

第十五回国会 運輸委員会 議録 第十八号

昭和二十八年二月十九日(木曜日)午後一時五十分開議

出席委員

委員長 達澤

委員 末吉君

理事 尾崎

理事 田原

江藤

玉置

永田

山崎

白井

佐伯

熊本

榎本

出席政府委員

運輸事務官

(鐵道監督局長)

運輸技官

(船舶局長)

委員外の出席者

日本国有鐵道副總裁

事(經理局長)

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

(重吉榮三君外九名紹介)(第一九四五号)

中津川、下呂間鐵道敷設の請願(榎兼次郎君紹介)(第一九四六号)

北丹鐵道に対する補助金交付に関する請願(山口丈太郎君紹介)(第一九四七号)

山田、野市間に國營自動車運輸開始の請願(長野長廣君紹介)(第一九四八号)

青果物等に対する貨物運賃引下げの請願(長野長廣君紹介)(第一九四九号)

同月十八日

上信鐵道敷設の請願(木暮武太夫君紹介)(第二二〇〇号)

三陸鐵道敷設工事に關する請願(大石武一君紹介)(第二二〇一号)

大森駅に貨物小口取扱業務復活等に關する請願(宇都宮德馬君紹介)(第二二〇二号)

川之江、池田間鐵道敷設の請願(岡田勢一君外一名紹介)(第二二〇三号)

土讃線電化の請願(岡田勢一君外一名紹介)(第二二〇四号)

京都駅構内売店の營業認可に關する請願(大石ヨシエ君紹介)(第二二〇五号)

根北線敷設促進の請願(永井勝次郎君紹介)(第二二〇六号)

古江線のダイヤ改正等に關する請願(永田良吉君紹介)(第二二〇七号)

白糠、足寄間鐵道敷設の請願(高倉定助君紹介)(第二二〇八号)

同月十七日

直江津、越後湯沢間連絡線敷設促進の陳情書(富山県議會議長須河信一)(第二二〇九号)

日の影線、高森線連絡に關する陳情書(宮崎県西臼杵郡町村議會議長會長飯干純外一名)(第二二一〇号)

日の影線にガソリンカー運行に關する陳情書(宮崎県西臼杵郡町村議會議長會長飯干純外一名)(第二二一一号)

小月飛行場を民間空港として選定の陳情書(下関市長福田泰三)(第二二一二号)

を本委員會に送付された。

本日の會議に付した事件

小委員會設置に關する件

海上保安官に協力援助した者の災害給付に關する法律案(關谷勝利君外九名提出、衆法第三四号)

運輸行政に關する件

港灣保全に關する件

○達澤委員長 これより開会いたします。

海上保安官に協力援助した者の災害給付に關する法律案を議題として、まづ提出者より提案理由の説明を求めます。關谷君。

海上保安官に協力援助した者の災害給付に關する法律案

海上保安官に協力援助した者の災害給付に關する法律

(目的)

第一條 この法律は、海上保安官に協力援助した者の災害(負傷、疾病、廃疾又は死亡をいう。以下同じ)につき、國が療養その他の給付を行うことを目的とする。

(國の責任)

第二條 犯人の逮捕又は海難救助その他天災事變の際の人命若しくは財産の救助の職務を執行中の海上保安官がその職務執行上の必要により援助を求めた場合その他これに協力援助することが相当と認められる場合に、職務によらないで当該海上保安官の職務遂行に協力援助した者(以下「協力援助者」という)が、そのため災害を受けた場合には、國は、この法律の定めるところにより、給付の責に任ずる。

(実施機關)

第三條 前條の規定に基き國が行う給付についての実施機關は、海上保安庁とする。

(給付の種類)

第四條 この法律により行う給付の種類は、左に掲げるものとする。

一 療養給付(協力援助者が負傷し又は疾病にかつた場合における必要な療養又は当該療養に要する費用の給付)

二 障害給付(協力援助者が負傷し又は疾病にかかりなかつた場合においてなお存する身体障害に対する給付)

三 遺族給付(協力援助者が死亡した場合におけるその遺族に対する給付)

四 葬祭給付(協力援助者が死亡した場合における葬祭を行う者に対する給付)

五 打切給付(協力援助者が療養給付開始後三年を経過しても負傷又は疾病がなおらない場合における給付)

前項に掲げる給付の外、協力援助者が負傷し、又は疾病にかかり、そのため従前得ていた業務上の収入を得ることができない場合において、他に収入のみちがない等特に必要があるときは、休業給付を行うことができる。

(給付の範囲、金額、支給方法等)

第五條 前條の給付の範囲、金額、支給方法その他給付に關し必要な事項は、國家公務員災害補償法(昭和二十六年法律第九十一号)の規定を參し、よくして政令で定める。

(準用規定)

第六條 警察官等に協力援助した者の災害給付に關する法律(昭和二十七年法律第二百四十五号)第七條から第十三條までの規定は、この法律による給付について準用する。この場合において、同法第七條及び第八條中「國又は地方公共団体」とあるのは、「國」と読み替へるものとする。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

第一類第十二号

運輸委員會議録第十八号

昭和二十八年二月十九日

○關谷委員 たいだいま提案になりまし
た海上保安官に協力援助した者の災害
給付に関する法律案につきまして、提
案者を代表して提案の理由を御説明申
し上げます。

御承知のように海上保安官は、海上
における人命財産の保護と治安の確保
の業務に従事いたしておりますが、大
きな海面におきまして突発的に発生し
た災害に對しましては、たまたま現場
の海上保安官の手が足りず、付近の
人または船舶の応援を求めまして、
臨時の措置を講じなければならぬ
事態もしばしば起るのであります。

かような場合におきまして、海上保安
官の求めに応じて職務によらないで協
力援助した者が、たまたま不幸に
して死傷を受けたときは、国とい
たしましてこれに對し療養等の必要な
措置を講ずべきことは、当然のことと
存するのであります。また、海上保安
官からの協力の請求がなされなくとも、
四圍の状況からこれに協力援助い
たことが相当と認められますよう
な場合に、自発的に協力援助し、その
ために死傷いたしましたときも、国と
いたしましては同様に善後措置を講ず
べきであると存じます。この法律案
は、かような場合におきます国の災
害給付の責任を明らかにし、その種
類、給付の方法等につきまして規定い
たしたものであります。

すなわち給付の種類は、療養給付、
障害給付、遺族給付、葬祭給付及び打
切り給付の五種といたし、特に必要の
あるときは休業給付をもいたすことと
してあります。給付の範圍、金額、支
給方法等につきましては、國家公務員
災害補償法の規定を參照いたして政令

により定めることとなつております。
なお警察官に協力援助した者の災害に
つきまして、警察官に協力援助した者
の災害給付に関する法律が制定されて
おりますが、同法中の損害賠償の免責
に關する規定その他の所要の規定を、
この法律案の場合につきましても準用
いたすこととしました。

以上申し上げましたところがこの法
律案の提案理由の概要であります。何
とぞ慎重御審議の上、すみやかに御
可決あらんことを御願いたします。

○逓選委員長 本案に關する質疑は次
に譲ります。

○逓選委員長 次に同鉄予算に關し質
疑の通告がありますので、これを許し
ます。永田良吉君。

○永田(良)委員 私はこの新年度の建
設費九十億円の各路線の割当と年度
割これをたいへんごんどうですが、
もしわかつておればひとつこの際説明
を聞かせていただきたい。まずそれか
らお尋ねいたします。

○植田政府委員 二十八年年度運輸の鉄
道新線の建設の予算は九十億というこ
とになつております。御承知の通り実
は九十億で二十八年度から着工いたし
ております。合計二十四線ありますが、
その継続の費用だけでも百億いる。
しかも二十八年度の予算で二十七年
度に漏れました六線、これを何とか着
工するのが適當であるという建設審議
会の答申もいたしておりますので、
一体この六線をどう取扱うか。なるほ
ど二十四線の継続工事だけでも、予算
的にいいますと足りないものであり
ますけれども、そういう御答申もい
ただいておりますし、また六線の関

係の御要望も実に激烈なものでござ
いますから、何とかして六線を二十八
年度において着工するのが適當では
ないか、かように実は私も考えて、大
体そのつもりでおるわけでございま
す。この前も建設審議会におきまし
て、いろいろ予算の資料を提出いたし
た關係もございまして、建設審議会
にその方針につきまして御了解を得
なさいと、最終的にはつきりと政府と
もかつてにきめるわけには参りかねる
という点もございまして、実は去
る十六日でございますが、建設審議
会を開きまして、二十八年度の建設予
算九十億をもちまして、継続工事を
やる以外に六線もやるのが適當では
ないか、かような見解を申し述べま
して、建設審議会にもその方針を承
知いたしました。従いまして九十億の
予算をもちまして、今まで考えてお
りました計画を少しおならなければ
ならぬせんが、そうしても、とにかく
六線を着工するという方針はきまり
ました。具体的にはそういうような
事情もございまして、各線の予算の
割振り等において、目下国鉄におき
ましてあらためて検討いたしております。
ごく最近におきまして、そういう方
針がきまりまして、各線の具体的
年度の割当を今ただちに告示
しすることはちよつとまだできない
のでございますが、いずれでございま
すという点については御報告申し上げ
たいと思ひます。なお年度割につき
ましても、その關係で若干今までの
年度割と狂つて来る面が起るという
ことを予想しておりますので、そうい
う点につきましても、目下検討いた
しておりますような次第でございます。

○永田(良)委員 たいへん御丁寧な御
答弁ですけれども、われわれ六線に
關する地方民としては非常に心配を
いたしております。九十億のうち六
線に對する六線のお見込み、たと
えば本年度は六線に對して各線に
測量費といふような費用でも、どの
程度くらいはいるあらましの見込み
は御説明できぬものでしょうか。

○植田政府委員 大體の見通しと申
しますが、さつき申しましたように
継続工事をやるだけにおきましても、
予算的には足りませんので、それを
かなり圧縮するという關係もござ
いますので、六線につきましては、
二十八年度におきまして着工する
という方針はきまりまして、さつき
と御承知願ひたいのでございま
すが、六線につきまして大々的に工
事を始めるといふところまでは行
かないのではないかと。予算的に申
しますと、多分年度の後半におき
まして実施測量に着手するといふ
程度の見通ししかないのであるが、
大體の見通しとしては、さつきに
申し上げた通りでございます。目下
検討中でございます。もちろん極力
この六線を着手します以上は、六
線につきましても、経済年度と申
しますが、測量が終了したら、すぐ
に着手できるといふふうな態勢に
進めたい、かように考えております
ので、そういう点につきまして目下
検討いたしております状態であることを
御了承願ひたいと思ひます。

○永田(良)委員 皆様方は中央にいら
つしやるので、地方の実情がわか
りになりませんが、私の考えは、
國家のためにも地方のためにも、
早くやつていただくことが有利
であるという考えを持っております。
皆さん方は鐵道建設には多年経験
を持つていらつしやるからわか
りでしょうが、あなたは測量

できないものでしょうか。六線のうち
一線に對する測量費は、むしろ長
短もありませんけれども、その全
額は總体としてどのくらいのもの
でしようか。それもおわかりにな
りませんか。

○植田政府委員 實はその点につ
きましては、六線をほんとうに着
工するに際して最終的にきまりまし
たのが、ごく最近の問題でございま
すので、現在その点についてさつき
と御承知願ひたいのでございま
すが、もちろん継続の線の圧縮
あるいは繰延べと申しますか、そ
ういふ面からの經費の捻出とい
うことからいへば、新しい六線
にどの程度充て得るか。実は先
ほど後半からいふことを申し上げ
ましたので、はつきりとしたわけ
ではございませんが、大體その程
度の經費しか充て余裕がないじや
ないか。全体の予算の關係から
申しまして、さつき申し上げた
通りでございます。目下検討中
でございます。もちろん極力この
六線を着手します以上は、六線
につきましても、経済年度と申
しますが、測量が終了したら、すぐ
に着手できるといふふうな態勢に
進めたい、かように考えております
ので、そういう点につきまして目下
検討いたしております状態であることを
御了承願ひたいと思ひます。

は後半期とおしやるけれども、後半期にやつていただくと、地方農村等においては、作物等の関係もある。ちょうど刈りとつた時期とか適当な時期には、測量等もたいへん調子よく行きますけれども、そういう地方の実情もあるもので、私の方の希望としては、努めて刈りとつた時期、でき得るならば早目にやつていただいた方が有利であるように考えるのであります。今までやつていらつしやる工事においても、むしろトンネルの場所もあるし、いろいろ工事のしやすいところとむずかしいところとあるのは当然であります。が、まず普通の平地であるなら、現在一マイル当りの建設費がどのくらいかかるか。これは多年の経験からおわかりになるとは思いますが、この際説明をしていただきたいと思います。

○植田政府委員 新線建設をいたします場合の各線の状況によりまして、いぶん違います。が、私どもは大体キロ当たり五千万円程度いる、かように承知いたしております。

○永田(良)委員 それではまずこの点はこれで質問を打ちまして、次に車輛費のうちの四十億を地方交通の便益に資するために内燃自動車三百輛というのがございます。申請が出ております。この三百輛をやはり地方の省営バスにお使いになるのか、路線にお向けになるのか、あるいは、これが現在のどのくらいの速度で、これもやはり月平均というものでしょう。あるいはまた年度始めとか年度後に路線がでるという計画があると思ひます。で、ちよつと説明を願つていただきますか。

○植田政府委員 内燃自動車の関係と存じます。が、二十六年度末におきましては百八十四輛ございまして、二十七年におきましては大体五十四輛の計画でございます。今日まで二十四輛でございまして、年度末にはさらに三十輛でございまして、かような状態になっております。二十八年度におきましては、ただいまお話がございましたように地方からの要望も非常に熾烈なものがございまして、大体三百輛見当をつくりたい、かように考えておるわけでございまして、それで実はこの内燃自動車は、今日までは各地方の線に分散いたしまして、各地に使つております。いわゆる支線の輸送の回数の増加等のために分散使用いたしておるのでございまして、今後の問題といたしまして、各地方に分散いたして使用いたしまして、予備車の率から申しまして、もともと、不経済な面も生ずるといふようなことと、もう一つは従来は各車輛ごとと一輛々々しか運搬できなかったと申します。か、各車輛に運搬士がつたというふうなことで、これを何輛か一緒に運搬するということにつきまして、非常に不便な点も多かったものであります。が、今後そういう面につきましても制御できる車ができるようになりまして、その点の便利も増して参つております。従いまして今後の方針といたしましては、いろいろの考え方もございまして、いろいろの考え方もございまして、どういふふうに来年度の車を使うかというところにつきまして、いろいろと今後検討をしなければならぬ問題もあるのございまして、国鉄におきまして、またどういふふうに配置するかということにつきましては、まだきまつておらないと承知いたしております。

○遠澤委員長 ちよつとお待ちください。委員長から植田政府委員にちよつと尋ねたいのですが、さきに永田委員から質問になつております。六線の本年度着手予算に対する回答は、その着手は大体秋ころからでなくしてはできぬというお話なのですが、その予算に対する回答は、本国会中に回答ができるかできないか、結局は三月の終りくらいまでに、大体予算の見通しがつくかないかというところを知らせてもらいたいと思ひます。

○植田政府委員 いわゆるその実行計画と申します。が、その予算の点につきましては、できるだけこの会期中に検討していただきまして、御報告できるようにしたいと思つております。

○永田(良)委員 私どももそう思つていたのです。今委員長がおつしやる通り、新線計画線路のごときは鉄道の審議会においても議会の半ばを越えてからでなく、もうちつと早くお聞きになつて、二十八年度の議会召集までにこういうことはもうちつと明けて説明してくださる、明瞭におできにならぬければ、私どもはとも不安でたまらぬ。今も私が質問しても、まだこれについて考慮中というふうなことで、これはいろいろ慎重考慮せられるということは何つてはあります。けれども、い

くら考慮されたからといつて、何十年かかつても片づかぬ問題もある。私どもはかつてなことを申しますけれども、早くこういうことを御研究なさいまして、われ／＼のこの議会や委員会においてもちやんと答弁のできるような態勢に持つていただくように希望する次第で、これは無理なお願ひかもしれぬがそう願ひたいと思ひます。

それでは私は地方の具体的な例につきましてお尋ねしたいと思ふ。しからば三百輛をつくらばつ／＼配置するとおつしやるが、私はそれがどうも合点が行かぬと思ふ。三百輛という数字を示して予算をとつて車輛をおつくりにならぬければならぬが、大体これほどことこの線に何車輛渡すというやうなことは、運輸省としてはもはや計画案のもとに予算をおとりくださつたものと思ふ。これがこしらえてからだん／＼配るといふことは、どうも私どもは不安に思ふ。そういうことをされますと、われ／＼地方の者は日本全国困つてしまふ。その理由は、そういう不安なことをおつしやいますと、各地方からわつし／＼押しかけて陳情運動が始まる。こういうことは私はあまりよろしくないと思つております。明瞭にされる範圍のものは明瞭にしてください。この意味で申し上げま

す。それでは私も次の都城から北郷線、それから志布志から古江線、この方面には昔ガソリン・カーがあつた。今運転してないので、戦前の運轉回数が復活しないのはあの地方だけなのである。皆さん方は御承知でありましようが、あすこの個人会社の三州バスは、鹿屋、華水間を一日に二十四回も走つてゐる。それに客さんはほとんど吸収されてしまつて、鉄道はがらんとしてゐる。そうして話を聞いてみればあの線は赤字であるとおつしやる。皆さんは赤字の線にはもう配車の必要はない、増発の必要もない。われ／＼が地方の管理局に行くと、たいへんなの線を軽視している。私はこういうことはあつてはならないと思ふ。これは

悪く言えば、何がゆゑに高価なレールを使つて、われ／＼の地方の産業の開発に線路を敷いてくださったのかということになる。それで客が全部地方の会社のバスにとられてしまつたというところ、これはいかげなものではない。バスは高いのです。われ／＼としてはなるだけ国鉄によつて、地方の品物や人間を輸送していただきたい。予算を出される以上、この線に一車とか二車ということは御説明できると思ひますが、あの線にはお見込みがあるのです。か、もしありますならばあつさりとおつしやつていただきたいのでござい

ます。○天坊説明員 お答えいたします。国鉄は終戦後、いろいろ／＼こわれたものを復旧して参つて、除ながら整備のかつ／＼がついて参つた次第であります。が、今もお話がございました通り、戦前通りの姿に実はなつていないのでございまして。その理由の一番わかりやすい点は、機関車であるとか客車であるとか、まだ元へもどつていない。従いまして各線区において、従来あつただけの回数がまだやはり足りないというのが実情でございます。具体的にガソリン・カーの点で話がございしましたが、ガソリン・カーも戦前は三百輛以上あつたが、それが先ほどの客車にもございまして、百八十輛前後しか今のところ復活していない。この百二、三十輛というものは、どこかの線区に戦前はあつたけれども、まだ動いていないという勘定で、元へもどつていないのが実情でございます。そこで私どももいたしましては、客車もこしらへたい、それから非常に評判のいいガソリン・カーと申しますか、

ディーゼル、カーもふやしたい。ディーゼル・カーができて来ればそれを客車に置きかえて、客車はまた客車で使えるところへ持つて行つて回数もふやしたい。そういう観点で今年は三百輛近く持つておるのであります。従いまして、従来動いておつたところにもぜひふやしたいというのが一つと、さらに戦後の輸送の事情がわかりました点も考へて、その辺にも置きたい。あるいはまたディーゼル・カーの性能は、先ほどお話がございましたように、昔のように一輛運転だけしかできないというのではなくて、何輛か連結しても動かせるという性能のものになつて参りましたので、現在の長い客車に置きかえるなりして、従つてそれから浮いて来た客車は各線区に補強して行きたい、こういうふうな考へておるのであります。具体的なお例につきましても、私もちよつとはつきりいたしません、従来あつたところにはなるべく置きたいという気持でおりますから、御了承願ひたいと思ひます。

○橋委員 ディーゼル・カーの配置ですけれども、私は今ここで詳細に三百輛に対する配置計画をお示し願ひたいということは申しませんが、国有鉄道として、大体總括的に一箇所を全部ディーゼル・カーに置きかえて、残りを各所に配置するという方針であるか、あるいはある輻数を戦前運転しておりました線区に總括的に配置する方針であるか、その基本的な方針を承つておきたい。

○天坊説明員 先ほど申し上げましたように、総括制御ができるという新しい形式のディーゼル・カーになりまし

切つて、そこへ新しくそういうディーゼル・カーを置くことによつて、経済的な利益が鉄道の方にもできるだけ集中したるにたされるようにしたい、同時に、それを使う地方にはできるだけ利便を提供したい、こういう両面の考へ方を持つておられますので、場所によつてはある程度は集中して、そこに現在動いてゐる蒸氣機関車も余らせ、客車も浮かせる、こういう地区も優先的に考へたい。しかし同時に、従来動いておりましたところにはやはり相当の交通量があつて、頻繁な回数も必要であつたということが言えるのが実情であらうと思ひますので、そういう地域にもある程度は置きたい。また言い方が非常に矛盾してゐるようでありますが、集中しておりましても、すぐ機関車をやめてしまふということではなくて、できにくいので、その辺のところは実情とにらみ合せながら、ここ二、三年の間にディーゼル・カーをふやすならばふやすという方向へ持つて行きたいと考へております。

○橋委員 今の御答弁では、まだ基本的な方針がきまつておらないと思ひますが、それはいろいろ根拠はございしますけれども、私の考へでは總括的に置きますか、ある一箇所に集中的に客車と交換しないように、地方の要請に応じて幾分かは地方へ分散して配置するようにお願いをしておきたい。

○永田(良)委員 ただいまの御説の通り、私の方も一線路に集中してもらふことは、他の地方がたいへん迷惑すると思う。私がお願ひをした大隅の方も今機関車が走つておりますが、これが一日五回しか走つておりません。それ

で待つ時間が三時間半くらいある。ところがバスの方は三十分か一時間で走るので、そのためにみなその方にお客さんが吸収されてしまふ。要するに現在の機関車でもよろしいが、それが私の地方はまだ戦前にまで復活していません。今度志布志から油津に行く方は一回増加になつてゐる。ところが志布志から私の方の鹿屋市に来るあの線は、この間の地方新聞を見ますと見えておりません。たいへん失礼ですけれども、これは矛盾した話だと思つておられますが、交通ではそれが何と言つても、私の方の鹿屋から垂水、あの線が一番交通量が多い。これはたしか三月一日から実施なさるということですが、さつきの御答弁の通りまだ御考慮中であると思ふ。私が申し上げました点にも申しあげた通り、まだ日にちがあることですから、どうか手落ちがないようにお願いしたい。都城から志布志に行つて、それから油津に行くあの線のみを五回を六回にし、志布志から鹿屋の線を昔のままに置いておかれるということ、これはたいへん矛盾したことであります。鹿屋には昔航空隊もありましたし、今は予備隊もあるのです。鹿屋線の方も、五回とあるのを六回にしていただければ、赤字もだんだんと消えて行くと思ふ。どうか落ちないよう、この点を特に希望としてお願いをしておきたい。それからガソリン・カーも、これは一回でもよろしいし二回でもよろしいやうでございます。

決して私の地方にばかり便益を与えて、他の地方に迷惑をかけるようなことをお願いするのではございせんが、しかしそれが何と言つても私の方の地方は日本の最南端であつて、道路

にしても、港灣にしても、また鉄道にしても、交通の便においては最も恩恵をこうむつておられる場所であります。特に私はこの機会に鉄道の方と——航空の方がいふしやらないから残念ですけれども、最後に皆様方にお願ひがあるのではありません。それはまず鉄道の方にお願ひしておきます。私は将来の交通は、運輸省としては、海運と陸運と空運と三つが一緒になつて行くべきものだと思ふ。しかれば日本の海運は戦前の状態に復活するには非常に困難がある、船がたぐさん沈んだからこれにも困難があるが、しかしある程度までは回復されたと思ふのであります。鉄道も、今申された通り戦前に復活するには御苦心があると思ふけれども、大体鉄道から海それから空運、私はこれが日本としては一番の難点だと思ふ。きのうも私も羽田に行つて日航の飛行機に乗つてみた。そうして乗務員からも航空局の局長からもいろいろ話を承りましたし、また私も昔外国の飛行機にも多少乗つたことがあるけれども、日本の民間航空ほどよいものはない。戦前からだめです。だめと言つては失礼ですけれども、欧米各国に負けてゐる。それが戦争で六、七年のロスがある。また最近機体なんかは、アメリカのおかげでやつぱな飛行機が、今福岡と北は北海道の千歳まで通つておりますが、これの運航回数も少い。少いが、現在の運航状態においてたいへん困つたことがある。その実例を申し上げますから、御参考のために航空局と皆様の鉄道と話合ひの上、どうか研究してもらひたい。その実例は、羽田を七時半に日航の旅客機が出る。それが伊丹や岩国を経て福岡

に着くのが十二時前後、ちようどそのころ博多から鹿児島、それから長崎に行く急行がそこを通過。私はもう老人だから、私はバスを持つてゐるけれども、三十五分間も汽車に乗りたくはない。それで登之ではあるけれども、飛行機を使つて往復してゐる。ところがそれが一時間も間にあつたことがない。私は追放だつたから、あれを始めたのはだれであつたかわからぬけれども、おそらく福岡に飛行機が着いたときには、あの急行に間に合つて、熊本、宮崎、鹿児島、長崎、この九州南部の四県は連絡がついて、利便を受けるやうなふに、鉄道と航空とが御協議があつたものと思ひます。それが連絡がとれないということ、これはたいへん残念だ。私はあそこ十二時の汽車に間に合つと、夕方の六時には鹿児島に帰れる。ところがそれが間に合わないから、あの急行は博多を十一時に通るが、それに乗つて翌朝の七時に鹿児島に着く。東京から博多までは四時間で行ける。あそこから先が十三時間とかかつてはたまらぬ。これは鹿児島県のみでなく、宮崎も熊本も長崎も九州の人々がみな迷惑する。これが三十分くらい時間余裕を御研究になれば連絡がつきはしないか。これは絶対不可能でしようか。それは羽田発を夏のころは三十分早めて七時にしたかどうか。また皆さんのダイヤはたいへんむづかしいと思ふが、それだつて博多発を鹿児島行きや長崎行きを十五分でも延ばすやうなダイヤの切りかえができぬか。今度ダイヤの改正の際、ぜひそういうことをお願いしたい。私の鹿児島県のごときはああいふ不便な場所だから、地方の人が陳情に来るにも、また文書

で請願するにも、航空便がないといかぬ。だから、この連絡がつかないのは残念に思っておりますが、まず鉄道側としての皆様の御意見が、絶対にダイヤの十五分や二十分、三十分も改正ができればでしょうか、この際お尋ねしておきたい。

○天坊説明員 非常に実際の面からごもつともなお話でございまして、私どもとしても、飛行機の方と十分の打合せができていないと思っております。ひとつでできるだけの点も考えまして、どちらかの方で乗り継ぎができるように考えたいと思っております。まことにごもつともなお話だと思ひます。

○永田(良)委員 きようは運輸大臣がいらつしやいませんか残念ですが、私はさつき申し上げました通り、どうも日本の国民一般の航空に対する研究が薄いことを悲しむ一人であります。われ／＼は戦前派の古いたぬき代議士であります。われ／＼は飛行機を一番専門に唱えたものですけれども、残念ながら戦争に負けた。戦争に負けた原因は多々あつたけれども、第一に日本の空軍、それから民間航空なんかの航空方面の研究が足りなかつたのが、あの東京や全国の町々を焼き払われて、多数の死傷者を出した原因であると思ふ。今の日本の飛行機はこんな貧弱な状態であるが、今保安隊はいるけれども、陸上ばかりではなく、空を守らずして国の治安とか、生命、財産の安全はあるものじやない。やつぱりわれ／＼が八千五百万の日本の将来を思ふた場合、航空機には非常な関心を持たなければならぬのではないか。これは政府のお役人を初め、われ／＼国民

民代表の議員も深甚の注意を払わなければならぬと思ふのです。この意味から、運輸大臣を中心として、航空の關係、鉄道關係、海運關係、三者の連絡がうまくとれてあんばいよくやつていただかなければ、私は世界の航空の進歩に遅れをとるのではなからうか。皆さんは専門家だから、こんなじじいがそんな心配をせぬでもいいかもしれないけれども、現実は航空の面が一番遅れておると思ふのです。それでも福岡まで一日二回ぐらひは飛ぶくらいのはありはせぬかと思ふのです。それがないならば、予算をとる場合、皆さんが熱意を持つて當つてくれれば、なかなか大蔵當局なんというものは、各省からねだりに行くわけだから、説明がつかつたり、熱意が足らぬと削つてしまふのです。私の九州の航空路のローカル線なんかも、鹿児島まで延ばしてくれと言つたけれども、こしはとうとう削られて航空路が実現しない、こういう状態である。どうか航空方面には少し熱意を込めていただきたい。また露骨に申し上げれば、日本では今の大臣であつても飛行機に一本も乗つた経験のないような方がいらつしやるかもしれない。そういうふうで日本の人は飛行機に乗ることをこわがつてゐるような、失礼な話だけれども、人がある。どうしても子供さんでもみな日本人は乗らなくてはうそです。今飛行機に乗るお客さんの中には米国人が多い。家族づれで福岡まで乗つてゐる。こういう点から見ても、もう少し航空方面について、何か進歩発展するよ

うな方法を熱心に考えていただきたいと思ふが、私が先ほど申し上げました鉄道と飛行機と、博多でわずか十五分

か三十分の差で間に合はぬということはおかしい。どうか同じ省内だから即刻研究をして、少くとも新年度の四月一日、欲をいへば三月一日ぐらひにはそういう利便をはかつていただくように、いいことは即決してやつていただきたいことをお願いする次第であります。もうじじいはいは詳しいことを申し上げませんから、この希望を申し上げて私の質問を打ち切ります。

○遠藤委員 次は玉置信一君。

○玉置委員 私は本日は時間の關係で詳細な質問を行うことができませんので、国有鉄道の予算に關して一つだけお聞きしておきたい。先般の委員会におきまして、二十八年年度国鉄予算の全貌についての御説明がありまして、もちろんその中の款項についての内容等もお伺いしたのでありますが、国鉄が運輸の面におけるすなわち旅客、貨物の運賃改正をやつたのでありますが、その改正に基く増収見通し、それからそれに関連しての二十八年年度予算が、この中に含まれておるのか、おらないのか、きようはその点をちよつとお伺いして、次の委員会において詳細にお伺いしたいと思ひます。

○高井説明員 お答えいたします。二十八年年度の運賃改正に基く影響は、増収とか増送とかその他の關係もありますが、運賃改正では二百十億というものを旅客、貨物で、平年度といはして見込んでおります。

○玉置委員 次は運輸行政について、船舶局長がおいでになりますればちよつとお尋ねしておきたいと思ひます。私聞くとこによりますと、フイリビンの沈没船引揚げを行うことになつて、しかもそれが賠償協定調印前に実

施をするというやに承つておりますが、事実でございませうか。

○甘利政府委員 ただいまのところ、沈船の調査はやつておりますが、実際に沈船を引揚げ、あるいは解撤するといふふうなことにについては、まだ具体的に話がきまつておりませんし、賠償協定を結ぶ前にそういうことをやるというふうなことは、まだはつきりいたしておりません。

○玉置委員 すでに調査船若島丸が現地に乗り込んで調査をいたして、来る三月五日ごろに呉港に歸つて来る、こういうふうに聞いておりますが、その点はどうか。

○甘利政府委員 最初予定通りマニラ灣の四十隻の沈船の調査と、その後セブの二十隻の調査はすでに終りました、たしか本日だろつと思ひますが、セブを立つて内地に歸港いたします。来月の五日ごろに着く予定であります。

○玉置委員 ただいまの船舶局長のお話によりますと、まだ賠償に關する問題等については方針が定つていないようでございます。ところが一方においてはすでにこの調査船が歸つて来たならば、三月十七日までに調査報告書を出せというふうなことになるので、調査にかかつておるといふことであるが、この事實はいかですか。

○甘利政府委員 初め調査団と話し合ひをしましたときには、内地に歸港後十日ぐらひで調査報告がでべきでないかといふことを話しましたが、なか／＼十日ぐらひではできない。少くとも十日以上はどうしてもかかるということで、具体的に調査報告書を歸港後十日以内につくるといふようなことはまだきめ

ておりません。

○玉置委員 そうしますと、沈船引揚げの作業に當るといふことについては、今政府としては何も考へておらぬのですか。

○甘利政府委員 少くとも中間協定あるいは賠償協定が締結される前に実施するといふようなことは、今考へておりません。なお実施計画につきましては、調査団が歸つて参りまして、その調査報告書を求めまして、それをしさいに調査した上で、具体的に沈船の処理の方式をきめたいと考へておりますので、今のところお話のような話はまだ具体的になつておりません。

○玉置委員 仄聞するところによりますと、調査団の報告書を出した後、十日以内に見積書を出せというふうなことを、指示か内々の話か知りませんが、そういうふうな話があると聞いておるのですが、政府はどうなんですか。こういう点において何か話があつたのですか。

○甘利政府委員 今のところ、調査団が歸つて来まして、おそらく十数日から二十日、あるいはもつと以上かかるかと思ひますが、その期間において調査報告書は提出させますが、この調査報告書は沈船の位置、水深、あるいは破損箇所、あるいはそれが再び浮き上ることができるか、あるいはスクラップにしなければならぬか、そういう程度のもので調査報告を求めるのでありまして、見積書をいつ／＼までに出せとか、あるいは調査団に見積書を初めから報告せよといふようなことは、全然まだ言つておりません。

○玉置委員 そうしますと、調査の結果に基いて引揚げ作業を開始するとい

う場合におきましては、政府はこれに對して直營の形といふか、そういふことでやるのであるかどうか、もちろんそういふことはむずかしいであらうと思ひますし、結局は請負になるのではないかとと思ひますが、これはどういふことにお考えになつておりますか。

○甘利政府委員 先ほど申しましたように、まだ報告書も出ておりませんし、またいふ／＼な中間協定、あるいは賠償協定もできておりませんが、具体的にはきまつておりませんが、まだ將來実施する場合には、今お話のように直接やる場合、あるいは間接にやる場合、二つの方法が考えられると思ひます。従つてわれ／＼としまして目下のところは、両方の場合の利害得失等を研究してゐる段階であります。

○玉置委員 巷間伝えられるところによりますと、すでに請負に對して指名入札をするというようにことさへ実は伝わつておるのですが、その点は、今のお話によると全然そこまで行つていないように思ひますが、重ねてお伺ひしておきたい。

○甘利政府委員 お話の通り、まだ全然そういう問題については具体的に意思表示をしておりません。まだ方法の優劣について抽象的に議論してゐる程度であります。

○玉置委員 この問題はきわめて重大であります、もし政府の方針と取扱いいかにによりましては、国民の大きな疑惑を招くおそれがあるので、私はつつ込んでお伺ひしておるのです。前段申し上げましたように、すでに調査書を作成して、提出後十日以内に見積

書を出せというような、きわめて具體的なうわさが出てゐる際であります。もしこれが事実としたならば——私は仮定として申し上げますが、そうすると、調査した者には、先ほど局長のお話になつた現状の事態がわかるのです、調査しない他の業者はわからない。ある日にちを切つて見積りを出せと言われた場合は、その調査に當つた特定の船だけしか見積りは出せない。こういうようなことがあつては、私が先ほど申し上げましたように、国民の疑惑を招く一大原因になると思ひますが、これを局長はいかようにお考えになつておりますか。將來どうしようというお考えでありますか。

○甘利政府委員 調査の結果は調査団で整理いたしまして、運輸省に提出いたしますから、われ／＼の方でさらにこれを整理いたしまして公開いたします。従つて公開後入札の場合には、どういふ入札になるかわかりませんが、入札させる場合には、相當の期間を置き、あるいはその間の調査に對するいろいろな質疑もありましようから、そういうものに対して具體的に話したしまして、十分納得行つた上で、さらに見積書を出させるようにしたいと考えております。従つて入札に際して、調査に行つた者と行かない者との間に差があるというようなことは避けたいと思つて、できるだけ公平にやるつもりであります。

○玉置委員 ただいまの御答弁で、私も大体安心することができましたが、さらにつけ加えて要望しておきたいことは、これはひとり運輸省の問題ばかりではなくして、大蔵省、外務省に關係がある問題と思うのであります。

す。従ひましてただいま御答弁になりました基本的な方針のつとりましまし、横の連絡をとられまして、あくまでも公明正大、いかなる人に見られましても誤解の生じないやうに、一般に公開して、十分な見積りの期間を与えて公正な入札をされる。これは第三者の仕事をやる場合のことですが、そういうことに取扱われるよう重ねて要望いたして、私の質問を終ります。

○達澤委員長 委員長からこの問題について追加質問をちよつとしてみたいと思ひます。この沈船の場所と水深、その破損の場所等の調査をして、それを公開した上で入札に付するといふお話であつたのですが、この場合の調査団は日本に何があるかといふことが調査できておるか、できておらないか。いかなる調査機関でどういふやうな方法によつてこの調査を進めたかといふ点について御質問します。

○甘利政府委員 大体こういう沈船の調査の経験のあるものは、今まで南方で経験があるといふのが十社ぐらゐございます。そのほかに一般に終戦後沈船の処理をしたものがたしか十二、三社あつたと思つておりますが、今回調査に行きます場合には、いろいろな會計法規上の關係上、數個の調査団といひますか、会社と契約を結ぶことが非常に困難だといふやうなことで、ある一定の、最も適當と認められる会社と大蔵省と契約をいたしまして、それからそのほか今申しましたやうな、南方で終戦後沈船の引揚げに實質的に経験のあつた數社の人々をおの／＼一名ずつ、船の定員の許す範圍において乗船せしめまして調査をしておりますので、今のところ調査の方法としては最

も公正な方法でやつておると考えております。

○達澤委員長 もう一ぺんお尋ねしておきたいのですが、そうすると調査団は一個の調査団を編成しておる。それに対して從來の沈船引揚げの経験者は十二社ほどある。その十二社の者を配屬してそれに調査に當らしてゐる。こういうことに承知してよろしいか。

○甘利政府委員 十二社とおつしやいます、南方で沈船引揚げに経験のある有力なものが七社か八社ございまして、そのほかに沈船解体業者として從來南方ではありませんが、内地あるいは沿岸でやつておつたものが十二、三社ある。みなで二十二、三社になると思ひますが、そのうち今度の調査団へ加わつたのは、たしか責任者が日サルので、それに七社か八社から一名ずつ加わつております。これは船の定員上、それ以上乗せられないものですから、その程度にとどめておるわけでありま

す。

○山崎(岩)委員 甘利船舶局長さんがいらつしやいますから、玉置委員の質問とちよつとはずれるかもしれませんが、けれども、白鳥丸事件といふのをちよつとお尋ね申し上げたいと思ふのであります。

きよりの朝日新聞の記事は非常に要領を得て書いておりますから、読み上げます。「神戸丸」去る十五日早朝静岡県白浜村沖で愛知県漁業指導船白鳥丸(百五十八トン)に衝突した米船チャイナ・ペアー号(八千二百五十総トン)は十六日朝神戸に入港、十七日夜九時頃に向け出港したが、神戸在泊中同船C・W・クロフォード船長(四十五)は神戸地方海難審判所根東理事

官の会見申込みに応ぜず、出港の直前になつて弁護士を通じて供述書提出「本船は正規の航法をとつていたと確信している。白鳥丸の方が本船を避けるべきであつた」と主張した。これに對し根東理事官は「チャイナ・ペアー号のコース・レコード(自動的に記録する航跡誌)によるとペアー号の右側から白鳥丸の赤ランプ(左側)が目撃されてゐる。これは白鳥丸の航路をベアー号が横切りにかけてゐることを示すもので、ペアー号は白鳥丸に航路を譲るべきであつた。ところが事實はベアー号は針路をかえず、右に急カーブを切つた白鳥丸の船尾に衝突したものと

思われる。白鳥丸は沈没したので遭難の正確な位置も原因もつかみにくい、日本側に十一人の犠牲者を出したことでもあり同船長の態度は実に遺憾だ」と語つた。注といひました、

「航法第十九條によると針路が交差した場合、他船を右に見た船が避讓する義務がある。」かやうに報道されてゐるのであります、この白鳥丸事件といふものは、相當問題になる問題だと私は考へるのでございまして、これはもちろん外務省との間の外交交渉にもまたなければならぬと思ひます。船舶局長さんだけでなく、海運局長さんの所管にもかかわる事件だと思ひます。

報道するところによると、向うの船長の態度は実に不可解である。日本側の白鳥丸に責任がある、おれの方には責任がない、こういうふうな態度をとつて呉に向けて出港した、呉からだち

に本国に歸つた。これの跡始末はどうするかといふことを国民は當然考へるべきであると思ふのであります。これに對して運輸省當局は何か手を打つて

が、こういうような場合をも十分お考
え合せ願ひまして——国と国と戦争い
たしました、日本の国の罪であります
か、何でありますか、償いのために賠
償するのでありますが、それがために
日本国民すなわち業者が何をも犠牲を払
う必要もないのであります。どうか業
者に迷惑のかからぬように十二分に日

比賠償會議におきましてはあらゆる角度を御検討になりまして、かような問題の解決に御精進くだらんことを、希望になりましたがお願い申し上げまして、私の関連質問を終ります。

○遠澤委員長 次に臼井莊一君。

○臼井委員 国鉄當局に二、三ちよつとお伺いしたいのですが、先ほどなたかの御質問によつて、本年度の収入二百十億、約一割の増収を見込んでおるようであります。値上げ後わずかな期間であります、実績といひますか、それがどのくらいの率増収になつておりますか、その点をお伺いいたします。

○高井説明員 御承知のように旅客は一月から、貨物は二月から改訂運賃によつたのでありますが、一月はまだ炭労ストの影響がありまして、的確に運賃値上げ後どういふ情勢であつたかといふことの把握はいたしかねるのであります。また二月になりましたも、そうした炭労ストの滞貨が非常にありまして、現在百四十万トンほどの沿線滞貨がございます。そういうような関係で、運賃値上げの影響というものは出ておらず、二月になりましたからは順調に予定収入の通りに行つております。一月におきましては旅客が予定収入より二億増収いたしました。貨物の方が三億減収をいたしております。それで差引一月は一億の減収ということに相なつております。

○臼井委員 今炭労ストの影響の話が出たのですが、炭労ストの影響を非常に受けたことはわかるのです。それがどの程度収入に影響したか、もちろん支出の面も節約になつたと思うのですが、その点さらに電産ストの場合には、

やはり影響がどの程度あつたものかをお伺いしたいと思ひます。

○高井説明員 電産ストにつきましては、御承知のように東京付近は自營電力を持っておりますので、全体的にはさして影響いたしておりません。炭労ストにおきましては、十二月までに旅客が三億八千万円ほど、貨物が十億二千万円ほどの減収、合計いたしまして旅客、貨物で十四億の減収に相なつております。但し先ほどお話がありましたごとく、列車削減に伴います経費の節減と申しますか、不用額が出ております。それが約四億といふものが不用になつておりますので、十二月末までは十四億の減収に對しまして四億の節減、差引きまして十億の減収ということに相なつております。

○臼井委員 もう一点お伺いしたいのですが、新線の建設は、地方の産業の開発の上にも非常にけつこうでありまして、ただ国鉄が独立採算をとつておるといふその制度の上からいひますと、將來非常な負担になるような新線をつくるというところは、また影響を受けるところが多に多いと思ひますが、鐵道建設審議會でございしますか、その審議會等において審議される場合に、採算という点も十分考慮せられてやつておられると思ひますが、私鉄などでも、最近の情勢によると、私鉄などでもバスあるいはトラック、そういうものになつておる、こういうことを伺ひますが、新線をつくらないでバスを運行する。もとよりバスでは都合の悪い道路の関係もございしますし、いろいろございしますし、あるいは國鉄においては貨物はやつておるかどうか

私よく知りませんが、そういう点を考慮し研究して、決定したところについてはこれはもうしかたがないにしても、將來そういう点をよほど考慮に入れる必要があると思ひますが、せつかく鉄道を敷いても、また貨物あるいはバス等によつて減収を来すといふことになる、採算上國鉄として非常に困ると思ひますが、そういう点について審議會がどういふ審議の仕方をしておりますか、ちよつと伺ひたいと思ひます。

○植田政府委員 ただいまお尋ねの点につきましては、鐵道新線建設に關係いたしまして、いろいろと議論のあるところとございまして、鐵道建設審議會におきまして、さしあたり着工を必要とする路線はどうであるかといふその諸問に對しまして、相当長時間、数回もその根本問題につきまして、建設審議會におきまして議論があつたところでございします。それで結局新線建設をやるにつきまして、さしあたり着工するにつきましては、たとえば交通系路上どうであるとか、あるいは産業資源の開発上どうであるとか、あるいはすでに戦争以前から一部分着工しかけておりました、中途半端になつておるような路線もございしますし、そういうようなものもどういふふうに考えるべきであるかといふような点、いろいろな点から総合的に考えまして、なるほど収支の採算という点から申しますと、必ずしも全部プラスになる線ではございしません。むしろその線だけで採算がとれぬという線が多いのでございしますが、そういう交通系路上、あるいはまた産業資源の開発上、さらに大きな見地から見まして、どうしても

やる方が国家的、大局的に見て必要である。またそういう輿論も非常に強いという線をビツク・アップいたしまして、そういう線路を着工するというような方針がきまつたようなわけでございします。

○遠澤委員長 次に江藤委員。

○江藤委員 私は日本の今後の航空事業といふことについての、運輸省の基本方針をお伺いしたいと思ひますが、航空関係の方はお見えですか。

○遠澤委員長 次会に航空局長を呼びたいと存じております。

○江藤委員 それでよろしゅうございします。

○遠澤委員長 ちよつと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○遠澤委員長 それでは速記を始めてください。

海岸保全のためには、農地の保全、ロ、一般土地家屋の保全を目的とする場合と並んで、港灣の保全をはからねばならない。従つて海岸保全法案の中に港灣の保全を目的とする場合を規定し、從來運輸大臣が行つて来た港灣内の海岸保全の責任を明定する必要がある。この旨の修正意見を海岸保全法案が建設委員會に付託になりましたら、本委員會から強く申し入れたらと存じますが、これに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○遠澤委員長 異議なしとの声がありますので、そういうふう決定いたします。

○遠澤委員長 熊本虎三君。

○熊本委員 少しお尋ねをいたしたいと存じます。先ほど新線建設に對しま

して、今年度は昨年の約三倍額を計上されておりますので、これに對する國民の関心は非常に重大であらうということから質問がございまして、さらにこれに関連して、電化設備費もやはり本年はいささか増額計上されております。これらの問題については先ほど質疑がございしましたから、特にお尋ねはいたしません、予算を計上するにあつて、いまだその具体的予算の割振りといふもの、いわゆる着工の線がきまつておらないといふことがございまして、先ほど一致でありまして、この点については至急に具体案をつくられまして、本委員會に御提示のことを冒頭にお願ひ申しておきたいと存じます。

その次にお尋ねしたいことは、予算を見ますと、本年度の借入金が一億十億並に國鉄公債百二十億といふものが計上されておりますが、借入金並びに公債発行について、大蔵省とそれぞれ了解済みであるかどうかということをお尋ねしたいと思ひます。

○植田政府委員 この資金計画につきましては、政府内部の考え方は一応きまりまして、ただいま国会におきまして、御審議を願つておる次第でございします。

○熊本委員 それではあとでまた関連して申し上げるかもしれませんが、一応次に移ります。

次にお尋ねしたいことは、運輸収入は約一割、すなわち二百十三億程度増というように計上されております。しかるに人員の増はわずかに三百三十人です。このことにつき

まして当然輸送収入による労働力の増強並びに新線工事に対して昨年度の三倍になる工事に要する人件費、及び電化につきまして約二割増の予算を計上されておるのでございまして、こういう事業面につきまして非常に膨大な予算を計上しておきながら、人員の増を三百三十人にとめたという理由は一体どこにあるのか。パーセンテージにすれば、一%にも当たらない人員増でありまして、さなごだに労働強化というところが問題になっている際に、こういうような予算でその執行ができるかどうか、この点をお尋ねいたしたいと存じます。

○高井説明員 お答えいたします。運輸収入は、二十七年年度の公布予算に対して二百十三億の増になっておりますが、これは先ほど申し上げましたごとく、運賃改正に基きますものが、平年度といたしましての二百十億程度というものが入っておりますので、二百十三億はこの運輸数量の増だけではないのでございまして。またそれに対して三百三十人の増員にとどまる、まことにその通りであります。これは新線の要員といたしましての三百三十人でありまして、ほかにオーバー・タイムといたしまして、八千人分の予算を計上いたしておるのでございまして。それと、さらに国鉄は合理化に努めて参つておるのでありますが、箇所によりまして、過剰員のところも必ずしもないとは言えないのでありまして、そうしたいわる人員の適正配置、でこぼこ調整というものをいたしまして、このオーバー・タイムと現在の定員によりまして実施しなければいけないというふうに考えておるのでございまして。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

○熊本委員 収入の増は、昨年末の運賃改訂によりまして、約一割程度の増加を見ることに相なることは、大体その通りでなくてはならないと存じます。しかしながら新線建設に關し、あるいは電化の増強に關するこれらの人件費は、やはりこれに比例すべき増員がなされなければならぬと存じておりますが、当局としてこれに対するところの目安がはたして立つておるかどうかは、私もから見ますと、要当でないと考え、必ず労働強化になるものという不安がございまして。従いましてこれは今後ますますいろいろの問題と相関連して、ほかからも議論が出ようかと思つてございまして、十分御検討の上再考慮を願うべきでなからうかと存じております。

におきましてはこの予算の運用によつて処置できると考えております。今お話のように二九ベースのものをそのまゝ新ベースに上げるべきかどうかという点については、議論があるのであります。

○ 熊本委員 私、労働組の要求が、この点を取上げて、その不当を鳴らしながら、当然なる改訂であるという建前に立つて要求しておつたものと解釈いたします。それにこたえる裁定の回答は、これに準ぜよということでありまして、私の主張は妥当だと信じております。従つて当局においては、当然予算の組みかえをもつてその国交にこたえるがごとき態勢をとるべきであると解釈いたしておるのであつて、その点もう一度念のため、考え方に相違があるかないか、御見解を御答弁願ひたいと思ひます。

○ 高井説明員 現在の手当の中には駐留軍の清掃手当、あるいは機雷手当というふうなものがありまして、機雷手当は相当な額に上つておりますが、情勢によつていろいろかわつておるものがありますし、各手当の種類によつて団体交渉をして参りますれば、これも根本的に組みかえなくてもやつて行けると考えております。あるいはさうな相違については、予算總額というものであるものでありまして、そこでこれは調整して行かなければいかぬと考えております。

○ 熊本委員 そういたしますと、基本的には私の言う解釈が妥当だ、しかしながら今日のまでの過程において、特殊勤務手当というもののうちいろいろの關係で複雑錯綜するものがあるから、これらを整理して具体的には国交によ

つてきめる、かような答弁だと解釈してよろしうございませうか。

○ 高井説明員 必ずしもただいまの御意見のごとく考えないのでありまして、手当によつては、そのまゝの率を上げるのが正しいとは考えておりません。個々の各手当について、他との関連その他を考へて、組合と団体交渉に基いて、納得のもとに妥結できれば実施をいたしたいと考えております。またその線で交渉が妥結をいたしておりますので、今申し上げたごとく予算上の二割五分の増というものを根幹として運用すれば支障がない、さうに考えております。

○ 熊委員 私実はこの特殊勤務手当について諸願書を出しております。せつかくの機会でありまして、関連して御質問申し上げたいと思ひます。今お答えになりましたことは、いろいろな關係があつて、結論に合せた答弁であるというふうな受取れるわけですね。と申しますのは、昭和二十三年の二千九百二十四の給与のときの、その給与によつて出された手当が四年間もすえ置かれてゐる。今の答弁では、前年度より二割五分でありますか、上まわつておるといふことですが、この答弁は、あなたの方としては苦しい答弁であらうと思ひます。給料の割合によつて支給されておりました手当が四年間もすえ置かれておられますし、今日はどんなベース・アップしておるのですから、当然本法に合せてアップすべきものであると考えますが、あなたはどうか考えになりますか、もう一回御答弁を願ひたい。

○ 高井説明員 ただいま答弁を申し上げましたごとく、各職種その他を考へ

まして、その率でよいかどうかというふうなことにつきまして、組合と団体交渉に基いて決定いたして行く。それで、そうした場合にこの予算の中でまかなひ得るかというふうな問題があるのであります。それは、先ほども申し上げましたごとく、予算の編成、それからただいまの実施の問題もありませんが、給与總額の中で運用いたしますればよいのでありますから、その点、特殊勤務手当としての算出にはなつておりますが、そこは組合との団体交渉に基く給与の支給ができるように考へて行かなければいかぬと考へております。

○ 熊委員 それは昨年の暮れの補正予算のときに、運輸、人事、労働の三連合審査会において、運輸大臣に念を押しておきました。とにかく裁定の二項から四項は、団体交渉によつてその結論が出たならば、予算の修正をするのかと質問したのに対して、やりますという御答弁であつたのであります。従つてこの項についても団体交渉をされたと思ひます。ところがあなたの方の団体交渉をされた賃金に関する協約の付属覚書には、このようにうたわれておるわけでありまして、仲裁裁定書第八号に伴う作業加算給については、今回改訂にあたつては時間的並びに予算的事情により制限を受けたので、今後十分その実現に努力したい、こういう覚書になつておるわけですね。昨年の暮れには確かに時期もありませんし、予算も国会においてある程度制約を受けていたもので、当局としても無理であらうと思つておつたわけでございます。

この付属覚書においてあなたの方の言わんとする精神は、暮れにはいけないけれども、次には考えようということであつたわけですね。それを否定されるならば、この覚書は何ら意味をなさないと思う。ところが今度出て参りました予算を見ますと、この覚書の精神が働いておらない。一体いつあなたの方は組合と約束した内容、精神を実現するのかが、非常に私には不可解に感ずるわけでありまして、暮れに組合と約束されたこの覚書によつて、今年は、とにかく金額をいたしましては、組合に言つておるものを百パーセントということにはならないと思ひますが、当然その精神が盛り込まれて予算の編成をされなくてはならないと考へておるわけですね。この点について、なぜこういう覚書を結ばれたか、その実現をはかりたいという意図、時期はいつであるかということをもひとつ御答弁願ひたい。

○ 天坊説明員 手当の予算に計上するやり方につきましては、ずっとベース・アップいたして来て、数年来やはりベース・アップの率に応じて、手当の総額は一応ふやして計上して参つたのであります。従つて手当の総額としては、大体ベース・アップと並行して必要だけの予算は出ておつた。その手当の総額の中で、従来の手当のうちどの手当をそのまゝすえ置いたが、新しい手当は新しい手当を設定したいか、あるいは新しい手当を設けて、新しい手当も設けて行つたりして、大体手当の総額でやつて来たわけですね。そこでそのまゝすえ置かれた部分につきましては、昨年の仲裁裁定でも、何とかこれは考へるべきじゃないかという御意見があつた。私たちとしては実質的に、それを希望通りではなくて

も、ある程度直して行きたいというふうな考へてゐるわけですが、予算面ではその手当のふえる分を毎年々々ベース・アップに伴つて必要なだけ手当の額はふやして参つておるのであるから、二割以上にふやすということは予算面では困難である。そこで今度新しく今の機雷手当とかんとか、不要になるもの等も考へまして、ある程度手当の割合はできるというふうな思つておるわけですね。

○ 熊委員 私の質問しておるのとあなたの御答弁とは全然違つたわけですね。というのは、いわゆる〇・二倍というのは、十一月から前年度に比較して上げた、こつとつやつておられるわけですね。ところが賃金の協約というものは、昨年の暮れに結ばれておるわけですね。だからこれは全然問題外です。今は時期的にも金がないので〇・二倍である、しかし非常にお前たちの要求しておるものは妥当と考へるので、今は時期的にできないのだが、次にはというのが、この裁定の第二項であるというふうな考へておる。しかも国会においては、三合同委員会において、団体交渉ができなければ予算を修正すると、そこまでするにさういふ言つておるわけですね。従つて今年度はこの協約の関連性を考へたならば、当然組合の要求するところの手当の増加ということとは、あなたの方の責任において予算に計上して行かなければいけない。このように考へておるわけですね。あなたの方の御答弁はともその辺が大分私の御質問申し上げた点と違つております。ぜひひとつあなたの方今後、本年度の予算にこれだけ追加されるように御努力を願ひたいと思ひます。

○ 熊委員 それは昨年の暮れの補正予算のときに、運輸、人事、労働の三連合審査会において、運輸大臣に念を押しておきました。とにかく裁定の二項から四項は、団体交渉によつてその結論が出たならば、予算の修正をするのかと質問したのに対して、やりますという御答弁であつたのであります。従つてこの項についても団体交渉をされたと思ひます。ところがあなたの方の団体交渉をされた賃金に関する協約の付属覚書には、このようにうたわれておるわけでありまして、仲裁裁定書第八号に伴う作業加算給については、今回改訂にあたつては時間的並びに予算的事情により制限を受けたので、今後十分その実現に努力したい、こういう覚書になつておるわけですね。昨年の暮れには確かに時期もありませんし、予算も国会においてある程度制約を受けていたもので、当局としても無理であらうと思つておつたわけでございます。

この付属覚書においてあなたの方の言わんとする精神は、暮れにはいけないけれども、次には考えようということであつたわけですね。それを否定されるならば、この覚書は何ら意味をなさないと思う。ところが今度出て参りました予算を見ますと、この覚書の精神が働いておらない。一体いつあなたの方は組合と約束した内容、精神を実現するのかが、非常に私には不可解に感ずるわけでありまして、暮れに組合と約束されたこの覚書によつて、今年は、とにかく金額をいたしましては、組合に言つておるものを百パーセントということにはならないと思ひますが、当然その精神が盛り込まれて予算の編成をされなくてはならないと考へておるわけですね。この点について、なぜこういう覚書を結ばれたか、その実現をはかりたいという意図、時期はいつであるかということをもひとつ御答弁願ひたい。

○熊本委員 たいま横君から補足的に質問がございまして、最後の結論としては希望になつたようでございます。私もここで同交をするわけでないのではありません、あまり具体的にどこからどこというのを御明示いたしたくはないと思つております。しかし先ほど私が言いましたように、大体われわれが主張するものが最低の精神である、そうして協約に基きまうたい方も、またわれわれの主張が当然織り込まれた協約の條文である、こういうふうな解釈することが妥当でありますから、従つてその線に準じて努力を願わなければ、またこの問題で暗礁に乗り上げるかと思つております。そこで問題は予算の組みかえでございますが、具体的にそのまゝの要求をいれるといわないまでも、ほかにもまだ二、三点ありますので、あとでこの予算の組みかえといふと大きいのであります、修正程度のものでしたいただかなければならぬかと存じます。その前提で次に入るのであります、次の問題は寒冷地手当の問題であります。これが現在トン当り単価幾らということと換算して手当を計上されるつもりであるかどうか、この点をお尋ねいたしたいと存じます。

○高井説明員 六千四百円にいたしてあります。

○熊本委員 六千四百円で現在買えますか。

○高井説明員 公務員は六千四百円で見えております。そういう關係で六千四百円というような査定に相なつたのではないかと、さうして考へております。

○熊本委員 そうしますと、他のパランスをにらみ合せて、事実上この単価で買える買えないは、目安をもつて計上される、こういうことに相なるかと思つております、さういふふうな解釈してよろしうございませうか。

○高井説明員 もちろん平均でありますので、六千四百円で買えるところもありませんし、あるいはその他、これを上まわるところもあるだろうと思つては、物資部その他を大部分が利用いたしてあります。そういうようなものの活用によりまして、できるだけ従事員に苦痛をかけないように考へたいと思つております。ただ世帯持ち三ト、單身者一トと申しますのも、トン数で出るのであります、金額的な面も、單身者が一トということ、六千四百円もらえるのだというようなくぐあひにも考へなければいかんというふうな思つております。

○熊本委員 次に考へたいは、国鉄従業員の退職手当の問題が、他の産業と比較して低位にあるということをお聞きのありますが、この点當局といたしましては、妥当なものであつて、改める必要はないという考へかどうか、お尋ねいたしておきたいと思ひます。

○高井説明員 国鉄の従事員は、現在

御承知のように、公務員と同じ退職手当の法律によつて退職手当を支給されておるのでございますが、国鉄のごとき職員におきましては、これはもとものと特別な退職金の率を適用されておつたのでございます。さういふような關係から参りまして、私も国鉄といたしましては、公務員と別途な退職金の支給方というものをきめる必要があるのではないかと、さうして考へております。

○熊本委員 そうすると退職手当の問題に關しては、公務員と同列にあらずる、たとえば専売局及び私鉄等の比率等を勘案して、あらためてこれを改正するといふ御意思があるということに了承してよろしうございませうか。

○高井説明員 他産業と申しましても、統一したのもございせん。なかなかむずかしいのであります、国有鐵道といたしましては、公務員と同様であるべきであるといふ考へは持つておりません。

○熊本委員 私の質問することは、低位であるから改めてくれといふ従業員の要望に對しての質問でございますから、國家公務員並でよろしいといふことのお考へでないといふことの答弁は、それよりか上昇された方向に向つて勘案するということに了承したいと思ひますが、よろしうございませうか。

○高井説明員 公務員より低位であつていいとは思ひませんが、考へておられます。退職手当は、私は額の面もあつていいと思ひますが、公労法の第八條によつて団体交渉の対象であると思つて

あります。ところが今まで公企体に移行してから、労使双方がその面まで入つて行けなかつたといふところ、な点で、悪く言えば、一方的に公務員と同列に、同じ法律でもつて支給されておつたのが現状であらう、今までの経過であらうと思ひます。従つて公労法はつきりありまして、少くとも公社職員として、一般公務員とは違つた法律によつて運用をされておりますので、金額の面は別といたしまして、これは当然あなたの方と組合との団体交渉の結論によつて規正をされて行くのが、正常な運営であらう、さういふふうな考へておられるわけでありませう。この点について、国鉄當局としてはどういふふうにお考へになつておるか、御答弁をお願いいたします。

○植田政府委員 退職手当制度につきましてのたゞいまのお説、公社という性質からいたしまして、一応さういふお考へ方もできるかと思ひます。ただ現状におきましては、たゞいまお説がございまして、この点から公社ははつきり法律において規制されておられるわけございまして、この点から公社ははつきり法律によつて規正をされて行く、この説を通すといふと、これははつきりしなければいかぬわけでございます。その点ははつきりしてはどうかといふ意見もございしますが、この点につきましては、必ずしも全部の公企企業が同じように、さういふ意向もまともなものでないようでありませう、また大蔵省の現在の立場から申しまして、なかなか意見がまとまつておられない。従いまして現在におきましては、退職手当は依然國家公務員と同じ法律において縛られておる。それがはずれないとい

うのが現状であります。

○熊委員 そういふ考へ方では私はいけないと思ひます。といふことは、たしか私の記憶では二十五年の——いゆる結論が出ないので、調停委員会に申請をしたと思ひます。その結論としては、当然これは団体交渉の対象事項であるので、団体交渉によつて決定をせよ、私はさういふ結論が出ておると思ひます。今監督局長の御答弁では、今までも調停委員会、仲裁委員会が無視をされたかどうになつておるわけでありませう、さういふ觀念が——とにかく調停委員会の結論に沿つてやつて行くといふ意思が、私は全然ないと思ひます。これは今度の国会においても、委員会は違ひますかわかりませんが、私の方としてはこれを人事委員会にも要請したいと思つておりますが、当然現在ありますところの法律によつて、これは金額は今こゝでは論じませんけれども、軌道に乗せて行くべきであるといふふうな考へを言われないで、さういふ當局は、大蔵省がうんと言われない、あるいはよその關係があると云われる。さういふことを言わないで、当然あなたの方の運用をされておられるところの法律の線によつて、これを規正して行く、正規のルートに乗せて行く、さういふ考へ方に進んでもらいたいと思ひます。そんなものまでも調停委員会の結論を無視するといふことは、非常にけしからぬと思ひます。ぜひ調停委員会の出しておりますように、あるいは公労法第八條第二項にうたつておりますように、あなたの方の団体交渉をして、その結論によつて公社職員の退職手当として行くといふふうな改めたいだきだきと思ひ

ます。これは後日またここで論争をやります。これは熊本委員 どうも桐君が一々結論を出してくれまして、大体出たようです。から、この問題はその程度にしておきます。

次にちよつと御質問いたしたいのは、駐留軍との輸送協定の問題でございまして、この問題について非常に一方的優先の弊があつて、そのためにわが国の産業輸送上にも非常な障害を来すのみならず、時間的操車の関係等にも重大な影響があるというのを聞いております。この点についてどういふような状況にあり、将来はどういふうに改むべきか、これは外交上の問題になるかもしませんが、当局としてこれに対する御説明と、将来への考え方をこの機会にお伺いいたしておきたいと存じます。

○天坊説明員 ただいま駐留軍と輸送協定をいたしておりますが、その内容は、主として運賃の後払いの問題でありまして、特に駐留軍に対して優先的な取扱いはするといふようなとりきめは、あまりございせん。特に作戦輸送といふような場合には、できるだけ車を早くまわすといふようなことをきめておる程度であります。特別の待遇をしておる点は非常に少い。その輸送協定の名前がさういふふうな誤解を生ずるといふようなこともございまして、後払い契約といふような名前にでも今後はかえようかと実は考えております。たとえば一例を申し上げますと、昨年石炭飢饉になりましたときも、向うの方では軍隊を動かさなかつたといふことを言つて参りました。全体として、さういふ契約をたてにとつて、むずかし

いことを言つて来ておるといふことはございせん。また一般の産業に大きな支障を与えておるといふ事実もございせん。

○岡田(五)委員 先ほどの退職手当に關連して、ちよつとこの機会に当局の方々の御意見を鮮明にしておいていただきたいと思ひます。退職手当は私は非常に大きな問題だと思ひます。また歴史のある国鉄関係の退職手当は非常に問題でありまして、これは私が申し上げるまでもなく、先ほど政府委員、また国鉄の方々が仰せられておりましたように、過去においては一般官吏と違つた厚い退職手当をもつておつたのであります。これは当然の理由があつて、数十年前の歴史を持つておるのであります。その当時の理由としては、私たちが聞いておりますのは、鉄道は非常に危険な作業である。また鉄道を退職後、他の職に非常に移すににくい。さういふことを理由にして、一般公務員と違つた厚い退職手当をもつておつた、かように考えるのであります。ところが最近、一般公務員と同じようになつてしまつた。そうすると、これらの鉄道は危険な作業に従事するものでない、また退職後の就職は、一般の公務員と同じように他職に移し得るのだ、こゝういふ事情が現われて来たのかどうか。こゝういふことをお尋ね申し上げますと、公社なるがゆえに、一般公務員と違つた退職手当をきめるべきだといふお話のようにも聞きました。公社なるがゆえに一般公務員と違ふべきだとか、公社なるがゆえに一緒にやるべきだとか、退職手当についてはこゝういふ形式論をすべきではなくて、公社

においても一般行政官庁と同じような作業をしておる公社もあるものであります。こゝういふような点からいふと、国鉄職員の退職手当は別個であるべきだといふ理由は、危険作業に従事して、しかも退職後その余生といふものはほかの職員に比べれば非常に短かい、非常に短命に終るのだ、また退職後においては他職に移る機会が、一般公務員に比較して非常に少いといふ意味において、老後手当として厚く手当をしないかやならない、こゝういふことだと思ふのであります。現在の国鉄職員の退職後における寿命はどのくらいになつておるのか。また現在における国鉄職員の退職後における就職率はどのくらい状態になつておるかといふような、過去の歴史は一応離れまして、現実の姿を基礎として、退職手当はどうあるべきかといふことを検討せられるべきであらうかと、私は僭越ではございますが考えるわけでございします。

そこで承りたいのは、現在の退職した鉄道職員は、退職後のどのくらいで死んでおるか、死んだといふ言葉が悪いのでありますが、とにかく生命を絶たれておるか。その他現在の鉄道職員の就職状況は、一般公務員に比較してよく見える場合もあります。また非常に悪いようにも見えます。私たちに個々の場合しか目に映らないのでありますが、この辺の統計資料は十二分に私に国鉄首脳部においてお調べおきになつておると存じますが、こゝういふような事例を十分お示しいただきまして、こゝういふ事例に基いてわれ／＼がほんとうに国民の代表として、国鉄五

もに於いて、一般公務員の退職手当法と一緒に準用せられておるならば、断固としてこれから削除するといふ立法的措置に行くべきではないか、こゝういふふうに思ふのであります。先ほどお尋ね申し上げました退職後における国鉄職員の寿命はどうか、また退職後における就職状況は一般公務員に比較してどうかといふことをもしお聞かせ願へるならば、ちよつとどの機会でもございしますのでお聞かせ願ひたい、かように思ひまして御質問を申し上げます。

○天坊説明員 ただいま岡田委員から非常な示唆に富んだお話を伺つたのであります。退職金制度につきましては、今もお話がございましたように鉄道はその特殊作業といふような観点から、従来退職金制度のりつばな歴史を持つておつたわけでありまして、これが今お話になりましたように、その後鉄道の事情がかわつて、やめたあとの就職先がどういふことが一般公務員と均一になつたためになくなつたのではなくて、公務員と一緒になつたのは、おそらくは戦後は勤続年数の違いといふものをあまり大きく考えないやうな、生活給的な考え方である、その一環として公務員と同じになつたのだ、私はさう考へておるわけでありまして、今公務員と一緒になつております制度の中から、またあらためて鉄道の問題だけは別個に考えるべきだといふように取上げて行くと思ひます。今お話になりましたやうな材料を十分整えて議論しなければならぬと思ひます。当然今持つてゐるはずではないかといふお話でございましたが、残念ながら本

日はその資料を持つておりません。ただ感じをいたしまして、こゝ数年間整理等やめてもらつた人がたくさんあります。その行く先は公務員に比べて必ずしもいいやうなかつたやうになつておると私は思つております。やめた人の平均寿命がどうなるかといふことは、今材料を持つておりません。から、後日機会があらましたら資料をもつて御説明いたしたいと思ひます。退職金全体についての一応の考へ方はさういふふうに考へております。公社なるがゆえにといふ言ひ方は、いろ／＼つけ加える理由としては取上げられるかもしれないが、鉄道の退職金については、鉄道の特殊作業といふ面を大きく打出して行くのが本筋だと私は考へるわけでありまして。

○熊本委員 先ほど副總裁から御答弁がございまして、協定上には特別恩恵を受けるべきやうな特別待遇はないといふことでございします。しかし事實上の問題は、運賃面から知ります。が、たとへば貨車の到着後普通は五時間以内これをとおさなければならぬといふ取扱ひがあるにもかかわらず、駐留軍であればこれが一昼夜でも二昼夜でもそのまま放擲されるということがある。それから普通貨車をとる場合に、申し込んでから一定の時間がなければ配車がかないにかかわらず、駐留軍はただちに数時間内にでも貨車の使用をやるといふことからして、総合的に配車に重大な悪影響があるといふことを聞いております。

も協定上の問題でないと思ひます。運営上の問題だと思ひますが、さういふことについてまただき考慮の必要はないほど好成绩が上つてゐるかどうか

日はその資料を持つておりません。ただ感じをいたしまして、こゝ数年間整理等やめてもらつた人がたくさんあります。その行く先は公務員に比べて必ずしもいいやうなかつたやうになつておると私は思つております。やめた人の平均寿命がどうなるかといふことは、今材料を持つておりません。から、後日機会があらましたら資料をもつて御説明いたしたいと思ひます。退職金全体についての一応の考へ方はさういふふうに考へております。公社なるがゆえにといふ言ひ方は、いろ／＼つけ加える理由としては取上げられるかもしれないが、鉄道の退職金については、鉄道の特殊作業といふ面を大きく打出して行くのが本筋だと私は考へるわけでありまして。

か、もう一べん御答弁を願つておきたい。その御答弁のいかんによつては、私は具体的事例を持つて来てあらためて質問してみたいと思ふ。

○天坊説明員 駐留軍の貨車が荷物をおろして時間を長くとめておくという場合には、正規の料金をとつております。それから優先に配車するかどうかという点につきましては、軍の作戦輸送に関する場合には優先的に車を持つて行つておりますが、そうでないときは一般並にやっております。但しその場合にも細則は非常にやかましく言つてゐることは事実であります。

○熊本委員 私の質問は以上であります。ただいまの輸送協定に関する問題は、具体的資料をもつてお示しすればお気づきにならうと存じますから、後刻にいたします。

なお先ほど来の従業員の待遇上の問題に関する総合的な最後の私のお願ひでございますが、先ほどからの御答弁を伺つておりますと、整理があるがごとくにしてないがとき態度で、さつぱり目標がつかみません。しかし繰返して申し上げますが、国家の法律上の機関として下された国鉄裁定並びに法律に基く労働協約に基きます問題は、当然当局者が実施しなければならぬといふことを前提にしている。大した金額ではないにしても、予算上の措置をこの決定線に出していただいて処置をつけたと考えるわけでございしますが、その予算措置をここであらためて修正しなくても、運用上の問題としてこの程度のことではできるといふ含みがございますならば、その含みを、こういう形でこういう場合にはこういう運用をするという御説明を願つてお

かなければならない、かように存するわけでございしますから、本日は私の質問はこれで切りますけれども、本委員会の継続中にその点をあらためて御説明を願ふことにいたしましたと思ひます。私はこれで終ります。

○逋澤委員長 次に橋本次郎君。

○橋本委員 関連質問のような形になります。人員の面について一言御質問を申し上げたいと存じます。先ほどの御答弁では、この予算人員を見ますと三百三十人ふえておる。ほかに八千人分あるのだ。こういうような御答弁があつたのですが、どうも聞いておりますと、前年度より八千人分のほかに三百三十人をプラスされるというふうにもとれるわけですね。この点はどうか。

○高井説明員 お答えいたします。オーバー・タイムとしましては、去年は七千二百人だつたのであります。それが八千人ということになりましたので、いわゆるオーバー・タイムとしてふえておりますのは八百人ということに相なつております。そうして三百三十人の増員は新線開業に要します所員でございまして、その他は現在の職員に過正配置ということによりましてまかなうという建前でございます。○橋本委員 そうすると八百人でありまして、前年度とかかわらないのだが、結局三百三十人がふえたといふことになるのですね。この予算書を見ますと、旅客の輸送トン数の方で一二％、貨物の輸送トン数で一・三％ふえておるわけですね。ところがこういうのはこの定員の中には膨脹率といふんですか、増加の要素にはならないのかどうかといふことをお伺ひしたい。三百三十人

というものは新線開業に伴うところの要員である。こういう御答弁でございします。で、輸送増に伴うところの要員の増加ということとは、どういうふうにお考えになつておるか伺ひたい。

○高井説明員 輸送増によりましては、所要員は当然多くなる算定になるのでございしますが、御承知のように一昨年までは欠員不補充で参つたのであります。それが二十七年から欠員だけは補充して行くという建前を持つて参りました。今までのいへば中間の駅を廃棄するとか、あるいは輸送増は今までの職員でやりくりして参つたのであります。その後御承知のように二十七年年度管理部門の退職者その他もありまして、この過欠調整と申しますか、実際にまんでと申しますか、余剰になつておりましたところと非常に欠員のところとありまして、そういうような職制的な点は、同じ数字でありましても充実にいたしておるのであります。数字こそ同じであります。二十七年より二十八年の場合には質的には充実にいたしておるといふふうにお考えしております。従いまして現在の定員及びこのオーバー・タイムの余剰を認めております。この職員の配置運用によりまして、これだけの輸送はまかなえる。まかなつて行かなければならないと考へております。

○橋本委員 時間もありませんから、過欠調整とかいへば問題もあるかと思ひますが、こまかくは言いませんけれども、どうも業務実績から申しますと、もう少し輸送増に伴う定員といふものを上げて行かなくてはうそだと勘で考へるわけですね。いま一つお伺ひしたいことは、この

新線の建設は非常にやかましいのであります。が、開業に伴う三百三十人をここに載せておられますが、新線の工事勘定における定員といふものは二人も載つておらない。私詳しいことは知りませんが、私たちが考へまして、当然これも人員なしではやつてゆけぬだろう、こういうふうにお考へておるわけですが、この点についてひとつお尋ねしたいと思ひます。

○高井説明員 新線の開業要員はただいま申し上げました三百三十人でありまして、その他新線の工事などは、原則としていたしましてこれは外注と申します。請負でやつておりますが、ただ監督要員の問題、あるいは設計要員の問題もありません。これらの所要員につきましては御承知のように、かつての整理のときから、技術温存という建前で、いわゆる普通の現業職員と違ひます。それから残しておるのであります。それからこの仕事はいろいろ波動がありまして、建設をやるからといつて、すぐふえるものではございしません。それでいろいろやりくりをいたしまして、新規採用はこの部門としてはいたしておりませんが、予算上にはオーバー・タイムといたしまして三百七十人ほど、それから人夫賃金といたしまして七百九十三人、それで新線関係トータルで千六百六十三人でありまして、それだけの人間を予算化したしております。それで先ほど申し上げましたごとく、特殊な監督なりあるいは要員でありますので、これはかつての、温存をいたしておりました職員及びそれらの運用によりましてまかない得ると考へております。

○橋本委員 いへば御答弁になるのですが、どうも非常に無理があると思ひます。従つて私たちがしましては、いまだ少し増員する必要があるのではないかと、非常に無理をしているというふうにお考へられます。

それからいま一つお伺ひしたいことは休暇であります。休暇の消化が予備員といふんです。定員が少なくて完全に消化できない。この前の暮れの委員会においても、休暇の消化状態はどういうふうになつておるか、一覧表をつくつてお示しを願ひたいと私を請をいたしましたところ、ただちに配付をいたしました。ところが、お約束だけはされたのでございしますが、今に至つて配付がないわけではございまして、こまかい面はわかりませんが、現在休暇の消化状態は、概括でよろしうございしますが、できてゐるのかどうか、その点ひとつお答え願ひたいと思ひます。

○高井説明員 私はいくつ所管が違ひます。で、数字を持つて参つておりますが、それは担当におきまして調査できてゐると考へておりますので、最近の機会にお答えいたすようにしたいと考へております。

○橋本委員 どうもそういう面から考へても非常に無理があると思ひます。暮れの委員会あたりでも各委員が言われたのであります。が、戦前の定員の査定には科学的な資料がないと思ひます。大体昭和九年、十年がこのくらいであつたから、こんなものだろうといふのが、実際定員を査定する根拠だろうといふふうにお考へておるわけですが、そういう面から見ますと、裁定にも出てゐるうちに、業務量実績といふものが、昨年の定員では戦前を上まわつてゐる。しかも今年はなお合計して二%

くらい増員をやらなければならぬという面、それから新線工事の面は監督あるいは設計というようなことを言われましたが、それ以外にも相当な人員が私は必要であらうと思います。従つてぜひそういう面を勘案されまして、あまり無理をしないように、私たちも増員の要請を今後続けて行くつもりであります。できるだけの措置をひとつとつていただきたい。

○逓逓委員長 この際お諮りいたします。本委員会に道路運送法改正に関する小委員会を設置し、現行法に対する調査並びに立法措置の必要があればその起草を願ひ、また現在付託になつております道路運送法の一部を改正する法律案（案法第二十四号）をもあわせて審議いたしたいと存しますが、これに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○逓逓委員長 御異議がなければさよう決します。

なお小委員及び小委員の選任につきましては、委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議はありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○逓逓委員長 御異議がなければ、さよう決します。

次会は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十一分散会

昭和二十八年二月二十四日印刷

昭和二十八年二月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局