

第五十八回国会 運輸委員會會議錄 第二号

昭和四十三年二月二十八日(水曜日)

午前九時四十五分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 木部 佳昭君

理事 徳安 實藏君

理事 野間千代三君

大竹 太郎君

加藤 六月君

菅波 茂君

福家 俊一君

神門至馬夫君

米田 東吾君

松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣 中曾根康弘君

出席政府委員

運輸大臣官房長 町田 直君

運輸省海運局長 堀 武夫君

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君

運輸省鉄道監督 増川 遼三君

局長 海上保安庁長官 龜山 信郎君

委員外の出席者

海上保安庁警備 猪口 猛夫君

数難監 日本国有鉄道常 林 武次君

務理事 門 員 小西 真一君

同日

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

二月十六日

船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出 第三七号)

同日二日

中小民営鉄道の振興に関する請願(福井勇君紹介)

(第八〇号)

身体障害者福祉法の適用を受ける内部障害者の

鉄道運賃割引に関する請願(栗山秀君紹介)(第

八二号)

同月十三日

対馬航路改善に関する請願(倉成正君紹介)(第

六二四号)

港灣運送に従事する機動はしけの船舶検査に關

する請願(龜山孝一君紹介)(第六二五号)

港灣運送に従事する機動はしけ船主の地位及び

生活の安定に關する請願(龜山孝二君紹介)(第

六二六号)

港灣運送に従事する機動はしけの船舶職員に關

する請願(龜山孝一君紹介)(第六二七号)

中津川線に國原駅設置に關する請願(吉川久衛

君紹介)(第六七〇号)

磐城西線の全面電化促進に關する請願(天野光

晴君紹介)(第七一七号)

東北新幹線の早期着工に關する請願(天野光晴

君紹介)(第七一八号)

常磐線の複線化促進に關する請願(天野光晴君

紹介)(第七一九号)

國鉄丸森線の建設促進に關する請願(天野光

晴君紹介)(第七二〇号)

國鉄福相線の早期着工に關する請願(天野光

晴君紹介)(第七二二号)

同日二七日

港灣運送に従事する機動はしけの船舶検査に關

する請願外一件(砂田重民君紹介)(第一六八三

号)

港灣運送に従事する機動はしけの船舶職員に關

する請願外一件(砂田重民君紹介)(第一六八三

号)

港灣運送に従事する機動はしけの船舶職員に關

する請願外一件(砂田重民君紹介)(第一六八三

する請願外一件(砂田重民君紹介)(第一六八四

号)

港灣運送に従事する機動はしけ船主の地位及び

生活の安定に關する請願外一件(砂田重民君紹

介)(第一六八五号)

は本委員会に付託された。

同日二日

鹿児島交通南薩線の国有鉄道移管に關する陳情

書外五件(鹿児島県川辺郡大浦町議會議長樋野

勇吉外五名)(第八七号)

國鉄真岡、烏山線廃止反対等に關する陳情書

(栃木県議會議長安藤次郎)(第八八号)

大阪國際空港周辺の移転補償対象区域拡大に關

する陳情書(兵庫縣議會議長丹羽榮一)(第八九

号)

は本委員会に參考送付された。

本日の會議に付した案件

船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出

第三七号)

陸運、海運、航空及び日本国有鉄道の經營に關

する件(基本施策に關する問題)

陸運に關する件(南海電鉄列車衝突事故に關す

る問題等)

海上保安に關する件(最近における主要海難に

關する問題)

日本国有鉄道の經營に關する件(東海道本線米

原駅構内における列車衝突事故に關する問題

等)

○大野委員長 これより會議を開きます。

この際、運輸行政の基本施策及び昭和四十三年

度運輸省、日本国有鉄道の予算について、運輸大

臣から説明を聴取いたします。中曾根運輸大臣。

○中曾根國務大臣 第五十八回国会にあたり、運

輸大臣として行政方針を申し述べます。

私は運輸大臣に就任いたしました直後、さきの

臨時国会の當委員會におきまして、今後の運輸行

政の方向について申し述べました。その際、運輸

省は今後サービス官庁としての使命を強く認識し

て行政を行なうべきであるという点を申ししたので

あります。三カ月余を経過いたしました今日、私

はその方向が正しかったということを確信いたし

ております。今後もその方向を一そう強めていき

たいと思っております。

このような意味におきまして、私は、この際、

運輸行政全般のあり方について根本的な再検討を

加えてまいりたいと考えております。すなわち将

来の運輸行政のあり方についての基本的方向を固

めますとともに、運輸省の組織、行政事務、定

員、法令等の全般につき再検討を加え、当面の具

体的な改革案を作成して実施に移す所存でありま

す。

次に、昭和四十三年度における運輸省の行政施

策の重点についてであります。これにつきましては、

後刻、昭和四十三年度の運輸省予算の説明

を行ないますので、その中においてあらためて御

説明いたしたく存じます。

そこで、この際は、目下当面問題となっており

ます件についての行政方針について、若干申し述

べさせていただきます。

まず、先ごろ相次いで起こった鉄道事故につい

てであります。交通事故の防止については、私

は、就任以来最も重点を置いてまいりましたので

ありまして、そのため特に年末年始には各交通機関に

対し特別総点検を命じ、私以下運輸省各機関の幹

部も現場へ出て指揮監督し、かなりの効果をおさ

す。

同日

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

菅波茂君が議長の名で委員に選任された。

委員松浦周太郎君辞任につき、その補欠として

めたものと思つておりました。ところが先月中旬以来、大阪の南海電鉄の事故をはじめといたしまして、東京の地下鉄、国鉄米原事故など、一連の鉄道事故が発生いたしましたことはまことに遺憾のきわみであります。私は直ちに関係者を呼び厳重注意を与えようとすると、事務当局に命じましてその根本的な原因がどこにあるのか至急調査し、再びかかる事故が発生することのないよう抜本的対策を講じさせることとしたいたしました。特に南海電鉄に對しては、短期間に二度ならず三度も大きな事故を起こしました責任をきびしく追及し、事故絶滅の社内体制を確立させることといたしております。また地下鉄火災につきましても、幸い旅客の死傷事故とはなりませんでしたが、まかり間違えば重大な事故となつたことを重視し、徹底的に原因を究明し、車体構造、材質などについての改善措置を講ずるとともに、施設、運転、保安のあらゆる面から再検討を加え、事故再発を防ぐ対策を実施するよう指示いたしました。なお、これらの事故につきましては、後刻事務当局より詳細に説明をいたさせる予定であります。

次に、日本海における漁船の安全操業につきまして御報告申し上げます。

御存じのとおり、プエブロ号事件以来、日本海におきますわが国漁船の操業の安全確保が問題となつております。このため、海上保安庁では二月一日以降、同海域に常時三隻の巡視船を配備し、日本漁船の安全指導に当たらせてますとともに、水産庁とも協議の上、漁業組合などに対し具体的な方法について指示、指導を行なつてまいりました。現在までのところ特異な事態は発生しておりませんが、今後とも情勢の変化に十分注意し、状況によつては警備を増強するなどの対策を講じてまいりたいと思ひます。

次に、一昨日、新東京国際空港の建設をめぐる千葉県成田市において一部学生が暴力をもつて警官隊と乱闘、数多くの負傷者を出しましたことについて申し上げます。

御存じのように、新空港はわが国が世界の大勢におくれなため計画された国家的大事業でありまして、一部学生が唱えるような軍事基地を目的としたものでは絶対にありません。運輸省と新空港公園におきましては、かかる事態が起こらないよう、従来から忍耐強く地元の説得に当たるとともに、今回の事態が予想されるや、直ちに地元民に對し呼びかけを行なうなど、事態の回避につめたのであります。不幸にしてかかる結果となりましたことはまことに遺憾であります。このような事態に感ぜられることなく、今後とも新空港の建設について努力を続ける所存であります。最後に、昨年来相次いで新聞紙上に報ぜられました一部運輸省職員の不祥事件について申し上げます。

私は、再三申し上げておりますように、綱紀の肅正については就任以来しばしば職員の注意を促してまいりました。特に昨年末には、大臣名の通達を発して具体的な問題についてこまかく指示をいたしてあります。その後、三の事件が新聞紙上に報ぜられておりますが、いずれも通達以前の事件でありまして、通達以後は職員も十分私の意を体して自粛自戒いたしておると思つております。また、先日、さきに生じた大阪陸運局の事件につきましても検査当局の結論が出ましたので、直ちに関係者に対して所要の行政処分を行なうとともに、必要な配置転換を行ない、人事の刷新をはかった次第であります。今後とも綱紀の肅正につきましては一そう厳重にいたしますとともに、職員に對しては信賞必罰をもつて臨む考えであります。

以上、運輸行政に対する基本的方針を申し述べますとともに、当面の問題についての態度を明らかにいたしました。その他、種々の問題につきましては、本委員会ははじめ、国会におきます答弁により明らかにいたしたいと思ひます。何とぞよろしくお願ひを申し上げます。(拍手)
次に、昭和四十三年度の運輸省関係の予算について御説明申し上げます。

初めに、予算の規模について申し上げます。まず一般会計について申し上げますと、歳入予算総額は、三千億八千六百四十八万六千円、歳出予算総額は他省所管計上分百五十五億九千七百四十二千円を含み一千五百四十七億一千七百五十四万二千円でありまして、この歳出予算総額を前年度予算額と比較いたしますと、百九十九億九千八百四十四万一千円増加となつており、一四・八％の増加率を示しております。

この増加額の内訳を見ますと、行政費では百五十億二千四百五十一万五千円、公共事業費では四十九億七千三百六十二万六千円の増加となつております。

次に、特別会計について申し上げます。

まず、本船再保険特別会計の歳入歳出予算額は四億一千四百二十万八千円であり、本船の鋼船化傾向を反映し、前年度と比較して二千二百八十七千円の減少となつております。自動車損害賠償責任再保険特別会計の歳入歳出予算額は一千八百四十三億九千三百五十二万五千円であり、車両数の増加、保険金額の引き上げ等により、前年度に比較して六百一億一千八十万一千円の増加となつております。港湾整備特別会計の歳入歳出予算額は七百五十五億六千六百九十九万八千円であり、前年度に比較して四十八億七千六百三十一万三千円を増加し、新港湾整備五カ年計画の初年度として港湾の整備を推進することとしております。自動車検査登録特別会計の歳入歳出予算額は三十七億六千九百二十一万円で、車両数の増加により、前年度に比較して十二億四千八百七十八万八千円の増加となつております。このほか、昭和四十三年度財政投融資計画中には当省関係分として五千四百十億円が予定されております。

昭和四十三年度予算におきましては、当省は次の諸施策に重点を置いて、運輸行政を推進いたしたいと考えております。

わが国経済をめぐる国際環境は、最近ますますきびしさを加えており、今後の国際収支の悪化が懸念されておりますが、当省におきましては、海

運、航空、観光の各分野において貿易外収支の改善をはかるとともに、船舶、鉄道車両等の輸出の振興につとめ、国際収支の改善に寄与したいと考えております。

次に、わが国の交通関係社会資本は、数次の長期計画の実施にもかかわらず、なお年々増大する輸送需要に對して不足の状態にあり、また、物的流通部門の立ちおくれが、物価の安定及び経済の効率化の隘路となつております。このため、鉄道、港湾、空港等輸送基礎施設の計画的な整備充実をはかるとともに、物的流通の近代化と運輸事業の基盤強化につとめる考えであります。

さらに、海陸空にわたる交通量の激増は交通事故の頻発と死傷者の増加を招来しており、当省といたしましては、交通安全の基本的使命である交通安全対策を強力に推進することといたしてあります。また、排気ガス、騒音等交通機関の発達に起因する公害の増大を防止するとともに、台風、豪雨等自然災害による被害を最小限にとどめるため、交通公害対策及び防災対策の強化につとめる所存であります。

次に、日本国有鉄道について申し上げます。昭和四十三年度の予算の編成にあたりましては、まず四十三年度におけるわが国経済の見通し及び国鉄輸送需要の動向を考慮し、損益勘定におきましては、公共負担の是正としての通勤通学定期運賃割引率の改定、四十三年度からの新たに設けられた日本国有鉄道財政再建補助金五十四億円等を含め、収入支出予算九千三百九十七億円を計上し、また、資本勘定におきまして、財政投融資二千六百四十億円を含め、収入支出予算五千六百六十八億円を、工事勘定におきまして三千七百八十億円を計上いたしまして、第三次長期計画に基づき、大都市通勤輸送の改善、主要幹線の輸送力増強及び保安対策の強化等を推進してまいりたいと考えております。

なお、運輸省関係予算の部門別の重点施策の概要につきましては、お手元に配付してあります。昭

和四十三年度運輸省予算の説明及び昭和四十三年
度日本国有鉄道予算の説明によりまして御承知を
願いたいと存じます。
以上をもちまして、昭和四十三年度の運輸省関
係の予算についての御説明を終わります。

○大野委員長 次、船舶安全法の一部を改正す
る法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いた
します。中曾根運輸大臣。

船舶安全法の一部を改正する法律案

船舶安全法の一部を改正する法律

船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の一部を次のように改正する。

第三条を次のように改める。

第三条 左に掲げる船舶ハ命令ノ定ムル所ニ依リ満載吃水線ヲ標示スルコトヲ要ス但シ潜水船其ノ他
主務大臣ニ於テ特に満載吃水線ヲ標示スル必要ナシト認ムル船舶ハ此ノ限ニ在ラズ

一 遠洋区域又ハ近海区域ヲ航行区域トスル船舶

二 沿海区域ヲ航行区域トスル長さ二十四メートル以上ノ船舶

三 総噸数二十噸以上ノ漁船

第四条第一項第一号及び第二号を次のように改め、同項第四号を削る。

一 遠洋区域又ハ近海区域ヲ航行区域トスル旅客船(十二人ヲ超ユル旅客定員ヲ有スル船舶)及沿海
区域ヲ航行区域トスル旅客船(國際航海ニ従事セザル總噸數百噸未満ノモノヲ除ク)

二 前号ヲ除ク外遠洋区域、近海区域又ハ沿海区域ヲ航行区域トスル總噸數三百噸以上ノ船舶

第四条第二項を次のように改める。

前項ノ無線電信ハ沿海区域ヲ航行区域トスル船舶ニシテ國際航海ニ従事セザルモノ及同項第二号ニ
掲グル船舶ニシテ總噸數千六百噸未満ノモノニ付テハ電波法ニ依リ無線電話ヲ以テ之ニ代フルコト
ヲ得

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、千九百六十六年の満載喫水線に関する國際條約が日本国について効力を生ずる
日から施行する。ただし、第四条の改正規定並びに附則第二條第三項、第三條及び第四條の規定
は、昭和四十四年十月一日から施行する。

(経過規定)

第二条 次の船舶(漁船を除く。)については、改正後の第三條の規定にかかわらず、昭和四十四年七
月三十一日までは、同條の規定による満載吃水線の標示をすることを要しない。ただし、この法律
の施行の日以後に建造に着手した長さ二十四メートル以上の船舶で、國際航海に従事するものにつ
いては、この限りでない。

一 近海区域を航行区域とする船舶で、総トン數百五十トン未満のもの

二 沿海区域を航行区域とする船舶で、総トン數百五十トン未満のもの及び國際航海に従事しない
もの

三 前二号に掲げる船舶以外の引き船、海難救助、しゅんせつ又は測量にのみ使用する船舶その他
この法律の施行の際現に改正前の第三條ただし書の規定により主務大臣が特に満載吃水線を標示
する必要がないと認めた船舶で、総トン數百五十トン未満のもの及び國際航海に従事しないもの

2 次の漁船については、改正後の第三條の規定にかかわらず、昭和四十七年七月三十一日までは、
同條の規定による満載吃水線を標示することを要しない。ただし、昭和四十四年八月一日以後に建
造に着手したものについては、この限りでない。

一 漁ろうにのみ従事する漁船

二 前号の漁船以外の次の漁船(この法律の施行の日以後に建造に着手した長さ二十四メートル以
上の漁船で、國際航海に従事するものを除く。)

イ 近海区域を航行する漁船で、総トン數百五十トン未満のもの

ロ 沿海区域を航行する漁船で、総トン數百五十トン未満のもの及び國際航海に従事しないもの
ハ この法律の施行の際現に改正前の第三條ただし書の規定により主務大臣が特に満載吃水線を
標示する必要がないと認めた漁船で、総トン數百五十トン未満のもの及び國際航海に従事しな
いもの

3 第四条の改正規定の施行の日に現に存する國際航海に従事しない船舶で、総トン數千六百トン未
満のもの(旅客船を除く。)及び沿海区域を航行区域とするものについては、改正後の第四條の規定
にかかわらず、当該船舶について同日以後最初に行なわれる定期検査又は中間検査が開始される時
までは、同條の規定による無線電信又は無線電話を施設することを要しない。

(電波法の一部改正)

第三条 電波法(昭和二十五年法律第百三十一号)の一部を次のように改正する。

第三十三條第三項ただし書を次のように改める。

ただし、郵政省令で定める船舶無線電信局については、この限りでない。

第三十三條の二ただし書を次のように改める。

ただし、郵政省令で定める無線設備については、この限りでない。

第三十五條中「義務船舶局の無線電信」の下に「(郵政省令で定めるものを除く。)」を加え、同條た
だし書を削る。

第五十條第一項中「左の」を「次の」に改め、同項の表の船舶無線電信局の欄中「五百トン以上の旅
客船」の下に「(沿海区域を航行区域とする國際航海に従事しないものを除く。)」を、「(旅客船を除
く。)」の船舶無線電信局の下に「(沿海区域を航行区域とする國際航海に従事しない船舶のものを除
く。)」を加え、「第四條の船舶のものを」を「第四條の船舶(沿海区域を航行区域とする國際航海に従事
しないものを除く。のもの」に改める。

第六十三條第一項中「第四條の船舶」の下に「(遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする
國際航海に従事しないものを除く。)」を加え、同條第三項中「代えたもの」の下に「(國際航海に従事
する船舶のものを限る。)」を加える。

第六十五條第一項中「四の項」を「五の項」に改め、「同表の三の項」の下に「及び四の項」を加え、同項
の表中「船舶安全法第四條第一項第三号(同法第十四條の規定に基づく政令において準用する場合を
含む。の船舶)」を「漁船」に、「四 海岸局」

五百キロサイクル又は郵政省令で定める周波數」を

四 義務船舶局であつて、船舶安全法第四条第二項（同法第十四条の規定に基づく政令において準用する場合を含む。）の規定により無線電話をもつて無線電信に代えたもの（国際航海に従事する船舶のものを除く。）

郵政省令で定める周波数

五 海岸局

五百キロサイクル又は郵政省令で定める周波数

改め、同条第三項中「第三種局内」の下に「及び同項の表の四の項に掲げる無線局」を加える。

（船舶職員法の一部改正）

第四条 船舶職員法（昭和二十六年法律第四十九号）の一部を次のように改正する。
第十八条第一項ただし書中「無線電話の下に」であつて国際航海に従事する船舶に施設するもの」を加える。

理由

千九百六十六年の満載喫水線に関する国際条約を受諾するとともに船舶の安全性の向上を図るため、満載喫水線を標示しなければならぬ船舶及び無線設備を施設しなければならぬ船舶の範囲を拡大し、あわせてこれに伴う関係法律の規定の整備を行ふ必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○中曾根國務大臣 ただいま議題となりました船舶安全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。

今回の改正の第一点は、満載喫水線を標示しなければならぬ船舶の範囲を拡大することであり

別途今国会において承認をお願いすることとしたしております千九百六十六年の満載喫水線に関する国際条約を受諾するため、近海区域または沿海区域を航行区域とする長さ二十四メートル以上総トン数百五十トン未満の外航船等に対しまして、新たに満載喫水線の標示を義務づけることとした

また、この条約の適用を受けない船舶につきましても、積み過ぎによる海難を防止するため、満載喫水線を標示しなければならぬ船舶の範囲を拡大し、沿海区域を航行区域とする長さ二十四

に

づけられた船舶は、すべて内航船であることを考慮いたしまして、これらの船舶につきましては、無線電話をもつて足りることとしております。また、無線設備に関する改正に伴いまして、電波法及び船舶職員法の関係規定の整備をすることとしております。

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。

○大野委員長 これにて提案理由の説明聴取は終了しました。
本案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

○大野委員長 次に、陸運に関する件、海上保安に関する件及び日本国有鉄道の経営に関する件等について調査を進めます。

南海電鉄列車衝突事故の概要、帝都高速度交通営団火災事故の概要、最近における主要海難概要及び信越本線越後岩塚一塚山駅間における死傷事故、東海道本線米原駅構内列車衝突事故の概要について、政府より順次説明を聴取いたします。増川鉄道監督局長。

○増川政府委員 まず、南海電鉄の列車衝突事故につきまして、概要を御報告申し上げます。資料を御配付申し上げますので、大体の詳細は御承知願ひたいと思ひます。

去る一月十八日十七時十七分、南海本線天下茶屋駅構内におきまして列車の衝突事故が発生をいたしました。死傷者として、死亡はございません。重傷十名、軽傷二百二十九名、微傷五十七名、合計二百九十六名の傷者を出した次第でございます。まことに遺憾に存じております。

状況は、すでに新聞でも報道せられたとおりでございますので省略させていただきますと存じます。これが原因につきましては、詳細は目下なお検討中でございますけれども、臨時急行第一五二列車担当運転士が信号を無視しました上、制動の時期を誤った、そういうためにこの事故が起こったというふうに推定をされるのでございます。単なる機械的な偶発の事故とは考えられない、人災に属するもので、まことに遺憾に存する次第でございます。

これに対しましては、直ちに復旧作業に当たり、また負傷者の救出に当たり、その後の諸対策を早急に進めたわけでございます。十八日二十一時十四分に開通を見た次第でございます。

これに対しましては、当局といたしまして即日担当の課長を現地へ派遣いたしました上、種々指導すると同時に、本省におきましても対策本部を設けまして、種々対策を講じ、状況を把握しつつ、また対策を現地に指示する等の措置をとつたのでございます。なお、会社当事者におきましても、所要の措置の万全を期したと考えております。

この問題に対しましては、運輸大臣名をもちまして、運転事故防止に関する嚴重なる警告を発した次第でございます。

これに対しまして、去る二月十二日に会社側から、資料のような概要をもちました改善策につきまして回答書を提出してまいりましたところでございます。この内容を拝見いたしますと、設備的な事柄につきましては一応了承できるところでございますけれども、業務執行体制、労務管理等につきましては、なお今後状況を見ましても必ずしも安心ができないという状況でございます。随時監査をいたしまして、南海電車が特にこういふた労務管理、業務体制というものの不安定な点を根底から改善されることを期待をしておる次第でございます。

次に、交通営団の火災事故につきまして概要を申し上げます。

これも資料を配付してございますので、詳細はそれで御承知いただきたいと存じます。去る一月二十七日十二時三十九分、日比谷線の六本木―神谷町間におきまして列車火災が発生いたしました。列車乗務員五名、駅務員三名が負傷を

たわけでございます。幸い乗客等につきましては、途中の駅でおろしまして、回送の形になっておりましてので、お客さんに対する傷害というものはなかったわけでございます。

この点につきましては、技術的な点につきましては、詳細なお調査中でございますが、抵抗器の過熱ということが一つの原因になりまして火災が発生したわけでございます。

なお今回につきましては、この過熱によって火を吹きまして煙が発生しました際に、その消火作業が非常に遅延いたしました、これが今回の事故を大きくしたところでございます。機械的な原因から、さらに人災的な色彩を加えたということに特色があるわけでございます。

それに対しまして当局といたしましては、技術的な点におきまして不燃化対策をさらに一層検討しまして強化いたしますとともに、ごういった際における応急措置の万全というところにつきまして再教育並びに再点検ということをする必要があるというところを痛感いたしまして、そのような警告措置をとった次第でございます。

一応最近に起きた大きな特異な事故二件につきまして私から御報告を申し上げます。

○大野委員長 続いて、猪口警備救難監。

○猪口説明員 それでは、最近におきます海難の状況を御報告申し上げます。

海難全般といたしましてはほぼ横ばい程度でございます。まして、海難が増加している顕著な徴候は見えておりません。四十二年と四十三年の一月以来の海難の状況を比較して申し上げますと、四十二年は、その二カ月で約四百十一件の海難がございました。そして四十三年は三百七十八件という海難がありますが、そのように大規模は程度の状況であります。

四十三年に入りまして、顕著な海難事故といたしましてはお手元にございます資料のように、二月十五日から十六日にかけて日本の南方海岸を通過いたしました低気圧に基づく海難が顕著な

ものと思われれます。その概要を申し上げますと、海難隻数はこの二日間で三十三隻、その海難に伴う人身事故は計二名ということになっております。そのおもなるものを御説明申し上げますと、この低気圧の前後に起きた海難といたしましては、お手元の資料の二ページ以降にありますが、異海難の欄の中で、乗洋丸の事件と第十一大東丸の海難が顕著なものと思われれますのでその二隻につきまして御報告申し上げます。

乗洋丸につきましては、資料にもございますように、二月の十六日、乗洋丸が十三日以降行方不明になっておるといふ届け出がございまして、それに基づきまして調査いたしました結果、十四日二十二時尾道を出港した以後行方不明になったということがわかった次第でございます。その船主の報告に基づきまして、海上保安庁では、巡視船艇、航空機等によりまして捜索を行ないました。が、残念ながら発見するに至らず、全乗組員が行方不明になったというところを推定せざるを得なかった次第でございます。そういう推定をいたしました資料といたしましては、同船が積んでおりました救命艇あるいは諸種の救命設備等の破片あるいはハッチボード等がその付近の海岸等に漂着しておりましたので、それによってそういうことを推定せざるを得ない羽目になった次第でございます。

それから第十一大東丸は、その二月の十五日、十六日の低気圧よりは自後のことでございますが、やや特異的な事情、予期せざる気象異変に伴いまして東京湾口で遭難した事例でございます。それは、お手元にもございますように、第十一大東丸は、空船で館山から千葉に向かう途中、二月二十日の午前六時五十分ごろ、千葉県の館山北西四・二海里付近におきまして強風大波のため転覆し、船体は圧流されまして岩井袋海岸に漂着した事例でございます。乗組員十一名中二名は転覆直後船からはりり出されまして、付近航行船に救助されましたが、他の九名につきましては生死不明でございます。事後、巡視船艇、航空機あ

るいは海上自衛隊の援助等を得まして、極力その捜索に当たったのでございまして、ついに最後の段階になりまして、二十一日の十二時十分船底に開いたしまして、なお存命の二名を救助いたしました。他の五名は残念ながら遺体として収容した次第でございます。なお、船長及び航海士の二名は目下行方不明でございますので、極力その捜索に従事している次第でございます。

以上、本年に入りましてからの海難の概要とおもな特異な海難につきまして御報告申し上げます。

○大野委員長 次に、堀海運局長。

○堀政府委員 パナマ運河における邦船の事故について御説明を申し上げます。

お手元に配付してありますところの「昭和海運昭山丸のパナマ運河における事故の概要」という書類をごらん願いたいと思ひます。

第一に、この昭山丸の所有者は昭和海運という会社でございます。これは中核体の一つであることは御承知のとおりでございます。事故の種別は、座礁でございます。発生の年月日は、二月二十五日午前十一時四十八分、これは現地時間でございます。場所はパナマ運河内のエン十八分でございます。場所はパナマ運河内のエンパイアリーチ付近、別図が添付してございまして、それをごらんいただくと、この右のほう

が太平洋岸、ここにかけるがしてございまして、事故現場はここでございます。この船の船長は鈴木正と四十五歳の方でございます。事故の結果は、乗組員三十二名は全員無事でございまして、運河の護岸は破損をしてないというところでございまして。

その事故の状況でございますが、昭山丸は、リベリアのサンファンキヤリアという会社に定期用船されて、ペルーにおいて鉄鉱石五万トンを積み取りましてフランスに向かう途中、パナマ運河で護岸に接触した反動でもって浅瀬に乗り上げ、その結果船底を破損をした。そのために第一船倉下のタンクに浸水をして、そして座礁した、こうい

うことでございます。

事故の現場は、運河の中で最も幅の狭い地点で、一方航行となっておりまして、この事故によりまして一時はパナマ運河が通行不能という状態になりました。

しかし、昭山丸は二十六日午前五時三十分、日本時間申し上げますと二十六日午後七時三十分、破損部分を補修した上、空気の圧入を行ないましたところ、成功いたしまして、浮力を得て、事故後十八時間にして離礁いたしました。自力航行によりましてガンボア、これは座礁地点から三マイルの地点でございます。この別表によりまして、このかけけるの少し左側のほうにガンボアというところがございますが、ここに保留をしたというところでございます。本船は、この地点において応急修理を、約一週間かかる見込みだそうでございますが、応急修理を行なうことになつております。

なぜそういう護岸に接触をするような事故が起きたかというところにつきましては、今後の調査にまたなければ判明いたしません。

以上でございます。

○大野委員長 次に、林国鉄常務理事。

○林説明員 まず最初に、信越本線越後岩塚山駅間におきまして死傷事故につきまして御報告申し上げます。お手元に資料が配付してございまして、ごらんいただきたいと思います。

ことしの二月の十二日の八時四十六分、場所は信越本線の越後岩塚山駅間でございまして、一枚開きますと図面がございまして、塚山駅から、塚山信号検査所所属の信号検査員が、除雪のために作業員三名を引率いたしまして塚山駅を出発いたしました。八時四十六分ごろに、長さ六十二メートルの塚山第三トンネルというのがございまして、そこに数メートル入りまして、前方から三三三という旅客列車が入つてまいりました。信号検査員は、作業員三名とともに、このトンネルの中に二十メートルに一カ所、二カ所待避

所がございしますが、その待避所に待避しようと思ひまして列車の方向に向かつて走行いたしました。この列車に触れて、四名のうち三名がなくなれたわけでございます。

一方、客三三三列車は、岩塚駅を定時に発車いたしました。塚山駅に定時に到着の予定で時速六十キロで進行してまいりましたが、前方トンネル内に人影を認めまして、急ブレーキでとまったのでございしますが、先ほど申し上げましたように、鉄道職員の見守り係が一人、作業員の女性の方二人なくなりました。もう一人の方が負傷したわけでございます。

それから次に、東海道本線の米原駅構内におきます列車衝突事故について御報告申し上げます。これも一番最後に折り込みの図面がございします。

発生いたしました日には二月十五日十二時五十六分でございます。それで、左のほうは米原の駅の本駅、旅客列車の発着する駅でございます。右のほうにありますが、貨車の出発する線でございます。それで、この図面にございしますように、八五九Mという電車が米原の駅から出発してまいりまして、一方この右のほうの貨物下り四番線、ここに五六六という列車がおりました。これが信号のところに青いしるしがついてございします。最初に出発するときは注意で出ましたが、途中で緑の進行信号になりました。この線を出発いたしました。東海道本線の三三三号という転轍機のところを渡っておりますときに、先ほど申し上げました本駅から出てまいりました八五九Mという電車がこの貨車に衝突をいたしましたわけでございます。そのために、この貨物列車の貨車が九両脱線いたしました。それから八五九M電車の前部三両が脱線いたしました。負傷者は、お客さんが二名、車内販売の女性が三名、五名の軽傷者を出したわけでございます。

原因につきましては、ここに書いてございしますように、八五九M電車の電車運転士が下りの第二出発信号の停止信号を冒進したことによるものと思われまします。この図面に書いてございしますよう

に、最初米原駅から出ましたときは、信号に黄色が塗ってありますが、注意信号で出まして、右の第二出発信号機、これが貨物列車が前を横断しておりますので、停止信号になっております。その前にもう一つ赤いしるしがございしますのは、中継信号と申しまして、第二出発信号機の中継をやっている信号でございます。これも赤を示しておったのでございしますが、それを冒進いたしました。この信号機を過ぎましてから、前方約百五十メートルに貨物列車があるということを認めて非常ブレーキをとったのでありますが、貨物列車の横腹に衝突してしまつたという事故でございます。以上でございます。

○大野委員長 本日はこれにて散会いたします。
午前十時二十六分散会

昭和四十三年三月二日印刷

昭和四十三年三月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局