

これ以上さらに実地検査をする必要はないので、もうそれはやりません、そういう立場に立つて千葉の土地収用委員会に土地の強制収用の裁決申請をしておりますですね。実際に航空写真だけで、測量をしなくとも済むようなものなんでしょうか。

それからもう一つは強制収用ということになりますと今後ともいろいろと地元との関係が出てくると思いますが、その点についてはわれわれは全くでも地域の方々とよく話ををしていただいて、聞くべき点は十分聞いてやっていただきたい、こそれから、私どももあそこに土地を所有しておるんですけれどもね、そういうものについては、まあ法のもとには平等だというので皆さんは強行的にやろうとするんでしょうかけれども、そういう点に対する配慮というものは一体何かしたんでしょうか、どうでしょうか。全然配慮しないで、何か強引に収用委員会にかけたような気がするんですけども、その辺をちょっと伺いたい。

○参考人(今井栄文君) 御承知のように、御指摘の一坪運動等に対する立ち入り調査を先月二月十九日に実施いたしましたのでございます。これは全体で、いわゆる一坪運動、それから団結小屋並びに平和の塔といふものを合わせまして全体で十一ヵ所でござります。十一ヵ所のうちで六ヵ所につきましては、特に反対される方々が付近におられるというふうな状況でございまして、十分完全なる調査を敷地並びに工作物について行なつたわけでございます。残りの五ヵ所、一つは社会党の先生方の一坪運動でございます。これは私どもの観測では、主として労組の方々ではないかと思いますけれども、大ぜみの方々が調査をさせないということで最後まで、三時間余にわたつて説得いたしましたのでございますが、これが十分中へ入つての調査ができなかつた。さらに他の四ヵ所は、三つは団結小屋でございます。これは敷地の周辺にくいを打ちまして、中に籠城するというふうな形で反対

派並びに支援団体の方々がおられまして、これ周辺の敷地は測量いたしましたけれども、中の建物の中へは入れなかつたというが現状でござります。それからさらに平和の塔でございますが、共産党の方々だろうと思ひますが、これらの方々が周辺を取り巻くというふうな情勢で、私どもはリコピターによりまして全部行なつたのでござい中へは入れない、きわめて簡易な測量で一応敷地の測量は終わつたというふうに考えております。で、一方、御指摘のように航空測量をあわせてへらうふうには考えておりませんで、実は御承知のよリコピターによりまして全部行なつたのでございりますが、私どもとしては、その日の測量並びに航空測量のみをもつてすべての資料が完備するといふふうには考えておりませんで、実は御承知のようにもうすでに、公団は発足以来三年ばかりになりますが、私どもとしては、その日の測量並びに航

ほとんど連日のように中へ入つておるわけでございます。妨害とか、何か催しのある日以外でも中へ入つて仕事をやつておるんでもありますと、十分

平素の調査はいたしておるわけでございます。したがいまして、私どもとしては、当日あえて測量を最終的にまで行なおうとすればいろいろなトラブルが起こり、万一千けが人でも出たらいへんだけれども、その辺をちょっと伺いたい。九日に実施いたしましたのでございます。これは全体で、いわゆる一坪運動、それから団結小屋並びに平和の塔といふものを合わせまして全体で十一ヵ所でござります。十一ヵ所のうちで六ヵ所につきましては、特に反対される方々が付近におられるというふうな状況でございまして、十分完全なる調査を敷地並びに工作物について行なつたわけでございます。残りの五ヵ所、一つは社会党の先生方の一坪運動でござります。これは私どもの観測では、主として労組の方々ではないかと思いますけれども、大ぜみの方々が調査をさせないということで最後まで、三時間余にわたつて説得いたしましたのでございますが、これが十分中へ入つての調査ができなかつた。さらに他の四ヵ所は、三つは団結小屋でございます。これは敷地の周辺にくいを打ちまして、中に籠城するというふうな形で反対

おっしゃるとおり、私どもとしては農民の方々の気持ちはよくわかりますし、それから現に土地を持っておられる農民の方々の反対に対しましては、実は今度の場合もあえて立ち入り調査等の措置を講じなかつたわけでございまして、現在でも

その後もできる限り、最終的に工事がどうしても間に合わないという段階までは極力説得を続け、こういうつもりでおるわけでございます。それから第三に、先生方のお持ちの一坪、いわゆる一坪運動でございますが、これは私どもそれを通つたことがあるんでございますけれども、これは平たんな地域でございまして、特にあらためて十分はからなければわからぬというふうな程度のものは実はないのでございまして、やはり他の一坪運動の土地と同じように収用委員会に対して裁決の申請をいたす、かのように考えております。

○鈴木強君 先般の現地測量の際に反対派の抵抗を避けたてて測量をやらなかつたという、その総裁の御配慮は私どもたいへんよかったです。ただ、これによつて問題が解決しておるのではなくて、依然としてこの反対をする人たちの気持ちは変わらないと思いますし、むしろまた強くなつておるものわかりません。

○鈴木強君 いつこころ、結審は。

○参考人(今井栄文君) 結審するといいますか、

千葉の土地収用委員会の裁決をいたきたいといふことは、少なくともことしの五月の前後で第二次の残りました五ヵ所についての裁決申請も千葉の収用委員会に出せるというふうに考えております。

○鈴木強君 その点はわかりました。まあ、ひとつせひ慎重な配慮をさらにしていただきたいといふことを重ねてお願いしておきます。

○参考人(今井栄文君) それから航空局長、あれですか、新国際空港公

同様の態度でひとつせひ納得づくりでやるようお願いしたいと思うんですが、第一次土地収用委員会への裁決の申請はわかりましたが、第二次の場合は、そうしますと航空写真では十分な調査はできないということは総裁認められたわけですね、しかし、平素、わざわざ日をきめてやらないので、平素の日に十分に現地をはかつておるので、その調査とあわせればもうこれ以上あそこを立ち入つて実際に測量するということはやらなくていいといふんですか。それともまだ航空写真では不十分であるので、航空測量はしたがつてさらにその調査とあわせればもうこれ以上あそこを立ち入つて実際に測量するということはやらなくていいといふんですか。

○政府委員(手塚良成君) 新空港の建設のしかたにつきましては、運輸大臣から基本計画というのを公団総裁に指示をいたします。この基本計画では、たとえば、滑走路が主滑走路として四千メートル一本、それから二千五百メートル一本、横風

用滑走路三千二百メートル一本あるいは航空保施設がこうこう、こういうもの、そういった骨子、全体の飛行場面積を千六十ヘクタール、こういった基本的なアイテムにつきましてこれを指示いたしまして、これに基づきまして具体的な工事実施計画というのを公団が作成いたします。その内容を運輸大臣として承認する。そういう過程を通りまして、いま承認された工事実施計画のもとで、公団が土地の買収から始まって工事を実施中、かような次第でございます。

○鈴木強君 そうしますと、実は空港の敷地問題にからんでのお尋ねですけれども、いまの基本計画を示して、公団がそれによつて工事の実施計画をつくる、こうしたことですが、実は誘導灯用地の買収がいま問題になつてゐるようですからそれをお尋ねするわけですが、大体百十七ヘクタール、三つですか、滑走路に対して前後二三十メートルの用地の取得については、実は計画に当初なかつたよう聞いておりますが、その辺は一体どうなのか、どうのなか、そだとすれば、一体その計画の誤りといふのは、どこにあるのですか。これはどこが責任を負うわけですか。

○政府委員(手塚良成君) 基本計画におきまして、いま御指摘の問題の内容は、次のようなことで指示がしてあるわけです。すなわち、航空保安施設の種類、「航空保安施設の種類は次のとおりとする。」こういうことで、その中の二で「次に掲げる航空灯火」という項があり、その中で飛行場の進入灯、こういうものをつけるといふことが指示をされております。そしてその指示に従いまして工事実施計画といふのが出来まして、その工事実施計画の中には、いま御指摘の进入灯用地としての面積その他が出てまいりて、それを承認しております。こうなつております。

○鈴木強君 そうすると、この航空灯あるいは進入灯ですね、こういうことがこの保安施設の中にもあればたのですが、誘導灯用地といふのはそれとは別でしよう、航空灯とか进入灯で

はないでしょう。进入灯といふのは誘導灯になるわけですか。だからして、われわれが聞いているところでは、当初そういう計画がなくて、その後

大急ぎでこの百十七ヘクタールの誘導灯用地をついた。そのためには、まんやわんやしておる、この土地をどうして確保するかということで、そこには、あとから聞きますけれども、農民の人たちもまだおるようですからね。そういうような事業計画作成上の、設計上といいますか、この基本計画の中にそういうことが落ちていたらどうですか。

○政府委員(手塚良成君) いま私は进入灯だけをあげましたが、航空灯火といふのは非常に種類がたくさんござります。いまおっしゃいました誘導路灯もありまし、飛行場灯台、そのほか風向灯、進入角指示灯、旋回灯、ずっと数がたくさんございまして、それらを全部指示してござりますが、新聞紙上等で見られますように、誘導灯といふことば、この誘導灯といふのは、むしろこ

ういった敷地を必要とするところはなしに、進入灯といふのでこういった面積を常時必要とする、われわれ専門的な見地から考えますとそういうふう進入灯用地の問題ではないかと考えるわけでございます。誘導灯といふと、これは誘導路灯といふあります。誘導路といふと、これは誘導路であるは誘導灯と、こういうふうな言い方を

しております。羽田の場合で言いますと、海の中にずつ

滑走路の北と南といふものにおいて保安施設用地を買うという問題でござります。で、これにつきましては運輸大臣から保安施設の事業計画についての認可をいただく前から、その敷地内の地主さ

の方々が千葉県などでもいいからひとつ

はないかと思ひます。それも実は具体的に指示いたしております。

○鈴木強君 そうすると、私どもが知つております情報あるいは新聞等に出ております当初の事業計画の中に——いま局長がおっしゃつたような羽田で言うならば海上にある進入を誘導してくる

た。しかしそれは土地を買わなければい

かぬでしよう。そこは海の中ですからどういう

ふうにされたか知りませんけれども、この場合に

は滑走路本体のほかにそういう敷地が必要なわけ

です。ですから、名前はどういうものかわかりま

せんけれども、そうすると、そういうものが実際に当初から間違いない——公団のほうでは百十七ヘクタールと言われておるのですけれども、それを買収する計画というのはあったのですか、今井

総裁。

○参考人(今井栄文君) 最近の新聞にそういうふうな記事が載つております点に関連しての先生の御質問と思ひますけれども、これはやや見出しがセンセーショナルに出でおりまして、中を読んでもますと、いまのいわゆる保安施設区域についての解説的な記事でございまして、別にどうい

うことはございません。で、私ども、この誘導

灯といふにはつきり申し上げますが、これは進

入灯並びにそれ以外の保安施設、たとえば ILS のミドルマーカーであるとか、そういうものは敷地内に設置するわけでござりますけれども、これは各滑走路について滑走路の先端から長さ千百メートル、幅三百メートルといふものを買うといふものは、もうすでに当初から、私どもは敷地の用地買収をするときからすでに地主さん方とは実はお話をいたしておるわけでござります。

特に私どもが急ぎますのは、四千メータの主

滑走路の北と南といふものにおいて保安施設用地を買うという問題でござります。で、これにつきましては運輸大臣から保安施設の事業計画についての認可をいただく前から、その敷地内の地主さ

の方々が千葉県などでもいいからひとつ

は用地についてのお話し合いも並行して進めておつ

たわけでございます。というのは、四千メータ一

滑走路の北のほうにござります取香、駒井野地域

といふのは大きな地主さんが非常に多いところ

でございまして、敷地内に用地を提供すると同時に反対同盟の根拠地になつておるわけです。特に滑走路の南に位します岩山地区、あるいはまた菱田地区といふふうなところは非常に反対の強いところでございまして、ここにつきましては、保安施設用地といふものの買収は必ずしも進んではおりません。進んではおりませんが、從来私どもがそ

の反対の一一番強いところに対し、一番意を用いて用地買収に努力をしておるわけでございま

す。で、現在岩山地区、あるいはまた菱田地区に

おける従来の反対の方々のお気持ちが非常に変

わつてまいりました。で、これについて相当數の

農地を代がえしてほしいというふうなお話をございました。先般千葉県に行きましたので、私からも知事さんにお願いいたしましたが、千葉の市町村会の方々にも御相談をして、ぜひひとつ芝山町の反対の方々のための代がえ地をさがしてほしいとお願いをして、いま千葉県が鋭意千葉県内において敷地を求めてつたるわけでございます。で、そういうことでございまして、私どもはこの南側の保安施設用地につきまして、ある程度時をかけば十分取得できるのではないか、かように考えておる次第でございます。

す以上は、進入灯の用地というものは当然これはあるべきことでございまして、家を建てる場合に入り口があるのと同じことでございまして、私が設計する場合に当然そういう用地といふのは頭に入れておったわけでございます。ただ、四千メートル滑走路ということを申し上げましたのは、これは第一期工事でまずつくらなければならぬという点に重点があるのでございまして、それ以外の滑走路予定地の先端に位する保安施設用地につきましても、すでに地主の方々から買収をしてほしいというふうな申し出がかながねあるわけでございます。私どもができるだけやはり工事のタイミングと合わせて、住民の方の御希望によりまして、これを買い取るというつもりでおるわけ

でございます。従来でも、やはり敷地を買ううときには、同一人の用地の場合に、敷地に近接した保安施設用地というものはあわせて従来も部分的には買つておるわけでございます。

○鈴木強君 そうしますと、こういう機会ですか
ら、いい機会ですからはつきりしておいていただ
いて、もしこれは誤解があればそれを解かなければ
ならぬと思うのですが、新聞にも載つております
すし、私もちょっとと聞いたことですけれども、ま
あ、あなたがおっしゃるように空港をつくる場合
に空港の敷地と並行して保安施設のための用地
買収ということは、これは当然ですよ、こんなこ
とは。それがどうも外から見てちぐはぐなかつこ
うに見えたのじやないですか、ちぐはぐなかつこ
うに。ですから、あなたのほうでは、最初から
そういうことは当然事業計画の中に入れておつ
たのだが、問題は、地元でも反対をされますし、い
ろいろとやり方もあつたでしよう、したがつて、は
たから見てみると、そういう保安施設に必要な用
地の買収についてははどうも後手後手になつておつ
て、見方によつてはそこらはちょっと忘れてい
た、と言つこととばは適切かどうか、これは表現の
ことですからあれですが、計画上にそういう点が
漏れておつたのではないかという危惧を持つてい
ると思うのです。全然根も葉もないところに、私
は東京の五大新聞も間違つた記事を書くとは思わ
ない。もしそうだとするとならば、これはたいへん
問題になることだと思いますけれども。ですか
ら、そういう意味において、いろいろ苦心のある
お仕事ですから、なかなか平常の手段によつてや
れないことはわれわれもよく理解しております。
したがつて、皆さんのお手ぎわというか、やり方
が、あるいは地主等から見てそういうような誤解
を受けたのであって、実際に運輸大臣の基本計画
を示されて、それに基づく実施計画の中にそういう
ことは当然入れておりました。ただ、やり方が
四千メートルのところに多少集中しておつた。あ
との二つの点についてはどうもおくれておつたの
で、そういうことで、はたから見て誤解を受けた

のだろう、こういうふうに理解していいのか。
○参考人(今井栄文君) 先生の大体おっしゃるとしてだらうと思います。これはもう用地買収、供用地に空港敷地の買収に全力をあげておりましたし、保安施設用地というものは、面積からいましてもそう大きなものではございません。したがつて、空港敷地にまずケリをつけた上で、保安用地買収をしようというふうな仕事の段取りが、保安施設用地の買収が、敷地内用地の買収よりおくれたという点を指摘されたのだろうと思います。この点は私どもとしてはそういうふうな実は計画でまいっておりましたので、そういうふうな誤解を招いたのじやないかと思いますが、ぜひそういう点をひとつ御了解を願いたいと思います。

○鈴木強君 それから最後にもう一つお尋ねしておきたいのですが、このいわゆる保安のために必要な敷地というのが、大体三本の両端ですね、六カ所百十七ヘクタールといわれているのですが、それでそこに土地を持っている農家は五十九戸あるよう聞いていますけれども、五十九戸の農家の方々は、そういたしますと全部了承をしているわけですね。私は明日現地へ行って見ようと思つてゐるのです。全部オーケーしておりますね。あなたが言われた四千メートルの北のはうの千百メートルと、それから三百メートルですね、そここの農家のたちはまあよくわかりました。大体了承されているよう思ひますけれども、あなたのさつきの御説明ですと、もうみな農家の人は早く買つてくれということをいつているのですから、全部オーケーしているわけですね。この点だけ確認しておきたいのです。

○参考人(今井栄文君) 先生のおっしゃるよう

に、保安施設用地というものは、三本の滑走路について六ヵ所あるわけでございます。先ほど私がお答え申し上げましたのは、四千メートル滑走路の北の部分、主として成田市の駒井野という地区でございますが、これらの地主の方はほとんど大部 分了承して調印しておられる方が多い。だから契約も、半分以上はすでに契約に調印していると

いう状況でござります。南のほうは芝山町でござりますが、これは先ほど私が申し上げたように、非常に反対の大きいところでございまして、これらの方々に対しましては、現在県知事と協力して、土地を売つていただけるよう、また、その敷地内に住んでおられる方々が代がえ地、あるいは代がえの宅地に移転できるようなどということ、全力をあげて説得している。それからそれで、外にまだ横風用の三千二百メートルの滑走路の両端、東側の並行滑走路である二千五百メートルの両端と、こういうふうに四カ所残っているわけでございます。それについては、必ずしも全部了承を得たというふうに実は私ども報告を受けておらないのでござります。ただ、先般、北側にあります成田の十余三地区の方々は、ほとんど住民の大多数の方々が、早くアプローチ地区を賣つていただきたいという陳情を直接当局のほうに持つてきております。五十数戸と申しましたが、現在私どもが御了承を得ている四千メートル滑走路の北の駒井野地区の実際に実存する農家というものは非常に数が少のうございまして、五十数戸というふうな実際に人が住んでおられる地域というのは、非常に大きいところで、やはり二千五百メートル滑走路の北側にある成田の十余三地区、これが国道五十一号線に沿つております。商店街等もございますし、相當人家の多いところでございます。それともう一つは、これから私どもとして強力にいろいろ説得をしてしなければならない四千メートル滑走路の南側の芝山町、それの芝山地区等に人家が比較的あるのではないか、かようと考えております。

○参考人(今井栄文君) 私どもの調査によりますと、保安施設用地の区分でございますけれども、建物は全体で五十五というようなことになつております。大体において先生の御指摘の数字と同じだらうと思います。その中で四千メートル滑走路の北にある戸数は七戸でございます。それから南が三戸でございます。で、芝山が比較的多いの滑走路の先ほど私が申しました非常に戸数が多いのじやないかと私思いましたが、資料によりますと、南のほうの芝山町では実際に農家の存在は三戸のようでございます。それから二千五百メートルの滑走路の先ほど私が申しました非常に戸数が多いのじやないかといふところは、なるほど戸数が多うございまして、これは成田の十余三地区でございますが、三十二戸でございます。それから南側が、これはやはり芝山町に入つておるわけでございますが、これが二千五百メートルのほうで五戸ございます。それから三千二百メートルの横風用滑走路につきましては、東のほうが四戸、南のほう、これは南三里塚になりますが、それが四戸となるわけで、特に一番多いのが二千五百メートル滑走路の北にございます十数戸の三十二戸、こういうことが多うございます。

○参考人(今井栄文君) 先ほど申し上げましたように、私どもとしてはすべての農家に対して現在全部話ををしておるわけではございません。それは何戸についてやつており、戸戸についてやつておられないという具体的な資料はいまございませんので、そういった点は、分室の用地部のほうから資料を取りまして、先生のところへ後刻でも提出させていただきます。

○鈴木強君 だからさつき一応結論的に私も申し上げて、確認をしておきたいのですけれども、そういうところにいろいろと疑義の念を持たれる私は原因があると思うんですね。だから、こういうことは、確かにむずかしいでしょうかけれども、すでに来年の四月から開港しようというときですから、あらかじめそういう計画があるなら、その関係の方々にも、あらゆる手段を通じてお話をし上げて、早くから買収の協力体制をつくつてもうといることが、あなたの任務じやないですか。それで家は外にあるという人が相当多いでございますが、そういうたぐつた方々について、先ほど申し上げましたように、四千メートル滑走路についてはほとんど大部分の了承を得ておる、こういう状況でございます。それから先ほど申し上げましたように、三十二戸所在する二千五百メートル滑走路の北のほうの十余三地区の方々が、この間早く買収をしてまいつておるわけでございます。それ以外のところにつきましては、実は第二期工事にもなりますし、私どものほうとしても、これは職員の数あるいはまたその能力にも限度がございますので、全部について一律に同じように買収交渉をやるというぐあいに至つておりますので、い

まのところは約四千メートル滑走路に重点を置いてやつておるということで、それ以外の保安施設用地についてもできるだけ早く私どもとしては買収を進めていきたいというふうに考えております。

○参考人(今井栄文君) 先ほど申し上げましたように、私どもとしてはすべての農家に対して現在全部話ををしておるわけではございません。それは何戸についてやつており、戸戸についてやつておられないという具体的な資料はいまございませんので、そういった点は、分室の用地部のほうから資料を取りまして、先生のところへ後刻でも提出させていただきます。

○鈴木強君 じゃこの件は以上でけつこうです。まだ大臣が見えていませんので、タクシーの問題はあと回しにしまして、短い時間で済むと思ひますから、新幹線の運行状態についてお尋ねをしたいと思いますが、新しい幹線ができるましても、いろいろ問題はあるようですが、しかし、国民の便益といふものは非常に大きいものがあると思います。そういう意味で、新幹線をつくつてよかつたなあ、こうみんな思つていてると思います。たただ、非常にスピードが早いしするので、安全の確保ということについて、非常に国民は心配をするわけです。ときどき雪が降つて立往生したりといふことは、ひとつ外的な要因ですから、しかし、それを排除するためにいろいろなごくをされ

たと思うんです。ところで、万国博覧会もいよいよ十四日開港になるわけとして、この万国博覧会の開会を契機として、また新幹線の利用というも

の他から見まして、はたして四月にできるかどうか、われわれもかなり危ぶむわけですが、その点の自信のほどはどうですか。

○参考人(今井栄文君) 先ほど申し上げましたように、資材の輸送関係、あるいはまた本体工事を始めための敷地内の準備工事というものについて、現在全力をあげておるわけでございまして、私は四月からは滑走路については掘り割りから始めて、いよいよ本格的な滑走路の造成工事、それからターミナルビルにつきましては、根切り、あるいは基礎といふものから始めて、本格的なターミナルビルの建設工事を進めるつもりでございまして、それと並行いたしまして、御指摘の保安施設その他についても、全部発注を終わって、来年の四月には何としても飛行機を飛ばそうということで、私を中心にして、いま全力をあげて取り組んでおるわけでございます。私どもとしては何としてもこれを完成して、現在の羽田の混雑状況を緩和しなければなりませんというのと、私どもの決意であり、覚悟でございます。

○鈴木強君 じゃこの件は以上でけつこうです。まだ大臣が見えていませんので、タクシーの問題はあと回しにしまして、短い時間で済むと思ひますから、新幹線の運行状態についてお尋ねをしたいと思いますが、新しい幹線ができるましても、いろいろ問題はあるようですが、しかし、国民の便益といふものは非常に大きいものがあると思います。そういう意味で、新幹線をつくつてよかつたなあ、こうみんな思つていてると思います。たただ、非常にスピードが早いしするので、安全の確保といふことは、ひとつ外的な要因ですから、しかし、それを排除するためにいろいろなごくをされ

たと思うんです。そこで、万国博覧会もいよいよ十四日開港になるわけとして、この万国博覧会の開会を契機として、また新幹線の利用というも

の度合いが非常に高くなつていくと思うんです。そういうやさきに、特に私どもが心配する問題が出ておりますのでお伺いするわけですが、まず、新幹線の中に鉄橋は大阪まで幾らございましょうか。

○説明員(山田明吉君) 鉄橋の正確な数をちょっと見られておりませんから、早速調べて御報告いたします。

○鈴木強君 これはあとで教えていただきたいと思いますが、そこで、鉄橋のいたみのひどいもののが大井川鉄橋とか、江ノ尾鉄橋ほか十カ所ぐらいあるという話を聞くのですけれども、それは事実でございまして、運転上危険であると考えられるところはどこもございません。

○説明員(山田明吉君) いま鈴木先生おっしゃいましたのは、最近新聞にいろいろ記事が出ておりますので、それの関連のお尋ねかと思いますが、結論的に申しまして、現在鉄橋といわば、線路といわば、運転上危険であると考えられるところはどこもございません。

○鈴木強君 そうですが、先般、路盤の欠陥が発見されて、目下三カ年で修理工事をやつていると

いうことですが、そういう条件もこれはじや、全然ないというように考えていいのですか。

○説明員(山田明吉君) 路盤につきましては、いま結論的に運転上危険であると思われるところはないと申しましたが、そのとおりでございまして、

いま建設当時から非常に百点満点の最良な状態がいつも続いているかと申しますと、これはもうその点の御指摘かと思いますが、ところによりましては噴泥と申しまして、レールの下からどうがふき上げてるようなところがござります。これはもう

たとえば水抜きの工事をいたしますとか、あるいは砂を入れますとか、常時、毎日のように手入れをしてお

ます。そして、そういうところは常に手入れをしてお

だとあるいは前後で砂利の採取がどの程度だとか、そういうことを見ておる。あるいはまたのり面と申しまして、切り立ったところなどがござりますが、こういうところは、その上で宅地造成が行なわれると、今まで木が植わっておつたのが今度は裸になるというようになりますと一度に水が出るというようなことも考えられますので、そういう状況の変化というようなものも常々周囲に目を配つておる。そして、それが線路に影響がないということを確認いたしまして列車を通すというふうにやつておる次第でござります。

○鈴木強君 わかりました。

そこでまあ路盤の欠陥といいますかね、表現がどうかは別として、路盤についても常時やはり補修、補強工作というものをしていくだけかなればいかぬと思うのですね。問題はその補修をする体制なんですね、幹線全体についてこれは二千八百七十九カ所もある、橋梁だけでそれだけあるというのですから、たいへんなことだと思いますけれどもね、そういうふうな体制といふのは一体どういうふうになつているものですか。

○説明員(長浜正雄君) これは、新幹線だけを担当いたします新幹線支社といふもので新幹線全体

を担当させておりまして、その中で施設関係は施設関係の担当の部長がおります。現地にそれぞれ保線所というものを置きまして、担当の範囲を区切ります。それを責任を持つて見ております。

そしてその下に保線支所というものを置きました。現地にそれぞれ構造物の監視をするというふうにしておるわけであります。

○鈴木強君 よくわかりました、現状ですね、よく認識できました。国民も新聞に出る、やはり心配になる、一体どうだらかということを考えるわけですね。ですから、安全度はあくまでも、心配をしておると思いますけれども、万々一のこと

がありますとこれまた困るわけでありますから、そのためのふだんの補修巡回、こういうことをやつていただくわけですが、御苦労もある

うと思ひますけれども、ひとつ万全の対策をとつていただきたいと思います。

それからもう一つ、万国博の輸送対策というのはちょっと副総裁からお話をあったと思うのですが、具体的に、かなり外国からも元首も見えますし、高官の方も見えるということであります

の国鉄においてます公務員の方が列車内におけるそういう方々の警備をおやりになると思ひますし、またそのほか、警察庁の協力を得て身辺の警備等をやられると思うのですが、何せ列車のことです

着いた場合等のそういう仕事はたいへんだと思ひますけれども、輸送の問題とあわせてそういうふうな点の御配慮は十分にやられておると思ひますから、簡単にひとつお話をしてもらいたい。

○説明員(山田明吉君) まことに適切な御注意を受けまして、私どもも警察当局と十分打ち合わせをいたしまして、警備には万全を期している次第でござります。

なお、てまえみそになりますのでどうかと思ひますが、京都に泊られる各国の元首クラスの方、道路が万一詰まつたら困るということで京都から

新大阪まで新幹線に乗せてもらいたいというようなお申し出もございまして、私どもそれほど新幹線が万全を期するつもりであります。

○鈴木強君 これで大体終わりますが、あとで私は國鉄の財政再建十カ年計画の基本について若干提案をする、そうしてその内容は大まかに言つて

九千キロ、十一兆円以上の予算を投入すると、こ

ういうような計画もあるようですが、その前にちょっと伺つておきたいのですが、関連がありますの

たほうがいいと思うのですが、関連がありますの

たほうが成田の新幹線問題でございますが、成田につきましては成田と都心とを結びます交通機関としてどういうものを考えるべきかということ

は決議という形で出されるのではないかというふうに思ひます。

それから成田の新幹線問題でございますが、成田につきましては成田と都心とを結びます交通機

会で成田空港の問題をいろいろ論議をした際に、

交通問題について私何回か質問した記憶があります。その際成田空港ができたら、そこに新幹線を

つくるという話があるんだが、どうなのかということを質問しましたら、国鉄総裁だったと思いま

すけれども、成田には新幹線はつくらないと、こ

ういうふうに発言されたよう私は記憶しています。で、なぜかと言うと、京成電鉄と總武鉄道で

間に合うという意味でした。だから、そのときに私は聞いたんですが、京成電鉄というけれども、

京成電鉄というのは新空港に延長したとしても、東京はどこに出てくるかというと、西郷さんの銅像の下に出てくるわけですね。外国から飛行機で

設するというようなお話をちよつとニュースに出ましたのですけれども、これの真偽のほどはどうなんございましょうか。私はいきさつがわかれませんから、瀬谷委員もおられるので過去のいきさつはまた関連の質問が出ると思いますけれども、それだけ最初に聞いておきたいのです。

これがほんとうにそういう計画をお持ちになつて、この全国新幹線網の前にそういうことをおやういうことかどうかですね、その辺を聞いておきたい。

○鈴木強君 まだそのほか、警察庁の協力を得て身辺の警備等をやられると思うのですが、何せ列車のことです

し、東京駅を出る場合、名古屋にあるいは大阪に

またそのほか、警備等をやられると思うのですが、何せ列車のことです

し、高官の方も見えるということであります

の国鉄においてます公務員の方が列車内におけるそういう方々の警備をおやりになると思ひますし、

またそのほか、警察庁の協力を得て身辺の警備等をやられると思うのですが、何せ列車のことです

し、東京駅を出る場合、名古屋にあるいは大阪に

またそのほか、警備等をやられると思うのですが、何せ列車のことです

し、東京駅を出る場合、名古屋にあるいは大阪に

来たお客様を、京成電鉄が西郷さんの銅像の下に運んで、あそこが東京の玄関口としてはたして適切であるかどうかなどもあわせて聞いてみたんです。そうしましたら、まあ、この点についてのあまり明確な答えはなかったような気がいたします。要するに、道路の場合は約六十分で連絡できる。それから道路を主として、鉄道の場合は総武線を利用して、快速電車を走らせれば、将来東京駅に入るんだからそれで間に合う、こういう意味の回答があつたと記憶しております。で、当時は全然新幹線についての構想というものは考えていなかつたというふうに聞いたわけであります。もし新幹線をつくるならば、成田と東京だけの新幹線で一体採算が合うのかどうか、こういうような問題がある。だから、またそれと同時に、東京のどこへ成田から新幹線を入れるか、こういう問題がある。現在の東京駅から成田まで延ばすのかどうか、もし、だとすれば、将来予想される上越新幹線等の始発駅との関係はどうなるのか、そういうことも聞いたわけなんです。ところが、全然それらについての答えは、つまり成田新幹線という考え方はないということだったから、まあこの問題もおのずからお答えはなったわけですね。何か今回は成田新幹線の構想を考えているというふうに聞き取れますので、その点をあらためて、検討中と言うけれども、それは建設をするという意味で検討されているのかどうか。特にその成田新幹線の場合は、それを延長して常磐新幹線ということになりますと、ちょうど新しく大臣の選挙区を通るようなことにもなりますし、そういうことどもあわせてこれはちょうどいい機会だから、そつちのほうへひとつ大臣の最初の仕事としてやろうということをお伺いしたいと思います。

おつたわけでござります。ただいま先生がおしゃつた、国鉄総裁でござりますかどなたかがお答えになつたということでおございますが、まあ必ずしも今後永久に成田と東京を結ぶ、あるいはほかの、たとえば常磐新幹線の一環として成田を結ぶふる新幹線を今後絶対考へないのだと、こういうふうに利害はなかつたのではないとかというふうに利害考へておりますが、当時からそういう考へでございまして、確かに御指摘のように、この前の国会でも、成田空港との関連におきまして新幹線問題をすいぶん御質問ございました。で、ただそのときにもいまお話しの総武線を成田まで、まあ総武線の複々線化もできますし、総武線を成田まで延ばして、そうして東京駅へ入ってくるという考へをされが一つございました。これをやつたほうがいいこと、これをやるべきではないかという、こういう議論等がございましたものですから、そういうとの関連で、おそらくあります新幹線といふものは考へないといふような御趣旨ではなかつたかというふうに考へます。私がいま申し上げておりますのも、成田までの新幹線につきましては、まあすぐ取りかかるということであるかどうか、おそらく全国新幹線網の一環としてつくることになりますれば、全国新幹線網がいつから具体的に着手されるかという問題もござりますけれども、まあ若干の日時をおいたあとのことになるというふうに考へられるのではないかと思ひますが、いずれにいたしましても、将来の問題として、この航空の目ざましい発展を考えますと、やはり将来の問題としてはいずれは成田と東京を結ぶ新幹線、あるいはそれに近いような非常に高速の鉄道をつくる必要があるのじやないか、こういう趣旨で運輸省としては検討しておる次第でござります。したがいまして、とりあえずの問題と将来の問題というふうにあるいは分けられるかと、う、こういう趣旨で検討いたしておるというふう

に御理解いただいてよろしいかと思います。
○鈴木強君 そうしますと、いずれ上野からいの東北本線ですね、それに沿つたものと、あるは常磐を通るものと新幹線が考えられると思う。その際に、東北はまあ別ですけれども、局いま考えられている成田というのは、鹿島の建設との関係で、要するに、常磐線も成田を通つと通るようじょうとう一つの構想ですね。ということですか。そういうふうに理解しておばいいんで、まだきまつたわけではないのですけれども、だから、そういうふうな路線も一応検している段階だと、こういうふうに理解しておいでですね。

○政府委員(町田直君) 大体そういうふうに理解していただいてよろしいのではないかと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 先ほどちょっとばかり瀬谷さんから私の関係の発言がありましたから、まあ弁解でもありますし、説明でもありますんが、成田新幹線の問題はかねてから検討中でありますことは、当委員会においても前からお話をただ計画にも検討の中にも入つております。私の選挙区を通るといいますが、その新幹線が通るまで私が生きていらるかどうかわからぬような感覚のことまで考えておりませんので、目下のことでは成田から先の新幹線問題は検討の対象になつておらない、こういうことを御了承願います。

○瀬谷英行君 大臣の選挙区の問題ですけれども、別に気にする必要はないんです、これは、私は成田新幹線の話が出たけれども、この前の運輸委員会で、せっかく空港があそにできるとしていることまで考えておりませんので、どうするかといふやつたことがあります。その際に、成田新幹線という構想があるとすれば、東京のどこから出るのか、それから上越新幹線あるいは中央新幹線等との連絡はどうなのがどうなのがいいことがあるのです。そうしたら、たしかその際、国鉄総裁だったと思いますけれども、成田に

新幹線を走らせるという考え方はないというふうに、明確に否定をされたんです。否定された根柢というのは、総武線でもって間に合う、それから京成電鉄も来ると、こういう話だった。ところが京成電鉄というのは、東京の都心——上野ですかね、都心じゃないと言えないこともないけれども、上野公園の下に出るわけだし、あまり適切だと思われないので、ちょっと私も疑問に思ったわけです。そうしたら鈴木さんから質問がありまして、最近、成田新幹線さらにそれを延長して鹿島のほうへ行く常磐新幹線の話があるんだが、それはどうかという質問になったわけです。で、たまたま大臣の出身が向こうのほうですから、考えていますと、成田新幹線という構想は、この前の委員会では否定をされたけれども、今度、橋本大臣の就任を祝つてというわけじゃないけれども、機会に成田新幹線を復活させて、さらにそれを鹿島のほうまで延ばして、常磐新幹線にしようというアイデアがこれは復活したのかなと、こういうふうにも受け取れるわけです。このことは別に悪いというわけじやありませんよ、どこかに急行をとめるという話とちょっと違うのですから、これは悪いというわけじやない。ただ、この前の委員会の話と、ちょっと最近の話とは違つてきておるし、さらには鉄監局長の話だと、常磐新幹線の構想をも含めて検討しているということ、大臣のほうは成田から先のほうは考えていないといふこと、いまのお話だと。だから一体その点は検討中と言えば、考へていると言つても考へてないと言つても両方に通用しますけれどもね、両方に通用するだけじやなくて、将来の構想として一体どうなのかという点は、やはりある程度明らかにできることじやないかと思うので、この機会にお伺いしたいわけです。

○國務大臣(橋本登美三郎君) この成田新幹線の問題は、私自身もこの必要があるということは、ジャンボがこれから一日におそらく相当数——どれくらいになりますか、二、三年先になりますといふと、毎日何十便というものが入ってくるのじや

なかろうか、おそらく二分間あるいは三分間おきに入つてくるということになりますと、相当のお客が入つてくるわけです。当分の間は、それは総武複々線を延長しただけでも間に合うかもしれません。しかし、五年なり十年先を考えますと、これはどうていいまの総武線の複々線もしくは京成電車の乗り入れ、これだけで間に合うかといいますと、これはどうてい間に合わないのじやないか。そういうような端的な事情から考えますと、これはどうていいまの総武線はこれは絶対必要条件が出てくるのじやないか。こういう意味で、限定した意味では将来何年先になりますか知りませんけれども、相当期間かかりましょう、新しい線でありますから、そういう期間を考えるというと、その時代にはやはり新幹線でなければ、その大量の人を輸送することは困難にならう、こういう意味でやはり空港までの新幹線というものは前向きで検討していただきたい。ただ、それをはたしていわゆる常磐新幹線とあわせて検討すべきかどうかという問題は、もう一つの問題があると思いますが、とにかくとりあえず具体的に考えなくちやならぬことは、成田空港に入つてくる毎日何万という人、そういうお客様を運ぶ場合に、どうしても新幹線が将来は必要になつてくるであろう、こういう意味で、その区間だけについては具体的に検討するべきものである、こういうようと考えておるわけであります。

そうなるならばあれを常磐につなげるということも一つの案じやないかと思うのです。それをあればだけを盲腸的にやはりもう一つつくるということはこれはおかしいので、そういう意味においてはいま検討中であるということにも取れるようにも思うのですけれども、大臣は何か話を全くそれは考えていないのだという、こういろいろにおっしゃるものですから、前の答弁との関連でそれをはつきりしておいてもらわないと困る。

O 国務大臣（橋本登美二郎君） あるいは私のことばが足らぬかもしれません、御承知のように、新幹線網というものこれから何年か調査のためにかかると思います。四十五年度において五億一千万ですか、おそらくこれは一年や二年でそれだけのものは見当がつかないと思いますが、これは新幹線網という意味の新幹線とは違う、こういう意味です、私の言っているのは、新幹線網の意味の新幹線と成田の新幹線というのは、ある意味においては違う。もっと極端なことばで言うならば、大都市周辺線には、新幹線に準する新幹線がだんだんこれは必要になってくるんじゃないいか、こういう意味も含めて、必ずしも一幹線鉄道としての新幹線網の中で考えるということになりますと、これはだいぶおくれます、そうなりますというふうに、そうじやなくてやっぱり空港の輸送対策として新幹線網に準ずるものを考える、将来それが新幹線の中に入り入れられるかどうかは別問題だと、この際はとにかく空港の輸送状況を、はたしていま言った複々線と京成電車だけ将来十年後まで間に合うだらうか、こういう問題から考えていく、こういう考え方で申し上げたわけであります。

○鈴木強君 これは少し論争になりますけれども、私は違うんですよ、大臣の考え方とは、要するに、たとえば九千キロ、十一兆以上の金を投じて今後日本に新幹線網というものをつくるにしてしましても、それはおっしゃるように相当の金はかかるし、期間もかかるでしょう。だけれども、いまの全国の幹線自動車道ですね、この問題を一つ考えてみましても、やっぱり全体的な計画の中である工

リアを最初にやっていくわけですよ。たとえば、中央道の場合には、東京から富士吉田をとりあって、飯田に出る、それから東名にくつつくという、こういう路線を最初考えて、その後諭訪を通ることになりましたから大月から分かれるのです。これは分かれしていくことになりますけれども、非常に問題の線なんですよ、盲腸的な存在で。何のためにあそこまで延ばしたか、法律があとから変わったものですからこうなつたのです。そういう意味で、私は、切り離しているとおっしゃるけれども、実際にはそれが将来の、いま考えられている新幹線網というもののとの関連性なしにはできないと思うのです。それはこういう場合もあるかも知れませんけれども、やはり関連性を持つてくるときにはやつておきませんとむだなことが出てくるかもしれません。ですから、極端にいえば、成田も盲腸的に何キロかの間に常磐線と並行して走って、そこから先は成田に入るということにならぬのか、あるいは成田から常磐に入していくといふことになるのか、その辺を私はやはり十分に検討を加え研究を加えて、将来の幹線網との関連の中であつてもらわぬと困ると思うのです。私はそういう意味からして、にわかに、どこをどう通つていく、常磐線はどう通つていくかということは、ここではわかりません。何らかの関連性はあるのですからして、やはり局長が言われているような検討するということであればわかるのです。全然それはそれでもって切り離してくるんだと言われましても、ちょっとそういうわけにはいかぬということを申し上げたいわけです。この点は大臣わかつていただけたと思うのです。そういう意味において関連性というのを私は申し上げておるわけです。どうでしようか。

はとても間に合わない。ですからして、一応それが将来、鉄道新幹線網の場合に、それらとのつながりを考えるかどうかは先の問題であつて、もしやるとするならば、私はやらなければ間に合わないだろう。そうなれば、これは切り離して、そこで一つの敷設命令を出す。そこまでできたけれども、将来、鉄道網を決定する場合に、何年先かわからぬけれども、そのときにやはりこれが利用されるかどうか、あるいはそういうことを初めから頭の中に置いて考えていくかどうかはあります。しようけれども、ただ手続上の関係からいえば、切り離してやらないといふと施工がおくれるのではないだろうか。こういう意味でありますから、間接といいましょうか、関連がないとは申しませんからして、そういう意味においては、鈴木さんの考え方もあるいは含んでいます、こう御理解願つてけつこうだと思います。

省としても具体的にいまのところ考へてゐるわけじやございませんし、先ほど御説明いたしましたように、鉄道建設審議会で現在御検討願つておる最中でございます。そこで網という形で具体的に、たとえば常磐新幹線とか東北新幹線とかいうものを運輸省としてどうしておるということはなつといふことを御理解いただきたいと思います。

そこで、それじや成田の問題はどうかといふことになりますと、これは大臣がおっしゃいましたように、成田の交通の問題としては、これは成田の交通として非常に問題であるということで、成田の鉄道をどうするかということを運輸省でいま検討中でございます。その検討の中には、新幹線というものを将来考へていかなければならぬだろうというような趣旨で検討しているということです。その場合に、それじや一体成田でどういうふうにするという形で考えるのか、それとも将来もし何らかの新幹線網が考えられ、それが成田へ行く線と非常に方向的に近いといふことで、あれば、鈴木先生がおっしゃいましたように、その成田へ行く線が同時に一番近いところではおそらく常磐が、新幹線ができるとすれば常磐新幹線となるように思ひますけれども、そういうところにさらにつながっていくと、そういう形が、それはいま先生がおっしゃいましたように幾つかの点で新幹線をそこでとめてしまうよりも有効じゃないか、こういう意味で、将来そういう形になるとすれば、そちらにそういうふうにしていくといふことも考へるべきじゃないかという趣旨で検討に入れているというふうに御理解いただければいいと思います。

それではこれはその辺にしまして、一番最初にやりたかったのですが、大臣ちょっと出席がおくられましたからあと回しにしましたが、実は三月一日から東京のタクシー料金が上がりました。しかし、この上げ方が非常に要則でして、御承知のように新メーターで走るやつと、それから旧メーターで走って新料金に換算するのと、それから値上げが認められなかつたのと三つありますて、今回その他でいろいろと私ども聞いております。たとえば、警察関係でも特にゆうべあたりも取り締まりをしていただいたようですが、陸運局のほうでもいろいろと対策を立てていただいているようですけれども、きょう私はもう少しこの委員会でその実態を教えていただきたいし、また、その対策について政府側のお考えも聞きたいと思いまして質問をするわけです。

それで、実はタクシー近代化センターの会長さんにもおいでいただき、よくるように委員長を通じてお願ひをしておきましたが、ちょっと緊急な用事もあって出られないようですから、きょうは御出席がなくて残念です。これはまたいずれあらためてお尋ねすることにしたいと思いますが、まず最初に三月一日にどうして新しいメーターに、値上げをしたもののが新しいメーターを取りつけることができるかたんでしょうか。何万台かわかりませんけれども、その認可をした台数、業者、そして、どうしてその新しいメーターに全部一齊に切りかえができるなかつたか、最初に承りたいのですが。

○政府委員(黒住忠行君) タクシーはメーターによつて動くわけでございますが、メーターの検査には頭部検査と走行検査と二つございます。頭部検査は装着しないで検査をするわけでございますが、走行検査はその車に装着いたしまして検査をするわけでございます。それで現在、通産省の規定では、頭部検査終了後二十日以内に走行検査を受けなければならぬというようになつております

す。走行検査の能力が従来一日四百五十台、いろいろ勉強していただきまして、一日、東京付近では六百台は可能ではないかというぐらいわれておるわけでございます。したがいまして、改定の前日に全部一齊に装着して、一十日間以内に検査を受けるということが不可能でございまして、検査の能力、それから一齊に三万台でござりますから、それを全部とめまして装着するということはむずかしいということと、検査の、いま申し上げましたような物理的理由から、三月一日一齊には新メーターを装着することができないわけでございます。從来も大都市におきまして運賃改定をいたしました場合には換算表でもって行なっております。前回につきましても、前々回につきまして車両数が相当膨大でございますので、換算表でもってやつております。なるべくすみやかに全車両に新しいメーターがつくよう業者を督励いたしましたと同時に、通産関係の検定所で仕事をやつていただきました。それでこの三月七日現在におきましては、一万一千二百二十三両の車に新メーターが装着をされております。

でほんと適格一〇〇%に近いということであれば、三万台に一べんにつけてしまえばいい。あと走行検査をやるのはつけてから二十日以内にやるのでしょう。頭部検査をやって、あとは二十分間は走行検査をやらないで走っている。そういう一部には矛盾を認めながら、国民はそのために換算メーターで文句を言われて、なぐり合いが出てきようか。私はちょっと無責任などいうか、これはほんとうに国民感情として私は申し上げております。いや、頭部検査の中に、実際にやってみて、相当の誤差があるから、これは危険性がうんと多いからやらざるを得ない。それじゃ、その誤差が起きるのに対し、どういう研究をし、どういう検討を加えて誤差をなくすための頭部検査をやったか。そういうふうなやはりよく国民が納得できる回答をしてもらわないと、これは困るのでよ。人が足りないからできなかつた、そんなことじや納得できないです。

○政府委員(黒住忠行君) 頭部検査をやりまして、走行検査の不格のものが、今回の新運賃を実施したものにつきましては二%でござります。で、そのほかの三多摩地区のものであるとか、ハイヤーであるとか、同じ検定所で検査が行なわれておるわけでござりますけれども、それらの場合におきましては、八台に一台の割合で不格があつたというふうに聞いております。それで、本件は計量法に基づきまして、通産省の所管でございます。したがいまして、今回の運賃を改定いたしました前に、前広にこの検定を促進していく、その技術的方法等につきまして、十分本省とも、また出先の検定所ともお打ち合わせいたしまして、従来ならば三万台から三万五千両の車を検査をいたしますのに、四ヶ月ないし五ヶ月を要するということでございましたけれども、それを半分にスピードアップしていただくようにお願いいたしますと同時に、検定所のほうでも人員の手

配その他について十分努力をしていただいたことになつておるわけですが、われわれといつたしましては、直接の所管ではございませんけれども、利用者に対する迷惑というふうなこともございまますから、ただいまのような措置をやつておりますと同時に、現在おきましても、早くメーターア器を取りかえまして、業者がメーターのメーターを督励いたしまして、早く取りかえて検査を受けるということ。それでもまた検査のやり方も、その検定所でいろいろ仕事を配分するというようないろいろな方法をやっていただいておるわけでございまして、それらと相まちまして、促進をしたいというふうに考えております。

○鈴木強君 また何かというと所管が違いますと、こう言うのですね。第二番目には、ぼくはこれが気に食わない。國民から見れば、通産省の関係であろうと、運輸省の関係であろうと、そんなことは役所の内部のことであつてもらえればいいと思うのです。したがつて、八台に一台の不合格があるということは、確かに一〇〇%ではないわけですから、そういうたとえ一台でも危険性のある、誤差のあるものをつけて走らせるということはいかぬと思う。しかし、最初一万一千何ぼかつけたそうですがれども、頭部検査を済まして、その後二十日までに走行検査をしなきゃならぬ、こういう規定に一応なつていると思うのですね。だから、そういう立場にもし立つてやるとすれば、八台に一台の誤差のあるものが何日間か走っていますね。これは走行検査が済まない間は走っているわけでしょう。そんな、料金が適切に換算できぬものをつけて走っているその規定がおかしいのだ。これは、そういうものが悪ければそれを直すようにしたらどうですか。そして、私は、大臣にも聞きたいのですけれども、料金値上げを三月一日にきっちりとそろえてやらなくとも、もしそえられたものからやるというような方法だつてい

いじやないですか。もう、三月一日に値上げします。すなはちやつて、それに無理に合わ
せているからそんなことになるのですよ。そんな、旧メーターをつけて換算して、九キロ以下
だつたとか以上だつたとか、そんなことでもう換
算でもつて一々やられたつて実感がわからない。だから、もう少し値上げのやり方についても考えて
いくと同時に、いまの規定、法規の中に実情に
そぐわない点があればそれをそぐわせるように
する、それから技術的にもつと突っ込んで検討を
加えて、そしてもつと誤差をなくして、一〇〇%
なくするような研究を、これは通産省にも相呼応
してやつていただき、そういうふうにして運輸輸行
政というものの姿勢を正してもらわなければ、いつまでたつたつてこういうことが起きますよ。何
か、既定の事実が、それがいいのだと思っておや
りになつてゐる、そらじやなくて、やはり時代が
進んでいく、いろいろな変化があるのでですから、
それに順応するところの政策を打ち出してやつて
いたらどうですか。いま規定がこうですから、
こうだからと、そんないわゆる役人的な答弁とい
うのは私は迷惑です。

用者に対して忠実である、こういう意見でありますからそれはやむを得ない。しかし三ヶ月も四ヶ月も月もかかることがありますと困ると、できるだけひとつ人を臨時に雇っても最少限度の時間でもってこれを新メーターにかえるように、こういうことを指示しまして、予定のたぶん三分の一の期間がこれが終了することに努力をしてくれたわけあります。

私、三月一日の日に、最初のメーターがついた料金改定の日に、私もタクシーに一人で乗つてみたのです。そのうち、二台が新メーターで三台が旧メーターでした。そこで、運転手に、どうも君らは不便じやないかと、旧メーターで新料金をもらいうのだけれども、たいへん不便じやないだらうかと聞いたところが、その私の乗つた運転手はたいへん親切でありますて、いや、そうたいしためんどうなことはありませんと、というのは、三十四を足せばいいのです。これは、料金にして、まあ大体三千円以上の料金になる場合は多少狂つてきますけれども、それ以外の場合は、二千円以下は三十円だけ払つてもらえばいいのです。といふのは、旧メーターの場合はアイドルタイムとかいうものが、あるいはいわゆる時間外といいますか、十一時以後の時間外割り増しといふことを取り入れないということで、そういうことで、その古いメーターを持っておった運転手は、なるべく早く新メーターに切りかえたいと思うけれども、なかなか自分の会社でもそうはできない。当初二割くらいだと言つておりましたが、そういう事情があるので、旧メーターで走る人はもちろんそれには損があります。しかし、旧メーターで走る場合においては、要するに最初の三十円の新料金だけを払うと、新メーターでなければいわゆるアイドルタイム、あるいは十一時以後のなには取れないと、こういうふうに申し渡してあるのですからして、したがつて、案外旧メーターにおいても混乱がなかつた、しかし、結果的には混乱はなかつたにせよ、新メーターでやつたほうが収入がいいこ

とは、これは間違いない。そういう意味では、できるだけ早く新メーターに切りかえるようになります。ただの便宜をはからえ、ということ指示して、大部、相当数が今日では新メーターに切りわかつておるわけありますが、なお急がせて新メーターに切りかえるように努力したいと思っております。

○鈴木強君 今日は、すでに三月一日以降切りかえを済ませているわけです。これも私は、死んだ子の年を数えてみたってしようがないわけですから、ただ、切りかえをうまくやってほしいということになる。ただ、根本的に疑問を持ったのは、大臣は自動車局長に聞いたら、最初そう思つていなければ、どうもそもそもいかぬとおっしゃるけど、そのところが私にはまだわからないんです。もっとそこは追及すべきだと思うのです。現に八台に一台という不適格性というのは、出てきているわけですね。そうなれば、車種が同じ車種でタイヤの長さが多少違うとか、機械によつては違うかもしれません、構造が。特に最近は欠陥車なんというのがあるから多少違うと思ひますけれども、とにかくようしていけば、「一たん頭部検査をしたものを持つてしまふ、ずっと持つてしまう、そうして逐次それをやつしていくという方向にしていいし、また、料金値上げの時期をある程度階をつけて、二十日くらいなら二十日間ぐらいいの間をおいたつていいじゃないですか。三月一日から一齊にやらなきゃならぬ」ということはないと思うわけですね。だから要は利用者とそれから運転する人たちの気持ちが合うようにしてほしいと思うのです。

大臣の乗つたタクシーの運転手、それはいい人はたくさんいますからね。たくさんいる。悪いのはごく少ないんですよ。そういう者が悪いことをするからみんなが悪く言われる所以、私たちも乗つてみてうんと親切な運転手さん、たくさんいますからね。そういう意味ではよくわかるし、また、大臣の顔を知つていればあんまり悪いこと言わぬかもしない。これはちょっとわれわれと違うか

ら、顔が広いから、運転手気がついていたかもしない。なお親切にしたかもしれない。それはわからぬけれども、それは横の話なんですが、そういうことでもう少し私は、技術開発について検討する余地は残っていると思うんです。だから、あまり局長にそう言われたからってあきらめないで、またそれをやるのが大臣なんです。こうやってみる、とにかく八台に八台が誤差のないようやつてみなさい、研究しなさい、この技術はあるはずだ。それと言ふのが私は大臣のお仕事じやないかと思うんですが、そういうふうにしてマンネリ化している行政の部分といらものを少しでも前進をさして、こういう努力をし、こういう検討もし、これもやつてみたけれども、なおかつだめでした。私がこういう質問をしたら、実は何年かにわたつてこういう試験をいたしました、しかし、その一台の誤差といふものは絶対に直らぬ、また、非常に何年も時間がかかります。したがつて、原因の追及を、こういうようなことをいま考えておりますので、それが何年たちますれば、頭部検査だけでもよろしゅうござりますと、そういう前向きの答弁を私はしてほしいのです。何か法規がある、これは通産省の仕事だ、こういうかつこうで問題をそらされてしまつから進歩がない。だからして、私はそういう点を大臣から強く指導をしてほしいということを申し上げているんです。その点は同感でしよう。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 原則として同感であります。ただ、鈴木さんも御承知のように、電話の需要と違つて、タクシーメーターの需要といふものが、平生少ないのでですね。したがつて、当然これは技術開発、相当の金をかけて技術開発をするだけの意欲は、業者にないだらうと思うのです。しかしながら、今度は自動車研究所もできましたから、鈴木さんのおつしめるような、その方面の技術開発を考え、一朝有事の際はさような措置を十分に考えていくべきものであらうと思います。

特に私は情報産業というのに非常に興味を

持つておりますからして、このような機械化、つまり標準化というものについては極力考えたいと、かように考えております。

○鈴木強君 そこで納得しました。ひとつぜひ

らに検討してほしいのです。

それから、もう一つは労働条件が、運輸省が指示したところに達しないということで、これはま

ざいまして、全体の一〇・七%でございます。それで、その保留されたものにつきましては、現

在、労働基準局のほうで調査を願つております。

○鈴木強君 労働条件が改善されて、値上げがや

れる見通しはどうなんですか、何社、何両ぐら

い、いつごろ。

○鈴木強君 わかりました。御苦勞さまでした。

あ昨年来、労働省からの通達等もあつて、特に労使間で確認なさつたとか、いろいろ指導をされている点は、私は喜んでおります。御苦勞さんだ

と思ひますけれども、問題は、そういうことが、この三月一日の認可に際して一つの条件になつて

いるように思ひますね。労働基準局のほうで調査をしてみたところが、二九通達をなかなかやつておらぬ。したがつて、おまえのところは労働条件改善されておらないから、あと回しにする

ます。その結果によつて運輸省のほうで御判断を下されるとのことになつております。

○鈴木強君 労働省は月何日にその立ち入り検査をして、何カ所をやつて——近々わかるといふのだから、もう検査は済んだのじやないですか。

○説明員(大坪健一郎君) 先週の、三月の四日、五日、六日に立ち入り検査をいたしました。検査

をいたしました事業所は、まだいま局長から御説明のありました六十二社、六十八事業所でございま

す。これは当該地域を管轄いたしております労働基準監督署のほうでただいま取りまとめを急いでおりますので、結論が東京労働基準局に出てまいりますのが明日でございます。今明日あるいはあと一日ぐらいの間に、私どものほうに結果が出てまいりと存じます。

○鈴木強君 私はあらかじめ労働省のほうにもこ

ういう質問を申し上げることを伝えておきました

ね。ですから、手続きにはわかりました。三月四

日、五日、六日の三日間やりまして、そのやつた

ものを本省に、まあ進行中だと思ひますから、わ

かりますけれども、おおよそのところですね、六

十二社、六十八事業所の中で、かなり改善はされ

たかどうかというようなことの連絡もまだきてい

ないわけですか。それで、もしわかつております

たら、知らせてほしい、どうせわかることですか。

○説明員(竹岡勝美君) これが詳しく述べてお

金値上げができるようになつてゐるのか、これは運輸、労働両省から聞きたいのですけれども、この点を第二に聞きたいのです。

○政府委員(黒住忠行君) 東京都区内と、武藏野、三鷹市を加えまして、タクシーライセンスは三万四千二百四両でございます。三月一日から運賃改定を実施いたしましたものが、個人タクシーを加えまして三万五百五十四両で、全体の八九・三%でございます。それで、三月一日に保留在しまして、会社は六十二社でございますが、それの、その事業所に概略的

な報告は參つております。それによりますと、六十八事業所のうち二事業所がいま改善の結果を見出せん。残りはほぼ改善されたといふこと

とでございます。

○説明員(竹岡勝美君) ええ。

りません。一応まあ悪質ということであつたと田

りをやつておるつもりでござります。

○鈴木強君 この乗車拒否件数についても、ある
いますが、詳しい内容は聞いておりません。

それともう一つは、被害者側のこれは申告がなければならぬと、現場でわれわれが発見するより

思いますね。その根本は、やはり現在のタクシーや業界の体質の中にひそんでいる、私は、いろいろな悪い要素があると思うのですよ。たとえば、従業員の待遇が悪くて、ついつい賃料を上げなくては

一つとして考える、こういうことを考えませんと、いうと、ただ左を歩け、右を歩けとか、青が出たら走るのだということだけでは私は交通教育とは言えなく、技術教育よりもうなづけられません。

いは逮捕者についても警察官が直接現場でつかんだ件数、あるいは申告に基づく件数だと思いつきますから、そのほかになかなか人數も少なくて、要するに警察官の目をくぐって乗車拒否をしておるものが相當数のほつておると思うんですね。ですから、こういう点は行政上の問題として取り締まるのが一つと、それからもう一つはやはり道義上、人間としての常識として、そういうことのないようなどいう、やっぱり善導をすることが、指導することが大事だと思うんです。そこで警察庁は警察庁なりにそういうふうな御配慮をとられていると思いますが、そういうふうな特に警視庁として取り締まり上やつておる方策がありましたから、これをお伺いたい。

それから、運輸省のほうでは運輸省として、東京旅客何とか協会というのがありますね、そういうところとも連絡をとり、あるいは各個々の事業者とともに連絡をとつて、乗者拒否のないようにといふ指導をされていると思いますがね、そういうものが一体料金改正に際して、どういうふうな形でやられたか、その点を両方から教えてほしいのですが。

○ 説明員(竹岡勝美君) 警視庁の場合は、この三月一日から特に万博で外人がたくさん来るというようなことで、乗車拒否の取り締まり体制を強化をいたしております。管内の盛り場約十一署を重点的にしまして、各署の取り締まり体制を強化をすると同時に、警視庁の本庁におきましても、特に取り締まり班を七個班急増されておる状況でござります。しかし、先ほどの件数で申し上げましたとおり、この乗車拒否につきましては、やはり運転者もあるいはやむを得ないと申しますか、乗客のほうが相当無理を言うふうなこともございましたように多うございます。実情に合った取り締まり

○政府委員(黒住忠行君) 乗車拒否等をなくすするもむしろ被害者側の訴えができるだけ簡単に被害者調査は簡単に一枚の紙で現場で取れるというような方式も採用して、取り締まり上の効果をあげたいと、このように考えております。

ということは、業者としても当然の義務でござります。今回の運賃の改定後におきましては、一週間は三千三百名の人間を各会社から供出させまして、これが現場の指導に当たり、あと新メーターやが全部装着されますまでには五百名の者を街頭指導に出動さすというふうにいたしております。模様によりましてはこれを増強させたいと思っておりますが、さらに事前に、この運行管理者というのがございまして、これが運転手の直接の指導に当たる職員でございます。で、これの研修を協会にやらせまして、新しいメーターの点、それからその他客扱いの点につきまして運行管理者の研修をやり、それが現場に帰りまして運転手の指導をするというふうなことにしております。それから一般の利用者の周知徹底のために、チラシでありますとか立て看板であるとか、そういうふうなもの用意して配布させました。

さらにもこの取り締まりの点でございますけれども、われわれは警視庁にも御協力を得まして、悪質な者がなおかつあれば、さらに取り締まりを十分にしていくというわけでございます。それからその他の諸施策につきましては、またこれは総合的に今後忍耐強く実行をしていきたいと思っております。

○鈴木強君 今度の料金値上げに対しても、さつき申し上げたような労働省の二九通達などの完全実施といふか、そういう点も一つの条件になつた分についていくというわけでございます。それからその他の諸施策につきましては、またこれは総合的に今後忍耐強く実行をしていきたいと思っております。

員の待遇の問題にしてみても、それが何か良いに、水揚げ高によって歩合給的な性格が非常に強いということですから、根本的にこの乗車拒否をなくすということは、それは法律上の取り締まりはそれとして、また大事なことでしようけれども、もつと根本的な解決すべき問題がこれはあるのではないかでしょうか。そういう点をやはりもつともっと追及をして、積極的な対策も立て、具体的に指導していくことのない限りは、この乗車拒否は私はなくならない気がするのですよ。一体どうなんでしょうか。立て看板かけて、まあいろいろ苦労されるのですね、そのなけなしの予算の中から。しかし、そういうものは馬耳東風ですね。見たって見ないふりをして、言わればこそ、ちからこっちの耳に抜けていく、そういうふうなやはり風潮というものがあるのじやないでしょうか。ですから、もつとの根本的な体質改善ということについて何を運輸省としては考えられているのか、そういう基本的な問題を少し伺つておかないと、どうも末端だけにこう議論がいつてしまふ。本質論というやつが少し忘れられているような気がするのですよ。こういうものはどういうふうな気をするのですか。

言えないと、お前達がやがておれをもじらるるに、じやなくして、近代社会というものは、こういう機械とともにわれわれは生活をしていかなければならぬ、その機械とともに生活をするということになれば、人間自身もいわゆる機械に対する一つの考え方と言いますか、コンビネーションを組まなきやならぬわけであります。そういう意味で、交通及び公害関係の教育というものを、ひとつ幼稚園から小学校、中学校を通じて学科として考える。教育の中身として考える、こういうことを考えてもらいたいということを文部大臣まで申し入れをしたわけであります。文部大臣もひとつ前向きで検討しようということであります。ただ今日では交通安全の教育をやっておりますと、こういうことでありまして、私は交通安全の教育を言ひますから、そういうものを、たとえば騒音は自分がつてうるさいわけですが、しかし相手に与える騒音の影響、あるいは生活それ自体にして根本的にはいわゆる交通道徳あるいは公害道徳と根本的にはひとつの根本的に考えていかなければなりませんからして、それが相手に与える影響、そういう社会生活の上で必要な道徳教育といふもの、こも近代社会においてはかなり機械的なものを使いながらだらう、こういうことを強く要請して、文部大臣も十分検討してひとつ実施の段階に移したい、かのように言つておられました。これがまずバックボーンだらうと思う。バックグラウンドと言いますか、それといま鈴木さんからお話をありますから、その企業体の持つ体質といふものもこれは考えなくちやならぬ。たとえば、いわゆる一千台を持つ企業体もあるし、三十台を保有して、そして管理体制を持つておる小企業、零細企業と思われるようなタクシー企業もある。もちろんこれは近代社会の資本主義社会では職業の自由、企業の自由がありますからして、少ないか

らおまえはいかぬということは言えませんんけれども、しかしながら、これから情報化社会においては、いわゆる機械化というものがかなりの面において活用されなければなりませんからして、したがって、小資本でこのような近代社会の中で重要な役割りを占めるタクシー業というものはなかなかむずかしいんじやないか。もちろん私は企業合併をしろと言つておるのはありません。何らかの方法で共同組織とかあるいは共同仕事とかいうことによつて、いわゆる管理費というものがかなりの節約をはかる、こういうものも一つの方法だらうと思うのです。まだ運転手それ自体につきましても、やはりただ運転技術だけで人間といふものは相手にいわゆる理解されるものではない。もちろんこれはじょうずに運転することは必要でありますけれども、タクシー、ハイヤーの場合は人間対人間の関係でありますから、その間においてはいわゆるお互に理解し合える接觸関係、こういうことを考えていかなくちゃならぬ。そういう意味で、今度まあ四十五年度の予算で御審議願うタクシーの近代化センターと言いますが、この仕事の中でひとつ運転手の教育及び運転手に対する一つの何と言いましょうか、新しい資格——新しい資格ということばが妥当かどうか知りませんが、そこにいわゆる第二種運転手に対する登録制といふ等の問題もございましょう。総合的な施策ができるとしていく。こういうこともあわせて考えていく。こういうような幾つかの問題、あるいは道路の人が出てくることがなかなかむずかしい。もちろんこれは人間すべてが性善でもなければ性悪でもありませんといふと、いま申したような、いわゆるタクシー利用の関係における調和ある状態といふものが出てくることがなかなかむずかしい。もちろんこれはやむを得ず警視庁なりあるいは行政处罚によりますから、刑法でも厳罰があるわけでありますからして、どうしてもやむを得ない者は、こよつて行なうよりほかありませんけれども、しかしこれはやむを得ず警視庁なりあるいは行政处罚によつて申したような総合的な施策によつて

円満ないわゆるタクシー行政というものが進められることが望ましい、またその方向で運輸省としては指導していきたいと、かように考えておるわけであります。

○岡三郎君 関連ですから簡単に伺いますが、いろいろと大臣から言われましたが、私はいまのタクシー行政の中でも、根本問題は何かということは、運転手の質の増強と言つても、量が確保されなければこれは何ともならぬという現状にぶち当たつてゐるのぢやないか。だから、第二種免許を持つてゐる優良な運転手を増強するということによつて悪循環が絶てると思うのですよ。いろいろなことを言う前に、それぢや優良なる運転手をどう確保するのかということになるといふと、そこにはいろいろな施策が出てくると思うのですが、この点について真剣に考えておられると思うのです。しかし、おられるけれども、何ともならぬ。ということは過去においてはこういふ問題が相当よかつたといふことは、タクシー運転手の仕事の内容というものは激務で、最近における交通の渋滞とか、そういうものを受け、これは非常な特殊な仕事になつてきているといふことで、タクシーの中でこき使われているよりも、条件によればトラックなりダンプのほうに二種免許を持つてかわつていつたほうが収入がいいとか、そういうようないろいろなさまざまな条件の交錯の中で、タクシー業界としてはどうして運転手を確保するのかというような問題にきりきり舞正在の面においては車がふくそうし過ぎるから事故が非常にふえてきている。このタクシーの運転手をどう養成するかといううことの抜本策に手をつけない限り、私はむちやな増車をしてもこれは意味がないし、そういうふうな過程の中において業界がなかなかよくなるとも思わない。だから、私は政府自体として、タクシーの運転手の養成ということについて抜本策をぜひ講じてもらいたいと思うのですがね。あとはいろいろとそこから派生していくいろいろな副次的な原因が積み重なつたりして複雑なる様相を呈してきて

いると思うのですが、ある程度の量を確保すれば、これは違反だとかなんとかというものはなきる程度これを除去することの手段がとれるわけですよ。それがいまなかなかできない。こういうどうなんですか、根本的にいっていろいろな問題があるにしても。

○國務大臣(橋本登美三郎君) いまおっしゃるところは、やはり根本はそういうようなタクシー運転手をどう確保するかということだろうと思うのです。これはまあ業界の諸君聞いてみましても、大手業者はやはり自分のところで養成をして、そしてこれを自分のところのタクシー運転手に使ふるということも考えておられるようあります。まことにやつておられるようあります。しかしながら、まことに私はこまかい事情はわかりませんけれども、その人たちの言うことによれば、そういうせつからく差成したもののが今度は何か前渡金か何か出されまして、他に引き抜かれてしまうという心配もある。問題は、かつてのタクシー運転手というものは道路の渋滞等のことがありませんでしたものですからして、比較的スムーズに収入というものはあつたのだろうと思います。したがつて、いわゆる定期収入といいますか、生活収入というものが、数年前といいましょうか、十年前はタクシー運転手たるものは他の職業に比してわりを食わなかつた。したがつて、ある意味において運転手になる人が希望してまいる。今日ではタクシー運転手の給料といふものは他の職業に比べて必ずしもいいものではない。非常に神経を使い、労働をしているわりに必ずしもいいものではないということも一つの原因だらうと思います。いま運転手の免許証を持つている者は、私も詳しい数字は知りませんが、おそらく一千二、三百万、一千万をこえているだらうと思うのです。その中でいわゆる運転手を職業とする者、それはおそらく二百万ちょっとすぎない。もちろん、そのうちの一部分がタクシー等の運転手であります。そういう運転免許証を持つてゐるのは、もちろんこれはいろいろな意味でありますけれども、一千万以上こえておるにかかるわ

らず、しかもタクシー運転手になるもののが少ないということは、環境条件が必ずしもよくないう。その環境条件を整備するためには、いろいろな方法があります。今回の値上げした料金の相当部分が運転手の待遇改善に向けられる、あるいはタクシーシー近代化センター等によっていわゆる人間教育等も兼ねてその方面的資質の向上をはかる、あるいは企業等に対しても積極的に運輸省が企業の体質改善を指導する、こういろいろな問題がありますけれども、根本はやはりタクシー運転手に魅力がないということじゃないか、こういうところに私は大きな原因があると思います。その魅力ある職業とするためはどうすればいいかということがわれわれは考えていかなければなりません。同時にまた、個人タクシーを認可する場合におきましても、従来、普通タクシーの経験を相当期間要するというような考え方で選考してまいりましたが、私は必ずしもタクシー運転経験というだけではなくとも、あるいは一般の自動車経験がある年数に達すれば、別なことばで言えば、まあたいした仕事もなくおるような人も運転免許証を持つてゐる者もあります、あるいは自家用車の人もある、あるいは普通の会社に使われておる人もある。こういう面等はもう少し資格を広げまして、そうしてタクシー運転手を、いまの仲間の中から行ったり来たりしているのじやなくて、新しい事態からやっぱり広く求人層を広げる。同時にまた、できれば政府自身もそういうタクシー運転手の養成について、本年度は間に合いませんが、そういうことを考えなければならぬ時期に入ってきたのじやないか、かようにも考えるわけであります。

配になれば動けなくなつちやう、だから、そこへ個人タクシーが出てきていると思うのですが、入学試験と同じように試験をするとかあるいは推薦とか内申書にするとか、いろいろな問題があるけれども、労務管理の点からいって陸運局がむずかしいことを言わぬで、この問題については、これはいろいろな問題がありますけれども、ある一定の年数になつたらば営業所で推薦したもの何%まではこれは個人タクシーの運転手にする、何とかこの方向というものを打ち出す。とにかく運転手になる人は若いときは働けるけれども、年配になるとむづかしい。そうするといまの個人タクシーの免許は、違反が何とかかんとかいつていますが、これは事業所のいわゆる経営しているものから見れば、優良運転手か不良運転手かある程度わかるわけです。そういう優良運転手はいつでも戸を開いていくといふような形の将来の展望といふものも持たしてやるとか、そういうふうな施策がひとつそこに伴わなければならぬと思うのですが、いろんなことを言つてみても、いまの状況では、いまのメーター料金を値上げしても物価のほうがどんどん先いつちやいますから、当座はそれで何となるけれども、半年か一年たてば魅力が私はまたなくなつてしまふと思う。だから、そういうふうな点でいろいろな施策があるにしても、いまの交通事故なんか見てみても、タクシーの運転手から聞いてみると、うと、まじめな者ほど事故で苦労しておりますね。少々ぶつけられても働かなければならぬと思う。ところが、不良の人はむち打ち症になつていなくたつて、むち打ち症になつてどこかに入つちやつて金をもらつておる者もあるそうですよ。ところが、そうでない者は、少々からだにこたえてもやらなければならぬというふうな運転手個々の中においても問題がある。だから、私がそういうことを言つてもきりがないのですが、何とか運転手を確保するために、やはり運転手さんの待遇を改善するということと、将来に対し、運転するという仕事をやっていきながら、安定した、将来ある程度収入の見込みを持たしてやる。

それは画一的な指導ぢやなくてある程度、これは問題点がいろいろとありますよ、営業所だけにそういうことを持たせるということは。しかしながらとも業界 자체が率先してそういう優良運転手を求める、そうしてそういう人たちに将来の門戸を開くということを持たせるということは。しかしながら事業体を一定規模において相当の待遇なりあるいは厚生施設なり、そういうものが完備していくといためには、先ほど大臣が言つたように、ある程度いう方向でなければ、これは私はならぬと思うのです。そういう面では、画一的にはいかぬとしても、ある程度の規模というものは、五十台なのか百台なのかいろいろな面がありますけれども、こういうようになつてくると相当規模にある程度これは業界を再編成して、そうしてその中において事業所というものが責任を持つて運転手を雇い、そりして政府の監督のもとに業界 자체が国民に対して責任を持つというふうな形の基盤というものをどういうふうにつくるか、これを一方でやつて、片一方においては積極的に個人タクシーといふものをやはり開いていく。私は何といって程度これまで業界の中で、個人タクシーのうまくない点は、個々に収入があがれば自由にうちに帰ってしまう、つまり公共の足という観念に立つて見ると、かなり最近は情勢が違つてきておるとしても、やはり個人タクシーの相当の台数がふえてきたならば、早朝なり夜間に、そういうふうな個人タクシーの業界の中においても、全体の市民の足としての機能を發揮するというふうな、そういうふうな態勢というものを個人タクシーに私はつくらなければいかぬと思うのです。いずれにしても、いまの段階としては、一般の会社の優良運転手はいざぶんおることは認めます。しかし、全体的にいって、やはり個人タクシーのほうが乗つていて安心だということが市民にあるということは否定できないと思う。この両面をやはりある程度うまく運用して、そうして運転手自身をどういうふうにして確保するかという点について、ひとつ十分御検討願いたいと思う。

これはもうわれわれが聞いてみても、支度料などかなんとかいって悪い運転手がぐるぐる回つていいところにおいてはもうどうともしがたい。だからもつと端的にいえば、個人タクシーではないけれども、一般の会社の中でもある程度運転手の少ないところにおいては、やはり一人一車制といふとも真剣に考えてやつておるところもある。ですが、考えてみたらどうかと思う。いまのところは一車について二・三人ですか。局長何人だけですね、いまの。

○政府委員(黒住忠行君) 二・四人です。

○岡三郎君 だからそういうことじやなくて、不良運転手をずっと整理したら、ある会社においては一人一車制で、自分の車についてはこの運転手が責任を持つ、しかし病気や何かがありますから、一人一人じやだめだらうけれども、そういうふうな面についてもどこもかしこも二・四人を確保しなければいかぬといつたって、臨時雇いとか、そういうふうなまた旅ものみたいな運転手が来てやつておるよりもよほどいいのじやないかと思うのですけれども、局長どうですか。

○政府委員(黒住忠行君) 良質運転手が不足であるということも現実の姿でございまして、したがいまして、時と場所におきます需給のアンバランスを來たしておる。東京におきましては六四、五%という実車率を示しておるということは、車が足りないわけであります。車が足りないのは、運転手が不足しておる。その不足しておる運転手を確保するためには、先生がおっしゃいますように、魅力ある職場を提供しなければならぬという事であります。今回計画いたしております近代化センターにおきましては、運転手を登録すると同時に、福利施設等を提供いたしまして明るい職場としたい。そうしてまた中小企業、いま御指摘のような中小企業が大多数でございますので、運転手の養成等につきましては不十分でござります。したがいまして、近代化センターでは、年間、たとえば、東京におきましては二千人を新規に養成をしたい。それから会社に新しく採用されまし

た場合におきましては、研修ということをやらなければならぬことになつておりますので、中小企業の場合におきましてはこのセンターにおいても研修を行なうようになつたいたいというふうに考えておるわけでございます。

それから個人タクシーの件につきましては、良質個人タクシーを養成したいということで免許いたしておりますが、現在、東京におきましては約九千人は個人タクシーとなつておられます。ここ二、三ヶ月のうちに是一万人になる。現在、個人タクシーの免許率は、申請に対しまして約八割でございまして、形式的にまずい点がない限りにおきましてはおおむね免許しておることになつております。それから免許いたしておりますものの六五%は、これはまあ月によつて違いますけれども、六五%程度はタクシー運転手でございます。業者のはうは、自分のほうで養成した者が個人のタクシーになるというふうなことを言つておりますけれども、われわれといつしましては、長年事業に携わつたタクシーの運転手としてハンドルを持つた者を優遇したいということ、それからまた先ほど大臣のお話がありましたが、タクシー運転手ではなくして一般の運転者としてハンドルを持つている人をタクシーのほうに来てもらうというふうなことで、最近におきましてもその審査の方法等につきまして改善をいたしたような次第ござります。要するに、タクシーの改善につきましては、われわれの取り締まりというふうなことだけでは改善できないわけでございまして、根本的には運転手を確保するということでおございますので、われわれの行政の方向につきましてもそのように考えておりますし、今回の近代化センターの考え方もその一端でございます。

をしなければお返りがこないということだろうと思うのです。人が足りない、教育問題、いろいろあると思うのです。だからして、事業者がほんとうに従業員大事にする、そうして将来の生活の安定、社会保障についても、病気になった場合でもその会社が大事にその人をしていくという、その労働条件ですね、そういうもの出してやつて、もうすぐそこまで百円で行つても快く行けて、生活、生計が立つていけるようやっぱり待遇、労働条件というものを整備することが、私は何だかんだ言つたってそこだと思う。結局は乗車拒否はそこなんですか。ですから、そういう点について、まず事業経営者というものが頭の切りかえをしていただかなければだめなんです。私はきょうは、なぜ料金を値上げしなければならないかつたか、たとえば、一つの社会にどれだけ運輸省が立ち入りをして経営を調査しているのか、そういう権限があるかどうか、この問題も含めて、ただ收支決算が出てきてこれだけの赤字でございまして、だから、足りなければ社会は立つていませんと、そんなことじやないとと思う。だから、もつと内容について私は掘り下げて一時間か二時間半これは諦めて伺いたいんですよ。料金値上げをする際の会社経営はどういうふうにつかんでいくか。そうしないと国民は納得しない。その中で一体利益はどうなつておって、その利益の配分は会社を大きくするために幾ら、生産をあげた労働者に幾ら還元するか、そうして全体としてペイするかペイしないか、そういうところまで徹底的に掘り下げる会社経営の内容についても追及しなければこれはいかぬと思う。そこまで殘念ながら運輸省に行政的な権限があるとは私は思わぬ。だから、そこは一つの話し合いになるかも知れないが、しかし、こういうところまでやはり琵琶湖追及ができるようなことを前提にして料金値上げを考え、この問題をとらえていかないといかぬと思うんです。

らぬと思うんですが、あと十分ぐらいの間で私はそれで質問を終わらしてもらいますが、ですから、大臣としてもぜひ個人タクシーをふやすというようありますけれども、こういうところまでひとつタクシー行政といふものについては思いをいたしていただいてもつとと抜本改正というものの対策を立ててほしいと思うんです。

それで、タクシー近代化センターの問題にすべきことばがいつてしまうんですが、このタクシー近代化センターについて私はあまりにも取つかかりが慎重さを欠いているような気がするんですね。おつけ法案が出てくるようでござりますけれども、なぜ昨年十二月二十五日に陸運局長が認可をした財團法人東京タクシー近代化センターと、いうものをつくらなければならなかつたのか、その法律の関係で私はちょっと問題を持っているんですね。しかも、二カ月以上たつておるんですけども、最初からもたもたしてしまって、たいした活動もできないような状態にあると思うんです。私は定款やその他役員、収支メモも、多少資料をいただいて見ましたけれども、ほんとうにこの役員諸君が一体になつて近代化センターを中心にして、運輸省が考へているような方途に向かつてみんながやるうという気持ちにあるかといつたら、残念ながらそうでないと私は判断せざるを得ないです。したがつて、まあいろいろ門がまえはしてみたけれども、実際に開店できない状態にある。それどころか、いろいろといや気がさしておるような人たちが出てきているようなこともうがい知るわけです。理事の選任にしましても、やめる人が出でたり、理事がきまらない、ということは一体どうなのか。それからこの計画についても、目標はなかなかいいですよ。ここに五つ並べておりますし、それぞれ近代化センターがねらつておるところの目標はいいんですけれども、しかし目標だけあつたところで人と金がなければうまくかないかい。その資金の調達についても、まだまだ二千万円ぐらゐの基金でうまくいっていないようです。これは予算のほうでもいづれ私は伺いま

すけれども、財政投融資は切られてしまった
いうことですから、なかなか皆さんが、法律を当
してその法律にこれを切りかえて、少し法律効果
を持たしてやるうというような、そういう点に
いても問題があるようには私は思います。それから
各運営資金について業者から、法人は一台三万円とか、個人は六千円とか、ハイヤーは一台九千六百
円とか、こういうものを出して、これを今度は
義務的なものにしようというで法律改正もす
ようですね。現在陸運局長がなんかがそういうう
なものをきめて通達を出してやるうとしている
んですが、これはなかなか集まらないでしょ
う。私はこういうことを実際、陸運局長が通達をもつ
て業者に——これは半強制的にやらせるのかどう
うか知りませんが、そうではないと思うんですね。
が、そういうことをすること自体もちょっと私は
疑義がある。だからもつと、そういうことでなく
て、国がやるわけですから、こんな強制的な、半
強制的なようなことでなくして、もつとすな
に業界との話し合いでやらなければならぬことです
から、もし業界の方が本気でやる気になれば、
これはほんとうに自分たちのためにもなるし、国家
のためにもなるということになつたら金を出して
くれると思う。そんな一人一台何ぼ出せと言わなか
くとも出してくれると思う。そういうふうな金の
集め方をしなければ、上から通達をもつて、あなた
たのところは一台何ぼ出してくれということを行
ってみたつて、そんなものはかえつて反発を感じ
するだけであつて、いい効果はおさめないと想
う。だからして、そういうふうな点を思うとき
に、この近代化センターというのは私は前途多
難、たいへんむずかしいことだと思います。しか
しきようは会長もお見えになつていただけません
でしたから、私はこの問題に対してもこういうう
ふうに見ておりますから、いざれその法案の提案
の際にはよく意見も申し上げてみたいと思います
が、ですからぜひ乗車拒否の問題について抜本的
なひとつ対策を立ててほしい。こういうことを強
く要望しております。

それから、きょうは警察庁のほうにもちょっと来ていただいておりますから、二、三、お尋ねをしておきますが、私は安全対策の関係できょう問題を取り上げておったわけです。一つは、警察庁にお尋ねしますけれども、交通反則金の問題ですね。これは現在未成年者には適用されておらないわけですが、それとも、いま現在、未成年者の交通事故というものは一年間どのくらいあるのでしょうか。そして、今度新しくこういう方々の交通違反に対するは反則金制度というものを適用したらいいだらう、こういう意見もあるようですが。しかし、これはまあ少年法との関係で非常に問題があるところだと思いますが、現在警察庁のほうで、この問題についてどんな判断を持っておられるか。ちょっと相当高度な話ですから、課長さんでも、もし何でしたら別な機会でもいいですが、もしお答えできたらひとつお答えをしてもらいたい。

もう一つ、街路における交通事故の問題ですけれども、自動車が非常にふえてまいりまして、われわれが非常に迷惑するのは無断駐車ですね。路上にこれが数限りなくあるわけですよ。したがって、こういうものをもう少し警察では取り締まつてもらえないだらうかという気がします。人数も少ないですからいいへんでしょうかけれども、まああれは火災のあつた場合、消防自動車が入れないようなところがある、救急車が入れないようなところがあるのです。ですから、実際、運輸省に聞きますけれども、免許するときには車庫証明がないと認可しないわけでしょう。その車庫証明といふのはどこにある車庫証明を持ってきてやっているのか知りませんけれども、私のところに他のナンバーのものが来てゆるうととまっているわけです。したがって、車庫証明は架空なもののような気もするのです。失礼かもしませんけれども。だから、届け出するとき、認可するとき、実際その車庫に行つて見ているのですか。そんなところまでやつていただいているのかどうか。そういう点もこの際ひとつ伺つておきたいのです。

それからそこの赤坂離宮に行きますと、昔はパークリングメーカーを置いてやつておったでしょ。最近はこれがなくなりました。交通が渋滞するからできなくなつた。しかしまあパークリングでさつと並べてある。ああいうところなんかは、どめる人も何かうしろめたいような気持ちでとめていと思うのですね。むしろ思い切つてパークリングメーターを置いて堂々とやつたらどうかと思うのです。それには管理の面で多少問題があるのかもしれませんが、そういうような点もお考えになつてひとつやつていただけないものだらうかといふことが一つですね。

うの問題もござりますので、建設省のほうに至急この問題を検討していただきたい。場合によれば、パークイングメーターにつきましては、われわれのほうの道路交通改正案を取り組むべく案をつくつたのでござりますけれども、建設省の都市計画との問題もござります。パークイングメーターの問題もござりますので、建設省のほうに至急この問題を検討していただきたい。場合によれば、パー

五日間、新入学児童が入りますときを選びまして全国交通安全運動をやります。警察自体は、子供の通学路約一万五千カ所を交通要路にして交通監視に当たることとしておりますけれども、特にこどもとしは春の交通安全運動として展開したい、このように考えております。

画は四十四年から四十六年でござります。おつしや
いますように、歩道の設置に最重点を置きまして、
ほんどの費用を歩道設置にかけるという計
画でございます。三ヵ年で大体歩道を五千キロ、
横断歩道橋を千二百カ所の計画でございます。
○説明員(山田明吉君) 国鉄再建計画の合理化に
関する点において国鉄からお答えいたします。

なんですか。地元のほうでね、たとえば、私のほうの下部なんというのは、日本的に有名ということですな、信玄で。いまの風林火山の武田信玄の隠れ場のあるところの国民温泉、その貨物扱いを廃止するといふのは、どこを押したら出でてくるのかということが言えるわけですね。たとえば小海線の大泉とか青里といふところは、いま高京守

キンクフレーテーの問題について、次の道交法改正に何らかの措置をとりたいと思っております。それから三番目の問題といたしましての車庫証明、実は証明は警察署長がやっておるのでございません。この車庫証明がときどきざる法だといわれておりますが、車庫証明の問題点は、一つはいわゆる大体人口十万以上の保管場所適用地域がございますが、その適用地域外で、私は保管場所を持つておるのだ、だから要らないという架空の保管場所をつくって逃げる手が一つございます。それからもう一つは保管場所をきめましても契約が一ヵ月間くらいの契約であとは知らない、あとの方、チエック法はございませんので、この二つの面で保管場所の証明が逃げられておるのでございません。これにつきましては、やはり自動車の保管場所の確保等に関する法律というものをもう少し考え方直す必要があるのじやないか。適用地域をあるいは全国的に広めてみるかあるいは保管場所をがっちりきめるか、こういう問題を抜本的に改正していきたいと思います。年間大体警察でも約三万件の違反を検挙しております。先般も兵庫県下では、件検挙したことなどがございます。そういう取り締まり件数がございますが、保管場所そのものに若干の問題がござりますので、これの改正をする必要があるということで検討しております。

最後の、児童の関係でございますけれども、これは毎年新入学児童が入ります四月は、警察では全国的に新入学児童の交通安全運動を行なっております。ことしは特に春の交通安全運動を四月の十

○説明員（三宅正夫君）ただいま警察のほうからのお答えに関連いたしまして、道路の上にパーキングメーターをつけて有料駐車場にしたらどうか、この問題を検討したらどうか、こういう御質問でございます。結局、路上にパーキングメーターをつけまして有料駐車場にして、路上駐車場と申しておりますけれども、路上駐車場は、これは駐車場法によりまして駐車場整備地区というもののをきめまして、その中に設置することになつておりますが、昭和三十八年当時、これは全国で約七千台分設置いたしました。しかし、その後道路の混雑あるいは路外駐車場がだんだん整備され、きたこと、あるいは路上駐車場のパーキングメーターの管理上いろいろ問題がございまして、漸次減少いたしまして、現在ではその数が約千七百台分に減少しております。このような状態に対しまして、何か制度上のいろいろな問題もあるのではないかということをございまして、駐車場の整備の今後の方策につきまして、これは路上駐車場・路外駐車場含めまして、昨年十二月に建設大臣の諮問機関でございます都市計画中央審議会に諮問しております、根本的にその検討をお願いしておりますわけでございます。大体ことしの六月ごろその答申が出る予定になつておりますが、その答申を待ちまして、駐車規制との関連を十分考慮した上で制度上の改正等所要の措置を講じてまいりたい、さように考えております。

○説明員（井上孝君）歩道につきましてお答えをいたします。

御承知のように、交通安全施設整備につきましては緊急措置法がございまして、三ヵ年計画を立て整備を進めております。ただいまの三ヵ年計

現在 国鉄で作業いたしておりますいわゆる合理化の計画は、昨年の通常国会で成立いたしました。た日本国有鉄道財政再建促進特別措置法、これに基づきまして、それが基礎になつて行なつておるのですが、それに基づきまして国鉄が基本計画と いうものを策定いたしまして、これはことしに入りましての時点でございますが、運輸大臣の承認を受けて、そうしてこれから十年間かかつて国鉄を再建していくこうという運びになつたわけでござりますが、その中の一つとして、いわゆる私ども 営業新体制と申しております、たとえば明治時代からの四キロ平均の駅の貨物扱いを集約していくこ う、あるいは駅の近代化によりまして、駅を停留所化していく、というような内容を持っておるものでございまして、これをやりますには何よりも利用者であります地元の国民の皆さん方の御了解がなければできません。それでその御了解を得る案を各鉄道管理局ごとに実情に合うような案をつくりませまして、そうしてそれをますわれわれの原案として地元に示して、そして御了解を得る段階にいま入つたところでござります。先ほどの御質問にお答えになるかどうかわかりませんが、現状は以上でございます。

○鈴木強君 せつからくの副総裁の御答弁ですけれども、私はもう少し基準とか、よつてきた由来を伺わぬきやいけないと思ってるんですけれども、問題は、そうすると、一つの案をつくったわけですね。そして、地元の了解を得てということは、地元の了解をなくともやるということの了解

菜キヤベツですね、これを大量に生産しようと
しておるところなんですよ。そういう地域の実情
というものを十分考えて、納得できるような案と
思えないですね、これは。何かもう少し地に着い
た、実情に合った、これならやむを得ないという
われわれが見て案になつていなわけです。だか
らして、これはまだコンクリートされたものじや
ないでしよう。こういう案を示して地元の反対を
見て、反応によつては幾らか変えていくという彈
力性はあるわけなんですか。

○説明員(山田明吉君) いま御指摘の具体的な駅
でございますが、そういう地元にお話しされるに
も、私どもの案がございませんと、ただ合理化、
合理化、御協力くださいじや話が進みませんの
で、それで一応いきさつを先ほど省略をいたしま
したけれども、運輸省でも昨年、運輸大臣の諮問
機関で国鉄財政再建会議というものをおつくりに
なりまして、そこでいろいろの議論をされたわけ
でござります。その議論の過程で、私ども自身と
してとるべきものをとりまして、そうして地元に
示す合理化の案をつくらしたわけでございます。
それで、その時点でいろいろ議論いたしておりま
したその後の状況の変化、あるいは私どもがいま
まで知らない地元のこれから立地計画、そういう
うものが確かにあるだろうと思います。そういう
ものは、こちらでお示しした案について地元の御
意見を十分伺つて、いま先生が御指摘になりました
たようすに、非常に非常識な点だったらこれはもち
ろん改めます。一応話をするたまごと申します
か、私どもがこの程度やりたいという案をお示し
しなければ話が進展いたしませんので、その意
味で話し合いを始めたという段階でござります。

○説明員(井上孝君) 歩道につきましてお答えを
お受けに考査しております

現在 国鉄で作業いたしておりますいわゆる合理化の計画は、昨年の通常国会で成立いたしました。た日本国有鉄道財政再建促進特別措置法、これに基づきまして、それが基礎になつて行なつておるのですが、それに基づきまして国鉄が基本計画と いうものを策定いたしまして、これはことしに入りましての時点でございますが、運輸大臣の承認を受けて、そうしてこれから十年間かかつて国鉄を再建していくこうという運びになつたわけでござりますが、その中の一つとして、いわゆる私ども 営業新体制と申しております、たとえば明治時代からの四キロ平均の駅の貨物扱いを集約していくこ う、あるいは駅の近代化によりまして、駅を停留所化していく、というような内容を持っておるものでございまして、これをやりますには何よりも利用者であります地元の国民の皆さん方の御了解がなければできません。それでその御了解を得る案を各鉄道管理局ごとに実情に合うような案をつくりませまして、そうしてそれをますわれわれの原案として地元に示して、そして御了解を得る段階にいま入つたところでござります。先ほどの御質問にお答えになるかどうかわかりませんが、現状は以上でございます。

○鈴木強君 せつからくの副総裁の御答弁ですけれども、私はもう少し基準とか、よつてきた由来を伺わぬきやいけないと思ってるんですけれども、問題は、そうすると、一つの案をつくったわけですね。そして、地元の了解を得てということは、地元の了解をなくともやるということの了解

菜キヤベツですね、これを大量に生産しようと
しておるところなんですよ。そういう地域の実情
というものを十分考えて、納得できるような案と
思えないですね、これは。何かもう少し地に着い
た、実情に合った、これならやむを得ないという
われわれが見て案になつていなわけです。だか
らして、これはまだコンクリートされたものじや
ないでしよう。こういう案を示して地元の反対を
見て、反応によつては幾らか変えていくという彈
力性はあるわけなんですか。

○説明員(山田明吉君) いま御指摘の具体的な駅
でございますが、そういう地元にお話しされるに
も、私どもの案がございませんと、ただ合理化、
合理化、御協力くださいじや話が進みませんの
で、それで一応いきさつを先ほど省略をいたしま
したけれども、運輸省でも昨年、運輸大臣の諮問
機関で国鉄財政再建会議というものをおつくりに
なりまして、そこでいろいろの議論をされたわけ
でござります。その議論の過程で、私ども自身と
してとるべきものをとりまして、そうして地元に
示す合理化の案をつくらしたわけでございます。
それで、その時点でいろいろ議論いたしておりま
したその後の状況の変化、あるいは私どもがいま
まで知らない地元のこれから立地計画、そういう
うものが確かにあるだろうと思います。そういう
ものは、こちらでお示しした案について地元の御
意見を十分伺つて、いま先生が御指摘になりました
たようすに、非常に非常識な点だったらこれはもち
ろん改めます。一応話をするたまごと申します
か、私どもがこの程度やりたいという案をお示し
しなければ話が進展いたしませんので、その意
味で話し合いを始めたという段階でござります。

○三木忠雄君 まあ老婆心ながら、おかしな話かもしれないけれども、昨晩タクシーに乗ったのです。そうすると、運転手は待遇改善なんか一つもないよと、こういう口ぶりなのです。これは今後実際にタクシー料金は値上げになって、運転手の待遇改善になるのだという話は聞いているけれども、現実には一、二のタクシーに乗ってみたところでは、そうじゃないという声がある。あるいは運転手にまで話が徹底していないのかどうかわかりませんけれども、やはりこれは今後の問題として体質改善、あるいは待遇改善のため、こういう名目のものとに行なわれた以上は、やはり運転手のベースアップ、こういう点もしつかり行政監督をしていただきたい、これは要望であります。

次に、乗車拒否回数の非常に以前から多かった会社が今回認可をされている。こういうふうに非常に不平、不満があるという話を私たちは何つてあるわけではありませんけれども、過去の乗車拒否回数の悪質であった、こういうふうな会社が、案外労働基準局の監査を受けずに認可されている、こういうふうな話なんですが、この点はどうでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) 乗車拒否に対しましては、そのつど処分をやつてきた次第でございます。今回の運賃改定につきまして、特に重点を置きましたのは、賃金の改定という面でございまして、したがいまして、閣僚協議会で今回の大都市の運賃改定の方針がきまつたわけでございますが、その後におきまして東京、大阪については認可の前に就業規則であるとか賃金規定であるとかいうふうな労働条件に関する労働基準法の関係の書類が、これは提出するときは、御承知のように、労働組合と合意のもとにきまるわけでございますが、それらが提出されたということを確認の後に認可するということが第一点でございます。さらに、東京、大阪につきましては、その提出されたものが実際にそのとおり行なわれているかどうかということを、監査によりまして労働監督

署で確認をするということによって、さらに実施の期日も指定するというふうなやり方をしたわけです。百八十三事業所を監査いたしました結果、六十八事業所につきましては問題があるということに労働条件の点について専門的に労働省にこの監査をしていただいたわけでございまして、それを実際にタクシー料金は値上げになって、運転手の待遇改善になるのだという話は聞いているけれども、現実には一、二のタクシーに乗ってみたところでは、そうじゃないという声がある。あるいは運転手にまで話が徹底していないのかどうかわかりませんけれども、やはりこれは今後の問題として体質改善、あるいは待遇改善のため、こういう名目のものとに行なわれた以上は、やはり運転手のベースアップ、こういう点もしつかり行政監督をしていただきたい、これは要望であります。

次に、乗車拒否回数の非常に以前から多かった会社が今回認可をされている。こういうふうに非常に不平、不満があるという話を私たちは何つてあるわけではありませんけれども、過去の乗車拒否回数の悪質であった、こういうふうな会社が、案外労働基準局の監査を受けずに認可されている、こういうふうな話なんですが、この点はどうでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) 乗車拒否に対しましては、そのつど処分をやつてきた次第でございます。今回の運賃改定につきまして、特に重点を置きましたのは、賃金の改定という面でございまして、したがいまして、閣僚協議会で今回の大都市の運賃改定の方針がきまつたわけでございますが、その後におきまして東京、大阪については認可の前に就業規則であるとか賃金規定であるとかいうふうな労働条件に関する労働基準法の関係の書類が、これは提出するときは、御承知のように、労働組合と合意のもとにきまるわけでございますが、それらが提出されたということを確認の後に認可するということが第一点でございます。さらに、東京、大阪につきましては、その提出されたものが実際にそのとおり行なわれているかどうかということを、監査によりまして労働監督

署で確認をするということによって、さらに実施の期日も指定するというふうなやり方をしたわけです。百八十三事業所を監査いたしました結果、六十八事業所につきましては問題があるということに労働条件の点について専門的に労働省にこの監査をしていただいたわけでございまして、それを実際にタクシー料金は値上げになって、運転手の待遇改善になるのだという話は聞いているけれども、現実には一、二のタクシーに乗ってみたところでは、そうじゃないという声がある。あるいは運転手にまで話が徹底していないのかどうかわかりませんけれども、やはりこれは今後の問題として体質改善、あるいは待遇改善のため、こういう名目のものとに行なわれた以上は、やはり運転手のベースアップ、こういう点もしつかり行政監督をしていただきたい、これは要望であります。

それから乗車拒否の点につきましては、從来相

当処分を重ねてきておりましたが、まあこれの絶滅ということにつきましては、いまこれらのいろいろな方策と並行いたしまして今後絶滅を期していかねばならないということでございます。したがいまして、今回の認可、指定という場合におけることは、特に労働条件の改善ということを中心にしては、特に労働条件の改善といふことを中心に処理した次第でございます。

○三木忠雄君 まあ労働省帰つてしまつたので、労働省のほうから聞けませんけれども、運輸省のほうに労働省から、監査をしたいいろいろな要点があると思うのですが、これは届いていますか。もしありましたら——なければ次の機会に労働省に伺いますけれども、全部の会社、事業所を監査しないのではないかと思ひます。抽出調査をしたの

か、あるいははどういう点をねらつてこの監査をし、監査をしなかつた会社はどういう理由でやらなかつたか、そういう観点が、労働省ではほつきりしているのではないかと思うのですけれども、もしかつていれば教えていただきたいと思います。

○政府委員(黒住忠行君) たとえば、東京においては五百五十事業所がござります。これにつきましては五百五十事業所がござります。

しては、労働省のほうで毎年監査をいたしております。その中では良好な事業所とふだんから成

ほかのものは従来の監査の結果からおおむね良好であるというふうに判定をされたようでござります。百八十三事業所を監査いたしました結果、六十八事業所につきましては問題があるということについては、運輸省からの要請ですか、それとも労働省がふだんからの状況によつてこの百五十七がいまして、今回の認可、指定という場合におけることは、特に労働条件の改善といふことを中心に処理した次第でございました。

それから乗車拒否の点につきましては、從来相

当処分を重ねてきておりましたが、まあこれの絶滅ということにつきましては、いまこれらのいろいろな方策と並行いたしまして今後絶滅を期していかねばならないということでございます。したがいまして、今回の認可、指定といふ場合におけることは、特に労働条件の改善といふことを中心に処理した次第でございました。

○三木忠雄君 念のために聞いておきたいのですけれども、この百五十七カ所監査するということについては、運輸省からの要請ですか、それとも労働省がふだんからの状況によつてこの百五十七を労働省の意向で監査をしたのか、この点について。

○政府委員(黒住忠行君) 今回の労働条件の確認の措置につきましては、関係閣僚協議会で方針がきまつた次第でございます。で、労働関係を労働省のほうで行なうということに相なつております。それで、労働関係を労働省がふだんからの状況によつてこの百五十七を労働省の意向で監査をしたのか、この点について。

○三木忠雄君 大臣に伺いたいのですが、タクシーはこのように国民の間に大きな関心の的になつてゐるわけでありますけれども、今後の計画ですね、タクシーの増車の問題について、いま法人タクシーのほうでは運転手が一台に対して二・四人がそろつてないと、こういう話も聞くわけであります。法人タクシーの増車あるいは個人タクシーの増車、こういう問題については、今後の方針として運輸大臣はどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 個人タクシーの増

車につきましては、相当数申請が出ております。これに対しても急速に書類及び本人等の調査を済まして、できるだけ多くこれは許可する方針で、事業能力をあげてやつておるわけでありまして、この五月までには大体二千をこえるぐらいの処理は

いろいろ申告等がございまして、それらを加えたものの百八十三事業所、これは会社におきまして百五十七社がございますが、これについて労働省のほうで今回監査をしたわけでございまして、その

監査によりまして労働監督

ほかのものは従来の監査の結果からおおむね良好であるというふうに判定をされたようでござります。百八十三事業所を監査いたしました結果、六十八事業所につきましては問題があるということについては、運輸省からの要請ですか、それとも労働省がふだんからの状況によつてこの百五十七を労働省の意向で監査をしたのか、この点について。

○三木忠雄君 念のために聞いておきたいのですけれども、この百五十七カ所監査するということについては、運輸省からの要請ですか、それとも労働省がふだんからの状況によつてこの百五十七を労働省の意向で監査をしたのか、この点について。

○政府委員(黒住忠行君) 今回の労働条件の確認の措置につきましては、関係閣僚協議会で方針がきまつた次第でございます。で、労働関係を労働省のほうで行なうということに相なつております。それで、労働関係を労働省がふだんからの状況によつてこの百五十七を労働省の意向で監査をしたのか、この点について。

○三木忠雄君 大臣に伺いたいのですが、タクシーはこのように国民の間に大きな関心の的になつてゐるわけでありますけれども、今後の計画ですね、タクシーの増車の問題について、いま法人タクシーのほうでは運転手が一台に対して二・四人がそろつてないと、こういう話も聞くわけであります。法人タクシーの増車あるいは個人タクシーの増車、こういう問題については、今後の方針として運輸大臣はどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 個人タクシーの増

車につきましては、相当数申請が出ております。これに対しても急速に書類及び本人等の調査を済まして、できるだけ多くこれは許可する方針で、事業能力をあげてやつておるわけでありまして、この五月までには大体二千をこえるぐらいの処理はいろいろ申告等がございまして、それらを加えたものの百八十三事業所、これは会社におきまして百五十七社がございますが、これについて労働省のほうで今回監査をしたわけでございまして、その

わゆる費用が——訓練の自家養成というものはなかなか困難である。こういうところも一つの原因でありまして、これを広く全般の業者の一体的な事業としてやるために、政府がある程度肩を入れた法人組織によるところの近代化センター等で自動車運転手の養成もやっていこう、あるいはまた教育問題、あるいはできれば宿舎の問題等を考えていこう。こういうことからして、いわゆる十分に話し合いの上で、強制的じやなく、十分に話し合いの上でもって、一台幾らという金額を定めて、近代化センターを通じてタクシーの近代化をはかろうと、こういうところに意図があつたと理解いたします。以上、つけ加えて申し上げま

が千万となり、千五百万円となる場合もあり得るわけです。そういう賠償能力があるのかどうか。再保険制度をとるなり、あるいは協業組織をとるなりといいろいろな方法を考えれば、いわゆる個人タクシーをある程度ふやすことについては問題がないと思いますけれども、そのような一つの条件がありますので、いま三木さんがおっしゃるようにもう許可制等はなくしてもいいのじやないかということまでには踏み切れないという事情もあるわけであります。

それから認可制度について、いろいろ実際に非常に時間が長くかかるとか、あるいはその手続が非常に繁文縟礼である、一つの書類をつくるにしても三万とか五万とかかかるという苦情もあります。これはできるだけ簡便にすることが望ましい。特に許可だけでなく登録問題にいたしましても、登録というのは国の行為でありますからして、国の行為を避けるわけにはまいりませんが、しかしながら船のごときいわゆる検査にいたしましても、これを第三者に委任することができますから、自動車の場合においても第三者に委任している量は相当に多いわけですが、私はこの登録問題も、少し検討してみなくちゃわかりませんけれども、いまのような手段で、自動車を買ってこれを登録するために非常な時間を要する、何日もか

• 30 •

三番目には、現在の法人会社のタクシーの保有車両数と運転手数ですね。これはチェックされたうな話ですけれども、この資料をいただきたい。四番目には、乗車拒否で検挙されたタクシー会社の上位、いはうではないんですかけれどもそちらをいう会社を、一年間で千七百九件あるそうです。が、上から二位ぐらいでけつこうですから、今後の審議の参考にしたいと思いますので、お手数ですが、この点お願ひいたしたいと思います。

それでは、航空のほうで二、伺いたいと思います。まあ航空行政については、運輸大臣の基本方針の中にも述べられておりますけれども、いよいよ「国際化の一そとの進展に伴い」、あるいはまた、「国際航空の役割りは、一そら重要な度を加え」と、こういふように運輸大臣も述べられており、今後の国際化時代に即応する航空行政のこういふビジョンについて、大臣は具体的にどのように増大するのではないか、こういうふうに見てについて伺いたいと思います。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 最近の飛行機による旅客輸送の量というものは、御承知のようにたかいへんな量にのぼっております。おそらく昭和六十年代の予測といたしましては、航空の旅客数は、国内では四十三年度の約十四倍、十五倍に近いものに増大するのではないか、こういうふうに見て

あります。また、国際線では、大体十九倍から二十倍ということが予測されております。こういう意味において、まあ一つは、一機における乗客数の数が非常に多くなる。あしたジャンボが初めて入るわけですが、それにしても一機でもつて三百五十名。これは積んでくる。二二二、三年後には大体五百名ないし五百五十名くらいを一機でもつて運ぶということになりますと、いと、ほとんど同時に一飛行場に三機あるいは四機というものが着いてくることは二、三年のうちにそういう事態が生まれてくるわけであります。また、国内輸送にいたしましても、いわゆる従来の百人前後の旅客を運ぶんじやなくて、やはりこのエアバス式のものが利用されることになるであろう。

う。こういう点から見ますと、従来の航空政策といいますか、飛行場の配置あるいは設備等、これは従来の考え方ではとても間に合わない。しかし、ながら、そういうとしても、一挙にそこまで伸びることはできないのですからして、したがつて、本年度は、御承知のように特別会計制度を設置しまして、そりとした時代に即応し得るような、まず体制を固めていく。そこで、運輸政策懇談会といいますか、この場において、将来の十五年、いまからいえば十五年になります、昭和六十年のビジョンといいますか、将来これらの発展を前提とした飛行場群のあり方はどうあるべきか、国内航空のあり方はどうあるべきか、あるいは国際飛行場というものはどの程度必要であろうかと、こういうことを、まず一つ見通しとして持つ必要がある。その上に立って、初めていわゆる国際飛行場を、東京、大阪を中心にして、そのほかもありましょうけれども、何カ所を必要とするか、あるいは国内ローカル飛行場にいたしましても、そのようなジャンボ、エアバスが着くような飛行場はどうことどうが考えられるか。その他のローカル飛行場にいたしましても、従来のような小さなものじゃありませんからして、そこらにいたしましても、滑走路は、従来考えておる千五百ないし二千メートルでいいかどうか。こういう問題も、大きいや

はり検討を加えた上で、そうして抜本的な新し政策を立てる時期に入つてきておる。できれば本年度中なりにも、その政策の大体の策定をいたしましたい、かように考えておるわけであります。

○三木忠雄君 基本方針にもあるとおり、対外航空交渉について、若干伺いたいと思うのですけれども、「対外航空交渉を通じてわが国国際航空路線網の整備をはかる」こういうふうに大臣は言われておるわけでありますけれども、航空交渉に対する運輸大臣の姿勢といいますかね、問題について、また伺いたい。あるいはまた、本年予想される数々の航空交渉があると思うのです。その航空交渉の具体的な、行なわれる国との問題について、まあ幾ぶんは外交的な問題がありまして、公表できない分もあるかと思いますけれども、まあ構想の一端を大臣にお聞かせ願いたいと思う

○国務大臣（橋本登美三郎君） こまかい点は、航空局長から具体的な例はお答えしてもらいます
が、いわゆる航空協定の原則は、ギブアンドテークでなければならぬわけです。こちらのほうに線をとりたいという場合は、わがほうも向こうの線をとるというのが原則であります。ただし、国によつては、こちらからちようだいするようなところがない国があるわけでありますね。しかし、向こうさんからいえば、どうしても日本というものは、世界航空網の重要な拠点ですから、したがつて、どうしても入りたい。しかし、わがほうからはどうも航空協定でそこに着陸することは好ましくない、経済的に見て、といふところが出てくるわけであります。そういう点になりますといふと、まだ他の条件があります。たとえば、貿易上の諸情勢によって、なるほど航空協定の上からいいえ、テークすることはないけれども、他の貿易関係から見れば、テークすることがあるからして、あるいはやむを得なく、その交渉に応じ、協定を結ぶという場合もあり得るわけであります。

の成果は、御承知のとおり、まあ大圓コースとせんに、イパンコースのグアムをとりましたけれども、私どもの最も希望しておりますシカゴというものが、なお認められないという状態で、これをめぐつて交渉をしたい。相手方のアメリカといいたしましては、御承知のチャーター便というものの、日本のチャーター便をめぐつての交渉をしたい、こういうことで日米というのを考えております。

さらには、今度三月二十八日、間もなくでシカゴに来ますが、シベリア路線自主運航ということを、日ソ間で双方でやるようになりました。昨年の二月にこの基本をきめましたときに、同時に、やはり統じて自主運航直後でハバロフスク路線問題を協議しよう、こういう約束がございました。この約束に基づいた日ソの交渉を、おそらくはこの四月、自主運航開始後の月くらいで始めなければならぬだろうというふうに考えております。

そのほか、新聞紙上でもごらんのとおり、このシベリア路線の自主運航開始に伴いまして、從来北方経由のボーラーフライトをやつおりました各國が、やはりシベリア路線への切りかえを希望い

○政府委員(手塚良成君) 協定の交渉の問題といつたしまして、私どもすでに約束をして、今年、どうしてもやらなければならぬというものが、昨年、手続きました日米の交渉の延長線ということで、ペシティのある限りにおいては、できるだけ円満なる協定を続けていきたい。最近、二、三の問題についてありますからして、この問題については航空局長から答弁させます。

○政府委員(手塚良成君) 北欧三国、航空会社ではSASでございますが、これとはだいまおつしやいました本年一月、東京で交渉を行ないました。この交渉は過去四回やつております。行ないましたのは五回目でございます。北欧三国が日本に求めましたもの、そして結果として認めることになりましたのは、要するにコペンハーゲンからシベリア経由東京までの路線ということです。その路線の必要性から、日本へコンサルテーションを申し込んできただと、いうので始まつた交渉でございます。交渉の結果といたしましては、日本としては、このモスクワ経由北欧三国内の地点、それからヨーベンヘーゲンから以遠の路線、こういうものを日本は獲得する。北欧三国には、モスクワを経由してくる場合には東京までという、東京ストップという新路線を与える。ただ、この開始の時期につきましては、北欧三国は来年、昭和四十六年三月二十八日、または、日本航空がモスクワ経由でヨーベンヘーゲンの運航を

たしまして、いわゆる協定上の協議事項というものを前提に、私どもへいろいろ協定開始の折衝をしておりますがございます。日取りは固定はいたしませんが、そういう国として考えられますものに、ドイツやイスラエルやイタリア、こういうものが考えられております。

さらに、アフリカから、東アフリカのケニア、ウガンダ、タンザニア、この三国で東アフリカ航空というものを持っておりますが、この東アフリカが日本と航空協定を新たに結びたい、こういうような申し入れもまいっております。

このほか、突発的に、いま申し上げました協定条項を発動いたしまして、日本へ交渉を申し入れてくるものがあるかと思いますが、ただいま想定されますものは、以上のようなものでございま

いろいろな問題点の例たるなんじやないかと思ふのですがけれども、聞くところによると、運輸省の意見と外務省の意見がずいぶん食い違つてゐる。ついには、国際会議等の関係もあって、外務省の意見に押し切られてしまつたといふように伝えられておるわけです。こういうところのいきさつはどうなんですか。あるいは航空交渉でもた一つの条件に押しまくられて航空業界に不利な条件を結んでしまう、こういうようなことになつては、航空交渉の姿勢としては非常に運輸省側としては弱いんじゃないかと思うのですけれども、その点どうでしよう。

開始する日のいづれか早い日ということで、要するに、日本いたしましては、シベリア開発の創業的利益といいますか、そういうつたものを一年は享受をしたいということから、向こうの切なる希望がございましたけれども、一年先に認めてやる、こういうことにしていたしました。そのほか、向こうに対しましては、いわゆる運輸権の制限というようなことをやりましょう、モスクワから新しいお客様を積み取るというようなことは認めないと、うような、運輸権の制限などを条件的にいろいろ付しております。当面、これは開始されることになれば、双方で週二便という便数を開始することになると思いますが、この二便を開始する場合には、現在北回りをやっております便数をその部分だけ削減する、こういうようなことで実施が行なわれことになるかと思います。

いろいろ過去四回やりました複雑な経緯がございまして、協定の、四回やりましたこの四回の内容は、すべて法律問題といいますか、過去に結びました航空協定の内容の法律的な解釈論が非常にウケ一トの高いものになつたのでござります。

いか」こういうふうな外務省の見解が新聞に報道されています。私はこれは深く論及しませんけれども、こういうふうな問題について、日本の運輸省と外務省と意見がばらばらだというのはみつともない話じやないかと思います。あるいは今後

めて重要なである。のみならず、日本もまたアメリカにできるだけ航空路を持たなければならぬ力で、向こうさんから見ると、やはり先に乗り出した国でありますから、日本に相当の既得権を持つてゐるという点で、日本が、たとえばシカゴへ乗り入れ等の問題で困難をきわめますので、非常にハンドレイキヤップがある。これはある意味では不公平といえど不公平であります、これは結局は、十分にわれわれ全力を尽くして直していくかと思ふ。

員会の皆さんのお力もかりて、こうした利害問題については御意見等をよく聞きながら進めていきたい、かように考えております。○三木忠雄君　具体的に、国際航空路線の整備、こう言われているわけでありますけれども、本年中、具体的に何か航空路の確保といいますか、こういう問題はありますか。

○政府委員(手塚良成君) 協定の相手方が先ほど申し上げましたようなことでござりますので、いまのところシカゴということにつきまして全力をあげたいという計画を持っておりまして、あと、新しい路線を敷くか敷かないかということにつきましては、まだ必ずしも明白なものは持っておりません。

○三木忠雄君 時間もあまりないので、要点だけちょっと申し上げたいと思いますけれども、航空の再編成の問題ですね、先日も広島へ視察に行つたときに、東亜航空の問題をちょっと現地で意見を聞いたわけありますけれども、全日空と東亜航空の合併の問題ですね、この経緯、あるいは今後の見通しについてお伺いいたしたいと思っていま

それからもう一つは、航空の再編成に伴つて、全日空は東南アジア方面に不定期の航路を開設したいと、こういうような申請が出ているとかなんとか話を聞いたんですけども、こういう問題なんについて、今後運輸省としてどういうふうな対処をしていくか、この点を伺いたいと思います。

業の集約の問題でございますが、そもそももの発想は、御承知のとおり航空企業というのは安全性を最優先させなければならない。そのためには航空企業の経営基礎が強化されておらなければならぬ。そして、企業が適正な運営、そういう意味における安全性の確保ということが十分に行なわれるという必要からこういった問題が出たわけでございます。御承知の昭和四十一年の大事故の連續におきましても、やはりそういういた議論が非常に強い。経営基盤が弱いために、充実すべき要員の訓練、あるいは整備の人間の充実、そういういたようなことができない。こういうようなことで、十一月二十日には閣議了解のもとに、航空企業の経営基盤の強化というような問題が閣議了解をいたされました、それによりますと、ローカル線運営企業の関連企業への統合を促進する、こういう趣旨のことがあつたわれたわけでございます。

題に相なつてゐるわけでございます。

私ども長期の航空の展望をいたしますときに先ほど大臣も申し上げましたように、やはり輸送の需要はますます著しく向上してくると思います。それをさばいていきますのには、やはり機材の大型化ということを当然行なわなければならぬと思います。そういうためには、やはり非常な多額の資金を必要といたします。そしてまた、そういった飛行機あるいは今後の航空保安施設等は高度の技術革新が行なわれます關係上、これらの安全性の確保という問題につきましては、ますますその練度なり資金なりというものが十分でなければならぬことと考えるわけでございます。そういう意味で、やはり企業規模というものは相当大きなもので、経営基盤の強化されたものでなければならぬというふうに基本的には考える次第でござります。こういうような過程と現状、そうして先の見通しというようなことから、やはりこの集約化という問題については、従来の方針に従つた方向でできるだけ合理的に進めていきたい、かように考へておられる次第でございます。

ＩATAでないメンバーによるところの国際輸送業者が、非常に特殊な意味を持つてくることがあります。日本航空は御承知のＩATAMemberでございます。したがつて、このノンＩATAのメンバーの果たします役目と、いうものを十分考えますときに、全日空が近距離国際線の問題をいろいろ云々します内容が、ある意味では意味を持つてくるようにも思えるわけでござります。そういう関係で、本来の国内の輸送の大使命を果たす、そうして将来のノンＩATAとしての活躍の要素を加味いたしまして、その両者のうまい両立が考えられます場合には、国際線についての検討を十分した上で、考えていただきたい、かよう考へております。

○三木忠雄君 答弁は簡単でけつこうでありますけれども、万博の海外からの受け入れ計画あるいは十分にもう消化できるのかどうか。特に空港の、あるいは大阪、あるいは羽田で十分にこの万博対策はできているのかどうか、この点について。

○政府委員(手塚良成君) 万博の受け入れにおいてます空港の羽田の現状は、御承知のとおりで、非常に混雑をいたしております。滑走路も一本という現状でござりますので、現状の離発着回数は、応現状においてすでに限界に近い状態であると考えます。したがいまして、この羽田におきましてはそこへ持つてジャンボというようなものも入ってくるというようなことなどもございまして、羽田においては、必ずしも円滑だとは言えないと思います。しかしこの万博で、從来のスケジュールよりも、チャーター便というの五百便くらいふえてくるかと予想しておりますが、こういったもののを受け入れるについては、現状でやる以外にならなければなりませんので、いろんな方法を総合いたしまして、この受け入れに万端なきを期したましても、新しいレーダー方式をとる。すでに昨年6月から実施をいたしておりますけれども、小型機

などは、便宜近くの別な飛行場で離発着をしてもららう。あるいは、昨年もずいぶん問題になりました米軍のM A C チャーター機などは、極力横田の飛行場等を使ってもららう。なおかつ、それでも問題があるかとも思いますので、先般来、米軍使用的厚木の飛行場等について、こういった一部のものを受け入れ方を現在要請をしておる。かようなことを総合いたしまして、この万博時の羽田の状態は、まずいけるのではなかろうかというふうに考えております。

大阪のほうにつきましては、昨年の十二月に、従一本一本でございました滑走路に、三千メータースローランプを完成して二本になりました。二本になりました点で、これの輸送能力の限界というものが大幅に上がりまして、十四万五千回くらいの輸送能力増強になりましたので、新しくできましたターミナルビルと、その他エプロンそのほかの施設の完備と相まちまして、まず大阪サイドについては、問題なからう、かようになります。

羽田、大阪両空港におきまして、万博については、まずまずというふうに考えております。

○三木忠雄君 厚木はこれは使わなくていいだいじょうぶですか。厚木を使うという話を聞いておるのでけれども、これは運輸省の計画がおくれたために、実際に厚木の飛行場の決定がおくれてゐる、こう聞いているわけですからね。

○政府委員(手塚良成君) 先ほどちょっと触れた内線の一部あるいはチャーター機の一部あるいは飛行機の夜間停留、こういったものについて、羽田では不十分という面も考えられますので、厚木もできるだけ使いたい。こういうことで、非公式ではございますが、米軍と現在折衝中で、近く結論を見るかと考えております。

○三木忠雄君 これ以上深く言いたくないわけですけれども、厚木の飛行場を使う場合にしても、入国管理とか検疫とかあるいは税関これが問題で、現在の羽田でも実際にうまくいかないのじやないか、あるいはまた、各省間の連絡等について

も、相当不十分な点が出てくるのではないか、こういうふうに考えられるわけですねどもね。あるいはまた、将来の問題として、厚木飛行場を羽田の第二空港くらいに考えて、返還してもらいうに運動したらどうか、こういうようにも考えるわけですが、大臣どうですか。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 今度臨時に厚木飛行場を使いたいというのは、まあ公に言つていいかどうかわかりませんが、ひとつ伏線として交渉を進めていく。一つ一つ実績を積み重ねた上で、そうして、できれば早い機会に返還してもらいたいというような考え方も持つておるわけであります。また、いまお話しのように、税関等の設備その他から考えまして、国際飛行場として使うことはどうであろうかという問題がありますけれども、国内飛行場にいたしましても、これを使うことになればそれだけ羽田のキャパシティに余裕が出てくるわけでありますから、十分にこれは念頭に置いて進めてまいりたい。かように考えております。

○三木忠雄君 それでは最後に。

ことしの予算で——来年度の予算ですか、二つの安全装置、約四十二億円ぐらいかかる。一つは、羽田空港の航空管制の自動化の問題、二番目には、安全装置の長距離レーダー。こういう問題が来年度の予算で認められなかつた、削られているらしいですね。先進国、すでに外国の国際空港では、こういうことは五年も前からすでに実施されているそなんです。混雑する羽田の空の交通整理が、何か人間の手によつてやられておる、そういう話をよく聞くわけでありますけれども、専門的なことはわかりませんけれども。こういうふうな安全装置については、やはり人命尊重という立場からも、こういうことこそ、まつ先に予算をつけるべきではないか。こういう問題が削られて、もし一機でも不幸なことがあつたらこれはどうするか。四十二億円じやかえられないじやないか、こういうふうに私は思うのであります。特に、こういう空港なんかの航空行政等の問題に

については、案外地元とのつながりがない。こういふような関係からかされませんけれども、非常になおざりにされている点が私は多いのじやないかと思うのです。大蔵省のほうで金を出し済つてゐる点もずいぶんあると思いますけれども、人命尊重という、こういう問題については私は積極的に運動していくなければならぬ問題じやないかと思うのですけれども、大臣この見通しはどうですかね。

○国務大臣(橋本登美三郎君) おっしゃるとおり、ことにこのスピード化の時代でありますから、できるだけ完全なる機械を備えて、そうして能率ある運航をすることが当然必要なことになります。予算獲得が十分できなかつたことはまことに残念でありますが、しかし、予算獲得はできませんでしたが、羽田飛行場の整備については他の方法によつてこれを解決する道がついておりますので、一応はこの問題は解決ができるという事務当局の見解もありまして、本年度の要求はがまんをせざるを得なかつたわけであります。

その内容については、航空局長から御説明申しあげます。

○政府委員(手塚良成君) 非常にありがたい御鞭撻を得まして、私ども、力の足りないのも反省いたすわけございますが、いま大臣の申されましたように、管制の自動化につきましては、四十二年からその設置のための調査を繼續している。初めての機会でござりますので相当入念な調査期間が必要でございまして、ようやくまあ三年で、四十五年度からこれを実施をしたいというふうに考えておりましたが、予算のいろいろな経緯でだめになりましたが、そのかわりといたしまして、管制官の定員を十名増員を得たわけでございます。

それで管制官の自分の手でやるか、それがある程度機械化するかという問題で、まず一年間は人力でこれをカバーする。だんだん離発着機数が通過機数を含めて多くなつてまいりますので、四十六年以降これはぜひひとつ自動化を実施したい、かようと考えております。

○三木忠雄君　もう一点だけ、航空行政じやありませんけれども大臣がせっかくお見えになつておるので見解だけ伺つておきたいのですけれども、鉄道建設公団で新線建設をどんどん進めていく行政が一貫していいじやないかと、こういうような批判を各所で受けているわけですね。こういう問題について、今後、鉄道建設公団は新線を建設すると、国鉄は赤字線を廃止しよう、こういうような問題に対する運輸大臣の見解はいかがでしようか。

この点だけお聞きして私の質問を終わりたいと思います。

○國務大臣(橋本登美三郎君)　赤字線廃止の問題は国鉄等においていろいろ議論はなされておるようあります。伝えられるところによりますといふと、二千七百キロとかいうような相当の数が一応諮問委員会では検討の話題になり、しかし、運輸省当局のほうではその具体的な数字をわれわれは承知をいたしておりません。ただ、国鉄の考えるその方針については必ずしも私は賛成しない。ということは、もちろん長い間の期間でありますから、そういう支線等、あるいは何といいましょうか、行き詰まり線といいますか、一種の支線ですね、そういう問題は時代の変遷とともに、必ずしも鉄道でなくとも、かえつて道路のほうが経済的にも有効であるという場合もあり得るだらうと思うのです。しかし、いま言われておるような線全体がはたしてそうであるかどうかということになりますとどうと、必ずしも、赤字であるからこれを廃さなければならないということにはならない。

皆さんも御承知でありますようが、ことに鈴木さんはその方面の専門家であります、御承知のとおり電電公社はかなり健全財政をもつてやっております。しかし、その収入の大部分といふもの東京、大阪等の大都市の収入であります。ほど

んど全国のいわゆるローカル電話というものはすべて赤字であります。これもしかし、国家行政として國家が国土を総合的に開発するためには、ブール計算としてそれを補つていくということを、やはりこれは国営事業といいますか、一種の国営事業でありますから、國鉄の場合においても当然それは考えなければならぬ。ただ、将来ともにこれが地域開発に役に立たない、道路にしたほうがもっと便利なんだというところまで、無理に、鉄道を敷いたからといって残さなくてよろしい。したがつて、一つ一つを十分に検討した上でこの問題は解決していく。かつまた、鐵建公団がこれから新線建設する場合においては、そういう点については十分検討を加える。そうして、いやしくも国民の血税でもあり、かつまた、國鉄等がこれから負債にならぬよう、形において新線建設は考えていかなければならないとの同時に、原則としては新幹線網とは少し事情が違いますからして、必ずしも私は競合するとは考えませんけれども、新幹線網の問題も出てまいりますれば、新幹線の問題も一応これは考え方を考えていかなければならぬ線もあるであろう。しかし、大部 分は、これは原則的に一般鉄道でありますからして、あまり直接の影響はないのではないか。しながら、いずれにせよ慎重に、かつまた国土の総合開発、こういう観点から國営企業としての目的を達成していきたい、かように考えております。

紹介議員 足鹿 覚君 男外四名 気象業務の重要性にかんがみ、左記事項の早急実現を図らねたい。

一、地上気象、レーダー、地震、津波などの常時監視体制の確立と、農業気象、公害観測、海洋観測強化のため、予算と人員を増加すること。

二、気象・地震・水災害の調査研究と、予報技術開発を推進する体制を充実すること。

三、気象庁の定員削減と業務整理をやめること。

四、東京、仙台などの観測回数削減や、その他の観測網の弱体化計画をやめること。大阪の二十四回観測を復活すること。

五、離島、山岳、山間へき地、観測船などで気象観測している者の労働条件、生活条件、待遇の改善を図ること。

三月九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

一、自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案

（港湾法の一部改正）

第一条　港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）の一部を次のように改正する。

第四十八条に次の二項を加える。

3　運輸大臣は、第一項の計画を審査し、当該計画が全国の港湾の開発のための國の計画に適合しかつ、当該港湾の利用上著しく不適当でないと認めたときは、運輸省令で定めるところにより、当該計画の概要を公示するものとする。

第五十五条の六の次に次の二条を加える。

(特定用途港湾施設の建設等に係る資金の貸付け)

第五十五条の七 国は、重要港湾の港湾管理者が港湾管理者以外の者(国及び外貿埠頭公団を除く)で運輸大臣が政令で定める基準に適合すると認める者に対し、特定用途港湾施設の建設又は改良に要する費用に充てる資金を

無利子で貸し付ける場合において、その貸付けの条件が第三項の規定によるほか第五項の政令で定める基準に適合しているときは、その貸付金に充てるため、その貸付金額の範囲内に政令で定める金額を無利子で当該港湾管理者に貸し付けることができる。

2 前項の特定用途港湾施設は、政令で定める用途に供する岸壁又はさん橋及びこれに附帯する政令で定める荷さばき施設その他の港湾施設で、第四十八条第三項の規定による公示に係る計画においてその建設又は改良に関する計画が定められたものをいう。

3 港湾管理者は、第一項の国の貸付けに係る貸付けをしようとする場合においては、政令で定めるところにより、その貸付けを受ける者がその貸付金を貸付けの目的以外の目的に使用したとき、その他貸付けの条件に違反したときに、当該貸付けを受ける者から加算金を徴収することができる旨をその貸付けの条件に定めるものとする。

4 港湾管理者は、前項の規定により貸付けの条件に定めたところにより加算金を徴収したときは、その徴収した加算金の全部又は一部に相当する金額を、政令で定めるところにより、国に納付するものとする。

5 前二項に定めるもののほか、第一項の国の貸付け金及び同項の国の貸付けに係る港湾管理者の貸付金に關する償還方法、償還期限の繰上げ及び延長、延滞金の徴収その他の必要な貸付けの条件の基準については、政令で定める。

(港湾整備緊急措置法の一部改正)
第二条 港湾整備緊急措置法(昭和三十六年法律第十五条中「日本専売公社、日本国有鉄道、日

第二十四条の一部を次のように改正する。

第二条中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 港湾法(昭和二十五年法律第二百一十八号)第五十五条の七第一項の規定による国の貸付けに係る特定用途港湾施設の建設又は改良の事業

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 第一条第二項に次の一号を加える。

三 港湾整備緊急措置法第二条第三号の港湾整備事業を行なう者に係る貸付け

1 第四条第一項に次の一号を加える。

四 港湾法第五十五条の七第一項の規定による貸付け金の償還金

1 第四条第二項中第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

五 港湾法第五十五条の七第一項の規定による貸付け金を「並びに港湾整備事業」を「港

1 第四条第一項に次の一號を加える。

六 港湾法第五十五条の七第一項の規定によ

る貸付け金の償還金

1 第四条第一項に次の一號を加える。

七 港湾法第五十五条の七第一項の規定によ

る貸付け金を「並びに港湾整備事業」を「港

1 第四条第一項に次の一號を加える。

八 港湾法第五十五条の七第一項の規定によ

る貸付け金を「並びに港湾整備事業」を「港

1 第四条第一項に次の一號を加える。

九 港湾法第五十五条の七第一項の規定によ

る貸付け金を「並びに港湾整備事業」を「港

1 第四条第一項に次の一號を加える。

十 港湾法第五十五条の七第一項の規定によ

る貸付け金を「並びに港湾整備事業」を「港

本電信電話公社、都道府県、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市その他政令で定める者が「その他の政令で定める者が政令で定める業務又は用

途のため」に改める。

第十二条の二第一項中「者が運行の用に供する」を削る。

第十四条中「保険会社は」の下に「第八十二条の二に規定する場合を除き」を加える。

第十六条の次に次の一条を加える。

二 保険会社は被保険者に対して支払うべき損害賠償額のうち被害者に對して支払うべき損害賠償額のうち被害者が療養のため労働することができないことによる損害その他の政令で定める損害に係る部分は、政令で定める額を限度とする。

三 第十七条第一項中「前条第一項」を「第十六条第一項」に改める。

四 第十九条の次に次の一条を加える。

五 第二十条の二第一項を次のように改める。

六 第二十条の二第一項を次のように改める。

七 第二十条の二第一項を次のように改める。

八 第二十条の二第一項を次のように改める。

九 第二十条の二第一項を次のように改める。

十 第二十条の二第一項を次のように改める。

十一 第二十条の二第一項を次のように改める。

十二 第二十条の二第一項を次のように改める。

十三 第二十条の二第一項を次のように改める。

十四 第二十条の二第一項を次のように改める。

十五 第二十条の二第一項を次のように改める。

十六 第二十条の二第一項を次のように改める。

十七 第二十条の二第一項を次のように改める。

十八 第二十条の二第一項を次のように改める。

十九 第二十条の二第一項を次のように改める。

二十 第二十条の二第一項を次のように改める。

ばならない。

4 保険会社は、第一項の死亡に關し当該責任保険の被保険者に對して保険金を支払うべき場合において、追加保険料及び延滞利息の支払を受けないときは、追加保険料及び延滞利息に充てるため、これらの額に相當する金額をその保険金から控除することができる。

5 第一項の死亡について保有者に第三条の規定による損害賠償の責任が発生しなかつたときは、当該自動車に係る責任保険の保険契約者の追加保険料の支払義務は、初めから生じなかつたものとみなす。この場合において、保険会社が返還すべきことなる追加保険料及び延滞利息の支払として受けた給付又は支払うべきこととなる前項の規定により控除した金額には、その給付を受け、又は控除した日からの日数に応じ利息(その利率は、運輸省令で定める)を附さなければならぬ。

6 第二十条の二第一項を次のように改める。

7 第二十条の二第一項を次のように改める。

8 第二十条の二第一項を次のように改める。

9 第二十条の二第一項を次のように改める。

10 第二十条の二第一項を次のように改める。

11 第二十条の二第一項を次のように改める。

12 第二十条の二第一項を次のように改める。

13 第二十条の二第一項を次のように改める。

14 第二十条の二第一項を次のように改める。

15 第二十条の二第一項を次のように改める。

16 第二十条の二第一項を次のように改める。

17 第二十条の二第一項を次のように改める。

18 第二十条の二第一項を次のように改める。

19 第二十条の二第一項を次のように改める。

20 第二十条の二第一項を次のように改める。

21 第二十条の二第一項を次のように改める。

22 第二十条の二第一項を次のように改める。

23 第二十条の二第一項を次のように改める。

24 第二十条の二第一項を次のように改める。

25 第二十条の二第一項を次のように改める。

26 第二十条の二第一項を次のように改める。

27 第二十条の二第一項を次のように改める。

28 第二十条の二第一項を次のように改める。

29 第二十条の二第一項を次のように改める。

30 第二十条の二第一項を次のように改める。

31 第二十条の二第一項を次のように改める。

32 第二十条の二第一項を次のように改める。

33 第二十条の二第一項を次のように改める。

34 第二十条の二第一項を次のように改める。

35 第二十条の二第一項を次のように改める。

36 第二十条の二第一項を次のように改める。

37 第二十条の二第一項を次のように改める。

38 第二十条の二第一項を次のように改める。

39 第二十条の二第一項を次のように改める。

40 第二十条の二第一項を次のように改める。

41 第二十条の二第一項を次のように改める。

42 第二十条の二第一項を次のように改める。

43 第二十条の二第一項を次のように改める。

44 第二十条の二第一項を次のように改める。

45 第二十条の二第一項を次のように改める。

46 第二十条の二第一項を次のように改める。

47 第二十条の二第一項を次のように改める。

48 第二十条の二第一項を次のように改める。

49 第二十条の二第一項を次のように改める。

50 第二十条の二第一項を次のように改める。

51 第二十条の二第一項を次のように改める。

52 第二十条の二第一項を次のように改める。

53 第二十条の二第一項を次のように改める。

54 第二十条の二第一項を次のように改める。

55 第二十条の二第一項を次のように改める。

56 第二十条の二第一項を次のように改める。

57 第二十条の二第一項を次のように改める。

58 第二十条の二第一項を次のように改める。

59 第二十条の二第一項を次のように改める。

60 第二十条の二第一項を次のように改める。

61 第二十条の二第一項を次のように改める。

62 第二十条の二第一項を次のように改める。

63 第二十条の二第一項を次のように改める。

64 第二十条の二第一項を次のように改める。

65 第二十条の二第一項を次のように改める。

66 第二十条の二第一項を次のように改める。

67 第二十条の二第一項を次のように改める。

68 第二十条の二第一項を次のように改める。

69 第二十条の二第一項を次のように改める。

70 第二十条の二第一項を次のように改める。

71 第二十条の二第一項を次のように改める。

72 第二十条の二第一項を次のように改める。

73 第二十条の二第一項を次のように改める。

74 第二十条の二第一項を次のように改める。

75 第二十条の二第一項を次のように改める。

76 第二十条の二第一項を次のように改める。

77 第二十条の二第一項を次のように改める。

78 第二十条の二第一項を次のように改める。

79 第二十条の二第一項を次のように改める。

80 第二十条の二第一項を次のように改める。

81 第二十条の二第一項を次のように改める。

82 第二十条の二第一項を次のように改める。

83 第二十条の二第一項を次のように改める。

84 第二十条の二第一項を次のように改める。

85 第二十条の二第一項を次のように改める。

86 第二十条の二第一項を次のように改める。

87 第二十条の二第一項を次のように改める。

88 第二十条の二第一項を次のように改める。

89 第二十条の二第一項を次のように改める。

90 第二十条の二第一項を次のように改める。

91 第二十条の二第一項を次のように改める。

92 第二十条の二第一項を次のように改める。

93 第二十条の二第一項を次のように改める。

94 第二十条の二第一項を次のように改める。

95 第二十条の二第一項を次のように改める。

96 第二十条の二第一項を次のように改める。

97 第二十条の二第一項を次のように改める。

98 第二十条の二第一項を次のように改める。

99 第二十条の二第一項を次のように改める。

100 第二十条の二第一項を次のように改める。

101 第二十条の二第一項を次のように改める。

102 第二十条の二第一項を次のように改める。

103 第二十条の二第一項を次のように改める。

104 第二十条の二第一項を次のように改める。

105 第二十条の二第一項を次のように改める。

106 第二十条の二第一項を次のように改める。

107 第二十条の二第一項を次のように改める。

108 第二十条の二第一項を次のように改める。

109 第二十条の二第一項を次のように改める。

110 第二十条の二第一項を次のように改める。

111 第二十条の二第一項を次のように改める。

112 第二十条の二第一項を次のように改める。

113 第二十条の二第一項を次のように改める。

114 第二十条の二第一項を次のように改める。

115 第二十条の二第一項を次のように改める。

116 第二十条の二第一項を次のように改める。

117 第二十条の二第一項を次のように改める。

118 第二十条の二第一項を次のように改める。

119 第二十条の二第一項を次のように改める。

120 第二十条の二第一項を次のように改める。

121 第二十条の二第一項を次のように改める。

122 第二十条の二第一項を次のように改める。

123 第二十条の二第一項を次のように改める。

124 第二十条の二第一項を次のように改める。

125 第二十条の二第一項を次のように改める。

126 第二十条の二第一項を次のように改める。

127 第二十条の二第一項を次のように改める。

128 第二十条の二第一項を次のように改める。

129 第二十条の二第一項を次のように改める。

130 第二十条の二第一項を次のように改める。

131 第二十条の二第一項を次のように改める。

132 第二十条の二第一項を次のように改める。

133 第二十条の二第一項を次のように改める。

134 第二十条の二第一項を次のように改める。

135 第二十条の二第一項を次のように改める。

136 第二十条の二第一項を次のように改める。

137 第二十条の二第一項を次のように改める。

138 第二十条の二第一項を次のように改める。

139 第二十条の二第一項を次のように改める。

140 第二十条の二第一項を次のように改める。

141 第二十条の二第一項を次のように改める。

142 第二十条の二第一項を次のように改める。

143 第二十条の二第一項を次のように改める。

144 第二十条の二第一項を次のように改める。

145 第二十条の二第一項を次のように改める。

146 第二十条の二第一項を次のように改める。

147 第二十条の二第一項を次のように改める。

148 第二十条の二第一項を次のように改める。

149 第二十条の二第一項を次のように改める。

150 第二十条の二第一項を次のように改める。

151 第二十条の二第一項を次のように改める。

152 第二十条の二第一項を次のように改める。

153 第二十条の二第一項を次のように改める。

154 第二十条の二第一項を次のように改める。

155 第二十条の二第一項を次のように改める。

156 第二十条の二第一項を次のように改める。

「又は第六十一条第一項」を削る。

第七十八条第一項中「自家保障者」を「第十条に規定する自動車のうち政令で定めるものを運行に供する者」に改め、同条第二項を削る。

第八十条第一項及び第八十一条中「第七十八条第一項」を「第七十八条」に改める。

第八十二条第一項中「国及び第十条の政令で定める者が運行の用に供する自動車」を「第十条に規定する自動車（第七十八条の政令で定めるもの及び道路以外の場所のみにおいて運行の用に供するものを除く。）」に、「第七十八条第二項」を「第七十八条」に改める。

第六章中第八十三条の前に次の二条を加える。

（重複契約の場合の免責）

第八十二条の二 一両の自動車について二以上の責任保険の契約又は責任共済の契約が締結されている場合においては、保険会社又は組合は、これらの契約のうち締結した時が最も早い契約により損害賠償額等の支払について責めを免れるべき金額の支払をした場合について準用する。この場合において、前項中「契約が第一項の締結した時が最も早い契約以外の契約であること」とあるのは「契約の他に第一項の締結した時が最も早い契約であること」と、「その給付をした額」とあるのは「第二項の規定により損害賠償額等の支払について責めを免れるべき金額」と読み替えるものとする。

第八十三条中「第三章第五節及び前章に規定する場合を含む。」の規定による損害賠償額の支払及び第十七条第一項（第五十四条の五第一項において準用する場合を含む。）の規定による仮渡金の支払（次項において「損害のてん補等」という。）の責めを免れる。

2 前項の場合において、同項の締結した時が最も早い契約が二以上あるときは、保険会社又は組合は、これらの契約のうち一の契約について

は、当該契約に係る損害のてん補等をすべき金額をこれららの契約の数で除して得た金額をこえる金額について、損害のてん補等の責めを免れる。

3 保険会社又は組合は、第一項の締結した時が最も早い契約以外の契約に關して得た金額をこえる金額（第五十四条の五第一項において準用する場合を含む。）の規定による損害賠償額の支払又は第十七条第一項（第五十四条の五第一項において

て準用する場合を含む。）の規定による仮渡金の支払（以下この項及び次項において「損害賠償額等の支払」という。）の請求があつた場合における用に供する者」に改め、同条第二項を削る。

第八十五条の二 この法律に規定するものの運行に供する自動車の運行による事故に係り、損害賠償額等の支払として給付をしたと

請求に係る契約が第一項の締結した時が最も早い契約以外の契約であることを知つていた場合を除き、その給付をした額の限度において、被害者が損害賠償の責任を有する者に対して有する権利を取得するとともに、被害者に対しても、給付の返還を請求する権利を失う。

4 前項の規定は、保険会社又は組合が第一項の締結した時が最も早い契約に關し第三項の規定により損害賠償額等の支払について責めを免れるべき金額の支払をした場合について準用する。この場合において、前項中「契約が第一項の締結した時が最も早い契約以外の契約であること」とあるのは「契約の他に第一項の締結した時が最も早い契約であること」と、「その給付をした額」とあるのは「第二項の規定により損害賠償額等の支払について責めを免れるべき金額」と読み替えるものとする。

第八十三条中「及び第六十五条の八第三項及び第六十五条の二第三項」を「及び第五十四条の八第三項」に改める。

第八十九条第一号中「及び第六十六条の二第三項」及び「第六十六条第二項又は第六十七条第二項（第六十八条第二項において準用する場合を含む。）」を削り、同条中第二号から第三号までを削り、第四号を第二号とし、第五号を第三号とする。

第五十九条第一号中「及び第六十七条第二項（第六十八条第二項において準用する場合を含む。）」を削り、同条中第二号から第三号までを削り、第四号を第二号とし、第五号を第三号とする。

第五十四条の五第一項」に改める。

附 则

（施行期日等）

第一条 この法律は、昭和四十五年十月一日から施行する。

2 改正後の第十九条の二（改正後の第五十四条の五第一項において準用する場合を含む。）の規定はこの法律の施行後に締結される責任保険の契約又は責任共済の契約について、改正後の第五十五条及び第五十六条の規定はこの法律の施行後に締結される責任共済の契約に係る共済責任又は再共済責任について適用する。

3 第五十五条及び第五十六条の規定はこの法律の施行後に締結される責任共済の契約に係る共済責任又は再共済責任について適用する。

（経過措置）

第二条 改正前の第五十五条の許可を受けた者は、この法律の施行の際現に改正前の第五十七条の規定により積み立てている自動車損害賠償支払準備金を、改正前の第五十五条の許可に係る自動車に係る第三条の規定による損害賠償

9 この法律の施行前に納付すべき事由が生じた改正前の第七十八条の規定による自動車損害賠償保険事業賦課金の納付、滞納処分及び先取特権の順位については、なお従前の例による。

8 改正後の第八十二条の二の規定にかかるわらず、保険会社又は組合は、この法律の施行前に締結された責任保険の契約又は責任共済の契約については、同条の規定によるてん補又は支払の免責を受けることができない。

9 この法律の施行前にした行為並びに第六項の規定により従前の例によることとされる報告の徴収及び立入検査に係るこの法律の施行後につい

（政令への委任）

第八十五条の二 この法律に規定するものの運行に供する自動車の運行による事故に係り、この法律の実施のため必要な事項は、政令で定める。

第八十七条第二号中「自動車損害賠償責任共済証明書若しくは自動車損害賠償責任共済証明書」に、「共済標章若しくは自家保障標章」を

「若しくは共済標章」に改める。

第八十八条条中「第五十四条の八第三項及び第六十五条の二第三項」を「及び第五十四条の八第三項」に改める。

第六十九条第一号中「及び第六十六条の二第三項」及び「第六十六条第二項又は第六十七条第二項（改正前の第六十八条第二項において準用する場合を含む。）」を削り、同条中第二号から第三号までを削り、第四号を第二号とし、第五号を第三号とする。

第五十九条第一号中「及び第六十七条第二項（第六十八条第二項において準用する場合を含む。）」を削り、同条中第二号から第三号までを削り、第四号を第二号とし、第五号を第三号とする。

第五十四条の五第一項」に改める。

附 则

（施行期日等）

第一条 この法律は、昭和四十五年十月一日から施行する。

2 この法律の施行の日の前日において同条の許可による仮渡金については、なお従前の例による。

3 この法律の施行前に発生した改正前の第五十条の規定による先取特権については、なお従前の例による。

4 この法律の施行前に、改正前の第五十五条の許可がその効力を失つた場合における改正前の第六十七条第二項（改正前の第六十八条第二項において準用する場合を含む。）の規定による届出については、なお従前の例による。ただし、自動車損害賠償自家保障証明書は、添付することを要しない。

5 改正前の第五十五条の許可を受けた者は、この法律の施行の日の前日において同条の許可に係る自動車であつたものについて、責任保険の契約又は責任共済の契約を締結したときは、七日以内に、その旨を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する陸運局長に届け出なければならない。

6 この法律の施行前に発生した改正前の第五十五条の許可に係る自動車の運行による事故に係る損害賠償に関する調査のため必要がある場合における同条の許可を受けた者に対する報告の徴収及び立入検査については、なお従前の例によ

る。

7 この法律の施行前に納付すべき事由が生じた改正前の第七十八条の規定による自動車損害賠償保険事業賦課金の納付、滞納処分及び先取特権の順位については、同条の規定による。

8 改正後の第八十二条の二の規定にかかるわらず、保険会社又は組合は、この法律の施行前に

9 この法律の施行前にした行為並びに第六項の規定により従前の例によることとされる報告の

例により管理しなければならない。

2 この法律の施行の際現に存する改正前の第五十条の規定による先取特権については、なお従前の例による。

3 この法律の施行前に発生した改正前の第五十条の規定による先取特権については、なお従前の例による。

4 この法律の施行前に、改正前の第五十五条の許可がその効力を失つた場合における改正前の第六十七条第二項（改正前の第六十八条第二項において準用する場合を含む。）の規定による届出については、なお従前の例による。ただし、自動車損害賠償自家保障証明書は、添付することを要しない。

5 改正前の第五十五条の許可を受けた者は、この法律の施行の日の前日において同条の許可に係る自動車であつたものについて、責任保険の契約又は責任共済の契約を締結したときは、七日以内に、その旨を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する陸運局長に届け出なければならない。

6 この法律の施行前に発生した改正前の第五十五条の許可に係る自動車の運行による事故に係る損害賠償に関する調査のため必要がある場合における同条の許可を受けた者に対する報告の徴収及び立入検査については、なお従前の例によ

る。

7 この法律の施行前に納付すべき事由が生じた改正前の第七十八条の規定による自動車損害賠償保険事業賦課金の納付、滞納処分及び先取特権の順位については、同条の規定による。

8 改正後の第八十二条の二の規定にかかるわらず、保険会社又は組合は、この法律の施行前に

9 この法律の施行前にした行為並びに第六項の規定により従前の例によることとされる報告の

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。

(運輸省設置法の一部改正)

第三条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のようにより改め、同項第四十二条の八を削る。

四十二条の五 自動車損害賠償責任共済保険事業を行なうこと。

第二十八条第一項中第二十四条を削り、第二十三号を第二十四号とし、第二十二号を第二十三号とし、第二十一号の次に次の二号を加える。

二十二 自動車損害賠償責任共済保険事業に關すること。

第五十一条第一項中第二十号の三を削り、第二十号の四を第二十号の三とし、第二十号の五を第二十号の四とする。

(自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部改正)

第四条 自動車損害賠償責任再保険特別会計法(昭和三十年法律第百三十四号)の一部を次のようにより改正する。

第一条中「自動車損害賠償責任再保険事業」の下に「自動車損害賠償責任共済保険事業」を加える。

第四条第一項を次のように改める。

保険勘定においては、法第四十条の規定による再保険の再保険料及び法第五十五条の規定による保険の保険料(以下「再保険料等」という)、法第四十六条法第五十六条第一項において準用する場合を含む)の規定による納付金、借入金並びに附属収入をもつてその歳入とし、法第四十条の規定による再保険の再保険金及び法第五十五条の規定による保険の保険金(以下「再保険金等」という)、法第四十五条(法第五十六条第一項において準用する場合を含む)の規定による再保険料等の払いもどし金及び返還金、借入金の償還金及び利子、一時

借入金の利子、保障勘定への繰入金その他の諸費をもつてその歳出とする。

第四条第二項中「再保険料」を「再保険料等」に改める。

第六条中「第五十条」の下に「(法第五十六条第一項において準用する場合を含む。)」を、

「自動車損害賠償責任再保険事業」の下に「自動車損害賠償責任共済保険事業」を加える。

第十五条第二項中「再保険料」を「再保険料等」に改め、「第四十六条」の下に「(法第五十六条第一項において準用する場合を含む。)」を、
(法第五十六条第一項において準用する場合を含む)の規定による再保険料等の払いもどし金及び返還金」に改める。

第十部 運輸委員會會議錄第四号 昭和四十五年三月十日【參議院】

昭和四十五年三月十八日印刷

昭和四十五年三月十九日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局