

算を掲げ、議会の協賛を経てしかるのち地方における運輸の状態が普通の鉄道の規格を必要とせず、かつその地方に企業者がいないもの、あるいは既成国鉄の栄養線となり得るもの等の中から政府が選定し、この予算範囲内で建設することができることになっていた。かくて明治44年度以降軽便鉄道費を掲げ、各所に工事を起したが、大正10年度に予算を増額し、軽便鉄道費を廃し、11年度以降は普通の鉄道として取扱われるようになった。

(2) 現行鉄道敷設法制定以後

ア 鉄道敷設法改正案の成立

旧鉄道敷設法および北海道鉄道敷設法による新線建設は、明治末年には第一期線のほとんどが終り、また軽便鉄道で数十線を建設し、大正初期にはほとんど残りがわずかになった。ここで大正10年第44議会に国策として鉄道普及の大方針を決定し、今後敷設すべき予定線を定めた鉄道敷設法改正法律案を提出したが、審議未了となり、ついで翌11年第45議会に提案可決成立した。この予定線は本州、四国、九州、北海道の各地にわたり、149項(178線)延長約10,218kmを算した。

イ 予定線の選定標準

上記の予定線は、明治25年以来調査した820線約31,300kmの線路から地勢、交通系路、地方産業の開発、国防上の要求等の諸条件を考慮して選ばれたものである。

かくて敷設法はその第1条で、[本邦ニ必要ナル鉄道ヲ完成スル為日本国有鉄道ノ敷設スヘキ予定鉄道線路ハ別表ニ掲クル所ニ依ル]とうたい建設の候補線を掲げた。もっとも地方の状況ならびに資源開発等、時代の変遷に伴う要請に応じ、この別表は議会の協賛を経た上で追加または削除することができる。

(3) 最近の新線建設

ア 昭和26年の鉄道敷設法改正 日本国有鉄道の設立により、従来の鉄道敷設法による新線建設の運営に不都合が生じてきたので、昭和25年[日本国有鉄道新線建設調査会]を運輸省に設置して、現在ならびに将来において鉄道の建設が国民の経済活動に対してもつ意義を、交通政策の基本的な見地から調査研究するとともに、新線建設の指定についての具体的な方法を研究討議することとなった。

一方新線建設再開要望の声が高まり、第7国会における鉄道建設促進に関する決議をきっかけに、つぎの第8国会においては新線建設資金政府出資が要望された。かくて昭和26年鉄道敷設法は改正され、鉄道会議官制は鉄道建設審議会にかわった。

イ 新線建設の事務手続

(ア) 新線の調査 建設審議会または国会に提出して、線路の概要を説明する資料調整のための調査で、予定線に追加する場合、予定線から建設線を選ぶ場合等にその候補線について行われる。調査はまず $\frac{1}{5}$ 万地形図による図上研究から行われ、ついで縮尺 $\frac{1}{5}$ 千の地形図を作成し線路を計画するが、この際地形地質的に見た工事の難易や、工事費の算出を主眼とする。一方この計画路線によって線路の経済調査をする。線路計画に当たっては、建設規程による線路種別を定めなければならない。既成線、未成線は建設規程で線路種別が定まっているが、予定線またはそれ以前のものについては、そのつど実状にふさわしい線路種別を定めなければならない。線路種別は運輸省の認可により確定する。

(イ) 鉄道建設審議会 予定線または建設線の候補線はまず運輸大臣の諮問(しもん)機関である鉄道建設審議会に提出され、そこで調査審議される。予定線に追加する場合については、昭

和27・7第6回建設審議会で、予定線に追加すべき線路選定の基準と調査すべき追加候補18線の線名をあげている。その選定基準はつぎのようなものである。

A 輸送系路上その必要度の高いもの

B 地下資源、電源、農林、水産資源および農地の開発ならびに産業の振興等国民経済上、効果大なるもの

C 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所の大なるもの

D 特別事情のないかぎり工事が比較的容易なもの

ついでこれら候補線についての調査を遂げ、昭和28・2第9回の審議会では18線のうち、予定線追加を適当と認める13線の線名を挙げて答申し、これを国会の議決を経て敷設法予定線として別表に追加改正した。

(ウ) 予定線からの建設線の選定 昭和27・4第4回鉄道建設審議会では建設線選定基準として、つぎの諸条件を提示している。

A 地下資源、電源、農林、水産資源および農地の開発ならびに地方産業の振興等、国民経済上効果大なるもの。

B 輸送量が多く、収支割合の良好なもの。

C 輸送系路上の観点からみて、重要度の高いもの。

D 特別の事情のないかぎり、未成線で、経済速度をもって比較的短期間に工事を完成し得るもの。

以上の基準にしたがって候補線中から調査審議し、建設に着手すべき線路を選出して答申ししている。

(エ) 国会提出 国鉄として新線建設の計画が確定すると、予算に組みこれを運輸大臣・大蔵大臣を経て閣議決定の後、国会に提出し、議決を経て初めて新線建設が実施されることになる。

鉄道の建設工事は普通その完成に数年を要するもので、以前はその線が完了するまでの継続予算を認められたが、現在では日本国有鉄道法によって、一応は継続予算が認められているものの、事実上は単年度制で、毎事業年度ごとに区切られている。前述の予定線追加事項は事務的には、同一国会で予定線追加と並行して予算を提出する場合と、ある国会で予定線に追加し、後の国会で予算を掲げする場合が生ずる。

(オ) 認可申請 以上の国会関係の諸手続は運輸省所管である。国会を通過すると国鉄総裁は建設工事の認可申請を運輸大臣に提出し、その認可書が下りて初めて工事に着手できる。認可申請書にはつぎの書類が添付される。理由書・線路概要・線路平面図(縮尺 $\frac{1}{5}$ 万)。

理由書は、その線路の起終点の位置・延長・敷設法予定線であること・工事関係・輸送関係すなわち沿線の資源に言及し、その建設が必要な理由を記述する。

線路概要は始点・経過地・終点・延長・線路種別・その他・建設費予算(総額・1km当り・当年度予算)・工事予定(着手・竣工)を記し、また推定輸送量すなわち年間貨客輸送数量と主要産物ならびに地方鉄道または軌道との関係等説明をする。また平面図は $\frac{1}{5}$ 万地形図に線路を記入し、予定駅は選定区間のものだけを記入する。

(カ) 工事施行から開業まで 線路の建設が定まって予算が確定すると、以後は国鉄部内で定められた手続によって仕事を進め、工事完成とともに竣工(しゅんこう)監査を行って開業することになる。

国鉄で定められた手続きの順序(*建設線路選定具申手続) A 計画打合(平面は $\frac{1}{5}$ 万地形図) B 地形測量($\frac{1}{2,500}$) C 設計打合 D 実測(平面図 $\frac{1}{500}$) E 設計何(総裁認可) F 施工打合 G 工事施行(主として請負工事) H 竣工監査(国鉄の監査官) I 開業。