

第三十八回 参議院運輸委員會會議錄第八号

昭和三十六年二月二十三日(本曜日)

午前十時五十七分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君

理事 天竺 良吉君

大倉 精一君

委員

江藤 智君

佐野 廣君

谷口 慶吉君

島島徳次郎君

平島 敏夫君

小酒井義男君

重盛 壽治君

中村 順造君

大和 与一君

片岡 文重君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君

説明員

日本国有鉄道 滝山 養君

常務理事 柴田 元良君

日本国有鉄道 局長 渡辺 香苗君

運輸局保安 課長補佐

本日の會議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

(日本国有鉄道の運賃に関する件)

○委員長(三木與吉郎君) たいだいま

ら委員會を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題とい

第十部 運輸委員會會議錄第八号

昭和三十六年二月二十三日【参議院】

たします。

質疑の通告がございますので、この際、御発言を願います。

○島島徳次郎君 私は、大体今度の雪害に対して、大臣並びに国鉄総裁に、また事務的な面からも、いろいろ御質問申し上げて、責任ある政治的な御答弁をいただきたい。かように実は考えて、あらかじめ通告をしておいたはずでございますが、何かの手違いであつて、いずれも、大臣も国鉄総裁も見えてないようでありますから、次回に、その点に対する問題は、あらためて御質問をすることにいたしました。本日は、この雪害に対する事務的な御答弁、また今後に処する御方針を承る、こういうことにいたしました。かように考えております。

今度の雪害は、それこそ何と言いますか、われわれのような雪の中に生まれた人間でも、今度の雪は、おそらくここの数年と言いますけれども、決して十数年ぐらゐの問題じゃないと思ひます。いろいろ記録をたどつて参りますと、北陸線に、おきましては、明治三十年、大正六年、昭和二十年、こういうような古い記録の中に、今度の雪害のような雪の降り方があつたといふことで、ちよつと最近、ここの五、六年からつて見ざる未曽有の雪害であつたといふことが確かに言えると思ひます。そういうような関係で、結果から見ましても、死者が、まことに気の毒な、この雪害の北陸三県の死者でも二十名を数えております。また負傷者に至りま

しては、二十七、八名になるようでございます。それからまた経済的な面から考えましても、一月の十五日の調査締め切りの結果から見ましても、四十二億五千万円をこえておるといふような物的な大きな損害をしておるのでございまして、その後一月の月末になつて、また相当の一メートルからの雪が降っております。

そういうものを全部計算し、なおかつ、今後融雪期における、過去における損害と比較して、積雪の量から考えますと、これまで莫大な数字になるものでありまして、この融雪期を含めないでも七十億を突破するだらう。また融雪期における損害、これらを考えますと、僅に百億をこすんじゃないかといふふうに計算をしておるわけでございます。今日まで天災、災害という中には、地震とか、あるいはまた台風の結果については、かなり国家が大きい、政府も取り扱つておつた。また民間におきましても、これをほんとうの災害として、あらゆる角度からあたたかい救済の手を伸ばしておるにもかかわらず、雪害に対しては、雪国では冬になれば、雪の降るのが当然だといふような、何といひますか、マンネリズムに陥つてしまつて、そこで生まれた人自体が、宿命的にあきらめておつた。過去に、そういうふうになつておるようであります。

そういうふうな関係から、今度の雪害に対しまして、農林、水産、あるいはその他産業、経済というものの、

いろいろ関係はありましようが、今日の場合は運輸関係から見ただけで、国鉄関係だけを考えましても、全く手の施しようがなかつたといひますか、平素の、何もこれに対処するだけの用意ができていなかったといふような結論になることは、まことに遺憾に存じておる次第でございます。これに対して、いろいろ私政治的な方面に責任ある大臣なり、総裁の答弁をいただきたい。かように考え、またこれに関係する各県の県民各位の再びかような被害を起さないように安心をしてもらわなきゃならぬという、災いを転じて福となすというふうな最も大きな転換期に差ししかつておる。

かような点から大きな期待を持つて今日はまかり出たわけでありまして、それは次回に譲りまして、事務的に今度のかような結果になつたといふことについて、二、三指摘いたしまして、当局の誠意ある御答弁を願ひたい、かように考えておるわけでありまして。

まず今度の雪害は、御承知の通り十二月の二十九日に始まつております。そうして、大体五日ごろに一応雪もストップしたといふことでありますが、その間におきまして北陸三県、米原、直江津間というのは寸断されてしまつて、そうして列車も二十何本というものが吹雪の中に立ち往生したといふような、それこそほんとうに未曾有の災害であります。この間におきまして、大体旅客の数が二万人をこえる人が、この二十数本の列車の中で、ほん

とうに不安な二昼夜を過ごしたということになっております。新聞でもござらんでよくわかつておりました。石炭は欠乏してしまふ。暖はとれない。食糧は、駅の構内でストップした列車は、その地方の町、村の人たちも相当、心からの協力をしましてたき出しをし、あるいはまた食糧補給をやつたわけでありまして、それにしても、かろうじて一日にお握りが二つか一つという程度の配給しかなかつたといふことで、何といひますか、戦慄すべき死の恐怖というふうな二昼夜を過ごしたといふことは、これはまことに遺憾なことでありまして、過去にも毎年々々降つておる雪でありまして、今度は特別、民間あるいは団体、消防団とか、それらの協力というものの対しては、何もあまり計画的な冬將軍に対する用意がなかつたんじゃないか、国鉄の場合、これらに対しては、どういふようなことをあらかじめ計画をしておられたか。そういう点について、具体的に一つお答えを願ひたい、かように考えております。また北陸線の中でも、石動や、あるいは石川県の動橋というやうな駅であります。ここのなかには、ちよつと戦争の済んだ年の十二月のような光景で、窓ガラスを割つて、まさに暴動化せんとしておつたといふほど、物心両面で逼迫しておつたといふことであつて、あれが一つ間違いが起これば、それこそ大きな問題で、これは場合によつては、与党の者の口から申し上げてはどうかと思ひますが、内閣の命

取りにもなるまじい様相を呈しておつたところ、今度の雪害の大きさがあつたのであります。そういう点について十分計画、それらの問題についてお答えを願いたいと思ひます。

こまかいところで、それらの原因をいろいろ探究して参りますと、除雪車の性能が非常に悪かつたという事を言うのであります。これに、対しては、どういふようなラッセルなりあるいはロータリーなり、それらがどういふような役割をしたか。少なくとも北陸線には、大体、ロータリーがなかつたということが大きな原因の一つである、こういうふうな、われわれは考えておりますが、はたしてそうであるかどうか。ラッセルはどれまでに威力を発揮したか、またロータリーとの併用でやつたことがなかつたか、こういう点をお尋ねしておきたいと思ひます。

次に大型の操車場がなかつたということも、これまた大きな一つの原因をなしておるのではないかと、こういうことが考えられますが、これに對しては、今後どういふようにしてこれを解決するか。また大型操車の設備なりそれらは、いつごろやつていくかというようなことについても、当局の見解を率直に聞かしてもらいたい。これらが今度の列車の脱線とか、そういうことにも大きな関係を持つておるはずであります。こういう点を承りたい。

それからもう一つは、あれだけの雪国で毎年々々相当降雪があるのであります。今年の降雪は特別、何といひますか、水気を含んでおつたというやうなことで、北陸の雪は、大体水気が多いといふことは、これも過去の実績から見ても、うかがわれるところであ

ります。この水気の多い、しかもこれだけの降雪に對処するためには、どうしても流雪を作つておかなければならぬはずのものが作つてなかつたといふことは、これはどういふ理由で流雪を作らなかつたのか。あるいは予算がなくて作らなかつたのか、また作つても効果がなかつたに作らなかつたのか、こういう点について、これも詳細に承りたい。こういうふうな考えを承ります。

また次に、通信その他が非常に混乱した。それがために金鉄局長あるいはまた各駅長の指令なり、また旅客に對する回答なり答弁がまちまちであつて、二日も、二昼夜もかかる。この災害にもかかわらず、もう二十分で列車が来るとか、あるいは発車するといふやうなでたらめな放送をしておつたことがたくさんある。これらは何に基因するものであるかといふことについて、これにも、はっきりした一つのそのよつて来る原因といふもの、またその施設が足りないといふ、そういうことについて、一つ十分にお答えを願いたいと思ひます。

われわれの考えでは、どうしても通信線の施設は地下方式でいくべきものである。こういうふうな、かねて考えておつたのであります。そういうことについて、一向に動いておらなかつたといふやうなことが、今度の災害の大きな原因をなしておる、かように考へておりますが、今後地下方式に切りかえていく、そして再度災いが起こらないようにするといふ当局にお考えがあるか、ないか、こういうことをお尋ねいたします。

それから氣象の問題についてお尋ねしたいが、きょうは氣象庁の方がお見えでないやうでありますから、これは次回にあらためて、その他の問題とともに御質問を申し上げたいと思ひます。

次に積雪の場合、従来も二メートルや一メートル半ぐらいの積雪は、全然なかつたかといへば、あつた。まあ大体十数年ぶりの問題でありまして、うが、これらの雪害、災害の場合に、ずいぶんこれまで、人夫とか、あるいはまた町村にさつき言つたやうな、いわゆる民間の協力を得て非常にスムーズに雪害が片づけられ、またそんなに二日も三日も猛吹雪の中で立ち往生して飯を食ふこともできないといふやうな、そういうやうなことは、いまだかつてわれわれ小さいころから考へても、記憶にないものであります。そういうことは、何かそこに、民間との協力体において、平素のいわゆる取り扱ひが怠慢であつたか、あるいは疎漏であつたがために、この雪のときに人夫もろくろく出なかつたといふことで、これは予算なり、そういう金の経済的な問題から起きてきたのか。あるいはそういうやうな、もし平生国鉄と民間との協力体が一応計画されておるならば、どういふやうなものの計画があつたか、あるいはなかつたか。そういうことについて、これはもう率直に一つ言つてもらいたいと思ひます。そして再びこういうやうな場合に問題を起こさないやうに、平素から、もう十二月になれば雪が降るにきまつておるのでありますから、そして一月、二月と、この三カ月の間に對処するだけの一つの計画性を持ったやり方をしていただかぬといふと困ると思ひます。そういう

う点について、どういふお考えを持っておられるか。

ことに、これはちょっと、いずれあらためて御質問したいと思ひますが、學者の話によると、どうも地球の回転から見ると、ことしからちやうど寒冷期に入る。その一サイクルが三十五年だといふことをわれわれは聞いております。そういうことになつてくると、今後わが国の雪害という問題は、あくまでも、冬になれば雪が降るといふやうな、なまぬるいものでなく、ほんとに天災、災害として、雪害対策基本法といふやうな、法文化してまで、こいつに對処すべき用意がなければならぬと思ひますが、いざこれらはあらため大臣や總裁にもたしたいと思ひますが、それはどこまで、今度のこの雪害といふものは大きく取り扱つて、再度かようなことで、人力により、あるいはまた予算の上において、あるいはまた計画性の上において、かようなことを再び起こさないといふだけの万全の策を講じなければ、大体今日までの地震あるいは台風といふやうな場合でも、結果論でお互いに、やあやあ騒いでおるだけで、結果を見て、意外に大きかつたとか、小さかつたとか、ああいうことは、ここ何十年なかつたことであるといふやうな泣き言を繰り返しておるといふことは、日本の災害に對する……、いつもそういう話ばかり出てくる。今度はこの雪害に對しては、そういうやうな不幸なことの多いやうに、人命も、二十名も死者を出し、あるいは二十何名の負傷者まで出す。百億に近い損害まで出すといふに至つては、これは、まことに憂へべきことであります。こういう点につきまして、

今後恒久の對策が事務当局にあるかどうか。あるならば、それを知らしていただきたい、御答弁を願いたい。ただ漫然と、どうも今度の雪は、近ごろにならぬ雪であつたから、まことに未曾有の雪であつたから、まことに手抜かりの点が多々あつただらうといふやうな釈明程度では、これはわれわれは納得ができません。そういう何か用意がすでにおありだらうと思ひます。そういう点が御用意がありましたら、率直にここで御発表を願いたい、かように考へておるわけでありませう。

また、かねてわれわれが再三国鉄当局にも促進方を訴えておる問題でありましたが、北陸線の復線、電化の問題であります。これらも、今度の国鉄の運賃の引き上げから来る還元方法として、は、これまでの第一次の五カ年計画よりか今度の第二次五カ年計画、この国鉄の五カ年計画の先端をいつて、北陸線の復線、電化を解決することが、この雪害に對しても大きな一つの基本的な施策でないかといふふうには私に考へるのであります。今度の雪害が、単線であつたといふために……、これが復線であつた場合には、どうであつたかといふこの御見解を承りたい。これも技術的な判断からでけつてござります。

それから、その他雪害に對するいろいろの問題を、まだまだ御質問をいたしたい問題を持つてきたわけなんです。きょうは全く事務当局の方で、これ以上な、無理な御質問やお答えを願ふことも、はなはだどうかと思ひます。先刻米申し上げた諸點に對して、どうか明快に一つお答えを願つて、さらに質問があれば重ねて御質問すること

を承ります。

を承ります。

を承ります。

にしまして、以上、簡単であります
が、雪害に対する質問を終わります。
○説明員(柴田元良君) ただいまの先
生の御質問の中で、私の関係いたしま
す分につきましては、御答弁申し上げた
と思います。

最初に、ただいまお話しのように、
非常にまれな大雪であったとは申しな
がら、大へん御迷惑をかけました点に
つきましては、私も非常に反省をい
たしております。今後、こういったこ
とを極力避けられますような方法に
つきまして、真剣にたまたま検討いた
しております。

個々につきましてお答え申し上げた
と思いますが、最初に、民間との協
力に對して、あらかじめどういふう
なことを考えておるか、こういった点
でございますが、特に除雪を中心に
たしまして民間との協議というものは、
今日民間の方が中心になりまして、
除雪組合というものをしております。
私ども現場機関が絶えず十分な連絡を
とりながら、降雪の状態に応じて出動
を要請する、こういう態勢をとって
おります。降雪の時期になります前に、
労働基準監督署あるいは職業安定所、
ただいま申しました除雪組合の幹部の
方と、十分御協議をいたしまして、
雪のときの出動の態勢なり連絡の方
法、あるいはことしの季節に對する賃
金の問題、そういったことを十分御協
議をいたしまして、あらかじめ、こと
しはこういう程度でいこうと、こう
いうものを定めておるわけでございま
す。今回の場合におきましても、そう
いった十分な準備をいたして雪に臨ん
だ次第でございますが、最後の御質問

に出ました、除雪の工夫が十分でな
かったではないか。この点につきまし
ては、たまたま時期が、ちょうど三十
一日から一日といった正月にかけまし
たことが一つ、非常に雪が深かったた
めに地元の方の自宅……、そういった
問題から、なかなか御協力が得られな
かった。ただ、賃金につきましても、
非常にまあ国鉄の場合は安いというお
話でございますし、私も、この賃
金が十分であるとは考えておらないの
でございますが、ただいまは、御承知
の通り、一つの基準がそれぞれの都道
府県別に与えられておりまして、国鉄
もこの賃金を準用いたしましてお払い
をするというふうなことをいたしてお
ります。関係もございまして、無制限に
賃金を上げるといふことは、今日やっ
ていないわけでございまして、ただ時
期的にそういった場合に、賃金につ
いて、さらに考え直すということは、十
分私どもは今後考えていかなければな
らないと考えておる次第でございます。

次に、除雪車の性能が悪いのではな
いかと、こういう御質問でございます
が、ただいま国鉄が使っております除
雪車は、明治末アメリカから輸入いた
しましたものを、日本の雪に合せて
毎年改良をいたして参つたものでござ
いまして、この性能は、特に動力の
方式が蒸気に頼つておるといふ点が非
常に弱点でございまして、御指摘のこ
とを、石炭を供給するために機関区に
帰る、また機関区で転向をして出動す
る、こういった作業が避けられないの
でございます。このために、ただいま
まの除雪車の機能と申しますか、活躍

する時間がかかり制約される、このこ
とは事実でございます。こういった問
題も除雪車の排雪の機能の向上と、
ただいま申しました転向なり、あるいは
給炭、給水の時間を少なくするとい
う改良、動力をディーゼルにする、
またラッセルの型式なりロータリー
の整備の工合を改良するということを、
ただいま検討してやっております、こ
ういふ段階でございます。

ただ、雪の降り方によりましては、
特に今回のように非常に強い吹雪にな
りますと、どんな高性能の除雪車でご
ざいまして、前述の見通しがきかな
いというために、運転ができなくなる
というところはございまして、そう
いったときには、なおかつ十分活躍で
きるといふものを考えますことは、か
なり技術的に問題があるように考えて
おるわけでございます。

それから、数が足りないんじゃない
か、こういう御質問でございますが、
金沢の局を中心に考えますと、ロータ
リーは二台常備してございまして、そ
れからラッセルその他、例のマックレ
ンその他広幅と申しますか、そういった
ものを二十七台、計二十九台が金沢を
中心に――金沢の局だけに、この程度
配備されております。全国的に見ます
と、二百九十台程度のものが配置され
ておりますが、うち二百二十台は北海道
に配備しておるわけでございまして、
残りはおおむね金沢、新潟、秋田、盛
岡、こういう地区に配備されておるま
す。

その数でございますが、今回のよう
な時期に、かりに数があっても、十分活
躍できたかどうかという点とあわせ考
えますと、最後に御質問のございまし

たような現在の単線の区間において、
輸送力の詰まっております区間で、十
分こういった除雪車が活躍できたかど
うかという点につきましては、私も
は、これは不可能であつたらうと考え
ます。

従いまして根本的には、やはりそう
いった線路をふやす。また場合に
ましては構内のそういった関係する側
線を増強する、こういったことをいた
しませんと、数がございまして、十
分な活躍はできない、こういったふう
に考える次第であります。

それから大型の操車場がない。こ
ういふものが、雪のこうした場合の運
転の整理その他につきまして役に立つ
かどうか。これは今回の混乱をいろいろ
と分析いたしますと、もちろんヤード
があつても、そのヤードが十分除雪さ
れない限りは使えないわけでございま
す。今回の直接の原因は、やはり主と
して本線を中心に輸送力のないところ
に、まあ列車が入つてしまつたとい
うことも原因と考えられますので、大
型の操車場が、直接こうした問題に関
係するかどうかは問題があるように考
えるのでございます。

その次に、流雪溝のお話でござい
ますが、北陸線沿いに、現在流雪溝は約
三十三キロくらい付設されておるま
す。流雪溝はたびたび御答弁申し上げ
ますように、やはり流す水が一番必要
でございますが、この水がなかなか得
られない。特に水温の関係もございま
すし、それから水が流れますために必
要な勾配がとれないと、効果が發揮で
きない、こういった関係から、大体、
流雪溝は、昭和十年ころから逐次作
つて参りまして、ただいま申ししたよ

うな数になつておりまして、全国的に
見ますと、約二百二十キロくらいの流
雪溝が設けられておりますが、今後こ
の流雪溝は、非常に除雪のスピードを
上げるという意味におきまして、効果
のあることは事実でございます。こ
ういった設備につきまして十分進めて
いくという考え方をいたしております。

次に通信のお話でございまして、先
生の御指摘の通りに、現在の裸線方式
の通信は非常に、弱いものでございま
す。地下の方式によりまして、一回一番最初
に混乱の原因になりました直江津中心
の通信線につきましては、本三十五年
より着工をする準備をいたし、逐次地
下ケーブル化を推進するようにいたし
ておる次第でございます。

関係いたしました御質問に對して、
大体、以上のように考えておる次第で
ございます。

○説明員(滝山養君) 今施設局長が、
個々の例について申し上げましたけれ
ども、今回の雪害につきまして非常に
御迷惑をおかけいたしました。根本
的な施策としては、御指摘にもありま
した通り、輸送力がないために列車を
とめて、列車をとめると雪で動かなく
なるというものが直接の原因でござい
ますが、根本的な日本の所得増計画に
関係いたします輸送力増強は、裏日本
幹線についても推進していきたい、こ
ういふ考えを持っております。今回
の五カ年計画では、北陸線につきま
しては高山から西は全部復線化する。東
につくましても、隧道が多くて隘路と
なつて、非常に輸送力を押えておりま
すところは全部解決していきたい、こ
う考えております。なお、関連いたし

ます上越線についても、信越線につきましても、新潟と高崎の間、一部清水隧道はちょっとおくれまされけれども、あとは全部複線化したしまして、輸送力の詰まるためにこういうことが起こることは、今回提出の第二次五カ年計画の実施にあたって排除していききたいと考えておる次第であります。

○鳥嶋徳次郎君 たいだいまのお答えの中で、富山から西のこの複線化、電化のめは、何年何月とまで、はっきりしたもの……。

○説明員(富山養君) お答えいたしました、今五カ年計画で着工いたします一番大きな問題は、敦賀と福井の間に大きな勾配区間がございます。ここに新しい北陸隧道という約十四キロ、世界第五位のトンネルを掘っておりますが、これが三十六年度の末に完成、開通いたします。この区間は長うございますので、どうしても最初から電化でないとやれませんので、福井までの間が、機関車が、少ない関係もございまして、福井まで三十六年度、言いかえまして三十七年の三月に電化するわけでございますが、それからあとにつきましては、複線の方は、長大橋梁のある区間が非常に長いので、陸路になつておりますので、この部分を今どしどし着手しておりますが、こういうものを逐次やりながら、四十年までに全線というところでございまして、電化につきましては、できるだけ早くあとを追うかたたいのでございまして、何しろ区間が長うございまして、乗務員の養成とか訓練とかいう関係もございまして、今部分的にどうするか、たとえば金沢のごときは部分的に旅客だけでも先にやってくれという声が非常に

に強うございまして、今しさいに検討いたしておりますが、三十七年度には金沢まではできると、富山までにつきましてははおつかい三十七年度、できればあるいは三十八年にかかるかもしれないが、大体そのころに完成するつもりで今着々準備、検討している次第でございます。

○鳥嶋徳次郎君 今のお答えは、これは電化の完成ですね、あの復線の予定はどういうふうになっておりますか。

○説明員(富山養君) 復線につきましては、全線は四十年まで富山までやりまされけれども、今申し上げましたように一番大きな難所でございます北陸隧道は三十六年度末、あと部分的に行き詰まったところからやりまして、四十年までにやるわけでございまして、輸送には御迷惑をおかけしないので、やっていると申しております。

○鳥嶋徳次郎君 さっきの御答弁では、これは三十六年度末までに福井まで電化する、今は、それから金沢・富山は大体三十七年度までにやりたい、という御計画だ、こう思っているんです。そこで復線はどうなんでしょうか。

○説明員(富山養君) 実は一駅々々についてはここに用意してございまして、けれども、今、先ほども触れましたように陸路区間についてはすでに半分ぐらひは着手しておるわけでございまして、たとえば金沢から松任までの間とか、福井から橋梁のあります森田までの間とか、富山から奥羽までの間とか、高岡の、前後いたしましたも約半数ぐらひは工事に着手いたしました、一区間が二年かかるのでございまして、これから新しいところもかかりまして、一番最後に残りますところは、敦賀の南にございまして深坂トンネルというものがございまして、これは単線であとまで残るのでございまして、あとのところが先にございまして、最後の区間が四十年まで完成する、こういうわけでございまして、一駅々々の工事については、一年ぐらひ幅はございまして、最終的にどういう工合に出すかというところまで定めておりませんが、大体の考え方は今申し上げたような次第でございます。

○鳥嶋徳次郎君 先ほどの御答弁の中で、民間との協力の問題について、賃金が非常に安いという関係で除雪も十分できなかったという遺憾の点があったように思うが、これは賃金はどのくらい除雪人夫に渡すのですか、また今後それを引き上げて、かようなことのないようにしようというお考えがあるかというのを重ねてお尋ねします。

○説明員(柴田元良君) 賃金につきましては、労働省告示によりまして職別の賃金表というものがございまして、この中に一応基準としてあつておりますものが、三百四十円ないし三百八十円でございます。これはただし金沢、新潟地区でございまして、国鉄が払いました賃金は、時間外を含めると七百円ないし千円でございまして、将来この賃金をどういうふうにするかという問題は、そういう告示の改正が近くあるというふうに向つておりますし、また、そういう時期におきまして考えるというふうに考えております。

○鳥嶋徳次郎君 ローターが金沢局管内に二台、ラッセルが二十五台だという御答弁だったので、全体の全図の配置から考えるとあまりに少ないのではないかと、これをもっと増加する必要があると思うが、増加するお考えはありますか、ことし年末に。

○説明員(柴田元良君) 金沢の局に配置しておりますロータリーその他の除雪機械の数が適当であるかどうか、これは今回の雪害にかんがみまして再検討する必要があると考えております。将来私ども、いろいろと除雪の機械の近代化につきましても考えておりますし、こういう形式によりまして、もの以外の方法につきましても、たがいま北海道で実施いたしております方法が非常に効果がございますので、こういったものも含めまして増強していきたい、こういうふうに考えます。

○鳥嶋徳次郎君 このロータリーなりラッセルなり、すべて機械化について、雪というものは一応魔物といわれておるほどに、一晩に一メートルも一メートル半も降るといふようなことが今日までずいぶんあつた。そこで今度の大雪害に対して、まあ大体十二月は降らないというところで、というように甘い考えから、雪が降りかけてからその機械の配置転換をやった、やろうとしたけれども、雪のためにもうすでに固定してしまつて、必要な箇所についていけなかつたということがあつたように思ふのですが、いかがですか。

○説明員(柴田元良君) ただいま先生の御指摘のようなことはございせんが、私は、たまたまロータリーの数が不足いたしましたので、金沢につきましては長野から応援をさせました。新潟につきましても福島、新庄からロータリーを回送いたしました応援はいさせました。そういうことはございましてけれども、固定いたしました箇所を中心

に、これは運輸その他いろいろな関連いたします問題がございまして、そういうことはありません。

○鳥嶋徳次郎君 通信設備に対して、先ほどの御答弁によると、今年から大体直江津からできるだけ早く地下方式に切りかえていくという計画があるというお答えであつたようでありますが、これはいつごろまでに完成するかという時間的にお尋ねしておきます。

○説明員(柴田元良君) 三十五年度から着工を予定いたしております区間は、柏崎から直江津を経由いたしました脇野田というところ、これが最初にかかる区間でございまして、それから直江津から青海でございまして、これまでの区間に着工いたしますが、完成は三十六年度末の予定でございます。

○鳥嶋徳次郎君 それからさっきの流雪溝の問題についてお答えになりましたが、この流雪溝は非常に除雪という面において大きな役割をするというところをはつきりお認めになつておられるのでありますが、われわれもさうように考えております。そこでこれを何か水を流すというふうな流雪溝の場合の条件として、その水を流すということ、は、相当の勾配が必要とか何とか、そういうふうなお話があつたようでありまして、私は、こういう施設をするのに勾配を作るとか、あるいはまた、その勾配が何度で行くのが至当であるべきかというところは、学理的に技術的にはつきりわかるはずなんです、そういうことは忌憚なく、どつちかといへば、ごまかしのために……、そういうような障害のためにおくれるというふうなことはな

いのですか。

○説明員(柴田元良君) 水のとり方につきましては、ポンプ・アップをして、また勾配につきましては、強くやればできないというところは技術的にはございせん。ただ除雪のために流雪溝を使う。しかし雪がなくなりますと、そういった設備は構内におきましては非常に構内作業の支障になるものでございせん。特に危険な場合がございせん。そういったこともあわせ考えて、設置いたします場所につきましてはいろいろと検討いたしておるわけでございます。ただ非常に効果のあることは事実でございますし、こういったものをできるだけ、具体的な箇所につきましては、ただいま検討いたしておりますが、進めて参るといふ考えをいたしております。

○鳥島徳次郎君 最後にお尋ねしたいのは、これは非常に大きい問題なんです、あなたのお考えだけでもお答え願いたいと思います。今年の融雪期も、三月でしようかね、これは在来の毎年考えられた御計画よりかはるかに高度な一つの融雪対策といえますか、講ぜられるはずであります、これはどういふようにお考えになりますか。また、それに対する具体的な今年こういうことをやっていくとされているのだという、すでに計画のなっているという点がありまして、これを一つ発表していただきたいと思います。

○説明員(柴田元良君) 融雪期に向かいますと、私どもが一番心配いたします問題はなだれの発生でございます。で、現に北海道その他なだれの害を受けた区間もございせん、非常に、危険のおそれがあります場合は、積極的

に列車の運転を停止したいと考えます。できるだけそういうことを避けますために、また事前に予知する手ですが、現実には警戒員を増強いたしまして、警戒をしながら、その発生のおそれあるときは列車をとめる。当面なだれが発生いたします場合に打ちます手はそういうことでございます。

○鳥島徳次郎君 大体ただいまの御答弁では、これはもうありふれた一つの抽象的な対策であって、かような対策はこれまでですべてに講じておたはずである。さらに、それをもう一つ深刻に考えるというような程度ではないかと思ひますが、僕はやはり、前段でも申し上げたように、災害は地震のように、雪のなだれの場合、あるいはまたその他気象関係で予知できるものは、もうあらゆる予算を計上してでも施設をする。あるいはまた、通信をもっと拡充して、これは特別の雪害があるから、各駅ごとといろいろなこういうような通信網を張って、そうしてこういう連絡をするから、もう何と云つても三十分や一時間前に予想ができるというところを、われわれは確信をもつて計画しておるといふような、何か一つ具体的ななだれに対するものはありま

せんか。

○説明員(柴田元良君) なだれの発生いたします条件、これは御指摘の通り、気候、気象、気温、あるいはその斜面の状況、あるいはそこに設けられておるいろいろな防護施設、いろいろな条件によって変わるわけでございます。で、どういった個所に、どういふ条件のときになだれが起るかとい

う問題につきまして、国鉄は雪の研究を専門に持っております、いろいろと勉強いたしておるわけでございますが、ただいまの段階におきましては、これをあらかじめ予知するということはできない状況でございます。従いまして、やむを得ず警戒を厳重にいたしまして、併発いたします事故を防止する、こういう態度でございます。

○鳥島徳次郎君 最後にもう一つ伺ひたい、お願いをし、また決意を新しくしていただきたいと思うのは、災害が起きてから、不可抗力であつたといふような言葉は二度と聞かないように、われわれ国民としてはお願いをし、また強く要望して、私の質問を終わります。

○説明員(滝山登君) 今いろいろ御注意ありました点につきましては、われわれは今回の体験を生かしまして、しかも今度の積極的な国鉄の施策の展開と相待ちまして、雪害のこういふところが再び起きないような対策を進めていく決意でございますので、その点一つよろしく御了承願ひます。

○中村順造君 雪害に関連してちょっと……今鳥島委員からお話がありましたが、この雪害についてこの前の委員会ではいろいろ、現地視察に参りましたが、その後新聞に、また雪のために列車の運行が乱れておる、こういうこ

とが報じられておるんですが、その点について、関係者が来ておられると思うんですが、その後のこの二月の中旬における雪による列車の運行状況をちょっとお知らせしていただきたいと思ひます。

○説明員(滝山登君) お答えいたします。ただいまの御質問、大体その後において二、三雨雨注意報のあれがあらまして、積雪がだいぶございまして、上越、信越あるいは北陸線、一時間ないし二時間程度のおくれをもちまして、一部貨物列車の運休もございまして、一部貨物列車は、ただいま申し上げましたようなそんな程度のおくれでございまして。以上でございます。

○中村順造君 貨物列車の運休というのは、これはこの前の委員会でも非常に問題になったのですが、輸送——特に昨年末からことしにかけての雪害で非常に滞りがふえておる。それを何とかして一日も早く解消しなければ、やはり農家の肥料、飼料というような季節的なものに間に合わない心配があると云うことが現地でいわれておつたので、貨物列車を運休する。貨物だけが適時運休をすればいい、こういう安易な考え方に国鉄は立っておらないと思ひますが、どういふ状況で運休をやつたのですか。貨物だから第二義的に考えたのか、雪害のためにやむを得ず運休をせざるを得なかつたのか、そういう点はどうなんですか。

○説明員(滝山登君) 今御指摘の点につきましては、担当者の御説明いたしましたが、これは、新聞に大きく出ましたのは旅客列車のおくれでございます。の

で、旅客列車の被害を最小限度にとめる措置としては、貨物列車をある程度押えるということをやっておりますので、その意味でありまして、旅客は今申し上げましたように、遅れとは違ひまして、一時間ないし二時間のおくれで御迷惑をおかけいたしましたけれども、被害は最小限度にとめた。

それからもう一つ御指摘になりました積雪全般につきましては、これはその被害を排除するために、除雪につきましても、あらゆる努力を払つて貨物列車が動くように努力はしております。ある程度は成果は上つておるわけでございますけれども、ただ、にわか大雪が降りますときには、現在の輸送力並びに除雪力は、旅客がある程度優先せざるを得ない、こういう現状でございます。

○中村順造君 滝山さんそう言われるけれども、現地の声は……。それはもちろん、国鉄の経営自体としては、旅客は人命にということがあるので、人命だというのが、この場合は、人命だといふような状態でない場合、普通の運送の状態の場合にもやはり旅客列車優先だ。それは優先列車の順位があるわけで、貨物は旅客の下になるのです。が、この点雪害地帯における実情から見ますと、貨物ということが非常に現地では深刻な悩みになっている。ただ通り一べんの旅行者の足だといふこと以上に、貨物に対する輸送の状況といふものが、これが取り返しのつかない、すなわち、ことしのいわゆる秋の収穫に影響するということで、農村地帯ではきわめて深刻な問題です。だから、この場合は当然配慮さるべきだと思ひますが、従来のような考え方で、

昭和三十六年二月二十三日
【参議院】

なんでもかんでも旅客優先ということ
でなしに、場合によっては貨物列車が
優先する、臨機応変にそういうふうな
考え方を持たなければ、この雪害の上
になお災いを残していく、こういうこ
とになる。現地を見た感じからいたし
まして、これははっきりしているわけ
なんです。これは一つ要望しておき
ますが、必ずしも旅客優先だ、急行列
車優先だという考えだけでなしに、
貨物を運休して旅客を守る、こういう
考え方だけでなしに、雪害地帯におけ
るいわゆる運行情勢の整理というもの
は、そういう点で非常に深刻な話題を残
す問題がある。肥料の問題にしても、飼
料の問題にしても、こういう点は一つ
考えて将来やってもらいたい。

それから最後に一点伺いたいと思いますが、鳥島委員からお話がございますように、これは一つの天災だという考え方で、これはもうこの前の決算委員会でも、あるいはこの前の私の本委員会における質問でも、七十年来の大雪でいかんともしたいということとニュアンスのある、答弁がされておる。こういう被害については、国鉄の

中には機構があるわけですが、列車の運転、それからこの前問題になりましたあれですが、どういう考え方、判断に基づいてやったのか。現地ではもうすでに列車がとまっておりますのに上野の駅を発車させた。これは営業の面だ。こういうことで、上野の駅を三十日に発車させた列車全部が雪に閉じ込められる、こういう状態で、国鉄の機構の中にあるいろいろな意見が統一されておらない。こういう、非常事態に対する考え方、これは一体だれが一番最高の責任を持ってこういうことの判断をされる

のか。

私はこれとは直接関係ございませんけれども、今日国鉄の中ではいわば運転と工作、こういうことで何か勢力範囲と申しますか、仕事の奪い合いっこをしておるといふことをほのかに聞いている。これはもつともけしからぬことだ。それが私の聞き及ぶ範囲では、列車の運転——いわゆる動力車なり、これらの修繕を、従来は運転が担当しておったが、今度は工作が担当する、仕事の分野で争っておる。部外的に見ると最も醜い争いだ。こういう点が、そういう仕組みの上のいわゆる勢力の奪い合いだとか、拡張だとか、こういうことがやはり重大事故の、雪害のように、一つの氣候の異変ではあるけれども、これに対する万全の備えとして、やはりこの場合に施設局長が今当面して除雪とか、そういう面については責任を負っておられるようだが、列車の運転に關係をして、そうして今申し上げたように、旅客だとか貨物だとか、こういう総合的な判断は、責任は一体どこにあるか、その点承って、私は質問を終わりたいと思います。

○説甲員（滝山養君） 今御指摘の第一点について申し上げますと、今度の問題につきましては、営業の方でも現地での困った実情を考え、優先的に貨物を輸送をするということは考えております。今度その点では善処したいと思ひます。

第二点の非常時態に対する責任の問題につきましては、現地の側におきましては管理局長、全国的な大きな問題になりますと本社でもほうつておけますので、元日から雪害の対策委員会を設けまして、営業担当者の磯崎常務

が委員長になり、私どもも全部関係者を出まして、基本的な列車輸送方式、あるいは助勤の態勢というような基本的な問題は本社でもって指示し、あるいは支社の方にも応援というようなことを申したわけでございますが、本来の責任は、当然現地では管理局長、本社では総裁でございますので、その場合に適宜相談をして責任をとるという形になっております。

最後の御指摘の工作、運転の問題は、これは実は御承知のように、ここで車の検査、修繕につきまして、基本的な修繕は、大きな修繕は工作でやっておりますが、運転に直接つながります、検査あるいは若干の手当てといふものを運転でやっているわけでございませうけれども、今新しい動力、従来、蒸気機関車というものは、ある程度現場で手直ししなければならぬような状態に使ったわけでありますけれども、これから新しい動力になりますと、相当態勢が変わって参りますので、基本的にどういふような修繕のやり方をとるか、検査のやり方をとるかということ、を、今中央に委員会を持ちまして合理的

的な進め方をやっております。そういう場合には、当然そういう系統的なものわ張りというようなものを超越いたしました、最も合理的な考えをとるといふことに意見は一致いたしておりますので、そういう御心配は過去においてはあったかもしれませんが、だんだんなくなっていくことと存じております。

○中村順造君　もうやめますが、最後の途中で滝川理事は、非常に力を入れて答弁されたようですが、問題はあると思うのですよ。これはまた別な機会

に――必ずしも解消しておらない。それからその点に対する意思の統一も、それぞれの意見があるわけだ。私は特に、やはり仕事をするのは人がするので、労働組合なんかの意見も十分入れるべきだと思うのですよ。今の雪害等の災害の場合に適宜相談してやるという、結局責任は総裁にあるでしょう。あるでしょうが、やはりその場合機略理事が責任者だ。こういうお話があり

は、もう決算委員会でも、当運輸委員会でもしばしばやったですよ。ところが直接責任者は私今初めて聞いたのですよ。磯崎理事というのは一回も出ていません。呼ばれたかどうか知りませんけれども、少なくとも国会で雪害の問題をやるというのなら、当時の災害の責任者であった理事も当然出席すべきだと思ふのですよ。これは忙がしかろうと思ひますけれども、従来、来られたのは施設局長、それから運輸局長、きょう滝山理事が初めてお出になりましたけれども、それから今島委員の冒頭の御発言では、やはり総裁なり副総裁なり責任的な立場にある――

これはやはり社会問題です。社会問題を起こしたのですから、私はこの点を特に国鉄当局に要望しておきます。

○島島徳次郎君　陸運行政で賃問をしないと申したのですが、次回に譲りまして、私はこれで賃問をきょうは打ち切ります。

○委員長(三木興吉郎君)　他に御発言ございませんか。——それでは、本日は、これにて散会いたします。

午後零時一分散会

二月二十二日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

- 一、国内旅客船公団法の一部を改正する法律案
 - 一、日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案
- 国内旅客船公団法の一部を改正する法律案

国内旅客船公団法の一部を改正
する法律
国内旅客船公団法（昭和三十四年
法律第四十六号）の一部を次のよ
うに改正する。
題名を次のように改める。

特定船舶整備公団法
第一条中「国内旅客船舶公団」を「特定船舶整備公団」に、「協力することにより」を「協力し、あわせて戦時標準型船舶を解撤して行なう貨物船の整備について、その資金の調達が困難である海上貨物運送事業者等に協力することにより」に改め、「改善」の下に「その他円滑な海上運送の確保」を加える。

第二条第三項中「貨渡（期間傭船を含む）」を「貨渡し（期間傭船を含む。以下同じ。）」に改め、同条に次の三項を加える。

4 この法律において「海上貨物運送事業者」とは、海上運送法第十九条の五第一項又は第二十条第一項の規定による届出をした者をいう。

て準用する同法第二十条第一項の規定による船舶貸渡業の届出をしたものをいう。

6 この法律において「戦時標準型船舶」とは、政府が昭和十七年から昭和二十年までの間に指定した規格により建造された貨物船をいう。

第三条及び第七条中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

第九条中「理事二人以内」を「理事三人以内」に改める。

第十三条第二号中「旅客船貸渡業者」の下に「海上貨物運送事業者、貨物船貸渡業者」を加える。

第十九条第四号中「前三号」を「前各号」に改め、同号を同条第七号とし、同条第三号の次に次の三号を加える。

四 戦時標準型船舶を解散する海上貨物運送事業者又は貨物船貸渡業者と費用を分担して、貨物船を建造すること。

五 前号の規定により建造した貨物船を海上貨物運送事業者又は貨物船貸渡業者に使用させること。

六 第四号の規定により建造した貨物船を海上貨物運送事業者又は貨物船貸渡業者に譲渡すること。

第二十六条（見出しを含む。）及び第二十七条中「旅客船債券」を「船舶整備債券」に改める。

附則
（施行期日）
第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（経過規定）
第二条 国内旅客船公団は、この法律の施行の日において、特定船舶整備公団となるものとする。

第三条 この法律の施行の際現に特定船舶整備公団という名称を使用している者については、改正後の第七条の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第四条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（業務の制限）
第五条 改正後の第十九条第四号の規定による業務を行なうのは、昭和三十一年三月三十一日までの間に限るものとする。ただし、昭和三十一年度までの特定船舶整備公団の予算及び事業計画に組み入れられているものについては、この限りでない。

（登録税法の改正）
第六条 登録税法（明治二十九年法律第二十七号）の一部を次のように改正する。

第十九条第一号ノ十中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

（印紙税法の改正）
第七条 印紙税法（明治三十二年法律第五十四号）の一部を次のように改正する。

第五条第六号ノ五ノ七中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

（所得税法の改正）
第八条 所得税法（昭和二十二年法律第二十七号）の一部を次のように改正する。

第三条第一項第四号の九を次のように改める。

四の九 特定船舶整備公団
（法人税法の改正）
第九号 法人税法（昭和二十二年法律第二十八号）の一部を次のように改正する。

第四条第二号中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

（地方税法の改正）
第十条 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第二号中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

（行政官庁設置法の改正）
第十一条 行政官庁設置法（昭和二十三年法律第七十七号）の一部を次のように改正する。

第二条第十二号中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

（運輸省設置法の改正）
第十二条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項第十五号の二の三中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

第二十一条第五項及び第六項中「国内旅客船公団監理官」を「特定船舶整備公団監理官」に改める。

第二十三条第一項第三号の二中「国内旅客船公団」を「特定船舶整備公団」に改める。

日本開発銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案

造融資利子補給臨時措置法案
日本開発銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法
（利子補給契約）
第一条 政府は日本船舶を所有することができ、その会社が外航船舶（船舶安全法（昭和八年法律第十一号）にいう遠洋区域を航行区域とする貨物船又は油送船で運輸省令で定める規格に適合するものをいう。）の建造を日本の国籍を有する者又は日本の法令により設立された法人たる造船事業者に請け負わせる場合において、日本開発銀行がその資金を融通するときは、政令で定めるところにより、当該融資につき利子補給金を支給する旨の契約を同銀行と結ぶことができる。

（利子補給金の支給年限）
第二条 前条の規定による利子補給金を支給する旨の契約（以下「利子補給契約」という。）により政府が利子補給金を支給することができ、その年限は、当該利子補給契約をした会計年度以降七年度以内とする。

（利子補給金の総額）
第三条 政府は、利子補給契約を結ぶ場合には、利子補給金の総額が予算で定める金額をこえることとならないようにしなければならない。

（利子補給金の限度）
第四条 利子補給契約により政府が支給する利子補給金の額は、当該利子補給契約に係る融資が最初になされた日から当該船舶が造船事業者から注文者に引き渡された日

後二月までの間になされた融資の融資残高について、当該融資に係る利率と年五分との差の範囲内で運輸大臣が告示で定める利率で計算する額を限度とする。

2 前項の規定により利子補給金の限度額を計算する場合において、当該利子補給契約で定める当該船舶の予定竣工日以後の融資残高が、融資総額を当該融資契約が結ばれた日以後、貨物船に係る融資にあつては元本三年間据置き十年間半年賦均等償還、油送船に係る融資にあつては元本三年間据置き八年間半年賦均等償還の条件で償還するものとした場合における計算上の融資残高をこえるときは、その計算上の融資残高を同項の融資残高とする。

（利子額）
第五条 日本開発銀行は、利子補給契約により政府から利子補給金の支給を受けるときは、当該融資契約により受ける利子額を当該融資の契約上の利子額から利子補給金に相当する額だけ差し引いたものとしなければならない。

（外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の適用等）
第六条 利子補給契約に係る融資を受けた会社については、これを外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法（昭和二十八年法律第一号）第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けた会社とみなして、同法第十二条から第十八条まで及び第二十三条の規定を適用する。

2 外航船舶建造融資利子補給及び

損失補償法第二十二條の規定は、日本開發銀行がこの法律又は利子補給契約に違反した場合について準用する。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 政府が利子補給契約を結ぶことができるのは、昭和三十九年三月三十一日までとする。