

昭和三十六年十月三十日(月曜日)

午後五時三十一分開会

委員の異動

十月二十八日委員野上進君辞任につき、その補欠として泉山三六君を議長において指名した。

十月三十日委員大谷豊潤君辞任につき、その補欠として加賀山之雄君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 前田佳都男君
理事 天盤 良吉君
金丸 富夫君
大倉 精一君

委員

江藤 智君
大野木秀次郎君
重宗 雄三君
平島 敏夫君
三木興吉郎君
小酒井義男君
重盛 壽治君
中村 順造君
大和 与一君
松浦 清一君
加賀山之雄君

国務大臣

運輸大臣 斎藤 昇君

政府委員

運輸大臣官房長 広瀬 真一君
運輸省鉄道監督局長 岡本 悟君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の会議に付した案件

○踏切道改良促進法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員(前田佳都男君) たいまいま委員会を開会いたします。

去る二十八日、野上進君が、本日大谷豊潤君が辞任され、泉山三六君、加賀山之雄君が、それぞれ選任されました。

○委員(前田佳都男君) 次に、踏切道改良促進法案(内閣提出、衆議院送付)を議題といたします。

前回に引き続き質疑を行ないます。質疑のある方は、順次御発言を願います。

○小酒井義男君 前回の委員会でも、いろいろ皆さんから質問があったことでありまして、本法案の成立によって踏切道が改善をせられ、交通事故の防止に役立つということであれば、法律そのものには私は別に反対の意見をもつものではないのでありますが、実際にこれを改良していく過程において、特に地方の中小私鉄の負担になる点について、若干私は心配をしておるんです。

極端な例を一つお尋ねしたいんです。が、地方鉄道軌道整備法によって補助を受けておるような会社の踏切が、この法案によって設備を改修しなければならぬような場合に、この前の説明によりまして、三分の一は政府、三分の一は地方の自治体の補助、三分の一は自己の負担になるというように聞いているんですが、そういう場合でも、やはり三分の一の負担がかかることになるのかどうか、その点をまず第一点、お尋ねしたいんです。

○政府委員(岡本悟君) さようでございます。やはり三分の一は、鉄道事業者が負担するという建前でございます。

○小酒井義男君 そうなると、私は、普通であつてもその補助を受けなければならぬような業態のところに、たとえ三分の一、金銭的には少ないといつても、その負担がかかってくることは、他の保守に手を抜くようなことになる危険性が出てくるのではないかと、つまりそれによって枕木の交換が予定どおり行なわれないということや、いろいろな面にしわ寄せされてきますと、それがやはり輸送全体の安全、鉄道における輸送の安全に影響をもつてくるという、こういう心配が出てくるのではないかと思ふんです。

○政府委員(岡本悟君) 非常に負担能力が、そこまで悪く弱体だということなどは、その会社に負担をかけないような方法を、私はどうしてお考えになれなかったのかお尋ねしたい。

力の少ない地方鉄道に対して、こういう施設の整備を強要するということになりまして、他の必要な保安施設の整備に影響があるというふうな御心配でございますけれども、やはりこの踏切保安施設の整備ということも、線路等の施設の整備と同等のウエイトをもつというように判断いたしております。

そこで車両の整備、あるいは線路の保守等と同じようなウエイトをもった重要な施設でございますので、やはり鉄道事業者といたしましては、これを整備する義務があるわけでございますが、その場合に、政府といたしまして、あるいは地方公共団体といたしまして、できるだけ地方の援助をするといふことで、こういう提案になつたわけでございます。もちろん極端な赤字欠損の場合には、御指摘のように地方鉄道軌道整備法によりまして、若干の補助がございまして、こういった施設の整備についても、その方面からの援助の手も差し伸べられる、こういうことに相なりますが、赤字欠損の会社全部が、地方鉄道軌道整備法の補助を受けるわけじゃございませんので、なるほど御指摘のような非常に困難な場合も出てくるかと存じますけれども、鉄道事業者としては、線路等の保守と同じようなウエイトをもつ重要な施設の整備でございますので、万難を排していただかなければならぬ、かように考えております。

なぜやらなかったかという、全部めんどろに見るような建前にしなかったかという仰せでございますが、そうなりますと、今申し上げましたように、ほかの施設の整備にいたしましたも、赤字欠損会社につきましては、全部やれるように、正当な整備、適切な整備が全部やれるように補助金を与えまして、その能力をつけてやらなければならぬという問題にもなりますが、そういう点も、実は今まで解決いたしておりません。したがって、この踏切の施設について、特段の考慮が払われたということは、ほかの施設の整備より、より国家がウエイトを置いておるということにもなるように考えております。

○小酒井義男君 それからもう一点、これも、少し極端な例を引くようなことになるかも知れませんが、最近地方鉄道の中には、旅客の輸送が自動車に移行するといふような傾向があるわけなんです。その自動車に旅客が移行するといふような地方の鉄道は、これは経営がよくありません。そうして乗客のふえる量もありませんから、列車の運転回数なども自然増加するといふようなことにはならぬ。ところが、一方自動車のほうには運行回数がふえてくるというように、それが重なり合つて、踏切の改良をする必要がでてくるというふうな場合に、その鉄道側に負担をかけていくということは、これは一方では、原因者負担ということが言われながら、非常に私は矛盾があるのじやないかと思うのです。こういう点

を、この法案の対象になる改良をしな
ければならぬ踏切の費用の負担方法に
ついて、そういう点の事情に合うよう
なことを考えるべきではないかと思
うのです。

そういう点の考慮を、どういふふう
にされているか、この点についてお伺
いしたいのです。

○政府委員(岡本信吾) 仰せのよう
な、いわゆる原因者負担主義というこ
とが、踏切道というふうな、いわば道
路と、列車の通行いたします線路との
両方の効用を兼ねております兼用工作
物につきましては、あるいは立体交差
の経費というふうな点につきまして
は、すべて原因者負担という法則が原
則として貫かれておりますので、今御
指摘のような場合には、この道路交通
側の交通量の激増というところを、その
改善の契機となるところの一つの原因
と考えられないかという仰せでございます
ますが、もとより鉄道事業者は、現行
の法令におきまして、たとえば地方
鉄道におきましては、地方鉄道建設規
程におきまして「交通頻繁ナル踏切道
ニハ通行人ノ注意ヲ惹クヘキ警標ヲ設
クルコトヲ要ス」というふうな規定で
あるとか、あるいは「交通頻繁ニシテ
展望不良ナル踏切道ニハ門扉其ノ他相
当ノ保安設備ヲ為スヘシ」と、このご
ざいまして、法令的にも、鉄道事業者
は、そういう義務を負っておるわけで
ございまして、こういった、いわば企
業の社会的責任というものは、危険を
防止するための施設をしなければなら
ぬという社会的責任といたしまして
は、客観情勢の変化に対応いたしまし
て、おのずからその果たすべき責任の
内容も変わってくるというふうな考え

られるのでございまして、交通量がふ
えれば、たとえ自分みずからの列車運
行回数がふえなくても、そのよって起
くることの危険を防止する社会的責
任は、当然あるというふうな考えのわ
けでございまして。

○小酒井義男君 これは前の質問と、
今の答弁を受けました質問とは、これ
は裏腹の問題になるわけなんです、こ
ういふ点で、この国鉄踏切道問題とい
うのがありますね、あれの、少し古い
のですが、分科会などの記事を見ます
と、諸外国では、大体国家負担で、こ
ういふことをやっておるのを見てお
るのですが、政府はいろいろ法律を出
されるたびに、諸外国においてはとい
うことが、ときどき説明の中に入っ
てくるのですが、今度の場合、諸外国の
例などは、相当検討をされて、その中
で、わが国の現状において、こういう
方法よりないかというふうな結論が出た
のか、外国でも、今提出案になってお
るような性格の方法がとられておる
のか、そういう点はどうかでござい
ます。

○政府委員(岡本信吾) 外国の法制
は、もちろんこの法案を提案するにあ
たりましては、十分検討いたしてお
ります。外国の制度を見ますと、いろ
ろまちまちでございまして、鉄道事業
者が全部整備しておる場合もございま
すし、あるいは道路管理者側が、若干
の援助をしておる場合もございませ
う。まあ、そういう外国の法制を研究いた
しまして、運輸省といたしましては、
毎々御説明申し上げておりますよう
に、いわゆる原因者負担主義というも
のを、もつと現代的に敷衍して解釈い
たしまして、道路交通の激増、しかも

非常に速度の高い、速い自動車交通量
の激増という点にかなりみましまして、そ
ういったことが、踏切切り施設の整備
を促すところの一つの原因である、要
因であるというふうな観念いたしまし
て、建設省あたりとすいぶん話し合っ
て参りましたが、結局、大蔵省あたり
の、企業の社会的責任として、あくま
で原則としては把握するという見解
が、政府の終局的な統一見解として、
そのことに、運輸省としても一致せざ
るを得なかつたのでございまして、や
はり、特に最近、西独の連邦鉄道の改
善方策を研究する委員会として、し
ばしば例に引き出されますプラント委
員会あたりでも、踏切保安施設の整備
は、道路管理者側もこれを負担すべき
だ、そういう段階になっておるとい
うことを指摘いたしておりますが、そ
ういふこととございまして、企業の社
会的責任というもののにも相対的な限度
があるというふうにも考えられます。

まあそこで、この提案といたしまし
て、政府の統一見解は、企業の社会
的責任として、あくまで鉄道事業者が
踏切保安施設の整備は負担するのが原
則というようにいたしておりますけれ
ども、今後、十分その点は研究して
たいと存じます。

○小酒井義男君 もう一点。前回の質
疑の中で、三十七年度の補助金として
六千三百萬円の要求をしておる——た
しか六千三百萬円と記憶しております
が——という答弁があったのですが、
五カ年間に改良を必要とする箇所はき
まつておる。その中で、政府案による
ところの三分の一の国庫補助が必要な
箇所というものの、大体これはきまつ
ておるはずなんです。そうしますと、

その計画に基づいて六千三百萬という
補助金が必要だという要求をしてお
るわけでありまして、六千三百萬とい
う予算が認められて、初めて計画ど
うり改良が進められることができるこ
とになると思うのです。

そういう場合に、その予算が、もし
政府の予算折衝の過程で削られるとい
うようなことになりましたと、削られた
上で計画どおりやろうとしますと、こ
れは非常に先ほどから言っております
ところの中小私鉄の経営困難な所に、
無理なしに寄せがされるのじゃないか
ということを私は心配をするのです。
そういうことには絶対にならない、必
要な予算は獲得をしていくのだ、こ
ういふ自信を示していただけるかど
うか。

これは、大臣からお答え願ったほう
がいいのじゃないかと思うのですが、
その点を一点、お尋ねしたいのです。
○国務大臣(斎藤隆夫) まことに大事
な予算でございますから、ひとつ全力
を注いで獲得をいたしたいと考えてお
ります。

○小酒井義男君 これで、やはり計画
の実行と予算の獲得というものは、
これは切り離して考えることのできな
いものだ、こういうふうな了承をして
よろしいでしょうか。

○国務大臣(斎藤隆夫) そういうよう
に努力をいたしたいと思っております。

○大和与一君 ちょっと二、三お尋ね
したいと思うのですが、一つは、列車
の接近表示器を第一種機器に指定し
て、それで保安整備の完全を期しても
らいたい。ということは、信号と同じ
取り扱いができないか、こういう質問
です。鉄監局長に。

○政府委員(岡本信吾) 列車の接近表
示器を……。ちょっと質問の御趣旨が
よく……。
○大和与一君 列車の接近表示器を、
第一種機器と言いますか、そういう専
門語があると思うのですが、そういう
ふうに指定して、その保安設備の完全
を期してもらいたいということは、信
号機と同じような取り扱いをしてもら
うことによつて万全の措置ができる、
こういうふうな考えなのですか、そう
いう考えがあるかないか、こういうお
尋ねをしておるのです。

○政府委員(岡本信吾) 列車の接近表
示器と申しますのは、踏切における一
種の保安施設であつて、進行してく
る列車に対して踏切がうまく閉鎖され
ておつて、列車の通行が安全であるかど
うかということを表示する機器である
と思ひますが、現在国鉄あるいは私鉄
におきまして、大きなところではた
いてい、そういう表示器を設けており
ます。しかし、これは自衛的な措置で
ございまして、必ずしも、私よく研究
いたしておりますが、法令的な根拠
はないと存じます。

これを信号機と同じ扱いに、つま
り、第一種機器と仰せられましたが、
そういうたものに格上げして、安全度
の向上をはかるつもりはないかどう
かというところでございまして、いろ
ろ研究してみたいと存じますが、実
はこの表示器と列車の進行との間に
ける連動装置というものがございま
して、機械的に技術的に全然狂いがな
いというところであれば、そういう表示
器を信号機として踏切における安全度
を確かめて列車側も通行し得るとい

制にすればいいんじゃないかというふうな、私個人、考えますが、まだ、そこまで技術的な確信が得られないというのが現状ではないかと存じております。

○大和与一君 踏切保安係の労働条件と言いますか、そういうことで、まずお尋ねいたしますが、詰所とか休養設備があるのだけでも、あの踏切の番小屋ですね、あそこで一緒に、寝ておったり休んでおたりするのですから、ほとんど休養にならないのです。私もよく知っておりますけれども、こういうのは、少しずつでも改善されつつあるのですか。そうでなくして、今度は、休む場所は、駅の構内とか、そういう所で休むとか、そういう設備ができていくのか、そういう指示を運輸省の方でしておられますか。現状はどうなんですか。

○政府委員(岡本悟君) 地方鉄道につきましては、御承知のように終夜運転をいたしておるところはございませんから、もちろん十分休養の得られるところで休養をとると、こういうことになっておるのが現状だと存じますが、国有鉄道におきまして、従来踏切の重要性ということも強調いたしまして、踏切警手の指導なりあるいは教育なりあるいは待遇なりについては、十分改善するように指導いたしておりますので、従来より、はるかに改善された状態になるというふうに考えております。

なお、運輸省といたしましては、前、御承知のように優良踏切警手の表彰制度を作りまして、大臣みずから、この表彰を毎年行なっておりますことは御承知のとおりでございます。十

分力を入れているということは申されるかと思ひます。

○大和与一君 この前もお尋ねしましたように、今度基準をきめて、そういう指示をする場合、順位をきめて、期限づきでも必ずやらせる、こういう強い御意見があったと思うのです。それをするために、たとえば踏切の場所によつては、人間をふやさなくちゃいかぬと、こういうことでもあったときにおいてどうするのか、こういうお尋ねをしたのですが、それとあわせて、現在の踏切保安係というのは、大体二十代と五十代ぐらいがうんと多くて、まんながいないわけですよ。そういう養成計画といひますか、あるいはまた、今度は病気で休んだときに、その駅の線路工手と駅手が、これにかかわることができる。こうなっているのだけれども、みんないやがって、これでは、資格の検査があるのですね、その検査に出たら、みんな白紙で出しているのです。答案書いたら、もう上がつたら困るといふので、踏切番の交替要員にはなりたくないといふので、みんな白紙で出しておる。こういう状態だから、その中でまれに普通のことを書いて上がつた人が、病氣なんかの場合に交替すると、やはりそれだけ未熟な不なれな人がやるわけだ。そうすると事故が、そういうところが多い。こういうことは言うことができると思ふのです。

それで、まあ政府としては、これらのやはり要員計画といふか、あるいはそういうなければ、この駅手と線路工手だけがするのじゃなくて、もう少しブルルした形にしないと、とにかく踏切はみんないよくのいやがって、全部辞表を出して転勤を希望しているとい

う、こういう形があるのですが、そういう要員養成については、今度の基準をきめるにあたって、どのような御指導をされたいと思つておられるのですか。

○政府委員(岡本悟君) もう御指摘のとおりでございます。全く同感でございます。踏切保安設備の整備は、もちろんやらなくちゃなりません。踏切警手の特に質的な面の強化ということとは、われわれはかねて痛感しておつたところでございまして、今申し上げましたように、関係事業者には、質の改善なり、つまり教育とか指導ということについて、強く要望をいたしておりますが、なお、この法律ができました際には、こういう物的施設の整備とあわせて、そういう要員計画の樹立とか、そういうことについても、あわせて関係鉄道事業者を指導したい、かように考えております。

○大和与一君 さらに給与の問題を、もうちょっとお尋ねしたいのですが、これは今、たとえば国鉄なんかの場合には採用給四号で八千円で最低です。二千九百円ベースのときに、それまでは国鉄の職種の中でも、やはりこれは非常に危険度が強い、たいへんだ、相当これは上級の職種だったのだ、二千九百円ベースになつてからが、平等に下げられてしまつた。それを決してとやかく言うのじゃなくて、やはり、もうちょっと踏切保安係に對しても、十分思いやりがなくなつて、あるのじゃないか。それはやはり、ある場合においては命をかけるという、あるいは責任を全部踏切保安係がかぶる、こういうことが過去の例でもたくさんあるわけですから、そういう点については、給与の公正化というこ

とですね。決してえこひいきをするというのじゃなくて、公正化ということについて、どのようにお考えになりますか。

○政府委員(岡本悟君) その点につきまして、私も前から考えておりました。たとえば国有鉄道におきまして、最近この職務給の設定ということについて委員会というふうなものを設けて研究いたしておりますが、そういう機会には、ぜひその職務の重要性に適應した給与を設定してもらいたいという希望を個人的にはいたしておりますが、そういう点は国有鉄道においても十分研究してくれておるものと信じております。仰せのとおりで、職務の重要性に對した職務給的なものが、もっと考えられなければならぬものであるうかと存じております。

○大和与一君 それから、衆議院でこの法案を、もつとりつぱにするために小委員会を置く、こういうふうなきまつたと聞いておりますが、そうなる、その小委員会では、一体どういふことをするのか、たとえば鉄監局長は、この前からの私たちのお尋ねに對して、社会党からも、ずいぶんこれはこゝろがあつて、早くやれといふからやつたと、こういうふうなお話も聞いたと記憶しているのですが、私たちが、やつたことではなくて、それじゃ一体、もつと慎重に、もつとゆつくりやつたら、大蔵省との話し合いが十分できて、そして始めれば、もつともつと大きな規模の政府からの補助をもらいながら、この事故をなくすること、こういう大きな気があつたことは承知しているわけです。だから、その辺が小委員会をもつて、これから大

蔵省なり、まあ政府間で折衝する場合に、一体この見通しはどうなのかというふうなことを、もしも、これは大臣でも、どちらでもよろしゅうございませうが、お答えいただければ幸いです。

○國務大臣(斎藤異君) 小委員会で、いろいろ御検討を願ひ、本委員会の全面的御支援をいただくということになつて参りますれば、大蔵省の折衝につきましても、非常に有力であらうと思ひますが、しかし、それにいたしまして、この法案をなるべく早く通していただきまして、そうして、まず実施に移していく。で足らないところを、どんどん鞭撻をしていただくというのであります。白紙から、大蔵省に最初から強く、またたくさん要望するということは、實際問題として非常にむづかしいのじゃなからうか、こういう気がいたしております。

○大和与一君 それじゃ、もうやめませうけれども、先日米鉄監局長からお答えをいただいたことは、みんな議事録にあるわけですから、私たちがやつぱり、少しでも事故をなくするために、その関連するあらゆる環境なり、労働条件なり、人間のことなりを、いろいろ無理な注文をしたと思ふのですが、しかし、一々相当明快な答えありましたから、ぜひとも、それは実行していただいて、そして、またそれに必要な資料が、もし私たちに宿題としてあるならば、それを適當の時期に、お作りになつて、それで逐次配つていただく、このようにお願いをして質問を終わります。

○大倉精一君 この法案の中で、一点だけ私は運輸大臣に御意見を聞き、か

つお願いをするのですけれども、第三条に「立体交差化又は構造の改良により改良することが必要と認められる踏切道」、この基準というものが運輸省令、建設省令で定める、こういうふうになっておりますね。

これが私非常に大事だと思つてのです。これは衆議院の審議の過程におきまして、必ずしも運輸省側の答弁と建設省側の答弁とは、一致していないという工合に私は承知しておるのであります。本来ならば、この基準がきまつていなければ、指定する踏切道も数もきまらないということ、したがって、予算というところについて、非常にあいまいなものがある、こういうことにしるうと考へてはなるわけですね。そこで非常に心配することは、この法案が通つて、直ちに実施ができるかどうか。運輸省と建設省のほうで、この基準についての話し合いがスムーズにいくかどうか、非常に気にかかるわけなんです。

この法案ができなければ、そういう態勢はできないとおっしゃるかもしれませんが、むしろ、早く態勢を作つてもらうと同時に、大臣として、早急にこの基準をきめるようにひとつ、御努力を願わなければならぬのですが、この点の見通し並びに御意見はいかがですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 御指摘のように、この省令で指定をいたしますにつきては、事務的に、相当私は折衝をしなければならぬところがたくさん出てくるだろうと、かように考えます。しかしながら、一日も早く、これを完了することが必要でありますから、事務的には折衝が長引くようであ

りますれば、建設大臣と直接の話し合ひに移すというふうなことにいたしまして、なるべく早く御期待に沿うようにいたしたい、こう思います。

○金丸富夫君 指定と予算の関係で、ちよつとお伺ひしておきたいのですけれども、運輸省令と建設省令で定められた基準に従つて改良並びに整備の指定をするというのですが、その指定をしました場合は、これは道路は、国道の場合には建設省、府県道、それから市町村道ということになると、管理者はそつちですね。そうすると、こういう方面の予算というのは、どういふことになるんですか。本年度はどこのことを指定する、五カ年計画で、大まかなあれがありましよう、それからまた、これが必要性、おののの立体交差、あるいはまた改良工事、あるいはまた保安設備というものの必要性からみて、どこどこはやらなければならぬというところは、私は割にわかると思ひますが、今年度、何月何日までこれをやるというのをきめますのは、国としては、まず予算をとるといふことですが、その予算は、国がきめますれば、大体その範囲においてやれるということになりませんが、府県道及び町村道ということになると、そちらのほうの予算が通らなければ、実際の指定ができないのか、あるいは指定をしておいても、その順序に従つて、予算の範囲内でやるといふ意味か、もし、それだとすれば、相当にあとに尾を引く、実際の現況と計画との間に、相当の狂いがでるはしないか、要は結局予算は、それだけのものをちゃんと取つて、計画に乗せて、初めて実現できるんですから、ことに本法案は五カ年と

いうようなことに切つておるわけですから、その点はどうかということ、を、まずお伺ひいたしたい。

○政府委員(岡本悟君) 確かに仰せのとおりでございます。予算に現実に乗れませんと、実現性が薄いというところになります。建設省におきましては、この法案の大体実施を前提として、本年度予算におきましては、たとえば立体交差化につきましても、相当の予算を見込んでおりまして、かりに、この法案がこの臨時国会で成立していただきまして、実施準備のために必要な指定基準の省令がでましまして、あるいは来年一月から実施に移れる、こういったような場合に、それから、これに対応する予算があるかどうかということでございます。それから、その予算は成立した予算の範囲内において、今お尋ねのように、できる弾力性を持つてゐるというふうなことでございまして、御心配はいらな

いかと存じます。ただ、この地方道以下でございまして、これにつきましても年度一ぱいは、たとへば今申し上げましたように、来年度一月から実施ということになりますと、あと三カ月でございまして、必ずしも大きな額にはのぼらないというふうなことも想定されますので、そう実施上、たいした問題は出てこないというふうにお考へております。そのほかに施設につきましても、大体この補助を受けなければならぬものは別といたしまして、そのほかのものは、十分弾力性を持った予算制度でございまして、指定いたしましたとしても、直ちに実施に取りかかれる、かように考へております。

それから、もしそういった事情をいろいろ勘案いたしました、無理であるというふうな場合には、期日の指定あるいは個所の指定におきまして、若干の弾力性を持たせ得ることも考えられますので、要は、一日も早くこの法案を実施に移しまして、この法案の実施の準備を急ぐことと、それから予算関係のあるものにつきましても、しかるべく早手回しに措置するとか、あるいは来年度の予算でなければ、どうにもならないもの、たとえば施設に対する補助の金額というふうなものは、概算要求で、はつきり要求すべきものは要求する、こういうことが実施については特に必要であらうかと、目下のところ考へております。

○金丸富夫君 そうすると、どこかの指定をするという場合には、予算の大体めどがついてからやるのか、あるいはまた大まかな必要性等を考へて、これを指定して、これに伴う予算として予算を要求するの、その前後の問題を先はお伺ひしたかったのであります。国の場合は、いずれにいたしましても連絡がつくと思ひますけれども、たとえば府県道、市町村道等について、立体交差あるいは改良なんか決してないわけではない。ことに都の道路というふうなものは、今、国道に指定してない。非常にひんぱんな交通量があるわけでありまして、こういうものは、やはりどういふ工合で、その予算措置というものがなされるか。それがお伺ひしたかったのであります。指定が先ですか、それとも、指定はしておいて、府県に対して命令、まあ命令といつても予算の範囲内においてというお言葉がありますから、その点

は、どうでしょう。○政府委員(岡本悟君) 確かに仰せのとおり、指定が先行いたしまして、それを裏づける予算がいろいろ考へられてくるのが筋でございますが、先ほど申し上げましたように、たとえば立体交差にいたしまして、年々かなりの予算は計上いたしております。特に本年度につきましても、建設省にいたしましては相当の予算を計上いたしております。あるいはこれを受ける鉄道事業者である国有鉄道にいたしまして、そういう予算はある程度見積つておりますから、かりに、来年一月から実施できる態勢になりますれば、本年度ぐらいにおきまして、直ちに工事の実施に移るといふことは当然予想されま

すので、個々の指定にあたりまして、そういう予算の裏づけがあるかどうかということも、十分勘案して指定したいと存じますし、また指定いたしましても、予算の関係から、完成期日の指定をある程度弾力的に考へるといふことも可能かと思ひます。また、予算に關係なくと申しましては語弊がありますが、割合金額の少ない踏切保安施設の整備につきましては、一個所百万円前後でございまして、年々、それ相応の予算が、それぞれ鉄道会社としては計上しておりますので、その範囲内でウエートの高いものから指定すれば、直ちに着手できるといふ態勢に相なるかと考へております。

○金丸富夫君 それからもう一つ、今の都道府県市町村の問題として、六条第二項の保安設備計画の方ですが、これに対する補助ということがやはりありまして、二項の、都道府県市町村

というふうなことになる、なかなか財政上苦しいとか何とかいう理由で、実際上なかなかやれないというふうなことになるのだと思うのですが、この点の予算上の金——予算でございませう、それは国として、どういふことになるのでしょうか。たとえば交付金等、こういうものは何ほかに含めてやるとか、増額するとか何とかいうことの措置がとられるのか、それは一切向こうにまかしておいて、予算をこいう整備について要求したものについては、いわゆる指定したものについては必ず計上しろ、そうしてその補助をしるというふうなことを指令するわけですか。それを伺います。

○政府委員(岡本恒吉) たしか、この前の委員会でお答えいたしましたかと存じますが、自治省の方では、特別交付税によって、その点は関係都道府県市町村のめんどうをみたい、こういうふうにしておりまして、特別交付税は、いわゆる基準財政需要以外、臨時に特別にみる交付金でございまして、これは私から申し上げるまでもない、存じますが、毎年度二月ごろ、つまり年度末になって、そういう基準財政需要以外の必要によって生じた需要であるかどうかを判断して、補給をいたしておるようでございますので、そういう制度によって、解決したいというところを自治省の財政課長が衆議院の運輸委員会でお明かしておられます。その点は心配ないかと存じております。

て負担し得る能力があるが、地方公共団体側がないという場合がございまして、そのために立体交差化が図られる場合も事実あるんでございまして、その点は建設省におきまして、立体交差化に要する工事費の補助について、特別の配慮をさせていただくように、現に希望いたしておるのでございまして、なにか適切な方法が講ぜられるものと期待いたしております。

○金丸富夫君 もう一点、最後の八条であります、運輸大臣が、資金確保に要する措置を講ずるよう努めると、具体的には、どういふことを予定しておりますか。それをお伺いします。

○政府委員(岡本恒吉) たとえば立体交差化に要する経費について考えてみますと、なにしろ一カ所が二億とか三億とか、あるいは場合によっては十億くらいかかる場所もあるかと存じます。そういう経費を分担する場合においては、相当巨額の資金を必要とするわけでございまして、その資金を運輸大臣としてはあつせんするというところを、この八条でお約束しておられますが、すでに開発銀行と、来年度融資につきましまして、ある程度話し合いが済みまして、とにかく立体交差に要する経費というものを、その所要資金というものを開発銀行の融資の対象にするというところに話がついております。その話し合いがつかまりましたので、来年度は立体交差箇所二十四箇所と推定いたしまして、開発銀行から約八億七千万円の融資のあつせんをしてもらいたいという申し入れをいたしております。

ておりますのは、大都市の郊外電鉄が、地下鉄に乗り入れするといふ、その経費に限って、それを限定して融資の対象にしてありますが、これが、あるため新しい融資対象として加わったわけでございまして。あとは、どれだけの額が融資できるかということにかかっておるわけでございまして。

○金丸富夫君 利子は、どうなりますか。

○政府委員(岡本恒吉) 利子は、遺憾ながら大体九分程度ではないかと考えております。

○加賀山之雄君 この機会に、運輸大臣にちよつと伺いたいたんですが、数日前の新聞に、いろいろ閣議だったと思うのですが、交通の問題について、そうして交通行政を一元化しなければならぬ。これを大平官房長官のところまでとめる。まことに何かいい話——官房長官のところまでとめるというのはいかぬ話だと思つて、官房長官に聞いてみると、いや、あれは新聞の間違ひで、当面、自動車は非常に輻輳しておる。混雑しておる。何かいい案がないか。これを官房長官のところへ、いい考えを出せというところを新聞が間違えて報道した。こういうふうに、官房長官は言つておりましたが、私は、かねがね運輸大臣の所管において、あまりにもほかの省との関係が多過ぎまして、たとえば観光にしても交通にしても、運輸大臣だけでは、どうにもならない。そういう問題が多い。この踏切立体化の問題なんかも、建設省と運輸省といふことで、これは何も対立するはずはないんですが、運輸大臣のお考えどおりなかなかない点がある。そこで私も、根本的な交通行政の一元化といふことは、ぜひ必要だといふように考えて、それができない、なかなか交通政策を策定するとしても、あるいは交通の基本について年次計画を立てるとしても、なかなか困難があると思つていたわけですが、その交通行政の一元化といふところが、官房長官からお聞きしたとおりなんでしょうか、どういふ問題であつたか、それをちよつと伺いたいた。

○國務大臣(斎藤昇君) 先般の閣議で難談的に出ましたのは、交通行政をやる一元的な官庁を考えてみたかどうかというところではなくて、まあさしあたり非常に困つてゐる、いわゆる道路上に於ける幾多の交通の支障等について、運輸省あるいは建設省、あるいは警察庁、それぞれ関係を持つておりますが、何らかもつと抜本的な方策を至急に考えてみたかどうかという話であつたわけですが、

で、これについては交通対策委員会というものが、現在内閣に設けられておりますが、しかし交通対策委員会の委員長は、内閣の総務長官になっております。そして関係省の次官クラスがメンバーになっております。それだけでは少し弱くないか、もう少しトップ・レベルで抜本的なことを集まつて考えてみたらどうかというふうなことで、そんなふうな方向で、ひとつ考えてみようかというふうなことを大平官が言われたという程度でございまして。

○加賀山之雄君 閣議の話題になつたといふことを伺いましたが、それは、それだけでけっこうなんですが、ただ話題で、そういう程度で済んでは、はなはだこれは足りないもので、今の都下の交通——バス、トラック、それから乗用車を通して、非常に大都市が問題になつてゐる、のみならず、これから道路がよくなれば、路地の問題だけでなく、いろいろ問題が起る、その場合に、私はやはり、これは運輸大臣がどうしてもイニシアチブをとるべきで、トップかしらんが、総務長官にこれを扱えといつても無理なんです。たまたまあなたは警察行政の大家でもあるし、警察と交通は、これは都下の交通として非常に重要な二つなんです、ひとつ運輸大臣がイニシアチブをとつて、そうして真剣にこの問題と取組んでいただかないと、たとえばトラックの場合で言う、これは非常に思ふのです。まあぜひひとつ、そういう話題に済ませないで、運輸大臣がひとつイニシアチブをとつて、官房長官なんかにかまかしておく問題じゃないと思ふので、お願いしたいと思ひます、どうですか。

○國務大臣(斎藤昇君) 関係大臣、それぞれイニシアチブをとるくらいのもので取り組んでいかなければならぬ問題だと思つております。

○加賀山之雄君 特に、関係大臣はすべてだけれども、運輸大臣は一番関係が深いし、一番権限もあるし、義務でもあると思ふので、それで私は、イニシアチブをとつてもらう、だからかやるだらうというところでは、これはだめなんです、もう一度御決心を承りたいた。

○國務大臣(斎藤昇君) 大いに、御鞭撻の御趣旨に沿うようにいたします。

○委員長(前田俊都男君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(前田佳都男君) 速記を起して。
暫時、休憩いたします。
午後六時二十五分休憩
〔休憩後開会に至らなかった〕

十月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

一、私鉄運賃値上げ反対に関する請願(第四九七号)(第四九八号)(第七九四号)

一、京王帝都電鉄の運賃値上げ反対に関する請願(第四九九号)

一、国鉄柳ヶ瀬線等存置に関する請願(第七九五号)

一、三陸沿岸縦貫鉄道早期完成に関する請願(第九四五号)

一、観光事業の一大拠点として箱根町畑引山に国際会議場建設の請願(第一〇〇九号)

一、函館市の電車運賃値上げ抑制に関する請願(第一〇二一号)

一、水戸、福島両駅間観光準急運行に関する請願(第一〇二六号)

一、国鉄野岩羽線建設促進に関する請願(第一〇二七号)

一、国鉄会津線にジール準急運行の請願(第一〇二八号)

一、磐城東線輸送体形強化改善促進に関する請願(第一〇二九号)

一、野沢、会津西方両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第一〇二八号)

第四九七号 昭和三十六年十月十四日受理

私鉄運賃値上げ反対に関する請願
請願者 東京都世田谷区世田谷
一ノ九九三世田谷区役

所内 堀田一夫

紹介議員 小酒井義男君
今回、全私鉄が行なつた運賃値上げの申請は、各社の経営内容からみて、その必要があるとは考えられず、昨今の諸物価の値上がりによって、昨今のものは、国鉄運賃の値上げの結果が示したように、日常必需品の高騰を招来することが明らかであるから、国民生活の安定と擁護のために、今回の私鉄運賃値上げに反対の決議がなされるよう適切な措置を講ぜられたいとの請願。

第四九八号 昭和三十六年十月十四日受理

私鉄運賃値上げ反対に関する請願
請願者 東京都世田谷区若林町二〇四社会党世田谷支部内 望月信

紹介議員 藤田藤太郎君
この請願の趣旨は、第四九七号と同じである。

第七九四号 昭和三十六年十月二十日受理

私鉄運賃値上げ反対に関する請願
請願者 東京都北多摩郡保谷町議会議長 村田慎三外二名

紹介議員 田中 一君
この請願の趣旨は、第四九七号と同じである。

第四九九号 昭和三十六年十月十四日受理

京王帝都電鉄の運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区鳥山町六二四 相沢要

紹介議員 大和 与一君
京王帝都電鉄株式会社は、八月五日運輸省に対し電車運賃の値上げ申請をしたが、この値上げ率は普通運賃十一・九パーセント、定期運賃二十パーセントという大幅なもので、このまま認められると利用者には大きな損害を与えるだけでなく、諸物価の値上げをひきおこすおそれがあるから、政府はこのような値上げを絶対に認めないよう善処せられたいとの請願。

第七九五号 昭和三十六年十月二十日受理

国鉄柳ヶ瀬線等存置に関する請願
請願者 福井県敦賀市津内一丁目敦賀地区労働組合評議会内 松本兵庫外七名

紹介議員 中村 順造君
日本国有鉄道当局は、輸送力の増強を図るため、北陸線の近代化を強力に推進しているが、北陸線の複線電化実現を機会として、柳ヶ瀬線並びに敦賀、今庄間の現在線、経営合理化の理由のもとに廃止しようとする模様である。両線は、北陸線の敷設以来約八十

年の歴史を有し、沿線関係住民の生活の基盤として、今日にいたつており、また沿線には、地下資源や観光資源開発の対象地が多く、地方経済の発展にはぜひとも必要な施設である。また、両線が廃止されると勤労者の通勤はじめ関係住民の生活に、直接の不安を及ぼすことになるから、両現在線を存置せられたいとの請願。

第九四五号 昭和三十六年十月二十三日受理

三陸沿岸縦貫鉄道早期完成に関する請願
請願者 宮城県知事 三浦義男外五名

紹介議員 後藤 義隆君
三陸沿岸地帯は、林・鉱・水・農その他の豊富な産業資源と、天然の観光資源に恵まれながら交通輸送の不備によつて、その開発がとどめられていることは、まことに遺憾である。戦後国内資源開発による国家経済自立の要請から、この東北開発の重要性が再認識され、すでに北上地域、仙塩地域及び北奥羽地域が国土総合開発法による特定地域に指定され、現に着々事業実施の途上にあり、また東北開発が「国家経済の再建に必要にして重大な役割を果たす」ものとの見地から、いわゆる東北開発三法の制定となり、関係方面の深い理解と協力によつて、このうずもれた資源の開発がようやく時代の脚光を浴びようとしているとき、三陸開発の根幹である縦貫鉄道の整備完遂こそは、まさに火急の緊要事であると信ずるから、本鉄道の全線貫通を東北開発の重点施策にとり入れ、国策として早急な完成を期するための万全の措置を講ぜられたい。とくに、(一)昭和三十六年九月着工の宮城県本吉町一前谷地間建設線敷設工事の早期完成を図ること、(二)青森県大畑町一太間町間の建設線(休止線)を早急に着工し、敷設完了するとともに、岩手県久慈市一宮古市間並びに釜石市一大船渡市盛岡の調査線を建設線に編入の上、早急に敷設着工すること、(三)宮城県石巻市を起点とし、河北町飯野川を経て津山町柳

津を結ぶ路線(仮称石柳線)を予定線に編入の上、早急に敷設すること等の実現を期せられたいとの請願。

第一〇〇九号 昭和三十六年十月二十三日受理

観光事業の一大拠点として箱根町畑引山に国際会議場建設の請願
請願者 神奈川県足柄下郡箱根町議会議長 勝俣甲子一外六名

紹介議員 相澤 重明君
最近国際連合が文字どおり世界化するに従い、アジア、アフリカ地帯の加盟国が急激に増加することとなつたが、この地帯においても適当な会合の場所を必要とすることはきわめて自然であり、ニューデリー、バンコック、パギオ等がそれぞ候補地として考慮されていることは想像できるところである。しかしながら気候、風土、交通、宿泊施設その他の環境から判断して日本があらゆる点ですぐれていることは疑いなく、とくに箱根こそは最良の候補地であると確信するものであり、幸い箱根町所有の畑引山は天恵的に処女地として今日まで保存された困地であつて、同町民は国家百年の大計から進んで無償提供を出しているから、この際すみやかに優秀な大会議場を箱根に建設し、世界諸国の期待にこたえるとともに、昭和三十九年開催のオリンピック東京大会に伴う国際観光事業の一大拠点ともなるよう緊急の処置をとられたいとの請願。

第一〇二一号 昭和三十六年十月二十三日受理

函館市の電車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

車運賃値上げ抑制に関する請願

請願者 函館市電

請願

請願者 北海道函館市五稜郭町
四九 谷内盛治外二百
九十一名

紹介議員 岩間 正男君

昭和三十六年度から実施されようとした函館市の電車料金の値上げに対し、運輸審議会の決定方針に基づき一時中止されたことは、函館市民の大きなよろこびとするところであるから、今後、も公共料金抑制措置として、同市の電車料金の値上げを許可しないようにせられたいとの請願。

第一〇一六号 昭和三十六年十月二十三日受理

水戸、福島両駅間観光準急運行に関する請願

請願者 福島市杉妻町一〇福島
県町村会内 笠間恵

紹介議員 松平 勇雄君

昨年末、地方住民待望の水郡線上野、石川間のビジネス準急が運行せられ、以来当初の予想に反してきわめて良好なる実績を上げて、地方産業振興に寄与しており、また近時茨城、福島両県をつなぐ奥久慈スカイラインの観光事業も目を追って発展している現状にかんがみ、観光事業振興のため、すみやかに水郡線水戸、福島両駅間の観光準急の運行を実現せられたいとの請願。

第一〇一七号 昭和三十六年十月二十三日受理

国鉄野岩羽線建設促進に関する請願

請願者 福島市杉妻町一〇福島
県町村会内 笠間恵

紹介議員 松平 勇雄君

国鉄野岩羽線建設の重要性について

は、今さら多言を要しないところであるが、現在、今市、滝の原間は調査線となつていながらもかわらず、その着工は見とおしがつかず、喜多方市、山形県米沢市間にいたつては調査線にさえ指定されてない現状であるから、調査線となつていながら栃木県今市、福島県滝の原間建設工事を即時着工するとともに、福島県喜多方市、山形県米沢市間を早急に調査線に指定せられたいとの請願。

第一〇一八号 昭和三十六年十月二十三日受理

国鉄会津線にジゼル準急運行の請願

請願者 福島市杉妻町一〇福島
県町村会内 笠間恵

紹介議員 松平 勇雄君

最近福島県下における国鉄輸送の増強はいちじるしく改善され、ことに「いわき」「あがの」「あいづ」等のジゼル準急運行によつて、県庁所在地の福島市と各地間の往来は、ほとんど日帰りの日程となつてゐるが、本県奥会津地方は旧態依然としてその利便に浴し得ないことはなほ遺憾であるから、会津線にもジゼル準急を運行せられたいとの請願。

第一〇一九号 昭和三十六年十月二十三日受理

磐越東線輸送体形強化改善促進に関する請願

請願者 福島市杉妻町一〇福島
県町村会内 笠間恵

紹介議員 松平 勇雄君

磐越東線は、太平洋と日本海とを直結し、その沿線には、全国まれにみる大滝根山石灰石を筆頭とするいくたの産

業振興上重要な未開発資源が包蔵されている重要路線であるにもかかわらず、いまだに他線と比較すると冷遇閉却の域を脱することのできない現況に放置されているのはなほ遺憾であるから、今後樹立された五箇年計画の実施第一年度において、本線の輸送体形を根本的に強化し沿線産業の振興と、(一)磐越東線旅客列車を全面的にジゼルカー化し、一時間単位の運行により常磐、東北本線及び磐越西線、水郡線との連絡の合理化を図ること、(二)磐越東線の貨物輸送力を増強し、滞貨資材の一掃を図るため、強いけん引力を有するジゼル機関車の配車をすること等の施策をすみやかに実施せられたいとの請願。

第一〇二八号 昭和三十六年十月二十三日受理

野沢、会津西方両駅間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 福島市杉妻町一〇福島
県町村会内 笠間恵

紹介議員 松平 勇雄君

十数年来、機会あるごとに陳情、請願を重ねてきた野沢、西方線は、極めて短距離(十三キロメートル)ではあるが、奥会津豊庫の開発、新潟県との産業文化の交流及び奥只見電源地帯の供給等に最も重要な路線であるから、野沢、会津西方両駅間の鉄道を、早急に敷設せられたいとの請願。

昭和三十六年十一月九日印刷

昭和三十六年十一月十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局