

戦後の国会における交通関係法案への各党の賛否傾向分析

東京工業大学 価値システム専攻（博士） 学生会員 中西 正紀

1. まえがき

発表者は、第二次大戦後の日本で行われた交通政策の展開について、国会での審議や法案採決などの立法過程についての研究を続けてきた。

自民党の単独長期政権が続いた1955(S30)～1993(H8)年の間、鉄道、道路・陸運、海運、航空などの「交通政策関連法案」については、運輸省や建設省などの政策担当省庁と自民党の政策担当者の協議で法案の内容が了承され、国会に提出された時点でその成立がほぼ担保されるという認識が広くなされ、その後の国会審議については多くの研究がなされてこなかった。しかし、実際には国会日程の制約等から法案成立に野党の協力が必要な自民党と、自らの主張を自民党政権に飲ませようとする野党各党との間で様々な駆け引きが行われ、国会での与野党間の議論はその後の政策展開に影響を与えた。

本稿では、国会における交通関係法案の審議状況の研究に欠かせない、衆議院・参議院本会議採決時の各党の賛否行動状況を調査し、自民党政権（その成立以前の保守系政権を含む）の交通政策に対する野党の投票行動を概観して、国会における合意形成や対立点の位置について明示する。

2. 対象と手法

本稿では、1947(S22)～1993(H5)年の第1～126国会で衆議院・参議院いずれかに提出された法案のうち、旧運輸省が所管した鉄道・海運・航空分野に関する各法案、旧建設省が所管した道路に関する各法案、また旧自治省が所管した地方公共企業（地下鉄・バス等）や交通法規等の各法案を「交通関係法案」として抽出し、研究対象とした。その結果、法案総数は759、そのうち本会議採決に付された法案数は611となった。

続いて、1970～80年代の日本の国会で独立会派を形成していた自民・民社・公明・社会・共産の5政党、および自民党と社会党の前身の政党から5政党について、各法案に対する衆議院・参議院本会議採決での賛否状況を調査した。両院で投票行動が変化した場合、最後に行われた本会議採決での投票行動を採用した。

そして、交通関係法案内での各党の賛否傾向をより詳しく分析するため、交通関係法案を提出年代別、法案が扱う交通手段の種類（モード）別、法案が内容として含む性格（ジャンル）別の3つに分類し、それぞれにおいて各党の法案賛成率を計算した。特にモードでは、鉄道、陸運（バス・トラック、道路）、港湾・海運、航空・空港の4つの「大モード」と、それを更に12部門へ細分化した「小モード」の双方で分析を行った。

3. 年代別分析

交通関係法案を5年ごとの年代別で分けた各党賛成率の調査（次ページ左下表）では、ほぼ10年ごとに明確な特徴が現れた。これは、当時の政治状況をかなり忠実になぞるものとなった。

まず第1期の1947(S22)～55(S30)年では、自民党の前身となる保守系政党が約95%、社会党も70～80%と比較的高い法案賛成率を示した。これは、新憲法による法律整備と戦災復興が急務だった時期には、たとえ与野党に分かれても、保守系政党間、あるいは保守政権と社会党の間では交通政策についての政策対立が少なかった事を示している。一方、共産党は武装闘争路線の採用で政府との敵対関係が激化した1950年代前半に交通関係法案でも賛成率を低下させた。なお、この時期には交通関係法案数が多くなっている。

続く第2期の1956(S31)～65(S40)年では、自民党政権に対する社会党の賛成率が80%台の高位で安定した。この時期は自社両党が外交・防衛政策で激しく対立する「55年体制」の成立期であるが、高速道路・港湾・空港の整備制度が整えられたこの時期の交通政策については、第1期の傾向を引き継いで両党の協調関係が維持され、中道政党として登場した民社党と公明党もこの自社協力の枠組みに含まれた事が読みとれる。

キーワード 交通政策、交通史、法案、国会、政治

連絡先 〒152-8552 東京都目黒区大岡山 2-12-1 東京工業大学大学院 価値システム専攻 mail: HQM07536@nifty.ne.jp

第3期の1966(S41)～75(S50)年では、社会党の賛成率が60%前後へ低下する。この時期には野党の多党化で社会党の影響力が低下したが、交通政策では自民党政権に対してより強硬な態度を取る事が増えた事が分かる。これは、社会党の支持基盤である労働組合が強い国鉄や公営企業の再建問題が取り上げられたため、民社・公明両党がこれに同調し、政治全般の傾向であった「自公民路線」が交通政策でも定着した。また、野党内で孤立していた共産党の賛成率が上昇し、社会党に接近したのもこの時期である。

第4期の1976(S51)～90(H2)年になると、民社・公明両党の賛成率が急上昇してほぼ100%に近づく。これは両党が野党共闘から「自公民路線」へ転換し、交通政策でも1986(S61)年の国鉄分割民営化法案で賛成に回ったため、社会党の孤立が交通政策の分野でも確認できた。

そして、最終第5期の1991(H3)～93(H5)年では、民社・公明両党に加え社会党も全ての法案に賛成した。法案数は少ないが、1989(H1)年の参議院選挙で過半数を割った自民党政権は民社・公明両党の支持が無いと法案成立がほぼ不可能となったため、交通政策でも社会党を含めた野党側に歩み寄ったためと推測される。

4. モード別分析

大モード別の各党賛成率（ページ右下表）では、明らかに各モードでの差異が現れた。

鉄道では各党とも全モード中最低の賛成率を記録した。民社党でも80%を割り、公明党では60%台、社会党は約50%である。これは、国鉄や地方公営企業など野党間の争点が多く、自民党成立前の保守系野党も反対する例があったためである。一方、道路・陸運では鉄道に比べて民社・公明・社会の3党の賛成率が高くなっている。特に道路に限定すると3党の賛成率は全モード中最高で、民社・公明両党では90%台、社会党でも80%台となっている。これは、道路整備においては共産党以外の間で広い合意が得られていた事を示している。陸運のみでは交通安全法案に賛成した共産党の賛成率が60%台に上がった。港湾・海運は鉄道と道路の中間的な結果となり、航空・空港では成田空港関連法案に反対した社会党の賛成率が60%を割った。

発表者はさらに小モードによる分析も行い、上記の結論を補足する結果を得た。

5. ジャンル別分析

発表者は、交通関連法案のそれぞれの内容に着目し、安全、財源・補助、罰則・補償、環境などの10個のジャンルを設定して、それぞれについての各党賛成率を計算した。

その結果、財源・補助や長期計画では自民党以外の各党の賛成率が低くなった。また、社会党は地方・地域、行政組織、環境でも賛成率が60%台と低く、この分野では賛成率が高い民社・公明両党との距離が広がった。一方、安全、罰則・補償では社会党の賛成率が80%台に上がり、共産党も40%台の高い賛成率を記録した。

6. あとがき

今回の発表で、国会における交通政策議論の研究に必要な基礎データが数量的に分析されたと考える。

今後は、個別の交通関係法案に関する各党の賛否理由の調査や、与野党の構図が変化した場合の地方自治体レベルの交通政策に視野を広げ、国会における与野党間の議論が実際の交通政策展開に与えた影響や、その後現在まで続く連立政権期の交通政策との関連について、実証的かつ発展的な研究が必要である。

参考文献 衆議院、参議院編：議会制度百年史、1991／毎日新聞社：毎日新聞縮刷版、1964-93 各年版

