

第三十九回国会 運輸委員會 會議錄 第九号

昭和三十六年十月二十五日(水曜日)委員会において、次の通り小委員及び小委員長を選任した。

踏切道整備に関する小委員

關谷 勝利君 塚原 俊郎君
西村 英一君 細田 吉藏君
山田 彌一君 久保 三郎君
肥田 次郎君 山口丈太郎君
内海 清君

踏切道整備に関する小委員長

高橋清一郎君

昭和三十六年十月二十五日(水曜日)

午前十時十七分開議

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 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 木村 俊夫君

佐々木義武君 壽原 正一君

砂原 格君 高橋 英吉君

竹内 俊吉君 西村 英一君

細田 吉藏君 三池 信君

勝澤 芳雄君 島上善五郎君

島本 虎三君 楠 兼次郎君

肥田 次郎君 武藤 山治君

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

(警視廳) 監 木村 行藏君

(警察庁保安局) 長

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) 岡本 悟君
運輸事務官 岡本 悟君
(鉄道監督局長) 岡本 悟君

委員外の出席者

運輸事務官 今井 榮文君
(航空局長) 前田 光嘉君
建設事務官 前田 光嘉君
(道路局長) 前田 光嘉君
自治事務官 松島 五郎君
(財政局財政課) 松島 五郎君

日本国有鉄道常務理事 瀧山 養君

日本国有鉄道参事 渡辺 寅雄君

(施設局踏切係) 安部 長

専門員 志鎌 一之君

十月二十五日

委員川野芳満君、西宮弘君、矢尾喜三郎君及び安平鹿一君辭任につき、その補欠として木村俊夫君、島本虎三君、武藤山治君及び楠兼次郎君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員木村俊夫君、島本虎三君、楠兼次郎君及び武藤山治君辭任につき、その補欠として川野芳満君、西宮弘君、安平鹿一君及び矢尾喜三郎君が議長の名で委員に選任された。

十月二十五日

鹿兒島の空港整備拡充に関する請願(池田清志君紹介)(第五二七号)は委員会の許可を得て取下げられた。

本日(十月二十五日)の會議に付した案件

小委員会設置並びに小委員及び小委員長選任に関する件

小委員補欠選任に関する件

踏切道改良促進法案(内閣提出第三二号)

航空に関する件

日本国有鉄道の経営に関する件

鹿兒島の空港整備拡充に関する請願(池田清志君紹介)(第五二七号)の取下げの件

○簡牛委員長 これより會議を開きます。最初に請願取り下げの件についてお諮りいたします。

○簡牛委員長 御異議なしと認めます。よって、本請願は取り下げを許可するに決しました。

○簡牛委員長 次は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。久保三郎君。

○久保委員 第一にお伺いしたいのは、この法案は前国会で審議未了と

いうことで再提出になったわけであり

ますが、この法案の中身という点から

は、目的は第一にある通り踏切道の

改良を促進して交通事故をなくし、あ

るいは交通の円滑化をはかるというこ

とであります。この法案の重点は、立

体交差を含む踏切道の改良、しかも今

年度を初めとする五カ年計画が重点の

ようになっているわけであり。つ

いてはこの五カ年計画の中身をあらた

めてお伺いしたい。いかなる規模にお

いて五カ年間に立体交差を含む踏切道

の改良をなさんとするのか、これをま

○岡本政府委員 立体交差すべき踏切道は、これはもちろんこの法案にござ

いますように、まず建設省と、立体交

差すべき箇所を指定する基準について

打ち合わせをいたしまして、この基準

に基づいて具体的に指定するわけでご

ざいますので、運輸省限りではこの指

定はできないわけでございますが、運

輸省においてどのくらい計画をいたし

ておるか申しますと、立体交差の個

所は国鉄が三百四十カ所、私鉄が六十

カ所、計四百四十カ所程度でございます。

これに要する費用として、国鉄約三百

八十億、私鉄約二百六十億、計約

六百四十億と見込んでおります。

それから構造の改良が必要と認めら

れます踏切道につきましては、目下調

査をいたしております。従って詳細な

数字は申し上げかねるのでございま

すが、御参考に申し上げてみますと、道

路と踏切道との幅員の違うところが相

当でございますが、その違いが五十セン

チ以上に上るような踏切道が、国鉄に

ついては約一万六千、私鉄については

約一万一千程度あることはわかってお

ります。

それから保安設備の整備でございま

すが、これは毎々申し上げております

ように、国鉄が約三千二百カ所、私鉄

が約千四百カ所の踏切道についてその

必要性が認められておるのでございま

して、国鉄は約三十五億、私鉄は約

十三億程度の工事を要する見込み

でございます。

○久保委員 ただいまのお話は、国鉄

というか、運輸省側の大体の予想だけ

をお示しになったのでありますが、五

カ年計画で少なくともやるといふのが

重点であるとするならば、国としてこ

の程度の数を改善するのか、これがあつてしかるべきである。ところが、この法案自体にはそれがまだない。先般の国会で審議未了になりましたが、全会一致で委員会を通つたという事になってゐるのだから、少なくとも再度この国会に提出するまでの間には、かような調整なり計画が樹立されてしかるべきなんです。これでは単に今の踏切道における事故あるいは踏切道におけるところの交通の支障、こういう世論にただこたえたといううわべだけであつて、実質的には何ら前進の形はこの法案からは見られない。今まで通りのものをやめていくというにすぎないのではないかとこの五カ年のうちには何カ所をやるというところにはもう立てなければならぬ。なるほど運輸省自体には計画があるようであるが、建設省に關係するものがこれにはたくさんあるのであります。ところが、まだ建設省の御意見を聞いておりませんが、これは大體政府の計画なのか何なのか、建設省の方へもお伺いしたいと思ひます。

○前田説明員 建設省におきましては、道路五カ年計画をこの踏切道改良法の五カ年計画をあわせて昭和三十六年度から四十年まで実施する計画を進めております。その案の中におきましては、特に立体交差化等による踏切道の改善に重点を置くことにしております。目下のところ検討しております。立体交差の改善箇所数は全部で千五百五十カ所を計画しております。この中にはもちろん運輸省と協議がととのいまして指定の基準に合致するものもございしますが、一面また道路側だけで、運輸省としては特に必要のない箇所につきましても、道路の改良という面から立体交差化等をすべき場所もありますので、その数は運輸省の数よりは相当上回るわけでありまして、これに要する経費といしましては、一応目下のところ約九百七十億程度を見込んでおるのでございます。この中におきまして、運輸省と今後指定の基準を設け、その基準に従ひまして今後踏切道を指定し、この法案の趣旨に沿つて立体交差化等によつて改良したいと思つております。

○久保委員 とにかく建設省では立体交差約九百七十億で千五百五十カ所という四十年までの計画を持つておる、運輸省は六百四十億で大體四百カ所、こういうことでありまして、道路側の必要に基づく道路の立体交差も大へん多いので、その数において調整がとれないといふことでございしますが、少なくとも一応の目安がついて、政府として一本の形でこの踏切道改良促進法に基づいて今年度からの五カ年計画ではこれだけは最小限やるといふお示しがないわけでありまして、非常に不確実なんです。こういうことでは、先ほど申し上げたように、言いづらいことではあります。今日の踏切を中心とした交通対策はおざなりなものになりはしないか、こういう心配をしてゐるわけでありまして、この五カ年計画のことはまだきまらぬというから、これをいろいろ申し上げてもいたし方ない話でありますから、それでは具体的に三十六年度から始まるというか、三十六年度は何カ所計画をしたか、これをお尋ねしたい。

○岡本政府委員 三十六年度の踏切保安設備の整備の計画箇所数は、私鉄におきましては二百八十カ所、所要金額は約二億六千九百万円でございます。それから国有鉄道におきましては、約三千カ所十八億円の改良費を踏切保安設備の整備計画に主として計上いたしております。

○久保委員 そのうち道路側と協議がととのつたというか、実際に着工できるものは何カ所ありますか。

○岡本政府委員 立体交差につきましては、一々道路管理者側と協議いたすわけでございますので、その数字はまだはっきりいたしておりません。

○前田説明員 道路側から申し上げます。

道路側におきまして昭和三十六年度に立体交差化等をするために、国鉄及び私鉄と協議をしたいと思つております。総計は、国鉄関係におきましては二百五十五件ございします。そのうち現在協議が済みしただけが六十六件、目下協議中が百三十件、九件がまだ協議の段階に至つておりません。私鉄につきましては全部で二十七件ございしますが、そのうち協議済みが十四件、協議中が十二件、未協議が一件でございます。そういう状況で三十六年度の全部の二百三十二件のうち相当数が協議が進んでおる次第でございます。

○久保委員 三十六年度も下半期に入つてゐるわけでありまして、今御説明のように、道路側としての協議がととのつたという件数は御発表になりましたが、これはもちろん運輸省側でも同様かと思ひます。ところが、三十六年度がもう暮れようとするこのさなか、しかも法案は二番せんにで出して参りましたが、大體国会の模様も知つていながらこういうことではたしてうまくいくかどうか、こういうふうにも考へるわけですね。この法律自体、どうもぬるま湯につかつたような法律で、どつちつかずじやないかと思ひますが、これでこの法律を実施すれば大體どれだけの効果があるのか、あらためて運輸大臣に一つお伺ひしたい。

○齋藤國務大臣 ただいまも御意見の中に御指摘がありましたように、關係するところが方々にありますので推進するのになかなかむずかしい問題であるわけでございます。従ひましてこの法案を御通過を申し上げておりましたら、今御説明を申し上げておりましたような協議その他この法律によつて一そう促進をされるわけでございます。むしろ義務が生ずるわけでございますので、従ひまして關係省及び他の団体等もこの法律によつた義務としてやるということになりますれば、一そう促進するものと、かように考えております。またお通しをいたしまして上は、法律のつとりまして今までのこの法律ののつとりまして、一段と促進し得るものと考へます。また私もさらに一そうそのつもりをもちまして十分な効果を上げさせるようにいたしたい、かように存じます。

○久保委員 いずれにしてもこの踏切に関する問題は、引き続き当委員会調査審議をすることに大體話がなつておりますから、こまかい点についてはその際いろいろと御意見を承りますが、この法律は、おそらく昭和三十三年の十月に内閣において作られた交通事故防止対策本部で決定された要綱に基づいて、その一環として出して参つたと思うのです。ところが大臣、これは御承知かと思ひますが、この踏切事故防止対策というのが三十二年の十月に結論を得てゐるわけですね。しかもその中身は、すべて現在考へ得られるような問題については一応あげてゐるわけですね。当然この踏切道の改良を中心とした交通問題にはこの対策要綱はほとんど吸収するべきははずのものである。ところが現実には三十六年度を初めとする五カ年計画でできるだけやろうとするほど大臣がおっしゃるやうに、この法律がなければいゝ一つの規制というか、責任が生ずるからという話であります。責任を生ずるのは鉄道事業者に対するところの改良命令というか、指示、こういうものだけが出ております。しかしながら各省間にわたるところの、特に運輸、建設、こういうものの間の規制というか、そういうものは何もありませんで、従来の通りの協議によるということになつております。でありますからこの法律は別段出さぬでも、はっきり申し上げると踏切道の促進という名前だけとるのなら今までの通りと同じでいい、これでも促進ができる格好になる。しいてこの法律で新味を持つものというなら、それは予算の範囲内で何がしかの措置ができるということ、そういう程度のものでないかと思ひます。一つは責任の所在がどういふふうな法律にでつち上げたかと思ひます。一つには官庁間の権限争ひというか、そういうものが大きく災いしている道は、そのセクションナリズムを取り除くのがまず第一。第二番目には、こ

の三十二年の十月の踏切事故防止対策要綱に示されているところの各要綱についてそれぞれ必要な措置をとること。これがなされない限りは、たとえこの踏切道改良促進法案を通過させたにしても、何ら以前と変わりはない、こういうふうなわれわれは考えております。

そこでお尋ねしたいのは、まず第一に設置基準なりあるいは構造基準、こういうものについて特に運輸並びに建設省は今後いかなる基準を作ろうとするのか、これを御説明いただきたいと思ひます。先ほどのお話ではまだ協議をしていないというか、あるいはととのっていないのではないかと思ふのですが、設置基準あるいは構造基準がきつちりしなければ、これは年じゅうさまざまようなことになりまして、前進はおそらくないと思ひます。だからその設置基準をどうしてきめるか、両者の協議によってきめるということでありまして、これはもう少し高いレベルにおいて決定を願わなければ結局はつかぬのではないかと思ふのです、どうですか。

○岡本政府委員 立体交差化の指定基準なりあるいは構造改良の指定基準につきましては、建設省と私の方との間で協議してきめることになるわけでございまして、目下協議中でございまして、まだはっきりした結論には到達いたしておりません。これにつきましては、昨日も内海委員からお尋ねがございましたのでお答え申し上げました。が、概略運輸省の考え方を申し上げますと、立体交差の基準につきましては、昭和四十年度末を想定いたしまして、踏切道における自動車交通量に踏

切遮断率——踏切遮断率と申しますのは、午前七時から午後七時までの遮断時分を十二時間で割って得た数値をいうわけでありますが、この遮断率をかけたものの値が千以上であるもの、そういう箇所は立体交差にすべきであるというふうな考え方でございます。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とが交差する踏切道、それから立体交差を前提として一時的に平面交差となつておるようなもの、これはすみやかに立体交差とすべきでありますので、こういうところは指定しよう、こういう考え方でございます。仰せのように指定基準につきまして、従来いろいろ考え方の相違がございまして、従つてこの指定基準につきましては、両者の意見を一致させることが、この改良促進法案の実施については重要なポイントになるわけでございまして、これについては鋭意今協議を進めておりますので、いましばらく御猶予願ひたいと存じます。

なお、構造改良の基準につきましては、むしろ建設省の協議におきまして運輸省がこれを受けて御相談に應ずるという話し合ひで、今建設省側の発案を待つておるような状況でございまして、後ほど建設省の方からお答えがあるかと存じます。それから平面交差におきましてその踏切保安設備の整備基準でございすけれども、これにつきましては運輸省独自でございまして、すでに一応の基準につきましては成案を得ておりますので、これを若干訂正していけば十分間に合う、こういうふうな考えております。

○前田説明員 立体交差化の基準につきましては、昨日申し上げましたように運輸省と最終的には意見の合致を見ておりません。若干の意見の相違がございまして、きのう申し上げましたように、交通量と遮断時間の関係を表現するの、運輸省側の御意見に對しまして、われわれはもっと簡単に交通台数と遮断時間との相乗積の方が簡単じゃないかというのを申し上げております。それからまた一級国道につきましては、先ほど一定の幅員を限度にいたしまして、幅員の小さいところは立体交差にする必要がないというふうな御意見でございすけれども、国の幹線であり、しかも将来交通が幅濫する可能性の多いところにつきましては、全部幅員のいかにらず立体交差にしたいということと今意見の交換をいたしております。

それから構造改良の基準につきましては、一応建設省におきましては、まず踏切道の前後の道路と踏切道との幅員の差が非常に著しいもの、それから鉄道と道路との交差角が鋭くて見通しが悪いもの、それから踏切道の直前直後の勾配が急であること、こういうふうな踏切道につきまして、踏切道における構造の不備が原因または誘因となつておる踏切事故が発生したものの、あるいは交通量と遮断時間との相乗積が大きなものを指定しようと思つて案を作り、運輸省と事務折衝をしてゐる段階でございす。

○久保委員 設置基準なり構造基準というか、改善の方針というか、ただいまやっていると申すことですが、今無理なことを言つてもしごく困難だと思ひますが、そういうものを早急に確定して当委員会に出すべきだと私は思つております。運輸省もその通りだと思ふのです。

そこで、大臣が退席するようでありますから、大臣にお伺ひします。大臣もお読みになつておると思うのですが、踏切事故防止対策の要項で、今までにこの法案を含めて満たされる面というものは非常に少ないという点でありまして、私は非常に残念であります。これはあなたの方の内閣がきめられた方針でありますから、別に私から申し上げなくてもいいと思ひますが、確認するために一言申し上げたいのは、いろいろ書いてありますが、その中で、要項の一つは踏切道通行に関する措置として、この中で満たされたものは、言うまでもありませんが、道交法によつて踏切道の一たん停車、こういうものがきつちつとできてゐるだけでありまして、その中で漏れてゐる重大なものは、踏切の改善と相俟つて踏切保安員というか、そういうものに対する教育並びに素質の向上とあわせて踏切保安員に対する踏切道通行に対する禁止あるいは制限の法的権限を与えよというのが大きく抜けてゐるわけです。これはいづれにしても踏切道改良というタイトルであるが、実際は踏切道における交通の円滑化ということをわらひにしておることは事実であります。それをつただけとてあとは全然やらぬというのでは話が違ふのであります。

第二番目の要項は、立体交差施設の整備改善に関する措置として、先ほど語りましたようにゆる構造基準を法定しろ、その内容についてはいろいろ言つておりますが、ただいま建設省から述べられたようなものを中身に入

る、こういうふうな言つてゐるわけでありまして、それからもう一つは、設置基準もやはり法律できめる、その中身は立体交差すべきものの範囲を法定しろ、あるいは踏切道における列車の通過回数あるいは道路の交通量の見通し、そういうものによつて適切な保安設備の種類をきめる、こういうふうになつてゐるわけでありまして、さらには交差施設の保守基準を法定しろ、こういうようなことがいろいろ抜けてあるわけです。ところが当然踏切道の改良とあわせてこれは中身へ入れるべきなのであります。お尋ねしますが、この法律とは別途にそういうものの法制化をはかる考えでございましてどうか。いかがでしょう。

○齋藤國務大臣 この法律は踏切における交通安全を確保するための諸方策の一つだと考えております。今お述べになりましたように、いろいろあるわけでございますが、まず関係各省ともお話がつき、手を下しやすさのものから逐次やつていく、こういう方針でこの踏切改良の促進法を立案いたしましたのでございまして、今おっしゃいますような諸点につきましても、どうしても法律によらなければならぬものは法律による、あるいは法律によらなくて実施できるものは実施をしていく、こういうふうに進めて参りたいと考えております。

○久保委員 そうしますと、踏切道における交通の円滑化の一つの方法としてこの法案を出してきた、これはわか

りました、それが私の質問の通りあとの抜けてゐるものは今後近い将来考へる御意思があるかどうか、いかが

ですか。

○齋藤國務大臣 近い将来考えて参りたいと存じております。ただその中で踏切番人に対して相当交通整理の権限を与えるかどうかという点につきましても、私十分まだ検討する必要があります。のじゃないかという気がいたしてあります。これを法律で権限を与える、また与えるにしてもどの程度の権限かという点もありません。この点については十分検討したい、こう考えております。

○久保委員 それではあとからまた質問がありますから先へ進めますが、今大臣がお述べになった踏切警手に踏切道における通行の指示権を与えることは問題があるということですが、現実には今の踏切道の通行は、両端においていわゆる自動車なり通行人が非常にたまる。しかも、それを今の法律の建前からいけばそこには警察官もおりませんし、門扉が上がればこれは当然両端にいる者は通行していいわけです。そのなれた場合、現実には踏切道の中において交通が大きく支障を来すわけですから、こういう現実が所々方々に今日あるわけですから、それを整理する権限が今日踏切警手にあるのもありません。先ほど申し上げたように、警察官の配置もございません。これをどうやって解決するかも当面の大きな問題だと思えます。これについてやはり疑問があるというのはどういふ点でありましょうか、この機会に承っておきたい、こういうふうに思っています。

○齋藤國務大臣 今おっしゃいますようなことは、法律上の権限を与えなければできないかどうかという点に若干疑問があるであります。権限を与えた結果どうなるかということを考えてみると、なお考慮する点が相当あるう、かように考えますので、それらをあわせて十分検討いたします。

○久保委員 この権限を与えなくてもいいことではあります、今日のトラックの運転者、あるいは先を急ぐ通行人あるいはバス、こういうものは一刻を争っているものであります。権限のない者がこれを押えることあるいは指示することは非常に不可能な実態が今日あるわけですから、これを十分考えて一つ研究をしていただかなければならぬと思つておりますが、大臣は参議院の方に出席されますから、警察庁の見解を一つ伺いたしたいのであります。こういう権限を付与することについて、警察庁はいかなる見解を持っておるか伺いたい。

○木村(行)政府委員 ただいま久保委員から御指摘のありました点は、非常にむずかしい問題をたくさん含んでおられて、しかも非常に重要な問題であるのであります。久保委員も御案内かと思つて、新道交法が制定された際に、踏切の交通の安全と危険防止という点に重点を置きまして、さらに踏切の直前で一時停止する義務をきびしくいたしました。従来、旧道交法を取締法におきます場合にはたゞ書き、信号機の表示に従う場合以外に、警察官の指示、信号の指示に従つて安全であるということを確認した場合に、一時停止しなくてもいいという、こういう義務がありましたので、踏切警手が信号人としての任務を持っておる。そうしてそういう場合に指示する一応の法的な裏づけがあつて、それに基づいて法的な効果が出ておたわけ

であります。しかしここ数年來の踏切の事故を見ますと、非常に大きな事故が多うございまして、また信号人の誤つた指示によりまして踏切事故が起つてゐるものが三十五年には三十六件ございまして、しかもそれは信号人の踏切警手の指示によりまして、進めと言われて安心して突っ走るといふことで非常に大きな事故が大部分であります。そういう観点の兼ね合いも考へまして、実はこの前の通常国会で、この道交法の審議の際に、信号機の表示する信号に従う場合だけは一時停止を免責する、こういうふうにしたしまして、踏切警手すなわち信号人の指示に従う場合は割り切りましたわけでありまして、そういう意味合いにおいて、たゞいま先生のお尋ねの点は若干さらにきびしくなりました。この問題につきましても、もし踏切警手に通行指示権といたしますか、指示する場合の法的効果を与えるという問題を考えます場合に、やはり踏切警手の資格要件といふか、そういうものをもう少し厳重に考慮する規定上のいろいろな裏づけをしていただき、さらに踏切警手の交通整理上の訓練をもつと高度にやりまして、その他の条件を整えていきまふ場合には、あるいは踏切警手に踏切道における通行指示の権限といふか、それによる効果を法的に裏づけするといふことは検討すべき問題でありますけれども、ただ、今結論的にそれはできるといふことも申し上げかねますので、十分に運輸省とも相談いたしまして、今後研究を進めて参りたいと思つております。

○久保委員 ただいまお話があつた一つの例の中でありますが、踏切警手の責任において通行したところが、大へんな事故になつたという例をお示しになりましたが、これは通行指示権を与えても与えぬでもそれは同じ結果だとわれわれは考へます。しかもこれはまねな事故でありまして、後段あなたがおっしゃるところの踏切警手の資格要件、訓練といふものは、素質の向上、こういうものに待つ以外にはないのであります。これは指示権を与えるかどうかの論点には私は入らぬと思う。私が申し上げたいことは、両端にひしめき合つてゐる通行者を円滑に通す場合に、そこに警官がおつて、そうしてこれを整理するといふならまだしも、そういう配置は今日の段階では非常にむずかしいだらうと思つし、また配置されても、かたがた鉄道の列車の通行の状況も日ごと多少変わつて参ります。そういう事情を知らぬ警察官では残念ながら整理に当たり得ないではないか。むしろここでどういふ実態があるのだから、実態に應じてまず第一に整理権を与えるべきではないか、こういうふうにも考へる。さらにもう一つは資格要件のことでありまして、これはもちろんお話の通り、資格要件を高めて、真に交通指示権が付与できるものを配置するといふことが当然だと思つて、これは言うまでもございせん。それから現在警察側との非公式な話し合いで、そういう整理をやつてゐる踏み切りが多少あるやうであります。これはどういふ見解に基づいておられますか。それはよろしいが、それでいいか、一たんその指示権が間違つた場合の責任といふのはどうなのか。警察側が負うべきか、踏切警手が負うべきか、いずれなのか。そういう点も

この際明らかにしてほしいと思つております。

○木村(行)政府委員 ただいま私の手元で判断します場合に、鉄道側と相談しまして、踏切警手に、そういう指示の實際の上の話し合いをつけて、踏切道における整理権といふか、整理権の行使に基づかなければならぬものの、権とまではいきませんけれども、整理してもらつて、そういうふうな話し合いをしてゐると私寡聞にして聞いておりませんけれども、かりにその話し合いがありませんので、法的には効果がありませんので、やはりその話し合いに基づいて、もし踏切警手があつても、たとへば一時停止の義務があるにもかかわらず一時停止しないで通した場合に事故が起つたという場合には、当然踏切警手側に責任がありますし、また一時停止をしなかつた運転者の方にも責任があると私は思つております。

○久保委員 そういう問題が現実にあるわけでありまして、なるほど一たん停止は道交法で確定してありますから、そういう部分からいへば当然であります。たとへば一たん停止することによつて交通が混乱する踏切がございまして、そういうものをよく考えられて検討すべき必要がある、こういうふうになつてゐることは考へております。いづれにしても、現実にはそういう踏切があることも御調査をいただきたい、こういうふうにも思つております。なお、道交法だけで十分だといふふうには考へておらぬのでございまして、いかがですか。

○木村(行)政府委員 その通りでありまして、道交法だけではとても片づかない問題であります。ただ、御参考ま

でちょっと申し上げたい点は、来年度の予算要求で若干今の問題と関連した要求をいたしております。それは危険防止の観点だけではない、やはりその踏切を通る自動車や歩行者の交通の円滑化と両面考えなければいけませんので、そういうかね合いから運輸省側ともいろいろ相談し、私鉄側ともいろいろ相談いたしておりますが、列車側の通行が一日十回以下、それから逆に自動車側の一時間の通行が五十台以上、すなわちおおむね一分一台以上の交通量があるというものにつきましては、国の予算で踏切信号機をその踏切道につける、こういうふうにしたしなす場合には、いわゆるレールと連動いたしますので非常に正確になります。こういう危険防止と交通の円滑化の両面から多少でもプラスにしたいということとでそういう要求をいたしております。三百六十三カ所一応予算要求をいたしております。これがその通り通るかどうかわかりませんが、できるだけ努力して参りたいと思っております。

○久保委員 それはわかりました。

次の問題で、やはりこれは運輸省にまずお尋ねしたいのですが、踏切道というのは、設置の当初においては、いづれか原因がある、そういうわけで原因者負担というのが実は踏切道の改良なり設置の基準になっているように思われるのであります。そのことは別として、踏切道を通行するものにとつては、やはり踏切道も道路であります。踏切道の専有物ではない、こういう思想もあるわけですね。そうだとすれば、今のように踏切道の作業というか、これだけをもって踏切道を閉鎖することは、どうも全体の交通から見ても理屈に

合致ぬ、こういうふうにならねばならぬ。しかもあかす踏切というものが今日たくさん出てきておる。ここであります。そういうことでありますから、われわれとしては、当然次に考えられるのは、道路交通の面も考へて、鉄道事業者の列車運行なりその他の作業の調整をはかる必要がありはしないか、こういう考えなんです。もちろんこれを法的にきちっと規制することは非常に不可能だと思ふ。少なくとも今日まで、道路側というか、道路交通を主体とする建設省あるいは警察庁が鉄道事業者に対して、あかす踏切をどうするかという協議、こういう協議さえ公式にはやっておらぬだろうと思ふのです。また踏切側にいたしますれば、列車運行という一つの前提だけを振りかざして一分一秒といふでもこれを變更するといふ考えが今日ではないと思ふ。ところが一般の通行者は非常に迷惑しておるのだ。私は、休会中になりますれば、毎日のごく実はその被害者の一人なんです。一つの、概内に踏切を例にとりますと、上下の列車はこれは当然であります、そのほか貨物線の入れかえあるいは機関車の入れかえ、こういうふうなことでありまして、はなはだしいのは三十分くらい閉鎖する。こういうのは道路交通からいっても非常に危険なんです。もちろんこういうのは当然立休交差等を促進すべき筋合いのものであります。が、いって今のお話ではそう促進されないうことならば、先ほど申し上げたように道路交通の面から踏切事業者もこの調整をはかるということを考えていけるべきではないかと思ふ。すが、いかがでしょうか。

○岡本政府委員 確かに御指摘のように、そういう具体的な必要の起る場合があると存じます。調整の余地があればよろしうございますけれども、私の考えではそういう場合がありまして、ほとんど調整すべき余地はないのじゃないかというふうに考へるのでござい。まず、御指摘のように根本的にはこれを立休交差に持つていくよりはかに解決の方法がない、かように考へます。ただ、最近の道路交通事情にかんがみまして、従来の踏切優先主義といふよりも、踏切万端主義の考へ方は改めなければならぬと考へております。先ほど警察庁の保安局長からお話がありまして、運輸省としても従来の態度をだいたい変えまして、たとえば交通量は非常に多い、その割合にこれと交差しておる踏切の運行回数が少ないというふうな場合には、むしろ道路交通信号機を警報機にかわりに設置して、これを踏切と連動いたしまして、踏切の運行しない場合には常時青、つまり通過信号を現示して、踏切の通過の場合のみ赤を現示する、こういうふうなことで、むしろ道路輸送に重点を置いた施設の設置を考へる、こういう考へ方に変わつて参つておるの。でございまして、必ずしも多くの人の迷惑を無視して優先主義を振りかざしておるというところでもないの。でござい。また根本的には立休交差で解決するよりはかたない。調整の余地は非常に少ないの。じゃないかというふうに考へます。

○久保委員 調整の余地は少ないというところではあります、やはり根本的にはお話の通り私の言つておる通りでありまして、そういうところは立休交差にするのは当然であります。それを聞いているのでなくて、それでは直ちに全部できるかという、できない。今日自動車の増加は非常に速い、今日あるいは列車も増えなければならぬ、こういう二つのものがあるわけですから、その調整なり調和をはかるという気がまがなくなつてはならぬ、これは当然努力すべきだと思ふ。たとえば三分間が大体踏切の最小限度のあける時間だと思ふ。ところが三分ならぬ二分だけある、その一分は入れかえだといふのなら、この一分はちよつと押さへるというくらい工夫はあつてさういふダイヤが組めるかどうかは問題があると思ふ。踏切側できちつと何分あけるという規制は非常にむづかしいでしよう、できかねるでしよう。しかしながらさういふ気がまがえしなれば、今日の当面する踏切道の通行を円滑化することは非常に不可能ではないかと思ふのです。立休交差の工事を始めても三年かかるでしよう。その間どうするかの問題が今日当面の問題です。当面の問題を考へていけるべきじゃないか、こういうふうにならねばならぬ。いづれにしてもこれは研究課題でありましようが、少なくとも警察庁は道路交通の安全を担当するところなんでありましよう、今までさういふことをやつたためしはございませうか。

○木村(行)政府委員 ただいまの御説に全く共鳴申し上げるのですが、その線に沿ひましては運輸省あるいは国鉄側と随時連絡会をやりまして協議をいたしておりますけれども、なかなか技術的にむづかしい点がありまして、実際にはその効果は上がつておりません。しかし先生のおっしゃる御説には全く共鳴いたしておりますので、できるだけその線に努力いたしたいと思ひます。

○久保委員 次に自治省にお尋ねしたいのは、踏切道改善といつても多額の費用を要するわけなんでありましよう。そこでこの法律案でも国の助成なり都道府県あるいは市町村の助成ということがあるわけでありましよう、これはなかなかもつて法律は出したものの容易なことではないと思ふのであります。しかし、これは容易でないけれども、今日の交通の實際からいけば最大の努力をしてもらなければいかぬ、こう思つておるわけなんです。そこで、もう一つつけ加えて考へられないうか、この問題であります、今日踏切事業者にはそれぞれ固定資産税なりあるいは固定資産見合いの納付金という制度があるわけでありましよう、せめてこの踏切道に關係するものはこの際その課税対象から除くのが、そしてその面からも助成といふか促進するのが政府の責任ではないかと思ふのです。この点はいかがでしよう。

○松島説明員 私、税の方を直接やっておりますので、技術的な問題にもなつたので、はたして適当なお答えができるかどうかかわかりませんが、現在固定資産税は御承知の通り企業の償却資産に対して自治体として課税するといふ建前をとつております。それはいろいろな企業はそれぞれ社会的責任を果たしながら収益を上げて、そのうちのある部分だけをはずすといふことは、企業の負担というものがさういふ社会的責任を果たす部面を含めてその

経営をやっておる建前からいって、私鉄だけについてそういう考え方がとれるものかどうか多少問題があるのではないか。たとえば電気事業にいたしましても、やはり需用者の安全という見地からいろいろな配慮をされていることであらうと思います。またその他の工場にいたしましても、公害を防ぐというふうな配慮のもとにいろいろな施設もしておられると思います。従いましめてそういう意味から企業としてある程度の社会の安全を保持しながら事業を行なっていくということは、ある意味においては当然の義務でございまして、そういう点から踏切道の問題は、あるいは特殊な存じませんけれども、一般的にいってそういうものを課税対象から特にはずすということについては、なほ慎重に検討をする必要のある問題ではなからうか、こういうふうに考えております。

○久保委員 今私がお話し申し上げたのはお答えになるものとはちょっと違ふと思うのです。担当の責任者ではないのでありますが、少なくともこれは市町村道なりあるいは都道府県道なりあるいは国道というものがございまして、それにかかわる踏切道でありまして、それ以外の踏切道というのは一つもないわけでは、しかもそこを通行する者はこれは大半がそこにおるころの地方住民ということになります。しかもその踏切道が改善されることによって利益を受ける者も同様でございまして、そうだとすれば、予算の範囲内でありまして、政令で定めるところによつて保安設備整備計画に必要な費用の一部を補助する、こうなっております。

す。これもけつこうであります。改善すればするほど固定資産税がよい取られるという矛盾は、やはりどこかで解決しなければいかぬと思うのです。そういう意味からいって、これは一つ将来政府内部において十分考へて、その面からいっていわゆる非課税は当然だとわれわれは考えておる。だから、なるほど電気事業やその他の事業の控除もございまして、これと一般的に比較して全部をやれというわけには、企業でありますから参りません。しかしながら地域住民にとつて一番必要なものである、しかもこれを改善すればするほど税金をよけい納めなければならぬという矛盾でありますから、そういう点を解決するのが一つではないか、こういうふうな考へるわけでありまして、御研究をいただきましたということでございます。

それからもう一つ、この法案で「予算の範囲内、云々」ということになつておりますが、今年度、三十六年度どの程度自治省の中では考へておられるのでありませう。

○松島説明員 これは御承知の通り国の予算と異なりまして、直接国の予算に計上してそこから出すというわけのものではなく、それぞれの地方団体の予算で計上して出すという性質のものでございまして、自治省の予算に計上するということではございませぬ。ただ私もこういう法律がございす以上は、地方団体としてはこの法律の趣旨に従つて善処を願わなければならぬわけではございまして、従いまして関係の地方団体としてはそれだけの支出が生まれてくるわけでありまして、その推計は、一応整備計画ができて具体

的に取り上げられる箇所がきまつて参りませぬとはつきりしないのでありますけれども、私も地方団体の対する措置といたしましては、今年度はさしあたりそういう必要の生じた団体には特別交付税等をもつて措置をいたしたい、かように考へておる次第であります。

○久保委員 そこで、これは運輸省に一括してお尋ねしますが、第七条の補助は「政令で定めるところにより」というのでありますが、政令で定めるところの内容はどういうものでありますか。

それからもう一つは、地方鉄道業者または軌道経営者に対して全部を補助の対象とするのではないのであります。また、本法を政府提案としてまとめます過程におきましては、大蔵省との間におきましては、大体赤字欠損ないしはこれに準ずるといふ鉄道の事業者あるいは軌道経営者を対象にしよう、こういうふうな話し合いになつており

ます。つまり自分の力でもつてみずから保安設備を設置することは非常にむずかしいといふものを対象として、国の補助の手を差し伸べようということでございますので、欠損を生じ、またはそれに準ずるようなもの、こういうようなことを政令でうたいたい、こういうことでございまして。

○久保委員 そこでこの整備計画が運輸大臣と建設大臣の協議ですか、あるいは道路管理者とかそういうものできめた場合、この法案からいけば、鉄道事業者が大体押しつけ、といへば語弊がありますが、一つの命令形態でこれを改善する、こういうことに相なるわけでございますか。

○岡本政府委員 さようでございまして。指定いたしますとこれを緊急に整備しなければならぬ義務が出て参るわけでございます。

○久保委員 今政令の補助のことでお話がございましたが、大体において赤字経営のものに直接費の三分の一くらいを補助しよう、こういうことであります。ところが、実際に経営上そういう計画に実は乗っていきません。指定がありましても指定返上ということになった場合はどういふことになりますか。それでもやらせませうか。いかがですか。

○岡本政府委員 保安設備整備に要する費用といふのは、たとえば踏切警報機をとつてみますと、一カ所大体百二十万円前後でございまして、現在の地方鉄道業者からいいますと、必ずしもその負担能力から見まして無理な要求ではないといふふうに考へております。ただ地方のいわゆる弱小鉄道になりますとほとんど毎年赤字欠損で、とてもそういう施設の整備はできないといふものも相当ございます。そこでこの第七条という条文を生かしまして、国からあるいは都道府県、市町村の地方団体からも援助の手を差し伸べよう、こういうわけでございます。そのことによつて大体そう大して無理をしないでスムーズに実施できる、かように考へております。

○久保委員 立休交差はどうなので。警報機等はわかりました。

○岡本政府委員 立休交差は第六条にございまして、従来通りこれに要する費用は鉄道事業者と道路管理者が協議いたしまして分担いたすのでございまして、立休交差を必要とするような箇所はおおむね大都市付近、つまり交通量の非常に多い都市の付近が多いと考へておりますので、そういったところの鉄道事業者は概して大きな鉄道事業者が多いのでございまして、負担能力は、もちろん非常に窮乏であるとは存じませけれども、ないとは言えない、かように考へております。もちろんこの立休交差は御承知のように巨額の経費を要するわけでございます。このことが立休交差の進展に伴つて相対の費用負担を鉄道事業者に対して要求せられる結果になるということになります。原価計算上は相当大きなウェイトを占めて参る場合も考へ得るのでございまして、こういったものは当然運賃改定というふうな機会に原価計算の上におきましても反映さしていきたい。当然そういうことは考へるべきであるといふふうに私は考へては目下のところ考へたいしております。

○久保委員 結論として運賃改定のときそういうのは考へれば、というお話であります。少し筋が違ふように

ていろいろ意見があると存じますが、私の個人的な見解を申し上げてみますと、要するに第一に立体交差にいたしまして、非常に多額の経費を要するということでございます。それから平面交差にいたしまして、保安設備を整備いたすということになりますと、相当の経費がかかる。これらの経費がかかるということ自体と、またその経費を道路管理者あるいは鉄道事業者側がいかに負担するかという負担の割合です。これについてなかなか話し合いがうまく進まない。道路法上は両者が協議して定めるということになっておりますけれども、それがなかなかうまくいかない。経費自体が多大にかかるということと、その経費の分担割合というものがはっきりしないということであろうかと存じます。もちろん経費自体について多額に上るといふ問題は、これは踏切の立体交差の重要性にかんがみまして、それぞれ当事者におきまして非常に認識が深まって参りましたので、最近におきましては、非常に積極的にこれと取り組むという気がますますあって、この問題はやや解消してきた感があるように考えております。ただ平面交差におきましては、鉄道事業者側に企業の社会的責任といたしまして、設備をしなければならぬ規定ももちろんございますし、また規定がなくとも道義上当然をすべきでございましょうが、一方踏切設備の設置の必要性が道路交通の激増、特にハイ・スピードの自動車の交通量の激増ということにも関連いたすものでございまして、その面の協力も必要であるという考え方が根本的にあるわけでございまして、従いまして保安設備の

整備は、ただ鉄道事業者だけの責任ではないというふうな考え方が、無意識に支配して道路管理者側の協力がなない、ためにその整備が必ずしも積極的でない、こういう点に一つ難点があるというふうにも考えるわけでございます。

それからもう一つ大きな問題といたしましては、道路管理者側と鉄道事業者側との立体交差すべき箇所についての意見の一致がなかなか見られないというところに難点があるかと思ひます。つまり道路側は必ずしも鉄道事業者が希望するような都心の交通量の非常に激しい踏切道を立体交差するよりか、そういったところはむしろそのままに捨てて、バイパス道路を作りまして、それによって平面交差の道路混雑を解消するという考え方に立ちまして、依然としてそういう考え方に立つ限りその踏切道は平面交差として残るわけでございまして、ですから鉄道事業者側からいいますと、その踏切そのものを立体交差してはいいにもかかわらず、道路管理者側はバイパスに主力を置いて考えるというふうなことで、立体交差すべき箇所についての意見の一致が見られないというところではないか、こう思ひます。さらに立体交差について考えてみますと、国道については建設省みずから積極的に財政的にめんどうが見られるわけでありまして、けれども、地方道以下になりますと、非常に負担力の小さい地方公共団体になりますので、かりに鉄道事業者側が立体交差すべきことについて応じましても、これに対応するだけの分担の経費がなかなか出ない、こういうことにも問題があるのではないかと、いうふうに推測

いたしております。大体そんなところじゃないかと思ひます。

○勝澤委員 今踏切道の改良が促進されなかった原因について説明があったのでありますが、その原因を除去するためにこの法律が作られたと思うのです。その原因というのは、まず第一番が費用がかかるということが問題でありますし、そして両者の意見が一致しない原因は、もとをたせば金の負担ということになると思ひます。それがこの法律を作る中でどのように具体的に考えられたのか、もっと具体的に言うならば、一体三十六年度以降五年計画で踏切道改良のための予算は幾ら使うのか、何カ所直るのかという点を明確にしていたかと思ひます。

○岡本政府委員 ただいま、従来この踏切の改善が必ずしも積極的でなかった理由をあげましたが、その点がこの法律案においてどういうふうな救済されておるかというお尋ねでございまして、道路管理者側と鉄道事業者側との意見が必ずしも一致していなかったという点につきましては、第三条におきまして「運輸大臣及び建設大臣は、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運輸省令、建設省令で定める基準に従い、立体交差をすべき箇所あるいは構造を改良することに相なっておりますので、両者の考え方がこの省令ではっきり意見の一致を見たものとして現われるわけでございまして、従って、その基準に従って指定するということになります。非常にスムーズに立体交差すべき箇所が指定できるというところに特徴

があるようにわれわれは考えております。

それから第二の、経費がかかるという点でございまして、これは先ほど申し上げましたように、踏切問題が非常に重大化して参りましたので、道路管理者側におきましても、あるいは鉄道事業者側におきましても自覚を非常に強めて参りまして、積極的にこの整備と取り組むようになりまして、この整備の問題はほとんど解決しておりますのではないかと、いうふうに考えております。ただ、立体交差あたりになりますと、非常に多額の経費を要します。そこで、これにつきましては、第八条におきまして「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関する措置を講ずるよう努めるものとする」とございまして、政府も援助することになっておりますが、これにつきましては、運輸省といたしまして開発銀行という折衝いたしまして、結果、踏切の立体交差に要する資金については開発銀行の融資の対象にするというふうに話し合ひがございまして、来年度はとりあえず立体交差をすべき箇所二十四カ所につきまして、約八億七千万円の融資のあっせんをしてもらうようにそれぞれ手続をとっておりますわけでございます。また踏切保安設備の整備につきましては、中には非常に財政的に弱体で整備がでないようなものもございまして、この七条によつて、国または都道府県、市町村は補助金を出しまして援助の手を差し伸べることもできるというところになっておるわけでございます。国で補助する分につきましては、来年度予算に約

六千五百三十三万円を要求いたしておりますのでございまして。こういったこと、大体従来臨路と目されるようなものは、この促進法においておのおの解決することができ、かように考えておる次第でございまして。

○勝澤委員 どうも今の御説明がよくわからぬのですけれども、この法律ができることによって三十六年度以降五年計画で全国、鉄道、道路を含めて何カ所、総額何億の計画を持っておるのか、それを年度別にどういうふうな持っておるか、そしてそれが私鉄なりあるいは地方自治体なり、そういう関係で、予算は総額のどのくらいふうな資金の裏づけになっているかという点をお尋ねしたいのです。

○岡本政府委員 これは先ほど久保委員の御質問にお答えいたしましたときに申し上げたのでございまして、まず、立体交差すべき踏切道は、建設省と指定基準を相談いたしましてきめまして、それから指定して初めてどのくらいになるかということが出るわけでございまして、目下のところ、運輸省におきましては、国鉄三百四十カ所、私鉄六十カ所、計四百四十カ所程度、これに要する費用として国鉄は約三百八十億、私鉄は二百六十億、計約六百四十億と見込んでおります。それから保安設備の整備は、国鉄約三千二百カ所、私鉄約千四百カ所の踏切道についてその必要性が認められておりますので、これを五カ年間で整備していきたい、経費は国鉄が三十五億、私鉄が十三億程度のものであらうかと見込んでおります。

画の中で大蔵省から認められたというか、了解された計画である、こういうふうに理解してよろしうございませうか。

○岡本政府委員 五カ年計画として認められた所要の経費であるかどうかというところでございまして、国鉄につきましては、五カ年間全般的の所要資金について大蔵省が承諾しておるというところはございませう。やはり毎年度予算に計上いたしまして要求するわけでございまして。しかし、国鉄としては、五カ年間に二百五十億円の踏切改善のための経費を投入するということはすでにきめておるわけでございまして、これは大体その通り確保できると期待していただいております。これは私鉄につきましては、これは私鉄みずから負担するわけでございまして、別に大蔵省の関係はございませう。ただ、弱小地方鉄道につきましても、国が援助する場合に当然予算措置が必要でございまして、これはやはり毎年予算折衝で話し合ひていかなければならぬ、かように考えております。

○勝澤委員 この踏切の改良しなければならぬということ、実際にこれをどう改良するかということは、その事業にとつては大へんな問題だと思ふのです。たとえば、通産省の関係で鉄道の防止というところが最近盛んに言われているわけですが、しかし、たとえ何億というものをかければその鉄道を防止することが科学的に可能である。可能だけれども、そんなことをするより黙っていた方が得だ、あるいは文句言ったときに補償を少しやった方が得だ、金利一割以下の負担で十分やってくれる、こういうことで、鉅費復旧と

いうものは、やかましく言われておつてもなかなかできないわけですね。私は踏切は同じような状態だと思つてゐる。ですから、積極的な踏切を直そうというふうな考へることは、国ならともかくも、営業をやっている企業においてはなかなか困難だと思つてゐる。この前私鉄の運賃の問題でお尋ねしたときに、五カ年計画でこういう計画を持つておりました。今度の運賃値上げでも五カ年間にこういう計画を持つてゐるという資料をいただきました。しかし、その五カ年計画の実績は、ひどいところは三割しか実施してゐない。多いところは約五割です。それについて、では鉄監局としての監督行政があるかといへば、監督があるような、ないようなものであると思つてゐる。この踏切だって、先ほどあなたは都市の立体交差なんかは、経営のよい会社があるのだからそれはもうできるだらう、こゝろ言われておりますけれども、結局そつちをやるよりこつちの車を作つた方がよい、もつと営業収益の上がる方に資金を流した方がよいということ、当然だれも考へることだと思つてゐる。だから、今の国の方針あるいは今の社会情勢の中から、新しい情勢としてもっと呼び水のものを出すことによつてやはり義務づけを強制的にしていかなければ氣の毒だと思つてゐる。それは幾ら鉄監局長やります、やりますと言つたて、できた結果といふのは一年たつてみればわかると思つてゐる。あなたの予定のせいぜいうまくいって五割、まづければ三割しかいかないと思つてゐる。いかないからあなたに幾ら何か言つたて、結局大蔵省が予

算を出さなかつたんだ、努力したんだが私鉄がやらなんだということになつて、運賃だけが上がったということになるのですから、そういう点を考へてこの問題を取り上げないといけなかつたと思つてゐる。十分それは取り上げたわけなんですけれども、大蔵省の方が出金を出さぬからしてこんな法律になつてしまつたと思つてゐる。そこで、次に指定の問題です。指定の問題は運輸大臣と建設大臣と、こゝろふうになつております。結局基準は共同省令だといふ説明がなされてゐたようでありまして、これは具体的に条文上は別々に指定が運輸大臣、建設大臣と書かれておりますけれども、実際の取り扱ひとしては一致をして指定をしていく、こゝろふうにこゝろの点具体的にさういふものはいつごろきまつていくのかといふ点をお尋ねいたします。

○岡本政府委員 仰せの通りでございます。運輸省令、建設省令で、一本の省令で基準を定めるわけでございます。この基準に従つて指定されるわけでありまして、ただし、これは立体交差化と構造の改良についてでございます。それから踏切道の保安設備の整備は運輸大臣限りにおきまして、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いたしまして、運輸省令で定める基準で指定いたします。

いつごろこれができるかといふお話でございますが、われわれはいたしましてはできるだけ努力いたしまして、一カ月以内にはまゝとめ得る自信を持っております。

○勝澤委員 次に六条の費用の負担の關係でありますけれども、道路管理者と鉄道事業者が協議して負担するものとするとありますが、この負担割合といふものは今どういふふうにお考へになつておられますか。

○岡本政府委員 立体交差化あるいは構造改良計画の実施に要する費用は、両者が協議して負担するということに条文上なつておりますが、これは従来のやり方を踏襲したものでございまして、従来例によりまして、たとえば国鉄の場合でございますと、建設省との間に協定を結んでおりまして、その協定によりまして、立体交差化する場合には国鉄が三分の一、道路管理者が三分の二といふふうなことであります。また鉄道が先に敷設されておりました、道路があとからあらためて作られるといふふうな場合には、立体交差あるいは踏切道の設置に要する費用は、さういふ工事を必要とするに至つた原因を持つ道路管理者側が全額負担するということになります。逆に道路がすでにある場合にはそれと交差する鉄道を敷設する場合には、鉄道事業者が踏切あるいは立体交差の施設に要する経費を全額負担する、いわゆる原因者負担主義でございます。さういふような例によつてやっております。それから私鉄につきましては、こゝろいふた協定はございませんが、大体この建設省と国鉄との間におきまして協定の精神のつとまりまして、そのつど道路管理者と協議されておるようでございます。立体交差につきましてはいろいろそのケースによつて負担率がまちまちでございます。鉄道事業者側が八分の一あるいは七分の一くらい負担率

にとどまつておる場合もございまして、あるいは五分の一くらい負担率になつておるものもございまして。

○勝澤委員 それから、先ほど説明がありましたが、第七條の補助の關係でありますけれども、結局保安設備整備計画のやうなものは、大体大きなところはできるから、赤字欠損、それに準ずる会社程度に費用の一部を補助するのだ、こゝろいふ考へ方であり、第八條の關係では立体交差と構造改良の補助なり八條の資金の確保の問題といふものは、大へん重要な、この法律の骨子になつておると思つてゐる。これがやはりもう少し具体的にこゝろいふと、この法律そのものが生きてはこゝろいふだらうと思つてゐる。この七條の七條なり八條なり、資金關係といふものについては、一体どの程度までどういふふうによればこれが促進されるというふうにお考へになつておるのですか、もう一度伺いたい。

○岡本政府委員 第七條につきましてはすでに御説明申し上げましたように、この法案が成立いたしましたら、来年度の予算につきまして補助金を要求したい、かように考へておりました、すでに概算要求は大蔵省に提出してございまして、補助対象会社は約四十九社でございます。赤字会社は約四十九社でございます。これに準ずる会社として固定資産に対する収益率が五%以下のもの九社を含めたものでございまして、これらの会社で現に整備を要する踏切道が三百八十七カ所ありまして、これを三十七年、三十八年の二カ年で整備するものといひまして、三十七年度整備分百九十九カ所の工事費一億九千六百万円

に對しまして、國の補助率を三分の一として補助額は六千五百三十三万となつてゐる。この額を要求いたしておるわけでございます。なお七條の第二項によりまして、都道府県または市町村はこゝろいふたものに對してやはり補助金を与へることができまして、運輸省といたしましては國の補助に加えてさらにこゝろいふた地方公共団体からの補助がやはり三分の一程度期待できるものと考へております。さういふいたしますとこゝろいふた赤字欠損、あるいはこれに準ずるやうな地方鉄道業者、軌道經營者は三分の二の補助を得ることになるわけでございます。あとの三分の一程度なら十分負担力はあるものと思つております。

なお第八條でございますけれども、踏切改善のうち一番大きな資金を要するものは、御承知のように立体交差でございます。その立体交差につきましては先ほど来申し上げておりますように、開發銀行の融資対象として取り上げてもらうことに話し合ひがつきまして、来年度私鉄十社の立体交差箇所二十四カ所につきまして八億七千万円の融資あつせんを願ひたいということをお願いしてございまして。

○勝澤委員 あまり時間がありませんので、最後に、最近新幹線の建設に伴つて各地で踏切道の新設に伴ひ、その經費負担の問題でいろいろ話し合ひが進められておりますが、その中で特に静岡市内に建設する停車場、それから電車区、こゝろいふもの、新設に伴つて、道路が鉄道と交差するため改良工事が行なわれておるわけでありまして、これに伴う立体交差の費用分担といふやうなものは、いろいろ説

明を聞いてみますと、今までの建設省と国鉄との協定をそのまま適用することはあまり適当ではないのではないだろうか、こういうふうに思うわけでございます。このためには当然費用の分担等について何らかの特例を考えていかなければ、今の新幹線の建設なり、あるいは国鉄自体の必要によって起こるところの停車場とか電庫区、こういうような膨大な個所の踏切改良というものは困難ではないかと思うのですが、これについてどういふふうにお考えなされてゐるか。あるいはこれの話し合い、協議がまとまる見通しはどうか。どういふふうにおるか、その点についてお尋ねいたします。

○滝山説明員 お答え申し上げます。先ほど来鉄監局長から御説明がございましたように、従来の踏切を除去します分については分担の協定ができております。中間部分は三分の一を国鉄が持ち、あとの構内においては二分の一まで持てることにいたしておるのでございます。ところが新たに鉄道が原因を投げますような工事になりますと、いわゆる原因者負担というふうな問題がやはり起きて参ります。静岡の場合は従来の東海道線に沿ひまして停車場を作り出すので、踏切の長さも申しますか、道路のまたがる部分が非常に長くなるわけでありまして、それにさらに都市計画といたしまして幅員を拡張されるというような事情がございますので、この場合は両方の原因者の負担責任が重なって参り、しかも建設省と国鉄との協定の精神を尊重しなければならぬという特殊なケースでございます。いろいろ地元の方の御要望

もくみ取り、しかも建設省の方である程度新線についての協定も結ばれておりますので、地元の事情をくみ取りまして近日中に話がまとまる見込みでございます。

○勝澤委員 この原因というものは一応停車場とか駅舎が新設されるという建前から一つの問題が起つてきたわけでありまして、たまたまそれについて市も従来の計画があるから拡張しようじゃないか、こういうことになってきたと思うのです。従いましてそれを従来の基準でいろいろとやるということには私は不合理なものだと思つております。今のお話でも最終的にまとまりかけているというふうなことでありますので、一つ地元の意向も十分聞いていただきまして、お互いにこれは市なり国鉄なり公共的な機関でありますから、将来協力しなければならぬ点が多々あると思ひますので、そういう点一つ十分な協議をされて円満な解決に一つ促進していただきたいと思います。

最後に、大臣がお見えになりましたから私ちょっと申し上げておきますけれども、先ほど久保委員からもこの法案につきましてはいろいろ言われまして、結論的に言うならば、この法律ができて促進されるかどうかは法律できまるのでなくして、その裏づけである予算というもので定められると思うわけでありまして、また鉄監局そのものも、今までのような考え方ではなくして積極的に整備していくという考え方で建設省とも打ち合わせしながら、やはり私鉄についても十分な監督、指導をしながら今日の世論にこたえて踏切事故をなくするように積極的に行つていただきたいと思いますし、

その資金的な裏づけにつきましては、来年度予算の中で十分考へられていいると思うのですけれども、それが実現されるようにぜひしていただきたいということを要望いたしまして私の質問を終ります。

○簡牛委員長 本案についてほかに御質疑はございませんか。――ほかにないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○簡牛委員長 これより討論に入ります。討論の通告がありますので、これを許します。山口丈太郎君。

○山口(丈)委員 ただいま議題となりました踏切道改良促進法案につきまして、日本社会党を代表して二、三要望を兼ねて討論をいたしたいと存じます。

本法案は、最近の道路交通のひんぱんに伴ひ、自動車事故等の激増するのを防止するために鉄道踏切の改良を促進せんとするものでありまして、その趣旨につきましては私もあけて賛成をいたすところであります。しかし、本法案をただいままで審議いたした参りましたところを見ますと、多くの矛盾点やあるいはまたこの法案を改正すべき諸点も多々あるものであります。しかも審議の過程で明らかにいたしましたように、政府が行政上法律をもつてこの踏切道を改良するゆゑんは、今まで業者によつてのみ行なわれておりました踏切改良工事に対しまして、いわば国が法律によつてある程度の強制力を持たせようとするものであります。こういうことでありますから、当然その強制力に対しては、政治的に

も行政的にも確固たる資金的あるいはまた補助的責任を明確にすべきものではないかと思ひますが、本法案の内容を見ますと、そういった重大な点に關しまして積極的な施策がないことが不備の第一条件であります。もしこれを解決しなければ、いかに法律を作りましても、この踏切道の改良を促進することは不可能だと思ふのであります。従いまして今後におきましてはこれらの点に特段の注意と努力を払われようを要望いたす次第であります。

第二に申し上げたい点は、この法律案が提案されました前国会から、相当の時日を要しておるのであります。かかるに、今日この法案審議の過程におきまして、建設省、運輸省等、当法案に關係のある各省におきまして、いまだこの法施行に伴う踏切道の改良基準等についても、何ら示されるところがないのであります。承りますと、それは時間的な制約等もあつて、その基準を示すことができなかったとの答弁でありますけれども、それは私どもの納得し得ないところであります。今日まで時間的な余裕は十分にあつた。しかもこの法案は時限立法の性格を持つたのであります。五十年という期限を付したものであります。しかも本年度はすでに会計年度では半ばを経過いたしておりますのであります。いまだにその基準すら示されないというところは、私はその裏に、この法を施行するにあつて、いままなお建設省、運輸省において、それぞれ経費の負担あるいは国庫の補助、融資の問題等が解決されていらないことを物語つておるのではないかと思ふのであります。これでは本年度この法案が通過いたしまして

も、実際にはその計画を実行に移すことは不可能ではなからうかと思ふのであります。実質上は三十七年度からの実施ということになるのであります。それで今までは運輸行政一般の問題として、第二次五カ年計画を策定されたその計画とも大きな矛盾を来したてくると思ふのであります。こういうことではいふゆる偽作つて魂入れずという結果に陥るのであります。こういうような措置がいまだにとられていないということは、國民に建設省、運輸省がこの法律に伴う踏切道の改良促進に対してどれだけの熱意を持っておるか疑われてもいたし方がないと思ふのであります。従つて今後におきましては早急に建設省、運輸省、大蔵省等、それぞれ關係各省におきまして、一刻も早くその基準をきめていただきたい。これは社会的に、道路交通のひんぱんになったことが原因となつておるのであると、業者の、いわゆる鉄道の交通の頻度によつて起こるものでも考えられないような事態もあるものであります。従つて、これはやはり踏切道法によつて強制をいたします場合には、一そう行政的責任は重大だと私は思ふのであります。しかるにその裏づけのない法律案を作つて強制するということとは、まことに本末転倒のやり方といつても過言ではございません。それゆゑに、ただ経営者のみではありません、労働組合等もあつてこの法案の修正を要望されていたのであります。しかし審議の時間的な關係もあり、会期の關係もありまして、一応私どもは、従来とは違つて踏切の改良に關して一歩の前進であることを認め、賛成をいたす次第であります。以上

理というふうな仕事の能力上の限界もございまして、それからまた管制上の飛行機をどの程度さばけるかという限界もございまして、私どもの予想としては、大体三十年ぐらいいは何とか羽田が使えるのではないかと、うううう感じでおるわけでございます。しかし非常に急速に飛行機が発達してきますので、はたしてそういうふうな程度まで羽田が使えるかどうかというところは、どうも私もどうも十分な確信がないわけでございます。従いまして今言いました程度の規模の空港の適地をどこに求めるかという問題がいろいろ議論されておるわけでございます。その場合にまだ私もどうも十分十分——これは前に大臣も申し上げましたように、首都圏整備その他関係各省とも十分将来計画というものはお打ち合わせしなければいけないわけでありまして、たとえ案といたしましては現在の羽田の空港をさらに百万坪埋め立て得るかどうかという問題であるとか、あるいはまた東京湾の適当な海面を埋め立てて新しい空港を作るとか、あるいは他に適地を求めるかというふうな問題があるわけでございます。やはり空港全般の基本的な条件としましては、その立地事情なり、あるいは都市と都市との交通の関係であるとか、あるいは気象条件であるとかいうふうなものが当然技術的には問題になってくるわけでございます。

○武藤委員 来年度の予算に第二空港調査費を計上すべく要求しておると申しますが、どのくらい要求しておると、どのくらい調査費が通る見通しですか。

○今井説明員 今明確に数字は持っておりませんが、たしか五十万円か七、八十万円の間にかなうかと思ひます。これはほんとうの調査だけの費用でございます。

○武藤委員 そこで、要望を兼ねた質問になるわけでございますが、太田の飛行場の現状をそのまま工場団地にすることは、確かに国家的見地から見たら、いふん損だと私は思ふのです。ああいうせっかくある既存の飛行場を、できれば空港に使えばいいという希望は、かなりアイデアとしては私は望みます。かたがた、現実には無理だ、こういう答えが出たわけでありまして、この辺で言うならば、栃木、埼玉、群馬、茨城、大田道路さえ整備されれば、四、五十分で東京に入るところで、こういう程度の近距離のところ、しかも広大な土地があるという場所があるなら、そういうところに空港を作る方がいいのではないかと、それでも人口を減らすというところが、大きな政治上の論争になっておるわけでございます。それから、そういう観点から一つ調査を進めてもらいたい、こういう希望を持つのです。というのは、関東東北縦貫道路が法に基づいて建設計画が進んでおりますが、来年度は五千万円の調査費が計上されるということが、やや確定的になりました。この関東東北縦貫道路ができれば、ちょうど埼玉、群馬、栃木の県境を経て青森まで時速百二十キロで飛ばすという高速道路でございますから、東京に入るのも非常に時間が短縮されるわけですね。たまたまその道路の予定地になっておる

栃木県の下都賀郡に赤麻湧水池というのがございまして、面積は三千六百六十ヘクタールという非常に広大なもので、しかも今日治山治水事業が進行するにつれて、ダム建設により水害が非常に少なくなってきた。そういう見地から、この湧水池がかなり他に利用できない面積ができてきた。こういうことが言われておるわけでありまして、そこで栃木、群馬、茨城、埼玉の四県にまたがるこの湧水池の付近を十分研究して、これならば弾丸道路ができた場合には東京へ四十分で入る、しかも土地は全部国有地である、買収費は要らぬ、こういう見地から、今三県の青年会議所の諸君が新たな構想を練って一つ運輸省の耳に入れておこう、こういう運動が起つてきたわけでありまして、そこで、そこまでの距離とかあるいは今言った三千六百六十ヘクタールという全く広い面積、こういうところを一つ十分検討してみようというお気持ちになるかどうか、航空局長の御意見を聞かせ願ひたい。

○今井説明員 先ほど申し上げましたように、第二国際空港の候補地につきまして、今後の調査に待つわけでございますが、先生の今の話もございまして、もしそういうふうな点についての具体的な御計画、お話がございましたら、十分検討をいたしたいと思ひます。

それから、先ほど私ちょっと、東京国際空港の来年度の調査費の要求について五十万円ないし百万円というふうな額を申し上げましたが、これは私の他の予算項目との思い違いでありまして、東京については個々のには私の手元の資料にはございせんが、来年度の調査費の合計が、東京をも含めまして七カ所について千五百万円要求いたしております。従つてその一部になるわけでございますが、今東京についてのだけの調査費の資料がございせんので、後はまた調べた上で御連絡いたしたいと思ひます。

○武藤委員 大体栃木県のそういう場所も調査をしてみてもいいという御意見でありますから、私もやや満足でございます。ただ、今の日本の行政のやり方を見ておると、運輸省は運輸省、建設省は建設省、農林省は農林省という形で、その間の連絡というものが十分とれていない。従つて太田のようない問題も出てきますし、それから膨大な国有資源というものが眠つておるといふ場合もあるのです。そこで、首都圏整備法という法律ができたからには、できるだけその圏内に指定されておる都市が十分発展ができて、しかも東京の人口が分散できる、そういう大きな国家的な見地から第二空港の問題なども考えたらいいかないか。羽田の拡張という問題については、特に品川出身の加藤勘十さんの質問要旨を読んでもみますと、すでに騒音防止の問題がこれ以上拡張はもう無理だ、どうしてこれは狭いのだ、そういうようなこともはっきり言い切ったり、いろいろなあつてきき起る状況なども述べられております。そういうところを拡張するよりは、やはり関東は一つの経済圏である、一つの地域だという大きな考えから、大東京首都圏というものを一つ構想の中に描いてもらいたい。私は、そういう大きなアイデアで今日の東京の問題も解決しようとしないうちに、将来行き詰まってしまうのじゃないか、そういうような心配も持つものでございまして、せつかく一千五百万円の予算が計上されたので、そういう大きな見地から、第二空港の問題に真剣に取り組んでもらいたい。大臣はこの前、青年会議所の諸君に、さらに検討してみようという御回答をなさつたやうであります。太田の問題は諸般の情勢からいって、そういうことをはつきり長谷川四郎代議士なり、あるいは小平総務長官なりにお伝えをしておいた方が、大臣のためにも——私は青年諸君に失望を与えないと思ひますから、一つ御注意を申し上げて私の質問を終わりたいと思ひます。

○齋藤國務大臣 はつきりだめだということを決意いたしました。さういふことを私は——直接だめかいいか何もまだ聞いていないのですから、従つてどこがもうはつきりだめだということとを言うのはまだ早過ぎると思ひます。

○武藤委員 大臣は、はつきりだめだということとはまだ聞いておらぬと申しますけれども、それだとすれば、私は太田の問題は、もう大いにこれから大臣の方に陳情や請願をいたしますが、しかし、首都圏整備委員会の方で、はつきりもう工場団地ということに指定をして、補助金まで国の方でつけて、それは払い下げするのだということになってしまつておるのです。それを大臣がまだだめじゃないという認識を持つというのには、僕は関内においておかしと思ひます。同じ自民党から出たおの大臣の中で、そういう他の行政府のやつたことを、おれらの方へ連絡がないから知らぬというふうな形

で、まだだめじゃないということを言
うのは、ちょっと僕はどうか考えても筋
が通らぬような気がするのです。それ
はほんとうにまだだめだという、失望
する段階になっていないのでしう。

○齋藤國務大臣 首都圏整備委員会の
考え方というものは、私は非常に大事
だ、こう思っております。首都圏整備
委員会がまだ、第二空港をどこへ持っ
ていったらいいかということもきめて
いません。また、首都圏整備委員会
で、第二空港——今の羽田をどうしよ
うか、あるいは羽田がだめな場合はど
うしようかということも考えてもらわ
なければなりません。この考えのもと
に立って結論を下してもらえばそれで
よいと思います。どこがだめだ、どこ
が見込みがあるということを言うのは
ちょっと早過ぎると思います。

○武藤委員 ところがだめどころが見込
みがあるというはつきりした答えを私
は大臣から求めたいとは思わない。た
だ、青年が純真な気持ちから自分たちの
アイデアを打ち出して、長谷川代議士
と小平総務長官を通じて、しかも大臣
のところまでいきいきに陳情しておる
わけです。その青年諸君は、大臣に
会ってきたんだから、あるいは取り上
げてもらえるだろうという望みをまだ
持っておるわけです。ところが、事実
は工場団地に指定されてしまつて、も
う飛行場の誘致運動をやってもだめな
んだということが確定的なんです。そ
れは大泉町長も太田の市長もはつきり
文書をもって、予算の額までも内示し
てその内容を打ち出しておるわけ
です。それを大臣は、いや、まだ望みを
完全に捨てたものでない、まだできる

かできないかわからぬという二つの認
識を持つておるというのには、僕はおか
しいと思う。もう太田の場合はだめな
んだという答えを出してやるのが、
やはりわれわれは国の政治をつかさど
る大臣の立場としては親切だと思つて
います。もうできないというのはわかっ
ておるのですから。

○齋藤國務大臣 わかつておるとおっ
しゃれば、そうなるかも知れませんが
ん。わかりませんが、私みずからそれ
を確かめてみて、その上のことにいた
します。

○簡牛委員長 この際、国鉄の経営に
関する件について調査を行ないます。
質疑の通告がありますので、これを
許します。島本虎三君。

○島本委員 表記の命題で若干質疑を
申し上げたいと思います。これは私が
言うまでもなく、昭和三十三年から発
足した国鉄の第一次の五カ年計画、こ
れが、計画そのものの規模または資金
の不足、輸送需要に應じ切れない、こ
ういうようないろいろな事情が重なり
まして、今度の長期経済発展に対応
して、今度は経営の安定をはかるとい
う命題のもとにあらためて第二次の五
カ年計画が策定されて、三十六年度か
ら四十年年度までにわたる予算が九千七
百五十億、こういうように組まれて、
もうすでに通つておる。これは私があ
えて申し上げる必要もなく、はつきり
した事実なんです。しかし、これによ
りますます、主要幹線の線路増設
と車両増強を主眼として輸送方式の近
代化を行なう、こういうような説明も
あるわけでございます。私が今聞こう
とするのは、このようにして、現在ダ

イヤ編成なんかには特急や急行、こう
いうようなものを中心とした計画が
りっぱに行なわれている。この現実の
上に立って第二次五カ年計画を策定し
これを実施するのには、予算の中に駅舎
の整備その他住民を中心としたサービ
スの改善という点に重点を置いて今後
やるようなお考えなのか、それともこ
の国鉄内の輸送強化に重点を置いてお
やりになるようなお考えなのか、この点
はつきりした大臣の答弁を伺った上で
私これから具体的に伺いたい点があ
るわけでございますが、この点いか
がでございますか。

○齋藤國務大臣 国鉄はやはりサービ
スの改善ということも大事なことでご
ざいますから、これはいつときも忘れ
てはならぬ問題だ、かように考えて
おります。しかし、駅舎の改善その他
等につきましては、特に重点をその方
に注いでやるということのためには相
当の金も要るわけでありまして、今日
はやはり輸送の需要に應じることが
一番急務になっております。従つ
て、それを最重点に打ち出してはおり
ますが、しかし、サービスの改善とい
うことも、これはゆるがせにはできな
い、こう考えております。ただ、これ
を重点的に取り上げて、そして、資金
総量の中から輸送力の増強という面ま
でさいて持つていくというほどにはで
きないと思ひますが、サービスの改善
は、これは常時やっていたいかなければ
ならぬと思ひます。

○島本委員 その点は、昭和三十五年
度の日本国有鉄道監査報告書に重点的
に具体的に指摘してあり、この報告書
によつても今の答弁はわかるのです。
私の目を引いたのは、この工事内容の

要点としてイ、ロ、ハ、ニとずっと
やつておりますが、そのうちのイとい
うところに、停車場設備の増強、停車場
設備の拡充強化、これも重点的に行な
うのだということがはつきり載つてい
るわけです。今、大臣の答弁によりま
すと、重点ではないのだということ
ですが、ここに踏切の改善等を含めてと
はつきり載つておるのです。この辺何
かお考えの相違はございませんか。

○齋藤國務大臣 私は別段ないと思
うのですが、たとえば停車場の設備の改
善、これも輸送と非常に関係を持つわ
けであります。輸送とあまり関係を持
たない停車場を非常にりっぱにしてい
くという点、この点はその次のいわゆ
る一般サービスという点でありまし
て、今日停車場の設備が悪いために輸
送面で非常に困つておるという点があ
るわけでありまして、そういう面か
ら考えますと、その中に取り上げまし
たのは私は当然だ、こう思つておりま
す。

○島本委員 輸送面と関係ある方面の
停車場の設備の整備をやるべきだとい
う考えの上に立って、次の質問を展開
いたします。
それは、御存じのように、北海道の
札幌市の人口が現在四十万から六十万
にふくれ上がつております。これは、
これからもうほとんど広域経済圏が確
立したとして、もうあの辺の百万都
市はすぐ近いのじゃないかと言われ
ておる。この事情については大臣も十分
知つておられると思う。ここで、現在
のこの人口の急激なる増加という点
で、おそらく札幌市においても昭和二
十九年以来この昇降客の扱いについ
て、北の方へ伸びておるのに、南の方

にばかり向いて、北口がないために、
北口停車場をつけてくれという要請が
現在までずっと行なわれておつて、も
うすである程度まで結論が出ておつ
たのじゃないかと聞いておるのです
が、この点で昇降客の実に四割くら
いがその方面の人だということを聞いて
おります。その意義と必要性というも
のは十分認識すべきではないかと思
うのですが、この点等について実情の調
査も終わつておるはずだと思ひます
が、いかがでしょうか。

○瀧山説明員 札幌駅は設備的に非常
に行き詰まつておりまして、入口とい
はしましては表の方の整備を今まで非
常に力を入れてやつておりまして、駅
前広場、それから駅の本屋もやつと整
備ができました。それから輸送力が非
常に不足しておりましたので、先般
ホームの増強、それから最近是小荷物
の整備という工合に、駅を中心部分と
表の方は大体整備が終わつたのであり
ますが、御指摘のように最近人口が真
と申しますか、北口の方に非常に伸び
て参つたことも承知しております。こ
の方面に駅前広場を市の方で今確保し
ておられるようでございますが、いず
れこういった問題につきましては分担
その他の話もございまして、こちら
といたしましては鋭意調査いたしまし
て御相談に応じたい。しかし今申し上
げますように、今までは基本的な表の
方あるいは駅の本屋のところを重点を
注いでおりましたので、裏の方はやや
あとになつたわけでございます。

○島本委員 大臣が次の用事があるそ
うですから、具体的な問題はあと事務
当局にお伺いいたしまして、大臣の方
だけあと一、二御質問申し上げたいと

思います。どうも時間を制約されて、工合が悪いのですが、その点御了承願います。

そういうように人口の増からして、これは当然やらなければならぬということになっております。これはもう準備ができて、この北口の昇降口というものはやるということに決定しているか、認めたものとわれわれ考えてよろしいのかどうか。この際、大臣、はっきり裏口に対する考え方として、必要によってやりますということだけ言っておいてもらいたい。

○齋藤國務大臣 私はいくつかの進んでおるか存じませんが、抽象的に申し上げまして、札幌のみならず各都市に、表口だけであったのを今度裏の方に市街地が非常に発展してきたので、裏の方にもほしいというところがたくさんありまして、もっともなところろが相当あると私は考えております。従ってできるだけ地元と話を進めてそういうところはやっていった方がいいというように考えます。

○島本委員 それでは駅舎の問題はあと回しにします。

函館本線が今度新しい計画によりまして、ずっと旭川まで延びて、これもダイヤセル化して特急が走っております。今までは後志を通っております、長万部から倶知安、小樽を通ってずっと奥地の方に行っていたのが、今度変わった。こういうことになりましたと、あの辺の後志開拓と申しますか、開拓のいろいろな計画にそぐを来たさないか、またこれと同時に、向こうの方では要望がはなはだ強いものがあるし、皆さんの耳にも達しておるのじゃないかと思うのです。おそらくは発展する

上において企業性も考えてこれはやっておるといふことは十分わかりますが、はたしてこの後志方面のことをどのように考え、将来の開発に即応してどういうように処置しようと思つてゐるのでしょうか、大臣いかがですか。

○齋藤國務大臣 私はまだ具体的に後志方面の開拓状況というものを承知いたしておりません。一つ具体的な問題として検討させていただきたい、こう御承知おきを願います。

○滝山説明員 今の御指摘の問題は、函館本線が倶知安を経由いたしまして通つておたわけでありましたが、この区間は非常に勾配区間でございまして、輸送力について非常につけにくいわけでございます。ところが北海道と内地との輸送が、客貨ともにふえて参りましたので、国鉄といたしましては従来の函館線を増強するよりも、地形的に非常に容易な室蘭線と千歳線をつなぎまして、これを使った方が旅客においても非常に便利である。それから貨物においても経費が安く済みますので、通過貨物について、あるいは通過旅客について、だんだんとこの方に転換していきたい、こういう考えを持っておりますわけでありまして、このような次第であります。通過いたします列車が室蘭線の方を通りますと、それだけ従来の函館線の方に余力を生じますので、開発については御迷惑をおかけしないというふうな考え方を持っておりますわけでありまして。

○島本委員 その問題につきまして、向こうの後志には小樽、倶知安というふうな重要な産業的な地位にある都市があるわけでありまして、それが今度はずされ、急行も減らされて、それでも十分考えているということは言えないのではないかと。室蘭線が登別のあの集中豪雨によって二週間かそれに近いくらい不通になったとき、函館本線を倶知安經由で通らしたではないか、この経験等についても十分知っておられると思うのです。おそらくその点は両方ともやれるのではないかと申すので、ことさらに向こうを選ばぬでも、今までの通りの函館本線をなぜやらぬのか、これに對してもやれないというのは決定的な不利な立地条件がおりなのですか。

○滝山説明員 これはやはり比較の問題だと思ひますけれども、戦後室蘭が非常に発達し、室蘭沿線についての旅客の輸送需要も強いというふうな事柄から、急行列車をどう通すかというふうな措置がとられるべきものでございまして、小樽については別途小樽を中心として、札幌、岩見沢方面の輸送の改善というものを並行してやっております。それからまた倶知安の問題は、今ここに数字を用意してあるわけではございませんが、ある程度體的には急行が減つて御迷惑かもしれないけれども、必要なサービスは逐次提供していくという考えであらうと思ひます。

○島本委員 特急ができてそれを利用して、大いにけつこうだといふことはいいのです。けつこうなことはけつこうです。しかしながら今ずっと沿線を見ますと温泉めぐりばかり、レジャー・ブームに乗った計画のように見え思われる。そうでしょう。登別、それから洞爺、もう全部温泉地帯をずっと回つて札幌に入る、それからまた行く、と層雲峡、おそらく特急は温泉めぐり、レジャー・ブームに乗った計画なんだ、こう思われるような計画なんだ。ほんとうに経済的にそこを考へてやるというならば、もっともって考へ方において並行する計画があつたてから考へておいてもらいたい。あなたの方ではっきりした考へがあつたら伺いたいと思ふのです。今のようになれは温泉めぐりコースのようなもので、こういうふうなやらぬと採算が合わないのですか。もうからぬのですか。

○滝山説明員 營業の問題は実は私直接担当はしておりませんけれども、国鉄といたしましては来られるお客様がどういう目的であらうとやはり運ばなければならぬと、その需要に應じたサービスというものを提供しなければならぬと、北海道に關しては事實非常なお客の伸びが夏に集中いたしました。これはあるいはレジャー・ブームといわれるかもしれませんけれども、このお客の目的に應じた輸送を考へなければならぬといふことは事實だと思ひます。それと先ほど申しましたように室蘭を中心といたします工場発展というふうなものが非常に顯著でございますので、その方の旅客の要請も強うございます。また事実数もふえておりますので、必ずしも室蘭線經由というものが温泉ばかりであるとはいえないと思ふのでございます。

○島本委員 それと、これは要望ですが、後志の開拓というふうなものも現在北海道では大きくクローズ・アップされてきておるような状態ですから、特急をはずしてそのあと何も手直しをしないといふようなことでなしに、それにかわるべきいろいろな輸送計画を

拡充させるということに住民を納得させるようにして、このような不満をなくすように早く配慮をしてほしいわけですね。常磐線と東北線のようにして両方通るようになったら一番いいわけですね。こういうような配慮もあわせて計画の万全を期してもらいたい。

それから、大臣はいませんけれども、先ほど言ったような札幌の都市計画にからんで、駅舎の問題に具体的に入っていきます。そういったしますと、昭和二十九年にできて、本年の九月十日に国鉄が結論を出すということになつておたそうですが、いまだに結論が出ないという。札幌市の方でも都市計画は七割ほど済み、土地買収も済んで協力している。それなのに皆さんの方ではまだ結論を出していないということなんです。これは事実ですか。

○滝山説明員 札幌ばかりではございせん、実は従来税金を財源とされておりました都市計画の方は非常に進捗が早うございまして、運賃あるいは借入金で制約されております国鉄の方の投資が戦後非常に少なくなつて、これは全国的な傾向でございます。今回の新五カ年計画で輸送力の方は回復できまして、各地に御迷惑をおかけしておると思つてお上げましたように基本的な問題、ことに表の方の問題についてはようやく解決の緒にいたつたわけでございますが、裏の問題につきましては市の方から裏に本屋を作つてくれという要望のあることも事実でございますし、また、先ほど御指摘がありましたように人口が非常に北に移つておりますので

○島本委員 これもまた重大な御答弁のように思います。というのは北口の新

設によって札鉄は増収にならないものだから本社に対して効果的な理由を付して要求できないのだということとどなたかが漏らしておった。これは現在直接住民に不便をかけているけれども、四割になろうと五割になろうと、そっちに發展しようとして、横を向こうと、前へ向こうと、うしろを向こうと、人が乗りおりさえて金をこっちに払ってくればいいんだ。住民に対する利便はこの次でかまわないということになると今のような答弁でいいかと思うのです。しかしながら前に大臣が言ったように、また三十六年度の新しい第二次五カ年計画によってこれがはっきり指摘されているでしょう。

停車場の整備確保は重点項目の中に入っているのですよ。輸送力だけの問題じゃないのです。従ってこういう問題をもっと国鉄当局が早く態度をきめて市の方に言ってやればいい。市の方では二十九年からこれを持って特別委員会を作ってまだ継続されているじゃありませんか。そういうどっちかずの、態度をきめないうままで、ぶらぶらの状態で困っているのが札幌市の現在の実態です。これは九月十日にきめると言うのがまだきまらないです。

○瀧山説明員　今御質問になりました点は二つに分けてお答えしたらいいかと思います。

最初に、現地で採算に乗らない、収益が上がらないから本社にあげにくいと言っていることは、これは担当者あたりの一つの言葉であらうと思います。と申しますのは國鉄は独立採算でございましてので、五カ年計画を作り出す際に、支社に対しても五年後の収益見通しをつけてやったことは事実でございまして、結果が採算に合わない投資をたくさんいたしますと結局は運賃値上げのようなしわになって参りますので、現地としては投資を相当厳選したことは事実でございます。そういう考え方から、あるいはこの駅舎のようなものは積極的になげにくいというような気持があったかと思ひます。

なほ五カ年計画に輸送力増強というものが入っており、停車場が入っておることは事実でございますが、停車場の入り方は主として主要幹線が所得倍増計画によって複線化したしまして輸送量がふえたときに、それをさばくのに必要最小限度のヤード——貨物がふえますから貨車をさばくためにはヤードが要るわけです。列車を着発させるためにはホームが要る、こういうった輸送に直接必要なものはどうしてもあげざるを得ないという気持がございませう。

○島本委員　あまり技術的なことばかり言われるが、それでは答弁にならない

いのじゃないかと思うのです。そんな
しやくし定木に当てはめたようなもの
じゃないのです。一つの目標をきめ
て、これはいいと思うものは思い切っ
てどんどんやってみなければならな
い。これは決してあなたを詰問してお
るわけじゃありません。何だったら私
の言う通り答えてくれればそれでな
いのです。それではこれで一つやる
ならば、やり方について具体的に何か
考えておられますか。工事計画、建設計
画並びに予算、こういうようなものを
どういうふうに考えていますか。

○滝山説明員　先ほど予算のきめ方の大体の方針は申し上げたのですが、個々のケースにつきましては、実は市当局とのいろいろな御相談によって、地方の話し合いを待って具体的な解決を急いでおるような次第でございます。一例を申し上げますれば、地方において今回の財源としては相当財産の処分というようなことを条件にされておりますので、われわれとしては財産を処分するようなことによって財源が生み出せれば、またそういうようなものはその地方に還元するという方法をとっておりますので、札幌地方につきましては、札幌の支社がその実現方について今いろいろ検討しておると思います。そして市当局と話がまとまれば、本社としてもできるだけ財源的な措置というものは講じたいと思っております。

○菴山説明員 誤解があるようでござ
いますけれども、そういう予算の大

きな措置は本社が全国的に見ておるといふことでございます。具体的に話をお進めするのは地方がやっておるのでありまして、今本社と支社とで将来を見通して、また地方的に財源を生み出すような余地があるかないか検討いたしまして、その結論によって本社が支社にある程度の指示が与えられると思っておりますが、それが今若干時間がかかっておるために支社で返答ができません、こういうことだろうと思います。

○島本委員　これは昭和二十九年以来のこととして、北口の広場を確保するために都市計画法による計画決定を行なって、もう市では七割方をとって協力しておるのです。これははっきりした事実なんです。また同時に、旅客収入が札幌は全国第七位という重要な駅でしょう。こういういろいろな条件がそろっている、今駅を建ててもらいたいという。また北の方に向かって伸びているでしょう。どっちからいったってあなたの方は損するような状態ではないはずだ、何も差し支わりはないはずだと思いますが、計画を出さないが

○滝山説明員　今の御指摘の点は、できただけ誠意をもって解決するように

努力したいと思います。

○島本委員　誠意をもって早くやって下さい。そうでないとだめですよ。またここに大臣に来てもらわないと結論が出ないようでは実窮弱なのです。これは利用債を買ってもらう計画をお立てですか。

○滝山説明員 利用債につきましては、国鉄が実施すべきものを資金源が得られないときに地元で御協力願うという建前になっておるわけでございますが、これもある程度総ワクが押えられている点もございまして、それからその年度々々におきましてやはり消化の模様を見ながらやっておりますので、従来は駅の分担がきまりますれば、国鉄が持ちます分については利用債でお願いするというようなやり方をとっております。しかし駅本屋につきましては実は非常に議論がございまして、利用債でやることは原則としては部内ではやりたくない。と申しますのは、利用債も金利がつきますので、利用債の分についてはなるべく還元できるものということから、重点は電化であるとかあるいはディゼル化であるとかいうようなものを利用債で利用する。あるいは最近では工場が新設されるもの、これは増収にもなりますので、

そういうものは利用債にすることを第一義にしまして、駅本屋は特殊なものを除いては利用債はとりたくないというふうな事務的には考えております。

○島本委員 その考え方で進めてもらいたいと思います。そうして計画の点も早く実施して、協力を仰ぐ点は仰ぐようにしないと、昭和二十九年からです。それから特別委員会を作った七年間も協力すると言ったのに、国鉄がけとばす必要もないのですから、この点は今のような考え方によって、地方自治体に直接財政的な負担を負わせることなしでも、十分にそこはやっていく都市だと思えますから、その点等は十分建設の考慮の中に入れてやっていただくかなければならないんじゃないか、こういうふうに思います。ことにこの点で私が直接あなたに質問申し上げて疑問を晴らしたいと思うのです。国鉄の場合には、日本国有鉄道法四十二条の二によって借り入れのいろいろな鉄道債券、こういうようなものの発行に關して大臣の認可をもってやれることになっております。それも、国会の決議も同時に必要なこととされております。この四十二条の二並びに日本国有鉄道法によって利用債をやる場合には、国としての政府が国鉄にかかわって支払う義務がない。いわゆる国の裏づけがないのは、他の公社とは違ふところだというふうにおわれの手元に調査がきております。国鉄の分だけこういうふうな不十分なままに利用債を使わせるということになると、地方自治体に対しては自治省との間にいろいろトラブルが絶えないと思うのです。これが起こったことはないのですか。

○滝山説明員 三十三年度第一次五カ年計画が発足しましたあとに、政府の御方針で金融の引き締めがございまして、そのときに利用債のワケが大幅に広げられたときがございまして。新五カ年計画を遂行しなければならぬというところから、地方に利用債をお願いいたしまして、電化あるいは線増というものに利用債をお持ちになったときに、自治省の方から今先生の御指摘になりましたような抗議がございました。これは事実でございます。従ってそのときには基本的なものはないべく持たないというところで了解がついたわけでございますが、しかし地方では国鉄の設備増強に対して非常に要望が強いございまして、場合によってはその地方自治団体ではなくて、地元の会社その他にお移しになったのかどうか、その後も若干線増なり電化について利用債を持たれた例がございまして、地方において御満足になれば国鉄としてやむを得ないのではないかと、それにやうして国鉄の計画が推進されるならば利用債に依拠してということになっていくわけでございます。

○島本委員 自治省からの疑問がある点もわかりました。今後駅を新五カ年計画によってやる場合においては、自己負担においてこれをやりたいという点も大体わかりました。そういうような点で、それを含めて住民が要望しているサービスの改善、ことに重要なのは早く計画を進めてもらうようにしてはやってもらいたい。大臣も必要によってこれはやってもよろしいという答弁のようですが、あなたの方から明確にこれはやるべきであるという青写真を示さない

以上は、今やりますというところは言えないと思う。ことに事務当局の方では九月十日までに出すということをして分確約されておいたはずですから、この点考を合わせて五カ年計画を実施するに必要な停車場の整備その他の問題に対して遺憾なきを期するために、この北口の早期建設を促進してもらいたい、この点いかがでしょう。

○滝山説明員 先ほど申し上げたことと同じことになりまして、回答が、約束した形のものをごにつかんでおりませんけれども、おくれたのは申しわけないと思いますが、できるだけ早く態度を示すように努力いたします。

○島本委員 これで終わりますが、最後に、次会までの間に具体的に、大臣をも含めて、その内容等を含めていつごろできるのか、この見通しを持ってもう一回ここへ現われてもらいたいと思います。一つよろしく願います。以上をもって私の質問を終わります。

○簡牛委員長 橋本次郎君。○榎委員 大へんおそくなって申しわけないと思いますが、もう機会がないようでありますから簡単に一つ質問をいたしますので御答弁をいただきたいと思ひます。

実は中央線の問題であります。私、ずっと運輸委員会に所属をいたしまして、あまり地方的な問題は遠慮しておいたのでありますが、他の路線の近代化に比べて非常に思ひがたである、こういうふうに思ふわけですが、特に今度のダイヤ改正から、従来からもそうでありましたが、貨物の積み込みあたりは、輸送力の不足によつて――施設あるいは定数というふうな問題があると思ひますが、非常に削減をされて、在貨はあるけれども、ひどいときには要求の十分の一しかいかぬというふうな状態。それから、どうしても貨物輸送ではもうからないと思うのですが、もうからないから旅客が優先をするために貨物列車の削減が行なわれる。今度は旅客の方を見ますと、急行が増設になりましたから、これは沿線の住民は非常に喜んでゐる。ところが単線でありまして、急行が増設になったために、ローカル列車が非常に時間的に、あるいはその数からいっても不足をしてくるので利用者は困感をしてゐる。こういう状態です。だから、私も北陸線その他のいろいろの線路の状況からはよくわかつてゐるわけですが、とにかくこれでは困るというので、何とか中央線の増強をいまい歩積的に努力をしていただけないか、こう思つて質問するわけですが、名古屋から東の方であります。大曾根あたりまでは何カ年計画というので工事はいたしてありますが、他の線の線増、近代化と比べると速度がきわめておそいと思ひますので、以下三点におたつて質問をいたしたいと思ひます。第一は、少なくとも中津川までは早くに復線にしなければ輸送力が詰まってしまうじゃないか、こういうことを考えるわけですが、電化であるか、ディーゼルであるかというところは別として、復線にすべきであると思ひますが、この点について国鉄の計画並びに将来の同線に対する意欲をお答え願ひたい。

○滝山説明員 今回の白紙ダイヤ改正と言つておりますが、今回の時刻改正は非常に輸送に対する御要望が強いございまして、それに応ずるありつたけの余力というものを使い尽くしたダイヤになったわけでございます。しかし前提にあくまで今度の新五カ年計画というものが前提でありましたので、その間いろいろ御迷惑をおかけした点もあると思ひます。旅客のふえ方が非常に急でございますので、旅客列車の増発があつた、また遠距離のお客様が非常にふえておりますので、これを優先するために近距離を待車してゐるというふうなことで、どうもこれはある程度いたし方ないと思ひます。ございしますが、今御指摘の中央線につきましては、われわれも復線の必要を痛感いたしまして、五カ年計画としては多治見までは復線化する。あとの線区につきましては追つかけて復線化するわけでありまして、その区間々々の中に特に隘路区間というものがございまして、たとえれば駅間の長い区間、あるいは勾配がありまして列車が速度が出ないというふうなところを幾つもございまして、今どの区間を先にやたらいかということを検討いたしまして、中津川までについては、特にひどい区間から解決したい、こう考えております。

○榎委員 これは私の四十年來住んだところでありまして、よくわかるのですが、もちろん多治見までの復線を早急にやらなければ奥の方の復線をやつても断片的になるわけですが、実際は多治見からその奥の東の二、三の駅が一番困つてゐるわけですが、いまだに何か行事がある、あるいは旅行シーズンというときには、旅客列車は積み

一七

〔別冊附録に掲載〕

昭和三十六年十一月二日印刷

昭和三十六年十一月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局