

時に議員提出として鉄道拡張法案、鉄道敷設法案等が提出されたが、これらはいずれも内容がほとんど同じであったので、それらを折衷総合して一案が作成され、第3回帝国議会において鉄道敷設法(明治25・6法律第4号)が可決成立した。

(2) 旧鉄道敷設法

これは全16条から成り、予定の線路を調査し敷設することを明らかにし、第2条で中央線以下14線33本の予定線を、第7条でそのうち第1期工事として実測建設すべきものを列挙している。その費用は公債をもって充て(第4条)、12年間に第1期工事を完成すべきものとしている(第8条)。また鉄道会議を設置して工事着手の順序、建設資金募集の公債発行額を諮問することを定めている(第15条)。なお買取については、既成私設鉄道のうち第2条に掲げた予定線路のため買取の必要があると認められるものは、政府がその会社と協議して価格を定め、議会の協賛を求むべきものとしている(第11条)。そのほか予定線のうち私設鉄道から敷設の許可を願い出たときは、議会の協賛を経て許可することがあるとしている(第14条)のは重要な例外規定である。

この敷設法の公布によって、わが国の鉄道は創設期をおわり、確固たる方針のもとに秩序ある発展の第一歩を踏み出したといふべきである。

(3) 北海道鉄道敷設法

旧敷設法制定当時は北海道については調査中であつたため、何ら規定しなかつたが、明治29年にいたつて単独法として北海道鉄道敷設法が制定され、以後北海道における鉄道建設の方針が確立した。

(4) 現行法制定までの経緯

旧敷設法による予定線はその後漸次建設され数線を残すのみとなったが、さらに新線を選定して建設することが産業上・国防上必要となった。また地方鉄道法(大正8・4法律52号)の公布によって私鉄買取協議に関する旧敷設法の規定は効力を失つたこと(地方鉄道法第30条以下)、その他予定線の範囲等について適当でないものがあつたことなどの理由により、旧法を廃止し北海道鉄道敷設法をあわせて新しい鉄道敷設法を定める必要を認め、政府は大正11年第45回帝国議会に両法を統一した改正案を提出し、可決されてここに現行敷設法が成立した。

2 内 容

現行法は大正11年制定当時は全5条および別表から成つていたが、昭和26年に大改正が行われて鉄道建設審議会に関する規定が加えられ、現在は11箇条および別表となっている。以下改正以後のものを主として簡単に説明する。

(1) 予 定 線

本法によって国鉄の敷設すべき予定鉄道線路は別表に掲げるところによると定められている(第1条)。この規定は国が将来敷設する線路は、必ず別表に掲げるものから選択することを要することを定めたものであり、それ以外の線路を敷設しようとするときは、法律を改正して別表に追加しなければならない。この意味で本案の規定は、国が敷設する線路の選定について行政権の裁量範囲に制限を加えたものと解すべきである。旧鉄道敷設法においては、予定線路に掲げられたものの中から第1期線として敷設すべき線路を特定し、その完成期および財源としての公債額を規定していたから、同法では少なくとも第1期線に関しては国の敷設義務を認めたものと考えられる。しかし本法ではそのような規定は存在しないから、第1条の趣旨が国の敷設義務を認めたものとは考えられない。

本法制定当時の予定線は149号までであつたが、その後数次

の改正によって追加され、現在別表に掲げられた予定線は178号まで(209路線)となっている。そのほか、付則第2項に「本法施行前鉄道建設費予算ヲ以テ帝国議会ノ協算ヲ経タル鉄道線路ハ本法ニ依リ敷設スルモノト看做ス」という規定があるが、これに該当するものが71線あつた。その後工事の進行により、現在はそのうち全線開業が63線、部分開業が5線、全線未開業が3線となっている。

なおこの予定線に該当するものでも、一地方の交通を目的とするものについては、政府は地方鉄道として敷設を免許することができるとしている(第2条)。

(2) 鉄道建設審議会

鉄道新線建設に関する政府の諮問機関としては、すでに旧法に鉄道会議の規定があり、大正11年現行法の成立によって鉄道会議官制が布かれ、新線建設その他多くの事項について審議し、業績をあげてきた。この制度は昭和24年運輸省と国鉄との分離とともに廃止されたが、26・5新線建設に関しては独立の審議機関を必要とするという理由で本法の改正が行われ、現在の鉄道建設審議会(以下審議会という)が発足した(第3条)。

審議会は新線建設に関する運輸大臣の諮問機関であつて(第4条)、委員27人(国会議員・関係行政機関・国鉄総裁・産業界代表・学識経験者)をもって構成される(第6条)。

運輸大臣が審議会に対して諮問すべき事項はつぎの2つである。

ア 運輸大臣が新線建設の許可に関し必要な措置をする場合(第4条第1項) 国鉄が本法別表に掲げる予定線のうちから建設に着手しようとする場合には、日本国有鉄道法第53条の規定によって運輸大臣の許可を得なければならないが、運輸大臣がこれを許可または却下する場合には、必ず審議会に諮問しなければならない。また本法を改正して別表に予定線を追加し、あるいは予定線であつたものから削除する等、たとえ間接にでも新線建設許可に関連するものは、必ず審議会に諮問しなければならない。

イ 運輸大臣が公共の福祉を増進するため、とくに必要であると認め、国鉄に対し新線建設に関し必要な命令を発する場合(第4条第2項) 新線の建設は、国鉄の許可申請をまてこれを許可することが通例であるが、公共の福祉の増進のためとくに必要と認めた場合は、運輸大臣は許可申請をまて新線建設を命令することができる。この場合にも必ず審議会に諮問しなければならない。

なお「新線建設ニ関シ必要ナル命令」とあるのは必ずしも新線建設を行わせることのみとはかぎらず、建設費の国庫負担など新線建設に関連する事項のすべてを当然含むと解される。

審議会に対する運輸大臣の諮問事項は以上の2つであるが、審議会はこのほかに新線建設に関し内閣総理大臣および関係各大臣に対して建議をすることが認められている(第4条第3項)。過去において実際になされた建議としては、建設費の増額、鉄道休止線の再開等の例がある。

審議会の議事および議決は、審議会を開くには会長またはその代理者および委員13人以上の出席を要し(第9条第1項)、出席者の過半数をもって議決する。可否同数の場合は会長が決定する(第2項)。特定の事案に特別の利害関係のある委員は、審議会の決議があつたときは、その事案に関する議決に参加することができない(第3項)。また委員および委員であつたものは、その職務に関し知り得た秘密を他にもらしたり窃用してはならない(第10条)。

このほか審議会に関して必要な事項は運輸省令で定めること