

政策資料

No.239

《復刊134号》
1986年8月1日

巻頭言 船橋成幸1

〈特 集〉

国鉄問題について

- 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を改正する法律(案)2
- 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を改正する法律(案)の提案理由3
- 国鉄改革関連三法案の提案理由説明4
- 地方税法等の一部改正案(国鉄関連)に対する衆議院本会議質問7

〈資 料〉

- 談話(「地方行革の推進と広域行政への対応」に対する談話)10

- 原子力基本法及び、核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律案11
- 原子力基本法及び、核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由説明17
- 研究交流促進法案に対する修正案19
- 「労働基準法の一部を改正する法律案」の提案理由説明20
- スパイクタイヤ問題と車粉公害対策について22
- 環境汚染及び道路損耗を防止するためのスパイクタイヤの使用禁止等に関する法律案35
- 環境汚染及び道路損耗を防止するためのスパイクタイヤの使用禁止等に関する法律案の提案理由の説明36

日本社会党政策審議会



国民的討論をさらに 続けよう

成幸橋 船政

務事務局長

衆参同日選挙の直前、藤尾自民党政調会長が「マル優制度撤廃、大型間接税導入」の意図をテレビで公然と発言したことから、この問題が、選挙の序盤戦における与野党間政策対決の焦点となつた。予想外の事態に中曾根首相は敏感に反応して藤尾発言を否定、「マル優制度はなくさない、大型間接税導入も考えていない」と繰り返して国民の関心を外らすことによつた。

だがその後も国民の疑惑はおさまらず、中曾根首相らの意図どおりには運ばなかつた。中曾根首相は選挙中の世論の批判を気にして強引に結論だけを否定してみせたが、それを否定することによって、

「それならば首相のいう減税の財源はどうするのか」「財政再建のシナリオをどう改めるのか」という新たな問題を浮きぼりにさせることが、この当然の疑問に対し、説得力のある答えはついになされなかつた。そのかぎり「選挙中は減税、選挙後は増税」が意図されているのではないかという国民の不安を払拭することはできず、問題はいまも尾を引いているのである。

中曾根首相がいかに強弁しようとも、首相の指示を受けた政府税調が「包括的税制改革」の構想の中でも、マル優制度撤廃や大型間接税導入を重要な柱とする増税案の策定作業を進めてきていることは明

白な事実である。首相がそれを否定することは、政府税調による税制改革構想の基本をくつがえすことである。また、財政再建の方策として増税の手法を用いる道を自ら断つことになり、これまでの財政再建論のジレンマを致命的なものとする結果になる。

中曾根首相の「否定」発言は、けつしてそうした問題を読みこんでのものではあるまい。選挙の争点かくしを狙つた一時しげの発言であつたことは、容易に察せられるところである。しかし、首相として公言した以上、その責任は負うべきである。選挙後もわれわれは、厳しい追及の手をゆるめるわけにはいかない。

(政策担当中執・ふなはしげゆき)

国債発行残高は本年度末に百四十三兆円の見通しと公表され、その増勢はおとろえていない。しかも選挙中、減税、大型補正予算などが「公約」され、さらに新たに増税はやらないと明言された。それらの国民との約束の実行は、政府のこれまでの財政・経済運営を抜本的に転換しないかぎり不可能である。

わが党はその転換の手順を、①大幅減税、福祉増進、社会資本の拡充を柱とする内需拡大、②当面する経済の活性化と激動の時代に対応する社会経済構造の転換、③新しい質の成長、④段階的、中期的財政再建の展望、という文脈でうちだし、それに即して選挙中発表した諸政策を組みたててきた。だがそれらは、かならずしも国民の間に十分に浸透したとはいえない。したがつて今後も、財政、経済路線の選択をめぐる国民的討論を組織していくことは、わが党にとってけつしてゆるがせにできな課題なのである。

国鉄問題について

一九八六・五・八

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を改正する法律（案）

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第百十一号）の一部を次のように改正する。

第三条第二項中「効率的な」を削り、「確保に」の下に「十分」を加える。

第八条第二項を次のように改める。

2 日本国有鉄道は、前項の承認を受けた鉄道の営業線（以下「地方交通線」という。）のうち、輸送効率が著しく低いものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならぬ。

第八条第六項中「その廃止の予定時期及び」

第十一条中「一般乗合旅客自動車運送事業」

を削る。

第九条第一項中「特定地方交通線を廃止する場合に必要となる輸送の確保に関し」を「特定地方交通線に関し当該地域における交通の確保に十分に留意し」に改め、同条第二項中「当該都道府県警察の職員」の下に「並びに当該地域における交通に関し学識経験を有する者のうちから協議会が委嘱する者」を加え、同条第三項を削り、同条第四項を同条第三項とし、同条第五項中「前各項」を「前三項」に改め、同項を同条第四項とする。

附 則（略）

第二十四条第二項中「の廃止の円滑な実施を図るための措置」を「につき必要な措置を講ずるために」に改める。



日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を改正する法律案提案理由

たゞ今、議題となりました日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現在、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づいて進められている特定地方交通線対策については、当該地域における交通の確保、住民の利便等が十分反映されないまま廃止が強いられているため、地域住民の強い反発を招いており、誠に遺憾と言わざるを得ません。

申すまでもなく、特定地方交通線は、当該地域において地域住民の生活に欠くことのできない足として定着しており、とくに、交通弱者と言われる通学生、高齢者をはじめモータリーゼーションの流れに乗れない人々にとっては、特定地方交通線は唯一の輸送機関となっています。

また、特定地方交通線は、単に、地域交通の中核としての役割のみならず、営業キロが

百キロメートルを超える長大路線を抱えているほか、地方中小都市間輸送、大都市への優等列車による直行輸送が現に行われているなど、全国交通ネットワークとしての重要な役割も担つております。その公共性にきわめて大きいものがあります。

このように、特定地方交通線が重要な役割・使命を果たしているにもかかわらず、現行では、単に効率性の観点から、乗合バス事業に転換すること前提に特定地方交通線を廃止する措置がとられております。

しかし、効率性優先による特定地方交通線の廃止は、当該地域における交通の確保や住民の利便が十分考慮されないばかりか、先輩の努力で築き上げられた鉄道網を寸断することになります。一旦鉄道が廃止されてしまうと、再び鉄道敷設の必要が生じた場合、その実現は至難の業となり、後世に大きな禍根を残すことになりかねません。鉄道が敷かれて駅ができ、駅を中心に町や村ができました。

鉄道とりわけ駅は、その町や村の玄関であり、集会所であり、地域住民にとっては心のふるさととも言えましょう。長年、鉄道とともに生きてきた地域から、安易に鉄道を奪い去ることには、町や村の存立に大きな打撃を与えることになり、ひいては、過疎、過密現象を一層促進させ、政府の標榜する国土の均衡ある発展に逆行する措置と断じても過言ではありません。

一方、バス転換につきましても、最近の道路交通の渋滞混雑は、都市部、農村部を問わず全国的な現象となつております。また、鉄道のもう一つ大量、定時、無公害、省エネルギー輸送の特性、機能をそのままバスに代替させることは到底不可能であります。その上、バス転換に伴う地方公共団体はじめ地域住民の経済的負担の高まりについては既に多く指摘されています。

果たして、特定地方交通線は真に不需要と言えるでしょうか。その廃止は唯一無二の政策選択の道であります。

特定地方交通線は、効率性が悪いと言われますが、昭和五九年度決算における特定地方交通線全線の赤字額は七五〇億円と少なく、国鉄全体の損失一兆六五〇五億円のわずか四・五%に過ぎません。東北新幹線の赤字額の半分でしかないのです。また、特定地方交通線に地域住民の要望に沿つて駅を配

置したり、使い良い列車ダイヤの編成、レーベルバスの配置などの工夫を講ずれば、その利用度は格段に高まり、収益も改善されるはずです。

以上申し述べましたように、特定地方交通線の安易な廃止については、多くの問題があり、むしろ利用の仕方を工夫し、再活性化することが国土発展の将来に向けて必要であります。

従いまして、特定地方交通線対策として、まず、特定地方交通線の選定、承認を厳正に見直すほか、現行の特定地方交通線対策協議会に二年間の期限をつけ、協議が調わない場合は当該特定地方交通線を廃止するという、「見切り発車」「強制廃止」の仕組みを改め、

協議会の会議の構成員を行政当局のみに限定せず、利用者代表などを加え、地域交通の在り方を踏まえた検討の場に改変する必要があります。

このようにすることにより、国鉄の営業線として存続維持する道も残した上で、特定地方交通線の存廃を決めることが可能となり、

地域の意思を尊重しつつ、可能な限り、鉄道として存続できる方向で結論を導くことができるようになります。

本法律案は、以上の考え方につとり提案するものであります。

第一は、特定地方交通線の選定及び承認に当たっては、その対策を乗合バス事業への転換が適当である営業線としておりますが、これを削除し、輸送効率が著しく低い営業線に限定することとしております。

第二は、特定地方交通線対策協議会は、学識経験者の意見を聴くことができることとしておりますが、地域交通の確保に十分留意して協議を行うために、新たに、利用者代表、学識経験者などを協議会の会議の構成員に加えることとしております。

第三は、協議会において、一定期間内に協議が調わない場合には、国鉄は、当該特定地

方交通線の廃止の申請ができることになつておりますが、その規定を削除することとしております。このほか、協議会が特定地方交通線の廃止を前提とするものではなく、当該地域における交通の在り方を踏まえて鉄道の存廃を協議する機関とすることに伴い、国鉄の経営改善計画に明示が義務づけられている廃止予定期を削除するなど所要の措置を講じております。

以上が、本法律案を提案する理由であります。なにとぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同下さいますようお願い申し上げます。

一九八六・五・九 衆議院本会議（嶋崎 譲・政策審議会長）

「日本鉄道株式会社法案」「日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に関する法律案」及び「日本鉄道株式会社希望退職者等雇用対策特別措置法案」の提案理由説明

私は、日本社会党・護憲共同を代表して、

社法案」「日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に関する法律案」及び「日本鉄道株

式会社希望退職者等雇用対策特別措置法案について、その提案理由と概要についてご説明申し上げます。

いまや、国鉄の経営は、まさに破綻状態にあります。それは、毎年、政府助成を受け入れても一兆円をはるかに超える赤字、二十数兆円にのぼる膨大な累積債務などに象徴されています。また、「赤字を解消するため」と称して、地方交通線の切捨て、利用者サービスの低下、安全確保の手抜きが推し進められています。その結果、わが国における基幹的公共交通機関としての国鉄の機能も危機に瀕し、つくられた、いわゆる「余剰人員」状態のもとで、国鉄職員は雇用不安に陥れられています。

これらの国鉄をめぐる危機的状況は、すべて、政府・自民党の手によつてつくられたものであります。それにもかかわらず、国鉄再建監理委員会の答申は、このような国鉄経営の危機的状況を招いた最大の原因是「公社制度」と「全国一元の巨大組織」にあるとして、国鉄事業を再生するには速やかに「分割・民営化」を行ふしか道はない、と強弁しています。しかし、N T Tの例もあるように、「巨大」だから、ときめつけるのには論理の飛躍がありますし、「公社」問題にしても、国鉄が独立した企業体として扱われず、歴代政府・自民党に

より様々な制約や干渉を受け、経営を度外視した事業計画や負担の押しつけなどが行なわれたことが問題なのであります。まさに、これらにこそ、国鉄経営の危機的状況を招いた真の原因があると言わなければなりません。

政府・自民党は、こうした国鉄危機の真の原因やその責任をスリカえ、「臨調行革」路線に基づいて強引に国鉄の解体を図る国鉄再建監理委員会の答申を、そのまま政府方針として決定し、先ほど提案理由説明のありました諸法案を提出し、その成立を强行しようとしているのであります。

わが党は、国鉄を解体し、国民と国鉄関係労働者に過酷な犠牲を強いる諸法案には、強く反対をいたします。

同時に、国民の共有財産を守り、国鉄が眞に「国民の国鉄」としてその機能を發揮し得るようにするためには、現在の国鉄の抜本的改革を実施する必要があると判断し、ここに、必要な法律案を、政府案への対案として提出した次第であります。

そこで、まず、わが党の対案の基本的な考え方についてご説明申し上げます。第一に、

國鉄が担つてきた公共的機能を維持・発展させること、新たな事業体を國の責任で設立すること、連する自動車運送事業及び連絡船事業を經營

のすべてを引き継がせ、地方交通線を含む全國ネットワークを維持・発展させること、第三に、新事業体は、今日までの国鉄に見られたような、不当な制約や政治介入、経営を度外視した負担の押しつけなどを排除し、経営の自主性と健全な経営を確保するため、株式会社の形態をとるとともに、事業分野の拡大を図ること、第四に、国民の需要に応じた事業運営を確保するため、新事業体の内部組織として、国民各階層の代表で構成する経営委員会を設置すること、第五に、公共性を担保するためには補助すること、第六に、膨大な累積債務のうち國の政策の失敗によって生じた債務については、新事業体とは切り離し、國の責任で処理すること、第七に、国鉄職員についても、すべて新事業体が引き継ぎ、労使協議に基づき適正人員を定め、希望退職者の職業と生活の安定を確保するため、新事業体と國はその責任において、必要な措置を講ずること、などであります。

次に、各法律案の概要についてご説明申し上げます。

まず、「日本鉄道株式会社法案」についてご説明いたします。

第一に、日本鉄道株式会社は、国鉄の事業を継承し、全国的な鉄道事業並びにこれに関連する自動車運送事業及び連絡船事業を經營

することを目的として設立する株式会社とし、会社は、これらの本来の業務のほか、必要な事業を営むことができるここといたしております。

なお、会社が関連事業を行なうに当たっては、同種の事業を営む中小企業者を圧迫することのないよう、特に配慮しなければならないものといたしております。

第二に、会社は、わが国における旅客及び貨物の基幹的輸送機関である鉄道の全国ネットワークによる輸送その他の公共的輸送を担う企業体として、国及び地方公共団体を中心となつて進める総合交通体系の整備確立に寄与し、もつて公共の福祉の増進と国民経済の発展に寄与する責務を有することといたしております。

第三に、会社には、本社のほか、全国七ブロックにそれぞれ支社を置き、各支社ごとに、地域の輸送需要に適切に対応した効率的な事業運営が行われるようにするため、支社に対し、大幅に権限を委譲する分権化を図ることといたしました。

第四に、政府は、会社の発行済株式総数の十分の七以上を保有していなければならぬものといたしております。

第五に、本社に経営委員会を置き、会社の経営の基本方針及び事業計画等の業務執行に関する重要な事項は、経営委員会の議決を経な

ければならないこととするとともに、支社もそれぞれ地方経営委員会を置き、業務区域内の営業線に関する重要な事項は、そこでも議決を経なければならないことといたしております。

第六に、政府は、会社の債務に関する保証契約及び事業資金の無利子貸付けをすることができることとともに、鉄道新線の建設費、災害復旧費を、補助することができる

ことといたしました。また政府は、当分の間、国民生活にとって必要である地方鉄道営業線であつて、収支均衡を確保することができる」と認められるものについて、その運営費の一部を補助することができることと、いたしております。

第七に、運輸大臣に対する事業計画の届出等及び新株発行の認可等必要最小限度の運輸大臣の監督について所要の規定を設けることといたしております。

そして第八に、施行期日及び経過措置等について所要の規定を設けることといたしております。

次に「日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に関する法律案」についてご説明申し上げます。

第一に、日本国有鉄道は、日本鉄道株式会社の成立の時において解散することとし、解散の時に有するその一切の権利及び義務のう

ち、長期の資金に係る債務で政令で定める特定期債務以外のものは、国鉄の解散の時ににおいて、会社が承継することといたしております。

第二に、会社の成立の際、現に国鉄の職員である者は、会社の成立の時に会社の職員となるものといたしております。

第三に、国鉄は、解散した後も清算の目的の範囲内においてなお存続することとし、政府は、この清算中の国鉄に対し、特定長期債務の返済が完了するまでの期間中に、債務の償還計画を定めて資金の交付等を行なうことといたしております。

なお、会社は、土地等の処分をした場合に、その対価の一部を清算中の国鉄に対し、納付することができることといたしております。

最後に、「日本鉄道株式会社希望退職者等雇用対策特別措置法案」についてご説明申し上げます。

第一に、この法律は、日本国有鉄道から移行した日本鉄道株式会社の希望退職者及び希望退職予定職員について特別給付金の支給及び再就職の促進に関する特別の措置を講じ、もつて希望退職者等の職業及び生活の安定を図ることを目的としたしております。

第二に、希望退職者等の再就職促進に関する国及び会社の責務を定めるとともに、特に、

会社は、この法律に定める措置を実施するに当たっては、退職を希望する職員の募集に応ずること等を強要し、又は差別的取扱いをしてはならないことといたしました。

第三に、希望退職者等の再就職促進について、国は再就職促進基本計画及び採用促進計画を、会社は再就職促進実施計画を、それぞれ定めるものといたしております。

なお、これらの計画の作成に当たっては、会社は、労働組合と協議しなければならないことといたしております。

第四に、希望退職者等の再就職先の確保についてであります。国は率先して希望退職者を採用するとともに、特殊法人等及び地方公共団体に対し、希望退職者を採用するよう要請するものといたしております。また、国は、希望退職者を雇い入れる一般事業主に対し、希望退職者雇用助成金を支給することができることといたしております。

第五に、希望退職者に支給する特別給付金に関する規定を設けておりますが、その額は、俸給、扶養手当及び調整手当に相当するものの月額の合計額に十二を乗じて得た金額とするものといたしました。

第六に、関連企業労働者等への配慮に関する規定を設けております。

以上のほか、国の体制の整備、雇用促進事業団の援護業務等、希望退職者等の再就職の

促進、援助に関して、必要な諸規定を設けることといたしております。

なお、この法律は、公布の日から起算して一ヶ月を超えない範囲内において政令で定め「當化」に反対する三五〇〇万署名者の意向に沿つて作成したものであり、広範な国民の期待に十分応え得る現実的な対案であると確信しております。なにとぞ慎重ご審議のうえ、速やかに可決されますよう心からお願ひいたします。

以上、各法律案の提案理由及びその内容の一九八六・五・一三

地方税法等の一部改正案(国鉄関連)に対する衆議院本会議質問

私は日本社会党・護憲共同を代表し、ただいま議題となりました「地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案」につきまして、総理並びに関係各大臣にご質問いたしました。

本論に入る前に、私はこの国鉄関連法案の質問をするに当たり、子供の頃を思い出すのであります。これは私一人ではなく多くの国民もまた同じ想いだと思います。

廣く国民に愛され親しまれてきた鉄道の線

概要についてご説明申し上げました。これら法律案は、政府が推進する「国鉄の分割・民営化」に反対する三五〇〇万署名者の意向に沿つて作成したものであり、広範な国民の期待に十分応え得る現実的な対案であると確信しております。なにとぞ慎重ご審議のうえ、速やかに可決されますよう心からお願ひいたします。

まず第一に、本案は政府が提案している国鉄「解体」方針である、国鉄の分割・民営化に伴う、地方税に係る改正案でありますが、その内容は、政府の国鉄関連法案の政策体系が矛盾に満ちていることを反映し、根本的な過

ちを犯しております。

政府は国民共有の財産である国鉄を、現行の公社制度のもとでは、また、全国一元の大組織のもとでは改革できないという、国鉄再建監理委員会の意見をそのまま政府方針としております。

政府の考え方を貫く限り政府案における新事業体は民間企業であり、民営鉄道であります。わが党は国鉄の公共性を確保し、事業を国民生活に直結させ、経営の健全化を図るという課題の達成のために、国が出資する公企業という性格をもつ新事業体の設立を提案しております。

すなわち議題となつております地方税法等の改正案は、分割・民営された会社に對して、地方税法上の様々な優遇措置を与えるものであります。政府の考え方でゆくなら優遇措置は現行の民営鉄道が受けているものと、同様同質のものであるべきであり、それを超えた本案は、わが党の政策体系において初めて整合性を持つものであります。

政府のいう民営とは何なのか、民間活力の活用に熱心な中曾根総理にお答えを頂くと共に、民営にも関わらず民営鉄道を超えた扱いをする根拠は何なのかを運輸大臣並びに自治大臣にお示し頂きたいと存じます。

第一に国鉄が納付している納付金は、固定資産税に替わる性格を有するものであり、現

在その額は本来の額の二分の一とされております。地方財政の悪化の状況のもとで地方公社团体は、その金額納付を希望しながら、国鉄の財政事情等から二分の一のまま推移してまいりました。

しかし改正案においては、固定資産税体系への移行後、八年間、本州の旅客鉄道会社等は現行と同様本来の額の二分の一、北海道・四国・九州の三島の旅客鉄道会社においては本来の額の四分の一とされております。

このことは二つの重大な問題点を含んでおります。その一つは政府は政府案によつて新会社は黒字となるような宣伝を盛んにしておりますがその実態は黒字ではなく国民と地方財政にしわよせしようとしているという点です。

その第二は本州と三島との間の課税標準に差を設けることは物税としての固定資産税の性格からして、また地方团体の課税権の一方的侵害の面からも極めて問題であります。

三島の固定資産税を四分の一とするのは三島の鉄道事業の収益性が低いことによると思われますが、これでは固定資産税の基本的性格を歪め公平課税の原則を根底からくつがえすばかりか、税の補助金化であると言わざるを得ません。

この点については事業所税についても指摘できます。

政府は分割を正当化しようとしておりますがまさに国の根幹をなす税の根本をねじ曲げなくてはつじつまが合わないことを見ても分割・民営の誤りは明らかであります。

政府は、矛盾の極致である分割・民営をやめ、税体系を破壊する邪道はやめ必要な助成は地方財政にしわよせすることなく公共交通として的確に行なうべきと考えますが総理の所見を伺いたいと存じます。

またなぜ固定資産税の不均一課税が必要なのか、固定資産の価値に基づく担税力を求めて課税するという固定資産税の性格を変更するのはなぜか、自治大臣の明確なご答弁をおねがいいたします。

第三に改正案におきましては清算事業団の持つ固定資産の一部につきまして非課税としておりますが、国の施策の変更により従来納付金の対象となつていたものを非課税とし、換言すれば地方財政の減収に追い討ちをかけられるというのはどのような論理に基づくものであります。ありましょか、自治大臣の所見をうかがいます。

税制の適用は厳密でなければならず、本案のごとく税制の根幹を揺るがさざるを得ない政府の国鉄分割・民営案は欠陥法案といわざるを得ません。

政府はわが党が提案している国が出資する全国一社の公企業としての国鉄の再建策の正

しさを真摯に認めるべきと考えますが、改めて総理の所信をお伺いします。

次に政府が進めていた國鐵職員の雇用対策についてお伺い致します。

戦後の國鐵は多くの復員者を迎え、戦後復興に大きな貢献を果たし、また高度経済成長期における産業基盤投資の支柱として、常に国策のもとに歩いております、私は輸送業務を担い労働基本権を制限され続け、しかもいま政府によって國鐵を退職する道を余儀なく選択せざるを得ない職員については、政府がその雇用安定に全責任を持つべきであると考えます。

その際私は国が率先して採用するとともに、現に居住している地域における再就職先の確保については、地方自治体に採用を積極的に求めるべきであり、地方自治体の要望を尊重し、地方交通線の維持、年金をはじめとする財政負担、地域経済振興策等について、国及び政府が真剣にその対策を講ずるべきと考えます。

政府機関における採用と自治体への採用要請について具体的にどのように進められようとしているのか、中曾根総理の所見を伺います。

また運輸大臣及び自治大臣に、自治体への要請と、全国知事会ほか北海道をはじめとする自治体から示されている要望事項について

て、どのように取り組まれているのかお答え頂きたいと考えます。

更に国土庁長官に地方交通線と地域経済の関係、現在策定中である「四全総」における鉄道の位置づけについて所見を伺いたいと存じます。更に運輸大臣に伺います。

鉄道公案業務が都道府県警察に移管されることに伴い、今年一〇月一日付で都道府県警察官が、公安官の現員数二八八二人そのまま増員されるとされております。

しかし伺いますと現在二九管理局に配置されている公安官数を、そのまま最寄りの都道府県警察に配置するのではなく、全国的な再配置を行ない、列車警乗本数も大幅に削減するという説もあります。本来鉄道施設内の問題につきましては第一次的には職員が当たるべきであります。

具体的にどのような業務を移管し、どの業務は企業内のものとして残るのか、また移管に伴う年金積立金の扱いはどうになるのか所見を伺います。

最後に交通福祉と地域振興について伺います。

ス。カナダのバンクーバーで国際交通通信博覧会が開催されております。

欧米諸国においては、鉄道の公の一元化統合が進められつつあります、こうした世界の勢の中では、唯一日本が、先の東京サミットでは議長を努めた中曾根総理自身が、公共

交通としての國鐵をバラバラにしようとしていることはながく日本における交通政策の失敗として後世に残るであります。

國鐵の分割・民営は、交通経済の立場に立つものであり経営の効率性の追求であります。が、交通福祉の立場がまったく欠落しております。

国民の足という社会的機能を果たすべき國鐵は、老人や障害者、子供などの社会的弱者であつても、どこでも安全に利用できるという機能を持たなくてはなりません。

また、交通の安全の絶対性というものはありえないにも関わらず、政府が進めているホームから駅員をなくすという意味は、飛行場から管制官をなくすということに等しい無謀な行為であり、公共サービスとして根幹的欠陥といわなければなりません。

なお東京南管理局ではホームの職員無人化により安全性に不安をもつた車掌が、その旨新聞の「投書欄」に投書をしたところ、車掌本来の業務をはずされるという「処分」が行なわれました。

いまや政府および國鐵当局は安全性の無視ばかりか、言論の自由までうばおうとしています。

総理並びに運輸大臣に交通福祉と安全性についての所見を伺いたく存じます。

また積雪寒冷地における冬期間の交通、山

村過疎地域の交通はどうなるのでしょうか。

北海道において、また私の選挙区であります岐阜県においても、高度成長のゆがみのもとで、経済が疲弊している地域の町づくり、ふるさとづくりの発展は否定されるのでありますか。

豪雪や過疎などの特別地域の振興に責任を

もつ国土庁長官、自治大臣の明快なご回答弁をお願いし、私の質問を終わります。

業再編成にみられるごとく産業と雇用を奪い、更に、報告は広域行政の推進と称し市町村の合併を強要し、住民から自治体リコミニティーすら奪おうとしている。

二、国際化の進展のもとで、今日においては地域と世界の経済・社会・文化は直結を深めつつあり、地域自治体は国際情勢の影響を深刻に受けざるを得ない。

このような条件の変化のもとにおいて、

自治体を新しい国家目標、即ち新中央集権のもとに統合し、管理と支配を強めようとする行革審の報告の基調は、時代に逆行するものであり、わが国の経済・社会・文化の弾力性を奪い、創造的発展を阻害するものに他ならない。報告は、機関委任事務の整理の実績を誇り、更なる整理をうたつてゐるが、実は、その整理自体が五〇〇を超える事務のうちの微々たるものであるとともに、機関委任事務という地方自治を阻害している制度を前提とした部分的整理であることを露呈しており、羊頭狗肉と言わざるを得ない。

三、報告は、第二臨調・行革審路線が称してきた地方の時代・分権の推進を自ら否定し、中央政府の意のままに地方をリモート・コントロールしようとするものに他ならない。

政府、行革審の行革は、国庫負担金の削

一、政府の地方自治に対する姿勢は、一貫して効能率化の追求であり、その結果は過疎に見られる通り、地域の疲弊であり、そうした政府の姿勢に対して自治体から広がったのが、地域の見直し＝地方の時代の動きであった。

報告の基調は、こうした地域の実情と緯を全く無視し、更なる効能率化の追求を求めてゐるが、これは地域住民の日常生活の再編成を目指すものに他ならず、国鉄の地方線の相次ぐ廃止、分割・民営化にみられる通り、足を奪い、また、円高不況、農



一九八六・五・九(五・九発表、行革審・地方行革推進分科会報告に対する談話)

談話（「地方行革の推進と広域行政への対応」に対する談話）

日本社会党政策審議会
会長 嶋崎 譲

減や地方の固有財源の切り下げを狙う姿勢にみられる通り、自立・自助・相互扶助を求めながら、住民と自治体からその手段と方法を剥奪するものに他ならない。

国際化・高齢化・情報化等の進展のもとで、いまわが国の行政改革に必要な視点は、徹底した分権の推進であり、住民自治、地域民主主義を土台とした地域の自立と連帶である。

行革審にこのような視点が全く欠如していることは言うまでもなく、わが党は、政府・行革審の中央の都合で地方自治をコントロールしようとする姿勢を極めて遺憾と考へる。



一九八六・五・九（参議院へ提出——社会党単独）

原子力基本法及び核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律（案）

（原子力基本法の一部改正）

第一条 原子力基本法（昭和三十年法律第八十六号）の一部を次のように改正する。

目次中「第六章 原子炉の管理」を「第

六章 原子炉の管理 第六章の二 放射性

廃物の発生者の保管責任」に改める。

第一条中「図り」を「図るとともに、使用済みの核燃料物質等についてその発生者の保管責任を明確にすることによって、当該使用済みの核燃料物質等による災害の防止を図り」に改める。

第六章の次に次の二章を加える。

第六章の二 放射性廃物の発生者の保管責任

（放射性廃物の発生者の保管責任）

第十六条の二 原子力の研究、開発又は利用に伴つて生じた使用済みの核燃料物質

その他の放射性廃物の全部について、自らの責任

の責任において、その安全の確保のための管理の可能な状態で、十分な保安措置を講じつつ、恒久的に保管しなければならない。

（核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部改正）

第二条 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律（昭和三十二年法律第八十六号）の一部を次のように改正する。

目次中「第五章 再処理の事業に関する規制（第四十四条—第五十一条）」を「第五

章 削除」に改める。

第一条中「加工及び再処理」を「及び加工」に、「行なう」を「行う」に改める。

第二条第七項を削り、同条第八項を同条第七項とし、同条第九項を同条第八項とする。

第三条第二項第二号中「その附属施設」を「放射性廃物（核燃料物質又は核燃料物

質によつて汚染された物であつて、廃物であるものをいう。以下同じ。)の保管施設その他の製鍊設備の附属施設」に改め、同項第三号中「並びに製鍊の方法」を「、製鍊の方法並びに放射性廃物の保管の方法」に改める。

第四条第一項に次の一号を加える。

四 製鍊施設が設置される工場又は事業所内に放射性廃物の保管施設が設置されること。

第十条第二項第三号中「第十一條の二第二項」を「第十一條の二第一項の規定に違反し、又は同条第三項」に改め、同項中第五号を削り、第六号を第五号とし、同号の次に次の一号を加える。

六 第五十九条の三第一項、第五十九条の四又は第六十一条の二の二の規定に違反したとき。

第十一條の二を次のように改める。

(放射性廃物の恒久的保管)

第十一條の二 動力炉・核燃料開発事業団及び製鍊事業者は、その事業活動に伴つて生じた放射性廃物を、當該放射性廃物を、当該放射性廃物に係る製鍊設備が設置される工場又は事業所内の放射性廃物の保管に係る製鍊設備が設置されている工場又は事業所内の放射性廃物の保管のための管理の可能な状態で、恒久的に保管しなければならない。

2 動力炉・核燃料開発事業団及び製鍊事

業者は、放射性廃物の保管について、總理府令、通商産業省令で定める技術上の基準に従つて保安のために必要な措置を講じなければならない。

3 内閣総理大臣及び通商産業大臣は、放射性廃物の保管に関する措置が前項の基準に適合していないと認めるときは、動力炉・核燃料開発事業団又は製鍊事業者に対し、放射性廃物の保管施設の使用の停止、改造、修理又は移転(当該放射性廃物の保管施設を設置した工場又は事業所内の移転に限る)、保管の方法の指定その他の保安のために必要な措置を命ずることができる。

第十二條第二項及び第三項中「核燃料物質」の下に「又は核燃料物質によつて汚染された物」を加える。

第十五条の二 第五十九条の三第一項、第五十九条の四又は第六十一条の二の二の規定に違反したとき。

第二十二条第二項中第五号の二を削り、第五号の三を第五号の二とし、同号の次に次の二号を加える。

九条の四又は第六十一条の二の二の規定に違反したとき。

第二十二条第二項中「廃棄」を「廃物としての保管」に改め、同項を第二十二条の二の二とする。

第二十二条の次に次の一条を加える。

(放射性廃物の恒久的保管)

第二十二条の二 加工事業者は、その事業活動に伴つて生じた放射性廃物を、當該放射性廃物に係る加工設備が設置されている工場又は事業所内の放射性廃物の保管施設において、安全の確保のための管理が可能な状態で、恒久的に保管しなければならない。

第二十二条の三中「廃棄」を「廃物としての保管」に改め、「移転」の下に「(当該加工施設を設置した工場又は事業所内の移転に限る。)」を加える。

第二十二条第二項及び第三項中「核燃料物質」の下に「又は核燃料物質によつて汚染された物」を加える。

第二十三条第二項第五号中「その附属施

二の二 第二十二条の二の規定に違反したとき。

第二十条第二項中第五号の二を削り、第五号の三を第五号の二とし、同号の次に次の二号を加える。

九条の四又は第六十一条の二の二の規定に違反したとき。

第二十二条第二項中「廃棄」を「廃物としての保管」に改め、同項を第二十二条の二の二とする。

第二十二条の次に次の一条を加える。

(放射性廃物の恒久的保管)

第二十二条の二 加工事業者は、その事業活動に伴つて生じた放射性廃物を、當該加工施設を設置した工場又は事業所内の移転に限る。)」を加える。

第二十二条第二項及び第三項中「核燃料物質」の下に「又は核燃料物質によつて汚染された物」を加える。

第二十二条第二項第五号中「その附属施

設」を「放射性廃物の保管施設その他の原

子炉の附属施設」に改め、同項第八号を次のように改める。

八 放射性廃物（使用済燃料（原子炉に

燃料として使用した核燃料物質その他

原子核分裂をさせた核燃料物質をい

う。以下同じ。）及び原子核分裂生成物

を含む。以下同じ。）の保管の方法

第二十四条第一項に次の一号を加える。

五 原子炉施設が設置される工場又は事業所内に放射性廃物の保管施設が設置されること。

第三十三条第二項第二号の次に次の一号を加える。

二の二 第三十四条の二第一項の規定に違反したとき。

第三十三条第二項第五号の三の次に次の一号を加える。

五の四 第五十九条の三第一項若しくは

第二項、第五十九条の四又は第六十一
条の二の二の規定に違反したとき。

第三十三条第三項第一号中「第五号の三」を「から第五号の四まで」に改め、同項第二号の次に次の一号を加える。

二の二 第三十四条の二第二項の規定に違反したとき。

第三十四条の次に次の一条を加える。
(放射性廃物の恒久的保管等)

第三十四条の二 原子炉設置者は、その事

業活動に伴つて生じた放射性廃物を、当

該放射性廃物に係る原子炉が設置されて

いる工場又は事業所内の放射性廃物の保

管施設において、安全の確保のための管

理の可能な状態で、恒久的に保管しなけ

ればならない。

2 外国原子力船運航者は、その事業活動に伴つて生じた放射性廃物を、当該放射性廃物に係る原子力船内の放射性廃物の保管施設において、安全の確保のための管理の可能な状態で、保管しなければならない。

第三十五条第一項第三号中「運搬、貯蔵

又は廃棄（運搬及び廃棄にあつては、原子

炉施設を設置した工場又は事業所（原子力

船を含む。次項において同じ。）において行

われる運搬又は廃棄に限る。次条第一項に

おいて同じ。」を「運搬（原子炉施設を設

置した工場又は事業所（原子力船を含む。）

内の運搬に限る。次条において同じ。）、貯

蔵又は廃物としての保管」に改め、同条第

二項を削る。

第三十六条第一項中「廃棄」を「廃物と

しての保管」に、「前条第一項」を「前条」

に改め、「移転」の下に「（当該原子炉施設を設置した工場又は事業所内の移転に限る。）を加え、同条第二項を削る。

第五章を次のように改める。

第五章 削除

第四十四条から第五十一条まで 削除

第五十二条第一項中第四号を削り、第五号を第四号とし、同条第二項第六号中「使

用済燃料の処分」を「放射性廃物の保管」に改め、同項第九号中「核燃料物質又は核

燃料物質によって汚染された物の廃棄施設（以下単に「廃棄施設」という。）」を「放射

性廃物の保管施設」に改める。

第五十三条第二号の次に次の一号を加える。

二の二 再処理（使用済燃料から核燃料物質その他の有用物質を分離するため

に、使用済燃料を化学的方法により処理することをいう。五十九条の三に

おいて同じ。）に関する核燃料物質の使

用にあつては、これを再処理の研究のみに使用するものであること。

第五十三条第三号中「廃棄施設」を「放

射性廃物の保管施設」に改め、同号の次に

次の一号を加える。

三の二 使用施設等が設置される工場又

は事業所内に放射性廃物の保管施設が設置されること。

第五十六条第四号中「第五十八条第一項」を「第五十八条第二項」に改め、同条第四号の二中「第五十八条第三項」を「第五十

八条第一項の規定に違反し、又は同条第三項」に改め、同条第四号の四の次に次の二号を加える。

四の五 第五十九条の三第一項若しくは

第二項、第五十九条の四又は第六十一
条の二の二の規定に違反したとき。

第五十八条及び第五十八条の二を次のよ
うに改める。

(放射性廃物の恒久的保管)

第五十八条 使用者は、その核燃料物質の

使用に伴つて生じた放射性廃物を、当該
放射性廃物に係る使用施設が設置されて
いる工場又は事業所内の放射性廃物の保
管施設において、安全の確保のための管
理の可能な状態で、恒久的に保管しなけ
ればならない。

2 使用者は、放射性廃物の保管について、

総理府令で定める技術上の基準に従つて
保安のために必要な措置を講じなければ
ならない。

3 内閣総理大臣は、放射性廃物の保管に

関する措置が前項の技術上の基準に適合
していないと認めるときは、使用者に対
し、放射性廃物の保管施設の使用の停止、
改造、修理又は移転（当該放射性廃物の
保管施設を設置した工場又は事業所内の
移転に限る。）、保管の方法の指定その他
保安のために必要な措置を命ずることが

できる。

(使用済燃料等の搬出の禁止)

第五十八条の二 使用者、原子炉設置者及
び外国原子力船運航者は、使用済燃料又
は核燃料物質の原子核分裂をさせること
により汚染された物（原子核分裂生成物
を含む。）を使用施設又は原子炉施設を設
置した工場又は事務所（原子力船を含
む。）の外に搬出し、又は搬出させてはな
らない。

第五十九条の二第一項中「、外国原子力
船運航者及び再処理事業者」を「及び外国
原子力船運航者」に改め、同条の次に次の
二条を加える。

(再処理事業の禁止等)

第五十九条の三 何人も、再処理の事業を
行つてはならない。

2 何人も、外国において再処理の事業を
行つてはならない。

(放射性廃物の保管の委託の禁止)

第五十九条の四 使用者、製錬事業者、加
工事業者、原子炉設置者及び外国原子力
船運航者は、放射性廃物の保管の委託を
してはならない。

第六十条中「、再処理事業者」を削り、
「核燃料物質」の下に「(放射性廃物である
核燃料物質を除く。)」を加える。

第六十一条第一号から第三号までの規定

中「、再処理事業者」を削り、同条第四号
を次のよう改める。

四 削除

第六十一条第五号から第七号までの規定
中「、再処理事業者」を削る。

第六十一条の二の二を次のよう改め
る。

(海洋への廃棄等の禁止)

第六十二条の二の二 何人も、核原料物質、
核燃料物質又はこれらによつて汚染され
た物を、船舶、航空機若しくは人工海洋
構築物から海洋に廃棄し、又は船舶若し
くは人工海洋構築物において廃棄する目
的で燃焼させてはならない。

第六十二条の三第一項中第四号を削り、
第五号を第四号とする。

第六十二条第二項中「若しくは第四十四
条第一項」を削る。

第六十三条中「、再処理事業者」を削る。

第六十四条第一項中「、再処理事業者」
を削り、同条第三項各号列記以外の部分中
「、再処理施設」を削り、同項第一号中「第
五十八条の二に規定する廃棄（以下「事業
所外廃棄」という。）に係る場合にあつては
内閣総理大臣」を削り、「内閣総理大臣又
は」を「、内閣総理大臣又は」に改め、同
項第二号中「、再処理事業者」を削り、同
項第三号及び第四号中「事業所外廃棄に係

る場合にあつては内閣総理大臣、「を削り、
「内閣総理大臣又は」を「、内閣総理大臣又
は」に改める。

第六十五条第一項中「、加工事業者若し
くは再処理事業者」を「若しくは加工事業
者」に改め、「、再処理事業者」を削り、同
条第二項中「若しくは第四十四条第一項」
を削り、同条第三項中「原子炉設置者」を
「又は原子炉設置者」に改め、「、又は再處
理事業者が解散し、若しくは死亡した場合
において、第四十六条の五第一項若しくは
第四十六条の六第一項の規定による承継が
なかつたとき」を削る。

第六十六条第一項中「若しくは第四十六
条の七」及び「若しくは再処理事業者」を
削り、「廃棄し」を「廃物として保管し」に
改め、同条第二項中「及び第五十八条の二」
を「から第五十九条の二までの規定及び第
五十九条の四」に、「廃棄する」を「廃物と
して保管し、又は運搬する」に、「から第
六十条まで」を「、第五十九条の二及び
第六十条」に、「核燃料物質を運搬し」を「核
燃料物質（放射性廃物である核燃料物質を
除く。）を運搬し」に改め、同条第三項中「、
加工若しくは再処理」を「若しくは加工」
に改め、「、再処理事業者」を削り、同条の
次に次の一条を加える。

（放射線に関する監視及び測定）

第六十六条の二 国は、生活環境に対する
放射能の影響を防止するための措置を適
正に実施するため、政令で定めるところ
により、製鍊施設、加工施設、原子炉施
設、外国原子力船及び使用施設等の周辺
の大気、水質及び土壤について、放射線
に関する監視及び測定を行わなければな
らない。

2 国は、前項の監視及び測定の結果につ
いて記録の作成、保存その他政令で定め
る措置を講じなければならない。

3 国は、第一項の監視及び測定の結果を
公表しなければならない。

第六十七条中「、再処理事業者」及び「第
六十一条の二の二第一項第二号に該当する
場合における製鍊事業者並びに」を削る。
第六十七条の二第二項中「、第四十六条、
第四十六条の二」を削る。

第六十八条第一項中「第六十一条の二の
二第一項第二号に該当する場合における製
鍊事業者並びに」及び「、再処理事業者」
を削る。

第六十九条第一項中「、第四十六条の七」
を削る。

第七十一条第四項中「事業所外廃棄又は」
を削り、同条第五項中「、第二十条、第四
十四条第一項、第四十四条の四第一項、第
四十六条の五第一項若しくは第四十六条の
七」を「若しくは第二十条」に改め、「若し
くは第四十四条第一項の指定」を削り、同
条第六項中「又は当該再処理事業者（第四
十四条第一項の指定の申請者を含む。）」を
削り、同条第七項中「、第二十二条の五（第
五十一条第二項において準用する場合を含
む。）、第四十九条、第五十条第一項若しく
は第三項若しくは第五十条の二第二項」を
「若しくは第二十二条の五」に改め、「若し
くは再処理事業者」を削り、「第二十二条
の二第二項（第五十一条第二項において準
用する場合を含む。）、第四十四条の四第二
項、第四十六条の三、第四十六条の四、第
四十六条の六第二項若しくは第五十条の二
第一項」を「若しくは第二十二条の二第二
項」に改め、同項ただし書を削り、同条第
八項中「第十一条の二第二項（第六十一
条の二第二項において準用する場合を含
む。）、第三十六条第二項、」及び「事業所外
廃棄又は」を削り、同条第九項中「、加工
事業者又は再処理事業者」を「又は加工事
業者」に改め、「（再処理の事業を行ふ場合
における動力炉・核燃料開発事業団又は日
本原子力研究所に対するものにあつては、
内閣総理大臣）」を削る。

第七十二条中「若しくは第四十四条第一
項」、「第四十四条の四第一項」及び「若
しくは第四十六条の七」を削る。

第七十四条の二第一項第一号中「及び第

四十四条第一項」を削り、同項第二号中「、

第三十九条第一項及び第四十四条の四第一

項」を「及び第三十九条第一項」に改め、

同項第二号の二を削り、同項第三号中「、

第三十一条第一項及び第四十六条の五第一

項」を「及び第三十一条第一項」に改め、

同項第四号中「及び第四十六条の七第一項」

を削り、「並びに」を「及び」に改め、「及

び第四十六条の七第二項」を削る。

第七十五条第一号中「又は第四十四条第

一項」を削り、同条第二号中「、第四十四

条の四第一項」を削り、同条第三号を削り、

第七十五条第一号中「又は第四十四条第

一項」を削り、同条第二号中「、第四四十

条の四第一項」を削り、同条第三号を削り、

第七十五条第一号中「又は第四十四条第

一項」を削り、同条第二号中「、第四十五

条」を「又は第二十七条」に改め、同号を

同条第四号中「、第二十七条又は第四十五

条」を削り、同条第二号中「、第四十四

条の四第一項」を削り、同条第三号を削り、

第七十五条第一号中「又は第四十四条第

一項」を削り、同条第二号中「、第四四十

条の四第一項」を削り、同条第三号を削り、

第七十五条第一号中「又は第四十四条第

一項」を削り、同条第二号中「、第四四十

条の四第一項」を削り、同条第三号を削り、

第七十五条第一号中「又は第四十四条第

一項」を削り、同条第二号中「、第四四十

条の四第一項」を削り、同条第三号を削り、

第七十五条第一号中「又は第四十四条第

一項」を削り、同条第二号中「、第四四十

同号を同条第五号の三とする。
第八十条第一号中「、第四十七条」を削る。

第八十二条第一号中「、第十七条若しくは第四十六条の二」を「若しくは第十七条」に改め、同条第一号の二中「(第五十一条第二項において準用する場合を含む。)」を削り、同条第二条中「若しくは第四十六条の四」を削る。

第八十三条中「、第四十四条の四第二項若しくは第四項、第四十六条の六第二項」を削る。

第八十三条第一号中「、第五十条第一項」を削り、同条第二号中「、第五十条第三項」を削り、同条第三号中「第十一條の二第二項（第六十一条の二の二第二項において準用する場合を含む。）」を削り、「第三十六条第一項若しくは第二項、第四十九条」を削り、同条第五号中「、第五十八条第一項（第六十六条）に改め、同条第四号の二を削り、同条第五号の三を同条第五号の二とし、同条第五号の四中「(第六十一条の二の二第四項において準用する場合を含む。)」を削り、

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(罰則に関する経過措置)

第一条 この法律の施行前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。

(経過措置等を定める法律の制定)

第三条 この附則に定めるもののはか、この法律の施行に伴い必要な経過措置、関係法律の整備その他の事項については、別に法律で定める。

第二条 第十一条の二第一項、第二十一
二の二 第十一条の二第一項、第二十一
条の二若しくは第三十四条の二の規定
又は第五十八条第一項（第六十六条第一項
二項において準用する場合を含む。）の規定
規定に違反した者

理由

使用済みの核燃料物質その他の放射性廃物

は最も厳格な管理を要する有害で処分困難な廃物であるため、放射性廃物についての発生者の保管責任を明確にするとともに、放射性廃物の搬出及び再処理を規制し、もって放射

性廃物による環境汚染及び健康被害を防ぐ必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

第一に、放故にまた、安易に敷地外へ持ち出して、運搬したり、廃棄処分したりすることが許される性質のものではなく、あくまでも発生者自らが発生敷地内において、恒久的に回収可能な状態で管理貯蔵すべき物であります。

一九八六・五・一二

原子力基本法及び、核原料物質、核燃料物質 及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正 する法律案の提案理由説明

私は日本社会党・護憲共同を代表しまして、ただいま議題となりました「原子力基本法及び、核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律案」について、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

償の発生者責任が免責されかねない事態になつております。国が厳格に実施すべき検査等を民間機関に代行させることによつて、安全性の確保が犠牲にされようともしておりま

す。

使用済核燃料再処理施設についてはパイロットプラントでさえ事故続きで、根本的な解決は不能な実情にあるにもかかわらず、その四倍もの規模の商業施設を建設するという危険きわまりない計画が、強行されようとしております。

多くの国民が心配する中で、近年強引につくられてきた原子力発電所の稼動によつて、多量の放射性廃物が生み出されていますが、それらを無謀にも敷地外に持ち出し、遠く運搬して安易に廃棄しようとする動きが急になつております。しかもそのためには「廃棄事業者」なるものが設けられ、安全確保、損害賠償

を見るまでなく非常に有害であります。しかも再処理によつて抽出されるプルトニウムは、低濃縮ウランにくらべて余りにも高くなき、それを使用する高速増殖炉の発電コストも、およそ経済性は成り立ちえないほど高くつくことが、フランスの大型実証炉において最近あらためて実証されたところであります。

アメリカではすでに再処理工場の建設計画が中止され、使用済燃料が再処理されぬままで長期貯蔵され始めております。イギリスでもセラファイールドの実態を調査した下院の環境問題委員会は、建設中の再処理工場を含め、再処理の必要性そのものを再検討するよう求

める報告書を提出しております。

特に日本の国民にとって、水産物は蛋白源等としてかけがえのないものであり、これが放射能によつて汚染されることは、なんとしても防がなくてはなりません。

以上が、この法律案を提案した理由であります。

次にこの法律案の概要を御説明申し上げます。

その第一は、原子力基本法において、「目的」の中に、放射性廃物（使用済み核燃料を含む）の発生者の保管責任を明確にすることによつて、放射性廃物による災害の防止を図ることを明記いたしました。

第二は、同法の「原子炉の管理」に「放射性廃物の発生者の管理・保管責任」を加え、放射性廃物は発生者自らの責任において、安全の確保のための管理の可能な状態で、十分な保安措置を講じつつ、恒久的に保管しなければならないことといたしております。

さらに具体的には、核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律において、次のような改正を行うことといたしております。

第一に、製鍊、加工、原子炉の設置、運転、核燃料物質の使用等の各事業者等は、放射性廃物をその発生する工場又は事業所内に設置された廃物保管施設において、安全の確保の

ための管理の可能な状態で、恒久的に保管しなければならないことといたしました。

第二に、各事業者等は、放射性廃物の保管について、総理府令、通産省令で定める技術について、内閣総理大臣及び通産大臣は、放射性廃物の保管に関する措置が前項の技術上の基準に従つて保安のために必要な措置を講じなければならぬものといたしました。

第三に、内閣総理大臣及び通産大臣は、放射性廃物の保管に關する措置が前項の技術上の基準に適合していないと認めるときは、各事業者等に対し、放射性廃物保管施設の使用の停止、改造、修理又は移転（当該工場又は事業所内の移転に限る。）、保管の方法の指定その他保安のための必要な措置を命ずることができることといたしました。

第四に、外国原子力船運航者も、日本の領海内において放射性廃物をその船内から持ち出し又は廃棄してはならないことといたしました。

第五に、再処理については、研究のみにとどめ、事業はしてはならないことといたしました。

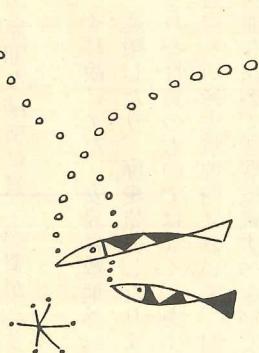
第六に、各事業者は放射性廃物の保管の委託をしてはならないことといたしました。

第七に、言うまでもなく、海洋への廃棄も、ひき続きしてはならないことといたしております。

第八に、国は、生活環境に対する放射能の影響を防止するための措置を適正に実施する

ため、各事業者等の施設周辺の大気、水質及び土壤について、放射線に関する監視及び測定を行わなければならないことといたしております。

以上、この法律案の提案理由及びその内容について、御説明申し上げました。御審議のうえ、速やかに御可決あらんことを切望いたします。



第一条の次に次の二条を加える。
(研究交流に関する基本方針)

研究交流促進法案に対する修正案

研究交流促進法案の一部を次のように修正する。

第十条を削る。

第九条中「管理する機関」の下に「(防衛庁長官を除く。)」を加え、同条を第十条とする。

第八条第二号中「又は防衛庁職員給与法第一条」及び「(防衛庁職員給与法第二十七条第一項において準用する場合を含む。)」を削り、同条を第九条とする。

第七条を第九条とする。

第六条中「研究」の下に「(国家行政組織法第八条の二の規定に基づき防衛庁に置かれる特別の機関又は当該機関に置かれる試験所、研究所その他これらに類する機関が行う研究を除く。以下同じ。)」を加え、同条を第七条とする。

第五条第一項中「又は自衛隊法(昭和二十九年法律第百六十五号)第四十三条」を削り、同条を第六条とする。

第四条を第五条とする。
第三条第一項中「(前条第二項第二号に規定する者を除く。)」を削り、同条を第四条とする。

第二条第一項第一号中「行政機関」の下に「(防衛庁を除く。以下同じ。)」を加え、同条第二項を次のように改め、同条を第三条とする。

2 この法律において「研究公務員」とは、試験研究機関等に勤務する国家公務員であつて、一般職の職員の給与等に関する法律(昭和二十五年法律第九十五号)第六条第一項の規定に基づき、同法別表第七研究職俸給表の適用を受ける職員(その属する職務の級が一級である者を除く。並びに同法別表第六教育職俸給表(一)の適用を受ける職員(教育公務員特例法(昭和二十四年法律第一号)の規定の適用又は準用を受ける職員を除く。)及び一般職の職員の給与等に関する法律別表第八医療職俸給表(一)の適用を受けた職員のうち研究を行う者として政令で定める者をいう。

第二条 国は、科学技術に関する国の研究に関し、国以外の者との交流を促進するに当たっては、平和の目的に限り、民主的な運営と研究者の自主性を確保するとともに、その内容を公開し、進んで全世界の科学技術の発展と国際友好に資するものとする。



「労働基準法の一部を改正する法律案」の提案 理由説明

私は、日本社会党・護憲共同を代表して、ただいま議題となりました「労働基準法の一部を改正する法律案」につきまして、その提案理由及び内容の概要をご説明申し上げます。

いまや、わが国は「経済大国」になつたと言われておりますが、それを支えている労働者の生活実態を見ますと、欧米先進諸国の水準に達しているとは、必ずしも言えません。

それは特に、労働時間や休日等に端的に見られます。それはまた今日、国際貿易摩擦の大きな要因の一つにもなつており、欧米諸国のが厳しい批判を招いているのであります。

労働省の資料で一九八三年の製造業、生産労働者の労働時間等に関する国際比較を見ますと、わが国の年間総実労働時間は二一五二時間であるのに對し、イギリスは一九三八時間、アメリカは一八九八時間、フランスは一六五七時間、そして西ドイツに至つては一六三時間と、わが国よりも実に五三九時間も

短いものとなつております。

その最大の要因は、完全週休二日制の一度に大きな差があることであります。すなわち、欧米先進諸国では、完全週休二日制が社会的に確立し、常識化しているのであります

が、わが国の場合には、完全週休二日制のもとで働いている労働者は、一九八四年の数字でも、四分の一強にすぎません。また、年次有給休暇についても差があり、欧米先進諸国では、その取得日数が二〇日ないし三〇日水準となつてているのに對し、わが国のは、一九八四年の数字を見ると、その付与日数で一五日程度、実際の取得日数は八日程度にすぎません。加えて、わが国の場合には時間外労働が異常に多く、それがわが国の悪しき特徴となつてゐるのであります。

国際貿易摩擦は一向に解消せず、わが国に対する国際的批判がますます高まり、輸出依存型から内需拡大型にわが国産業構造、経済構造を転換する必要があるという声が各方面から上がつてゐる中で、最近の政府関係審議会等の報告などにおいても、労働時間短縮の必要性が指摘されております。例えば、この四月二十四日に発表された国民生活審議会の「人生八〇年時代の経済社会システム構築の方向」に関する報告は、二〇〇〇年までに年間労働時間を一八〇〇時間程度に短縮する必

いることになります。

しかも、一九七三年のいわゆる石油ショック後の動向を見ますと、欧米諸国においては、その経済的困難の中で、むしろ、失業者の増大に対処し、社会的ワークシェアリング、つまり仕事の分ち合いを推進する観点からも、労働時間の短縮が行われてきたのに対し、わが国の場合には、石油ショック以前には少しづづ労働時間の短縮が進んできておりました

が、その後は、足踏み状態になり、むしろ逆に、やや増加する傾向さえ見られることは、見過ごすことができません。その一方で、わが国の、いわゆる「完全失業者」数は、一九七三年の六八万人から一九八五年には一五六十人へと増え続け、また「完全失業率」も、一・三%から二・六%へと高まつてゐるのが実情であります。

国際貿易摩擦は一向に解消せず、わが国に対する国際的批判がますます高まり、輸出依存型から内需拡大型にわが国産業構造、経済構造を転換する必要があるという声が各方面から上がつてゐる中で、最近の政府関係審議会等の報告などにおいても、労働時間短縮の必要性が指摘されております。例えば、この四月二十四日に発表された国民生活審議会の「人生八〇年時代の経済社会システム構築の方向」に関する報告は、二〇〇〇年までに年間労働時間を一八〇〇時間程度に短縮する必

要がある、としています。労働時間の短縮について

は、いまや、まさにわが国世論の一致するところとなつてゐる所以であります。

わが党は、このような状況にかんがみ、完全週休二日制等の実現のために、労働基準法の改正を提案する次第であります。

次に、この改正法案の内容についてご説明申しあげます。

第一は、週休二日制についてであります。

この改正法は、労働者に対して、毎週、少なくとも連続した二日の休日を与えるべきものとする意旨であります。現行法第三十五条は、「毎週少なくとも一回の休日を与えるべきもの」と定めておりますが、これを「連続した二日の休日」と改めることであります。

また、これに伴つて、第三十二条の週労働時間は、現行の「四十八時間」以内を「四十時間」以内に改めることにいたしております。

従つてまた、第六十条第二項の、満十五歳未満の年少者の週労働時間についても、現行の「四十二時間」を「三十五時間」に改めることにいたしております。

この改正法は、第三十七条の、時間外労働の賃金割増率を、現行の二五%から、五〇%引き上げについてであります。

この改正法は、第三十七条の、時間外労働の賃金割増率を、現行の二五%から、五〇%引き上げるものとすることをいたしております。

ます。

また、休日労働及び深夜労働の賃金割増率については、現行の二五%から、一〇〇%にわたるものに改めて提出することとし、以来、引き上げるものとすることとしたしておあります。

第三に、労働時間及び休憩の特例の廃止についてであります。

すでに昭和五六年二月六日付けの労働省令第五号により、第四十条に基づく特例のうち、労働時間については基本的に廃止することがなきものとする意旨であります。現行法第三十五条は、「毎週少なくとも一回の休日を与えるべきもの」と定めておりますが、これを「連続した二日の休日」と改めることであります。

また、これに伴つて、第三十二条の週労働時間は、現行の「四十八時間」以内を「四十時間」以内に改めることにいたしております。

従つてまた、第六十条第二項の、満十五歳未満の年少者の週労働時間についても、現行の「四十二時間」を「三十五時間」に改めることにいたしておあります。

以上、この法律案の提出理由及びその内容につきましてご説明申し上げました。

最後に、この改正法は、中小企業における完全実施のための準備期間について配慮し、一年後の昭和六一年四月一日から施行するものとすることをいたしております。

従つてまた、第六十条第二項の、満十五歳未満の年少者の週労働時間についても、現行の「四十二時間」を「三十五時間」に改めることにいたしております。

なお、この際、特に付言しておきたいのであります。今回わが党が提出いたしました労働基準法改正案は、すでに八年前にわが党が提出いたしましたものと、ほぼ同じ内容のものであります。当時、労働時間短縮の機運が高まつてまいりましたのに対応して、わが

党は、それ以前に提案しておりました労働基準法改正案について、完全週休二日制等に絞ったものに改めて提出することとし、以来、繰り返し提出して、各党のご賛同をお願いします。

しかし、その後の推移、今日の諸情勢をかんがみれば、労働基準法の改正による完全週休二日制の実現等は、わが国緊急の課題であると考えます。

労働基準法については、次の通常国会において、労働者の概念、労働契約や就業規則のあり方、退職手当の支払い確保のあり方等を含め、その抜本的改正が議論される日程になつてゐることは、周知のことであります。また、これに対応して、労働時間法制については、労働四団体等の統一改正要求がまとめられてゐることも聞き及んでおります。

しかし、完全週休二日制の実現等は、先ほども指摘いたしましたように、わが国緊急の課題であります。こうした事情について、是非ともご賢察され、また、この法律案が、労働団体のみならず、未組織の労働者を含むわが国の四三〇〇万労働者とその家族の切実な要望に応えるものであると同時に、わが国に対する様々な国際的批判に応え、わが国経済社会のあり方を転換するために欠かせないものであることをも十分に勘案され、ご審議の

上、速やかにご可決あらんことを、心からお願ひ申し上げる次第であります。

一九八六・五・一〇

スパイクタイヤ問題と車粉公害対策について

日本社会党政審議会
スパイクタイヤ対策特別委員会

一、「スパイクタイヤ対策特別委員会」の活動の経過

冬の間、スパイクタイヤを履いた車がもたらす粉じん公害や、輪だち掘れなど道路の損・摩耗による被害が北海道、東北地方を中心、共通した深刻な社会問題になつてゐる。こうした状況を解決すべく、「スパイクタイヤ

対策特別委員会」（戸田菊雄委員長）は、昨年六月に発足した。以来、「委員会」はスパイクタイヤ問題に関する調査、研究の一環として、
①スパイクタイヤ問題に対する関係中央六省庁の取組み、②タイヤメーカーの立場から、
日本自動車タイヤ協会（JATMA）の同問題に対する認識と対応、③ユーザーの立場か

(1) 関係中央六省庁の取組み

スパイクタイヤ問題に関して政府は、一九八三年三月、「スパイクタイヤ問題関係省庁連絡会議」を設置し、環境・建設・運輸・通産・自治・警察の各省庁でおこなつて、各種調査研究、今後の取組み等について、情報交換を行なおうとしている。だが、次の各省庁の取組みにみられるように、実効性のある具体的対策はとられていない。

① 環境庁……一九八二年七月、「スパイクタイヤによる粉じん等対策調査検討会」を設置し、五ヶ年計画で、スパイクタイヤによる粉じん及び騒音の実態調査、国内・国外

ら、日本自動車連盟（JAF）によるスパイクタイヤとスタッドレスタイヤの性能比較、
④関係労働組合の取組み等について事情聴取をおこない、さらにスパイクタイヤ問題の解決をめざし、早くから先進的な取り組みを開始している。北海道・札幌市、宮城県・仙台市へ「実態調査団」を派遣した（三月三一日、四月一日）。

以下は、①～④の概括的な集約であり、二、スパイクタイヤ問題の解決と対策、以降の論述は、「実態調査団」の「報告」をもとに、この問題に関する「委員会」の基本的な見解と対策をまとめたものである。

② 建設省……一九八三年一〇月、(社)日本道路協会に委託して「スパイクタイヤ対策調査特別委員会」を設置し、二年がかりで、スパイクタイヤ使用を前提とした次のような対策を提言する結論を得た。①耐摩性アスファルト舗装の研究成果と現場舗装への応用、②スパイクタイヤの不要な期間の装

着抑制指導、(八)装着期間短縮等に効果的な箇所の除融雪(氷)の実施、(二)冬季運転技術の講習会の実施、(五)スタッドレスタイヤ等の防滑装置の開発(スパイクタイヤと同等の性能は不可能視)。(三)運輸省……問題解決のためにはスパイクレスタイヤ(ニス・タッドレスタイヤ)の性能向上、スパイクタイヤの改良、使用期間の制限、道路条件の整備、スピード制限対策が必要だとの認識のもと、公害の防止と安全確保の観点からタイヤ構造のあり方につき対策を図るべく、一九八三年以降スパイクタイヤの走行性能、使用実態、技術開発状況、構造基準、装着基準の調査、検討を行なっている。また、八三年一月には運輸関係団体等に対してスパイクタイヤ自肅協力の通達を出している。

(四)通産……タイヤ業界が自主的に設定するスパイクタイヤ「第一次」「第二次基準」の完全実施の促進、スパイクレスタイヤの性能向上、製品開発の指導、工業技術院のスパイク形状、材質研究を継続することとしている。

(五)自治……この問題は地方公共団体のみでは解決できないとし、国レベルでの具体的な対策を講ずべく、関係省庁との連絡体制下で対応していく、としている。

(六)警察庁……スパイクタイヤ使用の諸問題

について、積雪地域における交通実態、事実態を把握したうえで、交通安全とのかね合いに配慮して対応するとしている。

(2) 日本自動車タイヤ協会(JATMA)の認識と対応

タイヤメーカーの立場からJATMAは、「スパイクタイヤ問題の特殊性は安全性(メリット)と環境問題(デメリット)という二律背反を要素とする関係の問題」だとしている。そして、スパイクタイヤは「積雪・寒冷地の交通安全確保の有効な手段として、また物流円滑化など、日常生活に大きな貢献をし、自動車の活動範囲の拡大、稼働台数の急速な増加を生んだ反面、道路損耗、粉じん公害を生んだ」という事実は否定できないとしている。このようなスパイクタイヤ問題を解決するには、一つはスパイクタイヤの代替製品であるスタッドレスタイヤの性能向上と、二つはスパイクタイヤのスパイクピン打込みの本数と突出寸法について、自主基準の設定——「第一次基準」に次ぐ「第二次基準」の設定とその実施がある。この「第二次基準」は、従来のそれより道路損耗率三〇%軽減、安全性能九%低下が試算されており(第1表)、小型トラック、トラック、バス用タイヤは六年五月一日以降の生産品から適用、乗用者タイヤは八七年五月一日以降の生産品から適用され

ることになっている。ここで注目されるのは、スパイクタイヤの「安全性」を低下させても、タイヤメーカーは「環境問題」——被害の実態の深刻さへの配慮を選択せざるを得なかつたことである。しかし、これによつてスパイクタイヤがまき起す、「環境問題(デメリット)」が解決されるわけでは毛頭ない。

(3) 日本自動車連盟(JAF)によるスパイクタイヤとスタッドレスタイヤのユーザーエネルギー比較テスト

JAFは一般モニターと専門家(テストドライバー)が試乗して、冬用タイヤとして万能視されているスパイクタイヤと、雪道走行能力を従来のスノータイヤより大幅に向上させた第三の冬用タイヤである粉じん公害をまき起さない、スタッドレスタイヤの性能比較をおこなつた。(冬用タイヤについてユーザーレベルの走行・操縦性能テスト)一九八五年二月二十五・二六日、福島県磐梯山・母成グリーンライン頂上駐車場)

チエック項目は制動、登坂、一般走行の三つにわたり、その結果は運転技能による個人差はでるもの、総合的には二つのタイヤの間に性能上の大差ではなく、ただし制動力でスタッドレスタイヤはスパイクタイヤに劣るものの絶対的に低いというわけではなく、慎重なコントロールの要領をマスターすれば、ス

第1表 「スパイクタイヤ第二次基準による路面損傷軽減率及び氷上性能低下率」

—JATMA試算—

タイヤ			スパイクの形状	路面損傷低減率(%)	氷上性能低下率(%)	
種類	リム径	構造			制動性能	登坂性能
乗用車用	全	ラジアル	ピン	29	8	11
		バイアス	ピン	24	7	
小形トラック用	14以下	ラジアル	ピン	36	12	
		バイアス	ピン	24	7	
		ラジアル	ピン	22	25	
		マカロニ	ピン	42	16	
	15以上	ラジアル	マカロニ	22	25	空車9 積車2
		バイアス	マカロニ	42	16	空車33 積車10
		ラジアル	マカロニ	42	9	
		バイアス	マカロニ	42	9	空車7 積車2
トラック・バス用	全					
第1次基準対比 低減率又は低下率 (加重平均)				30(1) (同上)	9(2)	—

注：(1) 路面損傷低減率（向上）＝「スパイクタイヤの種類別・出荷本数構成比」
 　×「路面損傷係数」×「路面損傷低減率」の総和

(2) 氷上制御性能低下率＝「スパイクタイヤの種類別・出荷本数構成比」
 　×「氷上制動性能低下率」の総和

パイクタイヤとの能力差をそれほど感じなく走行できるという結果が出された。このテスト結果の詳細については後述する。

(4) スパイクタイヤ問題に対する関係労働組合の見解

この問題について全日本ゴム労連、全自交労連から、労働組合の立場からの意見を聴取した。両労組の見解の基本は次のように集約することができる。

① ゴム労連：①スパイクタイヤによる粉じん問題は重大な社会問題であり、その対策はスパイクタイヤにかかる、性能を同じくするスタッドレスタイヤの開発、促進である。しかし、スタッドレスタイヤの性能向上がはかられているものの、現状では理想的なスタッドレスタイヤの完成、すなわち現在のスパイクタイヤとの性能比較において、同等もしくはそれ以上の製品の完成は困難である。②スパイクタイヤによる粉じん公害は、産業公害というよりも生活型公害の要素があり、粉じん防止に対しては行政当局による徹底した、道路路面管理、市民、ドライバー、自動車関連業界などの各役割の分担で解決されねばならない。(③以上のことから、交通安全の見地にたつて、完全な代替製品が完成されるまではスパイ

第2表 「スタッドレスタイヤとスパイクタイヤの制動力・登坂力比較」
—JAFユーザーテスト

使用車種 FF車 = AT (アコード) / FR車 = 5速 (ジェミニ)

◎制動テスト (時速 40 kmからの急制動・5回の平均値)

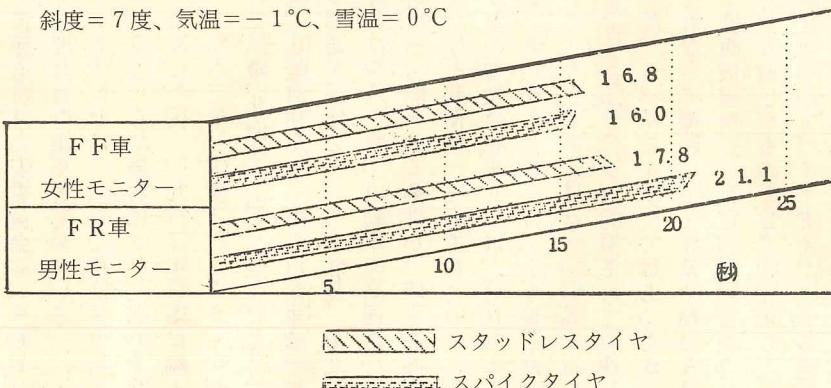
※テストデータ／路面=滑りやすい圧雪、気温=-2°C~0°C、雪温=-1°C

FF車 女性モニター		1.8.2	1.9.0		
FR車 男性モニター			2.1.6	1.8.2	
FR車 望月修			1.7.6	1.7.3	
(m)	5	10 1	15	20	25

◎登坂テスト (0~100 m発進加速・5回の平均値)

※テストデータ／路面=やわらかめの圧雪

斜度=7度、気温=-1°C、雪温=0°C



■ スタッドレスタイヤ

■ スパイクタイヤ

クタイヤの全面禁止は困難であり、当面の主要対策は粉じん防止、交通安全確保を両立できる行政当局の財政投資、施策が重要である。
② 全自交労連……ハイ・タク運転者の大

半は粉じん公害で健康不安を抱いており、またスパイクタイヤによる荒れた路面（輪だち掘れ等）にハンドルをとられるなどの事故の危険に常に直面しており、だが安全運転義務が第一義的に運転者に負わされて

いる現状では、スパイクタイヤに頼るという自己矛盾を強いられた状況にある。◎全面でのスタッドレスタイヤの信頼性が確立されていない、との認識が運転者の間では一般化しており、この背景には冬用タイヤとしてのスタッドレスタイヤの存在を知らないか、全く使用したことがないということがある。◎したがって、今後この問題で対策をたてるとすれば、法律や条例によって一挙にスパイクタイヤの使用禁止、スタッドレスタイヤの使用の強制をおこなうのではなく、運転者の理解と合意形成に努力を傾注し、段階的な問題の解決をはかること。そして、より安全性の高いスタッドレスタイヤの製品開発を急ぐとともに、四輪駆動車など完全な、動力性能に優れた車輌導入の促進が必要である、としている。

二、スパイクタイヤ問題の解決と対策 (1) 問題の所在

気象条件や地形が異なるとはいえ、北海道や東北地方などわが国の積雪・寒冷地での車の走行に際し、「安全性と利便性」を万能視され急速に普及したスパイクタイヤではあつたが、それは同時に、騒音や粉じん公害をもたらして健康不安を引き起し、道路標式を消失させたり、輪だち掘れをつくるなど交通事故

の危険性を生み、その結果道路の損・摩耗による補修費を年々増加させて、国・自治体に財政的圧迫を加えるなど、多岐にわたって否

定的な影響を及ぼしている。スパイクタイヤがもたらす車粉公害など環境汚染(破壊)は、直接の加害者もまた被害者であるという意味で、また車という多数で、広域に及ぶ移動発生源を対象とすることで、都市型、生活型公害の典型ということができる。そこでは、工場や事業所など固定発生源を規制の対象とする産業型公害として類型化することはできない。したがつて問題の解決にあたつては、国・自治体などの行政、タイヤの市場供給者であるメーカー・業界、ユーザーである市民、住民など関係者間の相互理解と、それぞれの責任の自覚や役割の分担にもとづく、一致した協力体制が必要とされる。

スパイクタイヤと車粉公害など被害の因果関係は、極めて明白なものがあり、この問題の解決にあたつては、発生源であるスパイクタイヤの使用を規制することをおいて他に、その抜本的な対策を考えることは難かしい。従つてスパイクタイヤの使用規制の手法と、それを可能ならしめる条件の整備、規制した場合に想定される新たな困難とそれへの事前、事後の対策を確立することなどが、この問題を解決する中心の課題になる。このような問題意識にたつて、スパイクタイヤ問題に

対する状況認識をさらに深めてみたい。

(2) スパイクタイヤ問題の変遷

わが国の場合、事故防止のため、積雪・凍結路上の車の走行時には防滑措置を講ずることが、道交法上規定されており、これにもとづいて各都道府県公安委員会は、それぞれの条例で必要な遵守事項を定めている。

スパイクタイヤは一九五〇年代スカンジナビア諸国ではじめて実用化され、次いで欧洲各国で普及した後、一九六二年日本に輸入された。一九六三年、国産スパイクタイヤが販売されて以降、北海道を中心にはじめ、その後、北陸自動車道、東北自動車道の福島以北の開通が契機となつて、北陸、東北地方でも急速に普及した。自動車の高速走行と長距離走行を可能とする条件が、防滑装置での「安全性と利便性」を万能視されたスパイクタイヤの普及に拍車をかけ、現在のところ北海道、東北地方などでは、小型車冬季のスパイクタイヤ装着率はほぼ一〇〇%に近い。

「安全性と利便性」が万能視されて急速な普及をみた、スパイクタイヤではあつたが、それにもなつて道路の損・摩耗や粉じん公害による健康被害など、否定的な影響がこれらの方で共通したものとして顕在化し、一九六七年北海道のスパイクタイヤによる道路損耗対策の着手をかわきりに、各自治体はスパ

イクタイヤの使用の自粛や、規制問題など、真正面からの取組みを開始せざるを得なくなつた。

しかしこれら関係自治体の取組みではあるが、その主眼がスパイクタイヤの使用期間制限、使用的自粛を指導するといった対策に終始している限り、スパイクタイヤ問題の解決のめどはたたず、車粉公害をはじめとする被害の実態の深刻さは年々、増していく一方の傾向にある。こうした状況に危機的な認識をし、問題解決にむかつて唯一、先進的な具体的対策を確立したのが、本年四月一日から制定期間内におけるスパイクタイヤの全面使用禁止(罰則を含む)を条例化した、宮城県の対応である。また札幌市においても、「車粉問題の解決にあたつては、これを健康影響を含む深刻な都市環境問題としてとらえ、その発生源であるスパイクタイヤの全面禁止を基本的な考え方とする」(札幌市スパイクタイヤ対策審議会「中間答申」・八五年一二月二日)ことの基本線を堅持した、審議会の「最終答申」を本年八月中にも得、それにもとづいた具体的な対応策の検討・条例化によるスパイクタイヤの使用規制が推進されようとしている。このような自治体の積極的な取組みに比べて國の対応は、根本において自治体まかせ、業界などの関係団体まかせの情報収集、調査・研究に終始しており、問題解決の主導的な役

第3表 「スパイクタイヤの使用期間制限に係る要綱等の制定状況」

道県市名	要綱等の名称	施行年月日	制限区域	制限期間
北海道	スパイクタイヤ使用自粛実施要綱	59. 4. 1 改正 60. 10. 5	道 北 道央・道南 道 東 道 北 道央・道南 道 東 全 県	5. 1～10.15 4.15～10.31 5. 1～10.31 4.20～10.31 4.10～11.10 4.20～11.10
青森県	スパイクタイヤ使要自粛指導要綱	59. 4. 1	全 県	4. 1～11.30
秋田県	スパイクタイヤ使用自粛指導要綱	58. 11. 1	"	4. 1～11.30
宮城県	スパイクタイヤ対策推進要綱	58. 11. 1	"	4. 1～11.30
（※）		60. 12. 1	"	"
新潟県	スパイクタイヤ不使用に関する実施要綱	58. 11. 1	全 県	4. 1～11.30
長野県	スパイクタイヤ使用自粛推進要綱	58. 11. 4	"	4. 1～11.30
富山县	スパイクタイヤ使用自粛要綱	59. 1. 18	"	3.15～12.10
石川県	スパイクタイヤ使用自粛推進要綱	58. 12. 1	"	3.15～12.10
福井県	スパイクタイヤ使用自粛要綱	59. 12. 1	"	3.15～12.10
鳥取県	スパイクタイヤ使用自粛要綱	60. 3. 5	"	3.15～12.10
福島県	スパイクタイヤ使用自粛要綱	60. 11. 1	"	4. 1～11.30
札幌市	スパイクタイヤ使用期間制限に係る指導要綱	58. 4. 1 59. 4. 1 改正 60. 3. 1	全 県	4.20～11.20 4.15～11.20
		改正		

* 宮城県は本年（86年）をもって4月1日～11月30日までスパイクタイヤ使用禁止を条例化した。

割の自覚に欠け、責任を回避してきたといつても過言ではない。

このような我が国に比して、スパイクタイヤ問題に取組む各国の状況はどうであろうか。わが国の積雪・寒冷地の気象や地形など、条件は同一でないことを前提にその規制のあり方をとりまとめる、次のようになる。

①全面使用禁止……西独、オランダ、カナダの一部の州、米国の一州（ただし、これらは除・融雪剤の散布等の積雪・凍結路面管理が前提となっている。②大型車のスパイクタイヤの使用禁止……オーストリア、フランス、イタリア、ベルギー、③使用期間の制限……フィンランド、ノルウェー、スウェーデン、スイス、オーストリア、ベルギー、米国の一州、カナダの一州、④スパイクタイヤ装着車の速度制限……フィンランド、ノルウェー、オーストリア、フランス、イタリア。

これら各国は、わが国のように積雪・凍結路上の走行時には防滑措置を講ずることを義務づけることは勿論、多くの場合、右のようなスパイクタイヤそのものの使用を規制する法律をもつてている。

(3) 粉じん公害による健康被害とスパイクタイヤ規制の合理的根拠

スパイクタイヤによる被害の実態は、粉じ

ん公害による大気汚染——人体への健康影響と、道路の損・摩耗に顕著にみられる。後者は道路補修費（ロードマーケット費、オーバーレイ（全面舗装改作）、ハッチング（穴埋）費用等）の年々の増加にみられる財政問題、輪だち掘れによる交通障害——交通事故の危険性などの問題を生んでいる。スパイクタイヤの使用規制を動機づけているのは、これら被害の実態が、受忍の限度を超えているからである。そこで、まず車粉じんの与える人体の健康影響について、考えてみる。

硬いスパイク・タイヤのピンは道路の舗装部分を容易に削りとり、ピンの細かい破片や道路表示ペイント成分の粒子や、道路舗装アスファルトの破片などが混り合った粉じんが、空中に飛び散り、大気を汚染するわけである。この大気汚染は、硫黄酸化物や窒素酸化物など他の汚染質に比して、粉じん濃度が格段と高まる点で特異な性質をもつていて、仙台市はスパイクタイヤ問題を考察するにあたつて、この粉じん問題から生ずる健康影響に早くから注目し、一九七九年一二月、冬期降下ばいじんの増加とスパイクタイヤ使用の相関関係を、「公害白書」で明確に指摘した。

仙台市は一九八二年一二月、「道路粉じん健康影響調査専門委員会」を設置し、粉じんの吸引状態の調査を開始した。この「専門委員会」で、東北大医学部・滝島教授グループ

は肺磁界測定装置を応用した道路粉じん吸入の人体影響の画期的な調査を行ない、日常道路粉じんにさらされている人々において、呼吸器系を中心に健康被害が生じていることを実証した。スパイクタイヤによる高濃度の粉じんを長期間吸入した場合、気管支炎症や肺機能障害をおこし、ひどい場合はじん肺症などを引き起しかねず、それも特に老齢者や子供など、弱者に被害が広がっていく可能性が高いことは、事態の深刻さを物語つてあまりある。

スパイクタイヤによる道路の損・摩耗によつて生じる実損額が、はたしてどの程度なのか、正確に計算することは難かしい。しかし、左の札幌、仙台の両市の道路対策費の統計をみてみると、スパイクタイヤが原因となつた道路損・摩耗の補修費等の負担が年々、増加している事実は否定することができない。

自らの健康を阻害されてもなお、住民が負担せざるを得ないこれら費用は、はたしてスパイクタイヤの「安全性と利便性」の効力とひき合うものなのだろうか。公共性の利益の概念にてらし合せてみて、スパイクタイヤがもたらす不利益性は、その効力だけをもつては補いえないものがある。スパイクタイヤの使用を規制する必要性の合理的な根拠の一端を、ここにみることができる。さらに、交通安全対策面からみて、「安全性と利便性」を万

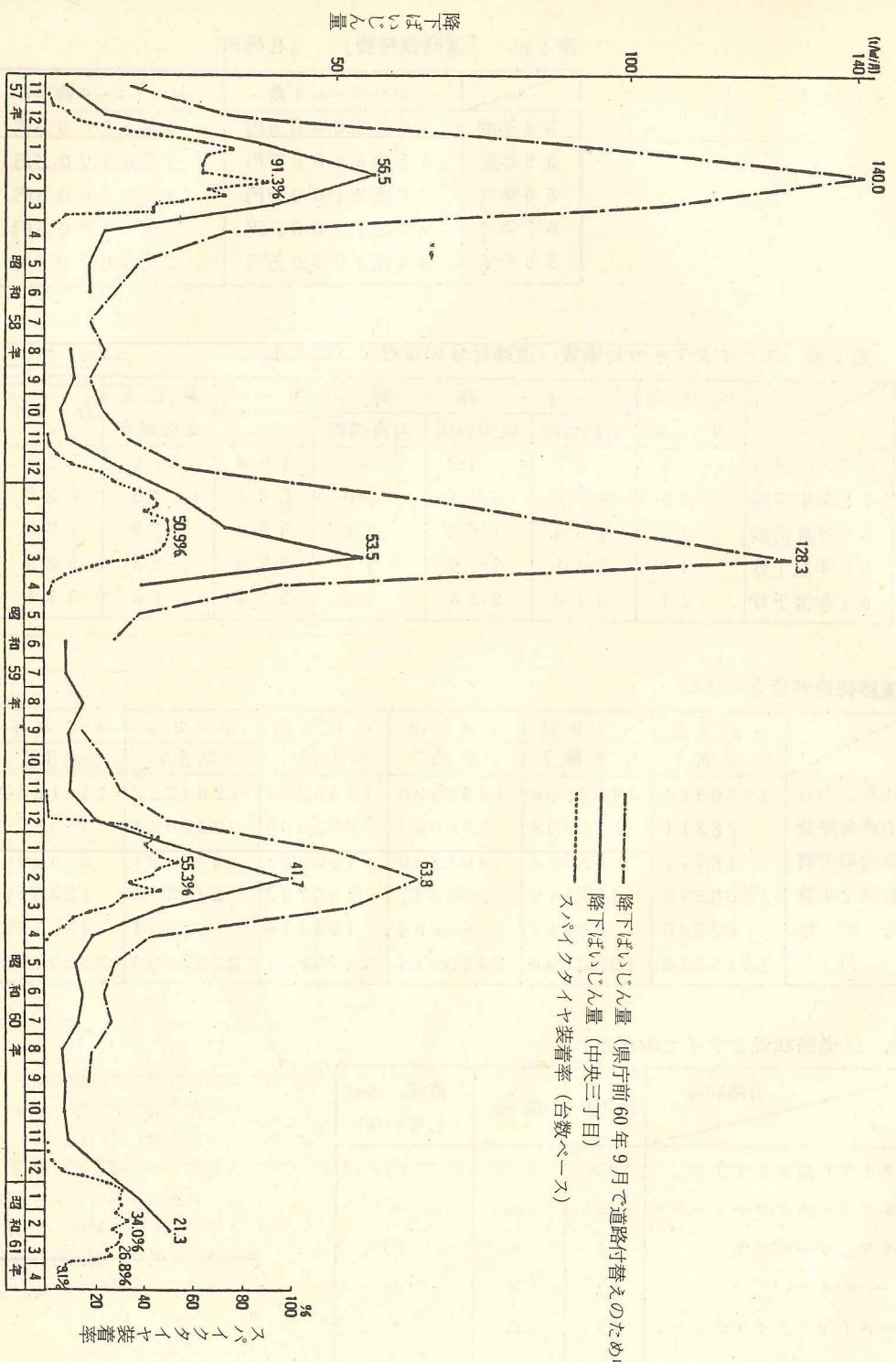
能視されたスパイクタイヤは、走行にともなつて道路標識を消失させ（※札幌市では、交通量の多い交差点箇所では僅か三日で完全に消失するという）、輪だち掘れをつくるなどして交通事故の危険性をうむなど、その効力に見合つた好ましい結果だけをもたらしてくれているわけではない。

(4) スパイクタイヤの使用規制と代替化の可能性

スパイクタイヤと車粉公害など環境汚染（破壊）、人体への健康被害の因果関係が明白になつていて、この問題の解決にあたつてはその発生源対策、すなわちスパイクタイヤの使用を規制することがもつとも望ましいことは前述した。その条件に、積雪・凍結路上走行の「安全性と利便性」を万能視されてきたスパイクタイヤの性能を代替しうる冬用タイヤが現実にあれば、一番よい。はたしてスタッドレスタイヤは代替化の可能性をもつタイヤなのか。以下で検証してみたい。JATMAによれば、「道路状況とタイヤの選定」に関し、次のような評価付けがなされている。

スタッドレスタイヤ（スパイクレスタイヤ）は、「スノータイヤの一種ではあるが、低温（〇°C以下）になつても硬化し難い特殊配合のゴムを使用したタイヤで、氷上の微少の凹をつつみこむことによつて摩擦抵抗を増加

第4表 「降下ばいじん量とスパイク装着率の相関関係」 (仙台市調査)



第5表 「道路保持費」 (札幌市)

	オーバーレイ費	ロードマーク修復費
54年度	10億5,600万円	1億4,200万円
55年度	18億3,900万円	1億6,300万円
56年度	18億6,100万円	1億8,300万円
57年度	26億1,200万円	2億100万円
58年度	44億4,000万円	2億3,600万円

第6表 スパイクタイヤ対策費（道路部分の推移）(仙台市)

(単位：百万円)

発生源 対策	道 路 対 策	粉じん 影響調査			合 計
		道路清掃	除雪融雪	塩害調査	
57年度実績	9	67	39	—	106
58年度実績	49	222	301	10	538
59年度実績	30	198	166	16	380
60年度予算	30	241	276	17	534
61年度予算	27	310	254	10	574

道路維持補修費の推移

(単位：千円)

	56年度 (実績)	57年度 (実績)	58年度 (実績)	59年度 (実績)	60年度 (当初予算)	61年度 (当初予算)
補修工事費	1,430,344	1,490,698	1,535,990	1,730,293	1,284,222	1,431,800
道路清掃費	78,311	117,708	278,953	262,568	333,093	335,820
除雪融雪費	16,379	38,914	301,330	166,084	276,494	254,200
直営工事費	208,542	199,119	206,847	196,793	247,537	182,690
その他の	82,240	86,257	95,954	124,119	85,654	145,490
計	1,815,816	1,932,696	2,419,074	2,479,857	2,227,000	2,350,000

第7表 「道路状況とタイヤの選定」

道路状況 タイプ	積 雪	凍 結	積雪、凍結 していな
普通タイヤ(夏タイヤ)	× ×	× ×	○
普通タイヤ+タイヤチェーン	△	△	×
オールウェザータイヤ	○	×	○
スノータイヤ	○	×	△
スノータイヤ+タイヤチェーン	○	△	×
スパイクレスタイヤ	○	△	△
スパイクタイヤ	○	○	×

注) 1 本表の記号は次の事項を示す。

○印=適している

×印=適していない

△印=やや適している

××印=条例により使用禁止

2 タイヤチェーン関連の△印は、
制動時の尻振り、旋回時の横滑り
が大きいことを考慮したものであ
る。

し、駆動、制動の効果を發揮する。ただし、氷上の凹凸が自動車の重さ等で溶けてしまう。
 ○C近辺の氷では効果は期待できない」(JATMA)とされ、「スタッドレスタイヤの氷上における制動性能は、現在スパイクタイヤの六〇、七〇%程度であるが、将来八〇%まで性能向上を図ることが可能となる。従つてこれ以上の制動性能を必要とする場合、スパイクタイヤやチエーンに依存せざるを得ない」(同上)という性能上の技術評価をタイヤメーカーなどでは与えている。

因みに、JATMAでは、車粉公害に業界とし対応するため、一九八二年にスパイクの「打込本数」と「突出寸法」を削減した「第一次基準」を設定、次いで「安全と公害のぎりぎりの許容限界をめざした」(同上)「第二次基準」を設定し、小型トラック、トラック、バス用タイヤの八六年五月以降、乗用車タイヤの八七年五月以降の適用を実施しようとしている。「第一次基準」では、「第一次基準」のそれよりも道路の損耗三〇%の軽減、氷上制動性能=安全面での9%の低下が試算されている。単純に考えてみれば、右の指摘からも解るように、スタッドレスタイヤと、「第二次基準」適用のスパイクタイヤとでは、近い将来の安全面での性能差は一〇%足らずまで縮まる。この一〇%足らずの性能差ははたして、積雪・凍結路上走行時の「安全性と利便

第8表 「スタッドレスタイヤ圧雪路性能公開試験」

(社団法人)日本自動車タイヤ協会 (JATMA)

(1) 試験の種類と項目

タイヤ	制動試験			登坂試験	
	圧雪		氷盤	圧雪	
	普通	滑り易い		普通	滑り易い
スタッドレスタイヤ	○	○	○	○	○
スパイク タイヤ	○	○	○	○	○
	○	○	○	○	○
試験の内容	ブレーキをかけてから止まるまでの制動距離を計測 速度: 40、60 km/h の 2 水準			登坂可能な勾配を求める	

(2) 試験結果

(1) スパイクタイヤとスタッドレスタイヤの性能比較 (FF)

① 制動性能 (指数)

路面 タイヤ 種類	普通圧雪		ツルツル圧雪		氷盤	
	40	60	40	60	40	50
スパイクタイヤ 第1次基準品 (10φ、114本)	100 (22.6m)	100 (49.0m)	100 (33.9m)	100 (75.0m)	100 (42.9m)	100 (64.2m)
スパイクタイヤ 新基準品試作品 (8φ、114本)	99	100	98	97	92	91
スタッドレス タイヤ	98	100	88	85	71	72
減速度による 計算摩擦係数 (スタッドレスタイヤ)	0.273	0.289	0.164	0.160	0.104	0.110

性」を万能視されているスパイクタイヤから、スタッドレスタイヤへの代替の可能性を阻害する決定的な要因になるだろうか。

次のデータは、①JATMA「スタッドレスタイヤ圧雪路性能公開試験」(八六年二月

三日・札幌市白石区厚別町、JATMA特設テストコース)の結果と、②先に紹介した、JAF「冬用タイヤについて、ユーモラルの走行・操縦性能テスト」の結果を表示したものである。

(2) 登坂性能 (F F)

路面 タイヤ種類	普通圧雪(勾配13%)	ツルツル圧雪
スパイクタイヤ (第1次基準品)	注意して運転すれば登れる	勾配13%以上
スタッドレスタイヤ	注意して運転すれば登れる	勾配7%以上10%未満

(2) スタッドレスタイヤ装着車両による性能差

① 制動性能(指数)

制動 車輪構造 初速度(km/h)	普通圧雪			氷盤		
	4WD	F F	F R	4WD	F F	F R
40	99	100	100	97	100	98
60	100	100	100	96	100	103

(注) 車両間の差は殆んど認められない。

② 登坂性能

車輪構造	普通圧雪(勾配13%)			ツルツル圧雪		
	4WD	F F	F R	4WD	F F	F R
登坂性能	容易に登れる	注意して運転すれば登れる	注意して運転すれば登れる	13%以上	7%以上 ~ 10%未満	4%以上 ~ 7%未満

J A F のテストに關し、(1)制動力テストで、
 ①運転技能の個人差がでる。②スパイクとス
 タッドレスの差はあまり認められない。③制
 動距離ではスタッドレスがやや長い。(2)登坂
 テストでは、①F F車とF R車の特性、運
 転者の個人差が出る。②スタッドレスが雪面
 のグリップ力にやや有利。(3)一般走行(走行
 印象)でのモニターの評価は、スタッドレス
 で①横滑りが少なく、制動も安心。②総合的
 にみてグリップ力がよく走行が安定。(3)一般
 ユーザーが安心走行できる速度は五〇km/
 h、上級者で七〇km/hが限度。(4)制動はじ
 めはややぶいが、その後の効きはよく、停
 止はコンスタンント。スパイクタイヤで、①横
 滑りするとコントロールしにくい、滑り出す
 と急激に滑る傾向がある。②制動力は確つか
 りして安心。(3)六〇km/hでは音がうるさく、
 乗り心地はあまりよくない。④流れ出してか
 らの車の姿勢の変化が大きく、車を立直しに
 くい、などの諸点がモニターから指摘されて
 いる。

両者のテスト結果を見る限りでは、氷盤上
 の制動性能に差異はあるものの積雪・凍結路
 上走行時の常識的な安全運転技能の完全な習
 熟とその向上を心がければ、スパイクタイヤ
 とスタッドレスタイヤの右の性能差をもつて
 して、ただちに安全面でのスタッドレスタイ
 ヤによるスパイクタイヤ代替の可能性を阻害

第9表 「冬用タイヤテスト」

1985年2月25、26日
JAFユーザー・テストプロジェクト

直線コース、滑り易い圧雪 気温 0°C~-2°C、雪温 -1°C

(1) 制動テスト記録／停止距離(m)

<スタッドレスタイヤ>

車名(タイヤ) ドライバー	1回目	2回目	3回目	4回目	5回目	平均	対スパイク 制動距離比
FR(5MT) 男性モニター	20	20	23	20	25	21.6	118.7%
FF(AT) 女性モニター	22	23	16	13	17	18.2	95.8
FR(5MT) 望月修							
スタッドレス1	18	17	17				
スタッドレス2	15	17	20	19		17.6	101.7

<スパイクタイヤ>

車名(タイヤ) ドライバー	1回目	2回目	3回目	4回目	5回目	平均
FR(5MT) 男性モニター	18	18	19	17	19	18.2
FF(AT) 女性モニター	19	18	19	19	20	19.0
FR(5MT) 望月修	18	17	17			17.3

(2) 登坂・タイム(秒) ゴール点計時

登坂7度、柔らかめの圧雪、雪温 0°C

<スタッドレスタイヤ>

車名(タイヤ) ドライバー	1回目	2回目	3回目	4回目	5回目	平均	スパイクとの 登坂タイム比
FR(5MT) 男性モニター	23.9	20.7	14.1	13.9	16.6	17.8	113.5%
FF(AT) 女性モニター	14.7	16.9	16.0	19.2	17.0	16.8	85.2%

<スパイクタイヤ>

FR(5MT) 男性モニター	20.1	28.2	21.5	15.9	19.6	21.1
FF(AT) 女性モニター	17.2	15.7	15.1	16.7	15.2	16.0

している決定的な要因になつてゐるとは考えにくい。むしろ、テスト結果を総体的にみれば、代替化の可能性は高いと判断してよい。

スタッドレスタイヤによるバイクタイヤ代替の可能性は高い、というこの結論は、バイクタイヤの使用規制が通年、全面規制も可能だということを意味している。しかし両者間の安全性能における決定的な差異は考えにくいとしても、代替化にともなう条件の整備は徹底してなされなければならない。つまり、国は第一義的な責任をもつて、積雪・寒冷地での路面管理、除融雪対策の徹底化や、きめ細い交通情報サービス体制の確立、ドライバー教育システムづくりなど、より一層の交通安全対策を強化しなければならない。

三、バイクタイヤ問題の全面解決にむけて

(1) スパイクタイヤ使用の通年、全面規制

バイクタイヤによる被害の実態が受忍の限度をこえようとしている状況で、この問題を解決するにはその発生源たるバイクタイヤの通年、全面規制が、一番望ましいことをわれわれは確認した。

前述したように今年から宮城県は、条例によつて四月一日以降一一月三〇日までの制限期間を設け、この間のバイクタイヤ使用を

に、国が主導的役割を果さなければならぬ段階に現状はあるといつてよい。

その際、われわれはバイクタイヤ使用の通年、全面規制こそが、この問題を最終的に解決することになる、としたわけであるが、

その手法は強権的な法規制であるよりも、自肅による社会的な規制を通して実現されるにこしたことはない。そして、スタッドレスタイヤの性能向上を中心に、バイクタイヤに代替される製品の開発、向上や、積雪・凍結路上走行で、より適した自動車の性能向上がはかられることが条件整備のためには必要となつてこよう。メーカーの社会的責任として

のこれら企業努力の要請とともに、国は行政指導に力を入れるべきである。また、道路管理体制を強め、除・融雪、清掃のより徹底化を図るため、国は道路維持補修費の補助枠を設けることや、車とで他県との協同体制が確立されねば実効性があがらないことなどあいまつて、被害の実態は以前と比べて相対的に軽減されることはあつても、問題の全面解決にはいたらない。宮城県条例化の運動が、積雪・寒冷地の他の自治体へと広がっていくことはもとより望ましい。が、受忍の限度をこえて深刻化する被害の実態からみて、自治体に問題解決の責任を押しつけたままでいる現状は改められなければならない。バイクタイヤ問題の全面解決に、国が主導的役割を果さなければならぬ

段階に現状はあるといつてよい。

(2) スパイクタイヤ禁止法案

スパイクタイヤの使用を全面的に規制するためには、環境汚染及び道路損耗を防止するためのスパイクタイヤの使用の禁止等に関する法律案（略称・スパイクタイヤ禁止法案）を構想してみた。その内容は、次の通りである。

環境汚染及び道路損耗を防止するためのスパイクタイヤの使用禁止等に関する法律案

滑り止めの性能を有するタイヤの研究開発に努めるものとする。

2 国は、前項の研究開発を推進するため、自動車用タイヤの製造の事業を営む者に対し、必要な資金の確保、技術的な助言その他の援助に努めるものとする。

(目的)

第一条 この法律は、スパイクタイヤを装着した自動車の運行に伴い発生する粉じん、騒音、道路の損耗等が、人の健康又は生活環境に著しい被害を生じさせ、かつ、道路における交通に危険を生じさせるものであることにかんがみ、スパイクタイヤの使用を禁止すること等により、人の健康の保護及び生活環境の保全を図るとともに、道路における交通の安全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「スパイクタイヤ」とは、路面を損耗するおそれのある政令で定める金属ピンその他の物をその接地部に固定した空気入りゴムタイヤをいう。

2 この法律において「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第一項に規定する自動車をいう。

3 この法律において「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第一条第一

項に規定する道路、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第二条第八項に規定する自動車道及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。

(スパイクタイヤ装着自動車の運行の禁止)

第三条 何人も、道路において、スパイクタイヤを装着した自動車（消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車を除く。）を運行してはならない。

(道路交通の安全の確保)

(道路管理者)

第四条 道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。）は、積雪或其他の車両の安全かつ円滑な運行を確保するため、除雪の実施、融雪設備の設置、タイヤチェーンの着脱場所の整備、積雪等に関する情報の提供その他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（性能の良好なタイヤの研究開発の推進）

第五条 自動車用タイヤの製造の事業を営む者は、スパイクタイヤに代わるべき良好な規

(第六条 第三条の規定に違反した者は、二十万円以下の罰金に処する。)

(附則)

この法律は、公布の日から施行する。ただし、第三条及び第六条の規定は、昭和六四年四月一日から施行する。

(理由)

スパイクタイヤを装着した自動車の運行に伴い発生する粉じん、騒音、道路の損耗等が、人の健康又は生活環境に著しい被害を生じさせ、かつ、道路における交通に危険を生じさせることにかんがみ、人の健康の保護及び生活環境の保全を図り、道路における交通の安全に資するため、スパイクタイヤの使用を禁止する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

スパイクタイヤの使用が禁止されるにあたっては、社会的なPRや、条件整備等の問題を考慮に入れて、この法律が施行されてから、三年間の猶予期間をおくことを附則において規定した。

「環境汚染及び道路損耗を防止するためのスパイクタイヤの使用禁止等に関する法律案」の提案理由の説明

私は、日本社会党・護憲共同を代表して、ただいま議題となりました「環境汚染及び道路損耗を防止するためのスパイクタイヤの使用の禁止等に関する法律案」について、提案理由のご説明を申しあげます。

冬の間、スパイクタイヤを履いた車がもたらす粉じん公害や、輪だち掘れによる道路の損・摩耗の被害が、北海道や東北地方などの積雪・寒冷地で、共通した大きな社会問題となつてゐることは、委員各位がすでにご承知のとおりであります。これらの地方において積雪・凍結路上の車の走行に際し、「安全性と利便性」が喧伝されて、一九六〇年代の初めより急速に普及したスパイクタイヤではありましたが、それは同時に騒音や粉じん公害をもたらし、道路標示を消失させたり、輪だち掘れをつくつて交通障害をうみ、道路の損・摩耗による補修費を年々増加させて、国や自治体に財政的圧迫を加えるなど、「安全性と利

便性」の効力だけでは補いきれない否定的な影響を、スパイクタイヤは今日ではもたらしていることが、明らかになつてゐるからであります。

なかでも、硬いスパイクタイヤのピンが道路の舗装部分を容易に削りとり、ピンの細かい破片や道路表示ペイント成分の粒子や、道

路舗装アスファルトの破片などが混じり合つて粉じんが空中にとび散り、大気を汚染し、その結果もたらされる人体への健康被害は、まことに深刻なものがあります。仙台市は、この問題について、一九八二年「道路粉じん健康影響調査専門委員会」を設置し、肺磁界装置を応用した道路粉じん吸入の人体影響の調査を積み重ねております。それによれば、スパイクタイヤによる高濃度の粉じんを長期間吸い込んだ場合、気管支炎症や肺機能障害を起し、ひどい場合にはじん肺症などを引き起こしかねず、それもお年寄りや子供たちに被

害が広がっていく可能性の高いことが検証されており、事態の深刻さを物語つてあまりあります。

宮城県は、本年をもつて、四月一日から一月三〇日までの制限期間を設けて、スパイクタイヤの使用の全面禁止を条例化し、各方面から注目を集めました。宮城県条例化の運動が積雪・寒冷地の他の自治体に広がつていいことはもとより望ましいことであります。しかし、これが関係者の長期にわたる数々の先進的かつ、地道な努力の大きな成果であるにも関わらず、制限期間外の状況が以前とは変わらないことや、車という広域、移動発生源を規制の対象としていることで、他県との協同体制が確立されていなければ実効性があ

がらないこととあいまつて、被害の実態は相対的に軽減されることはあっても、問題の全面的な解決には到らないことは言を待ちません。

受忍の限度をこえて深刻化する被害の実態からみて、自治体に問題解決の責任を押しつけたままでいる状況は早急に改善されなければなりません。スパイクタイヤ問題の全面的な解決にむけて、国が主導的役割をはたさなければいけない段階に現状はあります。そのために、本法案を提出した次第です。

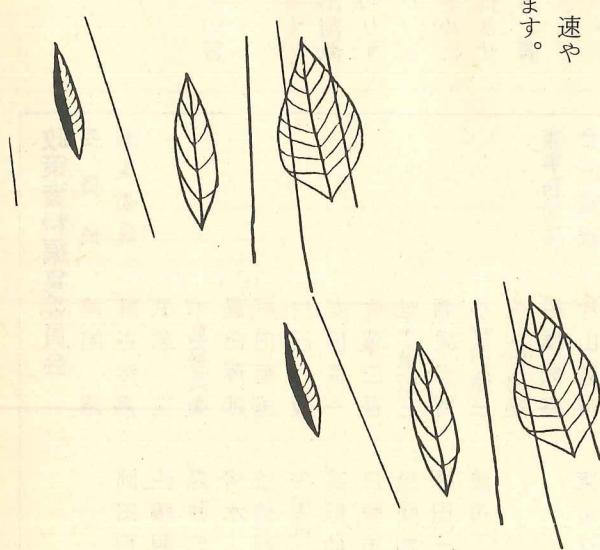
以下において、この法律案の概要をご説明申し上げます。

第一は、この法律案の目的であります。それをスパイクタイヤ装着車の運行に伴う粉じん、騒音、道路損耗等が人の健康、生活環境に被害を生じさせ、道路の交通に危険を生じさせていることに鑑みて、スパイクタイヤの使用を禁止することにより、人の健康の保護及び生活環境の保全を図るとともに、道路の交通安全に資することとしております。

第二に、この法律における「スパイクタイヤ」「自動車」「道路」のそれぞれについての定義を行なっております。第三に、緊急自動車その他の政令で定める自動車を除く、スパイクタイヤ装着車の道路運行の禁止を規定しております。第四に、スパイクタイヤの使用の禁止に伴い、その条件整備のための除・

融雪対策等の積雪・凍結路の車の運行に際しては、その安全かつ円滑な運行の確保のための措置をとることを道路管理者に義務づけております。第五は、タイヤメーカー及び国に対しても、スパイクタイヤに代わるより良好な冬用タイヤの研究、開発に努めることをしております。第六に、この法律に違反した者に対する罰則を設けております。さらに、この法律が実施され、スパイクタイヤの使用が禁止されるにあたっては、社会的なPRや必要な条件整備のため、三年間の猶予期間を設けることを附則において規定いたしております。

以上、なにとぞ充分なご審議のうえ、速やかにご賛同下さいますようお願い致します。



編集後記

六月一八日の参議院選公示に続き、二一日には衆院選が公示され、いよいよ同日選に突

を誰のが信用するだろうか。

「嘘つきは泥棒のはじまり」、そして「嘘をつくと地獄で閻魔様に舌を抜かれる」と、子供の頃によく言われたものだ。

中曾根首相は、党利党略、私利私欲を引き出しが違憲の疑いのある衆参同日選挙に突っ走った。「同日選挙はまつたく考えたことはない」「心の中は真っ白」と語ってきた。よくも白々しく「一億」〇〇〇万国民に嘘をつけ続けたものである。

ところが更に、である。中曾根首相は六月一一日、遊説先の札幌で諸改革の中で教育改革を重視し、とくに道徳教育を強調し、「両親を大切にし、先祖をうやまい、ウソをつかないこどもを育てたい」と演説した。さすがに会場はシラケムード一色だったというが、國民を愚弄するにもほどがある。真つ先に閻魔様に舌を抜かれる男が、子どもに道徳教育を語る資格はない。

中曾根首相はまた、「減税を断行する」と言
い、「大型間接税導入は考えていない」と強調

がきてはいることに憮然とする。これ以上の軍拡を許すことはできない。しかし、同日選挙で自民党に勝利させるようなことがあれば、かろうじて守っている「一%枠」の突破も必至であろう。

中曾根政治の本質を具体的に徹底して暴露し、彼の政権維持の野望を打ち碎き、自民党の過半数割れをかちとるために全力をつくさねばならない。

委員長	編集委員	資料編集委員会
嶋崎	細谷治嘉	木島喜兵衛
武部	文	島田琢郎
細谷治嘉	佐藤觀樹	木島喜兵衛
讓	森井忠良	島田琢郎
岡田利春	松浦利尚	村沢
佐藤觀樹	清水勇	安恒良一
森井忠良	日野市朗	佐藤三吾
渡辺三郎	押田三郎	瀬尾忠博
渡辺	福間知之	五十嵐広三
渡辺	高杉廸忠	佐藤勝美
渡辺	岡田利春	佐藤成幸
渡辺	佐藤觀樹	小林高摩三
渡辺	森井忠良	片山甚市

策資料	購読料	お知らせ
定価	一部	三〇〇円
送料	一部	五〇円
年間購読料	四二〇〇円	(前納)
ご送金は左記へお願いいたします。		
郵便振替	東京8-80821	
又は		
大和銀行	衆議院支店	
普通	203888	
日本社会党政策審議会		

昭和50年10月9日第三種郵便物認可
1986年8月1日発行
政策資料第239号
毎月1回1日発行

編集人 政策資料編集委員会
発行人 嶋崎謙
発行 日本社会党政策審議会

〒100
東京都千代田区永田町2-2 衆議院第一議員会館
電話 東京03(581)5111 内線3880~4

定価300円 (送料 50円)
