

第四十八回 参議院運輸委員會會議録第六号

昭和四十年二月二十三日(火曜日)

午後一時四十五分開会

出席者は左のとおり。

委員長 松平 勇雄君

委員 天竺 良吉君

委員 金丸 富夫君

委員 前田佳都男君

委員 吉田忠三郎君

委員 加賀山之雄君

委員 木暮武太夫君

委員 平島 敏夫君

委員 相澤 重明君

委員 大倉 精一君

委員 浅井 亨君

委員 松浦周太郎君

委員 佐藤 光夫君

國務大臣 運輸大臣 松浦周太郎君

政府委員 運輸省鉄道監督局長 佐藤 光夫君

事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員 運輸省海運局長 沢 雄次君

説明員 日本国有鉄道總裁 石田 礼助君

説明員 日本国有鉄道常務理事 今村 義夫君

説明員 日本国有鉄道常務理事 豊原廉次郎君

説明員 日本国有鉄道建設公団副總裁 篠原 武司君

説明員 日本国有鉄道建設公団副總裁 篠原 武司君

参考人 日本国有鉄道建設公団副總裁 篠原 武司君

本日の會議に付した案件

○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の件(内閣提出、衆議院送付)

○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。

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を議題といたします。

本件に對し御質疑のある方は、順次御發言を願います。

○相澤重明君 ただいま提案されておる海運局の支局三件の問題について若干お尋ねしておきたいと思ふのです。

第一は北海道の問題ですが、釧路における海運局の出張所の取り扱いです、厚岸ですか、ここにはいま政府関係機関というものはどのくらいあるのですか、この港には政府関係機関というのはどのくらいあるのか。

○説明員(沢雄次君) ちよつといま資料を持ち合わせておりませんので、わかりません。

○相澤重明君 これは、政府関係機関の連絡が十分でないという、やはり行政上問題が起きることが多いわけですよ。ですから、私はいつても、港灣整備の問題についても、あるいはこうした政府機関を設置するときにも、関係機関ができるだけ連絡がつくようにということをお願いしておいた。

たとえば、一つの例を話しますと、ただいま農林省の關係で食糧なり、あるいは植物を検査をするというふうな問題についても、港から上がるにつれては、これは運輸省關係あるいは港灣管理關係それぞれ密接な連絡と関係ものがなくちゃならぬわけですよ。したがって、関係行政機関について

も、できるだけこの地方のそういう機関については連絡をしてほしい。できるならば庁舎の場合でも総合庁舎的なものがほしい。そうして、できるだけ地域住民あるいはこれらの政府機関を利用する人たちの便宜に供する、こういうことが本旨だと思ふ。各省庁の行政がばらばらであつては相ならぬと思ふ。そういう意味で、当運輸委員會においても、こういう関係機関を設置する場合には、できるだけそういう方向に沿つて、行政の簡素化、住民の福祉、便利のためになるようにということが、私どもが主張してきたことなんです。

したがつて、釧路から厚岸に行つてどのくらいの住民のための便利になるのか、どのくらいの行政上有利になるのか。なるほど、あなたの方で出されておる資料では、北海道厚岸港については、捕鯨その他の漁業の基地として、昭和三十八年度の出入港船舶は七十三万総トン——これだけではわからぬ。確かに多いといふことはわかる。多いからこそ釧路から出張所をここに設けたいというところだろうと思ふのです。けれども、そういう行政上の連絡が、はたして運輸省だけの考えで進めるのか、あるいはそういう捕鯨の漁業基地として必要なんだから、関係方面とも十分連絡をしてさらに住民のためになる——こういう考えでなければ、単に行政官庁の数だけをふやしてみただけで、私は意味ない、こう思ふのです。そういう意味でいまお尋ねしたのであります、これはまあ突然の質問ですから御迷惑だと思ふのですが、前にあらかじめこういうことを質問するからと言つておけばよかつたかもしれませんが、ひとつ今後はそういうことのないようにしておいてもらいたい。

そこで、この七十三万総トンという、船の隻数にするとのくらゐになるのですか。

○説明員(沢雄次君) 相澤先生の最初の御意見の、関係官庁の間の連絡を密接にせよということにつきましては、運輸省といたしましては、かねてから地方海運局によく訓令をいたしておりました、先生の言われたような事案が起りますのは、主として貿易港でございます、これは港灣管理者、税関、検疫、海運局、この間ではいろんな委員會をつくりましたりして密接な連絡をとらせまして、實際の事業に携つておられる方の御不満のないようにということでお氣をつけておる次第でございます。

それから、できる限り、これは予算の關係もございませうが、合同庁舎をそういうところへつくつていただくようお願いをしております次第でございます。この厚岸につきましてはちよつと事情が違つておる、この三つの出張所のおもな仕事は、主として船員が乗下船いたします場合に、その船員の労働保護の見地から、船員手帳に役所で公認をいたしておられます。その他いろいろ海難事故の報告の公認、そのようなものでございませう。それからあわせましていろいろな海運關係の統計事務もございませうが、そういう統計事務も、一々支局まで来ていたでいていまして、非常に不便であるといふことで、出張所をぜひ設置せよという声が地元で非常に強くなるわけでございます。それで、厚岸につきましては、分室といふものを事實置きました、この支局から船員法關係事務がたまりましたときに係員を派遣してその仕事をやらせておりましたのですが、それでは、やはりいつ行つておりましたといふことでない、非常に不便だといふことで、これは主として地元の方から非常に強い要望がございまして、それでここに常駐機関として——駐在機関と申しますか、出張所を設けまして、その人たちの便宜をはかりたいといふことでございます。

隻数は、厚岸港は御承知のようにほとんどが漁船でございまして、隻数にいたしますと、三十八年で二万三千八百の隻数でございまして、

○相澤重明君 さまかい点の説明があつたと思うのですが、私がちょっとおらなかつたときの説明だと思つたので、失礼はおわびいたしますが、これは定員は何名ですか。

○説明員(沢雄次君) 定員と申しますか、これは現在の海運局の定員の中から捻出したしまして一名を派遣する予定にいたしております。

○相澤重明君 まあ地方住民としては、あるいはまた船員諸君としては、たとえ一人でも役所の人が出て来て、遠いところへ来て仕事をしてくるというところは、たいへんありがたいことだ。行政上非常にたいへんだと思つても、扱う人よりは、そういうふうなことをやっていたら立場の人のほうが必要の点だと思つて、私も、運輸省も思い切つたことをやっていたらいいと思つたのです。そこで、運輸大臣おられるけれども、定員一名ということ、いま二万三千八百隻、このような大きな出入港が、幾ら出張所とはいへ、定員一名で仕事ができるとお考えになつて、定員一名で少し問題があるとはいへないかと、こう思つたのだ。せつかくそこまで親心を出していただければ、もう少しこの定員をふやしていただければ、もう少しこの例を私は申し上げてみたいと思つた。それは、海運局はどう把握しておるか知らぬが、たとえば、これが船員手帳関係、船員関係の問題だけだと思つても、北方における操業中の海難事故というものを考えてもらいなさい。どのくらい多くの漁船が遭難をしておるか知らぬ。その中で、たとえば漁船の労働者の問題については、これは農林省、水産庁の関係もあるでしょう。ひとり運輸省の問題だけではない。労働省関係も出てくるかもしれぬ。こういう点を、何回かの事故の経験を私は当委員会でも話したのだけれども、単に運輸省関係だけの問題でも、一人では、そういう関係の役所との話もある。これはこれだけの七十三万総トンにならうとい

う多数の扱ひ量、こういうことからいって、少し定員が少な過ぎないか、こういうふうな思つたのだが、運輸大臣は、まああ初めて出張所をつくるのだから、今回はその程度にしておけという考へなのか、いやこれでもって仕事ができるとお考へになつてあなたはやつたのか、これは運輸大臣から意見を聞きたい。

○國務大臣(松浦周太郎君) 御指摘のとおりでありまして、われわれも一人で満足な仕事ができると思つておりません。したがつて、もっと多く要求したのでございませうけれども、財政上やむを得ずそういうことになつたのでございませうから、来年度からは、御指摘のように、もっと多数要求いたしまして、極力増員いたしたいと思つております。

○相澤重明君 大臣の誠意ある答弁で、私も了承をいたします。そこで、海運局に先ほど申し上げたように、漁船の遭難事故等の問題については、あなたのほうではどういふところに大体連絡をとるのですか。

○説明員(沢雄次君) 漁船の遭難事故の第一次的これを、海難を救助し、あるいは海難を避けるように警告する官庁は、海上保安庁でございませう。もちろん、海運局の出張所——今度設置をお願いしております出張所は、船員法関係の事務に明るい事務屋でございませうけれども、そのようなときにはもちろんよく気をつけるように連絡はいたしますが、第一次的には海上保安庁でございませう。

○相澤重明君 この厚岸というところには、海上保安庁関係のそういう連絡のつくところとか、役所というものがあつたのですか。

○説明員(沢雄次君) 後ほど調べて正確に御答弁申し上げますが、海上保安庁の保安署があつたと思ひます。

○相澤重明君 まあこれは、運輸大臣も衆議院の関係でお急ぎになつて思ひますが、私は、三十七年、三十八年の日本船員の遭難事故、その中で特に小さい三十九トンのいわゆる漁船、これの遭難関係が非常に多いということは、当委員会でも常に指摘したところなんです。もちろん、三十九トン型ばかりでなくても、これは九十トンもあるでしょう。それ以上の大きいものもあるだろう。けれども、非常に海上での事故件数の多いというのは、海上保安庁の資料によつてもこれは明らかです。運輸省でもその点はよく御承知のはずなんです。そこで、特に北海道のような、まことに量としては多いかもしれぬけれども、御苦労願つておる漁船員のそうした事故の、救済対策といひますか、そういうものについては、やはりこれは運輸省が、単に船員の事務を扱うというだけじゃなくて、運輸省としては海上保安庁まで獲得しておるわけですから、そういう意味で、できるだけそういう事故対策というものを前面に押し進めながら、事故の起きないような、船に對するところの設備の検査というふうなものを行なつていく、あるいはこの間のテレビや新聞でも言われていふように、免許を持たない漁船長が、船長のようになつて船を運転をさせ、そして事故を起こす、そういうことのないように私は指導すべきだと思つた。そういう面でも、先ほど申し上げましたように、とにかく政府の関係各省庁の連絡というものはたしてできるのだろうか。一刻も早くそういう点を、事故対策というものを進めないといふと、多くの人命、財産というものを失う、こういう点をおおそれますので、私はこの支局の出張所をつくつてもらつたというところは非常にいい、必要だと思つた。私は心から賛成する。賛成するのだが、要は、もっと親心、せつかくつくつてもらつたら、よりよいものにして、日本の漁船員諸君の人命財産を救う、あるいは遭難を少なくして、こういう対策こそ私はとつてほしいと思つた。こういう意味でちよつと御質問を申し上げたのでありますから、あとでもお答えいただいたらいいのですが、その次は静岡県の田子の浦港と石川県の小木港ですか、これについても、それぞれの定員は何名ですか、それもひとつお尋ねしておきたい。

○説明員(沢雄次君) それぞれ一名でございませう。

○相澤重明君 運輸大臣、これもやはり、もちろん国会の協賛を得なければならぬし、予算の関係もあるのですが、先ほど御答弁いただいたように、北海道の御答弁のときのように、来年度以降はもっと充実したものにしていこうと思つて、その点をお答えいただきたい。

○國務大臣(松浦周太郎君) 先ほど申し上げましたように、十分に機能が發揮でき、人命の尊重、人命救助のできるように増員いたしたいと思ひます。

○相澤重明君 けっこうです。

○委員長(松平勇雄君) 速記をとめて。

○委員長(松平勇雄君) 速記をとめて。他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明かにしてお述べ願ひます。別に御意見もないようでございますが、討論はない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(松平勇雄君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。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るとの件を問題に供します。木案に賛成の方は挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(松平勇雄君) 総員挙手、全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもちつて原案どおり承認すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二條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ひたいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○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。

○國務大臣（松浦周太郎君） いろいろ慎重御審議
いただきまして、通過さしていただきましたこと
を、ありがたくお礼を申し上げます。どうもあと
がとうございました。

○委員長（松平勇雄君） 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。

木案に対し御質疑のある方は順次御発言願
います。

○相澤重明君 本法案の審査のため、本日は参考人とし
て日本鉄道建設公団副総裁篠原武司君が出席して
おりますので、申し添えておきます。

○相澤重明君 まずこの文章のつくり方から私は
ひとつお尋ねしたいと思うのですが、この法律
案の提案の文章は、まあそれはそれとしても、こ
の鉄道敷設法の一部を改正する法律案要綱の中の
第一、「東京都府分府近より神奈川県小倉附近
に至る鉄道を追加すること」、第二は同じく「東京
都品川附近より千葉県木更津附近に至る鉄道の起
点を神奈川県横浜附近に変更すること」、こうい
うふうに文章がなっているわけですね。そこで、鉄
道専門語で言えば、そういう駅名とか地名という
ことが言えるかも知れぬが、単にこの神奈川県と
いう大ざっぱな名称でいいのか、あるいは川崎市
なり——この二つの点は川崎市であります、そ
ういう点を入れてもいいのか、地名を、とい
うことは、私は地元でありますから、専門家の立
場であれば、だれでもはあそこかと、こうな
る。しかし、こういう少くとも鉄道審議会なり
あるいは国会に出す場合に、こういう文章の書き
方というのは一体あるのかどうなのか。地名と
いうものが、末端の一番小さいところをばこつと
出している、それなら、神奈川県と入れないで、
日本国としておけばいいじゃないか。日本国小倉
としておけばどうか。そういう文章のつくり方自
身が私には問題になると思うのだけれども、これは

運輸省だ、答弁は。

○政府委員（佐藤光夫君） 先生お話しのように、
この表現は、相当こまかい場所を書いてございま
せん。いま御指摘の小倉について申し上げま
すと、御指摘のように、神奈川県川崎市小倉をさし
ているわけでございます。ただ、こういうふうな
法律案並びに要綱に記載いたしましたのは、すで
に国会で御審議をいただいたおきめいたおいてお
ります敷設法の別表の表現にならった、こういう
ことでございます。

○相澤重明君 ですからね、私の言うのは、専門
家の立場なりあるはそういう審議をする立場の
人ならば、これはなるほどすぐわかるだろうとい
うのですよ。けれども一般論として文章を起案を
するとき、そういうつくり方というものはある
のかどうか。だからそれはいままでの敷設法の別
表にならったと、こう言うのだが、そのこと自体
が私はこういう書き方というものがあまりよくな
い。もっと明確に北海道なら北海道の何がし、神
奈川県なら神奈川県小倉の何がし、というところ、こ
ういうふうに書くべきではないか。そうでなければ
ば、実際に専門家の者以外にはわからないという
ふうなことで書かなければいけないという規定か
何か、そういう政令があるのかどうか。慣例とい
ままでの敷設法の別表にならったと、こう言うの
だが、こういうものについての問題点はないので
すか、いままでにおいで。

○政府委員（佐藤光夫君） 御指摘のように、この
表現の考え方についてはいろいろあると思いま
す。ただ、従来こういう法律を御審議をいた
しておきめいたおいておられる際には、相当ネットワー
クとしてものを考えるというふうな観点から、あ
まり初めに具体的なこまかい地名というよりは、
むしろ表現としては何々付近というふうなものを
採用しておられる例もございまして、やはりごく大
きな観点から路線網をきめていくというふうな考
え方が従来ございまして、その線に実は沿っていろ
いろ作業をしたわけでございます。御指摘の東京

都の国分寺付近から神奈川県小倉に至るとい
うものにつきましては、この表現につきましても、実
は法制局等いろいろな御審議をいただいたわけ
でございますが、従来そういうふうな形に実はな
らったということを先ほど申し上げましたが、将
来こういうような表現をどうしようかというふう
なことは、なお先生の御趣旨もくんで十分に研
究をしていきたいというふうな考えでございます。

○相澤重明君 将来の問題御検討いただくとい
うことですから、両方の点を示しておるだけ
です。実際にその地域、たとえば行政区域、こうい
うものについては実際はよく然とした、東京都と
神奈川県とか京都府とかという形になつてくるわ
けですね。それで駅ができるというその点だけ
いま出しておるわけですよ。だからむしろ広い意
味での付近ということならば、むしろ神奈川県
の場合にすれば川崎市付近、川崎市の中でどこ
つくれるということにもなるわけだ。広い意味な
らそういうことになる。ところが、実際はそうい
う小さい点をこれはさしているわけ、こういう
点については、まあ将来の問題として私はやはり
用語上の問題も含んでやはり御検討いただきたい
い。これはまあ私の一つ要望です。

それからその次にお尋ねをしたいのは、昨年こ
の鉄道建設公団をつくるに、鉄道建設公団を
設置すれば、いままで国鉄だけに建設をさせる
鉄道がより早くより近代的にスムーズにいく、資
金も十分出せる、こういう説明だったと私は思
うのですよ。こまかい文章は議事録を持ってくれば
それはもう幾らでも出ますが、国鉄にやらせるよ
うが国民のためになるし、いまの輸送力逼迫の状
況を打開することができ、困難を緩和すること
ができる、こういう理由で鉄道建設公団というも
のができたと思う。そして鉄道敷設法のこうい
う別表についても御検討を私にいただいたと思
う。そこで、確かにこの趣旨については私は賛成
なんです。ぜひやってもらいたい。やってもら

たいのだが、そういう当時の経緯から見て、今年
度一体昨年政府が国会に提案をし説明をしたよ
うないわゆる輸送力増強というものが予算がつけて
あるのかどうか、そういう計画というものはス
ムーズに推進をされておるのかどうか。こういう
点の説明を願わないという、これは法律だけでは
国会で通しました、形式論はしましたけれども、
内容は充実をしない、こういうことであつては私
は相ならんと思う。その一つの問題として私はこ
の法律案の内容について説明を求めると、たと
えばいま公団の副総裁もおりますし、国鉄の総裁
もおりますから、ともにお答えをいただきたいの
だが、櫻木町—大船間のいわゆる櫻木線の問題に
ついて、一応昨年は磯子まで、桜木町—磯子間は建
設ができて営業開始ができた。しかし、その次に
今度は磯子から大船までどのくらいの日月がか
かるか、いつごろ開業ができるか。これは他の幾
つかの路線というものをあげてもらった中にも、
最も必要路線、また最も経済路線とも言えるもの
だと思ふ。そういうことから考えれば、東北線
の問題やこの京浜間の問題を考えれば、いま手をつ
けたところは、一体政府が考えて提案をした昨年
のそういう立場に立って予算化ができたのか、あ
るいは営業開始というものができたのか、こうい
う点をひとつ詳細に御説明をいただきたいと思
う。それがなければ、ただ形式論をこころもって
幾ら国会で議論をしても、まあそのときにひとつ
提案だけしておきましても、あとはあとだとい
うことになつたら、私は意味がないと思う。こうい
う意味で、まず運輸省から説明があると思うのだ
が、関係の公団も、国鉄も公団とどういう相談が
あったのか、石田総裁も出席しておるんですか
ら、それぞれ、三者から御答弁をいただきたい。
○政府委員（佐藤光夫君） お話のように、日本鉄
道建設公団が発足をしまして、三十九年度が最初
の予算でございますが、全体の予算規模として、
御承知のように、九十六億円というのが純粋に三
十九年度分の成立した事業規模でございます。そ
れに対して、昭和四十年におきましては、

政府出資十億円、政府資金借り入れ金四十億円を
含めまして、全体の規模が二百五十四億円という
事業規模に相なっております。ごいいます。した
が、いまして、従来の事業規模にどの程度の比較か
ということをごく簡単に申し上げますと、約二倍
半強になっておるといふ状況でございます。

具体的な話が出ました根岸線につきましては、
あとで公府から詳細に御説明を申し上げると思
いますが、この線が都市交通に果たす役割が非常
に大きいということで、重点を置いてこの工事の施
行ということを考えておる次第でございます。し
たが、従来数回お尋ねがございまして、この線は
非常に現地の事情からして建設を急ぐというお話
がございまして、公府、国鉄等とこれの早急な
施行について従来いろいろ打ち合わせをしてきた
わけでございますが、先生御承知のように、非常
に、一部埋め立て地を通るほか、やはり相当な市
街地を通るというふうな関係で、測量と用地買収
が順調にいくとしても、路盤工事、軌道工事、電
化工事にやはりある程度の時間を見ていただかな
ければいかぬということでございます。ただ、全
体の考え方としては、この輸送状態からしてで
きるだけ早く完成をさせるといふ考え方で
おるわけでございます。

○参考人(篠原武司君) ただいま、公府になりま
してからどういふふうに進んでおるかとい
うお話でございましたが、三十九年度は、国鉄の
時代から急いでおりました開業線が、公府の手に
移りましてから六線開業いたしました。根岸、そ
れから生橋、能登、白糠、美幸、刃富内というよ
うな六線を開業したわけでございますが、それか
ら新しい仕事に着工する問題につきましては、実
は仕事が始まりました、いろいろな土地の折衝
とか、設計とか、そういうような問題で非常に手
間どります。その関係で、ただいまお話の出来ま
したような根岸線につきましては、その先がまだぐ
ずぐずしているんじゃないかというふうなお話のよ

うに承りましたのですが、この先は市街地でござ
いますし、非常に設計の協議とかいろいろ折衝に
時間をとりまします。それと、用地計画がございま
すし、PXの予定地の関係とか、あるいは大船駅付
近の国鉄の改良計画、そういう問題にまだ未確定
な問題がございまして、そういう折衝をたまた
ま鋭意やっております。来年度——先ほど鉄監
局長からも御説明がありましたように、今年度九
十六億の予算でございまして、二百五十四億
というように、二倍半以上におよぶものでござ
いますから、大いに力を入れて工事を進めたいと
思っております。来年度以降に御座います、御趣旨に
沿うように相応な活況を見るんじゃないかとい
ふふうに思っております。

○説明員(石田礼助君) この問題ひとつ急速に
やってもいいというところは、国鉄も要望して
おるところであります。それ以上にああせいで
ございまして、われわれのほうで公府をあ
れ早くやってくれいよということについては、絶えず
公府のほうに私どものほうからお願ひしているわ
けであります。公府のほうとしては、その意を体
して十分やっておりますというふうに確信
しております。

○相澤重明君 公府の副総裁と国鉄総裁のいまの
答弁を聞いておるといふと、まあ言われたとお
り、できるだけ早くやりたい、そういうことにつ
いては、これはわかりました。私の先ほど質問した
最後に申し上げたのは、具体的にどういふ設計の
協議をやっているのか。たとえば、国鉄の現在の
大船駅と桜大線が乗り入れた場合の設計協議とい
うのは当然あると思う。そういうことが進められ
ておるのかいなと思う。これが一つの問題。それ
から、前回の当委員会でも、私から、国有財産を
できるだけ使えば経費も安く済むではないか、こ
ういふことで、たとえば大船PXの解除の問題、
あと地の利用の問題、こういう話もした。あるい
はまた、御説明があったように、磯子と南区の間
にできる洋光台所地、この中にもすでに鉄道を通

す、駅をつくるという住宅公府側の希望もある。
そういうことが具体的にいろいろ説明はされるん
だけれども、一体連関性を持った、国鉄と建設公
府と、そしていわゆる住宅公府など、そういうと
ころと具体的に設計協議というものができてい
るかどうか。それができなければ、ただ、できる
だけ早くやっていた言えなうと私には受け取るわ
けなんです。

そこで、前回は、まあ国鉄側なり運輸省側の意
見としては、できるだけ早くやりたいから、磯子
から杉田にかけて二キロぐらいのところを早くや
りたい、これはもう買収ができたものは工事をと
にかく進めていく、こういう話だったわけだ。
市街地、市街地と言いつても、いまの残された
ところは、そんな市街地でなくともあるわけだ。
山もあり、それからたんならばもあるわけだ。
いま申し上げた、ことしの六月にPXの倉庫地区
は解除されるわけだ。そういう具体的な白地の
もとの、もう住宅公府がことしの六月以降に工事
に入りたいと言つても、鉄道の路線がどこにきま
るかということがきまらなかつたら、工事も始ま
らないでしよう、協議が済まなければ、そういう
ことからいって、私は予算が倍以上になつたら
これは画期的な仕事ができるだろうなというよ
うにはなかなか思えない。ところどころ手をつけ
るところだけ手をつけても、完成をしなければ実
際の価値というものは十分にならぬはずだから
ね。そういう意味で、いまの輸送状況の逼迫の現
状を打開するには、手をつけたものはできるだけ
早く完成をさせて効率をあげることだと私は思
う。そういう意味で、いまのような具体的な設計
協議というものはきままっているのか、きま
っていないのか、いま一度公府の副総裁からひ
とつお答えいただきたい。

○参考人(篠原武司君) 御趣旨のように、われわ
れも重点的に工事を進めるといふことはやってお
ります。したがって、設計協議などにつきま
しても、現地を督促してやらしておるわけござ
います。ただいまお話のありましたような大船
付近の改良計画につきましては、いろいろなル
トがございまして、第一に、横須賀線と根岸線が
どういふふうな列車の直通をやるか、あるいは東
海道線から湘南が入ってくるかどうかというよ
うな問題とか、いろいろな問題がございまして、こ
れがまだ決定されておりません。したがって、こ
れにはまいらないわけでありまして、そのほかの問
題につきましては、現地とそれぞれ協議をや
っております。

○相澤重明君 石田総裁は出席しておるのです
が、大船駅の改良工事として、いまの桜大線とい
う乗り入れの問題については、国鉄側は案はきま
らないのですか。検討してないのか、これは具
体的には、これほど何年も何年もやってお
つて、ようやくとくに桜大線が磯子までは営業開
始ができて、ほんとうに国鉄側としてもいいし、
進めていきたい。ところが、資金的になかなか
いまままでのような国鉄側だけにやらせるのではな
いんだというところで、公府というものができたわ
けでしょう。そういうことからいえば、いま篠原
副総裁の言うことを聞いておると、肝心の受け入
れ態勢側の国鉄がどういふふうな桜大線の乗り入
れについての計画があるかということについては
できていない、こういうことに私は受け取れるわ
けなんだ。だから、国鉄側としては、いままで長
い間、もうそれこそこの桜大線の問題について
は、十年も十五年もかかっている懸案の事項だ。
そういうことからは、これはもう至上命令として
いままでできておるのに、肝心の国鉄側が、まだ
ういふふうにするのかできないかというふうな
ことでは、そんなものは少しも誠意を持ってや
つておると思えない。まあしかし、これは公府側
の答弁で私にはそう思ったのだけれども、この点
はどうなんですか、実態は、これは石田総裁から
ひとつ答えてもらわなければいかぬ。

○相澤重明君 石田総裁は出席しておるのです
が、大船駅の改良工事として、いまの桜大線とい
う乗り入れの問題については、国鉄側は案はきま
らないのですか。検討してないのか、これは具
体的には、これほど何年も何年もやってお
つて、ようやくとくに桜大線が磯子までは営業開
始ができて、ほんとうに国鉄側としてもいいし、
進めていきたい。ところが、資金的になかなか
いまままでのような国鉄側だけにやらせるのではな
いんだというところで、公府というものができたわ
けでしょう。そういうことからいえば、いま篠原
副総裁の言うことを聞いておると、肝心の受け入
れ態勢側の国鉄がどういふふうな桜大線の乗り入
れについての計画があるかということについては
できていない、こういうことに私は受け取れるわ
けなんだ。だから、国鉄側としては、いままで長
い間、もうそれこそこの桜大線の問題について
は、十年も十五年もかかっている懸案の事項だ。
そういうことからは、これはもう至上命令として
いままでできておるのに、肝心の国鉄側が、まだ
ういふふうにするのかできないかというふうな
ことでは、そんなものは少しも誠意を持ってや
つておると思えない。まあしかし、これは公府側
の答弁で私にはそう思ったのだけれども、この点
はどうなんですか、実態は、これは石田総裁から
ひとつ答えてもらわなければいかぬ。

で、公団が始めたのなら、国鉄側がわからないと言つてもいいけれども、国鉄側は最初に工事を始めたのだから、その工事計画というものがあはずだ。だから、国鉄側から答弁してください。

○説明員(今村義夫君) 根岸線をやり出す場合には、大船までの接続なり、その後の運行計画につきましても、一応の計画がありまして、それに従つて根岸線一磯子までの建設を進めたわけでありまして、その後、新幹線の開通なり、あるいは今度の三次計画の新しい通勤輸送対策としての東海道線の線増問題なり、いろいろありますので、その辺のところ、いろいろ勘案をいたしまして、今後詳細な案を決定すべく、いま検討中でございます。いま一応の案はございますけれども、これをさらに公団と相談の上、はっきりしたものにしていきたいということで検討しておる段階でございます。

○相澤重明君 今村常務理事の言うように、一応の国鉄側の計画があったことになれば、鉄道建設公団の、まあ太田総裁は、これは金融界か実業界か、たとえばそれは専門の話でないにしても、篠原副総裁以下は、少なくともこういふ道についてはお話で、これは、くろうとの者が鉄道建設公団に入つておいて、それで国鉄側と公団側の打ち合わせがスムーズにいかないような、あるいは、その計画が十分練れておらないような、ことでは、これは、ぼくは納得しないですよ。やっぱり飯を食つた者として、そういう立場におられる者として見れば、そのくらしいのことはあたりまえじゃないか。それをやるためにこそ、鉄道建設公団にも国鉄の経験者を入れて、そして国鉄側とうまくやつてもらいたいよ、早くやつてもらいたいよ、こういうことなんだよ。全然別なことをやるのなら、何も鉄道の経験者が行かなくて、これはできるわけだ。だけれども、少なくとも、そういう国民の興望にこたえて鉄道建設公団はできたのだし、それから、ぼくも、少なくとも、副総裁以下はくろうとでもって信頼するに足る人

物だと、こう思っている。それが、さっきのような話で、国鉄側も、たとえば大船駅の改良工事についてどうやるかわからないと言つし、公団のほうも、国鉄がきまらなければ、自分のところでもきないというふうな答弁を鉄監局長がされたので、これはとてもじゃないけれども、何を言っているのだ。これはただ法律を提案するだけで、予算をつけてもらえばあとはいいのです、私のほうはちょっと手をつけなければいいです、こういう印象になつてしまふ。もつと深く突つ込んで、こういうふうにやりますよという説明をしないよ。そういう説明がないで、今度四十年度の予算が通つたら、磯子から二キロぐらいのところだけやります、あとはまた二年、三年、五年かかります、というふうなことから、私も、これは納得できない。だから、その点で、具体的にそういうふうなものについて、作業は進んでおると思うのだ。そういう点、いま少し深く説明しないよ。

○説明員(石田礼助君) 相澤さんにお答えしますが、大船駅の改良工事をやってみるところで、その線は完成するわけじゃない。そこまでの工事がなかなかないんだ。それから、これはもう歩調を合わせて、来た時分には必ず改良工事がすすめるように、あいに、協議を進めて、遅滞なくせしめることについては、国鉄としては決してちゅうちょしておるわけじゃない。まあ、あそこまで行くのがたいへんだ、大船まで行くのが、それまでに協議を進めればいい。その前に協議だけやってみたら、あの線が完成するわけじゃないのですから、まあ相澤さん、そう急がなくてもいいのだと私は考えています。大船駅の改良工事については、

○相澤重明君 これは総裁、あなたの食言になりますよ、そういうことを言うよ。だから、それはまあ総裁がそういう意味でなくて言ったのだから、ぼくはとがめないけれども、急がなくなつていいというの、これはとんでもない話だ、急がなくなつていかにぬといふことなのだ、そのために、国会は予算をつけたら、法律をつくつて鉄道建設

公団というものをつくつたのだから。それはそれとして、いまの石田総裁の言う、たいへんだといふことについてはわかるが、そこで、篠原副総裁は、磯子から大船までは何キロある、それから、説つくるのなら、どれぐらいの金がかかるか、説明してください。

○参考人(篠原武司君) ただいまの根岸線の総額は、五十七億、約六十億近くかかるのでございませう。それから、非常に公団ができておるというふうなおしかりがあるので、私も非常に心外に思つたのでございませうが、公団ができて一年もたつておりませう。その間にずいぶんたくさん仕事をしただけで、私は思つておるわけでございます。まして、根岸線につきましても、最近仕事を進めて、現地の折衝もやつておるわけ、いろいろなこともやつておるわけでございます。ただ問題は、来年度、これから御審議いただく予算につきましても、こういう都市付近の幹線輸送の強化という線区につきましても、いま政府案として考えられております予算の大部分は特別債でございまして、特別債をどういふふうにして処理するかといふことのは、当面の問題としては頭痛の種でございませう。

そういう関係になっておりますので、この根岸線だけをどんどんやれと言われましても、ほかにも十四線ばかり急がなければならぬ線が、この特別債を使う線区があります。そういうような関係で、どつちかという、経営の苦しいほうの線区には、主として利子のない金、つまり、国鉄の出資とか、あるいは政府出資、そういうふうなものを出資していただいております。ただ急いでやれやれと言われましても、そういう予算の制約はもちろんでございませうから、その辺もひとつお考えおきいただきませう。四十一年度以降の予算がどういふふうな形になるかといふことを一応考えましても、きまみせんのです、鉄道建設審議会、大体いままで工事線になつておるものを十年で完成するように努力しろといふお話でございませう。

ございますので、そういう線に沿ひまして、四十一年度以降の予算がふえるという仮定のもとに、われわれは一応予算案を計上することを考えているわけでございますが、以上のような関係もございまして、根岸線ばかりどんどんやるといふわけにはいかないということを申し上げたいと思ひます。

○相澤重明君 これはもう篠原副総裁のいまの説明はけしからぬ。何が根岸線だけどんどんやれだ。私は一つの例として、鉄道建設公団ができた、いままでの鉄道だけでは資金も足りないから、いまの輸送力を増強することができないから、公団をつくれ、こういうことであつた。公団をつくれ、より早くできると、こう言うのだ。公団をつくらなければ、いままでの鉄道だけにまかしておいたらおそいから、公団をつくらせて早くやるのだ、こう言う。しかも、その鉄道建設公団が、大線については国鉄が仕事をやつておつたのを、公団ができたからそれを引きついたので。あなた

のほうは、実際にあの仕事をやつたのじゃない。あそこまでは、開業するちよつと前に公団が引き受けたんじゃないか。あれは本来、最初から国鉄に全部営業をやらしたつてよかつた。それが、ただ、公団発足の時期だつたから、まず鉄道建設公団が発足したのだから、せめて早くこういふところも鉄道建設公団の営業開始に間に合わせようといふので、あれは花を添えたのだ。そういうことからは、先ほど申し上げたように、敷設法を今度ここに改正提案をしていられるというの、この東京中心の困難なところを何とか早くやりたいといふことだ。それでなければ、輸送力増強ができない。それで、いま提案を具体的にしているのだ。そういう提案をされているのだけれども、いままで政府が考えておつた、あれは公団ができたならば進むといふことであつたので、現実にやつておるころの根岸線の一つの例をあげて、こういうものはどうなんだと聞いておる。根岸線だけどんどんやることは、ほかのものがあるからできませんんという答弁があるか。そんな国会を侮辱した話があるか。いままでの議事録全部持っ

てきてみる、昨年以來の。そういうことじゃないのだよ。私の言っているのは、鉄道建設公団が予算をふやしたり、ことしのこういう敷地法を改正して新たにやるには、こういうふうにしなければなりません、これが輸送力の増強の役に立つ、国民の期待に沿い得るということです。だから、そういう前に——そういうことであるから、そういう前に、いままでの継続の問題についてはどうかというのを、一つの例として、私は、だから先ほどあげたのですよ。私の速記録を読み直してくれ。

委員長、これは、いまの副總裁の答弁じゃ、私は言うことを聞かぬ。いま一度調べてください。私の言ったことを、速記録を調べて、そしていなければ、副總裁に訂正をせよ。それまで暫時休憩だ。冗談じゃないよ。国会審議というものは、そういうことをやっているのじゃない。私は一つの例として、そういうような鉄道建設公団ができて、実際にそういう期待に沿えるかどうか、途中でストップして、仕事ができないようなものだったら、そんなものは要らないのだよ。そういう議論になる。そういう私は一つの例をあげているのだよ。

○参考人(篠原武司君) 先生のおっしゃること、よくわかっております。そういうことを説明するのが、どうもことが足りなくて、誤解を招いたことは、私の言い方がまずかったことをおわびしておきます。

○相澤重明君 話だから、ことばじりをつかまえて文句を言うのは、私の趣旨じゃないから、要は、いかにして国鉄をよくし、そして国民の期待にこたえるかということが、私も運輸委員会の仕事なんだから、その点は、副總裁の言ったことも了承しますが、さっきのような答弁では絶対許さぬよ、そんなものは。

そこで、先ほどの五十七億の当初予算で発足したのだ、こういうのだが、いま残されたキロ数は何キロあるか、どのくらい予算がかかるかということとをさつき質問したのですよ。その答弁をして

いないのですよ。
○参考人(篠原武司君) 十一キロで、五十七億でございます。

○相澤重明君 いま残されたのは十一キロで、五十七億、こういう答弁ですね。そうすると、先ほどお話のあったように、ことしは、昨年の予算から思えば、特別債の問題もあるけれども、とにかく、公団側でできるだけ多くの資金を出して積極的に進めてもらうというので、いまのあなた方の考えの二百五十四億ですか、それを一応予算として計上したのでしょう。そうすると、少なくとも、十幾線かあるにしても、その緩急の度合いというものはあるね。いまここに提案をしておる三路線についても、そのとおりだと思ふのですよ。そういうことからいって、どのくらい、あなた方は、一体、これは一つのさつきから言う例だが、櫻大線十一キロについて、どのくらいやる考えでいるのか。やはり、さつき御答弁いただいたように、鉄監局長が言うように、わずか二キロくらいしかできないという考えなのかどうですか、それは。

○政府委員(佐藤光夫君) 相澤先生のお尋ねでございますが、具体的にどのくらいの金額を見込んでどうしようというふうなことは、単年度予算のたてまえ上、お答えは非常にむずかしいわけでございます。ただ、先ほど来お話ありますように、根岸線につきましても、すでに部分開業して、早く完成しなければいかぬということ、できるだけ時期的に早くいくように手をつけて進めるということとやっておるわけでございしますが、いろいろ計算をしてみますと、先ほどちょっと触れましたように、いろいろな問題がある。しかし、何とかしてこれを早くやっていくことを考えるにいたしましたも、全体でやはり相当な時間を見込まなければいかぬ。しかし、その間にPXの用地の問題、その他の問題等ございしますが、これも先ほど御説明しているように、いま、とにかく早く話を進めて、工事期間内にはとにかく全部おさまるようにこれをやっていくことを考えてお

るわけでございます。

ただ心配しておりますのは、いま先生がちょっと触れられましたように、しかしらば、どのくらい予算がついて、それが工事の実施のペースに合うかということを実は心配しておるわけでございします。工事の期間を、いろいろ設計測量から実地測量、用地買収等から見ますと、やはり全部を含めまして、最大限早くやって四年九カ月くらいの間がかかるといふふうに一応いま見られておりますので、これもできるだけ早く短縮できないかということをお願ひしておりますし、われわれとしても、そういうものを見ながら、具体的問題もできるだけ早く進めてやっていくようにしたい。個別的な予算の配分等につきましても、実はまだきまっておりませんし、なおその上に、来年度以降の、四十一年度以降の分もどういふふうになるかという非常に不確定要素の問題もございしますので、その点については、ひとつそういう事情を御了承いただきたい、こういうふうにご考えております。

○相澤重明君 やつとさっきの石田総裁の言うことばが出てきたわけですが、ここに裏が。鉄監局長の言うのは、いま四年九カ月と言っただろう、五年だ。国鉄の長期政策の中で大体やつとさつきと完成するぐらいのものだから、そんなに急ぐ必要はない、こういう答弁になってきた。これは全く私はいまの、だから先ほどから少し声をでかくして申し上げたけれども、鉄道建設公団をつかったほうが、かえって国鉄のマイナスになったというところに帰着するのです。これは鉄道だけでやれば、もっと回収率のいい効率的な運用ができるようにやっていますよ。これはなぜ、全国の中で赤字路線が多くて黒字路線が少ない、こういうことで国鉄は苦しんでいるか。できるだけ探ることで国鉄は苦しんでいるか、国鉄の考えでしよう。だから、最初、先ほどお話しのように、巨額な投資をして、その投資が効率的にならないければ、それは国鉄側としては、いつでも頭の痛いことになるわけです。しまいの果てには、政府の

出資も少ないわ、融資も少ないわ、結局は、国鉄運賃の値上げをして、大衆からしぼりあげるわ、それでなければ、資金はできませんわ、こういう結論になってくるわけですよ。そういうことじゃないと思ふんです。私は、国鉄ができるだけの経営合理化ということを上命令にしてやってきて、そうして、できるだけ運賃値上げをしないで済むように、できるだけ公共投資ということ、政府のいわゆる出資なり、低廉な融資ということ、いままでの首脳部の皆さんの考えでもあったし、現場で働いている方もそう思っていると思うんです。ところが、いま言ったように、四年九カ月、五年もかかる。そうして鉄道建設公団が発足してから六年、ことし、国鉄の長期計画も七年で持っておいたものを、やつとさつきとさつきその程度ででき上がるのじゃないかというふうなことが、まあ、はしなくもいまわかったわけでありまして、これは石田総裁は、そういうことで大体計画を進めてきたんですか。五年もかかるということ、もちろん一つの例ですよ、これは。

○説明員(石田礼助君) 一体、櫻大線が何年かかるかというところについては、これは私は、鉄道建設公団のほうでは最善を尽していると思ふんです。これは国鉄が自分でやったところで、公団がやる以上に早くいくかどうか、私はさつきぶる疑問だと思ふんです。

それから相澤さんに申し上げるが、国鉄だとして、必ずしも、もうかるからやる、もうからぬところはやらぬという問題じゃない。たとえば今度の第三次計画の問題にしまして、約五千五百億も大金を投じてやる仕事というのは何かという、都市付近の通勤問題です。こんなものは、経費ばかりかかってもうけが少ないけれども、国鉄はとにかく公共事業なるがゆえに、われわれ、われわれの精神があるのでありまして、この櫻大線につきましても、われわれが横須賀、大船の駅の改良工事をやることによって促進ができるというならば、何をか勞を惜しまない、これは万難を排して

そういうことはやる。そうして、さらに、私は公団を弁護するわけではないけれども、公団だつて、相澤さん、私は最金を尽くしていると思う。これは国鉄が自分でやつたつて、これ以上のことはできやしませんよ、ということをお願い申し上げます。

○相澤重明君 石田総裁、あなたのいま言った中には、重大な発言があるよ、いいかね。いまの輸送力増強について、通勤、通学の混雑緩和についていま投資をしようとしているのだが、それはあまりもうからぬとあなたは言ったが、この線路がもうかっているのか。いま国鉄がやっている全国の路線の中で、どこがもうかつてどこが損をしているか、あなた言つて「らんないさ」。冗談じゃないよ。大都市周辺ほど、これはもうからないという話はないんだ。大都市周辺は収入が多いんだよ。何を言つておられるか。あなた説明しなさい。もうからないという話があるか。

○説明員(石田礼助君) これは、相澤さんのような国鉄通に対して私がこういう講釈をするのは少し変ですがね、実際、大都市の付近の輸送というのは、通勤、通学というものが主なんです。これは相澤さんも認めてくださると思う。ところが、通勤、通学なるものは、要するに、非常な大きな割引をもつてやっておる。これは収入からいへば、建設費に比べたら、きわめてわずかで、もうかりつこないのですよ。ことに建設費というものは、またばかにかかる。東京、大阪近所の通勤、通学問題なんか、これは私鉄会社がやるとすれば、絶対にいやだと。とにかく、一日に三時間か四時間設備を使つて、あとの二十時間というものには眠つておるようなものは、もうかりつこないですよ。しかも、建設費というものは、高くてつづく。これはどうも釈迦に説法するようなものですが、相澤さん、何か誤解があるのじゃないですか。

○相澤重明君 だから、私が総裁に聞いているのは、それじゃ、現在国鉄の営業しているところ、どこがもうかつて、どこが赤字なんですか。

こう言つて聞いているんだよ。

○説明員(石田礼助君) 御承知のとおり、約二万キロのうちで、二割五分近くのものももうかつて、あとの七割五分というものは損しておる。ただ、損しておるが、損している額が小さい、もうかつておるところが大きいのであります。たとえば二割五分のところから約千億くらいのプラスになるのです。それから七割五分のところから約五百億のマイナス、こういうことになっておる。しかも、これもマイナスが五百億ということにしておるけれども、これは培養的效果をなしておるがゆえに、実際、私は、五百億の損はない、やはり三百億くらいの損ではないか、こういうことに考へるのであります。都市付近のいままでのものは、安く建設したところはいいですが、これから建てるところは、非常に建設費がかかつて、いくらもうかして収入というものは御承知のとおり、八割三分だとか九割二分の割引の通勤、通学者を運ぶがゆえに、絶対にもうからない、非常に大きな損である、これは相澤さんに私が説明するまでもないことだと思ひますがね。

○相澤重明君 この説明をすることじゃないと言ふんじやなくて、私の聞いているのは、どこが一番もうかつて、どこが損をしているんだ、どう聞いているんです。それで、七割五分は赤字で、二割五分はもうかつておる、そのもうかつておる地域は一体どこなんだと言ふんだ、二割五分の地域は、そこで、あなたは、これから通勤、通学輸送の混雑を緩和するために多くの建設費をかけたから、これはもうからぬと言ふ。私の言うのは、国鉄全体の経営からすれば、赤字をなるべくなくしていきたいというのが、全体の経営でしょう、考へていこう、基本的に。しかし、公共機関であるから、ただ運賃だけたよるといふことはいかぬ、これがあなた、国鉄なるゆえんでしょ、私鉄じゃない、国鉄なるゆえんである。だから、私が言つておるのには、何も地方に鉄道を敷いてはいけなかつたか、採算ベースに乗らないところは鉄道はやめちまへといふことを言つておるんではな

い。私は国鉄賛成なんだから、分割論も反対だし、民営反対なんだよ。だから、国鉄はとにかく国民のために一番必要なものだといふ考へで私どもは議論しているわけなんです。ところが、この大都市付近は、いまや通勤、通学についてだつて、あなたもさつき雑談の際に話したように、大蔵大臣に見てもらいたいと言ふ。何を言ってもらいたい。これだけ混雑して、まごまごすれば人が人も出るぞ、死人も出るぞ、こんなことではたいへんだから、何とか輸送を増強しなければならぬと、これを見てもらいたいんでしょ。もっと金をつけてもらいたい。それで、私はそういうことを言つておる。だから、そういうことをやるためには、大都市のそういう混雑を解決するためには、いままでの鉄道だけでは足りない、こうおっしゃつて鉄道建設公団というものができた、こうおっしゃる。いいですか。全国のそういうものも含んで、そういう中で、総裁がさつき、いまの国鉄ではこれ以上の仕事はできないというふうにおっしゃつたけれども、それは少しあなたと私と見解が違ふ。はつきり言つて、私は、行政というのは、屋上屋を重ねたから仕事が多くできるものは考へていない。だから、それは昔のいわゆる日丸の国鉄とは思つていないけれども、私は、いまの国鉄の技術陣をもつても、あるいは国鉄の現状を、もし定員とか予算というものについて感じがらめにならないで、ほんとうにいまの鉄道建設公団をつくるような考へでやるならば、私はできる、こう言う。それをできないといふのは、あなたの方の頭だけではないですか。ひとりであるわけじゃない、ひとり全部やろうと思つてからできないんで、多くの国鉄の技術陣を動員してこらえなさい。私はできる。鉄道建設公団の人がよけいになつたんでしょ。それだけでも仕事ができる。私は、そういう点については見解は違ふけれども、それはもう鉄道建設公団をつくつたんだから、つくつた以上は、よりよく建設公団に仕事をくつたものは営業を担当して、国民の負担にこ

たえるようにしていくというのが、私はいまの総裁の腹であると思う。われわれもそうなんだ、そのことに変わりはない。もしあなたが、いまの国鉄では何もできないんだと言ふならば、ほんとうにあなたの能力はないよ。そうじゃなくて、金とか定員とかというものを押えられていけば、いまの国鉄に何をやれと言つたつて、できますか、それはできないですよ。だから、私はそういう点について総裁の苦勞していただくことを知っているから、あなたも、前の池田総理に遠慮なくものを言つただけけれども、なかなか内容はしよっぱらしい。あなたの言うことはほんとうにそれとおりで、こういうことで、かなり聞いてくれると思うんですよ。そういう意味では、あなたは簡単に事故が起きたからといって責任をとるな。だれがやつたから、輸送力増強というものは、予算と定員というものを組んで、そのことを国鉄側に困らないようにしてもらふ。そのことを勇敢に言つてもらつていられるから、私は国鉄総裁を支持しているんですよ。それができないなら、支持なんかしないよ。けれども、私は、石田総裁はりつぱだと、石田総裁のように、ほんとうに歯にきぬを着せつて言つてくれる人でなければ、国鉄はいつまでたつても、国民の負担にこたへることができない、こう言つておる。その点はあなたも、どこがもうかつて、どこがもうからぬかというところが、よくもさつき言つたんだが、私は、この大都市の混雑緩和をはかることが、やはり収入も増になる、こう考へる。けがもしないし、人を一人殺せば幾らということになるんだから、人命、財産だけでもたいへんなんだから、金にもかえられない。そういうことだから言つても、また、事実、収入面から言つても、この大都市の付近をよくしていくということは、いまや至上命令です。そのほかに、地方の開発というものがあつて、鉄道はもうかからず鉄道敷くんだ、もうからぬから鉄道を敷か

い。私は国鉄賛成なんだから、分割論も反対だし、民営反対なんだよ。だから、国鉄はとにかく国民のために一番必要なものだといふ考へで私どもは議論しているわけなんです。ところが、この大都市付近は、いまや通勤、通学についてだつて、あなたもさつき雑談の際に話したように、大蔵大臣に見てもらいたいと言ふ。何を言ってもらいたい。これだけ混雑して、まごまごすれば人が人も出るぞ、死人も出るぞ、こんなことではたいへんだから、何とか輸送を増強しなければならぬと、これを見てもらいたいんでしょ。もっと金をつけてもらいたい。それで、私はそういうことを言つておる。だから、そういうことをやるためには、大都市のそういう混雑を解決するためには、いままでの鉄道だけでは足りない、こうおっしゃつて鉄道建設公団というものができた、こうおっしゃる。いいですか。全国のそういうものも含んで、そういう中で、総裁がさつき、いまの国鉄ではこれ以上の仕事はできないというふうにおっしゃつたけれども、それは少しあなたと私と見解が違ふ。はつきり言つて、私は、行政というのは、屋上屋を重ねたから仕事が多くできるものは考へていない。だから、それは昔のいわゆる日丸の国鉄とは思つていないけれども、私は、いまの国鉄の技術陣をもつても、あるいは国鉄の現状を、もし定員とか予算というものについて感じがらめにならないで、ほんとうにいまの鉄道建設公団をつくるような考へでやるならば、私はできる、こう言う。それをできないといふのは、あなたの方の頭だけではないですか。ひとりであるわけじゃない、ひとり全部やろうと思つてからできないんで、多くの国鉄の技術陣を動員してこらえなさい。私はできる。鉄道建設公団の人がよけいになつたんでしょ。それだけでも仕事ができる。私は、そういう点については見解は違ふけれども、それはもう鉄道建設公団をつくつたんだから、つくつた以上は、よりよく建設公団に仕事をくつたものは営業を担当して、国民の負担にこ

ないんだ、こういうことではない。その点はあなたと同じなんだ。私もそういうことでやってきてはいるんだから、そういう意味で大都市付近についてはとにかくいまや至上命令として鉄道建設公団を発足をさせ、そうしてまた予算も昨年の倍以上上つた、こういうことだから、それをやはり効率的に投資をする以上は、これが効率的にならなければ経営者の能力はないということだよ、これは。だから幾らうまいことを言ったって、親は口の丸だからおれはすわっていけばいいんだという事にならぬよ、これは。だからそういうことにならぬよ、やはり国家資金、あるいはそういうみんなどき出した金を最も国のために役に立つように、効率的な運用をはかることがこれは為政者の立場でもあるし、またそういう事業をまかされた人の私は責任だと思ふ。そういう意味で、これは常務からひとつ報告してもらおうよ。さつき総裁が言う二割五分のうち、一番もつかっているところはどことこなんだ、それはどこが幾らになっているんだ。言ってみろよ、それをひとつ。

○説明員(石田礼助君) 大体一番もうかる線は、これは相澤さんよく御存じのとおり、東海道線、その次は山陽線、それから北陸線というような幹線でありまして、山陰線とか、関西線、これはもうもうかりやせぬ。ことにまた今度つくらんとする輸送力増強の大都市付近の問題は、これは絶対にもうかりはしない。けれども、もうかるとかもうからぬとかいう問題じゃないんだ。われわれは、もうからぬといつても、これは国家の至上命令で、国鉄の義務としてせひやらにやらぬといふことで一生懸命やっているんであります、この桜大線や何かに対しても、できるだけひとつ早く完成をすることについて、国鉄が援助することによって完成できるんなら、喜んでこれはやる、損得の問題じゃないんです。このことは、ひとつとぞ相澤さんに誤解のないようにお願いしたいと思ひます。

○相澤重明君 まあ総裁の言うことは誤解をしや

しないよ。それはしやしないけれども、要は一生懸命やってくれという事で、いま激励をしてるんです。そこで常務に、いまの総裁の言うもうかっている路線、それは具体的に、たとえば三十八年度ぐらいいいだろかね、三十八年度でこの路線は幾らもうかっている、もうかっているところだけひとつ数字を並べてみてください。

○説明員(豊原廉次郎君) ただいまの御質問の、線区別の損益でございませぬけれども、いま手元に持っております資料は絶対額では出ておりませんが、いわゆる営業係数という収入と総原価との割合から申しますと、先ほど総裁が申しましたように、東海道本線であるとか、山陽線であるとか、大都市ということになりまして、山手線であるとか、大阪の環状線というふうなところも営業係数の低位のところに入っているわけでございませぬ。線区も非常に多ございませぬから、全部申し上げることはちょっと……、そういうことでございませぬ。

○相澤重明君 三十八年度のいま聞いていますんだぞ。いま四十年の二月だ。そのくらいのことがわからないのか。どの線がどのくらいの利益があるというぐらいいいことがわからないのか。何を答弁しているんだ。

○説明員(豊原廉次郎君) 三十八年度の——これはまあちろんわかっておりますが、いま手元に金額を出してあるものがない、こういうことでございまして、営業係数といつたしましては、たとえばいま申し上げましたような東海道本線は五六という数字が出ておりますから、総原価を収入で割りましたときに五六という数字が出てくるわけでございませぬ。また、ほかの線にいたしましては、たとえば……。

○相澤重明君 ほかの線でなくて、大都市のところを言ってみなさい。

○説明員(豊原廉次郎君) 大阪環状線というものは七六〇、山手線が五二〇という数字が出ております。これはそのとおりで、数字は間違ひございませぬが、絶対額が必要でございませぬれば、ま

たあとで……。

○金丸富夫君 関連質問。ただいま、なかなか話がいろいろと枝葉にわたって、われわれ聞いておりますと、わけのわからぬようになるのですが、問題一点だけお聞きしたいのですが、問題のこの法案に出てお聞きしたいのですが、問題のこのを一体どういうぐあいに考えて着手せんとし、工事を始めるということになっているのか。また、それについては、新しく公団としての予算その他の点でこれだけを早く進めるといふことはできないという私も私はわかるのです。しかしながら、国鉄のほうにおいては、この線を敷く以前において、この線の利用というものについては、大局から考えて、ただ単に櫻木町間の先を延長して、その支線としての利用だけを考へておるか、あるいはまた大船まで通した場合に、東海道線のいわゆる別線として、東海道線の混雑、通勤緩和というふうなことに役立つようにというところに重点が置かれておるか、そういう点をどうお考えになっておるかということ、ひとつまず運輸省、それから国鉄のほうの方にお伺いしたい。それで問題は私はきまるのじゃないかと思ふのです。というのは、通勤関係というのは、総裁がいまお話しになりましたように、かりにもうかるのもうからぬは別として、とにかくこの大都市周辺の通勤輸送を緩和するということは焦眉の急である。だからそれを取り上げて、おそれなくこういうことも促進されてきておったのではなからうかと思ふわけですが、そういうことであるならば、そういう観点に立って、国鉄さんも従来四年九カ月程度に考へておったのか。そうすれば、最近のこの通勤輸送を重点的に考へていこうというこのムードから考へて、一つの促進はこの法案を出すというところまでにはなかつたのかあつたのか。さらにまた、これをやるにいつてですね、もうすでに四十年予算はもう二、三日すれば事実上は通る状況になっておるから、少なくとも建設着手にきまっている十四線においては、その重点性が、お互いに考へられて、そうして来年度予算に

ついては、少なくともこの程度はやるのだというところがもうきまらなければならぬわけですが、ただ、何とかできるだけ早くというふうな、まあ逃げ口上みたいなことで済まされるべき問題ではない時点に達していると思ふのであります。まず鉄監局長から、その全体的に見て公団とそれから従来国鉄の見解とを考へられての所見をお聞きしたいのであります。おそろく相澤委員も、この線だけを、ほかの線路をほつたらかしておいてこれだけやれということを言っておるようにはわれわれは承っておらぬから、私としてはその点をひとつお伺いしたい。また、通勤輸送というものをどういうぐあいに考へるのか。従来計画より通勤輸送を重く考へて、これに関連ある線路についてはさらに建設を促進するという意思はないのか。それがあれば、この法案提出の際にはどういう考へまで協議その他がとらえておるのか、その点をお伺いしたいと思います。

○政府委員(佐藤光夫君) 今回御審議を願っております追加路線は、御承知のように、武蔵野線のいわゆる延長といひますか、武蔵野線とわれわれは言っておりますが、それと京葉線、湖西線の三線でございます。これらはいずれも、武蔵野線につきましては、首都外郭環状線の一部を形成しまして、すでにおきめいただいております小金線等と貨物旅客の外郭環状輸送をするということを使命としておるわけでございませぬ。京葉線につきましても、先般御説明を申し上げましたように、品鶴貨物線の都市交通対策その他の観点も考へまして、この線の使命を考へ、湖西線につきましても、御承知のように、裏貫貨物の一部となるというふうな性格で考へていくということが、今回御審議をお願いしておる三線でございます。

なお、いまお話がありました、また先ほど相澤委員からお尋ねのあります根岸線でございますが、これは御承知のようにすでに敷設法の別表に入れられ、なお工事線として格づけをされまして、工事に着手する線でございます。四十年から木格的に工事にかかるといふことをしばしば

御説明しておるわけでございます。この使命は、通勤輸送及び新工業地帯整備のために有効な新線であると考えて、われわれとしてもできるだけ急いでやらなければいかぬというふうな考えている線であるわけでございます。ただ、金丸委員お話しのように、われわれとしてはほかにもたくさん建設線を控えておるわけでございます。先ほど来御説明申し上げておりますように、この根岸線につきましては、特にその重要性にかんがみまして、なるべくすみやかに工事の完成をしたい。ただし、いろいろ具体的に工事の段取りその他を考へまして、やはり相当の期間を要することを御含みをお願いしたいということを御説明申し上げておるわけでございます。

○金丸富夫君 根岸線につきましては、これに対しては今年から工事を着手するということになれば、新しい予算を使ってやることだけではきまってるんだね。あなたの方の意思はきまってるわけだね。そうすると、それを大体どの程度のウエイトを持って、十四線あるとか言われるが、どういふ程度にお考えになって、通勤輸送の解決に貢献しようというのを考へておられるか、その点を伺いたい。

○政府委員(佐藤光夫君) 新しくつくり出す線はそれぞれの性格を持っておるわけでございますが、本線につきましては、われわれとしても相当のウエイトを置いてやっていくようにしたいと考えております。

○金丸富夫君 ちよつと伺いますが、その線のつまり経済効果といいますが、それは赤字になりますか。

○政府委員(佐藤光夫君) これは先ほど国鉄総裁からお話ございましたように、将来は非常にこの使命にかんがみまして、経営的にも相当いい線になるというふうな考へるわけでございますが、何ぶんにも当初の建設費の額が戦前に投資をした線に比較しますと、そのオーダーが違つてございまして、当初から非常に経営的に採算がよい線になるということを申し上げることはできない

と思います。この使命にかんがみまして、建設が完了しましたならば、そう長い期間はたないで償却ができる状態になるのではないかとこのうにわれわれは申し上げております。

○金丸富夫君 もう一つ聞きます。根岸線は大船に連絡すれば黒字になるということであるならば、早くこれをやって、そして促進して黒字に道方面の緩和ということにもなるということになるんじゃないですか。その点はお考えになっておらぬのですか。

○政府委員(佐藤光夫君) お話のように、大船に連絡をさせることを目的として鋭意建設を進めるようにいたしておる次第でございます。

○金丸富夫君 だから、それを早くやれば通勤も非常に楽になるし、それから収益もあがるということ、これは通つていけばあがるということじゃないですか。そういうことであれば、ひげ線みたいなしておくことをなるべく避けて、早く工事を完了していくということが経済効果も發揮せられるし、また非常に要求せられていた通勤輸送緩和にも資するんじゃないかと思うのだが、それはどういふ御見解ですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 結果において、できるだけ早くやりたいということをお先ほど来申し上げたとおりであります。

○吉田忠三郎君 どうも聞いてみると、さっぱりこれは中心に触れてこないのね。これは無理もないと思うのですけれども、だけれども、公団の予算が当初要求が五百億くらいのもので対して、いま政府原案として出された二百五十四億、そのように大なたをふるわれて出てきて、公団側としては当然建設審議会を出された別表のおそらく六十三線中二十二、三線すでに着工しているのじゃないか。いずれも着工線が、先ほどの国鉄の総裁の言を借りるまでもなく、採算とれるとかとれないとかというところにこだわらず、一面には今日の日本の経済のあり方の問題に並行させるために建設をしていって、もう一つは地域格差というものを

是正するためにプラスして、地域開発をするために建設している、こういうものになっていって思ふのです。だからそのところが、全部公団の要求しているような、つまり財源を政府が責任持つて資金調達するということになれば、どこどこがどういふ順番でやるということに言えると思うのだけれども、そのところはまだ言えない、そこらあたりはこの問題があると思うのです。で相澤先生の聞いておられる意味は、そういうことではないと思うのだ。それから金丸先生が聞いたこと、その必要がそういうことであるならば、そうすればいいじゃないかということなのであつて、つまりそのところは、大局的に考へてみると、金丸先生のおっしゃっていることもそこらに聞いておられると思う。だからそれは運輸省並びに公団、それから国鉄のおえら方、総裁もおりますから、そう多く語る必要がないが、問題は思想といひますかね、ものの見方、考へ方といひますか、その中心が、いまのところどうも運輸省と公団と国鉄とポイントが合わぬ。合わぬから変に聞かせるわけですから、この際は統一して、どこかに合わしてやらなければいけないと思う。国鉄のたとえば長期計画といふものとそれから公団の建設計画といふものは切り離すことができないと思う。ですから、それを指導監督している運輸省としても、鉄監局長見のがすわけにいかぬわけでしょう。そういうところに焦点を置いて答弁したら、必ずしも何線が第何番目で、何億何千万円かけます、などという答弁をしなくても、相澤先生なり金丸先生は了解すると私は思うのです。で、今日国鉄がつまり長期計画を策定をして、政府がかなりこれに對してこ入れをしなければならぬという現状といふのは何か、ここに一つ問題点をしぼればいいと思うのです。それから鉄道建設公団が行なつておられます新線建設といふものは、国鉄でやっておつたのです。ところが、昨年建設公団を、いろいろ無理はありますけれども、つくり上げなければならぬのは何か、ここにその問題の焦点を持っていけばいいと思うのです。そして、あ

わけて、今度は五カ年計画で当初国鉄が考へたものが、資金調達その他いろいろな事情が重なつて、その計画が七カ年間になつて、これは国鉄側としては不満だったと私思います。思うが、やむを得ずそれを認めて今日七カ年計画を樹立して、とりあえずはまことに不安定な内容の予算であるけれども、三千三百億というものを長期計画の初年度として金を使うことに、とりあえずいまのところは、国会で予算修正されない限りは、これが認められるであらう、これだけは想定できると思うのです。総裁ね。そこで、国鉄が、つまりなげ長期計画を立てなければならぬなつたかという、これはまあ総裁以下皆さんに申し上げることは釈迦に説法だけれども、国鉄はかなりの歴史を持ってはいますけれども、戦前というのは、大体私どもの知っている範囲内では、当座の輸送を確保すればよいというような必要性に基づいて国鉄といふものが経営、運営されてきたように思うわけです。ですから国鉄には、したがって、これはいまのような性格でもなかつたわけだし、かなり余力がありましたから、計画に弾力性を持っておりますから、多少の世の中の経済事情の変動等々があつても、それを吸収するだけの能力があつた、あらゆる面で能力があつた。ところが、その後、この戦前の、つまり戦中ですね、それから戦後の混乱期、こうしたことに災ひされて、国鉄がさつぱり新しい投資というものができなくなつた。加えて、アメリカに占領されたために、かつて気ままに国鉄の経営もアメリカの占領軍にやられておつたことは、総裁、いなめない事実だと思つたのです。そういうことが手伝つて、その後日本の経済が漸次発展をしてきた。さて、いま言つたような事情から発展しつづつあるこの経済事情といふものは、しからば国鉄の投資といふものがパランスがとれていっているかといふと、全然パランスがとれていない。そこで、いろいろ問題が起きてきたのは何かということになると、結果、国鉄はみずから、政府がちよつともこいつはめんどう見ないないわけですから、みずからこの問題を解決

するためにいろいろな努力をしてきた。経営の合理化であるとか、近代化であるとか、あるいは、いやな職員に対して首切りを強行してみたり、配転換をやって、経営内では労使の問題でいろいろトラブルを起こしつつやってきたけれども、なおかつ、それを充足するに足りないために、どういふ現象が起きたかという、過密ダイヤなどといわれるように、毎回ダイヤ改正ごとにこのダイヤの増発をするような状況になってきた。設備のほうはどうかという、新しい投資ができないから、結果的には老朽施設で、しかも、いま言ったような過密ダイヤというダイヤ編成をしなければならぬから、勢い事故が起きてきた。それにあわせて、日本の経済構造が変化したわけですから、大都市に非常に輸送の変化が伴ってきた。これが通勤、通学輸送のつまり問題となつて、これは東京のみならず、大都市には至るところにこういう現象が起きてきたこととなるでしょう。で、このまま放置をしたらどうなるかということだから、これはたいへんなことだからということ、当面経営者である国鉄は、当然なんだけれども、政府としても、このままではどうにもならないからということで、国鉄の——つまりこの二年間延長しましたけれども、長期計画というものを策定して、これに国の政治の力として、つまり政策として、施策として手を打たなければならぬというものが、今日の現状ではないかというふうにおもうのです。だから、そういう現状認識の上に立てば、新線建設を受け持つ公団としても、国鉄が今日の段階では三つの柱を持っているわけですから、具体的に、公団側としてもこの三つの柱に合わせたような、つまりこれからの新線を建設していく場合に、この合わせた計画をお立てになって——これはもとより予算が伴ってきますから、一朝一夕にはいきませんけれども、そういう計画を樹立すれば、今日国鉄が行なわんとする長期計画につまり側面的な協力をやはりすべきではないかというものが、相澤さんの質問の要旨だというように私は聞いているのです。で、一例

として、たまたま根岸線も——今度出ている敷設法の一部改正には直接根岸線は出ていませんけれども、こうした事例も一体通勤輸送をどう考えておられるのかどうか、あるいは経済性はどうかであるかというように聞いておられるわけですね。先般私はその意味で、ですから営業係数はどうなっているか——出していたと言った意味もそこなんです。だから、そういうことにより役立つのであれば、こういうおりにやったらいいじゃないかというものが、金丸先生の意見だったですね。そういうことでしよう。それが、どうもあなた方は、いま申し上げたような問題の中心からはずれたような、それぞれの答弁をするものから、ここで堂々めぐりになっている。だから、私はこの際、これは運輸省から答弁すればいいと思うが、今度の国鉄の長期計画というものについては、これからまだいろいろ問題があるし、議論もしますけれども、基本的には、国鉄のこの長期計画の三つの柱を推し進めるにあたって、新しい新線建設というものを——全部というわけにはいきませんわね、いきませんけれども、おおむねその柱を側面的に協力——援助なんということばになりませんか、協力をするようなつもりで、それぞれ、たとえばこの敷設法なら敷設法の改正を行なうのであり、あるいは、いままできております、着工してあります二十二線についても、おのずからこれからあなた方が具体的な計画を樹立するわけですから、順番がきめられていくものだという思想統一ぐらゐは私はできるものだと思うのですがね。こういう点は佐藤さん、どうなんですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 吉田委員お話しのように、国鉄の輸送状況からして、何とかこれをしていかなければならぬということ、四十年代から四十六年までの長期設備投資計画を樹立いたしました。政府としてもこれを推進するということになっておられるわけでございます。で、その長期設備投資計画が樹立されました際に、いま御審議を願っております東京の外環状線あるいは根岸線、京葉線、湖西線というふうなものが入っておるわけでございますので、こういうものは、お話のように、国鉄の輸送改善の大きな目的の一環として、われわれとしても将来を考へて取り扱っていくべきだというふうな思っております。

○参考人(藤原武司君) ただいま監獄局長からお話のありましたように、公団でやっております仕事、事の半分は、国鉄の長期計画というもの——ぜひ何年までやってくれというふうなお話のありました線区でございます。そういう計画に沿ってまして工事を完成させるように考えております。ただ地方開発の線区につきましては、国鉄からいって、いろいろな国鉄、運輸省、その他打ち合わせ、御指示を得ながら開発線を取り上げて仕事をしております。そしてその仕事をやっております。つまり、どういふふうな気持ちでやっておりますかというのを申し上げたいと思っております。それは現在着工しております線区は、なるべく早く効果をあげなければなりませんので、その着工線にはできるだけ金を投入いたしまして工事を積極的に進めていく。それから新規の着工線につきましては、いろいろの点を勘案いたしまして、なるべく着工線の効果をあげるようにすること、なるべく着工線の効果をあげるようにすること、とを主眼といたしました関係上、新規着工はある程度の計画を進めたいと思っております。

○相澤重明君 先ほどから議論があつたように、何といつても巨額な投資をするのですから、その投資が経済効果があるように、効率的運営ができるようにというものが、これは何と云つたてや、はり経営の中では一番中心になるのです。いいですか。しかし、だからといって、さっき国鉄総裁も言うように、われわれは地域開発のことをあわせて考えながら、もうかる線ばかりやれと、こゝろ言っているのじゃないのだ。もうかる線ばかりやると、この言っているのじゃないのだ。さっき言つたこと、国鉄なればこそやらなければいけないと、こゝろ言っているのだ。そういうことで、いまの着工線をあまり長期的に置けば、これはもうこの線は通るのだということになれば、いまのような時世では、土地の値上がり等も含んでます。費用がよけいにかかってくるわけなんです。だから、できるだけ早く効果をあげるようにしなければ、これは経営者も損だし、投資をするほうも損ですよ。それから利用するものも損なんです。これはもうみな損なんです。こういう意味からいって、われわれとしては、少なくとも鉄道建設公団ができて、十一年計画でまずこの程度やれば、いま一番困難な輸送力の隘路を開くことができる。ここで発足したと思う、これは、そういう中で、先ほどから言うように、最も大都市近郊というものは輸送力は隘路になっておる。これを打開するのには、もうかるとかもうかぬとかいうことじゃなくて、やはり救済しなくてはならぬということにあるわけなんです。ですから率直に言つて、この鉄道建設公団に一生懸命やってみてほしい。だから予算もできるだけ多くつけていくというものが、国会の私はやはり仕事だ、こゝろ思うのです。その点は石田国鉄総裁の言うのも、鉄道建設公団の篠原副総裁の言うのも、変わりはないのだ。当委員会、みなひとつそういう気持ちでやつていこうじゃないか。だから、この前の運輸大臣が予算を削らないでくれと言つた、いま予算を削るなんていう考えはない。運輸委員の者はみな、これで予算は少ないのだけれども、当面計画的にやつてできるだけ早く効果をあげてもらいたい、こういうことについてみな指摘をしておられるわけだ。

そこで、これは資料要求になるのだけれども、先ほど国鉄常務理事から、三十八年度の決算の場合、もうかつておる線ともうかぬ線という中で、もうかつておる二割五分の路線の比率を答弁しただけでも、これは先ほどの答弁を聞いて、決してもうかぬ線ではないのだ。さっき言つた線はもうかつておるわけだ。それを、じゃ、ただどのくらいその路線がもうかつておるかということについては、さっきのパーセンテージだけではわからぬ。これは資料要求として各委員

に、東海道線は幾ら、パーセンテージでいえさき言つたように……金額にすれば幾らになるのか、こういうものを全部出してもらいたい。もうからぬ路線というのは一体どのくらい赤字になっておるのか、こういうこともあわせて出してもらいたいと思う。これはひとつ国鉄側、三十八年度でけっこうです、つくつて次の委員会に出してもらいたい。

それからいま一つ、鉄道建設公団の、さっきもまあ鉄監局長は、いま予算の審議の段階ですから、という答弁はただけれども、政府、与党としても、三月二日ごろまでに衆議院は予算を上げて参議院に回してもらいたいと言つておる。二日になるか三日になるかわからぬけれども、いづれにしても衆議院の段階はもう今月一ぱいで、三月にはとにかく参議院まで送りたい。参議院も三月のうち、三十一日までに予算を通したいという考え。基本的には参議院がきまらなくても、衆議院がきまれば予算というのは使えるわけだ、いまの国会からいけば、そういうたてまえからいけば、先ほど後原副総裁が言う、たとえば十四路線をやりたい、そのうちの、今日この鉄道敷設法で三つの大きな路線を提案をしてきていて、こういうことだからいけば、どの路線にどのくらいの仕事をしたいというところの考えがなくて、予算を通して——予算が通りますけれども、まあ参議院が三月三十一日を目標に通つて、四月一日以降でなければ、そのこと自体もできません、なんというふねけた話は私はないと思います。そんなことでは、とてもじゃないけれども事業なんというのは四月にできるはずはない。国会で予算が通れば着手ができるということではなければならぬ。それだけに、もう前半半間に各省予算、そして審議をしながらこういうことをやりたいからこれだけの金が必要だということ、予算というものは出している。だから十四路線の、たとえば公団が重点的にやりたいというなら、その十四路線はどのくらいこの建設をやるつもりなのか、そういうこともひとつ資料として提出を願いたい。そうでな

ければ、結局は、国会にはただ提案をするだけで、実際には、先ほどから何回か申し上げるように、屋上屋を重ねるだけであつて、ちつとも仕事というのは進まない、こういうことになつてしまつて、私はそうじゃないと思つておる。皆さんがやっていることは一生懸命やっていると思うし、私どももそういう意味で予算というものを早く通したいという気持ちになつておる。だから、この重点的にやろうというなら、公団なら公団、政府なら政府が、どの程度まで今年度のこの中で、たとえば二百五十四億はどういうように使いたい、そういうことを資料として私は提出したい。その上に立つて私はこの問題をいま少しやりたいと思つておる。きょうは時間も少し無理だつたと思うが、まあ関係者に少しきつて言ひ過ぎた面もあつたかも知れぬけれども、要は、先ほど申し上げたように、激励をして大いにかんばつてもらいたいから申し上げたのであつて、ひとついまの資料を次回までに提出してもらいたい。これは委員長にひとつ要求しておきます。

分かれたために工事がおくれるというふうなことは絶対にないということをお十分御承知願いたいと思つておる。

○相澤重明君 総裁のことばの出し方はいいと言つていないのだよ。あなたがいま言う、国鉄側から公団にお願いする、別にお願ひしなくたっていいんだ、国がやることだから。だから国鉄も公団も、要は鉄道建設について、いまの国民のこの需要にどうこたえていくかということに対して、政府の監督下において建設公団も国鉄も誠意をもつてやつてもらおう。われわれも、その予算的な問題にしても、法律的な問題にしても協力をしていく、こういうことなんですよ。だから総裁は何しろ非常に人格者だから、ことばは丁寧に使つて、国鉄がお願いします、——お願いしなければやらないという建設公団じゃ困る。そんな建設公団ならやめたほうがいい。そこで、そうじゃなくてそれは一緒だ、そういうことについては私もいいわけですよ。

○政府委員(佐藤光夫君) いまの相澤委員のお話の国鉄の資料は、国鉄につくつてもらつておるようになっています。それから公団関係でございますが、御承知のように、全体の着工線の規模、それに要する資金量等は、資料として提出させていただきます。ただ来年度の分につきましては、大蔵省とのまだ事務的な折衝等も相当残つておりますので、何と申しますか、大きなワクの資料でひとつお話しをいただきたいと思つておる。これは先生お話しのように、逐次内容が完備していくに従つて補完をさせていただきますようにいたします。

○説明員(石田礼助君) 相澤さんに御参考のために申し上げますが、たとえば鉄道敷設法の一部を改正する法律案に出ている線というものは、これは実は国鉄から公団にお願いして、ぜひやつてくれ、こういうふうなことでやる線でありまして、それだけ国鉄というものと公団というものは、ほとんど二身一体となつてやつておる。決して

も、少なくとも国有財産を払い下げてもらつて、そこに鉄道を通すというからには、その両側がどういふふうになるか、こういうふうな観点から大船に來るのです、そういう計画がなければ、そこだけ、まん中だけばつとももらいたいと言つたて、いい返事をするわけがない。そういう点で私は一貫性が欠けているように思う、これは、だから、そういう点をまだ計画がないといへば、これから相談をするのですといへば相談をするのでしようけれども、そういうことであつては、先ほどから何回も私がしつこく申し上げたように、これはとてもじゃないが四年や五年でできないのじゃないかと心配するわけですよ。早くこれを促進して、早くて、経済効果もあげ、輸送力増強に資するためには、そういう点もちゃんと一貫性を持ったものを私は公団がつくつて、国鉄にも示し、そうして大蔵省にも国有財産をひとつ出してもらいたい、こういう話でなければいけません。

それからいま一つの問題は、横浜の洋光台団地というので、日本住宅公団が団地の造成をしておる。六十二万坪です。その中に、横浜の計画局と住宅公団が相談して、この地帯ならば鉄道線路は通つてもいいだろう、学校はどういうところにつくろう、公園はどういうところにつくろう、こういう青写真は公団はある。どうも仕事ができるべきでないというところは、全部の買取計画が済まなければできない。しかし、少なくともいま四割を公団は買取して、あとの六割を都市計画法に基づいて買取するわけだ。そのときに、国鉄がどこを通るかからいへば、こういうことでは、これはやはり向こうの計画というものはできないわけですよ。そこでこの間、私が参議院の決算委員会に狭間日本住宅公団総裁を呼んで、一体公団は団地造成の中でそういうことを考えているのかどうか、こう言つたら、それは考えておるのかどうか、ならば、地元の横浜市と団地造成について相談も住宅公団はやっているだろうし、今度は鉄道建設については、地元の神奈川県なり横浜市なり、あるいは鎌倉市なりが積極的にあなたのほうなり、

も、少なくとも国有財産を払い下げてもらつて、そこに鉄道を通すというからには、その両側がどういふふうになるか、こういうふうな観点から大船に來るのです、そういう計画がなければ、そこだけ、まん中だけばつとももらいたいと言つたて、いい返事をするわけがない。そういう点で私は一貫性が欠けているように思う、これは、だから、そういう点をまだ計画がないといへば、これから相談をするのですといへば相談をするのでしようけれども、そういうことであつては、先ほどから何回も私がしつこく申し上げたように、これはとてもじゃないが四年や五年でできないのじゃないかと心配するわけですよ。早くこれを促進して、早くて、経済効果もあげ、輸送力増強に資するためには、そういう点もちゃんと一貫性を持ったものを私は公団がつくつて、国鉄にも示し、そうして大蔵省にも国有財産をひとつ出してもらいたい、こういう話でなければいけません。

運輸省なり、国鉄總裁には陳情しているわけだ、早くやっつけてほしいと。それに対しては公団は、こ
ういうふうにはやっつけていきたいと思う、三者協議し
なければならぬと私は思う。だから前回の当委員
会でも、すでにそういう計画が日本住宅公団に
もあるし、これは大蔵省固有財産の問題について
もあるから、早くやれば値上がりしないで経済効
果があるんじゃないか。しかし、それが長くな
れば、もう土地だっていま坪三万円が五万円にな
るかもしれない。十万円になるかもしれない。そうい
うことでますます投資額がふえて国損にも近づく
ことになる。こういうことで、私はひとつ促進方
を、一そう皆さんに進めてもらいたいという話をし
たわけだ。だからひとつ、いまのそういう住宅
公団なり、あるいは大蔵省の固有財産の払い下げ
の問題については、なるべくそういう一貫性を
持った全体の計画というものを、こういう
ふうには鉄道建設公団はやりたい、これは運輸省も
固有財産も一致しているということではなければ、
向こうもうんと言わないと思う。そういう点の意
思統一を早くしてもらいたい。できれば私はそう
いう青写真をつくってもらいたい。それが、先ほ
ど言った取りつけ口が磯子から二キロなら二キ
ロ、その先の住宅公団の土地はこのようにとる、
PXの大蔵省の固有財産はこれは早く払い下げて
もらわなければいけないが、それがほかを通るな
らば、大蔵省もそんなことをあなたのほうに言う
はずはないのだから、そういう点で、できるだけ
早く計画というものを、あまり値上りを
しないように用地の確保ぐらひは私はやってもら
いたい。だから、高架で全部やるのか平面でやる
のか、私はそれはあまり知りませんが、少なくとも、
それはあなたのほうの計画でありますが、少なくとも、
この前も石田総裁が言ったように、これが大
船の中に入るのに平面でやるなんて、こういうこ
とはとるべきでない。少なくともいま鉄道の既設
のところさえ立体交差化を進めて、踏切というも
のは、地上の踏切はなくそうというのがいまの立
場です。これから新しくつくるものを踏面、平

面で作るなんというふうなことはおそらく意味が
ないことだと思ふ。そういう意味で、そういう高
架にするなら、どういふところがそういうふう
なるのか、計画を早く進めて、できるだけわか
れが言っているように、ひとつ国民の期待にこた
えてもらいたい、こう思うのです。そういう意味
で、大蔵省の管財の人の話でそういうことをちよっ
と聞いたんだが、そういうことをあなたは知って
おられるかどうか。これはあなたのほうから答弁
してもらいたい。

○参考人(篠原武司君) ただいまお話しのあるま
したPXのところを通る問題であります。これ
は私はどういふふうには折衝したか、詳しくは存じ
ておりません。しかし、あそここのルートは三本で
したか、四本でしたか、いろいろ案がございま
す。これは早急に御趣旨のようにルートをはつき
りきまして、用地の手配はなるべく早く解決し
たいと思ふ。

○委員長(松平重雄君) 本案に対する残余の質疑
は、次回に譲ります。次回は二月二十五日午前十
時開会の予定でございます。
本日はこれにて散会いたします。
午後四時九分散会。

二月十九日日本委員会に左の案件を付託された。
一、トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
(第七三三三号)(第七二七号)(第七三三三
号)(第七四五号)(第七六二号)(第七七七号)
(第七七八号)
一、国鉄大阪外環状線の高架建設等に關する請願
(第七七六号)

第七二三号 昭和四十年二月五日受理
トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
請願者 石川県石川郡松任町西新町一四
七松任運送株式会社取締役社長
関友次郎外三十一名

紹介議員 鳥島徳次郎君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

第七二七号 昭和四十年二月六日受理
トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
請願者 名古屋市中区運河通三ノ三二日
進興業合資会社代表社員 谷崎清
繁
紹介議員 青柳 秀夫君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

第七三三三号 昭和四十年二月八日受理
トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
請願者 名古屋市中区和滝子通二ノ一五愛
知県トラック協公内 森常保外六
百六十二名
紹介議員 八木 一郎君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

第七四五号 昭和四十年二月九日受理
トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
請願者 神戸市生田区上橋通二ノ一ノ一
社団法人兵庫県トラック協公会長
森崎了三
紹介議員 岸田 幸雄君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

第七六二号 昭和四十年二月十日受理
トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
請願者 東京都江東区大島四ノ一ノ三六日
曹製鋼工事株式会社取締役社長
清水始
紹介議員 木暮武太夫君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

第七七七号 昭和四十年二月十一日受理
トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
請願者 神戸市兵庫区小河通り八丁目高架
下四一號神姫急送労働組合内 山
木藤一
松澤 兼人君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

第七八三三号 昭和四十年二月十一日受理
トラック運送事業の免許制撤廃反対に關する請願
請願者 札幌市北一条西七北海道トラック
協公内 岩本政一
紹介議員 西田 信一君
この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

第七六六号 昭和四十年二月十日受理
国鉄大阪外環状線の高架建設等に關する請願(二
通)
請願者 大阪市東淀川区下新庄町三ノ三三
八 柳川初太郎外百六十名
紹介議員 椿 繁夫君
この請願の趣旨は、第七二三号と同じである。

二月二十二日日本委員会に左の案件を付託された。
一、造船法の一部を改正する法律案
造船法の一部を改正する法律案
造船法(昭和二十五年法律第百二十九号)の一部
を次のように改正する。
第四条第四項中「手数料」を「推進性能試験に要
する費用の範囲内において省令で定める額の手数
料」に改め、同項後段を削る。
第五条第三項を削り、同条第四項中「前条第三
項及び第五項」を「前条第三項から第五項まで」に
改め、同項を同条第三項とする。
附則
この法律は、公布の日から起算して三十日を経
過した日から施行する。

昭和四十年三月一日印刷

昭和四十年三月二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局