

第四十六回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第三十三号

昭和三十九年五月十二日(火曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 川野 芳満君

理事有田 喜一郎君 理事關谷 勝利君

理事塚原 俊郎君 理事西村 直己君

理事久保 三郎君 理事肥田 次郎君

理事矢尾喜三郎君

佐々木義武君 壽原 正一君

高橋清一郎君 高橋 禎一君

西村 英一君 長谷川 峻君

細田 吉藏君 井岡 大治君

勝澤 芳雄君 泊谷 裕夫君

野間千代三君 佐々木良作君

出席國務大臣 綾部健太郎君

運輸大臣 廣瀬 眞一君

運輸事務官 (鉄道監督局長) 廣瀬 眞一君

運輸事務官 (鉄道監督局長) 廣瀬 眞一君

委員外の出席者 深草 克己君

有鉄道部長 石田 礼助君

日本国有鉄道総裁 石田 礼助君

日本国有鉄道常務理事 石原 米彦君

日本国有鉄道参事 野村 慶昌君

新幹線局長 野村 慶昌君

専 門 員 小西 真一君

五月十二日

委員細田吉藏君及び伊藤卯四郎君辭任につき、その補欠として原健三郎君及び佐々木良作君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員原健三郎君辭任につき、その補欠として細田吉藏君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法案(内閣提出第一五三三号)

○川野委員長 これより會議を開きます。東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法案を議題とし、審査を行ないます。

○矢尾委員 ただいま上程されました法案につきまして、二、三基本的な問題について伺いたいと思います。この法案そのものにつきましては、われわれとしても反対するところはないと思いますが、さしあたり今度の法案を出されたという目的が、新しく新幹線が開通した上において列車の運行の安全をはかっていくために、これを阻害するような行為に対してきつく罰しようとするのが目的であると思うのでございます。この際伺いたいと思いますが、安全といふものが完全に行なわれるのだという御確信を持っておられるかどうかという点について、まずお聞きしたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 東海道新幹線の安全の確保措置につきましては、この法律のほかに申ししますか、法律の前にやるべきことがいろいろございまして、国鉄におきましては種々の対策を講じておるわけでございまして、まず施設、車両の面につきましては、運転士の注意力あるいは判断力にたよることを極力避けまして、自動列車制御装置であるとかあるいは列車集中制御装置あるいは自動進路設定装置等、技術的に見まして、現在の世界の最高水準にあると考へられます運行の保安設備を設けることにしております。また従業員の教育の面につきましては、高速運転に適應する高度の教育訓練をモデル線区で実施中でございます。また風水害等の天災の防止の点につきましては、在来線における各種の災害の経験からいまして、路線、橋梁等は風水害に對しまして十分な設備をすることともに、沿線の必要な箇所には風速計を設けて、風速が一定限度を越えた場合には運行の停止等の措置をとることによりまして、それからの法律案と関連いたしてまいりますが、人災の防止の面につきましては一番従来の鉄道で大きな災害のもとになります踏切の關係でございまして、全線を立体交差といたしまして踏切を皆無にしており、また必要な箇所にはその立ち入りあるいは落石を防止するための防護施設等を設置するというようなことによりまして、あらゆる面で新幹線の安全確保を講じておるわけでございまして、なほ、そのようないろいろな設備等々をいたしまして人災が出てくるという可能性もございまして、御審議を願っております特例法を制定いたしまして、従来の鉄道営業法あるいは刑法等におきましてカバリーできない面をカバーしてまいりたいというふうに考えておるわけでございまして。

○矢尾委員 ただいま鉄道局長から新幹線全般の保安設備につきまして御説明がございましたが、この法案の目的としておる大きなものは何であるかといへば、それは列車妨害、いわゆる運行を妨害するということについて重点が置かれておると思うのです。最近の交通事故白書というのを見ますと、ずつと件数を昭和三十三年から三十七年まであげておられますが、その中に一番大きな件数をあげておられますのが列車妨害と踏切障害、それから線路故障、こういうような順序になつてきておるのでありますが、いま説明されたように、踏切の障害については、新幹線が立体交差あるいは高架というふうな立場から、この障害はないような方針であるように聞かれます。しかし列車妨害につきましては、昭和三十年には三千五百三十三件、三十七年度におきましては二千七百七十七件という件数が出ておるのであります。これは多い年では四千五百件から出ておる。三十七年度においては二千何件というふうに出ておりますが、大体列車妨害といふのは内容的にすぐにはおわかりになりませんが、大体において

どういふものがあるかとおもふものであるかといふことをひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 いま矢尾先生からお尋ねのございました点でございますが、まず先生がいまおっしゃいましたように、踏切の障害というのは全部なくなるというふうに考えております。と申しますのは、いま申しましたように全部立体交差しておりますので踏切の障害はない。なお、道路が上を通つておるような場所につきましては、自動車等が転落するようないたしまして、そこは嚴重な防護をいたします。このところは嚴重な防護をいたします。ところが踏切の關係の事故は皆無になるというふうに確信しております。が、いまお尋ねのございましたように置き石等の列車妨害、これを私ども非常におそれておるわけでございまして、遺憾ながら在来線におきまして非常な件数が毎年発生しております。この内容でございまして、農閑期等にございます小さな子供の置き石等が非常に数が多いかと存じます。そのほか、やや知能程度の低い人によるあまり意味のない列車妨害、たまには鉄道に對する怨恨等によりまして列車妨害等のなされる場合がございまして、いずれにいたしましても、小さな子供あるいは成人である場合も比較的知能程度の低い人による列車妨害といふのが大部分かと存じます。したがって、新幹線におきましては、先般御視察いたいただきましたように、橋梁あるいは高架構造のところは除きまして、盛り土部分につきましては容易に入れないような

防護さくを全線にわたって設置するといふことによりまして、いま申し上げましたような人々たちによる列車妨害、置き石といふものは未然に十分防ぎ得るというふうに考えております。

○矢尾委員 いまの御答弁によりまして、大体線路の上に石を置いたり障害になるようなものを置くといふのは、子供のいたずらであるとかいわれるが、たまたまいままでの低い線路で、田とかそういうものと並行してあります。親がたんにぼに行くと子供を連れていく、そうして子供は監督せずして、そのまま遊んでおつて、いたずらに石を置いたりするといふような状態もあると思ひます。しかしそういうような場合、この法案との間において、石を置いた者は子供である、そうすると罰せられるのはだれが罰せられるか。子供は列車を妨害しようとか、あるいはまた汽車を転覆させようとか、そんな意識も何もない、いたずら半分にやつて、その罰則が五万円以下の罰金、一年以下の懲役といふようなことになつてくると、これは大体だれを対象としてやつておるかといふことです。また意識的に列車を転覆しようとか、また意識的に列車を妨害しようとか、大きな目的があつてやるといふことになれば、一年以下程度の懲役、五万円以下の罰金では、死刑になつてもかまわぬといふ気持ちにおいてやるといふことになり得ます。この条文によりまして、対象といふものが子供のいたずらだからしょうがないといふことでしまつてしまふのか、それはやはり監督する親の責任になるのかといふようなことについては、どういふお考えを持っておりますか。

○廣瀨政府委員 この特例法は刑罰規定でございますので、たとえば子供であるとかあるいは精神障害のある者、こういう者は主観的要件を満たさないわけでございますから、これを処罰するわけにはまいらないと思ひます。したがひまして、この法律は刑罰法規でございますので、主観的要件を満たす者が処罰されるということになるわけでございます。私が申し上げましたのは、たとえば子供であるとかあるいは比較的低能程度の低い者は、防護さく等の施設によつて十分防ぎ得るので、軽い気持ちで子供が石を置くとか、あるいは知能程度の低い者がちよつといたずらをしようといふようなことは、物理的な施設によりまして、入れないといふふうになつております。この刑罰法規によつて処罰されますのは、通常の精神状態のものがあつてやつた場合に処罰されるわけでございます。

○矢尾委員 そうしますと、それはそれとしまして、大体この法案の目的といふのが、明治三十三年につくられた鉄道営業法の中から特に取り上げて列車妨害に対する罰則を強化されたのであります。この営業法をずっと見てみますと、三十二条には「列車警報機ヲ濫用シタル者ハ五十円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス」といふことになつております。また、そのほかいろいろあります。また、三十六条において「車輛、停車場其ノ他鉄道地内ノ標識指示ヲ改竄、毀棄、撤去シ又ハ燈火ヲ滅シ又ハ其ノ用ヲ失ハシメタル者ハ五十円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス」といふことになつております。また三十九条には「車内、停車場其ノ他鉄道地内ニ於テ

発砲シタル者ハ三十円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス」、四十条において「列車ニ向テ瓦石類ヲ投擲シタル者ハ科料ニ処ス」、石や瓦を投げた者に対しては科料に処す、罰金までいかぬ、科料に処す、こういうことになつておるのです。が、今度の新幹線の場合は、いま局長が言われたように、石を置いたり何かするといふことは、高架ですからあまりいたずらにわざわざといふことはできませんけれども、石を投げたり、あるいは発砲したり標識を改ざんしたりといふようなことは、先ほど申されたように、いたずらをするといふことを越えて、国鉄に対して何か恨みを持つてゐるとか、そういうようなものがこういふようなことをやつた場合に、いわゆる列車の大きな機能を失わせるような行為をやつた場合において、やはり昔ながらの鉄道営業法の軽い、三十円以下の罰金とか科料に処すといふようなことで、私は、列車の安全運行といふものを期すことはできぬと思ひますが、特にそういうようなものを取り上げてやられるといふようなことになれば、そういうようなこともなぜこの中に取入れなかつたか、まあ時代も変わつていまして、そういうことで取り入れてやられなかつたのか、強化されるのなら、もう少し範囲を広げてやられなかつたかといふようなことについて、どういふお考えでこれだけをやられたのであるか、お聞きしたいと思ひます。

○廣瀨政府委員 確かにいま先生が御指摘になりました信号機の改ざんとか、それから瓦石等の投てきといふものは鉄道営業法の中にございます。そしてこの法律はそういうものを含め

ないで非常にしほつたかつこうになつておるわけでございます。これは、また鉄道営業法の考え方は、在来鉄道を対象としておまして、もちろん乗客あるいは乗務員の保護といふことも考へておられますが、むしろ考へ方といひましては、鉄道の秩序を保つといふような考へ方が主になつてきております。それから現在御審議を願つております特例法は、東海道新幹線の列車が非常に高速である、二百キロメートルで走行する、従来の鉄道と比べまして、いわば質的に違つた鉄道であるといふようなことから、鉄道営業法とは一応関係なしに、高速性という点から列車の運行に重大な支障を与えるであろうといふことで、ごくしほつた数項目についてかなり重い罰則を課しております。罰則が重いわけでございますので、項目も必要最小限度にしほつたといふことでございます。

なお、鉄道営業法につきましても、ただいま御指摘になりましたように、この刑罰等も非常に古いものでございまして、他の法体系から比べまして不備な点も確かにあるわけでありまして、現在臨時鉄道法制調査会におきまして、罰則に限らず鉄道営業法を全面的に検討中でございます。在来線のほうは不備な点は確かにあるとは存じますが、期限を限つて臨時鉄道法制調査会が検討中でございますので、その結論が出るまでしばらく待つというところでございます。

○矢尾委員 鉄監局長の御答弁によりまして、しほつたと言われなければいけません。あまりしほり過ぎたのではないかとと思われるほどしほられておる。今度の新幹線において、あまり必要のないところに重点を置いて、そして肝心なやつが置かれられておるようにも思われるのです。そういう点につきましても、いろいろまだこの法案には不備な点が多々ございします。しかし、このいまの列車妨害といふことも一つの事故のものでありますけれども、もう一つ重大なものは、やはりこれを運転する従業員の立場に立ちまして、最近飛行機の事故がよくあること等にかんがみまして、まあ機械の故障とかそういうようなこともありますが、やはり根本的にはこれに携わつておる人の、まあ技術方面においては十分注意されておると思ひますけれども、過勞であるとか、そういうようなことが原因になつて信号を無視するとか、あるいはまた居眠りをやるとか、いろいろの問題が起ると思ひます。現在の運行されておる列車におきましても、そういうことによつて事故といふものはまだ起つておるのであります。この新幹線に対しましては二百キロ以上の、飛行機にも匹敵するスピードで走つておるといふことになりまして、精神的にもまた肉体的にも非常に疲勞を感ずる度がついておるのです。これは大体国鉄のほうの人にお伺いするほうが正しいと思ひますが、これに對して、この新幹線に勤務する乗務員の勤務時間あるいはまたこれに對処する待遇等につきまして、現在の国鉄の職員に對する待遇の上において何かお考へになつておるかどうかといふことをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○石原説明員 お答え申し上げます。これは前回のときにも似たような御質問がございましてお答えいたしましたわけでございますが、実は一番問題になり

ますのは運転士かと存じます。それで、これはすでに一昨年にモデル線が開始をいたしましてから逐次養成しております。これは養成期間がだいぶかかりました。それでまた心理的あるいは医学的の疲労度というふうなものもいろいろテストしております。それにありますと、二百キロの速度で走りますと、最初の一月ぐらいは非常に疲労いたします。従来の鉄道運転を操縦いたしておりましたのに比べてたいへん疲労いたします。これはやはりスピードが高いことと、それに伴う非常な緊張感ということが基礎になつてくるわけでございます。ところが二カ月前くらいにちますと、大体現在線と疲労は大差なくなつてきます。これは速度になれます点がございまして。それで新幹線と現在線をそういふ長い目で落ちついたところと比べてみますと、確かに速度が高いというところは、将来先々まで負担になると存じますが、反面疲労度を減らすような要素もだいぶございまして。

して見通しが悪くなるというふうなときもございまして、これも乗務員の神経を悩ます一つの種になつておりますが、これが車内信号になつて目の前にある信号を見ていけばよろしゅうございまして。それからまた現在乗務員がブレーキをかけるときにかけそこないますと、直ちに列車の危険といふことにつながらりますが、少なくともブレーキについては、自動列車制御装置が危険の前にブレーキを自動的にかけるといふ装置になつておりますので、その点は自分の誤りによつて大きな問題が起るというところは、少なくともブレーキ扱いについては起こらないわけでございます。列車が停車場へとるときだけの問題でございまして。そのほか一般に見通しをいたしまして、最大のカーブが二千五百メートルといふ、ほとんど直線に近いものになつております。また築堤が大部分になつておりまして、非常に見通しがよくなつております。そういう点で従来の運転よりも気苦労が少ないという面もございまして、これは実際に運転を始めてみましても、どのぐらいの疲労度かといふようなことは、五百キロの全線にわたつての電車の試運転ができませんと、十分はつきりしたことは言えませんが、大体従来の勤務を著しく変えなければ疲労度の点で危険がくるということとは、そう心配しなくてもいいのじやないかと思ひます。

なお休養設備その他の点につきましても、従来以上に考慮するつもりでおります。

して、鉄道の事故は非常にいろいろな種類のものがございまして、新幹線に關する限りは、やはり一番心配しておりますのは人災でございまして。人が積極的にやりますのは予測し得ない。どんなことが起こるかかわらぬという点がございまして、実はその点に一番頭を悩ましております。それで、これは監督局長の御説明とダブリますが、もう一度申し上げますと、新幹線の線路のうちで、トンネル、橋梁、高架といふのが二百キロメートル余りあるわけでございます。高架のところには、従来の高架でも人が立ち入ったことはございまして。特に今度の新幹線の高架は従来の高架以上に高くなつておりますので、尋常一様の手段ではまず上がれないと思ひます。万一上がればおそれなくなる。これは従来の長年の実績から見ましても、そう心配することはずなないのではなからうかと思ひます。高欄程度がまわりにある程度でございまして、あれはなかなか上がれるものじやございせん。したがいましめて、残りのどろでつくりました築堤あるいは切り取り、いわゆる土工の部分の三百キロ足らずが問題の対象になります。そうしますと、このところにつきましても、土盛りした下のほうをコンクリートで二メートル以上も積み上げたところがございまして、これは尋常一様ではたどりつけません。それ以下のところにつきましても、ごらん

しますと子供では入れませんし、思ひつきぐらいで、いわゆる無手で、道具なしではおとなでも入れませんので、そういうように設計をいたしました。したがいまして、これは必ずある程度の道具がなければ、そうして、おとなでなければ入れないといふところまで防いでおります。そうなりますと、従来の置き石の大部分、置き石だけではございせん。線路妨害の大部分は、鉄道監督局長からも御説明がございまして、知能指数の低いほうの人間では網で入れません。しかし、それがある程度以上の知能のある者でございまして、これは完全に防げる方法は考えられせん。万里の長城のようになければ完全といふことは期せられせんので、ある程度以上の知能のある者が、ある程度の道具をもつてすれば、どんなことをしましても結局入れます。その際には、そういう知能指数のある者は、こういう法律をつくつていただきますれば、入っただけで法律で相当嚴重な処罰を受ける。万が一それで縁もゆかりもない人に危害を加えるようなことをすれば、場合によつては死刑まで処罰を受ける、一体そんなことをするのはどうだろうかと思ひます。程度の知能のある者は、この法律の精神的な防護策によりまして防ぎまして、この物理的な防護策と法律的な策と両方で、いかなる知能指数の者も一応防げる、これが第一段になります。

それから第二段に、これもこの前御答弁申し上げましたが、大体、保護、電力、通信、それから電気所と申しておりますが、電気関係の保守修繕要員、これを合わせますと二千二、三百

たとは、踏切というのは、乗務員とすれば、現在の鉄道運転では一番神経を悩ましておるところでございまして。いつ何が飛び出してくるかかわらない。特に大型のタンブカーが飛び出してくると、列車そのものがあふない、転覆するとかあるというところで、大体現在線は五百メートル足らずのところの一つの踏切がございまして、それを一心心配しております。今度はそういう踏切は一つもございせん。それから信号は絶対に見なければならぬといふことになつておりますが、それが現在地上信号になつております。霧のとき、あるいは雨のとき、あるいはカーブがあつて片側に木が茂つたり

な休養設備その他の点につきましても、従来以上に考慮するつもりでおります。

して、鉄道の事故は非常にいろいろな種類のものがございまして、新幹線に關する限りは、やはり一番心配してお

しますと子供では入れませんし、思ひつきぐらいで、いわゆる無手で、道具なしではおとなでも入れませんので、

それから第二段に、これもこの前御

それから第二段に、これもこの前御

人程度のものが線路の上を職場として検査もしくは修繕に従うことになりま

す。これが相当の面になります。それから列車が相当ひんぱんに往復いたしますので、この列車の上から前途を見

ておりますれば、非常に見通しがいいところでございますから、怪しい者が

入ってきたとか、何か変なことをして

いるとかいうようなことはよくわかり

ます。フットボールで言えばゴール

キーパーのような最後の手段といたし

まして、列車の車両の非常に嚴重な

エプロンをつけて、スカートを

つけてまして、それではね飛ばすように

しております。そのスカートの下をく

ぐつて入りますものに対しては、ゴム

を入れて、そのゴムが二段がまえに

なっております。これもいろいろ実験

をしてみましたけれども、たいいてい

ものはその二段がまえではね飛ばすこ

とができます。そういうふうに何段が

まえにもしたものでございまして、こ

の法律は実際にそれが防げます一つの

有力な策ではございますけれども、そ

のほかのものとあわせて万全を期

するよう考へておる次第でございます

す。

○矢尾委員

まだちょっと残っておりますけれども、大臣がお席を立たれるようですから、質問をいたしたいと思

います。

先ほどちょっとお伺いいたしまし

たが、鉄道営業法が明治三十三年に

きてそのまゝになっておりますので、

これについてどういふ考えを現在持

ておられるかということです。これは

もちろん改正しなければならぬ個所も

多々ありますし、罰金にしても料料に

しても、貨幣価値の点でいたずらに割

則をきつくとするというのは目的では

ありませんけれども、ああいう明治三

十三年にできたようなものがどうな

ておるかといえば、実際の時代に適合

しておらぬ。列車だけは近代的な、世

界に誇るべき新しい列車ができてお

りますけれども、鉄道営業法というのは

明治三十三年にできてぼろぼろ走った時

分の状態にそのまま置かれておりま

す。これに對しまして大臣はどうい

うお考えを持っておられるか。

○綾部國務大臣

御趣旨のとおりでございまして、そのことにつきまして国

鉄内部におきまして、また運輸省に

おきまして、その改正の必要性を認

めまして、各方面の権威者を集めまし

て現に鉄道営業法全般について御審議

を願っております。東大の鈴木先生を

委員長にいたしまして目下検討中であ

りまして、それも時間を切りまして

なるべく早く結論を得るよう目下熱

心に委員会を開いていただいております

。日ならずして結論が出るだろうと思

いますから、それに従いまして法律

の改正をいたしたい、かように考へて

おります。

○矢尾委員

先ほどの質問の中の、線

路の保安についての対策ということに

ついてお答えをいただきたい。

○石原説明員

もう一つの御質問の、

線路の故障に対する配慮をいかにして

いるかということでございますが、線

路と申しまして、レールの問題と、

その下のどろの問題と、かなり違つた

実情になりますので、この二つに分け

てお答えいたしたいと思ひます。

レールの状態が車輪との関連におき

まして正しく保たれているということ

が高速運転では非常に大事な点であ

まして、この点は従来の鉄道よりもは

るかに限度を詰めて考へなければいけ

ないと思ひます。それに対しては何

段がまえにも考へておりまして、まず

最初の設計構造というものが在来の線

路構造の概念とは相当飛躍した嚴重な

ものになっております。つまり砂利層

を相当厚くいたしまして、その上にコ

ンクリートのまくら木を敷きまして、

これは非常に重くなつております。そ

れからその上に置きましてレールも、

太さは、従来のレールに比べて、少

しだけではありますが、太くなつてお

ります。丈夫さ、こわさという点から申

しますと三割増しになっております。そ

れをバネとゴムを使いまして、いわ

ゆる弾性的に一定の力でぎゅつと詰め

ております。こういたしますと伸び縮

みも相当に抑制いたしますから、横の

張り出しにしても、上の飛び出しにし

ても、線路の狂いにつきましては、在

来とは比較にならないほど丈夫な構造

のものになっております。したがいま

して、レールはキロ半全部接続し溶

接してあります、そのキロ半ごと

に、これは安全のために伸縮継ぎ手と

いうところをつくつておりますが、こ

れはほんとうの念のためでありまし

て、理論的に申しますと、五百キロ

メートル全部一本のものにしてしまつ

ても大丈夫のような構造になっており

ます。まずそこで非常に丈夫なものに

なります。

それから、それを検査いたしますの

に車両検査車を用います。従来は大体

歩いて回り、見て回つたのでございま

した、これが検査の主体になつており

ますので、非常に精密な検査測定ので

検測車というのを列車につないで走ら

せます。つまり列車が走行しておる状

態で、高速度で重荷がかかる、その高

速度で走つておるときに線路はどんな

状態になっておるか、線路と車輪との

関係はどうなつておるかということ

を走りながら非常に精密に測定でき

る。これは世界に誇つていい精密な車両で

あります。それによりまして、大体開

業当初は一週間に二度ずつくらい走ら

せるつもりで考へております。現在は

試運転期間中でございますから、東京

と大阪との試運転におきまして、大

阪には走つておりませんが、もつとひ

んぱんに運行するつもりで考へており

ます。それから一日に列車二往復くら

いは車両の中に振動計を前部と中部と

後部とに取りつけまして、それで一応

の振動を測定するかつこうになつてお

ります。要するに目で歩いて見るかわ

りに機械的に走行状態を測定するとい

うことを考へております。このほうが

はるかに進歩的だと考へます。なお

レールのきずのようなものは、超音波

探傷器のようなものでやることになつ

ております。それできずも未然に発見

するといふのを使うことになつており

まして、レールのきずといふものはい

きなりぱつと切れるわけではありませ

んで、きずが入りましてそれをそのま

ま気がつかずにおきますと口があき

ますから、あらかじめそれを調べると

いうことであります。なお一度レール

が切れた場合どうなるかということ

は、研究所の試験をいたしましたが、

欠損してもまくら木で押えつけて非常

に嚴重にしておりますから口は十セン

チもあかない。これは押えられており

ますので、かつてに伸び縮みができな

いし、そつたいた口があかない。そ

うすれば高速度でその上を走りまし

ても飛んでいつてしまひますし、危険は

ないという結論になつております。

以上が大体レールそのものの危険の

問題であります。

次に、砂利から下の土の部分です

が、これのほうがいふ問題が多いと

思ひます。土を盛りましたところ、あ

るいは切り取りましたところであ

ります。土というのは遺憾ながら草がは

えて、土が全部落ちつきますまでに若

干の年月を要するのであります。したが

いまして、大きな土盛りを要するよう

なところはなるべく早く工事をいたし

ます。大体土の大部分は、一年以上の

経験を経てから、風雨にさらされてか

ら開業になります。場合によつてはそ

れ以上、二年以上もさらされてお

り、その間に極力落ちつくといふことにな

りますが、雨のひどい豪雨のときと

か、暴風雨のときといったような場合

には警戒をしなければならぬ。要する

に今日のようなよく晴れたときに線路

の下の土が急にぱつと下がるというよ

うなことは絶対ございません。そ

ういふ工法はいたしております。非常

に丁寧な工法をいたしております。た

だし、ある程度以上の雨が降りましたと

きは、土質、地質によりまして心配な

ところが出てくるものが予想されます

ので、これはあらかじめよく測定をし

ておきまして、ある程度以上の雨量の

場合には直ちに警備員を配置するとい

ふ計画にしております。この点は現在

線と非常に似たような形式をとること

になります。

なお、指導方針をいたしましては、

少なくとも開業の半年ないし一年の間

には十分まきびろに安全側の処置をとる。たとえ少しでも危険を感じられるような場合には徐行をするとか、あるいは一応列車をとめてから検査をするとか、そういった措置を従来以上に大事をとったやり方をするように指導しております。

要するに、鉄道よりも航空機のほうが危険だということで、欠航したり運延したりするわけですが、その鉄道と航空機の間くらいと考えて処置しようという指導をいたしておるわけでございます。以上によりまして、大抵予想されます列車の危険ということ、設計から警戒に至るまでの全過程において断り切ることができると信じております。

○矢尾委員 いままでいろいろ御質問いたしまして御答弁を得まして、技術的にも世界に誇る日本の国鉄でございますので、特に安全は期しておられると思いますが、新幹線につきましてはいま国民全般も非常に心配しております。そういうような事故に対する点につきましては、先の総裁の十河総裁が、新幹線は国鉄の赤字を克服する、いわゆるもうけるというのを第一義的にこれを敷いたというようにおっしゃっておられました。それでもうかることはもうかると思いますが、また予算の面において、あるいはまた保安設備の上において、また労働強化にならないように十分対処されて、事故が起らないように——それは事故が起らないようにといひましても、小さい事故は起るかも知れませんが、それよりも大きな被害を与えるような事故ではなくして、小事故に食い止めることができるような、いまの説明を聞いて

おりますと、そういうような感じがするのですけれども、一そう、予算の面においても、いわゆる節約せずして、十分考えていただきたいと思ひます。それからまた運輸省に對しまして、この法案だけによつては絶対に食いとめることはむずかしい、さつき説き上げました営業法の内容におきましても、鉄砲を撃つとか、石を投げるとかいうような問題もありません、あるいはそのほか計画的に列車転覆をはかるといふようなことになれば、これはなかなか法律だけで前もって防止しておくとはいふことはできぬと思ひますけれども、そういうようなことのできないうようなことも十分注意していただきたいと思ひます。

以上をもちまして、私の質問を終わります。

○川野委員長 久保三郎君。

○久保委員 私は、東海道新幹線が間もなく開業だといふのであります。それから、一応東海道新幹線の管理運営の問題、さらには安全対策の問題、そして提案されてある法案の内容といふふうには、大体そういう順序に従ひましてダブらぬように質問したいのであります。

そこでまず第一にお伺ひしたいのは、新幹線の管理といふか、これは先般資料としてお出し願ひました幹線支社といふか、そういうもので管理をしていくという大筋がありますが、ついでには既設線区における鉄道管理局との共管といふか、そういう面にも一応関係を持つといふことでありまして、言うなれば新幹線は新幹線の支社で一本にやるといふ割り切り方はしていないのであります。これには、実際の運

営を一つとりましても、既設線区と新幹線を同一の停車場で客貨を扱うといふこともありますので、そういう関係が出ると思ひますが、そういうことでやつていく場合に、はたして支社と管理局とはうまくいくかどうかという心配が一つあるのです。これはまだいろいろの問題を実際にやつておらぬので、何とも言えないと思ひますが、こういう点をどういふふうにか考へてゐるか、これは国鉄当局にお伺ひしたいと思ひますが、どうでしょう。

○石原説明員 お答えいたします。ただいまの組織上の問題で新幹線支社にいたしました場合の現在線との関連の問題、特に駅の営業上の問題、これは確かに御指摘のありましたように、私もよくむずかしいと思ひますが、やっかいな問題だと思ひます。われわれとしてもいろいろ議論にも出ましまして、今後ともその点はよく気を付けてやつていかなければならぬと思ひております。しかし何分にも駅では、特殊の駅を除きましては、全部共同の駅でございますから、入つてきたお客さんが、現在線の切符を買えば、新幹線の切符も買ひ、乗りかえもするといふことにならざるので、一つの駅内で、これは新幹線の要員、これは在来線の要員と分けることは、どうしても駅の管理上もまたお客さんの扱い上もぐあいが悪いといふことで、駅は全部現在線の駅長の管轄下に置きまして、幹線支社長はその関係の鉄道局長を必要に応じて区処するといふ形で、つまり従事員は全部駅長だけを見ておりまして、それに対する営業上の問題は管理局長を通じて幹線支社長が指示、監督するといふ形にいたしましたわけでございます。しかしそれ以外の問題につきましては、たとえば列車の運行にいたしましても、あるいは線路、電気関係の保守にいたしましても、日常の指令にいたしましても、中央の指令所から各列車の乗務員まで即時に電話で呼び出されますし、それから各駅のポイント、各駅で扱ひませんで、東京駅にありまして中央指令所において全部遠隔制御したすことにならざるので、列車の運転あるいは安全の確保といふことに關する問題は、全部一元化いたしました。これは在来線あるいは在来の管理局の管理機構といつたようなものとは独立してやれるような形になつております。そういう形になると、どういたしまして、支社といふものを分けてまして、新幹線の主体の運営は新幹線支社が責任を持つ、ただ駅という接面だけに於いて、これは在来線の駅長が一括して両方をならむといふような形にするのがよからうといふ結論に達しまして、そういうことになつております。この点は今後の運営におきまして、両者はよほど密に常に連絡を保つていかなければならぬと思ひております。

○久保委員 管理機構といふものの鏡合といふか、そういうことについてはいまお話しのとおり、今後待つ以外にないと思ひますが、そこで幹線調査会が三十三年に答申した中に、新規路線といふか、新幹線、これの投資効果をばつきり外部にもわかるように、新幹線の収支全体について責任の所在を明確にするように外部に對してやれといふ意見が出てゐるわけですが、そういう点についてはどのように考へておりますか。

○石原説明員 幹線支社といふものをつくりまして、新幹線の運営を一元的に支社にまかせることにいたしました一つの理由は、ただいま御指摘のありましたように、経営の責任、収支の責任といふものを獨立して明らかにするといふ目的は含まれておつたわけでございます。したがって、これは現在投資上の問題で、在来線とちよつと入り組んだ面なんかもだいがございまして、現在経理局、資材局——経理局が主として中心になつて努力いたしまして、在来線の採算と新幹線の採算とを区別するようにいま作業中でございます。そういういたしました、在来線と分けた収支、これは資本費までも入れます、全部分けてやつてまいります。たとえば駅の要員は、さいぜん申し上げましたように、駅長の麾下に入りますけれども、経費といひましては、新幹線にだけだけの人間が従事したといふことは、定員的にも一応分けるのでございます。ただ日常の作業命令系統が駅長のもとに一元化されるというだけのことになつております。そういうふうなことにいたしまして、全然在来線とは区別した経理、収支が成り立つようにいたします。この点は、もつとも現在、線区別計算が相当成り立つておりますから、各支社ごとの獨立採算といふようなものも相当嚴重にやれております。その経験をもちまして、その困難ではなくできるつもりで考へております。

○久保委員 いまのお話だと、やはり新幹線は新幹線として厳密計算で、収支の所在、責任がはつきりするといふことではございますが、その場合、新幹線はいわゆる東海道線の輸送力増強、い

うならば線増の形の変つたものといふことになりす。そこであともこれはお尋ねしますが、その場合、既設線の収入は従来どおりというか、いま現在どおりの伸びというか、そういうものはあり得ないと思うのです。そうならなつた場合に、既設線に与える影響というのは、内部的な経理の問題であります。これは考えようによつては各鉄道管理局のいわゆる営業成績といふものにも直接響いてくる。そうなる末端の職員というか、そういうものの勤勞意欲にも関係するといふような微妙な問題も実は発生すると思ふのです。ついでに、その新幹線だけの線別計算、それからもう一つは新幹線と既設線を含めた東海道の線別計算、こゝういふものをおやりになるのかどうか。いかがですか。

○石原説明員 これは御指摘のようにすることを考えております。したがいまして、新幹線の収支を明らかにすると同時に、在来線の優等列車、たとえば東京—大阪間の特急というよりなものは原則としてやめます。いわば、在来線としてはドル箱がなくなりすので、当然従来よりも減収が予想されるわけでございます。もつとも、それらによりましてあいた線路容量を使つて、従来お断りしておりました貨物を秋冬繁忙期に運ぶというよりなことで、線路容量のあいたところは列車を増発して増収することにはなりませんけれども、やはり最も経営上収益性の高い特急、急行が主として新幹線のほうに移りますので、これは当然減収が予想されます。この点についてはすでに両方の収支の一応の試算は、長期にわたりまして、昭和四十五年ぐらゐまで

も見通しまして一応の試算はしております。ただしこれは運賃その他が未確定でございますので、正確な計算はできませんが、大体列車計画がきまりますれば、同時に新幹線ができたために現在線はどのくらい損をするといふたような見当もつきますので、それらによりまして在来のいわば支社あるいは管理局のノルマはそれだけかへんをして与えるということになります。この点につきましては影響が非常に大きいものでございますが、相当こまかく計算はできます。従来も、たとえば新線が開業したした場合、あるいは局、支社の境界が変更したような場合、おのその収支を予測いたしまして収支のノルマを変えております。それと同じようなことになりすので、スケールが非常に大きなものだといふこととでございます。計算のやり方自身としては経験もございすので、大体不公平のないような処置はとれると考えております。

○久保委員 次に運賃の定め方でありすが、この前の委員会でも、副総裁から、特急料金というか、料金のほうは大体三割か四割ぐらゐ高くなるだろう、こゝういふような予想をお話しになりましたが、たとえば副総裁が言うように三割ないし四割の増といふことは、幹線調査会の答申にもあるように、これは既設線から転移が容易であるような運賃に定めるべきである、こゝういふ注文がついておるわけですが、大体三割ないし四割ならば転移が容易であるという観点からこれは検討されているかどうか、これはこれからの問題でしようから、検討されているかどうか、いかがでしよう。

○石原説明員 御説のような観点から研究をいたしております。ただし、非常にむずかしい問題といたしましては、従来の普通の線増でございますと当然列車が直通できますが、ゲージが違ひますので列車が直通できません。したがいまして、東海道の大坂まででありまして、東海道の大坂まででありまして、先に通ずる人が乗り継いでいかなければならなくなるという場合の料金といったようなことにつきまして、だいたふ事務的にと申しますか、技術的にむずかしい面がございすので、それらにつきましていま検討中でございます。それらの検討がつき次第、近く結論を出さなければならぬと思つておりますが、趣旨は、おっしゃいますように、できるだけ新幹線に移り得るようになつてを主体に考えなければならぬと考えております。

○久保委員 研究途上でありすが、から、料金については私のほうでもとかくこまかいことは申し上げられないと思ふのでありますが、ただ問題は、国鉄全体の料金の問題ですね。運賃の問題はさうながら、まず料金の問題について検討する時期に来てやしないか、こゝういふことをこの際申し上げてみたいのです。と申し上げるのには、たとえばいまの寝台料金もございす。それから特急、急行、準急の料金、もう一つは座席の指定券、はたしてこゝういふ料金体系が現代において合理的であるかどうか、そゝういふ観点から、この際新幹線についてもやはり合理的な料金体系といふのは検討すべきだと思ふのです。私は、卑近な例を引きますが、最近、これは国鉄のいわゆる企業性から出た非常に濃厚な弊害

だと思ふのですが、ある線区は非常に短い。短い区間でも準急はあります。二百キロ程度のところにもございす。しかも常時乗るのは大体そのうち百キロ以内、そこに準急の旅客がたさんある。ところがこの一等車の面を見ても、二面連結する。一面は自由席といふか、いままでのとおり、もう一面は大体座席指定。ところが常時——私は普通の日に乗つておりますが、この座席指定車に乗る者はほとんどない。あつてもせいぜい五人か十人です。もちろんこれは土曜、日曜といふようなときには、これまで満員にはなりまして。ところがほんとうの営業政策から見ても、常時そゝういふのをからで走らせるのが得かどうかといふことです。準急の座席指定はたしか二百円だと思ひますが、その二百円も、常時そゝういふ席をあけておいて、土曜、日曜の日だけにそれが満員になるといふことで、はたして計算が成り立つかどうかといふと、私は成り立たぬと思ふ。むしろ一般自由席にしておいたほうが、コンスタントに一等の料金が取れる、こゝういふふうに考えるべきだと思ふのです。これは料金体系のあり方の一つであります。

それからもう一つは、準急料金、急行、特急にいたしまして、最近の特急のごときは東海道なら東海道は車種は大体そろえてまいりました。ところがその車種全体を見ましても、必ずしもこれは統一されておらない。本来ならば、これはその投下資本に対してかかるべき対価をいただくということが料金のあり方だと思ふのです。ところが特急料金一本でございすところ、あるいは急行料金一本でございす

いる。特に東海道ベルト地帯は優秀な列車があるが、たとえば東北あるいは北海道、九州、裏日本、こゝういふところを見ますと、必ずしも東海道と同じような車両は走つておらぬ。ところが料金は同じです。こゝういふばかな話が営業政策から出るのだろうか。私はもつと機動性を帯びたところの料金体系を考へるべき時期だと思ふのです。そゝういふ意味からやはり新幹線の急行料金というか、特殊料金といふのは設定するべきだと思ふのだが、これはこゝういふふうに思つていすか。いわゆる国鉄全体の料金体系といふのはあれでいいかどうか、いかがでしよう。

○石原説明員 これは御指摘のようにわれわれもどうも変えなければならぬ時期に來てゐると思ひます。実は新幹線の開業に伴ひまして、少なくとも料金制度だけでも変えられなかつたものを一つの目標にいたしまして検討いたしましたのでございすが、時間切れになりましたので間に合はなかつた、とりあへず新幹線の開業には新幹線の料金だけをきめてスタートすることになります。その次の機会にはこれはぜひ改正しなければならぬと考えて、いま営業局で鋭意検討しております。その問題といたしましては、まず一番根本的に、特急、急行、準急という三段がまゑに現在なつております。この三段がまゑ自体がどうかといふ問題も出てきております。それから、御指摘になりました座席指定につきましても、非常に込みますのと、それから座席指定にしてくれないと安心できないといふ問題といふところからしまして、まことに変な形の自由席と指

定席がごちゃごちゃになったような列車になつておりますが、これらにつきましても、少なくとも今後乗車効率を少しづつ緩和していくのに伴いまして、どうすべきかというのを考え直さなければならぬ段階に来ておると思ひます。

さらに、もう一つ大きな問題といひまして、これは従来も運輸大臣その他からも御答弁がございましたように、鉄道の経営全体から見れば現在の経営をいかにしていくべきかというものが例の内閣の懇談会で検討される段階にまで来ておりました。これは当然運賃の基礎まで入つていくと思ひます。これはおそらく今年中に運賃の基礎につきましては相当議論が進むと思ひますので、そうなりますと、料金につきましても当然根本的に考へていくべきものだと存じます。

なお、御指摘になりました支線区のサービスと幹線のサービスの違いという問題がございまして、反面、サービスに伴う料金であると同時に、原価をまかなうかどうかという面になりましてまた違った面からの議論も出てきますので、そこら辺が今後大いに検討を要する問題ではなからうかと存じます。たとえば東海道線は非常にいい車両と申しますか、早いサービス、いい車のサービスをしておりますが、それでも原価的には非常に利益をあげまして、全国の赤字線区を養つておるわけでございます。原価主義という面からとそれからサービスの対価という面からの両方が逆の議論になりますので、そこらは今後いろいろ検討の余地があるかと存じます。

○久保委員 石原常務の御意見には

ちよつと私は異論がある。原価とサービスと言いますが、やはり与えるサービスは、国鉄という大世帯でありますから、東海道線のサービスと東北線のサービスが同じなら、やっぱり同じ料金でしかるべきなんですね。そうだとするのです。原価が償ひか償わぬかという問題は、これはまた別な問題だと思ひます。たとえば運賃が一本になつていくというところは、国鉄はやはり総合運賃制でしょう。そのたてまえをくずすなら、あなたのおっしゃることはそのとおり理屈として成り立つのですが、私は料金のことをいま申し上げておるのです。でありますから、料金はサービスの提供であります。同じサービスを与えるところは同じような料金をとつてしかるべきだと私は思ふのです。しかも、いま懇談会で運賃の問題に入つたというが、そうだろうと私も予想して、この前からの懇談会については指摘をしていた。運賃問題は実際あと一回しでいいのです。運賃問題はもう一番大事です。大事ですが、もつと国鉄経営全体の問題から実際に入つてほしいと私は思つておるのです。だから、私どもの提案として整備緊急措置法という法案を出した。これは余談になりますが、料金体系というのをこの際国鉄なり運輸省で考究して、新幹線についても、やはりそういう体系から割り出してやるべきだと私は主張したいのです。私は東北のほうばかり言うが、列車一つ見ても、それはひどい列車です。たとえば座席一つ見ても、座席のシートがみなはげやうけているのが、これが一等車なんだ。準急だから、座席を指定すれば、やはり東海道

と同じように二百円取る。汽車のおそ

い早いとは別として、少なくとも、これはたしていいだろうかというので、これはそろそろええといつたって、なかなかできません。しかし、車両そのもののサービス、たとえば便所の話になります。洗面所に入つても紙一つない。片方にはちゃんと飲料水のコップまで置いて、きれいなサービス、これと同じ料金というのはいささかわけです。今度の東海道新幹線は最高のサービスでしょう。そういうことから考えれば、三割ないし四割くらい上がるだろうという目の子勘定であつては私はならぬと思ふ。これはなかなかむずかしい問題で一口には言えないと思ふのであります。少なくとも、もの考へ方だけは、きつとして料金はきめてほしいと私は思ふ。もちろん石原常務は、そのほうの専門の担当ではないのであります。ですから申し上げにくいのであります。少なくとも私はそういうことだと思ひます。運賃問題にいく前に、そういう優等列車のサービスについて、やはり御検討あつてしかるべきだ。それが正しい意味の企業性だと私は思ふ。

現在のサービスは全体的に劣つており

まして、戦前でしたら、夜行の急行列車ではお客さんを立たしただけでも問題になつたわけでございます。これらは一へんには何ともならぬと思ひますが、現在の非常に異常な状態というものを逐次解消していかなければならぬ問題だと思つております。

○久保委員 駅も十二駅です。中間を

言つて十一しかないのです。十一しかないのだから、そんな切符を二枚持たせる必要はないのじゃないかというのです。こまかい話でいきばつていふのですが、ここの頭の切りかえがつかぬ。そういう切符を一々買うわけでしょう。そうだとするならば、やっぱりそういうものも研究してみたらどうだということです。どこの輸送機関で切符を二枚も三枚も持たせるところがありますか。頭を変えていくべきだといふことを言いたいのです。まあ御研究願ひます。これは専門でないようだからやめておきます。

七

ヤを組むつもりになっております。そうなりますと大体現在線の優等列車が二十往復程度減らせる見込みになっております。それから半年か少なくとも一年以内には五十五往復ダイヤといふものを組みたいと思っております。そうなりますと、在来線の列車は、これもさらに詳細検討しなければなりません。大体三十往復程度は周回するのではないかと考えております。

○久保委員 三十往復では何分ヘッドで走らせることになりませんか。
○石原説明員 大体三十分間隔程度になります。

○久保委員 わかりました。それはさしあぐの予想ですか。
○石原説明員 それは開業のダイヤでございませう。

○久保委員 私がお尋ねしているのは、あなたが話したになった転移の予想からいって、新幹線の輸送力は大体どの程度にすべきか、そういう観点からいって列車設定は何分置きぐらいか、こう聞きたいのです。おわかりですか。

○石原説明員 その点は、さいぜん申しましたように、開業後半年ないし一年くらいに五十五往復ダイヤといふのを四百八十両をつぎ込んでやりたいと思っております。このダイヤは、前から発表しておりましたように、超特急三時間、それから中間駅全部とまりまして四時間というのを目標に、これは初めから計画しておりましたのでございませうが、四百八十両をつぎ込みまして、そのスピードを早くすることができまうと、五十五往復程度のダイヤが組めます。そうなりますと、時隔は、

特急、急行、超特急と各駅停車を一緒にいたしまして大体十五分ないし三十分、大部分は十五分間隔程度のダイヤになります。

○久保委員 五十五往復といふのが大体予想される最高の列車密度でございませうか。それで、先ほどの見通しによつて、大体この程度の輸送力設定をすれば、転移されるもの、増加するものがおよそいまの段階でははけきれ、こういう予想になりますか、いかがですか。

○石原説明員 これはもちろん将来どんどん増加いたしてまいりますから、年々増発をするかっこうになると思ひます。したがって、五十五往復と申しますのは、現在開業間もなくに予想される輸送量でございまして、開業当初の三十往復程度と申しますのは、したがって新幹線としては不十分、何と言いまうか腰のためのまずそのくらいで開業しても、できるだけ早く速度も上げますし、車両もつぎ込みまして、五十五往復ダイヤにしたい。それから先は年々の増加に應じまして年々増発して、車両も増備していくといふかっこうになると思ひます。

○久保委員 その点も予想でありますから、なかなか予想がつかねえと思ひうのでありますが、少なくともわれわれが聞きたいのは、東海道はこれで東海道新幹線をフルに動かせば大体輸送は間に合ひ、こういうふうな考えてきたわけでありませう。だから、これには余裕を持って、これだけの輸送量を設定すれば、将来のいまの展望からいけば大体間に合ひ。間に合ひには、いま言ったように五十五往復なら五十五往復ということになるかどうかと聞き

たいのです。これは予想でありますから……。

○石原説明員 これは複線を新しく増設したのでございませうから、現在線は二百往復程度も走っておりますが、これは少し過密でございませうけれども、新幹線も線路の力とすれば百五十往復くらいは十分入れるわけにございませう。したがって、今後東海道線の予想がつかずすれば、長距離輸送に関する限りは新幹線に車とわずかの入さへつき込めば幾らでも輸送に應じられます。したがって、長距離輸送に關する限りは、東海道線ができれば東海道輸送といふものは行き詰まりがないといつてよろしいのであります。ただ、他の機会にも御質問がございまして、通勤輸送になりますとちよつと事情が違ひますので、これは別でございませう。やや状態が違ひますが、長距離輸送に關する限りは十分な余裕がございまして、これはお客さんの乗りぐあひを見て、五十五往復といふのはいまだ一応の予想をしておりませうので、需要が多ければ、車をつくりさえすれば幾らでも需要に應じられるといふことになりませう。

○久保委員 百五十往復やうてから二百往復——まあ百五十往復できるだらうと言ひますが、スピードも早い列車であります。既設線区のようにヘッドをあまり短くして走らせることは不可能だと私は思ひます。そういうところの予想もお立てになつてゐるのかという意味でお聞きしたのであります。いずれにしてもこれは予想でありますから、あとでよくお考えいだいて、ひとつこの際、開業を目の前にしてゐるのだから、大体将来の展望はこうなりませう

といふことくらいのことはお聞かせ願ひたい、こういうふうな思つております。

もう一つ、それではさしあたり展望がきく範囲で、東海道から転移される列車、いわゆる間引きができる列車、そういうものはどの程度になるのか。というのは、いまは大体東海道の線路の保守にしまして、過密ダイヤで保守する時間がない、こういうのが実態であります。そこで、せめてこの線路の安全をはかるために、東海道新幹線ができたならば、東海道のいわゆる線路の軌道あるいはその他の保安設備も強化していきたい、せねばならぬといふのがいままでの主張の一つでありました。これについてはどういふことになりませうか。

○石原説明員 どういふ列車を具体的に減らせるか。もちろん「つばめ」が「だま」のように東京—大阪間だけの特急、これは当然全廃いたしますが、そのほかの急行あるいは山陽線に直通する列車といふたようなものをどの程度にとり除くかといふ具体的な問題につきます。ただいまなお検討中でございます。具体的に申し上げかねますが、なるべく新幹線のほうに移るやうに考えたいといふ前の審議会の答申の趣旨を生かすやうに考えたいと思つて研究しております段階でございませう。

それから線路容量の保線間合ひなんかの問題につきましては、実は現在東海道線が非常に過密になつておりますもの、一つの大きな原因は、列車の速度と種類が非常にいろいろなものがまじつておるというところが一つの大きな問題でございまして、のろい貨物列車も、「こだま」のような特急も一つの線路の上を走つております。したがつて相当の時間間合ひを置かせないと前の列車に追いついてしまふという点もあつて、またそれを待避させるとか何とか、列車本数以上に非常に大きな問題をはらんでおるわけにございませう。今度新幹線ができましたら高速列車を極力そちらのほうに移しますと、列車本数が二十本減つた、三十本減つたと申しまして、その一本一本の効果が大いに大きいのでございまして、残りました各駅停車とそれから貨物列車の速度が非常に近くなりますので、いわば並行ダイヤに近くなりまして、複線の輸送能力は理想に近づいて、御質問のありましたやうな保線間合ひとかいふやうなものにつきます。従来のように夜昼通じて保線間合ひをとることが非常に困難なという問題が非常に救済されてくると思ひます。

○久保委員 保守の面は強化されるという御答弁であります。それではその次に、これとやらはらになります。現在の東海道線で、通勤輸送並びにローカル輸送といふものの逼迫が相当あるわけですね。これは改善策として、東海道新幹線の完成に合わせて計画を立てておられるわけですか。輸送力増強について、いかがですか。

○石田説明員 お答えいたします。実は問題は、いま久保さんのお尋ねになつた通勤、通学の東京近所の問題、これは新幹線ができましたら、ラッシュアワーにおける通勤、通学の問題といふものの解決には、たいした解決

の道にならぬ。たとえ私は朝、東海道を国府津からやってくるのですが、通勤時間帯の急行列車をバス・オーパーさせるものがたつた三本しかない。したがってその間に入れる通勤、通学の列車というものはそれだけしかない。そういうことになりますので、そこに新幹線ができて、東京近在それから大阪近在というようなこの通勤、通学の激しいところには救いの道にならぬ。ここにわれわれは第三次五カ年計画というものを立ててこれを何とかしなければいかぬ、こういうことになっているわけでありませう。たとえ御承知でしょうが、平塚から普通の列車のほかに貨物線があります。あれなんかも活用して、旅客に使う。それから貨物線は別につくるということにせよならぬ。これは実にやつかいな問題で、金もかかる問題であります。が、国鉄としてはどうもやはりサビの点からいってどうしてもやらなければならぬ、こういうことになっております。

○久保委員 いまの總裁のお話は、結局長距離輸送はある程度緩和できて、近距離の通勤、通学輸送などはとても緩和できない。これは新たな観点からやらなければならぬ、こういうこととありますが、実は幹線調査会の答申以来、新幹線に対する国民の期待というものは、夢の超特急だけではなかつたのであります。既設線区における輸送を緩和する、東海道の輸送が行き詰まる、だからこれを緩和するということを受け取った。受け取り方には二つありまして、旅客の長距離輸送は、国民大衆が考えたごとく、これは新幹線ができればなるほどそのとおり

に要求は満たされるでしょう。しかしもう一方考えれば、一般大衆というか、近距離の輸送は、やはり新幹線ができれば、この線区はもう少しサービスがよくなるだろう、こういうふうな期待したのであります。いまのお話によると、その期待が持てないということになるが、おそらく実情からいってそうでしょう。そうだとすると、これは新たな観点から並行してやらなければならぬと思ふのです。こういうのはどうなっていますか。いまのお話では、通勤、通学の輸送の緩和はやらなければならぬと言ふが、それではその計画はどういうふうになっていきますか。

○石田説明員 そこにつきま、今度四十年から始まる第三次五カ年計画というものがあつたのであります。これは単に東海道をばかりでなくて、所線線しかり、常磐線しかり、北陸線しかり、ここに過密ダイヤというものの果實がある。久保さんは私より国鉄に關してはお詳しいのじゃないかと思ふので、ほかの説明するのは変ですが、少なくとも旅客輸送に關する限りは、人口から割て大阪近在、合計すると四割というものが東京、大阪を中心とした近在、これを解決するということが、つまり過密ダイヤの解消というものの中心になるわけでありませう。これは東海道新幹線ができたからといって解決するわけではない。これは別個にやらなければならぬ。そこに第三次五カ年計画というものを立てて、これは経済計算から言へば問題にならぬのであります。が、ときには独立採算なんというものを度外視しても、必要上やらざるを得ないということ、いまや懇談会というものでその計画をつくるべく着々として準備しておる次第であります。

○久保委員 わかりました。それで話は収支のほうになります。これは石原常務にお尋ねするのですけれども、膨大な資金を投下して新幹線ができたが、先ほど来質問をしたように、最初の計画には何年後には大体ペイするといふような計画までお出しになつたはずですが、いま国鉄当局としては、新幹線に対する投下資本は大体いつまでに回収するといふふうに予想しておられるのですか。これはもちろん料金がかかりますから、これはもちろんペイさせようといふふうに考えておられるのか、お考えがあらうすればお聞かせを願ひたい。

○石原説明員 収支の問題につきまは、前々から収支計算を一応いたしまして、特に世銀から借り入れをするときなんか詳細な一応の見込みなんかも提出いたしております。ただ以前から比べましてその収支の見込みが若干違ひました点は、建設費が当初の千九百億から三千八百億にふえましたので、その資本費、つまり資本利並びに減価償却費が二百億程度ふえました。が、反面最初に予想されましたよりも客貨の輸送量の伸びが著しく多くございまして、着工しました当時の輸送見込みから見ますと著しくふえてきております。それで東海道現在線と新幹線を合算しました収支で見まして、三十八年ごろの現在線の黒字が大体六

の黒字になりました、その後は輸送の伸びに應じて黒字がどんどんふえていくといふ見込みになつております。したがって、東海道線は現在でも全国の赤字線をカバーする黒字線でありませう、それをさらに増強しました新幹線と合わせまして、なお全国の赤字線を培養します黒字線になる見込みであります。

○久保委員 無理かと思つたのでありますが、大体心づもりとして、東海道新幹線に対する投下資本の回収は何年ごろまでと考えておられるかといふことを聞いています。なかなかむづかしいと思うのですが、およそ五年から五年、十年から十年先に元手をとるということになるのかどうかといふこととす。

○石原説明員 これは現在線とからみますので、ちよつと出しにくいのでありますが、新幹線だけ独立して考えますと、大体十年以内には取り返しがつかずでございます。資本費と申しまして、四十年ごろで見まして大体千億くらゐの収入があるかと考えております。そうしますと、資本費は大体四千億投下いたしましたので、減価償却費と利子合せて一〇％と見ればよろしいのですから、年間四百億くらゐに見ております。償却の始まりでも大体四百億くらゐに見ておられるわけでありませう。それに対して大体四十一、二年ごろ、つまり五十五往復ダイヤが動き出しますときには、新幹線だけの収入は千億をすこしと考へられております。したがって、投下資本が若干ありまして、大体新幹線だけで三百億ないし四百億くらゐの黒字は開業後二、三年すれば出てまいり

ますわけで、そのまま輸送量がふえれば、どんどんふえてまいりますので、利子を払いながら十年以内には償却できる。新幹線だけを取りまれば、これは実は簡単なことでございませう。ただし現在線と合わせますと、現在線のほうが少し収入が減りますが、新幹線だけが独立のものと考えれば、これは十年以内に十分償却できるのでございます。

○久保委員 なぜこれをお尋ねするかといふと、新幹線のお話が始まつたときに、三十三年の四月に計画が国鉄から出ているのであります。やはりそのときの参考資料として当時の資金計画からいって十五年間に年七分の利息をつけて返すとして大体こうだ、こういう試算が出てくるわけなんです。大体でかちやつたから、あとは知らぬと言つては語弊があるかもしれないが、もうかるんだといふことでは、国民に對してもどうかと思ふので、私としてはたとえはこういう試算でいきますと、いまのお話だと既設線を含めて試算しておりますが、これは試算でありますから、あまり權威がないと言へばそれまででありますけれども、少なくとも三十三年に出した計画の裏づけがあつてしかるべきじゃないかといふのがわれわれ国会議員としては言ひたいのです。それでいふ。当時はこういうふうになります、なりませうと言つて、それじゃあと、出たあととは知らぬ顔の半兵衛——知らぬと言つては国民に對して理屈がつきません。これはおかしい。だからこのぐらゐの試算はあつてしかるべきじゃないか。利益はあなたがおつしやつていられるように出ています。

そのとおりの試算でいつても出ております。それで十五年間で年七分でやっています。もちろん資金は多くなっております。償還の計画期間は全部通りと思ひます。少なくともそういう経理方式で、いわゆる私が言いたいのは企業性、企業性といつても官僚的な企業性であつて、幾ら事業だけやつて、社会正義に照らしてもあつたらぬといふような企業性は、私は排すべきだといふ考えから言つておるのです。別に試算したものを出さなければ承知せぬと言つてはおりませんが、少なくともそのくらの責任は感じてほしいといひたいのです。もつとも石原常務はこういう計算のほうは担当せられないからわからないかも知れませんが、少なくともそういうことは必要だと私は思ふのです。見通しとしてはどうだ、利潤は安からぬといふのだから、三割増しから四割増しくらいまでやるといふ中をとつて三割五分でやれば大体試算できますよ。大体このくらのことだといふ見通し。ですから、そうするとこの金は十五年後におきましては全部返します、そしてその間において輸送も十分充足します、こういうことになれば国民も納得できるじゃないかと私は思ふのでお尋ねしているわけです。お答えがむずかしいはいです。

○石田説明員 久保さんにお尋ねしますが、なかなかむずかしい問題だ。結局今後運賃がどう変わるかといふことがありましよう。とにかく、少なくとも四十年にちゃんと利子を払い、減価償却を見て、そうして二百七億もあつてくるんだ。鉄道というものは普通の商売と違つて、そう敷いたからといつてすぐもうかるものじゃないです

よ。それで年々歳々これはますますふえていくのだ。われわれは東海道新幹線をつくれれば決して損はない。もうかれます。こういうことを申し上げたのですが、そういう点をもう一度申し上げなければならぬのは、東海道線の行き詰まりはとことんまで来ている。これはもうかる、もうかぬを別にしても、どうしても輸送の任務を期すべく、あるいは採算を度外視してもやらないければならぬ、こういうような状態に來ているんです。いんやこれはもう御心配にならぬようにお願いしたいと思ひます。

○久保委員 せっかくのお尋ねと御答弁でありますからお答えしますが、總裁、私が言いたいのは、当初すべり出しに総試算を出して置きながら出さぬといふのはおかしいじゃないかといふことが一つ。それからもう一つは、企業者としてあなたがたおっしゃるようにはもうかることは確かだ。そうですよ。もうかるからいいじゃないかといふことは、なるほどおっしゃるとおりかもしれませんが、それじゃちよつと違つて、心づもりがなければもうかりません。何年後には大体資金が回収でき、このあとはほんとうのもうけだ、こういうふうな筋道を立つべきじゃないかといふのが私の言いたいことで、それからもう一つ、あなたのおっしゃるとおり、たとえもうかつてももうかぬでも、とにかく新幹線をつくるという大きな目的は、何といつても既設線である東海道の輸送力を何とかしなければならぬといふことですから、これはもうかつても、もうかぬ

でも、やらなければならぬ。これとそれとは別ですから、ごつちやにしないであらうと思ひます。いずれにしても、まだ法案が通りませんから、そういう試算なりそういう心づもりがあるならある、ないならない、あとは成り行きにまかせる、そういうことで経営の方針はいいのかといふことが私は言いたかつたのです。それは御答弁は要りません。しかし少なくとも私はそういうことはあつてしかるべきじゃないかと思ひます。ただ単に身のまわりのことだけやつてもだめだ。これだけ膨大な資金をやつても、もうかつたらいいじゃないか、それだけで経営者はいいかどうかといふ問題を考へていただきたい、こういうふうに思ひます。

時間ありませんからもう一つ。新幹線の高架下はどの程度利用できるか。話に聞くと、すでに契約ができたという話だが、どういふ者にどういふ方針で貸しつけるか、これはいかがですか。——安全運転だけのほうらしいから、それじゃ、この問題は次回に相当者に來て説明してほしい。これは、新聞を見ますと行政管理局に先般指摘されております。そういう問題はすつきりさして出発してほしいと思ひます、この点はこの次の委員会に答弁していただきます。

そこで次に申し上げたいのは、幹線のいわゆる修理関係の工場は、基地として浜松工場ですね。浜松工場は鉄道管理局に属しておくようですが、浜松工場の内容は、新幹線の修理以外に何かやるものがたくさんあります。か。

○石原説明員 これは新幹線以外に、現在でも現在線の車両の修繕を引き受けております。あれは元來は蒸氣機関

車の修理でスタートしたところでございますが、現在はディーゼル機関車、電氣機関車その他のものも引き受けまして現在線の修理をやっております。そのうちの一部分を改裝いたしました。新幹線の修理、修繕職場に改裝したわけでございます。

○久保委員 そうしますと、浜松工場の業務内容といふか、その比重は、新幹線はごく一部である、こうとつてよろしいですか。

○石原説明員 開業当初は、修繕はそう入場いたしません、だんだん事がくたびれますと、くたびれるに應じて新幹線の仕事量もふえてくるわけですね。開業一、二年後いたしまして平常の状態になつたときを見まして、現在線のほうが六、七割ぐらゐのウエイトになると思ひます。

○久保委員 その次に伺ひますが、新幹線の支社には保安管理室といふものを設けるようであります、これは、どういふ陣容でどういふ仕事をなさるのですか。

○石原説明員 これは各系統の技術者を混合して入れることに考へております。それで、いままでの支社になつた組織でございますが、特に新幹線の保安の重要性にかんがみまして、日常の指令業務のほかに、この点を特にフリーな立場から監査するといふことでございまして、先般本社にできました保安審議室とやや似たような形になると思ひますが、中には運転や施設や電氣や、各種の系統の専門家が入りまして、混成してフリーな立場から始終安全のほうの問題をチェックするといふ組織になつております。

○久保委員 陣容はどの程度でやりますか。

○石原説明員 室長一名の下に調査役三名を置きまして、その下に若干のスタッフを置くといふ形でやります。

○久保委員 そうすると、スタッフといふからにはあまり数は多くない、十人かそこらでやりますか。

○石原説明員 総員で十名程度になつております。

○久保委員 これは安全管理について企画といふことが重点になりますか。

○石原説明員 これは監査、それから企画、両方の立場になつております。

○久保委員 駅にしても十駅あります。私が望みたいのは、この管理室といふのはむしろ安全性の点検、指導といふふうに、単なる査察じゃなくて、そういうものに力点を置くべきだと思ふのであります、お答えはおそらくそれは運輸所なり、運輸所といふか、駅なり、こういう現場があるから、現場の長をしてやらせるということになるかもしれない。もちろんそれも必要であります、そのほかに、こういうような特殊な列車運転区間でありまして、いまの線区においても私は言いたいのでありまして、この管理室は単なる十人ぐらゐのスタッフで、査察が主であつてということでは、私はどうももの足りないと思ひます。いかがでしようか。

○石原説明員 一応指導監督の系統といたしましては、支社に各系統の部長がおりますし、その下に各所長がおります、その下で支所、ラインはそういう形でできております。したがひまして、鉄道の仕事でございますか

ら、やはり安全が最大の使命になりますので、このラインで専門的に安全の指導、企画はいたします。それをさらに立場を変えて、総合的に違つた目で常にチェックをし、監査をしという形になりますので、これはブレンは非常に重要でございますが、人数を多くは要しないというような、そういう組織じゃないかと思うのです。

○久保委員 私はあると同じであります、安全ということが一番大事だと思つて、だから今度の新幹線についても、法案は出ていますが、これは言うなら、つけ足しと言つては語弊がありますが、そういうことであります。むしろ安全対策というのは、内部的な責任としてやはりやるべきであつて、そういう意味から言えば、単なるスタッフ十人では御説明のようになことをやるということでは、私どもの足りないと思つて、特に、たとえは先ほど矢尾先生からの質問に答へられていますが、路盤のところ一つ見ましても、急速につくつた線路でありますから、これは常時点検とその対策が必要だと思つて、たとえば橋梁と路盤とのつなぎ、あるいは隧道と路盤とのつなぎ、あるいは高架線と路盤とのつなぎ、そういうところにも実際は一つの問題が出てくるんじゃないかと思つて、それを考えますと、しょつちゅうこれは点検専門であつて、その実施部隊はなるほど現業部隊を動員してやる必要だと思つて、そういう点検を現場長にまかせると、あるいはチェックするといふことが必要だと思つて、それに十人ではちよつと少ないじゃないか。

か。どうも私の言うことを考えていることではだいたい隔りがあります。この点は再考してしかるべきじゃないかと思つて、どうでしょうか。

○石原説明員 それは実施いたしました。また支社の実施機構でございますから、支社長の意向によりまして課長以下は自由にかえられますので、実施の全然新しい問題でございますから、やってみまして、特に開業します前に、八月から全線試運転をいたしますので、それらによりまして、つまり機構定員も含めましていろいろ検討すればよろしいと思つております。ただ、たとえば例を引かれました保線の問題について考えてみますと、保線の仕事と申しますのは、線路の安全というものの以外ほとんど考えておらぬと言つてもいい仕事でございます。したがって、この形は、施設部長の下に四つの保線所長がありまして、その下に二十あまりの支所がございますが、それらはほとんど全部安全ということ以外は考えないで仕事に携わつてゐる関係になります。監督の問題といたしましては、五百五十キロにわたつておりますので、反面非常に便利に往復できますので、支社からの監督者が行くという問題につきましては、在来の一管理局よりも便利なくらいに往復ができると考えております。そうしまして、一番問題なのは人の質の問題であります。これは現在の新幹線の建設中も、それから今度の支社にいたしましても、特にそういう安全に関する技術の面では最も優秀な連中をよつておりますので、これは単に数の問題だけではなく、特にこれは新しい問題でございますので、非常に優秀な人を持つて

いかなければ役に立ちませんが、その点の人選につきましては特に考えております。それらによりまして大体相当の重さにかばうことができるものと考えておりますが、なおもちろん御指摘のようになり、開業になりましてからも十分それらの点を反省しながら、組織、定員配置その他も状況に応じて考えてまいりたいと思つております。

○久保委員 いまのお話だと、あまり心配せぬでもいい、大体やつていけますというお話であります。しかし、保線所といふか、これは四つあるものであります。これにしてみても、四つだといふと大体百二、三十キロに一つといふ、停車場の数が大体十だといふ、一區間大体五十キロですか、そういう長い区間は残念ながら汽車はとまらぬ。そうなりますと、見張りといふか、点検もなかなか容易でないと思つて、私は、十分人間は配置していくべきだと思つて。

それからもう一つは、筋肉労働から監視労働に置きかえるということが新幹線では要求されますね、そうだとすれば、人間の頭脳といふか、そういうものはやはり新しい観点から見直して要員の配置はすべきだと思つて、単なる筋肉労働では、ここからこまで何キロあるから、その線路を保守するには大体幾らという単純な計算といふか、大抵人間の能力といふものはわかりますから、これは割り出せる。ただ、監視労働になりますと、そういう計算ではいけません。でありますから、今度の要員の配置は、全般にわたつて監視労働という観点から配置されるお考えですか、どうですか。

○石原説明員 少し話がこまかくなりますけれども、具体的に線路保守のほうに持つていきたいと思います。どんなことをやるかといふことを系統立ててちよつとお話し申し上げます。こういうことになりまして、従来ですと各線路班が相当狭い区域を受け持ちまして、一日一回は必ず巡回をするというようになりなつておりますが、今後は、線路の保守といふか、監視の主体になりますので、先ほど申しました軌道検測車になります。この軌道検測車には、本社の専門技術者が乗りまして、落ちつきまして一週間に一ぺん、開業当初は一週間に二、三回くらいが適當ではないかと思つて、それがだれか往復いたします。同時に十五、六のデータをとりながら往復いたします。その際に、たとえばこのところは少しゆれが大きいとか、このところは線路の状況が悪いといふようなところは、直ちに翌日の朝までにそれを全部支所まで届けるわけでありまして、そうすると、いわばレントゲンで身体検査をしたり、脈搏をはかたり、心電図をはかたりといふような形になります。それを監視して、その場所場所を担当してゐる連中がそのグラフを見まして、このところ弱点が出てきたといふやうなことで見当をつけることができません。そのほか二往復ないし三往復、車両の前と後ろとまん中に振動測定機をつけまして、これには保線所の役員が乗りまして、各担当区間をその振動状態を見ながら走ります。それによりますと、自分でもある程度以上の大きい振動といふものはそれで見るわけでありまして、さらに巡回という問題がそれに付け加わつて、その巡回も従来

と違ひまして、たとえば車両のひずみといふようなものを機械的に見ていくといふたような動作もいたします。それから今度は線路状態の悪いのを直すといふことになりまして、夜は列車が通つておりませんので、その間に固めて修繕をやるという形に考えております。したがって、これは列車の場合も十分な修繕ができるわけでありまして、大体そういうやうなことでまゐりなつておりますので、人数的な問題よりはむしろその改良も、いわば昔は打診でありましたが、レントゲンの機械も発達し、そのレントゲンの見方が大事なように、軌道検測車の使い方が軌道検測車によつて出てきたデータをどう生かすかといふやうなことを今後検討いたします。従来の何百人分の仕事が一、二台の往復でできてしまふといふやうなことがいふやうなことを考えております。

○久保委員 人数の問題については若干意見の相違があるやうであります。が、私としては筋肉労働の場合にはあまり間違ひがない、判断の狂いといふものはないと思つて、ただとにかく打つたことを打つといふことをやりませんが、監視労働になると、打ち方がどうか、打ち方が正しいかどうかといふ問題が出てくる。だからこれはさうばんでちよつと出ないですね。ここでも国鉄の事故対策小委員会を参考人と呼んだときに、そういう話をされる参考人がございました。これと同じだと思つて、ただいまの運転要員にしまして、なるほどこの間じやう見せていただかして、運転士は大体監視していればよさうだといふことになるわけですね。監視していれば、自動

ります。特に主要部分の車輪とか車軸
というものにつきましては安全度を高

く考えておきます。ちょっとこまかく考えますが、たとえば車輪であります。タイヤが割れるという問題があります。これは、**スクリュー型**の一枚板の車輪を使っています。それから、またまた

りでは中空軸を使いましたが、中空軸のほうは信頼度がなかないので、目は重くなりますが、実体軸のものをを使うとか、そういうものを考えております。

それから電気設備につきましても同様であります。保安設備につきましては、これは特に従来よりはけた違いに安全を期しまして、構造的に、たとえば従来保安設備が故障を起こしまし

て、そのために人の注意力にたよって、そのために例なんかもございますが、失敗をした例なんかもございますが、間違いが起こりますれば、たとえばリレーみたいなもので、継電器みたいなものは事前に検査しにくいのであります。

一方が故障いたしますればすぐ一方に自動的に切りかわるような設備をしております。そういうたような各設備につきまして、構造的に従来の鉄道とは

「二、三段に安全股を敷しておきますので、それにさらに検査に十分の手配を考えていきますれば、まずそのほうで失敗をするということはないと考えております。」

○久保委員　まず心配はないというこ
とでありますから、それ以上心配があ
るだろうということも申し上げません
が、たとえ上下線の車両限界の隔た
りは大井町線は六百ミリ、これを八

百ミリにしてあるということでありま

うのであります。ただ三河島の事故や鶴見の事故から考えまして、上下線を支障するような事故が出た場合の救いようはあるのかないのか。なるほど既設線の東海道と新幹線との間にはいろいろ格差を設けて、そういう支障のないようにしてあるということでありまして、新幹線は同じ水平にありまして、そういうことを予想すること自体がどうかと思うのであります。新幹線の設計をした当時には、三河島や鶴見のような事故はなかったものであります。先ほどの話によりまして、最高で百五十往復くらいはできそうだし、さしあたり五十五往復くらいは予想したいということになります。かなりの密度の列車運行の計画になります。そうした場合に、しかもスピードが早いというときに、上下線支障のような事故が万が一出た場合の救いようがあるのかないのか、どうなんですか。一番上下線支障の事故が大きいのです。これはいまでも研究課題というより、これが一番ガンになっておる。ところがこれに対する対策はこれを見ているとどうもあまりないようです。どうなるかという疑問ですが、どうです。

○石原説明員 これは人心不安にも関係いたしますので、あまり公開の席では申したくないのでございますが、実は現在線でごさいますと、脱線したただけではそう大したことはない。それに對して反対線が突っかかると非常に大きな結果になる。これは三河島にしましたも、鶴見の事故にいたしましたも、その他にいたしましたも同様でございます。大体列車脱線ではそう大きな結果になることは少ないが、それが列車衝突に発展いたしますと非常に大きなものになるということなのでございませう。新幹線につきましては、私どもはこんなふうに予想しておるのであります。これは脱線いたしました。飛行機の墜落にかなり近い。この被害を予想しなければならぬということ。実は脱線と衝突——衝突は二個列車になりますから倍になりますけれども、従来の例のように十倍、百倍になるというのとは意味が違ふと考えております。したがって、新幹線については列車脱線を絶対させてはいけません。列車が脱線をするということは、飛行機でいえば墜落したということに近い。よる厳密さでやらなければならぬと考えております。また事実脱線いたしました場合に、それが反対線を支障するの、しないのというようにことはとうてい考えられないということに考えております。したがって、新幹線に關する限り、安全の重点は、もちろん列車の安全ということでございますが、その列車安全ということとは、脱線させたらもうおしまいだということに全部の重点をしております。たとえば本日御審議願っております法律案などもいふん大事をとった考え方のように見えますけれども、これは脱線したらそれっきり、率直に申しまして、定員千人近い方の生命に關する重大な問題だと考えております。したがって、その上の、それが反対線との列車衝突に発展するといふ問題につきましては、実際問題としては防ぎようがございませう。もちろん線路におります者が危険を覚悟すれば直ちに列車をとめる装置とか、あるいは反対線の列車でも、反対線の線路に危険を感じられる場合には直ちに列車をとめる装置とかいふようなものを設置いたしましたおきましても、それかたたとえまた中央指令所との電話連絡は各列車が常にとれますけれども、脱線しましたも他の線に支障しないといふようなことにつきましては考えようもないし、事実考えておりませんといふのが事実でございます。

○久保委員 だいぶ深刻な話で、私も触れたくないのであります。脱線すればもちろんのこと、脱線して正面衝突すればもうこれこそたいへんなことだ、少なくともやはり安全の問題を考へる場合に、最悪の事態を予想して、できる限りの防護といふか、予防措置を講ずるのが当然だと思ふので、私が指摘したいのは、既設線区との間には格差を設けても、新幹線の上下線には格差を設けなかったことが最大のミスではなかったかと考えているわけですね。格差を設けておけば、あなたのお話のように、一個列車の脱線ならそれだけで被害がとどまるが、いまのような場合には上下線ともこれは惨事を巻き起こすというように考へる。ついでには、そんなことはあり得ないと私は信じたのであります。そういうことができたときにどうするかといふのは、方法がないといふことですね。そうなりまうと、いまでき上がつつあるところの線路の問題、車両の問題についての研究はさらに根を詰めてやるべき筋合いだと思ふのです。ところが最近新聞で見ますと、スピードの問題をさらに研究されるのであります。決して私は否定はいたしません。二百五十キロのスピードの電車をということ、新幹線の技術陣あるいは車両製作の事務所の人員、鉄研の人員も集まっておやりになるのであります。これもけっこうであります。いま申し上げたようなことがやはり当面の大きな問題でございまして、資金と人材はかかる方面に投入すべきだと思ふのだが、これは石田総裁、いかがですか。

○石田説明員 ごもつもの御心配だと思ひます。東京—大阪間を三時間でやるなんというところは初めから考えておらぬ、まず四時間半か四時間半でやつて、おもむろにその結果を見て三時間にしようというところが、これが当面の問題。あるいは技術研究所のほうでは、ヨーロッパのほうで二百五十キロ出すというようにも考へて、日本のはうでもどうかといふことを考へている者もあつたが、しかしそれはわれわれがまじめにそこに集中して研究しておる問題じゃない。まずわれわれは三時間で東京—大阪間を走るといふことを考へる。これは当面、それよりも一歩進んでおるということはないのであります。どうぞその点は御安心願ひたい。

○久保委員 安心しろという総裁の話ですが、新聞に出ております。われわれのほうもその新聞を読んで、ちよつとどうもどうかと私は思っているわけですね。そこで私は強く要望しておきますが、東海道新幹線はテストケースです。それを外国で三百キロ出したからわがほうも二百五十キロは出せるだろう、その自信のほどはわかりません。技術者といふのは大体そういうものです。われわれの立場からいけば、新幹線のいわゆる安全はどうなるのかというところが当面の大きな問題であります。これはまだ研究も足りておりません。たとえば、なるほど構造上は、いままでの汽車からいけば二段も三段も上回つたという石原常務の御説明のとおりでしょう。しかし、たとえば支障物があることを制動可能距離において発見できる装置は一つもないわけですね。それでよろしい。そういうものの追求をしているといへばしているのではありません。そういうものは全然追求されないと言つては語弊があるが、少なくともこれは陰に隠れてスピードの問題を取り上げるようでは、頭がおかしいのではないかと私は言ひたいのです。いま国鉄陣営は、少なくともスピード問題は新幹線では一応テストケース、これから本式にやる。いわゆる試運転区間で二百五十キロ出たからもうと出るなんというところは考へる必要は私はないと思ふ。二百五十キロが実用に適するかどうかの問題が今日大きな問題ですね。この関門をくぐらぬうちに、先はしたことは考へるべきじゃないと私は思ふのです。そういう意味で、少なくとも安全性についてさらに追求すべき段階だと私は思ふのです。いまのお話では心配するなといふことではあります。あまり心配しませんが、あなたがそうおっしゃるのですから、しかしそういうようなことをチェックするのが国鉄の首脳部だと思ひます。私は決して二百五十キロを研究しちやいかぬといふのはありません。ありませうが、貴重な人材と技術は安全の方向にもう一べん見直したらどうかと言ひたいのです。それからもう一つは、この構造上の問題はお話がありましたから、こまか

い話になりますからいいとしましよ。

そこで今度職員の話扱いという問題は全然ないのですか。それに基づくような事故というのには予想されませんか。いかがですか。

○石原説明員 職員の誤扱いにもいろいろござりますが、やはり一番件数も多いし、従来結果が大きくなつておりますのは、運転士あるいは駅の運転取り扱ひ者の事故というのが一番多いのであります。これにつきましては保安設備を非常に嚴重にしまして、一人の思い違いとか考え違いあるいは誤扱いということによつて少なくとも列車に危険を及ぼす事故が起らないように、保安設備が必ずカバーをするようにできております。これはやはり人といふものは必ず場合によつては間違ひを起す可能性があるのだという前提に立ちまして、それを保安設備で必ずしうろだてをつけるといふたてまえになつております。したがって、従来ありました信号機が信号を取り扱ひ違ひしたとか、運転士が信号を見違へたとか、あるいは操縦を誤つたとかいったようなことによりまして、少なくとも列車に危険を及ぼす事故というのは起らないようにできております。あとは保守要員の誤りということになります。非常警戒の場合の保護要員あるいは信号保安設備の保守要員といったようなものは、これは間違ひによりまして、その安全を保障していきべきは人の人が間違ひを起すといふこともあり得ますので、この点は今後とも十分指導監督もいたしますし、教養もつけなければならぬと思つておりますが、指導精神はあくまで

も、さいせんから申し上げておりますように、まあ安全を期する、決してきわどいことをさせないというのを指導精神にして、安全第一にやつていく必要があると思ひます。

○久保委員 先ほど申し上げたように、一たん万が一のことができれば、これは史上最大の惨事になるわけですから、だから私が先ほど来申し上げておるように、なるほど構造上は大体今日ただいまで考えられる装置をして安全を確保したい、これはそのとおりでよろしい、しかしこれをチェックするのには、やはりダブルチェックというよりなかつたところでやるべきだと思ふのです。一人の人間がこれをチェックしたからオーケーというのじゃなくて、機械にも誤差もありましようし、狂ひもありましよう。そういうことでありますから、やはり新幹線は安全第一に考えなければならぬ。というのは、大体いままでの列車という観点から、新幹線の列車が想定されるころによりますれば、これは違ひです。汽車じゃありません。そういう観点からものを全部見直さなければいけないと思ふのです。そういう意味で、私は人間の配置もダブルチェックの制度をつくつてやるべきだと思つてゐるわけなんです。いまのお話ではただ機械をダブルチェックするということですが、私はダブルチェックまで考えるべきだと思ふのですが、いかがですか。

○石原説明員 御説のように、この保守関係あるいは工場のチェックといふたことにつきましても、十分に責任者が適切にチェックをするというよりシステムにしてまいりたいと思つてお

ります。なお安全の問題につきましても、私も昨年の五月にこの仕事を引き受けましてから安全以外のことを実は申し上げておりませんので、新幹線に関しては大体系列車脱線といったような問題は一世紀に一度起こつてもいいかぬ、まさにお説のとおり、飛行機と鉄道の間に考えなければいけないという御意見がございましたが、全く同感でございます。私も全く同じようなことを申しまして、従来の鉄道とは違つた観念で全部のシステムを見るように指導してあります。

○久保委員 そこでもう一つ残つてゐる事故の原因には、部外的な要因から来るもの、これはたとえば石を置くとか、あるいは物を投げるとか、あるいは地震とか、そういうものですね。その中で天災地変は、先ほどの御答弁で、たとえば風水害の場合はそれぞれ予防措置をとるということでありまして、それは、いま法案の対象になつてゐるような防護さくでも十五、六億かかるのであります。防護さく一つでこれは可能だといふことでいいの

で、実はこれにはござつてゐるのであります。ただいま久保さんのおっしゃつたいろいろのそれに対する防護策を講じてしましても、やはりやろうと思へば金庫を破つて金をとるようなもので、できないことはないのです、ただで

かどろか、たとえば鉄道側として防護さくをつくつて、法律をつくつても、

の責任として、入り得ないようなさくをつくるならつくる、それにはどうしたらいいか研究もすべきじゃないか、一つはこう言ひたいのです。もう一つは、今度の汽車はいままでの汽車という概念と違ひます。だからこういうことをやられたならばたいへんなことになりまして、PRといふか、周知徹底は企業責任としてやるべきだと思ふのですが、この点はどういふふうになつてゐるかを御尋ねしておきま

つものであります。

○石田説明員 さくを立てても、これはやろうという意思があればさくを破つて入ることはできると思ひます。ちやうど夜寝るときにうちの戸を締め

めたとおつしやるかもしれない

の小学校の校長に交渉してやつてお

だと思ひます。開業までには

○久保委員 總裁、神さまにお願いする

後は神さまにお願いするほかありませんが、私が言うのは、たとえば人間は夜寝るときに戸を締めるだけではありません。入りにくいように戸を締めるだけではありません。戸を締めてかんぬきをかけるのです。かんぬきをかけることを忘れてはいけませんと言っている。戸を締めても入ってきた、入ってくるのはどうしようもない、そのとおりです。法律で処断をする。ところが、その身の安全を保つには戸を締めてさらにかんぬきをかけるといふことじゃないでしょうか。私がこの間じゅう見せていただいた防護さくのある方いかというのを言いたいのです。だからかんぬきについても少し考えてもらいたいということでもあります。それから、何とか方法を考えまして入ってくるやつは入ってきますよ。それは防ぎようがありませんから、それを言っているのではありません。

それからもう一つは、このPRについてどういう方策を持っているかという事です。これは企業の責任として当然、かかる鉄道は、こういうものである、よって、こういうことをやれば、こういう結果になる、いままでと違うのだからというのを世間一般に対して強調しなければならぬと思ひ、従来の汽車の観念でそのまゝでは困るのです。これは、一つもいままで聞いてないが、方策があるのかどうか。これを聞いておるのです。

○石田説明員 ただいまの問題につきましては、これは議会にお願いいたしまして、レールのところに入ることのできないような法律をつくることにお願いしております。それでさらにPR

の問題、これはお説のとおり、今後大いにやらなければいかぬ。国鉄としても学校に対しては文部省の力をもつてして児童によくその危険なことを教える。さらに世間に対しては十分なPRをやる。これはもちろん国鉄としても今後大いにやらなければならぬことでありますし、やろうと思つておる次第であります。

○久保委員 次に、この法案に出てまいりますようなことを予想しているようでありますが、この法案によつてどういふ効果があるのか。これはこの法案ばかりではなくて、法律にいろいろあります。航空法にもありますが、そういう効果というのは、いままで検討されたためしがあるのでしょうか。これは運輸省に聞くほかはない。こういう法律があるとなしではどんなに違うのでしょうか。あつたほうがよいという程度であるか。たとえば、犯罪を犯したら処罰するといふ効果はありますね。しかし、この法律で言うならば、予防的犯罪、予防的法律ですね。だから、予防ができるかどうかにかにメリットがなければ困るのです。これはどうでしょう。

○廣瀬政府委員 これは一般の刑罰法規に対する国民の受け取り方がどういふことになるかといふことだと思ひますが、実は、ここに書かれてありますような犯罪を犯してもらつては非常に困るわけなのです。犯した場合に、ここに書いてございいますように、従来の鉄道営業法なりあるいは刑法でカバーできない面は処罰ができるという効果がございいます。その場合に、一般の刑罰法規と同じように、この各条に書いてございいますような妨害行為等は、

非常に社会の重大な犯罪になるということに十分に徹底させるといふ効果がございいますので、それによつて十分理解を深める、犯罪を犯さないようにさせるという効果は、他の刑罰法規と同じような効果があると考へております。

○久保委員 これは議論すれば切りのない話であります。たとえば殺人罪といふものもございいます。じゃ殺人罪といふ刑法があるから人を殺さぬかといふと、殺すやつが出てくる。法律があつたが、なかつたが、やるのです。それと同じかどうかといふ問題があります。ただ、一般秩序の問題からいって、社会的秩序からいって、かかる刑罰を科することが妥当かどうか、こういうようなこともあつたかもしれません。しかし、私はいま安全性の問題について追及してゐる。提案の理由が、安全性について予防措置としてかかる法案を出してきておるといふことでありますから、私は、実際は、その効果についてもつと具体的に何いたかつたのです。これは法制局にあつて出てきてもらつて、一応そういうものの受けとめ方について説明を聞きたいと思ひますが、いずれにしても、この予防的な効果があるかどうかは論争が尽きないと思ひます。ただ、それじゃ、先ほど来質問もありました、営業法との関連で特例法をつくつた理由はどこにあるのかといふことであります。そこで、もう一つ申し上げますが、特例法をつくれれば犯罪が少なくなるということでおつくりになつたかどうかです。

○廣瀬政府委員 特別な刑罰法規を制定した場合に、犯罪の予防になるかどうかといふことからお話いたします。これは一般的な考え方として、さつき例にお引きになりました殺人罪、これは刑罰法規の前に道義的な問題として、そのようなことはやるべきでないといふことはだれでも知つておると思ひますが、やはり道義的な問題の上にと申しますか、やはり社会の公益を守るためには刑罰法規が要するといふ、こういう一般論になつてしまふと思ひます。

それから営業との関係でございますが、これは先ほどお答えいたしました。営業法には二、三の項目がございまして、しかし、新幹線の鉄道の運転方式といふものは、営業法制定当時予測してないものがございまして、たとえば保安装置にいたしましても、信号機だけでなく、列車の自動制御装置であるとか、あるいはCTCといった営業法で予想しておらないいろいろな保安装置もございまして、それから列車の運行自体が、先ほどからお話がございますように、わかりやすく言えば従来の列車と飛行機の間中といふようなことも考えられますので、営業法が予想してない新しい形態の鉄道であるといふようなこと、そういうことからは営業法でカバーできない面を新しくカバーする必要があると思ひます。それから、在来線と違つて非常に大きな結果を生ずるといふようなことから、他の法令等を参考にいたしまして罰則の規定を重くしておるといふのがこの法律案を提出した次第でございまして、端的に申せば、営業法で予測してない行為があるいは営業法では罰が軽過ぎるといふものに対して特例的な法の制定が

必要でないかといふふうに考へておる次第であります。
○川野委員長 次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。
午後一時三分散会

昭和三十九年五月十八日印刷

昭和三十九年五月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局