

第三十八回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第三十二号

昭和三十六年五月二十六日(金曜日)

午前十時五十一分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事有田 喜一君 理事生田 宏一君

理事尾関 義一君 理事高橋清一郎君

理事井岡 大治君 理事久保 三郎君

伊藤 郷一君 木村 俊夫君

河本 敏夫君 佐々木義武君

鈴木 仙八君 關谷 勝利君

高橋 英吉君 塚原 俊郎君

原 健三郎君 細田 吉藏君

増田甲子七君 加藤 勲十君

勝澤 芳雄君 島上善五郎君

西宮 弘君 肥田 次郎君

内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 木暮武太夫君

出席政府委員

運輸政務次官 福家 俊一君

運輸事務官 辻 章男君

(大臣官房長)

運輸事務官 岡本 悟君

(鉄道監督局長)

運輸事務官 広瀬 眞一君

(鉄道監督局長)

委員外の出席者

日本国有鉄道 十河 信二君

日本国有鉄道 大石 重成君

常務理事(新幹線総局長) 中村 卓君

日本国有鉄道 志録 一之君

常務理事

専門員

五月二十五日

委員鈴木仙八君辞任につき、その補欠として山口喜久一郎君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員山口喜久一郎君辞任につき、その補欠として鈴木仙八君が議長の名で委員に選任された。

五月二十四日

小型船海運業の保護助成策に関する請願(星島二郎君紹介)(第四〇〇号)

同(内海清君紹介)(第四一九一号)

道路運送法の一部改正に関する請願(坂田道太君紹介)(第四〇三四号)

同外三件(坂田道太君紹介)(第四〇九一、九二、九三号)

同外四件(藤田義光君紹介)(第四一五四号)

同(吉田重延君紹介)(第四一九三号)

市道井立田上場線にバス運行の請願(池田清志君紹介)(第四〇六一号)

航海訓練所訓練船大成丸沈没による遭難者の補償に関する請願(荒松清十郎君紹介)(第四一八〇号)

国鉄川越線の電化促進に関する請願(山口六郎次君紹介)(第四一九二号)

長野県内国鉄輸送力増強に関する請願(松平忠久君紹介)(第四二三四号)

信越線、中央東西線の電化促進に関する請願(松平忠久君紹介)(第四二三五号)

天竜峡、新宿間直通ダイヤセル急行導入に関する請願(松平忠久君紹介)(第四二二六号)

本委員会に付託された。

五月二十五日

国鉄の貨物取扱駅集約化反対に関する陳情書(鳥取県議会議長井上安栄)(第八七七号)

国鉄高知駅舎改築等に関する陳情書(高知県議会議長田村良平)(第八八二号)

飯田市、下呂町間に鉄道敷設促進に関する陳情書(岐阜県議会議長土本栄吉)(第八八三号)

国鉄中央線の複線及び電化促進に関する陳情書(岐阜県議会議長土本栄吉)(第八八四号)

道路運送法の一部改正に関する陳情書(東京都新宿区四谷一丁目全国乗用自動車連合会会長新倉文郎外二名)(第九二三号)

京浜東北線、東北線及び高崎線の混雑緩和に関する陳情書(埼玉県議会議長瀬山通)(第九二四号)

四国循環鉄道の開通促進に関する陳情書(松山市二番町愛媛県商工会議所連合会会長山芳介)(第一〇三五号)

国鉄井原線の敷設促進に関する陳情書(井原市議会議長安倍一松)(第一〇五五号)

本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出第二〇六号)

日本国有鉄道の経営に関する件

〇三池委員長 これより會議を開きます。

この際参考人招致に関する件についてお諮りいたします。

目下本委員会において審査中のモーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案について、参考人を招致して意見を聴取いたしました。と存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

〇三池委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、参考人の人選及び招致の時日等につきましても委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

〇三池委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〇三池委員長 鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。

質疑の通告がありますので、これを許します。増田甲子七君。

〇増田委員 頃日鉄道敷設法の一部を改正する法律案について御説明を伺ったのでございますが、そのうち飯田より岐阜県中津川に至る鉄道、これが加わることになっておりますが、御承知のごとく大正時代にすでに法律として、しかも現行法として飯田より中央線の三留野に至る線というものが別表に規定されて数十年に及んでおるのでございませぬ。しかるに何ゆえに同じ飯田から中津川に至る鉄道というものを入らせてございませぬ、このことにつきまして特に大臣並びに総裁にその理由をお伺いしたいと思っております。もちろん鉄道建設審議会において建議されたことはよく知っておりますが、何とかして、そうしても起点が飯田でございまして、そうしてもその飯田から同じ中央線の三留野へいくところの、しかも中津川と三留野との間はきわめて近接いたしておるのでございませぬ。角度もほとんど違った角度ではないのでございまして、こういうようなことをいたすということは既存の法律の權威の上からいってもおもしろくないことだと思っております。それからまたそれぞれ地方自治当局あるいは地方民といたしましては非常に困惑を感じるわけでございませぬ。こういう二つの法律が別表に掲げられるということは非常に困惑を生ずるものである、こういうふうにご感ずるものでございませぬ。これについての明確なる御答弁を伺いたいと思っております。

〇木暮國務大臣 お答えを申し上げます。一昨年、すなわち昭和三十四年の十一月九日の鉄道建設審議会におきま

り

わ

る

こ

と

に

相

当

の

事

情

を

御

承

知

の

ご

と

し

て

は

、

御

承

知

の

して「飯田・下呂線については、経過地が山岳地帯で長大な道ができる他、飯田―三留野間に比較線として飯田―中津川間に比較線として、更に詳細なる調査をするものとする。」

これは当然自明のことで私もよく存じております。また大臣も総裁もおっしゃった通りでございますが、別表に書くという事は、これは法律でございます。法律に比較線をすく書き上げてしまふ。しかも両方とも飯田・下呂線である。しこうして一方は既得権のように大正十二年以来四十年間も既得権を持っておられるけれども、ほとんど調査らしき調査もなく、従って着工も無い。従って地方民は長い間待望いたしてあります。

そこで建設審議会の性格でございますが、これは政党内からも出ておりますし、学識経験者からも委員が選ばれておることはよく存じております。が、要するに運輸大臣の諮問機関だと思ひます。政府という立場においてこういうような争いのある問題を法律に書いてしまふという事には、結論が非常に慎重に――建設審議会の結論があったから出したまでであるというふうな御答弁はなほ私には本意に思ひます。政府の諮問機関がそういう諮問答申をいたしましたも、政府という立場において同じ出発点であり、同じ起着点である、そういうふうなものについて、すでに法律があるのにさらにもう一つ、着手はまだいずれのと看かからぬ、遠い将来であるが、ともかくも書いておくというふうなことは非常なトラブルを起す原因である。建設審議会の答申が起す原因が、運輸大臣の通り機械的に動くのが運輸大臣ではないと私は確信いたして考へております。政府というものはその答申を参考にこれが一歩よろしい、つまり政治的の見地からもよろしい、地方民の意向その他をそんたくしてもこれが

よるしい、こういう結論に立つて行動すべきである。答申があったから書いたんだという御答弁では本意でございませぬ。というのは大臣というものは審議会の下部機構ではないのでございませぬ。審議会はあくまで大臣の諮問機関である、そういう見地に立ちまして、答申があったから書いたまでであるという答弁は私には非常に本意であるという事を一応申し上げまして、再答弁をお願いいたします。

○木暮國務大臣 御承知の通り鉄道建設審議会は国会内の与党と野党の双方を初めといたしまして、民間の学識経験者の方々、合計二十七名の委員をもつてなつておるのでございまして、ここにございまして慎重に検討、考へを加えまして建議なり答申なりを出されたものは、運輸大臣といたしましてはその諮問機関ではございませぬけれども、その委員会の成り立ち、内容等から考へまして、その建議あるいは答申を尊重いたすということが適當な処置であるとは私には考へておるわけでございませぬ。従来におきましてもそういう一つの慣行が続いておりましたことにかんがみましても、この決議あるいは建議あるいは御答申を尊重して参るといふことが適當な処置であると思ひます。満場一致の御建議がございまして、それを尊重いたしまして別表改正案を作成いたしました。国会の御審議を願うべく提出をいたしました次第でございませぬ。

○十河説明員 ただいま運輸大臣からお話のありました通りでありまして、今後さらに詳細に検討いたして、着工線に向かうというふうなことにいたしたいと考へております。

○増田委員 着工には慎重なる比較、検討、調査が必要であつて、必ずしも着工するのではないという事は、こ

ば鉄道省、最近運輸通信省、それからごく最近運輸省、その相当の有力なる幹部をもつて構成され、また学識経験者をもつて構成されております。それに加へるにごく最近野党の三役とか、そういうものがだんだん入るようになりまして、元来の沿革は鉄道建設審議会というものは技術的、事務的によく討究いたしまして大臣の諮問機関になる、こういう立場であると思ひます。もちろん野党の建設委員の意見も十分に尊重していただくことは大へんけっこうでございますが、要するに建設審議会の意見を尊重され、これは私はけっこうであると思つております。悪いとは思つておられません。ただし申し上げる問題に關する限りにおきましては出発点も到着点も同じでございます。飯田・不呂という同じところである。ほかの別表に対する鉄道建設審議会の答申というものは私もずっと拝見いたしました。が、いづれもそういうふうなことはないのございまして、どれも歓迎をされております。それからどもトラブルが起るようなことはございませぬ。そこ

で野党から議員がそれぞれ出ていまして、やはり地元というものがあつたのでございまして、地元の長野県を基盤とする全国区の参議院議員とあるは市町村、そういうふうな人々にも何らかの手を打つて意見をあなたに聞いて聞かれ、あるいはあなたに機関に聞いて聞かれて、そうして何も審議会があつたから直ちに機械的に間髪を入れずにやらんらぬということはないと思ひます。尊重というものは機械的に動くということでは

ないと思ひます。そこでもちろん尊重はするが、あらゆる手を尽くして民主的な方法によつて結論を得て、そうして大臣としての裁量をいたして別表改正に踏み切るべきであると思ひます。時間的にもあまりにも機械的であり、建設審議会のあたかも下部機構であるかのごとくこの問題については私は感じます。そういう点については非常に本意でございませぬが、以上の手を尽くされたかどうかについて御意見を承りたいと思ひます。

○岡本政府委員 先ほど大臣が申し上げましたように従来鉄道新線建設につきましまして、すべて鉄道建設審議会の御意見を十分尊重いたしまして、大臣としてはいろいろ手続を進めておるわけでございませぬ。これは御承知の通り審議会の答申は尊重いたしまして処理いたしておるわけでございませぬ。仰せの飯田―三留野間これはすでに別表の予定表に掲げてございまして、相当長い間関係地元が期待を持っておることとはどうも否定すべくもないこととございまして、われわれ運輸省当局といたしまして十分わかるのでございませぬが、しかし三十四年の十一月鉄道建設審議会、飯田・下呂線について、飯田―中津川間に調査して見よう、こういうことでも十分時間をかけまして調査いたしたわけでございませぬ。その調査の結果を建設審議会に御報告申し上げましたところ、それではあらためてこれを別表に追加して、予定線として両者を比較して検討してみよう、こういう御建議をいたした

らざるに調査を継続するものとする。」との御建議がなされたような次第でございまして、従いまして着工線の決定につきましまして、今後経過地についてさらに詳細な調査を行なつて慎重に検討をしたい、こういうふうな考へておる次第でございませぬ。

○増田委員 大臣の御答弁は承服いたしかねませぬ。というのは今鉄道建設審議会が与野党だけで構成しておるようなお話でございませぬが、これは違つたのでございまして、むしろ沿革的に申せば

ないと思ひます。そこでもちろん尊重はするが、あらゆる手を尽くして民主的な方法によつて結論を得て、そうして大臣としての裁量をいたして別表改正に踏み切るべきであると思ひます。時間的にもあまりにも機械的であり、建設審議会のあたかも下部機構であるかのごとくこの問題については私は感じます。そういう点については非常に本意でございませぬが、以上の手を尽くされたかどうかについて御意見を承りたいと思ひます。

ないと思ひます。そこでもちろん尊重はするが、あらゆる手を尽くして民主的な方法によつて結論を得て、そうして大臣としての裁量をいたして別表改正に踏み切るべきであると思ひます。時間的にもあまりにも機械的であり、建設審議会のあたかも下部機構であるかのごとくこの問題については私は感じます。そういう点については非常に本意でございませぬが、以上の手を尽くされたかどうかについて御意見を承りたいと思ひます。

いたような次第でございますので、従来の例から申しましてもやはり御意見は尊重して処理するのが適当であろうかと思ひまして、今度の敷設法の改正をお願いしたようなわけでございまして、決して飯田—三留野間をなおざりにしておきますとか、あるいは軽視しておきますとか、そういうことでは毛頭ございせんので、この点は御了承いただきたいと存じております。

**○増田委員** 私は今大臣や鉄監局長の御答弁のうちで、鉄道建設審議会の意見は尊重するんだからこうやっただんだというこゝに對して不満でございます。鉄道建設審議会の意見は尊重する。それはけつこうです。尊重した結果、自分の思慮と分別と判断、つまり大臣あるいは政府の思慮と分別と判断がちょうどそこへいっただんだ、こう一言加えてもらわないと困るのですよ。ほとんど大臣の主体性というものはないので、鉄道建設審議会の運輸省になつてしまふのです。ですから、そういう御答弁では困るというこゝで、さつきから助け舟をだいで出しておるのに、あなたの方ではちつとも答えない、こういうことなんです。従来尊重する建前になっておりますからやりました、これではいけない。木暮運輸大臣が、自分も裁量した、これが常識上妥当であつたからやつたんだ、こういうことになつてもらわないと、將來とも鉄道建設審議会というものが悪い意味のボスの存在になつて、あなた方はどうにもこうにもならなくなつてしまひはせぬかと思うのですよ。それでいつも機械的に行動するんだということになつてしまふ。自分たちも裁量したが、結論はそこへいっただんだ、こ

う答えてもらえばいいわけなんです。そういうわけでございます。

**○木暮國務大臣** ただいま繰り返して申し上げましたように、鉄道建設審議会の御建議を十分に尊重いたしました。私として判断をし、この問題に決定をいたしました。この問題に決意をいたしまして、別表改正しかるべしと私の責任において踏み切りまして、閣議の決定を経て、ここに国会の御審議を願うように出しました。御審議を願うように出しました。御審議を願うように出しました。御審議を願うように出しました。

**○増田委員** そこでこの説明書の点が不備でありますから、ちよつと申し上げておきます。これはまるで運輸省の助けをするようなことになりまふけれども、「伊那地方と木曾地方を横に結ぶ連絡線でありまして」ということになると——これは説明書に書いてあるのです。これはあたかも従来別表、すなわち法律にある飯田—三留野線が一番けつこうだということの説明になっておるのです。中津川というのは岐阜県でありまして、岐阜県のことです。普通木曾と申してはいないのです。従来三留野線でけつこうでございます。別表改正の必要はございません。これはまるで理由書になつてしまふから、こういう点はしかるべく改正されなければ、地方民や地方民を代表する議員はうなずきません。こういう線路も考えられるんだということならば仕方がない、私もこう思つております。

そこでもう一べん繰り返しますが、飯田を起点とし、下呂を終点とする線路を二つ法律に作る、一方は大正十二年からきまらるるおる。一方は今回別途の法律に入れることになりまふと、相当トラブルが起きますから、私は公平に考へて、何とかいたしましてもこれはあまりおもしろくないことだと思つておられます。そこで、調査と比較をされることはけつこうでございます。よ、法律まで変えてしまふということになりまふと、二本鉄道を作るならこれはしかるべきことでは。二本は作らないのですから、これはもう二者択一としまつておるのです。二本作つてくれまふか。作つてくれるならば——私は一応これは承つてもよろしいです。伺います。

**○岡本政府委員** ただいま、伊那地方と木曾を結ぶということになりまふと、飯田—三留野が出るといふ路線であつて、中津川へ出るべき路線で、中津川から違ふんだとお話でございませう。もと御承知のように別表予定表には飯田—下呂線としてあらがつておられます。従いましてそういう表現を用いたわけでございます。それから中津川へ出る線を別表予定表に追加して比較線として出すということ、地元民に對してトラブルを起すことにもなる、二本ともやるならばいいけれども、そうでなければさういふことになつて非常におもしろくないと思ひ、こういうふうなお話でございますが、もと建設審議会におきましてこういう建議がございまして、調査線といつたわけでございますが、御承知のように、調査いたしました場合には、別表予定線にたくさんあがつておりますが、そのうちから調査候補線といふものを一応選び出して、さら

にそのうちからしかるべきものを調査線として調査いたしました、それからいよいよこれを着工するかどうかにきまつてもいろいろ調査いたしました上では着工線といふものがきまつたわけでございます。そこで従来の手続から申し上げます。やはり本格的に兩者を調査するということになりますれば、一応予定線としてあげておきません

と、手続上おもしろくない点もあるのじやないか、かように考へまして、政府といつたしましては別表に追加するのがしかるべしといふふうに考へた次第でございます。

**○増田委員** 一応大臣、総裁、岡本君の御意向はわかりました。何としても地方といつたしましては既得権について相当侵略されたという感じはおおい得ないわけでありまして、必ずこれはトラブルが起きます。起きます可能性を十分はらんでおられます。現に起きているのでありますから、どうか運輸当局において、大臣において、総裁において、予定線にあげることは一つの過程でありましようから、この賛否はいずれ私も考へますが、慎重に善処あらんことを特にこの際御発言を願ひたいと思ひます。

**○木暮國務大臣** ただいまお言葉がございましたように、従来いろいろ事情のありましたものと、新しく別表改正によつて予定線が加わりますものと二つを比較考へたこととございまして、いろいろ問題が起り得ることと、予定線にあげたわけは、今後十分に検討考へていたします場合に細心の注意を払いまして、御心配のありましたようなこととを惹起いたしませんよ

うに十分に注意をいたす所存でございます。

**○三池委員長** 国鉄の経営に関する件について調査を行ないます。質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

**○久保委員** 国鉄総裁にお尋ねしたいのであります。昨日東海道新幹線工事からむ疑惑が出て、職員の一部が逮捕されたといふ事件があつたわけでございます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。これは十分御承知だと思ひます。

得ない措置であるという観点も一つある。そういうことからまあまあ行く末を見ようということにややなつてきた際に、内容についてはまだつまびらかではないのでありますが、運賃値上げの直後に疑惑に包まれた事件が起きたという事は、国民の期待をへんに吹き飛ばしたような事件だと思つて、これに対して事件の内容をここで尋ねるわけには参らぬかと思つておす、少なくとも国鉄当局の最高責任者として、現在国民の声にどう答へようかとされておるか。まず御答弁をいただきます。

○十河説明員 綱紀の肅正につきましては私は就任以来最も力を注いでおるところでありまして、突然ああいう新聞記事が出て私も非常に驚き、かつ恐縮しておるところであります。事件の内容は今日まだ明らかでございませぬので、私もどういふことが行なわれたのか、十分に知ることができないのでありますが、ともかくもあなう問題をはき起こして、今国民の皆さんにいろいろと御心配をおかけしておることは私といたしまして申しわけなく、自分の不徳、自分の統率力の不足を深く反省して、国民に対して心からおおびを申し上げ、なおこの機会にさらに一そう綱紀の肅正に努力いたしたい。ただいまも関係部課当局といろいろ苦慮しているところでありませぬ。特に東海道新幹線は、ただいまもお話のありましたように国際的にもいろいろと問題をひき起こすことであつては国家の信用にも関することでありませぬので、東海道新幹線については特に注意をして、絶対にそらういふことのないようにといふことをかねてから戒

めてきたのであります。さらにいろいろと方法を講じ、手段を尽くしまして、今後こういふ問題の起こらないように格段の努力をいたす覚悟でございます。

○久保委員 とにかく世間では、たとえば昭和三十五年の決算じりにいたしました七十億の黒字が出ていまして、七十億の黒字が出ていまして、相当きびしい批判をしていられるわけですね。というのは、なるほど国会の席では赤字だから運賃値上げをしてくれという事は言明されておられます。新五カ年計画を達成するために所要の資金調達にはどうしてもという御説明だけあります。しかしながら今日まで国鉄が経営難であるというところは、裏を返せば一つには経営が赤字であることだと思つて、これを国民一般が国鉄経営は赤字だとするのは当然な理屈だと思つて、ところが運賃値上げをした直後において、三十五年度決算じりは七十億の黒字が出ていまして、これはどうも割り切れないところでありませぬ。これに対してもう少し率直に国鉄は身を正してやるべきだと思つて、さらに世間では現在における汚職の疑いをかけられた事件とからみ合せて、国鉄の経理はさんであるといふのが定評になつていまして、総裁御存じだと思つて、ずさんであるという限りにおいては、やはりわれわれ自身もあなたたちに問いたださなければならぬ、こう思つてありませぬ。なるほど膨大な資産と膨大な機構を持つていて、これを整理して正すといふことは非常に困難な事業かもしれませぬ。しかしながら今日国鉄に要請されておる問題は、いわゆる国民の国鉄

になるということですね。ところが今日までの経営の実態からいいますと、日の当たる場所というが、世間一般にPRできるような、たとえばこの秋のダイヤ改正にいたしまして、十一万キロに及ぶところの優等列車の増発が脚光を浴びてきた。あるいは東海道新幹線とついで、東京―大阪間を三時間で吹っ飛ばす夢の超特急といふことで、これも脚光を浴びてきた。ところが実際に国鉄を利用する者から見れば縁の遠い話だ。ところがその縁の遠いというか、脚光を浴びておるようなその中で、いろいろ問題が出てくるとするならば、これは二重に国民の期待を裏切るものだと思つておるのです。

○大石説明員 東海道新幹線の工事をやつて参ります仕組みについて御説明申し上げます。これは一般の鉄道工事と大体において同じでございますけれども、特にたゞいま御指摘のございまして、東海道の新幹線につきましても、非常に大きな金とまた国際的にもいろいろな関係がございまして、間違ひが起きないようにといふことを特に考えまして、本社に新幹線総局というものを特作りまして、これは工事をやっております建設局とかその他施設局とか工事をやることだけなく、およそ幹線の関係のところは全部そこで一まとめにいたしまして、縦からも横からも仕事の内容が見られるというふうな組織の新幹線総局とい

うものを本社に作つていただきました。なおこの総局内に、いろいろの現場から出て参ります工事関係の書類を特に厳重に審査をいたしますために、契約審査役というものを六名、総局長直屬にいたしまして、これは総局内の各局長のもとでなく総局長直屬のほうに特別な機関を作りまして、現場から上がつて参りました書類を厳格に審査をするという組織を作つてございませぬ。それから現場につきましては、先ほど申し上げましたように、一般の工事と同じに幹線工事局といふものを作りました。各社にある建設線やあるいは改良工事の、工事局と同じ性格でございますが、幹線工事局といふものを作つて工事を施行してございませぬ。

○久保委員 今回の事件の発生した時期、そういう時期はまだおわかりにならないと思つておりますが、東海道新幹線が当初取り上げられて、国鉄本社においていろいろ仕事をなさつた初めからの問題でもあらうかと思つておる。ありますけれども、たとえば幹線調査所といふものを作つて、当初これに対するチェック機関は何もなかつたか。いわゆる監察といふか、そういうところを監察するところの機関は実際その当時からなかつたのかどうか。今のお話では契約審査役といふものができて、これによつてチェックして、こういふことであります。当初はそんなのはなかつたのかどうか。

○大石説明員 今お話の当初測量調査を始めますときには、久保先生のお話のように工事局といふことでなくて、幹線調査所を作つて測量調査をやらしたのでございませぬが、このときには設

立当初でございませぬし、仕事もあまり大きくなかつたので、一般の工事局と同じく幹線直屬の契約審査役はおりましたのでございませぬけれども、所在の管理局の調査役に審査をしていただくという、一般工事と同じような方法をとつておつたのでございませぬ。

○久保委員 この請負工事その他のチェックを調査役が当時もしていただ、こういうことであります。そのほかに監察制度はどうなつておるのか。なるほど監察委員会といふものがございますが、そのほかに内部自體の監察機構は、当時の幹線調査所以来今日まで契約審査役といふもの、こういうものを置くまでの間にそういう内部監察の機構はこの機関には働かなかつたのかどうか。

○中村説明員 お答え申し上げます。本社監察関係の仕事のやり方につきましては、本社に御承知のように大臣の任命の監察委員会がございまして、その事務局を兼ねまして監察局がございませぬ。それから地方の支社には監察役が二、三人ぐらいつつそれぞれおられます。その仕事は大体本社の監察局からこういう仕事をやれ、こういう点を監察しろと命ぜられた問題、あるいは支社長がこういう問題について監察してくれと命じた問題、あるいは自分たちでこういう問題を調べたり監察したりどうかと考へた問題、そういう問題を一応監察するのでございまして、こういう契約個々一つ一つについて絶えず常時の仕事として中身を見ることがあります。これはやっております。

○久保委員 今のお話では、結局本社からの指令に基づく特命事項ですか、そういうものだけ監察して、契約

四

とかポストにいる人間の業務執行状態とかあるいは幹線調査所ですか、そのものの業務執行状態、そういうものを監察する機関は今日もないということですか。

○中村説明員 私の上り上げましたのは、全般的にはもちろんそういう問題も監察の対象になり得るのですが、個々の契約につきましても、先ほど大石常務が申し上げましたように、契約審査役というものが別にございまして、これが一つ一つの契約について内容を審査するというのが現在の仕事のやり方の建前になっております。従いまして当時は、先ほど大石常務が申し上げたことを繰り返すことになりませんが、個々の契約につきましてもはたまたまのように新幹線総局長直属の契約審査役はなかったのをごいいますが、東京鉄道管理局所属の契約審査役がそういう契約について一々中身についてチェックしていただいたことを大石常務は申し上げたのでございます。

○久保委員 そういふ問題を、これはどの辺の事件かわかりませんが、これの中でも世間なり国際的に注目を浴びているような仕事をやっている部分に對して、あまりにも注意が足りなかったのではなからうか。もちろん事件を引き起こした本人は当然でありませんが、国鉄全体の機構の中でやはり考えるべき問題だと思つて、私はその人間一人だけの問題で片づけるべきものではないかと思つて、この事件は発展するかしらぬか私もわかりません。わかりませんが、これを契機にもう少しふんどうしを締めてやる必要があると思つて、ところがどうも最近運賃値上げ

だとか、新五カ年計画だ、あるいはデラックス版だとかいうことに焦点が向けられて、どうも少しこういう肝心かなめのところを抜けているのではなからうか、極端なことを言えはいいわゆる綱紀弛緩といわれ、そういうことがありはしないかとわれわれは考えております。これに対して総裁、どうですか。

○十河説明員 先ほど申し上げましたように、綱紀の肅正ということ、かねて私の最も力を注いでいるところでありました。こういう事件を引き起こしましたことをさらに反省して一段と監察も十分にいたしまして、こういう事件を再び起こさないようにいたすべく覚悟いたしております。

○久保委員 この事件を起した人間の幹線調査所以来の所長はだれであるか、初代の幹線調査所の所長はどういう方がなつておられたのですか。

○大石説明員 ただいま問題になっております牧原の幹線調査所時代の所長は上田健太郎という者でございます。それから現在幹線総局内の工務局に勤務してございます。工務局長は宮沢吉弘でございます。

○久保委員 聞けばこの事件を起した本人は幹線調査所以来最近まで課長補佐の地位に今あるわけなんですか。ところが課長補佐時代に、その課長はまだ任命されておらなかったある期間、彼がこの課長として実質的な役割をしたということでありまして、そういう時期があったのですか。

○大石説明員 御指摘のように幹線調査所の開所当時は組織並びに人間を集めて参ります関係で、課長が欠員になつて居る。しかしながらこの課長の職務をその部下であります牧原に一人任するのではなくて、その長であります調査所長上田健太郎がこれを兼務しておりまして、下に職権を移しておつたというふうなことはないものと信じております。

○久保委員 大体その組織を作る場合に、やはりこれを契機に考えてもらつたらどうかと思つて居ます。実際に所長が兼務の課長であった場合に、課長補佐が実権を握るのは当然になってきい、むしろそれならそういう課は作らぬといふところで、所長が直にこれをや

○大石説明員 最後の御質問の、たまたま幹線工事に関係しております請負業者はどのくらいあるか、またその請負業者のランクがあるけれどもどういふふうになつておるかといふことについてお答え申し上げます。

これは幹線工事のみではございませんで、鉄道の工事全体の問題でございまして、鉄道の工事を施行いたしますのに請負者をA、B、Cという三つの段階に分けております。それでAというランクの業者は金額に制限がない。次に三千万円という数字が出ますけれども、どれだけ大きい工事でもできる。Bという業者は三千万円までの工事しかできない。Cという業者は百五十万までの工事しか施行ができません。こういうような百五十万、三千万といふところの一つの境をつけましてA、B、Cという三つの資格を認定をしております。

またこの資格を認定いたしますのに、請負資格審査委員会というものがございまして、これは外部の方と国鉄の者が入つておりますが、ここで非常にこまかい資料をとって審議をいたしまして、今のA、B、Cの三段階に分けておるのでございまして。それからAの中で、三千万円以上幾らでも大きくなりまして非常に範囲が大きいものでございまして、特にその行動範囲と申しますか、業者の施工に適用される範囲をきめて、全国的にどこでもその実力が現わされるといふ判定のありましたものを全国Aという名前と呼んでおります。それから、国鉄の支社の管内が最も施工が適当であるといふふう認定されたものを支社A、管理局範囲の程度で、その他にはあまり機動力がないといふような判定のございましたものを局Aといふふうに分けております。全国A、支社A、局Aの下をB、Cといふふうに分けて資格をつけております。

ております。

○久保委員 たいだいまお話がありましたが、こういう会社がだんだん多くなる見込みでございませうか、いかがでございませう。

○大石説明員 たいだいま申し上げましたAの間におきましても将来仕事をやる範囲がだんだん広くなって参りますと、それからだいたいままで大きな仕事、期間の長いかかる仕事を主にしてやっておりますので割合に大きな業者で、数が少なかつたのであります。逐次仕事の範囲が広まって参りますので、たいだいまお話がありましたように、私の想像でございませうけれども、業者の数はふえていくのではないかと考えております。

○久保委員 それから、世間の風評であります、大団関係の工事は一般に比較して割高である、こういう評判があります。もちろん中身についてはいろいろありませうが、少なくとも風評としてはそうです。しかも集中して仕事ができるということになりまして、東海道新幹線が一番いいところではないかというふうに思っています。そこで業者間の競争が当然激しくなってくると思うのであります。激しくなつてくれば、彼らは仕事を取るからぬかでありませうからこれは大へんなことでありまして、ある程度の危険を冒してまでやる。そこに巻き込まれるものも出てくると思うのです。これを抑制していくという何らかの方法がなければ、これは単にきのうだけの事件ではなくてあとを断たないものではないかというふうに考へます。なるほど請負資格審査委員会というものができたとはいへませんが、それだけでは残念

ながら完全なそういう機能は發揮できないだらうと私は思うのです。でありますからこれを抑制する方法は、相手のある仕事でありますから実際にほかにはございませぬ。出すならば、やはり国鉄内部におけるところの問題を確立する以外にないと思つております。

これに対してどうやったらいいかということをお尋ねするのでもうかと思つておりますが、少なくともこれはまず先決である、こういうふうには思つて、さらに工場の風評を率直にそのままとすることも必要ではないかと思つております。割高というのには非常に有利であるということでありませぬ。だから目の色を変えて殺到する。殺到してくれば当然それに巻き添えを食つていく。その結果が今日の事態ではなかるかと思つて、過去においてはいろいろありましたが、たとえ鉄道会館の問題もあつた。東海道新幹線だけにしほつても、単に土木工事だけではなくて、これから車両の問題が出てくる。車両メーカーというものは大団限定されている。そうならば車両についてもこのままいくと問題が出てくる可能性がありはしないか。私は大へん心配しております。

それからもう一つには、なるほど警視庁は、正しいと言つては変ですが、大うまいところを目をつけたと思つて、大団機務の中で、今までの汚職事件の発端はどこから出るかという、みな課長補佐という役から出ている。これが大体今までの調べたところではそうである。これが非常に多い。この辺のところはいわゆる人事管理の面からも考へ

なければならぬと私は思う。私はこの委員会でも何回か申し上げましたが、なるほど国鉄の幹部にしても大団資格試験をとつた者、いわゆる一高、東大を出た者、こういうものは課長になつても早いのは一年か半年でどんどんいふことである。大へん言葉は悪いが、そういう者に限つて一年か半年だかいいいあんなにやつていこうというところで、先はちやんとコースはきまつていふ。ところがたまたま上がりの課長補佐——これは五十二才でありますから、これではその先はあまり出られない形があらまふ。こういうところの一つのコンプレックスが出てきて、これに対してやはり思ひきをつけておけば、こういう課長補佐をねらわれる時期は今後もあるだらう、私はこう思つております。またねらわれる要素が出てくると思つて、今までの人事管理をいろいろ監査委員会等からも指摘されていふことが、そういうところは実際あまり指摘してない。こういう人事管理の問題についてやはり私は再考を促したい。三十年も四十年もやつて、最後は課長補佐でとまりだ、これはまだいい方なんです。そこに問題があります。もうこれ以上伸びない、伸びなければ、いふあんなに課長も一年か半年でいふてしまふ、そう言つては悪いが仕事はあまり目を通さぬといふことになれば、実権は課長補佐が握るといふことになりませぬ。そこでせめてコンプレックスをここで解消しようといふことになるわけだ。こういう根拠をつかなく限りは制度を改善してもだめだらう。これに対して総裁いかがでしよう。

○十河説明員 今お話のありましたような点、いずれもごもつともな点でありまして、われわれもそういう点を今日まで相当考慮して参つたのであります。どういふふうにして工事請負金額をできるだけ低くするかといいことにつきましては、なるべくみな競争させ、こちらでも積算委員会等の議を経まして十分検討いたしますが、さらにその上に業者間で得る限り競争をさせて安くするといふことが必要じゃないか、こう考へまして得る限りそういうふうにしむけておるのであります。

ところで競争となりませうと、さっきお話のありましたようにまたいろいろ不正の手段で何か特別の考慮を払つてもらおうといふふうな手段に出る者があります。そこでそれを何とかして防ごうといふことが考へせられました。結果、一つの仕事を一人でものをきめるといふことになつて、いろいろな関門があつて、その関門を越えなければならぬといふことになっておくといい見地から、さつき説明のありましたように契約審査役といふふうなものを設けて、工事をすうと違つた人が、違つた目で、その契約を審査するといふふうなことも始めたのであります。また今お話のありましたように課長のべつにかわる、そうするとその部下の補佐が実権を握る、これはごもつともであります。そこであるべく課長といふふうなものもある程度長く勤務させて動かさないようにするといふことで、その点も最近考へておるやうなものであります。これが、これまたあまり定着してはまた

いろいろな弊害が起つてくるのであります。そういう点をいろいろ考へいたしました。要は職員が忠誠な公僕であるかどうかというところが根本でありまして、その点に最も力を入れて指導し、教育をしていきたい、こう考へておる次第であります。

○久保委員 国家、国民に忠誠といふと大へん古い話でびんときませんが、少なくとも国民大衆に奉仕するといふ考へはこれは当然だと思つてあります。しかしその精神だけではいけないところにある問題がある。まじめに三十年も四十年もやつても、しかも仕事は新しく大学を出てきた自分の子供のようにならぬ、その判をわなければ仕事にならぬ、その判をやる若い課長、あるいは部長といふか、そういう人は仕事の実態はそう大して研究や熱意を込めなくても、大体とこころん式に上上がれるというシステムが問題だと私は思つて、半年や一年でかわることもけつこうですよ。半年なら半年間少くともその仕事に熱意と誠実さを持つて、下の者だけなくて、上の者自身がやはり国民大衆なりに奉仕するのだという考へがなければこれは一切片づかぬという面も私は言いたいのです。

とにかく資料の提出をお願いしたいことは、今東海道新幹線の工事に關係した会社、そういうものリストを出してほしい。さらに今後予想される請負工事の分はどれとどれであるか、どういふスケールであるか、そういうものも出してほしい。さらに出していただきたいのは、これは検査当局

いろいろの弊害が起つてくるのであります。そういう点をいろいろ考へいたしました。要は職員が忠誠な公僕であるかどうかというところが根本でありまして、その点に最も力を入れて指導し、教育をしていきたい、こう考へておる次第であります。

○久保委員 国家、国民に忠誠といふと大へん古い話でびんときませんが、少なくとも国民大衆に奉仕するといふ考へはこれは当然だと思つてあります。しかしその精神だけではいけないところにある問題がある。まじめに三十年も四十年もやつても、しかも仕事は新しく大学を出てきた自分の子供のようにならぬ、その判をわなければ仕事にならぬ、その判をやる若い課長、あるいは部長といふか、そういう人は仕事の実態はそう大して研究や熱意を込めなくても、大体とこころん式に上上がれるというシステムが問題だと私は思つて、半年や一年でかわることもけつこうですよ。半年なら半年間少くともその仕事に熱意と誠実さを持つて、下の者だけなくて、上の者自身がやはり国民大衆なりに奉仕するのだという考へがなければこれは一切片づかぬという面も私は言いたいのです。

とにかく資料の提出をお願いしたいことは、今東海道新幹線の工事に關係した会社、そういうものリストを出してほしい。さらに今後予想される請負工事の分はどれとどれであるか、どういふスケールであるか、そういうものも出してほしい。さらに出していただきたいのは、これは検査当局



ます。将来こういうことが起こらない  
だろうという事は、私はむしろそれ  
を言うことの方が冒險だと思ふ。必ず  
起こるに違いない。ただそれが表に出  
てくるか出ないかの問題なんです。国  
民が知るか知らないかの問題です。あ  
なた方が知らないでも、警察はもう  
やっております。その警察がま  
ず押えた凶星がこれなんです。この次  
は、久保委員も言われたように、車両関  
係とかいろいろな關係を押えれば出て  
くる。出ても、それを中で押えておれ  
ば表へ出てくることはない、いいかげ  
んでおさまってしまう、こういうこと  
になったのでは、局長が幾らまじめに  
やられても効果はない。私はその点は  
特に注意してもらいたいと思ひます。

それからこれの監督という立場で  
は、運輸省そのものもやはり嚴重な体  
制をして監督してもらわなければな  
らぬ。運賃の値上げ計画一切をこうし  
た機関できめて、そうして国鉄の方へ  
はお前ら勝手にうまくやれよというよ  
うな形ではつておいたとすれば、やは  
り監督業務の怠慢であろうと私は思  
う。この点については一つ今後の問題  
として、監督の体制、監査の体制とい  
うものを十分整えてもらいたいと思  
ふのです。

○木暮國務大臣 お答え申し上げま  
す。昨日新聞に出ておりました国鉄職  
員の不正容疑に關する事件につきま  
しては、国鉄を監督指導する立場に  
ある運輸省といたしましては、国民に  
対してまことに申しわけないことであ  
る。非常に遺憾のことであると考へて  
おる次第でございます。国鉄の方と連  
絡をとっておりましても、まだ十  
分詳細なる真相の報告を受けておりま

せんものですか、私どももいたしま  
しては、事案の詳細な真相の報告を受  
けてまして、ただいま久保先生、肥田先  
生から御指摘になりましたような国鉄  
の組織とか機構とかいうようなもの  
がこういふことをやりやすいように  
なっております。こういう点がござい  
ますれば、こういう点からまず十分に  
改めていかななくてはならぬ。だがど  
んな悪いことをするかと云ふことは、  
今は読心術を持つてゐる者はいざい  
せんからわからぬのですが、しかし  
不正なことをする者はその機構とか組  
織とか環境が不正をやりやすいよう  
な場所に置かれたときに、その人間  
はえてして不正をしやす傾向に流れ  
るのでございます。こういう点につ  
きまして国鉄当局から報告を受けま  
して、運輸省といたしましてはこうい  
う問題につきましても慎重に検討いたし、  
再びこういふことの起こらないよう  
に今後はいたしたいものであると考へて  
おる次第でございます。

○勝澤委員 ただいまの問題で、関連  
をして一つだけお尋ねと要望をして  
きたいと思ひます。  
私も東海道新幹線工事を今やつてお  
ります静岡でありますから、ときどき  
管理局なり工務局なりあるいは各市町  
村で工事関係の人と出会うときがある  
わけですが、一番感ずることは、こうい  
う大きな工事をやるにつれて、あまり  
もその体制が不十分ではないだろ  
うか、だからこういふ事件がいつか起  
きかねないだろいうかという懸念を  
持つておりました。国鉄の機構の中  
では割と機構がしっかりし、内部牽制  
制度もできておるわけでありま  
すけれども、新しい仕事を始めるには、その

機構では人員を十分にゆとりをとつて  
やるのが不可能だ。たとえば新線の  
建設をしてゐる状態を見てみまして  
も、寄せ集めが集まつてだんだんふ  
れていく、その過程で必ず一つの問題  
点が生じてくると思ふのです。あれだけ膨  
大な金を使ひながら、人員は徐々にし  
かふえていかなければ、そしてふえてい  
くのは寄せ集めの人たちはばかりなん  
です。その過程の中では私は大へん危  
険だと思ふのです。しかし国鉄が一つ  
の定員のワケで締められておれば、そ  
のワケの中でかりにこのような事業を  
やろうとすれば、必ずこのようなロス  
が出てくる。今大臣が指摘されたよう  
な環境に置かれればさういふのが出  
てくるのは当然だと思ふ。従つて今の工  
事を進めていく上に、その体制とい  
うものが、人員といふものが、こうい  
うものをも少し考へたやり方をしなけ  
ればいけないと思ふ。五カ年に建設し  
なければならぬのだから、そんなむ  
だな人を入れてはまたいろいろ困る  
といふことはよくわかるのだけれども、  
これだけの大きな工事をやるのだから  
体制をしっかりとさせて、機構の中で  
だのなやり方をしなかなければなら  
ぬと思ふのです。用地の人たちがみ  
んな市町村に行き、住民たちと接触を  
して交渉をやつていく、大へんな労苦  
だと思ふのです。しかしさういふ労苦  
が重なつておればおぼろほいろいろ問  
題点は出てくると思ふのです。です  
か。たとえば管理局に入ったときに私  
たちの受ける感じと、幹線工務局に入  
ったときの官庁の方の感じとやうい  
うものが全然違ふ。ですからこれはやはり機構  
をもう少し充実をして、こういふ不祥  
事件といふものが起こらないように整

備をしなければならぬと思ひます。  
起きてから精神訓話を幾ら言つたつて  
無理なことだ。むしろ私は精神訓話を  
する人をこそ責めるべきだと思ふ。不  
正や不当なことをできないようにする  
ためには、やはり機構の中で十分内部  
牽制をするようにしなければならぬ  
と思ふ。私は決算委員会で建設省の問  
題や電電公社の問題や、各省の問題を  
いろいろやつておりますが、やはりそ  
の中に幾つかの欠陥がある。ですから  
その欠陥を十分充実すればするほど人  
がふえて、極端な話をする、どうも  
大臣官房ばかりふえちゃつてしようが  
ない。もう少し事務系統というより、  
実際の仕事をやる系統にその人を分け  
てもらわなければ困るという問題が出  
てくる。会計検査院は人を減らせと言  
うばかりが能くはない。刑務所も少  
なう方がいゝでしよう。警察官も少  
ない方がいゝという理屈はよくわか  
る。しかし国鉄はあれだけの機構を  
持つてゐるのですから、幹線工務局と  
いふそんなちっぽけなところで、あれ  
だけ膨大な予算を使うよりは、もつと  
予算に適合した人員の配置、この人員  
の配置が不可能ならば、今の管理局と  
いふ機構の中で、幹線工務局というも  
のをもう少しカバーした中で、全体的  
な調整ができるように、これは国鉄内  
部のことですから、お互いにセクショ  
ナリズムといふものは必要ないです。  
さういふ点についてもやはり検討すべ  
き段階にきておるのでないだろいうか  
といふふうに思ふのです。今度の事件  
を契機に、もう一回私は人の面を十分  
見て、機構の面を見て、精神訓話でこ  
ういふ問題が解決できるのだといふ淡  
いことだけはどうか一つお考へになら

ないようにしていただきたいと思ふ。  
そして明朗な国鉄の運営の中で新幹線  
がでさがるように、一つ積極的な努  
力を私に申し上げたい。総裁はもう  
わかり切つてゐるのです。精神訓話を  
言う以外にない。新線建設に一体ど  
れだけの人が要るのか、どれだけの仕事  
量があるのか、それを今の国鉄でや  
つていけるのかやつていけないのか、あ  
るいは十月からダイヤの改正をするけ  
れども、その場合人がふえるのかふえ  
ないのか。ふやさないでやろうとする  
とどこかに問題が出てくる。これはや  
はり職員を納得させ、世間を納得さし  
ていかなければ、またそのうち事故が  
起きてきた場合に結局責任はだれかと  
いふと、下の方の精神訓話を受けてお  
る人、こういふことは困る。やはり  
運輸大臣に基本的なものだけは明確に  
しておいていただきたい。これは大臣  
に一つ要望しておきます。この次に  
こういふ事件があつたらまた精神訓話  
をやつたり、また本人が悪いんだとい  
うようなことでは解決をしないし、ま  
た私としても承知できませんので、そ  
の点に対処するように十分な体制  
をお考へ願ひますように特に要望いた  
したいと思ひます。

○木暮國務大臣 いろいろ御注意を  
いただきまして感銘をいたしておる次第  
でございます。国鉄といたしまして  
も、今回の東海道新幹線建設の計画は非  
常に大きな、約千九百七十二億圓とい  
うような膨大な予算になりますので、  
従ひましてこれに要する人員につきま  
しても、国鉄としても千七百五十人を  
予定いたしております、三十六年度  
におきましては、三百人を増加すると



いうようなことも御承知の通りでございます。決して無理なことをやるという気持はもちろぬことと思つてございませう。私どももいたしまして、先ほど来申し上げました通り、組織や機構までもよく検討いたしました。そういう不正行為の起こらないように十分これからは気をつけまして、ただいま非常に有益な御注意をいただきましたことを胸に休まして、今後は一そう綱紀の肅正に努力をするように国鉄を指導監督していきたくと思つる次第でございます。

**○久保委員** 大臣に一つだけお尋ねをしておきたい。というのは、御案内の通り踏切道の改善についてでございますが、これについては政府も三年越しの懸案事項でございます。当然この国会にはその対策の一環として、これの改善に対応する法律案が出るだろうという、これは非公式ではあります。政府筋からお話がありました。それから先般木暮運輸大臣は旅先で談話を発表されました、幾つか発表された項目の中で、世間一般、国民も大へん待望しておる踏切道の改善については今国会中に法案を出す予定だ、こういう言明をされたのであります。法案は、いまだに提出になっておりません。会期はきのうから延長で、来月の八日まででございます。いつお出しになるのか、この点を一つお伺いしたいと思つます。

**○木暮國務大臣** 御指摘の通りに、踏切道の改善ということは今日朝野ともに要望されております重大な問題でございます。私どももいたしまして、国鉄運賃の改定をいたしましたときにも踏切道の整備改善ということ

に全力を尽くしたい、こう考えておりましたので、法律をこの国会に提出して御審議をお願いしたいものだという熱望を持っておりましたわけ、それがあつた。あるいは地方の新聞記者諸君との会見のおりの話ともなりました次第でございます。今日におきまして、ぜひ踏切道の整備改善のために踏切法案というものを提出したいという意思は変わりはございません。今日におきまして、たゞいま建設省、大蔵省、自治省というようない関係各省と絶えず緊密な連絡をとつておりますので、ほほ話し合ひがまとまる方向に曙光を見出したように報告を聞いておるのでございまして、これが、今の曙光がほんとうに明るくなりますれば、すぐその法案を出して、ぜひ御審議をお願いして——これはもう与党の方も野党の方も、ぜひ必要なことであるというところについては、もう久保さんが再三にわたつて——野党の方の側からもなせ出さぬかといつて御促進下さるようなわけでございますので、出さずすれば必ず皆さん方の御審議を経て、国会の御承認を得べきことを確信いたしておるわけでございます。今できるだけの努力をしておるわけでございます。ただいま、もう見込みがないから出さぬといふことを言明をいたしますときにはなつておりませんので、まことに喜ばしい次第であります。

**○久保委員** 大臣、この前あなたのおいでにならぬ所、わが党の山口君からも、鉄監局長に政府代表としてお尋ねをいたしました。実は今会期中——というのは、延長ができない、まだはっきりしないときです。会期中に結

末をつけるという御言明もありました。福家政務次官も、これは私がちよつと中座した席で言明がありまして、今会期中には出す、こういうような御言明があつたのであります。大臣は、旅先での談話は、何か軽い気持でそうありたいものだというような希望を言つたような話ですが、それはそれはどうしておられません。今までの御言明を総合しまして、これは当然世論にこたえて、踏切道の改善は一日も猶予ならぬ——もちろん法律が出たからそれだけですべてはございませんで、その他の方策も当然やらなければなりません。が、何といひしても促進できないのは、今日までそういう基本的なものがないということなんです。だから運輸省と建設省の間あるいは自治省の間、あるいは大蔵省の間すべてが、どうもひっかかりが多くて思うようにはまかせないというのが実情であります。そういう点から考えれば、当然運輸大臣として、この国会中にこの法案を出して成立させたいというのは、当初からお考えになつたことだと思つておられる。ところが今お話を聞いてみると、どうもはつきりしていないのであります。これは政治的責任をとやかく申し上げることはございませぬが、せめて道義的責任は——もしも今国会中にこういう法案が出なかつたといふことになりますれば、木暮運輸大臣も長年の政治家でございまして、実

すべきだと思つる。しかもこれは会期中——会期はまだございます。しかしながらこれは重要な法案でございます。中途半端なごぶだけの法案をそのまま、希望しているから通してくれらるうというところにはいけません。そういうごぶだけのものが出てくれば、われわれはそのごぶをなくして、完全なものにして国会を通すというわけでございます。この焦点は——言うまでもなく与野党あるいは政府も、踏切道改善は異論はございませぬ。しかしながら今までの経緯から見れば、今日たゞいま出てこないということに想像してはいる。そういうものを一日や二日の審議で通すわけにはいけません。むしろこの際法律案は法律案として促進して出して、そして国会の審議を十分してもらつてという態度でやつてもらわなければならぬと思つる。これはあなたに何べん聞いても同じだと思つますが、あなたに最後に御尋ねしたい。今会期中に出す自信を持っておりますか。

**○福家政務委員** 政務次官が大臣に答えてお答えいたします。まことに至らぬ政務次官であります。大臣に道義的責任を負わせない自信がございませぬ。最も近い委員会に政務次官が責任を持って提出し、皆さんの御協賛を得たいと思つております。

**○久保委員** 運輸大臣に代つて、政務次官からはつきり御答弁をいたさずして、大へん実力のある政務次官も控えておられますから、もしもこれができるというならば食言でございますから、直ちにその処置をとつてもらわなければならぬと思つます。い

れにしても、今会期中にそれを出すというところでございますから、それを待たせていませう。

**○木暮國務大臣** ただいま久保さんから非常に御親切なお話がございました。私も、今ちょうど政務次官が見えていたもので、政務次官、鉄監局長などがたゞいま私が申し上げました大蔵省、自治省、建設省等と緊密な連絡をとつていろいろ折衝をやつてくれておりましたので、その報告を先ほど伺いましたので、その報告をよ

**○三池委員長** 次会は来たる三十日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。  
午後零時二十九分散会

昭和三十六年六月七日印刷

昭和三十六年六月八日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局