

第五十一回 参議院運輸委員会會議録第十三号

昭和四十一年三月二十二日(火曜日)

午後二時三十分開会

委員の異動

三月四日

辞任

近藤英一郎君

吉武 恵市君

天坊 裕彦君

三月十日

辞任

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

堀本 宜実君

補欠選任

木村 睦男君

河野 謙三君

堀本 宜実君

補欠選任

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

源田 実君

事務局側

海上保安庁次長 岡田京四郎君

氣象庁長官 柴田 淑次君

常任委員会専門員 吉田善次郎君

本日の会議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

(航空に関する件)

(海上保安に関する件)

(観光に関する件)

○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について報告いたします。

去る四日、近藤英一郎君、吉武恵市君及び天坊裕彦君が委員を辞任され、その補欠として木村睦男君、河野謙三君及び堀本宜実君がそれぞれ選任されました。

また、去る十日、堀本宜実君が委員を辞任され、その補欠として源田実君が選任されました。

○委員長(江藤智君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

最近の航空事故等について、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。

○国務大臣(中村寅太郎君) それでは、去る三月四日発生したカナダ太平洋航空機及び翌三月五日発生した英国海外航空機の事故について、その状況を報告いたしますとともに、去る二月四日発生した全日空機事故について、二月八日報告いたしました以後の経過について御報告いたします。

報告に先立ちまして、わずか一カ月の間にこれらの事故に遭遇し、とうとう生命を失なわれまし

た方々に対しまして、つつしんでその御冥福をお祈り申し上げますとともに、遺族の方々に對しまして心からお悔やみ申し上げます。

まずカナダ太平洋航空機事故について申し上げますと、同社所属ダグラスDC-8型機は、同社の四〇二便として、機長マクニール以下十名が乗り組み、旅客六十二名を乗せて、昭和四十一年三月四日十六時十四分、これは日本時間でござい

ますが、香港を離陸し、東京に向け飛行しました。同機は十九時十六分、高度一万四千フィートで木更津の上空に到着いたしました。東京国際空港の氣象状況が着陸不能な状態であったので、同地点上空の待機経路に入り、氣象状態の回復を待った。その間一時は台北へ引き返そうとしたが、結局二十時五分レディーによる精密進入が可能なる氣象状態になったので、C滑走路への着陸進入のための降下を開始しました。

二十時十五分ごろ、同機は指定された滑走路へ一マイルの距離に達した。それまでの同機の方位及び角度は正常でありましたが、四分の三マイル以降、降下度が十ないし二十フィート低過ぎましたので、管制官はその旨を注意した。その後も低過ぎる降下を続行したので、再度その旨を注意した。その直後、同機は急角度で降下し、滑走路末端手前の護岸に衝突して炎上大破しました。

事故発生直後、運輸省東京航空保安事務所の化学消防車等九台が出動し、消防庁の化学消防車等八十六台、警視庁警備部隊千六百四十名の応援を得て、乗客救出、火災の鎮圧につとめた。また、海上保安庁においては、四日二十時四十五分ごろ巡視船十隻を現場附近に出動させ捜索に当たらせました。

遭難者七十二名中、八名が負傷入院し、六十四名が死亡いたしました。

負傷者八名のうち、現在入院加療中の者は五名

であり、他の三名は退院しました。

遺体は、大田区内の真光寺等三寺院に安置された後、米軍立川基地内の冷暗所に移されたが、遺族への引き渡しも逐次行なわれており、二十二日現在一体を残すのみとなっております。

政府は、この事故の措置として、直ちに運輸省に運輸大臣を本部長とするカナダ太平洋航空機事故対策連絡本部を設置し、事故の善後措置に重点を置いて応急対策の推進をはかっております。

また、運輸省航空局は、事故発生後、直ちに事故調査担当官を現場に派遣し、調査を開始しました。八日、カナダ太平洋航空機及びBOAC機事故技術調査団を設け、自後は同調査団を中心に事故原因の究明に当たっております。

なお、カナダからも調査団が来日し、航空機製造国の米調査団とともに日本側の調査に協力中であります。

次に、英国海外航空会社所属ボーイング707型機の事故について御報告申し上げます。

事故の概要について。

英国海外航空会社所属ボーイング707型機は、同社の九一一便として、機長ドブソン以下十一名が乗り組み、旅客百十三名を乗せて、昭和四十一年三月五日十三時五十八分東京国際空港を離陸し、香港に向け飛行した。

該機は、当初計器飛行方式による飛行計画を提出していたが、東京国際空港離陸前に、富士及びレベリンインターセクション經由串本まで有視界による飛行を行なう旨、同空港管制塔に対して要求し、有視界飛行で離陸した。

十四時十五分ごろ、富士山頂から南東七キロメートルの太郎坊付近に向けて炎上墜落中の該機が目撃され、十五時五十分、捜索中の自衛隊富士学校の当直司令に対して、激突大破した該機を発見した旨の報告があり、該機の事故が確認され

た。

次に、捜索救難活動について申し上げます。

捜索救難活動は三月五日十四時二十分ごろから開始され、陸上自衛隊富士学校隊員及び野営中の第一師団等總數六百三十六名、静岡県警本部以下二百五名並びに地元消防団員多數が現場に出動した。

現場の状況は、太郎坊気象観測所から南西方二百メートル付近に該機の本体部分があり、この本体部分から南西方五百メートル付近に機首部分、西方三百メートルと四百メートル付近にそれぞれ第一エンジンと第四エンジンがあり、本体部分から東方二千メートル付近に尾翼の一部が発見された。遺体は、機首部分及び本体部分を中心に散乱していた。

同日中に遺体百十四体(残り十体)を収容し、引き続き徹夜で作業を進め、六日五時三十分には救難隊を二千名以上に増強し、同日十二時五十分までに全遺体を収容した。

収容した遺体は、大乗寺及び善竜寺の二寺院に安置し、検視を行なったが、五体満足なものはほとんど見受けられなかった。

なお、遺体保存のため、英大使館は、米大使館の了解を得て、八日までに米軍の立川基地内にある冷暗所へ百十一体の遺体を移送したが、このうち二十一日までに百七体がそれぞれ空輸されており、残りの四体についても逐次引き渡しが行なわれる予定であります。

また、日本人十三体の遺体については、六日から八日にかけてそれぞれ遺族への引き渡しを終了している。

次に、政府の行った措置について申し上げます。政府は、即刻、福井運輸政務次官、古屋總理府総務副長官及び佐藤運輸省航空局長を現場視察のため急派するとともに、運輸省航空局係官を現場に派遣し、事故原因の調査を開始しました。

また、三月四日運輸省に設置されたカナダ太平洋航空機事故対策連絡本部を、カナダ太平洋航空機及びBOAC機事故対策連絡本部に改組し、

その第一回會議を三月五日十九時三十分、第二回會議を三月六日十六時三十分開催しております。

事故対策連絡本部の決定に基づき、三月八日にカナダ太平洋航空機及びBOAC機事故技術調査団を運輸省に設置し、原因究明に当たることにしております。

なお、英国からも同調査団が来日し、航空機製造国の米調査団とともに日本側の調査に協力しております。

第三に、全日空機ボーイング727型機の事故につきまして、去る二月八日に中間報告をいたしておりますので、その後の経過について報告をいたします。

まず遺体の捜索収容状況について申し上げますと、二月四日以降三月二十一日までに百十三体を収容し、前回御報告申し上げました二月七日までの収容数十三体と合わせ計百二十六体が収容され、未収容遺体は七体となりました。なお、収容作業は最後の一体まで収容すべく続行中であり、また、機体につきましては、その後の捜索により胴体底部、計器類の一部を除き機体の大部分の所在を確認し、二月十二日に揚収を開始し、発見部分はすべて揚収を完了しました。

次に、事故発生に伴う措置について申し上げますと、内閣に設置した全日空機事故緊急対策本部において、二月八日以降三月十八日までに対策本部會議を八回、通算十二回にわたり會合を開き、遺体及び機体の捜索収容、遺家族対策、事故原因究明対策等に関し検討を行ない、所要の措置を関係各省庁に指示しました。

また、事故原因究明のために設置した全日空機事故技術調査団會議は、その後六回、通算七回の會合を開いたほか、現物の実地検証を行なう現物小委員會を五回にわたり開催し、事故原因の究明に当たっております。

そのほか、航空会社に対する措置としましては、二月十日運輸大臣名をもって全航空事業者に対し安全確保に関する警告を発するとともに、二

月十一日定期航空運送事業者五社の社長を運輸省に呼んで、安全運航確保及び経営基盤の強化について指示をいたしました。また、運輸省航空局は、二月十一日ボーイング727型機の立ち入り検査を行ない、さらに二月十五日以降数次にわたり定期各社の操縦士に対する特別査察を行ない、安全強化について万全を期しております。

以上をもちまして、航空事故に関する経過報告を終ります。

○政府委員(佐藤光夫君) 新東京国際空港についての経過報告を申し上げます。

新東京国際空港の建設につきましては、すでに数年前から調査、計画を進めてまいりましたが、昭和四十年三月の関係閣僚懇談会において、あらためて新空港問題についての検討方針が示され、特に霞ヶ浦の埋め立てにより新空港を設置する場合の土木技術的観点からの諸問題の解明をはかることとなり、関係各省それぞれ所管に応じ現地に即した調査を進めました。調査の結果は同年十一月にまとまりましたが、それにより、霞ヶ浦は主として土木技術的観点から新空港の候補地として適当でないことがわかりましたので、同年十一月十八日残る唯一の候補地である千葉県富里を新東京国際空港の位置として内定をいたしました。内定後、十二月六日から同十三日まで、運輸省航空局と原当局との間で住民対策に関する諸問題について協議を行ないました。その結果、県は地元説得のため必要な住民対策として、土地等の補償対策、代替地対策、騒音対策及び職業転換対策についての意見を提示し、また政令による位置の決定を即日行なわず一定期間後とするよう要請をいたしました。

運輸省としては、県の住民対策に関する意見については、これを尊重し、その線に沿って努力する旨を回答し、また政令による位置決定は年内には行なわないことといたしました。その後県は、住民対策に関し政府の具体的な条件の提示を求めておりましたが、地元における内定後の反対運動が相当活発になってきたこともありまして、二月二十八日の定例県議會の冒頭において、知事と

しては事態の推移を静観する態度を表明しました。

政府といたしましては、新空港の位置の決定にあたっては、広く国の各般の行政分野との調整をはかり、統一した意思のもとに臨むべきであるという見地から、三月四日の閣議において、新空港の建設に関する重要な問題を協議するため、内閣に臨時新東京国際空港関係協議会を設置することとをきめ、さらに協議会の下に関係各省の事務次官をもつて構成する幹事会を設けて具体的な問題点の協議を行なうこととなりました。協議会は三月十日に初會合を開き、また幹事会もすでに二回會合し、目下鋭意問題点を検討中であります。また、これら政府内部における協議機関の設置と並行して、運輸省内に新東京国際空港建設推進本部を設け、実施面における推進をはかることといたしております。

次に、三宅島空港、佐渡空港及び松本空港の概況について御説明申し上げます。

第一に三宅島空港でございますが、三宅島空港の障害物件につきましては、東京都は昨年十月の除去に要する予算三千百万円の議決を得て、同年十一月五日除去工事に着手しました。一部用地買収の難航もありましたが、本年一月二十三日除去工事が完了いたしました。当省は、同月二十八日航空法第四十二条の規定による飛行場完成検査を実施し、同月三十一日付をもって東京都に対し検査に合格した旨を通知しました。東京都は同空港の供用開始を三月一日に行ない、同月初めから、全日本空輸株式会社により週二便、金曜日及び日曜日にフレンドシップ機により東京—三宅島線の運航が行なわれております。

第二は佐渡空港でございますが、佐渡空港には、除去すべき障害物件として、農協倉庫など六棟及び樹木がありますが、同空港の設置管理者である新潟県において、地元岡津市の協力のもと、そのうち二棟、樹木の一部の除去を行ない、残部についても鋭意努力中であります。また、航空機の離着陸の安全を一そう強化するため、同県

において進入路指示標識四カ所及び進入角指示標識を目下設置中であります。なお、日本国内航空株式会社が今春から新潟一佐渡一日一往復をノール機によって運航する計画になっております。次は松本空港でございますが、昨年七月十六日松本空港の供用開始以降、不定期運送事業及び使用事業用の航空機の使用は行なわれておりますが、定期航空便はまだ就航しておりません。定期航空便の就航については、今後とも関係航空会社等とも打ち合わせ検討を続けることにいたしております。

以上で御報告を終わります。

○政府委員(岡田京四郎君) お手元に三つの資料を配付してございますが、そのうち全日空機遭難事件関係につきましては、先ほど大臣からの御説明の中にありましたので、このほうは省略させていただきます。

次に海上保安庁ヘリコプター遭難事件概要について御説明申し上げます。

最初に、この事件につきましては去る十八日に運輸省がとり行なわれたのでございますが、その際江藤委員長は御参列くださいまして御丁寧な御弔辞を賜りましてありがとうございます。また、諸先生方もきわめて御多忙の中を御参列くださいまして御焼香賜りましたことを心から御礼申し上げます。

次いで事件の概要について御説明申し上げます。

この事件が発生いたしましたのは、昭和四十一年三月五日の午後二時十五分ごろでございます。場所は羽田灯標の南東方向約四・三キロの地点でございます。所属及び機名は、当庁の第三管区海上保安本部羽田航空基地に属しております二〇二号機でございます。その型は、シコルスキーS58型でございます。乗組員はここに書いてございませうな五人でございますが、不幸にして、里野機長、それから木下通信士、長浜整備士の三人が殉職されております。当時の気象状況は、快晴でございます。北北西の風十ないし十三メートル、

波高は一ないし二メートルで、視程約三十キロの状態でございます。

事故の概要について申し上げますと、当該機は、午後一時三十分羽田航空基地発、全日空機行ぐ不明者の捜索を実施していたのであります。前記時刻、場所において高度を失い不時着、乗組員全員海上に脱出、機体は海没しております。なお、事故原因については、目下調査中でございます。

捜索救助等の状況について申し上げますと、第三管区海上保安本部は、情報入手後、直ちに巡視船艇等二十隻、航空機一機に対し、現場に急行するよう指示しております。現場付近航行中の汽船第一常盤丸が漂流中の木原整備員、長浜整備士の二名を救助、さらに汽船第十美成丸が佐々木飛行士、木下通信士の二名を救助いたしました。その後、四人を病院に輸送したのであります。また、木下通信士は入院前にすでに死亡し、また長浜整備士も入院後手当てのいかなくなくなっております。また、行ぐ不明になつておりました里野機長は、十日午前零時二十分羽田灯標南東方向四・七キロの地点で発見され、揚げいたしました。

また、機体は、六日午前十一時五十分、羽田灯標南東方向四・三キロの地点において発見され、七日午前四時四十五分揚収されております。

以上でございます。

次に、三月十四日、日本漁船が韓国警備艇に逮捕された事件でございます。その事件の概要について御説明申し上げます。

三月十四日午後一時過ぎ、済州島の西にあります進島島から西に約十六・五海里——これは韓国の漁業に關する水域外約四・五海里の共同規制水域内でございますが、その場所で底びき漁船第五十三海洋丸が第五十二海洋丸と操業中、韓国警備艇一〇六号艇により臨検されております。

後九時十分に至り、一〇六号艇の申し入れにより、第五十三海洋丸に移乗しておりました一〇六号艇の艇員二名と、一方、一〇六号艇に移乗しておりました第五十三海洋丸の船長を、それぞれ自船に帰すことになり、荒天のため飛鳥島の島影に移動いたしました。

三、午後十一時三十分ごろから二度にわたりまして、一〇六号艇と第五十三海洋丸が接舷しようとしたのであります。同艇の武装艇員が第五十三海洋丸に移乗する気配があつたためなどの理由により、海洋丸が接舷を避けております。

四、十五日午前一時二十分、韓国警備艇八六五号艇が接近してまいりました。そのときに、第五十三海洋丸は巡視船「せんだい」に接舷しようとしたのであります。これに対し、午前一時四十分一〇六号艇が第五十三海洋丸に強行接舷し、武器を携行した艇員二名が乗り込み、先に移乗していた艇員二名とともに、小銃二発、けん銃一発を発射し、また銃の台じり第五十三海洋丸の乗組員を、また殴打して、「せんだい」への接舷を妨害いたしました。その直後、第五十三海洋丸の乗組員中九名が海に飛び込むなどして、「せんだい」に収容されております。この間、僚船の第五十二海洋丸のほうは、現場を離脱いたしました。

五、巡視船「せんだい」及び現場に到着した巡視船「くさかき」は、その後第五十三海洋丸を連行中の一〇六号艇に追尾し、同艇に対して抗議及び収容の要求を引き続き行なつたのであります。午前三時過ぎ韓国警備艇に達したもので、ここでこれを中止いたしました。

六、第五十三海洋丸は、十五日早朝、一〇六号艇に連行され、済州島山地港に入港した模様であります。

七、「せんだい」に収容された第五十三海洋丸の乗組員中三名が負傷しております。

八、外交ルートによる釈放交渉は、十四日から始められまして、現在も引き続き行なわれている次第でございます。

以上、簡単にございますが御報告申し上げます。

○政府委員(増川達三君) 最近発生いたしました観光旅館の火災事故に關しまして御報告申し上げます。

去る三月十一日に発生いたしました群馬県水上町の菊富士ホテルに關しまして申し上げますと、同旅館は、昭和三十五年の十二月二十七日に政府登録を受けている国際観光登録旅館でございます。当日、茨城県東茨城郡御前山村の煙草耕作組合の団体が百四十八名、同じく茨城県の関城町の大竹電機その他の団体が六十五名、合わせて二百十三名宿泊しておつたのでございます。三月十一日の午前三時四十分ごろに火災が発生いたしました。

これは、警察の調査によりますると、警備員の松井利次(三十七才)が石油ストーブをけ倒しましたことによりまして出火いたしましたのでございます。一階の厨房わきの警備員の控室が火場所になつております。

これによりまして、同旅館のうち、鉄筋コンクリートづくり地上三階、地下二階建ての新館、これには玄関、ロビー、客室等が所属してあります。それと木造二階建ての建物、厨房と客室、広間等がございまして、それと木造三階建ての客室部分、これだけが全焼し、また、鉄筋コンクリートづくり地上四階建て秀嶺館というものと、木造の離れ二棟、これが半焼いたしましたのでございます。

これによりまして、死者三十名、うち男五名、女二十五名、負傷者二十九名、重傷五名と軽傷二十四名を出したのでございます。全く遺憾に存する次第でございます。この死者は、全部鉄筋コンクリート建ての新館の二階と三階に宿泊しておりました石塚煙草耕作組合の組合員の方であつたのでございます。このほかに、観光バス四台が駐車しておりましたが、そのうちの一台と乗用車一台が類焼いたしましたのでございます。

これにつきましては、警備員の不注意によりまして失火ではございませうけれども、そのあとにおける防火並びに避難の誘導という点に非常に欠けた

係業界は断固反対であるから、事情御賢察の上、自動車行政の強化とその一元化につき特段の配慮を賜わりたい。

臨時行政調査会答申

- 一、陸運事務所の地方移管。
 - 二、自動車運送事業の規制の緩和。
 - 三、ハイタク関係事務の地方委譲。
- 地方制度調査会答申
- 一、陸運事務所の廃止。
 - 二、自動車の登録検査関係事務の地方移管。

第八八九号 昭和四十一年二月二十四日受理

三陸沿岸縦貫鉄道の早期完遂に関する請願
請願者 青森市長島町一青森県議会議長
毛内豊吉外五名

紹介議員 津島 文治君

三陸沿岸鉄道のうち、左記路線をすみやかに敷設して、宮城県、岩手県及び青森県を結ぶ三陸沿岸縦貫鉄道の早期完遂を実現されたい。

一、宮城県石巻市を起点とし河北町飯野川を経て津山町柳津を結ぶ仮称石柳線建設の早期法制化を図り、すみやかに着工すること。

二、宮城県本吉町から津山町柳津を経て前谷地に至る建設線をすみやかに完成すること。

三、岩手県久慈市—宮古市間並びに釜石市—大船渡市間の建設線をすみやかに完成すること。

理由

一、三陸沿岸地帯は、林業、鉱業、水産業、農業その他豊富な産業資源と天然の観光資源に恵まれながら、交通輸送の不便によつてその開発がおくれている。

二、本縦貫鉄道の完遂は、三陸開発の根幹であり、緊急を要するものである。

三、ことに石柳線の建設は、昭和四十三年度完成予定の釜石港の築造に伴い、いづそ重要性能を加える。

(要望図添付)

三月八日本委員会に左の案件を付託された。
一、道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案

案

道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案
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。
第一条中「道路運送事業」の下に「自動車ターミナル事業」を加える。

第二条中「若しくは自動車運送事業」の下に「自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第百三十六号)による自動車ターミナル事業(一般自動車ターミナルを無償で供用するものを除く)」を加える。

第五条中「自動車運送事業」の下に「及び自動車ターミナル事業」を加える。
「一般自動車運送事業」の下に「又は一般自動車ターミナル」を加える。

第十二条第一号中「自動車運送事業」の下に「自動車ターミナル法第三各号の事業」を加え、同条中第六号を第七号とし、第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 自動車ターミナル事業の事業単位にあつては、その一般自動車ターミナルの名称及び位置

第十四条第一項中「若しくは事業区域を」事業区域若しくは一般自動車ターミナルに改める。

第十八条第一項ただし書中「道路運送法第六各第二項各号を」道路運送法第六各の二各号に改め、「第四十九各第二項各号」の下に「自動車ターミナル法第五各第二項各号」を加える。

附則
この法律は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。

三月十二日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、都市鉄道整備促進法案(衆)
一、踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案(衆)

都市鉄道整備促進法案

都市鉄道整備促進法案
(目的)
第一条 この法律は、大都市及びその周辺の地域において、主として地下に又は高架で敷設される鉄道の建設その他鉄道施設の整備の計画的な実施を促進することにより、当該地域における鉄道の輸送力の増強及び交通の円滑化を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(定義)
第二条 この法律で「鉄道」とは、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団が建設する鉄道、地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第一条第一項の地方鉄道及び軌道法(大正十年法律第七十六号)第一条第一項の軌道をいう。

2 この法律で「鉄道事業者」とは、日本国有鉄道、日本鉄道建設公団、地方鉄道事業者及び軌道事業者をいう。

(都市鉄道整備計画)
第三条 運輸大臣は、関係地方公共団体の長及び都市交通審議会の意見をきいて、政令で定める大都市及びその周辺の地域における主として地下に又は高架で敷設される鉄道の建設その他鉄道施設の整備に関する計画(以下「都市鉄道整備計画」という)の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。

2 都市鉄道整備計画には、次の事項を定めなければならない。
一 主として地下に又は高架で敷設される鉄道の建設の建設に関する事項
二 既設の鉄道路線の地下移設又は高架移設その他既設の鉄道路線の整備に関する事項

3 運輸大臣は、第一項の規定により都市鉄道整備計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ経済企画庁長官に協議しなければならない。

4 運輸大臣は、第一項の規定により都市鉄道整備計画の案を作成するに必要と認めるときは、関係行政機関の長、関係地方公共団体の長及び関係鉄道事業者に対し、資料の提出その他の必要な協力を求めることができる。

5 運輸大臣は、第一項の規定による閣議の決定があつたときは、都市鉄道整備計画を関係地方公共団体の長に送付するとともに、公表しなければならない。

6 前五項の規定は、都市鉄道整備計画を変更する場合に準用する。

(事業の実施)
第四条 都市鉄道整備計画に基づく事業は、この法律に定めるもののほか、当該事業に関する法律(これに基づき命令を含む)の規定に従い、鉄道事業者が実施するものとする。

(勧告)
第五条 運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、鉄道事業者に対し、都市鉄道整備計画の実施に関し勧告することができ。

(補助)
第六条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者(日本国有鉄道及び日本鉄道建設公団を除く。以下同じ)に対し、都市鉄道整備計画に基づく事業のうちトンネル及び高架橋の建設に要する費用の全額を補助するものとする。

2 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、都市鉄道整備計画に基づく事業のうちトンネル及び高架橋の建設以外のものに要する費用の一部を補助することができる。

(利益金の納付)
第七条 前条の規定により補助を受けた鉄道事業者は、当該補助に係る鉄道につき、運輸省令で定める営業用固定資産の価額に政令で定める割

じめ経済企画庁長官に協議しなければならない。

五

合を乗じて得た金額をこえる益金を生じたときは、その超過額の二分の一に相当する金額を、当該益金を生じた営業年度末からさかのぼり十年以内に交付を受けた当該補助金の総額（補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和三十一年法律第七十九号）の規定により補助金を返還したときは、当該返還額を控除した残額）に達するまで、国庫に納付しなければならぬ。

（都市交通審議会）

第八条 運輸省に、附属機関として、都市交通審議会（以下「審議会」という。）を置く。

2 審議会は、この法律によりその権限に属せられた事項を調査審議するほか、運輸大臣の諮問に応じ、都市における交通に関する重要事項を調査審議する。

3 審議会は、前項に規定する重要事項について、必要があると認めるときは、関係行政機関の長に対し、意見を申し出ることが出来る。

第九条 審議会は、次に掲げる者について運輸大臣が任命する委員三十人以内で組織する。

一 関係行政機関の職員 十人以上
二 学識経験のある者 二十人以上

2 前項第二号の委員の任期は、二年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 特定の都市における交通に関する重要事項を調査審議させるため、審議会、運輸大臣が関係地方公共団体の長のうちから任命する臨時委員を置くことができる。

4 臨時委員は、当該事項の調査審議が終了したときは、解任されるものとする。

5 専門の事項を調査させるため、審議会に、運輸大臣が関係行政機関の職員及び学識経験のある者のうちから任命する専門委員を置くことができる。

6 委員、臨時委員及び専門委員は、非常勤とする。

第十条 前二条に規定するもののほか、審議会の

組織及び運営その他審議会に関する事項は、政令で定める。

附 前

（施行期日）

1 この法律は、昭和四十一年四月一日から施行する。

（地方税法の一部改正）

2 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第三百四十九条の三第二項中「第三百四十八条第二項第五号の下に」又は「第十九項」を加え、同条第十七項中「第二項を」第二項、第十九項に改め、同条に次の一項を加える。

19 地方鉄道法又は軌道法の規定による地方鉄道業者又は軌道事業者が、都市鉄道整備促進法（昭和四十一年法律第 号）第三条の規定による都市鉄道整備計画に基づいて線路の地下移設又は高架移設を行なうために敷設した線路設備、電路設備その他の政令で定める構築物に対して課する固定資産税の課税標準は、前条の規定にかかわらず、当該構築物に対して新たに固定資産税が課されることとなつた年度から五年度分の固定資産税について、その後の五年度分の固定資産税については、当該構築物の価格の三分の二の額とする。

（運輸省設置法の一部改正）

3 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第三十八条第一項の表中都市交通審議会の項を次のように改める。

都市交通審議会 運輸大臣の諮問に応じて都市における交通に関する重要事項を調査審議すること。

本案施行に要する経費 本案施行に要する経費としては、約七百億円の見込みである。

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律

踏切道改良促進法（昭和三十六年法律第九十五号）の全部を改正する。

（目的）

第一条 この法律は、踏切道の改良を促進し、及び踏切保安員の配置に関する措置を講ずること等により、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律で「鉄道」とは、日本国有鉄道の鉄道、地方鉄道法（大正八年法律第五十二号）第一条第一項及び第二項の地方鉄道並びに同条第三項の専用鉄道並びに軌道法（大正十年法律第七十六号）第一条第一項の軌道のうち新設軌道をいう。

2 この法律で「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第八十号）による道路、道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）による自動車道及びその他の道をいう。

3 この法律で「鉄道事業者」とは、日本国有鉄道、地方鉄道業者、第一項の専用鉄道の敷設者及び軌道事業者をいう。

4 この法律で「立体交差施設」とは、鉄道と道路とを立体的に交差させるための跨線橋及び架道橋をいう。

5 この法律で「踏切道」とは、鉄道と道路とが平面的に交差する場合における当該交差部分に係る施設をいう。

6 この法律で「保安設備」とは、踏切遮断機、踏切警報機その他踏切道に附属する設備であつて政令で定めるものをいう。

（改良を必要とする踏切道の指定）

第三条 運輸大臣及び建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して政令で定める基準に従い、立体交差化又は構造の改良（踏切道に接続する鉄道又は道路

路の構造の改良を含む。）により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

2 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従い、保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、第一項又は前項の規定による指定をしたときは、その旨を、当該鉄道事業者及び道路管理者（道路法による道路については同法第十八条第一項に規定する道路管理者、道路運送法による自動車道については同法第五十条に規定する自動車道事業者、その他の道路については当該道路を管理する者をいう。以下第五十条まで及び第二十五条において同じ。）又は当該鉄道事業者に通知するとともに、告示しなければならない。

（立体交差化計画等）

第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定があつたときは、運輸大臣及び建設大臣の指定する期日までに、運輸省令、建設省令で定めるところにより、協議により当該踏切道についての立体交差化をするための計画（以下「立体交差化計画」という。）又は構造の改良をするための計画（以下「構造改良計画」という。）を作成して、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。

2 鉄道事業者は、前条第二項の規定による指定があつたときは、運輸大臣の指定する期日までに、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道についての保安設備の整備をするための計画（以下「保安設備整備計画」という。）を作成して、運輸大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備

整備計画が著しく不適当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

(改良の実施)

第五条 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従い、当該踏切道の改良又は保安設備の整備を行わなければならない。

(踏切保安員の配置を必要とする踏切道の指定)

第六条 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して政令で定める基準に従い、踏切道における交通の安全を確保するために踏切保安員を配置することが必要と認められる踏切道を指定するものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定による指定をしたときは、その旨を当該鉄道事業者へ通知しなければならない。

(踏切保安員を配置すべき義務等)

第七条 鉄道事業者は、前条第二項の規定による通知を受けたときは、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道に踏切保安員を配置しなければならない。

2 鉄道事業者は、前条第一項の規定による指定のない踏切道についても、保安設備の故障その他の理由により踏切道において交通の危険が生ずるおそれがあるときは、直ちに踏切保安員の配置その他これに代わるべき必要な措置を講じなければならない。

(踏切保安員の選任)

第八条 鉄道事業者は、年齢、経歴その他の事項につき運輸省令で定める一定の要件を備える者のうちから、踏切保安員を選任しなければならない。

2 前項に規定するもののほか、踏切保安員の選任に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(踏切保安員の義務)

第九条 踏切保安員は、列車その他の鉄道の車両(以下「鉄道車両」といふ。)の運行が妨げられないようにその職務を行なうとともに、踏切道を通行する歩行者(身体障害者用の車いす及び小

児用の車を含む。以下同じ。)及び車両(道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条に規定する車両をいう。以下同じ。)が鉄道車両の運行に伴いこゝろむるおそれがある危険を防止しなければならない。

(危険防止のための踏切保安員の措置)

第十条 踏切保安員は、鉄道車両の運行により、踏切道を通行し又は通行しようとする歩行者又は車両に対し危険が及ぶおそれがあると認めるときは、当該危険を防止するため必要な限度において、当該歩行者又は車両の運転者に対し必要な指示をすることができる。

2 歩行者又は車両の運転者は、踏切保安員が前項の規定により行なう指示に従わなければならない。

3 踏切保安員は、踏切道において警察官が交通整理を行なう場合においては、当該交通整理のための措置を妨げるような指示をしてはならない。

(腕章の着用)

第十一条 鉄道事業者は、運輸省令で定める様式の腕章を踏切保安員に着用させなければ、その者をその職務に従事させてはならない。

2 踏切保安員は、前項の腕章を着用しなければならない。

(立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の負担)

第十二条 鉄道の新設の計画及び道路の新設の計画が同時に実施されることによりこれらの計画に基づく鉄道と道路とが交差することとなる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者及び道路管理者(道路法による道路については同法第四十九条に規定する道路管理者、道路運送法による自動車道については同法第五十条に規定する自動車道事業者、その他の道路については当該道路を管理する者をいう。以下第十六条までにおいて同じ。)は、当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の二分の一をそれぞれ負担するものとする。

る。

第十三条 現に存する道路に新たに鉄道を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

2 現に存する道路に新たに道路を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、道路管理者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

3 第一項又は前項の立体交差施設又は踏切道を新設するに当たり、あわせて当該交差箇所について道路の拡幅、鉄道の線路敷地の拡幅等の工事が行なわれ、そのために当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用が増加したときは、その増加した費用は、第一項又は前項の規定にかかわらず、その工事の原因者が負担するものとする。

第十四条 鉄道と道路とが踏切道により交差している場合において、当該交差箇所において立体交差施設を新設するときは、当該新設に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用の負担)

第十五条 立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、当該改築が鉄道の工事により必要となつた場合においては鉄道事業者が、道路の工事により必要となつた場合においては道路管理者がその全額を負担するものとする。

2 前項の規定による場合のほか、立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用の負担)

第十六条 立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(保安設備の新設等に要する費用の負担)

第十七条 保安設備の新設、改築又は修繕若しくは維持に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

(立体交差施設等の新設等に要する費用の範囲)

第十八条 第十二条から前条までに規定する費用の算定方法その他その費用に關し必要な事項は、政令で定める。

(補助)

第十九条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、道路(道路法による道路及び道路運送法による自動車道を除く。以下第二十二條において同じ。)を管理する者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

第二十條 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

2 都道府県又は市町村は、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、当該都道府県知事、都道府県又は市町村が管理する道路に係る踏切道についての保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

第二十一條 国は、毎年、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、踏切道の維持及び管理に要する費用の一部を補助することができる。

(資金の確保に關する措置)

第二十二條 国は、鉄道事業者又は道路を管理する者が立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画を実施するため必要とする資金の

確保に關する措置を講ずるよう努めるものと
する。

(禁止行為)

第二十三條 何人も、みだりに踏切警報機又はこれに類似する工作物若しくは物件を設置してはならない。

2 何人も、踏切遮断機又は踏切警報機が設置されている場合において、その効用を妨げるような工作物又は物件を設置してはならない。

(違法工作物等に対する措置)

第二十四條 運輸大臣は、前条第一項又は第二項の規定に違反して工作物又は物件を設置した者に対し、当該違反行為に係る工作物又は物件を除去し、移転し、又は改修すべきことを命ずることができる。

(勧告等)

第二十五條 運輸大臣及び建設大臣は、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、鉄道事業者及び道路管理者に対し、踏切道の整理統合その他必要な事項について勧告することができる。

第二十六條 都道府県公安委員会は、駅構内に存する踏切道における鉄道車両の交通量が著しく多いため当該踏切道における歩行者及び車両の交通が著しく妨げられていると認めるときは、鉄道事業者に対し、当該駅構内における鉄道車両の入換等の改善に關し必要な措置をとるべきことを求めることができる。

(権限の委任)

第二十七條 この法律により運輸大臣の権限に属する事項の一部は、政令で定めるところにより、陸運局長に行なわせることができる。

(罰則)

第二十八條 みだりに踏切遮断機又は踏切警報機を操作し、損壊し、又は撤去して踏切道における交通の危険を生ぜしめた者は、五年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第二十九條 第二十四條の規定による命令に従わなかつた者は、三月以下の懲役又は三万円以下

の罰金に処する。
第三十條 第七條第一項の規定に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。

第三十一條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、第二十九條又は前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本条の罰金刑を科する。

第三十二條 第十一條第一項又は第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第七條から第十一條まで、第三十條、第三十一條(第三十條の違反行為に係る部分に限る。)及び第三十二條の規定は、この法律の公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。

(経過規定)

2 改正前の踏切道改良促進法(以下「旧法」といふ。)第三條第一項又は第二項の規定によりした指定は改正後の踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に關する法律(以下「新法」といふ。)第三條第一項又は第二項の規定によりした指定と、旧法第四條第一項又は第二項の規定により提出した立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画は新法第四條第一項又は第二項の規定により提出した立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画とみなす。

3 新法施行前に旧法の規定により保安設備整備計画を実施した場合において、新法施行前に旧法第七條の規定による補助を受けていない場合においては、当該費用については、同条の規定は、新法施行後も、なおその効力を有する。

(地方税法の一部改正)

4 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。
第三百四十八條第二項第二号の四の次に次の

一号を加える。

二の五 地方鉄道法又は軌道法の規定による地方鉄道業者(地方鉄道法第一條第三項の專用鉄道の敷設者を含む。以下第六號の四において同じ。)又は軌道経営者が踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に關する法律(昭和四十一年法律第 号)第四條第一項の立体交差化計画に基づき新たに建設した立体交差施設で直接その事業の用に供するもののうち政令で定めるもの
第三百四十九條の三第二項中「第十四項」を「第三百四十八條第二項第二号の五」に改める。
第三百四十九條の三中第十四項を削り、第十五項を第十四項とし、第十六項を第十五項とし、第十七項を第十六項とし、同条第十八項中「第十四項」を「第三百四十八條第二項第二号の五」に改め、同項を同条第十七項とし、同条第十九項を同条第十八項とする。

5 国有資産等所在市町村交付金及び納付金に關する法律(昭和三十一年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。
第二條第五項中「及び第六號の四」を「第二號の五及び第六號の四」に改める。

本案施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、約百二十億円の見込みである。

三月十四日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。
一、港灣運送事業法の一部を改正する法律案

港灣運送事業法の一部を改正する法律案
港灣運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項第二号中「貨物の取卸」の下に「(第四号に掲げる行為を除く。)」を加え、同項第三号中「(総トン数百トン以上の鋼製船舶を除く。)」を削り、同項第四号中「はしけからの取卸若しくははしけへの積込」を「船舶(運輸省令で定める総トン数未満のものに限る。以下この号において同じ。)若しくははしけからの取卸若しくは船舶若しくははしけへの積込み(貨物の船舶からの取卸し又は船舶への積込みにあつては、当該船舶が岸壁、さん橋又は物揚場に係留され、かつ、当該船舶の揚貨装置を使用しないで行なう場合に限る。)」に改め、同条第四項を同条第五項とし、同条第三項中「水域は」の下に「政令で定めるものを除くほか」を加え、「いい、これに接続する湖川の政令で定める区域を含む」を「いう」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 この法律で「港灣運送事業」とは、営利を目的とするとき、他人の需要に応じ、次に掲げる行為を行なう事業をいう。
一 港灣において、船舶に積み込まれた貨物の位置の固定若しくは積載場所の区画又は船積貨物の荷造り若しくは荷直し
二 港灣において、船積貨物の警備

「第二章 港灣運送事業」を「第二章 港灣運送事業等」に改める。
第六條第一項第二号を次のように改める。

二 第三條第一号から第五号までに掲げる港灣運送事業にあつては、少なくとも、港灣運送事業の種類及び港灣ごとに運輸省令で定める施設及び労働者を有するものであること。

第六條第一項中第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。
三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

第十六條を次のように改める。

(下請の制限)

第十六條 一般港灣運送事業者は、各月中に引き受けた港灣運送については、第二條第一項第二

申請は、改正後の港湾運送事業法（以下「新法」という。）の規定に基づいてしたものものとみなす。

次の各号の一に該当する者は、この法律の施行の日から一年間は、新法第四条の免許を受けなくても、当該各号の事業を従前の例により引

き続き営むことができる。その者がその期間内に同条の免許の申請をした場合において、その申請について免許をする旨又は免許をしない旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

一 この法律の施行の際現に、内航海運業法（昭和二十七年法律第百五十一号）第三条第一項の規定による登録を受けて内航運送業を営

二 二 この法律の施行の際現に、船内荷役事業の免許を受けている者であつて、第二条第一項

この法律の施行の際現に新法第三条第一号から第五号までに掲げる港湾運送事業の免許を受ける第四号の規定の改正により新たに沿岸荷役事業となる事業に相当する事業を営んでいるもの

けている者に係る港灣運送（他の港灣運送事業
 者から引き受けるものを除く。）の下請の制限に
 ついては、新法第十六条第一項から第三項まで
 の規定にかかわらず、この法律の施行の日から
 二年間は、なお従前の例による。

この法律の施行の際現に港灣運送關連事業に相當する事業を営んでいる者については、この法律の施行の日から三十日以内に新法第二十二條の二第一項の規定による届出をすれば足りる。

この法律の施行前にした行為及び附則第四項の規定により従前の例によることとされる港湾運送の下請の制限に係るこの法律の施行後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。

〔海上運送法の一部改正〕

7 海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)の一部を次のように改正する。

第二条第二項中「第二条第三項」を「第二条第四項」に改める。

(内航海運業法の一部改正)

8 内航海運業法の一部を次のように改正する。

第二条第三項第三号及び第四項中「第二条第三項」を「第二条第四項」に改める。

(内航海運組合法の一部改正)

9 内航海運組合法(昭和三十一年法律第百六十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第五号中「第二条第三項」を「第二条第四項」に改める。

三月十八日本委員会に左の案件を付託された。

一、個人タクシー免許促進に関する請願(第一〇三七号)

第一〇三七号 昭和四十一年三月四日受理

個人タクシー免許促進に関する請願

請願者 東京都杉並区和泉町四三四 高橋

常吉外十三名

紹介議員 市川 房枝君

この請願の趣旨は、第一六〇号と同じである。