

第三十八回 参議院運輸委員会會議録第三十一号

昭和三十六年五月二十三日(火曜日)

午後一時二十六分開会

委員の異動

五月十八日委員谷口慶吉君及び野上進君辞任につき、その補欠として柴田栄君及び最上英子君を議長において指名した。

五月十九日委員最上英子君及び柴田栄君辞任につき、その補欠として二見甚郷君及び谷口慶吉君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君

理事 金丸 富夫君  
谷口 慶吉君  
大倉 精一君

委員 高島徳次郎君  
平島 敏夫君  
村上 春蔵君  
重盛 壽治君  
松浦 清一君  
加賀山之雄君

國務大臣 運輸大臣 木暮武太夫君

政府委員 運輸省鉄道監督局長 岡本 悟君

運輸省鉄道監督局長 廣瀬 眞一君

事務局長 常任委員 古谷 善亮君

説明員 運輸省自動車局整備部長 石河 正利君

警察庁保安局長 西垣 秀正君  
交通指導課長

本日の會議に付した案件

○理事補欠互選の件

○鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○日本国有鉄道新線建設補助特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(交通機関騒音防止対策に関する件)

○委員長(三木與吉郎君) ただいまより委員會を閉会いたします。

去る十七日、佐野廣君が委員を辞任され、追水久常君が選任されました。

十八日、谷口慶吉君及び野上進君が辞任され、柴田栄君及び最上英子君が選任され、また、十九日、最上英子君及び柴田栄君が辞任され、二見甚郷君及び谷口慶吉君が選任されました。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、理事の補欠互選についてお諮りいたします。

理事谷口慶吉君の委員の変更により欠員となりました理事の補欠互選を行ないます。互選は先例により、委員長において指名することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(三木與吉郎君) 御異議ないと認め、それでは理事に谷口慶吉君を指名いたします。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより提案理由の説明をお願いいたします。

○國務大臣(木暮武太夫君) ただいま議題となりました鉄道敷設法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては、御説明申し上げます。

御承知のように鉄道敷設法は、日本国有鉄道の敷設すべき予定鉄道線路並びに日本国有鉄道に線路の敷設を許可する場合には必要な手続等を定めたものであります。この法律は、大正十一年に制定されたものでありまして、この法律の別表、すなわち、予定鉄道線路につきましては、経済事情の変化等に伴いまして、数回の改正を見て今日に至っております。

最近におけるわが国の産業経済の急激な発展の傾向にかんがみまして、鉄道建設審議会におきまして、かねてから新しい事情を勘案して御検討になつておりましたが、本年五月十二日の同審議会において、九線路を敷設法別表に追加するを適當と認める旨の御建議をいただきました。

政府といたしましては、日本国有鉄道の鉄道網を整備することによって、産業資源の開発並びに経済発展を促進し、もつてわが国の経済発展に貢献いたしたい所存でございますので、ここに改正法律案として御審議を願うことにいたしました次第でございます。

別表に追加する九線路の内容につき

ましては、別に詳細に申し上げることとしたしますが、この線路を新たに追加することが、この改正案の内容でございます。

以上がこの法律案を提案する理由であります。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。

○政府委員(岡本悟君) ただいまの鉄道敷設法の一部を改正する法律案の補足説明を申し上げます。

今回新たに追加する九線路につきまして概要を御説明申し上げます。お手元に線路図の概略を配付申し上げますので、御参照願ひながらお聞き取りいただきたいと存じます。

法律案に記載した順序で申し上げますが、まず「五十一ノ二 東京都品川附近ヨリ千葉東木更津附近ニ至ル鉄道」でございますが、この鉄道は、東海道線品川付近から総武線木更津付近まで東京灣の沿岸に沿つて、臨海工業地帯を縦走するものでありまして、延長約八十キロの鉄道であります。この鉄道によりまして、たいま造成の途上にあります千葉県工業地帯の発展を促進しようというものであります。なお、本鉄道によつて千葉方面と東海道方面及び東海道方面と常磐方面を短絡する効果も上がります。経過地は、埋立地等を通過いたしますので平坦であります。橋梁は多い見込みであります。なお、輸送量等考慮いたしますと、相当高級の線路規格が必要かと思われ

ます。

次は、「五十四ノ三 群馬県嬭恋ヨリ長野県豊野ニ至ル鉄道」でございます。この鉄道は、現在着工線となつております嬭恋線の終端より信越本線豊野に至る延長約三十五キロの鉄道であります。本鉄道は、豊富な林産資源及び本邦生産額の約三割に及ぶ硫黄資源地帯を通る嬭恋線を直接信越本線に結ぶことによつて、その開発を促進する効果があり、また、観光ルートとしても有望な線でありまして、なお、現在の信越本線が碓氷峠の勾配区間で将来輸送能力が不足するような場合は、その補助線として非常に有効な鉄道であります。線路は地形上大トンネルがで

きますので、工事量は相当多い見込みであります。

次は、「六十ノ二 長野県飯田ヨリ岐阜県中津川ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、飯田線飯田と中央本線中津川を結ぶ延長約四十二・四キロの鉄道であります。本鉄道は昭和三十四年十一月九日の鉄道建設審議会の御建議によりまして、飯田三留野間の比較線として検討されておつたものであります。伊那地方と木曾地方を横に結ぶ連絡線でありまして、本鉄道によつて両地方の経済交流がさらに円滑となり、なお、豊富な林産資源の開発が期待されるものであります。経過地は山岳地帯でありますので、工事量は相当多い見込みであります。

次は、「七十五ノ一 三重県四日市ヨリ津附近ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、関西本線四日市より

津附近ニ至ル鉄道」であります。

參宮線津に至る延長約二十八キロの鉄道であります。本鉄道は、四日市港及びその周辺地区の臨海工業地帯の発展を促進するものでありまして、あわせて関西本線の輸送緩和ともなる鉄道であります。なお、名古屋地区と紀南地方との短絡の効果もありません。経過地は平坦でありますので、工事は容易の見込みであります。

次は、「七十七ノ二 滋賀県今津ヨリ塩津ニ至ル鉄道」でございますが、この鉄道は、予定線七十七号、すなわち大津・三宅間の途中今津より分岐いたしました、北陸本線塩津に連絡する延長約二十三キロの鉄道であります。今津地方と米原・彦根地方を短絡するものでありまして、現在大津・近江今津間を営業しております江若鉄道とあわせて、琵琶湖畔を一周する鉄道となりまして、この地方の発展を促進する効果が期待されるものであります。経過地は多少起伏がある程度で、特別の構造物もなく工事は容易であります。

次は、「九十ノ三 岡山県宇野附近ヨリ香川縣高松ニ至ル鉄道」でございますが、この鉄道は、宇野線の終端宇野付近より屬つたに瀬戸内海を橋梁で渡りまして、予設本線高松に連絡する延長約二十一キロの鉄道であります。本州と四国を結ぶ海峽連絡線として大きな交通網を形成するもので、現在の宇高航路にかわるものであります。現在調査線となっております予定線須磨・鳴門の海峡連絡線とあわせて四国の開発に大きな役割を果たすものとして期待される鉄道であります。工事は、わが国においていまだ例のない

大規模なものでありますので、巨額の資金と高度の技術が必要であります。相当巨額の資金が必要であることを考慮しますと、実際に着工する場合は、さしあたり、どちらか一方の予定線から行なうことになるものと思われまして、先般鉄道建設審議会におきまして比較研究の旨の御建議がなされておりました。現在両方の調査を進めております。

次は、「百四ノ二 愛媛県伊予ヨリ内子ニ至ル鉄道」でございます。この鉄道は、予設本線伊予市より内子線の終端内子に至る延長約二十八キロの鉄道であります。沿線は、国道がこのルートを通っておりますので、人口も比較的稠密であります。現在の予設本線の伊予市・伊予長浜間の付近が絶えず地すべり等の災害を受けている現状でありますので、本鉄道が四国の幹線強化に大きな効果があるものと考えられます。経過地は多少起伏がありますが、工事は容易の見込みであります。

次は、「百十一ノ三 佐賀県唐津ヨリ呼子ヲ經テ伊万里ニ至ル鉄道」でございますが、この鉄道は、唐津線の終端西唐津より呼子を經て東松浦半島の沿岸に沿って筑肥線伊万里に連絡する延長約五十六キロの鉄道であります。沿線は人口も比較的稠密であります。相当の輸送量が見込めるとともに、地下資源、水産資源の開発に効果があると思われまして、経過地は多少錯雑しておりますが、工事は容易の見込みであります。

すが、この鉄道は、北海道の根室本線新得より士幌線士幌を経て網走本線足寄に達する延長約八十一キロの鉄道であります。本鉄道は、十勝平野の北部を横断する線路でありまして、現在着工中の白糠線(白糠・足寄間)とあわせて、十勝と釧路を結ぶ一鉄道網を形成するものであります。沿線は比較的人口の多い地帯でありますとともに、豊富な森林資源の開発に貢献するものであります。経過地の一部に多少錯雑した区間もありますが、概して平野に属しておりますので、工事は比較的容易の見込みであります。

以上で御説明を終ります。

○委員長(三木與吉郎君) 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、日本国有鉄道新線建設補助特別措置法案を議題といたします。

これより質疑に入ります。御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○大倉精一君 二、三質問をいたしますけれども、今度の措置は、いわゆる鉄道建設審議会から昭和二十七年七月以来、新線建設に対する特別の助成策に対して答申があつたわけでありまして、けれども、この答申に基づいて今度の措置をおとりになったという工合に考えてよろしゅうございませうか。

○國務大臣(木暮武太夫君) ただいまお話しのように、この鉄道建設審議会におきまして、国鉄の経理を幾分でも負担を軽減するといふ意味におきまして、新線建設の借入金に対する補助を国で負担してやろうといふことの御建議がございまして、その趣旨により

ましてやりましたわけでございます。○大倉精一君 この審議会の建議といふのは、利子補給をする場合は、これはやむを得ず借入金する場合であつて、この趣旨は、新線建設の財源については政府出資によつてやれ、やむを得ない場合には、借入金によつてやる場合は、国がその利子補給をやれ、このやむを得ない場合の方をおとりになったのですけれども、政府の金で新線建設をやるといふ趣旨をおとりにならなければならなかつた理由は、どういふ理由なんですか。

○國務大臣(木暮武太夫君) お説のように、建議におきまして、新線建設費の財源については政府の出資でもつてまかなうことを第一義といたして、やむを得ず国鉄の方で借入金をする場合には、国がその利子を補給してやるといふことを建議として、新線建設委員

会から出たのでございます。しかしながら、国の財政の都合等を勘案いたしまして、まだ必要な新線建設をまかなうのに国の財政から、全部これを政府の出資によつてやるといふことはできかねる次第でありますので、それ

で借入金に対する利子の補給だけでもやるようにといふふうに、私どもとしては大蔵当局に交渉いたしましたので、三十七年度予算から三億何がしという利子補給の予算を皆様方の御承認を得るようなことに相なつたような次第でございます。

○大倉精一君 そうしますと、利子補給といふ方法は、やむを得ない事情による返済の策である。従つて、将来はこの答申通り政府の資金でもつて新線建設をするという、こういうことも考慮される、こういう工合に考えてもよろ

しゅうございませうか。

○國務大臣(木暮武太夫君) 運輸省といたしましては、鉄道建設審議会といふものの権威を尊重する立場をとつておりますので、できるだけこの御答申あるいは建議をそのまま尊重いたしましたと考えておるのでございまして、今お尋ねの件につきましては、今後は、私といたしましては、新線建設の財源は政府の出資によつてまかなうということにいたしましたので、こう考へる次第でございます。

○大倉精一君 そこで、今度の予算でありますけれども、一応三十六年度一般会計予算に三億八百七十五万円が計上してありますが、これは三十五年度の新線建設費予算九十五億というものを基礎にした算定だと思つて、それが、九十五億は、実際には十五億円繰り越されておつて、実際は八十億円だ、こういう工合になつておると思ふので、それだけでも、さうしますと、今度の予算が余つてくるのじゃないかと思ふのですが、いかがですか。

○政府委員(岡本悟君) 法律案の建前は、前年度の建設に要した資金について補助するのでございまして、従いまして決算額ということに相なります。さういたしますと、先生の御指摘のように、決算額が九十五億を下回れば、三億八百七十五万円というこの補助金が計上してございまして、それをまゐるものらうことにはならぬわけでございます。

○大倉精一君 そこでこの法律案によりまするといふと、第一項で、予算の範囲内において利子補給をする、こうなつておるので、それだけでも、さうしますと、たとえば政治的な配慮からし

て、法律の割合通りの利子補給の予算が計上されないという場合がある。そういう場合には、この法律によって利子補給ができないということになるのですけれども、そういう関係はどうなんでしょうか。

○政府委員(岡本悟君) 昭和三十六年度の三億八百七十五万円という予算を算出した根拠をいたしましては、一応年六分五厘というふうに利子を想定いたしまして、九十五億を年度当初からずっと一年間これを借りるといふことには実際上相なりませんが、年度当初に借り入れるのをごさいますし、あるいは年度半ばで借り入れるのをごさいます。いろいろでございませぬので、大体おおむね年度中央に借り入れたものというふうに想定いたしまして、九十五億円掛けるの六分五厘掛けるの二分の一というふうにいまして、ちょうどこの三億八百七十五万円という数字が出て参るわけにございませぬ。しかし、この第一項に書いておられますように、やはりこの今後三十七年度、三十八年度というふうに予算を編成いたします場合に、そういう方法ではじきました数字がでて参る。予算の範囲内と、こういうふうにごさいますので、そのときの財政事情いかんによりましては、必ずしもそういう額まで認められるとは限らない、こういうことをごさいます。

○大倉精一君 どもその辺がいろいろだと思ふのですけれども、この法律でもって、前年度に要した建設資金に対してその利子負担の半分を補助する。こういうことですけれども、大体前年度の資金が大体計算できれば、それに必要な予算というものは自然に計

上されてこなければ、この法律の趣旨に合わないと思うのですが、これが何らかの政治的な考慮等によって予算が割られる。この場合には最初の計画のような工事費用が出てこない、工事ができないということになる。あるいはこの法律の趣旨に從えないということになるのですけれども、そういう場合の考慮はしなかつたのですか、どうですか。

○政府委員(岡本悟君) 御指摘のように立法技術といたしましては、たとえは第一項につきましては、当該年度と前年度分の利子の額に相当する額を補助しなければならぬというふうになつて居る。従つて予算もきめなければならぬということになる。

○政府委員(岡本悟君) きちつとやる方法もあるわけにございませぬが、政府といたしましては、諸般の事情を考慮いたしまして、こういうふうな提案になつた次第にございませぬ。

○大倉精一君 これは大蔵省との了解といたすか、あるいは全然そういうこと関係なしにこの法案ができたのですか。

○政府委員(岡本悟君) もちろん、御想像のように政府の部内と申しまして、この国家財政を必ずしも大蔵省のごさいますし、運輸の立場からその主張をいたします運輸省もございませぬので、いろいろ折衝の結果、政府の提案といたしまして、こういう格好に相なつた次第にございませぬ。

○大倉精一君 そこでこの「別表に掲げる予定鉄道線路の建設に要した資金」というのですけれども、この資金

についてはいろいろな解釈あり、あるいは種類があると思うのですが、たとえば関連工事に要した費用とか、あるいは自動車の路線の新設とか、そういうような関連工事なり、あるいは類似の工事の費用があると思うのですけれども、そういう範囲についての話はできおるのですか。

○政府委員(岡本悟君) この資金をどういう範囲にするかということにつきましては、実はまだ大蔵省とごまかい話し合ひはできておりませぬ。いずれ大蔵省と今後事務折衝をいたしまして、省令で、どういふ資金を、予定鉄道線路の建設に要した資金ということについては、ごまかくきめる必要がある、かように考えております。たとえは鉄道敷設別表に掲げる予定鉄道線路を建設いたします際に、鉄道線路として建設したのであるが、その路盤はそのまま活用して、実際上は自動車を運行するといふふうな場合には、はたしてこの法律に該当する建設資金ということになるのかどうか、そこらあたりにつきましても、これからの事務的な打ち合わせの結果によりましては、どうなりますか、ここではつきり申し上げるわけに参りませぬ。

○大倉精一君 これは非常に大事なことだと思ふのですが、たとえば九十五億というふうな金額が計上されてありますけれども、これもそういうものがはつきりしないといふと、きちんとした数字は出てこないと思ふのです。ですから、これはこの次の委員会まで、大蔵省とどの程度了解ができるかわかりませぬけれども、大体こういうもののだといふ一つのめどを、こういうものを含むのだといふ御報告を願

いたいと思ひます。それでないと、これはどういふものを含むかということを一応調べなければ、法律を通してしまつてから、それは入らなかつたのか、それは入つたのか、こういうことになるで大へんめんどうが起ると思ひます。できましたならば、この次の委員会までに御報告を願ひたいと思ひます。

それから次に、今度継続中の工事が二十五線、それから新規着工で昭和三十六年に着工する新線が十線になるのですか、合計三十五線というものが昭和三十六年には工事を、こういうことになるわけですか。

○政府委員(岡本悟君) 先般の鉄道建設審議会で、追加十一線のうち、これはたしか昭和三十四年十一月の建議であつたかと思ひますが、七線が追加着工線になりました、それから継続調査線が五線ございませぬが、そのうちから一線着工線になりました、八線が新しく追加されました、合計三十三線が着工線になつたわけにございませぬ。

○大倉精一君 そこで、新たに北松線が建設線に指定された、また丸森線も直ちに着工するようにと、こういう答申があつたようにすけれども、これはどうなんですか。

○政府委員(岡本悟君) さようでございませぬ。この面線に対する予算措置はできておるのですか。

○政府委員(岡本悟君) 丸森線と北松線につきましては、着工線に相なつたのでございませぬが、建設審議会の御建議の内容につきましては、つまり表現につきましては、多少相違がございませぬ。丸森線は直ちに着工すべし、それ

から北松線につきましては、予算の規模等を勘案して着工すべしというふうな申されております。そこで、われわれの考え方といたしましては、丸森線は、これが調査線として取り上げられまして経過も御存じかと思ひますが、東北本線の複線化の役割をも持たし得るものといふふうなこともございませぬ、もしこれが、固有鉄道の方のさらに詳細な検討の結果におきまして、東北本線の複線化に十分役立ち得るのだといふことになりませぬ、これは早急に着工しなければいかぬと思ひます。

そこで予算措置の点でございませぬが、この建設線の予算の配分につきましては、御承知のように過般の鉄道建設審議会にもお諮りいたしまして、大体きめられたわけにございませぬが、そのときにはまだ丸森線の着工については、その可否がきまつておらなかつたわけにございませぬので、着工すべしということになりますと、予算的にはどうするかという問題が当然起つて参りませぬが、きわめて実行上弾力的な予算でございませぬと申しますのは、ある線をこれだけの予算でやるときめましても、実際上、たとえは用地買収が予想外にいろいろな困難な事情に逢着いたしました進まなかつたということになりますと、その予算は余つて参りませぬ。そういうこともございませぬので、予算の実行上着工に要する費用は考えられるということに相なつております。それから北松線は、さらにそれよりも予算の關係からいいますと、丸森線より高順位に置きまして実行上考える、こういうことになりませぬかと存じます。

○大倉精一君 三十六年度は相当多数の建設線ということになるわけですが、これも、これに対する予算というものが非常に少ないように思うわけですから、それで大まかに言つて、この三十五線のうちで一番おそく完成するのは、この後において何年くらいになるのですか。何年くらいたつてからこの三十五線というものは完了することになるのですか。

○政府委員(岡本悟君) かりに年々百億円の建設費の予算の規模で参りますと、十年くらいかかるものも相当出て参ります。で、ございませぬので、本年度の予算は御承知のように七十五億円でございませぬが、年々の予算の規模にも左右されるわけでございますが、まあ相当長くかかるということでございます。

○大倉精一君 十年かかれば全部できますか、今工事しているやつは。○政府委員(岡本悟君) 三十三線を全部やるということになりますと、おそらく建設費といたしましては二千億前後になるかと存じます。この三十三線を全部完成いたしますのに、建設費が、概算千六百億くらいかかる予定でございます。そういたしますと、年間百億をかりに投下し得るといたしまして、十六年かかるといふ計算になるわけでございます。

○大倉精一君 それは平均でありまして、線区ごとに毎年予算が進んで思ふのですよ。ですから、線区によつては、二十年も二十五年もかかるなればできないというふうな予算もあると思ふのですが、そうすると、これは産業経済あるいは社会的に必要であるから建設せよといわれて、十年も十五

年も二十年もたたなければいけないといふことになると、建設の効果はどうなるのですか。

○政府委員(岡本悟君) 確かに仰せの通りでございますが、もちろん各線平等に建設費を割り当て得るわけではございません。建設審議会の御答申にもございませぬように、なるべく投資効果を早く発揮できるように重点的に予算を執行するようにということでございます。

○大倉精一君 そういふ趣旨を体しまして、予算の執行に当たつておられるわけでございますが、配分の少ない線路につきましては、配分の少ないことなるかと存じます。ただ、建設審議会の御建議も、この着工線全部ごらんいただくとおくおわかりのように、たとえばある線区につきましても、全線かりに七十キロあるといたしますと、そのうちの二十キロは早くやれ、あとの五十キロは、予算規模その他を勘案して、着工の時期は適当にきめたらよからうといふこともございませぬ、建設審議会の趣旨を体しますと、必ずしも全部をそろいつたのろのろした速度で全部やらなければならぬということでもないわけでございます、われわれといたしまして、ある区間については、部分的であつても、投資効果をすみやかに発揮すると同時に、また経済的使命を発揮し得るようになりたい、かように考へておるのでございます。

○大倉精一君 そうしますと、大体各線路の予算を立てる上において、各年度ごとにその線区に対する予算計画ですか、そういうものができるわけですか、それから三十六年度の各線区別の計画というののできておるのですか。○政府委員(岡本悟君) 一応われわれ

事務当局といたしましては、三十六年度の予算の配分につきましては、先ほど申し上げましたように、すでに鉄道建設審議会に御報告申し上げて御了承を得ておりますが、なお御指摘のよう

に三十七年度、三十八年度、三十九年度、つまり五年あるいは十年にわたつた長期の見通しに立つた予算計画を一応考へたことはございませぬ。ただ、これを公表するということになりますと、地方の住民にも相当利害關係の大きい問題でございますので、まず、われわれといたしましては、慎重な取り扱いを要すると判断いたしました。実はまだ公表はいたしておりませぬ。

○大倉精一君 これは今度政府の金でもって利子補給するわけですから、運輸委員のわれわれとしても、どうしても新線計画に対する経済効果なり、あるいは具体的な計画を一応知つておかなければならぬ。それを知らずにおまあいやと賛成するわけにはいかぬと思ひますが、そこで、できれば三十六年度の計画表があつたら一つ見せてもらいたい。特に私の要望したいことは、各線区ごとに総予算、それから今までに使つた実績、それから本年度の予算計画、それから何年ぐらにかかるといふ表は出ませんか。

○政府委員(岡本悟君) 準備できると思ひますので、早急に御提出いたしたいと思ひます。○大倉精一君 それではその資料をいただいて、それに基づいてこの次の委員会で統一的な質問をしたいと思ひます。○委員長(三木與吉郎君) 他に御発言ございませんか。

○委員長(三木與吉郎君) それでは次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。○大倉精一君 ちょっと速記をとめて。○委員長(三木與吉郎君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕○委員長(三木與吉郎君) 速記をつけ御発言を願ひます。○大倉精一君 出席の方はどなたですか、政府委員の方は。○委員長(三木與吉郎君) 自動車局整備部長、警察庁保安局交通指導課長、この二人でございます。

○大倉精一君 交通に關係する騒音防止について質問したいんですが、最近オートバイ、軽自動車ですが、車とせいで、必要以上に町の騒音をかもし出している、こういうことが目に余るやうに感ずるんですけれども、こういう点について今の法規でもって取り締まることができぬのかできないのか、それをまずお伺いしたい。

○説明員(石河正利君) 車の構造、装置につきましても、車両法で省令に委任していろいろものをきめるといふことで、省令にこの道路運送車両の保安基準というのがきめてございます。で、それによりますと、車の構造上次のような条件を満たさなければいけないといふことで、今お話しした点につきましては、原動機が、最高出力のときの回転数の六割、つまり六〇%の回転数で回つてるときに、その原動機付自転車からうしろへ二十メートル離れた

所ではかきまして八十五フォンというフォンというの単位でございませぬ。八十五フォンをこえるやうなことをはいけぬ。そういうやうなことを、こえないために音を消すための装置をつけていなければならぬといふことをきめてございませぬ。一方、その保安基準全般につきまして、これを満たしてはいないような車を道路上運転することは、これは道路交通法の方で禁止しております、それがもし走つていような場合には、警察官が道路上でこれを取り締まる、こういうことになりませぬ。

○大倉精一君 この車両法の第四十一条は「自動車の装置」となつておるんですけれども、そのうちの第十一号、「消音器その他の騒音防止装置」というのは、これは軽二輪車ですか、ああいうものに適用されるのですか。

○説明員(石河正利君) 軽自動車につきましては、保安基準の六十五条に、「内燃機関を有する原動機付自転車には、云々とありまして、原動機付自転車に適用しております。

○大倉精一君 そうしますと四十一條でもって適用されるのですか。○説明員(石河正利君) 四十一條はございませぬ、車両法の四十四條に、「原動機付自転車は、左の各号に掲げる事項について、運輸省令で定める保安上の技術基準」云々とございませぬ。○大倉精一君 それからこの消音器のマフラーといふんですか、これを取つたり、あるいは装置を変更したり何かして大きな音を出すと、スピードが規定以上に、規定というより、むしろスピードが増すことになりませぬ。

○説明員(石河正利君) 消音器の目的は、言うまでもなく今の騒音を低めるということなんですけれども、これを下げますと、必然的にエンジンの馬力が落ちてくるというところがどうして出てる。そこでその原動機付自転車を走らせるときに、消音器をはずしますと、それがついていいたときに比べて馬力がふえるということになりますので、同じ程度の操作の、つまり運転の操作をいたしますと、必然的に結果としてはスピードを増すということになるわけがあります。

○大倉精一君 警察庁の方にお尋ねするのであれば、今のような場合です。ね、新しい道路交通法の第六十二条、整備不良車両の運転の禁止事項に該当すると思うのですが、これはいかがですか。

○説明員(西垣秀正君) 該当すると思えます。

○大倉精一君 そうしますと、大体あいうような現象は、この新道交法でも、さらにまた車両法でも、これは取り締まっていかなければならぬと思えますが、現在ほとんど放任されておるような状態なんですけれども、これはどういうわけなんですか。

○説明員(西垣秀正君) 警察が取り締まっております。騒音関係は、この今のお話しの排気音による騒音の場合と、それから警笛による騒音の場合と両方ございまして、大体、ここに詳しい計数は持ち合わせておりませんが、年間、騒音だけの取り締まりだけで五千件程度の取り締まりをいたしておるような現状でございまして、今のようないやつも相当数やっております。年間五千件と申しましたのは、警視庁だけで

ございまして、それでマフラーなどの取りはずしをやりましたのが、そのうち四百件ばかり、約一割弱くらいがマフラーなどの取りはずしの取り締まりでございまして。

○大倉精一君 これは、かりにマフラーなんか取りはずして走っている場合に、どういう取り締まりになるか、これをつかまえた場合。

○説明員(西垣秀正君) これはそのときの場合によって、いろいろ違うと思えますけれども、大体のモデルを申し上げますと、現場で一応、私構造の点

はあまり詳しくないのでございましてけれども、現場ですぐ直せるような故障ものは禁止されておるわけでございますから、その場でさせる、それからそうでない場合は、故障車両という、故障の整備不良のマークをつけさしめて、そうしてそれを陸運事務所などに通告をいたしますとともに、警察におき

まして、これを検査、送検するということになっておるわけでございます。

○大倉精一君 第六十二条違反の罰則はどうなっておりますか、これは。

○説明員(西垣秀正君) 罰則はございまして、たしか三カ月以下の懲役と三万円以下の罰金という罰則がついてござい

ます。

○大倉精一君 これを適用した例がありますか。

○説明員(西垣秀正君) それは詳しい資料は持っておりませんが、適用した例は多々あると思えます。

さっているにかかわらず、これに比較にならないほど激しい音を立てるオートバイのエンジンですね。しかも今、商店ではほとんどオートバイがあるのですね。九時、十時ごろになつて店を締めてから、店員さんが、あつていすばらしい音でもって街路上を走っていく、大へんなものです。これが一つの交通事故の原因になることは事実なんです。これほど取り締まりよいものはないと思つて、音でもって、マフラーがはずれているとすぐわかるのです。私交通違反をやっておりますという看板を掲げて走っているのと同じことです。それを取り締まろうと思つておられない。ストップをかけて、すぐ見るとわかります。これはどういふわけですか。

○説明員(西垣秀正君) 御指摘のように、確かに簡単でございまして、警察でもやっておられないわけではないのです。最近非常に自動車が増えておりますから、もう少し、ことなどは検査件数もふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

思つておる。今申し上げましたのは、大体去年の年間の数字を申し上げたのでございまして、もう少しふえてきておるのではないかと

らば、そういうあるいはおしかりを受ける面が中にはあるかもしれませんが、われわれとしては、大いにやっつけてもらいたいと思つておりますが、第一線の警察官も、目の前にあるものを見のがすということはないと、私は確信をしております。

○大倉精一君 もしそういう確信があまりになるなら、その確信は少し間違つておつたと思つて、ですから、これは重ねて言うように、すけれども、きわめて最も容易な取り締まりの対象になるのです。ですからこれはどういふ、騒音取り締まりで命令を出して、そういうものを一斉に取り締まるというお考えはありますか。

○説明員(西垣秀正君) 確かに住宅地などにおきまして大きな音を立てて走っているというなら、確かに非常に一般の方には御迷惑をかけると思つて、騒音防止につきましても、先年来、大阪などもこれを非常に大きく取り上げて、相当大きな効果をお

るような状況もございまして、御指摘のように、できるだけそういうようにしたいと思つておる。

○大倉精一君 できるだけじゃなくて、一つやろ、こういう場合にお考

えになれば、あの音を立てなければオートバイは走れないのだ、だからそういう取り締まりをやるといふことになれば、倉の中にしまつて置か、マフラーをつける以外にない。簡単ですよ。しかも、あれに乗って走つていこうとすれば、どっかに必ず交番がありますよ。その前を走らなければ行けない。このくらい取り締まりの簡単なものはないのですから、いかがですか、

本気になってやりませんか。

○説明員(西垣秀正君) マフラーを取りはずしておるものについては、取り締まりをする必要が確かにあると思うのでありますが、ただ八十五フォンの程度で普通走っておるといふのなら、これはどうにもしようがないのであります。もう一つ大倉さんのおっしゃっておるのは、住宅地などで、私道の場合に、非常に大きな音を立てておるのが大きき音を立てておるの、そういうのをおっしゃっておるの、でございませうか。

○大倉精一君 これは、私はよく構造を知らぬけれども、とにかくあれは異常なる音を立てるのです。異常なる音を立てなければ走れないのです。ですから、異常なる音とわかれれば、ストップかければ、必ずマフラーがはずしてある。はずしてあれば六十二条違反、これは簡単です。これはぜひおやりになつてもらいたい。というのは、これは全く社会問題です。今、夜の道路なんかオートバイ競走の道路になつて、危なくて歩けない。しかも住宅地などは特にそうです。特にこれは一つ警察の方で本願を入れてやつてもらいたい。

○説明員(西垣秀正君) マフラーを取りはずして走っておるものにつきましては、十分取り締まりたいと思つてます。

○大倉精一君 この次に内閣の交通対策本部ですか、ここから関係の人を呼んでもらつて、もう一回これはお尋ねしたいと思つてます。きょうは質問はこれで一応終わります。

○重盛壽治君 これは大倉君が取り締まれといふことであるし、あなたも取り締まるといふことであるけれども、現実にはあなたに言つたように、あなたには非常に正直で、私は構造のことはよくわからぬと言つて、やはり調査も

昭和三十六年五月三十日印刷

わからぬのだ、構造が。マフラーをはずしたのか、オートバイはあゝいう音がするのかわからぬ。そこで私は、取り締まるということもつけようだが、もつと指導しなければいかぬと思う、一般を。従来は、たとえばオートバイのマフラーをはずしたぐらいでは引つかからなかつた、いわゆる交通取締法に。問題にならなかつたわけだ。いわゆる黙認ということだ。それで全部して、その慣習がずっときておるから、そこで新道路交通法ができたのを契機として、やはり強くPRしなければならぬ。そういうことをやるのは処分するぞといふことが、まず第一にその運動が先になされなければ、こっちの方にいこうとしてもいけない。もつと方法としてはびしゃつと取り締まれば、今度はおそろしくなつたといふので、みんなつたりするかもしらぬけれども、親切なやり方としてはPRが足りなかつた。新道路交通法で、つまり自動車を対象にしてやつても、一番騒音の元凶であるところのオートバイに対しては、そういう指導をしてやらぬ。これはやはりおやりにならぬといかぬですよ。それを指導すると、さつき言つた、馬力が少なくなると言つても、そう違わないですよ。そんなに支障を来たすものじゃない。あれに乗つてびしゃつと音をさせて走つておると気分いいから、消音器をはずして幾らでもやる。ちよつと引っこ抜けばいいからはずして走る。昔自動車なんか、坂に行くとき消音器の先をはずして、マフラーのあとから出るようにする。威勢がいい、よく力が出たよ、うな気がする。そういうことを今オートバイに乗つておる人、オートバイを扱つておる人、これが割合知らないし、オートバイ製造業者も消音器を簡

単にはずせないようにやるといふ指導を、若干の金がかかつて、PRしなければ、調査は消音器がはずれておるか、はずれていないか、わかつていない。そういうことからやらぬと、この解決は困難だ。確かにうるさいことばうるさい。

私はよく自動車に乗つて走りまわすし、自分でもころがすけれども、一番目ざわりだ、あゝいうのは。それで自由に走るのですから、そういう点はやはり指導の方に重要を置いて、新道路交通法による指導という基本線が出ないといふこと……

○説明員(西垣秀正君) 御指摘の通りでございまして、私も大いに指導の足りなかつた点があると思つてます。というのは、大体八十五フォン以上あるといふことを確認したり、あるいは構造上の知識を持つておられます、交通取り締まつておられますが、警察官は、大体知りておられますが、一般の外勤警察官であるとか、あるいは普通の警察官は、かりに八十五フォン以上が出ておりましたも、そういうことは全然関心のない者があつては相当数いるのが現状であると思つてますから、これは徹底的にやるといふことであれば、やはり今仰せのような指導といふものを十分やつていきたいと思います、効果は上がらぬと思つてますので、十分私どもの方で指令を出してやつていきたいと思います。

○委員長(三木與吉郎君) 速記をとめて。

○委員長(三木與吉郎君) 速記をつけ

〔速記中止〕

○委員長(三木與吉郎君) 速記をつけ

本日は、これにて散会いたします。午後二時三十一分散会

五月二十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、鉄道敷設法の一部を改正する法律案

鉄道敷設法の一部を改正する法律案

鉄道敷設法の一部を改正する法律案

別表第五十一号の次に次の一号を加える。

五十一ノ二 東京都品川附近ヨリ千葉県木更津附近ニ至ル鉄道

別表第五十四号ノ二の次に次の一号を加える。

五十四ノ三 群馬県嬬恋ヨリ長野県豊野ニ至ル鉄道

別表第六十号の次に次の一号を加える。

六十二ノ二 長野県飯田ヨリ岐阜県中津川ニ至ル鉄道

別表第七十五号の次に次の一号を加える。

七十五ノ二 三重県四日市ヨリ津附近ニ至ル鉄道

別表第七十七号の次に次の一号を加える。

七十七ノ二 滋賀県今津ヨリ塩津ニ至ル鉄道

別表第九十号ノ二の次に次の一号を加える。

九十ノ三 岡山県宇野附近ヨリ香川県高松ニ至ル鉄道

別表第一百四号の次に次の一号を加える。

百四ノ二 愛媛県伊予ヨリ内子ニ至ル鉄道

別表第十一号ノ二の次に次の一号を加える。

百十一ノ三 佐賀県唐津ヨリ呼子ヲ経テ伊万里ニ至ル鉄道

別表第一百四十二号ノ二の次に次の一号を加える。

百四十二ノ三 新得ヨリ上士幌ヲ経テ足寄ニ至ル鉄道

この法律は、公布の日から施行する。

五月二十日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄敷設予定線智頭線の調査線採択に関する請願(第三三三、三四号)

第三三三、三四号 昭和三十六年五月十一日受理

国鉄敷設予定線智頭線の調査線採択に関する請願

請願者 鳥取県知事 石破二郎 外百二名

紹介議員 中田 吉雄君

鳥取県智頭町(因美線)から岡山県大原町、兵庫県佐用町を経て、兵庫県上郡町(山陽本線)に達する約五十八キロメートルの鉄道(国鉄敷設予定線)の建設は、地域住民多年の宿願であつて、この建設によつてただちに沿線地帯の産業文化に恵沢をもたらすことほもちろん、山陰経済を関西経済圏に密着させるかけ橋となつて、広く山陰地方の開発を促進し、この地方の経済と文化の後進性を除去する原動力となり、わが国経済の発展に寄与するところきわめて大である。本路線は、このように緊急かつ重要な基幹施設であるから、ぜひともこのたび調査線に採択するよう配慮せられたいとの請願。

印刷者 大蔵省印刷局