

第四十八回国会 衆議院 運輸委員會 議録 第十四号

昭和四十年三月十九日(金曜日)

午前十時二十七分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 進藤 一馬君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

浦野 幸男君

川野 芳滿君

田澤 吉郎君

西村 英一君

小川 三男君

島上善五郎君

野間千代三君

出席國務大臣

運輸大臣 松浦周太郎君

出席政府委員

總理府事務官

(北海道開發庁)

小熊 清君

總務監理官

堀 武夫君

運輸事務官

(大臣官房長)

佐藤 光夫君

運輸事務官

(鐵道監督局長)

委員外の出席者

日本国有鐵道總

裁 石田 礼助君

日本国有鐵道常

務理事 豊原廉次郎君

日本国有鐵道常

務理事 今村 義夫君

專 門 員 小西 真一君

同日

委員重盛壽治君辭任につき、その補欠として重

盛壽治君が議長の名で委員に選任された。

委員重盛壽治君辭任につき、その補欠として泊

谷裕夫君が議長の名で委員に選任された。

三月十七日

造船法の一部を改正する法律案(内閣提出第九五号)(參議院送付)は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

造船法の一部を改正する法律案(内閣提出第九五号)(參議院送付)

鐵道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三三号)(參議院送付)

日本国有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇六号)

提出第一〇六号)

○長谷川委員長 これより會議を開きます。

造船法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取することといたします。松浦運輸大臣。

造船法の一部を改正する法律案

造船法(昭和二十五年法律第二百二十九号)の一部を次のように改正する。

第四条第四項中「手数料」を「推進性能試験に要する費用の範囲内において省令で定める額の手数料」に改め、同項後段を削る。

第五条第三項を削り、同条第四項中「前条第三項及び第五項」を「前条第三項から第五項まで」に改め、同項を同条第三項とする。

附則

この法律は、公布の日から起算して三十日を経過した日から施行する。

理由

船舶の大型化、高速化等に伴う船舶の推進性能試験並びに船舶用推進機関及び船舶用ボイラーの性能試験の複雑化の状況にかんがみ、これらの試験の手数料の額をその複雑化の状況に応じて定めることができるように手数料の額に関する規定を改める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○松浦國務大臣 ただいま、議題となりました造船法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明を申し上げます。

造船業及びその関連工業の発展をはかるためには、造船技術を向上させる必要があることは申すまでもないところであります。かかる見地から、造船法は、船舶の製造者の依頼があった場合には、運輸大臣が船舶の推進性能試験並びに船舶用推進機関及び船舶用ボイラーの性能試験を行なわなければならないことを規定しておりますが、これらの試験を行なうためには相当の費用を要しますので、試験の依頼者は、水槽による推進性能試験につきましても最高十万円、実地による推進性能試験並びに船舶用推進機関及び船舶用ボイラーの性能試験につきましても最高二十万円の範囲内に於いて省令で定める額の手数料を納めなければならないこととなっております。

これらの試験は、運輸省の船舶技術研究所において行なわれておりますが、最近における船舶の大型化、高速化等の情勢を反映してその試験項目、試験方法等は多様化、複雑化の一途をたどり、これに於いて試験に要する費用も当然上昇しております。

したがって、このような傾向に対処して試験のあらゆる場合を想定して手数料の額の最高限度を確定額をもって定めることはきわめて困難となつてまいっております。

そこで、これらの試験の手数料の額をその多様化、複雑化の状況に応じて定めることができるように試験に要する費用の範囲内において、省令で定めることとする必要があるものであります。以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いを申し上げます。

○長谷川委員長 本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○長谷川委員長 次に、鐵道敷設法の一部を改正する法律案、及び、日本国有鐵道法の一部を改正する法律案を一括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、順次これを許します。野間千代三君。

○野間委員 法案の審議の必要な問題として、車両の修繕の問題とそれから通勤輸送等の問題について、若干國鉄当局の御意見を承りたいと存じます。

初めに、國鉄の第三次七カ年計画での車両の増備計画が出ておりますが、これは設備投資計画に車両増備計画が出ております。あれは七カ年計画に変わりましたけれども、あの計画数というのは変わっていないのかどうか。

○豊原説明員 いまお話しのように、計画の年数は変わりましたが、変わっておりません。

○野間委員 そうするとあの計画での初年度の四十年度はどういふ数字になるのですか。

○豊原説明員 ただいま初年度の計画を立てておるところでございますが、まだ具体的な数字をきめておりません。

第一類第十号

運輸委員會議録第十四号

昭和四十年三月十九日

第一

○野間委員 数字がきまっておりますんでしたらやむを得ないのですが、車両増備計画によると相当数の計画になっておりますから、これはあとで通勤輸送の際にも問題になると思うのですが、七九年計画を——しかも通勤輸送などが非常にいま車両の増備が要請をされております。したがって、初年度、第二年度ぐらいいは、この増備計画のフアクターとしては相当重く見ていかなければならぬというふうに考えます。したがって、できるだけ早く計画を出していただきたいと思ひます。

次に、国鉄の総車両を修繕をしていくはずですが、これも、これは国鉄の直轄工場で修繕をする部分と、それから部分的にそうでないというふうに分かれていよう部分もあるようです。けれども、できましたらこの昭和四十年年度の修繕の総人工がわかりましたらお願いしたいと思います。

○豊原説明員 もちろん総人工は車両の入り方によって変わるわけでございますけれども、ただいま考えております車両工場での人工はおおむね三十九年度と大差はないというふうに考えております。

○野間委員 そうするとこれは突然の質問で悪いのですが、三十九年度の子定をしました直轄工場で行ないます工事量、総人工というのですか、工事量はわかりますか。

○豊原説明員 約五百三十万人人工でございます。

○野間委員 五百三十万人人工ということになりますと、それに実際に従事をする必要な人員が出るわけですね。修繕に携わる必要人員が出るわけですが、これは技術的には、いわゆる一人一年平均の工場がよく言っております働き人工というのですか、それで割っていけば出るだろうと思ひますが、この五百三十万人人工で、国鉄の直轄工場直接修繕に携わっている必要人員はどのくらいでございますか。

○豊原説明員 一人一年平均二百人人工という標準で考えまして、二万六千五百人ということになります。

○野間委員 そうすると、五百三十万人人工というのは直轄工場だけですか。ほかのたとえば部外へ委託するとか、そういうものはないわけですね。

○豊原説明員 部内だけでございます。

○野間委員 それで現在の工場の現在人員は幾らになっておりますか。この仕事を消化するための現在人員は幾らになっておりますか。

○豊原説明員 約三万七千人でございます。

○野間委員 三万七千人というのは工作系統といいますが、修繕系統の工場全員になるのですか。

○豊原説明員 さようでございます。

○野間委員 三万七千人というのは、これは工場全体の人員ということですが、そうすると二万六千五百人人工を消化するための直接の作業人員は幾らになるのですか。

○豊原説明員 二万五千八百人でございます。

○野間委員 そうすると算術計算でもすぐ出るので、この差はどういうことで埋めることになっておりますか。

○豊原説明員 主として残業によって消化をしていくということになると思ひます。

○野間委員 これは論理的には確かにいわれる超勤ということになってくるのだろうと思うのですが、工場の作業要員のうち、約四百人ぐらゐの臨時人夫がおるといふに聞いておるのですが、この四百人の臨時人夫というのは、前回の国鉄の要員問題でございまして八千八百人採用するといふ関係とではこれはどういう関係になるのでしょうか。

○豊原説明員 いまの臨時雇用員が工場に約六百名おるわけですね。定員化につきましては、おおむね前の率程度にはいくのではないかと、ということでは、本年度半数……。

○野間委員 そうすると、工場関係の六百人の臨時人夫も例の八千八百人の中に含んでいて、そしてこの半数が、大体三百人が第一年度で採用になる、こう解釈してよろしいのですか。

○豊原説明員 ただいま私の申し上げましたのは少し間違っておったわけでございますが、この六百人は、いわゆる全部が採用前提でございませんで、率は下がることになります。

○野間委員 そうすると、とにかく六百人のうち八千八百人の中に含んでいる人員があるというふうに考えてよろしいですか。

○豊原説明員 一部はあるわけですね。

○野間委員 そうすると、この六百人のうち、あの当時の問題は採用前提の臨時雇用員を、採用前提でいながら一年も二年もかかっている。——二年というところはないんですが、そういう関係で、運輸大臣もそれはけしからぬじゃないかというところ、じゃあ半数ずつ直していきましよう、こうなったわけですね。その工場の作業要員の中に、確かに採用前提の臨時人夫もおると思ひます。思ひますが、この六百人と常務のいわれた臨時人夫の中で採用前提になっていられる臨時人夫は非常に少ないんじゃないか、該当するものは、その実数はわかりませんか。私が言っているのは、六百人中には採用前提になっていられる臨時雇用員という身分の者は実際にあるのかないのか。

○豊原説明員 ただいまちょっと手元に資料がございませんで、調べて御返事いたします。

○野間委員 資料がないので残念なんです。これは常務、ちょっとお願いしたいんですが、工場における六百人の臨時人夫は、掃除をしているおばさんとかが多少ありますけれども、大体四百人ぐらゐが実際に旋盤を持ったり、あるいはモーターを持ったりして、実際に仕事をしている人員だと思ひます。これは多少調べてみたんですが、そうなるおとるようですね。問題は、この実際に作業をしている四百人の臨時人夫の人は採用前提になっていないんです。工場の場合にはそういう臨時人夫が大多数なんです。これはどうですか。

○豊原説明員 おっしゃるとおりでございます。

○野間委員 したがって、工場の、先ほど常務のいわれた三万七千人という要員の中で実際に国鉄の職員である、やがて国鉄の職員になるといふ採用前提ですね。そういう作業員が四百人から六百

人おるといふことなんですね。そうすると、この四百人の実際の作業、それはもう普通の工作掛といわれている職員と一緒に仕事をするわけですね。組みに編成されているわけですが、同じ組に入って仕事をしているわけですね。しかも、その四百人の人は採用前提ともされておられません。したがって、きわめて不安定な身分でもって、しかし実際の仕事は車両の保守というきわめて重要な仕事をしているということになると思うのですが、そうじゃないですか。

○豊原説明員 いまの臨時雇用員は職員の補助的作業をやるの原則をいたしておりまして、あまり責任度の高い仕事はやらさないようにする方針であります。

○野間委員 それは論理でいえばそういうふうになるのです。なりませうけれども、実際に仕事をする場合に、工場の場合には四、五人が一つのグループになって、いわば刺激賞金というので請負うわけなんです。その中には責任者がいるでしょうが、四、五人の者が一致協力して仕事をするという体制になっておるはず。そうしますと、四、五人の中で、たとえば一人おったとすると、その人間は補助的な仕事だけしておればいいというふうには実際にはまいりませぬよ。ですから、やはり責任の分担をしながら、そうして修繕のでき上がった製品は、どの組がやったのか、十河さんの組がやったか、石田さんの組がやったのかということになるわけですね。そうすれば、その組に編入されておる臨時雇用員といわれておる人も責任の一端を負わなければならぬ。それが実際の問題だと思ひます。何か事故が起きて処分するような場合は別でしょうが、実際の仕事の内容としてはそういうおとると思うのです。そうすると、車両修繕というのは、これから車両がふえてくる、しかもなかなか過密ダイヤは解消されないという実態の中では、国鉄の安全輸送という面ではきわめて重要な仕事をしていられる修繕体制の中に、全国で四百人あるいは六百人の実際に同一の作業をしておる人間の中で、国鉄の職員にもなれない、将来な

る見込みもない、そして理事者のほうではそれは補助的な仕事ということだけで済まされているという作業員がいるとすれば、これはやはり一つの問題じゃないかというふうに思います。そういう観点からすると、国鉄当局として、この四百人なり六百人の将来はどういうふうにかかってくるかというところはきわめて重要な問題ですが、總裁、いままでの質疑でこの四百人の将来をどう考えられるかという点について御見解を願いたいと思います。

○石田説明員 私よりも野間さんのほうが詳しいので意見をお聞きしてひとつ検討したいと思っておりますが、要するに国鉄としては人件費が重要なウエイトを占め、全収入の五四％が人件費というふうなことで、重要でない仕事に対しては、できるだけ臨時雇いというふうなもので、いわゆる職員にしないという必要の法則上やむを得ずこういうことをしておるわけでありませう。その点はひとつわれわれの立場になってお考え願いたいと思っております。

○野間委員 それは總裁、別に私も何から何まで職員にしろとは言わない。先ほど言いましたように、五百三十万人は直轄の工場であるとしておるわけですね。常務も答えられたように、これ以外に直轄工場でない、總裁の言われるわりあい責任もなさそうというふうな仕事は別にあるはずで、それが車両の修繕のいわば下請工場であつておるわけですね。そうすると直轄工場であつておる六百人中にはおぼさんもおられるようですから、おぼさんは別に実際に仕事をしておる人は、總裁の言う重要な職務に携わつておるのではないかと。そうしますと私は、これはこの前の要員問題のときにはまだ触れなかつたのですが、あの八千八百人を二年間で消化していきこうというよりも、ほんとうはもっとひどいものだ。これは年数はよく知りませんが、相当長期にわたつてやられておるのではないかと。四百人から五百人くらいの方が長期にわたつて工場で作業をしておるのではないかと。それはどうですか。

○豊原説明員 大体においてそう長期なのはなくて、人はかわつておるといふふうに理解しておるわけでございます。それといまの臨時雇員の問題は、やはり車両工場にも修繕の季節的波動もございまして、ピーク時の人間をかかえるということとは必ずしも経営上好ましくはございませぬので、ある程度のそういう臨時の人がおるといふことはやむを得ないのではないかと。もちろんあと、機械化なり何なり進めまして、一人当たりの能率をあげるという方針をとつておることは申すまでもないこととさせていただきます。

○野間委員 実情は、ピーク時の作業は、先ほど常務の言われたように、二万五千八百人足りないからその分として超勤なりやつておるわけですね。それと、年間に働く二百人という人工の中に一人平均十時間ぐらいの超勤があるわけでしょう。そういうふうに見ればこれは相当な部分が含まれておるわけですね。したがって約六百人中の重要な部分の四百人ぐらいの部分、これは波動でなくて恒常の要員の足りない部分としてやや恒久的な人間になつておるはずで、私、実際に見たところがありますけれども、大体そうなんです。ですから波動なものだけで見れば、これはいいです。そういう仕事があるならば、これはいいです。合には、私が言うまでもなく計画的に回帰が回つてきて修繕はきまつておるわけですね。年間にはちゃんと修繕の計画を立てるはずで、そうなつてくれば、一昨年ですとかあつたように、「こたまたまの台ワクがあいが悪い」というので、一斉に突貫的にやるというふうな場合は、そうひどい波動はないはずで、ですからそういう意味で、この六百人という人間は、常務の言われるような波動というよりも、やはりやや恒久的な作業に従事しておる、そういうふうな人間に変わらぬ、実際には変わらぬ、そういうふうな人間に変わらぬ、これは常務はうなづいておられますからあらためて回答を求めませんが、そういうものですね。

そこで總裁に私は言いたい。ものごとは詳しいとかなんとかじゃないのです。管理をする立場で、そういう性格に置かれておる作業員が国鉄の何らの身分も持たない、つまり身分の保障のない状態に置かれておることは、管理をする面として問題があるのではないかと。八千八百人と同じように、同列に考えて処すべき問題ではないかというふうなふうに思う。總裁に何う前に常務に伺います。方針としてこれはちゃんとするというふうにするべき性格のものじゃないですか。

○豊原説明員 それぞれの仕事の実態に即しまして、先ほど申し上げましたように、私も職員に對する補助的な作業をやらせるといふことから出発いたしました。いまの雇用員をかかえておるわけでございますけれども、ほんとうに職員と同じような作業をやり責任を持つという者につきましては、お話のような考え方に漸次進めていくべきものだと考えております。

○野間委員 これはたいへん失礼な言い方ですが、常務は実際にいま全国各工場に置かれておる六百人の状態について把握の不十分な点が多少ありではないかと思つて、私もまだそう詳しくはございませぬが、この六百人中にもおぼさんを含んでおるとすれば、そうでない部分の実際に職場に配属をされておる方々は、この中に四百人か何百かおると思いますが、そのおぼさんは、いままで何年か同じ組に入つて同じ作業をしておる。あるいは組に配属されなくても、工場によつてはおそらく管理が違つていようから一がいには言えませんが、少なくとも実際にいよる検査作業といわれておる修繕の作業に従事しているものもやつておるべきだと考えれば、この人員はせつかくやつておつたんですから、職員に採用するといふ前提でお考えをいたしまして、そうして八千八百人と同じように、数はせいぜい四百人で何万人もおるわけではないから、一年なら一年、四十年なら四十年のうち採用する者は採用するといふような体制でものごとを考えていくべきではないかと思つておる。これは總裁、管理者の立場でそういうふうにお考えになりませぬか。

○石田説明員 御承知のとおり新幹線は去年の十月からスタートしたのですが、その当時においてなかなか故障が多かつたというふうなことで、工場の仕事もそれによつて非常にふえておつた。要するに、いま国鉄としては、人件費の關係からいって、ほんとうに必要やむを得ざるものだけは職員がやり、そうでない浮動のあるものについてはまず臨時職でやつて、模様を見て逐次やつていく、こういうふうなことをやつておられます。二万五千人に對して六百人というのは、野間さんほど考へるかも知れないが、私はこの点は非常に少ないと思つて、たとえ民間の会社なんか、日立のごときは職員に對して三分の一が臨時雇いというところまでやつておられます。これはわづかに三％以下です。しかしあなたのおっしゃるとおり、われわれは、ほんとうの職員と同じような仕事を、しかも、永続してさせる者をいつまでも臨時職員にしておく、ということ、働く人の身になつてみればたまたまぬ話なので、よくひとつ考へまして御趣旨に沿うようにやりたいと思つて、国鉄も、独立採算の上においてできるだけ経費を削減しなければならぬ立場にあるということもひとつお考え願いたいと思つておる。

○野間委員 總裁のおっしゃる人件費の問題とか、経営上のそういう問題について、ぼくらは全然無関心というわけではない。それは十分に考へて、国鉄経営の内容についても十分に関心を持っております。總裁の言われることも理解しております。いろいろな技術に軽重のある仕事がたくさんあるわけでありませぬ。ですから、これは全然職員にしない、ある一つのほかの民間の組が入つて、それが集団で、いまだに人入れ稼業といふか、そういうふうな臨時の仕事をしておるという体制もあつて、数少ない四百人には違ひないかと思つておる。

いけれども、四百人の人が国鉄の修繕体制の中で作業員と同じに日常重要な作業に携わっているという状態ですから、これは当然職員化をしておくべきものじゃないかと思うのです。ですからそういう意味で、いま總裁の言われるように、あるいは常務の言われるように、十分に実態の把握をされて、職員に採用すべきものは——これは予算定員等の問題がありますから、その辺はそれぞれ検討しなければならぬでしょうと思えますから、直ちにというわけにはまいらぬかもしれませんが、もの考え方として、いつまでもこういう問題を放置するのでなくて、正確に職員にすべきものは職員にしていくという方向で検討して、それを実現をしていきたい、そういうふうな見方でこの四百人、六百人というのを見てください、常務まだあります。それはよろしいですか、常務まだあります。

○豊原説明員 考え方は、先ほど私が申し上げましたように、ほかの職員との仕事の質の問題、また現に八千八百人余りおられます採用前提の職員、臨時雇用員との作業の実態なり責任の度合いというもののバランスを考えながら、いま先生がおっしゃいましたような方向に考えるべきものは考えていきたいと思えます。

○野間委員 それは、それでいま常務なり總裁が言われましたように、不合理な部分については是正をして、そして職員に採用すべきものは採用していくというお答えと承っておきます。

もう一つ問題は、これは常務、先ほど言われたように、超勤で行なわれているものがありますね。そうすると、年間のうちで波動的に工事量が増加をした場合には、もちろんそのときに超勤で措置をするというのは当然でしょう。それはけっこうと思えます。そういう意味で二百人人工の中にも入っておると思うのです。工場のように、修繕の日程なり計画なりが本社全体で直轄工事として見られるはずですから、そういうふうな計画が立っておれば、これは季節的なあるいは波動状の増勤というよりも、超勤というよりも、人員が足

らない場合には常時超勤が行なわれる。つまり二万五千八百人と二万六千五百人の間に、この四百人なら四百人がある、それ以外にまた超勤がある、実態はこうなるわけですね。そうすると、超勤勤務でやっておる部分はやや恒常的な超勤勤務ということになりがちではないかと考えられる。したがって、その分は、これは總裁の言われる、私も直ちに職員化することにはいろいろむずかしい問題はあると思えますが、将来の方向としては、もの考え方としては、やはりそれとちやんと充員をしていく、人員として換算をして職員をもって充てるというふうにするべきものじゃないかと思うのですが、そういう考えについては、常務理事、いかがなものでしょうか。

○豊原説明員 おっしゃる通りに、全体の車両の修繕計画というものは一応立っただけでございますが、もちろん臨時的なものも、先ほどの「こたま」の例とかタイヤ割損等が出てまいります、職員が非常に無理がある場合には部外利用、部外の修繕能力の利用というふうへ持っていくという考えであります。

○野間委員 だいぶ時間が足りませんので、十分ではありませんが、いまの常務のお答えですと、部外利用ということのようです。もちろん部外利用の方法もあると思えますが、たとえば電車を想像して、モーターの部分ならモーターの部分の仕事をしている、その部分がそういう仕事として超勤が行なわれておるとい場合は、これはほんの一部だけを部外というわけにはいかないでしょう。大体そういうものだと思うのです。大体二万六千五百人と二万五千八百人の差というものは、ですから、この中から抽出をして部外に持っていくという性格のものではないかと思うのです。この差というものは、もっとたくさんある。総人工の中で純粋の直轄工場以外のところでやっておるのがたくさんあるわけですね。そういうものは多少ふえても——ふえていきましようけれども、この問題はそれでないというふうにはばくは思いません。直轄工場を予定しておる修繕の総人工を二百人で

割って、人員になっているわけですから、その人員が足りないということになっているのですから、足りない部分が四百人の臨時雇用員であり、超勤勤務であるというお答えでしょう。先ほどのお答えはそうですね。そうならば、そこから抽出して隣の工場に持っていく性格のものではないというように思えます。それはきょう直ちに要員問題とすると、そうなかなか簡単にいかないようですから、私は当面直ちに工場関係の問題として、要員の問題として取り組まなければならぬ問題に、この四百人なり六百人なりといわれておる臨時雇用員をすみやかに職員化するという第一の問題が、とにかくそういうことで検討される、それはいいと思うのです。これが重点です。

その次に、経常的、恒常的に行なわれがちなと思われる超勤勤務についても、これは超勤勤務になつておるが、性格的には四百人の人間と同じような状態ではないかというふうに思えますから、この分でもできるだけ要員をもって補充していくという考え方で御検討願いたいというふうに思うのです。それはよろしいでしょうか、常務いかがですか。

○豊原説明員 恒常的な超勤勤務というお話でございますけれども、国鉄職員のほかの職種全部を考へましても、超勤勤務を全く前提にしないで要員を考へるところまで実はいっておらない現状でございます。まして、ほかの職種につきましても、超勤勤務というものはある、その辺できつぱり超勤勤務は工場についてはないのだというところまでいくことはどうして現段階ではできないかと考へておられます。ひどい超勤勤務を前提とする要員というものは、これまた逆に適正な要員ではないわけでありまして、もちろん野間先生も極端なことをおっしゃっているとは存じませんが、そういう方向で、ひどい超勤勤務を生じないという方向に持っていくべきだと考へておられます。

○野間委員 二百人人工の中に十時間ぐらいの超勤勤務がきちんとちゃんと予定されて、二百人人工平均一年の人工が出ておるとすれば、いま常務の言われた超勤勤務が全然ないのはおかしい、つり合いがとれないという意味では、その意味での超勤勤務の部分は、二百人人工の中に含まれているというふうにも見えるわけですね。ですから、これはきょう直ちにとは言いませんが、十分に第二番目の重要な問題として、必要人員と現在人員との差に含まれている二百人人工以外の超勤勤務については詳細に御検討いただいで、できるだけ消化をしていく、人員として確保していくという方向で御検討願いたいと思えます。

○久保委員 関連——大体野間委員からのお話で、御当局のほうもおわかりになったと思うのでありますが、私はひとつ要望をしておきたいのであります。

先ほど石田總裁からの御答弁で、たとえば日立製作所のごときは云々というお答えがございました。そういうもののお考え自体を、もっとお聞きしなければはつきりわかりませぬけれども、この臨時雇用員というものは、どういう仕事をやらせるのか、あるいは超勤勤務というのはいかような性格のものかということをごきちんとおきめになつてやらぬと、単に人件費がふくらむからということでおやりになるとすれば、労働の質の点からいっても問題が多いと私は思うのであります。われわれの考え方とすれば、なるほど国鉄全体の仕事はそれぞれ多様化しております。しかしながら、反面また多少の波動性がございます。でありますから、波動に應ずる部面については臨時雇用員というものは必ずしも否定されないわけですね。あ

るわけですね。ところが、採用前提の臨時雇用員というものはございます。これは言うならば、減耗補充あるいは養成計画に基づくところの補充ということだと思つておられます。業務量の増大に應ずる補充、こういうことでございまして、いまの野間委員の質問に対してそういうのはつきりした御答弁がどうもないようでありまして、きちんとそういうものを割り切つて——割り切るといっておかし

いが、きめて、そして必要な要員はどうか配置するか、超過勤務はどうするか、こういうことをおきめにならぬと、非常に混乱していると思うのです。いわゆる大企業が、一つの企業防衛のために、不景気が来るかもわからぬということで、恒常的な臨時人を雇っているという姿では、国鉄はいけないと思うのです。恒常的な超過勤務を出すことによつて要員を押えていくことも、ノーマルな姿ではない。たとえば一週間のうちに一日か二日残業がある、これは仕事のぐあいで当然あると思うのです。それはよろしいと思うのです。しかし一週間ずつと、一年間通して三百日あるとすれば、これは非常にノーマルな姿の超過勤務じゃないと思うのです。これは労働の質も低下するわけですから。三百六十五日のうち大半が超過勤務で、夜の八時から九時まででやるといふことになりますれば、どうしても今度は正常な勤務時間の労働の質は低下せざるを得ない。そういう労働管理の点からも考えていくべきであつて、単に予算面というか、一つの会計的に見た収支計算の中の人件費のウェイトを少なくする、表面づらはなるほど臨時人を大半使えば、賃金支弁でこれは工事費のほうに回りますから、労賃、賃金のほうへはいきません。そういうやり方はごまかしであつて、実態はちつとも変わっていないと私は思うのです。だから、ここで私は別に御答弁を求める必要はないと思うのでありますが、きちつと長期計画の中では、いわゆる輸送量の増大に見合った要員計画をするといふこと、その場合は超過勤務のあり方、それから波動性に応ずるための臨時雇員と、減耗並びに業務量の増大に対する採用前提の雇員、こういうものをきちつとおきめになつてやらぬと、どうもあまいもこたる姿でいくと思ふ。

それからもう一つは私は要望しておきますが、労働の質の向上をどうするかという問題は大きい問題でございます。ところが経営合理化ということだけで、当人件費の増大を押えるということに至上命令も今日までなつておりましたから、

ともすれば養成計画については残念ながら後退の一途をたどつています。養成定員の置き方、これは必ずしも十分でない。さらに養成する機関、内部の養成機関も戦前に比べれば後退しているわけですね。なるほど一つの養成機関である鉄道中央学園というか、そういうものなどを見れば、りっぱにはなりました。なりませんが、その中でやられる仕事も、一部では最近はやつていっているところの労働管理のことなどはたくさんおやりになつていられる。ところが、実際に現場で働く者の技術向上なり知識向上のための養成機関は必ずしも前進してないというように私は見えています。

それからもう一つは、あとからも質問が出来ますが、少なくとも運転や何かに従事する者は、戦前は厳重な資格が求められた。いつかの答弁で、全部、採用は最低、高等学校卒業生だから、昔の高等小学校卒業より知能程度は進んでいるから短縮してもよろしい、こういうようなことを申された方がおりますが、これは誤りだと思ふのです。そういう点を含めてやはり定員の査定を考へてもらふ必要がある。答弁は要りませんが、答弁できれば御答弁いただきたいのですが、時間の関係もありまますから、要望だけしておきます。

野間さんや久保さんのほうが専門家で、私は全然のしろうとなんです。ですから、はたして答弁者の資格ありやいなや自分で疑うのですが、いまのお話を聞いて、私は非常に参考になることがあつたといふことだけは白状せざるを得ない。要するに超過勤務といつても、これは程度の問題です。始終超過勤務といつても、これは程度の問題です。始らうと、その他の点からいって、とるべき策ではない。われわれはやはり人件費はあがるに止つたつて、必要のものは人間をふやさねばならぬ、こういうことだけは、この前にもここで申し上げたのであります。実は、ことし、来年臨時雇員を四千四百人か、職員にするということも、どちらかといへば、もうすでに職員に少し時がおくれている、延ばし過ぎておるといふような事情があ

りますので、これは思い切つて今度はやつたといふようなことで、いま久保さんや野間さんの仰せられた御精神は私としてはよく参考にして今後善処したいと思ひます。

○松浦國務大臣 たいま質問を承つて聞いておりました、特に久保さんの御質問は秩序が立つておりました、また野間さんのほうは微に入り細にわたつておりました。そういう仕事の量による労働力及び技術の計画的供給、更新対策というふうなものがあるといふことは当然なんです。けれども国鉄が、いま総裁がいろいろとおっしゃるような状況はやむにやまれずそういう不合理なところになつてきておる理由は、たびたび私が申し上げますように、国鉄といへどもこれは一つの企業で、独立採算制なんです。収入の物価指数と支出の物価指数が極端に違ふのです。たとえば、何べんも言つておりましたが、収入のほうの運賃は、大體客のほうをいへば六十倍。ところが、機関車やその他の重要資材は六百倍あるいは七百倍になつておられますけれども、平均して物資は四百五十倍くらい。それから人件費は六百倍。そういうものを使つて低利率の収入でやるといふところに、至るところに無理がいつておるのです。そこで、国としては、四十一億くらいの金を出して、おれたちの国鉄だなんといふこともおかし。これはやはり国家としても、この計画の中に、三千二百億か国家投資を要求されておられますが、それも当然のことでありますけれども、やはり国鉄を利用する利用者側も運賃を相当張り込んでもらはぬと、それは自分の損なんです。それでまた国鉄そのものの発達に対してびっちな発達になります。ただいままでの御質問の内容はそこに私は欠陥があると思つておるのです。でございませうから、私は、いやがる運賃を上げるというのには、松浦という運輸大臣は運賃を上げることだけしか知らぬといわれるけれども、いま国鉄の一番の欠陥は運賃指数の低いところにある。またもう一つはコストを無視した割引にある。この二点を合理的に解決して、お互いに無理のないところで合理的に解決

して、そうして運営よろしきを得て近代的な経営をすることが私はほんとうだと思つておるのです。これからひとつそういう方向にやつていきたいと思ひますから、御協力をお願いしたいと思ひます。

○久保委員 運輸大臣からお話がありまして、前段たいへん御理解をいただきましたわけですが、後段のほうで多少私からも申し上げたいんですが、一応平面的に考えれば御説のとおりだと思つておる。しかし、御承知のようにいまの世の中の事態といふものを無視して、大臣がおっしゃる、特に最後のほうのやつは、これは一挙に解決するのはなかなかむずかしいだらうと思つておる。だから、まずもつてお述べになつたような政府の投資ですね。これもあなたがおっしゃるとおりでありますから、まず随より始めよといふことばありますから、だからまず政府の出資を考へてみて、なおかつさいふのひもが開かぬといふときに初めて世論に問うといふことが正しいのではないだらうかといふのがわれわれがこれまで主張してきたところなんです。ところが政府の出資はびた一文といふことでは、これはなかなかどうも理解しにくい面があるらうかと私は思つておる。そこで一言申し上げておきます。

○野間委員 工場運営の問題から国鉄の基本の問題に発展していただきましたたいへんありがたいんですが、実は工場のいまの問題は、修繕体制といふことに関連をしてきて、実はもう少し別の機会に国鉄の中における直轄工場の位置といふんです、これはいま工場長が掌握運営をしていられるんですが、工場長にはあまり権限がないのです。実際に自分が担当している車両がまきまつておつて、そうしてそれを自分が見ている。車両の病状に依つて、あるものは廃車をすべきだ、あるものは何カ月なら何カ月の周期で修繕をすべきだ、あるものは解体をして修繕をすべきだといふふうには、自分の掌握している車両を計画的に修繕をしていく、つまり私は車両といふものは、これは人間でいへば予防医学的に修繕をして初めて安全であるとい

うことだと思つたのです。それが実は、使つてい  
る管理局長が修繕をするための予算をやる、修繕  
の計画をしている、運用しているわけですね。こ  
れは、使つていないほうの立場はなるべくたくさん  
の車両が幾らでも使えるというふうにしたくないと考  
えて車両運用を考えるのは当然ですね。ですから、  
私は管理局長がお客さんのサービスのため  
に、そういう立場で何とかして運用の効率をふや  
そうというふうにするのは否定しません。しか  
し、それは車両の病状を十分に考えなければなら  
ぬことは当然です。したがって、私は車両という  
ものは、車両を担当する者、つまり車両の病状  
なり健康状態を常に見ている者が修繕の計画をす  
る、改造の計画をして、そしてその修繕費を持っ  
て、そして工場から出ていったものを、これは健  
康体なんです。この健康体を管理局長が運用  
をする。そういうコースで車両の修繕というもの  
は考えるべきじゃないかというふうに思うので  
す。これは総裁も運輸大臣もそう考えられるで  
しょう。別にこれは答弁は要りません、時間があ  
りませんか。

ですから、そういう意味で私は工場長の権限と  
いうものが、立木の伐採というふうに、庭木を植  
えたりとつたりすることも工場長の権限だそうで  
すが、そんなものは要らない。要らなくて、修繕  
費をちゃんと持つて、そして修繕の計画を立て  
る、そういうような立場に工場長の権限の基本を  
置くべきだ。そして全体を見ている国鉄の本社  
が、車両の種別なりそういうものによって全国を  
統一をして車両修繕の計画の基本を立てて、それ  
を各管理局の所在にある、重要な部門にある工場  
長に命令をして、そして工場長が予算を持つて修  
繕をしていく。そして、出てきた車を管理局長が  
効率高く運営をするというふうにするべきではな  
いかというふうに思つたのです。いま、それは実際  
にそういうふうになっておりません。ですから、  
これはまず工場の運営についてそういうふうにし  
べきじゃないかと思つたのですが、これは運輸大臣、

論理的にいかがでしょう。

○松浦國務大臣 私はいま小さな工場を幾つも経  
営しておりますから、工場の経営については私  
的なのについては多少経験を持っておりませ  
が、こういう公共企業体の大きな組織の中におけ  
るやり方については、私はほとんど無経験であ  
ります。しかし、ここにお並びの常務陣及び局長、  
部長の方々はそこから経験を積んでこられてお  
られますから、そのくらいなことが合理的にでき  
ないんじゃないかと常務さんになれないと思つた  
常務さんにひとつりばな答弁をしていただきま  
す。

○豊原説明員 ただいまのお話の問題は、これは  
もうよく御承知のとおり、国鉄の長い歴史の間で  
非常に多くの議論が出たところでございまして、  
車両の検修の一元化の問題ということ、それから  
先ほどおっしゃいました車両の運用の問題と修繕  
の問題との関連ということ、また予算制度の問題  
というものがからみまして、非常にむずかしい問  
題でございまして、御承知のように数年前に国鉄  
の部内に車両検修委員会というものを持ちまし  
て、今後の車両検修のあり方についていろいろ議  
論をいたしました結果に基づきまして、いままも  
もの施策をやつておるわけでございまして。それ  
で出ました結論に対しましてまだいろいろ議論  
論が絶えないところであります。

それで、車両は大きな修繕は確かに工場が主体  
となつてやつておりますが、そのほか管理局側  
にも小さな修繕をするところもございまして、また  
車両のいたみ方を見る目を持つた者もおるわけで  
す。それらの総合力を発揮する体制というものは  
どうあるべきかというのをいろいろ考えました  
結果、いまのような体制になつたわけでございま  
して、私もこれはこれで百点満点というふうには考  
えておるわけではございませんけれども、これは  
御承知のような非常にむずかしい問題でございま  
すので、いつでもよりよい車両の検修体制という  
ものについての研究は怠つていないつもりでござ  
います。われわれのただいまの研究の過程では  
いろいろ問題は残つておりますけれども、現在の

体制というもので進んでいくのはいいんではない  
か、こういうふうな考えでおります。いま先生の  
おっしゃいますような、工場にすべて予算も修繕  
計画も全部を渡すという考えも確かに部内にもご  
ざいます。ただししかしそこまではないか、本  
社、支社、管理局、支社の中に工場もあるわけ  
でございまして、そういうところでみんなが協力  
して、いい車両の修繕をやり、車両の安全な運転  
というのを目標にしましてやつていけば、満点  
とはいかないまでも、りっぱな車両検修ができる  
だらう、こういうふうな考えでおります。

○野間委員 いまの問題は短時間ではなかなか解  
決もつかない問題なので、別の機会にまた検討を  
させていただきたいと思つた。

それで、いまの問題に關連するのですが、あ  
と一つだけお聞きしますが、修繕を担当している  
部分なりで、あるいはいま常務の言われた総合的  
なところで見て、廃車の計画をしますね。廃車の  
指定をされますね。そうすると、その廃車の計画  
なり指定なりをされたものが実際に線路上を動  
くというものはありませんか。

○野間委員 これはもう少し実情を調べてみます  
けれども、本社のほうで廃車の計画が行なわれた  
ものが実際に線路上動いている、特に貨車などで  
私は見受けられるのじゃないかというふうにお  
うのですが、これはあるいは廃車に該当をしてい  
る、あるいは指定をされていると同じようなもの  
が、実は廃車になるべきなんだけれども、指定を  
しないで動かしているということはあると思いま  
す。これはいま直ちに答弁を求めませんが、時間  
を得て私のほうでも検討をしておきます。調査を  
しておきますが、そういう傾向のものは私は現実  
の問題としてあるというふうには判断しているの  
です。ですから、これは本社のほうでも十分に調  
査を願うこと、また別の機会に触れたいと思つ

ますが、問題として、廃車計画に入つてい  
るものが動いているかどうか、あるいはそれと同列の廃  
車にすべきであると考えられるものが多数あるん  
だけれども、それが動いていて、廃車に指定され  
たものが非常に少ないというふうなことはあるん  
じゃないかというふうに思つたから、これはひ  
とつ御調査をいただきたいと思つた。

それで以上で、車両修繕の体制の問題につ  
いて、工場長の権限等の問題についてはまた別の機  
会の御相談をする機会を得たいと思つた。

政府が肝いりで行った日本国有鉄道基本問題懇談会ですね、これは歴史的に見まして国鉄の多数の審議会、特に国鉄経営に関する審議会に基づいて設置されたものと私は理解しております。従来、従来からの審議会の重要な点は何かというところ、一つは公共性と企業性、二つは公共負担と独立採算制、三つは従業者と理事者、俗にいう当事者能力の問題ですが、四つ目は運賃決定と政府の監督方式、この四つが重要な柱であったと思っておりますが、各省の次官が中心になりました。おきめいただきましたこの懇談会は、これらの矛盾を抜本的に解決するという方針を明示せず、ただ企業努力と称される合理化と運賃値上げに解決の道を求めたというところは、端的にいうと従来からの本質的な解決策の隠れみのにされたのではないかと私は理解をしておりますが、どうしてこういふことに質的な変化を求めたのか、その事情をまず明らかにしていただきたいと思っております。

○佐藤(光)政府委員 御指摘の日本国有鉄道基本問題懇談会ですが、これは実は法令の定めをする事務的ないまがございまして、三十九年四月二十三日の閣議事務次官等の申し合わせによつてつくられたものでありまして、その設けました趣旨は「日本国有鉄道の経営改善に資するため、日本国有鉄道基本問題懇談会を設ける。懇談会は、日本国有鉄道の経営に関する基本問題特に昭和四十年以降の五箇年計画及びこれに対する資金確保の方策について、調査審議する。」ということにございまして、この申し上げました特に四十年以降の計画及び資金確保の方策ということになりましたので、その審議の結果も御指摘のように比較的範囲がしぼられたものになっているというふうなきさぎがございました。

○泊谷委員 先日の予算委員会の分科会における松浦運輸大臣の答弁、本委員会における松浦運輸大臣の答弁というように、本質的に国鉄の公共性と企業性の問題についてとるべき措置、こういうものが、従来に見られない意欲的な姿勢が示されておるわけですが、これらの問題は当然昨

年末予算編成を前にしての懇談会であったので、それについては触れられなかつたけれども、今後抜本的な検討を開始される、こういうふうな理解してよろしゅうございませうか。

○佐藤(光)政府委員 先ほど申し上げました懇談会は、設置期限は三十九年十一月三十日ということにございまして、この懇談会は一応、答申と申しますか、結論を出して終了したという形になっておるわけにございませうか。

○泊谷委員 そうしますと、鉄監局長、どういふことを言っても、一部分の財政措置だけとられて、あとの措置は手を染めないということになってしまふわけにございませう。松浦運輸大臣、この点は昨年、池田さんのときに、日本の交通戦争——よく大臣が言う交通戦争を何とかしなければならぬ、物価とあわせて、これで膨大な答申書がございまして、総合的な交通体系と諸般の交通政策というものを特別法を立法しないということ提起しておるのでありますが、いまの問題を含めて、大臣としてこれを検討される用意があるかどうか、これを一言でいいですか、お聞かせいただけますか。

○松浦運輸大臣 先日も、いまお話しになりましたように、伊能委員から総合的な交通政策いかにという御質問がありまして、それに対してお答えいたしましたから、速記録には全部載っております。しかし、ただいままた同じような意味において、ちょっと性格が違いますが、御質問がありましたから、私の考え方を端的に申し上げてみたいと思ひます。

日本経済は、最近において非常な伸長をいたしておられます。これは言うまでもありません。民間経済は、非常な勢いをもって伸びております。しかし、この民間経済が伸びておる割合に對しまして、政府の各般の総合的な国策が、いわゆる公共投資がこれに追いつかない。追いつかないどころじゃなくて、問題にならない状況になっております。が現在の状況であります。

ちょっと話が長くなりますが、一つの例を申し上げますと、私どもは、戦争のときに、なべかまあげてスクラップをつくって、鉄の生産をいたしました。最高ピークが六百五十万トン。それも、三カ月しかそのピークが維持できなかった。そうして、戦争が終わって負けたときには、七十万トンの鉄の生産がめんどうであった。一千万人の餓死者を出すであらうといわれていたときの食糧政策を立てるためには、どうしても——農具をつくる鉄を各県で分けるのに、七十万トンの鉄ではどうにもならぬという状況でありましたが、民間の努力は、この二十年の間に四千百万トンの鉄を生産するに至つたわけです。それは実に約六倍です。戦前の最高ピークの六倍にございませう。また油はどうかというならば、三十九年度の末には大体八千八百万キロリットルになるであらう、四十年年度は一億になるであらう。この二つの線を見ると、日本の産業というものは著しく伸びておるのです。それに対する政府の施策というものは、ひとり輸送だけではありません、あらゆる公共投資についてこれに追いついていない。これはちょうど引き揚げ民がどんとどんと外地から引き揚げてきた。食うものがない。山に入れておけば何とか食うだろうというので、全然農業政策というものを立てないで、二十七万戸の農民を全国の山野に入れた。そうして、農業土木に対して約束があるけれども、現在二十年たつてその四割に達しないのです。道路のないところ、学校のないところに入れて、そうして突っ放ししている。結局、今日の農業構造改善の場合に、この二十七万戸のうち三分の一は離農してもらいたいということになってきたというふうな状況であります。これはすなわち公共投資というものが農業経営に対してそぐわないから、こういうことになったのであります。ちょうど企業も、これはど極端ではないが、えんきよく言うならばこの状況であります。この姿が、私は二十七万戸の農業の人々が、通るに道なし、渡るに橋なし、通りに学校のないところに入られて困っておる姿が過密ダイヤの状況である

と私は思う。でございませうから、過密ダイヤの解消、あるいは幹線その他支線におきましても、輸送力の乏しいところに対しましては、複線電化というものを對して徹底的にやらなければならぬ。あるいは復々線の問題も考えなければならぬ。特に人権尊重の現在の内閣でございませうから、危険防止に對しましては、ひとり踏切のみならず、先ほど来野間さんからいろいろお話のありました四十五万人の従業者の人命尊重に對しても十分考えなければならぬ。そういう施設が全然ないのでございまして、せめても今度の新長期計画というものによりまして、その一部分でも直ればと思っております。しかし、御安心願いたい点は、いままで第一次計画、第二次計画がありましたが、これは国鉄と運輸省だけをつくつたものであつて、閣議の決定をしておらなかつた。今度は皆さんの御援助を得まして、七カ年計画において二兆九千七百二十億というものが閣議の決定を得ました。でございませうから、その範囲内の仕事は一応行ないまして、なお御指摘の不足な点、いろいろな五つの柱をあげられましたが、その他のいままでも全然手をつけていなかった福祉政策に對しては、今後十分に努力をしていきたいと思つております。

○泊谷委員 松浦運輸大臣の一生懸命に改善しようという意欲は、私も胸を打たれました。今後の努力を特別にお願いいたしておきまして、時間の関係がございませうから、これから、問題を国鉄中心にしぼつてお尋ねしたいと思ひます。

石田総裁は経済界出身でありまして、国鉄の監査委員長を長くおやりになっておられて、国鉄の運営について抜本的な方策をお持ちであつたわけでありまして、特に昭和三十八年日本国有鉄道監査報告書、第三次長期計画の樹立の項で、計画遂行体制をも考慮した要員計画及び資金計画、さらには人件費、労賃、物価などの変動をも考慮した財政計画を含む総合的経営計画の策定が必要だと指摘されておるのでありますが、これについての体制が確立されたかどうか、お答え願ひたいと

思います。

○石田説明員 御質問の点は、つまり今度の第三次計画というものによって結局実現されたわけです。いままでは、第一次五カ年という、これはもう修理に終始して、輸送力の増強はなかつた。つまり経済というものはしんしんとして発展して、輸送需要が非常に増大したが、輸送力はこれに追いつかない。始終しりばかり追つていた。それで結局、これではだめだということで、途中でできたのが第二次計画。しかし、これもとても計画が小さくて、輸送需要を満たすようなわけにいかぬ。しかも、これが、さつき松浦大臣もおっしゃったのですが、要するに国鉄、運輸省の案で、年々歳々大蔵省の遠慮会釈なき査定、つまり減額されるというふうなことで、このほうも計画どおりにいかなかった。ただ、その中で計画どおりだったのは東海道新幹線のみ。その他の点は、つまり五カ年で計画成就すべきものを、五カ年にしてようやく七割前後の遂行率にすぎなかつた。そこで私は、監査委員長の時代に、もう少しほんとうに確実な計画を立てて、それが実行できるような案にしないかといふことを交渉いたしました。つまり今度の第三次計画、つまり運輸省や国鉄の案でなくて政府の計画としてやって、同時にそれに対しては財政的な裏づけをしてもらう、こういうことでやったのが第三次計画でありまして、昭和三十八年に私が監査委員長として申し上げたことは、ようやく今日にして実現された、こういう状態になっております。

○泊谷委員 きょうは時間がありませんから、その具体的な内容はお聞きしようと思いません。後刻適当な時期にしかるべき人を通じてその内容を明らかにしていただくことを期待いたしておきます。

次に、せっかく大臣、総裁に御努力をいただきました第三次長期計画は、昭和四十五年まで三千二百キロの複線化がその中核をなしていますね。東海道新幹線に見られるように、国鉄の一番苦悩の多かつた、そして資本の投下の大きかつたのは

用地の取得であつたと思つております。この複線化、電化に伴う用地取得については、昭和三十六年に土地収用法の改正がありましたけれども、この土地の収用に見通しが立つておるか、またどういふ悩みがあるのか、この点端的に説明をいただきたいと思つております。

○松浦国務大臣 昨日も経済関係懇談会の席上にこれが問題になって出まして、宅地法という名目のもとにできておるのでありますが、道路鉄道、空港、港湾あるいは埋め立て用地というふうなものに對しても適用することになっております。一応案はまとまっておりますが、まだ細目にわたつて検討するところがありますので、これに直接関係のある省が小委員になりました。今後検討いたしまして、近いうちに成案を得て、そして現在ある収用法の中にさらに宅地の価格を暴騰させない方法を講ずるといふ案が今度できるのでございます。つまり、いままで東海道新幹線であらう御苦労をなすつたようなことは今度は繰り返さないで済むのではないかと、かように思つております。これは今年中に必ずでき上がります。

○泊谷委員 国鉄の見通しを尋ねたのですが、大臣がそれだけ気を配っていたらいいのですが、ひととつ大臣にさらにこの際申し上げておきたいのですが、土地を使用する場合に、この取り扱ひでも、アメリカやイギリス、フランス、イタリアなどとはたいへん違いを見せています。時期的な判定がずれるために地価がさらに上がつて、土地収用の価格がたいへんかさ高になつてくる。こういうことも特に配慮いただきまして、運輸大臣として当面の処理に英知を傾けていただきたいということをお願いをいたしておきたいと思つておきます。

計画問題全般の問題であります。いま複線の問題を取り上げました。そこでこれは北海道中心で少し我田引水になるかもしれませんが、特に国の投資が多い、しかもその五割も集中されております。東海道沿線が、もうどうにもならぬ状態を来しておる。それと同じような現象が、北海道の

開発予算にも、昭和三十年から三千九百億、四千億近い投資がなされておりますが、北海道の開発予算と国鉄の比は十対一という開きを見せておりました。国鉄当局並びに運輸省が力を入れております。青函トンネルの開通、さらには全国的な二百八十一線の主要線区を見ましても、ほとんど電化が完成したり着工しております。鹿兒島線と並んでおります。函館本線は、密度で見れば、北海道支社が出した資料によりまして十七番目に位しております。その前後はほとんど手を染められたり完成したりしております。今度の一千億の北海道の開発投資からいって、この電化計画については、国鉄の第三次計画の中に入つておるのでございますが、具体的な着工のめどを示してやるのが、北海道開発のために、また本州と北海道の距離を縮めるためにも必要なことであると思つております。これは大臣の管掌事項になっておりますので、松浦運輸大臣から、まず具体的にどう着手させようかと考えておるか、この方向を明らかにしていただきたいと思つております。

○松浦国務大臣 まだ私は、これはどこからどのくらいのキロワット時を今度の計画でお使いになるかといふことを聞いていない。これは不勉強なんです、あとは鉄監局長から申し述べさせていただきます。いまあなたのお話は、北海道の開発計画と関連をいつつのお尋ねでございますから、私もそれに関連をいつつお答えをいたしたいと思つております。現在の石炭の埋蔵量の中で一番多くあるのは北海道で、そのうちさらに蓄積の多いのは天北炭であります。これはカローリが非常に低くて遠方まで輸送してきて、とても運賃を負担する能力は乏しいが、しかし五千カローリないし五千八百カローリくらいはあります。それでこれらのものはいままで小企業で始めたけれども、今度の整理でほとんど参つてしまつて、残つておるのは、羽幌炭及びその他二鉱くらいしか残つていない。しかし埋蔵量は相当あります。そこで私の考えは、国鉄はいままで志免炭鉱なんかやつて失敗したかどうかかわりませんが、とにかくやつたんですが、

そういう直接国鉄にやらせる必要はありませんけれども、企業者との間に一定の石炭の電力量の契約を結べば、企業者がみずから炭を掘つて山元で電力を起し、そうして遠方まで針金で送らないで、宗谷線なら宗谷線、あるいは函館線なら函館線、あるいは中部札幌地方なら中部札幌地方というところで売ればロスも非常に減るということ、北海道の産業開発には一石二鳥になるのであります。北海道の電化に對しましては、いまどういふ計画を立てておられるか、これからひとつ鉄監局長のお答えを聞くのでございますが、私は北海道の総合開発計画と国鉄の複線電化は結んで考えるべきであるということをおの考えにしておきます。

○佐藤(光)政府委員 国鉄の電化計画については、長期計画の中に織り込んであるわけでございますが、いま年次別の細部計画は、国鉄のほうからお答え申し上げることにいたしましたと思つておきます。

○豊原説明員 いま先生からお話ございましたが、長期計画の中に、函館本線、室蘭本線、千歳線という電化計画があるわけでありまして、全国的な電化計画がたつきさんございますが、これをどこからやつていくかといふことにつきましては、ただいま実は部内で検討中でございます。ただ、先般も、先ほど仰せのような北海道全体の開発計画との関連で北海道の支社長が本社に参りまして、非常に詳細な説明をいたし、北海道電化に一日も早く手をつけなければならぬということをお力説しておつたわけでございます。私もそのことは十分に理解をいたしたわけでございます。ただ、今度の長期計画には、資金的な裏づけは、政府のほうにおいても非常に力強いお話を伺つておるわけでございます。四十年年度につきましては、御承知のような事業費の増大、特別債の増額という問題がありまして、その消化とからみ合ひながらやつていかなければならぬと思つておきます。

○泊谷委員 地方的な問題ですからこれでやめま



すけれども、大臣、これは先ほど指摘しましたけれども、北海道だけに限定して考えますと、鉄道事業予算と開発予算は十対一です。開発予算がほとんど進んで、道路整備と相俟って、電化というものが他動的な力で急がれてくるということが強いわけでありまして、国鉄の財政規模だけでは問題をごなすということには問題があるのではないかと思っております。したがって、この問題は、開発庁との関係においても、特殊の配慮を払って、一日も早く着工のめどを明らかにして、いまから用地取得その他の準備をすべきたと私は考えるのですが、そういう御配慮がいただけるかどうか、この点について、大臣並びに開発庁の小熊監理官が見えておりますから、お答えをいただきたいと思っております。

○松浦国務大臣 いかにも函館、室蘭線その他ということ、どうも北海道の電化の線が短いという事実がございますが、私は北海道から出ているから無理にやれとは言いません。それは他の方面と比較して、均衡のとれるだけでは北海道の開発にはならないのです。

ここで一言だけ、それでは何か北海道の者だからと言われると困るのですけれども、これは国策として申し上げているのです。北海道は大体において、北海道を除いて、四国、九州、本州の面積で北海道を割れば三割です。全体の四つの島で割れば、北海道は二割五分になります。三割の面積を持つておる。人口は五分であります。そして資源は、今後さらに地下資源は、先ほども申し上げましたように全国の石炭の埋蔵量の半分以上は北海道であります。それは無限に眠っているのです。そういうことをお考えになりました、今後津軽海峡のトンネルを掘るといふことになれば、津軽海峡のトンネルを掘って……それは開議の問題だと呼び、その他発言する者あり（これは皆さんの啓蒙が足りないから申し上げておるのです。私はそういう国土を持っておりながら、国土の開発をしないという民族はおかしいと思っております。だからして、その点をお考えになりつつ案を立て

てもらいたい。

そこで、いまここで開きしたいのは、開発庁の方々がお答えになる前に私が申し上げたいことは、一体北海道の今度の新長期計画の閣議で通りました案の中で、北海道の電化に何キロワット時お使いになるかということによって、初めて私は開発庁のほうのお答えが出ると思っておりますが、そのことを私はわかっておりませんから、先に答えていただきたい。

○長谷川委員長 それは閣議の問題ですから……

○松浦国務大臣 はっきりしてないから、そう申し上げたのです。

○泊谷委員 大臣、こうなんです。いろいろあるけれども、図表で出ている白いところが本州でもまだ残っている、羽越線なんか電化しなければならぬ線をとって、密度の高いところ五十線の開発計画と結んで優先にやらなければならぬ順位にきています。これは北海道の開発予算と鉄道の予算とが開きがあるので、大臣として、開発予算の中で考慮されるように調査費その他、それを関係の一人として努力していただける気があります。またそれに応じて開発庁はその案に乗って努力していただける気があります。か、こういうことをお尋ねしているわけです。

○小熊政府委員 開発庁は北海道の総合開発を立案いたしました。その推進をしておるわけでございます。ただいまお話しした北海道の電化のことにつきまして、開発計画でこれにとめるということになっておりました。したがって、開発庁といたしましては、計画の調整、推進という立場で、運輸省あるいは国鉄のほうと十分御連絡をとりながらその実現を期したい、かように思っております。

また運輸大臣からお話が出ました電力の事情等につきましても、もちろん開発全体の計画の中から処理してまいらざるを得ません。私、ただいま手元にこまかい数字を持ち合わせておりませんが、さようなことで全体のバランスをとりながらやってまいりたいと思っております。

○泊谷委員 それでは電化の問題はさらにひとつ御検討いただいて、すみやかな着工をお願いいたします。

国鉄三次計画が三千万の工事を許されたわけでありまして、この線増、主要改良工事の施行体制ですね。この諸工事業の消化について、東海道線のような大きいのは別に機構をつくっておやりになりました。今回、その機構上に変化があるのかなのか、それからこれに対する委員確保その他について自信がおりないかどうか、この点について豊原常務にお願したいと思っております。

○豊原説明員 今度の長期計画に対処いたしました線局というものを設けたわけでございますが、今回はそういう工事が各般にわたることでございます。ですから、新長期計画は、これは国鉄の総力をあげてやるという体制でございまして、特別に局を本社に設けるといふ考えは持っておりません。ただ現地におきましては、工事量が非常にふえるわけでございますから、所要の地方の工事局の増設並びに充実ということはやらなければならぬと存するわけでございまして、具体的には東京に第二工事局を設け、また大阪にも第二工事局を設け、仙台に電気工事局を設けるといふような、現地の工事局の増設、増強ということをやると同時に、仕事のやり方にもいろいろ検討を加えまして、設計の標準化、また外注に付し得るものは外注をする、それから工事の価額をはじくための積算を単純化したすということのために、これは本社に特別の機関を設けまして、積算の単純化について研究を急いでおります。できたものからどんどん現場にこれを移して、実施させていくということに努めております。

○泊谷委員 新幹線のような特定のものをつくらずに、持つ技術をフルに動かしてこの工事をこな

そうという考えは、わかりました。だが具体的にどんなものでしょうか。土木技術屋にしても電気にしても、それから後ほど具体的にお願いをしようにと思っておりますが、列車あるいは機関車乗務員、俗にいう技術屋、これがほとんど求められないという情勢にあるのじゃないかと思っておりますが、これに対する方策はどうですか。

○豊原説明員 まず工事につきましては、これだけの工事を消化するのに、いま申し上げましたようないろいろな仕事のやり方、また技術的な改良ということをお前提といたしまして約六千名ぐらゐの要員の増加が必要ではないか、こういうふうにたいたい考えておりました。四十年の予算案におきましては、工事関係で二千名の増員、また現在線のなれた者を千名持つていくということ、合計三千名の要員を増ましてこれに当たる。もちろん六年間べったり毎年毎年要員増ということではございせん、やはり設計なり計画なりを立てます、また用地買収を進めるといふ当初の一年、二年というところに非常に人手を要するわけでございまして、いま申し上げましたように、四十年では三千、四十一年以降に残りの三千というものを増加して、この工事の消化に当たりたいと考えておるわけでございまして。

その六千名の大きな内訳は、主としてほんとうに工事に当たる者がそのうち四千五百名、設計要員として千五百程度、大ざっぱな話でございますが、そういう割合で考えておるわけでござい

また列車の増発による運転要員の増加ということも当然出てくるわけでございまして、御承知のように、要員の確保というものはだんだん困難になってきておりますので、動力車の運転に直接当たる者だけでなく、その他の所要の職種につきましては、ただいま高等学校卒業生の採用と同時に、中学卒業者を国鉄の養成機関に直接入れまして、所要の養成をして現業に配置するという手だても

講じ、また初任給の是正等もございまして、その他の職場環境の整備等もはかりまして、人員の確

九

保につとめたいと考えておるわけでございます。○泊谷委員 線増工事は、非常に具体的に考えてみますと、特に都心部、また郊外になりまして、民家が接近しております。この工事は安全確保上からたいへん困難を予想されるものだと思います。ただ純然たる工事員だけでなくて、安全確保に対する施策というものも考えてみなければならぬのではないかと申すし、それから、うちの持つ技術陣でどうにもならぬ場合には請負に出す。ところがいまの請負業者が工事施工の力量があるのかどうか、これがひとつ知りたいところなんです。いかがなものでしょうか。以上二点について伺いたい。

○豊原説明員 仰せのように、工事に伴う安全確保ということ非常に重大な問題でございます。で、部内におきまして、部内の監督に当たる職員に安全に対する教育ということと同時に、部外の実地に現場で工事をやる請負業者等につきましても、列車の安全に対する十分な教育を要請し、また指導をしていこうと思っております。

あとの問題の工事能力につきましては、ただいま国鉄といたしましては、部外業者の工事能力には不安がない、こういうふうにお話しております。○泊谷委員 先ほど常務の口から、高校卒あるいは新卒を大量に求めておるといってお話がありましたが、東京鉄道管理局では、青森あるいは北海道に人を求めに行っている。またほかの企業は沖繩まで若い働く人を求めに行っているというのが実態であります。特に国鉄業務——国鉄で育ったから言うのではなくて、国鉄業務というの採用する人について、へん質的な注文がつく業種であると思うのです。であるだけに、この求め方について、へん問題があらうと思えます。一面、現場で国鉄を守っておる者から見ますと、国鉄職員のうち三十歳から四十歳までの年齢層が全体の四五%を占めているということが出ていますね。年齢平均三十七・三歳というたいへん高齢なんです。二十歳未満の者はわずか〇・九%しかない。極度に低い数字を示しておるのですが、人事運用上もこれは

問題が出てくると思えますが、これについて総裁はどう改善されようとしておるか。それから、これにあわせて、どうしても人が求められないから、当面の措置として、定年制の制限年齢を少し延ばしてはどうかという話も、ちよいちよい出ておるのですが、これらに関して総裁から考え方を明らかにしていただきたいと思えます。

○石田説明員 泊谷さんの御質問は、要するに国鉄の年齢構成の是正をどうするかということに帰着すると私は思いますが、実はこれは実に頭の痛い問題なんです。御承知のとおり、国鉄の三十七年の四月の調べによりますと、現在よりは総員において少なくなっていますから四十四万二千二人といたしまして、そのうちで三十歳から四十歳の者が五〇%を占めている。要するにちょうど菱形になっておる。これは理想からいえばピラミッド型が理想なんです。国鉄はこの点では実にひどい。これは単に国鉄ばかりでなくて、日本における大きな企業はある程度まではそうなんです。特に国鉄においてひどい。たとえば三十歳から三十五歳までの人間が総数四十四万のうちで、もって十一万四千二人、それから三十五歳以上四十四歳までが十一万を占めている。合計すると全体のちょうど五〇%である。

そこで、いま人力の問題というお話がありました。これはひとつ今後とも大いに努力いたしました。若し人間を大いに養成することにつとめますが、実は私として国鉄で一番頭の痛いのは、この三十から四十歳までに集中しておる大きなこの職員が退職するときの退職手当をどうするかという問題、これが一番大きな問題なんです。現在国鉄として退職手当が、三十八年度においては二百三十六億、三十九年度においては二百六十億、四十年年度においては少し減りまして、人数が減るからだと思いますが、二百五十億ですか、もつともこの四十年年度の二百五十億なんというの、四十年年度にまたペースアップがあると思えます。それから、それはコンシダレーション、考えに入れない

二百五十億、それが約一万人ですね。ところが三十から四十の間においては、これが一躍して二十二年に平均すると、二万二千人の退職者が出る。結局、現在における割合に比べると倍以上になる。一体この退職金をどうするかということが大きな問題です。現在でもとにかく二百六十億です。この人たちが退職する時分になりますと、何回かのペースアップがありましようし、したがって、それだけ退職金がふえるわけでありまして、これをどうするかということ、これは私なんか生きておるうちに起こる問題ではなく、死んでからの問題ですが、要するに問題は、国鉄としては考えなければなりません。三十五年の五月に要員対策委員会というものを設けて、この年齢構成の是正ということをやったのですが、その答えは要するに、四十年から約一萬五千人の人間を淘汰せよ、配置転換せよ、こういうことです。配置転換をするということばはいいことばのように聞こえますが、これは国鉄内部で配置転換をするということとは事実できない。配置転換したって、結局人間に変わりありませんから、ほかへ出すということになる。一体ほかへ、どこへ持っていか、こういうことになると、国鉄で子会社でもつくってそのほうへ持っていかないとかなんとかいうことなんだが、こんなことを国鉄がやった日には、結局主客転倒で、そのほうに非常に金が行くだけで、かえってこのままでやったほうが安かつくということになります。結局そんなことはできやせん。だから委員会のこの結論の大半は実行不可能だ、こういうことに目ざされておる。

はひとつあなた方の力をかりて、どうしたらいいかということ、いつかはやはり解決しなければいけない。もしもできれば、これから国鉄は大いに収入源をふやして、そうしてこれに対しては年々積み立ててでもしたいと思えますが、事実私はいくらでもできぬと思えます。そんな金があれば、国鉄の輸送力をふやすことにまず使わなければならぬというふうなことで、この問題は実は頭の痛い問題なんです。どうしたらいいかということ、これは、国鉄は若し人間がたぐさん要するということは事実なんです。ございませうからして、これに対しては多少手は打ってありますが、今後ともますます力を入れて、そのほうに努力したいと思っております。

○泊谷委員 時間がないので、悩みをずっと並べられるのはいいですけれども、むずかしい問題ですが、端的にお答えを願いたいと思っております。総裁、お金のほうから退職金の悩みとして訴えられますけれども、四十五万近い人が鉄道で育ってきたその気持ちというものは、いつか、まじめにやっていたら、駅長にしてみれば、区長にしてもらえ、この人事異動というものは重要なことです。この姿勢が確立しなければ、いかに財政的な措置をしても、運転事故は阻止できない、私の二十六年の経験ではそういう考え方を持っておるのです。五十五で切る、大きな層がそこについて、区長、駅長になった人は満足するでしょう、だが、おれはもうなれないという人は、とみに勤労意欲を失ってくる。これが一番おそろしいと思うのです。ですからちよいちん型になっているといつても、これを改善する最低の基礎は新規採用、若手を数多く求めてくるのだ、あるいは公園などができたときに、うちの技術を売るなり、うちの手元で安く住宅を建てるために出向させるという措置をとって、五十五歳の年代を少し延ばして調和をとるといふことしか方法がない。このままではいくなれば、ぼんちと切れてしまつて、人事異動の面で、さらには事業そのものも停滞してしまつて、新規模採用に対する具体的な方

はひとつあなた方の力をかりて、どうしたらいいかということ、いつかはやはり解決しなければいけない。もしもできれば、これから国鉄は大いに収入源をふやして、そうしてこれに対しては年々積み立ててでもしたいと思えますが、事実私はいくらでもできぬと思えます。そんな金があれば、国鉄の輸送力をふやすことにまず使わなければならぬというふうなことで、この問題は実は頭の痛い問題なんです。どうしたらいいかということ、これは、国鉄は若し人間がたぐさん要するということは事実なんです。ございませうからして、これに対しては多少手は打ってありますが、今後ともますます力を入れて、そのほうに努力したいと思っております。

策、せめていま中間がだぶついているところを削るといふ方ができないにしても、先を延ばして調整をとる。これは退職金の調整にもなると思ひます。これについてどうでしょう、豊原常務でも総裁でもいいですから、お答え願ひたい。

○石田説明員 退職金の問題からいって、いまの退職時期を延長するという問題ですが、退職時期を延長するという問題は、要するに後進の道が開けるのがそれだけおそくなるということになりまして、これは国鉄の仕事の上からいって、はたして五十五歳という定年を延ばすことが実際いかにどうか。これはまたそこを考へなければならぬ。いずれにしてもこの問題については私はこうしたいという案をいま実は持つておりません。これは今後ともわれわれの検討におまかせ願ひたいと思ひます。

○泊谷委員 新規採用はどうですか。

○石田説明員 新規採用は、ひとつ思ひ切つて今後やらなければならぬと私は考へております。

それから、さらに、三十歳から四十歳の諸君が退職されるということになれば、高給者が退職するということになるので、それに対するに若い人をもつてすれば、それだけ給与は減るわけですから、退職金は幾ぶんはそれで埋め合わせがつくというふうなものが、しかし、なかなか月々に埋め合わせするので、時の上においてズレがある、こういうことです。いづれにしてもいま申された退職期間を延長するというのも、これは一つの考へ方かもしれませんが、仕事の性質から考へて、どうもいまここで私はそれがいいということに御返事しかねる。また、後進のために道をあげるという点からいっても、これは考へものじゃないか。しかし、いづれにしても、若い人間をできるだけ養成し、採用して、できるだけピラミッド型に早くいたしたい、こういうことで考へております。

○泊谷委員 豊原常務、定年制は総裁からお話しがありましたからわかりましたので、新規採用の具体的内容を知らしてもらいたい。考へ方、国鉄

のかまき方です。

それとあわせて、なぜ私がそれを質問するかと申しますと、昨年十一月二十日現在、職員局の労働課の調べによります臨時雇員員の賃金表というものを持ってあります。これは最低三百八十円から六百三十円というところになっておりますけれども、いま東鉄の高いところで最高六百三十円、これは二十七管理局あるうち、教えるだけしかありません。込んで電車のお客さんのしりを押す学生諸君に千円やらなければならぬのに、国鉄の新規採用の過程として臨時雇員でとる者を三百八十円や六百三十円で求めようということ自体が、いまの他産業と対比して問題があるように思ひます。これも当然改定される意向があると思ひますが、あわせてそれもお答えいただきたいと思います。

○豊原説明員 今後の新規採用というものにつき

ましては、ただいま総裁がお答えいたしましたけれども、当面この長期計画、七年間の要員につきましては、先ほど申し上げました工事の要員と、それから業務量の増に見合う要員二千人を採用、増員することにいたしましたわけですが、今後につきましましては、先ほどの国鉄基本問題懇談会の意見書にもございまして、職員をなるべく増やさない努力をせよということがございまして、またこれは当然なことでもございまして、もちろんどうしても必要な要員というものは、そのつど増員を行なわなければならぬけれども、でき得る限り合理化によつて人を生み出しながら、必要とする要員を必要とする職場に回していくという基本的な方針は変わっておりません。また臨時雇員員の賃金は、いまおっしゃいましたような金額で必ずしも高いものではございませぬけれども、これはそれだけの地域におきます労働の需給の情勢に従ひまして適正な賃金をきめていかなければならぬと思ひております。その点は今後とも常にそつう労働の需給の關係を見ながら、適正なものにきめていきたいと思ひております。

○泊谷委員 新規採用の具体的内容を知らりたいの

であります。諸般の御都合があるようでありましたから、適当な時期にまた方策を聞かせていただくことにして、資料をちょうだいしたいと思ひますので、この際お願いをしておきます。

これから申し上げるのは、いまは国鉄全体の陣容について心配のあるところを尋ねたのですけれども、当面の問題でお尋ねをしたいと思ひます。

総裁がこの委員会で、私はもう運輸事故はこりごりだという話をよくされます。国鉄の職員はまた一生懸命働いておるが、隣の線との距離がないために、つまづけば大きな事故になつてしまふ。その改善策は君ら代議士の双肩にかかつておるといふような話をよく聞かされるのですけれども、そこで具体的に最も心配なものといふと、過密ダイヤによりまして信号機が乱立されまして、停車場を多くするために、数多い列車を入れるために信号機がたくさん立っている、逆に列車のスピードは上げなければならぬ、そういうことで特にこの機関車乗務員、列車乗務員の問題であります。これらの人々は従前の仕事とは違つた精神的なものも強く要請されるのでありまして、中央線ではわずかに四・四キロ、一里ぐらいのところは信号機が十六本もある。それから問題のあるところは、とこによつては百七十三メートルのところは、十両編成の電車を入れなければならぬので、頭としてばはこの信号から飛び出してしまふ、こういうことをして、いま刻下要請されている客貨の輸送に精進しておるわけでありまして、しかもこれを最高九十五キロで走らなければならぬ、それを逆算してみますと、十一秒間隔で一本の信号を間違ひなく的確に確認をして、数多い大事な人命を運んだ電車を前に進ませなければならぬのでありまして、これは当然いま何らかの措置をとらうと、当面従前採用してきた二人乗務員という制度をとるよりほかにないと思ひております。

聞くところによりますと、運心三十三条を変更

いたしました。これを逆に乗務数を減らすというやうな話があるのですが、私としては、総裁があれだけ熱情を傾けて、私どもに訴えておる構想と大いに矛盾を思ふのです。これは当然二人乗務が確保されてしかるべきだと思ふのですが、いかがでありますか。

○豊原説明員 おっしゃる通りに、列車をたくさ

ん入れるためには信号機の数をふやすことが一つの重要な手段でございまして、それによりまして信号を見る回数が増える傾向にあることも確かに事実でございまして、それと動力車乗務員の二人乗務を原則とするかどうかという問題は、これは一人よりも二人おれば安全度がそれだけ高くなるという考へ方もございまして、またそれだけにたよるといふことでは、これだけの列車が走つておりますので、膨大な要員を要するということにもなるわけがございまして、私どももいたしましては、保安設備の増強ということでは、たとえば列車の自動制御装置というやうなものを極力取り入れまして、その方面から安全を確保しながら乗務員の数はでき得る限り安全を確保し得る限度でとめていきたい、こういうふうな考へております。

○泊谷委員 安全確保のために機械化すること

は、合理化といふこと自体に私は反対しようというのではありません。昨年本院において国鉄の事故防止対策に関する小委員会が設置されました。そこでも参考人のNHKの村野さんとおっしゃいましたか、出て話をされましたが、機械化することそれ自体はいいけれども、国鉄の進行回路は進めとことまれの前後に強いけれども、隣接線に影響する信号回路の開発が困難でありますので、機械化されたが、人間が機械をこなすまでは、やはり人為的にそれを阻止するという措置をとつたほうがよろしからうというので、当時の川上常務はその案を肯定されておつたのであります。具体的に考へてみますと、列車乗務員などやはり一分五秒間隔で走つております列車が脱線したというときに、前後の車両よりも隣接線を行つてくる列車をどうとめるかということが急務であつて、後部車掌の復活という問題も、具体的な問題になつてきたわけですが、しかも私ども働く者から言え

ば、昭和二十三年には、一日一人当たりの運輸キ  
ロ数はわずか六十二キロ五百であったものが、三  
十八年度には百二十キロ、倍になっておる。しか  
も二人でこなしてきたものを、これだけ安全問題  
が政治的な問題となって、国民会議まで設置され  
るといふような状況下にあつて、運心三十三条を  
変更して、逆に人を減らすといふことは、私はど  
うしても無謀なような気がするのです。この点に  
ついては特に列車乗務員、機関車乗務員、電車乗  
務員を含めまして、その考え方を、この際総裁か  
ら明らかにしていただきたいと思ひます。

○石田説明員 実にはなほお恥ずかしい次第で  
ありますが、私はあまりそういうテクニカルのこ  
とについてはわかりません。しかし事故をなくし  
たいという点については、最も熱を入れておるつ  
もりでありまして、安全のためにはある程度まで  
費用というものは犠牲にしなければならぬ。費用  
のために安全を犠牲にするというようなことは、  
これは問題にならない。この点はよく関係常務と  
相談いたしました。善処することにしたと思ひま  
す。

○泊谷委員 総裁のほうから善処を約束されまし  
たので、それは後刻また部内で御協議をいただく  
ことにいたしました。次に進みたいと思ひます。  
次は、これまた総裁が意欲的に示しております  
機関車乗務員、列車乗務員というものは、最近列  
車が込んできまして、どうしても夜間運行という  
ものの密度を高くせざるを得ない。言いかえら  
ると、それは機関車乗務員なり列車乗務員が夜多  
働かなければならぬという条件が強くなつてき  
た。そこで日中休養をとる施設、宿舎、特に家  
において必要な場合に呼出す一種宿舎といつてお  
りますが、昔は第一種宿舎といつておりました  
が、鉄道の責任において行ないます施設、宿舎施  
設、しかもそれがガード下やなんかで、ほとんど  
日中休まらぬといふようなことでは困る。これ  
は総裁も指摘しまして、何とかしよう、こういう  
ことを数多い機会に従業員に訴えられておるの  
ですが、具体的にこの乗務員を中心にする一種の宿

舎の増強計画といふもの、それから内容の改良計  
画といふものを明らかにしていただきたいと思ひ  
ます。

○石田説明員 今度の第三次長期計画の中におき  
まして、輸送の安全対策といふものに対して相当  
に大きな資金を投入することになっておるのであ  
りまして、そのうちの相当部分といふものは気持  
ちよく、ほんとうによく休まれるような施設にす  
る、こういうことになっておるのであります。こ  
れは着々とやることになっております。こ  
れはついででございますが、従業員の訓練場所  
における宿舎の問題ともやることになっておりま  
すので、この点は御希望に沿うことができるだろ  
うと思ひます。

○豊原説明員 ただいまの宿舎の問題につきまし  
ては、第一種宿舎の今後の計画につきましては、  
たゞいま資料を持ち合わせておりませんのでお答  
えできないわけでありまして、国鉄といつたしま  
しては、三河島の事故以来、運転事故防止といふ  
ことに対して事故防止委員会というのを全社的に開  
きまして強力に推し進めてきたわけでございます。  
その一環といつたしまして、今回は職員職員の職  
場環境といふことと少し狭うございまして、それ  
が使用されるわけでありまして、生活環境も含めま  
して、十分休養がとれる、また作業場が安全であ  
るといふようなことを主目的とした委員会を  
設置いたしました。関係の人を集めて、実  
はただいま全体の案を練っておるところでござい  
ます。いろいろなことはございまして、安全のた  
めには職員が十分に休養できる、狭くいえば十分  
な睡眠がとれるといふことは非常に重要な問題で  
ございまして、その点につきましては重点的に  
考えていきたいと思つております。  
ただ、何ぶんにも膨大な資金を要する問題でござ  
いますので、完成までに相当な日子は要するか  
と思ひますけれども、たゞいまおっしゃいました  
ようなところを重点を置いてやる計画を早く立て  
たいと思つております。

○泊谷委員 検討中であるといふので、後刻また  
開かしてもらうことにします。

これは特に常務にお願ひしておきたいんです  
が、いま機関車乗務員、列車乗務員、しかも一種  
と申し上げたのは、共済その他となりまして三百  
四十、読み方によつては九百三十もある職名がひ  
しめき合つてふんどりをやったのでは、とても必  
要な運輸業務に携わつております。架線修理をし  
ております。電気工事、あるいは機関車乗務、列  
車乗務、あるいは営業関係で見ますと、踏切保安  
掛あるいは構内掛といつておられます。踏切保安  
を担当する者、信号を担当する者、これらはやは  
り日中休養といふものに十分気を配らなければな  
らぬ。財源の問題もありましようけれども、これ  
を中心にしていただくといふのは一種といふこ  
とを使つたわけでありまして、この点特に配慮  
をいただきたいと思ひます。

国鉄関係の最後になります。先ほど先輩の久  
保議員が求めましたのでどうかと思ひますけれど  
も、国鉄の技術陣を確保するその典型的なもの  
は、国鉄内部における養成機関の確立であつたわ  
けであります。それとあわせてそれに伴う人事運  
用、ここに国鉄の長い歴史の伝統があつて、ま  
もに学校を出ない者であつても、鉄道につとめ  
ばその教育を受け技術が習得できることによつて  
学校出の皆さんと同じように育ててもらえるとい  
うところに今日の鉄道をささえてきた基礎もある  
わけでございますけれども、現実には実にさびしい  
姿。機関車乗務員も、五十運行なら五十運行のテ  
ストをする。それを待つて発令をしておるのが実  
態であります。教習所に昇格のためにとつた  
が、その職場の補てんがない、こういうことであ  
りますから、あつたしだいな気持ちで教育を受け  
せられるといふことは、人事運用上、一つの格が  
上がったことと喜びを持ちますけれども、逆に自  
信のない者がこの仕事に携わるといふことは、そ  
の資格をもらわぬ以上不安におののくといふ  
経験を私は持つております。特にこの養成機関の

問題については重要視して考えてみなければなり  
ませんし、国鉄が他産業と同じような技術習得者  
を同じ条件でとるといふことも困難な情勢であり  
まして、どうしても内部で養成すべきだ、こうい  
う考えを持ちますので、これは抜本的な検討を加  
えていただかなければならぬと思ひます。

職場の例を申し上げますと、機関車乗務員に訓  
練をします。これは実ハンドル時間、乗務してい  
るのは七時間三十分で計算をしますけれども、列  
車は七時間三十分で切るわけにいきませんから、  
十時間走る者もあれば、五時間走る者もある。そ  
ういったものを集めて週何時間になる、まだ二十  
分余りがあるから、その二十分の時間を利用して  
教育をしようといふ方式がいまとられておりま  
す。これから乗務を開始しようという者、疲れて  
乗務から帰ってきた者、それをつかまえて教育し  
ようといつても、その者自身はきょうの列車をど  
うして事故なく走らせるかといふことに集中して  
おりまして、先輩がいかに精魂を傾けて教育して  
くれても耳に入るものではないと思ひます。教育は教  
育として平日なら半日ざつたりとるという体制が  
確立されなければ、いま職場にありましてよ様に  
を瞬間について信号の現示を変えて乗務員の意識  
を改善させようといふ措置は、現状においては  
労使双方で話し合つて、あの区間に行つたら信号  
が変わるかもしれないぞといふことをあらかじめ  
教えてやつておる、こういうのが職場における実  
態なんです。こんなことでは、やつと三千億の予  
算が認められ、二非九千億の工事を推し進める国  
鉄としては、再び鶴見事故のような大きな事故を  
起こしたのでは、総裁はもちろんのこと、四十七  
万の従業員は国民にどういつて釈明しようとする  
か。釈明の根拠はないと思つておる。私はこの教  
育問題については、効率的にほんとうに教育体制  
ができるようにお考えをいただかなければならぬ  
と思つておりますが、総裁いかにかなむのでしよ  
う。具体的な問題は常務のほうに検討を指示され  
るとしても、大筋はこの問題について意欲的に取  
り組んでいただくことがお約束できないも

のでしようか。

○石田説明員 お話の点は私はごもつともだと思  
います。私は、実はあまり現場のほうのことにつ  
いては詳しくありませんが、最近やりましたこと  
は、御承知のとおり、最近民間の給与の発達とと  
もに卒業生の応募者というものが非常に少なく  
なってきた。これは結局国鉄自体で養成しなけれ  
ばならぬ、こういうことが数年前から高等学校の  
卒業生を採用しまして、それに対して大学程度の  
教育を与えるということで、いま現にやっておる  
のであります。これに対しては毎年二百人の採  
用をする、それに対して四千人以上の応募者があ  
るとかいうことで非常に応募者が多いのでありま  
すが、しかし、その内容を見てみますと、たっ  
た二年しか訓練をやっていない。いわく、二年を  
もってすれば大学で与えるだけのレクチャーの時  
間はそれでいいんだ、こういうのであります。そ  
んな詰め込み主義の訓練はだめだ、考える時間を  
与える必要がある、やるならやはりこれは徹底的  
にやらなければならぬ、こういうことで二年を三  
年に伸ばしました。それがために国鉄としては相  
当の費用がかかるのであります。訓練するな  
らやはり十分な訓練をする。中途はんばな訓練を  
することは、これは意味なさぬ、こういうような  
ことで訓練をする。何と云ったって事業は人であ  
る、こういうことから考えましてそういうような  
ことをやっておりますので、いまの現場のほうの  
問題につきましては、ひとつ御趣旨を体して、よ  
く関係者と話ししまして十分の訓練を実施して、  
ほんとうに自信を持って運転のできるようなくあ  
いに職場の人間を養成するという方針で進みたい  
と思ひます。

○泊谷委員 豊原常務からお答えいただく前に、  
具体的にこれを考えてみますと、やはり従来あつ  
た養成定員を確立しなければならぬと思ひます  
ね。先ほど先輩の久保議員も訴えたのは、具体的  
な問題とすれば、どの範疇でやるかは別ござい  
まして、養成定員を持っておって教習所を出たあ  
との補充をする、出てきた者に十分にテストをし

て、よろしいという段階で乗務をやらせる、乗務  
に携わらせる、こういうことにしていたかなか  
ればならぬと思ひます。ぼくも職場にちよいちょ  
い行くのですけれども、職場ではこうなんです。  
同じ電車、外形は同じ型ですが、扱う機械がどん  
どん変わるでしょう。その教育がないから、沖電  
気のパンフレットを持ってうちに帰ってきて、切  
れを勉強するのです。ところが、それをこなし切  
れるのはおれしかなないというので、自分だけの  
のにして、そしてさらに階級を上がろうとする卑  
屈な人間ばかりができてしまつて、全体の技量を  
高めるといふふうには伸びてない。これはやはり体  
系づけた教育をしなければ、こそく人間ばかり  
できてしまつて、自分さえうまく守り切れればい  
いという国鉄になつてしまつて、どえらい、取り返  
しのつかないことになるのじゃないかということ  
を私は先ほどから申し上げたのであつて、それが  
一番おそれているところなんです。ですから、具  
体的に常務のほうでこれを進めるとすれば、養成  
定員の従前ありました制度を復活して、本腰を入  
れるという態勢を固めるといふことになると思  
ひますが、それについてお答えをいただきたいと  
思ひます。

○豊原説明員 現場における教育訓練のあり方に  
つきましてのたゞいまのお話は、私もそのとお  
りだと思ひわけでございます。戦前にありましたよ  
うな十分な養成定員を確保するといふことは、た  
だいまの国鉄の現状から申しましてまことに困難  
なことでございますが、できる限り現場の職員の  
養成指導といふものが十分に行なわれますような  
要員計画を全体として私どもは考えていかなけれ  
ばならぬと思ひます。

○泊谷委員 これは総裁も常務もおいでのところ  
ですから、全く泣くようにして訴えて恐縮ですけ  
れども、養成定員の確立だけは何か私は考えて  
ほしい。ほんとうに、先ほど指摘いたしました  
けれども、どんな機械が進化してくるのですか  
ら、これに国鉄の者が負けないで乗つていくとい  
う体制をつくつてほしい。さつきも指摘しました

けれども、そのできた機械が購入されるのがど  
からくるかというので、そのパンフレットを  
持つていって、うちでこそやる、こなし切れ  
るのは泊谷だけだ、それによつてさらに階級が一  
つ上がつていく、こんなこそくな伸び方をしたの  
では困ります。四十七万の大世帯になれば規律  
も必要です。一糸乱れざる運用ということが事故  
を防止する最善の措置でしょう。人為的にど  
れ努力しても事故が完全になくなるという約束は  
できません。けれども、少なくとも管理者の立場  
にある人は、私も駅の助役を経験しておりますけ  
れども、駅の構内にこういう危険なところがある  
ぞといふことを知つておつて、それを朝の点呼、  
朝礼で従業員に言わなかつたときの気持ちの悪さ  
は、職場で経験した人は十分御承知だと思ひます。  
ですから、この養成定員の確立をして、人為的に考  
えて十分だと思はれる養成については、どうして  
も私は精一ぱいの努力をしていただかなければな  
らぬと思ひます。きょうのところ、返事は先ほど  
いただいた程度から出ないと思ひますけれども、  
さらに理事会その他で御検討をいただくことをお  
願ひいたしましたして、私の質問を終わらしていただ  
きたいと思ひます。

○長谷川委員長 本日はこの程度にとどめ、次会  
は、来たる二十三日午前十時より開会することと  
いたし、これにて散会いたします。  
午後零時五十三分散会



第一類第十号

運輸委員會議錄第十四号

昭和四十年三月十九日

昭和四十年三月二十四日印刷

昭和四十年三月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局