

第五十一回 参議院運輸委員會會議録第十九号

昭和四十一年四月十九日(火曜日)

午後一時四十五分開会

委員の異動

四月十九日

辞任

田代富士男君

補欠選任

浅井 亨君

出席者は左のとおり。

委員長

江藤 智君

理事

岡本 悟君

委員

谷口 慶吉君

井野 碩哉君

中津井 真君

平島 敏夫君

松平 勇雄君

木村美智男君

瀬谷 英行君

浅井 亨君

岩間 正男君

国務大臣

中村 寅太君

政府委員

坪井 為次君

事務局側

吉田善次郎君

説明員

黒住 忠行君

運輸省自動車局
業務部長

本日の会議に付した案件

○道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案

(内閣提出)

○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。
本日、田代富士男君が委員を辞任され、その補欠として浅井亨君が選任されました。

○委員長(江藤智君) 道路交通事業抵当法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。御質疑のあり方は順次御発言願います。

○岡本悟君 自動車ターミナル事業というものができましたのは、その最近のことではないのでございまして、特にターミナル事業にとりまして一番大事な問題は資金面でございまして、そういう面から見て、この道路交通事業抵当法にターミナル事業をもっと早く加えてもよかつたのではないかと、いうふうに考えますが、その間の事情はどういうことなんでしょうか。

○政府委員(坪井為次君) ただいま御指摘のとおり、このターミナル事業につきましては、資金を相当に必要といたしますので、この財団抵当制度を早く設けるべきであつたと思つておりますが、特に最近自動車による旅客及び貨物の輸送が非常に伸びまして、それに伴ひましてターミナル不足というものが痛感されるに至つたのでございまして、制定当時におきましては、将来そういう問題がまた相当あり得るという時代であつたのでございまして、現時点においてターミナル不足が相当に痛感され、また各方面で建設が進みつつある。そういうことから、今回この措置をとりまして融資のための強力な手段にしたい、かように考えております。

○岡本悟君 まあ財団抵当制度を取り入れるということは非常にけつこうなことなんですけれども、

問題は、肝心のこの方法による資金の調達につきまして、金利の面でですね、これがどういふふうになるかということが、ターミナル事業の健全な育成という観点から、きわめて重要な意義を持つと思つて、現在の特に資金面についての国の助成の方法といふんですか、現状につきまして御説明いただきたいと思います。

○政府委員(坪井為次君) 自動車ターミナルは非常に公共性の強いものでありまして、また収益性が乏しい、こういうことから、しかもこの建設には多額の資金を要する、そういう事情で、この事業を進めるにつきましては、何といひまして資金の手当てというものが肝要でございまして、このため運輸省としまして長期低利資金のあつせんを行つてまいりました。日本銀行及び北海道東北開発公庫による融資を、あつせんしてまいりまして、実績として、昭和三十四年度一社三千五百万円、それが昭和三十六年度になりまして五社二億四千六百万円、三十七年度は九社四億四千七百万円、三十八年度は四社一億三千七百万円、三十九年度は十一社九億一千万円、こういったふうに、われわれとしてもできるだけ融資のあつせんには毎年努力をしておるわけでございまして。

なお、昨年発足しました日本自動車ターミナル株式会社に対しては、財政資金の融資を行なつておるほか、昭和四十年度は五千万円の政府出資を行ない、昭和四十一年度は二億五千万円の政府出資を予定いたしております。

○岡本悟君 いまの局長のお話の実績は、これは開発銀行ですか。

○政府委員(坪井為次君) 開発銀行と北海道東北開発公庫です。

○岡本悟君 現在自動車ターミナル事業は、一般自動車ターミナルとして、バスが十二、トラック

が七十一というふうになっておりますが、この経営の状況ですね。私の知っている限りでは、ターミナル事業そのものの経営は非常にむずかしいんでございまして、なかなかペイしないというのが現状であるように考えておりますけれども、当局側から調べた経営状況はどうなつてゐるか、御説明いただきたいと思います。

○政府委員(坪井為次君) ターミナル事業は、ただいまお話しのように、その建設にまず交通の要衝の地に土地を確保しなければならぬ。しかもある程度大規模の土地を必要とする。それから、そのために建設資金が膨大である。また、収益性において、使用料金の自動車運送事業の運賃へのはね返り、こういった問題を防止する観点から、極力低額に押さなければならぬ。こういったような事情から、ターミナル経営というものには非常に苦しいわけでございまして、バスターミナルにおきましては付帯事業によつてそれをカバーするといふような現実の状況でございまして。

現在までのターミナル事業者の経営状況を申し上げますと、一般的に営業収入中に占める付帯事業収入の割合が、トラックターミナルについては一ないし二割程度であります。バスターミナルについては九割程度までが付帯収入によつてゐる、そういう実情でございまして。一方、ターミナルの使用料金は、バスについては、一着着につきまして二十円ないし百円で低額に押えられておりますし、またトラックについては、一着着につきまして五百円ないし千五百円となつておまして、他方では、バスターミナルには食堂、売店等の付帯事業がきわめて有効であり、トラックターミナルにおいては収益性の高い付帯事業を生み出すことが困難である、こういったような状況から、一般に収支率は赤字を計上しているものが大部分でございまして。

○岡本悟君 したがって、この自動車ターミナル事業をもっと積極的に育成するということになり、この財団法制度を導入するということはもちろんのことです。ご意見を述べたいところ、もつと積極的な助成の方法を講じないといふと、なかなか整備がむずかしい、こういうふうな考えがあるのか、たとえばもつと長期低利の資金を供給するとか、あるいは特に国有財産用地について格別のいい条件で払い下げるとか、そういうことを切った助成の方法をお考えになっておられるかどうか、その点をお尋ねしておきます。

○政府委員(坪井為次君) 自動車ターミナルの必要性といふことは、これは、道路整備、特に高速道路の整備と相まちまして、周辺地区に自動車ターミナル施設というものを早急に整備しなければならぬということ、われわれはいろいろと努力しておるわけでありまして、まず用地面につきましては、国有地のあつせんを極力努力するということ、それから資金面につきましては、開銀の融資、特にこれにつきましては、現在八分四厘でございますが、ターミナルの必要性、またその特殊性から、これをさらに特利の扱いにするようにただいま交渉しておるわけでありまして、そのほか、昨年設立されたトラックターミナル株式会社、こういったような方法によりまして、われわれとしては、自動車運送の発達におくれないうちに、ターミナルの整備を今後とも積極的に進めていきたいと考えております。

○岡本悟君 具体的な自動車ターミナル事業につきましても、お尋ねしてみたいんですが、いまお話しに出ました日本自動車ターミナル株式会社の現況を、特に東京都の出資の問題につきましても、いろいろ問題があつたようでございますけれども、その点どうなつてゐるか。それともう一つ、現実の工事の進捗状況といふんですか、そういう状況について御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(坪井為次君) それでは、日本自動車ターミナル株式会社の進捗状況、あるいは出資関係、そういったものについて概略御説明申し上げます。

げます。

板橋地区のトラックターミナルの用地の確保につきましても、東京都を通じて旧会社、これは特別会社になる前身の東京トラックターミナル株式会社の時代から用地買収の交渉を行つてきたが、新会社移行後も引き続き折衝を重ねまして、昨年の八月の三十一日に土地の売買契約を締結いたしました。買収面積は二万一千三百七十坪、坪当たり単価は四万一千円、総額八億七千三百二十四万四千七百円、契約と同時に三億四千六百六十七万七千七百円、九月十五日に九千五百五十六万六千六百五十円、九月三十日に残額の四億三千六百六十二万二千三百五十円と、前後三回にわたつて支払いを終了したのでございます。

なお、この買収面積は、土地区画整理後で地上がり面積が一萬五千坪程度となり、将来の需要と十分対応し得ませんので、さらに一萬五千坪内外を土地区画整理後住宅公団より譲り受ける予定にいたしております。

それから、京浜二区のトラックターミナルの用地につきましても、現在東京都の港湾局において埋め立て工事を行つておりますが、本年三月には工事が完了する予定でありましたが、これは延びまして、完成は六月の予定でございます。当社のトラックターミナル用地として七万坪を確保できるように、目下東京都当局と折衝中でございます。

なお、ターミナル施設の早期供用をはかるために、当該地区における道路、上下水道等関係公共事業の整備促進についても、関係官庁と折衝中でございます。

調布地区のトラックターミナルの用地につきましても、東京都のあつせんによりまして、東京都住宅公社所有地の一部二萬五千坪の分譲を折衝中でありまして、公社側は住宅との立体利用を強く要望しておりますので、目下ターミナル事業における技術的、資金的な面からの妥当性について検討を行つております。

次に、政府出資につきましても、昭和四十年

の当社に対する政府出資は五千万円でありましたが、来年度は京浜二区及び調布地区の用地買収と同額の事業費を必要とするために、今年度比に大幅に増額するよう強く要望しておりましたが、二億五千万円に決定いたしました。

それから、東京都の出資につきましても、昭和四十年年度の当社に対する東京都の出資五千万円は、都議会の解散等の影響を受けまして、延引されておりますが、四十一年度分といたしまして、政府と同額の二億五千万円が決定いたしました。これは政府と同じ六月ごろには払い込みいただけるとの思ひでございます。

○岡本悟君 いまの東京都の出資ですけれども、四十一年度の二億五千万円は決定したというお話ですが、四十年度払い込むべき五千万円はどうなつておるのですか。

○政府委員(坪井為次君) 四十年度につきましても、五千万円の出資は、結局実現いたしませんで、四十一年度の二億五千万円が通りまして、適当な時期に追加して出資していただくように折衝いたしておるわけでございます。

○岡本悟君 東京都が出資を渋つてゐるということの事態につきましても、議会が混乱してゐるとか、いろいろな事情があると思ひますが、そもそも、特に東京地区におけるトラックターミナルというものは、流通団地の形成と関連いたしまして、非常に重要な意味を持つてゐると思ひます。いわゆる大都市の再開発という見地からいいますと、きわめて緊急を要する点であり、重要な意味を持つてゐるというふうに思ひますが、その肝心の東京都が、これに積極的に取り組む姿勢がないといふんですか、まあいろいろな事情があると思ひますが、一体どういふ考え方でおるか、当局側で知つておられる程度の情報でいいんですけれども、考え方を明らかにしてもらいたいと思ひます。

○政府委員(坪井為次君) 東京都の理事者としては、このトラックターミナルの重要性、特に流通団地としての中心であるトラックターミナルの必

要性については十分認識しております。われわれの出資の要請に對しましては、非常に協力的でございますが、都議会の中でいろいろと論議が行なれておるうちに聞いております。そのときの論議として、いろいろと都議会の中では、中小企業の圧迫になるのではないかと、いろいろそういったような論議が行なわれたようですが、最終的には、都の計画どおり、全額出資を認められたわけでございます。

○岡本悟君 そうしますと、四十年度の東京都の出資すべき金額につきましても、これはもう確定的であると考えていいわけですね。

○政府委員(坪井為次君) 都の理事者といつたしましては、四十一年度政府と同額の二億五千万円をまずきめていたんで、そのあと政府と同額に追いつきたい、そういう意向を示しているわけでございます。その時期その他につきましても、まだはつきりいたしておりませんようですが、追加予算なり補正予算なりで考えたい、かように申しております。

○岡本悟君 東京都議会の現状からいまして、想像つかないことではないので、東京都にとりまして非常に重要な意味を持つたこの自動車ターミナル事業に對しまして、熱意がないと申しますか、私はまことにけしからぬと思つておるのではありません。東京都は、特に議会側は、口を開けば、あるいは水道の問題にいたしまして、あるいは都電の問題にいたしまして、あるいは地下鉄の建設の問題にいたしまして、国からもつと援助を引っぱり出してゐるというふうなことで、理事者側を奮励しておるようでございますけれども、この自動車ターミナル事業のように、政府が積極的に東京都と提携して大いにやろうと、こう言つておるにもかかわらず、出資を渋つてゐる。そういうことも昭和四十年度の出資が完了されてない、こういうことでございまして、まことに遺憾だと考えております。そういう見地から、私は東京都議会側の考え方というものをおたして見たので、けれども、何とかこの点につきま

は、理事者側は私はいいのだと思ひますが、議会の蒙を開く必要があると思ひますが、この点ひとつ、十分政府当局も説明してもらいたいと思ひます。

それから次に、この日本自動車ターミナル会社は、これは全国的な規模の会社だといふふうに私受け取っておりますが、まず東京、あるいは大阪、あるいは名古屋といふ、こういったところの次々に計画をし、これを建設していくことになると思ひますが、その他の地域でも建設計画といふものを行くは考へてみたいといふふうに政府当局としては構想を持っておるかどうか、その点についてお尋ねしておきたいと思ひます。

○政府委員(坪井為次君) この特殊会社は、ターミナルの必要性から、またそのターミナルの建設が大都市周辺では土地問題その他において非常に進行詰まつてゐる、そういうことから、政府が強力な援助をしてターミナルを整備していくといふことでできたわけでございます。さしあたり、東京が非常に行き詰まつておりますので、われわれとしては、まず東京の周辺におけるターミナルを整備してまいりたいと思ひわけでございます。

この会社の目的は、あくまでも東京都に限らないで、大都市周辺といふことで、必要があればそのほかの地区にも建設の手を差し伸べるわけでございますが、われわれとしては、各地区において、民間の力でできるというものにつきましては、あえてこの会社が飛び出すといふことを避けまして、できるだけ民間のまず努力によりまして、それを政府としては助成措置をできるだけ講ずるといふことによりまして、この会社そのものが出来なければならぬといふのは、そういう民間ではとても手に負えないといふような場合に考へておるわけでございます。さしあつて、大阪、名古屋ともいろいろ問題があるわけでございますが、これらの地区につきましては、それぞれ関係者の間で計画も進められておるようでございますので、われわれとしては、それらの状況を十分見ながら、どうしてもできないような場合にはこの会社

にやらせるつもりでありませうけれども、いまのところはいろいろとそういう地区の関係者の努力を待つておるわけでございます。

○岡本悟君 先ほど局長より、板橋地区とか、それから京浜第二地区、調布地区の進行模様をお聞きしたのですけれども、流通団地の新しい形成といふことでスタートしてゐるのですけれども、このトラックターミナルだけが先行をして、肝心のたとへば倉庫であるとか、そういうようなものが全然見込みがない。完成はして見たものの、トラックターミナルだけが孤立して野原のどまん中にぽつんと存在してゐるというふうな不細工なことになるまいでしょうか。つまり、流通団地の形成といふものがトラックターミナルの建設と並行して総合的に進められてゐるかどうか。ことにこれは東京都が指導してゐる部分が多いと思ひのですけれども、どんなものでしょうか、この点。

○説明員(黒住忠行君) トラックターミナルをつくり出すための目的は、おおよそ二つあります。一つは、東京なり大都市に入つてまいりますところの路線事業のためにそうした総合的な駅をつくるということでございます。

それからもう一つは、流通センターの中核体となりまして、倉庫、問屋等物資が非常に集散いたします場所において交通を円滑にするという、二つの目的があるわけでございます。前者につきましては、トラック路線、トラック事業のために、一日も早くトラックターミナルを都市の周辺につくらねばならぬ。それ自体としても、非常に重要な、かつ緊急なわけでございます。同時に、流通センターにおける中核体になるということ、非常に重要でございます。われわれといひましては、トラックターミナルを一日も早くつくりたいといふことで推進をしまひつておりますが、同時に、二つの目的がございますから、あとの目的につきましては、それぞれ通産省なりその他の省の関係の当局もございまして、おりおり検討いたしておりますが、まずそうした中核体としてのトラックターミナルを早くつくりたいといふ

いうふうなことで、トラックターミナル自体の目的と流通センターの目的の二つをすみやかにやるために、日本自動車ターミナル株式会社をつくりまして推進してゐる次第でございます。

○岡本悟君 それはもうごもつともな話なんです。ただ、流通団地の形成が東京都の指導によつてどこまで具体化してゐるか、それをちよつとお聞きしたかつたわけなんです。トラックターミナル自体がどんなスムーズに早く建設されていくことは、私はもちろんけっこうだと思ひのですけれども、私は流通団地の形成がどうなつてゐるか、それを当局側でお調べになつておれば教えてもらいたい、かように思ひましてお尋ねしたわけなんです。

○説明員(黒住忠行君) ただいま具体的に計画中のものは、板橋地区と京浜二区でございます。板橋地区につきましては、約七万坪のものを自動車ターミナルと倉庫と問屋で持ちたい。自動車ターミナルがその場合において四万二千坪でございます。これはできあがりには減歩がございまして約三万坪になると思ひますが、それから倉庫六千坪、それから問屋二万二千坪。それに対して、最近の計画がありまして、市場を約二万坪のものをつくりたいといふことで、都が中心となり、かつ自動車ターミナル会社が援助いたしまして、具体的にこの青写真をいまつくつてゐるような状況でございます。それから京浜二区につきましても、同様に、自動車ターミナルと倉庫、それから問屋といふふうなものが計画されております。それで、たとえばこの倉庫関係は運輸省でございまして、一つの主体をつくらなければならぬといふことで共同会社を目下設立の準備中でございます。そういうふうに、関係各省で指導をいたしまして、具体的にいま仕事を推進してゐるような状況でございます。具体的には青写真等につきましては、東京都が中心になりこの会社を援助いたしまして策定中でありまして。

○岡本悟君 それでは次に、今度はバスターミナルのほうに移りまして、東京都の池袋に国有財産

用地の払い下げを受けまして大きなバスターミナルをつくるという計画があつたように聞いておりますが、その後の経過についてお尋ねしてみたいと思ひます。

○説明員(黒住忠行君) 池袋地区につきましては、御承知のように、非常に現在道路状況が混雑してございまして、東口は二千回近いバスの発着がございまして。特に西口の方向につきましては、豊島師範あとの土地がございまして、ここにバスターミナルをつくりたいといふことで、池袋交通センターといふのを関係会社で設立いたしまして、バスターミナル事業の免許をいたした次第であります。ところが、ターミナルをつくるための土地の買収あるいは建設費が相当の金額を要しますし、運賃を上げるというわけにもまいりませぬので、土地の払い下げの価格の問題その他につきまして、目下いろいろと関係の大蔵省、あるいは文部省の所管の財産になつておりますから、それらの関係の省と目下折衝中でありまして、運輸省といたしましても、極力あつせんをいたしまして、なるべく早くそういうターミナルをつくり、交通緩和に資したいと思つてゐる次第であります。

○岡本悟君 次に、専用自動車ターミナルにつきまして若干お聞きしたいのですけれども、バス事業はともかくとして、トラック事業では相当大規模の専用自動車ターミナルを持つようになつてまいりましたが、昔はトラック事業といふものは、主として事業用にトラックという車両を持つておれば商売になつたわけでありませうけれども、最近のように路線事業といふふうなことになるますと、どうしても専用のターミナルが必要になつてくるわけでありませうが、そのために相当トラック会社としてはばく大な投資をしてみないといふと思ひますが、固定資産の占める比率といふものは相当大きく変化してきてゐると思ひますけれども、そういうデータを集めておられるかどうか。もしいなければ、また後ほど資料を出してもらつてけつこうですけれども、それと非常に大きな固

定投資というものがふえてまいりますので、トラック事業にそれが及ぼす経営上の影響、こういったものについてわかっておればお答えいたしたいと思ひます。もしなければ、あとで資料でもいいです。

○説明員(黒住忠行君) 専用の場合でございますと、営業所その他一緒にありますので、計算法が非常に複雑かと思ひます。一般の場合をちよつと申し上げますと、現在ありますところのおもなるバスのターミナルあるいはトラックターミナルで見ますと、土地が四七・八%、それから建物が三八・六%でございます。約八六%強というものが固定資産でございます。あとは機械であるとかその他の動産があるわけでございますが、専用の場合におきましても、ちよつと見当はつきませんが、おおよそ一般の場合と変わらないと思ひます。

○岡本悟君 私が見聞きしましたのは、以前は、先ほど申し上げましたように、車両、トラックを持つておれば販売になつておたという時代があつたのですけれども、最近は大規模な固定投資をターミナル施設に投じてあるわけですが、それが、そういう面からの、借入れ金の返済であるとか、あるいは利子の支払いというやうなことで経営を圧迫して、事業が左前になつたという事例も相当あるんじゃないかというふうに私観測しておりますので、その点を当局としてはどういうふうに見ておるか伺つたわけなんです、そういう見地からもう一度伺ひたいと思ひます。

○説明員(黒住忠行君) ターミナルをつくりまして、目的としては、流通コストの低減にも資したいというのでございますが、実際問題としては、土地が非常に高いということ、また建物も相当つくらなければならぬということでございまして、八十数%の固定資産の率でもございます。しかも、いま直ちに運賃にどうということではできないこととございまして、むしろ運賃を低減するというふう

うにもならなくてはならぬのでございます。したがひまして、現在トラック事業者は中小企業者が大部分でございます。路線事業といへども、例外ではないわけでありまして、したがつて、必要なターミナルで、ぜひ持たなければならぬけれども、各企業としては非常に経営上むづかしいというところでございまして、したがひまして、総合的なターミナルをつくるというふうなことで、運輸省といひましては、特殊会社、あるいは資金のあつせん、土地のあつせん等をするということとございまして、個々の企業に對しましては、当面つくる能力はある程度ありましても、相当な金を要します。開業銀行の融資のあつせんあるいはその金利の低減というふうなことで努力をして相当な応援体制でなくては行けない、必要なものではございすけれども、事業者の實力からいひまして、国が相当な援助をする必要があると思つておる次第でございます。

○岡本悟君 この道路交通事業抵当法の十八条で「免許に基く権利義務の承継」、こういう制度がございまして、この抵当の競落があつた場合に、「競落人は、その時に於いて免許に基く権利義務を承継する。これはむしろ事業の継続をはかつて、公共事業でありますから、その事業がそのために継続性を失つて迷惑をかけるということがあつてはならぬというので、この規定が置いてあると思ひますが、問題は、競落人の質するに適合性を持つてゐるかどうかということが問題だと思ひますが、この場合は、十八条は、要するに道路運送法第六條の欠格事項に該当しなければよろしいのだというふうな、いわば最低限度の条件のみを規制しておつて、まあそれがなければ、あとはとにかくまず適当な経営者であるというふうに認定してゐるわけなんです。そのところは一体どうなんですか。欠格事項といひのは、一口に言へば、悪いことをしてない、刑事事件の被告者になつて刑罰を科せられたことがないという程度のことしかきめてないものであり

まして、積極的にこういうふうなものでなければいかぬという規定が何もございせんので、その点はどうなんですか。つまり、初めて免許を受ける場合には相当きびしい条件があると思ひますが、それ以後も、継続して承継する場合には、きわめて最低限度のたよりない欠格事項しかないのです。その点が非常に権衡を失するよう思ひますが、そうかといひ、確かに事業の継続性を維持するということも必要で、そこらあたりどういふふうに考えたらいいか、当局側の考え方というものを説明してもらいたいと思ひます。

○説明員(黒住忠行君) 道路運送事業を免許いたしました者を一体といひまして財産抵当の對象にするということによりまして、もろもろのメリットがありますことは、申すまでもないところでございまして。その場合におきまして、事業の継続性ということが非常に大きな点でございまして、この場合におきましては、競落人が欠格事由に該当する者でない限りにおきましては、事業を継続さすということによりまして、担保価値も向う上し、事業も継続できるというものであります。この場合におきましては、免許の際の需給関係の調査といふふうなものは必要はないので、そのまゝ事業が継続されるわけでございますから、経営者としての主體的條件に主眼を置けば欠格事由ということがまあ中心になつてしまふべきじゃないかな、もちろん、今後の事業の経営につきましては、道路運送法の条文によりまして指導監督するわけでございますから、事業の継続性、財産抵当の必要性から見て、この規定でいいのではないかとと思ひます。

○岡本悟君 若干の質問をいたしたわけでございますけれども、もちろんわれわれとしてはこの制度はきわめて必要であるといふことは十分認識しておるわけでございます。ただ、先ほど来申し上げましたように、自動車ターミナル事業といひのは、バス、あるいはトラックにいたしましては、非常に経営上困難を伴う性質のものでございまして、特に大臣におかれましては、政府の助

成方法について画期的な前進をもたらすように留意していただきまして、ターミナル事業の健全な育成を考えていただきたい、かように要望をいたして、私の質問を終わります。

○委員長(江藤智君) 本案については、本日はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後二時二十八分散会

四月十五日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、鉄道事故及び交通事故防止のための法制化等に関する請願(第一五八号)
- 一、臨海工業地帯上空飛行空路変更に関する請願(第一五九三号)

第一五八号 昭和四十一年四月二日受理

鉄道事故及び交通事故防止のための法制化等に関する請願

請願者 新潟県南魚沼郡塩沢町大字大沢四
五日本民間防災研究會内 星野亨

紹介議員 小柳 牧衛君

鉄道事故や交通事故をおこさないようにするため、左記事項の法制化等を実現されたい。

- 一、鉄道路線を通行しないこと。
- 二、線路上の障害物(置き石等)をエーヤ除去するよう装置すること。
- 三、列車の連結が長く満員列車の時は、駅名標示板が見えないため、下車できないことがあるから、各駅の電柱に前後末端に至るまで駅名標示をするのと同時に電燈をつけて見やすくすること。
- 四、車内放送の利用により、たばこ、火のしまつ並びに身のまわり品の注意をすること。
- 五、のり、おりを安全にすみやかにすること。
- 六、ふみきりのある道路には、一時停止線をふみきり近くの適當の位置に必ず設置すること。
- 七、道路幅よりせまいふみきりは、必ず道路幅と同幅に改善すること。

八、事故の原因となるよつばらい運転及び無免許運転等をなくすため、法規を厳重にすること。
九、各種の自動車全部に非常信号灯と信号旗を必ず備え置くよう法規を制定すること。
十、車類は種類をとわず、ふみきりを通る手前に必ず一時停止する法規を強化すること。
十一、ふみきり警手に、通行者に対し注意すること等のできる権限を与えること。
十二、ふみきりを通過するときは、追越しをしな

理由

鉄道事故等防止のためには、当局の十分な設備とともに国民全部が道徳心を発揚してこれにあたることである。
また交通法規の制定強化も必要である。

第一五九三号 昭和四十一年四月五日受理

臨海工業地帯上空飛行空路変更に関する請願

請願者 神奈川県川崎市桜本二ノ三 神野

耕一外二千三百二十四名

紹介議員 辻 武寿君

航空機が川崎臨海工業地帯の上空を飛行することのないよう、その空路変更の措置を早急にとられるよう強く要望する。

理由

臨海消防署千鳥町出張所の調査によると、川崎臨海石油コンビナート地帯上空を飛行して羽田空港のB滑走路に離着する国内線の航空機は一日百機以上にのぼっている。万が一、先きの全日空機墜落事故のような事故が起こった場合には、おもいがけない大惨事となり、多数の人命が失われることは明らかである。

第十六号中正誤

ベシ 段 行 誤

二 三 一〇 あまりに、

” ” ” 事情

” ” ” 業界の再編成

正

ものでありま

す。しかし、

ビジョン
国内航空の再建

第十部

運輸委員會會議錄第十九号

昭和四十一年四月十九日

〔參議院〕

昭和四十一年四月二十三日印刷

昭和四十一年四月二十五日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局