

第十九回国 参議院運輸委員会會議録第十九号

昭和二十九年三月三十一日(水曜日)午前十一時十六分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 徳君
理事 入交 太蔵君
重盛 壽治君
井村 徳二君

委員

植竹 春彦君
岡田 信次君
一松 政二君
高木 正夫君
森田 義衛君
大和 與一君
村尾 重雄君
山口 重彦君
木島 虎蔵君

政府委員

運輸政務次官 西村 英一君
運輸省港務局長 黒田 静夫君
運輸省鉄道監督局長 植田 純一君
運輸省航空局長 荒木茂久二君
事務局側
常任委員 古谷 善亮君
会専門員 田倉 八郎君
会専門員 田倉 八郎君

本日の會議に付した事件

○航空法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸一般事情に関する調査の件(小田急臨切事故に関する件)

○委員長(前田徳君) それではこれより運輸委員会を開会いたします。航空法の一部を改正する法律案を議題に供します。

質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○岡田信次君 この法案には直接関係ないのですけれども、来年度の予算に国内航空路の整備に要する経費が計上されてないのですが、今後の国内航空に対する方針はどうであるか、それを伺いたいと思います。

○政府委員(荒木茂久二君) 遺憾ながら細指摘の通り来年度予算には国内航空路の整備の予算が一つも出ていないわけでありまして、運輸省として、是非これを實現したいということ、予算要求をいたしましたものは、千歳から釧路、千歳一帯内、それから東京一帯、小松、大阪、大阪一帯、高松一帯、福岡、福岡一帯、鹿児島、鹿児島一帯を開発したいということ、その予算要求をいたしましたわけであり、その金額は大体全部の整備が十億、それから気象の関係が約六億ばかり、十六億の予算要求をしたわけでございますが、御承知のような緊縮予算で新規事業は認められなくて、一年待たなくてはならぬ、こういう状態になつて来たわけでございますが、併し我々といましては、できるだけ早い機会にこれを實現したい、こう念願しておる次第でございます。

○岡田信次君 そうしますと来年度は国内航空の整備といえますか、これが望めないということですか。

○政府委員(荒木茂久二君) そういうことでございます。ただ定期航空路としては開設できなくても、例えば飛行場の状態がよろしい、すでにビーコンがあるというような所は、不定期でも何か運航を開始させることはできないだらうかと、まあいろいろ技術的な面も研究しておるわけでありまして、

○岡田信次君 昨日のお話でパン・アメリカンその他の外国の航空会社が日本に飛んで来る回数が一週間に七回か九回になる。ところが日航は二回しか飛んでない。今後日航はこれらに対抗するために、大いにその方面へも回数を増やしたり何かしようという具体的な計画はありますか。

○政府委員(荒木茂久二君) 日航としましては又運輸省としましては、ルートといたしましては、来年度はできれば西はバンコックまで、東はブラジルまで延ばしたいということを考えていたわけでございますが、来年度中實現は或いはむずかしいかと思ひますが、飛行機が入つて来る模様によりまして、このルートは一番有望なルートと考へますので、できるだけ早くこれを開設するような運びにいたしたい、この考へておるわけでありまして、今資金その他の手当てをやつておりますが、それができますと十月頃に二機だけ飛行機が入るといふことになりまして、それを以て太平洋の回数も増やして行けるんじゃないかと、こういうふうに考へております。

○岡田信次君 日航は英國のコメット機を買ふことになつていましたが、そのコメット機に対していろいろと論議がありまして、そのコメットを買つて使うという計画は進んでいゝるんですか。

○政府委員(荒木茂久二君) コメット機はしばしば事故を起したことは御存じの通りであります。現在までに、一九五二年にコメットが商業航空を始めましてから七回事故を起してあります。そのうちの二回は、これは事故と稱するほどのものでございまして、何と申しますか、かなり傷程度のもので、これは除外してよろしいと思ひますが、その他には相當の事故を起しております。併しそれを今までの英國政府の出した報告を見ますと、飛行機自体に起因するものではない、ちよつと言ひ方が悪うございまして、一月の十日にエルバ島の沖で落ちましたものについては、目下最後の結論は出ておりません。それ以外のものについては、今申しますような結論が出ておるわけでありまして、そこで飛行機自体に關しましては私は欠陥があるものとは考へておりません。又御存じのようにピストン・エンジンの飛行機は発達の極限に達して、すでにもう次はターボ・プロップかタービセットかといふことで、イギリスは最も進んでおりますが、アメリカ等においても頻りにやつております。なお且つコメット機に対する注文も非常にたくさん出されております。日航が注文いたし

ておりますコメット二型というのは、三十九機と思ひますが、その注文が出ております。三型は十機ぐらい、だからその点に關しましては私は心配ないと思ひますが、併し日航もスタートが予定しておつたより遅れましたし、又ジェット・エンジンでございまして、いろいろな訓練その他にも日数を要することと存じておりますので、予定通りにいたしますれば、来年度の七月末頃には日航が注文したコメット機がデリヴァリーされることになると思ひますが、日航としてはこのデリヴァリーは少くとも一年間延ばすということに一応話をきめておるわけでございます。従つてコメットは再来年の六、七月頃より前にはデリヴァリーされない、こういうことになるわけでございます。従つて機数から考へまして、ロンドンに行くという時期は少くとも再来年のそれより前にはできない、こういうことになつております。

○岡田信次君 この前航空法の審議の過程で、航空機の生産の問題で通産省と運輸省との所管についていろいろ議論された、即ち安全性の検査というところは運輸省の所管だ、それから生産技術の点は通産省だといふふうになつておつて、これがいろいろ議論されたのですが、その後行面でもうまう行つていますかどうか。

○政府委員(荒木茂久二君) 今御指摘になりましたような所管権限の分割といふことに対しては、航空局長としては満足には思ひませんけれども、

政府としてきめられた以上は、その所管権限に従つて仕事を進めて、民間に御迷惑を及ぼすというような、事務の滞りを来たすというようないふことがないように相互に連絡をして努力いたしておるわけでございまして、現在のところそうコンプレイントもございませぬし、生産のほうもそう進んでおりませぬしもあるかも知れませんが、目下のところはそうトラブルはないと思ひます。同時に将来よく話し合いをいたしまして、トラブルのないように折角努力しておる次第でございませぬ。

○委員長(前田積君) 他に御質問ございませぬか。

○榎竹春彦君 ちよつと速記をとめて頂きたい。

○委員長(前田積君) 速記をとめて。

○委員(前田積君) 速記をつけて。

○岡田信次君 東京空港というか、羽田の空港、これは世界で一番貧弱だといふことは御承知の通りだと思ひますが、今何と東京空港施設会社ができて、あれができてやつておるようですが、あれの資本の關係、それから工事の進捗工合等一つ聞きたいと思ひます。

○政府委員(荒木茂久二君) 羽田の飛行場について申し上げますと、いろいろ十分でない点があるわけであります。いわゆる飛行機を飛ばすという面と、それからいろいろなお客さんや荷物のハンドリングという面と二通からまづい点が考えられると思ひます。そこで前の部分に關しましては、御存じのようにあそこ長い滑走路が七千フィートございまして、短いほうが五千五百フ

イトで、どうしても世界のクラスから言いますと七千フィートはCクラスといふことになつております。そこでこれを八千四百フィートのAクラスに直すといふことで予算をもらひまして、今工事を進めるべくやつております。もう近く漁業組合との話もつくることを期待しておりますので、工事ができたらうと思つております。八千四百フィートになると思ひます。そうしますといふと、非常にロードファクターもフルに使ふといふことになると思ひます。一番皆さんが外国からお歸りになつて誠に情なく思われるだろうと思ひます。これはターミナル・ビルディングのことであらうと思ひます。あそこから出てから国道へ出て来るまでの道が誠に國辱的なものでございまして、これはなか／＼簡単には参りませんが、ここで接客面は、現在の建物は昭和七年にできてそのまゝ使つておりますので、世界で恐らく一番だめだと言われ

るゆゑんだと思ひます。これを改造するために各国の例を見ますと、大抵政府又は州或いは市という公共団体が建築物施設を全部いたしまして、それを航空会社に家賃を取つて貸すといふことになつておりますので、我々もそういうシステムにしたいといふことで予算要求をしたわけでございまして、航空会社その他民間の使う部分は、政府が金を出すといふことは財政余裕がないから民間で出してもらいたいといふことで、政府と申しますとたくさんございまして、税関、輸出入管理、検査、植物検査、動物検査、気象台、航空局、警察とかいつたようなものが入るのであります。その部分だけは政府が金を出すといふことになりまし

て、面積の査定をしてもらひまして、それは大体二億四千万といふことになりまして、それだけの予算を出す。あとは民間で作るべしといふことで、外国会社十一社を集めて、こういう計画を持つておるから貴公たちも資金を出すなり何なりしてもらいたいといふお話をしていただきましたところ、喧々／＼たる非難を受けまして、大抵政府が作るべきである。それを会社に負担させるということはけしからぬという非常な反響を私は受けたわけでござい

ますが、その後いろいろ説明し、特に秋山さんにお願ひいたしまして諒得をいたしました結果、権利金等は出せな

いけれども、家賃は高くてもビジネス的の計算において出す。こういうことによりまして、一応民間の会社に政府出資というわけに行きませんので、民間の会社で作りまして、それを税関の部分、気象台の部分といふふうに分けてなるという建前で話を進めたわけでございまして、ところがその話が進みまして、ああいつたタミナル施設設計といふことは世界中まだ定型がございせんので、非常に困難でございまして、東大の岸田先生その他を一応審査委員におなり願ひまして、懸賞募集をしたわけでござい

ますが、その懸賞募集の結果も満

そうしますと、一番皆さんが御経験なされて困るのは、税関の所なんかは全く言ひようのない状態でございますので、そういう面は非常に改善して来まして、いわゆるお客さんのハンドリングという面、非常に改善されまして、それから飛行機の発着の面から言ひまして、現在大体一日の発着が百二十回くらいあると思ひます。そうしてそのうち六割近くが米軍が発着いたしておりますが、この発着回数にはまだキヤパシティとしては三倍以上になり得るわけでございまして、従つて当然行ける。更にこのマツツが今あります

が、マツツが立退くといふことになり

ますれば、現在の施設で飛行機の発着する何と言ひますか、能力におきましては八倍くらいまでは行けるといふことになりまして、今私が申し上げましたような計画で行きますと、まだ相当長期に亘つてあつたが便に得るといふことになるだろうと期待いたしております。ただ羽田を出ましてからのあの汚ない道の両脇には、これはまだ私どもの手がついておりません。私のほうだけでどうともできない問題でございまして、この点はまだ解決の曙光が見えていない、こういう状態でございます。

を潰すといふようなことなく、もう少し事務的といひますか、非常にうまく行くのじやないかと思ひます。それから今度お建てになるなら、向うのほうはおペレーションを主にして、營業、接客、そういう方面は都心にどこかまとめて、そこでさうならして行く、歸つて来た人はそこへ迎えに出る、こういうふうになさると非常によくなると思ひます。外国あたりではそういうふうになつておるようですが、日本ではもう最後まで見送る癖があります

が、スピーディーになつた航空機の旅行ぐらゐは、そういうふうになさるやうに、今度お立てになるときにそういう方針でおやりになつたらどうかと思ひますが、どうですか。

○政府委員(荒木茂久二君) その点は

きますることを希望しておるのであります。

○木島虎藏君 政府はそれを推進なさるお気持はないのですか、希望だけであつて……

○政府委員(荒木茂久二君) 幹旋の旁ぐらゐはともよいと思ひますが、政府が金を出すと、何とかといふような筋合いのものではございませんで、何といひますか、イニシアチブをとるということがなかつて思ひます。で、某ビルディングにおきまして一階をニューヨークとかはうほうにありまして、お客さんは全部そこへ行けば用がたせる。そうしてそこへ行つて荷物をチェック・インすれば、お客が羽田に行つてみれば税関のカウンターの上に乗つてゐるというふうな、そうして行く人もダウン・タウン・ターミナルから特別のバスで行けば済む、見送人は東京の都心で片付くというふうな外国式のものにしたいという依頼がありましたので、私のほうの国際課長が外国航空会社全部に斡旋しまして、両者間に話合ひを進めたわけでございますけれども、何と申しまして現在バン・アメリカン・ノース・アメリカンそれらの資本をかけて今の店を張つておるのでございまして、話がうまく行きますんで立消えになつた。我々としてはそういうものができるとを非常に希望しております。そうなりまして、万々両者の側において非常に便益があるのじやなからうか、こう考へております。

○木島虎藏君 もう一つ、この航空機の耐空検査ですが、これは保安隊のはどうなつておりますか、除外ですか。

○政府委員(荒木茂久二君) 保安隊の分は耐空検査はいたさないことになつております。

○高木正夫君 極く卑俗な質問になりますが、私は余り飛行機に乗らないのですが、数回乗つたのですが、どうも出発に際して一応乗つてから必ず待たすのですか、あれは何とかなり行かないかと思ひますが、つまり飛行機の整備、そういうことに對して十分にやつておけばお客さんが乗つてからもすぐ飛べると思ひます。もう少し早くあれを何とか整備しておいて、お客が乗つたらすぐ飛べるようにできないものか、時間を正確にやるようなことはできないものか。

○政府委員(荒木茂久二君) 鉄道から考えますと定時発着ということが建前でございます。無論飛行機も定時発着といふことが一番望ましいわけでありまして、そこで我々のほうでも、日航から遅れます原因を時々報告させて内容を検討しておるわけでありまして、メインテナンスの悪い面もございまして、併し御存じのように飛行機が飛び立ちます前にコントロール・タワーからクリアランスをもらふことになつております。そのクリアランスのために遅れる場合が相当ある。御存じのように飛行機に飛行場に参りましてコントロール・タワーに連絡しますと、降りる飛行機を優先する、こういうことになつておりました、こつちの整備ができてスタートしようと思つてゐるところに降りる飛行機が来ますと、先ずスタートするのを待たしておいて降りるやつを先に降ろす、こういう建前でございます。

○高木正夫君 今の頃は非常によくなつたと思ひます。この前の事故の前でしたか、私の乗つたときには、これは極端な例ですが、晩の七時に出発するやつが夜の二時になつた、大阪に着いたのは夜の四時です。そういうこともあつたわけでありまして、最近非常によくなつたと思ひます。それだけ併し注意すればやはり漸次よくなるのではないかと、もう一つ今おつしやりましたけれども、着のために遅れるやつは、それは私も飛行場をよく見て知つておるわけで、これは止むを得ん

ますので、そういうための遅れる時間も相当あるようでございます。言訳をするわけではございせんけれども、アメリカでもヨーロッパでも、行つてみますとそれも時間が遅れまして、十分、二十分、三十分、一時間ぐらゐ遅れることが実に多いので、定時といふものが非常に少いので、我々汽車の例から考えまして、誠にだらしないものだといふ感じを持つておるわけでございます。併しそれでいいわけではございせんので、今御指摘のやうに定時に発着するといふことに努力をしなければならぬといふことで、その遅れる原因を分類して検討いたしておる。併し汽車のやうに参らんのは今申し上げましたやうに、同じラン・ウェイを使うのに、発着の滑走路を別にしておけばよろしいのでございまして、どうしても降りるやつを先にやるということ遅れるといふことがあることは止むを得ないと思ひます。できるだけ定時に発着に向つて役所も奮勵しておりますが、日航も努力しておるやうであります。

○高木正夫君 この頃は非常によくなつたと思ひます。この前の事故の前でしたか、私の乗つたときには、これは極端な例ですが、晩の七時に出発するやつが夜の二時になつた、大阪に着いたのは夜の四時です。そういうこともあつたわけでありまして、最近非常によくなつたと思ひます。それだけ併し注意すればやはり漸次よくなるのではないかと、もう一つ今おつしやりましたけれども、着のために遅れるやつは、それは私も飛行場をよく見て知つておるわけで、これは止むを得ん

○政府委員(荒木茂久二君) 定期的のほうにつきましては、そういうものを付けることになつておりますけれども、使用事業の面につきましては、事業会社の期間を指定するといふ建前になつていないわけでありまして、そこで免許を下して準備をいたしまして、そうして準備にいろ／＼合理的な理由があつて延びるものはこれは止むを得ないと思ひますが、もうとても如何に努力してもできないということが本人た

○重盛壽治君 この法案の中の問題ですが、百二十二条か何かにあつたので、免許するときに、いつまでも実施しない場合には免許を取消す云々といふところがあつたと思ひますが、いつまでもというやつはどういう認定か、一カ年間とか半年とか、許可を下してから一年間、そういう期間はないのですか。

○政府委員(荒木茂久二君) 定期的のほうにつきましては、そういうものを付けることになつておりますけれども、使用事業の面につきましては、事業会社の期間を指定するといふ建前になつていないわけでありまして、そこで免許を下して準備をいたしまして、そうして準備にいろ／＼合理的な理由があつて延びるものはこれは止むを得ないと思ひますが、もうとても如何に努力してもできないということが本人た

ちももう諦めておるというやうな事例が実はあるわけでございます。そういう場合には取消して片を付けるといふことについてその途がないものでございまして、相当延びまして、いろ／＼な事情で十分事情のわかるものにつきましたは免許の取消といふことはしないつもりでございます。そうすると役所のほうで、さうな免許をしたのは役所の見込違ひじやないかといふ御質問が出ると思ひますが、そういうた役所の見込違ひが、現在起きております事例につきまして見込違ひであつたのじやないかという御批判を頂ければ、反響できない部分もあると思ひますが、そういうやうな事情でござい

○重盛壽治君 なか／＼局長は頭がいいものだから、次に私のほうで聞こうと思つたところを先に言つてしまつたのだ、この法律ができることによつて、従来はどうすることもできなかったものが、今度は取消せようと思へば取消することができるといふことと、それからもう一つは、一、二発生しておるといふのは、若し例が差支えなければ話しでもらいたいと思ひます。更に、どうせこうするならば常識的にこの程度の期間があつたらこの仕事ならいいじやないかという、普通の免許は大体免許して半年以内とか或いは一年以内とか、バスの路線の仮に許可を得て一年以内にならなければもう権利は自然に

ちももう諦めておるというやうな事例が実はあるわけでございます。そういう場合には取消して片を付けるといふことについてその途がないものでございまして、相当延びまして、いろ／＼な事情で十分事情のわかるものにつきましたは免許の取消といふことはしないつもりでございます。そうすると役所のほうで、さうな免許をしたのは役所の見込違ひじやないかといふ御質問が出ると思ひますが、そういうた役所の見込違ひが、現在起きております事例につきまして見込違ひであつたのじやないかという御批判を頂ければ、反響できない部分もあると思ひますが、そういうやうな事情でござい

なくなつて来るというふうに法律で出ておりますが、そこまでやることは何か障害があるのですかどうですか。その二点を伺いたい。

○政府委員(荒木茂久二君) 具体的な事例というところでございますが、これは会社の名前を挙げることは差控へさして頂きたいと思ひますが、航空事業再開の初期におきまして、非常に景気がよくて利益を以てやるというところでスタートして、あれならば大丈夫だろうというところで免許をいたしたところ、その後その会社の景気が悪くなつて、もうとてもできない、こういうことになつておるわけであります。もう本人もやる意思はない、併し法律上はこれを取消すという手段ができていない、こういうことでありますので、將來の問題としては十分に検討いたしまして、さういふ事態の起きないやうに免許をする際に十分の注意をいたしたいと、こう考へております。

なお行政運用上として、これから免許するものについて、六カ月なら六カ月以内に事業を開始しろという条件を付けて、若しその期間内に実現できなかった場合は、特別の理由がある場合には、その期間を延長することを申出るといふやうに条件を付けて、その点をはつきりするやうな行政運用にいたしたいと、こう考へております。

○重盛壽治君 そうするとこの法律ができることや外国の飛行機に対して現在、聞くところによると、若干日本の法律では取締れないもので取締れるやうに聞いておられ、それから現実日本に日本の好きな飛行機がどん／＼旅客機がやつて来るというやうなことから聞いておられるのが、こうしたものも

取締れるのかどうか。同時のこの法律が國際法的の力を實際に持つかどうかという点も説明して下さい。

○政府委員(荒木茂久二君) 今申されました点は、今度の改正によりまして、十分に適正なる措置ができることになつております。

なお外国との關係でございますが、これは双務協定であるところの航空条約というものと、それから各国が加入しております國際民間航空条約、これは六十三カ国が加入しておりますが、その条約というものによつて拘束されるわけでございまして、それに対してはこの法律にその条約に違反するといふ点がないやうに十分考慮してございまして、条約との抵触はないと考へております。

○重盛壽治君 この法律ができることによつて、予算並びに人員或いは人手、さうしたものととの關係性はどうか、さうなるのですか。

○政府委員(荒木茂久二君) このために特に人員の増加、予算の増加ということとはしなくても、現在の陣容で以て処理して行ける、こういうふうに考へております。

○委員長(前田橋君) 他に御質疑はございせんか。御発言もないやうであります。質疑は尽きたものと認めてよろしくございませう。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田橋君) 御異議ないやうであります。

それではこれより討論に入ります。御意見のおありの方は、それ／＼賛否を明らかにしてお述べ願ひます。別に御発言もないやうであります。討

論は省略いたしましたして御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田橋君) 御異議ないと認めます。

それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(前田橋君) 全員一致でございます。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。

なお本會議における委員長長の口頭報告の内容等事後の手續は、慣例によりまして委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田橋君) 御異議ないと認めます。次に本案を可とされました方は、例により順次御署名を願ひます。

多数意見者署名

入交 太蔵 重盛 壽治
井村 徳二 植竹 春彦
岡田 信次 高木 正夫
森田 義衛 大和 興一
山口 重彦 木島 虎蔵

○委員長(前田橋君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(前田橋君) 速記を始めて。

次に、運輸一般事情の調査に関する件を議題といたします。

○大和興一君 前田鉄道監督局長に小田急の踏切の事件に関連して、例えば踏切を設けるための基準に關する、或いはその死傷事故の統計、そういうことについてなほ一つよく調査をして頂きたい、こういうふうにお願ひをしてあつたわけでありますが、それ

を先ず承りたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) 小田急の踏切につきまして、先の当委員会におきましていろいろ御質問がございまして、答弁が不十分であつた点もあらうかと思ひます。御指摘のやうに、この小田急は東京の郊外電鉄といたしまして、たくさん踏切がございまして、その踏切もいろいろ踏切の設備、門扉ができております踏切は極く一部分でございまして、いわゆる第四種と申しますか、踏切番のいない踏切が大多数でありますので、いろいろ踏切に關する死傷事故が起きておるわけであります。監督官庁といたしましては、今後この踏切の改善といふことにつきましては、十分一努力をいたしたいといふことを申上げたわけでございまして、それにつきまして、規定上は、この前も不十分ではございましたが、ちよつと御説明申し上げましたやうに、交通頻繁な箇所には然るべき設備をするやうにとり原則的な規定はあるわけでありまして、又さういふやうな措置はいたしておるわけであります。具体的にどういふやうな交通量或いは又どういふやうな状況の踏切において、どういふ設備をするかという基準につきましては、実ははつきりしたものがないのであります。この前も申上げましたやうに、踏切の設備の改善につきましては、基本的には、或いは立法措置が要する事項も相當あるわけでございまして、当面の行政指導の目標といたしまして、その踏切の設置基準といふものを考へまして、この基準に基きましてできるだけ行政指導によりまして踏切の設備の改善を圖つて参りたい、かやうに存じまして研究いたしておる

ところでございます。ただいろいろと踏切の基準につきましては、交通量の点から申しましても、都会と地方といふ個々の会社によりまして事情も違ふ点もございしますので、現在一つの案案について検討を加えておるといふ段階でございまして、まだ成案に至つておりません。いろいろ議論は勿論あります。できるだけ早く、必ずしも完全なものでなくても一つの案を作りまして、これをもとにいたしまして、この踏切の改善の行政指導の目標といたしまして、できるだけ踏切の改善に資したい、かやうなつもりであります。現在におきましては、まだ成案に至つておらないのが現状でございます。

なお小田急の踏切事故の統計でございますが、これは小田急電鉄につきましては、二十八年の一年間、一月から十二月まででございますが、小田急の踏切の事故件数は七十二件ということになつております。このうち死亡者を伴いましたものが、二十五人の死亡者を出しております。非常に事故件数として御指摘の通り多いほうではないかと、かやうに考へられる。この対策を至考考へなきやならん、かやうに考へておる次第であります。

○大和興一君 今統計のお話が出ましたけれども、これは小田急だけでなく、ほかの私鉄との比較、こういうふうなことも併せてお調べを頂いてないかと思ひますが、その点は如何ですか。

○政府委員(植田純一君) まあ東京の郊外電鉄の全部の資料は今手許に持つておりませんが、実はよく似ていると申しますか、非常に私どもが見まし

ても相当踏切箇所が多いのは小田急と京浜であります。京浜につきましても、資料を一度参考のために調べて見ますと、京浜も同じ区間に大体同じような数字が出ております。即ち事故件数が七十三、死亡者が二十五、この二つは我々常識的といえますか、一般的に考えましても、まあ多いほうである、かように考えております。

○大和興一君 営業キロ数はどれくらいですか。両方ですね。

○政府委員(植田純一君) 今ちよつと該し数字を持っておりませんので、今すぐ調べまして御返事申し上げます。

○大和興一君 こういうふうな例えは東京、都会でそれから見て一番ひどいと思われ二つを比較されたのです、今度は踏切の設備、こういうものを自分で御覧になつて、今のままでいいと、こういうふうにお考えになるのか、或いはこの二つは特にひどいから直ちにこういうふうな措置をしたい、こういうふうな行政措置というのか、お考えなり指示がすでに計画され、或いはもう出されようとしているか、こういうことをお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) この二つがまあ事故が多いのではないかと、意味におきまして申し上げたわけでありまして、ほかの会社の数字を実は今持つておりませんので、或いはほかの数字も似たり寄つたりの事故が上つておるかどうかということにつきましては、今はつきり申し上げることはできませんが、いずれにしても、この小田急、京浜に限らず、全般を通じて沿線がだん／＼と発展して参りまして、交通量も逐次増え行つて参りまゐることは確かでございます。そういう

よりな意味におきまして、踏切施設を逐次改善して行かなきゃならんということ、これはもう当然のことでございます。実はその方法としましては、或いは余り沿線が発達しなかつたような時代に、極めて近接して狭い踏切道がございまして、そのまゝ今日に至つておるといふような所もあるようでございますので、或いは道路の整備と申しまするか、そういうようなことによりまして、踏切の数を少くして、そうしてよくして行くというように必要もございまして、郊外電車におきましては考へる余地が十分あるのじやないか、かように考えられるのでござい

ます。そういうような点につきましては、これは道路管理署或いは又地方の方々の御協力も得なければならんというふうな点もございしますが、全般的に申しまして、やはり一定限度の交通量を持つておる所、勿論交通量だけにばらんとおる所、見通しの点だとかいふ／＼の条件がありますが、一定の交通量のある所には、例えば警報機であるとか、或いは又更に進んで踏

番を置くとか、そういうふうな点をやはり整備して参らなければならんというところは十分考へておるわけでありまして、そういう点につきましては今後行政指導によりまして指導して参りたい、かように存じておるわけであり

○大和興一君 この前他の委員からそういう死傷事故の報告が正確になされておるかどうかもちよつと疑わしい、こういうふうな御意見もあつたと思うのですが、その点は間違ひなく今言つた例えは二十八年度の小田急の会社の

報告が七十二件、死亡二十五名ですか、これは正確であることを確認できますか。

○政府委員(植田純一君) この数字につきましては、正確であると信じております。

○大和興一君 どこで調べられた数字ですか。

○政府委員(植田純一君) これは報告に基きましての数字でございます。

○大和興一君 どの会社の。

○政府委員(植田純一君) これは会社から陸運局を経由いたしまして監督局に参つておる報告でございます。

○大和興一君 例えは二十七年には追突事故なんか大變あつて二百人くらいあつたのじやないか、こういうふうなことをちよつと聞いておるのですが、その辺は如何ですか。

○政府委員(植田純一君) 今申上げましたのはいわゆる踏切事故、当面問題になつております踏切事故という意味におきましての資料でございます。

○大和興一君 なお統計については小田急のもう少し四、五年かなんか、二十八年だけなくて、もう少し一つ調べてもらふこと、それからそれに似かよつたほかの所の全部でなくともいいのですが、幾つかの例を挙げてもらつて、これと比較をしてみたら、こういうこともよく併せてお調べを頂きたいと思ひます。それで今の報告によつて七十二件で死亡二十五名、これは非常に多いと思ひます。こういうふうな話があつたのですが、その多いことがわかつておつて、それに対して監督局のほうでは取りあへず設置基準がきまらなければこれに対する措置はできない、これはもうしょうがない、こういうふう

な御考えなのか。そうでなければ、この前も質問しましたけれども、それじやいつできるかという明確な御返事も無い。而も今当面打つべき具体的な措置というものはどういふことであるか。これに対して明確な御答えがなかつたと思うのですが、それについてお答えを頂きたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) 勿論誰が見ましても、踏切のいわゆる踏切番がいないうふうな踏切につきましては、これはもう至急踏切を整備すると、そういうものは現状をよく調べまして、まあそういうふうな状態でありするならば、この踏切に踏切番を置くというふうな措置は、これはもう早速講じたいと思つております。ただこの間も申上げましたように、たくさん踏切がございまして、而も大体会社自身といたしましても、或る程度はまあ何と申しますか、踏切の交通量その他のバランスをとりまして、そうして必要な所から設備をしておるはずでございます。四囲の状況が非常にまあ急激な変化を来たさない限り、そういうふうな、特に踏切番を置かなければならんというふうな踏切で放置してあるというものはまだないと思ひますが、その点はよく早速調べまして措置いたしたいと思ひます。

ただ問題は、そのまあ一般の振合

い等を見まして、これは各会社、或いは全国的な振合を見まして、そこま

でやる必要は今までは考へられなかつたというふうな程度の踏切における事故というものが案外多いわけであり

す。従いまして、あらゆる踏切にすればこれはもう万全でございますし

が、今日の状況から見ましてそれは到底望むこともできない。従いまして、どの程度の結局踏切にどういふ設備をしなければならんかということが実は早急にきめなければならん問題であらう、かような観点から実は検討を急いでおるわけでありまして、そういうい

ゆる拘子定規的な基準を超越しまして、この踏切にはどうして踏切番を置かないのかおかしというふうな踏切につきましては、その事情を調べまして、若しもそういうふうな状態で放置されておるといたしますならば、早速そういう点につきましては改善の措置を講じたい、かように存じておる

ようなわけでありまして。

○大和興一君 設置基準がまだきまつていないけれども、案はまあ幾つかありになるといふふう聞いております。そうしますと、その案を作るためには、当然現地に何箇所か見られて、そうして現地に即した案がまあ考えられておると思ひます。そうして例え

ば今回の小田急でこういうふうな統計的にも相当の死傷事故があるというこ

とがわかれば、それを現地に当てはめ

てみればすぐわかるのじやないか。逆に言へば、これによつて都内のいろいろな各私鉄の踏切設置について、これは一つのモデル・ケースとして小田急なら小田急をしつかり調べて、そうしてあなたの方で案を立てると、こ

ういふこともできると思ひますが、そ

ういふふうな御考えはありませんか。

○政府委員(植田純一君) 勿論この基準を作りますに当りましてはいろいろ

なケースと申しまするか、その踏切の現状を調査いたしまして作りたいと思

つております。それにつきまして、ま

あ申すまでもなくその基準を作り出す
考え方といたしまして、相当いわゆる
低い基準を作り出すというところは、こ
の改善上余り効果がない。ところが
非常に高い基準を作り出すと、その
改善について非常にまあ何と申しま
すか、困難が伴う。これも又一応尤も
だと思ひますので、そういう面につき
まして実は今検討しておるわけであ
りますが、併しその基準を作り出す上
は、相当改善に役立つような、或る程
度高い基準を作る必要があろうかと、
かようなつもりで考えているわけであ
ります。従いまして基準を作り出した
からといひましても、すぐに右から左
へそれを要求するということは、これ
はまあ困難だろうと思ひますが、逐
次いろいろな事情が許す限り極力行
政指導によりまして、そういうものを付
けて行きたいという意味におきまして
の基準でございます。従いましてどの
程度の基準を定めるかということにつ
きまして、現在は検討もあり又意見も
非常に多い、かような状況になつてい
るわけでもあります。従いまして小田急
につきましても、極力そういう改善を
図つて参りたいという気持ちにおきま
しては、これは基準の如何にかかわら
ず、そういうふうに考えているわけ
であります。従いまして事故の起りま
した状況等を勘案いたしまして、踏切
の整備というところにつきまして今後指導
して参りたい、かように考えているよ
うなわけでございます。

○大和興一君 ですから具体的に今回
の小田急の問題については、先ずその
小田急を取上げて参りまして今おつし
やつたことをやる、こういうふうに理
解をしてよろしくございませうか。

○政府委員(植田純一君) 実はその基
準を今直ちに小田急に当てはめると申
しますか、そういう実は意図ではな
かつたわけでありまして、全体の踏切
の向上を図るという意味におきまして
の基準であることは勿論でございます
が、小田急につきましては、まあその
基準を参考にといたしまして、極力設備
の改善を図つて参るようになつたとい
ひ、かように考えております。

○大和興一君 今言われた小田急でも
死亡が二十五名もあつて大変多い。若
しこれに都内のほかの私鉄を調べても
つと多い所があつたら大変なことだ
と。それを放置して置くということ
は、政府当局としても看過できないこ
とだと思ふ。だから若し事故があつた
場合には、すべてのそうしたひどい所
は改めなければいかんし、又今あなた
もおつしやつたように、小田急でも極
めてこれは死亡率が高くて困るとい
うことなから、この具体的な措置と
いうことは、直ちにこれに対する措置
は如何にするかということと言明され
ないと、設置基準ができるまでは、そ
のうちに考えて置きます、それまでは
会社に任せて置きます、こういうこと
になると、その辺にまだ不測の災いが
起るということも予測されるのであり
ますが、その点に対してもう少し明確
にお話を頂きたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) 少くとも小
田急の踏切のいわゆる状態につきまし
ては早急に検討をいたしたいと、かよ
うに考えております。

○大和興一君 これは事故の件数が多
いというところは、明らかに踏切の設備
が不十分であるということが一般的に
言えるわけなんでありまして、この

事故の件数が多いときには、やはり問
題なく踏切の設備を殖やしてもらわ
なければならぬ。会社のほうから言え
ば、経理上からいって、無制限に一つ
の事故があつたときに全部作らなけれ
ばならぬ、こういうことじやなし
に、経理上からいって少しは金がかか
るからそのほうは少しは我慢してもら
いたいというふうな、そういう気持ち
があつては困る。こういう点につきま
して経理上から見た会社の今の考え方
と一つお答えを頂きたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) 小田急に限
らず、踏切につきましては非常に鉄道
会社といたしましては頭を悩ましてお
るところなものであります。それでも
あらゆる踏切に然るべき設備を施す
いうことではあれば、これは事故防止
非常に効果があることは申すまでも
ありませんが、会社の状況といたしま
しては、それは到底許せないような状
況である。従いまして踏切の改善を逐
次図つて行きたいという気持は勿論ご
いさしますが、やはり何と申します
か、各社におきまして従来はその間多
少まち／＼であつた、例えば関西と関
東、或いは又都会と田舎というふうな
点におきまして必ずしもまあ考え
方がびつたりと一致もしていないか
つたかと思ふのであります。そういう
点につきまして、これはいろいろ
ものにつきましても、これはいろいろ
とそういう点につきましてお互いに打
合せも、この近くの鉄道、近くの会
社の踏切状態につきましてはおおむね
同じような歩調になつておるのではな
いか、かように考えられますが、併し
やはり金の要ることもあります。

で、放つておきますと、一般の交通状
態の変化に伴つてそういうふうな改善
が行われないようなきらいは確かにあ
ろうかと思ひます。従いまして監督官
庁といたしましては、そういうことの
ないよう、交通状態がだん／＼殖え
ますに伴つて、踏切設備もこれに少
くとも遅れないように改善して行くべ
きであるというところは、これは機会あ
るごとに強調もいたしておりますし、
又毎年踏切安全運動というふうなもの
も全国的に展開いたして、そういう点
の向上を図つておるわけでありませ
う。ただ強力にまあその点の指導が多少
きなかつたといふことは、やはり監督
官庁といたしましては、はつきりした基準
を持たないで、一般的な指導に終つて
おるといふような点、憾みがございます
ので、今申しましたようなそういう
一つの基準、これは多少不完全な基準
でありましても、その基準に基きまし
てできるだけの向上を指導して参りた
い、かようなつもりであるような次第
であります。

○大和興一君 ちよつと正確でないの
ですが、一月の三日に事故を起した運
転手が、最近又小田急で死傷事故があ
つた、それと同じ運転手だといふよう
なことを聞いたんですが、若しも
そういうようなことであれば、会社が
運転手の技術的な資格において十分に
訓練ができていない、或いは労働強化
とか、勤務上の待遇がうまくないとい
ふか、こういうふうな点もあるのではな
いかと思ひますが、そういう点はお調
べになつたことはございせんか。

○政府委員(植田純一君) どうも只今
御指摘の点につきましては、十分私と

ましてそういう点につきまして具体的には、いろいろ事例によつて運うがもれませんが、又私どももいたしましても、どうも具体的にどのくらいが適当であるかという点にたいしてつきましても、どうもわかりかねます。少くともそういう考え方で対処しておるといふふうに聞いております。

なお先ほど御質問ございました営業キロ程につきましては、ちよつと御報告申しておきますが、小田急は、新宿、小田原間で営業キロが八十二・八キロでございます。それから京浜は、いろいろの線がございますが、これを合計いたしまして七十二・二キロということになつております。

○大和興一君 どうも見舞金の話は、もう少しやほりやんと調べて頂かんといふと不十分だと思つて頂かん。それで会社のほうで解決するつもりであるのだからと思つていろいろ程度では困る。具体的に会社にやつてやんとはつきりわかつておると思ふ。こういう話があるといふことは、どの件がどういふことは会社に当れば必ずわかる。つい最近の二、三の問題が未解決だ、仮にいろいろとあるとすれば、一応これは話がわかりますけれども、そればかり一体いつから解決しないか。去年のやつが解決してないといふふうなことがあるとすれば、こんなことを口で言つてもさうばり本気でなくて、好い加減な言い逃れというふうなことはわかる。又遺族のほうとしても、今まで会社から挨拶もなく、会社は遺憾な気持ちを持つておると言つたつて、そんなものは世間様に通らないのです。だからそういう点はお調べがつくとすれば、もう少し正確に

やはりやつて頂かんと、非常にこつちもわざ／＼質問してそれで時間をかけて待つておるわけですから、そういう点をもう少しきちんとやつて頂きたいと思ふ。

もう一つは、四月の一日、明日からスピード・アップするということを知らないと言われたけれども、その後調査されておるのか。こういうような死傷事故が多くて、踏切の設備が十分でないといふこととすし、先ほどの御答弁によつてこれは具体的に処置をします、こういうふうにお答えになつたのだけれども、そういうような中で、なおスピード・アップをして、又いろいろな問題が起る可能性を多分に持つておる。こういうことについてはどうなつておるか。はつきり御返事を頂きた

○政府委員(植田純一君) 列車の速度変更はこれは陸運局長におきまして処理することになつております。それで陸運局につきましてもいろいろ聞きま

したのであります。確かに四月一日から変更になるという事になつております。実は私もその事情を聞きまして了承いたしましたわけではございませんが、スピード・アップといふことを少し大きくまあ宣伝したのかどうか知りませんが、実際は成るほど多少スピード・アップになつておりますが、まあ時刻変更という程度のものでござい

る、従いまして新宿、小田原間におきまして五分十秒ほど短縮するといふことになりま。このうち約この停車時間の短縮を図りまして、勿論スピードも平均速度も少し上りますけれども、まあ新宿、小田原間五分十秒の短縮である。又普通列車は新宿、稲田登戸間におきまして四分短縮する、このうち半分は停車時間の短縮ださうでありま。すが、そういうことによりまして、輸送力が少し増える結果になつております。で、スピード・アップと申しましても、大したスピード・アップでもございせんので、これは認めて然るべきぢやないかといふふうに考えたわけでございます。

○一松政二君 ちよつと踏切のことをお伺いしたいのですが、踏切の、監督局のほうでは人間でやるとそれから自動の点滅でベルの鳴つてゐるやつでやるのと一体どちらがその事故は少いと考へておるか、先ずその点を承わりたいのであります。自動的に点滅してベルを鳴らしておると、人間が遮断機を下しておつて而も事故がある。人間が不注意か居眠りをしたかといふことでよくあるのだが、つまり点滅器の事故によるか、人間の不注意によるか一体どちらが事故が多いと考へるか、むずかしい問題かも知れませんが。

て、いわゆる警報器だけの踏切に比べて、まして、事故の割合から申しまして、事故の件数から申しまして、ずつと事故の成績がいいという結果になつております。

○一松政二君 踏切番がおつてそうして夜遅くなるといふのとかがいふならば、それは慣れた人はよくわかるかも知れませんが、踏切番の却つていないほうが危くないのぢやないかと思ふ。あつて上つておるままだから、安心して、通ろうと思つたところが、そのときはいなかつたといふようなことでは、そこをしようちやう通つておる人は知つておるけれども、たまたま旅行しておる人はそこを初めて通る人なんかは、そういうことは絶対に知りませんよ。却つて事故の因になる。それから私は今の京成の例は、もう四六時中やる。朝も本当に勤務のしたで、朝びちちしておるようなときに、これは先ず一応降りて見てそれからオーライ、オーライと言つて通つておるほど信用してない。これは八幡の踏切の所を私はしよつちやう見ておる。千葉県の総武線の市川の先ですね。これなどは而も国鉄の踏切なんです。それに対して京成バスが、京成は自分で電鉄もやつておる。それが非常に驚きに驚いて、胸を吹くといふか、これほど確かなこととはあるまいが、人を信用しておらんわけですね。私は今金銭の点もあろうかと思つて、今の自動警報器のことを伺つたのですが、私はまあ普通の踏切はあれのほうが確かなんぢやないかと考へるのだ。実はあれのほうが点滅しておつてそうしてベルが鳴つておるのですから、これは私はこの電流が通わな

す。ところが点滅器がありながらやつぱり事故の起つてゐる場所がかなりあります。

○政府委員(植田純一君) それはござい。ます。やはり事故の統計から申しま。す。と、まあ第一種と言つております。が、踏切番がおつてそれで遮断機を下しておる所のほうが事故の件数が少い。

○一松政二君 ところが我々はこの都会地の郊外電車の踏切を通るときに、遮断機があつても自動車が一遍必ずとまる。遮断機がありながら、番人がいなから自動車が一通とまつて見ておる。それから京成などを見ると、京成は遮断機がありながらやはり踏切の所で随分事故を起しておるものだから、京成のバスが必ず踏切の所へ行くとき遮断機がありながら車掌が降りてこれを誘導しておる。これはつまりその人間を信用しない。夜の遅いとき眠たいときかなんか、それで朝だろと昼だろと夜だろと必ずこれを通行しておるといふことは、人にさへ信頼をおかんと

いふことは、人にさへ信頼をおかんと

○一松政二君 いや自動点滅のほう

○政府委員(植田純一君) 実は踏切番

七

事故があり得ると思うけれども、あれが鳴つておるときにそれを通るのはこれは通るほうが私は悪いと思う。あれがありながら事故があるということは

私にはよくわからないのだけれども、今のそういうことを詮索してみてもしょうがないが、これはもう一遍よくやはり今大和委員からも言われたように、踏切の問題はこれは重大な問題であるし、それから人に怪我さしたりなどをしておつて甚だ会社が冷淡な処置をとつておるようなことは、これは以後そういうことを許してはならんことです。そうして若しそうであるならば、傷害保険が何かを会社が保険会社と相談してやれば保険料だけで済むわけだから、そうすればこれは幾らでもないのです。こういうことは私はやはり国鉄の監督の任にある者は嚴重におやりになるが、いいと考へます。

それからこの踏切の問題は、人を雇うよりも、私は遮断機で人を付けるよりも警報のほうが、最初はちよつと金がかかるかも知れませんが、何カ月すると或いは一年もすれば、それを取返させるだろうと思ふのですが、こういう問題はやはり或る方針をきめてですね、そうして私鉄及び国鉄は自分の所へ置くほうがいいのですが、自分の所のそういうことは、私は経費節約だ、経費節約もいけれども、経費節約で多くの人間に一々そこにとまつたり、そうしてもう前後左右を見なければそれが悪いんだと、あつても大体見るのですけれども、見るけれども、あればなお注意するわけなんですから、できるだけそういう方面には監督指導を緩めずに指導されておと思ひますけれど

ども、一段の努力を私図つて頂きたい
ということを関連質問として伺うな
り、申上げておきまして、この問題は
私はこれで打切ります。

○政府委員(西村英一君) 只今の踏切の問題でございますが、非常にこれは大事な問題でございますので、特に私もこれは別に答弁を求められたわけじやありませんが、今までの質疑を聞いておりましてちよつとお答へが……私、私見を申上げておきたいと思ひます。只今一松さんが、却つて踏切警報器のほうが番人がおるよりもいいじやないかというところをおつしやいました、これも研究する必要があると思ひます。併し大体今までの慣例から行きますして、一番踏切事故を起し又一番交通量の多い所は、これは番人を四六時中置くと、その次の段階になれば、番人は置くけれども常時置かん、或る一定の時間だけ置いて、そうして番人の

いないときは踏切警報器によつてやる。それと第三番目は番人が置かん、常時踏切警報器でやるんだ。その次にもう比較的閑散な道路であれば、警報器も置かなく、これは何も番人も勿論いないし、こういうふうな大体段階になつておるのであります。で、この踏切警報器、一番危いのは番人が或る時間内いであとは番人はいなくなつて警報器でやる、こういうのは比較的危い踏切でございますが、若干今までのやり方におきますと踏切警報器というのは実は技術者の方がやりたがらないのであります。というのは、非常にこれは事故が多かつたことがあるのであります、そういう場合に踏切の責任事故になりますという、果してこの警報器が満足な状態に働いておつたか

働いていなかつたかということについて非常に争いができるので、ややもすると止むを得ない所でなければ踏切警報器は余り置きたくないという傾向が

或る一部にあつたのでございます。併し最近是非常に技術も発達いたしましたので、この踏切警報器の事故というものも少なくなりましたので、これは今までの慣例に従つてやらなければならんことではないのでありまして、大いに研究を要するであらうと思ふのであります。今、大和さんから非常に小田急への踏切について御指摘がありましたがこの踏切の問題は小田急のみならず自動車の発達、殊に又最近道路の幅員の拡張或いはその他の問題につきまして、運輸省といはしましても、現在の交通事故、なかんずく踏切事故の死傷を考へますと非常に大きい問題であります、頭を悩ましておるのであります、根本的には踏切に関する法律を作

りまして、殊に又従来この踏切というものが、一方は道路の管理者から言わせるとそれは鉄道でやつたらよろう、鉄道の管理者から言わすとそれは道路のほうにおつつけるといので、責任の所在が非常に不明確な点等もございましたが、法律によつて、両者にこの踏切を作るには或る義務を負わせる、これも当然考えなければならんと思うのであります。殊に根本的な問題といたしましては、国道と又県道に對しましても、重要な県道等につきましては踏切を作らんで立体交叉をすることが根本でございます。今差当りの問題として法律を作るといつてもなかなか暇がかかるし、差当りの問題といたしまして、この東京近郊の私鉄等で非常に甚だしく事故を起してゐるという

ような所があれば、これは法律を待たずして運輸省としても会社に対して相
当な命令をするということは、これは
当然なことであろうと私は思うのであ

りまするが、まあ事故の件数その他に
ついでに調べは時間もかかりますが、
運輸省はさような処置について、この
際将来の立法その他の問題につきまし
ては、皆様方の御協力を得まして、何
とかこの道をうまくやりたい、かよう
にまあ考えておるので、私見でありま
すが、申上げまして、御了承を得たい
と思います。

○岡田信次君　監督局長に伺いたいので
すが、小田急とか、それから東
急ですね、東急にはなか／＼踏切の新
らしい自動警報器その他の設備が相当
普及しておる。やはり同じような系統
の小田急は踏切の設備が劣っている
が、実問題としてその点一つ、小
田急、この辺の附近の京浜急行は、そ

の京王電鉄なり或いは東急等と比べて踏切の設備が特に劣つてゐるのかどうか。

○政府委員(植田純一君) 先ほどもちよつと申しましたように、各社によりまして多少の差はあろうと思いますが、併し東京附近のいわゆる隣接し合つた鉄道、東京郊外の鉄道というものにつぎましては、始終技術的に打合せもやつてゐるものでありますから、全般的に申しましたらそれほどひどい差はないと思います。ただ御指摘のような東急については、最新式の自動の遮断機が備へ付けてあるようであります。そういう面におきましては勿論一歩進んでおると思いますが、全体の保安という点につぎましては、多少の差は勿論あるかとも思いますが、そう大

した差はないのではないかというふう
に考へておるわけであります。

○岡田信次君　そうすると、先ほどか
らの大和委員の質疑を通じてわかつた

ことは、小田急は特に踏切が多いというように私は聞いたのですが、そうすると踏切設備のほうが余りそう大して変らない、そうするとあとその他の運転の技術の問題、或いはダイヤの組み方その他に何か欠陥があるとお考えですか。

○政府委員(樺田純一君) まあこの事故の原因はいろいろとあろうかと思いますが、何と申しまするか、いろいろと小さな踏切が非常に多いのじやないか、確かに東急についての資料は、詳しい資料は今手許に持つておりませんが、小田急につきましては、踏切の数そのものも非常に多いというふうに聞いております。それから又沿線もだんだんと発展して参つておりますので、

そういう面から申しまして、全般的の問題といたしましては、まあ東急だとか小田急だとかに限らず、どこがどうということなしに、やはり全般といたしまして改善の余地は十分あると、かようなつもりでたま／＼小田急の例を申上げたわけでありまして、必ずしも小田急だけが一番悪いのであるという意味におきまして申上げたわけではないのであります。踏切設備の改善につきましては、全般的にまだ／＼整備向上を図らなければならん、かように考えておるわけであります。

○重盛善治君　ちよつと……。

○委員長(前田雅君)　どうですか、時間の関係が長ければ午後やるし、余り時間がかからなければこの問題だけ片付けておきたい。

○重盛壽治君 あとちよつと……、こ

れは今までの各委員の御発言に言い尽されたことを総合的に言つと、局長を別に責めるわけではないが、できた事故に對して、今から一つ基準を考へてやろうといふことはすでに今日言つても間に合ふことだが、いわゆる泥縄式であつて、こういう状態でおつたかといふことに驚かざるを得ないものであります。そこで一、二点更に聞きたいのだが、今まで監督局長がいろいろ今度基準を定めてやりたいといふことを言つておるが、そのやりたいといふのは、あなたはやりたいたんだが、実際に一つ基準を作つてやるのかどうかといふ点が一点と、やり得るのか、いわゆる監督権がそれだけあるのか。今まで聞いておつたところでも、例えば解決がどうなつておるか、どれだけできておつて、どういふ解決方法をやつておるかといふことを、本当はもつとはつきり調べれば、何月何日に死んだ人はこういう状態であつたからこれだけの処置をとつたとかいふようなことが出ると思ふのだが、そういうものを下さる権限があるのかないのか、その二つを一つ伺いたい。

○政府委員(植田純一君) いわゆる根本的にはこの階切問題の解決はやはり立法措置が要るものと思つております。そうでなければ完全でないと思ひますが、行政指導によりまして、極力その整備を図つて行きたいといふことを申上げたわけでありまして、事業者といひましたも、この階切の整備改善を図つて行くといふ方針につきましては、これは勿論異存はないわけでありまして。ただ急遽これに多額の資金を投入するといふことは、實際問題

といひまして非常な困難を伴うといふことではございまして、行政指導によりまして、一挙にやむわけには行きませんが、遂次その改善を図つて参りたいと、現にこの小田急におきましても、少しづつではございするが、階切の改善は案は固つて参つておりますが、更にこれを行政指導によりまして促進したいと、かように考へておるわけでありまして。

なお賠償金につきましては、これは個々の事例によりましていろいろ事情の点もあろうかと思ひますし、具体的な金額につきまして、直ちに私どもが介入するといふこともどうかと思ひますが、一般の方針といひましては、やはり少くとも死傷事故が起きました場合には、その責任の如何にかかわらず、責任の所在によりましてこれは事情は大いに變ると思ひますが、社会通念上妥當な解決を図つて行くべきである、余りにも非常識なことのないようにといふふうな指導はしてありますし、今後更にそういうような問題があるといひますならば、更に詳しく調べまして、そういう方針で指導して参りたいと、かように存じております。

○重盛壽治君 そつとすると、この階切を根本的にどうするかという問題は、一応別に考へなければならぬ問題で、今までの御答弁がいろいろ不満足なことがあつても、それはさておきまして、当面できておる問題の処理或いはこの階切が完全にできるまでの間に起つて来る事件、こうしたものに対する処置をどうするかといふ点で、もう少しあなたが今言われた社会通念上、例えば亡くなった人に対する見舞金というよ

うなもの、一つの例といふものがあつたわけですね。タクシーなどという場合には、おおよそ十五万、二十万乃至三十万の間の間で、その性質、乗客の場所などといふことで解決をつけておる。勿論軌道の上を走つておる電車ですから、その多額のものにはならぬと思ふが、併し都電の場合でも、軌道の上を走つておるものでも、十萬や二十萬といふものは大概出しておる。そういうふうな一つの基準といひますか、そういうものがあるわけですか。ところが、こういう問題が運輸委員会では取上げられ、この事情を聞いて後に、あなたのほうから小田急なり或いは京浜なりに對して、君のほうの人身事故の処理が社会通念上余りよく行つておらんやうに聞くが、どういふやうな処置をやつておるのかといふやうなことを出させる権限があるのかないのか、その点をお聞きしておきます。

○政府委員(植田純一君) その具体的な事例につきましては、実はそういう非常識な事例があるかどうかといふことにつきましては、具体的には実は調べておりません。会社当局はそういうやうなことはない、例えば先ほど一千四百つくりで問題を解決しようとしたといふやうなお話もございましたが、そういうやうな考へはないといふことは聞いておりますが、具体的にどういふ問題がどういふやうにかつておるかといふことにつきましては、まだ調査十分でございまして、従いまし、この問題につきましては、先ほど申しましたやうに、個々の事例によりましてこれは相當違ふと思ひます。従ひまして、非常にむづかしい問題かと思ひますが、監督官庁として

具体的金額にまでタッチするといふことは、これは考へものであり、今のところそういうつもりは毛頭ございせんが、併し一般論といひまして、誰が見ても非常識だといふやうな事例がございすれば、その点につきましては十分監督して行きたいと、こう考へておるわけでありまして。

○重盛壽治君 いま一点、今の中で、過去二十八年の二十三人乃至二十五人、これは小田急だけといふことになりまして問題が違ふが、京浜の場合も同じですが、二十五人と、双方期せずして数字が一致しておるのだが、こういう人たちの処理はどうしたかといふことを参考にしたから、一つ処理方法を聞かしてくれといふのを、今度取つておいてくれませんか。取ることはできますね。

○政府委員(植田純一君) その点調べたいと思ひます。

○重盛壽治君 大体まあそうすると、将来の階切の問題に對しては、根本的には法制化しなければならぬと、手動がよい機械がよいかといふことは、私は一松さんと同じやうに、現在のところでは機械のほうがよいように思ふが、我々の経験の場内では機械のほうがよいように思ふが、そういう問題が、これから作る問題であつて、なお小田急、京浜等に起きた当面の処理をどうするかといふ問題について、非常に忙しい中ではあるのだが、できれば私鉄関係の双方の代表といふか、組合の代表、経営者の代表、或いは小田急を呼ぶ場合には、小田急の担当者、被害者も一通こへ呼んで監督局長もおられるところで事情を聞いた上で動かして行くといふことも一つの方法では

ないかと考へるので、できればそういうことを取上げて、そのやうに処置してもらつたといふことで委員長お諮りを願ひたいと思ひます。

○大和與一君 関連して、この前監督局長にお尋ねしたときに、例えば証人でも呼ぶ場合に、自分のほうでは連絡がない、こういうやうなお話もありましたが、その点は私どものほうでも若干の証人をいつでも来てもらうことができる準備がありますから、それも一つお伝えしておきます。

それから局長の今日のいろいろとお答えですが、初めて今日私どもが質問したのだから別ですけれども、この前一応お尋ねをして、そうしてこういうことを調べてもらいたいといふことになつておるのだから、まあ怒るわけではないけれども、もつと理論的に体系的にびしやと言つてもらつて、それから頼んだことはもう正確にやつてもらつて、こういうことも一つ部下を監助してやつてもらはんと、どうも前と大体同じやうな話では、これではどうも前進しませんから、その点は一つ特別にお願いをしておきます。

○委員長(前田橋君) ちよつと速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(前田橋君) 速記を始めて。只今重盛委員からお話のありました、階切問題の参考意見を聴取するために関係業者等を呼ぶかどうかといふ問題は、理事会に諮りまして、適當の機会にこれを呼ぶことにいたしましたと思ひますから、さう御了承願ひます。(異議なし)と呼ぶ者あり。

それでは暫時休憩いたします。

午後一時十五分休憩

〔休憩後開会に至らなかつた〕

昭和二十九年四月十七日印刷

昭和二十九年四月十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局