

参議院運輸委員會會議錄第二号

昭和三十六年九月二十六日(火曜日)

午前十一時四十六分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員

江藤 智君
島島徳次郎君
野上 進君
村上 春蔵君
小酒井義男君
重盛 壽治君
中村 順造君
大和 与一君
白木義一郎君

國務大臣

運輸大臣 齋藤 昇君

政府委員

運輸大臣官房長 廣瀬 眞一君
運輸省鉄道監督局長 岡本 悟君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の會議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

(武州鉄道の免許に関する件)

○委員長(三木與吉郎君) ただいまより委員會を開会いたします。

本日は運輸事情等の調査を議題といたします。

質疑の通告がございますので、この際御発言願います。

○大倉精一君 この前の委員會で資料あるいはその他の答弁の要求をしておきました。それは一応あと回しにして、この際、最近新聞等で大々的に報道されております武州鉄道の免許に関する問題、これは汚職客疑の中心人物が当時の現職大臣であった、こういうところのこの問題が非常に重大性があると思つて、この内容の経過等につきましまして、これから逐次司直の手によつて明らかにされると思ひますけれども、この際、武州鉄道の免許に關して、その経緯並びに事情等について、一応詳しく大臣から御報告を願ひたいと思ひます。

○國務大臣(齋藤昇君) 武州鉄道の免許問題につきましては、いろいろ疑惑を世間に与えておりますことは、まことに遺憾のきわみでございます。ただいま大倉委員のおっしゃいますように、司直の手によつて取り調べ中でございますから、はたして汚職があつたのかどうか、この点は司直の手を待たなければ申し上げることのできない問題でございますが、しかし、そういう疑いを持つて司法権の発動を見ておるといふことは、これはまことに遺憾だと申し上げなければならぬと思ひます。

武州鉄道は、昭和三十四年の一月十四日に免許申請が出て参りました。運

輸審議會には、同年の十一月二十一日に諮問をいたしております。運輸審議會は、三十五年五月十六日と十七日に公聴会を開きまして、その結果、三十六年の七月の六日、一年と二ヵ月たつて答申をいたしております。答申の内容は、武州鉄道は免許してしかるべきだといふ答申でございます。詳細はお手元に資料として差し上げてある通りであります。この答申に基づきまして、昭和三十六年の七月十一日に運輸大臣から免許をいたして、こういう経過になっている次第でございます。

詳細は、また御質問に應じましてお答えを申し上げます。

○大倉精一君 大臣は、一応手続的な、手続の経過を御説明になつたのですけれども、われわれが新聞等で見まして非常に不思議に思ふことは、この事業計画なり資金計画なり、そういうものが非常にずさんであるといふことが書いてあるわけなんです。しかも橋樑運輸大臣がおかわりになるときに何か申し送りがあつて、その後非常に早い期間に免許になつて、こういうところにもわれわれは非常に不審に思ふ。でありますから、私の聞きたいことは、免許申請の事業内容、事業計画等について、どういふ工合な内容であつたか、あるいは発起人等について、そういうことについて内容的にひとつ詳しく御報告願ひたい、こういう工合にお願いしたいと思ひます。この際ひとつ詳しく御報告を願ひます。

○國務大臣(齋藤昇君) 私は書類によつて承知をいたしましたところで、免許をいたしましたところでは、資金計画あるいは発起人の人たちの信用というふうなものから見まして、計画内容から見ても適當なものになつておる、当初提出をされましたものから、その後においていろいろと補正をされまして、そうしてこの分ならば認可してもよからうといふ、實質に変わつて参つておるわけでございます。

詳細につきましては、監督局長から御説明を申し上げます。

○政府委員(岡本悟君) まず申請の概要について申し上げます。敷設の目的は、一般旅客及び貨物の運輸、營業区間及びキロ程は三鷹―秩父の御花島間六〇・三二キロ、動力は電気でございます。軌間は一・〇六七メートル、建設費概算は五十六億三千万円。それから申請の内容でございますが、資金計画は五十六億三千万円、自己資金三十億円、借入金二十六億三千万円、それから建設計画は、三鷹―東青梅間二八・二キロを昭和三十九年の末に完成する、これは複線でございます。その次に東青梅―名郷間九・八キロ、これは昭和四十年の末に完成する、これは単線でございます。その次に、第三期としまして名郷―御花島間十二・三二キロ、昭和四十三年の初めに完成する、これも単線でございます。合計六〇・三二キロでございます。

す。運輸計画としましては、旅客は三鷹と御花島間、急行七十五分、普通九十五分、それから三鷹―東青梅間、準急三十五分、普通四十五分、運輸間隔は、ラッシュは平均八分、閑散時は平均十五分、それから貨物は箱根ヶ崎から御花島間を走る。車両数は電動客車四十両、制御客車十五両、電気機関車四両、貨車四十両、こういう申請概要並びに申請内容でございます。

○大倉精一君 まあ非常に、輪郭を聞いたのですけれども、たとえばこの資金の五十六億三千万円という資金計画があるのですけれども、公聴会時にいいては西武の方から、山間地のこの地形からいいて五十六億三千万円では建設工事は不可能である、こういう陳述があつたように新聞等では見ておるのですけれども、これは当局の方では、当時五十六億三千万円でもつてこの山間地において建設は可能である、こういう見解に立たれたのですけれども、その点はいかがでしようか。

○政府委員(岡本悟君) 私の方といたしまして、この建設費の内容につきましましていろいろ調べまして査定をいたしております。それによりますと、大体六十四億はかかるだろう、こういうふうな査定をいたしております。

○大倉精一君 そうしますと、六十四億なければならぬ、この資金調達については武州鉄道の方でどういふ手当なり計画があつたわけなんですか、その当時。あるいは現在も免許をしたのですけれども、免許後においてど

が予想より上回つてきた場合に対処する方策は考えておかなければいかぬ、かように考えております。

○大倉精一 君 どうも今の説明ですと、ふに落ちないのですけれども、十億違ひのです。五十六億と六十四億です。約十億違ひなわけです。二百億、三百億でも十億違ひなら、これはさうかもしらぬと思ひのですけれども、五十億、六十億の中で十億も違ひといううと、そういうこともあり得るということです。とはいふのです。しかし、この発起人というか、事務局の代表であるところの滝島総一郎君、今度の事件の中心と思ひのですけれども、この人が、三十五年に埼玉銀行の平沼さんが発起人脱退後、みづから作った白雲観光株式会社というものを追われて、資金調達に非常に困難をした、それから、そういう状況であつたのです。しかも新聞によると、その穴埋めに小笠原三九郎君を引っぱり出してようやく穴を埋めた、これが大体三十五年です。その後運審から免許答申があつたのですけれども、そういう事情のもとで第百三十三号ということは非常に危険じやないかと、

いかと思うのですけれども、そういう事情はいかがですか。

○政府委員(岡本悟君) 実はこの事件がありましたのは、免許を与えましてから出たことでございまして、その前にはあれだけの発起人を並べておりまして、これならば大体鉄道建設はできるものと、こう考えたわけでございます。

○大倉精一君 それはおかしいですよ。発起人の顔がずらっと並んでおったからそれでいいということはおかしいと思うのですが、とにかく今の新聞

り、また、バス事業が更に進園を遂げることが期待されるが、最近における首都圏人口の著しい増勢が引続きこの地方において、一層の増加傾向をたどることが予想されるため、既存の諸交通機関の他に新たに武蔵野を横断して、青梅地方と首都とを短絡する本鉄道を敷設する必要性は認められ、首都圏整備委員会においても、青梅、羽村地区と都心とを短絡する鉄道敷設について、首都圏総合開発の見地からその効用を認めているものである。更に「青梅市から名郷をへて」云々と、こう

書いてあります。その必要性を述べておるわけですが、まあこういことが同時に運輸省の考え方でもあらうかと思ふのです。

○大倉精一君 これは必要性のあることとは、これはあるだろうと思うのです。それを私は云々しているわけじゃないんです。今度の事件がこういう工合に大きくクローズ・アップされてきて、私はいろいろな内容を新聞等で見聞きして、どうも合点がいかぬ節があるわけなんです。たとえば今私が申し上げましたように、三十五年の五月の十六、十七日に公聴会が開かれた、その公聴会の結果がどうかわかりませんけれども、その秋に平沼さん外数人が、武州鉄道の発起人から脱退をしておられる、こういう事実はその当時お知りになっておったと思うのですけれども

も、これは当局では気がつかなかった、あるいは知っておられたのですか、その事態をどういう工合にその当時ごらんなっておったか、これをちよつとご尋ねをしたいと思います。

○政府委員（岡本恒君） この脱退は当然私の方に届出がございましたので、

からぬような答弁なんですがね、私の聞いておるのは、その当時の計画なりあるいは実態なりというものが、はたして免許に妥当するようないかな、そういう内容であり、あるいはまた、実態を備えておったかというのを聞いておるのです。新聞等ずっと順を追って読んでいきますと、どうも資金計画なり事業計画なり、中心人物なり、そういうものがぐらぐらしておいて、どこに中心があるかわからない。しかも公聴会があつてから、何もこれが、一年あるいは一年半という場合に、必ずしも短期間じゃないかもしれないけれども、そういう期間に免許に持ち込んでいかなければならぬという事情が何かほかにあつたのかどうか、どうももう少しこういう免許するについては、やはり内容について相当しつかりしたものを確認しなければ免許できないと思ふのですけれども、その点が私はどうもあやふやな感じがするのです。

うな、ひとつ御説明を願いたいと思ひます。

○政府委員(岡本信吾) われわれのところは、たとえば計画を変更するといふふうな、所定の手続を経ての申請がなされないと、それがこういうふうなところになったのだから、たとえばモノレールに変更したいというのだから、それはやめさせたのだとか、そういうことはわからぬわけでございます。そこでそういうふうな申請が上がつたのですが、あるいはおっしゃるようなことが申請當事者の気持の中にあつたかもしませんが、それは少なくとも当局側には所定の手続として意思表示はされていなかったわけでございます。あくまでこの申請が、先ほど申し上げました計画を中心にしてわれわれとしては審査して参つたわけでございます。

で、先ほど申し上げましたように、もともとこの鉄道は、いわゆる東京都の人口増加に対する新しい住宅地帯の開発とか、あるいは青楓地区が、首都圏整備法に基づく首都圏整備計画の一環である市街地開発計画の該当区域である、そういうことから、必要性は十分認められるわけですから、必要資金の導入をどう見るか、あるいは計画をどう見るかというところについて一応の、これならやれるだろうという判断がつけば、全体の関係住民の福祉増進ということから申し立てても、あるいは東京都の将来の郊外の交通機関の推移から申し立てても、いいことじゃないか、こういうふうな判断したわけでございます。

○大倉精一君 それではその当時のことはあとからお聞きすることとして、現在どうなっておりますか、免許した

現在において、この事業の遂行の状況はどうなっておりますか。

○政府委員(岡本信吾) 免許につきましては、当然法の命ずるところに従ひまして、工事施行認可申請の期限をつけま

つまして、つまり、もちろんその事業によりまして、たとえば一キロとか二キロとか、そういう簡単なものにつきましても、半年以内に提出してもらわなければならぬとか、それから計画に大きな建設計画になりますと、たとえば、設計を出したり、あるいはその他もろもろの準備がございまして、ある程度余裕を与えて工事認可申請に期限をつけるのでございます。本事業につきましては、昭和三十七年七月十日という期限をつけております。従いまし

て、免許を与えましてから約二年の間に設計その他の準備を全部完了して、こういうことで工事施行をいたしますから認可してくれということを出さないうと、そのまま失効してしまふわけでございます。今申請者、発起人等がどういふふうな準備をいたしておりますか、その後報告を受けておりますので、詳細わかりませんが、この工事施行認可申請を出すべく今いろいろ準備を進めているのではなからうか、かように考えております。

○大倉精一君 この中心人物はだれですか、今現在。

○政府委員(岡本信吾) われわれの解釈では小笠原三九郎さんそれから佐々木義彦さん、横川重次さん、この三人が発起人総代になっておられますので、当然こういう方々が中心である、こういうふうな考えております。

○大倉精一君 これは形式はそうなっておりますのですね。それは形式になつておることだけを見て、ここで書類の上でこうなつておるからこれでいいだろう、そういうことではいかぬと思ふ。小笠原さんの場合には、これは新聞で書いてあることでありまして、真偽のほどはわかりませんが、さつき言つたように、三十五年の秋ごろに平沼瑤玉銀行取以下が同計画に疑問を持ち出し、他の有力者数人とともに発起人から脱退した、こういうことになつて、滝島という人は白雲親光から追われる羽目になり、苦慮した結果、滝島は平沼さんにかつて、ことしになつて東日本商事の加藤竹治代表、この人も逮捕されたやうであります。これを通じて小笠原三九郎さんの出馬を求めて発起人代表に就任してらうと局面をおさめた。これがどうもほんとうだとすれば、それが中心人物だと思ふ。これになつておるところにすでに何か変なものがあつたと思ふのですが、いかがですか。

○国務大臣(斎藤昇) ただいまの点は、新聞等にはそういうふうに報道されておりますが、われわれといたしましては、ただいま鉄道監督局長より申し述べましたように、この三人の方が責任を持って発起人代表として申請をしておられるわけでありまして、したがつて、責任を持って今後会社を設立し、施工されるもの、こう考えておるわけでございます。当時、今おっしゃつたやうな事情が、事情といひますか、内情があつたか、あるいはあるいは、当時の大臣は、ほんとうにやる気かどうかというのを確かめられたであらうと思ひます。まあ、確かめられたかどうかはわかりません。また当時そういう事情がおわかりでなければ、書面

ぬということ、これはかえっていい、こう思っておるわけでありま

先ほども申しましたように、書類の面あるいは外見的な面からは、この事件の免許は行政措置としては不当な措置だとは言いがたいわけであり、また、したがって、今問題にされておりますいろいろな疑いがどういふことであったかということが司直の手ではつきりされない、これに対する将来の対策といふものは考えていかれない。ただ私が言ひ得ますことは、運輸行政には許可免許の事件が相当多いわけであり、したがって、いやしくも、こういう行政にタッチいたしております者は、上は大臣を初めとして、下は一事務当局に至るまで、またこれに關係を持たれる政治家の方々、その他の方々も、世間から疑いの受けようのない行動のないように私は期待をいたしたい。私自身としてはみづから範を示していきたい、かように存じておるわけでありま

○重盛壽治君

これはこの武州鉄道の問題だけではなくて、私は率直に申し上げると、運輸省の問題として、たとえば新東海道線の汚職問題、あるいはまた自動車の新免許に關連しての汚職問題、いろいろと汚職問題があるわけなんです。したがって、そういう問題のあるところへ大臣としていられたあなたが、運輸省全般に對してどういふ指示といふのか、あるいは訓示といふのか、どういふ形で臨んだか、そのことを私は聞きたいのです。ただおいて、それから従来のこととは一応聞いた、今起きておることは、検査庁の結論が出てからやるんだとい

うようなことは、これはえらい失礼なことなんだけれども、だれでもおやりになることであつて、事務的処理であつて、国の大臣としての感覚から処理なさることは少し違つてくる。そういう問題、もうその事件が起つていふところへお入りになつてきた、さらに新しくあなたが今度就任後こういう問題が起きてきた、こういう中で、どんな基本方針でおやりになるのか、このことをお聞きしておるわけなんです。ただ、たまたま武州事件に關連しておいたもので、あるいは答弁が違つておるか知りませんが、そういう問題、その他こまかい問題はたくさんありますね、そんなことを一々私は掘り下げていふことはありませんが、そういう中であつて、あなたが就任以來今日までどういふ処置をとられ、また今後どういふ処置をおとりになろうとしていふのか。これはやっぱりこういう問題の解決に大きな影響を持つと思ふので、そういう基本的な点をお聞きをしておきたい。

○國務大臣(齋藤昇君)

私は一口に言へば綱紀を正しくすることだと思ひます。就任の際にも私はそういうあいさつをいたしておりましたが、しかし、一片の訓示や、あるいは告示等でそういうものが私はできるものとは考えません。実際の行政面につきましましては、日々の行動において、また日々の事務において具体的にその氣持を行政の上に現わしていくといふことが肝心だと、かように思つております。したがって、總括的にどうだといふ訓示等は出しておりませんが、この氣持が末端に自然に浸透をされていくといふことが私の職責である、かように考へて日々

の行政をいたしておるわけでありま

○大倉精一君

たまたま今、東海道建設の汚職の問題が発言がありました。これは先般の委員会において、私はこの問題については今後の抜本的な問題として、こういう問題が発生する基本的な問題にメスを入れて、そうして機構なり運営なり、そういう具体的な面についてこの際メスを入れる措置があるのではないかと、こういうことについて次期に御回答を願ひたい、こういう工合に申し上げてあるんですけれども、その後において大臣は、そういう面について何か御検討なすつたことがあるのか、あるいはまだ検討なすつておらぬのか、これはどうなんですか。

○國務大臣(齋藤昇君)

この問題は、制度あるいは実際のやり方といたしましては、相当そういう汚職の防げるようなあり方になつておるわけなんです。したがって、制度として、あるいは実際のいわけの慣行として、今までのやり方を変えていけばもっと防止ができるであらうといふ名案はございません。一々その局に当たつておる監督者、また実際に事務を執行する者がその氣持になつてやる、ことに監督の目を十分働かしていくといふこと以外には私は防ぎ手がないと思ふ。そこで国鉄總裁にもよくその点をお願い申し上げ、国鉄總裁も、各局末端に徹底するよう、今後一そう監督を厳密にして参るということ御報告をいたしたいとおるわけでありま

○大倉精一君

これは同じことを繰り返すんです。これは汚職があるたびにいろいろお尋ねすると、綱紀を肅正

する、姿勢を正したいということに尽きるんです。私はそれだけでいいものなら、これは今大臣がおっしゃつたように、訓示で済むのと同じことだと思ふのです。やっぱりこれは現在日本の行政面において何か抜本的にメスを加えなければならぬものがあるのではないかと。總理大臣も、やはり政治家の

一つの道義感といふものが、そういうものゝ涵養によつてやるといふことをおっしゃつたやうですけれども、そういうものは必要ですけれども、しよせんは人間がやるんですから、監督するものはこれまた人間ですから、そういう人間の集まりの組織運営といふもの、あるいはやり方、あり方といふものについて、やはり検討するといふことも大いに必要ではないかと思ふのです。大臣はそういうものの検討を加えなくてもいい、ただもう綱紀を肅正して、そして氣持が末端にまで伝わるように指導監督を厳重にするんだ、こ

うおっしゃつておりましたが、それもむろん必要でありますけれども、そのほかにか、どこかに気が抜けているところがある、どこかに私はずいぶん点についてこの際抜本的に一つ御検討願ひが必要があると思ふのですが、いかがでしよう。

○國務大臣(齋藤昇君)

組織、その他において検討を加ふべき点という御意見は、抽象的には非常にごもっともだと存じます。しかし長い間の経験その他から、私は制度、組織として、相当防止し得るやうにできておる、これ以上新しい何かいい工夫が、ちよつと見当たりにくい。相当よく私は組織としてできていて、ただこれを運用いたしますものは、今おっしゃ

いますやうに人間でござい、ますから、たまたま、そこにやまが起ること、これが遺憾ながらあり得た、あつたわけであり、今、武州鉄道の問題にいたしまして、運輸審議会という制度が設けられてゐる。ああいうものがなければ、私はやはり、とあやまちが起りやすいともい得ると思ふのでありますが、そういうやうに、なかなか過去のいろいろな経験から、相当私は組織面においてはよく考えられてゐると、かように思ひます。大倉委員に名案がありましたら一つお示しをいたしまして、私は名案があればこれを実行するのによぶさかでありま

○大倉精一君

私は政治の担当者でありま、せんから、これはあなたの方に考へてもらふなければならぬ。なるほど形の上においては民主的に、あるいはこれを間違ひが起らないやうになつてゐる形を作つてゐる。運輸審議会にしても、これは失礼な話かもしれま、せんけれども、はたして運輸審議会が独立なる、公正なる立場において物事を判断して答申せられたかといふと、必ずしもそうでないと思ひます。それを多く語る必要はありませんが、その運営方法自体がやはり問題になるのじゃないか。あるいは外部の商社、民間会社等との關係がある、また政界との關係、いろいろな關係があると思ふ。そういうものについて、やはりすぐには抜本的にぐる、と引つくり返すわけにはいかぬかもしれま、せんが、順を追つてでもいいかもしれま、せんから、汚職なり何なりの根源があると思ふ、やはりこれは直していかなければならぬ。そういう面から直

していかなければならぬと思ひますけれども、大臣の今の話では、まことによくできている、まことに完璧であるというお話でありますから、これは何をかいわんや——私はそうじゃないと思ひます。それは私自身としても研究したいと思ひますけれども、行政を担当している大臣として、その責任においても、やはりこういう問題についてはもっと率直に検討をされる必要があると思ひます。これはこれ以上お尋ねしても、あなたは完璧だとおっしゃるから、これはもうどうも申し上げようがないのですが、私は検討する余地が大いにあると思ひます。

○國務大臣(齋藤昇君) 私は完璧だとは申しておりません。ただ、今まで具体的に起こった場合に、それぞれの責任のある人たちが考えられて、そうして今日の組織を作り上げておられるわけでありまして。私も今後さらに具体的な問題に当面をいたしまして、ああこの場合にはこういうような組織でやればよかったという点に思ひ至れば、これは実行したすにやぶさかでないと思ひます。さういふ心組んで参りたいと思ひます。

○重盛壽治君 大体同じような御答弁です。私にはただ一言すばりと、かつて齋藤さんは警察関係もやつたことがあり、いろんな経験者であるので、汚職という問題が起きたらば、汚職に対する政府の考え方、運輸大臣の考え方はこういうものである、ずばつと出していただいで、将来の絶滅を期する、綱紀肅正をはかるか、何とかという事はだれもが言うこと、一片の通達を出しても何の役にも立たぬ。出さざるより出す方がいいで

すが、そうじゃなくて、基本的な考え方をずばつと出していただいで、そうしてそれからそういう基本方針によつて今後の絶滅を期する、こういうことをお聞きしたかったが、私の耳のせいかなどか、ずばつと聞けなかつたので、これはひとつ次に譲ることにといたしました。もう一つは、武州鉄道問題に關連いたしましたは、大倉委員の請求いたしましたいろいろな資料によつて、今後に発言権を留保しておきたいと思ひます。

もう一つお願いしておきたいことは、資料のことですが、やはり前回の自動車新免問題に關しても、私も聞き、私も見る範囲では、その明瞭でない部分があるやに考えられる。したがつて、どういふ理由でどういふようなものは不許可になり、どういふ形でどういふものが許可になるのかという一つの基準、あるいは対照表のようなもの、若干時間がかかるかもしれないけれども、自動車局長のほうで作つてお出しをいただきたい、この二点をお願いしたいと思ひます。

○白木義一郎君 大臣にちよつと一つだけお伺ひしたいことがございますが、それは武州鉄道の事件でございますが、大臣は、後任の大臣として、この問題の矢面に立たされて、まことに御氣の毒にたえないと思ひます。いろいろと御意見を承りまして、今後の問題に譲りたいと思ひますが、ただ、もし武州鉄道の汚職の事件が事実と断定された場合に、一体、現職の大臣がその責任をどうとらうか、もちろん後任の大臣のあなたがたという事は考えられませんが、あるいは当時の大

臣を任命したところの総理大臣であるか、あるいは政府であるか、あるいは手党であるか、あるいはそういう大臣を選出した国民に責任があるのか、この一点だけ御意見を伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(齋藤昇君) これはやはり、いわゆる汚職の検査の調べ、それからこれに対する裁判等を待ちまされんと、汚職があつたという前提でどういふことも申し上げかねますし、どういふ態度で、どういふことであつたのかといふことも、また關係を持つてくると思ひますので、一口に言うことはできないと思ひます。汚職がたとへばあつたといひましても、その時期、それが免許と、どういふ關係にあつたかといふこともありましようし、いろいろ態様が變つてくると思ひます。今の段階で、だれがどういふ責任を負うべきかといふようなことは、ちよつと申し上げるのは早過ぎると思ひます。

○島島徳次郎君 本問題が、新聞あるいは報道機関によつて発表されたときには、それはそれで国民多数の人たちが非常に大きなショックを受けたといふ、近來にない遺憾な問題である、かように私は考えますが、大臣にお尋ねしたいのは、ただいまでは、この問題は司直の手に回つてゐるから、私はここで内容がどうか、そういうことはお尋ねしません、追及しません、これは司直の結論を待つ以外にないのじゃないか、かように考へておられますが、從來どうも汚職問題、あるいはまた綱紀問題というやうな問題が、過去、わが國の歴史の上にもたくさんあるわけでありまして、いずれもこうい

うやうやな汚職なんかは、どうも捜査機関といふか、これらがみんな二年、三年、五年というやうに非常に長い時間を要してゐる。しかも、最後には大山鳴動といふ言葉さえ使われたこともあるやうであります。かようなことは、今日のわが國の社會情勢から、またいろいろの問題から考へても、國民に与える大きな一つの關係を持つておると思ひます。

かような意味におきまして、これは法務省、あるいは關係檢察庁が、当然第一線で行ふことは言うまでもありませんが、これに關連してゐる運輸省といひましても、國鉄關係といひましても、常にこれは重大な、いろいろ細心にわたつて關連を保ちつて、できるだけ早い時間に、一日も早くこれを解決する、そうしてその結論を、國民の納得する一つの答えをはつきり出すといふやうなことが最も望ましいと思ひますが、大臣におかれましては、どういふ程度まで、これに對して関心を持たれ、またどういふやうな方法で、これらの趣旨のつとつた早期解決をする結論を出すといふやうなことに對する御抱負がありましたら、お聞かせを願ひたいと思ひます。

○國務大臣(齋藤昇君) こういう問題は、なるべく早く黒白をきめてもらふといふことが、今島島委員のおっしゃいますやうに、非常に必要なことだと、かように考へます。したがつて、法務大臣にも、一日も早く黒白を明らかにしていただくやうに、檢察、裁判の手續を進めてもらひたいといひたいと、かように考へておられます。捜査について運輸省が協力をするといふのは行き過ぎだと存

じまするが、捜査の妨害はできるだけないように、捜査が一日も早く進むやうに念願をいたしておるということ、御了承をいただきたいと思ひます。

○島島徳次郎君 ただいまの大臣の基本的なお考えにつきましては、私は了とした思ひますが、この三十六年七月六日の審議會の前大臣に答申の内容について鐵監局長に一言お尋ねしておきます。この四ページのところで、「概算五十六億三千万円の資金をもつて、約六十年の工期を予定し、全線開通を計画している。」その次にあらためて、「右の建設資金については、今後工事施行に當つてその増額をきたすことが予想されるが、本審議會としては申請発起人の信用状況より考慮して、その調達は可能なものと認めるものであるが、なお、資金調達について關係者の一層の努力を望むものである。」こういうことを後段に書いてあるのです。私のお尋ねしたい点は、それぞれの各審議會がたゞさんであります。審議會からの答申の中で、私はやはり、さういふものの免許にあたつては、先ほどのお話もありましたが、まず資金なりその他の条件が合かなければ、とりていだめだと思ひますが、この資金が重要な条件の一つであらうと思ひます。

そこで、普通の場合、これまでの慣例といひますか、何といひますか、この文書の上で、なお資金の調達については一層關係者の努力をせよといふ意味のことをつけておくといふことは、一つの条件ではないかと、一応しろうと考へて考えられる。そういうことは、過去の審議會の答申の場合に、

運輸審議会以外の審議会も多数あるわけですが、そういう場合に、審議会の答申には、大体、こういうような条件のようなのをつけておくことが一つの慣例か、あるいはこの場合、特にこういう条件をつけたのかということが一つのポイントではないかと思ひますので、この点をひとつはつきりお尋ねいたします。

○政府委員(岡本恒吉) この文書が、はたして条件をつけたということになりますか。先ほど問題になりました建設資金につきましては、申請者の考え方、はつきり方より、私の方ではじいた方がもとよけいかかるということでございますが、これも実際問題といたしまして、どっちがどうかこれははつきりいたしません、いずれにいたしまして、まあ若干不足するということが予測されるので、したがって不足資金の調達について、うんと努力しないといかぬぞという希望を表明したものでないかというふうに考えます。で、この審議会の答申におきまして、条件といたしたようなものを出したものはございません。

○鳥島徳次郎君 条件として、はつきり出された場合は別であります。この文面から考えるという、確かに一つの条件のように思われるのであります。重ねてこれに對して、慣例といひますか、一応、現在のあなたのお考え、また今後これらの場合、私は今日まで、鉄道の場合あるいはまた自動車の免許の場合、いろいろの場合に、かような財政的な裏づけがはつきりしないとか、あるいはまたその他の自然の条件がはつきりしないとか、そういうものに対しては、今実際は許可しな

いというものが、まあ今日のほんとうの行き方じゃないかと思ひ、私は、それで資金の調達なんかは何も心配する必要はないので、私から見れば、さういふことを考えるから、私はさういふ御質問をいたしておるわけでございます。

その後段へいきますと、あらためて「また、本鉄道の建設については」というところがあります。東京都知事、埼玉県知事あるいは各関係市長等、これらの人たちが、「早期実現を期待しており、工事の順調な施行が期待できる。」期待できるということ、これははつきり認めておる。さういふことにおいて、この許可内容の一つの条件がはつきり具備しておたかいないかということの分かれ道になるのじゃないかと、かように考えるので、あえて御質問を申し上げておるので、さういふまでのお扱いになった一つの慣例があるいは習慣か、何によるか、それよりも簡単な御答弁でけっこうですが、一応それだけをもう一ぺん御答弁願ひたいと思ひます。

○政府委員(岡本恒吉) 私は先ほど申し上げましたように、別に条件というふうなものとは考えておりません。ただいま申し上げましたように、建設費におきまして多少の増額ということが予想されるようであるから、資金の調達もそれだけいかにしなければならぬから、一そう努力してはしいという希望を述べたものと思ひます。

○鳥島徳次郎君 この審議会を、決して私は批判する者じゃありませんが、今後この審議会の機構というものを、かようなことがあるなら、これは審議会として欠点とか、あるいは審議会自体の問題じゃないことはよくわかつて

おりますが、この審議会の機構を一部改正する、さうしてもう少し的確な一つの判断を下すというふうな結論を出す審議会にするというふうなお考えはありませんか。

○国務大臣(齋藤昇君) 私は、今日の審議会の構成それから権限等につきましては、今直ちにこれをさう変えた方がよくはないかという意見は持つておりません。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御発言はございませんか。——ないようでございますから、今日は、これにて散会いたします。

午後零時五十五分散会

九月二十五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、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

一、踏切道改良促進法案

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

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

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

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

この法律は、公布の日から施行する。

踏切道改良促進法案

(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に存するものをいう。

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、建設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、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。

第五條 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。

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(軌道経営者を含む。以下同じ。)又は当該道路管理者(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。)

第四條 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。これを變更する場合も、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。これを變更する場合も、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。

第五條 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。

第五條 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。

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。