

いまして、そういう物的な設備もこれから設けてまいりたい、さように考えておるわけでございます。最近非常にとつぱな事件が起こりますので、いささか私どもも、昨日の事件につきまして驚いておる次第でございますが、ただいま申しましたような対策を、さらに今後徹底的にやるように考えてまいりたいと思っております。

それから、次の御質問の点でございますが、これは東鉄の用地契約課員が収賄の容疑で逮捕されたという事項でございます。これも、昨日私ども知りまして、ただいま詳細を調べておりますが、私、まだ本日まで詳しく内容の報告を受けてまいりなかつたものでございまして、内容の詳しい点は後刻に譲らしていただきますが、最近こういう収賄事件がなくてよかつたと思っております。またやさきことで、はなはだ残念に存しておる次第でございます。一般的に申しまして、この用地問題については絶えずそういう誘惑と申しますか、そういう場面にめぐり合はれる機会が多いので、常日ごろ関係者にはよく注意をし、警戒を与えておつたのでございますが、事実があつたというればまことに申しわけないと存しております。一般的に、そういう問題を惹起させないよう、ごく軽いものは権限といたしまして局長にまかしておりますが、それ以上のものは本社に上申させますし、またもつと価格あるいは土地等の広いものにつきましては、これは国鉄総裁のみならず、運輸大臣の承認を得て処置するようになつておるわけでございます。今回どういふことでございしたか、ただいま調査中でございますので、調べがはつきりいた

しましたらまた報告させていただきますと思ひます。

○野間委員 経過は大体わかりました。それから汚職のほうの問題は、昨日のことですから、まだ明確でないと思ふので、後刻あらためてまた機会を見て経過等を伺うことにしますが、私としては一応注意を喚起しておきたいと思ひます。

それから、最初の問題ですが、確かに事件そのものが、われわれが見ても突発的な問題で、取り締まりといひますか、警戒といひますか、そういう点では非常にむづかしい問題だつたに違ひありません。ただ公安官の警乗の計画とか——私は、列車内に公安的な職務の人があまりいかめしいかつたことと乗るといふことには、多少疑問があると思ふ、実際の車内の空気なりからすると、やはりゆつたりした気持ちで旅行したいのが国民の気持ちでしようから、そういうのですが、そうかといひて、いまのような、やや人心の不安な状態がある場合にはそれも言つておられませんか。何か適切な処置が必要ではないかといふふうに思ふのですが、公安部長が来ていられますので、いろいろ問題があるのですけれども、この問題を契機にして、きよう直ちでなくともいいんですが、公安官全体の配置といひますか、国鉄の公安官が行なつてゐる、いろいろ職務上扱つてゐるような問題がありますから、それらを含めて、われわれ実地現場におつたりして、公安官の膨大な数を見る、ときが間々あるのですけれども、そういう問題から見て、いま常務の答へられた警察公安官の配置の強化、そういう問題などについて全体的な配置の計画、現

在の状態、そういう問題について、いま直ちに無理でしうけれども、近いうちに委員会に御提出願ひたいと思ひます。きようはこれが主たる任務ではございせんので、その程度にして、国民各位の国鉄に対する不信なり不安なり、そういうものは一日も早く払拭をできるように、一その御努力を願ひたいと思ひます。それでこの問題を終わります。

○川野委員長 それでは、次に日本鉄道建設公団法案を議題として審議を行います。野間千代三君。

○野間委員 それでは昨日に引き続きまして公団の問題で二、三あと残つていますので、運輸大臣がいらつしやいませんで、政務次官にひつづいて。

実は昨日までの経過で、鉄監局長なりのあるいは大臣から、最初の問題の資金の裏づけの確立といひますか、そういう問題、あるいは公団が発足をする場合のいわば背骨といふべき事業計画、きのう田中先生が私の問題に関連して言われた事業計画、つまり公団が発足するには発足するだけのきつととした計画があつて、それに基づいて公団が発足すれば、従業員、職員全体がバックボーンをはつきりして、確信を持つて新線建設に当たれる、そういう材料としてはきつめて不足なので、残念なんです、現在の材料の中で二、三あと問題がありますので、お答えをいただきたいと思ひます。

一つは、この法律案の中で、事務所を東京に置いて、それから従たる事務所を別に置くといふふにいわれておりますが、いまの国鉄の支社的な性格

のもの、それから従たる事務所というふうなものが置かれるといふことでありますけれども、一応そういうものの目算みたいなものがあるんじゃないかといふふに思ひますので、こまかい問題でしうけれども、そういう問題が一つ。

それからもう一つは、職員は国鉄から行くのだからと思ひますけれども、その職員の計画と人員、それからその地域的なあるいは職種別的な配置、そういうものを、事務所と関連をしまして、その二点をとりあえずお答え願ひます。

○廣瀬政府委員 従たる事務所としての辺を予定しているかといふお尋ねかと存じますが、現在国鉄は新線建設に關します地方機関として七つの工事を持っております。札幌、盛岡、信濃川、東京、岐阜、大阪、下関で、公団は国鉄の新線建設事業そのまゝを承継することになっておりますので、さしあたりいまの七つを基準といたしまして、信濃川を除きまして六つの地方の事務所を持つ予定にしております。

それから職員は大体地方的にどういふふうに配置するかといふことでございしますが、ただいまのところ全体の職員、これは役員を含まして八百九十名でございますが、本社あるいは地方の局別に申し上げますと、本社のほうは建設の規模に應じまして支社と地方建設事務所と両方に分けておりますが、支社のほうは、札幌は百四名、東京は八十六名、大阪は八十三名、下関は八十九名、計三百六十二名。それからや規模の小さいものといたしまして、建設事務所を盛岡と岐

阜に設ける予定でございますが、盛岡のほうは六十六名、岐阜が六十六名、計百三十二名。それからその下部機構といたしまして、鉄道建設所といふものを設ける予定にしておりますが、これは各支社あるいは建設事務所によつて違ひますが、札幌の管内では、この鉄道の建設所は五十六名、それから東京支社管内が二十四名、盛岡管内が四十八名、大阪の支社管内が二十四名、岐阜の建設事務所管内が二十四名、それから下関の支社管内は四十八名、合計二百二十四名。地方機関が全部で合計いたしました七百十八名。大体予定でございますが、以上のようなスケールを考えております。

○野間委員 実は、いま局長のほうから答へられたような問題が、私も伺いたい問題として相当たくさんあるのです。たくさんあるのですが、この質問を始めたのですけれども、どうも質問をするのに情熱を感じないのです。それはなぜかといひますと、ちよつと初めに言ひかけましたが、きのうまで泊谷委員と私、あるいは先輩の方々にいろいろ御質問をいたしました。最終的にはいま池田内閣が進めてゐる所得倍増計画で経済は伸長してゐる、これは認める。そうしてその中で、交通全般あるいは特にいま問題の国有鉄道、そういうものがいなくなればならない公共性、それがいま経済の伸長、経済基盤の発展と地域格差の是正といふきわめて重要な問題を公団を設置をして行なう、その必要がある、そういう問題ですね。その問題について、きのうまで一生懸命議論をしてまいりました。その中で、大かたわかれも、新しい線を建設する必要がある、そしてして

これは異議がないのです。そのためにどうしても公団というものが必要だというのであれば、これはわれわれもそれを認めることにやぶさかでないというところまで論議がいつておつたと思います。ただ問題は、政府のほうで出している公団法が一年も論議をされながら出されている公団法なだけけれども、そこに二つの問題がある。一つは資金の裏づけの計画について、もちろん運輸大臣の努力は十分認めておりますし、お力も認めておりますけれども、ときどき国の経済状態という問題があつて、必ずしも確定したものでない。具体的にも、実際に運輸大臣と大蔵大臣との間にも四十年以降の問題については手を触れられていないという事実があります。

そこで、実は委員長にお伺いしたいのですけれども、私どもの論議も、政府の論議も、気持ちの問題ではたいへん一致点があるのです。同じレールに乗っている場合があると思うのですが、ただ問題は、資金計画の裏打ちがちゃんとあつて、そうしてそれが法案として成立したときに直ちにすべり出すという緊急な問題ははずです。その辺で多少の食い違いがある。しかし私は最終的には、鉄監局長ももちろんそういう問題については後日計画をきちんと出して皆さんの協賛を得ますというふうに言われていらつしやいます。運輸大臣も確かに四十年以降の問題について、少なくとも大蔵大臣との間になお折衝の余地を求めるようにいたしましやう、こう言われていらつしやい

務でもあらうと思うのです。ですから、委員長、ぜひそういうものの基礎の上に立つて法案が審議できるというふうにこの委員会の取り扱いをしてもらいたいというふうに私は切望したいと思うのです。私はおせじではないですが、委員長はいつも公平に取り扱っていらっしゃいますので、委員長の良識で何とかしてそういうことを確立をしてもらつて、その上にスピーディに審議を進めるというふうにして、私もが全体として国民の信頼にこたえ、国民の期待にこたえる責任が持てるという結論をいずれにしても出したい、そういうことになつてくれば、もつとはつきりと確信を持つて御質問申し上げれるというふうに思うのです。ですから、委員長、これは委員長の良識に

ん。しかし確かに一応の全体の計画を立てる必要があります。それで昨日一応の運輸省の素案というものをお目にかけました。こういったものをもとにいたしまして、私どもなるべく早い機会にこれを具体化するようには政府部内で努力いたします。なおこういった問題につきましては、もちろん鉄道建設審議会というものが審議するたてまえになっておりまして、ここには国会の先生方もお入りになっております。一応のめどがつきましたならば、なるべく早く政府部内の案をこの建設審議会におはかりして十分に御審議をいただき、さらに推進をいただくつもりでございます。

○川野委員長　ちょっと私からもお答え申し上げますが、昨日も運輸大臣か

いですね。つまり今後の国鉄全体の方
向なり進んでいく道、公団がもしでき
れば公団そのものの進んでいく道、そ
ういう実はいま議論の中心になってお
る問題が非常に重要なんです。です
から、この二つのものが、あるいは公
団がもしできないで国鉄にするとすれ
ば、いずれにしても新線建設という問
題も長い将来明らかに明るいといいま
すか、そういう形でもってやっていく
必要があるということから、そういう
ふうに申し上げておりますので、委員
長の言われるように、運輸大臣の言明
もわかりますし、鉄監局長の言われる
こともわかります。わかりますが、十
年間全体の資金計画については多少の
問題があると思うのです。十年といえ
ば一昔ですから……。ただ、とりあえ

三

るのに非常にその意味で資料が不足して困っておりますから、委員長におきまして、十分ひとつたたいまの御発言に注意を払われるよう希望いたします。

同時に、私のほうの内海委員がこの前の委員会におきましてこの問題について発言を求めたところ、一回も発言をさせられなかったものであります。今度は百五十日間も期間があるのでありますから、わが党にも十分に発言の機会と質問のチャンスを与えられるように、特に希望をいたしておきます。

○川野委員長 民社党にも発言の機会を与えたいと考えております。

○野間委員 では委員長や鉄監局長あるいはきのうの大臣言明などを尊重しまして、できるだけすみやかに具体的に提示していただけるようお願いをしまして、たいへん不本意なんですけれども、質問に移ることにいたします。

それで最初の問題ですが、地方のほうの要員が七百十八名ですね。それから本社要員が七百七十七名ということでしたが、これはよろしいですね。

○廣瀬政府委員 さようでございませう。本社要員が七百七十七名、それから地方の支社、そのまた下部機構を含めまして七百十八名でございます。

○野間委員 国鉄のほうにちよつとお尋ねしますが、昭和三十三年の予算で予算定員が四十五万四千九百七十七人ですか、まだ公団ができていないのですから、その中で予定しております建設費支弁の人員は何名になりますか。

○山田説明員 手元に正確な資料がございませんが、約八百人弱だったと思います。

○野間委員 この前私が見た資料では七百九十三名というふうになっておりましたが、その程度ですね。そうすると七百九十三名と八百九十五名ですか、この差はどういうふうになるのですか。

○廣瀬政府委員 主として大部分の建設線に従事しておいた国鉄職員を引き継ぐわけでございますが、その他若干、従来七十五億円でベースでやっておりましたものよりも仕事はふえます。来年度予算で申しますと、政府出資が十億、それから政府の融資が十億、計九十五億、そのほかにかりに公団が早く成立いたしますと、本年度の政府出資分が五億あるいは本年度の政府の融資分が五億ということで工事部分もふえますので、若干ふやす、それに管理職員が若干ふえるということでございます。

○野間委員 そうしますと、国鉄の現在の建設費支弁の七百九十三名以上に予定しております二百二名足らないのです。二百二名足らないうちの役員はどのくらいかわかりませんが、総裁とかそういう偉い人はわかりませんが、そうでない人はやはり国鉄から補充をするという方針ですか。

○廣瀬政府委員 国鉄から職員を移行します場合に、もちろん各個人の意向を十分聞いて移すわけでございますが、先ほど申し上げましたように、工事量が若干ふえます。大部分は国鉄職員をそのまま移行したいと考えておりますが、その他若干の者は、あるいは一部退職者ということもございまして、主体は国鉄職員とお考え願っております。

○野間委員 公団のほうの予定として約一千名ばかり必要な人員は主体を国鉄から求める方針であるというふうに確認してよろしいですね。ただ問題は、職員が、たとえば公団ができた場合に、国鉄から公団にかかわるというところから派生していろいろな問題がございまして、これはあとでまたあらためて御説明を求めたいと思っておりますけれども、とりあえず人員の主体としてはそのういうふうに考えておられるというところ、それから求め方としてはやはり四十五万の職員が国鉄というところで働こうとしておられるのですから、そうそう強制的に首になわをつけて引っぱってというわけにはなかなかいかないのですね、いまの局長の考え方としては、主として希望で求めるという考えでございます。その二つだけ確認しておきます。

それからもう一つ問題は、法案のほうで、公団が始まった場合に、新線の建設は、国鉄のほうの敷設法のいかんにかかわらず、公団のほうですということになっておりますから、国鉄のほうでは新線建設はしないという方針のようですね。ただ問題は新線建設という、いわば法案の概念として持っている二百三十一ですか、こういう意味の新線ではなく、たとえばいまやっております東海道の新幹線なども新線でないかもしませんが、実際の工事は新線ですね。工事そのものの技術、やり方等は、やはり新線をつくると同じものですね。こういう新線建設的な工事で、法律の上でも国鉄が新線建設を担当するといふようなことは残されている、そういう問題で公団とそれから国鉄の間の新線工事、あるいは新線のな

工事、そういうものの分界というものは非常にむずかしいのじゃないかと思ふのですが、それはどういうふうに進めようとしておられるのですか。

○廣瀬政府委員 この問題はごく大ざっぱにおかきやすくと申しますと、国鉄には依然として新線建設の能力は残しておる。ただ新しく公団をつくりまして、新線建設の業務に専念させるわけでございますので、第二十条にございまして基本計画を定めて、この基本計画に取り上げられたものにつきましては公団が専念するということになります。もう一回申し上げます、能力は国鉄に残しておきますが、さしあたり公団が新線建設に邁進するということになります。基本計画に定められたものにつきましては、その間国鉄の能力が停止されるということになります。

それから、たとえば東海道新幹線というふうなお話もございましたが、これは結局東海道新幹線を新線と心得るか、あるいは線路増設と心得るかということになるわけでございます。きのう御説明いたしました、東海道の場合は、いろいろ議論がございましたが、最終的には東海道の現在線の改良工事というふうにおきめを願って、したがってこれは新線として扱わないといふことがつこうになっておりますけれども、将来これと同様の問題が起さればまたそのつど議論いたしまして、新線として扱つか、あるいは扱わないかというところでございまして、思っています。

○野間委員 東海道新幹線の扱いはそういうふうになると思ひますけれども、私が言っているのは、新線を建設するということは公団のほうでやる、国鉄のほうは、それはこれは悪いですけれども、そういう禁治産者にしてしまふ、そういう能力は一応使わないというふうにするわけですね。問題は、東海道新幹線など、それは確かに改良なり増設なりには違いありませんけれども、工事のやり方あるいは性質、そういうものはやはり新線建設と同じだと思ひます、新しい線をつくって、基盤からやっているのですから。あれと同じようなことを新線のほうでもやるわけですね。そういうふうな、技術そのものはやはり新線建設的な仕事で国鉄のほうでも相当あるのじゃないかということが言えると思ひます。ですから、きのう提示をされた線、あれは純然たる新線ということではつきりしてしまつて、それは問題ないのですけれども、将来たとえば、こへ載っているものじゃないけれども、新線的な工事をやるという問題が国鉄に起きてくる可能性は、ほくはあと思ひます。いま局長は、両者の間で協議をしてそれがどつちであるかということをはきめとおつちやつていますから、これはそのときの問題でいいと思ひますけれども、そういうものが残るといふことは言つていいのじゃないかというふうに思ひます。これはなぜかという、国鉄の技術の問題に關係があるので、それだけ確認したかつたのですが、そういう問題があるといふことは局長もお認めになると思ひます。

それでは次に移ります。今度は政務次官にちよつとお伺ひしたいのです。いまの問題と関連をして国鉄の技術が二分をされることは明らかだと思ひます。二分というよりも、この建設費支弁七百九十三名がそっくり持つていか

御承知のように、国鉄の地方の建設関係の仕事をやっておりますもの、主として改良をやっているものと、おのずから分かれておるわけでございます。それで今度公団に移します職員は建設線に専念しているものを移すわけでございますので、改良関係にあまり影響はないというふうに考えております。なお、この公団と国鉄との相互の連

○野間委員　その問題はその程度で終
わります。

○廣瀬政府委員　昨日もお答えいたしました。いま野間先生が御例示になつたようなことを考えております。

主として現場の事務所であるとかあるいは詰め所といったようなものでございします。組織が二つになります。地方で改良関係のものと建設関係のもの

○廣瀬政府委員　どんどん建てるかどうかというところでございますが、必要なものはあるいはそういうことになると思います。双方の経費を節約するために、なるべく既存のものを活用し

○野間委員 結局国鉄のほうの改良工事あるいは線増、そういう問題の工事と公団が行なう新線関係の工事というのが関連をして行なわれているところがあるとするれば、そこでは相当大きな問題といえますが、将来問題にできる可能性があるのじゃないか、またそういうものが、先ほど伺いました事務所の配置、全国的な機構の配置というもので、概観をしても、相当程度起こり得るのじゃないかというふうに思うのです。そういう場合にそれぞれ事務所なりあるいは宿

らしい方が頭の中で割り切っていけば問題ないのですけれども、実際の現場のほうでは間々あるのです。同じ国鉄の中でもなしとしません。そのくらいに現場で働く従業員としては、働く拠点ですから、重要な問題です。したがって、そういう問題がないようにするのには、やはり建物はきちっと建てると

○廣瀬政府委員 いま野間先生の御質問になった点、ごもっともな点があると存じますが、先ほど申し上げましたように、双方経費を節減してまいりたいというような観点から、なるべく利用できるものは利用してまいりたいという方針でございます。

それから実は、泊谷委員のほうからあるいは聞いてあったのかもしれないせんが、ちよつと聞き漏らしておるようになりますので、簡単に一つだけお尋ねしますが、たとえばきのういただいたこの表では、着工線の中に——先ほど選挙区を明らかにしろと言われたので明らかにしたのですが、横浜ですけ

○山田説明員 いわゆる根岸線としては、まだ先の大船寄りのほうにはつきりしておりませんが、磯子までの区間のお話かと存じます。これは大部分でございまして、三十九年度中には部外開業できるかと存じます。

○野間委員 それから大船までのほうは、これは相当程度着工をしてもらつておつたのかどうかということについてちょっとお伺いします。

○山田説明員 これはその先の路線の決定ができておらない状態でございますので、まだ着工ということまでまゐっておりません。

○野間委員 そういうことで、磯子までの分が三十九年度中に開通する。実は横浜なり何なりから促進をしてもいいという陳情がたしか国鉄に何回か行つておるわけですが、そういう事情にありまして、自分の選挙区だけ言つても申しわけないのですが、ほかにもそういう例があるのではないかと思います。そういう例があれば、つまり三十九年なり四十年なり、ここしばらくのうちに開通ができる見込みの線がほかにあると思うので、そういう性格のものは公団のほうに移るのかどうか、それはどういふふうにお考えになりますか。

○廣瀬政府委員 現在国鉄が建設中の線は基本計画で定めますが、全部公団に移る。したがって公団が引き継いで工事をいたすことになります。ただいま先生がおあげになりました根岸線その他全国にもたくさん有力な線がございますけれども、こゝろいったものはすべて業務計画に定め、また年々どういふ工事をやっていくかということ、は、鉄道建設審議会におはかりいたしまして、十分御審議を願いますが、私どもの考え方としては、着工線、調査線、いずれも重要な線でございます。なるべく資金効果等考えまして、重点

的に工事をやつてまいるという考え方でございます。

○野間委員 ちょっとわかりにくいですが、私が言つておるのは、それでははつきりしたほうがいいと思うのですが、たとえば根岸線はどうされるのですか。

○廣瀬政府委員 根岸線は公団に移します。

○野間委員 これはたいへんはつきりしておるのですけれども、はつきりしているのではありませんが、いま常務の言われるように、三十九年度中に開通する、これは私が言うのではなくて、常務がおっしゃるのですから間違ひありません。すでに私も実は選挙区ですから状態を見ておりますけれども、あとちょっとですね。もうほんとうに開通ができる。ですから、実は横浜市のほうでも市長が、もし横浜市

のほうでしなればならぬことがあれば、それは手伝わなければならぬといふふうな考え方を背景にしながら、何とかして早く開通させてもらいたいといふふうな国鉄のほうに陳情を何回か繰り返してきています。それで先般の市長選挙が終わつた直後、新しい市長が国鉄のほうのいま言つたような考え方を含めて、何とかしてすみやかに開通してもらいたいといふふうな陳情されて、たしか国鉄のほうではそういう趣旨に沿つて開通を急ぎましょといふことを言われているはずですが、ですから、これは市長なり市の当局を喚問すればはつきりすると思ひますが、山田常務は慎重に来年度じゅうというふうに言われておりますが、それはただ単にいわゆる来年度じゅうという程度

く然としたものではなくて、ある程度

確たる開通の見込みがはつきりしているはずで、そういう内容の線が。別に私は国鉄をひいきにしたりなんかして言つておるのじゃないのです、公団といふものの持つてゐる性格、そういうものからはつきりしておく必要があると思ひますから言つておるのです。

○野間委員 私がかのうから力説しておりますのは、せつかく公団ができるのだ、もしできるとすればですが、その公団といふものが――実は、私はまだ一年生ですからあまりそういうことを

○廣瀬政府委員 重ねてお答えいたしますが、結局、開業した新線は国鉄に残しますが、未開業のものは公団が引き継ぐといふたてまえになつておる。これは十九年度の第一項でございますが、公団成立のときにおいて国有鉄道が営業を行なつてゐる区間を除くといふことになつておる。つまり、公団成立のときに根岸線が開業すれば、公団の管轄になります。どこかで切らなければいけませんので、公団成立のときにまだ開業してないといふことになつておれば、公団に引き継ぐといふことになつておる。

○野間委員 私がきのうから力説しておりますのは、せつかく公団ができるのだ、もしできるとすればですが、その公団といふものが――実は、私はまだ一年生ですからあまりそういうことを

を言いたくないので申し上げませんが、申し上げてきませんでした。とにかく新線建設といふものは非常に国民の監視が強い。しかもその監視が強いという意味は、いい意味でも一面強いのですが、自分の国土を開発した意から監視が非常に強いという部分もあり。それともう一つは、新線建設といふものには間々政治的な線であるといふものがある。私はそういうものがなくとも確信しますけれども、世上ではそういううわさになりがちで性格を持つてゐる。そうすると、そういうものに見られるようなことだけをする公団ができるということになるでしょう。国鉄がやつてゐる場合に、国鉄の既設線があつて、その中でこれこれ必要だから新設をするという形です。その中でもう一つは、局員も政務次官も世上にそういううわさがあるといふことは否定しないと思ひます。そこへもつてきて、今度は公団ができればそういううわさの根っこになるものだけの公団ができるということになるわけですが、それだけに私は慎重に取り扱うべきだといふのが年来の主張なんです。それをきのう述べたのですけれども、その問題がいま局長や次官、運輸大臣の言明でもつとはつきりすれば、国民の片一方の悪いほうの風評は払拭される、これは何とか私試みるように努力しなければならぬと思ひますけれども、そういうものから、やはり公団が発足するならば、そのときに、きちんとこれは新線として工事が始まる、あるいは半分なり三分の一しか着工してないから、です

から新線として鋭意やつていくのだといふふうな、けじめをはつきりすること、が、いわば政治のえりを正すといわれまふけれども、そういうもののじゃないかと思ひます。ですから、国鉄で言つておるうちに、根岸線だけとらえて申しわけないのですが、根岸線のよるものはやはり国鉄が従来やつておつたところですから、そこで開業をする、そういうふうなけじめのつけ方ではないと、確かに十九年度にありまふけれども、そういうけじめのつけ方のほうが、公団の性格としては正しいのじゃないかと思ひます。

○廣瀬政府委員 従来国鉄がやつておりました新線建設の目的も、やはり何と申しますか、国家目的あるいは経済基盤の強化、あるいは地域格差の是正といふようなことが主體となつてやつておつたものでございまして、それを公団によりましてさらに性格をはつきりしようといふもので、国鉄がやつておりました建設線と公団がやつて建設線と本質的に性格は違わぬものと私は思ひます。いずれも社会目的あるいは国家目的といふ見地から行なわれているものと存じております。

それから、いま十九年度の問題でございますが、根岸線は確かに大部分は完成しておりますが、やはりこれは程度が手がけております新線についてもかなりでき上つてゐるものもございまして、どこかで線を引かなければいかぬといふことで、開業以外のものは一応公団に引き継ぐといふような線の引き方をしております。

なお、御心配の点だと思ひますが、公団に移すことによつて工事の遅滞を

の他がないように、附則の第六条等におきまして、現場の作業が中断されないように配慮はしてございます。

○野間委員 根岸線を例にとつたのですが、いま局長の答えられるように、論理としては、あるいは理屈としては、もう少しことを強めると、形式としてはそういうふうに割り切る方法もござります。それから、もう一つは、私が言いましたのは、交通問題はやはり政治ですから、政治の方向としての意味では、私が言ったような方向でけじめをはっきりしたほうが、公団の設立なりというものは正しいのではないかと、そこに多少の違いがあるのですけれども、もう一つは、いま局長が触れたので、実は私もそこを言いたかつたのですが、技術的な問題があると思うのです。最初局長の言われた理屈なり論理で割り切つてしまふということと、私の言うように政治的背景にしながら、国民感情を背景にしながら考える、そこでけじめをつけるという方法、それからもう一つは技術的に、とにかく公団ができ上がりますね、それで局長さんが言われるように希望を募つて公団に職員を配置する、そうして機構をつくり、事務所をつくり、借りるものは借りる、建てるものは建てるというふうにして、それから具体的に仕事が始まるわけでしょう。そうなるてまいますと、たとえばいま根岸線に着工している技術者は国鉄職員ですね。その国鉄職員が、皆さんからいへば不幸にして公団に移ることを希望しない、やはり国鉄でめしを食いたいというふうな希望された場合、これはどうなりますか、まだ見当がつきませんが、私が最初に委員長にあいいう

ふうに強く希望したのは、そういう問題が必ずあるということからです。これは残念ですけれども——残念というか、実際の問題としては、私は、そこにおいては職員を機械的に、ここにおいては希望する者はこういふ、あるいは希望する者はこういふ、ふうにやつてくださうというふうな、局長の頭の中で考えたようなぐあいには、極端にいへば一千人の民族の移動ですから、そう私は簡単にはいかないと、思います。これは事実だと思

います。ですから、それだけに、私が最初に言いたかつたのは、やはり情熱を持って、バックボーンがはつきりしておつて、これはこれこれの目的に即応しているのだという大道がはつきりしていることによつて、あるいはわれわれが責任を持つて、やはりここに働いてもらふことが職員、労働者としてつらばななことが、これがはつきりしておつて初めて局長の言う希望を堂々と募れる、そして所期の目的がスムーズに運ぶというふうになるから、そこを将来考えるから、この法案の成立をするときには、私が前に言つたように、はつきりしておいてくれ、ということ、私の考えの基礎だつたのです。それを考えますと、たとえば根岸線をとつてみた場合に、いま言つたような困難が起きないとは限らない。十分に想定ができる。そうすると、公団が発足をして国鉄との間にそういうやりとりが行なわれる。それは国鉄首脳との間ばかりじゃなくて、現場末端の機構に至るまで行なわれるわけですね。これは否定できないと思うのです。そうなるてまいますと、たとえば根岸線のような問題の場合

に、局長さんが言われるようにスムーズに、あとしばらくで、もう少しでもつて開通をするもの、あるいはここ一、二年で開通をするもの、そういうものまでが開業がはかれるという危険性が全然ないのかというふうに言へば、局長さん方は、いやそれはちゃんとしなうというふうなこで答弁することは簡単です。簡単だけれども、

実際の問題として人間が動くのですから、そう簡単にいかないというふうな想定をすることもできる。そうですね。そういうことが三つ目にあるわけです。いま局長さんは確信を持つてやると言つておられますけれども、そういう問題はいろいろに考へていらつしやるか。それを考えるから、根岸線の問題をさつきから例にとつて質問しているわけです。

とで、開業したかしないかということに切れるわけでございます。

それから、国鉄から身分を公団に移すというところは、それぞれの職員にとつてはまあ重大なことだと思ひますが、その辺のことは私もいろいろの方法を講じておられますので、大体御心配なく行つていただけるようなかつこうにしておるつもりでございます。なおこの辺の問題につきましましては、近く国鉄当局と、あるいは職員側、いろいろこまかい点について話し合ひが進められることと存じますが、おそろく国鉄当局もそういうお見通しをお持ちではないかというふうな考へております。

た、今度は公団になりますれば機構も一変するわけでありまして、末端は変わらぬといつても、末端まで変わるものが定石だと思ひます。そうしなかつたならば、公団としての運営ができないと思ひます。そういうところ

に多少時間のかかるのは当然であります。さらに経済効果からいつても、いままで手がけたものが、もう残りわずかのものを手がけて完成させるといふのが一番理想的ではないかと私は思ひます。そこで言ひたいのは、一つの例として根岸線が出ましたが、そういうものはしてこれを公団に引き継いで煩瑣な手續を踏む必要がどこにあるかというふうな考へます。この公団は大体赤字公団だから、そういうものを引き継いでやらぬと困るというならば別です。あるものの優良な財産は全部無償で引き継ぐということになるならば、いいか悪いかは別として、なるほどそれも一つの理屈です。しかしこれはそういうものではないかと思ひます。なるほど根岸線という線をとれば、これはまだかなり膨大な、いわゆる通過路線にひいてはつきりしないものなんですから、実際は根岸線全体の引き継ぎはしなければいけません。しかしその部分開業ができることがわかつてい

約百メートルぐらいの用地買収に手間どりました。まだ完成を見ていないわけでございます。しかしめどがつきましたので、先ほど申しましたように三十九年度中には開業できるであろうという見通しがたて立っております。それで運輸省から提出になっておりますこの公団ができました場合に、根岸線もこの法律の条項に従いますと、公団設立のときにおいてまだ開業していないいわゆる未稼働資産は、債務の額を引き去った残りを国鉄として現物出資をするというたてまえになっておりますので、それに当てはめますと根岸線も当然現物出資の中に入っておりますわけでございます。いままでの投下資本が大体五十数億でございますので、それだけ国鉄の出資分として公団の出資金に入るわけでございます。それで野間先生も御指摘になりましたように地元の御心配という点につきましては、私も国鉄としてしましても、それが財産として公団に引き継がれましても、完成した時点には譲渡になりますか、あるいは私は私どもは一応公団からの貸し付けと考えておりますが、いずれにいたしましても国鉄の線として国鉄の手で経営するわけでございます。車両も国鉄の車両が桜木町から直通いたしますし、地元のほうの公団の財産になったから何か不便が生ずるんじゃないかという御懸念は毛頭ないと心得ております。また、そういう差別をいたすような経営はもちろんいたしません。ただ観念的に根岸線という線の財産が国鉄のものでなく公団のものであるという、観念的な相違だけと私どもは心得ておるわけでございます。

○久保委員 鉄監局長に御答弁願っているもので、決して国鉄のほうに聞いていけるものではありません。その財産がどちらに移動しようが、早くいうならば、国有財産です。実際いつてこれはもう問題ありません。しかしそういう煩瑣な手続までしてやる必要がどこにあるかと言ふんです。なぜそんな必要があるか。あと百メートルで開業できるものまで引き継がなければならぬ必要がどこにあるか。大体国鉄も気がいいもので、五十億の投下資本——現物出資が、全国にわたれば大へんな出資になると思ひます。これはいいのであります。資料を求めます。公団設立を想定して、未稼働資産というものはどの程度現物出資になるのか。この次の委員会までに出してほしい。そして部分開業の三十九年度までに開業になる予定のものはどの線で、合計何キロあるか、これを出してもらいたい。

いすれにしても鉄監局長の先ほどの御答弁によりますれば、全部それを引き継ぐものであります。われわれは実際そんなことを想定していません。実際は全く新しい構想でさら地から出をつけて公団がこれからやろうというんです。目の前で開業するものを、あつちへやつたり、こつちへやつたりする必要がどこにあるか。それが本旨じゃないでしょう。政務次官があられますが、いかがでしょう。どうも事務屋というか、官僚は、そういう煩瑣なことまでやらなければいかぬようでありまして、われわれとしてはどうもふに落ちないんですが、いかがですか。

○田邊政府委員 この根岸線の問題につきましても、あと百メートルという

お話でありますし、公団に引き継げば、鉄監局長が答弁をしたとおりでございますけれども、よく実情を調査いたしまして、前向きな姿で善処していただきたいと思ひます。

○久保委員 政務次官、大臣もおられることであるから、これは政治的なレベルで解決することであると思ひます。実際言つて、そういう煩瑣なことまでやる必要はない。万が一通つても、そんなことをやるから、問題が不明朗というか、おかしくなるので、必ずしも明確でないのです。もちろんこれは質疑の過程で明確にしていかなければならぬと思ひます。ケース・バイ・ケースでものごとは考えなくてはうまくいかぬと思ひます。ひとつ大臣と御相談いたしたい、次の機会にお答えをいただきたいと思ひます。

先ほど申し上げた資料は早急に出してください。

○野間委員 実はいまの問題とも関連する問題と、あと貸し付け線の災害を受けた際の復旧の問題とか、公共負担の問題とか、多少まだあるのですけれども、午後にしていただいて……。

○川野委員長 いま簡単にやってください。

○野間委員 ちょっとこれは簡単にいかないのです。あとしばらくありますから、一回休憩をお願いして、午後から……。

○川野委員長 午前の会議はこの程度にとどめ、午後一時より再開することとし、休憩いたします。

午前十一時五十七分休憩

午後一時三十分開議

○川野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。野間千代三君。

○野間委員 あと二つばかり。一つは先日の資金の問題ですけれども、資金の問題で、十年間の計画が出されました。それでいろいろ伺つてみました。が、鉄道債券があり、建設債券がある、そういうものが出るようになるのじゃないかというのを伺つております。したが、法案にもそういうことが出ております。地方自治体の税制の問題など、地方自治体が相当圧迫されております。そういう傾向にあると思ひます。あの大蔵省の計画で参りますと、資金そのものを国鉄の出資と、それから大蔵省の財投融資でまかなうとされておりますので、問題ないと思ひますけれども、もう一回、つまり地方自治体なり受益者のほうに、どうしても重点がいくことになると思ひますが、そういうことはないのでというふうに理解してよろしいかどうか。

○廣瀬政府委員 お答えいたします。資金確保の方法といたしましては、いまおっしゃいましたように、政府の出資あるいは融資、そのほかに法律に書いてございませう公団債の発行、この三つの方法が考えられます。それで公団債の発行につきましても、国鉄の一般の鉄道債券と同じような考え方でございます。特に特定の地方の自治体に引き受けさせるといふようなことは考えておりません。

○野間委員 自治体のほうには負担をさせる気持ちはないとしても、新線を建設されることによって利益を受け

る——と言つてもおかしいけれども、利益を受けると考えられる方面が、極端にいえば、やはり重点的に買わされる。そういう傾向になる危険性はないのですか。

○廣瀬政府委員 いま私が申し上げましたように、たとえば、国鉄の債券の発行の方法に例をとりますと、一般の鉄道債券、それからいまお尋ねのございました、地方の自治体であるとか、あるいは特定の利益を受ける会社等に引き受けさせる場合でございますが、公団の利用債的な考え方は私は持つていない。ですから、一般の鉄道債券的な考え方である、こういうことでございます。

○野間委員 わかりました。それからもう一つは、たいしたものでないですが、新線の災害復旧を公団でやるというふうにされておりますが、その場合に、災害復旧の費用は公団で持たれるわけですね。問題はちよつとこまかいですが、一つには国鉄が直接やるのでありませんか、公団のほうでやる。そうなりますと、局長とされては、それは遅滞なくすみやかにということになると思ひますけれども、しかし公団のほうも熱心に仕事をされている。借りている国鉄のほうで突然災害が起きる。そういう場合に、なかなか遅滞なくということがなりに、なかなか場合があつたりする。その場合に、国鉄の立場とすると、その間實際問題としては収入が減るわけですから、赤字線がまた収入が減るのですから、一その収入減になるといふ危険性はないか。それが一つ。その場合にそれを補償するといひますか、そういうこ

とはどうなるのか、こまかい問題であ
れですが、その点について伺いたい。
○廣瀬政府委員 公団が建設したり、
完成をした線を国鉄が譲り受け、ある
いは借りまして、営業するわけでごさ
いまして、譲り受けた場合は、これは
所有権が移るから問題ございせん。
公団が国鉄に貸し付けて、国鉄が営業
しておるという線について災害が起き
た場合どうするかということござい
ますが、これは簡単に申せば、所有権
が公団にございまして、災害復旧は
公団が責任を持ってやる、経費は公団
が負担をしてやるということになりま
す。

それで災害が起きた場合、営業がで
きないから、その間収入がなくて、国
鉄は困るではないかというお話でござ
います。これは一般の営業線がそう
いうかっこうになっておられますので、
災害を受けた箇の営業上の損失という
のは、これは国鉄に負わせるよりしかた
がないというふうに考えております。
なお、災害復旧の場合には、いま
ちよつと御質問がございましたが、費
用負担はいま申し上げましたとおりで
ございまして。

それで、その間スムーズに災害復旧
ができるかどうかというお話もござい
ましたが、これはたてまえとしてしま
して、公団が責任を持って災害を復旧
いたしますが、実際はその線は営業して
おるわけでございます。したがって、
日常の復旧といいますが、要するに補
修は国鉄がやっております。したが
りまして、責任の分担ははっきりして
おりますが、実際上の問題といたしまし
ては、費用は公団が持ちますが、ある
いは災害復旧につきましても、遅滞な

くスムーズにやるためには、あるいは
日常の保守と関連してくる面もござい
ますので、実際は、あるいは国鉄に委
託をする場合も出てくるかと思いま
す。その辺の責任の所在とは別に、す
みやかに復旧ができると現在を考えて
おります。

○野間委員 いまの問題はさうばくも
固執するのじゃないのですけれども、
災害という概念は、台風とかなんと
か概念ですけれども、さういふはつき
りしたものでなくて、いわば営業中
に路盤などに故障が起きた、これは
使っておるほうでは災害的に考えられ
る場合があるので、さういふ判定が多
少つかない問題が予想されるような
気がするのです。さういふものは、何
か両者で協議をしたり調査をしたりし
て、責任なんかはつきりするといふこ
とになるのですか。

○廣瀬政府委員 観念的には、日常の
補修以外は、これは先ほど申し上げま
したように、所有権を持つておる公団
が責任を持ってやるということになり
ますが、これは常識的に、要するに災
害によつて公団の施設が破壊された
ということになるわけでございます。そ
ういふことは、さういふきめてしま
い、その辺は基準をはつきりきめて
必要があると思ひますが、要するに、
鉄道の日常の施設の維持あるいは修繕
といふものは、これは災害といふふう
に考えなつていいと思ひます。

○野間委員 いま私どもに与えられて
おります材料で、まだいろいろござい
ます。労働条件の問題あるいは局長の
言われる希望の問題、むしろその問題
がたいへんでございまして。私のほう
ではその問題は一応おいておきまし
て、あとでまた関連の質問があると思

すけれども、その際に正確にお答えを
願ひたいと思ひます。

それで運輸大臣にお願いしたいので
すが、きょう私は午前中こまかい問題
をいろいろ伺ひました。たとえば公団
が国鉄から借りた建物であるとか、あ
るいは主たる事務所、従たる事務所、
あるいは現場工事、さういふ関係の
配置であるとか、あるいは事務所の
配置であるとか、さういふ具体的
な内容について伺ひました。局長さん
から懇切に御説明もいただきました。

その御説明は、それはそれとしてけ
こうなんですけれども、私が申し上げ
たいのは、結局は現在の国鉄がやつ
ておる体制がそのまま公団に変わると
いふ色彩が非常に強いという印象だけ
をお答えからは受けましたけれども、そ
れは出発のときでさうあるいはさう
なると思ひますが、いまの国鉄が第二
次五年計画をやり、さうして経済基
盤の強化と地域格差の是正を目ざし
て、国鉄の陣容を強化をする、あるいは資
金の裏づけをもう少しさせる、運輸
大臣がたいへん御苦勞された二千八百
億の問題にしても積極的に進める、そ
ういふ立場で進んでいくならば、いま
提案をされているように、国鉄は非常
に忙し、大臣が言われるように金の
面でも仕事の面でも忙し、さういふ
面もございまして。ありますけれども、

いま日本の交通政策の根幹である日本
国有鉄道企業あるいは皆さんが考へて
いらつしやる公団、さういふ問題も終局
的には何としまして、公共事業として行
なう鉄道を持つ任務を完遂をして、経
済発展に寄与したいということであら
うと思ひます。そのためにいま国鉄

が不足している分とすれば、資金の裏
づけであるとか、あるいは要員の若干の
不足であるとか、さういふ面であらう
と思ひます。これは私が午前中に質
問をしてお答えをいただいた内容から
見ても、時間がございせんから、あ
まりこまかい問題でもう一回局長の言
われたことを敷衍しませうけれども、
お答えになった内容を見れば、それは
さういふことじゃないかといふふう
に思ひます。そこで現在国鉄は忙しい
のですから、企業性とか独立採算制
といふことで、現在のワク内では企業
性に重点を置くことになつてゐる。そ
のために新線に手が伸ばせないとか、
あるいは安全輸送の面が多少進まない
とかいふ欠陥があらわれてくると思
ひます。さういふものは大臣の言明あ
るいは局長の答えからいっても、それ
を直すといふことは、国の政策をもう
少しはつきりさせればできることで、
またこれはしなければならぬと思ひ
ます。それから国鉄が担当しなかつた
問題は、長期負債が六千億円もあつ
て、これ以上の負債は非常に困難だと
対策委員会でも答申をされておる問題
がある。これは政府のほうの財政事情
によつて、補充をするといふことに
よつて切り抜けることができる。さう
いふものが新線を増加できない、国鉄
が担当できない主たる理由だといふ
うちに法案の説明のときに大臣が言わ
れておりました。しかし、ほくはこれは
さう困難な仕事じゃないと思ひます。午
中に問題になりました公団がやるべき
計画あるいは資金裏づけ、さうい
ふものが大臣や局長が説明されるよう
にはつきりするならば、それをそのま
ま確立をしていまの国鉄に付与するこ

とによつて、できないとは限らないと
思ひます。われわれもさういふふう
にして新線を建設していかなければな
らないといふことは、前から申し上
げているのですから、さういふ意味で
いけば、国鉄の企業を、さういふ性
格をもつて強化することによつて、皆
さんが期待されていることはさう問題
なく進めることができるのではないか、
これは私がずっとお伺ひしてゐる中
でもさう無理な話じゃないと思ひま
す。この緊急措置法の骨子で先
さんが説明されている問題とさう相違
はないといふふうに思ひます。

さうなれば、国鉄の企業によつて行
なつていくことにさう困難な事情で
あつたり、むづかしい問題であつた
らう、公団をつくらなければならぬ
といふ基本的な問題はさうないのでは
ないかと思ひます。ですから、われわ
れが提案している緊急措置法、さうい
ふものでなせ進めようといふことに
できないのか。いままでの質問で、説
明を伺つてゐる範囲では、一致してい
る点が多いのですが、なぜそれが
できないのかといふ疑問が最後に私は
残る。その問題について運輸大臣の
お答えをいただきたいと思ひます。

○後部国務大臣 私どももいたしまし
ても、さういふようにすれば早く新
線ができて、さうして政府の企図し、
国民の要望しておる地域格差の是正が
できるかといふことを考えた結果、ど
うも公団のほうにベターである、さう
考へましてこの公団の提案をした次第
でございます。さうして、御承知のよ
うに、国鉄には相当な負債がありま

す。六千億とか七千億とかあります。もしここに新たな借り主ができるならば——国鉄がすんなりいくなら国鉄でできぬことはないのですが、鉄道建設審議会の委員の要望もありましたし、どうすれば早く国民の要望している新線ができるかというのを考えました場合に、今日の国鉄でやるよりも、この何もわだかまりなく建設に専念できるような組織のほうがよいのではないかという観点に立ちまして、われわれはこの案を提案したのであります。それで国鉄の赤の他人じゃなくて、国鉄の兄弟会社である、技術陣も大部分の幹部も、金融財政に關する人も——どうしたつてよい金を借りなければいかぬのです。政府もできるだけの出資いたしますが、また資金も新たな観点から借りなければいかぬのですから、金融その他でベテランを入れてやるのが早いのではないかと、よいいのではないかと、国鉄は国鉄としてもう一萬数千キロもあるなにかかえて、毎日保守、運輸の安全の確保その他いろいろな面で非常に多忙のようでございますから、建設に専念する機関が必要なんじゃないか。初め日本の鉄道省においてやつたときには、いまほどいろいろな仕事の分野が錯綜してございせんでしたが、経済の発展等いろいろな事情に伴いまして、今日のような非常な忙しい状態になって、建設に専念することに事欠くんじやないか。そして早くやるのにはどうしたらいいか、国鉄と一緒に早くやるのにはどうしたらいいかという考えの結果、こういふふうになったので、あなたのおうしやるようなところで、財政が豊かであつて、もう要るだけの金を一本の窓

口でできるといふような場合であるならば、あなたのおしやるようなことも必ずしも私は否定いたしません。そして社会党の諸君が提出している緊急措置法によつてやれぬこともないが、よりベターだ、よりいいということ、そこにはいきますと、それは悪いといふのと、これは意見の相違になりませんが、私はよりベターで、これで建設が早くできると考えて本案を提出したような次第でございますから、どうかひとつ御了承願ひたいと思います。

最後にまだ要員の問題、あるいは待遇の問題等が出てくれば、そのときにまた関連をしてお伺ひしたいこともございしますが、私が予定したものは以上で終わりますけれども、何とかして、もし私が力説しておりますように、公団をつくるとするならば、その職員がきちつと目標を持って進めるような措置、これは今日まで申し上げたはずですが、そういうものがすみやかに確立をされたいというようにすべきだ。これがあつて初めて公団を設立するというところであるべきだということだけはもう一回申し上げて、私の質問を終わります。

が前向きかという点については、実はまだ明確にされてない。意見の相違だ。意見の相違といふことは、両方とも促進をしようとする意見だけれども、やる方式の違いだけなのか。社会党も新線建設に熱意がある、与党も、むろん政府もあるのだ、そしてやり方が違ふだけだ、こういう意見の違いか。その辺をもう少し説明をしていただきたいと思ふ。

です。それから、次の問題で、一体国鉄本来の任務、それから国鉄自体が仕事が多くなつた、国鉄の今日の経営の状態からいって、やはり新線建設には別の形がいではないかといふことで公団といふものが出てきた。そうすると、国鉄本来の任務なり国鉄経営の事情、作業量といふことから考えて、それに影響のないように、国鉄本来の仕事が十分できるように考えて公団をつくつたといふならば、公団をつくることによつて国鉄には負担はかけない、こういふふうに理解をしなければならぬと思ふのですが、そういうことでよろしいのでしょうか。わかりにくいですが、——それだったら、公団ができることによつて、公団建設の結果によつて、国鉄に経営のしわが寄つたり、国鉄の負担になるようなことがない、こういふふうに理解していかうか。

建設公団をつくる根拠になつたのは、三十七年の五月三十一日の鉄道建設審議会の建議が中心だと思ふのです。三つの方式があり、公団が特別会計にあるのは国鉄か、この三つの方式の中で、公団方式をとつた。われわれ社会党が出しているのは、この三つの方式の中の国鉄方式をとつた。この違いだと思ふのです。どちらがいいか。どちらがいいかといふのは、ものの方の相違があると思ふのですが、実は前回もそうでしたけれども、いままでの経過の中でも、公団がよりベターだといふことは大臣が言つていただけであつて、われわれの案について、あるいは政府の案について、どつちのほう

口でできるといふような場合であるならば、あなたのおしやるようなことも必ずしも私は否定いたしません。そして社会党の諸君が提出している緊急措置法によつてやれぬこともないが、よりベターだ、よりいいということ、そこにはいきますと、それは悪いといふのと、これは意見の相違になりませんが、私はよりベターで、これで建設が早くできると考えて本案を提出したような次第でございますから、どうかひとつ御了承願ひたいと思います。

が前向きかという点については、実はまだ明確にされてない。意見の相違だ。意見の相違といふことは、両方とも促進をしようとする意見だけれども、やる方式の違いだけなのか。社会党も新線建設に熱意がある、与党も、むろん政府もあるのだ、そしてやり方が違ふだけだ、こういう意見の違いか。その辺をもう少し説明をしていただきたいと思ふ。

です。それから、次の問題で、一体国鉄本来の任務、それから国鉄自体が仕事が多くなつた、国鉄の今日の経営の状態からいって、やはり新線建設には別の形がいではないかといふことで公団といふものが出てきた。そうすると、国鉄本来の任務なり国鉄経営の事情、作業量といふことから考えて、それに影響のないように、国鉄本来の仕事が十分できるように考えて公団をつくつたといふならば、公団をつくることによつて国鉄には負担はかけない、こういふふうに理解をしなければならぬと思ふのですが、そういうことでよろしいのでしょうか。わかりにくいですが、——それだったら、公団ができることによつて、公団建設の結果によつて、国鉄に経営のしわが寄つたり、国鉄の負担になるようなことがない、こういふふうに理解していかうか。

建設公団をつくる根拠になつたのは、三十七年の五月三十一日の鉄道建設審議会の建議が中心だと思ふのです。三つの方式があり、公団が特別会計にあるのは国鉄か、この三つの方式の中で、公団方式をとつた。われわれ社会党が出しているのは、この三つの方式の中の国鉄方式をとつた。この違いだと思ふのです。どちらがいいか。どちらがいいかといふのは、ものの方の相違があると思ふのですが、実は前回もそうでしたけれども、いままでの経過の中でも、公団がよりベターだといふことは大臣が言つていただけであつて、われわれの案について、あるいは政府の案について、どつちのほう

建設公団をつくる根拠になつたのは、三十七年の五月三十一日の鉄道建設審議会の建議が中心だと思ふのです。三つの方式があり、公団が特別会計にあるのは国鉄か、この三つの方式の中で、公団方式をとつた。われわれ社会党が出しているのは、この三つの方式の中の国鉄方式をとつた。この違いだと思ふのです。どちらがいいか。どちらがいいかといふのは、ものの方の相違があると思ふのですが、実は前回もそうでしたけれども、いままでの経過の中でも、公団がよりベターだといふことは大臣が言つていただけであつて、われわれの案について、あるいは政府の案について、どつちのほう

建設公団をつくる根拠になつたのは、三十七年の五月三十一日の鉄道建設審議会の建議が中心だと思ふのです。三つの方式があり、公団が特別会計にあるのは国鉄か、この三つの方式の中で、公団方式をとつた。われわれ社会党が出しているのは、この三つの方式の中の国鉄方式をとつた。この違いだと思ふのです。どちらがいいか。どちらがいいかといふのは、ものの方の相違があると思ふのですが、実は前回もそうでしたけれども、いままでの経過の中でも、公団がよりベターだといふことは大臣が言つていただけであつて、われわれの案について、あるいは政府の案について、どつちのほう

建設公団をつくる根拠になつたのは、三十七年の五月三十一日の鉄道建設審議会の建議が中心だと思ふのです。三つの方式があり、公団が特別会計にあるのは国鉄か、この三つの方式の中で、公団方式をとつた。われわれ社会党が出しているのは、この三つの方式の中の国鉄方式をとつた。この違いだと思ふのです。どちらがいいか。どちらがいいかといふのは、ものの方の相違があると思ふのですが、実は前回もそうでしたけれども、いままでの経過の中でも、公団がよりベターだといふことは大臣が言つていただけであつて、われわれの案について、あるいは政府の案について、どつちのほう

建設公団をつくる根拠になつたのは、三十七年の五月三十一日の鉄道建設審議会の建議が中心だと思ふのです。三つの方式があり、公団が特別会計にあるのは国鉄か、この三つの方式の中で、公団方式をとつた。われわれ社会党が出しているのは、この三つの方式の中の国鉄方式をとつた。この違いだと思ふのです。どちらがいいか。どちらがいいかといふのは、ものの方の相違があると思ふのですが、実は前回もそうでしたけれども、いままでの経過の中でも、公団がよりベターだといふことは大臣が言つていただけであつて、われわれの案について、あるいは政府の案について、どつちのほう

建設公団をつくる根拠になつたのは、三十七年の五月三十一日の鉄道建設審議会の建議が中心だと思ふのです。三つの方式があり、公団が特別会計にあるのは国鉄か、この三つの方式の中で、公団方式をとつた。われわれ社会党が出しているのは、この三つの方式の中の国鉄方式をとつた。この違いだと思ふのです。どちらがいいか。どちらがいいかといふのは、ものの方の相違があると思ふのですが、実は前回もそうでしたけれども、いままでの経過の中でも、公団がよりベターだといふことは大臣が言つていただけであつて、われわれの案について、あるいは政府の案について、どつちのほう

に人を持っていこうと考えているわけ
です。これが一点。

それからもう一つは、公団ができる
ことによって、これはきのうも論議が
あつて結論が出たようですが、新線建
設については利子補給なり、あるいは
時限立法ですが、将来の問題について
も考えています。こういうことから考
え、公団ができたときに、人の面
で、国鉄自体が養成をした技術屋とい
うものは、相当部分そちらへ取られ
る。人が取られる。それから今度は、
国鉄自体で利子補給なりなんなり、援
助してもらつてきたものが打ち切られ
るということになつて、公団ができた
とたんに、三十九年度、四十年年度あ
るいはそれ以後になるかも知れませ
んが、相当の金額、十億、二十億とい
う金額といふものは国鉄経営にかぶさ
つてくる。そうすると、いま言ひまし
た通り、国鉄本来の仕事を生懸命やら
なくちやいかぬということ矛盾をす
ると思うのですが、ひとつその点につ
いての御説明をいただきたい。

○廣瀬政府委員 まず第一点が人の問
題でございますが、確かに、公団がで
きることにによりまして、従来国鉄にお
いて新線建設に従事していた職員が約
八百名程度公団にまいります。これに
よりまして、技術陣が減りますが、実
は三十九年度の予算定員で、国鉄は従
来よりも若干増員されております。し
たがつて、抜けた八百名、そのほ
かに増員がございまして、国鉄全体と
しては、業務量が非常に張つてきてい
るという観点から、さらに新規採用が
できる余地は残されているのでござい
まして、職員全体としては三十八年度
に比べて、公団に行く分も含めまして

若干ふえてまいるというかつこうに
なつております。それからなお、これ
は重複いたしますが、公団に行く職員
は、主として新線建設に従事してある
職員でございまして、そういう意味で
味で、特にしわ寄せになるということ
はないと存じます。

それから、公団側が新線を建設した
りますことによつて従来国鉄が負担し
ておりました利子の関係であるとか、
あるいは減価償却費というよりなもの
は、公団のほうで負担いたしますの
で、その点は国鉄の経理には有利に響
くと考えております。

それから最後に、開業後の経営上の
赤字の問題でございしますが、これは、従
来国鉄がやつておりましたときよりも、
来年度の予算にしてもふえておりま
す。従来よりも新線建設は促進される
というところが考えられますので、若干
経理上の負担といふものはふえてまい
ると存じます。これは国鉄の性格から
申し上げてやむを得ないというふうに考
えております。

○勝澤委員 それじゃあ、二つを別々
にお話を進めていきますが、公団職員
の確保の問題ですね。新線建設に携
わつておつた人ただけをやるから国
鉄としては影響がない、こういうお話
だと思ひます。しかし、その前提は、
新線建設を国鉄にやらせるにはもう無
理だ、だから公団をつくるんだといふ
ことになれば、新線建設をやつてお
つた人たちの相当部分といふものは、国
鉄に残つてもらつて、本来の仕事をや
らなければいかぬのじゃないか。それ
を新しい人で補うといふものか、それ
は、国鉄本来といふことを言ひながら、
ただ単に国鉄を強化するということよ

りも、公団に中心が置かれていよう
に思ふのです。ですから、私はそこを
言うわけですね。優秀な技術屋はみんな
公団に持つていきます。国鉄は新規採
用いたしなさい、こういう議論だと思
うのです。いや、それは新線をやつて
おつた人たちなんだから、国鉄には影
響はないんだ。しかし公団をつくる本
来の目的は何かといへば、国鉄に、
もつと本来の仕事を生懸命やつても
らわなければならぬということになれ
ば、新線建設に携わつておる技術屋で
も、できるだけ国鉄に吸収をしておか
なければならぬのを考えて、国鉄のこ
とを考へて公団をつくるという大臣の
お話から言へば当然だと私は思ひま
す。それもここで論争しても仕方があ
りませんが、山田常務理事のお話です
と、公団と国鉄とは受け入れが自由な
んだ、こういう御答弁をきのう泊谷委
員にいたしていただきました。鉄監局長の
ほうは、国鉄から出向させるんだ、こ
ういふ言ひ方をされておつたわけだ
が、公団の職員と国鉄の職員、これは
どういふ取り扱ひをするのですか。あ
るいはまた、いま建設線に携わつてお
る人たちといふのは、極端な言ひ方を
すると、本人の希望といふことにかかわ
らず、強制的にこれは公団に移されま
すか。その辺について……

○廣瀬政府委員 私ども予定してあり
ますのは、現在新線建設に携わつてお
る職員が主体となりまして公団に移つ
てもらいたいというふうに考えてお
りますが、これはもちろん職員の身分に
関する問題でございまして、十分本
人の意見を聞いて、納得の上で行つて
もらふというかつこうにしたいと思つ
ております。

なお、出入り自由と申しますか、こ
れは比較的年齢の高い人と、あるいは
弱年といひますかの人と違ふと思ひま
すが、年齢の高い人は、あるいは公団
に行きつづなしいといふことは考えられ
ると思ひますが、中堅の職員といふも
のは、なるべく自由に出入りができる
ようにといふふうに考えておりました
て、たとえば附則の第八條関係で、退
職年金の通算措置であるとか、あるい
は国家公務員または国鉄職員が公団に
転出する場合、また公団より復歸した
場合の退職手当の関係といふところで
いろいろ配慮しておるわけでありま
す。實際上若い職員は出入りが自由に
なるというかつこうで配慮をしており
ます。

○勝澤委員 その出入りが自由だとい
うことは、いま国鉄で施行をしていま
る建設線におる、それが公団ができた
ために公団に行く、そしてその建設線
の工事が終わった、本人の希望によ
つて国鉄に歸れる、そのときの労働
条件なり給与の問題は一切変わらない
といふことなのですか。どうもその辺
がよくわからないのです。

○廣瀬政府委員 給与の関係は、まだ
もう少し詰めてはなりません、まだ
一般的なお観念から申しまして、国鉄の
職員よりは若干高い給与といふふうな
ことを考えております。私が申し上げ
ました退職年金の通算措置といふもの
は、国鉄職員が公団に転出してある間
に、国鉄職員であると同じ長期給付に
かかる掛け金を負担し、再び国鉄に復
歸した後に国鉄を退職した場合には、
公団の職員であつた期間を引き続き国

鉄職員であつたものとみなして、公団
に転出したなかつた場合と同様な措置が
とられるといふようなことを考えてお
るわけでありまして、いま退職年金の通
算措置について例をあげて御説明した
わけでございます。

○勝澤委員 山田常務理事にお尋ねし
たいのですが、運輸省の考え方は、で
きるだけ建設線に在る人たちは公団に
入つていただきたいといふ希望を持
つておるようでありまして、国鉄から見
た場合は、先ほどの大臣の答弁でも言
れておりますように、国鉄本来の仕事
の作業量が多くなつておる、建設線は
国鉄じゃ無理だといふことで公団がつ
くられるわけですから、むしろ建設線
におる者といへども国鉄本来の仕事に
できるだけ残して、公団のほうは公団
のほうでものをやつてもらふ、こうい
う考え方に立つて大臣の先ほどの答
弁の趣旨からいつて当然だと思ひわけ
です。そういう点からいひますと、公
団に行くとか行かないとかいふこと
は、本人の自由な意思によつてきめら
れるものではないといふふうに思ひま
す、どうなんですか。

○山田説明員 先ほどからお話した
しましたように、人の数で仕事のウ
エイトはきめられませんが、数で
申し上げますと、工事経費支弁の職員
の数が一万一千名有余でございます。
そのうちで建設線に従事している者が
七百九十三名でございまして、その人
の数だけでは仕事の軽重はもろん判
断し得ないのでございまして、した
がつて、七百九十三名が建設線の仕事
と同時に移りまして、これは観念的
には、国鉄のその他の改良工事には影
響がないと言わざるを得ないと思ひま

す。それで、個々の人にとつて、公団に行くという事は国鉄職員身分が変わるわけですから、仕事と離れまして、その人の一身上の問題としては、一応意向を聞いて処置するつもりであります。ただ、勝澤先生御承知のように、自分は建設線の仕事がおもしろいという人もありますし、あるいは同じ技術屋でも、あるいはいままでの人事配置上たまたま建設線の仕事をやらされてた、その人は、あるいは改良工事の仕事をやりたいというよりな人につきましては、この公団設立のときも、それから将来も——たまたまその建設線が完了してしまえば、その仕事はなくなるわけですから、あるいは公団の中のほかの建設線の仕事に移る。ところが、その際、自分はまだ建設線の仕事でなくて改良工事の仕事をやりたいということになれば、国鉄へ復帰する、こういうことになると思ふのです。

○勝澤委員 私は、国鉄などでよく感じることは、たとえいま公務員には定年制という制度がない。むしろ国鉄にもないのです。ないけれども、国鉄なんかの人的構成を見ますと、おおむね五十五になりますと、みんな退職をしようとする、さされていくわけですね、公務員ですと、五十七、八から六十過ぎの人もあるわけですね。その退職のさせ方というのは強制希望退職ですね、言うならば、これは言うならば強制的に、とにかく希望させられて退職させられているというのが現状だと思ふのです。公務員から比べたときの国鉄の扱い方というのは、ですからこの場合にも、いまトネルをやっている、いま橋をかけている、これをい

ます、おれはいやだ、鉄道に入つたんだ、公団に入つたんじゃないということからいへば、それは常識的には公団に残つてもらいたいということの気持ちにはわかる。だから私はそのときには、あくまでも強制的な希望だったということでは困ると言ふのです。もし強制的な希望でもそれをやるんだということになれば、これは先ほど大臣が答弁されたことは違反をするわけですね。いま山田常務理事が言つておる中でも、大臣の答弁と食い違つておる点がある。それに、公団をつくる骨子は何かといへば、国鉄の作業量が多くなつてゐる。そして国鉄は国鉄本来の仕事に専念してもらいたいから、こつて言つてゐるわけですね。ですから現場で、かりにそういう建設線におつたとしても、あなたは七百九十三名というものを一応考えられてゐるようですが、できるならば、国鉄の側からいへば、公団ができる骨子からいへば、できるだけ公団に行くよりも国鉄に残れ、そして国鉄本来の改良なりあるいは新しい仕事なり、そういうものをやつてくれと言ふのが私は当然だと思ふのです。ですから、それからいへば、大臣のこの公団をつくることからは、これは食い違つておると思ふのです。そういう点で、この問題については、一人一人の職員が強い希望で押しつけられたんだというふうなことがあるならば、これは公団をかりにつくるといふたてまえからいへば、技術屋が少しでも減ることありますから、ひとつそういうやり方というのは改めてもらひにやならぬと思ふ。

それから次に、今度は経営上の問題です。先ほど鉄監局長は、国鉄の不利益にならない、こつて言ふのですけれども、三十八年ですか、三十九年ですか、四十年、あるいはその後に対しての利子補給は、いままでは建設費についての利子補給があつたわけですが、現実に私は利子補給がなくなつてゐる。そのなくなつた分については、運輸省のほうで十分めんどろを見る、こつて言ふことなんじゃないか。

○廣瀬政府委員 これは先ほど申し上げましたように、現在国鉄の建設費に對しまして、利子相当分を予算の範囲内で補助をしておりますが、これはあくまでもたてまえとしては国鉄が建設する建設費についての考え方でございますので、考え方としては、公団が建設する場合には国鉄は七十五億の出資いたしますが、これについてはたてまえとしては考えられないといふこととでございます。この問題につきましては、しばしば申し上げておりますように、私どもとしてはさらに前向きな姿勢で検討を重ねていきたいといふこととでございます。

○勝澤委員 私どもも、いろいろな考え方があると思いますが、やはり何らかのところで国鉄の出資とすることをお考えになっておられるならば、建設費は時限立法であつても、基本的なものの考え方は、これは鉄道建設審議会からして、建設を促進するために利子補給をするんだ、こつて言われてきておるわけですから、時限立法といへども、将来に向かつてこれは生きていくであろうといふことは、法律をつくつたときのもの考え方だと思ふ。それが今度出資金になるために、七十五億ずつ国鉄が出してゐる、その分を国鉄が自分で調達しなければならぬといふことになる。ですから、私はその分だけ国鉄の経営が悪くなると思ふ。ですから、将来に向かつて、この十一年計画でも、出していく資金の中でも、やはりその分は何かの形で考えていく。あるいは国鉄が出していく出資金をやめる。そしてつと政府からたくさん出していく。こつて言ふことにもなつていくのでありますけれども、この辺についてのお考えはどうなんですか。

○廣瀬政府委員 いま勝澤先生のおっしゃいました最後の、全額政府の出資にしてしまつたらどうかというお考えですが、これも一つの考え方だと思ふますが、やはり国鉄にも相当発言権を持たしておく必要があると思ふます。政府出資と国鉄出資と両建てのほうがいいといふふうに私は考えております。いまおっしゃいました考え方もある、一つの考え方でございます。私どもは、建設後の問題、あるいは建設中もいろいろな段階で、国鉄と緊密な連絡を保つてやらせるようなこつてにし

たいと思つておりますので、やはり何らかのこつてで国鉄の出資とすることをお考えになっておられるならば、建設費は時限立法であつても、基本的なものの考え方は、これは鉄道建設審議会からして、建設を促進するために利子補給をするんだ、こつて言われてきておるわけですから、時限立法といへども、将来に向かつてこれは生きていくであろうといふことは、法律をつくつたときのもの考え方だと思ふ。それが今度出資金になるために、七十五億ずつ国鉄が出してゐる、その分を国鉄が自分で調達しなければならぬといふことになる。ですから、私はその分だけ国鉄の経営が悪くなると思ふ。ですから、将来に向かつて、この十一年計画でも、出していく資金の中でも、やはりその分は何かの形で考えていく。あるいは国鉄が出していく出資金をやめる。そしてつと政府からたくさん出していく。こつて言ふことにもなつていくのでありますけれども、この辺についてのお考えはどうなんですか。

○勝澤委員 私は、国鉄などでよく感じることは、たとえいま公務員には定年制という制度がない。むしろ国鉄にもないのです。ないけれども、国鉄なんかの人的構成を見ますと、おおむね五十五になりますと、みんな退職をしようとする、さされていくわけですね、公務員ですと、五十七、八から六十過ぎの人もあるわけですね。その退職のさせ方というのは強制希望退職ですね、言うならば、これは言うならば強制的に、とにかく希望させられて退職させられているというのが現状だと思ふのです。公務員から比べたときの国鉄の扱い方というのは、ですからこの場合にも、いまトネルをやっている、いま橋をかけている、これをい

たいと思つておりますので、やはり何らかのこつてで国鉄の出資とすることをお考えになっておられるならば、建設費は時限立法であつても、基本的なものの考え方は、これは鉄道建設審議会からして、建設を促進するために利子補給をするんだ、こつて言われてきておるわけですから、時限立法といへども、将来に向かつてこれは生きていくであろうといふことは、法律をつくつたときのもの考え方だと思ふ。それが今度出資金になるために、七十五億ずつ国鉄が出してゐる、その分を国鉄が自分で調達しなければならぬといふことになる。ですから、私はその分だけ国鉄の経営が悪くなると思ふ。ですから、将来に向かつて、この十一年計画でも、出していく資金の中でも、やはりその分は何かの形で考えていく。あるいは国鉄が出していく出資金をやめる。そしてつと政府からたくさん出していく。こつて言ふことにもなつていくのでありますけれども、この辺についてのお考えはどうなんですか。

○廣瀬政府委員 いま勝澤先生のおっしゃいました最後の、全額政府の出資にしてしまつたらどうかというお考えですが、これも一つの考え方だと思ふますが、やはり国鉄にも相当発言権を持たしておく必要があると思ふます。政府出資と国鉄出資と両建てのほうがいいといふふうに私は考えております。いまおっしゃいました考え方もある、一つの考え方でございます。私どもは、建設後の問題、あるいは建設中もいろいろな段階で、国鉄と緊密な連絡を保つてやらせるようなこつてにし

たいと思つておりますので、やはり何らかのこつてで国鉄の出資とすることをお考えになっておられるならば、建設費は時限立法であつても、基本的なものの考え方は、これは鉄道建設審議会からして、建設を促進するために利子補給をするんだ、こつて言われてきておるわけですから、時限立法といへども、将来に向かつてこれは生きていくであろうといふことは、法律をつくつたときのもの考え方だと思ふ。それが今度出資金になるために、七十五億ずつ国鉄が出してゐる、その分を国鉄が自分で調達しなければならぬといふことになる。ですから、私はその分だけ国鉄の経営が悪くなると思ふ。ですから、将来に向かつて、この十一年計画でも、出していく資金の中でも、やはりその分は何かの形で考えていく。あるいは国鉄が出していく出資金をやめる。そしてつと政府からたくさん出していく。こつて言ふことにもなつていくのでありますけれども、この辺についてのお考えはどうなんですか。

○勝澤委員　株の国鉄が少しくらいは子会社といえますか、何かそういうものを持つことについても私は別に反対はいたしません。いたしませんけれども、やはり本来の国鉄というものも少ししっかりした経営内容の中でそういうものが考えられるなれいと思ふのです。そういうものが本来の国鉄の中で考えられて、こういうふうにやるならいいし、またもうかるところにやるならけっこうだと思ふのですけれども、これは赤字建設公団なんですか

方式によつて工事を実施するというのが従来の工事のやり方でございます。それから公団に移りました場合には、公団が建設する場合は、まず一番最初の段階の予定線の場合はこれは同じことでございますが、鉄道建設審議会の答申、建議によつて鉄道敷設法の予定鉄道線路に取り上げる、それからその次は、基本計画の決定、変更について、鉄道建設審議会に諮問をし、基本計画を公団に指示する、基本計画に基づいて、工事の実施について運輸大臣

○勝澤委員 それはいまの局長の答弁ですと、観念的にそうだと、こう言う。観念的にそうだというのは、具体的にいうと一本立てだ、こう言っているのです。一本立てだと言っているのですが、それでいいですね。どうでしょう。

際問題として建設をするものは公団である。これは、敷設法が残るようになかっ
こうになっておきますのは、一応考え
方としては、公団は未来永劫続くもの
でないという考え方でございます。考
え方としては、公団の業務が一応終了

は公団だけであるということになります。鉄道敷設法は一応公団も鉄道も両方できるようなかっこうにしておるの
で、生きておるわけでございます。それから、先ほど申し上げましたとおりに、一応公団の任務が終わるということ

とになりますれば、また国鉄が建設をするという場合も考えているわけでございます。

○勝澤委員 公団の任務が終われば、そのときは国鉄にやるのだと考えている。そうすると、これは暫定的な法律だということになるわけですよ。暫定的な法律でないとなれば、あなたの趣旨に沿うとするならば、これは結局どっちが建設するかというところをはっきりしておけばいい。(半永久的だと呼ぶ者あり)その点が、いまの關谷先生の御意見のように、半永久的だということになるならば、これは法律というものは、一年たつても二年たつても、改正しようと思えばできるわけですよ。その点から考えるならば、新線建設は、一二年公団でやるのだということとはつきりしていればいいのですけれども、鉄道敷設法の上では二本立てだ、こう言っているわけですよ。それを局長のほうは観念的に、一本だ、こう言う。その点が実によくわからないわけですよ。鉄道敷設法の上では、とにかく国鉄も新線が建設できますよ、あるいは公団も新線建設ができますよ、そして、これからの業務の運営として公団を中心に新線建設をやらせましょ、こういふふうになるわけですから、その辺をもう少しひとつ解明してくれませんか。

○廣瀬政府委員 ちょっと違ひのですね、観念的には二本立てになっておりますが、実際問題として、基本計画で現在着工線、調査線というものをあげて公団でやらせるつもりでありますので、実際上は一本で行なわれる。なお、公団の目的が終了すれば終わるといふことを申し上げたわけでございます。

す。これはいま先生は時限立法ではないかとおっしゃいましたが、そういう場合は法律上は時限とは考えておらない。時限立法というものは何年までというのが時限立法でございます。公団の仕事は相当長期に続くというふうなことを考えておりますが、この目的は、従来のとおりあるいは将来新線を国鉄にかわつて急速に実施するというのが目的でございますので、かりにこの目的が終了すれば、これこそ観念的に公団が終了するということはありません。ということでございます。

○勝澤委員 法律の上では二本立てになっているということも明確ですね。これはいいわけですね。それが観念的であるとかんとかいふことは……。鉄道敷設法では、とにかく新線建設は国鉄と公団と二つでやらない、こうなっている。そこで、公団に仕事をやらせるのか国鉄に仕事をやらせるのか、それは、鉄道建設審議会はどちらにやらせるかという権限があるのですか、ないのですか。

○廣瀬政府委員 これは基本計画でどれだけの線、どれだけの予定線、調査線、着工線を公団にやらせるというところでございます。この基本計画を定める場合には、鉄道建設審議会に諮議をお願いいたしますので、そこで国鉄にやらせたらよいという御議論が出るかもしれません。私も、この公団の設立の目的から考えまして、公団に集中して新線建設の事業をやらせようというふうに考えているわけであり

○勝澤委員 局長、局長は公団法の二十条の基本計画を中心に御答弁されているのですが、私は鉄道敷設法のほう

を中心に質問をしているわけですよ。ですから、鉄道建設審議会というものは、運輸大臣が新線建設をさせようとする場合にそれにはかかるのだ、こうされていくわけですね。ですから、その段階において、その新線は国鉄にやれということ、あるいは公団にやれということ、どちらにやれということも鉄道建設審議会の中身になるのかどうなのかというわけですよ。ですから、あなたの前提は何でもかんでも公団と考えているわけですが、これは、法律の上から二本立てになっているというたてまえからいくと、どちらにやらせるかということも鉄道建設審議会に諮問するのですか。それは運輸大臣がきめるのですか。その点です。

○廣瀬政府委員 基本計画の前に、第十九条にござりますが、公団は、第一の条の目的を達成するため、次の業務を行なう。というところになっておりまして、その第一項で「鉄道新線(鉄道敷設法)別表に掲げる予定鉄道線路及び同法附則第二項の鉄道線路であつて、公団の成立の時に於いて日本国有鉄道が営業を行なっている区間に係るもの以外のもの」というのをいう。要するに、敷設法の別表にあるいは附則の第二項、この鉄道線路を建設するのは、これはあげて公団にやらせるということが第十九条に明確に書いてあるわけでございます。私が申し上げますように、実際には公団がすべての鉄道建設をやっていくというふうなことを考えているわけであり

○勝澤委員 そうすると、この鉄道敷設法からものを見た場合は、片方から見た場合と違ひ点がはつきり出てきているわけですよ。公団法から見れば、新

線というものは、鉄道敷設法の別表は全部公団がやるのだ、こうなつておるわけですね。ですから、あなたの議論というものは、観念的に法律の上でも十九条の中ではつきりしていると思ふのです。それならば、鉄道敷設法の中で国鉄自体に新線建設を残しておく理由というものがよくわからない。鉄道敷設法の中に国鉄も新線建設ができるのだというところを法制上残しておく理由が実はわからない。なぜ残しておかなければならぬのか、この点をつつ。

○廣瀬政府委員 これは、先ほどから申し上げておりますように、観念的に申し上げますが、能力としては国鉄に置いておいて差しつかえないというふうなことを考えているわけでございます。

○勝澤委員 そうすると、鉄道敷設法と公団法は法制の上からはどちらが優先するのでしょうか。

○廣瀬政府委員 これは、こういうことを申し上げては非常に恐縮ですが、法律上の常識で、新法は旧法に優先するということになっております。

○勝澤委員 鉄道建設の一番基本になるのは、鉄道敷設法だと思ふのです。ですから、敷設法に基づいてこの公団法というものは考えられてきたと思ふのです。そして敷設法を見ればとにかく国鉄も公団も両方とも新線建設ができるようになっていくわけですよ。公団法の中ではそれができないということになっていくわけですね。それだったら、私は敷設法の中で国鉄が建設できるといふ条件を置くこと自体が問題だと思ふのです。なぜ私がこれの問題にするかという、二十条の基本計画の中で、「運輸大臣は、政令で定めるところにより」というふうになってお

て、何か運輸大臣の権限で公団につくらせたり、あるいは国鉄につくらせたりすることができるような法制上のたてまえに私は見るわけですよ。これはもう少し検討してみなければわかりませんけれども、運輸大臣によつてそのようにできるように思われる。ですから、それで二本立てじゃないだろうかという疑問が出てくるわけですよ。ですから、その点はやはり明確にしたいだきたいと思ふ。いかがでしょう。

○廣瀬政府委員 はなはだ恐縮でございますが、前国会でもこの議論はだいたいございまして、それで最終的に私どもの答弁では不足だということでございます。この間の説明をしておりまして、法制局の第四部長からは、新線建設は複数の行為であり、法令上国鉄が独占するものと書いてないから、両者の間に事実上の調整規定——第二十二條を設ければ足りるという法的な見解がございました。

○勝澤委員 私は第三條を言っているわけですよ。第三條はこういふふうに変つたわけですよ。「日本国有鉄道ノ鉄道新線ノ敷設」それからあとで「及日本鉄道建設公団ノ鉄道施設ノ建設」に關しても鉄道建設審議会にはかかる。という形に変わつていくわけですね。ですから一條、三條、いろいろと関連があると思ふのです。そういう点からいつてどうも私は二本立てのように思えるわけですよ。

○廣瀬政府委員 第三條は建設の許可のことをいっているわけでありまして。

○勝澤委員 それで今度は公団の経営の問題です。公団経営の問題は収支計

算あるいは営業収支を考えると、これはあくまでも黒字になる公団ではないということが明確になっている。これは大臣、この公団自体が黒字になるという考えはしていないのです。

○逓信部大臣 たとえば青函連絡であるとか、非常に黒字になる可能性のあるところもあります。

○勝澤委員 そういふものが建設されるまでは、たとえば青函とかいうようなものが建設されるまでは、この公団というものは黒字になるものではない、こういう理解でよろしゅうございすか。

○逓信部大臣 これは非常にいい線であれば黒字になるかも知れませんが、ここで黒字になるとかならぬとか言うことは、私はやってみなければわからぬと思います。

○勝澤委員 公社とか公団とかあるいは国策会社のあり方という点について私は考えるわけです。一番その中で問題になるのは、公社とか公団とか国策会社に勤めている人たちの労働条件は、いかにあるべきかということが不明確です。いま国鉄の人たちは給料が安いと言っておる。そうすると国鉄は何を言いかといえ、経営の中における人件費の割合が高い高いと言っているわけ。それから考えると、この公団というものは、公団の経営の中で人件費が高いとか安いとかいう議論をすべき性格のものではないわけですね。いま地下鉄公団がそうです。これはまる裸に採算をとったおわかりのとおりです。だからこの公団そのものの基本の考え方というものは、あああの公団は赤字になるのがあたりまえだよ、私は

こう考える。大臣も、青函連絡なんかができるまではやむを得ないだろう、こういうふうに御答弁のようですが、そう理解してよろしゅうございすね。

それから、さっき二本立ての論争をいたしました。先ほど根岸線の話が出ましたね。ですから根岸線というよりも三十九年度に見通しがあるようなものはわざわざ残しておくために、法律で国鉄もできるようなになっておる、こういうふうに理解してよろしゅうございすね。

○廣瀨政府委員 わざわざ残すためにと言われます、明らかにそうだと申すわけに参らないと思います。これは結局どこで線を引くかということになりますと、国鉄が現在改造しておるのは別として、未稼働支線は——根岸線の場合はかなり完成をしておるということもありますが、現在工事中のものはあけて公団に移すというたてまえをとっておるわけでありす。

○勝澤委員 これはじりじりとええわけではありませんが、たてまえになつておるといふこと、先ほど午前中に野間委員から質問がありまして、少し検討されるような答弁になつておると私は思いますが、そういうふうな問題を理解しておいてよろしゅうございすか。

○廣瀨政府委員 第十九条に明確に書いてございまして、国鉄が営業を行なつておる区間にかかわるもの以外をいうということになっておりますので、なおこの問題については検討しますが、法律上は明確になつておるわけでありす。

○勝澤委員 法律上は明確になつておるけれども検討するということは、実はよくわからないわけですね。そこで、これはこの前の国会でいただいた資料です。それから、もし間違いないならば間違いないと言つていただければいいのですが、三十八年六月十五日運輸省から出されてきた資料ですが、昭和三十三年事業年度日本鉄道建設公団収入支出予算表というやつです。これによりますと、たとえば鉄道施設貸し付け料の収入があるわけですね。これによると、この収入は一応根岸線を国鉄に貸し付けた場合の収入だといふふうに説明を受けたような感じがするわけですが、これはどうでしょうか。

○廣瀨政府委員 根岸線はいずれ大船まで開通するわけでありまして、開通した場合には、あるいは譲渡ということになりまして、あるいは譲渡という区分の間に、いまのところ私どもは有償で貸し付けているという考え方で一応進めております。

○勝澤委員 根岸線に貸した国鉄の建設費というのは、先ほどのお話ですと、山田常務理事は五十何億ということでしたでしょうか。

○廣瀨政府委員 三十八年の十二月二十日現在で根岸線に費やしました工費は約六十一億でございます。

○勝澤委員 その六十一億は国鉄から建設公団に出資して、それをあと公団はどれくらい金をかけて開通になるのですか。その結果公団はどのくらい金で貸し付けをするのですか。

○廣瀨政府委員 根岸線桜木町—大船間の全体の所要経費が八十七億でございます。いま申し上げましたように十二月二十日現在で約六十一億工費を

かけておりますので、あと、残り大ざっぱな数で約二十五億程度で完成するということでございます。

○勝澤委員 それで、そのあと貸し付け料は年間幾らの予定ですか。

○廣瀨政府委員 桜木町—磯子間で年間七千八百万円程度を考えておるわけでありす。

○勝澤委員 六十億余の現物出資をして、二十五億公団が出しただけで有償の貸し付けということになるわけですね。ですから、これはいままでお話をしてきた運輸大臣なり、あるいは田中大蔵大臣の答弁からいって、当然この程度は無償でなければいかぬようなことになつておるのですが、無償にならぬといふのはどういふ意味ですか。

○廣瀨政府委員 いままでの御答弁で申し上げておりますように、簡単に申しますと赤線は無償といふことを考えておりますが、この根岸線の場合は営業計数がかなりいいというふうに考えまして、一応有償といふことを考へておるわけでありす。

○久保委員 関連して——これは午前中私からも指摘したのですが、先ほど鉄監局長の答弁は、たてまえは法案の中ではそういうふうになつておるが、さらに検討したいという話が一応いまだ段階の答弁だと私は聞いておるんだが、それ以上に突っ込んだ話になると約束が違ふと思ひますが、いかががでしう。たとえばの話で根岸線を出したのですけれども、いま要求した資料が出ましたから何ですが、いわゆる根岸線一つの例はごらんのとおりと百メートル程度だ、こういうのでしう。そういうものをあえて公団に引き継ぐ必要はないだろうとこう言つ

たら、やはり戦線整理上あなたのおっしゃることはきつちつとなければいけない悪いところだけの答弁だと思ひます。ところが、いまの質問からいふと、何かたつた百メートルのものを取り上げておいて、そうして今度有償で云々といふのは話違ひじゃないか。何か有償で貸し付けるために取り上げるという格好になつておるが、それではどうも公正ではないのではないかとこの敷設法の改正と関連して、新線建設は、二本立てで観念的だといふ答弁だったが、観念的でも何でもないので、実際問題は、こ

ういふものに対しての余地を残さなければならぬといふ意味でもやはり国鉄の新線建設は、改正条文どおり具体的に残すのがほんとうではないかと私は思ひます。いずれにしても答弁は先ほどの答弁のとおり、これはさらに検討したい、こういう話ですから、私はそれを待つていたわけですね。ところが、いまの話をしておるから約束が違ふ。もしそうだとすれば、話は蒸し返すことになるから、具体的に聞かなければならないことになるのですが、いかがですか。

○廣瀨政府委員 おことばでございすが、先ほど私が答弁したとおりでございます。ただ、ただいま勝澤先生がこの前出した資料に基づいて、根岸線の七千七百万円はどうかということをお聞きになりましたから、この計算はこういう計算でやつたということでございます。

○久保委員 鉄監局長の答弁がそのとおりなら、前段、まぐらことばを使わなければいかぬです。その当時の計算は、先ほどの冒頭の説明どおり、公団発足の時点において、どんなものであろうとも未稼働資産の全部を引き継ぐという、そういう前提に立つての計算であればそれでよろしい。そうでないからおかしくなるのです。そうです

〔発言する者多し〕

○川野委員長 静粛に願います。
○廣瀬政府委員 午前中私が答弁したとおりでありまして、いま勝澤先生の御親切に補足していただいたとおりであります。したがって、貸し付け料その他は今後十分に検討いたします。

○久保委員 私が申し上げておるのは、先ほどの答弁でも、午前中の私の質問に対して、何か考えるというよりな意味で御答弁になった。それが一つの新しいお話です、そのあと勝澤委員から御質問の分は、去年の資料の出どころの計算はどうか、こういうことなんです。だから私の質問とは関係はないということですね。——そうです

○勝澤委員 実はよくわからないのですよ。もしよければわからないままにしておきますけれども、もう少しわからないので、はつきりしておかなければならないのは、いま具体的に出ておる根岸線です。これは公団で引き継いで、有償で貸し付けると考えておるけれども、公団で引き継ぐかどうかについても検討し、貸し付け料についても検討する、いまの結論を集約すると、

こういう意味でしょうか。それならそれで了解しますけれど……。
○廣瀬政府委員 蒸し返すことになりませんが、午前中の答弁のとおりで、法律の条文から申しますと、根岸線は公団に引き継ぐと私は申し上げたのでありますが、この問題についてさらに考究をするということもございまして、

○田中(義)委員 ちょっと関連して。——午前中野間委員の質問にもこの点は答へられていたのですけれども、実際の問題として、建設以後赤字が予想される関係から、有償という原則は貫きにくいという意味のことを認められたのではないかと私は思うのです。

そこで、いま具体的な根岸線の問題が出ておりますが、あと二十五億公団で金を投じないことには、根岸線は完成をしないわけですから、現在まですでに六十一億かけたものを現物出資をして、その上で完成したものを有償で貸し付けるといふことになると、これは赤字であるか黒字であるかというところの議論に戻るわけですから、採算上から言わなければ、そういうようなものを有償貸し付けをするということでは、国鉄の会計に対する負担が軽くなるということではなくて、逆な結果になるのではないかと、こういう問題が出てくるので、やはり貸し付けは状況によって有償か無償かということについての検討をすることになっていくのですけれども、たまたま出てきた具体的な問題として、やはり根岸線の場合のようなものでしたら有償ということは無理じゃないか、こういう議論が出てくるのじゃないかと思うのです。

そういう点検討されたことはあるのでしょうか。
○廣瀬政府委員 有償無償問題は、国鉄に、端的に申しますと、大体赤字経営になりそうなのは無償であるというお話を申し上げておるわけでございまして、営業係数が比較的良好いものは、これは有償というところで考えておるわけでございまして。たまたま例が根岸線にまいりましたので、私もいままでいろいろ算定したところによりまして、根岸線は黒字になりそうだとということで、一応の計算をしていくわけでございまして。

○勝澤委員 そこで、有償か無償かきめるのは、法律の上からは運輸大臣だけできるわけですね。どうでしょう。
○綾部国務大臣 できます。

○勝澤委員 そりすると鉄監局長、赤字のものは無償だ、黒字のものは有償だ、その赤字の補てんはどこですのかと言え、やはり黒字路線である程度補てんしなければいかぬ。赤字のものは全部赤字でもって無償でいい、黒字のものだけ金をよこせ、その押しつけられた赤字線の負担はだれがするかということですか。ですから、その赤字線を無償で貸せるのか、有償で貸せるのかということと運輸大臣の権限とするならば、国鉄経営の上からいって、たとえばいま出ておる根岸線のようなものは無償で貸し付けるのが当然だと私は思うわけですね。しかしそれを、運輸大臣の麾下にある鉄監局長としては有償にすべきが妥当ではないか、かりにこういうならば、有償無償にする限度というものを、もう少し厳密にわれわれに示していただきたい、いかがでしょう。

○廣瀬政府委員 貸し付けのこまかい問題は政令で定めるわけでございます。しかしこの前の国会からいろいろ論議がされておりますので、それを要約いたしますと、私が申し上げましたようなかっこうになるということ、こまかい基準等は政令で定めることになっております。

○勝澤委員 たとえば根岸線のような場合は、当然無償で貸し付けられるべきだ、こういうふうに私は思うのですけれども、この点はいかがですか。
○廣瀬政府委員 基準は政令で定めてまいりますが、これは大蔵大臣とも協議をいたしまして、今後貸し付けの基準等について具体的にきめてまいりたいと思つて、ただいま検討中でござい

○勝澤委員 そりすると根岸線のような場合、有償にするか無償にするかというところについては、今日の段階では答弁できない、こういうことですね。
○廣瀬政府委員 そのとおりでございます。

○勝澤委員 そりするとこの前大蔵大臣がこへ来て答弁したのと、いまの鉄監局長の御答弁とは少しニュアンスの違いがある。私は、大蔵大臣の答弁によれば、当然そういうものは無償で貸与せらるべきものだといふふうに理解しているわけですね。しかしそれを無償か有償かという段階で言えないということになると、そうすると大蔵大臣の答弁もちらんぼんのうそじやないだらうか、こういうことになって、もう少し煮詰めなければならぬと思うのです。なぜ有償無償の限度が大事か

という、それは先ほどから言いましたように、公団をつくる本旨というものは国鉄本来の仕事をもつと一生懸命やつてもらおうということなんです、それがこの公団でできたために国鉄経営が圧迫される、そして本来の仕事である保安対策なりあるいは改良なりが少しでもおくれればこれは申しわけないわけですね。そういう点から私は思うのですが、その点はどうなんでしょう。

○廣瀬政府委員 先ほどから申し上げておりますように、有償無償の区別は結局当該線区の採算性が国鉄の経営状態ではどうかということとございまして、もう少しわかりやすく言えば、赤字線区のようなものは無償、それから一応採算に乗るものは有償ということを考えております。先ほどの根岸線の話に戻りますが、私も試算いたしましたところによりますと、これは採算ベースに乗りそうだといいことで有償というところを考へております。この問題はさらにもう少し検討いたします。

○勝澤委員 その新線を全部公団だけでつくつたのなら一応いまのものと考え方は私はわかると思う。しかし、その新線の大部分というものは国鉄がいままでかけたわけですね。公団はほんのちよつぱりしかかけなくて、そうしてお前に貸すには金を払え、こういうのはちよつと私は理屈が合わぬように思ふ。そこでどうなんでしょう、まだこれはこの次また審議されるようでありましても、有償にする無償にするというものの考え方、あるいは政令の原案というか、そういうものは運輸省の中で、この法案審議の過程で資料

として出すような用意があるかどうか、いかがでしょうか。

○廣瀨政府委員 政令案につきましてはまだちょっと時間がかかりますが、原則は先般衆議院の国会で大蔵大臣あるいは運輸大臣がかなり明確に伝えられておりますので、それに基づきまして政令をつくつてまいりたいという考えであります。

○勝澤委員 基本的に言えることは、その線が赤字だから無償だ、黒字だから有償だ、この原則的なものの方にはつけようですけれども、それじゃその赤字線の補てんはどこでするのか。何も補てんするところがないという点については、少し私は問題があると思います。

それからもう一つは、根岸線のように、国鉄が大部分のものを建設して、あとちょっとばかり残っていない。それが移されて、同じものの方の中では有償になるということについては、これはやはり再検討をされなければならぬのじゃないかと思う。ひとつその点についてはまた検討をさせていただきますとして、次に問題を発展させますけれども、この建設公団法とそれから社会党から私が先般提案いたしました鉄道新線建設緊急措置法と二つ出ているわけですが、この二つ出た場合に、二つ出ている法律の中を見れば、ものの方としては、私の一番最初に大臣に御質問いたしましたように、国鉄でやるか公団でやるか、政府直轄の特別会計でやるかというこの三本立ての考え方から言へば、社会党の案も鉄道建設審議会の建議に沿ったものだと私は思いますが、大臣、この社会党の案は鉄道建設審議会の建議に

沿ったものであるということは御確認できますか。

○綾部国務大臣 その点においては確認いたします。

○勝澤委員 そうすると、社会党も新線建設について熱心にやっているといることについては、これは大臣認めますか。

○綾部国務大臣 非常に熱心にやっていたらいいと私は確信いたします。ゆえに、どうかひとつこの法案を早く通していただきたいと思ひます。

○勝澤委員 それで、大きな相違点は、公団が国鉄かという論議は別として、もう一つの相違点というのは、国で積極的に金を出すようにしていくという点が違つていふところだと思います。違つておるといふ言ひ方が少し間違ひだとなつておるといふことは、社会党の案のほうは積極的になつておる。われわれのほうは政権を持つておる、あなたのほうは野党だ、こういう違いがあるとするならば、これはやむを得ないのですけれども、そういうような違いがあるから、そういう点からいくな

らば、やはり鉄道新線建設については与野党あげて協力をしておるわけでありまして、こういう点については、公団ができれば新線が建設される、促進をされるというものの考え方よりも、新線建設について与野党がとにかく予算をふやせという努力をしておるが、こういうふうな理解してもらはないと、いまこれは政府が説明しているわけじゃないですけれども、公団さえできれば新線が建設されるという淡い宣伝が行き渡つておる。われわれはそうではない。公団ができるかできない

かということ、新線建設に与野党があるいは政府がどれだけ金を出すかというのが中心になつておる。こういうことではあります、その点は大臣もよく御銘記を願ひたい。

○綾部国務大臣 たゞたび申し上げますように、社会党の案でもできぬことはないのです。ただし、われわれがたびたび申し上げますように、この建設公団法でやるほうが、よりベターだといふ考え方を私は持つておる。もちろん新線建設、鉄道建設を否定するような政党はおそらくないと思ひます。非常に協力していただいておりますことは了承しております。

○勝澤委員 これはさつき論議はやめたのですけれども、大臣はよりベターといふことしか言わない。それでは具体的にとどこがどうで、よりベターなのかという質問をしても、これは大臣御答弁に困るだらう。よりベターといふことは、ことばでしか答弁ができなない。ですからわが案をもうけなさい。というのは、政府の部内にもあるいは与党の中にもたくさんあるわけですが、そこで、私は次に今度は国鉄敷設法の問題で御質問したい。国鉄敷設法といふのは、これは大正年間につくられた法律です。ですから鉄道の新線建設については、鉄道敷設法といふものが私は検討すべき段階にきておるのではないだらうかと思ひます。鉄道建設審議会といふものが、総合的なものの考え方といふものを十分とおられるならいいわけでありまして、鉄道建設審議会が、いまいろいろ出されておるものを一つ一つの路線について検討してみると与野党を通じて、これは鉄道

より道路のほうがいいんじゃないだらうかという気持ちを持つておるのがたゞさんあるんじゃないかと思ひます。これはほんとうの話です。新線をつくつてくれと言つて大臣のところに陳情に行くと、道路のほうがいいんじゃないかと思ひます。これは与野党を通じてそうである。そうすると新線建設といふものは、もう少し科学的にしっかりと突き詰めて、今後道路なりあるいは全体的な交通行政の中で考えていかなければならぬときにいまきておる。そうすると、鉄道敷設法に盛られておるものも再検討しなればならぬ。ましてや綾部運輸大臣のようないんじやない大臣のおるときでこそ、こういう法律を検討しなれば、ほかの大臣のときにはなかなかできないと思ひます。ですから私は、鉄道建設についても敷設法についても、再検討すべき時期にきておるといふふうに思ひます。

○廣瀨政府委員 事務的に御説明いたします。鉄道敷設法、これは大正十一年に制定されたものでございまして、その後やはり時代の推移に應じて、逐次改正が行なわれてきております。そういう意味で、決して時代おくれではないと思ひます。そのときそのときの状況に應じて改正が行なわれてきております。なおこの鉄道敷設法に基づきまして、調査線を取り上げ、さらに建設線に昇格するという場合に、従来鉄道建設審議会におきましては、勝澤先生の言われましたような、たとえは業者との関連、その他十分審

議を尽くされまして、調査線なり、着工線の決定をされておりましたのが従来の経緯でございますので、事務的な面だけ御説明いたします。

○勝澤委員 事務的な御答弁をされれば、事務的な点で意見が食い違つておるわけですが、たとえば鉄道建設審議会の委員の中の日本国有鉄道のかつての総裁である十河信二氏は、かつて新線を建設するよりも線路をはずして自動車にしたほうがいいんじゃないだらうかという意見を出しておる。国鉄もその方針に従つて線路をはずして、自動車道をくつつけていた政策を行なつてきた時期があるわけですが、ですからそれといまの予定線なり増工線といふものを一つ一つ洗つてみれば、事務的にこれはと思ひます。それは局長が事務的に御答弁しておるのではなくて、政治的に御答弁しておるわけですが、ですから私は運輸大臣に御答弁を求めておるわけでありまして、鉄道敷設法といふものの持つておる中身といふものについては十分検討しなければならぬ。しかし、検討するといふたつてたいへんなことです。与野党を通じて、与党の中でも政府の中でもないけれども、実力のある大臣でないでできないわけですが、ですから、実力のある大臣である綾部運輸大臣がやつておるときに、やはりこれは手をつけておかなければいけないんじゃないだらうかといふことで、鉄道敷設法という問題について、公団をつくらうとなさるならば、こちら辺についてもある程度の検討をされておかなければいけないんじゃないか、実はこう思つて申し上げ

げておるわけでありませう。大臣、もし御答弁があるならば御答弁願いたいと思ひます。

○綾部国務大臣 勝澤君の意見よく了承いたしました。

○勝澤委員 あといろいろお聞きしたい点がありますけれども、大蔵大臣が見えるようでありませうから、そのときにまた前回の大蔵大臣の答弁と、今回の答弁とを引き合わせながら、私が聞いた中で少し食い違つておるような気が持ちます点について確かめたいと思ひますので、私の質問はこれで終わります。

○川野委員長 肥田次郎君。

○肥田委員 私は今度の国会になりましたが、この公団法の審議されておりましたが、この公団法の審議は、前回も今度も変わつておらぬと思ひます。この提案者側のいろいろな国鉄新線建設は、いままでの状態ではとも政府が考へておるような高度経済成長政策に間に合わない。そこで、国鉄側の資金的な面その他を考へてみると、とてもここにまかしておつたのじゃ、これはどうにもならぬから、したがって新しく建設公団をつくつて、それで政策にマッチさせていくんだ。こういうことになつておるわけでありませう。そこで、百歩をかりに譲つたとして、ではこの公団がつくられた時に真に政府が考へておるようないわゆる新線建設というものが資金的に資金策も講じられておられるのかどうか、ここに一番の懸念があると思ひます。先般来、だれの質問を聞いておつても、問題の一つはそこへはばれておるのです。で、私もやはり問題の焦点はそこにし

ほらなければ結論は出ないと思ひますが、私もお尋ねをするわけですが、これは御承知のように、昨年の通常国会で衆議院は社会党反対ということでした。これが通りました。採決になりました。参議院では、これはそのまゝいゝわゆる時間切れで審議終了という形になつておる。しかし現実にはいゝ急いでおられるように、いろいろと具体的な計画もおありのようですが、これはなんですか。まず問題の一つであるところのこの公団ができたものとして、それらに對するいわゆる上層部の役員、そういうものはもう内定しておるのですか。これはもう当然でござるでせうね。

○綾部国務大臣 さような僭越なことはいたしません。もちろん、ほんとうにこの公団を通すことそれ自体にこの努力をあげまして、私をはじめ運輸省職員はみなそれをやっております。いま実際には何もできておらない。

○肥田委員 昨年これを審議している際には、ちらほらうわさにわれわれの耳にしたこともあるのですが、これは全然ないのですか。

○綾部国務大臣 うわさはあります。が、私どもとしては考へたことではありません。

○肥田委員 うわさを聞くということも、これは少し無理なように思ひますが、しかし意中の人はあるのですか。

○綾部国務大臣 なかなかむずかしい問題で、意中の人はあるといへばある、ないといへばないという状態じゃないですか。それは実際にこつちが考へておつても向こうが實際来てくれる

かわからないし、ほんとうに白紙です。もうひたすら、ほんとうに公団が設立されまして、社会党の諸君も新線建設に非常な御熱意でございますから、私はやはりこの公団ができて新線建設ができることが非常に新線建設を促進するゆゑであるという確信だけは持つてお願いいたしております。

○肥田委員 なかなか大臣慎重でして、答弁してもらえないのですが、それはそれといたします。ところが大臣も言われるように、社会党が考へておるところの新線建設というものは、これは非常に角度が違ふものかと思ひます。先ほどからわがはりの委員がみな言つておるうちに、社会党が、われわれが考へておるところの新線建設といふものは、むだなものはこの際整理してしまつて、緊急に地域格差の是正だとか、あるいは真に必要なものについてはずみやかにやらなければいかぬという、こういう意味の新線建設をわれわれは言つておるのです。決してこの四十年間くすぶつたままになつておるところのこの予定路線としてあげられた二百三十何線かの、こういうものを逐次やつていくというよりな気は毛頭ない、毛頭ありません。ですから、その点では全くわれわれの考へておる新線建設というものは、角度の違つたものだということを理解していただかなければならぬと思ひます。

そこで一番問題になりますのは、私はこの計画の信頼性だといふことにかかつておると思ひます。新線建設を公団でやらせようといふことで、公団と国鉄とのいろいろな技術的な扱いの問題、こういうふうな問題も一応質問に出てまいりましたから、私がなお確認

をしておきたいと思ひことは、いまこゝで出していたが、たゞ三十九年度の「開業予定建設線一覧表」といふのがいま出てきました。これは結局概算すると、私は短い時間で大ざっぱに計算したのですが、すでに国鉄のほうで出しておるのが百四十六億ぐらいの六線には出しておるという計算になります。昨日いただいた資料から見ますと、それからこの総工費といふものを計算すると二百五十九億九千六百万円、こういうことになるわけですが、この差が百十二、三億になりますけれども、これは疑うわけではな

いのですが、資料や計画といふものから、いままで国鉄がやつてきたものをそのまゝまといつてもうすぐ来年年度中に大体できそうだし、やつたわれわれの資料、計画として見せたらつたわけですか、これはどうなんでしょう。えらく手ぎわがいいので、その点ちよつと聞いておきたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 これは午前中に久保先生の御要求によりましてつくつたものでござります。これは昨年じゅうから大体この点につきましては国鉄でいろいろ開業のめどを立てております。これは今後そう変わることはないといふことで、かねてあつた資料をそのまま提出したわけでありませう。すでにつ

くつてあつた資料を出したわけでありませう。

○肥田委員 そういたしますと、なんですか、かりに公団が成立したとすれば、こういうふうなやられるといふことになる。これは間違ひないのですか、たとえばこれにはこうなつてまいりませうと、地域的に三十九年度においては

北海道、それから神奈川の根岸、これはだれの目にもできておると思つてゐるくらいですから。それから石川県能登、これだけのものはできるんだという、みなこういう期待を持つことになるのですが、そういうふうな理解してよろしいですか。

○廣瀬政府委員 これは従来の鉄道建設審議会にはかりまして、資金の配分を一応きめておられますので、多少の差はございまして、大体この開業年月日には完成するといふふうにお考へになつてけつこうだと思ひます。

○肥田委員 これは現在まで国鉄のほうで現に着手して進んでおつたわけですから、急にこれがどうこう変更されるということはないかと思ひます。ところで、これは信用いたします。

○廣瀬政府委員 昨日お示しいたしましたのは、運輸省内部でつくりました素案でございませうが、一応年度の資金の計画といふものは持つてゐる、これを具体化してまいりたいと思ひます。が、今後の問題につきましまして、公団ができるというのを前提といたしまして、鉄道建設審議会にはかつてきめていくわけにござります。

○肥田委員 その関係が実はよくわからぬので、これはひとつ教へていただ

きたいという意味も含めて聞きますが、すでに四十三線の着工線と十五線の調査線というものはもう決定しておるのでしよう。そうすると、鉄道建設審議会のほうでは、今年度何をやりなさいというようなことまで口出しをすることになるのですか。

○廣瀨政府委員 もちろん着工線、調査線というのはすでに御建議をいただいておりますが、従来の例といたしまして、これは全体の資金量にも関係いたしますが、毎年度の程度線別に工事費をつぎ込んでいくかというところは、鉄道建設審議会に一応おはかりしているわけでございますが、そういうたかつくことになるかと思ひます。

○肥田委員 鉄道建設審議会の意向というよりも、資金や何かの助力というのですか、そういう形の上でさらにその年の具体的な計画を立てていく、こういうことになりませんか。

○廣瀨政府委員 従来の例といたしまして、大体系別に概略どの程度のウエイトをもつて金をつぎ込んでいくかというところをおはかりしているわけでございます。それから調査線にいたしましても、どの程度の調査費をつぎ込むかというところを建設審議会が重要な問題でございまして、おはかりしておりますので、この形態は公団が成立いたしましたもやはりおはかりするということにならうかと存じます。

○肥田委員 そうすると、鉄道建設審議会の意向というものは、どの程度のいわゆる力を持つものですか。たとえば運輸省の考えと鉄道建設審議会の考え方が異なる場合が出てくると思ひます。そういう際には鉄道建設

審議会の建議というものが優先しますか。

○廣瀨政府委員 従来鉄道建設審議会に重要な問題につきましてはいろいろおはかりをし、建議なり答申をいただいておりますが、政府といたしましては、これをつとめて尊重いたしまして、これをおとめて尊重いたしまして、いってまいります。実際問題として政府の考え方と建設審議会の考え方が著しい違いを見せたというところは従来ございせん。

○肥田委員 鉄道建設審議会の意向を尊重するということが、これは水かけ論になるように思ひますが、私はしかし尊重するということに問題が生じてくると思ひます。もちろん、鉄道建設審議会の意向を無視せよとは言われないのですが、運輸省として当初われわれがここで審議する際に基本的な議論をやりましよう。そうしていくなかにして運輸省としての省の意向というものが明らかにされて、それに従つてでき上がついていくわけですか。それが大きな開きはないだろうという想定のもとに、ものごとをこれから先の十年間というものを予測していきけるかというところになると、これは問題があると思ひます。たとえばここにいま出されているところの、泊谷委員から言われているところの資金計画に

して、これは全く、こう言つては失礼ですけれども、国鉄から出さず七十五億といふもの、これはもういやだなというにむしり取るということ、十年間七十五億といふこととずつと載っている。ところがあとの問題は、これは大臣もきのう言われておつたように、これからの折衝という面がある。それからさらに重大なことは、どの線を優先

的にやるか、どの線がいわゆるこの経済上あるいは格差解消上重要な路線として指定されるかというように

なことが、これは鉄道建設審議会の意見を待つことはもちろんでしうけれども、しかし今日まで専門家である運輸省が、諸条件からしてこれは最も大切なんだという意見が先に出るべきだ。そういう意見が先に出て、そういうもとに立つたところの具体的なものが示されて、それに対応する資金計画といふものが出されてくる、こういうこととなら、われわれはそれに対して非常な信憑性があると思ひます。それがいまこへお出しになつておるのは、ここに書いてある数字を見ても、本来なら初年度のことし三十九年度、これは三十八年度からの繰り越しがありま

すから、そういうことで百億になつた。実際に意欲的に鉄道建設公団というものが新線建設をやつて、真に高度経済成長政策にマッチさせる、一面には著しくなるとするところの格差を是正しようとする、こういう大方針に基づく計画であるならば、初年度における予算といふものは、もつともと取れるはずであると思ひます。ところが国鉄が出すところの七十五億、それに対してたつた五億を足して、三十八年度の資金計画といふものがなされた。去年のものを繰り越してことし百億という形になつておるんです。これのどこに私は信憑性があるかといふことなんです。今年度の計画は、これはいままでのいわゆる行きがかりですから、国鉄の計画をそのまま建設公団は申し送りを受けるのですから、これはたいして問題ないのです。ところが今後はいかに

はいいかないでしょう。そういうところが、この国会が始まつてこの法案の審議をするについでの問題点であつたと思ひます。

そこで、この信憑性といふことで私はひとつお伺いをいたしたいのです。これは大臣にお伺いいたします。

ことし運輸省の予算要求の中で、特に交通対策として重要な項目であるといわれわれが考えておつたいわゆる都市の鉄道の高架公団といふようなもの、あるいは自動車のターミナル公団、こういうものが当初においては、高架のほうでは政府の出資が二億円で、財政融資は四十五億円、それから自動車ターミナル公団のほうでは、政府の出資は五億円で、財政融資が七億円、公団債が三十四億円、こういうふうな要求といふものを見せてもらつたわけですか。

これに大いに期待をしておつたんですが、これが全くはなもひつかないといふことで、今度見せてもらつたときにはみなゼロになつておるんです。それで都市の鉄道の高架化の問題については、私は昨年大臣にいろいろと意見を言つておりますからこのたびは申し上げませんが、この自動車のターミナルという問題は、これは私は今日の交通事情からして非常に重要な問題だと思つておるのです。御承知のように、これは、たしか去年の春でしたか私が聞いたことなんです、東京都のラッシュ時の自動車の平均速度はわずか時速八キロだといふことを聞いたのです。まるで歩いておる感じが早いというんです。そういうような事情で昨年から問題になりましたところのいわゆる六大都市のバスの料金の値上げに対して陳情がきておる。これは誤解されちゃ困りますが、バス料金を値上

げをしなさいといふことをわれわれが言つておるのではない。けれども地方公営企業としてやっているとところのバスが、とにかく赤字で困る、こういう訴えをしてきておるのかといふ原因をいろいろ調べてみますと、その原因の一つに交通難といふ問題が大きく取り上げられておるわけでありま

す。要するに平常のダイヤどおりに車が動きさえすれば大して問題でない。ところが、いま言つたように交通難のため、自動車かと思うように動かない。ある程度予定ダイヤといふものを組んで、そしてそれによつてバスを動かそうとしても思うように動かない、結局平常ダイヤといわれるところの基準の二倍から三倍の、いわゆる車両人員といふものを保有しなかつたならば、乗客の輸送ができない、こういうことも聞いておるわけなんです。こういう状態になつてくると、大きなむだがあるわけですね。御承知のように、本来なら一台あれば足りるところを車が動かないために二台、三台と要る。

それに従つて人も用意しなければ乗客の輸送ができない。こんな大きなむだがいわゆる交通困難の中から出ておるわけですね。そういう重要な交通政策に必要な、いわゆるバス・ターミナルの経費といふものが全くはなもひつかなくなつてまいりますと、私は運輸省をどういふ言ひをわけやない。政府そのもののものと考え方といふものがおおよそわれわれと全く別な立場で考えられておるのではないか、こういう気がするのです。ですから、鉄道建設公団といふものがつくられたとしても、これは

第一類第十号 運輸委員会議録第四号 昭和三十九年一月五日

実はわれわれが考えておるような、いわゆる必要な線路をすみやかにつくつて、それによつて經濟の隘路、地域格差の解消、ということに役立てようというような、そういうわれわれの基本的な考え方とは全く相反するのではないか、こゝういふ氣がするのです。ひとつそのあたりの關係について、なぜ喫緊を要するところの重要ないわゆる地方都市に周縁しておるところの鐵道の高架化の政府出資やその他の財源、バス・ターミナルの考え方というものが一蹴されてしまったのか、この点をひとつ大臣に聞かしていただきたいと思ふのであります。

○綾部国務大臣　いま肥田さんのおっしゃったような理由で、私どもとしては予算を折衝いたしましたのでございしますが、御承知のように財政はそのときの国の収支、すなわち財政に依存する度が非常に多いのでございまして、国鉄なら国鉄あるいは高架線なら高架線だけにすべてを集中するということはなかなか困難であります。そうしておのおの緩急をあらゆる角度から調査検討いたしました、これが一番喫緊の要務である、たとえば社会保障の問題をやるのがどうしても必要だ、あるいはまた外貨獲得の上から海運対策に力点を置いて、そして外貨の収支をよくするよう努力するのがより必要だというよりな、あらゆる点を勘案しまして予算の配分がきまるのでございまして、本年度におきましては、私どももいたしましては、どうしてもこの建設公団だけはひとつやらなければいかぬという観点に立ちまして、この鉄道建設公団法を昨年同様提案しておるのであります。私ども微力でございます

してその全部のことを満足するよ
な予算を取り得なかつたことは、はな
はださんきにたえませんが、そういう
ような理由で順次あなたのおつしやる
ような高架線の問題、高架化の問題、
あるいはバス・ターミナルの問題も私
は実現していくと思います。あるいは
今度はまた大きな問題として、運輸省
所管といたしましては、国際空港の問
題、あるいは海岸その他で頻発する人
命を尊重する意味からいきまして、海
難防止に役立ついろいろな救護施設の
充実、そういうようなことを順次勘案
いたしましてできておるのでございま
して、国の三兆何千億円の収入がある
のを、それを全部一ぺんにやれば解決
しますが、本年はとりあえずオリン
ピックという非常に金を食う、しかも
国家的事業として重要な点におそく
は集中しなければいかぬということ
で予算の配分がされて、残念ながらい
まの三十九年度の予算案につきまして
、あなたのいまおつしやつたようなバ
ス・ターミナルであるとか、高架化公
団等が成立を見なかつたことである
と思ひのてでございます。私も今後努
力いたします。またそういう必要性は
万般承知いたしておるのでございま
すが、国の財政の都合上こういふふう
になつたということは御了解いただけ
るのでございます。

○肥田委員 どうもその点は、残念ながら大臣の言われることに私は大きな矛盾を感ずるのです。バス・ターミナルだとか、あるいは都市にターミナルを持つところの地方鉄道の高架化というような問題は、これはどうしてもやらなければならないからこの大きな課題になっている問題なんです。だから

これ、一日も早く手をつけてもらわなければならぬ、われわれはこういう考え方を持っているのです。ところが、こうして引き続いて出されたところの国鉄にまかせておつたのでは、間にも拍子にも合わない、こういうある程度のことはあるとしても、その比重を現在の交通難の問題と引き比べてみると、私は要は国鉄の新線建設というのは、大正十一年以来今まで四十数年続いてきたところの、この積み上げられたところの予定線というこの膨大な二百三十一線というこの数が、今日の障害をなしておると思うのです。これを整備して、重点的にここに新線建設をやろうという方針がきまれば、これはやれるのです。その方向へ少しも手をつけないで、そうして国鉄の現状では国鉄に新線建設をまかしておけない、だから公団をつくつてやるのだ、こういうことは公団に一文も金が必要ないのなら、これは別ですよ。けれども、そういうことじゃないわけなんです。だからその方向に何もスウィッチを切りかえないでも、現在どおりでやれるじゃないか、現在どおりやらしておいたらいいじゃないか、そうしておいて、片一方で必要な施策に手を染めるのが、これが政治ではないか、こういうふうにわれわれは考えるのです。今日の交通事情というものを大臣も御承知のように、要は、いわゆる事業者がそれぞれの自力でやつておるだけなんです。警察は交通が混乱するといへば、交通警官を出して、ただ

単に整理をしておるにすぎないので
す。これがプラスになっておるとい
うのは、ただ整理するというのをプラス
と見れば見られる程度で、これは本質
的には交通緩和ということにはならな
い、そういうものなんです。片一方で
はそれぞれの企業はみんな自力で一
生懸命やっておる。政治のありがた
さというものは、そこいらには及ん
でおらない面さもある。そういうもの
にこそ政治の力を発揮して、資金を
つぎ込んで、すみやかに解決をしな
ければならぬ問題は次の年だとい
うことになって、われわれがさほど
必要じゃない、今日まで十分やれ
ておったのだから、要は内容を整
理しさえすればやれるじゃないか
と思われるような鉄道建設公団法
というものが再び出されてくる。し
かもその内容については、われわれ
が納得できるような条件というもの
が明確に示されない。こういう実情
では、どうも私はこの鉄道建設公
団法を審議するという意欲がわか
ないのです。はたしてこんなもの
が必要なのかという疑問を私は持
つておるのです、いかがでしょう
か。

○綾部国務大臣　たびたび申し上げますように、ものの見方の相違でございます。ここでいつまでも議論したって平行線であると思います。私はどうしても長い目で見て、この交通政策、交通緩和の問題でもいまのうちにやっておいてやらないと、格差の是正もできぬし、また経済の発展も望めないから、いまのうちにまず鉄道だけは早くやろう、こういう観点で、私はあなたのとおっしゃるのとももの見方の相違だろうと思う。どうしても私としては建設公団を早くやらないと、だんだん格差が

はなはだしくなりまして、経済の面には非常に無理が及んで、日本の経済の発展ができぬということは、国民の生活が豊かにならないということになるので、私は必要である、こういうように考えておるのであります。ものの考え方の相違で、これはいつまで議論したって尽きないと思います。

○肥田委員 これは大臣の人柄で、私たちは大臣がそう思われても別にことさらどうこうと言うことはないけれども、ほかの人ならこれは承服できませんね。それはいわゆる見解の相違というより性質のものではないと私は思うのです。そういうものではございません。先ほどから私が一つの事例をあげて言っておるように、鉄道新線建設というものは現に法律があって、国鉄がやつておるじゃないか。国鉄がいまできないのは人が足りないということじゃないのです。金がないからというだけなんです。そうしたら新線建設を、今度は公団をつくつて、そうして公団から十分金が出るかということになつてくると、いただいた資料にあるように、国鉄が七十五億出して、去年は政府が五億出す、それで八十億、ことしはちよつぱり去年の送り分を足して、それが百億ということになった。来年度はちよつと奮発して、それでもこれで見ると四十年度は二百億です。この二百億というものはどうだろいかということでお聞きしたところが、大臣のおっしゃるのには、大蔵大臣とは大体話をしておるけれども、こういうことなんです。そうすると泊谷委員は、そんなことじゃ信用できぬじゃないか、せめて意向というものををもつとはつきりできないのか、こういうふうに言われておる

わけなんです。これは見解の相違だと言えましょう。いやおれにまかせておけ、こう言われれば、それは私たちが大臣の力を信頼してということになると思うのです。しかし私の言っておるのはいさういふことを言っておるのじゃないのです。鉄道建設公団というものを、国鉄だつてつばにやれる仕事なんです。それを新たに建設公団をつくらなければならぬ理由というものは、私はそれはどうも認めがたいというのです。それよりもつとやつてもらわなければならぬのは、いわゆるバス・ターミナルとか私鉄の高架化の助成だとか、こういうものに強力な指導力を発揮していただく、これが今日の問題じゃないか、こう言っておるのです。今日とあすの問題という議論になつてくると、これは確かに見解の相違といふこともできてくるでしょうけれども、私は、鉄道新線の建設というものを公団に移したからといって、これは国鉄がやつておつたからといって、あすの問題に大きな支障を来たさない、こう思つておるのです。金さえ出せばできる。そこで国鉄のほうはどうなんです。これは愚問になるかと思うのですが、いやそれは国鉄より公団にやつてもらふほうがはるかにいい、こういうふうには答へられたら、これはわれわれとしても何をか言わんやですけれども、国鉄のほうはどうも最初から今日までの空気というのを見てみると、だいたい口説かれて、交わつてきておるようですが、国鉄当局は、もう新線建設には手をやいておるのですか。国鉄が新線建設に手をやいておるとするならば、今日まで四十数年間のいわゆる

積み上げられたところの経済上、あるいは地域開発上、格差の是正上、さして必要もないと思われるような赤字路線には手をつける気はないけれども、必要なものについては大いに手をつけようという気魄は国鉄としてはあるのでしょうか。どうですか。

○山田説明員 国鉄のいわゆる建設線に関する考え方は、いろいろ変遷がございまして、しかし今日の段階におきましてここに提案になっておりますような考え方が一応改善の策であらうというところを考へておる次第でございます。

○肥田委員 これは私もよいなこと聞いたわけですから、それ以上は私は聞きませんが、しかし新線建設というものは、政府が考へておるよりも、実際どうなんですか、われわれはどのように理解をしたらいいのですか。たとえばここにいま出されておる十年間の資金計画というものは、ただ算術的に割つて見せていただけですが、これは大体どういふふうになるかというふうに理解をしてもいいのかわかりかという事です。本来われわれが主張しておるところの、むだなものはやめなさい、必要なものは大いに意欲的に建設をやつてもらいたい、こういう伸縮自在なものであるなら、これも百歩譲つてもう少し中身を聞かしてもらいたいと思うのです。けれども、この建設公団をつつて、先ほど鉄監局長は、赤字になるのか黒字になるのかという気のいいことを言つておりました、私たちがそんなことじゃなくして、鉄道建設公団というものは、もつとブレーキのかかるものであつて、必要な線路については、たとえ鉄道敷

設法があろうとも、そういうものは、もう永久に墓場に送り込んでしまふのだ、必要なものについては鉄道建設公団、運輸大臣、それから鉄建、そういうところのいわゆる高度な審議過程の中でいい形により取りがでるのだ、こういうことになるのならばわれわれの考へ方と似たところがないではないのですが、その点はいかがでしょうか。

○廣瀬政府委員 私どもも肥田先生と大体同じような考へ方を持つておりますので、御意見に賛成するわけでございますが、従来鉄道建設審議会の審議過程等を見まして、別表のうちで特に必要なものを厳選いたしまして、調査線なり着工線というものをきめておるわけでございます。したがうして、私どもはその建設審議会の審議の過程を尊重いたしまして、お手元に提出いたしました案案でございますが、着工線、調査線というものをなるべく早急に実現するというために一応の資金計画を立てておるわけでございまして、今後この案案をもとにいたしまして、政府部内でこれの実現のために最大の努力を傾けてまいりたいというふうに考へておるわけでございます。

○肥田委員 そりするとちよつと鉄監局長、いまここにわれわれがいたたい資料の資金計画、これは大体こういう形のもので十年間進められる、こういうふうに理解をしてよろしいですか。

それからもう一つは、ここにあらつておりますところのいわゆる着工線と調査線、これだけで四十三の十五です。昨年は鉄道建設審議会が一年間開かれ

ておりませんから、これがもし開かれたとすると、いままでの例でいくと毎年幾つかは出てきますが、そういうものがかりに加つてくると、そういう関係はわれわれは将来の見通しとしてどういふふうに考へておいた方がいいのか、これは運輸省の基本的な方針として持つておられるものを聞かしてもらいたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 お手元にお配りしてございます資料は、先ほど申し上げましたように取り急いでつくつたものでございまして、一応現在手をつけております着工線あるいは調査線というものをなるべく早期に完成するという趣旨からつくつたものでございまして、今後さらに検討を加えます場合、若干の手直しといふことはございしますが、一応基本的な考へ方はそれをもとにいたしまして、これが実現方に最大の努力を傾けてまいりたい。

なお、後段のお尋ねの、今後鉄道建設審議会が開かれた場合に、さらにそれ以外のものが議題になるかどうかというところでございしますが、これは建設審議会におかれまして慎重に御検討になる点でございまして、場合によりましてはある程度追加が出てくるかもしれないと。いまのところ、私どもは何とも申し上げかねる次第でございします。

○肥田委員 私は、あとの面はそういう意味のことをお伺ひしたわけじゃないのです。運輸省としていわゆる基本的な方針としてどういふものを持つておられるかといふことです。それを聞いたわけですが、そこで問題になつてきますのは、われわれが計画を見せてくれと言つたと

ところが、すぐこうして出していただいた。これは、さほどいふゆる確定的なものじゃないといふことは当然われわれも考へております。しかし、この基本的な考へ方として、新線建設についてわれわれが考へておる点は、これは一致した、こう言われておるわけなんですから、こういう考へ方を運輸省あるいは運輸委員会、こういうものが一致した意見とするために、これは失礼な言い分ですけれども、私は、運輸省だけではやはりこれは不安定だと思ひます。そこでこれを安定した運輸省の将来の方針とするためには、先般それの委員から言つておりましたように、これはどうして閣議の決定、閣議の了解事項あるいは総理の確認、こういうところまで持つていかなくては不十分だと思ひます。これに対して、これはどうしてもやつてもらわなければならぬといふたまで大臣にお伺ひしますが、そのような処置をこの審議中に講じてもらえますかどうか。

○綾部国務大臣 たびたび申し上げますように、今次の予算折衝におきまして、国鉄の予算につきまして非常に問題が難航いたしまして、要するに国鉄の要求するところの予算をどうしても政府の財政上で認められないという言明がありましたので、そこで国鉄並びに運輸省といつたしましては、国鉄の問題について根本的の調査をして、大蔵省当局も入れ、国鉄の問題の審議会のようなものをこしらへまして、そして予算の措置、国鉄のあり方、さらにひいては公共性、企業性の問題、さらにそれをどうするかといふことについては運輸問題にまで論及いたしまして、その

審議會を早急に政府に設置するよう私は團議に要望いたしました、それが設置されることになると確信いたしております。その議に付せなければ、それを審議中にやれといったって、私はそれはむしろかしいと思いますが、そういう問題を検討いたしまして、そしてあらためて團議の了承を得るなり、あるいは根本的な問題につきましての意見に従ってやるより方法がないと考えております。

○肥田委員 これも他の委員が言っておりました点と同じですが、久保三郎君外提案しておるところの鉄道新線建設緊急措置法というものがあります。これの審議を日程にのせていただくということが一つ。それから先ほど言っておりましたところの大蔵大臣、それから総理大臣の確認を取りたい事項もありますから、それぞれの御出席を願う、これは他の委員からもそういう意見が出ると思います。したがって、それらを含めてこれはひとつ理事会で御決定をいただくということをお願いして、一応私のきょうの質問を終わります。

○川野委員長 それではただいまの肥田委員の御意見は理事会にはかりまして、できるだけ要望にこたえたいと存じます。

次会は来たる七日金曜日午前十時より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時八分散会