

第三十九回国会 運輸委員會 會議録 第八号

昭和三十六年十月二十四日(火曜日)

午前十時二十四分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君

理事 關谷 勝利君 理事 高橋清一郎君

理事 塚原 俊郎君 理事 福家 俊一君

理事 山田 彌一君 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 生田 宏一君

宇田 國榮君 竹内 俊吉君

佐々木義武君 壽原 正一君

砂原 格君 高橋 英吉君

西村 英一君 細田 吉藏君

三池 信君 加藤 勤十君

勝澤 芳雄君 肥田 次郎君

安平 鹿一君 内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 齋藤 昇君

出席政府委員

運輸政務次官 有馬 英治君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(大臣官房長)

運輸事務官 辻 章男君

(海運局長)

運輸事務官 若狹 得治君

(船員局長)

運輸技官 坂本 信雄君

(海運局長)

運輸事務官 岡本 悟君

(鐵道監督局長)

委員外の出席者

建設事務官 前田 光嘉君

(道路局長)

建設事務官 播磨 雅雄君

(道路局政課長)

日本国有鐵道常務理事 兼松 學君

日本国有鐵道常務理事 瀧山 養君

日本国有鐵道參事 渡邊 寅雄君

(施設局踏切係長) 安部 長

專門員 志鎌 一之君

十月十九日

委員佐々木義武君辭任につき、その補欠として中山マサ君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員中山マサ君辭任につき、その補欠として佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

同日

下板橋、大宮間に地下鉄敷設に関する陳情書(浦和市議會議長加藤清一郎)(第二一五号)

上野、酒田間に急行直通列車増発等に関する陳情書(山形市緑町二丁目一番地の六山形町村議會議長会長樋口友太)(第二三七号)

觀光事業振興のための基本法制定に関する陳情書(東京都千代田区丸の内三丁目十四番地日本商工會議所会頭足立正)(第二四一号)

は本委員會に參考送付された。

本日の會議に付した案件

踏切道改良促進法案(内閣提出第三二二号)

陸運に関する件

海運に関する件

日本国有鐵道の經營に関する件

港灣に関する件

○簡牛委員長 これより會議を開きます。

運輸行政に関して調査を進めます。

質疑の通告がありますので、この際これを許します。久保三郎君。

○久保委員 この前若干お尋ねしたものでありますが、時間の關係で省略をしたものがありますので、二、三お尋ねをするわけですが、お見えになっているところからお願ひしたいと思います。

まず第一に海運の問題であります。

が、海運の問題については、特に従来の海運政策としてとられたものは利子補給を中心とした船腹増強と基盤強化、

いわゆる計画造船と並んで今日までやって参ったのでありますが、今日の日本の海運界で、船腹増強と基盤強化というものは、ともすれば二律背反するものがあるわけです。これに対して利子補給あるいは計画造船というものでやっていたわけですが、最近の情勢並びに池田内閣の經濟政策というふうなものから参りますれば、これに対してさらに検討を加える段階だと思つておるわけがあります。ところが先般大臣の言明によりまして、この方策は現在考案中であるという言明が一つ、もう一つは第十七次計画造船は二十五万五千総トンから五十万総トンに増ワクをした、こういうこととあります。増ワクもなるほど一つの見方でありますが、むしろ基本方針を今日きちんと定めることが先決ではないだろうか、こう思つておられます。よつて政務次官もおられますが、この基盤強化と船腹増強についての今後の対策はいかにあるべきか、御所見を承りたい。

もう一つは、これに関連して、十七次計画造船を五十万総トンに増ワクしたというが、この増ワクはいわゆる来年度計画造船の先食いを意味するのであるかどうか。さらには、そつとすれば、十八次計画造船はいかような船腹を予定されているのか。その二点についてまずお伺ひしたい。

○辻政府委員 お答え申し上げます。ただいま御指摘がございましたように、企業基盤強化の問題と船腹増充の問題とはある程度相反するような要素を持つておるわけでございます。所得倍増計画に伴ひましては、ここ十年間に約九百七十万総トンの船腹を拡充しなければならぬというところに相なっております。片一方企業の現状は依然として全体としましては弱体な現況にございまして、私どもといたしましては、國民經濟上日本の海運が背負わされております輸送と國際収支の改善という二つの使命を全うするためには、どうしても船腹増充のいかなる手となく、企業基盤の強化をいたさなければ、とつて九百七十万トンの船腹増充を遂行することは困難である、かように現状を把握いたしまして、その方策につきましては、先日大臣が答ひいたしましたように、現在海運造船合理化審議會に諮問いたしまして、その答申を待つておるような状況でございますが、来たるべき通常国会には海運企業基盤強化の問題を提案したい、かように考えておる次第でございます。

それから次にいわゆる十七次船につ

きまして五十万総トンに増ワクしたのでございまして、この増ワクされた二十数万トンについて、これが来年度のいわゆる計画造船の先食いであるかどうかという点でございますが、この点につきましては、御承知のように現在金融情勢が非常に逼迫しておりますので、増ワクされたものが全部年度内に着工できるかどうか、まだ実はめどがつかない状態でございます。鋭意關係の方という話をしておるの

でございますが、現在のところはまだめどがつかないような状態でございます。ただ、私も、計画といいたしましては、五十万総トンが本年度のいわゆる計画造船でありまして、来年度は、本年度五十万総トンが着工できたとし、八十万総トン程度やっていきたいというところで現在政府部内で折衝中でございます。

○久保委員 海運基盤の強化方策については審議会の結論を待ってというお話であります。大体今までの利子補給を中心にして物事を考えて言われているのかどうか、これが一つ。それからもう一つは、五十万トンに増ワクした今年度の計画造船の着工のめどが何ゆえにつかないのか。この二つを伺いたい。

○辻政府委員 企業基盤の問題といましては、従来やって参りました利子補給制度を強化するといふ点と、もう一つは、御承知のように現在海運企業は非常に借入金が多いといふこと、それに伴います利子の支払いの負担が非常に多いことが企業力の弱い大きな要素でございますので、何らかの方法によりまして債務の返済を促進するような考え方がないかどうかというふうに考えておる次第でございます。

それから十七次造船の追加が年度内に着工できるかどうかというめどが現在立たないという点でございますが、これは御承知のように最近いわゆる景気をスロー・ダウンしようといふことで投資抑制、また一面から申しますと金融引き締め政策がとられつつありまして、現在市中の金融機関としましては非常に金ぐりに苦しんでおるよう

な状況でございます。金融が開発銀行と協調融資でございますので、市中の金融機関の動向を見きわめませんと、そのめどがつかないというのが、現在のめどがつかないおもしろい理由でございます。

○久保委員 利子補給の制度を従来通り第一に考えておるようでありまして、利子補給制度が今日の海運界に貢献したといえおそれる船腹増強だけだろと思う。海運界にとつて最も悩みの種である基盤強化にはあまり功績がない、こういうことであります。しかも基盤強化に利子補給という手はたして受当かどうかという点も一面考へられるのでございます。こういう点についてさらに考慮をめぐらす必要が一つあると同時に、さらに新たな基金制度といふものを設けてやること、検討するべき時期ではないか、こういうふうにも考えます。いずれにしても従来のようなどつちつかずの方針でやること自体、今日の悩みを拡大することだと思つておる次第でございます。

もう一つは、海運行政の中で船腹増強があまりにも大きく目につけて、そのために基盤強化がおおざりにされるということでは、いつになったら日本海運界が健全な運営ができるのか、大へん心もとない次第だと思つておる次第でございます。しかも船腹増強が港灣対策と見合つて十分なものであるかどうか、こういうふうにも考えます。そういうことも一つあわせて今後考えていかねばならぬと思つておる次第でございます。先ほどの御説明によりまして、来年度は大体八十万総トンを予想しておるということでありまして、今日でさえ港灣対策は投資不足でネックが出ておることは御

案内の通りであります。こういうことも考えなければ、船腹増強はしたものの港につかえてどうにもならぬということも、一面たくさんあるわけでありまして、こういう調整を至急考えるべきだと思つておる次第でございます。

もう一つは、五十万総トンにワクは広がたがめどがつかないというのは協同融資の關係でございまして、これは当然だと思つておる。設備投資を抑える、あるいは金融引き締めといふことであります。当然そこにはネックがくるわけでありまして、予想されながら、今日五十万トンに引き上げたことは、単に船腹増強を早めるといふことだけでなくして、ほかにも何か理由があつたんじゃないだろうかと思つておる次第でございます。

○辻政府委員 これは今御指摘のように、船腹増強を早めるといふことだけではなしに、大体追加いたしましたものはみな七年なり十年なりの非常に長期の計画を持つておる船でございます。また一面その採算面を見まして、企業基盤に役立つような、割合有利な計画であるといふ二点から、追加の措置をとつたような次第でございます。

○久保委員 この間も申し上げましたが、経済計画の中へ、積み取り比率を戦前の隆盛期以上に持つていこうというのも一つのねらいでありまして、これは海運収支の改善といふことで、当然多いに越したことはないものであります。ただ問題は、戦前における国際海運の様子と今日の国際海運の様子とではだいぶ事情が違つておる。違つておることを前提に置いてのいわゆる積み取り比率の改善、そのための船腹

増強といふことでなくてはならぬと思つておる次第でございます。この計画には、戦前と今日の海運の違ひといふものをあまり要素に置いておらないで、いわゆる国際収支改善といふ面だけにいつておるようでありまして、最近において非常な危険が感じられておるわけでありまして、こういう点についてはいかがでございましょう。

○辻政府委員 戦前と比べて、日本が置かれておる海運の環境といふものが相当変化したことは事実でございます。特に私ども感じておるものは、御承知のように戦前は大体中華民国、満州等を中心とした東南アジア地区からの原材料の輸入が多かつたのでございますが、現在はそれが北米、南米等の非常な遠隔の地からの原材料の輸入が多くなつてきておるのでございまして、そういう意味におきまして、同じ一トンでございまして、距離から申しますと戦前はるかに上回るようなトン数、しかも量も戦前以上に多くなつておる。そういうふうなものに對しまして、いわゆる鉄石、石炭等につきましての専用船舶の傾向が一般的、世界的な傾向として現われてきておる。また油送船につきましても、非常に大型化が進みつつある。そういうふうな状態が非常に多くなつた点であらうと思つておる。私も、そういうふうな風潮に對処いたしまして、専用船舶、油送船につきましては大型化、しかもできるだけ長期の安定的な輸送に貢献し得るような計画をとるよう指導して参つておるような次第でございます。

○久保委員 私の質問にまともからお答えをいただけないのでありますが、これは非常にむずかしい問題でもありますが、私は先ほど申し上げたように、単に積み取り比率を輸入貨物六〇、あるいはタンカーで六五といふようなことを目標にして船腹増強をすることがはたして今日の海運界で妥当かといふことを、もう一べん再検討する必要があるのではないか、こういうふうに考えておるわけでありまして、このことはいづれ通常国会で予算審議の際にも論議的にせねばならぬと思つておる次第でございます。少なくともそういう再検討をしないで、従来からの一つの経済成長計画といふか、そういうものを、これを国内の問題ではなくて国際的な問題でありまして、やはり考えていくべきではないか、こういうふうな問題があらわれます。今日いろいろに思つておるわけでありまして、今いろいろに考へると同時に、それでは今の御説明からいって、これからの定期船といふか定期航路の安定化についてはいかなる方策を持つておられるか。今日のような状態になりまして、特にシブ・アメリカンの問題もかたがたある。あるいは三國間輸送等についても逐次当初の計画よりは残念ながら減つてきておる。こういうときに、定期船は三國間輸送とは違ひますけれども、少なくとも定期船の安定はどういうふうにするか、定期船の安定はどういうふうにするか、これに對していかなる方策を考えられておるか。

○辻政府委員 定期航路の安定の問題でございますが、これは結局各航路ごとに結成されておる運賃同盟の運用の問題であらうと考えております。これは定期船だけではございませ

んで、各方面からの御指摘もございまして、日本の海運におけるいわゆる過当競争を防止する見地から、私どもが常々海運企業に對しまして、協調を促してまいりました。このことをやっておるわけではございませぬが、特に定期船につきましても、各航路ごとの運賃同盟内におきまして、一そう協調して團結してまいりました。これを進めております。それが非常に常識的なことでございませぬが、やはりその問題が基本であらうと考えておる次第でございませぬ。

○久保委員 海運局長は具体的にどういふふうなやり方をするのですか。協調といふのは幅が広いので、具体的にその方策とは何でしょうか。

それからもう一つは、過当競争の原因は何なんでしょうか。これに對するコントロールは海運行政の中では考えておるものでございませぬ。こういうことを一つ具体的に御説明していただきたい。

○辻政府委員 協調の具体的な問題でございませぬが、定期航路が乱れますのは、いわゆるアウトサイダーが出て参りまして、これがいわゆる運賃のダンピング的な行為を行なうというものが定期航路の乱れる一番の原因でございませぬ。それで、私どもは、もしある日本の海運企業が定期航路に参りようとするならば、アウトサイダーの参りようするならば、極力それをやうな行為に出ぬよう行政指導をいたしまして同時に、また理由のあるやうな進出の場合には、現在その定期航路のやつておられます関係の会社と話し合ひによりまして円満裏にそこに加入して、さういふやうな方策を講じておる次第でございませぬ。ただ、

外国の船会社が、いわゆるアウトサイダー的な攪亂的な行為に出るといふことにつきましては、遺憾ながら日本の政府といたしましては、手の打ちようがないわけではございませぬ。日本の船主、あるいは同盟全体の團結によつて、その被害を最小限度に食い止め、さういふ方法しかないわけではございませぬ。

○久保委員 どうも具体的にお話がございませぬが、なるほど国際間の競争といふか、さういふものを規制する、あるいはコントロールすることは非常に困難だと思ひますけれども、国内における海運界の過当競争があるとするならば、これはやはり運輸省、政府の責任においてコントロールが必要ではないか、そのための法的な改正が必要なら法改正もする、あるいは行政指導を強化するならば、さういふ具体的な方策があつてしかるべきだと思ひますが、今までの御答弁では、どうも至つて常識的な一般的なお話でありまして、新しい方策としてはおありにならないやうであります。

そこでお尋ねしたいのは、現在の日本の海運界の規模からいって、海運会社といふか海運企業の数、さういふものは大体妥当なのかどうか、これはどうなんでしょう。

○辻政府委員 なかなかむずかしい問題でございまして、現在ございませぬ海運企業の数が妥当であるかどうかという御質問でございませぬが、現状を見ますれば非常に規模の小さなものも多数ございませぬ。また運航業者としての規模についてもいろいろ大小の違いがあるわけではございませぬ。これらの点につきましては、私どもは、企業の統合、

合併等が円滑に行なわれまして、それらが海運の企業力を強化する方向に進むことは望ましいと思ひておる次第でございませぬが、これを政府の力でどういふやうな考えは持つておられますか。ただ常識的にある程度の円滑な集約が望ましいという程度の考えしか持つておられません。

○久保委員 政府の方針としては望ましいといふことでございませぬが、強制力はない、これはその通りでございませぬ。さういふことでは、先般話に聞きましたところ、第十七次計画造船にせつかく合同した会社が落ちたといふやうなことも聞いています。これは内部事情はよくわかりませんが、合同して何かマイナスになつた面があるのかも知れませんが、さうでないとするならば、これはどうも話がおかしいといふのが一つございませぬ。これはさういふことでございませぬ。これはさういふことでございませぬ。これはさういふことでございませぬ。

海運企業で新しくやつたものがほとんど伸びていて、戦時中にも大へんな負担を負つたものが大体伸び上がつたといふところにも一つの問題があると思ひます。もちろんそれにはそれなりの理由がありましようし、あるいは船腹増強といふ大前提のもとにはさういふものは小さな問題かも知れませぬが、基盤強化といふ問題になりますれば、やはり今までのやうな自由な形でやらせること自体にも私は問題があると思ひます。さういふことについてはどういふお考えでございませぬか。

○辻政府委員 今自由な形でやらせるといふことについて問題があるといふ御指摘でございませぬが、自由な形でいふ意味が、私の今理解しておりますのと違ふのかも知れませんが、その自由

由という形がいわゆる海運企業の活動の自由という形でありませぬれば、私どもはやはり国際的な動きでございませぬので、できるだけ自由な形でやらすことが望ましい、基本的な態度としてはさういふことを考えております。

○久保委員 いずれにしても海運行政の問題は非常にデリケートであるし、また重大な問題でありますから、単に今までのやうな考えだけで物事を処理しようとする、いつまでたつても問題が解決しないと私は思ひます。さういふことでは、先ほどから申し上げたやうなもの一つ考えてはさういふやうに思ひます。

次に申し上げたいのは、三国間輸送の拡充をするといふことは従来の方針でありませぬが、これは先ほど申し上げたやうに、ともすればどうもんだんだん縮小する傾向にある。この原因は何であらう。さらにもう一つは三国間輸送の増強を来年度も引き續いて考えていくのか、さうだとするならば、新たな方策が何かあるのかどうか、この点をお尋ねします。

○辻政府委員 三国間輸送がこゝに二年減りつたといふことは御指摘の通りでございませぬが、この原因は、日本を積地あるいは揚地とします貨物は、日本の関係の商社、メーカー等の國運がございまして、やはり日本船が有利な立場に立つてございませぬが、三国間になりますと、両端ともに外国の商社、メーカーになりますので、さういふ集荷量の困難があるために、遺憾ながら外国船との競争に打ち勝てないといふのがそのおもしろい理由でございませぬ。来年度以降の問題といたしましては、やはり現在の三国間の輸送補助

金はある程度増額して、三国間の輸送に對する刺激を与えて増加をはかりたい、かように考えております。

○久保委員 来年度も三国間輸送は拡充していく、そのために予算の増額も願ひ、さういふお話であります。さういふ予算の増額だけで三国間輸送が拡充できるものでありましようか、いかがでございませぬ。

○辻政府委員 基本的にはいたしまし申し上げたやうに、三国間の集荷につきましては、競争上日本を中心としたものに比べまして困難性がございませぬので、飛躍的な増加は望みがたいかと思ひます。さういふことでは、やはり各企業の努力と、補助金の増額による多少の刺激によりまして、ある程度伸びるといふふうなことを考えております。

○簡牛委員 此の際お知らせいたします。運輸大臣が所用のため十一時三十分ごろに退席したい旨の申し出がございませぬので、大臣に對する質疑を先にさせていただきますようお願いいたします。

○久保委員 それでは大臣にお尋ねします。

石炭対策でございませぬが、これに關連して二つほどお伺ひしたいのであります。一つは先般關谷委員からお話があつた機帆船の問題であります。これは御答弁があつた。次に石炭専用船の建造について、政府は石炭業界に對して専用船建造をやらせて運賃の低減をはかつていく、さういふお話がありました。石炭政策上、確かに運賃の占める比重といふものは大きいのでありますから、当然何らかの方法をもつて運賃の低減をはからねばならぬ。ただ問題は内航船との關係で、内航船が今日の状態ではさういふ専用船の建

造をなかなか許しがたい事情にある、
こういふふう聞いておるわけですが、
この調整をいかにして政府はやられる
か、この点を一つ。

もう一つは、やはり石炭政策に関連
して、国鉄の貨車積みの運賃について
でございます。先般の運賃値上げの際
には、かかる部分は産業政策上等から
通産の方の政策として考えてもらう
と、前大臣はそういう意味の答弁もし
ているわけですが、ところが最近聞く
ところによりますと、延べ払い方式とい
うことで実はやっているそうでありま
すが、この方式も今日の石炭業界に
とってはなかなかもって応じがたいと
いうことであるそうであります。将来
においてこの国鉄運賃等について、い
わゆる割引をする、これは当然あり
得ると思うのでありますが、そういう
場合において政府は別途の予算をもつ
てこれをまかなう考えであるかどうか
か、この二点をお伺いしたい。

○廣藤國務大臣 石炭対策はまことに
緊急な政策でございます。政府をあ
げて石炭対策に今取り組んでおるわけ
でございますが、今御指摘になられま
した専用船問題は、まだ決定をいたし
ておりません。おっしゃいますよう
に、石炭専用船を作るにいたしまして
も、どういふ作り方をするかというこ
とも決定をいたしておりませんし、ま
た、それではたして所期の目的が達成
せられるかどうかという点も十分検討
されております。運輸省の立場とい
たしましては、石炭対策はまことに重
要でございますが、しかし、そのため
に内航船を圧迫する、内航船に犠牲を
負わせるという政策は政治としてとる
べきではない、かように考えておりま

す。言葉をかえていけば他の産業の犠
牲において石炭対策を立てるべきじゃ
ない、私はこう考えております。従っ
て内航船にしわ寄せが参つて内航船が
困るというような事態にならないよう
にいたしたい、かように考えておりま
す。

なお、国鉄の石炭運賃につきまして
は、御承知のように今延べ払い制を実
施いたしておりますが、これも確実な
担保がなければ延べ払いは認めない
という方針を今も堅持をいたしてあり
ます。そこではたしてこの延べ払い制で
石炭の緊急対策が立つかどうかとい
う点は疑問であらう、かように思いま
す。そこで石炭運賃の割引とかいふよう
な問題に進展してこないかという御質問
でございますが、あるいはそういう意
見も出るかとも思います。しかし石
炭運賃は国鉄貨物運賃の基本でござい
ますから、これまた先ほど申しまし
たと同じように、国鉄に負担を一方的
に背負わせるという政策は運輸省とし
ては賛成しがたい、ただいまかように
考えております。運賃問題、専用船問
題につきましては、十分な検討を通産
省その他とまだ重ねておりませんの
で、近く重ねて参りたい、かように考
えております。

○久保委員 いずれにしても石炭政策
は重大でありますから、何とかこれを
軌道に乗せなければならぬと思うので
あります。特に運賃問題は石炭には大
へんに重大な問題であります。大臣の
おっしゃる通りに、他産業の犠牲にお
いてやることは卑怯だと思えます。わ
れわれとしては石炭対策が完全に行な
われる反面、他産業にしわ寄せがない
ように、その調整を所管大臣として

十分とってほしい、こういうふうに考
えております。

それから次に大臣にお尋ねしたいの
は、国鉄の第五五年計画も第二二年目
に入るわけでありまして、現在の様子はい
ろいろな問題がございまして、こ
れは国鉄ばかりじゃございせんが、
輸送全体が現在の経済成長に追いつか
ないというよりはあとになっているとい
うことで、ともすればさらにあとと
ざりをするような傾向が今日あるわけ
です。ところで来年度計画というが、
国鉄の計画であります、特にその中
で、資金の計画について大臣としては
どの程度、いわゆる当初の計画くらい
まで持つていくつもりなのか、それと
もさらに繰り上げてやらせるような考
えを持つておられるのか、その点をま
す第一にお伺いしたい。

○廣藤國務大臣 国鉄の第五五年計画
はどうしても遂行をいたさなければ日
本の運輸の需要に沿えない、かように
考えております。場合によりましては、
将来これを繰り上げる必要があるの
ではないかと思つて、今検討いたして
おるわけでありまして、本年度の計画は
五五年新計画の当初でもございまして
で、進捗率は必ずしも十分とは言えま
せん。しかしながら、できるだけ馬力
をかせまして、あと半年の間に本年度
の計画を完遂させたいと思つて、特
に監査委員会等に対しまして、その
の点に主眼を置いて新計画の本年度計
画が実施できるように、特別な監査と
助言をしてほしいということを申して
おるわけでありまして、若干は本年度計
画は十分完成しかねる面が出てくるの
じゃないかとおそれておるわけであり
ます。来年度計画におきましては、当

初計画通りの資金量が大蔵省に要求い
たしております。ことしにおいて当初
計画をもう少し繰り上げてやってみた
らという考えも持ったわけでありま
すが、本年度計画が、先ほど申します
ように、当初のことでもあつて、若干お
くれのりらみもありますので、来年度は当
初計画の資金量を確保し完遂をするこ
とに全力を注ぎたい、かような方針で
ただいま臨んでおるわけでありま
す。

○久保委員 当初計画通りといつて
も、いろいろ事情は変わつてきておる
と思うのであります、よしんば御説
明のように当初計画通りを要求される
という裏には、財政投融資というか、
政府資金を今年度以上に多額に投入せ
ねばならぬ事情があると思つて、さ
らに東海道新幹線一つをとりまして
も、御承知のように予定線はすでに路
線の決定はできた。そだとすれば、
この計画通り実施するには相当ビツ
チを上げて工事をせねばならぬ。かた
た改良費一つとりまして、これまた
先行投資が必要なる面がたたくさん
ございまして、繰増にいたしまして、ある
いは近代化、電化にいたしまして、
非常な投資おくれになつております。
現在の工事状況を見まして、資金の
関係が知りませんが、中途でこれが経
済効果を発揮しない面が相当ある。そ
うだとすれば、ここで一気に経済効果
を上げていくということも考えなけれ
ばならぬ。そだとすれば、国鉄経理
全体から見ても、その多額の改良費投
入、いわゆる資本勘定から工事勘定へ
の繰り入れは、その多額は望み得ない、
こういう実態もあると思う。でありま
すから、大臣の大蔵当局に要求のい
ゆる来年度政府資金の投入はどの程度

のおつもりでありますか。

○廣藤國務大臣 数字が間違つたと
なれば、鉄監局長から……。

○岡本政府委員 来年度の工事計画
は、すでに御承知かと存じますが、改
良費は千三百七十億であります。そ
れから東海道新幹線増設費が六百六十一
億、鉄道新線建設費は九十五億で
ございまして、総額二千二百六十六億、本年
度に比しまして約二百億の増額になつ
ておりますが、そのおもなるものは、
この数字でおわかりのように、東海道
の幹線増設費が約二百二十億ふえるこ
とに相なつております。本年度は四百
三十八億に對しまして、来年度の要求
は六百六十一億になつておりますの
で、東海道の幹線増設費を主として
増額する、こういうことに主眼が置
かれておるわけでありまして、そのため
に財政投融資はどうかというふうなこ
とになるかと申しますと、本年度は七百六
十五億五千万円でございまして、来年
度は約三百五十億増額を要求いたしま
して、千七百十七億にならうかと存じま
す。

問題は、昨年度に比較いたしまし
て本年度の財政投融資の増額は約九
十五億でございます、たしかパー
センテージにいたしまして一五〇程
度の増額に相なつておるかと思ひま
すが、来年度はこの九十五億とはけ
たはずにはなかに大きい額でござい
まして、三百五十億前後の増額になり
ます。この財政投融資のワクの飛躍的
な拡大ということがはたして可能か
どうかというところは、来年度予算の
大きな問題点になつておるわけでご
ざいます。われわれといたしましては、
全力をあげまして財政投融資のワ

クを拡大いたしまして、新五カ年計画の第二年度に当たる三十七年度の工事計画を完全にやり遂げたい、かように考えております。

○久保委員 全体の財政投融資を三百五十億ふやしていくという気がまははけつこうだと思ひますので、ぜひそういう点は強硬に要求をして実現をはかってもらいたいと思うのですが、反面、ただいま鉄監局長のお話の中で二つだけ気になることは、一つは新線建設の九十五億であります。これは三十六年はたしか七十五億、もちろん繰り延べがございまして、実際はもっと多いかもしれません、計画としては七十五億であります。九十五億にふやすことも理由があるかもしれませんが、少なくとも新線建設自体にいろいろな問題があるわけでありまして、もちろん必要から見て出ておるわけでありまして、ものには順序がございまして、全部私に否定はいたしませんけれども、順序がございまして、順序に従って今日やるべきだ。現在線におけるところの輸送力増強がやはり最大使命でなければならぬ。かたがた、もちろん開発もけつこうであります、開発部面は代替輸送機関も今日あるということでありまして。だから、そういう点を考えて、九十五億の線はどうかとあれこれしては承服しかねる問題がある、こういうふうに思ひます。これが一つです。

それからもう一つは、特に東海道新幹線はなるほど既定計画に大体いかも少しはせんが、改良費が三十六年度に比較して少なくなる傾向があるやに見受けられておるわけですが、改良費が少なくなる理由はどういう意味な

のか。これはどういふことですか。

○岡本政府委員 改良費が、御指摘のようには本年度は千四百十二億に對しまして、来年度要求は千三百七十億でございまして、四十二億減額に相なっております。もともとこの新五カ年計画の構想は、三十六年度を初年度にいたしまして昭和四十年に終わる五カ年間の計画でございまして、前半の三十六、三十七、三十八年の三年間におきましては、東海道路線の工事が非常に大きなウエートを占めるものでございまして、これに主力を置きまして、そのために主要幹線の複線化を主体といたしまして改良計画は若干足踏みをせざるを得ない、こういう構想で出発いたしておりました。御承知のように東海道路新幹線は三十八年度末に完成の予定でございまして。従いまして、三十六、三十七、三十八年の三カ年におきましては、若干改良計画はその関係で押えられますが、三十九、四十年の両年度におきましてこれを急速にカバーいたしました、四十年度末における輸送力の増強目標はぜひとも達成したい、こういうことでございまして、その関係から来年度は若干改良費が減額に相なっております。

○久保委員 改良費はいわゆる東海道新幹線とのにらみ合わせで、東海道路の若干ダウンする、こういう御説明であります、日本の国鉄のネックは東海道ばかりじゃなくて、あらゆる幹線が今非常な隘路になっているわけですね。そのために、いわゆる線増その他の問題が計画に上っております。その私が聞くとこにきていますと、そのしわ寄せがどこにきていますかという、今まで改良費の車面の方は、総体として

は大体年次計画の年次割くらいにいつておる。ただし地上施設の方が、平均からいって非常なダウンしている。大体私計算からいいますと、百億ちよつとになるかもしれない。こちういうのは、ものの方の焦点が、全部東海道だけが焦点になっている、どうもあと少しあと少しというふうになりはしないか、こう思っているのです。この点はまだコンクリートしたわけじゃないので、私は、既定方針通り、改良費はやはりくずすべきではない、こう思っております。東海道路で百億以上も減つていいものかどうか、あらためて私も検討しますけれども、少なくともそういう考えでいるとすれば話は違ふ、こう思うのですが、いかがでしょう。

○岡本政府委員 先ほど申し上げましたように、新五カ年計画の五カ年間にわたる構想というものは、最初の三カ年は東海道幹線に重点を置きます関係上、一般の改良計画というものは若干スロー・ダウンさせまして、そのかわり三十九、四十の両年度におきましては、東海道路の新幹線に要する工事費というものは全然見る必要がございませぬので、フルに主要幹線の複線化等に充てることのできる。従いまして、これによって五カ年を通して予定の改良計画を完成することができ、こちういう見通しでございまして、主要幹線の複線化につきましては、すでに久保先生も御承知のように、東海道が一番ネックになっておることは周知の事実でございまして、東海道の幹線の輸送力を増強しなければ、全国的な主要幹線の増強を行ないまして、とうてい十分な輸送力の増強には相ならないわけ

でございます、この点はまず東海道路線の輸送力の画期的な整備を行なうことが先決問題である、かように考えます。しかしながら、先ほど大臣から申し上げましたように、根本的に新五カ年計画というものが、現在のあるいは今後の日本経済の高度成長に對応いたしまして十分なのであるかどうかというこの根本問題がございまして。そこで、大臣からまず命令を受けまして、この五カ年計画の再検討をやらなければならぬ、かように考えております。その点は久保先生の御指摘のように慎重に検討する必要がある、かように考えております。

○久保委員 大臣が時間がないので、すから……。いずれにしても国鉄の新五カ年計画というものは、世間の方では運賃値上げと引きかえに考えているわけですが、誤りであらうが何であらうがそなたとすれば、この要望に一日も早くこたえることが先決だと思ひます。なほ御説明の通り東海道は一番ネックであるかもしれない。しかし東海道がネックであるということは、それが裏循環がネックであるということが一つかかってくる。あるいは東北、常磐との関係がネックである。こちういうしわ寄せがどうしても集中する東海道にこちう、こちういふことだと思ひます。そちういう意味ではやはり全般的に考えて改良費については十分な配慮が必要ではないか、こちういふふうに考えます。兼松常務がおられますから、この点について一つお考えがあればお聞きしたいと思ひます。

○兼松説明員 ただいま大臣及び鉄監局長から御説明申し上げました通り、私どもとしてもぜひその方針でやっ

ていきたいと思ひます。なお、改良費全体として、私どもとしては東海道新幹線を別掲で明らかにするために出してありますけれども、国鉄は一つの改良費、こちういふふうに考えておるわけでありまして。しかしながら、東北線、函館本線からずっと上越線、常磐線、北陸線、紀勢線、長崎線、鹿児島線、いろいろ各方面の線についても着工いたしておりまして、用地取得が困難な面でも若干おくれしておることはございましてけれども、あとは予定通り大体進行できておりますので、私どもとしては万難を排して予定の計画を実現したい、こちう考えておる次第でござい

○久保委員 とにかく国鉄の問題といへばネックはそちうこちうにありますが、そちういふ問題を論議する必要はないと思ひます。これをやつていく裏づけの財政計画、資金計画が完全に立つかどうか、これは運輸大臣があらためて手がける大きな問題でありまして、今年度は始まりでありまして、これから二年目にかかつて、もしも資金計画が完全にいかなくつたという場合には大へな問題になると思ひますので一大奮起をお願いしたい、こちういふふうに思ひます。

そこで次にお伺いしたいのは都市交通の問題であります、これもやはり論議の必要はないほどであります。特にオリンピックを控えて東京都を中心とする交通もございまして、いろいろ既定計画、地下鉄問題一つとりまして計画はあるが、この進度ではたしていいのだらうかどうかという問題があるわけですね。これに對して政府は新たな観点から新たな方策を今日考え

るべきだと思つたのです。そうでなかつたら、これは大体こうやくばり的なものをやつていく以外に方法はないのであります。だからそういうことを考えると、この際政府の方針はどうなんだらうか、来年度予算等もからめて都市交通の解決についてさらに進捗を増すような方策があるのかどうか、この点についてお聞かせ願ひたい。

○齋藤國務大臣 都市交通の問題は、ことにオリンピックを控へましておつしやる通りだと思つております。ただいま都市交通審議会におきまして熱心に検討してもらつておるわけでありますが、何といつても東京都の都市交通は大量輸送に依存しなければならぬ。言葉をかえていへば、地下鉄あるいは高架の鉄道に依存をしなければ解決の道がないと私は考えております。既定の地下鉄、営団及び都営の両方を含めまして速度を速めて、オリンピック開催までには少なくとも完成をいたしたい。来年度もそのつもりで予算を要求いたしておるわけでございます。なお既定計画だけでは不十分と存じますので、今おつしやいましたような趣旨によりまして抜本的な大量輸送の都市交通の対策を立てなければならぬ、今せつかくいろいろと検討中でございいますから、御了承いただきたいと思ひます。

○久保委員 新たな方策をお出しになる用意をされているということに了解してよろしうございいますか。

○齋藤國務大臣 さう御了承願ひます。

○久保委員 もう一つ大臣にお尋ねしたいのは、経済成長計画の中でも体系立った交通を確立せねばならぬといつ

ているわけなんです。いつているだけできつぱり政策が出て参らぬのであります。が、こういう問題について運輸当局としては何らかの方策を今考えておるのでしょうか。体系立った交通の整備が必要だ、こういうようなことをうたつておるわけですね。ところが、今までの交通政策というのは、武州鉄道一つを見てあまり全体的な立場からの計画性はなさそうに思ひます。

だれかがやろうと言ふからやつたらいいだらう、この辺に予定線ができたから今度は一つ着工線に直そう、だれかがバスの路線を申請してきたからここに許可すべきかどうかということだけでやつておる。都市交通については、ただいまお話があつた通りであります。全体的な体系立った交通政策というものがここでがちり立ってないものと、石炭の問題からいへば内航船に響いてくる、あるいは機帆船の問題が出てくる、こういうことではあります。ところが先般、これは私の聞き違いかもしれませんが、ラジヲを通じての水田大蔵大臣の御意見によりまして、前はよくわかりませんでしたけれども、関心を持つておる運輸の問題でありましたから聞いたのですが、現在輸送は詰まつてはおらぬじゃないかというお話です。さうだとすれば、これはさつきの国鉄の資金計画一つを見ても大へんな認識不足じゃないかと思ひます。であります、閣議等でさういふお話がございしたか。

それからもう一つ、前段申し上げた体系立った交通政策というものをこの際一発確立すべき時期だと思ひますが、さういふお考えは今のところないのですか。

○齋藤國務大臣 まず前段の、体系の立つた交通政策ということでありまして、これも体系の程度の問題でございしますが、おつしやいますように、どうも今のままではどうであらうかという感じを深くいたしております。ことに陸運と海運あるいは航空との接合点における問題一つを考へまして、相当計画的に考へなければならぬ、かように考へるわけでありまして、日本全体の交通輸送をどういふように考へるか、これはなかなか大問題でございまして、まだ私には十分な方途が浮かんでは参らぬのでございしますが、何らか一つ考へてみたい。ただ審議会を設けてそこで検討してくれというだけでは能がな

い、かように考へておるわけではございませう。一つまたいふ方策でもございしたら教えていただきたいと思つております。それから大蔵大臣が日本の運輸は詰まつていないといふことをおつしやつたのをお聞きになつたといふことでございしますが、私がしつちゅう話をしておきますところでは、さういふことはございせん。逆でございまして、運輸の面においては政府の資金も来年度も相当つぎ込まなければならぬだらうという決心は固めてもらつておるやうに私は考へております。逆だと私は考へております。

○久保委員 私も、私の聞き違いかと思つてお尋ねしたわけでありまして。これは水田さんにお尋ねするのが筋でございしますが、わざわざそのことでお尋ねする必要もないので、あなたにお尋ねしたわけでありまして。輸送というのは、港の輸送はいざ知らず、陸上の輸送のことを言つたのではないか、私

はさういふふうに推測したわけでありまして。いずれにしても運輸省当局が考へておるやうに、輸送の問題というのは局外者にはびんとこない面がある。でありますから、来年度の予算等については相当配慮して交渉してもらわなければならぬ、さういふように思ひます。

ところで、もう時間でありまして、最後に運輸大臣にも一つお伺ひしたいのは、先般港務対策で御質問申し上げたのでありますが、時間の関係上上げた点が一つございしますのでお尋ねしたいのは、まず第一に、はしけ等の増備計画、さういふ問題について、来年度の緊急対策はわかりましたが、それでは来年度以降はどういう対策を持つておられるか。もう一つは、港務の問題は単に設備ばかりじゃなくて、先般もお話があつた通り、港務の労働者の対策が一番大事だと思ふ。この港務労働者は何か労働行政の谷間にあるやうな形でありまして、近代的な港務の輸送を円滑にさせるというにはほど遠いものがあるわけでありまして。さういふ問題について政府はいかなる対策があるのか、あるいは考へられておるか、この点を一つお答えをいただきたいと思ひます。

○齋藤國務大臣 はしけの問題は、来年度も引き続き増強して参りたい、かように考へております。おつしやいますように、港務の問題は港務労働問題が非常に大事な問題でございまして。港務の死命を制するのは港務労働問題ではないかと私は考へております。それに付まして、はしけ業者、広く言つて港務の運輸に従事しておられる業者の方々のまず体質改善と

いうことが肝要であらう、かように考へます。これらを含めまして、今まで労働省に設けられておりました港務労働協議会を、当協議会からの申し出もございしますが、内閣に設けまして、労働省の一分属協議会ではなく、政府全体の協議会として、運輸省も強くこれに参画をいたしまして、そして業者、労働者のあり方というものを十分に検討いたしまして、さうして取り残された港務労働問題というものが新しい角度から進んでいけるやうな道を一つ開いて参りたい、かように考へております。

○久保委員 それでは大臣、時間です。からけつこうです。あとでまたお伺ひしたいと思ひます。そこで港務局長に就いて港務の問題をお伺ひします。はしけについては引き続きといふ大臣のお話でありましたが、新たな緊急対策でやつた方式でやつていこうといふのであります。なかなかはしけについてはさういふことだけではうまくいかぬじゃないかと私は思ふが、新たな方策を考へておられるのであります。

○坂本政府委員 港務の対策といたしまして、はしけの増強もぜひ必要であるといふことで、目下対策に苦慮しているわけではございませう。今年度も政府でもいろいろ財政の融資といふことも考へておられますが、民間の方にも働きかけまして、自分の力の及ぶ限り増強してもらいたいといふことで、相当数しかし何しろ航運業界といふものは力が弱いものでございまして、この港務の発展に対応してつと自分の力だけでは、だんだん苦しくなつて参ると思

います。それで私どももいたしまして、特定船舶整備公団という公団が現在ございます。これは現在戦艦船その他をやっておる公団でございますが、その公団の対象として来年度におきましては、はしけと、それから渡し船を引上げる引上げ船と荷役機といふものをせひ取り上げていただきたいということで、これから来年度予算の一環といたしまして関係方面と折衝することにしたしております。

○久保委員 公団にやらせるというの、一つの方法だと思ふのですが、いづれにしても整備計画をやはり重点に置いてやらなくちゃいかぬ。先ほど申し上げたように、さらに労働者対策を完全にするのが主眼ではないか、こう思うので、この点についてはあらためて機会を見てお尋ねをしたい、こういうふうに思います。

そこで港湾整備五カ年計画のことは、いわゆる港湾審議会の議を経て内閣がこれをきめると、こうなっておりますが、今日その計画全体はコンクリートできたかどうか。これについてはお伺いしておきます。

○坂本政府委員 港湾整備五カ年計画につきましては、すでに港湾審議会にはお諮りいたしました。その御意見を伺っております。これは閣議において御決定願うわけでございますが、ほかの省との関係でまだそこまで進んでおりません。近く来月には御決定願えるものと存じております。

○久保委員 船員局長にお尋ねしたいのは、船腹増強に見合うところの船員の確保については、従来も苦心されておられるのでありますが、新たな方策を今日考えねばならぬと思ふ。新たな

な方策を今日考えているかどうか。それからもう一つは、先般、高知の方面でございまして、高知の方面から、漁船員に対するところのいわゆる試験について、どうも運輸省の方から十分にやってもいい得ないので、実は困っている、こういう要請があるわけなんです。これについては予算措置がないのか、それとも人間が足りないのか。どちらなのか、この点をお尋ねしたい。

○若狭政府委員 今、久保先生のお話の新しい船員対策でございまして、増計画に伴う船員の需給計画を策定したしております。来年度につきましましては問題がございせんけれども、さしあたる問題といたしましては、われわれが想像しておりました以上に陸上へ転換していき者が多いわけでございまして、これは船員の給与は今までたといは陸上の五割増しというふうな程度で参つておったわけでございまして、けれども、そういう程度では、なかなか陸上産業の今日の好況から見まして、船員を海に引きとめておくということが困難になつてきたというところに、一番大きな原因があるのではないかと、いふにわれわれは考えております。この需給計画につきましまして、そういう問題が、一番大きな問題ではないかというふうに考えております。従いまして今日機帆船等につきましまして、最低賃金制度をできるだけ早く実施するということで、本年度中に約五〇〇程度の業者間協定を締結させるといふことを目標にいたしまして、地方の海運局におきまして促進いたしておるような状況でございまして、それから外航船につきましまして、これは職

員の資格者の需給が一番問題でございまして、この点につきましましては養成機関の拡充ということを考えておりますけれども、御承知のように商船大学あるいは商船高校というふうなものでは、教育期間が五年間でございますので、当面の需給にはとうてい間に合わないといふことで、再教育の充実といふことに力を入れて来年度はやっていきたいといふふうに考えております。具体的に申し上げますと、海技大学校の増募、それから地方の海員学校に再教育機関を併設いたしまして、約千名近くの船舶職員の免状を取らせるための再教育を実施したいというふうに考えております。

それから先ほどのお尋ねにありました職員の問題でございまして、これにつきましましては現在予算等の制約がございまして、できるだけ差し繰りまして試験の需要に應じているというふうな状況でございまして、ただ試験官の方は、長い間の定員の増加といふものが押えられておるといふ現状でございまして、そういう点で人手が非常に不足しております。なかなか需要に應じ切れないうような面があるのではないかと、いふに考えておりますけれども、こういう点につきましまして今後できるだけ試験官を合理的に有効に活用いたしまして、そういう御要望のあるところへ出張試験をさしていきたいといふふうに考えております。問題は、できるだけたくさんの人を一方所に集めて試験していただくといふことでございまして、少人数がお集まり願つてもなかなかその需要に應じ切れないうような事情があるのではないかと、いふに考えてお

りますけれども、こういう点につきましても今後地方の需要に應じまして、また試験を実施される、試験を受けたという方々の団体とも十分御相談いたしまして需要に應じていきたいといふふうに考えております。

○久保委員 先ほどの高知の例などは切実な願ひなんでありまして、運輸省としては知らぬはずがないと思ふのです。もちろん下部で知つていても上に上がらぬといふことであります。ば、予算や人間の面でやらぬとすれば、それはもう少し努力して早急にこれに対する手配をとつてやるべきだと私は思ふのでありますが、こういう点を十分考えてほしい、こういうふうに思います。

なお海運局長に最後にお尋ねしたいのは、来年度の戦艦船の解撤並びに建造方式はいかやうに考えられておるか。さらに主機換装は今後どういふふうに考えているか。これは必要ないかどうか。この二点だけ簡単に御説明願いたい。

○辻政府委員 戦艦船の解撤の問題につきましましては、来年度はやはり本年度と同じように開発銀行と特定船舶整備公団の二本立てで参りたいと考えております。主機換装につきましましては、解撤の方法が進んで参つておりますので、あまり希望者もないようでございます。から、本年度で打ち切りしたい、かように考えております。

○久保委員 戦艦船の解撤はこの春もしたのであります。計画からいけば大へん下回つた実績であります。これをさらに促進するといふことに一つは尽きるわけですが、そのためには来年度計画としてどの程度持つておられ

るのか、具体的にどうですか。

○辻政府委員 戦艦船の解撤は、特定船舶整備公団につきましましては、予算の関係上本年度八隻程度しかやれないのでございまして、開発銀行の關係は、なお申請が出て参りました。審査中でございまして、隻数はきまつておりませんが、何分一応の予算金額としては七億程度金しかついております。で、あまり多くを望めないわけでございます。来年度の計画をいたしましては、両方合わせて七十三億程度を考えたというのが計画でござい

○蘭牛委員長 踏切道改良促進法案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。内海清君。

○内海(清)委員 踏切道の質問をいたします。前に、海運局長に一つお尋ねいたしたいと思ひます。先ほど久保委員からいろいろ海運の問題について御質問がございまして、十七次は、大抵最初の計画造船が二十五万五千トン、それが最初は追加というふうな話でございまして、増ワクというふうなことで五十万トン近くなつたわけであり

ます。これは御承知のように九月八日の閣議了解によつて決定いたしましたわけでありまして、その当時の閣議了解の内容を見ますと、これは大蔵省との間にまずいふんむずかしい問題があつたやうに想像するのであります。ところがあつたやうに五十万弱が一応十七次の計画造船として発表になつたわけでありまして、このことを考えてみますと、一応政治的には解決したやうだけ

れども、事務的には多くの問題を残しておるのじゃないか。ということば、最近になりましてこの追加分と申しますか、これらに對します大蔵省の態度、大蔵省は十八次の先食いだというふうな声もあるようでありまして、さらにこれに對しまして市銀筋あたりも協調融資の問題でいろいろ決つてゐるようには思ふのであります。これは今運輸当局におきましても鋭意これが解決に努力しておられ、検討しておられることと思ふのであります。この問題は、ただ単に計画造船の問題のみならず、造船界におきましてもいろいろ大きい関心があるのであります。いずれこれはお力を得て詳細にお伺ひいたしたいと思ひますけれども、今それに対して事務当局は大体どういうふうなお考えをお持ちになれるか。特に船台の關係などから申しますならば、計画造船として申し込んだのだから、船台につきましても造船所關係は申し込む以上はそれぞれの般主との間に契約があるわけでありまして、引き当てがあるわけでございます。こういふふうな面造船船關係にもいろいろ影響を及ぼすのじゃないかというふうに考へておられますが、これが支障なくスムーズにいくなのかどうか、ただいまの段階におけるお見通しなりお考えを一つお伺ひしておきたいと思ひます。

○辻政府委員 今御指摘がございまして、各造船所と般主との間には契約の予約のようなものがあるものがあるわけでございますけれども、造船所では、ある船台をその船に当てまして、その前後にどういふふうな計画を使つていくかというふうな計画がございしますので、それらの計画が、もし延期

するとすればどういふふうな支障があるかというふうな点も一面検討しますとともに、またいわゆる各般は長期の契約を持つておりまして、これがもし延びるようなことがありますと、その契約がどういふふうな形になつて参るか。たとえばそれが破棄されるような事情があるかどうかというふうな点もあわせて考へまして、もう一つは金融の情勢、これは先ほど申し上げましたように非常に金詰まりで、金融が逼迫しておりますので、何とか市中銀行の協力も得るような努力をあらわしたいとして、これらの情勢を勘案して最終的に物事をきめたい。運輸省の方の立場といたしましては、もちろんできるならば全部あの計画のようにならざる順序でやつていきたい、かように考へておる次第でございます。

○内海(清)委員 ただいまいろいろ御努力中でございますから、あまり多く質問することはどうかと思ひますが、一応伺つておきたいと思ひますのは、事務当局としては、この建造の遂行について大体支障なく進めていかれるとお見通しははつきりいたしておられますか、この点を一つ。

○辻政府委員 私ども金融情勢で一番懸念いたしておりますので、実は今のところ支障なしに遂行できるという確信は持つておりませんが、何とかして支障のないように遂行するやうな万全の努力をいたしたいということを申し上げる以外に申し上げられないのが非常に残念でございます。率直なところ、さういふふうな状況でございます。

○内海(清)委員 この問題はまたおりに触れて詳しく聞きたいと思ひますが、ただこの際要望しておきたいと思ひます。国策によりまして、計画造船等によりまして、この海運造船というふうな民間企業にいろいろな資金的な圧迫と、その他経営上の圧迫というふうなものが出て参つておりますことは、きわめて重大な問題だと思ふ。従つてこの点につきましては万遺憾ないようにお進めいただくことをこの際要望しておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 全く同じものでございします。

○内海(清)委員 そりういたしますと、一つお尋ねいたしたいのは、この前の国会におけるこの法案の審議についていろいろな問題点があつたわけですが、これはあとからまた一、二お尋ねいたしたいと思ふのであります。それらについて、当時鋭意検討中であるとか十分研究するとかいふふうな御答弁があつたわけでありまして、しかしあれから今日まで相当時間的な余裕もあるわけでありまして、その後、前国会のものよりも一歩進めて、さうして国民の要望に沿うようなものにしてさういふ努力がなされたのであるかどうか、この辺のところを……。

○岡本政府委員 前の通常国会でいろいろ御質疑がございまして、私お答え申し上げましたが、その御質疑のおもなるものは、やはり保安設備の整備計画の実施に要する費用について、鉄道事業者のみが負担するといふことは必ずしも合理的でない。原因が道路交通の増大にあるという点にかんがみまして、道路管理者側も負担するといふことにすべきではないかというふうな御意見があつたように記憶いたしておられますが、この問題につきましては、當時もお答え申し上げましたように、關係官庁の間においていふ議論いたしまして、この法案でうたつておりますように、鉄道事業者が負担するといふ原則をはつきりいたしたわけでございます。もちろん運輸省といたしましては、建設省あるいは大蔵省との間にいろいろ意見の交換を行つたのでございまして、前々から申し上げておりますように、必ずしもこの法案に現れておりますやうな考へ方をとつてはおらなかつたのでございしますけれども、政府間の話し合いによりまして、目下のところはさういふ格好で意見の統一をいたしたわけでございます。もちろんその後いろいろ折衝いたしたものでございしますけれども、何分時間が十分ございしませんので、この前通常国会に御提案申し上げました通りの案でお願いすることになつたのでございします。この踏切問題は今後ますます社会的にも重大化して参つておる問題でございますから、法案をよりよくしていかうといふことにつきましては、關係官庁との間に十分話し合いを進めていきたい、かように考へております。

○内海(清)委員 前国会から時間的な關係で打ち合わせも十分でないでそのまゝといふことですが、特にこの基準の問題などについて今いろいろ話し合つておるというふうな御答弁がございします。しかしながら、あの當時から見ますならば、相当の時間があるのであります。前国会で問題になりましたのは、やはり費用の分担の問題とか、あるいは補助の問題とか、資金の確保の問題がもろもろ中心的なものでございしましたが、これらについてもう少し関係省間で十分なる折衝をして本国会に出されるならば、あるいは前より一歩進んだものが出来るのではないかと、うことを実は期待いたしておたのであります。それがやはり前国会に提案したものと同様なものが出てくるというこに對しましては、はなはだ遺憾に存するわけでありまして、これは國民の面から申しますならば、この重要な踏切道法案に對して、運輸省なりあるいは建設省がどれだけの熱意を持っておるのであらうかという一つのバロメーター的なものになるのじゃないかというふうには私は考へるのであります。この法案につきましては、國民の間にも多くの要望がございします。あるいは私鉄關係からも多くの要望があるわけでありまして、これらにつきましては、この国会ですでに押し迫つておりますので、今こゝで一々これを修正するといふようなことを申し上げまして、なかなか困難な問題だと思ふ。そこで、この法案について前国会い

る。私も質問をいたしました。が、さらにこれを再確認するような意味と、さらに私のお尋ねしたいような点について、若干の質問をいたしたいと思う。

そこで、今日の踏切道の問題は、先ほど申し上げましたように社会的にきわめて重要な問題になっている。ことに先般もこういう事故をなくするといふような行事が全国的に行なわれたようであり、それにもかかわらず、むしろその期間において前よりも事故が多かったというふうなことができておる。警察庁も警察の力だけではこれはどうもならない、お手上げの形になつておるのであります。これはただ単に社会的な問題というよりも、むしろ人道上の問題になつてきておるのであります。私も、これはできれば来たる国会におきまして、もちろんこれは超党派的な問題でありますので、各党派の方々と十分相談して、これを最も国民の納得のいくような方向に解決していかなければならぬ、これを改めていかなければならぬというふうに実は考へておるわけでございます。

この法案についてであります。まず第三条で申しますと、これは運輸省と建設省で定める基準に従つて、三十二年以降の五十年間において立体交通差化あるいは構造の改良、こういうものをきめてこれを指定する。いわゆる一つの強制なんであり、こういふ強制的な法を出す場合に、しかも五年という期限を設けておるのでありますが、多くの問題があると思つております。

そこで、まず最初にこの基準といふこととです。運輸省令あるいは建設省令に定める基準、この基準とはどういふ内容のものか、これを一つ御説明願いたい。

○岡本政府委員 この基準は、第三条にうたつてございまして、運輸大臣と建設大臣が相談いたしまして、それぞれ運輸省令、建設省令一本で定めることになつてございまして、ただいままでのところではまだ相談がまとまつておりませんが、運輸省だけの考へ方を申し上げてみますと、たとえば立体交通差が必要であるといふようなものにつきましても、どういふ基準でこれを指定するかといふことでございまして、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して「云々」とございまして、やはり自動車の交通量が一番大きな要素でございまして、そこで、交通量と踏切道率、つまり踏切道の遮断割合と申しますか、われわれ事務的には七時から十九時までの遮断時間を十二時間で割りました数値を一応踏切遮断率といふふうに申しておりますが、この自動車交通量に遮断率をかけました値が千以上であるものは、これは立体交通差にしなければならぬ。それから日本国有鉄道の鉄道で、複線以上のものと一級国道で幅員が九メートル以上の道路が交差する踏切道である、それから立体交通差と立体交通差を前提としたとして、一時的に平面交通差になる、こういうふうなもの、これは当然立体交通差にすべきである、こういうふうな基準を考へております。

なお、今申し上げましたような場合でも、立体交通差にすることに必要な工事の費用が、立体交通差することによつて生ずる利益よりもはるかに多くかかる場合、つまり、逆に申しますと、立体交通差として多大の工事費をかけましても、それによつて得るところの利益が非常に少ない場合には、これは立体交通差にしなくてもいいというふうな例外を設けるべきではないかというふうなことも考へております。また、地形上立体交通差とすることが物理的に困難であるというふうな場合も、これは例外としなければならぬのじゃないかというふうな考へております。概略こういったような基準を考へておりますが、建設省との間で至急この基準をまとめまして、本法案が成立いたしましたら直ちに実施に移れるような準備体制を十分やつておきたい、かように考へております。

○前田説明員 基準につきましては、目下建設省におきましても案を作りまして折衝いたしております。ただいま御説明がございました運輸省と若干違ひますのは、まず踏切の自動車の交通量と遮断時間との関係を、ただいま運輸省側の御せられまされたような方法をとらないで、もっと簡単に交通量と遮断時間をかけまして、そしてその数値できめていく方が簡単ではないか、これはしかし数値問題でございまして、両方で考へ方を統一すれば、数値の点で一致すればどちらの方式をとろうとそれが問題にならうと思つて、私どもの方では、もっと簡単に、両者の相乗積でいこうという考へでございまして、そうしますと、建設省の原案では、両方かけた数値が二千台時であれば、これは指定した方がよろうといふふうな案を持っております。

それからもう一点は、たいていこの二千台時に該当しない場合におきまして、私も、私どもで現在道路五十年計画におきまして道路の改良をやつておりますが、こういうものは将来この改良によつて相対交通量がふえてくる。た

といふ現在この数値に及ばなくても将来は改良された道路が使われましますの、そういうところは指定してもいいじゃないかというふうな気持ちでおります。これはしかし、運輸省におきましては、現在における交通量といふものを相当重視されますので、若干の調整が要るかと思つて、たとえば、一級国道につきましても、これはたいてい、一級国道で交通量が少なくても、一級国道であるという性格上、当然立体交通差にすべきである、かような考へを持っておりますが、この点につきましても、運輸省と今後若干の調整をしたいと考へております。

大体以上のような点でありまして、この法案の成立を待ちまして至急案を作ることになつたと思つております。

○内海清委員 その基準がこの法案の基本となるべきものでしょう、これができなければ指定もできないわけですから、ところが、先ほど申しますように、前国会以来相当の時間があつたが、なおこの点関係両省の間で十分な打ち合わせができていない、協定ができていないといふことは、私は大へん遺憾に存するのであります。ことに、これは三十六年度から実施するといふこととあります。しかるに、この法案が今ここにかかつておるときに、しかるに三十六年度はすでに半ば以上過ぎて、こういうときにはなおこの基準の協定さえできていないこと、これはどういふことなんでしょう。三十六年度から五十年計画でやるということに對する責任の所在と申しますか、責任の度合いが、きわめて軽う考へておられるのではないかと思つております。これはもちろんそういうことではない

という御答弁に相なると思ひますから、けつこうでございまして、早急に打ち合わせをしていただかなければならぬ、そうしなければこの遂行は、こういう重要なものがいまだにできぬやうなことはおぼつかないと思つております。至急この基準を協定になつて、協定ができましたらそれを資料としてお出し願ひたいと思ひます。

次にお尋ねしたいと思ひますのは、前国会では、三十六年度以降五十年間において緊急整備する踏切の数、立体交通差では国鉄で三百四十、私鉄で六十カ所、両方で四百カ所、平面交通差が、保安設備の関係が国鉄で三千二百、私鉄で千三百、両方で四千五百といふことになつておりますが、これはその後変更がございませんか。

○岡本政府委員 立体交通差の箇所数につきましても、運輸省の試算を申し上げたのでございまして、いづれ法案が成立いたしますと、建設省といふいろいろ相談しましてきめられました基準に従つて指定をしなければならぬ、その結果数字に異同のあることは当然考へられるわけでございまして。

なお、踏切保安設備の整備計画につきましても、これは運輸省独自で立てますので、今お話しした数字に異同はございせん。ただ、今御指摘の数字は、昭和三十四年度末において調べました緊急整備する必要がある踏切道の数でございまして、われわれといたしましては、さらに三十八年度以降四十年間までの三十九年度に逐次改良を実施しなければならぬ箇所約千六百カ所を考へておりました。これを追加いたしまして実施しなければならぬ、かように推測いたしております。

○内海(清)委員 この問題は、今の法案が通つてこれから基準を協定して、それから両方で相談して指定するということ、まことに気の長い話だと思ふ。少なくとも前国会にこの法案が出て、衆議院は通過したわけなんです。しかもこの国会に再び提案されておるのでありますから、この国会でこれが議決になれば直ちに着手できるだけの体制は両省間においてすでにとのえられておらなければならぬと私は思います。この緊急な重要な問題がそういう状態では、これはまことに遺憾にたえぬと思うのであります。そこで私はこういうふうなものは両省間で前国会から今日までいろいろ話し合ひができておると思つたのであります。従つてこれが議決されるならば、三十六年度においては時期的に多少おくれでも、このことだけはぜひやううといふような計画があるべきだと考へておつたのであります。これももちろんないのだらうと思ひます。ありましたら一つお答え願ひます。

○岡本政府委員 これは私から申し上げるまでもないと思ひますが、立体交差にいたしまして、あるいは踏切保安設備の整備にいたしまして、この法律案がございせんども、年度計画に従ひまして整備されておることは御承知の通りでございます。ただこの法案が成立いたしますと、立体交差すべき箇所が法律的に指定されるわけでございます。その整備が強制されるわけでございます。そのところで若干の相違はございせんども、踏切の問題の重大性にかんがひまして、運輸省といひましては国鉄並びに私鉄を管轄いたしまして、その整備を急速にやるよ

うに指導いたしております。そこで、この法案が成立いたしませんでも、従来に増しましてその整備を十分やっていくだけの自信はあるわけでございます。現在のところは国鉄あるいは私鉄におきまして、それぞれ計画に従ひまして整備いたしておりますが、ただこの法案の成立がございましたので、三十六年度以降にいたしておりますが、実際は三十七年度以降にいたしておりますわけでございます。一例を申し上げますと、たとえば地方鉄道におきまして、赤字欠損であるとかあるいはこれに近いような経理状態の鉄道事業者の保安設備の整備につきましては、国あるいは地方公共団体が補助金を出すことができないという規定がございせんども、そういうふうな補助の実際上の効力が発生いたしますのは、三十七年度の予算にこれを要求いたしまして、その予算に盛り込まれた場合に初めて効力が出てくるわけでございますので、遺憾ながらそういう面におきましては、この法案が成立いたしまして、三十七年度以降実施する、こういうことに相なるかと存じます。

○内海(清)委員 ただいまのお話で、これがなくても重要な問題だからだんだん進めておるということでありせんども、これはもちろんである。しかしながら、この法案を提出する以上は、この法案を基準にして今後だんだん考えを進めてもらわなければならぬ。こういう法案がなくてもこれは順次やつておるのだ、十分な踏切道の整備ができるのだというお考え、これは私鉄関係でも、私鉄関係の人々が言つておるの、ただ今度の場合は第七条ですか、補助関係が出てきた程度で、他は

従来と大して変わりはない、それならばこの法案が無理にできなくても、その程度のこととはだんだん進んでいくのじゃないかというふうなことを言つておるのも、そういうところから出てくると思ひます。もつとこの法案を出します以上は十分踏切道が整備できるような施策と同時に、当局のこれに対する熱意というものが十分現われてこなければならぬと思ふ。この点につきましては十分一つお考えいただきたいと思ふのであります。

時間の関係もございせんども、次にこの法案で一番問題になるのは、やはりこの六条、七条、あるいは八条関係、いわゆる費用分担、あるいは補助あるいは資金の調達の問題というふうなことにあると思ふのであります。この問題は鉄道事業者にとりまして最も重要な問題です。さらに今日鉄道事業者の面から申しますれば、この面について最も不安を感じておるところだと思ふのであります。そこで六条でありせんども、この六条の一項によりまして、立体交差化または構造の改良の実施にあつては、費用は鉄道事業者と道路管理者が協議して負担をきめるのだ、こういうことになっておる。前国会の御答弁によりまして、従来の慣習が踏襲されるのだ、だから鉄道事業者の負担は増加しないのだ、こういう御答弁でありましたが、従来の鉄道事業者、国鉄、私鉄と建設省あるいは地方自治体との協議、協定と申しますか、こういうふうなものはどういふふうになつておるのか、これを一つ御答弁願ひたいと思ひます。

○岡本政府委員 建設省と国鉄との間におきましては古くから協定がござい

ます。最近の協定におきましては、たとえば立体交差化計画におきましては国鉄側が三分の一、道路管理者側が二分の一、普通の場合はそうでございせんども、特に駅の構内であるとか、つまり踏切を遮断する回数に非常に多いようなところは、国鉄が二分の一を負担して立体交差をするというふうな協定に相なつております。それから平面交差の踏切保安設備につきましては、これは国鉄側が全面的に負担するという建前になっております。根本的な観念はいわゆる原因者負担主義でありまして、たとへばすでに鉄道が敷設してある、そこへあとから道路が新しくつけられる、それによつて踏切を作らなければならぬ、あるいは立体交差をしなければならぬという場合には、その立体交差なり踏切施設の設備なりの原因を作つた道路管理者が、このために要するところの費用を負担する、こういうのが原因者負担主義でございせんども、そういうことが一貫して基本的な原則になっておりますが、先ほどの三分の一ないし三分の二というふうなお話は、現在の平面交差を立体交差化する場合に、そういう負担割合を作つておるわけでございます。なお私鉄につきましてはそういう普遍的な協定は道路管理者との間にできておりせんども、やはりおのおの建設省と国鉄との協定の精神にのっとりまして、両当事者がそのつど協議いたしましてそれぞれ負担いたしておるわけでございます。今までの実例を申し上げますと、立体交差化につきましてはいろいろありますが、私鉄側が八分の一というふうな負担率もございせんども、あるいは五分の一

というふうな分担率になつておることとございせんども。しかし私鉄の場合はおおむね国鉄の場合よりもその分担率は低いようでございます。

○内海(清)委員 私鉄の場合に負担率が低いというのはどういふ意味ですか。

○岡本政府委員 現在、道路管理者と鉄道事業者が協議いたしましてその分担率をきめます場合には、いろいろ計算方法があるものでございせんども、私の理解いたしておりますところは、たとえば立体交差化でございせんども、主として双方の受益を比較いたしまして計算の根拠といたしておるようでございます。もつと具体的に申し上げますと、現在の踏切設備をやめましてこれを立体交差にいたしますと、道路交通が非常に円滑になることは当然でございせんども、それからまた鉄道事業者側で申しますと、踏切の保安設備が要らなくなりまして、つまり踏切警手を置きまして遮断機をおろしておる、そういうことの費用が要らなくなるわけでございます。あるいは踏切におきまして警報器を設置してその維持管理をやつておるというふうな経費もなくなつてしまふわけでございます。そうしますとその限度においては鉄道事業者側も受益があるわけでございます。あるいは列車の運転が非常にスムーズに参りまして、場合によつては生じ得るところの事故も防ぎ得る、こういうふうなことで受益があるわけでございますので、その受益をある程度計算いたしまして、分担率算出の根拠にいたしておるようでございます。

そこで、私鉄と国鉄とはなぜ違ふかと申しますと、私鉄の場合立体交差化を必要とするような箇所は、大体大都

から、補助関係が出てきた程度で、他は

から、補助関係が出てきた程度で、他は

市の交通を担当いたしております私鉄事業者が多いのでございます。つまり交通量が非常に多いということございまして、道路管理者側、つまり道路通行側の受益が非常に大きい、こういう数値が出るわけでございます。これに反しまして国鉄の場合には全国的にプールのいたしてその分担保を一定のものにいたしてありますので、都市付近におきましては道路交通側の受益が非常に大きいのでございますけれども、比較的閑散な地方に参りますとむしろ鉄道側の方の受益が大きいということもございまして、平均して考えますとそういう数値になる。そこで私鉄と国鉄の場合にはそういう差が出てくるという結果に相なるかと私は心得ております。

○内海(清)委員　そこで、建設省に一つお伺いしたいのですが、国鉄の場合には、立体交差の場合鉄道事業者が三分の一、それから道路管理者が三分の二ということになっておるわけですね。その場合に道路管理者は国の直轄のもの、地方団体の管理しておるものがあるわけですが、国道の場合に国庫補助と地方団体の方とはどういふふうな割合になっておるか、あるいは地方の主要道の場合にはそれがどうなっておるか、わかりましたら御説明いたしたい。

○前田説明員　一般国道で建設省が直轄でやる場合には、全額国が持ちまして、そのうち四分の一を地方からあとで負担をしております。結局、実質的には国が四分の三の負担、地方が四分の一でございます。それから二級国道で実施する場合には、形式上は地方が負担しますが、そのうち四分の三を

国が補助いたします。ですから財政的の負担は実質上同じでございます。地方道につきましては、主要地方道もそれ以外の地方道もこれは三分の二の補助でございます。

○内海(清)委員　この際国鉄にちよつとお尋ねいたしたのでありますが、前国会で明らかにされましたところによると、国鉄は五カ年間で二百億の予算をもつて当たる。その二百億のうち立体交差に百五十億、それからその他の一般踏切道の改良で五十億、そして三十六年度では、立体交差に約十一億、それから一般交差の場合は十八億円だったという御答弁がございましたが、それはその後変わっておりますか。同時に、この予算において、どの箇所をやるという具体的な案がございまして、今ここで一々どこのことと言つていただかなくても、資料をいただけばけっこうです。

○瀧山説明員　今御指摘の五カ年計画の二百億のうち、およそ百五十億は立体交差、あとの五十億は一般改良という線はほぼ変わっておりません。それをさらに具体的に進めまして、三十六年度には前年度からの継続したもの、それから話が具体的にまとまったものを実施しております。これからあと非常に大幅にふえます今につきましては、本法律案が通りまして、具体的な箇所決定を待つて実施に移したい、こう考えております。

○内海(清)委員　国鉄側におきまして、この法律案がきまつてからまた具体的にということですが、これも重要な問題でありますから、当然今までに大体の予定があつてしかるべきじゃないかと思つております。これからこの

法案が成立したらきめるといふことでありますので、きまりましたらこれもまた一つ資料をちょうだいいたしたいと思つております。

それから次に六条の二項の問題であります。これはきわめて重要な問題であると思つております。保安設備の整備計画に對しましては、その費用は全部鉄道事業者の負担ということである。ところが、先ほど鉄監局長も言われましたけれども、これは事業者の一方的な負担ということに從來相なつておる、ただそれが今度の法律の七条によつて補助の道ができたのだということなのであります。この保安設備整備計画の実施による費用というものが鉄道事業者の負担であるということ、これは前回の御答弁によりまして、国有鉄道の建設規程あるいは私有鉄道の建設規程によれば、一応事業者の義務、いわゆる社会的責任としてやるべきものだといふふうになつておるというのであります。この規程といふのは大体いつごろできたものです

か。

○岡本政府委員　日本国有鉄道建設規程は昭和四年七月の当時の鉄道省令第二号でございまして、それから地方鉄道建設規程は大正八年八月、閣令第十一号でございまして、

○内海(清)委員　局長にお尋ねいたしますが、これは常識的に見ましても昭和四年と大正八年にこの規程ができておるわけですから、その当時こういう鉄道事業者は社会的責任上からこれをやるという義務を負わされておるわけですね。当時と今日の交通事情といふものは、いわば雲泥の差があると思つたのですが、そのことはおそろく肯定なさる

と思う。そういう当時のこれをそのまゝ今日に持つてきて、なお鉄道事業者の義務として一般的に、今度は補助の道ができたけれども、その補助はもちろん政令で定めるといふ、いわゆる欠損会社と申しますか、赤字会社のみである。これは前回の御答弁なんです。これでいいとお考えになつておるわけですか。

○岡本政府委員　この問題は前国会で御答弁申し上げましたように、運輸省にいたしましては、最近の道路交通事情にかんがみまして、道路交通の激増といふことが踏切保安設備の整備を促進しなければならぬ一つの大きな要因になつておるのだから、道路管理者側もその保安設備の整備につきましては、応分の分担をすべきであるといふ説で、いろいろ関係各省と折衝して参りましたけれども、やはりただいま御指摘のように、企業の社会的責任という観点から強く打ち出されまして、運輸省といつてもいい、そういう意見に従つてこつていふ法案の格好に政府の意見統一をすることに賛成いたしましたわけでございます。今申し上げましたように、運輸省もいろいろ考えはございまして、運輸省独自の考え方を通すわけにも参りませんで、この踏切問題に對する世論の動向もございまして、あるいは関係各省のいろいろそういう意見もございまして、その調整されたものが政府の意見としてきまつたわけでございまして、運輸省の考え方を別に捨てたわけではございませんけれども、将来われわれの考え方をいろいろな方法を通じて、いわば世論に訴えて、そういう世論のバックが出てくれば、また新しい運輸省的な

考え方もあるかと考えておりますが、目下のところでは、政府の統一な意見としてはこの法案に現れたようなものでございまして。

○内海(清)委員　運輸省の苦衷もわかるのです。ここにも運輸省の弱さが現れておると思つたのでございまして、これにつきまして一つ建設省の御意見も伺つておきたいと思つております。

○前田説明員　保安設備の費用の負担問題につきましては、かねてから、運輸省からただいまお話のあったような御意見もございまして、われわれの方では、道路交通の激増によつて被害が起きたと仰せられますけれども、それだからといって必ずしも道路管理者にすべて負担をせよという考え方ではございません。現在の交通状況を見ますと、やはり列車、電車が走るときには道路交通をストップして鉄道が優先的に走つておる、こういうふうな交通政策をとつておるという形。それから今申されましたように、古くから鉄道側の社会的責任といふ考え方を一応肯定しておる、こういうものをこの際改めるまでもないと思つておるわけでございます。特に道路側と鉄道側の費用の分担につきましては、この踏切保安設備はむしろ額としては少ないのでございまして、大きな立体交差につきましては三分の二といふふうな道路側は非常に高い負担をしております。こういう関係で特別に踏切の立体交差といふ方面に力を入れていくということにつきましては、道路側としては多額の費用を要するものであるから特に力を入れよう、比較的経費の軽い保安設備につきましては従来からの考え方についてしかるべき

じゃないかということでお話し合いを済ませまして、この考え方に落ちついたらわけでございます。

○内海(清)委員 ただいまの建設省の御見解はそうであります。実際問題として今日踏切事故の多いのは、踏切の整備されていない、保安設備のないところなんです。これは御承知のように、今日列車や電車の運転回数が非常に多くなっているということももちろんあります。それよりも最も重要な原因は、自動車が増えすぎてきた、それによる交通量の激増ということが大きな原因をなしている。ですから今日事故の多いのは、やはりほとんど踏切設備の不十分なところ、保安設備のないところでありまして、もちろん重要な箇所といえますが、そういうものは立体交差にだんだんされつつある。それについては道路管理者が負担して、平面交差においてはこれを負担しない。しかも都市に近いような場所におきますおまな踏切というものは、ほとんど警手がおりまして保安設備があるというところがあります。ところがそういうものがないところ、都市から少し離れている、しかも交通量の多いところ、一番起きているわけですね。それに対する建設省の考え方は、どうも私は少し納得いかぬのですが、その点いかがですか。

○前田説明員 道路側といいたしましては、立体交差化ということにつきましては、先ほど申しましたように三分の二という高い負担をしております。それから従来からの保安設備は鉄道の社会的責任を果たすための一つの必要な費用であるというふうに観念されておりました。一応その考え方で

落ちついておる。もちろん無人踏切その他におきまして事故が非常に多いというところにつきましては遺憾に思いますが、これをなくするために道路側といいたしまして、たとえば道路の改良とかその他の方面におきまして、踏切事故をなくするように努力しますけれども、保安設備につきましては、特に道路側で負担しなくても、この程度の負担を鉄道側におかれましては、特におかしいのではないかと考えておるわけでありまして。

○内海(清)委員 もう少し大局的な考え方によって——これは人道的な問題であります。立体交差に対して十分なる負担をしておられる。平面交差に対しては、これは費用が若干からぬのだから鉄道側で負担していいじゃないか、この考え方はどうかと思うのです。もう少し高い立場から全体的に考えて、しかも地方のいろいろの実態その他の状況も考えて解決しなければならぬ。これはなかなかむずかしい問題だと思ふのです。その点について建設省側でもいま一歩前進した考え方をもち、むしろこれは国有鉄道の建設規程とか地方鉄道の建設規程というよりなもので、そういうところは業者の社会的責任なんだから、そういうふうにきまつておるのだからお前たちでやれという考え方は、今日私はどうかと考える。これは時間もせかれておりますから、あまりお尋ねしても答弁はあなたの方はいくらも進まないと思ふますけれども、一つよく考えていただかなければならぬ。今後われわれが考えるところは、やはりこういう面に出てくると思ふます。だからその点につきましては十分今度御研究願いたい。やはり

費用の分担は、これはあくまでも今後の問題は原因者負担という今までのものの処理ですから、あるいは受益限度の負担というよりなことが当然でしよう。しかし今までもあるものをやるのでありますから、そこには一つそういう立場に立つての考え方をしたい。ただかなければならぬと思う。今日の踏切事故というのは、今の交通事情下におきましては、こういう状態にければ一つの必然的な社会現象とさえ考えられるのであります。どうしてもすべの力を結集してこれを早急に排除しなければならぬ、こういうふうに考えておるわけですね。

それから次に必要問題で簡単にお尋ねしたいと思うのであります。必要によつて鉄道事業者または軌道経営者に対して補助を与える道を開いている。これは非常な社会福祉的な意味を持つておるといふようなこの前の御答弁であつたのであります。前国会の答弁によりますと、政令で定めるのが欠損会社だ、大体こういうふうな御答弁があつたのであります。この欠損会社という意味は、鉄監局長にお尋ねするのであります。私鉄で申しますと、私鉄の企業体としてか、あるいは鉄道事業者としての欠損か、どちらなんですか。

○岡本政府委員 この政令でございますが、これも目下大蔵省と折衝中でございます。運賃の考え方では、「鉄道事業又は軌道業において、補助を申請しようとする年度の前営業年度について欠損を生じ又はこれに準ずるものをいう」といふふうなことにいたしました。どうかと考えております。「これに準ずる」と申しますのは、固定資産

に対する収益率が五割以下のものを考へておるわけでございます。そこでこの「鉄道事業又は軌道業において」と申します場合に、お尋ねの趣旨は鉄道事業あるいは軌道業プロパーに限定しての欠損とかあるいはまた固定資産の収益率を考へるのかどうかということでございますが、われわれはいたしましては、鉄道事業者または軌道業全般として考へたいと考えております。つまり鉄道事業者の名におきまして営まれておるものは全部含めて考へたい、こういうふうに思つております。大蔵省との間におきましては、当然そういう考へ方が問題になるかと存じます。

○内海(清)委員 その点はまだきまつていないようですが、私鉄運賃値上げの問題は、運輸省の監督下に置かれるのは鉄道事業者のみであるということなんでしょう。ところが今度のこの踏切道の保安設備については、いわゆる兼業もすべて含めた一つの企業体の経理状態による、こういうことはそこに矛盾があらはれません。

○岡本政府委員 私が今申し上げましたのは逆でございます。御指摘のように、鉄道事業者または軌道業プロパーについて限定して考へたい、こういうふうな主張でございますが、大蔵省は——たとえば東武鉄道におきましては、鉄道会社の名におきましてバス事業を兼営いたしておるわけでございます。そこで大蔵省側といいたしましては、そういう兼業も含めて、全体としての収支の状況を見るべきだということを主張しておりますので、この点は御指摘の通りでございます。私の御説明が間違つておりましたので訂正させていただきます。

○内海(清)委員 そうすると、ただいまにおきます運輸省の考え方としては、先般の私鉄運賃値上げの問題から考へますと、すべての私鉄は赤字である、こういうふうになつておるのであります。それから、私鉄に対しては、保安設備をするには、すべての業者に補助を出すということに相なるわけですね。その点いかがですか。

○岡本政府委員 お話の運賃改定につきましては、いわゆる赤字が出るか出ないかという問題は原価計算を行ないました上の赤字であるかどうかということでございますが、本法案におきまして赤字欠損であるかどうかというふうなことを見ます場合には、当然いわゆる考課表について見るということにならうかと存じます。厳密な原価計算をやつた上の赤字であるかどうかということにはならないんじゃないかというふうに考へております。

○内海(清)委員 経理上の赤字ということになれば、当然原価計算によつてやるべきじゃないでしょうか。

○岡本政府委員 厳密に申しますと仰せの通りであらうかと存じます。ただ、この法律案が成立しましてこの法を実施するにあたりましては、全国の百四、五十の鉄道事業者あるいは軌道事業者につきまして一々厳密な原価計算をやつていくということは、実際問題としては非常に複雑でございます。一番手つとり早くは考課表につきまして見るということにならざるを得ないんじゃないかというふうに考へております。しかし仰せの点につきましては、運輸省といいたしましては十分研究させていただきます。かように考へます。

○内海(清)委員 この問題は私鉄にとつてはきわめて重要な問題だと思ふのです。従つてただいまのお話によりまして、百なんぼというものを全部厳密な原価計算ができぬということだけども、少なくとも今日の私鉄の鉄道の状況から見れば、大手の会社が赤字である、まして中小企業の鉄道業については赤字はつきりしておるのである。だから大した煩瑣な問題ではないと私は思う。少々煩瑣でも親切なやり方である。国民に対する奉仕者として役所としては、それだけのことは当然すべきじゃないかと私は考える。ですからこの点につきましては、一つ厳密にやつていただきたいというふうに考える。

それからこの際もう一つ関連してお尋ねしておきたいと思ふのです。それは先般私鉄運賃の問題がいろいろありましたが、これは運輸省側では運賃の値上げはやむを得ないということだろうが、そういうふうな場合に、踏切道の改良、立体交差、あるいは保安設備等の経費についても、その運賃値上げと同時に、これについて一つのファクタールとして考えられておるか、この点をお伺いいたします。

○岡本政府委員 その点は当然原価計算の上に入れて考えております。

○内海(清)委員 もう一つ八条の問題ですが、これもこの前お尋ねしたのでありますが、八条の「運輸大臣は、この法律の規定による踏切道の改良について、鉄道事業者が必要とする資金の確保に關する措置を講ずるよう努めるものとする」これは責任がきわめて不明確だと思ふのです。これは大体どういふことを言つておられるのか、一つはつ

きりお示し願ひたい。

○岡本政府委員 ただいま、八条は大臣の責任が非常に不明確であつて、その点からいつても不十分な規定である、こういうふうなことでございまして、しかし運輸省といつたしましては、踏切道の改良につきましては非常にウェー

トを置いておりまして、すでに開発銀行と折衝いたしまして、踏切道の改良を開発銀行の融資対象に加えるということに同意を得たわけでございます。そこで来年度におきましては、私鉄会社十社の立休交差箇所二十四カ所につきまして、開発銀行から約八億七千万円の融資のあつせんを得たいというふうに申し込んでおります。これは現実にとだけ融資ということになりまして、われわれの今後の努力いかんでございまして、ともかくこの開発銀行の融資対象に加えることにすべくきまつておりますので、八条の条文はきわめて不十分だといふ御指摘でござい

ますけれども、その面においてはすでに運輸大臣の努力が実つておるといふふうにお考えいただいてけっこうだと思ひます。

○内海(清)委員 この八条についてはすでに運輸大臣の努力が実つておるといふことでございしますが、そこでお尋ねしたいのは、開発銀行の一般金利は九分だと思つておられますが、特別金利の場合は多くは六分五厘程度になつておる。そういうこともきまつておりますか。特別金利を適用するといふやうなことがきまつておりますか。

○岡本政府委員 特別金利を適用するといふことはきまつておりません。御承知のように、地方鉄道に對しましては、現在大都市の都市交通の整備から

地下鉄の建設が必要となつておりますが、その地下鉄に乗り入れるものに限られて、融資の対象になつておりますが、この利率は九分でございます。この利率を下げるという問題があるわけでございますけれども、目下その限りにおいては運輸大臣の努力は成功いたしております。大へん申しわけないと思つておりますが、今後努力いたしたいと思つております。

○内海(清)委員 その点が一番問題だと思ふのです。結局この法律によつて踏切道の改良を強制するわけですが、その場合に、特に私鉄においては、資金の確保は大至あたりにおいてはあらゆる方面から確保できると思ふのですけれども、その金利負担が問題であるといふことです。それを一般金利のままで、開銀から八億七千万も出るから、これで大いにやつたといふことは相ならぬと思ふ。だからほんとうにスムーズにこの踏切道の改良をやろうとするならば、少なくとも業者の金利負担を軽減してやる、ここに努力が払われなければならぬと思ふのです。今後その点についてどういふ見通しですか。

○岡本政府委員 この前の委員会でもございましたが、太田委員から運賃改定に關連しての私鉄行政の問題についてお尋ねがございました際に、お答え申し上げましたが、そのときに私は、今後の私鉄行政の重点は、金融面における行政と、税制面における育成と援助といふことです。この二つが大きな柱になるといふことを申し上げておいたのでございまして、その考え方で今後やつていきたいと思つておりました。

開発銀行の融資の利率につきましては、

も、もっと額を多くするとともに、また利率を下げるということに全力をあげていきたい、かように考えております。先ほど九分と申し上げましたが、ごく最近八分七厘に下がつております。この点はつけ加えて申し上げておきます。

○内海(清)委員 税制の面と金利の面が最も重要である。税制の面においては、固定資産税の面で十分これは考慮されなければならぬことは申し上げるまでもございせん。これはしばらくおきまして、この踏切道の改良といふことでは、その要する資金の確保は、ちろんであります。この金利を、これは当然強制的なものです。それでやらず以上は、金利の負担についてはあくまでも特別金利を適用しなければならぬ、かように私は考える。次官がおいでになりますから、次官のお考えを承りたい。

○有馬政府委員 仰せの通りでございます。特にこの施設に要する費用は、公共性を持った施設でございますから、私は特定の金利をお願いしても筋の通る問題だと思ひます。今後あなたの御意向を十分大臣にもお伝えいたしまして、御相談をいたしまして、全力をあげて特定金利の方向に進めたいと思つております。

○内海(清)委員 まだ問題は、大へんたくさんありますが、時間の關係で大体以上で終わりたいと思ひます。

ただ私はこの際特に要望しておきたいと思ひますのは、いろいろ御質問申し上げまして、運輸省あるいは建設省においては、基準の問題も協定もできていない。あるいはこれが可決された時に直ちに踏切道の改良に着手できる

ような態勢でもない。これははなはだ遺憾に考へます。今日踏切事故の激増は、たびたび申し上げましたように、まさにこれは社会問題であります。従つてこれが議決されましたら、一日も早く着手されて、改良が着々と実施されて、この問題を解決するよう努力願ひたい。

なお、その決定にあたりましては、今日なお国道の問題につきましてもいろいろ未解決のところがございます。国道と鉄道との關係が非常に複雑しておる地域が、私どもの承知いたしております範囲でもきわめて多い。ことに今日の列車の回数の非常な激増といふことと、自動車の交通量がふえるといふことで、さつき鉄監局長の申されましたやうな、朝七時から夕方七時まで、こういう時間をとりまして、踏切がほとんど三分の二以上遮断されているといふやうな状況もあるわけですが、これが実施にあたりましては、できるだけ実情を把握して、そういう面を一日も早く、このことはただ単に人命に關するだけではないに、わが国の産業の伸展の上にも大きな影響を持つものであります。一つ特別な御配慮によりまして、この問題が解決できるように切に要望しまして終わりたいと思ひます。

○簡牛委員長 次会は明二十五日水曜日午前十時より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時一分散会

運輸委員會議録第四号中正誤

ベシ段	行	誤	正
三	一	末〇同ず	同じ
タ	タ	タ	放射能
タ	タ	三	放射能
七	二	九	先生に
八	タ	末	工業
			先生が
			工事

運輸委員會議録第五号中正誤

ベシ段	行	誤	正
一	四	八	縮少
タ	五	七	縮小
二	タ	末	申答
三	三	三	労働関係雇
			用関係、雇用関係
九	二	四	おらるので
		五	す。おるの
二	一	三	折衝
タ	タ	末	やれん
			やれぬ
一	二	三	ということ
			とは

運輸委員會議録第六号中正誤

ベシ段	行	誤	正
二	五	九	わ
三	二	末	三
			警察庁
タ	五	タ	減らそら、
			減らそら、
六	タ	タ	五
			ローカー
八	三	タ	三
			誤つて
一	四	タ	六
			賃料
一	五	三	現現象
			現象
一	六	一	三
			というの
			は、というの

昭和三十六年十月二十八日印刷

昭和三十六年十月三十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局