

第四十八回 参議院運輸委員會會議録第五号

昭和四十年二月十八日(木曜日)

午前十時二十九分開会

出席者は左のとおり。

委員 松平 勇雄君

理事 前田佳都男君
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
平島 敏夫君
松野 孝一君
小酒井義男君
浅井 亨君
中村 正雄君

國務大臣

運輸大臣 松浦周太郎君

政府委員

防衛政務次官 高橋清一郎君
運輸省鉄道監督局長 佐藤 光夫君
運輸省航空局長 枘内 一彦君
海上保安庁長官 今井 榮文君

事務局側

常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

防衛庁防衛局第一課長 有吉 久雄君

参考人

日本鉄道建設公団副総裁 篠原 武司君

○理事の辞任及び補欠互選の件

第十部 運輸委員會會議録第五号 昭和四十年二月十八日【参議院】

○地方自治法第百五十六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の件(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査

(航空に関する件)

(日本国有鉄道の運営に関する件)

○参考人の出席要求に関する件

○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會を開会いたします。

初めに、理事の辞任についてお諮りいたしました。理事江藤智君から辞任の届け出がありました。これを許可することに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、さよう決定いたします。

つきましては、その補欠を互選いたしたいと存じますが、手続を省略して、委員長から指名することに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、前田佳都男君を理事に指名いたします。

○委員長(松平勇雄君) 地方自治法第百五十六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の件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。

○國務大臣(松浦周太郎君) ただいま議題となりました地方自治法第百五十六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の件につきまして、その提案理由を御説明

申し上げます。

この案件は、最近における經濟の急激な成長に伴い、出入港船舶が激増しております。北海道厚岸港に北海運局釧路支局厚岸出張所を、石川県小本港に東海運局七尾支局内浦出張所を、静岡県田子の浦港に東海運局清水支局田子の浦出張所を、それぞれ設置しようとするものであります。北海道厚岸港につきましては、同港は、捕鯨その他の漁業の基地として活況を呈しており、さらに海運貨物の荷動きも活発で、昭和三十八年の出入港船舶は、七十二万総トンに達しております。また、港灣整備も昭和四十五年完成を目標に進められており、完成時には北海道有数の漁港となることとが期待されております。

石川県小本港につきましては、同港は、石川県最大の北洋漁業等の基地であると同時に、木材等の搬出港としても発展してきておりますが、さらに近年、奥能登地方の觀光開發の進展により、水中翼船等も運航され、ますますその利用度が高まっております。昭和三十八年の出入港船舶は二十一万総トンに達しております。

静岡県田子の浦港につきましては、同港は、工業整備特別地域に指定された東駿河湾工業地帯の拠点として計画され、開發の途上にあります。同地域には、パルプ、肥料、石油、セメント等の工場が建設されておりまして、昭和三十八年の出入港船舶は二十三万総トンに達しておりますが、今後の港灣開發の進捗に伴い、ますます大型船の入港が激増するものと思われまます。

このように、厚岸港、小本港及び田子の浦港には、相当数の荷役量及び出入港船舶があり、また新たに海事関係業者が進出しつつありますので、海事に關する行政手続の利便をはかるとともに、これらの港における海事行政の円滑な運営を確保するため、これらの港に出張所を設置する必要があります。

生じてまいったのであります。

以上の理由によりまして、地方自治法第百五十六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、国会の御承認を求め次第であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御承認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) 本案の質疑は次回に譲ります。

○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いたします。吉田君。

○吉田忠三郎君 運輸大臣が出席しておりますから、大臣にこの際伺っておきます。

大臣も御承知のように、先般全日空の航空機遭難事故がございました。この事故の搜索救難をめぐりまして、非常に國民の側から見ますと、納得のいかない、理解のいかない点があると思っております。本来私は、航空機の搜索救難は、もとより今日における段階では防衛庁あるいは海上保安庁等の協力をまたなければならぬものと思っております。でも、本来的に私は、航空局が中心となつて、この指揮系統を明かにしてまいらなければならぬのではないかと、こう思うのです。したがって、運輸大臣は、今度のこととさることながら、昨年の八月にも藤田航空の航空事故がございました。このときにも、ただいま申し上げたような問題は、かなり世論として取り上げられた問題です。今回不幸にして二回目的事故でありますけれども、またまたかような問題が取りざたされている。これらは、明らかに私は、運輸省の航空行政全般におつたてどうもそういう問題があらはせぬか、こう思ひますので、この際航空の事故に対する搜索あるいは救助について運輸大臣は一体どう考えておられるかということをお聞かせ願ひたいというふう

に思うのです。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** たいま御質問の全日空遭難の問題に対しては、まことに遺憾のきわみでありまして、搭乗者二人の尊き生命を失なひまして、その御家族に對しましてはまことに御同情にたえません。心から弔意を表する次第であります。

当日は出発を少し天候のためにおくらせましたのでありますが、出発後、知多半島の河和の上空をいま通過するという通信が入りまして、これから十五分後に浜松を通過するという連絡があったのであります。その後消息を断つたのであります。その後、その後の問題についてはいろいろ航空局長や保安庁長官から情報はお聞きしておりますけれども、きょうは御二人とも出席でございますので、その後の捜索その他につきましては、御二人から答弁するほうが的確であると思つたので、御二人からお願いいたします。

○**吉田忠三郎君** 事故の概要については、前回の委員会で航空局長から説明され、さらに概略の報告書が出ておりますから、承知をしております。私が大臣に伺つておられるのは、残念ながらこの捜索は振り出しに戻らざるを得ない。しかも、どこかの手違いかどうかは別として、当初緊急なきわめて貴重な時期に三時間半も空費したというのが世論の問題として取り上げられておられる。私は、こうした事情は去年の八丈島のときにも同じことを言われたので、運輸省として一体こうした事故に對しての捜索救難活動にあつたての体制をどう考へておられるかということをお聞きしている。大臣は全回の委員会に出席しておられますから、その間の経緯は存じ上げていないと思つたので、答弁しやうにもつと具体的に申し上げてみますると、去年の一月十日ごろに航空局が一つの案を樹立をしたはずなんです。つまり、これは「航空機の捜索救難に関する協定」というような案を樹立したと思つた。その中心が、やはり私の知つておられる範囲では、運輸省の航空局が中心になって、先ほども申し上げたように、防衛庁、海上保安庁がこ

れに加わつて、一つの協定案なるものをつくり上げて、捜索救難については、統一的な見解、統一的な情報の交換あるいは統一的な行動を行なうように大体骨子がなつておられると思つたのであります。それが、今回たまたま、この全日空の事故にあつたてなされてないし、この協定案もまだ取りきめられていない。何かしらメモ程度なものじゃないかと思つたので、覚え書き程度のようなものでやつておられる。ですから、自衛隊、海上保安庁、航空局というものの、つまりこの施策の面ではばらばらである、横の連絡がとれてない、こういうことが指摘されている。特に今度の場合は、ただ単なる一個の浮遊物を発見したということ、海上保安庁だと思つたけれども、かつてに捜索打ち切りをやつておられる。しかもそれが、名古屋港にかなりの時間をかけて運んで来て、調査したところ、それは誤謬である。あらためて捜索のやり直し。こういう事情が問題にされておられるわけでございます。明らかに私は捜索救難活動の不統一だと思つた。そのことについて、一体運輸大臣というのは、こういうことは再び起きてはいけないことですから、今後どう考へるかということの基本を聞いておられるわけでございます。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** まあ、基本方針は、いま仰せになりましたように、まず、航空問題でございまして、中心は航空局が中心になりまして、これに海上保安庁並びに自衛隊の協力を得て、これを期したいと、こう思つておられますが、今回の御質問の問題としましては、航空局長からひとつ答弁したいと思います。

○**吉田忠三郎君** 大臣は、いま何か、この航空協定そのものについて、今後より努力しなればならぬというふうなことを言つておられますが、これは大臣、これ御承知ですか、この航空協定(案)というものを。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** 知つております。これは、どこに問題点がありますか、その問題点を聞かせていただきたいと思つたのです。

○**吉田忠三郎君** これはまだ協定化されないうのは、どこに問題点があるか、その問題点を聞かせていただきたいと思つたのです。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** これは、この「目的」に書いてあるとおりにわれわれは実行しておりますが、いま御指摘になりましたように、この最初に見出した浮遊物というものは、まあ、正確にそのものであるということ、一時調査範囲をそれを中心にして縮小した、その時間に的確に調査網の目標を十分つかみ得ないというのが現状の状況だと私は思つたので、そういうこまかいことは、私よくわかりませんが、当局から申し上げたいと思つた。

○**吉田忠三郎君** 大臣ね、これはこまかな問題ではないんです。個々のその事故現場がどうであるとか、起きた事故の時間がどうであるというところ、いま大臣あんたがおっしゃいましたように、それぞれの主管局長がおっしゃいましたように、そこそこ私はずして伺つておられるわけなんです。問題は、これは思想の問題です。しかも、この「航空機の捜索救難に関する協定」、これは依然として案なんです。いま大臣が、そのとおりやつておられます。こう言つておられますけれども、これはまだ案なんです。一年たつてなおかつたならしになつて案になつておられる。なぜ、こういうものが一年もたつて、しかも、前に八丈島の藤田航空機の墜落のときにもこういう問題が起きて、再びそういうことのないようにということ、航空局が努力をされて私はこの案を策定して、海上保安庁、防衛庁と協定をしていただけたらと思つたのです。まあ一年もたつてまだこれが案なんです。たまたましされておられるわけですか、なぜ一体防衛庁と海上保安庁と航空局がこれについて一致しないのか、どつかに問題点があるはずなんです。その問題点はどこにあるのかということをお聞きしているんです。ということはおね、大臣。私は事故が起きたことについて、いま御指摘のこの航空協定におきまして、何といたしまして、現行法では、航空局が救難本部なら救難本部というものを設置して、一段高い指揮命令権を持つというふうなわけにはまいらない、法律改正しない限りは、どうですか、問題は、それにかかわるやっばりこ

○**國務大臣(松浦周太郎君)** これは、一月の十日の日に大体案をつくりまして、皆さんに相談して現在に至つておられますが、これは大体この案によつて現在行なわれておられるんです。それは、関係機関が随時必要な協議を行なう」ということは、随時やつておられます。同時に、今年の一月五日の初閣議におきまして、人命尊重に對する特別な会議がありました。それは主として自動車に對して、人命尊重に對して、十分注意して人命尊重するようになつて、各機関に出しておられます。したがつて、いま御指摘のこの航空協定におきまして、航空局が中心になり、海上保安庁並びに自衛隊、さらに自衛隊の力にも及ばぬという場合には米軍の援助も受けて、こういう考へのもとに現在これは行なわれておられます。これを法制化するのが延びておられますが、このとおりに現在行なつております。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** これは、一月の十日の日に大体案をつくりまして、皆さんに相談して現在に至つておられますが、これは大体この案によつて現在行なわれておられるんです。それは、関係機関が随時必要な協議を行なう」ということは、随時やつておられます。同時に、今年の一月五日の初閣議におきまして、人命尊重に對する特別な会議がありました。それは主として自動車に對して、人命尊重に對して、十分注意して人命尊重するようになつて、各機関に出しておられます。したがつて、いま御指摘のこの航空協定におきまして、航空局が中心になり、海上保安庁並びに自衛隊、さらに自衛隊の力にも及ばぬという場合には米軍の援助も受けて、こういう考へのもとに現在これは行なわれておられます。これを法制化するのが延びておられますが、このとおりに現在行なつております。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** これは、一月の十日の日に大体案をつくりまして、皆さんに相談して現在に至つておられますが、これは大体この案によつて現在行なわれておられるんです。それは、関係機関が随時必要な協議を行なう」ということは、随時やつておられます。同時に、今年の一月五日の初閣議におきまして、人命尊重に對する特別な会議がありました。それは主として自動車に對して、人命尊重に對して、十分注意して人命尊重するようになつて、各機関に出しておられます。したがつて、いま御指摘のこの航空協定におきまして、航空局が中心になり、海上保安庁並びに自衛隊、さらに自衛隊の力にも及ばぬという場合には米軍の援助も受けて、こういう考へのもとに現在これは行なわれておられます。これを法制化するのが延びておられますが、このとおりに現在行なつております。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** これは、一月の十日の日に大体案をつくりまして、皆さんに相談して現在に至つておられますが、これは大体この案によつて現在行なわれておられるんです。それは、関係機関が随時必要な協議を行なう」ということは、随時やつておられます。同時に、今年の一月五日の初閣議におきまして、人命尊重に對する特別な会議がありました。それは主として自動車に對して、人命尊重に對して、十分注意して人命尊重するようになつて、各機関に出しておられます。したがつて、いま御指摘のこの航空協定におきまして、航空局が中心になり、海上保安庁並びに自衛隊、さらに自衛隊の力にも及ばぬという場合には米軍の援助も受けて、こういう考へのもとに現在これは行なわれておられます。これを法制化するのが延びておられますが、このとおりに現在行なつております。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** これは、一月の十日の日に大体案をつくりまして、皆さんに相談して現在に至つておられますが、これは大体この案によつて現在行なわれておられるんです。それは、関係機関が随時必要な協議を行なう」ということは、随時やつておられます。同時に、今年の一月五日の初閣議におきまして、人命尊重に對する特別な会議がありました。それは主として自動車に對して、人命尊重に對して、十分注意して人命尊重するようになつて、各機関に出しておられます。したがつて、いま御指摘のこの航空協定におきまして、航空局が中心になり、海上保安庁並びに自衛隊、さらに自衛隊の力にも及ばぬという場合には米軍の援助も受けて、こういう考へのもとに現在これは行なわれておられます。これを法制化するのが延びておられますが、このとおりに現在行なつております。

○**國務大臣(松浦周太郎君)** これは、一月の十日の日に大体案をつくりまして、皆さんに相談して現在に至つておられますが、これは大体この案によつて現在行なわれておられるんです。それは、関係機関が随時必要な協議を行なう」ということは、随時やつておられます。同時に、今年の一月五日の初閣議におきまして、人命尊重に對する特別な会議がありました。それは主として自動車に對して、人命尊重に對して、十分注意して人命尊重するようになつて、各機関に出しておられます。したがつて、いま御指摘のこの航空協定におきまして、航空局が中心になり、海上保安庁並びに自衛隊、さらに自衛隊の力にも及ばぬという場合には米軍の援助も受けて、こういう考へのもとに現在これは行なわれておられます。これを法制化するのが延びておられますが、このとおりに現在行なつております。

○吉田忠三郎君 大臣は、この案どおり行なわれていると、こういうことなんでしょう。ぼくは肯定したいと思うがね、大臣、そうならないから、ぼくはあなたにその考え方をさらに尋ねるんですが、これは行なわれていると言うけれども、行なわれていないんです。これは協定文になつていない、案なんです、完全に。海上保安庁もありません、防衛庁も来ておりません、政務次官も来ておりませんが、これはいまだに合意を見て三行政機関の協定になっていない。だけれども、運輸大臣はこの案どおり行なわれていると思つておられるんです。この案どおりもし大臣の言うとおりに行なわれていたとすれば、今回のような問題は起きない。この事故が起きた当時の新聞でも、これが盛んにいわれていました。「八丈島の事故をきつかけに、運輸省は関係官庁の横の連絡を円滑にしよう」と、航空機事故救難協力体制についての協定を作ろうと案文までまとめた。この案文なんです。これは案文なんです。ところが、防衛庁や海上保安庁などの足並みがそろわずに、いまだに協定は成立していませんと書いてある。しかも、二十七年、民間航空再開時に運輸省が関係官庁とかわした覚書にもついでに救難活動が行われている現状——二十七年当時の覚え書きでこの救難活動が行なわれている現状だと、こういつている。しかも、今度のように、本来救難体制をいかに円滑に組織するかということが最重点にあるにもかかわらず、こういう現状ですから、結果的にはこの救難活動あるいは捜索活動等々についても総合的に行なわれていない、これが妨げになつてです。各省庁が依然としてなわ張り争いをやっていると、こう書いてある。その結果、捜索は振り出しに戻って、貴重な時間、大事な時間を三時間半も空費してしまつたと、こうでかく出ているわけなんです。だから、運輸大臣、あなたの言うとおりに行なわれていないのです。二十七年当時の覚え書きによつてかろうじてやられているということなんです。ですから、あなたがいまのことおりに行なわれているという言い方をすれば、すみやかにこれは三者間でこの協定をすべきだと思つて、りっぱなものですから——これはりっぱなものです。ですから、これを進めるについて、あなたはこれは行なわれていると、こういうことですが、いつごろまでに——すみやかに三者間協議をさし、合意をさして、この協定案なるものを取り除いて協定書にして実施させようかと、そのめどをひとつ聞かしてもらいたい。

○国務大臣(松浦周太郎君) いままでいろいろ話し合いましたが、多少字句の修正はあるかもしれませんが、この本筋については三者とも異議はないのであります。ただいままで延びておりましたのは、多少事務の渋滞があつたかもしれせんが、その点は責任を持たなければならぬと思つておられます。しかし、この方向において私はどうしても協定を成立させなければならぬし、この間の事故もこの方向において、航空局はもろもろ自分の主体性を持たなければならぬから、海上保安庁並びに自衛隊の協力を得てやっております。新聞にはどう書いてあるかわかりませんが、われわれは真剣にその方向に向かって努力したいと思つておられます。

○吉田忠三郎君 大臣は、まあ若干の字句の修正は別として、この流れている思想で協定化したいということですから、大臣とはこれ以上やりとりはしません。しませんけれども、大臣は今回の場合もやつたんだとおっしゃつておられるけれども、やつていない。やつていなければ、海上保安庁が打切ることなどはやれないことになっておられます。ところが、今回はやつたんです。だから、この大臣が言う協定案なるものは守られていなかつたということになるんです。そこで、私は海上保安庁の長官にお聞きしますが、今度のあなたのほうの捜索の中心をどの程度にして、調査の範囲をどこにして、それから協定案も、一応大臣のお話を聞くと、三者は思想的に統一していると、こう言っていますけれども、ところが実際はそうじゃなかつたわけですから、そこ

で海上保安庁が、あなた方独自の判断で捜索活動を中止したわけですね。この経緯をひとつ御説明願いたいと思つておられます。○政府委員(今井栄文君) このたびの事故で、浮遊物、これが救命具、救命ブイの一種であり、この点、航空機の属具等につきまして知識がなかつたがために、現地でもたまたまその事故の起りやすかつた地点において発見したというふうな面でも誤謬があつてそういうムードができたという点については、まことに遺憾でございまして、この点今後十分に注意をいたしたいと思います。しかしながら、先ほど先生が御指摘になりました、この救難体制について、三者の協力が得られるような体制になつたためにそういうふうな誤謬が起つたのではないかと、御指摘に對しましては、一言從來の事実を御説明したいと思つておられます。

まず第一に、三者間の協定につきましては、現在中央に調整本部を設けるという航空局の原案に對しまして、根本的には、先ほど大臣からお話がございましたように、私も賛成いたしております。しかしながら、現地に於きましては、すでに昭和三十五年におきまして確固とした救難の協定がそれぞれの機関の間に結ばれておられるわけがございます。で、小牧の保安事務所と第四管区海上保安本部との関係におきましては、昭和三十五年十月一日に遭難航空機救助に関する申し合わせという明確な公文がすでに出ておりました、両者間の事故の連絡その他につきましても、あるいは信号の方法、通信の方法、その他につきまして明確な協定ができておられるわけがございます。それからさらに、海上保安庁と小牧の航空自衛隊並びに自衛艦を管轄いたします横須賀の総監部との間にも、それれほとんど同一の時期に公文をもつて——ここに私持参しておりますが、協定ができておりまして、今回の小牧を中心としたします多半島そ

他の周辺の捜索に關しましては、小牧の航空保安事務所を情報センターといたしまして、三者間で十分連絡をとつて捜索を実施いたしておられると、でございます。それから中央との関係につきましては、私どもの捜索範囲は——全日空機並びに海上保安庁の保有機、自衛隊並びに米軍の捜索範囲につきましては、航空局の大体の割り振りに従つてその区域を捜索いたしております、私どもの船艇もほとんど三管、四管の全力をあげまして海上の捜索をやつておりますが、これにつきましても、その捜索範囲につきましては、救難本部との間に緊密な連絡をとつて実施いたしておられると、でございます。

それから、現在どういふふうに行なつておられるかといふ点、現在私どもの船艇は、やはりその能力をあげまして遭難区域と思はれる知多半島から遠州灘方面にかけて本日朝六時以降捜索を続行いたしておる、こういう現状でございます。○吉田忠三郎君 昭和三十五年に何かそういう協定が成立して、そこに持つておられるということですが、私それ見ておりませんから、その限りにおいてはどうかと言いません。そういうりっぱなものを持つておるとすれば、たいへんけっこうなことですから、大いにそれは活用してもらいたいと思つておられます。海上保安庁長官がそこで答弁して見ても、これは私はじめ國民は納得しませんよ。この新聞が書き立てていることは、これは事実無根というなら事実無根のように、関係者から私はいくらも明らかにしてもらいたい。この新聞では、事故が起きてから全日空の連絡を受けて、そして第四管区の巡視船「ゆうかぜ」が現場に派遣されたわけですね、これは間違いないでしょう。そのときに遭難機のものらしい浮遊物を発見したという連絡があつた。そうしたところが、その連絡を受けて間もなく、四管側の言い方としては、これはまさに全日空の遭難機の遺留品であるという連絡があつたと、こういう記事になつておられます。そして、同日の十一時三十五分に名古屋の海上保安本部が独自の立場で捜索体制を解除をしてし

まった、こう書かれています。正午に今度は航空自衛隊が、したがって、その関連があったかないかは別として、救難体制を解除して飛行機を全部引き揚げた、こうなっているんです。その結果、「ゆうかぜ」がこの浮遊物を拾って海上保安庁のヘリコプターで名古屋まで運んだわけです。この間の時間どの程度だったか知らぬが、これはかなり時間がかかっていると思いますが、そこである程度は調査をしてみたところが、全く遭難機のものとは無関係なものであるということが判明した、これが午後三時。この新聞の記事では三時。あわてた全日空では、航空自衛隊に再び応援をこの時間で要請をしている。再度その時期から捜索が始まったわけですが、この間空からの捜索はもうすでに、この見出しにも載っておりまして、三時間半ストップしてしまつたという現象がここでひとつ出てきた。それから一方において、誤まつた連絡に基づいて、全日空などの捜索も浮遊物があったという知多半島沖にしばらくはいたので、これもあわてて範囲を広げざるを得なくなつてきたと、こういう経過から、結局は問題になるのは、浮遊物の発見という確度の薄い情報に基づいて、これはまあ海上保安庁に非常にことばが悪くて申しわけありませんが、早合点してしまつて捜索を中止をした、打ち切つた。これはいづれも各関係の機関の連絡不十分にある、こういうことに新聞が指摘している。だから、あなたが昭和三十五年の協定が守られてやつたということになれば、この新聞記事に書かれるようなことではないはずなんです。ですから、この新聞に書かれた記事がほんとうでないとするならば、ここで私は解明してもらいたいと思う。

○政府委員(今井栄文君) ことばのニュアンスはいろいろあると思ひますけれども、私が、新聞に書かれた、要するに浮遊物を誤認して、全日空機のものだというふうな、いわゆる早合点とか、そういうものがあつた点は、これは認めざるを得ないと思ひます。その点につきましては、先ほどおわびを申し上げたわけですが、私

どもが捜索を打ち切つたという点につきまして、実は私どものほうで得ました正確な記録によりますと、四管本部に全日空機が篠島西二海里付近で浮遊物を多数発見したという情報が入つたのは当日の十時三十七分でございます。それから十時四十分には中日新聞機が篠島南二海里付近で多数の浮遊物を発見したという情報がさらに入つてきたわけでございます。十時五十分「ゆうかぜ」がその情報に基づきまして篠島の南方約二キロの辺で四角のかだの浮遊物を、いわゆるそういういかだ型の浮遊物を発見揚取りいたしておるわけでございます。ここにおそらく現場として、まさにこれが大現場——落ちた所と推定されるような海面にそういうものがあつたということ、そこに誤認が行なわれたのでございまして、この誤認につきましては、私どもとしては十分責任を痛感いたしておるわけでございます。十一時三十分には、四管本部はそういう情報に基づきまして捜索を打ち切つたのはございませぬ。遠州灘、三河方面からの船艇を突は篠島付近に集中いたしまして、集中捜索を続行するという体制をとつたのでございませぬ。したがしまして、航空機につきましては、大体その辺に遭難機の事故現場があるというふうな想定のもとに、航空機が一応捜索を打ち切つた、こういう関係になつたわけでございます。それから、その浮遊物をヘリコプターによりまして名古屋に運びまして、現実に全日空の運輸部長さんにお見せしたところ、これは当該機のものではないということが判明して、捜索をさらに拡充再開したということでございます。したがしまして、事件の発端が、いまま言ひました、まさに遭難現場に比較的近いと推定されるような場所にそういうものが、しかも、これは私どもよく調べてみたんでございませぬが、タンカーにパイプで給油する場合、パイプを洋上で浮揚させるためのブイだそうでございます。したがって、そういうものについて十分の知識のない乗り組み員がそれを見てつきりさうだというふうな誤認があつたということが、数

時間捜索の一部を遷延させる、あるいは見当違ひの所に力を集中したということの原因になつたのでございまして、したがしまして、そういう線におきましては、私は新聞の報道そのものを否定いたすものではございませぬ。ただ、救難体制が全然できておらないからそういうことになつたのではないかとこの点については、先ほど申し上げましたように、これは私どもとしては事実でございませぬので、三十五年の協定によりまして実施いたしておるわけでございます。現に、その当日におきまして、四管本部に對しまして名古屋の航空保安事務所からは六時三十分すでに情報が入つております。四管本部は直ちにこれを部署と並びに航空機に連絡をいたしまして、三河方面に巡視船艇七隻、遠州灘方面に巡視船艇三隻というものを直ちに派遣するような手配をいたしておるわけでありまして、したがって、こういった連絡の面、立ち上りの面におきましては、やはり協定どおり現地においては行動を起こしたというふうな私どもは報告を受けておる次第でございます。

○吉田忠三郎君 長官はどうも、浮遊物を発見してから名古屋港にヘリコプターによって輸送をしたんで、とりたてて捜索は中止してない、こういうことなんですか、いまの御答弁はね、しういふことなんですか、つまりその浮遊物が遭難機のものであるということに確認をされてヘリコプターで名古屋港に運んだわけですか。私は現場にその当時のものではないですから事情はわかりませんが、感じ方としては、それが遭難機のものであると確認された限りは、私は、あなた捜索体制を解いていないというけれども、解いておるんだと思う。しかも、巡視船が浮遊物を引き揚げた結果遭難機のものとして確認された、今後の捜索は海上一本でいくから全機基地に帰れという指令を受けて大阪へ帰つたと書いてあるでしよう。この指令というのはどういふことですか。あなた方の職務上からごらんになつたら命令に等しいものでしょう。それで大阪へ全機帰つた

と書いてある。ですから、そういう事情を踏勘案してみると、捜索体制を解除したということになるのじゃないですか。それから、防衛庁の關係の方に聞きますが、正午に航空自衛隊も救難体制を解除した、これは事実ですか。新聞に書いてある。これが一つ。もう一つ、航空局長、私はよく知つていませんが、海上保安庁長官は、三十五年にそういう協定を結んだと。いま調査室のほうに話したら、長官だけが持つておるので、その控えがないということですから、あなたに聞きますが、あなたは、おとすから、あなたが聞きますが、去年の一月十日につくつた協定案、この新聞にも指摘されておりますように、これがいまだにまだ協定化されておりませんが、とにかくあなた方が努力してつくつたのですが、その以前の四年前の昭和三十五年にこれに類するようなものが結ばれているのです。もしそれが結ばれておつて、この協定案に盛り込まれているような内容が充実にあつたとすれば、この昭和三十九年の一月十日にこういう案をつくる必要はないわけですが、この關係はどうですか、それぞれから答弁してもらいたい。

○政府委員(柄内一彦君) 三十五年の協定は、現地の協定でございます。先ほど海上保安庁長官が説明しましたように、四管と名古屋の航空保安事務所間の協定でございます。この間御説明しました。いま大体これとまっております。思想的にはもちろんまともなものでございませぬ。思想的にはいふことは、中央の協定でございまして、おのずからその性質が違つておるわけでございます。遭難体制を解いたのではないかと申上げましたように、誤認があつて、つきりこれは全日空の浮遊物だといふふうに即断した面においては、まことに申しわけないといふことで実はおわびをいたしたわけでございます。その際に、わが船艇を全部広島周辺に集結するという立場をとりまして、浮遊物あるいはその他の關係の捜索の中心をここへ

移したということでございます。したがって、航空機については、あるいはもうそういうことで、ここに捜索の重点を移したからお帰りの願って、もつこうだということ、もちろん私も自衛隊機の指揮権などを持っておるわけではありませんで、そういうふうな御連絡をとって帰っていただいたということではないかと思ひます。したがって、一時的に空の面の捜索が中断されたということは、先生のおっしゃるとおりでございます。

○説明員(有吉久雄君) 二月十四日、事故発生直後から、三自衛隊の航空機が合計十機でございまして、艦艇は出ておりません。飛行機だけでございまして、飛行機が十機出まして捜索に当たったわけでございますが、浮遊物の発見があったというふうなことで、二月十四日、途中におきまして航空機による捜索は一時中止いたしております。その後また再開いたしております。

○吉田忠三郎君 それぞれ答弁がございましたので、最後に運輸大臣にほくはもう一回聞いておきます。

海上保安庁の長官もいろいろ言い回しをいたしましたけれども、いまこの協定案と関連をして、航空局長の答弁からして、あなたの三十五年の協定書というものは現地におけるものですか、中央のやはり航空局を中心とする海上保安庁あるいは自衛隊との関係の協定書は、いまだにない。案はあるけれども、いまだそれが調印していませんから、ないということ。このことだけは判明した。

もう一つは、自衛隊のいま答弁の中に明らかにになりましたけれども、これは長官、あなたが言うように、あなたは航空自衛隊の指揮権、指令権はありませぬけれども、ただいまの話では、やはり一時捜索解除をして、その後再びまだ遭難機が発見されていないから捜索活動をしておると思うので、すね、ですから、この関係も明らかになつてきません。その根拠は何かと、名古屋の海上保安本部が一個の浮遊物をとらえて、遭難機のもので

あるということを確認をして、やはり捜索を打ち切ったところに、派生的というか、あるいはその何かは別として、そういう連絡をされたから、自衛隊のほうも一時解除したということにほくはなると思ふのです。そういうことになると思ふのですよ。これは、そのことがいいとか悪いとかいうことでなくて、現実の問題としてそうなると思ふのです。

この際、運輸大臣に私は一つ伺つておきたいのは、運輸省の航空局の橋林さんがこう言つておるのです、全くの未確認情報だったとはあきれたものだ、運輸省の監督官がきれるくらいですから、国民はさっぱりこのことについて何が何だかわからぬし、信頼が置けないということになるのです。こういうことでは、運輸大臣、これはもう去年の八丈島においてもこういうことがあるのです。これを未然に防ごうということ、航空局が努力をしてこういう協定案なるものを作成して、寄り寄り話し合つておるのだけれども、一年たつてまだ協定化されてない。ですから、このことについては、運輸大臣すみやかにこの協定化をしたいということですから、深くは言ひませぬけれども、私は先ほど言つたように、こうした事故が発生した場合に、とにかくも遭難捜索体制というものが早く組織化されるようにすることが何よりも先決だと思ふのです。そういう意味合いから、今後の捜索活動として、航空局が完全に統括のできるような必要によつては法律をつくらばいい。そのことが当面いろいろ関係もありませんから困難だとすれば、この協定案を中心にして、ひつとづまとめ上げて、大きな意味では三たび今度のような事故を起こさぬように、事故ということより、こうした不手ぎわを起こさぬようにしてくださると同時に、国民の疑惑をこの際暗らして私はいただきたいというふうに思ひますが、運輸大臣どう考えますか。

○國務大臣(松浦周太郎君) いまいろいろ御指摘がありました、いまの長官のおっしゃるようによつて、この協定の精神に基づいて誠心誠意やつておられることの姿はお認め願ふと思ふのです。ただ、確認を誤つたという点で、いろいろの捜索の中心点を縮小したというところに問題があるのでありまして、自衛隊の協力も直ちに発動して捜索に従事して下さつておられますから、もうこれでつきり墜落した飛行機の浮遊物であると、このういふふうな誤認してしまつたものから、そういうことになつたけれども、ばらばらになつて横の連絡がとれておらぬじやないかという初めからの御指摘の点は、これは私はないと思ひます。しかし、この形式的にまだ協定として整つておりませんから、これはおっしゃる通りに万全を期して、さらに足らぬ点は、皆さんの御意見も入れて万全を期して今後こういうことの再び起こらないような協定に直していきたいことは十分あります。今度そういう三行がばらばらであつたためにおくれているという点ではなくて浮遊物を誤認した、それで捜索範囲を縮小したという点に延びておることの重点があるのでありますから、それはひとつ御了承願ひたいと思ひます。

○吉田忠三郎君 各関係の機関あるいはその衝に当たつていたものは、これは誠心誠意やつたことについては、私は否定しては行かないので、一生懸命やつたということ、いまの誤認の問題は別に、各省庁の横の連絡がとれていなかったということ、それからばらばらにやつておるということ、おおよそ性質が違ふと思ふのです。私は誠心誠意やつたことについては認めてもいますが、問題はやはりかりに誤認であつたとしても、統一的なやはりいまのところ法律は、そういうものはありませんから、航空局長がかわつて命令をすとか何かということになつては、いませぬけれども、せめて前段のいろいろ話をしたかういふりっぱな協定案があるのですから、これさえ守られておれば、だれかが主宰するものがあつたと思ふ。そこから、海上保安庁あるいは防衛庁でもけつこうでしよう、そういうところが確な連絡をとられて捜索活動を開始したり、あるいは解除をしたりするものだらうと思ふ。そういう点だけ

ていたのですよ。これはもうまぎれもない事実なんです。これは運輸大臣今回だけじやないのです。再三言つけれども、去年のときにもこういう悪い面が露呈されたのです。かつてに、捜索する範囲もばらばら、捜索のやり方もこれまたばらばらなんです。そういう結果、遭難機はどこかの山の中に墜落していったのだけれども、発見までに三日もかつたのです。今回と同じようにこれが非常に社会問題化した。それを二度とそういうあやまちを起こさないようにということで、その経験、体験を踏まえて航空局が曲がりなりにもこういうものを策定してやつていたにもかかわらず、五日、三日ならいざ知らず、ほくはこんなことを言ひませぬよ、一年有余たつてまだ協定ができないなどというのは、幾らお役人仕事かしらぬけれども、貴重な国民の税金を扱ひ政策、施策をやつている役人の方々が何を考へているか、しかも口を開ければ、運輸大臣は人命の尊重などと言つておられますけれども、そういうた事情が、今度の経過を見て、みじんも私は認めることができないと思ふ。そういう立場で、私は答弁は必要ありませんから、海上保安庁、それから防衛庁、いずれも自分たちのなわ張り擁護のためではなくして、国民の生命財産を守るという高い見地に立つて、この協定を煮詰めて早く協定化をして、三たびこのういふことの起こらないことを私は要望しておきます。

それから、ただいま予算審議をしておる段階です。この委員会でも主として私は国鉄の長期計画の予算面を若干いま質疑をして、大臣に基本の問題ですから伺つておられますから、例の六百八十八億の特別鉄道債券の点について非常に大臣御努力されておられますことを私認しております。認められておられますけれども、いまだにこれがまだ聞くところによると、大蔵省と大臣のほうとは、かちつとした答えが出ていないやに聞いておられます。そういう事情の中では、予算はもう三月三十一日にはこれは何だか言つてもあがつていくでしよ

う。具体的に予算が上がりますれば、四月以降になるかあるいは五月以降になるか別として、すみやかに、つまり当面経済要請に基づく長期計画ですから、一月も早くその計画を実施していかねばなりません。必然的に資金が必要になってくる。こういうことになりまから、私はこの六百八十八億の問題というのは、国鉄を経営担当していく人としてはたいへんな問題だと思つて、そこで、かなり時間が経過してしまつたら、その後の大蔵省との折衝の結果、例の日銀の担保適格性の問題がどこまで進んでいるか。それからまだ交渉の過程だとするならば、予算が三月三十一日に通過するまでにそれが明確になるのかどうか。その辺の展望、判断といふか、大臣の所見を少し聞かしていただきたいと思つておる。

○国務大臣(松浦周太郎君) この間も吉田委員にお答え申し上げましたように、大蔵大臣との間には六百八十八億の問題については、一部は担保適格性に、一部は大蔵省でそれぞれの金融機関に話をつけて、そして融資をさせるように責任を持つということになっておりますから、私も大蔵大臣の言を信じて、この予算の責任は運輸大臣としても持つつもりであります。

○吉田忠三郎君 運輸大臣が所管大臣として責任を持つという明快な答弁ですから、私は了承いたします。あとしたがって、大臣にはきょうのところはございません。ただ、国鉄に対して長期計画の若干の問題点あるいは新幹線の営業に伴う諸問題点等々ございますけれども、きょうは鉄道敷設法を審議することになっておりますから、本日のところは私はこの辺にとめておきます。次回の委員会でもまたあらためて質問いたすことを申し上げておきます。

○委員長(松平勇雄君) 本件については一応この程度といたします。

○委員長(松平勇雄君) 次に、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、参考

人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

鉄道敷設法の一部を改正する法律案の審査のため、参考人として日本鉄道建設公団副総裁篠原武司君及び理事渡辺貞雄君の出席を求め、ことに御異議ございませんか。

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、今後、本法案について日本鉄道建設公団役員の出席を求める必要がある場合には、その日時及び人選を委員長に御一任願いたいと存じます。御異議ございませんか。

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう取り計らうことに決定いたします。

御質疑のある方は、順次御発言願います。

○平島敏夫君 二、三の点をお聞きしたいと思つて、京葉線関係の木更津から品川ですか、これまでがいつまで決定されておつて、品川から塩浜まで採算に合うというわけの黒字線として非常な期待しておられるということをお聞きしておりましたが、これを今回の案では品川から塩浜までつなごう、途中で切れておるよりも連絡をするほうが効果が大きいことは、当然であります。大体この線については、いつごろから着工される予定になっておりますか、それをちょっとお聞きしたいのであります。

○政府委員(佐藤光夫君) 京葉線につきましても、いまお話しがございましたように、品川から木更津ということになっておりますのを、塩浜付近から木更津ということに変更するようにお願いしておるわけでございます。で、現在、品川から木更津という線につきましても、すでに着工線となつておりますので、その建設を準備をいたしておるわけでございますが、御審議を願つておられますものにつきましては、御審議をいたさましても、敷設法の別表に追加されましたら、さらに

これをお話がありますように、工事線に追加をいたしまして、なるべくすみやかに工事に着手するような段取りに進めたいというふうに考えておる次第でございます。

○平島敏夫君 実際の工事を進める上において、川崎のほうから品川のほうを、この追加の分を先にするほうが適當のように思つておるのですが、いかがですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 京葉線を予定線として敷設を別表に追加した当時は木更津方面から東京湾岸に沿ひまして、船橋を経て越中島、月島等の東京湾の内側に沿つて品川に至る路線をつくつて、逐次その間の輸送をはかるという考え方でございましたが、その後お話しのように、東京湾工業地帯の進展状況及びその造成計画、それから品鶴線の輸送量が非常にふえて、前々からお話がありましたように、東海道線の輸送力を救済しなければいかぬというふうなお話もございまして、新鶴見の操車場の能力がもう一ぱいになってきておるといふような状況でありますので、お話しのように、なるべく早く塩浜付近から品川に抜ける本線を建設いたしまして、京葉線輸送貨物の一部を直接東海道方面に送出ができるようにするといふ必要があるわけでございますので、お話しのように、順序としてはこれらの区間をなるべく早く手をつける必要があるというふうに考えておる次第でございます。

○平島敏夫君 次に、国分寺から鶴見までのこの線ですが、これはほとんどその間は、立川線といふますか、川崎、鶴見のほうから立川に抜けておる、あの線と並行しておるようですが、これを増強するといふことで利用できないのですか。新しい線でなければ、いままでの線では役に立たないといふのでしようか。その点をお聞きしたいと思います。

○政府委員(佐藤光夫君) お話のように、南武線を使って輸送を行なうという考えが以前にはございましたわけでございますが、御承知のように、これは非常に旅客輸送もありまして、線路状態が、

道路との平面交差というふうなことで、必ずしも現在の輸送状態に適當しておらないということでございますので、さらに別個にこの線を建設いたしましたして、新鶴見操車場に立体交差で入れるという必要があるというふうに考えておる次第でございます。

○平島敏夫君 そうしますと、大体、建設費として一キロ当たりどの程度かかるものですか。おわかりでしたらお知らせ願います。

○政府委員(佐藤光夫君) 一応試算したところによりますと、全体で二十六キロメートルございまして、約百五十億程度というふうに考えておる次第でございます。

○平島敏夫君 それから次に、湖西線の問題について、いままで予定されておる、東のほうの、何といふますか、取つきの近江塩津ですね、今度は沓掛に変える。それからもう一つは、浜大津へつなげるのを山科に変えるということ、それはつけかえることによつて、どれだけの利益があるか。それをお知らせ願います。

○政府委員(佐藤光夫君) まず、終点の塩津を沓掛に変更する理由でございますが、この線は、前回御説明申し上げましたように、裏縦貫の一貫輸送をなすという観点から、新しく考える場合に、北陸本線と直通の観点からいたしまして、現在計画しております塩津は非常に勾配がきついわけでございます。これを制限勾配の千分の十に直すといふ点からすると、非常に取りつけが困難でございます。いままでの、塩津駅の西方五百メートル付近の山腹沿いに線路を建設いたしますと、この制限勾配以内で連絡ができるという観点から、こういうふうな技術上の理由から変更する必要があるわけでございます。

なお、起点の浜大津を山科に変更する理由でございますが、いま申し上げましたように、将来裏縦貫の一部をなすということになりまして、京阪神方面から直通する必要があるわけでございます。そのためには、湖西線を東海道線と結び、北陸方面と京阪神間の列車を直通運転する必要がある

と、

るわけでございまして、現在の湖西線の起点浜大津は天津市の中心街にございまして、また東海道本線が天津市付近丘陵地を走って、浜大津との標高差が非常に多いという観点からいたしまして、また、天津の駅は逢坂山隧道に近接しておりまして、線路の取りつけが非常に困難であるというよなことから、浜大津の北方一キロ付近から、線路を西南に曲げまして、直ちに隧道に入って山科に結ぶということが、輸送系路上適当ではないかというふうにご考慮されて、こういうふうに変更をお願いしております。

○平島敏夫君 近江今津から高城を経て、大津の近くまで、大津を通って江若鉄道があるようですが、これは新線をつくることになりまして、どういうふうな処理されるのですか。これを利用されるつもりなんですか。あるいはもうそのまま並行線として残しておかれる計画ですか、その点をおひとつ教えてください。

○政府委員(佐藤光夫君) お話のように、江若鉄道が湖西線の系絡路線にほとんど並行して走っておるわけでございまして、この路線は御承知のように、全長五十一キロメートルで、軌間が国鉄と同じ一・〇六七メートルの鉄道でございまして、したがって、この鉄道と計画いたしております湖西線の関係につきましては、その位置その他からして、施設については相当利用し得るものがあるのではないかというふうにご考慮しております。ただ、現実にはこれは地方鉄道として免許をとって営業しておる線でございますので、これと具体的な関係につきましては、将来着工いたしました後に、具体的に当該会社と折衝してきめていかなければならない部分が多いかと思っておりますが、その位置、施設等の観点からして、相当利用し得るものがあるのではないかというふうにご考慮しております。

○平島敏夫君 そうしますと、これはそのまま残しておいてということですね。

○政府委員(佐藤光夫君) 一応具体的な輸送状態を想定いたします場合には、この輸送量その他か

らいつて、この鉄道を存置する必要があるかどうか。つまりある部分は大体並行して道路もございまして、バス輸送等も行なわれておりますので、この鉄道を存置する必要がある場合も考えて、事を考えていかなければならないのではないかというふうにご考慮しております。

○平島敏夫君 そうしますと、まだ江若鉄道との話し合いは全然進んでいないということですか。えてしてこういう場合には、補償問題とか、いろいろやこしい問題が出てくる。これはわれわれうわさに聞いたのですから、はっきり申し上げるのも何ですが、うわさに聞いておったのでどうかと思っておりますが、新幹線ができる際に、近くを通っておった私設鉄道のほうで、景色、風致をじやましたというので、膨大な補償を要求されたといううわさも聞いておりますが、こういう問題、当然この場合起こってくるように思うのですが、その点いかがですか。

○政府委員(佐藤光夫君) お話のように、この並行する私鉄をどういうふうな処理するかという問題は、非常に重大な問題でございまして、今後われわれとしても、もちろん建設を担当する公団等においても、十分その間の折衝をする、またわれわれとしてもできるだけ調整をいたしまして、かりにこの鉄道を存置する必要がある、しかもこの施設が相当利用できるといふ事象が非常に明瞭になり、あるいは従業員の処理等のことについて十分見通しがつく場合には、それらも含めて、いまお話しするような非常にあとで問題を残すことのないように、われわれ事務局としても十分に折衝を続けていくようにし、かつそれが円満に解決するように、最善の努力をしなければいかぬというふうにご考慮しております。

○河野謙三君 関連して、これは運輸大臣に伺ったほうがいいかと思うのですけれども、予算の執行にあたっての基本方針ですね。まあたとえば十の予算線がある、予算の額からいくとこれをこの十を全部やるためには予算では十年かかるという場合に、十のものを全部に手をつけていけば十年間

かかるわけですね。それを十ありまして、おのずとそれは非常に急ぐところと比較的ゆっくりでもいいところとあるはずですからね。そうすれば三つずつ順に手をつけていって算術計算でいくと三年ぐらいいががってきまして、三年で三つあがったら、その次にさらに三つ手をつける、さらにそのあとで残った四つをやる、こういうのがやっぱり予算の執行の効率からいっていいと思うのですがね。これはその点は基本方針としてはどういうふうになっておりますか。

○政府委員(佐藤光夫君) 御承知のように、新線の建設を行なう場合には、鉄道建設審議会に諮問を要するわけでございまして、審議会の答申、建議等におきましても、いま先生お話しのように、直ちに着工すべきもの、あるいは予算の状況等勘案して工事を行なうべきものというふうな振り分けがなされておるわけでございまして、したがって、その建設審議会の答申を尊重いたしまして、われわれとしまして、工事の段取りの振り分けをするというのを考えて、そういうふうな実行をしておるわけでございまして、なお、具体的に着工しておる線の建設の速度の問題もあるかと思っておりますが、それにつきましてはできるだけ投資効果があがるように配慮をするという基本的な考え方を、事務的には持っていて進めておるつもりでございます。

○河野謙三君 これは単に新線の問題だけでなく、改良工事にいたしまして、すべての鉄道の予算の配分の場合に、これは基本的に私はぜひ伺っておきたいかと思っております。この中で、たとえばやろうと思えば金さえあれば新幹線でも四、五年でできてしまうのです。ところが、おおよそいままでの鉄道の新線その他改良工事にしましては、えんえん十年、十五年かかるというふうなものがあつたわけですね。こういうことは私は非常によくないことであつて、少なくともその工事分量によりましては、まあ三年で済まないところもあるでしょう、五年のところもあるでしょうが、少なくとも大体着工したら二年と

か三年とか間違つても五年でできる。技術的には私はそういうことは可能だと思つております。ただ金の面だということになれば、私は、重点的に急ぐところから順次やっていけば、いままでのように一つの鉄線に限らず、改良工事でも、五年も七年も十年もかかるということとはあり得ないと思うのですがね。これはこういうことをもつとそういう方針でやれば徹底していただいたいと思つたのですが、たとえば今度の五カ年計画ですか、それに基ついて改良工事その他も、いまおっしゃつたような方針で重点的に順次ひとつ急ぐところからやっていく、重要なところからやっていく、こういうことではつきりと予算の執行はお考えになつておりますか。

○政府委員(佐藤光夫君) お話が国鉄の改良工事のお話でございますが、一応基本的な考え方としては、先生お話しのように、輸送需要の状態に応じて適切に工事を進めていくという考え方を国鉄、運輸省ともにとつてはございまして、ただ、話を戻しまして、新線建設に限って御説明を申し上げますと、全体の予算の規模が、実は全体に考えられておる工事のスピードには必ずしも、まことに残念ながら、合っていないという状態がございまして、これらの点については、将来われわれ事務局としてもできるだけ予算の規模をふやすという努力は必要であらうというふうにご考慮しております。

○河野謙三君 一番私が申し上げて極端なのは、あなたのほうには直接関係がないけれども、農林省関係でいうところの土地改良、これなどはあまり口数が多くて、口数に予算が比例しないので、始めまして二十年、三十年、計算すると百年かかる、二百年かかるというところがある。これは極端な例ですが、しかし、少なくとも十年あるいは十五年かかるというのはざらにある。これが一番いけないことで、少なくとも国鉄でもそれにや類似したようなものが私は從來あつたと思うのですが、そうでなく、何か改良工事なら改良工事です予算を割り当てる場合の基準というものは何かあり

ますか。その土地の人口の密度であるとか、産業の活動の活発の度合いであるとか、その他いろいろなる予算を割り当てる場合の基準というのがあるわけですか。それとも簡単に算術計算というのか、簡単に平面的に各府県別に割り当てるとか、各鉄道局別に割り当てるとか、そういう簡単な算術計算でやっているのか、それとも産業の実態に即して人口の密度に即してやっているのか、そこらのところはどうなっておりますか。

○政府委員(佐藤光夫君) 具体的な予算の配分のしかたは、国鉄からあるいは御説明申し上げたほうがいいだろうと思いますが、われわれが聞かされておられますのは、具体的に工事予算を配分する場合には、それぞれ工事の実施を担当する箇所その他から、詳細な将来の輸送需要の想定、あるいはこれに伴う諸要素を十分勘案したもので、予算要求をそれぞれ出して、それを総合調整した結果によって予算の配分をするということでございます。非常に簡単な基準によって現実の予算を配分するということではないわけでございますが、しかし先ほどから申し上げておりますように、現実の輸送需要にマッチした順序で工事を計画しておるはずである、こういうふうにはわれわれは考えております。

○河野謙三君 簡単な基準というもので運輸省は国鉄に予算をやつて、それは予算をどこをどういうふうに使ふかということ、国鉄の全く自由ですか、運輸省は何も発言権はないわけですか、私はそうじゃないと思つてます。簡単にいいのです。簡単にいいから、たとえばその土地の産業活動の度合いとか、人口の密度とか、現にまた交通の非常な混雑の度合いとか、四つか五つか知りませんが、これも、簡単な原則というものを立てて、この予算はこういう原則に従つてやれよということがあるのだと思つてますが、それさえもないわけですか、全く国鉄の自由裁量ですか。そんなばかなことではないだらう。

○参考人(篠原武司君) 国鉄とちよつと違ひますが、ただいま問題になっております公団のほうのやり方として御参考までにちよつと申し上げておきたいと思つてますが、公団の場合には、この前の四十二回の鉄道建設審議会に要望が出されておりました。基本計画に示されている工事線については、今後おのおの十カ年で完成するように努力すべきであるというお話がございましたので、われわれの考えといたしましては、そういう想定を一応考えております。それで私どもで工事を出す場合には、一年でできるような工事はございませんで、二年あるいはその前後かかるような工事が主でございますので、一応そういう長期の見通しを立てまさんと工事は出せません。

それからもう一つの問題は、この工事をなるべく重点的にやりまして、工期を短縮して成果をすみやかにあげさせたいというふうな考えでおります。したがって、総花的にたくさん手を広げますと、収拾がつかなくなりまして、最初に着手するときは、そうしたいとお金は要りませんが、次年度から非常にお金がたくさん要るようになりまして、将来の見通しに沿うように進めたい。そうしてそれをいたします場合のいろいろ基本的な考え方、この前から数度にわたつて鉄道建設審議会などにもいろいろ方針の問題が出ております。輸送計画に必要なものとか、あるいははすみやかに効果のあるものとか、いろいろ項目が出ておられますが、そういう線に従ひまして、われわれは効果のあるようなことを考えながら予算を考えまして、案をつくりまして、運輸省の認可を得まして仕事を進めるように考えております。

○河野謙三君 私は国鉄で基本原則をはつきり立てておつても、いわゆる政治的な配慮で運輸大臣が北海道から出れば北海道のほうへ工事をやらなければならぬ、九州のほうにも少しやらなければいかぬとか、いろいろなやっぱり政治的な問題が出ると思う。それでいま国鉄がいかにか重点的に順序を立ててやろうと思つても、政治的にゆがめられる、この事実私は否定できないと思つて。しかし、初めから原則をはつきり立てておかないと、

とんでもなくゆがめられてしまふわけですよ。だから、私はあなたのほうでそういうことをはつきりやつておいたらいのじゃないか、またやつておられると思う。私は一つの例を申し上げます、この間、関東近間で申し上げたが、ちよつと時間がなから岡君があとどういふことを言つたか知らぬけれども、私は神奈川県で、果全体が非常に輸送が混乱しておりますよ。しかし、中でもやはり横浜周辺、川崎周辺、小田原周辺、山北周辺というの程度が違いますわ。しかるに、来年度の予算において比較的混雑の度合いの低いところの御殿場線について国鉄はまず手をつけたと、まず予算をきめた、こういうことを聞いたので、それではおかしいじゃないかという、この間お尋ねをしたわけだ。ところが、それは検討中であつて、まだそうきまつたわけじゃないとおっしゃつておりました。私は検討中とは聞いていない、神奈川県にすでに内示があつた。それをお取り消しになれば別だ。私は御殿場線をやらなくてもいいのだと言つておられるのじゃない。そういう例は、単に神奈川県だけじゃない、全国的に見まして金とにかかくそうふんだんないのだから、やはり急ぐところから順次やらなければいかぬと思うのですね、急ぐところから順次。同じ神奈川県だつてずいぶん違ふのですよ、県の西のほうと東のほうは、非常に違ふ。関東といつたつて非常に違ふ。そういうことをはつきり原則をあなたのほうでお立てになつておればいけれども、また立てておられるば、そんなに予算の執行にあつてゆがめられた姿は出てこないと思つて。いままでは何といつてもゆがめられた。それは事務当局の責任じゃないか、むしろ政治的な責任かもしれない。しかし、少なくとも事務当局は毅然たる態度で予算の執行の基準というものを立てられていと思つて。それで私は何つておられるのですよ。いま具体的に申しましたが、御殿場線どうなつておられます。御殿場線が先になつて川崎の臨海のほうがあとになつて、そんなばかことはありませぬよ。また、根

非常に手間がとれて今後四年、五年かかる。その間、一年か二年で御殿場線ができてしまふ、そんなばか順序はありませんよ。そういうことがあるから私は伺つておられるのです。

○政府委員(佐藤光夫君) 先ほどちよつと御説明が足りなかつたかと思つてますが、新線建設につきましては、公団副總裁からお話がありましたように、まず輸送計画にその必要度の高いものを優先考慮する、あるいは地下資源、電源、農林水産資源及び農地の開発並びに産業の振興等、国民経済上効果の大なるものを優先工事とする、三番目に、沿線勢力範囲の人口が多く、その地方の政治、経済、文化の向上に寄与するところの大なるものを優先考慮する。四番目に、特別の事情のない限り、工事が比較的容易なものを優先考慮するといふような原則がありまして、その原則に従つて事務を進めておるつもりでございます。で、具体的な御指摘がありました御殿場線の関係につきましては、前回国鉄からまだ決定しておらぬという説明がございましたが、その後、運輸省にも具体的に工事の認可申請はまだ出てきておらぬ状況でございます。根幹線につきましては、前回も御説明申し上げましたように、こういう原則に照らしましても、重要な線であると考えまして、われわれとしては、可能な限りにおいてこの建設を促進していく考えでございます。

○河野謙三君 私は言ひ出した責任上、御殿場線は二十億か何億か知らぬけれども、きまつたということ、国鉄のだからどう言つたか、私は、調べてから返事しなさいなぬ責任があると思つて。そういうことは全然あなたのほうはないとおっしゃるんですか。ないとおっしゃるなら、自分の責任上、神奈川県庁の責任者ですよ、責任者が国鉄のだから聞いたか、ちよつと私は言ひますよ。事を荒立てるわけじゃないけれども、私がいかにけんことを言つておられると思われぬ、私がいかにけんことを言つたけれども、なほ慎重に考えるということになつたというなら、それでいいけれども、初めから全然そういうのはなくて、

初めから全然そういうのはなくて、

河野というのは全然でたらめだ、デマだというなら、ちゃんと調べて、あなたに回答しなさいかぬ、どうなんですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 先ほど申し上げましたように、実はわれわれとしては、公式に申し上げる材料としては、その程度しか現在のところ持ち合わせておりませんが、なお、国鉄内でもいろいろふうな現地との連絡をとっておりますか、われわれとしても、あとでよく事情は国鉄から聞いてみるというようにいたしたいと思っております。

○河野謙三君 私、私ね、そこらもそもおかしいと思ふんだよ。わずか四千万や五千万の仕事じゃないでしよう。御殿場線の改良工事は大きなものです。そういうものを国鉄がかつてに、しかも、第三者に放送している。ところが、かんじんの運輸省はそれを知らない。そういうことで一体予算を完全に執行できますか。重点的にいきますか。私は、事は非常に重大だと思ふんですよ。これは何も御殿場線の問題だけじゃないんですよ。日本全体において、もう少し、あなたたちは前向きに——いま工事するなんという、そんなときじゃないでしよう。いままでの輸送をいかにして緩和するかということ。私はいつも言っているんですよ。混雑緩和ということばを使うのはよしなさい、これ以上混雑しないように、これ以上悪くならないようにするのが精一ぱいでしょう。あなたたちのやることはあと向きですよ。あと向きであるならば、いま収拾がつかないところから重点的にやるのがほんとうでしょう。これからよりよくしようというのじゃない、これ以上悪くしないというのが精一ぱいなんです。ことに大阪なり名古屋なり東京周辺というのはそうですよ。これからは考えられている予算を使ってみるところで、その間に人口はどんどんふえてくるし、これより悪くならないようにするのが精一ぱいですよ。でありますから、よほど重点的にやらなさいかぬ、重点的に。このくらい重点的にやらなさいかぬのは、私はいままで国鉄の歴史にはないと思う。それを、いまおっしゃるような、何か重点があるかないかわか

らぬような、私はもう少し具体的に、その土地の産業構造の規模とか、人口とか、それから、旅客というものを具体的に基準を置いてやったらいいじゃないかと思う。学者が使うような抽象的なことをやっていたら、私は思ふ。そういうことをやっているから、私は神奈川県が詳しいんだが、御殿場線が先になつて、根岸線があとになる、川崎の駅のほうがあとになる、塩浜の問題がいつまでも片づかない、こういうことになるんじゃないですか。私は神奈川県のことだけを言っているんじゃない。よく知ってるから言っているんですよ。よその県をほうつても神奈川県をやらんといいことは言っていない。いまだかつて言うておりません。そうじゃないけれども、もう少し重点的にやってもらいたい。われわれは大いに協力しますよ。そんなことで、あなたたちが事務的にまじめに輸送の将来のことを考えてきめられた基準を、われわれが政治的な関係であつたらうとと圧力をかけてゆがめないように私は協力する。だから、私はしつこくお願いしている。国鉄がかつてにやれるんですよ、予算というものは。運輸省は、あとから報告を受ける事後承諾機関ですか。私はそうじゃないと思ふんですよ、どうなんですか。

○政府委員(佐藤光夫君) はなはだ事務的な御説明で恐縮でございますが、四十年年度予算につきましては、現在国会で御審議をいたしておる段階でございますので、実は、実行計画は若干時間的にもおくれるわけでございます。ただ、河野先生のお話の点につきましては、先ほど来申し上げておるように、われわれも決してそう簡単な問題というふうには考えておりませんので、なお国鉄からよく事情を聴取するようにいたしたいと思つておる次第でございます。

○河野謙三君 最後に、私はあなたたちに警告をしておきますよ。私は席をあらためて申し上げるけれども、このごろ国鉄は少し弛緩しておりますよ。あなたが、まだ予算審議中と言ふ。そのとお

りですよ。しかるに、国鉄の人が地方へ行って、この駅には駅ビルを何年までにどういうものをつくらうとか、今度は東海道は貨物線を廃止して、貨物線を別のところにつくる。これはいいのですよ、言っておられるから。その貨物線はおおむねこの辺を通すつもりです、というようなことを言っているのです。地価が上がってしようがないですよ、そんなことをやったら。上の人が何も知らない間に、国鉄の下のほうでそういうことをどんどん言っておる。だから、汚職やなんか出るので、全くだ。これは私は大きな問題だから、あつたためて申し上げますが、よく運輸省から国鉄に対して嚴重に警告しなさいよ。そういうことをやっておるといふのはいけませんよ。ぼくはいま——具体的にはあらためて申し上げるけれども、少しこのごろは、運輸省の国鉄に対する監督が、たががゆるんでいます。これだけをぼくは特に申し上げておく。

○吉田忠三郎君 ちよつとだけ伺つておきます。この法律案が通過して法律になつた場合に、四十年年度に直ちにこれに着工するのですか。この点どうなつておりますか。

○参考人(篠原武司君) ただいま御審議いたしております線区につきましては、直ちに着工するつもりで工事を進めていきたいと思ひます。それには、やはりいろいろの測量もございまして、用地のいろいろな事前の折衝もございまして、いろいろな問題がございまして、初年度の四十年度といつたしましては、そう多くの金を使うことはできないと思ひますが、どんどん進めていくようにいたしたいと思つております。

○吉田忠三郎君 多くの金を使うことはできないということ、この予算を見ても、二百五十四億よりいまいまのところ予算提出しているものありませんから、私もわかるのですが、法案の提案理由の説明を見ますと、かなり交通事情の変化にかんがみまして、かくかくしかじかということに

なつておりますから、急を要するものと私は思ふので、すね。ですから、いまのお答えでは、予算は多く配賦することはできないけれども、直ちに着工していきなさいかぬ、という意味です。河野さんが、私は、いま河野さんも若干神奈川県の問題で触れたが、国鉄の長期計画と非常に公園の関係の仕事は関連性があると思ふ。それで、国鉄の幹線輸送は御承知のように、長期計画は幹線輸送の増強、もとより保安対策の問題もありませんけれども、その中では、都市の過密集中に伴う通勤輸送の緩和、通学輸送の緩和、こうしたことが柱になつていふのです。さらに、それに加えて、国の経済政策の結果、経済構造も変化していきまふから、それに輸送量を合わせていくというねらいがあると思ふのであります。ですから、新線建設を公園が、今度法律改正になりまして、新たに法律も制定されて受け持つことになつておりますけれども、それは全く無関係で私はないと思ふ。ですから、ぜひ十分の国鉄側と連係といひますか、連絡といひますか、話し合いといひますか、詰めて、もとより、河野さんの御指摘にもありますように、運輸省がこれまで指導監督する立場ですから、意見を交換し合つた中で、限られた金より使えませんけれども、その金を最大効果をあげるような施策をしていただきたいという気が私にはするのです。その申し上げている趣旨は、公園が、つくるときには国鉄に新線建設をまかしておつたのでは、ただいまの河野さんのお話にもありますように、何十年かかかるかわからない。だから、そういうことではいけないのだから、公園を新たに設けて、国が積極的に財政資金援助等を行なつて、新線建設を所期の目的どおり達成をして、国民要望にこたえる、こういう理屈で昨年この法律ができたのです。きょうは時間がありませんから、あとで公園関係の予算内容についていろいろ伺つておきたいと思ふ。今度出しております予算原案は、工事その他の計画については検討中ということですから、これは伺つてみなければわからぬですから、あとと伺ひますけれども、

なつておりますから、急を要するものと私は思ふので、すね。ですから、いまのお答えでは、予算は多く配賦することはできないけれども、直ちに着工していきなさいかぬ、という意味です。河野さんが、私は、いま河野さんも若干神奈川県の問題で触れたが、国鉄の長期計画と非常に公園の関係の仕事は関連性があると思ふ。それで、国鉄の幹線輸送は御承知のように、長期計画は幹線輸送の増強、もとより保安対策の問題もありませんけれども、その中では、都市の過密集中に伴う通勤輸送の緩和、通学輸送の緩和、こうしたことが柱になつていふのです。さらに、それに加えて、国の経済政策の結果、経済構造も変化していきまふから、それに輸送量を合わせていくというねらいがあると思ふのであります。ですから、新線建設を公園が、今度法律改正になりまして、新たに法律も制定されて受け持つことになつておりますけれども、それは全く無関係で私はないと思ふ。ですから、ぜひ十分の国鉄側と連係といひますか、連絡といひますか、話し合いといひますか、詰めて、もとより、河野さんの御指摘にもありますように、運輸省がこれまで指導監督する立場ですから、意見を交換し合つた中で、限られた金より使えませんけれども、その金を最大効果をあげるような施策をしていただきたいという気が私にはするのです。その申し上げている趣旨は、公園が、つくるときには国鉄に新線建設をまかしておつたのでは、ただいまの河野さんのお話にもありますように、何十年かかかるかわからない。だから、そういうことではいけないのだから、公園を新たに設けて、国が積極的に財政資金援助等を行なつて、新線建設を所期の目的どおり達成をして、国民要望にこたえる、こういう理屈で昨年この法律ができたのです。きょうは時間がありませんから、あとで公園関係の予算内容についていろいろ伺つておきたいと思ふ。今度出しております予算原案は、工事その他の計画については検討中ということですから、これは伺つてみなければわからぬですから、あとと伺ひますけれども、

どうも当初りっぱな理由づけしたようなかっこうに予算の内容はなっていない。公団側が本年度の予算要求の場合に、たしか四百数十億要求しておったと思うのです。それが予算編成期にあたって、査定段階で切られて、原案では二百五十四億ですから、しかも、その中で国鉄の出資が七十九億ですか、こうなっていますので、去年の法律を審議したときから見て、破格に予算額が伸びているということにもならないし、それから内容そのものは、見てみますと、これまた、いずれも債券であるとか、あるいはいま申し上げた国鉄の出資、そして政府の出資がきわめて少ない、こういう事態に相なっておりますので、これは公団生まれている間もそうですが、将来、一体こういう姿でいいのかどうか。公団そのものの性格づけの問題もございませうから、大いにこれから伺っていきたいというふうに思いますが、国鉄の長期計画との関係で、具体的にどういう打ち合わせをしているか、若干聞かしていただきたい。

○政府委員(佐藤光夫君) 先生御承知のように、四十年から四十六年の長期計画二兆九千七百二十億の計画をいたしましたときに、国鉄としては、これにあわせて、いま御審議を願っております東京の外環状線、京葉線等の新設の要望をされているわけですが、その具体的な金額は約千三百億円という数字を出してあるわけでありませう。ただ、御指摘のように、四十年度の予算規模は、当初の要求四百九十億に對しまして、現在御審議願っておりますのは二百五十四億という数字でございまして、必ずしも当初の要望どおりの数字ではないわけでございますが、われわれとしては、財政上の制約等もございませうので、この定められた範囲内で、できるだけ各般の要望を満たしていただけるように、これから大いに公団にも苦心をさせていただくというふうに考えておる次第でございませう。したがって、これらの具体的な線、大きな要望その他については、十分国鉄等と打ち合わせをして事を選んでおる次第でございませう。

○吉田忠三郎君 さらに具体的にこの法律を改正するわけですが、この場合に、ここに書かれておりますように、別表の三線の起終点を変更するわけですね。これは輸送事情が変わったから、こういうことになると思えますから、私、異議ありませんが、新たに一線追加しましたね。この場合に、これは公団の副總裁もおっしゃったように、工事着工して一年でできるというものじゃないですか。非常に金のかかる問題だし、また、工事そのものも一年や二年で仕上がっていかないと、キロ数見ても、そう考えるので、当然三カ年計画とか、あるいは五カ年計画とかという計画で施行されていくものだと、そう思うんです。そこで、一番問題になりますのは、大体これは東京周辺でございませうから、さして心配はないと思えますけれども、新線建設をしていった場合に、営業いたしていくのは、法律にも示されておりますように、法律上、貸与あるいは無償貸与とか何かいろいろありますけれども、いずれにいたしましても、国鉄側が、新線が完成した場合に営業を扱っていくと思うわけですが、そこで、営業開始した場合に、私は、直ちに収支上営業が成り立つものじゃないと思うんですけれども、一体この営業係数で、当初どの程度、三線、新たに一線加えるものを込めて見込んでおるか、これは将来展望ですが、どう見ているのか、伺っておきます。

○参考人(篠原武司君) ちょっと一般的に先にお答えいたしておきたいんですが、新線建設の場合には、この線の性格からいまして、地方開発と、それから幹線輸送の強化という二つの性格があると申すんです。地方開発のほうは、どちらかと申しますと、赤字線区といままでいわれていたような線区でございまして、幹線輸送の強化というような性格を持った線区は、これは主として国鉄がぜひやってくれという要望の非常に強い線区でございまして、これは大部分のものが、鉄道の六カ年計画で何年までにやってくれというように要望のある線区でございまして、これはもちろん黒字線区になっております。これは一応の考えでございませうが、そういうような二つの性格に分けて考えておりますので、したがって、地方開発線区につきましても、これが開業いたしますと、大体において国鉄に無償貸与——料金をとらないで無償で貸すわけにございまして、この赤字というものが公団にかぶってまいりますので、したがって、これに對して来年度予算で補助金をお預けしたいということでも六千百万円にございませうが、一応要求が出ておるわけにございませう。それから幹線輸送の強化のほうは、これは原則として、国鉄から料金をいただいてお貸しするというのがたてまえになっております。それから、利子のある金も使えるという形になっておりますし、それから地方開発については、これが非常にむずかしいものでございませうから、たとえ特別債のようなものでございませうと、金額利子補給をいたさないといけないという形になっておる。金の上から一応の色分けが多少できるような形になってきておるんです。したがって、そういう性格でございませうので、そういう点ひとつ御理解をお願いしたいと思っております。先ほど追加した、法律改正に載せた線区につきまして、営業係数はどうかというお話でございませうが、これはいずれも幹線輸送の強化の線区でございまして、われわれは一応黒字になるというふうに考えております。ただ、この線区の詳しい営業係数は、いま私ここに持つておりませうし、ちょっとお答えいたしかねませうが、御了解いたしたいと思います。

○吉田忠三郎君 大体わかりました。ですけれども、これ、法律大体まだ審議していきませうから、やはり営業係数を一通り見なければなりませんから、営業開始と同時に直ちに、いま副總裁が言ったようなかっこうに私はならないと思う、将来の問題は別として、そういう関係をどうするかという問題も、私も参考にしたいと思っております。次の委員会までに、それぞれの営業係数を、一応想定してありますものを提出していただきたいと思っております。

○前田佳都男君 関連して、先ほど河野さんのおっしゃった問題ですね、この問題を実際私も聞いて、内容ははつきりわかりませうけれども、どの線に重点を置いて予算を配分するか、どれだけ多く配分するか、これはもう事務当局がいりんなケースに基づいてやるのだからと思っておりますが、きょう、この席で聞いた限度におきましては、非常にこれは大きな問題で、こういうふうな予算の配分ということ、たいした根拠が——それはあるのだからと思っておりますけれども、それはもちろん十分の根拠に基づいてやっています。いきにくいという感じがするので、これはいま直ちに佐藤さんにそういうこと答弁してくれと言ってもそれは無理ですが、この問題、佐藤さん、次の委員会まで一べんよくわかるように説明してくれませんか。私も少しは落ちないという気がする。さればといて、別に一々国会がその予算の配分に干渉するということ、そういうわけじゃないのです。ないけれども、どうも少し重点の置き方というか、いかなる点に重点を置いてやっているか、われわれが予算の説明を聞くときは、そういう見地から予算の説明を聞いて、資料を見ておるわけじゃありませんから……。その点ひとつ次の委員会でもよくわかるようにお話ししたいというふうな感じがいたしますが、どうですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 一般の配分の原則、あるいは設備投資の基本的な考え方というふうな問題でございませうならば、われわれのほうで、十分におわかりいただけるかどうか、心配でございますけれども、できるだけ努力いたしまして、そういうふうな御説明申し上げるようにはいたしたいと思います。ただ、具体的な問題についてのことは、ちょっといま先生お話しのように、相当あるいは問題があるかと思っておりますが、個々の別の場合

でいろいろ御検討願うことになるかと思ひますが、一般的なことにつきまして、御要望に沿うようにしたいと思ひます。

○委員長(松平勇雄君) 本件については、一応この程度といたします。

次回は、二月二十三日午後一時開会の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十五分散会

二月十六日日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は二月三十日)

- 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の件

二月十七日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、日本自動車ターミナル株式会社法案

日本自動車ターミナル株式会社法案
日本自動車ターミナル株式会社法

(会社の目的)

第一条 日本自動車ターミナル株式会社は、トラック輸送の合理化を図り、あわせて道路交通の円滑化に資するため、大都市及びその周辺の地域において、トラックターミナル事業を行なうことを目的とする株式会社とする。

(株式)

第二条 日本自動車ターミナル株式会社(以下「会社」という)の株式は、額面株式とする。

2 会社は、新株を発行しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(政府及び地方公共団体の出資)

第三条 政府は、予算で定める金額の範囲内において、会社に対して出資することができる。

2 地方公共団体は、自治大臣の承認を受けて、会社に対して出資することができる。

(名称の使用制限)

第四条 会社でない者は、日本自動車ターミナル株式会社という名称を用いてはならない。

(代表取締役等の選定等の決議)

第五条 会社の代表取締役の選定及び解職並びに監査役の選任及び解任の決議は、運輸大臣の認可を受けなければならない、その効力を生じない。

(事業の範囲)

第六条 会社は、その目的を達成するため、トラックターミナル事業(自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第三十六号)第三條第二号に規定するトラックターミナル事業をいう)及びこれに附帯する事業を営むものとする。

(事業計画等)

第七条 会社は、毎營業年度の開始前に、その營業年度の事業計画、資金計画及び収支予算を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これらを変更しようとするときも、同様とする。

(重要な財産の譲渡等)

第八条 会社は、運輸省令で定める重要な財産を譲渡し、担保に供し、又は有償で取得しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(社債及び借入金)

第九条 会社は、社債を募集し、又は弁済期限が一年をこえる資金を借り入れようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(社債発行限度の特例)

第十条 会社は、商法(明治三十二年法律第四十八号)第二百九十七條の規定による制限をこえて社債を募集することができる。ただし、資本及び準備金の総額又は最終の貸借対照表により会社に現存する純資産額のうち少なくとも額の二倍をこえてはならない。

(定款の変更等)

第十一条 会社の定款の変更、利益金の処分、合併及び解散の決議は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

ければ、その効力を生じない。

2 前項の合併の決議(会社と自動車ターミナル法の規定による自動車ターミナル事業者でない法人との合併であつて会社が存続するものについての決議を除く)又は解散の決議については、運輸大臣の認可は、同法第二十二條第二項又は第二十三條第二項の規定による認可とみなす。

(財産目録等の提出)

第十二條 会社は、毎營業年度経過後三月以内に、その營業年度の財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びに營業報告書を運輸大臣に提出しなければならない。

(監督)

第十三條 会社は、運輸大臣がこの法律の定めるところに従ひ監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、会社に対し、業務に關し監督上必要な命令をすることができる。

(協議)

第十四條 運輸大臣は、第二條第二項、第七條から第九條まで又は第十一條第一項(会社の定款の変更の決議に係るものについては、会社が発行する株式の総数を変更するものに限る)の認可をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(報告及び検査)

第十五條 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、会社からその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、会社の營業所、事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(罰則)

第十六條 会社の取締役、監査役又は職員が、その職務に關して、わいろを取受し、又はその要求若しくは約束をしたときは、三年以下の懲役に処する。これによつて不正の行為をし、又は相當の行為をしなかつたときは、五年以下の懲役に処する。

2 前項の場合において、犯人が收受したわいろは、没収する。その全部又は一部を没収することができないときは、その価額を追徴する。

第十七條 前條第一項のわいろを供与し、又はその申込み若しくは約束をした者は、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、又は免除することができる。

第十八條 第十五條第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした会社の役員又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

第十九條 次の各号の一に該當する場合には、その違反行為をし会社の役員は、三十万円以下の罰金に処する。

- 一 第二條第二項の規定に違反して、新株を発行したとき。
- 二 第七條の規定違反して、事業計画、資金計画又は収支予算の認可を受けなかつたとき。
- 三 第八條の規定に違反して、財産を譲渡し、担保に供し、又は有償で取得したとき。
- 四 第九條の規定に違反して、社債を募集し、又は資金を借り入れたとき。
- 五 第十二條の規定に違反して、財産目録、貸借対照表、損益計算書若しくは營業報告書を提出せず、又は不実の記載をしたこれらの書類を提出したとき。
- 六 第十三條第二項の規定による命令に違反したとき。

第二十條 第四條の規定に違反した者は、五万円

以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(会社の設立)

第二条 運輸大臣は、設立委員を命じ、会社の設立に關して発起人の職務を行なわせる。

第三条 設立委員は、定款を作成して、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

第四条 政府は、会社の設立に際し、五千万円に相当する株式を額面価額で引き受けるものとす

る。

第五条 昭和三十九年十二月十八日東京都新宿区四谷三丁目二番地に設立された東京トラツク

ターミナル株式会社(以下「旧会社」という。)は、この法律の施行後二月以内に商法第三百四

十三条に規定する株式総会の決議を得て、会社の設立に際し、会社に対してその營業の全部を

出資することができる。

2 商法第二百四十五条ノ二本文、第二百四十五

条ノ三及び第二百四十五条ノ四の規定は、前項

の場合について準用する。

第六条 旧会社が前条第一項の規定による出資を

する場合においては、旧会社の株主は、その所有する株式の数に比例して、会社の株式引受人

となる。

第七条 前条の規定により引き受けることとなる

会社の株式に一株に満たないものがある者の所有する旧会社の株式については、設立委員は、

商法第三百七十九条第一項に規定する処分をする

ことができる。

出資する營業の価格は、臨時に運輸省に置く評
価審査会が決定する。
2 前項の評価審査会は、委員五人をもつて組織
する。
3 前二項に定めるもののほか、第一項の評価審
査会の組織及び運営に關し必要な事項は、運輸
省令で定める。
第十条 旧会社は、附則第五条第一項の規定によ
る出資をする場合においては、会社の成立の時
において、解散するものとし、その権利及び義
務は、会社に承継されるものとする。この場合に
おいては、商法第七十七條第三項の規定は、
適用しない。
第十一条 前条の場合において、旧会社の株式を
目的とする質権は、附則第六条の規定により旧
会社の株主が受けるべき株式又は附則第七条の
処分により旧会社の株主に交付すべき金銭の上
に存在する。
2 商法第二百九条第四項の規定は、前項の質権
について準用する。
第十二条 会社の株式申込証には、商法第七十
五条第二項第一号に掲げる事項に代えて、附則
第三条第一項の定款の認可の年月日を記載しな
ければならない。
第十三条 附則第四条及び附則第六条の規定によ
り政府及び旧会社の株主が会社の設立に際して
発行する株式の総数を引き受けた場合において
も、会社の設立は、募集設立に關する商法の規
定によるものとする。
第十四条 商法第六十七條、第八十一条及び
第八十五条の規定は、会社の設立について
は、適用しない。
第十五条 この法律による会社の設立に伴い必要
な登記については、登録税を免除する。ただ
し、資本の金額のうち政府の出資及び附則第五
条第一項の規定による出資に係る部分以外の部
分については、この限りでない。
第十六条 附則第二条から前条までに規定するも
のほか、会社の設立及び旧会社の解散に關し

必要な事項は、政令で定める。

第十七条 附則第十条の規定により旧会社が解散
する場合においては、他の法令中法人の解散及
び清算に關する規定は、適用しない。
(名称についての経過規定)

第十八条 この法律の施行の際現に日本自動車
ターミナル株式会社という名称を使用している
者については、第四条の規定は、この法律の施
行後六月間は、適用しない。
(事業計画等についての経過規定)

第十九条 会社の成立の日の属する營業年度の事
業計画、資金計画及び収支予算については、第
七条中「毎營業年度の開始前に」とあるのは、
「会社の成立後遅滞なく」とする。
(地方税法の一部改正)

第二十条 地方税法(昭和二十五年法律第二百
十六号)の一部を次のように改正する。
附則に次の一項を加える。
(日本自動車ターミナル株式会社に対する固
定資産税の課税標準の特例)

54 日本自動車ターミナル株式会社(昭和四
十年法律第 号)による日本自動車ター
ミナル株式会社が昭和四十六年一月一日まで
に取得した直接その本来の事業の用に供する
構築物で政令で定めるものに対して課する固
定資産税の課税標準は、第三百四十九條の二
の規定にかかわらず、当該構築物に対して新
たに固定資産税が課されることとなつた年度
から三年度分の固定資産税に限り、当該構築
物に係る固定資産税の課税標準となるべき価
格の二分の一の額とする。

(租税特別措置法の一部改正)

第二十一条 租税特別措置法(昭和三十二年法律
第二十六号)の一部を次のように改正する。
第八十四条中「及び北海道地下資源開発株式
会社」を、「北海道地下資源開発株式会社及び
日本自動車ターミナル株式会社」に改める。
(運輸省設置法の一部改正)

第二十二条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第

百五十七号)の一部を次のように改正する。
第二十八條第一項第四号の二の次に次の一号
を加える。
四の三 日本自動車ターミナル株式会社に關
すること。

運輸委員会會議録第二号中正誤

段	行	誤	正
五	四	終り六田邊	田邊
七	二	三時期	遅疑
八	三	終り三人	一日
八	三	三田邊	田邊
八	三	三かかり	かけられ
二	一	終り七復線化	複線化