

第四十三回 参議院運輸委員會會議録第六号

昭和三十八年二月十九日(火曜日)

午前十時四十九分開会

委員の異動

二月十九日

辞任

前田佳都男君

補欠選任

三木與吉郎君

出席者は左の通り。

委員長 金丸 富夫君

理事

天埜 良吉君

谷口 慶吉君

天坊 裕彦君

岡 三郎君

委員

木暮武太夫君

三木與吉郎君

相澤 重明君

小酒井義男君

浅井 亨君

中村 正雄君

國務大臣

綾部健太郎君

政府委員

運輸大臣官房長

運輸省船舶局長

運輸省港湾局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省自動車局長

事務局側

常任委員

會専門員

吉田善次郎君

説明員

日本国有鉄道 道常務理事 大石 重成君

○本日の會議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

(日本国有鉄道の運管に関する件)

(北陸、上信越線の雪害に関する件)

○港湾整備促進法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(金丸富夫君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○岡三郎君 国鉄幹線工事に伴う住民の被害について、先週神奈川県川崎の上丸子周辺を調査して参ったわけですが、三ヶ月程度の工事が行なわれて、その間周辺の住民が非常に困っている。困っている内訳については、国鉄当局のほうにもすでに陳情その他出ているとおもいますが、国鉄当局として、工事に伴う住民の被害についてどういうふうな基本方針をとっておられるのか、この点についてお伺いしたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) その問題につきましては、大石常務理事が担当者でございますので、大石常務理事から御説明申し上げます。

○説明員(大石重成君) 国鉄といたしましては、これは新幹線だけの問題ではございませんで、すべて、工事をやりましたときには、これを調査いたしました。適正に補償——現物で補償いたしましたりお金で補償するということによりましてお話し合いをつけておる習慣でございます。

○岡三郎君 工事が行なわれてから被害調査をする、これも一つの方法だと思ふのですが、当然予見される諸問題について、この工事をなせばこういふふうな状況に大体なるのじゃないか、これは詳しい事情は別にして、そういう場合、その地域の人々を集めて、工事をやる場合に、十分納得がいくような、そういう話というものはせられておられないのですか。

○説明員(大石重成君) この被害につきましては、先生のお話のように、当然技術上起き得るといふことが予見されず被害につきましては、当初からお話をいたしましたして施工することにしております。また、設計上と申しますより、施工上の、工事をやりましたからやり方の方法によって被害が起るというふうな場合ににつきましては、工事を施行いたしましたからこのお話し合いをする、こういうふうな方法をとっておる次第でございます。

○岡三郎君 上丸子の工事現場は、これはもう施工する前に直接線路わきに住宅があるわけですからね。国鉄用地

で工事をするんだからかまわぬということでもやられておるように見受けられるわけですね。至近の距離に住宅がございまして、そこへくい打ちをする。ものすごい音でどかんどかやるんで、当然これは地域の住民に被害が及ぼされるという事は明瞭だと思ふのです。そういう工事の状態、そういうものが明確に予見されるときに、やはりいかに国の仕事といつても、その周辺の住民に、精神的にも、物質的にも、両面にわたって甚大なる被害を及ぼすということが、これははっきりわかっている。これははっきり思ふのですが、国鉄ではこの現場を調査してございませうか。

○説明員(大石重成君) 今御指摘の上丸子付近につきましては、工事を直接やっております東京幹線工局というのがございまして、その担当の技師並びに局長は現地を確認しております。

○岡三郎君 そうするといつて、私は文句を言いたくなるんです。三月間、家ががしががして雨漏りがする、病人はいられない、土台はくずれくる、水道はこわれる、そういうふうな事態があるんで、みんながもう頭へきていられるわけですね。しかし、工事中だから、工事が終わってから何とかしたい、こういうふうないいかげんのあなた考え方は、とても、工事をしていく人はそれは自分の仕事として能率を早く上げていきたいという気持ちでやられておるんだらうと思ふけれども、まわりの人

はたまつたものじゃない。だから、それを現場の人が知っているはずだということ、それが当局に来て、具体的にその処置をどうするのかということを考えないで、ただ聞いていられるというだけでは、私はまことに粗末過ぎると思ふ。大石常務であるうと、仁杉幹線工事局長であるうと、やっぱり現場へ行つて見るということが多過ぎるから、慢性症状になつていられるのかもわからないけれども、しかし、土地の買収という問題よりも、住民の生活被害というもののほうが私はいへん大きいと思つておるわけですね。おととい再び現地へ私が行きましたが、一日も早く何とかしてもらいたい、即刻やってもらいたい、そういうふうな強い意見が、これは住んでいる直接の人から声が出ていられる。一体、今まで国鉄当局に行くと、清水組に行つてくれ。清水組に行くと、工事が済むまで待つてくれ。こういう問題についての責任をとるといふところは、施工者の清水組なのか、国鉄なのか、一体これはどっちなんですか。

○説明員(大石重成君) 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

○岡三郎君 先ほど申し上げましたように、被害の性質によりまして、地元の方々にお話をいたしましたのは、国鉄が窓口になつてお話をしております。今御指摘の現地の場所につきましては、国鉄が責任を持ちましてお話し合いをたいたいましておる次第でございます。

ます。

○岡三郎君 今大石さんの言われた言葉によると、現地の人と国鉄の人と話し合いをしておる、こういうお言葉なんです。具体的にどういう折衝をだれがしているわけですか。

○説明員(大石重成君) この経過を申し上げますと、一月の十日に、地元の方策協議会、また丸子地区の町内会の会長さん、それから東京幹線工務局の責任者であります技師、それから清水組、この四者が会合を持ちまして、被害の程度を申し立て、私たちが申すけれども、家屋の内部というふうな問題につきましては直接の方々からお申し出をいただきまして、これは東京幹線工務局あてにそういうものをお出しいただきまして、その調査に基づきまして適正な処置をいたしますということをお話を申し上げましたのが、一月の十日でございます。

○岡三郎君 一月の十日からすでもう四十日たつているわけですが、何ら手が打たれておらない。これは一体どうの怠慢なんですか。

○説明員(大石重成君) その結果に基づきまして、二月十二日に国鉄といいたしましては調書をちょうだいいたしました。すぐには被害の大きいお宅につきましても直ちに修理をいたしまして、また水道がとまったというふうな件につきましても直ちに修理をいたしましたところが、地元の方策協議会から一時ちょっと待ってとくれというふうなお話がございます。二月の十六日からそういうふうな修理作業を中止しておる次第でございます。

○岡三郎君 この二月十二日というの

は、いみじくも私が小酒井さんと一緒に現地を見に行った日です。その日に調書が出てきたと、こうおっしゃられますが、現地にいくと、はるかに前に調書を出しておる。だから、国鉄に着いたのが十二日とすると、現地の対策協議会の方がおくれとおったのかもありません。したがって、現地の方は、対策協議会ではちょっとなまぬい、これでは実際に被害を受けている人々がいなくても立ってられない、こういふことで、十七日の日曜日に、被害を直接受けた人々が、被害者協議会というので、直接やる、こういふことになって、この話を聞いて参りました。実際に歩いてみるというのと、とにかく毎日々々現在でもどかんどかんとおられるようですが、実際雨が降ってきたらどうしようもないという意見も非常に強いわけですね。したがって、窓口は、直接被害者のまことり、これを代表を選んできちっと正規なものを作って交渉するということになったようです。これは今まで直接国鉄のほうへ来ておられないかもわからぬけれども、そういうふうな現地はもう焦眉の急の問題としてこれを取り上げてもらいたいというふうな考えでおるわけですね。一月十日の四者会談というものでよって話が進んで、二月の十二日に調書が出てきた、こういうふうな調書が出てきた、こういうことについて、は、現地も、国鉄も、相当考えなければいかぬと思うのですけれども、現実の問題として、今ちょっと待って、こういふ言っておるようですが、この地元の対策協議会というものと交渉することではなくて、これは現実の被害

を受けた人々の代表とやはり話をしなければならぬと私はこう思っています。その点のわれわれの考え方について当局はどう考えますか。

○説明員(大石重成君) 私たちといたしましては、ただいままで、対策協議会が、この地区も含めまして、そういうふうな一切のものを個々ばらばらでいろいろの問題が起るから、まとめて国鉄と話し合いをする、窓口を一本にしてくれというふうなお話がございます。その中で、そういうふうな手段をとって参ったのでございませぬけれども、ただいま先生のお話のような事態が生じまして、地元への補償協力会といったようなものが発足いたしました。少し言葉が過ぎるかも知れませんが、地元の方のお話の都合の上、そういうものができて参りますれば、私たちがいたしましては、そういう方々を窓口としたしましてお話をいたしますことにございませぬ。

○岡三郎君 それで、現実には被害が出ている問題と、これからさらに工事をしていくというまた出てくる問題がとんとあるわけですね。その工事の場所と住んでいる場所というのは何間もなっているのです。沿線ですから。したがって、この工事に携わるほうもやりたくない点があるとしても、やはりこの点については全貌を明らかにして、こういうふうにしてやるのだというふうな、あらかじめ地域の住民の人々に対してやはりある程度納得させて、しかしその被害については国鉄としては遅滞なくこういふふうな私に常識だと思ふので、何か悪代官がやっている

ように、どかんどかんとやっちゃって、あとから何か文句が出てきたらそれを受けよう、これではちょっと今の民主主義政治の中において私は非常に間違っているんじゃないかという気がしてきたくて、何も文句を言っているわけじゃない。ただ、国の施策としてやる仕事についても、直接そこに住んでいる人々が毎日々々苦悩しつつ、苦しむ生活しているという強い陳情を受けなければ、これについてはどうこうしないという、こういう殿様政治では答は困ると思う。だから、私が一番言うのは、国の施策としてやる仕事にしても、地域の人々に迷惑を及ぼしていいという考えではない。だろ

うと思うのですが、ところが、現場を見るというのと、施工しているほうの人にはもう仕事はもうに夢中だから、まわりのことについてはかまっていられないということになるのかもわからぬけれども、これでは円滑な仕事も今後できないと思う。したがって、先ほど言ったように、あらゆる工事でもそうですが、住民の被害についての国鉄の基本方針としては、あらかじめ予見されることについては、率直にその地域の人々に、代表なら代表に会って、そうしてこういう工事をしたい、したがってこれに伴ういろいろな被害が出てくるかも知れぬ——これは遅滞なく、皆さん方からおっしゃられるまでもなく、国鉄としては、常時そこに責任者、監督者を置いて、そうしてその問題についての窓口となつて、その地域住民の苦しみをなおしていくという責任を持っておられますから、こういうふうにはつきりしてやはり工事を

やってもらわぬという、何だかとかく力のないものが痛めつけられて、そのまま泣き寝入りという形が出てくるんじゃないかと私は思っています。だから、基本方針について今言ったように今後ともやってもらえるかどうか。いわゆる設計上はよくなくて——設計上もそうだけれども、施工するほう。いずれにしても、国鉄が仕事を請け負わしてやらせるんだから、その場合において、とにかくこの仕事はその周辺の人々にこれだけの被害が出てくるとわかっていたら——ごね得じゃないんです。あらかじめ、それを予見されるならば、そういう点について了解とか理解をさして工事を進める方向ならば、それを、あとで被害が出てきたら、それについて金なりその他の面で措置します。これではちょっと私はずなすげないんですが、もう一べんその点についてはつきり大臣に伺いたいと思う、基本的なものを。

○国務大臣(総務部 藤田 郎君) お答えいたします。御承知のように、新幹線をやるにつぎましては、個々の人と折衝するに申しまして、なかなかまとまりにくい、また事実問題として困難でございますから、国鉄といいたしましては、従来ともやっております、いわゆる団体方式と申しますか、その地方の対策委員会というものをこしらえていただく、その団体の人によく設計その他を説明して、さらに用地の必要箇所その他をよく説明いたしまして、それによってやっておりますのが従来の例でございます。もし御指摘のようないことがあるならば、それはその団体交渉のときに相当の申し出があるべきはず



ただ、その内部と申しますか、こちらのほうの扱いとしましては、業者の責任である、業者に責任を持たせるということでありますから、そういうことで、私たちが当然責任を持って解決いたす覚悟であります。また、先ほど申しましたように、地元協議会が二つに――今までの対策協議会が窓口になつておるといふのが、もう一つの協議会が今できたというふうな聞いておりますが、この辺のところも調整をいたしましたして、私たちがしましては、補償協議会ができましたならば、それとお話し合いをすることにやぶさかではありませぬ。

○岡三郎君 調整ということではなくて、地元の対策協議会というのは主として用地買収の問題についてやっておられるのです。だから、被害が出てきたからみんなが騒いでいても、直接この問題について取り上げていないのだと思わざるを得ない。というのは、われわれが二月十二日に行つて、初めて現地の被害程度を見て回つた。その前に一月十日にそういう協議会があつたというが、これは工事が終わつてから何とかする、こういう話だつた。だから、今ここに生まれてきておるものは、直接被害を受けておるたまりかねた人々の、何と申すか、損害を受けておる人のまとまりなんです。団体なんですね。だから、調整とか何とかいうことじゃなくて、具体的にこの被害を立ちどころに直す、こういう根本精神に立つて国鉄がやるということになれば、当然その話を聞いて私はやらねばならぬと思う。これはむずかしいことでも何でもなし、国鉄に誠意があるならばいつでもできる問題だと思う。そ

れで、今清水組と話し合いをしておると言うけれども、清水組にやらして国鉄がうしろにおるといふことじゃだめなんですよ。だから、国鉄が直接行つて、直接責任ある者――工事の現場監督とか技師ではだめですよ、もっと責任を持つて処理できる人が行つて、そうしてそこへ行つて、どういふふうにするのだと判断をして処理を急速にする、こういうことではなかつたら、これはとてもいられない。だから、そういうふうなことで、天気が続いておるからいいようなもの、いつ何とぞという被害になつてくるかわからぬといふことで、みんながとにかく激昂しておりますので、この問題についてはいろいろな手続があると思ふけれども、責任ある者が行つて裁断をしなければだめです。だから、私は、大石常務が行つて、そうして現場の監督、国鉄関係者、そういう者を全部そこへ集めて、地域の人々と十分話し合いをして、そうしてとにかく納得いくようにこれを処理してもらふ、これを緊急にやつてもらわなくては困るといふことを私は言つておる。何も無理を言つておるとは私は思いませんよ。三カ月もほつたらかしてほんとうに苦しめてきておるのですから、これはほんとうに火急にやつてもらわなければ――一時間でも二時間でも早くやつてもらわぬと困るのです。この点、何か今の答弁はまだだつていいと思ふ。あなた直接行つてやつてもらいたいと思ふ。

○小酒井義男君 今の問題に関連して、国鉄側では結局事情はおわかりになつておると思うのですが、今の協議会

は、あの地点を通過することを反対をする、つまり反対同盟といふものがそのまゝ残つておるのです。ですから、この中には、もうすでに用地買収問題の解決のついた者、何もかも一緒になつて入つておる。そういう協議会があることがこの問題の解決がおくられてきた一つの原因じゃなかつたかといふふうに見てきたのです。それでやはり、この地域の民たちが、町内会等で交渉に行つても、協議会があるのだから、相手はされなかつたといふふうなことを言つておられますから、それで、今大石さんがおつしやつておられますに、現地に行つて調整するといふことになると、おそらくその連中は、私たちが引き続いてやるのだと言います。そういう危険性があると私は思ふ。そういうことがあるから、これはやはりはっきりと、直接被害を受けた者の団体を相手にして話し合いをつけろのだ、こういう方針を確認してもらわねと、また問題が現地に行かれたら起こると思う。その点を岡委員も心配して質問しておると思うのです。これははっきりしておかれたらどうなんですか。

○説明員(大石重成君) この点につきまして、私ははっきりしたことを申し上げませんが、非常に申しわけないのをごさいますけれども、先ほど申し上げましたように、一つの対策協議会の中に、今度幸ひ補償協力会といつたようなものができたといふふうな承つておられますが、そうなりまして、これははっきりいたしますと、私たちがいた

いふことになると思つておりますが、今までは、一つの対策協議会のほうはおれたちがやるから窓口を一つにせいといふことで、川崎地区全体のお話し合いをしておつたのでございますが、確かに、お話のように、用地買収から引き続き対策協議会がやつておまして、そのときには、やはり、施工上の問題、その他被害の問題、完成してからのお話、いろいろな問題を含めてお話をしておりましたが、私たちが今まで、弁解してみたことを申し上げますが、こちらのほうはおれのほうがまゝめから待つておられまして、いやこちらのほうはおれのほうがやるから、こういうふうなお話であつたもので、多少措置がおつた。また、家屋にいたしまして、直接修理工事をするといふことにはいたしましたが、ちよつと待つてというふうなお話もございました。少し話が遠回りをしてきたようなこともございますけれども、十七日に補償協力会といふものがしつかりできたといふお話を聞いておりますので、これがしつかりできますれば、私たちがいたしましては、そこをお話をいたしまして、あるいは現物補償でなくて金銭補償にしろとか、いろいろ具体的なお話が出て参ると思ふので、その点につきまして、誤解がないように繰り返して申し上げますけれども、あくまで国鉄が、そういう方とは直接責任を持つてお話をいたしたい、かように思つております。

○相澤重明君 今までのお話は――実は神奈川新聞にでかかた出たのですよ。この間、先週の当委員会のとき

に、岡君から質問があるだろうといふことを、この前もちよつと委員長に話したのですけれども、岡君と小酒井君と二人が現地調査に行つた。そのことで、だいたい地元の新聞では、一体国鉄は何をやつておるのだといふ話が出ておるのです。私は、今、大石常務の話をお聞いておつて、まことに遺憾だと思ふ。これは少し説明を要すると思ふんですが、今の東海道新幹線、品川から網島までぐらひは地下にしてくれといふ要求だつた。これは、上を通るのではなくて、少なくとも隧道にして通して、それを、神奈川県知事なり、あるいは川崎市長なり、横浜市市長なり、また関係の地主の協議会の人たちなり、いろいろな者がずいぶん長い間かかつて、前の幹線工事も、もうそれこそ頭を下げつぱなしでいて、やつとこれは了解がついたようで、それだけに、この工事をやるについて、契約をし、施工するについては、当然そういうことを考へて、慎重な配慮をしてやるのがあたりまえなんです。そんなことを、今ごろになつてから、そういう文句を言われるというのは、一体何だ。これはもう幹線工事も責任者がそういうものに対する配慮が足らなかつたといふことを率直に出して、これはもう大石君にはつきり言つてもらいたいのですけれども、契約はどういう契約をしておるのか、施工上の注意はどういう施工上の注意をしておるのか、そういうことまで当委員会に出してもらわなければならぬといふことになつてしまふ。私は、今までの二人の、現地調査に行つた岡、小酒井両委員の話を聞いてみると、全く

四



いろいろなことが起こる——起こること  
は、いろいろ検討して、そして十分こ  
れについてやはり配慮をしてやらない  
というところ、ついでに必要以上な問題に  
なつてくると思う。その点については  
ここでやめますが、ひとつ端的に言っ  
て、現地に行つて帰つて来たら、これ  
に伴うところの措置を十分急速に検討  
して、この委員会にまた御報告願いた  
いと思ひます。これだけ申し上げて  
きようは終わりますが、今の点よろ  
しゅうございますか。

○説明員(大石重成君) 御趣旨よくわ  
かりましたので、本日当委員会を終了  
いたしましたら、現地に参りまして、  
その結果を御報告申し上げます。

○岡三郎君 結果はよくなくて、早急に  
補償をどうするのかという具体的な案  
を出してもらいたい。

○説明員(大石重成君) 御趣旨はよく  
わかりました。

○岡三郎君 御趣旨はよくわかりまし  
た。ただ、必ず急速に現地の意  
向を聞いて、向こうの意向もまるごと  
のめと言つておられるんじゃないんだ  
から、解決しますと言つてくれ、意向  
わかつたじやないか。

○説明員(大石重成君) これはもちろ  
ん、私たちがやらなければならぬこと  
とでございますので、誠意をもつて解  
決いたしますことを御報告申し上げま  
す。

○岡三郎君 以上で終わります。

○浅井孝君 先日、北陸地方の雪害に  
対しまして、急遽公明会を代表いたし  
まして、現地に参つていろいろな部面  
を見て参りました。そのときもやは  
り、国鉄さんが先頭を切つて現地を視  
察して、それに対する対策を一日も早

く講じていくという気が見えがなかつ  
た。また、今お話を聞いております  
と、川崎にあつた問題だと思ひます  
が、そういう点につきましても、ほん  
とうに当局において先手先手を打つ  
て、真に国民のためにいかなる方策を  
立てていくかということについてあま  
りにもずさんでないか、誠意がない  
じやないか、こういうお話でありまし  
たが、もちろん、国鉄といたしまし  
と、サービス機関でもありませんし、や  
はりそこに積極性がなければならぬ  
と思つたのでございます。しかし、今先  
輩の先生方がいろいろお話の上に、大  
臣も、またその当局者である大石新幹  
線の総局長さんも、御了解になられた  
そうで、まことに私も欣快にたえない  
次第でございますが、今後いかなる方  
策をお立てになるかは、なおかつ注視  
していかねばならないと思ひま  
す。先日予算委員会におきまして、こ  
の点につきまして、大臣並びに国鉄の  
ほうからの御答弁によりますと、やは  
り実地に当たつて、それをわが身に受  
けた考え方をしていないためござい  
ます。だつたらうと思つて、どうもそ  
のお答えが、私自身としては了解に苦  
しみ点があるのであります。そこにお  
きまして、今からしばらくの間時間を  
拝借いたしまして、そしてその点  
について明確な御返答を願ひたいと、  
こういうふうにお話させていただきます。

それを施工せられていくものであると  
思つたのであります。また、駅の新設に  
ついては、同じような考え方の上  
に立つた方法でなければならぬと思ひ  
ますが、私もまた国政に關しましてそ  
う簡単に申し述べざるほどの力もあり  
せんために、まず国鉄さんがそういう  
ような施工並びにその運送等について  
いかなる根本理念をもつておやりにな  
つておるんですか、それについて、  
一応はつきりした私の心が見えを持  
ていきたいと思つたので、お聞きいたし  
たいと思つたのでございます。

○小酒井義男君 速記とめて下さい。

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめ  
て。

○委員長(金丸富夫君) 速記をつけ  
て。

○委員長(金丸富夫君) 港灣整備促進  
法の一部を改正する法律案及び道路運  
送車両法の一部を改正する法律案(い  
ずれも内閣提出、参議院先議)の両案  
を便宜一括議題として、提案理由の説  
明を聴取いたします。綾部運輸大臣。

まず第一番目に、先ほど申しました  
ように、国鉄というものはすべて国民  
のために引かれるものであり、またそ  
のサービス機関である以上は、幹線並  
びに支線、いろいろなものを引かれて  
いく上は、やはりそこに根拠があつて、

いために、増大する輸入木材の処理に追  
随し得ない状況にあります。

このため、港灣区域内に無秩序に木  
材が放置され、港灣機能の維持の面か  
ら、また、災害防止の観点からも、  
無視し得ない現象が発生いたしており  
ます。

このような事態を解消し、港灣にお  
ける木材の処理を円滑にし、港灣の整  
備を促進するためには、貯木場の整備  
に要する資金の調達を円滑にし、貯木  
場の整備を積極的に推進する必要があ  
ります。

以上が、この法律案を提案する理由  
であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやか  
に御賛成いただきますよう、お願い申  
上げます。

ただいま議題となりました道路運送  
車両法の一部を改正する法律案の提案  
理由につきまして、御説明申し上げま  
す。

最近における自動車数の激増、自動  
車の性能及び種類の変化並びに自動車  
の高速化に伴い、政府といたしまして  
は、自動車の安全性の確保と登録検査  
等の制度の合理化につきまして鋭意検  
討を続けていのでありますが、今回の  
本法改正は、自動車の保安確保のた  
めに、その整備の充実強化をはかるこ  
とを主眼とし、あわせて諸制度の合理  
化及び簡素化をはかるものとして  
あります。

以下改正の概要につき御説明いたし  
ます。

改正の第一点は、自動車の使用者に  
定期点検及び整備の義務を課したこと  
であります。

おおよそ自動車を使用する者が、その

自動車を常時整備された状態に保つて  
おくべきことは、交通事故を防ぐため  
の社会的責務であります。

したがつて、自動車の使用者に対  
し、一定の期間ごとに点検をし、かつ  
整備を行なうことを義務づけまして、  
使用者のみならずそれをそれぞれ自動車  
の保安確保に努めしめようとするもの  
であります。

改正の第二点は、三輪以上の軽自動  
車の分解整備事業を認証制の対象に加  
えたことでもあります。

これは、三輪以上の軽自動車はその  
構造及び性能において小型自動車に接  
近しつつある現状にかんがみ、これが  
整備体制を確保するため、整備工場に  
おける整備能力の充実強化をはかる  
とするものであります。

改正の第三点は、軽自動車を臨時検  
査の対象に加えたことでもあります。

軽自動車につきましては、従来各種  
の検査の対象とされていなかったため  
ありますが、最近の軽自動車の増加傾  
向にかんがみ、車両事故を未然に防止  
するため、軽自動車についても臨時検  
査を行ないうる道を開いたものであり  
ます。

改正の第四点は、自動車の種別とし  
て小型特殊自動車を軽自動車から区分  
したことであります。

これは、農耕作業用軽自動車及び特  
殊作業用軽自動車の使用の実態が一般  
の運送用の軽自動車と格段の相違があ  
ることにかんがみ、これを軽自動車の  
種別からはずして、新たに小型特殊自  
動車として一種別を設け、陸運局長へ  
の使用の届出を要しないこととしたも  
のであります。

以上のほか、変更検査の要件の追





自體としての考え方を研究をされる考  
えなのか。検討というのは、何かその  
審議会で持つてやるのか、あるいは  
大臣の下に学者層を集めてやるのか  
とにかく、そういう専門家の知識等も  
参考にしながら運輸省としての方針と  
いうものを出していこうとする意欲が  
あるかどうか、前向きな姿勢で、意  
欲があるというなら私も了解します  
が、単に経済性でもって、百五十ト  
ン以上は国際条約できめられておるから  
やっつけていきます、それ以下につい  
ては、これは持つておる人にまかせ  
て、ということでは、私は運輸省所  
管としての立場では、これは納得でき  
ない。こういうことで、ひとつ大臣な  
り、局長なり、それぞれから御答弁を  
いただきたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) 私の承知  
しておる範囲内におきましては、百五  
十トンは、わが国においては国際  
場裏に出る船がないやりに聞いてお  
ります。まああるかも知れませんが  
が、御趣旨を体しまして、よく研究し  
て、経済上その他の点をも考慮して、  
もし政令でそれを規定する必要ありと  
すれば、やることにやぶさかではあり  
ません。

また、百五十トン以下のことにつ  
いて、国際会議で何か主張をしたかとい  
います、それは何ら議題になってお  
らないので、わが国といたしまして  
も、議題にならなかつたというので主  
張いたしておりません。

○政府委員(藤野淳君) たいだいま、百  
五十トン以下の船につきましてどう  
いうふうにか考へるかという御質問で  
ございするが、運輸大臣の諮問機  
関に、造船技術審議会というのござい

まして、その下部機構に、船舶安全部  
会というのがございする。その船舶安  
全部会がこの問題は前向きな姿勢で十  
分対策を考へたいというふうな存じて  
おります。非常にむずかしい問題で  
ございするが、決して経済問題だけにと  
ざいする、安全性の向上につきま  
しては、有効適切な措置を講じていき  
たい、かように存する次第でございま  
す。

○相澤重明君 まあ、今の大臣の御答  
弁ですが、せつかくの御答弁をいた  
したんですが、私も賛成しておきたい  
んですが、少し違うんです。私は、議  
議になっておるから、おらないからとい  
うことでなくて、国際会議を持つ場合  
には、わが国としては積極的によは  
る議論を出す、こういう考へ方で進ん  
でいきたい。しかし、百五十トン未満  
について議題に上せるのがいいのか悪  
いのかということについては、これは  
各界の意見も聞かなければならぬで  
しょう。また、大臣のおっしゃるよう  
なこともあると思ひますので、船舶局  
長の言うように、十分ひとつ検討し  
ていただきたい。それで、少なくとも  
国の答弁の中で、単に経済性というよ  
うなものだけで御答弁されると、私は  
航行の安全という問題の本質からい  
って承でできなくなつてしまひますの  
で、ぜひそういう点は、今後ひとつ前  
向きな姿勢でやつていただくようにお  
願ひしたいと思います。

次に、第二点に入るわけであります  
が、この一九六〇年の人命安全のため  
の国際条約の批准を行なうことに伴  
つて、今までの五百トン以上のものを  
トン数三百トン以上の非旅客船でも、  
国際航海に従事するものに対しては無

線通信または無線電話の施設を義務づ  
ける、これは、今まで施設を持つて  
おつたのは何隻くらいですか。  
○政府委員(藤野淳君) たいだいまの御  
質問は、五百トン以上で無線通信の施  
設を強制されておるものが何隻かとい  
う御質問でございする。  
○相澤重明君 今までのもの。  
○政府委員(藤野淳君) 旅客船で二十  
隻、非旅客船—旅客船でないもので  
ございする。非旅客船で九百四十一隻  
というございする。

○相澤重明君 それで、今度はトン数  
を三百トン以上にする。この場合に、  
通信士の資格の問題です。資格は通  
常一般通信士ということだと思ひ  
ます。これを、今回の法改正に伴つて政  
府が考へておるのはどういふふうにお  
考へになつておるのか、資格の問題に  
ついて、ひとつ御答弁いただきたい。  
○政府委員(藤野淳君) 五百トンが三  
百トンに下げられた場合、それに乗り  
組む船舶通信士の資格はどういう資格  
かという御質問だと存じますが、この  
無線施設は、無線電信の場合、無線電  
話の場合、いずれでもいい規定になつ  
ておりますが、船舶職員法では乙種船  
舶通信士でよろしいということになつ  
ております。

○相澤重明君 それは国際法上の考へ  
です、ね、そういうことですか。  
○政府委員(藤野淳君) これは、船舶  
職員法上の問題でございするが、国  
際法上も何ら支障のない、資格でござ  
いする。  
○相澤重明君 国際法上、資格上差  
つかえないという見解は、政府は、乙  
種の資格のものでよろしいというこ  
とは、いわゆる甲種のもの数はあま

り多くないということなのか、それと  
も、待遇がよくなければなかなか来な  
いということ、それを経済性の問題  
になるから、したがつて、資格を乙種  
まで—いわゆる国際法上認められて  
おるからということ、その乙種とい  
う考へに立つのか、この点は、どうい  
う考へて政府はこの今回の法改正の中  
での資格問題をお考へになつておるの  
か。その点の御答弁をいただきたい。  
○政府委員(藤野淳君) 乙種船舶通信  
士でよろしいと申ししますのは、必要  
な資格、最低限度の資格でございま  
す。甲種でも一向差しかえないので  
ございするが、しかし、その種の船  
舶に乗り組むものは、乙種船舶通信士  
の資格を有するもので十分であると考  
へるのでございする。この国際条約の  
関係は、電気通信条約の線に沿いま  
して、電波法で無線従事者の資格をきめ  
ておるわけでございまして、この点に  
つきましては何ら支障はないわけで  
ございする。

○相澤重明君 これは大臣に伺いた  
いのですが、郵政省等関係省との調整は  
どうなつておるのですか。これは今運  
輸省が提案するということ、OKとい  
うことなんでしょうか。この資格の問題に  
ついては、関係省の意見が実は運輸省  
の考へ方にあまり積極的に賛成してお  
らない、こう私は見ておる。また私はそ  
ういふように聞いておる。そこで、運  
輸大臣は、提案する以上は、政府の考  
えはままとまつておるということだろ  
うと思うのですが、どうもこの電波法と  
の問題から、あるいは船舶職員法等の  
運輸省と他省との関係というのから  
条文を考へてくると、私は少し問題が  
ありはしないかと思うのですが、積極的

に各省はこれに賛成しましたか。  
○國務大臣(綾部健太郎君) 本案提出  
につきましては、各省、すなわち関係  
省、主として郵政省その他と協定いた  
しまして、何ら問題がありません。

○相澤重明君 これは、政府が少な  
くとも提案をするということだから、そ  
ういふ大臣の答弁のようなことになら  
うと思うのですが、海員組合等は、実  
は相当問題にしておるだろうと思ひ  
ます。やはり、乙種でもいいのだとい  
う考へ方に立つこと自体が、だんだん  
わゆる質の問題が議論をされてくる  
じゃないか。したがつて、今まで国際  
航行に際しては、少なくとも無線電信  
あるいは無線電話については、施設を  
すると同時に、二人以上を乗せなけれ  
ばならない。しかも一等通信士ある  
はそういうたとえ甲種といひます  
か、そういう人たちが船員組合等では  
これは主張し続けてきたものです。そ  
れだけに、今回の法改正によって、む  
しろ従業者そのものの航行安全に対す  
る定義といひますか、というものを、  
何か政府はかえつて格下げをしたよ  
うなことになりはしないか。これは、な  
るほど国際法上では二等通信士の資格  
があればよろしいという御説明をいた  
だいておるわけですけれども、私はや  
はり国際法上いからというので満  
足するのじゃなくて、より質を向上さ  
して、そうしていざというときに安全  
を保つということに国際条約を各国が  
批准をする大きな意義がある、こう思  
うのです。そういう意味で、いまいし  
この点については検討をしてもらい  
たいと思ひますが、これはいざ  
れ、いまいし私も関係者の意見を聞い

○相澤重明君 政府が少な  
くとも提案をするということだから、そ  
ういふ大臣の答弁のようなことになら  
うと思うのですが、海員組合等は、実  
は相当問題にしておるだろうと思ひ  
ます。やはり、乙種でもいいのだとい  
う考へ方に立つこと自体が、だんだん  
わゆる質の問題が議論をされてくる  
じゃないか。したがつて、今まで国際  
航行に際しては、少なくとも無線電信  
あるいは無線電話については、施設を  
すると同時に、二人以上を乗せなけれ  
ばならない。しかも一等通信士ある  
はそういうたとえ甲種といひます  
か、そういう人たちが船員組合等では  
これは主張し続けてきたものです。そ  
れだけに、今回の法改正によって、む  
しろ従業者そのものの航行安全に対す  
る定義といひますか、というものを、  
何か政府はかえつて格下げをしたよ  
うなことになりはしないか。これは、な  
るほど国際法上では二等通信士の資格  
があればよろしいという御説明をいた  
だいておるわけですけれども、私はや  
はり国際法上いからというので満  
足するのじゃなくて、より質を向上さ  
して、そうしていざというときに安全  
を保つということに国際条約を各国が  
批准をする大きな意義がある、こう思  
うのです。そういう意味で、いまいし  
この点については検討をしてもらい  
たいと思ひますが、これはいざ  
れ、いまいし私も関係者の意見を聞い

○相澤重明君 政府が少な  
くとも提案をするということだから、そ  
ういふ大臣の答弁のようなことになら  
うと思うのですが、海員組合等は、実  
は相当問題にしておるだろうと思ひ  
ます。やはり、乙種でもいいのだとい  
う考へ方に立つこと自体が、だんだん  
わゆる質の問題が議論をされてくる  
じゃないか。したがつて、今まで国際  
航行に際しては、少なくとも無線電信  
あるいは無線電話については、施設を  
すると同時に、二人以上を乗せなけれ  
ばならない。しかも一等通信士ある  
はそういうたとえ甲種といひます  
か、そういう人たちが船員組合等では  
これは主張し続けてきたものです。そ  
れだけに、今回の法改正によって、む  
しろ従業者そのものの航行安全に対す  
る定義といひますか、というものを、  
何か政府はかえつて格下げをしたよ  
うなことになりはしないか。これは、な  
るほど国際法上では二等通信士の資格  
があればよろしいという御説明をいた  
だいておるわけですけれども、私はや  
はり国際法上いからというので満  
足するのじゃなくて、より質を向上さ  
して、そうしていざというときに安全  
を保つということに国際条約を各国が  
批准をする大きな意義がある、こう思  
うのです。そういう意味で、いまいし  
この点については検討をしてもらい  
たいと思ひますが、これはいざ  
れ、いまいし私も関係者の意見を聞い

てから質問したいと思う。きょうはこの点については保留です。これは大臣のせつかく答弁をいただいたけど、保留。どうですか、そういうことになりませんか。

○政府委員(藤野淳君) 法改正に伴いまして、無線通信施設を施設すべき船を五百トンから三百トンに下げることによりまして、新たに無線施設を實際に施設しなきゃならぬ船は二隻ということでございます。しかし、最近の調査によりまして、これもすでに施設をしておりますので、實際には新たに施設しなきゃならぬ船舶はきわめてわずかじやなかるうかというふうに私もは考えておる次第でございます。したがって、この二種船舶通信士の需給の問題につきましては、全然問題がないというふうに考えておる次第でございます。

○岡三郎君 まあ、無線通信または無線電話で、最近の傾向は無線通信から無線電話に移りつつある、こういうことで、通信士の需給状態が非常に問題だという話も聞いておるのですが、無線通信と無線電話の施設の数、どのぐらいの比率になっておりますか、現状において。

○政府委員(藤野淳君) お答えをいたします。旅客船につきましては、無線通信を持っておりましては二十二隻でございます。無線電話を持っておりましては八十二隻でございます。それから非旅客船につきましては、無線通信を持っておりましては千六百三十九隻、無線電話を持っておりましては四十一隻でございます。

○岡三郎君 この傾向は、私が今言ったように、無線電話のほうへ移りつつあるという現状ですか、その推移はどんなふうになっておりますか。

○政府委員(藤野淳君) 沿岸、あるいは沿岸に近いところを航海いたします小型船につきましては、無線電話を施設される傾向が非常に強くなって参ります。これは、海岸局の整備が逐次進歩いたしますにつれて、その傾向が顕著になって参ると考えております。

○岡三郎君 聞くところによると、今言ったように、船舶職員法の問題が前からずっと問題になってきて、結局、乙種通信士の需給関係が非常にアンバランスになった。つまり失業状態が多くなるのですが、通信士の数を職員法で減らすことになっておりますね。そういう点で、これによって何ぼかはけるのじやないかというふうに考えたいのだが、二隻ではいけない。こうなってくるという、一体こんな改正は大した問題じゃなくて、国際の話においてただちょっと格好つけただけだということになってくると、がっかりしたのですがね。根本的にいって、無線電話に移行するということになると、通信士は要らなくなるわけですか。どうなんですか、この点。

○政府委員(藤野淳君) 条約、あるいは法で強制いたします船舶につきましては、資格のある通信士が必要なのわけでございます。任意に電話を施設する向きにつきましては、通信士は強制されていらないでございます。

あるという現状ですか、その推移はどんなふうになっておりますか。

○政府委員(藤野淳君) 旅客船につきましては、無線電話を施設しておりますのは六百八十七隻でございます。それから沿海の国際航海に従事しておりますのは九隻でございます。以上でございます。

○岡三郎君 次に、検査の問題になるわけですが、五トン以上二十トン未満の船、これを随時の検査に変更する、この理由としては、船腹が非常に多くなってきておると、こういうことを言っておりますが、そうなんですか。

○政府委員(藤野淳君) 定期的な検査を随時検査に改めました理由は、船腹の増加も一つの理由でございます。平水区域という限られた海域で航海をいたしておりますものは、気象、海象という条件が、船の堪航性に及ぼす影響が比較的小さいということ、それから避難が容易にできるということ、それから自主的な船の整備点検が比較の容易にできる、それから随時検査の場合に、検査官が船に臨検いたしますのも比較的容易にできるということでございます。これによって、船舶の安全性が害されないという見通しのもとに、このようにいたしましたと考えておる次第でございます。

○岡三郎君 安全性が害せられないと局長が言ったって、どういふふうな害せられないかというところになると、問題がある。というのは、こういう心配はないですか。結局、定期的にするということになれば、いやおうなしに、とにかくそれだけの条件をそろえてやらなければならぬ。ところが、随時ということになると、随時というのには、適当という言葉に置きかえられる心配はないですか。

○政府委員(藤野淳君) 随時と申しましても、毎年やっておりますのを二年に一回、二年ごとをやっておりますのを三年に一回というふうな程度に随時実施したい、かように考えております。

○岡三郎君 そうするとうつと、随時じゃなくして繰り延べすな。(笑声) それではやはり、こういう小さい船は割合にあぶないのですね。いろいろな問題が起ってくるときに、この小さな船がよく問題になると思う。これは、定員以上のオーバーな数を乗せて、ひっくり返っているという例も、いぶんありますがね。いずれにしても、この随時の検査に変更するということによって、何か時日を延ばしていかうということになってくるといって、やはり安全性ということの建前上困るのではないかと、やほり厳格に定期的なきちきちと検査していかうということのほうがいいのじやないか。ただ数が足りないからこういふふうにしたというふうな受け取れるのですがね、その点、どうなんですか。職員数の問題からこうなったのですか、船がふえたから……。

○政府委員(藤野淳君) 現在でも、ある種の船につきましては、二年に一回という検査を實際に行なっているわけでございます。今度行ないます随時検査は、検査の日を確定いたしませんで、二年に一回というふうなピッチでやりたいと思っておりますが、最近、その船体はもとより、機関につきましても、相当技術が進歩いたして参りまして、従前に比べますと、性能がよくなっているということをやほり注目しているわけでございます。なおこの検査のやり方につきましては、毎年が二年に一回になりました。従来とちつとも変わらない程度に、検査の内容を充実させたいと、かように存じておりました。これによって安全が害せられないように、十分配慮したいと存じている次第でございます。

○岡三郎君 ちつと速記をとめて下さい。

○委員(長(金丸富夫君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(金丸富夫君)) 速記をとめて下さい。

○相澤重明君 先ほどの第二項の御答弁は、これからつけるのは二隻だからとか、あるいはもうすでに一隻はついたからというふうなことで、これは法律の審議にならぬのですよ。法律というものは、確かに対象の事案として、今の、たとえばさういふ数字的なものを出せるときには、なるだけども、法律的な問題については、やはり、そういう点の配慮というか、先ほど申し上げたように、郵政省関係なり、船舶職員法の関係なり、こういうものから私は考えてきて、これ

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 現在でも、ある種の船につきましては、二年に一回という検査を實際に行なっているわけでございます。今度行ないます随時検査は、検査の日を確定いたしませんで、二年に一回というふうなピッチでやりたいと思っておりますが、最近、その船体はもとより、機関につきましても、相当技術が進歩いたして参りまして、従前に比べますと、性能がよくなっているということをやほり注目しているわけでございます。なおこの検査のやり方につきましては、毎年が二年に一回になりました。従来とちつとも変わらない程度に、検査の内容を充実させたいと、かように存じておりました。これによって安全が害せられないように、十分配慮したいと存じている次第でございます。

○岡三郎君 ちつと速記をとめて下さい。

○委員(長(金丸富夫君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(金丸富夫君)) 速記をとめて下さい。

○相澤重明君 先ほどの第二項の御答弁は、これからつけるのは二隻だからとか、あるいはもうすでに一隻はついたからというふうなことで、これは法律の審議にならぬのですよ。法律というものは、確かに対象の事案として、今の、たとえばさういふ数字的なものを出せるときには、なるだけども、法律的な問題については、やはり、そういう点の配慮というか、先ほど申し上げたように、郵政省関係なり、船舶職員法の関係なり、こういうものから私は考えてきて、これ

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

○政府委員(藤野淳君) 国際航海に従事いたしますものは、無線電話でも乙種の通信士は必要ということですか。

でいいかなという実は心配をしておつたわけです。しかし、政府がそういうふうに関係者の意見を調整されて、そして提案をしてきたというところから、私もほほその程度だろうということなんでしょう。私は本質的にそれでいいと思っていない。格下げということが適当かどうかわかりませんが、できるだけやはり技術はよいものでいくというのが、私はやはりこの法律の趣旨の建前であらう、こう思うのです。これは、そういうことでまあ政府の答弁を了といたします。

第三の問題は、今岡委員からも質問があったときに御答弁がありました。これは少し政府の施策の後退である、あと下がりである、決して前向きな姿勢ではない。それはなぜかという、検査制度の合理化という名前の中に、実は事前に、船を作る前に規格のいわゆる検査というものが十分行なわれておるから、まあ小さいものについてはそう心配がないのだと、こういう説明をされておるのです。しかも、それが今まで定期的に一年で行なわれておつたものを、随時ということに二年に延ばし、二年のものは三年にする、こういうことは、私も運輸委員会の今までの議案を取り扱った者の立場、あるいは事故が起きたときの経過等を考えてみて、決して前向きな姿勢ではない。速記録をごらんいただければいいと思うのですが、私も、四年か五年前に、当委員会で旅客船の定員外の乗船によつて、ついに転覆をして大きな事故を起こしたことを申し上げたことがあります。これはもう同僚の委員も御承知の事なんです。こういうことは、これは五トンだからいい、十トン

だからいい、十二トンだからいいということにはならぬ、こういうことを当委員会ではぜひぶん議論をしたところなんです。花見のお客さんがよけい乗つたということ、あるいは花火見物のお客さん、こういうことで事故は毎年繰り返されておるわけなんです。それから一つは、この前の当委員会で、私は京浜運河のタンカーの火災のことも申し上げました。あるいは横浜港における通船、通船といいますが、本船から港までに対する旅客の輸送、荷物の運搬という問題について、特にやみ通船、これはもう国際港としては許すべからざることだと、こういうことで、やみ通船の取り締まりをやるべきではないか、こういうことも当委員会では何回も申し上げたことでもあります。そういうことはどこからくるかといえう、実は検査制度というものがなごりにされておる、こういうところに、古い船を、しかも修繕を行なつた程度によつて行なつておるために事故というものが実はかなり起きておる。こういうことで、私は専門委員会だけに、そういう問題を幾つか当時申し上げたわけなんです。それはやはりもつと言葉を変えて言え、検査制度の強化ということになることなんです。検査制度を期間を延ばすことによつて、それがよくなるということではないかと私は思う。そういうことからいって、私は、当委員会としての立場から言え、第三項の点は実はこれは前向きな姿勢でなくて、あと向きの姿勢だ、後退である、こういうふうには言わざるを得ないのです。ですから、その趣旨から言え、私たちの考えておることと反対の立場をとつていこうとするのが

運輸省の考えであると思う。今ここでそのことを長々とやれば、先ほど申し上げましたように、時間が相当かかるわけでございます。私は今それを長く言おうと考へてもいい。それぐらいのことは、あなた方専門家の立場でわかるのだから。

それでは、そういう二十トン未満の汽船、船について規制をする問題について、一体船の寿命というものをどうお考へになつておるか。こういうことに対する答弁は今必要ともしませんが、時間もかかるので、そういうことについても、ひとつ運輸省としては検討してもらいたい。それで、できれば資料として、そういうものについて、これのあとに救などいろいろ出ている使用状況なども、こういう現在の木船のおわかりでありますから、少なくとも五十年、六十年なんというものは、そうたくさんあるわけではないけれども、終戦直後に作られたものでも、もう十八年、二十年になろうとしているわけなんです。そういうようなこと、私に、私は船の年齢というものを、船齢といいますが、こういうものについて、やはり一応お考へいたたくのいいんじゃないか、こういう点を御検討いただき、できれば資料をちょうだいしたい。これは議事進行の意味で私は申し上げているわけなんです。

それから第四点、ばら積穀類貨物、含水微粉鉱石、これは今までは運輸規則で規制しておつたものですが、この特殊貨物の運送に対して規制を行なう、こういう提案をされておるわけですが、一体政府が提案されている趣旨はどこにあるのか。これだけではないのか。いわゆる従来の運輸規則で規制しておつたもの、それをどういうふうに今お考へになつて、これからやろうとしておるのか。この点について局長の答弁を聞きたい。

○政府委員(藤野淳君) 特殊貨物の運送を安全法で規制することになりまして、これは、条約を受けてそれを取り入れたという面もございしますが、移動いたしません穀類貨物でありますか、あるいは含水微粉鉱石でありますか、あるいは、このようなものは、従来のような状況では安全性を確保することが非常に困難でございますので、その中でも穀類貨物につきましては、積載計画図を出させまして、それを審査いたしまして、その計画が一定の基準に合致しておりますものにつきまして積載を許すというふうな措置をとりたい、かように存じておるわけでございます。

まして、それが原因になつて船が転覆したり、あるいは危険に類することは、ないか、ということを確認して航海を許す、こういうことでございます。

○相澤重明君 それで、これは局長知つておるかどうか、ハッチ作業というものについてどういうふうにお考へているか、今の荷物を積むのに、底から中段から上と、こうあるわけなんです。ところが、ハッチがあるわけなんです。実は、このハッチの扱い方によつて人命がずいぶんなくなつておる。これは実は、四年ばかり前から私はいつも当委員会を言つておる大きな問題なんです、そういうものは、荷主あるいはこれを扱うところの全港振というものがあつて、知つておりますね、全港振。それから労働組合では荷役をする沖仲仕、こういう専門的な、私も横浜などにおつてよくわかるわけですが、そういうことに対しては、何らかの規制がありますか。

○政府委員(藤野淳君) ただいまの御質問は、船舶の荷役施設について、荷役災害の防止について何らかの配慮あるいは規制が行なわれているかという御質問だと思つておる。これにつきましては、国際水準の規則を制定いたしまして、昨年の六月からこれを施行しておる次第でございます。ただ、在来船あるいは入港して参ります外国船を考慮いたしましたので、すべての船舶の荷役を全面的に防止する規制が実施されません、ことしの六月からということに相なつておる次第でございます。

○相澤重明君 これは、今の穀類のパラ積みとか含水微粉鉱石とか、中に外

○政府委員(藤野淳君) 穀類貨物につきましては、その穀類をどういうふうに積みつけるか。たとえば一番底と申しますか、底にはどういうふうな積み、中高場にはどういうふうな積み、またその間仕切りはどういうふうにする、航海中に船の動揺によつて穀類が移動する、その移動を防止する措置はどのようなものになつておるか、といったような計画でございまして、それを出させて、航海中に、穀類が移動いたし

国船のクレゾール液等を扱った場合に、実は横浜港で問題を起したことがあるわけです。これは、外国の船が荷物を持ってくる場合、日本の船が積んで外国に行く場合、二通りあるのがありますから、確かにそういう場合に、いつも積み方について相当問題が出てくるわけですが、私はひとつの船内荷役の場合のハッチのことを質問した。人命安全の問題から御質問したのですが、こういういわゆる危険な品物を扱う場合に、実はこのバラ積みが一番むずかしいのです。そういうことで常に全港振とか荷役の労働組合の中に紛争があるわけです。このことは十分ひとつ頭に置いていただきたいと思ふのです。それで、これは第四項に提案をしておるのは、私はこの提案の趣旨に賛成です。賛成ですが、条約で押しつけたものではないわけですね、条約でこうするのはいいですね。

○政府委員(藤野淳君) 穀類貨物の積載に対して積載計画図を要求しておりますのは、条約の線に沿っているわけでございます。

○相澤重明君 今の条約の線に沿う報告に基づいて行なう、こういうことですね。わかりました。それはそれでけっこうだと思ふのです。そこで、本年六月で経過措置の一年がたつわけですから、そういうときに、私が特に今申し上げたような船内荷役の問題なり、あるいは航行安全について十分ひとつ配慮してもらいたい。ここに提案をしておるのは、そういう趣旨だと思ふのです。そういうことでこの前も、この木船関係の法案のときに大臣に申し上げましたが、これは単に法律というものは通ったからそれでいいとい

うことではなく、それを実施する場合に一体どうなるのか、こういうことが大事なことでありまして、荷主の人にも船主にも、あるいは荷役を行なう人たちにも、この趣旨を徹底して、いわゆる船舶安全法の趣旨が生かされるように、航行安全ができるようにしてもらいたい、これを私は特別にお願いしておきたいと思ふ。こまかい点はたくさん実は質問すればあるのですが、先ほどの委員長理事の趣旨を体して、私は質問をこの程度にします。以上です。

○委員長(金丸富夫君) 他に御発言もなければ、これにて質疑は終局した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(金丸富夫君) 御異議ないと認めます。

○委員長(金丸富夫君) この際、委員の異動について報告いたします。本日付をもって前田佳都男君が辞任され、その補欠として三木與吉郎君が委員に選任されました。

○委員長(金丸富夫君) 次に、これより討論に入ります。御意見のあります方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。別に御発言もなければこれにて討論は終局した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(金丸富夫君) 御異議ないと認めます。これより採決に入ります。

船舶安全法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案を原案とおりに可決することに賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(金丸富夫君) 全会一致でございます。よって本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、諸般の手續等につきまして、先例により、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(金丸富夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

この際、総務大臣から発言を求められておりますので、これを許可いたします。

○国務大臣(総務大臣) 非常な熱心な御審議によりまして本委員会を通つたことに対して、所管大臣として厚くお礼を申し上げます。

○委員長(金丸富夫君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○小酒井義男君 前々回の委員会でも申し上げておきましたし、また、閣議のほうでも、豪雪地域における運輸関係の事業に対して長期低利の融資をすることが必要だという発言もしていただいております。大臣のお考えになつておられる運輸関係の中で、そういうことの必要な対象となりますのは、陸上と海上と両方ありますが、陸上といつても、私鉄、バス、トラック等があるわけですが、範疇としてはそういうものを含めたものか、それをお考えになつておられるか、それを承りたい。

○国務大臣(総務大臣) とりあへ

ず被害のわかつているものを対象としたして、被害がわかり次第にトラックその他についても考えてみたい。

○小酒井義男君 それから、低利長期の融資が必要だというお考えのようですが、大体それはどのくらい具体的に内容のものをお考えになつておられますか、期間及び利子の点です。

○国務大臣(総務大臣) まあ利子は、私鉄、バス等で借りている利子は、大体承知している範囲では九分ないし一割だと思います。それを六分ぐらいにして、期間は一年据え置き、長いほどいいのですが、あまり長いのもいかぬと思ひまして、五年間に払い得る状態にするのがいいのではないかと、うことで大蔵大臣とせつかく折衝いたしております。

○小酒井義男君 大臣に申し上げるまでもないのですが、豪雪地域の交通機関というものは、これは国鉄のようには広範囲の一部がとまったというのといささか事情が違ひまして、事業全体が埋没して停止をしているというところなんです。そういう特殊事情をひとつ考えて対策を推し進めていただく必要があるというふうに思ふわけですが、私鉄、バスだけじゃなしにトラックもやはり含まれる、そういうわけですね。

○国務大臣(総務大臣) ただいま対策本部に集まつております諸資料によりまして、トラックのこの具体的ななななが出ておらないので、それで順次まあ出てくるであろうと思ひますので、それが出てきました場合には、順次加えていきたいと思ひます。

○小酒井義男君 数字がなかなかすぐ

簡単に把握できぬと思ふのですけれども、今申し上げる通りに、企業の内部で掌握できるところはけっこうですけれども、そのできないところが相当それぞれ業態にあると思ふのです。それはやはり事業の性質上もありますから、これが責任を持ったひとつ遂行ができるようなことは、やはり運輸省としてもひとつ十分お考えをさせていただきたいと思つております。そこで次に、補助という点が一つ問題になると思ふのですが、これは具体的に、今のところ、鉄道関係の問題が出てきますが、そういう点については、大体どういふことがそれらの問題になりそうかというふうな問題について御検討願つておられるのです。それをひとつお尋ねいたします。

○政府委員(岡本悟君) 補助の対象となりますのは、私のほうの施設の関係で申しますと、除雪の経費、それからあと、かりに施設に災害があつたといつたものと、その災害復旧費、こういったものをどう補助するかという問題であるかと存じます。

地方鉄道軌道整備法の第三条第一項第四号に、「洪水、地震その他の異常な天然現象により大規模の災害を受けた地方鉄道であつて、すみやかに災害復旧事業を施行してその運輸を確保しなければ国民生活に著しい障害を生ずる虞のあるもの」ということ、でございますので、この「異常な天然現象」にこの豪雪というものが該当するかどうかという法律の解釈でございますが、これは当然われわれは該当すると思ひますが、ただ運用方針というものがございまして、これは省令でも政令でもございませぬが、い

わば内規的なものでございまして、大蔵省といろいろ協議をしまして、運用方針というものをきめておりますが、それで、積雪は入れないというところに一応申し合わせをいたしておるのでございます。そこで、そういう運用方針を改めれば法律上は別に差しつかえはないわけでございますから、可能としては、もちろん今後あらためていろいろ折衝してみたいと思っております。それから「大規模の災害」、これが大規模な災害に該当するかどうかという問題が一つございます。これはつまり大蔵省との大体の打ち合わせでは、年間の営業収入の一割程度以上損害をこうむったというふうなものを大規模の災害、こういうこととさせていただきます。

それから第八条に、第四項でございしますが、「政府は、地方鉄道の地方鉄道業者がその資力のみによつては当該災害復旧事業を施行することが著しく困難であると認めるときは、予算の範囲内で、当該災害復旧事業に要する費用の一部を補助することができる。」とございまして、いわば資力復旧はできない、こういうことが一つの要件になつておるわけでございますが、この「資力」という解釈でございまして、この「資力」は、現在会社が持つております手元資金とか、あるいは預金であるとか、そういうことだけでなしに、社債発行あるいは増資あるいは市中銀行からの借り入れ、そういったことを全部含めましての能力をいうのだというところとございまして、相当大きな施設でございまして資力信用がございまして、はたして政府が補助しなればその資力だけでできないかどうか

かというところは、相当問題があると思ひます。こういう解釈の問題があります。

それからもう一つは、この補助の割合でございますけれども、これは、補助の割合は政令でございまして、所要復旧費の二割、それから補助を受けまして、五年間は配当が制限される、こういうふうなことでございまして、はたしてこれで目的を達するかどうか、目下鋭意関係方面とも折衝いたしまして研究をいたしておるのでございます。

それから施設に災害を受けました場合は、これは当然今申し上げましたような要件になつておられますれば、この地方鉄道軌道整備法によりまして、補助を受けられるわけでございます。

○小酒井義男君　そうしますと、現地の代表が陳情に来たわけですが、私どもも見てこれは無理だと思つたやうなこともないことはないのです。ないですが、たとえば軌道部へ、あるいは豪雪ですから、それそれの家から屋根の雪おろしをしてみよう。そうすると、道路というものがほとんど使用不能になつて、軌道の部分だけでいろいろな除雪その他に活動をするトラックその他が動くために、軌道が非常に損傷を受けておるといふ、こういう例が一つ載つておるのですが、私はこれなどは特に顕著な例として、国のほうでもそういうものの復旧には考へてやる必要があるのじゃないかというふうな思つておるのです。これは、今鉄監局長が説明になりました中にそういうものが入りますか。

○政府委員(岡本恒君)　この軌道の補修の問題につきましては、ただ

いま仰せの豪雪による場合でなくて、かねてから軌道事業者の間では問題にしておつたわけでございます。と申し

ますのは、その原因が何であれ、要するに軌道が専用でなくてほかの車が相当通るわけでございます。特に車両が最近非常に大型化して参りまして、トン・トラックであるとか相当大きなダンプカーが走つております。そういうときに軌道が非常にいたむわけでございます。軌道法上は、御承知のようにこの補修責任の所在は軌道事業者にあるということでございます。したがつて、経費も当然支払わなければならぬ、こういうのはまことに不公平じゃないか、だから道路管理者もひとつその責任の一半を負担して経費を分担しろ、こういうことが非常に問題になつておつたわけでございます。運輸省といたしまして、いろいろ研究いたしまして、建設省とも話し合つて参つたのでございしますが、大まかに申し上げますと、事実上それぞれの軌道事業者が、地方公共団体である道路管理者とお話し合いになりまして、部分的には片づいておるところもあるのではないかと、たまたま軌道敷をまっ先に掃いて、そこへ車両がまっ先に通つて軌道敷がいたむというところがございますが、要するに、ほかの車両が線路敷の中に入つてきて損傷を与えるわけでございますから、今申し上げましたような事例と実質的には同じでございます。やはり道路管理者と積極的に話し合ひをいたしてほらいたい、われわれ運輸省といたしましては、自治省あるいは建設省を通じてその交渉を応援する、こういうことを申し上げておる

のでございます。

○小酒井義男君　普通の東京都内のようにこういう状態で自動車走つておる場合と、あるいは突然予想外の豪雪のためにそういう事態が起こつた場合と若干性格が違ふと思つたので、ですから、やはり一般問題とは違ふといふ考え方で、何らかの方法を考へていく必要が私はあると思つたのです。まあどのくらいの損害程度になつておるか、その点もわかつておりませんか、あれですが、これからはあり得ることかも知れませんが、そういう場合の救済方法をこの機会にひとつ樹立しておいていただくことがいいのではないかと思つたのです。せつかくひとつ御努力をしていただきたいと思ひます。

もう一つですが、税金の問題でどういふものが減税になる対象として今後考へられるか、これをひとつ、税の問題ですと自動車局のほうにも関係があると思つたので、それそれひとつ。

○国務大臣(綾部健太郎君)　国税と地方税につきまして減税を、租税を減免する措置をしなければいけません。そこかという考え方がございまして、そこ、現在やつておる状態を申し上げますと、本日までにやつた状態を申し上げますと、法人税については、関係府県につき申告の猶予、徴収期限の延長等の措置を講じて、そうして、なお損害額は損金に算入せられるようにいたしておきます。これ以外の特別の措置は、税法の改正が必要で、その改正に待つべきことがあります。地方税については研究中であります。地方税では事業税、住民税については、やはり申告の期限延長、徴収猶

子の措置を法人税に準じて取り扱われております。また、固定資産税、事業税等については、いずれも税法上、地方公共団体の議会の議決により減免措置を講ぜられることになつておりますので、自治省に対し、減税の措置について、関係地方公共団体に対し手配方を強く要請し、また、関係陸運局長、当該地方公共団体の長に對しまして、以上の租税の減免措置が講ぜられるよう要請いたしております。

それから、そのほか法律を改正してやらなければならぬという税金については、鋭意雪害対策本部でも、予見し得なかつた段階でございますので、何か税法、法律上必要なことはないかというところを、雪害対策本部では大蔵省、自治省と協議をいたしております。

○小酒井義男君　それで地方税の場合に、地方自治体の収入にそれぞれ穴があきますと、やはり自治省のほうから何かその分を見てやらなければならぬわけですが、そういう点については、政府部内で自治省との間に、何かそういうことを現地に指示されるというふうな段階にまで進んでおるのでございませうか。

○国務大臣(綾部健太郎君)　現在の法律でやり得る措置につきましては、繰り上げ支給等をいたしておりますが、それは現実にやつております。しかし、ただいま申し上げましたように、税法の改正を待たなければ自治省としてもどうしてできないということについては、今研究中でございます。

○小酒井義男君　それで、現在の法律で行なうことによつて、地方財源に穴があく、こういう問題が出てくると思



第六〇五号 昭和三十八年二月一日  
受理  
横須賀線保土ヶ谷、戸塚両駅間に新駅  
設置等に関する請願

請願者 横浜市戸塚区中田町  
一、二三〇 富川清外  
一名

紹介議員 相澤 重明君  
横須賀線保土ヶ谷、戸塚両駅間に新駅  
を設置する件及び戸塚駅に湘南電車を  
停車させる件について、横浜市会国鉄  
対策特別委員会は、国鉄根岸線の第二  
期工事の促進、横浜線の複線化となら  
んで、横須賀線の大船から保土ヶ谷に  
かけ、横須賀線に活況を呈する工場群の  
進出対策として、すでに関係当局に陳  
情をつづけている模様であるが、請願  
者等戸塚地域の各会社工場に通勤する  
者は毎日交通難にあえいでおり、身心  
の消耗も著しい状態である。戸塚駅を  
利用する通勤者は十万人をこえてお  
り、せいぜい五万人を限度としてお  
り、小駅に殺到する乗降者をさばくため  
は、駅の根本的改造、周辺道路網の整  
備が第一要件であるが、この道路網の  
整備は百年河清を待つという実情であ  
る。たまたま相模鉄道の沿線開発計画  
において二俣川から弘明寺へ南下し、  
根岸湾埋立地に通ずる新線計画が企画  
され、すでに関係省庁に対し請願中で  
あると聞くので、沿線住民及び通勤者  
一同は、この交差する地点がおりよく  
戸塚、保土ヶ谷両駅間九・七キロメー  
トルの中心に位置することにもなるの  
で、ぜひターミナル駅として新設方を  
要望する次第である。すでに付近の山  
林には土地会社が進出し、工場群とな  
らんで大住宅団地が出現しつつあり、  
このまま放置するときは、遂に国鉄用

地確保に重大な支障をきたさないとも  
限らないと考えられるから、国鉄、相  
鉄、横浜市が一体となつてこの新駅設  
置に協力できるよう関係省庁が必要  
措置をすみやかに講ずるよう取り計ら  
われたいとの請願。

第七一四号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 東京都港区芝高輪台町  
四一東海高等通信工学  
校内電波教育連盟内  
小船井敬吉

紹介議員 永岡 光治君  
船舶局の運用義務時間を軽減し、わが  
国船舶のほとんど全部（九十九パーセ  
ント）を運用義務時間一日八時間以下  
とし、船舶局法定員を一挙にその五十  
三パーセント余に減少しようとする電  
波法及び船舶職員法の改正は、国際混  
信を激成し、特にC地帯における海上  
無線通信を大混乱に陥らせるものであ  
つて、ただに通信条約付属規定に反す  
るばかりでなく、電波の能率的な利用を  
確保し、公共の福祉を増進すべき電波  
法の目的にも反するものであり、又、  
世界海難の三分の一が日本船舶によつ  
て起こっている実情を無視したもので  
、海上における人命、財産の保全上  
大きな支障と欠陥を生ずることは明ら  
かであるから、電波法及び船舶職員法  
の不当で、無思慮な改正は行なわな  
いように強く要望するとの請願。

第七一五号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
谷川知子

紹介議員 横川 正市君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七一六号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
小林武士外二名

紹介議員 藤原 道子君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七一七号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
有吉久吾

紹介議員 久保 等君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七一八号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
大山洋

紹介議員 鈴木 強君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七二〇号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
日笠恵介

紹介議員 大和 与一君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七二二号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
須鐘佐登子

紹介議員 鶴岡 哲夫君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七二三号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
垂水明良

紹介議員 中村 順造君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七二四号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
有吉三郎

紹介議員 野々山一三君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七二五号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
中村昌子

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。

第七二六号 昭和三十八年二月五日  
受理  
船舶通信士の法定定員減少反対に關す  
る請願

請願者 岡山県和氣郡三石町  
村野陽治

紹介議員 伊藤 顕道君  
この請願の趣旨は、第七一四号と同じ  
である。



し、第二項の次に次の一項を加える。

3 運輸大臣は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣の指定する自動車整備士の養成施設の課程を修了した者その他一定の資格を有する者に対して、学科試験又は実技試験の全部又は一部を免除することができ。

第五十八条中「軽自動車」の下に「及び小型特殊自動車」を加える。  
第五十九条第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 陸運局長は、前条の検査を受けようとする者に対し、当該自動車に係る第四十九条の定期点検整備記録簿の呈示を求めることができ。

第六十条中「適合し、且つ、申請者が当該自動車を使用する権利を有する」を「適合する」に改め、同条第七号及び第十五号中「特殊自動車」を「大型特殊自動車」に改め、同条第十六号中「被けん引自動車」を「被牽引自動車」に、「けん引自動車」を「牽引自動車」に改める。

第六十一条第二項中「第六十三条第三項」の下に「第六十四条第二項及び第六十七条第三項において準用する場合を含む。」を加える。

第六十二条第一項中「適合し、且つ、申請者が当該自動車を使用する権利を有する」を「適合する」に改め、同条に次の一項を加える。

3 第五十九条第二項の規定は、第一項の検査について準用する。  
第六十三条第一項中「自動車の使

用者」を「自動車(軽自動車を含む。以下第三項までにおいて同じ。)の使用者」に改め、同条第三項中「適合し、且つ、呈示をした者が当該自動車を使用する権利を有すると認めるときは、」を「適合すると認めるときは、軽自動車にあつてはその旨を証明し、その他の自動車にあつては」に改め、同条第四項中「前条第二項の規定は、前項」を「第五十九条第二項及び前条第二項の規定は、前項の検査及び同項」に改める。

第六十五条第二項中「自動車」の下に「軽自動車を含む。」を加え、同条第三項中「自動車の」を「自動車(軽自動車を含む。)につき、軽自動車にあつては保安基準に適合する旨の証明、その他の自動車にあつては」に改める。

第六十七条第二項中第四号を第六号とし、第三号を第四号とし、同号の次に次の一号を加える。

五 被牽引自動車にあつては、牽引自動車の車名又は型式を変更したとき。

第六十七条第二項第二号の次に次の一号を加える。

三 燃料の種類を変更したとき。

第七十一条第五項中「第六十三条第三項」の下に「第六十四条第二項及び第六十七条第三項において準用する場合を含む。」を加える。

第七十二条及び第七十四条第一項中「自動車の検査」を「自動車(軽自動車を含む。)の検査」に改め、第七十七条中「軽自動車以外の自動車」を「自動車(小型特殊自動車及び二輪の軽自動車を除く。)」に改め、同条第一号中「電気自動車(電

動機を原動機とする自動車をいう。以下同じ。)以外の」を削り、「特殊自動車」を「大型特殊自動車」に改め、同条第二号中「電気自動車以外の小型自動車」を「小型自動車及び三輪以上の軽自動車」に改め、同条第三号を次のように改める。

三 軽自動車分解整備事業(三輪以上の軽自動車を対象とする自動車分解整備事業)

第九十条中「当該自動車」の下に「の分解整備に係る部分」を加える。

第九十一条第一項第一号中「第六十条後段」の下に「又は第九十七条の三第一項」を加え、同条第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 自動車分解整備事業者は、当該自動車の使用者の請求があつたときは、前項各号に掲げる事項を記載した分解整備記録簿の写しを交付しなければならない。

第九十四条の六第一項第一号中「第六十条後段」の下に「又は第九十七条の三第一項」を加える。

第九十七条第四項中「特殊自動車」を「大型特殊自動車」に改める。

第九十七条の二第二項中「当該地方公共団体の長の書面を提出し」を「に足る書面を呈示し」に改め、同条第二項中「提出」を「呈示」に改め、第九十七条の三第二項に後段として次のように加える。

この場合において、「その後面の見易い位置」とあるのは、「運輸省令で定める位置」と読み替へるものとする。

第九十七条の三に次の一項を加える。

3 前項において準用する第七十三条第一項の規定により軽自動車に表示する車両番号標に関する事項は、運輸省令で定める。

第九十九条第三号中「第二十五条」を「第二十五条第一項」に改め、同条第五号中「第三十二条」を「第二十八条の二第二項又は第三十二条」に改める。

第一百条第一号及び第四号中「、第四十九条」を削り、同条第五号中「及び第七十六条」を「、第七十六条及び第九十七条の三第三項」に改める。

附則  
(施行期日)  
第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

(経過規定)  
第二条 この法律の施行前に改正前の道路運送車両法(以下「旧法」という。)第十四条第一項の規定により申請された登録換えについては、なお従前の例による。

2 前項の規定により閉鎖した自動車登録簿は、その閉鎖の日から五年間保存しなければならない。

3 この法律の施行前に旧法第十四条第七項の規定により閉鎖した自動車登録簿の保存については、なお従前の例による。

第三条 この法律の施行の際現に乗車定員十人以下で車両総重量八トン以上の家用自動車を使用する者であつて第五十条第一項の規定の改正により新たに五両以上九両以下の自動車の使用の本拠につき

整備管理者を選任しなければならなくなつたものは、この法律の施行の日から一年間は、改正後の道路運送車両法(以下「新法」という。)第五十一条第一項各号の一に該当しない者を当該使用の本拠における整備管理者に選任することができる。

第四条 この法律の施行前に旧法の規定による自動車分解整備事業の認証は、運輸省令で定めるところにより、新法の規定に基づいてしたものとなす。その認証の申請についても、同様とする。

2 この法律の施行の際現に軽自動車分解整備事業に相当する事業を営んでいる者は、新法第七十八条第一項の規定にかかわらず、この法律の施行の日から一年間は、軽自動車分解整備事業の認証を受けたものとみなす。その者が、その期間内に新法第七十八条第一項の認証を申請した場合において、認証があつた旨又は認証をしない旨の通知を受ける日まで、同様とする。

3 前項の規定により軽自動車分解整備事業の認証を受けた者とみなされたものは、この法律の施行の日から一年間は、新法第八十六条第一項各号の一に該当しない者を検査主任者に選任することができ

第五条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(鉄道抵当法の一部改正)  
第六条 鉄道抵当法(明治三十八年法律第五十三号)の一部を次のよ

うに改正する。

第三十六条第一項第三号中「軽自動車」の下に「、小型特殊自動車」を加える。

(工場抵当法の一部改正)

第七条 工場抵当法(明治三十八年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第十三条ノ二中「軽自動車」の下に「、小型特殊自動車」を加える。

(自動車抵当法の一部改正)

第八条 自動車抵当法(昭和二十六年法律第八十七号)の一部を次のように改正する。

第二条中「特殊自動車」を「大型特殊自動車」に改める。

(道路交通事業抵当法の一部改正)

第九条 道路交通事業抵当法(昭和二十七年法律第二百四号)の一部を次のように改正する。

第七条第一項中「軽自動車」の下に「、小型特殊自動車」を加える。

(自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正)

第十条 自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和三十七年法律第四百十五号)の一部を次のように改正する。

第二条第一号中「及び二輪の軽自動車」を「、二輪の軽自動車及び二輪の小型特殊自動車」に改める。