

第三十八回国会 運輸委員會 會議錄 第三十四号

昭和三十六年五月三十一日(水曜日)

午前十一時三十分開議

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

理事尾崎 義一君 理事川野 芳満君

理事高橋清一郎君 理事井岡 大治君

理事久保 三郎君 理事山口丈太郎君

伊藤 邦一君 宇田 國榮君

河本 敏夫君 佐々木義武君

藤原 正一君 鈴木 仙八君

關谷 勝利君 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

内海 清君

出席政府委員

總理府總務長官 藤枝 泉介君

運輸政務次官 福家 俊一君

運輸技官 水品 政雄君

(船舶局長) 岡本 悟君

(運輸事務官) 廣瀬 眞一君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

(運輸事務官) 國友 弘康君

(鐵道監督局長) 國友 弘康君

五月三十日

日本国有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第二〇号)

踏切道改良促進法案(内閣提出第二一一号)

同日

首都の交通緩和及び防火都市建設促進のため第二京浜・東北國鉄線敷設等に関する諸願(花村四郎君外一名紹介)(第四三九六号)

國鉄運賃改訂に伴う農林水産関係貨物運賃の特別措置に関する諸願(中馬辰猪君紹介)(第四五五八号)

道路運送法の一部改正に関する諸願外一件(國田直君紹介)(第四五五九号)

同(藤田義光君紹介)(第四五六〇号)

同(吉田重延君紹介)(第四六九七号)

智頭上郡線の調査線編入に関する諸願(大上君紹介)(第四六九六号)

は本委員会に付託された。

本日(五月三十日)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(内閣提出第二〇六号)

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(内閣提出第一九六号)

日本国有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二〇号)

踏切道改良促進法案(内閣提出第二一一号)

陸運(自動車行政)に関する件

〇三池委員長 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、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。内海清君。

〇内海(清)委員 私は鐵道敷設法の一部を改正する法律案について、簡単に一、二質問申し上げたいと思ふのであります。

去る五月十二日の鐵道建設審議會の建議によりまして、今回敷設法の一部が改正になるわけでありまして、審議會の建議されました九つの新しい線がこれに加わつたのでありまして、これらにつきましてはいろいろの問題があると思ひますが、その基本は、やはり審議會におきまして問題であると思ふのであります。そこで、審議會でどういふふうな新しい予定線というものを取り上げられます場合に、何か審議會の選定の基準というふうなものがあつたのであります。何もなくてやつたのではないと思ひます。そういうものがあつたならば、一つお聞かせ願ひたいと思ひます。

〇岡本政府委員 昭和二十八年に、新しく別表に予定線を追加する問題が、鐵道建設審議會でいろいろ議論されました。その際選定基準というものがあつた。その概要を申し上げます。第一は産業の開發と申します。特に資源の開發、それから第二点は交通網を形成するもの、それから第三点は輸送需要の非常に大きいもの、

こういつたようなものがあつたと存じます。そういうわけで、一応の選定基準というものができ上りました。それに照らして、その当時は別表追加の予定線をお選びになつたようでございます。今回もやはりその線に沿ひまして、新しいデータは、その予定線が調査線になりますような場合に、もつと的確な調査をするわけでございますが、一応のデータを各路線について全部とりまして、そういう選定基準に照らして選び出したものでござい

ます。前回申し上げましたように、別表に追加を希望しておりますのは百二路線でございます。そのうちから九つ、その選定基準に照らして選び出したような次第でございます。

〇内海(清)委員 ただいま基準となるものをばく然と承つたわけでございますが、もちろんそういうものに照らして新しい線は十分検討されたと思ひますが、けれども、特に最近の問題は、經濟成長の基礎となる重要な資源の開發、あるいは産業發展というふうなことが中心的な問題になると思ひます。しかし、今日の輸送關係から考えますと、自動車の面というものが閉却できない問題であります。従つて、新しい線を建設する場合に、どうしても鐵道によるなければならぬか、自動車をやつた方がいかにどうかというふうな問題が、今日の國鉄經營の状況から申しましても、きつめて重要なことと思ひます。であります。それらの点につきまして十分なる検討が行なわれておるこ

とと思ひますが、その点を伺ひたいと思ひます。

〇岡本政府委員 鐵道建設審議會で、数多くの調査候補路線から調査線をお選びになります際に、やはり選定基準が要するといふことが議論になりました。その結果調査候補路線から調査線を選び出す場合の選定基準が一応でき上つております。これもしばしば申し上げましたように、重要な交通網を形成するもの、それからもう一つは、資源の開發、産業の發展上重要なもの、こうございまして、しかもその二つの要件を満たしたもので、自動車輸送との比較検討をいたしまして、鐵道輸送を有利とするものを選ぶといふことに相なつております。その選定基準で、先般調査候補路線六十五線あるうちから六線を選び出したわけでございます。そのことは、やはりこの予定線の追加選定にあたりまして、当然御指摘のように考えおくべき問題でありまして、一応事務當局で作つております基準に照らしまして検討したものでございまして、つまり、正確に申し上げますと、旅客は一日一キロ当たり五千五百八十人、それから貨物は一日一キロ当たり六百六十二トン、このくらいの数量ありますと、鐵道輸送を有利とするといふふうな基準を作つております。その基準に照らしまして、この別表予定線に追加する路線の選定についても検討いたしましたわけでございます。

〇内海(清)委員 新線についてはさういふ検討が行なわれるというところはわかりましたが、現在別表にありま

予定線、なお工事に未着手のもの、これらにつきましても、やはりそういう自動車との関係の検討が行なわれておりますか。

○岡本政府委員 先ほど申し上げましたように、別表予定線のうちから着工線になり、別表予定線の中には、その段階として、調査候補路線といふものを選び出します。その調査候補路線のうちから調査すべき路線をまた選び出すわけでございますが、その際に、自動車輸送との比較検討をいたしまして、鉄道輸送を有利とするものについて調査線として選定するわけでございます。従いまして現在別表予定線に上つておるものについて、自動車輸送との比較をしておるかどうかという点でございますが、全部についてはいたしておりませんが、調査候補路線から調査線に上つてくる段階においてその検討をいたすわけでございます。

○内海(清)委員 そういたしますと、現在予定線に上がつておるものも、着工に至ります際には、それらの点で十分検討されて、鉄道というものが自動車にかわる場合もある、こういうことでございますか。

○岡本政府委員 さようでございませう。御承知のように、すでに鉄道建設審議会で、着工すべき路線として指定されまして、大体部分的に路盤が完成したというものは、過般の鉄道建設審議会では、レールを敷かないで、これを専用自動車道路といたしまして国鉄のバスで運営するといふふうなことも検討する価値があるといふことで、小委員会に付託されておりました、今後の小委員会ではいろいろ御検討に相なるかと存じております。従いま

して、当然予定線から着工線、その過程における調査線の段階におきましては、そのことは十分検討いたすわけでございます。

○内海(清)委員 現在別表に多くの線があげられておるのでありますが、今日、この線の中で工事に着手しておりますものは何線でございますか。

○岡本政府委員 戦後新線建設が再開された昭和二十七年から最近までに着手いたしました新線は四十四線、延長約一千五百三十三キロでございます。このうちすでに全線開業いたしましたのは十九線、部分開業いたしましたものは九線、合わせて約六百十七キロでございます。現在工事中のものは二十五線で、八百九十六キロに相当いたします。三十五年以降に着手線として建設されたものが十一線、延長約六百四十キロでございます。それからまた、過般の三十一回鉄道建設審議会におきまして、新規に着手線として建設されたものが一線、延長約十三キロでございますが、従つて今後建設いたします新線は、合計三十七線で、延長約千五百二十四キロで、所要工費は、概算昭和三十五年以降に約千五百十二億円でございませう。

○内海(清)委員 ただいま承りますと、三十六年度以降で着工、工事を進めていくのが三十七線、所要資金が千五百十二億とあることと、その延長が千五百二十四キロとあることと、あります。ところが三十六年度におきます新線の建設の計画を見ますと、確かに三十六年度の新線建設の予算は七十五億、これに前年度の繰り越しと申しますか、こういうものを入れて約九十億程度だと思ふのであります。ところが

が実際の工事に使われるものとしては七十五億ということになっておりますが、七十五億がこの三十七線に配分されていく、これを見ますと、一線で一億程度のものがずいぶんあると思ふ。われわれが考えてみました場合に、普通實際問題としては、地理的条件によつて、トンネルがあるとか橋梁があるとか、いろいろな問題がありまして、一応平均一キロ一億といたしまして、これは七十五キロしかできないという形なのです。実際はそれよりあるいは減るだらうと思ひます。この一線一億程度の資金配分といふふうなことで、これはどういふふうなことを御計画になつておるのでありますか。

○岡本政府委員 確かに仰せのように、一億程度で一体どういふことを考へておるか、それじや事実上建設できないじやないかといふことでございませうが、何しろ七十五億プラス十五億、九十億のワケ内で三十七線をやっていくといふと、それはなかなか實際問題としては無理があるのでございまして、しかも、鉄道建設審議会の御建議では、予算実行上効率的に経済速度をよく勘案してやれといふこともございまして、三十七線の中におきましても、おのずからウエイトの差がございまして、やりかたは異なるべからうと思ひます。早く仕上げるというふうなことを考へまして、ある程度重点的にやういう線には予算をふやしてございませう。従いまして、新しく着手線として入つてきたものは、やはり測量といつた程度で予算しかつておらぬわけでございます。これは全体のワケが小さうございませうのでやむを得ないやり方ではな

いかといふふうな考へておるのでございませう。

○内海(清)委員 なおこの三十七線のうちで工事が半ば以上進捗したものが何線あるか、あるいは完成に近いものが何線あるか、お知らせいたしたいたが。

○岡本政府委員 昭和二十七年四月二十八日に鉄道建設審議会から答申がございまして、線は十線でございますが、赤穂線を入れますと、これは御承知のように本年度開業の見込みでございますが、これは一〇〇%済んでおります。それから昭和二十七年の十二月に答申に相なつたもので見ますと大体六五%でございます。それから二十七年十二月の答申によつて二十八年から着工したものは二七%、それから三十二年四月の建議によつてのつきましては進捗率は大体四四%程度でございます。ここに一々の路線の進捗率につきましてデーターは持つておりますが、各路線ごとに申し上げようか。

○内海(清)委員 ようしいです。確かに私の調査でも今お話しのようなことであるわけですが、三十六年度の計画表によつて見ても、完成に近いのはただいまの一線ぐらゐである。私が見ましたのでは、半分以上進捗しているのは三線ぐらゐしかない。あとは全部それ以下だ。しかもそれに対しては、資金の配分で十五億台といふのが一線しかない。あと五億台が一線である。四億台が三線、三億台が三線、二億台が三線、一億台が十九線、一億以下、しかも二千万円程度のものがあつた。わずかに二千万円程度のものがあつた。これをどういふことと申します。ことに審議会の建議の中には、着工中の路

線の完成は今後非常に時間を要するだらう。従つてこの工事中の路線についても投資効果をすみやかに発揮するよう毎年度の予算規模に応じ重点的に工事を進める、こういう建議をいたしておる。さらに今後着手するものについても十分調査を行なつて、開発効果、予算の規模、工事の難易等を勘案して選定する、同時に現在着工中の路線の進捗に影響を与えないようにするといふような建議もあるわけだ。この新線の別表追加については今回の審議会の建議はそのまま取り入れられておるのであります。こういう工事の事情についても審議会の建議は当然のことであると私は考へる。それが実際の三十六年度の資金配分から見るとばまことに遺憾であるといふふうに考へる。これではたして工事が国民の納得がいくように進んでいくかどうか。一億程度のものがあるならば、今後千五百何キロあるのですから、これでいけば十五年かかる。その間には予定線が考へて、せっかくある程度はつづつ進めていったけれども、大して重要性がなくなる、いろいろなことと出てくるといふふうな考へる。これらの点についての考へを承りたい。

○岡本政府委員 三十六年度の建設線の予算の配分については仰せの通りでございます。しかし重点的に投資効果をすみやかに上げるといふわれわれの気持は、たとえば根岸線について見ていただくとおわかりいただけるのではないかと考へております。あの一線に十五億思い切つて配分したわけでございます。御承知のように根岸線は当初は通勤旅客輸送の線として考へ

ておる。さらに今後着手するものについても十分調査を行なつて、開発効果、予算の規模、工事の難易等を勘案して選定する、同時に現在着工中の路線の進捗に影響を与えないようにするといふような建議もあるわけだ。この新線の別表追加については今回の審議会の建議はそのまま取り入れられておるのであります。こういう工事の事情についても審議会の建議は当然のことであると私は考へる。それが実際の三十六年度の資金配分から見るとばまことに遺憾であるといふふうに考へる。これではたして工事が国民の納得がいくように進んでいくかどうか。一億程度のものがあるならば、今後千五百何キロあるのですから、これでいけば十五年かかる。その間には予定線が考へて、せっかくある程度はつづつ進めていったけれども、大して重要性がなくなる、いろいろなことと出てくるといふふうな考へる。これらの点についての考へを承りたい。

○岡本政府委員 三十六年度の建設線の予算の配分については仰せの通りでございます。しかし重点的に投資効果をすみやかに上げるといふわれわれの気持は、たとえば根岸線について見ていただくとおわかりいただけるのではないかと考へております。あの一線に十五億思い切つて配分したわけでございます。御承知のように根岸線は当初は通勤旅客輸送の線として考へ

ておる。さらに今後着手するものについても十分調査を行なつて、開発効果、予算の規模、工事の難易等を勘案して選定する、同時に現在着工中の路線の進捗に影響を与えないようにするといふような建議もあるわけだ。この新線の別表追加については今回の審議会の建議はそのまま取り入れられておるのであります。こういう工事の事情についても審議会の建議は当然のことであると私は考へる。それが実際の三十六年度の資金配分から見るとばまことに遺憾であるといふふうに考へる。これではたして工事が国民の納得がいくように進んでいくかどうか。一億程度のものがあるならば、今後千五百何キロあるのですから、これでいけば十五年かかる。その間には予定線が考へて、せっかくある程度はつづつ進めていったけれども、大して重要性がなくなる、いろいろなことと出てくるといふふうな考へる。これらの点についての考へを承りたい。

○岡本政府委員 三十六年度の建設線の予算の配分については仰せの通りでございます。しかし重点的に投資効果をすみやかに上げるといふわれわれの気持は、たとえば根岸線について見ていただくとおわかりいただけるのではないかと考へております。あの一線に十五億思い切つて配分したわけでございます。御承知のように根岸線は当初は通勤旅客輸送の線として考へ

ておる。さらに今後着手するものについても十分調査を行なつて、開発効果、予算の規模、工事の難易等を勘案して選定する、同時に現在着工中の路線の進捗に影響を与えないようにするといふような建議もあるわけだ。この新線の別表追加については今回の審議会の建議はそのまま取り入れられておるのであります。こういう工事の事情についても審議会の建議は当然のことであると私は考へる。それが実際の三十六年度の資金配分から見るとばまことに遺憾であるといふふうに考へる。これではたして工事が国民の納得がいくように進んでいくかどうか。一億程度のものがあるならば、今後千五百何キロあるのですから、これでいけば十五年かかる。その間には予定線が考へて、せっかくある程度はつづつ進めていったけれども、大して重要性がなくなる、いろいろなことと出てくるといふふうな考へる。これらの点についての考へを承りたい。

○岡本政府委員 三十六年度の建設線の予算の配分については仰せの通りでございます。しかし重点的に投資効果をすみやかに上げるといふわれわれの気持は、たとえば根岸線について見ていただくとおわかりいただけるのではないかと考へております。あの一線に十五億思い切つて配分したわけでございます。御承知のように根岸線は当初は通勤旅客輸送の線として考へ

ておる。さらに今後着手するものについても十分調査を行なつて、開発効果、予算の規模、工事の難易等を勘案して選定する、同時に現在着工中の路線の進捗に影響を与えないようにするといふような建議もあるわけだ。この新線の別表追加については今回の審議会の建議はそのまま取り入れられておるのであります。こういう工事の事情についても審議会の建議は当然のことであると私は考へる。それが実際の三十六年度の資金配分から見るとばまことに遺憾であるといふふうに考へる。これではたして工事が国民の納得がいくように進んでいくかどうか。一億程度のものがあるならば、今後千五百何キロあるのですから、これでいけば十五年かかる。その間には予定線が考へて、せっかくある程度はつづつ進めていったけれども、大して重要性がなくなる、いろいろなことと出てくるといふふうな考へる。これらの点についての考へを承りたい。

○岡本政府委員 三十六年度の建設線の予算の配分については仰せの通りでございます。しかし重点的に投資効果をすみやかに上げるといふわれわれの気持は、たとえば根岸線について見ていただくとおわかりいただけるのではないかと考へております。あの一線に十五億思い切つて配分したわけでございます。御承知のように根岸線は当初は通勤旅客輸送の線として考へ

ておりましたけれども、最近横浜に大規模な埋立計画が進捗いたしております、そこに相当大工場ができておるといふことで、昭和三十八年度末、つまり昭和三十九年の四月までにせむとも根岸まで完成を必要とするのだという事態もございまして、思い切つて資金の配分をしたわけでございまして。そういうわけで、御趣旨の通り、その意図を体しましてやっておりますつもりでございますが、一億程度のものにつきましては、そのうち完成路線が出てきまして、建設費の予算のワケにゆとりが出てきますから、それをまた思い切つて投入していくという方法も可能に相なるかと存じておるのでございます。

○内海(清)委員 ただいまの局長の御答弁からいたしますと、重点的に考えておることとありまますが、もし重点的に考えるというならば、二千万円とか九千万円とか一億程度というものは、一応国民に、やつておるのだ、それだけの一つのゼスチュアであつて、実際問題としてはそういう工事の進め方は遺憾だと思ふ。もし重点的にやられるならば、最も重要線からもう少し資金の配分については考える必要があるのではないかと。むしろ一面からいへばこれは国民をごまかしておる。いつできるか、十五年先にできるか二十年先にできるか、あるいはそれ以降になるかといふことですが、今やつとるんだ、今やつとるんだといふことのみでいくことは、国民に対する親切なやり方ではないのじゃないか、私はこういうふうに考えております。従つて重点的にやられるといふことであるならば、もう少しそれをしほつて、ほんとうにこの建設の目的に一日

も早く治りような方法をとるべきではないか、かように思ふのであります。が、それに対する御意見を一つお伺いしたいと思ふ。

○岡本政府委員 仰せの通り重点的にやりたいという気持は十分持つておりまして、そういうつもりで予算の配分原案も作つたわけでございまして、新線建設に対する関係地方住民の希望も非常に熾烈なものがございまして、そういう強い希望を無視するということにもなかなかいきませんので、われわれも非常に苦しい立場で配分計画を立てておるといふことを御了解願ひたいのでございます。御趣旨は十分わかつておりますので、さらに来年度におきましては建設審議会の御意見も十分拝聴いたしまして、そういう方向へもつと強く前進できるように努力して参りたいと思つております。

○内海(清)委員 来年度以降そういう方向に持つていきたいという御意向のことについてございまして、実際問題として今日までのような状況では国鉄もむしろマイナスじゃないか。早く完成させてその線の目的に治りようにしていくことは、住民にとりましても国鉄経営にとりましても好ましいことじゃないかと思ふのです。ただ一億くらいで、十五年先にできるか二十年先にできるかわからぬが、やつておるのだといふこの行き方は私は強く反省されるべきであるといふふうに考えるのであります。そういうことに関連いたしまして、今日別表にありますが、その中でもうすでに相当の時間を経過しておるので、これはもう別表からはずしてよい。この線は今後わが国の経済情勢あるいは産業開発といふことか

ら考えて不必要だといふような線もあると思ふんです。こういうふうなものについてはやはり当然別表からはずすべきものじゃないかといふふうに私は考えるのですが、いかがでございませうか。

○岡本政府委員 その点につきまして、先日私の方の大臣がお答え申し上げましたように、確かに理論的には当然この別表予定線は総ざらいをいたしまして整理すべきものは整理するといふことが正しい行き方であらうかと存じます。しかし、やはり関係地方住民にとりましては重大な利害関係を持ちました問題でございまして、軽々に取り扱うべきではない。従いまして客観情勢と申しますか、国民全体のうちに、むしろ道路をより整備して、新しい交通機関であるバスなりあるいはトラックによる方がよいのだといふふうな情勢が出て参りますれば、そういう客観情勢の盛り上がりを見合ひに再検討のチャンスをつかみたい、かように考えておるわけでございまして、鉄道建設審議会におきましても、昭和二十八年度の別表追加の論議がなされた際に、当然今までの予定線を再検討すべきだといふふうな御議論が出たのでございまして、しかし、やはり関係地方住民に及ぼす影響を考慮されまして、そのことは自然さたやみに相なつたといふ経過もあるものでございまして。

○内海(清)委員 私の言つておりますのは、もちろん今後鉄道がいけなければ自動車によつていふものはけつこうだと思ふのです。今後この線は鉄道の必要もないし、自動車の専用路線を作る必要もないといふものがすであ

るのじゃないかと思ふのです。この点一つお尋ねしておきます。

○岡本政府委員 まだ十分検討いたしておりませんが、確かにそういう路線が相当数あることは否定できないかと存じます。それを別表予定線の整理といふことで法律改正をやるかどうかといふことになりまして、ただいま申し上げたようなことでございまして、これはよほど慎重に取り扱わなければいけないといふふうに考えております。

○内海(清)委員 ただいまのお話、もちろんわかるわけで、地方住民の感情問題、これもわかりますが、どうせ見込みのないものをいつまでも置いて、これは別表で予定線になつておるんだといふこの行き方、これははたして国民に対して親切なやり方かどうかといふことです。でありますから、これがどうしてもいけなければ、なおほかの問題を地方住民としても考え、国としてもアドヴァイスし、あるいは援助していくという方法が最も親切なものではないか。言いかえしますならば、地方の実態からもう国有鉄道もできないといふふうなことになるれば、これはいわゆる民営の会社線と提携していきまつか、何かそこらの方法を早く立てさせるべきであつて、いつまでもこれは、何とかなるだろ、もう少し待てといふふうな態度は、私は為政者としてはとるべきではないんじゃないかといふふうに思ふんです。その点に対するお考えをお伺いしたいと思ひます。

○岡本政府委員 その点、内海委員の仰せの通りでございまして、当局といひましてはすつぱりと切つて新しい線だけで再出発したいのでございまして、根本的には、御説がございましたように当局もそう重く考えております。たとえば金刀比羅さんの参宮に立つております寄付の石に刻んである文久三年金一両とか、あるいは大正元年金千両とかいふような一つのアクセサリといひますか、立てておくことが一つの観光の目標になつてゐる、そういう意味の程度で、それでもいいから置いておいてくれという地元の希望が強いのであります、それにとらわれてゐるわけではないのでございまして、お説の通りと考えております。

○内海(清)委員 なお新しく追加されましたものにつきましてはいろいろあると思ひますが、これは立地条件その他現地の様子を調べなければなかなか判断しにくいので、時間の関係もありまして、私はなるべく以上で終わりたいと思ひますが、この際私の強く要望しておきたいのは、やはり新線建設をいたします。ことに別表に予定線としてあげます場合には最も慎重に考慮して、そして鉄道の完成によりまして地方の経済の発展あるいは産業の発達、その他文化の交流等に最も貢献するものであり、しかもこれが鉄道によらなければならぬといふふうなものについて、十分一つ考慮してやつていただきたい。これがはつきりと出て参りませんと、やはり政治路線といふふうなことでも国民に多くの疑惑を与えるものがあると思ひます。さらにそれと並行いたしまして今後のわが国の交通の形態の上から考えまして、自動車との関係もあくまで十分検討していく、ことにさつきからの話のように、今日予定線になつておりますものにも、自

動車の方が地方住民にも有利ではないか、こういうふうに考えられるものもあると思うのですが、これに對します當局の一般住民に対する啓蒙が、私の見ますところではまことに足らぬと思ひます。これを十分納得させなければいつまでたつてもこの問題は解消しない、もう少し積極的に當局においてこれらの一般住民に対する啓蒙をやつていただく、そのことが住民のしあわせを増し、あるいは國鉄経営を豊かにするといふことであると私は考へる。どうかそういう点について十分なる今後の策を強く要望いたしまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○三池委員長 山口丈太郎君。

○山口(丈)委員 私は簡単に一つ御質問を申し上げたいと思ひます。

新線の建設につきましては、昨日質問をいたしまして大体私の見解については意を尽くしているものであります、さらに二、三の点について御質問を申し上げたいと思ひます。

まず第一には、この新線建設については、どの国会だったか、資料を調査しておらぬのでわからぬのですが、前の新線建設のための調査線を決定する法律が改正されるときに、今も内海委員からも質問がありました、もう二十年も三十年もたなざらしになつて、予定線の整理問題について各委員からそれぞれ質問があつて、そのときに、そういう実現不可能な線については、一応法律の改正といふことではなく、今後それを一つの課題として研究するが、しかし一応改正をしないままにたなざらしにして新しく新線建設予定路線の再検討をした結果、これだけのものを別表改正に加えて御提案を申し

上げる、こういうような御説明がたしかあつたと記憶いたしておるのであります。その後、今の質問に對するお答えは、あの当時の運輸省の方針なるものがそのまま実行されていらないのでは、か、こういうふうに考へるわけですが、この前の別表改正の法案が提出された後のいわゆるこれらのたなざらし線と申しますか、不要になつた路線等の整理についてどういふ処置を講じられておるのか。また、そういうふうな時代の移り変わりに従つて、ほんとうにその必要性の希薄になつた路線について、今後、私がきのう申し上げたように、はつきりとした態度といふか、処置をとる御意思があるのかないのか。この点について、運輸行政上重大でありますから、一つ明確な方針をこの際明らかにしていただきたい、このように思ふのですが、いかがでしょうか。

○岡本政府委員 この問題につきましては、先ほど内海先生にお答えいたしました通りでございます、過般運輸大臣も御答弁申し上げましたように、非常に重要な問題でございますので、やはり客観情勢の推移を見きわめまして、仰せのような整理をする意味合いにおいて別表の再検討の機会をつかみたい、かように考へております。

○山口(丈)委員 考へておるといふこととありますが、これは期限のないこととなんです。今までにこの鉄道建設審議会等それぞれの機関にさういふ意見を出しになつたといふことがあるかどうか。検討されたことがあるのかどうか、これを一つ。

○岡本政府委員 これも先ほどお答え申し上げましたように、昭和二十八年の別表予定線につきまして新しく追加

するといふことが鉄道建設審議会におきまして論議されましたときに、追加もよろしいけれども、すでに必要のなかつたようなものも相当あるのだから、これを整理することを検討してはどうかといふふうなことも出たのでございしますが、結局この問題は、地方住民に与える影響が重大であるので、輕率に扱うといふことはいかぬかと思ひ、その再検討は一応論議の上で出たことは出たけれども、まともな形に於いて結論は得られなかつた、こういう情勢でございます。今回の鉄道建設審議会におきましても、やはりその問題が、多少一部の委員から出まして、小委員会でも鉄道輸送と自動車輸送との関係といふような根本問題も取り上げようといふ空氣も出て参つておりますので、それが発展いたしまして別表予定線の再検討といふことに相なれば、また新しい方向が出てくるのではないかと、かように考へております。

○山口(丈)委員 私は率直に言いますけれども、なるほど地方住民の要望もたは期待等も私は率直に認めますが、それと同時に、われわれ国会議員としてもこれについては深い理解と反省を持つていかなければならぬと思ふのです。きのう申し上げたように、この予定路線あるいは調査線等々が決定をされ、それが実現可能か不可能かもわからぬ、そして何年も何年も、はなはだしきに至つては三十年、四十年とほとんどたなざらしの状態に放置せられていふような路線もあるのですが、そういうものが時代の推移とともに不必要になつていふにもかかわらず、決断が下されなかつたために往々にして政治界

あるいは行政に對しても一つの地方住民の不信にまで発展しつゝあることもまた事実であります。また悪く言えばそれをあらゆる方面に利用されるおそれ非常に多いのであります。こういうことは、ひいては日本の政治そのものにも行政そのものにも芳しい結果を生むものではない。従つてこの計画を立てる場合には、その実現が可能かどうか、日本の現在の経済力あるいはその他の要素を勘案をして、そして調査費に膨大な額の経費を要するのでありますから、少なくともそういうふうな決定を法律がするものでありますから、法律の權威のために、もつと真摯な態度をもつて決定せらるべきではないか。たとい審議会等の政治的な配慮からするといふ調査線の決定客申があつたとしても、それを國鉄なりあるいは運輸當局の運輸行政上なりからいさいに検討をして、そして法律の改正案として出すべきものかどうか、あるいは中止すべきものかどうか、あるいは中止すべきかどうかをもつと慎重になすべきではないかと思ふ。ところがどうもこの鉄道建設審議会の答申なるものは、さういふような批判もなしに、ただまのみにのみ込んでやられるところに權威の失墜があり政治への不信がある、このように考へるわけです。ですからきのう申し上げたように、運輸省は運輸行政上もつと確固たる信念を持つてこれに對処せらるべきではないかといふことを私は強く質問を申し上げた。これは事務當局はもちろんのこと、この衝に當たる運輸大臣として、日本の将来の運輸行政上きわめて私は重大なことであると思ふのですが、事務當局からも、また運輸大臣からも、それに対する確固たる答弁をもう

一度聞かしていただきたいと思ふのであります。

○福家政府委員 運輸省は確固たる信念を持ちまして御説明の通り努力いたします。

○山口(丈)委員 私は今の答弁はきわめて不親切だと思ふのです。さういふ確固たる信念を持つて今までやつておられれば、一体今度の改正案もどれだけの信念を持って出されたのですか。昨日の肥田委員の質問でも、瀬戸内海における予定線といふものは、実に雄大な計画である、従つてこういうものは賛成だと言われる。私もさう思ふ。しかし一面考へてみると、青函隧道の問題があり、明石一四國の連絡鉄橋の問題がある。そして今また高松一宇野間の予定線が調査線として掲せられる。一体三線だけでもどれだけの資金が必要とお考へになりますか。東海道新線を建設するにあつても、外資の導入なくては、日本の経済力だけをもちてこれをまかなうことはできないといふ実情にあることが証明しているじゃないですか。しからばこのようないわゆる雄大な計画を立てるにあつては、私はもつと確固たる計画、信念がなくてはできない相識だと思ふ。私は今度の改正案なるものの提案されていふ底に、今申し上げたような、また次官が御答弁になるような信念があると云われるなら、その具体的な事例を示してもらわなければ、これを實現するのかがどうかといふ誠意についても疑わざるを得ない。一体どういふことなのか。

○福家政府委員 ただいま御指摘になりました青函、あるいは明石海峡から淡路島を縦断して鳴門に結ぶ、本土と

四国を結ぶようなものは莫大な経費を要するにかならず、宇野・高松といふような線を再び予定線に入れるといふようなことには、いかなる信念を持っておるかというお問い合わせに、いまだ、いよいよも本土と四国を結ぶというような世界的な、画期的な架橋の大事業でございまして、一方的に単に明石海峡、あるいは鳴門を結ぶ線だけの調査においてこれをよしとしない。岡山、香川県の宇野・高松の線、あるいは広島、愛媛の尾道から今治につなぐ線といふような、三つあるいは四つくらいは路線を比較検討いたしまして、経済的に、科学的に最も実のあるものをもって、そこに結ぶといふことが、国策であり、良心的な処置であるという確固たる信念のもとに当局としては予定線に加えていただいた次第でございまして。

○山口(文)委員 私の見るところでは、大抵着工までの経路については、最初が予定線にし、調査線にし、着工線にする、こういう経路を踏んできている。だから、今まで調査線といふことになれば、一つ格上げされたことになる。従つて、これはもう着工は間違いないのだ、こういうふうに、これは早合点かもしれないけれども、宣伝もされてはいるし、そして実質的にそう考へてはいるのです。それがだめになったといふようなことは、これはほんとうに重大なことになる。ですから、クナワ(ハビ)のなま殺しという言葉があるが、着工もしない、といつてだめだといふことも言わない、適当にお茶を濁して、時日をた経過するだけである。これでは私はほんとうに行政面から申しても、さつきから申すように

政治面から見ても、不信を買はばかりである、こう思うのです。はなはだしきに至つては、私はいろいろのところに

行つておられますが、一つの河川を改修して、そして干田地帯が湿地帯に変化する。そうすると、上水道を作つてくれといふのがその住民の切なる願ひである。ところがそれを利用して、悪い言葉で言へば何十年もほつておく。だがが当選しても、だがが何と云うて出てきてそれを実現しようといふので、住民は投げやりの考えを持つようになる。全く政治に対して不信を表明していることになる。これでは私は行政面から見ても政治面から見ても、これは終止符を打ちましようといふことで、私は努力したことがありますが、こういうような調査線について、簡単に信念々々と言われるけれども、一体どこまで信用していいのかわからないのです。今までに調査された線が何線になつておりますか。もう調査の結果も出ておると思ひます。そしてほんとうに真剣に調査の結果、どれだけのものが着工可能なのかどうか、この際は既定の調査線の現況、将来の見通しについてはつきりとしてもらいたい。できないものはできな

い、できるものはできるとはつきりしてもらいたい。そうでないと、単なる宣伝に終わるといふことでは、今申し上げたように非常な不信を買ひ結果になる。私は、何としても将来日本の民主政治を進展させるには、与野党を問わず、政治、行政に対する国民全体の信用を高めるということに、日本の議会政治は確立されると思つてい

る。だんだんと政治に対する不信を買ひ、その結果が、政界に対しても選挙に對しても非常な汚点を残すに至る。このことは私は何としても防がなければならぬと思ふ。そのためには、今日こういう問題が提案されたのでありま

す。一応鉄道建設審議会の議題になりまして、自分そのまゝに据え置くといふ結論にはなりませんでしたけれども、本委員会におきまして山口委員あるいは内海委員のお説をもとにいたしまして、次の鉄道建設審議会において、当局としてその御意見を中心に再検討を提案して、検討していただくことにいたします。

○山口(文)委員 私はそれを期待いたします。そこで事務当局に伺ひますが、先ほど申し上げた前の別表改正によつて調査線となつた、その線の調査の結果はどういうことになつておるか、その概況を一つ御説明願ひたい。

○岡本政府委員 鉄道建設審議会が調査候補路線についていろいろ御審議になりまして、昨年の当初からであつたかと存じますが、まる一年御審議になつたわけでございます。その過程におきまして選定基準をお作りになりましたし、あるいはただいま御指摘のよう

に、調査線を選び出すといふことは、それが即着工線になるといふ前提ではない、このことを鉄道建設審議会では一つ明確に把握しておかなければいかぬという御意見が出たわけでございます。そして、そういった御意見を尊重いたしまして、今回調査候補路線をいたしましては六十五路線ございましたが、そ

のうちに六線新しく選出されたわけでございます。しかもその六線につきまして調査すべきものとされました御建議の文案には、着工の可否を調査すべきものといふふうにされておるわけでございます。ここで初めて、鉄道建設審議会としては、調査線といふのは着工の前提ではないのだ、着工をすべきかどうかといふことの調査だといふ意思を明確に表明されておるのでございまして、われわれ事務当局といたしまして、その趣旨を体しまして、十分慎重に、さらに詳細検討してみたい、かように考えております。

○山口(文)委員 その六線の内容について、どこどこであるか、差しつかえがなければ、その差しつかえのない範囲内で一つ明示してもらひたい。差しつかえがあるようならば、あえて明示は迫りません。

それから国鉄にお伺ひをいたしまして、現在予定もしくは調査線として法案の改正案が提示されておるのでありますが、これは先ほどからお聞きのように、また御承知の通り、鉄道建設審議会の答申に基づいて法案の改正がせられるのであります。しかし国鉄の新線建設による赤字もしくは建設に関する資金等の調達は、これは運賃法の改正のときにも御説明をされましたように、国鉄の現在の経理をもつてしてはまかない得ないといふことを強調せられておるのであります。そうすると、このよう膨大ないわゆる予定線の調査線、ひいては、これは今事務当局から言われるように、調査の結果必ずしもそれが全部着工線として採用される

とは限らない、こういうことではありますけれども、住民としては、調査線に入ればおおむね着工されるものといふ予測、前提を持っておるわけです。しかし現在の国鉄能力をもつてしては、私は、よしんばこれを着工線と決定しても国鉄は受け入れることが困難ではないかと思はれる。そうすると、国鉄は、この調査線に編入される場合に、その以前にどういふ意見を運輸省に具申せられたか、ただ鉄道建設審議会の決定をそのまゝとせられて、この法案を提出するに賛成されておるか、その経過並びに国鉄のこれが受け入れに對する所信をこの際一つ明確に

していただきたい。

○香孫子説明員 お答え申し上げます。新線建設の国鉄にとつての経済負担といふものが相当大きな問題であるといふことは、前々からいろいろな機会に申し上げておる通りでございます。この問題は、今次の国会におきまして、今後の新線建設に対する利子の補給といふようなことをお取り上げいただきまして、そういうような面ではこれが非常な力になるということに感謝いたしておる次第でございます。けれども、国鉄といたしましては、今後の新線建設につきましては、できるだけ早い機会にさらに一歩を進めて、政府出資といふような態勢でこのことが行なわれるようになりまことを今後

もお願いをいたして参りたいといふふうに考えております。

それから廣く新線建設の問題につきまして、特にまた建設審議会に付議されますいろいろな問題につきましては、これは運輸大臣の諮問機関であるといふ性格からも、運輸省の御当局の

方で御立案になつておられるわけでございますが、それらの立案に際して、国鉄に対していろいろ意見をお求めになる場合もございしますので、それに対しては、資料その他国鉄でもつて間に合いますものは、これを差し上げる、また私どもの考えておりますことは遠慮なく申し上げて、でき得る限り私どものお願ひをお取り上げいただき、ますように取り運んでいただいておりますやうなわけでございます。

○山口(文)委員 時間がたちましたから私はあまり長くを申しませんが、今の国鉄側の答弁にいたしまして、あまり国鉄の意見なるものは建設審議会にも、あるいは運輸省にも反映していないのではないのか。現在の国鉄の経済負担能力から見て、こういうような、いわゆる一面からいえば不見識といつても過言ではないですが、こういうような決定がされる。少なくとも国鉄の意見なども尊重をせらるべきであるし、またこういうような膨大な計画がされるのでありますならば、国鉄にそれだけのしわ寄せをするやうな決定ではなくて、政府自身が、もつと資金面から見ても、その他の計画を立てる場合にはつきりとした計画をもつてやられるべきだと思ふのですけれども、何らそういう面についての計画なしに、ただ建設する、そのためにこうきまつた、法律できまつたから国鉄はその資金を調達すべしというやうなことじゃ、これは国鉄本来の使命を全うすることはできないのではないのか、かように考えるわけですから、運輸省は一体そういう点についてどういうお考えを持っておられるか、これを聞きたい。

○福家政府委員 この点、山口委員多少誤解があるかと思ひます。鉄道建設審議会の中に国鉄總裁が有力なメンバーとして参加してありますし、速記録によりまして、その発言の相当数は国鉄側が発言をいたして、そして十分議論の結果審議会の答申として運輸省に回つてくるわけでございますから、国鉄の発言が全然審議会でも無視されておるといふやうなことはございせん。

○山口(文)委員 それならば、今の国鉄の答弁というものは非常な食い違いがあると思ふ。またその結果について、国鉄も重大な責任を帯びなきやならぬと思ふ。今日東海道新線を建設するために運賃の値上げまでされておるのです。そして今日公共企業体としての性格、それはなるほどつばな理由がついております。日本の経済開発とか、あるいは経済の振興とか、あるいは民生の安定とか、いろいろの公共的、公益的な理由がついておるのであります。そして私企業のごとく利潤を追求する機関としてではなくて、いわゆる公共性を主張した公益事業としての国鉄の存在を認めて、そして公社として運営されておるのです。それが、私企業は何もいっていないのに常に運賃値上げではさらに最先端をいつておる。そして国鉄は赤字かというところ決してそうではない。一般的には国鉄は黒字ではないかと言つておる。こういうことで、言つておられることと實際やつておることは全く矛盾しているのです。これは何かという、もしこういう新線の建設等にあたつて将来大衆には迷惑はかけないんだ、自己の経済によつてこれだけのものが完成できる

んだという確信があつて行政当局も国鉄当局もこの改正案を出された、そしてこれが実行されるというのであれば、これはよろしい。けれども、そうではなくて、東海道新線を建設するといふことになれば、運賃の値上げをしてそこから資金を得ようとする。公共事業であるにもかかわらず、私企業は何もいっていないのに、いつも大衆負担の先頭に立つ。こういうあり方は私は改めなければならぬと思ふのです。ここに私は行政的な運輸当局の計画性は皆無というのを認めざるを得ないのであります。それは国鉄も、審議会においても、率直に言へば勘定にも合わないことを受け取つて、ただ国鉄の事業擴張だけを満足させるというやうな行き方は改めなければならぬと思ふ。どうお考えになりますか。

○吾孫子説明員 ただいま最後に仰せられました単なる事業擴張だけを満足させるというやうな、そういう気持は毛頭持つておらないのでございす。なお、ただいまお尋ねの中に、東海道新幹線建設のやうな問題が出てくれば、さつそく運賃の改定というやうなことをお願いしておるではないかというお言葉もございしましたが、これは実は前にもこの委員会でも御説明を申し上げたことがあつたかと思ふのでございす。けれども、国鉄といたしましては東海道新幹線のやうな、将来採算に合ふと思はれるやうな投資につきましても、これはもう当初から借入金でまかなつていくという建前をとつておるのでもございまして、今回運賃の値上げをお願い申し上げましたのは、決して東

海道の新幹線の建設というやうなことを理由にお願ひをしたのではないのでございまして、再々申し上げておりますやうに、国鉄としては現在のわが国の経済発展に追いついていきなすために、採算を度外視したやうな輸送力増強あるいは輸送の安全の確保というやうな採算に乘らない投資もやらなければならぬ。そのために財源がどうして不足りませんので、まことに恐縮であると思つておりましたけれども、最小限の必要な自己資本を獲得できるようにお願いしたいといふことから運賃の改定をお願いしたいやうな次第でございす。先ほど、いわゆる新線建設についての政府の出資を今後お願いしたいといふことを申し上げました、新線の大部分はこれまた採算を度外視してやらなければならぬ仕事であると思ひますので、そういう性格から政府の出資というやうなことをお願いいたしておる次第でございす。

○山口(文)委員 なるほど国鉄から答弁を聞きまして、運輸省から答弁を聞きまして、答弁内容というものはもつともやうに聞かざるわけです。しかし今日国鉄に対する不信、また行政面に対する不信というものは非常に大きなものがあります。またひいては政界に対しても大衆の不信というものは非常なものがあつた。従つて実質的には今御答弁になつたやうなものはないか。今国鉄のやつておる營業の方針といふものは、利潤追求機関であるといつても過言でない。私企業よりもつと利潤欲というものに狂奔してゐる姿というものは大衆はよく知つてゐると思ひます。どんなに説明されてもそれで満足するものではござい

ん。ですからこの新線建設にあたつても、今御答弁になつたやうな、実質的にいわゆる大衆が負担をするのではなからう、将来調査線が着工後に決定される場合においても、政府並びに国鉄においてその建設に必要な資金は、人に迷惑をかけるないでもちゃんと負担ができてゐるという限度内においてやつておきますが、これは運輸当局にも言つておきますが、それを理由にして、調査線にしたからといつていつまでたつても着工するのかもしれないのかはつきりせず何十年もたなすにしない、ただ宣伝の具に供せられるやうな行為は今後一切慎んでもらいたい。そして、行政についても政治についてもむしろ民衆の信用をつなぐことであると思ひますから、この点強く私は両当局に要望しまして質問を終わりたいと思ひます。

○三池委員長 ほかに御質疑はございせんか。——ほかにないやうでございすので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○三池委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、これを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 昨日から今審議されております敷設法の一部改正についていろいろと質問をいたしまして、当局の説明を聞きまして、しかし説明を聞いても、依然として私は、ただいま審議しておる一部改正というものは非常な弊害をもたらすものだといふ考え方を改めるわけにはいかないものでありま

常に御熱心でございまして、ほとんど大部分出席をされております。

○勝澤委員 具体的な内容につきましては、まだ長官以外にお聞きしますが、そこでこの調査会への諮問にあたつて、大体どういふ条件で、いつまでの見通しでやれ、こういうふうな点はどうなつておるのですか。

○藤枝政府委員 御承知のように、この調査会は九月の末までが期限でございます。従いまして、その九月の期限までにはぜひ結論を出していただきたい。これは国会を総理府設置法の一部改正が通過いたします際に、再び延ばすようなことなく、九月一ぱいで結論を出せるようにせよという委員会等における相当な御意見もございました。その旨も十分調査会に伝えてございます。

○勝澤委員 これを見ても、今月の見通しで三月、四月、五月、大体一カ月に一回か、あるいは一回半か二回ぐらいの予定なんですけれども、この調子でいくと、九月末までには大体結論が出る、こういうことを明言できま

○藤枝政府委員 昨日からいわけゆる本格的な討論に入っているわけでございますが、大体会長の長沼君の気持も九月のぎりぎりでなくて、むしろ少なくとも九月の初めぐらいまでにはぜひ結論をつけたらいいということで調査会を指導しておられるようでございます。

○勝澤委員 そこで今の調査の状況などについてはおわかりになりますか。競馬、あるいは競輪、あるいは小型自動車競走、モーターボート、こういうものをどんなふうな立場で、どういふふうによられておるかという点などについておわかりになりましたら、お答え願いたいと思います。

○藤枝政府委員 何分にも、繰り返して申し上げるようですが、昨日初めて実質的な討論に入つたわけで、それまでは現状の説明を聞いて、それに対する質疑を行なり、あるいは実地調査をやるというふうなことでございます。昨日の会合につきましても、私、出席いたしておりましたので、内容は存じませんが、相当活発な賛否論が戦わされたというのを伺っております。

○勝澤委員 そりすると、この委員会は公開ですか、非公開ですか。あるいは議事録はどうなつておりますか。

○藤枝政府委員 調査会そのものは非公開でございます。議事録はとつてございます。

○勝澤委員 そりしますと、討論を始めたというのですが、これから九月までに結論を出そうという審議日程といふのですか、こういうものはどういふ予定で作られておりますか。

○藤枝政府委員 確定した審議日程はまだできておりませんが、大体月二回ぐらいという予定で進んでおるようでございます。

○勝澤委員 月二回で討論を始めたというので、また長官の先ほどの御回答でも、会長も九月末までに結論を出すように――九月末でなくてもつと早くても結論を出すようにしたいということをおっしゃるようでございます。この以上この経過についての御質問をすることはやめま。

次に運輸省の關係当局にお尋ねしたいのですが、この法案がかりに成立しない場合の障害というのはどこにあるのでありましようか。それと、もし障害がそこに具体的にあるとするならば、この法案の提出がおくれた理由は何

どこにあるかという二点をお尋ねします。

○水品政府委員 この法案は十九条に基づきます交付金に関する規定の延長というところでございます。十九条に基づきます交付金の使用につきましても、御承知のように造船関係事業の振興、それから海難防止事業の振興、そのいふに法で規制をされております。そしてその使用の実際の状況は、まず造船関係事業について申し上げますと、造船関係事業は御承知のように非常にたくさんの中企業の造船工業から成り立っております。造船船価の六割ぐらゐは造船所以外の中小企業の関連工業で占められておるわけでございますが、中小企業の関連工業につきましては、ほかの中小企業と同じように、技術の面、施設の面で相当立ちおくれの面がございます。こういうものにつ

きましては運輸省といつても従来努力をいたして参つたのでござい

ます。またそういうものについては一般会計等によりまして振興をはからなければならぬことは十二分に承知をいたしておるのでござい

ます。また施設の改善に対して八億以上の投資をす

で上げてきたのでござい

ます。しかしながら、最近の貿易自由化等一つとつてみましても、諸外国のこうした分野に比べて日本の中小企業の

部門はまだまだ立ちおくれがござい

ます。この面にはまだ数年格段の努力をしなければならぬといふふうにわれわれ考えておるわけ

でございます。そこで御指摘のようにこれが中止されま

いうような考えは毛頭持つておりませ

ん。○勝澤委員 政務次官。先ほど総務長官も、この法律に従つて九月の末までには結論を出すように調査会の模様はやつておるという

ことを言われま

した。運輸省としては、先ほど総務長官が言

つたように九月までに結論を出す

○水品政府委員 二十二条の四の三号に基づきましては、貸付に關しての規定でございますが、これは現在資本金一

億円未満の造船関係業者の施設の改善に對して貸し付けているわけでございす。そしてそういうような業種は、中小企業金融公庫その他いろいろ市中のほかの金融機関もございすけれど、これも御承知のように資金ワクの関係等で、現在までなかなか十分な設備投資資金の獲得ができなかったという実情はございす。私どものあずかっております造船関係におきましては、この種の業種については、国際競争力強化という点で、ここ三年くらい相当大幅な施設の改善等を、われわれの目から見て必要とする状況でございす。が、どのくらい現段階として必要かという数字的なものは、非常にむずかしいのでございすけれども、今までのモーターボートその他でやりました施設の改善の程度は、全体の要請に對してまだまだ低いものでございまして、ここ数年の間連続してやりまさんと、せっかく緒についた施設の改善が中断される、こういうことはありま

英文のものを作るといふようなことをして、海外宣伝その他やっておりますが、そういうようなことによつて、そういう事業もみんな中断するといふことになりまして、実際、中断した場合に、造船関連工業の受ける打撃は相当大きいものがあるものであります。

○勝澤委員 そういふことはよくわかるのですが、そのことよりも、十九條がなくなつたら、モーターボート競走会連合会に入る金というのとはどこにいくのですか。ここなんです。

○水品政府委員 十九條がなくなつたものと、この施行者、つまり地方自治団体の金から交付する規定がなくなつたことになりす。従つて地方自治団体は、その金を自由に使えるといふふうなところが一応考えられますけれども、十九條の交付金について、この期間が切れたら、別に法律をもつて定める、こういう規定になつております。附則の十項に、「この法律の施行の日から四年を経過する日以後においては、別に法律で定めるところによるものとする。」と規定されておりますので、どうしてもその後の処置については、法律で定めなければならぬことになつております。

○勝澤委員 そこで、この法律で定めなかつたらどうなるかといふことをお尋ねしたいわけですが、そうすると、結局は全国モーターボート競走会連合会といふところになつてしまふことになるのですか、あるいは施行者である地方自治体になつてしまふことになるのですか。

○水品政府委員 施行者にたな上げになるわけでありす。

○勝澤委員 その場合でも、施行者は勝手に使えないといふことにはなるわけですね。

○水品政府委員 別に法律で定めることになつてゐるのを定めないのでございすから、施行者は勝手に使えないといふに思ひます。

○勝澤委員 そうしますと、どうして通さなければならぬといふことにはならぬでしようね。その辺はどうでしょう。五、六号といふもので使えないようにはなりませんけれども、この十九條の金を自由に施行者ができないといふことになつておるか、あるいは連合会にたな上げになつておるか、といふことで、どうしても今切れるときにやらなければならぬ。九月までに結論が出るから待つてゐる。あるいは九月の結論の出方といふものは、私たちはどういふように考えるわけですか。競輪のときにも問題になつたわけですが、今仕事をしたい人たちはどうなるか。そうすると、相当な積立金をやはりしてやらなければいけない。積立金を積み立てておいて、その人たちの離職対策といふものを十分して、そしてその解決をすべきだといふふうに、いろいろ意見を出したのでございすけれども、そういう点から考えると、今局長の言われているように、二十二條の四の三、四、五、六号、こういうところは何かしなければならぬ、将来も何とかしなければならぬといふことはわかるのですけれども、モーターボートの金でなければならぬといふ理由にもならないと思ふのですが、そういう点から考えると、この十九條といふものがたな上げになつてしまふといふことが、さしたる影響がないように私は思ふのですが、どうでしようか。

○水品政府委員 先ほど施行者にたな上げになると申し上げましたが、たな上げといふ言葉があるのは適當でなかつたかと思ふのでございす。交付しないことになりすから、その金は施行者の手元に残るわけでございす。しかしその金に對する法規制がなくなつたから、施行者はその金を自由に使つてしまふか、あるいはその金が適當ではないかと思ひます。

○勝澤委員 そうしますと、地方自治体が自由に使えるといふことになるのですか。

○水品政府委員 自由に使えると一応考えられますけれども、しかしこの法律自体の第一條に目的が明瞭になつておりまして、この一條に掲げますように、造船関係事業云々、こういうような目的でこの法律ができて、そういう十九條の交付金が生まれてくるものでありますから、当然この一條の精神で使わなければならぬと考えます。

○勝澤委員 出す対象はそれでよろしいけれども、その出す権限といふのは、連合会でなく、あるいは通産省でなく施行者であるといふことは明確になるわけですね。そうですね。

○水品政府委員 施行者が自由に使えるといふことになつてゐると思ひます。

○勝澤委員 よくわかりました。そこで、この前、たしか競輪だつたと思ひますが、競輪のときに参考人と呼んだのです。市長さんや知事さんなんかに参考人として来てもらひまして、いろいろ意見を聞きまして、そのときに出た意見といふものは、われわれは確かに

にいろいろ公營ギャンブルといふものはよくないと思つてゐる。しかし、今までやつてきたことから考えると、もう一年待つてくれ、いや、二年待つてくれ、三年待つてくれ、こういう意見が実は出てきたわけですが、それで、モーターボートの場合には、運輸省として、これはいつかはやめなければならぬことだらうと思ふのですけれども、その見通しといふか、あるいはそれについての考え方、どんなふうに思つてゐるのですか。これは将来もずっとやつていつてもいい、こういうふう

○水品政府委員 まず公營競技調査会で、先ほど御答弁がございまして、たうに、賛否、非常に御熱心な御討論が行なわれておりました、その結論が出た上で、原則的にはその結論に基づいて今後の処置をすべきだと思ひますが、造船関連事業等の振興に對する十九條の面からだけ見ても、さつきも申し上げましたが、この分野に對する施設の投資その他の費用を考えますときに、何年たつたらその点はどう大丈夫になるかといふようなことが現段階では言いかねるような見通しでございす。と申しますのは、ことに造船関係のものにつきましても、国際的な競争という観点から考えなければならぬので、日本のそういう技術なり施設だけ、ある計画をいたしましても、なかなかそれだけではいけないといふ点がございす。従つて、何年たつたらそういう面がもう十分であるのかといふことは非常にむずかしい問題でもございす。また見通しとしては相当長期必要じゃないかといふ気がいたします。

○勝澤委員 もらっている立場からい
うと、長くいつまでもおいてもらいた
いという気持はよくわかります、その
ものから考えますと……。しかし、そ
のことはやはり本筋へ乗せるという努
力をしなければならぬと思うのです。
結局これを論議する場合、モーター
ボートがいいか悪いかということから
論議していかなければならぬ。上がり
をもらっている方はいつまでももらい
たいということになると思うし、それ
を運営するあなたの方から考えても、
なかなか大蔵省から予算がもらえない
から、こっちの方から予算を——これは
いうならば一つの予算であるからいい、
こういうことになると思うのです。そ
の点を直接関係のあるあなたの方から
聞くのも無理だと思いますので、次に
私は、この十九条の交付金の運用の状
態をちょっとお聞きしたいのです。こ
れを運用する場合には、何か運用の協
議会が何かあるというふうに聞いてお
りますけれども、これはどんなふうに
なっておりますか。

○水品政府委員 十九条の交付金は、貸付、それから補助、委託というふうに分かれております。貸付につきましましては、さっきも申し上げましたが、資本金一億円以下の中小企業に対しまして、一件千五百万円以下というふうな基準を設けて貸し付けておりますが、さらに省令によりまして貸付の方法について規定しなければならぬということがございます、モーターボート競走会連合会に貸付の方法についての規定がございます。

〔川野委員長代理退席、委員長着席〕

その規定に基づきまして貸付事務を行なつておるのでございますが、一方、運輸省といたしましては、毎年どういふ方針で貸し付けるといふ方針を決定いたしております。まず最近の例で見ますと、やはり国際競争力の強化というようなことを一つ考えなければならいませう、それからまた、特に生産をふやさなければならぬ分野のものもございます。あるいは現在の施設でもうスクラップとしなければいけないものの代替というような場合もございます。また専門工場の育成というような観点で考えなければならぬものがございます。現在では、今申しましたような四つの項目を基準にいたしまして、そういうようなものに対して貸付の申請をするように地方海運局に通達をいたしまして、海運局ごとにそういう方針で業者を選定し、そうして、正式の貸付申請は全国モーターボート競走会連合会に入るのでございますけれども、その写しを運輸省でもらひまして事前に十分調査をし、さらに十九条の交付金の交付について運用協議会、船舶局内に関係の団体の人、それから学識経験者をもつて構成した協議会を置きまして、そこで具体的な協議をいたしまして貸付の事務をやつておるのでございます。それから、そのほかに委託という仕事がございますが、これは連合会が直接やるような振興業務の一部を他の関係法人に委託をいたしております。これにつきましてもやはり委託の方法についての規定を設けるようになっておりまして、その規定に基づきまして事務を進め、かつ、さつき申しました船舶局内の協議会に落つて具体的になことを決定いたしております。

補助金という制度が一頂ございますが、これにつきましても、やはりその方法規定を設け、全く同じようなやり方で運用いたしておるのでございませう。

○勝澤委員 公営競技調査会の場合ですと、委員の人選というのはなかなかかむずかしいことだと思ひます。その方のメンバーを見るとこれは結論がどう出るかというのがわかると思ひますが、その中に局長も公営競技調査会の幹事として出られております。この十九条の交付金を運用する委員のメンバーを見てみますと、委員もやつておるわ、モーターボートの方の役員もやつておる、こゝろい形の人もあるわけです。片方連合会へ入ってくる金を分けるときは分けるメンバーに入つて自分のところももちろというよりなことは、どうもあまり好ましくないように思ひます。その点は監督官庁である運輸省の方でも十分監督されている

す。そこで、基本的に、われわれこのモーターボートにつきましては、この法案ができたときから今日の状態を考へてみますと、もう再検討すべき、あるいは廃止すべき時期にきておるの、おじやなかろうかというふうに考へておりますし、そのためにこそ二、三回前に廃止法案もたしか出ておったと申すのです。また政府はそのためにこの調査会を作つて、そしてなるべく壽命を長くするための努力をされておると思ひますけれども、しかしそうは言つても、やはり時期もきておりますので、先ほど総務長官も言われましたように、結論を早く出す努力を一つ運輸省の方もして、予算の方も、船舶局の予算をこんなところを削つてやるよりなことではなくて、本来の仕事は本来の仕事として船舶局の方の予算をふやして造船にもつと力を入れなければならぬなら入れるようにすべきだ、こゝろ思ひわけでございます。

まだいろいろと質問をいたしたいことがございますけれども、一応きょうはこの辺で終わりにしておきます。

○三池委員長 内海清君。

○内海(清)委員 私は、時間がござい
ませんからごく簡単に一、二御質問申
し上げたいと思います。

このモーターボート競走というものが、競輪、競馬その他と同じように、ギャンブル行為としていろいろ批判されておることは世間周知のことでございます。今日まで多くの弊害が出ておる、これを一つ検討し直さなければならぬということが盛んに国民の間にも出て参りますし、国会でも問題になつて、公営競技調査会というものができて、これが検討を始めておるわけで

す。しかし私が見ますところにおきましては、モーターボート競走は自転車の競走あたりと違いまして、今日きで、いろいろ弊害の面におきまして、過去の実情から見てある程度少ないのじゃないかというふうに考えられますし、さらにまたこの交付金の使用状況を見ましても相当公正に行なわれておりまして、ただいまの勝澤委員のお話にもございましたが、これらにつきましては、私ども十分納得がいくところでございます。ところが、この交付金の交付の対象になりますものが、いわゆる造船関連工業ということが海難防止ということでございます。海難防止にきまして、これは今日まで相当の効果を上げてきておると思ひます、造船関連工業につきましては、先ほど来お話があったように、資本金が一億以下で一つの企業に対して大体千五百万以下ということなのであります。しかしながら、この運輸省の資料によりますと、三十五年度でも造船関連工業貸付金は一億四千五百万程度であり、それから補助、委託が六千三百万程度である。あるいはまた海難防止の方につきましても、これらがわずかに三千五、六百万程度で、金額的に見ますればこれはあまり大したことじゃないと思う。過去の実績も大体それを前後している。従つて、これが、このギャンブル行為におきます弊害と、こういう金額によつて関連工業が今日まで施設の点なり、あるいは技術の革新ということで受けた恩恵というものとは、どういふ関係になるかということ、よほどこれは考えなければならぬ問題であります。

まあそういう点は一応調査会の方に譲るといたしまして、一つお尋ねいたしたいのは、特に造船関連工業で貸付金あるいは補助、委託というふうなことで今日までいろいろ、まあこれは施設の点にかなりおのっているかもしれないけれども、技術面から見ても、エンジンとか船体とか、そういうふうなものについて技術的な研究が、この交付金があったために特にこういうふうなものがあるじゃないかというものがございいますか。一つそれをお伺いしたい。

○水品政府委員 交付金によって補助、委託等の研究を進めたその成果がどうなっているかという意味の御質問だと思っておりますが、実は詳細な資料があるのでございいますけれども、今手元に持っておりません。しかし、最近の一、二の例を申し上げますと、船用機関関係のギアに対する日本の中小企業は非常に研究を三年ほど続けてやりました、非常にいい成果をおさめ、これがまたそれらの造船メーカーにおいて現実に利用されておるといふことで、非常にいい効果をおさめております。そのほか中、小型造船の標準設計をこれによって相当たくさん作っておりまして、設計能力の乏しい造船所等に対してこれを利用するといふことで、船の安全性あるいは価格の合理化をはかっているといふこともございいます。また機関関係につきましても、標準機関図面を作成して指導するといふようなことをやっております。資料で後ほど詳しく御説明申し上げたいと思いますが、それぞ

れ相当りつばな成果をおさめているものがたくさんあるのでございいます。

○内海委員 お聞きいたしますと、これによって、造船関連工業というものが、施設の面からいっても、あるいは技術の面からいっても相当恩恵を受けて育成されておるといふことは、ただいまの御答弁でうかがえるわけでありまして、そういう面が、特に国会においてもですが、多くの国民に十分周知されていない。ただギャンブル行為としての弊害のみが強調されておると思ふのです。私は、モーターボートにおいては、なお、技術面において、あるいは施設の面においてこれが育成されていけばいいわゆる貿易の振興になり、あるいは産業発展というところで大きく利益する点もあると思う。これは競輪なんかと違ひまして、競輪では、そういう面を研究して、資金をつぎ込んでみてもいい程度があると思ふのです。人が乗って走るのであるという点もあると思ふますが、ことに造船関連におきましては今後開拓される面がきわめて多い。この点をもつと積極的に考えて、これもいわば重点的にやるというふうにして、国民の皆さんが納得するような施策が今後必要だけれども、今日までにほしかったんじゃないかと私は思ふのです。あまたに弊害の陰に隠れてしまつておる、モーターボートも非常に批判を受けておるので、この点につきましては一つ今後十分お考えいただきたい。ことに今は御承知のように世界的にレジャー・ブームでありまして、モーターボートが今後民間に非常に使われ

てくると思ふので、エンジンの面から申しまして、そういうふうなものにはいわゆるジェット・エンジンが必要になってくる。こういうふうなものがあつたらぬ研究されて輸出ができるようになるというところは、わが国にとりまして大きな問題ではないかと思ふ。ただ、今までのやりかたをいつまでもたつてもそのままやっていくのでは、今日までの弊害がさらに増して行く、なかなか理解もされない。もっと積極的にそういう面で政府の施策が必要なんじゃないかと思ふ。その点についての御意見を伺いたいと思ふ。

○水品政府委員 御指摘の第一点でございしますが、確かに、モーターボート競走の上昇に対して、それがどのようになつて、どういふ成果をおさめているかといふことに対する従来の私どもの努力が足りなかつたことは率直に認めざるを得ないと思ふのでございまして、他の会合等でもその問題はちよいとわいわれておるのでございします。われわれも今後は努力したいと思ふ。

それから重点的に、たとえば船用機関の飛躍的な開発の投資とかあるいは船体等にもいろいろあるわけではございますが、そういうところに重点的に研究費をつぎ込んで大きな成果を期待したい。それから御趣旨と思ふますが、従来は資金量の関係と、それからこれを要請する項目が非常に多いものから、なるべく広く恩恵にあずかるといふような観点から、どつちかといへばこまかい項目が多かつたと思ふ。そしてまた現段階におきましてもそういう要請が非常に多ござい

ますので、それをちぎって重点的にという点で、その程度にはなかなかむずかしい問題があると思ふますけれども、しかし大きな成果を上げるには確かにそういう問題もございします。具体的な問題にあつて一つ御趣旨のよいな点を十分検討させていただきたいと思つております。

○内海委員 そういう方向で研究するといふことでございしますが、申し上げるまでもなく日本の造船の技術あるいは海運の状況から見まして、こういう点は当然世界に先んじてやらなければならない。なお観光の面などから申しましても、そういう点は非常に必要なものじゃないか。従つて運輸省の行政面は、こつとだけなしに、広い視野から全体的に考えてやらなければならない。特に今申しましたような積極的な面が、このギャンブルに対する、ことにモーターボート競走に対する国民の感情あるいは見方、態度というものがまた自然に変わつてくると思ふのであります。これが今日の状況ではその弊害がかなり大きい。ことに今日競輪と大

体同列に扱われておまして、今日のギャンブルというものは弊害が非常に大きいから大へんな批判があるわけでありまして、この点につきましては私も考えておるわけでありまして、どうか今後積極的な面について十分施策をめぐらしていただいて、なるほどモーターボート競走は弊害が全くないというわけにもいきにくいかわかりませんが、あつて性質上いろいろなものが関係してくるといふことがありましよう。弊害はごく少なくて、そし

てそれによつて多くの産業が育成されていくといふふうなことが出て参りますならばいふまでもないかといふふうに考える。調査会としてもそれは十分検討されると思ひますが、そういう面につきましては運輸当局側としても一つ施策を積極的に進めていただいたらけつこうだ、そういうことを強く要望するわけでございます。

○三池委員長 昨三十日本委員会に付託されました内閣提出日本国有鉄道法の一部を改正する法律案及び内閣提出陸切道改良促進法案を一括して議題といたします。

まず両案について政府当局より提案理由の説明を聴取いたします。福家政務次官。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案
日本国有鉄道法の一部を改正する法律

日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）の一部を次のように改正する。

第四十二条の見出し中「現金の取扱」を「現金の取扱等」に改め、同条に次の一項を加える。

3 日本国有鉄道は、次の方法により業務上の余裕金を運用することができる。ただし、第一項の規定により国庫に預託された預託金の額が大蔵大臣の定める金額以下である場合は、この限りでない。

一 国債の保有
二 資金運用部への預託

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

日本国有鉄道の業務上の余裕金の効率的運用をはかるため、その運用の方法その他所要の事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

踏切道改良促進法案

踏切道改良促進法

(目的)

第一条 この法律は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「踏切道」とは、鉄道（新設軌道を含む。以下同じ。）と道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路とが交差している場合における踏切道であつて、この法律の施行の際現に存するものをいう。

(指定)

第三条 運輸大臣及び建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従ひ、昭和三十六年度以降の五箇年間に於いて立体交差化又は構造の改良（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。）により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

2 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従ひ、昭和三十六年度以降の五箇年間に於いて保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、第一項又は前項の規定による指定をしたときは、その旨を、当該鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）及び道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）又は当該鉄道事業者（以下同じ。）に通知するとともに、告示しなければならない。

（立体交差化計画等）
第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定があつたときは、運輸大臣及び建設大臣の指定する期日までに、運輸省令、建設省令で定めるところにより、協議により当該踏切道について立体交差化計画又は構造改良計画を作成して、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。これを要する場合は、同様とする。

2 鉄道事業者は、前条第二項の規定による指定があつたときは、運輸大臣の指定する期日までに、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道について保安設備整備計画を作成して、運輸大臣に提出しなければならない。これを要する場合は、同様とする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画が著しく不適当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

（改良の実施）
第五条 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従ひ、当該踏切道の改良を実施しなければならない。

（費用の負担）
第六条 立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して負担するものとする。

2 保安設備整備計画の実施に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

（補助）
第七条 国は、政令で定める地方鉄道事業者又は軌道経営者に対し、予算の範囲内で、政令で定めるところにより、保安設備整備計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

2 都道府県又は市町村は、前項の政令で定める地方鉄道事業者又は軌道経営者に対し、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内で、政令で定めるところにより、保安設備整備計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

（資金の確保に関する措置）
第八条 運輸大臣は、この法律の規定による踏切道の改良について、鉄道事業者が必要とする資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとする。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

踏切道の現状にかんがみ、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与するため、その改良を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○福家政府委員 たいだいま議題となりました日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、公共企業体として、公共の福祉を増進するためにその事業を営み、能率的な運営を行なうべき使命を有しております。そのために政府といたしましては従来から種々の施策を講じて参つたのでありますが、日本国有鉄道が、その保有いたします余剰金につきまして、効率的運用をはかるため、これを国債の保有または資金運用部への預託に運用することができるといふこと、今回法律措置を講じることとしたのであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いいたします。

次に、去る委員会におきまして大臣の道義的責任、政務次官の進退をかけるまで御叱責、御鞭撻をいただきました。踏切道改良促進法案を、おそまきながらここに提案いたしましたし、その理由及び趣旨を御説明申し上げます。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

踏切道と道路とが平面的に交差するいわゆる踏切道は、交通事故発生要因となり、また交通の障害ともなります。ため、政府といたしましては、従来からその立体交差化あるいは保安設備の整備等、踏切道の改良につきまして極力その推進をはかつて参つたのであります。しかしながら、最近における交通の発達、自動車の著しい増加に伴う道路交通量の激増、列車運転回数増加等によりまして、踏切事故が頻発するとともに、踏切道における道路交通の能力が著しく阻害されている現状にかんがみ、政府といたしましては、踏切道の改良を早急に促進する措置を講じ、交通事故の防止と交通能率の増進をはかりたいと考え、この法律案を提出いたしました次第であります。

次に、その要旨について御説明を申し上げます。

この法律は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的としております。

このため、まず、昭和三十六年度以降の五箇年間に於いて改良を行なうことが必要であると認められる踏切道につきまして、立体交差化及び構造の改良については運輸大臣及び建設大臣が、保安設備の整備については運輸大臣が、それぞれ、その改良の方法を定めて指定することといたしました。

この指定によりまして、早急に改良しなければならない踏切道が明確に示されることになり、一般の注意を喚起し、その改良に関して協力を期待することができるとともに、当該責任者である鉄道事業者及び道路管理者は、

指定された踏切道の改良に努めることを公に要請されたことによつて、相互に協調してその達成をはかることとなりますので、今後の踏切道の改良の促進に大いに寄与することが出来るものと考えられます。

なお、指定に伴う効果といたしまして、当該の鉄道事業者及び道路管理者は、指定踏切道の改良に関する計画を作成して提出し、その計画に従つて改良工事を実施する等の義務を負ふことによつて踏切道の改良の実現を期しております。

次に指定踏切道の改良を行なう場合の費用負担者であります、立体交差化または構造改良に要する費用は鉄道事業者及び道路管理者が協議して負担し、保安設備の整備に要する費用は鉄道事業者が負担する旨を明確にし、なお、鉄道事業者が負担する保安設備の整備につきましては、その整備の促進に資するため、国または地方公共団体は、政令で定める地方鉄道業者または軌道経営者に対して、その費用の一部を補助することができるといたしました。

また、踏切道の改良については、相当量の資金を必要といたしますので、運輸大臣は、この法律の規定による踏切道の改良について、資金の融通あつせん等、資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○三池委員長 岡本鉄監局長。

○岡本政府委員 ただいまから日本国有鉄道の資金の国庫預託の実情と法律改正後の余剰金の運用について御説明申し上げます。

現在、日本国有鉄道は、その業務にかかる現金につきましては、政令で定めるわずかの例外を除き、これをすべて国庫に預託しなければならぬことになっております。その結果、昭和三十一年度における預託金残高は、一日平均二百五十四億円となつております。このうち四十億円までは、大蔵大臣の定めるところにより無利子となつておりますので、二百一十四億円と四十億円の差額二百一十四億円に対し、日歩八厘の割で利子が付せられ、その利息は六億二千九百五十万円になります。これに対し、今日の法律改正により、この二百一十四億円を国債で保有するといったしますと、期間二カ月の短期国債で、日歩の一銭六厘五毛の利率でありますから、利回りは二倍強、利息は一年に十二億九千万円となり、国庫預託の場合に比べて、差引六億七千万円の利益となります。従いまして、資金運用がいろいろな事情により計算のように理想的にはいかない場合もありますので、そのアローアンスを見ましても、国庫預託に比べ、年四五億程度は利益になると思われます。その上昭和三十一年度は三十五年度に比べて、予算規模からいいますと、当然余剰金の額も増大すると思われまので、一その運用利益が期待されるわけでありま。

以上が日本国有鉄道における資金運用の実情と、法律改正後に予想されます運用利益との比較でございます。資

金の効率的運用は、金利面の利益のみでなく、経営の自主性を拡張することともなり、日本国有鉄道の経営全体に有形無形のプラスになることと思ひます。

次に、踏切道改良促進法案の内容につきまして逐条的に御説明申し上げます。

まず第一条及び第二条関係について申し上げます。

第一条は、この法律の目的をうたつたものでありまして、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的として定めております。

第二条は、この法律における用語の定義を定めたものであります。この法律で「踏切道」と申しますのは、鉄道、これには新設軌道を含みますが、その鉄道と道路法による道路とが交差している場合の踏切道であつて、この法律の施行の際現に存するものに限られるのであります。従つて鉄道と道路法によらない道路、たとえば林道のような道路とが交差している場合の踏切道はもちろんのこと、鉄道と道路法による道路とが交差している場合の踏切道であつても、本法施行後にできたものにつきましてはこの法律でいう「踏切道」とはならないのであります。

次に、第三条関係について申し上げます。

本条は、昭和三十六年度以降の五カ年間において改良を実現することが必要と認められる踏切道の指定に関する規定でありまして、立体交差化または構造の改良については運輸大臣及び建設大臣が、保安設備の整備については運輸大臣が、それぞれ、その改良の方

法を定めて指定することといたしました。そして、これらの主務大臣は、指定をしたときはその旨を鉄道事業者及び道路管理者に通知するとともに、それを告示することにより鉄道事業者及び道路管理者の責任を公にも明確にしようとするものであります。

次に、第四条関係について申し上げます。

鉄道事業者及び道路管理者は、立体交差化または構造改良について第三条の規定による指定があつたときは、協議により立体交差化計画または構造改良計画を作成して運輸大臣及び建設大臣に提出することとし、運輸大臣及び建設大臣は、その計画が著しく不適当である場合には、その変更を指示することができるといたしました。また、踏切保安設備の整備について指定があつたときは、鉄道事業者が保安設備整備計画を作成して運輸大臣に提出し、運輸大臣が変更の指示をなし得ることとしたしております。

次に、第五条関係について申し上げます。

第五条は、鉄道事業者及び道路管理者が、その提出した改良計画に従つて踏切道の改良を実施すべき旨を定めたものであります。

次に、第六条関係について申し上げます。

第六条は、費用の負担に関する規定でありまして、立体交差計画または構造改良計画の実施に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して負担することとし、保安設備整備計画の実施に要する費用は、鉄道事業者が負担することを明らかにいたしました。

次に、第七条及び第八条について申し上げます。

第七条及び第八条は、鉄道事業者に対する助成に関する規定であります。

第七条におきましては、保安設備の整備について、国または地方公共団体は、政令で定める鉄道事業者に対し、その費用の一部を補助することができるといたしました。また、第八条におきましては、運輸大臣は、この法律の規定による踏切道の改良について、鉄道事業者の必要とする資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとしたいたしました。

以上で逐条説明を終わります。

○三池委員長 両案に対する質疑は次会に譲ることといたします。

○三池委員長 次に、陸運に関する件、特に自動車行政について調査を行ないま。

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 自動車局長にお伺いします。

一般に営業されておるバスであります、このバスの内部構造について、特に車掌の位置する位置、こういうふうな関係について設備その他について何か指定をするような規則がありますか、一つお伺いしたいと思います。

○岡本政府委員 今の御質問にお答え申し上げますが、規定を申し上げます。前に一般的なことを申し上げますと、バスの車掌の専用供する座席を設けるかどうかといふことは、バスの運行する路線状況のいかんによつて今きめておるわけでございますが、たとえば

いのですから、その両面を兼ねたところの対策を陸運当局でやってもらわなければならない、こういうことを考えておるのです。もうあれだけ長期に続いてきますと、いささか慢性的にはなっておるけれども、——鉄道や電車がとまるということになると、七十日もほうっておくわけには参りません。タクシーですから、無軌道だからまあまあといいことでほうつていたというふうに思います。もうタクシーはあるものだという観念をみんな持つておりますから、あそこで二時間も待つてやつとタクシーに乗ったという人もあります。もうやめようかと思つて行きかけたけれども、せつかく今まで待つたんだしというので、とうとう二時間くらい待つてやつと乗った、今の時代にまるで夢のような話であります。くどくは申しませんが、いわゆる監督当局としてこのチャンスに十分につかんで、適正な指導をしていただきたいということを申し添えて私の質問を終わります。

○三池委員長 次会は来たる六月二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。

午後一時三十八分散会

〔参照〕

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)に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕

昭和三十六年六月六日印刷

昭和三十六年六月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局