

第四十回国会
衆議院

運

輸

委員会

員

会

議

録

第十一号

号

昭和三十七年二月二十八日(水曜日)

午前十時十八分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君

理事關谷 勝利君

理事塚原 俊郎君

理事山田 理事高橋清一郎君

理事久保 次郎君

伊藤 郷一君

川野 芳滿君

佐々木義武君

砂原 格君

細田 吉藏君

石村 英雄君

勝澤 芳雄君

田中織之進君

内海 清君

日本国有鉄道参考音田 和夫君
(運転局長) 柴田 元良君
(施設局長)○簡牛委員長 国鉄の經營に関する件について、調査を行ないます。
この際、国鉄当局より、一般の東海道線における事故について発言を求めておりますので、これを許します。吾孫子副総裁。

○吾孫子説明員 去る二十五日に、東海道線の鶴津駅の構内で重大な運転事故を惹起いたしまして、多數の貴重な財貨を減少いたしましたのみならず、長時間にわたりまして、東海道本線の輸送に大混乱を生ぜしめるような結果を招來いたしました。私ども、まことに何ともおびのいたしようもないと恐縮いたしておる次第でござります。

ただいまその事故の原因、概況を御説明申し上げまして、今後の対策等につきまして考えております点を申し上げさせていただきたいと思います。

この事故が起こりましたのは、去る二十五日の十四時十分に発生いたした

わけございますが、実はこの日にこ

の事故を起こしました一六八という貨物列車が、その場所に差しかかって参

ります前に、たまたま六五八六列車と

いう工事用の臨時列車が運転されてお

りまして、この列車は線路のバ

ラス、

砂利を補修する作業をやつておったわ

けでございます。それでところどころ

で列車をとめまして、砂利をおろして

いくという作業をいたしておつたわけ

でございますが、その臨時工事用列車

の編成の中に一両、無蓋車、トムの車

がございまして、この車は、線路の砂

利まき用の特別の車両ではございません

ので、車両の両側の側板をおろし

て、シャベルでかき落とすという式の

作業をやっておつたわけであります。

その列車が、たまたま貨車の側板をお

ろしたままで徐行いたしております

た場所に差しかかりました際に、前か

ら十五両目の貨車が一軸脱線をいた

しました。その脱線した際に異様な音響

がしましたので、むろんこの一六八列

車の機関手はその音には気がついたの

でありますけれども、その際、後方を

確認いたした際には別段異状を認めら

れなかつたというようなことから、そ

のまま進行して参りましたところ、一

軸脱線した貨車がそのままの状態で、

約一キロほど鶴津の構内まで引かれ

ていったわけであります。そこで、

この工事用臨時列車は、一時そこで停

止いたしましたが、若干の手を加える

ことによりまして、無事にそこを通過

して鶴津の方に行くことができたので

ありますけれども、その際、後続の列

車が間もなくあとを追ってくることが

わかつておつたのでござりますから、

十分後続の列車に対しても、徐行運転

をするなり、一たん停車をするなりで

きるような、そういう手配ができるよ

うに連絡すべきであつたものが、そ

て、しかもこの転覆いたしました貨車

の中に、一両、濃硝酸を積んだタンク

車がありまして、それが損傷して濃硝

酸が流れ出したというようなことか

ら、現場は白煙もうたる状態にな

るというようなことで、だいぶ周章ろ

うぱいたしたような形跡もあつたよ

うでございますが、その結果、相当長

時間にわたって国鉄本線の運転に支障

を来たしたという結果に相なつたので

出席國務大臣	運輸大臣 齋藤 昇君
出席政府委員	運輸政務次官 有馬 英治君
委員外の出席者	運輸事務官 辻 幹一君
委員外の出席者	運輸事務官 竹 章男君
委員外の出席者	運輸事務官 遠藤 伸一君
委員外の出席者	運輸事務官 榎本 保邦君
委員外の出席者	日本国有鉄道副総裁 稲崎 駿君
委員外の出席者	日本国有鉄道常務理事 中村 卓君
委員会に設置されおります各小委員会における小委員の辞任及びこれ	紙田千鶴雄君

○簡牛委員長 これより会議を開きま

す。

この際お詫びいたします。

本委員会における小委員の辞任及びこれ

○細田(吉)委員 いろいろお尋ねしたところがござりますが、時間の制約がござりますので、十五日に発生しました例の事故に関連いたしまして、お尋ねをいたしておきたいと思います。

牛が貨車からこぼれたというのは、一種の荷作り事故だと思うのでござります。たとえば、積みつけが悪いために材木が落ちた、それによる貨物列車の脱線転覆といったようなものも、これまでたくさんあつたわけでござります。ただ、生きたものがこぼれたといふのは、あまり例を見ない特殊な事故だと思うのですが、いろいろ御説明を承つてみますと、これは社線から出た貨車についての事故のようございますが、この積みつけ方といいましょうか、牛のつなぎ方やとびらの状況などを見ますと、このようなことをやつておりますが、もう二月十五日に起つておれば、必ずいつの日か起つるという程度の非常に粗雑きわまる積みつけだ――

かりませんが、積み方だ、積載の仕方だと思うのであります。これは会社線であろうが、國鉄線の中であらうが、同じく重要幹線を走るわけございませんし、また重要な幹線でなくとも、事故は重大な問題でござりますので、單に家畜だけではございません、一般的な積みつけ事故の防止という点について、特段の配慮を要すると思うのでござりますが、こういう点についてどうお考えになりますか、お願いをいたし

それからさらにつけ加えまして希望をまじえて申し上げたいのですが、牛は、家畜車で運ばれるというのが原則

でございます。この報告には、家畜車でなく、一般の有蓋車を便宜お使いになつておつたように出ておるのでござりますが、戦争中ならともかくといふのは、需要に応じてもっと整備されべきではなかろうか。また、鮮魚についての冷蔵庫などについては、かなり増備しておられるようですが、この特殊車の問題について、もう一度見直していただき必要があるのでではなくらうか。戦争中からの大ざっぱなやり方がまだ残つておつて、何が貨車であれば、四つ車がついておれば無理をして積むのだというようなことが、まだ残つておるのではないか。私は、もうそういう時代ではないので、戦前の不況時代などには、特殊車といふものは非常にこまかく注意して作られたのです。そこでそれ以上に新しい時代に対応した、それぞれの荷物に応じた特殊な貨車が十分に装備されるべきではなかろうかといつうふうに考へるのです。ところが、さらにそれ以上に新しく時代に対応した、それまで牛を積みつけという言葉がいいかどうかわからず、これが牛の輸送が減つてきている

○磯崎説明員 貨物輸送の輸送の仕事

的におじいさんとして、そろそろふうに生牛の輸送があるというような場合は、ワムの有蓋車を代用することを認めておりますが、とびらを開いたまま輸送をするということを承認いたしております。過般のも、発駅は秩父駅道の駅であります。これは一年に一車か二車しか発送しない非常にまれな例でございましたので、やはり家畜車を準備することなしに、一般の有蓋車で代用したわけでございます。この

時二十五分、上りが一時四十五分にしておりました。これは資料が簡単でよくあります。過般のも、発駅は秩父駅道の駅であります。これは一年に一車か二車しか発送しない非常にまれな例でございましたので、やはり家畜車を準備することなしに、一般の有蓋車で代用したわけでございます。この

時二十五分、上りが一時四十五分にしております。十四時十分に発生しましたのは、次日の下りに本線が二時五十五分、上りが一時四十五分になりました。これは資料が簡単でよくあります。この図面だけ見ますと、

○細田(吉)委員 事故の復旧について
一、伺つておきたいのです。この報告によりますと、十四時十分に発生しております。それで本線が開通いたしましたのは、次の日の下りに本線が二時二十九分、上りが一時四十五分になりました。これは資料が簡単でよくあります。この図面だけ見ますと、

○吾孫子説明員 事故復旧の時間が少しそ長過ぎるではないかというお言葉でございましたが、この点は、私どもも場所が場所でありますだけに、一刻も早く本線を通すようにしなさい。すべきであるということで、厳重に督促を事故発生の直後からいたしておつたにもかかわらず、実は思いのほかに長引きまして、この点はまことに残念なつておりますが、この図面だけ見ますと、

○反省の会を持つて検討をしておつたところへ、またこの事故が起つたといふことでございましたが、今後のことは、今度の事故の復旧の手ぎわは、私どもこれでござりますので、私どもいたしました

いうような場合もございますので、現場としては、この点一番悩む問題でござります。しかし、そういうような悩みを持ましても、自信を持った措置はできませんので、この際、多少輸送の障害に結果としてなりまして、安全第一、この趣旨を線路の職員に対し徹底して、安全輸送を確保する、こういう原則を確認して指導したい、このように考えております。

○勝澤委員 大へんけつこうなお考えの方だと思います。事故が起きた当座というものは、大体安全第一というものの考え方が優先をしてくるのです。少しでも支障があると認めたときには、ちゅうちょなく止めよ。そしてそのあとで次の対策をせよという方針が優先をするわけです。しかし、その事故が少し遠ざかって、平常の状態になつてくると、今度は汽車を走らせることが中心に考えられるわけです。私たちには、よく汽車に乗って、静岡を出るときには二時間二十分钟左右のおくれている。東京に入るときには一時間と五十九分で入ったという放送と同時に、急行料金の払い戻しはしませんと言つて、車掌が各車内を回つて、申しわけありませんとあやまつておる。こんなことを国鉄がやるから、どうも国鉄の評判が悪くなるんだ。これはいろいろむずかしい問題だと思うのです。しかし、それほど国鉄の従業員というものが、いい悪いはどうともかくも、とにかく国鉄の利益を考え、輸送の安全を考え、なおダイヤというものを考えながらやつておるわけです。この考え方といふものは、明治以来つちかわれた国鉄の中に魂として残されておるわけですから、それはよほどの決意でやら十分手直しをして、これならいける

なければならぬ、こうしたことになつて、こうなつたときにはお前には責任はないんだぞ、この汽車をとめた責任は、いつものは何もないんだということを、相当詳細に具体的にある程度の判断ができるようにしてやらなければいけないと思う。それをただ勘で、あるいは本人の推量でやつて、あとで怒られている例が幾もあるわけです。お前なぜとめたんだと、逆に怒られているわけです。それは施設局長の立場では、よくとめたと言うでしょう。しかし、片方のお客の立場から言うならば、これはけしからぬじやないかと、また言われるわけです。それがまたお客様の中からはね返ってきて、どうもどいう形で全体的に国鉄にからさつてくれるわけですから、施設局で考えているようにはやはりいかないわけです。そこで、この中で出てくる二番とか三番とか四番、この問題について、これは三つとも事実だと思う。しかし、国鉄の方は、設備の近代化をしなければならぬという点で、今新保守体制といつて、静岡では具体的に提案されることはやはりいかないわけです。そこで、この中で出てくる二番とか砂利の取卸しについては、今後できるだけホキ車を使用するようになります。結論的に言うならば、今度の事故は、ホキを使えば事故がなかつたであろう、

こういうことが言えるわけです。極端な言い方をすると、ホキを使わなかつたのが事故の原因であるから、なぜホキを使わなかつたというようなところに問題の焦点があるんだ、ひつかかっては、当然現地でもやつてあると思います。しかし、今日の状態ですぐそういうことが可能であるかどうかというこ^トは、実は考えておらないのであります。この問題は、一番大事な安全に対する必要があるが、実際の線路の状態を検討されておりますけれども、この際、もう少し学問的なものだけでなく、経験を持つた、一番下でつるはしあつて、ただいま先生のお話のように、私どもは、基本的に線路の程度が十分あって、ただいま作業をやつております。このように考えております。そういう点から考えてみますと、やはり割り切れない、計算のできないものというものがいるわけです。そういう点から言葉ならば、やはり今までの経験の中から、十分な検討をされた方針が私は要ります。十分その点については御検討願いたいと思います。

そこで、これは副総裁にお尋ねしたいのですが、やはり一番中心になりますのは、いつも事故が起きて問題になりますのは、もう安全が第一なんですが、その次にダイヤの問題なんだ、こういふことです。これはどちらが優先するかというの私は、なかなかむずかしい問題だと思いますけれども、やはりもう少し幹部はもちろんのことなんです。これはどちらが優先するかというのは私は、なかなかむずかしい問題だと思いますけれども、働いている人たちにも、あまりダメにとらわれるな——というのもお

は思うのです。そういう点で、今各所でやられていくと思うのです。静岡では、具体的にやっているわけです。職場の方では、おれはどつちに行くんだけございまして、もう少し強い作業の体制とより高度の判断力を備えた技術者が、さらに高度の面から判断ができる、こういうような考え方を、新しい体制では実は考えておるわけでございますので、この点につきましては、今後、十分そういうことが可能であるという観点に立つて実施して参る、こういうふうな考え方をいたしております。

○柴田説明員 ただいまの新保守体制の問題に関連して、お答え申します。今回工事をいたしておりました工事の内容は、この区間における道床の碎石の厚さをふやすという、線路強化の工事最終的に出てきている二番の「道床」の取扱いについては、今後できるだけホキ車を使用するようになります。結論的に言うならば、今度の事故は、ホキを使えば事故がなかつたであろう、

は思うのです。そういう点で、今各所でやられていくと思うのです。静岡では、具体的にやっているわけです。職場の方では、おれはどつちに行くんだけございまして、もう少し強い作業の体制とより高度の判断力を備えた技術者が、さらに高度の面から判断ができる、こういうような考え方を、新しい体制では実は考えておるわけでございますので、この点につきましては、今後、十分そういうことが可能であるという観点に立つて実施して参る、こういうふうな考え方をいたしております。

○勝澤委員 明治以来、国鉄の中で近代化が進められていないのは、私は保線だということは認めます。しかし、それはなかなかいろいろな技術的なものがいるわけでありまして、そういう点から考えてみますと、やはり割り切れない、計算のできないものというものがいるわけです。そういう点から言葉ならば、やはり今までの経験の中から、十分な検討をされた方針が私は要ります。十分その点については御検討願いたいと思います。

そこで、これは副総裁にお尋ねしたいのですが、やはり一番中心になりますのは、いつも事故が起きて問題になりますのは、もう安全が第一なんですが、その次にダイヤの問題なんだ、こういふことです。これはどちらが優先するかというの私は、なかなかむずかしい問題だと思いますけれども、働いている人たちにも、あまりダメにとらわれるな——というのもお

連絡手が国労だ、転轍がほかの組合だ、こんなふうに入り乱れた中で、十六だから十七だかかる労働組合がばらばらに、運転士が違う、運転助手が違う、操作係が違う、転轍手が違う、連結手が違う、保線が違う、電気が違う、こういうようなことで労使の問題がやられておる。そのことが直接的な原因になって事故になったということについては、私はよく知りませんけれども、これはやはりなかなか心持の上で、作業を進める中で大へん困難なものだと思うんです。これは国鉄当局がこういうような労働政策をやってこなったんだとは私は断言いたしませんけれども、国鉄当局が仕事を進める中ではやはり問題として検討すべきものだ、いろいろと指示することではないですけれども、やはり仕事を満足にやられる上からは、これは相當慎重に考へなければならぬところだということは、政務次官の方は外の方から見られてるから、さつきからうなずいてやられている。承知されている。これは常識的に考へてもだれもそう思うんです。そこでその点も、これは十分注意をして、仕事をさせる場合においては、やはり考へてやらなければ大へんな問題だと思うわけです。どうか一つ、この問題につきましては、副総裁もさつきから一世間的には査問会とかなんか、事故対策委員会といつものも作らなければ、世間が納得いたしませんから、それは言わなければならぬでしょうけれども、それがただ単に出でてきている現象だけを取り上げて、そこで処分すれば問題が解決したということだけではないよう、今日東海道の今度の十月の白紙ダイヤ改正から行なわれ

ている労働強化の問題もあるあります。あるいは無理なダイヤの編成もあるあります。そのため列入車の動搖とか、あるいは遅延とか、いろいろな問題が出ておるわけありますから、そういう点も総合的にお取り上げになつていただいて、この問題に一つ善処していただきたい、この問題の対処をしていただきたいということを、ぜひ監督官庁である政務次官の方から一つ御答弁願いたいと思います。

○有馬政府委員

今回、引き続いて起これました国鉄事故につきましては、國民の皆様方、また荷主の方々にも、大へん御迷惑をかけましたことは、運輸省としてもまことに遺憾でございます。運輸省といいたしましては、事故が起こりました直後、大臣から直ちに口頭をもつて国鉄に警告を発し、また、文書をもつても手配をいたしたよろしく指導をするつもりでございます。次第でございまして、二度とこういうことを繰り返さず、事故を最小限度に食いとめるように、今後とも一そろの指導をするつもりでございます。

労働組合の問題につきましては、私どもが答弁する立場でもないと思いまして、御越旨の点は十分参考にして、運輸省としても徹底的に事故防止に進みたいと思いますが、先ほど仰せのように、安い解決だけで終わるうございません。十分事の根源をつかんで、どうして将来にがっちりとした事態を立てていきたいという考え方でございます。

○鶴牛委員長 肥田次郎君。

国鉄の経営について質問をいたしたい

と思います。

ちょっとその前に、雑件として一つお伺いしたいことがあります。その一つは、これは結論を言いますと、公安官といふものの扱い方について当局はどういうふうに考へておられるかといふことになります。新聞投書ですが、どうぞお読みください。

この投書がきております。国電の中で三人のハイ・ティーンが女性の背中に手を回したり、ひざの上に腰をおろしたりしておった、これを駅へ連絡したりしておった、これを駅へ連絡したけれども、駅では処置をとつてくれなかつた、そこで、東京駅の公安室に行つてこの実情を訴えたところ、公安室の方では、現場を見なくてはどうにも仕方がない、相手は走つて車だから、こういう返事でにべもなく突っ放された、こういうのあります。これはほんのささいなことです。よくわれわれでも見かける列車内あるいは電車内におけるところの酔漢のいたずらだと、あるいはこういうグループのいたずらだと、こういうものに対して、これを乗務員だと駆逐に取り締まれといつても、実際なかなかむづかしいだろうと思うのですが、公安委員はそういうとき役に立てる方法があるのじゃないかと思うのですが、どうですか。

○中村説明員 当然、そういう場合は、公安職員といふものは、できれば出勤して取り締まりをやるべきだと思います。特に、去年の秋でございましたが、例の東海道線の富士という駅の線路あるいは鉄道の施設の中から走つておいた方がいいと思いまして、その次に、はつきり覚えていませんが吉原とかいう駅がござりますね。あのあたり走つておいた方がいいと思いまして、私がするというようなことがあっては、申しわけございませんので、今年の秋以来でございますが、一つ国鉄をやつております。中には、だいぶおはらいにしようじやないかといふのがあります。特に、去年の秋でございましたが、例の東海道線の富士駅付近の悪臭といふのは、これは國鉄がおつておるわけでもないと思いつます。ただいまお話しの東海道本線の富士駅付近の悪臭といふのは、これ

は、その当時の事情といつしまして官といふものの扱い方について当局はどういうふうに考へておられるかといふことになります。新聞投書ですが、どうぞお読みください。

○肥田委員 これは議論しようという気はありませんが、公安官に対するべきだらうと思います。ですか

○肥田委員

私は観光局長から特に御返事を聞くのではなくて、國鉄の方から返事をいただきたいのが本旨です。

○吾孫子説明員

線路の沿線に、とこ

りでござりますね。あのあたり走つておいた方がいいと思いまして、その次に、はつきり覚えていませんが吉原とかいう駅がござりますね。中には、だいぶおはらいにしようじやないかといふのがあります。特に、去年の秋でございましたが、例の東海道線の富士という駅の線路あるいは鉄道の施設の中から走つておいた方がいいと思いまして、私がするというようなことがあっては、申しわけございませんので、今年の秋以来でござりますが、一つ国鉄をやつております。中には、だいぶおはらいにしようじやないかといふのがあります。特に、去年の秋でございましたが、例の東海道線の富士駅付近の悪臭といふのは、これは國鉄がおつておるわけでもないと思いつます。ただいまお話しの東海道本線の富士駅付近の悪臭といふのは、これ

は、このにもいをあまり歓迎しないだけではありませんが、特に観光局長あ

く聞いておられるのでしようね。私が

る質問であります。

言っているのは、あんなにおいが特急で五分間もしていんなら、普通列車ならずいぶん長い間におうのですから、そういうにおいが出ておる会社に

対して、国鉄当局からも言えるでしょ

うし、運輸省からも言えるでしょ

うと、その個所から今度は三十三ボ

ーイントのところまで脱線したままであります。

それからもう一つ、この函面によりますと、その個所から今度は三十三ボ

ーイントのところまで脱線したままで

事故なんです。これについて、工事列

車が通過した時間とそのあと一六八列

イントのところで今度は割つているわ

けですね。この間はどのくらい距離が

ありますか。

○吾孫子説明員 後続列車との間合

は大体十分でございます。工事用列車

が通過したところでは、それに工事の

車が通過した時間の間はどのくらい

をした。これはなかなか納得しがたい

手直ししたけれども、そのあとを通つた貨物列車が脱線をした、しかも転覆

事故なんです。これについて、工事列

車が通過した時間とそのあと一六八列

イントのところで今度は割つているわ

けですね。この間はどのくらい距離が

ありますか。

○吾孫子説明員 後続列車との間合

は大体十分でございます。工事用列車

が通過したところでは、それに工事の

車が通過した時間の間はどのくらい

をした。これはなかなか納得しがたい

手直ししたけれども、そのあとを通つた

貨物列車が脱線をした、しかも転覆

事故なんです。これについて、工事列

車が通過した時間とそのあと一六八列

イントのところで今度は割つているわ

けですね。この間はどのくらい距離が

ありますか。

○有馬政府委員 副総裁は、十分質問

を承つておったとござります

が、國鉄の立場からだけ御答弁された

ことになります。私は詰問するわ

うの車がくさいんじやないんだから、

それは、というような御返事は、私の

質問をお聞きになつていなかつたと思

うのです。

○肥田委員 副総裁は、十分質問

を承つておったとござります

が、國鉄の立場からだけ御答弁された

ことになります。私は詰問するわ

うの車がくさいんじやないんだから、

それは、というような御返事は、私の

質問をお聞きになつていなかつたと思

うのです。

○肥田委員 それからもう一つお聞き

いたいのは、これは簡単で、そのもの

ができます。列車が通るトレールが下

がります。たまたまレールが刺さって持ち上

つきましたは、通産省がかねてから対

策を立てて進んでおりますが、まだそ

の個所においてそういうことが発生

しておりますので、運輸省といたしま

しては、すみやかにその個所につきま

すが、その後引き抜いてならした

ときには、約二十ミリというものが持

り木はコンクリートですか、普通のク

リの木ですか。

○関説明員 お答え申し上げます。

このレールが差し込まれたときに持

つきましたが、その後引き抜いてならした

ときには、約二十ミリというものが持

り木であります。

○肥田委員 これでは本論に關係があ

りますので特に伺ひしておきたいの

木であります。

○肥田委員 それでは本論に入りたい

と思いますが、これは本論に關係があ

りますので特に伺ひしておきたいの

木であります。

○肥田委員 これが問題なんですね。

おっしゃいますけれども、この事故の起

も、全然報告をされないままに事故の

原因の追及といふことを——それは専

門家は行つてやつておられるでしょ

う、これがどうにも納得できないので

ざいます。カーブのカントのついてお

ります内側のレールが上がつたわけ

けれども、あなたの方では、そういう

状態については別に必要ないとい

う状態については別に必要ないとい

然とこういうふうな発表をしておるの

は、これは当局のだれかが発表しておるといふことになる。特にこれはこう

書いております。「国鉄本社一条保安課長は」省略しますが、「このような事

故が起るところをみれば線路工手など

の再教育が必要となるう。」こういうふ

うに書いてある。それから事故の原因

にも触れておる。線路工手の再教育を

しなければ事故が防げんだろうといふ

ことを課長が言つておる。この通りな

んでしようか。

○香孫子説明員 一條課長が何か話し

たことが新聞に載つておると思います

が、その通りの発言であったかどうか

は、私も実は確かめておりませんけれども、いざれにいたしましても、私ど

も考えておることは、線路工手の

みならず、やはり現場の第一線の職員

も、また、その管理監督の立場にある者も、絶えず作業の精度を上げて参

りますためには、当然訓練もしなけれ

ばなりませんし、再教育も必要なこと

でござりますので、たまたま今度の事

故に連いたしまして、一條課長がそ

ういう意味のことと申したのではない

かと思ひます。私どもといたしまして

は、これは線路工手のみに必ずしも限

定するわけではございませんけれども、事故があつたというような際に

は、当然のこととして、さらに部内職員の全般的な訓練なり再教育なりとい

てきました。そのときに国鉄総裁が、士気が弛緩しておるんだから、たん

でいるやつを引き締めてやるんだ、そ

してこういう汚職をなくしたい、こう

いうことをよく言われました事故が起

ら事故が起きるんだ、こういうもの

が検討されて、そしてそのことについ

て触れるべきなのにかかわらず、工

手の再教育が必要だという。それはそ

し、間違つておるなら当局としてはこ

れを訂正すべきだと思う。こういう

ものの考え方で事故がなくなるとは私

には思えない。

針で当局の方では力を入れておられる

ようですが、軌道保守の近代化といふ方

が脱線の原因になつたということ、こ

れがもしそうなら、路線保守の関係で

されたカーブのところでカントがどうと

かいうことは別にしまして、二十ミリ

が脱線の原因になつたということ、こ

ういうことから、もう少しお聞き

しますが、軌道保守の近代化といふ方

が脱線の原因になつたということから、もう少しお聞き

しますが、軌道保守の近代化といふ方

が脱線の原因になつたことがあります。

お聞きなつておるのであります。

○柴田説明員 少し話がこまかくなりますがけれども、現地のカーブは半径六百でございまして、外軌側が普通のレ

ベルの線よりも七十五ミリ高くなっています。従いまして、七十五ミリの

差が内側のレールとの間にはあるわけ

でござります。

普通の状態でございま

すと、四つの車がついております。車

は四つとも足をつけたままでスムーズ

に走るわけでござりますけれども、今

回たまたま内側のレールのある個所が

おきまして外側は七十五ミリでござ

いますので、その差が五十五ミリに

なつたわけでございます。そうします

と、そこで車両は四つの点でささえら

れなくなります。一つの足が浮くこと

になると、現場の職員がたるんでおるか

になるわけでございます。従いまし

て、何らかの動揺もございましょう

とにはならぬと思う。人が悪いとかな

どとか言う前に、科学的な精密な策

が検討されて、そしてそのことについ

て触れるべきなのにかかわらず、工

手の再教育が必要だという。それはそ

し、いろいろな関係も一緒になりまし

て、そういう状態ではその速度以上

で走りますと、足をはずす。これはや

り技術的にはそういう判断をいたす

所を調べましても、私どもの考えてお

ります、これを三点支持の状態と言つ

ておりますけれども、そのような状態

で落ちておることは、私ども認め

ておるわけでございます。従いまし

て、車両の問題もございましょうが、

直接の原因是やはり線路がそのように

で落ちておることは、私ども認め

ます。方にはないか、あるいはいろいろ

な車両の問題はありますと、そういうこともあ

ります。落ちたわけです。しかも、一軸落ちた

わけです。そうしたら、この点車両の

方に問題はないか、あるいはいろいろ

な車両の問題はありますと、そういうこともあります。

○肥田委員 実は、私はこれをあまり

長く質問する意図はないのですが、た

ままだ今施設局長の言われたように、

これはしかしあそこで実地にその調査

をやられたわけじやないんでしょう。

そういうふうに考えております。

○肥田委員 どうもこういうことにな

りますと、私はなお意見があります

因としてはそういう線路が不工合だ、

この程度の状態において落ちることはあ

るということは、事実そのように考

えておるわけございます。従いまし

て、車両の問題もございましょうが、

直接の原因是やはり線路が不工合だ、

この程度の状態において落ちることはあ

るということは、事実そのように考

えておるわけございます。

○鈴木委員長 日本観光協会法の一

部を改正する法律案を議題として、審査

を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを

許します。井岡大治君。

○井岡委員 観光協会の会員の数がお

わかりだつたら教えていただきたいと

思います。

○梶本政府委員 四百十二でございま

す。

○井岡委員 毎年ふえてくると思うと

ですが、これらの趨勢を、わかれればお

教えをいただきたいと思います。

○梶本政府委員 会員の数については

あまり増減はございません。と申します

のは、法律で会員の資格要件という

ものを定めておりまして、発足以来満

三年でございまして、まだ増減はござ

いませんで、横ばいでございます。

○梶本政府委員 どうもこういうことにな

りますと、私は専門家のあなたが

にしておきます。ただ私は、それと貨

車の状態、貨車の結合状態、これを見

るといふことをお聞かせ願いたい。

○梶本政府委員 たゞいままでの観光

う状態があるのじやないかという疑問が一つ出でます。そういうところから、先ほどの一条課長のよう、再教育をしなければならぬのだ、こういう言葉も出てくるのじやないかと思いますが、そういう点はどうでしよう。

○柴田説明員 ただいま幹線の工事で、軌道関係の工事に従事いたします者は、主として幹部職でございまして、現場の実際の作業に指揮者として従事する者、この程度のものが、現在線から参っておりますけれども、これは必ずしも東海道からじかにすぐ横に行つてゐるということではないのでございまして、たゞいまの東海道線においては、先生の御心配になりましては、先生の御心配になりません。

○勝澤委員 関連してお尋ねいたしましたが、定員と現在員の割合を見てみますと、施設の方の欠員補充というの私は十分されていないと思う。いつも現在員が定員を割つておると思う。ここに私は、何か施設の方は軽く見ておるといいますか、あるいは目に見えないところなので、補充というものが十分なされていないと思うのですが、こ

れは必ずしも東海道からじかにすぐ横に行つておるかと思います。はいたしております。全般的には、そういった現在の困つておる状態を追いつきたい、このように実は努力をおつしやる通り、多少そういう問題が起つておるかと思います。

○肥田委員 実は私の方でも、不正確ながらもある数字は持つていて、が、局長は、ここにいろいろおられても、別に遠慮される必要はないと思うので、一つ正直に答えていただきたいと思うのですが、施設局の人員は、あなたが考へておられる理想的な数字ですか。

○柴田説明員 私は別に、私どもの幹部がここにおられるからといって、私の考へておりますことを曲げる気持はございませんですが、先生の御指摘の施設局と申しますと、本社の業務でござりますか。

○肥田委員 下の全体です。

○柴田説明員 線路の保守の問題は、ただいまの段階ではある程度人の力によつてやる、それは長い歴史がござります。しかし、御承知の通りに、特に主要な幹線におきましては、もちろん列車の回数が多くございますし、それからスピードの問題もございまして、現在の線路の構造では、とにかく保守が間に合わなくなつておる、しかも、作業をする時間もなくなつてきておることは事実でございますので、こういった問題を根本的に直しますにはどうしても線路を強くする。これは御承認のように金をかけまして線路を強化いたします。これを私どもは、将来にわたつてどうしてもこうしなければ、線路というものは維持できないのだ、こういうふうに現在は判断をいたしております。もちろん、人員でもってその作業をカバーするということ、当然考へておりますけれども、そのことには、あなたの考へておられることとは、列車回数が多くてできないことがあります。ところが、あなたの言葉自体の中に問題があるのでしょうか。こうしたいと思うけれども、それが十分できないのだということは、列車回数が多くてできないといふことも一つあるし、それから、それをするためにはどこかへ集中するから、ある部面は手抜きしても仕方がないのだというふうにもとれるし、総合的には、あなたの考へておられること

りましては、地方におきまする欠員の程度埋められておると思いますが、依然八百ないし千程度は欠員の状態だらうと思います。○肥田委員 私はさつき数字の上で質問したわけじゃないのです。あなたの考へたわけがないのです。あなたの考へたわけがないのです。あなたのは、それで機械あるいは輸送用の機具といふようなものをできるだけ早く整備して、そいつた現在の困つておる状態を追いつきたい、このように実は努力をいたしております。全般的には、おつしやる通り、多少そういう問題が起つておるかと思います。

○柴田説明員 線路の保守の問題は、ただいまの段階ではある程度人の力によつてやる、それは長い歴史がござります。しかし、御承知の通りに、特に主要な幹線におきましては、もちろん列車の回数が多くございますし、それからスピードの問題もございまして、現在の線路の構造では、とにかく保守が間に合わなくなつておる、しかも、作業をする時間もなくなつてきておることは事実でございますので、こういった問題を根本的に直しますにはどうしても線路を強くする。これは御承認のように金をかけまして線路を強化いたします。これを私どもは、将来にわたつてどうしてもこうしなければ、線路というものは維持できないのだ、こういうふうに現在は判断をいたしております。もちろん、人員でもってその作業をカバーするということ、当然考へておりますけれども、そのことには、あなたの考へておられることとは、列車回数が多くてできないことがあります。ところが、あなたの言葉自体の中に問題があるのです。ですから、その点について十分検討してもらう必要がある

りましては、地方におきまする欠員の程度埋められておると思いますが、依然八百ないし千程度は欠員の状態だらうと思います。○肥田委員 私はさつき数字の上で質問したわけがないのです。あなたのは、それで機械あるいは輸送用の機具といふようなものをできるだけ早く整備して、そいつた現在の困つておる状態を追いつきたい、このように実は努力をいたしております。全般的には、おつしやる通り、多少そういう問題が起つておるかと思います。

○柴田説明員 線路の保守の問題は、ただいまの段階ではある程度人の力によつてやる、それは長い歴史がござります。しかし、御承知の通りに、特に主要な幹線におきましては、もちろん列車の回数が多くございますし、それからスピードの問題もございまして、現在の線路の構造では、とにかく保守が間に合わなくなつておる、しかも、作業をする時間もなくなつてきておることは事実でございますので、こういった問題を根本的に直しますにはどうしても線路を強くする。これは御承認のように金をかけまして線路を強化いたします。これを私どもは、将来にわたつてどうしてもこうしなければ、線路というものは維持できないのだ、こういうふうに現在は判断をいたしております。もちろん、人員でもってその作業をカバーするということ、当然考へておりますけれども、そのことには、あなたの考へておられることとは、列車回数が多くてできないことがあります。ところが、あなたの言葉自体の中に問題があるのです。ですから、その点について十分検討してもらう必要がある

りましては、地方におきまする欠員の程度埋められておると思いますが、依然八百ないし千程度は欠員の状態だらうと思います。○肥田委員 私はさつき数字の上で質問したわけがないのです。あなたのは、それで機械あるいは輸送用の機具といふようなものをできるだけ早く整備して、そいつた現在の困つておる状態を追いつきたい、このように実は努力をいたしております。全般的には、おつしやる通り、多少そういう問題が起つておるかと思います。

○柴田説明員 線路の保守の問題は、ただいまの段階ではある程度人の力によつてやる、それは長い歴史がござります。しかし、御承知の通りに、特に主要な幹線におきましては、もちろん列車の回数が多くございますし、それからスピードの問題もございまして、現在の線路の構造では、とにかく保守が間に合わなくなつておる、しかも、作業をする時間もなくなつてきておることは事実でございますので、こういった問題を根本的に直しますにはどうしても線路を強くする。これは御承認のように金をかけまして線路を強化いたします。これを私どもは、将来にわたつてどうしてもこうしなければ、線路というものは維持できないのだ、こういうふうに現在は判断をいたしております。もちろん、人員でもってその作業をカバーするということ、当然考へておりますけれども、そのことには、あなたの考へておられることとは、列車回数が多くてできないことがあります。ところが、あなたの言葉自体の中に問題があるのです。ですから、その点について十分検討してもらう必要がある

りましては、地方におきまする欠員の程度埋められておると思いますが、依然八百ないし千程度は欠員の状態だらうと思います。○肥田委員 私はさつき数字の上で質問したわけがないのです。あなたのは、それで機械あるいは輸送用の機具といふようなものをできるだけ早く整備して、そいつた現在の困つておる状態を追いつきたい、このように実は努力をいたしております。全般的には、おつしやる通り、多少そういう問題が起つておるかと思います。

○柴田説明員 線路の保守の問題は、ただいまの段階ではある程度人の力によつてやる、それは長い歴史がござります。しかし、御承知の通りに、特に主要な幹線におきましては、もちろん列車の回数が多くございますし、それからスピードの問題もございまして、現在の線路の構造では、とにかく保守が間に合わなくなつておる、しかも、作業をする時間もなくなつてきておることは事実でございますので、こういった問題を根本的に直しますにはどうしても線路を強くする。これは御承認のように金をかけまして線路を強化いたします。これを私どもは、将来にわたつてどうしてもこうしなければ、線路というものは維持できないのだ、こういうふうに現在は判断をいたしております。もちろん、人員でもってその作業をカバーするということ、当然考へておりますけれども、そのことには、あなたの考へておられることとは、列車回数が多くてできないことがあります。ところが、あなたの言葉自体の中に問題があるのです。ですから、その点について十分検討してもらう必要がある

屋、よけいなことには一切手を出さない。輸送に關係あることだけやれ、こういふような勧告が出された。そうしたら今度そのしり馬に乗って、経営調査会があるは監査委員会が同じような答申をしておる。これに対して国鉄当局としては異存はないですか、まずこの点をお聞きしたいと思います。

○関説明員 お答え申し上げます。この行政管理庁または経営調査会の勧告なり答申でございますが、こういう点につきましては、行政管理庁の勧告のごときは、もうすでに六年余り前からの勧告でございまして、その後これについて深く反省しまして、経営の改善ということに努めて参ったわけでござります。しかしながら、この勧告を受けたときには、できるだけこの線に沿つてやつた場合にどうなるかという点を深く反省して、とにかく検討しました。しかしながら、この勧告を受けたときには、できるだけこの線に沿つてやつた場合にどうなるかといふうに考えておるわけでござります。

○肥田委員 これは、私の質問が非常に愚問であったと思ひます。当局がすでにそういう方針を出しておるのに、行政管理庁の答申が不満であるかどうか聞いてみても、不満でございますといふお答えはもらえぬだらうと思います。そこで今度は具体的にお聞きしますが、国鉄の経営の中で、工場などの場合に、工場の一区域における赤字だと黒字だとかいうような表現の仕方は、どういう基礎的な考えに立つてお

られるのでしようか。

○関説明員 お答え申します。

全国の工場を見まして、これらの平均的な修繕人工というものを出すわけでございますが、それに対して各工場別に乗率というものを考えまして、一人当たり一日幾らという乗率を各工場ごとに配付するわけでございます。ですから、工場によつては、管理部門は非常に多いとか、工場の設備が修繕人に対する非常に大きな設備であるとか、その他いろいろの更新、修繕とか何が非常にかかるような古い設備であるとかいう場合には、その乗率が非常に上がるわけでございます。それは、工場の実情に応じて、配付するわけでございます。

○肥田委員 御説明はそういうことで、企業体の中でもものを見る場合にはこれもわかりますけれども、手足、指先の末端までこれがどうだ、こうだといふべきであるということを深く感ずるようになつたわけでございまして、このわれわれとしてもこの線に沿つて実行すべきであるということを深く感ずるよ

うに思ひます。ところが、上の方では一つの計画がありまして、ここへ持つてこないで、よそへ持つておきます、こう聞かれたのです。それが赤字の原因で、この工場を廃止しなければならぬのだ、こういう理屈をつけられておるようになりますが、これはどうなんでしょうね。

○関説明員 赤字というのは、いろいろの意味がござります。一つには、外部の民間工場でやつた場合に比べて国鉄の方が高いといふ場合に、これを比較して、国鉄の高い分だけが外注に比べて赤字であるといふ現わし方、これは被服工場などは、そういう現わし方をしております。それからまた鉄道工場のようにもならぬものだ。一つの例をとつてみます。たとえば京都の工場で、これは工場側からもつた資料ですが、赤字だと黒字だとかいう説明を聞きました。ところが、これを本質的に分析すると、いや、そうじやない。私の方には、やろうと思つても仕事くれぬのですと言う。町工場にあ

ると同じ現象が出ておるので、たとえ年度別に三十三年、四年、五年と見てみまつたら、このころにはこうだった、あのときはこうだったといふ数字が出ておる。だんだん減つてきて、そしてことはこういう赤字になりました。その赤字の数を見て、せんぜい一人当たり年額五万円くらいの赤字なんだ。これはどうした赤字で、よそへ持つていかれたためなんですか。じゃ、ここへ仕事を持つてきたらいいじゃないかと言ふと、私もそぞうかと聞くと、私の方に仕事がこないので、よそへ持つていかれたためなんですか。その他のいろいろの更新、修繕とか何が非常にかかるような古い設備で、よく聞くと、私の方に仕事がこないので、よそへ持つていかれたためなんですか。じゃ、ここへ仕事を持つてきたらいいじゃないかと言ふと、私は誤りだと思います。ところが、上の方では一つの計画がありまして、ここへ持つてこないで、よそへ持つておきます、こう聞かれたのです。それが赤字の原因で、この工場を廃止しなければならぬのだ、こういう理屈をつけられておるようになりますが、これはどうなんでしょうね。

○関説明員 赤字といふのは、いろいろの意味がござります。一つには、外の民間工場でやつた場合に比べて国鉄の方が高いといふ場合に、これを比較して、国鉄の高い分だけが外注に比べて赤字であるといふ現わし方、これは被服工場などは、そういう現わし方をしておるといふことになるわけでございます。これは三十五年度の乗率の実績をただいま申し上げたわけでござりますが、全国平均に対して約二割高い乗率をやりまして、大体とんとんに乗率がすでに配付されておるといふことに問題があるわけでございます。

○肥田委員 簡単ですから数字を読んでみますと、これは京都の工場です。が、三十二年度には二十九万七千円の黒字だった。それから三十五年には、三十六年度は一千四百六十三万九千円、こういう数字を工場側から出されました。私がさつき言つたのは、なぜこういう数字が出たかといふと、仕事がなくなつたということです。なく

なつた、こういうことなんです。仕事を出さないでおいて、そして赤字になつたのはどういう点から考えておるのかといふと、これは確答がございません。一つの例を今度工場にとつてみて、も、確かに性格的に一つの考え方成り立つと思います。それは、国鉄がもう被服工場なんか持たなくともいいんだ、こういう考え方は、正しいか正しく立つと思います。それは、国鉄がもう被服工場を國鐵がかかる今まで被服工場を國鐵がかかれて、急に被服工場をやめてしまふいかは別にして、成り立つと思います。私は、それはいかぬと思つておる。今まで被服工場を國鐵がかかれて、急に被服工場をやめてしまふのが別にして、成り立つと思います。私は、それはいかぬと思つておる。今まで被服工場を國鐵がかかるが、その実情に応じて配付しておるわけでございまして、各工場の黒字とか赤字といふこと自体は、工場を廢止するとか整理統合するとかいうことの基本的な問題にはなつていません。京都工場でござりますたとえば、京都工場で見ますと、全国の鉄道工場の平均では四千四十五円という乗率を配付しておるのですが、京都工場については四千七百三十円というより乗率を配付しておるわけでござります。これは一面、京都工場はこれだけの高い乗率をやりまして、大体とんとんに乗率をただいま申し上げたわけでござりますが、全国平均に対して約二割高い乗率をやりまして、大体とんとんに乗率がすでに配付されておるといふことに問題があるわけでございます。

○肥田委員 簡単ですから数字を読んでみますと、これは京都の工場です。が、三十二年度には二十九万七千円の黒字だった。それから三十五年には、三十六年度は一千四百六十三万九千円、こういう数字を工場側から出されました。私がさつき言つたのは、なぜこういう数字が出たかといふと、仕事がなくなつたということです。なく

なつた、こういうことなんです。仕事を出さないでおいて、そして赤字になつたのはどういう点から考えておるのかといふと、これは確答がございません。一つの例を今度工場にとつてみて、も、確かに性格的に一つの考え方成り立つと思います。それは、国鉄がもう被服工場を國鐵がかかるが、その実情に応じて配付しておるわけでございまして、各工場の黒字とか赤字といふこと自体は、工場を廢止するとか整理統合するとかいうことの基本的な問題にはなつていません。京都工場でござりますたとえば、京都工場で見ますと、全国の鉄道工場の平均では四千四十五円という乗率を配付しておるのですが、京都工場については四千七百三十円というより乗率を配付しておるわけでござります。これは一面、京都工場はこれだけの高い乗率をやりまして、大体とんとんに乗率をただいま申し上げたわけでござりますが、全国平均に対して約二割高い乗率をやりまして、大体とんとんに乗率がすでに配付されておるといふことに問題があるわけでございます。

○肥田委員 簡単ですから数字を読んでみますと、これは京都の工場です。が、三十二年度には二十九万七千円の黒字だった。それから三十五年には、三十六年度は一千四百六十三万九千円、こういう数字を工場側から出されました。私がさつき言つたのは、なぜこういう数字が出たかといふと、仕事がなくなつたということです。なく

安からうと、あるものを買わなければ仕方がないような状態になつてくるでしょう。そのときに、高い、安いのものはさしは一体どうして作るのか、高からうと、安からうと、こちらにはそれを防ぐ手はないんだから。今國鉄は工場を持つていますから、それは高いじやないか、おれのところはこれだけできるぞということになる。ところが、國鉄が被服工場を廃止してしまって、相手方から品物を買わなければならぬということになると、こどしは安いかもわからないが、ことしの年度末になると、ちょっと高くなる。来年になると、またさらに上がってくる。二年くらいの間には、はるかに高いものを買わされても、もう國鉄は文句を言うところの何にもないようになつてく。そのときのものさしというものは、相手の言いなり次第、ゴムのものさしではからうとしておるような、そういう印象を私たちは受ける。こういう理由をもつて、この工場廃止の理由は成り立たない。政策とくらべるのは別ですよ。その点、どういうふうに考えておられますか。

○関説明員 ただいまのお話は、被服

工場の方に関連したお話をようしに承知いたしましたが、ただいま

の、たとえば國鉄で給与いたしておりまます制服とか作業服とか、こういうものは、大体現在民間に外注した場合は、約十億円くらいのものに相当いたしております。現在の縫製業界の年間の被服の生産高を見ますと、全体で約八百五、六十億円の生産をいたしております。この中からメリヤスとかのシャツ類を除くとか下着類を除くといふことをしますと、学生服と

かその他の作業服類を合わせまして、

ほぼ六百億程度の生産高かと思いま

す。これに従事しております従業員

が、大体一万四、五千名おりまして、

生産高から申しまして、國鉄の発注高

が大体二%足らずくらいというような

ところでございまして、全体から見ま

して、ペーセンテージも非常に少ない

わけでございますから、また競争もか

なりありますので、これが全部を外注

したこととは考えられないわけでございま

す。現に電電公社、または郵政省、

防衛庁なんかでは、これを全部外注に

出しているわけでございまして、この

外注の問題は別に心配がない。また、

この時期的な、たとえば工場なんか

でいろいろな問題があつて、こちらの

使用の時期に間に合わないじやないか

という御議論もおありかと思います

が、この点につきまして、現在の縫

製業界の状態からいって、また、競争

の状態からいって、全く自由競争でござりますから、この点はむしろ心配が

ない。実際に、國鉄といたしまして

も、一番運転に直接関係のあります石

炭をほとんど全部外注によつておるわ

けでございまして、その他おもな資

材、直接、間接に関係のあります大半

の資材が外注によつておりまして、こ

れで不安もなくやつております。被服

については、最も間接的なもので、た

だ、われわれとして考えておりますの

は、ここに従事した連中が、今まで非

常に一生懸命にやつてくれたわけですが

ざいますから、これに對してできるだ

けあつたかい気持でもつて廃止して、や

るというの、われわれの仕事じやな

いか、このように考えております。

○肥田委員 局長の考えておられると

ころと私たの考えておるところとは、

残念ながらこれは全く正反対です。こ

れを今ここでやりとりをしようとは思

いませんが、私の方で言つておるの

は、赤字だという赤字の根拠がないと

いうことが一つ。それから、その赤字

だというのは、絶えず変動性のあるも

ので、あなたが言われるよう、こう

すれば必ずこれは安いものを買えるよ

うになるんだ、こういうことは、被服

工場の場合には考えられない。古いミ

シンでみんな一生懸命に働いている。

作業率を上げようと思えば、新しい

機械を買ってやればいいわけなんだ。

ところが、工場では、大正年間の古い

ミシンで、そして何らかの工夫をして

能率を上げることに一生懸命になつて

いる。当局の言うところの指示に従つ

た作業能率を上げるために、工場に

入つたら、総裁の名前でこういう張り

紙をしてある。きょうも一日楽しく働

こうよ。あすの日にも合理化で首切り

にならうというのに、こういう紙が

張つてあるくらい、工場の人はみんな

一生懸命になつて働いておる。こうい

うことを私は考えてみると、國鉄が今

日まで持つておつた被服工場を、そつ

簡単に廃止できるはずがない。条件さ

ばならぬ、仕方がないとこうふうに考

えます。それ以上に吸収してくれるこ

とができないじやないか。工場でもそうで

しょう。何回か転勤して、住居の問

題、子供の教育の問題、こういろいろ

うふうに考えておられるのでしたら、

いろいろ問題をかかえて、京都が廃止さ

れて、鷹取に行きたい、こういうこと

にはなかなかならぬ。こういう点につ

いて、実際に円満な配転が可能だとい

うことは当然なことでござります。

これはさらに、鉄道工場といふもの

が、蒸氣機関車を中心にしておりました

ものが、全く内容が変わってしまいま

して、現在動力近代化に伴つて、この

工場の内容が全く変わって、職場の大

転換をするということが、工場の中で

も起こつております。この場合に、新

しい車両に合うような修繕設備にするために、やはり相当の投資をしなければいけない。それをどこかに集中して投資するか、現在ある工場に全部同じよう投資するかということは、これはもう言うまでもなく、ある個所に集中して、特にできるだけ近代的なりっぱな設備にするということが、当然の方向だ、こう考えております。

それから三番目の問題といったしまして、工場を売却するとかなんとかいうお話をございましたが、この点については、私ども全く関知いたしておりませんし、また、配転問題とかなんとかいうことが組合との話がつかないうちに、そういうことを考えようとは毛頭考えておりませんので、この点は、私ども全く関知しないところでござります。

それから、配転対策の問題につきましては、担当の中村常務からお答えするよういたします。

○中村説明員 被服工場の配転先につきましては、もちろん、これは本人の意思を十分尊重するわけでございますけれども、われわれが提案した関係では、男子職員につきましては、駅の関係、電車区の関係、それから自動車運転手がおりますので、これを関東自動車事務所に配転したいと考えております。それから女子の職員につきましては、たとえば病院の看護婦とか、それから駅の関係で、駅手とか駅務掛とかいうような職名に配転することを考えております。

○肥田委員 なお、答弁の不十分な面もありますが、次の時間もありますから、私、引き続いて、この質問を継続してやることにして、ここでは保留しておきます。

そこで、この機会の区切りとして私は言つておきたいのは、合理化といふ問題は、これは当然どこの企業の中でも起こることがあるだろうと思いま

す。しかし、この合理化という問題ほどまたむずかしい問題はない。私は

ておきます。

そこで、この機会の区切りとして私は言つておきたいのは、合理化といふ問題は、これは当然どこの企業の中でも起こることがあるだろうと思いま

す。しかし、この合理化といふ問題ほどまたむずかしい問題はない。私は

午後一時四分散会

〔参照〕

日本觀光協会法の一部を改正する法律案(内閣提出第七三号)に関する報告書

港城法の一部を改正する法律案(内閣提出第三四号)(參議院送付)に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕