

第四十六回 参議院運輸委員會會議録 第二十九号

昭和三十九年六月九日(火曜日)  
午後一時四十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 米田 正文君  
理事 金丸 富夫君  
谷口 慶吉君  
天坊 裕彦君  
吉田忠三郎君

委員

江藤 智君  
河野 謙三君  
木暮武太夫君  
野上 進君  
前田佳都男君  
相澤 重明君  
岡 三郎君  
小酒井義男君  
中村 正雄君

国務大臣

運輸大臣 綾部健太郎君

政府委員

運輸大臣官房長 佐藤 光夫君  
運輸省鉄道監督局長 廣瀬 眞一君

事務局側

常任委員 吉田善次郎君  
会専門員

説明員

日本国有鉄道常務理事 石原 米彦君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○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、衆議院送付)

○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。

まず、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

運輸事情等に関する調査のため、航空、海難、路面交通事故防止対策に関する小委員会において参考人の出席を求め、海難事故防止対策について意見を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、その日時及び人選等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、小委員会の運営について御報告いたします。

前回の委員会散会后、平島、岡両小委員長と協議の結果、今後運輸委員は、担当の小委員会とはより、担当以外の小委員会に自由出席し質疑ができることとしたので、さよう御了承の上、つとめて各小委員会に御出席くださるようお願い申し上げます。

○相澤重明君 運輸大臣にお尋ねするわけですが、この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というのを、出されたわけですが、この内容を見ると、あまり特例法を設けなくてもいいんじゃないかという感じがするんですが、鉄道営業法との関係はどうなりますか。

○政府委員(廣瀬眞一君) この特例法は、鉄道営業法の関係の特例にもなりませんが、それから刑法のほうにも器物損壊罪あるいは往来危険罪というものがございますが、こういった関係から刑法の特例にもなるわけでございます。

それで、鉄道営業法の関係でございますが、鉄道営業法にも確かに若干の規定がございますが、三十六条で信号機の損壊等の罰則も定めておりますが、鉄道営業法の考え方は、主として鉄道利用に関する秩序を維持するという観点から規定をしているわけでございます。罰則もまたきわめて軽微というふうな点。それから、鉄道営業法では、これは非常に古い法律でございますが、新幹線というふうな非常に高度の技術を採用した鉄道というものは予想しておられないわけでございますが、そういった関係で、刑法の妨害行為の往来危険罪あるいは器物損壊罪だけでは十分でないというのが第一点。第二点は、いま申し上げましたように、鉄道営業法でも不十分であるという点で、特例法として現在御審議

を願っている法案を提出したわけでございます。

○相澤重明君 ただいまの鉄道局長の御説明によりますと、現在の営業法では若干不十分の点もある。それからまた、往来危険罪等の問題について刑法上の問題からいっても、少し現在の法律では完全でない。それを新しい時代にふさわしくしていく、こういう特例法の解釈ですね。そういった点について、現実には営業法でもあるいは刑法の上でも処理できるものはあるけれども、なお新幹線にふさわしく特例を設けたという御説明になっているのであります。そうすると、今度は逆に、この法律——特例法ができた場合には、営業法のこれこれの条項についてはこの特例法に従うということになっていく、こういうことなんでしょうか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 営業法との関係でございますが、たとえば信号機を、営業法の三十六条に「車輛、停車場其ノ他鉄道地内ノ標識掲示ヲ改竄」というようなことがございますが、灯火を滅したり、それから第二項で「信号機ヲ改竄」云々というのがございます。かりに新幹線の関係の信号を——信号関係のもので、これを改竄し、あるいは損壊した場合に、営業法とそれからその新幹線の条項と競合するわけでございます。これは私ども法上競合と申しますが、その場合に新幹線のはが適用になるということでございます。したがって、これはこの法律のたてまえでございます。新幹

線の特例法に該当する場合には、その他のたとえば鉄道営業法の三十六条は適用はないというところは特にいわずとも、法上競合というルールで新幹線の特例法が適用されるということになるわけでございます。

○相澤重明君 どうもそういう点で、まだ質疑を始めたばかりでございますが、から、よくわからないのですが、法律の解釈のし方によつてはどっちでもいくという法律というものは、私はあまり権威がないと思うのです。

そこで、御指摘のように、営業法が現状においてはとも不十分であるから特例法をつくりたいという考えだと思ふのですが、同じような条件のものが営業法上あるものについて事故が起きた場合に、特例法にあるものについては特例法を適用して、営業法上にあるものはこれを適用しない、こういう解釈は、私は冒頭に申し上げたように、法律というものは解釈のし方によつて違ふのだということになってきはないかと思うのですが、そういうことですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 私の申し上げたのは、解釈の問題ではなくて、刑法罰法の適用方につきましても、いま申し上げましたこの法上競合というルールがございまして、確立されたルールがあつて、従来、たとえば刑法とはかの刑法罰法の関係でも、私が申し上げましたように確立したルールがございまして、解釈の問題ではなくて、適用方についてはきわめて明確に従来なつておるということを申し上げ

たわけでございます。

○相澤重明君 ところで、たとえば鉄道線路内にみだりに入るべからず、あるいは信号機等を破壊してはいけない、損壊してはいけない、こういうことだとすると、その場合に、東海道新幹線の信号というものはどんなものですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 在来線の信号は、先生御承知のように、ずっと線路の片側に目で見えるように設置されているわけでございます。自動信号区間であれば三位式の色灯式のものを、それから単線区間等では自動信号もございまして、それから普通のいわゆる閉塞、何といひますか、色灯式の場合もあるし、あるいは腕木式の場合もございまして、東海道新幹線は、きょうこらんになったとおりで、線路には何も信号らしいものはございません。これはすべてATCという関係で、全部車内にあらわれるようになっております。したがって、信号というものは線路には何もなくて、電波によりまして全部車内に信号が現示になって、しかもATCで、この信号と、速度関係——速度が自動的に制御できるというし、かけになっておりまして、在来線では見られなかった方式を新幹線では採用しておるわけでございます。

○相澤重明君 ですから、いまの説明をいたすと、列車の中に保安設備がある、信号設備がある、軌道上においてはそういう表面上設備はないということですか、いま一度ひとつ。

○政府委員(廣瀬眞一君) 軌道上は、きょうこらんになりましたように、いわゆる地上子とアンテナがございまして、これから信号を発して、これを車

両でキャッチして、これが車内に車内信号としてあらわれる。この車内信号とATCが組み合わさってございまして、自動的に速度がコントロールできるといふわけになっておるわけでありまして。

○相澤重明君 そうしますと、いまの新幹線の広軌軌条内にあるATCの設備が信号装置である、こういうことですか。

○説明員(石原米彦君) 御説明申し上げます。この現在の東海道線に使用しております自動信号機とそれから今度のATCを比較いたしてみますと、地上の軌条上の条件とそれから車内の設備とが共働いたしまして信号現示をあらわすという点においては、原理は変わっておりませんわけでありまして、同じわけでありまして。ただ、信号の現示が出来ますのが、現在線ですと地上にあらわれますのと、それから今度のATC方式でございまして車内にあらわれるという点が違いますし、それから従来と違ひますのは、従来は、信号が出まして、それから車両をどう操縦するかというのが全部運転士の全責任になるわけでございますが、今度の方式ではブレーキは自動的に作用するというところが、いわゆる自動列車制御装置にございまして、地上においても、車上においても、この機能を破壊する行為は行なわれるわけでございます。

○相澤重明君 ですから、私の聞いておるのは、これは保安基準、信号機等建設基準、そういう構造物に対する鉄道営業法では何か規定がありましたか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 鉄道営業法を受けまして建設規程がございまして、それで基準を示しております。

○相澤重明君 その建設規程の、いまの信号の定義、ちよつと出してみてくださう、どうなっておりますか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 鉄道営業法の一条を受けまして省令でございまして、私いま鉄道建設規程と申しましたのは誤りで、日本国有鉄道運輸規則第百十三条がございまして、「鉄道信号は、信号、合図及び標識とする。」それから「信号は、形、色、音等により列車又は車両に対して一定の区域内の運転を指示するものとする。」「合図は、形、色、音等により係員相互間で、相手者に対して合図者の意志を表示するものとする。」「標識は、形、色等により物の位置、方向等を表示するものとする。」

それから百十四条に、「鉄道信号の昼夜別表示」という規定がございまして、それから百十五条に、「信号の種類及び表示の意味」というのがございまして、以上、大体そういう規定でござい

○相澤重明君 それはどうなる。百十五条はどうなる。

○政府委員(廣瀬眞一君) 全部読みますか。百十四条の昼夜の別、これも読みますか。

○相澤重明君 読んでください。

○政府委員(廣瀬眞一君) 百十四条で、「昼間と夜間とで表示の方式を異にする鉄道信号は、日出から日没までは昼間の表示の方式により、日没から日出までは夜間の表示の方式により表示しなければならぬ。」第二項で、「天候の状態、トンネル、雪覆等により、昼間の表示の方式による表示を認識することが困難であるときは、前項の鉄道信号は、日出から日没までであつても夜間の表示の方式により表示しなければならぬ。ただし、長さ一キロメートル以下のトンネル又は雪覆内においては、運転中の列車に掲げる標識は、日出から日没までであつても夜間の表示の方式により表示しないことができる。」

第百十五条は、「信号の種類及び表示の意味は、次表の通りとする。」といふのがございまして、規定しておりますのは、「停止信号」、「警戒信号」、「注意信号」、「減速信号」、「進行信号」、「誘導信号」、「停止中継信号」、「制限中継信号」、「進行中継信号」、「徐行信号」、「徐行予告信号」、「徐行解除信号」となっております。

○相澤重明君 いまその信号の定義というものが、いま読まれたのです。この車内信号——いまの東海道新幹線では、俗にいう車内信号ですね、それはどこに当てはまるのですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 新幹線の車内信号、これはこの規定にはございませんで、特別設計の承認というところで、運輸大臣の承認を行なっております。これはこの規定の中で、いま私が申しましたように、これによりがたいときは、運輸大臣の承認を得れば別な方式が採用できるということになっておりますので、特別の承認を行なっております。

○相澤重明君 これは運輸大臣の別な承認を得るというのですが、根拠は何——省令、政令、何だつて、いまだ少しはつきりしていません。

○政府委員(廣瀬眞一君) いま私が読み上げました日本国有鉄道運輸規則の中に、そういう条項がございまして。

○相澤重明君 そうしますと、これは運輸大臣は、国鉄が東海道新幹線を建設して運行するには車内信号が必要であるから、いままでの信号の定義上でないことについては、これは特別にそういうものを新幹線としては取り入れるというのを省令の中に入らうのですか。運輸大臣は、これはどういふことになる。

○政府委員(廣瀬眞一君) 私がいま読み上げました日本国有鉄道運輸規則の第二条に「日本国有鉄道の鉄道における運転は、この規則の定めるところによつてしなければならない。ただし、この規則により難い特別の事由がある場合には、運輸大臣の承認を受けてこれによらないことができる。」この第二条の規定によつて特別承認を与えておるわけでございます。

○相澤重明君 大臣の承認云々といふけれども、省令で少なくとも他の信号については定義としてその種類も明らかにしておるわけでありまして、かましても東海道新幹線のこれからとる近代的な設備についての問題については、単に運輸大臣の承認を得るというだけじゃ私はやはり問題が残るんじゃないか。だから、たとえば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というふうなものを出さなければならぬ、そういう場合に、一体特例の中に入らうと入るのか、あるいは営業法上に足りない点はどういうところに特例として入れるのか、信号の設備というふうな点はいま言った第二条で規定をされ

ているほかということですから、あなたのいまの説明は、一条を適用して、運輸大臣の承認を得てやる、こういうお話ですから、やはりそういう条文上、ただそれは、当時考えられなかったことを、もしあった場合はということなんでしょう。だから、現実には今度これがその基本になるでしょう。そうすれば当然、そういう新しい列車運行に対する信号というものを対しては別に、これはどういふものにしていくとか、条文上この整備をしておくということがなければ、私はかえっておかしいんじゃないか、こう思うのです。これは私の考えです。ですから、当初私は、先ほど新幹線の試乗のときにもお話したのですが、昭和九年ですか、内田信也鉄道大臣の車内信号を取り入れたらどうかという当時のお話もあって、そういうときには私はこういう鉄道営業法の問題についてたしか議論されたと思うのです。いま最も近代的だといわれ、また「夢の超特急」ともいわれるものが、そういう新しい施設、設備を行なうという場合に、ただ法令上の解釈が特別の解釈というふうなことで行なわれるということ、私は、私はちょっと問題があるんじゃないか、こう思うのですが、それはやはりいまの場合にはそういう解釈で、運輸大臣の承認を得ればいいのだ、こういうことですか、どういふことですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) たいだいま私が御答弁申し上げましたように、確かに形式的には運輸規則の第二条の特別承認事項でできるとまあ私は申し上げるわけであります。これはしかし、あくまで形式論になると思います。と申しますのは、現在の運輸規則というものは、ただいま国鉄のほうから御説明のごいしましたような、きわめて近代的な高度の技術を採用した運輸方式あるいは信号方式は予想しておらないわけでございます。したがって、私がいま申し上げましたように、一応形式論は成立いたしますが、やはり実態を考えると、ただいま相澤先生のおっしゃる通りに、新しい技術を取り入れた省令というものが必要だと存じます。したがって、私どもは、ただいま省令の内容をつくりたいということ、建設規則あるいは運輸規則というものをいま制定の準備中でございまして、新幹線が開業するまでには新しい内容を盛り込んだ根拠の省令というものをつくりたいということ、ただいま作業中でございます。

○相澤重明君 どうも少し私は政府の首脳部が考えていることがさか立ちしているんじゃないかと思うのです。ということは、やはり根拠というものは、法律に基づいて行なうわけです。すべての根拠というものは、法律に基づくわけですから、法律によって、政令なり、規則なり、規程なんというものは当然内容を充実するわけですから、したがって、法律にないものを拡大解釈する場合もあるでしょうし、もっと狭く解釈するかも知れませんが、それはその当時の行政者の考えかも知れませんが、やはり問題になれば、あくまでも根拠は法律であるということに私はなすと思う。しかも、いま政府が提案をしようとしているのは、この特例法を出そうとしているわけですから、一番この特例法を出すという根本

が、東海道新幹線というもののなんですかね。その新幹線は、しかも一番金もかかったであろうし、これからの国鉄の輸送の中心になろうというふうなものが、根拠法規がないと、単にこれは規程や規則でもって解釈できるからいいというふうなことでは、私はやっぱ問題があるのではないかと、むしろ法律を提案するのなら、そういうことまで整備をするのが本来の行き方ではないかと、こう私は思うのです。だから、なるほど事務上の取り扱いとしていけば、何も省令の第二条にあるから、省令の第二条で押えていけばいいということは言えるかも知れぬけれども、何のために特例法を出しているのか。特例法というもので制定しなければいけないということになれば、新しい時代に即応した、そういう新しい列車運行をやろうとするものですか、やっぱきちっとした整備をするのが行き方ではないかと、これは私はそう思うのです。私はいまこの特例法は賛成しているのじゃないのですよ、賛成するんじゃないやなくて、法律論争というもののからいけば、根拠になるものは何といつても法律ではないか、規程や規則というものは、法律を侵すものではないかと思うのです。優位性を持つものじゃないかと思う。したがって、そういう面からいけば、いままでの省令で信号の定義というものは出たおかげで、その信号の定義の中にはないものが、しかし一番大事なことになる。東海道新幹線にとって、これを損壊をされたり、これを破壊されたり、支障を来したりしたことは運輸ができないのだということに

なると、一番大事なことを実は忘れちゃいませんか、こういうことになりやせぬかと私は思うのです。こういう点はどういふことですかね、一度ひとつ。

○政府委員(廣瀬眞一君) いま私の説明が足りなかったかも知れませんが、ただいまの御説明いたしました日本国有鉄道運輸規則というものは、鉄道営業法の第一条を受けて制定されたもので、法律に根拠を持った省令でございます。したがって、信号に関する令で規定をしておるわけでございます。それで東海道新幹線の場合には、法律を受けました省令の第二条で特別承認という道が開かれておりますので、それで処置ができるというふうにおっしゃるようですが、この運輸規則では全く予想していなかった新しい運輸方式、信号でございまして、この鉄道営業法的一条を受けました省令をさらに改めて実態に即したものに早急に、開業までには間に合わせたいというふうに申し上げておるわけでございます。

○相澤重明君 他の委員もいろいろ御検討されておることだと思ふし、私もきょうはただ新幹線の試運転に試乗させていただいて考えたことでありますから、もつと本質的な問題を法体系としてはどういふものかというのか、これは、少し専門家にやっぱお尋ねをしなきゃいけないと私は思うのです。がね、まあそういう意味では、まだまだこれで、私がいま言ったとおり、運輸省の法律を提案する趣旨が、あま

りにもただ現状で見ただけをすぐ条文にして提案をすればいいと、こういうふうな、法体系からいってあまり芳しくないように私は感じられたから、実は信号の一つの例を取り上げて、信号の種類というものはどういふものか、信号の建設規程というものはどういふものか、こうした従来のものを御説明をいただいて御意見を申し上げたのでありますが、私としては、やはり営業法を受けて、いまの鉄監局長の御説明をいただくと、営業法を受けて、その下に省令なり、規則なり、規程というものがあれば、それで十分であるという解釈のように受け取れるんですが、私はやはり、法律というものからいけば少し問題があとに残る、これは法律論争になると思ふんです。ですから、法律をつくる以上は、予定しなかったものといえども、現状においてはそれが最高のものであるというところからいけば、やはりその規制をする法律がなくては、あるいは、あるいはそれを取り入れる法律がなくては、かぬ、私はこう思うんですが、こういう意味で早急に、省令改正ということでお話ではございますが、省令でいいの、規程でいいの、規則でいいの、あるいは法律に入れるの、あるいは、この点はいろいろ意見があると思ふんです。あると思ふんですが、私としては提案をされておる中にその点をはっきりしなかったから実はお尋ねをしておった。それはまあ後日にひとつ、少し検討してもらいたいと思ふし、質疑をしたいと思ふんですが、いまひとつきょうの中で、線路のはたにある電柱についておったところの信号というのか、ブザーというのか、合図

といふのか、あの停止をさせるところのものについては、どういふいま政府なり国鉄当局としては名称を使つておるんですか、どういふ名前なんですか。信号というのは、列車を停止させる、そういう停止信号といふのか、あるいはブザーといふのか、一体どういふことなんですか。

○政府委員(広瀬眞一君) 非常列車防護スイッチといふふうに呼んであります。

それからなお、いま全般的の問題で、相沢先生の、何と申しますか、御疑念といふのは、私非常にしもつともだといふふうに考へております。といふのは、新しい方式を採用する場合に、まずやはりそれにマッチした法体系といふものを考へるべきだといふ御趣旨だと思ひますが、私はまさにそのとおりだと考へますが、実は新幹線のように全く新しい技術をたくさん採用してあります場合には、国鉄の数多くの研究実験といふものを経まして、はたして実用になるかならぬかといふことで、その実験段階あるいは研究段階で法文を整理するといふことも実はなかなかまいりかねるわけでございます。非常に高度の技術を採用しておりますので、それで、若干営業法に基づき省令の制定が考へられておるといふのは、確かにございしますが、まああえて弁明をさせていただきますれば、いま申し上げましたように、非常に高度の技術で、しかも新しいものを急速に開発しながら採用したというのが実情でございますので、若干省令の制定が考へられておるといふことは遺憾でございますが、ただいま鋭意勉強中でございます。

ます。

なお、先ほどの法律と省令の関係でございますが、大事なものをみんな省令に落としてしまつて多少おかしな点ではないかといふ点も、ただいまの御質疑の裏に突かつかつ存じますが、確かにそういう点はございます。鉄道営業法は明治三十三年の非常に古い制定でございますので、非常に古い部分でございまして、非常に大きな部分を省令以下に落としてしまつてゐる。

これは、現在の法律体系から考へますと、非常に不都合と申しますか、ぐあいの悪い点もたくさんございまして、全面的に命令に落としてしまつて、法律は現在はそのうにかつこつとつておりませんので、これは確かに何かしう点がございしますが、何ぶん法律が非常に古いもので、そういうかつかつこつとつておりますが、なおこの点につきましては、現在運輸省に臨時鉄道法調査会といふものを設けてまして、学識経験者の方に御審議を願つておりまして、営業法を全面的に再検討願つておりますので、これも本年度一ぱいには一応の結論が出るかと考へておりますので、いましばらくお待ちを願ひたい。

臨時鉄道法調査会で結論が出ますれば、新しい時代に相応した新しい法体系といふものが考へられると存じますので、その点はいましばらくお待ちを願ひたいと思ひます。

○相澤重明君 線路のはたに立つてゐる電柱にあるのは防護スイッチ、そういうことですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 列車防護スイッチと呼んでおります。

○相澤重明君 防護スイッチ、それはどこにあるのですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) これは、た

だいま御審議を願つております特例法の第二条で「東海道新幹線鉄道の用に供する自動列車制御設備」、これがATC、それから「列車集中制御設備」、これがCTCでございます。「その他運輸省令で定める列車の運行の安全を確保するための設備を損壊し、」云々とございまして、省令の中に盛りたいといふふうに考へております。

○相澤重明君 特例法を見ると、こういうことが書いてあるのだね、第二条の二項では「設備をみだりに操作した者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。」あるいは三項では「第一項の設備を損壊し、その他同項の設備の機能をそこのおそれのある行為をした者は、五万円以下の罰金に処する。」、こういう具体的な「第三項もそうですが、事象についてうたつてあるものもあるわけですが、鉄道営業法でも、たとえば第三十二条に「列車警報機ヲ濫用シタル者ハ五十円以下の罰金又ハ科料ニ処ス」、あるいは三十六条では「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の罰金又ハ科料ニ処ス」、信号機の場合もこうだと、こういうように具体的にうたつてあるわけですね。これはあなたも古い法律だと言ふけれども、古い法律は、きわめて簡明に、あななるほどと、こういうことと出てくる。ところが、特例法を見ると、一体何だという。中には、第三條の二号には「東海道新幹線鉄道の線路内にみだりに立ち入つた者」と、こううなつてゐる。これはいふんはつきりしてゐる。みだりに立ち入つたものはこれこれと、こういうふうになつて

おる。こういうのはほかにないのだ。そうすると、いまの御説明を聞いておると、いやそういうものも運輸省令で定めるのだと、こう言う。運輸省令でもつて質問をされて、わかんないと言へば、それは運輸省令でやります、その次言つたら、その次は規則でやります、その次言つたら、規定で押えま

す、そういうことでは、私は十月新幹線開業といふことについて少し場当たり式になりはしないかといふ心配をしてゐるわけですね。古い法律でさへ、いふんはつきりわかるように書いてあるものがある。そういうことからいって、特例法を提案するのには、少し私は、あまり法律を早く出さなければいけないといふことだけに御努力されたい、そういう点について不十分だったように見受けられるのだが、今後はそういう点をお直しになる考へなのですか、それとも、いやそれはすべて運輸省令でできる、運輸省令で補足するところでは規則でやる、それから部内のも

のについては規程でやる、こういうふうなことで押し通していくお考えですか、いかがですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) ただいま省令で予定しておりますものは、自動列車制御設備——ATCと、列車集中制御設備——CTA、このほかにただいま申し上げました列車防護スイッチと、それから自動進路設定設備——これは列車の進路にある転轍機を自動的に転換するものでございまして、それから自動列車探知設備——駅の間に列車があるかどうかを自動的に確認するもの、それからいま申し上げましたスイッチ、こういうものを考へておりま

す。確かに全部法律で書き上げるほうがいいわけでございます。ではございしますが、この信号、保安設備はきわめて技術的なものでございまして、かつ非常にございまして、何と申しますか、開発の途上にございまして、まだまだ開発される可能性が大きいわけでございます。非常に日進月歩でございまして、全部法律できちんと言ひてしまふのはそぐわないといふふうに考へまして、多少弾力のあるようなかつかつこつで、技術の進歩にも即応するように、省令に落としてゐるわけでございます。なお、こういった立法例は航空法等にもございまして、こういう形式をとつたわけでございます。

○相澤重明君 そうですか、航空法もこういう特例法みたいな形ですか。それはちよつとどうだったかな。まあ、あとでまた御説明を受けることにして、それはそれとして、次にいまひとつ聞いておきたいのですが、法律上のことについてはあとで質問しますが、一つだけきよう聞いておきたいと思うのですが、運輸規則についてはどういう形を国鉄はとらうとするのですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど申し上げましたように、現在の法体系では大臣の特別の承認というかつかつこつでやるわけでございますが、先ほど申し上げましたとおり、新幹線が営業を開始するまでには、新幹線に即応した新しい内容を盛り込みました運輸規則を省令で制定したいといふふうに考へております。

○相澤重明君 そうすると、新幹線の営業を開始するまでに新しい運輸規則はつくると。その運輸規則は国鉄職員が守らなければならないわけですね。

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど申し上げましたように、現在の法体系では大臣の特別の承認というかつかつこつでやるわけでございますが、先ほど申し上げましたとおり、新幹線が営業を開始するまでには、新幹線に即応した新しい内容を盛り込みました運輸規則を省令で制定したいといふふうに考へております。

国鉄職員は、営業開始のときまでに運転規則をつくられたら、教えられれる期間というものはないわけですね。それはどういふことなんでしょうか。運転規則を教えてもらい、そういうことでこの新幹線を運行するということになると思うのですが、その教養期間といいますが、指導期間といいますが、教育期間といいますが、そういうことはどのくらいお考えになっているのですか。これはもう首脳部だけがいくら法律に基づいて規則をつくったところで、具体的に現場の従業員が規則、規則がわからなかったら、これは大臣がハンドルの握るわけでもないし、国鉄総裁が握るわけでもないのだから、どういふことですか。

○説明員(石原米彦君) お答えいたします。運転の実態に關しましては、骨子になりますものを運輸省令の日本国有鉄道運転規則で制定されておりまして、それを受けて、総裁達の運転取り扱い心得というのをごさいますして、それを受けましてさらに支社、管理局では必要に応じて細則を出してござります。それによりまして具体的に取り扱いがござりますというようになります。

それで、ただいまの御質問でござりますが、実際にはいかなる取り扱いにすべきか、いかなる設備を設けるべきかにつきましては、九十何%かは前からわかつておるわけでございます。したがって、乗務員の教養などは、すでに一昨年の六月にモデル線で運転を開始して以来ずっと教養は開始しておるわけでありまして、それから、車両を補修する連中もずっと前から教養を開始しておるわけでありまして、ただ、ただ

いま議にのぼりました防護スイッチの形式というふうなものがござりましたのは、ほんのまだ数カ月前でございまして、これを一体どの程度の範囲にとめるべきか、あるいはどういふ形式のものにして、たとえばかぎをもつて扱うか、あるいは手でもつて扱うようにするかというふうな、そういう細部の問題がいろいろ懸案として残っておったわけでございます。したがって、それらがいまして、それが全部でござましてから、運輸省にもお願いいたしまして、国有鉄道運転規則の改正をしていただきますと同時に、それを受けました運転取り扱い心得、またそれを受けました支社の細則といったようなものがござりますことになるわけでございます。しかし、実際のどのように取り扱いをするかという問題につきましては九十何%までござりまして、教養もどんどん進めておるといふ実情でござります。

○相澤重明君 お話を聞いておれば、私のほうでは新幹線に従事する職員にはよく教えておられますし指導もしておりますから営業開始には間違いがござりませんという御説明だと思ふ、要約すれば、私はそれは受け取つていいと思ふんだが、そうはいかないという心配があるわけですね。そこで、ひとつこれは聞いておきたいんだが、新幹線の職員は何人ですか、それから新幹線の職務の分類による職員数は幾人ですか、教えてください。

○説明員(石原米彦君) 最終的な定員は、労働組合とただいま折衝中で、間もなく決定することになると存じます。概数で申しますと、大体四千五百人見当で新幹線を運営することに考へ

ております。それを系統別にいたしますと、大体三百七十人ほど——これは支社でございまして、これは指令要員を含んでおります。それから経理資料関係が百三十人、これは資料経理所というのが設置されます。それから車掌が三百人、それから運転士——これは乗務員とそれから車両の整備整備になります。約九百人、それから保線関係が千二百人、電気関係——これは電気所といつておりますが、これは電力、通信、信号関係などを九百五十人、それから駅が約五百人、大体そんなような構成で、総員が四千五百人見当になっております。このうち特に技術的な養成を要するものがござります。これらについては、さいせん申しましたように、すでに約二年前から逐次取りかかつておるわけでございます。

○相澤重明君 いま總体的な御説明をいただいたわけですが、ひとつしぼつて、たとえば車掌と運転士、運転に關する補修係員ですか、それで車掌が三百人、運転関係が九百人、こういうふうな説明でした。列車は何往復でしたか。

○説明員(石原米彦君) これも、まだ速度が確定いたしませんので、最終的に決定いたしております。大体三往復程度で開業いたしまして、一応全部の整備が整いましたから、大体一年以内には五十五往復程度にふやすというふうにいたしたいと考えております。

○相澤重明君 そうしますと、乗務員は東京——大阪間をいときは三時間というところだろうが、開業当初はそうはいかないでしょうが、四時間にしろ、四時間半にしろ、乗務員は片道運転ですか、往復運転ですか、どういふことになるんですか。

○説明員(石原米彦君) これもまだ最終的にはきまつておりませんが、大体一往復を目安にするつもりで考へております。

○相澤重明君 これはいままでの国鉄等ではどうなんでしょうか。たとえば乗務員の乗務時間、これは何時間といつてゐるんですか、いままでは。

○説明員(石原米彦君) これは車掌と運転士によりまして違いますが、運転士を例に引いて申しますと、制限の方には何段もありまして、だいたい複雑な縛り方をいたしております。すなわち、勤務時間そのものといつたしましては、たとえば一日平均にいたしまして、勤務時間は七時間半というふうなことにきまつて、さらにその仕事の濃度に應じて線路別に変える必要がござりますので、ハンドルを持っておる時間と、準備をしておる時間と、それから待ち合せておる時間というふうなもので、つまり仕事のウエイトに応じてウエイト換算をいたしまして、この換算をした時間でさらに縛つております。それからさらに保安上の見地から、たとえば夜の勤務を二日続けたら三日続けてはいけなとか、あるいは一連統常務時間が何時間以上になつてはいけなとかいふような、今度は個々の仕様の組み方についてまた縛つて、内連一号というのをつくつておりました、きめております。したがって、乗務員の勤務の縛り方と申しますのは、日勤者などとは違ひまして、かなり何段階もの複雑なもので縛つてあります。

○相澤重明君 これは先ほどちよつとお話が出たけれども、航空機の塔乗員等の場合の疲労の度合い、いわゆる科学的に分析をした結果というものも出ておると思うんですが、そういうようなことと、鉄道の乗務員——車掌なり、運転士なり、そういう人の、従来の運転に従事する人の勤務時間、いま御説明いただいた、それは従来のものと違う。そういうものから見て、今度は新幹線の場合には、そういう体力的なもの、乗務員のそういうものについては、鉄道研究所が病院が知らぬけれども、そういうところではやはりどのくらいの疲労度というふうなものはすでに出てあるんですか。

○説明員(石原米彦君) この問題につきましては、前回にも御同様の御質問がありまして、お答えいたしました。が、乗務員はすでに一昨年の六月から乗務をしておりますので、疲労につきましても、精神的な疲労、医学的な疲労という問題については詳細に研究いたしておりますが、調査をいたしておりますけれども、大体におきまして、最初に乗務いたしましたときの一カ月間くらいは、速度二百キロの運転というものは非常に疲労いたしましたが、大体なれますと、二カ月くらいしてしましますと現在線といたした差がなくなります。これは、速度が速いというよりは確かに気を使いますけれども、反面、きようお乗りいただいております。職場になりましたように、いろいろ、職場環境といひますか、作業環境が従来の鉄道よりは改善されている点もございまして、両方が相殺する問題だと思ひます。それから、速度が速いという点は確かに疲労をプラスいたしますが、

マイナス面もありますので、大体疲労度においては従来と大差がないと判断いたしております。

○相澤重明君 質問はたくさんありますが、ひとつ次の機会にいまの要員事情等も資料として出してもらいたい。それから、列車に乗せる場合、乗務員は、ドライバーが何人なのか、検修員が何人なのか、あるいは車掌が何人なのか、そういうこともひとつ出してもらいたいということで、きよりは終わります。

○委員長(米田正文君) 本案については、本日はこの程度といたします。次回は六月十一日十時開会とし、本日はこれにて散会いたします。午後二時三十二分散会

六月五日本委員会に左の案件を付託された。

一、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修正に関する請願(第二七五九号)(第二七七四号)

第二七五九号 昭和三十九年五月二十八日受理

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修正に関する請願(五通)

請願者 兵庫県三原郡西淡町湊

三三八湊海運株式会社

内 新居忠男外四名

紹介議員 岸田 幸雄君

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が原案どおり可決されると、五百トン未満の零細な中小企業小型船海運業者が犠牲となる

おそれがあるから、左のごとく同法案の修正を実現せられたいとの請願。  
一、第六条第二項「内航船腹量の最高限度の設定による海運業登録又は変更登録を拒否する事」を削除すること。

二、第二十六条は、旧小型船海運業法のままとし、この改正は行なわな

三、内航海運の近代化についても五百トン未満の小型船を優先するよう改めること。

理由

一、本法案は、内航船腹が過剰傾向にあり、そのほとんどが零細な中小企業海運業者の乱立による過当競争にあるとの背景に立つて提案されているが、木造貨物船舶船腹の実際の運航状態は過剰でなく、むしろ適船が不足している。

二、第六条第二項の規定は、憲法に保障された職業選択の自由、営業自由の原則に反する。

三、第二十六条によつて、報告を義務づけられ、あるいは立入検査を受けることになるのは、家内工業的零細な業者である請願者等にとつて、大変わずらわしいことである。

四、本年度財政資金十八億円の予算は、公団方式により決定されているが、これらは千トン以上の中型船化及び専用船化を重点的に実施し促進しようとするものである。三十八年七月の海運白書で指摘しているとおり、大型化、専用船化の促進はますます船腹を過剰にして、内航海運をさらに苦境におとしめるものである。

第二七七四号 昭和三十九年五月二十八日受理

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修正に関する請願

請願者 兵庫県三原郡西淡町湊

前川貞夫

紹介議員 佐野 芳雄君

この請願の趣旨は、第二六九号と同じである。



昭和三十九年六月十三日印刷

昭和三十九年六月十五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局