

(第一類 第十号)

第五十一回国会 運輸委員會議録 第十九号

(三三〇)

昭和四十一年三月二十三日(水曜日)
午前十時三十九分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 關谷 勝利君

理事 田邊 國男君

理事 久保 三郎君

有田 喜一君

小淵 惠三君

木村 俊夫君

高橋清一郎君

南條 徳男君

増田甲子七君

井岡 大治君

泊谷 裕夫君

山口太太郎君

竹谷源太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 中村 實太君

出席政府委員

運輸政務次官 福井 勇君

運輸事務官 堀 武夫君

(鉄道監督局長) 堀 武夫君

建設技官 尾之内 由紀夫君

(道路局長)

委員外の出席者

日本国有鉄道常務理事 川上 壽一君

日本国有鉄道常務理事 豊原康次郎君

理事 門 員 小西 真君

三月二十三日

委員内海清君辭任につき、その補欠として稲富後人君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員稲富後人君辭任につき、その補欠として内

第一類第十号 運輸委員會議録第十九号 昭和四十一年三月二十三日

海清君が議長の指名で委員に選任された。

三月二十二日

小型船舶造船法案(内閣提出第一二〇号)

同月十九日

臨時行政調査会及び地方制度調査会の答申に基

づく運輸行政の分断反対に関する請願(山田彌

一君紹介)(第一九三九号)

油による海水汚濁防止条約の批准等に関する請

願(田川誠一君紹介)(第一九四四号)

東武鉄道高架化による余剰地公共利用に関する

請願(天野公義君紹介)(第二一三〇号)

紀伊半島縦断五新鉄道の調査線編入に関する請

願(早川崇君紹介)(第二一三二一号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内

閣提出第八七号)

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関

する法律案(久保三郎君外八名提出、衆法第二

五号)

○古川委員長 これより會議を開きます。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案、及

び、踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等

に関する法律案を一括して議題とし、審査を進め

ます。質疑の通告がありますので、これを許します。

泊谷君。

○泊谷委員 国鉄から「運輸事故件数の推移」とい

う資料をいただきました。過去五年の事故件数の

推移が諸外国との対比において出されております

けれども、残念ながら踏切事故のほかの国との対

比のほうが出ておらないのですが、これは三十九

年三月に衆議院の運輸委員会の鉄道事故防止対策

小委員会に出されました運輸事故概況に出されて

おる資料と大差があるかどうか、まずこの点から

明らかにしていただきたいと思ひます。

○川上説明員 先生がいま御指摘になりました、

一昨年の小委員会に出しました数字と概数におい

ては大差ないと思ひます。

○泊谷委員 そうしますと、一般に国鉄の事故は

多いように見受けられておりますけれども、し

きに検討すれば、本来鉄道の労使双方で世話をし

ております列車衝突とか列車脱線、トロリー衝

撃、これらの件数は、今回出されました数字にも

明らかのように、百万キロ当たり日本は〇・四

八、それからドイツが一・一二、アメリカが四・

〇七、こういうことになりますと、日本の場合を

一〇〇にして計算すると、かりに日本で百件事故

があるとすれば、ドイツは二百三十二件、アメリ

カでは八百四十八件というふうな、世界で一番事

故が少ない、こういうふうに見られると思うので

すが、間違ひありませんか。

○川上説明員 この統計はUICの統計によつて

おりますので、日本と外国の場合事故件数のとり

方の考え方が若干は違つておりますが、車両も含

めました衝突、脱線事故の数字につきましても、

大体各国とも同じような歩調でやっております。

しかもUICの統計はかなり權威のあるものでご

ざいますから、数字の上からこれを信用して差し

つかえないかと私は思つております。

○泊谷委員 踏切関係の事故の資料を昨年委員会

に出されたのから拾ひますと、五年間で踏切事故

の平均件数は日本の場合二千七百三十二件、カナ

ダが八百三十五、アメリカが三千三百三十六、こ

れを百万キロ当たりで見ると、日本が六・一九、

それからカナダが八・四六、アメリカが三・三七

ということ、指数に直しますと、日本が一〇〇

の場合にカナダが一三六であるけれども、アメリ

カが五四というので、踏切事故だけは残念ながら

世界で二番目の多発の国だ。この資料に出ており

ます七カ国のうちで、指数としてはたいがい四

三、あるいは五四、ドイツの九などという数字

で、日本の踏切事故が圧倒的に多い、こういうこ

とが言えると思うのですが、いまでもこの現状は

およそ変わりありませんか。

○川上説明員 御承知のとおり、日本の場合は最

近踏切事故が漸次減つておりますので、三十九

年、四十年の数字は日本のほうが多少よくなつて

おると思ひますが、大きな傾向としてはあまり変

わつていないと思ひます。諸外国の場合には、踏

切事故の傾向は大体横ばいになつておりますか

ら、そういうふうな判断して差しつかえないと

思つております。

○泊谷委員 きょういただきました資料でも、踏

切事故漸減の数字が出ておることは明らかであり

ますけれども、この資料で総じて言えることは、

列車衝突とか脱線事故というものが世界で一番少

ないのに、踏切事故だけは残念ながら世界二位の

多発状態を示している、こういうことでありま

して、その原因についてひとつお尋ねをしたいの

ですけれども、具体的な問題として日本とその他

の国との踏切、間隔、踏切と踏切の間の距離、そ

れから列車密度、この二つについてお答えをいた

だきたいと思ひます。

○川上説明員 日本におきます国鉄の踏切の間隔

は、大体平均いたしまして五百メートルに一カ所

くらいで、これがそのほかの国に至りますと大体

千メートル以上というところが非常に多くて、イ

タリアが七百メートルくらいだったと記憶してお

ります。そういうことで、キロ当たりの踏切の数

は日本が圧倒的に多いわけでありまして、それか

ら列車回数、大体日本を一〇〇としたしまして米

国が大体その十分の一くらい、それからカナダがそれよりもやや多く、ヨーロッパで比較的多いのがフランス、イタリア、ドイツでございますが、それでも大体日本の六〇%から七〇%くらいの列車回数でございます。そういう関係で、踏切が一キロ当たりで日本は非常に多いということ、それから諸外国の列車密度が日本よりも非常に少ないということ、それからもう一つは、この踏切整備促進法が成立をいたしました二、三年前から日本における踏切の防備施設というものがやと軌道に乗ったということ、それまでは非常に踏切の防備設備が少なかったというようにことが重なりまして、日本の場合に踏切事故の割合が非常に多い。もう一つは、日本におきましては自動車の発達最近になりまして非常に発展をいたしました、数年前あるいは十年前くらいには、あまり自動車の数がなかったわけでありまして、そういう点で踏切における一たん停止というような考え方が、昔は運転者に十分普及していなかったという点も重なっておるかと思いますが、最近はその点がだんだん改良されてまいりましたので、漸減をしておると承知しております。

○泊谷委員 川上常務からお話いただきました踏切開閉の問題について、この前出された資料によると、日本は四百八十八メートルに一カ所あることになっておりますね。カナダは二キロ六百六十二メートルに一つ、それからアメリカが一キロ五百六十五メートルに一つということ、ほかの国と比べて日本の場合は、踏切から踏切の間に四カ所、これだけ地域開発にサービスしておるといふことになると思いますが、鉄道側の考え方としてはいかがなものでしょうか。

○川上説明員 日本の踏切の数が多い一つの原因といたしまして、地方におきましては農道が非常に多かったということ、それから外国に比べまして早くから都市計画が進んでおらなかったということ、従来、踏切でなかったところを線路を渡って人が交通をする、それが地方の諸願によって踏切になっていくというように、いまの

農道その他が錯綜しておりますので、地方においても踏切の数が相当あるという点で、日本の踏切数が多くなったのだと私どもは考えております。

○泊谷委員 鉄道以外の自動車その他交通量の増加の問題を切り離して考えてみた場合、列車回数には確かにいまお話をいたしましたように、昭和三十六年の統計で、日本の場合一日平均七一・一ですね。それからアメリカが七・六、カナダの場合六・一、これはただ単純に計算できませんでしう。複線化した、複々線化した問題もありますけれども、しかし職場の実態としては、線路を保守する保線区職員が、列車間合いが従前のようになくて、線路の保守が十分でない、限界にきている、こういうことをよく耳にするのですけれども、この列車間合いのないところで線路の保守はいかようにしてしようとしておられるか、この点をお聞かせいただきたいと思ひます。

○川上説明員 列車回数がだんだんとふえてまいりまして、線路の保守をいたします場合に、補修の種類によりましては相当な時間、少なくとも四十分以上、あるいはものはによりましては二時間とかいうような間合いが必要な場合がございます。これらの間合いが最近だんだんとなくなつておりますので、現在の方針は、その線区におきまして最小の保守間合いをとれるようなダイヤと申しますか、それを組むことにいたしております。いたずらにその線路に余裕があるからといって列車を入れないようにしておりますのと、もう一つは複線化あるいは複々線化をいたしますときに、機械保線をやりますと、一つの線路を相当時間使用しませんが、重機械を使いまして重点的に補修をしていくという、その二つの方針で保守間合いを確保するようにいたしております。

○泊谷委員 川上常務理事の話は一般的な話としてはわかりやすいけれども、実態として考えてみれば、列車が通過して次の列車が通過するまでの間隔が少なければ、短時間で保守作業をするということになれば、人為的に、あるいは機械化することによって保護しなければならぬ。通例として、

国鉄が機械化、近代化されたという点で、日本なれば、即人員を調整する、減らすという形で、いまの話とは逆行した姿がとられていよう形に思われまふけれども、これは後ほど問題とあわしてその点きめこまかくひとつ御説明していただこうと思ひます。

それで、今度は国鉄側以外の条件で尋ねてみたいと思ひますので、建設省側から答えをいただきたいと思ひます。「運輸経済統計要覧」これは運輸省が出したのでありますから、建設省のものと同じとは思ひますけれども、資料の求め方が違いますが、いまお話をいたしました自動車の生産高がものすごく伸びております。先日のテレビでは生産高百八十七万、毎年の伸び率は二〇%といつておりますけれども、両数にすれば八〇ないし一〇〇という大きな数字を見せております。道路公園で出した資料を見ても、自動車一台当たりの道路延長というものは、世界で日本は四十三番目ということでお話にならない仕組みになっておるわけでありまふけれども、実力大臣といわれた河野さんが五カ年間で四兆一千億の金をかけて道路を直すといひましたけれども、この道路の延長はもろんのこと、舗装率の伸びもイギリス一〇〇%に対して日本は恥ずかしいことにわずかに三・四%。これは全部の道路を含めてです。この五カ年間の完成したとしても、二〇・一%にしかならない。まだ六トン積みのトラックが行きかきできない道路が六割五分もある。こういうような情勢の中で、特に道路の幅員あるいは延長、ここに努力をされたとしても、最大の障害になっておるところの踏切道の解消問題があると思ひます。これについて資料はちやうだいたしたしめたけれども、建設省側のこれについての打開策をまず明らかにしていただきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 ただいまお話のように、日本の道路が非常に悪うございまして、総合いたしますと、たとえば舗装だけの面で見ましても、世界で四十四、五番目になろうかと思ひます。そこで私どもは、四兆一千億の道路計画で、どういう方向に指向すべきかということいろいろ議論いたしましたのでございまして、一つは道路の近代化という方向であり、他の一つは、おくれております、こういう順位の低い道路をできるだけ早く水準を上げようというふうな考えをしております。

その一つの重点としましては、ただいま御指摘のような、舗装をできるだけ延ばそうということ、極力この方向に力を入れております。私どもの計画では、この五カ年計画で五万キロの舗装をしたいと思っておりますが、それでもなおかつ統計的には、ほかの国に比べましてまだ順位は非常に低いと思ひます。私どもは、これでは世界的な水準に達するにはなお十四、五年要するだらう、かように考えておる次第でございます。

そこで、踏切に対する施策でございますが、これは世界の水準とかいうことではなくて、現実の交通対策といたしまして、どうしても打開しなければならぬ重要な問題点であらうと思つております。そこで、踏切に対しまして、極力これを解消するようにこの計画で考えております。大体大ざっぱにいまして一千億くらいの事業をこれに充てたいと思つております。しかし、非常に残念なことに、私どもが非常にとりたてて思つておりますときには、いろいろの事情で必ずしもこれだけだけの解消ということがおきましては、踏切だけの解消ということがなかなかむずかしい。すなわち、区画整理とか都市の改造、そういうようなことをやりますと、なかなか思うようにいかないというところに、私どもの悩みがあるわけでございます。もちろんそのほかに市町村の費用負担という問題もございまして、それらはいわばお金で済む。しかし、いま申しました点は、技術的に、また社会的になかなかむずかしい問題でございます。私どもはできるだけこういう隘路打開、危険防止のために極力努力いたしたいと思つております。今後そういうつもりで、舗装とは別途、そういう社会的の施策として踏み切り

道の解消に努力したい、かような次第でございます。

○泊谷委員 先ほど国鉄側との質疑で道路局長もお聞きだしますが、日本の場合は踏切は四百八十八メートルに一カ所なんです。アメリカの場合は千五百六十五メートルに一カ所なんです。カナダは二キロ六百六十二メートルに一カ所なんです。これは、別のなめ方をすれば、日本の国有鉄道というのは、農道であろうと何であろうとほかの国に見られない、地域の産業開発に協力をしていくということが言えると思うのです。であれば、道路の整備計画とあわせて、どうしても見のがすことのできないのが踏切道の始末だと私は思うのです。これをただ単に国鉄や私鉄のみにこの問題の始末を押しつけるのは、明治時代のように国鉄が独占化されておる場合なら一つの筋がありますけれども、いま独立採算を強いられておる国鉄あるいは私鉄に、その企業力だけでこれを始末させるといふ押しつけ方は、あまり善くない話だ。

それで、今回いただきました資料、道路局長のお手元にありますね。道路整備五カ年計画において、踏切除去のみに約二百五十カ所、約四百三十億見込まれておりますというのです。四兆一十億の中に占める四百三十億というのは、何でしょう。あまりにもみみっち過ぎて話にならぬと思うのです。道路整備五カ年計画は本年修正を試みて八兆くらいの規模でやりたいということ、瀬戸山建設大臣が予算分科会で私の質問に答えて明らかにされておりましたが、いま現状こうあるとしても、今後の始末として道路局長として踏切道解消のためにどの程度の予算を計上しようと考えられておるのか、この点をまず明らかにしていただきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 この資料は踏切除去のみの費用について約二百五十カ所、約四百三十億と書いてございまして、道路改良事業に伴って改良されるものを合わせると約一千カ所、事業規模にして一千億くらいになるかと思ひます。もち

ろんこれらも踏切の解消に役立つものと考えておりますが、私どもはその程度を考えております。なお今後の改定につきましては、全体の規模がどのくらいになりますか、これからの問題でございますが、先ほど申しましたように、踏切の解消ということは非常に社会的な問題でもございまして、私も私どもといましては極力これに多額の投資をするということについては経費を惜しむつもりは毛頭ございません。現実問題として、実際にどの程度この事業計画に乗せ得るかというようなことが問題であらうかと思ひます。

先ほど申しましたように、非常に解消を要する箇所はまた一番やりにくいというような事情にありまして、実はそういうことで私も頭を痛めておる次第でございます。今後の計画においては、もちろん五カ年計画以上にこれについて努力をいたさなければならぬと思ひます。ただいまはそういう新計画についての作業を行なっておりませんので、具体的な数字を申し上げられませんが、そういう態度で臨みたい、かように考えております。

○泊谷委員 道路局長のお話で、道路改良事業に伴って改良されるものを含めるとおよそ千カ所、こうなっておりますね。それにいま局長が言われた国の負担分一千億を計上しておるわけですか。○尾之内政府委員 ここにございまして四百三十億全部含めまして、つまり二百五十カ所のほかに道路改良によつて行なわれるものを合わせると、全部で千カ所くらいになります。これに要する全体の経費が約千億、こういうふうにして申し上げたわけでございます。もちろんその千億の中で国の負担にかかわるもの、それから地方の負担にかかわるもの、そういうふうになっておるわけでございます。

○泊谷委員 地方の負担にかかわるものというのは、起債のことを意味しますか。○尾之内政府委員 道路の場合には起債ではございませんで、ほとんど特定財源並びに交付税、そういうものでまかなわれるものが大部分でございます。

ます。○泊谷委員 そうすると、いまお話のありました一千億というのは、名称は違つても実体としては国で出す金、こういうふうな理解していいんですか。

○尾之内政府委員 国並びに地方によつて出されるものであります。

○泊谷委員 国並びに地方の、地方とはどういうものでしょう。

○尾之内政府委員 地方公共団体でございます。

○泊谷委員 公共団体はわかるのですが、お金のことを聞いているのです。

○尾之内政府委員 先ほど申しましたように、国の事業にかかわります地方の負担並びに国が補助いたしますものに対する地方の負担、こういうものは道路計画につきましてもほとんどが道路の特定財源——特定財源と申しますのは、地方に税金として入るもの、あるいは国から譲与されるもの、そういうものを含みますが、そのほかに地方交付金、そういうものによつてまかなわれておるのが実情であります。

○泊谷委員 踏切道改良事業による国庫負担額は国道について四分の三、地方道、街路について三分の二、こういうふうな説明されてますね。国が負担しているのは一千億でないでしょう。地方の分が含まれて一千億でしょう。名称のいかんを問はず、国が五カ年間で踏切道を一千カ所廃止しようというのに、国自体で幾らお金を考えておるものかというのを知りたいのです。今度再改定でどのくらいをお考えかということですが。

○尾之内政府委員 道路計画は全体、事業規模でいっておりますので、四兆一十億ももちろん国費と地方費、そういうものの合計でございます。そのほかに公園等によります借入金等がございまして、千カ所に対しての費用の負担が必ずしも明らかでございせんが、かりに四十一年度の事業費で申しますと、四十一年度の全体の踏切立体交差化の事業費の額は三百四十億でございます。それ

て二百四十八億国が出しております。したがって残りの額の約百億くらいが地方である、こういう負担割合になっております。

○泊谷委員 政務次官、いまお聞きのように、世界的に見て、日本の踏切間隔は約五百メートルに一カ所、ほかの国が二キロに一カ所くらいでありますから、ずいぶん地域開発に協力しておるわけですね。ですからこの問題の解消にあたっては、私は国自体として道路事情の解消とあわせて考えなければならぬ。いま道路局長のほうから話がありましたのを聞きだと思ひますので、地方自治団体としては、また今回の国債発行に伴う経済刺激というところで事業が多いわけですね。そして一つの踏切を廃止するというところで国鉄側と長い間折衝して、その事務的なもの、財源措置が困難になっておるこの事情は、政務次官も御理解いただけたらと思うのですが、こういう中で、国が一十億のうち約四分の三あるいは三分の二程度の負担額であつては、根本的にこの問題を解消することはできないと思ひます。政務次官として、この問題について特に建設的に、新しく策定される道路整備計画の中にこの分を思い切つて取り入れさせる、財政面だけの措置だけでも応援するという措置を早急にとらなければならぬと思ひますが、政務次官の考えはいかがですか。

○福井政府委員 大臣とのいまリレーをいたしましたところをございまして、そごする場合はあつたらお許しを願ひたいと思ひますが、お話の点はまことにごもっともなことでございます。外国が二キロに一カ所、日本ではその四分の一の五百メートルに一カ所というようなことは、非常に改革せなければならぬ焦眉の問題でございます。御指摘のように建設省側に対しましては私のほうは——方法と内容は今後のことでございます。しょうが、積極的に働きかけたい、こういう気持ちでおるところでございます。

○泊谷委員 よく聞き取れなかったのですが、政務次官としては運輸大臣と協議されて、閣内でその方向をとつていただくという筋で話をされ

たように理解をしたのですが、いいですね。

道路局長にもう一つお尋ねをしておきたいのですが、地方自治団体が踏切道改良のために起債を仰ぐということが、現実の問題として出てきますね。ありませんか。特別会計というものの御説明がありまして、地方でその財源の措置を求めようとして建設省側に要請があった場合、これはやはり佐藤内閣としても物価問題、交通地獄の解消、それから景気回復、これが当面の重要な政治課題だと思ふのです。なかなか、人命尊重という旗じるしのもとでは、この種の問題については原則的に、地方から要請があったものについては同意を与えられるというふうに考えておるのですけれども、従前の例はどうでありましたか。もし支障があったとすれば、今後はそういう方向をとってもらふのが好ましいと思うのですが、いかがなものでしょうか。

○尾之内政府委員 先ほども申し上げましたように、地方公共団体が踏切道の財源のために起債を仰ぐという事実はございません。道路につきましてもは裏財源を補助並びに国の事業に對しましては十分見てございますので、それについて道路の起債を認めておりませんから、そういうことはございせん。単独事業であり得るかということでございますが、実は四十一年度は御承知のように、特別事業債を出しております。道路につきましても百数十億のそういう事業債が出てくるかと思ひますが、おそらくこれは単独事業でございせん。財源の弱い地方公共団体が単独事業で踏切をやるというところは、まずおそれないだろうと思ひます。したがって、いまお話のような点は、道路につきましても、地方公共団体においてはこれまでもございせんし、おそらく今後もないだろう、かように推測しております。

○泊谷委員 道路局長、私の尋ねているテンポと局長の答えているテンポとが合わないのかもしれないが、この法に基づく改良は建設省と運輸省が協議してきめることであつて、その限りにお

ては、現実の場合を想定してみると、地方からの、立体交差にしてくれとか、また改良工事をやってももらいたいというものの決定権は、運輸省と建設省で持つてゐると思うのです。ですから、原則的に地方の要請がすんなり入ってくるという条件は、一応そこでカットされるのじゃないか。私の感じですが……。地方の要請に基づいたもの、地方という具体的なものは鉄道側でしょう。地方自治団体と相談をして上げてくるわけですね。それがほぼ問題なしに許容される姿になっておるのかどうか。

もう一つは、この法の適用を受けないとしても、本来踏切道を改良しようという法律は、とにかくなくなる人を少なくしようという法律は、とにかく、法の適用を受けない踏切道の解消について、地方としては重大な問題です。いま傾向としても都心部は少なくなつて副都心部あるいは郊外、あるいは一般的に交通量が多くなつて思われるところに、逆に言えば車を運転するほうは幾らか安心感を持つて線路への踏み込みが強くなるところが、踏切死傷が多いのです。ですから、法の適用を受けない踏切の改良についても、地方としては重要な問題です。ですからこの点を含めて、その取り扱いという点、地方自治団体並びに国有鉄道側からの要請の問題について、建設省としては快く協力する体制をつくつていただけたらどうか、こういうことです。

○尾之内政府委員 私どもも、さいぜんから申し上げておりますように、踏切道の解消についてはできるだけ積極的に行つてもいいと思ひます。ですから、いまお話のように、地方から要請がありまして、私どもがその必要なしというところはございせん。できるだけやるようにしてございせん。むしろ地方の側においてなかなか話がまとまらない、あるいは地元の負担がそんなにかるものが多い、あるいは地元の負担がそんなにかるものが多い。そういうことがないよう、もっと積極的に出すように、それからこの法の指定を受けなくても、もしそういう問題があれば私どもは

りたと思つております。単独の踏切事業としてもやつていいと思ひます。せっかくこういう法律がございまして、こういう法律の指定に基づいたもののはうが、より国としては重点を置いてやるということでありまして、けつこうでございませう。しかしこれでなくても、この指定を受けておらぬからといって取り上げないということもないうようにいたしております。かりにもそういうない事例があつたとすれば、私どもが知らないケースかもしれないが、私が承知しておる限りにおきましては、そういう要請があつたものを、予算がないとか、あるいは指定されておらぬということを取り上げなかつたことは、現実にはございせん。

○泊谷委員 国鉄側にお尋ねをいたします。

踏切を少なくすることにについては、実際内部問題としては踏切保安室が地方自治団体との折衝にすべてを費やしてゐると思ふのですけれども、いまお話のありましたような財源措置の關係で、具体的にこの問題を推し進める場合悩まなかつた、当面こういう改善の方策が必要だと思ふという意見があれば、この際聞かしてほしいと思ひます。

○川上説明員 地方におきまして指定の踏切を立体交差化する場合につきましては、ただいま道路局長からお話がありましたように、地方の財政全体の事情から先方の計画と私どもの計画が十分に一致しない、そのためにおくれれる事例と、地元

の反対がございまして、つまり道路のすぐそばで商業をしておられた方が、その前に立体的な道路ができまして、そういうものの補償の問題その他で相当にたごたす場合がございまして、そういう協議のために非常に時間を費やすのが通例でございまして、それから踏切を廃止したり、あるいは自動車の通行禁止をしまつたり、こういう場合には地方自治団体と警察関係と国鉄と三者が協議をいたしますが、これも、踏切道を廃止し、あるいは自動車の車禁をいたしますと、従来

通つておりましたところが通れなくなる。そのために迂回をしなければならぬ。迂回をするために適当な道路がない。その道路をつくらなければならぬということになりますと、当然従来あるいは宅地でありましたところを買収をしまして道をつくるというようなこともございまして、前には国鉄がそういう場合には金を出しておらなかつたのでありますが、踏切を廃止しますことによつて国鉄が、事故が少なくなるというようなことを考えまして多少とも受益する場合には、国鉄から金を出しまして側道をつくるのか、あるいは迂回路をつくるのかというところで促進をしておりますが、問題は、そういうための交渉に相当時間がかかりますこと、従来国鉄が負担しておりました金を、非常に出さなければならぬ。踏切の場合にはございせんが、そういうものが相当ありまして、踏切道の廃止あるいは車禁というものは、相当な労力を地方に費やしてゐるような実情でございまして、私どもとしても、自衛上の問題もありまして、できるだけ近所の方々に御迷惑をかけるまい、車禁なり踏切道の廃止ということを進めてまいりたいと思つております。

○泊谷委員 現状を把握すること、建設省で出してゐる白書と、それから警察庁からききうもらつた資料と、あまりにも仕組み方に相違があるのでは驚いてゐるので、交通量調査の問題でひとつ尋ねてみたいと思ひます。建設省の白書によりますと、交通渋滞の昭和三十九年の統計が出ております。これによると、この混雑度というものは大体二・〇で、もう車両の運行が不能になるということを基準にしてつくつてあるのですが、たとえば、これは昭和三十三年十一月二十日と三十七年九月二十五日に二十四時間の交通量を調べたのです。これによりますと、数字は別にしますけれども、飯田橋などは昭和三十三年に五・六であつたものが一〇・〇になつておる。それから青山一丁目も六のものが九・三というふうに、どうにもこうにも動きがつかないと

いう数字が出ておるのです。ところが、この警察庁の調べ、きょうもらったものは、昭和三十八年から調べたというのですが、これを延べ時間を三百六十五日で割って個所別に分類してみますと、昭和三十八年、東京、日中で二時間五分、それから昭和四十年で一時間三十分、こういうような、きちっとした計算でなく、こでさつと計算したので、あまりにも実態把握が違ふような気がするのです。

そこで、これは建設省、運輸省には気の毒な話なんですけれども、この道路交通法は昭和三十五年に設定されたが、百十一条には、道路の交通に関する調査というのを公安委員会に規制しておるわけですね。警察官をもって行なわしめる、こういうことになって、これは法の制限を受けておるわけなんですけれども、道路の条件があまりよくならないところに、車がものすごい勢いでふえる。しかもその車はイギリス、フランスと違って国外に輸出はできない。イギリス、フランスであれば半数は国外に輸出しています。車を売るがためには、一カ月程度の教育で運転免許を交付させなければならぬ。一切のしわ寄せは一般国民と、あるいは踏切道を世話しておる私鉄、国鉄、その衝に当たる踏切保安掛、それから線路を保守する施設の関係者、これが一切しわ寄せを受けているわけですね。そして公共投資を見ますと、政府の息のかかる公共投資は、東京から神戸間に七割五分もつぎ込まれておる。これでは新潟とか山形の人が、どんどん東京周辺や神戸周辺に集まってくることはあたりまえでしょう。それで、事故が起きたことばかり、その当事者を糾弾するといふのですが、踏切事故も昭和三十七年の二千九百四十一件のうち、国鉄職員が責任を問われたものはわずか十五件です。戦前は鉄道の事故は職員が責任を負うべきものが約七割もありましたが、この資料にも出ておりますが、いま国鉄職員が事故の責任を負うものは、三河島事故以来といふものは、ほとんどないでしょう。出ておる踏切事故のすべてといつていいくらい、これは第三者的な

力によって損害をこうむり、人の命をなくしておるわけですね。

そこで、まず交通の実態、その原因を究明してもらうために、道交法百十一条に定められております交通量調査というものは、一年に八十万両もの車がふえてくるのですから、当然年に一度ないし六カ月に一回くらいは交通量調査は公安委員会でも、それから道路を世話する建設省でも、踏切を世話する国鉄でもしなければならぬと思うのですが、いま警察庁がいまやむを得ませんから、建設省の方針とそれから運輸省、これは国鉄監局長、踏切道の交通量調査、この規制を、道交法百十一条に基づいてうちの省令などでも規制をしなければならぬ必要に迫られてきたと思うのですが、その考えはいかがですか。

○尾之内政府委員 建設省におきましては、これは道路法の七十七条におきまして、建設大臣は道路の交通量、道路の構造その他道路に必要なることを調査するために、建設省の職員またはその命じた者に調査を行なわせることができる、こういう根拠に基づきまして、建設省におきまして交通調査をやっております。大きな調査は大体三年置きに、国勢調査的な全国一斉の交通調査を春秋の二回に分けて行なっております。それで全国的な交通の伸び、あるいは態様、そういうものを把握しておりますし、また、交通量と道路構造とのいろいろ因果関係等につきましても分析しておるわけでありまして、しかしこれ以外に個々、いろいろな事業計画をやります場合には、どうしても交通の実態を把握する必要がありますので、大体その道路工事を計画いたしております区間につきまして別個、道路管理者がこれに基づきましてやはり調査をいたしております。それは個別の調査でありまして、ケース・バイ・ケースでやっておりますわけでございます。それらの資料をもとにいたしまして計画を立てておるといふのが、建設省で行なっております交通調査の実情でございます。

○堀政府委員 運輸省といたしましては、この踏

切道の実態の調査を過去において二度、国鉄においても二度やっております。昭和三十四年の十月と昭和三十八年の五月には、私鉄の踏切道について実態調査をやっております。それから、国鉄の踏切道実態調査も、三十四年の十月と三十七年の十月、この二回やっております。

それで、今度の踏切道改良促進法のこの改正を機会にいたしまして、四十一年度におきまして実態調査をやるといふことで、道路の交通量とか、鉄軌道の列車回数とか、踏切道の現状はどうなっているか、それから、その立地条件等、そういうものを調査項目として考えております。これは私鉄についての個々の調査のための予算措置も四十四年度に織り込んでございますし、国鉄に一年度の予算に織り込んでございます。国鉄におきても、四十一年度約一億五千万円の予算を予定をされておるようでございます。ぜひこれはしっかりした調査をやりたいと思っております。

○泊谷委員 お話を聞きましたけれども、建設省は三年に一回、春秋にというのですが、これだけ急激な車両増のところで三年というのは私は、それでもう抜本的な、車両をスムーズに流すという、これは建設側と違ふかもしれないが、資料にもちょっと事欠くと思うのです。これはやはり、これだけ急増する車両に見合つて道路事情はあまり急激に伸びていかないのですから、むしろ基礎的なものよりも、可動的な車両群の動きというものが重要な位置を占めていると思うので、交通量調査は少なくとも一年に一回は義務化する必要に迫られてきたと思うのです。それから、鉄監局長のお話もありましたけれども、国鉄の踏切も当然そういうことがなされなければならぬと思うのですが、両者とも一年に一回やるということはこの際明らかになっていただけませんか。

○尾之内政府委員 三年に一回と申し上げましたが、実は定点観測というものが、これは重要な地点につきましては自動的な観測装置で定点観測をいたしております。それから、個別にやっております。

調査も、実はかなりやっております。たとえば東京なら東京都におきます各路線ごとの調査、問題の起こるような個所の調査というのは個別にやっております。全国的な調査といふものは、これは大がかりになるし、また、その資料の分析も実はいまの新しい統計機械を使いましても、やはり半年くらいかかるわけでございます。そこで私も、ただ毎年大がかりな調査をやりますと、その分析に追われるだけでございまして、実態としてはむしろ問題点があることに個別の調査を行なつたほうがよろしい、そういう感じがしておるわけでございます。もちろん毎年やるに越したことはありませんが、実は従来もこのペースも長かったわけでございます。最近ようやくいろいろ財政当局の御協力によって三年にわたる調査を行なつて、なほ今後もういふことについては努力したいと思っております。

○堀政府委員 鉄道の側の調査につきましては、四年あるいは三年に一回という実績になっておりました。先生のおっしゃるとおり、これはできるだけ詰めてやつたに越したことはないと思ひます。しかし、われわれもできるだけ一年に一回くらいやりたいと思つておりますけれども、予算の関係もございまして、なかなか意にまかせません。できるだけ今後先生の御要望の線に沿つて努力をいたしたいと思ひます。

○泊谷委員 鉄監局長、あわせてそこを二度三度なぞお尋ねしたかというところ、この道路交通量に合致して甲種線の場合と乙種線の場合と監査を別にしていたしまして、踏切を一種、二種、三種などと区分してあるのです。数字としては出ていますけれども、実態に合致なくなつてきているような気がするのです。その点についても、この交通量調査とあわせて再検討の段階だと思ひますが、昭和三十六年以降、特に白紙ダイヤ以降列車の速度が急激に高まってきたという点から考えても、それについてのお考えをひとつ聞かしていただきたいと思ひます。

○堀政府委員 いろいろな点で現状に即してない点が多いんじゃないかと思ひます。先生のおっしゃった点を含めまして、今回の調査において十分調査をいたしまして、現在のやり方を変えなければならぬという結論になれば、どんな改善をいたしていきたい、かように存じております。

○泊谷委員 川上常務、いま無人踏切の数は幾らあります。全体の何割になりますか。

○川上説明員 昨年の十二月末の数字でございますが、国鉄の全体の踏切数が三万七千、その中で三種、ちゃんちゃんがついておりまして人がいないというのが八千八百二十三、それから無防備の踏切が二万五千五百五十三、一種自動と申しまして、門扉がありまして人がついておりませんのが千八百四十八でございます。したがって三万七千九百のうちで人がついておりますのが二千七百八、パーセンテージで申しますと……。

○堀政府委員 国鉄、私鉄を含めて申し上げますと、三十九年度末の踏切道数が六万四千七百七十七あります。このうち第四種踏切、いわゆる無防備踏切、これが四万七千五百四十八カ所ございまして、全体の七四・二%、こういうことになっております。ついでですから、三種踏切は一六・一%、一種が九・一%、二種が〇・六%、こういう全体の構成になっております。

○泊谷委員 政務次官、ずいぶん踏切改良で努力をしておりますけれども、実態はいまお聞きのとおりなんです。

そこで、踏切がなぜ事故が多いかということ、もう理由はおおよそそのところ御理解いただけたと思ひます。急激な人口増、列車回数増加、急増する自動車の生産、これらのことで踏切がいへん大きな問題になってきたのですが、これらの踏切の改善を国鉄、私鉄だけに——だけということでは支障があるでしょうが、本来これは国として踏切間隔の問題もありまして、地域開発には相当努力をしているわけですから、これは負担すべきでないと思ひます。政務次官の考えはどうか。

なお、このややこしい問題に私道踏切がありすが、これにも助成の道を開かれてしかるべきだと思ひます。国の負担率の増加、それから私道踏切に助成の道を開くということについて努力を払っていただきたいと思ひますが、いかがですか。

○福井政府委員 ただいま泊谷委員の御指摘のとおり、なかなかたいへんな増加でございますので、事故もふえていることは御存じのとおりでございます。それから、御趣旨の点はよく体して進まなければいけないと思ひます。私道の踏切につきましては、現在のところ助成をまだ考えておられない段階でございます。また国鉄、私鉄、国の負担率につきましては、それぞれその場所について随しました社会的な状況によってそれぞれ変わっておりますが、十分目的を達するような努力を続けたいと思ひております。

○泊谷委員 御親切に答えてもらったのですが、私道はどうなんでしょうか。助成の道をあける方向で努力していただけたらということに受け取っていいですか。

○福井政府委員 おことばでございますが、現段階のところではまだ考えておられない状況でございます。

○泊谷委員 そこは言いにくそうだったけれども……。そうすると、国鉄、私鉄の国の助成率は高めたい、こういうことですね。

○堀政府委員 先ほど申し上げましたとおり、その場所の状況に従って考えたいという気持ちを持っております。

○泊谷委員 道路局長、どうでしょう。大臣が不在で、政務次官はなかなか慎重で御答へがめんどろくばくは思ひますが、これは事業団体である国鉄、私鉄の助成率を高めるべきだと思ひし、それから私道を含めて助成の道をあけるべきだと思ひますが、建設省としてどうでしょう。

○尾之内政府委員 国鉄との関係につきましては一応打ち合わせができております。私鉄との関係でございますが、これは実は私鉄の経営状況につ

きましても私どもでまだ把握できませんし、また、踏切の場合には個々に私鉄と打ち合わせをしなければなりません。実はこれにつきましては、先ほど申しましたように、国道の場合で四分の三、地方道の場合には三分の二という率で、地方の負担がかかっているわけでありまして、この地方の負担も、四分の三あるいは三分の二といひましても、残りの四分の一、三分の一がかなり大きな額になるわけでございます。県の場合はよろしいのでございますが、しかし市町村になりますと、なかなかこの負担が簡単でない。特に財政的に非常に苦しい私鉄と市町村というものが、一番問題として残るかと思ひます。それらについて促進する手段はどうするかということでございますけれども、単に鉄道だけではないで、市町村においても同様を考えなければならぬ点があると思ひます。ただ、これは一般的に道路の他の助成率と非常に関係しておりますので、この問題だけを補助率を上げるというわけには簡単にはいきまじと思ひます。しかし、そういうところに問題が残っているというところは、これは実際問題として言えることは言えますけれども、したがってすぐ上げるといふ問題に直ちに私どもとしては踏み切れない点もあるわけでありまして。

○泊谷委員 私が先ほどから申し上げたように、これは本来被害者は私鉄であり国鉄であり、そこに命を奪われる人であり、踏切を世話する人なんです。ですから、いまの与党の政策からいって重要な柱であるだけに、これは思い切った措置がとられるように、また、道路計画を再改定するという時期にきたというのを建設大臣も明らかにしているの、この点は前向きでひとつ検討を願いたいと思ひますが、いかがですか、くどいようですが。

○尾之内政府委員 この問題は、先ほど言いましたように、建設省と地方公共団体それから鉄道側と三者に關係する問題でございます。十分検討する余地はあると思ひますが、いまの段階ではどうすべきかということをお願いするデータをま

だ私ども持っております。そんな回答になるわけでございます。

○久保委員 関連。いまの私道の問題ですが、いまの道路局長のお話では、いまのところ何も考えておられないという答弁だと思ひます。それは別に責めるわけじゃありませんが、そこで聞きたいのは、私道に關係する踏切、そういうものでこの国会で問題にしないかならぬような差し迫ったものは、あるのかないのか。大体私道についてはそんなに張り込んで助成をして踏切道改良まで考える必要はないのだ、こういうふうな御認識であるのかどうか。これは鉄監局長からも御答へをいただきたいのだが、われわれはそういうのがあるかどうかからぬけれども、南武線の踏切の問題、これは二年ほど前から思ひましたのであります。これはたしか私道にかかわる踏切でなかったかと思ひます。だから、そういうものがあるけれども、そういうものは別に法律や制度の中で改良促進する値打ちはない、値打ちはないというよりそういうほどでない、こういうふうな理解しているのかどうか、ひとつ簡単にお願いいたします。

○堀政府委員 非常に交通量が多いために、この法律の対象として特に措置をしなければならぬというふうな私道につきましては、そういうものがあるというところにつきましては、私まだ聞いたことがないのでございます。それで、考えられるのは、たとえば工場の中で、いわゆる側線が入っており、それでそこは工場の構内でありまして、当然私道という場合、工員その他が非常に数多く往来する、そういう場合はあるのじゃないかなるか。これは工場の構内ですから、当然私道になるわけなんです。このような場合は、その工場自体が自分の職員なり工員なりの保護のために措置するといふことが当然考えられますし、もし工場がそういうことを考えないというふうな場合は、われわれとしては行政指導と申しますか、注意をいたしまして、何らかの措置をとるよう指導していきたい、かように存じております。

○尾之内政府委員 私どもは、建設省の所管でござい

ます。

さいませんので実態を把握しておりませんけれども、いまお話ございましたように、六万カ所の踏切の中で残っておるものは、実際には農道とか林道、そういうものが多いのじゃないかと思ひます。ほんとうの私道というものは、しかもそれで立体交差を要するというのはきわめて僅少、例外的なものでないかと思ひますが、私もそういうような管轄でございせんので、統計の資料も持っておりませんので、そういうふうに推察するだけでございします。

○久保委員 それじゃ監督局長に申し上げておきますが、そういうものが実際にあるかどうか、一ぺん参考のために調べてほしいと思ひます。かなりの件数があるとは私も考えておりませんが、言うならば、私道でそういうものにはそれだけのいろいろな複雑した理由があつて、町村の道路にもならぬし県道にもならぬことだと思ひます。そこでいまの問題と違ふのだが、あなたの答弁から気がついたのだが、たとえば最近専用線が非常に多くなつてきている。専用線で会社あるいは工場内を走ることは、これは別に問題にする必要はない。この会社、工場の敷地外における専用線の、その線路と道路の交差、いわゆる踏切、こういうものの扱ひは、一日のうちに、たとえば朝と晩一回ずつぐらいの出し入れがある。あるいはない日は全然ないかもしれない。ところが、従来どおり、レールが優先だといふので、その踏切ではやはり道交法に基づいて一たん停車をしてゐる。これはばかばかしい話なんです、いうなら逆踏切の必要があると思ひます。専用線のごときものは、そういうものをひとつ考える必要がありはしないか、こう思ひます。一会社工場のために大衆が一たん停車したり、気をつけなければならぬというばかばかしい話は私はないと思ひます。そういう意味で、やはり逆踏切を考える必要がある。しかし、そういうものは、いわゆる仮定の問題であつて、実際にはさきも言った私道と同じように、ありませんというなら別だが、一ぺん調べて対策を考えるべきだと思ひます。どうで

しょうか。

○堀政府委員 そういうものを一ぺん調べてみたいと思ひます。

それから、逆遮断機ですか、そういうものについては、よく外国にもある例でございまして、そういうものも今後検討しなければならぬと思ひます。

それから、その踏切の信号機を交通信号機によるということも最近若干やっております。特にそういう側線のような、列車の通行の回数が非常に少ない場合については、交通信号機でやるのも一つの方法だと思ひます。現にそういう側線の場合とか、あるいは警察、鉄道業者、陸運局、三者の協議によつてそういうような交通信号機でやるということに適したような場合には、協議によつてやっております。今後、そういうことをやつてみまして、支障がないということになりますと、そういうものをだんだんふやしていきたいと思います。しかし、ここで問題なのは、交通信号機を使った場合に、信号機が故障した場合が一番心配になるわけでありまして、そういう故障した場合における危険防止の措置というものも十分研究をいたしたい、かように存じております。

○泊谷委員 これは政務次官と川上常務にお尋ねしますけれども、五年間踏切の合理化を急いできたわけですね。そこでこの踏切の合理化されたあとの姿を見まして、私はこういうことを検討してみることがあるのではないかと思ひます。一昨年の三月十一日の運輸委員会日本国有鉄道の事故防止対策に関する小委員会、おいでの川上常務が、私の質問に答えてこういうことを言っているのです。

踏切事故は「自動車類と列車回数の両面の増加によりまして、逐年一〇％くらい増加し、総件数は二千九百四十一件であります。」「これを原因別に見ますと、職員の過失によるものが一五件あるほかは全部通行者の不注意によるものであつて、特に、そのうち七五％が直前横断といひますか、三種踏切で警報機が鳴っておりますにもか

わらず、横断をするとか、あるいは遮断機が締まつておりますのを突破して入つてくるというやうなのが七五％もございします。」「こう述べておるのです。機械化されましたも、門扉を破つて入つてくるのが七五％もあるそうです。踏切道を支障したなら、一番大事なこととは、後続列車、隣接する線路を走つておる列車を、どうしてとめて被害を少なくするかということが、いま踏切保安係が最も緊急にして手を打たなければならぬ仕事なんです。

同じ三月二十五日のこの委員会で、参考人に招いた、NHKの解説委員である村野さんも次のやうなことを言つてゐる。「機械化いたしましたそれを合理化してほんとうに人員が機械に置きかえられるまでは、ある一定期間は必要である。そういったしまして、特にこの人命を預かる、安全につながる問題点におきましては、機械化直ちに人員削減というのは非常に無理があるうかと思ひます。」「こういうふうに述べておるのです。同じ日、動力車労働組の白水さんも述べておりますが、現状のスピードアップに伴ひまして、二百二十メートルないし二百三十メートルに信号一つずつ確認していかねばならぬわけですね。ところが、二百二十ないし二百三十というものは、時間にして十秒です。十秒に一つずつの信号を確認して進路を求めていかねばならぬわけでありまして、機関車乗務員あるいは列車乗務員から踏切を支援した事実に基づいて防護手配、緊急手配をするということが困難なことは、これをもちもわかつておるのです。でありますから、踏切が立体交差にならうと、一種機械化に格上げをされようと、当分の間は二千九百件、三千件近い、七割五分も門扉を突破して突入してくるという事態があります限りにおいては、合理化したからすぐ人をはずすといふことについては危険だ。むしろ合理化されたとしても、その補完作用として踏切保安係の配置といふものは絶対的に必要でないかと私は思ふのです。政務次官、いかがなものでしょう。国鉄側として川上常務理事のほうからもお答

えをいただきたい。

○福井政府委員 合理化のあとの検討を怠るなという御指摘はまことにごもっともなこととございまして、一つのことを改革したあとは最も大事なことだと私たち思つております。直ちに右から左にその人員をなくするといふようなことについても、十分これは注意しなければならぬことだと思つております。

○川上説明員 踏切の近代化、合理化に伴ひまして、先生の御指摘のような事実があるわけでございます。先生がいま御指摘になりました数字を三十九年度で見ますと、一種の踏切で遮断機をくぐる、あるいは遮断機が締まつておるのを突破する、あるいは一種自動で半分遮断しておるところがございしますが、これは締まつておりましたも通ろうと思へば通れるわけでございます。これをS字横断と私ども言つておりますが、それが一七％、それから三種の踏切で警報無視で入つてまいりましたものが五七％、それから一種、三種、四種の別を除きまして、列車が通つておるのに列車の横にぶつかつてきたといふものが八％、その他が一八％というやうな数字でございまして、チャンチャンが鳴つておりました遮断機がないものよりは、遮断機があつたほうがいい、遮断機がある上に人がついていたほうがいい、そういうお話であらうと思ひますが、人が、従来の一種の手動の踏切におきまして責任事故になつておりますのは、踏切を締める時期になりましてもうっかりして締め忘れたとか、あるいは早く上げてしまつて対向列車が来て、それに衝突するとかいふ例もございしますが、中には道路事情が非常に悪いために当然締めておかなければならぬのに、通行人その他にわずらわされましてあけてやるといふやうな気持ちであつたやうな事故もございします。で、今後踏切を一種の連動化にいたしました機械的に締める場合につきましては、そういう交通の非常に激しいところで、幅員の大きいやうな場合につきましては、自動車が中にとりこになる、あるいは人が中でうろちろしている間に締まつて

しまうというように防止するために、遮断の時期をちょっとずらすという人為的な操作が必要になる場合がございまして、そういう場合には人をつけたと思ひますが、そういう場合よりもやや簡単な場合につきましては、できるだけ人為的な事故を防ぐ意味におきまして人員を廃止したい、そういうふうな考えております。

○泊谷委員 川上常務のお答えからいきますと、段階をつけてと、それもわからぬわけではありませぬけれども、この前川上さん自身がおっしゃられたことを會議録で見まして、とにかくむちゃなことをして踏切を支援するのが全体の七割五分もあるということであるとすれば、この原則的なことは、やはり政務次官がお答えになりましたように、一応当分の間は人為的に補充作用をさせるというのを前提にして考えていただくのが好ましいのじゃないかと思ひますが、どれがいいか悪いかはここで議論すべきものではなくて、お互い

に持っております組織で話をして認定してもらえばいいわけですから、原則としてはそういう方向でお考えをいただくということが必要だと思ひます。政務次官からもお答えがありましたように、ひとつ御配慮をいただくようにしたいと思ひます。

○野間委員 ちょっと。川上さん、この前の委員会のときに、これは至って本質的な話なんです、いま泊谷委員が質問したのと似たような質問をしたのです。そのときの川上さんの答へと、いまの答へと少し違ひます。ぼくが質問したのは、踏切を近代化する。そして一種自動になる。一種自動になると、大体いまの傾向では踏切保安掛はなくなっていくというのが原則のようです。問題は、最近の踏切の実態が、たとえば自動のカンカンがついておつても、いまいちやうに侵入横断をするのが非常に多い。しかもそれは数字をあげて、一割何分になるというふうな川上さんも説明をされました。そこでぼくのほうで、たとえば踏切の近くの道路の状態であるとか、あるいは踏切が二重になっておるとか、あるいは踏切そのものが

が勾配であるとか、そういう七つばかりの例をあげて、たとえばこういうものが幾つか重なつておつたり、あるいはそういう要件が一つあつたり、あるいは過去に、自動化をする前に相当事故があつたとか、そういう例をあげて、そういう際などは踏切監視員、あるいは、制止をするための監視員、防護要員、そういう者を置く必要があるというふうに見解を述べて、それはそれのとおりだ、そういうことについて十分に検討したいという方向に重点を置いたお答えがあつたのです。それはそれでよろしいのですか。

○川上説明員 いまの先生のお話のとおりで間違ひありません。連動化をいたします場合に、私どもは連動化の甲、乙、丙というふうな三種の考へ方を持っております。連動化甲は、自動的にチャンチャンが鳴りまして踏切が遮断される場合でも、常時人がついておる。それから連動化乙は、夜間など道路交通量も非常に少なくなるし、列車回数も非常に少なくなるというふうな場合は、昼間だけ時間を切つておる場合を乙にいたします。それから先ほど最後に申し上げました比較の簡単な場所は、一種自動にいたしました。従来手動であつたものも人を取つてしまふ。これが連動化丙でございます。この三種に分けてまして、状況に応じて判断をしてきめてまいりますので、先生の御趣旨のうちに進めるつもりでございます。

○泊谷委員 これは先日議論がありましたけれども、野間君の質問に答へて川上常務理事が話しておりましたね。いまの踏切保安掛の実態は、相当の年代の人と若い層の人とによつて運営されておる、特に若い層の皆さんが担当した場合に事故が多い傾向を示しておる、こういうふうにお話がありました。ところが、鉄道では総じて保安掛という、踏切に採用になつて同時に持つていくのが多いですね。大半です。それで、これは採用職で、国鉄部内という階級職の位置づけにはなつておらないのですけれども、ただ、私、実際に駅の業務を担当してみても、感ずることは、鉄道公安の諸

君がありますね。これは旅客整理とか、車内の犯罪防止なんです、いまの保安掛のほうは、人命に直接かわる重要なポイントの仕事をするとして、公安職員と同等くらゐの条件、言つて者みれば、年齢とか経験年数とか、それからその他一定の要件を備へるということが必要であり、それらの一応の訓練をされた者が配置されるのが好ましいと思ひますが、この法的措置をする考えがあるかどうか、この点ひとつ明らかにしたいと思ひます。

○豊原説明員 ただいまの先生のお話で、踏切保安掛には職員としてある程度の経験年数を持つた者を充てるべきではないかというお話が一つございまして、この点につきましては、私どももたゞいまは組合と話し合ひをしておる最中でございます。これは私が決定的なことを申し上げることは、確かに踏切保安掛の職務は重要なものでございまして、経験があつたほうがいいというところは、一般的には言えると思ひます。ただ、あつて御承知のやうな職務でございまして、必ずしも何かの経験がなくとも、適格性のある人も十分にその個人を検討すればあり得る、こういうふうな考えを私も持つておりますので、一律に何々の職を何年経験した者でなければいけないというほどの厳格な考えは持つておりません。

それから、もう一つの職務である公安官との御比較がございましてけれども、国鉄の職員の職務その他は、法律にありますが、その職務の内容と責任の度合いでいろいろ給与その他を考へていくということになつておりますので、それらの実情に即したものを考へてまいりたい、こういうふうな考へております。

○泊谷委員 私は、営業関係の事故というものは、後日修正ができるのです。運転に従事する者は、その瞬間人の命を奪うとかなんとかいう取り返しのつかない始末をするわけですから、これは別の問題もありまふけれども、門扉を飛び越えて入つてくる者に対して——先日制止権の問題が出

ました。駅の駅長、私は営業助役もやつたけれども、これは司法警察吏の職務を行なう章を持たし、法的保護を与へてゐるでしよう。公安の諸君もそれを法的根拠にしてやつてゐると思ひます。ですから、片やその制度が許容されておつて、いま一番対社会的に問題の多い、世界でも二番目の発生率を見ておるこの踏切の世話をしようとする者についての性格は、当然公安の諸君と同じかなるべきだ。また、国鉄のほうとしても、一般通行人に對するその措置が必要だと思ひますけれども、この制止権を含めまして考慮されてよいのではないかと。道交法では、信号がどうあろうとおまわりさんが規制することができ。先日皆さんと一緒に隅田へ行きましてね。山谷の連中が、あの門扉がおりてゐるところへ、日中でさきものいいをつけてゐるのを、委員長はじめ皆さんごらんをいたしたはずであります。日本人の一般的な教養がまだ、立ち小便するとか衛生上よくないからすべきでないという考へよりも、おまわりさんにとがめられるからしないというほうが強いように私は思ひます。であれば、この踏切保安掛に対する制止、それからこの保安員の持つ力量というものが、いかにですか。

○川上説明員 ただいま先生のお話になりました点につきましては、前回の委員会で運輸省の見解を述べられておりますが、私どもも、保安掛につきまして交通の指示権を与えるという点につきましては、指示権を与へますと、もしも場合にそのまた責任がまいりますという点と、警察官との関連がなかなかやかいかいでございます。もう一つは、踏切におきまして仕事をしております場合に、まず列車防護が重点になりますので、道路交通の整理をするというふうなたてまえになります。なかなか両方の仕事ができにくいというやうなことで、ただいまの段階では、一般的には交通の指示権を与えるのはいかにかと存じておりますが、特殊の踏切につきましては、先生のお

しゃいますように指示権を与えませんが、十分な力量と素質を持ちました保安掛を配置することによって、まあ山谷の例が出ましたが、それでなくとも、十分な威厳を持ってやるという点に点につきます。制服を穿けるとかという点も従来から議論をしておりますので、その方向でも少し検討させていただきたいと思ひます。

○泊谷委員 川上さん、社会党の議員だから言っているのじゃないのですよ。われわれも実際に駅にいて、制止権というけれども、確かに服装も直観的に影響します。公安の諸君が来たときに、一番私が乗客掛をして苦勞したのは、乗客掛というのはいくら埋没してしまいましたが、それはわかりますよ。服装なども整備してやることによつて違ひを見せたいというのですけれども、確かに司法権を持った者が事故を起こした場合が倍加されるのじゃないかというけれども、それは刑法上の過失と自分の意思に基づいてやるものとは違ひるので、前段のほうの心配は、完全には言えませんが、一応お考えになる節はわかないわけではないけれども、しかしこの踏切保安掛も、人がけがしたらいいか、なくなつたらいいという考えで踏切に立っているものではないのですよ。むしろその事故を少なくするために必要措置は、指示権であらうが誘導権であらうが、これはやはり公安の諸君でさえこれだけ規制されておりますし、道交法ではもう警察官万能になっております。これについてはどうでもやはりよくは考へてもらう必要があると思ひます。ですから、ここでおおよそ前提をそのことにして、先ほど豊原常務からありましたように、内部でどうしたらいいかということを含めこまかく相談されようというところについては触れようと思ひませんけれども、あるべき姿としては、公安の諸君といたしましては二年以上実務に携つた者でなければだめだ、教育をして、しかも国家公務員の一般職俸給表の七級以上でなければならぬ、こういう措置をしておる。これは公安職員に激勵を与えて仕事をさせるものでしょう。一番ひどい服を着せられて、

採用職で、どうして一般の通行人を誘導したり制止したり、そういうことが出来るものじゃないかと思ひます。根本的な問題だけに私は、前向きで検討するということでお答えをいただきたいと思ひますが、どうでしょうか。

○久保委員 関連して簡単に申し上げますが、一つは、この前も堀鉄監局長からお答えがあった踏切監視員というが、警手の職務権限、そういうものについてであります。

いま川上常務からきかめて政治的御発言があらまして、言にくいことではあります。ものの考え方にもあまり進歩がないようであります。しかし考へてみるのに、踏切保安員というよりな者が残るような踏切は、今後立体交差もできにくい、しかも交通量も列車の運行も非常に多い、むずかしい踏切だけが残るわけでしょう。合理化を何度しようとしても、合理化のしようがない。たとえば、先般委員長以下が視察いたしました隅田川のときは、金をどんなに積んでも、技術的に見ても、今日たまたまではなかつてもできかねるということ。そうならば、ああいう踏切が残っていくことになる、やはり踏切監視員というか保安員というか、そういう者の資格要件については十分私に考へなければならぬと思ひます。この合理化の中で警報機付き踏切に移行できるような踏切におけるところの踏切保安員の職務内容と、隅田川のごとき、いわゆる一種踏切の保安ではないが、それならぬ、そういう一種踏切の保安ではないが、違ひと思ひます。それはお認めになると思ひます。だから、認めるかどうかというところが一つと、二番目には、そういう意味からいって、それらに対しては当然何らかの、車両その他の通行に対する権限——私は極端なことを言うならば、列車の運行に對しても権限が必要になってきやしないかと思ひます。しかし、そこまでは大體職務系統からいって、鉄道の職員でありますからそれはいいとして、少なくとも、やはり踏切道を改良しても、幅員がこれ以上延びないというとき、しかも前面を見渡した場合に、全部がここ

待っている、ふさがっている、こちらにも同様に待っている。この場合、両方上げれば両方がすべて入ってくるわけですね。そうなるときに、踏切の中間において衝突というか、そういうことが間々あると思ひます。そうした場合に、たとえ半分一分でさばけるものが五分かかるというところ、あるいはそこで車がとまると、今度は始動する場合にエンジンというふうな事故がないとも限らない。だから、そういう場合には当然片側ずつ半分——片側というかわかりませんが、そういう通行を許してさばかざるを得ないので、なにかうかと思ひます。だから、前回と今回の答弁では、そういう資格権限については、勘案するけれども要らない、間違つた場合には処罰されるからいいや。間違つたらどんな人でも処罰されるのはあたりまえだ、当然ですよ。間違つたときに責任をのめられようとするために権限をやらないうならば、これはまさに本末転倒ではないかと思ひます。これは詭弁です。詭弁というのはそういうものをさすのです。安全を守るために踏切保安員というものを配置する。単なる遮断機の上におろすのみに配置するのならば、これは必要ない。それをきき違えて答弁するがごときは、断じて国会に對しての正当な答弁ではない。だから、検討するというのが単なる政治的発言ならば、この法案を通すわけにまいらぬ。しかし、真剣に検討するならば、私が言いたいのは、検討すると同時に、そういう踏切道上において交通が渋滞して事故があつたか、または全然なかつたか。全然なかつたならば、話は別です。あつたとするならば、それに対して踏切保安に對する権限の保有については反対だ。いわゆる交通の円滑化をはかるものは当然交通巡査だ、警察官だ。それで、警察官の配置を鉄道事業者として要請したためしがあるかどうか。もしないとするならば、それは国鉄当局も運輸省当局も職務怠慢である。要請したためしがあるか、そして現に交通巡査がその踏切について行き交通整理をしておるかどう

に、あなたのほうの政治的発言はそのまゝ認めます。そうでない限りは、そういう権限は必要ない、いやだというならば、警察の配置について、政府内部においてきちつと配置するという制度に直してほしい。いかがですか。結局、踏切保安員の最後まで残るのは、さつき言つたように交差のむずかしい踏切になる。よつて、新規採用した者を一週間か二週間実務訓練して配置するような踏切は残らないことになると思ひますが、いかがですか。

○豊原説明員 いま久保先生のおっしゃいますように、踏切近代化がどんどん進みまして、最後に残るようなものについては、確かに御説のような状態といひます。そういうむずかしい踏切だけが残つてくる傾向にあるというところは、そのとおりだと存じます。ただ現状においてそういうむずかしい踏切ばかりかというところ、必ずしもそうではないというところも言えると思ひます。ごさいます。そういう非常に困難な踏切だけが残つた場合において、そういうところに配置する人の資格なりその他の条件をどうするか、または、いまでもむずかしい向きがあるわけでごさいますから、そういうものをどうするかというところは、私どもとして慎重に検討いたさなければならぬと思ひます。でございまして、過去の踏切保安掛というものと、現在または先生のおっしゃるような将来の大きな踏切というものはおのづから質的にも変わつてきておるし、また変わるべきものであるというところについては、そういうふうな考へるわけでごさいます。

もう一つの、過去において踏切に警察官の応援を求めたことがあるかという御質問に對しましては、その求め方が正式書面であつたかどうかというところにつきましては、ただいまここに資料を持ち合わせておりませんが、少なくとも、そういう書面とか何とかいう意味でなく、出勤を求めまして応援を得たことはあるように記憶をいたしております。ただ、これは常時置いてくれというところではございません。

それから先ほどの、道路交通と鉄道交通との交差点における鉄道職員としての踏切保安掛にいかなる資格を与えるべきかという問題につきましては、これは非常にむずかしい問題でございまして、国鉄だけでこれをどうこうするというわけにまいりませんので、政府の関係御当局と御相談をいたしまして、将来の問題として検討いたさなければならぬ問題であると考えております。

○堀政府委員 法律上の権限としての制止権と申しますか、指示権というものを踏切保安掛に与えるべきではないかという御意見でございしますが、これは前回の委員会においても野間委員の御質問に答えていろいろやりとりがあったわけでござい

ます。法律的な指示権というものを与えることによつて、ほんとうに現実の実効性があるということであれば、私はそれを規定することでもいいと思つたのでありますが、たとえば社会党案のこの指示権というものの内容を見ますと、「危険がさし迫つて」と認めるときは、「という、いわゆる」とさの場合の指示権というふうに理解されるのでございまして、こういうようなところの場合にそれを防止するため、必要限度において行なうという指示権であれば、これはとさの場合でございしますから、法律的に規定してあるなしにかかわらず、その実効というものはあるのではないかとあふないと言つて人をとめるというようなことでありますれば、法律の権限としてやる、やらぬにかかわらず、実質上あまり違わないのじゃないかという感じがいたすわけであります。しかし、非常に大きな踏切で、非常に交通量が多くて、その踏切は線路が複雑線くらいであつて、非常に幅広い。交通量が多いと、まん中のところで非常に交通の混乱が起きて、もたもたしておる間に電車が来るというやうなことを整理するために、権限を与えたほうがいいのではないかと、それはもつともな話だと思つたのです。いままで、こういう指示権がなければどうして整理できない、ぜひそういう指示権を法律で規定してもらいたいというやうな実際の現場からの注文といひますか、そういう要

望といふことは、まだ私聞いたことがございませう。将来そういうやうな実際の必要性と申しますか、そういうものが出てくるならば、これは十分やはり検討する値打ちのある問題だと私は思ひます。今回の改正にあたりまして、やはり前回と同じやうにこの点を検討いたしました。こういう指示権を持たすべしという意見が前からありましたので、この改正の際にもう一度検討をしてみました。しかし、やはりまだそういう必要を痛感するといふところまではいかなかったものでございしますから、そこまで改正といふことに踏み切らなかつた次第でございします。

それから、踏切保安掛にもつと現在よりも高い資格要件が必要ではないかという御意見でございしますが、だんだん踏切の交通量が増えてきますし、列車の速度も速くなつてきますと、非常に機敏な判断と同時に正確な判断が必要になつてまいります。それに應じて踏切保安掛の質的な向上といふことは、これはもう当然のことであると思ひます。国有鉄道運輸規則の第五条に「係員の教育及び訓練」といふところで規定がございまして、「必要保安のための教育を施し、作業を行うのに必要な知識及び技能を保有することを確かめた後でなければ、作業を行わしてはならない」といふことで、その六号に「踏切道の遮断機を取り扱う作業」といふことで踏切保安掛の仕事の規定しております。この規定を見ますと、その質的な要件といふものを考えておるわけでございまして、十分その踏切をさばく能力をつけてから配置するといふことは、現実の問題として国鉄でも心がけておられるといふふうに考えております。それから私鉄の場合につきましても同じやうな規定がございまして、実質的にそういう能力を十分備えた人を配置するといふことであつて、形式的に何年経験があるからどうといふことでなしに、実質的にその資格を備えた、要件を備えた人を配置するといふ努力は、国鉄、私鉄両方においても行なわれるべきであるし、また行なわれておるといふふうに私考えております。

○泊谷委員 鉄監局長と常務から話がありましたけれども、常務も現場見習いをやっていたときは、理屈は理屈として、御承知いただいていたと思つたので、最終後援でどうにもならぬときに、乗客掛の手に余るときでも、公安職員が出てくるとびしと旅客が並ぶのです。今度二兆九千七百億かけて大改良工事をやるわけですから、踏切道をはさんで、この間の赤羽もそうです。工事をやるわけですね。相手は今度は車に乗つておる者が多いのですから、あそこ立つておる者はどなり散らされるのが精一ぱいだと思うのです。こちらから、鼻を出してはあふないとかなんとかならない条件にあるのです。外見的な服装もありまうけれども、これはひとつ法的な保護策をつけないければ、これだけ混んできた踏切道を中心にする交通の問題は、さばき切れなかつた私どもは考えているのです。これは先ほど常務から話がありまして、きょうの時点でそういうふうな踏切に切れなかつたという話でありますけれども、現状はもうすでに、職場から出てきている皆さんは、こんないただいておると思つたのです。確かに効果のあることは間違いない。この点でひとつ考慮いたしたいと思ひます。

次の問題ですが、踏切保安掛の勤務というものはいたつて単調なんですね。単調であるだけに緊張、弛緩、その波にちよつと乗ると大きな事故が出てくる。この間の隅田川もあれだけのところに四名配置してありますが、後はまた野間君のほうから話が出ようと思ひますが、二十四時間いさ勤務をしているのですが、復線区間とか繁忙なところなどは、勤務状態を縮めてやる必要があるだろう。だから人員としてはあまりありませんけれども、工場を採用しているやうな三交代システムを考へて、勤務上からも弛緩の度合いを考慮してやるということが当面必要な措置でないかと思つたのですが、いかがなものでしょうか。

○野間委員 関連して。先に、いまの勤務の問題なんです。わが党のほうで提案をしているのは、特に踏切保安要員の配置といふことで、配置

の状態を重要視しているわけですね。これは、この前当局から出された資料なり、あるいはきょう提出された資料を見ても、最近の踏切の実態が、性格が非常に変わつてきておるといふやうにぼくは見るのです。これは一種自動化をしてもなおかつ事故がある。しかもその事故が、全体の事故数の一割七分もあるという実態です。これはもちろん基本的にはもつとほかの問題があるでしようけれども、実態としてはそうですね。しかもだんだん改善をしていく。改善をしていくが、どうして改善のできない踏切があるといふことになつていくわけですね。そういう関係で、踏切を見詰める見詰め方を少し観点を変えなければいけないのではないかと、ぼくらが提案をしていく内容なんです。そういう意味では、さつき久保委員の質問に対する運輸省の御答弁あるいは国鉄の御答弁は、そこまでまだ徹底をして踏切の実態について見詰め方が足りないのじゃないかとぼくは思ふのです。

そこで最初に、鉄監局長のいまの職務内容の答えですが、社会党が提案をしておるのは切迫したとき、こうなつておりますけれども、それはそのときは法律上権限として与えておく。しかし、実際上使うのはもちろん差し迫つたときです。そういう意味です。問題は踏切保安要員が差し迫つておると考える考え方、時点と、一般の通行人、運転者が差し迫つておると考える考え方と、次元が相当違うのです。相当の開きがあるから事故があるのではないかと。ですから正確にいまのスピードがどのくらいであり、そういう列車の状態と通行人の状態をきちつと把握している踏切保安要員が差し迫つたときを考えたときには、まだ一般の人たちはそういうことを考えていない。ですから、そういう意味でそれだけの認識の違いがあると思つて、したがって一般の人はまだ通れると思つて、いさかいが起こるのです。いまはそういう権限が与えてないから、通行してしまつて事故が起き

てくるというのが実態ですね。したがって一種自動化をされた踏切においても、やはり踏切保安要員の監視が必要であり、特に指示権を持ったという職務内容の充実された——これは踏切保安要員は人格ではなかなか整理ができない。どんなにりっぱな人がおっても、人格だけではなかなか整理のつくものではない。したがってきちっとした法律上の権限を与えられておる者が、自分の見たいで制止をする、通行を指示するということが必要なのですね。そういう意味でひとつお考えをいただいて、職務内容については御検討願いたいと思います。

精神的な疲労も非常に強いと思う。そういう意味では監視体制、踏切保安要員の配置についてはもう少し十分な配置をする必要がある。いまのような一交勤務でない、三交代勤務の保安要員の配置を、これは国鉄、私鉄に限らずする必要はあるのじゃないか。いまは国鉄も私鉄も全部おそろく一交代と思うのです。これでは十分な配置ができない、監視ができないというふうに思うので、そういう方面についてどう考えておられるか、運輸省、次に国鉄というふうにお答えをいただきたいと思っています。

それからもう一つ、いまの問題ですが、いま調べてみますと、ぼくはこの問題で、この間隅田川に運輸委員会が行ったとき、それからぼくの近くの生見尾、それから滝坂、生麦、貨物の駅の近くでは入江、そういう駅の踏切の実態を多少調べてみたのです。これで見ると、一番特徴的なのは隅田川のところのこの間見た踏切。駅長さんが苦勞されて、零時から二十四時までの踏切を閉鎖する回数、それから時間を記録してくれております。この表は皆さんにも配られておると思いますが、こういう実態の中で、いま泊谷君の質問で指摘されたように、四人の人が交代で勤務をしておる、こういう実態です。ですからこれは、私は全部が全部の踏切ということはいま言いませんけれども、少なくとも特徴的な隅田川の踏切、あるいはいま例をあげた滝坂であるとか生見尾であるとか二重になっておる踏切とか、そういうところはもう少し勤務体系を変えて、少なくとも三交代勤務くらいにして、十分な、両方に踏切保安要員が立ち、まん中に監視員が立つというような、常時そういう体制に置いて、しかもこれはいま問題になっておるように、踏切自体が変わってまいりまして、昔のようにただ番をしておればいいというわけではありません。それぞれ非常な神経を使い、通過列車の監視をしながら通行人の監視をするというように、職務内容が非常に先鋭化しているわけです。そういう実態ですから、おそろく

精神的な疲労も非常に強いと思う。そういう意味では監視体制、踏切保安要員の配置についてはもう少し十分な配置をする必要がある。いまのような一交勤務でない、三交代勤務の保安要員の配置を、これは国鉄、私鉄に限らずする必要はあるのじゃないか。いまは国鉄も私鉄も全部おそろく一交代と思うのです。これでは十分な配置ができない、監視ができないというふうに思うので、そういう方面についてどう考えておられるか、運輸省、次に国鉄というふうにお答えをいただきたいと思っています。

うふうに考えておりますので、個々具体的に処置をしてまいりたいと思っております。

○泊谷委員 個々の問題で検討されるということになりましたから別ですが、この隅田川の最近の駅のダイヤは皆さんも見たのですが、これじゃ実際問題として食事をとる時間もないです。ですからこれは三交代にでもしなければ救済の道がないだろうと思っております。それらの対策について、先ほどお尋ねした筋で御検討いただくことにしたいと思います。

もう一つ、先日、全部ではありません、私の見たのは隅田川と赤羽ですが、保安掛に直接聞けば、見通しは七十メートルもないんですね。そうして照明灯もない。ですから白バイという普通の車両とは違って白く塗ってある車が踏切道に飛び込んだのを、保安掛のはうから目撃できないという事態にあるのです。一般的に、隅田川でも見ましたけれども、あの場合も一人の保安掛は、本来そばになければならぬ便所も、工事のために電気が切れておりましたので、日通の便所を利用したというふうなことを説明しておるのですけれども、照明とか電話とか、それからふるとか便所なんというものは、これだけ密度の高くなった踏切保安掛の詰めのそばに整備されてしかるべきだと思うのです。当然考慮されていると思うのですが、いかがですか。

はまだふろのついていないところがございます。しかし、昨年以来職場環境の整備を大きく取り上げておりますので、ことし、来年、再来年くらいには相当そういうものも整備されるつもりでおりますので、漸進ではございますが、いい方向に向かっていくことを申し上げておきます。

○泊谷委員 踏切内部の関係は大体これでおしまいでありますけれども、他動的な力で踏切を通過する車両——国鉄バスなどは発炎筒を積んでおるのですけれども、踏切を通過する車両については、運転者はもちろんのこと、雇用関係のある者は雇い主が発炎筒を積むということ義務づける必要があるのじゃないか。もちろんこの間のように白バイが入って赤のランプも回さないのじゃ話になりませんけれども、ともあれ踏切を通過する車両は、不測の事態に備えて発炎筒の積載を義務づける方向をとるべきだと思うのですが、鉄監局長いかがですか。

○堀政府委員 バス等に対する義務づけでございますので、私一存の考え方を申し上げるわけにはまいりませんが、自動車局長ともよく相談をして研究をいたしたい、かように考えます。

○泊谷委員 バスは、国鉄バスなどは積んでいますよ、実態として。ところが、ミキサー車とか大型車両、それからこのごろは小型車両でも飛び込んで困るわけですが、私の言うのは四輪の車両、三輪も含めまして発炎筒の積載を条件としてつけてはどうか、こういうことでありますので、そういうことを御検討いただくことにしたいと思っております。

もう一つは、この間も議論がありまして、この機会に明らかにしておいたほうがいいと思うのですが、国民に向けてありますが、接近ブザーが鳴った。しかし、保安掛がいる。そのために、門扉の開閉の五秒、十秒が問題になったりするので、接近ブザーは大体総じて千メートル先あたりから回路を踏んで鳴ってくるのがいままでの国鉄内部の事情だと思っておりますが、国鉄の考え方としては、あくまでも接近ブザーが鳴ったのが最優先

であって、そこに配置される踏切保安掛というものは補完的な位置に置かれていることで、大体的な周知というものは接近ブザーが最優先にあるというふうに私は理解しているのですが、間違いないでしょうか。

○川上説明員 接近ブザーが最優先になるわけでごさいます。それによって踏切保安掛が門扉の開閉をするというところで、通行者にはその接近ブザーの音が聞こえる場合もございまして、聞こえない場合もございまして……

○泊谷委員 川上さん、それは通らないのだよ。道交法で一切のバスは禁止事項があるので、それから、踏切で一たん停止して聞かれないということはない。その車両に乗って居る者が聞けなければ、保安掛も聞けないのです。だから、それはないので。それから社会的に、国鉄との整理区分は接近ブザー——最優先という筋をきっちりしておいてもらわなければいけないと思うのです。

○川上説明員 いま私が申し上げましたのは、一種の自動の踏切で踏切保安掛に対する接近ブザーでございまして、三種踏切のフラッシュランプがつきましてチャンチャン鳴りますのは、先生のおっしゃる通りでございます。

○泊谷委員 豊原事務にお尋ねしますが、これだけ踏切問題がうるさくなつてまいりました、国鉄内部でも踏切の管理体制について考慮の時期ではないかと思うのです。これに対する一元的な管理方式というものが考えられているのかどうか、これをお答えいただきたいと思ひます。

○豊原説明員 国鉄の組織の中で踏切保安部というものが従来あったわけですが、これは最近において施設局の中に移しました。ただし、そういう組織の問題ではなく、国鉄といたしましては、随時また毎月定例に総裁以下首脳部全員が集まりまして安全の問題を検討いたしておりますが、その中における一つの重要な問題といたしまして踏切問題を取り上げておりますので、私も仕事の体制において踏切に対する問題がばらばらになつて、そのために対策が不十分であるという

おそれはない、こう考えております。

○泊谷委員 これで最後ですけれども、今回踏切の改良をやりまして人員の異動をするというので、従前のあった合理化とは違ふのです。私もまいふん電務区や、あるいは船舶の問題は扱ってまいりましたけれども、踏切保安掛の諸君は、この前も話がありましたように、相当高年齢と若い層と大きく分かれておりまして、特に若い仕事であつただけに、この人たちはいま、新しい機械化されることによって、合理化されることによつて自分の位置づけがどうなるかということの心配をして居る。これは場所が場所だけにやはりよくの気になるところです。国有鉄道と電電公社と考へた場合に、国会に出してもらつてからながめる

とあまりに差があるのに驚いて居るわけなんです。たとえばもう相当の年配になつて配転も都合が悪い、そこでは休職の措置をとつても結果的に退職しなければならぬ人々には、電電公社の場合のように特別退職措置法というものを出して上積みして、それで身を引いてもらつた措置をとつたり、退職の際に一号加算したり、また配転の手当にしましても、ほかの公社と違ひを見せて居るわけなんです。特に電務区自動化や何かと違つて、踏切であるだけにこの操作がたいへんむずかしいと思ふのですが、そういうことで国有鉄道としてもしかるべき配慮があつてよいのではないかと。そのために国会でまた審議をわづらわして措置しなければならぬものはならぬものとしても、一応企業体の国鉄として当面踏切の合理化に伴う異動などという場合に対する配転手当とか、あるいは身を引いていく人に対する一号加算とか、こういうものについて考慮されてよいのではないかと私は強く感ずるのですけれども、豊原事務課長いかがなものでしょうか。

○豊原説明員 ただいまの問題は、いま組合と話をしておるところでございます。一般的に申しまして配転の場合に、いま組合と協約を締結しております近代化に伴う配転のものがあるわけでございます。私どもといたしましては、いまから

話し合いをするところでございますけれども、いままでにある協定によつて措置ができるのではないかと、いまのところそういうふうな考へております。あと休職の問題その他も要求の事項として出ておりますので、十分に話し合いをしたい、こういうふうな考へております。

○久保委員 質問もだんだん終わりであります。が、ただ一つ、これは聞いてもらいたいのです。が、政務次官では悪いわけじゃありませんが、基本的な問題でありますので、これは大臣にいてはしかならぬと思うのです。大臣はどういうことでおいでにならぬかわかりませんが、大臣はどうして政務次官とおかわりになつたのか、単純なかわり方ですか、複雑ですか、どっちなんです。今参議院の予算委員会だろ」と呼ぶ者あり。そういうふうにならぬことを話してはいけません。政府内部でどうなつて居るのですか。これはどういふわけで大蔵省に入られなかつたのですか。代理されておるのかわかりませんが、政務次官がおります。ただ、大臣がなぜおいでにならぬのかをお尋ねをして居る。なぜそういうことを言うかという、これは最後に勝澤君から質問する予定でありましたが、所用のために私が代理でいま質問するのです。

昭和三十九年度の決算報告書で、踏切の立体交差について特に言及して居る。この問題は、言うなればこの法案の盲点ともいふべき大きな問題だと思ふし、一番大事なところなんです。要点はすでに読んでおられると思うが、そこにおられる人は大半は読んでいないと思う。道路局長は読んで居るかも知れない、鉄監局長もそうかと思ふのだが、読んで居るならば時間がありませんから中身は言わぬ。読んでいなければ、しかたがないからぼくから言う。どちらですか。

○堀政府委員 踏切道の整備の進捗が悪いというように私聞いております。

○久保委員 大体それは読んでない証拠なんです。では、その進捗率が悪い原因は何かというところ、これは政府内部におけるところの、言うなら

中央におけるところの計画あるいは調整、こういうものがだめで、たとえば道路が早くできて使ひものならぬまま、そのまゝある。私が現実に知つて居るのは、立体交差の部分でできて居るのだが前後の道路がでぬので、これは一年半か二年ぐらひかかりましたが、やつと最近道路をやつて居る。これは現実に私が見て居るわけなんです。これに言及して居るので、これはこの席で全部読み上げるわけにはいかぬから、帰つたらすぐ二人ともこれを読んでもらいたい。昭和三十一年度の決算検査報告、これは会計検査院から出て居るわけなんです。これをたいへん失礼だが読んでほしい。国会議員の私が読むのは当然だと思ふのですが、一三九ページから一四〇ページに書いてある。要点は、少なくともいま言つたように、どうして居るのか。たとえば三十六年からの法律は始まつた。今度四十一年四月一日から五十年間延期をするわけだが、その五年間における立体交差を指定した。ところが四十年間までに、着工したもので、できないものがある。これは大体概算すると十二億の金が遊んで居るかつこうになるのです。十二億のことはこの中には書いておられませんが、大体見当をつけると十二億になる。だからそういうことの原因は、言うまでもなく中央におけるところのいわゆる実施計画の不備、それから調整のしかたが悪い。だからこれは指摘して居ます。

「年度開始に先だつて相互に予算措置を講じ、必要に応じて現行基本協定」基本協定、そういうものがございましてね、「基本協定における費用負担の割合および負担方法を検討するとともに、実施部局においては相互に連絡調整の緊密化をはかり、現地で協議が難航する場合はすみやかに中央において早期解決をはかるよう処置する」など協定の締結を促進し、ひいては立体交差工事等の促進に努める要があると認められる。そのとおりばくも思うからここで言明してはしいが、この決算報告ののつとつた措置を、少なくとも年度開始までに第一回は折衝を開始すべきだと思ふが、その

意思が運輸省、建設省両方ともあるか、いかがです。国鉄も含めましょう。

○尾之内政府委員 個々の踏切の整備につきまして、出先でございます道路管理者と出先の鉄道の責任者といろいろ協議をいたして中央にあけてくるわけでございます。従前そのようなところで非常に時間がかかっておりまして、中央に上がってくるのもおそかった、また中央へ返ってくるのもおそかったというケースが確かにございます。そこで先般来私どもと国鉄のほうと再三協議を重ねまして、新年度におきましてはそういうことができるだけないようというところで、採択する個所について、常時いろいろ情報交換会議を行なっております。そういう方向でできるだけこういうことが今後ないように私どもは努力いたしたいと思っております。

○堀政府委員 ただいま道路局長がおっしゃったようにやっていくということは当然でございます。地方においてもすでに運輸、建設それから警察の三者で、踏切協議会というものを定例的にやっております。今後ともさらにひんばんにやって、円滑にいくように進めていきたい、かように存じております。

○川上説明員 ただいま鉄監局長のおっしゃったとおり、国鉄からも十分に連絡をいたします。

○古川委員長 踏切道改良促進法の一部を改正する法律案に対する質疑はございませんか。——ほかに質疑もないようでありますので、これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○古川委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出がありませんので、直ちに採決いたします。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古川委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○古川委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○古川委員長 次回は、明後二十五日金曜日、午前十時理事會、午前十時三十分委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後零時五十八分散會

