

運輸委員會會議録第三十一号

昭和三十一年四月二十五日(水曜日)

午後二時一分開議

出席委員

委員長 松山 義雄君

委員 今松 治郎君 日井 莊一君

理事 木村 俊夫君 理事 山本 鶴吉君

理事 山本 友一君 理事 青野 武一君

理事 中居英太郎君

有田 喜一君 伊藤 郷一君

關谷 勝利君 中嶋 太郎君

濱野 清吾君 堀内 一雄君

松田 鐵藏君 井岡 大治君

下平 正一君 山口丈太郎君

小山 亮君

出席國務大臣

運輸大臣 吉野 信次君

出席政府委員

運輸按官 (港務局長) 天竺 良彦君

運輸事務官 (鐵道監督局長) 權田 良彦君

中央氣象台 長事務代理 吉村 順之君

委員外の出席者

運輸事務官 (港務局長) 大森 重義君

日法国有鐵道參事 (運輸局長) 竹内 外茂君

專門員 志鎌 一之君

四月二十四日

白棚鐵道開通促進に関する請願 (鈴木義男君紹介)(第二〇八一号)

自動車泥除備付に関する請願 (井出一太郎君紹介)(第二〇九九号)

飯山、新井間の鐵道敷設に関する請願 (井出一太郎君紹介)(第二二〇〇号)

号)

道路運送法の一部改正に関する請願 (床次徳二君紹介)(第二二〇一号)

同(高橋等君紹介)(第二二〇二号)

鳥居駅隣止反対に関する請願 (八木一郎君紹介)(第二二〇三号)

港灣運送行政調査に関する請願 (正木清君紹介)(第二二二五号)

京都市内東海道線を高架式に改築の請願 (關谷勝利君紹介)(第二二二六号)

身体障害者の無賃乗車に関する請願 (鈴木周次郎君紹介)(第二二二七号)

猫崎先山頂上に航路標識灯設置の請願 (有田喜一君紹介)(第二二二八号)

の審査を本委員会に付託された。

本日(友)委員長代理 ただいまより運輸委員會を開会いたします。

委員長が所用がございまして、御指名によりまして理事である私が委員長の職務を代行いたします。

陸運に関する質疑の通告がありまして、これを許します。青野武一君。

○青野委員 鐵道監督局長と運輸局長に私はお尋ねしたいと思ひます。それはきよの新聞を見てみますと、四月二十四日、きのうですが、夜中の二時

四十分ごろ、東北本線須賀川駅構内の福島県須賀川市栄町付近で、五十一両連結の大宮發青森行下り急行貨物列車がトラックと衝突をいたしまして、かなりひどい転覆の仕方をしておりますが、新聞の報道によると機関車の機関士が非常に大きなけがをした、それからトラックの運転手が死んでおる、こういう記事でございましたが、これは一体どこに原因があるか、私どものような多少専門的立場にあるものが考えますと、かなり常識的に考えても、どういふところにはおぼろげながらわかつておりますが、一般の国民はまた國鉄が大きな事故を起した、洞爺丸、紫雲丸、その他踏み切り等で大きな事故を起す、すぐ國鉄当局の失態ではないかと、いつたような先入観を持って、そういうように早急に判断をしたがるものであります。でありますから、この衝突転覆の原因がどこにあったか、それは列車は、御承知の通りカーブで、駅の近くになっておりますから、かなりスピードを落しておいたことは新聞の記事にもありますが、トラックが飛び込んできたところに機関車が衝突をいたしました、こういうことは常識で判断すればすぐわかることですが、ややとするとと國鉄側に何か大きな失策があったのじゃないかと考えやすいものですか、その原因について集めました情報に基いて一つお答えを願ひたいと思ひます。

○權田政府委員 昭和三十一年四月二

十四日、昨日でございますが、二時四十分には東北線の須賀川駅構内で今お話になりましたような事故がございました。この踏み切りは第四種で、踏切番がついてない、また警報機もついていない踏み切りでございますが、ただいままで判明いたしております原因は、この一五一列車という貨物列車でございますが、五十一両の貨車を連結いたしまして進行をいたしておりましたところ、ここを通ります直前に、左側からトラックが踏み切りに入ってきたのを発見いたしまして、急停車手配をとりましたが、これが及ばなかった。従ひまして左側から参りましたトラック運転手が、踏み切りで一たん停止せずに直前横断をいたしまして、その直前横断を発見いたしまして急停車手配をとりましたが及ばず、これと衝突した、こういう実情がたゞいままでのところ判明いたしております。

○青野委員 これは死亡者が一名くらいに限度にとどまりましたことは不幸中の幸いでありまして、負傷者あるいは死亡者の応急処置、それから復旧作業等がもうほとんど完成されておると思ひます。新聞の記事の報道によりますと、國鉄職員、これは現場職員ですと、國鉄職員、地元の消防団から二百名、自衛隊が五十名、合計三百五十名の諸君が復旧のために非常な努力をしておるということが書いてございまして、それがそれについて復旧は何時ごろに完成したか、それから機関車の横倒しあるいは貨車等が脱線したり転覆し

ておりますし、それに従つてレールとかまくら木、そういうものの損害が相当あると思ひます。機関車あたりはどの程度の損害であるか、あるいはまくら木、レール等、それから貨車、そういうものを大体見積りまして、どの程度の損害額が今度の惨事で出るだろうか。それと重ねて御質問申し上げますが、スピードの点とカーブの関係はどうであつたか、それはトラックが直前横断をやつたために急停車をして応急処置をとつたところとつちがいが、これは普通の場合とは違ひまして、一べんずつとゆるいカーブを通過して、須賀川駅の近くでありますから相当スピードは落しておることは、われわれも常識で判断できるのですが、それをトラックがどつと直前横断をやつた、急停車をすれば勢いその急停車自身が五十一両の貨車転覆の大体の原因になったのじゃないか、こういうことも考えられるのですが、カーブとスピードの関係それから今度の場合とは別といたしまして、将来こういう転覆事件は防止できないのかどうか、不可抗力に類するかどうか、これがもし急行の場合、客車であつた場合に、一体この惨事の大きさはどうなつておるか、それはおそろく文字通り阿鼻叫喚の惨状を呈しておるのじゃないかと思ひます。これはトラックの運転手が死亡して機関車の機関士が一人重傷を負うた程度でとどまつておりますけれども、これが十二、三両連結した客車で、しかも急行なんかであつた場合に

一体どういふ惨事が生まれるか、そういうことを考えますと、将来こういつたような転覆事件の防止ができないものかどうか、今日の国鉄の技術においてどういふことになるかということをお尋ねしたいと思ひます。

○竹内説明員 お答えいたします。最初にお話のございました復旧の時間等につきまして申し上げますと、上り線は昨日の十八時二十五分に復旧をいたしております。下り線はけさの六時三十分に復旧をいたしております。この復旧は非常に時間的に長うございまして、非常に御迷惑をかけた点が多いのでございますが、たまたま電話報告によつてこの実情等を見ますと、約四十メートルくらいのところは貨車約十両がくしの歯のようになっておりました、これをはずして片づけるということに非常に手間をとりました。従いましてその間輸送をいたしましては連絡のバス等を利用いたしまして徒歩連絡をいたしたのでございますが、こういった大きな事故の復旧になりますと、レッキング・クレーンと申しまして貨車そのものをすり上げるものがございます。これがたまたま郡山附近の長町からそれを取り寄せて復旧にかかったのであります。多数応援いただきましたのでございますが、その応援できる範囲と申しますのは、その本物を取り片づけますまでの下準備とか、あるいは荷物のおろしとか、そういうものにかかりまして、本格的に復旧いたしましたのはこのレッキング・クレーン到着後のことでございます。

それから第二問のカーブについてのお話でございますが、現場は六百メートルのカーブでございます。われわれ

の鉄道のカーブの制限速度と申しますのは九十キロになっております。ところがこの列車は速度の関係で、五十一キロと推定されておりますが、この五十一キロの速度で非常制動をとつて参りますと、約三百メートルくらいはどつても制動にかかるとございまして、この点今度の事故の防止には少し距離が短か過ぎましてうまくいかなかったことが考えられるのでございまして、なお原因について詳しく当時の状況等を調べたいのでございますが、機関士が何分にも重傷で入院中でございますので、その点本人の自供等がございませんで十分の調べをまだいたすわけには参つておりませんが、現場の事情からいろいろと推察して申し上げておるような次第でございます。

それから第三点の損害額でございますが、新聞には約一億円とかあるいは六千万円とかいふ言葉がありますが、これは目下仙台の管理局におきまして現場に急行いたしまして損害額、まくら木の破損状態あるいは車両の転覆復旧状態といったものを調査いたしておりますので、私の方で追つて調査が完了いたしましたら御報告いたしたいと思ひます。以上でございます。

○青野委員 これはくだらぬ質問に類するかも知れませんが、たとえば貨車の転覆等によりまして、何しろ夜中のことでありますから紛失等はなはいと思ひますが、五十一両の貨車はからではなかつたのでしょうか。

○竹内説明員 身入りが多うござい

ましたように大体の推定損害額一億円というのか、そういったものは新興陸送株式会社ですか、宮城県の瀬峰町日通支店に運送中の新車のトラックが衝突したと書いてありますが、新興陸送株式会社に對して国鉄側は損害賠償の要求ができるのかどうか。それから大事な点であります。これは技術的な問題になりましてからあるいは具体的な御答弁がでないのかと思ひますが、客車の場合のことを考えると非常に事が重大であり、将来に相当な不安をわれわれは持ちます。こういったようなトラックが一台乗り込んで、直前横断をやつて機関車がそれに乗りかけて三十メートルばかり引きずつていった。それがために機関車が転覆する、引いておつた貨車が転覆した。客車の場合には大へんなことになる。再三申し上げておりますが、これは極力スピードの点やカーブの点を考慮して、ある程度こういう転覆事件というものは防止できるのかどうか、今の国鉄の技術で、そういったような箇所は全国で相当あるのですか。その箇所は自動車が飛び込んでくる機関車と衝突して急停車をいたしたためにこういう惨事がその都度起るようでは、非常に不安を持たなければなりません。そういう点についてどういったような衝突転覆事件というものが技術的にある程度の防止ができるのか、防止ができないとすれば全然頭から不可抗力であるか、この点が、衝突転覆事件について広く国民に公式に発表しておかないと、非常な誤解を招くおそれがあると思ひます。今申し上げましたように新興陸送株式会社に對して損害賠償の要求ができるのかどうか、荷

物、貨物の紛失あるいは破損したといふようなものを総合計いたしました。まくら木、レールの取りかえ、あるいは貨車の損害、機関車の修理費、横倒しになった以上は機関車も——新規に作れば三千何百万円という金額ですが、おそろくボイラーなんかも相当な故障があるであらうし、いろいろな個所の修繕費が要すると思ひますが、そういったようなものが、御答弁によると大体一億円程度だと言つておられますが、そういったものを含めてどの程度の金額が損害賠償として、トラック会社に要求ができるのかどうか、それをお尋ね申し上げます。

○樺田政府委員 お答えを申し上げます。こういった事故の場合に、国有鉄道が事故を起した原因者に損害賠償の請求ができるかどうか、これはできる建前になっておりました。今までの例でも、明白に事故原因が向う側にあつて、その過失に基いてなした者に損害賠償を請求いたし、また損害賠償をとりました事例もございまして、今回の場合は先ほどお答え申し上げましたように、なお詳細にその原因その他を調査中でございまして、この調査の結果を待たなければ相なりませんのと、また損害額その他につきましても、今先生の御指摘のように紛失いたしました荷物があるとするれば、そういうこともやはり損害額に相なりますので、十分そういう点も取り調べました上で、この事故の原因が全く向う側にのみありますれば、そういった意味で在來の例にならつて適當なる補償措置が講じ得ると思ひますが、この点は今具体的な須賀川の事件についてどうするかという調査中でございまして、調

査の結果を待つてから国有鉄道を適當に措置せしめたいと存じております。なおお尋ねのいろいろな客車の場合、技術的な問題もございまして、運輸局長からお答えをいたします。

○竹内説明員 それでは最初に客車の場合にこういう事故が起きて、大きな結果となりはしないかというお尋ねでございますが、これは貨物列車と同様のことが起り得る可能性がないとは申し上げられません。ただ貨車等におきましては、木製車が多うございまして、しかも積み荷をしたものと空車のものと雜然と入つておられますので、この被害の程度というものはかなり大きくなつております。しかしながら客車におきましては車体が鋼製化されておりますので、まあ結果的には同じチャンスとしましてもこれは大きくならぬと思ひますが、御心配の点は確かにございまして、そこでこの踏み切りのこういった事故を防止することができないかどうかが御質問でございますが、現在の踏み切りには、三種の踏み切りがございまして、一つは第一種踏み切りと私どもが呼んでおりますが、これは踏切警手がおりますので、遮断機を上げ下げしております。この数が約三千でございまして、それから第三種踏み切りと申しますのは、警報機がついておりまして、列車が接近をいたしますと、赤の警報が点滅をいたして約千七百ございまして、そのほかのは、いわゆる一間以上程度の踏み切りにおきましては、線路に近づくところに警報といひますか、これから先百メートルほどのところに線路があると

いうことを表示して、線路のところには、バツテンをつけました装置がござい
ます。これはしかし自動的の何もの作
用をいたすものではございせん。こ
れを四種と呼んでおりますが、一間以
上のものが全国で三万六千ございま
す。その他作場道と称しますが、一間
以下のものを合せますと、私の数字
をちょっとはつきり記憶いたしてお
りませんが、約八万近くございませ
う。こういう実情でございませうが、こ
れに對しましてこういつた須賀川の踏
み切りは今の一間以上のものでござ
いまして、第四種の踏み切りで、いわ
ゆるバツテンの警告機がついておるも
のございませう。これは交通量の基準
がございまして、一応この交通量の基
準以上になりますと、今の踏み切りの
ベールといひますか、点滅したり、三
種にしたり四種にしたりすることにな
ります。こういうふうにいひまする
ば、第三種の場合はトラックの運転手
の方で無謀に走りまゝと事故を起し
ますが、踏み切手を付けたものは、
踏み切手の間違ひでもない限りは事故
を起さないことになりませう。これを完
全に除去しようと思はれます。これを
差にいたしまして、道路と線路とを
切つてしまふ、こういう方法がござ
います。従ひまして、こういうこと
れわれといひましては、この踏み切
事故の増加傾向に堪へがみまして、こ
ういつた設備を次々順序に應じて作
つておるような現状でございませう。

○青野委員 その点はよく了解するこ
とができました。しかし踏み切りにそ
ういつた点滅器であるとか、それから警
手が立ち番をしておるとか、それから
警告機がずっと何百メートルか手前
にあるといふような程度で——大体自
動車の運転手が鉄道線路の踏み切りに
かかった場合は、ちよいとバスの車掌
あたりが、汽車が今来ておらないとい
うことはもうわかり切つておること
で、右も左も汽車の姿が見えないのにも
かわらず、一つの習慣として一たん女
の車掌がバスからおりて、そして笛を
吹いて、大丈夫だ、とにかく前進して
下さいといふように、一つの習慣を
つけられればこれは絶対安全でしょう。
今回の場合は、目撃者の話によつても、
結局トラックが直前横断をしてとま
らなかつた、それが最大の原因になつて
おるといふように私も思はつておる
たことは、検査庁なり警察当局が調
べる基礎になつてくると考えられるの
ですが、結局国鉄の責任ではなかつた
としても、こういう問題については、
将来事故を防止する上から相当研究を
するのではないかと。それは金に糸目
をつけずに立休交差にすれば、ドイツ
のようにあるいは欧米先進国のように
れば、それは事故を防止することがで
きるが、さて今の場合に、全国でこ
事故のあつたような踏み切りが、今
話を聞くと八万からあるといふ。今
に事故のなかつたといふことが不思議
であります。あるいは酒を飲んだり、
とにかく自分の第六感でもつて、今
車は来ていないのだ、こういう考
もつてさあつと通り抜ける運転手も
あるのです。それが来たために五十一
の貨物列車がとにかく転覆するとい
うことは、かなり大きい衝動を受けたに
違ひないと思ふのです。御承知の通
り、カーブを右の方に回つていく場
合には、右側の線路はある程度勾配を

けて低くなつてゐる。逆に左の方に
回つていく場合に、左の方を低くしな
いと、これはそのたびに転覆すること
はわかつておる。ところが一定の速
を出してそのカーブをすつと通つて
く間は、そのレールの敷き方という
のは勾配は安全ですが、直前を横断
するトラックをよけようとして急停車
する場合にはやはりそこに無理がある
のです。やはり技術的には、そういう
勾配を普通の速度で通つておる間は
安全だが、急停車をしたという反動、
線路が勾配になつて、大きなカーブに
路が敷いてあるところで急停車をす
れば、一べんにその反動でひっくり返
るというところは、これは私も多少技
術的な点を研究しておりますから、こ
れは五十一両の列車が全部転覆した
と思ひませうけれども、そういうこと
にも原因がある。なるべくトラックを
大破しないように、乗つてゐる運転手
助手あたりにけがのないようにとい
う考え方から急にブレーキをかけて、
急停車したことと思ひますけれども、
こういう点についてもやはり技術的
に、その道の専門家の諸君が将来か
り具体的に研究していただかないと、
全国で八万カ所もあるところに将来
たかういふような問題が起つては大
んど私は考えるわけでありませう。

そこで運輸大臣にもお願いしたいの
は、十分具体的に鐵道に警察なり検
察あたりに出向いてお調べになつた
資料を基礎にして、あるいはこうい
うとであつたという真相を発表する
し、また一面には、荷主あるいは輸送を託
された小荷物の所有者等に損害を賠償
せねばならぬ場合があるれば、当然
この新興陸送株式会社のトラックを所
有しておる会社にその要求をすること
になります。果して一億幾らの損害
が——まあ一億圓とかりに言つてお
りますが、どの程度の金額が損害賠償
に値するかわかりませうけれども、それ
の一切の資料は官憲の調査によつて
それがはつきり固まつて、その上に立
つて、その資料に基いてそういうよう
な手段、方法が講じられることだと思
ふのであります。この機会に国鉄側
としては、今回は一たんトラックは停
止しなければならぬものが停止をせ
ずに、列車が暴走してゐるときにその直
前を横断したために起つた事故である
といふことを——やはり北海道の洞爺
丸の沈没事件とか、紫雲丸で相当の犠
牲を出した沈没事件とか、その他踏
み切りで進駐軍あたりの不注意によつて
静岡県のある踏み切りではまた問題を
起してゐる、そういうふうなことを
考えると、この機会に公式な見解を
国民に発表する必要があると思ふ。
ただ単に運輸委員会ではさうであ
りましたといふことでなく、とにかく何
らか公式の発表をなさつて、国民全体
の誤解を一掃する。また国鉄でやつ
た、国鉄の貨物あるいは列車、船に乗
るたんに何か事故を起しておる、こ
ういふように不安な気持ちを植えつけ
るということは——将来国鉄の経営の合
理化あるいは国鉄を十分発展せしむ
るために国民の協力を求める、国民のま
た世論を尊重して合理化のできる範
圍は合理化していく、そして経営の合
理化と同時に、三十七万の国鉄職員に
對しては、ほんとうに自發的に労働意
欲を高揚させるという一点からい
つても、やはり国民の支持を受けな
ければだめですから、国民に不安を

ておいたのではいかぬ。また青函連絡
船のことを申し上げるようございま
すけれども、あの青函連絡線の航路
に、それを横切つて東の方で浮流機雷
を発見したといふことで、それに
乗らなかつたその程度で、不安を持
つだけならまだその程度でいいです
が、直接にその船に乗つてかじをと
る船長あるいは機関を受け持つおる
ころの機関士あたり、あるいは甲板と
か中で作業をしてゐる国鉄の職員は、
非常な不安を覚えてゐるわけであ
うことも、非常にこの問題と一緒に重
大なんです。だから将来適當な機会に
運輸大臣なり国鉄總裁がとにかく公
式に国民に、今度の問題はこういふ
う事情によつて起きた不幸である、
毒ではあるけれども死亡者一名にとど
まり、また機関士が重傷を負つた程
度にとどまつたことは不幸中の幸い
であつたけれども、将来はこういうこ
のないうちに、われわれもまた大いに
研究して注意をしたい、しかし今回の
事件は、列車が走つてゐるのに、一時
停車をするのを、その直前を横切ら
うとしたので、暴進をしてきたために
そのトラックの上に列車が乗つて、約
三十メートルほどトラックを引きず
つたために、トラックの上に乗つた列車
が転覆した、その反動で引つぱつて
五十一両の列車が、それぞれ荷物を積
んでいたために転覆していろいろ珍事
を起し損害を起したけれども、将来は
こういうことがないやうにということ
を、公式にせひこういつた運輸委員
の席上なりまた別の機会に、適當な
日に国民に向つてそういう真相を

ておるのですが、運輸大臣はどうお考えになっておるか。

○吉野国務大臣 ごもつともな御意見でございます、御意見の趣旨に沿うように私も善処したいと思ひます。

○山本(友)委員長代理 濱野清吉君。

○濱野委員 運輸局長にお尋ねします、カーブは何メートルですか。

○竹内説明員 六百メートルです。

○濱野委員 勾配は。

○竹内説明員 勾配は千分の三・三だと思ひます。千メートル行きまして三メートル上る程度の勾配で、これは下り勾配であります。

○濱野委員 これは下り列車ですね。

○竹内説明員 そうです。

○濱野委員 そうすると須賀川の駅の構内にあるのですか。

○竹内説明員 駅の構外でございます。

○濱野委員 構内に入らうというところですか、ちよつと図面を見せて下さい。——そこで、これには対向転轍機はついておりませんか。

○竹内説明員 構内にございます。

○濱野委員 対向転轍機の制限速度は何メートルですか。

○竹内説明員 対向転轍機はございませうが、列車の入りまうところは直で、カーブはございませう。そうして単線区間でありまして、列車が出てくるところはカーブはあります。従つて下り列車の進行するところは速度の制限はあります。

○濱野委員 対向転轍機はないということですか。

○竹内説明員 ありますけれども、つまりポイントの部分で直線になっておりますから、速度制限はございませう。

ん。しかし列車の出てくるところは曲線でありまして、カーブがありますと、そのカーブに応じて五十五キロなり何なりの速度制限がございませう。

○濱野委員 構内通過速度は何キロですか。

○竹内説明員 これは規定では、今のところ旅客列車もここを通りますので、八十五キロくらい、貨物列車ですら大体五十五キロから六十キロくらいの程度です。

○濱野委員 構内の速度はきまつていないのですか。

○竹内説明員 構内の速度はポイントの種類によつて違ひまして、八十五キロで押えておるのがあります。

○濱野委員 私のところでも実は汽車へぶつて国鉄に御迷惑をかけているのです、しかしそれは列車が規定の速度で走つておりましたからこういう事件にはならなかつたのだが、私の聞きたいことは、結論的に申し上げまされば、なるほどこれは事故はトラックが起したけれども、しかしこうした大きな転覆脱線の起るゆゑんのものは、夜中のことらしいから、速度制限をせうに相当の速度で運転しておつたのではなからうかという疑ひが起る。そこでこれがいい悪いは別問題として、真実を告げたがよろしい。——やしくも議會で御答弁をなさる場合は、真実を告げて、將來に對処することとがいいのではないかと私は思ひます。そこで、こうして新聞にも出ております。新聞の写真を見ますと、これはどうも速度が出過ぎてゐる。下り勾配で、そして六百メートルカーブがあつて、そしてこれが通過の貨物列車であつて、トラックがひつかかつて

からみ合つた、トラックだけは三十メートル引きずつたといつておる。激突して停車するまでの距離、一体何メートルくらいで停車しましたか。トラックを三十メートル引きずつたという記録は新聞にも載つておりますけれども、どこでとまつたか。

○竹内説明員 踏み切りから列車の機関車が転覆してとまりましたところまで、これは私はつきり調べておりませんが、図面から推察いたしますと、大体百二十メートルくらいです。

○濱野委員 そこで人をひいてもトラックをひいても、からみ合つてとまる場合はあると思ひます。われわれの経験からいいますと、人をひいても二十メートルやそこらはからみ合つてとまる場合もあります。ですが、トラックは三十メートルで離れた。しかしとまつたのは、機関車が転覆した場所は何メートルですか、もう一度。

○竹内説明員 この図面で大よその推定をいたしまして百二十メートルくらいです。

○濱野委員 そうしますと、一五一列車が牽引してゐるものは貨車が五十一両、激突して百二十メートルでとまつた。そうしますと、あなたの方で計算すると、この列車は大体時速何キロで走つてゐるかという数字が出るはずですね。大体出ましよう。たとえば五十一両のうちに空車が幾らあつて空車が幾らあつて——運輸局長の方では大体数字が出ると思ひます。どうしてこれは制限速度を超過した運行をしておつたのではないかとこの疑ひがあるわけですね、私もから見れば、その点はどうでしょう。

○竹内説明員 お答えいたします。こ

れにつきましては、ぶつかりましてから機関車のとまつた位置までの距離も技術上判定の何になりますけれども、この区間の通過の時分あるいは機関助士の供述によります、蒸気をどの程度にあけておいたか、あるいはスピードは何キロくらいであつたか、あるいは車掌もおりますので、そういったものも調べまして、現地では技術的にそういった速度を推定したわけでございます。

○濱野委員 それはすぐわかるでしょうからあれですけれども、この新聞を見ますと、これは朝日新聞ですが、これによりまして、特に速度はゆるめていたという記載があるわけですね。直線コースから右にカーブして須賀川駅を通過するので速度はゆるめていた。」(山本(友)委員長代理退席、委員長着席)

朝日新聞の写真を見ますと、倒れ方がいかにもひどいのです。これは列車を引いて相当の速度で走つて、そうして激突して、直ちに制動機をかけたか

けなないか、直ちに制動機をかけるような場合にこういう現象が起るわけ

で、ばつと當つてからしばらくの後に制動機をかけた場合は引きずつてい

く。要するに事故の起きた現場から機関車の先端までの距離というものが

ずつと長くなるけれども、これは相当短かい。短かいだけにこういうふうな横倒し脱線の現状の出ることは、物理学的に見て非常な速度で行つてゐることは間違ひない。これは私の質疑の内容

客や運輸局長さんの答弁を聞いて、物理学的な事実によつてこういう写真が

出てくると思ひます。私の願ひは、なるほど根本的にこうした事故を排除

するためには、立体交差をすることも必要であらうし、あるいはまた踏切番

を全部つけることも必要であらうけれども、国鉄の現状ではそういうことも

できないであらう。ほんとうに安全運転、安全輸送を国鉄が実行する

ならば——速度の問題だけはよほど考へてもらふねと、国民が非常な迷惑を

こうむると思ひます。この場合、局長さんは職務上その速度は出てい

かつたろうという推測のようでありま

すが、私どもの感じでは、計算をしてみ

ましても、必ずしもその供述によつて真

だ判定することはできないと思ひます

であります、大体におきましてこの

速度が大きかつたのじやないか。先ほ

ど局長さんのお話では、制限速度は九

十キロといふのですが、貨物列車で九

十キロですか。要するに駅構内に貨物

列車が入る場合、制限速度は九十キロ

という規定がございするのですか。

○竹内説明員 制限速度は一般旅客列

車の速度のことを申し上げまして、貨

物列車は最高速度が六十五キロにな

っております。

○濱野委員 そうしますと、それはこ

こで論議しても、お宅の方ではまだ実

際の内容はよくわからぬでありますし、

うけれども、私も非常に疑義がござ

います、後日事故の原因を十分究

明されるのでありましようから、そう

した問題を総合的にお知らせ願ひたい

と思ひます。私はどう考へても、最近

若い運転士がとんでもない速度を出し

て運転する傾向がある。私は青年時代

その方の経験者ですから、たとえば大

宮構内あたりに急行列車に乗つて入

のある大きな駅に入っていくにして、あるいは複雑した路線が構内にあって、そうしてたくさん信号を見きわめて進入する場合でも、若い運転士が乗っているときが一等こわいのです。実際ふまじめな若い運転士が乗って、大宮あたりの構内に突入するような場合は、果して自分の列車の信号であるかどうかとき迷う場合があるのです。それから速度を誤る場合もあるのです。そういうようなことで、駅構内に入ると、(「そんなむちゃなことではない」と呼ぶ者あり)ある。それはこの機関区、どこか路線かわからぬが、私も東京周辺の列車の運行をしてきたのでありますが、大宮構内が一等わかりにくい。単線やその他地方の運転をしている人たちの経験はどうか知らぬが、東京近傍の大宮、ことに田端の構内の信号などはちょっと眼を凝らしていると、信号の誤認がすぐ起きる。転轍機を割ったり、それからとんでもない脱線をしたり、ことに私の経験によると、上野を出て大宮の構内に入るときが一等こわい。無数の信号機がある。そしてその列車によって自分の信号がどれであるかということの判定にちょっと迷うことが多いのです。そういう信号でさえも非常に誤認しやすいこともあるし、また非常に的確に認識することが困難な場合があるのですから、夜間運行で通過列車の速度を規定通りにするということはないのです。ところが若いうちには元気がありますから、飛行機とでも競走したいような気持にかられるものです。ですからこの事故は少し速度が出過ぎたおつたのじゃないか。規制されてい

る速度で運転しておれば、そうして激突したほどのものでありますから、すぐ気がつくはずであります。ショックが大きくなりますから、居眠りしておつても気がつくはずであります。この貨車が脱線し、あるいは転覆した現場の写真をみると、これは普通の速度ではないように感ぜられる。実際こういう事故が起きるからこそ、列車の運転速度を十分守ってもらうことがどうしても必要だ。そうすれば現に事故が起きても、これほど大きな被害を受けるようであらうし、あるいは傷害を受けるようであらうし、あるいは済むのじやなからうか。列車でも自動車でも、時間と空間を征服して高速度をもって走るものは、何といつても速度が大事だが、また速度が事故の一番大きな原因になつてくると思う。この場合は、局長さんは合法的な説明をしていらつしやいますけれども、いざれ計算していけばわかることです。われわれもさんざんこれにいじめられたのですから、どういふ供述をしようか、計算をすれば物理学的に一つの答えが出るはずでありますから、その答えの出たのを適当な機会に将来のわれわれの一つの知識として御報告を願いたい。それと同時にこの機会に、運転関係における速度の問題は、あなたの方から十分制限速度を守るように通達をして、こうした事故が小さく救えればけっこうな話だと考へていくわけです。

○竹内説明員 たいだいまお話の点につきまして、ここはタブレット区間でございまして、タブレットをとりましますために、どうしても五十キロ以下ぐらいでありまないとできません。そういう関係、いろいろの観点からこ

ういう速度を出したのでございまして、お説の点、技術的、物理学的にいろいろ検討いたしますことは、これを専門家に託してやるつもりでございまして、それから制限速度の厳守については、たびたび注意を喚起いたしておりますが、なおよく注意をいたします。

○濱野委員 タブレット区間でもそういう説明は工合が悪いと思うのです。私は宇都宮にいて、宇都宮―白河間は御承知の通りタブレット区間でありまして、左の腕がきれるような速度で飛ばした経験があるのです。理屈は抜きにして、やはり何といつても、速度の制限というものはあらゆる角度から割り出したものだから、それを局長さんの方で十分下の方に通ずるような措置をとってもらいたい。最初から制限速度で運転しておつたらうという前提のもとに立つて、局長さんのお答えになります。気持はわかりますけれども、それでは事故は減りません。タブレット区間だから制限速度は越えないであらうという考え方は大へんな間違いです。私もタブレット区間で運転した経験もあるのですから、今なら私もやりませんけれども、二十六、七のときには、えてやりましたものなんですよ。ですからその点はどうぞ十分御注意願いたいと思います。

○松山委員長 これより倉庫業法案を議題といたしまして、質疑を行います。井岡君。

○井岡委員 資料をお願いしまして本日資料の配付を受けたわけですが、この資料で資本金等について、戦前あるいは資産の再評価、こういうものが明確になつておりませんので十分なことはいわかりませんが、こうして見ますと、かなり中小企業者が多くございまして、しかも大体先般申し上げましたように、中小企業の方に非発券業者が多い。そこで実は第五条の四号の問題と、第十三条の二項の問題に係属してくるわけですが、第五条四号では一応の基準を示しております。ところが十三条の二項の問題で「当該業務を適確に遂行するに足る資力信用を有すること。」というふうになつて参りますと、果していわれる第五条四号の規定に適合できるかどうか、こういう点が非常にむずかしいようになって参ると思うのですが、この点についての関係をお聞かせいただきたい。

○天竺政府委員 たいだいまの第五条の四号でございまして、この四号は大体「運輸省令で定める基準」という点でございまして、これも資料でお配りしてあるような基準で一般倉庫として保管をするのに最低の基準を示しておるわけでございます。これに対してはそれほどむずかしいことではないというふうに考えます。

それから第十三条の二項でございまして、「当該業務を適確に遂行するに足る資力信用を有すること。」これは発券の許可基準でございまして、この点につきましても相当調査をいたしませんと、必ずしも簡単にはいかないのじやないかというふうに考えますが、その点と今の五条の関連については、それほどでなくともこの基準に適合するようないけるというふうに、行政指導でいきたいというふうに考えております。

○井岡委員 そこでもう一つお尋ねいたしますが、今ほとんどの業者が発券をしておられない。従つてこういう法律があらためて出される理由が生じてきたと思うのですが、問題はやはり発券をするように行政指導をしていかなければならぬところからしてダンピングが行われておる。そのために倉庫

○井岡委員 そこでもう一度もとに展つてお尋ねするわけですが、先般も伺いましたように、法律の目的はやはり発券業者に全部がなつてもらう、こういうことが法律の目的でございまして、ですからなるほど五条と十三条の二項の二の関係は一応分離されたとしても、やはり目的が発券業者になつてもらうという前提である場合、かなりこの問題が重要なウエイトを占めてくるのではないかと、こういうふうに考えますが、この点はいかがですか。

○天竺政府委員 お話の通りでございまして、倉庫業であるからには発券をできるものであるべきだというのが根本の観念でございまして、それでそのようにいたして参りたいのでございまして、直ちに倉庫業の営業許可権即発券ということになりまして、在来の小さい業者で許可にならないというものができて参りますと、實際上非常に困難がありますので、まず第一段といたしまして倉庫の第五条による設備の方の基準によつて、その限度まで、設備の欠けるものがある場合はこれを直していくような行政指導をして、第二段として発券のできるような営業状態に持っていきたいというふうな考えで、この法案が成り立っております。

○井岡委員 そこでもう一つお尋ねいたしますが、今ほとんどの業者が発券をしておられない。従つてこういう法律があらためて出される理由が生じてきたと思うのですが、問題はやはり発券をするように行政指導をしていかなければならぬところからしてダンピングが行われておる。そのために倉庫

業の秩序が非常に破壊されているように思うのです。従って先ほど申し上げましたこの三点の關係というものは、現段階において一度にそういうことをやることは困難であるとしても、少くとも、やはり逐次発券業に切りかえていくというように考えていただかないと、せっかく作った法律そのものが再び空文にひたすような状態になるのではないかと、こういうふうに思いますが、この点はいかがですか。

○天益政府委員 お話の通りでございます。この法案もただいま申しましたように、発券に最後の目的は持つていきたいということで、前にも御答弁申し上げましたように、行政指導によりなるべく早い機会に倉庫営業者はすべて発券できるようにいたしたいという考えで進んでおります。実は発券業者がたまたまのところ比較的少いという原因につきましては、前回にも申し上げましたように、発券の必要のない貨物がかなりございまして、そのような關係で発券業者の少いという点もございまして、逐次ふえて参っております。これは現在までのところでございます。これは現在までのところでございます。まずと、発券するように懸念するということとはなかつたものではございまして、今後は発券の資格のある者は発券を進んで参るというふうな行政指導もいたしまして、倉庫業者たる者は発券の一日も早くできるように進めたいと思ひます。

○井岡委員 そこで少くとも現在非常に重要な物資である農産物、いわゆるお米あるいは棉花、こういうものはほとんど政府の方から指定をしてきています。しかしこれはほとんどみな発券業に切りかえていかないと、いわゆる山

間の倉庫その他の中小企業はそのためになたえば運送業と兼業している。そこに倉庫秩序の乱れている原因がかなり多く散見されるわけです。従ってそういう問題は、なるべく現在のところ発券にするに足らない物資を扱っているというところではあります。しかしながらそうかといつて、これを急いで申し上げますように、兼業をして、そうして倉庫代を取らないでやっています。一方では指定をされてほとんどい

いものだけをとつていく、残ったところはやめていけない。そのために今申し上げたようなことをやる。同時にまた、それから来てほかの中小企業は荷がないものだから、なおダンピングしている。こういう格好があらゆるところで見受けられます。たとえば私はこの間十八日に大阪で七、八軒回つてみたわけですが、口をそろえてそれを言っている。それではお前のところはどうか、こういうふうについてみると、その点については明確に答弁はしないけれども、かなりそういう問題が顕著に現れてきている。ですから先般も申し上げましたように、法律の目的が、少くとも適正なる運営と倉庫証券の円滑なる流通をはかるということでありまして、一氣に解決するということとは困難であつても、逐次そういうふうによつていくというふうにしなないと、せっかくこしらへたものがだめになるし、同時にまたそのためにお互い必要以上に競争をする、こういうことになるのではないかと、こう思うのです。従つてこの点を十分御注意をいただきたいと思います。同時にその

指導の仕方等についても、具体的な御意見があればお聞かせをいただきたいと思ひます。

○天益政府委員 今の点、全くお話の通りでありまして、地方においては間間そういう点のあるうきも聞いておりました。この点につきましては指導については、倉庫業界その他も通じまして、またわれわれの方の出先の倉庫関係の者も集めまして、そういうような御趣旨の点よくわかりますので、指導をしていきたいというふうに考えております。

○井岡委員 そこで先般金融措置であるとか、あるいはまた固定資産税の減額を行うというふうなお話があったのですが、第五条の四項を講じたためには、やはりいろいろのあつせんをしておられるようでありまして、私はまだ十分でないと思ひます。同時に、現在の国の財政的基盤から考えても、そうむやみやたらにそういうことができるものではない、限度がある、こういうふうに考えてみると、果してあなた方が言われておる附則の第三条の第二項に、この法律の施行の日から二年以内に同条の云々と書いてあります。が、できるかどうかといふと、私は今の状態では、あなたの方からいいたたいこの資料の中から見てもこれはどうして不可能だと思ひます。そうなつて参りますと、いわゆる中小企業といふものは漸次整理をされ、統合されて、みずからの職業を奪われていくといふことになりはしないかと思ひます。が、この点はいかがですか。

○天益政府委員 中小企業に対して金融措置を講じておるといふ点は、前会にも申し上げましたように、逐次ふ

えて参つてきております。私も今特に考えなければならぬことは、この法律が施行されました、この第三条によつて二年間となつておりますが、実はこれは公布の日から起算して六ヵ月を経過した日から起算しますと、実際は二年半あるのです。この二年半の間にも許可のおりないようなものがある場合に、これを何とか救う手段を考えなければならぬ、これが一番の先決問題でございます。この点につきましては、あらゆる努力を傾倒したいと思つておりますが、実はこのことにつきまして、この前そういう倉庫があつた場合に、保管の物品に依つてこれはきめるのだからといふことも申しました。しかしまずそういうことを除きまして、一応の雑貨をみな入れ得るようにするという基準で考えて参ります。に、この前、側壁の面積当り約二千円かければできますといふことを申しましたが、あれは相当質のいいものでございまして、七センチ半の厚さの鉄鋼モルタル塗りというふうなことでございまして、この最低の基準であります。すなわち、坪当り千円でも合格する基準になりますので、その程度でも何とかして金融措置を講じたいといふふうにかえておられます。その程度で参りますならば、この第三条の基準で何とかいけるのじゃないかといふふうに私はもは考へておるのでもございまして。

○井岡委員 私は意地の悪いことを言います。今のことは少し納得ができません。荷が軽いかどうかといふことでなく、どの倉庫も重要物資が預かれるようにならなければいけない。それで

しょう。ですから、そういう立場からいくと、簡易にやつて、まあまあということでは、発券業者にはなれないのです。いわゆる倉庫としての体裁、あるいは倉庫営業としての基準といふものは満たされたとしても、十三条の二項にいつている発券の許可云々からいへば、これはなかなかそういうことにならぬ。そこにはやはり問題がある。ですから、せっかく行政指導をして参つて逐次発券業者の切りかえていくというお考えであるならば、まあまあでなくて、できるだけの方法をとつてやるといふことがまず必要じゃないかと思ひます。ですから、せっかくの港灣局長さんのお話ではございまして、その点については少し私了解がしかねるのです。

○天益政府委員 今の点私の申し上げ方が悪くて、まあまあというふうな言葉を使ひましたので、誤解があつたと思ひます。ございまして、この設備、構造の基準につきましては、今の二センチで坪当り千円のものでこれは倉庫として十分間に合うといふことであります。その点は倉庫発券に關しても何ら差しつかえないといふことになるのでございまして。その点どうぞ御了承願ひます。

○井岡委員 大体皆さんでいろいろ御検討なされたことでもございまして、私自身まだもう少しその点について申し上げたい点もございまして、いすれにいたしまして、中小企業の諸君が一番心配をされていることは、五条の四号の問題と、十三条の二項の問題と、それからいわゆる二年間という問題に、果して自分たちが十分運輸省の期待するようなことができるかという、この

点を非常に心配をいたしております。
ですから私はその点について特別の考
慮を払っていただくようお願いをし
て、私の質問を終わります。
○松山委員長 ほかに御質疑はござい
ませんか。――なければ、本案に対す
る質疑はこれをもって終了いたしま
した。
本日はこれをもって散会いたし
ます。

午後三時八分散会

昭和三十一年四月二十八日印刷

昭和三十一年四月三十日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局