

臣の見解を伺いたいと思います。

○橋本國務大臣 御質問、多岐にわたっておりまして、あるいは十分にお答えができないかもしれませんが、不足いたします点は、関係政府委員から答弁させることにいたします。

第一の、総合交通体系の中のいわゆる重点的骨格といひますか、そういうものは何を考へておるかという御質問だと思ひますが、問題は、総合交通体系とは何だ、こういうことがまず第一であります。また、総合交通体系の必要なバックグラウンドとは何かということが、第二の問題だと考へます。

御承知のように、新全線におきましては、昭和六十年度を目途として、百三十兆から百五十兆円のいわゆる国民総生産に達するであろう。しかし、他の検討によりましては、二百兆円をはるかにこえるであろう、こういう見解を持っております。一応政府が考へておる新全線のたてまえから考へまして、昭和六十年度の時点においては、旅客において大体三倍、貨物において四倍の流通量になるであろう。これは四十年を基準にしての考へ方でありまして、

そういう点から考へますと、現在の交通体系ではこれらの円満な流通措置が困難である。そこで、これらの流通体系をいかにして円満ならしめるかという意味において、まず第一に総合交通体系が必要である。その総合交通体系の中の重要なものは、一つは軌道である。すなわち鉄道であります。もう一つは、いわゆる港湾関係、内港海運であります。もう一つは道路、この三つが主たる問題になると思ひます。もちろん、これ以外に飛行機等も重要な役割りを果たすことは言をまちません。

そこで、現在の日本の事情から考へまして、自動車による道路の輸送というものである程度、境界がある。もちろん、いま幹線自動車道を積極的に進めてまいっておりますけれども、これをもつて境界があるというものが一つ。もう一つは、それぞれによって機能別のい

わゆる作用がある。道路は、九州から北海道まで長距離を輸送することはもちろん考へてはならない。あるいは短距離におきまして、列車、貨物等で短距離を考へるといふことも、これは考へから除かなければなりません。したがって、道路の持つ役割りは、すなわち長距離ではなくして、短距離及び中距離ということにならざるを得ないと思ひます。鉄道のほうには、当然これは中距離及び長距離が一つの問題になる。これらを組み合わせた一つの手段として、内港海運というものが、カーフェリー等の発達によつてこれらの機能を十分に助ける、こういう一つの見解を持っております。

日本のこのような流通体系における社会資本の投下は、ヨーロッパ等とは事情が違ひまして、ヨーロッパ等は早くから道路の整備が進められております。日本は、ここ十年前後の間に急激に進んでまいりましたが、ヨーロッパにおいては、すでに百年の歴史を持つておる。この意味においては、道路の整備は、日本よりは非常に早かつたということが一つの事実であります。したがって、今日におきましては、比較的ヨーロッパにおいてはある程度バランスのとれた輸送体系ができておる。しかし、一方においては、鉄道の輸送というものが、一応苦しい状態に入つてまいりました。また最近ヨーロッパにおいては、鉄道の輸送の活用が考へられておるのであります。

日本におきましては、ただいま申しましたように、道路というものの発達が非常に早くておつた。ただ、それに対して鉄道が比較的早目に進められておりました。したがって、現在国有鉄道は全国で二万一千キロのキロ数を持っております。しかしながら、ただいま申しましたように昭和六十年度の時点においては、旅客において三倍、貨物において四倍というものをいかなる交通機関に配分するかということが、総合交通体系における一つの位置づけであります。

そういう意味におきまして、旅客は、御承知のように新幹線鉄道網という法律が、皆さんの御協賛を得てできまして、これが将来、いわゆる日本

の中長距離の旅客の主たる役割りを果たすことになるのではなからうか。もちろん長距離においては、飛行機もまた役割りをとめるわけでありまして、量的にいへば、鉄道がこの主役をとめることになるであろうと考へております。

そういう観点から、いわゆる総合交通体系を運輸省においても目下検討中でありまして、なお政府におきましてはそれらをひくくする、今年の秋までには総合交通体系をきめていきたい、かような方針を進めてまいつておることは御承知のとおりであります。

第三になりまして、いわゆるトン税といひます。いまこれら仕事を積極的に進めてまいりました。その財源が現在の状態では非常に不足いたしております。そこで、自動車に対する重量税をかけるということが、これは道路の側であるからして、道路のほうに回すべきではないかという御意見もございしますが、実は道路を使う人も一般不特定多数であります。同時にまた鉄道等を使う人も、これは国民の不特定多数が使うわけでありまして、一方においては道路で動きがとれない場合、当然中距離、長距離は汽車を使うということになれば、自動車を利用する人が総合的に交通を利用するといふたてまえから、必ずしも道路のみに使うという考へ方でもどうかということからして、運輸省では、この前の四十六年度の予算の編成にあつては、そのような考へ方をもつて大蔵省といふ話をしていきましたが、結果的には、大蔵省としてはこのように、いわゆる目的税の問題とは考えずに、昭和四十六年度におきましては、とにかく新しい一般財源としてこれを受ける、そして一般会計のうちから、鉄道あるいは道路等に金を分けるというたてまえをとつております。ただし、この問題も四十六年中においては将来の方向をあらためて決定しようという考へ方でありまして、必ずしも直ちにこれが目的税である、政府はこういう考へ方でないわけでありまして、

こういうような観点から、いわゆる自動車重量税という問題を考へておりますが、確定的な方針はいずれ政府において目下運輸省も参画いたしておりますが、経済企画庁を中心にして、この方針を確定しようという検討の段階であります。

大都市交通の問題であります。大都市交通の問題につきましては、御承知のように、大都市交通といふものは非常に現在窮乏な状態になつております。大体において、ラッシュ時には二二〇から二三〇くらいの乗客のバランスでありまして、何としても大都市交通といふものは、なお今後積極的に開発をしていかなければならぬ。しかしながら、なかなか大都市交通をつくる場合においては非常に投下資本を必要といたしますので、そこで昨年、四十五年度から地下鉄に對しましては、政府及び地方公共団体が建設費の一部に對して助成をするという方針をとつてまいつております。この方針はもとより拡大をして、そこでもいわゆる投下資本に對する国の割合といひます。国及び地方公共団体の持つ割合を、必ずしも地下鉄だけでなく、他にも考へていくべきではないか。これも考へております。しかしながら、これは政府の全体的な決定意見ではあります。運輸省といひましてはこのような考へ方をもつていわゆる将来に善処していきたい、こう考へておる次第であります。

総合交通体系の中の新幹線の位置づけであります。最初ちよつと申し上げましたように、新幹線は、せんだつて御承知のように基本計画を決定いたしました。なお整備計画を一部決定いたしました。ただ、個人の考へ方からするならば、総合交通政策といひますか、その体系からいへば、いわゆる骨格中の骨格だけはきめておきたい、こういう考へ方であつたわけでありまして、しかしながら予算上の問題もあり、かつまた、総合交通体系を明確にした上からでもおこすはしないかといふ意見もあり、そこである意味においては十分ではありませんけれども、せんだつて整

備計画等を決定いたしましたのは、いわゆる上越新幹線と東北新幹線の盛岡まで及び成田新幹線というだけにとどまっております。しかしながら、これは全体の構想の上からいならば不十分であります。そういう意味においては、やはり総合交通体系が明確になり次第、骨格中の骨格だけはきめておくべきものであり、こう考えております。新幹線は、その意味においては、いわゆる総合交通体系の中、旅客に関しては中心的存在になるであろう。この新幹線が整備されるに従って、在来線はいわゆる貨物線としてその中心に考えていきたい。同時にまた、何といひましようか、通勤線の役割りも、結局は在来線がつとめていくということになるかと思ひます。

大体大ざっぱに申し上げますならば、いま申しましたのが大体の方針である、かように御理解願ひたいと思ひます。

○齊藤(正)委員 答弁がたいへん長かつたりあるいは聞引いたりとすることで、不十分であります。これを要するに、承つておりますと、総合と口ではたいへん言うけれども、中身はばらばらであつて一貫性がない、思ひつきの点が非常に多いのではないかと、いふように私は考へられたいわけでありませう。

そこで、提案めいたことを申し上げて大臣の見解を伺ひたいわけでありませうけれども、運輸省といふのはいわゆるプランメーカーになつて、政策を立案し金を出すというだけではない、実践部隊といふものは、交通省といつたようなものを新たに設けて、実際の仕事は、具体的にそうしたものにやらせるといふような方向をとらないと、運輸省がプランをつくる、そうして金も取る、そうして実施もするといふようなことでは、いわゆる総合交通体系などといふものはできるものではないといふように考へるわけでありませうけれども、大臣、いかがでございますか。

○橋本國務大臣 一つの考へ方とは思ひます。しかし、それには運輸省が現在所管してある鉄道、港湾だけ、飛行機だけではなくて、道路まで持つ

てこない総合交通にはならない。そうすると、やはり総合企画庁といひますか、そういうものがあつて、そこであとは実施部隊という考へ方はあると思ひます。西ドイツにおいては、何か道路もその所管の中に入つておるやうであります。

いまのところ、それだけの大改革をやるような考へ方も、まだなかなかないやうであります。一つの考へ方としては、けつこうではあります。が、しかし実際のことは、今回の運輸政策審議会に建設省の人にも参画をしてもらつて道路関係の意見も反映させる、かようなことで、総合交通体系もその建設省関係の人が参画した運輸政策審議会に答申をきめていただく、かようにいたしてゐるわけでありませう。

○齊藤(正)委員 次は、国鉄再建計画の具体的な方策について、大臣、あるいは鉄監局長、あるいは国鉄総裁に伺ひたいと思ひつてあります。

現行の国鉄再建計画につきましても、その成立過程と現状、それぞれ十分御理解をいたしたいところである。いすれにいたしましても、当初の再建計画が直ちに破綻をし、その後考へ直したことも次々に破綻をしてゐることは御承知のことかと思ひますが、そのように把握してよろしいかどうか。

二番目に、先ほどもお話がありましたけれども、新幹線鉄道網計画と再建計画は一体、源を一にしてゐるのか、あるいは再建計画は再建計画、新幹線は新幹線といふことなのか、きつめて政治的な路線になりはしないかといふことを申し上げたいわけでありませう。先ほども大臣からお話がありましたけれども、私も、まず札幌から鹿児島まで、これが背骨だといふように聞いておつた。ところが、発表された路線は、田中上越新幹線、鈴木東北新幹線、水田成田新幹線、自民党の三役がそれぞれ出身地を中心として考へになつたといふことは、ちまたのいまや定説になつてゐる。こ

得ない。

また、きのうも予算委員会でも問題になりましたけれども、例の国鉄吾妻線の福田駅、中曽根駅、これらの問題も、これはたいへん問題だと思ひのであります。私はここで、小さなことのようになりませうけれども、この吾妻線建設の当初、この福田駅、中曽根駅は計画にあつたのかかつたのかといふことだけを国鉄当局に聞いて、深追ひはいたしません。

次に、国鉄分割構想並びに赤字線廃止問題についてでありますけれども、これは大蔵省なり自治省との板ばさみにあつて、運輸省がさっぱり結論を出せない。国鉄もまた右顧左弁をし、気持ちの半分も発表してないといふようにしか思へないのでありますけれども、そのような事実はあるのかないのか。あるにきまつてゐると思ひますけれども、いかがでございますか。

さらに、国鉄合理化対策の中で、合理化、合理化と言つては、いすれにいたしましても、非合理化が多い。特に、国鉄全労働者の労働条件の悪化といふようなものは、週日の東北線における酔っぱらい事故、あるいはどうして一生懸命なれたのか。途中でいふぶん乗務員についてはチエックする機関もあるでございませう。あるいは、酔っぱらいが悪いことはもう当然のことである、酔っぱらいが悪いこともあるといふようなことを考へますれば、その安全装置なり、あるいは乗務員の数なり、あるいは緊急のときの措置なりといふようなものがきつめて不完全であつて、私どもは国鉄へ枕を高くして乗ることができない。どういふ安全装置があるのか、全く不安でならないわけでありませうけれども、これらが、いわゆる合理化といふ名のもとに、国鉄労働者に対する勤務の過重だとか、あるいは不合理だといふことその見解を承りたいと思ひつてあります。

さらに、いわゆる三K問題といふので、米、健

保、国鉄といったやうものがいわれませうけれども、御承知のように、米にいたしましても五千億の金を使つてゐるのです。国民一人当たり五千円です。あるいは健康保についても、いたずらに患者にしわ寄せをして、かなり大幅な改悪が行なわれている。国鉄は、たいへんだ、たいへんだと言つておつても、具体的に国民が期待したやうな結果に、予算の面でも、政策の面でもなつていないといふことを考へましたときに、このやうなことを続けておれば、政治路線は相変わらず伝染病のごとく蔓延をし、しかも、それは必ず赤字を生んでいくものだといふやうなことを考へれば、端的に言つて、再建の日はいづ来るのか、ますます沼の深みにはまつていくに違ひないといふやうに思ひますけれども、それだけ関係者から御見解を承りたい。

○橋本國務大臣 国鉄の再建問題はなかなかたいへんであります。御承知のように、昭和四十四年に再建方針の閣議決定を経たわけでありませうけれども、いろいろな事情がありまして、なかなかそのとおりにはまいりませう。

詳しく申してゐる時間はございせんから除きますが、根本問題としては、要するに国鉄料金もしくはバス料金のような、いわゆる大衆の必須交通機関といふものに対しては、料金をある程度国の政策によつて抑制されてゐる。かかつただけ料金を取り上げるといふことができない。そうなりますといふと、ある程度国の政策として、ある一定の料金にこれを押えていくといふのであれば、安い鉄道を提供する、安いバス路線を提供するといふことにはならざるを得ないわけでありませう。これはヨーロッパ各国でやつてゐるわけでありませう。日本は従来独立採算制という原則で、そこで国の財政資金が非常に少なかつた。従来に比べれば、本年は画期的な国の一般会計から繰り入れをいたしたわけでありませうが、これだつてもちろん十分ではありません。

したがって、私個人の見解から言ふならば、将来やはり、国鉄なりこのやうな国民の大衆必須機

関に対しては、建設資金に対して国がどのくらい持つてやるかということがまず第一の要件であります。そのときには、もちろん国鉄自身の近代化、合理化ということも、当然これは必要であります。しかし、他のいわゆる工業とは違ひまして、こういう交通機関の合理化にも限度があります。何もかも無線操縦で鉄道を動かすというわけにはまいりませんので、したがって合理化にも限度がある。したがって、合理化、近代化だけで国鉄の再建ができるかといえば、それはできない。当然国がある程度建設資金に対してめんどうを見てやるかどうかということが大きな問題になります。

たとえば、いまから十年前の昭和三十五年の状況を見ますと、三十五年における利払い、いわゆる収入に対する利子の割合は大体六割前後であります。それが昭和四十五年、ことし四十五年度の推定をもつて見ますと、それが一四割半ぐらいになっております。こういう利払いをしたということとは、建設資金に膨大な金がかかってきたわけでありまして、ある程度利金を国が抑制していきという方針であるならば、国会も同様であります。そういうことになるのであるならば、やはり建設資金に対してどれくらい国が持てば、大体利払いとして五割ないし六割のもので済むかどうかという問題が出てくるわけでありまして、こういう根本問題を抜きにして、そこでいろいろ議論をしてみたところではじまらないと私は思うのです。こんなことを言うと、あるいは政府の諸君にしかられるかもしれない、大蔵大臣あたりからしかられるかもしれないが、私は運輸大臣でありますから、国鉄はかわいしいし、運輸省はかわいしいものでありますから、私はその方針で昨年から大いに健闘をしてまいりましたわけでありまして、なかなか私の方針が完全には貫くことができなかった点は、まことに微力のいたすところで申しわけないと思ひます。

しかし、四十六年度予算の編成にあたって、私が最後の最後までねばって、そうして六・五割を五・五割まで引き下げたということは画期的な成

功であろう。あれで鉄のとりらの一部を切りくずすことができた。そして昭和四十六年度は、これから始まる国鉄の根本再建を実行に移してまいりたい、かように考えておる次第であります。

一応基本的な問題を申し述べて、その他の問題は関係者から答弁させることにいたします。

〇磯崎説明員 御答弁申し上げます。
過般の二月十一日におきます東北線の事故につきまして、いろいろ原因もございしますが、すべてこれ私、総裁としての不徳のいたすところでございまして、この席を拝借いたしまして深くおわびを申し上げます。

ただいまの御質問、三点ぐらいございしますが、一つの、まあ分割論ということばを使われましたけれども、私も、分けてしまおうというような意味の分割論でなくて、企業としてやり得る分が約一千万、これはどう考えても企業として成り立たないというものが一千万一千万ぐらいございします。企業として成り立つ分の一千万、このうちの約七割は赤字線でございます。しかし、これは何としても企業として独立採算でやっていきたい。企業としてやれないものの一千万一千万、これは鉄道としての使命の終わったものもございします、また地方的にどうしても必要なものもある。その他まだ、いわゆるソシアルミニムムとしてぜひ国鉄が運転しなければならぬものもございします。三種類ぐらいいございしますけれども、それからよって生ずる経営上の損失というものは、これはどうしても税金でめんどうを見ていただく以外にやらない。運賃に負担させるわけにはいけません。現にこの数年の実績を見ても、その一万一千キロにつきましては、運賃を上げても実は収入がふえないという状況でございます。これに付きましては、大臣にもお願いいたしまして、何とか国あるいは地方財政からめんどうを見ていただく。それでなければ、国鉄の利用者のみに負担をかけることはできないということが非常にばつりしてまいりました。これは私どもとしては、ぜひことしの総合交通体系の中で、道路の

問題その他と総合的に考えた上で検討していただきたいというのが一番大きな問題でございます。とかく総合交通体系と申しますと、将来のビジョン的なものが出てまいります。先般予算委員会でも久保委員が青い鳥とおっしゃいましたけれども、まさに青い鳥的な面も確かにございします。だから、そういう問題はかりに話がいってしまつて、現実の、焼き鳥的な存在とおっしゃいましたが、そういうものについてどうするかということについて、私どもとしては総合交通体系としていろいろ検討してもらいたいということを思っております。したがって、私どももいたしましては、企業として成り立つ面、どうしてもやらない面、この二つをはっきり計算的に分けまして、そうしてやらない面については、ぜひ国なり地方の御援助をいただきたいというのが私どもの希望でございます。

それから吾妻線の問題でございます。きのうも御答弁申し上げましたけれども、これは昭和四十一年に大臣の御認可をいただきましたときには、たしか羽根尾という駅、それとそれから万座鹿沢口という名前に変えましたが、万座鹿沢口、それから終点の大前、この三つは、主として運輸上の取り扱いがございしますので、あらかじめ大臣の承認を得るときに、こういう駅をつくつてこういうふうな配線図をいたしますという承認をいただいております。その後、四十一年以降現地からのいろいろな話もこれあり、また貨物駅の移転に伴ういろいろな財政的な問題もございまして二駅を追加いたしました。これは建設公団と私どもで相談いたしましたこととございまして、いわゆる無人駅として二駅を追加いたしました。

それから最後に、東北線の事故からみましていろいろな機械装置の問題でございますが、私どももいたしましては、現在の技術の範囲内でできるだけのことはして乗務員を減らしたつもりでございますが、なおその後の乗務員同士の連携その他について欠ける点があったことは非常に申しわけなく、実は昨日も全国の管理局長を緊急に招集

いたしました。具体的にいろいろ指示を与え、今後二度とこういうことのないように、全力をあげて事故防止に邁進いたしたいというふうに思っております。おる次第でございます。

〇山口(真)政府委員 ただいまの大臣、総裁の答弁の抜けております再建計画と新幹線鉄道の関係並びに新幹線鉄道整備のいきさつでございますが、これは先生御承知のとおり、現在実施中の国鉄財政再建計画では、山陽新幹線の建設の工事資金というものを一応考慮に入れていますその内容が含まれておりますが、その他の新幹線につきましては、工事の内容としては含まれておりません。その他の新幹線につきましては、この国鉄財政の現状等を考えまして、国鉄財政に支障を生じないようなことで建設をする必要があるかと思ひわけでございます。

そこで、新幹線の整備の経緯でございますが、先般鉄道建設審議会の答申を得まして基本計画を決定し、さらに鉄道建設審議会の答申を得まして整備計画を決定いたしました。その三線を基本計画として定め、また整備計画として建設すべきものとして指定するという答申があったわけでございます。これが実は建設審議会の審議の中身でございます。建設審議会といたしましては、当時対象路線に關します旅客の輸送需要の見通しとか、それから当該線区に關連いたします現在の線の輸送力というものの限界がいつ来るかというような問題、それから新幹線を建設いたしました場合に新幹線の旅客輸送需要の見通し、それからさらに経済効果といたしまして、これによるところの付加価値額が将来どうなるかということ、さらに投資効率とか、所要時間の短縮の効果というようなこと、それから新幹線の収支というようなものを検討いたしました。この三線を建設すべきことが適当であるということの御答申があり、そうして運輸大臣からその建設を指示した、こういういきさつでございます。

〇斎藤(正)委員 時間がありませんので、航空行政、大都市交通網の整備、バイブライン等々につ

いても何おうと思いましたが、次回に譲ります。

ここで大規模観光レクリエーションについてちょっと伺っておきたいのですが、建設、厚生、運輸それぞれ関係がございすけれども、どうも運輸省が一番さびっている、なまけていっているというふうにか考えられないわけでありす。たとえば昨年かと思ひますが、ある海洋レクリエーション業者が、運輸省の役人と建設省の役人をアメリカへ行つてもらつた。建設省は国費で行つたけれども、運輸省の役人は企業のお金で行つたはずす。ところが、帰つてきて建設省は、その外遊の資料を生かしてずいぶんいろいろ立案をしたけれども、運輸省の役人はどこかに転動してしまつて、ナシのつてだといふような実例があるのです。それはそれとして、やはりもう少し積極的に取り組むべきだといふように思ひが、いかがでございすうか。

それから港務行政、海運行政についても伺いたいわけですが、外務省の方においでいたたいであるのですが、コンテナ条約が今国会で審議をされます。このコンテナ条約の内容について、私はここで何おうとは思ひませんが、このコンテナ条約が批准された場合に、一体国内貨物の輸送について運輸省はどのようにお考えになつておるのか、あるいは輸出貨物にどのような影響があるのか、どのようにお考えになつておるのか、一つだけ伺いたい。

次に陸運行政、特に自動車行政について伺いたいわけでありす。たくさんありますが、時間がありませんので一つだけ聞いておきます。

スピードの取り締まりにつきましては、今日かなり徹底をし、取り締まりと指導が行なわれております。しかし、過重積荷荷につては全く野放しの状況にあつて、悲惨な事故の発生原因が、トラックあるいはダンブあるいはレミコン車の過重積荷にあるといふように考へております。そこで一つ伺いたいのでありますけれども、大体トラックでもダンブでもレミコンでも、制限積載量の倍

は積めますよといふのがメーカー、ディーラーの売り込み宣伝。使用者もまた、制限トン数はしかじかだけれども、倍積んで走れといふのが常識。これを運輸省も警察当局も取り締まらなかつた。これが大きな事故の発生原因になつておる。過日、箱根新道で、十一トンのトラックが二十二トンの鋼材を積んでブレーキがきかなかつた。危うく車はとめられけれども、積み荷が運転台を圧迫して二人が即死をしたといふような例がある。また町を走っているレミコン車は、大体三立米ないしは三・二立米が積載最大限であるのに、倍も積んで走っているのが実情であります。私はここにその実例を持ってありますけれども、運輸省が、これは倍積んでおるのだから、積み荷がきかなかつたといふ看板をつけて走っている。にもかかわらず、取り締まり当局は見ても見ぬふりをしておたり、取り締まらなかつた。一体これはどういふことなんですか。

私はここで一つ提案をいたしますけれども、例のダンブ規制法のとときに自重計とランプをつけることにした。あのランプは、前からは見えるけれども左右からは見えないようなカバーをかけて走っている。また自重計のごときも、直ちに附ぶれてしまつて何の役にも立っていない。今日、あるメーカーの発想によつて、やはり積み荷をオーバーしておればランプがつくといふような計器もすでに開発されておる。しかし、依然として何ら取り締まりがないといふようなことは、全くもってけしからぬと思ひのでありますけれども、こういう問題に対する見解を、関係者からそれぞれ伺いたい。

○住田政府委員 お答えいたします。運輸省といたしましては、最近の国民的な観光レクリエーションの需要に即応いたしまして、昭和四十五年度におきましては、全国の適地調査及びモデルプラン策定調査の調査費用をいたいたすわけでありす。これに基づきまして実質的な調査を実施いたしまして、かつまた今度の昭和四十六年度の予算におきましては、全国的な整備基本

方針を策定する調査費をいたたいております。同時に具体的には、緊急性の高い千葉県の九十九里地区につきまして、現在、自然条件なりあるいはそういう採算規模についての詳細な調査を実施してあるという段階でございす。

なお、建設省とは十分に連絡いたしまして、そういう事務的な重複を避けるようにいろいろ努力いたしておる段階でございす。

○野村政府委員 ただいま先生のお話のように、いわゆるダンブ規制法の中におきまして、大型ダンブ等につきましては自重計を装着しなければならぬといふことは御指摘のとおりでございす。現状におきましては、積むべきトン数をこえて、その倍近くの荷物を運んでいるトラックがあることも御指摘のとおりでございまして、私もともして警察当局等に、街頭取り締まりの強化をお願いしてあるわけでございますが、残念ながらその目的を十分達していないわけでございます。

そこで、ただいま先生の御指摘の件でございすが、問題は、自重計に正確なものが残念ながらなかなかない。したがしまして、せつかく自重計をつけておりました、これは省令にもございすように、これにかなりの誤差がありまして、必ずしもこれが有効に十分働いていないといふことは御指摘のとおりでございす。したがしまして、私もともしては、十分この問題を関係の技術者に研究してもらひまして、自重計の精度を向上させるといふことに、今後さらに努力をしたいと思ひます。ともにも、もしこの精度が向上いたしますれば、先生の御指摘のように、たとえばダンブ等によつてこれを正確に表示するといふことが出来るかと思ひますが、先生の御指摘の点につきましては、事故防止の観点から最も重要なことであると思ひますので、これは有効な、正確な自重計が開発されて装着できるように、私もともして鋭意努力をしたいと思つております。

○鈴木政府委員 コンテナに關する通關の二条約という件につきまして、これに日本が加入いたします効果につきましてどうかという御質問

問でございす。

これにつきましては二つの条約がございまして、一つのほうにつきましては、コンテナパンが日本の港に入りますと、そのまま陸地に入る場合に、コンテナパンそのものにつきます。三月以内に日本に入つてまた出ていくといふことでありますれば、免税あるいは通關手續が免除されるというところで、非常に効率化がはかられるという趣旨でございす。

それからまた、逆にこちらの日本のコンテナがたとえば欧州に参つた場合に、欧州の港からまた陸地に入る場合も同じようなことでありまして、効率的に一貫運送されるという点が効果でございす。

それから、もう一つの条約でございすが、これは特定の政府なりあるいは団体が証明書を発行いたしまして、それを付したコンテナパンの場合には、これがたとえは海路参りまして、A、B、Cの三つの国の陸地を通過する場合に、そのまんのBの国を通過する場合に、全く通關といふ措置を省略いたしまして、AからB、Bへ行くという趣旨の条約でございす。したがしまして、今度日本のコンテナ船が本年の末ごろから欧州航路を開始いたしますが、そういう場合に、日本からの輸出品を積みましたコンテナが、たとえば欧州のある港に入る、それから陸地に入るといふ場合におきまして、そういう点について非常に簡略な手續が適用されますので、要するに、国内におきましてまた外国におきまして、その面で海陸一貫輸送が非常に有効に迅速に効果を發揮するといふことで期待されるという次第でございす。

以上でございす。

○池田説明員 過積載の自動車は非常に危険をはらんでおりますことは、御指摘のとおりでございす。昨年、過積載を直接の原因といたしまして起こした事故は、私どものほうでは大体八百三十件ぐらいあるかといふふうに思つております。直接の原因にはなりませんが、間接的に非常に危険をはらんでいることは御指摘のとおりで

ございますので、これに對しまする取り締まりにつきましても重点を置いておりまして、昨年度で十三万六千件ほどの検挙をいたしております。一昨年に比べますと、一昨年度が大体十萬件ほどでございますから、取り締まりを強化しているわけでございますが、今後も引き続き進めてまいりたいと考えております。

なお、御指摘のブレーキのきかない車につきましては、整備不良車両ということで、これも街頭で昨年度大体六万七千件ほど検挙いたしておりますが、今後ともこの取り締まりを続けてまいりたいと思つた、かように考えております。

○斎藤(正)委員 時間が過ぎておりますので、提案を申し上げますから、大臣、検討してください。

いまの過積みのものは、レミコン車の例をとれば、大体普通は三・二立米、七千六百八十キロ、七・六八トンが定量なんです。ところが、ここに伝票を持っておりますけれども、ほとんどの伝票が、レミコン車、レミコンを積んで走る車は六立米積んでいられるんですよ。そうすると一万四千四百キロ、十四・四トンになるのです。約倍です。こんなばかんなことをしていただきます、運転手が、私は過積みをしていますというのを申告したら、自由申告ですので、その運転手はえらいですから、いま点数制度ですね、点数を二点なり三点くれてやるというように、道路交通法を改正したらいいがですか。

それから大臣、せめて高速道路のインターチェンジのゲートに、一つの口だけでけっこうですから、トラックが乗れば、レミコン車が乗れば、ダンプが乗れば計量できるような装置を至急におやりになったらどうですか。いまゲートは三つも四つもあるのです。一つや二つはいつもあいていて、そのことを応急に設備をして、三つの車が乗ればちゃんと出るというようにするのは簡単ですよ。そんなに頭も金も要ることじゃない。警察庁と大臣の見解を伺つて終わります。

○橋本國務大臣 たいへん示唆に富む提案であ

りますから、前向きでもって検討したいと思ひます。

なお、これは所管は警察のほうの問題になりますので、十分打ち合わせをしてやつてまいりたいと思ひます。

○池田説明員 過積みの点につきましては、実は昨年道路交通法の改正をお願いいたしました、安全運転管理者等の使用者の下命、容認の場合には、罰則を強化させていただいたわけでございまして、この運用を十分に期してまいりたいと思ひます。

なお、高速道路につきましては、現在公団のほうと打ち合わせをいたしまして、できるところにはそういうことで重量計を置くように努力してまいりたい、こういうふうに考えております。

○福井委員長 次に松本忠助君。

○松本(忠)委員 大臣の所信表明について、見解をいろいろとお尋ねしたいわけでございまして、大臣が先般述べられました所信表明の中で、第一番目にあげられてあるのが、総合交通体系の確立という問題でございまして、この問題について、大臣が真剣に取り組んでいらつしやることはわかりますし、いま同僚議員からもいろいろと質問が

ありました。この点を重ねて聞く必要もございせんので、私は割愛いたしますが、大臣がいま同僚議員の質問に答えられまして、本年の秋完成をするというようにお述べられました、秋と、一体具体的にいつて九月なのか十月なのか、その辺のところをひとつはつきりお教え願ひたいと思ひつてあります。

○橋本國務大臣 昭和四十七年度の予算に一部分を反映したいと考えておりますので、できれば八月中に大体の方針を決定したい、かように考えております。

○松本(忠)委員 大臣のお答えは八月末ということであります。四十七年度の予算をきめるのに各省からの要求が出るその時点において、根本的な総合交通体系ができていなければ、四十七年度の予算を組めない、こういうふうにも思ひますので、当然のことだろうと思ひつてあります。

そこで、いろいろと総合交通体系の問題も伺ひたいのでありますが、国鉄の財政再建の問題でございまして、国鉄の財政再建につきましては、いろいろと議論もございまして、しかし、来年度の予算、四十六年度の予算の決定の線について、私いろいろと疑問に感ずる点がございまして、その点を伺つてみたいわけであります。

四十六年度の予算につきましては、いわゆる償却前の赤字が八百六十四億出るといふことは、昨年の夏ごろはもうそういう線がはつきり出ておつたわけでございまして、ここにも国鉄からいたたきました資料がございまして、四十五年十月の四十六年度予算の見通し、この面におきましても、償却前の赤字が八百六十四億といふことが出ておりました。またこれを裏づけますいろいろな資料がございまして、特に、日本国有鉄道諮問委員会のほうで四十五年十二月二十一日、この日に出席しておりますところの「国鉄の経営をいかにすべきか」という意見書、この中にも、償却前の赤字は八百六十四億といふ一つの見通しが立つております。なお、この末尾のほうには減価償却が二千百十九億、償却後の損益がマイナス二千九百八十三億、累積の赤字が九千九十八億といふような一つの見通しが立つていられるわけでございまして、

このようなものが、ずっと秋まで、しかも十二月の三十日の日まではこういう状態であつたかと思ひつてございまして、一夜にして、しかも五時間ばかりにしてこれがもうでんぐり返つてしまつた。数字の魔術が行なわれました。そのいきさつが私はほんとに不審にたえないわけでございまして、その数字の魔術であつたやうな八百六十四億といふ赤字が、もうほんとにわづかの時間の間に消えてしまつた。これは私もどうも考えましてもわからないのであります、あそこ

で収入の見積もりを非常に、過大といふことばを使つてはいけなかつたとしても、収入の見積もりもたいへん高く見積もられているようにございまして、収入、支出ともに一兆二千五百二十

七億という、そういう数字になりました。実際、四十六年度の国鉄の収入が、去年の万博のあつたときの収入を上回るところのものをほんとうに見込めるかどうか。また、貨物は漸減傾向にあるわけでございますが、この漸減傾向にあるところの貨物の収入も、見積もりの点では多くなつてい

るわけであります。こういうふうな点を考えまして、今年の予算の設定につきましては私は非常に疑問を抱くわけでございまして、この点について大臣からひとつお答えを願ひたいと思ひつてあります。

○橋本國務大臣 これは、事業体の場合は往々にしてあるのですが、たとえば電電公社の予算をつくる場合、あるいは郵政省の予算をつくる場合に、事業官庁のほうからは、増収に對してこれくらいはかできないという見解に對して、これが大蔵當局と予算折衝の際に、いろいろの検討を重ねた結果、この辺まではできるのじゃないかというやうな話し合いで、いわゆる増収額が見込まれる場合が

あります。国鉄の場合は、なるほど国鉄から出しました原案に比較して、相当数量の金額が増収に見積もられておりますけれども、しかし、国鉄全体の一兆円以上の収入の上から見れば、五、六十億の増収企業努力によつてこの程度のものをふやすことは必ずしも不可能ではない。これは大蔵當局と予算の折衝になりますと、そういう問題があります。まあ大蔵當局から見れば、やはりできるだけ企業努力もやつてもらいたい。もちろん国鉄も、企業努力を重ねた上で、この程度という原案を示すわけでありますけれども、そういう点において、結果においては、国鉄當局と大蔵當局及び運輸省を含めまして、そこで話し合つた上、この程度ならばそう無理じゃなからう、架空の数字ではないという合意に達して増収額を引き上げた。それからもう一つは、不要財産の処分問題ですが、不要財産といふものをこの年度内にはたしてどれだけのものを見込めるかどうかという問題はあります。しかしながら、これも不要財産がある

のでありますからして、それを年度内でどれだけ処分するかどうか。過去の経験によつて、なかなか売れないという事実もあります。ありますけれども、現在の土地需要の旺盛な状態から見て、そういうものがある程度ふやしてこれを年度内に処分するということも、これは見解の相違はありますけれども、この点もお互いに話し合いがついたという点であります。

それから、物件費の節約が今年度やはり増額されております。これもお互いの話し合いの結果でありまして、必ずしも粉飾的なものの考え方であつたわけではございません。

そこで、そういうような基礎的な数字を整理しまして、その上に立つて、今度はどうしていわゆる償却前赤字を埋めるか、こういう問題に入ってくるわけでありまして。その点でいろいろ皆さんから御指摘を受けるのは、三百四十三億という再建債をそのまゝこちらに移すということはおかしいじゃないか、借金をもつて埋めることはどうかという議論があるわけでありまして。これも議論としては傾聴すべき議論ではありますけれども、しかし、この三百四十三億という金は、十一年間いりゆる無利子で、そして二十年間の均等償還という、言ひなればそれ自体においては一つの財産と見ることが出来るわけでありまして。資金と見ることが出来るわけでありまして、あまりいいやり方ではありませぬけれども、感心したやり方ではないことはよく承知しておりますが、とにかく総合交通体系といふことが、ことに先ほど来質問のありました自動車重量税、トン税の問題等からみまして、将来これを本格的に是正するといふので、ある意味においては暫定的な措置に終わった、こういうことは免れないことでありまして、その点については御指摘のとおりであります。

かような意味合いにおいて、結果的には、足らぬところは、これは従来も利子の補給はもらつておりますが、六十二億、それに国のほうから、一般会計から二百三十億円を入れた、こういうこともつて今回の予算をつくり上げたわけでありま

す。

○松本(忠)委員 私は、くどくどいろいろの問題について取り上げようとは思はせぬけれども、とにかくいまの大臣のお話にもございましたように、四十六年度の予算といふものは、国鉄の場合にはやはり暫定的な予算だ。四十七年度もいまだの調子でいって、はたして総合交通体系が完全に八月末までにでき上がつて、そういうふうなものを全部組み入れて四十七年度の予算が組み上げられていくならば、これは一年間だけの暫定というほんどうの暫定になるだろうと思ふのであります。すけれども、この点について、確かに四十七年度以降の予算については、新しい観点に立つたところの国鉄の再々建計画ができ上がつて、それによつてほんとうに組まれていくものかどうか、この点について大臣に伺いたいわけでありまして。

いすれにいたしましても、ことしの予算におきまして、私が見るところ、ここ二、三年悪化する一方だった国鉄の病状、これはいづれの誤診による診断書、これを与えているにすぎない、このように私は思ふのであります。これはどうしてもし一年だけの問題でとめて、四十七年度以降はやはりきちんとした体系のもとに予算を組まれて、国鉄の再々建をなさるのが当然ではなからうか、こう思ふわけでありまして、この点についてのお答えを聞いておきたいわけでありまして。

○橋本國務大臣 おっしゃるとおりでありまして、言ひなれば、病状でいふと、国鉄は慢性胃腸病みたいな病状でありまして、なかなか簡単に短時日でもつては解決が困難であります。しかし、これは政府として、また国会にしまして、皆さんの御協力を得たいのであります。もう今度は単なる漢方薬程度のもので済んでおつたのではなからぬ。国鉄はもう思い切つて抜本的な手術を加へねばならぬ。私はもちろん運輸大臣でありますから、その術に立つておるわけでありまして、それから、それこそ錦の御旗をひるがえして突貫はいたしますが、まず政府が、全体がその決意を考へてもらはねともうおそくなる、明日ではおそ過ぎる

という事態が出てくるであらうと思ひます。

そういう意味においては、御指摘のように、私といたしましては全力を尽くして抜本的ないわゆる改革の手をつけていきたい、こういうことが、昨年の秋以来の予算折衝を通じての私の基本的な方針でありますからして、最後までその方針は貫いてまいりましたが、ただ芽を出したにすぎないという状態でありまして、今度はそういうふうな新しい財源も生まれたことでありますからして、四十七年度には抜本的な措置を講ずるという決意をもつてまいりたい、かように考へております。

○松本(忠)委員 そこで、収入の見積もりが非常に私は過大だと思ふわけでありまして。しかしながら、これは企業努力によつて必ず達成するのだというわけでありまして、もし達成できなかつたときのその責任といふものはあるものでしょうか、ないものでしょうか。どういふことになるのでしょうか。

○磯崎説明員 実は、過去にもそういう例がございまして、一べん補正予算でもつて減収補正といふことをやつたことがございます。やはり先生のおっしゃつたとおり、これは一種の見積もりでございますので、天気その他でもつて、あるいは事故等の関係で思わぬ減収もあるし、また増収することもある。いまの数字は、大体万博を除いたものに対して八割くらいの増収になり、相当私も困難だと思ひます。しかし、国民の税金をいただいての以上は、やはり国鉄としてもあらゆる努力をして増収しなければいけないといふことで、一応お引き受けいたしました。しかし、非常に大きな食い違いもございまして、また来年度のベースアップもほとんど入つておられないので、これらとの問題とも関連いたしまして、やはり問題をあとに若干持ち越す可能性はあるといふふうに思つてはおります。

○松本(忠)委員 いまの總裁の腹の中も、ほんとうのことだろと思ふのであります。そこで、いすれにいたしましても企業努力によつてこれを達成してもらいたい、そして国鉄の赤字を少なくし

てもらいたいといふことは、国民ひとしく望んでおるところでありますから、これに対する努力は官民あけて、もう全体でやらなければならぬ問題だと思ふわけでありまして。

そこで、その問題は、第一線に働いている人々、この人たちの企業努力がなければとうていその目的の達成といふものはできないわけでありまして。しかしながら、先般東北線におきまして起きましたあの事故、二月十一日の事故、あれはもうくどくどく申し上げる必要もございません。これはもう言語道断だろと思ふのです。これに対して一言も弁解の余地はないだろうと私は思ふのであります。すけれども、それについて、やはり何かが国鉄に欠けているんじゃないだろうか、こういうふうに思ふわけでありまして。その具体的な例として一つ私、申し上げてみたい点がございまして。

それは、大臣はもうすでに總裁に対して、「貴職は」云々というふうな、いまだにわかつてないような警告を發せられておられますけれども、ほんとうに總裁も一生懸命やつてもらわなければならぬし、それからまた、第一線の人も一生懸命やつてもらわなければならぬことは当然のことでありまして、すけれども、現実に第一線においてどういふ姿があつたかといふことを、私は大臣に聞いてもらいたいわけなんです。

これは、もう時間もありませんからいかいづんで一応申し上げておきますが、私の知っている人であります。江東区の亀戸七丁目の三十一番地の四というところに住む川澄フヨさん、五十二歳の御婦人でありまして、こういう方があのあづま号に乗つておりました。川澄さんは石巻へ行く予定でございまして、あづま号の二号車、グリーン車に乗つておつたわけでありまして、あの事故にあひました。そして床にたきつづけてめがねがどこかへ飛んでいつてしまつた、こういうわけでありまして、幸い軽症だつた。医者で一応手当てをしてもらいたいといふ要請に従つて大田原の藤田病院に行つて手当てを受けて、午前五時三十分ごろ再び汽車に戻つたそうであり

ます。

御承知のように、あのダイヤで参りますと、午前七時十七分に仙台に当然着かなければならないわけでありまして、食事の支度、そういうものは一切持参して参ります。そして五時半から実に三時間、八時半までというものは、食べるものもなければ飲むものもない。その事故車に乗って寒さにふるえていた。これは、別に彼女一人じゃないわけ、全体がそうだったわけでありまして。ところがその当時、八時半ごろには、現場には対策本部というもののテントが張られて、しかも、その対策本部には炭がかんかんおきて、そうして偉そうな人が車座になつて炭に当たつてゐるという事です。そういう事態があつて、一方汽車の中はどうかといへば、汽車賃を払つてわざわざ事故にあつて、そしてお客さんは寒さにふるえて、これはほんとにお客さんのほうは気分がかんかんです。片方では炭火がかんかん、こういう状態なんです。

それで、八時半にいよいよ列車が出るということになった。前部の車に乗つてもいいという事で二両切られた。西那須野でまた五両切られた。結局車内は大混雑だった。こういう状態で、黒磯に行くまではほんとに苦しい思いをした。そして黒磯で別の車に乗りかえてやつと混雑が緩和されたのですけれども、この黒磯においても弁当を買うこともできなかった。白河でも買うことができなかった。とうとうすき腹をして石巻の親戚まで行つたわけでありまして。その石巻の駅でも、国鉄の人に、この急行券の払い戻し、この問題について聞いたところが、けんもほろろだった。それはわからない、こういうことを言つた。とても冷たい仕打ちだったと非常に憤慨してゐるわけ。

私はこういう話を聞きまして、国鉄の「国」の字は、残酷物語の「酷」の字に似たほうがいいんじゃないかと思つた。これが実態なんです。こういうことは出てこないのです。新聞にも報道されない。しかしこれが事実だとするならば、こ

れは何とか国鉄の根本的な精神というものを改めなければ、いかにその機械上物理的にいろいろの方策を講じたとしても、これで事故は絶滅しないのじゃなからうか、こういう点を私は非常に心配するわけ。高橋という運輸士が酒を飲んでゐる、普段から酒飲んだつたといふことは十分わかつてゐた。しかも、点呼には何人もかかつてゐるわけ。幾つも幾つものチェックがされてゐるにもかかわらず、それが発見されなかつた。

こういう点から考えまして、要するに国鉄の第一線の方々、そして中間管理職にある方々、こういう方々の姿勢というものを抜本的に考え直す必要があるのじゃなからうか。いふ言ひならば、御婦人をはじめそうでありまして、せめて黒磯とかあるいは白河で駅弁を、無料で配布しろといふ言ひもせんけれども、八百人乗つていたのですから、少なくとも五百本や六百本の駅弁をすぐ手配させて、そしてお茶ぐらいつけて買つてもらつていいと思つた。そういうことすらやる気がない。気がつかない。こういうところに私は問題があると思つた。この点についてよくいひ弁解は私に聞こうと思ひませんけれども、簡単にでつこうでありまして、大臣と総裁から一言ずつ伺つておきたいわけでありまして。

○橋本国務大臣 まことに遺憾千万なことでありまして、けがをせられた方々及び迷惑をした乗客の方々に對して、心からおわびを申し上げます。私が、今回警告書の中で、これは総裁をしかつたわけでありまして、こういう例はかつてなかつたといふことでありますけれども、私そういう前例にとらわれずに、私自身もみづから反省をしてゐるし、総裁からもそういう注意を承つておられます。いまお話しするやうに、問題は、いわゆるしかつたとか減給したとかいふことで終わるものではあります。全体の国鉄の従業員の方々が自分たちの使命に徹するといふ考え方、こういう点については、今後総裁のほうにおいても万全の措置を講じていくであらう、また、さういふいたしますという誓ひのことは承つておりますので、おし

かりのような点は十分今後改めてまいりたい、か

らお金が出てゐるわけでありまして、自分たちは一体払い込んだのか払い込まないのか。私は当然払い込むべきであらうと思つたわけであり

○磯崎説明員 いま御指摘の点につきましては、全く一言もございません。私は、過般大臣から正式におしかりも受けましたし、今後このおしかりを生かしまして部内の、ことに現場の第一線の諸君がほんとに企業に對して忠実であり、またお客さんに對して忠誠心を持つといふ二つに焦点を絞りまして、今後の教育をやつてまいりたいといふふうに思ひます。返す返すも今回の事故につきましては、私自身の不徳のいたすところでござい

ます。○橋本国務大臣 お話しのうちに、昨年の三月タクシーの料金は改定されました。その後の状況は、業者の側からいふならば、必ずしも所期の目的を達成してゐない。こういうことからして、さうな値上げの空気が東京においてもあることは聞いておりますが、まだ正式には申請はされてお

○松本(忠)委員 次に、陸運行政の中のタクシーの問題でございまして、御承知のように、昨年三月一日にタクシーの運賃は東京、大阪が上がつたわけでございます。まだ一年もたつていないのに、また値上げの申請が出てきたといふこと

でありまして、もうすでに神奈川県におきましては、一月の十六日に、全国のトップを切りまして最高八六%という大幅の値上げの申請を出してあります。東京の業者もこれに追隨して二月十三日に協

議をし、そしておそろくきやうあたり陸運局に出

てくるのじゃなからうか、こういうふうに新聞の報道がございまして、これはもう全くお話をならな

いばかけた考えだと私は思つたのであります。東京の法人タクシーと個人タクシーが相談して同一の

歩調で値上げをしよう、こういう姿勢、これは明らかに寡占企業における談合による値上げだと私は

思つたわけでございます。

タクシー業界が、みづからの姿勢を正さない。しばしば問題になつておりますところの乗車拒否

あるいは不当料金の請求、こういうものが相次いで起つてゐるわけでありまして。そしてしかも、

タクシー料金の値上げが通らなければ、こういうものの改善はされないといふやうな暴言を吐く業者

者すらあるわけ。こういう点を考えまして、一体運輸省はこれに對してどのような考えを持

つてゐるのか。また、近代化センターにつきましても、政府か

ら

一万台。こういう差はどこから出てきてゐるのか。

そこで、たとえ東京の二十三区の場合でございませけれども、三十両以下は免許しないということになりますと、いわゆる中小企業の法人組織、こういうものに対しては非常に冷遇ではない

だるうかと私は思ひます。という事は、一面大企業を優先する、過保護をする、こういうふうには私は受け取るわけでございますが、この点はどうかでございますか。これがまず一点であります。このことは、既存業者を保護して新規業者の進出をはばむものであつて、私は職業選択の自由を侵害することになるのではなからうかと思ひます。過去の政府のやり方でございます。と、先ほども申し上げましたように、一方的に基準を定めてしまふ。すでに申請していた業者に対してはばつさり切つてしまつた。今度は再申請の機会を与へたことは、形式上でも一歩前進といえるわけでありますけれども、ほんとうにこの点についてもつとつと謙虚な姿で、法人を四年間もおつぽつておいた問題、こういう問題について考へてもらわなければいけないのではないかと。

まず、三十両以下という問題、これは大企業を優先する。大企業を保護する。そして三十両以下のようなものは切つてしまふのだ、もうこれ以上やらせないんだ、こういうような考へ方があるのかどうか、この点もひとつ伺つておきたいのであります。

○野村政府委員 ただいま、三十両未満というところで基準を切れば、中小企業の申請に対して道をふさぐのではないかと御質問でございます。私もさういふことは、東京その他の大都市におきまして、やはり免許事業を経営いたします上の一つの適正規模と申しますか、それが採算線に乗るような経営をするために、各業種におきましてある一つの適正規模というものが考えられるわけでございます。そういう意味におきまして、東京のような大都会におきましてタクシーを経営するには、やはりそれが採算線に乗るためには、三十両くらいを最低線にしないと企業として成り立たないというやうなことで、その点ににつきましては過去におきまして、中小企業が乱立と申しますか、かなり多くて、それが非常に経営のマイナスになつておつたという事実にかんがみまして、そういう基準を設けたものでございます。

ただ、御指摘のような中小零細業者でタクシーをやりたいという人につきましては、現にそういう例もございまして、そういう方々が協同組合とあるいは協業組合とかいうやうな組織をつくりまして、三十両の単位にまゝ申請をされるという事であれば、当然そういう免許の対象になる道は開かれておるわけでございまして、そういう見地におきまして、私も、中小零細の方々がタクシーをやりたいといふことにつきましては、共同化等の道でもつてその御要望にこたへるやうな道を開いておるわけでございますから、そういう意味で、その方々はそういう方向で経営といふことを考へていただくようにお願いしたいと思ひます。

○松本(忠)委員 一点だけ伺ひますが、島嶼、島のほうですな。大島等においては、この法人の免許基準というものはやはり三十両になるんですか。それ以下でもないんですか。具体的に言うならば、三両でも法人の免許申請はできるかどうか。またそれが適格であるならば、許可する考へがあるかどうか。

○野村政府委員 ただいま東京都と私、申し上げましたが、これは二十三区及び武蔵野、三鷹でございます。それ以外の地域においては、三十両という基準は適用いたしておりません。○松本(忠)委員 それから、個人タクシーのほうの免許基準も変わりました。法人のほうも同じでありますけれども、車庫が有蓋であるという。これは車を持つてゐる人間は、屋根のあるところに入れておくほうがいいにきまつてゐるわけでありまして、好きこんで表におつぽり出しておく者はない。雨露のかかるところに置いておく者はない。ですから車庫に入れるという事は、当然の話だと私は思ひます。しかし一方、目を転じてみますと、夜も、この辺もあるいは私の住んでおるところの団地なども、自動車は野天に一ぱい駐車してゐる。現実には自分のきまつた車庫に持つてゐておりません。そして団地の中に、団地以外の場所から自動車を

持ち込んで駐車してしまふ。だから団地の中は、夜の通行が非常に危険になつてゐる、こういう状態です。そういうことを放任しておいて、一方この取り締まりのほうは警察である。おれはほうじやないんだと言ふかもしれないけれども、このやり方は私は非常に不可解だと思ひます。車庫について、だれでも有蓋が当然いいことはわかつておるわけでありまして、その有蓋も完全な有蓋、いわゆる車庫として適格なものでなければいけないのか、それともある程度簡略なものでも認めるのか、その点を聞いておきたいわけでありまして。

○野村政府委員 車庫を有蓋といふ方に指導いたしたしたのは、御承知のように、車庫におきまして点検整備等をみずから行なうわけでありまして、そういう意味で、せつかく整備された自動車は直接風雨にさらされておるといふことは、整備上非常にふぐあいでございますので、たとえばパネライトのような簡略なものでも、それが有蓋であれば、私もとしてはこれを有蓋な車庫として認めるというふうに考へております。

○松本(忠)委員 もう時間が参りましたのでやめますが、四十六年度の大蔵省の所信表明の中に空港整備の問題がございました。大臣はあの中でも、総事業費五千六百億円にのぼるところの新空港整備五カ年計画を策定するに必要の財源の充実に強化措置を講ずるというやうな、きわめて短い文章で書かれてあるわけでありまして、去る五日に閣議決定をいたしましたようにございまして、この問題を、一月二十八日の時点においては述べられなかつたのはわかるわけでございますが、その財源をいかなる方法によつて捻出するかをお尋ねしたいわけでありまして、

が二、国内線では五、五の値上げを認めるということをしてゐるやうでありますけれども、これは事実かどうか。また四十七年度には、着陸料を三倍に値上げする意向があるといふことをいつておるやうであります。これも当然運賃にはね返つてくるわけでありまして、これが全部物価高に響いてくるわけでありまして、この点について当局ではどのように考へてゐるのか、お話を聞いて終わりにしたいと思います。

○内村(金)政府委員 ただいま御質問の件でございますが、第二次空港整備五カ年計画といたしまして、五千六百億円というものを考へておることは御承知のとおりであります。そこで、その財源の問題でございますけれども、この財源につきましては、一般会計からの繰り入れ、これが一つ。それから着陸料、これが一つ。それからただいまお話しのごさいます航空援助施設利用料、こういふものを新設するといふこととあります。一般会計並びに着陸料はすでにある制度でございますけれども、航空援助施設利用料、これは新しく創設するといふこととあります。そこで、これと運賃値上げの関係でございますけれども、元来こういう制度をつくりました趣旨と申しますのは、航空需要が非常に大幅に伸びてまいりまして、それに伴ひまして空港整備といふものはぜひともやらなければならぬといふこととあります。そこで、空港整備をやるためには相当大きな財源が必要でございます。これはいままでとは格段の大きな財源を必要とするといふことが実情でございます。そこで、そういうものを整備いたすためには、従来ですとそれは一般会計によつてほとんどの部分をやつておつたといふことでございまして、そういう方法ではおのずから限度がある、そういう方法ではおのずから格段の整備といふものは行なわれないといふこともまた御了承いただけたらと思ひます。したがひまして、そういうものはやはり受益者と申しますか、利用者がやはりそれによつて利便を得ておるの

でございますから、そういう利便を受ける人によつて

て負担をしていただく、それによつて空港整備をするというようなことを考えたものでございます。ここでちょっと申し上げますと、この場合に三つの選択があるかと思ひます。一つは、空港というものが整備されなくてもしかたがないから、混雑をがまんして乗るということ。もう一つは、空港を整備する、しかしこれは一般の税金による一般会計から出すべきだ、これが一つの線。もう一つは受益者による負担、これが一つ。この三つの選択のうち、私もいたしましては、一番最後に申し上げましたやはり受益者が負担すべきであらうということを選択いたしましたわけでございます。

そこで、そういったしますと、理論的には当然、これは航空機でございすけれども、航空機がそういうふうなものを負担するからには、旅客機におきましては旅客の運賃に転嫁せざるを得ないというふうに考えております。しかし、これは物価の抑制の問題もございすから、なるべく航空会社におきましては吸収し得る限りにおいては航空会社で吸収する。しかし、その吸収ができなくなつた場合には、これは運賃に転嫁せざるを得ないのではないかと、このように考えております。

○松本(忠)委員 この問題については、またゆつくりと伺ひまして、そして検討したいと思ひます。

なおもう一点残つておりました。もうやめますが、大臣が昨年の暮れ、ボーイングの羽田沖の事故に関する公開質問に對しまして、ことしの一月二十三日に遺族会の代表にやつておりますが、この問題につきましては、後刻もう一度遺族の声というものをかわつて聞いてみたいと思つておりますので、この点は保留しておきます。

では、以上をもつて終わります。

○福井委員長 次に河村勝君。

○河村委員 昨日、予算委員会で国鉄再建問題を質問いたしました、時間の関係でだいぶ伺ひ残したことがありますので、それについてお伺ひいたします。

一番初めに、きのう私が赤字ローカル線の廃止について、国が決定すべきものじゃないかという質問をした際に、大臣は、ヨーロッパの国はみんな国営国営だから国がきめるので、日本の場合は違ふというふうな意味のことをおっしゃいましたが、あれは大臣、勘違いであつたということはおわかりであらうと思ひます。そういう前提に立つて、もう一べんお考え直しになる余地はないかどうか、それをお聞きしたいと思います。

○橋本国務大臣 国鉄といひますか、それは全国の主たる交通機関の親玉でありますから、国民全般に影響するところが大でありますので、河村さんのようなお考え方も一つはあらうと思ひます。

ただ、いま国のはうで考え、運輸省のはうで考えておりますのは、いわゆる赤字線をそのまゝ切つてしまふという考え方を私は持つておりません。

そういう考え方は、国鉄がやるべき交通機関であるいは交通政策というものはどういう範囲で考えるべきものか。これは赤字とか黒字とかは問はない、それ以外の、純然としてほとんど地方交通線としての役割を持つものは、もしできればこれは別個の形をとつてもいいのじゃないか。

もう一つは、全く道路を八〇〇利用して、軌道は二〇〇か三〇〇しか利用されないというふうな状態になつてきたところは、社会情勢の変化でありますから、それらは話し合ひでもつてやめることも可能ではなからうか、こういう考え方を持つております。特に地方交通線といわれるもの、これにはいろいろの仕事があります。たとえば観光開発もありましようし、あるいはこれが国鉄でなく他の団体がやることになれば、それに付帯事業としてかなり広範な開発利益というものを考える余地もあるわけでございます。ところが、国鉄でありますとそのまゝではなかなか手が届かない。

そこで、そういうことをやることはいかどうか、私は問題があるかと思ひます。

そういう意味からいひましても、やはり国鉄は全国的な旅客及び貨物の輸送の責任を負う、こういうことを前提にして考えるならば、地方線の廃止問題等につきましては、これはそのような地方の情勢とにらみ合せて、話し合ひできめていかれるべきものではないだらうか、あらためて法律をもつて、これを特別の委員会に結めるというふうな措置を必ずしも必要はなからう、かように考えておるわけでありま。

○河村委員 いや、私も赤字線を片っ端からみんなやめてしまふと言つておるわけではありません。大臣のおっしゃるのとおりで、国鉄自体がやめたいといつても、赤字だからという理由だけでなかなかやめられるものではなくて、国民経済的な見地からやめるかやめないかきめる性質のものですね。やはり、たとえば西ドイツなんかの場合は、国鉄がやめたいといつても、それは国が判定をして、国民経済的に見て残すべきであると考へたものは残す。そのかわりその赤字については何らかの形で補償してやる、こういうことですね。だから、公社化であれ何であれ、考え方として、やはり事業自体が、いま大臣がおっしゃつたように、話し合ひでやめるといふことには限界があるわけですね。いわんや、片一方で同じような性質の赤字線を別につくつていくという、そういう妙な政策下にあつて、事業自体に、それをやめるかやめないか地元の話し合ひできめるといったのでは、本来やめるべきものもやめられない、そういうことになるだらうと思ふのです。

ですから、そういう意味からいへば、やはり国が何らかの諸問機関的なものをつくつてもいいでしよう、第三者機関を。そういうところに判定をさせて、これは国民経済的に見て残すべきものだと判定したら、国が補償をするなり、あるいは公社という考え方もあるでしよう。やめるものはやめる、そういうところに判定をさせる、そういうふうにするのが一番合理的なものではないかと思ひますが、大臣、いかがでありますか。

○橋本国務大臣 理論的にいへばお話しのとおりだらうと思ひます。ただ、問題はそれに法的根拠をどういうふうに与えるかという問題があるかと思ひます。ただ、運輸省の中にそういういわゆる

委員会をつくりましても、それが法的な権限がありまないと、やめろという命令も出せまうまいし、現在は国鉄の中に諮問委員会というものが御承知のうちにありまして、そこで国鉄のほうから、あるいは諮問委員会のほうから、こういう線はやめてはどうか、あるいはやめたいかというのをやつておるようでありま。それだけでは決定しない。結局、運輸省にその申請がなされて、運輸省がどういう判断をするかという措置によつて処理されておるわけでございます。現在の法制のもとにおいては、いまおっしゃつたようなことを、運輸省で委員会をつくるにいたしまして、一種の諮問委員会の域を出ないのでありますから、もしやるとすれば、法的根拠を与えなければ実効が伴わないのではないだらうか。しかし、サセスチョンに富む提案でありますので、検討はしてみたいと思ひます。

○河村委員 私が言つておるのは、別段第三者機関にやらせるといふことに重点があるのではなくて、国が判定すべきものである、国民経済的見地であれ、やめるやめないをきめるのは、やはり国でなければやることがないというところに主眼があるのだして、もちろん大臣に何つておるのではありませんから、現行法上の見解を伺つておるのではなくて、そういう法制化をする意思があるかないかといふことを伺つておきたい。これに對して、積極的にこれに取り組んでみようというお考えがあるかどうか、再度お伺ひいたします。

○橋本国務大臣 現行の法律等の点もありませんが、いまここで、その方向で検討するといふことも答弁上至難かと思ひますが、一つの提案であり、考え方でもありますので検討はしてみたい、こう考へております。

○河村委員 ほんとうに検討していただきたいのです。そうでなければ実効はあがりませんから、公社化するにせよいづれにしても、国がリーダーシップをとらなくてはできないはずがないのですね。ですから、これは単なる検討ではなしに、ほんとうにやつていただきたいと思ひます。

それから、収入予算に資産充当六十億、いわゆる資産を食いつぶして赤字補てんをする問題ですね。片一方で資産を食いつぶしたりして赤字を補てんさせておきながら、一方で建設公団に五十億の出資をさせて、そしてA B線、赤字ローカル線をつくることは矛盾しておるではないかということ、これは運輸大臣ではなしに大蔵大臣に伺いました。それに対して大蔵大臣は、矛盾は認めながら減らしていくんだ、なかなかむずかしいから減らしていくんだ、そういうお考えでしたが、運輸大臣も同じでございませうか。

○橋本国務大臣 原則としては河村さんのおっしゃるのとおりで、赤字の国鉄として出せる理由がないわけでございます。ただ、従来の経過をたずねますという、当初は大体同じくらいの産投出資でありました。当初は、いわゆる産投出資が八億で、国鉄が七億でありました。その後だんだんとこの割合が割ってまいってありますが、現在のところは百三十五億に対して国鉄が五十億ということ、だいたい割合が少なくなつてまいっております。これは必ず早く、あるいは来年度にもゼロにしたいと私は考えております。そういう意味合いにおいては、おっしゃるような方向で積極的にこれを進めていきたい、こう思っております。

○河村委員 そこでことしの予算、さつきも収入が水増しじゃないかという議論もございました。確かに収入等常識的に見れば、ずいぶん無理な収入予算になつておると思ふのです。そこで出資も、何もあわてて出資することはないので、赤字線をあわててつくることもほんとうはないわけですね。ですから、今後の収入の経過をずっと見守りながら様子を見て、いよいよよともこれではまかなえぬということになったら、出資をやめるといふような方法もあると思ふのです。さつき減額補正ということもあるという話もちょっと出ましたけれども、そういうことは考えられてもいいと思ふのですが、大臣、いかがでございますか。

○橋本国務大臣 ただ四十六年度の予算で考えま

すという、たとえば国の一般会計から大体二百三十億ぐらい入つております。そういう意味では、従来から考えますと格段の、いわゆる国の一般会計から入つております。利子補給であれ何であれ、要するに一般会計から国鉄に金が入つております。そういう意味において五十億の出資を考えます、これは一般会計からの繰り入れ金というものが相当入つておりますので、したがって、いまのいわゆる国鉄の赤字財政から見れば、五十億でももったいない話であるということば言えます。今後、国鉄の経営状態がどうなるかという問題ももちろんありましようが、予算措置としてこれを決定すれば、一応その線に沿つてこれは運用せざるを得ない、こう考えております。

○河村委員 しかし、公団自体の事業にしたところが、初めから全額金を投じて仕事を進めるわけじゃないのです。ですから五十億くらいのものは、全体の中からは、ゆつくり様子を見ながら使つたつてかまわないのです。ですから、どうせ夏ごろになれば、大体国鉄の収支状態なんかも見当はつくはずですね。そのくらいまでとにかく様子を見て、一応見積つてはあつても、補正ということも可能なんです。あるいは出資をしないままでも、これは違法ではないと思ふのです。その辺の配慮をされるのか。こうした片一方で資産を食いつぶしたりさせて、片方で赤字路線をつくるために出資をさせるということは、矛盾であるということだけは、どなたも気がついておられるところなんです。そのぐらゐの配慮があつてしかるべきだと思ふのですが、いかがでございますか。

○橋本国務大臣 ただ問題は、その点だけ考えればそういう議論も成り立つと思ふすけれども、全体的なものの考え方、たとえばA B線を、地方の交通線を建設していく、地方にとつては一つの開発線でありまう。そこでみすみすA B線というものは当分——当分というか、相当将来までも、特別の事情がない限り赤字線であるということば間違いない。このA B線は、当分は、原則は国の

金をもつてやつていこう、そういうことでござい

ます。しかし、そういう地方開発ということを考えますと、問題は別でありますけれども、地方に対する国鉄の納付金の問題も考えなければいかぬと思ふのです。こういう問題も国会で十分にお考えおき願ひたい。運輸省は、これに対して悪戦苦闘しましたが、最後には破れてしまつた。ですから、総合的ないわゆる国の施策の上から考え、ただ一つだけをとらえるよりは、全体としてどう考へていくかという問題を、これはわれわれももちろん積極的に考へてまいりますが、国会のほうでもひとつ考へてもらいたい。ただ形式上国鉄に財産があるからといって、いわゆる納付金を納める。もしこれが従来の鉄道省時代のものであれば、国有地であるから税金はかかりません。しかし、かつての鉄道省時代と事実は国有鉄道というものは変わつておらない。にもかかわらずそれに対して赤字が出てくるにいかかわらず、なおかつそういうところから、貧乏人から金を取つていくというものの考え方は、国民全体の問題として考へてもらいたい、こう考へております。

○河村委員 大臣から説教されたようなことで、たいへん意欲的な御答弁でございまして。もちろん、私たちも全般の問題から解決しなければ解決できないことはよく承知してあります。ただ、やはり一つずつ矛盾したことを取り出して、矛盾をだんだん拡大をしていって全体に及ぶという方法もありまうから、そういう意味で、一つの例として伺ひしたようなわけでありまう。その次に、事業範囲の拡大の問題で一つお尋ねをしたいと思ひます。特に出資の問題よりも、直営事業部門の営業範囲の拡大ということについて、大臣、これからどういうお考えで臨まれるおつもりでございますか。

○橋本国務大臣 付帯事業という意味であります。——今度の改正によりまして、出資によつてかなりの仕事ができるように改正が行なわれたわけでありまう。ただ、私これは国鉄の事業主体を

詳しく知つておるわけではありませぬけれども、要するに国鉄の駅なりあるいは付属地帯なりで、もつと活用する部面はあるだろと思ひます。たとえばガード下の活用の問題もありませんし、あるいは駅自体の上空の利用、高層建築によつてこれが収入の財源になるということもありまう。ただ、あまり拡大の商法になることは好ましくない。これは総裁にも副総裁にも言つておるのです。堅実な方法で収入をあげることはけつてうだけれども、いわゆるさむらいの商法で、あまり手なれない仕事に対して金を出すことは、これは必ずしも感心しない。

もう一つは、合理化の面で、たとえば国鉄の営業面の場合において、必ずしも国鉄の職員でなくとも、あるいはパートタイマーあるいは臨時職員なりで外部の者を使える場面もあると思ひます。そういうものに対して国鉄が一部出資をして、そういうような合理化、近代化に資するものであれば、これはいいと思ひます。ただ、さむらいの商法になるようなことについてはよほど注意を要する、かように考へております。

○河村委員 確かに、土族の商法におちいりやすいようなものに手をつけるべきでないことは当然であらうと思ひます。私がここで特に伺ひしたものは、これから国鉄には当然相当大幅な近代化、合理化が要求されるわけですね。その主体はやはり人員の縮減になるだらう。人間を減らしていかなければならぬわけですね。ところが、なかなか人員整理ということが現実の問題としてできませんから、せつかく合理化しても、その人間がそのままいるんじやあつとも楽にはならぬわけですね。減額不補充というようなことはありますけれども、いつまでも新採用しないでは減るのを補充しないという形でやりますと、そのときだけはいいですけれども、非常な年齢的な断層ができてしまつて、あとで経営体としては非常にやりにくいものになつてしまふことははつきりしておるわけですね。ですから、やはりなるべく仕事の範囲を拡大して、そこにどんな人を使つていくというこ

とを考へないといふかと思ふのです。

そういう意味で、国鉄は土地があるのですから、国鉄の持っている土地を利用してやるものではない、ていのはやれるんだというくらいのもので、出資、直営含めて拡大するような方向でやっていくべきだと考へておるんですが、いかがでございますか。

○橋本国務大臣 いまお話しのような点については、もちろん賛成でありますし、その方針で国鉄もやりたいと考へておるようであります。

ただ、もっと合理化すべき点はまだあると思ひます。これは検討程度の問題であります。国の関係機関、たとえば郵便にいたしても、郵政省の持つておる小包とかあるいは国鉄の持つておる手小荷物とか、こういうものはもつと一元化する方があるのではないだろうか。ことにこれから貨物駅が集約されるということになると、これは国民のほうにも不便を与えるわけですね。そういうことになれば、別個の機関においてこれらもつと円滑に利用を進める方法があるのではないかと。これは皆さんが外国に行つてごらんになつてもわかりますが、日本のようなあんな大きな郵便局がよきにきよに建てておることは世界のどこにもありません。ということは、いわゆる郵便の小包、あるいはものが相当の量を使つておるということ、相当のスペースをとつておるということ、これが原因でもあります。しかもこれを国鉄がやる、あるいは郵便局がやる、あるいはまた日通がやる、こういうふうに幾つにも機能が分散されておるといふことは、必ずしも近代的ではない。

こういう点では、もちろんこれは私の私見だけではありますけれども、将来特に考へる大きな問題の一つである。そういうことが解決されれば、一方において人間も十分に活用し得る道も出てくるし、かつまた国民経済の上からいつても利益があるのではなからうか、かように考へております。

○河村委員 さつき大臣は、土地開発なんというのを国鉄にやらせるのは不向きだといふようなことをおっしゃつたようですが、たとえば、私の選

挙区の中に相模線というのがありますが、これはいま赤字ローカル線の見本みたいなものでありますけれども、茅ヶ崎から座間、厚木、相模原、八王子なんという日本一の人口激増地帯を短絡してゐる線なんです。それが結局単線のままおいてあつて、不便だからちつともうからぬといふような仕組みになつておるわけですね。こういうのは、どこまでも鉄道が手を伸ばすなんといつたらこれはえらいことではありますけれども、複線化と同時に、両側の一定の距離くらいは、二十キロから二十キロ、十キロなら十キロ、その範囲くらいのところは住宅造成も認めるといふようなぐあいにすれば、一べんに複線化してすばらしい線路になる。そういうようなところがあるんですね。そのくらいのところはひとつやらせるようにしたらいかがですか。

○橋本国務大臣 その問題についても、いろいろ世間にも議論があります。たとえば、多摩ニュータウンで軌道ができない。これは、多摩ニュータウンをつくるに際して、都市計画を設定しましてそこに私鉄が行くわけですね。ところが、その土地開発を認めない。それがために、とうていいわゆる運賃だけで、料金だけで鉄道を敷くことができないので、現在はその先の延長はほとんど私鉄が張つておる。これがために多摩ニュータウンの当事者も非常に窮つておるわけですね。あるいはまた千葉にも七十万団地という大きな計画があるようでありまして。これもそういうぐあいにびしょと押えられてしまつて、そこに持つていく交通が、私鉄であれ国鉄であれ、これに開発利益、こういうものを与えないといふことではだれもやりません。いまの料金ではとうてい引き合はないんですから。そういう点では、もつと総合的なもの考へ方からやりませんかといふのです。国鉄もやっしやったことは必要だと思ふのです。国鉄もやっしやないと思ふ。ところが、いまは実際はそれをやらせないような形になつております。すぐこれは私鉄の利益を守るのじやないかという議論が起きたり、あるいは何で国鉄がそういうような土地

開発までやるんだという議論が起きます。そういう意味において、なかなかそういう点については世論のまだ十分なる理解を得がたい状態でありまして、もちろんこれは総合的にいふならば、そういう道を切り開いていかなければ、運賃収入だけでやっていくことは非常に無理である。そうならば、運賃というものは相当の額に上げなければ、実際上は独立採算制は成り立たないといふことにもなりますので、総合的な対策について、別なことで言えば多角経営をどう考へていくかといふこと、これは積極的に検討すべき問題であると思ひます。

○河村委員 時間もありませんから、終わりに公共負担の問題だけ、ちよつとお伺ひします。

今度の四十六年度の予算の場合には、総合交通政策ができないからという理由から、抜本的な対策といふのは何も行なわれなかつた。一時のびびる的な対策で終つたといふことは事実ですね。

ただ、公共負担の問題なんというものは、これは総合交通体系以前の問題であつて、旅客、貨物運賃面のこうした六百億ぐらいの負担といふものは、これは非常なガンですね。一体今度の予算編成の過程において、これとどのように取り組んでこられて、またこれからどういふふうに取り組んでいくつもりか、それをお伺ひしたいと思ひます。

○橋本国務大臣 公共負担には二つあると思ひます。

一つは、いわゆる農林物資の特別運賃割引制度これは従来もこれが是正の方向で進んでまいりました。これは実ははわれわれのほうとしても、これは是正を要求してまいつたのであります。たが、物価問題等の政策からして、一応ストップをかけられたわけでありまして。

もう一つの公共負担は、おそらく通勤、通学の問題であると思ひます。御承知のように、通勤のほうはせんだつての料金改正の際に比較的引き上げまして、大体六二、三割引の形になつております。通学のほうは八二割引の引きになつておりまして、これは全く引き合はれない。ただ問題

題は、通勤、通学というものは、その時間についての計算からいふならば、多いところで大体二三〇から二六〇、そういう人を運んでおります。したがつて、そういう点を考へ合わせますと、一般運賃並みにすることはもちろん無理がある。ただ問題は、どの程度までをそういうラッシュ——

○〇に対して二三〇、二五〇といふものを運ぶようなことも頭に置いて、そこで問題は、どういふような料金が要するといふ一つの議論はあると思ひます。しかしこれを裏返せば、そういう通勤、通学というものが一つの社会的な要請であるといふことであるならば、それをどこで今度は財政的に見るかといふことになれば、その建設資金で国が見てやるという手も一つあるわけでありまして。必ずしも通勤、通学を普通料金並みに直すといふことではない。問題は、建設資金がどの程度でもつて国鉄が引き受けられるかといふことが一つの問題であります。

そういう点をあわせ考へまして、そこで従来の利子に対する補助金、こういうものを本年度は、いろいろな計算のしかたがありますけれども、従来の六・五割から五・五割に引き下げた。私はこれはもつと引き下げていきたいと思います。あるいはまた建設資金に對しまして、今後、新しい財源が生まれたのでありますから、思い切つて、できれば二分の一、少なくとも三分の一の建設資金の投資が行なわれれば、そういう社会的な意義を持つ料金割引がある程度可能である。現在の八二割引がいかどうかといふことになれば、これは問題でありますから、徐々に是正をしていかなければなりません。したがつて、ただこの料金問題だけでこれは論ぜられない。いま申ししたような裏の面から、建設の面からこれを考へていく必要もある、かように考へております。

○河村委員 最後に一つだけ。たいへんごつともな御意見だと思ひます。ただ、通勤輸送なんというものは、今日、公害でだんだん過密状態をなしていかなければならぬという時期にきてゐるわけですね。そうしますと、集中の利益を求めて

大都市に集まってくる企業、そこに通勤する人間、そういうものを無理に法定割引以上に割り引いて優遇することはないので、むしろ企業に負担させるというくらいは觀念の転換があつてもいいのじゃないかと思うのですが、大臣はどうお考えでございますか。

○橋本國務大臣 お話のように、通勤というものは、企業がいまの状態では大体交通費を持っておりまゝから、一種の企業のほうに負担がかかるというところで、そこをせんだつての料金改正の場合、通勤に対して割引率を思い切つて引き上げて、いま申しましたように、六一、三%までの引き上げというようにだいたいがつてまいつております。したがつて、私はある程度進めていくことはいひと思ひます。しかしながら、結局はいわゆる税金、いわゆる一般会計の中で建設資金その他を認めて得のある者が負担するということになるのでありますから、直接的に企業が全部負担しなければならぬかという、全部負担できるような会社はいひのですが、中小企業になりますと必ずしも全部が負担できない。制限的な負担をしてある実情でありますからして、かえつて中小企業といふところにあるいは商人といふところ、そういう者に負担がかかってくることもあり得るのであります。そういう意味から見ればやはり総合的な施策によつて行なつていくことのほうが妥當であらう、こう考へております。

○河村委員 終わります。

○福井委員長 この際、本会議終了後再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時三十一分休憩

午後三時四十七分開議

○福井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。内藤良平君。

○内藤委員 私は、法案の質問に入る前に、定数が欠けているやに思われますので、質問できないような気持ちでおりますけれども、委員長：……

○福井委員長 事務当局、急いで手配してください。……

○内藤委員 時間もあまりないようですし、いろいろこのあとの行事もあるようですから、簡単に……

今度のこの法案の提案理由は、読み上げる必要もありませんけれども、引き続き四十六年度以降五カ年延長する、こういうことであります。これは三十六年にきて、四十一年ですか、延長してあるわけですね。当初、五カ年計画ということとで日限を切つてやつた。緊急なことであるということとでやつたんじゃないかと私は思うのです。五カ年でやつて、おそく成果があらぬということとで、なお五カ年延長された。また同じようなことで五カ年の延長ということじゃないかと思うのです、実情は。緊急なことであるから、何事もさつておいて踏切問題をやらなくちゃならぬ、こういうことでスタートしたことが、二回にわたつて期限の延期をしなくちゃならぬというのは、私はどうも納得できないわけなんです。その点をまず大臣から……

○橋本國務大臣 内藤さんがおっしゃるような意味で、成果があらぬから二度も延長するのではないかと、おしかりに近いことばですが、そうでもないのです。成果は完全にあつたとは申しませんが、計画されたものはある程度は済んでおりますが、御承知のように、年ごとに自動車が増えてくる、また人間の動き方もだんだん多くなる。といひますと、当初考へておつた五カ年計画の中でやるべきものが、量的にもあとからあとからふえてくる。したがつて、当分の間はやはり続けざるを得ない、これが一つ。第二の問題は、金が十分ではありませんから、思ふような計画も立てられないことも事実である。

こういうような二つの事情から見まして、必ずしも成果はあがつておらないのじゃない。車も人

間もどんどんふえてまいりまして、いままで踏切は要らぬと思つていたところに踏切をつくらざるを得ない、こういうような事情もありますので、交通事故を一人でも少なくしようというためには、ぜひともこれを続けてまいりたい、こういう趣旨でございます。

○内藤委員 いま大臣がいみじくもおっしゃつたが、金の問題ですね。これはいろいろ計画されておるし、計画も進んでおると思ひます。ところが、金があるようにつかないということをおいひにくもおっしゃつたが、大臣、なぜ金がかかるのか。交通事故の問題、踏切事故の問題ということ、三十六年に緊急対策として、そういう気持ちで発足されて、すでに十カ年経過している。やはりやる以上は予算を十分取つて、そして迅速に完全にする、こういう行政でなくちゃならぬと思うのです。金がかかるからまた延期をするということになると思ひます。なぜ金がかかるのか。前大臣の問題がもしもなかったら、大事な問題で、どうして金がかかるのか、たのしみですか。

○橋本國務大臣 大体予定として、まあのくらいでございますが、八割から八割五分は計画が進められておる、その当初の点から考えれば。あとから、先ほど申しましたように踏切がだんだんふえてまいりますから。そこで昨年、交通安全といひますから、事故を少なくしようということ、一応私は、運輸大臣になりましたときに、少し張り切つてやつたら、少なくとも人間の死ぬ率を減らすことができれば、少ないかというふうなうぬぬれた考えを持っておつたんですが、思ひ切つた措置をとれというので、車は少し減回してもいい、車はもう通すな、くいは打て、ちょっと非常識な考え方もあればいいけれども、そういうむづかしい意見を述べた。しかしながら、それは関係方面でも、どうも間に合わないからやむを得ないということと検討させまして、昨年半年もかかつて——私たちから考へると一月くらいで事はできるだらうと思ひますが、役所というところは半年ぐらしかかるのです

ね、お互いに連絡しておりますと。やつと去年の十二月になつてその方針がきまつて、そこで打ちを始めて、大部分のくい打ちは三月までには終わると思ひますけれども、とにかく金が十分じゃないのですから。経済大国なんて言つてはいますけれども、ほんとにはまだ経済大国というふうな柄にないのですから。したがつて、どうしても財政がこれに伴わない。しかも一方において交通量はふえてくる。計画の内容、やるべき対象が急にふえていくのですから、そこで実際上はなかなか目的が達成できない。金がないというののは、一つはそれに追いつかないということと考へてもよろしいかと思ひます。ほんとどうに金がないわけでもないと思ひますけれども、そういうふうな経過でもありますので、御了承願ひたい。

○内藤委員 何だかわからない。佐藤総理に似てきましたね。——いいです、鉄監局長、あなたにはまたあとで……

私は、自動車が増えたといひますけれども、この法律ができたあとでできる道路は、大体立体交差が何かでだんだんやつておると思ひます。大体最近の新しい道路は、立体交差でいこうとしておる。車がどんどんふえていゝといひますけれども、これはやはり遮断機なり信号機なり、そういう面で規制をしていく。ところがいま問題なのは、立体交差が金がかかるためにつかえない、これが一番大きい問題じゃないかと思ひます。大臣、金があるやうでないやうなお話だけれども、これは全国であつたと思ひますけれども、都内でも長年にわたつて長時間の踏切閉鎖がある。ところが、いまだに立体交差もできないのである。あれは三十六年当時からあつた場所じゃないかと思ひますが、具体的にそういう場所の固有な名詞はあつて、せんけれども、思ひ切つて金をかけてどんどんやせん、こういう行政の姿勢がない。鉄道に金を出せ、あるいは県、市町村に金を出せ、あるいは民間の会社に金を出せ、運輸大臣と建設大臣とお互いに協議をしてやろう、協議して話がつまればやる

けれども、うまく話がまとまらなければぶん投げ
ておく。そういうところで五年が十年になり十
五年になる、こういうことじやありませんか。踏
切の問題を緊急に法律をつくってやろうという意
気込みは、三十六年当時あったかも知れませんけ
れども、だんだん妙なぐあいになってきて、責任
回避のようになって、そうしてむずかしい問
題だけ残っちゃって、どうにもしようがないから
今度またこの期間を延長する、こういうこと
になっておるんじゃないかと思うのですけれども
大臣、いかがでしょうか。

○橋本國務大臣 事務当局的な説明を申し上げます
と、要するに運輸省と建設省の間の協定によつて
都市計画事業者と鉄道事業者との協議に基づいて
都市計画事業としてやっていくわけになるのです
ね。こういうことであるわけなんです。一つは
国のほうにも金が十分じやないのですが、鉄道事
業者及び都市計画者といふことから、市町村ある
いは都道府県、これとの関係もありますからして
そこで国のほうで予算をつけるような場合が起き
ましても、今度地方公共団体なりあるいは鉄道業
者なりのほうで十分の金がないという、三者が一
致する場合もなかなかむずかしいと思ひますが、
しかし、その点は大体協議がうまくいっているん
です。

ただ問題は、立体交差等をやりますと、大きな
工作物でありますから、付近の住民の了解もかな
り重大問題で、そんなところにとんでもない橋が
できたんではおれの商売すたつてしまふというよ
うな非難もあるわけですね。そういうことで、私
も道路を車で走りまして、もう三年もたつておる
のにまだできないかとふしぎに思ふことがありま
すが、いろいろな事情、金の問題もさることなが
ら、そうした地味な事情も生まれておる、こう
いうことがありますが、しかしおしかりのように、
これは当然進めなくちゃなりませんので、すから
精力的に、積極的にこれらの問題を解決してまい
りたい。したがって、今回のように三たび延長を
するという法案を出さざるを得ないということと

熱意のあらわれでありますからして、御了承願
いしたいと思います。

○内藤委員 佐藤総理のお話を聞きまして、
われわれの国会の討論でもいつも焦点がぼけるよ
うなかつたようになって残念なんです。橋本大臣
の御返事も、また五年延長するのは熱心さのあら
われだ、こういうことを言っておりますが、逆に
言うると、役人の皆さんが責任ののれして、また法
律の期限を延ばしてのんびんだらりとやる、その
間住民の諸君は待ちぼうけだ、こういう結果も目
に見えるんじゃないですか。

それじゃ、五年間延長するためにどういう強力
な手を措置されるのですか。法文では五年間なん
ですけれども、どのくらい思い切ったやり方で
やるのか。たとえ計画して、指定してもまだで
きない場所があちこちある。大臣のお話しになつ
た都市計画その他いろいろ複雑な問題で、できな
いところがたくさんある。そういうところを思い
切つてやるというが、それはどういう措置でやる
うと思ひのですか。

○橋本國務大臣 具体的な数字の問題を御説明申し
上げたほうがよいのでありますから、政府委員
から答弁させます。

○山口(真)政府委員 三十六年に踏切改良促進
法が制定されました、それによりまして危険な踏
切道の一掃のための踏切道の指定、それによる整
備といふことを推進してまいつたわけでございま
す。それは三十五年当時からでございますが、当時
の踏切道は四万四千六百、約六万一千ございま
した。踏切全体で七万一千でございまして、この
四万四千六百を鋭意整備いたしました。その
してこれに連断機あるいは警報機というような
のを設置いたしました。四十五年には二万七千と
いうように四万四千六百を少なくいたしました。事故
防止にとつてまいつたわけでございまして、それ
で一方整理統合とあわせて踏切道の数も少
なくして、事故防止にとつてまいりました。その
結果によりまして、踏切事故も大体三十六年度
をピークにいたしまして、非常に減少をいたして

まいりました。三十五年度は五千四百八十件とご
いしましたものが、四十二年度には三千五百件とい
うように、非常に減つてまいつたわけでございま
す。

ところが、四十二年からは実に踏切事故の減
少は横ばいというか、むしろ若干増加の傾向に
ございまして、四十四年度にはむしろ三千六百件と
いうように、踏切事故が増加をいたしましたので
あります。その増加してまいりました踏切事故の
内容を見ますと、ダンブカーその他の自動車の大
型化といふことがございまして、それから、特に
先般の事故に見られましたような自動車の無謀運
転といふことがございまして、事故の内容も若
干重大化する傾向がございました。今日ではまだ
まだ改良を要する踏切道があり、自動車の増加に
対応いたしまして、こういったことも考慮して、
さらに踏切道の改良を進めていく、こういう方向
でなければいかぬということで、不十分でござい
ますので、五年間さらに延長いたしてまいるとい
うこととでございます。

そこで、五年間延長いたしました、それでは今
後どうするかという問題でございまして、これに
つきましては、政府といたしましてさきに交通対
策本部決定といふことをいたしました。これに基
づきまして積極的に踏切道の整備をしてまいると
いうことによりまして、立体交差化、構造改良、
それから踏切保安設備の整備を今後促進してま
いるといふことを政府としてきめまして、それに従
つて五年間さらに推進をいたしてまいらる、こうい
うふうに考えておる次第でございます。

○内藤委員 いや、それでは鉄監局長、さっぱり
要領を得ないです。いままででないという強い
力な措置でやるというのですか。いままでかか
つてもできないところがある。いままでかか
つてもできないところは、どうにもならぬところじや
ないかと私は見ておるわけだ。新しい道路は大体立
体交差でいくでしょう。ただ古い道路と鉄道の
交差している点が、もうどうにもならぬところ
が多いんじゃないかと私は思ひます。それをど

ういうぐあいに強力な手でやるか。たとえば、こ
こにあるのは四十四年の数字だけれども、工事中
の立体交差が八十九カ所、これは難物が残ってい
るのじやないかと思ひます。そういうものを、
ただ五カ年の延長という、時間をかけて気長にや
らうというだけですか。私の言うのは、政府とし
て、どうも交通事故の場合でも、関係省庁があわ
を食つて、お前だ、おれだというぐあいにばらば
らになって、なかなか効果があらぬというのが
ございまして。この踏切も同じようなケースで、
どこがほんとうにやるのか。運輸省がこの法案の
提案者だが、今回何か特別の強力な措置をあわせ
持つて、この五カ年の延長を出してきたものかど
うか、それを聞きたいのです。

○山口(真)政府委員 三十六年以來今日までや
つてまいりました踏切道の整備でございますが、ま
が保安設備、これは警報機、遮断機等につきまし
ては、指定をいたしましたものにつきました。ま
た、指定をいたしたものでないものにつきました。
一〇〇〇整備をされておりました、指定数以外に
もさらにこれを整備をいたしております。それか
ら構造改良も同様でございます。これも指定し
たものはほとんど一〇〇〇整備をいたしております。
あとそれ以外にかなりやっておりますということ
でございます。問題は立体交差でございます、実
は立体交差の指定につきましては、指定したもの
の中で完成をいたしておりますのが約五六〇程度
でございます。残りの部分というものが、あるい
は未着手のもの、あるいは工事中のものというこ
とでございます。ただし、計画が決定いたしまし
て工事中のものをいれますと、八十数もの工事中
でございますが、それにいたしまして、立体交
差につきましてはなかなかむずかしい問題がある
わけでございます。

そこで、そのむずかしい問題の一つの問題は、
工事費の負担問題でございます。工事費の負担
問題で非常にむずかしいということが一ついま
すし、それからいま一つは、地元の関係その他の
点でございます。
それで、第一点の工事費の問題につきましては、

先般、連続立体交差化につきまして、数年にわたりました運輸省と建設省が協議を重ねまして、それによって、今後の連続立体交差化の方向というもの、費用負担の方向というものを一応きめて、仕事を促進するということで、かなり促進されることかと思ひます。単独立体交差の費用負担につきましては、この点は現在運輸省と建設省の間でいろいろと協議中でございまして、今後の合理化というふうなものがまだ完全ではございせんが、従来建設省と国鉄との間の協定というものがございまして、一応それに従って進めておることとございしますが、今後合理化してまいります。

あと地元の問題その他につきまして、これは何といひましても、運輸省だけでなく、各省、建設省あるいは警察庁等が一体になって、あるいは地元公共団体にも十分に協力をしていたらいいからなければいかぬということで、交通対策本部決定をいたしまして、そしてこれは各省が全部協力をして整備をするということにしようというふうにいたしました。それによりまして、鉄道事業者が自主的に整備するものを含めると、今後五年間では、自動車の通行が認められる踏切のほとんどには踏切保安設備を設置するというにすることにする。そして特に大型自動車の通行が認められるものというものについては、踏切遮断機を完備するということにする。それから立体交差につきましても、個所の目標というものを一応交通対策本部決定をいたしまして、それに従って各省が、鉄道事業者については建設省が、あるいは道路の管理者につきましても建設省等が、あるいは警察、公安委員会等に対しては警察庁が、縦の筋から十分に指導をいたしまして、全部が協力いたしましてこれを整備する、こういうことにはいたしておりますが、今後はかなり整備できるものと考へております。

○内藤委員 鉄監局長、頭がいいから、いろいろ言い回しよく言うけれども、問題は、金をどういうぐあいにばつくり出し合つてやるか。それを法律的に明文化するとか。ただ、いまの場合は建

設省、運輸省で協議する、そういう状態じゃないですか。あるいは地方自治体、あるいは鉄道を経営者といひますか、話がつかなければ、これは進まないわけですよ。だから、そこら辺が問題じゃないか。国でこれだけ出す、地方自治体はこれだけ、何かそういうものを今度の法案の裏にあわせてあるかないかということですよ。あなたの話じゃないの。それじゃ弱いんじゃないか。さういふのだよ。なぜさういふことをやらないのか。すると、いたずらに五年間延ばすだけでは意味がない、やめたほうがいい、撤回しなさい、こうだんだんなつてくるわけだ。もっと実のあることをあわせて考へてください。

○山口(真)政府委員 先生仰せのとおりでございまして、法律といたしましては期限の延長だけでございます。しかしながら、この法律の裏といひますか、そのもととなるところの踏切道整備計画につきましても、これはどうしてもある程度はつきりしたものをきめなければいけないということ、それはつきりしたものといたしまして、踏切道緊急整備対策といひますものを関係省の間で全部一致をいたしまして、そして交通対策本部決定をした。それによって各省がその方向で整備をする、こういうことにはいたしております。

したがういまして、あと問題は、その場合の負担区分の問題でございまして、これは先ほど申しましたように、一応のルールというものををつくりまして、それによって推進していく。それから現実の工事費等につきましても、各省がそれによりまして十分の予算等の裏づけをいたしましてこれを推進していく、このように相なっております。

○内藤委員 それじゃ足りないだらうね。それじゃ弱いんですよ。これは何もういひやうあれじやないの。もう三十六年ごろから言っているのだ。もっと金のことをばつくりしなくちや、法律でやらなくちやだめだと言っている。その当時、社会党のわれわれの先輩が、法律で金の負担区分を出しなさい、明文化してやらなくちやこれはうまいかないといひている。それを当時の自民党

政府は排撃してやってきました。五年、十年たつてもまだ残っている。これはもう五年延ばしたつて、お互いに話が合わなければまた進まぬでしよう。そういう隘路を知つておりながら、なぜこれをやらないのか。ただ期間だけ五年延ばしたつてまた同じことじゃないですか。住民の諸君は、また五年間待っているということになるのじゃないですか。そういうのをやらなかったら、これはせうかく法案を出してわれわれに審議しろといひても、何にもならぬわけだ。

きようは鉄道の方がおいでになつていないといふことだから、ぼくは質問を保留するが、鉄道の関係だつて、踏切の保安の場合は鉄道負担でしよう。国で幾らか補助するが、これは鉄道関係だから、保安といふことで施設をやるわけでしょうけれども、これだつて、これをやつたために鉄道に何もプラスにならないわけだ。それで民鉄でも国鉄でも、いまの状態を見ると、赤字赤字で値上げ値上げですよ。だから、これはないで振れないといふことで、計画はできても、警報機なりあるいは遮断機だけでも、保安の施設だけでも、なかなか進まぬじやないかと思ひわけです。あるいは皆さんからいろいろ言われる、ここがおかしい、ここをやらなくちやだめだといふ場合には、お役所から言われた場合にはやるでしょうけれども、今度あまり目に触れないようなところなら、なかなかやらない。それで住民諸君との間にいろいろなトラブルが出てくる。だから、結局この法案は不徹底なんです。不徹底だから、五年、十年、また十五年となるのですよ。大臣のおっしゃる通りに熱心にやっていると、大臣は新しい大臣といひ、とんでもない話ですよ。大臣は新しい大臣だからあまり実情を知らない、私はそう善意に解釈しますが、どうですか。そういう点をばつくりしなくちや、この法案は何にもならぬですよ。審議の必要なし、そこまで言い切りたいのだけれども、あなた、どうですか。

○山口(真)政府委員 先ほど申し上げましたように、踏切保安設備につきましては、この指定をい

たしましたものはほとんど一〇〇%に近く整備をいたしております。これは鉄道事業者といひましたも、踏切保安設備は一応鉄道事業者の負担となつておりますが、保安の重要性にかんがみまして、私どもの指導のもとにこれだけの効果があらたわけてございまして、今度、私どもこの法案の裏と考へておりますところの交通対策本部決定はさらに踏切道を整備する、いままで指定したもので以上にもっと踏切道を整備いたしまして、どんなふえていく自動車による交通事故というものを少なくしよう、こういういわば前向きな考え方を進めておるわけでございます。

それから構造改良、立体交差化等につきましては、これは費用負担の問題等があるわけでございますが、これは運輸省と建設省との間で従来からいろいろと話をいたしております。そして特に構造改良につきましても費用負担の問題、あるいは連続立体交差化の問題についての費用負担の問題といひますのは、両者の完全な了解がついておりまして、したがういまして、費用負担の問題は、法律に書かなければならぬという性格のものではなくして、むしろ現実に行つていく場合の工事費につきまして、その工事費を鉄道なりあるいは道路側なりといひますものが、まかなえるかどうかという予算の額の問題といふことに相なるかと思ひわけでございます。この予算の額の問題につきましても、両省、あるいは警察庁も同様でございますが、あるいは自治省も同様でございますけれども、そういったところで予算的な措置を十分とりまして、交通対策本部決定をいたしました整備といひますものをやつてまいりたい。こういうこととございまして、決して後向きの性格の法律にございせん。

○内藤委員 どうも具体的なことを私もあまり知らぬけれども、ぼくは秋田のいなかの者だけれども、あそこは新宿の付近で、小田急の南新宿あたりですか、小田急の踏切ありますな。あそこはまだできていませんね。あれはもう長い間、ぼくら出てきてからまだできてない。あれはどういう隘

路でまだ踏切の立体交差ができないのか。これは大臣わからぬかもしれぬけれども。

○山口(真)政府委員 具体的な踏切のどこをおさしにしているかということがはつきり私どももわかりませんが、小田急につきましては、新宿駅付近だとかあるいは下北沢ですか、ああいった方面の線路増設の関係は実はあるんじゃないかと思ひます。その線路増設との関係で、踏切の連続立体交差化をやっていくことになってはいるのではないかと私どもは思ひ合わせてございしますが、具体的な場所等がいまはつきりいたしませんので、ちょっと的確な御返事ができません。

○橋本國務大臣 私も詳しいことはわかりませんが、小田急の問題は別といたしまして、立体交差の問題及び保安設備の問題、これは、国としましては、御承知のように、従来金を私鉄が借りる場合には、これに対しては金利を引き下げて貸してやる。それから費用分担の措置を、私鉄の場合でも国が二分の一、地方自治体が三分の一、事業者負担が六分の一、こういうような措置によつて、かつまた、開業等に積極的な私鉄のほうから話をしまして、ぜひこれは、保安対策というものは重要であるから、特別な利子において金は十分に貸してやれ、こういう指示をいたしております。国鉄のほうも赤字で苦しいのではありますけれども、とにかくこれは人命に関する問題であるから、保安施設の整備に関しては優先的にこれをやるように、こういう指導をしております。

法律の上で、おっしゃる通りに、これだけの金を出せ、こうはつきり書けばいいかもしれせんけれども、現在の国の予算のたてまえ上は、法律でもってあらかじめ支出を予約するということはできませんので、この法律によつてやはり資金の裏づけをしていかなければならないという義務を生ずるわけでありまして、ある意味においては、積極的な措置がこの踏切道の法律によつて生まれておる、こう理解してもらつたらけっこうだろーと思ひます。

○内藤委員 これはきょう持ち時間がないうりです。すから、またあとへ残して、きょうの時間だけは終りたいと思ひますが、大臣、これは問題はたくさんあるのです。とても五年延長だけの条文だけではどうにもならぬです。

たえば、観点を交えますと、一万何がしかの踏切道が整理統合でなくなりまして。これは、一応なくなったかっこうだから、踏切がなくなつたから、これを法律から見るとよくなつたような感じがいたします。実際の住民の諸君から見ると、いままで踏切があつたものが、整理統合をしてなくなつた。そしてたいへん不便をしておる。一万数千カ所がなくなつたという反面に、こういうたいへんな問題があると思ひます。住民の諸君が自転車をついて線路を通つたり、オートバイを持てないから、何とか線路の横っ腹を通つたり、やめた踏切と残つた踏切の連絡道路もないという実情、おそらく全国的にほとんどじやないか。住民の諸君はたいへん苦勞をしておる。私は二十七分までと理事に言われまして、これはまたあつた話をする時間がないから、これはまたあつた話です。まだまだ問題があるのです。

結論的に言つて、私はやはりきょう出た話の中でも、やはり大臣も金を出さなくちやい。

○橋本國務大臣 はい。

○内藤委員 はいとおっしゃつてあつた笑つておられるけれども、金がなくちやだめなんです。ほんとうに。これはとにかく五年延長しても、金がなくちやどうにも。しかもがっちり橋本大臣がこれだけ出す。四十六年度五千億も出す。そういうぐらゐでもしななければ、ただ五年延長して、また延長して、同じことですよ。私はそういう意味で、大臣、金の問題についても、さつきやはり金がなくてとおつちやつた。本音を吐いたと思ひますけれども、そういう意味でも、この法案は審議するには非常に材料不十分もつと大臣、身を入れてがつちやつてもらわなければ、ただ踏切をやつてゐるというだけで、住民の諸君はま

すまず政府に対する信頼を失う。われわれ野党もどしよばん食らつて信頼を失うようなことが出てくる。

そういうことを申し上げて、きょうの時間のあれを一応終わります。

○河村委員 さつき机の上に置いてあつた「踏切事故防止総合対策について」というのが、これは案として書いてあります。これは案ですか、でき上がったものなんですか、どっちなんですか。

○山口(真)政府委員 まことに申しわけございせんでした。これは二月八日に交通対策本部決定をいたしました。翌日の閣議の了解を求めたものでございします。

○河村委員 さつき内藤さんのほうから、三回も延長をやつて、いつまでたつたら片づくのかわからぬという意味の質問がありましたけれども、私も、確かに立体交差化のようなもの、これはいつまで片づけるといつても、幾らでも出てきますから、これはやむを得ぬと思ひますけれども、この対策本部で、これに書いてある「踏切保安設備の整備及び交通規制の促進」以下のものですね。これなどはまあいわば踏切保安設備の最低線ですね。この程度のものは、いま新たにまたこういう目標を掲げてやらなければならぬというものは、非常にふに落ちないですけれども、一体この程度のものはすでに目標を掲げてやつておつたと思ひたのですが、そうではなかつたのですか。どういふことになつておるのですか、ちよつと説明を伺いたいと思ひます。

○山口(真)政府委員 従来の踏切保安設備の整備等につきましては、ただ交通量だけを中心といたしまして保安設備の整備の目標を定めて、そしてそれを指定等をいたして整備をしておつた。それが、先般の私鉄におきまして例の事故がございまして、その事故の結果いろいろと分析をいたしました結果、とにかくそれだけではなくして、さらに踏切道の幅員別というものを考へて、その面をも重点に入れて整備をしなければいけない

ということになりました。

そこで踏切道の整備、保安設備の整備につきましても、二・三メートル未満の踏切というものは、もう原則として自動車の通行はストップしてしまふ。そのために、必要ならばくい打ち等もどんどんやつていきたいという大原則をまず立て、そして次に、二・三メートルよりは幅が広くて六・五メートルまでの踏切というものは、とにかく原則としては最小間隔が五百メートル以上になるように自動車の通行を認めるように選別をいたしまして、そうしてその選別したものは徹底的に遮断機をつける、原則としてすべてつけるというようにすることにする。それ以外のものは、自動車の通行禁止を行なうというようにすることを原則とする。それから六・五メートル以上の踏切は、もうすべて踏切遮断機をつけるというように、踏切の幅員とそれから交通規制との関連というものからしまして、こういうような新たな政策というものを打ち出して、これをこの法律に伴つて実施をしていきたい、こういうこととございします。

○河村委員 いま山口さんが説明されたような内容は、たしか昨年の秋ですか、東武の事故があつたときに、あつて何かつくつた内容とそっくりですね。あつてつくつたものが今度の大方針の中に出てくるということに、私は非常にふしぎな思ひがするのですが。

それで私、いまこの年度末の踏切道数を見ておりました、四種の踏切ですね、国鉄が一万五千七百八十九、私鉄が一万一千七百二十六ですね。全国のいなか線区がこうたくさんあつて、しかも単線自動車交通量がうんと少ないところの多い国鉄が一万五千。私鉄というものは大体が市街地が多いわけですね。それが一萬一千の四種の踏切がある。これはちよつと理解に苦しむのですが、この一萬一千の四種のの中身というものは、一体どういふものなんですか。

○山口(真)政府委員 まずその前に、先ほどお話しございましたこの交通対策でございしますが、先般の事故のあと急遽出しました緊急対策は、実は首

第一類第十号 運輸委員會議録第四号 昭和四十六年二月十六日

一七

都圏、中部圏、近畿圏のそういう地域についての交通対策を緊急にやっただけでございますが、今回の整備対策は、これはむしろ全国に及ぼすということと、それから立体交差化等を含めるといふことにいたしましたわけでございます。

それから、いまのお話の第四種でございますが、これは鉄道事業者——私鉄の場合でございますが、これは大都市の大私鉄だけでなく、中小私鉄あるいは公営等のものというものが全部入っております。なお大都市の大私鉄におきましては、たとえば東武鉄道、名古屋鉄道というように、かなりな線区を通過しているところもございまして、こういう数字になっているわけでございます。

○河村委員 それじゃ、この四種の一万一千の中で、市街地の中における四種というのは、どのくらいあるのですか。

○山口(真)政府委員 市街地と市街地外というように調べを、まことに申しわけないのですが、実はしていないのですが、いまの四種の踏切の中心を少し調べてみますと、幅員別に非常に幅の狭い二・三メートル以下というのが、国鉄といえども私鉄といえども非常に多いわけでございます。私鉄の一万一千の中には、八千が二・三メートル以下でございます。

○河村委員 常識的にながめてみしても、私鉄間でずいぶん格差があるようです。大私鉄の間でもだいたい格差があるのですが、こういう種類の安全に一番大事な問題でありながら、あれほど私鉄間に格差があるのはふしぎに思われるが、一体運輸省としてはどのような指導をやっておられるのか、その点を伺いたいと思います。

○山口(真)政府委員 一応従来は踏切道改良促進法によりまして省令に基づき指定という制度がございまして、その指定の制度によりまして指定をいたしました。そしてその指定した踏切についてそれをつけさせるというのをいたしておりますが、事業者におきましては、それ以上に実際に踏切保安設備をつけております。

それから、具体的に格差はどうかということばなかなかむずかしいのでございますが、一応そういう考え方でやっておりますので、場合によって非常にいなか線区があり、そうして踏切の数が多く、しかも最近自動車の通行が非常に多いという地域につきましては、踏切の数が常識的に少ないのじゃないかというふうな感じを持たれるところがあるのじゃないかと思っております。

○河村委員 どうもそれだけではなさそうに気がします。たとえば小田急と東武——東武はいなか線区が多い。だけれども、同じ市街地を走っておる部分だけで比較しても、いいものと悪いもの比べて非常に格差があります。いまあなたの言うことを聞いてみると、確かにこの法律の精神は、金を出して援助してやろうということですが、私鉄自体にしろ必要の問題です。だから補助するもの以外でもこのぐらいいやれというワタをつくって、それでやらせるぐらいいのことはやていなかたのですか。

○山口(真)政府委員 これは、実は先ほど申し上げました保安設備を整備すべき踏切道の指定という制度がございまして、これは一応基準に従ってその指定をいたしまして、それによって整備をさせるということが一つございます。

それからいま一つは、先生おっしゃるように、そういう意味の、役所からの直接的な、何と申しますか、指示的なものではないのでございますが、保安設備の整備に関する工事につきましては、これは国の助成をするというふうにいたしまして、したがって、それにつきましては開発銀行の融資をいたしまして、それでこれは特別金利七分にいたしております。

○河村委員 構造改善のような大ものは別として、こまかい最低限度の保安設備をやるやつは、これはいまのように事故防衛上も必要なんだから、補助をする場合に、これだけはこまかいやつ、それだけ補助してやるといふぐらいいのワタ組みをつくって、それで一挙に片づけるというぐら

いのことをやったらどうですか。

○山口(真)政府委員 先般の緊急対策におきまして、踏切道の整備の方向というものを打ち出した。まず首都圏、中部圏、近畿圏につきまして打ち出したわけでございますが、そういうたような方向におきましてこれを整備をするということでございます。いまして、具体的にその方向に従って、現地の事情等を考慮いたしまして、先生おっしゃるような方向で指導をしてまいりたい、このように思っています。

○河村委員 さっきの御説明を聞いていますと、総合対策をきめる際には、関係省庁何か意見の一致を見てつくったという説明でしたが、大体、この最低限度の保安設備をやるにしまして、関係省庁の協力がないとできないものが一ぱいあります。一体どの程度の合意ができたのか。

関係省庁の頭のほうだけで一緒にやりましょうといってきたら、現実には扱いは末端ですよ。末端に対する手配は建設省、運輸省、これに基づいて一体どういふ措置をとっておられるか、それぞれ……。

○山口(真)政府委員 まず、この交通対策本部決定に基づきます問題は、先生おっしゃいますように、末端が実は問題でございます。したがって、運輸省、建設省、警察庁各省庁からそれぞれ縦の系統に従いまして、その系統へのこの推進のやり方についての通達を出したわけでございます。その通達の出し方につきましては、三者が協議をいたしまして、さらに交通安全対策室を入れてまして協議をいたしまして、その協議が十分ととのつたところで、三者が意見の一致を見て出した、こういうことで、地元におきましては、各地のそういう末端機関が十分協議ができるというように形にいたしておりますが、七分の開発銀行の融資をするという形で推進をいたしております。

各庁の関係につきましては、建設省、警察庁から申し上げます。

○吉田説明員 建設省といたしましては、昨年の大都市圏の緊急対策につきましては、即刻各道路

管理者に通告し、現地で十分意見調整をするよう指示したところでございますが、今回定まりました全国に関する総合計画につきましても、ただいま各道路管理者への通達を起案中でございます。早急に同様の指示をして、末端における関係機関相互間の連絡、意思の疎通がはかられるようにつとめるつもりでございます。

なお、所要の道路予算等は、そういうった協議の成果を見つ、十分に措置する考えでございます。

○竹岡説明員 警察庁は、特にこの場合われわれがやらなければならぬ義務は交通規制、これが非常に中心になっております。現在、四十四年度末でも、警察のほうでは、約二万二千方所につきまして車両通行止めとかそういう規制をやっております。今後その規制を強めていくつもりでございます。運輸当局、それから建設当局、これは御承知のように、都道府県にはその三者の会合、踏切のこういう協議会がございまして、そこにはかかっております。この線に沿って、各都道府県警察も一緒にやるように通達を出しております。

○河村委員 この通達の中で、「幅員六・五メートル以上の踏切道については、踏切遮断機を設置するものとする。」と書いてありますが、六・五メートル以上というのと相当な踏切ですが、これで遮断機というものは、もちろん自動遮断機を含む意味でよろから、これがついてないのが一体まだあるのですか。

○山口(真)政府委員 現在、六・五メートルをこえる踏切が全国で五千六百ほどございますが、その中で、遮断機、警報機等がついていない踏切が五百三十ばかりでございます。

○河村委員 実際は、六・五メートル以上の踏切にまだ遮断機がないなどというところに、運輸省の指導の甘さがあるんだと私は思うんです。もちろんこれは警報機がついているんでしょ、踏切に遮断機をつけるぐらいいのことは、たいした金じゃないですよ。

補助がなければきぬというもののじゃないはずなんで、その辺が、今日までだらだら延ばしてい

る最大の原因じゃないかと思うのです。

○山口(真)政府委員 ちよっといま数字を間違えました。六・五メートル以上の踏切で遮断機がついてないのは約千七百、その中で警報機がついてないのが千二百ございまして、第四種踏切、つまり無防備踏切が五百三十ばかり、こういうこととございまして。これは先ほど申しましたように、中小私鉄あるいはなか線等全部含んでの計算でございまして。

○河村委員 それじゃますますひどいんですね。ちよっとびっくりいたしました。

それからその次に、幅員二・三メートル以上六・五メートル未満の踏切道ですな。さっき車禁の話が出ましたが、車両通行禁止にしてしまふのは二・三メートルですか。

○山口(真)政府委員 二・三メートル未満の踏切道は、原則として直ちに自動車の通行禁止を行なう。若干の例外はございまして、原則としては全部そういふことにする。それから二・三メートルから六・五メートル未満の踏切につきましては、一応最小間隔が五百メートル以上になるように自動車の通行を認める踏切道を選別いたしまして、これらには遮断機を設置して、あと必要な交通規制を行なう。それ以外の踏切でございまして、それに付きましては、通行禁止を原則として行なり、こういうこととございまして。

○河村委員 これで見えますと、二・三メートル以上六・五メートル未満の踏切道については、五百メートル間隔にするとか書いてあるでしょう。そうすると、六・五メートル以上の踏切道が間にあると、もっと短くてもいいというやうな感じになるわけですが、そんなことではなしに、これは車が通る踏切は、全部五百メートル間隔ぐらいにするようにしないと、つじつまが合わないんじゃないですか。

○山口(真)政府委員 五百メートル間隔の踏切といふのは、その六・五メートルを含めて、要するに踏切の最小間隔が五百メートル以上になるやうなことを基準にいたしまして、通行を認める踏切

道を選別する、こういう意味でございまして。

○河村委員 この日本語はそうは読めないんだね。「二・三メートル以上六・五メートル未満の踏切道について」という見出しで、それで五百メートル間隔と書いてあるから、これは日本語としては正確じゃないですが、まあわかりました。

そこで、これで見ますと、あとは交通規制でやっいていこうということのようですが、踏切道を五百メートル間隔ぐらゐに統廃合するという目標は、現在のところはないのですか。

○山口(真)政府委員 結局、日本の踏切道は、先生御存じのとおり非常に数が多いわけとございまして、国鉄の場合には約六百メートル間隔に一所ぐらゐ、私鉄の場合には三百メートルに一所ぐらゐ。

外国の踏切につきましては非常にその間隔が大きいわけとございまして、日本の踏切は非常に数が多いというところとございまして、基本的には踏切道の数を整理いたしまして、そしてその整理した踏切道につきましてはこれに完全な保安設備をつける、それによつて保安を確保する、こういうこととでなければならぬわけとございまして。

したがういまして、そういうこととございまして、私どももいたしましては、原則としては踏切道の統廃合を大いに促進をするということにいたしたい、そのように考えております。

○河村委員 ちよっといまのはよくわからなかったのですけれども、要するに車の通れない踏切にさえすればよろしい、それ以上にあまり統廃合は必要ない、こういうことですか。

○山口(真)政府委員 一応統廃合は必要なんでございまして、ただ歩行者の通行ということもございまして、そういうたやうな歩行者の通行とかその他迂回とかいふやうなものも勘案して統廃合を進める、そういうこととございまして。

○河村委員 歩行者でも、これはちゃんと警報機をつけて、それを保守もしなければならぬ。ずいぶんたいへんですよ。五百メートル間隔ぐらゐなら、そんなに不便じゃないはずだ。だから、そのくらの目標は立ててやるのが至当じゃないか

と思うが、いかがですか。

○山口(真)政府委員 おっしゃるとおり、この問題は、日本の踏切の数が非常に多いということの現状を踏まえても、また自動車の場合には、五百メートル程度の迂回ということも、それほど大きな負担にはならないというやうなことから考えまして、原則的には五百メートル以上というやうなものに整理をしていくということとあるうかと思ひます。この交通対策本部決定の精神というの、原則としてはこの二・三メートル未満の踏切道については全部通行禁止をし、あるいは二・三メートルから六・五メートルにつきましては五百メートルにして、それよりこえるものは統廃合あるいは通行禁止の措置をとる、六・五メートル以上のものは遮断機を設置する、こういう趣旨でございまして。統廃合につきましては、おっしゃるやうに大いに促進していかなければならぬものと思ひます。

○河村委員 建設省に伺いますけれども、踏切統廃合を進める場合には、間々側道をつくつたり、あるいは短絡の道路をつくつたり、そういうことが不可避になる場合が多いですね。そういう場合の金で、これは一体どういふふうに考え、どういふふうに指導しておられますか。

○吉田説明員 歩行者だけが通る場合に、踏切道の間隔があいておると、歩行者の目から見ればかなり迂回路になるというやうなことで、車では通行がとめられましても、なかなか歩行者までとめるというところがむずかしい事情がいろいろあるやうとございまして。車の場合に、五百メートル間隔程度であれば、迂回するにつきましても大したこともございせんので、それによつて側道なり何なりというやうなことはあまりないと思ひますが、ただ、五百メートルぐらゐに集中する踏切道につきまして、その幅幅とかあるいは路面の整備とかいふやうな問題があるかと思ひます。そういう問題は、特別の事態で事情も異なるかと思ひますが、一般的に申し上げれば、道路側で負担するのやむを得ないのじゃないか

と考えます。

○河村委員 警察のほうで交通規制をやる場合に、特に車禁の場合に、なかなか地元は納得しない場合が多い。たいていそれは見切り発車をやらなければならぬ場合が多いですね。その点、鉄道事業者と警察との間でどのような相談のもとにどの辺でやれとかいふ、そういう指導は一体どんなふうになつていますか。

○竹岡説明員 私、大阪あるいは神奈川の交通部長で、現場で踏切の問題で非常に苦労してまいりました。ここに出ております二・三メートル未満の車禁、これは問題ないと思ひます、車の幅そのものが通れないから。この場合、問題になるのは歩行者の問題です。それから、いま言いました二・三メートルまでいかなければならぬ、この五百メートル間隔で今後若干車両の通行止めをやるという場合に、特にわれわれがここに廃止してもいいなと思はれる場所がよく反対がありますのは、農耕車です。これは農耕車がたんぼの中に行きま

すから、そういう事情で、やはり私は地元住民の意向が大切であるというやうに考えております。地元の住民の意向を十分にくんで、そしてあと合理的に道路管理者なりあるいは私鉄、国鉄のほうにも相談しますけれども、やはり住民の便宜をまず第一に考えて規制をやらなければならぬという場合が多いというやうに考えます。

○河村委員 住民の便宜ももちろんですけども、住民の命も大切なことです。だから、その辺の兼ね合いでできるものかと思ひます。なかなか決着がつかぬ場合には、警察のほうでかぶつてやつてしまふ、そこまでの指導はやつてゐるのですか、いいのですか。

○竹岡説明員 それは、やはりあぶないということと通行禁止をかけます以上は、警察がどろをかぶるつもりで、しかもそれが安全のためならば、たとえ相当の反対がありましても、通行禁止規制は警察が責任を持ってやります。

○河村委員 踏切道予告標のことが書いてあるのですが、私、実はこれはあまりよく知らないの

す。これは道路標識ですか、警察のほうの標識ですか、どっちですか。

○吉田説明員 道路標識でございます。

○河村委員 交通信号機というの、私、実は少し知識が古いのかよく知らないのですが、これはどういふことになっておりますか。

○山口(真)政府委員 現在、道路交通法によりまして、踏切道の一たん停止義務というのがございます。その一たん停止義務を解除する場合に、交通信号機によりまして、安全な場合には一たん停止義務を解除するというところでございます。ただ、これは実は別の意味で非常に危険がありまして、結局列車のほうと自動車の関係でございまして、通常の道路の交差点におきます交通信号機と同じような感覚で事を処理するということではこれは非常に危険でございます。といふことは踏切の場合には、踏切内で自動車が停止するということは、交差点における車両の停止とはわけが違ふのでございまして、この場合には、列車はとまらないわけでございますから、踏切内の交通渋滞というのとは即事故につながる、単なる交通渋滞ではないということになると思ひます。

したがいまして、この交通信号機は、列車の運行、特に踏切保安設備というふうなものと連動いたしまして、完全に列車の運行というのによつて制御される姿の交通信号機というふうな条件がございまして、そういう条件を満たし、また交通量その他から見て危険のないところには、一たん停止義務を解除するためにこの交通信号機を設けるといふこととでございます。

○河村委員 すると、この交通信号機というのは線路の外にあって、それが赤になつた場合には鉄道のほうの信号も赤になる、そういう連動になるわけですか。

○山口(真)政府委員 もしその逆でございまして、鉄道の信号が赤になつた場合には交通信号機は当然赤になつておるといふ考え方でございまして、○河村委員 それはいまどのくらいあるのですか。また、これからどのくらいやしていく計画ですか。

か。

○山口(真)政府委員 現在百五十くらいじゃないかと思ひます。ただ、これはいま申しましたような問題がございまして、現地にございます公安委員会あるいは鉄道事業者というものが十分に相談をいたしまして、支障のないところにはこれをつけていくというところでございまして、いまどれだけ設置をするかという具体的計画はございません。

○河村委員 すると、それは鉄道事業者と道路管理者の両方が納得した場合につける、こういうことですか。

○山口(真)政府委員 さらに公安委員会でございます。

○河村委員 一たん停止義務違反について取り締りの強化を行なうというのが書いてありますね。これは一体どういふことですか。

○竹岡説明員 これは現在の道路交通法で御承知のとおり、踏切を横断する場合には、その直前で一たん停止して左右を確認するといふことがございまして、この一たん停止しない者を取り締るといふこととでございます。大体踏切の取り締まりは、往々にして一たん停止違反を檢舉しようと思へば、制服の姿で隠れておるといふことで非常に批判等もございまして、私服等を使ひまして、危険な踏切の場所で一たん停止しない者を檢舉しておるといふことで、ことし上半期で大体四万件くらいを檢舉しておりますけれども、一時停止違反に対します檢舉でございます。

○河村委員 違反の場合の点数をふやすというふうなことは、考えていないのですか。

○竹岡説明員 御承知のとおり、踏切の一時停止違反の点数は二点でございます。二点というところは、三回やらなければ停止にならないといふことで、この反則金制度に伴ひまして点数制度をつくつたわけでございますが、他の違反と同じ罰則態様であるために、すなわちこの場合は三月以下の懲役三万円以下の罰金という罰則態様であります。だから、それと同じような違反態様のものは

すべて二点にしておりますので、一応二点にしてありますが、われわれのほうも、特に大型トラックなんかで故意犯的な警報無視とかあるいは遮断機突破、こういうものにつきましては、罰則も上げ、かつ点数も引き上げたといふことで、現在法務省と折衝中でございます。

○河村委員 一たん停止義務違反というのは、実に重大な事故の原因であるので、アメリカなんかの場合は、遮断機があいておるとおとりておると、とにかく一切おかまいなく厳罰ですね。実際の鉄道の旅客が死ぬ場合が多いわけですね。だから、これは一般的にもうちょっと上げたほうがいいんです。その点はいかがですか。

○竹岡説明員 そのつもりで検討しております。

○河村委員 以上で質問を終わります。

○福井委員長 次回は、明十七日午前十時三十分から開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後五時三分散会