

第六十五回 参議院運輸委員会會議録第五号

昭和四十六年三月十一日(木曜日)
午前十時十三分開会

委員の異動

三月十日

辞任

藤田

進君

補欠選任

鈴木

強君

出席者は左のとおり。

委員長

鬼丸 勝之君

本日の會議に付した案件

理事

金丸 富夫君

木村 陸男君

山崎 竜男君

大和 与一君

河野 謙三君

重政 庸徳君

温水 三郎君

平島 敏夫君

前田佳都男君

岡 三郎君

鈴木 強君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

中村 正雄君

山田 勇君

橋本登美三郎君

山口 廣司君

高林 康一君

鈴木 珊吉君

田坂 鋭一君

山口 真弘君

警察庁警備局長

運輸大臣官房長

運輸省海運局長

運輸省船舶局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省航空局長 内村 信行君
事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

警察庁交通局交通企画課長 寺尾 繁君

参考人

新東京国際空港公団総裁 今井 榮文君

○参考人の出席要求に関する件

○運輸事情等に関する調査

○富士急行の電車脱線事故等に関する件

○外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(鬼丸勝之君) 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御報告いたします。

去る十日、藤田進君が委員を辞任され、その補欠として鈴木強君が選任されました。

○委員長(鬼丸勝之君) 参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

運輸事情等に関する調査のため、本日の委員会に参考人として新東京国際空港公団の役職員の出席を求めることに御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(鬼丸勝之君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

この際、富士急行の電車脱線事故等について政府から発言を求められておりますので、これを許します。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 富士急行の列車脱線におきまして、死者十七名、重軽傷者六十九名という大惨事が起こりましたことは心から遺憾に存じ、死者の方々に對しまして、心から冥福をお祈り申し上げると同時に、重軽傷者の方々に對しましても、心からお見舞いを申し上げる次第であります。

なお、概況及び原因等につきましては、鉄監局長からこれを報告させることにいたします。

○政府委員(山口真弘君) 三月四日午前八時二十五分富士急行の列車脱線事故がございまして、死者十七名、重軽傷者六十七名、大事故が生じました。また同じく三月四日の午後三時三十分ごろ、神戸電鉄の栗生駅構内におきまして、列車逸走によります列車衝突がございました。旅客二名が大けがをなされ、さらに三月七日に、奥羽本線の大沢駅と峠駅間におきまして列車が停止をし、ブレーキがきかぬために後退をいたしました。死傷者はございせんでしたが、非常に旅客に對してサージスが不十分であったという事故がございました。

これら二つの事故、特に死傷者が生じた富士急、神戸電鉄の事故に對しましては、まことに申しわけがないと思つておられます。なぐられた方々に對しましては心から弔意を表しますとともに、おけがをなされた方々の一日も早い回復をお祈り申し上げるものでございます。

そこで、まず富士急の事故でございますが、三月四日、午前八時二十五分でございますが、富士急行の暮地駅、それから三ツ峠駅、この両駅の間にございまして列車脱線事故が発生いたしました。死者十七名、重軽傷六十七名を生じたわけでございまして、この事故は、大月行の二両編成の列車でござい

ますが、これが月江寺駅付近にございまして緑ヶ丘第二踏切道、これは遮断機つきの第一種踏切でございますが、そこで小型のトラックが遮断機を突破して線路内に進入をいたしました。約四キロメートル逸走をいたしました脱線をしたものでございまして、電車が逸走いたしましたのは、トラックとの衝突によりましてブレーキが破損したためと思われましてございまして、直ちに東京陸運局並びに本省の職員が現場に向かい、さらに鉄道技術研究所の技術者にもお願いして原因を究明をいたしております。大体のところはわかりました。先ほど申したようなブレーキの損傷ということによる逸走、それが曲線部で脱線転覆したということでございます。

それから神戸電鉄の事故でございますが、これは三月四日午後三時三十分、神戸電鉄の栗生線の栗生駅の構内におきまして、停車中の列車に逸走してきた回送列車が衝突いたしました。このためにホーム上の旅客二名が重軽傷を負うという事故でございます。この事故は栗生駅から二つ目の小野駅におきまして入れかえ作業が終了しました回送列車が一時停止中に、乗務員が用務で列車を離れた直後に逸走を始めたということでございます。原因につきましては調査中でございますが、とにかくこれは乗務員が列車を離れたということに根本的な原因があるわけでございまして、この点は鉄道係員の大きな過失であると私も考えているところでございまして、まことに申しわけない事故でございます。

それから奥羽線の車両故障でございますが、これは三月七日の十八時二十五分ごろ、奥羽本線の大沢駅と峠駅の間におきまして六両編成の電車「さおり3号」でございますが、これが千分の三十三・三という上り勾配におきまして信号を確認

するために停止をしようとしたわけでございますが、ブレーキがきかなくなりまして約一・四キロメートル後退をした、そうして停止をしたという事故でございます。その日は天候が、非常に猛吹雪がございまして、積雪が三メートル程度ございまして、それでブレーキシュー、制輪子でございますが、そのブレーキシューと車輪との間に雪をかき込みましてブレーキ力が平常時の約三分の一程度に低下をしておったというふうに推定をされるわけでございます。勾配のために後退したというわけでございますが、徐々に雪が解けまして、そのブレーキ力が回復をして停止したというふうに考えられます。この事故では死傷者は全然ございませんでしたが、ただ長時間停車をいたしました列車に救援の措置というものがふぶきのために手間どってしまったと、そのために旅客のサービスについて十分ではなかったということで旅客の方にはたいへん御迷惑をかけたわけでございます。今後、救援対策、旅客サービスの向上ということにつきましても十分に検討いたしまして指導をしてまいりたいと、このように考えておるところでございます。以上でございます。

○委員長(鬼丸勝之君) これより質疑を行ないます。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○鈴木強君 たいだいま鉄監局長から御報告のありました、最近、国鉄あるいは私鉄の両面にわたる事故が頻発をいたしております、まことに遺憾にたえません。御報告のなかったものもございまして、たとえば三月五日、山陽本線山崎雲仙2号の車両が火災になったと、これは幸いに負傷者がなかったのですが、そういう事件も起きておりますし、とにかく最近、国鉄、私鉄の事故というものが非常に頻発をしておりますことを残念に思います。きょう私は、時間の関係がありますので、このうち富士急行の事故に対して質問をしたいと思ひます。

御説明のように、四日の午前八時二十五分この事故が発生いたしました、十七人の死亡者と八十二人の重軽傷者を出しました、たいへん大きな事故でございます。私は現地を一応見てまいりましたし、また五日の決算委員会では、とりあえず応急措置について運輸省の民鉄部長から概況を伺っております。きょうも、なくなつた多数の皆さんの御冥福をお祈りし、御遺族にお見舞いを申し上げ、さらに、負傷された皆さんの一日も早く御全快をお祈りしつつ、このような事故が再び起こらないようにぜひ当局の皆さんの今後のしつかりした御方針を立てていただきたいということを念じながら質問をしたいと思ひます。

事故発生当時死亡者はたしか十五人くらいだと思ひましたが、その後入院治療中に不幸にしてなくなつた方があるようでありますから、正確な数字をひとつ国鉄側から説明していただきたいと思ひます。死者何名、重軽傷者何名ですね。

○政府委員(山口真弘君) おなくなりになられた方が十七名、それから重軽傷の方が六十九名でございます。

○鈴木強君 この被害者に対する救済措置は現在どういうふうになっておりますでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) 事故発生と同時に、おけがをなさいました方々等につきましまして、病院に直ちに収容いたしました、必要な手当をいたしたわけでございますが、なお、被害者の、死亡の方々あるいは負傷の方々に對しましては、これは原因の問題とも実は関連をするわけでございまして、会社側から、とりあえず社長以下がございまして、お悔やみを申し上げあるいはお見舞いを申し上げて、そしてお見舞い金を持ってお見舞いをいたしておる次第でございます。

○鈴木強君 額は、死亡者並びに重軽傷者等に対する見舞い金は幾ら出ておりますか。

○政府委員(山口真弘君) これは、私も聞いておりますところでは、死亡なされた方々に對しまして二十万円程度のお見舞いを差し上げておるようでございます。おけがをなされました方々に對しましては、とりあえず、入院なさいますお方々に對しまして一応三万円のお見舞い、それから、その他御帰宅なされておる方々に對しまして

て三千元、両方ともくだものとお見舞いをお届けしておりますでございます。

○鈴木強君 この二十万円という見舞い金は、従来のこういう事件発生の際にやっております慣例からすると、実績からすると、額はどのくらいでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) 事故が起きたその原因によりまして、その事故が事業者の責任に属するといふ場合には、これは賠償をいたしましてお払いするわけでございますが、かりに事故が事業者の責任でない場合のお見舞いにつきましては、従来必ずしも一律ではございません。全然いわずにしてもいいというところもあるようでございますし、あるいは二、三万円程度のお見舞いをしたという例もございまして、なお、十万円ないし十五万円ぐらいまでが従来のお見舞いの額ではなかったかと、実績的にはそういうふうなお見舞いをされておるところがあるというところでございまして、

○鈴木強君 (そうしますと、まあ後ほどまたいろいろお伺いする事故原因ですね、そういうものとの関連で、もし富士急行側に事業者としての責任が明らかになつた場合には、これはもっとこの額はふえるというふうに理解していいんですか。

○政府委員(山口真弘君) 鉄道事業者側に対しまして、責任がある場合には、これはもう当然その方々に對します賠償をいたしまして高額の賠償をお払いをするというところでございまして。

○鈴木強君 従来の例からすると、その賠償の場合ですね、最高はどのくらいになっておりますかね。

○政府委員(山口真弘君) これは事故の原因等によつてきまるわけでございますが、かりに、全く責任が事業者にあるといふ場合には一千万円程度ぐらいまでの賠償をいたしたことはございまして。○鈴木強君 まあこれは今後の問題になると思ひますが、直接の見舞いというものはまあ富士急行側がやるわけですから、国鉄当局としては監督の立場に立つてできるだけのお見舞いをするという、そういうことで今後行政指導をしていただきたいと思ひます。

そこで私は、この際一言触れておきたいと思ひますことは、この事件が発生をして直後に遺家族の皆さんのほんとうの気持ちは、もう耐えられないふんまんを持っております、特にこの事件のありました私どもが視察をしたその次の朝私宅にも電話をかけてきまして、会社側の態度がどうも誠意がないと。たとえば、入院をして重軽傷者のところに会社の人々が来たそうだけれども、大きな声で笑つてみたり、きわめて不謹慎だ。われわれは金もほしくない、ただ問題は会社側がほんとうに責任を感じて、誠意を持って遺家族の方々に接してほしいということが一つ。それからもう一つ、ぜひ再びこういう事故を起こさないように、安全施設というものを完備してほしいと、そういうことを言つておりました。ですから、誠意というものがあまり見られないというところには非常にふんまんを持っておつたようでございますが、こういう点はひとつぜひ、こういう事件が起きるたびにわれわれ言つておるわけですが、運輸省としてもそこらのものの考え方、事件に対する責任感というものをもう少し感じなければ次の手が私はおそろかになると思ひますから、そういう点についてはぜひひとつ御配慮をいただきたいと思います。これは運輸大臣特にひとつお願いしておきます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 遺族及びけがをされた方々の方々の心情は全くそのとおりであらうと思ひます。私も事故が起きました直後に、直ちに鉄監局長を通じて、なくなつた方々及びけがをされた方々の方々に對しては最善の措置を講じると、丁寧にこれを扱えと、こういうふうな指導せよという指示を与へまして、局長から富士急行の本社にその旨を伝えたいと思ひます。このような事件、私は原因がいずれであれ、もちろんこれは形式論といひますか、理屈の上から言ふならば、原因が金額には影響があることはもちろんで

ありますけれども、しかしながら、人が死んだ、けがをしたという事実は、原因のいかんにかかわらずこれは明らかなる事実であります。したがって、原因が他にあるから非常に少ない見舞い金でいいんだとか、あるいは原因が直接であるからして高額だったというものの考え方は少し考え直していく必要があるのではないかと、とにかくなくなったという事実、けがをされたという事実は、原因がいずれにあるを問わず、結果的には同じなのである。こういう意味においては、もっとやはり交通安全並びに人命尊重の上から、そういうような考え方を、やはり事業者もまた監督官庁も考えを新たにすべき時代に入ってきておる、こういうふうにも強く私は感じます。ただそれを、そう申しましても、そういうような精神的ないわゆる意味合いの意思表示あるいは物的な意思表示をどういう形でやっていくかという問題はもちろんな残るわけでございしますが、それらにつきましても今後検討して、少なくとも死者に対する礼を失しない、精神的にも経済的にもこういう道を開いていく必要があると、かように考えて検討をさしておる状態でありま。

○鈴木強君 大臣の非常に誠意のある真心を込めた御発言は、私は遺族の方にも伝えたいと思ひます。

それで、そのときちょうど六日の新聞に、大臣のいま言われたことが載りましたですね、地方新聞に。したがって、遺族の、さっきの電話をかけてきた方も、一方には大臣のそういう談話が載って、橋本運輸大臣が非常に親切に誠意を持って話してくれている記事があるんだけれども、実際には会社の態度はこうだということを、私さっきちよつと言ふのを省略したんですけれども、そういうふうなことをその人は言っていました。ですから、やはり大臣は大臣としてそういう御措置をとられたことはとりっぱななんですけれども、それが実際に下部末端まで大臣の趣旨が伝わらなかつたのではないかと私は思ひます。ですから、そういう点、その後別に何も言ってきたまされ

ども、たとえばそのときも何か、入院された方もあるいは自宅に帰った方も、三千円見舞い金を差し上げるということになっておったようだけれども、その人は、聞いてみましたら、いや全然一銭も持っていない、そう言っていました。ですから、そういうところにもおれが御質問申し上げて御回答いただいたことと実際現地とは食い違いが出てきているわけですね。まあたさんの負傷者が一ぺんに出たんですから、会社側としても一生懸命やっただしうけれども、やはりそういうところには何か心のゆるみといいますか、そういうものがあつて、そのことがその遺家族の方々とんでもない大きなショックを与えたというところで、大臣のおっしゃる通りに、今後ともぜひひとつ監督の面で万遺憾なきを期していただきたいと思ひます。

それから、直接の事故の原因というのは確かに十九歳の少年が運転しておった車を路切の前で止めた、そしてサイドブレーキをかけるのを忘れた、車が動き出したということですから、そこらに確かに第一の原因があると思ひます。

第二の原因は、ぶつかったあと三つのブレーキがきかなくなつた、そして四キロ暴走してカーブで横転して、そのときに死者が出たわけですね。ですから、ブレーキというものは電車にとっては絶対なものですから、私たちの人間の心臓みたいなものでありますから、そこが最悪の場合に効果を發揮しないというところは、何としても利用者の側からすれば納得できないですね。そういうふうには問題は二つあると思ひます。

それで、警察庁にもおいていただいておりますが、その後の少年は傷もなかつたんですか。とにかくすぐなかつたというわけじゃないでしょうけれども、病院と連絡をして一応逮捕したそうなんです。実際に翌五日の日ですか、私が五日の日に御質問をしたときには、まだ逮捕してなかつたんですね。逮捕した結果、当時私に述べたような、ベニヤ板が風に吹かれて落ちそうになったから、それを直すために外へ出ようとしたんだという、そ

ういうことは取り調べの結果間違ひなかつたんでしようか。それひとつ取り調べの結果を。その少年がやつたその行為に対するその分だけでけつてうですか。

○説明員(寺尾繁君) お答えいたします。

その少年につきましては、七日の午前十一時に病院からの退院を機会に逮捕いたしました。四十八時間後の九日の日に刑法及び道路交通法違反及び検察庁に送っております。

原因につきましては、申し上げたのとほぼ一緒でございます。少年の話では、片足をおろした、ずっと遠くまで飛んでいったという状態じゃないようでございしますが、それ以外には、ベニヤ板が落ちてそれを拾おうとしていた。ところが、サイドブレーキをかけたおつたために、千分の十五の勾配のある路切の中に車が動き出した。ちようどそのときは電車が十ないし十五メートル手前まで来ておつたということでございます。

○鈴木強君 この少年はこの会社につとめておるのですか。

○説明員(寺尾繁君) 私まだその資料を手持ちしておりません。

○鈴木強君 これは富士建材という会社の車のようですね。取り調べしてないんですか、そういう点は。

○説明員(寺尾繁君) 富士建材の社員で、緑柱というところに住んでおるようでございます。詳しい内容につきましては、手持ちの資料がございせんので、現在お答えできません。

○鈴木強君 現在お答えできません、それじゃ答ええならぬ。私はさらに、この社長はこういう人か、その社長は、われわれが知る範囲においては、この少年が勤務外に起こした事故であるから、雇用主としての責任はないということである責任を回避しようという考え方であると思われわけですね。一方、少年は虚謙に悪かつたと言つて陳謝をしているわけですね。一体これはどうなるんですか。この辺の取り調べの状況はどうなんですか。

○説明員(寺尾繁君) 詳しいところは私まだ十分承知してないわけでございますが、原因関係につきましては、先ほど申し上げたとおりでございます。

○鈴木強君 ですから、これは当然警察として――この少年はまだ未成年ですから、名前は一応差し控えていると思ひますが、どこの会社につとめて、どういう車に乗つて、そしてその会社はどこでその社長との関係はどうかといううなことは、当然警察当局としては取り調べをするわけでしょう。それ、しておるかしてないか、あんなそこ資料がないというのは、要するに現地と連絡をとつてないわけだな。そうすると、そういうことについてはここでは答えられないと、そういうことだったらすぐ連絡をとつて、その辺の事情、事実関係はどうなのか、取り調べの結果を聞いてください。

○説明員(寺尾繁君) 車は普通貨物自動車のサニートラックでございまして、ライトバンと聞いております。取り調べの詳しい内容につきましては、原因関係につきましては申し上げたとおりでございますが、関連した点は当然調べておりますので、調べまして御報告したいと思ひます。

○鈴木強君 わかりました。それじゃひとつさっそく現地と連絡をとつて聞いてください。できればこの委員会の終わるまでにひとつ。

それから被害者に対する救済ですが、当然富士建材というものは自動車損害賠償保険に入つておると思ひます。入つておると思う。したがって、この事件から入るで自賠責の保険が支払われると私は思ひます。こういう点について、この会社は東京海上火災保険に入つておるようですね。当然私は支払われるべきものだと思ひますが、そういう点について何か運輸省としてもおやりになりませんか。

○政府委員(山口真弘君) 自動車の運行によりまして生じた事故に対しては、自動車損害賠償保障法は強制保険で、加入を強制されてお

ますので、当然この適用がございまして、したがって、自動車の運行による事故ということになりますれば、その面から賠償がなされるということでございます。

○鈴木強君 賠償がなされるということなんです、具体的にこの件に対して何か富士急ともお話し合いましたか。われわれが知る範囲では、富士急が富士建材にかわって東京海上火災保険に對して支払いの請求を、手続をするという話が私に聞かえてきているんですけれども、そういうことについて運輸省は全然知らぬですか。

○政府委員(山口真弘君) これは民事的な問題といたしましては、被害者が加害者に対して請求をし、そして、その賠償に対して自動車損害賠償保障法によりまして保障をするというのがたてまえではないかと思いますが、そうして、ただその場合、富士急がそれをやったということでございます。まあ、おそろくそれは被害者にかわりまして、まあその委託を受けてというふうな各般の手当の助成をしておるというふうな考えていいのではないかと思います。

○鈴木強君 これ大臣ね、事務当局どうもちがあかないですが、ひとつ大臣から言明してくださいよ、こういう点について。支払われるものと私も信じますが、支払われるように最大の努力を——まあ、富士急に委任をしてもしやるとすれば、運輸省でも積極的にひとつ世話して、最高五百万円ですね、これは死亡の場合は、それから重傷の場合には五十万円、それぞれ支払い金が出るようになっていくわけですから、それを可及的すみやかに遺族の御家族の手に渡るように大臣としても最善の努力をさせていただきたいと思ひます。お願いします。どうでしょうか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) お話しのように、当局を奮励して十分な措置を講じるようにいたします。

○鈴木強君 それから次に——まあ、踏切事故の点についてはちよつとまだ捜査の結果がわかりませんから、それはあとにしまして、一番問題になっ

たのは、富士急側の責任としては、なぜ電氣と空氣と手動の三系統のブレーキ全部がきかなくなつたかということだと思ふんですね。この調査のために、さつき何か鉄道技術研究所ですか、そこから係員を派遣したとおっしゃっておるんですが、その原因はわかりましたですか、どうでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) 技術者が調査に参りまして、その結果、まずこのブレーキ装置でございますが、この車両には自動ブレーキ——これは貫通ブレーキ装置でございますが、その自動ブレーキがつき、そして発電ブレーキでございますが、さらに手ブレーキと、三種のブレーキがついていて、それで、この電車の根幹的なブレーキでございますが、これがこの電車の根幹的なブレーキでございます。これがブレーキ管の減圧でブレーキが作用する、したがって、列車分離の場合等につきましても非常ブレーキが自動的に動作するという仕組みになっておまして、国鉄等におきましてもこれを使つておまして、現在の鉄道の根幹的なブレーキと申し上げてもよいかと思ひます。それから発電ブレーキのほうは、これは主電動機を発電機として作用させるところのダイナミックブレーキでございます。これにつきましては、結局、高いスピードの場合に非常にブレーキがきくというわけでございます。その意味では、先ほど申し上げました自動ブレーキに對しまするむしろ補助的な役割りということでございます。低速の場合の、ブレーキ力が弱いというところでございます。それで今回の事故につきましましては、結局、自動ブレーキの操作のために非常制動をかけたわけでございますが、そのときに、その段階でブレーキがからなかったということでございます。そのほかからなかつた原因といひますのは、要するに、ブレーキの専門的なことになつてしまひますが、供給空氣だめというものからシリリンダーへの配管部分があるわけでございますが、その部分が自動車の衝突によりまして破損をいたしました。第一両目が破損した。普通なら

ば、第一両目だけでございまして当然二両目のブレーキが働かまして非常ブレーキがそこで自動的にかかるわけでございますが、その自動車の車体が——さらに何といひますか車が小さかつたせいもあるわけでございます。床下にずつと引きずり込まれて、そしてそれが機器を全部損傷をして二両目のブレーキの装置まで損傷してしまつた、そのために二両目のブレーキもきかなくなつてしまつたということ。ブレーキがからなかつたというのが根本的原因でございます。それで電動ブレーキにつきましては、この非常ブレーキが優先でございます。非常ブレーキがかかる場合には電動ブレーキはかからないということ。緊急ブレーキが二両目にかからないような損傷を受けてしまつたということが今回の一番大きな事故の原因であります。

次に手ブレーキでございますが、これは、手ブレーキはその使用を一生懸命やつたわけでございますが、手ブレーキ自体の能力というの、やはり人の力で車輪を押さけるわけでございます。それから非常に弱いものではございまして、転動防止、その他スピードの弱い場合には効果がございまして、これだけの車両が逸走いたしました。スピードがついた段階では手ブレーキを一生懸命やつてもそれだけではとてもきかないということで、それだけでは十分効果が發揮できなかったというところでございます。

調査の結果、大体以上の点が判明いたしております。○鈴木強君 まあ以上の結果が判明したんだが、いまお話にもありました、最も重要な空氣ブレーキといふものが機能發揮しなかつた。しかし、われわれが聞いていた範囲では、たとえ衝突の衝撃でブレーキ・パイプがこわれても、いまお話しのように、両方の車両のブレーキが自動的に働く仕組みになっている、それが働かなかつた。それから片方の車両の空氣だめが事故のショックで故障しても、片一方の空氣だめが働いて二重の

制動がかかるようになっていた。ところが、やっぱりこのエアブレーキというものがきかなかつたわけですね、こういうことだと思ふんですね。ですから、ぶつかった瞬間にそういうものが全然だめになつたんだと思ひます。しかし、取り調べは、向こうへ四キロ走つて行つて横転して、第二の現場でいろいろ調べた結果こういうことになつたわけですね。いづれにしても、その制動装置というものが、自動車のライトバンが一つぶつかっただけでめちやめちやになつてしまふ、そのことは一体どういふことなんでしょうか。たとえば、もっと制動機といふものを、制御装置といふものをしっかりとカバーに包んでおくとか、そういう安全対策に対する完べき性といふものが欠けておつたのじゃないですか。そんなものもありませんか。これはちよつとぶつかつて……。それから手動ブレーキにしても、奥羽線事故のときには手動ブレーキでとまつたわけでしょう。新聞に書いてありましたよ。これは手動ブレーキがきかなかつたというのですが、これはぶつかつて——どの程度のスピードを出しておつたか、これはわかつておつたら知らしてもらいたいのです。その瞬間に、まず運転者は手動ブレーキに、ほかの二つがだめならば、そこに手が行くはずでしょう。そういうことがやられておるのかどうなのか。

それからもう一つ、手動ブレーキといふものは、それは九十キロも百キロも走つたときにはだめでしょうけれども、われわれは、手動ブレーキといふものがあれば最悪の場合にはきくもんだと、そう思ひます。昔は、東京の市電なんかは、よく手で回してやるのが走つておりましたけれど、も、ガガッと、けつこうあれは手動ブレーキで運転しておつたわけだから、大体あれはこの前開いた百キロくらい力しかない、性能しかないといふのです。われわれはそう思つていないわけですね。やっぱり手動ブレーキといふものは、最悪の場合に、他の空氣とか電氣とかと同じようにとまではいなくても、相当安全性のため

には必要なものかと思つたんですが、これは気休めにあるのですか、この手動ブレーキというものは。だから、もっと原因を、一体どういうところでしょうか。どういふふうにして調べたのか知らぬが、これは、一体、今後どういふふうにしますか。調査結果は、最終的なものが出たわけですか。

○政府委員(山口真弘君) まず手動ブレーキの能力でございますが、これは、昔は手動ブレーキがブレーキの主体であつたわけでありましたが、その後技術の進歩によりまして現在のような各般のブレーキを装置をするということになつたわけでございます。ただ、手動ブレーキはやはり人間の力で押えつけるわけでございますから力は非常に弱いわけでございます。スピードが出ればやはり手動ブレーキではなかなかとめるというところまではいかぬ。それで奥羽線の事故につきましまして、あれがなぜとまったのかということにつきましては、手動ブレーキだけではなくて、やはり事故自体が、雪がはさまつたというふうなことでございまして、それが、制動子と車輪との間の雪が徐々にとけてブレーキ力が回復して空気ブレーキがきいたというのがやはりとまった原因だろつたというふうな考えられております。

それから空気ブレーキの損傷によつてブレーキがきかなくなつた、これは、こういう事故が実は初めてなんでございまして、このブレーキの作用といたしまして、非常に安全サイトで、たとえば列車が分離をしたような場合にも両方の車両にブレーキがびしやつかかるといふような仕組みになつておるわけでございます。それが、供給空気だめというのがございまして、それからシリンドラーへ配管する部分があるわけでございます。その部分が今回は損傷をした、そのためにそのブレーキがかからなくなつてしまつたというところであるわけですね。このある部分は台車のうしろのほうにございまして、その部分には、めつたにそういうことは、そこまでやられるというところはあまりないわけでございますが、今回の場合にはそれを抱き込んでしまつたということでその部分が損

傷をしてしまつた、そうしてさらに二両目までそれが損傷してしまつたというのが今回の事故の根本原因であるというわけでございます。

それで今後どういふものをどうするか、非常にむずかしい問題でございますが、これは国鉄、私鉄ほとんどすべての車両がこの種のブレーキを使つておるわけでございますが、そのブレーキのどの部分をどのように損傷した場合にどのような部分かという全体のやはりシステムといふことが、列車の制動のシステムといふものをもつと検討をしていく必要がある。さらにブレーキ自身の防護といふ問題もひとつ考えなければならぬ。それから車両構造全体の問題と実は関連してまいりまして非常にむずかしい問題でもあるわけでございます。それで、そういうシステムの考え方を取り入れてまして根本的な解決をやはりはかつていかなきゃならぬと思ひます。その意味で国鉄の技術的研究所並びに技師長室それから運輸省の研究所といふようなもので、この問題を非常に重視いたしまして、今後そういう研究を進めてこの種の事故の全くないようにしたい、一ぺんきりの事故にしたいといふことをいま考えてやっております。

○鈴木強君 まあやっぱりこれで最終的な調査の結果はこれ以上やってもあれですか、いまの段階というかな、最終的な結論はいまあなたが述べたようなことなんですか。もう最終的なものですか。

○政府委員(山口真弘君) 現地におきます調査等につきましては、先般まいりました調査団によりましてまず解明ができたものじやないかと私も考えております。あとは、今後その解明のもとに将来どういふふうにして事故を防止していくかという対策なり技術の開発といふものに力を注いでまいらなきゃならぬと考えております。

○鈴木強君 これは非常に大事な点だと思ひます。それで、システム上の問題についてもぜひひとつこれは考えてほしいのです。たとえば、これは一基しかないのです。やっぱりスペアとしてもう一つ逆の方向にそういう装置を置いたら、こつちが故障してもすぐ切りかえたらそつちが使

えるとか、少なくとも回線そのものを、システムそのものを、スペアくらい置いてやるようなことを考えてください。それはどのぐらい予算がかかるか、構造上はどうなるか、あなた方にまかせるわけですが、とにかくそういう第二の措置まで考えておく必要があります。それをひとつやっってください。そういう構想はとつていないのでしようか。

○政府委員(山口真弘君) これはおっしゃるとおりでございます。非常に鉄道の、何といひますか、車両技術の全体の問題をこれによつてどうするかといふほどの大きな実は問題でございます。私もそういう意味で技術のほうの人を奮励いたしまして最善の機能を持った車両の作製ということをやつてまいりたい、先生おっしゃるようなことも十分考えてまいりたいと思つております。

○鈴木強君 それはやつていただくと同時に、いま言った制動装置といふか、それをカパーする絶対的なものを考えてやつてほしいのです。それからブレーキなんかももう少し考えたら、手でやつてもその手で回す力だけでとまるわけじやないですか、もう少し力学を応用していけば相当のスピードでも手動でもつて私はブレーキがかなりきくことはできると思ひます。このくらいのことばあなた、鉄道に關係しておる人たちだったら当然研究し考えなければならぬことじやないですか。そういう点もあわせてひとつやつてほしいと思ひます。

それから事故が発生して現地へ皆さんのほうからすぐ行かれたときに、こういう報告を運輸省のほうにしている。一つは、事故原因につながる制動機の致命的な損傷が見つからない。二つは、車両整備のミスは考えられない。三つは、車両は十五年使つては古くない。四つ目は、衝突したトラックは電車にはね飛ばされておる、制動機の内部分が大きくこわれたと考へられぬ。こういう四つの報告がきておるように聞いております。これはききよう私は時間ありませんから、いづれまたもう一回構造上の問題も含めて安全性につい

て伺いますから、それはそういうことがあるように聞いておるので、ちよつといまの話とは食い違ひが出てきておるところもあるから、さらにこれはただしします。

それで、国鉄、私鉄がほとんどこういう車種のものを使つておるということですが、この前どの会社でつくつたと聞いたたら、どこの会社でつくつたか会社はわからなかつた、どこの会社でつくつたものか。それから国鉄、私鉄でどのくらい台数があるものか。

○政府委員(山口真弘君) この車両は日本車両の製作でございます。それで、これと全く同じ型式の車両が私鉄関係で約五十三両でございます。

○鈴木強君 国鉄は。

○政府委員(山口真弘君) 国鉄は若干構造が違つておりまして、たとえば国鉄の場合には、この種の自動ブレーキをつけたものは発電ブレーキをつけていない、これが約三千両ございまして、それから別個にまた別の構造のものも相当ございまして、その他のもの、別の構造のものが八千両ほどございまして。

○鈴木強君 これはいづれにしても、こういう事故原因について、現に動いておる車をどうするかということ、私は、決算委員会でしたから民鉄部長さんほかだれも来ていただけませんでしたけれども、当時労働政務次官にお願ひしました。ひとつぜひ運輸省のほうと相談をして直ちにこの総点検をしてほしい、場合によつたら多少車をとめてもやつてほしい、こういうことを申し上げておきました。その点はどうかしてしてくれませんか。

○政府委員(山口真弘君) 事故の原因自体は整備の不良等ではないだろうと私も考えておりましたが、しかしながら、一応事故に対しまして、さつそく整備自体につきましても点検をするというところを、国鉄並びに私鉄に対してそれを強化するように指示をいたしております。

○鈴木強君 これはひとつ嚴重の上にも嚴重にお願いいたします。さらに今後ぜひひとつ監督を嚴重にしてください、この点は。

それから、この富士急行というのは勾配が千分の四十もある、急な山間部ですね。地方鉄道建設規程というのを見ると、勾配千分の三十五以上のものは、鉄道建設の際に特別に大臣から認可を得なければ建設できない、こういうふうな規程があるのです。この前聞いたところは認可をされているようですが、こういうものはあれですか、千分の四十あるのは四十五とか、六十とか、箱根登山鉄道のように千分の六十というのがあるのです。こういう場合には特別に安全装置については何かこうせいという一つの基準があるのでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) これは特別の設計でやっています。さらに鉄道の施設につきましては、これは鉄道建設規程というのをごさいますして、それにこまかく各般の要件が定められております。そしてその要件に従って工事施行の認可という段階で技術的な設計その他を個々に具体的に審査をいたしまして、そういう審査をした上で、これは安全であるとか、これは安全ではないとかいうようなことでやっております。

なお、勾配につきましては、当然、勾配とそれからスピードとの関係というものも考えまして、そして当該線区におけるスピードの制限というふうなものも考えた上で処理をしておるということでございます。

○鈴木強君 この富士急行に特別認可をしたときの条件はどういうものですか。

○政府委員(山口真弘君) この富士急行の線路をつくりましたのは昭和四年でございます。それで、ただ昭和四年にどういう特別条件ということではなくして、具体的にその設計等を見まして、その設計の上で審査をいたしまして、そしてこの線区については支障がないということと特別設計の認可をいたしております。

○鈴木強君 この線はその後、霊峰富士に登山する人たちがだいたいふえてきましたね、あの辺の開発が進むにつれて。国鉄でも現在新宿発着の普通列車上りが四本、急行が六本、それから下りのほ

うは普通が一本、急行が六本、これは新宿―河口湖間に直通運転している。言うならばこれだけの車を国鉄自体が動かしているのだから、民鉄であるけれども、実際国鉄が実際に車を動かすわけですから、この辺はもう少し時代の変遷とともに安全性についても変わってきていると思うのですよ。だから、昭和四年にできた富士急行がその後いろいろ技術も開発され、こういう安全基準を置くというところで、この建設規程そのものは路線をつくる場合のものかもしれないけれども、安全についてははもととシビアなものがあってほしいと思うのですよ。たとえば箱根登山の場合には千分の六十であります。たとえば空気の電機と手動のブレーキのほかにカーボランダム・ブレーキとい

うものをつけている。少なくとも四系統の装置がついていて、しかも四系統の装置が全部だめになつたときには安全側線が各駅ごとに設けられている。そしてかなり安全性については配慮している。ところが富士急の場合には、昭和四十三年に一部の駅に安全側線を取つてしまった。それはなぜかと言ったら、列車集中制御方式という、CTCといふものを採用したから側線は撤去したと言ひます。こんなばらばらなことないです。やっぱり三系統のブレーキをつけ、列車集中制御方式に切りかえても、少なくともあゝいう勾配のところには安全側線を駅につくるといふような指導をなせなかったか。そういうことをか

つて、運輸省に相談しないで取つたりつたりできるのですか、これは。

○政府委員(山口真弘君) 当該線区について国鉄が乗り入れをいたします。長大な国鉄線の車両乗り入れをするわけでございます。その点につきましては、この安全について最大の努力を払わなければならぬわけでございます。さらに国鉄自体の乗り入れということ、国鉄線も乗り入れるというところで別個の種類の車両が入ってくるわけでございますから、その面の審査等もいたしまして、乗り入れについて、運輸省が見ましてこれでいいということでも乗り入れを許可いたしております。

それからお、安全側線の問題につきましては、当時CTC化いたしました。このCTC化というのは合理化のためもありますが、安全の面にも非常に大きな効力を有するものでございまして、一カ所ですべての運行を制御しておるということでございます。安全面につきましては、相当に金も入れ、そしてやっております。安全側線も入れ、それは当然、運輸省が工事施行の認可という形で出てきたものを審査の上これを認めているということでございます。

○鈴木強君 だから、あなたの方の目先というのはきかないです。率直に言つて、CTCを入れたと、だから安全側線は取つてもいいと、こういうことじゃないですね。安全側線をむしろやして最悪の場合に備えるべきじゃないですか。ブレーキ装置だって、システムの改造をいまだにやらない言っているけれども、そんなことはとくにやつて、もう一つ最悪の場合には、切りかえたなら、その側のブレーキがきくようにするべきです。あなたの方は国鉄に職を奉じているんじゃないですか。何を一体平素やっているんですか。そんな安全側線を取ることにして承ししています。今度の事件を顧みて、もう少し本腰を入れてあなたの方が民鉄を指導し監督をしておつたら、こういう事故は未然に防げたんですよ。かりに自動車と電車がぶつかったも、そのあとの電車を停車できるかできないかというところは、いま私が聞いた中でも幾つかの問題について不勉強ですよ。やっていますよ。安全対策に欠けていますよ。そんなことで運輸省の鉄道監督がとまりまうか。もう少し安全性に対してのはっきりしたものを考えてくれなければ困りますよ。これは大臣、役人さんというのは、大体こういう事故が何回起きてもそのつどすまぬような顔をしてやるやると言ふんだけれども、さっぱり具体化しない。出てくればそのときにすみませんという顔をして、それこそ鉄路をまくらに死んでいくというふうな、かつての

鉄道の先輩が言ったような精神に立ち戻つてやらなければだめですよ。酒を飲んで電車の運転をするような、そんなふざけた者がいるじゃないですか。あなたの方はその責任を感じますか、一体。何を平素あなた方はしているのか。私はめつたにおこらないけれども、この事件については腹が立つ。不可抗力のものではない、これは。防げば防げたんだ。十七名の死んだ人たちに頭を下げてあやまりなさいよ、あなた。絶対再びこういうことを起こしてほしくない。そのために、もつと真剣に安全施策を考えてほしいんだ、私は。そう願うからこそきょうも私は質問しているんですよ。これはもう時間がないから次に移るので終わりますけれども、ぜひあの点も、もう少し踏切について――私鉄の運賃を上げるときには安全は確保しますと言っているんだ。あそこに行つてごらん。さういふ。踏切がどのくらいふくそうするか、さうしてしかも勾配のあるところですか。もう少し遮断機を、あれだつて左半分しかないんだ、遮断機は片一方しか。だから、あれをもう少しがんなものにするとか、あるいは傾斜になつておるんですよ。傾斜のほうからくれば五メートルなら五メートル踏切より手前でストップするよりなことを考えたなら、かりにブレーキをはずしても防げたと思ふんだ、私は。そういうふうなことをして、たとえば将来は立体交差にしていくとか、そういう安全対策に對したつて、もつと私鉄を督促してやつてくださいよ。まあ私の言っているのは、これは言い過ぎでないと思う。大臣からもひとつあわせて伺いたいと思う。

○政府委員(山口真弘君) 安全の確保が鉄道の最も大事な使命であるということとは先生御指摘のとおりでございます。私もそのつもりで安全の確保を最大の重要事と考へまして仕事をしております。ところでございまして、問題は、私どもは、安全はこういうふうにしたらいいか、鉄道のいろいろな面の安全の問題があると思ひます。それでまず第一に、私ども人間の能力といふんです。従事員の力というものの面の安全、人的な面

鉄道の先輩が言ったような精神に立ち戻つてやらなければだめですよ。酒を飲んで電車の運転をするような、そんなふざけた者がいるじゃないですか。あなたの方はその責任を感じますか、一体。何を平素あなた方はしているのか。私はめつたにおこらないけれども、この事件については腹が立つ。不可抗力のものではない、これは。防げば防げたんだ。十七名の死んだ人たちに頭を下げてあやまりなさいよ、あなた。絶対再びこういうことを起こしてほしくない。そのために、もつと真剣に安全施策を考えてほしいんだ、私は。そう願うからこそきょうも私は質問しているんですよ。これはもう時間がないから次に移るので終わりますけれども、ぜひあの点も、もう少し踏切について――私鉄の運賃を上げるときには安全は確保しますと言っているんだ。あそこに行つてごらん。さういふ。踏切がどのくらいふくそうするか、さうしてしかも勾配のあるところですか。もう少し遮断機を、あれだつて左半分しかないんだ、遮断機は片一方しか。だから、あれをもう少しがんなものにするとか、あるいは傾斜になつておるんですよ。傾斜のほうからくれば五メートルなら五メートル踏切より手前でストップするよりなことを考えたなら、かりにブレーキをはずしても防げたと思ふんだ、私は。そういうふうなことをして、たとえば将来は立体交差にしていくとか、そういう安全対策に對したつて、もつと私鉄を督促してやつてくださいよ。まあ私の言っているのは、これは言い過ぎでないと思う。大臣からもひとつあわせて伺いたいと思う。

○政府委員(山口真弘君) 安全の確保が鉄道の最も大事な使命であるということとは先生御指摘のとおりでございます。私もそのつもりで安全の確保を最大の重要事と考へまして仕事をしております。ところでございまして、問題は、私どもは、安全はこういうふうにしたらいいか、鉄道のいろいろな面の安全の問題があると思ひます。それでまず第一に、私ども人間の能力といふんです。従事員の力というものの面の安全、人的な面

における安全につきまして、たとえば指導、教養の強化をするとか、あるいは適性検査をするとか、あるいは試験制度をとるとか、その他各般の措置によりまして安全を強化しておるわけでございます。

それから物的な面におきまして、私どもいろいろ考へておる中で、第一には、鉄道自体と申しますかの安全という面があるわけでございまして、これは施設線路の面、あるいは車両の面等について鉄道自体が安全でなければならぬということでございます。その点は、たとえば勾配の問題、曲線の問題、線路の構造の問題、あるいは路盤の構造の問題というような面の改善ということで、その面からも問題が起きないようにならうに、各般の問題について目を配ってやっています。車両自体についても、先般、車両の不燃化対策というふうなものがやったりいたしておるわけでございますが、そういう面の安全面を考へていく。それから信号のあり方等につきましても同様の問題でございます。また、継電運動その他の方式によって安全を少しでも高めていく。

それから第二に、車両と車両との関係の安全の問題でございます。この点は、鉄道は専用の軌道を持っておりまして、現在の電子技術というものの応用というものがかなりできるといふ性格がございまして、私どももこういった技術を大いに取り入れて、そうして車両と車両の安全が完全に保たれるということを企図しておるわけでございます。ATC、ATS等の整備促進とか、あるいは信号閉塞方式の改良とか、そういったような方向のものは全部この考え方の一連のものでございます。

それから第三番目に、今度は動いている車両と他の交通機関との関係でございます。これはただいま先生御指摘のような踏切事故の問題が一番大きな問題であらうかと思つてございまして、それで、根本的な問題といたしましては、私ども踏切道総合対策というものを交通対策本部で決定をいたしまして、政府全体としてこの問題に対処

していかなければならぬということで、その根幹は、できるだけ踏切道を少なくし、そうしてあるいは立体交差をするということをやはり促進をしまつてまいることがそのポイント。それから第二に、残る踏切につきましては、これはなるべくりっぱな踏切遮断機、警報機、踏切保安設備をつくりまして、そうして事故のないようにつとめていくということでございます。

そういう意味の人的な面、物的な各般の面というふうなものの上に立つて、私どもシステムのこの事故の防止、安全の確保というものをとめてまいらなければならぬというふうに考へておるところでございまして、私どももいたしましては、そういう面で御指導を得まして、さらに事故の防止というものを尽くしてまいりたいと、このように考へるところでございます。今後とも御指導を賜りたいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ交通関係に携わるものとしては、人命尊重ということは最も重大な問題でありますので、私をばはじ関係事務当局も全力を尽くしておることはひとつ御理解を願ひたいのであります。

ただ、どうも私こういふふうに思ふんです。実は先ほど鈴木さんが踏切の場合、何かもう少し障害といふんです。スピードの出ないような措置、私もあの事故が起きてから、しろうとなりにいろいろと心配を考へて、そうして第四のいわゆるまあブレーキというものを技術的に開発する道はないかというのを関係者に指示をいたしております。それ以外にいわゆる技術開発といふますか、技術にたよるといふことだけじゃなく、他の——もつとも技術開発がいぶ遠いんですけれども、プリミティブなあるいは政策かもしれないが、そういう面でも考へる必要がありはしないかということ考へておつたんですが、ちょうど幸い鈴木さんからして、ああいう踏切が盛んになつてゐるのなら、ちよつとしたまくら木のような障害物があつたら、サイドブレーキをかけなくても、あるいは走り出しはしなかつたんじゃないか、私はこ

ういうことをちよつと考へたのです。これは私はどうもやつてみたらいんじゃないかという気がします。全国どれくらいあるか知りませんが、踏切をどうせ横断するときはスピードが出ておらないのですから、多少一センチぐらいの高さのコンクリートの棒があつても、そうそれはじやまにはならない。そういう意味で私も考へておりました。私は技術屋でもありませんし、あまりしろうとが技術屋さんに口を出しますとくらわれまうので控えておつたのですが、ちょうど鈴木さんからお話がありましたから、この点は真剣にひとつ考へてもらいたい。ある程度の坂のときには、踏切のそういうところには、そういう措置を講じたらどうだろうか。

もう一つ、私は先ほど来事務当局あるいは技術屋の説明を前から聞いておりましたが、大体四十キロもしくは五十キロといふんです。四十五キロの速度でいった場合に、あの程度のカーブであるとなればまあ心配はないのだ、こういう説明で、あるいは技術的にはそうだろうと思ひます。ただ、今度のように三つのブレーキが一つもきかなくなつたというふうな珍らしい事態でありますけれども、しかしそういうことが起こつたのですから、技術屋さんのほうから見ると、とにかく第一段、第二段、第三段というブレーキの制動があるのだから、それ以上は考へなくてもよろしいという頭があるかもしれません。これは鈴木さんも技術屋さんの一人ですから、やもすればおちいる弊害もあるわけですね。私はしろうとでありますし、皆さんも大体はしろうとなんですが、そこで、こういう場合にもつと運行規程といひますか、その中で、この程度の傾斜の場合においては、その速度を非常に極端に制限して運行しろ、こういう規程があつたらどうなるだろうか。あつては、何十キロで走つておりましたか、おそらく急行ですから三十キロとか、何十キロとかあつたと思ひます。踏切を通つたとき、あれが傾度がいわゆる千分の三とか、千分の四十というような場合には、これを十五キロとか二十キロに制限

して走つていった場合には、あの事故が起きた場合にはどういふ速度が出ていたんだろうか。この間の富士急の場合においては、おそらく百キロ近いものが出たんじゃないか、最終的にはそこで脱線したんだらう。あれが三十キロとか、四十キロという速さで行つたから、そういうようなブレーキがきかなくなつてああいう事故になつたが、もし二十キロ以下で押えておつたらこれはどうなつたろう。これはわれわれのようになしろうとが考へること、いわゆる技術屋さんはそういうことを考へて科学技術の開発は、もちろんこれは尊重しなければならぬが、同時にものつとその以前の問題、扱いの問題といふんです。そういうこともあわせて検討をする、こういうことによつて事故を少なくしていきたい。いま鉄監局長が申し上げた将来の見通しとしては、一切がささいな立体交差にするということ、これは前提であります。しかしこれは五年、十年でできる問題じゃない。しかし事故はあつたをもつていないのでありますから、三十年、五十年先のことを当てにしておつたのじゃしかながらない。もちろんこれは進めなくちゃいけませんけれども、一方にはそういうふうな対策を考へていくべきであらう。かように考へて人命尊重、安全運転、こういう面でもつと全力を尽くしたい、かように考へております。

○鈴木強君 大臣非常に明快に、しろうと、しろうとと言つても、そうじゃないですよ。ほんうとに国民のやつてほしい点をびんびん言つてくれば、非常に力強いんでございます。それで幸いといひます、これを不幸を転じて幸いにしなければいけませんから、あそこ現場へひとつ運輸省の役人を派遣してくれませんか。そうしてあの勾配をどうしたらいいかというふうなことをちよつと調査をして、それをひとつ基礎に研究をすることも大事だと思ひますから、早急に大臣、その処置をやつてくれませんか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 運輸省の専門家も一応参りましたけれども、今度違つた角度でその

よりなことを調査のために、国鉄の技術屋も、これは国鉄もあそこ運行しておりますから検討されて最善の措置を講じたいと、こういうふうに思っています。

○鈴木強君 わかりました。それでは時間がちよつとなくなつたようですけれども、これでこの件は終わりますが、警察のほう参りましたか。

○委員長(鬼丸勝之君) 先刻の鈴木委員の質疑に、交通企画課長から発言を求められておりますので、寺尾交通企画課長。

○説明員(寺尾繁君) 非常におそくなつて申しわけございませんが、少年のつとめ先は、富士吉田市下吉田千五百三十四番地の富士建材株式会社にとめております。その会社の雇用主は分都安政という方でございまして、会社の規模は、この社長と、事故を起こしました少年と、その内縁の妻、三人でやつておるといふような小企業でござい

ます。なお、雇用主の刑事責任につきましては、目下捜査がまだ全部完了しておりませんので申し上げられませんが、国として、おそらく、こういう通勤途上でありまして、刑事責任は必ずしも、従来の捜査の状況から見ても刑事責任は必ずしも、この民事上の、これは自賠法の三條によりまして運行供用者の義務といったようなものは、最近の判例から見ても大体入つておる範疇だろうと考えております。

○鈴木強君 わかりました。

それでは次に移りますが、成田空港の建設用地の強制代執行の問題について大臣もたいへん御苦勞されておりますけれども、結果的に見て、執行の際に大きなトラブルが起きて多数の重傷者が出ておるようですが、これは警察のほうでもいいし、公団のほうでもけっこうですから、どの程度の負傷者が出たのですか、ちよつとそれを報告してもらいたい。

○政府委員(山口廣司君) 実は私もとしましては、警備の中心として、彼我双方にけが人が出ないというのを基本方針として臨んだわけでござ

います。遺憾ながら相当激しい抵抗がございましたので、負傷者が多数出たことをたいへん残念に思っております。実は昨日の衆議院の運輸委員会で御報告申し上げたのでございまして、その後もまた応援派遣をいたしました県から、負傷者、負傷警察官の数をいろいろまた言つてまいりましたので相当ふえております。昨日は警察官三百六十六名と申しましたが、九百八十九名にふえております。うち入院いたしました者が十二名で二名が現在まで退院をいたしておりますので、いま入院中の者が十名。それから県、公団の関係につきましては公団総裁からまたお話を願う

といまして、私どもの調査では反対派が七十四名、これは学生とそれから農民の方々を含んでおるわけでございまして、ただ私どもとしては、この反対派の負傷数につきましていろいろ聞いて回つておるわけでございまして、なかなか実態がつかめない、おそらくこれよりある程度多いのではないかと思つております。それから一般人の方が四名、それから報道関係の方、これは昨日は十一名と申しましたが十四名にふえております。そういう状況であります。

○参考人(今井栄文君) 公団職員あるいは県、ガードマン、作業員等の負傷の内容を申し上げますが、公団職員が十五名、県職員が六名、ガードマンが三十七名、それから作業員をいたしました作業員が二十六名ということでございまして、中で入院者は公団職員二名でございまして、

○鈴木強君 逮捕をした人はどのくらいおりますか。

○政府委員(山口廣司君) この代執行の始まりまして二月の二十二日から終わりました三月の六日まで間に四百六十一名を、凶器準備集合、それから公務執行妨害、威力業務妨害などで逮捕いたしました。うち農民の人が三十一名おります。

○鈴木強君 警察官の機動隊ももちろん含めるんですが、出動回数というのは何回で、延べではどのくらい警察官は出動されたんでしょうか。

○政府委員(山口廣司君) 二月の二十二日から

数字を、これはちよつとこまかくなりますけれども一応申し上げますと、二十二日が千名、二十三日が千五百、二十四日も同じく千五百、二十五日が千三百、二十六日が千四百、それから二十七、八と三月の一日は代執行をやめましたので、それ八と二百五十人ずつでございまして、それから三月の二日が二千三百、三日も同じく二千三百、四日もまた代執行を休みましたのでこれは三百、それから五日が三千、最終日の六日が三千五百と、こういう数字で、合計いたしました一万七千九百五十という警察官の動員数でございまして。

○鈴木強君 公団の総裁は、いま警察官のお話がありましたが、特に二日の予算委員会に加瀬委員が総理に御質問申し上げた際に、総理としては、けが人がないように十分注意すると、こういう趣旨の発言もされておるんですが、このお考えはおそらく橋本運輸大臣のお考えでもあり、政府のお考えでもあると思つて、で、当初からそういうふうな政府の御意向を体して総裁はおやりになつたんでしょうか、代執行をやる際にですね、基本的な考え方として。

○参考人(今井栄文君) おっしゃるとおりでございまして、したがういまして、私どもは当初はできるだけ警察のお世話にならないように、自力で代執行の作業をやる、代執行は、御承知のように県知事の権限でございまして、公団はその作業の委託を受けてその下で働いたという形になるわけでございまして。ガードマン等を雇いましたのも、できるだけそういうふうなトラブルが起らないでやるようにというつもりで当初の数日間には努力をいたしたわけでございまして。

○鈴木強君 しかし、四百六十何人にも及ぶ逮捕者も出ておりますし、けが人も相当出ておると思つて、それから私もテレビとかラジオ、新聞等でいろいろ報道を刻々聞いておりましたが、公団側、公団側というか県がもちろん執行やるわけですが、公団側というか県がもちろん執行やるわけですが、あれを見ておると、木の上人間が登つておりましたね、それを根もとから切り倒してしまふようなところが出て、ほんとう

にぼくらは目をそむけましたよね。特に第五地点のケヤキの木が切り倒されたときなんかはほんとうにどうなるかと思つた、私は。ああいうことをなぜやらなければならなかったのでしょうか。近代的なものはごんががあるんで、ですから、せめて木に登っている人たちによく話をしておいてもらふような方法をいろいろ角度でやつてみて、それからすべきじゃないでしょうか。とにかくそういうこともやらないで、いきなり木を根もとから切り倒して人間もろとも大地にぶつかつていくようなああいう姿を見たときには、一体もう日本には政治はない、行政もないというふうな気がするわけですね。事のいかんの上あしは、これは見解の相違もあるし、私はここまではきく触れませんが、実際の現象を見たときにそういうふうな気がするのですよ。それにはもちろん原因があつて結果があるとおつしやるでしようけれども、それにしてももう少し何か方法はなかつたんですか。ああいうやり方について総裁はどうですか、反省しないんですか。まづかつたじゃないですか、ああいうやり方は。

○参考人(今井栄文君) 私も先生と全く同意でございまして、ああいうふうな方法はできればとるべきでなかつたという感じがいたすわけでございまして、したがういまして、現地の実情等を聞いてみますと、木に登つておられる方々の説得に極力努力をいたしたわけでございまして。しかしながら、投石が非常に激しいというふうなこともございまして、また、木に登つておられる人の中できりの非常に長いものを持つておる、下から上がつていつて話をしようと思つたときで抵抗するといふふうな、きりといひましても一般のきりよりは、むしろ細長い、細い鉄の棒の先のとがったやつじゃないかと思つて、ですから、なかなかおきていたでくわけにまいらぬということで、やむを得ず下のほうへ綱を張りましてゆつくりうしろからロープで引きながら木を倒すというふうな方法をとつて、上におられる人たちが負傷したり何かすることのないようにという方法をとつたように聞いて

は間違ひじゃないか、ガードマンだって普通のガードマンと違うんですよ。その点について反省していますかと言っている。

◎参考人(今井栄文君) その点は十分反省をいたしておりまして、私どもとしては、むしろそういうふうな空港警備のガードマンというふうなものは、先生のおっしゃるような守衛等に類するいわゆる分室の警備、あるいはまた資材輸送その他でもってトラック輸送がふくそうしておりますので、あるいは学校もございますし、そういうような意味で、交通事故を起こさないようにある程度車庫のコントロールをやるというふうな意味で使

うというのが本来の筋でございまして、今後においては十分おしやるようにしたいと、かように考えております。

○鈴木強君 ぜびその点は御注意をいただきたいと思ひます。

それから警察のほう、警備局長さんですか、お尋ねしたいんですが、これは新聞の報道ですからね、私も事実を確認していませんので伺いたいのですが、三里塚闘争を支援する学界・文化人の会というのがございまして、代表世話人はものべながおきという数学者ですね。この方が九日に、佐藤首相、それから友納千葉県知事と、ここにおられる今井国際空港公団総裁に対して、機動隊が催涙ガスを使用したと、しかもこれを農民の農業使用によるもののように偽装工作をした、こういう残虐行為を直ちにやめるようにという声明書を発表しておりますが、こういう事実がありましたのでしょうか、どうでしょう。

○政府委員(山口廣司君) これはおそろしくこういうことの間違ひではないかと思ひます。二月二十五日の午後三時五十二分ごろでございまして、代執行の対象になっております第三地点がございまして、その付近で、千葉県の警察の約六十人が、公団側が行ないました整地作業に当たっておりまして、付近におりました反対同盟それから学生ら約三百人の中から、この警備部隊に向かって牛乳びん大のびんが投げられたのでございまして、その結果、この中隊の隊員の大半が突然目に強い刺激を受けまして涙が流れ出したので、一たん部隊を後退させました。その後、新しい部隊が再び現場に出動いたしました。そのときにはすでに異常は感ぜられず、また、びんも発見されなかったものでございまして。直ちに、この被害を受けた出勤警察官から事情を聴取いたしましたところ、農業のクローリンと推定されたのでございまして、で、実はこのガスの問題につきましましては、衆議院で榊崎弥之助先生から、この成田の問題について穴の中にガスを使うことは考えておるかどうかという御質問がございまして、私

は、穴の中には絶対に使いません——まあ榊崎先生は穴の外だから使つていいと言ふのじやないと言つておられましたが、私も、今回の成田警備につきましましては、慎重の上に慎重を期して、ガスはもうよほどのことがない限り使つてはならないという考え方で臨んでおつたわけであります。したがういまして、穴の中はもちろん、穴の付近で風向きによつては穴の中に入るような状況にあつては絶対に使わない。普通の警備で申しますと、とにかく竹やりが数百本押収されている、あるいは火炎ビンも一日に多いときは九十本投げられておる、投石が非常に激しい、これはいままでも警察が警備をやつてきております状況から考えますと、これは当然多数のガスが使われた状況だと思ひますけれども、私もとしては、ガスは、成田警備にあつては絶対に使わないようにしたいと、こういう心組んで臨んでおりましたので、自信を持ってガスは絶対に使つてないということを言い切れるわけがございまして。ですから、先ほど申し上げましたようなことがおそろしくあつては伝へられたのではないかとこのように考えております。

○鈴木強君 それで、時間をだいで私とつてしまつて申しわけないのですが、まだ若干いろいろ聞きたいことありますけれども、もうポイントにしばつてやりますが、いま地下ごうの中に農民の方々が何名か入つておられますが、公団としては、どの程度の農民の方が入つておられるか推測できますか。

○参考人(今井栄文君) 現在のところでは、公団としては地下ごうに近づいて具体的に調べるというふうなことができない状態にございまして、私も私どもとしては何名入つておるかわかりません。それから先般、成田で副総裁以下と反対同盟幹部との間で話し合いが行なわれた際にも、私も私どものほうから、ごうへ入つておる人たちの員数と氏名を知らしてもらいたいという要求を出したんですけれども、これに対しては具体的な回答が得られなかつたということで、私も私どもとしては現在ごうの中に何名入つておるかということは、数字は

つかめません。○鈴木強君 それで、何人いるかわからないのですけれども、この地下ごうに入つておる農民の方々を排除するということはあなた方は考えているわけですね。何か反対同盟側の皆さんと話し合ひができて一つの覚え書きといひますか、協定といひますか、そういうものができ上がったようですね。これは非常に人命に危険を及ぼすようなことが出てくると思うのですけれども、その覚え書きとも関連をして、この地域における工事については、公団としてはどういう態度で臨もうとしておるか。

○参考人(今井栄文君) 一昨日、現地において、加瀬先生あるいはまた木原先生、それに千葉の社会党の小川県会議員というふうな、いわゆる社会党議員の方々の立ち会ひで反対同盟幹部と私どもの副総裁以下の幹部が会合いたしましたのでございまして、その協定ができた上がつた根本の趣旨は、やはりごうの中におる人たちの健康上の問題、あるいはまた、ごう自体の落盤等による人命の問題というふうなきわめて人道的な立場から、できるだけ早く出そうという趣旨で協定が結ばれたのでございまして、私も、できるだけ早く出ていただくように反対同盟あるいはまた先生方に説得をお願いするという立場で現在何らの工事を行なつておらないというのが現状でござい

ます。○鈴木強君 それはまあ話し合ひが進んでいたということは非常にけっこうなことだと私も思ひます。それで、そうすると、その話し合ひがうまく進むまでは手をつけないと、こういうふうな理解していいですね。

○参考人(今井栄文君) これはいま申し上げましたように、人道上の観点からの問題でございまして、そう長いこと同じ人たちをごうに入れておくことは、その人たちの健康上の問題なり、あるいは穴自体が非常に危険な状態でもありますので、はたしてそういう長期話し合ひを続けておくこ

とが適當かどうかという問題がございまして。それからなお、私も私どもとしては、現在あの付近の谷地田の滑走路部分については特に造成を始めたわけがございましてけれども、そういう問題がござい

ますので、現在やむを得ず手控えていたしておるわけがございまして。すみやかにそういうふうな意味で話し合ひがついて、早くごうの中から人が出るということがもう最大の私どもとしての願ひであるというふうな考えでおります。

○鈴木強君 それで、この千葉県の市町村会ですね、これがあつて入つて騒音補償地をふやす等の一つの具体的なあつてせん案というものが示されておるわけですがね。これは空港公団はあれですか、事前に知つておりましたか。

○参考人(今井栄文君) そういうお話は、知事さんから伺つたことはござい

ます。○鈴木強君 これは大臣あれですか、政府のほうとして山村政務次官が、新聞報道によると、九日ですからおとといですね、千葉市の自治会館で市長会、町村会の代表の方と会つておりましたが、その際に示されたこの市長会、町村会の空港解決のための一つのあつてせん案ですね、そういうものについて、こう述べているのです。『これまで紛争からみて戸村委員長があつてせん案を受け取つたということには意味がある。運輸省としてはいつでも話し合ひ気味であるが、このあつてせん案は予算的な面でもかなりむずかしい点がある。しかし、運輸省としてはこの案の実現については前向きで努力するつもりだ』、こういうふうな、持ち帰つてあつてせん案を検討すると、話し合ひの場があれば運輸大臣も出席することを明らかにしたと、こういうふうな記事が出ておりますがね。大臣としてはこのあつてせん案を市町村会が出す場合に、事前にそういうことを御存じだったでしょうか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 結論的に申しますと、いふと、そのあつてせん案が出ておつたことは承知いたしております。山村政務次官を現地に派遣いたしましたのは、一つは、代執行後の状態を直接に見てもらうということが一つと、もう一つは、

現地の千葉県当局及び関係者に対して、まあいろいろ人が出ておることありますから、お見舞いを申し上げると、かつまたお礼を申し上げると、こういうような目的で参ったわけでありまして、したがって、山村政務次官が参ったときには現地で協定ができておったようでありまして、それもちろん承知しております。参って初めて町村会からそのようなことが出ておること、それで町村会の方々にも会って意向を聞くというところで、初めてそのときにそのような案を提示されたものと思います。

私は、この問題の扱い方ですが、御承知のように、国際空港は何としてもまあ四十六年度中には操業が開始できるようにいたしたい。これは皆さんも十分、専門家でありまして、御承知のとおり、羽田の空港は全く満杯の状態でありまして、すでに十数便の減便をやりましてからうじて、まあこれもおるといふ状態でありまして、からして、このような状態でありまして、いわゆる航空行政にも大きな影響があるばかりでなく、なおいかに注意をいたしても万が一の事故が起る危険性がないとは言えない。こういう意味において飛行場には余裕を持たなくちやなりませんので、いわゆる一部が使用できるような状態に四十六年度中にはいたしたい、かように考えておるわけでございます。しかし、この協定ができましたのは、先ほど来お話がありましたように、人道上の見地から中の人を説得をして表に出すということが目的であります。今後とも仕事をやらないう意味のいわゆる休戦協定ではないのでありまして、人道上からして、長期間にその中におくことは人命上も非常な危険があるというところ、したがって、そのためには関係者が積極的に説得をしてくださると、こういうことでこの協定ができたのでありますから、私もこの協定については歓迎いたします。ただ問題は、じんぜんとして、そうしてもし万が一、さようなことにはないと思えますけれども、万が一にも、ただ引き延ばす戦術のためにやるとい

ことであればこれは大いに考えなくちやなりません、私は人の善意を信じますからして、関係者の方々はそういう意味じやなく、あくまで人道的にこういうような危険なところにおく人を何とか説得して表に出したいと、かつまた反対者の意見も十分に聞き、関係者に十分話をさせたいと、こういうような善意の行爲であると思えます。したがって、町村会の提案された項目はかなりの多岐にわたっておりまして、しかしながら、解決のためには最善の努力をして、できるだけこれは反対者の意思に通ずるような、ただ前提としては、空港を設置することは動かし得ないこととありますが、それ以外の条件については最善の措置を講じたい。これは反対者だけではありません。全体の人間にも関係する一つの方策でもありますから、そういう意味においては、積極的な対策は十分に話し合つてこれを進めていきたいと、かように考えておるわけでありまして。

○鈴木強君 新聞を見ますと、この協定に基づく当分の間というのについていろいろ解釈も出てくるようであり、また多少、協定に基づくトラブルもあるようであり、要は、大臣のおっしゃったようなねらいがあると思えば、とにかくその農民の方々が納得できるような、代替地の問題とかその他諸般の将来の農民の生計の問題等についても、なるほどというように皆さんがうなずけるようなものがないとこれはいけないと思ふので、すね。ですからして、そういうふうな立場で、まず、前段、農民の理解を得ることが反対している方々の一番大事なことだと私も思っています。ですから、ただ単に、この相当の期間というものが一週間が限度でどうしても動かせないんだと、そういうかたくななことではなくて、要するに、根本の問題について誠意を持ってやれば、五日で解決できるかもしれない、あるいは十日かかるかもしれないが、事の成り行きを十分判断して、そしてせつかく軌道に乗り、まともにかつたものを絶対にぶちこすことはいけないと思ひます。ですからして、そういうことで大臣も公

團のほうを指導してもらいたい、総裁もたいへん御苦勞な面はわれわれも国民としてよくわかりますけれども、あまり権力を使ってああいうことをやりますと、あなた方が逆に結局批判されますよ。事のよしあしは別として、これのやり方、手段、方法が絶対国民からは納得できない。だからして、その辺をかくなく考えないで、いま大臣のおっしゃったような納得できる施策というものをやっぱり示さなければ問題の解決にはなりませんよ、了承しなければ穴から出てこないわけですから。そのことは、結局あの方々がなるほどというふうに皆さんの考え方を理解してもらえるかどうにかということにかかっていると思ひますから、その面についての最善の努力をするということが私はこの事態では一番大事だと思いますから、そういう点でひとつ、総裁の何か一週間にこだわっているようなことを私は心配しますから、大臣の趣旨もそうではないように思ひますから、その点総裁として慎重にやっていた方がいいと思ひます。

○岡本大蔵(橋本登美三郎君) 御意見もとてもありまして、最善の措置は講じたいと思ひます。ただ、権力の発動と一口に申されますけれども、御承知のように総裁は、今回の反対者の人々を含めて従来何百名かの人に対しては、再三再四けて、その結果ほとんど九割以上のものが賛成に入つたわけでありまして、積極的にやつてまいったんでありますから、どうかの行き違ひがあったんでしやう、一部の人が残つた。しかし農民の気持ちからいって、一部の人が残つた。ことに農地に対する愛着というものは心から同情も、かつまた理解もいたします。したがって、この問題は、単に権力を振り回してやるならば、もつと何年前にやれるわけですね。それを三年も四年近くも説得期間をおいてきたというところは、決して権力をまず第一に振りかざしたのじやないといふことは、ひとつ皆さんにもわかつてもらいたいと思ひます。したがって、今後も、もちろんこれは権力を先に出すわけはありません。できるだけ、い

ま残つておられる反対者の人にも、政府の意のあるところを十分に理解してもらつて、そしてこの問題を円満に解決していきたい。こういうことのために、先ほど警察当局から説明がありましたように、ほとんど無抵抗の状態で二千名以上の暴力学生集団を向こうに回して仕事をしたんでありますから、千名近くの人が出たということをもつてしても、いかに機動隊、警察関係にしても、人命には損傷を与えたくない。雨あられと降るようなそういう投石の中に、あるいは火炎びんのあれだけ投げられた中に、全くそういうものを使わずに、そして代執行に携つたということ、警察関係においても、相手方の人命に対してもできるだけの配慮をしたということが、結果的には多数のけが人を出したということでもひとつ御理解をお願いしたいと思います。

○参考人(今井栄文君) 私、考え方においては先生と同感でございます。いま大臣からお話が

あつたわけでございますが、協定を結んで私も一番心配いたしておりますのは、それを単に地下ごうの防備のための準備期間に使うというようなことが行なわれると非常にぐあいが悪いということ、実は昨日も加瀬先生、木原先生にそのことをお願いしたのでございまして、もう一切やはり地下ごうの、私もが作業を行ないました線に構築物をつくらないという点だけはどんなことをしても順守していただかないと、また再び同じようなことが繰り返されるといふことが、私も意図いかにかわらず行なわれていることはなはだ残念だと思ひますので、もうその点だけは、成意を持ってお話し合いをしていただいている間ぐらには現地を平穏な姿でそのまま存置していただきたいと、もうすでに私も二回も警告を発しているわけでございますので、代執行終了当時の姿に現地を戻していただきたい、いまつくつた新しい構築物等は、やはりこれは撤去していただくと、こういう点でぜひひとつさういふ面についての御支援もお願いしたい、かように考えております。

○瀬谷英行君 鈴木さんの質問にちよつと関連して、若干、せつかく大臣も出席をしておられますから、若干の質問をしたいと思ひますが、いまの成田の問題なんですけれども、まあこれはわれわれがやっぱり心配をしているのは、不測の事態が起きやしないかということなんです。総理は一応、死者はもちろん人が人も出したくない、こういうことを言っておられましたけれども、穴にもぐっている農民にしても、だてや酔狂でもぐっているわけではないと思ひます。それで、いままさら説得をすると言つても簡単な話じゃ私にはできないと思ひます。そこで、この前の委員会のときもちよつと私は局長にお尋ねしたんですけれども、政府と現地との間には千葉県なり公団というものが中に入っているわけですね。たとえてみれば、アメリカのベトナム戦争なんかのように、ちよつとアメリカと南ベトナムとかラオスとかの関係が、政府と公団なり千葉県の関係のように、現地では反対派と賛成派がしのぎを削っているけれども、うしろで絶対命令を出しているのは政府であるといったような姿に見えるわけです。だから、もしほんとうに現地でもって話し合ひをやつて事を円満に運びたいということであれば、ある程度政府のほうでも計画変更なりあるいは設計変更なり、何らかの形で譲歩をするといったような用意がないと、話し合ひ話し合ひと言つても、話し合ひというものは、事実上は衝突する以外にはないんじゃないかということを懸念するわけなんです。したがって、ここで大臣にお尋ねをしたいということは、もう予定どおり、四十六年中に何が何でも成田空港を完成させて一番機を飛ばせなければならぬということに至上命令として考へて、一步も譲る気はないのかどうかということなんです。その点どうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 計画変更ということはどういう意味かわかりませんが、いまの最後のほうの意味ですか。あるいは、飛行場の計画についての変更という意味でありますならば、飛行場の計画変更をする意思は全くありません。これ

は御承知のとおり、当初、運輸省が計画をいたしたのは、坪数にいたしまして七百五十万坪という大規模のものであります。それを政府サイドにおいていろいろ検討の結果、約半分弱のいわゆる中規模のものに変更したのであります。その中で最大の効率を發揮するように、こういうことで、技術の粋を集めたといひましようか、あらゆる点から検討を加えて現在の成田空港の計画が決定したのでありますからして、これを変更する余地はないし、かつまた、将来ともにこの計画自身を変更する意思は全くありません。四十六年度中に完成したいということは皆さんにもお願いいたしまして、四十五年度の予算の審議及び四十六年度の予算の審議に財政的、予算的措置を——四十六年度中、あるいは当初は、四十六年のまあ中ごろにでもこれを出発したい、かような考えで予算をつけていたのだいて、御審議願つて可決を得たわけでありまして、しかし、実際問題として、いろいろ、一部の者の説得及びその他の工事等のおくれ等もありましたので、これを約一年近くを延期して、四十六年度中、すなわち四十七年の三月末までには何とかして供用開始に運びたい、かような目途で進んでおることも、これはいま変更する意思は持っておりません。

○瀬谷英行君 そうすると、四十七年の三月までには完成させて飛行機を飛ばすという予定は何が何でも絶対に変更しないということであつて、そのためにはいかなる無理をしても、たとえ穴蔵の農民を引きずり出して、血を流してもやるんだというふうな受け取つてもよろしいんですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ目途ですから、四十六年度の末が目途ですから、何が何でも絶対というふうなことはどうかと思ひますけれども、しかし、穴蔵の人を、それだからといって、何が何でも、命にかかつてもというふうなことも、これも御質問のほうも少し強過ぎはしないかと思ひます。穴蔵にどうしてもいなければならぬ、一生かかつてもいなくちゃならぬというので

あるならば、これはやっぱり問題点があると思ひます。しかし、いろいろの条件等、あるいは国策等を理解してもらつて、そうして出るといふことが将来ともに考えられるならば、必ずしも、私は、四十六年度末の供用開始はそう無理なスケジュールではないのではなからうか。加瀬君や木原代議士にお骨折願つたのは、あの中に長くおつたのでは人命に差しかかる、だれが何もしなくても、ああいうところに長く同じ人が入つておつたらこれはもう生命の危険があるから、ここに入道の問題としてこういう協定を結んだということは、永久にあの穴の中に入っているということじゃなからうかと思ひます。したがつて、お互いに話し合ひをつける余地は私はあるのではないかと。そこで、山村政務次官にも近い機会に——反対派の諸君が、公団の人々とは会つていろいろ今日まで話しておるわけですが、なほ運輸省の幹部にも会いたいということになれば、山村君は積極的に会つてよろしい、会つてよろしいだけではない、十分に反対者の方々の意見も聞いてもらいたい、その上で私が会ふ必要があればもちろん会ひます、こういうことを指示いたしておりますからして、私たちがもちろん人命尊重の上から、何が何でも言いまして、それよりもまず、はたしてあの中にも何カ月でも——それは特別な座敷でもつくつてしまえば別でありましようけれども、とにかく、それは、そういう無理をすることは、お互いの人命の上からも危険でありますから、できるだけ早い機会にこれは穴から出してもらいたい。そうして、言うことがありますれば十分に聞かしてもらいたい。われわれは積極的にその言ひ分を取り上げる。空港建設という前提、これはくつがえすわけにいきませんけれども、それを除いてはできるだけ、いわゆる農民といひますか、農家の方々の意向を尊重して処理をしていきたい、それがために多少の予算を計上することもやぶさかでない、かような決意を持つておるわけでありまして。

○瀬谷英行君 十分に、練りに練つて成田にきめたのだから、いままら変更できないというお話で

したけれども、四十六年の三月に完成できなければ、やはりこれだつて計画変更ということになると思うのです。計画としては四十六年度中にやるということになつていたのである。だから、そういう意味で私はいろいろ聞いてみたのです。幾ら突つてみても、四十六年度中にできなかったら、やっぱり計画変更ということになつちやうでしょう。それから、話し合ひと言つても、それじゃあ、政務次官と話し合ひをする用意があると、大臣が話し合つてもよろしいと言ひけれども、いまままでこの成田空港の問題で、反対派の人たちと政府が、あるいは大臣が話し合つたことはなかったと思ひます。それからまた、運輸委員会自体が——これは社会党のほうから呼びかけをした記憶があるけれども、現地の調査をしようにとしたこともなかったわけなんです。また、その反対派と具体的に突つ込んだ話し合ひをしようにとしたようなことは、衆参両院を通じて——それは社会党なら社会党が行つたということはありません。しかし、委員会として、あるいは政府として、話し合ひなり、調査をしようにとしたことはないように私は思ひます。それを、いま話し合ひ用意があると言ひるのは、穴蔵へもぐつてああいう激しい抵抗をしたからこそ、その気になつたんだらうと思ひます。本来ならば、その激しい抵抗のあるなしにかかわらず、最初から誠意を持って政府は臨むべきだったと私は思ひます。その点は、はなはだ遺憾だつたと思ひます。

そこで、今後の問題についてはどういふことになるか、まだ、よく推移を見なければ、われわれには判断がつきませんけれども、あんまり空港をつくるのに無理をして、恨みのこもつた空港ができると、将来ろくなことがないんじゃないかという心配もありますから、その点は政府として、もっと柔軟な態度でもつて、メンツにこだわらずに、現地の農民と話し合ひをし、ほんとうに納得をさせるという誠意を私は示すべきであらうというふうな考へます。

以上のことを——私はこれ以上きようは申しま

せんので、注文だけつけておきたいと思ひます。
○国務大臣(橋本登美三郎君) ちよつと……。私は衆議院の運輸委員会、あるいはこの参議院でも加瀬君から質問があったと思ひますが、特に衆議院の委員会では、私が大臣になりましたから間もなくの国会であります、三月の運輸委員会だと思ひます。木原代議士からして、大臣は會つて話をする用意があるかという再三にわたる質問に對しまして、再三にわたつて、私は空港建設を前提とする、その他の条件について話し合へというのであるならば、いつでも喜んで、私は必要によつては現地まで行つて話し合ひをする意思であります、それについては、木原先生も、たいへんであらうけれども反對農民の諸君に對して、その点をよくお話を願ひたい、お話しをした結果、それと運輸大臣とそのことについて話しましようというのであるならば、私はいつでも参つて、あるいはこちらに來てもらつても、話し合ひをいたしますというのを、お願ひしてまいつたのであります。しかし、木原代議士も、どうも時期尚早であるということ、そういうふうなあつせん、の勞をとるまでに至りませんでした、決して政府は話し合ひを拒否してゐるわけではない。向こうさんからも、いまだかつて話し合おうと申言つてこない。私のほうから話し合おうと、木原代議士を通じて申し上げてゐるのですが、その機会を得なかつた、かように、その点においては、ことに残念であります。ただ、空港公団としては、總裁も、それ以下の諸君も、直接に話を何回か進めてまいつたのですが、今日の事態に入つた、こういうことでまことに遺憾なことではあります。が、今後とも、まあ瀬谷さんのおっしゃるやうに、いわゆる話し合ひを中心にしてできるだけ円満なる措置を講じてまいりたい、かつまた農民の気持ちも十分察知してこれに合うやうな措置を講じていきたい、かように考えておりますので、關係者、皆さんにおかれましても政府の意圖を十分に御理解願つて御協力を願へば幸ひである、かように存じます。

○鈴木強君 閣下。
さつきの私の質問に、四十六年度中ということをお大臣は言つておられましたが、總裁ね、四十七年度の要するに三月三十一日ですね、来年の。それに供用開始するとすれば逆算して一体何カ月あの工事はかかるんですか。それが一つ。
それから大臣には、そうおっしゃるけれども、一つは、この際いろんな空気が出てきてゐるでしよう。ですから、あなたが直接——これは政務次官を使うこともいいですよ。しかし、あなたが直接出かけて話し合ひをするくらいのはやはり勇断を持つたらどうですか。そのことによつて済みますよ。私はそう思ひますがね。その辺の勇氣はないですか。
○国務大臣(橋本登美三郎君) 私も決して勇氣がないわけではありませんが、単独会見をしたかつての経験もありますから。ただ、問題はやっぱりものの動きですから、人の心の動きですから、いきなり會つたからといって聞けるものでもない。そこでやはり友納県知事も、あるいは近く會つてくれるだろうと思ひます。あるいは山村政務次官も會う。こういういろいろの段階を経て、そして私が會うということのほうに筋があるばかりじゃなく、問題をこじらせないでいくとか——なかなか冷凍の魚をばつと解くやうなわけにはいかないと思ひます。何せあゝい感情が、お互いにしりりでありますから、そういう意味においては、まあ總裁も一週間ということを書いておられますけれども、それが私自身の気持ちからすれば長く延びることは困るけれども、まあ一兩日とか二、三日の間をどうのこうのという問題ではありません。したがつて、先ほど四十六年度中と申し上げましたのを日途でありますから、それが一日も欠けてはいかぬというやうな気持ちではありませぬけれども、ただ漫然として國策が延ばされるということ、それは日本民族の将来、何も經濟的将来じゃありません、ものの考え方として、そういう日本民族がでさう上がつたらどうなるだろうか。これは自由主義的な思想を持つとか、社会主義的な思

想を持つということじゃありません。そうしてただ一面糊塗していくという、そういう姿が日本人の心理といふことになつてしまつたら、はたして日本人といふものは將來ともに精神的に生き延びるだらうか。やつぱりそういうことじゃなく、少なくともけじめはけじめとしてつけていくべきである。しかしながら、もちろんこれは寸秒を争つて、ただ最後には段平を振り回すといふことはやらないにいたしまして、とにかく法治國家であり、そして法治國家のもとにおける民主主義的なものの扱い方、これは当然必要であります。しかし、それを越えてのんべんだらりとう向いてゐるかわからない民族ができてしまつたら、これまたいへんなことになるのではないだろうか。したがつて、一応——一応と申します、四十六年度中に供用開始といつた日途で努力していきたい、こう考えておるわけでありま。

○参考人(今井栄文君) 私から具體的な工事のスケジュールを申し上げます、現在、ターミナルの建設並びに四千メートル滑走路の舗装がすでに始まつておるわけでありま。一日たりとも私も現場で工事は休んでおりません。ただ問題になりますのは、先ほどから先生おっしゃるやうに、代執行対象地、あそこは御承知のやうに、谷地団のものが入つておりました、谷地団の傾斜面に洞穴が掘つてある、こういうやうなことでありまして、しかも一部分は滑走路並びに誘導路の部分に当たつておる。これは私どものほうの技術の話によりますと、まず盛り土をいたしまして、すっかり地盤が安定した上で整地をいたしまして、さらにその上に相当強固な舗装をしなければならぬといふことでございますので、どんなに急いでも整地から舗装までの期間を約七カ月はほしいといふことを言つておるわけですよ。ですから、その七カ月を逆算いたしますと、かりに三月から工事を始めましても九月の末にならなければ滑走路はでさう上がらないといふことでございます。で、現在各工事並びに設備についてはすでにほとんど全部を発注いたしておる段階でございます、この代執行の問題、さらに引き続いてそれ以外の第二次以降の私どもが緊急解決を要請いたしております十数カ所の一坪運動、その他団結小屋等の用地、これは面積的にはごくわずかでございませ。これを雨期までに私どもが入手できれば、大臣が先ほど言明されましたやうに、四十六年度中の開発は、私どもとしては間違ひなくできるといふやうな確信を持っております。
○委員長(鬼丸勝之君) 他に御発言もなければ、本日の調査はこの程度にとどめておきます。
○委員長(鬼丸勝之君) 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。
御質疑のある方は順次御発言を願ひます。
○瀬谷英行君 外航船舶の問題と、それからさつきの鈴木さんの質問の内容に關係があるわけですよ。どういふふうに関係があるかはこれから申し上げます。
富士急行の脱線事故の問題でさつき鈴木さんが質問をされてゐるのと御答弁があつたのですけれども、その中で、ここに書いてある「關係者」として、「運転士二十八歳、経験〇年七カ月、車掌二十七歳、経験三年」といふふうにしてある。ところが、先ほどの警察庁の人の御答弁の中に、小型トラックの運転手は十九歳の少年といふだけで、具體的には、その運転手がどういふふうにして事故を起こしたのか、あるいは運転手の経験年数はどういふものであつたかといふ点については詳細に触れられなかつたやうな気がいたします。それで、よく未成年者の場合は新聞でも、何かやつて犯人が未成年者の場合は、犯人の少年AとかBとか、こういう書き方をしておつてはつきりわからないのでありますけれども、いま答弁の中でも、報告の中でもそういうふうな言ひ方をそのままされておるのです。何でそういうふうになければならぬのか。国会の調査報告の場合は、そんなに——別に名前を開きたいと思つておるわ

けじやないけれども、少年というふうな言い回しをしなくてもいいじやないか、運転手十九歳でいいじやないかという気がするのですが、その点はどうなんですか。

○政府委員(山口廣司君) 所管の課長が帰っておりますので便宜から答弁させていただきますが、少年法の六十一條に、家庭裁判所の審判に付せられた少年それから少年のときに罪を犯した者につきましては、その者の氏名、年齢等、要するにそれによつてその事件の本人であるということを知せしめるようなことを新聞その他の出版物等に掲載してはならないという条文がございます。それを受けて、国家公安委員会規則であります犯罪捜査規範におきまして、二百六條で、少年事件については、新聞その他報道機関に発表する場合においても、氏名、住居等、要するにその者を推知せしめるに足るようなことを発表してはならない、こういう規定がございます。したがって、よくよくの例外的な場合、つまり凶悪な罪を犯した、それを早くつかまえないとまた同じような凶悪、残虐な罪を再びやるというふうなことがある場合には、早くつかまえないければならぬということで、ごく例外的に発表することはございますけれども、通常の場合は発表しないということ、今回の場合も、おそらくそういう精神にのっとりまして、またおそらく逃亡するおそれもないというふうなことで氏名を発表しなかつたんだらうというふうに思っています。

○瀬谷英行君 六十一條は、その者が当該事件の本人であることを推知することができるような記事又は写真を新聞紙その他の出版物に掲載してはならない、こういうふうになっております。きょうは、報告を求めたことは、どこで、いつ、どういふ事故があつて、関係者はどういふ者かということまでずっと報告してもらつてゐるんだけれども、事故の原因の最たるものは小型トラックの遮断機突破なんですよ。そうすると、小型トラックを運転していた者が十九歳というなら十九歳でもいいけれども、名前は別に言つてもらわな

くてもいいけれども、一体いつ運転免許を取つて、経験がどのくらいあつて、そのときどういふふうによつておつたのか、何が原因だったのかというところがポイントになるような気がするのです。そのポイントになることを、何か、運転手は十九歳の少年だった、女の子だったから少女といふのですか、こういう場合は、そういうこと

で、さらつとかわされたような感じでよくわからなないので、問題としては、たとえば運転免許を与える年齢がはたして現行どおりなのかどうか、こういう問題にもなつてくる。それから、当時の状況は、ポイントになる運転手の状況というものがよくわからない。これじゃぐあいが悪いと思う。したがって、少年法の問題は、運輸委員会の問題としては適當でないから、少年法のよしあしについては私は言うつもりはないけれども、報告をする場合には、そういう点は六十一條には別に該当はしないと思うので、もっと正確に、運転手の状況等も関係者として報告をしてほしいというのを要望しておきたいと思つてます。

それから、この富士急の場合、車両の製作会社が日本車輛だつたということですが、この車両は目方がどのくらいで、寸法がどうであつたかといふようなこと、それから、構造上、特に急傾斜地の構造に合わせて特別な設計が行なわれていたのかどうかといふようなこと、そういうことがわかつたら御報告をお願いいたします。

○政府委員(山口真弘君) この車両は全金属製二軸ボギー電動客車でございます。モハでございす。自重は三十二・九トン、定員は百二十人、最大寸法が二万三ミリ×二千八百六十五ミリ×四百五十二ミリメートル。それから軌道面上床高が千五百十ミリ。ボギー中心間隔一万三千六百ミリ。連結装置が日鋼式小型自動密着連結器。それから、その他重要なこととしていたしましては、電気方式、千五百ボルト、架空線式で、駆動方式がWN平行駆動方式、制御装置がABF一八八五EDH Aであり、それから制御方式が多段式間接制御方式、ブレーキがARD、これは電空併用でございます。

先ほど申し上げましたが、電気ブレーキ、空気ブレーキ併用、手用ブレーキというのがある仕様でございます。なお、急勾配用の速度制御装置といふものがこの車両には整備をいたしております。

○瀬谷英行君 こまかな寸法よりも、要するに欠陥車でなかつたかどうかということをお聞きしたい。みたかつたわけですか。たとえば小型トラックがぶつただけでブレーキがみんないかれてしまつたといふようなことは、急勾配区間を走る電車として万全を期したものだといふのが、いやな感じがするのです。東北線でも電車がバックしたという事故があつた。それから神戸電鉄でも衝突事故があつた。こういうことがありまして、雪が降つたとか雨が降つたとか、いろいろなことがあつたとしても、雪だとか雨だとか風だとかいふのは天然現象なんです。そういう天然現象があつても一番肝心なもののブレーキなんか故障を起さないうようにしておくのが普通じゃないかという感じがするわけでありまして、そういう点で、どこか手抜きがあつたとかあるいは欠陥があつたとか、そういう点は、監督官庁として見た場合に、遺憾はなかつたと言ひ切れるかどうかといふことなんです、特に聞きたいのは。

○政府委員(山口真弘君) この車両につきましては、ただいま申し上げましたように急勾配用の速度制御装置がついておりまして電気ブレーキ、空気ブレーキ併用、手用ブレーキといふブレーキ装置でございまして、ブレーキ自体をいたしましては、従来考えられておりましたブレーキを使つておるわけでございます。ブレーキとしては欠陥は、私どもはなかつたものと考へております。このような事故は今回初めて出たわけでございまして、問題は、自動車が衝突をした場合に、通常ならば、一両のブレーキがきかなくなれば当然二両目のブレーキで非常ブレーキがかかるといふこととございまして、その点は列車分離等の場合においても十分に防護ができておるわけでござい

す。したがつて、その意味では、このブレーキは非常に安全なブレーキであつたわけでございまして、一番の問題は、同時に一両目二両目のブレーキをその自動車の衝突によつてこわされたといふ非常な問題がございまして、その点は、一つには将来のブレーキのあり方という問題を今後の技術の問題として考える必要があるという点の一つと、それから、ブレーキのそういう損傷に対する場合に備へましたブレーキの防護の問題という問題につきまして将来私どもも考へていく必要があるのではないかと、先ほどお答え申しましたように、ひとり今回のような、空気だめからシリンドラーへ至る間に破損したという場合に限らず、ブレーキ構造全般にわたつてシステムのこれに調べていくことが必要じゃないか、このように考へておるわけでござい

○瀬谷英行君 この車両をつくつたのは日本車輛だといふことの先ほど報告がありましたね。日本車輛は、たとえば日本車輛の藤工場などというの、左前になつて、身売りをするといふことになつてしまつた。汽車会社であるとか、要するに車両関係の会社が軒並み左前になつておるわけですよ。それで、軒並み左前になつておるところでつくらせる車両といふのが欠陥車だといふふうには、即断するわけにまいりませんけれども、そういうふうな財政的に予算的にうんとしほられてくるということになる、そこで製造される車両も欠陥車が出てきやしないかと、こんなような懸念が出てくるわけですね。

そこで本題の外航船舶の問題ですけれどもね、こつちのほうは、外国の造船事業者者に請け負わせて外航船舶を建造する場合にも政府が利子補給契約を結ぶといふことなんです。これは大臣にお伺ひしたいのですけれども、言ひなれば、外国の造船業者に対する間接的な援助といふことになると思ひます。国内じゃ日本人を運んでゐる車両メーカーがつぶれて、まあつぶれてゐるという

と極端だけれども、つづれそうになって、そして工場が身売りするという状態になっているときに、外国の造船業者に対してはこうやって利子補給をやった援助するということが、何か割り切れないような気がするわけなんです。そこでまあ富士急の事故と外航船舶の利子補給の問題とは関係があるということを私は言ったわけでございまして、政府の政策として、この船だろと電車だろと、乗りものとしては海の上を走ることとかの上を走ることの違ひです。それを船舶の建造に対して利子補給をするということ自体、別に悪いと言っているわけじゃないけれども、それを幅を広げて外国の造船業者にまでそういう配慮をするというならばですね、国内の国鉄関係あるいは私鉄関係に対して、もし合理化が安全を犠牲にしたらあるいはサービスを犠牲にするおそれがある場合には、運輸大臣としては同じように考えなきゃならぬ問題じゃないかという気がするのです、その点はどうかでしょうか。

○政府委員(鈴木珊吉君) ちよつと事務的なことだけをお答えいたしますが、このたびの利子補給法の改正でございませうけれども、造船所が利子補給を受けるわけでございませう、つくる船主さんが開帳からあるいは市中からお金を借りますときに、その場合の金利につきまして、政府が利子補給を、お金を金融機関に出すわけでございまして、したがって、それをしも建造について造船所に補助するということにおっしゃれば、間接的にそうかもしれないけれども、直接的には金融機関に出すわけです。ただおっしゃったような問題は確かにございませうと思ひます。したがって、まず計画造船といひまして開帳の財政融資を出す。それに伴ひまして、協調融資を市銀が出す。その場合どここの造船所でつくるかということにつきまして、開帳銀行で融資する場合にやはりそういう点も調べるのでございませう。そういうチェックする点がございませう。まあさらに、利子補給をする場合には、これは政府がやる場合でございまして、その場合にも、一体どういう造船

契約の内容かということも十分チェックいたしまして、その上でもって利子補給をする。まあ二段がまえのチェックをするのでございませう、いまおっしゃったようなことで、非常にまあ外国の造船所でもって非常に性能の悪いというところから船をつくるのだと、それについて開帳の融資をし、かつ利子補給をするのだということであれば、その点は十分調べまして、融資なりあるいはまた利子補給契約を結ばせるといふ点は、私どもといたしまして、開帳とも十分そこでチェックをいたしたいというふうに考えておりますので、そういうような懸念は、そういったような面からでは私どももチェックいたしますので、あり得ないのではないかとこのように存じておる次第でございます。

○瀬谷英行君 もう一つの大臣に対する質問は、たまたまこの外航船舶の問題について私がまあ聞こうとしたわけですが、きょうはその前に事故関係の報告があつて、鈴木さんからいろいろ質問があつた。その中に、ちよつと聞いております、事故を起した車両は日本車輦のものであつた、どうも欠陥車だつたんじゃないかという懸念がある。しかし、日本車輦がたまたま左前になつたからといって、前につづつた車両が欠陥車だといふふうに断定はいたしません。断定はしないけれども、車両メーカーなりあるいは民有鉄道あるいは国有鉄道を問わず、たとえば高知交通みすから、要するに国内の交通機関が、バスであらうと鉄道であらうと、交通機関が全般的に非常に苦しくなつていふことは否定できない。だから車両メーカーまで左前になつちまうといふことにもみなこれはつながつていふこと、問題は、交通政策に対して、政府がもう少しこれを、この事故から私には考えるのです。だから直接、欠陥車、日本車輦と、こういうふうにつなげていいかどうか別としても、大きな目で見れば、これはこの交通政策に対して、もう少し政府としても考えてみ

る必要があるんじゃないかということを、これは大臣に聞きたかつたわけですが、その点はどうか。○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ瀬谷さんは、利子補給については十分おわかりである、ただそれを一つの足がかりとして、それらのほうの御質問になつたのだらうと私も理解しております。が、ただ、お話のように、まあこれとこれとは全然別個の問題でありますから、こうやつたからこちからはこうといふことにはそのまゝには援用できませんけれども、それは別個に交通体系といひますか、最近における交通事情が非常な変化を遂げてきた、いわゆる絶対的なそれぞれの交通機関の持つ量もだんだんふえてまいりますけれども、それよりは異常に通勤時におけるいわゆる旅客の輸送の増大、それがためにはふだんはそれほど必要でない車も、通勤、通学に用ゐるための車を用意せざるを得ない、もちろんこれはそれに対する人件費も用意せざるを得ない、こういうところが全体としての交通経済を悪くしておる、こういうことになつておると思ひます。これは社会情勢の変化でありますからして、私は、新しい政策としては、いま瀬谷さんがおっしゃつたように、これはやはり従来の考え方を変えていくべきである、単なる独立採算制と、こういうことを極端に押しつける——これは国鉄に限らず、私鉄も同様です。私鉄にいたしまして、今日までは付帯事業等によつてある程度の利益を得、それをマイナスマの鉄道事業に回しておつたのですが、これも大体限度にきておる。そうならば、やはり交通線としての国鉄あるいは地方鉄道あるいはバス等についても、国の全体的な要請あるいは地域住民の要請の上から、やはり技術的な考え方をいたしまして、これはなかなか救われない状態である。こういうことからして、まあ国鉄に關しては本年の、四十六年の予算では、従来の利子補給といひますか、助成金の——形式は助成金であります、いわゆる六分五厘から五分五厘に引き下げた。私はもちろんこれでいいとは思つておりません。もっと積極的なしなければならぬと思つております。

同時にまた地方鉄道につきましても、あるいはバス等につきましても、ものの考え方が、たとえばこれは交付税の点から考えましても、道路や何かが交付税の配分の積算根拠になつておりますが、どうして地方鉄道やバスをその配分の基礎に入ることができないだらうか、これも私は考えている、かなぐりやなぬと思ひます。下水道あるいは上水道あるいは道路等について、配分の要素になるにかかわらず、その地方住民に密着しておる地方交通事業といふものがその対象にならない、これを検討すべき時期に入つてきておるのではないだらうか。また国としても、総合交通体系といふものを考えていく以上は、国鉄のもちろんあるべき地位といふものをきめると同時に、そうした地方交通のあり方、地方交通の存続確保、これに対してやはり国自身も考えていく。そのためには、そうした関係の経済事情も考へる、こうした時期に急速に突入してきた、こう考えますので、御趣旨のほどは十分に私も理解します。ただ私、非力にしてこれが直ちに実現できない現状にあることは、まことに残念と思ひますが、おっしゃるような方針のもとに、今後ともいふゆる交通機関に対する国及び地方団体の助成、同時に、これが地域住民の足の確保、こういう点から——及び車の安全性に關する措置をももろろ考へていかなければならぬ、ただ車両等につきましては、これは、その購入するものが適正価格で買つていふという前提であれば、直ちにその車両メーカーに対して云々という問題はなくなると思ひますけれども、いづれにせよ、その買ひべき本体が最近では弱つてきておる、これをいかにすべきか、これが非常に重要な問題であらうと思ひます。○瀬谷英行君 このOECDの造船作業部会の話し合ひといふのが今回の外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の改正の一つの根拠になつていふように受け取れるわけですが、これはやはりOECDに対する日本の立場からすれば、こういうふうな改正をしないといふと都合が悪いということになるかどうか。それとも、これは別にOE

CDとは関係なしに、国内だけではなくて、外国の造船についても同じようにするのがたてまえであるという考え方に立つものか、その考え方のよりどころは一体どちらなのかということをちよつと伺いたいと思います。

○政府委員(田坂敏一君) ただいま先生から二つの点についてお話がございましたけれども、立場よりどちらよう申されました二つのことそのものでございまして、OECDの場におきまして、世界の造船界の安定ある、また秩序ある発展を願ひまして確保するために、輸出船の信用条件の統一化ということをやり、引き続いて諸国の造船界が門戸を開くということが議論されてきたわけでございします。これらの国際情勢の中で、世界のシェアを持ちますわが国の造船界が国際的協調のもとに進歩していくことは望ましいこととであり、また期待されておるところでございします。これら二点のことから言ひまして、OECDからも期待がされておる、また、世界一の造船国といたしまして国際協調をやっていく必要がある、また、これをやっていきながらわが国の造船界の発展が期待されるという二点でございまして、先生のおっしゃいました二つの点がそれぞれ主題でございします。

○瀬谷英行君 実際問題として、外国の造船所に請け負わせて外航船舶を建造するというような実績はどのくらい今日あるのか。また、外国にまで持っていかなければならないような日本の造船業の状況なのかどうか。その点はどうなのか、ちよつとお伺いしたいと思います。

○政府委員(田坂銳一君) 従来、計画造船におきまして外国にやられたことはもちろんございせんが、この利子補給法というような規制のございせん自己資金船につきましても、外国におきまして建造された実績はございせん。また、将来も、特別の例外の事態が起こらない限り、そのようなことは、現在の情勢がこの状態で推移いたしますれば、そのようなことは考えられないのではないかと私どもは考えております。

○瀬谷英行君 それじゃ、一応、きょうのところは、この問題についての質問を留保しておきたいと思いますが、一つ、先ほどの問題と関連があるんですけれども、踏切事故です、これの国鉄、私鉄を問わず、去年なら去年、一年間の踏切事故の件数がどれくらいあって、それによる死傷者がどれくらい出ておるのかといったようなことの資料を次回までに提出をしていただきたい。それに基づいてまたいろいろと御質問したいということもあります。それから、この外航船舶関係については、またあらためて質問したいと思います。きょうのところは、私の質問は、この辺でとめておきたいと思います。

○山田勇君 関連。

○山田勇君 関連

先ほどから瀬谷委員と鈴木委員が富士急行電鉄のいわゆるブレーキの故障等についていろいろ聞いておられますが、私ずつと質問を聞いておりまして、先日、アメリカへ行つてまいりましたときに、乗りものに興味があるものですから、サンフランシスコのケーブルカーですが、あの有名な、チンチン電車というのですが、その電車に一時間ばかり、終点から終点乗つてまいりました。あれはかなり勾配があると思うのですが、その九十度ほどの勾配は——ないところでございます、そ

か、ブレーキが制動しているのか、サンフランシスコの電車のブレーキ構造は知りませんが、それを一度ちょっと調べていた দিয়ে——これから山間地の開発なんかで相当急勾配を走る電車も出てくると思います。大阪でも高野線なんて南海電鉄が走っております。そういう点、何かもう惰力がついて五十キロから四十キロになると電車がとまらない手動ブレーキなんて実際に立たないということになります。確実にとまるということ、せめて急勾配を走る電車だけにでもそういうものを取り入れて、完全に手によってとまる、相当努力を要するようでございますが、外人のことですからかなり大きな人間ががちゃんちゃんとやっておりますが、そういうものを若干取り入れられまして、またそういうものが実際に技術導入は可能なのか、その点をよく調査していただいて、これからの電車の改良、また、そういうものが必要であれば義務設置をしていただくように特にお願いしておきたいと思ひます。

○政府委員（山口眞弘君） 十分勉強いたしました。

○金丸富夫君 私は外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案につきまして、いささかお尋ねしたいと存じます。

まず第一に、OECDにおいて、経済協力開発機構で一九六九年ですが、条件の統一の話し合いができたというところでございます。一九七〇年にこれが改定せられた、その改定に基づいて今回の立法措置が必要であるということのように承知をいたしますが、ただいまその理由については政府当局の説明もあり、また、大臣の法律案提案理

由の説明にも明らかになっております。ただ、この改正せられた部分に対する第二項でございますね、いわゆる自国の船主が自国の造船業者に発注する場合のみ助成を与えるという制限を撤廃すると、こういうことであります、この条文はどういうことになっておりますか、一ぺんお伺いした

○政府委員（鈴木珊吉君） 条文は、この前お配

りいたしました資料にあると思いますけれども……。

○金丸富夫君 英語でなくともいいですから。
○政府委員(鈴木珊吉君) 条約の内容でございませう。

しょうか。

○金丸富夫君　そうです。

○政府委員(田坂銳一君) 了解の成立いたしました理事會におきまして、その理事會の議事録といひまして次のようなことが申し述べられております。「参加国政府ができる限り早くおそくとも一九七一年十二月三十一日までに船主の国内發注誘因が一九七〇年十二月三十一日現在より強くなるような状態に到達するよう努力することを記録する。」。

○金丸富夫君　その意味が、利子補給を外国造船業者に発注をした場合も同様に認めればいいということになりますか。

○政府委員(田坂鋭一君) この決議、私ども日本側といたしましては、国内船主が国外の造船所に発注いたしました場合に、利子補給法によりまして、従来の計画造船におきまして利子の補給がなされておますものができないというようなことを、国会の御了解が得られればこれを改正するといふように了解いたしておるわけでございます。

○金丸富夫君　そこですよね、この意味はおそらく、その各国の造船に対するこの条件というものを同一ににして、そうして自由競争の立場において造船業界の安寧というか、平和を保とうということであると思うですね。そうすれば、そういう利子補給というようなもの、それ自身をやめるといふことじゃないですか。

○政府委員(田坂鋭一君) このことは、OECDのこのことの議論の一段に、国内船に對します助成と輸出船に對します助成の格差を今後減らしていくという議論がございまして、まさに先生がおっしゃいましたようなその議論は根底にあるわけでございしますが、これを、利子補給法の趣旨にのっとりまして今後また国内船主に對します助成が必要であるということで、私どもといたしまし

で、先ほどお話しのように、最近船舶業界におきましても、各船会社というものが非常に景気が好転しておるといふことで、まことにそれはけつこうなことですが、前にたな上げなんかをやりましたね、過去において、そのたな上げの始末はどうなっておるか、それをひとつ簡単に説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(鈴木珊吉君) この前いわゆる再建整備、昭和三十九年から始まりまして、五カ年間でございませう、その間に、要するに開銀と市銀の利子が払えないといふことでございまして、その支払い猶予の制度をとったわけでございませう。そのときの額が全部で三百五十億です、三百五十億ばかり猶予をしたわけでございませう。それでその内訳は、三百億が開銀の利子でございまして、残りの五十億が協調融資の市銀に対する利子、この分を猶予した。それでこれは、その後再建整備が進みました結果、この四十四年度から返還に入ったわけでございませう。つまり再建整備期間の終わつた四十三年度、次の年から、はや支払い猶予の利子の支払いに入つたわけでございませう。これは実は法律でございまして、十五年間にその分を返すといふことになってございませう。それで五カ年ごとに、最初の五カ年は十分の二、次の五カ年は十分の三、残りが十分の五といふことで三段階に分けてまして十五年間で返す。返した実績は、四十四年度、これは下期でございませうけれども、開銀と市中合わせまして四十四年度の九月期が十三億でございませう。それから四十五年三月期が、開銀が七億六千万、それから市銀が一億八千万返しております。したがって、四十四年度と四十五年の三月合わせまして、開銀が七億八千万、市銀が十二億ばかり返しておるわけでございませう。それからさらに昨年の九月期に、開銀に対しては五億、それから市銀に対しては一億ばかり返しております。それで、この三月期の決算で開銀に七億ばかり返すつもりで現在やっておりますわけでございませう。いずれにいたしましても順次返しておるといふ趣旨でござい

ます。

○金丸富夫君 それで、かように利子を入れて、十五年間の支払いでしたね、そういうことになりますと、ずっと残つておるわけなんです、この船舶業界の景気が非常にいふゆる業績が上がつてきて、配当もずいぶんしておる船会社がふえてきたと思ふんですが、そういうことになれば、十五年間——あれは十五年間やはり待つことになつておるんです、船子のいいところはすぐ払ふことになつたといふ記憶しているんですが、それはどうですか。それと配当をもうすでに船会社で、四十三社のうちでやつておるのが何ぼか、また無配のものがあるといふことになつておるのか、そこがわかれればそれも聞かしていただきたい。

○政府委員(鈴木珊吉君) これは開銀の分につきましては、いまのような方法で払うといふことでございませう、市銀の分につきましては五年間で返すといふふうになつておるんですが、したがって、それまでにほとんど返したらいかがかという問題はあつてございませう、これは一応そういうたてまえでございませう、それまでに返すものがあれば非常にけっこうでございまして、それはさだまらないわけでございませう。

それから配当の趣旨でございませうけれども、現在、中核六社は一社を除きまして、五社とも八分配当を実はやっております。それで時期でございませうけれども、日本郵船が一番早く、四十四年度に六分の配当をすでにやっております。四十四年度の九月期に八分配当に上げて、増配いたしました、それから、ほかの、大阪商船三井船舶、川崎汽船、ジャパニヤン、山下新日本、この四社は四十四年度の九月期から八分配当を復配しております。それから昭和航海の二社だけが、四十四年九月でございませうけれども、六分配当で現在やっております。八分になつておりません。それから系列会社の二十三社でございませうけれども、そのうち配当している会社は、約十社が配当をしております。ほかは無配でございませう。中核会社は全部配当している、ただし一割には至らぬといふわけ

けでございませう。

○金丸富夫君 大体さうなことになる、これはいまの法律によつて定められた十五年間とか、五年間といふことに、配当までできておつても、これはまあ年次割りで払っていくといふようなことになつておるようでありませう、これはしかし一方、船舶新造計画といふものが追つかけて追つかけておる、あるいはまた港湾等における港湾整備、特にコンテナヤードといふような、いろいろ重い問題が出てくる、造船主のほうにかかつてくるであろうから私はやむを得ないものであるかと思ひわけますが、今回のいわゆるOECD——経済協力開発機構で定められたこの問題で、それを受け取つて、わが国が外国造船業者に対しても内国と同様、利子補給を認める、言いかえれば国民の税金をもちに補給をする、やっぱりそういう結果になると思ひますが、ただこれによつて一体造船業自身としてはどういふことになりませうか、非常によくなるんですか悪くなるんですか、その点を伺ひたいと思ひます。

○政府委員(田坂統一君) 先ほど申し上げましたように、現在わが国の造船業は、昭和三十一年以来世界最大の建造量を確保するようになりまして、以来ずっと続けております。最近特に世界の五〇%の建造量をなすようになってきておりますので、OECDというふうな議論がなされるというようになつておる中でございませう、国際協調という面も相当に考える必要があらうかといふふうにかへます。それらの点からいまして、このようになつておるというところは非常に望ましいことではないかと考えるわけでございませう。また一方、このようになつておる、現在の欧州の造船界はわが国の造船界よりもさらに長い、多い受注量を持つておりまして、大体わが国は二年、欧州主要造船国は大体四年近い受注量を持つておりますので、当分こういう傾向が続きますれば、ごく例外的なことが起こらない以上、実際の、こういうことが適用されるという事態は起こらな

いかと考へます。また、最近欧州の造船界におきましては、労働事情あるいは関連工業の十分な発展がないといふような状態で、さらにわが国の造船業の発展よりも顕著な発展をなされるというふうな見通しも立つておりませう。以上です。

○金丸富夫君 ちよつといふあなたのお話によりまして、受注量から考えれば、日本よりもよけい持つておるといふようなことであるならば、日本をさう歯牙にかけてやましく言うことはないはずなんです、日本が世界の造船量の五〇%以上を占めるというからこそ、日本も控えてくれといふ意味において、いわゆる条件を、助成を撤廃しろと、こゝ言われたんじやないかと思ひますが、それに、この保護を撤廃するのでなく、外国造船業に対して、わが国の船舶を発注する際に、やはり利子の補給も認めるということでは、どうも答案になつておらぬような気がするのだから、どうもそこがわからないのでございませう。

○政府委員(田坂統一君) 本来のOECDの造船部会の基本の思想は、正常な造船業の受注におきまして競争を曲げるといふことの要因を逐次減らしていくといふことでございませう。そこで、わが国の内船、計画造船に對します助成におきまして、国外の造船所へなされるというのを排除しておるといふことは、この正常な外国の造船所とわが国の造船所とが、受注の競争をいたしますときに、正常な競争条件ではないのではないかと、いふようなことかと考へられます。

○大和与一君 ひとつ関連ですがね。OECDがカンパニア組織だから命令権はない。したがつて、いわゆる外交慣例上の条約を上回るような強さはない。それを今度それぞれの国からいふと、自主性を持つておるわけだから、そうすると、その国がもちろぬ協力してまゐつていく努力はするが、その国の自国内の産業なり、関係業界がよくならぬといふようなことがあり得た場合には、これについては、権能は、それぞれの国が確保しているのだ、だから心配ない、こゝういふことが言えらるるとすれば、その心配のない根拠は、条約ではこ

うだ、規定ではこうだ、国際的な申し合わせではこうだ、それをいってどういふふうにするか、ある、こういうふうには返答すれば、大体わかるのだが、大体どうですか。あまり詳しく言わぬでいいから、大体でいいんです。

○政府委員(田坂鋭一君) このタイミングをはずす、これにつきまちは、O E C D において大勢の意見の一致が見られ、日本代表も、これにつきまして法改正の意向を表明して、了解をいたしたわけであり。そこで、業界で、御承知のとおり了解のことが議事録に載りまして、一応の決定がされたわけでございますので、道義的には、私どももこれに従うような努力をするという必要があるかどうかと考えております。

○金丸富夫君 その外国造船業者に対してわが国の外航船を発注するということになるならば、向こうとしてもよくなるわけですが、だから、それを、その制限をその意味において解除するというのが、本法案の主目的であるかと思うわけでありますが、しからば、これによって少なくともわが国の造船業者がわが国の船主が注文しておいた、また、今後注文すべきであるところのものを外国造船業者に頼むという可能性はどう見えておるんですか。言いかえれば、この法案の影響はどうなるかというのをひとつはつきり答えてください。

○政府委員(田坂鋭一君) 本法案の影響をいたしますところは計画造船でございますが、具体的に申し上げますと、従来から自己資金でやります自己資金船という助成等の行なわれない船、しかも、こういう制限のついていない船、こういうものが、従来から、毎年約百数十万トンつくられてきておりますが、これらのものにつきましても、わが国の造船コストと西欧諸国との造船コストの差、あるいは納期、あるいは性能、あるいは今後の修繕に對します配慮、そういうことからしまして、全く発注がなされたことがございせん。そういうような状態からいたしまして、現在のわが国の造船業の勢力といえますか、状態が続き、また、西

欧の造船界の状態も同じような推移をしていくというふうなことでございせんれば、ほとんど影響はなからうかというふうな考えでおります。

○金丸富夫君 そこで伺いますんだが、これに造船発注がなからうと、こういうぐあいに非常に楽観しておるわけなんですか。で、実際にいまの建造費はトン当たりおもったところだけ、どうですか。それから、わが国と比較してどうですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 本日、資料を持っておりませんけれども、大体コストの差は二〇%前後というふうな理解しております。

○金丸富夫君 二〇%前後と。それはどうなのですか。

○政府委員(田坂鋭一君) わが国のほうが安いわけでございます。

○金丸富夫君 それならば、向こうが高いということになれば、出ないという楽観をしてもいいと思うんですが、わが国も、なかなかこれでもってインフレ関係に進んでおるし、こう法律まできめてやろうというのに対して、あんまり簡単な見通しではいかぬと思います。ところで、これが出ますと、いままではまあ建造計画というものがあつた、しかも政府がちゃんときめてやるといふのですから、これは、それで一つの歯止めにはなつておると思ひますけれども、向こうのほうが安くなるというふうなことになる場合、非常に困ると思ひますね。いまかりに——いまいちと言ひからそう言うのですが、かりに外国造船業に注文した場合に、そして、船を今度はこちらへ持つて帰るといふか、これはやっぱり輸入が何かになるのですか、そういうことになるのです。うね、もの自身は、船主としては、そうすると、関税と、それから普通の税制面からの得がいくとかいふようなことはないので、たとえば、船籍をほかのところへ持つていけば、ノルウェーへ持つていけばどうか、非常な得なことがあるか、そういふ点は、この建造について、これに關してはありせんか。

○政府委員(田坂鋭一君) 外国の造船所をつくつて、わが国に持つて帰るといふことになりまして、輸入になります。が、輸入につきまして、昭和四十四年四月一日に、一万総トン以上の船舶の輸入関税を撤廃いたしておりますので、関税上の制約といひますか、デメリットといふものはなくなつております。ですから、この点で、外国に注文するといふことを押えるといひますか、制約を加えるといふような働きはございせん。

○金丸富夫君 そうすれば、いまの歯止めの一つとして、逆に、あまり向こうにたくさん注文が、かりに、いくようになったとして、そういう場合には、関税をかければいいわけだ、日本が、輸入関税をかければ、もう注文せぬようになりますわね。それはできるんですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 日本の造船界の最近の目ざましい発展ということから、関税の撤廃も、国際協調という観点からの自由化の一環として今日まで進んできたわけでございますので、こういう状況が特段の変化を起したといふときには、そのときの状況によりまして、また考えるということになるかと存じます。

○金丸富夫君 船舶局長にお伺ひいたしますが、コンテナ船のいまの計画ですね。それから、これに対する建造というふうなもの、外国造船業及び日本造船業とあまり変わりはないのかどうか、その点と、一つは、今後のコンテナ船の開発の見込みですね、それはどういふことになっておるのでしょうか。

○政府委員(田坂鋭一君) 現在、わが国で計画されておりますコンテナ船につきましては、トッブ・スピードが大体二十八ノット見当の状況でございますが、海運航路の差から、米海運会社がドイツに三十ノットのコンテナ船を発注して実施されたような状態にあります。この現状からいいますと、スピードにおきましては、海外の造船所のほうが先がけて、速い、スピードの高い船に手をつけたという現状ではないかと現在判断しておりますが、わが国といたしまして、今後のコ

ンテナ船の発展等を促進していくということで、積極的に造船界、また私どもも努力しておるわけでございますが、昨年、私どもの大臣の諮問機関である運輸技術審議会に三十五ノットといひますか、超高速のコンテナ船の開発上の問題点といふものを審議いたしておりまして、現在、相当この審議が進みまして、技術的には、十分な試作をすれば、可能であるといふ見通しが立つておる次第でございます。

○金丸富夫君 そうするといふと、いま超スピードを必要とする今後の外航船舶の関係から考えても、わが国の造船業は決してひけをとらない、スピードの点においても、外国がやれるようなことは、わが国においてもやれるだけの技術員、また施設等ができるという確信をお持ちになつておるわけですか。

○政府委員(田坂鋭一君) 持つております。

○金丸富夫君 それじゃ、もう一つ飛躍しまして、今後のいわゆる原子力船ですね、特にいろいろな鉄鉱石を運ぶとか、油もそうかもしれないが、鉄鉱石等の輸送については、原子力潜水艦の形をとつてやれば非常に、四十ノットぐらい出るというふうなことを聞いたんですが、何か世界にはもう五、六ばいできておるんじゃないでしょうか。そういうことについて、こういうものが非常に鉱石その他の輸送に開発されるようになってきますと、これはみな外国に頼まないかぬといふことになるんだらうと思ひますが、その点の見解はどうなんでしょう。

○政府委員(田坂鋭一君) 船舶の抵抗の主要なものは、船舶が走りますときの水と船体との摩擦と、それから船舶が走りますときに波を起こしますための抵抗と、こういうものが主体でございます。たゞいま先生からお話がありました、もぐつて走るといふことになりまして、波を起こしませんので、その点におきまして非常に有利性がございせん。そこで、原子力機関は酸素の補給を必要といたしませんので、潜水しまして走るといふことは非常に適しておるわけでございます。

で、将来そういう方向に進めば非常に有利な面があらわれてくると考えておりますが、現在の段階では、原子炉の安全性、信頼性、こういうものに對します十分な資料がまだ得られておらないということ、また、これらの遮蔽の問題、付帯します機器の問題、それから自由に各国の港に入り得る状態にまだなっていないというふうな状態、こういうような事態と、あわせて、船舶、建造費が従来の一般用の機関を使ひました船舶に比べましたらまだ相当に高いというふうな現状で、目の前にそういう時代が近づいておるといふことではなからうと、まだこれから開発の努力を進めていかなければならないというふうな現状かと私どもは理解いたしまして、船用原子炉の開発等に現在努力をいたしておる次第でございます。

○金丸富夫君 本法案自体は、まあ一種の国際協定というふうな意味で、OECDの開発機構がいわゆる造船に関する平和協定というべきふうなものを取り上げておられるわけですから、むげにわが国がこれを退けるわけにもいかないであらうという政府の考慮も十分に理解できます。ただ、これによつてわが国が現実、造船業にいたしましてもあるいはまた船主の側にいたしましても非常に不利益をこうむるというふうなことになるまいやう、政府は十分の配慮をせられて対処せられることが必要であらうと思つておられます。

私は、この辺できようは質問を終わりたいと思つております。ありがとうございます。

○委員長(鬼丸勝之君) 他に御発言もなければ、本案に対する本日の質疑は、この程度にとどめておきます。

本日はこれにて散会いたします。
午後一時四十分散会

一、名古屋駅前国鉄所有地にビジネスホテル建設計画反對に関する請願(第八九〇号)
一、東北・上越新幹線の起点を上野駅とすることに關する請願(第一〇二四号)

第七八九号 昭和四十六年二月十三日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線路線変更に関する請願

請願者 広島県賀茂郡黒瀬町国近 竹川巖 外百十四名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一五〇号と同じである。

第八〇八号 昭和四十六年二月十五日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線路線変更に関する請願

請願者 広島県豊田郡瀬戸町御幸 井上徹外九十八名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一五〇号と同じである。

第八九〇号 昭和四十六年二月十七日受理
名古屋駅前国鉄所有地にビジネスホテル建設計画反對に関する請願

請願者 名古屋市中区栄四ノ一四ノ二一愛知興旅館環境衛生同業組合内 神谷一英外五百三十二名
紹介議員 八木 一郎君

国鉄が、名古屋駅前の国鉄所有地にビジネスホテルを建設することは、公営事業の国鉄が赤字解消の美名のもとに民間企業を圧迫し、零細旅館業者の生活権を奪うものであるから、このような建設計画は取りやめられたい。

理由
一、ホテル建設計画によれば、五百室以上の大規模なもので、あらゆる交通機関に直結する立地条件の優位性といひまづて既存旅館業の営業を死地に追いこみ生活権をおびやかすものである。

二、国鉄が自らの経営の失敗による赤字解消のため、民業を圧迫し、中小弱小業者をふみつぶすことが行き行為は、社会的、人道的問題である。

三、第四十回国会に上程された現行国有鉄道法の改正の審議に際し、衆参両院運輸委員会において、当時の斎藤運輸大臣は「国鉄は、民業圧迫の心配のあるものを政令にしたり、政令または、法律で認められていても民業を圧迫する事業は認可しないし、政令を改正する場合は、業界と協議する」と確約し、磯崎国鉄常務理事は、「ホテル事業を国鉄の投資事業としては毛頭考えてはいない」旨言明したが、本年一月十四日これらの言明に反し、突如政令を出したことは国会をきまんするものである。

四、中小企業者は、中小企業基本法第十九条によつて保護されている。また、旅館業者は、環境衛生法第八条によつて、大企業者が中小企業者をおびやかすおそれがあるときは、厚生大臣のあつせん又は命令によつて中小企業者は保護育成されるよう定められている。

第一〇二四号 昭和四十六年二月十八日受理
東北・上越新幹線の起点を上野駅とすることに關する請願

請願者 東京都台東区東上野四ノ五ノ六台東区議会议内 森田則重
紹介議員 田中 一君

この請願の趣旨は、第二三四号と同じである。

三月五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、東北・上越新幹線の起点を上野駅とすることに關する請願(第一〇三九号)
一、名古屋駅前国鉄所有地にビジネスホテル建設計画反對に関する請願(第一〇四〇号)

一、病院、学校等の環境を破壊する新幹線路線変更に関する請願(第一二〇四号)
第一〇三九号 昭和四十六年二月十九日受理
東北・上越新幹線の起点を上野駅とすることに關する請願

請願者 東京都台東区東上野四ノ五ノ六東北上越新幹線上野駅始発現期成同盟内 上条貢外三千九百八十九名
紹介議員 安井 謙君

この請願の趣旨は、第二三四号と同じである。

第一〇四〇号 昭和四十六年二月十九日受理
名古屋駅前国鉄所有地にビジネスホテル建設計画反對に関する請願

請願者 東京都千代田区平河町二ノ二ノ一三全国旅館会館内全国旅館環境衛生同業組合連合会内 山田弥一外五百三十三名
紹介議員 木村 睦男君

この請願の趣旨は、第八九〇号と同じである。

第二二〇四号 昭和四十六年二月二十四日受理
病院、学校等の環境を破壊する新幹線路線変更に関する請願

請願者 広島県賀茂郡黒瀬町乃美尾 山根孝子外九十七名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第一五〇号と同じである。

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、旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案

旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案
旅行あつ、旋業法(昭和二十七年法律第二百三十九号)の一部を次のように改正する。
題名を次のように改める。
題名の次に次の目次を附する。

目次

第一章 総則(第一条・第二条)
第二章 旅行業(第三条・第二十二條)
第三章 旅行業協会(第二十二條の二・第二十二條の二十四)
第四章 雑則(第二十三條・第二十七條)
第五章 罰則(第二十八條・第三十二條)
附則

第六条第一項第一号及び第三号、第六条の二、第六条の三第一項、第七條第二項から第五項まで、第十二條第二項、第十二條の四から第十五條まで、第十六條第一項及び第四項、第十七條第一項、第十八條第一項、第十九條第一項、第二十条、第二十一條第一項、第二十六條第一項及び第二項並びに第二十八條第四号中「旅行あつ、旋業を「旅行業」に、「旅行あつ、旋業を「旅行業務」に、「旅行あつ、旋業者」及び「旅行あつ、旋業を営む者」を「旅行業者」に改める。

第一条の前に次の章名を附する。

第一章 総則

第一条及び第二条を次のように改める。

(目的)

第一条 この法律は、旅行業を営む者について登録制度を実施するとともに、その組織する団体の適正な活動を促進することにより、旅行業を営む者の行なう取引の公正を確保し、もつて旅行の安全の確保及び旅行者の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「旅行業」とは、報酬を得て、次に掲げる行為を行なう事業(もつぱら運送サービスを提供する者のため、旅行者に対する運送サービスの提供について、代理して契約を締結する行為を行なうものを除く。)をいう。

一 旅行者のため、運送又は宿泊のサービスの提供を受けることについて、代理して契約を締結し、媒介をし、又は取次をする行為

二 運送又は宿泊のサービスを提供する者のため、旅行者に対するこれらのサービスの提供

について、代理して契約を締結し、又は媒介をする行為

三 他人の経営する運送機関又は宿泊施設を利便して、旅行者に対して運送又は宿泊のサービスを提供する行為

四 前三号に掲げる行為に附随して、旅行者のため、運送及び宿泊のサービス以外の旅行に関するサービスの提供を受けることについて、代理して契約を締結し、媒介をし、又は取次をする行為

五 第一号から第三号までに掲げる行為に附随して、運送及び宿泊のサービス以外の旅行に関するサービスを提供する者のため、旅行者に対するこれらのサービスの提供について、代理して契約を締結し、又は媒介をする行為

六 第一号から第三号までに掲げる行為に附随して、旅行者の案内、旅券の受給のための行政庁等に対する手続の代行その他旅行者の便宜となるサービスを提供する行為

七 旅行に関する相談に応ずる行為

八 第一号から第六号までに掲げる行為について代理して契約を締結する行為

2 この法律で「旅行業務」とは、旅行業を営む者が取り扱う前項各号に掲げる行為をいう。

第二条の次に次の章名を附する。

第二章 旅行業

第三条を次のように改める。

(登録)

第三条 旅行業を営もうとする者は、運輸大臣の行なう登録を受けなければならない。

第四条第一項第一号及び第二号を次のように改める。

一 営もうとする旅行業の種類

二 主たる営業所その他の営業所の名称及び所在地並びに一般旅行業又は旅行業代理店を営もうとする者の営業所にあつては、本邦内の旅行のみについて旅行業務を取り扱うものであるかどうかの別

第四条第一項に次の二号を加える。

六 旅行業代理店を営む者に旅行業務を取り扱わせるときは、その者の氏名又は名称及び住所並びに当該旅行業務を取り扱う営業所の名称及び所在地

七 旅行業代理店を営もうとする者にあつては、その代理する旅行業を営む者の氏名又は名称及び住所

第四条に次の一項を加える。

3 旅行業の種類は、次のとおりとする。

一 一般旅行業(第二條第一項第一号から第七号までに掲げる旅行業務を取り扱う旅行業で、国内旅行業以外のもの)

二 国内旅行業(本邦内の旅行のみについて第二條第一項第一号から第七号までに掲げる旅行業務を取り扱う旅行業)

三 旅行業代理店(他の旅行業を営む者のため第二條第一項第八号に掲げる旅行業務を取り扱う旅行業)

第五条第一項中「旅行あつ、旋業登録簿」を「旅行業者登録簿」に改める。

第六条第一項第三号中「登録の申請前」を「最近」に改め、同項第七号を次のように改める。

七 営業所ごとに第十一条の規定による旅行業務取扱主任者を確実に選任すると認められない者

第六条の三の次に次の一条を加える。

(登録事項の変更の届出)
第六条の四 旅行業の登録を受けた者(以下「旅行者」という。)は、第四條第一項第二号から第七号までに掲げる事項について変更があつたときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

出がないときは、その登録をしないものとする。
第七條の見出しを「(営業保証金の供託)」に改め、同条第一項中「旅行あつ、旋業の登録を受けた者(以下「旅行あつ、旋業者」という。)を「一般旅行業の登録を受けた者(以下「国内旅行業者」という。又は国内旅行業の登録を受けた者(以下「国内旅行業者」という。))」に改める。

第八條から第十一條までを次のように改める。

第八條 一般旅行業者又は国内旅行業者は、事業の開始後、新たに営業所を設置したときは、営業保証金を追加して供託しなければならない。

2 前条第二項及び第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。

第九條 国内旅行業者が一般旅行業の登録を受け、その者が第七條第一項の規定により一般旅行業に係る営業保証金を供託する場合において、現に供託している営業保証金は、一般旅行業に係る営業保証金の一部として供託したものとみなす。

2 第七條第三項の規定にかかわらず、前項の者は、同条第二項の規定による届出をするまでの間において、国内旅行業を営むことができる。

第十條 一般旅行業者が国内旅行業の登録を受け、その者が第七條第一項の規定により国内旅行業に係る営業保証金を供託する場合において、現に供託している営業保証金をもつてこれに充てるものとし、その者は、国内旅行業に係る営業保証金の額をこえる額の営業保証金を取りもどすことができる。

2 第二十一條第二項及び第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を取りもどす場合に準用する。

(営業保証金の額等)

第十一條 営業保証金の額は、主たる営業所及びその他の営業所ごとに、一般旅行業及び国内旅行業の別に、旅行業務に関する取引に係る債務の額及び弁済の状況その他旅行業務に関する取引の実情並びに旅行業務に関する取引の相手方の保護を考慮して、運輸省令で定める額と

する。

2 一般旅行者又は国内旅行者は、前項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の際に供託している営業保証金の額が当該運輸省令の制定又は改正により供託すべきこととなる営業保証金の額に不足することとなるときは、その不足額を追加して供託しなければならない。

3 第七條第二項、第四項及び第五項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。この場合において、同条第四項中「旅行業の登録をした場合において、登録の通知を受けた日から十四日以内」とあるのは「第一条第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の日から三箇月以内」と読み替へる。

4 一般旅行者又は国内旅行者は、第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の際に供託している営業保証金の額が当該運輸省令の制定又は改正により供託すべきこととなる営業保証金の額に不足することとなるときは、その不足額を追加して供託しなければならない。

5 第二十一條第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を取りもどす場合に準用する。

6 営業保証金は、運輸省令で定めるところにより、国債証券、地方債証券その他運輸省令で定める有価証券をもつて、これに充てることが出来る。

7 営業保証金の供託は、一般旅行者又は国内旅行者の主たる営業所のもよりの供託所にしなければならない。

第十一條の次に次の三條を加える。

(旅行業代理店業者の営業所)

第十一條の二 この法律の規定による営業保証金の供託については、旅行業代理店業者の登録を受けた者(以下「旅行業代理店業者」という。)の営業所は、その代理する旅行者の営業所とみなす。

(旅行業務取扱主任者の選任)

第十一條の三 旅行業者は、営業所ごとに、一人以上の第四項の規定に適合する旅行業務取扱主任者を選任して、当該営業所における旅行業務に關し、その取引に係る旅行に関するサービスの提供の確実性、取引条件の明確性その他取引の公正を確保するため必要な管理及び監督に關する事務を行なわなければならない。ただし、次の各号に掲げる事由が生じたときは、その日から十四日間は、旅行業務取扱主任者を選任しておかなくてもよい。

一 当該営業所の旅行業務取扱主任者として選任した者のすべてが第六條第一項第一号から第五号までの一に該当するに至つたとき。

二 当該営業所の旅行業務取扱主任者として選任した者のすべてが欠けるに至つたとき。

2 前項の規定は、旅行業務を取り扱う者が一人である営業所についても適用があるものとす。

3 旅行業務取扱主任者は、他の営業所の旅行業務取扱主任者となることのできない。

4 旅行業務取扱主任者は、第六條第一項第一号から第五号までの一に該当しない者で、次に掲げるものでなければならない。

一 本邦内の旅行のみについて旅行業務を取り扱う営業所にあつては、次に掲げる者

イ 次条の規定による一般旅行業務取扱主任者試験又は国内旅行業務取扱主任者試験に合格した者

ロ イに掲げる者と同等以上の知識及び能力を有すると運輸大臣が認定した者

二 前号の営業所以外の営業所にあつては、次に掲げる者

イ 次条の規定による一般旅行業務取扱主任者試験に合格した者

ロ イに掲げる者と同等以上の知識及び能力を有すると運輸大臣が認定した者

(旅行業務取扱主任者試験)

第十一條の四 旅行業務取扱主任者試験は、旅行

業務取扱主任者の職務に關し必要な知識及び能力について運輸大臣が行なう。

2 旅行業務取扱主任者試験は、一般旅行業務取扱主任者試験及び国内旅行業務取扱主任者試験の二種類とする。

3 運輸大臣は、運輸大臣の指定する者が第一項の知識及び能力に關して実施する講習会の課程を修了した者又は運輸省令で定める資格を有する者について、旅行業務取扱主任者試験の一部を免除することが出来る。

第十二條第一項を次のように改める。

一 一般旅行者又は国内旅行者は、旅行業務の取扱いの料金を定め、その実施前に運輸大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第十二條の二及び第十二條の三を次のように改める。

(旅行業約款)

第十二條の二 一般旅行者又は国内旅行者は、旅行業務に關する契約(旅行に關するサービスを提供し、旅行者の代理として締結する契約を除く)に關し、旅行業約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。運輸省令で定める軽微な変更をしようとする場合を除き、これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつてしなければならない。

一 旅行者の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少なくとも旅行業務の取扱いの料金その他の旅行者との取引に係る金銭の收受及び払いもどしに關する事項並びに旅行者の責任に關する事項が明確に定められているものであること。

3 運輸大臣は、第一項の規定により認可をした旅行業約款が旅行者の正当な利益を害するおそれがあると認められるに至つたときは、旅行業者に対し、その變更を命ずることが出来る。

4 旅行業者は、第一項の規定により認可を受け

た旅行業約款(旅行業代理店業者にあつては、その代理する旅行者が同項の規定により認可を受けた旅行業約款)を営業所において旅行者の見やすいように掲示しなければならない。

(取引態様の明示)

第十二條の三 旅行業者は、旅行業務に關し旅行者と取引をしようとするときは、運輸省令で定める場合を除き、当該取引に係る旅行に關するサービスの提供に關し、代理して契約を締結するの、媒介して契約を成立させるの、取次をするの、又は自ら提供するのであるの別を明らかにしなければならない。

第十二條の四を第十二條の八とし、第十二條の三の次に次の四條を加える。

(取引条件の説明)

第十二條の四 旅行業者は、旅行業務に關し旅行者と契約を締結しようとするときは、旅行者が依頼しようとする旅行業務の内容を確認したうえで、その取引の条件について旅行者に説明しなければならない。

(書面の交付)

第十二條の五 旅行業者は、旅行に關するサービスの提供に關し、当事者の一方を代理して契約を締結し、当事者間を媒介して契約を成立させ、取次をし、又は自ら提供をする契約を締結したときは、運輸省令で定める場合を除き、遅滞なく、旅行者に対し、当該提供すべき旅行に關するサービスの内容及その他運輸省令で定める事項を記載した書面又は当該旅行に關するサービスの提供を受ける権利を表示した書面を交付しなければならない。

(外務員の証明書携帯等)

第十二條の六 旅行業者は、勧誘員、販売員、外交員その他いかなる名称を有する者であるかを問はず、その役員又は使用人のうち、その営業所以外の場所での旅行業者のために旅行業務について取引を行なう者(以下「外務員」という。)に、運輸省令で定める様式による証明書を携帯させなければ、その者を外務員としての業

務に従事させてはならない。

2 外務員は、その業務を行なうときは、前項の証明書を提示しなければならない。

3 外務員は、その所属する旅行業者に代わつて、旅行者との旅行業務に関する取引について、旅行者との旅行業務に関する取引について、一切の裁判外行為を行なう権限を有するものとみなす。ただし、旅行者が悪意であつたときは、この限りでない。

(誇大広告の禁止)

第十二条の七 旅行業者は、旅行業務について広告をするときは、広告された旅行に関するサビスの内容その他の取引の条件について、著しく事実と相違する表示をし、又は実際のものよりも著しく優良であり、若しくは有利であると人を誤認させるような表示をしてはならない。

第十六条第一項中「第七條第一項、第十條第一項及び第十八條第一項の規定により」を削る。

第十七條第一項中「第七條第一項、第十條第一項及び次條第一項の規定により供託された」を「当該旅行業者が供託している」に改め、同条第二項中「省令」を「法務省令、運輸省令」に改める。

第十八條第一項中「第九條第一項に規定する額」を「第十一條第一項の運輸省令で定める額」に改め、同条第二項中「並びに第九條第二項及び第三項」を削り、「第七條第四項」を「同条第四項」に、「省令」を「法務省令、運輸省令」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(営業保証金の保管替え等)

第十八條の二 一般旅行業者又は国内旅行業者は、金銭のみをもつて営業保証金を供託している場合において、主たる営業所を移転したためそのもよりの供託所が変更したときは、遅滞なく、法務省令、運輸省令で定めるところにより、営業保証金を供託している供託所に對し、費用を予納して、移転後の主たる営業所のもよりの供託所への営業保証金の保管替えを請求しなければならない。

2 一般旅行業者又は国内旅行業者は、第十一條第六項に規定する有価証券又はその有価証券及

び金銭をもつて営業保証金を供託している場合において、主たる営業所を移転したためそのもよりの供託所が変更したときは、遅滞なく、新たに当該営業保証金と同額の営業保証金を移転後の主たる営業所のもよりの供託所に供託しなければならない。その供託をしたときは、法務省令、運輸省令で定めるところにより、移転前の主たる営業所のもよりの供託所に供託した営業保証金を取りもどすことができる。

3 第七條第二項の規定は、第一項及び前項前段の場合に準用する。

第十九條第一項中「業務」の下に「の全部若しくは一部」を加える。

第二十條中「第十條第二項」を「第十一條第三項」に改める。

第二十一條第一項中「第九條第一項に規定する額」を「第十一條第一項の運輸省令で定める額」に改め、同条第三項中「省令」を「法務省令、運輸省令」に改める。

第二十一條の二中「登録簿」及び「旅行あつた業者登録簿」を「旅行業者登録簿」に改める。

第二十二條の見出し中「登録の」を削り、同条中「又は第八條第一項の規定による変更の登録の申請をする者は、二千元以下の範囲内において政令」を「する者、第十一條の三第四項の規定による認定を受けようとする者又は第十一條の四第一項の旅行業務取扱主任者試験を受けようとする者は、実費を勘案して運輸省令」に改め、同条の次に次の一章を加える。

第三章 旅行業協会

(指定)

第二十二條の二 運輸大臣は、次の各号に掲げる要件を備える者の申請があつた場合において、その者が次条各号に掲げる業務の全部について適正な計画を有し、かつ、確実にその業務を行なうことができると認められるときは、この章に定めるところにより同条各号に掲げる業務を行なう者として、指定することができる。

一 申請者が民法(明治二十九年法律第八十九

号)第三十四條の規定により設立された社團法人であること。

二 申請者が旅行業者のみを社員とするものであること。

三 申請者の定款が社員の資格の得喪に關し第二十二條の四の規定に適合するものであること。

四 申請者が第二十二條の二十一第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から五年を経過していない者でないこと。

五 申請者の役員のうち第六條第一項第一号から第三号まで又は第五号の一に該當する者がないこと。

2 運輸大臣は、前項の指定をしたときは、その指定した者(以下「旅行業協会」という。)の名称、住所及び事務所の所在地並びに第二十二條の九第一項の運輸大臣の指定する弁済業務開始日を官報で公示しなければならない。

3 旅行業協会は、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(業務)

第二十二條の三 旅行業協会は、次の各号に掲げる業務をこの章に定めるところにより適正かつ確実に実施しなければならない。

一 旅行者及び旅行に関するサービスを提供する者からの社員の取り扱った旅行業務に対する苦情の解決

二 旅行業務の取扱にに従事する者に対する研修

三 旅行業務に關し社員と取引をした者に対しその取引によつて生じた債權に關し弁済をする業務(以下「弁済業務」という。)

(社員の資格及び加入)

第二十二條の四 旅行業協会は、社員の資格につ

いて、第四條第三項に規定する旅行業の種別以外の制限を加えてはならない。

2 旅行業協会は、社員としての資格を有する旅行業者が旅行業協会に加入しようとするときは、正当な理由がないのに、その加入を拒み、又はその加入につき現在の社員が加入の際に附されたよりも困難な条件を附してはならない。

(社員の加入及び脱退の報告)

第二十二條の五 旅行業協会は、新たに社員が加入し、又は社員がその地位を失つたときは、直ちに、その旨を運輸大臣に報告しなければならない。

(苦情の解決)

第二十二條の六 旅行業協会は、旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者から社員が取り扱った旅行業務に関する苦情について解決の申出があつたときは、その相談に応じ、申出人に必要な助言をし、当該苦情に係る事情を調査するとともに、当該社員に對し当該苦情の内容を通知してその迅速な処理を求めなければならない。

2 旅行業協会は、前項の申出に係る苦情の解決について必要があると認めるときは、当該社員に對し、文書若しくは口頭による説明を求め、又は資料の提出を求めることができる。

3 社員は、旅行業協会から前項の規定による求めがあつたときは、正当な理由がないのに、これを拒んではならない。

4 旅行業協会は、第一項の申出、当該苦情に係る事情及びその解決の結果について社員に周知させなければならない。

(旅行業務の研修)

第二十二條の七 旅行業協会は、その組織する社員の旅行業の種別に應じ、一定の課程を定め、旅行業務取扱主任者の職務に關し必要な知識及び能力についての研修その他旅行業者の従業者に対する旅行業務の取扱についての研修を実施しなければならない。

2 前項の研修は、社員以外の旅行業者の従業者

も受けることができるようにしなければならない。

(弁済業務保証金の供託)

第二十二條の八 旅行業協会は、第二十二條の十第一項から第三項までの規定により弁済業務保証金分担金の納付を受けたときは、その日から七日以内に、法務省令、運輸省令で定めるところにより、その納付を受けた額に相当する額の弁済業務保証金を供託しなければならない。

2 弁済業務保証金の供託は、旅行業協会の住所のもよりの供託所にしなければならない。

3 第七條第二項及び第十一條第六項の規定は、第一項の規定により弁済業務保証金を供託する場合に準用する。

(弁済業務保証金の還付)

第二十二條の九 保証社員(次条第一項の規定により弁済業務保証金分担金を納付した社員で第三條の登録を受けた日から一年を経過した者をいう。以下同じ。)と旅行業務に關し取引をした者は、運輸大臣の指定する弁済業務開始日以後、その取引によつて生じた債權に關し、当該保証社員について弁済業務規約で定める弁済限度額の範囲内(当該保証社員について既に次項の認証をした債權があるときはその額を控除し、第二十二條の十一第二項の規定により納付を受けた額があるときはその額を加えた額の範囲内)において、旅行業協会が供託している弁済業務保証金から弁済を受ける權利を有する。

2 前項の權利を實行しようとする者は、その債權について旅行業協会の認証を受けなければならない。

3 旅行業協会は、第一項の權利の實行があつた場合においては、その日から二十一日以内に、当該還付額に相当する額の弁済業務保証金を供託しなければならない。

4 第七條第二項及び第十一條第六項の規定は、前項の規定により弁済業務保証金を供託する場合に準用する。

5 第一項の弁済限度額は、第二十二條の十四の

規定の適用がないとしたならば当該保証社員である旅行業者が供託すべきこととなる營業保証金の額を下ることができない。

6 第一項の權利の實行に關し必要な事項は法務省令、運輸省令で、第二項の認証に關し必要な事項は運輸省令で定める。

(弁済業務保証金分担金の納付等)

第二十二條の十 次の各号に掲げる者は、当該各号に掲げる日までに、弁済業務保証金に充てるため、弁済業務規約で定める額の弁済業務保証金分担金を旅行業協会に納付しなければならない。

一 第三條の登録を受けた日から一年を経過しない一般旅行業者又は国内旅行業者である社員 同条の登録を受けた日から一年を経過する日

二 第三條の登録を受けた日から一年を経過した一般旅行業者又は国内旅行業者で旅行業協会に加入しようとする者 その加入しようとする日

三 第三條の登録を受けた日から一年を経過した一般旅行業者又は国内旅行業者で第二十二條の二第一項の指定の日(旅行業協会の社員である者 前条第一項の運輸大臣の指定する弁済業務開始日の一箇月前の日)

2 保証社員は、新たに營業所(その者を代理して旅行業務を取り扱う旅行業代理店業者の營業所を含む。以下この章において同じ。)を設置したときは、その日から十四日以内に、弁済業務規約で定める額の弁済業務保証金分担金を旅行業協会に納付しなければならない。

3 保証社員は、弁済業務規約の変更により弁済業務保証金分担金の額が増額されたときは、弁済業務規約で定める期日までに、その増額分の弁済業務保証金分担金を旅行業協会に納付しなければならない。

4 社員は、第一項第一号若しくは第三号又は前二項に規定する期日までにこれらの規定による弁済業務保証金分担金を納付しないときは、旅

行業協会の社員の地位を失う。

5 第一項又は第二項の弁済業務規約で定める弁済業務保証金分担金の額は、第二十二條の十四の規定の適用がないとしたならば当該社員である旅行業者が供託すべきこととなる營業保証金の額の五分の一を下ることができない。

6 第十一條第一項の運輸省令が改正された場合において、弁済業務規約で定める弁済業務保証金分担金の額が前項に規定するその最低額を下ることとなるときは、弁済業務規約が変更され、弁済業務保証金分担金の額が同項に規定する最低額に増額されたものとみなす。この場合において、第三項の規定の適用については、同項中「弁済業務規約で定める期日」とあるのは「当該増額に係る第十一條第一項の運輸省令の施行の日から三箇月を経過した日」とする。

(還付充当金の納付等)

第二十二條の十一 旅行業協会は、第二十二條の九第一項の規定により弁済業務保証金の還付があつたときは、当該還付に係る保証社員又は保証社員であつた者に対し、当該還付額に相当する額の還付充当金を旅行業協会に納付すべきことを通知しなければならない。

2 前項の通知を受けた保証社員又は保証社員であつた者は、その通知を受けた日から十四日以内に、その通知された額の還付充当金を旅行業協会に納付しなければならない。

3 保証社員は、前項に規定する期日までに第一項の還付充当金を納付しないときは、旅行業協会の社員の地位を失う。

(弁済業務保証金の取りもどし等)

第二十二條の十二 旅行業協会は、保証社員が旅行業協会の社員の地位を失つたときは、当該保証社員であつた者が第二十二條の十の規定により納付した弁済業務保証金分担金の額に相当する額の弁済業務保証金を、保証社員がその營業所を廃止したため当該保証社員に係る同条の弁済業務保証金分担金の額が減少することとなるときは、その減少することとなる額に相当する額

の弁済業務保証金を取りもどすことができる。

2 旅行業協会は、弁済業務規約の変更により弁済業務保証金分担金の額が増額されたときは、すべての保証社員の減額分に相当する額の弁済業務保証金を取りもどすことができる。

3 旅行業協会は、第二項の規定により弁済業務保証金を取りもどしたときは、当該保証社員であつた者又は保証社員に対し、その取りもどした額に相当する額の弁済業務保証金分担金を返還する。

4 前項の場合において、当該保証社員が社員の地位を失つたときは次項に規定する期間が経過した後、旅行業協会が当該保証社員であつた者又は保証社員に対して債權を有するときはその債權に關し弁済が完了した後、旅行業協会が当該保証社員であつた者又は保証社員に關し第二十二條の九第二項の認証をした債權があるときは当該債權に關して生ずることとなる前条第一項の還付充当金の債權に關し弁済が完了した後、前項の弁済業務保証金分担金を返還する。

5 旅行業協会は、保証社員が社員の地位を失つたときは、当該保証社員であつた者との旅行業務に關する取引でその者が保証社員であつた期間におけるものによつて生じた債權に關し第二十二條の九第一項の權利を有する者に対し、六箇月を下らない一定期間内に同条第二項の認証を受けるため申し出るべき旨を公告しなければならない。

6 旅行業協会は、前項の期間内に申出のなかつた同項の債權に關しては、第二十二條の九第二項の認証をすることができない。

7 第二十一條第三項の規定は、第一項及び第二項の規定により弁済業務保証金を取りもどす場合に準用する。

(弁済業務保証金準備金)

第二十二條の十三 旅行業協会は、第二十二條の九第三項の規定により弁済業務保証金を供託する場合において還付充当金の納付がなかつたとき、弁済業務保証金の供託に充てるため、弁済

業務保証金準備金を積み立てなければならぬ。

2 旅行業協会は、弁済業務保証金(第二十二条の八第三項において準用する第十一条第六項の規定により供託された有価証券を含む)から生ずる利息又は配当金を弁済業務保証金準備金に繰り入れなければならない。

3 旅行業協会は、第二十二条の九第三項の規定により弁済業務保証金を供託する場合において、第一項の弁済業務保証金準備金をこれに充てて不足するときは、その不足額に充てるため、保証社員に対し、弁済業務規約で定める額の特別弁済業務保証金分担保金を旅行業協会に納付すべきことを通知しなければならない。

4 前項の通知を受けた保証社員は、その通知を受けた日から一箇月以内に、その通知された額の特別弁済業務保証金分担保金を旅行業協会に納付しなければならない。

5 第二十二条の十一第三項の規定は、前項の場合に準用する。

6 旅行業協会は、弁済業務保証金準備金を第二十二条の九第三項の規定による弁済業務保証金の供託に充てた後において、第二十二条の十一第二項の規定により当該弁済業務保証金の供託に係る還付充当金の納付を受けたときは、その還付充当金を弁済業務保証金準備金に繰り入れなければならない。

7 旅行業協会は、弁済業務保証金準備金の額が運輸省令で定める額をこえることとなるときは、運輸大臣の認可を受けて、第二十二条の三各号に掲げる業務の実施に要する費用に充てるため、そのこえることとなる額の弁済業務保証金準備金を取り出すことができる。

(営業保証金の供託の免除)

第二十二条の十四 保証社員は、第二十二条の九第一項の運輸大臣の指定する弁済業務開始日以後、この法律の規定による営業保証金を供託することを要しない。

第二十二条の十五 旅行業者は、旅行業協会の保証社員となつたときは、供託した営業保証金を取りもどすことができる。

2 第二十一條第二項及び第三項の規定は、前項の規定により営業保証金を取りもどす場合に準用する。

3 旅行業者は、保証社員でなくなつたときは、直ちに、営業保証金を供託しなければならない。

4 第七條第二項及び第五項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。この場合において、同条第五項中「前項の催告をした場合において、同項の規定により定められた期間内に旅行業者が」とあるのは「旅行業者が保証社員でなくなつた日から七日以内に」と読み替へる。

(保証社員の旅行業約款の記載事項)

第二十二條の十六 保証社員は、その旅行業約款に次に掲げる事項を明示しておかなければならない。

一 その所属する旅行業協会の名称及び所在地
二 保証社員と旅行業務に關し取引をした者は、その取引によつて生じた債權に關し、その所属する旅行業協会が供託している弁済業務保証金から弁済を受けることができること。

三 当該保証社員に係る弁済業務保証金からの弁済限度額

四 営業保証金を供託していないこと。

(弁済業務規約の認可)

第二十二條の十七 旅行業協会は、次に掲げる事項に關し弁済業務規約を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

一 弁済業務保証金分担保金の額及び納付の方法に關する事項

二 弁済限度額及び債權の認証に關する事項
三 還付充当金の納付の方法に關する事項

四 弁済業務保証金の取りもどし及び取りもどし金の管理に關する事項

五 弁済業務保証金分担保金の返還に關する事項
六 弁済業務保証金準備金の管理の方法並びに特別弁済業務保証金分担保金の額及び納付の方法に關する事項

七 前各号に掲げるもののほか、弁済業務の実施に關し必要な事項

2 運輸大臣は、前項の規定により認可をした弁済業務規約が弁済業務の適正かつ確実な実施上不適当なものとなつたと認めるときは、旅行業協会に対し、その變更を命ずることができる。

(事業計画等)

第二十二條の十八 旅行業協会は、毎事業年度開始前に(第二十二條の二第一項の指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後すみやかに)、事業計画及び収支予算を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 旅行業協会は、毎事業年度経過後三箇月以内に、事業報告書、貸借対照表、収支決算書及び財産目録を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

(役員(の選任及び解任)

第二十二條の十九 旅行業協会の役員(の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 運輸大臣は、旅行業協会の役員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第二十二條の十七第一項の規定により認可を受けた弁済業務規約に違反する行為をしたとき、又はその在任により旅行業協会が第二十二條の二第一項第五号に掲げる要件に適合しなくなるときは、旅行業協会に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

(監督命令)

第二十二條の二十 運輸大臣は、この章の規定を施行するため必要があると認めるときは、旅行

業協会に対し、監督上必要な命令をすることができる。

(指定の取消し)

第二十二條の二十一 運輸大臣は、旅行業協会が次の各号の一に該当するときは、第二十二條の二第一項の指定を取り消すことができる。

一 第二十二條の三各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施することができないと認められるとき。

二 この法律、この法律に基づく命令又は第二十二條の十七第一項の規定により認可を受けた弁済業務規約に違反したとき。

三 第二十二條の十七第二項、第二十二條の十九第二項又は前条の規定による処分違反したとき。

2 運輸大臣は、第二十二條の二第一項の指定を取り消したときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(指定の取消し等の場合の営業保証金の供託)

第二十二條の二十二 旅行業協会が第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した場合においては、当該旅行業協会の保証社員であつた旅行業者は、営業保証金を供託しなければならない。

2 第七條第二項及び第五項の規定は、前項の規定により営業保証金を供託する場合に準用する。この場合において、同条第五項中「前項の催告をした場合において、同項の規定により定められた期間内」とあるのは「旅行業協会が第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した日から二十一日以内」と読み替へる。

(指定の取消し等の場合の弁済業務)

第二十二條の二十三 運輸大臣は、第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した旅行業協会(以下「旧協会」という。)の保証社員であつた旅行業者のうち前条第二項において準用する第七條第五項の規定により登録を取り消した者を旧協会に通知する。

2 旧協会は、前項の通知を受けたときは、供託

した弁済業務保証金を取りもどすことができる。ただし、同項の通知に係る保証社員であつた者の弁済限度額の合計額及びその他の保証社員であつた者に係る第二十二條の九第二項の認定をした債権で同条第一項の権利が実行されてないものの合計額に相当する額の弁済業務保証金については、この限りでない。

3 旧協会は、第一項の通知を受けたときは、同項の通知に係る保証社員であつた者との旅行業務に関する取引でその者が保証社員であつた期間におけるものによつて生じた債権に關し第二十二條の九第一項の権利を有する者に對し、六箇月を下らない一定期間内に同条第二項の認定を受けるため申し出るべき旨を公告しなければならぬ。

4 旧協会は、前項の規定による公告をした後に、おいては、当該公告に定める期間内に申出のあつた同項に規定する債権について、なお第二十二條の九第二項の規定による認定の事務を行なうものとする。

5 旧協会は、第三項の公告に定める期間内に申出のあつた同項に規定する債権に關する認定の事務が終了した後は、その時において供託されている弁済業務保証金のうちその時まで第二十二條の九第二項の認定をした債権で同条第一項の権利が実行されてないものの合計額を控除した額の弁済業務保証金を取りもどすことができる。

6 旧協会は、第三項の公告に定める期間の後六箇月を経過した日以後は、その時においてなお供託されている弁済業務保証金を取りもどすことができない。

7 第二十一條第二項及び第三項の規定は第三項の規定により公告をする場合に、同条第三項の規定は第二項及び前二項の規定により弁済業務保証金を取りもどす場合に準用する。

(指定の取消し等の場合の弁済業務保証金等の交付)

第二十二條の二十四 旧協会は、前条第二項、第

五項及び第六項の規定により取りもどした弁済業務保証金、第二十二條の二第一項の指定を取り消され、又は解散した日(以下「指定取消し等の日」という。)以後において第二十二條の十一第二項の規定により納付された還付充当金並びに弁済業務保証金準備金(指定取消し等の日以後において第二十二條の十三第四項の規定により納付された特別弁済業務保証金分担保金を含む。)を、指定取消し等の日に保証社員であつた者に對し、これらの者に係る弁済業務保証金分担保金の額に應じ、政令で定めるところにより、交付する。

第四章 雑則

第二十五條を次のように改める。

(旅行業者の団体の届出)

第二十五條 旅行業務に関する取引の公正の確保又は旅行業者の健全な発達を図ることを目的として旅行業者が組織する団体は、その成立の日から三十日以内に、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。

第二十五條の次に次の一條を加える。

(試験事務の代行)

第二十五條の二 運輸大臣は、申請により、旅行業協会に第十一條の四の規定による旅行業務取扱主任者試験の事務(以下「試験事務」という。)を行なわせることができる。

2 旅行業協会は、前項の規定により試験事務を行なうとするときは、試験事務の実施に關する規程(以下「試験事務規程」という。)を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

3 前項の試験事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。

4 試験事務に従事する旅行業協会の役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、試験事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

5 前項に規定する旅行業協会の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

6 運輸大臣は、旅行業協会の役員が第二項の規定により認可を受けた試験事務規程に違反する行為をしたときは、旅行業協会に對し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

7 旅行業協会が試験事務を行なうときは、第二十二條の規定による手数料は、旅行業協会に納付するものとする。この場合において、納付された手数料は、旅行業協会の収入とする。

8 第二十二條の十七第二項の規定は試験事務規程について、第二十二條の二十の規定は旅行業協会が試験事務を行なう場合に準用する。

第二十六條第一項中「又は」の下に「旅行業協会その他の」を加え、同条第二項中「事務所又は代理店」を「若しくは事務所若しくは旅行業協会の事務所」に改め、同条の次に次の一條を加える。

(運輸省令への委任)

第二十六條の二 この法律に規定するもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十七條の次に次の章名を附する。

第五章 罰則

第二十八條第一号中「一般旅行あつ、旋業」を「旅行業」に改め、同条第三号を削り、同条第二号中「第十條第二項」を「第八條第二項」に、「一般旅行あつ、旋業者」を「者」に改め、同号を同条第三号とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 第六條の四第一項の規定による變更の届出をしないで新たに設置した営業所においてその事業を開始した者

第二十八條第四号中「一般旅行あつ、旋業者」を「者」に改める。

第二十九條を次のように改める。

第二十九條 第十九條第一項の規定による業務の停止の命令に違反した者は、十万円以下の罰金

に処する。

第二十九條の二 第二号を第三号とし、第一号を第二号とし、同号の前に次の一号を加える。

一 第十一條の三第一項の規定に違反した者

第二十九條の二に次の三号を加える。

四 第十二條の二第一項の規定により認可を受けていなければならない事項を認可を受けないでした者

五 第十二條の二第三項の規定による命令に違反した者

六 第二十五條の二第四項の規定に違反してその職務に關して知り得た秘密を漏らした者

第三十條第一号を次のように改める。

一 第六條の四第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

第三十條第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 第十二條の六第一項の規定に違反して外務員としての業務を行なわせた者

第三十二條第一号を次のように改める。

一 第十二條の二第四項の規定に違反して旅行業約款を揭示しなかつた者

第三十二條第二号を削り、同条第三号中「第十二條の四」を「第十二條の八」に改め、同条同号を第二号とし、第四号を第三号とする。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。

(経過措置)

第二條 この法律の施行の際現に改正前の旅行あつ、旋業法(以下「旧法」という。)第三條又は第六條の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けている者は、改正後の旅行業法(以下「新法」という。)第三條又は第六條の三第一項の規定による一般旅行業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなす。

2 前項の規定により一般旅行業又は国内旅行業

の登録を受けた者とみなされるものについての
新法第六条の二の規定の適用については、その
者が旧法第三条又は第六条の三第一項の規定に
より登録を受けた日を新法第六条の二の登録の
日とみなす。

3 旧法の規定による旅行業、旅業登録簿は、
新法の規定による旅行業者登録簿とみなす。

第三条 この法律の施行の際現に日本人の本邦内
の旅行のみを対象として旧法第二条第一項第二
号の行為を行なう事業を営んでいる旧法第三条
ただし書に規定する者（以下「旧法届出業者」と
いう。）及び新法第四条第三項第三号の旅行業
代理店業に該当する事業を営んでいる者（以下
「旧法代理店業者」という。）は、この法律の施行
の日から二月間は、新法第三条の登録を受けな
い。当該事業を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登録の申請をした
場合において、登録又は登録の拒否の処分があ
るまでの間についても、同様とする。

2 前項に規定する期間内においては、新法第四
条第一項第六号、第十一条の二、第十二条の三
から第十二条の七まで、第十三条、第十四条及
び第二十六条の規定並びにこれらの規定に違反
する行為に対する罰則の規定の適用については、
旧法届出業者を国内旅行業者と、旧法代理店
業者を旅行業代理店業者と、旧法代理店業者
の営業所を旅行業代理店業者の営業所とみな
す。

3 第一項に規定する期間内においては、旧法第
十二条の二及び第三十二条（第一号及び第二号
に係る部分に限る。）の規定は旧法届出業者につ
いて、旧法第十一条（旧法第十二条の四に係る
部分に限る。）、第十二条の四及び第三十二条
（第三号に係る部分に限る。）の規定は旧法代理
店業者の営業所について、なおその効力を有す
る。

4 新法第六条の四の規定は、一般旅行業者又は
国内旅行業者（前条第一項の規定により一般旅
行業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなさ

れるものを含む。）が、第一項に規定する期間が
経過した際同項の規定の適用を受けていた旧法
代理店業者がその期間の経過後も引き続きその
旅行業務について代理させる場合についても、
適用があるものとする。

第四条 新法第十一条の三第四項の規定は、この
法律の施行の日から一年間は、適用しない。

2 前項の期間内における新法第六条第一項第七
号の規定の適用については、旧法第六条第一項
第七号に掲げる事項を新法第六条第一項第七号
に掲げる事項とみなす。

第五条 附則第二条第一項の規定により一般旅行
業又は国内旅行業の登録を受けた者とみなされ
るものに係る旅行業約款については、この法律
の施行の日から一年間は、新法第十二条の二の
規定を適用せず、なお従前の例による。

第六条 新法第十八条の二の規定は、附則第二条
第一項の規定により一般旅行業又は国内旅行業
の登録を受けた者とみなされるものがこの法律
の施行の際現に営業保証金を供託している供託
所がその者の主たる営業所のもよりの供託所と
異なる場合について準用する。この場合におい
て、新法第十八条の二第一項及び第二項中「主
たる営業所を移転したためそのもよりの供託所
が変更したときは、遅滞なく」とあるのは「そ
の供託所が主たる営業所のもよりの供託所でない
ときは、この法律の施行の日から六月以内に
に」と、「移転後の主たる営業所のもよりの供
託所」とあるのは「主たる営業所のもよりの供
託所」と、同条第二項中「移転前の主たる営業
所のもよりの供託所」とあるのは「従前の供託
所」と読み替えるものとする。

第七条 この法律の施行の際現に新法第二十五条
に規定する事項を目的として旅行業者が組織し
ている団体は、この法律の施行の日から三十日
以内に、同条の運輸省令で定める事項を運輸大
臣に届け出なければならない。

第八条 この法律の施行前に旧法及びこれに基
づく命令の規定によつてした処分、手続その他の
行為は、新法及びこれに基づく命令の相当規定
によつてした処分、手続その他の行為とみな
す。

第九條 この法律の施行前にした行為及び附則第
五條の規定により従前の例によることとされる
旅行業約款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。

（運輸省設置法の一部改正）
第十條 運輸省設置法（昭和二十七年法律第百五
十七號）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十四號の十六を次のように改
める。
十四の十六 旅行業に關し、登録し、認可し、
又は必要な処分をすること。

第四條第一項第十四號の十六の次に次の一
号を加える。
十四の十六の二 旅行業者の組織する団体に関
し、指定し、認可し、又は必要な処分をす
ること。

第二十二條第一項第二十三號中「旅行あつせ
ん業及び」を削り、同号を同項第二十三號の二
とし、同項第二十二號の次に次の一號を加え
る。
二十三 旅行業及び旅行業者の組織する団体
に關すること。
（租税特別措置法の一部改正）

四十三 旅行業の登録

旅行業法（昭和二十七年法律第二百三十九號）第三條
（登録）の規定による旅行業の登録
（一）一般旅行業の登録
（二）国内旅行業の登録
（三）旅行業代理店業の登録

第十一條 租税特別措置法（昭和三十三年法律第
二十六號）の一部を次のように改正する。
第十三條の三第四項第八號を次のように改め
る。

八 対外支払手段を対価として行なう旅行業
法（昭和二十七年法律第二百三十九號）第二
條第二項に規定する旅行業務（同法第六條
の四第一項に規定する旅行業者である個人
の行なうものに限る。）

第十三條の三第七項第八號中「旅行あつせん
業者」を「旅行業者」に、「旅行あつせん」を
「旅行業務」に改め、同條第八項第一號中「旅行
あつせん」を「旅行業務」に改める。
第四十六條の二第三項第八號を次のように改
める。

八 対外支払手段を対価として行なう旅行業
法第二條第二項に規定する旅行業務（同法
第六條の四第一項に規定する旅行業者であ
る法人の行なうものに限る。）
第四十六條の二第六項第八號中「旅行あつせ
ん業者」を「旅行業者」に、「旅行あつせん」を
「旅行業務」に改め、同條第七項第一號中「旅行
あつせん」を「旅行業務」に改める。

（登録免許税法の一部改正）
第十二條 登録免許税法（昭和四十二年法律第三
十五號）の一部を次のように改正する。
別表第一第四十三號を次のように改める。

四十三 旅行業の登録	登録件数 登録件数 登録件数	一件につき三万円 一件につき一万円 一件につき五千円
------------	----------------------	----------------------------------

昭和四十六年三月二十六日印刷

昭和四十六年三月二十七日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

K