

第百二回 参議院運輸委員會會議錄第十号

昭和六十年五月二十一日(火曜日)
午前十時一分開会

委員の異動

四月二十二日
辞任 伊藤 郁男君
補欠選任 柄谷 道一君

四月二十三日
辞任 藤田 栄君
補欠選任 福岡日出磨君
吉村 真事君 藤野 賢二君
柄谷 道一君 伊藤 郁男君

四月二十四日
辞任 福岡日出磨君
補欠選任 藤田 栄君
藤野 賢二君 吉村 真事君

出席者は左のとおり。

委員長 鶴岡 洋君
理事 大木 浩君
梶原 清君
瀬谷 英行君
矢原 秀男君

委員 江島 淳君
高平 公友君
藤田 栄君
森田 重郎君
安田 隆明君
山崎 竜男君
吉村 真事君
小柳 勇君
安恒 良一君
小笠原貞子君

国務大臣

運輸大臣 伊藤 郁男君
山田耕三郎君

政府委員 山下 徳夫君
永光 洋一君
棚橋 泰君

運輸大臣官房長 栗林 貞一君
運輸大臣官房国 有鉄道再建総括 審議官 柳 泰君

運輸省貨物流通 局長 栗林 貞一君
運輸省海上技術 安全局長 神津 信男君

運輸省海上技術 安全局長 武石 章君
運輸省海上技術 海上保安庁長官 角田 達郎君

労働省婦人局長 赤松 良子君
労働省婦人局長 多田 稔君

事務局側 常任委員会専門 員 菊地 好司君
労働省労働基準 局監督課長 多田 稔君

本日の會議に付した案件
○船員法の一部を改正する法律案(第百一回国会 内閣提出、衆議院送付)(継続案件)

○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員會を 開会いたします。

船員法の一部を改正する法律案を議題といたし ます。

本案につきましては、第百一回国会において既 に政府より趣旨説明を聴取しておりますので、こ れより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。
○瀬谷英行君 大臣にせっかく御出席をいただき

ましたので、船員法の問題の質疑に先立って、先 般の補助金の特別委員會で行われました問題につ いて質問したいと思います。

先般、これ新聞にも大々的に出たのであります が、亀井国鉄監理委員長が、国鉄の分割民営化を 認めなければ国鉄総裁の更迭ということも考えな きやならぬという趣旨の発言をしたということが ニュースになりました。これは極めて大きな問題

だと我々も考えざるを得ないんです。その発言に 対して總理からの答弁もあつたし、運輸大臣の答 弁もあつたわけでございますけれども、何となく この内容が後になるほど、メモを見てどうのこう のという話であいまになつておるといふ感じが いたします。そこで、きょうは本日は總理にも聞 きたいところでありますけれども、政府側を代表

いたしまして運輸大臣からこの問題についての政 府の見解というものを明らかにしてもらふ必要が あると思ひますので、この監理委員長の発言問題 について政府としてはどのようにこれを受けと め、どのように対処するつもりなのか、お答えを いただきたいと思います。

○国務大臣(山下徳夫君) まず、政府としての見 解と申しますか、私は見解と申し上げた方がいい かどうか、その問題は別といたしまして、その前 に、今も御指摘がございました、後でメモでいろ いろ言っているがということでございますが、そ の問題をもう一遍ひとつ私取り返してみまして、 亀井委員長から言われたことをそのままお伝えい たしておきたいと思ひます。

それは、先般の新聞報道については真意を伝え ていない、こういう前提のもとに、記者とのやり とりに対して、国鉄総裁はやるのか、こういう 問いに対して、答へは、我々は国鉄総裁の人事に ついてはやかやく言う立場にない、監理委員會は現 在再建案を作成中で、政府がそれを受けて決定を

したら、国鉄は国の機関である以上それに従うこ とになるであらう、もし従わなかった場合は進退 問題に発展せざるを得ないであらう、こういう趣 旨のことを話したのであつて、したがつて新聞報道 は真意を伝えていない、こういうことが私の方に メモとして参つたわけでございます。これがいわ ゆるメモでございますから、改めてまたここで お 伝えしておきたいと思ひます。

監理委員長の発言の趣旨は、再建監理委員會の 答申が出れば政府はそれを尊重するということになつておる、その答申に国鉄幹部が反対するよう なことがあるならばそれは辞任に結びつくことも あるであらう、こういう趣旨として私は理解をい たしておるわけでございまして、そのこと自体は 内閣の人事権を決して侵す問題ではない、かよう に私は理解をいたしておる次第でございます。

運輸省といたしましては、国鉄が本年一月に独 自の案を発表いたしましたことは御承知のとおり でございますが、その際、總裁談話で、政府の最終 方針が明らかになればこれに協力する旨のことを 總裁は表明をしておられるわけでございまして、

で、今後協力体制が得られるものと政府といたし ては期待をいたしておる次第でございます。

○瀬谷英行君 政府の方針が出れば總裁としては これに従うということと總裁は言っておる。それ なのに監理委員長は、政府の方針が決まっても總 裁が従わないならばという前提をつけて、そして 總裁の交代あるいは更迭ということを大きくにお

わせておる、この点が私は問題だと思ふんです。 こういう前提というものは言わずもがなのことな んです、はっきり言へば、そういう言わすもがな の前提をつけて、なおかつ大々的ににおわすこと ろのわらひは、總裁は更迭をするかもしれないぞ という一つのおどかしであります。こういうこと を天下に公表する、新聞がそうするとその小さな

前提を省略して総裁更迭という大問題だけを取り上げるのは当然の話なんです。新聞の取り上げ方とすれば私はこれは至極もつともな取り上げ方だと思ふんですよ。

ところが、その小さな前提を、メモで来たからといってそれを弁明に使うということはちよつとこれはできないことだと思ふんですね。だからそういう点、監理委員長が言わずもがなのその前提に基づいて国鉄総裁の進退問題についてまで口外をするということは、これは立場をわきまえないということになるというふうには思ふを得ないと思うのでありますが、大臣自身がこの監理委員長長の表明に対して何かその気持ちがあるといふたような発言をされたということも聞いておるのでありますが、その点はどうなんですか。

○国務大臣(山下徳夫君) 今申し上げましたとおり、これは記者団の質問に対して答えられたという形でございまして、国鉄総裁をやめるのかという設問に対して、しかも、もしという、そういうことがあればという、云々すればという前提に立つてのこととございまして、そのことはそのとおりには私は理解をいたしておるわけでござい

ます。ただ、わかるような気持ちがあると率直に私は申し上げました。それはそのとおりであります。それは、総裁談話にもありますように、政府が決定をすればそれに従うという総裁の談話であるけれども、そのときに急に従うというのか、あるいは、政府と委員会も適宜すり合わせをやっておりますから、その過程においては、あの一月十日の国鉄の中間答申と申しますが、あれから一歩も出ないということじゃなくて、さらに双方が大いに詰めていかなければならぬ、目下ずっと私は詰めるながら作業をされるべきであると思ふのですが、もしそういう気持ちがあるならば、その前提として十分に協力を得られておらないのかという、ただ単に私はその程度で申し上げたのであって、実際は両方の間のすり合わせがどの程度に協調的に進められているかと

いうことについては、実は私も正確には承知いたしておりません。

○瀬谷英行君 仮定に基づいた発言というのは、みだりにしないのが普通なんですよ。吉田総理が、仮定の問題には答えられませんでした。吉田総理が、昔にやられて、このことが今に至るまで我々の記憶に残っているわけでありまして、亀井監理委員長は仮定の問題にあえて答えている。その答えが大きな問題になるであろうことを十分に計算の上でな答えておる。ここに本心がはつきりあらわれておるといふふうに見えないわけにかなひよう。だから、記者会見で聞かれたのだからしようがないというわけのものではないと思ふんですね。たまたまこれはその真意があらわれた。みずからが国鉄総裁より上には鎮座をしてい

る、こういう意識がなければこんな発言は出てこないと思ふんですよ。これは私もやっぱり、総裁の上の総裁、大臣の上の大臣気取りになっているんじゃないのか、そういう危機の念を持っているところへもってきて監理委員長長のこういう発言が出てくる。

そういうことであれば、一片のメモでもって釈明をしてもらうというには問題が大き過ぎると思ふんですね。これは監理委員長の出席を求めて、その小さなメモでもって大臣に真意を伝えるんじゃないかと、我々の前で国民の前に明らかにするようには真意を表明してもらわなきゃならない、こういうふうには思ふんですが、その点どうですか。

○国務大臣(山下徳夫君) おっしゃるとおり、仮定の問題については責任ある立場の人がなかなか答えにくいことは私も何回か体験したこととございまして、過去の通例からしてもおっしゃる点が多いのではないかと思います。にもかかわらず、仮定の質問が非常に多いこともこれは事実でございまして。したがって、それにどう答えるかはその答弁者のお気持ち次第だと私は存じますが、今御指摘の点につきましては、私も所管の大臣として近々一回お会いしてよく真意を確かめてみたいと

は思っている次第でございまして。

○瀬谷英行君 物陰に隠れていろいろ物を言う、新聞記者に対しては物を言う、こういう習慣はよくないんですよ。国会に出てきてどんだん言えたいと思ふんですよ。ところが国会に出てこいといふたってなかなか出てこないんですよ。もったいないをつけて。このぐらいいつたをつけて出席を渋るところはないんですよ。率直に申し上げて。これは人前で余りしやべりたくないという意識があるのかと思ふんですよ。やっぱり答えが出ればそれを政府が尊重するということになる大きな問題ですから、こそこそやられたんじや迷惑なんです。

先般、読売新聞の世論調査というものが出ました。国鉄の問題で分割民営賛成か反対か、そうしたら全国世論調査の内容は、「分割・民営化ともに賛成」というのは四一％だった。しかし四一％が賛成だというけれども、じゃ、この賛成した人は分割民営の内容がどういふものなのか知っているのかどうかということですね。私は知るはずがないと思ふんですよ。答申が出ていないんだから。分割だっているあるわけですね。今まで言われて

いるように、赤字ローカル線と幹線を分割をしろというの、これは一つの分割ですよ。しかし、巷間伝えられているように、島別に分けて、本州をまた三つにも四つにも分けるといったような七分割案などというの、NHKでも報道されておるし新聞にも出ていますから、こういう分割も一つの方法なんです。あるいは地域別に分ける方法じゃなくて機能的に分ける分割だつて分割の方法なんです。

そういうたくさん方法があるにもかかわらず、分割賛成か反対か、こういう問い方をすると、いふことも随分私は乱暴な話だと思ふんですよ。余り見識のある方法じゃないと思ふます。しかし、内容がわからないで答える方も答える方だと思ふんですよ。そういうアンケートをとって、おそれることは問題だと思ひますが、しかし、それにもかかわらず四一％しか賛成していないと

いうことは、この問題がいかに複雑なものであるかということをはわしめるものがあると思ひます。

したがって、仮定の質問には答えられないというけれども、仮定の質問にやたらと答えるような格好をとるならば、その前に出るころへ出て我々の質問に対してはききと答える、検討中だとかなんだとか言つて見当のつかないことを言わないで、はっきりと物を言つてもらふということ。大臣としても、自分の頭越しに勝手なことを言われて勝手な作業をされたんではおもしろくないだろうと思ふんですよ。その点、監理委員会の行き方に対して、大臣とすれば何も遠慮する立場はないと思ふんですよ。監理委員会のやろ

うとして、やっている作業、それから今までの問題になるような言明等について注意をする気持ちがないのかどうか、その点をお伺いしたいと思ふんですよ。

○国務大臣(山下徳夫君) ただいまの世論調査の結果の四一％が民営分割に対して賛成であるといふこととございまして、これがはつきりわかっているかという点、おっしゃるとおりだと私も思ひます。残りの五九％がそれじゃ反対かというところ、これまたあいまいであらう、どちらかわからぬという答えもかなりあったのではないかと私思ひ

ます。したがって、事ほどさうようにこの問題は一般国民からすれば非常に難しい問題であるといふことは、私どもも容易に理解できるわけでございまして。それだけに、そのような複雑な内容についての作業は監理委員の皆さん方も非常に御苦労なさつておられるという点も、私これもまた理解できるわけでございまして。ただ単に国会において皆さん方と政府委員との間に一問一答形式でいろいろと討論的な質疑を行うような、そういうことに対して一々お答えできない面も私はあるという点も推察できるわけでございまして、何申せ、監理委員会に現段階においては一任されている状況でござい

ますから、もうしばらく監理委員会の作業を見守りたい、かように思っている次第でございます。

○小柳君 閣下して大臣に一同伺います。

それは、監理委員長に對しましては正式に私の方から公開質問状を出すつもりでありますから、改めてこれは監理委員長から聞きます、この間の問題は。

ただ、運輸省の領域でぜひお聞きしておきたいのは、一つは、国鉄が一月の十日に基本方策というものをしました。これは全国一本、しかもできるだけ地方ローカル線を廃止して、全国一本でなければやらないというところを出した。これは専門家としての国鉄の一つの方策を出した。それに対して監理委員会が頭にきまして、自分たちは今分割の方向で検討しておるのに全国一本とは何事か。それからずっと監理委員会が国鉄の間で協力とか非協力とかいう議論がなされて、そのこと自体、運輸省も監理委員会に立つて、国鉄はなぜ監理委員会に協力しないか、こういうようなことで責め立てをやっておると聞いています。

監理委員会は、国鉄の将来に對して今までのようなやり方では、赤字ができた、大きな三十兆円を国民に示しながら、初めから分割民営化ということで検討させている、そのこと自体矛盾があります、私はそう思います、国民全体で一体どう考えているのか、国会はこれからどう考えるか、いろいろ問題はありますけれども、もう民営分割の方向で強引に進めている。それに国鉄の幹部及び国鉄の職員が、いや分割じゃとてやっています。特に分割した上になお貨物だけはまた別に一本でやります、同じ線路の上を走る、旅客は分割して置いて、貨物はこれで一本で走るなどというところは、大いなる矛盾、国鉄の方では国鉄の幹部諸君もあるいは職員諸君もとてもそれは無理ですと言っている。それを今度は、いやそんな無理なんではない、分割民営を今監理委員会がいろいろ検討しているからそれに協力せい、資料を出せ、強引にやっておるやに聞いています。

また、運輸省もその監理委員会と一緒に、とにかく国鉄な協力しないかと言っているようであり、私は、あの国鉄の専門屋たちが、幹部及び職員全部が、いや最大限度譲つても全国一本です、と言っている。

したがって、それは監理委員会がどういふような結論、答申を出すか、まだこれから二カ月半ありますから、その結果を見てからまた議論しますけれども、それを強引に監理委員会と運輸省が一体となつて国鉄を何でもかんでも抑えつけて、もし聞かぬや総裁の首を切る。それは言っていないというから、それはまた後で確かめなければ、そういうような言い方、言葉の端々で圧力かけるようなことは一切してほしくない。国民にかつて大臣の見解を聞いておきたい。これが一つです。

いま一つは、この新聞に見ていきましたところ、国鉄が第三次地方ローカル線廃止を運輸省に申請したという。ところが、先般ここで監理委員長の答弁では、特別地方交通線というのは将来各地域で検討してもらうことにして、今廃止するということとは反対だと監理委員会では言っておられる。国鉄は第三次線の廃止の方向を運輸省に申請しておる。それは監理委員会に對する国鉄の抵抗といひましょうか、いや私も基本方針どおり緊急提言の方向でやっております。言うなら基本方針に沿つて国鉄は動いているわけですから、運輸省としては、この第三次路線廃止の問題でもう申請したと聞いておられるが、この地方ローカル線の廃止というのは非常に重要な問題でありますから、私どもの方としてはせめて、五年ぐらいの期限立法で、もっと意見を出し合つて、その上で最終的に要らぬや切らぬ。要るやつはほとんど育てる、そういうものを考えています、今のこの第三次路線廃止の問題で申請されたものを早急に結論を出す用意があるのかどうか、聞いておきたいと思ひます。

○國務大臣(山下徳夫君) この問題、ただいまの御質問でございますが、これもさかのぼつてあらましかけ申し上げておきたいと思ひますが、御案内のとおり、再建監理委員会は第二臨調の線に沿つて作業をなさつておられる。第二臨調でも民営分割は明示してあるわけでございますが、その後これを受けて作業しておられる再建監理委員会が、第二次緊急提言として昨年の八月にこれまたその問題について触れて明記をしておられる。これに對して政府は全面的に協力すると賛意を表して、協力するということも閣議で決定をいたしております。したがって、そういう観点から、国鉄の一月十日の答申案についてはまことに遺憾である、民営化については特殊会社のことを明記してありますからこれは了とするけれども、分割について全く触れておられないのはまことに遺憾であるということをお大臣として申し上げたとおりでございます。

その後、作業につきまして、この点がいけない、国鉄のこれがだめだとか、一々その問題について運輸省がけしかる、けしかる言つたことはございせん。ただ、再建監理委員会の作業については協力をしてくださいますというところはばしばし申し上げておるとおりでございます。

なお、第三次廃止路線の扱いについては政府委員より答弁をいたさす。

○政府委員(棚橋泰君) 第三次地方交通線について国鉄が廃止の申請をするという趣旨が一部新聞紙上に報道されましたが、現在のところそのような事実はございせん。また、私どもの方で国鉄に確認をいたしましたところ、現在のところそのような準備をしていないという段階ではないというふうな答えでございます。

三次線につきましては、御承知のように、一次線がほぼ終了いたしました、現在二次線について鋭意協議会その他で地方もお入りいただいで御検討いただいでおる段階でございます、現在の段階で三次線について手をつけるとか、国鉄が申請をするというふうなところまで来ていないというのが現状でございます。

ただ、三次線については、再建監理委員会の緊急提言で、三次線の選定についての調査に取りかかるように、こういう御提言がございまして、国鉄において基礎的なデータについて現在調査中の段階である、このような段階でございまして、その取り扱いについてはまだ基本的の方針を決定したとか、そういう段階ではございせん。

○瀬谷英行君 臨調の答申というところにさかのぼつておしやられるけれども、臨調の答申自体が具体的にさつぱりわからないんです。どういふふうに分割するかというところは大臣自身がわからないでしよう。わからないものを、答へが出たら尊重する、これも随分考えてみればおかしい話なんですよ。これは鬼が出るか蛇が出るかわからないでしよう。やぶ蛇なんて言葉があるけれども、出てくるものがわからないんですから。宝物が出てくるかマムシが出てくるかわからないんだから。にもかかわらず、尊重するなんということを考えること自体がどうかしているんですよ。

私は、そもそも臨調の答申そのものは、これはどうも動機に不純なものがあるんじゃないか、素人の浅知恵でもって固められたものじゃないか、こういう不安がある。国民が問題をゆだねるには全くどうも頼りない。そこへもつてきて、監理委員会がこれまた具体的にプランを国民に明示することができない、こういう状況にある。にもかかわらず、これがいいとか悪いとか、言うこと聞かぬや承知しないぞという脅迫をかけるといったようなこと。やりたければ自分たちで分割の案をつくるべきですよ。どうもやってみなければどうもいふことできない、だから責任逃れのために国鉄に案をつくらせる、こういうようなことをやる。木に竹を接いで、おまけに花まで咲かせようというんだからどだい無理な話なんです。

そこで、きょうはこの問題について関係者を別に大臣以外には呼んでおりませんから、これ以上質問はいたしませんけれども、事柄が極めて重要であるし、内容不明のまま国民がふたをあけてみ

たらびつくりするような、びつくりするといふよりあきれるような内容が出てきたものでは、これは政治家の責任として黙っているわけにまいりませんから、これは近々この問題について徹底的に集中審議をする機会を持ちたいといふふうに思いますが、その際には、監理委員会が内密でいろいろなことを調査しようとして資料の提出を求めているといったようなことがあればよくないと思ひますから、それとあからさまに運輸省なり国鉄なりから我々の前に示してもらふといふことを約束をしてもらいたいといふふうに思いますが、その点いかがですか。

○國務大臣(山下徳夫君) 集中審議において十分検討するといふことは私の方からもお願いしたいこととございますが、これらの機会に監理委員長を呼んでいろいろ御質問等なさるといふことは大変結構なこととございますし、ただ、これは委員会なり議院が決定されることであり、決定に基づいて委員長が出席して皆さんの御質問に対して答えることはこれまた当然のことだと存じます。

○瀬谷英行君 わかりました。大臣のそのような言明のとおりにも我々も委員会の方を運びたいといふふうに考えておりますので、どうぞ委員長よろしくお願いいたします。

それから、船員法に関連してもう一つお伺いしたいんですが、この間サハリン沖で漁船が沈没をして漂流をするという事件がございました。こういう事件について、果たして捜索活動において万全であったのかどうかということがあるわけですね。十何日も漂流をしていて奇跡的に助かったといふことは極めて劇的な出来事なんです。しかし、漂流をしているにもかかわらず捜してわからなかったといふことも随分これは残念な話で、人命に関する問題、今炭鉱の事故、漁船の事故では犠牲者が絶えないんですよ。きょうは炭鉱は別といたしまして、漁船の問題についてですが、やはり救助体制というものを考えなきゃいかぬと思うのであります。海上保安庁がもし捜索でもって手が届かないといふような場合に、海上自

衛隊に対する協力を要請するといふこともできないのかどうか、あるいはそういうことをやったことがないのかどうか、これもあわせてお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(角田達郎君) 第七十一日東丸の遭難事故につきまして、生存者が乗っておった救命いかだについての発見が結果として私どもの手でできなかったことをまことに遺憾に思っております。

ただ、この遭難事故につきましては、私どもで情報を入手しましたのが四月二十三日の午後五時十分ごろでございます。今までのいろいろな資料によつて推定いたしますと、遭難いたしました時は四月二十三日の明け方、未明ではなからうかといふふうに推定されます。したがひまして、私も情報が入手するまでの間にもう相当な時間がたつておるといふことが一つの問題点でございます。その結果我々の救助体制の立ち上がりがおくれた、これは事実でございます。

それで、ただ、遭難情報を私も入手しまして直ちに救助対策本部を設置し、巡視船を出動させ、また、この北海道周辺の空域においては初めてでございますが、航空機を飛ばして、それで海空両面から徹底的な捜索を行ったわけでございます。しかし、その結果、救命いかだについての漂流を見逃したといふこととございますので、私どもただいま生存者から事情を聴取しておりますが、そういうような生存者からの事情聴取その他を踏まえまして、これからもっと効率的な救助体制のあり方がないかどうか、その点について具体的に今後詰めていきたいと思ひます。

それから第二点の、必要とあれば海上自衛隊に援助要請をお願いしたらどうかという点でございますが、これは従来から、私どもの若干手に負えないような場合には海上自衛隊の航空機、艦艇等に出動を要請して両方で協力して救助をしている、こういう状況でございます。

それからなお、今回のサハリン沖の海難につきましては、私どもから、遭難情報を入手しました

時点で直ちにソ連の方に救助要請もしております。ソ連からは、沿岸部については自分の方で捜索活動をする、こういうような返事もいただいております。それでございまして、いずれにしましても今後捜索救助体制の効率化についていろいろと検討してまいりたい、かように考えております。

○瀬谷英行君 この原因はいまだにはつきりわからないのかどうかといふことが一つ。余り原因について明らかにしないといふんな憶測が生まれるわけですよ、潜水艦にぶつかったんじゃないかなんとかいふような。だから、生存者からやっぱり話をよく聞いて原因を究明するといふことも必要だろうと思ひますし、それに基づいて海難を予防するといふ策も立てなきゃならないだろう、ボートの整備、整備等も含めてですね、と思うのであります。その点についてはどうですか。

○政府委員(角田達郎君) まず遭難原因でございますが、ただいま先生のおっしゃいましたように、生存者からの事情聴取を始めておりますが、ただ、この生存者三名とも椎内病院に入院中でございまして、事情聴取につきましては、まだなかなか体力が回復してないものですから、事情聴取につきましても医師の了解をとりながらやっております。状況でございます。したがひまして事情聴取の状況がなかなかまだ進展しておりません。

海難の原因についてもいまだ明らかになっておりませんが、ただ、潜水艦がひつかったのではないかと、あるいはその辺等ぶつかったのではないかと、いふ点につきましては、これは漁網が割合完全な姿でほとんどすべて漁具関係が揚収されております。これを四月の二十六日は一日かけて我々海上保安官の方で実況見分したところ、そういうものに当たった、あるいはそれによつて切られた、こういう痕跡は全くありません。したがひまして、私も私としては、潜水艦が原因で、あるいは潜水艦に引きずり込まれて沈没したといふようなことはまず考えられない、このように考えております。それから、今後こういうような海難を防止する

ための策でございますが、私どもの捜索救助体制についての研究もしなければいけませんし、ただいま先生がおっしゃいましたように、ボートなり何なりにある装備をつけられればもっと発見が容易ではなかつたかといふ点につきましても、これから大事な検討課題だといふふうに考えております。

○瀬谷英行君 生存者がいたといふことは不幸中の幸いだったと思ひます。しかし、一人でもつて漂流していったわけじゃなくて、あれだけのボートですから、船なり飛行機なりから捜して見つからないものだらうかなといふふうに素人判断では不思議に思ふのであります。したがつて、今後のやっぱり検討といふことをさらに望みたいといふふうに考えております。

それから、女子船員の実情でございますが、先般高千穂丸を見学をさせていただきました。実はああいふ船の乗組員の居住区などというものは初めて私も見せてもらったのであります。何しろ、女子の場合でありますと確かにこれは居住区等について相当神経を使わなきゃならないという気がするし、プライバシーを保てるのかどうかといふことも問題であらうと思ひます。これがやはり労働条件としては、船の場合はほかの勤務と違ひますので、常時こういうところに寝泊まりをしているわけですから、その居住環境といふものが悪いとこれは労働条件にそのままつながるわけでありまして、高千穂丸の一船しか見ておりませんが、ほかのフェリーボートも同じようなものなのかどうか、あるいはまたクルーズ船等もと大きな船もあるようではあります。それらの乗員の居住環境、労働条件等についても同じようなものなのか、あるいは船医とか看護婦、衛生管理者といったような人たちも乗組組んでああいふ長期の勤務をやつておるものなのかどうか、それらの点についてもお尋ねをしたいといふふうに思ひます。

○政府委員(武石章君) 女子船員のための船内設備についての御質問でございますが、先生に御視察いただきました高千穂丸においては、かなり設

備状況はよかったと私も認識しておりますが、私どもで昭和六十年の二月に行った調査によりますと、長距離フェリーでは、全体の八割強の船舶で女子船員のための居住区、バス、トイレが別に設けられております。海上保安庁の巡視船についても、六十年五月現在十七隻になった、女子の海上保安官が乗り組んでいる船が十七隻になっておりますが、そのすべてについて居室、バス、トイレを別としております。またそういう船に乗り組ませておられるわけがございます。ただ、居住区は個室になっておりますが、別に特に分けてはおりないようでございます。

それから、商船大学等の学生が乗船実習を行う航海訓練所の練習船につきましては、新日本丸については女子学生が乗船するということを前提に建造されておりますので、女子専用のバス、トイレ、居室が完備されておりますが、他の練習船については、こういう事態を考えておられない時代の船でございますので、そういう設備を設けてはございません。

長距離カーフェリーにおける女子船員における施設状況でございますが、現在四十九隻おりますうちで、居住区を別にしておられるものが四十四隻、バスが別のものが四十一隻、トイレが別のものが四十一隻ということでございます。

今後の船舶におきましては、新しくでき上がってくる近代化船等を中心として、船員の少数精鋭主義というようなこともございまして、船内の居住設備というのは非常に完備したものになっておりまして、それぞれ個室となっております。部屋にはかきかかるとなっておりますし、もちろん便所につきましては、女子船員が今後乗ってくるような事態になれば当然に区分けしてやっていくということにならうかと思っております。今後の船の建造というものは、こういう女子差別撤廃条約に対応する国内措置の進展とともに、徐々にそういう環境整備が進んでいくというふうに考えておるところでございます。

○安恒良一君 私、既に瀬谷先輩から海難救助

のことに付いて聞かれましたが、大変気になりますから、このことについてちよつとまずお聞きをしておきたいと思ひます。

流水の海から奇跡的な生還をした北海道稚内の沖合底びき漁船第七十一日東丸、三人の乗員が奇跡的生還をされたわけでありました。生還をされたときに、これは総理だったわけですか、外務大臣でしたか、運輸大臣でしたか、海上捜索救難活動のあり方を見直したいということをおっしゃったわけですね。今、瀬谷先輩とのやりとりを聞いておりました、どういふ点を具体的に直すのかということ、それが明らかになっておられないので、これは長官をされるのか。新聞にそれは報道されて、その後中身が全然報道されておられませんから、このことをお聞きします。

二つ目には、これと関係しますが、一九七九年の海上捜索救助に関する国際条約、SAR条約、去年デンマークが批准してことしの六月二十二日に発効いたします。批准国は十五カ国になるといふことなんです、日本、ソビエト両方ともこれにまだ加盟をしていないということで、そんな点もあって海上捜索がうまくいかなかったんじゃないかなという感じが私はします。我が国は、世界有数の海運国でもあります、水産国でもありますから、当然私はこの国際条約、SAR条約を批准すべきだと思ふんですが、今日までそういう状況がありません、これをどうしようかとされてるのか。

この二つの点についてひとつお考えを聞かせてください。

○政府委員(角田達郎君) 第七十一日東丸の生存者が発見された直後に、官房長官から、日東丸の捜索状況について説明をしていただきたい、こういうお話がありました、私が官房長官のところへ参りまして、これは五月十三日の一時半でございますが、官房長官に對しまして私どもの海上保安庁の事件についての捜索救助体制の概況について御説明をいたしました。その際に私が申し上げ

ましたのは、船艇も航空機も動員して私ども懸命に全力を挙げて捜索救助をいたしました、遺憾ながら救命いかだの発見についてはこれを見逃してしまつた。

ただ、この問題につきまして官房長官に対して私が特に強調いたしましたのは、北海道周辺の、特にソ連の領土の沿岸海域について航空機を飛ばして捜索をする、この点につきましては今回が初めてでございます、この周辺の海域において海難がありまして、私どもが航空機を飛ばすことについてソ連に照会をいたします。そうしますと従来はこの点について全く返事がなかった。それで、第七十一日東丸の遭難したと思われる地点は、これは具体的に示してございまして、その防空のソ連は示してございまして、その防空の識別圏の中にあることは間違いないわけでございます、ソ連の支障のない旨の回答を得ずに我が方が航空機を飛ばして捜索をする、この点につきましては、不測の事態が発生するといふことで、従来からソ連側に対して連絡をしていたところでございますが、今回に限って初めてソ連側も支障のない旨の連絡をしてまいつたわけでございます。

それからもう一つは、ソ連に對しても救助要請をしたわけでありまして、それに対して非常にソ連側も協力的に、沿岸部については当方で捜索するといふような返事もいただいております。

そういうようなことでありまして、今までの遭難に對する救助体制よりも、我々としては、航空機も飛ばし、ソ連側の援助も受けながら捜索をしたという点について、捜索体制については具体的にどの点がまずかつたかといふような点についてはまだ判然としません。ただ、官房長官に申し上げたのは、遭難した場合に一番大事なことは、やはりできるだけ早く救助船なりあるいは我が方の航空機なりが現場に行つて救助することが一番大事でございます。そのような観点から、我が国の沿岸の隣接国と海難の捜索救助について緊密な連絡関係、協調関係を今後も一層強めていかなければ

ならぬと思つておりますといふことを官房長官に申し上げたわけでありました。

ただいま先生がお話ございましたSAR条約でございますが、この一九七九年の海上における捜索救難活動に関する国際条約、いわゆる先ほど先生がおっしゃいましたSAR条約でございますが、これに加盟いたしますと、それぞれの締約国が救助調整本部というものを設けまして、そこを窓口にしてお互いの国の救助体制が迅速にできる、これが大きなメリットでございます。ソ連と私も日本とがこの条約に加盟しておれば、今回の捜索についての立ち上がりもずっと迅速にできたのではなからうかと考えられます。そういうようなことで、私もこのSARの条約に加入すべく、加入の承認についてただいまの国会において審議をいただいております。これが通りますれば、六月二十二日に発効するSAR条約に對して日本は締約国になる、こういうことになりました。

ただ、ソ連と韓国、中国、これにつきましては、ソ連はまだ加入していません。ただし、条約については批准を条件としてということで署名をしております。したがって基本的な姿勢は前向きではないかといふふうに考えております。それから中国におきまして、これは署名をしておりますので、これも加盟をする可能性が非常に高い。韓国については今のところ不明でございます。

そういうようなことでございまして、今後ソ連なり中国なり、こういう隣接国がSARに加盟してまいりますれば、私も現在より一層の緊密な連絡関係をとって捜索救助に万全を期してまいりたい、かように考えております。

それからもう一点の、具体的な捜索方法についての改善点でございますが、先ほど申し上げましたように、ただいま生存者からの事情を聴取している段階でございます、その辺の状況が、救命いかだの漂流の状況とか、そのほかの具体的ないろいろな状況が出てまいりまして、私どもの捜索救助体制そのものについて改善すべき点が出てま

いりますれば、改善のための努力について一層やうてまいりたい、かように考えております。

○安恒良一君 我が国がこれを批准しまして効力が発生するのは一年のあれがあるわけですが、けれども、それ手続されているということなんです、大臣、我が国の漁船の遭難の範囲の関係国は今長官が答へられたとおりですから、こういうことはお互いに重要なことなんです、ソビエト、韓国、中国等々の関係国もこのSAR条約を批准するという方向に、こういうことこそ私は外交努力だと思ふんで、そういう点でひとつぜひ批准促進を国際的にも進めてもらいたい。

それがためにはまず日本が加盟しなければなりませんが、私は、日本の加盟、やうと今国会でいうことなんです、少しおくられてると思ふんでありますけれども、いすれにしても、その御努力を願いたいと同時に、生存者も幸いおられますから、具体的にいろいろ聞かれました、今後は早急に発見ができるような具体的な、官房長官談話もあることなんです、活動のあり方を見直したい、こういうことが新聞にでかかど載っているわけですから、大臣としてぜひ御努力をお願いしたいと思ひますが、大臣よろしくございすか。

○国務大臣(山下徳夫君) 今長官からも御説明申し上げましたように、今回の事件でソ連当局が航空機による捜索について正式にコメントしてきた、よろしいということを書いてくれたということ、しかも領海あるいは沿岸地域についてソ連も海上の捜索に協力をするということを書いてきたというところについて、大変な進歩と申しませう、か、私も非常にうれしかったわけでございます。したがって、今先生の御指摘のとおり、これからこういう隣接の国々といふこともと協調しながら、いざというときにさらにひとつ協力を得るということは大変にこれは国策上必要なことでございすから、御指摘のとおり私も努力してまいりたいと思ひます。

○安恒良一君 船員法の一部改正に対して入りました

いんですが、その前に私は一言意見だけ申し上げておきますが、これももう既に先登委員から言われましたが、私は、国鉄の監理委員長は監理委員長としての使命をきつとやられるべきであつて、人事に関する権限は一切ないと思ふんで、人事から、私もどなたがしつと聞きますと、大臣以下ほかの大臣も皆、仮定のことと答弁でございす、という言葉が簡単に返つてくるんです。ですから、私は仮定のことについて、人事について質問があつた場合には、いやそういうことについては私は答へる立場にない、もしくは、仮定のことについては答へられない、こうおっしゃるのが私は亀井委員長長の立場ではないだろうかと思ふんです。ですから、少なくとも人事権は運輸大臣なり総理事なりお持ちなんです、そういうところであるべきことを、そういうことがないように、これはもうとやかく言ひません。私はひとつ大臣から厳重に言つておいてほしいということだけ一言申し上げておきます。

そこで、中身に入りたいのでありますが、今回の法律改正はもとより、既に参議院等も通過いたしましたところのいわゆる男女雇用均等法案、この法案の改正に基づく船員に関する労働基準法部分だけありますから、肝心の本体である男女雇用均等法案にはいろいろな問題があつて、私ども社会党としては反対ということと今回国会を通過しています。

そういう基本的なことをこの際明確にしておきながら、事船員法について少しお聞きしたいんですが、まず、今回の法改正で女子船員の就職職場の拡大について具体的な展望ですね、精神的なことでなくて、こういうふうな今度これだけの改正をするによつて女子の船員としての職場が本当に拡大されるのかどうかということについて私大分疑問を持ちますから、まずその点について聞かせてください。

○政府委員(武石章君) 今回の法律改正でございすが、男女の均等な雇用機会と待遇の確保を図るとともに、女子が船員として就労することを実質的に制限しておりました深夜労働の制限とかあるいは危険有害業務への就業制限等の規定を見直しまして、これにより女子が海上労働に進出するための条件整備を図ろうとするものでございす。海運業界は、先方もよく御案内のように大変長期にわたつて不況下にございす。日本船員の過剰状態というふうなことも現実の問題としてあるわけにございす。それから、海上労働に対する一般女子の認識というふうなことから見ましても、女子船員が急激に増加するということは私ども当面考えがたいと思つておるところでございす。今後とも船員の雇用対策をさらに推進するということ、女子が船員となりやすいような環境の整備に努めてまいりたいと思つておるところでございす。

○安恒良一君 私は既に資料として女子の船員数の実態をいただいていますから、これは読み上げの時間を省略して、この資料に基づきますと、現実には今女子の方の就職されているのは、余りいい言葉じゃありませんが、マリンガールという方が中心で、もしくは清掃員等々であつて、あとは船

長とか機関長とか航海士とか、そういう方は非常に少ないですね。そして甲板部員というのが六十八あります、これは主としていわゆる同居親族、家内労働的なものであつて、あとそれから看護婦さんが十二名おられるというふうなことで、それからいふゆる炊事関係ですか、賄ひ関係ですか、こういうふうなことでありまして、そうでなくても男性の船員が、構造的な不況という中で今職業紹介状況は全然改善されておられません、余つていますね。そういう中で、今回の法改正が、私は女子の就職職場の拡大に具体的な展望を与えるかといつたら、現状はなかなかそうならぬのじゃないかという気がしています。

そこで、そのことは具体的にここで論争しようと思ひませんが、そういう状況の中で法改正が非常に問題点があると思ふのでありますが、海上と陸上では非常に特徴が違ふと思ふんです。勤務形態はどちらかといふと海上の方が過酷だ、これはもうお認めだと思ひます。特に女性の場合には私は過酷だと思ふんです。そういう状況にあるにもかかわらず、今回の基準法改正について、妊産婦以外の女子の深夜労働については、本法の方の改正労働基準法では、午後十時から翌日の午前五時までの深夜労働については禁止規定を原則として存続させているわけですね、今回の法改正にもかかわらずに、ところが船員法におきましては、妊産婦以外の女子の深夜労働制限規定を撤廃する、今まであつたのを撤廃する、このところはどうしてもわからぬわけですね。

陸上においては午後十時から翌日の午前五時までの深夜労働については禁止規定をやはり原則として継続するというところになつています。ところが船員法の方におきましては、妊産婦については海上勤務というところにおいて陸上と違つた保護規定を今回も存続させられておりますけれども、一般の船員について深夜労働の制限規定をこの際なくすという考え方がどうしてもわからない。なぜなくさなければいけないんでしょうか。それから、海の方が非常に過酷にもかかわらず、どうして

そのようなことでございまして、本当に意欲と能力のある女子がこういう職場に、海上労働という厳しい職場に進出することを私どもとしては大いに期待しているところとございす、具体的なこれこれという形にまでまだ煮詰まつてきていないのが現状でございす。

○安恒良一君 私は既に資料として女子の船員数の実態をいただいていますから、これは読み上げの時間を省略して、この資料に基づきますと、現実には今女子の方の就職されているのは、余りいい言葉じゃありませんが、マリンガールという方が中心で、もしくは清掃員等々であつて、あとは船

長とか機関長とか航海士とか、そういう方は非常に少ないですね。そして甲板部員というのが六十八あります、これは主としていわゆる同居親族、家内労働的なものであつて、あとそれから看護婦さんが十二名おられるというふうなことで、それからいふゆる炊事関係ですか、賄ひ関係ですか、こういうふうなことでありまして、そうでなくても男性の船員が、構造的な不況という中で今職業紹介状況は全然改善されておられません、余つていますね。そういう中で、今回の法改正が、私は女子の就職職場の拡大に具体的な展望を与えるかといつたら、現状はなかなかそうならぬのじゃないかという気がしています。

そこで、そのことは具体的にここで論争しようと思ひませんが、そういう状況の中で法改正が非常に問題点があると思ふのでありますが、海上と陸上では非常に特徴が違ふと思ふんです。勤務形態はどちらかといふと海上の方が過酷だ、これはもうお認めだと思ひます。特に女性の場合には私は過酷だと思ふんです。そういう状況にあるにもかかわらず、今回の基準法改正について、妊産婦以外の女子の深夜労働については、本法の方の改正労働基準法では、午後十時から翌日の午前五時までの深夜労働については禁止規定を原則として存続させているわけですね、今回の法改正にもかかわらずに、ところが船員法におきましては、妊産婦以外の女子の深夜労働制限規定を撤廃する、今まであつたのを撤廃する、このところはどうしてもわからぬわけですね。

陸上においては午後十時から翌日の午前五時までの深夜労働については禁止規定をやはり原則として継続するというところになつています。ところが船員法の方におきましては、妊産婦については海上勤務というところにおいて陸上と違つた保護規定を今回も存続させられておりますけれども、一般の船員について深夜労働の制限規定をこの際なくすという考え方がどうしてもわからない。なぜなくさなければいけないんでしょうか。それから、海の方が非常に過酷にもかかわらず、どうして

そのようなことでございまして、本当に意欲と能力のある女子がこういう職場に、海上労働という厳しい職場に進出することを私どもとしては大いに期待しているところとございす、具体的なこれこれという形にまでまだ煮詰まつてきていないのが現状でございす。

○安恒良一君 私は既に資料として女子の船員数の実態をいただいていますから、これは読み上げの時間を省略して、この資料に基づきますと、現実には今女子の方の就職されているのは、余りいい言葉じゃありませんが、マリンガールという方が中心で、もしくは清掃員等々であつて、あとは船

こういう深夜労働をさせようとするんですか。しかも、今申し上げたように、女子の就業している実態の上に基いてなぜこれが深夜労働の制限を撤廃をされるんですかわかりません。その点について聞かせてください。

○国務大臣(山下徳夫君) 船上における労働の方非常に過酷と申しますか、非常に労働が厳しいという面があることは私も承知しております。

余談でございませうけれども、先般私も海上保安庁の巡視艇の登艦礼というのをやったことがございます。へりで、すれすれに飛んで、一列に並んでいる船員に対して私は答えたわけでございまして、後で船長から、あの中に四名の女子船員がおったのを気づきでしたかと。私、わからない、スカートでもはかしておけばいいじゃないか、帽子からズボンまで同じじゃちよとわからないよと言ったら、とんでもございませぬ、船の上でスカートなんてはかせられませぬよ、第一、階段だってはしごみたいになっていまして、それから非常に労働が過酷であるということで、私もよくわかりました。したがって、この点は先生御指摘のとおりで、おかげよりほかに厳しいなということが私もわかりました。

しかし、この深夜労働につきましては、これは一つには、おきにおいては大体家庭持ちの方が大部分でございまして、家庭の責任やあるいは家庭生活との両立を果たすという意味において一つは深夜労働を禁止する私は意味があつたと思うのでございまして。しかしながら、これが船ですと航海をいたしますと、家庭責任とか家庭生活というものと両立ということはやはり考えられない、そういう意味におきまして深夜の勤務を私は解いたものと理解をいたしております。

よき例は、陸におきましても例えば飛行機のスケジュールの例がございまして、マリナールとやや似ておりますが、これもそういう意味から、今日やはり一応順当に作業が続けられているという現状にかんがみ、マリナールについてもこの点はこのように理解していいのではなからうか、

かように思っている次第でございまして。○政府委員(武石章君) 若干補足して申し上げたいと思ひます。

夜間労働というものにつきましては、確かに船の労働が厳しいというところは先生の今おっしゃったとおりでございまして、大臣からも申し上げたとおりでございまして。ただ、夜間の労働につきましても、男女を問わず人間の生理機能上生体のリズムを攪乱させるといったような影響はあるわけございまして、特に一般女子の妊娠とか出産にかかわる機能に有害であるという医学的な根拠はないとされておるわけでございまして。このため、今回の改正では、女子に対するあらゆる差別の廃止等を求める女子差別撤廃条約の規定第二条(イ)項に従ひまして、深夜労働についての規制を廃止し女子の雇用機会の一層の拡大を図ることとしたものでございまして。特にこの点につきましても、従来から、職員として入ろうという女性、あるいは甲板部員、機関部員という女性に立たなければならぬような職務に入ろうとする女性の進出を事実上阻んできたものでございまして、雇用機会の一層の拡大を図るという見地からこういう改正をすることとしたわけでございまして。

陸上労働者につきましては、労働基準法の改正後も引き続き深夜労働が原則として禁止されることとはなっておりますが、これは陸上での労働環境や、女子が現実には家庭責任を負っている、そういう現状等を深く配慮いたしまして、暫定的に規制が残存されるということになったものであります。海上労働につきましても、生活と労働が船舶という一般社会や家庭から全く隔離されたところで行われておる、女子が家庭責任や家庭生活の両立を果たすことが本来的に無理であるということと、それから、航行中にありましては夜間も当直を絶やすことなく続けなければならぬといった海上労働の特殊性を考えますと、女子船員にとつてもその要員として夜間に働く必要が高いという

ようなことを考慮いたしまして深夜労働の禁止を撤廃するというところにいたしましたところでございまして。

○安恒良一君 わかりません。なぜかというところ、飛行機の例を挙げましたが、飛行機と船の勤務状態を考えた場合、飛行機はある一定の高度以上になると、それは乱気流に巻き込まれることもときにはありますけれども、そんなに揺れるものじゃないんですよ、飛行機は。それでも私はスケジュールデスさんは大変だと思つています。しかし、船の場合は飛行機に比べて、非常に風波が高くなればしよつちゅう揺れるわけですね。男でもあの上へ乗つておつて、お客で乗つておつたって吐き気がするわけですから、そういう状況の中で、スケジュールデスが夜間やつているからいいじゃないかということにならない。

今あなたたちの説明の中で、どうしても深夜作業をさせないやな職種というものをまずちよつと挙げてみてくださいますか、女性の勤務実態の中で、この表に基づいて、この職種とこの職種はどうしてもやっぱり深夜作業してもらわなや困るんだという職種についてちよつと挙げてみてくださいますか、これだけいたしていますから。今女性がこれだけ就労している実態、この実態に基づいて、この職種とこの職種はどうしてもやはり、例えば今あなたがおっしゃった例ですね、船の安全航行、こういうものについて必要だからこれは深夜作業が必要だというのなら、それをちよつと挙げてみてくださいますか。

○政府委員(武石章君) まず船長でございまして。船長は船の航行について……

○安恒良一君 いや、中身はいい、職名だけ言えればいいんです。

○政府委員(武石章君) それから機関長でございまして。それから航海士、機関士、これも職員でございまして。それから甲板部員、機関部員でございまして。これは当直に立つということが現実にはございまして。司厨員につきましても深夜、早朝ということとは余りございませぬが、ある程度早朝から食事

の準備をするというようにございまして。それから看護婦でございまして。これは時間を限らず常に就労することがあり得るわけでございまして。それからマリナールでございまして、これは主として長距離フェリーその他でございまして、出入港が深夜にわたることが必ず船の運航上出てまいるものでございまして。これは特に長距離フェリーなんかにつきましても、夕方あるいは夜出まして翌日の昼着とか、旅客の動きに合わせて運航せざるを得ませんので、そういう際には当然に深夜労働が出てまいるということでございまして。清掃員については特にございませぬ。

○安恒良一君 大臣、私は職種をある程度どうしても必要だということ指定されるというならわかるんです。例えば船長というのはこれは実態から見るとわずか五十九名ですね。その中でいわゆる同居親族でやつているのが三十三名ですから実際は二十何名しかおいでにならぬ等々で、この表を見ていただきますと、船長とか機関長とか航海士とか、そういう人についてどうしても必要だというなら例えばその職種をこの際指定をする。陸上の場合でも、深夜作業をさせる者については今後審議会の中で具体的な職名を決めていくことになつていくわけですね。

ところがこの女子就業の場合、大多数は何と云つたって、まあ看護婦さんはこれは今でも深夜やつていますから、医者、看護婦はこれは別ですから、そうするとこの中で一番多い職種というのはマリナールとか清掃員とか司厨員、いわゆる賄い関係、こんなところが一番多いわけでしょう。こんなところが夜中に、今申し上げたような午後十時から翌日の午前五時まで何でマリナールが働かなきゃいけないんですか。何で船の中で働かなきゃいけないんですか。私は働かせる必要はないと思つてます。乗つておるお客さんも寝ているんですからね、この時間は。それでしよう。夜の十時から明け方五時まで起きている人の方がおかしいくらいであつて、みんな寝ているわけだから、に

もかわらずに、陸上では原則的に今までどおりしようというのに、いわゆるマリナールの皆さんがやっている仕事の中身については私たちは十分承知していますけれども、どうしても深夜にこの人たちの働かせなきゃならぬということについてわからない。

この仕事は、どうしても深夜にお客から要望があれば男子の船員でできる仕事なんですよ。このマリナールと言われている方が何れも全部女でなければならぬということじゃないんです。そういう仕事じゃないです、中身を聞いてみまして。このマリナールは主としていろんなことで客室のサービスに当たるわけですから、深夜どうして使わなきゃならぬのですか。私はどうしてもそこがわからないんです。その点について説明してください。

○國務大臣(山下徳夫君) 今回の法の改正の基本的な趣旨というのはやはり、べからず集と申しますか、婦人はこういう場合に働いてはいけない、どうしてはいけないというものがあって、それが雇用に対する差別になっておったということでございますから、こういう機会にやっぱり雇用の拡大、そういう機会を与えるという意味におきまして、できることならば認めていいのではないかと趣旨から出発している。

したがって、今のマリナールの問題でも、例えば十時から五時までと申しますけれども、現実には十一時、十一時半あるいは十二時近くまで働く機会もあるから、基本的にはこれを認めておいてあとは運用という趣旨であって、びしっと十時から五時までということになると、ここでまた雇用の機会を失うという面も考慮されていると思いますが、私も概括的にしか存じませんので、細かなことが必要であれば政府委員から答弁をさせていただきます。

○安恒良一君 少し中身を話してみてください。というのは、それじゃこれをやることによって、今マリナールという人が八百二十八人おる、しかし今は深夜作業ができないからこれだけだけ

ども、これが深夜作業ができるようになったらこれだけ雇用が拡大するという具体的事例で説明してください。

深夜作業ができるようになったら女性が何百名も採用がふえるんですか。私はふえると思いません。また、ましてや深夜まで働かせてそれがそんな職場へ行きますか。船の上で大変過酷なのに、夜中になってもマリナールという人はこれから接客サービスをしなきゃならぬ、だれが働きますか。私は今のいわゆるマリナールの皆さん方の就業実態、平均年齢、平均勤続、全部聞いて知っています。賃金も知っています。そういうような状況の中で、一番多い職種である八百二十八人が今回深夜作業を認めることによって女性に対する雇用の機会がうんと拡大しますか。そういうふうにあなたたちは考えているんですか。甘いと思えますが、どうですか、実態について。

○政府委員(武石章君) 現在の主としてマリナールの就業状況については御説明申し上げたいと思います。

長距離フェリーの中で、現在出航時間が二十一時以降のものについては、阪九フェリーが一日三往復ございます。それから新日本海フェリー、これが週四往復、もう一つありまして、週八往復ございます。日本カーフェリーにつきましては、一日一往復でございます。それから関汽系の会社でございまして、これが一日二往復ございます。日本沿海フェリーというのは特に遅い時間に出ておりますが二十四時出航というものでございまして、これは一日一往復半、二日三往復でございます。それから近海郵船というところでやはり三日に二往復というものが出ております。太平洋フェリーにおきまして……

○安恒良一君 具体的に何名ふえるのかと聞いているんだ。そんなこと聞いていない。

○政府委員(武石章君) これらの人たちの数というのはいくらに上っておるものでございまして、四、五百名はこの深夜労働によって雇用されている事態があると思うわけでございまして。

先ほど申し上げましたように、この規定を置いたから直ちにマリナールについて女子船員の雇用が促進されるということではございません。私もとしては、女子船員一般についてそういう機会を確保するという意味で条件整備のこの法律の改正をしたところでございまして、一般船員がそれでは急激にふえるかと申しますと、先ほど申し上げましたように、海上労働の今日は非常に厳しい状況でございます。外航海運についても、タンカー、不定期、その他、三部門同時不況というような状態、内航におきましても非常に厳しい状況でございまして、ここ数年の間に二〇%以上の荷物が減つておるといような状況でございまして、で、女子船員だけがふえる要素は特にあるとは私も考えておりませんが、こういう機会を拡大することによりまして今後女子船員が本格的に出てくることを、そういうことを期待いたしまして条件整備を図ったというのが今回の法律の趣旨でございます。

マリナールにつきましては、今言いましたような深夜労働、現実についておりますが、それは特別な、地方運輸局長の許可を得ましてこういう輕易な作業、接客業務とか案内とか、こういう輕易な作業について許可を受けまして実際にそういう深夜の労働に携わっておるという状況でございます。この点につきましては、船員中央労働委員会におきましていろいろ議論が行われまして、特にマリナールのこういうような現状にかんがみ、また女子船員の中で占める割合も非常に大きいという点にかんがみまして、これらの女子船員にこの法律改正によって新たな不安を与えることがないようにということで特に配慮を求めたことと、そういう答申となっております、私もどうしても、実際の運用上ではこういう事態に対して急激な変化が起こるようなことがないよう十分慎重に指導をしまいたいと考えているところでございまして。

○安恒良一君 何便何便ということじゃなくて、現在八百二十八名という私の手元にいただいている五十九年十月一日現在のマリナールの皆さんの中で、深夜作業をしている人は何人いるんですか。

○政府委員(武石章君) 現在長距離フェリーの深夜労働の許可を受けておりますものが十六航路、四十隻でございます。それに乗っている女子の船員数は三百四十五名でございます。

○安恒良一君 そうすると、八百二十八名の中で三百四十五名の方は現在深夜労働を超過して働いているわけじゃないでしょうか。これは何時まで働かせているんですか。それとも明け方の五時までこれは既にもう三百四十五名働かせているんですか。

○政府委員(武石章君) 二十四時まででございます。零時を越えて働かせている例はございません。

○安恒良一君 そうすると、大臣、今は八百二十八名の中で三百四十五名が特別な許可を受けて二十四時までやっている。ところが今度の法律でいいますと、これは午後十時から翌日の五時まで働いてもいいということになるんですが、私が何回も言っているんですが、船の航行安全に関するものについて、船長になっておられる方とか機関長とかおられますから、一部これを拡大するということは女性の職場拡大という意味で私はわからぬわけじゃないんです。しかし、船の航行に直接関係しないところについて、いわゆる陸上よりも非常に勤務状態が激しいわけですよ。例えば盛んにいや家庭責任がないというけれども、陸上でも独身の女性たくさんいるんですからね。全部奥さんの女性で勤めているわけじゃないんです。独身の女性で勤めている人がたくさんあつても、その人たちはやはり原則的に深夜作業は禁止している、ただし、職種によって責任あるポストについているのはこの際考えなきゃならぬだろうというのが今の陸上における労働基準法の改正の焦点になっているんですよ。

○安恒良一君 何も陸上の女性がみんな家庭の主婦じゃないんですから、独身もたくさんいるんですから。にもかかわらずに、このマリナールと言われる人が、

現在でも約三百四十五名は二十四時までは特別許可している。それをなぜ今午前五時までという方々について接客サービスその他を船の中でせざるやならぬか、必要性がわからないんです。例えば看護婦さんが、病氣だから行くという、これはわかります。病人を診る、これはわかります。けれども、今マリナールのやっている仕事の性格からいいますと、そんなに深夜どうしてこの際、それじゃ拡大するのかわからぬ、拡大の見通しはないんです。男の船員が余っているんですから、今男の船員がうんと余って、そして海運業界は不況なんですからね。

私はなぜこのことにこだわるかというと、今は特別許可で二十四時です。しかし、これが法律が通ると、いや二十四時以降は必要ないといつても、二十四時以降明け方の五時まで、中には、酔っぱらって水が飲みたい、水を持ってこいとかなんとか横着なことを言うやつが出てくるんですよ、これはやっぱり夜中に。客室サービスじゃないか、こうなっちゃうんですからね。そういうことにこれは発展をしかねない。この法律には私はですからそういう意味から基本的に反対なんです、これを具体的に施行するときによほどこれは注意をしないといけない、このところは大きな問題になる。またそんなことを国民は欲していないですよ。

一般の常識ある人は、深夜にマリナールの皆さんにサービスしてもらいたくないという、そんなことを考えませんよ。にもかかわらずに、船の航行安全に直接関係のないこういう職種の人間について午前五時までやるという考え方はどうして私にはわからない。大臣そのところを説明してください。

○國務大臣(山下徳夫君) 基本的には、さつき申し上げましたように、女子の雇用の拡大を図る、就職の機会を与えるということでございますから、先生がおっしゃる通りに、男子の船員が余っているから要らないということではなくて、男子の船員が余っておれば女子を押しつけていいということではないんじゃないでしょうか。

そのところ、ちょっと私も先生の御趣旨がよくわからないのがございますけれども、ただ問題は、先生がおっしゃるとおり、やはり女子は女子としての体の構造上、余りむちゃをやらしてはいけないということとは当然であります。しかし、べからず集まったりでは雇用の機会を失うということから法の改正が行われるわけで、これにつきましては、法の実施に当たって、中央労働委員会から、過去における女子の労働の実態にかんがみ、今後十分注意しないといふことを言われておるわけでございまして、法の運用あるいは実態に当たって、労働省あたりとよく協議しながら、この運用に当たっては注意していかなきやならぬ、これは当然のことだと思います。

○安恒良一君 私は、男子が余っているから女子を、そんなことを言っているわけじゃないんですよ。この法律の目的が就業の機会を増大すると言っているが、実態はなかなかそんな実態にないじゃないか。男の人ですらも求職はあっても求人はないんですよ。そういう今の状況の中でなお女性を拡大するといふ意味で、船の航行安全に直接影響しない部門についてまで午前五時まで働かせるということについての誤りを指摘をしているんです。

そこで、これは幾ら言ったってすれ違ひになりますから、少なくとも陸上における労働基準法、今回の法律制定に伴って、労働基準法の設定によつて省令、政令等で職種を私は指定をしていくと思うんですよ。こういう職種についてはある程度深夜認めましょうということになると思うんです、責任ある関係審議会の中で。ですから、船員労働委員会もそういうことを言っているならば、具体的にこの省令、政令をおつくりになるときに、今私が申し上げたことは十分にやっぱ理解をしてもらって、何でも世の中便利になればいいということじゃないんですよ。世の中便利になればいい、夜中でもサービス受けられたいということじゃないんですよ。船という非常に過酷な労働条件で働いている女性の保護ということも重点に考えないと

いけないと思うんです。

御承知のように、今回の場合、陸上の方では妊娠婦について規定を外したことにしても、やはり船の場合はということでこれを残そうと思われている、このことは私はいいいことだと思えます。それと同じように、やはり深夜におけるこういう仕事ということがどうしても必要な仕事ならば、これは私はやむを得ないと思いますが、今マリナールと言われている皆さんの仕事の身を見ると、深夜にどうしても働かざるやならぬといふことにはならぬんですよ。だから、その意味からいって、大臣、私はもう時間が来ましたからこの際申し上げておきたいんですが、具体的にこの法を施行される際には十分そのところは注意をしてやってもらわないといけないと思います、どうですか。

○國務大臣(山下徳夫君) 今も申し上げましたように、今回の法の施行に当たっては、中央労働委員会から、過去における女子の労働の実態にかんがみ、これからはその点も十分考慮してやれよという注文がついていてと申します、運用上について答申の中にそう盛り込んでございますので、今おっしゃるとおり、十分この運用に当たっては注意してまいらなければならぬと思っております。

○矢原秀男君 本題の前に、重複するかと思ひますけれども、日東丸の件について質問したいと思います。

(委員長退席、理事瀬谷英行君着席)

四月の二十三日午前零時四十分、僚船との無線交信後沈没した沖合底びき漁船の第七十一日東丸、百二十四トン、十六人乗りでございますが、サハリンのチェルベニア岬から南西約百三十五キロの水深三百六十八メートルの海底に沈没されたと思われましてあります。この中で、同僚議員からもいろいろ御質問がございましたので、重複するところは、はしって御質問したいと思うのでございますが、一九七四年 SOLAS 条約、海上人命安全条約でございますけれども、これが一

九八三年の条約、そして来年一九八六年には発効される予定になっているわけでございます。

この中で私が特に質問申し上げたいと思っておりますのは、漁船特殊規程の第四十八条というのがあるわけでございます。これは第三章「設備」、第一節「救命設備」、第四十八条でございます。そしてまた、遭難信号自動発信器については第五十一条の四というのがあるわけでございます。一般漁船には、「最大とう載人員を収容するため十分な救命艇、端艇又は救命いかだを備え付けなければならない」とあるわけでございます。同条の二項では機装品が詳細に決められております。この機装品の詳細を見ておりましたが、甲種安全弁付投下用、二番目には甲種進水装置用、三番目には乙種、こういう船舶用のライフラフト、膨張式救命いかだの中で決められているわけでございまして、機装品も二十五品目の取りつけというものが、これは省令等によって、運輸省の省令だと思ひますが、決められております。こういうあれを今回の報道の中からずつと見ておりますと、落下傘付信号、信号紅炎、水密電気灯、日光信号鏡、雨水採集袋、こういうふうなものが二十五の機装品の中で決められております。

こういう中で問題になりますのは、この SOLAS 条約というものは、外航船、それからトン数、人員、こういうことが規定をされておまして、今回の遭難を受けた船舶については、無線装置の義務づけ、省令化、行政指導というものが、この SOLAS 条約に基づけば法的な責任というものは運輸省関係にはないわけですから、細かくそこまでは行政指導もされていなくていいわけですね。ですから、長期間漂流をして、幸いに生き残った方もおられるわけでございまして、もしこれが無線装置が救命ボートの中にも軽量化で精密のものが開発をされてセットにされておれば、五名のうち三名が生存、二名が亡くなられたわけでございまして、この二名の方も生存をされたのではないかと。こんなに長く漂流をする、そういうふうな悪条件もなかったのではないかと。

こういうことで、今申し上げた、いわゆる漁船特殊規程の各条項を今読み上げたわけでございませうけれども、こういう今回の船舶のような形のものの中にも無線装置というものをこの機装品の中に加えておれば、これはこういうふうな非常に長期化した問題というものが速やかに解決をされていく、これが私の解釈でございます。ですから、現在の産業技術をもってすれば軽量、コンパクトな無線装置というものは当然製品化もされますし、機装品の中に取りつけないという省令が行政指導というものである、こういうふうには私は解釈をしていくわけでございます。そういう点については当局ではいかがお考えでございますか。

○政府委員(神津信男君) ただいま先生御指摘ございました無線救難設備でございますが、この種の漁船につきましては、私どもと農水省の共同省令でございます漁船特殊規程におきまして、無線通信の設備を義務づけておるところでございます。ただ、海難時の遭難通信は本来は本船の無線装置によるのを原則としておりまして、無線装置が使用できない場合のためにSOS発信機の備えつけを義務づけておるところでございます。このSOS発信機には持ち運び式とアイ式の二種類がございまして、どちらを装備するかはその船の種類あるいは船型などによりまして船舶所有者の選択に任ざれておるところでございます。

今回の事故の第七十一日東丸の場合には持ち運び式のSOS発信機が備えつけられていたわけでございますが、それがうまく作動をしなかったという結果が今回のような救助がおくれたということになった原因の一つかと思っております。今回の事故にかんがみまして、アイ式の強制をできるかどうかというふうなことにつきまして、そのアイ式を備えつける場合には、積みつけの場所であるとかあるいは保守の問題いろいろございまして、至急に検討をしてまいりたいと考えております。

○矢原秀男君 ぜひ検討をしていただきたいと思ひます。そうすればこういう問題は非常に私は今

後——総理府の資料を見ますと、漁業、水産養殖業等の人口が約四十六万人と推定、漁業船舶乗組員二十一万人、漁業だけを見ますと十一万人、こういうふうなところの家族等を入れても非常に安心されるのではないかなと思ひわけでございます。

〔理事瀬谷英(行君退席、委員長着席)〕
私も遭難自動通報機のメーカーからいろんな資料を取り寄せながら検討をしております。救命いかだの中に、機装品の中に取りつけていく開発というものは不可能ではない、こういうふうな解釈をいたしております。またリーダーターゲット等についても救命いかだに取りつけていく、そういうふうな検討もこれはやはり鋭意努力をしていただきたいと思います。

それから質問の二点でございますけれども、昭和五十七年の一月にペーリング海で起きた日魯漁業所属の遠洋底びき漁船の第二十八あけぼの丸、五百四十九総トンでございまして、この遭難事故では乗組員三十二名が亡くなっておりますけれども、今回の事故と全く類似をしております。ただ違ひは荒海、荒波であったか静かであったか、そういうふうな違ひがあるわけでございまして、この問題が言われておりますのは、舷側の開口部のガーベージシュートがあいていたために、そこから海水によつて沈没した。急な沈没のためにやはりSOSが発信されなかった。私は、これは舷側の開口部については、波が静かであるとか荒れているとかいうことによつて船舶の判断もあらうかと思ひますけれども、やはりそういうふうなところもこれは技術的な検討というものが行政の中で行われていかなければいけないのではないかと、こういうふうな思ひわけですけれども、その点はいかがでございますか。

○政府委員(神津信男君) 漁船のガーベージシュートのような開口につきましては、先生御指摘のございましたように、五十七年の第二十八あけぼの丸の転覆事故の原因の一つと考えられておりますので、その後、原則としてもう閉鎖すべき

である、特に荒天時及び揚網時はこれは確実に閉鎖すること、それから長時間使用せざるを得ない操業形態のものについては、その開口をさらに上層の甲板に導いて排出する方式をとるか、またはこれができないときは遠隔制御方式の閉鎖装置を備えることという内容の通達を出しまして、関係業界を指導し、その後新造された漁船につきましてははいずれもこの趣旨に従つて建造されておるところでございます。

なお、今回の事故の原因がまだはっきりしておりませんが、同様の事故であるとすれば、さらにこの趣旨の徹底を図つて、今回のような事故が二度と起こらないような指導をさらに強化をしてまいりたいことを考えております。

○矢原秀男君 今二点の質問をいたしましたけれども、運輸大臣、特に救命いかだの中に機装品を二十五、六種類取りつけというものが義務づけられているわけですが、そこに今申し上げた無線のSOS用のトランシーバーのような軽量のものが開発されて機装品の中に一つ加えていただければ、私は人命救助のために非常に大きいものがあろうかと思ひます。

今御答弁いただいたので、一応検討もしていただくわけでございしますが、運輸大臣としてこのこれに対する見解をひとつ伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(山下徳夫君) ただいま局長から答弁申し上げましたことは、これは国際的な一つの動向でございまして、私どももいたしまして、そういうものを備えつけ、しかも義務づけるということにつきましては今後とも国際的な動向に沿うように鋭意努力をしてまいりたいと思つております。

○矢原秀男君 次に移りますけれども、大臣、今御答弁いただいたんですが、SOLAS条約では、そういう本船のような船舶以下については条約ができて通用外になっているところに問題点があるうかとも私は思つてゐるわけなので、我が国としては、我が国の漁船についてそういう適用除外

になつてゐるかわからないけれども、小型船舶についても努力をしていただきたい、こういうことを要望をしておきたいと思ひます。

○政府委員(神津信男君) SOLAS条約は一応国際航海に従事する船舶を対象にしておりますが、既に我が国におきましては、その条約の適用以外のものでもあつても、内航船であるとかあるいは漁船につきましても十分その精神にのつた規制を行つておるところでございまして、ただいま先生の御指摘のございましたような趣旨を今後とも十分踏まえまして船舶の安全の確保に一層努力をしてまいりたいと思ひます。

○矢原秀男君 よろしくお願ひします。
船員法の一部を改正する法律案でございますが、提案の経緯を伺つておりますと、本法律案は、女子に対する差別の撤廃に関する条約の批准に備えるための国内法令整備の一環として、女子船員について就業制限を緩和するとともに、母性保護の充実を図る観点から、女子船員の労働条件に関する特別規定の整備を行おうとされてゐるようについて伺つてゐるわけでございまして、

そこで一、二質問をしてみたいと思ひますけれども、女子船員数の実態、一覽物の資料をいただいたわけでございしますが、外航四十二名、内航九百九十一名、漁船で六十四名、その他で二十六名、合計千二百三十三、これは同様の四百六十三を外した女子船員数の実態でございまして。その他、商船大学女子学生数は東京、神戸合計で五十三名となつてゐるようでございまして。

そこでまず御質問をしたいと思ひますのは、男女雇用平等法の精神が今後私は生かされていかなければならない、こういう観点からただしてみたいのでございまして、先般国会でも、雇用面での男女差別解消を目指す男女雇用機会均等法案が、国連の女子差別撤廃条約批准のための国内法の整備として本国会でも可決成立し、政府も条約批准となつていく過程が来ているわけでございまして。そういう中で、男女雇用機会均等法案の内容を見ても、男女差別の著しい募集、採用、配

置、昇進についての差別解消を企業の努力義務としてゐる等々あるわけでございませうけれども、問題点の一つは、募集、採用、配置、昇進における男女平等の確保を企業の努力義務にゆだねてゐること、禁止規定としないこともやはり問題の課題になったわけでございませう。また、差別を受けた女子を救済する調停委員の調査権、是正命令権がない、しかも企業側の同意を必要とする点も問題がある、実効性の乏しい内容ではないか、こういうことも課題になったわけでございませう。

そういうふうなことを考へておられますと、またこの法案の中には、女子の時間外労働、今も問題になっておりましたが、深夜業の規制、廃止、緩和といった労働基準法に対して改悪ではないかという問題にもなつたわけでございませう。こういうふうな女子の時間外労働の取り扱いの具体的な部分については今後労働省令で決められるわけでございませうけれども、こういうふうないろいろの問題が出た中で、今申し上げたような、一つは、男女雇用平等法の精神がこの船員法の一部を改正する法律案の中で今後ずっと生かされていかなければならない、こういうふうな私は思ふわけでございませうけれども、この点いかがでございませうか。そしてまた二番目といたしましては、女子が雇用される環境整備というものが付随して配慮されなければならぬ。

こういう二点について、原則論として伺いたいと思ひます。

○政府委員(武石章君) 雇用均等法の精神が生かされるように十分配慮されたいということでございませう。

雇用機会均等法につきましては、先生からのお話もございましたように、既に国会の、特に参議院では採決、成立しておるわけでございませうが、それから衆議院に回られて成立をしておるわけでございませうが、雇用機会均等法は、女子船員をも含めたすべての女子労働者に関しまして初めて募集、採用から退職までに至る間について男女の雇用機会均等を規定したものでございませう。

歴史的な法律として評価されるべきであらうと思ふわけでございませう。その内容につきましてもいろいろと議論がありましたことは承知しておりますが、この法律は、今回一部改正をお願いしておりますが、船員法と一体となつて、海上労働の分野での男女の平等を進める上で大きな役割を果たすことが期待されるところでございませう。政府といたしましても適切な運用をまいりたいと思ひておると思ひます。

特に、この法律と一体的に運用される今回の船員法の改正につきましては、女子差別撤廃条約の定めております男女の差別についての禁止に即応するために、一般女子についての深夜労働の撤廃あるいは就労制限についての大幅な緩和というふうなものを図るようなことを趣旨としてゐるわけでございませうが、その適切な運用によりまして、条約及び機会均等法、さらに船員法の一体とした運用を図つてまいりたいと思ひてゐるわけでございませう。

それから今後の女子の雇用機会でございますが、このような環境整備を進めることによつて、意欲と能力のある女子が積極的に海上に進出してくるということをおもひます。その点について現在の経営者でございませうが、その点について現在の経営環境といひますか、海上におけるいろいろな産業の周辺の環境が非常に厳しい状況であるということとが反映いたしまして、直ちに大幅に拡大して行くというふうなことは女子の進出について期待できないというふうな実情もございませうので、こういう整備を図つた上で着実な女子船員というものの進出を今後育ててまいりたいと思ひてゐるわけでございませう。

○矢原秀男君 運輸大臣、私、今答弁いただきましたが、重ねて、この男女雇用平等法の精神を今後やはり生かしていかなくてはならない、こういうふうな思ふわけでございませうが、運輸大臣としてはこの基本的な考えについてはどういふふうな御意見を持たうと思ひますか、伺いたいと思ひます。

○國務大臣(山下徳夫君) 今部長から答弁申し上げましたが、実はあのとおり私は答弁する予定にいたしておつたのでございまして、全く趣旨は同じでございませうが、まさに画期的な、これは歴史的な法律であるというところは今申し上げたとおりでございませう。これは、今から十年前のメキシコにおける国際婦人年の決議に基づいて、それから十年間そういう思想というものがこれは世界じゅうにずっとこのやうな形であらわれてゐるというところでございまして、画期的な、歴史的な法が制定される以上は、我々もそれに対応して女子の労働の機会均等、その他全般にわたつて十分注意しながら対処してまいらなければならぬ。これは非常に私どももやはり心を引き締めてこの歴史的な法律に対応していくということだけを申し上げておきたいと思ひます。

○矢原秀男君 よろしくお願ひいたします。

次の質問でございませうけれども、改正法案の第八十八条の八では、本法の適用除外として次の規定が設けられております。第八十八条の八「適用範囲」で、この章の規定は、船舶所有者と同一の家庭に属する者のみを使用する船舶について、これを適用しない」と、こういうふうなことでございませうけれども、時間がかかきませんので簡単に申し上げるわけでございませうけれども、生業的なオーナーの経営が非常に窮地に迫り込まれているというところが運輸省の内航海運事業者実態意向調査の中間集計でも出てゐるわけでございませう。船舶の設備投資も意欲も薄いし、圧縮配帳の拡大利用というものは二割ぐらいが予定をしてゐる、こういうふうなことで非常に大変な状況のやうでございませうけれども、これら生業的なオーナーへの助成とかまた保護政策、こういうふうな問題についてはどういふふうな考へていくべきであるか。育成強化の政策というものは必要ではないかなと思ふのでございませう、いろいろな現状分析の中でどうしていくのか、これも非常に大きな問題だと思ふのでございませう、この点はいかがでございませうか。

○政府委員(栗林貞一君) 先生ただいまおっしゃられました内航海運事業者実態意向調査というものは、これは昨年実施いたしましたので、最終的には本年の二月にまとまつたものでございませうが、それを見ますと、先生おっしゃいますように、生業的なオーナーについては非常に厳しい状況が出ております。例えば船員の年齢が一般的に高い、その割に所得が低い、企業として見た場合には赤字の企業が多いなどの問題が多い上に、転廃業とかあるいは集約を希望する者も多いという実態が明らかになつてきておるのでございませう。

これらに対する対策というものは非常に難しい問題でございませうけれども、この内航海運業というものがそもそも構造的不況に陥つてゐるという状態が続いてゐるということにもかんがみまして、業界全体の抜本的な構造改善を図ることが必要であるというところで、実は昨年の六月、内航海運業構造改善指針というものを定めまして、構造改善に積極的に乗り出すことにいたしましたわけでございませう。

主な点を二、三申し上げますと、今おっしゃいました生業的なオーナーで転廃業する者に対しては、転廃業助成金などを内航海運組合総連合会が交付するという一つのやり方をつくりました。それから、転廃業、集約等に伴つて船舶を売却する場合につきまして、圧縮配帳というものを適用することによりまして税制上の優遇措置を講ずることになりました。また、生業的なオーナーの新規参入の問題でございませうけれども、これは、従来は許可基準のうち船腹量に関する基準というものを一般的には設けておつたわけですが、この生業的なオーナーについては実はこれを免除しておつたわけでございませう。いわば入りやすい格好でありましたが、この免除措置を廃止いたしました。また、悪質な内航海運業法違反につきましては行政処分を含めて厳しく対処することといたしました。さらには、内航海運組合というも

のございますが、その組織及び活動を強化いたしまして、組合員である事業者の体力を強化することなどの措置を実施いたしました。昨年来私も関係者鋭意努力している最中でございます。○矢原秀男君 ひとつよろしく願いたいと思います。

次に移ります。ちょっと関連でございすけれども、今後の外航海運政策と余剰船員の問題についてお尋ねをしたいと思います。

海運造船合理化審議会の中間答申が昨年の八月に出されております。答申の中では初めて過剰船員問題を取り上げております。その対応も極めて緊急の課題であると述べておられるわけでございす。また中間答申の中では、外航海運の問題点として、我が国が主要資源のほとんどを海外に依存しておる、そういう中で我が国関係海上荷動き量は世界海上荷動き量の二〇％に達している。しかしながら、いろいろな問題の中で、日本船の国際競争力の低下、船員問題、企業経営上の問題等の大きな課題点も取り上げられていらっしゃるわけでございす。まず、今後の外航海運政策について伺いたいと思います。

○国務大臣(山下徳夫君) 今先生の御指摘は、外航海運の中の余剰人員対策だと思つてございすけれども、この問題につきましては、それぞれの各企業におきまして今日まで日ごろ非常な努力を重ねてきていますと私は思っております。

例えば、船員をおかにおろすとか、適宜配置転換等についても各会社でもって努力をしてこられた。その結果、非常に余剰船員が顕在化しているという現状ではないのかというふうな理解をいたしておりますけれども、こういった各企業の努力に対して、国といたしましても努力をしてこれを援助しなければならぬということで、日本船員福利雇用促進センターというものがございまして、これを通じて外国船への職域開拓及び就職のあつせん、あるいは外国船に乗り組む船員に対する技能訓練の実施あるいは職業転換等を容易にするための技能訓練の実施、さらにこれらに関

連する船主及び船員に対する助成、こういったことにつきまして今日まで援護措置を続けてきている状況でございす。

○矢原秀男君 この問題も大きな課題であると思ひますので、鋭意努力をしていただきたいと思ひます。

最後になりますけれども、船員の高齢化問題でございすけれども、運輸省の昭和五十八年十月現在の船員統計調査によりますと、高齢化、いわゆる人生八十年時代でございすから、高齢者の方のいろいろな職場というものは各分野で進出しなければいけないので、一面では是とするわけでございす。また、逆に若年の船員が減少の傾向がデーターで出ております。この高齢化と若年船員のバランスの問題、若年船員をどういうふうにするべきか、いろいろな就業の中に取り込んでいけることができるか、こういう絡みの問題を伺いたいと思ひます。

○政府委員(武石章君) 船員の年齢構成の不均衡の是正ということにつきましては、外航海運企業における選定年制の導入あるいは企業内での陸上職種への転換というふうな各種の努力をされているところでございす。

このような企業側の努力を私どもとして支えていくということといたしまして、日本船員福利雇用の促進センターというところを通じて、陸上の職業への転換を容易にするための技術訓練の実施、部員の職員化に必要な技能訓練の実施、これは社内でも職員に雇用するというところによって部員の数を調整していくという方法でございす。これに関連する船主及び船員に対する助成というふうな助成措置を講じておりますが、このほか、私どもに属しております海技大学校におきまして各種の技能訓練、例えばクレーンの扱いとかあるいは主掛けであるとか、陸上の職業への転換を容易にするような技能訓練を行っているところでございす。

先生が御指摘いただきましたとおり、中高年船員の雇用というのは、ここ数年にわたってだんだ

んと中高年船員の割合が増加しているということ、非常に大きな問題になっているわけでございまして、これは基本的には、海上企業が経営状態が極端に悪い、不況が長く続いているということが原因でございまして、そういう中高年の船員を雇ったまま、これが拡大している、要するに業況が拡大している時代でございすれば、どんどんと新しく若い船員を採用していくことができるわけでございす。それがなかなか思うように任せないということ、基本的にはこういう企業の環境条件というものをさらに好転させていくということが必要でありまして、今日のような時代の中で、やはり先ほど申し上げましたような事態を一步一步着実に積み重ねながらこういう事態の解消に努力してまいりたいと思ひます。

特に若年の船員につきましては、私どもの海員学校におきましていろいろな教育を行っているところでございす。その教育を受けるために入ってくる人たちの数が非常に減っております。これはやはり同じことが原因となっているわけでございまして、そういう問題というのは、基本的な基調として解決していかざるを得ないわけでございす。雇用対策といたしまして、今申し上げましたようなものを積み重ねて今後とも努力してまいりたいと思つておるところでございす。

○小笠原貞子君 まず最初に大臣に伺いたいと思ひます。三光汽船の問題なんです。

三光汽船の経営危機が最近また云々されてきております。金融業界の支援だけではもう限界があるというふうな言われて、用船タンカーの買い取りとかスクラップの促進とか、財政的な援助も含めて国のさまざまな支援が不可欠なようだということに言われているわけですね。

三光汽船というのはどういふのかとちょっと考えてみても、便宜置籍船をフルに使っている、そして時には船転がしと言われるようなこともやつた。海運業界では異端的存在いろいろな商法をやつてきた、そしてその中で時には大きな利益

も上げてきた会社だ。そして、苦しくなつてくると今度は国に泣きついてくる。河本さんの関係もあり、いろいろ新聞などを見ますと、山下大臣の熱心さは異例であるとか、また、運輸省事務当局はそれに対して冷やかであるとか、いろいろ、もう時間があればみんな並べたいんですけれども、こういうふうな書かれてはいるわけですね。

まず、その三光汽船というものの今までの商法ややり方の責任をはっきりさせることがこの際必要ではないか。そういうことをはっきりしないで、新聞によれば、異例の、閣僚二人ひざ詰め決着劇なんというふうな言われているんでは、これはますます問題というのが大きくなるのではないかと。申し上げましたように、三光汽船の今までのあり方、商法のやり方などについてははっきり責任をさせるべきではないかと私は思ひます。それと、大臣としての御所見を最初に伺いたいと思ひます。

○国務大臣(山下徳夫君) 三光汽船問題につきましては、新聞の例をとつていろいろ先生からお話ございしました。私が今伺っている限り、私自身よりも先生の方が余計このことに関する新聞をごらんになっているようであらなすけれども、今までのことにつきましてはここでとやかく言うべきかどうか。

と申しますのは、集約集約、昭和三十八年でございまして、ございまして、そのとき日本の船団というものが、商船隊というものが世界に伍して頑張らなかつたらぬ、どうもそれに対して不安があるというところで政府がご入力をしてあいつう制度が起つた。当時は三光汽船は、当時の言葉で言うならば、一匹オオカミといひましようか。政府の援助は受けない、そのかわり政府の規制も受けないということをやつてきた、そういうことでございす。それから、かなり苦しい経営の時代もあつたでしょう、政府の経営に関する援助も受けないんです。したがって、御指摘のような点があつたかもしれないが、当時私はその衝にありませんからつまびらかにしておりません。

ただ、構造不況、今陸海空の交通を私は預つておりますけれども、やはり国鉄の次には造船であり海運であるということはみんなが見ていることでございまして、したがって、これらの業種に対して、いわゆる構造不況でございしますからこれは政府として何らかの措置をとらなきゃならぬことは当然でございします。過去における四十年の戦後の歴史の中でも、石炭の不況のとき、あるいはその他さまざまな不況、私がかつて通産政務次官のときだつて、構造不況に対しては三つの法律をつくつております。そういう歴史的な過去にかんがみ、構造不況に対するてこ入れということは当然でありまして、それは一つは海運政策であります。その中に抜いて一つだけ三光にやつたということは何一つございませぬ。

○小笠原貞子君 私の言ったことが杞憂であればこれに幸いすることはございません。いろいろ私も心配いたしますのは、例えば、今おっしゃった

次に、私は大手海運会社の実態というのをこの関係でちょっと調べてみました。非常にここに端的に女性差別というものがあったというのでびっくりしたので伺いたいと思うわけなんです。

それから基準局にもお伺いしますけれども、これも四条の男女同一賃金の原則に明らかに違反するのではないかと、そう思うわけなんです。これは事実でございまして、急にきょう申し上げましたので、お調べがないといえますれば、ぜひ御

○説明員(菊地好司君) 労働基準法の履行確保を図る基準局といたしまして、御指摘の点調べまして、改めるべき点があれば正させたい、かように考えております。

それじゃ住宅手当はどうなんだろうと、これも賃金の一つでございます。住宅手当も全く同じでございました。調べていきますと、商船三井の場合は、男性の場合、妻帯者の人は一万九千円から三万円の手当が支給されておりました。ところが女性の場合は、結婚していても男性の独身者とみなすということで、結婚していても男性の独身者とみなすというのはまたこれおもしろいんですね。けれども、みなされているわけなんです。これも明白な差別だと言わざるを得ないと思うんです。そして額も一万円ないし一万六千円。こういたしますと月に一万四千円の差が出てくるわけですね、結婚していても男の独身とみなすということとで、月に一万四千円の差で、年に直すと十六万八千円ということになっているわけなんです。女性でも少なくとも主たる生計者の場合このようなことはあってはならないはずではないかと思うわけです。最近の岩手銀行の裁判の判例もございました。女性に結婚していても独身者とみなすということはまさに今どき珍しい、言語道断だと思っわけですね。それが一つ。

これが商船三井なんですけれども、商船三井だけじゃなかったんです、ずっと調べてみましたら。

○小笠原貞子君 この海運会社というのは非常に、何といましようか、私も初めて今度調べてみてわかったんですけれども、もう明らかに婦人であるということでまさに差別しているということとでちょっと驚いたわけなんです。家族手当しかり、住宅手当しかりです。

財形住宅融資のところを見ましたら、男性は一万、二十八歳以上、勤続六年以上、加入三年以上、こうなっております。女性の場合には二十八歳以上じゃなくて三十二歳以上、勤続は男が六年以上、女は十年以上、加入は男が三年以上、女が五年以上

上と厳しい条件がつけられて、そして額は男が一万借りられる、女は五百万、こうなんです。これはまさに女は半分なんです。これでまたびつくりいたしました。

川崎汽船というのを調べますと、男性は一万から一千八百万、三十六歳から四十四歳でちょっと違ってますが、一万から一千八百万。女性はいくらかといったら年齢全然関係ない、三十六歳以上の男が一万借りられて、四十四歳で千八百万借りられるところを、女は五百万と、ここじや三分の一になっちゃうわけなんです。

こうしますと、平等どころか、女は男の半分になり三分の一になりというように明らかに差別ということが出てまいりました。確かにこの福利厚生の場合には、賃金そのものではない、福利厚生でございすけれども、労基法四章の趣旨、精神に照らしてみると、やっぱり私はここでも差別というものがなされてる。雇用均等法が通りましたが、その第十條の「福利厚生」というところを見ますと、この問題が書かれてるわけなんです。

「事業主は、住宅資金の貸付けその他これに準ずる福利厚生」について「女子であることを理由として、男子と差別的取扱いをしてはならない」ということでございす。そうすると、私はこれまじに均等法違反の第一号でないか、見ていて、これは大変なことだと思ひました。

先ほどから申し上げるように、婦人局としても、具体的事実で私申し上げましたので、これについて御調査いただいて、そして基準局ともども御指導をいただきたいということを、この福利厚生の面についてもお願いしたいと思ひます。

○政府委員(赤松良子君) 先ほどの基準法の部分につきましては施行は基準局ということでございますが、福利厚生においては機会均等法の第十條の問題でございますので、婦人局が施行を担当することになるかと存じます。そこで、ただいま御指摘のような事実でございすれば、賃金ではございせんが、福利厚生の問題として第十條の違反の疑いが非常にあるのではないかと存じます。

に考えられますので、来年四月一日施行になるわけでございますので、そう言った場合には第十條の違反を構成するといふふうに考える次第でございす。

○小笠原貞子君 来年ですら、もう一年しかございせんので、ぜひきちっと御指導いただきたいと思ひます。

○政府委員(赤松良子君) ちよつと今申しおくれましたが、第十條の内容につきましては、関係審議会にお諮りをいたしまして労働省令で具体的に決めることになっておりますが、既にこの条文の中に「住宅資金の貸付けその他これに準ずる」と明定しておりますので、住宅資金の貸し付けであれば、この省令を決めるときにその省令の中に含まれることは余り疑いのないところだといふふうに考へております。

○小笠原貞子君 時間がございせんので、最後に大臣、今聞きになった、賃金である家族手当、今指摘したように妻のみ、いわゆる妻手当、こういうふうになっておりました、女性に対しては配偶者手当というものは全くない、住宅手当も、女性に結婚していてもすべて独身とみなす、独身とみなして正当な手当を支給しない。また今の福利厚生の面でもそうです。こういう業界というのは、しよつちう見ているところじゃありませんので、やっぱり盲点になっていんだなと、私は調べましてびっくりいたしました。

ということでございますから、きよう申し上げました事実を具体的に御調査もいただきまして、今局長などからもお答えをいただきましたけれども、改善の措置をぜひ具体的にのべていただきたい、そう思ひますので、最後に大臣の御答弁をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(山下徳夫君) 先生の今の御要請は、大部分は労働省の所管ではないかと思われまが、よく事務当局とも検討いたしました。私の方の所管がございすれば十分今後検討させて、また改めるべきは改めさせていただきますと思ひます。

○伊藤都男君 まず、船員法関連で三、四点お伺いしたいと思ひます。

第一は、産前産後の休業の期間が今度は延長されたわけでございますが、延長された部分の賃金保障、これらの対応についてどのようになっておりますのか、まず御説明をいただきます。

○政府委員(武石章君) 今回の船員法の改正によりまして、妊娠の船内就労を原則として禁止をするといふことといたしましたのは、海上労働の特殊性を配慮いたしまして、条約の規定にのっとり母性保護の充実を図る目的で行ったものでございす。

しかしながら、これによりまして実際上収入減となるようなことが考えられますので、この点を配慮いたしまして、この法律の附則第四條で、船員保険法を改正して、船員保険から、妊娠中と産後五十六日間のうち、船内労働ができない全期間にわたって標準報酬日額の百分の六十を出産手当として給付することとしたのでございす。従前は産前産後各四十二日間以内ということで最長八十四日間でございしましたが、今回の改正によりまして、いつ妊娠をしたかという確認がいつの時点で行われたかによって左右されますけれども、非常に早い時期に確認されれば三百日以上というところまで出産手当が給付されるというように改正をしたところでございす。

○伊藤都男君 次に育児休業でございすが、これは雇用均等法では努力規定ということになりましたが、船員の場合は船に乗っている期間が多いわけですから、家にすぐ帰るなんというところはございません。したがって陸上労働者とは非常に違うわけでございますけれども、この船員法上の育児休業というものは私は義務規定にすべきではないか、こういうふうに思ひますので、その点はいかがでしょうか。

○政府委員(武石章君) 育児休業につきましては女子差別撤廃条約に特に規定がございせん。その批准のための条件整備として要請されてはいないといふことでございす。

それから、我が国におきまして育児休業の制度が普及率が非常に低くございす。一割強にすぎないといふようなことから、労働基準法の改正に当たつてもその法制化が見送られることとなつておるところでございす。船員の場合には、今先生御指摘のように、陸上労働者とは異なり、毎日自宅に帰れない場合が多く、育児休業制度の法制化の必要性が大きいといふことも考えられるところでございすが、女子船員についての育児休業制度の普及状況などから見まして、現在の時点では先行的にこれを法制化するといふことは時期尚早と言わざるを得ないといふような感じを持っておりますのでございす。当面、雇用機会均等法第二十八條の育児休業の普及に関する規定に従ひまして、行政指導等によりその普及を図ることといたしたいと考へております。

○伊藤都男君 次に、先国会の船員部長の答弁に関連をしてもう一度確認したいんですが、夜間労働禁止の撤廃に関連いたしまして、先ほど若手質問がございしましたが、就業上女子船員に不安がないか、中には不心得者がある、したがって不安がつきまとうのではないかと、こういうことに対して、そういうことのないよう十分配慮して法の運用を行つていきたい、こういうことを船員部長も答弁をされていすが、この十分配慮した法の運用とはどのようなことを指すのか、どういふ方法でこういう不安をなくしていくのか、その点についての運用上の問題についてお伺いをしておきます。

○政府委員(武石章君) 女子船員の夜間労働禁止の撤廃に關しまして、先生の御指摘のとおり、船員中央労働委員会の答申にもございすように、女子船員の従来の労働実態に鑑みて、女子船員の就業上の不安がないように十分配慮した法の運用を図つていきたいといふことを私は先国会で答弁いたしております。

具体的な改正法の運用といたしましては、深夜労働の禁止規定を撤廃するといふこととしました。今回の趣旨を十分関係事業者等に徹底させまし

て、それと同時に、現在、船舶所有者が作成して所轄の運輸局に届け出ることになっております就業規則のチェックをするというような段階で、女子船員の就業上の不安を招くような事態に立ち至らないよう監督してまいりたいと思っておりますのでございます。

○伊藤都男君 次に、第七十一日東丸の遭難事故に関連をいたしまして質問をしていきたいと思っております。

今回の事件は、幸いにして三名の方が救助された、その点では大変結構なことだと思っておりますが、沈没の原因等はまだ明らかではありません。ああいう北洋の事故は大変悲惨でございまして、一度事故が起こるとほとんど全員が死亡されてしまふ。この事故原因についてもよくわからない、したがって、原因がわからないから救援対策も明確な救援対策が出てこない、こういうことで今まで捨てておかれた面があると思うんですね。しかし、幸い生存者が三名おられますから、今後の海難救助対策の面でよい教訓といえますが、対策上さまざまな有効な対策があるいはできるかもしれないという希望を持っておるわけでありまして、それはそれとして、最近漁船その他の海難事故がずっと続いておるわけですね。ことしに入ってからでも十数回海難事故が起こっておりますのでございまして、そういう意味から、今後このような事故を再発させてはならないという観点から私は質問をしていきたい、こういう立場でございまして。

そこで第一点は、ソ連に対して捜索救助要請をやつて、ソ連も早くその要請にこたえた、こういうことが報道されておるわけでありましたが、ソ連は、日本の要請にこたえてどのような捜索を一体やったのかどうか、その辺がどうもはつきりしませんので、わかつておりましたら御説明いただきたい。

○政府委員(角田達郎君) ただいま先生がおっしゃいましたように、第一管区海上保安本部いたしましたしは、遭難情報を得まして直ちに巡視船

等の出動命令を出し、同時にソ連に対して援助要請を行ったわけでございます。ただ、我が方の援助要請に対して具体的な船舶、航空機をどういうふうに出動させて救助活動に当たったか、その辺のところは明確でございせん。それからもう一点は、先ほど御答弁申し上げましたが、北洋の海域において、ソ連の領土に近いところで我が方の航空機を飛ばしてそれで捜索救難にあたることについて、ソ連に支障があるかないかの問い合わせをずっと今までの海難においてもしていたわけでございまして、今回は、航空機による捜索について支障はないという了解を初めて得た、こういうことが今回の特徴でございまして。

○伊藤都男君 それにも関連をいたしますけれども、SAR条約の批准は国会で恐らく行われるだろう、こういうふうにして思っておりますが、日本がSAR条約を批准した場合、この種の事故の捜索方法は、隣接国ですね、ソ連、中国、台湾、韓国、いろいろあります、この隣接国とのように調整をして捜索を実施していくの、SAR条約を批准した場合ですね。その点をお伺いいたします。

○政府委員(角田達郎君) SAR条約に日本が加盟いたしました、そのSAR条約のほかの隣接の締約国と協力して捜索救助を行います場合には、両方が締約国である場合には、両方の救助調整本部、略してRCCと申しますが、両国のRCC間で迅速な連絡がとれることがまず第一でございまして、それから、常にそのRCC間で遭難情報の連絡等をやっておりますので、お互いに捜索救助の協力体制が早くとも、この辺が最大のメリットではないか、かように考えております。

○伊藤都男君 次に、今回の日東丸の捜索はかなり綿密に広範囲に、しかも飛行機まで飛ばし、巡視艇も出し、そして僚船も含めると延べ一週間に二百何隻も出て捜索活動をやられた海上保安庁の御努力に感謝を申し上げますが、しかしそれでもなお、今回漂流をしている、遺体を含めて五名の方々のいかに発見できなかったということな

んですが、今回の場合は少し初動体制が、先ほど長官の言われましたように、時間がありませんで、その間に急速に流れていってしまったということもあるでしょうし、あるいは水山の陰に隠れたということもあつて大変捜索は難しかったとは思いますが、今後の問題として、あの救命いかだが容易に見え得るような、こちらのレーダーにもキャッチできるような、そういうような方法はないだろうか。

例えば、あの救命いかだに、あれは二十人乗りでかなり立派なものなんです、天幕等に、レーダーにちゃんとうまく反射できるような反射板と云うんです、そういうものを付けておけばかなり遠くからでもそれは感知できるのではないかと、そういうような反射板みたいなものを設置する、それを義務づける、こういうことが今後必要ではないかと思つております、この点についてのお考えをお聞かせしたいと思います。

○政府委員(神津信男君) その点につきましては、国際的にも、より捜査を効果的にするために、救命いかだにレーダーフレクターを備えつけることを義務づけることを含めまして、より人命の安全に資するような海上人命安全条約の改正を明年一月一日で発効する予定で既に作業が進んでおるところでございまして、我が国におきましてもこのような国際的動向を踏まえまして、救命いかだにアルミ箔などのレーダーフレクターを備えつけることを義務づけるよう、現在関係省令の改正等を含みます所要の作業を鋭意進めていたところでございます。

○伊藤都男君 それから次に、救命設備は、これは漁船特殊規程の定めによりまして、遭難信号自動発信器があるいは持ち運び式無線装置を備えつけることになっておる、こういうことなんです、ところがこの両方の機械とも、いざというときに、備えておける場所へ行つて持ってきて操作をしない、なにか、あるいは海中に投げ入れるというところで、今回のようにあつたという間に沈

没したようなときには間に合わないですね。あの機械を備えつけるのに、NHKのテレビを見ておりましたら、大体一分かかるというんですから、一分も待てられないわけですね。

そこで、膨張式救命いかだの中に、機装品の一部ですね、これはコンパクトにかなり入っているのを私も見ましたが、二十五種類も入って、相当のものが入っておりますが、今の通信機器の発達状況から考えまして、この中に、機装品の中の一部として小型の、そしてかなり遠くまで電波が発信できる、到達できるというような携帯用の無線機、こういうものを機装品の中に一緒に入れておくことができないのだろうか。入れておけば、今回の場合はかなり早く流れていっても発信を聞くことができるのではないかと、こういうふうに思いますが、そういうような意味でそういうものをぜひとも備えるようにしていただきたいと思つていますが、いかがでしょうか。

○政府委員(神津信男君) 先生御指摘のように、遭難した場合に、救命いかだに遭難無線装置をあらかじめ備えておくということは非常に有効な方法であると私も考えております。

ただ、現状では、現在の周波数の無線機を小型軽量化をしなければ、現在の救命いかだには、先生御指摘のように二十五品目、かなりもう積んでおられますので、搭載場所がなかなか現在の無線機では難しいというような技術的な問題がございまして、それから、小型軽量化するためには電波の周波数をさらに短波とか超短波にする必要がある。そういった場合には受信態勢、今度は受け取る方の態勢、これは国際的に遭難信号の周波数は決まっておりますが、そういう問題について国際的な調整をする必要もあるというふうないろいろな問題もございまして、今直ちにというわけにはまいりませんが、今回のような事故の経緯を踏まえまして、私どももいたしまして、今後関係省庁とも十分相談をしながら検討を進めてまいりたいと思っております。

○伊藤都男君 今回の沈没の一つの原因と言われ

ているのは、ダストハッチというんですか、あれは載貨門とも呼ばれているようですが、あそこから傾いたときに海水が入って沈没した、こういうことになっているんですが、この種の沈没というのは前から言われているわけですね。これは第二十八あけぼの丸の転覆事件の場合の海難審判庁の審決文もあるわけですが、こういうのはやっぱりしっかりと常時閉めておかなきゃならぬ。できればあいうものは私はもうなくしたらどうだろうか。ああいうものをあけておかなくても、今パイプでこみやなんかを、残存物を船の上から放出する、こうしておけばそれは十分できるわけですから。だから、何も穴をあけておいてそこから汚物を流すというのをわざわざしなくても、これからの新造船はあいうものを一切、もうあいう船の側面には穴をあけない、穴をあけるようなところを設けない、こういうことを、やっぱりあけぼの丸の転覆事件の際にそういうことが十分指摘されておるわけですから、そういう指導を十分にやっていた方がいい。

ところが、これも漁船員の話などを聞いておりますと、あんなもの別にあいていても、あそこから海水が多少入っても沈没なんかしないよというように安易に考えておる者もまだおるようです。これはやはり行政側の徹底した指導がその面では必要ではないかと私は思いますし、ぜひともそういう面で、漁船の場合は特に構造の改善、そういう意味の指導強化、こういうものが私は必要だ、こういうふうに思いますので、ぜひともそれをやっていたらいいと思うし、パイプで上からそういうものはやれというのを強力に指導していただきたい、こういうことをお願いを申し上げます。

最後にこれは大臣にお伺いしておきますが、今度の場合は幸い生存者もおられることですから、これからおいおい原因の究明も行われてくると思います。したがって、徹底的に、先ほども冒頭申し上げましたように、この種の海難事故というのはほとんどの人が生存をしていないために原因

も明らかでない、したがって有効な対策がそこからは生まれない、こういうのが今までのことです。しかし幸い生存者が三名おりましたから、十分に徹底して事故原因を究明していただきまして、二度とこういうことが起こらないように十分なる御配慮をいただきたい。この点について大臣の御答弁と、前段の話の答弁をお聞きをいたしまして終わります。

○政府委員(神津信男君) 先生御指摘ございましたように、漁船の場合にはガーベージシュートというような船側の開口がございまして、そこを作業中あけて使うという構造になっております。ただ、ここから水が打ち込みますのがやはり遭難の一つの原因になる可能性も非常にございまして、前回第二十八あけぼの丸の事故の結果を踏まえて、原則として閉鎖をしておけ、特に荒天時であるとか揚網時、これは確実に閉鎖をすること、それから、長時間開放をするような場合には、今先生御指摘のように、上まで上げまして上から捨てるような構造にする、あるいは遠隔の制御で閉鎖装置、しっかり閉鎖をするような装置を備えつけるという指導強化をいたしておりまして、新造船におきましては全部上から捨てるというような構造になってきております。

しかし、今回伝えられるところでは、開口からの海水の流入もあったようでございまして、さらにその原因の調査を鋭意いたしまして、その構造の問題も含めまして再検討いたしたいと思っております。

○国務大臣(山下徳夫君) 第七十一日東丸の海難事故につきましては、けさからいろいろと先生方から貴重な御意見、御質問等もちょうだいいたしました。私もこの席から拝聴いたしまして大変得ることが多くございました。

この事故自体に非常に教えられることが多かったのでございまして、不幸中の幸いは、今回の事故で天佑とも言うべき三名の方が奇跡的に生還されているということでございまして、これも長官から御答弁申し上げましたように、ただいま

は目下療養中でございまして、深く立ち入って原因その他についてお聞きすることできません。やがてお聞きする時期が参ると思いますが、貴重な体験等を十分お聞きし、それを重要な参考といたしまして、これらの事故の対策について大きく私どももこれからいろいろと検討をしてまいりたいと思っております。

○委員長(鶴岡洋君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませぬか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○小笠原貞子君 私、日本共産党を代表して、政府提出の船員法の一部改正案に対して反対討論を行います。
本法案は、国連の婦人に対するあらゆる形態の差別撤廃に関する条約を批准するために国内法としていわれる男女雇用機会均等法が提案され、この機会均等法の労働基準法の改正部分に相応するものであり、文字どおり機会均等法と一体の改正法案であります。しかし、今度の男女雇用機会均等法案も本改正法案も、国連の差別撤廃条約でうたわれている、女子に対する差別は権利の平等の原則及び人間の尊厳の尊重の原則に反するものという差別撤廃の目的や理念から全くかけ離れ、婦人の願いにこたえないものとなっております。とりわけ重大なのは、平等の名のもとに女子船員の労働条件の改善を法的に推し進めようとしていることです。

本来、雇用における男女の平等とは母性の保護を当然の前提とするものであります。ところが、本改正法案は、女子船員の夜間労働の禁止、危険有害業務等の就労制限、生理休暇など母性保護規定を大幅に緩和させています。海上労働という特別過酷な就労環境の中でこのような規制緩和を許すならば、女子船員の就労を逆に困難にさせることになり、同時に母性と健康の破壊につながるこ

とは明白であります。女子船員に対するこのような攻撃は到底容認できるものではありません。我が党は、以上の理由から本改正法案に反対するものです。
労働条件の改善に反対し、母性保護を前提とした真に実効ある男女雇用平等法の実現のため一層努力することを明らかにして、反対討論を終わります。

○梶原清君 私、自由民主党・自由国民会議を代表して、本案に対し賛成の討論を行うものであります。
近年、我が国では、女子労働者があらゆる産業、職業に進出し、また女子の職業に対する意識も高まってきております。特に、男女の平等を実現することが国際的潮流となっている中で、我が国は昭和五十五年に女子差別撤廃条約に署名しましたが、先進国の一員として早期に関係国内法を整備し、この条約の批准に備えることが要請されております。

今回の船員法の一部改正法案は、条約の批准に備えるための国内法令整備の一環として、女子船員についてその特別規定の見直しを行うとともに、母性保護の充実を図ろうとするもので、まことに時宜に適したものと賛意を表明するものであります。

今回、女子に対する特別規定の見直しとして、従来、女子船員の就労を妨げてきた女子船員に対する夜間労働の禁止規定を廃止するとともに、危険有害業務の就業制限規定について、妊娠または出産にかかわる機能に有害なものに限定することとしたことは、男子船員との雇用の分野における男女の均等な機会を確保し、女子船員の今後における活躍の場の拡大に資し得るものと考えられますので、極めて適切妥当なものと考えられます。

また、反面、今回の改正は、女子船員に対する母性保護を従来にも増して充実しようとするものであって、妊娠婦船員に対する産前産後休業の大幅な拡大、時間外、休日労働の制限等、きめ細かく、

かつ手厚く規定しておりますことはまことに適切な措置として賛意を表明するものであります。

以上、本案賛成の理由を申し述べましたが、政府におかれましては、マリナール等に見られる女子船員の従来の労働実態にかんがみ、本改正法の施行に当たっては、女子船員の雇用、就労上の不安が生ずることのないよう十分に配慮すべきことを要望いたしまして私の賛成討論を終わります。

○委員長(鶴岡洋君) 他に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

船員法の一部を改正する法律案について採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(鶴岡洋君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十一分散会

四月十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、国際観光振興会法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は三月十三日)

一、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、九州運輸局福岡陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めるの件(予備審査のための付託は三月八日)

四月十九日子備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、都市における公共交通の環境整備に關する特別措置法案(衆)

都市における公共交通の環境整備に關する特別措置法案

都市における公共交通の環境整備に關する特別措置法案

(目的)

第一条 この法律は、近時のモータリゼーションの進展、都市への人口の集中等により、都市における道路交通が慢性的な渋滞を来し、バス、路面電車等の公共交通の機能が著しく低下している等の現状にかんがみ、公共交通環境整備都市における公共交通の環境の整備のために必要な特別の措置を講じ、もつて地域住民の福祉の確保に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「公共交通環境整備都市」とは、東京都、大阪市その他慢性的な道路交通の渋滞により公共交通の機能が著しく低下しており、緊急に公共交通の環境の整備を図ることが必要なものとして政令で定める基準に該当する都市をいう。

2 この法律において「公共交通」とは、公共交通事業に係る交通をいう。

3 この法律において「公共交通事業」とは、次の各号に掲げる事業をいう。

一 軌道法(大正十年法律第七十六号)による軌道業

二 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第三條第二項第一号に規定する一般乗合旅客自動車運送事業

4 この法律において「公共交通事業者」とは、公共交通事業を経営する者をいう。

5 この法律において「道路管理者」とは、道路法

(昭和二十七年法律第八十号)第十八條第一項に規定する道路管理者をいう。

6 国家公安委員会、運輸大臣及び建設大臣は、第一項の公共交通環境整備都市を公示するものとする。

(公共交通環境整備計画)

第三条 公共交通環境整備都市の長は、当該都市における公共交通の環境の整備に關する計画(以下「公共交通環境整備計画」という。)を作成することができる。

2 公共交通環境整備計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 公共交通の円滑化及び公共交通の環境の整備を図るための道路(道路法による道路をいう。次号において同じ。)の新設、改築等に関する事項

二 道路標識、街灯その他政令で定める道路の附属物で公共交通の環境の整備を図るためのものの整備に關する事項

三 バス専用通行帯、バス優先通行帯及び駐停車禁止場所の設定、優先信号機の設置等公共交通の運行の円滑化を図るための事項

四 バス総合管理システム(バスの定期運転の確保を図るためのコンピュータ制御による車両運行の中央管理機構をいう。)、バス接近表示システム、バス乗継ターミナル、停留所の上屋等公共交通の利用者の利便性及び快適性の確保を図るための施設及び設備の整備に關する事項

五 前各号に掲げるもののほか、公共交通の運行の円滑化並びに利用者の利便性及び快適性の確保を図るために必要な事項

3 公共交通環境整備都市の長は、公共交通環境整備計画を作成しようとするときは、関係公共交通事業者及び当該地域の住民の意見を聴かなければならない。

4 公共交通環境整備都市の長は、公共交通環境整備計画を作成しようとするときは、東京都知事である公共交通環境整備都市の長にあつては

東京都公安委員会及び道路管理者に、その他の者にあつては道府県知事、道府県公安委員会及び道路管理者に協議しなければならない。

5 公共交通環境整備都市の長は、公共交通環境整備計画を作成したときは、政令で定めるところにより、これを東京都知事である公共交通環境整備都市の長にあつては東京都公安委員会及び道路管理者に、その他の者にあつては道府県知事、道府県公安委員会及び道路管理者に送付するとともに、国家公安委員会、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。

6 前三項の規定は、公共交通環境整備計画の変更について準用する。

(公共交通環境整備計画の作成のための援助)

第四条 国は、公共交通環境整備都市の長に対し、公共交通環境整備計画の作成のために必要な助言、指導その他の援助を行うよう努めなければならない。

(事業の推進)

第五条 都道府県公安委員会、道路管理者及び公共交通事業者は、公共交通環境整備計画に従い必要な事業の推進に努めなければならない。

(国の財政上の措置)

第六条 国は、公共交通環境整備都市における公共交通の環境の整備の促進に資するため必要な財政上の措置を講ずるよう努めなければならない。

(政令への委任)

第七条 この法律に定めるもののほか、この法律の施行に關し必要な事項は、政令で定める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

四月十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に關する請願(第三五五九号)

一、国鉄の再建、合理化に關する請願(第三六六七号)

一、安全輸送確保に関する請願(第三七二二号)
(第三七四九号)(第三七八五号)(第三七八六号)(第三七八七号)(第三八四三三三)(第三三八七三三)(第三八七四四)(第三八七五五)(第三八七六六)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第三九一七号)

一、安全輸送確保に関する請願(第三九三九号)(第三九七七号)(第三九八三三)(第三九八四四)(第三九八五五)(第四〇一九号)(第四〇二〇号)

一、佐賀県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第四〇九六号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第四一〇九号)(第四一一〇号)(第四一一一号)

一、安全輸送確保に関する請願(第四一八九号)(第四一九〇号)(第四二一八号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第四二二八号)

一、安全輸送確保に関する請願(第四二二二二号)

第三五五九号 昭和六十年四月五日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 長崎県佐世保市瀬戸越町二五全国
脊髄損傷者連合会長崎県支部内
安富浩

紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第三六六七号 昭和六十年四月五日受理
国鉄の再建・合理化に関する請願

請願者 熊本県八代郡鏡町内田三六一
久保明
紹介議員 沢田 一精君
昨年八月十日、日本国有鉄道再建監理委員会は、日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために緊急に講ずべき措置の基本的実施方針(第一次)

を発表した。それによると、現行公社制度の枠内では、日本国有鉄道の再建は不可能であり、基本的には、分割民営化の方向とするとともに、長期債務の処理については、最終的にはなんらかの形で国民の負担を求めざるを得ないものとし、また、第一次・第二次特定地方交通線の廃止転換の促進と第三次対象線の選定及び用地の売却などを提言している。一方、日本国有鉄道は、去る一月十日経営改革のための基本方針を発表した。その内容は、経営形態については、昭和六十二年四月一日を目途に民営化し、激変緩和等の必要性から、当面全国一社体制とするが、昭和六十五年までに分割経営等の見直しを行い、特定地方交通線については、昭和六十一年度末までにすべて転換を図り、そのほかの地方交通線九十線区のうち七十線区については、昭和六十二年四月一日から六十四年度までに日本国有鉄道全額出資の株式会社として分離経営する等を柱としたものである。日本国有鉄道再建監理委員会や日本国有鉄道の考え方によつて日本国有鉄道の再建を遂行すると、熊本県下における地方交通線はすべて本体から分離されることになる。これは、全国ネットワークの分断による不便の増大と、線区別格差運賃と値上げによる利用者の負担増をいふばかりでなく、経営採算の見通しもたない県下の地方交通線は、やがて廃止につながるものと懸念している。そうすると、通勤・通学の足は奪われ、過密過疎の弊害は増大するばかりで、地域の発展に支障をおよぼすこととなる。また、このことは関係地方自治体や住民に過重な負担をかけるばかりでなく、公共交通としての使命を放棄するものである。ついでには、日本国有鉄道の分割・民営化に慎重に対処し、公共交通の充実強化を基にした再建対策の推進を図りたい。

第三七二二号 昭和六十年四月六日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 高知市種崎二六ノ二〇 岡添志
郎 外三百四十一名
紹介議員 久保田真吉君

ハイヤー・タクシードライバーは年間輸送人員が三十三億人を超え、国鉄輸送の五十パーセント、バス輸送の四十三パーセントに相当する旅客輸送を担い、市民生活に不可欠な公共交通機関としての役割を果たしている。しかしながら、モータリゼーションの進展は、交通事情を悪化し、ハイヤー・タクシー、観光バスの存立をおびやかす状況にある。特に、数年来の消費不況の影響によりハイヤー・タクシードライバーの乗客が減少し、運送収入の伸び悩みから、資本側による労働者の賃金抑制、労働強化、労働基本権の侵害が拡大している。一方で、政府はハイヤー・タクシーに対する規制緩和、自由化推進の姿勢を示しているが、自由化を導入するならば、輸送秩序は崩壊し、過当競争の激化から労働者の賃金・労働条件は劣悪化して、安全輸送を困難にすることは必至である。現に、自由化を先取りした違法なハイヤー・タクシー類似行為の横行は、安全輸送と労働者の生活をおびやかす状況にある。ハイヤー・タクシー、観光バス事業の健全な発展のためには、現行免許制度を維持するとともに、公共交通にふさわしい助成措置などの政策を講ずることが必要である。ついでには、ハイヤー・タクシードライバー、観光バス事業における安全輸送を確立するため、次の事項について実現を図りたい。

一、ハイヤー・タクシー、観光バス事業における免許制度、運賃の認可制度を引き続き堅持し、規制緩和をしないこと。
二、ハイヤー・タクシーの運賃は、同一地域・同一運賃制度を堅持するとともに、運賃体系の再検討や民主的運賃決定システムの確立を図ること。
三、白ハイヤー、軽貨物、運送代行などによる違法なハイヤー・タクシー類似行為に対し、今国会における道路運送法の一部改正にのっとり、運輸省・警察庁・労働省をはじめ関係行政機関の連携を密にして取締りを強化すること。
四、公共交通機関としてのハイヤー・タクシー、

観光バスに対する自動車関係諸税の減免・還元措置など適切な助成策を講ずること。
五、公共交通機関を育成する観点から、法人ハイヤー・タクシーの自動車損害賠償責任保険の保険料率を自家用車・個人タクシーなみに引き下げること。
六、当面、ハイヤー・タクシーの新規免許、増車は一切中止し、地域の実情に見合った需給調整をすること。
七、ハイヤー・タクシー、観光バスにおけるアルバイト、パート、嘱託など、安全輸送を脅かす法律無視の不安定雇用の是正とその抜本的な解決のための立法化措置を速やかに講ずること。
八、リース、オール歩合、ハンドル貸しなどの道路運送法にふれる違法行為の取締りを強化し、悪質経営者には免許の取消しを含めた厳重な処分をすること。
九、ハイヤー・タクシー労働者の産業年金制度を創設すること。その財源は運賃原価に組み込むとともに国の補助金制度によること。

第三七四九号 昭和六十年四月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 岐阜県多治見市元町二ノ二三 和座満子 外四百三十八名
紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三七八五号 昭和六十年四月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 山形市城南町二ノ四ノ一七 峯田邦夫 外五百五十二名
紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三七八六号 昭和六十年四月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪市西成区梅南三ノ三六 堀江

武夫 外八十九名

紹介議員 大森 昭君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三七八七号 昭和六十年四月八日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中村区向島町三ノ二

恒本正三 外百四十四名

紹介議員 片山 甚市君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三八四三号 昭和六十年四月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 広島県安芸郡海田町一三ノ三 石橋孝行 外六百三十八名

紹介議員 稲村 稔夫君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三八七三三号 昭和六十年四月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 宮城県角田市岡白岩一三八ノ三 庄司利造 外四百五十四名

紹介議員 糸久八重子君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三八七四号 昭和六十年四月九日受理

安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 横浜市磯子区滝頭一ノ一ノ二四 伊藤文仁 外六百八十三名

紹介議員 柏谷 照美君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三八七五号 昭和六十年四月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 富山県新湊市久久湊二七七ノ一 石黒恵子 外九百四十九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三八七六号 昭和六十年四月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪市住吉区清水丘二ノ三ノ一一 山口国一 外百九名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三九一七号 昭和六十年四月九日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 岩手県胆沢郡金ヶ崎町三ヶ尻六本 松三六ノ三全国脊髄損傷者連合会 岩手支部内 鈴木伸也

紹介議員 増田 盛君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第三九三九号 昭和六十年四月九日受理

安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 宮城県仙台市岡田浜通五四 平山正司 外三百九十八名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三九七七号 昭和六十年四月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 福井県坂井郡芦原町北海四〇ノ二 竹島芳弘 外七百三十五名

紹介議員 上野 雄文君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三九八三三号 昭和六十年四月十日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 神奈川県茅ヶ崎市浜見平一五ノ四 久保春男 外二百三十名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三九八四号 昭和六十年四月十日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 静岡県熱海市下多賀七五八 弓田庄太郎 外二百八十五名

安全輸送確保に関する請願

請願者 静岡県熱海市下多賀七五八 弓田庄太郎 外二百八十五名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第三九八五号 昭和六十年四月十日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都立川市若葉町四ノ二五ノ一 高川利明 外二百名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四〇一九号 昭和六十年四月十日受理

安全輸送の確保に関する請願

請願者 山口県岩国市南岩国町一ノ二七ノ二六 上田明範 外百四十八名

紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四〇二〇号 昭和六十年四月十日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 長野市七二会二二七 石坂國治 外三百九十六名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四〇九六号 昭和六十年四月十日受理

佐賀県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 佐賀県唐津市神田赤川一、七五四 佐藤敬三 外百九十九名

紹介議員 大坪健一郎君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四一〇九号 昭和六十年四月十日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 鳥取県米子市西三柳二、七四五ノ三 西郷国伸

紹介議員 西村 尚治君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四一一〇号 昭和六十年四月十日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 北海道釧路市興津五ノ一三ノ一九 門脇東

紹介議員 岩本 政光君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四一一一号 昭和六十年四月十日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 新潟県中蒲原郡村松町下戸倉一、一三三全国脊髄損傷者連合会新潟県支部内 龜山文一

紹介議員 前島英三郎君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四一八九号 昭和六十年四月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 静岡県熱海市熱海一、八二ノ五六一 城所照夫 外百七十四名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四一九〇号 昭和六十年四月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 横浜市旭区南本宿町九三ノ五六 紺野芳蔵 外二百十九名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四二一八号 昭和六十年四月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府箕面市牧落五ノ一九ノ一〇 堀川功 外百八十九名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四二二八号 昭和六十年四月十一日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願
請願者 北海道美幌市東六条北三丁目 山上進之丞

紹介議員 前島英三郎君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四二六二号 昭和六十年四月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 熊本市龍田町弓削一、六〇二 柴田敏雄 外四百五十九名

紹介議員 丸谷 金保君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

四月二十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、安全輸送確保に関する請願(第四三二二二号)(第四三二二三号)(第四三二四号)(第四三一五号)(第四三一六号)(第四三一七号)(第四三一八号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第四三三六〇号)

安全輸送確保に関する請願(第四三九四号)(第四三九五号)(第四三九六号)(第四三九七号)(第四三九八号)(第四三九九号)(第四四〇〇号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第四五一五号)(第四五一六号)(第四五一七号)(第四五一八号)

一、安全輸送確保に関する請願(第四五五八号)(第四五五九号)(第四五六〇号)

一、大阪府内の気象官署の整備拡充に関する請願(第四六一八号)

一、安全輸送確保に関する請願(第四六一九号)(第四六二〇号)(第四六二一号)(第四六二二

号)(第四六二三号)(第四六二四号)(第四六二五号)(第四六二六号)

一、ユーザー車検代行行為は正に関する請願(第四六七六号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第四六八二二号)

一、安全輸送確保に関する請願(第四七〇四号)(第四七二八号)(第四七二九号)(第四七三〇号)(第四七三六九号)(第四七七〇号)(第四七七一号)(第四七七二二号)(第四七七三三号)(第四七七四号)

一、大阪府内の気象官署の整備拡充に関する請願(第四七七五号)

一、安全輸送確保に関する請願(第四八二三号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第五一五六号)

一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願(第五一七八号)

一、安全輸送確保に関する請願(第五一九一号)

一、地震予知観測体制の充実強化に関する請願(第五二五八号)

一、国鉄線の維持存続等に関する請願(第五二五九号)

一、福岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五二七一七号)

一、安全輸送確保に関する請願(第五二七二二号)

一、首都圏の気象事業の整備拡充に関する請願(第五二七三三号)(第五二七四号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第五三二一五号)

一、首都圏の気象事業の整備拡充に関する請願(第五四一一号)

一、福岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五四二二二号)

一、安全輸送確保に関する請願(第五四二三号)(第五四二四号)

一、山梨県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五五〇二二号)

一、茨城県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五五〇三三号)

一、静岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五五〇四四号)

一、鳥取県内の気象官署の整備拡充に関する請願(第五五〇五五号)

一、佐賀県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五五〇六六号)

一、素人の車検代行業の抑制に関する請願(第五五〇七七号)

一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願(第五五〇八八号)(第五五〇八九号)(第五五〇九〇号)(第五五〇九一号)(第五五〇九二二号)(第五五〇九三三号)(第五五〇九四四号)(第五五〇九五五号)

一、北海道内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五一三七七号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第五二五八号)

一、安全輸送確保に関する請願(第五二五九号)

一、福岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第五二七二二号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第五五五七七号)

一、地方バス路線の維持確保に関する請願(第五五九九号)

一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願(第五六〇六六号)(第五六〇七七号)

第四三二二二号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願(四通)

請願者 石川県金沢市額新町一ノ六一 西田保 外五百二十三名

紹介議員 樺山 篤君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三二二三号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府東淀川区西淡路一ノ一四ノ二七 本野安子 外百五十五名

紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三二二四号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田県由利郡岩城町六呂田久保二〇 佐々木剛 外八十四名

紹介議員 鈴木 和美君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三二二五号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 山形県東根市長瀬九九八 植松市郎 外二百五十九名

紹介議員 中村 哲君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

(第五五二六号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第五五七七号)

一、地方バス路線の維持確保に関する請願(第五五九九号)

一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願(第五六〇六六号)(第五六〇七七号)

第四三二二二二号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願(四通)

請願者 石川県金沢市額新町一ノ六一 西田保 外五百二十三名

紹介議員 樺山 篤君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三二二三二号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府東淀川区西淡路一ノ一四ノ二七 本野安子 外百五十五名

紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三二二四二号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田県由利郡岩城町六呂田久保二〇 佐々木剛 外八十四名

紹介議員 鈴木 和美君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三二二五二号 昭和六十年四月十二日受理

安全輸送確保に関する請願
請願者 長崎市田上町六六ノ三 梅野正勝

外四百七十九名

紹介議員 梶原 敬義君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三一七号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 新潟県柏崎市長崎五五二 山崎敏彦 外百五十九名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三一八号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 香川県高松市元山町九二二ノ一 大内憲治 外百十四名

紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三六〇号 昭和六十年四月十二日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 福島県双葉郡浪江町倉沢一八一ノ六 全国骨髄損傷者連合会福島県支部内 平向伸芸

紹介議員 前島英三郎君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三九四号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 東京都八王子市長房町五二〇 増尾一穂 外七百六十二名

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三九五号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都練馬区土支田一ノ一八ノ一 今井稔 外二百十九名

紹介議員 大木 正吾君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三九六号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田市新藤田高梨台一八四ノ五 松本幸雄 外八十二名

紹介議員 志苔 裕君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三九七号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 新潟県新発田市西園町一ノ八ノ六 加藤金次郎 外九十七名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三九八号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都大田区東六郷一ノ一九ノ一 五 吉田信幸 外三十九名

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四三九九号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 静岡県沼津市柳町四ノ一四 大森勇治 外百十九名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四四四九号 昭和六十年四月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都三鷹市井の頭四ノ二六ノ五 花城健治 外二百三十三名

紹介議員 上野 雄文君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

請願者 埼玉県北葛飾郡幸手町栄二ノ一二ノ二 佐藤辰雄 外二百九十七名

紹介議員 片山 基市君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五一三三号 昭和六十年四月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 北海道旭川市春光町三区二条一ノ六八 矢野和三 外二百名

紹介議員 稲村 稔夫君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五一四号 昭和六十年四月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都多摩市豊ヶ丘六ノ二ノ四ノ二〇三 石黒良治 外三百八十二名

紹介議員 久保田真樹君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五一五号 昭和六十年四月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 静岡県田方郡修善寺町牧の郷七四七 山口健夫 外六十九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五一六号 昭和六十年四月十三日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 秋田市大住二ノ一〇ノ九 工藤英彦 外五十名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五一七号 昭和六十年四月十三日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 大阪市港区池島二ノ四ノ三六ノ一 一〇 福森幸彦 外五十七名

紹介議員 本岡 昭次君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五一八号 昭和六十年四月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田市外旭川在家一二六ノ三 正木祐 外百名

紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五二六号 昭和六十年四月十三日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 北海道岩見沢市日の出南一丁目 榎田清

紹介議員 前島英三郎君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五五八号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中川区土野町三八 中沢清 外二百三名

紹介議員 久保 巨君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五五九号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 山梨県甲府市湯村三ノ一七ノ一一 山田武 外三百七十九名

紹介議員 久保田真樹君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四五六〇号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 大阪府寝屋川市明徳二ノ九ノ一三 田中豊 外百四十七名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六一八号 昭和六十年四月十五日受理
大阪府内の気象官署の整備拡充に関する請願
請願者 大阪市住吉区山之内一ノ一ノ二二
福田義夫 外百九十九名

紹介議員 白木義一郎君
この請願の趣旨は、第一八五七号と同じである。

第四六一九号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 愛知県犬山市中切四六〇三 元安
喜代治 外二百六十一名

紹介議員 糸久八重子君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二〇号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都町田市本町田二、二〇七町
田木曾住宅二ノ三ノ五〇六 甲木
義弘 外二百十四名

紹介議員 佐藤 三吾君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二二号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 横浜市磯子区中浜町五二七 小田
博 外三百四十二名

紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二二二号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願(一通)
請願者 福井県坂井郡芦原町布目八ノ一二
近藤孝司 外二百七十一名

紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二三号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 富山県黒部市三日市三、五四七

紹介議員 小堀健次 外五百七十名
志苦 裕君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二四号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 大阪府寝屋川市萱島松園町二〇ノ
二一 前田隆司 外十九名

紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二五号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都目黒区目黒本町三ノ一ノ
五 松田弘実 外七百六十九名

紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二六号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 秋田市茨島六ノ二ノ五六 今天
美雄 外百名

紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四六二六号 昭和六十年四月十五日受理
ユ一ザ一車検代行行為は正に関する請願(一通)
請願者 静岡市国吉田六二二静岡県自動車
整備政治連盟内 中野忠昭 外一
名

紹介議員 竹山 裕君
この請願の趣旨は、第一二五二二号と同じである。

第四六二八二号 昭和六十年四月十五日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請
願
請願者 秋田県大館市軽井沢下宿三〇秋田
労災病院全国脊髄損傷者連合会秋
田支部内 加賀正一

紹介議員 佐々木 満君
この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四七〇四号 昭和六十年四月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 大阪府東淀川区淡路五ノ三ノ二二
国山勝則 外二十八名

紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七二八号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 大阪府堺市深井中町三四〇ノ二ノ
五〇三 田中健一 外四百一名

紹介議員 亀山 篤君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七二九号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 大阪府豊中市新千里西町二ノ二四
ノAノ六ノ一〇六 小林鉄 名三
十一名

紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七三〇号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 千葉県松戸市八ヶ崎七一〇 神田
秀雄 外十九名

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七三九号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都八王子市四谷町五九〇ノ四
峰岸照幸 外百九十一名

紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七七〇号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 横浜市緑区鴨居町七一八 古江庸
治 外五十九名

紹介議員 稲村 稔夫君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七七二号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 愛知県一宮市今伊勢町馬寄八丁堀
森元勝義 外四百六十九名

紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七七二二号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 滋賀県大津市木下町二ノ一六
龍山實 外百七十四名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七七三三号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 神奈川県平塚市中原三ノ一ノ四五
長尾功 外三十九名

紹介議員 松前 達郎君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七七四号 昭和六十年四月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 大阪府泉佐野市佐野台四一ノ五八
八 中嶋光好 外七百八十三名

紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四七七五号 昭和六十年四月十六日受理
大阪府内の気象官署の整備拡充に関する請願
請願者 大阪府堺市金岡町一、六二〇白サ
ギ東住宅三ノ三〇六 緒方忠行

外百九十九名

紹介議員 白木義一郎君

この請願の趣旨は、第一八五七号と同じである。

第四八二三号 昭和六十年四月十六日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県大宮市天沼町二ノ二六ノ一

高瀬信行 外六百二十六名

紹介議員 梶原 敬義君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四八二九号 昭和六十年四月十六日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 茨城県稲敷郡基崎町高見原一ノ三

支那内 鈴木輝男

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四八五三三号 昭和六十年四月十六日受理

ユ一ザ一車検代行行為は正に關する請願(一通)

請願者 静岡市長沼六九〇社団法人静岡県

自動車整備振興会会長 南波行男

紹介議員 梶原 清君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第四八五四号 昭和六十年四月十六日受理

ユ一ザ一車検代行行為は正に關する請願

請願者 静岡市国吉田一坪六三ノ六四

静岡県自動車整備商工組合内 古

紹介議員 小島 静馬君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第四八五五号 昭和六十年四月十六日受理

ユ一ザ一車検代行行為は正に關する請願

請願者 静岡市国吉田六二二静岡県自動車

整備政治連盟内 長谷川秀雄

紹介議員 吉村 真事君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第四八五六号 昭和六十年四月十六日受理

素人の車検代行業務の抑制に関する請願(七通)

請願者 岡山市藤原二五社団法人岡山県自

動車整備振興会会長 梶谷陽一

外六名

紹介議員 梶原 清君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第四八五六号 昭和六十年四月十六日受理

素人の車検代行業務の抑制に関する請願(七通)

請願者 岡山市藤原二五社団法人岡山県自

動車整備振興会会長 梶谷陽一

外六名

紹介議員 梶原 清君

自動車分解整備事業者(認証工場)以外の素人の

便利屋的車検代行業者が、自動車の安全確保に必

要十分な点検整備の知識・技能・設備機器を有さ

ずに、ユ一ザ一車検代行業務と称し、各地でまん延

しつつあるが、検査・整備制度本来の目的からみ

て、これを抑制する適切な措置を講ぜられたい。

理由

自動車分解整備事業者は、改正された道路運送車

両法のもと、厳しい経営環境のなかで、法令の規

定に従って業務の適正化を図るため、全力をあげ

て取り組んでいる。しかるに、自動車分解整備事

業といった法的な規制にとられない便利屋的素

人車検代行業者が横行し、行政指導もないまま、

ユ一ザ一意識の欠如を利用して、単に継続検査に

合格したらいといった検査・整備制度の目的を

根底から崩壊させてしまふ安易な車検を行つてい

る。これは、自動車の安全性に重大な危うが生ず

るばかりでなく、法令を遵守して、検査・整備を行

つている自動車分解整備業界の健全な秩序維持に

も大きな支障をきたすものである。(一)自動車の構

造、機能、性能の発達、変化は、そのテンポに対応

する適切な技能、設備機器によつて自動車を点検

整備することを要求しており、それに携わるもの

は日常におけるためまね研さんが求められている。

しかるに、施設、設備機器の未整備なところ

で、しかも点検整備技能の未熟な者が車検代行業

を行うことは、自動車の安全の確保、公害防止の

徹底を阻害することになる。(二)自動車は一般大衆

消費財と異なり、広域走行等を行うことからその

運行にあつては、公序良俗に従つて常に安全の

確保と公害の防止を図り社会秩序を守らなければ

ならない公共性を有しており、これを維持するた

め、定期点検整備制度が義務づけられている。し

かるに、素人の便利屋的車検代行業者はこれらを

運行にあつては、公序良俗に従つて常に安全の

確保と公害の防止を図り社会秩序を守らなければ

ならない公共性を有しており、これを維持するた

め、定期点検整備制度が義務づけられている。し

かるに、素人の便利屋的車検代行業者はこれらを

全く無視しており、結果的に自動車の安全性、公

害防止の面から社会秩序を乱し、自動車の公共性

を否定することになる。(三)自動車分解整備事業は、

資格法律といわれる道路運送車両法に基づいて事

業を運営し、今日の車社会を整備の面から支えて

いる。しかるに、この法律の適用を受けない素人

の便利屋的車検代行業務を容認することは、道路運

送車両法が資格法律としての機能を発揮しえない

ことになり、その形骸化を招くこととなる。また、

道路運送車両法の大きな目的の一つである自動車

整備事業の健全な発達を阻害することとなる。

第四八五七号 昭和六十年四月十六日受理

素人の車検代行業務の抑制に関する請願

請願者 岡山市藤原二五岡山県自動車整備

工業協同組合理事長 横田秀雄

紹介議員 加藤 武徳君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第四八五八号 昭和六十年四月十六日受理

素人の車検代行業務の抑制に関する請願

請願者 島根県松江市馬場町四三ノ四社団

法人島根県自動車整備振興会会長

原田英夫

紹介議員 成相 善十君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第四八六四号 昭和六十年四月十六日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請

願

請願者 神戸市西区王塚台六ノ一〇一 小

笠原秀人

紹介議員 前島英三郎君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四八九二号 昭和六十年四月十七日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 兵庫県姫路市西新町一〇八 小田

昭二 外百四名

紹介議員 柏谷 照美君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四八九三三号 昭和六十年四月十七日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都世田谷区祖師谷二ノ五ノ一

二ノ三〇三 森下保男 外九十七

名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四八九四四号 昭和六十年四月十七日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県津島市南本町五ノ四三 米

倉昭二 外九名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四九三二一号 昭和六十年四月十七日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 宮城県仙台市荒井笹屋敷一六七ノ

一 高山一雄 外七百四十名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四九三三二号 昭和六十年四月十七日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中区南一番町九ノ一八

長谷川進 外百八十六名

紹介議員 中村 哲君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四九三三三三号 昭和六十年四月十七日受理

安全輸送確保に関する請願(一通)

請願者 静岡市国吉田六二二静岡県自動車

整備政治連盟内 長谷川秀雄

紹介議員 吉村 真事君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第四八五六号 昭和六十年四月十六日受理

請願者 大阪市西成区玉出西二ノ五ノ二〇
田中哲也 外三百二十七名

紹介議員 大森 昭君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第四九六五号 昭和六十年四月十七日受理

ハイヤー・タクシ事業における行政改善に関する請願

請願者 岐阜市長良竜東町三ノ四九 後藤 幸子 外十九名

紹介議員 大森 昭君

ハイヤー・タクシー関係の労働者は、労働諸条件改善及び事業の公共的責務の完遂にむけて努力をしてきた。しかるに、ハイヤー・タクシ事業者のなかには、免許事業者にあるまじき違法・不当な行為が多発しており、一方、軽貨物タクシや運転代行・カーリースによる違法なタクシ（白ハイヤー）行為は、ハイヤー・タクシ労働者の生活、ハイヤー・タクシ事業の公共性及び運送秩序をおびやかすものとなっている。したがって、ハイヤー・タクシ事業の社会的役割を果たすうえでの障害を除き事態改善の実効を確保するため、次の事項について決議し実現を図りたい。

一、いわゆる神風タクシの再現を防ぎ交通事故・違反をなくし、ハイヤー・タクシの公共性を維持・発展させるために現行免許制、認可制を厳格に適用することはもとより、ハイヤー・タクシ事業の規制緩和はしないこと。

二、労働者派遣事業立法は、営利目的の人賃し業をハイヤー・タクシ事業のなかでも公認し、公共輸送の破壊、不安定雇用の拡大、労働条件の引下げにもつうじることになりかねないので、人賃し業公認の法律案は直ちに撤回し、労働基準法第六條及び職業安定法第四十條の徹底化に努めさせること。

三、運転代行及び軽貨物タクシ、カーリースによる違法なタクシ（白ハイヤー）行為に対しては、すべての関係行政機関が連携して

厳重な取締りを行い、これを撲滅すること。また、このような違法行為の再燃を防止するため、必要な立法措置を検討すること。

四、運賃改定にともなうハイヤー・タクシ労働者の労働諸条件及びサービス改善義務を事業者に行わせる緊急の措置をとること。

五、労働基準法、「自動車運転者の労働時間等の改善基準について」（昭和五十四年十二月二十七日通達）の完全履行のための行政指導を強化するとともに、悪質な事業者に対しては厳重な処分をすること。

六、事業者に対して、タクシによる運転代行、タクシ乗場設置などの措置をとるよう厳重に指導すること。

七、公共輸送機関としての位置づけを明確にし、ハイヤー・タクシ優先通行権政策の確立を図ること。また、適切な需給調整を行うための必要な措置をとること。

八、タクシの公共性を充実するためタクシキヤブの開発を図るとともに、ミニタクシ（軽乗用車）認可を認めないこと。

九、ハイヤー・タクシを公共的輸送機関として位置づけ、バスレーンをバス・タクシ併用レーンとする措置をとること。

十、駐車・停車禁止の実効をあげるための適切、厳正な措置をとることはもとより、ハイヤー・タクシ関係労働組合の意見を聞く場をもつこと。

十一、実態を無視した取締りのための取締りを改善するとともに、構造的違反を形成している事業者のノルマ強要、累進歩合給制賃金などに対して、関係行政機関と連携し必要な措置をとること。

第四九七〇号 昭和六十年四月十七日受理

運転代行業のタクシ類似行為撲滅に関する請願

請願者 神戸市中央区中山手通六ノ一ノ三 四社団法人兵庫県タクシ協会
長 中川 浅二

紹介議員 抜山 映子君

最近、運転代行会等が、酔客に代わつてその車を自宅まで運転するという名目のもとに、公然とタクシ営業類似行為を全国各地で行つており、その結果、輸送秩序の混乱をきたし、ハイヤー・タクシ業に甚大な影響を与えている。タクシ事業は旅客の安全確保の見地から第二種免許保有者に限り運転が認められているが、運転代行業にはその規制がなく、昼間の定職終了後のアルバイトなど運転経験も十分でなく、また、事故発生時の賠償能力も皆無であるため、安全上の問題があるのみならず、社会の治安上看過しえない状況にある。ついでには、利用者の安全と輸送秩序確立の見地から速やかに法的根拠を明確にし、運転代行業のタクシ類似行為の取締りを徹底して、その撲滅を図りたい。

第四九七九号 昭和六十年四月十七日受理

素人の車検代行業の抑制に関する請願

請願者 岡山市藤原二五社団法人岡山県小型自動車整備振興会会長 中島利 型自動車整備振興会会長 中島利

紹介議員 加藤 武徳君 梶原 清君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第四九八〇号 昭和六十年四月十七日受理

素人の車検代行業の抑制に関する請願

請願者 山口市葵一ノ五ノ五八山口県自動車整備商工組合内 末富喜一郎

紹介議員 松岡満寿男君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第四九九一号 昭和六十年四月十七日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 東京都世田谷区上用賀六ノ三二ノ二四 柳沼和江

紹介議員 原 文兵衛君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第四九九二号 昭和六十年四月十七日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 熊本県球磨郡多良木町黒肥地二、六三七 原田泉

紹介議員 田代由紀男君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五〇八二号 昭和六十年四月十八日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 千葉県市原市能満一、八九八ノ七

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五一一二二号 昭和六十年四月十八日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 宮城県仙台市沖野河原下四七ノ九 奥山栄一 外三百九十九名

紹介議員 佐藤 三吾君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五一一三三号 昭和六十年四月十八日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府吹田市春日二ノ二一ノ三 田中進 外三十九名

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五一三七七号 昭和六十年四月十八日受理

北海道内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 札幌市南区真駒内曙町四ノ二ノ六 小木芳雄 外千六百三十七名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第一八二二二号と同じである。

第五一五六号 昭和六十年四月十八日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 札幌市南区真駒内曙町四ノ二ノ六 小木芳雄 外千六百三十七名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第一八二二二号と同じである。

願

請願者 鹿兒島市武岡四ノ三四ノ一二 中

村弘美

紹介議員 前島英三郎君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五一七八号 昭和六十年四月十八日受理

運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願
(二通)

請願者 札幌市豊平区北野一条一ノ九ノ一

金星自動車株式会社取締役社長

吉野常男 外一名

紹介議員 岩本 政光君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五一九一〇号 昭和六十年四月十八日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中村区荒輪井町二ノ一八

林敏彦 外七十一名

紹介議員 丸谷 金保君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第五二五八号 昭和六十年四月十九日受理

地震予知観測体制の充実強化に関する請願

請願者 長野市南長野町下六九二ノ二長野

県議会内 小林庄司

紹介議員 村沢 牧君

先般発生した長野西部地震は、長野県本曾郡王滝村で土砂崩落を引き起こし、多数の死者、行方不明者等をだしたほか、河川、道路、山林等に甚大な被害をもたらした。現在、我が国の地震予知観測体制は十分であり、今回の災害によつて、いつ発生するかわからない地震に対する国民の不安が高まり、地震予知観測体制の充実強化が急務となつてゐる。ついで、震災から人命と財産を守り、民生の安定を図るため、次の措置を早急に講ずるよう強く要請する。

一、気象庁と大学等研究機関との連携を強化するなど地震予知観測網を充実強化すること。

二、地震とこれにともなう土石流等のメカニズムの解明、予知技術の向上を図ること。

三、活断層の精密調査をすること。

第五二五九号 昭和六十年四月十九日受理

国鉄線の維持存続等に関する請願

請願者 長野市南長野町下六九二ノ二長野

県議会内 小林庄司

紹介議員 小山 一平君

国鉄線は、国土の均衡ある発展と地域住民の生活安定を図るうえで不可欠であり、とりわけ山岳地帯である長野県においては基幹的輸送機関として大きな役割を果たしている。しかるに、先般、日本国有鉄道再建監理委員会の第二次緊急提言による小海線を含む赤字線の廃止、分割、民営化や日本国有鉄道当局の合理化計画による駅無人化等が示されたが、これを実施した場合、地域における産業、経済の発展はもとより、住民生活に重大な支障をきたす。ついで、次の措置を講ずるよう強く要請する。

一、日本国有鉄道の経営形態を維持し、小海線をはじめ飯山、大糸、飯田の各線を存続すること。

二、駅無人化等の実施にあつては、地域住民の利便を考慮し、慎重に対処すること。

三、ローカル線と幹線との接続をよくするようダイヤ改正をすること。

第五二七一〇号 昭和六十年四月十九日受理

福岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 福岡県筑紫郡那珂川町中原六二四

井上トキエ 外五百九十九名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第一七八八号と同じである。

第五二七二〇号 昭和六十年四月十九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都板橋区徳丸一ノ五六ノ一五

鈴木幹雄 外七十八名

紹介議員 佐藤 三吾君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第五二七三〇号 昭和六十年四月十九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 岐阜県可児市皇月ヶ丘四ノ八六

阪上彦治 外五百三十二名

紹介議員 替野 久光君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第五二七四〇号 昭和六十年四月十九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都江戸川区北小岩四ノ三ノ二

西山健三 外五十九名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第五二七五〇号 昭和六十年四月十九日受理

首都圏の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 東京都目黒区目黒一ノ一七ノ二七

増田武雄 外三百九十九名

紹介議員 宮本 顕治君

この請願の趣旨は、第一六四〇号と同じである。

第五三一五〇号 昭和六十年四月十九日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 北海道伊達市網代町四三 木村伊

吉 孝且君

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五四一一〇号 昭和六十年四月十九日受理

首都圏の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 埼玉県所沢市並木二ノ二ノ四ノ

一、一〇三 高畑弘 外三百九十

九名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第一六四〇号と同じである。

第五四一二〇号 昭和六十年四月十九日受理

福岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 福岡市東区水谷一ノ一ノ二ノ四六

儀尚志 外四百三十二名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一七八八号と同じである。

第五四一三〇号 昭和六十年四月十九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府豊中市大黒町三ノ一六ノ一

小原則雄 外二百二十九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第五四一四〇号 昭和六十年四月十九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田県南秋田郡昭和町大久保堤ノ

上四五ノ二 秋本久美子 外六十

名

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第五五〇二〇号 昭和六十年四月十九日受理

山梨県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 山梨県中巨摩郡敷島町大下条六九

〇ノ一七 石川栄子 外三百名

紹介議員 志村 哲良君

この請願の趣旨は、第一八一九号と同じである。

第五五〇三〇号 昭和六十年四月十九日受理

茨城県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 茨城県那珂市八幡下一ノ四 山

田清一 外百九十九名

紹介議員 岩上 二郎君

この請願の趣旨は、第一八二〇号と同じである。

第五五〇四〇号 昭和六十年四月十九日受理

静岡県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 静岡市安東一ノ三ノ五 稲葉寿子

外四百九十九名

紹介議員 藤田 栄君

この請願の趣旨は、第一八二二号と同じである。

第五五〇五号 昭和六十年四月十九日受理

鳥取県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 鳥取市賀露町八一九 安藤富子

外六百二十名

紹介議員 西村 尚治君

この請願の趣旨は、第一九一〇号と同じである。

第五五〇六号 昭和六十年四月十九日受理

佐賀県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 佐賀市日の出一ノ一九ノ三 田中

啓二 外百九十四名

紹介議員 福岡日出磨君

この請願の趣旨は、第三〇七二号と同じである。

第五五〇七号 昭和六十年四月十九日受理

素人の車検代行業の抑制に関する請願

請願者 鳥取市丸山町二四八ノ一二鳥取県

自動車整備商工組合内 神田歳夫

紹介議員 西村 尚治君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第五五〇八号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 埼玉県朝霞市本町二ノ二一ノ三八

石川昭二

紹介議員 石井 道子君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五〇九号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 札幌市南区南三十四条西一ノ七

ノ一明星自動車株式会社代表取締役

役社長 平島豊

紹介議員 北 修二君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五一〇号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

(五通)

請願者 山梨県甲府市丸の内二ノ一六ノ二

株式会社合同タクシー取締役社長

小澤照彦 外四名

紹介議員 志村 哲良君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五一一号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 熊本市東町四ノ五六社団法人熊本

県乗用自動車協会会長 石崎日出

男

紹介議員 田代由紀男君 沢田 一精君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五一二号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 札幌市豊平区月寒中央通一ノ七

ノ四六北都交通株式会社取締役社長

長 高野博

紹介議員 高木 正明君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五一一号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

(五通)

請願者 高知市栄田町一ノ一二モデルハ

イヤー有限会社代表取締役 大石

力 外四名

紹介議員 谷川 寛三君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五一四号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 埼玉県秩父市宮川町六ノ一一埼玉

県乗用旅客自動車協会北部地区協

議会内 金子敬治

紹介議員 土屋 義彦君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五一五号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 静岡市国吉田六一〇ノ一静岡県ハ

イヤー商業組合内 早瀬春一郎

紹介議員 藤田 栄君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五一六号 昭和六十年四月十九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 宮城県仙台市六丁目築道六株式会社

杜仙台タクシー代表取締役 目黒

博 外三名

紹介議員 星 長治君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五五七七号 昭和六十年四月二十日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請

願者 山口県下関市幡生本町二〇ノ二二

森岡敬富

紹介議員 江島 淳君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五五九九号 昭和六十年四月二十日受理

地方バス路線の維持確保に関する請願

請願者 長野市南長野町六九二ノ二長野

県議会内 小林庄司

紹介議員 下条進一郎君

近年、地方バス路線は、マイカーの普及、過疎現象

等による輸送需要の低下と人件費をはじめとする

輸送コストの上昇により、運行維持が困難な状態

となつてゐる。地方バス路線は、住民の生活路線

として地域の産業、経済、教育、文化等の維持発展

に欠くことのできない重要な役割を果たしてい

る。ついでに、地方バス路線の維持確保を図るた

め、次の措置を早急に講ずるよう強く要請する。

一、補助条件の緩和、補助額の引上げ等補助制

度を抜本的に改善すること。

二、地方生活バス路線運行維持にかかる立法の

促進を図り、恒常的、安定的助成制度を確立

すること。

第五六〇六号 昭和六十年四月二十日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 佐賀市高木瀬町高木一、二八ノ

一社団法人佐賀県バス・タクシー

協会会長 金子勝商

紹介議員 福岡日出磨君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五六〇七号 昭和六十年四月二十日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 静岡市国吉田六一〇ノ一 久野幸

夫

紹介議員 藤田 栄君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

四月二十五日本委員会に左の案件が付託された。

一、岩手県内の気象事業の整備拡充に関する請

願(第五六二〇号)

一、福島県内の気象事業の整備拡充に関する請

願(第五六二八号)

一、国鉄の分割民営化反対に関する請願(第五

六七八号)

一、ハイヤー・タクシー事業における行政改善

に関する請願(第五六九七号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関

する請願(第五七〇九号)(第五七一〇号)

一、富山県内の気象事業の整備拡充に関する請

願(第五七五五号)

一、素人の車検代行業の抑制に関する請願(第

五七九二号(第五七九三号)(第五七九四号)
一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に關する請願(第五七九五号)(第五七九六号)(第五七九七号)(第五七九八号)(第五七九九号)(第五八〇〇号)(第五八〇一号)(第五八〇二号)(第五八〇三号)(第五八〇四号)(第五八〇五号)(第五八〇六号)(第五八〇七号)(第五八〇八号)(第五八〇九号)(第五八一〇号)(第五八一一号)(第五八一二号)(第五八一三号)

第五六二〇号 昭和六十年四月二十二日受理
岩手県内の気象事業の整備拡充に關する請願
請願者 岩手県宮古市重茂二ノ七六ノ四 佐藤巧 外四百八名
紹介議員 下田 京子君

岩手県では、明治二十九年、昭和八年の三陸大津波、昭和三十五年のチリ地震津波で二万五千名余の人命を失つてゐる。また、アイオン台風、カスリーン台風でも被害をこうむつてゐる。この数年は、やませによる冷害で被害が発生し、県民の気象事業に対する期待と要望は高まり、建設省では雨量監視レーダーの設置も検討している。ところが、気象庁は、これまで県内に八箇所あつた気象通報所を全廃し、また、宮古測候所で独自に天気予報を出す権限を取り上げたため、地域住民に対する気象情報サービスの低下をまわっている。これに対し、我々は国民とともに歩む気象事業確立をスローガンにして、気象通報所の廃止に反対するとともに、気象事業の民主的發展を目指して定員・設備・研修体制の充実を要求してきた。ついで、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため、国会が次の事項について決議し、必要な措置をとられたい。

一、一関市に測候所を開設すること。
二、大船渡測候所の人員を交替制勤務が最低限維持できる十名以上とし、宮古測候所とともに独自に天気予報・注意報・警報の発表ができるようにすること。また、気象衛星の雲画像受面装置・アメダス宅内装置・レーダーエ

コー監視用ディスプレイ装置を設置すること。
三、盛岡地方気象台にミニレーダー・気象衛星の雲画像の受面装置を設置すること。また、農業気象専門官を配置し、農業気象業務を充実強化すること。
四、花巻空港出張所の観測・予報体制を整備強化すること。

第五六二八号 昭和六十年四月二十二日受理
福島県内の気象事業の整備拡充に關する請願
請願者 福島市野田町背崎五ノ三 伊藤鉄男 外百九十九名
紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第一九〇七号と同じである。
第五六七八号 昭和六十年四月二十二日受理
国鉄の分割・民営化反対に關する請願
請願者 千葉県我孫子市湖北台八ノ二ノ一 四 嶋田幸義 外百五十九名
紹介議員 小笠原貞子君

昭和五十九年八月十日、日本国有鉄道再建監理委員会は、日本国有鉄道の全国交通ネットワークや全国一元的運営及び国民福祉向上の公共性を日本国有鉄道に求める必要はないという見解で分割・民営化を正式に打ち出した。これは、明治以来百年の歴史をもち、国民の利用と日本国有鉄道の労働者によつてきつてきた国民の共有財産であり、国民福祉の向上を目的とした大量公共輸送機関である日本国有鉄道を解体処分するものである。また、分割・民営化が実現した場合に利益が確定にあがる方向で移行するため、二十兆円の長期債務は国民に負担させ、労働者を半減するため人員整理を強行しようとするなど、国民と日本国有鉄道の労働者に犠牲を強要しようとしている。日本の国土、経済、エネルギーなど総合的に将来を考へるならば、大量公共輸送機関としての日本国有鉄道を民主的に再建し、一層発展させなければならぬ。分割・民営化の方向を撤回し、国が経

営に責任をもつ公共交通機関として日本国有鉄道を真に国民本位に再建すべきである。ついでには、日本国有鉄道の分割・民営化、ローカル線廃止、用地売却、退職強要、一時帰休、出向などの人員整理はしないようにされたい。

第五六九七号 昭和六十年四月二十二日受理
ハイヤー・タクシー事業における行政改善に關する請願
請願者 横浜市港北区新吉田町六九一ノ八 三浦正男 外二万五千五百五十名
紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第四九六五号と同じである。
第五七〇九号 昭和六十年四月二十二日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に關する請願
請願者 宮崎市赤江一、二五九ノ六 田中勇
紹介議員 上條 勝久君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。
第五七一〇号 昭和六十年四月二十二日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に關する請願
請願者 山梨市上神内川一、二五一 全国脊髄損傷者連合会山梨県支部内 北村晃一
紹介議員 中村 太郎君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。
第五七五五号 昭和六十年四月二十二日受理
富山県内の気象事業の整備拡充に關する請願
請願者 富山県高岡市城東二ノ六ノ二五 浜下晃 外二百名
紹介議員 高平 公友君

こころ、二年、長崎・山陰豪雨、日本海中部地震、三宅島噴火、大雪や異常低温など自然災害が頻発し、国民の気象事業に対する期待と要望は大きく

なつてゐる。ところが、気象庁は、コンピューターや新技術の導入、機器整備を理由に、職場の実態を無視して今年度も五十八名の人員削減を行い、職員の労働強化と国民へのサービス低下をもたらしている。これに対し、我々は、国民とともに歩む気象事業確立をスローガンにして、定員削減に反対するとともに気象事業の民主的發展を目指して、設備・人員・研修体制の充実を要求してきた。ついでには、自然の脅威から、国民の生命と財産を守るため、国会が次の事項について決議し、必要な措置をとられたい。

一、伏木測候所の夜間業務を直ちに再開し、独自に天気予報、注意報、警報の発表ができるようにすること。
二、伏木測候所に、地震計、アメダス受信装置を設置すること。
三、富山地方気象台及び伏木測候所に、気象衛星ひまわりの雲画像受面装置、レーダーエコーの受面装置を設置すること。
四、富山地方気象台に波浪計を設置し、波浪や、よりまわり波の常時監視体制を確立すること。
五、富山地方気象台に天気相談所を設置し、県民へのサービス向上を図ること。

第五七九二号 昭和六十年四月二十二日受理
素人の車検代行業の抑制に關する請願(二通)
請願者 島根県松江市馬場町四三ノ四社団法人島根県自動車整備振興会内 大庭寅 外一名
紹介議員 梶原 清君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。
第五七九三号 昭和六十年四月二十二日受理
素人の車検代行業の抑制に關する請願(一通)
請願者 島根県松江市馬場町四三ノ四社団法人島根県自動車整備振興会内 大庭寅 外一名
紹介議員 梶原 清君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。
第五七九三号 昭和六十年四月二十二日受理
素人の車検代行業の抑制に關する請願(一通)
請願者 島根県松江市馬場町四三ノ四社団法人島根県自動車整備振興会内 大庭寅 外一名
紹介議員 梶原 清君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。
第五七九三号 昭和六十年四月二十二日受理
素人の車検代行業の抑制に關する請願(一通)
請願者 島根県松江市馬場町四三ノ四社団法人島根県自動車整備振興会内 大庭寅 外一名
紹介議員 梶原 清君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第五七九四号 昭和六十年四月二十二日受理

素人の車検代行業の抑制に関する請願

請願者 鳥取市丸山町二四八ノ一二鳥取県

自動車整備政治連盟内 岩世穀

紹介議員 坂野 重信君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第五七九五号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市八千代一ノ四ノ一

社団法人栃木県乗用旅客自動車協

会会長 谷中半右衛門

紹介議員 岩崎 純三君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五七九六号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 山口県下関市阿弥陀寺町六ノ一九

岡本静一

紹介議員 江島 淳君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五七九七号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 富山市新庄町馬場二四ノ二自由民

主党富山県旅客自動車支部内 渡

辺辰男 外一名

紹介議員 沖 外夫君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五七九八号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 岡山市南方三ノ八ノ四一 西下武

夫 外三名

紹介議員 加藤 武徳君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五七九九号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 東京都千代田区九段南四ノ八ノ一

三社団法人東京乗用旅客自動車協

会会長 新倉尚文 外一名

紹介議員 梶原 清君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇〇号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 島根県松江市灘町六五ノ二日本交

通株式会社代表取締役 田川孝雄

紹介議員 亀井 久興君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇一号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 宮崎市跡江三八六ノ一三 朽木六

男 外三名

紹介議員 上條 勝久君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇二号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 札幌市白石区東札幌一条四ノ六ノ

一九まこと交通株式会社代表取締

役 堀原信吾

紹介議員 工藤万砂美君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇三号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 福島市吉倉田五三社団法人福島県

乗用自動車協会会長 武藤千代二

紹介議員 佐藤栄佐久君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇四号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 茨城県日立市幸町二ノ一ノ三一有

限会社第一新星タクシ―代表取締

役 會澤洋伸

紹介議員 曾根田郁夫君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇五号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 徳島市かちどき橋一ノ一一ノ一

大桑計喜 外二名

紹介議員 内藤 健君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇六号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 長野市大豆島西沖八ノ二旭タク

シ―株式会社代表取締役 山岸誠

外一名

紹介議員 夏目 忠雄君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇七号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 鳥取市丸山町二四八鳥取県乗用自

動車協会内 浜本義郎

紹介議員 西村 尚治君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇八号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 長崎市光町二ノ二キングタクシ―

有限会社代表取締役 横澤憲雄

紹介議員 初村滝一郎君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八〇九号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 岐阜市鏡島市場八二岐阜交通株式

会社代表取締役 松岡卓爾 外四

名

紹介議員 藤井 孝男君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八一〇号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 静岡市国吉田六一〇ノ一 大石政

一

紹介議員 藤田 栄君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八一一号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 長崎市大橋町二五ノ六ラッキ―自

動車株式会社代表取締役 川添福

一

紹介議員 宮島 洸君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八一二号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

請願者 石川県金沢市尾山町九ノ一三石川

県旅客自動車協会内 真鍋五郎

紹介議員 安田 隆明君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八一三号 昭和六十年四月二十二日受理

運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願

(四通) 請願者 福井市文京四ノ二四ノ九福井交通

株式会社代表取締役社長 五十嵐

義孝 外三名

紹介議員 山内 一郎君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

五月十日日本委員会に左の案件が付託された。

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願（第五八二四号）（第五八二五号）

一、運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（第五八六八号）（第五八六九号）（第五八七〇号）（第五八七一号）

一、ユーザー車検代行行為は正に關する請願（第五八七三号）

一、運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（第五八七四号）（第五八七五号）（第五八七六号）（第五八七七号）（第五八七八号）（第五八七九号）（第五八八〇号）（第五八八一号）

一、ユーザー車検代行行為は正に關する請願（第五八八六号）
一、運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（第五八八七号）（第五八八八号）

第五八二四号 昭和六十年四月三十日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願
請願者 長野県須坂市小山二、〇一二 竹前 巖
紹介議員 夏目 忠雄君
この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五八二五号 昭和六十年四月三十日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願
請願者 愛知県豊橋市西口町西ノ口四五ノ四三 小杉健次
紹介議員 前島英三郎君
この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五八六八号 昭和六十年四月三十日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願
請願者 愛知県豊橋市西口町西ノ口四五ノ四三 小杉健次
紹介議員 前島英三郎君
この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 茨城県水戸市金町一ノ三ノ三五茨交タクシ―株式会社代表取締役 竹内成一
紹介議員 曾根田郁夫君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八六九号 昭和六十年四月三十日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（六通）
請願者 大阪市旭区太子橋一ノ八ノ二五 照屋源徳 外五名
紹介議員 中山 太郎君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七〇号 昭和六十年四月三十日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 愛媛県松山市石手白石甲二二三ノ四 鶴久森勝 外一名
紹介議員 仲川 幸男君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七一号 昭和六十年四月三十日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 群馬県前橋市野中町五八八群馬県ハイヤー協会内 小野里茂作
紹介議員 最上 進君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七三号 昭和六十年五月一日受理
ユーザー車検代行行為は正に關する請願（二通）
請願者 茨城県水戸市住吉町二九二ノ五社団法人茨城県自動車整備振興会
長 豊崎寛 外一名
紹介議員 岩上 二郎君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第五八七四号 昭和六十年五月一日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 茨城県水戸市住吉町二九二ノ五社団法人茨城県自動車整備振興会
長 豊崎寛 外一名
紹介議員 岩上 二郎君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 福岡市博多区博多駅東三ノ一〇ノ一七社団法人福岡県乗用自動車協会 会長 安川敬之助 外一名
紹介議員 遠藤 政夫君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七五号 昭和六十年五月一日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 大分市頭徳町一ノ三ノ一七 有松 崇
紹介議員 後藤 正夫君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七六号 昭和六十年五月一日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 新潟県長岡市柏町一ノ一ノ七三 越タクシ―株式会社取締役社長 野村弥三郎 外一名
紹介議員 長谷川 信君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七七号 昭和六十年五月一日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 愛媛県松山市東野四ノ九ノ三 山口 運 外二名
紹介議員 松垣徳太郎君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七八号 昭和六十年五月一日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 静岡県国吉田六一〇ノ一 横山貞雄
紹介議員 藤田 栄君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八七九号 昭和六十年五月一日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 静岡県国吉田六一〇ノ一 横山貞雄
紹介議員 藤田 栄君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

（二通）
請願者 香川県高松市朝日町五ノ四ノ二七 香川県乗用自動車協同組合理事長 平坂善雄 外一名
紹介議員 真鍋 賢二君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八八〇号 昭和六十年五月一日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 新潟市弁天三ノ三ノ一五新潟県ハイヤー・タクシ―協会内 金井正次 外一名
紹介議員 吉川 芳男君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八八一号 昭和六十年五月二日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 神戸市中央区中山手通六ノ一ノ三 四社団法人兵庫県タクシ―協会 会長 中川浅二
紹介議員 矢原 秀男君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八八六号 昭和六十年五月二日受理
ユーザー車検代行行為は正に關する請願（十通）
請願者 静岡県富士市依田橋下三条一一一ノ一沼津ダイハツモータース社 団法人静岡県小型自動車整備振興会 内 藤井勇 外九名
紹介議員 小島 静馬君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第五八八七号 昭和六十年五月二日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 宮城県角田市角田字町二七一有限会社草間タクシ―代表取締役 草間純一 外一名
紹介議員 小島 静馬君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第五八八八号 昭和六十年五月二日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 宮城県角田市角田字町二七一有限会社草間タクシ―代表取締役 草間純一 外一名
紹介議員 小島 静馬君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第五八八九号 昭和六十年五月二日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 宮城県角田市角田字町二七一有限会社草間タクシ―代表取締役 草間純一 外一名
紹介議員 小島 静馬君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第五八九〇号 昭和六十年五月二日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 宮城県角田市角田字町二七一有限会社草間タクシ―代表取締役 草間純一 外一名
紹介議員 小島 静馬君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第五八九一号 昭和六十年五月二日受理
運輸代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願（二通）
請願者 宮城県角田市角田字町二七一有限会社草間タクシ―代表取締役 草間純一 外一名
紹介議員 小島 静馬君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

紹介議員 遠藤 要君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五八八八号 昭和六十年五月二日受理
運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
(二通)
請願者 徳島県板野郡板野町大寺平田六一
坂東卯市 外一名

紹介議員 亀長 友義君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

五月十日左の請願は災害対策特別委員会に付託替えされた。
一、地震予知観測体制の充実強化に関する請願
(第五二五八号)

五月十七日本委員会に左の案件が付託された。
一、運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願(第五九二二号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第五九一四号)

一、ユーザ―車検代行行為は正に正に関する請願(第五九三八号)(第五九三九号)(第五九四〇号)

一、運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願(第五九四一号)(第五九四二号)(第五九四三号)

一、安全輸送確保に関する請願(第五九六一号)(第五九六二号)(第五九六三号)(第五九六四号)(第五九六五号)

一、運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願(第五九七二号)

一、安全輸送確保に関する請願(第五九八二号)(第五九八三号)(第五九八四号)(第五九八五号)(第五九八六号)(第五九八七号)(第五九八八号)(第五九八九号)(第六〇〇〇号)(第六〇〇四号)
一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第六〇一〇号)

一、運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願(第六〇三五号)(第六〇三六号)
一、安全輸送確保に関する請願(第六〇四〇号)

第五八九二二号 昭和六十年五月七日受理
運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
(五通)
請願者 名古屋市中川区西日置二ノ三ノ五
名鉄交通株式会社取締役社長 村
手光彦 外四名

紹介議員 井上 計君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五九一四号 昭和六十年五月七日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願
請願者 石川県金沢市御所町リノ三二 宮
下敦雄

紹介議員 安田 隆明君
この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第五九三八号 昭和六十年五月七日受理
ユーザ―車検代行行為は正に正に関する請願(九通)
請願者 静岡県熱海市伊豆山二五四ノ一六
伊豆山モーターズ社団法人静岡県
小型自動車整備振興会支部内 片
上健次 外八名

紹介議員 梶原 清君
この請願の趣旨は、第二五二二号と同じである。

第五九三九号 昭和六十年五月七日受理
ユーザ―車検代行行為は正に正に関する請願(八通)
請願者 静岡県志太郡大井町利右衛門九
四二ノ一 三河屋モーターズ社団
法人静岡県自動車整備振興会分会
内 大石光利 外七名

紹介議員 竹山 裕君
この請願の趣旨は、第二五二二号と同じである。

第五九四〇号 昭和六十年五月七日受理
ユーザ―車検代行行為は正に正に関する請願(八通)
請願者 静岡県磐田市見付五、九三三ノ一
神谷自動車株式会社社団法人静岡
県小型自動車整備振興会支部内
神谷格五郎 外七名

紹介議員 吉村 真事君
この請願の趣旨は、第二五二二号と同じである。

第五九四一四号 昭和六十年五月七日受理
運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
(五通)
請願者 沖縄市松本一、一二一 宇根良吉
外四名

紹介議員 伊江 朝雄君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五九四二二号 昭和六十年五月七日受理
運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 横浜市港北区日吉本町二、三二六
ノ一三 伊藤喜道

紹介議員 秦野 章君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五九四三三号 昭和六十年五月七日受理
運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
(二通)
請願者 山口県徳山市弥生町三ノ一三 井
上光正 外一名

紹介議員 松岡満寿男君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五九六一号 昭和六十年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 福島県いわき市鹿島町船戸林下四
五 松本武 外百四十九名

紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九六二二号 昭和六十年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 横浜市神奈川区松見町一ノ三〇ノ
五八 小島忠吉 外百十二名

紹介議員 久保田真樹君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九六三三号 昭和六十年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 岩手県盛岡市岩脇町九ノ二七ノ一
六 渡辺昇 外百九名

紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九六四四号 昭和六十年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都日野市多摩平公住五七ノ一
石田実 外百四名

紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九六五五号 昭和六十年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 岩手県釜石市東前町一三ノ一七
横沢正治 外九十二名

紹介議員 本岡 昭次君
この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九七二二号 昭和六十年五月八日受理
運転代行業のタクシ―類似行為撲滅に関する請願
請願者 福島県西白河郡矢吹町中町二四六
有限会社矢吹タクシ―代表取締役
館忠嗣

紹介議員 添田太郎君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第五九八二二号 昭和六十年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 福島県北会津郡北会津村二方甲

一、一五五 関昌栄 外百二十八名

紹介議員 稲村 稔夫君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九八三号 昭和六十年五月八日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 岩手県盛岡市北山一ノ五ノ二八

紹介議員 鹿川泰男 外七十九名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九八四号 昭和六十年五月八日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都渋谷区富ヶ谷一ノ四四ノ二

紹介議員 四 大塚秀夫 外八十五名

紹介議員 鈴木 和美君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九九〇号 昭和六十年五月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県北本市本宿六ノ四ノ一四

紹介議員 正田利雄 外九十九名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九九五号 昭和六十年五月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市新町一ノ六ノ二

紹介議員 福永伸六 外六名

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第五九九六号 昭和六十年五月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都江東区南砂二ノ三ノ三ノ七

紹介議員 三五 山本照夫 外百十七名

紹介議員 志苦 裕君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六〇〇三三号 昭和六十年五月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉県船橋市高根台六ノ二三ノ四

紹介議員 笹木忠吉 外百三十一名

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六〇〇四号 昭和六十年五月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 岩手県水沢市黒石町宇野地二二一

紹介議員 ノイ 佐々木一男 外百二十四名

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六〇一〇号 昭和六十年五月九日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 岡山県倉敷市児島田の七ノ七ノ

紹介議員 四 全国有難損傷者連合会岡山県支部内 珍行美貴夫

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第六〇三五号 昭和六十年五月九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 福島県郡山市大町二ノ一三ノ二

紹介議員 渡辺信雄 外一名

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第六〇三六号 昭和六十年五月九日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 静岡県国吉田六一〇ノ一 山崎卯

紹介議員 三郎

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第六〇四〇号 昭和六十年五月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 福島市山居一三九ノ一 菅野幸治

紹介議員 外九十九名 中村 哲君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六号中正誤

ページ 段行 誤

四 三 難行 難航

六 一 シティエアータ シティエアータ

第七号中正誤

ページ 段行 誤

五 四 二 機関 期間

一 二 末 二、三次 二次、三次

第八号中正誤

ページ 段行 誤

三 四 三 不可決 不可欠

五 一 八七 過ぎる 過ぎる

二 三 七 期間 機関

七 四 末 寄上 寄与

九 二 一 政策 方策

七 四 終わり 経営人 経営陣

三 一 三 経営人 経営陣

三 三 三 管理 監理

昭和六十年五月三十日印刷

昭和六十年五月三十一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

P