

参議院運輸委員会會議録第三十号

昭和三十九年六月十一日(木曜日)

午前十一時十二分開会

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
木暮武太夫君
野上 進君
平島 敏夫君
前田佳都男君
村松 久義君
相澤 重明君
大倉 精一君
浅井 亨君

国務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸大臣官房長

運輸省鉄道監督局長

事務局側

常任委員

説明員

日本国有鉄道副総裁 磯崎 敏君
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

○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。

前回に引き続き、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て質疑を行います。

○相澤重明君 前回私が資料要求したんですが、その資料要求について説明してもらいたい、内容を。

「委員長退席、理事谷口慶吉君着席」

○説明員(石原米彦君) それでは、お配りしましたのは、東海道新幹線開業時運営要員計画と、それから「東海道新幹線の二箇列車当り乗務員」の二つについてお配りいたしております。

先に乗務員の関係を申し上げますと、電車運転士は一人乗務ということに考えております。これは、前回の委員会でも御質問がございましたように、高速度でございますので、疲労をすることが多い問題でございますが、反面非常に完全な保安設備に守られていて、という点もございまして、特に適切というものが一つもないといった点がありまして、機関車のように二人乗務を要しないと認められますので、種々検討の結果、これは一人で十分に作業ができるということで査定したのであります。それから列車乗務員は、車掌二人、それから乗客掛が二人ということ

で査定いたしております。これは、全員座席指定になっておりますので、定員超過するようなこともございせんので、こういう査定をいたしております。大体これで十分まかなえると思っております。

それから、一方の総括表は、これは各系統別、現場別の総括定員が出ておりますが、これは前回申し上げましたように、当局のほうで考えておりますもので、大体これよりよいと考えておるのであります。細部につきましては組合と目下折衝中でございますので、若干の修正はすることはあるかと考えております。

○相澤重明君 いまの説明を聞きますと、電車の運転士は一人、それから車掌は客扱乗務員が二人、乗客掛というの、これはサービス・ボーイだと思ふんですが、そういうのが二人ということ、いま少し聞いておきたいのは、車掌の場合、たとえば運転車掌というより、客扱車掌ではないのですか、客扱専門ですか。

○説明員(石原米彦君) お答えいたします。一般の平常時におきましては、運転関係の仕事は車掌が扱うというところはございません。しかし、たとえば非常の場合には、運転士が一人で間に合わなくなると考えられますので、そういう場合には共に働きますように、車掌は教養の際に、そういう運転上の取り扱い等につきましても働けるように、教養はいたしております。しかし、平常の運行状態におきましては、以前にありました運転車掌の

ような専務の仕事というのはいりません。

○相澤重明君 私はこれは運輸大臣に聞いておきたいのだけれども、運輸大臣は国鉄の常務が説明するようなことで大体考えているのですか、いまこの電車運転に対する考え方というのは、こういう考え方で行うということなんでしょうか、ちよつと大臣の意見を聞いておきたい。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私が監督いたしております国鉄が最善を尽くしてやつたことを、私はそれでいいと考えております。

○相澤重明君 これはもういまでも私は話だと思つておる。世論のきびしい安全運転という問題について、一体どう責任をとるのですか。私は、もしいまの国鉄当局の言う乗務員の考えであれば、何も、運転士一人で、これはもう機械が近代的な保安設備としてあるから、一人でも心配がないというなら、ロボットを乗せたいという。そんな問題じゃないでしよう。国鉄当局はこの前のことを承知してないのですか。一人乗務員の運転士が途中でもって気分が悪くなつて、非常に大きな事故になろうとしたのを、幸いにそれがその前に停車をするのでございまして、聞いていないのですか。一人乗務の弊害というものは、どんなに大きな問題を提示しているかというところは、いま少し国鉄当局は真剣に考えないと、安全運転というのとは名ばかりだ。国民の人命、財産を守る安全ということに対しては、全

く政府は責任をとっていない。これは、いまのような説明なら、それは全くロボットですよ。ロボットを乗せておいたって何ら差しつかえない。それから車掌の場合でも、私はもう、客扱専務といふ、乗客掛といふことも、もちろん非常の場合にはあらゆる国鉄職員としての仕事をすることは、これは当然なんです。けれども、非常の場合こそ乗客に対する誘導とかあるいはそういう仕事をしなければならぬのが客扱なんです。運転上の問題よりは、まずそういう非常の場合こそ乗客に対する人命を安全に確保しなければならぬということになってくるわけですよ。そういうところが、いやこれはもう機械がいいから、設備がいいから、これは運転車掌は要らぬということ、これは運転に対する考えというものが、私は運輸大臣は、国鉄がそういうふうな研究をやつたことは、国鉄を信頼しておるからそれでいいと言ふけれども、事安全ということに対してこれだけ世論のきびしい中に、それで一体いのかしら。ほくは、いま少し安全という問題について、国鉄に対する世論のきびしい中に、運輸大臣として鉄道の基本問題等についてもいろいろ御検討されておるし、衆参両院の運輸委員会の中に小委員会まで持つて、安全の問題についてはいろいろな意見を出しておるところですよ。にもかかわらず、ちよつと私は、いくら何ほ何でも、いまのような御説明では、運輸大臣は、「国鉄を信頼してゐるから、私はこれでけつこうでございます」――

も、「私は信頼をしております」と言うんだ。信頼をしたって、事故が起きるじゃないですか。事故の起きた結果は、多くの人命を失っているじゃありませんか。こういうことからいって、これはもう常務が、もし組合側と最終的な人数等の問題について話を進めておるから最終的なものじゃない、こういうことで全般をお考えになっておるならともかく、基本的な方針がこうだということになる、私はやはりもう少し安全問題について議論をしないと、こんなものは役に立たぬ。こういうものを提案されても困る、国会は、ということは、これだけ世論がきびしい、国鉄に安全、設備の問題の要求をしておるのに、その安全についての万般の注意が欠くところでありはしないか、こういう点を私は心配をするのですが、これはひとつ感情論でなくて、私は自分がむしろそういうことで飯を食ったものだから、もう何とかしてよくしたいんだというのとは、これはあたりまえなんですから、とにかく国鉄の信頼性を高めて、それで速度が多く出る、新幹線になるほどよかったというところで国民の信頼を得て利用してもらおう。こういう安全問題について真剣に取り組んでもらわぬことには、私は賛成ができない。賛成できないし、国会の権威の問題になるでしょう。衆参両院の運輸委員会の中にこの安全問題をとらえて小委員会までつくって、そうしていま審議を進めようとして、いるときに、そういう提案であつては、いささが審議する基本がもうくずれてきている。大臣いかがですか、率直に大臣の意見を聞きたい。

○国務大臣(樺部健太郎君) 私はあなたほど運転に詳しくありません。最も運転に熟練しておる国鉄がやっていると云う方法を支持する以外に、私はあなたに知恵がないから、したがって私の言うことに権威がない。そこで私は、国鉄がやれるという、国鉄の方法といえますが、人数その他について、国鉄を信頼して、国鉄の言うことを私は支持するといふ以外にお答えのしようがないと思います。

○相澤重明君　これは、大臣が国鉄を信頼してくれるのは、まことに私もありがたいと思う。大臣がそれだけ自分の監督下にある国鉄を信頼することは、これはもう非常にいいことです。また、それでなくちゃいかぬと思うのです。けれども、信頼をすること、現実の問題について事故をなくし安全を守るためにはどうすればいいかということと、違ひますよ。だから、そういうことで、私はむしろ今度の、たとえ国鉄職員への給与の問題でも、石田国鉄総裁が勇敢に自分の意見を吐露した、こういうことも非常に私は石田総裁を信頼するわけですよ。ほんとうに自分がやはりこうだと思ったことは言うべきだと思ふのですよ。だから、あなたもおせしを抜きに、一体国鉄が安全を守るにはどうするんだ、こういうことについて、国民のきびしい批判の中に国鉄は組上に乗っているんですから、あなたがそれを確保するように国鉄に話をするのは一向差しかえないんですよ。信頼性と現実の仕事を進めて安全を守るということとは、これは立場が違ふのですから、そういう意味で、大臣が別に国鉄の経験があるから

ないからということでなくて、私は高い見地からのいまの国民の負託にあな
たがどうこたえてくれるか、こういう
ことの問題だと思ふのです。私は従来
から、国鉄の首脳部が国会においてに
なつて、「私どもはこの予算の範囲内
で必ずなし遂げます、責任をもってや
ります」と、こういうことはもう何回も
聞きました。しかし、何回聞いたつ
て、結局はあまり結果がよくなくて
ない。そういうことで、むしろ今回は
ど東海道新幹線に対する期待が大き
いのと、反面、実はまだだいいようぶ
だりうかという気があるんですよ、だ
いじょうぶだろうかという。そういうこ
とを払拭して、だいいようぶなんだ、
国鉄は世界に誇る技術陣を持つてい
るし、それから運転上においてもこれ
だけの細心の注意を払つていてとい
う考えがなかったらだめじゃないか。細
心の注意を払つてゐるとは私は言えな
い、いまの提案では、運転士一人でい
いというなら、ロボットでいい、こ
う言つてゐるのです。飛行機の時代だ
つて、有人機ばかりでなくて、無人の
ものであつてしょう。そういうこと
じゃ議論にならぬじゃないですか。だ
から、そういう点では、出身者の大ぜ
いの方々もおりますけれども、私は意
見は違わないと思ふのです。いくら機
械が発達しても、しよせん機械を使
うものは人であるということ、人を忘
れちゃいけません。人を忘れて機械に
すべてをたよつたら、事故が起きたと
きはえらい人命を失ふことになるん
です。その機械に全く国鉄はもう寄
りかかつてしまつて、機械がいいから、設
備がいいから間違いないという考
えじゃないか。そんな説明を私は了承す

るわけにはいかない。もつと、たとへばこの間の説明では、あれは何本でしたか、三十往復でしたか、三十往復に一人ずつふやしたところで幾人になる。二百名も三百名も定員がふえるわけじゃないでしょう。そんなことで人を検約して、事故が起きたときどうするんです。事故が起きないように、いまの最大の努力を、われわれ国会の院内外を通じて、政府にも国鉄当局にも要請しておるところです。その事故が起きるか起きないか——起きないように皆さんもやるだろうし、私どもも希望するのですが、しかし、人間の能力、人間の労働の限界、あるいはそのときによる人間の身体状況、これはあなた予測できないのです。その予測できないときに、これを食いとめるもの、少なくともそういうものを食いとめる方法を考えておかなければならぬでしょう。私は少しこれは冒頭に——私まだ内容について審議をしてないのだけれども、こういう人間さを少なくすればそれがいいなんという考え方は、絶対許せない。人命安全の上からいって、私は、国民の負託にこたえるためにも、そういう提案はいま一回やり直してもらいたい。大臣いかがですか。あなたが、これだけきびしい国鉄に対する世論の批判にこたえて、私は国民の安全を守るためにやります、国鉄にもやらせます——国鉄の石田総裁もそれをやりますと言ったのに、一体何ですかこれは。これでは、いまの国鉄の常務の説明を聞いたことでは、私は全く遺憾千万です。これは与党の皆さんも、事運転の問題についてはやはりみな経験者だと思つたのです。一人だつてこのことについて苦勞してない人は

なかつたはずだ。みな苦勞している苦勞しても、なおかつ事故が起きた。その事故が起きたときは、何が一番問題になるかといへば、一体国鉄職員はどう事故の処置をとつたかということなんです。すべて国鉄職員に事故の責任を負わされているじゃないか。すべて国鉄職員に事故の責任を負わされているが、人数を少なくすればいいなら、考えているという考え方は、根本的な誤りです。私は納得できない。いま一回大臣が總裁なり常務と相談して、考え方を新たに、人事を守るといふ、安全輸送ということを考えて提案してもらわなければ、審議できません、そんなものは。いくら与党の議員の諸君だつて、幹部の諸君だつて、人命安全ということこそいまの至上命令です。これは大臣だつて変わりないと思ふのです。私は、だれよりも国鉄を愛し、国を愛する。国民の信頼にこたえたいと思ふ。それがあなた、こんなことで提案されて、それで「はい、そうですか」といつて専門委員会の——私は少なくとも事国鉄の運転に関する限り、国会の中でも運輸委員会が専門委員会なり常任委員会だと思つてゐる。その運輸委員会が、人命を輕視するようなことを提案されて、それでいいなんというのでは、とは言えない。私は、そういう点では、もっと具体的な資料をあなたのほうで出して、こういうふうなことだから、これは絶対に間違いありませんという説明をするなら納得しますが、そうでなかつたら納得しませんよ、これは。こんなの審議できないですよ。これは私は、与党の皆さんにも意見を大いに出してもらいたい。それから政府側でもひとつ意見を出してもらいた

い。私は決して感情的になってない。なっていないけれども、これではほんとうに人命の安全を守れるかというと、何も三十人や五十人の人間を削るといふことだけできりきりする必要があるんじゃないですか。ほんとうにこれじゃ審議できないですよ、みつともなく。

○江藤智君 関連。安全を守るという事は、これはもうもちろん最も大切なことなんです、もう少しこの問題について、専門のひとつ国鉄側から、一人乗務でもだいじょうぶだということとを説明してもらいたいというのじゃないかと思ひます。

○説明員(石原米彦君) もう少し詳しく御説明申し上げます。

まず最初に申し上げますのは、これは、さいぜん申しましたように、組合と折衝中の段階でございます。もちろん、当局といたしまして、人命の尊重をはじめとして、安全を守ることにつきましては絶対に最重点を置いております。また、組合としましては、この安全の問題につきましては、組合とか国鉄当局とかいう差別なしに、ともに最重点の問題だということに十分を考えておりますので、その観点に立ちまして折衝することになります。したがって、これは当局案でございまして、最終決定ではございせんわけでございます。

次に、一人乗務と二人乗務という問題になりますと、現在一人乗務と二人乗務と申しますのは、たとえば横須賀線の電車あるいは通勤電車といったようなものは一人乗務です、長年――横須賀線の電車などはどのくらいになりますか、二十数年やっております。

特に一人乗務なるがゆえに、あるいは二人乗務なるがゆえに、事故が多いという問題、きわ立ってはおきませんが、要するに、作業的に一人でやれるか二人でやれるかということが主体になると思ひます。

それから、新幹線につきまして、現在の電車輸送との大きな差異について申し上げますと、従来乗務員の責めに帰します事故が生じますのに、やっぱ最大の問題は衝突事故が起こるといふことが、これが何といたしまして一番心配の大きな問題でございますが、これは前々から御説明をいたしましたように、自動列車制御装置が全部のも

とになっておりますので、この制動に因しましては、たまたまといまして、列車の停止位置をきめるところ以外乗務員はブレーキ・ハンドルを平常扱わなくてもよろしいたてまえになっております。そういうふうな点からいたしまして、作業上特に二人おられません仕事にならぬ、あるいは危険であるという問題は、これは全くだいせん。

それから、現在の列車運行上最大の弱点になっておりますのは踏切でございます。また、信号が地上信号になっておりますので、天候条件の悪いとき、たとえば霧がかかるとか、豪雨が降るとか、雪であるとかいうときに、信号が十分に見えない、あるいは見違えるというふうな問題がございます。

しかし、それらがすべて地上信号が車内信号になりまして、運転室内に表示されることになっておりますので、これも見違えることがございせん。もう一つ、従来の鉄道の運転士、機関士の仕事で一番大きな問題は、完全

に独立してございまして、駅に着く以外には何らの打ち合わせができないという点が非常に問題だったわけでございますが、今度は各運転室内に中央指令所との直通電話がついてございまして、たとえば運転士の疑義であるとか、あるいは指示を仰ぐ問題とか、あるいは気分が悪いといったようなこともちろん入ると思ひますが、これはスイッチを一つ押しますと直ちに運転室が呼び出されるわけでございます。そして、中央指令室には、運行上の専門家がばかりでなくて、たとえば車両についての専門家、そういうほうの指導官なんかもありまして、直ちにそれに対して、たとえば車両のこういう故障らしいものが起こったというときには、それはこういうふうにしてみるというふうなことの指導ができるようになっております。そういう設備的な問題は、たとえて申しますれば、ちょうど隣の部屋に専門家がいてののと実は同じような形になっているのでございせん。

さらに、これらの保安設備につきましても、これはまだ御説明してございせん。これは従来の保安設備に對しまして、非常に高度の安全度を保つようになり、つまり保安設備自身が故障を起こさないように、従来とはけたの違ひ考慮をしておるのでございせん。たとえば、一つ一つの機器に十分注意をいたしますとともに、特に重要な継電器――リレーなどにつきましては、これは事前に検査をすることが困難でございまして、重要な部分は全部二つ取りつけまして、一方が故障を起こしますと、

自動的に切りかわるというふうなことになるております。これは送るほうのリレーについてそういうことになっておりますが、今度は信号を受けるほうのリレーにつきましては、故障があつて受けられないのか向こうから電波がこなくて受けられないのかわからないことになってまいりますので、これは専門語で申しますとツィ、アウト・オブ・スリーと申しますか、三つのうちの二つという方式を用ひまして、リレーを三つつけてございまして、受けました電波が二つ同じものを受けたものを採択してこちらに取り入れるという方式をとつております。つまり、二つのリレーが同時に同じ故障を起こす以外には間違ひが起こらない。ふだんは三つが三つとも同じ動作をしておりますが、一つが間違つた動作をしておりま

しております、他の二つが正しい動作をしておりますれば、それに合はさつて二つのほうを選択するという、ツィ・アウト・オブ・スリーという操作をいたしてございせん。これは安全設備をいたしては最も厳格な設備にいたしてございせん。

もう一つ、信号保安の原則といたしまして、これは現在の信号でも同じでございせんが、すべてフェイル・セーフという専門語を使つてございせんが、「間違ひは安全側」とでも申しますか、その間違ひは安全側というものは全部の保安設備につきまして厳格に使つてございせん。つまり、これは機器でございせんから、間違ひが絶対にならないというところは期し得られないのでありますが、間違ひが起こった場合には必ず安全側のほうの間違ひということにございまして、たとえば信号が青になるべきときに故障が起こつて赤になること

はあつても、赤になるべきときに間違ひがあつて青になることは絶対にないというところでございせん。これは場合によりましては一つの信号のお値段が五倍、十倍になるようなこともあるのでありますが、しかし安全にはかえられませんので、非常に厳格に、いま申しました二つのリレーの切りかえ、あるいは三つのうちの二つとか、あるいはいまの「間違ひは安全側」といったようなものを厳格に使つた設備にしてございせん。

それで、それならばロボットを使えばいいじゃないかという話でございせんが、これはまだ少し極端になるのでございまして、人間と機械とを比べてみますと、平常同じいものごとをやつておりますのは、率直に申しまして機械のほうが信頼性があるのでございます。これは、ただいま申しましたような安全的な配慮を講じましたもので、保安設備でございまして、平常の作業につきましては、これは率直に申しまして機械のほうが信頼性があるのでございます。これは間違ひとい

うものがほとんど起こり得ないようにつくられて、しかも間違ひがあれば安全側が間違ひである。ところが、人というものはその点、三百六十五日働いておりますときに、たとえば青のものを見まして、ちよつと赤だと間違ひる、あるいはブレーキをかけてこのぐらゐがよろしいと思つたけれどもそれがあり得るのでございますが、信号はさいぜん申しましたようなことで見違えるというところは絶対ございせんし、もし間違ひが起これば、それは青を赤と間違ひることしか起こり得ない

【理事谷口慶吉君退席、委員長着席】

ことになっております。それらの点から考えますと、それは率直に申しまして、人よりも、平常作業につきましても、機械のほうが信頼性が強いわけでございます。しかし、それじゃ人間は要らないのかということになりますと、これは実は極端なことでありまして、何か異常の事態があったというような場合には、これはやはり機械ではいけません。何らかの異常の事例につきましても、これは人間の判断が要ります。また、たとえ故障が起ったとか、どうしようかというような場合に、機関士自身の判断だけではなかなかかまわすまいし、駅間距離が平均五十キロメートル以上ございますので、駅と打ち合わせることもできませんので、さいぜんも申しましたように、中央指令とは直ちにつながるという事になります。これは、スイッチ一つ押せば直ちに運転指令が出てまいります。そうしてさらに、運転指令を通じて必要なら駅であるとか保線係員とも連絡をとることがあります。逆に申しまして、保線係員あるいは電力係員が線路上を警備いたしております。問題がありますときには、五百メートルおきに電話ボックスを置いておまして、それによって直ちにこれもスイッチ一つで中央指令が出ます。その中央指令を介しまして必要な運転士とも打ち合わせることができるのでございます。なお、車内につきましても、運転士と車掌室とは電話で常に連絡がとれるような状態になっております。それで、ロボットでよろしいという事では決まてないのでございますが、日常のきまつた作業は極力機械にまかせて、人の判断ではやらないよう

にする。これは航空機の最近の趨勢なども、大体そういう方向に進んでおると思ひます。それから、人間は人間でなければ判断のできない異常の状態その他につきましても考えるということでございます。すでに、前回も申し上げたと存じますが、一昨年の六月からモデル線におきまして二百キロ運転をやっております。乗務員をそのときから養成をして、養成した乗務員は一応現場に帰す。これは運転士も車掌も保守要員も同様でございますが、そして開業になりますれば、開業附近になりまして車両がそろつてまいりますと、また新幹線のほうに戻してくるという形にしております。乗務員も十分にこの車両に対する経験も認識もできておるわけでございます。その認識の上におきまして、はたして一人乗務では、いろいろな場合を想定いたしまして、絶対安全を確保するという点について抜かりのあるものがあるかないかという事は、これは当局側も、御指摘もございまして、何をいっても最重点を置いて考えなければならぬものであると存じます。これは労働組合においても全く同様だと存じます。その十分な認識の上におきまして、安全を最大の使命と考えまして、十分に折衝を重ねてこの乗務員問題並びに勤務条件というものはきめることになっておりますので、これがたゞいま折衝中の段階でございまして、御心配になりますような欠陥ということとは絶対にないようにいたす所存であります。

○相澤重明君 常務がある説明をされたのは、計器に対する、あるいは機械に対する信頼というよりは、国鉄の技術の進歩をこれは言っていることなんです。私も、国鉄の技術は決しておくれでない。諸外国を回つてみて、いつも言ひのだけれども、決して日本の国鉄の技術はおくれない。自信を持っています。私も、それはそういうふううに高く評価をしておつても、今度の新幹線といういわゆる世紀の事業と言われるものに対して、なるほどよかつたという結論を出すにはかなり日がかかることは事実なんだ。これはだれが何と言おうと、しかも国鉄が創業をして以来今日まで何十年たつても、事故というものはかなりまだまだお互いに研究しても研究し切れないものが出てくるわけなんです。いかに常務理事が何と言おうと、現実に事故は起きているのです。私自身、桜木町事件をはじめとして、何回かそういう痛い目にあつてくるわけなんです。そういうときに、いくら總裁が涙を流したところで、大臣が遺族の前でひざまずいたところで、命は返つてこない。だから、そういう事故を少なくも抑えていこうというのが、いま運輸大臣なり国鉄当局の最高首脳部の責任でしょう。また、私もそういうことを、国民に信頼される国鉄になつてもらいたいということも言うわけなんです。私は何も国鉄の技術が悪いから信頼しないというのじゃなくて、私は国鉄の技術を高く評価をして、評価をしておつて、なおかつ、機械を扱う者は人間だと、こう言っているのです。平常の場合にはなるほど機械が正確に動くのはあたりまえです。そんなことを言つておるんじゃないんです。これだけの国鉄に対する世論のきびしい、人命安全ということ言われているのに、この世紀の

事業と言われている東海道新幹線を開業するにあつて、どうやって国民の信頼を私どもは戻すことができるか、喜んで利用してもらへるか、こういうところに頭があるのです。この点について、私は、当局も、私も、これは国会といへども違ふなと思ひます。みんな一致していると思ひます。ただ要は、先ほど常務が言うように、たとえは横須賀線やいまの東北線のことを言つた。確かに私も初めやったときには、ドアの開閉はラッチであるし、連結器もいまのような連結器ではない。それは時代の進歩に伴つて、技術の進歩に伴つて、今日の時代を築いてきておる。その長い間の研究が今日の国鉄をつくつてきておる。だから、既往線について、二人乗務を一人乗務にしたのは、それは私は悪いとは言つていない。そこまでは私は言っていない。けれども、東海道新幹線というのはほんとに初めてでしょう。そのために、試験もやり、試作車もつくつて、万全の備えをとつて開業に間に合わせたいというのが、みんなあなた方の苦勞なんですよ。その苦勞が、もし国民の若干でもそういう問題について疑惑を持たれたり心配されたりしたら、どうなります。それじゃいけないじゃないですか。その心配をさせないために、私も万全の措置をとらなければいけない。それが、たつた三十人や五十人の人間のこと、国鉄とあつても、そういうようなことをやらぬことは、私は情けないと言ひたい。そんなことでどうして安全を確保するといふことが言えるかと言つてゐるんだ。私は、常務の言ふことも、国鉄の正副總裁が言ふこと

も、そして運輸大臣が国鉄を信頼されてお話しされてゐることも、喜んでおります。喜んでおりますけれども、なおかつその上に安全を確保してくれないか、そのために一人乗務でいいかという事になります。やはり若干私自身なかなかそれを理解するところまでいっていない。私自身、いらない。ましてや、国鉄に対して門外漢と言つては失礼だけれども、一般の人だつたら、なお危険の念を持つてでしょう。私は、そういう問題については、いまの機械がいいから、こういうふうだから信頼してもらいたいというだけでは、あまりにも機械万能主義におちいつてゐる。こういう人間を無視された計画といふものについて、私は良心的にいまの御説明では納得できない。いま一つ常務に聞いておきたいのだけれども、三十往復というのとは一体どのくらいの時間間隔になるのですか。○説明員(石原米彦君) お答えいたします。時間につきましてお答えいたします前に、一つ言い落としたので、申し上げます。開業当初に心配ではないかという御指摘がございましたが、これは私もまさには考えております。それで、実は乗務員よりも車両保守要員のほうがはるかに数が多いのでございまして、しかも開業当初は列車回数が少ないために若干の余裕を持っております。それで、実は開業当初は、車両その他につきましても、万々一のことにつきまして懸念がございまして、開業当初にはなるべく余裕のある検査要員を乗務いたさせまして、ちやうど運転士と機関士といった形の乗務を極力させるつもりでおります。

○相澤重明君　　そういふことをなげ早く言わぬのだよ。

○説明員(石原米彦君)　一番肝心のことを言い落として、恐縮でございます。したがって、前申しましたのは一般的な勤務、乗務の数の問題でございます。

それから、運行時間帯の問題につきましては、ダイヤは最終的にまだきまつておりませんが、大体朝の六時から六時半から運行を開始いたしまして、終着が十二時前ということにいたしてあります。四時前後というふうな運行時間でございますので、夜行というのは成り立ちませんので、夜中は運転しないということになっております。それからなお、運転を開始します。諸列車を動かします前には、各区間別に、上下別に露払い列車を運転することに運転規程で定めます。したがって、線路上に支障のないということをして、露払い列車で確かめましてから一番列車が毎朝発車するというふうに規程をきめております。

○相澤重明君　　だから、そういうことを早く言うんだよ、全く。ただこういふことで一つ一人乗務だと語りながら、これは文句を言いたくなるし、これでは安全確保ができるかというのを心配するわけだよ。だから、そういうふうには、とにかくこれが五年、十年たてば、いろいろな経験の上に、また速度等についても向上するかもしれないし、出せるのも五、六キロでなくて、もっと長距離にもなるかもしれない。そういうことはこれから問題なんだよ。だけれども、いま私は、ここに策定して出されるもの

は、これでやりたいと言うから、これで説明を受けているわけです。それでは心配だというのが私どもの言ひことなんだ。それで、さか立ちした説明をやるから、長時間文句を言われるんだよ。よけいな心配をかけることになるんだよ。

そこで、私は、「夢の超特急」ということで、三時間運転をするといったのは、それはいわゆる一般的によくはなつてからの話であつて、当初というものは、この前も説明をさせたように、四時間前後になるかもしれない、それでも私はいいと思うのですよ。まず、絶対に安全なんだ、こういう信頼があり、事実そういうふうになつていくまでは、私はあくまでも安全性のあつた特急運転をしなければいかぬと思うのですよ。だから、何も三時間走れ四時間走れかかっていいと思つても、四時間半かかっていいと思つても、それからは、将来の方向としては一人乗務でやるのだけれども、しかしそれまでは、いま言った安全性を確保するためには、たとえは予備員を乗せるとか、あるいは検修員を多くするとか、あるいは助手を置くとか言つてもいいじゃないか。ただ一人乗務だということとを真正面から言うから、何を言ふのだということになる。だから、こういうところの配慮があれば、私はやはり国鉄が人命安全についてこれだけの努力をしておるというのを世間に知つてもらふべきだよ。もし、いまの常務が言つたようなことを、私が質問する前の説明を国民にやつてごらんないかい。だいたいどうぶどうかとときつて言ひますよ、国民は。私はおそろしく十人のうち八人は言うと思つて、ほんと

うに。そういうことを言わせるようなことでは、新幹線の意味がないのだ。だから、国鉄は絶対安全輸送ができません、人命の安全を守りますというのを内外に宣明をする。そのためには、当初計画といふことも、こういうふうな安全のために方針を確保しておりますというのを私は言つてもいいわい。信賴してゐるから一人乗務でいいと言つたじゃないか。運輸大臣、いま一回言ひなさい。

○国務大臣(総務部健康部長)　私は何人も一人乗務がいいとは言ひません。国鉄がそういういろいろな説明を、ただいま最終的にしたような説明を聞きまして、信賴する国鉄がやつてゐるのだから、私はこれで安全が保てる。安全を保つというところにきまつては、あんなたの憂へること、私は責任者として多大の憂へを持つて、そういうことをなからしめるよう常平生努力いたしております。それから、私が前から申しますように、いかに文明が進んでも、その文明の機械を動かすのは人である、ゆえに人の問題については最善の注意を払うよう常々国鉄に指示しております。それで、賢明なる相澤委員もすぐおわかりになると思ひますが、どうぞひとつそういう点で御了承願ひたいと思ひます。

○相澤重明君　　それで、いま常務や、また運輸大臣が率直な御意見を出されたので、まあ少しそれで理解します。理解しますが、そういう国鉄当局が運輸省に對して話をすることにしても、そういう理解をできるような話としても、われわれとしては理解するわけにいか

ない。まあしかし、いまお話しのようなことで十分理解します。

そこで、理解するには、当初計画といふものはどうやるといふ計画を出してもならぬやいけな。さつき常務は、検修員といふような話を出されたが、たとえば運転の場合の運転士は一人乗務制であるけれども、やはり最初のうちは予備員を置くとか、助手を置くとか、こういう計画の上に、半年とか、一年とか、いわゆるこれが平常に、だれが考えてもよろしいといふときまでは、そういう安全確保の方針を出してやらな。これはもういいというわけには私はまいりません。そういうことで、ひとつ方針を私はつくつて御説明をいたしたい。

で、いまここで言つたつて、それは無理でしょうから、お歸りになつたら――副總裁もおるし、鉄監局長もおるのだから、正副總裁、運輸大臣を呼んで、お互いにひとつ首脳部が、そういうことで、安全についてはこれだけ努力をいたしておりますからして心配ございせんから、ひとつ御利用くださいといふことを、ラジオでも、テレビでもやつたらいいじゃないですか。そういうことを私は条件にしておきますよ。どうですか。その点、常務いかがですか。あなた。まあ副總裁もおるけれども、ひとつ御答弁いだきたい。どうなんだ。

○説明員(磯崎敬君)　先ほどから相澤先生、この新幹線の安全問題、ひいては国鉄全体の安全問題について、非常に深い御配慮を賜つておることを承りまして、私もたいしたしました。私も銘じて拝聴いたしておりました。私もど

は骨身にしみて考えておりますので、私自身、一年前に戻つてまいりまして、新幹線の仕事のいろいろな話を聞きました。際にも、いつでもやはり念頭から離れないのは安全問題でございます。その中でも、いろいろ新しい機械等を使ひまして、もちろん技術者の意見も聞きまして、技術的には絶対だいいじぶだといふふうな、これはもう相当の保証を得ておりますもの、やはり人間が扱うものでございまして、万が一のことがないといふことは言えないわけでございます。したがって、いま石原常務理事が申しましたとおり、まず乗務員、ことに運転関係の、直接運転に携わる人間は、これはもう一人でもいいといふことは大体はつきりしております。しかしながら、そのほかに、車両そのものが非常に新しい車両である。機械的にも、非常に新しい機械を積んでゐる。どうしても車両の検修関係と、運転関係と、両方わかることが――私は、従来で申しますならば、機関区におります検修要員といふものがある程度乗せて、その人間が、運転士の万が一のときに、機械の故障等のときに、運転士と連絡して補修をするとか、あるいは万が一のときに運転士の補助ができるような資格を持つてゐる人間でございまして、そういうこともするといふ意味で、あくまでも車両の検修関係の人間、これは乗せるところは結局最前部になると思ひます。したがって、そういう意味で、運転士と協力して運転の安全、保安を確保するといふことを考えておる次第でございます。ただ、それを何カ月やつたらいいか、あるいは何年やるかといふことについては、もしばら

は、まあしかし、いまお話しのようなことで十分理解します。

○相澤重明君　　それで、いま常務や、また運輸大臣が率直な御意見を出されたので、まあ少しそれで理解します。理解しますが、そういう国鉄当局が運輸省に對して話をすることにしても、そういう理解をできるような話としても、われわれとしては理解するわけにいか

ない。まあしかし、いまお話しのようなことで十分理解します。

は、まあしかし、いまお話しのようなことで十分理解します。

○相澤重明君　　それで、いま常務や、また運輸大臣が率直な御意見を出されたので、まあ少しそれで理解します。理解しますが、そういう国鉄当局が運輸省に對して話をすることにしても、そういう理解をできるような話としても、われわれとしては理解するわけにいか

ない。まあしかし、いまお話しのようなことで十分理解します。

○相澤重明君　　それで、いま常務や、また運輸大臣が率直な御意見を出されたので、まあ少しそれで理解します。理解しますが、そういう国鉄当局が運輸省に對して話をすることにしても、そういう理解をできるような話としても、われわれとしては理解するわけにいか

客列車でどういふ計画でやるかという
ようなことを、これはもうなるべく早
く私は出す必要があるだろう。そのダ
イイ改正が十月だから、十月開業だか
ら、九月にそれを発表すればいいとい
うことであっては、これはいけないと
思う。それが従来、国鉄の営業のやり
方ですね。私はむしろ早目に、こうい
うふうにお客さんが東京から大阪に
行って、大阪で仕事をして東京に帰
てくるというときにはこうなる
ということまでつけ加えて私はPRを
すべきではないか、営業マンになり
切ってもらいたいという気持ちがある
わけですね、安全性を確保さえすれ

ば。そういうことで、計画というものは、非常に慎重を要すると同時に、この十月開業というところでいくならば、私はなるべく早くそういう点をつくってほしいし、またお示ししたきたいと思うのです。

それからいま一つ常務に伺っておきたいのですが、この間のお話では、東海道新幹線については、鉄監局長、支社をつくるというお話をいたしましたね。これはどういふことですか、本社の中に新幹線総局というふうなものなのか、あるいはいまの鉄道管理局をまとめていくところの支社という単位の支社をつくるのか、新幹線だけの支社をつくるのか、そういう点に一度御説明していただきたい。

○説明員(石原米彦) 新幹線を運営いたします組織に關しまして、現在は本社内に新幹線局というのがございます。そして、その下に四つの新幹線工務局がございます。これは工事を担当しております。それから、いよいよ運営を始めますときには、新幹線支社がこれを担当いたします。その下に各業務別に運送所、電気所、保線所、それから経理材料所、車掌所というふうな組織を置くことになっております。この支社の性格は、現在国鉄には九支社ございますが、その中の六支社は下に管轄局を持つた支社でございます。三つの支社は、支社兼管轄局といいますが、支社だけにしておきますが、今度でございます支社の機能は、大体この支社兼管轄局といったような性格のものになります。じかに現場機関——非常に規模の大きな現場機関になります。各所を下に、命令をするといふことがつこうになります。現在は、すでに支

社は幹部を全部任命しております、本社組織である、工事組織である新幹線局と、それから支社とが、過半の者が業務でやっているといたつたような段階でございます。

○相澤重明君 そうすると、結局は東海道新幹線というものは、まあ国鉄の一部門であるから、人数も四百人前後の少ないものであるから、地方のいわゆる支社、日鉄法で定められた役員を持つ支社というものはなくて、業務をされるものだと、つまりまあ俗に言え、部長クラスを格上げした局長クラスと、こういうことですか。そんなことですよ、これは、業務ということなんだから、そんなことですか。

○説明員(磯崎敬吾) 私から御答弁申し上げます。いま石原常務理事が申し上げましたことを補足いたしますが、現在、現時点では、本社の中に新幹線局と、それから新幹線支社と、二つ置いてございます。で、十月一日以降は、新幹線局を廃止いたしました。そして、新幹線支社が、たとえば関東支社と並びまして、東海道新幹線だけ受け持つということになります。その支社長は、いまの予定では、実は新幹線をつくらます際に国会で御承認をいただきました。して、工事担当の、新幹線工事をやる担当の理事を一人増員していただいで、法律改正をやっていただいで、その際に、新幹線ができた。その理事は運営のほうに理事に回していただくというので、その当時御説明で大体御了承を得ておりましたので、そのときのお話のとおり、十月一日以後におきまして、新幹線のいままで工事担当をしておりました理事の定員を近い将来新幹線の支社のほうに理事の定員に回

すというふうにいたしました。そして、新幹線は支社長は理事でもって運営してまいります。そのときには新幹線局はすでに廃止されておると、こういう形に持ってまいりたいと思っております。

○相澤重明君 そうすると、日鉄法の改正を必要としないわけだ。いまの理事を今度支社長に発令をすればいいわけですか。そうですね。そうですね。それならいいけれども、さっきの業務というふうなことになる、いわゆる地方の管轄局長権限ぐらいたいという、私は新幹線というのに対してのまた認識の問題にもなってくるから、国鉄が比較的力を、四千億にもなろうとする膨大な投資をしながら、案外に簡単に考えるんじゃないかという気がしたわけですね。それはわかりました。

それで、当初の営業係数なんか、この前御説明いただいたかどうか、私もはつきりしないのですが、たとえば、旅客専門であります、十二面編成でどのくらいの旅客が輸送できるのか。一等の場合は幾人、二等の場合は幾人ということになると思うのです。そういうふうな営業係数的なもの、この前こまかい説明が私まだなかったと思うのですが、そういう試算はあるのですか、どういふことですか、常務ひとつ。

○説明員(石原米彦) 一応の試算をいたしております。大体定員は、一個列車定員千人ちよつと欠ける程度でございます。それで最初の試算では、大体九〇%程度の乗車効率を考へて、それで計算をいたしておるわけでありまして、ただ運賃は、現在の運賃と同じでございます。現在線の増進であ

りますから、運賃は東海道線と同じであります。料金を、従来の特急よりも速くなりますので、どのくらいにきめるかというの、まだ本ざまりしてありませんので、厳密な試算にはなりません。一応の見当をつけた試算をしておるといふ段階でございます。

○相澤重明君 まあきょうの答弁では、それ以上ここでしつとて無無理だとは思いますが、私は、東海道新幹線にこれだけの投資をしたということは、やっぱり出すべきであるし、それからそのためには、この程度の運賃、料金というものは必要であるということも、やはり私は出すべきではないかと思つております。で、いわゆる適正な運賃、料金というふうなものが出ていない、やはり国鉄は、国民の立場からいけば、政府関係機関であるから、こういうものも安くすることについては変わりはないと思つて、国民が望むのは、けれども、やはり新幹線に対する投資額というものは、従来のことから考えれば、私は非常に大きなものだと思います。そういう面では、単にこの間石田総裁は、予算委員会と関係の委員会における質問に対して、来年の運賃値上げというのをほのめかしておられますけれども、私は、そういうことより、国鉄経営というのについて、正しきあり方というものを早く認識してもらい、また新幹線の、そういうことが私はやはり理解をされるように出してもらいたい、こう思つております。そういう面について、いまの試算表があり、またそういう御計画があるならば、そういうものを資料として提出願いたい。それも十月にならなければ

ばできないというばかなことはないと思つて。運輸大臣、そうでしょう。十月開業を予定しているから、その前にできるはずだと思つて。運輸大臣だつて、そのくらい国鉄に催促したつていいと思つて。そういうことで、国鉄の首脳部のほうで早急につくつたら、それを運輸大臣の了解を得て、当委員会に資料として私は提出してもらいたいのですが、これは鉄監局長のほうの作業状況はどうですか、そういう面

○政府委員(廣瀬一君) 新幹線の運営をいかにするかということ、もちろん運賃、料金を含めまして、なるべく国民に早く御理解を願うという立場から、作業を鋭意国鉄において進めておるわけですね。したがって、関係方面の了解が得次第、なるべく早く国民に御理解いただくと同時に、当委員会にも作業が終了すれば資料として提出したいと考へております。

○相澤重明君 全線試運転ができるというの、これは七月ですか、八月ですか。○説明員(石原米彦) 八月初めには必ずできるのでございますが、工事が予想以上にうまくいってまいりますので、七月一ぱい全部つくと、電氣を通して、八月一日から運転を始め、二カ月間全線試運転するという予定でおつたのですが、工事がいまのところうまくいっておりますので、七月下旬中に全線試運転を開始できると思つております。幾日になりますか、これから工事の進み具合でございます。○相澤重明君 私は、委員長に希望しておつたのですが、できれば、やはり運輸委員会としては、全線試運転ができる当初、その試運転ができるという

きには、やはり試乗してみたいと思うのです。国会がそういう点についても十分認識をして、国民の皆さんに安心して利用してもらえんことを、なるべく早いほうがいい。いまの御説明ですと、八月半にはおそくもできるということなんだから、いまの工事の進捗状態では、七月一ぱいでできるかもしれない。だから、八月の委員会をここで集まったら、集まってくつこうですから、集まったら、それで試運転に乗るということで、これは委員長、いまから国鉄や運輸省に言つて、委員長からそのスケジュールをつくつて委員会の開催をきめてもらいた

いと思う。八月はどうせ一回は来なければならぬ。そういう意味で、八月早々にやると、これは委員長に私は意見を述べておきたいと思う。そこで、できるならば、そのときに運賃、料金というものはどうなるというくらいの作業はできないものか、これは副総裁どうですか。

○説明員(磯崎敬君) その点につきましては、そのころまでにはぜひ間に合

わせなければならぬと思つてやつております。たぶん間に合ふと思ひます。もちろん、大臣の認可その他ござ

いますので、私も現在検討しております。大体ことしの予算の過般御承認願つた中にも、すでに収入二百五十六億概数をあげてございまして、大体め

どはつけております。運賃は現在のま

まで、料金は運賃を含めまして大体現

在よりは三割ないし五割増程度という

もなく詳細な運賃表をつくりまして、運輸大臣の認可をいただく段取りにいたしておりますので、八月ごろには間に合はせるつもりでおります。

○金丸富夫君 関連して、いま運賃料金の問題決定がまだということですが、世銀の借款に対する条件という

か、責任というか、そういう意味において、新幹線は別の支社でもやると

いうふうにも何うし、だか結局独立採算制みたいな形か、あるいは国鉄予

算内においてどういふ程度の収入をあげなければならぬ、それはもちろん

貨物と両方を運搬するようになってからのもありましようが、とりあ

えずということ、旅客だけの場合にはそのとおりできないかもしれないが、

そういういわゆる責任額というよう

なことが一応拘束されておるんですか、ただフリーですか、その点をお伺いしておきたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) その点については、世銀との間には一切交渉はござ

いません。しかしながら、やはり国鉄といたしましては、先ほどのお話のと

おり、約四千億近い膨大な投資をしておりますので、十分内部的に収支計

算だけは明白にいたしたいと考えております。世銀に対しては、何の義務も

持つておりません。ただ利子を払ふことと、そういう既定の償還の年限内に返せばよろしい、それ以外に全然拘束

を受けておりません。

○相澤重明君 先ほど副総裁が、私の希望する運輸委員会が試運転に試乗する

が認可するといつても、それはあくまでもそういう内容を検討されていけばいいわけですから、ひとつ十分御連絡をとつていただいて、少なくとも運輸委員会が試乗するときは、アピールができる、こういうものだということ

でひとつ御提示をいただきたい、こう思ひます。これは運輸大臣やつていただ

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど御質問がございまして、国民一般もこれ

については非常に関心を持つてゐるわけ

でございます。新幹線が開業した

場合にどういふかっこうになるか、運

転の安全の面、あるいは運賃の問題、

料金、非常に関心を持つてゐるわけ

でございます。運輸省といつたしまし

ても、なるだけ早い時期に、いまおつ

しやいましたように、八月の上旬とい

ふふなことをめどにいたしまして、

なるだけ早い時期に部内の作業を完了

して、一般に公表したいというふうに

考えております。

○委員長(米田正文君) 相澤君の先

どの試乗するといふ申し入れがありま

したが、その点については、理事会に

おいて相談をして、皆さんに結果を御

報告いたします。

○相澤重明君 それでは、いまの私の

委員長に対する要望については、委員

長理事打合会でおきめいただいて、御

通知いただきたい。

それから、先ほど申し上げた当初の

運賃計画については、先ほどの運賃、

料金の営業計画についてももちろんで

すが、国鉄職員の計画については、ひ

とつてできるだけ早く計画を御提示い

たきたい。そのことを資料として私は

要求をして、午後また小委員会がある

ようですから、私はきょうはこれで終

わりたいと思ひます。資料はいいで

すか。

○政府委員(廣瀬眞一君) なるだけ早

い時期に提出をいたします。

○委員長(米田正文君) 速記をとめ

て。

○委員長(米田正文君) 速記を起し

て。

暫時休憩をいたしましたして、午後再開

をいたします。

午後三時三十分休憩

午後二時十六分開会

○委員長(米田正文君) 休憩前に引き

続き委員会を開会いたします。

質疑を続行いたします。

○古田忠三郎君 午前中にも、安全輸

送確保について、同僚の相澤議員並び

に金丸議員等々の方々の質問がござい

まして、いかに新幹線が開業するにあ

つて安全が大事であるかということ

を、ただ単に乗務員の問題だけ取り上

げてみても大事であるかということ

を、如実に示したものと私は思ひます。

そこで、私は多少角度を変えて、こ

の問題を政府並びに国鉄のほうに質問

をいたしたいと思ひます。本来運輸大

臣がおいでにならなければならぬ。関

係もございまして、衆議院の

本会議が開会されておる模様でござい

ますので、私はあとでその関係について

は運輸大臣がおいでになつてから伺

いたい、こう考えておりますから、関係

の方々もそのようなつもりでお答え願

いたい、こう考えます。

提案理由を見てまいりますと、大体

六項目に分かれて、しかも鉄道営業法

に規制してないものを今回特別立法

として規制をしていく、こういうこと

になつてゐるやうに伺ひます。しか

も、こういう措置をとることによつて

列車運行の安全の確保をするのであ

る、万全が期せられる、こう書かれて

ありますから、この法律の中に流れて

おります一貫の思想というのは、私は

このあとと具体的に書かれてありま

す、第一に東海道新幹線の用に供する

自動列車制御設備等の運行保安設備

を、第二に、その他機能をそこの行為

あるいは第二に、これらの運行保安設

備をみだりに操作する行為、第三にこ

れらの運行保安設備を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

機能をそこの行為を損傷し、その他

ことも必要であらうけれども、国鉄の安全というものは基本的には、そのことのみではなくして、本質的に別なものがあるのではないかと。特に今度の場合は、東海道の新幹線というものは非常に高速度で走行するために、重大な何か結果が発生するおそれがあるのと、こう申されておりました、ただいま申し上げましたような営業法に規制してない六つの問題を処罰をしていく、これで万全だと、こう書かれてあります。ですから、私はこのことだけで万全であるかどうかという、残念ながら私はそうではないと言わざるを得ない。ということは、先ほど申し上げましたように、基本の問題としては、本質的にこういうところに私は本質があるとは思っていない。一つ意見を申し上げますれば、午前中にも石原常務理事から、それぞれの設備なり、施設なり、あるいは機械について保安度の説明がございましたが、私どもとしては、やはり基本となる考え方というものは、高速度に適應した諸施設をまず第一に完備をしていかなければならぬのではないかと、そのことがより重要ではないか、こう思うので、どうもこの提案理由の説明を見ますと、ただ単にこれは営業法に規制していない関係の部分を規制して処罰をしていくというふうなことになるのでありますから、重ねて申し上げますけれども、処罰法に変わってきているのではないかと、こう思うので、つまりこの法律を制定せんとした考え方をひとつお聞かせを願いたい、こう考えます。

○政府委員(廣瀬眞一君) この法律を提出いたしました基本的な考え方というところでございますが、東海道新幹線は時速二百キロメートルという世界的に非常に高い速度で運転されて、従来の鉄道と比較いたしました非常に違った特殊性を持っていることは御承知のとおりでございます。第一に、非常に高速度であるために、運転方式が在来線とは全く異なっております。たとえて申し上げますれば、現在東海道を走っております「こだま」クラスの最高時速は百十キロでございますが、これに對しまして約二倍の時速二百キロメートルという高速度で、したがって、たとえれば例を非常ブレーキにとりましても、「こだま」の約五倍の二キロメートルが必要であるということになっております。まあ運転方式を申し上げます、在来線は運転士が信号機と進路の状態を肉眼で確認をして運行させるという運転方式でございますが、この間ごろにいたございましたように、新幹線におきましては、自動列車制御設備等、この一連の運行保安設備によりまして列車を運行させる新方式を採用しております。それから特殊性の第二は、万が一事故が起きた場合を想定いたしますと、被害がきわめて大きくなるということが考えられるのであります。そういったことから、この特殊性にかんがみまして、列車の運行の安全を確保するために、保安設備といましては、自動列車制御設備——ATC、それから列車集中制御設備——CTC等のすぐれた技術的な設備を採用しております。また運転士の教育等の面におきまして、モデル線区におきまして、高速度に適應いたしました医学的あるいは先ほどの心理学的なテストを経ました最も適應した乗務員に對しまして最高の訓練を施してお

ります。また、施設面におきましては、全線にわたって道路と鉄道との立体交差をすることによりまして踏切事故は絶無である。また、線路内への立ち入り、物件の落下等を防止するために、必要な箇所には厳重な防護さく等を設置しております。なお、風水害等の天災の防止の面につきましても、在来線におきまして各種の経路からかんがみまして、路盤、橋梁等を風水害に對しまして十分な設備をするのと同時に、沿線の必要な箇所には風速計を設け、あるいは風速が一定限度を越えたら運転停止等の措置等を考へております。要するに、以上いろいろ具体的に申し上げましたように、人の面あるいは設備の面で考えられるあらゆる施策を施しておるわけでございますが、このよきなあらゆる措置を講じましてあるて行なわれまます列車の運行の安全を妨げる行為につきましては、先ほど申し上げました新幹線の特殊性にかんがみまして、万が一そういうことが行なわれまますと重大な結果を生ずるといふふうに予測されますので、万全を期するために、ただいま御審議を願っておりますこの法案を提出しておるわけでございます。要するに、人の面あるいは施設の面で考えられますあらゆる方策を講じておるわけでございますが、あえて万一一ついろいろこの特例法による罰則によりましては、そういった事柄が起きないよう、予防的措置を講じたいというふうな考へておるわけでございます。

○吉田忠三郎君 鉄監局長の答弁で、あらゆる設備の關係あるいは人の關係で考えられる点は最高度で考へているということ、そうした御心配はないという意味の答弁なんです、私はそれを否定しているわけではないです。たとえば路盤にしても、あるいは信号にしても、あるいは線路の保守体制にしても、全、国鉄が在来線と違つて新しい方式なり新しい諸設備をしたということ、私は、私もそれぞれの現場を見てある程度承知しておりますから、そういうことを私は否定していません。ですから、そういう具体的な問題についてはあとあと質問することにいたしますけれども、そういうことではなくて、そういうことをあなたたは完ぺきにされたから、あとより万全を期するために、営業法にない關係のものを罰則規定を設けて——しかも明治三十三年にできた法律ですから、料金が十円などというものは、これはまさにいまの貨幣価値から見ても何もならないもので、それから、そういうものを、たとえば罰金五万円であるとか、あるいは刑量で万全を期する、こういうふうな意味のことだと思ふのです。ですから、私も、私は、そういうことのみしても、国鉄の今度の場合を含め、在来線の場合も含めて、安全輸送確保という見地に立つと、多少のものは許してやせぬかと氣になつて聞いているのです。もう少し具体的に申し上げますれば、新幹線ができたからといって、これだけについて特別な法律を制定するというようなことは、たびたびこの委員会でも関連質問されたようにだけれども、現在でございます鉄道営業法であるとか、あるいは刑事訴訟法であるとか、あるいはほかと範圍を広げてまいりますと、破防法という法律もござりますか

ら、こういう法律がござりまするの、その体系上からも、私は多少問題があるんじゃないか。ある意味においては誤りがあるのではないかと。つまり、安全というものは、その安全の度合いによつて、危険率であるとかあるいは危険の度合いによつてそれぞれ個々の法律を制定しなければならぬという結果論になりやせぬか、こういう法律をつくることによつてですね。ですから、そういう立論的な根拠に立つてまいりますれば、これはとつてもない話を私はしますけれども、危険度とあるいは危険率から見ますれば、確かに東海道の新幹線を超える列車は時速二百キロの高速度で走りますから、これはまあその現場を見ようと思ひ、人間の常識としてかなり危険度の高いということでは了解できると思ふ。できると思ふが、ではしからば、今日一分間ないしあるいは三分見当ぐらいで運転している国電のごときは一体どうなるのか。あるいは、だんだん文明が進みつつある段階ですから、それぞれの乗りものはすべてスピード・アップされていくという傾向は、これは何人も否定できないと思ふ。そういう場合に、今度のような新幹線ができたかといつて特別な法律をつくるということになりますれば、一つの例だけれども、国電關係の特別な法律を制定しなければならぬとか、あるいは山陽線なればならぬとか、あるいはまた東北本線の特別な法律をつくらなければならぬ、こういうふうなことになるので、私は思ふのです。ですから、そういう法律を分類していくということは、法律論からいって、法律の体系からい

て、現在ある法律とは非常に矛盾して
くではないか。この法律のよしあし
は別です。新幹線ができたからと
いってこの法律を特別につくると
いうものか。考え方です。こういうこ
とになりはせぬかという気がするので
す。私はむしろ、国鉄の安全を確保す
るというところであるならば、総合的
に、在来線を含めて全般的に問題を検
討して、営業法にないとするならば、
営業法を改正をする。しかも明治三十
三年に制定された法律ですから、前の
委員会でもいろいろこれは各委員から
質問されたように、材料にしても、あ
るいはそれ以外の条文にしても、今日
的な国鉄の段階から見れば、多々
問題があるわけですし、しかも加えて
ILO条約が批准されるされないとい
う問題はさることながら、今国会に
そういう問題がすでに提案をされて、
国内法の改正とともに、将来国鉄は營
業法を改正しなければならぬという方
向にあることは間違いないと思う。先
般の委員会でもあなたが答弁したよ
うに、その関係の調査会なりあるいは
審議会等でも申し上げようか、
そういうところでいま種々検討を加
え、あるいは議論していると思うので
すよ。ですから、いま申し上げたよう
な考え方に基づけば、当然鉄道営業法と
いうものを改正して、新幹線だけでな
くして、総合的に、前に一つの例を申
し上げたように、全般の国鉄というも
のの輸送の安全確保をするような法律
体系にするのが至当ではないか、私は
こう思うがゆえに、最初の第一回でそ
の考え方を聞いたのです。こういう点
で、鉄監局長なり、あるいは国鉄の副
総裁、あるいは石原常務理事でもけっ

こうですが、ひとつその基本の考え方
をお聞かせ願いたいと思います。
○政府委員(廣瀬真一君) ただいまの
お尋ね、まことにどうも御質問
だと考えております。私もいろいろ
考えたのですが、いま先生
も御指摘になりましたように、刑法と
の関係、あるいは鉄道営業法との関係
をどうするかというお尋ねかと存じま
す。さらにはまた、現在の鉄道の保安
の確保が十分であるかどうかというよ
うなことも存じます。刑法には、妨
害行為に關連いたしました、往來危険
罪あるいは器物損壊罪というものをご
ざいます。また鉄道営業法にも各種の
規定がございますが、私もどうして
て鉄道営業法と別個の法体系としてそ
の特例法を提出しておるかというお尋
ねかと存じます。まさに仰せのとおり
に、ここが非常に問題でございます。
この理由をいたしましては、新幹線
は、先ほど述べましたように、在来鉄
道に比べて非常に高速であるとい
うことによりまして、いわばやや質的
に異なっておるのではないかと、この
え方をしております。それにまた開
業を本年の十月一日というふうに目
前に控えておりますので、特に非常に高
速であつて、在来鉄道と比べまして
やや質的に異なる、それから営業の開
始を十月一日に控えておつて非常に緊
急を要するということから、この特例
法を御提案をしておるわけございま
す。しからば在来鉄道については鉄道
営業法で十分であるかどうかというこ
とでございますが、この点は私は非常
に問題があると考えております。と申
しますのは、御承知のように、鉄道營
業法の制定というものは非常に古いわ

けでございます。現在の非常に発達
した鉄道輸送という点から申しまして
も不備な点がたくさんございます。し
たが、時代に応じて改定する
は、時代に即応いたしました改定する
要があるというふうに考えておりました
で、これは、罰則のみならず、全般的
でございます。それで、現在、政府に
おきましては、鉄道営業法の全面改正
を目下検討中でございます。臨時鉄
道法制調査会という運輸省の付属機関
を設けまして、ここで、有力な学識経
験者にお集まり願ひまして、慎重にた
だいま検討中でございます。この結
論は、現在の作業では、本年度一ぱい
はかかるというふうに考えておりま
す。発足いたしましたから大体二年
年でこの結論を出そうとしておるわけ
でございます。この十月一日には
ちよつと間に合いかねるということに
ございます。鉄道営業法とは一応別個
に、新幹線に限りまして、先ほど先生
も御指摘になりましたような、大体六
項目につきまして特別な罰則を設けた
というふうなことを考えておるわけ
でございます。まあ法体系という点から
いいます。さらには再検討する必要が
生じてまいるかもしませんが、現在の段階
では、新幹線の特異性にかんがみまし
て、緊急に必要な最小限の罰則を整
備したいというふうに考えておるわけ
でございます。なお、このような考え
方は、たとえば道路交通にいたしまし
ても、道路法に罰則規定がございま
す。高速自動車国道法にもまた高速自
動車国道の特異性にかんがみまして罰
則を規定しておるというよりな立法例
もございますので、一応鉄道営業法と
は別個に、新幹線の運行の安全を確保

するために、罰則規定をぜひ御制定願
ひたいというふうに考えておるわけ
でございます。
○吉田忠三郎君 鉄監局長の答弁だ
が、後段に申された、営業法改正につ
いては、考えておるけれども、時期的
に十月の開業に間に合わない、である
から、法律を分類して、今度提案をし
てみると、こういう趣旨でございま
す。これは、ある程度私は、やむを得ない事
由ですから、理解できるわけです。で
すけれども、どうも答弁してゐる間に
それがちよつと変わつてですね、つま
り質的に在来線から見ても全く異なつ
ている、こうお答えですが、全く異なつ
ているのかというのをさして言つて
いるのか、よくわかりませんがね。と
にかく、二百キロの高速で走るとい
うことだけだと思ふのです。ですから、
それに対応するような諸設備を国鉄が
あらゆる技術研究所で研究をして施し
たというもので、それほど在来線とそ
れ以外に質的に異なつてゐるという点
は私はないと思ふのです。ですから、
いま道路の關係の一例をあげて、たと
えば高速道路の關係についてもこういう法
律が特殊性を認めてもらつたために制定
されておる、こう言つておられますけ
れども、これは道路は、例にあげまし
たけれども、鉄道の場合はどうかと思
ふのです。これは公道とか何とかで別
一つの企業を起こして新幹線を運営さ
せるということであれば、私はある程
度理解としては肯定せざるを得ない
と思ふけれども、本来の国鉄の業務の中
で、その一環として営業をされていく
ものでしょう。ですから、そういうも
のだとすれば、私は鉄道業務の中で安
全確保というものは新幹線だけではな

いと思ふ。いま鉄監局長が申されたよ
うに、質的に多少変わらうと、ある
いは機能、条件の相違はあつても、全
線に安全確保という問題は必要であ
る。これは何人も言を待たない私は理
論ではないかと思ふ。ところが、これは
新幹線だけ法律を分類するといふこ
とになれば、先ほどちよつと例に申
し上げたけれども、やがてたとえばそ
ういふことに僕は将来なり得ること
と思ふけれども、福岡から長崎なら長崎
までやはり二百キロぐらいで走る列車
を通すかも知れません。その場合
にもやっぱこれと類似した法律を分
類してつくらなければならぬというこ
とになります。それから、国民の要望
としていま盛んに唱へられて、それに
運輸省並びに国鉄当局がこたえるよ
うな施策として、青函のトンネルなら
トンネルをいま建設しようとしてゐるわ
けです。いまパイロット素速りして
るわけですから、これが完成した場合
にどうなるか。従来は海の上を船で貨
車航送で連絡をしておつた。あるいは
お客を青森と函館間輸送しておつた。
こういうものは、今度は全く質的に一
深さ百メートルにならぬか知らぬけれ
ども、質的に変わった輸送方法をとつて
業務を行なわなければならぬ、こうい
うことになりませんか。これも特殊性の
あるものだと思います。これも特殊性
があれば、そういう場合も、やっぱり法
律を分類して制定しなければならぬと
いうことになるのじゃないですか、そ
の理論からいくと。だから私は、そ
うではなくて、鉄道全般の安全確保の法
律としては完へきではない。明治三十
三年制定ですから、むしろ私はいまの
時点では欠ける面がたくさんあると思

るのです。思うが、一応安全確保の見地から鉄道営業法というものが制定されていることは間違いないわけですから、とりあえず新幹線の問題が、十月から営業開始しますから、当面の問題として出てくるのであるが、もしそれが必要であるとするならば、この法律の中で新幹線というものの特殊性を確立するように法改正することが私はたてまえてはならないかと思うのです。そうしてまた、先ほど例に申し上げたような福岡—長崎間でそういうものが将来できた、あるいは青函隧道ができたとして、そういう場合も一貫した鉄道営業法という法律の改正でよくはこと足りますし、その性格を強めていくことが筋道ではないか、法律論として、法律の体系としてそういうものではないか、こう僕は聞いているのです。どうですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) たいだいま吉田先生の御指摘になりましたのは、確かにそのいう考え方も非常にごもっともな点が多いかと存じます。私も鉄道営業法の改正でいいのではないかとこのう考え方をしておるわけですが、まず、先ほど申し上げましたように、鉄道営業法はたゞいま臨時鉄道法制調査会で検討中でございますので、まず十月の改正には間に合わないという技術的な問題があります。それから、立法論といたしまして、鉄道の運輸の安全を確保する、在来線も新幹線も含めまして全部一本にするという考え方もございまして、それから、先ほど申し上げましたように、在来線とは質的にかなり異なっておるということから、新幹線だけを一応把握いたしまして特別法をつくるという考え方もござ

いました。その辺は、どちらが適切であるかという議論はございますが、先ほど申し上げましたように、とりあえず十月の営業に間に合わせるということ。それから、鉄道営業法の改正が目下進行中であつて、急に間に合わせるわけにいかぬということでございます。東海道新幹線だけを把握いたしまして罰則を規定いたしたいと現在考えております。

なお、これは先の話になりますが、鉄道営業法の改正が結論を得ます時期になりました場合には、臨時鉄道法制調査会の学識経験者の方にも十分おはかりいたしまして、この新幹線の特例法と営業法の関係をいかに調整するつもりでおります。

○吉田忠三郎君 かなり突っ込んだ答弁になってきましたから、ここで私は重ねてお伺いしますけれども、さつぱらに言つて、今度の十月の営業開始までに、鉄道営業法を全面改正の方角をとつて、いま諸閣僚間でやつておるわけですね。臨時鉄道法制調査会というところでやつておるのだけれども、それは法制化までには間に合いません。このウエートが僕はかえつて大きいんじゃないかと思ふのです。だから、いわば暫定的な、暫定制度でも申し上げましようか、そういう考え方に立つて、とにかく十月の営業に、いまの鉄道営業法ではまだ不備であるし、しかも、もう一つは、あなたが答弁されたように、一朝事ある場合に、重大な、国の財産あるいはとうとう国民の生命を奪つていくというような問題があるわけだから、したがつて、その対応措置として、とりあ

ずは、営業法に欠ける部分の、私も私が見上げてきた六項目にわたる罰則だけを設けておきたい、こういう気持ちのほうで先行しているのじゃないかと僕は思うのですがね。それならそれで、すなわちそういうものの言い方を提議されれば、私も、間に合はぬものを間に合わせらつたつてこれではだめなのではないかと、その段階ではやむを得ぬものとして、中身を、できるだけ安全輸送を確保するという

ことは、一つには鉄道を扱つていく鉄道の使命でもあると同時に、国民全体の問題ですから、そう変な、私のほうはこの法律を扱う場合にいやがらせを言つてみたり、あるいはこじつけて物事を聞かぬなどというにはならない。ですから、むしろそういう、い

ま多少触れたけれども、そういうやはすなおな私は答弁をしてもらわれないと、どうもやはりこの法律の立論からして、これはびたつたことない。あわせて、現在の法律の体系からいつたつて、そういうことに矛盾が出てくるのではないかと、このことになつてくるので、すね。ですから、こういう点でひとつぜひ、いま言つたような事柄が重きになつてこの法律を制定せんとするならば、明らかに暫定的な性格が非常に強い、暫定的なにおいが強い、こういうことにならうと思ふので、たいだいま進行中の臨時鉄道法制調査会の中で、先ほど若干例に申し上げたようなものもろのこと等を勘案されて、この問題も含めて、今度の新幹線をも含めて、鉄道業務全般にわたつての安全確保についての見地から一つの方向を出す、できるものであればですね。鉄道営業法のおそらくは全面改正ということにな

るでしょう、明治三十三年ぐらいの法律ですから。そういう方向でひとつ検討してみることがあろうから、私は端的に言つて、前向きに検討していただきます、こう思ふのです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 私の気持ちも大体先生と同じようなことを考えておきまして、きわめてすなおに申ししますと、まあ立法論としてですね、なるべく一つの法体系にまとめるといふ考へ方、それからあるいは新幹線が特殊であるといふことで特例法でとらえるという考へ方、両方ございしますが、この辺の利害得失というものは、立法技術的にも十分検討しなくちゃいかぬといふふうに考えております。

それで、先ほど来申し上げておりますように、まあ時期を別といたしますれば、鉄道営業法の全面改正、これは罰則だけではございまして、罰則の中にも安全確保的なものとそうでないものとございしますが、そういうものを全面的にいま御審議を願つておるわけでございますが、ここで十分御検討願うというところはちろん必要でございますが、さつき申し上げましたように、時期の問題がございまして、それからあえて申せば、先ほど申し上げましたように、在来線と一応スピードの関係あるいは運転方式その他で非常に異なつておるというところもございしますので、特例法的な考へ方というものをとりまして、現在御審議を願つております。ただいま先生の御指摘になりました点は、これは十分今後検討しなくちゃいかぬ。臨時鉄道法制調査会におきまして、私も新幹線につきましては特例法を提出いたしました。しかし、この問題はあらためて臨時鉄道法

制調査会で鉄道営業法全体の検討の中に含めてさらに御審議を願うということを含めておりますので、まあ大体私も同じような考へ方、同じような問題点を持つておるわけでございます。

○吉田忠三郎君 私の考へておる方向で鉄監局長努力すると思ひますから、これ以上、この立法論ですね、申し上げようと思ひません。

ただ、午前中にも多少—多少というより、かなり同僚の相澤委員から質問されて問題になりました人の関係でございましてね。副総裁にお伺いをいたします。で、午前中も、災害の場合、まあこの場合は非常時の場合ですね、それから異常時の場合等を考へて、いろいろ人の配置についても処置をしておる、こういうまあお答えがあつたわけですね。で、前の委員会では、私はこの要員関係の配置についてもどうなつてくるか、まことに簡単な資料が出て、支社全体として四千四百四十名、こういう資料が出てきました。このトータルの数についてどうも私言おうと思ひませんが、どうも午前中副総裁の答弁では、機関士の一人乗務について、も、当分は何か電気関係の保守関係あるいは車両全体の保守関係だと思ひますけれども、そういうものをあわせて運転にお手伝いのできるような形で乗務させる、おそらくや最前部に乗るであらう、こういうお答えがございしたね。どうも私はそこあたりが心配になつてくるのです。で、確かに新幹線の今度の車両というのは、技術的に、あるいは工学的にも世界最高の水準をいくものだと思いますけれども、今日このより以上高性能を持つ飛行機

などにしても、機長のほかに副操縦士を置いて、一朝いまして上げたような場合には、機長をアドバイスをして安全運航を確保すると同時に、乗客の安全感及び信頼感を得るようになっていすね。それから、きのうの小委員会でもいろいろ議論いたしましたけれども、船舶の関係においては、今日百トン以上くらいのは、それは小型船で、よ、こんなものは、そんなものにして、船長のほかに一等航海士を置かなくちやならないという事は法律でもすでに規制されておりますが、あるいは機関長のほかにそれ以下副機関長も置くとかいうことも規制されております。ところが、国鉄の今度やらんとする、こういう初めてのことはさることながら、いくらりつばな機械を備えつけたにしても、あるいは学問上あるいは工学上どうこうというりつばな答えができたとしても、異常時あるいは非常時という、人間の能力で予測のできない災害というものは、私は断じてないという事は言い切れないと思う。あると思うのです。そういう場合に、一人で、運行できるのであるという学問上結論に達したからといって、そのことによって直ちに一人乗務さしていいかどうかという、必ずしも国民感情からいって、そのことによって国鉄を信頼するかどうかという、私はそれほど国鉄にはまだ、最近の事故が非常に起こっている関係上であらうと思ひますけれども、信頼感はないと思う。ですから、こういう点をお考えになつていかうことなんです。特に、長年の長い経験でございすけれども、午前の委員会でも金丸委員から、いろいろ人間の能力とい

ますか、身体といひますか、そういう事柄をとらえてお尋ねがあつたようだけれども、てんかんとか何とかがという副總裁が答弁した限りのものは、採用時であるとか何かの場合には直ちに発見されませんから、それは解消できたとしても、どこかの線区でございすけれども、私はちよつと忘れてしまつて記憶が、私はいませんけれども、レギュレーターを握つて運転士が心臓麻痺ではつたり倒れた、こういうことはあり得るし、あつたです。そういうことであるのです。それは、前もつて身体の定期検査をやるとか何とかやつてみても、予測のつかないことですよ。しかも、人間の心理作用といひますか、神経の度合いといひますか、脳髓を割つて見るわけじゃないのですから、これはできない。そういう問題、かなりやつぱり国鉄はある。しかも、今度二百キロという高スピードで走つていくときに、ここには「人間工学的検討の結果二人乗務とする」という断定語を使つておられますが、「人間工学的検討」といふのはどういふ検討かよくわかりませんけれどもね。たとえば、私は、そういうかりに事件が起きたとすれば、この提案理由にもございすように、大問題になると思うのです。なつてから、相澤委員も申したように、副總裁が、その事態が起きてから国民に向かつて、テレビで、「まことに国鉄の経営者として遺憾にたえせん」などと言つてみて、これは始めからぬことすわね。ですから、これは確かに、企業性を追求するとすれば、要員の問題はかなり企業性の中で占めるウェイトといふものは大きいのですから、十分経営者とし

てはそのところは頭に描きつつそばんをはじくべきだと思ひますが、こういう新しい仕事、しかも歴史的な仕事をする場合に、企業性のみを追求するといふことがはたしていいかどうかといふことを非常に私は心配する一人なんです。特に、先般の青函の新造船の問題のときにも、こういう問題がございまして、私どもは晴海の埠頭で新造船を見学していただきました。それぞれの説明を聞きますと、今日この新幹線のこの法律を審議していると同じように、まことに心配のない、しかもモーターコントロールで全部、機関部と運転部、操船するほうの側と、何となく欠かなく連絡がとれるようになって、無線設備においても申し分ない、そういう説明をわれわれは受けました。受けて、さてその説明どおり、あるいは顔面どおり、あるいは国鉄がいろいろ試験をやつた結果に基づく資料等々によつてしからば運航されているかどうかといふ、そういうやないで、副總裁も知つておられるように、かなりすでにこの青函の津軽丸にしても、もう問題があるわけですね。問題が出てきておられます。そのようにして、必ずや私は、この新幹線の車両についても、学問上、あるいは統計上、あるいは試験的な結果からいって、万々間違ひないと言つても、機械ですから、そういう問題が起きてくると思うのです。午前中も、石原常務理事の説明を聞いておられますと、たとえば電波関係にしても、三つのうち二つが必ず作用をするといふことになつておられますから、間違ひございせん、心配ありません、こつ言つておられますけれども、たとえば災害時の、あの線路上に落雷

一つあつたとしてみますと、全部そういう問題は破壊されるわけですからね。電波はどこで発信されて、受けるほうは故障ないとしても、そういう点については一瞬にして、計画なり、考へ方なり、あるいは資料なりといふものは、これはもう物の用に立たないと思ひます。そういう場合だつてあり得るわけですね。ですから、そういうときに、一人の運転士だけではなかつて、必ずや関係の者に連絡をするとか、あるいは臨機応変の措置をとるとか、あるいはさきに言つたように、一人の運転士が健康上、あるいは身体の不調を来たすといふようなときには、直ちにかわつてやるというふうな、つまり予防の意味を含めて、

〔委員長退席、理事谷口慶吉君着席〕

私は、絶対二人は必要ではないか、こつ思ふのです。こついう点どうお考えになつておるか。午前中話したように、ただ保守要員のために置くといふことでは、私は釈然としないので、重ねてお伺ひしておきたいと思ひます。

○説明員（磯崎敬君） ただいまの御質問、午前中に相澤先生の御質問にお答えいたしました。重ねてお答え申し上げます。

確かに世界で初めての高スピードの鉄道でございす。これを私どものあらゆる技術で、安全の角度から見ても、絶対に間違ひのないようにするべく、いろいろ研究もして、今日まで至つておるわけでありす。やはり、先ほど大臣も申されましたとおり、機械を動かすのは人間でございす。あるいは、その他天災的な自然現象でもつて、い

ろいろ機械に障害がないとは限らない。しかし、それらについては、あらゆる角度から検討して、一〇〇％事故のないような研究をいたしておりますが、ただ、船、飛行機等と違ひまして、鉄道の場合には、いわゆるオペレーターと申しますか、純粹に運転だけに従事する人間で現在やつておるわけが、機長といふものが絶対の権限を持つておられます。船は船長が持つておられますが、鉄道では機関士と車掌が多少職務を分担してやるかつこうになつております。機長なり船長なりの制度をしてないといふ形になつております。現在の機関士といふのは、とにかく運転士は、動かす仕事——オペレーターの立場に立つておるわけがございす。したがつて、現在の新幹線の車両でございすれば、オペレーターの見地から見れば、これは一人でも十分だと、作業量としまして、それから前方注視の関係からしまして、踏切等の関係からしまして、この点は、石原理事から申し上げましたように、オペレーターといふことは、作業的には一人でも十分だといふことが言えると思ひます。しかしながら、いま申しましたとおり、いままで国鉄には乗せておりませんでしたが、いわゆる船で申しますと、機関士の系統と申しますか、機関長の系統と申しますか、エンジン、そちらのほうの系統の人間は、いままで鉄道ではそれ専門には乗せていなかったわけですね。こつことは、わりあいに機械が単純であるし、地上どこでもとまつてすぐ整備ができるということ、いままでの——これは世界各國をうでございす、鉄道の歴史を見ま

す。いつかの委員会でも私が蛇足でありましたけれども申し上げました事柄でございますが、運輸調査でたしか鹿児島へ行つたときでしたか、ある宿屋の女中さんは、「どうも鉄道というのは事故が多くて心配で乗れない。」で、私は統計的に、「おねえさん、そんなことを言うけれども、飛行機の事故率というものと鉄道の事故率というものはこんなに差がある、鉄道というのはより安全なんだ」と言うと、「いやそんなことない、飛行機のはうが安全だ」、こう盛んに主張しているところから見ても、そのことによつて律するわけにもまいりませんよ。まいりませんけれども、いつも国民の頭の中にある鉄道事故というものの概念というものは、かなり従前から見て、昔は鉄道は事故がないと思つていたけれども、最近は事故が多い、危険だ、こういうところにあるのではないかと思うのですね。ですから、確かに人一人雇うということになりますと、企業性から見て、かなり経営面に及ぼす影響は多いわけですし、当然これは、そういう点をそろばんにはじかなくちゃならぬとは思いますが、私は、この段階まできましたならば、自分の間は、そういうものは度外視して、とにかくもう、ここにも書いてありますように、ありとあらゆる人間の能力をしぼって策を施して、安全というものの万全をとつてやらなければならぬじゃないか、こう思うがゆえに、多少午前中にも相澤委員から話されましたが、重ねてお尋ねしたわけです。ぜひそういう方向へ努力願いたいと思います。

○説明員（磯崎敬君） ただいまの吉田先生のお話は、全く私も同感でございます。

まして、現在国鉄、私も自身でも、やはり友だちあたりから、はたして安全かと聞かれるぐらいのことはよく耳にいたしまして、これじゃ非常に困るという気持ちになっております。しかし、何といつても、こういう国鉄が少しあふないというより国民的な不安があることも事実でございます。この点も新幹線の問題でさらに心配を深めることは絶対に避けなければならぬと思ひますので、十分たゞいまの御注意の点は肝に銘じてやつてまいりたいと思ひます。

それから、先ほどちょっと私のことが足りなかつたところで、運転士の仕事は単純だといふふうに申し上げたとすれば、これは間違いでありまして、作業量としては非常に少ないと申したのであります。仕事の内容は相当な高度なものだといふふうに私は考へております。

○吉田忠三郎君 その点は了解いたしました。ただ、オペレーターの存在といふのは、単純作業になるのじゃないかと思ひます。ことばそのものに意味があるわけはないのですから、ことばのやりとりは私は誤解しませんから、了承してください。

次に、大体先般来基本的なことを聞いてきましたから、法文そのものの中身で若干具体的にお尋ねしておきたいと思ひます。法案そのものはわずかに四カ条ですから、まことに簡単なものでございます。それだけに、立法のほうは私もよくわかりませうけれども、かなり抽象的な文章になっているように思ひますので、そういう点を含めてお尋ねをいたしたいと思ひます。

第一は、法律の第二条でございます。第二条の一項に「安全を確保するための設備を損壊し、」あるいは「機能をそのなり行爲をした者」などの条文が掲げられてございます。で、これは、この関係の相違はあつても、私は先ほども若干触れましたが、今日の営業法の範囲で処理できないことはないのでないか、こう思ひます。特別の法律を制定しなくても、これもまた先ほど鉄監局長が申されたように、刑法上明らかなものは刑法で明文化しておりますから、そういう点で、その刑法の条項を適用、活用すればことが足りるのじゃないか。で、具体的に、運行の保安設備を損壊したりした者についてはかくかくしかじかという条文になつておりますから、もしそういう運行保安設備を損壊したといううな者は、刑法の中に明らかに損壊罪といふものが明文化されております。ですから、そういう点で始末がつくのではないかと。

それからもう一つは、——あとあと聞こうと思ひましたが、立つたついでです。から何つておきますけれども、「線路内にみだりに立ち入つた者」と——みだりといふのは、書いて字のごとくにみだりといふのかしらんが、何回くらいで「みだり」といふのか、こういう点でも抽象的であるし、それがおそくやばり集団であるとか何とかといふこと等も想定されたい想像されて「みだり」といふことばになつておるとすれば、威力業務妨害罪という法律がすでに成立されておりますので、そういう点でできるのじゃないか。しかも、今日鉄道には公安官の職制ができて、それぞれの諸規定がござりまするけれど

も、約百年に近い間鉄道が敷設せられて、自來鉄道関係の犯罪といふものは、ほとんど一般刑法を適用してきつた。それから、それ以外には鉄道営業法を適用してつたわけですから、この程度ならば、先ほど言つたように、罰条の若干の相違はある——相違はあるけれども、こういう中で運用ができるのじゃないかと具体的に思ひます。このあたりはどう考へてゐるのか。

○政府委員(廣瀬貞一君) たゞいまの御質問、大点三つだと思ひます。まず第一が刑法の条文との関係、それから鉄道営業法——主として三十六条等がござりまする——との関係、それから「みだり」といふことになることか第三点だと思ひます。

まず第一に、第三条の罪と刑法との関係でございます。刑法には器物損壊罪と往來危険罪とござりますが、運行保安設備の損壊は、構成要件といつたしましては、本項の罪と——本項と申しますのは、二条第一項でござりますが、二条第一項の罪と刑法の器物損壊罪に該当いたしますが、この場合の兩者の關係は、法上競合といふ關係になりまして、器物損壊罪の規定の適用は排除されまして、二条第一項の本項の規定が適用になるわけでございます。この二条第一項は、運行保安設備の損壊は、設備の財産的な価値のほか、列車運行の危険と密接な關係があるといふことから、これを処罰対象とするものでござりまする。往來危険罪のごとく——往來危険罪の場合には具体的な危険に関する認識を必要としておりますが、この二条第一項の罪は具体的な危険の認識を必要としていないといふ点が異なつております。なお、運

行保安設備の損壊にあたりまして、後者に具体的な危険の発生に關する認識がありまふ場合には、兩者の關係は法上競合の關係でござりまする。本項の罪は往來危険罪に吸収されて、往來危険罪のみが成立するわけでございます。後者が具体的な危険といふことを予想して行なつた場合には、二条第一項は往來危険罪に吸収されてしまふ。したがつて、往來危険罪が成立するといふことでござりまする。

それから第二点、二条第一項と鉄道営業法三十六条との關係でございますが、これは新幹線には自動列車制御設備等の運行保安設備が設けられておりますが、鉄道営業法では——これは古い法律でござりまするので、信号機の改ざん、あるいは損壊とか、撤去といふことのみを罰則の処罰の対象としております。したがつて、二条第一項のような、新しい列車自動制御設備であるとか、列車集中制御設備、その他高度な保安施設といふものは、営業法の三十六条では予想してないわけでございます。

それから第三点の、「みだりに操作」の「みだり」といふことになることかといふことでござりますが、運行保安設備を操作する資格及び権限のない者が操作をする場合にはもちろん、資格権限がある場合でござりまして、所定の運転指示によらず、あるいはその設備の使用目的に従つた方法によらないで操作すること、は、「みだりに操作」といふことになるわけでございます。

○吉田忠三郎君 大体鉄監局長の一項の解釈については、ややわかつてまいりました。

そこで、二条の三項のほうにこれまた移つてお伺ひしますけれども、二条の三項はどうか漠然とした規定だと私は思ふ。「そこなうおそれのある行為」と、こう二条ではあるのですね。私は立法論からいつても、一つのいい例は、参照条文の中で鉄道営業法といふことで出ておりますが、第三章の「旅客及公衆」といふところに「鉄道係員ノ許諾ヲ受ケシテ左ノ所爲ヲ爲シタル者ハ五十圓以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス」といふことで、ずつと具体例が出てゐる。具体的な罰則規定が出てゐる。これがほんとうの法律といふものだと思ひます。ところが、この二条の三項、「そこなうおそれのある行為」、これは一体どういふ行為かといふ疑問です。そのものが漠然としておりますから、ですから私も、これもその心配がないとお答へになればそれまでのことかもしれませんが、特に犯罪の予防に名をかりて乱用する危険なしと思ひます。そのところでぜひお聞かせをいたしたいと思ひます。明快な私は答弁を求めたいと思ひますけれども、たとえば、かつて鉄道の公安職員の職務を規定した法律がございましたね。この法律の制定するときの質疑でも、いろいろなその法文の内容を心配されて質疑がかわされて、政府も答弁され、なおかつ心配であるからといつて附帯決議などもつけられてゐることは、御承知のとおりだと思ひます。ところが、今日この法律が施行されて実施の段階になつてきますと、そういう国会論議、あるいは国会の附帯決議、あるいは当時それぞれの省庁の答弁された幹部の方々の考へ方がややつともする

行保安設備の損壊にあたりまして、後者に具体的な危険の発生に關する認識がありまふ場合には、兩者の關係は法上競合の關係でござりまする。本項の罪は往來危険罪に吸収されて、往來危険罪のみが成立するわけでございます。後者が具体的な危険といふことを予想して行なつた場合には、二条第一項は往來危険罪に吸収されてしまふ。したがつて、往來危険罪が成立するといふことでござりまする。

と無視されて、労働組合運動を弾圧したり、あるいは労働運動に介入してきたり、先般の運輸委員会問題に於いては、青函鉄道局で行なわれた連絡船の労使紛争のいさかいの場合においても、何ら問題ないにもかかわらず、道内からとほりもない公安官を動員して有形無形の威圧を加えるような行為をやっている。こういう事例が実績としていまあるわけですから、しかも、その場合の本文を見ても、いま言ったような、まことに漠然とした抽象的な文章になっているところを乱用をしているというくらいが明らかになっているんです。ですから、一つに、私は法律の立法論として、一体こういう漠然たる抽象的な法文でいいかどうかというところにまず疑問があるし、第二には、こういう漠然たる法律を認めたとすれば、いま申し上げた例について立案者はどうお考えになったかということと第二に聞かせていただきたいと思ひます。

○政府委員(廣瀬眞一君) 第三項の問題でございますが、ここには「損傷」、あるいは「損壊」、それから「機能」をそこなりおそれのある行為」というようなことばが使つてございまして、また「損壊」とはどのようなことかと申しますと、これは物を有形的に変更することによりまして物の本来の用を失なわせることを申します。「損傷」とは、その程度の低いものでございまして、損壊には至りませんが、やや程度の低いもの、例をあげれば、電線のケーブルを切断するというのは、これは損壊でございしますが、雨水等が浸入する程度に穴をあけ、あるいはその被覆を取り除くと

いうのは、損傷でございまして。これは程度の差でございまして。それからその次の「機能」をそこなりおそれのある行為」ということでございまして、これは物の用を直ちに失わせる行為でございまして、そのおそれのある行為ということとございまして、まあ例を申せば、この前の試乗でございまして、線路上にございまして、アンテナから電磁波を受ける地上子、アンテナがございまして、この上に小さな金属片を置く等の行為、これは「損傷」、「損壊」ではございせんが、これによりまして地上子は走行中の列車の発する電磁波を正しく受けられなくなるおそれがございますので、こういったものは「機能」をそこなりおそれのある行為」というふうに解釈をいたしております。こういった用語例はほかにもございまして、航空法の五十三条で「機能」をそこなりおそれのある」というのがございまして、それから道路法の四十三条にも「道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」というふうに、他にも立法例がございまして、そこで損壊、損傷等を行なうおそれのある行為ということを一応明確に書き分けておるわけでございます。

それから、これらの法律は、あくまでも、東海道の新幹線の列車の高速性にかんがみまして、その列車の運行の安全を妨げる行為として規定しておるものでございまして、特に労働運動等とは関係は全く私どもは考えておらないわけでございます。

○吉田忠三郎君 どうも法律の講義みたいになりましたけれども、これはそういう条文ですから、あえて聞いて、また答えてもらふということにならざるを得ない。そこで鉄監局長、いまのあなたの答弁で、損壊する行為であるとか、器物棄損の行為であるとか何とかという解釈論はわかりませんが、ただ問題は、この法律の中で「おそれのある行為」なんですね。実行行為として、たとえばスイッチにさわつたということとであれば、これは実行行為ですか、直ちに条項を、解釈は成り立つけれども、その辺にどうらうしている者について、おそれがあるということの解釈をすれば、そういうことになるのです。この法律を制定するにあたり、立案者の精神をくみ取れば、なるのですよ。だから、ばく然としているので、乱用のおそれが——これは、ここにもありますように、乱用のおそれのある行為的なこれは法律なんです。こういう点をどう見るのか。もとよりそのあとに、線路内にみだりに立ち入ることは禁じられておる法律があると思いますけれども、私なら私が運輸事情の調査ということで構内に入つていって、どこに何があるかわからぬけれども、その辺をうろろしておつても、「おそれのある行為」だと、公安官が来て「君ちよつとこい」というような、そういうことになる、そういう危険性を持つておる、そういう解釈ができるような法文になつておる。これはどうですか。ですから、もう少し具体的に申し上げます。ないならない、そういう意図があるならあると、はつきり言つてもらへばいいのですがね。新幹線の改良をしていく場合に、四千五百人近い人々が在来線からそれぞれ適材適所によつて求められて、それぞれ配置につくと思ふのですよ。その場

合に、法律に基づいて現在もあるものでございましてけれども、労働組合団体といふものがございましてね。聞くところによりまして、何かそういうものを独断的なものとしてつくるとか、あるいはそれでないといふようなことが、いろいろ流布されておりますけれども、そういうことは別問題として、そういう関係の諸君は、やはりその目的追求のためにいろいろオルグをしたり、構内を歩いて作業中の者と話し合つたりする場合が多々あるのですよ。そういう場合に、石原理事が説明したように、電柱に警報用のスイッチが備えつけられていて、そういうところをうろろしておつても、これはひつかけようと思へば、その公安官なら公安官の判断、考案方によつてひつかけることができるとです。実行行為を行なわなかつたて、やるのじゃなからうか。おそれがある、こういうことでやられるのです、この法律は。こういう点、非常に、従来してこの国鉄の公安官の諸君がやつてきた行為なんです。そういうことを私どもも体験、経験してきていただけに、こういう抽象的なばく然たる法律では、私は非常に心配が多いものだから、聞いていますのですよ。現実問題として、これ以上明らかになつておるものでさへ、ひつかけてくるわけですから、これはどちらにもとられる法文なんです。こういう点、鉄監局長どうお考えになりますか。

○政府委員(廣瀬眞一君) ただいまのお尋ね、第二条の関係でございまして、第二条の第一項の「損壊」という行為、それから第三項の「損傷」、それから「おそれのある行為」、これはそれぞれ関連した概念でございまして、「損

壊」、「損傷」、「おそれのある行為」というふうに一貫して把握する必要があるものであります。それで、「おそれのある行為」ということは、結局「損壊」、「損傷」という有形的なことではなくて、無形的に、さつき例をあげて申し上げましたが、直ちに物の用を失なわせる行為でございせんが、「おそれのある行為」ということで、先ほど例をあげました地上子に金属片を置く等の行為ということをお考えおるわけでございます。それから「おそれのある行為」というのは、やはりこれは意思が必要でございまして。犯意と申しますか、意思が必要でございまして、ただうろろしているというのには意思がないということになりまして、この本法の適用にはならない。なお、この法律が全部、ちよつと先走るかもしれせんが、過失犯は処罰しないことになつております。

○吉田忠三郎君 過失犯は処罰しないということですが、その点は明確になりましたがね。あまり私はこういうことで長い時間とつて申し上げたくないのだけれども、どうもどの条項もばく然としているのですよ。たとえば、三条の一項を見ても、そういうことが言えると思ひます。三条は、「次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。」「一、列車の運行の妨害となるような方法で、みだりに、物件を東海道新幹線鉄道の線路」——カッコして何々と書いてある。これはやや具体的に、そうして今度は「又はこれに類する行為をした者」、こうなつていふのです。本来法律といふものは、「類する行為」といふものは一体どういふこと

なのか、こういうことを法律である限り内容を明確に私は記載しなければならぬと思ふんですが、たとえば刑法を見てもそうだし、あるいは民法を見てもそういうことが列記されておらず、鉄道営業法だって、何をやらばこういう罰則がありますよ、それが発展してこうなればこうなりますよ、この場合だって第一号のほうで、これもばく然としておりますけれども、「軌道及びこれに附属する保線用通路その他の施設であつて、軌道の中心線のあるもの」という。次号において同じ「上に置き、又はこれに類する行為をした者」、何が何だかさっぱり、「類する」といつたって、前のほうの第一号の条文そのものも、やや明確になつておりますけれども、従来の法律の考え方からすれば、これでも明確ではない。「これに類する行為」というのは一体何かということなんです。当然ここでは、やはり少なくとも法律として規定する限りには、明確にその類似する行為というものを明らかにしなければならぬのじゃないか。それをもししなうとすれば、それとも吉田というやつは小心で心配ばかりしているやつだと、こう思ふかも知れぬけれども、やはりその中でこの法律そのものを乱用していくような気がしてならない。乱用されるようなむしろ危険性が法文内にひそんでいて、こう言わざるを得ないのです。三条の一号にしても、あるいはこれは立つたついでです。大倉先生も若干質問があるようですから、前に進めますけれども、三条の二号にしても、「線路内にみだりに

立ち入った者」、こう書かれております。しからば、この「みだりに」の点については先ほど触れたから言ひませんけれども、「線路内」というものの規定というのはどう規定を定義してあるか。レールとレールの間を線路内というのか、これは鉄道の用語にもよく出てきますね、こういうことばは。あるいは、営業法に規定されておるのは「線路内」ということになつておらず、「線路内」という解釈は、線路と線路の間、あるいはレールとレールの間を言うのか——これは一つの例です、そういう点もこれは明確にされておらず、ですから、そのときどきに、このたとへば三条二号だつて、この法を援つていく扱ひ者の考え方、法律の解釈によつてどうにもこれはなるもので、特に立ち入りの関係ですから、先ほどもちよつと触れましたけれども、ひつかけようと思へば、これをさらに発展させて刑事上の責任を追及されていくという点も、悪意に解釈すれば多分にこれは出てくる法の条文に私はなつていふところがある。こういう点をひとつわかりやすく、これはこうだ、この点についてはそういうことがないんだと、こういう点は、こういう事象があつたとしても刑事的な責任を追及しないのであると、こういう点をここで明らかにしなければ、ただ、この法文の第三条の二号なら二号がこうだ、はいそうですかと、こういうことに私はならぬと思ふんです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 第三条の關係でございしますが、まず第一号の「又はこれに類する行為」ということでございしますが、これは「列車の運行の妨害となるような方法で、みだりに、物件を東海道新幹線鉄道の線路の上に置き」と、この「上に置き」というのに——この物を置くという行為に類する行為でございまして、もちろん、先生のおっしゃいますように、なるべく、特に刑罰法は具体的に明確に書くのが望ましいわけでございますが、予想されまふ行為を一つこまかく書き上げるということも立法技術上非常に困難でございしますので、「類する行為」というふうに書いてございします。これはどういふものを予想しておるか、申しますと、物を置くのではないが置くも何かで下り下りというふうな行為も考えられます。あるいは、物を置くのとは違ひませんが、何かさおの先にも物をつけて突き出す行為というところ効果的には物を置くと同じような効果を待ちますので、そういう行為を予想いたしまして「類する行為」というふうに表現したわけでございます。なお、こういった立法例はほかにもございまして、道路交通法の七十六条にも「類する行為」という表現を使つております。大体私も予想してございします行為の内容は、いま申し上げましたように、物を置くと同じような効果を予想して行なわれる行為ということでございます。内容的には明確になつておると考えております。

それから、第三条の第二号の「線路内」この「線路内」が明確ではないではないか、あるいは鉄道営業法の「線路内」この關係でございしますが、「線路内」と申しますのは、第一号にございしますように「幅三メートル以内の場所」というふうに限定をしております。これはかなり重い刑罰法を科するわけでございますから、やはりばく然とした概念ではないか、なるべく明確にしたというところから、「幅三メートル」というふうに非常にはつきりした書き方をしておるわけでございます。これは列車の運行の安全に關係のある場所といたしましては、御承知のように、この間見ていただきまして、車両限界が一・七メートルでございます。これは軌道の中心から車両限界が片側に一・七メートルでございます。そのさらに外側に、風圧限界というものが八メートルでございます。これを合算しますと二・五メートルになります。五メートルを加へますと、ちよつと軌道の中心から片側三メートルというところになります。なお、一番外側五メートルというものは、線路の構造でおわかりかと思いますが、保線用通路と申しますか、大走りの砂利の部分が大体五・五メートルというところ、要するに軌道の中心から合計いたしまして片側三メートルというものはこの「線路内」というふうにお考えいただければ明確かと存じます。

なお、鉄道営業法の「線路内」、これとの關係でございしますが、これはもう少し広い概念でございまして、鉄道路内というところでございます。このように三メートルというふうに明確には考へておりませんので、停車場の構内とか、あるいはプラットホームとか、こういったものも「線路内」に入らるわけでございます。鉄道営業法の規定のし方と異なりまして、本法におきましては軌道の中心から片側三メートルというふうに、きわめて限定的に明確に規定をしておるわけでございます。

○吉田忠三郎君 いわゆるこの三条の二号のところの「線路内」という限界がかなり明確になつてきました。そこでおおむねわかりましたけれども、実際にこの法律を制定した場合に、鉄道公安官がその取り締まりの任に当たられる、これはどうですか、常識的にはそういうことですね。それと、駅構内の關係におきましては、いわゆる駅業務の管理者、駅長とか、助役とか、こういう人たちが当たるといふことになりませんか。

○説明員(石原米彦君) お答えいたします。新幹線の要員といたしましては、特に公安職員を予定しております。したがうして、公安業務並びに公安の要員に對しましては、在来の線と一緖に扱つて考へることになります。したがうして、在来の線路につきましては、公安官が行動しましたよ、これは、新幹線におきましては将来はやることになると思ひますが、特に新幹線において新しい公安要員を持ち、それに特殊の警戒なり業務なりを与へるといふことは考へておりません。いわゆる在来の線とありとありと考へていただければよろしいと思ひます。

○吉田忠三郎君 在来の線とありとありと考へていただけたがね。いままでの鉄監局長の答弁では、つまり三条の二号の關係については、軌道の中心

線の両側についている幅三メートル以内の場所にあると、こゝういふふうに言っているわけですが、この場所以外に、たとえば私なら私が入って、何か用務でうろちろちおつても、この法律にはひつかからないね、そういう規定からいけば。しかし、かりにここで規定された三メートル以内に入つたという場合に、だれが取り締まるのですか、この法律を適用するのですか。新幹線の職員がやるのですか。具体的に……

○政府委員(廣瀬員一君) これは、先ほどの第二号の新幹線の線路内と、それから一般の鉄道の用地と、鉄道営業法からくる概念でございますが、まあ平たく申せば、線路の軌道の中心から片側三メートルというものは、この三条の第二号が適用になります。さらにその外側にも鉄道用地があるわけでございしますから、その外側のほうは、そのさらに三メートルの外側で鉄道用地内であれば、これは鉄道営業法の適用が受けられるということになるのでございします。

それから、取り締まりの関係でございますが、これは一般の刑罰法規の執行ということになりますので、鉄道公安職員あるいは一般の警察官——鉄道公安職員であれば鉄道用地内で権限を持っておりまして、それから一般の警察官は用地内外すべて権限を持っておりまして、かりにこの法律違反ということになりましたれば、用地内であれば鉄道公安職員あるいは一般の警察官、それからさらに現場の職員が発見した場合に、一般の警察に連絡する、あるいは鉄道公安職員に連絡する、あるいは鉄道公安職員に連絡する、というふうなことになるかと存じます。

○吉田忠三郎君 どうも、そうしますと、この法律を制定したからといって、直ちに法の執行にあつてあまり期待できないような感じがするんですよ。ということは、従前と同じような扱い方をしようということになると、前々から話されたように、たとえば投石であるとかあるいは何かやろうとするような者は、精神薄弱者であるとか、あるいは気違いのたぐいだとかよくは思うんだが、そういう人がどこで何をやるか、予測はつきませんよ。その場合に、この法律は明らかに罰則法でありまして、特に懲役にも科せられるようになつております。三条で、罰金のみならず。こうなつてまいりますれば、いまお答えになつたようなこととす、司法権を持つた者でなければこれを取り締まるということができないというふうなことになるまいか。一般の国鉄の新幹線の職員が、その者を発見したつて、逮捕したりなんかするということとはできない。これは公安官に連絡したり、あるいはもよりの警察に連絡をして、その権限のある者が来てこれを逮捕するということになるかと存じます。どういふ点では、どうも何か起きるんじゃないかという予測のもとに、さらに重大な問題が起きるということと、この法律を制定してその安全確保のために万全を期するといふ大目標とは、若干具体的な執行の段階になつていくと、よくないようなものが出てきたやうな感じがするんですが、こゝういふ点どうなんですか。

○政府委員(廣瀬員一君) これは、私も先ほどのことは若干足らなかつたわけでございますが、司法警察職員が取り締まりに当たるといふことはもちろんでございますが、一般の刑法と同じように、現行犯の場合には現行犯逮捕といふことが、鉄道職員であつて、一般の民間人であつて、確立されておりますので、具体的に現行犯逮捕の各条に掲げられておりますやうな行為を犯した者があつた場合には、鉄道公安職員、一般警察官のほかに、一般人あるいは鉄道職員が現行犯として逮捕することもできるわけでございます。

なお、特に新幹線につきまして、警察官なりあるいは公安職員を特に呼びつけるということとは、先ほどの国鉄の答弁でもございしたように、考えておるわけではございませんが、刑法の一般的な効用をいたしまして、予防的な効果も十分あるわけでございます。このやうな法律が制定されたといふことになりましたれば、十分外部に對しまして、PRと申しますか、周知徹底方を極力いたしまして、予防的效果も十分にあげ得る。なお、現実犯罪が起きた場合には、ただいま申し上げましたやうな、その司法警察職員のほかに、一般人の現行犯逮捕といふこともあつたわけでございます。これは、一般の刑法、一般の他の刑罰法規と同様であるといふふうに考えております。

○吉田忠三郎君 私は大体そのことはわかつてきました。そこで、そこあたりはわかつてきました。四条のほうの關係ですね、「物件を投げ、又は発射した者は」と書いてありますが、発射といふのはあれでしょう、大砲撃つやつじゃないかと思ふんですが、空気銃を撃つたり、あるいは鉄砲、ピストルぐらいのものじゃないかと思ふんだが、この辺の範圍がちょっと、ただ発射といつたつて、何を発射するのにかさつぱりわかりませんがね。とにかく、こゝうした者は五万円以下の罰金に処すと、こゝうなつております。そこで、現行の刑法の概念からは、その行為の具体的な発生がなければ犯罪構成の要件にならないと、こゝういふ判例がずいぶん出ておりますね。そこで、この四条は、「列車に向かつて物件を投げ、又は発射した者は、五万円以下の罰金に処する」と、こゝうなつておりますので、この事実認定をどうやるのか。たとえば、私なら私がトンネルの上によつておつて、石も何も投げないけれども、石ころが何かすわつた瞬間に落つてつてきた。下におつて見ていたやつが、あいつ石を投げたものではなかつたか、こゝう認定されるかどうかといふ、いま言つたやうに、現行の刑法の概念では、具体的な発生がなければ犯罪構成要件にならないのです。ところが、こゝに掲げられていふこの二つの事実認定といふものをどのようにしてやるのか、この点ひとつお聞かせ願ひたいと思ふのです。

○政府委員(廣瀬員一君) この第四条の關係ですが、「列車に向かつて物件を投げ、又は発射した者は」と、これは銃砲等の発射でございしますが、物件を投げ、発射しただけで、第四条は適用になるわけではございまして、具体的な結果の発生は問わない。具体的に結果が発生した場合に、これはまた第二条に歸つてまいらうございします。

なお、後段のお尋ねでございますが、物を投げるつもりでなくて、トンネルの上から何かすわつて、そのはずみでたとえば石が落ちたといふやうなことは、これは先ほど申し上げましたが、過失犯は処罰しない。刑法の原則で、過失犯を処罰する場合には、特に過失犯を処罰する場合には、特に過失犯を処罰しないことになつておりますので、あやまつて物が落ちたり、あるいは、あやまつて発射したといふ場合には、これは第四条の適用はございしません。

○吉田忠三郎君 あやまつて、つまり、そういうややや石に類似したやうな行為が起きた場合には、第四条は適用しない、こゝう言つてゐるのですけれどもね、それはもう当然だと思ふがね。あやまちがなくして自然発生的な現象によつて起り得る場合があるんです。そういう場合に、しかも、その場合、三条の二号に該当しない、いわゆる鉄道の線路内、先ほど解釈された用地内といふことが、そういうところに入り込みに立ち入つていなくとも、そういう場合があり得ると思ふのです。現実には、この間の武蔵野線区間などは、ほとんどトンネル区間ですからね。

「理事金丸富夫君退席、委員長着席」
トンネルの高いところ、もの好きに上がつていふやうなことはないと思ふけれども、何をやるかわからぬわけですから、この法律をつくる場合に、特に投石、あるいは神経異常者などが、こゝういふやうなことをたびたび使われましたから、こゝういふ神経の異常者なんといふのは、何をやるかわからぬです。こゝういふやうなところから上がつた、上がつた瞬間に落下して投石のやうな状態が起きた、こゝういふ場合は、本人の意思によつてあやまちを起したといふものではないと思ふのです。こゝういふ場合だつてあり得ると思ふ、こゝう

裁の言うように、その弊害が減少されればそれにこしたことはありませんから、きょうここで議論しませんが、ただ、あの防護さくでひとつ私考してみたいのですが、十四億からという膨大な経費をかけて、それぞれの危険であらうという個所に防護さくをつくつておられますから、これはたいへん私はけっこうだと思ひますけれども、たまたま駅構内に入つてきた場合に、これからやるのかどうか存じ上げませんが、ないです、そのさくが、ところが、駅の構内というのは、つまり、新幹線の駅と、たとえば熱海のように場合、旧駅との関係業務は駅長が業務でやるということですから、經理のたてまえは独算制をとつたとしても、駅の管理、あるいはその他の駅業務、営業は、一人の駅長が責任を持って監督なさると私は思ひます。その場合に、御承知のように、駅構内というものは、非常に乗降客が集中しているところだけに、出入りというものは、ややもすると、一般線路上などと違ひまして、なかなか監視しにくい、こゝろの点があると思う。そういう場合に、ああいったさくがないわけですから、そういうときに、いまこの法律で書かれておりますような心配事がないのかどうか、あるとするならば、どうこれに対して予防措置をして対処するのか、こゝろの点ひとつ明らかにしていただきたいと思ひます。

これで終わりますけれども、最後にもう一つは、新幹線は副總裁もお答えになつたように、約四千億に近い膨大な資本投下をしております。当然強算制で経営をなされると思ひますけれども、その投下資本の回収を当然考へな

くちやならぬと思ひます。ですから、そういう意味で、先般私はこの輸送量の推移というものをお尋ねして資料をいただきましたけれども、この資料では、どうもこれまた、国会に出す資料というものはこゝろの点でもいのかどうか存じ上げませんが、ばく然としたものです。したがつて、ここにございませ旅客の關係の推移であるとか、あるいは貨物輸送量の推移などを指数でちゃんと書かれておりますけれども、おそろくこれはいまの段階では推定ですから、どうも私は申さうとは思ひませんけれども、たとえば旅客の三十一年度を一〇〇として、五十年に二九二、こゝろの計数を出しているの、はたして、こゝろに旅客の輸送量といふものは、五十年に達した場合には約三倍に近いものに伸びるかどうか、こゝろの問題が具体的にされてお

りませんから、あえてお尋ねするわけですが、それから貨物關係においても二一八になつておりますから二倍強です。これなども、池田内閣の所得倍増計画の交通部で出した資料等を見ますれば、鉄道の貨物輸送に対する依存度といふものは、こゝろに高く見ておりませんよ、ありません。しかも、最近年々歳々道路が整備されてきておりますから、つまり、貨物輸送の分野といふものは、トラックに移りつつあります。これも計数的に明らかに出ています。こゝろの見方なども、はたして、このまゝのみに私どもは理解して、新幹線開業と同時に皆さんがやれるかどうか、しかも、先ほど触れました投資に対する回収を、おそろくは、こゝろの事柄が基礎になつて計画されているのだと思ひますが、こゝろあたりを具体的にこの委員会でも明らかにしていただきたい。

それから先ほど、副總裁がどなたさんか知りませんが、答弁した中で、旅客の利用度合いを九〇％と、こゝろお答えになりましたね。この九〇％にも私は問題があるような気がするのです。なぜならば、ヨーロッパなどは大体六〇％くらいです。それでもかなり乗車券を求めるに困難を來たしている。おそろく今日の日本の場合はそんなものではないと思ひます。ですから、こゝろのことが問題になつて、輸送量増強から東海道新幹線を新しく設けなきやならぬと、こゝろのこゝろになつたと思ひ

けれども、九〇という数字を使つたが、それだけの利用度合いがあるとすると、これはたいへんなことだと思ひます。やはりかなり前の日か

ら長蛇の列をつくつて切符を求めなければならぬといふことになると思ひますがね。こゝろの点の見方について

でも、一体どうしてゐるのか、非常に私も関心の深いところでありませうから、これもあわせてお答え願ひたいと存じます。

【委員長退席、理事谷口慶吉君着席】

○説明員（石原米彦君）二つ御質問がございまして、初めのはの御質問の、駅を通過の際の安全確保のことにつき

ましての御質問にお答えいたします。標準の配線は、すべて今度の新幹線におきましては、通過列車は、普通の

在來の配線でございますと、島ホームがありまして、その前に、片側に通過列車が着くと、うしろのほうに停車列車が着くといふような配線になつてお

のりが通常でございますが、今度の新幹線におきましては、通過線は、通過列車の、つまり超特急のとまりません駅におきましては、通過線をまんな中に置きまして、それから待避線を置きまして、その外側に相対式のホームを置いておられます。言いかえまして、ホームに立つてゐる人に対しては、通過列車の間に一線を置いて、そこを通過列車が通つておるといふ形になつておられます。したがつて、ホームに立つておられます、その点の危険が若干防げるという形になつております。

それからホームから線路内に立ち入ることの取り締まりは、これは駅員が取り締まるかどうになりますか、相当高いプラットフォームになつておりますし、從來の例から見まして、公衆の面前で列車に危害を加えるといふことが行なわれるといふことは、まずございませぬので、これは駅員が目もあり、乗客の目もあるといふところで、少なくとも、本法律案の目的になつておりますように、高速で運ばれたし、新幹線の列車の運行を妨げる行為を公衆の面前でやるといふことは、まずないと思ひます。熱海の場合は、これは例外になつておまして、場所がありませぬので、ホームの前を列車が通つてゐる場合であります、これはホームの下、二メートルぐらい下がったところからさくを用いておまして、そのさくから中に入つてはいけません、という指導をいたします、それから初めのうちは列車の数が少ないので、通過列車が通るときには、乗客をホームに上げないといふ指導をいたします。将来列車がふえてまいりますれば、白い線を引くといふことになつて、そのホームの上にさくを置き、そのさく

から線路のほうに近寄つてはいけません、線路には超特急列車が通りまといふことで、駅員が指導、監視することにしております。

○説明員（磯崎敏君）ただいまの吉田先生の御質問のあとのほうでござい

ますが、非常に新幹線自体の根本問題に触れる大問題でございまして、私どもも実は当初新幹線計画に着手しますときから、いろいろな角度から輸送量の想定をしてまいり、また、御承知のとおり世銀に金を借りますときにも、ずいぶんいろいろな角度から検討してまいつたのであります。過般ごく内々御説明申し上げました輸送量の見通しにつきましては、必ずしも確定的なものではございませぬ。いろいろな希望的な要素が入つたり、あるいはさうでない悲観的な要素が入りまいたり、いろいろなことがございしますが、一応まず全体の考え方として、日本の今後のいゝゆる陸上交通量がどのくらいにふえるだろうかといふこと、これは私どもでなくて、やはり専門家の経済企画庁なり何なりが出した数字でございします、その全体の日本の国内における輸送量の伸びの中で、それによ

その中で国鉄が自動車と船と飛行機との關係上どれだけの分担をすべきかといふ一つの推定がなされておる。御承知のとおり所得倍増計画等の關係でございしますが、そのアフターケアの作業をいたしておりますが、その中で国鉄は昭和四十五年度、あるいは昭和五十年時点にこれだけのものを分担するようになるだろうといふ数字がございします。それを今度は私どもといたしましてはその主要幹線別に、しからは東海道はこゝろなる、北陸はこゝろなる

から線路のほうに近寄つてはいけません、線路には超特急列車が通りまといふことで、駅員が指導、監視することにしております。

から線路のほうに近寄つてはいけません、線路には超特急列車が通りまといふことで、駅員が指導、監視することにしております。

というより推定をいたしておりますが、そういう推定のもとに一応現在やっております計算によりまして、昭和四十五年度あるいは五十年までのきわめてラフな計算をいたしておるわけでございます。今後につきましては、先ほど午前中にお話ございました運賃の問題等もいまだ確定はいたしておりませんが、将来の問題といたしまして、新幹線の開通前後には一応もう少しコンクリートな数字を出しまして、将来の輸送量の見通しを的確に立て、あるいは利子の支払い、あるいは借金の返済等の具体的な計画を立ててまいりたい、ただ過般御説明申し上げましたものの中で貨物のほうにつきましては、まさにお説のとおり非常に鉄道の将来の問題とからみましていろいろ問題がございます。はたしてこれだけの貨物輸送量が鉄道にくるかどうかというような問題もございまして、また同じ貨物でも現在のようにだんだんやはり高級品が減りまして、生活必需品のものが国鉄に残っていくというような現在の貨物輸送の形が、将来五年、十年、道路の発達、トラックの増加と見合つた上でどういふふうに変つてくるかというところは、やはり貨物運賃の問題とも関連しまして、非常にむずかしい問題だと思ひます。これにつきましても、いまたまたまやっております国鉄の基本問題懇談会等におきまして、十分各御専門の意見も聞きまして、決して国鉄の独善でない輸送量の推定を立てた上で、的確な、はたして貨物輸送を今後新幹線でやるべきかどうかという問題につきましても、十分検討してまいらなければ

ならないというふうに考えております。

○吉田忠三郎君 投資の回収の問題は……

○説明員(磯崎敬君) その点につきましては、現在の計算におきましては、貨物輸送の問題は一応別といたしまして、旅客輸送だけで予定どおりの償還期限に十分利子を払つた上で返せる、借金の返還はできるという見通しを立てております。こまかい数字は省略いたしますが、現在線のほうは多少輸送が減りますが、現在線のほうの利益率は下がりますが、新幹線の利益率が上がつてまいりますので、東海道の現在線並びに新幹線を総合いたしますと、現在より相当程度の利益が上がつてくる。また営業係数も相当よくなつてくる。こういう計算は間違いないだろうというふうに考えております。したがって、当初世銀とも約束いたしました約二百八十八億の借金は予定どおり二十年のたいへん長期でございまして、償還期限で十分返せるだけの見通しを持つてゐるわけでございます。

○吉田忠三郎君 まだたくさんそのほかにこまかな問題がございますが、先ほど来の理事会の話し合いの結果もございまして、私はここで質問を終わりますので、大倉先生が質問しますので取り計らつていただきたいと思います。その質問が終わりますれば、この法律案についての質疑は終わつたものだ、こういう理解で私はけっこうだと思ひます。このことを申し添えて私の質問を終わります。

○大倉精一君 それではたいへん時間もおそくなりましたが、私の質問が大

体最後になるようでありすから若干質問させてもらいます。

この法律については、私としてはどうも納得ができませんが、疑問点につきましては、すでに同僚議員からいろいろ御質問が済んでおると思ひますので、この際運輸大臣にひとつお伺ひしたいと思ひます。

この法律は非常に簡単な法律でありまして、いろいろむずかしいことが書いてありますけれども、列車の運行を妨害したり、そのおそれがあったり、そういうようなことをした者は処罰をするぞと、こういう法律案。非常に簡単なものですが、ね、簡単なものではありませんが、同時に非常におそろしい法律です。これは先ほど吉田委員の質問の答弁を聞いておりますというところ、さらに、うろろろしておつても意思がなければ処罰しないというのだから、一体意思があるかないかどうやらたわらかる。したがって、一般国民は東海道新幹線におそろしく寄りつけないという形になるわけです。そこで私がお尋ねしたいのは、東海道新幹線に限つてこういうおそろしい法律をつくらなければ走れないというふうになつたのはどういふわけか。こういうおそろしい法律をつくつても一体東海道新幹線といふものを走らせなければならぬのか、こういう疑問が当然わくわけだが、こういう基本的な考え方についてひとつお尋ねをしておきたいと思ひます。

○国務大臣(後部健太郎君) 御承知のように入東海道新幹線は従来の鉄道と違ひまして、あるいは機械あるいは装置におきまして違つておりますからして、従来の鉄道営業法その他刑法上の

取り締まり得ない点もございまして、こういう法律をこしらへたのでございまして、申さば運輸の安全、保安といふことにつきまして意を用いた結果であると思つて私は承いたしておる次第であります。

○大倉精一君 従来の国鉄でも、こういうこと書いてあるような危険は同じようにあるのです。どうして東海道新幹線に限つて法律をつくらなければならぬか、これをお伺ひしておきたい。

○国務大臣(後部健太郎君) 従来の鉄道と違つた装置、違つた設備、違つた速度等を持つておるからして、それに見合うように従来の営業法ではできないといふような考え方をし、これによつてやる、こういうことでございます。

○大倉精一君 そのところがわからぬのです。私は、でき得ないといふことはどうしてですか。東海道新幹線が従来の国鉄車両よりも精巧な機械を使つておるといふことは、これはわかります。であるがゆゑにこの法律が必要だといふことはちよつとわからぬです。私は、たとえば石を投げたり、あるいはレールに石を置いたり、こういうことをやればいまの「こだま」だらうが何だろが、いまの特急でもやはり同じですよ。どういふわけで新幹線に限つて法律をつくらなければならぬか、どうも納得いかぬ。もう一ぺん答弁を願ひたい。

○国務大臣(後部健太郎君) 従来の鉄道と違ひまして被害も甚大、したがつて国民に迷惑をかける程度等が違ひますので、こういう法律をつくられたと私は了解しております。

○大倉精一君 東海道新幹線でのくらしい人間と荷物を運ぶか知りませんが、けれども、この列車を通すためにこういうおそろしい法律をつくらなければならぬといふことは、私はどうも本末転倒してゐるんじゃないか。この法律をつくることは、裏を返してみると、東海道新幹線といふのは非常に危険なもので、こういうことを証明しているのです。これは非常に危険であるからこういう人を処罰する法律をつくらなければならぬといふわけですね。そういう危険なものを危険でないようにするのが先決じゃないか。たとえば二百キロ以上で走るのでこういう法律が必要なんだと、こういうことなんでしょうけれども、しからば何キロまでしたらこういう法律は要らぬのですか、何キロまでしたら。それをひとつ御答弁願ひたい。

○国務大臣(後部健太郎君) 非常にむずかしい問題でございますから、事務局からひとつお答えいたします。

○政府委員(廣瀬眞一君) どうしてこの特例法が要るかといふことでございまして、まず新幹線の特徴といふものから申し上げますと、新幹線は時速二百キロメートルというふうな非常に早い速度で運転されておりますので、従来の鉄道から比しますと、非常に特殊性を持つてゐるということでございまして、第一が現在の鉄道でも、たとえば東海道線の「こだま」クラスになりますと、時速百キロメートル、かなり高速で走つておりますが、新幹線は約二倍の二百キロメートルというところで、例を非常ブレーキにとりまして、現在の「こだま」クラスは五、六百メートルで非常制御がかかりますが、大体五

倍の二キロ以上ということになりま
す。また運転の方式におきましても、
従来の鉄道、「こだま」等におきま
しては、運転士が信号機なり進路を肉眼で
確認しながら列車を運行させるという
運転方式をとっておりますが、新幹線
におきましては、ATC、CTCとい
ったような非常に高度の保安技術
を取り入れまして運行をさせるというこ
とになっております。

それから特殊性の第二といいたしまし
ては、万一事故が発生した場合を想定
いたしますと、被害がきわめて大きい
というところは予想されるわけでござい
ます。まあそういったことは万々ない
と確信いたしておりますが、事故が起
きますれば航空機並みということにな
るわけでございします。そういう特殊
性がございしますので、国鉄側におき
ましては、あらゆる安全対策というもの
を考へまして、先ほど申し上げました
列車の運行保安設備といたしましては
特殊な高度の技術を採用しております
が、また運転士等の乗務員の教育にお
きましては、モデル線区におきまして
高速運転に適應した最高の教育訓練を
行なっているわけでございします。

また施設面におきましても、全線に
わたりますと鉄道と道路の立体交差に
するということ、踏み切り事故は皆
無にいたしております。また線路内の
立ち入り、物件の落下の防止というこ
とにつきましても、十分に防護さくそ
の他を設備いたしまして、嚴重な施設
を設けているわけでございします。な
お、災害等の発生に対しましては、従
来の経験から考へまして十分な設備を
しているわけでございします。

国鉄側といたしましては、以上申し
上げましたような施策で新幹線の運転
の確保ということには十分な自信を持
てやっておりますが、万
一列車に對しまして運行の安全を妨げ
るような行為が発生した場合には、先
ほど申し上げましたように非常に大き
な被害が生ずるということになります
ので、万全を期しまして、刑法あるい
は鉄道営業法等に規定がございします
が、刑法あるいは鉄道営業法の考へて
おりますのは、かなり古い時代のもの
でございまして、最近の非常に高度な
運転技術というものはマッチしない
点もございしますので、十月一日の營業
を目前に控へまして、刑法あるいは鉄
道営業法の特例的な法律、罰則という
ものを最小限度制定をいたしたいとい
うのがねらいでございします。

○大倉精一君 時間がありませんか
ら、ひとつ答弁も要約してお願いた
いと思うのだが、もし万が一事故が起
こった場合には、その被害が及ぼすこ
ろが非常に甚大である、であるから
こういう法律をつくらなければならぬ
と、こういうことだと思ふんですよ。
私が聞いているのは、いまでも特急は
百十キロから百二十キロを走っており
ます。それから何か世界の大列車の
最高速度というのは百六十キロぐらい
という常識があるようであります。そ
こで、こういう法律をつくらなければ
ならぬという限界は、速度でとつて何
キロぐらいですか。被害甚大被害甚
大と言いますけれども、百十キロの被
害の程度と二百キロの被害の程度と、
百四十キロの被害の程度と、いろいろあ
ると思ふんですがね。ですから、一体
何キロぐらいで走つたらこの法律は要

らぬのか、何キロ以上走つたらこの法
律が要るんだと、こういうことでは
ね、それはどうですかね。

○政府委員(廣瀬眞一君) これは非常
にむずかしい御質問で、的確な御答弁
ができるかどうかわかりませんが、
現在線につきましましては一応鉄道營業
法……

○大倉精一君 そういふのじゃない。
○政府委員(廣瀬眞一君) 罰則がござ
いまして、これも私も決して十分だ
とは考へておりません。

○大倉精一君 それは違ふよ。わから
ないならわからないでいい。
○政府委員(廣瀬眞一君) まあ何キロ
からこの程度の罰則が必要かというこ
とになりますと、非常にむずかしい問
題でございしますが、先ほど申し上げま
したように、やや航空機に近いとい
うようなところになりますので、たと
えば航空法とか、そういうものも一
応参考にいたしまして、このような特
例法を制定したわけでございします。な
お、これは非常に算術的なことを申し
上げますが、速度が二倍になります
と、何といひますか、被害はその自乗
というところで四倍になりますので、
「こだま」クラスが起した事故に比べ
ますと、二百キロとなりますと大体四
倍の被害が生ずるというよりなことに
なります。

○大倉精一君 そこで、かりに百四十
キロで走つたら、こういう罰則の法律
は特別に設ける必要はないでしよう
と思ふ。そこでしるうと考へて、そうし
ますと、東京大阪五百キロといたし
ますと、二百キロでまっすぐに走れば
二時間半、これは算術計算でいきます
と、百四十キロで三時間半、百四十キ
ロで走つて一時間延びるだけです。
むしろ、早くはこんな法律をつくるよ
りも、こんな速度で走らなくてもいい
ものをつくるのがあたりまえじゃない
かと思ふ。こういう速度で走るものを
つくつて、飛行機と競走する必要がど
こにあるか、こういう疑問を持つわけ
です。網を張つた張つたと言われま
すけれども、これもこの前の委員会でも
いろいろそういう問題で質問したこと
がありまして、もと、本来ならば、土
手をつくらぬように、まっすぐに、上
人が上がれないようにすればいいん
です。上がれるようにしておいて、上
がつたら処罰するというのは私はおか
しいと思ふ。要するにこういう法律を
つくる前に、こういうおそろしき法律
をつくらぬでもいいぎりぎり一ぱいの
速度で走る、こういう計画が必要じゃ
ないですか。しかも東京大阪を一時
間くらい縮めようと思へばできるわけ
です。ですから一時間くらい早く走ら
なければならぬ理由は一体どこにある
のか。しかも、なぜこういう法律をつ
くらなければならぬのか、その根本が
ありませんけれども、政治家として、
一体こういうおそろしい法律をなぜつ
くらなければならぬかという私は疑問
がある。したがって、こういう法律を
つくらなければならぬ必要がどこにあ
るか。ぎりぎり一ぱいに走る施策をし
なければならぬと思うのですが、大臣
そういう点どうですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど……
○大倉精一君 大臣に聞いておる、そ
ういふ施策をすべきじゃないかと。

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど申し
上げましたように、大体東京大阪間

の速度の設定というものは、施設の
面、車両の面で安全の限度、ゆとりを
十分とりまして速度を設定したのでご
ざいまして、二百キロというのは最高
時速でございまして、平均速度にいた
しますと百七十キロでございしますが、
最高速度は二百キロ。そこで先ほど申
し上げましたように人的な面、物的な
面で十分安全を確保し得るという確信
の上でこの計画をつくつておるわけで
ございしますが、まあ大体この列車の運
行の安全を妨げるような行為もないと
思いますが、万が一そういったものが
出ました場合は、非常に危険であるとい
うことでこの法律の制定をお願いし
ておるわけでございします。平均百四十
と百七十、その辺の差はどうなるかと
いうことは、きわめてむずかしい問題
でございしますが、いずれにいたしまし
ても、現在の東海道線に比べれば倍の
速度になるということ、この辺で輸
送の質が変わつてきているというふう
に考へるわけでございします。

○大倉精一君 大臣どうですか。大臣
にお伺いしておるのでありますけれど
も、逆に、それでは及ぼす被害非常に
甚大であるということ、さらにもう國
鉄としては絶対にそれが起こらぬと確信
しておるがということでありまして、
確信をしておるのなら、そういうもの
をつくらぬでもいいけれども、万が一
に備へてこれをつくるとおっしゃる。
しからは、万が一がこれで防げるか、
精神状態のおかしい子供がやつた場
合、防げるか、そういう場合にも被
害甚大でしょう。それならば、そんな
危険な走り方をしなくていいというこ
とになりませんか。大臣どうですか。

○大倉精一君 大臣に聞いておる、そ
ういふ施策をすべきじゃないかと。

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど申し
上げましたように、大体東京大阪間

○大倉精一君 大臣に聞いておる、そ
ういふ施策をすべきじゃないかと。

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど申し
上げましたように、大体東京大阪間

○国務大臣(綾部健太郎君) あなたの議論を広げていきますという、スーパースニックのような飛行機が必要じゃないかという議論になってくるのですが、私はやはり汽車でも、一時間でも一秒でも速く安全にすることを世人は、文明人は希望しておると思いますから、その希望に従って、現在の技術において可能な最高の速度でつくうにやったら、その結果という法律が必要になったと、かように考えております。

○大倉精一君 それは飛行機と汽車とは違うですよ。汽車というのは地球の上を走りますよ。飛行機は空中を走りますよ。飛行機までは人間は届きませんよ。人間も同じく通行できると

スピードは、これはどうかと思ひますね。もつと極端にいうならば、しからば五百キロの汽車を通すか、こうなつてくるかというと、これはまた問題が別になつてくるでしよう。ですから、かういふものをつくらなければならぬといふことが、すでに安全の限界をこえた運行である、かういふぐあいにも考へても差しつかえないと思ふのです。そして、東京―大阪のような近距離を、全く近距離です。東京―大阪のような近距離を、かういふスピードでどうして走らなければならぬのか、どうして走らぬか。どうでしようか、かういふ法律は撤回をして、さらに安全運行のスピードについて検討させると、かういふ御意見はありませんか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私はそういう意思は持っておりません。

○大倉精一君 そりだんだんやつてき

おつじやるが、そうかもしれないけれども、これはやはり限度がありますよ。何といったって飛行機と競走しよというのですからね。何でレールのの上を走って飛行機と競走しなければならぬか。それに従つてなぜこういうおそろしい法律をつくらなければならぬのか。こわいですよ。これは東海道新幹線のかりに土手に上つたときに、ちよつと来いと、裁判所まで行かなければならないことがあるでしょう、しいて言へば。しかし、大臣どうですかね、こういう法律をつくつてまで東海道新幹線のスピードを二百キロまで出さなければいけませんか。どうしてもいけませんか。その理由、その必要について御説明願ひたい。

○国務大臣(綾部健太郎君) やはり私も文盲人、したがって、速力はおそいよりは速いほうがいい。その

を要するんじゃないか、こういうことを申し上げておるのです。ですから、専門家に聞きますけれども、百四十キロなり百三十キロぐらいにスピードを落したならば、それでもこういう法律は要りますか、どうですか。

○政府委員(廣瀬眞一君)　まあ二百キロの最高速度を選定した理由でございますが、先ほど来大臣からも申し上げておりますが、まあ結局企業体としての国鉄の経済性と、それから旅客に対するサービスと安全性ということ、三つの要素を十分考慮に入れましたて、二百キロ十分自信が持てるということで選定しておるわけでございます。

それから、なお先ほど来申し上げておりますように、国鉄側としましては、人的な面あるいは物的な面で十分安全対策というものは講じておりますが、なお防護さく等を無理にと申しま

す。ですから、そういう点は、私は從來から疑問を持っておるわけです。二百キロを走らなければならん理由というものは、経済性なり國民諸君の要望なりというものがありませんが、これはきわめてばく然たるものです。國民諸君の要望は、賛成投票なんかでもということになるのですけれども、それはまあいいとして、逆に言つて、百三十、百四十キロぐらいだったらこの法律は要らんのだ、しかし、この法律をつくらずに走る限界のスピードはどのくらいのものですかと聞いておるのです。

○政府委員(廣瀬真一君) これもまたまっすぐ的を射たお答えになるかどうかわかりませんが、現在の鐵道營業法の罰則關係も、「こたま」が百十キロで走るというようなことを予想して制定されたものでございまして、これ

だって最高速度百何十キロ出る。出
けれども、あるいはこは六十キロで
なければいけない、四十キロでなけれ
ばいけないというような、あれも通行
のときの規制があります。むろん路面
交通とこれとは違いますが、同一の
論理はいたしませんけれども、私はこ
ういふ範囲のおそろしい法律をつくら
なければ、東海道新幹線に限って走る
ことができぬといったようなことはど

ますとさつき吉田君の言つたように、何かこれは意図がありはせぬかというようなことを勧ぐりたくなつてくるわけです。ですから、私は一歩譲つても、先ほど来いづれは營業法を改正するのだと、こうおつしやるのですから、營業法を改正されるまでの間においてでも安全運転をすべきでしょう。こういう特別立法、処罰立法をつくるなんて、人間を処罰するなんというよ

趣旨に従ひまして、現在の百十キロで走る特急より技術的に可能な、はなはだしく不可能でない可能な速度でなるべく速く走れるような鉄道を國民は私は要求しておると考えておりまして、それがまた日本の經濟の發展その他に必要なりと考えまして、そして御承知のように、東海道新幹線はただいま申しましたような企圖でされまして、そして、今日まで國民の要望にこたえて

すか、列車妨害をしようという意思をもちまして、乗り越えてくるというものに對しましては、やはりこういつた刑罰法規を設けて、何と申しますか、無形の防壁さくというような措置をしたい、これは一般的な刑法の予防的な考え方でございます。なお、百四十と二百ということになりますと、その辺はなかなか厳密に申しかねますが、先ほど来申し上げておりますように、百

は明治三十三年でございますので、この法律自体がきわめて不備であるということも事実でございます。したがって、百十キロに對しまして、營業法全体ではやはりどういふ規制のしかたをしたらいいかということを現在検討中でございますので、特に新しい形態の二百キロの列車に對しましては、營業法とは別に強い規制が必要であるというように考えております。

くって、さらにさっき言ったように、完全に安全が保たれる、いわゆる完璧なる安全施設を補完する役割りをして、絶対超えられぬというならこれは別なんですけれども、そういう保証はありませんよ。ですから、まず考えられることは、スピードはけっこうでしよう。とは、スピードはけっこうでしよう。けつこうでしよすが、安全を無視した

をつくらなければ東海道新幹線は走れないというのは、どうやつても納得できない。むろんこの条文の中でも納得できませんよ。納得できませんけれども、出してきた意図が、国鉄のそういう運営なりというものが、どうしても私はふに落ちないのです。先ほど大臣は、文明人の要求に従つてなるべく速い速度で走るのはいっこうだと、こう

いますから、私はいまこれをその速度が早過ぎる、困るじゃないかという議論には私は承服できません。

○大倉精一君　どうも大臣と議論の焦点が違いますが、私は速度が早過ぎて困るじゃないかとは言っていないのです。こういう危険な法律をつくらなければならぬという速度は、これは一考

十キロの現在の「こだま」と二百キロということを比べてみますと、やはり被害は大きくなるということは事実であると考えておきます。

○大倉精一君　どうも私の質問にお答えになっておらんようですけれども、かりに百三十キロないし百四十キロで走つても、なお、かつこの法律が要るかということをお伺いしておるのだ

○大倉精一君　私の聞いておるのは、
 こういう法律をつくらずに走ることが
 できるスピードの限界は百何十キロぐ
 らいですかと、こう聞いておるので
 す。東海道新幹線だから何でもかんで
 もこれを使わなければならんというこ
 とはないのでしよう、運行計画によつ
 ては、こういうものは必要ないので
 しょう、どうですか。

○政府委員(廣瀬眞一君) 現在の鉄道

営業法、これは不備な点もございすが、これは百十キロの鉄道には適用し
てあるわけでございます。これも将来
検討する必要があるが、百十キ
ロ程度であれば、とりあえず現在の営
業法で十分と申しませんが、まあま
あやっています。これが二倍の速度と
いうことになりますと、こういった法
律が要するといふこととございすが、百
十キロにつきましてはどのようなか
うになりますか、まだ検討してござ
いません。

○大倉精一君 百十キロであれば大体
これは要らぬといふことになるのです
ね。そうすれば百三十キロ、百四十キ
ロでもそう大した変わりはないと思わ
れるのです。しかも五百キロを二百キ
ロで割れば二時間半、百四十キロで割
れば三時間半、わずか一時間です。こ
の一時を節約するために、ともすれば
人権を侵害するようないくつかの重大
な法律、みだりに云々、何々のおそれ
がある、何々をするようなことはいけ
ない、こういう重大な法律をつくらな
ければならぬといふことは、わずか一
時間の節約をするためにこれをつくら
なければならぬ、こういう点は大臣ど
うですか、何かお考えになりません
か。

○国務大臣(後藤健太郎君) あなたと
私と議論したいになりますが、私はや
はりこういう鉄道ができて、そうして
安全を保って列車の運行をやっていく
のには、この法律が必要であると考え
ていまやっております。しからば百四
十キロにしたら要らぬじゃないか、百
五十キロはどうかという問題につきま
しては、現在二百キロを目標にして走

る鉄道ができておるのでありま
すから、そういう議論はこの鉄道をや
るかやらぬかというときの議論でござ
いまして、これができた以上、安全を
期するためにこういうような法律が必
要であると存しておるわけとございま
す。

○大倉精一君 これはいたずらに議論
をするのではありませんけれども、で
きるうちにそういう考え方を云々とい
うお訴えがありましたけれども、二百キ
ロなんという計画はつくつてみるとい
うと、あつちにもこっちにも、向こう
にも欠陥がある、三千メートル先の障
害をどうして見分けるかといふことも
出てくるのです。あるいは路線をつ
くつてみたら、さくもつくらなければ
ならぬといふことも出てくるのです。
そうすると、つくつてみたら、こうい
う法律をつくらなければならぬといふ
ことになった、初めからこういうこと
を考えていなかったと思ふのです。で
すからこれは私は根本的にどうしても
納得できない。できないからこうい
う問題について御答弁もはつきりできな
いと思ふのですが、私はここで参考の
ために聞きたいが、常時二百キロなり
それ以上で列車を運行している国の例
を言つてください。

○説明員(石原米彦君) 世界で現在高
速度で運転しておりますのはフラン
ス、ドイツ、アメリカでございます。
これは大体時速百六十キロ、もちろ
んほとんどが広軌でございます。百六十
キロをやっております。

○大倉精一君 大体百六十キロとい
うのが現在までの世界における列車の最
高キロの常識となつていふようであり
ます。日本だけ二百キロだと二百キロ

で走るといふてみても、反面におい
て人権を侵害するようないくつかの
なければならぬ、どうでしょう、これ
は百六十キロで走つていふところはど
ういう原則がありますか。

○説明員(石原米彦君) 率直にお答
えいたしますと、外国におきまして、こ
れは自由主義国でも共産主義国でも、
またいづゆる後進国でございまして
も、実は自国の鉄道に石をやらたらに置
くといふような習慣はどの国にもないよ
うでございます。数字的に申し上げま
すと、現在国鉄のほうにおきまして、過
去十年間の統計をとつてみまして、
一日平均三件ずつ物を線路上に置く
といふ統計があります。それによりま
して、列車が脱線するといふ事例が一
月に一件強の割合で起つておりま
す。これはもちろん、東海道新幹線は
一般の鉄道よりも丈夫に、あらゆる点
で安全につくつてございすけれど
も、そのかわり万一の場合は従来の鉄
道と比較にならぬような大きな被害に
なるので、外国におきましては、おそ
らく網を張つていふ鉄道はないと思
ひますが、遺憾ながら日本の国だけは網
を張らなければならぬ。それからたと
えば新幹線のモデル線も一昨年の六月
から運転を開始いたしましたのです
が、現在まで二十三件の物を置く事故
が起つております。これは大部分は
石でございますが、中にはコンクリ
ーのさくを打ちこわしまして、こんな
大きな石と一緒に線路上に落とした
といふ非常に危険な事故がございす
し、物を運びますトラックも、千メ
ートル運んできて線路上に置いたとい
ふ事例もございす。これは子供のい

たずら、大人、両方ともできないよう
な程度のことを行なわれております。
それらに引き比べまして、これは少な
くとも日本の現状におきまして、お客
様に乗つていただいて高速度で運転す
るには、これは万々一の場合を考えま
しても、さくも張らなければならぬ。
しかし、そのさくを侵してまで入つ
てくるという者は、これは不届き者と
いふことで処罰もしていただくことに
しなければならぬ。またこういう法律
をつくつても、子供なんかといふわ
からぬじゃないかといふお話をござ
いすが、確かに子供とか、白痴とか、
酔っぱらいとかといふ者にはわからな
いと思ひますが、そのかわり、白痴
や、子供や、酔っぱらいではあつた
は絶対に越えさせません。これは高さ二
メートルございまして、しかも、後に
忍び返しをつけてまして、有刺鉄線を
張つてございす。したがつて、これ
は普通の子供や大人の思ひつきでは通
れないようにできております。したが
いまして、それを侵して入つてくる者
は、相当計画的に、しかもある程度の
知能のある者と考へなければならませ
んの、そういう知能のある者はこの
法律で押さえていただくといふこと
で、いわば知能指数の低い者には物理
的なさくで、知能指数の高い者は、御
審議いただきました法律の精神的なさく
で、両方あわせまして知能指数のゼロ
から百までの者をできるだけ防ぎとめ
ようといふ次第でございます。

○大倉精一君 まああなたのおっしゃ
ること聞いておると、どうもやはり納
得できないのです。そういうような者
はちゃんと刑法なり、ほかの法律で処

罰できるようになつております。そう
いう不届き者は、東海道新幹線に限つ
てそれをやらなければならぬというこ
とは、ひたすらに二百キロで走るとい
ふことだけでしょう。しかも、列車に
対して危険であるから、こういう法律
をつくらなければならぬといふことに
なれば、さくこそあれ、百十キロで走
るいまの特急もこれは被害甚大なわけ
です。ですから、そういうのを差別す
るのは大体おかしい。そういう危険が
あるのは全部日本の鉄道に適用すれば
いいわけで、そういう点から吉田君か
ら御指摘があつたと思ひますが、こ
れはどうもふに落ちない。ですから、
日本には残念ながら置き石をするよ
うな習慣がある、習慣になつて、そう
いういたずらをするといふ者があるわ
けですけれども、それがこわければ、
置き石ができれば、それがこわければ、
ようにしなければならぬ、これが先
決です。子供や大人がしかも網を破つ
て塀を乗り越えるといふ者は、これは
普通のことじゃない。そういう者は十
年目に一ぺんか二十年目に一ぺんある
か知りませんが、そういう普通の
じゃないといふ者のために、こういう
一般にも適用される法律をつくるとい
ふことは非常に問題じゃありません
か。しかも、先ほど吉田君が言つてお
りますように、何々するおそれがあ
る、みだりにどうやらこうやら、線路
の中にも入つていけないといふこと、
あるいは近寄れないといふこと、こ
ういふふなことでありまして、私はど
うも納得ができません。いまの答弁を聞
いても私は納得ができません。外国で百
六十キロで走つておりますものは大体

を持つて、あなたの運輸大臣の当時にて
きるので、これはよほど考えて
もらわなければならぬと思う。これ
きようは答弁は求めません。どうし
もふに落ちないということだけを申
上げて、私の質問を終わります。

○理事(谷口慶吉君) 本案の質疑は、
終局したものと認めて御異議ござい
せんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○理事(谷口慶吉君) 御異議ないもの
と認め、さよう決定いたしました。

次回は十六日とし、本日はこれにて
散会いたします。

午後五時二十三分散会

昭和三十九年六月十九日印刷

昭和三十九年六月二十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局