

第三十八回国会 運輸委員會會議 第十四号

昭和三十六年三月二十日(月曜日)

午前十一時二分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事有田 喜一君 理事生田 宏一君

理事尾関 義一君 理事川野 芳満君

理事井岡 大治君 理事久保 三郎君

理事山口 丈太郎君

伊藤 郷一君 浦野 幸男君

岡田 修一君 加藤常太郎君

木村 俊夫君 河本 敏夫君

壽原 正一君 鈴木 仙八君

田澤 吉郎君 高橋 英吉君

塚原 俊郎君 細田 吉藏君

増田 甲子七君 山田 彌一君

勝澤 芳雄君 島上 善五郎君

西宮 弘君 肥田 次郎君

安平 鹿一君 吉村 吉雄君

内海 清君

出席國務大臣 木暮武太夫君

運輸 大臣

警視總監 新井 裕君

(警察庁刑事局長)

總理府事務官 曾田 忠君

(經濟企画庁総務局長)

通商産業事務官 大堀 弘君

(公益事業局長)

運輸事務官 辻 幸男君

(大臣官房長)

運輸事務官 岡本 悟君

(鐵道監督局長)

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(鐵道監督局國有鐵道部長)

委員外の出席者

日本國有鐵道總裁 十河 信三君

日本國有鐵道副總裁 吾孫子 豐君

日本國有鐵道常務理事 中村 卓君

日本國有鐵道常務理事 兼松 學君

日本國有鐵道常務理事 關 四郎君

日本國有鐵道常務理事 磯崎 敏君

日本國有鐵道常務理事 瀧山 義君

日本國有鐵道參事 宮地健太郎君

(工作局長) 志鎌 一之君

專門員

委員佐々木義武君、關谷勝利君及び増田甲子七君辭任につき、その補欠として岡田修一君、田澤吉郎君及び加藤常太郎君が議長の指名で委員に選任された。

三月二十日

同日 委員岡田修一君、加藤常太郎君及び田澤吉郎君辭任につき、その補欠として佐々木義武君、増田甲子七君及び關谷勝利君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六号)

○三池委員長 これより會議を開きます。

國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

勝澤芳雄君。

○勝澤委員 昨日に引き続きまして私は質問をさせていただきます。

私が質問に入る前に、前会にも申し上げましたように、今回の國鉄運賃の値上げについては多くの國民が多額の疑義を持つておられるわけであり、また、与党の中においてもいろいろと御意見もあるわけであり、一つこの委員會を通じて十分な審議を行ない、國鉄が運賃を値上げする理由を明確にして、國民の要望、期待にこたえるように十分な審議を一つわすらわれないと思ふわけであり、審議を急ぐのあまり、何でも通りますればよいといふことのないように最初に申し上げておきたいと存じます。

前回の質問の中で特に問題となつております只見線の問題につきまして、きょうは經濟企画庁並びに通産省がお見えになつておられるわけであり、見えなつておられるわけであり、何いいたしたいと思ふわけであり、企画庁につきましては前会少しお聞きいたしました、通産省に對しまして、この問題についての経過なり今日の考

え方を一つお尋ねいたしたいと存じます。

○大堀政府委員 只見線につきましての御質問でありますので、今日までの経過を簡単に申し上げます。

電源開発株式会社が田子倉発電所の建設のための資材輸送用といたしまして、会津線の川口と田子倉間に敷設された専用鐵道は、敷設工事は全部國鉄に委託をいたしまして、全長約三十二キロメートル、工事費で約二十九億円をもつて施工されたわけであり、この鐵道路線のうち川口と只見の間の二十八キロメートルにつきまして、この工費が約二十一億円でござい

ますが、これにつきましては、敷設工事に先立ちまして、昭和三十一年の一月三十一日に閣議了解を得まして、田子倉ダム完成後國鉄營業路線に編入するといふことが了解されたわけであり、このことに基づきまして、三十四年の秋から電源開発会社と日本國有鐵道との間で譲渡価額等について折衝を重ねて参りましたが、結論が得られないわけであり、その後、監督官庁でございまして通産省と運輸兩省の間にございまして折衝を重ねて参りましたが、話し合ひがつかせませんので、三十五年の三月に兩省から經濟企画庁に對しまして、文書をもつて本問題の調整を依頼いたしましたわけであり、現在、經濟企画庁を中心として努力中であり、目下これに協力をして解決に努力中であり、現在企画庁の方へ調整と

いいますか、調停をお願いしている段階でございます。

○勝澤委員 そうしますと、三十四年秋に結論が出ないので、三十五年三月に經濟企画庁に調整を依頼している、結論が出ない理由というのはどこにあるのですか。

○大堀政府委員 電源開発の立場から申しますと、この鐵道で資材を輸送したわけでございますが、その輸送に要した経費に相当する部分は、仮設備として償却をいたしまして、残存価値で引き継いでいただけるものと了解をして話し合ひをやつておつたわけであり、この線が赤字路線であるから有償で引き受けることはできないという立場で反対をされて、こゝういふ關係で話し合ひがまとまらないわけであり、

○勝澤委員 有償ではないかといふことは、逆に言うならば無償ならばいい、こゝういふふうに考えられるのですか、そゝうなんですか。

○大堀政府委員 私ども、國鉄當局の御意思の点は最終的にはよくまだわかりませんが、実はこゝういふふうに承つてゐるわけでございます。

○勝澤委員 それでは、國鉄の方にお尋ねいたします。

○兼松説明員 本件につきましては、電源開発会社からのお申し入れに對しまして、國鉄といたしましては有償といふようなことはもちろんであります、現

在の線は冬季運行を休止するような設計でできておりました。もし営業線にするような場合には、四億ないし七億の工事費が必要でございます。現に数日前も大きなたがひがあつて、滝発電所の付近で障害があるような非常な豪雪地帯でございますので、かりに無償でも大へんな工事費を要しますし、また営業した場合にも非常に大きな三億に近い赤字が予想されるということ、その簡単にお引き受けはできないというお答えをして参つたような次第でございます。

○勝澤委員 そうすると、経済企画庁においても、この路線というものは、今国鉄が言われたようなものだという事は十分御存じになっておるわけでございます。

○曾田政府委員 お答えいたします。只見線の経営上の問題でございますが、金額は、いろいろ計算の仕方があるかと思ひますけれども、相当の赤字の路線であるという事は承知しております。

○勝澤委員 そういふ経済路線でないというのがわかつておるながらも、なおかつ国鉄に押しつけなければならぬ理由というものはどこにあるのですか。それは困難でございましたからということだけでなくて、なお電源開発のいろいろな電力料金とかその他の問題があるとかという事を聞いておりますが、それはどういふふうになっておるのですか。

○曾田政府委員 お答えいたします。もともとこの只見線を電発におきまして資材の輸送路といたしまして敷設する場合におきまして、いろいろな問題があつたわけでございますが、最終的に

に困難な解によりまして、一応電源開発が国鉄に委託いたしましたして鉄道を敷設するということ、竣工の結果におきまして国鉄の営業路線に編入するといふような困難な解になっておる事情もあつたし、われわれもいたしましては、その困難な解の線に従ひまして手続を進めるのが妥当ではないかといふふうな考へて参つたわけでございます。赤字路線の問題につきましては、単に只見線のみの問題を考えずに、全般をいたしまして国鉄の新線建設と申しますか、そういうふうな他の問題もあわせて考へるべきじゃないか。特に只見線のみが赤字でありましたらこれを国鉄に編入すべきでないというふうな議論もあつたが、全般的に新線建設の問題と同様に考へるべきじゃないかというふうに考へております。

○勝澤委員 考へ方は、只見線だけが赤字でなくて、それ以外の赤字路線も国鉄が作つてゐるのではないか、だからこれだつて入れたらいいじゃないかというお考えはわかつておるのです。確かに線路を作ることにはけつこうだと思ふんです。しかし、そのために一般の罪のない、縁のない乗客がそれ以上の運賃を負担しなければならぬという事にもならないと思ふんです。そこには問題はあります。ですから、これは突き詰めていくと、こうなるのじゃないですか。結局電源開発で作つた。そして電力料金の算定をする場合においてこの問題が重要な問題になつてゐる。だから、どうしてもこれを国鉄に引き取らせないと、電力料金を計算する場合に問題になる、こういうことだと聞いておりますが、どうな

○曾田政府委員 先ほどお答えを申し忘れましたが、電力料金の問題につきましても、ただいま先生のお説の通りの問題が起つております。率直に申し上げますと、電源開発会社といたしましては、奥只見のダムの問題でございますが、現在の電力料金は、一応国鉄に大体十五億円の予定で譲渡をでき得るという前提で計算しておるわけでございます。一応暫定料金としてそういうことになっておりますが、これも結局、国鉄にどういふ価額で今の鉄道を引き取つていただくかどうかによつて、今後の電力料金の値上がりという点に相当影響があるという点を、われわれもいたしましては十分考へなければいかぬという考へ方でありました。

○勝澤委員 そうすると、十五億の予定で譲渡できるだらうという事で暫定料金を計算された。今の話の中では、無償なら、こういう話も出ておるわけでありまして、そのときの電力料金は、一体初めの計画とあとの計画でどういふふうに変わるのですか。

○大堀政府委員 田子倉発電所の引き渡し価格キロワット・アワー当たりで暫定料金四円七十六銭という事で現在計算されております。これは、ただいまお話の通り、専用鉄道が十五億円で譲渡できるといふ計算を前提にいたしました。かりにこれがゼロといたしました場合、どれだけの影響があるかといふことを計算いたしますと、キロワット・アワー当たり三十銭高くなつて、五円六銭になる計算になります。

○勝澤委員 そうしますと、この電力料金を安くするために、今度は国鉄にその赤字をしようという理由

になるわけですね。一体この電源開発、それから電力はどこですか、東京電力ですか。それから国鉄というのは、企業としてはどういふふうな認識されておるのですか。この三つはどういふ企業として認識されておるのですか。

○大堀政府委員 電源開発会社の電気は、東京電力と東北電力へ卸売りされるわけでございます。もちろん初めからこれは無償で渡すべきだといふことにはなつております。あるいはそういう場合でございますと、結局全額建設費が、それだけ電源開発会社の田子倉の建設費に全額入つてしまふという予定をしておりますればそういう計算になるわけでございます。当初は、道路によろるか鉄道によろるかという計画があつたわけでございますが、鉄道が国鉄の予定路線にもなつておつたので、結局鉄道によろかうということになったのだと思ひます。そこで、電源開発側の計算といたしまして十五、六億円の差がついております。鉄道の場合と道路の場合、鉄道の方が十五億円ほど高くなるという計算が出ております。鉄道を利用して建設資材を輸送いたしましたして、それだけ仮設費として償却いたしましたして残存価値を出しますと、かれこれ十五億円ぐらゐに相なりまふので、十五億円で国鉄に引き取つていただくのが経済的な計算としては妥当なところじゃないか、こういうふうにお考へまして、十五億円で譲渡するといふ提案をいたしましたわけでございますが、これは結局話し合ひがつかない。おっしゃる通りに、これは電力料金の方へぶつかけるか鉄道の方へかかるかといふことになるかと思ひます。

れども、電気もやはり経済的に開発をいたしますので、できるだけ安い電気料金で建設をしたい、安くなるように建設をしたいと努力するのが当然でございます。それで、鉄道は鉄道として後ほど御利用になるけれども、とにかく建設にそれを使つて、できるだけ償却をしてそれを国鉄に引き継ぐ、こういう考へ方で経済的な計算をした結果、かように相なつたわけでありました。

○勝澤委員 運輸省と通産省と比べれば、経済の考へ方というものは通産省の方がそつぱんが上手だと思ふので、その上手な通産省が今話をしておるのですけれども、よくわからないのは、十五億でやつて、今国鉄の乗客常務の説明でも四億から七億ぐらゐ設備しなければならぬ、毎年の赤字が一億何千万円になる。これは通産省として国鉄に押しつけることが正当なことかどうか、あなたはどういふ認識をされますか。それとも一つは、電源開発会社と日本国有鉄道とどういふふうな違ひですか。

○大堀政府委員 電源開発会社も株式会社でございますが、大部分政府の出資でございますから、非常に公的な色彩の強いものと考えております。その点は、国鉄は公社でございますから、似たような性格だと思ひますけれども、私どもは電源開発会社の方が多少私的会社に近い性格のものと考えておるわけでございます。私ども、さつきちよつと申し上げましたように、これはある意味では道路でやつた方がよかつたのじゃないか、十五億円安くできたのじゃないかといふこともござい

すが、鉄道を敷設してそれを建設に利用し、かたがたできたあととはこれを鉄道路線、営業線に編入していただく、こういう考え方で閣議で御了解になったものと私は考えております。私も、としましては経済的に考えまして、建設に役立つだけの償却をしまして、その価値を引き継いでいただくように、閣議了解を得ておると思ひます。で、そういうペースで考えまして、そういうふうなことにいたしたのであります。

○勝澤委員 今日この段階で経済的に考えた、今のお話の中でこんな不経済なものはないということをおなはは御理解できると思うのです。どうでしょう。もしそれが御理解できないという事になれば、もう少し伺ひをしなければならぬと思うのです。今あなた十五億だ、国鉄の方はただでもらつても仕方がない、そしてこれを国鉄に編入するなら四億から七億かかる、なおその上年間一億何千万という赤字が生ずる、これがいかにも不経済なものであるかという事は公益事業局長もおわかりだろと思うのですが、どうですか。その点だけ切り離して考えた場合、あなたはどういうふうにお考えになりますか。

○大堀政府委員 国鉄当局としてこれは赤字路線であるとおっしゃることは、国鉄予算の方の計算でさうになるという事は、これは私も了解できることだと思います。さうになるだろと思ひます。過去におきましていろいろいきさつでござつておるものとして引き取つていただくという事は、はつきり書いてございませぬけれども、やはりこれは経済ペースでい

くものと私もは了解いたしましたして話し合いをいたしましたわけでございますが、話し合いがつきませぬので、今日では当初に申し上げましたように、経済企画庁の調停をお願いいたしました。公平な立場で検討して結論を出していただければ、私もそれに従つていきたいと思います。

○勝澤委員 これは鉄監局長にお尋ねしたいのですが、これは鉄道建設審議会の中では当時どのように審議されたのですか。

○岡本政府委員 閣議了解がなされた三十一年度の一月でございませぬ、その当時の事情はよく存じておりますが、鉄道建設審議会での問題が取り上げられたかどうかということにつきましては、取り上げられていなかった、こう申し上げたいと存じます。

○勝澤委員 そうしますと、予定路線に入つておつたという今の公益事業局長のお言葉ですが、それは予定路線に入つておつたのですか、どうですか。

○岡本政府委員 鉄道敷設法の別表の予定線には入つております。

○勝澤委員 そうしますと、これはやはり鉄道建設審議会の方で何ら意思表示がなされていないときにおいてこの問題が進められたということ、今公益事業局長の話ですと、国鉄全体からすれば赤字線を作つておるのだからこれ一本ぐらひ引き取つてくれろ、こういう意見というものは、国民の全体的なものから見れば、私は何かわけのわかつたやうなわからぬやうな気がするのです。ですから、やはりこの赤字路線に対する考え方、新線建設に対する考え方というものが、運輸省当局でまだ明確な意見がきまつていないところに

大きな問題があると思う。もし運賃の値上げをしなければならぬという現状の中でこの線を国鉄で引き取るということになったら、それだけ余裕がある国鉄だったら運賃の値上げをする分だけ下げてもらいたいということ、国民は当然要求すると思ひます。ここには道路が通つておつたということ、公益事業局長は知つておつたわけですから、道路が通つておつたわけですから、この道路の方が便利だということもおわかりになつておるわけですから、これを解決されようとしておる、こういうことなんですか。

○大堀政府委員 電源開発に着手いたします前に閣議了解を経まして、そういう方針でやつて参りましたので、今日もこの方針によつて処理していきたいと思ひます。

○勝澤委員 この問題は閣議できまつた事項に基づいて実施をするということ、ここで関係の局長さんたちの中で私がいろいろ意見を聞いても、これは無理だということばかりです。従つて、その方針に基づいてやらせるという事になるでしようけれども、委員長に一つぜひお願いしたいことは、この問題で通産大臣と経済企画庁長官を呼んでいただくことで、この問題に対する締めくくりをさせていただくと思ひます。それと同時に、この問題のいかんによりまして、こういうむだな投資を行ない、電力料金の肩がわりを国鉄がする、また一方むだな路線を押しつけられる、こういう問題にも重要な関係がありま

すから、一つ発展によりましては総理も呼んでいただくように要望いたしておきます。

それでは、只見線の関係につきましては以上で終わります。次に鉄道公安官の問題につきましては質問をいたしたいと存じます。

この鉄道公安官は、昭和二十五年の八月十日の法律第二百四十一号鉄道公安官の職務に関する法律によつてこの制度が作られました。立法当時の混乱という異常な状態の中からこの法律ができたわけでありまして、今日は当時の状態と比べてみますと、もう変わつておる、従つてこの存在の意義がなくなつておると思ひます。従来に比べて、運輸省なり国鉄の方はどういうふうにお考えになつておられますか。

○岡本政府委員 仰せのように、この制度は戦後、社会の混乱に乗じて犯罪が急激にふえまして、鉄道関係の施設内におきましても、御承知のように停車場内あるいは列車内におきまして相当多数の犯罪が出て参つたのでございまして、それに対処するために鉄道公安官制度が作られたことは今御指摘の通りでございます。現在もうすでにその効用を失つたではないか、こういうふうなお話でございますけれども、運輸省といたしましてはさういふことは考へておりません。やはりいろいろ犯罪が行なわれていることは事実でございまして、御承知のように、一例をあげましても、夜行の寝台列車あたりにおきましては相当窃盗犯が出ておるやうな状態でございます。依然としてその存在理由ははつきりあるというふうには解釈いたしております。

○勝澤委員 この法律ができる前は、

一体どういうふうになつておつたんでしうか。

○岡本政府委員 これは御承知のように、たとえば列車の関係にいたしますと、乗務手帳を便宜鉄道司法警察吏として指名いたしました。ある程度の司法権を行使しておるというふうには私は解釈いたしております。

○勝澤委員 従来さうやつておつて、やられてきたのが終戦当時の混乱の中からこういう新しい制度ができた。そして今も言われましたように、そのときの状態とは変わつてきておるということでありまして、従来に反したらいふことは、この法律は今日では要らなくなつておる。今までやられてきた方法に戻した方が適切じゃないだろうか、こう思ひますが、その点どうですか。

○岡本政府委員 御承知のように、鉄道関係の犯罪というものは相当ございまして、従来のような制度に返すかどうかにつきましては、やはり旅客なり、あるいは荷主の保護、いわゆる公益の保護という観点から慎重に考えなければならぬと存じます。現在の制度の方がより有効であるというふうにはわれわれは判断いたしております。

○勝澤委員 結局さういふことは、これは国鉄に対する特殊な警察だと思ひますが、国鉄だけがこういう制度があるわけですが、私鉄なんというものはどうなつておるのですか。あるいはその国ではこういう鉄道警察というものはどういうよりな事になつておられますか。その点を一つ御説明願ひたい。

○岡本政府委員 私鉄におきましては、こういった特定の公安官制度というものはございません。つまり警備係といったようなことで、そういった警備をやるといふことですが、しかし何しろ世帯が違いますので、おのずからそういった規模の大小といひますか、制度の違いといふものはあるかと存じますが、私鉄におきましては、やはり旅客に対して安全な輸送であるとか、あるいは荷主の保護といふことは当然考えなければならぬと存じます。

諸外国の例でございますが、たとえばアメリカのニューヨークの都市交通公園と申しますか、ニューヨーク・シティ・トランジット・オーソリティーでございますが、そういうところは相当のやはり公安官を公園自体が保有いたしております。凶悪な犯罪からあるいは窃盗犯といふような小さい犯罪に至るまで、旅客を保護する、こういう見地から相当数の公安官を持っております。

○勝澤委員 刑事局長、お見えになっておりますね。

この鉄道公安官と、それから警察との関係はどういうふうになっておりますか。

○新井政府委員 お答えいたします。当初から申し合わせをいたしておりますが、はつきりした協定を作りました。おのおの業務の分担をいたしております。御承知のように、われわれの方は一般警察であり、鉄道の方は特殊警察でございますから、一般的にはわれわれの方が引き受ける。法律の中にも、御承知のように、逮捕した犯人は全部われわれの方に引き受けることに

なっておりますが、そういうような建前で打ち合わせをし、協定をいたしまして円滑に業務を執行するということでありませう。

○勝澤委員 特殊警察といふのは、どんなものがあるのでしょうか。また、どんな仕事をされているのでしょうか。

○新井政府委員 日本におきましては厚生省の麻薬の取り締まり、あるいは農林省関係の森林警察、あるいは入国関係のものが戦後できているわけでありませう。そういう特別の職務を限定いたしまして、それについて警察職務を行なう警察、そういうものを私はかりに特殊警察と申し上げたわけでありませう。

○勝澤委員 そうしますと、一般警察でやれない部分を特殊警察という制度が作られて、その中でやられている、こういうふうに理解してよろしいですか。

○新井政府委員 これは警察の機能をどういうふうにするかという一つは政策的な問題でございます。アメリカは今お話がございましたように、非常にそういうふうな社会の複合的な形そのものに即しまして、各方面に特別の警察というものを割合に自由に認めておるようでございます。ヨーロッパではイタリヤなんかはそういう傾向が顕著でございますし、そのほかの一般の国は、警察の職務というものを一般的にふらに観念いたしまして、特別の對象を持つ警察といふものを数少なく持つておるといふことでございませう。これはいいんだとか、これは悪いんだとかいうことは理論的にも申せませうけれども、一つは政策的な問題でもあり、あるいは沿革的な問題でもあり

うと私どもは理解しております。

○勝澤委員 この法律そのものは大へんむずかしい状態の中でできたようでありまして、この法律を突き詰めていけばいくほど、何となく疑問が拡大するわけですね。そこで私の立場は、これはこういう終戦当時の混乱の中から出てきたものだから、もう戦後ではないから、これは当然廃止をすべきだ、国鉄は国鉄本来の仕事をするべきだ、こういうふうな思っているわけですが、今、鉄監局長の説明ですと、国鉄として必要だとは言われておりますけれども、ないよりあった方がいいというものであらうと思つております。こういう鉄道公安職員の職務に関する法律としてきめたようなものを、今の一般警察の中でやろうと思えば、やれる能力があるわけですね。

○新井政府委員 そういう仮定の問題について私どもはよく検討したことが最近ございませう。おっしゃいます通り、最初この制度ができましたときには、若干その制度の存続といひますか、存在理由についてわれわれも考え、また鉄道の当局とも話し合いをしたことはございませう。現在はそういうことで業務の限界も大体明確になつておりますし、また仕事の上の連携、協同動作といふものも比較的にうまくいっておりますので、私どもの方では今そういうことを考えてもおりませうし、お答えできるほどの考えを今持つておりませう。

○勝澤委員 しかし、常識的に考えると、警察でやるべき仕事を国鉄に代行させている、こういうふうには私は理解するのですが、どんなものでしょうか。

○新井政府委員 少し私がましい意見がまじるかもしれませんが、戦後の犯罪の状況は、御承知のように非常にふえて参りました。今われわれの方に与えられた人員で与えられた任務を達成するためにも大へん人数が足りないといふので、今年度も人員の増加をお願いいたしておるような状況でございます。従ひまして、そういうものを全部御破算にして、抽象的に考えたらどうか、こういうことであればおのずから答えは出るのでございませうけれども、現在の条件を前提にして考えますと、今の状態では私どもの方は特別に差しつかえがあるというふうには、実は考えております。その程度で御了承願ひたいと思ひます。

○勝澤委員 そうしますと、こういうものはどれだけあったらいいかというものは、なかなか限界がむずかしいと思つたのです。しかし、警察の能力といふものも一つの限界があるし、なかなか人もふえない。ですから、少しでもお手伝いをしてくれるものがたくさんある方がよいと思つておるわけですが、よその私鉄のようなどころに對しては、国鉄の公安官があるのと同じようなといひますか、ある程度それと類似したような協力といひますか、こういう点が一般警察の方はどういふふうになつておるのですか。

○新井政府委員 私鉄は、御承知のように営業のキロ数もそう多くありませんし、鉄道の施設もありませんので、一般の警察でカバーしてやっておりますわけでありませう。先ほどちょっと申し忘れましたけれども、そういう鉄道の警察のやり方として、一つ典型的なことは、フランスのように特殊に警察

の中の一つの部門として鉄道警察といふものを持つておるものと、お隣の同じラテン系の国でありながら、イタリヤのように全然別個の人格を持った鉄道警察といふものを持つたものとあるわけでありませう。従ひまして、私鉄といふものが非常に膨大な施設なり人員なりを擁しておるといふことである、いろいろ問題がございませうけれども、今までのところは、そういうことで一般の警察がこれをカバーしてやつて、少しも支障なくやつておるわけでありませう。

○勝澤委員 この公安職員の職務の内容といふものはどういふものでありませうか。

○中村説明員 お答え申し上げます。大体、先生も制度の目的は御存じだと思ひますが、国鉄の客貨輸送の安全を確保するといふような目的でございまして、鉄道の施設内における犯罪並びに鉄道の運輸業務に対する犯罪について捜査することを内容としたしております。

○勝澤委員 公安職員が最近各所で労働組合運動に介入をし、紛争を起こしておるようでございますが、この介入をする法律的な根拠は何でしょう。

○中村説明員 公安職員の職務は今申し上げたようなことでございまして、結局鉄道の列車の運行を阻害するとか、あるいは鉄道の施設を不法に占拠するとか、あるいはまた国鉄の職員の職務執行を妨害するとか、そういうような鉄道の業務に支障を起すような具体的な行為で犯罪になる場合は、これに對して捜査をするといふことでございまして、これの原因が労働問題であるかどうかといふことは、この際関

係がないというふうに考えております。

○勝澤委員 それは法律的には何の法律なのでしょう。

○中村説明員 ちよつと問題がデリケートなところがございますけれども、警備あるいは秩序維持というだけのも面から申し上げますれば、これは当然然裁の管理権の発動というふうに考へます。それから、それにもし犯罪があるというふうな思慮いたしまして捜査をする場合は、この特別な法律によつて捜査するというふうに考えております。

○勝澤委員 この法律的な根拠についての論争は過去何回となくやられてきたものであります。内容をみれば見るほど不可解な万々解釈で、ある委員からは、これは二足のわらじだといふような発言もされておりますけれども、まことにわからない存在だと思つて守衛さんが単なる守衛でなく警察権を持っているというふうな立場で、その点なかなかデリケートで、実際に出勤される際には総裁達で出勤して、そして総裁達で仕事をしたいながら、何かあったらと思うと、これがこの法律によつてまた動くというふうな形になつておるわけでありまして、大へんその点がわかりにくい点があるわけなのであります。国鉄から見れば大へん便利なことでは。しかし一般警察官の警職法から比へてみれば、まさに拡大されておるよう思ふのです。私は、この取り扱ひというものは、きよな問題を追及するということは、きよな目的ではありませぬから、法律的な論争はいたしませんけれども、最近労働運動に対して公安官が介入した件

数、あるいは公安官の介入によつて現在事件になつて起訴されている件数といふのはどの程度あります。

○中村説明員 ちよつと手元に資料がございませぬのですが、御希望でしたら後ほど調べてお知らせいたします。

○勝澤委員 最近の公安官の人員といふものは大体どれくらいで、ふえていくのか減つていくのか。それから、この公安官に対する予算といふものはどういふふうになつておりますか。

○中村説明員 公安官の人員は、大体二千八百五十人くらいでございます。そういうことで人件費は予算に計上してございませぬ。このほかに管理部門等を入れますと、約三千三百人になります。予算はそのまゝまゐる予算人員に入つております。

○勝澤委員 予算は、私がちよつと聞いた資料によると、三十三年までしか出ておりませんが、十三億五千八百七十五万円、これが三十三年の公安官関係の費用だといわれておりますが、三十四年、三十五年はおわかりになりますか。

○中村説明員 三十四年度はわかつております。十四億六千八百八十万円くらいでございます。三十五年度はまだ決算が出ておりませぬので、ちよつとはつきりいたしません。

でといふのはどんな数になつておりますか。

○中村説明員 犯罪は若干、実は二十五年当初よりも輸送量がふえたとかいうことも関係があると思ひますが、犯罪、事故、そういうものにつきましてもふえております。一応具体的に申し上げますと、刑法犯につきましても約一〇％ふえておりますし、その他のたとは営業法違反とか、あるいは暴力行為等処罰三関スル法律、火薬類取締法、たばこ専売法違反、そういう諸法令の犯罪につきましても二一％とふえております。そういうふうな犯罪自体が増加しておりますので、公安官につきましても、先ほど鉄道監督局長からお答えがありましたように、われわれとしましてはこれを減らすというふうなことはたゞだいたひのところ考へておりませぬ。

○勝澤委員 国鉄が経営上行き詰まつて困つておるときに、年間十五億もかけてこつた仕事を維持しなければならぬというふうな今の状態になつておるのでしょうか。

○中村説明員 われわれといたしましては、やはり旅客、貨物の安全な輸送という面から考へまして、たゞいまの制度はぜひ必要だと考へております。

○勝澤委員 先ほど鉄道監督局長並びに刑事局長からも伺ひいたしました。が、私鉄のようなところではこつた制度をしていふよりであります。しかし、これを詳細にばらばらに分けてみたら、やつぱり似たような現象になると思ひます。結局、一般警察で十分とまではいかないとしても、相当な部分といふものはこれに転嫁することが私は可能になつてきておるというふうに思ひます。

能になつてきておるというふうに思ひます。しかるに毎年々々予算が増加していきつたことについて理解に苦むわけでありまして、過般、だいたい前です。これはやはり漸次減らすべきだといふ意見が強く出されたといふことを聞いておりますけれども、そういう点は今までなかったのですか。

○中村説明員 先ほど申し上げましたのは、人件費が昇給あるいはベース・アップの関係でふえていくといふことであります。頭数はここ数年変わつておりません。

それからちよつと聞き漏らして恐縮であります。どこから減らせといふ意見があつたといふことですか。

○勝澤委員 そうです。

○中村説明員 かつて行政管理局の方から三十年に一応減らしたらどうかといふ御意見がありました。三十一年に運輸大臣から漸減の方針といふことで、一応當時若干減らしたわけでございます。その後また業務量がだいぶ増しましたので、また若干もとへ戻りました。現在のようになつております。

○勝澤委員 国鉄本来の仕事といふのは、私は輸送を安全に行なうといふことだと思ふのです。今日さういふ国鉄の人員が足りないといふことがいわれていゝわけでありまして、足りない足らないといわれておるが、片方の国鉄の本職の方の人員は、ほとんど減らしていきながら、内職といふのが兼ねていゝか、こつた人な人が大蔵省から言われて一時的に三千人になり、それが三十三年からまた三千二百人になつていったといふことは、一体国鉄はこんな人員に余裕があるので、どうか、どうなんでしょうか。

○中村説明員 実は昭和二十二年のころには非常にこれが多ございまして、警備関係は大体一万人ぐらいたつたのでございまして、それがこつた法律がございまして、こつた制度が創設されまして、専門的にこの人たちがやるというふうになつてから、大体三千人台に減つてきたのであります。

そういう意味におきましては、われわれといたしましては、先ほど申し上げましたように、現在相当犯罪もふえてきておりますし、相当苦しい人練りの中からも、これだけの人員を確保していかなくてはならないといふふうに考へておる次第でございます。

○勝澤委員 私の方、公安本部から出された資料によりますと、昭和二十五年のときには三千八百六十五人だった。それが昭和三十年には三千六百七十九人に下がり、三十二年では三千三百九十九人に下つておるのかからわらず、三十五年では三千二百六十三人にふえておる。昭和二十五年から三十五年までをとりとみるとふえておるわけですが、一体、国鉄の職員全体は、この昭和二十五年から三十五年までをとりとみると減つておるじやありませんか、大幅に作業量はふえていながら、あるいは能率の向上はさせられていながら、公安官だけがふえていゝ。これでは国鉄は、本来の仕事といふようなものからはみ出て余裕があるといふことになるじやありませんか。副総裁、どうでしよう、これは。

○勝澤委員 先ほど来お話が出ておりますように、輸送の安全を確保する、また輸送の上におけるいろいろな秩序を維持するといふことは、国鉄の業務を遂行していく上の大前提でございませぬ。

言っている。犯罪が多いなんて統計のとおり方ですよ。統計をひねくり回せば幾らでも犯罪は多くなる。しかし、これは国鉄本来のやるべき仕事かどうか、と言っている。ですから、私は公安官制度そのものを今ここで廃止せよという論議をあなたとしようとは思っていない。しかし国鉄の運賃を値上げしなければならぬ段階において、鉄道本来の仕事がそれだけ行き詰まっておるなら、経費を削減すべきだ。年間十五億も使っておるような金を十億に、五億に減らす努力をすべきだ。そうしてその分をどうしたらいいか、それからほみ出たものは一般警察にお手伝いをしてもらう。戦争前はそうやっておったのです。終戦後の特殊事情の中で、これが起きてきたのです。それを大臣は、ただ単にやっておることをよしとせず、国鉄の運賃を値上げしなければならぬ、国鉄のむだがあるかないか、大臣としてもう少し責任ある検討をし、その上でなおかつこれは運賃

の値上げをしなければならぬというなら、国民も納得すると思う。たくさんのお金が動くわけですから。その一つの問題として公安官の問題を言つたわけでありまして、これは大蔵省からも指摘をされておるじゃありませんか。「鉄道公安官は終戦後の混乱という異常事態に生れたものであるが、治安の回復状況からみれば、その存在の意義は少なくなつてゐる。国鉄では、この公安官は警察的な事態ばかりでなく、荷物の事故調査という国鉄本来の業務を持つてゐるほか、労働組合対策上必要である」と主張しているが、すくなくとも事故調査業務にたずさわる以外の公安官は、漸次縮減すべきではなからうか。こゝろいつておるじゃありませんか。これは私は国家全体から考へて、国の行政から考へて、あるいは金をどうやって有効に使うかという立場から当然なことだと思ふのです。せめて、運賃を値上げしなければならぬ、国民に忍んでもらわなければならぬという立場である以上は、もう少しこの問題を真剣にこの際再検討し、そして国鉄にもがまんをしてもらつて、本来の仕事の方にもう少し力を入れるようにさせるべきだと思ふのですが、大臣、どうでしょう。

○本基國務大臣 いろいろ御意見を拝聴いたしました。遺憾ながらあなたのお意見と私は違つた考へを持つておるのであります。今大蔵省の意見などいろいろ御指摘になりましたが、私まだそれをよく聞いておりませんけれども、しかししきいしきも鉄道公安官に關する限りは、国鉄と運輸省の意見が正しいものと私は考へておる。大蔵省というものは財布を持つておるもの

です。何のことにしてもなるべく金を出さぬようにしておることは、これは委員諸君が御存じの通りで、鉄道公安官ばかりでなく、何の問題でもなるべく金を出さぬようにということである。大蔵省の立場としてはその意見は当然のことだろつと思ひますけれども、しかししきいしきも鉄道公安官の存置、あるいはこれを増すとか減らすとかいうような問題につきましては、その仕事に當たつておる国鉄、運輸省の意見を尊重していただくことが事態の急に應ずるものであると私は考へる次第でございます。先ほど来申し上げる通りに、これは日本の国全体ではないか、あるいは防衛庁の費用はむだではないかといふような御意見は幾らでも出るのでありますが、しかしそういうことが必要だといふような世の中なら、これはやむを得ず置くわけで、理想社会ならば警察も要らなければ防衛庁も要らぬといふように私はなると思ふのです。今、もう戦後という時代でなくなつたといふお話ですが、私は国民の皆さん方の御努力とその後の政治のかじのとおり方がよくて、経済の状態は戦後といふことをもう脱したやうな気がいたしますけれども、犯罪の問題、ことに鉄道の施設内でやるとかあるいは犯罪に關係して輸送を妨害する悪質の犯罪といふやうなものがふえておる今日におきましては、鉄道の事情によく通じた鉄道公安官といふものが普通の警察官よりいかにいいのじゃないか。あなたと逆の考へでおそれ入りますけれども、先ほども他の政府委員からお話しになりましたが、普通の警察官じゃどうも間に合はないといふお話がござい

ました以上は、鉄道の施設内における犯罪であるとか鉄道に關する犯罪とかいうものに關しては、鉄道の事情のわかつてゐる人がこの犯罪の捜査に當たるといふことは当然だろつと私は思ひます。これを減員するやうなことはたゞだいま考へておりません。あなたの御意見を反駁するやうなことで、別に感情を激成したとかなんとかといふ意味じゃございませぬけれども、率直に一つ私どもの立場を申し上げまして御理解と御協力をお願いしたいと思ひます。

○勝澤委員 私は運輸大臣の答弁を聞いておるつもりなんです。どうも運輸大臣のようじゃなくて、警察庁長官が何かの答弁のやうなので大へん残念に思ふのです。私は警察の仕事をするところが運輸省じゃないと思ふのです。国鉄はお客や荷物を運ぶのが本来の仕事なんです。そのお客や荷物を満足に運ぶに、運賃を値上げをしなければならぬ。踏切警手が足りない、駅の出入り改札の人が足りない。そういう一般の企業よりもんでもない安い給料で人を使つていながら、なおかつそれをやらなければならぬといふのが私はわからないのです。それはあなたに監督してゐる大臣という立場から、運賃を値上げしなければならぬときだつたら、もう少し冷静に国鉄の経営の中をやるべきで、警察庁長官でないで、警察で仕事をやらなければならぬやうなものは国鉄でやるべきではない、だんだん減らしていったらどうかといふことぐらい考へるのはあたりまえだと私は思ふ。公安官に關する法律は国会でどうとかいふ言つたからそれは何とかなだ、こゝろ言つておしま

すけれども、私はその根本的なものについては論争をいたしませんと先ほどから言つておる。ただ今日の事態は、少しは減らして、その経費をよそに向けるべきとききてゐるのじゃないかと考へてゐる。だから国鉄は遊休施設を払い下げるとか、たつた七百万円のスワローズの金まで考へてゐるのですが、これは十五億ですよ。三千二百六十三人ですよ。これだけ大きな人員と予算はそのまま目をつぶつて、とんでもないところに目をつけてゐる。ここに経営全体の問題があると言つてゐるわけなんです。まあ大臣も意見が違ふやうでありますから、きょう一日であなただけの意見を私に近寄らせるのは無理でありますから、やはりそれは時代の問題でもありまして、ぼつぼつ話をしたいと思ひます。こゝろ、二カ月の間に私の意見と同じやうになるやうに私も努力したいと思ひます。

○中村説明員 現在、年間平均いたしまして八千人前後と思ひます。

○勝澤委員 それでこの採用を前提とした臨時雇員の人たちの給料といふものは日給が二百二十円だといわれておりますが、これは事実でしょうか。

○中村説明員 具体的な数字についてははつきりまだ確かめておりませんが、大体各地域ごとに労働省の告示によつて定められた範囲で採用してゐるわけでありまして。

○勝澤委員 数字がわからないやうですが、私が調べた職員に聞いてみると、私は日給二百二十円です、一日二百二十円で一月二十五日間働かされております、どんな仕事をしておるのか、ほんとうの職員と何かわりがない仕事をしておるのか、こゝろいふことを言われました。まことに驚いた状態であります。二百二十円で二十五日間といふと五千五百円です。一体高校を卒業した諸君が二百二十円といふやうな安い給料で使われてゐるという国鉄の職場といふものについて、そしてその職員が一人前の仕事をさせられてゐるということについて、大へん驚いたわけなんです。副総裁、これは大へん驚いた給与ですけれども、何とかこの問題は解決しなければいけない問題だと思ひます。

○香子説明員 臨時雇員といふものの中身はやはりいろいろございまして、全部の臨時雇員が今御指摘のありましたやうな給料で働いておるというわけではないと思ひます。中村常務から申し上げましたやうに、それぞれ地方によりまして労働省の告示で定まつた基準に基づいて給与をきめておるわけでございます。これらの臨時雇員の中には、さしあたりは臨時雇員として使ひますけれども、将来欠員ができたときには本職員に採用するといふ予定で雇つておる者もございまして、給与の水準といふのは、決して高いとは申せませんが、世間に比較してむかやくに国鉄が安く使つてゐるというほどのことではない。特に将来職員に採用されるというやうな希望を持つて働いてゐる人もあるわけでありまして、現在の給与といふものは、問題がないとは申しません

れども、まずまず妥協なところではなからうかというふうに考えております。

○勝澤委員 私は、副総裁、大へんなことだと思つております。私が二百二十円と言つるのは静岡で二百二十円なんですから、全国おしなべてみたら二百二十円というのは、二百二十円以下というものがたくさんあるというのをあなたに承認したと同じことになる。二百二十円に二十五をかけたら幾らになると思ひますか、五千五百円じゃありませんか。五千五百円が安くないと思ひますか。大抵短くて六カ月、長くて一年以上の人たちが二百二十円で雇われているのです。それは将来国鉄が本採用してくれるから、こういうことなんです。そして今徹夜している職員のことを聞いてみましたら、一日二百三十五円で、徹夜料を幾らもらっているかと聞いたら二百三十三円です。一晩徹夜して最低保障が七十円です。臨時職員は、臨時なるがために二百三十円で徹夜させられ、二十三日の徹夜料をもらつておる。こんなことが国の企業の中で一体許されるものでありましようか。今日、中学を卒業した子供でさえ八千円、九千円、高等学校を卒業すれば一万円以上じゃありませんか。一体、これを是正する考えはないのですか。

○吾孫子説明員 先ほど申し上げましたように、私も決して高いとは思つておりませんが、世間並みに比較いたしましたら、むしろ安くやうに国鉄の賃金が安いことを申し上げたやうなわけでございます。これは本職員の給与につき

まして、国鉄の財政の許す範囲で、職員諸君の御協力も得ましてだんだんよくしていきたくと思つております。

従ひまして臨時雇員の諸君につきましても、本来の職員の給与の改善と並行しまして、だんだんよくして参りたいと思つております。

○勝澤委員 これは私は重大な問題だと思つております。そう高くないと思ひますか。安くないと思ひますか、一体五千五百円です。今雇われる人がありますか。結局それは半年なり一年後には国鉄に本採用してくれるからだというえきによつてやられていくわけなんです。明らかにこれはまさに低賃金の見本じゃありませんか。この二百二十円なり、徹夜でたつた二百三十三円しかくれない。こういう給与が、国鉄の今日の労使の根本的なあり方として問題になつていくわけなんです。ですから、公労協がストライキをやる、国鉄はけしからぬと言ふ前に、国鉄の当局者として、どれほどよき並みの給与を出しているかというのをもう一回反省すべきときになってくると思ひます。それをせずして、何やかやとおどかしばかりかけているというのでは、やはり私は経営をしていく皆さんの立場としてもう少し考えるべきだと思ひます。一つ私は、この雇員の二百二十円、徹夜料たつた二十三日という問題につきましても、せめて今度の国会中にこれを何とかもう少し具体的に、世間並みに、人並みにするように努力をし、その結果を報告してもらいたいと思ひますが、どうでしょう。

○吾孫子説明員 臨時雇員に対する賃金の支払額というのは、昭和三十四年度では大体十三億四千万くらいと思ひます。従ひまして、全体の平均から申しますと、四百三十万円くらいになるかと思ひます。ただ、最初のうちは御指摘の通り、安い方もあることは確かにその通りだと思ひますけれども、全体の平均がそんなに低いわけではないというふうに思ひます。しかしながら、かつては臨時雇員というものは、季節的に業務がふえたときに使うというものが本来の建前であつたわけでありまして、最近いろいろな事情から臨時雇員の数も増してきたわけでありまして、これは国鉄の業務のやり方を今後はいろいろ研究して参らねばなりません。また現に研究中でもありますので、臨時雇員の使い方につきましては、その基本的な点まで触れまして今後十分検討して参りたいというふうに思つております。

○勝澤委員 副総裁は知つていて言わないのか、ほんとうに知らないのかよくわかりませんが、四百三十万円というのも臨時人夫ですよ。いつ首を切られてもいいという臨時人夫の二百二十円というものは、これはおとりなんです。お前は来年本採用にしてやるから入つておれというので六カ月なり一年なり、長いものは一年半も二百二十円で使われておるんですよ。しかも徹夜で二十三日です。ここにおられる皆さんはみんな驚いておると思ひます。国鉄は二十三日で徹夜させておる。それもそう安くないと考へられておるわけですが、片方でそういう酷使をしてるわけですよ。私は国鉄としてこのように人夫を一カ月五千五百円で使つて、駅で連結をさせるとか、踏み切りをやらせるとか、切符を切るとか、一般と同じような仕事をさせているということは大へんなことだと思ひます。それは皆さんの方から通達をするときには、なるべく責任のない仕事をさせておけという通達をしておりますけれども、現場では人が足りないのです。ですから人間を一人前に使わなければならぬのだが、これではとても気の毒でしようがない、二十三日で徹夜させるわけにいかないからといって、駅長や助役がポケット・マネーを出して、うどんをくれたり夜食をくれたりして励ましておるじゃありませんか。こういうことが積み重なつて、今国鉄の輸送が行なわれております。人件費がどうとかこうとか、あるいは全体に対する人件費が多いとか少ないとか言つておられますけれども、しかし、基本的な問題は、国鉄経営そのものが裸にされて全部やらないところの問題があると思ひます。この問題は一つ十分検討されて、この結果がどうなるのかという点をも一回私はお聞きしたいと思ひます。もう少し国鉄の職場で喜んで働き、そして喜んでサビスをすることができるような態勢を一つ作つていただきたいことを私は要望いたしておきます。

あと、通産大臣なり企画庁長官なり、あるいは総理に対する質問はまた別にいたしまして、以上で私の質問は終わります。

○三池委員長 午前中の会議はこの程度にとどめ、午後一時半より理事会、午後二時半より委員会を開くこととし、休憩いたします。

午後零時二十五分休憩

午後二時四十一分開議

○三池委員長 それでは、再開いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、引き続き質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

吉村吉雄君。

○吉村委員 私は、現在の国鉄の運賃をめぐつていろいろな問題が内外にあるわけでございますが、その中で特に重要だと考へられますものは、この国鉄の大企業を運営するにあつては、四十数万人に上るころの従業員が協力がなくしては、国鉄の経営というものはどうしてもうまくいかないのではないか、こういうふうに考へておりました。特にそういう従業員の現在の業務の実態から、国鉄がどのような考え方を持っておるかというやうなことを質問の重点にしようと思つておつたのでございますけれども、はからずも今この委員会に来る途中に、国鉄の労使の関係について非常に大きな影響を与えるであろうと思われまふところの、しかも従業員全体に大きな衝撃を与えたに違いない問題を耳にいたしましたので、まずそのことからお尋ねをしたいと思ひます。

きより聞くところによりますと、過去の十五日の動力車労働組合の闘争に對しまして、国鉄当局では本日本量の処分をもつてこれに報いた、こういうやうな報道がありますけれども、その報道が事実かどうか。事実だといひますならば、その内容はどうかという点について、総裁にまずお尋ねをいたしたいと思ひます。

○十河説明員 国鉄の正常な運営をい

たしますつきましては、今お話のありましたように、四十五万の職員が一致協力して当たらなければならぬと思ふのであります。その一致協力の標準は、法律、命令に従いましてその法規命令を中心にして業務の運営に協力して当たるということではない、いろいろな百人百色の意見を持っておりますから、めいめいの考えで行動せられたのではなかなか規律が立たず、業務の正常な運営はできないと思ふのであります。このたび動力車組合におきましては十割休暇闘争ということを書いたしまして、団体交渉の最中に職場を放棄する、多数の人を動員して職場を放棄せしむるというふうな事態を引き起こしました。われわれといたしましては十分話し合いによつて解決しようじゃないか、話し合いのつくまでには実行行使をしないようにしてほしいというこの了解をつけて、話し合いを進めておつたのであります。ところが、さういふふうな事態が起こりまして、多数の列車をとめるというふうなことで正常な運営を阻害いたしましたので、私はやむを得ず法に従つて処分せざるを得なかつたのであります。処分の詳細につきましては担当理事から御報告いたさせたいと存じます。

○中村説明員 ただいま總裁から大体の概略につきまして御説明申し上げたわけでございますけれども、さらに補足いたしまして私から申し上げたいと思ひます。

本日通告いたしました処分は、動力車関係がただいま總裁の申し上げましたように三月十五日の未明の闘争の關係で公労法による解雇十二名、それか

ら……（「内訳は」と呼ぶ者あり）内訳と申しますと、現地へ行きまして中央闘争委員が三名、あとはそれぞれ現地の責任者でございます。地方は、動力車関係は旭川の地本の書記長、水戸の地本の執行委員長、同じく水戸の支部の執行委員長、東京地本の組織部部長、静岡の地本の執行委員長、浜松支部の執行委員長、北陸地本の執行委員長、広島地本の執行委員長、広島第二支部の執行委員長、以上でございます。

なおこのほかに、三月八日、九日の電話業務の合理化反対闘争で問題を起こしました鋼路の關係で鋼路の地本の執行委員長、それから三月六日から中旬にかけまして新見地区におきます順法闘争で違法な行為を行ないました關係で岡山地本の新見支部の副委員長、それから岡岡國係で二人、公労法による罷免の通知をいたしております。

○吉村委員 ただいまの処分の通告の内容で全部ですか。

○中村説明員 ただいま申し上げましたのは公労法による罷免の關係でございますが、そのほかに日鉄法による処分その他がございます。これを申し上げてみますと、停職が合計で二十八名でございます。それから減給が二十四名、それから訓告、これは正式な行政処分ではございませんけれども、これが十五名あります。

○吉村委員 ただいまの国鉄では、何かといふと処分々々といふことで、労働者の運動を弾圧してきたところでありまして、それにしてもまれに見るような大きな処分をきょう通告したということが、この委員会

でございまして、そこで先ほど總裁は、今回の問題については話し合いをもつてきめたいと思つてはいたしたにもかかわらず云々といふようなお話がございまして、しかし今回の十五日の問題については、国鉄当局も十分御承知のようについて、合理化に対処するところの問題をめぐつて、動力車労働組合と国鉄当局との間に数回にわたつて団体交渉が行なわれ、しかも十五日の事態発生直前まで話し合いが行なわれまして、最終的には話し合いがついて、組合の方ではそれぞれ現地の方へその行動を中止するようにという措置をとつたことは、十分御承知のはずだと思ふので、さういふ点から考えてみますと、今までの経緯からいまして、事前にお互いの話し合いが相当煮詰まつて措置をしたといふような状態になつてゐるにもかかわらず、先ほどの總裁の答弁では話し合いの途中で云々といふことを言われまして、この間には内容的に相当違いがあるのではなかつたかといふふうに考えられるわけなんです。従つて今までのこの種の問題に対する措置と比べてみますと非常に過酷に過ぎると思はれるような、しかも話が一たん途中でついでに、しかもわらず、具体的に労働組合の方でもあるいは当局の方でもそれに対する事後措置をとつておつた、さういふ事後措置といふものが行なわれておつたにもかかわらず、その事後取捨からはみ出た分といふものに対して今回のような措置をとるといふことは、非常に異例に属すると思ひます。今までの国鉄当局のやり方からすると非常に過酷に過ぎる。さらに總裁の先ほどの言明内容

は、私の知つてゐる範囲からするとだいぶ相違があるのでございすけれども、この点について再び總裁の方から明確にしたいと思ひます。

○十河説明員 先ほど申し上げましたように、私はどうしても四十五万名の職員の協力を得なければならぬ、協力を得るためには職員に十分理解をしていただくなければならぬ、合理化あるいは近代化といふのはどういふことをしようといふのか、その合理化、近代化をした結果がどうなるかといふことについて十分理解を得たいと思ひます。根本の方針を立てる際にも、今から数年前であります、合理化、電化の委員会を作りました際にも労働組合に申し入れをいたしました。さういふ事態でさういふ委員会を作るからどうか委員会に参加してもらいたいといふことを懇請いたしました。最初は容易に労働組合が承知してくれないのであります。いろいろ懇請いたしました結果、やつとオプザバーといふのが個人の資格といふことが、さういふことで参加してくるようになったのであります。これは、個人の資格でも何でもいかににかくわれわれがやろうとするとはどういふことであるか、そのやつた結果は結局国民へのサービスの向上になりさうして労働環境の改善にもなるのだ、必ず諸君に納得してもらへる、さう考えまして、どうしても参加して聞いてもらいたいといふことで、オプザバーとして参加してもらふようになったのであります。

今回の動力車労働組合の主張は、事前の協議といふことと走る時間あるいはキロ程といふことが問題に

なつておつたのであります。さういふふうに、私は当初から事前協議をしたといふことを申し入れ、やつておつたのであります。それでありますから、この問題については私は組合の方に誤解のあるはずはないと考えましたから、当局者に十分話をするようにといふことで、団体交渉の際にも話し合いの途中でどうか列車をとめてお客に迷惑をかけるようなことをしてくれないようにといふことを懇々と話し合いをして、了解を得ておつたはずであります。ところが話し合い途中にさういふことが起こりましたので、これは法規に違反した上に最初の了解とも違つておるうちに私は感じました。やむを得ず私は涙をふるつて処分に同意せざるを得なかつた次第であります。

○吉村委員 總裁は処分のつどやむを得ず涙をふるつてといふ言葉をよく使われるのですけれども、さういふ際にふるふ涙といふものがどのくらいあるのか、私もよくわかりませんが、ただ私の今聞いておりますのは、この十五日の問題につきましては、国鉄当局と動力車労働組合との間にその当日の直前まで団体交渉が進められて、事後取捨策について話し合いが行なわれ、最終的には事前協議についてこゝろをしましうといふことで話がまとまつて、それぞれの機関に対して指示あるいは指令をして事後取捨に具体的な措置をとつた、さういふふうに私は考えているわけなんです。さういふ意味で今までの問題とだいぶ違つておる。事前にも話し合いがついて、それぞれ事後取捨がとられておつたのであるから、さういふことに対しては、今までの例からすると非常に過酷に過ぎ

る処分ではないか、このように私は考へてその点を質問をいたしておるわけですから、一つその中心をはかさないで答弁をしていただきたいと思います。

○十河説明員 私はただいま申し上げた通りに考へております。団体交渉の経過等は担当の理事から説明させたいと存じます。

○中村説明員 少し補足して御説明申し上げようと思ひます。

当時、動力車労組と私たちといひいろいろその問題につきまして団体交渉をやったわけですが、十五日零時から闘争を組んでゐるという話を伺ひまして、私も少し驚いてしまつて、大體闘争を事前に食ひとめるのにはどのくらい時間が要するかと、組合側は、大體二時間くらいあれば何とか食ひとめるだろうというお返事がありまして、それでこれはこれから夜十時までに妥結することを目標にして一応団体交渉をやろうと、さういふことで団体交渉を結んでやつたわけですが、ところが十時になつてもまだ話し合ひがつかないで、当局といたしましては団体交渉をやつてゐる間は不測の事態が発生しないように組合側で責任を持つてもらいたいといふことを申し入れまして、動力車労組もそれを承諾したわけでありまして、従つて、当局側といたしましては、零時過ぎになつてもまあいふ事態は起こらないだらうといふことを確信を持つて、さういふ前提のもとに動力車労組と団体交渉を続けたわけでございます。結局三時五十分に至りまして妥結をいたしまして、動力車労組側は四時に闘争解除の指令をしたわけですが、その零時から四時までの間に浜松において

不幸な事態が起こつたといふことでございませう。

○吉村委員 今、事務当局の方からの説明で大體そのときの情勢が明らかになつたわけですが、特に私がこのことを問題にいたしますのは、従来の場合にはその事前に交渉が行なわれてさうして話し合ひがついたといふようなことはあまりなかつた例が多いと思ひます。今回は、当局も組合も、双方とも事態の収拾に熱意を持つて努力をして、時間的には若干の差があつておくれたとはしてしまつても、できるだけ混乱を少なくしようといふ熱意を持つておつたことはあなた方も十分認められるところだと思ひます。さういふ点から考へてみますと、それに対してはあまりにも今回のやり方は過酷ではないか、さういふことを考へて、そのことを総裁に再三質問をいたしておるわけですが、特に総裁に私はこの際よく聞いておきたいと思ひますけれども、いろいろの従業員の要望なり要求なりといふものがある。さういふことに對して当局の方に話し合ひなり何なりが行なわれて、どうしても話し合ひがつかなくて、組合の方でもそれこそそんなことを望んでいないけれども、どうしてもやむを得ない場合に、いろいろな問題が起る、紛争が起る。さういふふうな事態に對して、国鉄当局は、いわばいつでも弾圧、威嚇、あるいは免職、停職、さういふ権力を重点にしたところの対策をもつて臨んでおる、さういふふうな言つても過言ではないと思ひます。さういふふうなことで、一体これから国鉄当局に對する従業員の協力といふものが得られるかどうか、それは権力によつてい

かに押えてみたところで、ちやうど草が石を載せてみたところで伸びていくやうとする場合にはひねくれた形ででも太陽の方向に向かつて伸びていくと同じやうに、労働者、従業員の持つてゐる気持がほんとうに満足され、当局のやることに對して協力するといふ気持ちにならない限りは、いかに権力をもつて弾圧一点張りでもやつたところで、私は本質的な問題の解決にはならないと思ひます。さういふ点から考へてみまして、今国鉄がいろいろな問題に當面してゐる。このやうな事態の中で、わざわざ、私から言ひしめるならば、まさに問題を拡大するために、あなたの方で波紋を大きくするやうな行爲をするといふことは、非常に遺憾なことではないか、このように私は考へます。この点について、総裁から考へ方を聞かしてもらいたいといふふうに思ひます。

他の一点は、先ほどのお話によりまして、公労法によるところの解雇は十二名といふことでございませう。そのほかには日鉄法によるところの停職以下の処分、これが五十九名に及んでおる、さういふお話でございます。ここで国鉄の当局にお尋ねを申し上げたいと思ひますのは、今国鉄当局では動力車労働組合、あるいは国鉄労働組合といふものを正規の労働組合と認めて団体交渉をやつてゐる、さういふふうな状態にあると思ひます。この点についてはまず国鉄労働組合と動力車労働組合とその他の労働組合を、それぞれ労働組合と認めて国鉄当局は団体交渉なりその他の話し合ひに應じているのかどうか、これをまずお伺ひしたいと思ひます。

○十河説明員 第一の点について、私から重ねて申し上げますが、私はどこまでも話し合ひによつて事態を解決したい、実行力があるいはストによつて解決することは邪道である、さう考へまして、どこまでも話し合ひを続けていきたい、さういふのであります。しかるにもかかわらず、一方において十五日と日をきめて、十割の休暇闘争、職場放棄といふことを宣言しておられる。これは事態が容易でない、さう考へましたから、われわれの仲間同士で、組合と経営者と仲間だけで話し合ひをするよりか、事態が迫つておるから第三者を入れて調停をしようといふ方が、話し合ひによつて事態を解決する上に有効であらうといふことも考へまして、どこまでも私たちは話し合ひによつて解決しようといふ方法を固執して参つたのであります。それが遺憾ながら十五日のストといふふうな宣言があつたために、ああいう不幸な事態を起したのには私は遺憾にたえないと考へておる次第であります。

第二の問題については、担当理事から御説明申し上げます。

○中村説明員 私たちといたしましては、国鉄関係の労働組合はいろいろの点と認めて、これを相手に団体交渉なり話し合ひをやつてゐるわけでありませう。

○吉村委員 さういたしますと、日鉄法の三十五條には、国有鉄道の労働関係については公労法による云々、このように書いてあります。今のお答えによりまして、国鉄の労働組合あるいは動力車労働組合は正規の労働組合として団体交渉を行つておるといふ当局の態度でございますから、従つて、今

回の問題等につきましてもあるいはこれまで問題もさうでありますけれども、一つの紛争行為に對して、ある一方においては公共企業体等労働関係法を適用する、ある一方においては日鉄法を適用する、さういふやうな事態は法の乱用ではないかといふふうに私は考へます。従つて、同一の行為に對してあなた方が別々の法律を適用する、その法的な根拠をどのように理解されているのかお伺ひしたいと思います。

○中村説明員 この問題につきましては、前々からいろいろと御見解の相違はあつたかと存じますけれども、われわれの方の立場から申し上げますと、やはり日鉄法によりまして懲戒処分と、公労法による免職と、二つの法体系で考へていつて一向差しかえなないと考へて、従来も実行してきたわけでありませう。

○吉村委員 確かにいろいろな見方なりあるいはその論議のあることは私も十分承知しております。しかし、労働組合としてあなた方が認め、さうして団体交渉をやつておるその労働組合が、一つの紛争に對して下級機関に行動の指令をするといふことは、労働組合に保障されておる権利だから、そのことによつて行なわれる一つの行為について、二つの法律を適用するといふことはまさに法の乱用である、このように言ひなければならぬと思ひます。しかし、このことについてはいかに論議をしてみしてもおそろくあなた方はあなたの方の見解を述べざるを得ないから、これ以上は触れないことにしておきたいと思ひます。ただ、先ほど総裁にも聞きましたけれども、今の国鉄の労使の関係について

は、決して今日偶然に起こってきた現象ではなくて、いろいろ深い根源があつて今日の事態を招いている、そのことについては私は今この委員会でも労働問題だけについてあまり時間をとりたくないと思ひますから触れませんが、そのこと自体は、仲裁委員会の裁定の問題等についてもむしろ總裁の方がよく知つておるはずだといふふうに思ふのです。

そこで、今、總裁の答弁の中で私が納得することができませんのは何かといひますと、話し合ひをする、話し合ひをすると言つていながら、何か事が起きると非常に強圧的な権力を行使した弾圧をきとんとこのごろ強化をしてきておる。そのために国鉄当局に対する従業員信頼感、協力感がだんだんと薄らいでいる、こゝ言つて過言でないといふふうに思ふのです。従つて、話し合ひという精神で事を処理しようとするならば、それは事後処理においてもそのような角度から処理していくことが本筋じゃないか、このように私は考へるのです。このような問題についていかに権力なりあるいは法規なりをもつて押さへようとしても押さへることができない歴史的な事実があるんだ、このように私は考へておりますので、遺憾ながら今回の処分あるいは今日までの処分等については、従業員がほんとうに十河總裁に協力し、国鉄に協力しようという熱意を全く喪失させると同時に、非常に多くの問題をかかえておる国鉄がこれからそれらの問題の処理にあたつて大きな障害になるのではないかな、なるに違ひない、このように考へざるを得ないわけでございます。再びこの点について總裁の考へ方を

を明らかにしていただきたいと思ふわけでございます。

○十河説明員 私にはできる限り話し合ひによつて事態を解決したいと今日までも努力して参りました。不徳にしてこゝういふ事態を起したといふことは私みずから非常に反省しております。今後一そう話し合ひによつて解決するように努力いたしたいと覚悟いたしております。

○吉村委員 今の總裁の最後の答弁は、こゝういふ事態を起したことに就いては深く反省をする云々といふ一項がありましたが、その言葉の意味は、今後こゝういふことをしないようにするといふふうに解していいのですか。

○十河説明員 今後はこゝういふ実力行使といふような法律違反をやつてもいいくない、やつてくれないように努力をする。やられると私は法律によつてどうしてもいやでも何か処置を講じなければ、国民から国鉄を預かつておる責任者として、やむを得ずこゝういふことをしなければならぬ。だから、どうかこゝういふことをしてくれないなどということをどこまでも懇々と、しんぼう強く説得をいたしたい、こゝ覚悟いたしております。

「そりだそりだ」と呼び、その他発言する者あり」

○吉村委員 だいで与党の方の支援があるようでございますけれども、私は実際に現場で生活を二十七年間もやつておるのです。従つてついでこの間までは国鉄の職員であつたわけですが、今、法律を守れ、あるいは法規を守れと再三強調されましたけれども、では、実際に国鉄内の法規を守つた場合に、い

わゆる正常な列車の運行というものができる自信があるかどうかといふことを、總裁にまずお尋ねしておきたいと思ひます。

○十河説明員 私は、国鉄を愛し国を愛して、こゝういふ精神で法律を守つてくれればできると思ひたいと思ひます。

○吉村委員 線路をまくらにして討ち死にといふ名詞を總裁は吐きましたけれども、こゝういふ觀念と感情の議論だけでは問題は解決をしないと思ひます。私の申し上げているのは、具体的に現場の従業員は、あなた方が作つた部内の法規というものを守つておつたのでは、正常な列車の運行は確保できない、こゝういふ事態にあるといふことを私は申し上げておる。自分で長い体験を通じて私はそのことを知つておるのです。だから總裁が法律を守れ、あるいは法規を守れといふのであるならば、皆さんが作つたところのその法規なり何なりといふものをそのまゝ全部従業員に守らせたまつた場合に、正常な列車の運行なり業務の運営ができる自信があるかといふことを私は質問してゐるのです。その点を明らかにしていただきたいと思ひます。

○十河説明員 まことにたびたび相済みませんが、私は法律といふものは、こゝういふところまで規定はできない、またこゝういふふうに規定すべきものではない。従つて法律の規定、その精神をくんで、国鉄を愛して解釈していただいて行動していただければ、大體正常な運行ができるものと、こゝうい

ふふうに私は信じておるわけでありま

○久保委員 関連して。總裁、あなたも御存じだと思ふのでありますが、たとへば最近起きている踏切切りの事故を一つとりまして、これは私が調べた一つだけですが申し上げよう。これは去年だと思ひますが、亀有でいよいよトラックと電車が衝突した事件がございまして、このときの実例からとりまして、あなたが御作りになつて、職員にこれを守れといふ運転取扱心得で、はたしてあの踏切警手が健康なからだであつても、あの一、二秒かそこらの間に、運転規則にきめられたところの地点まで行つて赤信号を出すなり発雷信号を出すなりといふことは不可能だといふことです。可能ではない。私は決してあなたの言葉ばかりをつかまえるのではない。觀念的にあなたが国を愛し鐵道を愛するといふ気持ちになつても、でき得ないものを押しつけておくことはどうなのかといふことです。

できますか。それをあなたは現実に目をおおつて、国を愛するとか国鉄を愛するとかいふだけでやろうとするところとが間違つておるといふことだ。總裁一人だけが国鉄を愛するのではないのですよ。今四十五万の人間がおりますが、すべてが国鉄を愛するといふことでやつておる。先般、日本経済新聞の記事に投稿が出ておりましたが、ある踏切警手が言つておりました。秒で仕事をしておるのだ、われわれは移族だ、それでもなおかつこれはできない、こゝういふことを訴えております。お読みになりましたか。これは東京都内のあの踏切警手の寄稿であります。お読みになったと思ふのですが、どうでし

るか。これをお読みになつてどうお感じになりましたか。国を愛し國鉄を愛するだけでそれができますか。それを吉村君が今質問されてゐるのではないですか、まじめに御答へ下さい。

○十河説明員 たびたび申し上げますように、法律は十分に規定することは非常に困難であります。だから法律の精神をくんでやつていただければ私は大體うまくいくのではないかと、こゝういふことを申し上げたわけでありまして、もちろん、法律も人間のこしらへたもので、不備でありますから、日々それは検討して改善をしていかなければならぬといふことはもちろんであります。しかし大體において法律を守つていただければ、どうにか安全にいけるのではないかと、こゝういふことを私は申し上げたのであります。

○井岡委員 関連して。總裁は国鉄四十五万の信頼を得て、国鉄を完全に守つていきたい、そして業務を遂行したい、こゝういふように言われておるわけですが、こゝういふ立場から組合とも話をしたい、同時にしていつておるのだ、こゝ言つておられますが、現実にはそれと違ふ事実があるのです。これは八王子の駅長さんの中島勘司さんといふ人が各家庭に配つた不当労働行為の原文です。この中に、總裁は法律を守らなければいかぬのだ、こゝ言つております。不当労働行為はやつてはいけないのだといふことに法律で規定してあります。にもかかわらず、読んでみましょか。「今回は時間の問題だと云われるILO条約第八七号が批准になれば、労組の専従（職員中から選出されて国鉄の仕事から離れて組合の仕事に従事する）役員制度が無くな

り職員でなくとも組合員から選ばれば役員になれることになるので、この際闘争の先頭に立つて首にされれば組合から国鉄の退職金より多い御手当金が出るので徹底的に闘争すると云ふ思惑がある、こゝういふものを各家庭の奥さんに出して、そして一七〇八十七号と書いておける。これを総裁はどういうふうにお考えになるか。こゝういふ不当労働行為をやつてもよろしいといふのかどうか、明確に御答弁をいただきたい。そしてこゝういふものに対して総裁はどのような処置をとられるのか、明らかにしたい。

○十河説明員 八王子の駅長の出した何ですか、手紙ですか、そゝういふものは私、今伺つたばかりであります。十分に検討いたしまして、善処いたしたいと存じます。

○井岡委員 あなたがいかに国鉄の職員に対して協力を求めようと思つても、あなたがただけでなくて、あなた以外の人たちがあつて挑発をかけるような、しかも不当労働行為をあえて行なうようなことであつて、はたして国鉄の労働慣行といふものが正しく樹立できるのかどうかといふことなんです。これについて、今聞いたのなら、この事実に対して総裁はどういう処置をとるのか、明確にしたい。

○十河説明員 十分に調査をいたしまして、適当な措置を講じたいと思ひます。

○勝澤委員 総裁にお尋ねしたいのですが、総裁は、就任以来、レールをまくらに国鉄を再建するところ言われ

た。再建された結果といふものはもう十分出ておると思うのです。その出たおる結果といふものは、私が言ひましたように、国鉄総裁の権限は何か、首切ることだけだ。一体あなたが就任以来今日まで各年度別に幾人首を切つたか、こゝで一つ発表していただきたいと思ひます。

○十河説明員 私は今手元に材料を持っておりませんから、後日御返答を申し上げます。

○勝澤委員 それじゃ中村常務理事、十河総裁就任以来、国鉄の従業員を幾人首を切つたか、すぐ資料を出して下さい。おわかりになるはずですよ。

○中村説明員 ただいま手元にはございませんので、後ほど調べて御返答いたします。

○勝澤委員 総裁にお尋ねいたしますが、十河総裁が就任以来、首を切つた人数といふものは、ほかの電電公社とか、郵政とか、そゝういふところと比べてより多くの膨大な数に上つておるといふことをあなたは御存じだと思ひますが、どうでしょうか。

○十河説明員 どれだけの数になりますか、私は今正確なことは存じませんが、そゝういふ事態をたびたび引き起こしたといふことは、さつきから申し上げておりますように、私の努力がまだ足りないからだ、私の不徳のいたすところだと、私は深く反省いたしております。今後とも命をかけて努力をいたします。

○勝澤委員 それは命をかけてやられることはけつこいです。しかし、あなた以外の二百名、三百名といふ国鉄従業員といふのは、あなたのために首切られてゐるんです。あなたの不徳によつ

て、あなたの無責任さによつて首切られてゐる。これをどうするんですか、あなたは。

○十河説明員 まことに申しわけありません。遺憾千万で、私は非常に気の毒なことをしたと思つております。

○勝澤委員 その原因といふのは一体どこにあるんです。あなたが首を切らなければならぬ――あなたがまた責任を感じてゐる、そして国鉄はほかのところと比べてより以上の処分といふものを出してゐる、一体どこに原因があるのですか。それはあなたの国鉄経営のやり方が問題だからじゃないですか、あなたがどう思ひますか。

○十河説明員 先ほどから申し上げてゐる通りでありまして、私は一そゝう努力いたします。

○勝澤委員 そゝうしますと、総裁は十分責任を感じて、そして従業員だけに責任を負わしてゐることは申しわけないと思つてゐる、あなたも責任をとる決意だ、そのためには国鉄経営を根本から立て直す、こゝう言つてゐる。国鉄経営が今行き詰まつてゐる原因は何か、それはあなたが諮問した国鉄諮問委員会が明確に出してゐるじゃないですか、それを今度の運賃値上げの中で私は質問いたしました。あなたは公共負担の問題に對して、あるいは赤字路線の問題に對して、あるは国鉄経営全般の問題に對して、何もせずにみんなその責任を国民に転嫁をして、運賃値上げでこまかしておるじゃないですか。これが一体レールをまくらにして国鉄を再建しようとする国鉄総裁のあり方でありませんか。これだつたらだれでもできますよ。国民に負担をさせるような運賃値上

げをやるんだつたら――これをしもあなたが判こを押して赤字路線を作つてくれ作つてくれと言つてゐる。だからきよりの午前中、通産省の局長でもそゝう言つてゐるじゃないですか。こゝういふまじかばかしい経営が国鉄の労使の間をますます困難にし、紛争させてゐるじゃないですか。そしてなおかつ今日二百二十円といふような低賃金で労働者をこき使つて、これを安く、私と思つてゐるといふような考え方、私は、あなたの責任はまさに重大だと思ふ。そしてそのしまいには何を言ふか、法律を守れと言つてゐる。あなたは今日以後、あなたの従業員に對して法律を確実に守つて国鉄の運営ができていかどうか、もう一回一そゝう確信ある答弁をしてもらいたい。そして国鉄法規を守つてこれからの仕事をしように意を込めて、私は要望いたします。どうぞ御答弁下さい。

○十河説明員 絶えず意を込めていたしておりますが、さらに一そゝう意を込めたしたいと思います。

○勝澤委員 私は、関連質問ですからこれ以上は申し上げませんけれども、一つ総裁に、国鉄運賃を値上げをするといふ重要な重要なこの段階において、労使の間を円満に解決しなければならぬ、また円満に話をすれば円満に解決したんですから、解決したという事実は、話がまとまつたんですから、なぜまとまつたか、あなたの方は、組合が何かやつたからまとまつた、やらなくともまとまつたんだ。こゝの認識の問題だと思ふ。一つ今後こゝういふことが起きないよう十分考へて、国鉄総裁としてほんとうに国鉄経営といふものを立て直すにはどうしたらいいか、

もつと真剣に考へていただきたいと存じます。

○吉村委員 ただいま関連質問がたくさん出ておるといふのは、それだけこの問題が非常に重要であるといふことを意味するわけですよ。簡単にできるからといって人を解雇するといふようなことは、非常に重要な問題であるだけに避けなければならぬ。今回の問題なんか特に避けるべき性質の問題であつたといふふうに私は考へるわけですよ。先ほど関連質問の中でも出ましたけれども、それは、一つの不当労働行為の問題でありまして、私は一つの氷山の一角だと思ふのです。今、国鉄の内部には、そゝういふ不当労働行為的な問題がたくさんあるわけですよ。あなたが、従業員あるいは労働者に對しまして、法律を守れ、法規を守れ、守らなければならぬ、それはあたりまえなんだけれど、こゝういふことを再三強調をし、与党の議員の方々も、それはあなたも当然であるといふ声援を送つておられますけれども、もしそゝうだとしたら、不当労働行為といふ法違反をやつておるあなたの方の忠実ないわゆる現場の長、そゝういふ者に対してはもあなたとはやりやうな態度をもつて臨む、こゝういふような答えを当然に出さなければならぬと思ひます。あなたは、それはこゝういふことには對しては、あなたは、それは調査をしてゐる。調査をしてゐると言ふから、具体的にそゝういふ事例があつた場合にはどうするか、こゝういふ質問に對しては、調査をするの一点張りで逃げてゐる。こゝういふふうに、一方に對しては厳正な態度をもつて臨み、一方に對しては優柔な態度をもつて臨んでおる。言いかえしますと、弱い者はど

もつと真剣に考へていただきたいと存じます。

もつと真剣に考へていただきたいと存じます。

んどん押えつけようとする。それは意識的ではないかもしれないけれども、あなたの八十年間の間に植えつけられた権力主義というものが、そこにみなぎっておるといふふにいわざるを得ないことをきわめて残念に思ふわけです。今後今回の解雇の問題等につきまして、あるいはそれ以前に門司あるいは熊本等でもこの種の問題が起っておるわけでございますけれども、再三私は申し上げますが、そういうようなこととこの従業員の協力というものは絶対に得られない。ですから、そういう権力を使うとか何とかというところでなくして、国鉄が今政府の方針によっていろいろな圧力を受けている。そうして先ほど来問題になっておられますように、赤字ということがわかりながらも、それを買わなければならぬ、建設をしなければならぬ、こういう中でどれほど苦しい合理化をやっているか、こういうような国鉄の実態というものをむしろ世間の中に明確にしていく。このことによって国民がほんとうに国鉄というものを理解する、あるいは従業員もほんとうにそのことによって国鉄当局に対する信頼感を増していく。そして初めて国鉄が国民に愛される国鉄になり得るというふうに私は考えるわけなんです。そういうふうな政府側に都合の悪いようなことについてはこれを伏せておいて、そして内部だけで何とか処理をしよう、こういうような方針をずっと続けてきておるために問題が潜在をし、あるいは沈下をしまして、非常にひねくれた形になってきておる、こういうふうには私は指摘せざるを得ないと思ふわけ

です。ですから、これらの点につきましては十分に現場の実態というものを考えられて、国鉄が今置かれてある事態を明確にしたがら、国民の協力が得られるような、そういう措置をむしろそういう場合にこそ大胆にとつていくということ、この際総裁に強く私は要望しておきたいと思ふわけなんです。次に、国鉄では運賃を値上げしなければ、とうてい現在の政策に対して輸送業務というものを担当する設備あるいは能力を維持するわけにいかないというふうなことで、五カ年計画を立案されて、各職場にわたってそれが実施をされておるはずでございます。この中で私がお聞きしたいと思ふのは、輸送といふと、走っている列車、走っている電車、こういうものを連想しがちでございますけれども、列車を走らせるため、あるいは電車を走らせるためには、その下積みになって働く従業員というものがたくさんおる。あるいはそういう職域があることは言うまでもないと思ふのです。国鉄では電車なり機関車なり貨車なり、こういうたくさんある車両を持っておると思ふのであります。この車両の状況につきましては、従来までは電気機関車を重点とした輸送計画でありましたから、これがだんだんと変わらざるを得ない、あるいは変えていく、こういう状況にあると思います。今国鉄がこの車両の保守あるいは検修についてどういう計画を持っておられるのか、どういう方針で進められようとしておられるのか、このことについてお伺いしたいと思ふわけ

です。○開説明員 お答え申し上げます。御説の通り、国鉄では、直接輸送に携わります車両そのものが、最近の鉄道業務におきましては非常に変化して参りました。従来長い間国鉄の輸送の根本をなしておりました蒸気機関車というものが、もう席を電気またはディーゼル機関という動力を利用したものに譲りつつある、こういうことでございます。これが戦後の輸送状況、それから動力車のいろいろな技術の進歩によりまして、非常にこういうような新しい電気とかディーゼルの動力が進歩したために、これに大きく移り変わっていくことが将来の国鉄を建設するために非常によいということ、昭和三十一年に幹線電化調査委員会、それから三十四年に動力近代化調査委員会、こういうふうな外部の方々を入れました委員会を作りました。将来の国鉄の動力というものがいかにあるべきかということを諮問いたしました結果、大体十五年間、昭和五十年ぐらいまでに蒸気機関車の寿命が全部さしてしまふので、寿命がきたと同時に、蒸気機関車を新たに作らずに、これを順次電気機関車またはディーゼル機関車、電車、ディーゼル動車にかえていくという動力近代化計画というものが三十四年にできました。その線に沿って今進みつつあります。ただこれによって従来の車両の検査修繕をやっております内容が非常に変わります。たとえば工場場で申しますと、従来蒸気機関車を主にしておりました修理体制というものが、電気またはディーゼル車両にかわっていくということから、修繕の体制または職場の重点というものがすっかり変わってしまふ。これに対してどういふふうな態度でいくか、どう

いうふうな長期計画でいくかというところを目下検討中でございます。○吉村委員 そういたしますと、動力の近代化というものは必然なので、それに対応する対策というものを考えつつあるけれども、具体的にどういふふうにしてこの修繕の体制を進めていくか、こういうことはまだ成案を得ていない、こういうふうに理解をしていいわけですか。○開説明員 そうでございます。○吉村委員 それではお尋ねします。国鉄には従来の車両の保守あるいは検修につきましては、車両工場と、あるいは機関区とか客貨車区とか、こういうふうに全国にそれぞれの任務を持つたところの機関があるわけでありまして、この中で車両の保守あるいは検修については主要な役割を果たしてきておるのが工場ではないかというふうに考えられます。そこでこの車両工場というものは全国で一体どのくらいの数に上っているのかお尋ねします。○開説明員 車両工場は現在二十六でございます。○吉村委員 二十六で間違いないですか。○開説明員 本工場二十六で間違いないでございます。○吉村委員 この車両工場が大体従来の車両の保守あるいは検修の主役的な役割を果たしてきたということについてはどうでしょうか。○開説明員 蒸気機関車の時代には、工場の力なくしては車両の保守というものはできなかったと思っております。○吉村委員 そうなりますと、今後のことにつきましては、国鉄部内でもすでにこの動力車の近代化についてはいろいろ検討が加えられておる、こういう

う話でありますけれども、具体的にどういふことでやっておられるわけですか。内部だけの検討なんですか、外部からの意見も取り入れたような検討が加えられておるのか、このことについてお伺いします。○開説明員 現在国鉄の中で検討しておりますのは車両検査委員会と申しまして、これは内部だけの機関でございます。ただし昭和三十三年に工場調査委員会というのを立ちまして、この中で車両の検査修繕に関する非常に詳細なる調べをいたしておりますので、これは外部の方々もおいで願って将来の修繕体制というものをここで議論いたしますので、それを基礎にいたしまして内部でもって大体の方向づけをしよう、こういうことで現在やっております。○吉村委員 車両検査委員会なり何なりで今検討が加えられておる、こういう話で、五十年までには蒸気機関車は全廃になるわけですか。こういうことが明らかにしたわけでございますけれども、この計画について、今現場の方では、いろいろな問題が起きておるやに私は聞いておるわけがあります。それは従来からあったところの客貨車区あるいは機関区と工場というものが、検修の機軸の変更に伴って、国鉄の部内ではいろいろ競争的に、おれの方でやる、あるいはこちらでやりたいというふうなことで、この検査委員会というものがなかなか前に進み得ないでおるというふうな話を聞いておるわけですが、この話あるいは思惑というものが、さらにそういう思惑というものが手伝いまして、現場の方ではそれに付随をして、いろいろ不必要な資本

が投下されておる例もあるやに聞いておるわけだ。具体的に申し上げると、工場という大きな、今までたくさん資本を投入したところの設備がある、すぐその近くのまた機関区というところに新たに資本投下を行なつて設備を拡張しておる、こういうようなことを聞いておるわけでございます。あるいはまた、逆にこれと反対のような傾向もあるというように、将来の方向が明確にならないだけに、現場の方では、思惑だけで、そして資本が不必要に二重に投下されているのではないかと見られるような節々があるわけでございますけれども、先ほど言つた第一点についてはもうわざわざ言ふか、あるいはまたあとで指摘をしましたようなことについては事実あるのかないのか、こういう点についてお尋ねを申し上げたいと思ふわけでありま

す。

○開説明員 この車両検査委員会でもって、いろいろな立場から議論が出ておることは事実でございます。しかし、これはみな国鉄の車両検査というものを通じて国鉄を何とかよくしたい、こういう熱意の現われでありまして、立場々々によつての見解でありまして、そのために変なふうによがめられておるというようなことは私はないと信じております。

それから工場と区の二重投資の問題でございますが、これもおのおの見解がございまして、それからまたもう一つは、たとえば区と工場の検査のあり方というものが非常に長い歴史的な過程を経ておりますので、これを将来どのようににすつきりした姿に転換していかかというところがなかなか議論のあるところでございます。ところでございまして、こういうような議論の過程において、実際の設備は早くやらなければならぬというような場合には、あとで考えたときにはこれはかなり過剰な設備負担であつたものではな

いかにと思ひますが、これは将来そういうものはむだのないように使つていくということでもカバールしていききたい、こういうふうに考えております。

○吉村委員 特にこの問題を私が指摘を申し上げておることは、今国鉄は運賃値上げをしなければならぬという方向というものが明確にならない。その期間は何のくらい続くのかわかりませんけれども、その間といへども現在保有されている車両の検査なり修繕といふものは進めなければならぬという状態になつておる。それに藉口いたしまして、本来検査委員会というものが明確な態度を打ち出さなければ、むだな投資になつてしまふやうなことが、どんどんと行なわれてしまつて、むしろそれを各系統別に競争的にやつておるといふやうなことを私は事実聞かされておるわけでありまして、今の答弁によりまして、結果的に見てそれは二重投資になるものもあり得るというやうな話でございますけれども、そういうやうななまやさしいことが今の国鉄の経営の中では許されるべき筋合いではないと思ひます。ですから、昭和五十年までに蒸気機関車を全廃して、ディーゼル化あるいは電化をしていくという方針がきまつておるとするならば、その間に新製車はどういうふうにするとか、あるいはその他の検査の方針が一応きまつておるべきです。

ば、今までのようなたくさん資本をむだに投資をして、お互いに競合し合ふやうなことはなくて済むんじゃないか、それでないと、運賃値上げというやうなことを言ひながら、一方で非常にはたかさんのお金もむだに使われているという印象を、内部の者にもあるいは一般の者にも与えていくというふうになつておると思ひますので、今、開常務が話しましたけれども、結果的に見てそういうことになつてもかまひない、こういうやうなことははなはだかぬと私は考えますので、この機会にお伺いしておきたいと思ひますのは、この検査委員会というところでのいろいろな検討をされておるその検討の結果あるいは結論といふものは、大体いつごろまでに出される予定なのか、出る考えなのか、このことを明らかにしていただきたいと思ふわけだ。

○開説明員 ただいま私の言葉が足りないために誤解をいただいたかのように思ひますが、今後の投資については、二重投資になるやうなことをしな

い、あるいは観点によつてはそういうふうにも思われるものもあつたかもしれないけれども、今後についてはそういうことのないやうに車両検査委員会でもってやつておるといふやうなことでござい

ますから、この点御了承願ひたいと思ひます。

それから検査委員会の中で議論いたしました、現在大体まとまつたといふか、話し合ひがつきまして、これはうちの役員会にまたかけなければならぬわけでありまして、経過の過程でちよつと申し上げておきますと、大体、区では運用をやる、そして車両の

管理は工作でやる、運転では運用をやる、こういう線は大体まとまつております。しかし、先ほど申しましたやうに、今までの歴史的な過程からいって、区でもって修繕をやつておるものが一部あつたりなにかするのを、こういうものを今すぐ工場に直すとかなんとかというところは、設備、人間の点から容易じゃありませんし、五十年になるまでは蒸気機関車はあるわけであり

ますから、こういう点をどういうふうに時期的に合はしてやつていくか、こういうことが一番むずかしいところでございます。それで御質問の、結論はいつごろ出るかというお話でございますが、これは、結論はまだまだかかると思ひますけれども、さしあたりの中間報告的なものは夏くらいまでにしたいと思つております。

○吉村委員 次に伺ひたいのは、国鉄の経営の中で、たくさん車両を保守あるいは修繕をしていくというために多額のお金が使われているだらうと思ひます。車両修繕費といわれておるこの種の金額は、昭和三十一年度から大体予算額と決算額はどういふやうな状態になつておるか。今すぐわからなかつたらあともいいですけれども、それをまずお尋ねをしておきたい。

○開説明員 大体の数字で申し上げますと、工場における車両修繕費が約二百七、八十億、それから区における修繕費が百億足らず、こういうことで、総計三百六、七十億といふことになつております。年次別の修繕費については、現在手元に資料がございませんで、後刻差し上げます。

○吉村委員 総計三百八十億前後に上つておるところの車両修繕費につきましては、これを運用する権限といふものはどういふふうになつておりますか、お尋ねします。

○開説明員 お答え申し上げます。権限と申しますと、工場の分は工作局、それから区の分は運輸局で運用しております。

○吉村委員 ただいまの答弁によりまして、それは本社の方の工作局で一括して工場の分については運用しているというふうに受け取れるのでござい

ますが、その通り解釈してよろしくござい

ますか。

○開説明員 さうでございますが、これの実際の運用は支社長の方でやつております。両者あわせて支社長の方でやつております。

○吉村委員 これは支社長ができる以前はどうなつておりましたか。

○開説明員 支社のできる前には総支配人でございまして、その前はこの車両修繕費は、一本で工作局でやつておりました。

○吉村委員 支社が発足する以前、もつと前には支配人制度ですか、それ以前は本社の工作局で一本に扱い、現在支社長権限でこれを扱つておる、こういうことでござい

ますけれども、支社長が運用をするというふうになつて以降の車両修繕費の予算額と決算額の状況はどのやうになつておりますか、お尋ねします。

○開説明員 詳細については、今、手元に資料がございませんで、お答え申し上げますが、車両修繕費につ

きましては、御存じのやうに、この中に工場の人件費が含まれておりますた

ま

ま

ま

めに、逐年ある程度の膨張を来たして
おります。

○吉村委員 支社長が運用するようになつて以降、私の聞いている範囲では、車両修繕費というものは予算額よりも相当黒字に決算をされておる。これは比較の問題でございまして、支社長が運用する以前と比べてそうだが、こういうふうな聞いておるのでございませうけれども、この点は間違いないかどうかお尋ねしたい。

○關説明員 その点については、ただいま予算と決算の比較した資料がございませんで、後刻お答え申し上げたいと思ひます。

○吉村委員 私はききより車両の検修問題について質問するといふふうな前にもつて通告しておいたはずで、車両検修の中で一番大きな問題は車両の検修費であるはずなので、そういうことについて一つ前もつて資料を準備してきていたかたかたといふふうな思ひますが、これはやむを得ないと思ひますが、あとで一つ提示をしてもらいたいと思ひます。

この車両修繕費の運用が支社長権限にかつてからといふものは、私の知つてゐる範囲では相当多額に黒字決算をされておる。それ以前は一ぱい一ぱい、ぎりぎりの決算額であつた、このように私は聞いておるわけですが、これは数字がないという話なので、どうも私の方で一方的な知識をもつて話を進めていかなければなりませんけれども、これと並行いたしまして、従来は車両の検修計画につきましては本社的工作局がその権限を持っておつた。

ところがそれ以降運用権がかわると同時に、この車両の検修計画についてもそれぞれの局長の方に権限が移行され、具体的には工場との間に協議を行ないながら車両の検修計画といふものを定めるようになった、こういう状態であらうかと思ひますが、どういふ状態か、お伺いをします。

○關説明員 本社は、日常業務に対するものはなるべく支社、管理局に権限を移譲して、本社はもつと前途に誤りのないような計画をしるということ、数次にわたつて御報告いたしたいと思ひますので、車両の検修につきましても、大きなものは支社長、それからもつと小さなものについては管理局長に委任しておりました、本社といひましては、工作局、運転局打ち合わせまして、ごく大綱の方針を協議してそれを支社に落としていく、こういうふうなやつております。

○吉村委員 車両の検修のあり方といふものは、非常にスピード・アップなり何なりが行なわれてきた今日におきましては、それぞれ局の同なり支社なりで予算の範囲内で修繕をする、あるいは検査をするといふような方向をとつておるのが現状である、このような答弁でございませうけれども、そういう支社と、支社ごとによつて受け持つ車両の状態がかわつた結果を来たす可能性があるのでないか、こういうふうな考えられますが、その点はどうかでございませうか。

○關説明員 修繕の状態につきましては、できれば審査とかその他修繕の基準とかを設けております。また、一兩当たりの修繕の費用とか標準とかいふ

ものについては、本社で大体基準をきめております。

○吉村委員 ただいまの答弁の通りだといひますと、一面当たり幾ら幾ら、こういうようなことでやつておるので、あまり差は出ないといふようなお話でございませうが、そうだといたしますと、各支社ごとの車両修繕費の結果は同じような割合で黒字なりあるいは赤字なり、そういう大体同じような水準で結果が出てゐる、こういうふうにならなければならぬと思ひますけれども、そうなつてゐるかどうか、一つお尋ねをします。

○關説明員 これは一応の基準でございまして、またこれには御存じの修繕回帰の問題がありまして、何キロ走るとか何カ月ごとにとすると、これには一つの幅がありまして、その範囲で支社長が運用するために差が出てくる。また支社長のいろいろな創意工夫といふこともある程度取り入れて、できるだけの修繕を安くやらせようといふのが私どものねらいでありますし、これはまた皆さん方の要望されるところでもありますので、多少の差はありますが、出ると思ひます。

○吉村委員 よい修繕を安くといふところに国鉄の企業性といふものが出てゐるわけですね、ただ非常に問題だと思ひますのは、どういふ問題もそうでございませうけれども、何か大きな運転事故なり列車事故なりといふものが起きてみないと対策といふものが立てられない、こういう事例は日本の場合には多いし、特に国鉄の場合にはそういう事例がたゞさんあるように見受けられます。ただいまの答弁の中に

出ましたように、回帰キロの問題については局長の方に権限があるので、各支社の方には一兩当たり幾らという修繕の予算がついておつてもその通りに運用はされてゐない、といふことは、回帰キロをどう運用するかにかかつてゐるといふふうな答弁をされてゐるやうにお聞きをするわけですが、とにかくこの回帰キロの問題についてはその運用権といふものが局長に移管をされて、以降の車両の修繕といふものは、今お答えになりましたように安く、安くという気持ちの方が先行してゐる。と申し上げますのは、今の国鉄の状態は合理化の方針といふものが根強く作用いたしておりますから、そこで管理局といふのは車両の修繕についてはいわば専門家ではない、こういうふうなことで、できるだけ車両を効率的に運用していくことを重点として考へる。この結果、車両の保守体制、検修体制といふものはどうしてもおろそかになる危険性があるのではないかと。幸いに今日までそのような危険な状態はないといふ事故なりといふものは起きてはいないからいいとは思ひますが、どういふ事故なりといふものは起きていますけれども、従来の方向から見ますと、相当回帰キロといふものが延長されて、そしてぎりぎり一ぱいのところまで車両を運用しておるといふのが実態であり、またそうするやうに現在のところ車両の検修といふものが進められてゐるのではないかと。このことは安全を第一としていくところの国鉄の経営から見て、車両に事故があつたから非常に大きな被害が起るのといふやうなものでないわけですから、この検修の現在のあり方といふものについては、局長の方に回帰キロの運用権限といふものがまかせられておるといふやうな

ことについて、車両の保守と安全運転の確保という点から見ると、この責任を持つてそれでいいんだ、このように言い切れるかどうかを一つお伺いしておきたいと思ひます。

○關説明員 ただいま私の言葉の足りないためにちよつと誤解をいたしたやうであります、車両の回帰キロまたは回帰月数といふのは本社でできております。支社長なり局長のところではそれに対して、大よその見当で、一割程度の变化はあつてもよろしい、たとえて申しますと、電気機関車の丙修繕が大体八万キロあるとしますと、そのうちプラス・マイナス八千キロ程度は前後して、ちよつとダイヤの工合のいいところで修繕に入れる、こういう意味でございませう。それですからお話のように安全なりつばな車両の保守をするといふやうなことに、いささかも程度を落とさないやうに、また車両の設計にあたりましては、そういうやうな不安なものになるだけ修繕に手のかからない車両を設計していくといふことに、設計の当初から努めてゐるというのが現状でございませう。

○吉村委員 今、本社の方で回帰キロについては基準をきめて、それであと一〇%程度を支社長の方で運用できるようにしてある、こういう話であります、これは数字がかわつたのかどうかかわりませんが、大体二〇%程度の運用をしておるやうに私は聞いておるわけなんです。そういうたしと、先ほども申し上げましたやうに、今の国鉄の経営の状態からすると、車両をなるべく効率的に運用していきたいといふのは、経営をつかさどつてゐると

ころの局長としては当然の気持だと思ふのです。そこで以前のように車両の保守、こういうものを考えておる工場に検査権というものが一元化されておったときと比較するならば、どうしても危険な状態というものは増大している。このように言わざるを得ないと思ふのです。再三申し上げなければならぬ、事故が起きる以前はあまり苦にしない、しかし一たん事故が起きた場合には、私はそれは重大な結果を来すと思ふのです。それだけ車両が酷使をされている。何十年という長い間の歴史を持っているこの回帰キロというものを、ある時期から延長をして、しかも、いわばしろうとであると目されるような人が検査の問題について携わっているということでございますから、非常に危険な状態にあるのではないかとこの点についてはいささかの心配もない、こういうことでござりますけれども、今まではちょうど十キロ走ったものを今度は十二キロ走つてもいいというふうにしてあるわけですから、ぎりぎり一ぱいまで運転をしてその後工場の方に修繕を入れる、機関庫の方に修繕を入れる、こういうことをやっておるわけですから、これは専門的な立場から見れば相当危険性が内包されておるというふうには言わなければならぬ、このように私は考えるのです。しかし、そのことについては議論をするだけになりそうでありまして、これ以上は触れません。ただ車両というものの保守のあり方、検査のあり方というものについては各支社ごとでやるというよりも、どちらかといえばこれを一本化して、どこかで運用あるいは車

両の検査の方針というふうなものをきめ、車両の運用までこれをやっていくという専門的な立場で検討する、さらにこれを一元化してやることの方が車両の運転保安上最も適切な措置ではないか、こういうふうに考えるのですけれども、現在の制度と私が今申し上げましたようなやり方と、どちらが一体安全性があるというふうに考えられますか、そのことについてお答えをいただきます。○開説明員 先ほども申し上げましたのですが、大田国鉄の中の組織でいいますと、運転の方で車両の運用をやり、工作の方で車両の管理をやる、こういう線でございますので、たとえば修繕の回帰キロをきめるといふようなことは当然工作局の権限でございまして、工作局が基準をきめ、これを現場の区にも適用する、こういうことになっておりますので、この点は修繕の回帰キロについては工作局が車両の管理という面からこれをきめているということをお承知おき願いたい、こう考えております。

それから、御存じと思いますが、これの検査一元化という話でございますが、検査と修繕を一元化する。検査と修繕を一元化した場合に、残りますのは車両の運用であります。運用と検査と修繕と三つをどういうふうに一元化するかといたしますと、修繕と運用というものを非常に密接にくっつけておかなければ車両の運用というものがうまくいきにくいという観点からすると、いわゆる車両運用の一元化といえますか、こういうことと、それから修繕と検査を一緒にして検査を一元化し

なければ、車両のほんとうの性質を見れば最高度に能力を発揮するわけにいかないという検査の一元化、この二つの意見があると思ひます。それですが、例の占領下のCTSのもとで、御存じのように国鉄の中に輸送局、車両局というものがございまして、一応車両局でもって車両を一元化したようでございますが、車両の運用はやはり輸送局でやっておりまして、このために結局現場の機関には手がつかなくなつたというのが実情でございます。それですから、これをいかに現場の実態と一致させるかというところで、私が言っておりますのは、車両の検査一元化というイデオロギーの問題ではなくて、いかに修繕を安くやつて、最高効率でもって使うのに一体どうしたいかというところと、車両検査委員会は議事を進めておるのだ。しかも昭和五十年に蒸気機関車がなくなつた状態の場合に、工場並びに区の職員の方々が、あまり大きな犠牲なしにその新しい方向に移っていくにはいかにするかということが、私どもの一番苦勞しておるところでございます。

○吉村委員 今、回帰キロについては工作局の方でやっているのだという話がありました。車両の運用権というもののについては運輸の方でやっておる。この運用の中で若干の操作をする権限というものは局長の方にあるのではないかと、こういうふうに私は質問を申し上げているので、基準については確かに工作局の方にあるのはその通りだと思ふ。ただ運用の範囲というものは、先ほど開明が10%というふうな言われましかれども、これらについては局長の方で運用をでき得る範

囲だ、こういうふうになつておるのではないか。そのことが局なりあるいは支社の方によつて異なつてゐる状態にありますが、当然企業性というものが追求されるのあまり、どうしても節約、こういうことに走るだらうし、あるいは専門的な車両修繕に対する知識のない人がやるために、保安上の問題からも軽視できないような、そういう問題が内包されるのじゃないか、こういうことを申し上げておるわけですか、このことについて一つお答えを願ひたいと思ひます。

○開説明員 もちろん回帰キロをきめまして、これにある程度の余裕度を見つて、これに余剰度というわけではありませんが、またその使い方にあります。それにある程度の変化があつてはかゝるべきだといふところからつけておるわけでありまして、またこの車両の入場計画については、もちろん局長にある程度の権限はついておるべきけれども、工場長との話し合いによつてきめておられますから、そういうような状態が非常に悪くなるというふうな心配はないものと考えております。

○吉村委員 今、回帰キロについては工作局の方でやっているのだという話がありました。車両の運用権というもののについては運輸の方でやっておる。この運用の中で若干の操作をする権限というものは局長の方にあるのではないかと、こういうふうに私は質問を申し上げているので、基準については確かに工作局の方にあるのはその通りだと思ふ。ただ運用の範囲というものは、先ほど開明が10%というふうな言われましかれども、これらについては局長の方で運用をでき得る範

囲だ、こういうふうになつておるのではないか。そのことが局なりあるいは支社の方によつて異なつてゐる状態にありますが、当然企業性というものが追求されるのあまり、どうしても節約、こういうことに走るだらうし、あるいは専門的な車両修繕に対する知識のない人がやるために、保安上の問題からも軽視できないような、そういう問題が内包されるのじゃないか、こういうことを申し上げておるわけですか、このことについて一つお答えを願ひたいと思ひます。

○開説明員 この車両検査委員会で

は、まだ設備の問題をやつておりまして、要員の問題には全然触れておりません。しかし大体の方向といたしまして、動力近代化委員会の報告によりまして、昭和五十年には蒸気機関車がなくなる、それから電気機関車とディーゼル機関車が、ほぼ五千両程度という現在の機関車の程度で、あとはほとんど電車とディーゼル動車になるというふうなことで、車両の内容が全く変わつてしまふわけでございます。それと同時に輸送量が昭和五十年には非常にふえて参ります。それからまたサービス改善するために列車キロ並びに車両キロというものを非常にふやしていかなければならぬ。こうしますと、乗務員の要求が非常に強くなるだらう。車掌とか機関士、運転士、こういうふうな乗務員が非常にふえてくる。といひますと、これをどのようにして捻出していかんかということ、それからまた工場の中で申しますと、たとえば製缶工場とか鋳物工場というものが非常に小さくなりまして、むしろ電気工場とかディーゼル・エンジンの修繕工場というものが非常にふえてくる、また電車またはディーゼル動車の修繕が非常にふえてくる、こういうふうな工場の中の職場の配置転換、それから乗務員と検査要員の間の交流というふうなことでありまして、こういうふうなことを全部総合いたしました上で、しかも五十年になくなるまではとにかく蒸気機関車はありますから、この修繕、こういうものを全部にらみ合せて、いかにこれを円滑に、また職員の方々に犠牲を少なくして転換していくかということについて、これが

は、まだ設備の問題をやつておりまして、要員の問題には全然触れておりません。しかし大体の方向といたしまして、動力近代化委員会の報告によりまして、昭和五十年には蒸気機関車がなくなる、それから電気機関車とディーゼル機関車が、ほぼ五千両程度という現在の機関車の程度で、あとはほとんど電車とディーゼル動車になるというふうなことで、車両の内容が全く変わつてしまふわけでございます。それと同時に輸送量が昭和五十年には非常にふえて参ります。それからまたサービス改善するために列車キロ並びに車両キロというものを非常にふやしていかなければならぬ。こうしますと、乗務員の要求が非常に強くなるだらう。車掌とか機関士、運転士、こういうふうな乗務員が非常にふえてくる。といひますと、これをどのようにして捻出していかんかということ、それからまた工場の中で申しますと、たとえば製缶工場とか鋳物工場というものが非常に小さくなりまして、むしろ電気工場とかディーゼル・エンジンの修繕工場というものが非常にふえてくる、また電車またはディーゼル動車の修繕が非常にふえてくる、こういうふうな工場の中の職場の配置転換、それから乗務員と検査要員の間の交流というふうなことでありまして、こういうふうなことを全部総合いたしました上で、しかも五十年になくなるまではとにかく蒸気機関車はありますから、この修繕、こういうものを全部にらみ合せて、いかにこれを円滑に、また職員の方々に犠牲を少なくして転換していくかということについて、これが

は、まだ設備の問題をやつておりまして、要員の問題には全然触れておりません。しかし大体の方向といたしまして、動力近代化委員会の報告によりまして、昭和五十年には蒸気機関車がなくなる、それから電気機関車とディーゼル機関車が、ほぼ五千両程度という現在の機関車の程度で、あとはほとんど電車とディーゼル動車になるというふうなことで、車両の内容が全く変わつてしまふわけでございます。それと同時に輸送量が昭和五十年には非常にふえて参ります。それからまたサービス改善するために列車キロ並びに車両キロというものを非常にふやしていかなければならぬ。こうしますと、乗務員の要求が非常に強くなるだらう。車掌とか機関士、運転士、こういうふうな乗務員が非常にふえてくる。といひますと、これをどのようにして捻出していかんかということ、それからまた工場の中で申しますと、たとえば製缶工場とか鋳物工場というものが非常に小さくなりまして、むしろ電気工場とかディーゼル・エンジンの修繕工場というものが非常にふえてくる、また電車またはディーゼル動車の修繕が非常にふえてくる、こういうふうな工場の中の職場の配置転換、それから乗務員と検査要員の間の交流というふうなことでありまして、こういうふうなことを全部総合いたしました上で、しかも五十年になくなるまではとにかく蒸気機関車はありますから、この修繕、こういうものを全部にらみ合せて、いかにこれを円滑に、また職員の方々に犠牲を少なくして転換していくかということについて、これが

は、まだ設備の問題をやつておりまして、要員の問題には全然触れておりません。しかし大体の方向といたしまして、動力近代化委員会の報告によりまして、昭和五十年には蒸気機関車がなくなる、それから電気機関車とディーゼル機関車が、ほぼ五千両程度という現在の機関車の程度で、あとはほとんど電車とディーゼル動車になるというふうなことで、車両の内容が全く変わつてしまふわけでございます。それと同時に輸送量が昭和五十年には非常にふえて参ります。それからまたサービス改善するために列車キロ並びに車両キロというものを非常にふやしていかなければならぬ。こうしますと、乗務員の要求が非常に強くなるだらう。車掌とか機関士、運転士、こういうふうな乗務員が非常にふえてくる。といひますと、これをどのようにして捻出していかんかということ、それからまた工場の中で申しますと、たとえば製缶工場とか鋳物工場というものが非常に小さくなりまして、むしろ電気工場とかディーゼル・エンジンの修繕工場というものが非常にふえてくる、また電車またはディーゼル動車の修繕が非常にふえてくる、こういうふうな工場の中の職場の配置転換、それから乗務員と検査要員の間の交流というふうなことでありまして、こういうふうなことを全部総合いたしました上で、しかも五十年になくなるまではとにかく蒸気機関車はありますから、この修繕、こういうものを全部にらみ合せて、いかにこれを円滑に、また職員の方々に犠牲を少なくして転換していくかということについて、これが

は、まだ設備の問題をやつておりまして、要員の問題には全然触れておりません。しかし大体の方向といたしまして、動力近代化委員会の報告によりまして、昭和五十年には蒸気機関車がなくなる、それから電気機関車とディーゼル機関車が、ほぼ五千両程度という現在の機関車の程度で、あとはほとんど電車とディーゼル動車になるというふうなことで、車両の内容が全く変わつてしまふわけでございます。それと同時に輸送量が昭和五十年には非常にふえて参ります。それからまたサービス改善するために列車キロ並びに車両キロというものを非常にふやしていかなければならぬ。こうしますと、乗務員の要求が非常に強くなるだらう。車掌とか機関士、運転士、こういうふうな乗務員が非常にふえてくる。といひますと、これをどのようにして捻出していかんかということ、それからまた工場の中で申しますと、たとえば製缶工場とか鋳物工場というものが非常に小さくなりまして、むしろ電気工場とかディーゼル・エンジンの修繕工場というものが非常にふえてくる、また電車またはディーゼル動車の修繕が非常にふえてくる、こういうふうな工場の中の職場の配置転換、それから乗務員と検査要員の間の交流というふうなことでありまして、こういうふうなことを全部総合いたしました上で、しかも五十年になくなるまではとにかく蒸気機関車はありますから、この修繕、こういうものを全部にらみ合せて、いかにこれを円滑に、また職員の方々に犠牲を少なくして転換していくかということについて、これが

ら検討していきたい、こういうように考えております。

○吉村委員 将来の長期計画についての要員計画をお尋ねしたわけではないのです。今聞きましたのは、回帰キロの延長といいますが、運用に局長が携わるというようなことができる、こうなつて以降どういふような要員上の変化が工場の人数的中に起きたか、こういうことをお尋ねしたわけですか。

○關説委員 これについては、別に局長に権限がいったから非常に要員が減つてきた、こういうような意味じゃなくて、私も動力近代化という場合に考へておりますことは、常に職場環境をよくして、しかもいい修繕をするにはどうしたらいいか、車両の種類等も考へております。最近新しい車両の修繕の仕方、または製作の仕方というものが非常に進みましたために、自然にこの回帰キロを延ばしても十分に使えるというようになったために延ばしたわけでありまして、人間を減らすために回帰キロを延ばしたというわけではございません。

○吉村委員 それはうらはらの關係でしようけれども、そうしますと、今の答弁の内容では、回帰キロの運用権というものが局長に移つて以来といえども、工場の要員については変化がなかった、こういうふうに答弁をされたというふうに理解していいわけですか。

○關説委員 この回帰キロの延長によつて、当然検査要員は、車両の増加とそれから車両の回帰キロの増加による在場人数の減少、この両方をにらみ合わせて仕事量が減れば、人間が余るわけでありませう。

○吉村委員 その仕事量が減少した結果として、要員というものが少なくなつて済む、この差は一体どういふふうになつておるかということをお尋ねしておるのです。

○中村説明員 これにつきましては、昨年の秋、組合の方と団体協約を結びまして、大体千八百人配置転換をするという協定ができたわけでございます。そのうち大体千八百人は管理局の系統、それから七百人は、同じ工場内でございまして、他の工場へというところで話がきまりました。その実行の状況につきましては、大体現在までに千八百人のうち三百人は配置転換が済んでおります。それから、なお計画の中で話がつきそうなのは三百人くらいでございますが、残りは大体三十六年度一ぱいくらいには配置転換が終わるのではないかと考へております。

○吉村委員 だいたい質問が専門的になつてきますから、話題を交へる意味で、国鉄の中ではたまたまの車両の修繕を行つておるわけですが、今お話がありましたように、回帰キロの延長あるいは車両そのものが近代化されていくというこのために業務量が減つていく、こういうふうな状態にある。しかし工場設備があり、しかも修繕なり製作の能力がたぐさあつても、工事量が少ないために人間を他の部分に配置転換をしなければならぬ、こういう状態であるという話があつたわけですが、ここで、私がちょっとお尋ねしたいのは、現在車両の修繕にあつて、国鉄の工場以外に修繕なり製作なりをしてもらつてゐる工事の量は、一体人工に換算をしてどのくらいなのか、あるいはこれを金額に換算して、どちら

でもよろしいのぞきまされたいと思つても、どのくらい外注がなされておるのかお尋ねをしたいと思います。

○吉村委員 部外に外注いたします仕事につきましては申し上げますと、大体三十四年度で五億五千万円見当でございます。これを人工に換算いたしますのはちょっと複雑な結果を招来するかもしれませんが、それでよろしければ、概算で申しまして大体四百人分に該当するんじゃないか、このように考へております。

○吉村委員 三十四年度で五億五千万円の外注をなされておる、この外注をするのにあたつての方針なりあるいは基準なりというものはあるはずだと思つておるのですが、それを一つ明らかにしてもらいたいと思つておる。

○宮地説明員 外注いたしますには御承知の通り基準がございます。大体三つの基準を考へておりますが、その第一は特許などのために部内では製作できないものでございます。第二には特別な技術などが要りまして習熟するの非常に時間がかかる、あるいはまたこれを直営でやるといたしますればその機械設備等に莫大の経費を要する、しかもその製作車両が少くない、こういうふうな場合、主として大企業に依存するわけでございますが、こういう場合は第二でございます。それから第三には、これは主として中小企業に依存するわけでございますが、鉄道工場の乗率と比べて、乗率が安いということがある原因で比べました場合に、案外修繕をしてもらへる、こういうふうなもの、この三つを原則として立てております。

○吉村委員 ただいまの説明によりまして、主として経済効果というものと、それから部内にその設備がないような場合、こういうことで限定をされるようでありまして、そういういたしますと部内で製作できるもので、あるいは修繕できるもので、経済的にも部内でやつた方が廉価にできる、そういうような品目についての外注は全然ない、このように考へてよろしうございませうか。

○吉村委員 次のお尋ねをいたしますけれども、国鉄の車両で大体限度がきつてしまつて、それで廃車にしなければならぬという車両も数多くあるかと思つておるのです。この廃車ということについては、大体部分品とか、あるいはその全体をまとめてみるとか、いろいろな見方があろうかと思つておる。部分品だけを廃品にするという方法もあるでしようし、それから一車両まとめて廃車にしてしまふという方法もあるかと思つておるのです。これはどちらの方法が採用されておりますか。

○宮地説明員 両方の場合がございまして、主として第一の場合の方でございます。御承知かと存じますが、車両の保守には予備品制度というものがございまして、車両の部分品は修繕しながら常に予備品として一定量たくわえられております。これが循環しながら車に取り付けて参ります。その結果廃車に該当いたします車でも、この取りはずしました予備品は案外寿命から申しまして新しい場合が普通でございます。従いましてこれを再用いたしますので、部分品の方は回収する。そうしてそれ以外を廃車にして解体する、こ

ういうふうにいたすのが普通でございます。

○吉村委員 そういたしますと、部分品で再用のでき得るものは、そのまま取りはずして再用しておく、こういうことになりませう。それは三十四年度の部分品を取りはずして得たところの収入、雑収入になるわけですか、大体どのくらいになりますか。

○宮地説明員 ちょっと手元に資料がございまして、後刻報告申し上げますと存じます。大体主として貨車でございまして、貨車は三十四年度はある程度の量を廃車しておりますから、相当な額になるかと存じます。数字は後刻御報告申し上げます。

○吉村委員 資料がないということでありまして、私の理解している範囲では、部分品を取りはずして、廃品にしてこれを売却するといふようなことと、車両ごと廃車にして処分をしていふという方法がとられていふといふふうに考へておつたわけですが、そうでないといふことでございまして、これは国鉄の経営上非常に重要なところまで信用してやつておるというところになると思つておる。そういうお答えでございまして、部品として廃品にして処置をして、それによつて得たところの収入あるいは車ごと廃車することによつて得たところの収入、こういうものを三、四年來の数字を一つ提示をしていただきたい、このように考へます。

○三池委員長 吉村君に申し上げますが、運輸大臣が参議院の予算委員会から出席を求められておられますので、大臣に質問の事項がありましたら一つ先にやつて下さい。

○吉村委員 どのくらいいるのですか。

○三池委員長 十五分くらい——大臣は向こうから要求があれば迎えに来るそうですから、その間……。

○吉村委員 運輸大臣が行かれるそうですから、なるだけ運輸大臣に關係する部門についてお尋ねしておきます。

今まで私は主として國鉄の車両工場の、この受け持つところの車両の検修といふものについていろいろ質問をいたして参つたわけでございますけれども、これは先ほど来總裁が非常に主張いたしておられますように、従業員の協力を得なければ國鉄といふものはやっていけない、こういうことと関連をするので、時間をかけながらやつておたわけですが、今國鉄の中の特に下積みになっておるといわれますところの工場の職員はどういうことを言っているかといふと、戦後後車両が非常に少なくて、しかもその状態が悪かつた時代には、毎晩々々、三時間、四時間、五時間という超過勤務をさせられながら一生懸命車両の保守に当たつて、あるいは修繕の向上に努力をしてきた。ところがこの二、三年來車両の状態がよくなったといふことで、先ほどの答弁に見られるように、今度は回帰キヨを延長した結果、工事量といふものが少なくなった、こういうようなことが一つは原因をする、そういうことによつてお前たちはもう不要なので、他の部門の方に回つてくれといふことが、非常に積極的に國鉄当局から言われておるわけですね。そういうことは、素朴な気持ちとしましては、一生懸命車両の検修なりあるいは修繕に当たつてきて、その状態がよく

なればお前たちはもう不要なんだ、極端な言い方をしますと、首だ、こういうようなことになる。これはどういふわけなんだろいかという疑問を、素朴なるがゆゑに持つておるわけですね。

従つて、私は、この車両の検修の問題については、車両工場という修繕工場の運命をいたしまして、車両の状態なりあるいは全体の近代化なりといふものが進むに従つて、工事量が少なくなるとは當然のことだとは思ふのです。しかし、そのことによつて、そのしわ寄せといふものが、職員にだけしわ寄せされる今の状態といふものは、決してその職員を満足させて國鉄の運営について協力をさせる意思を起こさせることにはならぬのではないかと、このように考えざるを得ませんので、このように点につきましては、むしろ今までの修繕なりあるいは業務に貢献をしてきた者に対して、何らかの方法で安定して現在の作業なり何なりといふものに従事でき得るような施策を与えてやるということが、ほんとうの意味での協力体制を打ち立てるゆゑになるのではないかと、こういうふうな考え方、今までのいろいろな当局の経営に対するあり方を尋ねて参つたわけですね。そういうような素朴な気持ちを持つて働いておる職員がたゞさんおるわけですから、總裁もあるいは副總裁も、そういうことにつきましては今までの労苦といふものを一つ無にしないように、將來にわたつて安定をして、そこで國鉄に協力しながらやつていける、そういうような具体的な措置といふものを、とつていただくように、特にこの際お願いを申し上げておきたいと思ふわけですね。

それから一つだけ付随をして申し上げますが、工場の要員問題についての対策委員会の方からも話がありましたけれども、國鉄の職員の年令構成といふものはきつめてまずい状態で、ちやうど型といふふうな表現をされておるようですが、こういうふうになつてゐるので、四十才以上くらいになれば云々といふことが言われております。

これは全般の問題でありますから、それらに対する方針といふものは當然これから樹立をしていかなければならぬ問題だと思ふのですが、特にここで私が申し上げたいのは、鐵道の車両工場の職域でございまして、これが全然ここの五、六年來新しい者が採用になつていない。そうしますと、現在の國鉄の工場の職員の平均年令といふものは大体三六、七くらいになつてゐるかと思ひますけれども、あとが續いてこない、こうなりますと、修繕の技術に断層が起きてくる。こういう問題が当然現在起つてゐるわけですね。これは今は問題はないにいたしまして、將來大きな問題になるだろうといふふうに考えざるを得ないわけですね。けれども、こういうことに対する当局の具体的な措置、いわゆる修繕の技術といふものをずっと継続させるためには、新規に青年層といふものを採用していく、こういうような方向以外に道はないのではないかと、これに對する対策はどのような考えられてゐるか、お伺いしたいと思ふわけですね。

○歸説明員 それについても、私どももその点を非常に憂慮しておりますので、そのために車両検修調査委員会では、要員問題については、設備の中間報告を出したあとでこれは十分に検討して、先ほどからたびたび申し上げましたように、できるだけ職員の方々に不安のないように、また円滑に転換していけるようなふうな、また將來の検修体制を確立していくためにはどうしたらいいかといふことを真剣に討議していこう、こう考えております。

○吉村委員 次に、これも、特に車両の運行にあつては、いわば下積みになつてゐる部門だと思ふのでございまして、施設部門の問題について質問をしたいと思ふのです。特にこれは要員關係だと思ふのでございまして、今、線路の保守に当たつてゐるところの國鉄の職員といふものは、大体總数でどのくらいいるのか、お伺いしたい。

○中村説明員 現在のいわゆる線路工手の定員でございまして、これは大体三万四千七百七十人ぐらゐでございます。

○吉村委員 この三万四千七百七十人という線路工手の数字といふものは、現在満たされた数字になつておりますか。

○中村説明員 現在はそれよりも千八百人くらい下つてゐる実情であります。

○吉村委員 三万四千七百七十人のうち千八百人下つてゐる。こういうことからして、相当数欠員の状態になつてゐるといふふうに言えるわけですね。これは一体いつごろからこういう欠員の状態になつてゐるのですか。

○中村説明員 はつきりと詳しい時期的なことは存じませんが、二、三年前からある程度の欠員は出ていたと思つております。

○吉村委員 千八百人も欠員になつてい

は、要員問題については、設備の中間報告を出したあとでこれは十分に検討して、先ほどからたびたび申し上げましたように、できるだけ職員の方々に不安のないように、また円滑に転換していけるようなふうな、また將來の検修体制を確立していくためにはどうしたらいいかといふことを真剣に討議していこう、こう考えております。

○吉村委員 次に、これも、特に車両の運行にあつては、いわば下積みになつてゐる部門だと思ふのでございまして、施設部門の問題について質問をしたいと思ふのです。特にこれは要員關係だと思ふのでございまして、今、線路の保守に当たつてゐるところの國鉄の職員といふものは、大体總数でどのくらいいるのか、お伺いしたい。

○中村説明員 現在のいわゆる線路工手の定員でございまして、これは大体三万四千七百七十人ぐらゐでございます。

○吉村委員 この三万四千七百七十人という線路工手の数字といふものは、現在満たされた数字になつておりますか。

○中村説明員 現在はそれよりも千八百人くらい下つてゐる実情であります。

○吉村委員 三万四千七百七十人のうち千八百人下つてゐる。こういうことからして、相当数欠員の状態になつてゐるといふふうに言えるわけですね。これは一体いつごろからこういう欠員の状態になつてゐるのですか。

○中村説明員 はつきりと詳しい時期的なことは存じませんが、二、三年前からある程度の欠員は出ていたと思つております。

○吉村委員 千八百人も欠員になつてい

るといふのですから、この穴埋めの意味での採用といふものはどのような方法で補充をされておりますか。

○中村説明員 いわゆる臨時職員によつてやつておりました、これが大体一カ月二十五日稼働をいたしまして、千五百人くらいに相当いたします。

○吉村委員 千五百人ぐらゐの人数が三年くらいといふものは欠員である、この分を穴埋めするために一日千五百人ぐらゐの臨時職員を採用してやつてゐる、こういうお話でございまして、非常に重要な作業だと思ふのです。もし間違ひがあれば大きな事故が起きるのはいくらでもないと思ふのでございども、こういうようなところ三年も四年も五年も長い間一千人にも近い人が補充をされないで、しかも先ほどの説明によりますと、臨時人夫といふものは季節的に採用することを建前とする云々というお話もありましたけれども、非常に重要な作業をやつてゐる線路の工手のような仕事に對して、これほどの人たを五年もの長きにわたつて補充をしないといふのは何に原因をするのですか。

○中村説明員 實際問題といたしまして、ある程度新陳代謝がございまして、やめていく人のかかりにこういう人々の中から本職員に採用してゐるわけでございます。たとえば昨年一カ年間に約八百八十人くらい新規採用職員に採用してあります。しかし、やはり全体として欠員がございまして、先ほど申し上げましたように年間平均いたしまして千五百人ぐらゐの臨時職員を使つてゐるというふうな実績になつておるわけでございます。將來の

問題といたしましては、たとえば今度の新五年計画によりまする軌道の近代化とか、作業の機械化とか、そういう方面のことも勘案いたしまして、できるだけ生産性の向上に努めたいというふうに考えます。

○吉村委員 私聞いておるのは、千名から千百名くらいの人たちが、しかも重要な線路の保守に当たっている職種の人たちが、長い間欠員のままになつておるのはどういふ理由に基づくのかということをお聞いおるのです。

○中村説明員 三年前から千百人と申し上げたわけではございませんので、千百人になりましたのは最近のことでございます。その前はもう少し少なかったというのを先ほど申し上げたつもりでございますが、いずれにいたしましても、今申し上げましたように機械化とか合理化とかそういう線のことも考えておりますし、それから、まあとりあえずの問題といたしまして、一応臨時職員で働いていただいて何とか穴が埋まっているものですから、そういう格好でやっております。

○三池委員長 吉村君、運輸大臣は今参議院の予算委員会に行かれるそうですが、質問を続行していただきたい。

○吉村委員 これから実はいろいろ国鉄の内部のことについてお聞きをしまして、最終的に運輸大臣の見解を求めようと思つたわけですが、だいたい急がれておるようであります。運輸大臣にこの際お尋ねしておきたいのは……。

○三池委員長 ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕
○三池委員長 速記を始めて。

五時半から再開することとして、暫時休憩いたします。

午後四時四十三分休憩

〔休憩後は会議を開くに至らなかった〕

昭和三十六年三月二十五日印刷

昭和三十六年三月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局