

参議院運輸委員會會議錄第五号

昭和三十六年二月十四日(火曜日)

午後一時二十三分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
村上 春蔵君
大倉 精一君

委員

佐野 廣君
谷口 慶吉君
平島 敏夫君
小酒井義男君
重盛 壽治君
中村 順造君
白木義一郎君
加賀山之雄君

國務大臣

運輸大臣 木暮武太夫君

政府委員

運輸大臣官房長 辻 章男君
運輸大臣官房會計課長 原山 亮三君
運輸省港務局長 中道 峰夫君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
專門委員 會專門員

説明員

運輸省鉄道監督 廣瀬 真一君
局固有鉄道部長 石原 米彦君
道運転局長 柴田 元良君
日本国有鉄道 道施設局長 武田 啓介君
局固有鉄道部長 業局配車課長

本日の會議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○港灣整備緊急措置法案(内閣送付、予備審査)

○運輸事情等に関する調査(港灣に関する件)

○日本国有鉄道の運賃等に関する件(通勤通学に関する件)

○委員長(三木與吉郎君) ただいまより委員會を開会いたします。

まず、参考人の出席要求についてお諮りいたします。

本日の委員長及び理事打合せにおいて協議いたしました結果、最近のダンブカー事故に関して参考人の出席を要求することを決定いたしました。委員長及び理事打合せの決定の通り参考人の出席を求めることに御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○委員長(三木與吉郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、人選及び日時につきましては、委員長、理事に御一任願います。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、港灣整備緊急措置法案を議題といたします。

本案は、去る二月八日、予備審査のために本委員會に付託されました。これより本案の提案理由の説明を願います。

○國務大臣(木暮武太夫君) ただいま議題となりました港灣整備緊急措置法案につきましても、議案理由及びその要旨を御説明申し上げたいと存じます。

港灣は経済活動の基盤であり、その整備が貿易の拡大、生産の増進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発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したとして、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た。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た。

運輸大臣は、港灣整備事業に関し、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しました。計画の案の作成にあたりましては、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したしております。

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ものといたしました。

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すようお願い申し上げます。

○委員長(三木與吉郎君) ただいまの提案理由に対しまして、補足説明をお願いいたします。

○政府委員(中道峰夫君) 港灣整備緊急措置法案につきまして、逐条的に御説明申し上げます。

第一条は、この法案の目的に関する規定でございます。本法案は、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あります。

第二条は、この法案でいう港灣整備事業の範囲に関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、港灣施設の改良の事業で、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、または国が補助するもの及び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言うものとしたしておりますが、港灣施設の建設または

は改良の事業でございます。災害関連事業は含まないことにいたします。とともに、災害で失われました機能の回復を目的としたものは政令で除くことによりまして、これに含めないことにいたしました。

第三条は、港灣整備五カ年計画に関する規定でございます。すなわち、運輸大臣は、港灣審議会の意見を聞きまして、昭和三十六年度以降の五カ年間に実施すべき港灣整備事業に関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いたしました。この港灣整備五カ年計画には、当該五カ年間に施行すべき事業の実施の目標及び事業の量を定めねばならないことといたしました。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ので、運輸大臣は、この計画の案を作成しようとしたとします。

なお、港灣整備五カ年計画につきましても、港灣管理者の事業計画等との関係が出て参りますので、計画が閣議で決定されたときには、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ました。以上の港灣整備五カ年計画の策定に関する手続は、その変更の場合にも準用されることといたしております。

第四条は、港灣整備五カ年計画の実施に関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

には、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すので、このような規定を設けたものでございます。

以上簡単でございますが、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。

○委員長(三木與吉郎君) 本案に対する質疑は次回より行ないたいと存じます。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○中村順造君 今、港灣整備緊急措置法の提案がなされたのですが、これは、私今お尋ねするのは直接関係はないわけですが、先般の雪害で新潟県下の地盤沈下についての陳情があつたわけなんです、あれは一体運輸省の港灣局の方でやつておられるわけでしょう。あれは一応どういふふうなことになるのか、概略一つ説明をいただきたいと思ひます。

○政府委員(中道峰夫君) 新潟の地盤沈下対策につきましては、御承知のように、天然ガスのくみ上げが主たる原因であるという科学技術庁の結論に基づきまして、運輸省関係だけでなく、建設省あるいは農林省関係もございしますが、そのうち運輸省の関係の部分につきまして申し上げますと、ただいま申しました天然ガスの採取、地下水のくみ上げによりまして、相当量の急速な沈下を示しました。所によつて遠くまで、大抵一メートルないし二メートル程度の沈下をいたしましたわけでございます。従いまして、特に新潟港の港

灣地帯、それに関連する埠頭地帯というものにつきまして、運輸省といたしまして重大な問題でございします。昭和三十三年度からこれに對しましては、緊急対策事業を実施して参つたわけでございます。

その間の地盤沈下の原因につきまして、各方面からいろいろな意見が出て参りました。それに対して科学技術庁が中心になりまして、先ほど申しましたように委員会を設けまして、その原因究明に当たつたわけでございます。で、一応その結論といたしまして、急激な地盤沈下の主たる原因が、天然ガスの採取のための地下水のくみ上げに基づくものであるということになつたわけでありまして、従いまして、私もといたしましては、この緊急対策事業は三十五年度をもつて一応打ち切りまして、この結論が出ましたので、今度は恒久対策に切りかえたわけでございます。従いまして、三十六年度から恒久対策事業として計画的に事業を促進して参りたい。

それで、この事業の目的といたしましては、新潟港が地盤沈下によつて港灣の機能を脅かされておりますので、この港灣機能の回復というのが一つ。それからこの港灣地帯周辺の地盤沈下地帯を通じて、新潟市に對する海水等の侵入の危険を排除していききたいというふうな目標のもとに、三十六年度から五カ年間をもつて根本的な対策事業を推進しよう。こういうふうな計画を立てておるわけでございます。事業の規模といたしましては、五カ年間に事業費でもつて約六十四億四千万を予定いたしております。三十六年度といたしましては、事業費で約十

二億二千万円、うち国費は約八億九千万円でございます。

以上大体この地盤沈下に対する運輸省関係の対策事業の概要を申し上げます。

○中村順造君 事業の内容なんですか、原因は、今お話のあつたガスのくみ上げと、それから地下水ですね。原因はもうはっきりしていると思うのですが、私の方が聞いた範囲、見た範囲では、川なり海の水が入らないというために、それだけの対策しかやつておられないように思うのですがね。たとえば、護岸という形ではないかもしれませんけれども、擁壁を高くする、しかしそれは、その原因が排除されておられないから、逐次、急速でなくとも、やはり沈下は依然として続いておる。そうしますと、また何年かすると、その高くしたものが、また下がつて、またその上に工事しなければならぬ、同じことを何回も繰り返すような状態だと私は見たのですが、私の申し上げたいのは、原因がガスとばかりしておれば、そのガスのくみ上げを何とかしなければ、沈下の進行をとめるわけにいかないのじゃないかと思うのですが、何かそれはガスをとめることのできない原因があるのですか、この点。

○政府委員(中道峰夫君) 原因がガスであるというところははっきりいたしたもので、このガスのくみ上げの規制をやつておるわけです。これは通産省の関係でございしますが、通産省の方からガス業者に指示をいたしまして、特に沈下地帯については相当強力な規制をいたしまして、その規制をいたしました結果、かなり沈下が減少いたしました。

た。そして、ただいまの目標といたしましては、経済企画庁の地盤沈下審議会がございまして、この審議会の勧告に基づきまして、今後の沈下量を一・二メートルというふうにいたしまして、この恒久的な対策事業をやつております。ただいまお話のございましたように、今までのところは、沈下の原因が最終的な結論が実は出てこなかったものでございしますから、緊急対策事業より手の打ちようがなかった。今度はそういうことで原因がはっきりいたしましたので、恒久対策事業といたしまして、護岸のかさ上げだけでなく、港灣の機能の回復という面で、岸壁につきましても構造を強化する、あるいは背後地帯に護岸なり、岸壁を通じて高潮の際には水がにじんでくるわけでございます。そういうことのないように矢板、その他によつて侵入する水を防ぐ、そういうふうな恒久的な対策をいたすことに計画したわけでありまして、従いまして、今お話のように、沈下したままかさ上げし、また沈下したらかさ上げするということは今後はいいたさない。沈下の目標量も、ただいま申しましたように、一・二メートルという経済企画庁の審議会の勧告によりまして立てましたわけでありまして、従いまして、今後の不安を解消できるんじゃないか、こういうふうにかえておる次第でございます。

○中村順造君 私は専門家がでないのですから、現地で見たり、聞いたりしたことで、私の判断が正しいかどうか、私自身も疑問と思つたのですが、五カ年間に六十四億という莫大な費用を使つて、それは全部がかさ上げ

じゃないと思つたのですが、しかし、現状やはり沈下が進行しておるとするならば、一・二メートルというのも、これは必ずしもそれと定めるかどうかということに問題がある。それから現地でガスをくみ上げるのをとめるといふことは、これは大きな影響があるでしょうから、なかなかそれはいろいろな工場の設備なんか資本を投下してやつておると思ひますから、それは無理だと思ひますが、何か近くの、たとえば長岡なら長岡のガスをそこに持つてくる。いわゆる構造性のガスを、地盤沈下と関係のないガスをそこに引いてくる。これは通産省の関係ですから、あなたにお尋ねしても無理でしょうから、私もが考えるのは、何かそういう根本的な対策を、長岡から、相当のガスの量があるから、構造性のガスを、いわゆる水溶性でなしに、沈下と関係のないガスを引いてくるか、あるいは新潟県において、若干技術的な面ですけれども、もう少し深く、今の程度深く掘れば、これは水溶性でなしに、構造性のガスが出てくる。こういうことだから、六十四億で全部完結だ、新潟の地盤沈下については一。いろいろな全国たくさんあります。大阪にもありますが、そういうふうな原因がはっきりしておる場合は、その原因を究明して、そうして沈下をしないといふことの方向づけが私は正しいと思つたのです。それは一・二メートルと定めるかどうかといふことは不確定だし、莫大な国費を次から次に積み重ねて、ちやうど岸壁を積み重ね、積み重ねるような状態になるんじゃないか、こういう心配をするわけですから、一応今の説明で、五年たてば心配がない。こういう説明ですから、これは専

今後の推移はよく分らないが、少なくとも、このように見通しが出ることでおさまらぬという見通しが出たて参りますれば、またそのとき考え直

御説明申し上げましたようなわけで研究の結果、地下のガスを出すというこ

れたのですが、これが現地に参りますと、私の決算委員会で聞いた内容と少

たように、暮れの三十日というのは一年中で、三百六十五日を通じまして一番

が、三十一日の夜半からいよいよひどくなりまして、決算委員会のときにも

御答弁しましたように、四十年来例を見ない大雪になりました、そのために広範囲にわたりました全列車が不通になるという事態になりました、そのために、結果といたしましては、非常に多数のお客様に御迷惑をおかけいたすようになったのでありますが、三十一日からとまりましたが、三十日までの状況では、全部の列車をとめるというまではない判断がつかせませんでした。

○中村順造君 私が違うというのはい、これはきよりは副總裁おいでを願うように頼んでおつたのですが、何か都合で来られないということですから、運輸局長に全部という無理な申し渡りもせんが、とにかく現地で、今お話があったように三十日に汽車がとまっております。今のお話では三十一日から汽車をとめた。現地の雪の状況は、三十日の午後から夜にかけて汽車が動かない、そういう情勢にありながら上野から汽車を出す。私は、何か、こちらに帰ってちょっと聞いた話なんです、運輸としてはこれは自信がないと思う。そういう豪雪の中に列車を入れるという事は自信がない。ところが今運輸局長のお話のように、何か一年に一人の帰省であるからというので、お客さんがかなり圧力をかけて、そういう関係で、営業関係の方で、大丈夫だ、そんなもの出せという事で、これは東京鉄道管理局の営業部長であると思えますけれども、そういう非常に無謀なことをやって、私はまあ結果から見まして、列車がああいう状態で、死者は非常に少なかったわけですが、病人も出たのですが、そういうことが大きな原因になって、これはもうそういう豪雪の中に列車を入れるというこ

とは、今から考えると非常に危険な状態だったと思うのですが、しかも、かなり何十本という旅客列車が雪に閉じ込められて、三万人に及ぶ旅客が食べ物も十分なという状況の中に何日間か置かれたという事は、しかも状況から見ても、もうすでに二十九日には警報が出て、三十日には大雪が降つて、現地では汽車がとまっているのに、なおかつ上野から汽車を出すというのはい、あまりに無謀だと思われるのですが、現地でもそういうあれがある。この点は実情はどうだったのですか、運輸の方としては無理だと言つたにもかかわらず、営業の方から強引に列車を運転しろ、そういうことがあり得ることなんでしょうか、運輸局長どうですか。

○説明員(石原米彦君) ああいう災害の際には、いつも起こることです。ございますが、各地方の立場とか、あるいは仕事上の立場からいろいろ意見が出まして、非常に激しい議論もいたします。しかし、やりとりもいたします。しかし結局列車の活動をいたしますのは運輸局長の責任でございます。それは全部総合いたしました。その際はこうすべきであるという決断をいたしました。列車の活動をいたします。その責任は私が持っております。あの際から関東支社は、幹部全部、上野は一番問題だということで上野に詰めしておりました。御承知と存じますが、東北線と奥羽線の列車は全部品川扱いに去年の暮れはいたしまして、それだけでも上野の駅は緩和いたしましたのでありますが、それにもかかわらず、上野の駅はホームに、駅中一ぱいになりました、外まであふれるような状況になり

ました状況を聞いております。私も本社に詰めておりますから、全部電話で各地の状況を聞いて判断いたしました。その状況が相当容易でないという事は、これは確かでございます。

一方、現地の方からは非常に困難な状態を伝えておりました。二十九日から一度とまって前をあげて走る、そういう状況になりますのでおくれまします。最大は六・七時間おくれれたのが、三十日の日に到着いたしましたのがございました。そういうような状況で、場所によつてはとまったり動いたりという状況になっておりましたのは事実でございます。

しかし、ここで一番私の判断の基礎になりますのは、危険の問題でございます。危険の伴うという問題でございます。もししたら、これはたとえお客様が何とおっしゃいます、断じてとめてしまひますので、たとえば伊勢湾台風のときには、あのときまだ台風が上陸したときには、東京、大阪発の準急列車は停止いたしました。これは危険を伴いますものでございます。で、東京ではまだ日が照つておりました。このときにはすでに列車をとめてしまつたのであります。雪は、この間のように非常に食事に困りなつて、病人が出やしないかと思つて心配いたしましたのでございます。それに対する手配も応急にいろいろいたしましたので、そういうような場合は非常にまれでございます。よほどの雪害でも大体局部的でございます。そのあとで、できるだけ手を尽くしますが、まあ最大五時間とか十時間のうちに雪のやみを待ちまして、復旧がでございますので、その間車内でカン詰

になつていただくということにもなるわけでございますが、危険を伴うという事は、まず普通の雪害では考えられませんが、これは、また半面、ふだんのお客様と違ひまして、一年に一度か二度せひ帰省をしたいというお客様が、それでああいう一年中で一番多い季節になつておられますので、できるだけ努力をしてお送り届けようという方には実は軍配をあげまして、三十一日になりました。三十日よりもさらに状態が悪化して明けたわけなんです。でございますが、金沢などは元日に雪が一番たくさん降りましたが、そこまでは気象通報をもちましてもういい判断でできませんし、まずいいかげんまでも元日までには必ずお歸したいというふうに、実は軍配をあげましたところ。が、予想外の、ちよつとわれわれが三十年の鉄道の経験でもとうてい想像がでない大雪が広範囲に急激に降りまして、ああいう結果になりました。で、御迷惑をおかけしたわけでありま

す。事を運びます場合には、ことにあつたふりな判断は、非常にむづかしいなりまして、立場々々でいろいろ意見がございまして、雪の降つておる地域からはなるべく入れないでくれと必ず言つて参ります。しかしそれとそれの状況をいろいろ聞きまして、総合判断いたしますので、結果といたしましてはいろいろ御迷惑をかけましたのですが、三十日の日の判断といたしましてはそういう状況で、まことに申しわけなかつたのでございましてけれども、そ

ういふ判断をせざるを得なかつたのでございまして。

○中村順造君 それは、運輸局長、結果的にまづかつたといつて認めておられるから、それを私は責めたつて仕方がないと思うのですが、結果から見れば、必ずしも、私は申し上げたように、これは万全でなかつた。しかも通信線は確保されておつたのですから、そういう中へもつていって、どんどん汽車を入れていった。ところが、三十日に出した列車が全部雪の中に埋まると、これは雪に対する認識ですから、運輸局長かなり持つておられると思うのですが、私が現地で聞いた範囲では、子供が肺炎になつて、病院に収容したとか、いろいろな話もあるわけですが、ああいうような豪雪が何十年ぶりでも降つたことは事実なんです。それから、もう列車の暖房もさかない、電気もつかない、食糧もない。こういうことになつたら、これは大きな一大惨事が引き起こされるわけです。これは天候の異常だから、だれしもそういうことはいないという判断をすることも誤りであるし、また、今まああつたふりな状態ですから、これは将来の問題として、やはりいろいろな問題はありますけれども、雪に対する危険度ということはやはり一応考へていただかなければならぬと思う。そこで施設局長がいろいろ措置をとられたのですか、現地で……

○説明員(柴田元良君) お答えいたします。従来でございますと、降雪に入ります前に、金沢の局あるいは新潟の

に、まあ實際にしましたのは超過勤務手当を入れまして七百円ないし八百円だったと思いますが、そういうもので出るかどうか、これはそれだけのためなら、私はとても出てくる賃金ではないと思うのでありますが、ただそういういろいろの制約の中で、賃金を払うようにいたしておりましたために、ただいま先生御指摘のような矛盾は現実にあるわけでございます。ただこういった賃金が適当であるかどうかということにつきましては、私どもは決してそれがあの時期に、あの季節においていいものとは考えておらないわけであります。

○中村順造君　これも結果ですが、私が言ったように、初めからもう雪に對する大きな手違いをしておるし、それから現実には線路の上に雪がたまつて、列車が何本も何本も雪の中に閉じ込められて、こういう状態が続いても、なおかつ役所の仕事として三百四十千の除雪人夫賃で人が集まると考えるところに大きな判断の誤まりがある。長岡の場合でも柏崎でも、高田の市長さんでも、大抵あの地方で、ことしの人夫賃はどのくらいかということになると、同じようなことを言っておられるが、食事付で千円だ、食事を出して食べさせて、その上に千円やらなければ集まらない。しかも年末年始の人集めの困難なときに、自分の家さへ――消防の非常に崇高な精神で出勤してくれなからしいようなものの、またそういう情勢の中で三百四十千の除雪賃金で何万人、何千人という人が集まると判断すること自体が、今お話の、例年雪の前になると、ことしは幾らでいいこういふことでできてやつていく、それ

では将来にも問題がありますよ、そういう考え方は、この点はどうなんですか。

○説明員(柴田元良君) 貨金を将来どうするかという問題は、これは私も十分に検討しなければならぬと考えております。ただ貨金だけ上げたから、それでは現実に協力が得られたかどうかという問題につきましては、これは実は私も多少迷うわけではございまして、一日以降大体、三万ぐらいの協力を得て除雪に従事したわけでありまして、春の三十日につきましては、あるいは三十日につきましての貨金の問題というものを、特別に考えるかどうかというところは、一応問題があるのじゃないかというふうに考えております。

○中村順造君 私が言っているのは、現地で非難をされている、物笑いになっているというものは、そういう考え方ですね。たとえば何万人という乗客が雪の中に閉じ込められている。しかも食糧も十分行き渡っておられない、一日掘り飯一個か二個でがまんをしておる、そういう情勢の非常事態でしよう。そういう場合に、一応取りきめたから三百四十円で人を集めるのだという、そういう物の考え方が物笑いになっているのです。現実には片一方に何万人というお客さんが雪の中に閉じ込められているのに、三百四十円で人を集めよう、しかも正月。そういう考え方の延長がああいう実問題として、汽車がとまる、雪さへなければ汽車は動くのです。そこに大きなやはり現実のやり方についての誤りも指摘せざるを得ないと思う。雪だからいつ——ことしはもうこれで終わりかもしれない

せんけれども、年々あることだから、十分これは一つ心しておいてもらわなければ、一方で非常事態になつていのに、役所流に考えて、あくまで三百四十円で処理するといふ……超過勤務払ったなんて言われても、現地では三百四十円しかもらっていないという。これは一つ将来の問題として……それから今度営業の問題でちよつと聞きたいのですがね。この現地の非常な問題があるわけですね。これは商売している人は、いろいろ材料がつかないとか、あるいは製品が発送できないとか、農家の人は肥料が間に合わない。あるいは物を発送するにもできない。こういう大きな、何十億というような見積りの陳情がされておるわけですね。これは現在の状態で、どうなんです。か、輸送の状況は、主として貨物ですかね。

○説明員(武田啓介君) 今先生の御指摘の通りであります。一カ月強にわたります未曾有な雪害のために、確かに製品、原料、あるいはもろもろの貨物が非常に送り不足になりまして、被害額は、国鉄の計画に對しまして約百万トンくらいであります。特に雪害地から発送になる分がその半分くらいであります。御指摘の通り、非常に輸送障害としては近來にない大きなものでございまして。国鉄といたしましては、一月の下旬、二月上旬になりました。よりやく輸送秩序と申しますか、貨物列車の運転が平常に立ち戻つて参りましたので、何とかこの挽回輸送をいたそうというふうに計画いたしました。また、かたがた運輸省の方からもこの挽回をどうするかという御質疑もございまして、緊急対策輸送会議等も開かれまして、御指摘がございしたので、一応二月中旬にその送り不足になりましたものの二割程度を挽回したい、このように計画いたしました。

少し詳しく申し上げますと、新潟支社におきまして約二十一万トンくらいのもので、年末から一月一ぱいにかけての減送でございまして、それから秋田につきましては十一万トン強、金沢につきましては十七万トンほどの減送になっておりますので、その二割程度を何とか挽回したい。このために現在車を、もし雪害なかりせばどうであつたかという、ありべかりし姿に對してまして、この三つの地方に對しまして千二百両ほど増加をいたしました。使用車におきまして一日三百両ほど増加をいたしました。貨車をふやすような手配をいたしております。この貨車は申し述べたまでもなく、雪害の影響のなかつたところから臨時に転用いたしました。現に回してあります。それから貨車を引きます臨時貨物列車は、裏横貫線に於いて四本、これは十一日から運転をいたしております。東北常磐線四本、奥羽線五本、東北線二本、この東北線と申しますのは、白石大宮でございまして、このようない列車をこれは六日から増発いたしております。これによりまして何とかできるだけの挽回輸送に努力をいたしたい、このように考えております。これは二月中旬のことでございますので、非常に二割じゃ少ないじゃないかという御疑問が出るかと思ひますが、今の雪害地帯が緊急な単線でございます。これ輸送もこれ以上つけれません。これは

は大体秋冬繁忙期に匹敵するほどの列車本数でございますので、従いまして、今後三月以降につきましては、二月の下旬にあらためて計画を立てさせていただきます。このように思つておりますが、今のところから挽回輸送のために全力をあげておる次第であります。二月のちろんこれは初めから計画をいたしました。二月の下旬にまた若干の雪害がございまして、当初必ずしも意のごとく参つておりませんでした。最近よりやく今私どもの申し上げた程度で現在車をもち、使用車も上つて参りましたので、今後できるだけ推進して参りたい、このように考えております。

○中村順造君 千二百両で二割の程度、平生の状況よりか二割輸送をふやすというのでしよう。農家の人なんか入らなければ、ことしの減収になる。その点はどうなんです。地方のいろいろ支社長と連絡されておると思ひますが、大体現地の需要には応じられる用意があるのですか。

○説明員(武田啓介君) ただいまの御質問でございますが、まず先に二割の挽回輸送と申しますのは、減送に對する二割でございまして、平常の輸送能力に對して二割という意味ではございません。それからその中で、今御指摘の肥料は確かに問題でございまして、特に雪害地帯が日本の化学肥料の主産地でございます。ですから、この中で、肥料にはできるだけ重点を入れるようにこまかい打ち合わせをいたしております。かつ、これから農林省の方と御連絡申し上げまして、農林省自身でどのようにお考えになりますか。

○中村順造君 現在では発送を停止しておるところは、この前事故があつたときにございまして、その他においては一般的にはございせん。小さい受託停止のようなところは、前にいたしたような大規模な輸送制限は行なっておりません。

○中村順造君 配車課長にあまり細かいことを聞いてはおわかりにならないと思ひますが、私は長岡に参りましていろいろ不平を聞きましたので、駅に行つたのです。ところがやはり発送をとめておるわけなんです。これはどういふ実情でとめておるのかというところ、到着した貨物がさばらない。市街地のいわゆる市道については大体まだ六割くらい程度しか道が再開してない、だから開いてないから配達ができないわけですね。これは日本通運の方でも非常にそういう困つた実情を話されたのですけれども、そのために到着貨物が多いので駅が一ぱいになった。だから発送の受付ができないというのです。これは商売人としては非常に重大

都合いたしましたして特発をやるとか、あるいは主要な駅になるべく人を大ぜい動員いたしまして整理に当たると。時には、非常に危険な箇所には警察官を配置しまして整理をやるといふようなことで、軽いけが人等は残念ながら出し

ましたが、大した大きな不祥事等なしに一応乗り切ったということでございます。最近は大体平常に復しておりますが、そのほかやはり一番効果を発揮いたしましたのは、国鉄が中心になりました。まして学校あるいは会社等に自主的に

時差通勤をかなり熱心をお願いして、これが効果を発揮したということがやはり一番大きな原因だというふうに考えております。

それで、政府におきましても、交通対策本部というのが総理府に置かれて

ございますが、ここで問題をやはり取り上げまして、役所の職員に対して、御承知のような臨時的な措置で、冬季間、出勤時間を一時繰り下げるという便法を政府としてもとりました。なお、この問題は、国鉄の来年度から

新しい五カ年計画に入りまして、通關輸送にかなり大きな金を投じまして、力をつけて参ります。たとえば、さらに車兩をふやすとか、あるいは駅の施設を改善する、あるいは信号、こういう問題で、從來もかなりの額を投じ

ておりましたが、来年度から重点的に通動輸送の改善に力を向けますが、何と申しましても、これは急に一年ですぐ解決するという問題ではございませぬ。たとえば中央線に例をとりますと、御承知のように、ただいまの運転状況

は、 $\tau = 2$ 時は二分間隔で十面、要するにぎりぎりの輸送をやっております。今一時間の時間帯に二分、十面遅

転ということをやっておりますが、これをかりに一時半に延ばしまして、それほど力がつくというものは、やはり中央線沿線の急激に増加して参りますお客さんに対しては、線路をさらに増設するという根本的なことをやらなければ力がかないわけでございます。そういったことから、ただいま申し上げました総理府の交通対策本部におきまして、この一時的なこの冬の乗り切りということだけでなくて、今後もう少し問題を真剣に掘り下げまして、時差通勤というものをもう少し、何といひますか、根本的に今から考えていく必要があるというふうなことを、やや恒久的に対策を立てて参りたいというふうに考えております。

○重盛壽治君 今言われたことは、大体私も承知しております。時間がありませんから、こまかいことは申し上げませんが、一月三十日の日に、私も、社会党だけだったかと存じまするが、衆参両院の運輸委員が五名ずつ二班に分かれて、一班の方に私が入り、二班の方に大倉君に入ってもらって、それぞれの立場から、今説明のあった東京付近の一番混雑するという中央線の荻窪、高円寺、新宿等を視察いたしました。その際に、七時二十分ごろに集まって、七時半に、関係者の協力を得て、東鉄の管理局長角氏あるいは斎藤さん等もお見えになったようです。が、その他関係者がたくさん来て下さって、いろいろ御説明を願ひ、それから一緒に視察をしたのであります。が、この視察の経過の非常にこまかいことは申しませんが、今あなた

の言われたように、二分間隔で十両編成でやっているときに増車はできない。しかも、たとえば青梅線の直通が通ると、そのあとは、その直通が一ぱいで来るために、二分間隔ではあるけれども、実際には四分間隔のような形がとられる。そういうときの応急措置はどうするかといへば、荻窪からさらに始発を出す、あるいは高円寺から始発を出すというふうなことで、適宜な措置をとってきけることは、これは私も承知してあります。しかし、そういう中で、たとえば乗客の声を聞いても、最近では幾らかよくなった。そのよくなったというのは、国鉄を中心に、いろいろ近所の学校とか、あるいは生命保険会社とかいうようなところに話かけをして、時差通勤で協力を願っているというために相当の効果が上がっている。当然冬の間は二割程度の増ぶれがあつて、そういう面から非常に混雑があり、あるいはあの当時は、時間ぎりぎりまでみな通勤人はこたつてもぐつておつて、これはおくれではたまたぬというので飛び出して、非常に混雑をきわめるといふ、こういう状態は承知してあります。が、いわゆる平常に復したという程度は、死人やけが人が出さぬという程度は、通勤人が安心して乗っていただけるような状態には復しておらぬわけですね。その中で通勤の諸君をつかまえて聞いてみると、最近では幾らかよくなったけれども、何といひても命がけです。また、国鉄の値上げとか、いろいろな問題が起きておるようでありまされども、私

どもは何といひてもサービスの改善をしてもらひ、安心して職場に通えるという態勢を作ってもらふことが先決だと考へる。中にはひどい人は、「国会議員の先生方や大臣さんの給料は上がったよであつたが、われわれの方は一向上がつてもないで、こういう死にもの狂いで通つていゝのですから、こういうところを見て一つものを解決して下さい。」というふうな皮肉を言う人もあり、いろいろ乗客の声を聞いて、調査をした結果をいろいろ報告し合ひ、またどういふ対策をとるべきかということとを相談し合つたのであります。

何といひても、当面国鉄を中心にして、あるいは運輸大臣を中心にして、時差通勤を強力にお願いをする以外にはないのではないかと。それは単なるお願いをするということではなくて、内閣の立場から、この時差通勤というものは半恒久的なものにやはり考えていかねければならない。十時なら十時、九時なら九時というように、官庁が集まつてやれる形を要するならば、それは、今言つたように、国鉄の道路の増設、しかし、これは言うべくしてなかなか簡単にできないことである。それを、それから、多摩地方の開発を考へるならば、これはもつと総合的な施策をやらなければいかぬ。今やつてゐる荻窪までの地下鉄を急速にやるとか、あるいは道路の改修をやるとか、新しい道路を作るとか、バスの流通をよくするとか、いわゆる縄張り根

性といふか、そういうものは捨てて、運輸行政をどうするかという立場に立つて、運輸大臣がやはり高度の立場から処理をしなければならぬ段階にきていることは、これは言うまでもありません。しかし、その前に、時差通勤だけであつてもよいから、国鉄だけがその立場に立つてはなくて、運輸大臣がその先頭に立つて呼びかけをし、半恒久的な時差通勤を当面考へなければならぬのではないかと。これは国の経済状態、国鉄の経済状態、すべての問題と、さらにはあらゆる総合施策が言へばいいけれども、まずできる問題から解決をつけていくべきではないかといふことを私は痛感するわけですね。

従つて、今お話しになつたようなことで、国鉄の内部だけでやつて、よくいくわゆる人殺しのできぬで済むという程度の通勤の状態をよりよくしていくというためには、もつとやはり当面の積極政策をしなければならぬ。それは僕もやはりしつと考へて、二分間隔を詰めるということは、これはかえつて危険でもあるし、増車云々といふけれども、増車しても増結できない現状まで目一はいやつておる。そうだとすれば、当面暖かくなるのを待つて、気ぶくれが幾らか少なくなれば、それだけすくのではなからうかといふようなことを考へないで、根本的な時差通勤をお願いし実施する。これは運輸大臣はどういふ方法をとるか、なかなか困難なこととは思ひけれども、そういう点を聞きたいのです。幸い大臣もおられるし、根本的にどう考へておるかといふ点をやはりお約束願つて

○説明員(広瀬真一君) 今先生からお話のありました通りでございます。運輸省といたしましては、国鉄につきましては、先ほど申し上げましたように、来年度から、たとえば中央線の線増であるとかいふような根本的な問題に手を急速につけて参る、輸送力をつけて参るといふ方向に進めて参る。それからまた、単に国鉄だけの問題ではございませんので、大臣の諸閣僚でございまして、都市交通審議会におきましても、国鉄、私鉄、あるいは地下鉄、こゝろいたものを含めまして総合的に、将来の東京の通勤輸送を中心としたしましてどのように解決していくか、これは長期的な見通しを立てまして、総合的に力をつけるという問題にたゞいま取り組んでおります。そういった根本的な問題は強力的に進めて参りますが、先ほど私も申し上げたように、何と申しませんが、大きな設備を要しますので、直ちに力がつくという問題ではございませんので、やはり当面の問題としましては、今お話しがございましたように、時差通勤を何とか制度的に恒久的なものにしていくということが一番適切なことであるといふふうに考へておりますので、先ほど申しましたように、総理府の交通対策本部でこの問題をたゞいま取り上げておりますので、私どもいろいろ検討いたしまして、ある程度恒久的にこの問題を総理府においても取り上げてもらいたいといふふうに考へております。

なお、外国の例等を申し上げますと、ニューヨーク等におきましても、やはりこの通勤問題には非常に頭を悩

まかなければならぬのではないかと。思

う。

まして、結局最後の手は時差通勤というものを制度化したという例もございまして、ただいまの現状といたしましては、積極的に輸送力をつけて参る。あるいは国鉄、私鉄というより、間の調整をとりながら、長期的な見通しのもとに力をつけて参ります。それと同時に、やはり先生のおっしゃったような時差通勤というものを積極的に取り上げて参る必要があるというふうに考えております。

○重盛壽治君 最後に質問というよりも要望しておきたいのだが、それはおっしゃる通りであつて、なかなか実際に、国鉄の建前からいくならば、国鉄を増設し、それからできるだけラッシュ・アワー時の輸送を緩和したいというこのことはわかります。しかしそうかといつて、それじゃ昼間はどうかといつて、昼間はかなりがらりの列車が歩いていけるという現象がある。そうするとやはり経済を無視してやるといふわけにはいかぬし、限られた国の経済力からいつても、国鉄増設のことがあつても、やはり時差通勤というようなものを取り上げてみて、総合的な立場からどうすることの方が経済的であり、よりよい方法であり、しかもやり得ることであるかといふような面にはやはり新機軸を出していかぬといふと、東京付近の交通緩和なんていうことはできないし、もちろん首都圏なら首都圏で、工場を多摩の方に分散しようとか、あるいは先ほど来やはり道路の問題、総合的な交通問題の対策というようなことは、大東京を作り上げていくという意味、あるいはオリンピックを迎えるという意味からは非常にいろいろな面から必要であ

ります。けれども、そいつを今すぐできない問題があるとするならば、まず緩和の一つの方法として、時差出勤というようなものを本格的に取り上げて、運輸省あたりが音頭をとつてやつていくということが一つなければならぬ。

まあ、ついでだから申し上げておきますが、公共性という問題、これは私はいつも言つて、運輸事業は一つの公共企業体です。そういうものが鉄道を敷く、道路を作るといふように、また特定な人が反対をしたり――まあ民主主義だからやむを得ぬが、やつておるが、この公共性に対する主権者なり国民といふものは、もつとやはり高度な感覚に立つてお互ひにこれはやはり処理をしていくと、この指導といふか、指導といふのはおこがましいかも知れぬが、そういう感覚をより高めてもらふような運動をどこかで起こしてもらふべきだと、私は建設大臣に言ったこととがあるが、高速道路を作るといふば反対をする。地下鉄を作るといふば反対をする。反対もいいが、最後まで反対をするかといふと、まあ反対してれば幾らか補償金が多くなるというやうなものがあつてくる。そういう思想の中で公共企業をやつていくといふのは非常に困難だ。しかしそれもやはりやらなければならぬが、それでやはり新しい考えとしては、今言つたやうに、そういう時差出勤の問題を取り上げ、公共企業体に対しては国民といふものはみずから進んでやらなければならぬものだという、やはり何といふますかPRくらしいの考え方を持たぬと、国鉄のことは予算をとつたり、赤字を埋めるた

めいろいろな値上げをしようといふことよりも先に、そういうみんなが一体になつて交通事業といふものはやるものだといふような方向づけをするような努力をしていかなければならぬじゃないか。特に今の時差出勤の問題なんか取り上げても、半恒久的なものにしなければ、やはりそれは日本経済の面からいつても、そうあるべきだといふ方向づけをしていかなければならぬのじゃないか。何も七時に出勤して四時にしまつていかなければ官庁の役人じゃないやないか。感覚を捨てて、も少し変つた角度で、それはやはり足を受け持つ、あるいは道路を受け持つ、いわゆる運輸省とか、自治省とか、建設省とかいふものは、三者一体になつて、この問題はやはり高度な立場から協力して進めていく。それはやはり幸い運輸大臣あたりは一番音頭をとりやすい立場であるし、それから物には時期といふものがあるから、三年先にはオリンピックが実行される。これは好むと好まざるにかかわらず、当然やらなければならぬことでありますから、やはりりつぱな形にしてこれを作り上げていく。それを契機にして、私はやはり国鉄の問題なんぞも、非常に国鉄バスの輸送を十分国内至るところに強化していく。それはもちろん道路問題が含まれます。

私はただオリンピックを、いつも言うやうに、日本の選手がより多く、強くなつて、体位の向上ばかりはかられればいいといふけちな考え方でオリンピックに賛成しているんじゃないか、これはオリンピックを契機にして、日本の国が平和で静かな、いわゆる観光国家としてりつぱな国であるといふの

を八十数カ国の世界の人たちに見てもらつて、それを契機にして日本の将来の行き方といふものは方向づけが變つてくるぐらいまでできるチャンスじゃないか。そういう立場に立つならば、やつぱり総合施策をやつて、日本のきれいな土地作りをまず運輸省が先頭に立つてやるという。電車にして、外人は電車に乗らぬが、かりに自動車に乗つたつて、東京の自動車では歩けやしませんよ。運輸省だけがそんなことをしていても、やはり建設省から自治省が一体になつてどうするかといふことを取り上げなければこれはとらうて――現内閣が取り上げて、運輸大臣を中心としていろいろやつておることと私は考えますけれども、それよりよく急速にやらなければ、五カ年計画ではやれない段階に迫り込まれていく。先ほど東京都の問題で、私は予算のときに大蔵大臣にちよつと会つたら、東京は富裕都市でありまして、お金もたくさんあるから、なるべく山間僻地の未開発地に回したい。未開発地に回すことは賛成するが、未開発地より悪いこの東京の交通問題を一つ取り上げてもらいたいと思つたが、これはおわかりになるかと言つたら、あまりおわかりないやうだつたが、これは交通担当の大臣が中心になつて、首都の建設をどうしていくかといふことを私は要望を申し上げて、御意見があるならば一つ聞かしていただきたいと思つた。

○国務大臣(木暮武太夫君) いろいろ詳細に御意見を承りましたが、全く御同感でございますが、まあこれはどこでもそうでしょうが、ことに、最近に

おける東京の人口の集中といふものから非常に交通の問題が大きく取り上げられて、先ほど政府委員からも御説明申し上げましたやうに、内閣でも応急の対策として交通対策本部や何かを作つて、いろいろ諸般の事情を勘案して、何とか交通の非常に混雑しているものを緩和していきたいと考えておるのでございますが、こゝういふことは、要するに最近東京でこの交通の非常に混雑のことが起こりましたのは、まあ毎冬いつでも起こるこれは一つの現象でありますことに端を発しまして起こりましたのですが、しかしこれは一時的の問題ではございせん、こゝういふ人口が都市にのみ集中するやうな傾向がますます助長されております。今日は、都市を中心とした交通の緩和といふことは、これは恒久的に大きな問題として考えなくちゃならぬと考えるのございまして、御指摘のやうに、交通行政のおもなる方面をあずかつて、路面の交通、また地下の鉄道、あるいは非常に交通の混雑しているところとは立体的な交通、何とかして道路管理者と鉄道事業者とが力を合せてこれを實際に行なつていく、こゝういふやうないろいろのことをやつて、恒久的にこの交通の混雑を緩和をしていくことが必要だと思つたのでございまして、これは私も一つの方策といたしまして、常々考へておりますことは、たとえばトラックのやうなもの、ひなかに忙しいときに都市の中心に入るといふことについてはいろいろの御議論がある、そこでこゝういふものも都市の周辺にターミナルを作つて、そこで集めて送りつけてやつたらどうかといふよ

るな、バスやトラックのターミナルの問題なども考えられるのでございますけれども、こういう問題も今後とも急にいろいろ研究をいたしまして、総合的に交通の緩和をはかりますような努力を、御指摘のように交通のおもなる責任者である運輸省として、中心にならなかりやならぬ、こういうふうな考へて、御指摘のように努力をいたしたいと、こう考へる次第でございます。

○小酒井義男君 実は私、最近地方へ出かけて、要望といいますが、地方で出ている意見として、われわれとしてもやはり一応考へてみる必要があると思ふ案件がありますので、きょうはこの問題は自動車局がまあ中心でしようし、またさらに、道交法の関係がありますから、自治省の方の関係もあります。が、国鉄の施設局長、運輸局長が出ていらつしやるので、それからお尋ねしておきたいのですが、実は現在、相当自動車の交通の激しい所に専用線があつて、一日にまあ一回か二回より入れかえがないという所が方々にあるのです。ところが、道交法の三十三条によると、必ず一たん停車しなければならぬことになってゐるのです。信号があればとめなくていい、こういうことになっておるんで、信号をつけてもらうことができないだらうかと、こういう意見があるのです。これは自動車の運転の側からいへば、一日に何回通るか通らぬかわからぬように、何千台という自動車が一々停車してゐるというところは、これは少し実情に合わないじゃないかという意見が出るのは、これは私はもつともだと思ふのです。しかし、これは経費の問題やら、そういう

ことが踏切事故全体にどう影響を与えるだらうかというようなことも検討をしませんと、一面だけで簡単な結論は出ないと思ふのです。

そこで、そういうような問題が、国鉄側なり運輸省なりに問題になつて上がつてきたことが具体的にあつたかどうか、そういうことを一つお尋ねしておきたいこと、施設局長にお尋ねしたいことは、電動で、たとえば接近したら赤信号になり、列車が通つてしまへば青に信号が変わつてしまふというやうな信号装置をつけると、どのくらい今一カ所に経費がかかるかということをお尋ねしたい。

○説明員(石原米彦君) ただいま御質問のございましたらういふ意見が、地方から本社に上つてきたかという御質問であります。まだ承つておりません。しかし、これは道交法が施行になりまして、ああいうふうな踏切一たん停止が非常に法的に厳重になりましたので、あるいは先生のおっしゃいましたやうなことも今後はふえて、出てくるのではないかと思ふます。それで、実は踏切の問題といふものは非常に関係する向きがたゞさんございまして、鉄道だけでももちろんやれませんが、警察その他、全部が協力いたしませんとできませんので、一昨年くらいから、地方別に、県別くらいに踏切対策協議会といふものを作れというところを盛んに指導いたしまして、東海道線関係ではほぼできておりますが、全国でもぜひ作れというところを盛んに号令をかけております。副総裁通牒を出しまして、さらに警察庁の方に対しては、国鉄副総裁の方からお願ひの手紙を出しまして、こういうことを奨励して

大へん効果を上げてゐる地方があるから、ぜひ警察庁からもそういうふうにはかつていただきたかといふことで、警察庁長官も非常に御同様の意を表していただまして、これも下にはかつていただいております。各地方によりまして踏切の事情といふものは非常に違つておりますので、その地方その地方で解決していくようにいたしたいと思ひます。

それで最近国鉄といたしましても、支社が相当予算を持つておりますから、それらの金でもつてある程度の解決ならば地方限りでどんなやれるはずでございます。もし信号その他で問題があれば、本社の方に上がつてくると思ひます。こういうふうな自動車の交通量もふえましたし、道路送法も施行されましたし、鉄道の輸送の非常に閑散な引き上げ線入れかえの場所におきましては十分協力して、本社としても判断いたしたいと思ひます。

○説明員(柴田元良君) ただいま先生のお話の、列車が接近しますと赤になつて、列車が通り過ぎると青になるというものは、今国鉄では考へておらないわけでございます。列車が接近しますと、例の赤の交互に点滅をする、こういう簡単なものでございまして、大体百万前後の値段でできると思ふのでございまして。

○小酒井義男君 道交法では、そういう信号では通過するわけにいかぬのです。ですから通過をさせようとするやうに、安全信号が出るようにしなければ——線路を使用しない間は安全信号が出るやうにならぬと意味がないわけですから、そういう信号をつけるとどのくらいかかるかといふことはわからぬでしようか。

○説明員(石原米彦君) 御指摘のように、これは青の信号を道路の方に出不ないと、道交法としては一たんとまらなければならぬといふことになりまして、すいぶん迷惑すると存じます。従ひましてそういう点は、上がつて参りますれば新しい問題として十分に考へたいと思つております。

それから値段の問題でございますが、これはいろいろな方式によりましていろいろ違つてくると思ひます。手で扱ふやうなことにでもしますれば非常に安くならましようし、それから自動的、列車が来る何分前から赤になるといふやうな方式にしますと、ちよつと高くなると思ひます。これは道路のこととちよつとわかりませんが、今施設局長のお話のように、大体百万円とか、その辺の見当の金だらうと存じます。

○小酒井義男君 そこで、大体私の資料を出していただきたかといふ内容はわかつてもらへたと思ふのですが、運輸省の方で、これは国鉄だけではな、私鉄の場合もあると思ひますが、専用線で入れかえ回数——まあ専用線ですら何十回といふのはほとんどないと思ひますが、五回くらいですやらないといふ専用線がどのくらいあるか、一つ資料としてお出し願ひたいのです。

○説明員(広瀬真一君) 国鉄私鉄を通じて、一日の列車回数は五回以下という踏切等をさつそく調べまして御提出いたします。

なお、ただいまの問題に関連いたしまして、道交法の御審議を願つております国会で、当時の政府委員であります山内鉄監局長が申しましたことは、大体今先生がお話しになったと同じやうなことでございまして、原則としては、とにかく列車に対して自動車がとまるといふのは原則でございますが、専用線等で列車回数が一日きわめて少ないといふものに対しては、当時のある委員の方が御質問になりまして、逆に、列車をとめたらどうかといふお話が実はございまして、これに對しまして当時の運輸省としましては、きわめて列車回数が少ないといふ場合にはそういう措置を考へてもよろしいといふことを申し上げておりましたので、つけ加えておきますが、ただいまの資料は、さつそく調べまして御提出をいたします。

○小酒井義男君 資料をいただいた上で各方面のやはりこれは意見を聞きませんと、これだけ切り離して考へることはできぬと思ひますから、あらためてまた御質問したいと思ひます。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御発言をございせんか。——ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(三木與吉郎君) 速記をつけ下下さい。

午後三時九分散会

二月十日本委員会に左の案件を付託された。
一、国鉄運賃等公共料金改定に関する請願(第三〇四号)

一、鹿児島県鹿屋市に測候所設置の請願(第三八五号)

一、国鉄運賃等公共料金改定反対に
関する請願(第四一四号)
一、国鉄蔵王駅の貨物取扱業務存
続に関する請願(第四一六号)

第三〇四号 昭和三十六年一月二十
八日受理

国鉄運賃等公共料金改定に関する請願
請願者 鹿児島県議会議長 大
坪静夫

紹介議員 谷口 慶吉君

政府は国民所得増進計画策定にあた
り、後進地域の開発、工業の適正配置
の推進により国民所得の地域格差の是
正を図ることを重点とする旨を表明し
ているが、国鉄運賃の値上げは、遠距
離地域である後進地域の産業発展を根
底からくつがえすものであり、国民生
活に与える影響もまた深刻なものがあ
ると思料される。また、郵政審議会
は、現行郵便料金を改定することと
し、新料金を決定しているが、国鉄、
郵政事業の公共性からして、今回の大
幅な料金値上げに対しては納得しがた
いものがあるから、公共料金の実態を
再検討の上、所得格差を激化し国民大
衆に負担を及ぼす値上げは慎重に考慮
されるより取り計らわれないとの請
願。

第三八五号 昭和三十六年一月三十
一日受理

鹿児島県鹿屋市に測候所設置の請願
請願者 鹿児島県鹿屋市長 永
田良吉外一名

紹介議員 田中 茂穂君

鹿児島県鹿屋市を中心とする大隅地方
は、広大な耕地と豊富な森林並びに漁

第十部 運輸委員会会議録第五号

業資源に恵まれながらいまなお全国
一の低位生産地として甘んじている
が、その一因をなすものは住民の気象
知識不足といふことである。当地方で
は気象情報をいち早く知るには鹿児島
地方気象台の気象通報にたよるほかに
その方法もなく、関係地区民は多年当
地方に測候所の設置されることを強い
関心をもつて切に望んでおり、先に本
県において決定した鹿児島県経緯興計
画の中でも大隅地方に一つの測候所の
新設を大いに期待しているところであ
るから、国営等之原畑地かんがい事業
及び鹿屋、垂水、佐多、内之浦、志布志の
各港を根拠地とする海洋漁業の開発等
の重要性にかんがみ、鹿屋市にぜひと
も測候所を設置せられたいとの請願。

第四一四号 昭和三十六年二月一日
受理

国鉄運賃等公共料金改定反対に関する
請願
請願者 広島市国泰寺町三九広
島市教育委員会社会教
育課内広島市婦人会連
合会内 村上安恵外四
千六百二十五名

紹介議員 山田 節男君

鉄道運賃、郵便料金等公共料金の値上
げは、他の諸物価の騰貴に影響を及ぼ
し、家庭の経済生活をおびやかすこと
になるから、主婦の立場からこれら公
共料金の値上げには反対であるとの請
願。

第四一六号 昭和三十六年二月一日
受理

国鉄蔵王駅の貨物取扱業務存続に関
する請願

請願者 山形市松原三七八ノ一
南金井農業協同組合
長 枝松銑蔵外三名

紹介議員 白井 勇君

国鉄蔵王駅が近く隣接山形駅に被集約
せられることになつてゐるが、これが
実現すると、農家の生産原価の増加並
びに生産物運賃負担増加額は年間三百
万円を越し、その他中小企業者の運賃
負担が直接消費者に反響するばかりで
なく企業者の事業運営に対する経済的
負担も多額に上ることによりこれ等す
べての面から農家負担として付加せら
れることは当然であり、さらに農産物
は日一日と値下がりの現況であつて農
家経済が容易ならざる状態に陥ること
は明らかであるから、蔵王駅の貨物取
扱い業務を存続せられたいとの請願。

昭和三十六年二月十四日【参議院】

昭和三十六年二月十七日印刷

昭和三十六年二月十八日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局