

第四十六回 参議院運輸委員會會議錄第七号

昭和三十一年二月二十五日(火曜日)

午前十一時十六分開会

出席者は左のとおり。

委員長 米田 正文君
理事 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
天坊 裕彦君
吉田忠三郎君

委員 井野 碩哉君
江藤 智君
河野 謙三君
木暮武太夫君
野上 進君
平島 敏夫君
村松 久義君
相澤 重明君
大倉 精一君
岡 三郎君
小酒井義男君
浅井 亨君
加賀山之雄君
中村 正雄君

委員以外の議員
議員 亀田 得治君
議員 野溝 勝君

衆議院議員

衆議院議員 久保 三郎君

閣議大臣

大蔵大臣 田中 角榮君

運輸大臣 綾部健太郎君

閣議大臣 官澤 喜一君

政府委員

経済企画 倉成 正君

大蔵省主 澄田 智君

計局次長 吉岡 英一君

大蔵省理財局長 砂原 格君

厚生政務次官 佐藤 光夫君

運輸大臣官房長 廣瀬 貞一君

運輸省鉄道監督 向井 重郷君

監督局長 木村 睦男君

運輸省鉄道監督 吉田善次郎君

局固有鉄道部長 河角 泰助君

運輸省自 坪井 為次君

動車局長 山田 明吉君

運輸省自 道常務理事

常任委員 吉田善次郎君

会専門員 河角 泰助君

説明員 厚生大臣官 坪井 為次君

房審議官 山田 明吉君

運輸省自動車 局業務部長

日本国有鉄 道常務理事

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

山田 明吉君

○国務大臣（綾部健太郎君） あなたの
お説と全く同じでございます。
○委員以外の議員（亀田得治君） 大臣
の基本的な考え方が非常にはっきりし

ずることは、会社タクシーの場合には、運転手が、かせがなければならぬということ、ずいぶんあせりがあるわけです。相当水揚げを無理してでも

日どれくらいの水揚げをあげておるのか、そういう点の見当は皆さんのほうでついていると思いますが、大まかな見当でいいですから、おっしゃってもら

いって、実際に運転手の人が自分の生活に使える金額というものは、二対一ぐらいの差があるのじゃないですか、そういうことになりますか。

○国務大臣(綾部健太郎君) もちろん重要な点でございますして、詳細な確な数字をただいま申し上げられないと

いうことでございます。個人タクシーにつきましては、全く実態を把握することがなかなか困難のように考えております。

○委員以外の議員(亀田得治君)

いや、個人タクシーのほうは、先ほどお答えがあったように、はっきりしてはもらたわねえんです。ただ法人タクシーの場合、それの一体運転手の方の生活費というものがどういふふうな最終的に確保されておるかという点がどうもはっきりしないわけなんです。先ほど言われたのは、一車について一日一万円程度の平均水揚げはあるが、しかしそれは規則の上で二・四人でやられておるはずだ——これははずでありまして、実際に二・四人というものがどこの会社でも確保されておるのかどうか、私はちょっと疑問がその点にあると思うのです。そうじゃなしに、その基準が守られないで、もっと小人数でやっているのじゃないか。そうすると、一人当たりの水揚げ料というものはもっとふえるわけなんです。当然それがふえるということは無理がそこに感ぜられるわけなんです。これは私はタクシーに乗って直観的にそう感じておるわけです。それから、タクシーに乗りながら運転手の皆さんと若干そういう点について雑談などをいたしますと、これはわかるわけなんです。だから、そこら辺の実態をもう少し明らかにしてほしいわけです。個人のほうは、割合これはゆっくりしていて、事故率も少ないし、問題がないから、あまりこれは審議する必要はないわけです。問題のあるところをもっと究明する必要があるわけなんですから、大臣ちょっと逆のことをおっしゃ

いました、法人タクシーのほうのほんとうの実態ですね、基準がこうなっているのじゃないに、そこらをもっと少し究明してほしいと思います。部長でもよろしいです。

○説明員(坪井為次君)

私が法人関係ではっきりしない申し上げましたのは、ある法人関係の運転手の平均の収入、一人当たりの収入という計算がなかなか実態の把握が困難だという意味で、先ほど申し上げましたのは、法人が一車当たり一日一万円何がしをあげておる場合に、理論上要員の数から申し上げたのでありまして、現実の法人関係の従事員が一日平均水揚げが幾らであるという数字は実はございませぬ。個人につきましては水揚げから逆算いたしまして平均一日幾らという数字は出ておりますが、法人関係についてはABC各人別の収入の比較というものをわれわれとしては把握いたしてない、そういうことであります。

○委員以外の議員(亀田得治君)

そうすると、法人関係の場合の運転手の一人当たりの収入ですね、それは一車について二・四という立場ではじき出して一応数字をつかんであるというわけですか。

○説明員(坪井為次君)

そうですね。

○委員以外の議員(亀田得治君)

一車について二・四人でやっておるはずだというふうなことじゃないに、ほんとうの実態までは調べておらぬわけですか。

○説明員(坪井為次君)

実態につきまして、いろいろ運転者不足の状況その他資料によりますと、大体二・一人か

ら二人ぐらいの平均に現在なっております。

○委員以外の議員(亀田得治君)

とにかく、水揚げが一人当たりに還元したい場合には同じようなものだからにいたしまして、私はともかく実際に町を歩いて感ずることは、水揚げ料自体が個人タクシーよりも相当多いのじゃないかと思っておりますがね。しかし、どうもいまの御説明ですとそうでもないようですが、しかし、水揚げ料が同じだとすれば、なおさらこの実際の運転手の生活費に回わる手取りというものが相当今度は法人のタクシーの場合には悪くなるわけですね、常識的に考えて。それはまあ結局賃金ということになるわけですが、その比率はどんなようなものでしょう、個人タクシーと比較して。

○説明員(坪井為次君)

個人タクシーの収入の中には、やはり減価償却なりあるいはまあ諸雑費というものが含まれておるわけでございます。そうしますと、どちらのほうがある有利であるというところまでは、ちょっと個人タクシーが著しく経理上有利であるという数字までは出ないと思っております。

○委員以外の議員(亀田得治君)

いや、その辺をですね。もう少し掘り下げて、実態に基づいて検討してほしいのです。私たちがともかく個人タクシーなり一般の運転手の人に会って聞くのでは、相当個人タクシーの人が法人タクシーに比較すればゆったりしているように感ずるわけなんです。しかし、それは個人タクシーのほうの収入が多過ぎるという意味じゃないですか。法人タクシーのほうの運転手の方

の収入が足らぬということなんです。一般的に同じ仕事を同じ場所でありながら、一方がよくて一方が悪いというのにはなりませんが、まあ妙なあせりというものがどうしても出てくるのは出てくるのがあたりまえです。これは、同じ業種において全部の賃金が低いと、収入が低いという場合のあせりと、もっと違った異様なあせりというものがやっぱりどうしても出てくるわけなんです。だから、そういう点はまあ運輸行政上非常に大事な点でありまして、もう少しそこを實態に基づいた究明、比較検討をやってほしいと思うのです、できましようか。

○説明員(坪井為次君)

そういった点につきましてさらにできるだけの調査をしてみたいと思いますが、ただわれわれのほうで見ても、個人タクシーへの免許申請が、既存業者からの、運転者からの分が相当ございまして、こういった点がある程度ございまして、たまたま物語っているところでありまして、一面また既存業者のころにとどまっています。運転者もおりまして、まあその辺で、われわれとしては、絶対的に個人タクシーのほうにみんな流れていくというふうなところも、ところどころ思っております。ただ、こういったことをにつきましては、できるだけ調査を進めたいと思っております。

○委員以外の議員(亀田得治君)

じゃあその点はこの程度にして、次の問題点に移りたいと思います。昨年の八月に行政管理局が、ハイヤー、タクシ事業の現在の免許制です、これを許可制に改めたいことを検討すべき時期にきているのじゃないか、こういう勧告をされたわけですか。

ね。まあこの問題について、あるいはすでに当委員会が御審議があったかと思ひますが、あの勧告を運輸省としてはどういふふうな処理をされたのか。まあ基本的な点についてまず大臣からお聞きして、こまかい点についてさらにほかの方に説明を求めたいと思ひます。

○国務大臣(後藤健太郎君)

各国の実情その他を考へまして、許可制は日本の現在の交通行政としては不適当であると考えております。

○委員以外の議員(亀田得治君)

もう少し、不適当な理由ですね。そうして、現在の免許制でいかなき、ならぬのだという、その根拠ですね。それを御説明願ひたいと思ひます。せっかく行政管理局がこれはやはり実態を研究してそういう勧告をしておるわけですから、お前の言うことは不適当だと、それだけじゃやっぱり済まぬわけですから、お前の言うやつよりも現在の免許制のほうがいんだという根拠がなきならぬと思ひます。

○国務大臣(後藤健太郎君)

御承知のように、数年前まではたしか許可制にしておったのです。そうしたところが、いろいろの不都合な事情が起こりまして、とうてい許可制にしてはうっておいたのでは自動車行政の円満なる行政が行なわれないということが根本観念でございまして、それに各国の状況等を勘案いたしまして、ただいま私の申し上げましたような結論に達した。最初は許可制が不適当であるからというので業者その他諸種の事情を勘案して免許制にしたような次第であります。

○委員以外の議員(亀田得治君)

その許可制の場合にどんな不都合が具体的に

に起きたわけでしょうか。

○国務大臣(後藤健太郎君) 今日非常に行なわれております、何と申しますか、乗車拒否の問題でありますとか、あるいは不当な料金の要求であるとか等々のことがございまして、結局許可制を改めて免許制にしたと了承いたしております。

○委員以外の議員(亀田得治君) いまおっしゃったようなことは、許可制のもとにおいてもそれに対する対処ができるんじゃないですか。

○国務大臣(後藤健太郎君) 取り締まりの上から言いますと許可制にするよりも免許制にしておいたほうがよりよいという取り締まり当局の考えも入れます、ただいま私が申しましたように免許制を許可制にするということは不適当である、かように考えてやっていたわけでありませう。

○委員以外の議員(亀田得治君) この免許制と許可制の区別ですね、これをどういふふうに理解されておられるわけですか、基本的に。

○説明員(坪井為次君) 免許制と許可制の問題でございますが、法律上明確に区分するということはなかなかむずかしい問題でございますが、われわれとしましては、公企業の特許のような強い免許制から、タクシーあるいは区域事業のような相当緩和された免許事業というふうな段階を考へておりまして、自動車につきましても、路線バスのようなものにつきましても相当強い免許制をとる。しかし、一面、区域事業とか、あるいはタクシーのようなものにつきましても、免許制と言いますけれども、もっとゆるやかな免許制を考へるのが適当であると、同じ免許制の

中でそういうふうな法律の上でも実態に即応して運用するようにということになってございまして、われわれとしましては、完全自由なことは当然できませんので、免許制を運用によって十分許可制に近いとこまで行なうことができるという意味で現在方針をきめてやっております。

○委員以外の議員(亀田得治君) 免許制の中にもいろいろと制度の立て方によって種類があると、こういう趣旨のお答えのようですが、免許制と許可制の立場の違いというものは根本的にはどういふことを一考考えておられるのか。ともかくそういう言葉をときどきお使いになるわけですから、使っておく以上は、どちらか基本的なものの違いがあるはずなんです。ただ程度の違いだけなら、そのどちらか一つの言葉を使えばいいわけで、だからその点をどういふふうに理解されて行政管理局あるいは運輸省が使われておられるのか。行政管理局は、ともかく免許制を許可制にして、運輸省は、まだそんなことはせぬでもない、免許制でいいのだ、こう言っておられるのですが、その言葉の根本的な意味ですね、どういふ意味で二つの言葉の違いを考へておられるか。

○説明員(坪井為次君) 一般に法律觀念としましては、許可ということは一般的な禁止の解除というふうな解されております。免許というのは、一つの形成行為、権限を付与するというふうな解釈しておりますが、実定法上は必ずしもそのとおりに言葉が使われていないということのようでございます。それで、タクシーにつきましても許可制にしたかどうかというのが行政管理局

の考え方でございますが、われわれとしては、いまの免許制で十分行政管理局が期待しておるような運用可能であるという意味で、そういう方針を打ち立てて現在やっております次第であります。

○委員以外の議員(亀田得治君) 大体免許制と許可制の区別、おおよそそれははっきりしてきまして、そこで私は、いわゆるバスの運行とかそういうようなものは、これはやはり免許制であるべきだろう、こう考へるのですが、しかし個人タクシーのような場合には、これをもし免許制のワケの中に置いておくというのはどうも筋が通らぬように思ふのです。これは以前にも議論したことがあるかも知れませんが、やはり憲法二十二条の職業の自由を引き出すまでもなく、自分が腕があつて、そうしてその程度の小さな商売はやっていけるというような一応の資力もある。そして、事故率を見て、すでに統計にも出ておるうちに、非常に低いわけですね。そういうものにまで免許制のワケをいつまでもはめておくというのには、どうも筋が通らぬように思ふ。やはり原則は、これはだれでもできるのだ、しかしそれこそほかのいろいろな条件等考へて一応許可制にするということのほうが自然なように思ふのですが、運輸省としては、ともかく許可制というものを全面的に排除して、行政管理局の意見というものを全然取り入れておらぬわけですが、個人タクシーなどについては、行政管理局の意見を取り入れるほうが私は自然じゃないかと思ふのですが、どうでしょう。また、それで弊害も起こらない。許可につきましてもいろいろ

な条件というものが要るわけですから、これはまあ、言うてみれば、免許制であっても、許可制であっても、言葉の違いであつて、個人タクシーに当たつたような免許制の運用もできるんだというふうなことも考へられぬことはありませぬけれども、そこまで考へるんなら、営業の自由という、やっぱり根本原則に立つた立場を認めて、それに対していろいろな条件をつけておくということのほうが、より一そう自然なように思つておられるわけなんです、どうでしょう。

○政府委員(木村睦男君) 免許制か許可制かという問題でございますが、個人タクシーというタクシーの一つの形態をあげて免許制か許可制かという御議論の場合に、私たちは、タクシーという公共輸送機関を営む事業、それが免許制によるしいかあるいは自由職業がよろしいかということをまず研究すべきだと思ふのであります。そういう観点からいたしますと、輸送機関というものが直接国民大衆の日常生活あるいは経済活動に非常に密接な関係があるというたてまえから、輸送機関としてのタクシー事業というものを免許制にしておられるわけでございます。そこで、そういう観点からの免許制か許可制かの見解でございますが、その中で個人タクシーというものを今度は区別いたしまして、個人タクシーであるから別の観点からこれを免許制か許可制かという検討をしてみたらどうかという御意見のようであります、われわれとしては、やはりタクシーという輸送機関がどうあるべきかをまず考へるべきだと思ひます。

て、あるいはタクシーにつきましても、免許と許可という問題が、昨年の行政管理局のほうからいろいろ意見が出ておりました。で、免許制か許可制かという問題は当時も議論したわけでございますが、要するに、用語の問題でございます、許可制といひましても、自由にするという意味ではないわけでございます。現在の免許制にいたしましても、法律に書いてありますように、免許の基準を適用するにあつては、事業者の自動車運送事業の種類とか、あるいは路線、事業区域に応じて実情に沿うようにとめるといふふうに法律にも書いてございます。われわれといたしましては、あらゆる自動車運送事業が免許制になっておりますが、それらの事業の種類に應じて、免許基準を画一的に適用することのないように、したがひまして、同じくタクシー事業にいたしましても、法人系のタクシー、あるいは個人タクシーというもののにつきましても、免許の際に同じような画一的なやり方をやらないで、たとへば個人タクシーにつきましても、特にあらかじめこつた資格要件を中心にして審査をいたしますよということを明示いたしまして免許制をとつておられることとございまして、今後ともタクシー事業の免許にあたりましては、許可とか免許とかという用語あるいは法律概念は別といたしまして、実情に合うように処理していきたい、かように考へております。

○委員以外の議員(亀田得治君) まあ実際の扱ひは、個人タクシーについては、許可制のような状態に近づいておるわけなんです。しかし、それであ

れば、私はもっと思い切って、きちんと許可制というものに踏み切ってあげたほうが明らかになる。免許制というのは、ともかく、国のほうで、君らに本来はないところの権利を与えてやるんだ、そういうふうなまあ大まかに言って考え方はですね。それは私は個人タクシーのような、こういうのもかく自分で細々と自分のかせぎだけをやっているというふうなものにはどうもびびりたくないと思っておるわけですし、これはひとつよく検討してほしいと思います。そこで、そういう点の法律論争だけやっておいても進みませんから、若干先に移りますが、そこで、昨年の十月四日ですか、閣僚懇談会で免許制の運用方針というものをあつくりになったわけですが、これは結局行政管理局の報告があつたことに対して、それに対する答え、こういう性格を持つわけでしょうか。

○政府委員(木村睦男君) 行政管理局の報告にきたというところにも結果的にはなっておりますが、われわれとしては、タクシー事業の免許制というものの運用につきまして、以前から弾力性のある運用にいたしたいというふうな考えでおったわけでございます。昨年たまたま行政管理局からああいう報告が来まして、それを契機といたしまして、交通関係閣僚懇談会におきましても、免許制の問題について政府部内において検討をするようにということとでございまして、関係次官会議等を持ちまして免許制の問題について検討をいたしました結果、あのような政府部内の考え方を確立したわけでございます。

○委員以外の議員(龜田得治君) この十月四日の免許制の運用方針というものの特徴点というものは一体どういうことなんでしょうか、従来の運用に對して新しくきまりました運用方針の特徴ですね、その点を明らかにしてほしいと思う。

○政府委員(木村睦男君) 従来、タクシー事業の免許につきましても、道路運送法に指定しております免許の基準というものがございまして、約五項目ございまして、かなり抽象的なものでございまして、これが運用にあたりましてはいろいろ議論があつたわけでございます。しかし、免許を申請する側のほうから考えてみますと、抽象的な基準で、一体自分の申請がはたしてあれに合うかどうかということには、かなり不安を持っておつたことは事実でございます。したがって、この昨年の十月のハイヤー、タクシーの営業免許についての方針を文書の上できめまして以前におきまして、すでに指導をいたしまして、陸運局長においてやや免許の基準の中身をする場合には具体的に公示をして、申請者にわかるようにあらかじめ示して、これを行なうようにしておつたというふうな指導をしてまいっておりましたが、それらを昨年の十月に改めて、具体的に免許に對する行政管理局の態度をはつきりさせたということと、それから免許の場合に、輸送需要と供給輸送力との関連をかなり従来重視してまいりました。これは、事業の健全経営という点から、あるいは利用者の需要にこたえるという点から、当然必要なことでございしますが、ややもすれば需要に對して不足がちな供給輸送力をつけておつた

というふうな事実も過去においてあつたわけでございます。それらの事実も深く考えまして、今後は供給輸送力を常に需要に多少上回る程度につけていくようにしたいというふうなことを考慮いたしまして、こういう方針をきめたわけでございます。

○委員以外の議員(龜田得治君) そうすると、二つの点の御指摘があつたわけですが、まず第一点のほうは、従来地方で指導してきたものを整理してきちんとして、そういうふうな理解していいんでしょか。何か新しいものが加えられたのかどうか。そういうんじゃないに、従来もいろいろ内面指導等をやつてきた、書類を出すなどに、そういうものを検討してまとめて出した、そういうことでしょうか。

○政府委員(木村睦男君) 各地によつて事情は多少異なりますが、こういう方針を打ち出したのが昨年の十月でございますので、今日の時点におきましては、まだそういうふうな必要性は出てきていないんじゃないか、かように考えております。

○委員以外の議員(龜田得治君) わかりました。そういったと、新しい方針に基づきまして、各陸運局長が条件等を公示しておるわけですが、この公示というものは、陸運局長にその身を全部一任してあるものでしょうか。あるいは運輸省の本省がちゃんと指示をして公示をされた、こういうことになっておるのでしょうか。

○政府委員(木村睦男君) さようでございます。

○委員以外の議員(龜田得治君) そういたしますと、公示内容につきまして、実質的には本省、運輸大臣もタッチされていることになるわけですから、たとえば大阪陸運局長が十一月一日付で出している公示ですね、これをひとつ例にとつて、若干、中身について疑問点をお尋ねしておきたいと思ひます。

個人タクシーについて、六つの条件というものが大阪陸運局長から示されているわけですが、まず最初の年齢という点ですね、おおむね四十歳以上五十五歳までの者、こういう指定があるわけですが、おおむねでありまして、五十五歳ちょっとこえていても、本人がちゃんと健康である、まだもうろくしておらぬというふうな状態等であれば、これをこえてもいいのか。あるいは四十歳と下のほうをきめておりますが、しかし、三十七、八歳でも、四十歳に匹敵するくらいのもうと慎重な取り扱いがあるというふうな人ならば、免許の対象にしたいという解釈でしょうか。

○政府委員(木村睦男君) この六つの基準を総合的に判断いたしましたときめ

るわけでございますので、年齢につきましても、おおむね四十歳以上五十五歳までと書いてありますが、四十歳程度から五十五歳程度というところでございまして、四十歳を一カ月欠けてもだめだということではございません。

○委員以外の議員(龜田得治君) それから三番目の、法令順守の状況という

ことが書かれておりますが、過去三年

にわたり違反行為がない——これはお
おむねとかそういうことじゃなしに、
過去三年にわたりときちんと書いてい
るわけですが、この点はどうかと書い
たことですね。私、実はそういうタ
クシーの諸君の方から質問を受けた
わけですが、抽象論を抜きにして、具
体例をちょっと申し上げたいわけだ
が、過去二十七年間無事故できた非常
に優秀な運転手がいるのです。その中
間では、昭和三十三年十月には、二十
一年間無事故だったということで、警
察から上級の表彰などを受けている。
それからさらに、安全運転の競技会な
どの場合に、五回も受賞しているの
です。非常に腕も達者だし、また注意を
してずっとやってきている。模範的な
運転手だと、仲間ではそういう定評の
ある人なんです。ところが、たまた
ま、去年の八月ですから、この三年の
ワケ内に入るわけですが、伊丹空港に
大阪から行く途中、淀川を渡った十三
という所があります、あそこでお客
さんが飛行機のとにかく時間に間に合
うように走ってくれということ、ス
ピード違反を一回やって、それが処
分の対象になったわけですね。この条
件からいいますと、なるほど条件に
ひっかかるわけですが、しかし、実際
によく本人自身を検討しますと、これ
はなはだ気の毒だとだれでも言うて
おるわけですが、しかし、条件の示し
方は、おおむねとか、そういうこと
ではなしに、きちっと三年で切つてあ
る。運転手仲間では腕も低いし、ちよ
くちよくひっかかったりしているが、
三年のワケ内からもっと古いところで
やっておるから、自分はそれにひっか
からないのだというふうなものと比較

して、非常にかわいそうではないか、
こういう問題が起きているわけだ
が、私も、こういう時勢ですから、交
通違反を軽く見るわけではありませ
んが、本人自体は、これはだれが見ても
確実に優秀であることは間違いないの
ですね。年齢も大正三年生まれです
から、ちょうど五十歳前後というところ
で、一番いい状態のところなんです。
長らく会社でいたけれども、やめて、
こじんまりと今度はやりたいたうこ
とで書類を持っていったところが、ど
うもおまへは条件にはずれているとい
うことで、受け取ってもらえなかった
ように聞いているわけなんです。こうい
うのは、何といひますか、もう少し親切
に、中身に入つた審査をやってもらっ
ていいのではないかと、おそらく弾力的
な運営といひますか、そういうふう
に思つておるわけですが、どうなん
でしょう。

つても受けておつたという場合に、一
つ受けているから頭からだめだとす
るかどうかという点でございますが、決
してそういうふうな趣旨ではございま
せん。特に、事故防止といった観点か
ら、人身事故を起こして処分を受けて
いるというふうな場合には、かなり重
要視いたしますが、単なる交通違反
で、しかも、たまたま一回だけ見
つて処分を受けたというのではなく
して、たまたま一回しかやらなかったの
が、不幸にして処分を受けたという場
合があると思ひます。その場合には、
よくそのときの実情を調べまして、他
の五つの項目については全然問題がな
い、りっぱである、法令順守の点につ
いて、過去三年に一回違反があつた。
しかも、その違反も非常に軽い交通法
規の違反であつたというふうな実情が
はつきりしてきますという、ただ
それだけでもつてこれを却下するとい
うことはいたさないというふうな運用
をいたしております。

それから申請を受け付けた場合に、
三年間に一つ何か処分があつたからと
いうことで、これでは受け付けませ
ん、というお話があつたということ
でございますが、おそらく正規に受け付
けます陸運事務所の場合は、そういう
ことはいたしてないと思ひます。お
そらく私の推測では、申請書を出しま
す場合に、代書人等に頼みに行くわけ
でございますが、そういう代書人など
は、こういうことをよく知つてい
るのですから、そこで書く場合に、違反
事項があれば、これはとてもだめだ
よ、というふうなことを、あるいは本
人に言つて、本人がそれではしょう
がないといつてあきらめるというふうな
場合はあるかと思ひますが、正規に
受け付けをいたします陸運事務所
では、書類の形式的な不備以外は、申請
を受理いたすことになっております
で、そういう事実はないと思ひます
が、もし具体的に御指摘いただければ、
よく調べてみたいと思ひます。

〇委員以外の議員(堀田得治君) せん
だつて、課長の方が来られた場合に、
私資料をちょっと持っております
で、自分の記憶で話しておつたわけ
ですが、よく実際に資料をいま拝見いた
しますと、昭和三十八年十二月十六日付
受け付け、大阪陸運事務所、こういう
書類に判を押してあるわけなんです。だ
から、これはおそらく代書人とか組合で
はなしに、一たん受け付けながら、
ちよつと書類を見たら、本人もそのこ
とを書いておられます。しかし、今後
は、以後はそういうことはやりませ
ん、という誓約書のようなものを書い
ておりますから、ほんとうの審査では
なしに、ちゃんと受け付けた後に、い
わゆる受け付け事務かどこか、そのほ
うが返したのが真相じゃないかと、こ
に判を押してありますから、そういう
ふうに私感しておりますので、私は、
交通事故に対して、ゆるくせいとい
うようなことは、私自身も反対です。反
対ですが、こういう優秀な人について
は、もっと突つ込んで事情を聞いて調
べてやつてほしいと思つたわけ
で、林久士という方ですから、これをひと
ついま局長がおっしゃつたような気持
ちでやつてもらえれば、非常に御本人
としては助かる問題じゃないかと思
うわけですから、お調べをお願いと思
ひます。

〇委員以外の議員(堀田得治君) せん
だつて、課長の方が来られた場合に、
私資料をちょっと持っております
で、自分の記憶で話しておつたわけ
ですが、よく実際に資料をいま拝見いた
しますと、昭和三十八年十二月十六日付
受け付け、大阪陸運事務所、こういう
書類に判を押してあるわけなんです。だ
から、これはおそらく代書人とか組合で
はなしに、一たん受け付けながら、
ちよつと書類を見たら、本人もそのこ
とを書いておられます。しかし、今後
は、以後はそういうことはやりませ
ん、という誓約書のようなものを書い
ておりますから、ほんとうの審査では
なしに、ちゃんと受け付けた後に、い
わゆる受け付け事務かどこか、そのほ
うが返したのが真相じゃないかと、こ
に判を押してありますから、そういう
ふうに私感しておりますので、私は、
交通事故に対して、ゆるくせいとい
うようなことは、私自身も反対です。反
対ですが、こういう優秀な人について
は、もっと突つ込んで事情を聞いて調
べてやつてほしいと思つたわけ
で、林久士という方ですから、これをひと
ついま局長がおっしゃつたような気持
ちでやつてもらえれば、非常に御本人
としては助かる問題じゃないかと思
うわけですから、お調べをお願いと思
ひます。

離ということをあらかじめ示してやりませんと、これで持つていったわ、せつかく金まで使つて見つけながらはねられた、これでは非常に酷になるわけですね。だから、ぜひこの点ははっきりしてほしいという要求があるのです。私はこれはもっともな要求だと思ふのです。従来は、たとえば大阪では大体二千メートルですが、そういうふうにいわれておりましたが、これは内面指導の問題でしょう。ところが、今度新しい方式でちゃんと条件を公示したといひながら、その点が明示されておらないわけですね。従来の内面指導のほうもつと安心しているといふ事前の準備ができたといふことで、困つておる方が相当あるわけなんです。その点どういふふうにお考えでしょう。

趣旨からいひまして、距離の差があつてもよろしいといふようなことも考えられますので、こういうふうになりきんと明示をするといふことになりまして、何キロというところは困難でございますので、こういう表現にいたしております。従来大阪では、いまお話のよう、たしか二キロ程度を標準にしておると思いますが、その点は今後とも同じようにやつていくと思ひますが、場所その他によりまして、これも弾力性を持つて考えることであらうと思つております。

東京の個人タクシーの比率が一番高いですね。他の五大都市は、比率にして非常に東京よりも少ない。たとえば大阪等の比率は約半分ですね、東京の比率からいひますと、比率といひますのは、その地区における全個人、法人を合わせた車両数の中に占める個人タクシーの比率であるわけですが、これはもう少し各陸運局の数字というものが接近するような指導というものが要るのじゃないかと思ひますが、どうなんでしょう。

この点は決してそれを無視するわけではございませんが、陸運局長においては、そういう点を頭に入れながら各都市の個人タクシーの免許をするように一般的な指導は私のほうからいたすつもりでおります。

すので、それぞれの陸運局で計画を立てて、二、三カ月間の分をまとめてやるとか、いろいろその陸運局の実情に合うようにやつておりますが、いずれにいたしましても、できるだけ早く処置をする。昨年の秋の東京の場合には、一応免許の申請を受け付けておりましたが、大体三カ月後に処理をいたしております。各陸運局も大体その程度で処理するように努力をさせておるわけでございます。

三カ月後に処理が終わつたという意味です。か。

○政府委員(木村睦男君) 自宅と車庫の距離を明示することが一番わかりやすくいいとは思ひますけれども、なかなかこれは困難な問題でございます。二キロならよくて二キロ五分はなげいかぬかといふようなことを考えますと、非常に困難な問題です。従来でも、したがつてはつきり明示するといふことはむづかしいことでございまして、常識的に考えまして、二キロといひますと半道でございます。その程度なら、夜少々おそくても車庫へ持つていって十五分かつ十分で家まで歩いて帰れるから、大体路上放置の危険もないだらうといふようなことで判断いたしておるわけでございます。しかも、自宅そのものが非常に都心にある場合、あるいは都心から少しはずれた周辺にあるような場合によつても、この

○委員以外の議員(龜田得治君) そうすると、大阪以外の公示を見ましても、いま局長が言われたような抽象的な表現になつておるわけですが、これは特に従来運用していたのを、その点においてきびしくするという趣旨で、この抽象的な表現にしているんじゃないんだ、そういうふうには理解していいんじゃないか。

○政府委員(木村睦男君) そのようでございます。

○委員以外の議員(龜田得治君) この車庫の収容能力ですね、これもまあ車によつて面積の大小というのは当然出てくるわけですが、これも従来の内面指導をやられたのを特に縮める、きつくするといふたような趣旨は別にないという理解でいいでしょうか。

○政府委員(木村睦男君) さようでございませう。

○委員長以外の議員(龜田得治君) それから次に、もう一点お聞きして終わることにしたいと思ひますが、局長が来るまでに、個人タクシーの現況を、六大都市につきまして数字的にお聞きしたわけですが、この数字を見ますと、

○政府委員(木村睦男君) 東京が非常に多いのは、昨年の十月ごろかと思ひますが、そのころに個人タクシーの処置をやつたわけでございます。ちょうど先ほどのタクシー行政についての新しい方針を打ち出そうとしておつたときでございますので、東京陸運局長は、その趣旨を尊重いたしまして、免許をしたといふことで、いままで四千両ほどございしますが、そのうち千八百両は昨年の十月以降の免許になつております。大阪は一昨年の暮れでございしましたか、個人タクシーの免許をいたしまして、その後現在、目下審査をいたしております。今後大阪が免許いたしました場合には、昨年の十月の方針にのつてやる予定でございしますので、かなりふえるのじゃないかと思ひます。

それから都市相互間の調整をとつたらどうかという御意見でございますが、ごもっともな御意見でございます。しかし、東京にしろ大阪にしろ神戸にしろ、土地の事情、経済状況それぞれ違ひますので、必ずしもこれを画一的に統一をとるといふことも実情に合はぬ点があるかと思ひますので、

○政府委員(木村睦男君) 申請につきましては、できるだけ早く処理をするという方針で、それを徐々に実現してまいつておりますが、いままでは年間の輸送力というものをきめまして、それを公示して、そしてどつと一斉に申請が出てきておつたのでございしますが、昨年の暮れからは、いまお話のように、随時申請を受け付けてやつておりますので、陸運局といたしましては、タクシーのみならずあらゆる自動車運送事業の免許、認可の義務がございま

○政府委員(木村睦男君) 申請につきましては、できるだけ早く処理をするという方針で、それを徐々に実現してまいつておりますが、いままでは年間の輸送力というものをきめまして、それを公示して、そしてどつと一斉に申請が出てきておつたのでございしますが、昨年の暮れからは、いまお話のように、随時申請を受け付けてやつておりますので、陸運局といたしましては、タクシーのみならずあらゆる自動車運送事業の免許、認可の義務がございま

○政府委員(木村睦男君) 昨年の東京の場合は、最後に終わりましたのが、たしか昨年の暮れだったかと思ひます。したがつて、一番最後の三回目に処理を受けましたのが、十二月の五日になつておりますから、たしか八月ごろに申請を打ち切りまして、その分について最終的にやりましたのが十二月ですから、約四カ月ぐらいかかつておるかと思ひます。

○委員以外の議員(龜田得治君) しかし、五月ごろに申請しておる人から見ると、もっと長期の方もあつたわけじゃないでしょうか。そういう意味で私一

○政府委員(木村睦男君) 実は昨年の秋までは、毎年輸送力を策定いたしましたので、そして一定の期間をきめて申請を受け付けておったんでございます。

したかつて、その期間を過ぎて申請を出してまいりますものは、受け付けはいたしますが、そのときの審査の対象にしないで、その次の年の輸送力の策定がきまったときにこれを審査いたしておりました。したがって、昨年の十月に処分いたしましたのも、申請の当時は輸送力の策定に基づいて申請を受け付けておりましたので、輸送力の策定について、その前に処分いたしましたのが、三十六年の八月でございますので、三十六年の九月以降にぼつと出てまいりましたものを全部三十八年の、最初が十月でございますが、十月に処分をしたという形になりまして、これはちょうどその過渡期に当たりますので、一年以上の日月がかかっております。

〔委員長退席、理事谷口慶吉君着席〕

しかし、これからは輸送力の策定はやりませんので、そのつど三カ月あるいは二カ月半くらいのものをまとめましては事務の処理の便宜上審理いたしまして処理するというふうに、現在はそのいう方向で参りっておりますので、今後は、おそらく一番長いもので、申請のときから三カ月ないし四カ月目には処理できるようになるのじゃないか、こういうふうな方向で現在進めさせていただいております。

○委員以外の議員（亀田得治君） まあ
その結果から見てちゃんとパスしてい

るといふ人にとっては、役所の仕事は延びたために二カ月なり三カ月なり遊んでおった、こういうこともできてくるわけでして、これはやはりこういう弾力的な運用を個人タクシーについてやるのだという以上は、できるだけ早くその間の調査なり決定ができるようなやっぱり態勢を強化してほしいと思うのですね。まあ自民党の都合等も内部的にあるわけでしようが、この点だけはひとつ特に要求しておきます。そうしませんが、ともかく、申請をして相当長期になるものがあるというようなことになる、結局申請をしてから一定の期間過ぎたら、これはもう許可されたものとみなしていくべきだというようなやはり世論が出てくるのですね。関係者としては、やっぱりちゃんね、とあらかじめ示された条件に合うよううに自信のある者が出てくるのが多量に思いますから、そういう人に限ってやっぱりそういう気持ちを持ち出すわけです。そういうことはやはり役所に対する非常な一種の不信にもなるわけでして、だから、これは各関連局に対して、特に本省として指示をしてもらいたいと思います。よろしいですか。

○政府委員(木村陸男君) われわれも
処理の促進は一番力を入れておる点で
ございますので、御趣旨のような指導
は今日までもやっておりますが、今後
とも続けてまいりたいと思います。

○委員以外の議員（亀田得治君） それから審査の方法でですね、これはこの百二十二条の二の聴聞の形式でおやりになつてゐるわけでしょうか。特にそういう条文ということじゃなしに、任意でこの形でおやりになつてゐるので

しょうか。それを確かめたいことと、もう一つは、この個人タクシーの場合の聴聞について、いわゆる本人以外の利害関係人ですね、あるいはタクシー会社の者の意見を聞くとか、まあ許可に近い免許制ということになれば、そんなことは新方式からいって要らぬことだと思うのですが、そこら辺のところはどういうふうに運用されておるのか、また、今後運用するのにお聞きをしておきたいわけです。というのは、法人タクシーのほうが、どうも個人タクシーがふえるのを目のかたきのようにして陸運局のほうに働きかけておる、こういうことをまあ盛んに問題にしておるわけなんです。そういう意味で、いまの点は気になるものですからお聞きしておるわけです。

○政府委員(木村睦男君) 個人タクシーにおきましても、聴聞は法律の百二十二条の二に定められております。これに従いまして成規の手続をとって聴聞いたしております。なお、この手続によりまして事案の公示をいたしまして、利害関係人の公述の申し出があれば、

〔理事谷口慶吉君退席、委員長着席〕

この利害関係人の出頭を求めて、これについても公述を聞くことにいたしておりますが、いま御心配の、個人タクシーについて法人の会社のほうからいろいろ反対があるということ——個人タクシーが認められるとせっかく育てたい運転手が逃げていくので非常に困るというような声は非常にあります。しかし、個人タクシーの制度を認めるということはすでに既定の事実でございます。個々の個人タクシーの申

請の処理、聴聞にあたつて、たとえ
法人業者が反対の公述をするといふ
うなことはございません。具体的
な個個人タクシーのAさんとい
う人の申請に対して、Aという
人間に対していろいろ利害関係
人として公述したい向きがある
けれども、法人会社から個人
タクシー業者に対して反対す
るといふ申し出はございません。

○委員以外の議員(亀田得治君) まあわかりましたが、したがって、法人タクシー側からのそういう申し込みがありまして、そういうものは採用すべき問題ではないですね。特に個人タクシー申請者の個人の問題について、いまおっしゃったように、特別何か申したいことがあるというならば、これはまた別ですが。この運輸省独自の立場でできるべき方針ですね、そういうものについて法人会社のほうがいろいろ意見を出したりといったようなことは、たとえ申し込みがあっても採用すべきことではない、聴聞の採用をすべきことではないというふうに思うわけですが、どうでしょうか。

○政府委員（木村睦男君） 聴聞として採用するかどうかは内容にもよりますが、かりに聴聞をいたしても、そ

の判断は陸運局の独自の立場において判断すべきものであると思います。

○委員以外の議員(亀田得治君) だけれども、聴聞の申し出の場合にわかるわけですからね。どういう点の公述をしたい——運輸省の増車の方針に反対だとか、個人タクシーに片寄り過ぎているとか、そんなような趣旨の問題については、これは初めから採用すべきじゃないでしょう。私は、そんな問題について採用することは、新しい運用

方針からいって間違いだと思ふのです、はつきり。そこを聞いておるわけです。それはまあ一応言うてきたら聞いてやろう、判断はおれのほうだからまあいいじゃないかというふうなことでなしに、初めからそういう趣旨のものば採用する必要があるんだというふうにおもうわけですが、どうでしかか。

○政府委員(木村睦男君) 現在の制度の聴聞というものは、利害関係人であるということが明確でありますれば、その利害関係人の聴聞の申請があつた場合には、聴聞をしなければならぬということになっておりますので、義務づけられております。したがいまして、聴聞はいたします。聴聞をいたすことは、やはり聴聞の申し出のあります者の権利でありますから、これを公示さすわけであります。ただ、聴聞の結果公述したことを採用するかどうかは、陸運局の独自の判断でこれを行なうということになっております。

○委員以外の議員（亀田得治君）　そうすると、個人タクシーというのは件数

にいたしますと非常に多いわけですね。法人タクシーの場合は非常に大きな問題であっても件数としては一つ。それに対する聴聞の場合と非常に違ってくるわけなのです。いやがらせてやろうということでは、各個人タクシーの聴聞について一々そんな要求が出てきた場合でも、百二十二条の二、これによって一応聴聞しなければならぬということになると、全体の事務が非常におくれてしまうのではないかというように思うわけなのです。先ほどからお答え願った、できるだけ早く通るものは通してやりたい、だめなもの

これはしかたがない、とにかく早く処理してやるということと矛盾してくるので、それで確めるわけですが、確かに法律の条文については、聴聞しなればならないと出ておるわけですが、そういう一体不都合が出てきた場合でも、それを一々やっておいたらいいへんですね。何千件とあるわけですから。法律改正したらどうですか、もしこんな規定になつていたら。

○政府委員(木村睦男君) 現在の制度では、聴聞の権利を国民に認めておきますので、適正な利害関係人から聴聞の申請がありますと、聴聞しなければならぬが、いまお話しのように、具体的に、すでに個人タクシーが認められて五年近くもなつておる今日、法人業者がいま御指摘のようないわば意地の悪い妨害戦術に出るというようなことは、実問題としては考えられませんが、いまでもなくなつたわけでごさいますから、その御心配はまずないと思つております。

○委員以外の議員(龜田徳治君) それじゃこの程度にしておきます。

○大倉精一君 関連して、龜田議員の質問の中で、個人タクシー並びに運転手の収入の点についていろいろお話がありました、これは非常に重大な問題で、いまいわれる乗車拒否なりあるいは交通事故というような問題も、これに大きな関連がありますので、若干お伺いしたいのですけれども、いま大田東京都内でタクシー運転手の固定給と歩合給の割合はどのくらいになつておりますか。

○政府委員(木村睦男君) 東京都内のタクシーの固定給でございますが、会社によつて違いますが、約二百四十

六社について調べた資料をいま手元に持っておりますが、これはハイヤーとタクシーと分けておりますが、タクシーだけに限つて申し上げたほうがわかりやすいと思つたので、タクシーだけで申し上げまします、固定給三万円以上で申し上げましますと、固定給三万円から二万五千円までが四五%、一万五千円から二万円が二九%、一万円から一万五千円が五%、大田初任給であります、こういうふうになつております。

○大倉精一君 これは総収入に對して何%くらいになるのですか。たとえば三万円以上あるのは二万五千円から三万円までですね、総収入に對してどのくらいになるのですか。

○政府委員(木村睦男君) 初任給について申し上げます、固定給と能率給あるいは基準外賃金合算をしまして大体月十万円程度の水揚げをする運転手につきましては全部の給与の合計が約三万三千円、それから十二万円程度の水揚げをする者につきましては四万一千円、十二万円以上の水揚げをする者につきましては四万一千五百円、この程度の収入を得ております。

○大倉精一君 大体大まかに言つて月収の六〇%くらいにはなつていますか、固定給は。

○政府委員(木村睦男君) 固定給は、初任給で言ひまして、平均いたしますとちょうど六〇%くらいだと思つております。それから三年半くらい勤続しておる者につきましても、六〇%を多少上回つてきておる。大田固定給が六割を少し上回つておる、こういうふうな考えてよろしいと思ひます。

○大倉精一君 大体六割を上回つておるといふことは相当大手の会社じゃないかと思ふのです。いつだったか神風タクシーを本委員会でもやつたときに、委員会の決議として、固定給を主体とする給与体系を定め、こういう決議をした覚えがあるのですけれども、その後給与面について運輸省としてはどういう指導を今日までやつてきましたか。

○政府委員(木村睦男君) いまお話し申し上げましたように、固定給が六割を今日こしてまいつておりますが、六、七年前にはちょうど逆でございまして、歩合給が六割で固定給が三割前後という状況でございました。その後陸運局は、自動車に對する指導、特にこういうものの指導につきましては、車の増車とか、そういうふうな利益を享受するようないふ場合に、その会社の給与状況等を見まして改善の材料に、増車等の場合に増車の配分をかげんいたして指導してまいつております。そういうふうな努力が実りまして、現在平均いたしまして六割前後の固定給になつておりますが、これはあくまでも平均でございます、今日陸運局が指導いたしますのは、この平均の六割というのをさらに上げていくということ、この固定給の平均の六割より低い会社と高い会社とでは、増車等の場合に増車の配分について手かげんをしまして、できるだけ固定給を多くするという方針で指導してまいります。

○大倉精一君 質問者もお待ちになつておるようですから、はしょつてやりますけれども、先ほど運輸大臣は、免許と許可の質問に對しまして、行政上の

の監督上からやはり免許という措置をとつたほうがいい、こうおつしやうておるのですけれども、この監督の中、特に交通運輸関係のハイヤー、タクシーといふのは、人間の関係が一番大きな関係だと思ふのです。この面についてずっと監督指導を徹底させなければいかぬと思つてゐる。特に、今度東京都が、タクシー料金が上がつても運転手の収入が減るという現象が起つておる。これは最近タクシーのウインドにも張つてあるのですが、聞いてみると、タクシーの値上がり分だけ歩合を減らすとか、一体これはどういふことですか。しかも、タクシー会社はいまガソリンからプロパンに切りかえておるでしよう。プロパンというのは、燃料代が三分の一で済むはずですから。料金が上がつて、プロパンに切りかえて、そして運転手の給料を引き下げて、こういうことは当局は知つておいでになるのか知らぬのか。知つておいでになるのか、どういふ指導をしておるのか。

○政府委員(木村睦男君) 最近タクシー会社の中で、そういう張り紙をして走つておる車もございまして。実情は会社によつていろいろ違ふようでございますが、今回の運賃改定は、申すまでもございせんが、従来の経営の状況が悪いので、これを改善するといふことでやつたわけでございます、運賃値上げによつて運転手の給与を上げたといふことが改正のねらいではないかといふのでございまして。しかし、会社側といたしましては、したがって、運賃が上がりまふといふと、収入というものがふえてまいり、そうすると、固定給と歩合給の関係で、そのままでい

きますといふと、収入がふえまふと、歩合給のほうにふえてくる——こういうことから、運賃改正になつても、運転手の事実上今日まで受け取つてゐる収入というものは従来のままにしようといふ考えに立ちますと、歩合給その他の率に手心を加えなければいけないといふふうなことで、組合対経営者側でいろいろもめてゐるようなこともあるようでございます。

それから、中には、運賃改定が昨年の夏から秋ごろには行なわれるであらうといふ推測のもとに、昨年の春のペースアップのときにも、すでに運賃改定を予想してペースアップしたといふ会社もあるようでございます。そういうふうな実情はそれぞれ区々でございまして、会社によつていろいろまた労使の折衝をやつてゐるようでございます。運賃改定の趣旨は、いま申し上げましたような趣旨でございますので、新しく会社の中の経営の合理化その他の方策によつて、労使相互の間で給与といふものはきめてゐるというように考えております。

○大倉精一君 これは、きょうは関連ですから、あと申し上げませんが、ただ、こういう問題がいわゆる乗車拒否なりあるいは交通事故なりの問題に大きな関係がある。これを、先ほど大臣が言われましたように、指導監督をする必要上免許をやつておるという側面から、やはり免許行政の責任者として、こういう問題、普通の労使関係にまかしておるというのではなくて、もっと強力な指導をしていかなければならない。大臣、労使関係をほうつておいてもいいのですが、こういうことは必要なる勧告をしなければいけないと

思うが、大臣はどうお考えですか。

○国務大臣(後藤健太郎君) お説のとおりでございます。私どもは厳重に監督するつもりでございます。

○大倉精一君 もう一点だけ伺いたしますが、運転手の不足という問題について、先ほど一台について二、四人という話があったが、二、四人おりませんよ。やはり運転手は一割、二割休んでおまして、東京都内ではこの不足した運転手はどういうぐあいにまかなっているかという、いわゆる臨時の運転手でまかなったという、こういう状態になっている。そこで、大倉労働大臣の免許した自動車運転手の供給事業というのは二つありまして、大体二つでもって二千人くらいの運転手を持っている、そのほかに五百人くらいといういわゆる所屬不明の免許証一本で渡り歩いているという運転手がいると聞いておりますが、この点について二月十日の東京新聞にこういふ記事が載っておった、いわゆる「幻の運転手」という名前がついておまして、けれども、この本拠が、荒川の日暮里に本拠があるということと突きて、これの詳しい記録を、陸運局、あるいは警視庁、都労働局等に通告しているというのですけれども、そういうことは別に何にもあなたのほうで関知しないのですか、通告を受けているというのですけれども、そういう報告は受けておりませんか。

○政府委員(木村睦男君) 陸運局はあるいは受けているかと思いますが、あとで陸運局に聞いてみたいと思ひます。

○大倉精一君 そういう点について十分ひとつ調査して監督してもらうよう

に要望して関連質問を終わります。
○委員長(米田正文君) 野溝勝君。○委員以外の議員(野溝勝君) 私は簡単に質問をいたします。

先ほど亀田君から私の聞かんとするところをつまびらかに伺いたいとして、亀田君に対する答弁がありまして、たの、大体その点は省きます。

最初に、大臣にお伺いいたしまして、あとは自動車局長にお伺いいたしたいと存じます。

第一点は、先ほどの亀田委員との間における大臣の見解でございますが、その点を明らかにしてみたいと思ひます。御承知のごとく、個人タクシーの免許制度の問題は、もう今日まで免許制度が実施されてから五年になります。その間全く個人タクシーの、完全運転とまではいきませんが、ほとんど完全に近い成果をあげて、非常な好評を博しております。この点大臣は認められたわけですか。そこで、運輸省は、単に自動車についてだけでなく、全般にわたり完全運転を奨励し、努力されておるわけですか。だから、現在の個人タクシーの営業状況は、運輸省の精神にも全く沿っているわけですね。その点、私は、個人タクシー営業者は模範技術者として差しつかえないと思ひます。そして、この人たちの地位を、一そう強めるということは、先ほど大臣の答弁の中にも示されておると思ひます。してみれば、行政管理局の勧告のあるなきを問はず、当然運輸行政の衝に当たっておる大臣といたしましては、この制度というものを拡大強化しなければならぬと思ひます。そこで、大臣は今後この免許制度をただ緩和という程度ではなくて、許可性にす

るといふところまで努力する意思があるかないかというところをお聞きしたい、それが第一点です。この際、私は強く希望するのですが、大臣はもうちゅうちゅうする必要はないと思ひます。もうこうなつてくれば、戦時立法のような感覚では、それはだめなんです。総務大臣、あなたもそう永久に大臣をやっているわけではないのだから、在任中にひとつ記録を残しておきなさいよ。かつて橋樑君は、個人タクシー営業の門を開くことに賛成された。今度はあなたが実施面で画期的な手を打ってもらいたいと思ひます。あなたは虚心たんかいに、先ほどの答弁に加えて、さらにまた決意をひとつ披露してもらいたいと思ひます。

○国務大臣(後藤健太郎君) 微力ではありますが、御趣旨に従つて努力いたします。

○委員以外の議員(野溝勝君) 大臣にはかような決意を披露されましたので、これから先の質疑は、自動車局長、その他各関係者にしたいと思ひます。大臣、ただいまの決意の答弁、ありがとうございます。

さて、いまここで一問一答をやっていると相当の時間がかかりますので、一問一答は省略いたして、自動車局長から一括して御答弁をお願いしたいと存じます。

木村局長は就任以来個人タクシーの育成強化につとめてこられたが、これは歴代自動車局長には見られないことです。木村局長は、大臣の考え、情神に沿い、個人タクシーの育成強化に努力されていることを私は知っております。しかし、今日までいろいろ改善されてきたが、まだまだ問題点が残さ

れています。その問題点について先ほど亀田委員がいろいろただしました。が、私は一人一車制と代務運転者の問題について少しくお尋ねいたします。

一人一車制につきましては、相当に改善されてまいりましたけれども、まだまだ問題があるのでございます。たとえば相続人の年齢ですが、これが高過ぎていっていると思ひます。現在東京の個人タクシーの営業者の年齢は大体三十五才以上、全国的には四十才以上で、実際問題として、三十五才以上の相続人を得ることは困難です。三親等内といへば、まず自分の子供だが、三十五才以上となれば、これはむずかしく、子供になれば、兄弟ということになるが、これは一そう困難であります。この点から見て、私は、相続年齢を引き下げ、ほんとうに個人タクシーの方々を安心して営業に励めるようにしてやらなければならぬと思ひます。先ほど免許制度を許可制度まで持っていく努力をしよう、かように大臣は先ほどの答弁で決意を披露されました。して見れば、この程度のことはいま考へてもよいのではないですか。とりあえずそれまでになる段階として相続年齢の引き下げということを考える用意があるかどうか、これをひとつ伺いたいと思ひます。

それから代務運転者の問題ですが、初め三カ月に限つて個人タクシーの営業資格者を認めました。これはまことにおかしなこと、どう見ても常識的には判断できません。そこで、昨年の夏、これが三カ月から六カ月に延長されました。しかし、疾患等の場合に期限をつけることは、これはちよつと無理です。ですから、せつかくいまのような

緩和拡大の方針をとらうという努力をされる決意を披露されておられるのでありますから、この際、私は、代務運転者についても実際考へなければならぬと思ひます。そこで、長短期の疾病にかかわりなく代務を認め、第二種免許所有者を雇用できるようにしてはどうか、こう思ひます。私の考へとしては、三カ月や六カ月の間だけに限定してということじゃなくて、そういう点を考へて行政の親心というものを出していただきたいと思ひます。これが私の質問の要点でございますが、自動車局長からひとつお答えをお願いいたします。

○政府委員(木村睦男君) 御質問の年齢の点でございますが、現在はおおむね四十才程度以上ということになっております。で、現在幸いに個人タクシーが非常に評判がよろしいのは、一番大きな原因は、私は安定した年齢層だけを認めておるということにあると思ひます。したがって、個人タクシーの成果を維持するためにも、私は年齢の問題は相当慎重に考へたいと思ひますが、現在も四十才程度というものをびた一文もまけられないというふうな考へではございせん。やはり個人タクシーの実情、実績を今後とも見ながら、年齢についても考へ得るものは考へたいと思ひ、かように考へております。

それから、病気の他の事故の場合、現在代務の者を認めておりますが、現在は六カ月ということに一応いたしております。これにつきましては、個人タクシーというものの性格からいたしまして、その人に専属してタクシー事業という免許をいたしており

ます関係上、あくまで代務とか身がわりとかいうことは例外でございます。しかし、実情、病氣その他の点から考へまして、その間かわりの者を雇って生計の維持をさすということも必要でございますので、できるだけ短い期間ということで、三カ月でスタートいたし、さらに六カ月というところまでいったわけでございますが、病氣等でもうしても今後再起不能だというものにつきましては、いろいろなタクシー事業についての財産の処分とか、そういうことがございまして、一定の期間も必要かと思ひます。そういうことも勘案いたしまして、大体六カ月ということにしておりますが、六カ月ではまだ十分に救済にならないという場合もありますので、先般も通達を出しまして、やむを得ない場合にはこの六カ月の期間というものを更新をしてもよろしい——六カ月を延ばすわけにはいきませんが、さらにもう六カ月更新をするというふうに措置できることを認めまして、個人タクシー業者が安心して病氣の療養ができるようにしてあげたいというふうな趣旨の通達をしてございます。

○委員以外の議員(野溝勝君) 非常な前進といひましようか、よく理解されての御答弁でございますが、一人一車制について、相続問題についての内容でございますが、三十五才以上四十才にしろ、これでは実際、問題にならないのでございまして、なお考慮するということでございますが、これは考慮という事でなく、私が前段において申し上げました、大臣もさような答弁もあり、さような方向に進めようと努力されるべきでありますから、この考慮といふことは、私は範囲を拡大するといふことを考慮するといふ解釈にとつてよろしうございませうか。もしこの考慮が、現在の程度において考慮するといふなら、これは考慮の必要がない。考慮という言葉は削ったほうがよい。その点私は明確にしておきたい。大臣、どうでございますか。拡大して考慮する、こういう意味なんですか。さもないという、私はもう質問を続けられないから困る。

○国務大臣(後部健太郎君) お説のとおりでございます。

○委員以外の議員(野溝勝君) お説のとおりというの、これは広義に解釈し、発展に解釈していいですか。

○国務大臣(後部健太郎君) そのとおりでございます。

○委員以外の議員(野溝勝君) どうぞそういうことにお願ひいたします。

第二点の問題につきましては、まあどういふふうに解釈するかは別といたしまして、とにかく現在六カ月では問題にならぬから、さらにまた六カ月ということを考えるというのですから、私はこの点は、行政者の諸君がいれば既存業者からの反対を考慮しての御答弁だと、かように解釈していいのでございまして、どうかそれをそんな心配をしないで、いまの趣旨を当然六カ月に、六カ月というなら一年、あるいは二年というふうに、今後ともひとつ配慮をされて前進をしていただきたいと思います。この点についてひとつ、自動車局長、努力されるなら努力されるという御答弁をいただきたいと思ひます。

○政府委員(木村睦男君) 六カ月の更新という問題は、既存業者の反対を気にしてそうしたのではございせん。既

存業者の反対という問題とは全然関係がございせん。個人タクシーといふものの性格から考へておる点でございますので、六カ月と——無制限といふことは意味がないと思ひます。したがいまして、一応六カ月ということ、しかも場合によつては、事情によつてこれを更新してよろしいといふことでございまして、前向きの方で緩和しておるというふうに考へております。

○委員以外の議員(野溝勝君) では、自動車局長としては、そういうことを各陸運局長に徹底するように、私はこの点を通達なりあるいは示達をしてもいいと思ひます。かような点はいかがですか。そうすることによつて、個人タクシーの諸君も希望を持てることになる。ますます完全運転に努力することになる。その点について伺ひたい。

○政府委員(木村睦男君) すでに昨年の十月に御趣旨の通達をおしております。簡単でございますから要点を申し上げます。簡単に、長期的にわたる身がわり運転の承認につきましては、従来六カ月以内に期間を限つておつたが、今後はさらにその更新を認めることと、個人タクシー事業者が安心して病氣の療養につとめられるようにせよといふことでございます。

それから、相続の際の年齢の要件の緩和でございますが、これも従来おむね四十才から五十五才程度となつており、相続についてもこの要件に適合することを要求することとなつていたため、實際上この措置の恩恵を受ける場合はほとんどなかった実情にかんがみ、相続の場合の年齢要件について陸運局長において若干運用上の考慮を払

いなさいという意味の通達をすでに出しております。

○委員以外の議員(野溝勝君) さような通達を出していただければ、なおさらその通達をより一そうタクシー運転手の方々に徹底するようにお願いしたいと存じます。

次に私が伺ひたい点でございますが、先ほど関連質問で質問がありましたが、大倉委員の質問の裏打ちと申しましようか、これに関連をしておる問題でございますが、運賃値上げといふことは経済企画庁あるいは運輸省の間におきまして相当問題になりました。一時は物価との関係等がありまして値上げを相当期間押さえてきたというわけでございますが、運輸大臣の努力が報いられたというわけでありまして、最近東京でも約二割の値上げをしたわけでございます。そのときに、物価との関係が物価が高くてやりきれぬ、だから賃金の値上げを要求しておる、そういう関係で、特に法人はこの点を内容にうたつて料金値上げを要望しておつたわけですが、ところが、実際に値上げをさせた結果はどうかという、賃金の引き上げになつておらぬのです。五島系の東急、小田急をはじめ、各方面を調べてみると、大体の会社は、従来の十三万円ぐらいの水揚げにプラス一万五千円がないと給与の引き上げができない、こう言っている。そうすると、実際に運転手の諸君は努力してもなかなか十四万五千円の水揚げを得ることがむずかしい。だから、勢い無理をするから、なるべく人の多いようなところばかり回つて歩かないといふと収入が少ないので、乗車拒否するといふ

のですよ。これは大臣、よく聞いておいてください。新聞にも出ています、ほんとうなんです。悪いとは知れませんが、もしなければ生きていられないといふのです。運賃値上げがあつてから、十四万五千円かなかないので、諸君はそれをたてておられますから、勢い、大倉委員の話ではございせんが、運転手は月給を減らされたといふことになるのです。こうした問題を今後このままにしておくと、相当問題になりまして、労働省あたりに押しつけるんじゃないでしょうか。主管行政である運輸省があと追ひといふことじやまずいのです。だから、あと追ひにならぬうちに、いまのうちに手を打つておけといふのが私の意見なんです。そこをひとつ、先ほど数字などはわからぬとか、A会社によつても違ふ、B会社によつても違ふ、C会社によつても違ふ——それはそうでしょう。そんなに画一にはいつておりませんが、大体私の調べたところではそうなんです。私は、行政といふものは、やはり民の声をよく聞いて、その声を生かしてやるようにしていただきたいと思ひます。ですから、その意味で至急お調べをお願いしたい。大臣がせっかく骨を折つて運賃を上げて、実際は労働者の賃金抑制などがあらわれた。これではなつておらぬではないかといふようなことで、ひとつこの点につき早く手を打つて、労働者が安心して運転のできるようにしていただきたい。特に、オリビックの近くになつてから、外人が来たときに、お断りいたしますといふようなやり方をされたのでは、大臣顔色がよくないです。日本のためにも私は

よくないと思いますから、どうかそういう意味で、この点ひとつ至急調査をして、働く者が希望の持てるように、完全運転のできるように、乗車拒否なんていう非難を受けないようにしてもらいたいと思うのです。この点ひとつ大臣から答弁を願いたいと思います。

○国務大臣(経部健太郎君) 野溝委員のいま申したようなことは、もう常平生考えて、そういうことになるように努力いたしてまいっておるのでございます。今後ともその努力を事務当局とともに続けていきたいと思ひます。

○委員以外の議員(野溝勝君) 大臣、努力という言葉は抽象的な言葉でございますが、やるという努力をする、至急調査をし、さようなことのないようにして、労働者の、働いておる人のしあわせ並びに安全運転をさせるように努力をするという解釈ですね、そういう決意ですか。

この運輸行政の点でもう一点お伺いします。先ほど来委員その他の委員からも質問がありましたように、タクシー台数は、法人タクシーにおきまして二万五千台、個人タクシーにおきまして三千九百台、これは間違いないでございせんか、自動車局長。

○政府委員(木村睦男君) お話は東京都区内のお話だと思いますが、若干、ごくわずかですが、違います。東京二十三区につきましては、法人タクシーがことしの二月三十一日現在で二万一千五百三十六両、それから個人タクシーが四千とんで十両、合計二万五千五百四十六両であります。

か、調査済みでなかったらば、予想だけでもけっこうでございます。○政府委員(木村睦男君) 運転手の不足によりましてやむを得ず休んでおりますものが大体千両前後であったと記憶いたしております。○委員以外の議員(野溝勝君) そうすると、御検討願わなければならぬことだと思ふのです。それだけあって、まだこの免許資格を得なければならぬというところは、これはおかしな感じがいたします。運転手の不足ということはいま局長言われましたが、労賃を安く、ノルマを強くするから、こうなるのです。何が会社をそうさせたか。ここなんです。タクシー・ハイヤー法人は昔のように権利を売買してプレミウムをつけてもらったような時代を夢見ないで、そうして自分たちも十分反省すべきです。今後タクシー免許にあたりましては、むしろ個人タクシーのほうに多く与えてもらいたいというぐあいの要請をすべきがあたりまえです。しかし、それがなくても、その事実には照らしまして、ぜひひとつ大臣はじめ当局の御勘考を願いたい。先ほど亀田委員もおっしゃいましたように、運輸省は、完全運転をやり、事故も起こさず、表彰すべきところの個人タクシーの拡大、発展のために、協力すべきだと思ひます。特に、オリンピックももう間近に迫っておりますが、タクシーの不足は、私の見るところでは五、六千台あると思ひます。当局の方針といたしまして、法人タクシーを四千、個人タクシーを二千台ぐらい、この不足分として補足しようというふうなお考えを持っておりますらうのでございしますが、この点につき、自動車局

長から御見解なり御答弁なりをお願いしたいと思ひます。○政府委員(木村睦男君) 運転手の不足に基づきます車の休車の状況、先ほど申しました千両内外でございしますが、運転者の不足の原因はいろいろございします。しかし、タクシーに対する需要も非常に高いわけでございします。で、利用者にこたえるためには増車をいたさなければなりません。増車と運転者の不足ということが非常にからみ合ひまして、今後の増車はきわめて困難でございしますが、しかし、いろいろな点を、陸運局といたしまして、きめ細かい指導をやりまして、今後の輸送力増強をやつていく計画を持っております。したがって、今後の輸送力の増強につきましては、運転者の充足状況を見ながら、運転者の確保のできるものについて徐々に増車を認めていく。したがって、いまお話しした六千両程度の増車を考えておりますが、これも一気に六千両やることは困難だと思ひます。何回かに分けまして、運転者の充足状況を見合はせながらふやしていく。個人タクシーも、もちろんふやしてまいります。個人タクシーをふやしますと、法人タクシーの運転者がまたそれだけ抜けていくという面もありますので、なかなかその辺は困難でございしますが、陸運局といたしましては、いろんなそういった要因、原因等を十分勘案しながら、利用者の利便の増進をはかるように措置を講じていくような指導をいたしてまいりたいと思ひます。運輸省といたしまして、その方向に指導していきたいと考えております。

○委員以外の議員(野溝勝君) 私は、これは答弁は求めません。最初の大臣の決意のとおり、私は行政上においても大胆にやつてもらいたいと思ふので、その既存の業者に遠慮しておる必要はない。私は、既存の業者を葬れとか、やめろとか、こういう意味じゃないですよ。いまのように数字にあらわしておるじゃないですか、実際。千両が休んでおるといふ状態ですよ。その事実をつかんでおりながら、先ほど局長の前の向き姿勢というのに対しては、この事実からでも私はわかるわけです。だから、そういう点を強く私から要望しておきまして、ここで答弁は求めません。大臣の決意、前向きの姿勢という自動車局長の答弁、その精神に向かつて私はやつてもらいたいというのを希望しておきます。

最後に私がお聞きしたいことは、これは町の問題でございしますが、スモッグ禍の問題がやましく言われております。東京にしろ、大阪にしろ相当問題になっておりますが、このことについてちよつとただしたい。きようは、数字など、いろいろこまかなことは申し上げませんが、私のちよつと感じた点でございしますが、最近バスが、まあ東京都内だけでも独占会社が十ぐらいあるのではありません。五島系の東急、堤系の西武をはじめ、関東バスだの、あるいは何バスだの、いろいろあります。これは、日本の国有財産、あるいは国鉄等の所有地であるかどうかわかりませんが、そういうところを勝手ほうだい、わがもの顔して使つて、そうして料金は値上げをする。労働者には待遇が悪い。そして町の中を重油の煙をふき出しながら走っていく。環境衛生が

どこにあるかと言ひたい。環境衛生法その他関連の法律はどこか、おかしなところがある。一方においては、環境衛生上、生鮮食料などは非常に取り締まりを厳重にしておる。ふしぎなのは、浴場取締規則というのがある。石炭の煙が害を及ぼす、あるいは消防上非常に危険だといって、煙突を何メートルにしなきゃいかぬと言つてゐる。他方、自動車が出す重油の排気ガス、あれを放任している。こんなだらしないことがありませんか。理屈はつけるかもしれませんが、市民はあの排気ガスのために非常な迷惑をしております。あれはそらばんをはじくのだと思ふのですが、こういう点について、私はこの委員会におきまして聞いておかなければ、市民に対する答えができませんので、お伺いしておきたい。環境衛生局長か、厚生省からあなたが来ておるか知りませんが、その人に答弁願ひたい。厚生次官ですか、来ておるようですが、それから答弁願ひたい。それと、運輸省のこれらに対する見解、並びにこれらの問題に対するいままでどういうふうにしておるかという点、今後どうしようかという点をお伺ひいたします。最後の質問でございしますが、ひとつ両方の方々からお答えを願ひたいと思ひます。

○説明員(河角泰助君) ただいま先生のほうから御質問がございました。自動車の排気ガスの関係でございしますが、厚生省といたしましては、一昨年でございしますが、御指摘のとおり、ばい煙の排出の規制に関する法律を運輸省と共管で施行いたしております。鋭意そちらのほうの施行につとめておるわけでございしますが、自動車の排気

ガスにつきましては、昨今自動車の交通量が非常に著しく増加いたしました。御指摘のように大気汚染の重要な原因の一つとなっております。このことは事実でございます。で、目下、私どものほうといたしましては、本年度の予算におきまして大気汚染の実態の排気ガスによります把握をひとついたしてみたいということ、都内三カ所に自動記録計をつくりまして、その汚染測定を行なっております。その汚染測定をこの点につきましては、自動車の機械構造の改良の部面もございまして、それぞ、運輸省なり、あるいは通産省なり、そういったようなところで研究費をとりまして、研究をいたしております。今後こういって実態の把握を見まして、さらに法規制を大気汚染の一部としてこうやっていくかどうかというのを検討してまいりたい、こう考えております。

で、現在法規制をいたしましては、私どもの所管ではございませんけれども、道路運送車両法という法律によりまして、俗に言う車体検査でございまして、保安基準というものがございまして、自動車の走行中ばい煙、あるいは悪臭あるガス、有毒ガスを多量に発散しないようにしなければならぬという基準がございまして、これにたいしては、いま言いました実態の把握や研究面がございまして、十分チェックをすることが困難な状況にあるわけでございます。

○政府委員(木村睦男君) 自動車からの排気ガスの問題につきましては、二通りのことが考えられるわけでございまして、一つは、自動車の性能によりまして、自動車の整備の問題でございま

す。これにつきましては、ただいまお話ししました道路運送車両法に基づきまして、保安基準の中に、この排気ガスをこします清浄器というものを機械装置としてエンジンにつけることになっておりますが、これを必ずつけ、しかも定期にこれを点検して、常に性能の狂いがないように、よく働くように整備すること、これを義務づけてやっております。しかし、この清浄器そのものが、現在取りつけておりますものの、まだ完全な清浄器ではございません。そういう点で、科学技術の方面の研究課題でございまして、現在、厚生、通産、運輸と一緒に研究機関を設けて、いろいろ研究をいたしております。それから路上で、たとえば急停車をする、あるいは途中で急に速度を出す、あるいは必要以上に荷積みをします。そういう場合に、そういう理由から運転操作上の問題として排気ガスを出す場合がございまして、これは路上の道路交通の取り締まりの問題でございまして、これは道路交通法によりまして、道路運輸中こういうばい煙等によって他人に著しく迷惑を及ぼすおそれのある不良車は運転禁止してはならないという規定が道路交通法にございまして、これによって街頭において警察官が取り締まっております。この二つの方法で対策を講じておるわけでございます。

○委員(野村勝君) これは御答弁なくないですが、最後にもう一度希望を述べさせていただきます。それから御当局の方々、その対策を練って研究をされておると思うんですが、これはきょうやあすの問題じゃないので、相

当長期にわたっておる問題であります。もう二、三年前からこのスモッグ問題相当やかましく唱えられておるんですが、もうこんな問題はとうに解決をされておらなければならぬ問題じゃないかと思う。だから、漫然とすることがあり得ないことだと思ふんですが、ひとつ、研究というだけじゃなくて、至急これをまとめ、市民大衆があらようになったという気持だけでも持たせようという、関係当局の御心配を願いたいと思ふ。研究、研究、研究、ひとつ、ぜひお願いしたい。それから、この際お願いしておきます。交通事情交通事故防止、交通道徳等が御承知のごとく大きな問題になっております。このことは、車を運転しておる方々にも責任がありますが、他方人民のほうでも相当考えなければならぬことは申すまでもないところで、小さな問題を言うようでございまして、たとえは舗道を歩く場合においても標識をよく見るとか、あるいは一つの通行路を選ぶとかいうようなことが言われておりますが、なかなかまだ奨励徹底しないところもあります。これは教育行政のほうと、わが党から岡委員も出ておられますから、文部省のほうともよく話し合いをされて教育界のほうでもこの交通行政に協力するように、ひとつ皆さんのほうから懇談をする、そうしてともに協力して交通事故のないように行政をやっていくように御努力願いたいと思ふ。

委員長、非常に長い間質問をいたしまして、お許しを願いたい。この御答弁を受けてから私の質問を終わることにいたします。大臣、お答えを願いま

○國務大臣(後藤健太郎君) 全く同感でございます。教育担当者である文部省当局ともよく連絡をいたしまして、われわれの最も念願するところでございます。それから、野村委員の御趣旨に従います。大いにその方面の努力をいたしたいと思ふ。

○委員長(米田正文君) ここで一時間休憩をいたしまして、午後二時五十分再開をいたします。

午後一時五十三分休憩

午後三時三十七分開会

○委員長(米田正文君) 休憩前に引き続き委員会を開きます。

日本鉄道建設公団法案及び鉄道新線建設緊急措置法案を一括して議題といたします。

知のように全部で四十三線ございまして。北は北海道の美幸線から、各地で行なわれておまして、そのうち部分開業をいたしましたものが、辺富内線、これが三十二年十一月に一部分開業をいたしております。それから根北線、これが三十二年の十一月に一部分開業をいたしております。鷹角線は三十八年の十月に一部分開業をいたしております。能登線は、区間が三つに分かれておまして、三十四年六月、三十五年四月、三十八年の十月、それぞれ部分開業をいたしております。越前線が一部、三十五年の十二月に部分開業をいたしております。三江線は、これは二区間に分かれておまして、一つは三十年の三月、一つは三十八年の……

御質疑の方は順次御発言願います。

○大倉精一君 公団法について若干質問をいたしますが、いろいろ現在まで質問があったのですけれども、重複するかもしれないけれども、よくわかるように御答弁を願いたいと思ふ。

今度の公団法は、鉄道建設審議会の答申に基づく予定線なり、あるいはまた着工線なり、こういう新線の建設について、国鉄ではうまくやれないと、こういうことで別のものをつくってやらせようと、現在までの運輸審議会の答申にかかわる着工線並びに予定線の推移状況はどんなものでしょうか、これからまずお答えを願いたいと思ふ。

○説明員(山田明吉君) 進捗状況というところでございますが、着工線は御承

○政府委員(廣瀬一君) いまの御質問ですが、大体大ざっぱな傾向を申し上げますと、戦後、新線建設に着手いたしましたのが昭和二十七年からでございますが、最近までに建設に着手した新線は、全部で五十五線ございまして、これは延長キロで二千百十八キロ、このうち、いま山田理事からお答えいたしました、すでに全線開通したものが二十五線ございまして、それから部分開業をしたものが九線ございまして、合わせて七百八十五キロ開通しております。さて、現在工事中のものは、いま山田理事からお答えいたしました、その延長は千五百二十八キロでございます。そのほか

そのほか、鋭道建設審議会で調査線として建議されたものが十八線で、延長は全体で千五百九キロでございます。これが戦後建設線の状況あるいは現在大体実施中の状況という大ざっぱなお答えでございます。

○政府委員(廣瀬一君) 着工線が四十三線でございます、総延長が二千七十七キロ、このうち部分開業がございますので、未開業区間の延長が一千

るいは、効率というものは、全然変化してゐる。で、どこにそういう原因があつたか、それについて見解をひとし示してもらいたい。

○政府委員(廣瀬眞一君) これは、言で申し上げますと、資金量が足らなかつたということでございますが、同鉄は新線建設ももちろん重要でございますが、他方、現在線の輸送力の増強、改良、あるいは保安対策というようなものに追われておりまして、結局資金の配分をする場合に、在来線の改良、輸送力増強ということが、勢い重点になりまして、なかなか新線建設まで手が回らない。したがって、毎年七十五億とか八十億というペースでやつておつた。まあ従来どおり国鉄にやらせますと、建設審議会で十分御審議を願つて建議をいただき、着工線、調査線をきめておるわけでございますが、

と同時に、新線建設を決定する方法について再検討する必要があると思うですね。そういう抜本的なことをやらないというと、ただ公団をつくつても、これはやっぱり目的に沿うようじゃあかっこうにはならぬじゃないかというような気がするのです。たとえば国が自分でこういうものををつくりたいといつて公団に注文するんじゃないでしょう。運輸審議会のほうで、多分政治性を含んだきめ方をして、これをもって国鉄はおやりなさい、こう言つてくれば、資金の問題以前の問題として、私はいろんな状態が出てくると、こう思うのですね。これは大臣に聞きたかったですけれども、そういう問題、公団だけつくつてこっちから金をこれだけ持つてきて、こっちから金をこれだけ持つてきて、人間をこちらからこれだけ持つてきて、とい

す。そこでまあ、鉄道建設審議会で十七年に建議がございましたが、それを受けて、国鉄では一応責任体を明確にするという意味から、在来線の増強、運営に重点を置いて、それから地域格差の是正であるとか、あるいは臨海工業地帯の関係あるいは新産業都市、こういった国家的な見地から要される新線につきましては、一応別主体をつくって、これに専念させる。それから資金も国鉄の資金だけでなくて、政府等からも資金を出してやっというというのが建議の趣旨でございまして、それにのっとって私どもは御審議を願っている公団法を出しているわけでございます。そこで、いさよお尋ねのございました鉄道建設の手順と申しますか、これは鉄道敷設法によりまして、鉄道建設審議会が中心になって御審議をお願い建議なり答申を

○政府委員(廣瀬眞一君) 従来は、年によって違いますが、大体七十五億——八十五億、そういうペースでやっておりますので、かりに国鉄が七十五億ペースでやるというしますと、十カ年で七百五十億でございますから、四十年くらいかかるということになっております。

資金がこれに追いつかないというのが従来の実情でございます。

○大倉精一君　いまのお話でありますと、資金が足りなかったという点に尽きるのですね。がしかし、これは運輸審議会においても、そういう国鉄の状況やら、あるいは地方の道路の開発なりといふ、あるいは産業経済の開発なりといふのが

ことだけで、新線の建設が画期的に進捗する……、どうしても私わからぬのです。そういう幻想を国民に与えるのじゃないかと私は思うのですけれど、私はそういうようなまいぐあいにはいかぬと思うのですね。ですから新線建設の決定の方法自身について私は検討が必要があると思うのです。

ただいて、それに基づいて私どもや
ておるわけでございますが、これに
きましては、私ども従来、建設審議
も新線の問題を非常に慎重に御検討に
なり、適切な建議なり御答申を従来
ただいておると思いますので、まあ
想になりますが、私どもとしては、十
体現在の方向でいいのではないかと

の延長キロが九百十七キロ、これはまだ一つも手をつけておりません。これの事業費が一千五億円、約一千億でございます。したがって、三十九年度以降の着工線、調査線の総事業費というものは三千二億、約三千億でございます。これは、今後の資金の規模によっても違ってまいります。私ども運輸省としては、一応これを全部現在手をつけております。着工線あるいはこれから手をつけようとする調査

○大倉精一君　そういう状態を今日までほうつておいたということと自体が間違いだと思うのですけれども、運輸審議会が必要であるといつて答申したものを、これを四十年かからなければできないなんて、たいへんなことだと思ふのです。そういう原因はどこにあるのですか。これは異常な状態です。四十年というと、現在の日進月歩の社会において、経済、文化その他の関係において、もうすっかり鉄道の需要あ

うものについて、そういうものを検討しながら答申を出してくると思うのですね。ですから、国鉄は国家の機関でありますから、そういう必要なものは、やっぱり建設していかなきゃならぬ義務があるのですね。法律的に義務がある。義務があるが金がないからできない、こういうことだろうと思うのですね。そこで、これは政府の責任が大きくなるのですけれども、こういう状態を改めるためには、資金の面

けれど、まあお答えができるならば、ひとつ感想をお漏らしを願いたいと思うのです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 従来建設線の進捗状況が悪かったのは、いま御指摘になりましたように、国鉄全体が資金量が少ないと申しますか、非常に窮屈な状況になっておりますので、熱い、何といえますか、幹線と申しますか、既設線の増強、輸送力増強に重点が置かれてきたのが実情でございます。

うふうに考えております。

○大倉精一君　まあ運輸審議会の中身については、大臣が見えたらお尋ねしますが、審議会の経験のある人の話を聞きますと、運輸審議会の審議なんというものは、その日になってばかっと問題を出されて、非常に簡単な資料を出されてそれでもって審議をしてやる、どこに何が敷かれるかわからぬという状態でやっているのです。どうもそうらしいのです。そういうものを押

しつけられたんでは、公団をつくらう
が何をつくらうが、やはり同じだと思
う。これはあとから大臣に聞きます
が、要するに、金が足りなかったとい
うのですけれども、公団をつくるとい
うと政府から借り出せる、そのほか
公団ができて金ができる方法はある
のですか、どうやってつくるのです

○政府委員(廣瀬眞一君) すでに成立
しております三十八年度の予算におき
ましては、国鉄の出資が七十五億円、そ
れから政府、これは産投会計からで
ざいます、政府の出資が五億円、そ
れから政府の融資——運用部でござ
います、融資が五億円というものが三
十八年度の成立予算でございます。そ
れから現在御審議を願っている来年度、
三十九年度の予算におきましては、国
鉄の出資が七十五億円、政府の出資が
十億円と、融資が十億円、合わせま
して九十五億円というのが来年度の予算で
ございます。なおそのほか、公団法の
中に書いてございいますが、公団債券も
発行できるようにしております。

○大倉精一君 そういうような問題
は、公団をつくらなければならぬので
すか。これは、政府は国鉄当局に金を出
せばいいと、しろうとはは思っている
です。来年度七十五億円、こうおっしゃ
います、いままでの新線建設には七十
五億ぐらいの金は負担しておったで
しょう。国鉄は公団をつくらなければ
政府は金を出さぬ、公債の発行はでき
ぬという、そういう理屈はないと思
うのです。どうでしょう、何かほかに理
由があるのですか、公団をつくること
は、

○政府委員(廣瀬眞一君) 国鉄自体が
建設線をやりまして、これにあるいは
出資、あるいは融資という道がないわ
けでは私はないと思ひます。しかし、
一応主体を別にいたしまして、先ほど
申し上げましたように、国有鉄道は在
来線のほうに専念をいたしまして、新
しく国家的な要請を加味した新線建設
というものは、別な主体にやらせるほ
うが、責任体制が一応明確になります
し、したがって、新しい公団に政
府が出資なりあるいは融資をしたもの
は、何と申しますか、はっきりと新線
に使え、要するにこれは技術的な問
題だと思ひますが、公団にしたほう
が、政府としては出資なり融資がやり
やすいということで、公団を新設して
まいりたいと考えておるのでございま
す。

○大倉精一君 実は私も、これはし
ろとでわかりませんけれども、いろいろ
の提案理由やなんかひっくり返してみ
ても、どういうわけで公団をつくらな
ければならぬかということがどうもび
んとこないのですから、いま端的
にお話があったように、公団をつくら
たほうが政府は金を出しやすいと、ど
ういうわけで公団のほうが出しやす
い、国鉄には出さぬかという疑問も起
こります。それから、さらに新線建設
と、東海道新幹線もあるのですけれど
も、公団をつくらたほうがいいという
考えは、いつごろからそういう考え方
になったのですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) これは先ほ
ど申しましたように、三十七年の五月
ですか、五月の鉄道建設審議会の建議
に基づいておるものでございまして、
私もどうもこういふ考え方をもち出した
は、三十七年ころから始めたので
ございいます。

○大倉精一君 形式的にはそういうこ
とになっております。審議会のほう
で、政府でやるか、国鉄にやらせる
か、あるいは公団にやらせるかという
ことがあるのですけれども、そういう
ことがあつて、審議会の運営等を見てお
りますと、やはり審議会のほうで知恵を
つける人が相当おると思うのです。そ
ういふ構想があらつたにやうなもので
いいというならば、なぜ東海道新幹
線のときに公団をつくらなかつたか、
こういう疑問がちらつと出てきたわけ
です。これはその当時はそういう構想
は全然なかつたのですか。ああいう大
きな工事を国鉄みずからやってお
つて、そして地方の鉄道だけ別ものを
つくつて、政府はそのほうが金を出し
やすいというけれども、どんどん出す
じやありませんか、新線建設にこれは
大臣に一べん聞きたい。どういふわけ
で公団をつくらたほうが政府の金を出
しやすいのですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) これは絶対
論ではございませんで比較論、どっち
がよりよいかということになると思
うのです。私もどっちかは、新線建設と
いう目的をはつきりしまして、それに
政府資金をつぎ込んでいくほうがより
よいということ。それから、いま東海
道新幹線の問題が生まれたけれども、
これは私もどっちかは、これも一時議
論はございまして、これは要するに
新線建設ではなくて、性格としては東
海道の複々線化ということございま
して、東海道全体の大改良、線路増線
という形でございまして、在来線の
要するに線増でございまして、国鉄に

やらせるのが一番適當であるといふ
うに考えておるのでございいます。

○大倉精一君 どうも、だんだんわか
らぬようになってくるのですけれど
も、線増にしても新線建設にしても、
鉄道をつくることについては変わり
ないと思ひます。しかも、今度の東
海道新線建設の工事はべらぼうで
す。世界に誇る大工事だといわれて
おる。これこそ、私はそういうものを
つくつてもいいのじやないかという
感じがするけれども、それは国鉄がや
れるから、今度新しい地方の幹線でも
やれぬはずはないのだ。政府も、そ
の建設に要する金というものを国鉄に
せぬはずはないです。公団をつくる
といふたつて、何をやるかといふたつ
て、やはりこれは国鉄から技術員なり
何なりを持ってこなければならぬで
しょう。よそから持ってくるわけに
いかぬ。どうして政府はそこらにわか
らぬ。そして政府はそう言っておき
ながら、投融資は五億円ですか、来年度
十億円ですか、非常にわずかな金で
すね。公団をつくらたから金を出して
やるといふものじやないです、五億
円だ、十億円だ。どうもそういうとこ
ろがわからぬ。しかも、法案を見てみ
るといふと、建設審議会がこれをつ
くるといふて命令されたものを公団が
つくつて、そしてあまりもうからぬやう
な線は国鉄に貸与あるいは譲渡する
といふのです、もしもそうしたら公団
に返さ、そうなるおもうから公団に
けれども、国鉄は困りませんか。これ
は国鉄は、工事の進捗状態が悪ければ
今度は国鉄が非難される。公団が悪い
と言われるから国鉄はのがれるか
もしれぬけれども、かえつて国鉄が困

るようなことができやしませんか。し
かも、そういう線をもつて赤字が出
たらどうしますか。どこが負担しま
すか、赤字が出たら。そういう点なん
か、どうなんですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 前半の御質
問でございまして、これは同じやうな
ことを繰り返して恐縮でございま
すが、国鉄はやはり在来線の輸送の増強
ということに主力を置かせたい。した
が、資金の関係もございまして、進
捗状況の悪い新線というものはこれは
分離をして、これに政府資金もつぎ込
んで工事規模を大きくして能率的に
やつていこうというので別の組織を考
えたわけでございまして、これは議論
になりませんが、国鉄であれば政府資金
を出さぬかと言われま、出せな
いわけではないが、別の組織のほうが
出しやすいという、比較論になると思
ひます。

それから後半の問題でございま
すが、従来鉄道建設審議会が調査線な
り着工線に選定いたします場合に、こ
れは鉄道だけでなくて、他の道路網
あるいは内航海運という問題、要するに
総合的に国民経済的に判断されて、
それで予定路線の中から調査線、着工
線を非常に慎重に審議をして選定を
してきております。したがって、貸与後
の経営という点も考慮に入しまして、
いわば非常に厳格な選定をしております。
後にもそういう方針でいく——運輸審議
会が進まれるものと考へております
が、しかし、これから開業されます線
は、御承知のように、しばらくの間
は、かなり経営の赤字が出るというの

が事実でございます。しかし、この赤字の原因を申し上げますと、従来鉄道が自分で自分の資金を使って建設しておりまして、この赤字の大部分の要素は何といひますか、経営上の赤字のほか、間接的な経費、たとえば減価償却費あるいは利子あるいは固定資産税、こういった要素がかなり大きな部分を占めておりますので、これに公団が建設をいたしましたも、これを国鉄に運営をまかせる場合に方法が二つございまして、譲渡の場合と、それから貸す場合と両方ございまして、貸す場合が多くなると思ひます。貸す場合は、これはいままで数回の本委員会あるいは衆議院の委員会、大蔵大臣が出席されて明確に答弁をされておりますが、これは国鉄の経営上の立場を考えまして、有償にするか無償にするかをきめてまいる、私どもは、いままで御答弁申し上げた点あるいは大蔵大臣が御答弁をされました点を要約いたしますと、平たい言葉で申せば、赤字線は、これは大体無償で貸し付けることになる、したがって、この着工四十三線あるいは調査線十五線の中で黒字が予想されますのは、ごく若干でございます。あと大部分は、少なくとも当分の間は赤字経営ということになりますので、こういったものは実際問題としては国鉄には無償で貸し付けるということになると思ひます。そうなりますと、いま申し上げました間接的な減価償却費、あるいは利子あるいは固定資産税というものは公団が負担をいたします。したがって、ランニングコストのほうは非常に低減いたしました、実際経営上の赤字というものは、従来国鉄が自分で

建設をし、自分で経営した場合に比べて、非常に軽くなる、国鉄の経営上から申しまして、負担は非常に軽くなるというふうな考へております。

○大倉精一君 大臣がおいでになつたのですけれども、さつそくですけれども、公団をつくるという意味がどうもわからぬのですから聞いておるのですけれども、要するに、いままで新線建設が進捗しない原因は、資金がなかった、こういうことらしいのです、資金がなかった。ところが、どうも資金がないということだつて、鉄道建設審議会あたりが新線建設を決定する一つの方法ですか、あるいは鉄道建設審議会のあり方ですか、そういうものをやっぱりこの際抜本的に検討をしないかと思ひますが、運輸大臣、そういう点についてはどういふ考へを持っていますか、お伺ひいたします。非常に政治性が強いですね、運審は。

○国務大臣(後藤健太郎君) 鉄道建設公団をやらなければ、着手線、建設線が進まないという理由は、御趣旨のとおり、資金が足りないというところが、これは最大原因であることは申すまでもありません。しかば、どうすれば資金が得られやすいかという、私はやはり、あの建設審議会の答申にもありますように、別個の組織をこしらへましてやるほうがいい。と申しますのは、この前も御答弁しましたように、大体鉄道建設公団、新線の建設というものは、採算がとれないのが大部分です。ですから、たとえば北海道の山の中へ鉄道を敷くと、こういうときに、金を出す政府の出し方でございますが、

すが、目前には、非常にもうかる線ではあります、今日いろいろな施策が要望されております。運輸確保のため、あるいは運輸保安のため、あるいはサービスのため、非常に多額の金が必要されておる。一般に、あんな北海道の山中へ鉄道をこしらへるなら、とある、あるいは九州のいなかにこしらへるとか、そういう金があるなら、まず眼前のこれを直したらどうかというところが、始終いろいろな形で申されておるの、大倉委員御承知のとおりであります。そこで、そういう金は、別に、そういうところへ金をつぎ込むという印象を除きまして、新線建設にどうしてもやらなければいかぬのだという出さうが、私は、一つの考へ方ではないか、私、鉄道は、もう二万キロ前後の大きないまある鉄道を最も安全に、最も事故のないように運輸することに、国鉄は精進すべきではないか、これが俗受けな議論なんです。そこで私も、そんなことをいって、おつて七十五億、すつくり新線を建設して、おつた場合には、さつき大倉さんが指摘されたように、四十年もかかるといふようなことでは意味がないじゃないか、私はさように考へまして、この建設公団法が、国鉄でやってやれぬことではないが、これでやるほうが、金も出しやすい。と、このほうからいへば、とりやうい、政府からいへば出しやすい、こういうことで、私は鉄道建設公団をぜひひとつ成立するよう御審議を願ひたい、かように考へております。

○大倉精一君 いま私の質問は、それもお尋ねせぬならぬけれども、いま大臣がおつしたような、北海道のあ

んなところへ鉄道敷くくらいなら、という、そういうところへ決定するのは運輸審議会なんですね。どういふわけで、そういう線を決定するかと、これはいろいろさつきも言つたんですけれども、運審の経験のある人に聞きますと、当日問題を出されて、非常に簡単な資料を出されて、それでそれが政治発言でもつてきまつちまう、これを鉄道が引き受けなければならぬ、こういうシステムを直さなければ、これはやっぱり根本的な解決にならぬじゃないか。ですから、新線をきめる方法ですね、手続、これをこの際検討する必要があると思ふのですが、いかがでしょうか。私は、運審なくせというのじゃないのです。ないのです、すが、そういうことを中身を検討しなければ、たとえ今度でも、こういうものを引いてくれといつて、鉄道が公団に注文するわけじゃない。運審が相違わらず、そういうふうで出されて、それに対して公団がつくつて、つくつたものを鉄道がこれで商買やれ、運営せよ、い、そうなるのです。ですから、私は、それはそういうふうになれば、一番根本のものを直さなければならぬのじゃないか、それについて大臣の考へを伺ひたい。これは久しい問題ですよ。

○国務大臣(後藤健太郎君) 今後のこの鉄道建設公団が事業を進めるにあたりましては、十分そういう点を考慮いたしまして、順位、それからその他については、一切、やることにひとつ考慮いたしまして、適当な処置をとりたいと考へます。

○大倉精一君 公団法が問題になつたことと並行して、そういう議論はどこかです。それがありますか。

○国務大臣(後藤健太郎君) 私は運輸大臣になつて、そういう、まだ建設審議会に出たこともないし、そういう公式の場所での公式の発言をいたしたことはございせんが、部内におきましての会議等では、よく世上政治路線だとかんとかいわれるから、ひとつどうすれば地方格差の是正になるか、どうすれば未開発の資源の開発に必要であるかといふことを考へて、やるならやらないか、いかにいかにいかにいかに、しばしば出ております。

○大倉精一君 これは昔からの問題で、非常にむづかしい問題ですが、いつもよく検討して見ます、こういうことで終つてしまふのです。それで大臣はおかひになつてしまふ。しかし、これを検討しないといふと、これはもう抜本的な問題です。これはいままで運輸審議会と言つて、いままで、鉄道建設審議会、これをひとつどうしても検討しておかなければいかぬということ。

それからさつきいろいろ、お金が出しているというお話があつたのですが、これは廣瀬君も言ひましたが、どうも私はわからぬですね。たとえば今度金が足りない、ですから公団をつくつてやる、政府から出資が五億、あるいは投融資五億、何がしかの金が出る。それがなぜ国鉄に出せないかといふことですね。しかも、やはり公団つくつても、人間は国鉄から持つてこなければ、やはりつくれないでしょう、総裁も、副総裁も要る。それで責任体制云々と言われまふけれども、しかも、東海道新幹線のような大きな工事で、国鉄がみずから堂々とやつてのけるも

のもあるのですから、金さえつぎ込んでいけば、りっぱにやっていけると思ひます。しかも、国鉄は自分で運営する鉄道を自分でつくるのですから、一番合理的です。どうも私はそういう点がわからぬのですけれど、国鉄であれば出ない、公団であれば五億だといふ、その理由をもう一ぺん聞かして下さい。私はよくわからない。

○国務大臣(後藤健太郎君) たびたび申し上げる通りに、国鉄はある程度大きくならなければ、大きな現在の既設線を完全に運行していくというところに非常な意義があり、同時にまた、それをやらなければ輸送の確保がむずかしいから、そういうことよりも、建設のほうだけはいくつ別個のなにをこしらえてやるほうがよいと考えて、それで鉄道建設審議会でも何らかの形で、別の形でやるがよいという趣旨の答申があったから、私もそれをとったのでございす。さっき申しましたように、眼前にいろいろ、国鉄というものがあつたのになかへ持つていつて鉄道を敷くという、どうしてもそんななにか持つていく金があるなら、こつちへ持つてきたらいいんじゃないかという議論をされやすく、また、そういう議論が耳に入りやすいので、なかなか金を出させるのに、非常に、何といひますか、不便といひますか、やりにくいという感じがいたすのです。これはもう感じの問題です。から、同じ金を出すにしても……。

○大倉精一君 この問題はもうよくわからぬが、岡君があとからいろいろ疑問を聞くだろうと思うから、それを拝聴するとして、やはりまだ私にはわからぬ。公団には金が出る、国鉄には金が出ぬ、これがどうしてもわからぬ。わからぬならわからぬなりに、岡君が聞くと思うから、あとから拝聴しよう。

次に、いまの東海道新幹線の工事です。ね、あれはいつごろ終わるのであるか。

○政府委員(廣瀬一君) 最初の計画とだいぶ違ひまして、途中で二回ほど資金がたいふふえまして御迷惑をかけたが、幸いにしまして、現在用地はすべて買収を終わりました。それから全面的に工事をやっております。大体七月ごろには全線がつながりまして、これは動力線その他全部施設ができて上りまして、七月から約二カ月間ならし運転と申しますが、全線にわたつて運転を開始し、十月一日には、国会等でしばしば約束申し上げましたように、営業を開始できるという運びに現在なつております。

○大倉精一君 そこに關係しておる人はどのくらいおありになるのですか、施設關係あるいは建設關係あるいは職員。

○説明員(山田明吉君) 現在約三千人従事いたしております。
○大倉精一君 それは施設、工事關係もですか、全部合せて。
○説明員(山田明吉君) 若干の管理要員はございすけれども、大部分ほとんど全部が工事關係者でございす。
○大倉精一君 そうしますと、この工事が終わると、そういう膨大な人々が国鉄に帰っていくわけですか。
○説明員(山田明吉君) 工事が終わりますと、若干の残工事がございす。が、主力は現在線の改良工事に、実は第三次の長期計画をそのうち政府にも

お願いしようと思つておりますが、そちらのほうに転身することにならうかと思ひます。

○大倉精一君 公団ができると、やはりそういう方々に公団の仕事をしてもらうように、回つてもらふという、こういうことにならぬとくあいが悪いのじゃないですか。国鉄が人員整理をやるとか、何をやるかといつておる中で、三千人も四千人も受け入れるのはなかなかたいへんだと思うのですが、私はほんとうはそれがいゝと思うのです。今度ほかの新線その他の工事をどうやらやつてもらつていゝと思うのですけれども、公団をつくらうとすべしとてとを持つてきたつてしようがない。どこから持つてくるのですか。何人ぐらいいきますか。公団には。

○説明員(山田明吉君) 現在国鉄で新線建設を行なつておりますが、それに従事いたしております者が約八百人おるわけでございます。したがって、数の上で見ますと、公団ができれば、現在までの八百人の人手が新線の建設公団に回つてございす。したがって、いまして、現在東海道新幹線に従事いたしております人間を原則として回すという考えは持つておりません。個々には希望者もございすので、具体的な事例には、そちらへ回る人も出てくるかと思ひますが、原則として回すという考えはたゞいまのところ持つておりません。

○大倉精一君 そうしますと、新線建設に關係しておる人は、全部そのまゝ公団のほうに引き継ぎということになるのですか。
○説明員(山田明吉君) それは公団が発足しますときに、国鉄と公団とのや

りとりと申しますか、話し合ひになるわけでございますが、また、現在御審議願つてゐる法律のたてまへは、当然には移るようにはなつておりません。やはり個々の職員の意向を確かめまして、移る人は移る、国鉄に残る人は残るということにならうかと思ひます。

○大倉精一君 いろいろうわさに聞いておりますという、新しい公団にいくという希望者といひますか、そういう人はわりあいに年輩者が多いということを知つております。そういう現象があるのですか。

○説明員(山田明吉君) まだ具体的な個々の意向を全員に当たつたわけではございせんけれども、御指摘のような比較的高年齢層で、しかも、現在建設線の仕事直接を担当ではない高年齢者層で相当希望者がある実情にございす。

○大倉精一君 これに關連しながら伺ひますので、これに關連しながらお伺ひするのですけれども、いつか経営委員會でしたか、国鉄のちやうちん型の年齢構成を直せ、四十歳以上は首切れといふような、簡単にいふとそんなような答申があつたように思ふのですけれども、そういう問題はその後どうなつてゐるのですか。

○説明員(山田明吉君) 御指摘のように中ぶくれの人員構成、これは将来大きな問題になるという指摘がございしました。しかしながら、これは確かに現実はそのとおりでございますが、一朝一夕に右から左に解決する問題ではございせんので、われわれ常中ぶくれを是正したいという気持ちを持つておりますが、具体的にどうこうするといふところまではいっておりません。

○大倉精一君 これは非常に重大な問題だと思ふのですが、確かにあのときの答申では、昭和四十年以降からは正しなさいといふ答申であつたと思ふのです。これはやはり国鉄さんが実施されるのですか。それとも、そうじゃなく、それはそれとしてずつとおやりになつていく予定なのか。どうなんですか。

○説明員(山田明吉君) 御質問が、中ぶくれ——ちやうどいま三十歳台——三十七、八歳の年齢層の職員が一番数が多いわけでございますが、それをいゝゆる若年整理をするのかという御質問かと思ひますが、たゞいまそういうことは考えておりません。

○大倉精一君 これは、ほんとにそんなことをやつたらたいへんな社会問題になると思ふのですけれども、そういうことも心配されるから、私は關連して聞いたのだが、もし公団ができて、そのいつ該當者をこちらに移してしまおうといふような考えがあつたら、これは私たいへんだと思ふ。それこそ世間にいふと捨てるか、そういう非難をこうむると思ふ。そういうことはないでしようね。

○説明員(山田明吉君) かりに希望者がそういう年齢層からございまして、公団へ参りましたも公団の人事と国鉄の人事とは、出入り自由というたてまえになつておりますので、先生の御心配のような事態は起らないと存じます。

○大倉精一君 どの会社でも出入り自由という一応形になつても、なかなかそうはいかぬと思ひます。次に伺ひたいのですけれども、公団といふものの功罪については、よ

くわからぬのですけれども、いろいろ次の公団等お考えになつてゐるようですが、どういふような公団を将来お考えになつてゐますか。たとえば、うわさに聞けば、航空公団とか、何とか公団というのを聞いておりますけれども、もしこの委員会これに関連してお話し願へるならお話し願ひたいと思ふのです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 鉄道監督局関係だけ申し上げますと、前の国会に提出いたしました、現在御審議を願つております鉄道建設公団、それから予算の段階で、大都市の私鉄の高架の關係で、高架化公団ということも考へておりましたが、国会に提出の運びにはなっておりません。

○大倉精一君 航空公団とか、あるいは自動車ターミナル公団という、そういう話も巷間伝わっているようですが、これはそういう計画はないわけですか。

○国務大臣(後部健太郎君) そういう構想を持っておりますが、要は、いかにすれば今日のバス、それからトラックの錯綜を緩和することができ、そして自動車輸送の安全を期することとができるかというところでやりました、適当な都会地にバス・ターミナル、あるいはトラック・ターミナルを置くべしという議論が非常にあります。それでその公団を考へましたが、何と申ししても相当金がかかることと、世論は、公団をむやみやたらに起こして官僚のうば捨て山にするのかい、かぬ、こういうような議論もありません。空港につきましても、第二東京空港は、かなりまだ長期の時間を要する

と同時に金も要しますので、これは、いかなる形態にしてやるかがやりやすいかということ、明年度、すなわち三十九年度の御審議を願つておる予算が通るならば、一億円の調査費がつきますので、それによつて調査をいたしまして、形態と場所とどういふ方式でやるかというふうなことに考へて考へるつもりでございます。やはりそういうことですから、運輸省の直轄としては、どうもむずかしいのじゃないかという議論もありますし、いろいろな点におきまして、従来調査いたしておりますが、三十九年度の予算が通りましたならば、本格的に調査いたしましてやつていきたい、かように考へております。いま運輸省で考へておられます公団は、具体的には、ただいま申し上げました鉄道関係においては高架化公団、それからバス・ターミナル・自動車ターミナル公団、それから第二空港を公団の形式でやるか何の形式でやるか、そういうことについていま考へております。

○大倉精一君 運輸省直轄の公団は、資料があれば資料を出していただき、国鉄に直接関係のある公団の考へは、いまのところお持ちになつておりませんか。その他の公団です、つまり建設公団その他国鉄に關係のある公団です、そういう構想は、いまのところはないのですか。こういうものをつくろうという構想は政府のほうにはありませんか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 別段考へておりません。

○大倉精一君 この前の国会で国鉄法の改正がありまして、投資条項ができたのですが、あの当時は臨海鉄道です

か、これを考へたいというので、今度は名古屋にもそういうものをやるように聞きまして、その他一、二聞いておるのですけれども、そういうような投資条項に基づく将来のいろいろの構想ですね、もしここで漏らし願へる可能性のあるものについて承つておけば非常に参考になると思ふのです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 国有鉄道法の投資条項を改正いたしましたので、いまお話がございましたような臨海鉄道に出資がございまして、こうなつております。現在すでに投資しておりますのは、千葉県の京葉臨海鉄道、それから次に神奈川の臨海鉄道、この二つはすでに投資をやつておりますが、将来の問題といたしましては、名古屋付近というふうなことも考へられると思ひます。

○大倉精一君 その点は、この辺にしますけれども、やはり公団に投資するという、政府の全部これは関連した最近の傾向だと思ふのですけれども、これはむろん必要なものもあり、そうでないものもあると思ふ。私は、どうも公団というものは、ここに法律がかかつておりますからこれに限定して言いますと、どうして私は何だかふに落ちない。ですから、私はこの辺で一応質問を終わりますが、あとの委員から、またいろいろ質問があつて、疑問があれば質問をしますが、要するに、いま鉄道建設というものをあくまでこれはやはり国鉄がやつていくという原則、あるいはある人の意見によれば、青函トンネルなり、あるいは四国に渡すああいうような工事は国がやるべきである、こういう意見もあります。それも私はいいと思うのですが、どうも

私は、何べん聞いても同じだからもう聞きませんけれども、国鉄なら金が出るが、公団なら出しにくい、あるいは公団でやれば能率が上がるが、国鉄でやれば能率が上がらぬ、こういう点がどうしても私はわからないのですが、ほかの委員から、違つて角度から聞いていただいて、私はそれによつて再び質問をする必要があれば質問しますが、一応これで終わります。

○小酒井義男君 一、二点私簡単に尋ねをしたいと思います。運輸大臣、新聞などで見ますと、国鉄基本問題調査会というのを三月末にスタートさせるように出ておりますが、この基本問題調査会というのは、むろん基本問題ということなんでしょうが、相当広範圍な国鉄の問題を調査することになるのだと思ふのですが、さうでございませうか。

○国務大臣(後部健太郎君) これは、ああいう議が起りましたのは、かねてそういう議が国鉄の内部にもあつたように聞いておるのでございしますが、三十九年度の予算の査定の過程におきまして、国鉄並びに私ども、国鉄と一緒になつて予算の折衝をいたしたのでございしますが、どうしてもその大蔵省の査定に対しては承服できないというところで、まあ非常に最後まで、国鉄の補修費という要求が二千五百億以上でしたかと思ひますが、それを約一千億削減されたことについて、どうしても承服ができなくて、いろいろ折衝の結果、この間、御可決をいただきました百億円の補正予算と、それから四百億円の債務負担行為というので予算を年内に決定するという政府の方針に同意いたしましたので、国鉄も運輸省としても

ようやく政府のその案に承服いたしました。査定に府したのです。そのとくに、私どもさうに考へておつたが、国鉄の当局は、どうしても、いままで新五年計画とか、いや何計画であるとか、国鉄自身が、運輸関係の安全運轉その他万全を期するための所要の予算額をどうしても認めてもらえない。そこで、そういう計画を国鉄自身で立てても意味がないからして、閣議の決定をして、さうしてそれには大蔵省の当局もその中へ入つて、さらに国鉄の予算を十分に、迅速、安全、正確のモットーで鉄道輸送ができるようにするために、国鉄をどういふようにしたらいふかということについて、基本的にはどう考へよう。さうでないならば、政府にさういふなにかなくて、ただ漫然と大蔵省の考へで、こゝで切る、あそこで切るというのでは困るから、国鉄の要求する予算を全部認めてくれるか、そういうものを基本的に考へまして、さうして国鉄に対する政府の、財政当局のあり方、さらに、根本問題につきましては、企業性と公共性をいかに調和するか、あるいはその結果といたしまして、国鉄の予算をより確立するために、あるいは運賃の問題をどうするか等々、基本問題を少なくとも昭和四十年の概算予算を要求するまでにひとつきめて、その方針に従つて国鉄の予算というものを組む以外に、国鉄がそのやかましい保安の問題、事故絶滅の問題等々につきまして政策を立てられないのではないかと考へまして、私もさう同感であると思ひます、予算を決定するにあたりまして、閣議の記録に残して、さうし

て政府の言明を得てそういうことをやるうという事で予算が通った経過によりまして、いま、そういう調査会と申しますか、組織と申しますか、内閣の官房長官の手元において、非常な高い見地から、しかも、それが実際的になるように大蔵当局、運輸当局、通産当局、企画庁当局も入り、それに付随する学識経験者等を入れて、早く調査をして結論を出すようにしようといつて、せつかくいま組織、人選等について、官房長官の手元でやっているようにございす。終期が、ただいま申しましたように、概算予算の提出期である七月末か八月までに、それ以前に結論を出さないと、予算編成に間に合いませんから、それに時期を合わせてやるだろと考えております。

○小酒井義男君 いま御説明になったような非常に広範な方面から、国鉄のあり方を検討されるというようになことでしたら、この新線建設というようになことも、公団を設けてやるべきかどうかというようなことについても、一緒に検討するということでは、おそ過ぎるのですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私は、これはもう前国会に、衆議院では御承知のように通ったものでございまして、それをやめるというのでは、それじゃ、一休何のためにやったのだ、こういうことにもなるというおそれもありませんし、また、これはこれで一日も早ければ早いほどいいので、これは問題外にして、鉄道の基本問題の調査をいたそうと思っております。そこで、くれぐれもお願ひ申し上げますが、一日早ければ一日早いほどいいわけでございますから、どうぞひとつ御協力をお願いいたします。

いたします。

○小酒井義男君 これ以上この問題でお尋ねしても平行線ですから、次の問題、もう一つお尋ねしますが、これは少し、いままさういふ問題をまた蒸し返すというお気持が、あるいは大臣におありかもしれないが、鶴見事故などのあるときには、人命尊重だと総理大臣が言われたときは、運輸大臣もやはり国鉄の安全性を確保するために、予算をとらなければならぬ、そういう決意で三十九年度の予算の折衝をするという、そういう腹がまえだ、というところが、日にちが経過すると、そういう気が持ちがだんだん薄らいでいくような傾向にあるという気がするのです。全面的に新線建設というものを私も反対しているわけではないのです。必要なものはつくるのがいいですが、ただし、あとで困るようなものをつくるにやらないようにしないといふことを言っているのです。ですが、そういうような点から考えると、たとえば過密ダイヤと解決の問題にしても、全国各地にあるところの輸送力の増強対策、安全対策というものがもう目の前に必要なことが山積しているじゃないか、そういう状態の中で、それがまだ手がなかなかついてくれない、これから新線の建設に着手するといふことが、はたして妥当かどうか、すでに着手しているものは、これはやめるわけにはいかぬでしょう。やめるわけにはいきませんが、これから着手するといふようなものは、しばらくこれはそっとしておいて、そうして当面する緊急な問題をまず解決して、その見通しをつけて新しい建設線に着手するといふようなことぐら考える必要があるのじゃないかと

思うのですが、大臣、どうでございすか。

○国務大臣(綾部健太郎君) それは、私が先ほど来申し上げておりますように、眼前のものをやればいじやないかというので、予算が鉄道建設公団にとりにくいといふ理由の中にも申しますとおり、眼前の問題が山積しているから、それはそれでやるのだが、それかといつて、これの問題が幾ら全知全能を傾けて金をつぎ込んだって、三十年や十五年で鉄道のいろいろな事故絶滅、あるいは過密ダイヤの解消等は、なかなかできないと思うのです。その間じゅうやれぬということになれば、いつの日にか鉄道建設公団が鉄道新線建設ができるかというところを考えますときに、私は、一日も早くこれはこれでやって、あなたの申しやれることも、早くできる範囲において解決するように努力してまいりたいと、かように考えております。

○小酒井義男君 結局、しまになるかと、大倉委員の質問と同じことになるのですが、新線建設には金を出したいが、結局安全対策には金が出ないといふことになる、人命尊重だの、などといったことは、これは口先だけで、実際にそれに政府が――運輸省という、運輸大臣というわけじゃないです、政府全体がそういう問題に取り組もうという真剣さがまだ十分でない、こういうふうには私はとらざるを得ないので、それで大臣、どうなんですか、法案の審議を通じて、皆さんの質問を聞いて、新線建設といふことが重点で、安全対策といふことが、これは予算の許される範囲内でやっていくのだという、付録のようなかっこうに

なっているという気がするのですが、どうなんですか、その点は。

○国務大臣(綾部健太郎君) それは、さき申しましたように、基本問題調査会できまして、どうしても必要なものににつきましては、政府に予算をつけるように強硬に主張し、その手段をいたしまして、基本問題を解決しておかぬといふようなものならぬといふので、ただいま申しましたような方針でやっているのでございまして、それが解決することによりまして、予算、いまあなたのおっしゃるような当面の問題を解決することに大いに役立つといふことを私は期待いたしております。

○小酒井義男君 これ以上お尋ねしても、同じですからやめますけれども、結局新線建設を先にやるよりも、新線建設の公団をつくるのはあと回しにしておいて、当面の問題を先にやることに必要だといふふうに思っているのです。これは大臣と議論しても、私の意見に賛成だといふことはちょっとおっしゃりそうにないですから、この程度で私は質問をやめます。

○吉田忠三郎君 この前の委員会から続きまして、関係の各大臣に質問をいたします。企画庁の長官がお見えになっておりますから、長官の時間的な都合等も考えまして、最初に企画庁の長官にお尋ねをいたしておきたいというふうに思っています。

今日政府は、運輸大臣をして建設公団を設立して日本の鉄道網を整備をしていく、これがためには、理由としてはかくかくしかじかだといふ、この間提案の説明がなされました。私は、今日日本の鉄道の、つまり一つには大きな

な体系を変えのいく、いわば政策を変えたものではないかというふうに思いますので、この際、経済企画庁として、こういう事情について、日本の運輸交通政策全般にわたる総合的な政策等について、どうお考えになつておきたいかというのをこの際にお尋ねをしたいと思います。

○国務大臣(宮澤喜一君) もう少しあるいは具体的に御質問いただきましてからお尋ねの焦点がわかると思ひます。

○吉田忠三郎君 たとえば、あなたがお立てになりました所得倍増計画なるものに交通体系という一つのものが出ているわけですか。その体系の中では、今日ございす、それです。すでに予定された線であるとか、あるいは着工された線、さらには調査を行なわなければならない線がございすけれども、そういうものは当然赤字を招来するわけですから、それらについて、中止を直ちにやめになったかどうか、中止をしたかどうか、加えて、既設の線区についてもそういう赤字を招来するようなものについては、投資効率というものが高まらないからやめたらどうかという答申がなされているわけでありまして、ですから、それと、今度出されておりますこの公団法が、どう一体、つまり所得倍増計画との関係で変わっていくのかという点とあります。

○国務大臣(宮澤喜一君) お尋ねの御趣旨はよくわかりました。所得倍増計画の中の「総合的な交通体系の確立」といふ項目のところに、確かにたたいま御指摘のようなことが書いてございす。つまり、ここにいてございすことは、まず、全国的に総合的な一番

効率度の高い道路なり、あるいは鉄道なりを敷くべきである、港灣についてもそうであるということが強調されておるわけでございます。しかし、他方でこの所得倍増計画が本来的に持つております目的の大切なものの一つに、申し上げるまでもないことであります。経済の全国における総合的な発展、あるいは地域格差の解消ということとを大目的といたしてまいります。また、過去何年間か、そういう目的に従つて、施策をいたしてまいつたわけでありまして、そこで、総合的な交通網の整備というものと、地域開発あるいは地域格差の是正という意味でのローカルな交通網の整備というものは、片方だけであつてはむろんならないわけでありまして、本来的に、まず基幹的ないわゆるトランク・ラインというものがある整備されなければならない。それはそのとおりだと思ひますけれども、同時に、それが程度整備されつつある段階においては、地域格差の是正といったような観点から、ローカル的なものを考えていくということも、これも倍増計画が本来目的としております目的から当然出てきてしかるべきであらう。その場合には、当然トランク・ラインでございませぬから、基幹線でございませぬから、投資効率がやや下がるといふことは考えられるところでございますけれども、本来地域格差の是正というところが、投資効率でなく別な目的を本来的な目的にいたしておりますから、それはそうなることもまたやむを得ないのであるから、抽象的にはそういうふうな考へております。

○吉田忠三郎君 長官は、まあ抽象的にはそうなるかと答へられました。重ねてお尋ねしますけれども、その答申では、抽象的になつていないのです。これは長官の答申では、十分これは検討を加えてつくり上げたというふうな思ひのようです。読み上げますけれども、「国鉄」という断定語で答申の内容ができています。これは、この間鉄監局長あるいは運輸大臣とも、かなりこのことについて質疑応答してきて、最終的には鉄監局長は、池田内閣の所得倍増計画が若干変わった、変更した、修正したと、こう理解してよろしいということは一応終つてしまつたので、きょう、長官おいでですから、あらためてお尋ねするわけでありまして、この中では、国鉄の交通政策のあり方として、この所得倍増計画の中では、やはりひとり国鉄だけではなくして、総合的な交通体系の中で考えられるべきものだ、ですから、国鉄はこれからの新規投資の中で経営収支上採算のとれない、いま長官も申されたように、ローカル線の建設であるとか、こういうものについては中止をしないか、という「国鉄」という固有の名称を使つて強く指摘しているわけですか。ですから、このことはやはり、たとえいま提案されております公団が、国鉄にかわつてこういうことを行なわんとすると、そんなにこの答申がなされてから客観的な事情などというものは、私は変わつていないのじゃないかというふうな思ひますので、こういう点はどうかというところをお尋ねするわけですか。

○国務大臣(宮澤喜一君) 御指摘のように、所得倍増計画の中で第二部「政府公共部門の計画」、その「総合的な交通体系の確立」というところには、そういうふうなことが書いてございまして、これは、この計画ができましたときの沿革に多少さかのぼるのでございしますが、各部門に分けて問題の検討をいたしてまいりました。そして、それが一つの計画にでき上がったわけでございますが、各部門部門で、俗なことで申せば、多少その部門だけとばして申せば、多少その部門だけを――部門だけをと申すと語弊がございしますが、部門の本来的な利益と申しますか、そういうものにウエートを置いた、多少そういう表現が、この中に随所に、実はあちこちに見えるわけでございます。そして総合的な計画にいたすためには、そういうウエートを実は平均しなければならなかつたわけでございますけれども、間々そういうことが、やはり急いで当時作業をいたしましたあと検討いたしますと、ございまして、また、それを全部平らなものとしまして、各部門で主張のした特色というものが、現実には失われたものもございまして、多少、そういうところがあるやむを得ないかと考へますが、いま御指摘の部門は、まさにそういうところでございまして、おっしゃつたようなことが書いてございまして、ございしますが、この計画を最終的に決定いたしますときには、所得倍増計画の終局の目標は何かといへば、やはり福祉社会をつくるというところ、そしてそれを地域格差の是正という形でなくしていくということ、これが基本目的だといふふうに認識されておりますから、各部門における要請も、やはりその大きな目的には、おのずから多少の犠牲を払いながら奉仕しなければならぬといふふうにこれ

は読むべきであらう。活字になりましても、その箇所を御指摘になりますれば、いま御指摘のまさにそのとおりではございませぬけれども、読むのは、そういうふうな読み方をすればならぬのではないのか。国鉄が国の会計においてなされておりますということ、ある意味ではむろん独立採算制が必要であるということとをございまして、しかし、場合によつては、そういう国の目的のために、多少不採算なものであつてもやらないといふことは、これは私企業と違ひまして、私にはあり得ることだといふふうに考へるわけでございます。

○吉田忠三郎君 この所得倍増計画の中で、そう長い間――私はまだこれは釈然としませんが、長官もおっしゃつておられるのが、各部門部門の何といふことが、利害関係といふんですか、そういうことで必ずしもバランスがとれていない。言いかえれば、完全ではないのだといふことになるんだと思ふのだ。だから、これ以上、私は時間をかけて議論をする気はございせんけれども、この際大事なことでありますから、長官もいらつしやる間に、もう一つだけ聞いておきます。

それは、愚問かもしれませんが、それとも、同僚議員の方々からも、たびたびこれに関連して質問ございしましたが、この法案を提案にあつた、それそれの答弁者は、建設審議会の答申に基づいて提案したのである、こういうことばが出てくるわけですか。ごもつともなうなことはございませぬけれども、たいへんこれは大事なことで、私は思ふんです。そこで、若干愚問かもしれませんが、建設審議会のメンバーには、各省庁の次官がメンバーとして載つて出席いたしておりますけれども、その会議というのは、鉄道の建設に限つたことでございませぬかと思ひます。限定してございませぬかと思ひますが、一年間にどのくらいの回数開かされて、この会議に次官はもとより企画庁の長官が出席されているかどうかを、まず聞かしていただきたいと思ひます。

それから、それに関連いたしまして、政府は、今度のような場合は、運輸交通政策の一つでございませぬけれども、私は、国の政策をかなり大きく変えるようなものだ、この法律の重要性をながめておられる。これは御案内のように、提案理由の説明にもございまして、あるいは低開発地域を開発をしながら地域格差をなくしていくというやうな、非常に重要な内容を持つた法律だと私は思ふのです。ですから、そういう重要なものであるならば、私は、建設審議会なるものの構成メンバーとやかく言つたり、あるいは鉄道建設審議会といふものを否定するのでも何でもございせん、軽視もいたしませんけれども、そういうところに、提案をする以前にかなりの私は準備段階があるいは作業段階といふものがあると思ふのです。したがつて、私は、そういう場合は、当然所得倍増計画の中にも、いま申し上げたやうなことがたくさん出ておりますから、経済企画庁長官との段階で十分協議の上でこの案を策定して、しかる後に、建設審議会に提出審議を願う、こういう事柄が私は筋道ではないかと思ふんですけれども、長官はこの点についてどう

ら総合的に判断して検討してみると、
ただいままで大臣は出席しておりませ
んでしたが、かなり長時間日、数をかけ
てこの問題の質疑をかわしてきたもの
をちょうだいをいたしておたわけな
んですが、どうもその中では、私ども
が直ちに理解するような残念ながら答
弁がいただけなかったわけでございま
す。幸い、きょうは大蔵大臣がおしま
すから、具体的にひとつ私お尋ねしま
すから、明決に答弁をお願いしたいと思
います。

ようやく最近になってから鉄道新線建設事業計画及び資金の計画、こういうものがわれわれの前に資料として提示されて、しかも、これは運輸省の粗末な案だ、粗案だ、こういう答えが鉄監局長からなされた。このまことに粗末な——鉄監局長の言をそのまま借りるのでしたら、私があえて悪口を言っているのじゃなくて、鉄監局長のお言葉をそのままちょうだいしますと、まことに粗末な資料なんです、この資料を見ただけでも、再三運輸大臣あるいは関係当局が、私どもに建設審議会の答申に基づいて、あるいはその答申を尊重して、ということとは、やはり支出割合が違っているような感じを受けるのです。ですから、せっかく国の金庫を預かっておられます、しかも、きわめて優秀な大蔵大臣でございするだけに、私はこの際、この粗案なるものが、もとより粗案であるかどうか別にして、国家的なこれは大蔵大臣から、国家的な立場で私は大蔵大臣にこの関係を答弁していただきたい、こう思うわけです。

○国務大臣(田中角榮君) 国鉄がお出しになった五千億であると思いますが、かようなものに対しては、大蔵省は相談にあずかっておりません。おりませんが、私は鉄道建設審議会の委員長をしておりまして、この五千億というものは、現在着工線、調査線、予定線になっております、別表に書いてありますものだけでも、五千億をオーバーするというような状態をそのまま基本として運輸省は検討せられたものと思います。しかし私は、こういうものよりも、私が鉄道建設公団を大蔵省として設立に賛成をいたしました

ゆえんのものは、新しい視野と角度の立場に立って、私は道路の建設と港湾の建設と鉄道と三位一体にならないければ、どうしても合理的な輸送は確保できないという考え方に立っておるのではありません。でありますから、道路と港湾と鉄道というものがばらばらではなく、今度所得倍増十カ年計画の中の、これからの五カ年計画の交通網整備はどうあるべきかという、答申の中には、私は、これより大きなものが出てくるかも知れぬという観点に立っており、赤字だと言いますけれども、これは、道路は無料公開の原則に立っており、持修繕費等は、ほとんど議論にならないのであります。しかし、山岳地帯を通り、それから土地が非常に傾斜がいろいろある、また、相当距離をたぐさんといふかという問題は、経済計算として簡単に出てくる問題であります。私はそういう意味で、いままで鉄道は鉄道会計の中で考えるから赤字になると言いますけれども、鉄道を無料として考えた場合、道路と同じ使命で考えた場合、どうなるか、こういうことになれば、私は、鉄道に将来の五カ年計画でどういう投資をしなければならぬかというところは、経済計算上すぐ出てくる意味で、私は、だからそういう意味で、これからの答申を待って、私は、鉄道建設公団の事業というものはきめられるべきものだと思うのです。いまもうパイロット隧道をやっております北海道と東北とを結ぶ

津軽海峡の隧道を一体この建設公団でやるのか、新しい事業体でやるのかは別にしまして、これでやると仮定した場合には、一体この中には含まれるのか。また、いま四国と本州との横断橋を考えているわけでありまして、これにも調査費がついておるわけであり、これを一体これでやるのか、この五千億に入るのかというところが、よく考えられる問題であります。私は、そういう意味からいって、国鉄が急遽審議のためにお出しになったと思いますが、こういうものよりも、私は、この鉄道建設公団を設置する審議の過程において、皆さんがこれではまだ不足だから、ひとつ将来答申を待って、大蔵省は財政当局として十分配慮しろ、こういうようなお考えで見ていただければ、認めた以上、私たちも、合理性がある、財政当局として考えても妥当性がある、こういうことで設置に際し切ったわけでありまして、三十八年、九年の予算を見たら全く答申案とは違ふじやないかといえますけれども、それは、もう答申のときには、地方自治体からもいろいろものを取るうとか、それが最後にできなくなつて、とにかく鉄道建設公団だけを満足せしめたいという、政府がそういう考えのもとで御審議をお願いしているのではありません。私は、答申によって大きくなれば当然そのように財政的に対処いたしますし、それからどんなふうにかえても、これより小さくなるということはないだろうというふうな現実的に考えられるわけでありまして、御理解賜わりたいと思います。

○吉田忠三郎君 大蔵大臣はかなり将来展望を言われて答弁されましたが、私は私なりにそのことはわからないこととはない。しかし、そういうことであるとするならば、今日法律を出してあるわけですから、もっと親切丁寧にこの公団は、いまそのくらい、大蔵大臣のような将来展望、これはいろいろな海橋とか隧道等を含めて言いましたけれども、そういう問題は別に、この法律に基づいて公団がこういう事業内容をもつてやるのだ、資金計画もこういう計画なんだというものがあつてしかるべきだと私は思うのです。ところが、これは政府の得意とするところであるけれども、いづれも法律をおつくりになるときには、どんな法律でも、いま大蔵大臣が言ったように、法律さえつくれば、将来何とかこういう展望でこうなるんじゃないか、こういうことを常に言わねばなりません、必ずや、政令であるとかあるいはこの法律の中にもありますように、事業計画書を今度提示して役人同士がそこで話し合ひになって、かくかくしかじかと、こういうかっこうになっている。なつていうから、私も、いやおうなしにそういう点を、国会では審議する場所です、明らかなにして審議をしなければ、ほんとうにその法律をつくり上げたり、あるいはその法律が、今度は逆に、具体的な実施の段階で功を奏したものにほならない、こういう考えに立つて私は質問しているわけです。これ以上こういふことについては申し上げようとは思いませんが、大臣がせっかくおきまして、前の委員会では、これは大蔵大臣の答弁の誤りではなかつたかと思つておるのですが、あなたにこの赤字問題についてたびたび各委員から質問をする、これは当然赤字が出ることは間違いないわけですから、たびたびその質問が出るということは、公団をつくつていったら、あるいは、かりに国鉄がやろうと、非常に大問題だからたびたび出るわけですので、この際大臣に重ねて私は聞くのですが、この間の、たしか相澤委員の質問に対するあなたの答弁で、かなり調子よく答弁されたが、田中流の浪花節を聞かして答弁をした中で出てきた言葉に、赤字の出るという予測のつくものについて、原則として無償で譲渡する。こういう答弁をしたわけですが、これは、きょうは決してあなたに対してどうこうあげ足をとるつもりはさらさらないが、ただし、法律のたてまえからいけば、無償の貸与だと、こういうことだと思ふ。この点で新線開業をしていく場合に、ほとんど赤字が出ることは間違いない。だから、その形式にとりましても、とにかく原則として国鉄に無償で貸し付ける、貸与するのだ、こういう理解でいいのですか、どうですか。

○国務大臣(田中角榮君) この組織は公団でありますから、有償が原則でありますけれども、事実の問題から考えますと、他の政策目的をもってつくられる新線が多いので、当然採算に乗らずある期間、赤字採算線であるという場合には、無償で貸与するということ、これは、もう当然そのように考えておるわけでございます。

○岡三郎君 関連でお伺いいたしますが、いまの話でいうと、大蔵大臣は委任してもらえないといけないと思ふ。

ということ、実際になかなか渋い金の出し方をするのが大蔵省で、昨年は財政投融資五億円、ことは十億、事の出發に於いて、渋い人がほらを幾ら吹いても私は信用できない。だから、今後のいわゆるいろいろな計画が出てきたときには、五千億どころじゃない、幾らでも持つようなことであるが、その時分に田中さんがいてくれればいいが、持って行き場がなくなってしまう問題が一つあると私は思う。ですから、どうしてもこの財政計画自体として大まかに見て、十年間に、大蔵省はどうかというふうな金をどの程度出すつもりなのかね。やはり出發にあつて当時の大蔵大臣がこう言つたということも記録に残しておかぬというところ、この公団は途中にしてバンクするおそれがあると思つてゐるのです。だから、これは何と云つても育ての親が、運輸省が幾ら力んでも、大蔵省が、ちりちりを受けておくれなければ、これは育たないと思つてゐるのです。ですから、大まかでも、いわゆる計画が出たら、何ほどもつてくるというのじやなくて、一応この十年計画というものが出發するにあつて、五千億がいまのところ出てきてゐるのは三千億になつてゐるわけですよ。縮小してゐるわけですよ。いわゆる建設審議会から出したやつは五千億になつてゐるけれども、地方財政の關係その他において、政府資金と国鉄資金で大体十カ年で三千億、こういう計画に縮小してきてゐる現状ですね。こういうものを見たときに、やはり大蔵省の眞摯な財政的な裏づけというものが、私はやはり要請

されなさいかぬと思つてゐるのです。その点ひとつお答え願ひたい、あまりはつたりじやなくて。

○國務大臣(田中角榮君) これをいま運輸省がお出しになっております財政計画というものは、まだ私たちが聞いておらない問題であります。いづれにしましても、先ほどから申し上げておりますとおり、その場でもって逃げようなどという考え方は持つておらないのです。大蔵省としてこの鉄道建設公団を踏み切つたのはたいへんなことでありました。事務局は確かに反対でありました。こういうことをやるとたいへんなことになる、こういうことである、いまはたゞ、運輸大臣のいろいろな御発言もありましたし、私もこの問題に對しては勉強しておりました、やはり道路と——私は道路の問題とよく比較しますが、いまから十一年前に道路整備五カ年計画を私が提案をしたのであります。私が議員提案で反対を押し切つて、ガソリン税の、目的税の法律をつくりましたが、当時と同じような気持ちに私は立つてこれを引き受けたわけでありました。当時年間八十六億しかなかった道路費が、五カ年間に四兆一千億になつてゐるのであります。しかし、そのときには、道路よりもまだまだ戦災復興等に対して、金はつぎ込まなければならぬという議論もありましたけれども、私は努力をしたわけでありました。私は今度は、道路も総延長五万キロくらいは当然幹線道路として必要であるけれども、これから財政当局として考える場合には、道路が一番合理的に財政負担が少なく済むのか、また、鉄道に振りかへたほうがいいのか、道路と鉄道と併用しな

ればならぬのか、内国航路によつてどの程度まかなえるのかということ、これを綿密に計算すれば、財政当局としてはすぐ出てくる問題であります。私はそういう意味で、今度の総額をなせきめぬと言われまふけれども、少なくとも所得増増計画の、これから五カ年間のうちに、道路の問題を含めて鉄道、港湾等、全部五カ年計画をつくるというところを前提にしていま諮問をしてゐるのではありませんから、私は、そこをいろいろの方々が研究していただければ、道路の計画は五千億であるべし、一兆円であるべしという問題ははじき出されるのであります。特に地方開発があり、新産業都市の建設があり、産炭地の振興があり、低開発地の開発促進と、このように法律を十分考えますときに、鉄道というものは当然出てくれないといふことはもう当然出てくる。私はこれを引き受けるときに、日ノ影線とか、阪本線とか、いろいろの問題に對して自分でも検討してみましたが、實際は、熊本から延岡まで、キロメートル二億ちよつとでできる。現在九メートル幅でもって道路をつくつた場合に幾らになるのか、有料道路をやつたらベイするののか、こういう比較でやるとすぐわかるのであります。私はそういう意味でこれに賛成したのであります。それから、この公団が発足したのであれば、早晩答申が出ますから、そうすれば私は、少なくともこの公団を設立した趣旨に沿つて、財政負担というものは当然起るべきという考え方に立つてゐるのであります。現在の道路公団の制度を見ていただければわかりますけれども、道路公団をつくるときには、道路は無料公開の原則に立つものは

です。それから、時限法でありました。時限法でありましたけれども、ああいう時限法による道路公団が今日どのような大きくなつてゐるか。五カ年間一兆一千億の事業を必要としてゐるのであります。でありますから、私は、同じような立場でものを考えるときに、鉄道ではもうどうにもならないような状態になつており、鉄道が、いい悪いにかかわらず、法律に基づいて新線建設の建議があればやらなければならぬ、こういう事態を打開するためには、どうしてもこの建設公団という新しい事業体が必要である。こういう考え方をよつて賛成をし、御審議を願つてゐるのであります。それから、いま三分の一持ちますと、二分の一持ちますと、かといふようなことは申し上げる段階にありませんけれども、これはもう、答申が出れば答申は尊重するといふのが政府のたままでありまして、それにひとつ期待をかけて御賛成賜ひたいと思つてゐます。

○岡三郎君 だいぶ大きなことを言われてゐるけれども、結局、道路公団とこの鉄道建設公団の具体的な違いといふものをよく考えてもらえば、大蔵省事務局がどういふ計算をしたか知らないけれども、實際問題として、いま言われたように、道路ですね、鉄道、こういうふうな問題、あるいは港湾の問題もそうですが、基本的なところで、われわれは道路をつくつていいところは道路にすべきじゃないか、わざわざ鉄道を敷かなければならぬといふことはないので、端的に言つて、一つの地方の人々が長年の間やはり鉄道といふものに非常にあこがれてゐるので、そういう点については気持ちちはわかる

にしても、新しい産業計画といふか、いわゆる運輸交通全体の問題として考えたときには、やはりどういふふうにかれが対策を立てて、いわゆる財政投融資をしたらいいか、こういう問題について非常に大まかに過ると思つてゐる。いわゆる鉄道建設公団をつくつて、そのうちにもっと大きくするだろう。二百三十一線を全部つくるというのを考えておられるのかどうかは別にして、とにかく、これは何兆円かかつたてでできませんよ、全部やろうとするなら。だから、当面とにかく工線、それから調査線といふものをまた着工するやうにやろうということにすぎないのだ。しかし、もう鉄道建設審議会がずっとやつてきた問題は、聞くところによれば二百三十一線ある。これは、将来あなたの方の言うやうにやれば、何兆円あつたつて間に合ひませんよ。だから、いま言つたやうな形で、地域格差を解消することは大賛成です。鉄道敷くこと大賛成です。しかし、できない相談のやうなことをやつて当面カムフラージュされるということだけでは、われわれとしては納得できない。だから、当然これから起つてくる赤字といふものに對し、それから今後の政府出資といふものは、長期にわたつてはわからないとしても、この予算からみて、あまりにも少ないです。ですから、明年なら明年答申を待つてゐると出ると、こういうふうな言われるけれども、具体的にここ一つ一つの十年計画といふもので案は出しておられるけれども、金の問題については大蔵省は全然タッチ、御相談も受けません。では、何のために大蔵大臣ここに來ていただいたのかわけがわからぬ。

どうして運輸大臣相談をしないのかね。そういったことは、いま言ったように、煙に巻くようなことで話が済んでおるのか。たわいもない、とりとめもないことだと思ふのです。というのは、この建設公団をつくって、そして着工してどんな仕事をしなければ仕事をしてくれど金にはならないのです。当然ですよ。だから、もっと端的に言えば、これは公共事業としてすつと割り切つて、政府がやると言へば、これは私たちが納得するのです。そうではなくして、中途半端な形で、当面、地方のほうから鉄道を引っぱつてくれというから、政治的に考えてもあまり遅延さしておくのはよくないから、何とかここでちよつとほこ先をかわすためにつくられたという印象以外に何もものもないのです。当面を糊塗するための一つの案にしかすぎないというふうにししか考へざるを得ないので、いまの大臣の答弁を聞いています。

だから本格的に、いま言ったように、鉄道建設をするということになれば、これについては、やはり根本的に、経済的な見地ばかりじゃない、公共的なものならば、地方の住民の格差を解消するということならば、当然それに対して、公共事業として、政府が経済企画庁を中心にして、建設審議会なんかやつたつて、そういう面の政治家も出ていたりしているから、あまり言いたくないけれども、いままでできなかったのは、みすみす国鉄がサボつていたのでないで、それをつくつていけばつくつていくほど、国鉄自体が、焼け石に水で、何ともならない。結局、運賃値上げに持つていかなければならぬ。

ばならない。大衆負担。こういうことに全部転嫁されるから、国鉄自体としてもできない。だから、大蔵省自体がある程度やはりここに政府資金、国鉄の資金でやるということになれば、ある程度めどをつけておいてもらわないと、何か知らぬが、膨大な夢物語りのようなことだけでは私はこれはならぬと思う。ですから、もうちよつとここのでひとつ大蔵大臣と運輸大臣が何とか相談してもらわないと、これは出発しても、ちよつと身体不自由をかかえたいような形になつてしまつて、ほんとうに動きがとれなくなるんじゃないかという気がするんですよ。だから、基盤のないところにやたらに家をつくれと、一体どうなるのだという心配がわれわれにつきまといつてくる。それを説明してもらつたために大蔵大臣に来てもらつたり、経済企画庁長官に来てもらつたのだと私は思う。だから、いま心配しているのは、あまり取り越し苦労だということかもしれないが、法律をつくつて公団をつくるということになれば、やはり公団がいかげんなあり方なら、今後の歩み方については、われわれの責任になつてくると思う。ですから、そういう点で、田中さん、公共事業なら公共事業としてやる気持ちはないですか、いまのあなたの考え方だつたら、割り切つて。

○国務大臣(田中角栄君) そういう御議論が絶えずあるわけであります。私も承知いたしております。そこが非常に苦心の存するところでありまして。国有鉄道の独立採算制の中で、一般会計でもつてめんどろをみるというふうなことは、これはなかなかむずかしいのです。でありますから、今度鉄道建設

公団というものに踏み切りましたのは、確かにその他の政策目的、地方開発とか、それから国内均衡をはかるとか、そういうものに對して、そういうことを前提として、鉄道を建設しようというのでありますから、政府も相当な努力をするということに對しては、いまの鉄道に對してわずか九億ぐらゐの利子補給をしておるというものは、やはり国鉄と分けて、こういうものになつたので、これは、いいかげん、政治路線が二百何線かきまつておりますから、これに對してこういうことをやつて、まあ九十億か百億やつておるのだ、こんな考えで出たのでは、何千キロ延長の鉄道建設をせられたいわけでありまして。千キロといふと、いまの値段としてキロ平均一億七千五百萬ぐらゐと、こう見ても千七百五十億であります。こういう投資が明治からずっと続けてこられたわけですから、それが、年間七十五億に減つておるのです。これで鉄道がいかどうかという問題は、私はさぶる考へなければならぬと思う。ところが、政治路線、赤字路線といふものに對しては、まづ、われわれはそういうものにはさわらない、こういう時代があつたのです。海運に對しても六、七年前はさうだつたのです。私は、やつぱりそういう考へ方に立つて、こういうものをつくれば確かに相当大きな財政負担になるであらうけれども、やはり所得倍増計画の最後の五カ年間を考へますときには、東京では、もうキロ当たり四十五億の地下鉄をつくつておる。千

億の道路をやれば、八百五十億は用地買収費であり、補償費であります。そういう産業や文化や人口が過度に集中するやうなことが、一体財政的に投資効率があがるかといふ得るかどうかが、こういうことを考へてまいりますと、これは、この狭い日本でありまして、やはり交通網によつてつなぐことによつて国内均衡をはからなければならぬ。私は、この公団といふものが、つられて五年後には、ほめられると思うのです、これは必ず。そういう自信を持つて、相当事務当局では反対もありました、こんなものをつくつたら結局は公共負担になつて、道路をつくると同じことになりまふと言われたけれども、そこが政治家と違ふところだと、これをやらなければ、百年のために大道を開けないのだと、こういうことで、相当抵抗を排除してつくつたのですから。そうして審議の過程においてこのくらい強い御審議があるのですから、これはやはり法律について回しまして、私はやはり何年後には相当事績をあげられる、そういうことには對していま計画ができておらぬといふのは、あなたもいま申しましたけれども、新線建設審議会から答申をされておるものをそのまま前提にして、一体やつていいのかという問題は、あるわけでありまして。これは、今度新産業都市とか、地域開発の、昭和三十五年につくられた地方開発促進法というものがほとんど死に法みたいなものがここから生きてくるわけでありまして。ですから、経済企画庁長官を中心にして諮問をされた答申は何年後の日本の姿といふものが出てくるわけですから、そうすれば、そこはもう鉄道でやつたほう

がいいのか、道路でやつたほうがいいのか、港湾で結ぶべきかといふことが当然答申で出てくるわけでありまして。そのときに、建設をされておる調査線、着工線、まあ着工線まではずすわけにもいきませんけれども、付表に出ておるようなものは優先順位がつけられるわけでありまして。つけられれば、単線にするか、複線にするか、電化でやるか、そういう問題が出てくるのであります。いま運輸省に要求して、すぐ五カ年計画を持つてこいといつても、この程度のものでしか出ないと思ふのです、事実申し上げて。ですから、審議の過程でこういう前向きの議論をしていただいて、そうして私は、やはり国会でもこういうふうな審議をしながら通していただくのですから、これから、鉄道建設公団の計画はどうなつた、大蔵大臣も来い、企画庁長官も来い、こういうこともつてきめていかないと、なかなかきまる問題じゃないのであります。確かにいまよりもいいことである、こういうことでひとつ御理解をいただくよりほかにないのではないかと、こう思ふのであります。

○小酒井義男君 閣下をして。大蔵大臣に、実は具体的な例を出して政府の方針をお尋ねしたいのですが、こういう線があるのです。一日に六往復、しかも車両はディーゼルカー一両、結局四時間に一べん通る鉄道なんです。ディーゼルカー一両で運べるくらいのところなら、バスに大體乗れる程度です、大型でしたら。そこで、道路をつくつておけば自動車を通れるわけですね。いろいろ利用方法がある。鉄道だと、ほかのものが通れぬのです。歩いて通ろうと思つても、ちよつと通りにく

い。そういうようなところにも鉄道敷くべきだとか考へになつておるかどうか。

○国務大臣(田中角榮) これは運輸大臣がお答えをするようなことでございませうけれども、私に御指名ですからお答えをします。

それは阪本線のような例もあると思ひます。しかし、これはもう地形、地勢、気候上の制限等がありまして、鉄道でなければならぬというところもありませう。これは全国大体四九、雪の降るところ、寒冷地のところ、非常に高いところは、維持費や改良費等を見ますと、当然鉄道でなければいかぬという問題もあります。がしかし、道路でもって間に合うところもございませう。でありますから、山岳地帯であると、道路には変えられないというところもありませう。しかし、福島県の一部をバスに転換をしたというやうな例もありますので、これはやはり、その地域の地勢、地形、気候上の制約がありまして、おのずから鉄道のほうがいい、また道路に切りかえたほうがいい、ということはいふ得るわけでありませう。

○加賀山之雄君 ちょうど大蔵大臣、企画庁長官が出られたので、この機会に一、二簡単に伺つておきます。

いま、大蔵大臣のお話を伺つておつて、まあ、私の理解するのは、大蔵大臣、これは運輸大臣はもちろんでありますが、鉄道はまだ敷かなければいかぬ、敷かなければいかぬが、いまのままだでは遅々として進まないということ、その促進をするのに公園を設置されるという一つの目的、それからもう一つの目的は、これをあげて建設公園

の責任に移すことによって、国鉄の負担を軽くする、そうして国鉄は、本来の現在ある線区について、安全確保はもちろんのこと、いわゆる近代化といわれる長期新線計画を立てて、それに邁進する、この二つが重大な意味を持つと私は理解するわけだ。

そこで、最初の新線建設——もちろん鉄道建設審議会の議に基づいたものでありますけれども、これを促進するとして、一応あげられておる計画が三千億となつております。そうすると、これは十年間の計画とすれば、三百億というペースになる。先ほど大蔵大臣は、いまから二分の一とか三分の一とか、財政負担について言えるかというおことばでありましたが、これは、実はせんだつての委員会でも、私は、運輸大臣は財務当局とどういふお話になつてゐるかというのを伺つた。大蔵大臣としては、いま、それははつきりとして、三分の二がいいとか、三分の一がいい、三分の二がいいとか、言われることができないまでも、いままでのように、国鉄の出資が七十五億、来年の予定額がそうなるおと、政府の出資が十億にすぎない、こういうことでは話にならないのであつて、将来は、政府出資はもと当然ふやすべきだ、これは財政投融資ということに、なつて、私は、本来政府出資として、政府が財政負担として、公共投資としてやられるところのものであります。これは道路や港湾と並んで大臣が非常な重点を置いておられるところですから、それと同じように、政府出資というウェイトをかなり強められたい、この計画は進まないということになる。それをまず大蔵大臣に伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(田中角榮) これは、原則的に考えると、公園を設立したことは、あなたがいま御発言になられた趣旨に基づいて設立をしたわけでありませう。国有鉄道の中で、採算線に乘らないからというもので、現在の法体系では国有鉄道がやらなければならぬ、こういう無理な押しつけをしてゐるわけでありませう。しかし、それは地方開港とか地域開港とか、種々の他の政策目的を持つて国が行なうものでありますから、鉄道会計だけの採算面を議論すべきではないのであります。これをやりまして、北海道の鉄道という例を出しまして非常にあれですが、私は事実、そう考へたのであります。北海道だけでも九分割案がありませう。鉄道だけでなく、北海道の鉄道と一体どうするんだ、北海道は毎年赤字だら、(赤字じゃないよ)と呼ぶ者あり、当時です。そういうような話がありまして、私には、北海道の北海道に對してこれを開港するために、太政官布告時代に、公共事業は全額負担だ、この道を開くと同時に、鉄道を敷設した、ということ、非常にいいことだつた。この例を見ればわかるのです。ですから、その意味でも、私は、これからの開発に對しては、当然そういう考へ方で、国鉄に押しつけるべきものじゃない、裏返していえば、国が公共負担でやるべきだ、という議論になりませう。なりませうが、財政当局者としてそれをいふべき言わけにはいかないものでありまして、それだつたら、公園ではなく、第二鉄道会計をつくつてやれ、こういうことになりませうから、それはなかなかむづかしいところでありませう。それはやはり国民全体の共感を得

てやらなければいかぬのですから、そういう意味で鉄道建設公園をやつたのでありますから、大体趣旨としては、これからその線によつて、根岸線は第一にやるんだといへば、それは財政投融資でやるでしょう。また、もうかる北海道と津軽のものをやるんだといへば、それもペイするでありませう。しかし、そうではなく、いまま少くとも調査線なり着工線なり、付表に出てるようなものを再検討しながらも、これをものととして、これ以上はやるといふならば、これは当然他の政策目的によるものでありますから、国鉄に無償で貸与するということになれば、そのしりはだれがぬぐわなければいかぬかということがそこに出てくるわけでありまして、大体あなたの御発言を、そのまま考へていふことは、いまお答えはできませんが、そういう方向になるであらうということは申し上げられると思ひます。

○加賀山之雄君 大蔵大臣のお苦しいお気持ちだけはよくわかるのであります。が、それでは、その点について言明を求めることは一応あれまして、次に、これも同僚議員からも非常に心配されておる点でございますが、まあこの採算線はよくわからず、しかも、それがかなり長い年月にわたつて赤字が続いていく線であるということ、これは考へましても、まず間違ひない。そういたしますと、政府が非常な財政負担をする、そうしてそれでつくつた鉄道は、鉄道の負担を軽からしめるのが本来の目的であるから、原則は有償であるけれども無償を考へなければならぬ。そうすると、だいたいこれはやっぱ無償、ある期間は無償だ

ということ、だれが考へても避けられないと思ひます。そこで私は、公園の將來といふものを非常に心配するものでありまして、そういうことで、非常に國家的な意義をもつてつくつた公園ではあるけれども、その公園の経理が国の負担をますます重くする、つまり、極端に言へば、支出はあるが全然収入のない公園であるということ——まあそれは違ひますけれども、海運会社が最近非常に困つて、これに對して政府は非常に援助をされるのでなければ立ちいかぬという例があるわけでありませう。そうすると、今度は陸上にも一つ動きのとれない公園をつくつて、これを年々歳々ざるに水を流し込むやうな状態になる公園をつくつられる。この点について大蔵大臣は一体どう考へになるか、その点をひとつ。

○国務大臣(田中角榮) それも、賛成するときはいろいろ財政当局として考へたことではあります。でありますから、大蔵省としては、将来長期に財政負担をいふ底なしにやらせられるやうな公園ということには、元来不賛成であるわけでありませう。そういうことをしておつては、地域開発ができない、そうして国内均衡をはかれないとしたらば、ますます東京や大阪に寄つてくる。そうなりますと、いま四十億くらゐのものがキロあたり百億にすぐなると思ひます。それを考へますと、ペイすればいいというやうな、企業会計だけの面で考へられないのです。でありますから、私はこういうものに賛成をしたわけでありませう。これは二つの議論がありませう。鉄道というもの、いつまでも建設當時のものではない。東京—大阪間でも、明治初年には、い

というところは、だれが考へても避けられないと思ひます。そこで私は、公園の將來といふものを非常に心配するものでありまして、そういうことで、非常に國家的な意義をもつてつくつた公園ではあるけれども、その公園の経理が国の負担をますます重くする、つまり、極端に言へば、支出はあるが全然収入のない公園であるということ——まあそれは違ひますけれども、海運会社が最近非常に困つて、これに對して政府は非常に援助をされるのでなければ立ちいかぬという例があるわけでありませう。そうすると、今度は陸上にも一つ動きのとれない公園をつくつて、これを年々歳々ざるに水を流し込むやうな状態になる公園をつくつられる。この点について大蔵大臣は一体どう考へになるか、その点をひとつ。

○国務大臣(田中角榮) それも、賛成するときはいろいろ財政当局として考へたことではあります。でありますから、大蔵省としては、将来長期に財政負担をいふ底なしにやらせられるやうな公園ということには、元来不賛成であるわけでありませう。そういうことをしておつては、地域開発ができない、そうして国内均衡をはかれないとしたらば、ますます東京や大阪に寄つてくる。そうなりますと、いま四十億くらゐのものがキロあたり百億にすぐなると思ひます。それを考へますと、ペイすればいいというやうな、企業会計だけの面で考へられないのです。でありますから、私はこういうものに賛成をしたわけでありませう。これは二つの議論がありませう。鉄道というもの、いつまでも建設當時のものではない。東京—大阪間でも、明治初年には、い

というところは、だれが考へても避けられないと思ひます。そこで私は、公園の將來といふものを非常に心配するものでありまして、そういうことで、非常に國家的な意義をもつてつくつた公園ではあるけれども、その公園の経理が国の負担をますます重くする、つまり、極端に言へば、支出はあるが全然収入のない公園であるということ——まあそれは違ひますけれども、海運会社が最近非常に困つて、これに對して政府は非常に援助をされるのでなければ立ちいかぬという例があるわけでありませう。そうすると、今度は陸上にも一つ動きのとれない公園をつくつて、これを年々歳々ざるに水を流し込むやうな状態になる公園をつくつられる。この点について大蔵大臣は一体どう考へになるか、その点をひとつ。

まの三倍の料金をとつても、なお鉄道はもうかるものではなかったのです。が、それによって鉄道の今日を築いたし、日本経済を進展させた、こういうことが事実であります。でありますから、いまの二万の地方都市と三万の地方都市を結ぶ地方鉄道であつても、それが二十万になり百万になる計画でやっているのでありますから、これは必ずペイするのであります。そうしないと、明治初年から九十年もやってきた日本が、非常に低い経済成長を続けるといふことになれば別であります。が、いまの状態でもって、とにかく正常な経済成長を続けていくということになれば、当然私は、鉄道はある期間に赤字であるけれども、これは必ずペイする。鉄道九十年の歴史に徴しても、明らかにこういふ結論を出していいわけでありま。

もう一つは、道路とかには無料公開ですから、計算しないものですから、鉄道は赤字が出る、赤字が出るというのですが、国から出すのですから同じことなんです。出しっぱなしになつたものは全然かまわない、ここに間違いがあるのです。ですから、これは道路をつくる、これを鉄道の公団の会計と同じレベルでもって計算してみるときには、一体どっちがいいのか、こういう議論を私はすべきだと思うのであります。そうすれば、道路に投資をする一般会計の歳出と同じもの以上の国として効率投資であるならば、公団の赤字は当然補てんすべきである。いまの食糧会計の赤字と同じことなんです。そういうところまで考えてこれに賛成をしたわけでありま。大蔵省としては相当飛び下りたわけでありま。その間の事情はひとつ御了解願ひたいと思ひます。

うことでございますから、そうなることと、国鉄に対する新長期計画と申しま。か、これに非常なウェイトを政府としてみていただかなければならぬと思。ところ、本年の予算のぐあいを。見ましても、半分までいきませんが、国鉄はこれだけばぜひともかけたいとい。っている量の半分近くは削られてお。るという状態であつて、この点につ。いては、運輸大臣、国鉄総裁は非常に強。い要望をされたと思うが、大蔵大臣と。して十分今後その計画を育て上げてい。く御決意があるかどうか、その点をお。伺ひたい。

と、前の委員会からかなり問題になつておりますけれども、審議会の答申の「附属資料」の(三)にございすけれども、「新線建設十箇年計画の財源」、こ。こには、地方公共団体の負担金であるとか、通行税の相当額であるとか、市町村の納付金の相当額、あるいは新し。く税金を設ける鉄道整備税、こういう。ことが書かれてこの十年計画が出さ。れております。そこで私は、非常にい。ままでの経緯から見ても、何ら大蔵当局との相談がなかつたという、今度出さ。れた資金計画を見て、そういう危惧の。念をされているんだけれども、いまの大蔵大臣の答弁からいくと、よもやこの地方公共団体であるとか、あるいは再三これは大臣にも言っているのだけれども、地方の未開発の地域にどんどん新しい鉄道新線をつくっていくのだから、受益者が非常に多いのではない。か、地方住民が非常に喜ぶ、利益をこ。うむるのではない、だから、そうい。うものについては、当然地方だつて負。担をしていんじやないかという意味。の前々のお話であつたのだが、いまの。答弁からいくと、受益者負担などとい。うものは、考えられない、こういう気。がするのです。ましてや、鉄道の運賃。の値上げ等というものは考えられない。というように私は理解するので。そこで、立つたついでに、大臣が忙。しいようですから、まとめて私は聞く。のですけれども、有償、無償の關係に。ついては明快な答弁をいただきまし。たから、私はこれでけっこうだと思。う。ただ経営を、今度は貸与されて実。際扱っている国鉄として、今日まで。かなりこうした問題については赤字が。積して、かなり経営上の負担になつて

おりますことは大御承知おきのと。おりなんです。それにプラスをして、。今度、その赤字路線をさらに新たに。経営していくという事は、大臣は何。かまことに将来見通しの明るいこと。を言つておりますけれども、私はたい。へんな赤字になることはもう間違。いと思ひます。間違いないといふこ。とは、ここに出された資料の中でも、。大臣これは明らかに言っているの。です。現在ある着工線四十三線が完工。して、新線が開業に伴つて、原価計算。の立場から、工事経費であるとかある。いは営業収入、あるいは経費、償却。費、こういうものを、当然これは経営。の立場として、明らかにするものだ。と思ひます。この資料では、ここにも。ありますように、工事費が、これは。ラウンド・ナバーを切り捨ててみて。も九千億になつて、四十三線ある。といふことになると、それから、営業。収入は九十億より少ないのです。入。つてくる金がです。そうして逆。に、経営費あるいは償却費はどうなる。かといふと、百二十六億といふこと。になると、明快に書いてある。したが。つて、損益計算では直ちに三十億と。いふものは赤字になることがこの資料。によつて明らかになつてゐるのです。よ。ましてや、調査線の關係について。そういう現象がより以上に私は出る。と思ひます。この資料で見ますと、。二十七億くらい赤字になる。しかも、。着工線の赤字は、前段で申し上げた部。面だけでは赤字は四〇%くらい出る。調査線のほうには六〇%をこえる。といふことは、この資料で示している。のです。しかも、営業係数といふもの。は、大体一四〇から、あるいは調査線

○加賀山之雄君 大蔵大臣……
○吉田忠三郎君 関連質問でやつてゐるので、大蔵大臣をばかと呼んだのは、こういう関連質問をさせるために呼んでゐるのじやない。
○加賀山之雄君 簡単に終わりますから……
○吉田忠三郎君 そんなこと言うならば、毎回委員会、通告せずに関連質問でやるぞ。

○委員長(米田正文君) 簡単に願ひま。す。
○加賀山之雄君 もう一つの点で、国鉄の負担を軽くして、既往線を使って国鉄に十分の能力を発揮させる、そして安全確保等の問題が非常な重点を。持つてきたわけでありま。さから、こ。ういふ点に最重点を置いてやられるとい

うことと、大臣の答弁からする。と、前々のお話であつたのだが、いまの。答弁からいくと、受益者負担などとい。うものは、考えられない、こういう気。がするのです。ましてや、鉄道の運賃。の値上げ等というものは考えられない。というように私は理解するので。そこで、立つたついでに、大臣が忙。しいようですから、まとめて私は聞く。のですけれども、有償、無償の關係に。ついては明快な答弁をいただきまし。たから、私はこれでけっこうだと思。う。ただ経営を、今度は貸与されて実。際扱っている国鉄として、今日まで。かなりこうした問題については赤字が。積して、かなり経営上の負担になつて

おりますことは大御承知おきのと。おりなんです。それにプラスをして、。今度、その赤字路線をさらに新たに。経営していくという事は、大臣は何。かまことに将来見通しの明るいこと。を言つておりますけれども、私はたい。へんな赤字になることはもう間違。いと思ひます。間違いないといふこ。とは、ここに出された資料の中でも、。大臣これは明らかに言っているの。です。現在ある着工線四十三線が完工。して、新線が開業に伴つて、原価計算。の立場から、工事経費であるとかある。いは営業収入、あるいは経費、償却。費、こういうものを、当然これは経営。の立場として、明らかにするものだ。と思ひます。この資料では、ここにも。ありますように、工事費が、これは。ラウンド・ナバーを切り捨ててみて。も九千億になつて、四十三線ある。といふことになると、それから、営業。収入は九十億より少ないのです。入。つてくる金がです。そうして逆。に、経営費あるいは償却費はどうなる。かといふと、百二十六億といふこと。になると、明快に書いてある。したが。つて、損益計算では直ちに三十億と。いふものは赤字になることがこの資料。によつて明らかになつてゐるのです。よ。ましてや、調査線の關係について。そういう現象がより以上に私は出る。と思ひます。この資料で見ますと、。二十七億くらい赤字になる。しかも、。着工線の赤字は、前段で申し上げた部。面だけでは赤字は四〇%くらい出る。調査線のほうには六〇%をこえる。といふことは、この資料で示している。のです。しかも、営業係数といふもの。は、大体一四〇から、あるいは調査線

のごときは一七〇近いものになる。こうなっているのであるから、私はもう、あなたが、どんなに善意に解釈して、将来の見通しがベイになるのだというように明瞭な見通しを立ててみて、現実問題として赤字が招来することとは間違いないと思うのです。その場合、一体、国鉄に対してそれを貸与されて経営する。国鉄に対してあなたが、いままで当然、従来も国鉄がそういうみずからやっておった、新線建設についての営業を開始すると同時に、国鉄が負担してやっていると、同時に、そんなものは政府は見ないのだから、こういうようなことであるとすれば、これは私はかなり問題があるような気がする。結果的には、国鉄は好むと好まざるにかかわらず、先ほど聞いた運賃値上げとの関係が私は必然的に出てくるような気がする。

なぜかならば、その心配をなぜ私がするかというと、あなたは御存じかどうか知りませうけれども、国鉄の現状について、日本国有鉄道総裁石田礼助は、内外情勢調査会の「講演シリーズ」というのがありますよ、ナンバー二〇三、これは転載を禁ずと書いてありますね。この中で、石田総裁はこういう大演説をぶっている。——国鉄の経営の今日の問題として運賃値上げ問題がある。国鉄は企業意欲の高揚と銘打ってダイヤ改正や合理化施策、たいへんその他無理をしてやっている。皆さんもお気づきのことと思いますが、事故もふえたが急行列車がふえたこと、昭和三十一年には全国で百七十三本しかなかった特急、急行、準急列車が、三十八年の十月に僅に一千本になつてゐるのです。その結果、特急、急

行、準急券の収入が増収となり、実に四百億円もあげている。この金額はちょうど通勤、通学の定期運賃の全収入に匹敵するものである。一面間接的に運賃——私はこれは値上げではないかと思うし、大衆課税ではないかと思ふが、こういう問題は、その問題として——しかるに、今日財政資金調達で非常に苦肉の策としてこういうことを考える必要はない——こう言っているのです。そうしてさらにこの中で、石田総裁は最後に、運賃値上げ論を大演説をぶっている。これは十月の十日帝國ホテルで行なわれているのですよ。こういう苦肉の策をやっているのだと。だから将来運賃値上げは国鉄経営上つまり絶対必要でもあるし、そのことが経営上の救いの神だと、こう結論づけている。

だからぼくは心配だから、最後にこういう無理な、赤字が目の前にはつきりしている、しているものをさらに政府は、この国会答弁としてどんなうまいことを言っても、現実として出るわけだが、そういう関係がこういう総裁みずからの演説になる心配がないのか。この際、大蔵大臣、あるいは運輸大臣は当面の監督大臣ですから、私は明快な答弁をしていただきたいと思う。

第二の問題は、鉄道建設公団から無償及び有償で国有鉄道に貸与せられることによつて値上げの要因とならないかという問題であります。そのようなことは絶対に考えておりませんが、もし値上げになるというようなことがあれば、これは、現国鉄の財政上の問題、運営上の問題で、別な観点から議論せらるべき問題でありますので、現在御審議を願つておりますこの公団発足によりまして、この公団でつくる新線を全部国鉄に貸与することによる値上げは考えておりません。

○吉田忠三郎君 大蔵大臣から、値上げはしない、こういう明快な答弁ですが、これは政府の方針として一年に限るわけですね。池田内閣がどうこう言つてみても、結果的に、企画庁長官もおりますが、盛んに物価抑制の政策とかなんとかいって会議などを持って、今日の報道関係を通じて宣伝して太鼓をたたいてみたって、現実問題としてどんな物価が上がつておりますよ。これは、国鉄が一つの企業として仕事をする場合においても、政府が一年間据え置くとか、物価抑制政策をやるといってみたところで、どんな物価が騰貴していつているのですから、鉄道で必要である資材をたとえ求めるとしても、あるいは人の問題にしても、事鉄道だから安く買える、現状の値段で買えるということにはならぬのですよ、大蔵大臣。そうしますと、さなきだにこういって赤字の要素がプラスされてくると、そんな一年間のことでなくして、将来展望として、当然そういう方向が、あなたがこでどんな答弁したって、そういう傾向が存在してくるような気がするんですがね。将来

どうなんですか。

○国務大臣(田中角榮君) 将来のことを見通して御答弁するわけにはいかならないと思ひますけれども、これは一年間はいずれにしても引き上げないということを明らかにしておきます。まあ物価も、経済企画庁長官を中心にして、年間三割、対前年度比四・二割に押えるということ、われわれも大いに努力いたしておりますので、物価を大いに引き下げようという方向にはならないにしても、とにかく物価は安定させるということでは努力しているのではありません。

ただ、国鉄総裁が言われた、国有鉄道の現在の運賃は妥当なりやいなやという問題は全然別の問題でありまして、これは、国鉄の将来というものと現状を十分考えながら、国鉄の独立採算制といふものに對してもまた考えなければいけません。独立採算制だけを一体どこまでも要求していきけるかどうかというような問題も含めながら鉄道運賃というものは議論をせられておるのであります。私たちがいまの状態では、絶対引き上げないという、一年間、もう一つは、この公団が発足することによつて国有鉄道に負担がかかる、それで値上げもあり得るでしょうというような考えは絶対持っておりません、こういうことであります。ですから、お互いに努力して物価を安定せしめていけば、まあその引き上げ論は、また別の方向から検討されるだろう、こういうふうに思うわけです。

わけです。鉄道債券、建設債券の問題についてどのように大蔵省としては考えておりますか。実行計画その他。

○国務大臣(田中角榮君) 政府保証債というふうなことを考えております。

○岡三郎君 政府保証債は別にしても、大体その規模とか、その他一体これをだれに買わせるのか、その鉄道を引っぱるところに金を利益者負担という形でこれを取れ、電話公債みたいな形でやるんじゃないでしょうか。あなたのことはからいへば、そうなる。

○国務大臣(田中角榮君) 受益のあるところに受益負担ということでは、あらゆる公共事業に對してあるわけでありませんが、私は衆議院の運輸委員会でも答弁をいたしました。新線を建設することによつて地元負担を行なわせ、それから利用債を発行し、それから特別運賃をつくる、さなきだにめんどろな生活にくく、非常に収益が低いというところ、他の目的をもつて鉄道を引くときに、受益負担という分を越えて建設費を負担すべきでない、私は個人的には、現在の国鉄がやっておる利用債そのものに対してあまり賛成しておらず、さういふ答弁をしておりますから、私はやはりこういう問題に対しては一般的に資金を集める、こういうことを考え、やっぱり主に置いて、全然受益負担がないということを考えておるわけじゃありませんが、いままでのような考え方でやっておったならば、もう、鉄道は引いても、その負担金で首をくくつてしまふ、ということになつてはたまらぬというところは当然考えております。相当前向きに考えておるということを申し上げておきたいと思ひます。

○岡三郎君 関連して。

いまの点でよくわかったんですが、では一体、いま一般から金を集めるために利用債を発行する、こういうことになると思うんですが、資金計画の中において、こういう問題については大蔵省に運輸省から話があったのですか。その規模、具体的に。

○岡三郎君 関連して。

は、両省でこれからひとつ検討しようということですが、まず政府保証債をやる、そうしてあまり底益負担ということでもって、財政力のない地方に過重な負担を来さない、こういう原則だけはきめておきますが、公団が発足すれば、当然いろいろ線名がきまつてまいりますし、そこで具体的な工事計画がきまつてまいりますので、国鉄の意向等も十分聞きながら、最も合理的な施工規模をきめたい。さつきから三十八年度、三十九年度は小さいじゃないかということは、私もそう考えております。おりますが、誠意をもって出したのがこの前流れましたので、これはまあ二年分一緒に仕事をしようになりませんが、とにかく発足をするには大体このとおりである、それで一面には、赤字路線という在来線の思想がまだ世にびまんをしておりますので、これができると、私たちは思い切って政府の考え方も大衆に訴え得ると思ひますので、そういうことできまつたものは、このような理由で着工するんですと、こういうことを言えば、そこで資金計画もきまりますし、だんだん五カ年計画なり長期計画もできる、その計画をやるときに、いまの起債のワタその他は両省でひとつ検討してやりましょう、こういうことになってお

○岡三郎君

そうすると、大体このは素案という話ですが、その十カ年計画に基づいて、四十年は大体政府資金が百二十五億、大衆の見当。これは全然相談がないというんだから別にしても、百二十五億、国鉄出資七十五億で、大体二百億、こういうふうな形になっておりますが、百二十五億がなければこの計画は遂行されないと思う。だから、そういう点で百二十五億政府資金としてどういうふうにかこれをお考へになつていかれるのか。これは、始めれば七月ごろにはすくなく、う。で、その中から、事業計画とかそういうものを出してきまつて。出してきまつても、一応めどとして、やっぱり百二十五億程度なければ新線建設のほうには向かぬ、こういう計画だろうと私は思うんですよ。これは運輸省から出してきた資料です。相談はないとしても百二十五億というものがなければ、国鉄出資の七十五億と合わせて新線建設はなかなか進捗しない。そうすると、そこをいま言ったような利用債というものの発行というものも考えられるかもしれないが、いづれにしても、当面このしの問題で、七月程度に、こういう問題についての大衆の企画がなされるということになれば、大蔵大臣は百二十五億程度は問題じゃない、こういうふうにお答えになりますか。

○岡三郎君

問題じゃないとお答えすることが妥当であるかどうかかわかりませんが、まだ計画自体がきまつておりませんから。が、私は初年度でも、あなたがいま言われた、百二十五億と言われましたが、少なくとも初年度九十五億といえは小さい、百億以上に乗せなければいかぬというぐらゐな議論をしておられますから、これは公団の首脳がきまりまして、その計画ができれば、当然持ち込まれる問題だと思ひますが、これらの問題に対しては、前向きで対処する考えであります。

○吉田忠三郎君

大蔵大臣の關係で、先輩の岡委員からも御質問がありまして、おおむね私どもの聞きたいと思つた点は、私の關係ではこれだいたいと思ひますが、これから主として運輸大臣にさらに質問を行ないます。運輸大臣ね、いままでの大蔵大臣の答弁を聞いておられますという、あなたがこの重要法案を提案するにあつた、事業計画であるとか、いま岡先輩からも指摘されたような資金計画については、当然私は大蔵大臣と折衝されていたものだと思つていたので。ところが、いまの答弁を聞くと、全然そういう折衝というか、話し合いとかというものがしてないということなんですけれどもね。こういう重要問題を提案する場合に、最も大事な事業計画であるとか、あるいは資金計画というもののについて当然これは仕事をするので、すから資金がつきまといふ、金がつきまといふのにもかかわらず、最も、今日の世上で言われておりますが、しつたれた大蔵當局に前もって相談をしておかないのか、まことにぼくは不可解に思ふのですがね。こういう点、納得できませんがね。運輸大臣どうですか、これは。

○吉田忠三郎君

大蔵大臣、僕がいま聞いたのは、計画そのものを書けとか何とかというのを言っているのじゃないので、その計画も大事だけれども、大蔵大臣の答弁を聞いておられます、最も大事な金の關係について、あなたがさっぱり相談していないようだから、その關係はどうだと聞いたのです。そこ

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

て、本公団ができれば、その首脳者が、計画が具体的に進みます前に、必ずこの公団をして、あなたが持つたように、身体不自由児にはならない程度の財政的な方途を講じてくれるものと確信いたします。そうして、たびたび申しますように、ここ十年計画を、この線をこうこしらえて、これにこの金をこしらえ入れるというやうなことを書けと言つたつて、それは社会がどういふふうに変わるかわからず、なかなかそれは困難ですよ。賢明なる吉田さんは、それくらいおわかりだろうと思う。そこで、どうかぜひひとつ公団を早くこしらえさせて下さい。そうして、その成果によつて、大蔵大臣が語る説明されたように、財政的にも心ず見殺しにしない、立ち行くようにするのだという言明を私は信じまして、大衆のことについては、これを何億円、何百億、何千億をどう出すという約束はいたしません、この公団ができた以上は、事業が遂行できるように、しこくして新線が一番手つと早くうまく建設できるようにといふことについての了解を求めておることは、大蔵大臣さつき申したとおりでございます。その具体的なことは、単年度の予算を皆さん方に御審議願うのですから私は心配要らぬと、かように確信いたしております。

○吉田忠三郎君

大臣、僕がいま聞いたのは、計画そのものを書けとか何とかというのを言っているのじゃないので、その計画も大事だけれども、大蔵大臣の答弁を聞いておられます、最も大事な金の關係について、あなたがさっぱり相談していないようだから、その關係はどうだと聞いたのです。そこ

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

○岡三郎君

にいまあなた立って答弁しているが、大蔵大臣を信頼して、そしてまた、よりよくなるであろうことを確信していると、あなたの場合は、信頼と確信で答弁を終わろうとしてゐる。

○岡三郎君

そこで、大臣、いま再答弁を求めますけれども、あなたは、昨年の六月二十四日の衆議院の運輸委員会、この問題で予算折衝の際大蔵大臣と話し合つた、この衆議院の會議録には明らかになつてゐる。だから、ぼくはそういう關係をいまあなたに聞いているのです。それだけです。しかも、政務次官であるとか、そこにおります鉄監局長などが行つて折衝したのでない、あなたは運輸交通の最高責任者として大蔵大臣と話し合つたわけですからね。この際、その具体的な内容を私どもは示していただかない限りは――将来は大蔵大臣を信頼し、そうしてその確信を持っているなどと言つてみても、あなたは池田内閣の同じ關係であるから、そういう信頼とか確信が持てたりする。ある意味においては、自民党という仲間であるからそういう確信が持てる。しかし、国民大衆は自民党でもないし、仲間でもない。だから、私はいつも言うように、こういう問題は、私の質問を通して、国民があなたと同じように信頼と確信の持てるような答弁をしてくれ。あなたは衆議院の運輸委員会、六月二十四日に、こういうことを言っている。だから聞いてゐるのです。

○岡三郎君

まさにそのとおりでありまして、私は、さつき申しましたように、大蔵大臣と、何百億出してくれ、何千億出してくれ、という折衝ではないが、いやしくも公団

が満足する以上は、この建設公団が円満に順調に新線の建設ができるように財政上の措置を考えてくれなければ困るぞと言え、承知しました——ただいま私が答弁したのと、その答弁とはちつとも矛盾しておりません。いま何百億、何千億出してくれという交渉は、さつきも申しましたように、これは早急にできませんから、行く行くは何千億になるか、何兆円になるかわからぬが、この公団ができた以上は、大蔵大臣として、この公団が立ち行くような財政金融の措置をしてくれなければ困るぞというところについて話した。そこに何千億、なんぼの金の額を明示して交渉したとは書いていない。鉄道建設公団の財政について、この公団が立ち行くようにしてくれ、承知した、こういうやりとり。それ以上私自身としても、計算上、どれだけ要するかわからぬ、計算上、それは計画を立てていくが、要は、鉄道建設公団ができていくまでの間に、順調に育っていくだけの責任は持ってくれなければ困るぞという交渉をいたしました。それで、大蔵大臣は承知いたしました、ということをお願いしておるのであります。

○吉田忠三郎君 大臣はえらいですね、ハッスルして。矛盾しておるような、していないような答弁しておるけれども、矛盾しているんだ。いまあなたが答弁したように、この六月の二十四日の衆議院の運輸委員会であなただが答弁していることは会議録によつて明らかだ、こう言っているのですよ。中身はちつとも明らかじゃない。中身は、だから、どういふ内容の話をしたかということをはくは聞いている

んです。しかもあなたは矛盾してないと言っているけれども、大蔵大臣は、あなたがこの素案、粗末な案かどうか知らぬけれども、具体的に本委員会に提示している年次計画があるわけですからね。政府の資金、国鉄の資金という二百五十二億円になっているのです。このことについては、大蔵大臣は、たゞいま全くこの委員会の直前に、いま去つたけれども、この場でそういうことについては相談を受けていないというから、しからはあなた、この六月二十四日の衆議院の運輸委員会であつたことはどんなことを言つたのか。われわれにはちつとも中身はわからぬから、あなたに聞いているわけですよ。だから、矛盾しておるから聞いているのだ。

○国務大臣(後部健太郎君) ただいまの、何べん申し上げても同じように、具体的数字をあげて交渉したのではなくて、鉄道建設公団をやつていくために必要な財政上の措置は十分やつてくれなくちや困るぞと言え、承知しました、その話をしたのであります。

○吉田忠三郎君 どうも大臣のお話を聞いておりますと、そういうものが保証にもなりませんし、大臣は腹の太い人ですから、大蔵大臣もそういう方です。腹と腹でやつたのかもしれない。だから、そういうことはそれせんね。だから、そういうことはそれはそれなりでいいでしょう。この委員会は、国会という立場でいろいろわれわれが議論しているのだから、そこで大臣、あなたの答弁を聞いておりますと、かなりこれからその場合によつては、動いてもいいようなもののように聞こえるのですよ。つまり、考え方が

浮動性のあるように聞こえるのだが、かりに大臣、この委員会もしくは本会議で——国会というものは、国権の最高機関であるということからは、明らかに憲法にうたわれておりますから、そういう権限を行使したり、あるいは予算権を持つておりますから、いま予算がこれに伴つて審議されておりますから、この予算審議権なども行使して新たな方向を決定することができると私は思うのです。いいですか。冒頭に言つた仮りというのを頭にに入れておいて下さい。もしこのような場合が、これも仮りだ、仮定の問題だから、仮りにありとするならば、運輸大臣はそのときにどんな措置に出るか、その考え方をこの際述べてもらいたいというふうに思うわけですよ。

もうちょっと具体的に言います。この委員会に前に申し上げたような、それだけの権限を行使して、たとえばみんなの意見が一致したら附帯決議のようなのをつけた場合に、あなたはどのような措置をとるか、あなたは非常に答えやすいように僕は聞いているのですが、どうですか。

○国務大臣(後部健太郎君) 全員の御希望があつて、私が判断いたしました。これならば運輸担当の責任者として実行ができるという案については、つづして配慮いたします。

○吉田忠三郎君 そこで、この段階でさらにほくはたくさん質問をしたいと思ふが、この間の委員会、つまり事業の将来展望といふこと、沿革といふこと、とりあえずこの法律案でいきますと、四十三線に、調査線がたしか、予定線といふこと、十五線、この場合の事業計画の大筋を資料要求と

して求めたのであるが、これについて、鉄監局長のほうの担当だと思ひますが、どうなつておりますか。

○説明員(山田明吉君) 吉田先生の御希望とびつた合つた資料でなかつたかも知れませんが、昭和二十七年以降の開業線の営業係数の資料、それから前に、着工線、調査線の概要をしるした運輸省の資料がございしますが、これでよかつたのではないかと実は思つておりますが……

○吉田忠三郎君 いま山田さんのお答がございしましたけれども、この資料は、かなり前の委員会、先輩の小酒井先生から資料要求がなされて提示されたものなんです。ですから、これは私は持つていたのですが、これだけでは、つまりこの公団がかりにできて足して、それぞれの条項にきめられておりますから、着工線の四十三線とそれから予定線の十五線というふうに限定して計画が立てられているのだと思うので、それで、よりそれぞれの事業計画、資金計画といふことが、そういうものをできるだけわかりやすいようにして資料を求めて、この間の委員会では、鉄監局長がそんなものではできませんというから、何を言っているかというふうなことになる、すみやかに資料を出す、こういうことになつていたので、おそらくはまだその資料は、どうもあなたの方の相談して立ち方を見ておられますと、でき上がっていないのじゃないかというふうな思ふから、でき上がっていないものを、それを求めて、ここでもう一回、質問しろといふたつて、私の能力では、そういう資料のない計画に質問することはできませんから、それはそれであとに質問

することにいたします。

そこで山田さん、立つたついでですから伺ひするのですが、先ほど新線は無償で貸与される、こういう関係が大蔵大臣の答弁で明らかになつて、今回は営業開始と同時に赤字が出ていくことについては具体的に資料にありまうから、私も読み上げてお答えを願つたところだけれども、あなたの方、今度経営を担当する者として、これからの経営の、各線ごとといふことは、これは、そこで具体的にさつき言つた資料が出てこないから、各線ごとにどううというわけにいかぬと思うが、大ざっぱなことではどうだ、営業係数をどう見ているのかということ、経営を担当する者として……

それからもう一つは、先ほど来申し上げておりますように、直ちにかなりの赤字が出ることは間違いないですから、この赤字に伴つて、営業係数など、どう具体的な、あなたの方の経営の責任として、施策といふまいか、あるいは方策といふまいか、こういう点をお聞かせを願ひたいと思ふ。

○説明員(山田明吉君) 着工線、それから調査線につきまして、これはまだ正確な計算はいたしておりませんが、一つの指標となるものが、昭和二十七年以降の新線建設にかかわるもので開業したしております線、これは先日小酒井先生の御要求でこの資料でございしますが、この国鉄が開業したしから受けております年間の赤字が、推定で大体三十四億圓くらいになることが想像されます。したがうして、その例で、今後四十三線の着工線が逐次開業してまいるといふし、すなわち、その過去の数字が一応算定

企業で運営される、こういうことになると、今日までたびたび質疑応答などございましたように、企業というものは、原則的に資金、つまり金、それと器材、さらに人によって私は成り立っているものと思うのです。そういうつまり人の関係について、若干この際質問をいたしたいと思います。

前回のたしか四十三回国会でございましたが、ちょっと記憶いたしておりましたが、この法律が提案されましたが、私が本会議で緊急質問をいたしました。そのときにも若干触れたわけですが、そのときの本会議席上の運輸大臣の答弁では、結果的にはやってみなければわからないという意味の答弁が、この会議録をごらんになつてみればわかりますように、なされております。私は、この段階にきて、やってみなければわからないなどという大臣の答弁では、ますます理解に苦しむものなので、明らかにしてもらいたいと思ひますけれども、その重点は、やはり建設公団ですから、私は技術者の問題がやっぱり非常に大きな問題になると思うのです。で、大臣も御案内のように、国鉄は今日二千億にも及ぶ工事資金を消化しているんです。最近には特に、事故の関係であるとか、あるいは保安対策の関係であるとか等々が国会の内外で議論されるようになっておりますから、非常にこれに国鉄も神経を使い、努力されております。私はこういう点については非常に敬意を払つておるものの一人でありますけれども、こういう面がプラスされて、最近とみに技術者が不足をいたしているんです。この傾向は、ひとり国鉄だけでなく、日本の各産業にもこういう

傾向があらわれていることは、大臣も十分承知していると思うのです。とりわけこの国鉄は、第二次五カ年計画がまだかなり資金不足で、政府がもっとも資金的な措置をしていないからこういうことになるのだが、そういう批判は私は別に、かなり所得倍増計画に見合うような輸送量増強というのとに施策として力を入れている。だから、取りかえ工事であるとか、あるいは諸改良の工事なり、非常に多くなつてきている。そこで、そうしたものを含めて今日の国鉄の施設体制というものは必ずしも私は完備でないと思ひます。現に、この基本調査作業を省略したり、あるいは都市構造の変化に即応した体制がとられていない。こういうことがたびたび本委員会でも問題になるし、会計検査院からもこういう点については指摘されておりますから、監査報告をごらんになればおわかりのとおり、こういう状況の中で、新線建設を担っておりましてこの技術者が、公団のほうに、今度の予算書を見ますと、約八百に近い人々が移行されるようになっていく。ですから、今後国鉄における各種の工事の竣工はもとより、毎度問題になります国民の生活をあずかる国鉄の安全性から見ても、このことが重大な私は影響が出てくるものだと考へる。ですから、技術屋の相互運用いかによっては、技術屋の大きな問題を残すような気がするが、こういう点、一体政府当局としてどう考へているのか、まず冒頭に私は聞いて、次に人の問題についてさらに質問してみたいというふうにする。

【理事谷口慶吉君退席、委員長着席】

○政府委員(廣瀬眞一君) ただいまお尋ねのございました点は、一々ごもつともな点でございまして、私もこの公団を新しくつくりまして場合に予定しておりますのは、いまお話のございましたように、国鉄の工事経費の職員が全体で一万一千七百九十九名でございまして、このうち新線建設関係に主として従事している職員、これは大部分私どもの希望では公団に移つていただくたい。その際、もちろん身分は、国鉄職員から公団に移るわけでございますから、一人一人職員の意向を十分確かめた上で、何といひますか、話し合ひいたします。上から行つてくれというふうな一方的な態度はもちろんとるべきではないので、一人一人の意思を十分尊重して移行していただきますが、国鉄から、現在のところ私どもの考へておりますのは、さしあたり公団の定員は八百九十五名でございまして、そのうち七百九十三名、これは主として建設線に従事しておる技術を持った職員でございますが、この方々は移行していただくつもりでおります。十分慎重に扱いたいと思つております。

なお、将来、建設関係の技術者といたしても、やはり一般官庁との間の人事交流等も必要であるというふうにと考へておりますので、附則の第八条におきまして、先ほど国鉄の山田常務からも答弁がございましたが、一応出入り自由というのを考へております。これは、他の公団等におきましてもそのように配慮されておりますが、たとえば退職年金の通算措置というようなことも考へております。これは八条の内容でございまして、一応わかりやすく

御説明いたしますと、国鉄職員が公団に転出してゐる間は、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て、再び国鉄へ復帰したあとで国鉄を退職した場合に、公団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まして、公団へ転出した場合と同じような措置がとられる。要するに、最初国鉄職員であつて、それから次に公団職員になり、また国鉄に復帰したという場合には、全部その期間を通算いたしまして退職年金が支給されると、これは退職年金の通算措置のおもなものでございます。なお、若干詳しく申し上げますと、公団転出者が国鉄に再び復帰しないので、公団で退職した場合、あるいは死亡した場合に、国鉄を転出した時点において共済関係の取り扱ひはすべて処理をされるということになっております。

また、国鉄職員でなくて、国家公務員については、国家公務員の共済組合法の施行令を改正いたしまして、国鉄職員と同じように通算の措置を講ずるといふふうになっております。

それから、その次は、国家公務員または国鉄職員が公団に転出する場合、また公団から復帰した場合の退職手当はどのようになつておるか、前段で申し上げましたのは、退職年金の通算措置でございまして、今度は退職金はどうかというところでございまして、退職金は、国家公務員または国鉄職員の退職手当は、国家公務員等は退職手当法の適用を受けておられますが、公団職員となるために退職する場合、同法に規定する退職手当金の支給を受けることになりません。国家公務員または国鉄職員が公団職員になりまして、その後国または国鉄に復帰する場合には、公団の定める退職金の支給を受けませんが、国または国鉄に在勤した後国または国鉄を退職する場合の措置として、国家公務員等退職手当法施行令を改正いたしまして、退職手当法第七条の二に規定する公庫等から復帰した職員に対する退職手当に係る特例に基づきまして、公団における期間を除いた前後の期間を引き継いだものとみなしまして、その退職手当の基準となる俸給に対する支給率から前の退職の際の支給率を控除して計算するというふうになるべく出入りが自由になるような具体的な措置を講じてまいりたいというふうに考へております。

○吉田忠三郎君 たいへん詳細わかりやすい答弁をされて、非常に参考になりました。ただ、参考になりましたけれども、もう端的に言つて、国鉄というのは、日本のこの各種事業なり企業がありますけれども、かなり古い歴史と伝統を持つてゐる企業であることは間違いない。それだけに、この退職金、いま答弁されました労災の補償であるとか、あるいは福利厚生関係の諸条件というものが、まだまだ西欧並みにはいつておりませんけれども、今日の日本の社会保障制度の中ではかなりぼくはりっぱな諸条件を具備している、こう思う。だから、いま鉄監局長が答へられたものは、こういう関係については、公団に移行しても国鉄に準じて処置をするんだ、という理解でいいんですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) ただいま退職年金の通算措置あるいは退職手当の計算の基礎を申し上げましたが、そのほか、たとえば宿舎の関係でありますとか、あるいははいま例をおあげになりました福利厚生関係の施設、これはまあ、国鉄はかなり高い水準にございまして、実際の運用の問題としましては、国鉄職員であつたと同じようなかつこうで運営をしてまいりたい、こういうふうな国鉄と現在話し合いを進めております。まあ平たい言葉で申し上げますと、この公団というのは国鉄と一心同体というふうなかつこうで運営してまいりたい、またそうあるべきだといふふうに考えていますので、特に職員の方々の扱い等につきましては、国鉄職員であつたと同様な扱いをいろいろな面でやっていきたいといふふうに考えております。

○吉田忠三郎君 十分に理解しました。ただ、ここでもうちょっと聞いておきたいのは、この法律の目的第一条にもございしますように、「経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与すること」と、こうなっておりますが、ただきょうまでの答弁を聞いておりますと、そのほかに、新産業都市の建設、臨海工業地帯の整備等々がこの目的の中に包含されておる、こういうことが明らかにされてきたわけですね。そうすると、具体的にこれを積極的に進めていくといふことになると、たとえば池田内閣の所得倍増計画にも示されておりますように、そういう新産業都市の関係であるとか、臨海工業の地帯整備の問題であるといふことになると、おおよそその地域といふものは限られてくると思うのです。ざっくりばらんに申

上げて、この京浜関係であるとか、あるいは名阪神の関係であるとか、あるいは今度広域行政何とやらということとで北九州の市が誕生した、こういう関係の地域がおおよそ想定されるところのものになりはせぬかといふふうに思う。そこで、さてそういう理解の上に立つて考えてみると、この辺はいずれも日本の代表的な一つの都市の集中したところなんです。したがって、今日の国鉄の職員の人々の給与、こういう関係については、これはもうあらゆる資料を見ても、まことに少ない、低賃金で、しかも他の産業にない寸秒を争った勤務をいたす。とりわけ徹夜勤務などが非常に多い。多いのですから、さなきだにこの生活といふものがないへんなものになっておりますことは、大臣以下関係の方々が御承知だと思ふのです。この際は特に政府の所得倍増計画の一環としてそういう施策が施されるわけですから、こういう方々に対しては私はやはり都市的な一つの給与といふものをきめてやる必要があるのじゃないか。親心を示してやる必要があるのじゃないか。たとえば、私は勝手に名前をつけてみますけれども、都市手当のようなものを親心として支給してやるのがいいのじゃないか、こう思う。これが一つ。

それからもう一つは、たびたび私が機会あるたびに申し上げたのですけれども、最近、人手がないとか、あるいは労働人口が不足しておるなどといふことを、あらゆる人々が申されますね。そこで私は、日本の国家的な立場から考えて、人的資源といふものを別な角度でながめてみる必要があるのじゃないか。たとえば、医学者が数

多く言っているわけですが、御承知のように、日本の平均寿命などというものはかなり延びてまいりました。まあ冗談は別として、向かいにおられるお歴々も、かなり日本の平均寿命、こういうものが延びてきておりますから、非常に楽しい明るい状態になってきているのじゃないか、こう思うのです。だから、こういうところから、やはり労働人口の開発といひますか、そういうところに私は目をつけていく段階じゃないか、こう思う。だから、幸い、かりにこういう法案が出て、そういう国鉄から移行するなどという人々は、これは私の聞いて知っている範囲では、あまり将来性のあるような人々はその行くわけじゃないかと思ふのです。聞いておる範囲では、かなりの年配者が志望しておるやに聞いているのです。これは公団の運営上たいへん重要な事柄だと思ふのです。人々の問題は、きょうきょうそこらあたりの専門学校を出てきたからといって、直ちに鉄道建設というむずかしい高度な技術を要する仕事に使えるかという、これは断じてないと思ふ。かなりやっぱり体験、経験を経なければ一人前の技術者にならないわけですから、ですから私は、世上一般にいわれる、今日五十五才になりますと何とかかんとか言つて肩をたたいて悠遊する向きなど各省庁にございしますけれども、そういうことではなくして、この際は思い切って、先ほど申し上げた日本の労働人口の新たな開発という大前提に立つて、年齢などは、ヨーロッパのように六十五才とか、アメリカのように定年が六十三才などというように私は申し

ませんが、せめて六十才くらいまではまだまだ健康にして持っている技術を十分使ひ得るわけですから、そういう点を私は活用すべきじゃないかといふふうに思うが、こういう点は、一体立案者は、この業務の範囲と人の関係をどうお考えになっておったか、これをひとつお聞かせを願ひたいと思ふのです。この二つ。前の関係については、親心を示して都市に集中する労働者に対してはそういう点を考えていひんじやないか、後段は、画一的な定年制に拘束されずしてひとつ年齢などを考慮していいんじやないか、こういうことなんです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 前段の御質問でございしますが、これは確かに吉田先生のおっしゃる点もわからぬわけではないのでございしますが、公団職員だけに都市手当というものを支給するのは、一般の公務員、あるいは地方公務員、あるいは国鉄職員とのバランス等もございしますので、御趣旨はわからぬわけでありませんが、まあ私としては、なかなかむずかしい問題である、公団職員だけに都市手当を支給するといふことはほかとの関連から慎重に考えていかなくちゃいかぬといふふうに考えております。

その次の問題でございしますが、公団に転職いたします国鉄職員といふのは、大部分技術を身につけたいわば鉄道建設のベテランでございしますので、こういった人は、比較的高年齢の方では、実際問題として国鉄には帰らないで公団で終始をするといふふうになると思ひます。中年の人、あるいは若年の人、これは実際問題として出入りがあると思ひますが、比較的高年齢の

人はそのまま公団におるといふことになると思ひます。その際、現在国鉄では、これは法律上ではございせんが、長年の慣例として一応五十五才が定年といふふうに觀念されておりますが、確かに、先生がおっしゃるとおり、長年新線建設の業務を手がけてしつかりした技術を身につけ、またいまお話がございしましたように、からだも至つて健康であるといふような人、個人差がございしますが、そういった方は、私としては、やはり五十五というようにことにこだわらずに、さらに技術を大いに發揮して仕事をやっていただきたい。はつきり申せば、五十五というやうなことにこだわらずに、さらに、からだ健康であれば、数年事実上定年を延ばしていくといふようなことにならうかと存じます。

○吉田忠三郎君 おおむねわかりました。そこで、最近池田総理大臣も革命的という表現を使うようになりまして、私はこの場合は革命的などということばは使ひませんが、画期的な一つの方法として、いま答弁されたような趣旨をどうせやるなら十分生かしてやったほうがいいんじやないかといふふうに思ひます。それからさらに、これはでき上がつて移行することを前提としてお伺ひするわけですが、建設費の支弁で臨時雇用員などがかなりおるわけなんです。こういう方々を将来どうするかという問題なんです。あなただの先ほどの答弁では、定員が八百九十五、国鉄から移行するような者が七百九十三と、かなりこの中には差があるように思ひますので、これは当然新規採用といふようなかつこうにならう

と大抵私に思う。その場合に、このす
でに建設費の支弁で、臨時雇用員とい
うのはかなり長年月この種事業に、あ
るいは作業に従事しておりますから、
経験は豊富であり、相当高い技術を
持つておられる人だと私は認識してお
るわけですから、こういう人々を
当然私は公団職員として採用するとい
うことは考えられるべきものだと思う
が、こういう点ですか、山田さん
でけっこうです、これは国鉄から行く
人ですか。

○説明員(山田明吉君) これは公団の
立場でお答えすべき性質のものでござ
いますけれども、送り出すほうの国鉄
の立場から申しますと、現在建設線に
従事している技術を身につけた臨時
雇用員は、数は至って微々たるもので
ございますが、先生の御指摘のよう
に、そういう人が希望いたしますなら
ば、公団へ快く転出をしてみよう。ま
た、公団の定員に余裕がございますな
らば、そこで国鉄職員と同じような
かつこうで採用してもらいますこと
を、国鉄としても希望いたしますこと
でございます。

○吉田忠三郎君 あくまでも希望の程
度というふうなことで、それは
それでけっこうだと思えます。

そこで、第三番目に伺いたいのは、
いくら希望といっても、やはり長い
間、同一企業、同一職場といえます
か、そういうところで勤務をいたして
おりますと、何とはなしにやはり愛着
を感じるものなんです。ですから希望
して行つたとしても、やはり、映画の
せりふじゃないけれども、行く者残る
者というものがやっぱり感情的に、感
傷的に残ると思うのです。そこで、

行く者は行く者なりの諸待遇について
は、先ほど来鉄監局長あるいは山田常
務からそれぞれ答弁があつたから、お
おむねまあ理解したのでありますが、さて工
事局、所に残る従業員の給与をはじめ、
労働条件がたくさんございます。この
労働条件については、その希望して行
く者については、かなりのいま具体的
な基準なりあるいは率が表示された
から、それはそれとしていいのである
が、こういう関係と同じように、私は
やはり残る人々に対して考えるべき
じやないかと、こう思うのですが、こ
れはどうお考えになっておりますか。

○説明員(山田明吉君) 公団へ転出し
ないで残る職員は、国鉄職員として残る
わけでございますし、具体的な例で申
上げますと、地方の工務局で車を並
べている人のうち、建設線の仕事に従
事していた人に原則として公団へ行っ
てもらふわけでございますので、残る
人は結局改良関係の仕事をやってい
る人でございますから、それらの人に対
する条件を特に悪くする、よくする
という考えはございません。

○吉田忠三郎君 いま山田さんから答
弁がありましたけれども、去る者
あつて、残る者は当然国鉄職員であ
ることは、私は百も承知しているん
です。当然どこへでも、あなたが首を
切らなければならぬわけだ、首切りは
絶対反対ですから、いるんですが、た
だよくの言っているのは、もう少しこ
まかく言えば、同じところで同じよう
な仕事をしておつたんです。また関
係が残るんです。仕事量として若干
なりとも、ですから、同じような工事
制になつていような者については、
その数はあまりないと思う。ですか

ら、原則的にはあなたの国会答弁はで
きないと思うけれども、具体的にい
る国鉄職員についても、今日給与体
系をどうこうするという場合に扱つて
きた級別定数をふやして、その人々と
全く同じ水準にならないまでも、そう
いう操作はばくはできると思ふん
です。だから、よくの言っている意味は、
そういう同じ工事体制にあるような人
人については、十分配慮をさせていただ
きたいと思ひます。これは答弁要らぬ
です。そういうことを強く私は山田さ
んに、当面この担当の常務理事です
から、要望しておきます。

さて、四番目は、この公団が成立し
た、こういうことになりまして、これ
に伴つて国鉄の建設費の予算定員が、
先ほど答弁になりましたように、七百
九十三名というものが自動的に国鉄側
から見ますと削減される、没にな
る、こういうことになるのです。その
場合は、やはり先ほど来私が言つてお
りますように、国鉄は、近代社会の要
請によつて、改良工事であるとか、あ
るいはさらに事故をなくするためのい
ろいろな工事がございますけれども、
そういうものに従事いたしまする人の
問題として、その要員に圧迫をした
り、あるいはそのことによつて、何か
建設公団ができて、建設関係がそのた
めにこうなつたから、あたかも国鉄が
建設改良工事とかあるいはそれに類似
したような仕事はなくなつたのではな
いか、えてして国民はそういう錯覚を
起こしますよ。ところが、そういうよ
うな、同僚加賀山委員もおっしゃつ
たように、いま申し上げましたように、
所得増進計画がいいとか悪いとかい
うことは別に、どんどんどんどんこれ

を前に進めていくと、必然的に近代社
会の要請によつて、より以上のものが
国鉄に仕事量としておつかふされてく
るわけですから、ぜひ資金の面などに
ついても国鉄側にしわ寄せにならない
ように私はやはり配慮をしてみらな
ければならぬと思ふのです。こういう
考え方について、どうお考えになつて
おりますか。これは山田さんより、予
算関係ですから、鉄監局長じやないか
な。大きい問題だから運輸大臣だ。

○政府委員(廣瀬真一君) 先ほど来大
臣もお答えいたしておりますが、国鉄
の現在第二次五カ年計画を遂行中で
ございますが、率直に申し上げて若干資
金が不足がちな状態にある。そういう
問題につきましては、政府に基本問
題調査会というのを設けまして、四十
年度以降の資金計画、さらには国のほ
うの所得増進計画も中期のアフターケ
ーに入つておられますので、そういう
たものとあわせて、さらにいわば
第三次五カ年計画といったようなもの
を検討いたしまして、輸送力の増強あ
るいは保安対策といったものに遺憾な
きを期してまいりたいというふうに考
えております。

○吉田忠三郎君 それから、これは公
団との関係はあまり直接にはございま
せんけれども、新幹線の工事というの
は大体十月ごろ完成されていく、こう
なりますと、結果的に土木の技術屋が
この関係でとらえず転身していか
なければならぬ。そういう計画は、おそ
らくやこの公団との関係で総合的に私
は計画しているのじやないかというふ
うに思ふんです。それとあわせて、
これは国鉄の労使間の問題ですから、
目下その立場で努力、協議をしている

のじやないかというふうに思ひますが
ね。私が聞き及んでいふところでは、
軌道の近代化計画といふものを何か考
えていふようなんで、そこで、こ
ういふものについては、先ほど言
つたように、一つのやはり国鉄は企業で
ございますから、企業といふものは、
もうこれは何人もこの原則は否定でき
ない。この金の関係と人材の関係と人
の労働条件といふものは私は絶対企
業の上においては否定できないと思
ふのです。それだけに、国鉄労働組合
の問題を非常に重要たとして取り上
げているのじやないかと思ふのです。
ですから、ぜひひとつ、いま公団との
関係、新幹線の関係等々は、おそろく
総合的にこういうものは計画したりし
ていふと思ふのですが、ぜひ労働間で
十分誠意を持って話し合つて、いやし
くもこのことによつて世間とかく
批判の起るようなことのないよう
に、できるだけ私は従業員の望みとい
うものに対してこたえてやるべきじ
やないか、非常に公団といふものとの関
係で機会としてはいい機会じやない
か、こう思うのですが、いかがです
か。

○説明員(山田明吉君) 具体的に、新
幹線の完成時に、先ほど現在約三千人
の職員が新幹線の建設に従事してい
ると申しましたが、その配置転換の問
題、それから軌道の近代化に伴う、い
わゆる合理化に伴う要員の配置転換の
問題についての御指摘であらうと存じ
ますが、これは、先ほど鉄監局長が
申されましたように、国鉄としては、こ
く近い将来、また現在すでに手をかけ
ております輸送力増強の諸工事に優秀

な人材を各方面で必要としている状況にございまして、全般的にそういう要員の配置につきまして善処いたしたいと考えております。

○吉田忠三郎君 山田さんから善処するというお答えがございましたから、そのことについて、運輸大臣じやないけれども、私は信頼をし、確信をいたしてまいりたいと思っております。

そういう立場でさらに要望しておきたいことは、新五カ年計画及び第三次五カ年計画というものをいろいろ計画しておりますね。これに伴って、取りかえ工事、その設計であるとか、あるいは施工体制などを、私が申し上げるまでもなく、当然考えていると思えますけれども、特に私は、土木の技術要員の確保であるとか、それから関係の従業員の労働条件等の改善については、やはり公団ができて、公団に移行する者は、先ほど来の答弁から見ても、直観的だけでも、やや優遇といえますか、有利になっておりますから、こういう関係について十分配慮して特別に検討をしなければ、あとあと残った者についてはやはり問題が出てきて、そのことがかえって労使間の問題になるような気もするし、そんなようなことがかりに労使間のいさかいのもとになるようなことがあったら意味がないですから、ぜひともこういう点も配慮していただかなければならぬのじやないか。老婆心だ、そんなことは、こう言えばそれまでだけれども、いささか私は、公団に移行する人々のことを考えると、その心配がありますから、この際お答え願っておきたいと思ふ。

○説明員(山田明吉君) 公団は、たびたび申し上げておりますように、国鉄の身分と考えておりますので、公団へ転出する人、あるいはそれまで同じ機を並べて公団ができたときには転出しないうで国鉄に残る人、これらの取り扱いについては、決してそういう有利になる、不利になるというような表現が不適当かも知れませんが、先生のおっしゃる意味も大体わかると存じますので、そういう点は十分気をつけて善処してまいりたいと思ひます。

○吉田忠三郎君 鉄監局長、山田常務理事から、それそれかなり積極的な中身のある答弁がございましたから、この辺で私は人の関係については一応終りたいと思ひます。なおまだまだ私はたくさん質問がございします。しかし、岡先輩もかなりここで見ておりますと原稿を用意しておるようでございします。相澤先輩、小酒井先輩、いずれも同様のようでございますから、私一人が長時間質問しておつてもかえつて迷惑かと思ひますから、あと二つ三つ質問して終わりたいと思ひます。次に、私はこの新線建設のあり方の問題について運輸大臣に伺つてみたいと思ひます。

私は従前から国鉄はなぜその新線建設について消極的であつたかといふことを承知しておるつもりでございます。これはいろいろ理由があるのをごさいます。これはいままでにも、各委員の質問のやりとりの中でも、これが一番やはり私は問題にされていたのではないかと、こう思ひますが、その第一は、やはり何といたしまして、建設線の大半は、大半はだすよ、これはいろいろ自由民主党の委員の方には異

論のあるところだといふふうに思ひますけれども、一般国民大衆が感じ取つてゐる点では、やはりいままできめられてきた建設審議会の答申なるものが、一部の権力筋に強要されたものではないかといわれていることだと私は思ひます。

さらにこれを、あなた方は非常に不満そうなお顔をされているから、つけ加えて言うのだけれども、この例を具体的に裏書きするように、一つの例を取り上げてみますと、この資料の中で、国鉄が運輸省から出された資料の中でも明らかのように、今日営業係数が六三三という岩日線、この岩日線などというものは、これは国鉄の自動車——バスが並行線で行っているのです。そこで、この新線そのものも、こういう六三三なんというきわめてべらぼうもない営業係数になつておる。と同時に、今度は一面この自動車のほうも営業係数がこの線が開業と同時に急カーブに下がつておることは、国鉄の経営者、あなた方全部知つておると思ひます。これは一体だれの出身地か、時の総理大臣は一体だれか——これは岸さんです。岸さんなのです。いや、江藤さん、あなたは笑うけれども、もう、そうだ。そして、いまをときめく池田内閣の国務大臣の佐藤さんのところじやないのかな、科学技術庁の長官だ。こういうことをちゃんと国民は知つてゐるのですよ。国民が知つてゐるのです。そして、さらに五二二という宮原線——谷口さん、こういうのがあつたのですよ。四一四の小本線のときも。あなた方はたいへん不満そうなお顔をされているけれども、国民のほ

くはあると思ひます。第二は、今日までこの企業性を強調せざるを得なかつた国鉄にとつては、全く相反する赤字線の乱造になつてゐるからなんです。そこで、従前の国鉄の経営の方策との関係を先ほど断片的に聞いておつたけれども、一体運輸大臣も、こういった世の中ではこれからは非常にそういう印象はぼくはなかなかぬぐい去れないと思ひます。建設公団でやろうと、あるいは国鉄でやろうと、やはり依然として鉄道建設の審議会が残るのです。法制度上。だから、こういうものをぬぐい去れない限りは、依然として国民の側からは、政治路線じやないか、何だ赤字路線ばかりやつておるじやないか——これはぼくが言うのじやないのですから。口の悪いあなた方も、選挙区へ行つてごらんない。選挙のたびに国会議員はわれわれの前に立つて、おれが国会議員に当選するとわが村に鉄道をつけてやるのだという大演説をぶつておる人がたくさんいるのですよ。ところが、今日一人当選して国会へ来たら、そのことをこればかりも演説せぬ。のみならず、できてくる線はどういう線かという、先ほど申し上げたような、岩日線であるとか、宮原線であるとか、あるいは小本線のようなものがぼつぼつ出てくる。こういうほんとうに国民のなまの声があるのですよ。ですから、こういう関係を運輸大臣はどう排除していくかといふことをこの際聞かしていただきたい。

○国務大臣(後藤健太郎君) お説のような話を私もよく聞いております。そこで、私は、さきにも申しましたように、本鉄道建設公団の建設線を決定するにあたりましては、順次そういう点を改めていくようにいたしたく存じております。あなたの、大演説をぶつたおたぬかは知りませんが、世上そういううわさがあることは、まことに私は遺憾に思ひます。

○吉田忠三郎君 いま運輸大臣から、そういうことが言われておることには承知だし、まことに遺憾だと、こういうことなんで、私もそういう点では、これからは十分政治家の責任として、お互いにそういう事情については慎んでもらわなければならぬと思ひます。そういう立場で、この法律を私は善意に解決をし、また審議をする立場でお尋ねをするのですけれども、この目的にありましますように、鉄道の新線建設は、真に公共性に立脚する事業で、その目的たるわが国の経済基盤の強化、すなわち、日本の産業経済の発展と、地方経済圏の整備、低開発地域の開発、臨海工業地帯の整備、新産業都市の建設、もつて池田内閣の所得倍増計画というものを、つまり池田さんがいつも口ぐせに言うように発展をさせて、国民の生活を豊かにするのだ、こういうことだと思ひます。しかし、そう言つてみても、現実にはたしてぼくはそうなるかどうかといふことについては非常に疑問を持つものの一人なんです。なぜかならば、生産の面にしても、産業経済の面にしても、あるいは国民一人一人の所得にしても、今日かなり地域格差というものが出てきてゐる。いまごろアフターケアなどと言つて、ことばでは濁しておられますけれども、是正しなければならぬ現状に私はなつてゐると思ひます。こういうときに、いまも触れましたけれど

も、これからはいよいよ、政治的なものであるか、あるいは権力の強要などというように、大臣、何やっているか私にはわかりませんよ、これからあなたも大臣をかわっていくんだと思ひますが、歴代大臣に一つの一貫した方針として私は引き継いでもらいたいと思ふことは、他動的な意図によつて押しつけられるようなことは断じていけないことだと思ふのです。先ほど、これについては、大臣は遺憾であるという意見を表明されたから、あえてここで私は答弁を求めようとは思ひませんけれども、こういう点は、何回も申し上げるようになります、お互いに政治家として注意してまいらなければならぬと思ふんです。そういう考え方に立つて、私は、今日までかなり長い日数をかけて質問し、あるいは各大臣から答弁をいただけてまいりました。これまたたびたび申し上げて、大臣も耳にたがでたような顔をされているようですが、ひとつもう一回聞いてもらいたいと思ふんですが、経済企画庁で出した所得倍増計画の全体計画を見て、これは前にも申し上げましたけれども、積極的にこの公団方式をとつてやるべきだという意見は必ずしも出ていないような気がするのです。しかも、今日の着工線、予定線、あるいは調査線にしても、資料にもありますように、大臣の建設認可の年次等はかなり以前のものが多く、私は見受けられるわけです。したがって、今日の日本の産業経済の構造の変化に伴ひまして、客観的な諸条件からなめてみても、今日どうも運輸大臣が非常に公団をつくることを急いでおります

けれども、何か公団ができれば、直ちに、いままでの四十八線にしても、十五線にしても、新線が敷かれるような幻想を国民に与えるようなもの、言い方だけれども、私は、この際は、運輸大臣として、おしなべて四十八線あるいは予定線の十五線というものを建設することは、必ずしも本法律案の第一の目的、すなわち、この鉄道交通網の整備をはかり、もつて経済基盤の強化と地域格差の是正、とりわけ、臨海工業地帯整備、新産都市の建設に寄与する、こういうことをねらっているのではないかと、先日、鉄道局長の答弁にもありましたように、今日の所得倍増計画なるものは若干変更された、修正されたのと、客観的に時代の要請とともに条件が変わつてきている。だから、こういう思ひ切った答弁は、私は当然だと思ふのです。したがって、私はこの際、政府があくまでも本法律案の目的を追求するとするならば、客観情勢が変わつたのですから、既定の考え方を改めて、予定線はもとより、着工線、調査線を問はず、新しい構想のもとで全体について再検討する段階ではないか、またその必要があると考える。一体運輸大臣はこれに対してどうお考えになつておるか、私は最後にお尋ねを申し上げます。先輩のまだまだ質問を申し上げて、先諸先生方にバトンタッチしたい、こう思ふのですが、ひとつ大臣、この際、大方針ですから、わかりやすく明快に答弁してもらいたい。

○小酒井義男君 関連して、一緒に答弁してもらいたいのですが、あまり吉田委員の名義で、ついつられてしまったのですが、建設線、予定線というものがきまつたのは、相当古い時期にきまつておる。その後、道路計画ができてきて、その地点に相当りつばな道路をつくつた。たとえば、例ですら、縦貫自動車道というものがつくつた。なつて、その通過地点に予定線なり建設線があるというような場合が出てくると思ふのです。すでにあるかもしれません。そういうところは、これは二重投資にならないような措置を政府としても考えるべきだと思ふのです。そういうことをお考えになつておるか、どうか、一緒に御返事願ひたいのです。

○国務大臣(総務大臣) 吉田委員の質問、けんけん服膺いたしました、そういうようなことが起こらないように、十分今後も注意いたします。いろいろなうわさがあることは遺憾に存じますが、私はそういうふうなことのないうちにひとつ努力いたします。なお、小酒井さんの御質問は、さきに大蔵大臣も述べられましたように、鉄道でいい場合と、自動車でいい場合と、双方いい場合と、三通りあると思ひます。その場合に、どちらが国家経済にいいかというのを判断いたします。調整を今後やる新線建設はやるべきであるとは考えております。

○吉田忠三郎君 大臣はけんけん服膺してということなだけども、その面だけ聞くと、大臣は言われたとおりやるといふことになるのだけれども、あなたの前段の、世間からとかの批判を受けるようなことについては、万端のないうちに、お互いに政治家だからやらなくちゃならぬということなことです。僕の聞いたのは、さっぱり答弁してない。大事なことです。僕の聞いているのは、つまり、日本の産業経済の進み方につれて、客観的な諸条件が変わつたのではないか。このいまやらんとする四十八線、予定線の十五線というものをきめたのは、どの大臣のときに私にきめたか承知しておりますけれども、かなり古い、いわばほこりをかぶつた掛け軸のようなものではないかというのです。だから、この際は、せつかくあなたは熱意をこめて、日本の将来のことを憂えて、国鉄の新線というものは国民の要望であるから、しかも、第一条にありますが目的を追求するというところであるならば、この際画期的な全体構想というものを練り直してみることがある時期に実はきているのじゃないかというのです。現実、わが党の久保菜穂子議員が同提議案をいたした法律案を見ますと、これは何も私はわが党だからというわけじゃなくて、あなたがいまわれわれの前に提示してあります法律案より、革命的とは言わぬけれども、画期的なものだと思ふのだ。このようにいいものがあるのだから、だからこの際私は総合的にそういう計画を樹立する、策定する時期にきているのではないか、当面の責任者の運輸大臣としてはこれをどういうふうにか考えるのか。前のほうはいい。そういういろいろ世間で言われるようなそしりを招かないことについては十分配慮をしなければならぬ、そういう声があることについては遺憾であります、遺憾の意を表して、あなた、これはいいです。大事なところを大臣はとぼけちゃつて、ぼくに答弁しない。ぼくが聞いたのはそういうことなんです。

○国務大臣(総務大臣) 経済の事情がそういう時期にきておるといふ見方もありますが、それがさらに、いまのままでやつて、結局いまの経済のデフレーションに合うようになるかと考えると、この考え方も私はあると思ひます。というの、いま何にもないところに鉄道を敷く、それはいつも非常に悪いように思つてゐるが、そこに人が集まつてき、需要が起り、未開発の地下資源その他が発掘されました場合には、経済構造がまたいまより変わるかもしれせん。そういうようなことを考えますときに、いま直ちに私はそれを考えるべきだというようにことを断言できないのはなほ遺憾とします。

○吉田忠三郎君 大臣はなほ遺憾と、ぼくもはなほ遺憾なんです。これは考え方の相違、見解の相違と云うかしりませんが、私は国家百年の大計からしても、あなたは考え方が違ふといへばそれまでだけれども、この際運輸大臣に奮起を促しておきたいというふうにも思ふ。悪口じゃなくて、あなたの考え方というの、何かものごとをつつて焼灼的に追つかけているというふうな印象があるのだ、この法律では、これよりもつよいものがあるのですよ。これは決して私は英人、人の例をとっているわけじゃないけれども、英人などというものは、百年も先のことというほどじゃないけれども、ものごとをきめる場合、英人などというの、これは国民性がそうさしているのかどうかよく知りませんが、大体二十年、三十年先ぐらゐのことを考えて、そういうものごとをきめて、具体的に政治なりあるいはそれを政策に取り入れて施策を施している。だから、

わが日本も、池田さんは口を開けば日本は大国になったと言っているのだから、その大国になったと言ふ内閣総理大臣のもとにあなたは運輸大臣としてゐるのだから、せめては百年といふ言わぬから、英人ぐらゐの感覚で、ものごとを追つかけるということではなくて、前に進んだ計画を画期的につくつて具体的に施策にあらわすという熱意があつていいのじゃないか、こゝう思うのです。ぜひもう一回答弁願いたいというふうに思う。これ以上のことはあなたとは論争する気はありません。お互いのものごとの見方、なごめ方ですから、それ以上のことを言うならば、あなたは、吉田というやつはどうも思想がそうなんだと言われるかもしれないが、そういうところまで言うやばつたさは私はないので、もう少しあなたは運輸大臣として誠意ある、熱意ある、あなたのことばから、国民がもっとも政治に対してほのぼのとしたものがにじみ出るような答弁を願いたい。

○国務大臣(後藤健太郎君) 私はやはり、そういう考え方もあると思ひますが、現時点におきましては、鉄道建設公団法を早く通して、そうして一日も早く地方格差の是正あるいは新産業都市その他等の経済の発展に寄与することが、これは私の考えとしては現時点においては最上と考へて御審議をお願いしている次第でございますから、どうぞよろしく願ひいたします。

○吉田忠三郎君 何べんこれは運輸大臣と質疑応答しても、これはどうも平行情のようです。運輸大臣は最上だといふことなだけども、これは史上最大ではないと思うので、(笑)私は

決して最大の、最上のものだといふふうに考へていませんから、さらに、先ほどもいったように、まだまだたくさんあるのです、質問は。だけれども、岡先生もここで退屈そうない。これは冗談だけれども、そういうようにして法律案を見ているようですから、この辺でほかの質問者にかわりたいと思ひます。

○委員(米田正文君) 速記をとめて。
〔午後八時六分速記中止〕
〔午後八時十九分速記開始〕
○委員(米田正文君) 速記を始め

他に御発言もなければ、日本鉄道建設公団法案の質疑は終了したものと認めて御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(米田正文君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入りませう。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひます。
吉田君。

○吉田忠三郎君 私は、日本社会党を代表して、本法律案に反対する立場でございます。その趣旨を明らかにいたしておきたいと思ひます。

この法律については、社会党のみならず、民社党も反対をいたしております。これは、衆議院の段階におきましても明らかであります。自民党が賛成、こういふことまで本院に送付をされてまいりました。今日まで、衆議院段階における審議の中でも、また本委員会における審議の中でも、まことに不安定な法案の性格と言わなければならぬと思ひます。

この際、わが党として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御承知のように二百三十一線を数え、これは実に四十数年の長い積み上げになつておるのでございます。この点、わが党は、今日までに、あらゆる関係、あらゆる角度、そうしてあらゆる事情を検討いたして、強く取り上げてきたところのものでござい

ます。そのように二百三十をこえる多数の予定路線といふものが、今日なおそのままになって、法律の上ではございませうけれども、実態は依然として私は眠つておるような状態だと思ふのであります。私は、このようなことでは、国の運輸行政、政策には対して国民が疑惑を抱くのみならず、不信の念を持つ。ひいては政治に対して信用が置けないということになると思ふのであります。

鉄道建設公団法は、そういう問題を何ら明確に処理することなく、ただ単に、新しい法律は古い法律に優先する、こういう程度のもので、今日までの審議段階では、私はどんなに善意に解釈いたしましても、出てまいらないのであります。しかも、提案されております法律の性格は、きわめて多くの矛盾を含んでおると言わなければなりません。このことは、今日までの審議の段階で、運輸大臣、大蔵大臣、そして経済企画庁長官の答弁にも明らかとなつております。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とを大きく取り上げております。特にこれは、鉄道建設審議会の意見書として今度の場合はこの法律案が出されておるのであります。しかし、私は実際

にこの公団が設置されて、そうしてよい公団が建設に着工する、そういう場合に至つては、いま申し上げたように、かなりの矛盾点を持つております。から、必ずや問題が惹起することを確信するものであります。先ほども申し上げましたように、敷設法との関係、それから鉄道建設審議会、運輸審議会、さらに増進計画を推し進めております政府、具体的な企画をいたしてあります経済企画庁などの協議から、その関係を私は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ふようなことは、とうてい不可能とさえ考えられるのであります。この矛盾を何ら説明せず、この鉄道建設公団法を場当たり的に、つけ焼き刃的に推し進めようとするならば、私はたいへん問題にならうと思ふのであります。

私は、今日、政府として、鉄道網を整備をして、そうして国民輿望にこたえるとするならば、もっとも緊急を要する問題は現在にあると思ふのであります。それは、日本国有鉄道の輸送に対して安全性をより確立をいたす、これに対する施策を十二分に政府が行なうことこそが最も大事だし、そのことはまじめに国民の負託にこたえる私にはゆえんだと思ふのであります。今日、安全設備に対しては、国鉄といったしまして大幅な経費削減を行なつておられます。そしてまた、人員の合理化をやります。その上さらにこの国鉄がやり得る能力が私は新線建設の上にあると思ふのであります。事ここに至つて、新しい建設公団でやろうという点については、どうも理解に苦しむものであるのみならず、再三申し上げておるような、大きな矛盾を私どもとしては感ぜ

ざるを得ません。私は、今日こそ、国民的大問題であります国鉄の輸送の安全性をすみやかに確立いたすと同時に、その点については国鉄といたしましても惜しみない政府に対して積極的な働きかけをいたすべきだと思ふのであります。こういう観点からなされますと、国鉄当局は、あまりにも時の内閣に遠慮いたして、要求すべきものをしていない、こゝう考えざるを得ません。ある意味におきましては、怠慢をいたしておるのでないかとさえ私は思ふのであります。国鉄当局は、なぜ強力に国鉄の輸送の安全強化のために努力をしないのですか。このために、国鉄総裁は思い切つて言うべきところはどしどし政府に対して私は主張すべきだと思ふのであります。かような私は立場から、数多い疑問を持つています。あえてこの段階で、これらの問題を抜きにして、鉄道建設公団法をつくる必要などは、今日さらさらないと考えるのでござい

うした態度は、われわれは、何と申されましても、この際反対の意思を国民の立場として明らかにせざるを得ないのでございます。

特に、この公団法では、新線建設の具体化というものがきわめてあいまいでございまして、一体現在あるところの四十三線の着工線、十五線の調査線、これを十一年にどのよう具体的に資金的な面を立てて建設を進めていくか、これに対する質疑を今日まであらゆる角度から繰り返してまいりましたけれども、これに対しては何ら具体的なものも示されておられません。去年の国会におきましては、政府の答弁として、来年は資金的な面を確立する、このような答弁を行なっておりますけれども、今日予算案を見てまいりますと、そのような、答弁に示されたような予算になっておりません。これなどは、私は明らかに、矛盾ということよりも、国民をごまかしたやり方だ、こう断じておても過言ではないと思っております。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——政府というよりも、国の政策であるというところの経済成長政策と地域格差の解消に沿った新線建設が行なわれることは、これはとうてい考えられない。われわれはまことに残念に思うのであります。このことは、最近の週刊誌にも端的に示され、国民の立場で指摘されております。要するに、われわれはこういう理由をもって反対いたします。

さらに、私はこの際百歩譲ってこの法案に賛成をしても、なおかつこういう大きな問題があります。もう一つわれわれがどうしても国民の立場

でがまんがならないことは、わが党が先般本法案と同時に提案をいたし、より具体的に親切丁寧なその提案理由の説明を久保衆議院議員がいたしましたので、今日までかなり長い間の鉄道新線建設緊急措置法案をこの委員会に扱ってまいりましたけれども、私は言葉若干強めて申し上げますけれども、全然無視をいたして、本日たまたま政府が提案をいたしました建設公団法のみきめようとしたおそれがあるのであります。まことに私はこの点残念であります。私は、このことについて、数多い意見と、ある意味におきましては、一つの憤りを感じるものでございまして、どうか同僚の議員の方々のようなものを御認識ください。私がいま申し上げております趣旨を尊重されましますことを心から依頼をいたし、強い憤りを込めて反対の討論を終わりたいと思ふ次第であります。(拍手)

○委員長(米田正文君) 谷口君。

○谷口慶吉君 私、自由民主党を代表いたしまして、本法案に賛成の趣旨を申し上げます。

最近目ざましい発展を遂げてまいりましたわが国経済のさらに一その均衡ある発展をはかりましたためには、地方経済圏の整備、低開発地域の開発、臨海工業地帯の整備、新産業都市の建設などが必要であり、このため鉄道新線の建設が必要であるということに對しましては、与野党ともに異論のないところであらうかと考えるのであります。しかるに、新線建設工事の進行状況は、遅々として進まず、ために地方の大きな不満、不安となっておりますことは、御承知のとおりでございます。

す。鉄道建設審議会におきましては、かかる実情を改善し、強力に新線建設を進めるためには、公共事業に準じて国家資金や財政資金を投入して工事推進すべきであるという見地から、一昨年五月鉄道建設公団をもつて対処することを適当と認める旨の建議がなされたのでございます。

本法案はこの建議に基づいて提出されたものであります。

本法案審議の過程におきまして、この際新しく公団をつくらなくても、従来どおり日本国有鉄道に予算を増額して工事を進めれば足りるのではないかと意見もございましたが、国鉄は、年間六千億円のぼろの運輸営業を行なう、職員が四十五万人にのぼるわが国最大の企業でございまして、安全輸送並びに輸送力の増強というきわめて重大な使命を遂行しなければならぬ立場に立たされておることも、御承知のとおりでございます。

さらに、このほかに、青函トンネルや、本土——四国連絡鉄道のごとき世紀の大工事を調査線に持つ新線建設を今後強力に推進するということは、国鉄の負担を過重ならしめることは明白であると申さねばなりません。

建設資金の面におきましては、今年度及び来年度は公団発足の年であり、政府出資並びに融資はきわめて少ない感がありますが、これについては、政府も将来の増額を約束しておりますので、われわれもこれを強く希望し、推進いたしたく存じておるのでございます。これを従来どおり国鉄に施行せしめる場合と比較しますならば、国鉄は事故防止、通勤輸送対策、あるいは幹

線輸送力増強などに幾ら資金をつぎ込んでも追いつかないという財政状態において、その片手間で建設を進める場合と、国家的見地から新線建設のみを目的とした別個の組織、すなわち鉄道建設公団による場合とでは、その推進力においておのずから差異の生ずることとは明白であらうかと考えるのでございます。

いずれにいたしましても、新線建設を国家的見地に立つて強力に推進するためにも、かつまた財政きわめて困難な国鉄から新線建設によるばく大な利子負担を軽減し本来の運輸事業に専念せしめるためにも、本公団の設立はきわめて適切な措置であると考えます。以上申し上げまして、私は本案に賛成するものでございます。(拍手)

○委員長(米田正文君) 浅井君。

○浅井亨君 私は、ただいま提出されております鉄道建設公団法案に對しまして、公明会を代表いたしまして、反対の討論をいたします。

今日までいろいろと審議してまいりましたその点につきまして、いろいろな角度から御答弁をいただいておりますけれども、それが納得いくほどの答弁をいただいております。私は、こう感じておるものでございます。

それはどういふことかと申し上げますと、まずこの新線建設に對します地域格差の是正、産業都市の開発、いろいろの問題点から考えますと、まことにりっぱな目的を持つておられるということとは、われわれ自身も賛成でございます。しかしながら、私が質問の中で申し上げてまいりましたが、現在石田総裁は、その識見、またその信念において、必ずや現在の国鉄の中において

りっぱにこれをなし遂げられていく方であると思っております。にもかかわらず、今日までいかにこの新線建設が遂行できなかったとはいいなから、ここに石田総裁を中心に取りつぱにやり遂げようという一念を持つておやりにならば、必ずで地上がるものと私は思うのであります。これに對して、ほんとうになぜ新しくつくらなければならぬか、こう申し上げますと、その答弁には、それは観念の相違であると、このように仰せられておるのに私は驚いております。ものをやるのに、観念だけどもはやれるであらうか。すなわち、石田総裁は、真に信念のある方であるならば、現在のこのままだにおいて必ずなし遂げられていかれることと私は信じておるのであります。この点において、まことに私は残念に思っております次第でございます。

結論をいいたしますと、やはり資金の問題であらうと思っておりますが、これは現在の国鉄のままで、公共性を重んじておる国鉄であるならば、わが政府がそれに対して全面的援助を講ずれば、必ずで地上がると私は思うのであります。あえて別の公団をつくらなければならぬという理由は別にないとい私は信ずるのであります。

続いて申し上げたいことは、この新線建設はすべて赤字だ——いかに目的から考えればこれもいたし方ないとは思いますが、その点に對しまして、どこまでも、政府が必ず責任をとるというその信念を国鉄の当路者に確約しないからではないかと、このように私は思うのであります。次いで、この国鉄に對するところの資金そのもの自体があまりにも少な過ぎはしない

日本鐵道建設公団法案を問題に供します。本案に賛成の方の起立を求めます。【賛成者起立】

○委員長(米田正文君) 起立多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

次に、討論中に述べられました加賀山君提出の附帯決議案を議題といたします。

加賀山君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(米田正文君) 全会一致と認めます。よって、加賀山君提出の附帯決議案は、全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に関し、運輸大臣より発言を求められましたので、これを許します。

○国務大臣(綾部健太郎君) ただいま御決議のありました附帯決議につきましては、政府といたしまして、これを尊重し、誠心誠意これが実現に努力する所存であります。

○委員長(米田正文君) 次回は二十七日午前十時開会の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後九時一分散会

二月二十一日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄備作線建設に関する請願
(第五八二号)(第五八三号)

第五八二号 昭和三十九年二月十日受理

国鉄備作線建設に関する請願

請願者

岡山県久米郡久米町油木下 岸田高外三十七名

紹介議員

秋山 長造君

この請願の趣旨は、第三〇六号と同じである。

第五八三号 昭和三十九年二月十日受理

国鉄備作線建設に関する請願

請願者

岡山県久米郡久米南町上神目 坂田稔外三十七名

紹介議員

矢山 有作君

この請願の趣旨は、第三〇六号と同じである。

二月二十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律

臨時船舶建造調整法(昭和二十八年法律第百四十九号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「昭和四十年三月三十一日」を「昭和四十四年三月三十一日」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

昭和三十九年三月三日印刷

昭和三十九年三月四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局