

第四十八回国会 参议院 運輸委員会 會議録 第二号

(刷直しの分)

(四〇)

昭和四十年二月四日(木曜日) 午後二時三十二分開会

委員の異動

一月二十九日 辞任

天坊 裕彦君

補欠選任

松平 勇雄君

委員長の異動

一月二十九日野上進君委員長辞任につき、その補欠として松平勇雄君を議院において委員長に選任した。

出席者は左の通り。

委員長

松平 勇雄君

理事

天笠 良吉君
金丸 富夫君
吉田忠三郎君

委員

加賀山之雄君
河野 謙三君
木暮武太夫君
谷口 慶吉君
平島 敏夫君
前田佳都男君
相澤 重明君
岡 三郎君
中村 正雄君

國務大臣

運輸大臣

松浦周太郎君

政府委員

運輸大臣官房長

堀 武夫君

運輸大臣官房会

須賀貞之助君

計課長

運輸省鉄道監督 佐藤 光夫君
局長
常任委員会専門 吉田善次郎君
員

説明員

運輸省鉄道監督 深草 克巳君
局固有鉄道部長 石田 礼助君
日本固有鉄道総 遠藤 鉄二君
裁 務理事

本日の会議に付した案件

○理事の補欠互選の件

○小委員の補欠選任の件

○運輸事情等に関する調査

(昭和四十年年度運輸省及び日本固有鉄道関係予算に関する件)

(今期国会提出予定法案に関する件)

(日本固有鉄道の運営に関する件)

○鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(松平勇雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

この際、一言ごあいさつ申し上げます。

このたび、はからずも、運輸委員長に選任されました。何ぶんにもふなれな者でございます。委員の皆さま方の絶大な御支援と御協力によりまして円滑なる委員会の運営をいたしたいと存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。(拍手)

○委員長(松平勇雄君) 初めに、理事補欠互選についておはかりいたします。

理事天坊裕彦君の委員辞任に伴い、理事が一名

欠員になっておりますので、この際その補欠互選を行ないたいと存じます。

互選は、投票の方法によらないで、委員長にその指名を御一任願いたいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認めます。それは、理事に江藤智君を指名いたします。

○委員長(松平勇雄君) 小委員の補欠選任についておはかりいたします。

天坊裕彦君の委員辞任に伴い、鉄道事故防止対策に関する小委員は欠員になっております。この際補欠として野上進君を指名選任したいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認めます。

○委員長(松平勇雄君) 次に、委員会の定例日について御報告いたします。

先ほどの理事会におきまして、今期国会における委員会の定例日は、従来どおり火曜及び木曜を一応の定例日とすることに決定いたしましたので、さよう御承知願いたいと存じます。

なお、火曜は午後一時、木曜は午前十時開会を予定いたしております。

○委員長(松平勇雄君) まず、昭和四十年年度運輸省及び日本固有鉄道関係予算について説明を聴取いたします。松浦運輸大臣。

○國務大臣(松浦周太郎君) 昭和四十年年度の運輸省関係の予算について御説明申し上げます。

初めに、予算の規模について申し上げます。歳入予算総額は十八億三千五百八十二万九千円、歳出予算総額は他省所管計上分十八億九千七百七十五万七千円を含み一千五百三十四万一千円でありまして、この歳出予算総額を前年度予算額と比較いたしますと、百四十億六千六百五十三万三千円の増加となっております。約一六パーセントの増加率を示しております。

この増加額の内訳を見ますと、行政費では六十一億九千七百七十九万九千円、公共事業費では七十八億六千二百八十六万三千円の増加となっております。

次に、特別会計について申し上げます。まず、大船再保険特別会計の歳入歳出予算額は四億二千四百五十二万一千円、前年度に比較して約七千万円の増加となっております。自動車損害賠償責任再保険特別会計につきましては、歳入歳出予算額を前年度予算額の約二倍に当たる六百二十八億五千八百八十二万九千九百九十九円といたします。港灣整備特別会計の歳入歳出予算額は、昭和四十年年度を初年度とする新港灣整備五カ年計画に基づいて港灣の整備を推進するため、前年度より約七十八億円増額して五百五十億九千七百三十二万三千円といたします。自動車検査登録特別会計の歳入歳出予算額は十七億八千五百八十八万二千円、前年度に比較して約二億六千五百萬円の増加となっております。なお、以上の経費のうちには、一般会計、特別会計を通じ、定員二百五十九名の純増に伴う経費が含まれております。

このほか、昭和四十年年度財政投融資計画中には、当省関係分といたしまして、約三千三百七十三億円が予定されております。昭和四十年年度予算におきましては、当省は、本格的な開放経済体制下に入りきびしい国際競争にさらされることとなったわが国の国際収支の均衡をはかることと、高度成長により生じたひずみ

を是正して経済の安定成長に寄与するため、貿易外収支の改善と輸出の振興、輸送施設の整備増強、運輸事業における中小企業の基盤の強化、交通安全対策並びに防災対策の強化、科学技術の振興等に重点を置き、次に申し述べる諸施策を積極的に推進する所存であります。

以下部門別に重点施策の要旨を御説明申し上げます。

まず、海運関係では、

第一に、外航船舶の建造に必要な資金として、日本開発銀行からの融資五百六十一億円を予定しております。これによりまして、昭和三十九年度の百二十万総トンに引き続き、四十年年度において百五十万総トンの外航船舶を建造し、邦船の積み取り比率を高めて、近年赤字の増大しつつある貿易外収支の改善に貢献したいと考えております。

第二に、外航船舶の建造融資にかかる海運企業金利負担を軽減して、わが国海運の国際競争力を強化するため、利子補給に必要な経費として、市中金融機関分十一億四千五百八十四万九千円、日本開発銀行分二十三億二千五百一十七万七千円を計上しております。

なお、二十一次船の利子補給についての国庫債務負担行為限度額として、市中金融機関分三十三億九千八百七十九万五千円、日本開発銀行分百三十一億七千九百七十八万五千円を計上いたしております。

第三に、海運の国際競争力強化対策の一環として外航船腹の船質改善を進めることとし、これに必要な資金として日本開発銀行からの融資十億円を予定しております。これによりまして、老朽化、不経済化の著しい船舶の代替建造及び改装を行なう予定であります。

第四に、三國間輸送を促進して外貨の獲得と海運市場の拡大をはかるため、三國間輸送助成金八億三千四百万円を計上しております。

第五に、移住船の運航の安定と移住者輸送の合理化をはかるために必要な経費として、昭和三十

九年度における移住船の運航により生じた欠損に対する補助金二億三千八百五十七万三千円と、移住船五隻のうち三隻を貨物船に転用するに伴い船舶所有者に対して交付する助成金二億二千三百三十九万六千円を計上いたしております。また、移住船の残る二隻につきましては、移住者席を改装し、一般旅客も誘致することによって採算の向上をはかることとし、このための改装に必要な資金として、日本開発銀行からの融資二億円を予定いたしております。

第六に、内航海運の近代化に必要な資金として、財政融資五十一億三千六百万円を予定しております。これは、三十九年度に引き続き、老朽運炭機帆船、沿岸木造タンク船を解体して専用船の建造を推進するため、これに要する財政資金を特定船舶整備公団に対し融資しようとするものであります。

第七に、離島航路の整備に必要な経費として、七千三百四十四万五千円を計上いたしております。これは、離島住民の交通を確保するため、航路の性質上経営の困難な離島航路事業者に対して、その航路を維持させるため補助金を交付しようとするものであります。

第八に、国内旅客船の整備に必要な資金として、特定船舶整備公団に対する財政融資九億円を予定し、老朽の代替建造、離島航路における小型船の大型化等を推進して海上旅客の安全と利便の増進をはかりたいと考えております。

次に、船舶関係につきましては、

第一に、造船技術の振興に必要な経費として六百五十二万八千円を計上しております。これによりまして、新技術の実船への適用を促進するために必要な海上実験船の建造に関する調査と新たな内航輸送方式の開発に関する調査を行なうこととしております。

第二に、中小型造船業及び造船関連工業対策として、七百七十九万一千円を計上しております。これによりまして、中小造船業及び造船関連工業等の中小企業に対する指導並びに調査を行なおうとするものであります。

とすものであります。

次に、船員関係につきましては、

第一に、船員需給対策の強化と船員教育機関の整備に必要な経費として、二千七百六十七万四千円を計上しております。これによりまして、船員の需給計画を策定してこれに基づく必要労働力の確保をはかるとともに、海技大学校、海員学校等当省の所管に属する船員の教育施設の整備を行なうこととしております。

第二に、船員の福祉厚生を推進するため、船員厚生施設を整備する者に対して施設費の一部を補助することとし、二千五百万円を計上いたしております。

次に、港湾関係について申しあげます。

最近の港湾取り扱い貨物量の急速な増大、船舶のふくそうによる海難事故の増加、さらに新産業都市の建設をはじめとする地域開発諸施策の進展といった情勢に対処し港湾の整備を緊急に推進する必要がありますため、今回昭和四十年度を初年度とし総事業費五千五百億円にのぼる新たな五カ年計画を策定することといたしました。

このため、計画の初年度たる昭和四十年度におきましては、港湾整備事業費として、当省所管一般会計予算に三百二十二億六千三百八十八万九千円、総理府並びに労働省所管予算に七十四億九千五百十万円を計上し、これに対応いたしまして港湾整備特別会計の規模を五百五十九億九千七百三十二万三千円といたしております。これによりまして、外

國貿易港、主要航跡並びに新産業都市及び工業整備特別地域の中核となる港湾の整備に重点を置き、横浜港外三百三十、港の整備を行なうとともに、石川港外二港、鉄鋼港外として名古屋港外四港及び石炭港外として苫小牧港について特定港湾施設の整備を行なう予定であります。

第二に、港湾の整備に並行して、公共の用に供せられる上屋、荷役機械、引き船等の港湾機能施設を五カ年間に総事業費一十億円をもって整備することといたしました。このため、四十年度においては、これらの港湾機能施設の整備を行なう港湾

管理者に対し、地方債の起債のあつせん百十億円を予定しております。なおこのほかに、特定船舶整備公団と港湾運送事業者との共有方式によるはしけ、引き船荷役機械の整備のため、同公団に対する融資四億一千二百万円を予定しております。

第三に、港湾管理者の行なう臨海工業用地及び都市再開発用地等の造成を促進するため、地方債の起債のあつせん四百三十億円を予定しております。

第四に、港湾都市防災事業の推進に必要な経費として、当省所管予算に百二億八千五百万円、総理府並びに労働省所管予算に二億八千九百万円を計上しております。これによりまして、東京港、大阪港その他主要港湾都市における高潮、地盤沈下等の災害を防止するため海岸事業を計画的に進めるとともに、災害復旧を強力に推進する所存であります。

次に、鉄道関係につきまして申しあげます。

第一に、国鉄につきましては、四十年年度より新たに、総投資額約三兆円にのぼる新長期設備投資計画を策定させ、大都市通勤輸送の改善、過密ダイヤの緩和及び保安対策の強化をはかることといたしました。このために必要な経費として、四十年度は財政融資一千六百億円を予定しております。なお、国鉄関係予算につきましては、後ほど別途御説明させていただきます。

第二に、日本鉄道建設公団による鉄道新線の建設を推進するため、同公団に対し、産業投資特別会計からの政府出資十億円を計上し、財政融資として四十億円を予定しております。さらに、同公団の発行する鉄道建設債券の金利と資金運用部資金等からの借り入れ金利との差等を助金として交付する補給金二億円と、同公団の経営の健全化をはかるため、公団が無償で貸し付ける鉄道施設に対する貸し付け料相当額の一部を補助するために必要な経費六千六百万円を計上しております。

第三に、大都市における地下高速鉄道網の整備を促進するため、建設所要資金として財政融資及び地方債の起債のあつせん四百六十億円を予定す

るとともに、三十九年度における地下鉄建設費の一部を補助するために必要な経費三億三千八百十三万六千円を計上しております。

第四に、大都市における輸送力増強と保安対策の強化をはかるため、日本開発銀行からの融資五十五億円を予定しております。これによりまして、郊外私鉄の都心乗り入れ、踏切道の立体交差化等を促進することとしております。

第五に、中小私鉄の助成に必要な経費として、七千八百四十八万一千円を計上しております。これによりまして、地方鉄道軌道の新線建設または欠損に対して補助するとともに、豪雪地帯における防雪設備の整備を促進して地方住民のための交通を確保し、民生の安定に寄与することとしております。

次に、自動車関係につきましては、
第一に、自動車事故対策の強化に必要な経費として、二千四百四十四万四千円を計上しております。これによりまして、自動車の重大事故の原因を徹底的に調査し、これに基づき自動車運送事業者に対する指導監督を強化するとともに、自動車損害賠償保障制度の充実をはかることとしていたしております。

第二に、自動車の激増に対処し、自動車の検査登録事務を円滑に処理するため、自動車検査登録特別会計において十七億八千五百八十八万二千円を計上いたしまして検査場十一カ所十七七コースを整備するほか、検査登録要員を百五名増員して業務体制を強化することといたしました。

第三に、日本自動車ターミナル株式会社(仮称)に対する政府出資五千万円を計上するとともに、同社に対する日本開発銀行からの融資五億円を予定しております。この会社は、大都市及びその周辺の地域における大規模な自動車ターミナルを整備して都市の再開発、道路交通の円滑化並びに自動車運送の合理化をはかることを目的としており、四十年年度においては東京郊外の総合流通センターにおけるトラックターミナルの建設に着手することといたしております。

次に、航空関係につきましては、
第一に、日本航空株式会社に対する助成策として産業投資特別会計からの出資十五億円を計上し、同社の発行する社債五億円について債務保証を行なうこととしております。これによりまして、激化する国際競争に備え、日本航空の国際航空路線を増強するとともに、同社の資本構成の健全化をはかるようとするものであります。さらに、国際航空路線の充実のためには、乗員の増強が急務であることにかんがみ、三十九年度に引き続き三億五千万円を計上いたしております。

第二に、新東京国際空港の建設のため必要な経費として、大蔵省所管予算に新東京国際空港公団(仮称)に対する出資五億圓を計上いたしております。新東京国際空港は昭和四十五年度までに建設することを目的としておりますが、候補地がきまり次第、測量、用地買収または補償に着手することといたしております。

第三に、国際及び国内空港の整備に必要な経費として、当省所管予算に四億九千六百六十二万八千八百円、総理府所管予算に四億二千九百九十九万四千円を計上いたしております。これによりまして、東京国際空港の第二期整備工事、大阪国際空港の拡張工事を進めるとともに、福井外七空港の継続整備、南紀空港の新規整備、名古屋ほか十八空港の改良工事を進めるとともに、航空交通安全の増進に資するものとして、航空交通安全施設の整備を行なうことといたしております。

第四に、航空の安全強化に必要な経費として四億九千五百九十九万五千円、国庫債務負担行為額十五億八千二百四十四万四千円を計上しております。これによりまして、航空交通管制業務の自動化に着手するとともに、航空無線標識施設の整備を行ない、さらに航空保安施設の増加に対処しこれらの施設を検査する航空機一機を増強することといたしております。

第五に、航空大学校における教育の充実をはかるため教育用航空機を購入するほか、教育用諸施設を整備するため一億三千七百五十万七千円を計上しております。

次に、観光関係につきましては、
第一に、国際観光振興会に対する助成策として、政府出資一億四千万円、補助金七億六百六十五万二千円を計上しております。これにより、海外事務所一カ所の新設、海外宣伝資料の充実等国際観光振興会の業務の拡充強化を行なうことといたしております。

第二に、ユースホステルの整備に必要な経費として、五千二百八十六万四千円を計上いたしております。これは、内外青少年の交歓による国際親善の促進と健全な国民旅行の発展をはかるため、十カ所の公営ユースホステルの建設を行なうこととし、その整備費の一部を地方公共団体に對して補助するものであります。

次に、海上保安関係については申し上げます。
第一に、海上における安全の確保と治安の維持をはかるため、巡視船艇十隻の代替建造、航空機一機の増強を行なうほか、千歳に航空基地を新設することとし、十億八千六百五十九万七千七百円、国庫債務負担行為額三億五千四百四十四万四千円を計上いたしております。

第二に、海上警察力の強化のため必要な経費として、九千二百二十九万八千円を計上しております。これは、最近における領海侵犯等の悪質な海上犯罪の発生に対処し、レーダー、武器等を整備して国境警備体制を強化するとともに、警備用自動車及び高速機動艇を増強して警察力の機動性の強化をはかるためのものであります。

第三に、航路標識の整備に必要な経費として十四億四百四十五万四千円、国庫債務負担行為額一億四千四百九十七万八千円を計上しております。これによりまして、港湾標識、沿岸標識、電波標識等を新設するとともに、既存の航路標識について改良改修、集約管理体制の強化等を推進しその機能の向上をはかることといたしております。

次に、気象関係につきましては、
第一に、予報、観測及び通信施設の整備強化をはかるため二億一千八百八十四万三千円、国庫債務負担行為額五千二百六十二万三千円を計上しております。これによりまして、高性能の電子計算機を導入して予報精度の向上をはかるほか、観測測器の近代化及び通信施設の整備をはかることといたしております。

第二に、防災気象業務の整備に必要な経費として、三億五千三百七十三万六千円を計上しております。これによりまして、松江に気象用レーダーを設置して豪雨雪の実況を的確に把握するほか、河川、地震及び火山の観測施設を整備して水害、地震、火山等による災害を防止する体制を充実強化するとともに、農業気象業務の対象地域を拡張して天然現象による農作物の被害を防止軽減することといたしております。

第三に、海洋並びに海上気象の観測の充実強化をはかるため老朽観測船の代替建造を行なうこととし、二億三千五百三十七万一千円、国庫債務負担行為額六億四十八万五千円を計上しております。

最後に、科学技術関係については申し上げます。これまでに申し述べた諸施策を推進するに当たり、これらの基礎として運輸関係の科学技術を一層振興する必要があると考えられますので、所轄試験研究機関を整備拡充して研究を推進するとともに、民間の行なう試験研究についてもその助成につとめることといたしました。このため、試験研究機関の整備に必要な経費として、当省所管予算に十六億八千六百六十六万六千円、総理府所管予算に九千九百七十四万四千円、民間の試験研究補助に必要な経費として七千八百萬円を、それぞれ計上いたしました。これにより、自然災害及び公害の防止に関する問題の解明につとめるとともに、高経済性船舶、原子力船舶の開発、電子航法技術の開発及び港湾建設技術の近代化等をはかる所存であります。

以上をもちまして昭和四十年年度の運輸省関係の予算についての御説明を終わります。

次に、昭和四十年年度日本国有鉄道予算の概況に

つきまして御説明申し上げます。

昭和四十年度の予算の編成にあたりましては、まず、四十年度におけるわが国経済の見通し及び国鉄輸送需要の動向を考慮して、収入を見積もるとともに、設備投資としては、新長期計画の初年度として、大都市通勤輸送の改善及び重要幹線の輸送力増強並びに保安対策の強化に重点を置いて支出予算を組んだ次第であります。

以下収入支出予算について、損益、資本及び工事の各勘定別に御説明申し上げます。

まず、損益勘定について申し上げます。収入といたしましては、鉄道旅客輸送人員を六十八億七千九百万人、輸送人キロを一十七億八千六百八億七千と想定いたしまして、旅客収入を対前年度一五、五増の四千三百九十九億円と見込み、また、鉄道貨物輸送トン数を二億一千八百万トン、輸送トンキロを六百三十一億トンと想定いたしまして、貨物収入を対前年度一・四増の二千二百五十二億円と見込んでおります。以上の旅客及び貨物収入のほかに、雑収入等を見込みまして、収入合計六千九百三十一億円を計上いたしております。

他方、支出といたしましては、経営費のうち人件費につきましては、四十年度の昇給と期末手当、奨励手当四カ月分を見込みまして、二千六百三十一億円を計上いたしております。なお、給与の総額は、ほかの勘定の方を加えまして、三千八十六億円といたしております。物件費につきましては、節約に特段の努力を払わせることにいたしておりますが、おもなものといたしまして、動力費四百九十一億円、修繕費八百七十四億円等を見込んでおります。これらを合わせまして、経営費総額は五千七百七十五億円となっております。以上の経営費のほかに、受託工事費四十億円、利子及び債務取り扱費六百四十一億円、減価償却費八百三十億円、資本勘定へ繰り込められたる八百九十億円、資本勘定を見込みまして、支出合計六千九百三十一億円を計上いたしております。

次に、資本勘定について申し上げます。

収入といたしましては、先ほど申し上げました減価償却引き当て金八百三十億円、損益勘定からの受け入れ百八十億円、資産充当三十九億円、資金運用部からの借り入れ金等一千六百億円、利用債、縁故債二百三十億円、特別債券六百八十八億円を加えまして、収入合計三千五百六十七億円を計上いたしております。

他方、支出といたしましては、このうち三千億円を工事勘定に繰り入れるほか、借り入れ金等の償還に四百七十八億円、日本鉄道建設公団等への出資に八十九億円を予定いたしております。

最後に、工事勘定について申し上げます。

昭和四十年度は、新長期計画に基づいて、大都市通勤輸送の改善及び重要幹線の輸送力の増強並びに保安対策の強化に重点を置き、通勤輸送の混雑緩和、重要幹線の複線化、電化・電車化、デイズル化、さらに踏切及び保安施設の改善等をはかるために三千億円を計上いたしております。

以下、工事勘定の内容について御説明申し上げます。

まず、通勤輸送対策につきましては、東京付近四百一億円、大阪付近八十四億円、電車増備五百五十九億、二百六十六億、計六百一十一億円を計上し、輸送需要の増大に対処するとともに、混雑緩和をはかることにいたしました。

次に、幹線輸送力増強につきましては、前年度より四百六十八億円と大幅に増額いたしました。一千六百六十六億円を計上し、函館本線、東北本線、常磐線、羽越本線、奥羽本線、上信越線、中央本線、北陸本線、鹿児島本線等輸送能力の限界近くまで利用されている諸幹線の輸送力の増強をはかり、これらの線区における輸送の隘路をできるだけすみやかに解消することにいたしました。

次に、電化・電車化につきましては、工事費七十七億円、車両費八十八億円、計百六十五億円を計上し、現在工事中の東北本線、常磐線、北陸本線、中央本線及び鹿児島本線の電化を促進いたしますとともに、既電化区間の電車化を積極的に行ないまして列車回数増加等輸送力の増強をはかるとともに、サービスの改善と経営の合理化に資することにいたしました。

次に、デイズル化につきましては、施設費十九億円、車両費百八億円、計百二十七億円を計上し、電化されない区間のデイズル化を促進することにいたしました。

次に、諸施設の取りかえ及び改良につきましては、八百八十四億円を計上し、緊急に整備を要する踏切及び信号保安施設の大幅な改良をはじめとして、諸施設の取りかえ及び改良をはかるとともに、車両の増備等を行なうことにいたしました。

以上のほかに、総係費百四十七億円を加えまして、支出合計三千億円を計上いたしております。

これらに要する財源といたしましては、資本勘定から受け入れます三千億円を充てることにいたしております。

以上御説明申し上げました日本国有鉄道の予算につきましては、予定されました収入をあげ、予定されました工事計画を完遂するために特段の努力が必要であろうと考えられますので、公共企業体としていま一その経営合理化をはかり、もつてわが国経済の発展に資するよう指導監督してまいらる考であります。

以上、昭和四十年度日本国有鉄道の予算につきまして御説明申し上げますが、よろしく御審議のほどお願いいたします。

○委員長(松平勇雄君) 引き続き、鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から提案理由の説明を聴取いたします。松浦運輸大臣。

○国務大臣(松浦周太郎君) たいだいま議題となりました鉄道敷設法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

御承知のように、鉄道敷設法は、本邦に必要な予定鉄道線路、鉄道建設審議会の設置等につきまして定めたものでありますが、この法律は、大正十一年に制定されたものでありまして、同法の別表、すなわち予定鉄道線路につきましては、経済

事情の変化等に俚いまして、十数回の改正を行ない、今日に至っております。

最近における東京都及びその周辺並びに琵琶湖周辺の交通事情等の変化にかんがみまして、鉄道建設審議会では、昨年六月二十五日、日本鉄道建設公団の基本計画の変更につきまして答申を行なった際、鉄道敷設法別表申三路線の起終点を変更する必要がある旨を言及し、さらに同年十二月二十一日に、同法別表に一路線を追加するを適當と認める旨の建議を行なったのであります。

政府といたしましては、これら答申及び建議の趣旨に基づき、本邦に必要な鉄道交通網を整備することに必要なる鉄道輸送需要を充足し、もつてわが国の経済発展に貢献したい所存でありますので、ここに改正法律案として、御審議を願うことにいたしました次第であります。

改正案の詳細な内容につきましては、別に御説明申し上げますが、改正の要旨は、別表に一路線を新たに追加し、また別表中の三路線の起終点を変更することであり、また、以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(松平勇雄君) 次に、今国会における運輸省関係提出予定法律案につきまして、官房長から説明を聴取いたします。官房長。

○政府委員(堀武夫君) 御説明申し上げます。今国会に提出する予定法律案は、運輸省といたしましては十二件を予定をいたしております。そのうちの四件は直接予算に関係する法案であります。一件は予算に関連する法案でありまして、その他の七件は予算に関係がないと思われる法案であります。

お手元に配付してある資料によって、その順序によって御説明申し上げますが、まず第一に運輸省設置法の一部を改正する法律案について御説明申し上げます。

この法案の要旨の第一は、港湾審議会の目的

といたしましては、先ほど申し上げました減価償却引き当て金八百三十億円、損益勘定からの受け入れ百八十億円、資産充当三十九億円、資金運用部からの借り入れ金等一千六百億円、利用債、縁故債二百三十億円、特別債券六百八十八億円を加えまして、収入合計三千五百六十七億円を計上いたしております。

他方、支出といたしましては、このうち三千億円を工事勘定に繰り入れるほか、借り入れ金等の償還に四百七十八億円、日本鉄道建設公団等への出資に八十九億円を予定いたしております。

最後に、工事勘定について申し上げます。

昭和四十年度は、新長期計画に基づいて、大都市通勤輸送の改善及び重要幹線の輸送力の増強並びに保安対策の強化に重点を置き、通勤輸送の混雑緩和、重要幹線の複線化、電化・電車化、デイズル化、さらに踏切及び保安施設の改善等をはかるために三千億円を計上いたしております。

以下、工事勘定の内容について御説明申し上げます。

まず、通勤輸送対策につきましては、東京付近四百一億円、大阪付近八十四億円、電車増備五百五十九億、二百六十六億、計六百一十一億円を計上し、輸送需要の増大に対処するとともに、混雑緩和をはかることにいたしました。

次に、幹線輸送力増強につきましては、前年度より四百六十八億円と大幅に増額いたしました。一千六百六十六億円を計上し、函館本線、東北本線、常磐線、羽越本線、奥羽本線、上信越線、中央本線、北陸本線、鹿児島本線等輸送能力の限界近くまで利用されている諸幹線の輸送力の増強をはかり、これらの線区における輸送の隘路をできるだけすみやかに解消することにいたしました。

次に、電化・電車化につきましては、工事費七十七億円、車両費八十八億円、計百六十五億円を計上し、現在工事中の東北本線、常磐線、北陸本線、中央本線及び鹿児島本線の電化を促進いたしますとともに、既電化区間の電車化を積極的に行ないまして列車回数増加等輸送力の増強をはかるとともに、サービスの改善と経営の合理化に資することにいたしました。

次に、デイズル化につきましては、施設費十九億円、車両費百八億円、計百二十七億円を計上し、電化されない区間のデイズル化を促進することにいたしました。

次に、諸施設の取りかえ及び改良につきましては、八百八十四億円を計上し、緊急に整備を要する踏切及び信号保安施設の大幅な改良をはじめとして、諸施設の取りかえ及び改良をはかるとともに、車両の増備等を行なうことにいたしました。

以上のほかに、総係費百四十七億円を加えまして、支出合計三千億円を計上いたしております。

これらに要する財源といたしましては、資本勘定から受け入れます三千億円を充てることにいたしております。

以上御説明申し上げました日本国有鉄道の予算につきましては、予定されました収入をあげ、予定されました工事計画を完遂するために特段の努力が必要であろうと考えられますので、公共企業体としていま一その経営合理化をはかり、もつてわが国経済の発展に資するよう指導監督してまいらる考であります。

以上、昭和四十年度日本国有鉄道の予算につきまして御説明申し上げますが、よろしく御審議のほどお願いいたします。

○委員長(松平勇雄君) 引き続き、鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から提案理由の説明を聴取いたします。松浦運輸大臣。

○国務大臣(松浦周太郎君) たいだいま議題となりました鉄道敷設法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

御承知のように、鉄道敷設法は、本邦に必要な予定鉄道線路、鉄道建設審議会の設置等につきまして定めたものでありますが、この法律は、大正十一年に制定されたものでありまして、同法の別表、すなわち予定鉄道線路につきましては、経済

に、従来港灣の開發ということについてその審議の対象とすることになっておりましたが、港灣の開發が進むにつれてその管理運営の点についても審議をする必要がありまので、この点を加えることが第一であります。

第二番目には、臨時鐵道法制調査会というものが現在ありますが、これは三月三十一日で期限が切れることにすでに現行法でなっておりますので、それを省いて整備をする。

第三番目には、港灣建設局の所掌事務に飛行場に関する国の直轄の土木工事の施行に関する事務をつけ加える。これは従来航空局、航空保安事務所というルートで地方空港の工事關係をやっておったのでありますが、事務を合理化し、航空保安事務所をして、航空の安全運航ということに主力を注ぎ、専念させるという意味からこのように改正をいたすこととしたしておるわけであり

四番目には、運輸省の職員定員を三万二千五百六十一人から三万二千三百三十四人に改正することであり、これはこのたびの予算で法律の定員が百七十三人増加いたしておりましたので、このように改めるわけであり、このたびの予算でつきましました定員はほかに百十名ありますが、これは車検登録その他の地方についた定員でありまして、政令定員でありますので、このことは法律定員とは關係ございません。

次の港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案でございますが、これは、現行法は昭和三十六年度を初年度とする港灣整備五カ年計画ということが書いてあるわけであり、このたびの予算で六千五百億というワケがござりまして、それが第二次港灣計画として四十年を初年度とする新五カ年計画を立てることになりましたので、これに沿いまして改めるわけであり、

次の日本自動車ターミナル株式会社法案でございますが、このたびの予算で政府出資五千万円がついております。これによりまして、大都市及びその周辺の地域において自動車ターミナル事業及

びこれに付帯する事業を、総合的かつ能率的に經營する日本自動車ターミナル株式会社という特殊会社を設立しようとするものであります。

次の新東京国際空港公団法でございますが、今度の予算で政府出資五億が組まれました、新東京国際空港の建設は、この公団を設立してやる。その設置及び管理を行なわせることを規定しようとするものであります。

次の船員災害の防止に関する法律案でございますが、これは船員災害防止計画の樹立、船員災害防止団体に關する設立、国庫補助等に関する規定その他、船員災害の防止に関する規定を整備しようとするものであります。陸上關係の労働災害防止に關しましては、前国会で労働災害防止団体等に関する法律というのが成立をいたしてあります。この法案には船員が除外されておりました。

このたび關係法規を整備して、船員のほうについても同趣旨の法律を制定しようとするものであります。

次の海上運送法の一部を改正する法律案でございますが、これは現行法ではフェリー・ボートというものをフェリー・ボートという態様で把握してない点がござりますので、最近だんだんふえてまいりましたフェリー・ボートの規制をするために改正をするものであります。

次の港則法の一部を改正する法律案でございますが、これは港域法を廃止して、港の区域は政令で定める旨の規定を港則法に設けようとするものであります。また特定港につきましても政令でこれを定め、そして適時適切な態勢ができるようにいたす目的であります。

次の造船法の一部を改正する法律案でございますが、これは船舶の推進性能試験及び船舶用機関の性能試験の手数料の額の範囲に関する規定を廃止して、その額を適時適切な額に定めるために、省令でこれを定めようとするものであります。たとえば大型試験水槽がございましたが、その手数料は非常に低いものでございまして、民間の造船所の手数料に比較しますと相当懸隔がある。

これらの点を適時適切な手数料を直すために、このようにいたそうとするものであります。

次の船舶職員法の一部を改正する法律案でございますが、これは最近自動化船等の特殊な船がごんどんできてまいりまして、それに乗り組まなければならない資格等につきまして特別の規制をするため、所要の改正を行なうとするものでございまして、鉄道敷設法の一部を改正する法律案は、ただいま大臣から説明がありましたので省略いたします。

次の日本国有鉄道法の一部を改正する法律案でございますが、このたび予算で国鉄の建設費の一部に充当するために特別債が相当大幅に認められておりますが、これらの鉄道債券の消化を推進するため、一般担保を付する等の改正を行なうためでございます。

次の昭和四十年における公共企業体職員等共済組合法の規定による年金の額の改定に関する法律案でございますが、これは公共企業体職員等共済組合法の規定による年金の受給者のうちで、年金算定の基礎となっている俸給月額が一定ベース以下、二万円ベースであります、以下である者について当該ベースまでの改定を行なう等のための所要の法的措置を講ずるためのものであります。

以上が法律案でございますが、その他に地方海運局の支局の出張所の設置承認を求めるといものが一件ございます。これは東海海運局の七尾支局の内浦出張所、それから東海海運局の清水支局の田子の浦出張所を新たに設置するためのものであります。

以上御説明を終わります。
○委員長(松平勇雄君) 御質疑のおありの方は、御發言願います。
○相澤重明君 いまの説明は、これは提出されたものと予定しておるものということでしょう。いま国会にかけたのはどれとどれ、それを言ってください。

○政府委員(堀武夫君) 敷設法はいま大臣説明し

たように提出済みでございます。それから運輸省設置法も提出済みでございます。そのほかにも一件港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案も提出済みになっております。

○委員長(松平勇雄君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題として質疑を行ないたいと思っております。御質疑のある方は、順次御發言願います。

○岡三郎君 本日の予算の説明については、一応別に日をあらためて質問いたしたいと思っておりますが、私がこれから何わんとすることは、いままでも累次にわたって質問をいたしましたのであります。昭和三十九年度の予算案がまだ明確でなかつたために、まことに質問に対する御答弁があまりいであつたわけでありまして、したがって、この本委員会においてあらためていままでの質問に対するお答えをお伺いしたいと思っております。

その第一は、根岸線の問題であります。これももう幾たび質問したか、その回数ばかり知れざるものがある。したがって、これが具体的にどういふふうに行進するか、この点については、さき以前の田邊政務次官のときにも、かなり明確な答弁があつたわけですが、これについてひとつ御説明をいただきたいと思つております。

○説明員(深草克巳君) 現在の状態を御説明申し上げます。現在、磯子のほうから測量を行なつておりました。約二キロ、杉田というところまでは測量を完成してございまして、設計を急いでおります。その他の区間でございまして、東海道本線の増強計画と申しますのは、平塚から新鶴見のほうに入る新しい計画がございまして、それに關連いたしまして、大船駅も大改良計画の必要が生じてまいつてございまして、その關係が一つ、それから杉田—大船間の杉田寄りのほうに、大きな住宅団地の計画がございまして、それとの關連。この二つの關連がございまして、杉田以西のルートにつきましても、このまゝの問題が残つてございまして、そのルートの確定がおくれてございまして、現在、鋭意關係方面と折衝を続けてございまして、できるだけ

早くルートを確定して、それ以外の測量にかかりたいと思っております。四十年から磯子寄りから、つまり測量の済みましたほうから路盤工事にかります。ほかの区間につきましても、ルートが確定次第、全面的に用地買収を開始いたすわけでありませう。

で、全線の完成の時期でございますが、この私の説明では、現在開通いたしております根岸線のテナポでやれば、五、六年かかるといふふうに申し上げたと思ひますが、先ほど御説明申しましたように、東海道本線の増強計画を含む国鉄の第三次の長期計画との関連が密接になってまいっておりますので、これらの国鉄の計画の進捗状態、こういったことも関連がございしますので、それらをにらみ合わせながらできるだけ早い機会に完成をしたいといふふうに考えております。

○岡三郎君 いまの答弁は、まだ答弁になっておられない。いままでの計画、そういうものからあまり進歩しておらぬ。で、四十年から磯子寄りから路盤工事を、それはわかりました。それで、東海道線の新線、これの建設、いわゆる現在の貨物線を客車線にして、新しい貨物線をしくというところが、つとに言われておたわけですが、この問題、一体どういふふうになるのか。つまり、根岸線はいまのところ、中途はんばだから、早くこれを完成いたしますといふふうに出てきたわけですね。建設公団も、そういうふうに出てきたわけですね。ところが、いまの話と聞くと、大きな住宅団地の建設の問題と、それから東海道新線建設のための大船駅、こういう関係からおけると言っておりますが、貨物線を客車線にするのだから、その点については、何もそうおくれることはないわけですね。貨物線を向こうに通すわけだ。だから大船の駅をどう改造するかということについては、未確定の問題じゃなくて、確定的な問題です。大船駅へ新しい線路を引くわけじゃないでしよう。別の方向へ引くわけなんだ。だから現状において、どういふふうな計画をするのかということ、これは既定事実じゃないです。

か。団地の問題にいたしましたしても、団地自体としてこれは問題があるといはしても、住宅公団がいままでかつて団地をつくって、そうして、石田總裁のことはばいばい、生みっぱなしで始末に困っておる、こういうわけですね。だから、住宅公団の問題等についても、やはりどういふふうに住宅公団に入居する人を輸送するのか、こういう問題については、鉄道のほうが主体的な立場に立って、公団から言われて計画するのじゃなくして、国鉄がこうするのだ、だから、この辺にはこういうふうな団地をつくりなさい、こう言うべきだと思ふのです、總裁のことはかりて言ってもいい。いままでは、輸送機関を無視して、住宅公団がかつてに団地をつくってきた。そういう面から見るといふと、国鉄当局のやり方というものは、何か遠慮をしがちといふか、後手を引いていような感じがするのです、いまの答弁からいふと、もう少し積極的に御答弁を願いたいと思ふのです。大船駅へ新しい線路にするのでしよう。新しい線は別にしくのでしよう。だからそれは一緒にやられるとしても、大船駅の計画というものは、すでにできるわけですね。ですからそこまで持っていく。それに伴って貨物線を客車線にするのだから、その昇降の問題とか、いろいろな通路の問題というものは検討されるとしても、それが工事の支障になるということにはならぬと私は思ふのです。それはどうですか。

○説明員(深草克巳君) 大船駅の問題でございますが、東海道線の改良計画に伴いまして、大船駅の構内の改良工事は計画があるわけでございます。それとの関連で、どういふふうが大船駅に根岸線が入っていくか。たとえば立体交差で入っていくか、あるいは平面で入っていくか、そういうことまか問題が、最終的にきまっております。こういう意味でございます。

○岡三郎君 つまり、私の言ったのは、住宅団地が、いまここで計画されている。したがって、これが一つの問題点として、杉田以西のルートをどう

うするか、いま考え中だ、それではだめだと言うんですよ。私は、住宅団地をどうつくるか、それは別として、鉄道が先にきちんとした姿勢を持って、住宅団地におくれをとらぬようにやらぬといふと、いまだ生みっぱなしでいつも後手を引いて困っているのが国鉄。だから国鉄は、やはりすみやかにそういう問題について、計画を持ってやるべきだといふのが私の意見です。その点、団地のほうはどうなるかわからないから、杉田以西のほうはどうなるかわからないから、杉田以西のことでどうするんだ、それを言っているのです。これは、總裁の意見と同じだと思ふのだが、總裁から答えてもらいたいと思ふのです。

○河野謙三君 関連して、いま、たまたま、私も土地の事情に詳しい根岸線の話が出ましたが、これはまことに混雑の度をこえて、もう全く行き詰まっていることは御承知のとおりです。そこで、三年とか五年とかいう猶予は、もうないはずですよ。ところが、それにもかかわらず、三年も五年もおくれるのは、予算の関係でおくれるのか、それとも技術関係でおくれるのか、どちらですか。金がないからおくれるのですか。技術関係その他の物理的な事情でおくれるのですか。そのおくれる事情はどっちか。

○説明員(深草克巳君) どちらかと申しますと、金の問題でございます。

○河野謙三君 私は、それは全然納得ができません。同じ狭い神奈川県で申しても、私は神奈川県において、神奈川県でも、おのずと緊急の度合いに違いがある。總裁一番御存じだと思ふが、御殿場線のあの辺と横浜周辺とは、混雑の度が違いますよ。しかるに、来年度の予算でも、御殿場線の電化その他のことについては、具体的に予算まで組んでおられます。それで、緊急の度合いが違ふじゃないですか。横浜周辺と御殿場線と、同一にできませんか。それで、金がないなんていうことは、絶対に言わせません。同じ神奈川県の中だつて言わせません。そういうことを言つたつて

だめです。私は、物理的、技術的に困難であるといふのならわかります。特にこの際でございますから、全国的なことであるから、神奈川県だけが、横浜だけが、改良工事の対象じゃないから、それは待ちますよ。しかし、同じ狭い神奈川県の中で、どこから手をつけるか、おのずから順序があるわけですね。そういうでたらめなこと言っちゃだめです。

○説明員(深草克巳君) 横浜の付近のほかの工事との関連で御質問でございますが……

○河野謙三君 横浜付近じゃない、神奈川県全体で。

○説明員(深草克巳君) 根岸線は公団でやっております。その点御承知願いたいと思ひます。

○河野謙三君 公団とか鉄道とか運輸省とか言われるけれども、これは運輸大臣に言ひます。そういうばかんなことありませんよ。混雑緩和、危険防止という観点で始めたところなんです。どこが混雑しているか。待てる場所と待てないところがありますよ。御殿場線がどうして待てないか。私は御殿場線の改良に反対じゃありませんよ。ありませんけれども、さっきから言うように、非常にウエートが違います。そういうごちゃごちゃなことをしちやいけませんよ。それはあなたのほうは公団の方は知らぬと言ふのなら――あなたの立場はそうでしょう。委員長、場合によってはこの次運輸大臣を呼んでください。

○岡三郎君 總裁の答弁をお伺いしたい。説明員(石田礼助君) さっきの岡さんからの御質問ですが、それによるといふと、公団が住宅を建てる前にはまず国鉄に相談するか、あるいは国鉄が住宅公団に何とか話をすべきではないか、こういうことなんです。いまの法令から見るとはそういう権能は私はないと思ふんですが、そこで問題が起こる。これは単に東海道ばかりの問題じゃないです。総武線においては特にそういう大きな問題が起こっている。だからして、もしもそういうことで、とにかくどうせ公団を建てればお

客さんがふえる、その始末は国鉄で輸送をやら
にやならぬ、こういうことであるなら、こいねが
わくはひとつ国会のほうで公団が住宅を建てると
きにはまずもって国鉄に相談しろと、こういうよ
うな法令をつくっていただきたいと思ひます。さ
もなければ、われわれからして公団にあせよ、
こうせよということは言えませんが。

それからさらに河野さんにお答えいたします
が、われわれの四十年年度の予算には、御殿場線を
電化するということはありません。これは河野さ
ん何かお間違ひじゃないかと思うんですが、ま
だ未決定なんです。決定しているわけじゃない、
これからどうしようかということなんです。

○河野謙三君 それなら、私は間違ひであつたら
いつでも訂正もするし、おわびもしますが、神奈
川県当局に運輸省からちゃんと正式に連絡がい
つています。これはこういうふうに決定いたしまし
たと、非公式であるかもしれないませんが、神奈川県
からおかげさまでと、私は何も運動した覚えはな
いのですけれども、おかげさまでとごあいさつ受
けましたよ。しかし私はそれは反対じゃありません
んよ。いいけれども、根岸線はスピーディーに
やります、その上におかつ御殿場線をやります
というのならわかるけれども、公平の見地に立っ
て、いま金が不足しているためにおくれる、早く
いかない、こう言われるのだから私は納得しな
いと言つたのです。もう少し公平に予算の配分をやり
なさい。私も運輸省にあらためて申します。
そんなばかなことはありません。

○岡三郎君 これは総裁は、都道府県会館の、神
奈川県だけじゃないです、いわゆる一番いま輸送
上の問題で困っているのはどこだということの説
明の中で、磯崎さんが「磯崎さんはいないけれ
ども、はっきりと総武線の問題もある、いろんな問
題もあるけれども、その計画は一応できています。
しかしいまはほとんどはっきりしてなくて、し
かも一番困難を来しているのが、東海道を中心
とした問題だということをはっきり言っているの
です。ここに重点を置いてこの計画を進捗させな

ければ、いまの混雑緩和という問題は解決しない、
ほかのほうはすでに計画ができて着々と進行
している、こういう説明が都道府県会館において
磯崎さんからあったことを私は明確に聞いてい
る。で、いまの問題は、私が本会議において質問し
たように、やはりいまの輸送力関係というものは
東京中心、大阪中心ですね、この二つの問題が重
点である。特に東京中心といつてもいい言つたよ
うに、神奈川県に限定しない、東海道の問題をど
うするのか、特にこの問題について重点的に国鉄
がやるということ、副総裁が言っているたてま
え上からいって、私は時期差違は許されぬと思
う。これは、年々人口が加速度的に日本一増加し
ているこの地帯に対して、五、六年計画で進める
なんというの大きなことを言われてはがまんがで
きない。それは金の問題である、また鉄道建設公
団のほうであると言つた、建設公団には国鉄から
もかなり金を出さなければ、八十九億とかなん
とか出すと書いてある。そうすると緊急の度合い
を考えた場合に、われわれが四十年年度から磯子線
寄りが工事ににかかっている、新東海線——こ
れも重要ですよ。ただし私が先ほど言つたよう
に、どう乗り入れるかという問題については、こ
れはそういう理由でおくらせる私はわけがない。
そこでいま質問されたら、金の問題である、重点
的に一番重要度の高いところからこれを施行する
のは、国策としてあたりまえじゃないですか。そ
れを人も早くやってくれと言つているところのこ
の地域について、こういうふうな完成年度がはっ
きりしない、こういう考え方は、せつかくあれ
までつくつていたものを、役に立たせないままに
置いておくということにすぎないのですよ。いま
の磯子駅までではこれは意味なきなぬのですよ。こ
の線は正直に言つて、われわれが乗つていても、ま
だそれほど満員でも何でもないのですよ。それが
大船まで行つて、初めて東海線の一部、横須賀線
の一部がこれによつて吸収されて、ある程度緩和
されるという見通しがあるから、われわれは国会
全体の一つの大きな問題として、いままで指摘し

てきたわけなんです。それがいまの御答弁によるとい
うと、四十年年度からやるということ、これは前
に田邊政務次官からはっきり言っているわけ
です。半年以上かかって少しも前進していない、こ
れでは運輸委員会の怠慢になると私は思う。国鉄
当局も怠慢だと思ふ。一体いつまでにこれをつ
くのだということについて返事が出来ない以上私
下がない、いままで何年かかっている……

○政府委員(佐藤光夫君) 先ほど予算についてお
話のごさいましたが、御承知のように昭和三十
九年年度の公団予算は全部で九十五億円しかないの
です。先ほど御説明申し上げましたように、昭和四
十年年度におきましては政府出資金十億、借り入れ
金四十億のほか、いまお話し出ました国鉄の出
資等を含めまして一応事業規模は二百五十四億と
いう予定をいたしているわけでありました。したが
りまして予算の規模といたしましては、三十九年
度と比較いたしまして相当落ちていたかどうか
に、現在御審議を願つている段階でございます。
そういうような意味におきまして、いまおしかり
がありました根岸線につきましても、逐次予算上
の措置は講ぜられてきているわけでございます。
○岡三郎君 先生から詳細の具体的な建設上のいろいろ
問題点のお尋ねがございましたので、国鉄部長か
ら御説明申し上げたわけでございますが、なおこ
れらの問題点も、われわれとしてはできるだけす
みやかに克服をして、お話のように本線の完成を
急ぐようにいたしたいと思います。

○相澤重明君 どのくらいの期間でやるのだ。
○岡三郎君 私是非常に不満なんです。いつも
同じ答弁繰り返してだらだらと、そうして本委員
会と別のルートでそういう問題を、国鉄の職員が
選挙運動に利用しているじゃないか、いま石田総
裁が言つたその言は、もう一べん私は繰り返す
が、ほんとうに御殿場線というのは電化しないの
ですか、これは食言であつたらたいへんですよ。
これははっきりしてもらいたいと思ふ。もう一べ
ん聞くけれども、もしもここで言を取り消すな
ら、責任とってもらいたい。

○説明員(石田礼助君) 御殿場線を電化するとい
うことは、別に決定したわけじゃない。
○岡三郎君 じゃ、なければどうということなん
です。
○説明員(石田礼助君) 要するにいま検討中だとい
うこと。それから、さらに岡さんに申し上げた
いんですが、さつき河野さんからお話でも、い
ま東海線が平塚から一番込んでるのですが、こ
れに対しては、あの貨物線をできるだけ利用して
貨客一線にしようということが最後の案なんです
が、それがためには、あの裏へ線をつくらな
かぬ。これは建設公団の仕事なんです、これは国鉄
の必要から見ても、ぜひ至急にやってくれよう
ということ、公団に対してはわれわれ追つてお
るのであります。同時に、しかしそれが完成を
待つて、はじめて貨物線を貨客線にするといふこ
とになるという、なかなか日がかかつて急には
いかぬ。そこで現在の貨物線は、朝はそうたいし
て使つてないからして、その間だけでも六、七本
の旅客線を入れて品川まで運ばうと、こういうよ
うな計画を考えておるわけです。

○岡三郎君 私は総裁の言っているようなこと
は、もうちょっと詳しく知つてゐるんです。貨物
線を通すには、いまいわゆる軌条測量をやつてい
る。その問題についてもある程度聞いてますよ。
ただ私が言っているのは、一体どこを重点に国鉄
がやるのかということ——すなわち聞いてもら
いたい。いままで委員会では、これは再三再四にわ
たつて質問をし、最優先的にやりますというの
が速記録にありますよ、速記録に。この答弁、あと
で私は速記録を見て責任を問わなにかぬと思つ
ている。最優先的にやるべきものであるという答
弁があつたんです、いままで。それがいつになる
かわからない、こういうことで、南武線の問題
もあれば、御殿場線の問題もある。みんなありま
すよ。横濱線の問題もみな重要ですよ。重要だけ
れども、どこから手をつけるべきだということに
ついては、最優先的にやる、その最優先的なもの
がばけてちや、これは私は意味なきなぬと思ふ。鉄

道建設公団がやる、運輸省がここにおるわけだから、運輸省が監督指導して、国鉄がこれに出資して大株主ですよ。それが遠慮をして重点施策をやらぬという、適当にごまかしている。こういうことは私は許されぬと思う。いつまでに完成するんです。いま言ったように、貨物線を利用して、六、七木客車を走らせるということになれば、当然大船駅の構内の問題についての建設というものが計画されておると思うのです。どういうふうに乗入れられるという、それもあつてしよう。あるでしょうけれども、あれだけ國費を投じて中途はんばにして、なまぬにして、利用がたいしてできないようにしておいて、ほかのものにやるといふことになるという、これはやっぱり順位が違ふと思う。だからこの点について、もうちょっと明確な答弁をしてもらいたい。運輸委員会をばかしちゃだめですよ。いままでも重点的にやるといふことを言っておきながら、これでは何にもならぬじゃないですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 先ほど来御説明しておりますように、公団の行ないます新線の建設につきましては、岡委員のお話のように、いろいろ現地の事情があるわけでございます。全体の予算の規模の将来のつき方の問題もありませんので、ここではなだ申しわけございませんが、いつごろまでに必ずできるということをおし上げることはお許し願いたいと思います。ただ先生のお話のように、非常に部分開業したあとの線路の問題がございますし、われわれとしても先ほど来御答弁申し上げておるように本年度着工する、そしてできるだけ急いでやるように重点的に運ぶという程度で御了承願いたいと思います。

○岡三郎君 もう一べんそれじゃはつきりお伺いいたします。運輸省は、国鉄並びに鉄道建設公団に対して、こういうふうな重要線を中途はんばにして、利用度がほとんどないような状態のまま放置しておくことは、許されぬと思う。しかもこれは最優先的にやる、これは国としてすなおに考えてみて一番必要だというふうな考えているから聞

いているわけですがね。重点的にやる線であるかどうか、それをお伺いします、もう一べん。
○政府委員(佐藤光夫君) 建設線のお話もいろいろあるわけでございますが、その中でも、われわれも重点的に扱ふべきものだというふうな考えております。

○相澤重明君 関連して、実際仕事が進んでおることを首脳部は知らないのです。君たちが知らないのだよ、ひとつ教えてあげます。住宅公団というのは、これは洋光台団地六十二万坪開発、ちょうど大船と磯子の間にできるのです。いつも私が言っております。早く早く鉄道が、大船駅乗り入れの中心地になるのだから、そういうところを早くもらえたい、国有地を。それは去年から言っているのに、そういうことをやらないからそういうことになってしまふ。金がかかるのか、かからぬとか、金が一番かからないようにできている、おそくなるかと金がかかる、高架とか平面とか、いま平面なんかは都心の重要地点に乗り入れるということはできませんよ、そういう考え方が間違ひなんです。平面なんかもう高架でやって、踏み切りだつて立体交差を進めているじゃないですか、そういうようなことは、国鉄が、運輸省も一緒になつて研究しなければ、たくさん金をかけて踏み切りを立体化を進めるといっても、駅でおけるところは平面です。そんな話はないでしょう、しかも国有財産でもってこれは早く国鉄が、いまレールが入っているから、そのレールをははずさぬと、それが残されて残されている。横浜市も神奈川県も別々に競願の方式でこのあと土地利用というものをやっておつたが、今度統一しましたから、もし運輸省なり国鉄が公団と一緒になつて、なるほど磯子線を延長しなければならぬという緊急性を岡先生の言うように考えたら、まずそれを交渉してとつたらいいじゃないですか、それで洋光台団地の六十二万坪開発については、すでに鉄道路線まで地元あたりと国鉄は話を進めているでしょう、そういうことを知らぬから答弁がおか

しくなつておこられてしまふのです。事實は、予算を四十年間にどのくらい大線にかける、磯子から大船までの間にかけると、さっきあなた二キロくらいのことを言っているから頭にきちやうのです。われわれとしてはおかしな話でございます。これだけ重要線で、しかも通せば黒字になることはわかりきつておることを、緊急性のあるものをあと回しにする、長期間かかるということをおつておるとおこりますよ。御殿場線のことでももちろん賛成で推進してきたけれども、御殿場のほうは金をかけるとかかけられるけれども、根岸線は金がかかりませんという事になつたら、神奈川県選出の国会議員はだれ一人だつてみんな反対します、おこります。そういう点で、いまま少し勉強してよく聞いておいて説明をしないと、そういうことになるのです。これは岡先生の質問をばくは援助するわけではないけれども、やはり地元民としてよく知っているだけにばくも困るのです、そういう答弁をされていると。きょうのところ大船線は早くやると、総裁と国鉄に帰つて相談をして、そして公団も呼びつけて話を、どれくらい今度は、四十年度は進めます。少なくとも二年内くらいうちに完成するといふくらいに決意を出しなさい、ほんとうは一年でできるのです。幾らもかかることはない、そういうふうな言へば、先生の方のほうも納得するのです。そうでなければ、河野さんだつて岡さんだつて納得しないよ。衆議院でもこの問題を取り上げると言っている、そういうことのないように、ひとつきょうは初めての説明会だつたから、ちよつと無理だつたかもしれぬけれども、よく関係者と相談をして説明をするようにしてもらいたいと思います。それで議事を進行してもらいたい。

○岡三郎君 私はいまきょうの説明が無理ではなくて、国鉄の予算もきまつてきた。その輸送に對する姿勢の問題ですね、基本的に姿勢の問題がなつておらぬ、だからいまこれを私が質問するならば無理だろうけれども、半年以上前からさつとやっているわけです。それで国鉄当局も、建設公団が

できるときにも、その後においても、これは最重要線としてやりますと、しかも、磯崎副総裁は、全面的に見て湘南方面の交通事情というものは一番これは将来の展望からいってほしいへんな問題で、おくれればおくれるほどこれは收拾がつかぬことになる、横須賀を含め、東海道の新しい線の建設等も考えてこれは総合的にやらないといふと、茅ヶ崎の団地なり、あるいは辻堂の団地なり、もうあすこら辺に多くできて、また、いま言ったように、六十何万坪の大団地ができる。これはたいへんなことですよ。ですから私はすなおにいつて、事故が起こる前にひとつこれを片づけてもらいたい、正直に。確かに大船駅に根岸線が延長されればある程度の緩和は見込めるんですよ。それだけで問題は処理できると思ひませんがね。ですから具体的にいつて、この問題について、ことしは、四十年より磯子より路盤工事にかかる、こつても、先ほどの部長の答弁のように、いままでの経過からいつて五、六年かかる。これでは二階から目薬のたぐい、話にならぬと思ひます。総裁はやめちまうからおれのことじゃないと思ひます。総裁はやくわからぬけれども、五、六年たつたらおれはいないんだと、こつて思ひます。わからぬけれども、それじゃあなた申しわけないと思ひます。これは鉄道建設公団がやるのだから、運輸省がやはり責任をもつてやつてもらわぬと困る。国鉄だけは責められぬ。国鉄のみ責めるわけにはいかぬと思ひます。ですから、いま言われたこと御殿場線の電化はみんな賛成ですよ。その金がそつちにあつて、こつちには金がいまないと、いま部長が言っているんだね。そうしてしかもこれは最優先的に、最も重要で、一番先にやらなければならぬと、こつちのほうに言っている。これは一体どういふことなんですか。さつきの運輸大臣みたくあなた試行錯誤をしているわけじゃないか、まいし、もうろうとしていふんじゃないですか。一番重要であると確認をいまままたされた。しかも、これが通れば実に役に立つ。線も黒字になる。いままのところは赤字ですよ、根岸線はね。そういうふう

うなことがわかっていて、これをおくらししているという責任は免れぬと思う。いまこの場で無理だというならば、この次までに明確なる御答弁がいただけるかどうか。ほうっておける問題じゃないと思う。これ運輸省としてどうです。

○政府委員(佐藤光夫君) 先ほど国鉄部長の御説明に対して、これは非常に事務的な御説明であるわけですから、一応建設主体が公団であるというところで、公団の予算の關係と国鉄の工事費との關係が直ちに流通できるという性格のものでないことは、もうすでに先生も御存じのとおりでございます。ただお話しのように、そういうながらも一応パイプがあるわけでございまして、相互のパイプを通じて、それぞれの輸送需要その他の観点からお互いに連絡をとりながら建設工事をするということになっておりますので、これからの工事課程その他につきましては、国鉄当局ともよく連絡をとりまして、御趣旨の点を十分に加味しながら将来の建設工事を進めていくようにわれわれのほうでも推進をしたいというふうに考えております。

○岡三郎君 推進したいって、いま私の聞いているのは、次回に明確な御答弁がいただけるかどうかということをお聞きしているんです。そういうことを聞いているんじゃないんだよ。いま言っているように、きょう無理ならばやむを得ないとしても、もう半年以上この問題については繰り返して聞いているわけですから、重要線であるというところも確認されておいて、しかも、現状において鉄道建設公団の關係もある。鉄道建設公団ができれば、これはまた政治的な線が多くなるというのでわれわれは再三言ってきた問題だよ。そういうことが自由にならぬで、鉄道建設公団がかってやるといふことになれば、これはばらばら行政ですから、そういうことにならないように、ひとつ次回にまとめてきちっとした御答弁がいただけるかどうか、それをお伺いしているのですよ。鋭意進めるとか何とか抽象的なことではない。

○政府委員(佐藤光夫君) いずれにしましても、

次回になお御満足のいく御答弁をするようにつとめたいと思ひます。

○説明員(石田礼助君) 私からひとつさっきの説明を補足したいと思うのですが、私は御承知のとおり国府津から通っているわけで、いかに東海道線のラッシュアワーにおける混雑がひどいかということ、河野君と同じようによく存じている。これはなんとかなければいかぬということで、当局を盛んにつづけているのですが、まず第一の問題は、横須賀線の問題、これはとりあえず十二両編成にしよう、それがためには駅の改造をやらねばならぬ、大船のほかに、これはもうできるだけ早く着手することにします。それからさらに平塚からこちのほう、これに対しては公団をついでできるだけ早くあの裏へひとつ貨物線をつくる、そうして現在の貨物線というものを旅客線に直すということのだが、これにはしかし相当年月がかかる。その裏へできるまでの間をどうするかということ、これが問題。これに対しては、少なくともラッシュアワーに対しては、あの貨物線を通しての貨車というものは非常に少ないから、この間だけでもひとつ六、七両客車を入れることを考えてみたらどうか。それについて一番起る問題は、横浜におけるプラットホームの問題、これも何とかなるだろうという考えで、しかし、これも品川から東京まで来ることはできるけれども、品川から東京まで来ることはできない。しかし、それでもいいじゃないかということ、できただけ早くこれは着手するように関東支社長に迫っている。それから……

○岡三郎君 あなたが上から命令する立場で、国鉄の御答弁は、まことにいまの總裁の言っていることを了とします。ただ具体的にいつ、横須賀線の問題については、もう再三繰り返したように、ことしの秋から十五両にいたしますと車掌さんが車内で言っておいて、旅客がそれを当てにしておいて、国会のほうに、どうも先生十五両を早くしてもらわなければとてはみ出てしまう……ところが当局に聞くというのと、来年、ことし明け

今年度一ぱいかかる、こういうことを言っている。それでだめだから、ことしの冬には間に合わないから、たいへんなことになる、こういうことで質問してきたわけですから、いまの總裁の言でいうと、横須賀線の十五両、これは先ほどお聞きしたところ、逗子までいつ完成しますか。十五両の編成を、これは逗子までいつ完成しますか。十五両の編成を、通しますか。これははっきり言ってもらいたい。

○説明員(遠藤鉄二君) 逗子まではことしの十二月開業という目標で努力したいと思っております。

○岡三郎君 そうするというと、予算がついて十二月までかかるというのは、その点について障害はどのくらいか。少なくともわれわれが考えておいたのは、いままでは田浦の駅とか、ああいふふうな駅がなかなか簡単に車両の増結に伴うところの問題として解消できないだろうということ、かなり時間がかかるかもしれないと思っております。逗子線までというところ、そう大きな問題は、戸塚の駅とか、いま言った大船の駅とか、そういうふうな点について緊急にこれに取り組み、かなり早期にこれは完成できると思っておりますが、これはどうなんですか、障害は。

○説明員(遠藤鉄二君) 私ども、工事のことはよく承知しておりますが、なるべく早く使えるようにということで工事や運転のほうを督促いたしました。最初はどうも四十年は無理だというお話でございました。四十年十二月に繰り上げるようにいたしましたのですが。

○岡三郎君 そうするということ、どんなにおそくても十二月ということですか、やはりようによればもうちょっと早くなる……

○説明員(遠藤鉄二君) その目標で努力いたします。

○岡三郎君 その目標でね。

○岡三郎君 簡単にいたしますが、これは国鉄のほうです。横須賀線複線化の問題については、いままで地元が非常に協力してやってきた。これもたいへんなことになりそうなんです。というのは、京王

首都なりその他の私鉄が、八王子に近い橋本のほうに私鉄を乗り入れる計画がいま申請されておる。これはいつ、手をつけるかどうか、今後の問題です。とにかく、こしばらたつというところ、十萬都市になるだろう、こしわわわわを考へていた場合に、原町田まで複線化する。原町田から橋本までどうするか。それから八王子までどうするか。これも焦眉の急。また、これはそういうふうな事態に私はなると思うのですが、原町田まで大体の工事の予定ですね、これはどうなっているのか。それからその後の延長の問題をどうするか。これも同じように日本人口が増加している地帯の輸送力増強という面からお答え願いたい。

○説明員(遠藤鉄二君) 横浜線がどうしても増強しなければならぬことは当然でございます。われわれもかねていろいろ調べておりました。今回の第三次の長期計画では、原町田までは完成するけれども、原町田——八王子間は、当時予想されました輸送の伸びぐあいから見ますと、もう少しあともいいいではないかということ、原町田——八王子間は、着工はするけれども完成しない程度のところ、組んでおいたわけでございます。お尋ねの原町田までいつで上がるかということにつきましては、一応いまわれわれは小机まで四十二年の十月、原町田まで四十三年の三月という目標で進んでおりますけれども、先ほど大臣の国鉄予算の御説明の中にもありましたように、本年度はいろいろ大きなお金が国鉄調達というところになっておまして、やはりこういうものが完全に消化できませんとこういう目標がおくれるおそれもございますので、そういう未定の部分がございますけれども、われわれといたしましては、原町田まで四十三年三月開業という目標になっております。

○岡三郎君 そうすると、四十三年三月に原町田まで開業の予定でいまやられている、それ以降の八王子までは、着工はするけれどもまだ明確に

つまでに完成するかわからぬ、こういうことですね。しかし、その計画としてはまず橋本までやる、それから次に八王子までやるというお話ですが、そういう計画ですか。

○説明員(遠藤鉄二君) 原町田—八王子間のことをいつ着工というようなこまかいところまでは、実は部内決定にはなっていないのであります。

○岡三郎君 そうするとうとうと、繰り返します。建設というものを四十二年三月までに一応原町田までやって、その後着工していくが、通勤状況を見てこれを急ぐかどうか決定するということですね。

○説明員(遠藤鉄二君) 原町田—八王子間の将来できます都市というところが私も実はよくわかりませんが、そういう急激な膨張があまりましてうちの線に大量にかかるということになれば、またその時期におきまして工事の時期を繰り上げるということを考えなければいかぬと思いますが、まだそこまで事情がよくわかっておりません。

○岡三郎君 それでこの問題については大体わかりました。この前は私鉄の乗り入れ等の問題についてもよくわからぬようだったが、ところが、われわれのほうとしては、今後の輸送という問題を考えたときに、これはたいへんな問題だと思っ

うな答弁だったんです。ですから、そういう点でこの横浜線の複線化につきましては、第三次としてやられるということですからここでとめておきますが、一応大きな一つの課題として御検討願いたいということ、この問題については一応終わっておきます。

最近のときに、新東海道線じゃないけれども、貨物線を客車線にする、新しい貨物線を敷く、こういう問題については、新しい貨物線を六会という藤沢の北にあるところを通すということ、

これはもう私が指摘するまでもなく、神奈川の人口増は、比率からいってたら東京都をはるかにオーバーしていることは、総裁知っているとおり。前は十七、八万がもう年間二十万をこえてお

○説明員(石田礼助君) 岡さんにひとつ私から申し上げたいんだが、要するに問題は、四十年度の予算がパスした場合にどうするか、こういうことなんです。これはまだ懸案中であるがゆえに、こ

れが通ったならばわれわれはこういうことをやりたいということをお願いするので、通らないのにどうするかというこのお約束はこれはできない。だから、ひとつあなたの方の御尽力によって、できるだけ早く四十年度の予算が通過するというようなことに御尽力願いたいと思います。

○岡三郎君 石田総裁も年寄りにも似わずいぶん取り越し苦労しているが、大体予算は、われわれとしてもいろいろ検討するが、少なくとも三月

必要ないと思う。だから堂々とそういうものについて胸襟を開いて言ってもらったほうがいいと思う。実際問題として、ここに与党の諸君もおるけれど、これだけみんなが過密ダイヤ、過密都市

○説明員(石田礼助君) 岡さんに申し上げますが、実はこの過密ダイヤで、そうして、ことに通勤ラッシュの最もひどいところは、私は、東海道よりはむしろ総武線だと思ふ。これは副総裁はど

す。けれども、いま、予算は通るといふ想定のもとに、できるだけ早く工事をやる。それについては、例の予算の計算だ、あんなことをいままでもやっておいた日には、とてもだめだ。これは会計検査院と交渉して、もっと簡易化したものにして

○岡三郎君 私は今度、磯崎さんとあなたと二人並べてお伺いしたい。これは明確にきょう言っておきます。磯崎さんははっきり言った。それは、

総武線の問題はあるでしょう。住宅団地がどんどんできて国鉄が困っていること、乗客が困っていること、これは困るとわれわれも察します。先般、

がそういうものについては国鉄に相談するようにという法律をつくってこれという話がありました。が、この問題も、当然われわれとしてもやります、

○相澤重明君 国鉄にはそういう話が、通産省のほうの一課長から首脳部にあつたのですが、石田総裁、どうですか。

○説明員(石田礼助君) そういう話はありましたが。あつたが、私もはまっぴらごめんこうむると断つた。われわれには必要ない。国鉄の炭というものは、ある程度やはり塊炭、粉炭の割合もあるし、何もそんな仲介者をつくるというのは全く不必要だ。結局、やっぱりそういうものをつくらば費用がかかってくる。かかってくれば、われわれへも降りかかってくる。かなわぬ。そういうことで、われわれはまっぴらごめんこうむるということで断つてます。

○相澤重明君 これは官房長に聞いておきたいのだが、法律案を審議する際には、省議——大体運輸省なら運輸省の首脳部で相談しますね、要綱をつくり、法律案をつくる、関係の省庁というものについては、どういうところでやりますか。企画庁がやるというところがある。それから運輸省と共管のものでやる場合がある。どこでやり、一体。

○政府委員(堀武夫君) まず、省内の意思をきめるのは省議でできます。省内の意思が決定すれば、それを法制局に持ち込みます。法制局でいろいろ法律上の見解を聞き、修正し、整理をいたしますが、それと並行して、ほかの省に折衝いたします。おのおの原局においてほかの省と折衝いたします。そうして話がつけば、それが法制局で字句がはつきりと確定をいたすわけです。そういう順序で進めております。

○相澤重明君 それで、大体運輸省が、たとえば労働省なり総理府との関係のある法律関係あるいは予算関係、こういうような場合には、たとえば原局同士で話し合うという、いまのあなたの話があつたならば、原局に話す場合には、そういう係長とか課長あたりがお互いに話を煮詰めて、それで局長なり次官のところへ持ち宿る、こういうことですか。

○政府委員(堀武夫君) 最初は、補佐官クラスあ

るいは課長クラスで折衝しますが、なかなか話がかぬということになれば、場合によれば、局長が出、あるいは非常に重要な問題になれば次官も折衝する、こういうことであります。

○相澤重明君 石田国鉄総裁、通産省からあなたのほうに話があつたのはいつですか。

○説明員(石田礼助君) 四、五日前です。

○相澤重明君 運輸省はいつです。

○説明員(深草克己君) 大体同じころだと記憶します。

○相澤重明君 これは、私は佐藤内閣の重大な問題だと思ひます。法律を少なくともつくるのに、他省との関係のあるものについては、一省だけの考

え方によって発表して、それで世間を騒がせるといふことは、重大な問題だと思ひます。政治路線として、これは官房長あたりが、少なくとも運輸省に關係のある法律案だから、そうでしょう、国鉄を監督する運輸省だから、そういうことになれば、テレビ、ラジオで放送する、じゃんじゃん。それが国会において全然知らない、あなた方自身も内容的には知らぬ、ただ四、五日前に話があつた、そういうようなものを発表させるといふのは、全く通産官僚のあくどいやり方だと思ひます。内閣全体で、本来は少なくとも事務次官クラスまでくわしい、法律の問題はお互いに意思が一致しなければならぬものだと思います。それで、トッ

プレベルの交渉に入るといふなら、まだ話がわかるが、一課長ぐらいが四、五日前に話をし、それも内容的にはよくわからぬものを、もう、そういうトネル会社をつくるということの放送をしたというところは、佐藤内閣の重大な問題だと思ひます。一度、佐藤総理大臣を呼んで、一体どういう考えか、そういうことを当委員会が究明しなければならぬ。法律というものは、そういう簡単なものではないですよ。先ほども、松浦運輸大臣もずいぶん苦しみが長い間お読みになったけれども、これは、ほんとうに法律一つつくるん

でも、大臣も御苦労だけれども、携わる関係者の努力というものはたいへんなものだと思ひるので

す。そういうことからいって、全然相手に内容をろくすつば知らせないで、しかも、相手の意思というものは十分そんたくをしない、そういうトネル会社をつくる、もうけようなんというこ

とは、全くけしからぬと思ひます。これは、運輸省は抗議する意思があるか、早く。だから、私はさつき、松浦運輸大臣が帰るときに、とめておこうと思つたのだけれども、少し時間がおそくなると思つて、実はきょうはそのまゝにしておいた、あなたに残れというのはそこだつた。ばくは松浦運輸大臣を究明するつもりだつた。どうです、官房長は、そういうふうな、先ほどあなたも言つて

いるとおり、テレビやラジオでどんどん放送されているとおり、石炭のトネル会社が今度できま

す、国鉄も電力会社もこれに吸収されますと、こういうふうなことを言われたら、一体どうなん

です。

○政府委員(佐藤光夫君) お話のとおり、また政府部内で折衝の段階にある問題でございますので、私どもの担当の課長から事情を聴取しましたところが、先方でも別に公式の発表をする意思がなくて、何かの事情で新聞に出たのではないかと

いうような釈明をしておるようでございますが、なお今後とも慎重に扱つてもらうように私の方で御注意申し上げる連絡をしたいと、こういうふう

に考えております。

○相澤重明君 私は委員長にもひとつお願いしておきたいと思ひますが、こういう重大な問題は、やはりこれは大臣を呼んで、そして、きちつとしておかなければいけないと思ひます。いまの意思は、私もわかりました。国鉄石田総裁も反対である、運輸省も反対である、こういうことでわかりました。すみやかにあいつらテレビやラジオで放送することは取りやめてもらう。通産省の独善的な考えだ、事、運輸委員会に關係のあるような問題を、われわれが何も知らないうちにどんどん放送するなんてけしからぬ。通産省をとつちめな

ければいけません。そこで、ひとつ、同じ政府の相手の立場でありますから、鉄監局長なり官房長なり

が、やっぱり大臣にきょうの委員会の私の質問と意見を報告をして、そして、これは通産省に取り消してもらふ、こういう措置をとってもらいた

い、絶対にこの国会にそういうものは出さない、このくらいまで言わせなければだめです。場合に

よつては、佐藤内閣総理大臣を呼んで究明しなければいけません。一体、政府自身が、法律をつくるのはどういふやり方をするのか、そんな、佐世保に

原潜を入れたりするようなことは喜んでやつてい

るけれども、名前ばかり甘くたつて、ちつとも甘くない、けしからぬ。これは、この石炭のトネル会社をつくれれば、役人はいいかもしれぬよ、幹部はいいかもしれぬけれども、実際に何が一体よくなるのですか。私は、そういう、事の内容も十分知らせもしなければ、関係の委員会にもまだ説明もできない、そういうものを、一方的に運輸省が宣伝をするなんというものは、全く佐藤内閣も終

われりだと思ひます。私に少しも支持したいのだけれども、全くこれじゃどうにもならぬ。そういうことでもって、きょうの委員会の意思を運輸大臣に説明をして、そして撤回してもらふ、こういう申し入れをしてもらいたいといふことを私は要望するけれども、どうかな、局長は。

○政府委員(佐藤光夫君) 相澤先生のお話の趣旨は、大臣によく話しまして善処をいたします。

○説明員(石田礼助君) 相澤さんからいまのお話の中に、国鉄の輸送力の問題について、いかにも

国鉄というものはまじめにやつていないようなお話のように私は印象を受けたのですが、これはどうもちょっと考えてもらわなければいけません。要するに、いくさをするには、食糧とやはり武器が必要なんだ。ところが、その必要な武器を、一体い

ままで政府なり国会は国鉄にくれたかどうか。第二次五カ年計画の問題にしても、三年を経過して

ようやく四割くらいしかくれない。あとの二年で六割くらいやらなければならぬといふことです。

これでどうしていくさができますか。問題はそこなんです。国鉄の、今日の都市付近の通学問題に

しても、幹線の過密ダイヤの問題にしても、終戦

して、

後における国会なり政府なりというものの国鉄に
対する愛が足りない。一向重要視してくれない。
これは相澤さんはよく御存じだろうと思う。要す
るに、われわれは鉄砲なり食糧がなければいけな
いから、遠慮しないで必要なものは要求したら
いいじゃないかということ、三十九年度の予算を要
求したところ、約千億ぶった切られてしまった。こ
んなばかなことのできるかということ、官房長
官に泣きついたというより、突きつけたんだなあ
れは。その結果は、わけのわからない債務負担と
いうやつで頭をなでられてだ、それで、ようやく
五百億ばかりももらったのですが、これだったっ
て、まだほんとうのものになるかならぬかわかり
はしないということ、これは決して国鉄という
ものは輸送力をふやすということに必ずしも
いるわけではないのだ、最善を尽くしているの
だ。けれども、やはり食糧と武器がなければ、い
くさばできないのだ、こういうことだけは十分に
ひとつお含みおき願いたいと思います。

それで、先ほどの岡さんのお話ですが、私は爽
はせつかちなんです。もう、とにかく、つくると
なったら、一年くらいうちにできると思うんだ
が、なかなかやってみると、そうはいかぬので、
これは、あなた方国鉄通なんだからよく御存じの
ことで、なかなかちょっとした線をつくらんとし
たって、すぐ二年や三年かかりますよ。その間ど
うするかということが一番重要な問題だ。私はこ
の間、秋葉原に行つて見たが、あのままでいい
ら必ず事故が起きるのではないかということでは
心配している。どうするかというので、当局者
のしりつたをたたいているのですが、というこ
とで、決してわれわれは過密ダイヤ、通勤通学
の問題、それから輸送の問題について、おろそかに
しておるわけではないのですから、その点はひと
つどうぞ御了承願いたいと思います。

○相澤重明君 石田総裁の言っている意味は、わ
れわれよく承知しているわけだ。だから、去年も
あなたに、幾ら憎まれてもいいからしつかりやれ

と激励しているわけだ。やはりそれをやらなけ
れば、国民のための国鉄にならない。だから、私
どもはそういう点には賛成だけれども、さっき私
が言ったのは、長期展望というものをつくって、
長期政策というものをつくるのは、こういうや
はり一つのものを持っておりますという説明をし
なければいけない、こういうことを言ったわけ
だ。だから、現実につくるには、その長期政策の
中の第一年度はどうするのだ、第二年度はどうす
るのだというものを具体的に予算化するのだか
ら、その点は石田総裁と全く同感です。金がなけ
れば戦争はできない、線路はつくれないから、そ
の点については、さっき岡さんも言うように、こ
のいわゆる交通難の問題については、与野党を開
わず、みんながやはり予算をつけようということ
については、意見が一致しているわけだ。そうい
う点は大いに賛成だ、大いにがんばってください
、これは激励をしておきますよ。終わり。

○委員長(松平英雄君) 本日はこの程度といたし
ます。
次回は二月九日、午後一時から開会することと
し、本日はこれにて散会いたします。
午後四時五十分散会

一月二十三日日本委員会に左の案件を付託された。
一、鉄道敷設法の一部を改正する法律案

鉄道敷設法の一部を改正する法律案
鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)の一
部を次のように改正する。

別表第五十号ノ四の次に次の一号を加える。
五十五ノ五 東京都府分寺附近ヨリ神奈川縣小倉
附近に至ル鉄道
別表中第五十ノ二を削り、第五十三号の次に
次の一号を加える。
五十三ノ二 神奈川県塩浜附近ヨリ千葉県木更
津附近ニ至ル鉄道
別表第七十七号中「滋賀県浜大津ヨリ高城」

を「京都府山科ヨリ滋賀県高城」に改め、同表
第七十七号ノ二中「塩津」を「香掛附近」に改
める。
附則
この法律は、公布の日から施行する。

一月二十九日本委員会に左の案件を付託された。
一、国鉄の安全輸送確立に関する請願(第一七
六号)
一、国鉄新幹線の騒音等による公害対策に関す
る請願(第二二六号)
一、北陸線の新線に筒石駅設置に関する請願
(第二二五号)
一、国鉄第三次長期計画の実現、特に奥羽本
線、羽越本線の複線化及び電化完成に関する
請願(第二一九号)
一、福島県相馬港の早期完成に関する請願(第
三〇〇号)
一、福島交通株式会社旅客輸送の正常化に関
する請願(第三〇一号)

第一七六号 昭和三十九年十二月二十三日受理
国鉄の安全輸送確立に関する請願
請願者 群馬県高崎市江木町二二 大沢和
美外二百六十五名
紹介議員 中村 順造君

国鉄の事故防止と安全輸送確立のため、左記事項
を早期に実現されるよう要請するとの請願。
一、交通政策の抜本的改善を図ること。
二、国鉄経営に關し、安全輸送を最重点とする経
営政策をとること。
三、公共負担に関する法律、安全確保に関する鉄
道保安法(仮称)、鉄道事故審判特例法(仮称)を
制定すること。
四、運転保安確立のための予算を要求どおり早急
に措置すること。
理由
動力車労働組合は、あいつく国鉄の重大事故に対
し、事故防止に関する抜本的な対策を要求してき

たが、国鉄当局は、昭和四十年から近代化第三次
計画として、六箇年にわたる長期計画を策定して
いるものの、その内容は、輸送力の増強、営利第
一主義に力点をおき、安全輸送対策はきわめて不
十分である。
第二二六号 昭和三十九年十二月二十五日受理
国鉄新幹線の騒音による公害対策に関する請願
請願者 滋賀県議會議長 岸本久一郎
紹介議員 西川甚五郎君

国鉄新幹線による騒音等公害の実態をすみやかに
調査して、適切な防除対策を講ずるよう強く要望
するとの請願。
理由
東海道新幹線の騒音等は、試運転当時の想定をは
るかに上回り、沿線住民から苦情が続出してい
る。滋賀県において、特に障害の大きいと思われ
る病院及び学校について調査したところ、許容限
度を越えるきわめて高い数値が記録された。こう
した現況のもとにおいては、入院治療者の療養及
び正常な授業に多大の支障をきたし、また電車通
過に伴うラジオ、テレビの電波障害の発生も住民
生活に大きな影響を及ぼしている。
第二二五号 昭和四十年一月五日受理
北陸線の新線に筒石駅設置に関する請願
請願者 新潟県直江津市長 佐藤策次外九
名
紹介議員 小柳 牧衛君

欠くことのできない駅となつてゐる。また、筒石港は新潟県内有数の漁港として毎年修築工事が継続され、生産物の受入れ、搬出についても同駅は欠くことのできない地域性を持つてゐる。

第二七五号 昭和四十年一月十一日受理

国鉄第三次長期計画の実現、特に奥羽本線、羽越本線の複線化及び電化完成に関する請願

請願者 山形県議会議長 加藤富之助外十五名

紹介議員 柴谷 要君

国鉄第三次長期計画の実現、特に奥羽本線並びに羽越本線の複線化、電化の昭和四十年年度着工同四十三年度完成を実現されたいとの請願

理由

このたび日本国有鉄道基本問題懇談会は、国鉄経営の基本問題、特に昭和四十年年度以降の設備投資計画について、総理大臣に意見書を提出したが、これは、かねて請願者等がその実現を要望してきた国鉄第三次長期計画の完成を図るための基本方針を示したものと考へる。したがつて、意見書のとおり昭和四十年年度からぜひ実施に移し、同四十六年度完成を希望するが、特に、奥羽並びに羽越本線の複線化、電化計画は、両線の輸送ひっ迫の打開と沿線四県（青森、秋田、山形、福島）の地域格差是正の上から、緊急を要するものである。

第三〇〇号 昭和四十年一月十二日受理

福島県相馬港の早期完成に関する請願

請願者 福島市杉妻町二ノ三福島県町村会

内 佐藤了寿外一名

紹介議員 石原幹市郎君

福島県相馬港の早期完成をすみやかに実現されるよう福島県町村会定期総会の決議により請願する。

理由

相馬港建設も本年度は四年目を迎え、更に新規八箇年計画が検討されているが、特に港湾の乏しい本県にあつては相馬港のもつ役割は産業交通発展の重要な拠点であり、また背後地宮城、山形等広

域な経済活動の拡大発展等その経済効果は立ちおくれた東北地方開発の有力な足がかりとなる。

第三〇一号 昭和四十年一月十二日受理

福島交通株式会社の旅客輸送の正常化に関する請願

請願者 福島県議会議長 佐川幸一

紹介議員 石原幹市郎君

過般、福島交通株式会社の紛争により発生した旅客輸送の一時停止は沿線の住民生活にきわめて大きな影響と不安を与えたが、県議会としては今後の同社の旅客輸送の正常化について重大な関心を払わざるを得ないから、政府並びに国会は運輸事業の公益性にかんがみ、すみやかに適切な処置をとり、県民交通の確保を図るよう強く要請するとの請願。

別紙

名	称	位	置
北海海運局釧路支局厚岸出張所		北海道厚岸郡厚岸町	
東海海運局七尾支局内浦出張所		石川県珠洲郡内浦町	
東海海運局清水支局田子の浦出張所		静岡県富士市	

二月一日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案
 港湾整備緊急措置法（昭和三十六年法律第二十四号）の一部を次のように改正する。
 第三条第一項中「昭和三十六年度」を「昭和四十年年度」に改める。

附則

（施行期日）
 1 この法律は、昭和四十年四月一日から施行

一月三十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に關し承認を求めらるるの件

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に關し承認を求めらるるの件
 運輸省設置法第四十三條の規定により、北海海運局釧路支局厚岸出張所、東海海運局七尾支局内浦出張所及び東海海運局清水支局田子の浦出張所を設置する必要があるため、別紙のとおりその設置について、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、国会の承認を求めらるる。

（港湾整備特別会計法の一部改正）

2 港湾整備特別会計法（昭和三十六年法律第二十五号）の一部を次のように改正する。
 附則中第十四項を第十五項とし、第十三項を第十四項とし、第十二項を第十三項とし、第十一項の次に次の一項を加える。

12 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案（昭和四十年法律第 号）による改正前の港湾整備緊急措置法第三条に規定する港湾整備五箇年計画に係る港湾整備事業で國が施行したもの（昭和三十九年度以前の年度のこの会計の予算で昭和四十年年度以後の年度に繰り越したのもの）より國が施行する港湾整備事業を含む。は、第一条第一項に規定する港湾整備事業で國が施行

するものに含まれるものとする。

昭和四十年二月十日印刷

昭和四十年二月十一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局