

第四十六回国会 運輸委員會 會議錄 第六号

昭和三十九年二月十一日(火曜日)

午前十時五十四分開議

出席委員

委員長 川野 芳満君

理事有田 喜一君 理事關谷 勝利君

理事塚原 俊郎君 理事山田 彌一君

理事久保 三郎君 理事田中織之進君

理事肥田 次郎君 理事木村 俊夫君

岩動 道行君 進藤 一馬君

佐々木義武君 高橋清一郎君

壽原 正二君 南條 徳男君

中馬 辰猪君 細田 吉藏君

西村 英一君 松田 鐵藏君

増田甲子七君 勝澤 芳雄君

湊 徹郎君 野間千代三君

泊谷 裕夫君 山口丈太郎君

矢尾喜三郎君 玉置 一徳君

出席國務大臣 綾部健太郎君

運輸大臣 綾部健太郎君

出席政府委員 田邊 國男君

運輸事務次官 廣瀬 眞一君

運輸監督局長 向井 重郷君

運輸監督局副局長 木村 陸男君

運輸事務官 委員外の出席者

日本国有鉄道副 磯崎 敏君

總裁 日本国有鉄道常 山田 明吉君

務理事 門 員 小西 眞一君

專 門 員

二月十一日

委員高橋清一郎君、長谷川峻君及び内

海清君辞任につき、その補欠として岩

動道行君、湊徹郎君及び玉置一徳君

が議長の名で委員に選任された。

同日

委員岩動道行君、湊徹郎君及び玉置

一徳君辞任につき、その補欠として高

橋清一郎君、長谷川峻君及び内海清君

が議長の名で委員に選任された。

同日

特定船舶整備公団法の一部を改正す

る法律案(内閣提出第七六号)

同日

国鉄備作線建設に関する請願(小枝

一雄君紹介)(第四四三号)

同(逢澤寛君紹介)(第四八八号)

海上自衛隊陸上航空隊の飛行場を併

用する大型空港開設に関する請願

(二階堂進君紹介)(第五〇〇号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

日本鉄道建設公団法案(内閣提出第

五号)

道路運送車両法の一部を改正する法

律案(内閣提出第六五号)

特定船舶整備公団法の一部を改正す

る法律案(内閣提出第七六号)

○川野委員長 これより會議を開きま

す。

道路運送車両法の一部を改正する法

律案及び特定船舶整備公団法の一部を

改正する法律案の両案を一括議題とし

て、提案理由の説明を聴取することに

いたします。綾部運輸大臣。

改正する法律案の両案を一括議題とし

て、提案理由の説明を聴取することに

いたします。綾部運輸大臣。

道路運送車両法の一部を改正する

法律案

道路運送車両法の一部を改正す

る法律

道路運送車両法(昭和二十六年法

律第八十五号)の一部を次のよう

に改正する。

第二百二条の表の下欄中「二輪の小

型自動車にあつては百円、小型自動

車(二輪の小型自動車を除く。)にあ

つては二百円、その他の自動車にあ

つては三百円」を「二輪の小型自動車

にあつては百五十円、小型自動車

(二輪の小型自動車を除く。)にあつ

ては三百円、その他の自動車にあつ

ては四百円」に改め、同条に次の一

項を加える。

2 前項の表の上欄の一から三ま

で、五、六、八又は九に掲げる者

の同項の手数料の納付は、運輸省

令で定めるところにより、自動車

検査登録印紙をもつてしなければ

ならない。

附則

この法律は、昭和三十九年四月一

日から施行する。

理由

自動車の増加に対応する自動車検

査施設の整備等に伴い、検査関係の

手数料の額を改める等の必要があ

る。これが、この法律案を提出する

理由である。

特定船舶整備公団法の一部を改正

する法律案

特定船舶整備公団法の一部を改

正する法律

特定船舶整備公団法(昭和三十四

年法律第四十六号)の一部を次のよ

うに改正する。

第一条中「戦時標準型船舶」の下に

「又は老朽貨物船等」を加え、「及び

港湾運送用船舶の整備」を「港湾運

送用船舶の整備及び港湾運送用荷役

機械の整備」に改める。

第二条第三項中「以下同じ」を「第

五項及び第十項において同じ」に改

め、同条第四項中「又は第二十條第

一項の規定による届出をした者」を

「若しくは第二十條第一項の規定に

よる届出をした者又は小型船舶運業

法(昭和二十七年法律第五十一号)

第三条第一項の規定による小型船舶

運業の登録を受けた者」に改め、同

条第五項中「届出をしたもの」の下に

「又は小型船舶運業法第三条第一項

の規定による小型船舶運業の登録を

受けたもの」を加え、同条第九項を

同条第十項とし、同条第八項を同条

第九項とし、同条第七項中「第三

条第一号、第三号又は第五号」を「第

三

7 この法律において「老朽貨物船

等」とは、鋼製の貨物船であつて

運輸省令で定める日以前に進水し

たもの及び木製の油送船その他運

輸省令で定める基準に該当する木

製の貨物船をいう。

第二条に次の二項を加える。

11 この法律において「港湾運送用

荷役機械」とは、港湾運送事業者

の事業の用に供する荷役機械であ

つて、運輸省令で定める種類のも

のをいう。

12 この法律において「港湾運送用

荷役機械貸渡業者」とは、港湾運

送用荷役機械の貸渡しをする事業

を営む者であつて、運輸大臣の指

定するものをいう。

第十条に次の一項を加える。

4 監事は、監査の結果に基づき、

必要があると認めるときは、理事

長又は理事長を通じて運輸大臣に

意見を提出することができる。

第十三条第二号中「港湾運送用船

舶貸渡業者」の下に、港湾運送用荷

役機械貸渡業者を加え、「若しくは

船舶用機関」を「船舶用機関若しく

は港湾運送用荷役機械」に改める。

第十九条第十号を同条第十四号と

し、同条第九号中「第七号」を「第

八

号」に改め、同号を同条第十号と

し、同号の次に次の三号を加える。

十一 港湾運送事業者又は港湾運

送用荷役機械貸渡業者と費用を

十二 前号の規定により製造した
港灣運送用荷役機械を港灣運送
事業者又は港灣運送用荷役機械
貸渡業者に使用させること。

十三 第十一号の規定により製造
した港灣運送用荷役機械を港灣
運送事業者又は港灣運送用荷役
機械貸渡業者に譲渡すること。

第十九条第八号を同条第九号と
し、同条第七号を同条第八号とし、
同条第六号中「第四号」の下に「又は
第五号」を加え、同号を同条第七号
とし、同条第五号中「前号」を「前二
号」に改め、同号を同条第六号と
し、同条第四号の次に次の一号を加
える。

五 老朽貨物船等を解撤する海上
貨物運送事業者又は貨物船貸渡
業者と費用を分担して、本邦の
各港間における運輸省令で定め
る種類の貨物の運送に適した構
造を有する鋼製の貨物船を建造
すること。

附 則

1 この法律は、昭和三十九年四月
一日から施行する。
2 改正後の特定船舶整備公団法第
十三条及び第十九条の規定の適用
については、港灣運送事業法の一
部を改正する法律（昭和三十四年
法律第六十九号）附則第二項の規
定により、港灣運送事業法（昭和
二十六年法律第六十一号）第三
条第一号から第五号までに掲げる
港灣運送事業を営むことができる
者は、同項の規定により当該事業
を営むことができる間、港灣運送
事業者とみなす。

理 由

老朽貨物船等を解撤して行なう内
航貨物船の整備及び港灣運送用荷役
機械の整備に関する業務を行なわね
るため、特定船舶整備公団の業務の
範囲を拡大する等の必要がある。こ
れが、この法律案を提出する理由で
ある。

○建設大臣 たいだいま議題となり
ました道路運送車両法の一部を改正す
る法律案の提案理由につきまして御説
明申し上げます。

最近における自動車数の激増とこれ
に伴う自動車事故の増加に対処するた
め、政府といたしましては、これが保
安の確保につきましても種々施策を講じ
ているところであります。

道路運送車両法におきましては、自
動車の使用者に対し国が行なう定期検
査、継続検査等の自動車の検査を受け
ることを義務づけ、常に適正な基準で
車両が整備され、その安全性が確保さ
れることをはかっております。

昭和三十八年度におきましては、自
動車検査業務は、検査施設として全国
に検査場六十一カ所を設け、要員七百
八十七名により予算総額六億五千八百
三十三万七千円をもって運営されてお
ります。しかし、近年における自動車数
の増加に対処するためには、現在の施
設、要員をもってしては満足すべきも
のではなく、特に検査施設について
は、これが相当多額の経費を要するた
め、その新設、拡張等の整備が遅れが
ちの状態でありまして、

したがいまして、この際、自動車数の
急激な伸びに対応した検査施設等の整
備をはかるため、自動車検査手数料の

額を改訂することとし、このため、道
路運送車両法に規定する手数料の限度
額を改め、小型二輪自動車にあっては
五十円、その他の自動車にあっては百
円の引き上げを行なうとするもので
あります。

この手数料の改訂によりまして、昭
和三十九年度においては九億六千六百
六万三千円の収入をはかり、昭和三十
八年度一億四千三百七十五万八千円
であった施設整備費を来年度三億二千
七百五十八万三千円に増額し、今後、さ
らに検査場の能力を拡大するとともに、
遠隔地の利用者に対しては所要の地に
検査場を増設する等の措置を講じ、検
査機能の大幅な充実強化をはかりう
とするものであります。

しかも、道路運送車両法に規定する
検査及び登録の事務に関する経理を明
確にするため、自動車検査登録特別会
計を設置しようとするに伴い、検
査手数料の収入は、直接、検査業務の
経費に充当することができるとな
りますので、本改訂の効果はきわめて
顕著であり、その実効が期待できるも
のであります。

次に、自動車検査登録特別会計の設
置に關連して、検査及び登録の手数料
を一般会計の収入と区分して自動車検
査登録特別会計の収入とする必要があ
るため、従来の収入印紙にかえてこれ
を自動車検査登録印紙をもって納付し
なければならぬこととし、所要の改
正を加えることといたしました。

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申し上
げます。

次に、特定船舶整備公団法の一部を
改正する法律案の提案理由を御説明申
上げます。

ただいま、議題となりました特定船
舶整備公団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。

特定船舶整備公団は、昭和三十四年
に設立され、現在、海上運送事業者、
港灣運送事業者等と費用を分担して、
国内旅客船の建造または改造、戦艦船
の代替による貨物船の建造、はしけ、
引き船等の港灣運送用船舶の建造を行
なうことをその業務としております。

今回提案いたしております改正は、
この業務の範囲を拡大して、老朽貨物
船等を解撤して行なう内航貨物船の整
備及び港灣運送事業用の荷役機械の整
備を公団が行なうことができるように
しようとするものであります。

第一の内航貨物船の整備につきまし
ては、最近の内航海運は、国内の輸送
機関の中できわめて重要な役割を果た
しているにもかかわらず、船腹の近代
化がおくれ、今後における経済の発展
に必要とされる適船が不足している実
情にありますので、特定船舶整備公団
を活用することにより、その代替建造
を促進し、船腹の近代化をはかりう
とするものであります。

第二の荷役機械の整備につきまして
は、近年労働需給の逼迫により、港灣
における荷役労働者の確保はきわめて
困難な状態にあり、この傾向は今後ま
すますます顕著となることが予想されま
すので、この公団を活用して荷役機械を
整備し、労働力不足に対処するとともに
に、荷役能率の向上と港灣運送事業の

近代化をはかりうとするものであり
ます。

なお、以上のほか、監事の監査機能
を強化するため、監事は、監査の結果
に基づき、必要があると認めるとき
は、理事長または運輸大臣に意見を提
出することができる旨改めることとい
たしております。

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申し上
げます。

○川野委員長 田中織之進君。

○田中委員 道路運送車両法の一
部改正法律案に關連して、資料を二、
三要求したいと思ひます。

一つは、この間予算委員会と同僚久
保委員からも質問をいたしたのであり
ますけれども、一口に言つて、タク
シーの料金が引き上げになつても依然
として乗車拒否があつたをたないとい
う状況にありますので、運輸省として
調査をしておる乗車拒否の実態につ
いての調査の報告、それから第二には、
最近六大都市をはじめとして、近郷の
都市におきまして、タクシーにLP
ガスの使用車が相当ふえていゝと思
うのであります。LPガス使用の車の台
数、それからキロ当たりのLPガスと
ガソリンの場合の経費の比較、それか
らLPガスの場合には設備についての
いわゆる改装費などの費用計算、こ
ういふようなものを二番目に資料とし
て出していただきたい。それから三番
目には、六大都市その他の都市におけ
るハイヤー、タクシーの運転手の給
与の実際についての調査が、これまた資料

があると思ひますのでお出し願ひたい。同時にこれは相当大きな会社でなければできないと思ひますけれども、タクシー運転手などの退職金がどういふような実情にあるか、以上の関係の資料を、この法案の審議に入りま

すまでに御出願をいただきます。

○川野委員長 承知いたしました。

○川野委員長 両案に対する質疑は次回に譲ることいたします。

○川野委員長 次に、日本鉄道建設公団法案を議題として審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 この鉄道網の整備ということについて、いままで鉄道建設審議会の建議に基づきまして、それぞれ予定線あるいは着工線、調査線ということにやつてきているわけでありまして、最近における経済の進展というか、そういうことに合せて、言うならば今日政府の方針として総合的な交通体系を立てて、その中で新線建設はどうあるべきかということがまず考えられねばならない大きな前提条件だと思ひます。提案された理由の中には、抽象的にはいわゆる経済の発展、地域格差の解消、こういうような意味でこの公団をつくって新線を建設するんだと言つておられます。この地域格差なり経済発展というものはどういふ観点から考へておられるのか。言うならば、先ほど申し上げたように総合的な体系を立てた交通体系というのか、そういうものの一環として新線建設の構想

であるべきかと思ひます。それが意のごとくならぬというので、一つの公団方式でやろうというのが提案であります。が、公団方式ばかりが問題ではないのであります。少なくとも総合的な交通体系の中で新線建設というものが思量される、かようにわれわれは考へてい

るわけですが、そういう基本的な問題についてどういふやうな基本的な問題

は考へておられるか、いかがでしょう。

○廣瀬政府委員 お答え申し上げます。従来鉄道建設審議会におきまして調査線を取り上げる、あるいは調査線から着工線に格上げする場合にも、一応他の交通機関との関係も十分考慮しながら御審議を願つておられるのが実情でございます。

なお、従来全国総合開発計画あるいはこれに基づく各地方の開発計画は、経済企画庁が中心になって策定されてお

りますが、この場合にもやはり各種交通機関を総合的に考へて審議をして

道路にいたしますれば、御案内のとおり整備計画によつてこれはやつてい

る。港湾もそのとおりであります。それと無縁で鉄道新線建設があり得るはずはない。たとえば新産都市、工業整備地域、これもありません。こういう

ものも無縁であるはずはないのであります。言ひなれば、いままで幾日

かの質疑の中でわれわれが感じていたものは、残念ながらいふやうな鉄道敷設法ができて以来、その歴史的経過として今日の時点における着工線やある

いは調査線あるいは一部の予定線、こういうものをどう処理されるかということだけにしほつておられる。これは残念ながら公団の是非は別として

も、陸運におけるところの鉄道建設というものの位置づけ、評価、そういうものは、いままでの質疑応答の中からあまり出てこぬ、こう思ひます。どうでしょう。

○廣瀬政府委員 従来私どもが新線を取り上げます場合には、一応他の交通機関との総合的な調整、利害得失というものを十分勘案しながらやつてお

つたと確信しておりますが、運輸省の官房の機構を昨年度強化いたしました。従来以上に対港関係、あるいはこれは所管が建設省でございますが、道路

の路線ですね。こういうものについて、たとえば道路あるいは港湾、そういうものの計画と並行して、それじゃある特定の予定線なり着工線がその計画と合わせた時点において完成するの

かしないのか、そういう点の詰め方はしておられますか。

○廣瀬政府委員 ある時点をとらえて道路あるいは港湾、それから鉄道の建設というものが一致して検討されるのはもちろん望ましいことでございます。私どもは方向としてはそういう方

向で検討をしております。なおこれは先走つたお答えになるかもしれませんが、これには資金の裏づけがもちろん必要なのでございます。そういう意味で、今後私どもとしては新線鉄道

建設のある程度の長期的な資金の裏づけというものを今後は極力努力してまいりたいというふうに考へております。

○久保委員 資金の裏づけを努力していきたい、こういうことであります。が、資金の問題はあとにしまして、たとえば港湾整備五カ年計画一つとりましても、三十九年度から改定の計画だ

そうです。そこで、最近この港湾の規模という機能がいうものもだいぶ変わつてまいりました。御承知のように大きなコンテナ輸送が始まるとして

しております。なるほど港でコンテナを扱う大きなクレーン等の設備を五カ年計画でやりましょ、ところが、背後地におけるところの輸送の問題には、二十トンなら二十トンのコンテナ

といふものに關係しての一つの例であります。港湾ばかりじゃなくて、先ほど申し上げたやうな全体の中での新線建設、こういうものがなるほどいまの

ようなお話で、ケース・バイ・ケースで一応のテンポを合わせるようなかつ

こうでいつていっているというんだが、必ずしもこれはテンポが實際は合はぬ。だから、たとえば港湾一つで言ひま

す、鹿島港がいま着工になつております。鹿島港とその背後地の問題を考へますと、それではそういうものの

テンポが合ふやうな關係があるかという、港湾の建設の計画は一応のめどがついておる。ところが新線建設のほうは残念ながらめどがついておらぬ。

これは一つの例であります。これでは何のために新線建設をするのかわからぬという一つの理由も出てまいります。むしろ私は、ここで新たな観点から、着工線、予定線、あるいは建設線

全体を含めて全体的な道路、港湾、あるいは地域の開発、こういうものに合

わせてこの新線建設というものは構想を練り直すべきだ。それから出発して、いかような組織、いかような資金でもって建設するかというのが一つござい

とでは、これは残念ながらこの提案の理由の冒頭に掲げ、あるいは法案の冒頭の第一条にあるところのいわゆる要求を十分満たすものとは私は言えないと思うのであります。どうでしょう。これは運輸大臣からお答えをいただいたほうが適切かもしれません。

○機部国務大臣 去日も久保委員のおっしゃるようなことにつきまして、経済企画庁が全体の計画をいま立てつつあります。この法案が成立して、この法案による新線建設が事業を開始するようになれば、その後の、あなたのおっしゃるような全体の計画につきましては資金の裏づけはやる、できる、国家財政の許す範囲内においてできるといふことを経済企画庁の総合開発局長もこの席で明言されましたように、そのときにおきましては道路はすでにそれができておるから、鉄道と港湾につきましてはさらに増額といふますか、必要の限度における増額は考えられておるといふことを明言されておりますし、大蔵大臣もそのことについては努力しているといふことでありますから、あなたの御心配になるような資金の面については、その全体の計画が適当であるか不適當であるかは見る人によつて違いますが、政府が認めて、適切である総合の輸送機関によつて国全体の経済を開発し、地方格差を是正するといふ、その基本方針についての資金につきましては、十分とはいかないかもしれませんが、とにかくいまよりはふえまして、そうしてその全体に應じての輸送計画に適應するような施策が資金面では講ぜられると私は思います。ただ、いまだたくさんある予定線その他がはたしてその線になるかというこ

とにつきましては、今後さらに検討いたしまして御趣旨に沿うようにいたしたいと考えております。

○久保委員 私が尋ねておるものは、鉄道の新線を必要とする理由です。そういうものが全体計画の中から出てこなければいけないのだから、こういうこと、なんです。それからもう一つは、密接な関係があるものに道路がございます。しかし道路は、先ほど申し上げたように、テンポにしてもある程度はつきりしている。国鉄のほうにはつきりしておらない。ということ、端的に言えば、新線を建設してもそれは無用の長物になる場合もありはしないかということ。かたがた、港湾の整備計画は、これまで道路と同じようにある程度きめられたテンポで進んでいる。ところが、これに直結するところの背後地の輸送は鉄道によらねばならぬものが多いのであります。が、そういうものの建設はちつとも目標がつかない。こういうばらばらな政策では残念ながらこの法案で——なるほど御趣旨のとおりいくとするならば、鉄道の建設はもっとスピードにたくさんできるかもしれません。これは考えられる。しかしこれは、国家経済全体から見て、国民的な経済から見ると、はたして妥当かどうかからいへば、そういう無計画なことであつてはいけないと思ひます。私が言いたいのはそれです。先ほどの大臣の御答弁では経済企画庁と相談でという。経済企画庁がやっているのは倍増計画の全体計画をやっている。その中でも、先般同僚委員からも御指摘があつたように、倍増計画の中で、この新線建設について、これは賛成とい

か、やるべきだという意見は必ずしも出てきておらない。いま着工線なりあるいは予定線、あるいは調査線に上がつていゝるものも、必ずしもこの倍増計画でいうところのものにはなつておらぬと思ひます。そういうものの調整がはたして今後できるかどうか。大臣の御答弁では、いわゆる予定線の中でも上がるものもあるかもしれないが、なかなかむずかしいだろうという。これは予定線全体も、あるいは新しく予定される線があるだろう、あるいは今日着工線あるいは調査線の中での新しい構想でいけばふるい落とされるものもあるし、拾い上げられるものもある。これは当然だ、時代の変遷でその計画が変わつてきているんだから。そういう構想でこれは始められるのかどうか。鉄監局長どうですか。

○廣瀨政府委員 ただいま大臣がお答え申し上げたとおりでございますが、従来も鉄道建設審議会におきましては、いま久保先生のおっしゃつたようなことを念頭に置きながら、調査線なりあるいは着工線を選定してまいつたわけでございます。従来も建設審議会の審議というものは、私は大局的に申しまして、先生のおっしゃつたような趣旨に沿つてやつてまいつたと思ひます。しかしその後の事情の変化というところがございますれば、また建設審議会でも御審議を願つて若干の修正ということはあるかと存じますが、全体としては正しい方向に向かつておるものと考えます。

道輸送をどうするかという問題は、従来とも港湾の取り扱いあるいは荷姿等を十分勘案いたしまして、線路規格なり輸送量というのをきめてまいつておられますが、そういう問題は今後さらに慎重にやつてまいりたい。

なお、全体計画につきましては、先般の委員会で経済企画庁から明確に答弁がございまして、所得倍増計画のアフターケアの段階におきまして、港湾の五カ年計画の再検討、さらには国鉄の今後の長期計画、これには新線建設を含めてやる、大体金額は増すであらう、経済企画において総合的に検討するといつておりますので、私どももこれに大いに期待し、その線に沿つて努力いたしたいといふふうに考えております。

あるので、むしろこの際は鉄道敷設法を全面的に改正するといふことも考えねばならない段階ではなからうか。これはいわゆる建主改定の時代にできた建設審議会でありまして、時代は変わつてきているのです。そういう時代を考えないで、敷設法を全面的に廃止したり改正することは国会に抵抗があるといふことで、こういう法案を出してきだ。だからこの矛盾の一つとして、いわゆる鉄道新線の建設は日本国有鉄道にも觀念的には残すという御答弁が出てくるのであります。だからこの法案自体として、法律の体系としても、この前の答弁でも新しい法律が古い法律に優先するのだといふような一般原則に基づいた御答弁が鉄監局長からありましたが、言うならば、この出された法案といふのは鉄道敷設法の子法であります。そう理解しない限りは、私は実際なかなか筋が通らぬと思ひます。言うところの矛盾も出てきている。言うならば、ここで提案説明というか、こういう法案を出すというならば、冒頭申し上げたように、総合的交通体系の中で新線建設はこゝにあるべきだといふようなものが確定されまして、その手段、方法として公団法だ、こうなくちやほんとうじゃないと私は思ひます。そこらのところをひとつ考えていただかねばならぬ。もちろんこれはこれから経済企画庁とも御相談いたしたくさうであります。この法案の中には経済企画庁との協議事項は一つもございせんが、これはどういふ理由でござい

○廣瀨政府委員 この法案には特に経済企画庁との関係は入れてございせんが、従来から、全国の総合的な交通

体系の開発というような観点から、鉄道建設審議会に経済企画庁の次官が入っておりますので、その辺で十分調整はとれるというふうに考えております。

○久保委員 建設審議会には関係各省の事務次官が並んで入っております。それでは企画庁の次官が何べん建設審議会に出ましたか。欠席が多いんじゃないですか。大蔵事務次官も……出られるのは与野党の国会議員じゃないですか。そういうところに私は問題があると思う。建設審議会というところへ出てもらうのも必要でしょう。しかし政府が建設審議会に提案する前の作業というのがある。それは当然経済企画庁長官と協議の上で策定した案を建設審議会に出して審議を願うというのが筋じゃないですか。どうなんですか。

○廣瀬政府委員 先生のおことばですが、各省の事務次官は並び大名——これは決してそうではないんで、建設審議会に事務当局案を出す場合には、関係各省とも十分に事務的な連絡をとっております。場合によりましては御本人の出席がない場合もございますが、その場合にもしかるべき人がきちんと出ておりまして、十分審議を尽くしておるというふうに考えております。

○久保委員 十分に審議を尽くしておられるというならば、倍増計画の中で、先般野間委員から指摘されたような文句は書いてないはずなんです。そうだと思うのですが、どうですか。

○廣瀬政府委員 これは前回御答弁申し上げましたが、所得倍増計画の最初の段階では、確かに原則としてローカル線等の建設は中止するということが出ておりましたが、その後、後進地域

の開発を促進し、所得の地域格差を是正するという観点から、全国総合開発計画というものが策定されて、その段階で、今後鉄道施設の整備拡充というものも推進していくんだというふうになりました。決して矛盾はしてないというふうに考えております。これはこの前御答弁申し上げたとおりでございます。

○久保委員 アフターケアというが、その中間検討報告を見ますと、新線建設には触れておらないで、道路、港湾、鉄道のいわゆる社会資本の不足を指摘しておる。これに対してどうアフターケアするかというふうなことが力点になっておると思うのですが、間違いでしょいか。

○廣瀬政府委員 昭和三十七年十月の全国総合開発計画、その中には明らかに、主要幹線の電化、複線化のほか、特に既成大集積地帯及び大規模な地方開発都市を中心とした地方内の鉄道施設の整備拡充、工業開発地区を育成するための臨海鉄道を含む貨物鉄道輸送の増強整備、これに青函の関係と四国の関係の海峡連絡鉄道、こういったものは必要であるというふうに明確に述べられておると思いますので、その辺で調整はとれておると思っております。

○久保委員 いま局長のお話のとおりでありまして、いま予想されるところの、公団でやろうとする着工線なりあるいは調査線あるいは予定線全体、これは必ずしも合っておりませんね。だからいまあなたが御答弁になった観点から全体を再検討し直すということになりますか、いかがですか。

○廣瀬政府委員 これは前のこの委員会が経済企画庁の総合開発局長が答弁

しておりましたが、アフターケアと申しますか、中期の手直しで十分新線の基本計画についても検討すると表明しておりますので、私どもとしてはその際に十分に協議を尽くしたいというふうに考えております。

○久保委員 それならば、基本計画の中に十分経済企画庁長官とも協議の上策定しなければいかぬというふうなものが出てこないか、うそではなからうかと私は思う。実際にやるとおっしゃればそれでよろしいでしょう。ただこの基本計画の中で、この間じゅうも質問がございましたが、それじゃこれらのビジョンというか、ブループランというのかわからぬが、この基本計画というものの性格はどういうものか、ちつともわからぬ。というのは、前の御答弁では、ここに書いてあるように、どの線が大体着工線になる、どの線が名称は何という、始点と終点はどことどこだというふうなことをおきめになるというのだが、これだけでは残念ながら基本計画にはならぬと思うのです。むしろ新線建設の基本問題が基本計画にあたる。それはどういうことかというところが一つ、二番目には、つく

るからには何年後には完成するのだというおおよそのめど、そういうものの二つがなければ、どうも基本計画とは言えないのだが、ここに言うところの事業量とかあるいはその他こういうものはその中に含まれるのかどうか、いかがですか。

○廣瀬政府委員 私どもがこの法案の中で予想しております基本計画というのは、先般お答え申し上げたとおりでございます。いま先生の御質問の基本

計画というのは、その前提となるべき長期のビジョンというものと考えるべきですが、そういったものは法案の中には予想してありません。これは先ほど来お答え申し上げておりますとおり、全体の長期的なビジョンというものは、私どもは今後政府部内におきまして十分調整をとりながら具体化の方

向に向かって努力をしてまいりたいと考えております。

○久保委員 そうしますと、基本計画というものは、現在建設審議会の答申に基づいて国鉄に命令するという形と何ら変わりはない、こういうふうに了解してよろしいですか。

○廣瀬政府委員 この法案で考えております基本計画というものは、鉄道敷設法に定められた予定鉄道線路のうち、公団が建設すべきもの、及びその建設に関する基本的事項ということをして、運輸大臣は鉄道建設審議会に諮問した上で決定をいたし、公団に指示をするということになっております。その内容は政令で定めませんが、現在のところは着工線、調査線の別、線路の名称、起点及び終点、おもな経過地、線路の規格等を私どもは予定をしておるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、一番大事な私が質問しているケース・バイ・ケースの場合、一つの予定線という

か、そういうものの完成時期などは全然基本計画には入らぬ、そこは建設し

るというものは基本計画に入らぬ、そうしますと、この基本計画というのは具体的に言うとうるうことなんですか、毎年度きまるのですか、いかがで

○廣瀬政府委員 これはいま私から申し上げたとおりでございます。結局ある具体的な線が何年ぐらいで建設が終わるかという問題は、全体の工事資金の問題とも関連してまいりますので、この基本計画の中にはちよつと含めにくい。したがって、先ほどの答弁に戻ります。その前提と申します

か、全体のビジョンというものは、私どもはなるべく政府部内で十分に折衝いたしまして、具体化の方向に努力をいたしたいということになります。

○久保委員 一番いま大事なことは、新線建設がのべたらだということですが、俗な言葉で言うと、着工はしてもらったが、いつ完成するのかわからぬ、そのうちに道路整備五カ年計画で道路はりつぱにできた、自動車輸送で十分間に合うという線があるじゃないですか。たとえば阪本線、こういうものはいつ着工していつ完成するのかわからぬ。最近道路のほうがいいというのです。そういうものがあるのです。よ。だから、着工するからにはその効果が十分発揮できるようないわゆる年次計画で完成させるというのが、円満な経済の発展に役立つ新線なんです。

いまのような、着工線にはあげた、調査線にはあげたが、いつ完成するかからぬ、毎年、しかも総花的に予算を一億かそこらつけて、せいぜいつけて三億で一キロか一キロ半だ、こういうようなことをやっていたのでは、国家財政の上からも、国民経済的にいって

も、これは残念ながら利益にはならぬという事です。必要な線路ならば年次を切つて完成させるといふ気がまゑがあるのかないのか、この法案と説明からは残念ながらそういうものは出てこぬ、こういうふうに私は思う。言うならば、われわれが提案しているように十年計画でせめてその事業量を策定し、ケース・バイ・ケースでいつて、その線路の進捗はどうか、こゝうなれば、国民もこれに了解を与へ、これに賛成をするだろうと思ふのです。単なる公団をつくつて、基本計画がいまのような説明では、残念ながらこれはとうてい国民の要望にこたへられるものではないと私は思うのです。だから、今後この基本計画には私がいま言うようなことが盛り込まれるのかどうか聞いていゝのですが、盛り込まないのですか。

○廣瀬政府委員 同じお答えになつて恐縮でございますが、この法案の中にはただいま先生のおっしゃつたようなことを予定しておきません。しかし、全体の計画を持つという事は私も好ましいことであり、必要であると考えますので、この法案とは別にその方向に向かつて努力をしたいと申し上げておるのであります。

○細田委員 この際動議を提出いたします。

本案に対する質疑はこれにて打ち切られんことを望みます。

〔発言する者あり〕

○川野委員長 ただいまの細田吉蔵君の動議のとおり決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○川野委員長 起立多数。よつて、本案に対する質疑は終了いたしました。

○川野委員長 続いて討論に入りまして、討論の通告がありますので、これを許します。細田吉蔵君。

○細田委員 私は、自由民主党を代表いたしまして、ただいま議題となつております日本鉄道建設公団法案に対する賛成の討論を行なわんとするものでございます。

鉄道の新線建設の必要性につきましては、世上一切の議論をなすものがございまして、私も、私は、国民経済的に見て道路運送よりも鉄道運送のほうが有利であるというものが、日本の場合はまだたくさん残つておると考えるのでございまして、地方経済圏の整備、あるいは地域格差の是正、あるいは臨海工業地帯の問題、新産都市の問題、こういったものの基盤を整備する一つとして、鉄道新線建設がまだ必要であると考えてございまして、戦後昭和二十七年から再開されておるのでございまして、ただいままでの状況を見ますと、国有鉄道が、言うならば片手間に新線建設をやつておるといふような形でございまして、かつては建設費の予算が改良費に流用されたこともございまして。どうして、も、国有鉄道としては、現在の鉄道の運営、また改良ということが、これはもちろん一番大事なこととございまして、で、そういう点にかゝる重点が置かれがちでございまして。こゝういった点から、昭和三十七年五月三十一日に鉄道建設審議会が建議されたのであります。

す。この建議に基づいてこの法案がでてまいつたものと考えてございまして。この法案は、鉄道の新線建設に対して、公団を新しくつくつて責任を明らかにする、そして、新たな鉄道をどうしどしやつていく、こゝういふのが一番基本のたてまえになつておりますので、最初に申し上げました鉄道の新線建設の必要性から考えまして、最も実際に即したものである、私どもかように考えておるのでございまして。

なお、この機会に二、三要望を交えます。質疑応答その他から出ております点ではございしますが、つけ加えて申し上げておきたいと思ひます。

第一点は、せっかく公団ができました、何と言つても建設費をどうしどしやつていきたいと思います。予算の総額が増加したなければ何にもならぬのでございまして。本年、昭和三十一年度は、国有鉄道の出資七十五億を加えて百億といふことで、この程度で五線、これだけでも三千億円の金がかかるので、このテンポではとても長くなるので、この公団ができました、私どもは、この公団ができました本旨にかながみまして、政府の出資なり、あるいは財政投融資なり、こゝういふものを大幅に増額して、建設の促進をするように進めていただきたい、かように考えるのでございまして。過日大蔵大臣の御発言もございましたが、強くこの点は要望いたしたいと思ひるのでござい

す。

しては五十年計画が昭和三十九年度当初年度としてできることになつておるわけでありまして、新線建設につきまゝ、できるだけすみやかに、法律の中に基本計画といふものもございまして、この全体の見直しをつけていただくように、第二点として要望いたしておきます。

第三番目といたしまして、法案の第二十三条に、有償または無償で貸し付けまたは譲渡するといふことがあるのでございまして。私は、新線の大分は不経済線でございます。これは、赤字線と考へますので、これもすでに質疑応答で明らかになつておりますが、条文のいかんにかかわらず、ほとんどのものが原則的に実際としては無償のほうが多いのではないかと考へて、有償といふような場合にはよほど特別な御配慮を政府としてはされる必要があるものであります。そうでないと、国有鉄道に非常には大きな負担をかけることになるのではなからうか、かように考へるのでござい

ます。

最後に要望しておきたいと思ひますことは、新しくできます公団につきまゝしては、経費を最小限度にする必要があると思ひますので、もともと公団の経理は非常に苦しくなる可能性が多いわけでございますので、役員でございまして、あるいは管理部門等につきまゝしては、強力簡素なものにせひしていただくように、格別な御配慮をお願いいたしたいのでござい

す。

以上、簡単にございしますが、本法案に対する賛成の討論を終ります。

○川野委員長 肥田次郎君。

○肥田委員 私は、反対の立場でその趣旨を明らかにしておきたいと思ひ

ます。

このたび再度審議されましたところの日本鉄道建設公団法案は、四十三国会におきまして、社会党、民社党の反対、自民党の賛成、こゝういふことで参議院に送られました。ところが、参議院では結局審議未了、廃案になつたといふ経過を持つておるのであります。今日までの審議の中でも、この不安定な法案の性格といふものがきわめてはつきりしておると思ひるのであります。

われわれのほうで特に反対の理由を明らかにしておきたいのは、現行の敷設法によりますと、予定路線といふのは二百三十一線を数えまして、これは実に四十数年の長い積み上げによるものであります。これをわれわれのほうでは今日まで強く取り上げてまいりました。そのように、二百三十をこえるところの多数の予定路線といふものがそのまゝになつて、法文の上で眠つておる。こゝういふふなことは、国の運輸行政、政策に対して国民が疑惑を抱くのではないか、不審の感を持つてはなないか、こゝういふことを強調してきたのであります。鉄道建設公団法は、こゝういふ問題を何ら明確に処理することなく、ただ単に、新法は旧法に優先する、こゝういふ程度のものの解釈で提案されてきておるのであります。きわめて多くの矛盾を含んでいゝといわなければなりません。

次に、政府は、経済成長政策といふものと地域格差の解消といふ問題を大きく取り上げて、こゝうして、特にこれは鉄道建設審議会の意見書として出して

はなしては、道路、港湾等につきま

きておるのであります。けれども、実際にこの公団が設置されて、そうして、いよいよ公団が建設に着手する、そういう場合に至って問題が起こってまいりますのは、先ほど言いました敷設法との関係と、それから鉄道建設審議会、さらには運輸審議会というものがあつて、この関係を無視して建設公団が運輸省の指示に基づいて建設事業を進めていくというふうなことは、とうてい不可能だというふうにさへ考へるのであります。こういう矛盾を何ら解決をされておらないために、この鉄道建設公団法はつけ焼き刃である、こういうことが言えるのではないかと考へるのであります。今日最も緊急を要する問題は、現在ある日本国有鉄道の輸送に対して安全性を確立するということがどうも思ひます。安全設備に対しては、経費を削る、そして、人員の合理化をやり、その上で、さらにこの国鉄がやり得る能力があるところの新線建設の仕事を新しい建設公団でやらせよう、この矛盾をわれわれはどうしても理解することができない。われわれは、すみやかに今日大問題であるところの国鉄の輸送の安全性を確立するということに焦点を置くべきであつて、その点については国鉄当局も怠慢であると思はれるのであります。国鉄当局は、なぜ強力に国鉄の輸送の安全化のために努力をしないのか、言うべきところを主張しないのか、こういう疑惑を持つのであります。これらを抜きにして、鉄道建設公団法をつくる必要はさらさらないと考へるべきであります。

もう一つは、われわれが常に問題にしておりますように、今日都市におけ

るところの交通難という問題は、これは捨てておくわけにはまいりません。いわゆる国の高度経済成長政策といふものと結びつけて、都市の交通問題を解決せずしては、不可能だと考へておるのであります。都市における鉄道の地下化あるいは高架化、それからバスや自動車その他のものに対するターミナルの建設、こういうことがすみやかに行なわれてこそ、初めて当面するところの輸送問題が解決するのであります。これらの問題を抜きにして鉄道建設公団法をつくることにのみ焦慮をして、どうしてもわれわれは反対の意思を明らかにせざるを得ないのであります。

特にこの公団法では新線建設の具体化といふものがきわめてあいまいであります。一体現在あるところの四十三線の着工線、調査線となつておるところの十五線、これを十年間にどのよう具体的に資金の面を立てて建設を進めていくのか、これに対する質疑を今日まで繰り返してきましたけれども、これらに対しては何ら具体的なものが示されておらない。去年の四十三国会におけるところの政府側の答弁では、ことはできなかつたけれども、来年は資金の面を確立する、こう言つておる。けれども、今年になつてもなおそれができておらない。こういうふうな矛盾を持つておるのであります。そのような形では、建設公団ができたとしても、いわゆる新線建設が政府といふよりも国の政策であるところのいわゆる経済成長政策と地域格差の解消に沿つたところの新線建設が行なわれるとは、これはとうてい考へられ

れない。こういうことをわれわれはまことに残念に思つておる。

要するに、われわれはこういう事由をもつて反対をし、さらに百歩を譲つてこの法案に賛成をするとしても、なおかつこういう大きな問題もありまして、もう一つわれわれががまんならぬことは、わが党で出しておるところの鉄道新線建設緊急措置法案を全然無視をして、一方的にただいまのうちに審議打ち切りをする。しかも、ただいまの審議の打ち切りは、わがほうの田中委員が発言を求めておる、しかも議事進行について発言を求めておるのを一方的に打ち消して、そして細田委員の発言を取り上げ、審議を打ち切つてしまふ、こういうことについてはわれわれはとうてい賛成することができないところでありまして、この点を強く主張いたしまして、国会の審議権といふものを尊重する点からも、再びこういうことのないように強く要望して、反対の討論を終わりたいと思ひます。

○川野委員長 玉置一徳君。

○玉置委員 ただいま議題となつております日本鉄道建設公団法であります。昭和三十七年五月三十一日に鉄道建設審議会におきまして建議されました問題をもつていたしまして、今般政府から提案されたわけですが、ただいま肥田委員からお話がございまして、大正十一年の鉄道敷設法以来は大きな建設線、調査線、予定線がたなざらになつておる問題がございまして、地域開発その他の要望に基づきまして今般これを強力に進めるためにこの法案を出すということに対しては、事情まことに了とするわけでありまして、ただいまもお話しにな

りましたように、もともとこういううばく大な数にのぼる予定線をたなざらにしておつたといふところに国民の非常な不満があつたと思ひます。こういうことに基づきまして、この法案が通り

ましたならば、現在すでに入らうと事情の変更があるもので、大正十一年に定められたいろいろな予定線でありまして、まことに緊急やむを得ざるものからやつてただだかなければ、鉄道建設審議会を通るとは申しませんもの、国会の全審議の対象になり得ない。道路その他のように五カ年計画ないしは十カ年計画を国会に提案されまして、そこでもって緊急度合いをチェックする場が与えられない限り、非常に問題点を残すのではないかと、この点を心配するわけでありまして、この点が明らかになつておらないという問題と、せっかく独立採算制で国鉄が運営されておりますが、ほとんど赤字を生むだらうと思はれるような路線が多くございまして、こういう問題は、世界各国を見ましても、文明国で黒字経営をしているといふのは日本だけだと思ひます。ほとんどが赤字になつておるわけでありまして、日本の国鉄運営にとりましても将来相当な問題を残すこの法案が、そういう点に慎重な配慮のないままに今日採決をしなければならぬやうになつておるわけでありまして、私たちは、社会党と同様、この二点におきまして十分な審議がなされておらない、十分な解決が与えられておらないという点を不満をいたしまして、反対の意思を表明するものであります。(拍手)

「採決、採決」委員長どうするんだと呼ぶ者あり

○川野委員長 採決いたします。

〔発言する者多し〕

○川野委員長 本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○川野委員長 起立多数。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお、おはかりいたします。

本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○川野委員長 次会は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十七分散会

昭和三十九年二月十四日印刷

昭和三十九年二月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局