

第四十六回 参議院運輸委員會會議錄第二十四号

昭和三十一年五月七日(木曜日)

午前十時四十九分開会

委員の異動

四月二十四日

平島 敏夫君

天埜 良吉君

四月二十五日

天埜 良吉君

四月二十七日

平島 敏夫君

四月二十八日

平島 敏夫君

村山 道雄君

五月七日

村山 道雄君

阿 三郎君

補欠選任

中村 順造君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

江藤 智君

河野 謙三君

木暮武太夫君

野上 進君

平島 敏夫君

相澤 重明君

大倉 精一君

小酒井義男君

中村 順造君

委員以外の議員

議 員

政府委員

運輸政務次官

運輸省海運局長

事務局側

常任委員

会専門員

説明員

日本国有

鉄道總裁

日本国有鉄

道副總裁

日本国有鉄

道常務理事

日本国有鉄

公安本部長

向井 潔君

石田 礼助君

磯崎 徹君

山田 明吉君

吉田善次郎君

田邊 國男君

若狭 得治君

浅井 亨君

中村 正雄君

三郎君

田邊 國男君

若狭 得治君

吉田善次郎君

山田 明吉君

磯崎 徹君

石田 礼助君

〇委員長(米田正文君) ただいま御報告のとおり、平島敏夫君が一たん委員を辞任されましたことにより、航空、海難、路面交通事故防止対策に関する小委員長が欠けておりましたが、平島君が再び委員となりましたので、この際同君を右小委員長に指名いたしました存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

〇委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

〇委員長(米田正文君) なお、本日付をもって委員岡三郎君が辞任し、その補欠として中村順造君が委員に選任されました。

〇委員長(米田正文君) 小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、提案理由の説明を聴取いたします。田邊政務次官。

〇政府委員(田邊國男君) ただいま議題となりました小型船海運業法及び小型船海運組合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。

内航海運は、国内輸送機関の中で最も重要な役割を果たしている輸送機関の一つであります。最近における臨海工業地帯の開発の著しい進展に伴い、その重要性は一層高まりつつある現状であります。

しかしながら、内航海運の現状を見ますと、船腹の過剰傾向による過当競争の結果、長年にわたり運賃市況が低迷し、その企業内容はきわめて憂べき状態となつていゝのであります。

したがって、この際、内航海運の輸送秩序の確立と内航船腹の過剰傾向の是正により、内航海運の近代化をはかり、もつて内航海運に対する国民経済上の要請にこたへるためこの法律案を提出いたしました次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、小型船海運業法に関する改正であります。その要旨の第一は、登録制を通じて内航海運業の用に供する全船舶を把握することにより、内航海運業全体に対する規制を行ない得るよう、新たに総トン数五百トン以上の鋼船による内航海運業を登録の対象に加えることとしたこととあります。

第二に、内航船腹の適正な規模についての指針を与えるため、運輸大臣が内航海運業の用に供する船舶について毎年度当該年度以降の五年間について各年度の適正な船腹量を定めることとしたこととあります。

第三に、内航船腹が過剰となるのを避けるため、内航船腹量がその適正規模に照らして著しく過大になるおそれがあると認めるときは、運輸大臣がその最高限度を設定し、内航海運業の用に供する船舶の船腹量がこの最高限度をこえることとなるときは、内航海運業の登録または変更登録を拒否することとしたこととあります。

第四に、内航海運の用に供される船舶の確認を容易にし、その船腹量を正

確に把握するため、内航船舶に関する表示、事業の休止の届け出及び立ち入り検査に関する規定を新たに設けることとしたこととあります。

次に、小型船海運組合法に関する改正であります。その要旨の第一は、内航海運業の過当競争の現状にかんがみ、新たに総トン数五百トン以上の鋼船による内航海運業を営む者について、小型船によるものと同様に海運組合を結成することができるようにし、内航海運業者のすべてがその事業に関して自主的な調整を行ない得るようにしたこととあります。

第二に、組合員たる資格を有する事業者の範囲が内航海運業者全体に拡大されるため、内航海運組合の行なう調整事業の影響力が従来に比して著しく大きくなるおそれがありますので、不況の場合に限りその調整事業を行ない得ることとしたこととあります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

初めに委員の異動について報告いたします。

四月二十七日付をもって平島敏夫君が辞任し、その補欠として村山道雄君が選任され、同じく二十八日付をもって平島敏夫君が選任せられました。

〇委員長(米田正文君) 中村順造君

きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

〇委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

〇中村順造君 きょうは、国有鉄道の鉄道公安職員のことにつきまして若干お尋ねをしたいと思ひますが、国鉄関係からどなたがお見えになつておられますか。

○委員長(米田正文君) 国鉄関係は、副総裁及び公安本部長が出席をしておられます。

○中村順造君 まずそれでは国鉄の副総裁にお尋ねをしますが、鉄道公安職員というものは、一般にいわれる公安官と、それから駅長、助役、車掌、こういうふうないわゆる司法警察権を持つておる公安職員と、二通りに分けられるわけですが、私がききようお尋ねをするのは、一般にいわれる公安官、このことについてお尋ねをするのですが、この鉄道公安職員の職務に関する法律二百四十一号というのがこの根拠だと思ひますが、そのとおりですか。

○説明員(磯崎敬君) 鉄道公安職員の現在までの設置の由来等につきましては、すでに先生十分御承知だと思ひますが、本来、ただいまお示しの法律二百四十一号ができました前の事態におきましては、いわゆる鉄道自体の警備と申しますか、たとえば駅でお客さんを整理する乗客係、あるいは貨物駅の構内で貨物の警備をする守衛とか、そういう鉄道プロパーの鉄道業務を警備する関係の職員、それからただいま先生のおっしゃいましたいわゆる司法警察権をお持ちでした、従来までの駅長とか、あるいは乗客専務車掌とか、そういうものの性格を合体いたしましたとして、そうして法律二百四十一号ができて、同時に、先ほど申しました鉄道自体の警備の問題につきましては、昭和二十四年に鉄道公安職員基本規程というものがつくりまして、それが根拠になつておるわけでございます。

○中村順造君 いまお話を聞きますと、鉄道公安職員の基本規程というのとは、昭和二十四年の十一月十八日總裁達四百六十六号、それからいま私が申し上げました公安官の職務に関する法律というのとは昭和二十五年の八月十日法律二百四十一号ですか、この間に置きまして若干の制定の、あるいは總裁達と法律の制定された期間における多少の年月のズレがあるわけですか。かりにその二百四十一号で規制をされた範囲の外に總裁達が出ておるとするならば、これはどういふことになるわけですか。

○説明員(磯崎敬君) 御承知のとおり、昭和二十五年の法律二百四十一号は、その第一条にございまして、その「日本国有鉄道の施設内において公安維持の職務を掌る」職務でございまして、したがひまして、これはいわゆる犯罪の捜査あるいはその捜査に必要な権限を持つておる職員でございます。それと同時に、先ほど申しましたとおり、鉄道自体として、いわゆる犯罪——刑事上の犯罪になる以前と申しますか、刑事上の犯罪と法的面の違つた鉄道自体の警備という問題が当然あるわけでございます。これは、たとえば荷物が事故を起こしまして、荷物事故の処理をするとか、あるいは、先ほど申しましたとおり、非常に多客期に旅客が殺到いたしましたとき、その旅客を整理する、そうして旅客、公衆に支障等のないように努力する、こういう仕事、あるいは貨物駅あるいは貨物の構内におきまして盗難等のないように警備をする、こういう意味の警備と二つ種類がございまして、すなわち、鉄道自体としての警備すべき、すなわち鉄道の業務の円滑な遂行を行なうために必要な警備の問題と、それと同時に、あるいはそれと違つた面において発生するスリとか、

万引きとか、そういういたた鉄道事業の性質と全く関係のないもの、しかもそれが鉄道の構内において、あるいは列車内において犯罪として起こる場合に、それを司法警察職員として処理する面と、二つの性質を持つておるわけでございます。したがつて、先生お示しになりました二百四十一号の問題と鉄道公安職員基本規程の面とは食い違つておる——食い違つておる申しますか、その規制される面が若干法的に言つて相違しているわけでございます。すなわち、繰り返して申し上げますが、法律二百四十一号のはうはあくまでも犯罪捜査の問題であり、昭和二十四年の四百六十六号のはうは鉄道自体の警備の問題である、こういう意味でございます。

○中村順造君 いまの説明を聞いておりますと、私が冒頭申し上げましたように、俗に言う鉄道公安官というものは、二百四十一号の鉄道公安職員の職務に関する法律というところで規制される、捜査については、それから、一般の関係法規として司法警察職員等指定急措置法というのがあるわけですね。これは、助役さんとか、あるいは駅長さんとか、あるいは車掌さんとか、こういう人が該当するのですか、そこで二百四十一号の言われておる鉄道公安官というものは、小型武器を携帯し、そして集団で、少なくとも二人以上で行動しておる——こういう中では、これは何ですか、犯罪の予防にも使つておられるわけですか。それから、もちろん鉄道の地域内においては犯罪の捜査もやる、こういうことなんですね。そこで、私が主として申し上げているのは、この犯罪の予防、こういう意味で

あなたのほうは警備という名前を使つて、いわゆる公安官を使つておられるかどうか、そういう理解に立つて使つておられるかどうか、その点は副総裁は無理でしょうが、公安本部長、どうなんですか。

○説明員(向井潔君) ただいまのお話でございますけれども、国有鉄道の業務の遂行を円滑にする点から言ひますと、警備の活動につきましては、捜査の場合と違ひまして、ある程度出ていく場合がございまして、たとえば通信線の保護でありますとか、あるいは年末輸送につきまして、上野駅前なんかにつきましてはある程度駅前広場を使わなければならぬので、そのような場合におきましては、当然やはり警備に出てまいつております。

○中村順造君 非常にそこは微妙なんです、私は、私は一つの事象をもらえていま申し上げているのですが、警備という名をかりれば、いわゆる武器を携帯し、あるいは警棒を持ち、手錠を持った集団的な行動が、一方では二百四十一号で鉄道の施設内——これは捜査権であります、嚴重に規制されておる。いわゆるそういうふうな集団的な行動のとれる態勢にある人については、嚴重に規制をしておる。けれども、あなたの方では、警備に名をかりれば、集団であろうが、個人であろうが、外にどんなふうに出ていい、こういう理解に立つておられるのですか、その点はどうか。出ていくけれども、それは警備だ、というお話です。

あなたのほうは警備という名前を使つて、いわゆる公安官を使つておられるかどうか、そういう理解に立つて使つておられるかどうか、その点は副総裁は無理でしょうが、公安本部長、どうなんですか。

○説明員(向井潔君) ただいまのお話でございますけれども、国有鉄道の業務の遂行を円滑にする点から言ひますと、警備の活動につきましては、捜査の場合と違ひまして、ある程度出ていく場合がございまして、たとえば通信線の保護でありますとか、あるいは年末輸送につきまして、上野駅前なんかにつきましてはある程度駅前広場を使わなければならぬので、そのような場合におきましては、当然やはり警備に出てまいつております。

○中村順造君 非常にそこは微妙なんです、私は、私は一つの事象をもらえていま申し上げているのですが、警備という名をかりれば、いわゆる武器を携帯し、あるいは警棒を持ち、手錠を持った集団的な行動が、一方では二百四十一号で鉄道の施設内——これは捜査権であります、嚴重に規制されておる。いわゆるそういうふうな集団的な行動のとれる態勢にある人については、嚴重に規制をしておる。けれども、あなたの方では、警備に名をかりれば、集団であろうが、個人であろうが、外にどんなふうに出ていい、こういう理解に立つておられるのですか、その点はどうか。出ていくけれども、それは警備だ、というお話です。

の問題と、それから現実にありますところの警備との相関関係に立ちましても、實際問題は、主体は施設内においてのことでございますけれども、やはりこれは一連をなします場合におきましては、そこまでまいりませんと、たとえば置き石にいたしまして、あるいは列車投石にいたしまして、十分警備ができませんので、その点では警備活動のためには出てまいります。

○中村順造君 通信線とか置き石だとかいうことは別にしまして、置き石を調べるために町へ出てどんな捜査をする、これは法律的に言へばできないのです。たとえば置き石の捜査にしても、鉄道の外における捜査権というものは、二百四十一号の第二条に、「前条の捜査は、日本国有鉄道の列車、停車場その他輸送に直接必要な鉄道施設以外の場所においては、行ふことができない」とこととなつておる。小説だとかドラマならいざ知らず。しかし、あなたが言われておられるように、少なくとも一連の関連があるという名前、總裁達に、外に出てよろしい、という理解に立つておられるのでしょうか。しかし、私が申し上げているのは、そういう總裁達というものは昭和二十四年にできた、それから法律二百四十一号というものは、これは二十五年にできておられるわけですか。当然そこで、それら集団の行動について嚴重な規制が加えられるとするならば、かりに總裁達が二百四十一号に抵触をするような個所があるとするならば、これは訂正をしなければならぬ。それはやつておられないから、あくまでもそれは正當だと、警備に名をかりればどこまで出

○説明員(向井深君) ただいまの点でございますけれども、鉄道輸送業務の円滑な遂行をはかるといふ観点に立ちますれば、やはり、捜査の問題はお説のとおり地域外には及びませんけれども、警備の点につきましてはある程度

含めません」と列車の運転妨害の防止という問題はむずかしいと思います。したがって、妨害防止という点からいえますれば、やはりある程度含めて考えたほうがいいと思います。

○中村順造君 具体的に言つてどういふことなんでしょうか。鉄道のいわゆる輸送の妨害を排除するということはどういふことなんでしょうか。鉄道の線路の安全を守る、あるいは通信線を確保する、こういうことなら、これは鉄道の施設の外に出る必要ないじゃないですか。具体的に外に出る場合というのはどういふことですか。

○説明員(向井潔君) たとえて申しますと、精神異常者が列車に投石しようとしている、約線路から三十メートル向こうである、これを見つめました場合に、見ているわけにいきませんので、やはりある程度実力を用いまして防止をはからなければならぬ、こう思っております。

○中村順造君 いまの例はきわめて——普通投石事故というのにはあるのですが、きわめて限定され

○説明員(向井潔君) 本件の場合でございますが、かねてから調査方のお話
がございましたので、調べましたところ、乗務員は乗務を終わりました、そ
うして運転中の運転事情とか、途中に

おきます異常とか、あるいは機関車自体の性能上の異常というもののなんかにつきまして、同時に次の乗務につきましての指示を受けるということから、点呼にもおむくという途中でございます。したがいまして、乗務員がいまだ勤務が終わっておりませんので、これを無事に誘導していくというところの任務のもとに出ていると思います。

○中村順造君 私は三十日の日に現地に調査に参りました。あなたの言われることと全然違ひのです。労働組合員に飛びかかつていつて警棒でなぐつてけがをさした場所というのは、乗務を終つて帰る乗務員と関係ないところです、時間的に言つても、そういうのでたための報告を国会の中で報告されて

も、われわれは絶対納得できないわけ
です。その具体的なことはあとでやり
ますがね。そこで、その捜査権という

ては、もちろんその雪備の対象が適切
妥当な国鉄業務であることが必要でござ
いますけれども、その面でございます
すれば地域的な限定はないと思いま
す。

○中村順造君　地域的な限定はないと
いっても、これはあなたが先ほど、精

神異常者が石を三十メートル向こうから投げればそこまでは行く、こう言っている。岡山機関区の場合にも、これは距離的にはたいした問題ではない。しかし、これは天下の公道なんだ。道の

上でそんなことをやっている。どこまで出ていってもいい。私が申し上げてるのは、捜査権すら範囲を限定される、そうすれば、これは普通の腕章を巻いた警備係じゃないですから、武器を携帯した人ですから、しかも集団で行動する人が、そんな範囲の限定はない、そういうことの理解は立たないじゃないですか。そういうふうな一般

の善良な市民に対する行動をとり得る、そういう一つの集団については、嚴重な規制がなければならぬ。拡大解釈もはなはだしいじゃないですか。副總裁どうですか。

○説明員（磯崎敬君）　ただいまの先生の御質問は、結局われわれは、鉄道の仕事をしていく場合に、私どものほう

で持つてゐる土地、あるいは車、施設、そういうものの物理的な範囲からどれだけ範囲を越して鉄道業務が遂行

明らかに鉄道の仕事でございます。また、鉄道の収納金を日本銀行に納める、これも鉄道の明らかに仕事でございますして、それを抽象的に言いましたのが、鉄道業務の円滑な遂行をするための地域というものがおのずからこれは業務から自然に出てくるわけござい

いまして、何メートルがいいとか何十メートルはいけないという問題ではございませぬ。ただもちろん、冒頭に申し上げましたように、鉄道の業務をする際に、鉄道自体のいわゆる地内、先

生のおつしやいました法律二百四十一号にきめます地内からどれだけ物理的に出て鉄道業務が遂行されるかという範圍からおのずからきまってくるわけでありまして、逆に範圍がきまつて鉄道業務の仕事がきまるわけじゃない、鉄道の仕事の上から自然に物理的な範圍というものがきまつてくる、こういうふうに考えます。

○中村順造君　いまの副総裁の話は、それはわかりませんが、それでは話をかえまして、法律二百四十一号による鉄道公安職員の指揮命令系統というのはどうなっているんですか、国鉄の中における。

○説明員(向井潔君)　法律二百四十一号に申しますところの指揮命令系統

は、運輸大臣が監督権を持ちまして、そのあと国鉄の本部長が鉄道公安本部長でございまして、次に指揮者には公

なんてはかげたことはないでしょう。その間に総裁があり、あるいは副総裁があり、あるいは担当の常務理事があつて、そしてあなたじゃないですか。

○説明員(向井潔君) 昭和二十五年の

九月二十六日、運輸省告示の第二百六号でございますが、鉄道公安職員の捜査及び鉄道司法警察の組織に関する告示というのがございまして、その第一条に「鉄道公安職員の職務に関する法律

○中村順造君
副総裁にお尋ねします

が、鉄道公安本部長というのは総裁の指揮下にならないわけですか。

○説明員（磯崎毅君） 法律二百四十一号の執行に関しては、国鉄総裁の部下ではございません。運輸大臣の監督並びに、事柄によりましては、司法警察官であるので、何と申しますか、検察庁のほうの指揮命令を受けるわけ

でございますして、この二百四十一号の執行に關しましては、国鉄総裁が公安部長の指揮者じゃございません。

○中村順造君 この「日本国有鉄道総裁の推せんに基き運輸大臣が指名しな者」、こうなっているわけです。これら是一般の職員ですが、私がただしいるのは、いわゆる指揮命令系統でですね。そういたしますと、それでは具体的にお尋ねしますが、たとえばこの間の——この間に限りません、最近は、鉄道公安職員というのはほとんど労働組合の運動に介入しているのですが、それはあなたの指揮ですか、指図ですか。

○説明員(向井潔君) この点につきましては、警備活動につきましましては、總裁、それから局長というルートをとります。それから捜査につきましては、公安本部長、公安部長という経路をとります。

○中村順造君　それは二足のわらじじゃないですか。それでは本部長の見解を尋ねますが、労働組合の運動にしばしば出てくるのは、あれはどういう判断で出てくるのですか。警備ですか、それとも捜査ですか。

○説明員(向井潔君) この点につきましては、労働問題に対してではございませんで、鉄道の輸送業務の混乱を防ぐという意味で出ておりますので、局長の行ないますところの警備でございます。

○中村順造君 それは労働運動に出てくるわけはないじゃないですか。あたたくりまへのことじゃないですか。労働組合の運動に対して、警備であろうが、捜査であろうが、そんなものに出動するわけはない。私の聞いているのは、いままでそれがしばしば出ているが——労働組合がやるとすぐ出てくる、そういうことは、どういう意味で出てくるのかと聞いている、具体的な意味を。

○説明員(磯崎教君)　しばしばとおっしゃいますが、最近はわりあいにもそういう事例が減っております。労働問題が発生しますときには、たまたま鉄道公安職員が出ます理由は、鉄道業務をどこのうしたら円滑に遂行できるか、われわれ国鉄の経営者側といたしましては、どうしたら国民に円滑な輸送サービスを提供できるかという角度から仕事に当たっているわけでございますが、それが突発的な事件のために、乗務員がいらない、あるいは線路が支障されるといふようなおそれがある場合に、施設及び車両を警備する、あるいはそういうことによりまして、鉄道業務の円滑な遂行を行なうというために出ているわけでございます。

○中村順造君　それは、きわめてあい

まいな答弁をされて、答弁のための答弁なんでね。いま公安本部長にずっと質問しますと、労働組合運動に対して云々とか、あるいは警備活動については制限はないのだ。しかも聞いてみると、あなたは一面では、いわゆる捜査

活動をする場合には、鉄道公安官の最高の責任者、指揮者である。あなたの判断に基づいてどうでもできる。そういう立場にある人が、私は非常にものの考え方というものが不可解です。かに一つの、ことばじりじゃないです

も、事実問題では、上野にも、あるいは東京駅にも、あるいは田端にも行きまして、お客さんのやはり列車がもし来ない場合等についての混乱がございしますので、当然このような客さばきののために約五十名ばかりの人間が出ておりますし、それからまた尾久のほうにも相当いろいろ、あの機関区の地域というのがは危険な地域でございまして、乗っていらつしやる乗務員の方については輸送の円滑遂行上問題がございしますので、そういたしますと、やはり中へお入り願わないように警備しなきゃならぬ。でございしますが、警備の問題につきましては全部地方の局長にまかせてございまして、公安本部長が指示することはございません。その意味でいわれています。

○中村順造君 あなたの言われておることと、現地で起きておることと……、それでは一つの問題を提起しますが、たとえば労働組合が集団で行動する。そういう場合は一つの犯罪をかもし出すおそれがあるという考え方なんです

か、あるいは、別にこれは労働組合と
いっても、私は、外部のものでなしに、
国鉄の職員の集団の労働組合のことを
言っておるんですが、一つの犯罪を予
防しなきゃならない、犯罪が起きる可
能性があるからこれを予防しなきゃな

おります。したがって、捜査の問題につきましては、犯罪のおそれがある場合には、当然公安部長あるいは公安支部長のほうで手当ていたしますが、発動そのものは個々でやる場合もございます。

○中村順造君　その国鉄の職員ですが、これは国鉄の職員の集団、いわゆる労働組合ですがね、別がいろいろ、ピケはいんだから、別に正常な運行を阻害するという行動じゃないんだから、それに對して相手側から攻撃をされるといふ、この点の私の質問についてはどうなんでしょうか。攻撃をされるおそれがあるという判断をされているのですか、その点はどうなんでしょうか。

○説明員（向井潔君）　この点につきま

しては、当然職務執行中の者の職務遂行が完全にいきまさんと輸送は混乱いたしますので、それに対します妨害のおそれがあります場合には、当然これを予防することになっております。

○中村順造君　そうじゃないんだ、妨

害だ、予防だということでなしに、二つの集団が対立する場合がある。しばしばやつておるわけだから、これは副総裁は最近ないとおっしゃいますけれども、これはうそで、たくさんあるわ

○説明員(向井澤君) 公安職員が直接に攻撃を受けるといいますよりは、正當なる業務の執行をしている国鉄の職員に對します業務の執行を妨害する場合がありますと考えております。

○中村順造君 そのあなたの言つてい

るのは、たとえ具体的にもう少し言うならば、乗務員を連れ去られる、こ
ういうおそれがあるというので出てお
る。私が聞いておるのは、そういうこ
とじゃないんだ。それはあとでまたあ
なたのほうの立場を聞きますが、私が
聞いておるのは、対立する二つの集団
が、いわゆる職員の、公安官でないほ
うの集団からあなたのほうが攻撃をさ
される場面が考えられるかと、出動す
る場合に。それは警備でも捜査でも何
でもいいが、そこまで言わないが、そ

ということが考えられるかどうかというのです。はっきりしてください、はっきり。

○説明員（向井潔君） 攻撃とおっしゃいます意味がよくわからないのでございますが、いかがでございますでしょうか。

か。

○中村順造君　それじゃはつきり言う
が、攻撃ということはあなたにわか
らなかつたらしいが、それで笠舟があ
いまいになったというなら言います
が、公安職員というのは警棒を持って

戦争じゃないんだから。これはそこま
で言えはわかるが、警棒と拳銃とい
うものを公安職員に持たしておるとい
うのは、どういう意味で持たしておるの
か。

○説明員(向井潔君) どうも失礼いた
しました。拳銃につきましては、おっ
しやいますとおり、捜査問題だと思
いますが、警棒につきましては、先生も
御承知だと思いますけれども、単に攻撃
とかその他ではございません。警備上
の用具でございますので、したがっ
て、年末輸送なんかにつきましても、
人がきをつつてお客さんの方々を整
理をいたします。その場合にやっぱり
警棒を使っておりますし、あるいは松
本なんかにおきましても、よくスキ
客が足を折りますが、その場合にはこ
れをさつそくに副木に使うというよう
な点で、決してこれは攻撃ではござい
ません。警備活動の用具である、その
ように思っております。

○中村順造君 そのスキ客が足を
折つてすね当てだと、不穏当ですよ、あ
なたの発言は。それはそうではなくし
て、私が言っておるのは、二つの集団
が対立したときに、向こうから攻撃さ
れる——攻撃ということばのいい悪い
は別にして、向こうから攻められる、
こういう場面に、それを防ぐとする
のが目的で警棒を持つわけでしょう。
拳銃は持たないでしよう、もちろん。
しかし、私は一つの岡山の場合を言
いますけれども、警棒だけがしておる。
労働組合の組合員が警棒で腹を突かれ
て、その診断書が出ておるわけです。
従来私の知る範囲では、そうした全く
純然たる施設の中における警備、ある
いは乗務員が連れ去られるおそれがあ

るときに人がきをつくる、こういう場
面には警棒は使わなかった。ところが
が、四月十六日は、大阪でも岡山でも
警棒を使つておる。特に岡山では、警
棒で腹を突かれて三人けがをしてお
る。これはこんで踏まれたとかけら
れたとかいうなら別だけれども、立っ
ておる者の腹をけり上げるというよう
なことはできないわけですよ。腹をけが
するということばは、警棒で突いたん
ですよ。だから、その意味で私は尋ねて
おるんだが、なぜそういう場面に警棒
を使用しなければならぬのか、その点
のあなたの考え方を聞きたいんです。

○説明員(向井潔君) 警棒につきま
しては、先ほどお話がございましたと
おり、もちろん緊急避難とか自衛とい
う直接的な防衛もございしますが、職務
の執行を確保するために必要であつて
かつそれ以外に方法がない場合、やむ
を得ないという場合に、合理的な使用
範囲において使用されております。警
備活動でございます。

○中村順造君 警棒というのは、これ
は警棒の使用法があるはずだから、こ
れは縦に使つてはいかぬでしよう、い
いんですか。

○説明員(向井潔君) 本件の場合ばか
りを申し上げてもまずいのでございま
すけれども、素手で押しますだけでは
穴がでますので、したがって警棒の
両端を握つて目の高さで押しておりま
す。

○中村順造君 だんだん具体化してき
ただけけれども、あなたの言う、警棒
を振り上げて、それは自分の身を守る
場合は別ですよ。しかし、自分を守る
ということばは、相手が攻撃をしたとき
に自分の身を守るんだから、相手が攻

撃をしないときには自分の身を守ると
いう使用法は出ないはずですよ。そう
すると、あなたの説明だったら、手で押
せばすき間ができるから棒を使うとい
うなら、これは肩から上に振り上げる
ものでもなければ、あるいはこれを縦に
使うものでもない。けれども、これを縦
に使うというときは、これは警棒の使用
ということについては厳重な規制がな
いわけですよ。でたらめなんです。もう一
ついいで、でたらめな話が出たから
申し上げますが、そういうふうなわけ
の重要な任務を持つて、しかも集团的
行動をとるとするならば、整然たる秩
序がなければいかぬのです。私は現地
の写真を持つておるが、公安職員の秩
序というものがどういふものかという
ことをあなたにあつて見せますが、そ
の点からいつても、警棒の使用法など
というものは、大体警棒を持たせること
自体に——みな国鉄の職員でしよう、
国鉄の職員が鉄道公安官を攻撃する
というふうなことも考えられない。そう
いう場合に、特に私が申し上げたいの
は、いままで公安官の出動というものは、
当初これは、いまあなたは御存じ
ないかも知れませんが、私は本
院の法務委員会に対してこの二百四十
一号法律の廃止の法律案を議員立法で
出しておるわけですよ。それが私は趣旨
からいつても、この鉄道公安職員とい
うものが、実際には必要悪なんだ、設立
の当初の歴史からいつても、鉄道の輸
送の任務を持つておる者が、拳銃をぶ
らさげて、手錠を持つて歩く必要はな
いんですよ。全く非生産部門です。し
かも、警備に名をかりて、捜査に名を
かりて、威嚇されたり、列車の中を満
歩してみたり、ホームの中で立ちんぼ

してみたり——当時はいろいろ、抜き
荷だとか、あるいは集団暴行だとか、
そういう犯罪がたくさんあつたからや
むを得ないけれども、今日社会の秩序
が維持され、輸送の秩序も維持された
というならば、今日その必要がない。
あるとするならば、すりだとかある
は集団暴行だとかいうふうなもの、
社会の秩序が旧に復したら、警察官が
やるべきです。それを鉄道職員があ
えてやらなければならぬというところ
に問題がある。問題があるというのは、
国鉄のこれは一つの私兵なんです。最
近の鉄道公安職員の、あなたの指揮下
にある公安職員の活動状況を具体的に
私のほうから資料出していいのです
が、事ごとく労働組合のいろいろな実
力行使に対してあなたの方出動させて
いる。しかも、最近私が目に余つたの
は、そのためにけがをしておる。しか
も、鉄道の用地の地域の外において、
何ら何もしてない。あなたの説明
は——私はあとでこの資料で説明しま
すけれども、乗務員を確保するような
場所でも何でもないと、全く別の
ところの道路にたむろしている者に襲
いかつて、しかも持たなくてもいい
警棒を持つて国鉄職員をけがしてお
る。その警棒の使用法でも、いま具体
的に言つたように、使用法を誤つてい
る。全く一片の感情に基づいてやつて
おるわけですよ。あなたがどんな報告を
受けられておるのか知りませんが、
私も現地の管理局長なりあるいは
当面の指揮者であつた営業部長ある
いは総務部長に会つておる。いろいろ現
地の事情を聞いておる。この現地の事情
が判断できる写真、プリントを持つて
いろいろ質問もしてみたら、私の考え

たとおりなんです、答弁が。それでも
なおかつ正しい、こういう判断に立っ
ておられるのですか。率直にその点に
ついて多少の行き過ぎがあつたらあつ
たということ認められたらどうなん
です。

○説明員(向井潔君) お話ございま
すけれども、警棒でもつてなかつたり
突いたりという事実はございせん。
どこまでもこれは最初の段階では実は
横行はしておりましたけれども使用は
しなかつたということ、実は公安職
員のほうから分断されました。そ
こで初めて警棒の両端を握つて目の高
さで押して体勢を立て直したとい
うやつでございます。

○中村順造君 これは国会の答弁で
から、間違ひとはあるかも知れませ
んけれども、うそを言つたらしいへん
なことになりますよ。私は少なくとも
現地に行つて指揮者とも会いました。
しかも診断書は、腹を打撲しておる
という診断書が明確に出ているわけ
ですよ。そういう問題があるわけですよ。
長くなりますから、私だけでやるわけ
にいきませんから、具体的にあなたの
いま答弁されたことが間違つておつた
らどういふことになるのですか。

○説明員(磯崎敬君) 先生が現地にお
いでになつたこともよく承知いたして
おります。そのときに先生にお目にか
かつた局長並びに部長から私も直接電
話で報告を受けております。しかしな
がら、たゞいま先生のおっしゃつたよ
うに、何も全全然別なところにい
た人間に対していわゆる公安職員が警
棒をふるつて襲いかつたというよう
な事実は全く聞いておりませんし、も

しそういう事実があるとすれば、警察当局あるいは検査当局が黙っておられるはずは私はないと思います。その点は、私自身が現地の最高責任者から聞いたことをもって私の答弁にかえま

○中村順造君 まあ警察当局の意向というところも私も聞きましたが、そこま

も、これはお互い国鉄の内部の問題としておさめるためにやめましたけれども、これはあくまでも主張されるなら、ここに図面があるのです。労働組合の集団がどこにおつて、鉄道公安職員の集団がどこにおつて、襲われて

た、こういうことになっておる。それから乗務員をあなたの方の当局が確保するための自動車はどこにあつたということがここで証明されるわけです。参

考人呼んでも、委員長が——これはまた後日の問題ですが、それは答弁の食い違いとか、あるいは事実の認識が違

うとか、報告が違ふということなら、もう少し具体的に調べてもいいです

ては、国鉄当局のほうも、あるいは労働組合も、直接進行するということはやめよう、そして本人の意思に任せようじゃないか、こういう現地交渉が行なわれて、そして本人が当局に協力をしたいと言えは当局にいく、あるいは労働組合の指令に協力するというのなら

労働組合のほうについてくる、こういう形をしばしばとっているわけです。私のこの手に入れた写真は、これはあ

なたのところから見えると思うのですが、当局のこれは課長なんです。一人は電力課長、一人は工事課長というの

ですが、乗務員を両方から手をとって連行している写真があるわけです。これは山田理事からでも、副総裁から

でもいいのですが、これは当局の課長——名前は電力課長は小山というのですが、工事課長と二人で両手にかか

えて連れていくのですが、これはどういふふうに解釈されるのですか。実力行使は差しつかえないと……

あなたはおっしゃったけれども、本人もそう言っていない。これは労働組合の組合員です。そうしてこれは、二人の課長が手取り足取り、うしろから公安

官がたたくさん守って、それをどこかに自動車に乗せて連れていくという目的だった、目的は、けれども、それな

らそれで話をすればわかることじゃないか、手をかける必要はないじゃないか、こう言ったら、非常に足場が悪い

ので本人がころんじやいけぬと思いましたが、私に言わせるなら、足場がいいと

か悪いとかいっても、これは現場の人なんですよ。どこの課長さんよりも現場の足場はよっぽどよく知っている

はずですよ。そう言ったところが、私も二、三回ころびそうになりましたと、こ

う小山電力課長は言っておりました。これは課長はころぶかもしれない

せん。しかも電力課長ですから、自分の範囲じゃない、よその職場の中を歩くわけですから。そういう状況の中で

私は本人に会って聞いたのですが、山田理事、ちょっといまの答弁ひどい

じゃないですか。本人が行く意思があつて、行く意思があるのなら手をか

ける必要はないじゃないですか。○説明員(山田明吉君) 手をかけたか

どうか、その実際のケース・バイ・ケースになろうかと思ひますが、本人

が就労の意思があり、それに対して、従来しばしばこういう異常な闘争のとき

に、いわゆるピケ隊と称する部外あるいは部内の他の職場の職員もあるいは

はまじつていたかも知れませんが、とにかく正常な業務遂行を妨害する意

味で行なわれる事例がしばしばございましたので、それを守る意味で、本人

の身辺を警護するというような意味合

いでやったことであらうと存じます。○中村順造君 まあ写真を示しても、

まだその上に理屈をつけられるのだから、これは私がいくらこういふことを

繰り返しても、とやかくあなたは最後まで言われると思ひますが、とにかく

いままでの質問を通じて私は聞いておりますので、公安本部長の考え方は、

これは私はまだ釈然としないのです、あなたの考え方が。

それから副総裁、それから山田理事は、これはまだ現地の実態の把握が足

らないと思うのです。私はこのことを、これは将来の問題として考えると、

これは連行されたその機関助手の人も基本的な人権はあるはずなんです

よ。それを無視して、両側から二人の課長が手取り足取り、小山課長とい

うのはたいへんな人ですよ。これは体格もその機関助手の倍くらいある人

ですよ。それに腕組みとられてどつかに連行されるというよりなことがあつて

いものかどうか。あなたはあつてい

ればあたりまえのことだとお考えにならぬと思ひますから、ひとつ現地を調

べてみてください。もう少し詳しく、だれかが行つて。電話で局長はどう

う答弁をされたか知りませんけれども、私はその課長にも会つてきたんで

すから。

それから、もう一つ私はお尋ねしま

すが、去年の十二月の二十五日とい

ますが、沙留の駅ですか、品川の機

○説明員(向井潔君) 全然違います。

そんなようなことではございません。完全に別でございますので、どこにも言わないでやっておりました。

○中村順造君 もうやめますが、そういう警備活動、捜査活動する場合に、いわゆる公安職員、公安官ね、これは機関車にどんなに乗ってこれられると理解されておるのですか、どうですか。

○説明員(向井潔君) これはやはり基本規程の二十条がございまして、非常立ち入りの権限がございまして、その際に区長にだけ申し上げて入ることになっております。

○中村順造君 その連絡は。

○説明員(向井潔君) 連絡は区長でございます。

○中村順造君 区長に連絡すればいいということだが、機関車に乗るといふことは、これは厳重な規制があるわけですね。だから、これは当局の考え方が、区長を通じてその当該の乗務員にそういう事情を話して、こういう情勢だから、こういう事情だから、機関車に乗らしてくれ、警備をさしてくれというなら、多少話もわかるわけだけれども、おれは公安官だということ、と、どんな職場に無視して入ってくる。事実拒否されて乗れなかった人もあるわけだ。その点は私の要望になるかもしれないが、一つは草加次郎の誇大妄想で動かれたかもしれないが、あるいはその有力な情報だと言われるけれども、まあ労働組合は対象でも全くなかったということ、その点にはわかりましたけれども、それにしてもやはり警備をする場合には、いわゆる運転室というものは重要なところだから、おれは公安官だということ

ほとんど立ち入りすべきものではない。そうすると、たとえば品川の場合は、これはよその乗務員です。その機関車の乗務員じゃないのです。そうすると、東京機関区の場合にも、たたく、静岡の乗務員も来るだろうし、あるいは鶴見の乗務員も来るし、いろいろなところから乗務員が乗ってくるのだから、その構内の警備ということになれば、それはかなり広範な警備をしなければならぬ、まあ広範な手配をしなければならぬと思っております。その手配をしないところに誤解があつた。この点はこれから十分注意してもらいたいと思ひます。

○説明員(向井潔君) 御趣旨の点につきましては、今後十分注意いたします。

○中村順造君 ありがたうございまして。それじゃあ、あとで関連はあると思いますが、質問を通じましてあとでまた検討して、相澤理事を通じてまたお願いがあるかもしれないが、その点は保留して私の質問は終わります。○大倉精一君 関連して一、二点お尋ねいたしますが、ずっと質疑応答を聞いておりますと、結論から言うと、何か国鉄は国鉄内部の紛争にいわゆる介入する武装手段を持つていような感じがする。それで、先ほど答弁を聞いておりますと、あまりナンセンスな答弁であつたら当然構外に出てやるのだ、こういう答弁がありました。そんな場合は、公安職員であろうと、何であらうと、そういうものを見れば未然に防ぐ努力をするのは当然ですよ。公安職員がそういう場合に何外に出ていくとか何とかという議論ではない。そういう答弁はちよつとふまじめじゃないかと思ひます。

それが、たまたま輸送の円滑化のためにというお話がありました。大體争議というものは輸送の円滑化を欠くものです。ですから、公労法において罷業権を認めていないとしても、争議権はある。争議をする権利は労働者の基本的権利です。たとえば、争議の手段としてストライキがいけないなら、職場集会なり、あるいは何なりという、そういう手段はいろいろあるわけですよ。そういう手段によつてあるいは一時業務の円滑を阻害する、それは争議につきものです。それを根本的に争議の解決に努力をせずに、武装手段をもつてこれに介入していくという、そういう傾向が非常にあるような気がするのです。ただいまの答弁を聞いておりました。でも、どうもそういう気がいたします。ですから、私はそういう労働争議に武装手段を介入させるべきではないと思ひます。こういう点の考え方はどうなんでしょうか。

○説明員(磯崎敬君) 先生も十分御承知で御質問になっておりますので、御答弁がたいへんしにくいのでございまして、争議行為、いわゆる争議ということばの意味の内容になつてくると思ひます。公労法の十七条が——このことは十分御承知の上での御質問だと思ひますが、私もいたしましては、(公労法は憲法違反だと呼ぶ者あり)十七条が憲法違反であるか憲法違反でないかということは一応別といたしまして、十七条自体の解釈をいたしまして、やはり業務の正常な運営をはかるというために十七条ができたというふうに考えておりますが、この点先生の御質問とすれば違ひの答弁になつて、たいへん恐縮に思ひます。私といたしましては、あくまで業務の正常な運営を確保したいという意味で、非常に残念なことには、中村先生の御質問のような事態が起りました。あの日はちよつと東京で、労働組合も、私も、徹夜していろいろ話をしておつた最中がございまして、こういう事態がないように、あらゆる努力をしておつたわけがございまして、その指示が現場の第一線に通じませんで、たいへん残念だと思ひます。

○大倉精一君 私の言う争議というのは、何も法律に書いてある争議でなくして、国鉄の労働組合が賃上げを要求して、当局が応じないで、団体交渉もやる、あるいは職場大会もやる、これは争議ですよ。争議ということばが誤解され、争いごとですよ。争いごとに武装集団、私物の武装集団をもつて介入していく、そういう傾向があるのではないかと。たとえば乗務員の確保の問題もありましたけれども、これは組合内部の統制問題として、組合内部の問題ですよ。それを警備を持つて組合と同じように乗務員を確保しようというようではないか。組合としては、大会でございまして、執行委員会でも、あらゆる機関でございまして、実行をするといふ、こういう組合の中の行動の規律があるんですよ。ですから組合内部の問題ですよ。こういう問題に対して、あなたたちは何か意思があるとかないとかいう理由でもつて公安官に警備を持たせて手取り足取りで引っぱつていく、こういうことが許されると思ひますか。

○説明員(磯崎敬君) ただいまの御質問はちよつと問題が違ひと思ひますが、お話しさせていただきます。いままでお話のございましたことは勤務中の問題でございます。勤務を解放されたあとにどうするところという問題ではございませんで、機関車からおりました、御承知のとおり、勤務はまだ続いております。最後の点呼が済みますまでは勤務でございます。当然それまでが勤務時間に入られておるわけがございまして、したがつて、勤務中の問題でありまして、勤務解放後の問題ならば、先生のおっしゃつたような、もちろん本人の自由意思なり組合の統率力の問題があると思ひますが、ただいまの問題は勤務中の問題でございます。少し問題が違ひと私も考えております。

○大倉精一君 勤務中の問題だからいろいろ混乱が起ると思ひます。休暇中の問題だったらこんな問題は起らない。よその会社や官庁におきましては、非組合員を動員するなり何なりして、極力業務の円滑化を確保しようといふ、こういう努力をすると思ひますが、たまたま国鉄には公安官という武装集団があるから、これを使つてやろうといふのですから、これはちよつと行き過ぎやしませんか、一口に言へば、一番便利な方法ですよ。号令一下、警備を持つて、鉄かぶとをかぶつて出動する、たいへん便利な武装集団があるものだと思つてゐる。何といひますか、これはいいと思ひます。何といひますか、労働運動のそういう争いごとの中に、争議というこは使ひません、争いごとの中に鉄かぶとをかぶつて入つて

いくというのは穏やかではないです。

○説明員(磯崎敬君) その点も十分先生御承知でお聞きになっていると思うのですが、先ほどちょっと公安本部長が組合運動云々と申しましたのは、これはまさに失言でございしますが、私もとしまして、もうこの問題は古くからあった問題でありまして、最近十分気をつけておるつもりでございまして、いわゆる争議行為自体あるいは組合活動自体に直接に公安職員を介入させる意思は全くない国会でも何回も言っておることでありまして、ただ、いま申しましたような勤務中の職員の職務が完全に遂行できるかどうか、それを保護するということは、何といひますか、いかに課長がたたくさんおられますと、局長がたたくさんおられますと、管理者側だけではできないこと——と申しますのは、先生おっしゃったのは、とまづているものを動かすのに管理者が動かすというはわかりませんが、現在勤務中の者を勤務からははずすという事は、これは、何と申しますか、いわゆる労働問題でない問題だというふうに私も考えております。その点は事態が少し、先生の御引例になりました、ほかの会社なら、管理者側は自分から、非組合員が出て行つてやるのだというところをおっしゃいましたが、もちろんそういうことは考えております。その前の事態でどういふ事態が起きておるので、ちょっといわゆる労働問題に入る以前の問題であつたということを一応申し上げます。

○大倉精一君 労働問題、労働運動、あるいは労働組合上の争いということ

は、ある限られた時間、限られた範囲、限られた場面で見られるものではなくて、ずっと総合したものなんです。勤務時間であるからという意味で、こういうことがあるわけでしょう。そうきつと争議というものは規則どおりにはいかぬものなんです。勤務時間中であるからという意味で、これはまた解釈が非常に拡大解釈される、現場によつては、ですから、どうも私は、繰り返すようにですけども、武装した私兵と言つては語弊があるかもしれませんが、武装集団を国鉄に持つていくという事、これが労働争議に介入して行くという事、特に先ほどあなたのは、これは否定されなければ、どこか外で集まつておつたところへ公安官が襲いかかるというか、あるいはそういうことをやるということになつてくると、それが事実であるとすれば、これはたいへんなことだと思います。あなたのは、これは否定されておりますが、中村君が現地へ行つて調査されておる。だから、どういふ言い回しをされても、現在国鉄の公安官というのは、本来の任務以外に労働争議に対して重大な任務を持つておる——持つておるというところが悪ければ、あなたのは、有意識しておる。だからこの問題、いふことにならざるを得ない、公安官の使い場というものはもう少し考えたらどうですか。いままでのような、かつこうじゃ誤解を招く、紛争を起します。

○説明員(磯崎敬君) 私どももいたしましては、あくまでも業務の正常な運行を確保するという角度から公安職員を使つておるわけでございます。その

点、特に労働運動に対してどういふ点、特に労働運動に対してどういふ点、これは全くございませぬ、今後ともそういう誤解のないようにつとめてまいりたいと思ひます。

○大倉精一君 関連質問だからやめまされども、何とおっしゃつても、労働運動に介入する意思はないかあると、いかい、本来的な姿あるいは状態から、これを労働運動、特に労働者との争い、国鉄当局と労働者の争いの中で意識しておる、公安職員を使うということ、目の色が違つておる、公安官の連中が鉄かぶとかぶつて出てくるの、国鉄職員同士が骨肉相はむという事は、私はまことに好ましくないと思ひます。ですから、特に先ほどの中村君の言われた構外で集まつておる、そこで公安官がよけいな行動を起したこの事実について調べて報告してもらいたい。委員長からぜひお願いいたします。

○委員長(米田正文君) いかがですか、国鉄側として。

○説明員(磯崎敬君) ただいまの事態につきましましては、もう一べん調査いたします。

○相澤重明君 いままで中村君や大倉君から、鉄道公安官の勤務条件、そういうものについて、労働運動に介入する、かたしなというふうな内容について質疑があつたんですが、こういう質疑をされること自体がやはりよくない。したがつて、鉄道公安官を廃止しろという意見も出てくる。ですから、私ども社会党としては、鉄道公安官は、いままでのような慣行でもし今後進められるなら廃止されたほうがよいという事になつて、鉄道公安官制度を廃止するという事を法務委員会に提案をするということだつたけれども、これは全く遺憾にございと思ひます。それで、きょうは公安本部長や副総裁が出席しておりますが、私はやはり思い返すと、昨年の品川の構内における入浴の問題についてもそういう問題が起きた。ほくも現地へ行つて見たことがある。これは全くはなはだしく、お客さんの大ぜいいるホームを裸のまますねかけて連行した。人権じやうりんもはなはだしい。こういうようなことをやれば、前時代的な問題です。ね、もう法律以前の問題です。そういうことからは、全く鉄道公安官というものの対する認識というものは違つてきてしまふ。ですから、そういうことが起きないように、さっきのようない問題も調査をしてもらつて報告してもらつて同時に、そういうことは厳に私は再び繰り返してはいけなと思ひます。やつてはいけなと思ひます。よ、そういうことは、鉄道職員であれば、それはお互ひに労働組合をつくることは自由である、当局は団体交渉をする責任もあるんだから、労働条件なり賃金条件で話をするのは一向差しかえないんです。そういうことについての交渉は一向差しかえないわけなんです。そういう近代的な労使の慣行というものを不正常化するようになつていく公安官制度というものであるならば、それはやっぱりやめなければならぬと思ひます。そういう意味で、私は、たまたまいま中村君や大倉君の質疑の過程の中で、当局側ももつとやはり積極的にかつていう問題については配慮しないと、いつまでたつても尽きないと思ひます。尽きなければ、ますます社会的の中でなぜそういうことをやらせるのかという問題が出てくる。だから、私は、国会として、そういう公安官制度をつくつた当初の経緯からいつても、あまりにこの法律というものを拡大解釈をしていくという事自体がよくない。そういうまたおそれがある場合には、それを厳に直さなければいかぬと思ひます。ですから、さういふ点で、いまのお話の点については、厳にこれはひとつさういふ問題を調査をして、行き過ぎなければ行き過ぎで、さういふものは是正をする。それでどうしてもそれがいけななければ、さういふ制度はやめる。幾らでも鉄道職員の業務というものは大きいのでありますから、さういふ問題について協力をして国民の期待にこたえるように私としてはいかなければいかない、こう思ひます。さういふ点について私からも希望を付しておきますので、当局側のひとつ善処を要望したいと思ひます。

○委員長(米田正文君) いまの御意見については、先ほど資料を提出するといふことになつておりますので、答弁は要りませぬ。

○古田忠三郎君 ちょっと関連いたしまして、公安官の服務について副総裁が労働問題には介入しないように配慮をしておる、ただ正当な業務の遂行のために公安官を出動させる、こういうことなんでしょう。これは、公安官制度を国会で法律を審議をして、いろいろ当時審議したときの過程では、さういふことが言われておる。全くそのままをあなたはこの委員会でも答弁して

○委員長(米田正文君) いまの御意見については、先ほど資料を提出するといふことになつておりますので、答弁は要りませぬ。

おるのですが、事態は、中村さんなりあるいは大倉さんが、いままた相澤君も言ったように、直近の例として、実は先般青函連絡船の船の定員の問題で労使双方がいさかいを起こし、結果的には話し合いがつかずして一つの行動が起された。そのときの実態を、私が党から派遣されて行きましたから、現地まで逐一その着岸をしてくる船の状態を見ていた。見ていたときに驚いたことは、公安官が数百人、しかも青函管内だけじゃなくて、北海道全体から、ばく大もない経費——今日とやかく言われておる国鉄が旅費をくれて、宿泊設備を函館の旅館などを買い切つて、無慮大連函館に動員をしている。何をやっておるのかということを知つて私は見ておつた。見ておつたところが、船のタラップから駅の出改札の入口まで四列縦隊になつて両側を確保して、しかもその通路の幅員はわずか一メートルくらいなんです。あまりにもひどいので、これではせつかくのお客さんが通ることができないじゃないか、もうちょっと開いたらどうかというのを申し上げまして、現地を指揮しておつた公安課長はその旨を方々に伝えまして、約三メートルくらい広げましたけれども、何の目的であらう行動をとるのかということをお私にふしきに感ずるのです。これが一つ。しかも、着船と同時に下船してまいります。きょうはたいへんいい日に会つたものだ、われわれがずいぶん国鉄を利用して、かなり国鉄にはいいお客さんだというように思つておるのだが、こういう出迎えを受けたことはない、きょうは天皇陛下下級だなどということばを

言いつつ下船していった人々がたぐさおられます。私は聞いたのです、現地を指揮しておつた公安課長に。そうしたところが、もとより一つのいさかひがありまふから、行動がありますから、いま副総裁がお答えになりました。よりな、正常な業務といひますか、つまり下船し終わる間はやはり責任があるから、それを私は否定しない。しないけれども、常識はずれに「一メートルくらいで、いま言つたように何百人という方々が、公安官ですよ、これは。公安官がただいま申ししたような武装をして警備をしなければならぬ」という必要があつたかどうかという問題、非常に私は疑問を持つ一人です。それから、さて今度は、着船した船ですか、お客さんが下船という場合にもう必要ないはずなんです。船員については船長がそれぞれ指揮命令をすることが船員法に明らかにされておりますから、必要ないはずなんです。ところが、そのお客さんが全部下船したあとになつても、より以上たゞいままでに申し上げたような目の色を変えて今度は執拗に、つまり下船しようとする船員に対する呼びかけ、有形無形の圧力をかけておる事実をお私は確認をしてきておる。しかも、いわゆる私のこのことばで申し上げれば、公安官のビケに守られて、国鉄の非組合員と称される諸君等々数多くさんごいましたけれども、そういう諸君が船に——これは船長の指示を受けたかどうかよりわかりませんよ、これは法律的にかなり問題があると思う。こういふ人々が船内に自由に守られて入つて示威運動をして、あえて他の労働組合の集団に対して挑発をかけるような行動をお私はこの

目で見えてきておるのです。こういう事実は、あなたが先ほどどんな答弁をしてみても、私も現地を見た者としては納得がいかない。これなどは明らかに公安官の運用をゆがめた私はやり方だ、こう言わざるを得ないのです。幸い現地はそれぞれ事前に私も手を打つてまいりましたから、警察官、あるいは大勢出ておつた公安官の諸君に ついても十分私どもも配慮したし、もとより当然経営者がそういう面を配慮したであらうし、私どものはりの集団についても私みずから指示をして、皆さん御承知のように、何ら現地のいかかわしいトラブルというものはなかつたわけですから、これにともかくにも私は正常でない公安官の出動に對するやり方というものは今後改めていかなければならぬというふうに思ふのですが、どうですか、副総裁。こういう事実が直近の例としてある。

○説明員(磯崎敬君) 青函連絡船の過般の四月におきます事態につきまして、私どももいたしましては、相当事前、何と申しますか、事態が大きくなるのじゃないかというふうな情報も持つておつたわけですが、もちろん、その日もやはり、御承知のとおり、東京におきましては徹夜交渉を続けておつたわけでございます。ある意味では妥結する見込みもないではないような空気も一時ございまして、先生御承知のとおりでございますが、やはり現場にいたしましては相当空気が悪くて、ことに船のことでございまして、いろいろお客さんにもし間違ひがあつてはいけないというふうなことで、相当慎重な手配をとつたのだというふうに考へます。しかし、結果的に見ますれば、ただいまお話しのとおり、全然い

しておるんですね。もとよりこれは就業規則上、船長は業務命令を出しておりますから、その直前で、瞬間的に、ですから、その命令を出したのであるから勤務だというおそらく解釈をするんだとは思ふのですが、だからこれはまあ就業規則上きわめて今日でも問題があつて、いわゆる法律的な論争をして、争点のあることは、御承知のとおりだと思ふのです。ですから、瞬間的にそういう行為がはたしてどうかということは、かなり私は問題であると思ふし、かりに今度その命令に従つて今度は就労したとすれば、船員法の問題がひつかつてきます。当然法律違反になるんです、命令を出したほうが。ですから、ああいう場には、私は現地でいろいろ実態を見ておりましたが、今度の場合非常に幸ひしたわけですが、その勤務を終了した者に対してはあくまでも一つの命令が出ておるであらうし、もう一つの集団は集団なりに、それぞれの大会なりあるいは委員会なりあるいはみんな電話し合つた報告のものが出ておるであらうから、そういうものの自主的な判断に待つ以外に私はないと思ふ、これは。そのときにあつた何か有形無形の、それこそ大集団で、組合の集団の数十倍もの武装した公安官を出動させて、これはこの辺の最近デモなどの言動が——勤務次官、よく聞いておいてください、棒きれを持つていかぬというのに、何かそれそれ変な旗を持つて——いまはない旗でしたよ、この間、ばくは見えてきたが、あなた方はああいう言動を見ておられますか。「船舶管理部」などという旗をたくさんつくつて、そして歌をうたえといったつ

て、歌を知らぬだらうから、歌をうたつてきやせぬけれどもね。かなり一般旅客あるいは一般国民あるいは一般市民が見て當分のでない行動があったことは事実ですよ。ですから、これを私は処分するとか何とかというところは、処分権があるから、それは、それは言えませんが、ぜひ、勤務を終了した者にまでそういう威圧を加えている実態は許すべきではないと思うので、これは十分注意していただきたいと思ひます。

○委員長(米田正文君) 答弁はよろしいのですか。
○吉田忠三郎君 うなずいていますから、けっこうです。
○大倉精一君 参考のために聞いておきたいのですけれども、公安官は何人で、関係予算は幾らになっておりますか。

○説明員(向井潔君) 公安職員は三千三百でございます。
○大倉精一君 関係予算は……。(この間聞いたら二千八百と言つていた。)と呼ぶ者あり
○説明員(向井潔君) それは管理部署を除きますれば二千八百になりますけれども、管理部門がございまして、その関係からいたしまして三千三百になっております。

○大倉精一君 それから関係予算は。
○説明員(向井潔君) 管理部門に荷物事故の関係者もございまして、その点足しまして三千三百の公安職員になっております。予算は人件費ばかりでございまして、約二十五億——二十二、三億だと思ひますけれども、詳しくはちよつと調べてみます。

○大倉精一君 人件費二十五億つて、ずいぶん安い月給の計算になりますね。
○説明員(向井潔君) 比較的若い者が多いでございますから。

○大倉精一君 それから、これにプラスして被服、装備費、それから休養、厚生その他の施設、それから出勤手当、健康保険その他万般のものがついてくる、退職手当金も。そういうものも全部含めたらどういふことになりますか。

○説明員(向井潔君) ただいま手元に資料を持っておりませんので、さつそくに調査いたしまして……
○大倉精一君 それでは先ほどの報告とひとつ一緒に報告してください。
○委員長(米田正文君) 速記をちよつととめて。
〔速記中止〕

○委員長(米田正文君) 速記を始め暫時休憩いたします。
午後零時十六分休憩

午後一時四十五分開会

○委員長(米田正文君) 休憩前に引き続き委員会議を開会いたします。

○吉田忠三郎君 国鉄がいま計画をいたしておりますのは、新しい連絡船の自動化に伴つて労使双方がおそろくや正規の団体交渉を行なつておると思うのであります。たしか四月の十一日に——この問題は青函局に所属する問題ですから、青函局において団体交渉を行なつたと思ひますのであります。並行して本社、本部でもそういう交渉を行なつたと思ひますけれども

も、そういう事実を総裁は知つておるかどうか、これをまずひとつ総裁にお尋ねしておきたいと思ひます。

○説明員(石田礼助君) お答えいたします。御承知のとおり、青函連絡船を新しい船にかえるといふわけの合理的な計画は、いままでの船に比べてはいふ人数が減つてくる。だいたいこれはえらい減り方なんです。それで組合のほうとしては、それに対して少し考えてくれといふようなことを言つておる。現地でも交渉が始まつておるし、また本社のほうでも組合と交渉しておるのであります。両方で要するに交渉しておつたのであります。

〔委員長退席、理事天坊裕彦君着席〕
○吉田忠三郎君 両方で交渉しておつたことを総裁も承知のようですから、さらに伺いたいと思ひます。その計画全般についてであるとか、あるいはその第一船の津軽丸が落成して、私どもも埠頭でその船を視察をさせていたいただわけでございますが、船の構造についてであるとか、あるいはそれに関係した人の関係などがございすけれども、こゝういふことについては私もそれなりに専門家が調査をいたした資料等を持つておりますので、機会をあらためて私も具体的に質問したい、こゝういふ気持ちでございますので、きょうのところはそういう関係は省いておきたいといふふうに思ひます。ただ、総裁もいま答弁されたように、大幅に要員が削減をされる、当然これに伴ひまして労働条件の変化がございす。たとえばこの配置転換を行なう、あるいは従前の船から見ますとかなり高性能

の船でございすだけに、各船ごとの定員の問題がやはり大きな問題として出てくると思ひます。いづれにいたしましても、働いておられます船員にとつて見ますれば大きな問題だと思ひます。こゝういふ点、ですからいまの答弁のように、当然団体交渉の対象事項として労使双方で団体交渉をやつておつたと思ひますが、先般の十一日の前にどのくらい団体交渉をやつておつたのか、何月ごろから団体交渉をやつておつたか、しかも団体交渉で一番大きな問題となつておる点はどういふ点であるか、もとより要員の問題だといふふうに思ひますけれども、あわせて、総裁が言つておられます大幅に人間が減つてくる、大幅といつても抽象的ですから、具体的に計画が遂行される場合に何百人くらい人間が減るのか、この点をあわせてお聞かせ願ひたいといふふうに思ひます。

○説明員(山田明吉君) 若干事実問題がございすので、私からお答え申し上げます。

青函連絡船の取りかえは、先ほど総裁も申しましたように、いわゆる戦争中につくられた非常にひよわい船でございまして、これが危険だといふので、取りかえの計画が始まつたわけでございます。その第一船がこの三月に竣工したわけでございます。その前後から——この取りかえは六隻の船をつくる計画でございまして、その第一隻が三月にでき上がったわけでございます。六隻ができたときに、現在の人員がどうなるかといふ問題を中心として、第一船ができ上がったところから団体交渉を精力的にいたしておつたわけでございます。それで、御質問の第

一点の、一ぱいの船で要員的に見てどうなるかと申しますと、大体現在の船では九十名ないし百名が定員になっておりますが、今回でき上がった新しい船では、設計上の定員といたしましては、四十一名で運航できるという設計をいたしておるわけでございます。したがひまして、そういう計算で一応計算いたしますと、六はい全部でき上がったときに、その対応する船が座船になるわけでございます。したがつて、その際には大体八百名程度の過員が見込まれるということが当時の予想でございまして。

○吉田忠三郎君 八百名程度が過員になるといふことが明かになりました。それだけに大きな問題だと思ひます。新造船の設計上、学問上、理論上からいいますと、四十一名の定員でけっこうだ、こゝういふことのようにございすけれども、やはり私は、あの船を實際視察をしてみまして、四十一名でいいのか、あるいは三十九名でいいのか、あるいは八十名必要なのか、あるいは六十名必要なのか、五十名必要なのか、実施運航してみなければわからない事柄ではないかと思ひます。なぜかならば、この設計上の資料等を見まして明かならば、不測の事態等を予想されて定員等を配置しているようなものでないようには考えられる。洞爺丸事件以来、輸送確保ということについては、第一にやはり安全輸送確保を眼目にしてやつて運航をしてきたんじゃないか、こゝういふふうに私は認識している一人なんです。ですから、大体風速が十五メートルあるいは二十メートルくらいになりますと運航を停

ら、たいへんけっこうなことですから、私はもうこれ以上申そうとはしません。ただ、連絡船の勤務は特殊な勤務でございますから、これからぜひひとつ、労働基準法の四時間の継続睡眠時間等々の問題であるとか、あるいは船員法との関係がございます。そういう関係をも加味して、できるだけだいたい、主総裁が答弁されたような方向で団体交渉にさらに臨んで、早い時期に、可及的すみやかにやはり決着をつけるように御努力を私のほうからお願いをいたしておきたいと思えます。

そこで、ひとつ総裁に考え方の方向を聞いておきたいのですが、ただいま交渉がまだ継続中であるということですから、結果的に、定員の問題であるとか、あるいは労働条件の問題であるとか、あるいはそれがために配置転換の問題等々で、やはり一つの問題点が話し合いの決着つかずしていさかいになったと思うのです。そのいさかいは契機にして、いろいろ現地で多少なりとも起きた現象について、私は総裁はどう見るといふことをこの際何っておきたいといふふうに思うのです。たしか四月十一日でございますけれども、当時の新聞紙等を拝見いたしましたので、非常に事は、一地方のことではございますけれども、重大である。しかも、先ほど総裁が答弁したように、従前はほとんど戦艦船で運航を確保しておったがゆえに、国民からある意味においては不安感を持たれていたわけだから、それを近代的な新しい船にかえて国民の要請にこたえたい、こういう趣旨のようでありますから、そういう面から見ても、私はあの点のいさかが中心となつて一つの現象が起きた

ということについてやはり注視をして
おつた一人であります。したがって、
私は四月十日に現地にかつてに行つて
まいりました。終始一貫現状を見てお
りました。午前中の委員会でも、これ
とは別でございましたが、公安官の問
題で同僚議員の人々から何つた際に、
総裁から御質問で本社、本部でもやつて
おつたということをお願いしました。当然
のことではございませうけれども、けつ
こなことでございませうけれども、けつ
こなことでございませう。私も一睡も
せずに見守つておつた者の一人であ
ります。幸い、御承知だと思ひますが、
えてしてこういう問題が発生する場合
には、かなりの混乱が生じたり、ある
いは対旅客とのトラブルであるとか、
あるいは警察官とのトラブルである
とか、あるいは職員間のいさかい等々が
あるものでございませう。ところが、今
度の場合は、私も心配のあまり、前
もって関係者にそれぞれ要請をいたし
ました。具体的には、函館の地方検察
庁にも参りましたし、それぞれの警察
署長ともたびたびお会いしましたし、あ
なたの部下であります青函局長ともお
会いをして、万々さいせん申し上げた
ような事態が惹起されないように、お
互いにこの際誠意をもつて努力すべき
だ、こういう事柄をやつた関係上、私
は一睡もせず各船が岸壁に接岸する時
間に現場に立ち会つて見ておつた一人
なであります。それだけに、現地の
事情というものは、現地の当事者を
はずしては私以外にないと言つても
私は過言でないと思ひをいたしてお
ります。そこで総裁にひとつ伺つてお
きますが、あなたのはうは、五月一日は
労働者の祭典であるメーデーであると
いうことから、おそらくはその辺を配

慮して処分の発表を行なつたのだと思
いますけれども、翌二日に処分の発表
を行なつたのだと思ひますけれども、
翌二日に処分の発表を行ないました。
新聞紙上、ラジオ、あるいはテレビ等
で私は承知をしたわけではございませ
うけれども、無慮一千名という大量処分
を発表したわけではございませう。処分
のものについては、いろいろそれぞれの
立場で問題があろうし、考え方があ
らうから、私はあえて申し上げませ
ん。あなたのはうは公労法の十七条を
たてにとつて処分をしたものと私は考
へます。あるいは正常な業務を阻害し
たという立場で日鉄法を適用したと思
ひます。日鉄法の場合にはさることな
がら、公労法の問題については、相手方
の組合は、おそらくや、公労法は憲法
違反だ、こういう立場で、不当処分行
為である、こうきつと言つてくると思
ひます。言つておるのではないかと
いうふうに思ふ。で、憲法の問題を含め
て、これはいずれが合法であるかとい
うことについては、今日それぞれ前例
がございまして、法的に裁判が行なわ
れて、いまだに結論が出ておりませ
んから、これについても私は言及しよ
うと思ひませう。思ひませうけれども、少
なくとも大量一千名の処分を行なつて
いくということになりますれば、特
に、問題が起きた原因というものは何
かという、無慮八百人も人間が減ら
されてしまふという大きな問題。で、す
から、総裁が温情をもつてこれを扱
いた、こゝろいままおつておるところ
だと思ひますが、今度は処分の段階にな
つてまいりますと、その温情のかけら
さ一片もないというふうな私は気がす
るのです。しかも、中身の点について

は、でたらめなものはだしいと思ふ。
こういう事柄こそ、先ほど言つた法的
な見解の相違というところについては、
私は決してここで議論しようとは思
ひませうから、そういうことは別とし
て、慎重に慎重をこらして、万が一こ
の問題について間違つた事柄からあ
つたとまたそのことが原因となつて
法律的に争うようなことは、断じて私
は避けるべきだと思ふのであります。
で、私も過去、決して自分では何ら悪
いことをした覚えがないにもかかわ
らず処分された一人でありますから、あ
えて申し上げておくわけですが、と
にかくにも慎重にやらなければならぬ
ものじやないかと思ふ。で、十一日
の日から、翌月の二日に発表してお
りまゝから、約二十日間ございまして。
かなり私はそれぞれの事象について慎
重に調査をして、そしてまた本社とし
ては、総裁が温情を持つておられる方
です。それから、そういう点を配慮を
されてこの処分というものはなされた
ものというふうにおつたところが、
あにはからんやそうではなさそうであ
ります。したがって、そういう事
柄について、いまここで逐一どうい
う事象があるかというのを言えとい
え、私は幾らも現地を見てきておりま
すから書いたものを持っておりますけ
れども、ここで言おうとはしません。が、
あなたは、そういう関係の者が事実
をどう扱つていくかということなので
あります。いつかの委員会でも、たし
か先輩の中村順造先生からもこれに
類似する質問がございました。その
後どういふ事務処理をしたかはわか
りませんが、事この青函連絡船を

ぐつて起きた労使双方のいさかいから
発展した行動ということについては、
私はあまりさして問題がないのではな
いかというふうな確信があるのであり
ます。第一に、先ほど触れましたけれ
ども、対旅客との関係については全く
これは皆無でございまして。警察官と
の関係も、これも皆無でございませ
う。対職員間、特に公安官の関係につ
いても、これも全くいさかいがわしい
という事柄は何らなかつた。非組合員
あるいは青函局でいろいろ準備した人
々のやる行為に對しても、従前して
あつたような行為というものは何に
もなかつた。しかも、私も現地で見
まして、やはり一番大事に扱わな
らぬのは、何といたしましてはお客
さんであります。ですから、その点を考
へていたしまして、かなりの当初予定
をいたしておつた時間帯から見れば
ダウンをして行動を行なつた関係上、
ほとんど第一船以外の船は平常運航
されたことはこれまた確信をいたして
おるわけでありませう。そういう中
の処分です。いささかといえども当事
者の感情によつてそのものを処分し
てみたり、感情に支配されて扱ふな
どということは万々なかろうと思つた
けれども、かなりそういうものがある
ことと私は事実を実は把握をしてい
るつもりであります。ですから、ぜひ、ま
だお答えは求められませうけれども、
日鉄法の関係につきましては弁明、弁
護の機会もございませうし、それから
お、先ほど答弁がございましたように、
団体交渉をより継続をしていつて、し
かも総裁が温情をもつて扱いたい、こ
ういふ事柄であるとするならば、そ
うしたものをよりよく調査をして、しか

も十分その事実を確かめて、もし問
違つておるものが発見されたとするな
らば、いたすに命令をしたからとい
つてメンツにこだわつてそれを踏襲
することのないように私はこの際はい
くべきである、そのことによつてやは
り将来よりよい労使の慣行というもの
が生まれてくると思ふ。そういう中か
ら初めて正しい労使協調というものが
私は出るのではないかとこの際と思
ふ。そういう点で、この際総裁の、こ
の問題については、将来非常に私は大
きな問題にもなりかねないので、大方
針でございませうから、お答えを求め
ておきたいというふうに思ひます。
○説明員(石田孔助君) 青函連絡船
を、新船を六隻投入することになつ
て、八百人の人間が出てくる、これを
どうするかということ、そのことだけ
でも、実は私は青函局長に對して、こ
れはよほど考えてやれ、温情をもつて
やらなければいかぬということをお
つたのであります。ところが、そこへ
持つてきて、この間の例の家庭争議、
それで争議が起つたといふ、相當の
争議であるといふことは聞いたのであ
ります。約千人以上の処分者が出る
というふうなことを聞いては驚いた
んです。それで、青函局長がその案を
持つて本社へ参つたときに、まあ事情
はよく調べてあると思ふんだが、これ
はよくひとつ第三者的立場にある職員
局と相談して冷静にやつたらいいだろ
う、できる範囲において寛大にやれと
いうことを私は実は青函局長に命じた
のであります。その結果青函局長の
原案より寛大な処分をしたということ
に私は報告を受けておるのでありま
す。それで、いまおつしやるとおり、

ずいぶん大ぜいの人間でありますからして、その中にはあるいは国鉄当局の見誤りがあるかもしれない。それに対しては、決して国鉄当局の判断を最後の判断として一歩も曲げぬというわけじゃない。もしも認識が誤られたという事について確信のある者は遠慮なく当局に申し出て、そしてよく事情を説明して問題を解決したいというふうな、そういうことが、実はいまもやっているとありますが、この点については、私としては、独善主義におちいって、自分の信じていることが最善だというふうな、そういうことが、頭でやっていると、わけでは決してない。そういう点は、ひとつ御了承願いたいと思います。

○吉田忠三郎君 総裁の前のほうの答弁は、それで私は承知しますがね。後段の、なおいまそういうことでやらしているという事柄は、ちよつと総裁、認識が違っているのじゃないかと思うのです。五月の二日に発令したわけですから、相手が辞令を受けるとか受けないとかは別に、あなたのほうは、機械的に、事務的に、職員履歴カードに赤で記載していくのです。一つ、あなたのほうのそれぞれ適用したであろう法律をたてとって、職員の履歴カードに記載をして、いわば国鉄部内の一の犯罪行為という事で、赤で記載していくわけですよ。ですから、それはいま後段あなたが答弁したようなことにはなっていないわけですよ。私が言った意味は、そういう中に、あなたもいま答弁したように、一千名というの、私の知っておる範囲では、国鉄が始まって以来、一地方のローカルの局管内でこんなに大量処分になったことはないのです、初めて

だと思ふのです。その中にはかなり誤認されたものがあることはもう間違いないし、人間のやっているとだから間違いが断じてないという事とはなない。とりわけこの問題は、あなたのほうは、総裁が現地にいくという事ではないでしようけれども、副総裁以下、山田常務理事もここにおられますけれども、そういう本社の幹部が現地に行つて確認しているという事はないわけですよ。今度の場合、おそらく一人だつて本社から派遣されて行つた人はない、僕の知っている範囲では、ですから、あなたのほうで最終的にものごとをきめたのは、現地の局長の報告があるいは総務部長の報告に基づき、その資料によつて判断をして、そのまま発令したのじゃないか、私はこういう風に、現地でいろいろ起きた事象等々を見てきた者から申しますれば、たいへんふかき点が多々あるのです。ものごとは、釈明に説法でございすけれども、あなたがかりに何か国鉄の仕事をする場合に、あなたを頂点として、それぞれ各局間の幹部会をやつてものごとをきめて、それを周知徹底するようにやっていると申すのです。それと同じ法人格を持つております労働組合も、それぞれ各局間、それぞれの幹部を集めて、一つのものをきめて、それを周知徹底するように、やはり組織的にやつていくわけですよ。したがつて、その事柄自体に触れてまいりますれば、御承知のように、不当労働行為になるわけですから、そのこところはちゃんとあなたのほうは避けていくわけですよ。たつた一つだけ例をとつて総裁に申し上げてみましょ

渡島丸という貨物船がございます。この渡島丸は、十一月の八時四十分には有川岸壁に着岸する船なんです。この船は、私は船内まで入つて見たわけがございすけれども、やはりいま四時周ちよつとぐらひ青森一函館間にかつております。その間に組合員は、仕事を終わつた者がそれぞれ休憩時間に集會を持ちまして、あなたのほうからは船長の業務命令というものが出ています。それから組合は、いま言つたように、それぞれ各局間できめた方向の伝達がされていく。そういうことをどうしようかという事でディスカッションをしていくわけですよ。その結果、たくさんものごとが民主的にきめられて、しかもそれぞれ一人一人の意思によつてきめられていく事柄でありますけれども、その一つに、総裁は知つておるかどうかが存じ上げません。操舵関係、これは一船について二名です。それから操機関係、これも二名です。それから操機関係が一名、大体同じようなところで勤務をいたしておる職種の人がございすけれども、この人々はいろいろ相談をした結果、あなたのほうの機関長が、乗、下船の機関長二名になります。着岸いたしてまいりますから、引き継ぎの関係で、そういう人々も、またあなたの部下であります青函局長から命令をいたしたいわけですから、その命令を示達するために懸命な努力をするわけですよ。これも私は当然だと思ふけれども、そういう関係がございすから、九時になつたら、われわれは完全に勤務が下番になるので、つまり勤務が終了いたすので、下船ができます。それぞれの意思で下船はできるのであるけれども、

も、たまたま午前の委員会でも問題になつたように、あなたのほうは、北海道全域から鉄道公安官というものを、動員かしらぬけれども、大量に動員をして、ブリッジからずつと出改札口まで数百人の人々が人がきをつくつて、有形無形の威圧を感ずるような行動をしていた。そういう事態でなかつた。ところが、あなたのほうはそういうことをやつていた。さなきだに、直属の上官である機関長が、乗、下船の機関長がおりますから、二人がこの五人に対して執拗に命令を下す、こういうことになりますので、自分では下船する意思はあるけれども、この状態でおられぬから、この場合、同じ組合員ですよ、組合員同士である人々に出迎えに来ていただきたい、こういうことになつて、では迎えないきましようということが民主的にきめられて、やはりだれでもかかれでも船内に入るといふわけにいきませんから、それぞれの責任者である者をきめて迎へに行つた。しかも、その五人の中で二人は、いち早く一人でも下船していただく。五人の中で出迎えを要したのは、渡辺君と、米沢君、安岡君という人がおられます。トリミングの部屋に迎へに来るのを待機しておつた。そこへ笠島君という出迎への責任者が迎へに行つて、そうしていたところに、蒲田という下船の機関長、それから中野という乗船の機関長がそこにおつて、執拗に、つまり監視をしたり、おちやなちや、こいうことを言つておつた。ところが、本人たちはおる意思はあるわけですから、しかも前もつてそういう団体の自由意思によつて、しかも休憩時間、話し合つてものごとをきめている

わけですから、迎へに行つたらおりてくるかまゝにあらう。御承知のように、機関部でありますから、甲板に上がつてくるにはかなりの急な階段がございすから、迎へに行つたのはよろからかばつてやる、こいう状態がそこで発生をした。ところが、それに対して、中野という機関長は、そのことが就労を妨害する行為である、こいうことを言つておるのです。その間に、二、三のやりとりがあつたことは事実です。この笠島という者が、そこで、たまには機関長さんあなた方もひとつ当直勤務をやつてみたつたし、こつちやうやつてのだからね、こいうことで、二、三の応酬があつたことは事実でございすけれども、この三名も、いずれもみずから行動してしゃにむに來ないといふことだつたら、とてもじゃないけれども、三人に對して一人でもつておろせるわけがない。機関部から甲板までかなりの距離、高い階段ですから、ところが、迎へに行つた者がおしりをあげるようなかつこつで上がつてきた。上がつてきた甲板で瞬間的に中野という機関長は、こいうことを言つたかといふと、私はこの耳で聞いているのですが、就労妨害の事実認定をするよ、こいうことをばきはき捨てて歸つていったのです。ところが、このことがきつとおそろく本社のほうに、こいう文書になつて上がつてきておるかどうかが存じ上げておりませんけれども、上がつてきたと思ふのですが、とにかく、こいう事柄だけで日鉄法を適用されて生活生命を奪われる。しかも家族妻子もい

る人であるけれども、解雇処分を受け

ている。私は、従前の労使慣行からいつても、まさにナンセンスだと思ふわけだ。そういうことが具体的に、総裁、これはあるのです。ですから、あなたのほうは、私はここでどうこう言つてもしょうがないことですから、幸い日鉄法ですから、弁明弁護の機会があるのです。そういうところ、この事実を十分、あなた方が人の生活生命を奪うようなことをやるわけですから、もう少し積極的に取り組んで、この現地事情というものを調査をして、把握をして、私は、扱つていただきたい、こう思う。しかも、総裁、勤務中のものでは、私はまだまだ言い方がございます。一切の勤務を終えて——船の勤務というのは、先ほどから言つてゐるように、特殊な勤務ですから、ほとんど疲労こんぱいして、ようやく勤務が終つて下船して家庭に帰る人なんです。この人々が乗つていく人を押えたというなら、これは話は別ですよ。勤務は終えられたのです。それがまたまたまわすに紙一重の問題で労使双方の話し合いがつかずしてこういう行動になつたというところは、まことに私は残念に思ふ一人でありますけれども、勤務を解放された者を、あなたのほうは瞬間的に——これは瞬間的に船長なりあるいは機関長がその場で、業務命令でございますと、人のからだにさわつた程度が就労を妨害した行為であるという、首に値する一休行為であるかどうか。私は、もしかりに、午前中も申し上げたけれども、この中野という機関長の命令を受けて、その人がそのまま船に勤務を、ずっと待機させられるような状態でスタートしたとすれば、今日の船員法との関係

で問題が起きてくる。こういう非常に複雑な問題があるのです。こういう複雑な問題にもかかわらず、一方的に処分権があるから、権力があるからというところで、力づくでもそういうことをやつていくというところで、結果はやはり、相手はいやおうなしに、あなた方は法律的に公労法の十七条の何とかかんとかと言つておられますけれども、やはり労働組合団体といえども力に訴える以外にないという答えをみずからこいうところから引き出しているのじゃないかという気さへ私はしてならない。しかも、あなたが先ほど答弁したように、事柄が、八百人という大量に人間が余つてくる、あなた方の都合によつて削減をしなければならぬ。それだけに重要であるし、温情的に扱われねばならぬという総裁のあたたい心が、一体末端に通じているかどうかということなんです。私は管理体制に問題がありはしないかという気がする。あなたのほうの管理体制のどこかパイプが詰まつているところがあるような気がする。こういう点ひとつとせひ、きよの先のどの管弁のよう、ここであなただにそれを撤回しろとかどうしろというところは私は言うべきことじゃないかと言ひませぬけれども、こういう一つの例をあげましたけれども、あとと問題にならないように配慮をひとつしていくということが、私はやはり管理者の責任じゃないかというふうに思ふのです。

それから、千人という数は多いとか少ないとかいうことは私は申し上げません。大体現地でずつと見ておりましたら、その行動に参加した者は八百程度なんです。それから、一千処分されたことになると、おそらくどこかに誤認ということがあつたのです。この中には多少、つまり公休であるとか、あるいは非番者という勤務から解放になつて家庭にいて、映画館に映画を家族と見に行つた者なども処分されてゐるのです。だからあえて私はここで言つておつたのです。幸い総裁は、そういう周囲のやつてきたようなことではなくて考えていくということですから、私はけつこうですが、ぜひひとつこの種の問題だけは、まだまだ労使双方の団体交渉の対象事項として残つてゐるわけですから、そのことをすみやかに円満にまとめ上げようという努力と、この間違つた処分だけは、何とか総裁の良識、以下本社の幹部の方々の良識によつて、私は一つのよい方向に結論づけたいことを申し上げたいと思ふのです。

○説明員(石田礼助君) われわれは、決して一方的に、力づくで解決しようというふうな不心得は全然ない。ただいま渡島丸の問題について詳しいお話がありましたが、私は実はこのことについて全然聞いておりません。もしもお話のとおりだとすれば、これは何かその間に誤解があつたのじゃないかというふうに考えますので、これはひとつ速記録を現地当局に送りまして、よく取り調べさせまして、もしもやつた処分について間違ひがあるというなら、決してこれを撤回するにやぶさかでない次第であります。この点はどうぞわれわれの良識に御一任願ひたいと思ひます。

○相澤重明君 いまの吉田委員の質問に関連して、いま総裁のお答えになりましたように、私も聞いてみて、何を一体やつたのかと言つたのです。千人以上の処分者が出たということ、何かこれは間違つてゐるのじゃないか。そういうことで労使が混乱をしないように、こういう慣行というものはつづいていかなければならぬ。このことでは私は、三月の運輸委員会、当時河村常務だったか出席しておつたときに、この新しい船の就航について問題があるから、よく話し合ひをして、事件の起きないようにしてもらいたいというところは申し上げておつたのです。これは運輸委員会の議事録を見ていただければわかる。そのときに、貨物の問題についても、小口混載の問題についてどうするかというふうなことも、できるだけ早く国鉄はやはり問題を出したほうがいいではないかというふうな政策問題を含んで、私は三月に私の希望を申し上げたわけなんです。その後委員会でもいろいろ問題を取り上げる機会がなつたから、私もまあそのまゝおつたのですが、吉田委員の言うような問題で事実あるというところは、まことに遺憾だと思ふのです。いまの総裁の答弁を、私はぜひ私も自身も総裁の答弁を了としたし、総裁もお歸りになつたら、ひとつ組合側とよく相談をされて、その誤りは誤りで直して、そういう紛争をやはりなくしていくという努力を私は双方つとめていただきたいと思ふ。で、おそれから、いまのような話を聞いておると、かなり問題が残ると思ふのです。だから、私はまあ先輩でもあるし、また国鉄はよくやつてもらわなければ困るという気持ちで二カ月前に申し上げておつたのですが、そういう意味から

いつて、私は、きょうお歸りになつて、すぐそういう点は、組合側を呼んで、どうかひとつ話をしようじゃないか、こういうところで、総裁が各常務を帯同して組合側の者を呼んでお話しすれば、そういう点氷解するのじゃないかと思ふのです。悪いものは悪いというところは出るかもしれないけれども、何もそんな全部が、いまお話を聞いておる限り、そんな話はないはずだと私は思ふ。そういう点で、総裁のことばを了したいと思ひますので、誠意あるひとつ御努力をいただきたいと思ひますが、これはいかがですか。

○説明員(石田礼助君) 国鉄職員の問題につきましては、私としてはできるだけのことをやりたいと思ひます。特に家庭争議だけはまづびらぐめんです。しかたが、大島丸の定員の問題なんかに対しても、四十一名というふうな数にこだわらない。とにかくよくしていく。実際にやつてみた結果、少なければ、ふやすということについて全然ちやうちよする事柄じゃない。で、いまの大島丸の問題なんかにつきましても、これはどうも吉田さんが実験してこられたんだから、非常な權威あるお説だと思ふから、速記録を向こうへ送りまして、向こうに調べさせて、向こうの当局において間違ひがあるというなら、これを是正するに決してちやうちよしない。で、組合との交渉については、できるだけ平和的に解決したいということは、私の本願であります。これはこれまでもそうでした。が、将来もそのつもりでできるだけやつていくことにしたいと思つております。

○古田忠三郎君 相澤さんの質疑に誠

意ある答弁をされましたから、了解いたしました。私も、青函の關係に

ついては、地元でございますだけに、労使双方から、どういふ事情にあるか

とか、あるいはどういふ実態にあるかとかは、かなり知っておるつもりであります。非常に、全国的に見ますれば、かなりいづれも複雑な状態がある

というところでございますので、経営者については、總裁の報告なり、あるいは山田常務が担当常務でございますから、十分そういう点をいろいろ円満に指導してもらいたいし、私も、

關係のものについては、直接間接によくひとつ方向を打ち立てるように指導していくことについても私はやぶさか

じゃない。そういう中から、労使協調といいますが、そういうものが築かれて、その道を通してやはり一般の国民

なりあるいは社会に貢献し得る国鉄ができるのじゃないかというのを思っておきます。ぜひひとつ、總裁から誠意

をもって答弁された方向で事態を円満に解決する方向をお願い申し上げます。私の質問を終わります。

○理事(天坊裕彦君) 委員外議員岡三郎君から発言を求められました。これを許可することに御異議ございせんか。

○理事(天坊裕彦君) 御異議ないと思

います。岡君。

○委員以外の議員(岡三郎君) 私ちよつと石田總裁に四・一七闘争につ

いての問題についてお聞きしたいので

すが、まあ一応ストライキ回避の問題で、無事に移行したわけですが、問題

はああいうふうな騒ぎ——騒ぎという

とおこられますけれども、ああいうふうな状態にならない前に、国鉄總裁は

国鉄の職員の生活状態を知っておられ

なかったのかどうか。つまり、昨年以來あれだけ物価が上がって、国鉄の職員

のみならず、一般の労働者の生活がかなり窮乏しているというこの事實は、

これはすべての人が指摘しているわけ

です。そういう中において、労働組合が言わなければ、賃金のことなどはさ

り考えず、言われても半年もはったらかして、そうしていいいよ何とも

ならなくなつてからばたばたする、こ

ういうことでは私は相ならぬと思うの

ですがね。ああいう状態をつくつた原因は一体どこにあるのか、これをひとつ

考えないと、私は根本的解決になつたとはいへぬと思ふ。で、今後公労法

をいろいろ検討するということをして、それの關係者が言っておりますが、一

体總裁として、国鉄の職員の待遇、そ

ういふ問題について根本的にどうお考

えになつてゐるか、これはたまたま運輸委員会ですから、この問題に限つて

お伺いしておるわけですが、まずそれを伺いたいと思ふ。国鉄總裁として

私はだらしがないと思ふ。

○説明員(石田礼助君) 四月十七日の

ストの問題、これが交渉が始まつて数

カ月にしてなお解決がつかぬ、これも

実に変なもので、私としても国鉄總裁

といふものの権限は実に地に落ちたよ

うな権限だと思ふ。ところが、労働組合のほうでは幾ら上げろというこ

とに対して、どれくらいならいいという

ことを言う権能がないです。これは

經理の關係です。それからまた財源の

關係、それがいまの国鉄法なんです

ります。そこにおいて、この公労法と

いふものを改めなければならぬという

議論が起つてきてゐる。私は、国鉄

職員の待遇の問題について、決してお

ろそかにしてゐるわけじゃない。すで

に御承知のとおり、一体タバコ、専売

局の職員と国鉄の職員と同じなどと、

そのようなばかかなことはしない

か、何とかしてこれは格差を認めてい

かなければいかぬということも、この

間も公労法の調停委員に申し上げ、い

ま問題になつてゐるのであります

が、ただいまあなたの言われるよう

な、決して国鉄職員の生活問題、給与

の問題について、目をつぶつてゐるわ

けじゃない。できるだけのことはして

ゐるのですが、しかし、いまの国鉄の

規則からいへば、向こうが幾らという

から幾らというように、普通の給与を

やるようなことにできてゐない。そこ

にこの公労法を改正せよとなつてゐる

議論が起つてくる。これはいまの

法律の改正といふことをお考えになつ

て、ひとつ私の態度を御批判をお願い

いたします。

○委員以外の議員(岡三郎君) そりす

とて、總裁として、公労法をど

ういふふうに変えたいか、はつき

りしてゐないかと思ふ。その答弁は、

それはなぜかといふと、いまの答弁は、

まことに無理を尽くしてゐるようで、

無責任きまゝと思ふ。尽くしてゐる

ように見えるけれども、いふのは、

自分の監督のもとに使つてゐる人が、

生活が苦しいのをわかつてゐながら、

法律がどうしようもないからできない

んだ、そんなばかばか總裁だつたらや

めたほうがいいと思ふ。わかつてゐな

がらできないければ、じゃどういふ

に改めなきゃならぬことを政府

に対して提言しなければ、監督する立

場の責任は果たせぬと思ふ。公労

法をどういふふうにお直しになつたら

いいと思ふ。その点ははっきり言つて

もらいたいと思ふ。でなかつたら、こ

れは輸送機関確保できないです。

○説明員(石田礼助君) 国鉄總裁とし

ては、やっぱり国鉄法の定むるところ

によつて行動せざるを得ない。

○委員以外の議員(岡三郎君) そんな

ことは官僚答弁だ。

○説明員(石田礼助君) これはこえる

ことは許されぬ。これでもやむを得

ぬ。そこにおいてやはり公労法を改正

せにやらぬといふことが起こつたゆ

えんなんだ。これが直るまではいかに

ともすることはできない。

○委員以外の議員(岡三郎君) どうい

うふうに変えたいか……

○説明員(石田礼助君) これは私が

かつて——一つの場合はありますが、

しかしこれは適当な場所において……、

ただいまは申し上げることはちやう

ちよしたいと思ふ。

○委員以外の議員(岡三郎君) たたい

まは……、この場所が場所でないな

んで、そういうばかばか總裁のことば

は了承できないと思ふ。というこ

は、あの状態に突入するとしたなら

ば、また總裁は首切でせよ、自分

の責任はたな上げにしてね。子供に腹

すかして何にもくれないでいて、子供

が悪いことをしたら、これを打擲す

る、そんな親は日本じゅうにありませ

んぜ。ストライキに入つたら、おまえ

違法だから首切るとおやりになるつも

りだつたでせよがね。それでせよ

總裁、これはどうです。

○説明員(石田礼助君) これは私は

少々誤解があるんじゃないかと思ふ。

公労法に持つていったからといって、

決して向こうの要求に全然応じない

という意味じゃない。

○理事天坊裕彦君退席、委員長着

席

その決定は公労法がやるんだ。決して

全然拒絶されるわけじゃない。公労法

が、公平な判断をして、適当な給与を

するといふことは、それは公労法の

義務です。私がそれに対してカウン

ター・オフアーをするとはできない

からといつて、何も給与を全然断る

という意味じゃない。いまの法律から

いへばやむを得ぬといふことなんだ。

○委員以外の議員(岡三郎君) それで

は国鉄の輸送機関の責任果たせせん

よ。だからこの間輸送の問題について

鶴見事故が起こつたんだ、一体どうし

くと、こういう立場にあるならば、四・一七ストに突入してから、公労法の法律がうまくないんだ、公労法が何とかさばいてくれるだろう、そんなにかげたことを言つて、世の中がおさまるものじゃ私はないと思う。少なくともいまの状態の中においてまだ解決してないのです、給与は、物価はほとんど昨年以來上がつてゐるのです。生活は窮乏している、それに臨時的に、おかげでも何でもあらためてふやしてやつたということではないです。ということになると、根本問題はいささかも解決してないのです。ですから私はよく言うのですが、取り締まるとか、いろんなことを、弾圧するとかということは簡単だけれども、抜本的に解決しないという問題をつつまでも放置しておいては困ると思う。ですから、私は、やはり労使が真剣になつて、国のそういう重大な輸送をやつていくというところになるならば、一体問題点はどこにあるんだというところがわかつたら、この場が適當であるとかないとか、それはたいへんなことばです。やはり輸送を確保して、秩序ある運営をしていくということになるならば、やはり勇氣を持つてこれは抜本的に変えていかなければならぬ、こういうふうによつてもならなければ、国鉄總裁としては責任を持てぬというふうには言つて、それでも政府がおおやうなと言ふなら、これはまた別です。そうではなくして、一応いまこういう法律があるから、こういうワク内でやらなければならぬ、いいですよ。しかし、根本的に何もそれで解決しないという問題を放置しておいて、それは政府がやるべきことだと、そういう無責任なことはでは私は承できないと思ふ。ただ違法スト違法ストということばだけで、それは専売公社の問題について言ひ、ほかの民間との格差の問題を言うのは、あの騒ぎが起つてからではないですか、その前は全然そのことばに触れておらないでしよ。私は、やはりああいうストライキをやるといふことにならなければ、首脳者が動かぬ、みんなが真剣にならぬ、そういう問題が私はここにあると思うのです。そうではないとして、やはり国の輸送機関なり、そういう問題につきましても、根本的にいま言つたような原因があるならば、この問題を一体どういうふうによつたらいいか、これを考えるのが国鉄總裁の役目であつて、こまかいことをいろいろと、ああだこうだ言う必要はないと思う。全部の問題といふものを總裁はつきり認識したならば、それについてやはり断固としてやらねば困る。断固としてやるのは処分の方だけであつて、根本問題のほうは解決しない、そんな總裁だつたら役に立たぬのではないですか。どうです、總裁、わからぬことないですよ。

任なことはでは私は承できないと思ふ。ただ違法スト違法ストということばだけで、それは専売公社の問題について言ひ、ほかの民間との格差の問題を言うのは、あの騒ぎが起つてからではないですか、その前は全然そのことばに触れておらないでしよ。私は、やはりああいうストライキをやるといふことにならなければ、首脳者が動かぬ、みんなが真剣にならぬ、そういう問題が私はここにあると思うのです。そうではないとして、やはり国の輸送機関なり、そういう問題につきましても、根本的にいま言つたような原因があるならば、この問題を一体どういうふうによつたらいいか、これを考えるのが国鉄總裁の役目であつて、こまかいことをいろいろと、ああだこうだ言う必要はないと思う。全部の問題といふものを總裁はつきり認識したならば、それについてやはり断固としてやらねば困る。断固としてやるのは処分の方だけであつて、根本問題のほうは解決しない、そんな總裁だつたら役に立たぬのではないですか。どうです、總裁、わからぬことないですよ。

やつてゐるのです。いまの、四月十七日のストの問題、何も私は、国鉄職員が給与というものが低いから、これは少し直さなければならぬというところは、四月十七日ストを目の前に控えて——その前からやつてゐるのです。それで、もしもこれが民間の企業であるなら、もう解決は簡単明瞭なんです。ところが、法治国の日本において、ことに鉄道法というものにしばられてゐる国鉄總裁といつたしまして、何ができませんか、幾らでもやるといふことは言う権能はないじゃないですか、予算がない……。

〇委員以外の議員(岡三郎君) よくそんなこと言えるな。
〇説明員(石田礼助君) そういう公労法を要するといふことは根本問題です。事実これを要するといふかぬといふことを、私は大いに主張して、これをやるにしても、これはあなた方がきめてくださることです、国会が。私に言つたつてできやしません。それができるまでは、私にそういうことを求めたつて、それは少し無理じゃないかと思ふ。

〇委員以外の議員(岡三郎君) そうするといふと、通り一べんの国鉄總裁に戻つたといふわけだ。それでは石田總裁が特に就任した意味とそれ以外のものは、あなたのやつぱり所信といふものは、そうでないからこゝで言つてゐるのです。型にはまつた従来の總裁のようないふことを聞いているなら、いまさら私はあえてこゝで問答しよう、質問しようと思はない。問題は、職員が給与といふものがわからないといふ、これは總裁はわかつてゐる、どうして解決するか。ところが、いまの公労法のワク内ではできない、できないければ一体これをどういふふうに直さなければならぬかといふことは、当然お考えがあつてしかるべきです。それはいま一案があると言われた、しかし、この場では言えない、この委員会は運輸委員会なのであらね。国鉄の問題について、これは根本的に、いま言つたような輸送の動脈がとまるかとやらぬかといふことがちよいちよゝ起つたものでは困るのですよ、だれも国鉄労働組合が好んでストライキなんかやるといふ人は一人もない。そういうふうなことを考へてゐる者はいない。いつまでたつてもあつてはならない。初任給六百円上げてあつてはいい。いや、そんな回答なんといふものはない。で、政府のきめるべきものだ、おれの力ではそこまでは及ばないとわかつたら、この問題については、この状態では国鉄労働組合がおこるのもあたりまえだ、政府は何とか処置すべきである、これを池田内閣に対して言ひべきです。あなたが池田總理に會つて解決すべきで、総評だけではいかぬ、太田議長が行つてやるべき問題ではない。それはいろいろな問題があるからそれでもいいでしよ。いいけれども、總裁が乗り込んでいって、このやうな状態の中で首切りとか、ヘチマとか、国民に迷惑をかけるやうなやういふ状態の中では責任が持てない、やはり自分としてはこういふふうによつてもらいたたいといふことによつてストライキを解決するといふことが、總裁の責任ではなからうかといふふうには自分で考へてゐる。私が總裁ならばそうしたい。そうでなかつたらば納得させられない。幸いにしてああいうふうには、結末はついていないけれども、まあ一応スト回避ができたけれども、私があえて總裁にこう無理なやうなことを言うのは、總裁がやはり普通の官僚ではなくて、型にはまつていなくて、ほんとうに日本の国のやういふ労使の問題なり、全体の運営の問題について、ここに欠陥があるとかやつたならば、やはり堂々とその所信に向かつてそれを解決する責任のある、力のある人間に向かつて、やはり体当たりでぶつかつていくところに真骨頂といふものがあると思ふのです。だから、私はあえてこういふふうなことを荒らげて言つてゐるのですけれども、石田總裁といふものの価値を高く評価してゐるからこゝろいふことをあえて私はつづけていふことにするわけだ。そういう点で事態の解決はまだ延びてゐる。それは政治的にいろいろな問題をかかへてゐるでしよ。でしよけれども、実際に生活をしてゐる者は、毎日毎日追はれてゐるわけだ。このことを考へたならば、やはり總裁もいまこゝでぐずぐずしてないで、たちどころに、いま言つたやうに、調停委員会なり仲裁委員会なり、いろいろ関係があるけれども、すみやかに解決してもらいたい。總理大臣に向かつて、やはり財源でちやうちよされてゐるのかもしれないけれども、積極的に解決してもらいたい、これを言ひべき責任に私はあなたがあると思ふのです。私はそう思ひけれども、どうですか。もつともつと積極的になつてもらいたいと思ふ。

〇説明員(石田礼助君) 私は、問題は二つに分ける必要があると思ひます。問題は、要するにいまの公労法のもと

においてどうしたら一体職員待遇というものを改善することが出来るか、それに努力すること、第二は、公労法そのものの基本的改正をしてもう少し民間企業的の精神をこれに持たせると、二つに分けるべき問題であると思ひます。あとのほうの公労法の改正というものに対しては、私はこれは相当近い将来において改正される機運にあると思ふのです。私は、そのことはある筋に対しては私の意見を申し上げておきます。第二の現在の状態においては、やはり現在の公労法に従つてやるというよりほか方法がない。その意味においては、私としては全力を尽くしてやる次第でありまして、決して国鉄職員の給与の改善というものを忘れておるわけではありません。これはどういふ結果になるか知りませんが、私としてはほんとうに良心的に最善を尽くしておるということをお願いして差しつかえないと思ひます。

○委員以外の議員(岡三郎君) あなたがやっていることが良心的でないなんということは一言も言っていない。ただ、あなたにしてみればなまぬいし、あなたにしてみればだらしないということを言っている。もつともつと積極果敢にやってみてほしい。これは、いまこれ一つの問題ではなくして、やはりいろいろな問題について、責任のある者が何か罰則とか、公安官を動員して何とかそれをやればよいという感覚があるでしょう。しかし、そのうちでなくして、やはり抜本的にこの問題に当たつた上でなければ、少しも事態は改善されないということは、お互いにわかつてゐるわけですから、さういふ点について、もうほつぽつ仲

裁に移行するという問題も論議が煮詰まってきたるようですけれども、しかし、これにしてみてもういふんばりした話でね。あの騒ぎの最中で花が散つて若葉になつて、まだ一体何をしているのかというのが国民の声です。これでは、何とかかんとか言つたつて、労働者がおこるのはあたりまえじゃないか。全く春日遅々としていふ、情けないじゃないか。だから私は、さういふ意味においてあえて總裁に言つたんです。積極的に公労法の改正については遠慮せられることなく、これでは国鉄總裁として、やはり一般の多くの国鉄の従業員をいろいろ働かして無理を言つてゐる、さういふ点において自分としてこれでは申しわけない、やはり規律を厳正に保つには、一方において、やはりかゆいところに手の届くようにめんどろを見てやること、がなければ、やはり秩序とか、士氣といふものは保たれぬ、さういふふうな点について、やはり積極的に総理なら総理に現状において言へばきであつて、何かしらストライキが避けられたらほつとしちゃつてね、またのんびりやつてゐる。さういふふうな印象が非常に強い。やつてゐる人は苦勞してゐるでしょう。苦勞してゐることはわかります。わかるけれども、よそから見たときには、まるでマンマンデですね。ですからさういふ点で私は言つたわけですから、これは至急にひとつ公労法について、国鉄として、この次にお聞きしたいから、言うべきことじゃないけれども、さういふふうにしなればさういふ問題は解決しないと私は思ふ、さういふふうにするおに言つてくだされば、もうこれは国鉄総

裁の問題ではないから、今度は労働大臣なり、総理なりをここに招致して、おいで願つて、さうしてわれわれとしてはこの問題についてやはりはつきりとやつて、その角度の中から、いまの公労法の修正なり、改正なり、さういふ問題を取り上げていくということがわれわれの仕事であるといふことはわかる。だからわれわれ自体としても、さういふ面について大きな責任があるんですから、われわれ自体の責任を回避するわけじゃないけれども、さういふ点については、ひとつ具体的に總裁の決断を懇願して、この問題は終わります。その点ひとつ、公労法の点についてはこの次に質問します、案があるといふんだから。

○説明員(石田礼助君) さつきから申し上げますとおりに、現在においては、やはり公労法のもとにわれわれは最善を尽くす以外に道がない、よつて公労法に対しては、私は閣僚委員会に対して十分国鉄の事情を話して、国鉄の職員のために最善を尽くすべく努力してゐるのであります。決して自分の責任を忘れてゐるわけじゃない。しかし、問題は公労法そのものにある。あなたの言われるとおり、われわれから見ても、公労法は実にマンマンデで、実にはがゆいことではあります、それが現在の公労法なんです。これはいかんともすることができない。これはあなた方がつくつた法律でありますから、公労法は、だからひとつ、さういふマンマンデでなく、カイカイデーに解決することが出来るような公労法を今後つくつていただきたい。さうすれば私も国鉄總裁としての荷が軽くなる。決してストライキなんか起こりつこなくなる。その点はひとつ、どうぞ今後の御尽力を御期待する次第であります。

○委員以外の議員(岡三郎君) その点にはよくわかつたが、それはわれわれが判断してやるべきことはやります、がね。だから基本的に幾つかの問題があるんです、先ほどの話を聞いて。処分処分が能でないという点についてはよくわかつたから、その点についてはこれ以上言いませんが、別の角度の問題を一つ。鶴見事故のあと始末です、これはいつまでにつけるつもりですか。鶴見の事故において、ホフマン方式とか何とか、いろいろなことが言われてゐるが、遺族についても、それぞ東鉄局長が努力せられたこと、もわかるけれども、しかし、これもさういふんばりしてゐる話で、いつまでさつぱりと解決して故人の霊に報いられるのか、この点は、慎重にやられてきておるといふこともわかりますけれども、この点について總裁のひとつ御決意を伺ひたい。

○説明員(石田礼助君) 鶴見事故の問題の解決をできるだけ早く解決したいといふことは、これはあなた以上に私は希望してゐる次第であります。ただ人間の、つまり生命の一体評価といふものは、これは主観的問題、人によつて違ふ、そこに問題解決のむずかしいところがある。じゃ、国鉄として一体どういふことを標準にしているか。いわゆるホフマン方式だとか——ホフマン方式といつても、これはやり方によつてはさういふ数字が出てくる。それをとにかくいふゆる世間並み——やはり世間並みといふものを考へなければいけぬ、これはひとつ御了

承願したいと思ひます。国鉄いかに大なりといへども、私情のままに、できるだけたくさんやつて解決するといふことは、これは私は管理者としてできない。やはり世間並みといふものを考へて、それ以上にプラス・エックスといふことでいくことが、国鉄管理者としてやらねばならぬ問題であると思ひます。三河島なんかは、それでやつて円満に解決してゐる。現在でもさう百六人といふものが解決しましたが、これもさうたいして長いことじゃないと思ふ。どうもこの問題はなかなかむずかしい問題で、一体二百万円が正當か、三百万円が正當かといふことは、これはやはり神さまに聞いてみなければわからぬ。ただ、われわれは世界並みといふものを頭に置いて、それよりプラス・エックスといふことで解決するといふことが、国鉄の管理者としての義務だと考へて、そのつもりでやつておるのであります、私はさう遠いことになるとは思はない、近く解決するといふふうに希望を持っておる次第であります。

○委員以外の議員(岡三郎君) 近く解決するんじやないかといふのは、情けないのだけれども、私は、三河島の事故の例を見てもわかるように、国鉄はさういふ思ふのです。とにかくさういふ方式で一つずつやつておる。だから私は、やはり第三者なら第三者にまかせようといふとつめをつくらうたらどうか。国鉄として第三者の権威ある者にまかせることが、高からうが、安からうが、そこに国鉄側と、それから遭難者側のほうから、それぞれ陳情を出して、さうしてそこで一カ月なり二カ月の期限を切つて精力的にきめ

る、これなら私は納得しなくてもやむを得ないと思ふのです。双方がきまつたところからなすし、的にだらだらだらだらとやられて、時間切れで、まあそこまできたしよがないだらう、その間には、だんだんだんだんけしからぬという観念も少しづつは薄くなつていくから、薄くなるまで待とうじゃないか、こういうふうに見るのです、横から見ておると。だからこの点は、今後第三者に、やはり構成はいろいろむずかしいでしよけれども、だれから見てもあの人ならばと一応双方が納得するといふような点で、これは総裁あたりが、私情がないわけですから、公正に総裁が、これとこれとの人に委嘱してきまつたところでやりましょ、遭難者側の代表者側はどうですかといふに言つて、そこで人を双方で選択して、その人に一任するといふようなことで解決する方法がないものかといふことも考へてもらいたいと思ふのです。これはどうですか。

○説明員(石田礼助君) 第三者と申しますのは、公平な第三者がどこにあるかといふと、これはなかなかむずかしい問題であります。一番手つとり早い方法は、法廷に持つていくという方法なんです、これはとても年月がかかつて、遺族の方に対して、まことに申しわけなくなるというので、岡さんは、国鉄はするといふのでありましたが、決して国鉄はするくない。それは世間で何かこういふ事件が起こりますと、国鉄はどのくらい出しているかといふことをすぐ調べる、といふことは、国鉄が一番寛大だといふことを意味してゐる。現に国鉄以上にやつておるところはありません。航空会社に

しても自動車会社にしても、見てもらいなさい、決して国鉄はするといふような観念はない。そういうけちな考へは持つておりませんよ。ただ、やはりわれわれは国鉄の財産を預つておる以上は、国鉄は大きいのだからといつて向こうの要求をそのまゝいれていくといふことは、われわれの責任上できぬ。やつぱり世間並みといふことも考へていかにやならぬといふところに問題がある。それでまた被害者のほうからいへば、ある人は、国鉄は大きいのだ、五十万、百万は何でもないじゃないかといふことを考へておる人なきにしもあらずといふようなことで、困難があるのをごさいます。国鉄は決して持はないといふようなそんなやさしい気持はないのであります。ただ善良なる管理者として、一体どのくらい出したらいいかといふことに中心を置いてやつておるのであります、これは岡さんの御心配になるような、そう長くかかる問題ではないと私は思つております。

○委員以外の議員(岡三郎君) 総裁のあけ足をとるわけじゃないが、そう長くはないと言つても、これだけ長くなつておれば、総裁もだいたい事故の起こつたときの心境と變つておる、だいたいおぼろくなつておる、心臓が強くなくなつておる、もう少し謙虚であつたけれども……、こうなつてくると世間並みとか、そういうことを言つておこりますよ。その点について、額の問題について、ここで論争しようと思はない。ただ同じものを少しづつ値切つたりふやしたりとかといふことはいろいろ行なわれるでしよが、それでなくて第三者の公平なものがないといふことになると、これは調停委員会も何もないじゃないか。これは端的にいへば、総裁自体がやつてもいいのです。それはあなたが頼んでその人たちにまかせ、あなたの色がついた人でもいい、石田総裁がきめた人ならば大体いいだらうと思ひます。おだてておるわけじゃないが、そう思ひます。だから、そういう点でやはり私は、いろいろとむずかしい問題があるにしても、やつぱりそういう面について検討してもらいたい。それはどうしてかといふと、それは長くかからぬでしよと言つておるが、十一月に起こつておるのに、もう五月、半年です。これも同じで、事故が起こつて困る人についてには応急措置をしておると言つても、殺されたほうから見れば、死んだほうから見れば、これはもつと誠意をもつて促進される必要がある。私は十分誠意を尽くしてやつておられると思ふが、しかし、誠意には切りがないのですから、もつともつとやつぱり総裁のほうで積極的、これは担当の人にまかせておられるだらうけれども、そうではなくて、やつぱり積極的にやらせて、同じものなら早目に解決するといふことで、積極的にひとつ御指導願ひたい。お答えを聞いてやめます。

○説明員(石田礼助君) 私としては、もうできるだけ早く解決したいのだ。そのためには、もしも私が自分のポケットから出すのなら、できるだけ寛大にやりたい。しかし、私は管理者です。あまりむづかしいことをやつたら、あなた方がおこりますよ、無責任だといふので。

○委員以外の議員(岡三郎君) 一ぺんやつてみなさい、おこるかどうが。

○説明員(石田礼助君) そこにむずかしいところがある。それはどこに標準を置くかといへば、世間並みがどのくらいだといふ、いわゆるホフマン方式によるとどうだ、世間はどうかだといふことを標準にしてやるというところに、やはり管理者として考へなければならぬところがある。ところが、相手のほうからいへば、ある人は、相手は国鉄なるがゆゑにといふことで、なかなか大きな期待を持つてゐるところがある。そこに食い違ひがある、そこに時間のずれが出てくる、こういうことなのでございます。まああまり岡さん、御心配ならぬでも、そのうちに解決しますから、どうぞひとつ御安心ください。

○委員以外の議員(岡三郎君) そう心配なさるなと言ふけれども、そのことはちよつと気に食ふぬ。心配してゐるのですよ。というのは、そういうふうなことをわれわれは直接聞きますからね。なるべくひとつ早く解決してもらいたい。それで結局、このままだらだらいつてもらつては困る。だから、きょうのことばでもう心配しませんから、ひとつすみやかにやつて解決してもらいたい。これだけ言つておきます。これは御答弁は要りません。

○相澤重明君 二、三、この機会に国鉄当局にお伺ひします、それは大事なことから。

この間、先月の二十八日に、私は東海道新幹線に試乗してみた。そこで、総裁と山田常務が出席ですから聞いておきたいんだが、新幹線の車両はもう全部発注が済んで十月の運転には全部間に合ふ、こういうことになつておるのですか。

○説明員(山田明吉君) さようでございます。

○相澤重明君 それは、この前の答弁があつたときには、十二両編成の三十個分ですか、三百六十両、そういう意味ですか。

○説明員(山田明吉君) さようでございます。

○相澤重明君 そこで、私の間乗つてみたら、これはどういふことなのか、あなた方に聞いてみたいのだけれども、いす席が三つと二つで五つになつてゐる。この三つの席のあれは狭いですが、やはり乗つてみると。私なんかはあまり体が大きいほうじゃないから、それでもまあまあといふことかもしれませんけれども、これからの人は比較的大きいすね。そうすると、まん中に入つた者はほんとにあれは窮屈です。こういう点は、これはいまい一度検討する必要があるんじゃないかといふのが一つ。率直な意見です。

それからいふことは、進行方向に向かつては全部並べるといふことなんです、つまり向かい合ふといふ、どちらへも自由に回転して向かい合ふといふことは考へていないのですか、これはどうなんですか。

○説明員(山田明吉君) 座席の構造でございますが、それは最初の試作車のときからたいへん議論がございまして、それで試作がございまして、あと試運転を相当長くやつておりました、その間に各方面の、これは男の方、女の方、それから、われわれ国鉄のみならず部外の方、各方面の方に試乗をしていただきまして、そしていろいろな御意見を伺つたわけですが、飛行機も、いま国際線は二人と三人がけになつて

おりますし、それからお乗りになつて
いる時間も、將來三時間ないし長くて
五時間という時間でございます。それ
から現在線よりも広軌になつておりま
すので、そういう関係上、二人、三人
でもいいんじゃないかということ、
あれを確定したわけでございます。で
すから、御意見としては伺いますが、
現実の問題としては、それで確定し
て、もう營業車を発注して完成して
きておりますので、直ちにそれを改造
することは、いまでは不可能かと存じ
ます。

それから向きの点でございますが、
これもいろいろ議論がございまして、
結果的には、一等車は向きが変わるよ
うになります、二等車は固定席でござ
いまして、これも乗っている時間が
短いので、それから、あれは電車で
ございまして、折り返し運用いたします
関係上、始発、終着駅も、かりに座席
をこういうふうにやりますと、向きを
変える作業をやりますと時間がかり
ますので、あれは固定的なものでも
いいではないか、そういう結論であら
う構造になつたわけでございます。

○相澤重明君 これはいすれ……、も
のは珍しいものは、だれでもそんなに
あまり文句を言わぬものです。固定し
てくるとか、いろいろ安定してくると
いうことになる、それは批判が出て
きます。ましてや運賃料金の問題が、
具体的にその人のふところから出され
て乗るようになる、私は出てくると
思ふのです。それは議論の問題が多分
ありますから、私はそれ以上は申し
上げません。これはやはり検討する時
期が私は来ると思ふのです。

それからいま一つ、いま、いす席が
進行方向に向かつてということ、運
転中は両方から向かい合ふということ
はないだろうという構想のようです
が、私はこの間乗つてみたのは、一等
車、二等車を見て、やはりいすは自由
に動かせるようになってゐる。固定し
たやつと動かせるやつとある。そこ
で、これはおそろくあなた方はやはり
知らぬだろうと私は思つておる、率直
に言つて。このいすのひじかけです
ね、つまり、まん中の通路の両側の
ところですね、ひじをかけるところに
テーブルが出るようになっておる。中
にはめ込みになつて、それをいすば
テーブルになる。ところが、いま言つ
た進行方向だけに向かつていけば、そ
れは自由に使えますよ。もしこれを両
方が向かい合つたら、残念ながら、こ
のくらの長いのです。長いから、こ
せつかく両方から引き出しても、これ
は両方回つてテーブルにならぬので
す。私実験してみましたが、ずつと車
を調べてみたら、この検査掛もおりま
したけれども、ちよつと来てみる、こ
れはおかしいじゃないか。出せるよう
になつて、引き出してやればテーブル
になるわけですか。ところが、両方から
それをやってみると、ちよつと長い
ために、片方が回らない、起きないの
です。これは実験をおそろくやつて
ないでしよ、本社のおそろく方は、私
はこの間乗つてみてやつてみたのです。
それで一車両方だけはいけなから、次
の車面に行つてやつてみた、やはりだ
めです。これは明らかに試作車の誤り
です。もしあなた方が進行方向だけ
を向ければいいのだというならば、そ
れはほんとうに固定式になつてしまふ

のだけれども、動かせるものなんだか
ら。そうして両側に向かい合つてい
つて、もしひじかけのところがテー
ブルを出せるとするならば——出せない
テーブルならつて必要のないじゃない
ですか。出せるようにテーブルが
なつておるものが、両方からやると
いうと、願のなかめじゃないけれど
も、ガチャツとつかえて動かない。一
方を出してしまふと、一方は途中で
とまつて起きない。回つて起こすよ
うになつておるものを、それができな
い。これを私はやつてみたわけです。
これはつまり少し話めればここに両方
ともひじかけといつて、これはひじかけ
のところがテーブルが両方の向かい
合つた人に使える。こういう点は、こ
れは幸ひにして私は乗せてもらったか
ら実験をしてみても初めてわかつたわ
けです。検査掛の人も、これはおかし
い、こつとやつておるのです。こうい
う点は、これはどこの会社がつくつた
かというの、メーカーを調べればす
ぐわかるのだけれども、むしろ本社の
あなた方が、やはり実際に運転をした
場合に必要なものであるならば、私は
直すべきだと思ふ。必要でないなら
とつてしまふなさい、あんなものは
私はそう言いたくない。そういふ、あ
らを申し上げるわけじゃないけれど
も、いまは試運転中だから、幸ひにし
て、せつかくの試作車として試運転を
やつておるので、そういう点気がつい
たから、これはひとつ御検討いただき
たい、こつと思ふのです、いかがでし
うか。それは山田常務の言ふとおり、
これはきまつちやつたからだめです
か、どうですか。

○説明員(山田明吉君) そのこまかい
点、実は私存じません、実に貴重な
御体験を伺つて、直せるものは当然直
すべきだと思ひます。さつそく歸りま
して関係の向きに連絡をいたしたいと
思ひます。

○相澤重明君 けつこうです。とにか
くできるだけ十月の開業までには、な
るほどよかつたといふことで、新幹
線に喜んで乗つてもらえるように私は
やつてもらいたい。早期にできるよ
うにしてみたい、こういうことを希
望しておきます。

それから新幹線の問題について、い
ま一つは、料金、料率の問題があると
思ふのですが、これはいつごろまでに
具体的におきめになるおつもりで
すか。

○説明員(山田明吉君) いま検討中
でございます、これは運輸省の承認を
得る必要もございまして、開業は、
御承知のように十月一日でございま
す。それに間に合ふように確定をし、
所要の手続をとりたいと思つており
ます。

○相澤重明君 もちろん公式な答弁は
そのとおりだと私は思ふのです。開業
するまでにきめなければ乗せることが
できない、それは公式な答弁はそのと
おり。けれども、一般の国民は、新幹
線ができれば、やはり乗つてみたいと
いう気持ちがあると思ふ。中に
は、あれは危険だから人が乗つてだい
じやうぶだといふことを確かめてから
乗つてみようといふ人もあるかもしれ
ないけれども、一般には、せつかくで
きものは有効に使つていきたいとい
ふのが、私は国鉄当局の立場じゃない
か。また国民も、輸送力のいまの逼迫

している中でいけば、できるだけ新幹
線を利用させてもらひ、こういう立場
だと思ふ。そこで、やはり運賃料金と
いうものをおきめになるには、運輸大
臣の御認可をいただかなければならぬ
と思ふのだけれども、できるだけ早く
知らせるのが、やはり国鉄側の一つの
国民に対するサービスじゃないです
か。開業するときはきまつたとい
うだけでは、私は、しかも、本日は政
務次官が出席なんですから、これは国
鉄と運輸省が、そういう点はサービス
機関としてのあり方の問題に私はな
ると思ふのですが、政務次官どう考
へますか。国鉄から出さなければ、さ
つきの岡さんの話じゃないけれども、半
年でも一年でも待ちますか。それは半
年と言つても十月なんだから、どうで
す。

○政府委員(田邊國男君) 実は、この
問題につきましては岡先生の御指摘のよ
うに、なるべく早くPRしたほうがい
いんじゃないかといふことで、内々い
ま検討中でございます。なるべく早い
時期に発表したいと考えております。

○相澤重明君 この新幹線の試運転が
一通り全線ができるというのはいづ
つですか。

○説明員(山田明吉君) 全線、線路が
完全になつておりますのは八月でござ
います。したがつて、八月になつて
と全線、東京の駅から新大阪駅まで、
完全な試運転態勢ができる、こうい
うことでございます。

○相澤重明君 そうしますと、いまの
山田常務理事の御説明ですと、八月に
は完全に全線の試運転ができるという
ことになる、まあ九、十と残された
のはまる一カ月ちよつとですね、開業

までは。その段階においては、これは政府なり国鉄当局としても、新料金の問題は、これはきまると考えていいですか。どうですか、これは。そういうことですか、答弁は。

○説明員(石田礼助君) それは当然です。

○相澤重明君 それはそういうことでひとつ作業を進めてもらいたい。やはり相当の希望者があるとすれば、計画輸送ということにもなるわけですから、そういう点で私はそれを希望しておきます。

その次に、今度は、この間行管ですか、あなたのほうに勧告が出たのか、何が出たのかしらぬが、国鉄等のいわゆる公共用地取得の問題について、いろいろ問題があるが、特に国鉄の新幹線のような用地取得で困難をきたした場合、そのあたりの利用という問題については、十分考えなければいかぬじゃないかというようなことがあったと私は思うのです。そういうことについて、たとえば新幹線の下、いわゆる高架でありますから、そういうところの利用については、どういう御計画があるか。たとえば都道府県知事あるいは地方の市町村長、そういうところの人たちと、申し入れがあった場合には、御相談しておきめになるというのか、あるいは特殊法人の高架下使用株式会社というようなものをお考えになって、公平に扱おうとするのか、管理局長権限にさせるのか、総裁が一々そういうことを聞いてやるのか、いろいろやり方なりお考えのしかたはあろうと思うのです。思うが、問題は、議論を非常に起こした国鉄新幹線の用地取得の問題であります。したがって、この使用

の状況いかんということ、私は特に決算委員会を兼ねておりますから、そういう問題ではうるさくなると思いますが、それができるだけ公平に、しかも、国鉄のためにもいいが、大衆のためにもいいという道をとるのが必要じゃないか、こう私は思うのだが、総裁としては、どういうふうにこの高架下利用についてのお考えを持っておるか、この際その御意見を伺っておきたい。

○説明員(石田礼助君) この高架下の問題については、国鉄としては十分苦しい経験を持っております。それですから議会からしても、世間からしても指弾されないような、どちらから見ても万全な方法でいきたい、こういうことで非常に慎重にやっておるのであります。ただ問題は、相澤さんに申し上げるが、あの土地を買いとくときに一つの条件として、あれは売った人に貸せるというようなことでよりよく土地を買いとくことができたというような場所があるのであります。そいつは、だからしてすべて一様にやるというわけにはいきません。おのおのその事情があるのであります。しかし国鉄は、そういう条件のついていない自由に処理できる場所については、これはあなた方が見て、なるほどこれなら公平だというような方法でやりたいということではないかと検討しておるのであります。昔の変な非難を受けたような方法でやらないように十分注意しております。

○相澤重明君 慎重に検討はいいけれども、せっかくの公共財産、いわゆる国鉄の財産、これがやはりなおざりにされるということはいけません。私は思はれませんが、大阪の高架線下

利用の問題についても、当委員会にいろいろ前から問題を提起したように、いま総裁もお答えになったように、第三者から十分に公正な判断を確かに国鉄は下したということがあるように、早く、早急に立案すべきだと思ふ。これはマンマンデーにやる必要はないと思ふ。それで地方からいろいろ意見が出ておられますが、そういう問題については、早く処理のできるように、一方においては十分そういう配慮をしながらも、早急に結論を出すべきだという考えを私は持っているのです。

それからいま一つは、用地取得の際の条件というものが、確かにあろうと思ふ。あろうと思ふが、たとえば当委員会でも問題になったように、近江鉄道のような景色料というものを出したところもある。こういうようなことかいらければ、条件も必ずしも妥当なる条件とは私は考えていない。国鉄の場合、必ずしもそれが妥当だと考えていない。したがって、そういう問題についても、やはり非難をされないような形をとつてもらいたい、こういうふうには私は思ふのです。そういうことで少なくとも営業開始をされることにいま万般の準備は進められておると思ふが、やはり営業すると同時に、国鉄の収入増大をはかるべきだと私は考えるので、そういう点についての希望を申し上げておきます。これはいまあなたから、そういうふうに施策を進めておるといふことですから、あとはけっこうです。

いま一つは、踏切の立体化の問題について、前回もこの緊急整備の問題で御答弁をいただいております。特に私は京浜間の踏切道の問題について、非

常に心を痛めておる一人なんです。そこで、ただ単に運輸委員会で声を大きくして言つたから、総裁の誠意ある答弁を聞いたからというだけでは問題は解決しない。そこで通動している人たち、あるいは踏切道を利用している人たち、こういう人たちに実際に事故が起きないように、その地域の発展を阻害しないようにしてやるのが、国鉄の立場であらうと思ふ。そこで、一つの考えでござりますが、この各都道府県知事なり市町村のそういう自治体の人たちから、いろいろ陳情なり請願が来るわけですね、そういうところに、たとえば貨物輸送については、輸送協力委員会というような協力機関というものを設けたい。そういう場合のようには、踏切道立体化という問題について、やはり地方自治体の意見もある程度聞く、国鉄の方針というものはこうであるということをすれば、ある程度、多くの人たちに、そういうふうな納得が得られるほど、国鉄の予算の現状からして、この程度はやむを得ない、それじゃ、ひとつ同じ踏切が、ここに十あるなら、そのうちの二つか三つは、今年度、四つなり五つなりは次年度と、こういうことで、大衆にも理解を持って協力をしてもらいたいこともできるのではないかと。ですから、これは国鉄本社として、総裁が関係者とも御相談をされて、あるいは大臣も、そういう法律に基づく踏切道の整備という中から、いろいろなお考えを出されておるようでありますが、地方に参りますと、地方の場合は、じゃ、ここをひとつ先にやってほしいという意見があるわけですね。そういう問題について、自治体関係との協力会議とい

いますか、そういうようなものを持つてお考えはないですか。それとも、そういう必要がないかどうか、これをひとつ、お考えをいただきたいと思います。

○説明員(石田礼助君) 踏切道の問題は、まず、われわれがやっておるところは、複線の踏切道ということで、複線において何か事故が起ると、そこに連鎖反応が起つて、大きな事故が起るの、まず複線の踏切という問題を解決していくと、それには地方自治体その他警察と相談いたしまして、できるだけ、これを制約すると、つまり自動車を通るところを、できるだけ少なくする、しこうして、通るところに対しては十分の設備をする、また、一定以上の人の通行するところについては、立体交差をする、これは運輸省のほうの命令もありますので、そういうことであります。第一に、複線に對する踏切問題というのは、三十九年度内に全部解決するということで進んでおります。それで、立体交差の問題については、これはなかなか、相澤さんのお考えのように簡単明瞭にいかない。土地の買収問題とか、そして、なかなか金がかかる。ですが、これはひとつ、ぜひともやらなければいかぬというところで、どのくらいかかりますか知らぬが、私は、四十一年度ぐらいまでは、全部解決するんじゃないかと考えております。そしてその次に、単線の踏切道の問題に移りたい。これも単線だけで、いまのところ約三百億ぐらいかかるんじゃないかと思うのですが、しかし、これは幾らかかっても、輸送の安全のためにはやらざるを得ないということで、決心して着々進

めておるのであります。あとは、あなたの方、予算をくれるかくれぬかという問題です。

○相澤重明君 いずれそういう点については、なおきりだけでなくて、また質問もいたしますし、当局の考えも具体的にいろいろ御提示をいただきたいと思う。ただ私は、いま総裁がいみじくもお話しになったように、立体化を進めるについても、用地取得の問題についても、困難な問題があるわけですから、しかしその問題は、国鉄がやろうと思つたつてできるものではなくして、地方団体の協力なくしてはできないわけのものではない。しかし、そういう点をやはりぜひ、常設機関というわけではなく、私は、そういうことをあまり確定的なことを申し上げるわけじゃないのですが、できるだけそういう協力関係を持ってもらつた、たとえば一つの例で、横浜市の例を見れば、横浜市の議会の中には、そういう国鉄対策特別委員会というものがわざわざ持つておるわけですよ。それまでして国鉄に協力しようという意見があるわけですから、そういうことが各自自治体であるとするならば、国鉄としてはもつての幸いじゃないかと私は思う。そういう意味からして、できるだけ自治体にひとつ協力してやつてもらいたい、こういうことを希望しておきます。

それからいま一つは、これは、きのう私は静岡を実はちょっと回つたので、これは山田常務にだけ伝えてあとで、検討してもらいたいと思うのですが、南アルプスの国立公園化という問題がすでにきまつたと私は思うのですが、静岡にきのう参りましたところ、静岡鉄道なり、大井川鉄道から、

この南アルプスに向けての、いわゆるバスなりハイヤーなりのそういう路線を含んで、いわゆる国鉄乗車券の問題ですが、周遊というのですか、そんなことがあるようですね。そういうことについて、地元の県、市も、それからそういう地方鉄道も、国鉄に要請をしておるようであります。すでにこれは今村局長のところにしておるようでありますが、私がきのう伺つた話ですが、そういう点について、国立公園のようない問題について、どう国鉄は対処をしていくのかという問題は、やはり運輸省なり国鉄と、いろいろ御検討される問題ではないかと思うのです。ですから私は、きょう時間もないし、それほど深く問題を突つ込むつもりはございませんが、そういう問題が提起されているので、ひとつ御検討をいただきたいということを申し上げて、きょうは質問を終わります。

○説明員(山田明吉君) 周遊券のお話でございますが、周遊券は、国鉄と接続する輸送機関の輸送量と、それから大部分その先の宿泊の設備、旅館と抱き合わせという、ちよつと語弊がございますが、宿泊の設備を入れたらゆる周遊券制度を考えておりますので、そこら辺の点をよく検討いたしまして、善処をいたしたいと思つております。

○委員長(米田正文君) 本件については、本日はこの程度といたします。次回、十二日午前十時開会の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十六分散会

四月二十三日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案(衆)

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律

踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第九十五号)の全部を改正する。

(目的)

第一条 この法律は、踏切道の改良を促進し、及び踏切保安員の配置に関する措置を講ずること等により、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「鉄道」とは、日本国有鉄道の鉄道、地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第一条第一項及び第二項の地方鉄道並びに同条第三項の専用鉄道並びに軌道法(大正十年法律第七十六号)第一条第一項の軌道のうち新設軌道をいう。

この法律で「道路」とは、道路法(昭和二十七年法律第八十号)による道路、道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)による自動車道及びその他の道をいう。

3 この法律で「鉄道事業者」とは、日本国有鉄道、地方鉄道業者、第一項の専用鉄道の敷設者及び軌道経営者をいう。

4 この法律で「立体交差施設」とは、鉄道と道路とを立体的に交差させるための跨線橋及び架道橋をいう。

5 この法律で「踏切道」とは、鉄道と道路とが平面的に交差する場合における当該交差部分に係る施設をいう。

6 この法律で「保安設備」とは、踏切遮断機、踏切警報機その他踏切道に附属する設備であつて政令で定めるものをいう。

(改良を必要とする踏切道の指定)

第三条 運輸大臣及び建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して政令で定める基準に従い、立体交差化又は構造の改良(踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む)により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

2 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従い、保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、第一項又は前項の規定による指定をしたときは、その旨を、当該鉄道事業者及び道路管理者(道路法による道路については同法第十八条第一項に規定する道路管理者、道路運送法による自動車道については同法第五十条に規定する自動車道事業者、その他の道路については当該道路を管理する者をいう。以下第五条まで及び第二十五条において同じ。)又は当該

該鉄道事業者に通知するとともに、告示しなければならない。

(立体交差化計画等)

第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定があつたときは、運輸大臣及び建設大臣の指定する期日までに、運輸省令、建設省令で定めるところにより、協議により当該踏切道についての立体交差化をするための計画(以下「立体交差化計画」という。)又は構造の改良をするための計画(以下「構造改良計画」という。)を作成して、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。

2 鉄道事業者は、前条第二項の規定による指定があつたときは、運輸大臣の指定する期日までに、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道についての保安設備の整備をするための計画(以下「保安設備整備計画」という。)を作成して、運輸大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画が著しく不適当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

(改良の実施)

第五条 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従い、当該踏切道の改良又は保安

設備の整備を行なわなければならない。

(踏切保安員の配置を必要とする踏切道の指定)

第六条 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して政令で定める基準に従い、踏切道における交通の安全を確保するために踏切保安員を配置することが必要と認められる踏切道を指定するものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定による指定をしたときは、その旨を当該鉄道事業者に通知しなければならない。

(踏切保安員を配置すべき義務等)

第七条 鉄道事業者は、前条第二項の規定による通知を受けたときは、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道に踏切保安員を配置しなければならない。

2 鉄道事業者は、前条第一項の規定による指定のない踏切道についても、保安設備の故障その他の理由により踏切道において交通の危険が生ずるおそれがあるときは、直ちに踏切保安員の配置その他これに代わるべき必要な措置を講じなければならない。

(踏切保安員の選任)

第八条 鉄道事業者は、年齢、経歴その他の事項につき運輸省令で定める一定の要件を備える者のうちから、踏切保安員を選任しなければならない。

2 前項に規定するもののほか、踏切保安員の選任に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(踏切保安員の義務)

第九条 踏切保安員は、列車その他の鉄道の車両(以下「鉄道車両」という。)の運行が妨げられないようにその職務を行なうとともに、踏切道を通行する歩行者(小児用の車を含む。以下同じ。)及び車両(道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条に規定する車両をいう。以下同じ。)が鉄道車両の運行に伴いおそれがある危険を防止しなければならない。

(危険防止のための踏切保安員の措置)

第十条 踏切保安員は、鉄道車両の運行により、踏切道を通行し又は通行しようとする歩行者又は車両に対し危険が差し迫っていると認めるときは、当該危険を防止するため必要な限度において、当該歩行者又は車両の運転者に対し必要な指示をすることが出来る。

2 歩行者又は車両の運転者は、踏切保安員が前項の規定により行なう指示に従わなければならない。

3 踏切保安員は、踏切道において警察官が交通整理を行なう場合においては、当該交通整理のための措置を妨げるような指示をしてはならない。

(腕章の着用)

第十一条 鉄道事業者は、運輸省令で定める様式の腕章を踏切保安員に着用させなければ、その者をその職務に従事させてはならない。

2 踏切保安員は、前項の腕章を着用しなければならない。

(立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の負担)

第十二条 鉄道の計画及び道路の新設の計画が同時に実施されることによりこれらの計画に基づく踏切道と道路とが交差することとなる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者及び道路管理者(道路法による道路については同法第四十九条に規定する道路管理者、道路運送法による自動車道については同法第五十条に規定する自動車道事業者、その他の道路については当該道路を管理する者をいう。以下第十六条までにおいて同じ。)は、当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の二分の一をそれぞれ負担するものとする。

第十三条 現に存する道路に新たに踏切道を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

2 現に存する道路に新たに道路を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、道路管理者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

3 第一項又は前項の立体交差施設又は踏切道を新設するに当たり、あわせて当該交差箇所について道路の拡幅、鉄道の線路敷地の拡幅等の工事が行なわれ、そのために当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用が増加したときは、その増加した費用は、第一項

又は前項の規定にかかわらず、その工事の原因者が負担するものとする。

第十四条 鉄道と道路とが踏切道により交差している場合において、当該交差箇所において立体交差施設を新設するときは、当該新設に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用の負担)

第十五条 立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、当該改築が鉄道の工事により必要となつた場合においては鉄道事業者が、道路の工事により必要となつた場合においては道路管理者がその全額を負担するものとする。

2 前項の規定による場合のほか、立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用の負担)

第十六条 立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(保安設備の新設等に要する費用の負担)

第十七条 保安設備の新設、改築又は修繕若しくは維持に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

第十八条 第十二条から前条までに規定する費用の算定方法その他の費用に關し必要な事項は、政令で定める。

(補助)

第十九条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、道路(道路法による道路及び道路運送法による自動車道を除く。以下第二十二條において同じ。)を管理する者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

第二十条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

2 都道府県又は市町村は、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、当該都道府県知事、都道府県又は市町村が管理する道路に係る踏切道についての保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

第二十一条 国は、毎年、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、踏切道の維持及び管理に要する費

用の一部を補助することができ
る。

(資金の確保に関する措置)

第二十二條 国は、鉄道事業者又は
道路を管理する者が立体交差化計
画、構造改良計画又は保安設備整
備計画を実施するため必要とする
資金の確保に関する措置を講ずる
ように努めるものとする。

(禁止行為)

第二十三條 何人も、みだりに、踏
切警報機又はこれに類似する工作
物若しくは物件を設置してはなら
ない。

2 何人も、踏切遮断機又は踏切警
報機が設置されている場合におい
て、その効用を妨げるような工作
物又は物件を設置してはならな
い。

(違法工作物に対する措置)

第二十四條 運輸大臣は、前条第一
項又は第二項の規定に違反して工
作物又は物件を設置した者に対し
、当該違反行為に係る工作物又は
物件を除去し、移転し、又は改
修すべきことを命ずることができ
る。

(勧告等)

第二十五條 運輸大臣及び建設大臣
は、第一条の目的を達成するため
必要があると認めるときは、鉄道
事業者及び道路管理者に対し、踏
切道の整理統合その他必要な事項
について勧告することができる。

第二十六條 都道府県公安委員会
は、駅構内に存する踏切道におけ
る鉄道車両の交通量が著しく多い
ため当該踏切道における歩行者及
び車両の交通が著しく妨げられて

いると認めるときは、鉄道事業者
に対し、当該駅構内における鉄道
車両の入換等の改善に関し必要
な措置をとるべきことを求めるこ
とができる。

(権限の委任)

第二十七條 この法律により運輸大
臣の権限に属する事項の一部は、
政令で定めるところにより、陸運
局長に行なわせることができる。

(罰則)

第二十八條 みだりに踏切遮断機又
は踏切警報機を操作し、損壊し、
又は撤去して踏切道における交通
の危険を生ぜしめた者は、五年以
下の懲役又は十万円以下の罰金に
処する。

第二十九條 第二十四條の規定によ
る命令に従わなかつた者は、三月
以下の懲役又は三万円以下の罰金
に処する。

第三十條 第七條第一項の規定に違
反した者は、十万円以下の罰金に
処する。

第三十一條 法人の代表者又は法人
若しくは人の代理人、使用人その
他の従業者が、その法人又は人の
業務に関し、第二十九條又は前条
の規定に違反したときは、行為者
を罰するほか、その法人又は人に
対しても、各本条の罰金刑を科す
る。

第三十二條 第十一條第一項又は第
二項の規定に違反した者は、一万
円以下の過料に処する。

附 則

(施行期日)
1 この法律は、公布の日から施行
する。ただし、第七條から第十一

条まで、第三十條、第三十一條
(第三十條の違反行為に係る部分
に限る。)及び第三十二條の規定
は、この法律の公布の日から起算
して六月を経過した日から施行す
る。

(経過規定)

2 改正前の踏切道改良促進法(以
下「旧法」という。)第三條第一項
又は第二項の規定によりした指定は
改正後の踏切道の改良促進及び踏
切保安員の配置等に関する法律
(以下「新法」という。)第三條第一
項又は第二項の規定によりした指
定と、旧法第四條第一項又は第二
項の規定により提出した立体交差
化計画、構造改良計画又は保安設
備整備計画は新法第四條第一項又
は第二項の規定により提出した立
体交差化計画、構造改良計画又は
保安設備整備計画とみなす。

3 新法施行前に旧法の規定により
保安設備整備計画を実施した場合
において、新法施行前に旧法第七
條の規定による補助を受けていな
い場合は、同条の規定は、新法施行
後も、なおその効力を有する。

(地方税法の一部改正)
4 地方税法(昭和二十五年法律第
二百二十六號)の一部を次のよう
に改正する。

第三百四十八條第二項第二号の
四の次に次の一号を加える。
二の五 地方鉄道法又は軌道法
の規定による地方鉄道業者
(地方鉄道法第一條第三項の
専用鉄道の敷設者を含む。)以
下第六号の四において同じ。)

5 又は軌道経営者が踏切道の改
良促進及び踏切保安員の配置
等に関する法律(昭和三十
九年法律第 号)第四條第一
項の立体交差化計画に基づき
新たに建設した立体交差施設
で直接その事業の用に供する
もののうち政令で定めるもの
の第三十四條の三第十四項
を削り、第十五項を第十四項と
し、第十六項を第十五項とし、第
十七項を第十六項とする。
(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改
正)

国有資産等所在市町村交付金及
び納付金に関する法律(昭和三十
一年法律第八十二號)の一部を次
のよう改正する。
第二條第五項中「及び第六号の
四を、第二号の五及び第六号の
四」に改める。

本条施行に要する経費
本条施行に要する経費としては、
約百二十億円の見込みである。

四月二十四日日本委員会に左の案件を付
託された。
一、国鉄伊東線の全線複線化早期実
現等に関する請願(第一八二〇号)
一、小型船舶運送法及び小型船舶海運
組合法の一部を改正する法律案修
正に関する請願(第一八八一号)
(第一八九三號)(第一八九四號)
(第一九三〇號)(第一九四六號)
(第一九六五號)

一、国鉄熱海駅に伊豆箱根鉄道の電
車乗入れ等に関する請願(第一九
〇七号)

第一八二〇号 昭和三十九年四月十
日受理
国鉄伊東線の全線複線化早期実現等
に関する請願

請願者 静岡県伊東市長 沼田
元弉外一名
紹介議員 藤原 道子君
国鉄伊東線の輸送力増強とスピード
アップを図るため全線を複線化せられ
たいとの請願。

理由
伊東市への来遊客の七十五パーセント
は、国鉄伊東線を利用してはいるが、本
線のスピードとその輸送力は既に限界
点に達し、これ以上の増強は困難であ
る。また、オリンピック東京開催を控
え、東海道新幹線の開通並びに伊豆地
区の受け入れ施設等の拡充に伴い更に
内外来遊客の増増が予想されるが、こ
れに対処するためには本線の画期的改
善が急務である。

第一八八一号 昭和三十九年四月十
三日受理
小型船舶運送法及び小型船舶海運組合法
の一部を改正する法律案修正に関する
請願

請願者 東京都中央区小田原町
社団法人日本木造船工
業会内 藤代由太郎
紹介議員 小沢久太郎君
この請願の趣旨は、第一六九号と同
じである。

第一八九三号 昭和三十一年四月十日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 大阪市西成区津守町西五ノ一九八社団法人日本造船工業会近畿支部内 信貴初太郎

紹介議員 椿 繁夫君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一八九四号 昭和三十一年四月十日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願(二通)

請願者 山口県下関市大字彦島一三八ノ二山口県造船協同組合代表理事 市河八五外一名

紹介議員 江藤 智君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九三〇号 昭和三十一年四月十五日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 東京都中央区小田原町三ノ一社団法人日本造船工業会会長 宮田三代司外一名
紹介議員 金丸 富夫君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九四六号 昭和三十一年四月十五日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 三重県伊勢市大湊町六五五強力造船所内 強力辰夫

紹介議員 大倉 精一君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九六五号 昭和三十一年四月十五日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 京都府宮津市宇住吉一、八一八京都府造船事業組合内 田辺龜吉

紹介議員 井上 清一君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九〇七号 昭和三十一年四月十五日受理
国鉄熱海駅に伊豆箱根鉄道の電車乗入れ等に関する請願

請願者 静岡県三島市長 長谷川泰三
紹介議員 小林 武治君
伊豆箱根鉄道(三島—修善寺間)の電車を熱海駅へ乗入れの実現を図られたい。又東京直通列車を増加せられたいとの請願。
理由 中伊豆、西伊豆観光地の発展のため、昭和三十六年以来数回にわたつて伊豆

箱根鉄道に対し、同社電車の国鉄熱海駅乗入れ実現を懇願してきたが、今回同社が右乗入れの請願及び直通列車増加の申請を行なつたので、請願者等は地元市町村長、同議会、商工会、観光協会、旅館組合等住民の意見を結集して直通乗入れ期成同盟会を設立し、これが実現を推進することになった。

東海道新幹線の開通も間近になつたが、中、西伊豆地区へのより駅は熱海駅となるため、せつかくの最新交通機関も当地区にとつては、熱海、三島と二度乗換えなければ利用することができず、さらにこの開通により特別急行の全部と普通急行の一部が新幹線に移るとのことでは、流入客層とあわせて考えると発展途上にある当地区にとつてはまことに大問題である。

また、当地区への直通列車乗入れは、昭和二十四年当時そのまゝの準急列車一日二往復があるだけで、東海岸の利便さとは比較にならない現状である。

四月二十八日日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は三月十二日)

一、水先法の一部を改正する法律案

五月一日日本委員会に左の案件を付託された。

一、小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願(第一九七二号)(第一九七三号)(第一九九一号)(第一九九二号)(第一九九三号)(第二〇二八号)

一、国鉄草津線の電化、複線化等に関する請願(第一〇九八号)

第一九七二号 昭和三十一年四月十六日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 山口県徳山市築港町海運局内山口県東部木造船工業会内 伊本清一

紹介議員 江藤 智君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九七三号 昭和三十一年四月十六日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 鳥取市資露町資露木造船協同組合理事長 石黒松雄

紹介議員 仲原 善一君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九九一号 昭和三十一年四月十七日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 宮崎県日南市大字平野字大節八、三三九日本造船工業会宮崎県南部地区分会内 石井弥平外四名

紹介議員 平島 敏夫君

この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九九二号 昭和三十一年四月十七日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 福岡県筑賀市蓬来町一〇福岡県造船事業協同組合内 山脇彦太夫

紹介議員 高橋 衛君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第一九九三号 昭和三十一年四月十七日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 和歌山県田辺市元町一、三八九和歌山県木造船協同組合内 中西清吉

紹介議員 前田佳都男君
この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第二〇二八号 昭和三十一年四月二十日受理
小型船海運法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案修正に関する請願

請願者 名古屋市中熱田区千年字裏畑一八六社団法人日本造船工業会東海支部内 浜島保

紹介議員 草葉 隆圓君

この請願の趣旨は、第一六九九号と同じである。

第二〇九八号 昭和三十九年四月二十二日受理

国鉄草津線の電化、複線化等に関する請願

請願者 滋賀県議会議長 岸本

久一郎

紹介議員 西川甚五郎君

滋賀県の経済、文化の発展並びに近畿圏整備促進の一環として、次の事項をすみやかに実施されるよう強く要望するとの請願。

一、草津線の電化、複線化を図ること。

二、東海道線(湖東線)草津―京都間の線増工事を実施すること。

理由

滋賀県の草津線沿線地域は、近時著しい工業の開発と大住宅団地の建設計画により飛躍的に発展しつつあり、京阪神方面への通勤、通学者が日々激増しているが、同線の施設、輸送状況は、これらの現状に即応せず同地域の発展を阻害している。

また、東海道線(湖東線)も運行の限界に達しているため、列車増発等の抜本的な対策を講じない限り、輸送緩和は困難である。

昭和三十九年五月十六日印刷

昭和三十九年五月十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局