

第三十八回国会 運輸委員会 議 録 第三号

昭和三十六年二月十日(金曜日)

午前十四時四十三分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事 喜一君 理事生田 宏一君

理事尾関 義一君 理事川野 芳満君

理事高橋清一郎君 理事井岡 大治君

理事久保 三郎君 理事山口丈太郎君

伊藤 郷一君 河本 敏夫君

佐々木義武君 壽原 正一君

鈴木 仙八君 關谷 勝利君

高橋 英吉君 塚原 俊郎君

細田 吉藏君 加藤 勘十君

勝澤 芳雄君 西宮 弘君

肥田 次郎君 内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 木暮武太夫君

出席政府委員

運輸事務官 辻 章男君

(大臣官房長)

運輸技官 中道 峰夫君

(港務局長)

委員外の出席者

文部事務官 井内慶次郎君

(管理局助成課長)

厚生事務官 三浦 直男君

(社会局保護課長)

厚生事務官 瀬戸新太郎君

(社会局施設課長)

農林事務官 松岡 亮君

(農林経済局参事官)

通商産業事務官 川島 一郎君

(中小企業庁振興部長)

運輸事務官 広瀬 真一君
(鉄道監督局国 有鉄道部長)

建設技官 谷藤 正三君

(道路局国道課長)

自治事務官 松島 五郎君

(財政局財政課長)

日本国有鉄道副 総裁 吾孫子 豊君

日本国有鉄道常 務理事 中村 卓君

日本国有鉄道参 事 柴田 元良君

(施設局長) 専 門 員 志録 一之君

二月八日

港灣整備緊急措置法案(内閣提出第一七号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

小委員会設置に関する件

港灣整備緊急措置法案(内閣提出第一七号)

豪雪による運輸施設被害に関する件

三池委員長 これより會議を開きます。

小委員会設置に関する件についてお諮りいたします。

わが国観光事業の振興は、国民の生活に關与すること大きいものがあり、また外国人旅行者の誘致によつて、國際收支の改善に資すること大なるものがあろうかと存じます。特に数年後行なわれるオリンピックを控えて、観光

事業の振興は緊急を要する重大問題であると思ふのであります。つきましては、当委員会におきまして、觀光に關する調査のため、小委員会を設置いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

三池委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、小委員の員数並びに小委員及び小委員長の選任は委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

三池委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

港灣整備緊急措置法案

(目的)

第一条 この法律は、港灣整備事業の緊急かつ計画的な実施を促進することにより、經濟基盤の強化を図り、もつて國民經濟の健全な発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「港灣整備事業」とは、次の事業をいう。

一 港灣施設の建設又は改良の事業(公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)の規定の適用を

受ける災害復旧事業の施行のみでは再度災害の防止に十分な効果が期待できないと認められるためにこれと合併して行なう事業その他政令で定める事業を除く。)であつて、運輸大臣が施行するもの及び港灣管理者が施行し、かつ、これに要する費用の全部又は一部を国が負担し又は補助するもの

二 運輸大臣が施行する港灣区域外の航路の建設又は改良の事業(港灣整備五箇年計画)

第三条 運輸大臣は、港灣審議會の意見をきいて、昭和三十六年度以降の五箇年間に於いて実施すべき港灣整備事業に關し、港灣整備五箇年計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

2 港灣整備五箇年計画には、次の事項を定めなければならない。

一 港灣整備事業の実施の目標

二 港灣整備事業の量

3 運輸大臣は、第一項の規定により港灣整備五箇年計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

4 運輸大臣は、第一項の閣議の決定があつたときは、遅滞なく、港灣整備五箇年計画を港灣管理者に通知しなければならない。

5 第一項、第三項及び前項の規定は、港灣整備五箇年計画の変更の場合について準用する。

(港灣整備五箇年計画の実施)

第四条 政府は、港灣整備五箇年計画を実施するために必要な措置を講ずるものとする。

附 則

1 この法律は、昭和三十六年四月一日から施行する。

2 特定港灣施設整備特別措置法(昭和三十四年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

第二条を次のように改める。

(定義)

第二条 この法律で「特定港灣施設工事」とは、政令で定める港灣の水域施設、外郭施設又は保留施設で政令で定めるものの建設又は改良の工事であつて、港灣法(昭和二十五年法律第二百十八号)第五十二条第一項又は北海道開発のためにする港灣工事に關する法律(昭和二十六年法律第七十三号)第三條第一項の規定により運輸大臣が施行するものをいう。

理 由

港灣施設の現状にかんがみ、港灣整備五箇年計画を樹立することとし、これに基づいて港灣整備事業の緊急かつ計画的な実施を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○三池委員長 鑑ます本案について政府当局より提案理由の説明を聴取いたしました。本委員運輸大臣。

○本委員運輸大臣 たいま議題となりまして、港灣整備緊急措置法案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

港灣は、経済活動の基盤であり、その整備が貿易の拡大、生産の増強及び地域格差の是正をはかり、国民経済の健全な発展に寄与するために、きわめて重要であることは申すまでもないところであります。政府はつとにその促進をはかつて参つたのであります。しかしながら、近年におけるわが国経済の発展は予想以上に目ざましいものがあり、さらに近い将来における飛躍的發展が考えられるのであります。このような事態にかんがみ、政府といいたしましては、港灣の整備について新たな構想のもとに、昭和三十六年度を初年度とする五カ年計画を策定し、これを強力かつ計画的に推進することといたしまして、この法律案を提出するものであります。

次に、その要旨について御説明申し上げます。

まず、この法律の目的について定めまして、この法律の目的は、港灣整備事業の緊急かつ計画的な実施を促進することにより、経済基盤の強化をはかり、もって国民経済の健全な発展に寄与することにあります。

次に、この法律でいう港灣整備事業の範囲について定めるとともに、港灣整備五カ年計画の策定の手続を定めまして、運輸大臣は、港灣整備事業に關し、港灣整備五カ年計画の案を作成し、閣

議の決定を求めなければならないものとしたらした。計画の案の作成にありましては、運輸大臣は、長期経済計画との関係において経済企画庁長官と協議することといたしてあります。

なお、港灣整備五カ年計画の実施を確保するため、政府は必要な措置を講ずるものとすることといたしてあります。

以上がこの法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上すみやかに御賛成いただきましますようお願い申し上げます。

○三池委員長 次に、本案について港灣局長より補足説明を聴取いたしました。中道港灣局長。

○中道港灣局長 港灣整備緊急措置法案につきまして、逐条的に御説明を申し上げます。

第一条は、この法案の目的に關する規定でございます。本法が港灣整備事業の緊急かつ計画的な実施を促進することによりまして、経済基盤の強化をはかり、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的とするものであることを明らかにしたものでござい

ます。

第二条は、この法案でいう港灣整備事業の範囲に關する規定でございます。港灣整備事業とは、港灣施設の建設または改良の事業で運輸大臣が施行するもの及び港灣管理者が施行し、その費用の全部または一部を国が負担しまたは補助するもの並びに運輸大臣が施行する港灣区域外の航路の建設または改良の事業をいうものといたしてあります。港灣施設の建設または改良の事業でありまして災害関連事業は含まないことといたしてあります。また、災害によって失われた機能の回復を目

的としたもの等は政令で除くことによりましてこれに含めないことといたしてあります。

第三條は、港灣整備五カ年計画に關する規定でございます。すなわち、運輸大臣は、港灣審議會の意見を聞いて、昭和三十六年度以降の五カ年間に於いて実施すべき港灣整備事業に關する計画の案を作成いたしました。閣議の決定を求めなければならないものとしたらした。

この港灣整備五カ年計画には、当該五カ年間に於けるべき事業の実施の目標及び事業の量を定めなければならないことといたしてあります。

また、この計画は国の長期経済計画との関係も十分に考慮して作成されなければならないもので、運輸大臣は、この計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ経済企画庁長官に協議しなければならないものとしたらした。

なお、港灣整備五カ年計画について、港灣管理者の事業計画等との関係がどうなるか、計画的に閣議で決定されましたときは、運輸大臣は、遅滞なくこれを港灣管理者に通知しなければならないことといたしてあります。

以上の港灣整備五カ年計画の策定に關する手続は、その変更の場合にも準用されることといたしてあります。

第四條は、港灣整備五カ年計画の実施に關する規定でございます。すなわち、この計画を確実に実施するために、政府といたしまして、財政上からも行政上からも種々の措置を講ずる必要がございまして、このような規定を設けたものでございまして、

以上、簡単にございまして、港灣整備緊急措置法案の内容につきまして御説明申し上げた次第でございます。御説明申し上げた次第でございます。

○三池委員長 本案に対する質疑は次會に譲ります。

○高橋(清)委員 今回の北越一帯を中心とした降雪は、数十年前の記録的な豪雪となりまして、あらゆる交通及び通信機関は麻痺いたしました。ひいては一般生産及び消費、文化等に対する被害は、推定でございますが、数千億をこえており、住民全般の社会不安はその極に達したのであります。私どもは、この被害をすみやかに回復し、再びかかる不安に遭遇することのないように、強力なる対策を樹立する必要を痛感するものであります。このことにつきまして、順次各省別に質問を試みたいと思つております。

まず、国鉄当局でございますが、今回の大雪の時期というものが、年間を通じて最も輸送の錯綜する年末であつたこととありまして、そのために、列車のダイヤの全面的な麻痺となり、各駅におきましては立ち往生いたしました旅客列車が五十四本、貨物列車が七十二本でありまして、約三万余りの旅客が雪の中で正月を迎えるというような事態になつたのであります。このために迷惑を受けました一般旅客の方々並びに三日間にわたりました

この雪害にかんがみまして、この際当局にお聞きしたいと思つて、この雪害の第一点といたしまして、あつた場合には、災害箇所全般に關する情報を早く、しかも正確にキャッチいたしまして、旅客に十分納得のいく説明をすることが大切であるのではなからうかと思つております。さらに、あの当時の混乱を顧みましますと、あつた場合、災害の情報を早くキャッチいたしましたならば、不通になつてしまつたという、その不通区間に向かつて運転する列車の打ち切り手配を責任者が積極的に行なうという必要があるのではなからうかと思つております。この態勢も十分できていなかったように思われるのであります。まず、この点について当局はどのように反省しておられますか、御意見を伺いたいのではあります。

○吾孫子説明員 先般の雪害は、四十年来の雪害といふこととございまして、全く予想外の大きな降雪でありましたために、大ぜいの方々御迷惑をおかけいたしましたことにつきまして、は、全く申しわけなかつたと思つております。ただいま先生からお話がありましたように、今度の大雪のために、通信機関等についてもあつた被害が起つたようなこともありまして、通信連絡、情報のキャッチというような点で欠陥を生じたことと

は、これまたまことに遺憾であることと

てこの乗客の応対に想像に絶する御苦勞を続けられました国鉄職員各位に對しましては、心から御同情申し上げなければならぬと思つております。

二

思つておる次第でございます。ただ、ただいまの御質問は、ああいう大雪の際に、現地の情報を確実に入手して、列車の運転についてもすみやかに打ち切るべきものは打ち切るというふうな処置をとるべきではなからうかという意味のお尋ねであつたかと思うのでございませうが、この点につきましては、国鉄といたしましては、雪の場合にはできるだけ列車を通すというこゝによつて、また雪の被害を未然に食い止め得るという点もございませうので、雪に対しては従来も今後でもできるだけ運転をやめないでいく、やめないで済むように設備も改善し、処置も講じていきたいと思つております。

また、実際問題といたしまして、雪の降りますのは局地的に降るわけでございますから、たとえば東京の上野駅というふうなところでは、裏日本にいかん大雪が降つておりましたも、お天気はいいわけでありまして、お客さんも非常に大ぜい押しかけてきておられますし、それらの方に対して、今雪が降つておるから列車をとめます、一まずお引き取り下さいというふうなことはそう軽々しくはなかなか言えるような情勢でもございませうし、鉄道といたしましては、やはり汽車を動かすというのが本来の使命でございませうから、雪が降りまして、できるだけ汽車を動かすという建前でも進みます、そのように考へておる次第でございます。

ものを整備強化する必要性を強調したいのであります。

まずその第一は、現在国鉄の電話線はほとんど裸線の電柱架設によつておるのであります。これは冬季におきまして断線事故があたりまえであるということになるのであります。これはどうしても埋設ケーブル方式にしなければならぬと思つております。これが第一点。

次は、雪害事故現場の情報のすみやかな伝達のために、移動式の小型無線機がどうしても必要であるということでありませう。この点について伺いた

次は、マイクロウェーブ網でありませうが、これをどうしても一つ裏日本にも延ばしていただかなければならぬのであります。御存じのように、現在マイクロウェーブは、北は札幌から南は鹿児島まで幹線を貫いておるのであります。このマイクロウェーブ網というのは、すでに整備されていると聞いておるのであります。ところが、裏日本側へは遺憾ながら延びていません。現在支社のある場所でもマイクロウェーブに入っていないというのは、私の地元の新潟支社だけであると聞いておるのであります。これはぜひ一つ早急に整備していただかなければならぬと思つております。この点について伺いた

○柴田説明員 ただいまの御質問に対してお答えいたします。

マイクロウェーブの整備の問題、これはケーブル化の問題とも関連いたしまして、全国的にどういふふうに整備をいたしますか、種々過去において検討されております。ただいま先生がおつ

しゃいましたように、現実にはマイクロウェーブは表幹線が完成をいたしておりますが、裏につきましては、秋田の局は完成をいたしております。それから金沢の局はこの四月に完成をいたします。新潟は来年のおおむね七月ごろ、こゝろいふに予定をいたしております。

なお通信線のケーブル化、これは国鉄は特に交流電化区間、それから東海道など、通信の非常に幅狭いたしまして区間につきまして過去努力をして参つておりますが、先生の御指摘のございました豪雪地帯におきまして、特に直江津を中心に今回通信の障害が起つております。この区間及び信越の一部につきましては、本年度より地下埋設のケーブル化のための工事をただいま計画いたしております。できるだけ努力をいたすつもりであります。

○高橋(清)委員 次に国鉄の除雪法であります。雪のけのやり方についての批判でございます。常に技術の近代化を語つておりますが、国鉄にありまして、近ごろずつと見て参りましたも、どうも依然として昔と変わりばえがない。旧態依然の方式にたよつておるやうに感じられるのであります。つまり国鉄の除雪車の現有数、これを調べてみたのであります。単線ラッセル百九十七台、複線ラッセル三十八台、広幅のもの二十五台、ロータリーが十九台、かき寄せと申しますか、これが十

九台、ロータリー一台、合計いたしまして二百九十九台と聞いております。しかしながら、これらはいずれも機関車の力を借りて出動するといふものであります。従いまして、機動性に乏しいという欠点を免れないのであります。

今回の場合におきましても、各所でこの欠点が露呈されて、その結果除雪に依然として人間の力にたよる面が多くなるのであります。国鉄では現在年間約五十万人もの除雪人夫の手を借りておるといふ実情のようでありませうが、これではやはり自力で走つて機動性に富んだ除雪を行ない得るところの、専門語であります。モーター・ロータリーとかディーゼル・ロータリー式の雪かき車の整備がぜひ必要だと思つております。そのほかに、今回の雪害の処理にかんがみまして、よくいわれております流雪溝であります。これの整備であるとかその改良、

続きましては各地からの助動者に対する装備、寝具、給食といふようなことが不円滑でありまして、十分な活動ができなかつたといふやうな、いろいろな問題点があるやうでありましたが、この点につきましても、当局の今後の真剣な恒久的な雪害対策の樹立とその実施を望みたいのでございます。またこの点について伺いたい。

○柴田説明員 お答えいたします。

国鉄の除雪の機械化の問題でございますが、先生も御承知の通りに、国鉄は、営業約二万キロのうち七千七百キロが雪の被害を受ける区間に一応なつております。特に豪雪地帯は二千二百キロ、一応そういう区間が何らかの格好において雪の被害を受けております。雪と戦ふといふことは、冬季になりますと、私も線路を担当いたします者としては、これはもう真剣な問題でございまして、このために最大の努力を過去においてもして参つております。こゝろいつた長い歴史の中で、除雪の機械化といふものがアメリカに発達

いたしましたものをまねながら、營々努力いたしまして今日の体系ができたわけでございます。ただいま先生の

おっしゃいました機械化の中には、もちろん今日の時勢に合わないものもございませうけれども、現在約三百に近いものが冬季、雪を迎えますために豪雪地帯にあらかじめ配備されておりました、こゝろいつたものが活動するわけでございます。すけれども、特に北陸、あるいは輸送力が非常に伸びて参りました区間につきましては、施設が弾力性をだんだん失つております。従いまして、輸送をする列車とさういふ機械的活動といふものがしばしば競合いたしまして、結果的には、場合によりまして十分な活躍ができなくなる。また、雪の量によりましてしばしば活動ができなかつた。特に今回の特徴といたしましては、吹雪が非常にひどかつたといふことでございませう。この吹雪は、どういふ機械を用いてはなかなかこれを除雪するといふことは困難でございませう。こゝろいつた事情もございまして、あの混乱を起したわけでございます。

先生のお話のモーター・カーを中心にした除雪は、これはあくまでも雪が少くない間の除雪で、簡易な、しかも機動的に随時出ていくもの、こゝろいつた考え方に発達をいたしております。今日これは北海道で非常に成果を上げております。今後こゝろいつた除雪のモーター・カーを使うといふ考え方は、もちろん裏裏裏貫つてございまして十分整備して参りたいといふふうに考へております。それから今回問題として私どもが反省いたしておりますものの中に、ロー

タリ一の動力が蒸気であるということがあり、これは非常に問題がございします。これにつきましても、この動力をディーゼルに切りかえる、こういった趣旨で本年度施策をいたしまして、ただいま北海道ではその性能につきましても十分検討いたしておりますが、今後こういった面に除雪の機械化を進展したいというふうに考えておる次第でございします。

そのほか、特に流雪溝を中心にしたしました除雪の設備の問題でございします。流雪溝も、ただいまのところ全国に約二百二十キロくらいございします。さらにこういった設備の現状を考慮いたしませんと、実は流雪溝はやはり水が大事でございします。あるいは流れなければならぬ。いろいろな地形的な制約もございまして、場所によりましてなかなか困難でございします。ただいまの計画におきましても、特に北陸その他、現在の能力の三割ないし四割程度はどうしても必要である、こういったふうにして具体的な工事計画をただいま立てております。できるだけ早く着工する、こういったふうにして考えております。

その他、防雪林につきましても同様でございします。

それから助動者の装備その他、いろいろお話がございました。雪につきましても、これはやはりなれていない、なかなか作業ができません。従いまして、助動いたします者はいわば隣接の比較的暖かい区域の職員が多いわけでございます。御指摘のような寝具あるいはその他食糧、そういったものにつきましても、できるだけ考えて参らな

ければならないと実は考えておる次第でございします。

○高橋(清)委員 次に、今回の雪害が数十年前の異常豪雪でありましたし、その時期が年末の繁忙期であったと申しました。雪害の発表によりますと昨年未だの雪害額と申しますか、これが減収分で約十四億、除雪関係の経費で約七億というふうな雪害があったのであります。このほか金銭で換算できないと考えられます一般旅客の迷惑、時間的なロスであるとか、物価の高騰などの国民経済的な損失を考慮いたしますと、前に述べました雪害対策というものの早急実施はもとよりでございしますけれども、やはりこの際でございします。裏日本一帯の地方は、毎回は申し上げるものであります。ひがむけではございしませんけれども、とかく表日本の日の当たる場所と違ひまして万事があつたにさういふ地方であります。この際でございします。一つ国鉄関係の鉄道輸送力も、こうした感じを持たれることのないように、ぜひ一段の今後の工事建設計画と申しますか、たとえて申しますと、上越、信越両線の整備拡充はもとよりであります。羽越本線等、これらの裏縦貫鉄道の整備の必要性を今回の雪害にかんがみましてこの際で強調いたしたいと思つております。国鉄当局から、この際でございします。この問題に関しましての工事計画がもうできていると思つております。詳細な御説明を承りたいと思ひます。

○柴田説明員 ただいま裏縦貫を中心にしたしました複線化、電化というふうな輸送力増強計画といったものにつ

きましては、もちろん予算の御決定をいたさずとも進まない問題でございします。一応私ども計画いたしております範囲におきまして簡単に御説明申し上げます。ことに複線化の問題につきましては、御承知のとおり北陸線はできるだけの努力をいたしまして複線化を続けております。おおむねただいま策定いたしました三月には大津直江津までが予定されております。それから上越につきましても、大津四十三三年三月完成の予定でございします。そのほか部分的な線路もしくは中間に信号所を設けて増強をする、こういった計画でございします。なお電化につきましても、おおむね富山までが一応計画としては三十八年四月といふふうになっておるわけでございします。

○高橋(清)委員 続いて農林省関係にお伺いいたします。過般の農林委員会においてもおそろしく話題になったたろうと思つておられますけれども、農作物の被害、特に果樹被害が大きかつたことは御存じの通りであります。相当の件数が考えられておるのであります。この復旧につきましても万全の措置をお願ひしたいのであります。関係県民が非常に関心を持っております。これは、復旧のための資材確保に要しますところの低利資金の融資というものはどういふふうになるであろうかという点でございします。もう一つは再生産に要する営農低利資金の融資、この二点についてでございます。

○松岡説明員 今回の雪害により農作物の被害及びその他の果樹など等の被害に対します金融措置につきまし

ては、ただいま農林省といたしまして被害の実態を調べるように努力をいたしておるでございします。何分にも雪の下にありますが十分に被害の状況がつかめないというふうな感じがございしますけれども、それはそれとしまして調査を進めつつ、一方どういふ金融対策がとれるかということについて検討を進めておる次第でございします。対策といたしまして考えられるのは、まず第一に天災融資法の発動であります。しかし何分にも作物の被害に對する融資ということでございます。作物の被害がどうなつておるか、これについて現在どうするということを申し上げることは、一応まだその段階に至つておりません。

第二は、自作農維持資金でございしますが、これも大体天災融資法と同じような条件のもとで使われるということでございます。これもやはり被害の実態の判明を待たなければならぬという点でございします。

第三には、果樹などの被害であります。これにつきましては、もちろんこれも被害の実態が判明しなければならぬのであります。天災融資法のように政令によつて指定するというような手続を要せずに、大体被害がわかりました必要があれば、これは通常の行政措置によつて融資の措置がとれるのであります。またそのための資金のワケもございします。これについて目下寄り寄り検討を進めておる段階でございします。

○高橋(清)委員 次に建設省関係でございします。四点についてお尋ねしたいと思ひます。

国鉄でもこれは心配していることとございします。けれども、どうしてもやはり建設省関係との連関が多いのであります。まず国庫補助によります除雪機械、これをこの際でございします。大幅に増強整備し得ます予算措置を講ぜられる御方針であるかどうか。二点は、市街地の主要部分に對しましてやはり先ほど申しました流雪溝、こういったものの設置に對しまして国庫補助の方途を講ぜられる御意思があるかどうか。なだれ防止、雪害防止工事費の大幅な予算措置を講じていたがたいがどうか。最後に、公共建築物は、これは耐火構造の堅牢な建物としていたがたい。これは原則といたしまして豪雪地域内の標準建設費を實際に即して定めていただくというほかになるべくこれは一つ有効適切な助成措置をお考え願ひたいということの四点について、お伺いをいたしておきたいのであります。

○谷藤説明員 質問の中の前の三つの点でございします。四の点は私の方の道路局の所管になっておりませんので、住宅局が来ておりませんので、とお答え申し上げます。

第一点の建設機械の補助につきましては、三十二年に積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法が通つております。それによりまして従来から雪害事業というものを立てております。三十三年から三十五年までの間に約七十三億をそのために使用しております。その中にも建設機械の補助が入つております。今度新しく改定になります新五カ年計画につきましても、同様に大幅な雪害事業を実施するつもりで目下策定中でございます。

ので、まだ確定いたさないよりは申し上げるわけにはいきませんが、前よりもはるかに大幅なものを考えております。

第二点の流雪溝につきましては、これは先ほどお話がありましたように、流雪溝を作る場所につきましては特異性がございまして、一定の流速のある勾配の場所でないという構造物が作れません。また作る場合にいたしまして、これは道路の改良工事と同時に施行すれば足りることです。特別に雪害事業として流雪溝を作るといふことは考えておりませんが、現在の改良事業と並行いたしまして流雪溝のできる場所については作、ほかの除雪方法でできるところはその方法でやるというふうに措置いたしております。雪害事業の改良区間の総延長は約二万二千キロでございますが、現在の段階で実施いたしております総延長は、雪害事業による部分が約一万キロ、その他のものを合わせまして一万二千九百七十九キロというものを除雪いたしておりますが、これも今度の雪の場合は短時間に非常に大きな雪が降りましたため、その除雪延長の中に入っておる区間の中でも除雪機械の方が間に合わない。一駅当たり実際に持っておりますのは約二十台ないし三十台のブルドーザーあるいはグレーダーでございますので、ああいうふうな雪に對しましては総動員いたしまして除雪の時期的なおくれを来たすというふうな結果になっております。その点につきましては、一、二項の両方合わせまして今後のいろいろな問題に對応できますように対処いたしたいと思っております。

第三項のなだれ防止の問題につきましても、これも流雪溝の場合と同じような条件でございまして、なだれ防止の中のなだれの設備に對しましては雪害事業で実施いたします場合と、もう一つは改良工事で実施いたします場合と両方の処置が講ぜられるようになっておりますので、その地区の改良事業に従いまして、すでに使える部分につきましては雪害事業で一部実施せられまして、未改良部分につきましては改良の時期に應じまして同時に施行できるように措置いたしております。

以上でございます。

○細田(吉)委員 建設省の方に今の問題に關連いたしましてお尋ねをいたしたいのであります。

私は過般新潟、山形両県下に雪害の視察に回ったのでございまして、私が参りました際でも新潟県はバスが一〇％も動いておられない、こういう実情でございまして。また路線のトラックは平常時の六〇％くらいしか動いておられない。また区域のトラック等につきましても、新潟では一月の累計で保有車両の一二％しか動いておられない、この二つの新設運送局からの報告でございまして。山形県、秋田県は若干その率が低いようであります。私もバスで参りました。雪のうんと積もりました。暮れから一月の初めは全部ストップでございまして、今申し上げた数字は、私も参りました。一月の末くらいでなおかつこのような状況でございまして。他の山形あたりでバスがまだ四十数％しか動いておられない、こういう実情でございまして。そこで私、非常に心配しなければならぬと思っております。

とは、今回のいわゆる所得倍増計画の中で、全体の旅客なり貨物なりの動きの中で鉄道への伸び率は低く見まして、道路へへんとロードをかけるような計画になっておるわけでありまして。これは御承知の通りだと思ひます。そこで今後二兆一千億でいろいろ道路の整備をするわけでありまして、たとえは幾ら整備をいたしましても、たとえは新潟でも山形でも秋田でも県外の輸送にはほとんどとまる。これがしかも本年の異常な雪害だけではない。常時とまるような状況にあるというところは、私非常に重大な問題ではなからうかと思ひます。そのようにすると輸送計画というもののについて、常時降雪、雪害のあるような地域についてどう考えるかというところは私は非常に重大な問題をやらんでおると思ひます。先ほど高橋先生からもお話がございましたが、鉄道の強化ももちろんやらなければいかぬと思ひますけれども、雪が降って自動車の手があげたらほとんど荷物物は鉄道に來る。そのときに鉄道にうんとロードがかかるというところ、これは現在の輸送の実情で非常に困っておるわけでありまして。青森、秋田、山形、新潟それから北陸三県いずれも自動車を通してないために鉄道にうんとかかってくる。鉄道は輸送力が不足いたしまして必ずしも円滑にいておられない。これはことしだけの問題でなくて、將來の問題として非常に大きな問題だと思ひます。そこで問題は、常時雪害のあるような地帯の輸送というものを一体どう考えておるか。徹底的な除雪なり、冬季でも少なくとも一級国道、一級国道は常時使えるという態勢にするような配慮がなければ、根本的に考え直さなければいかぬ、こういう感じがいたすのであります。運輸委員会として非常に重大な問題だと思ひます。今後の冬季の道路輸送をどういうふうに考えるか。今日は課長だけしかおいでになつておられないのであります。建設省として、ないしは政府全体としてどう考えるかというところの基本的な態度をきめる必要があると思ひます。先ほど機械の補充金の話が出ましたが、そんな程度の考え方はいかぬのじゃないか。当てにならない交通路を当てにするか。迷惑がかかるのではなからうかと思ひますので、そういう点に對する考え方を伺わしていただきたい。

○谷藤説明員 局長が建設委員会に出席しておりますので、かわりまして私から御答弁いたします。

ただいまの状況で東北あるいは北陸につきましては除雪の準備が非常に悪い。これは事実でありまして、整備の方の点も非常におくれております。実際の現在やっております大臣指定の直轄管理をいたします路線は、内地で三百五十キロ、北海道で一級が二百四十キロ、二級が百二十四キロ、合計いたしまして六百八十八キロであります。従いまして現在の東北の中で申し上げますと、福井県では福井市を中心といたしまして部分、あるいは石川県の中では金沢を中心といたしまして部分と、東北に入りましてから山形から新庄まで、それから青森の一部、それから四号国道に参りまして、岩手と宮城につきましては岩手まで、それだけが大臣の直轄管理をいたす区間でございまして、ほかの新潟の方には大臣が直轄管理をいたす区間はございません。直轄

管理区間につきましては、毎日無線を配置しましたパトロール・カーが、日に二回ずつ運行をいたしております。除雪につきましても、普通の修繕につきたしても同様に、昼夜兼行で交通確保に努めておるのであります。従いまして指定区間の部分につきましては、この前のような大雪がございましてたときでも、一日ないし一日半くらいで交通を確保しております。ところが県知事の方で管理をいたしますのは、先ほど申し上げましたような関係で、除雪機械が間に合わないというふうな問題がございまして、その除雪の時間が非常に延びておるといふのが現状であります。今度の五カ年計画によりまして、一級国道は昭和四十年には概成いたすことになっております。概成いたしますと、当然一級国道については建設大臣の直轄管理に入つて参りますので、そのときになりますと、除雪につきましても全面的に実施いたすことになる予定でございまして。これはほかの国でもやっております。これは今度の、道路の除雪が不可能であるというところは私は考えておられませんので、今の状態でございますと絶対に確保できるという自信を持っております。現在のところは各県境の部分につきましては、東北、北陸の県境部分は全部未改良の区間に入っております。ために、大臣の指定区間に入っております。従つて県境については交通が確保できないというふうな状況を呈しておることはまことに遺憾でございまして、できるだけ早く整備をいたしまして、そういう指定区間に入る区間をふ

やすうに努めていきたいと思つてお
ります。

以上でございます。

○高橋(清)委員 次に中小企業庁の方
にお伺いいたしますが、この雪害によ
りまして崩壊した中小企業者の工場の
復旧工費に對しまして、国からの何
らかの御抱負がないかというこ
と、あるいは特別低利融資の道はない
ものだろうかということだけをお聞き
いたします。

○川島説明員 ただいまの、特に今回
の雪害に對しまして低利融資を適用す
るかどうかという点でございますが、
従来からのいきさつによりまして、全
体といたしまして、例の台風その他の
災害に對しましてと同様の低利融資を
やるという方針がござりますれば、そ
れに應じて、中小企業庁としても
善処するというふうに考へておりま
す。

○高橋(清)委員 雪害によつて学校が
崩壊したのであります。私の地元で、
鉄道線路のすぐわきにござります学校
の体育館が崩壊いたしました。この問
題でござりますが、こうした場合に公
立学校施設災害復旧費国庫負担法の適
用があるかないか。もつと一歩を進め
させていただきたいということござ
います。もう二、三時間あの崩壊がお
くれますと、あの体育館を利用しなけ
ればならぬ場面がございまして、えら
いことになったのでございまして、幸
いにいたしました時間をそれのために
傷害がなかつたのであります。非常に
しあわせなこと、不幸中の幸いでご
ざいましたけれども、あと生徒も非常
に困つております。早急に何とか目安

をつけてもらわなければならぬとい
うことでございます。お考えを承りた
い。

○井内説明員 先般の雪害で公立学校
の受けました被害は、八県で約五百校
に及んでおるようによ報告を受けてお
りますが、この雪害につきましては、た
だいまお尋ねがございましたように、
公立学校施設災害復旧費国庫負担法を
適用いたしまして、三分の二の負担率
の負担を行ないたい、かように考へて
おります。ただし各地方とも積雪が非
常に多うございまして、ただいまのと
ころ約五百校のうち三十校弱から申請
が出て参つておるような状況でござ
います。

ただいま具体的に御指摘のございま
した新潟市の屋体の問題につきまして
は、被災後直ちに市当局の方からも詳
細な報告を承つております。この扱い
につきましては、文部省といたしまし
ても、できるだけすみやかにその復旧
に着手したいと考へております。申
が、先ほど申し上げましたように、申
請の出方がまだ全部整いません関係も
ございまして、立会調査の日程がござ
いますので、ただいまのところいつ現
地調査等を行なうというところまで
まだ日程がきまつておりませんが、ま
ことに恐縮であります。できるだけ
早く復旧に着手したい。なおこれ
が復旧に要します財源の措置につきま
しては、ただいま大蔵省と話し中でご
ざいます。三十六年度の予備費で措
置するようになるのではないかと、か
ように考へております。

○高橋(清)委員 次に厚生省関係であ
りますが、豪雪地帯におきましては、
一般生活費のほか、今のような除

雪、雪囲い、こうしたものの特別経費
の累増を来たすのでございまして、か
らますこれらの経費を、現行の生活保護
の基準額に追加算入していただくこと
ができれば、いろいろな問題で、もう一
つは、社会福祉施設の運営費の中に、
ただいま申しましたようなこうした豪
雪地帯に對する特別経費を算入する
ということはできないかということござ
います。この二点についてお伺い
いたします。

○三浦説明員 寒冷地帯の保護基準の
中に、特別にさういふ必要経費を認め
る必要はないかという御質問で、特
に積雪寒冷地帯ということではござ
いませんが、寒冷地帯の冬季の特殊事情
を考へまして、現在冬季加算という形
で十一月から三月までの特別の経費を
設けてございまして、今御質問のよう
な趣旨につきましては、今後十分検討
をいたして参りたいというふうに考へ
ております。

○高橋(清)委員 最後に、自治省の松
島財政課長にお尋ねいたします。あな
たのよく御存じのように、積雪寒冷地
帯がいかに地域差の感情を持ち、何と
かその是正をはかつてもらいたいとい
う希望のあることは、あなたが寒冷地
の総務部長をしておられた御経験を持
つておられますだけに、よくわかるこ
とと思つております。こうした寒冷
地に即しました財政制度の改善をはか
るという御決意について、お聞
きしたいのであります。

○松島説明員 ただいまお尋ねのござ
いました寒冷地帯の地方財政の問題で
ございまして、地方交付税の配分にあ
たりまして、御承知のように、寒冷

補正といふような通常の算定方法では
捕捉されません経費を算定するため
に、かさ上げする方法を講じておりま
す。なお、このやり方は過去において
もやつてきたところでございまして、
また将来にわたつてもなお検討を続け
て、できるだけ実態に即するような方
向に持つていかねばならない、そ
う考へておる次第であります。

なお、今後の雪害に伴います対策に
つきましては、ただいま各省の方々が
ら申されましたように、それぞれ各省
の行政の分野で御措置があるものと考
えておりますが、私どももいたしまし
て、地方団体全体の経費増高の面
につきましては、特別交付税の配分にあ
たりまして十分考慮して参りたい、か
ように存する次第でございまして、

○高橋(清)委員 最後に希望だけ付言
して終わりますが、このようにいたし
まして、今回の東北地帯、並びに北陸
地方におきましては、年々積雪寒冷とい
うものがもたらします地域差とい
うものに悩まされておるのでありま
す。以前から降雪対策の急務が叫ばれ
てきたのでありますけれども、はか
らずも今回の事件を契機といたしまし
て、より一そう、災害による農業生産
の低下、地方産業の停滞を初めとい
はしまして、広く住民生活の後進性を解
消いたしまして、これらの関係住民の
福祉増進を願う声がにわかに高まつ
てきたのであります。各省に一々来て
いただいで御迷惑でしたのであります
が、よく事情を御勘案賜りまして、
各省におきましてはもとより限りの親心
の御発揮をお願いいたしまして、私の
質疑を終ります。

○三池委員長 久保三郎君。
○久保委員 時間もありませんし、私
の方は実態調査を最近いたしましたの
で、その際それに基づいてしたる後御
質疑申し上げましたが、さしあたり運輸
省、国鉄、建設省にお伺いしたいと
思つておりますが、その他の方々は、私の
質問には今日、用がございませんか
ら……。

まず第一に、建設省国道課長であり
ますか、お尋ねを申し上げたいので
すが、先ほど細田委員の質問に答えられ
たことは、どうも建設大臣直轄の方は
うまいといつてゐるので、あとの分につ
いては僕は知らぬとは言わなかつた
が、これはどうも各県でやつてゐる
ので思ふように参りません、こゝ言われ
るんですが、そういうことを聞いてい
るんじゃないのだと私は思ふので
す。国道であるというから、もちろん
あなたは国道課長でありますから、そ
の国道以外のことについては所管外で
ありまして、少なくとも国道と名
のつくもので、これには責任を負われ
たと思ふのであります。この部面でお尋
ねをしたいのであります。

今度の雪害に對して、防雪とい
うか、そういうものに対して、先ほどの
御説明では、自分の所管しているところ
は大よそ一日に一回くらいは通し
た、こゝろおつしやるが、こゝろいふこと
では、先ほど細田委員からお話があつ
た通りであります。これに對してどう
いう方法をやつたのか。私はまだ現地
を見ておりませんが……。それから、
これに對しても少し詳細に対策をど
う考へてゐるか、建設省あるいは国道
課として、この点をまず第一に御説明
をいただきたい。

○高橋(清)委員 雪害によつて学校が
崩壊したのであります。私の地元で、
鉄道線路のすぐわきにござります学校
の体育館が崩壊いたしました。この問
題でござりますが、こうした場合に公
立学校施設災害復旧費国庫負担法の適
用があるかないか。もつと一歩を進め
させていただきたいということござ
います。もう二、三時間あの崩壊がお
くれますと、あの体育館を利用しなけ
ればならぬ場面がございまして、えら
いことになったのでございまして、幸
いにいたしました時間をそれのために
傷害がなかつたのであります。非常に
しあわせなこと、不幸中の幸いでご
ざいましたけれども、あと生徒も非常
に困つております。早急に何とか目安

をつけてもらわなければならぬとい
うことでございます。お考えを承りた
い。

○高橋(清)委員 次に厚生省関係であ
りますが、豪雪地帯におきましては、
一般生活費のほか、今のような除

補正といふような通常の算定方法では
捕捉されません経費を算定するため
に、かさ上げする方法を講じておりま
す。なお、このやり方は過去において
もやつてきたところでございまして、
また将来にわたつてもなお検討を続け
て、できるだけ実態に即するような方
向に持つていかねばならない、そ
う考へておる次第であります。

○三池委員長 久保三郎君。
○久保委員 時間もありませんし、私
の方は実態調査を最近いたしましたの
で、その際それに基づいてしたる後御
質疑申し上げましたが、さしあたり運輸
省、国鉄、建設省にお伺いしたいと
思つておりますが、その他の方々は、私の
質問には今日、用がございませんか
ら……。

ないという。ところが、コントロールするところのオーソリティという権威はこの者が持っている。現地末端の駅長は持っている。しかも情報網は、いわゆるディスパッチャー、司令電話にしても、さっきの答弁では、列車の運行を指図するだけであって、情報を伝えるところのあれはないという。これでどうしてうまくいくはずが、あります。これが第二点。

第三点は、先ほど施設局長のお話では、各線路班が積雪をはかっていると同時に、除雪するところの工夫の対策を立てておきながら、実態はどうであったかというところ、所要の人間が集まらぬ、とうとう最後には金を少しよけい上げて、やっとなんとこ集めたというのが実態ではないか。この辺に問題がある。

さらにもう一つは、送り出されたところの乗客に対するたき出し、作業員に対する問題も先ほど御指摘があったが、これに対する対策が何もない。早急に手配するところがない。ないところ、こういふことが起きたから、必要以上に長時間乗客、荷物を滞留させた。さらにその後の混乱も出てきている。こういうことだと思ふ。

こういふ問題についてはどう考えられるのか。これに対する反省と検討がなければ、金を使おうが機構を改めようが、何もならない。これに対して副総裁の御答弁を願いたい。

○吾孫子説明員 ただいま御指摘のございました。豪雪地帯の支社なり管理局と、旅客あるいは貨物の送り出しの方の地帯の支社、管理局等との間の情報の交換、連絡について不十分な点がなかったか、また、それぞれ雪害対策

本部というよりなものを作っておったよりだけれども、実際には人がいなかったというよりな御言葉がございましたが、本社はつきり雪害対策本部という看板をかけたのは、確かに一言葉の通り三十日であったと思ひます。しかし連絡はそれぞれの立場でとってはあったのでございますけれども、この点は、今から考えますと、いろいろ不十分な点もあったと思ひます。そういう意味では、私もこの点については十分反省をし、今後再び同じような失敗を繰り返さないように、なお一そう努力をいたしたいと考えておる次第でございます。

それから除雪のため必要な工夫の勤員その他について、これはたまたま年末年始という時期に際会したということも相当影響したと思ひるのでございますが、それらの手配について万全ではなかった点も、おっしゃる通り、いろいろ欠陥もございましたので、今後とも一そう地元の関係各機関等とも連絡を強化いたしまして、十分な協力が得られますように、これもなお一そう努力いたしたいと思っております。

また旅客に対するたき出しその他の手配において、これも今回の未曾有の豪雪のために設備その他非常に不十分な中間駅、ふだんあまり旅客の乗降もないような寒村の駅のようなところにも列車をとめざるを得ないようなことになりましたために、行き届かない点がございましたことについては申しわけなかったと思ひますが、これらの点につきましても、今後十分に対策を考えていきたいと思っております。

○久保委員 これは、できてからの対策と、できる前の対策と二つあるでしょうが、たとえば旅客列車が長時間、中間駅あるいは中間駅でなくとも途中で停留しなければならぬというような場合、特に問題が多いと思ひます。この経験にかんがみて、何千人も何万人もの人間を停車場の構内に置いて水も補給しなければならぬ、食事も上げなければならぬということは、国鉄だけではできないのでありますから、関係市町村というか、自治体と協力関係の体制を常日ごろ確立しておくという必要があるし、またその期間にないば、そういう準備体制を整えておくことは、単に滞留する旅客に対する援護というか、そういう問題だけでなく、国鉄を円滑に運行する、たとえば除雪工夫のかり出しというようなこともやはり考えてやるべきだと思ひます。そういうことは今やっておられますか。

○吾孫子説明員 御指摘の点はまことに御言葉通りでございます。今までの地元関係各機関等に対する連絡では、やっではおりましたけれども、まだ足らなかつた点があると思ひます。その、あの雪害の以後におきまして、さらにこれらとの連絡の強化ということに努力をいたしております。

○久保委員 これは調査の結果あとで発表していただきたいのですが、先ほど指摘しました金沢鉄道管理局の対策本部が三十日夜の八時からいなくなつた。いないという事実はゆゆしき問題だ。これは一つどこへ行つたか調べてほしい。

○吾孫子説明員 当時、本社の雪害対策本部と金沢の対策本部との間で連絡は絶えず行なつておりましたので、金沢との連絡がつかなくなつたというようなことは聞いてはおりませんけれども、ただいま御指摘のような事実があったかどうか、その点はよく取り調べてみたいと思ひます。

○久保委員 それからもう一つ、除雪というか雪害対策の問題で、たとえば先ほどお話がありました除雪車の改良というか、そういう研究は、聞くところによれば、新潟支社の中でやっているようですが、どうですか。

○柴田説明員 そういつた機械の改造につきましても研究は主として本社研究所が中心になつてやっておりますが、現地の試作をいたします工場が新潟にございまして、新潟におきまして現地試験その他をいたしております。

○久保委員 これもある報道機関のことでありますから、私は調査しておりますが、研究とは名ばかりで、実は経費節減の方が主体だ、こういうふうな指摘がありますので、これはいかなる研究とどういふ予算をつけてあるのか、御答弁できますればお尋ねします。なければ、あとでけっこうです。

○柴田説明員 こういつた機械の研究につきましても、毎年私も部内で技術研究課題と申しまして、いろいろな研究を含めまして約六億ないし七億という経費を使ひながらいたしておりますが、この一環の中に除雪の機械化という問題を過去において引き続き取り上げております。そういう研究でございます。

○久保委員 新潟支社にまかせておく部面については、できましてら書面でお願いいたします。

最後に二つほどお尋ねしますが、除雪車の出動がおそつたというような評もあるわけですが、早目にこれを出動させればそんな被害はなかつたものというような指摘もあるわけですが、当局の見解はどうですか。

○柴田説明員 除雪車にもいろいろ種類がございまして、一番最初に活動いたしますラッセル車につきましても、私どもの運転の実績を見ましても、二十六日ないし七日以降、雪に入りましたは引き続き活躍いたしております。先生の御指摘の問題はおそらくロータリー・タイプの出動がおくれたのではないかとこのことだと思ひますが、事実ロータリー車の問題につきましては先ほど御説明申し上げましたように、動力が蒸気であるというような問題もございまして、今後十分迅速な出動ができますように改造をいたすよう考へておる次第であります。

○久保委員 それでは副総裁に最後に一つだけお尋ねしますが、今度の雪害にかんがみまして、従来国鉄当局が考えられておるところの貨物の集約駅の問題であります。今までの御方針だと、小さい駅はみんな貨物扱いをやめるといふことに相なるわけでありまして、今度のこの経験にかんがみてそういうことはちょっとどうかと思ひます。ありますが、これはどういふふうにお考えになりますか。

○吾孫子説明員 現在の国鉄の貨物駅の設備というのは、再々申し上げますように、補助交通機関が荷馬車であつた時代に、荷馬車に合はして作つたよう

なところが大部分でございます。補助交通機関がトラックに変わった今日においては当然機械化し、近代化もしなければならぬと思っております。そういう意味で今後貨物駅を集約いたしまして、中心になる駅の荷役設備その他を近代化するということは、なお力を入れて続けていきたいというふうに考えております。

○久保委員 それは一般的な今までの御方針ということでありましょうが、私のお尋ねしておるのは、こういうふうな雪害地区ではその停車場を減らしたのでは、ものの用に立たなくなるだろうから、その方針を修正する考えはないかどうか、こういう意味です。

○吾孫子説明員 一般的な方針につきましてはただいま申し上げた通りでございますが、それぞれの地方の特殊事情ということにつきましては、この集約の方針を進めていく際に十分考慮に入れて考えていきたいと思っております。

○久保委員 これで終わります。

○三池委員長 建設省谷藤国道課長に申し上げます。先ほど久保委員から質疑のありました件については、その御回答は文書をもって委員長あてに御提出下さるようお願いいたします。

次会は来たる十四日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時九分散会

昭和三十六年二月十四日印刷

昭和三十六年二月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局