

第三十八回国会 運輸委員會會議錄 第三十三号

昭和三十六年五月三十日(火曜日)

午前十一時二十二分開議

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 理事川野 芳満君
理事高橋清一郎君 理事久保 三郎君
理事山口丈太郎君

伊藤 郷一君 宇田 國榮君
河本 敏夫君 佐々木義武君
壽原 正一君 鈴木 仙八君
關谷 勝利君 高橋 英吉君
塚原 俊郎君 細田 吉藏君
山田 彌一君 勝澤 芳雄君
島上善五郎君 肥田 次郎君
安平 鹿一君 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

運輸事務官 辻 章男君
(大臣官房長)
運輸事務官 岡本 悟君
(鐵道監督局長)
運輸事務官 廣瀬 眞一君
(鐵道監督局長)
有鐵道部長

委員外の出席者

日本国有鐵道總 十河 信二君
裁 日本国有鐵道常 中村 卓君
務理事 日本国有鐵道常 滝山 善君
務理事 日本国有鐵道常 志録 一之君
專 門 員

五月三十日

委員原健三郎君辭任につき、その補

第一類第十号 運輸委員會會議錄第三十三号 昭和三十六年五月三十日

欠として宇田國榮君が議長の指名で
委員に選任された。

本日の會議に付した案件

鐵道敷設法の一部を改正する法律案
(内閣提出第二一〇六号)

○三池委員長 これより會議を開きま
す。

鐵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。肥田次郎君。

○肥田委員 鐵道敷設法の別表改正と
いうことで、九路線にわたる答申が出
ております。そこでこれに対して、こ
の鐵道敷設法と、それからさらにこの
予定された路線が実際に建設に移され
る、こういう關係について質問をいた
したいのであります。

この鐵道敷設法というのは、御承知
のように、大正十一年に制定されて、
そうして自來四十年を越す状況になっ
ております。この法律を見てみますと
と、大正十一年から昭和十二年までの
間は省略されておまして、そして、
そのあと、昭和十七年、二十四年、二
十六年、二十八年、三十年、こまごま
の間に、いわゆる別表の中で予定路線
とされておるのは百五十路線ありま
す。この百五十路線あるものに、さら
にその上に今度九路線が追加される
と、そのトータルは百五十九路線、こ
ういうことになります。この膨大な路線
が、この敷設法によって予定路線とし

てきめられて、そしてこれが今度實際
に建設に移される関連について考え
をお聞かせしたいのであります。考え
といふのは、一体これだけ膨大な
路線を予定路線としてきめながら、
これはずいぶん古いのがあると思いま
す。それがそのままに放置されてい
て、四十年以上の年代を経過してい
て、さらにこれから時代の変化が予想さ
れるときに、これがこのままにされて
そうして次へ次へと予定路線が追加さ
れていく、こういう關係について、こ
れが正しいのかどうかということをお
聞かせたいのであります。

○木暮國務大臣 まことにどうも
な御質問でございます。大正十一年に
この法律ができましたときには、その
当時の情勢をいたしまして、今日とは
予定路線を選ぶ条件というものがいろ
いろ違ったことがあったらうと思ひ
でございます。今日におきましては、
軍事上必要であるからというような路
線はとうてい考えられない。しかし大
正十一年のときには軍事上必要である
というようなことも考えられたかとも
思ひのであります。当時の実情から
見まして、いろいろの条件によって別
表は作成された次第でございます。

その後の日本の經濟の發展成長ある
いは交通系統の完成というような、鐵道
網を作りますというようなことも考え
まして、国会の御承認を得ては新しい
目的のもとに新しい予定線というもの
を追加して別表を改正して参つてお
るのでございます。従いまして、あるい

は從來の予定線の中で今日には不要の
ものがあるかもしれない、そういうこ
とは直ちに断定することは困難でござ
います。が、こういう問題につきましては
、鐵道建設審議会の御意見をよく伺
いまして、政府といたしましては、從
來あるものをはずすというようない
につきます。地方の民心に影響を
及ぼすところがござりますので、慎重
に取り扱いをいたしたい、こう考へて
おる次第でございます。從來の鐵道建
設審議会におきまして、大正十一年
にできたものを、これは不要であるか
らやめる方がよろうとかいうような
御建議はございませなんだ次第で、自
來、新しい經濟の成長發展に應じまし
て不足のものを追加するということを
いたしておりましたのが今日までの経
過でございます。御意見一応どうも
もの点がござりますが、そういう点に
つきましては、鐵道建設審議会等の御
意見をよく伺つた上で、民心に影響
いのでござりますので、各般の事情を
考慮して慎重に取り扱いたいものであ
ると考へておる次第でございます。

○肥田委員 先般大先輩の増田さんが
この席上に来て質問されておりました
が、今運輸大臣がおっしゃった鐵道の
建設というものは、これは運輸大臣の
本質的な決裁事項じゃなしに、いわゆ
るビジネス的なものなんですか。と申
しますのは、今の大臣のおっしゃった
言葉の中には、今さらきめられた予定
路線はこれはどうにもならない、そし

てそのどうにもならないという結果の
上から、これは慎重に鐵道建設審議会
あたりの結論を見て進めていきたいの
だ、こういうお言葉であります。しか
し時代の変化がどうあるとも、私は
やはり最終的に鐵道を建設するかしな
いかという本質的な決裁の権限は運輸
大臣になくちやならぬと思つておるの
です。ですからそれは形の上では、審
議経路としては、鐵道建設審議会に通
されていって、鐵道建設審議会からこ
ういう形になってきたとしても、そ
この話はちよつとややこしくなります
から別としておきます。それまでの話
として、こういうものがどどんき
て見ているだけだ、予定路線として幾
ら追加されていっても、この追加され
たものは鐵道建設審議会から出てきた
のだから、運輸委員會で、あるいは運
輸大臣がどうこうということではでき
ないから、これをこのまま通してもら
いたい、こういうふうな御意向であると
するならば、この前も言われておつた
ように運輸大臣の決裁権限の内容から
はずれておるのじゃないか。私はそう
ではないと思ひます。私はこの委員
會に出されて審議されるものとする
ならば、この委員會でその可否とい
うものも當然審議をして結論を出し得
べきものである、そういうことも考へ
ておるわけなんです。ですからその關係
について一つお聞きしておきたいわけ
です。

それとも一つ私がさつきお聞きし

たのは、こうして膨大な数が予定路線として表の上に載って参つても、これはいつの日にも実現するかわからないような性質のものじゃありませんかという事を言っておるわけですね。それがここに法が作られ、その作られた法の別表としてここに登録されて、いわば言葉が過ぎるかもしれませんが、地域的ないろいろな関係で、とにかくこの別表に載せておけばおれの顔が立つというふうな政治的な意味が多分に含まれておることは、これはいふまでもないだらうと思ふ。大臣のお言葉の中には、かつての鉄道建設はいわゆる軍事上に多分の目的が持たされておつた、これはその通りだと思ふ。その軍事上の目的が持たされるという事は、いわゆる富国強兵の経済と軍事能力の問題に關連をしてゐることはもちろんであります。しかし現在においても産業開発とか日本の経済の発展とか成長だとか、こういう言葉を付けば何ら変わるものじゃないわけなんです。どんな理由でも拡大されてくつつけられて、ここに線路が必要だということにならうと思ふのです。ですから百五十もある上にさらに九つ足して、これで日本の予定するべき線路だ、これが日本の作らなければならぬ線路だ、法律の別表でここに載つておるのだ、こういう形のもので大正十一年以来今日まで使つて續いてゐるのが正しいと思ふのか、こういうことを私は運輸大臣にお聞きしたわけですね。

○木暮國務大臣 初めの御質問に対するお答えを申し上げますと、御承知の通り鉄道建設審議会というものは各界の代表者の人がお集まりになつて、ここで事業を慎重審議をして、答申また

は建議をされるものでございまして、この答申または建議を運輸当局として尊重することは当然でございまして、しかしこれを閣議に提出をして決定をするとか、あるいは法律案として国会へ提出して御審議を願いますとかいうことは、これは運輸大臣の責任においてやるべきこととございまして、鉄道建設審議会というものは運輸大臣の諮問機関であるということは、筋の上からは御了承願ふことと存するの

でございまして。それから第二の問題でございまして、古い別表の予定線があるのに、事態の発展に伴つて新しい予定線をどんどん追加していくという事は、それは正しいのかという事のお答えでございますが、これは理屈で言つて現在行なつておりますことは、大正十一年にきめた予定線というものを調査で入り込まず、あるいは着工までいかず、その後追加したものも調査し着工するといふ線があるだらうと思ふのです。そういうことを考へてみると、大正十一年にきめたものを先に片づけてしまつて、あとから予定線になつたものを次に回すといふことでなければどうも筋は通らないようにもなつて考へます。しかし初めの大正十一年には今のようないわゆる産業振興とか、あるいは経済成長とか、交通網の形式といふような目標でございまして、その時分のあるいは富国強兵の目標できめたものもあるかもしれぬと思ふから、その後時代の進展に伴つて必要なものを追加していく、そして必要なものでしか費用のかからないものからだんだん手をつけていく、しかも新しいバスのような交通機関がで

たから、そういうもの等にも組み合せて、どうしても鉄道でなければいかなぬものだけを鉄道にする、こういうふうな建前でいろいろやつておるのでございまして。それならばそういう考え方なら、もう一度大正十一年あたりに別表に掲げられたものもよく調べ直して、そして不必要なものを切り捨てた

らどうか、こういうことは一応の理屈になるのでございまして。しかしこれは地方の人たちもとにかく鉄道網になるだらうというので、予定線に載つておるといふことを長い間期待しておつたという微妙なる人心の動向もございまして、御建議が進まなかつたようなことを聞いておりますのが実情でございまして、これは正しいのか、筋は通つておるのかといふふなことをおっしゃるなことにだとお答えせざるを得ないと思ふのでございまして。○肥田委員 議論をするに長くなりま

ものでも、その順序にかまわずに取り上げて調査、着工していくのが現在の審議会の御決定のよう次第でござい

ますから、そうならば、全然手をつけ

いということをおつしやつておられ

は国会の人などが世論を起こして、そ

ういふ御議論を出してもらわなければ——これは出たって、ただいたずらに火の粉を浴びるだけで、運輸大臣は立ち往生をしてしまふだけだ。これはしょうがないと思うのですが、御意見のあるところはよくわかります。それで客観情勢の盛り上がりをよく見まして、あなたのおっしゃるような筋の通った新線建設に対しては行政の道を開いていきたいという希望は、私は多分に持っておりますが、十分検討をしてみよう。それで必要なときに、鉄道建設審議会の長老の方々の御意見もそれとなく打診してみようと思うが、おそらくあの方々の果を突つたようになるから、それはそうでなく、骨董として尊重してそうとしておいて、必要なものを新線に追加してやっていった方が穏当で間違いないという御意見が多いんじゃないかと思いますが、あなたの御意見は、それは確かです。新聞や雑誌へ書けば満点の御議論であること間違いありません。私もその趣旨にはほんとうに賛成でございますけれども、實際政治としてなかなかむずかしいんじゃないか。しかし検討してみます。あなたの御指摘の点につきまして私は大いに共鳴、共感を感じましたので、今後もできるだけそういう方向に努力をしてみたいと思います。

○肥田委員 大臣は、先日増田さんがここで質問をされておたから、そういう答弁はなかなか簡単にはできない——増田さんは、おれがこの前に言ったときには、これから先をこう行っておたやつを、こう変わつてきているやつを、お前のところはそのままの心のかとねじ込んできているわけです。結局は、あなたでしたかだれてきたか、鉄道建設審議会の方から回ってきたからこれは、というように御答弁をしたら、それならおれは承知できぬぞ、こうおっしゃっておるわけだ。運輸省の方も鉄建の方も意見は一致しました、ということなら私はがまんする、こう言つて帰つたわけだ。こういうことになるのですよ、いろいろなものを持つておると。私はそれを言っているわけなんです。大なり小なり、運輸大臣がおっしゃるようなことはあります。あるけれども、いつまでも金魚のようにけつに長いふんをくつつけて歩いていては、これをいつかふつつけないと、からだを巻かれてしまつて動けなくなる。そういうことが起こつてくる場合に、運輸当局としての考え方を明らかにする時期があつていいんじゃないか。古いものはそうとしておけば差し支わりがない。政治家というものはわかりがいいから、今の問題だけ、残飯でも与えたらそれで納得するだらう、こういうような考え方を持っておられるとするならば、やはり運輸大臣の政治感覚というものは、失礼ながら今の時代には少し合わないんじゃないか、こういうことを私は申し上げているわけなんです。国鉄当局にしても、総裁、どうなんですか、私はお伺いしておきたいのは、こうして機動的に——陳情がある。それから鉄道建設審議会の方を通り、運輸省へ回ってくる。それからまたさらに今度は委員会に回ってくる。それからさらに運審の方にいく。運審の方へいつて今度また歸りに国鉄の方に、お前のところは新線をこれだけ作りなさいよということになる。そのときに国鉄総裁として、

何でもやる時には、これは仕方がない、あとは運輸省がしるをふいてくれるだらう、こういう気持ちで新線をどつと作つていける。そうするとその次にくるものは赤字だ。今度はこちらへ持つてこなければならぬ。そのときにあなたはたまたかされるのですよ。よろしいですか。だからこういう関係について、私は国鉄当局としても何らかの考え方——国鉄は商売をしておるわけですから。商売をしておる国鉄が、やれといわれるからやつておれば、あとはしりふいてくれるのだから、黙つて見ていたらよからう、こういう気持ちでは、ほんとうに日本の産業経済の発展をになつて、そして交通機関の大黒柱としてやつていく国鉄の役目は果たされないと。総裁はどう思われますか。

○十河説明員 先ほど来たたびたび運輸大臣から御説明がありました。私も全く運輸大臣と同じ感じを持っております。運輸大臣のおっしゃる通りに、われわれも今後大いに努力して、御趣旨に沿うように検討いたしてみたい、こう考えます。

〔発言する者あり〕

○肥田委員 どうか関連でも出そうなどころですけれども……。国鉄当局としてはあてがひ扶持でやるから立場は簡単だらうと思ひます。しかしそのしりぬぐいをするのは国民です。それから、やはり簡単に私はいかないと思ひます。ですからそういう点について、国鉄当局の考え方はこの際率直に言つておかれる方がいいだらうと思ひます。たとえば前回何人かこちらの方から質問をした事件が一つあります。それは例の発電所開発を作つたところ

の兄見線、これをもうあのままで、たびたび答弁があつたから簡単にには変わらないだらう、こう思つていたけれども、また値を少し安くするから五億少々くらいでどうぞ引き取つてくれないう、こういう話が出ておるといふことを聞きました。この話はその後どうなつておるのでしょうか。私はああいう赤字路線問題としていろいろ問題があつて運賃値上げをし、そうしてさらに次の計画を持つておるとおるときに、あんな兄見線というような建設作業に使つたあとの廃線を国鉄が引き受けてさらに赤字の累積をやらなければならぬといふことは常識じゃ考えられない。それがまた蒸し返されるといふことを聞いておるわけなんです。

○木暮國務大臣 兄見線の問題の御質問でございましたが、その中に今の運賃改定というお話がございました。これは肥田委員もよく御存じの通り、運賃の改定によりまして自己資金を増収いたしますことは、これは今の経済成長に見合ひます。国鉄の増強整備をやつて、複線化とかあるいは電化とかいうようなことを五カ年計画でやる財源を求めるといふことはやるわけでございます。

それから兄見線の方の問題はただいま御指摘の通りに、これは電源開発公社が鉄道を敷いて、当時用地の買取をいたそうとしたときに、地方の人たちから道路でなく鉄道にしてくれというやうなことを言われて国鉄が工事をしてやりまして鉄道になったものを、昭和三十一年の一月三十一日の閣議によりまして、これが要らなくなつたならば「国有鉄道の営業路線に編入するより措置するものとする」という閣議了解事項があるのでございます。閣議の了解というところは、いわば国民に対するお約束でございますから、大臣がかわつても内閣がかわつてもよほどの事態の変更がございませなければ、当時の約束を大臣や内閣が違つたからといつてひっくり返すといふことはやるべきものでもないし、またやることはなかなか困難なことのようには思ひます。従いまして国民の側から見ると、当時の閣議において了解事項として約束したものが実行できないといふことに對しては、政治に対する不安を持つといふことになりまして、これは閣議了解の方針の方向に事をおさめていこうといふのが運輸大臣としての私の考え方でございます。ただ、今御指摘になりましたように、国鉄が営業線としてもしかりに引き受けるやうな場合でも相当の金額がここに投資されなければできませんし、また遠い将来は別といたしまして近い前途におきましては、赤字の線であるといふことも考えられますので、私もとしては今の閣議の線で鉄道の営業線に編入するに措置する場合でも、よく事情を理解してもらつてあまり高い線でなく引き取るというところが当然のようには考えておる次第でございます。今企画庁を中心といたしまして運輸当局と通産当局の事務の間でいろいろ折衝をやつておるといふのが今日の事情でございます。

○肥田委員 大臣、私はその閣議の約束というものをとやかく言つておるわけじゃないのです。ただし閣議の約束というものを政府が国民に約束したといふふうにお考えになるのなら、これは形の上ではそうであるかもしれないけれども、政府に対して絶対の信頼を

國民が持つておる場合にはその通りだろうと思ひます。しかし政府のやり方に對して批判を持つてゐる場合にはそうはいきませんよ。つまり私が言つておるのは、國民に對して約束といつたようなのは言葉の上だけであつて、ただ單にその跡始末のやりとりだけを約束した口約束にすぎない、その口約束の内容はきわめて粗雑なものであつた。その粗雑なものであつたのを、そこにいやに仁義を感じて、そして國鉄が引き取らなければならぬといふやうなことを私は考えなくてもいいだらうと思ふ。むしろ幾ら延びたつてあれはさしあつてどうこういうわけじゃないのですから、ですから相場といふよりなぬものもあるでしよし、それから實際にその鐵道が運輸的な問題としてどうしても置いておきたいということとなら何も鐵道の所管にしなくても、個人のいろいろな關係もでき、その企業の機關としての扱ひ方もある。だからそういう方向にこの問題の結末をつけていただくべきじゃないか。何でも約束があるからといふので、それは運輸大臣の知らない何代か前の人が約束した。約束したからおれがそのしりをぬぐわなければいかにぬのだといううちぎさといふものは大切なことであるけれども、この問題に關する限り私は必要ないではないか、こういうことを考へておるのであります。

それから、どうもこの關係について要点的に確實な答弁がいただけませんので、私は弊害についてもう一つ言っておきたいのがあります。それはこの法律ができたのは、先ほど大臣も言われたように大正十一年、朕帝國議會の時代からです。ですからいぶん古い

ものであります。ところがこれよりさらに古い大正九年に認可をもらつておるからといって、その認可を今ごろ持ち出してきているような路線が民間にあります。こういう問題が起きるのも、こういうものがあるからだといふことを私は一つ考えてもらわなければならぬと思います。すなわち、実際に必要なものならもう着々と計画通りに着工されていかなければならぬ。それを四十年も四十五年も着工しないでほうつておいて、それを今度は今ごろになつて持ち出してくるというような路線があります。それには地方の機関がどうしたらいいだろうかというので困つておる。こんなものは今さら失効にひとしいものではないか、こういう議論を起きておる。ですからこういう問題が起きるのも私は大臣が言われたように、こうして登録されてさえおけばいいのだから、もうこれはというように形でもし考えておるとすれば、これは国鉄の問題、政府の問題なんだ。実現しなければならぬのは民間じゃなければならぬのは民間じゃなければならぬ。だからそういう問題は起きないけれども、その地域の人にはここには線路ができますよ、こういう約束をしておる。電報を打っている。今度は大丈夫できる、おれがしりをたたいて必ずこの線路は実現させてみせる、そうして四十年過ぎてきている。全く国民といふものはこういうところでもだまされておる。だからこういうふうな架空な形のままで、ただ言いわけ的な結果に終わるようなことはすみやかに改めるべきではないか、こういうことを強く私は考えておるのであります。

そこで提案されておるところの九路線について質問したいと思いますが、

運輸大臣、この線路の一つ一つを實際に審議すべきだとあなたは思つておられるのですか。それとも鉄建から回つてきたから、これはこのままうのみに通さなければいかにぬだらう、こういふふうに思つておられるのですか。

○木暮国務大臣 私といたしましたは、本委員会に提案いたしました敷設法改正別表に予定線を追加いたしました法案を、ぜひ慎重に御審議の上で御同意を得て御賛成を願いたい、こういふふうにご心から嘆願をいたしておるようないふ次第でございます。

○肥田委員 出されております九件の中で、やはり先ほど言つた論法からはなはだ失礼な言い分ですけれども、鉄建でどのような建議 審査が終わつてここに持ち出されてこようとも、私はこの中には取捨選択の序列をつけるべきものがあると思います。今まで習慣上これを全部のみに認めておつたということなら、やはりこの際個々に十分審議すべきではないか。たとえ一つの例をあげても、個々に言うといろいろな關係ができませんから、言葉の上で十分に言うことは適切ではないと思ひますけれども、字野から高松だとか、こういふふうに實際に孤立しておる四国という關係を考へるときには、やはりこういうものはやつていいじゃないか、大いに努力をしていいじゃないか、こういう氣持はあります。それから地圖の上で四国一円の鉄道の状態を見てみても、確かにこれはあります。これは私が言つておるように、本質的に鐵道、鐵道と血道を上げるような時期じゃないという、このことと矛盾はしないのであります。必要なところにはやはり作らなければいかぬ。し

かし何でもかんでも国の費用でやらせれば作れるのだからというので、これを政治の力か何かのように、政治というものの本質を誤った考え方をもつて、そして利権的な面にそれぞれの行動が移されてくるということについては反対です。鉄道というのは往々に

して今日までそういうことが繰り返されてきておるから、新線建設というのは軽々しく認めてはいけない、こういうのが私の考え方なんです。ですからそういう面で当面どうしてもここは必要だ、産業開発上、それから地域的に見ても、この地域は鉄道を敷設することによって、まだまだ全般的に活気を呈してくるじゃないかと考えられる面については否定をしておるのじゃないわけなのです。そういう意味で、私は一から九まで出されているものを、序列的に取捨選択して、これはよろしい、あれはだめだという形のものを、これは初めてですから、してもいいのかどうかということを一つ大臣にお聞きしたい。大臣が賛成してもらえるかどうか……。

○木暮国務大臣　御承知の通り、鉄道建設審議会におきましては、予定線にぜひ入れてもらいたいというものは、ただいま百二線あるのでございます。その百二線のものを一々慎重審議をして、二十七名の国会から出ている方々や学識経験者の方々が御相談になりまして、そして学者の方でも、銀行界から出ている人でも、異議なく満場一致でこの案を作つて建議されたものでございますから、それを一位にしたら九位にするという序列をおつけいただくことは、一つ御容赦願いたいと私は考へる次第でございます。御審議にな

るお方が、頭の中で序列をお作りにな
るのは差しつかえありませんが、運輸
当局としては、この九線に序列を作る
意思は毛頭持っておりません。同様に
取り扱って、ぜひ同様に御賛意を願っ
て通過させていただきたい、こういう
ふうに思っております。

○山口(丈)委員　ただいまの大臣の答弁に關連して御質問申し上げたいのですが、国鉄の新線建設の手続は、私どももよく心得ているわけですけれども、今まで予定線に編入し、それを調査線に格上げをし、着工線にするという順序で鉄道というものは敷設されていくわけですけれども、どうもその調査線になってから着工に至るまでの期間が、なるほど慎重に調査をされるのでしようけれども、あまりにも長いというこゝと、それからまた着工されても、完成までには非常な時日をかけ過ぎるということ、これははなはだ言にくいことではありますけれども、往々にして地方で政治線であるとか、あるいはまたいろいろの行動がなされていることは御承知の通りです。これはわれわれ自身も大いに反省をしなければならぬと思うのですけれども、露骨に言えば、おれがこの線をこゝまで持ってきたんだとか、おれが必ずことをやるんだとか言つて、特定の政治家が自己の宣伝道具や、自己の地位の保持のために使つているということが多分にあるのです。これは私の選挙区にもあります。言い切ります。これは私ははなはだもつて遺憾千万だと思ふ。ですから簡単に調査線にし、そしてそこで切れて着工線にしない。もつと言へば、はなはだしきに至つては、おれの議員になつてゐる間にこの線が完成

しては困るのだ、おれがやめたならばいつてきてもいい、そんなことを言う人もおられます。実際そういうことは何に原因するかというたら、調査のところで切つてしまつて、ちつとも着工しないからです。またおれが議員になつたら、必ずこはやるのだといふので、四十年も五十年も食ひものにしてゐる者もおるのです。不見識きわまりない。これは私は一面には、当局が金もできないのに安受け合ひに受け合つて、着工もしないでほつたらかしてたならしにしている、こういうところにも大きな欠陥があると思つて、次から次へとそういう調査線だ何だといふような宣伝線を作つてみて、これは何ならぬと私は思う。同時に調査するのは、それは工事の状況だけを調査されるのか、それとも沿線のほんとうにまじめな産業開発、その他その地方の経済的開発のためにどれだけの貢献をし役立つのかを調査されておるのかどうか、また線路を敷設した場合に、他の交通機関、たとえば自動車との代替等ができるのかどうか、あるいはまた、よしんば鉄道が敷設されれば、何年間かかつてその鉄道が国鉄の赤字として負担にならないように運営できるのかどうか、これらをも調査して、すみやかにその結論によつて取捨選択するだけの勇氣を持つてこの別表を改正しようとするのかどうか、こういう点は、私はもつと確固たる運輸行政の上に立つて考えなければならぬ重要な問題だと思ふ。それができなければ今言われたように社会の悪評を受けるわけです。これは確かに政治路線であるとか、また赤字路線がふ

えたとか、いろいろなことをいわれる原因になると私は思う。ただ、今まで建設された建設線に対してどのような宣伝、悪罵があつても、私はそういうことは信じておりませんけれども、しかしながら、今日そういうような議論が出るというところは、国民が政治自身に対して運輸行政に対しても大きな不信を抱く原因となり、ひいては政治信用を落とすことになると思はるのです。こういう点については重大な運輸行政上の責任を運輸省は持つておられるし、運輸大臣もその意味において政治責任はきつめて重大だと思つておるが、いかがでしょうか。この点について確固たる運輸行政の前途を一つ信念的に御答へ願ひたい。

○木暮国務大臣 いろいろ御親切な御注意を伺ひましてありがたうございまして、が、運輸省といつたしましては、いろいろ、これはおれがやつたんだとか、あるいは自分の選挙の都合でこの線をどう利用するとかいうような難音が今御指摘のようになりかゝることが事実といつたしまして、そういうものに少しもわずらわされることはなく、ほんとうに予定線として、これは、先ほど来申し上げますような地方産業の開発とか、あるいは交通網を完成する上に必要であるとか、あるいは新しい交通機関のバス等と比較いたしまして、これは鉄道でなくてはいいけないんだというふうな見地から、別表につけ加えます新しい路線といふものを予定線といひます。また予定線の中でこれを調査いたしまする線に選ぶ場合でも、あるいはまたこれを着工するよりいたす場合でも、もちろん私もそういう正しい考えでこれを取り上げ

るのでございすが、鉄道建設審議会におきましても、私が今申し上げましたような公平な正しい考えで御決定になりましたことと私どもは疑ひをいれない次第でございすが、世の中では、そういう線路が正しい見解によつて、公平なる見解によつて断定されたことに對して、それをいろいろ利用してとかくの難音を放つという方があるやに聞いておりますけれども、これはどうもとめるわけにいかず、その人の人柄でございすが、選挙民や国民にうまいことに対して批判を下すようになると私は思ひます。いわゆる鉄道建設審議会におきましても、これを取り上げます運輸省におきましても、そういうふうな、だれの線であるとか、だれが骨を折つてくだとかいうふうなことは一切顧慮いたしませんで、公平、適正、妥當にこれを決定していくのがほんとうであると考え、今まで決定をいたしましたものもそういうふうな決定をいたして参りました。それを人柄によつて、とかく利用というか、悪用されるような方があるといひますれば、私どもはまことに遺憾千萬なことであるといふふうに考えておる次第でございすが、

○山口(次)委員 私はそこに問題があると思ふのです。そういうことを利用していくような悪徳者があるといふことをあなたも認められると思ふのです。そうすれば、どこでそういうものが利用されるのか、その原因を突きとめていけば、調査をして——調査々々とあまりにも調査の期間が長過ぎる。いつ着工するかわからないというふうな状態にある。そんなことなら、や

はり一定の工事が済んで、今までの調査したものを着工して、何年何月までにはこの着工線はちゃんと完成をする。それで次にまた調査をして着工するといふようにきつちりとした運輸行政をやらなければならぬ。それに調査したその結果が適当なのか不適当なのか、着工するのかわからないのか、そういう決断が今まで一向に下されたことがないので、な。おざりにしておる。そうしてあたかも政界の信用を落とすようなことを言ひまくるというふうな結果になつてくる。これは運輸行政に確固たるそういう決断がないからなんだ。私は非常に遺憾千萬に思つておる、苦々しく思つておるのです。調査した結果着工できないものは一刀両断に着工できせん、着工できるならこれは何年何月何日に着工して何年何月には完成させるのだとはつきりした態度を示されたい限り、私は、こういうふうな着工の見通しもないようなものを調査線にして今までのようなことをやるべきでない、こういうものを審議する場合にはわれわれ自身大いに反省しなければならぬ、こう思つておるのです。これは単に個人攻撃をするのでも何でもない、国の政治の信用のために私は言つておるのです。ですから大臣は、これを調査線に加へれば、調査の結果いけなないものはいけなない、やるものはやる——今までに調査した調査線の中にもたくさんあります。その既存の調査線が着工でき得るものであるかないか、こゝにいたつた点について、だれが何と言おうと確固たる信念を持つて行政がやり得るものであるかどうかを前提としなければ、私はこゝにいうものは簡単に認めるべきでないという強い

信念を持つておるのですが、いかがですか。

○木暮国務大臣 まことにどうもともな意見であります。私はただいまの御意見に全面的に賛成をいたすわけでありすが、従来はどうかわかりませんが、今のお話の方針をもとにいたしまして、今後は御期待に沿うようにやりたいと思ひます。従来にいたしまして、具体的問題についてまだ取り調べておりませんが、国鉄が調査線として調査をいたしておりますものは、場合によつては陸道を作る場合のボーリングをやつてみるとか、地質の調査をやるとか、またそういう物理的な調査でなく、調査線になりましたからそこへ新しい道ができた、それならば、こゝいう道ができればそこにバスをこゝに、両者を彼此比較して調査をするといふ場合もあると思ふのでございまして、漫然とした調査によりまして、悪徳のお方がもしありとすれば、その悪徳の人を利用するといふような意味で調査を延引させておるというふうなことがあつてはならないと私は考へておる次第でございまして、ただいま御指摘になりましたことは筋としてはまことに当然のことと、大賛成でございすが、国鉄にもよくその指導を徹底するようになつたといふことを次第でございすが、

○肥田委員 運輸大臣おっしゃる通りに、私は多分に人柄といふものがあると思ひます。運輸大臣もそうですが、国鉄總裁もよく人柄といふことで、精神面について触れられております。その点は私も多分にあると思ひます。人柄さえよければ予定路線のようなもの

でいたずらに競争も起きてこない、手柄顔もできない、これはあたりまえのことです。ところが人柄というものが多分に災いしておりますから今日のようないろいろな問題が起きてくる。船を見れば造船業といふことを国民が思い出して、船がたふさふあるといふことを思い出さない。国鉄が新線建設をやつて、夢の弾丸列車が開通してそれに乗つたときに、これも鉄道の疑獄かと思ひながら乗るだらうと思ふ。全く気持が違ふのです。みんなの気持が、ああいい列車ができた、これは国民のほんとうの血税でつづかなものができたと思ふ人は少ない。この鉄道をやるのにまたみながうまいことをやりやがつただらうと考えると思う。こういうふうな汚職といふことが起きるのも、人柄だと思ひます。だから人柄のはびこる余地のないような法的措置を講ずるのが大切な事です。ですから私は特にこのことを強調しておきたいと思ひます。

今出されております九つの議題については、おそらく一つ一つについて審議することもできないと思ひます。それから意見を言うこともむずかしいだらうと思ひます。しかし私が総括してこれをあつと見ても、私は別にどうこうという気持で言うのじゃありません。六番目に載つておる岡山県の宇野から香川県の高松に至る鉄道、これなんかは予定路線として堂々たる規模と計画の内容を備えておると思ひます。私は枝葉末端の小さいレールのトカゲのしっぽをつないでくれとかなんとかいふような計画じゃなしに、真に雄大な計画に基づいた、五十年

や七十年では変わりそうもありませんという計画なら予定路線として大きな価値があるものだと思います。ですから将来の予定路線についても、私たちがそういう雄大な、将来の国の計画にそつて来たさういふ、そのときになつてこの計画は間違ひだつたといふような状態のないようなのから予定路線といふものを出發させて、その予定路線を敷く準備調査を、着工させる。予定路線にきまつたら近い将来に必ず実現するといふ形にならなければいけないと思ひます。私たちはこういうことのために審議の時間を費やすことは実はあまり好まれませんから、特にこの点を強調しておいて質問を終わりたいと思ひます。

○久保委員 ちよつと関連して簡単に二つの点をお尋ねいたします。

一つは今追加になりました京葉工業地帯に対する予定線でございますが、先般新聞を見ておりますと、今まで御指摘があつたような建設の進度であります。とてもじゃないが国鉄の新線建設といふものは間に合はない。これは民間でやる方が適切であらうといふことで、寄り寄りという計画を持つておるという報道がなされておるのであります。これに対して運輸省当局はどういうふうに見ておられますか。

○木暮国務大臣 ただいまのは、(一)の品川付近から千葉県本更津付近に至る鉄道でございます。これは投資額も非常に多くなるから、時間がかかつては困るという御意見のようでございまして、国鉄といたしましては鉄道を完成する上から見まして、東京を中心といたしまして、これから臨海工業地帯として発展いたしますようになつて

ころは、おそらく採算にも引き合ひ線でございますので、国鉄の新線建設はとかく赤字になるというおしかりを受けております。今日、こういうそつばんに合ひ線は、国鉄としてもぜひ力を入れて早くやりたいといふふうに考へておりますので、これは諸般の事情を考へて、営利会社がやるということよりも、国鉄の方にやつてもらふことが適当であると思ひ考へておる次第でございます。

○久保委員 それじゃそのことは将来のことではあります。十分御研究をいたしたいと思ひます。民間の方々がこの京葉地帯に臨海鉄道を敷設するといふのは、採算ベースにも合ふといふこと、もう一つはあの地帯における発展が非常な急ピッチでいっておるといふことでございまして、当然その裁断は一にかかつて運輸大臣にあるのであります。今法案を出しておるものとどういふ調整をとるか問題だと思ひます。これはあらためて機会を見て、もつと具体的内容をしさいに検討して結論を早急にお出しにならないと、あの地帯をめぐつて大へん混乱をするのじゃなからうかと私は考へております。だからさういふ点を十分考へてほしいといふことを一つつけ加えておきます。

それからもう一つは、今年度の新線建設の予算のつけ方を見まして、先ほども一部御指摘がございましたが、大体一億くらいずつつと軒並みつけておるものが、多いといつては語弊がありますが、半分くらいあると思ひます。一億といふような予算のつ

け方はどうも政治的過ぎやしないかという感じを受けるわけであります。先ほどから指摘の通り、これではどうもお義理一べんで、あそこにも義理を立てなければならぬ、こちらにも義理を立てなければならぬといふことで、経済効果といふか、さういふものが全然考慮されてないのではなからうかとわれわれは考へる。もちろん鉄道建設審議会ではいろいろ御批判もあらうが、今日予定線をつけてくれ、あるいは調査線に格上げし着工といふことに相なりますれば、それぞれの大きい意味もございまして、少なくとも予算のつけ方から見ると、どうも政治路線的に見られがちだ。これは大へん残念だし、また資金の効果からいつても私から申し上げる必要がないほど不経済さわまりないのではありません。膨大な資産が遊休資産として遊んでゐるというので、自体をまず考へるべきだと思ひます。この予算のつけ方の責任は運輸がつけるのであります。まず根拠は建設審議会に諮つてやるのです。私よくわかりませんが、さういふつけ方はどうなのですか。必要があつてやうてゐるのでしょうか。鉄道建設といふ必要性からいふと遠いものではなからうかと思ひます。この点について一つ簡単に答へて下さい。

○廣瀬政府委員 ただいまお尋ねになりましたのは、三十六年度の建設線の予算の配賦の問題と存じますが、経緯を申し上げますと、国鉄の方から三十六年度の予算の配賦につきまして一応案がございまして、これを私も検討いたしました。一応のめどをいたしまして、建設審議会に、大体このような方針で具体的にさういふに配賦を

したいという報告をいたしました。御了承を得ておる。さういふものでございまして。今御質問のございましたように、もう少し重点的に配分したらどうかというお尋ねかと存じますが、私どもも大体さういふつもりで国鉄と相談をいたしまして、なるべく重点的に施行ができるようにといふことで、例を申し上げますと、根岸線のごときは十五億、その他五億近いもの、あるいは三億、四億といふふうにつけてございしますが、中には比較的少ない一億といふものもございまして。これは一応のめどでございまして、今後具体的に進めて参りますと、ところによりましては用地の確保は非常にむずかしいといふようなこともございまして、実施面におきましてはなるべく仰せのようになつて進めたい、さういふふうに考へるわけであります。

○久保委員 これは国鉄部長に資料要求しますが、今建設途上にある、しかもまだ列車運転、一般営業を開始してないところの投下資本は幾らであるか。線別に一つ資料を出してほしい、さういふふうに思ひます。

それから今の御答へで、これから実際にやる場合には適当にどうか、検討してやりたい、さういふことでありますが、予算のつけ方そのものに問題があるのに、これを検討して是正するといつても限度がございまして。私はこの前申し上げておつたのですが、その他の問題があつたから申し上げませんでしたが、予算のつけ方とはわれわれ考へておらない。一億くらいずつつけて、なるほど根岸線はさういふが、そのあと十何線は一億でしよ。大体みんな一

億、軒並み一億、こういうのは世間をばかにしたわけ方だと私は思うのです。これは来年からやめたらどうかというのを御要望申し上げておきます。

それからもう一つ運輸大臣にお尋ねしますが、先ほど只見線の話が出ましたけれども、この只見線を、閣議了解事項というのをいわゆる金料玉条にとつて、今後国鉄に肩がわりさせるといふ場合の法的な根拠はどういう手続が必要なのでしょう。大へん事務的なことですが、参考のために伺いしておきます。ただ単に発電会社と一応私的な売買の契約ですね。五億幾らか何億か知りませんが、これを買取しましたというこの手続だけでいいものかどうか、これを一つ参考にお伺いしておきたいのであります。どういう手続でおやりになるのか、たとえばやるとすればです。

○木暮國務大臣 只見線の問題につきましては、先ほど肥田委員から御質問がございましたので、現在折衝いたしておりますことをお話し申し上げたような次第でございます。事務的にいろいろまだ私は報告も聞いておりませんが、先ほど御報告も聞いております。詳細のことは国鉄部長から御説明いたします。

○廣瀬政府委員 只見線の折衝経過は先ほどから大臣が御答弁申し上げておる通りでございますが、かりに国有鉄道の営業線に編入することにいたしました、まず国鉄法上は他の運輸事業を譲り受けることになりましたので、これは運輸大臣の認可が必要かと存じます。そのほか現在の只見線は鉄道敷設法の別表の予定線には該当しておりませんが、これは鉄道建設審議会で建設線として取り上げたものではございません。

ので、もしかりに何がしかの有償と申しますか、国鉄からある程度の金を出しまして譲り受けるということになりますと、建設費で支弁することにいたします。これはやはり鉄道建設審議会で問題が出て参ります。その方の手続を踏む必要があるかと存じます。

○久保委員 閣議了解事項をつけたとき、鉄道建設審議会で予定線に入れた時期はズレがございしますが、違ひが社が原材料を鉄道で輸送する、これは将来その使命が終れば国鉄が引き継ぐという了解事項があったようでありますが、その閣議了解をした時期と予定線に確定した時期はどういうことになっておりますか。

○廣瀬政府委員 只見の専用鉄道は鉄道敷設法の別表に前から入っております。三十一年度の閣議了解というのはその後でございます。なおつけ加えますが、建設審議会で只見線の問題は今まで正式に論議あるいは報告ということはいしておりません。建設審議会とは関係がない、いろいろ実質上の問題は御報告はいたしておりますが、正式には建設審議会とは何ら今のところは関係がない、こういうことでございます。

○久保委員 お説の通りだろうと思ふのでありますが、そうしますと閣議了解事項というものは、いわゆる法違反というのか、そういう形にも一通り見えるわけでありまして、これは慎重に法的にも御研究が必要かと私は思うのです。それからもう一つは、只見線というのはいわゆるトラック輸送で道路を整備してやった方が得か、それとも鉄道

で輸送した方が得か、こういう比較検討の中から、いわゆる発電の場合は鉄道の方が大抵効率はいいということから敷設したのがまず土台である。その中には当然といつては諸弊があります。将来国鉄で引き継ぎを受けてくれるならばという条件のようであつたと思ふのであります。その辺が私は問題だと思ふのです。建設審議会の方は何らこれには関係はない。片方は発電会社の御都合でこれへ便乗してきた、こういうことは少なくともどうも行政の混乱を招くともたと思ふ。十分研究調査と同時に、これは軽々に扱うべきではない。いわゆる値段の交渉じやなくて、本筋からいって只見線というものが必要であるかどうか、これから検討を始めるのが当然であつて、それになければこれはいずれに持つていくか大へん混乱したことになると思ふ。これは運輸大臣どうですか。あなたは事務折衝と言われますが、今までのところは閣議了解事項があるからその点に従つて値段の方で一つというので、きのうあたりも事務的にやりやうになつてゐるようです。七億といつたんだが、それじゃ高いというなら五億幾らにして年賦でもいいぞという話で了承して歸つたということですが、こういう段階ではない。それ以前のことをまずやらなければ運輸大臣として困るのではないですか。閣議了解事項が鉄道敷設法の優位に立つものか、こういう問題も実際ございします。これはいかがでしよう。そういう問題が必要であるかないか、必要であるとするならば、建設審議会にかけて幾らにするならば、いかにしてやうか、それとも鉄道

それからもう一つ、時間がございせんからあわせてお尋ねしたいのは、現在国有鉄道が持っている鉄道線路を払い下げしてほしいという動きが最近ある場所であるやうであります。これはございしますか。

○廣瀬政府委員 まず只見線の方からお答を申し上げますが、先ほど申し上げましたように、建設審議会の正式の閣議と申しますか、審議は三十一年度の閣議了解をいたすときも経ておらないように承知しております。従いまして、もしこれを国有鉄道の営業線に編入する、しかも建設費で何がしか支弁するということになりますと、あらためて建設審議会に付しまして御審議をいただくという格好になるかと存じます。

それから今この工用線の経路を敷設する場合に、道路でやつた方がいかにあるいは鉄道でやつた方がいかにというやうなお話もございましたが、これは私も運輸省側といたしましてはいろいろ調査をいたしました結果、当時資材輸送の交通機関といたしましては、道路と鉄道と両方考えられたことは確かのようにございします。そして建設費その他から申しまして道路の方が安いということも事実のやうでございします。安い道路で建設は十分できた、しかし用地の買収あるいは補償というやうなことからいへば現地に問題がございまして、現地側が鉄道というのを非常に強く希望いたしました。従つて比較的高い交通機関である専用鉄道を作つた、私もはそのやうに考えております。従いまして、なお当時三十一年度の閣議了解がもと明確であれば問題が今日まで及ばなかつたので

ございしますが、その点につきましては、最終的な具体的話がなかなかつきませんので、「営業路線に編入するより措置するものとする」といふやうな表現を使つて、しかし閣議で明確に編入するということだけはきめておりますので、その事後処理につきまして、今大臣がお話しいたしましたやうに苦慮をしておる次第でございます。それから現在の鉄道の営業路線を民間に払い下げるといふことを承知しておるかどうかというのを承知して、私が、私もはまだ国鉄からそのやうな報告には接していません。

○久保委員 只見線の問題は先ほどから申し上げるやうに、手続上も非常に問題があると思ふし、それからもう一つは、国鉄が引き受けるということと採算がとれるということとでありましたら、たとえばこれは予定線に入つてゐる路線にいたしまして、敷設法に基づいて、一応いわゆる交通でありまして、当然これは発電会社が地方鉄道として処理されるのが適当ではなからうかと思ふ。地方住民は目の前に汽車があるのだから、その汽車を存続させてほしいというは当然だと思ふのです。しかしその責任のあり個所は、これはどこまでも先にやつた方があり個所だと思ふのです。私は鉄道を廃止するといふことについてはどうかと思ひます。実際国家全体の見地から見まして、これは国鉄も引き受けません、発電会社もやりません、撤去しようといふことについては、既成事実として考えなければいかぬと思ふのです。これはもう最初の出発点に間違ひはありませんけれども、その間違ひは間違ひとして、現実の姿を処理する場合に、一番

最善の方法は地方鉄道として運輸大臣が免許するということの方へ考えを移行すべきであつて、単に團體了解事項これ一本にしほつて、値段の交渉や引き受けの条件というよりなことをやるべきではないと私は考えております。私はそういう点を強く要望いたします。それから、国鉄の方から聞いておらないということですが、それは富山県の富山港線はどういう動きがありますか、国鉄からお伺いいたします。

○十河説明員 私は何も聞いておりませんが、今伺いますと、正式には何も話は出ていない、そういう茶話的といひますか、何かの機会にそういうことを言つておるといふこと、そういう事実はあるさうであります。

○久保委員 私もよくわかりませんが、少なくともさういふ動きが地方にあるさうであります。国鉄ではまだ正式にお聞きになつていないさうであります。が、動きがあるといふことは何らかの力が介在しているであらうといふようにわれわれは見えておるわけであり。この營業係数を見ても、もちろん総体から言へば、過去においてはさう優秀だといふことにはいかないかもされない。しかしこの線一つをとれば十分原価をペイして間に合うといふ線のようにありまして、こういうところに目をつけてきて何らかの力が介在して国鉄が線路を払い下げる、こういうことは新線建設の趣旨から見ても話が違ふと思つております。これは正式に出てこない話でありますからとやかくそれ以上申し上げませんが、少なくともここだけは一本くぎをさしておきたいと思ひます。いずれにしても只見線を慎

重に扱うことを運輸大臣に要望しておきます。単に團體了解事項が一番最高の權威のようによつてしまひますが、法律も何も無視して團體決定が成り立つものかどうか、これは行政の混乱でありまふから、さういふ混乱の渦中には運輸大臣が巻き込まれない方が一番得ではないか、さういふように思うので、それも御注意申し上げて私の質問を終わります。

○三池委員長 山口丈太郎君。

○山口(丈)委員 もうすでに質問をしておりますから私はこれから質問しようとは思つておりましたが、東海道新線の建設といふものは、国鉄においても運輸省当局においても、画期的な世紀の大工事として、いわば誇りを持つてやられておりますし、またこれが完成してわが国の鉄道技術の粋をオリンピックの開催される時期に世界各國に示すのだといふことはわれわれとしても実は誇りに思つて一日も早くその完成を期待しておるわけであり。しかし遺憾なことに、その途上において忌まわしい諸負業者との間における汚職事件が発生をしたといふことは私はまことに遺憾千萬な話だと思つておるわけであり。それだけにこの新線の建設については国民はさう注目をしていておるところであります。私は地方に参つてきましたが、異口同音に、あれが報道せられますと、一体国鉄並びに運輸当局はこれが監督についていかにしておるのか、非常な疑惑と申します。批判の目を向けるに至つておるのであります。これに對しても、一部新聞の報ずるところによれば、なお上層部に波及するおそれがあるといふようなことまでも報ぜられておる。

そのために非常な疑惑を生じておるとは、この工事途上においてまことに遺憾千萬な話だと思ふのであります。が、すでに同僚からの質問に對して、この件に關して今後の決意等もお述べになつておるようでありまふから、あえて私はこれについて質問をしようとは思ひませんが、しかしさういふ状況下においてなお今日用地の確保、工事の諸負並びに今後これが建設に必要な各種の処置がだんだんと取り上げられて参らなければならぬと思ふのであります。それによつて、この建設にあつたての具体的な、詳細な、その工事の施行に必要な方法についての説明書はいまだ入手いたしてないのが実情であります。従つて地方に行きましても、どう言つて説明していいの、その説明にも窮するありさまであります。従つて委員長にお願いをいたしますが、この鉄道新線建設にあつて、ただいまここに資料を配付されましたけれども、この資料をもつていたしましては、私は説明も何もできません。さういふおさなりの表をもつていたしましては、これはできないことである。従つて、資料をお出しになるならばもう少し親切な説明書を付すべきだと私は思ふのです。でありますから、次に申し上げる諸点について懇切丁寧な説明書を御配付願ひたいと思ふのであります。

それは、まず第一には、予定路線用地の買収、収用の状況、これを詳しく説明書にしたい。第二には、工区別工事の進捗状況についての説明書を出していただきたいと思ひます。次は工事諸負の状況、並びに諸負業者に工事別にどういふ手続で請け負わ

せ、そしてその諸負業者はその請け負つた業者が実際に工事に当たつていくかどうか。あるいは、また請け、次々の下請に請け負わされてその工事をしておるのかどうか。さういふいわゆる工事の手續状況等につきまして、詳細な説明書を御配付願ひたい。以上三件の資料を要求したいと思ひます。委員長、手続を願ひます。

○三池委員長 次会は明三十一日午前

十時より理事会、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。