

第四十八回国会 参議院運輸委員会 會議録 第十号

(一三七)

昭和四十年三月九日(火曜日)
午後一時三十分開会

日本国有鉄道常務理事
豊原康次郎君

委員の異動

三月五日

辞任

村上 春蔵君

補欠選任

江藤 智君

出席者は左のとおり。

委員長

松平 勇雄君

理事

前田佳都男君
吉田忠三郎君

委員

江藤 智君
河野 謙三君
本暮武太夫君
松野 孝一君
相澤 重明君
大倉 精一君
小酒井義男君
浅井 亨君
中村 正雄君

政府委員

運輸政務次官
大久保武雄君
運輸大臣官房長
堀 武夫君
運輸省船舶局長
芥川 輝孝君
運輸省鉄道監督局長
佐藤 光夫君
運輸省鉄道監督局有鉄道部長
深草 克巳君

事務局側

常任委員会専門員
吉田善次郎君

説明員

日本国有鉄道總裁
石田 礼助君

本日の会議に付した案件
○小委員長の辞任及び補欠選任の件
○造船法の一部を改正する法律案(内閣提出)
○運輸事情等に関する調査(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(松平勇雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
初めに委員の異動について報告いたします。
三月五日付をもって委員村上春蔵君が辞任し、その補欠として江藤智君が選任されました。

○委員長(松平勇雄君) 次に、小委員長の辞任及び補欠選任についておはかりいたします。
航空、海陸、路面交通事故防止対策に関する小委員長平島敏夫君から、都合により小委員長を辞任したい旨の申し出があります。これを許可することに御異議ございませんか。

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
つきましては、この際、その補欠及び去る二月二十四日江藤智君の委員辞任以来欠けておりました通勤輸送対策に関する小委員長補欠選任を行ないたいと存じます。選任は委員長にその指名を御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
つきましては、この際、その補欠及び去る二月二十四日江藤智君の委員辞任以来欠けておりました通勤輸送対策に関する小委員長補欠選任を行ないたいと存じます。選任は委員長にその指名を御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(松平勇雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
つきましては、この際、その補欠及び去る二月二十四日江藤智君の委員辞任以来欠けておりました通勤輸送対策に関する小委員長補欠選任を行ないたいと存じます。選任は委員長にその指名を御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(松平勇雄君) 造船法の一部を改正する法律案を議題といたします。
御質疑のおありの方は、順次御発言願います。

○相澤重明君 まず政府にお尋ねをしたいのは、現行法の中で、説明にある(8)番ですね。運輸大臣は、推進機関を備える船舶を製造しようとする者、又は新規の設計に基いて船舶用推進機関又は船舶用ボイラーを製造した者の要求があったときは、一定の手数料等を納付させ、と、こうなっているわけですね。その「一定の手数料」というものは、どのくらいになりますか。

○政府委員(芥川輝孝君) 現行手数料は、十万円を限度としております。船の大きさによって変えておりますので、ちょっとこまかくなりますが詳しく申し上げますと、百メートル以下が四万二千円、百メートルから百二十五メートルが六万円、百二十五メートルから百五十メートルが七万八千円、百五十メートルを超えるものが九万六千円、そういうふうになっております。

○相澤重明君 それで、この一定の手数料、まあ十万円を限度というところで納付させるというのでありますが、これが全体でふつうの年々どのくらいの手数料になっておるわけですか、総額は。

○政府委員(芥川輝孝君) 昭和三十九年度でございますが、まだちょっと残っておりますけれども、水槽試験で見込みを入れますと七百三十万円程度でございます。各年度全部わけて申し上げますが、御参考までに昭和三十八年度を申し上げますと、六百八十八万八千六百円と相なっております。

○相澤重明君 この手数料を納付させて、「船型、推進機並びに機関等について性能試験を行わなければならないこと」というようになっておるわけでありまして、この試験の結果改善を要すべきものというふうなことが認められたことがあるのですか、それともそういうふうなことはないままではないのですか。

○政府委員(芥川輝孝君) これは逐次データを蓄積しましてやっている仕事でございますが、船型を試験をいたします水槽、タンクの中の資料と実際の船の資料とつき合わせて報告を行なっております。実際の例を申し上げますと、これは実にたくさんあるわけでございますが、最近目新しい例では、最大のタンカーでございます十三万デッドウェートの日章丸の船型につきまして、これは船型を引っぱりまして、改善を勧告する――勧告と申しますか、こういうふうな直したほうがよいというところで直しまして、そのとおり佐世保重工業で建造した例がございます。

○相澤重明君 いまの日章丸の点は新聞等に一応出ておったのですが、いままでのそういう試験の中で、そういうようなことは数多くあったのでしょうか、それとも特例のようなものでしょうか、その点どうですか。

○政府委員(芥川輝孝君) これは技術問題、造船技術の問題に相なるわけでございます。結局、船を実際に海で建造いたします前に、大体百分の一くらいの模型をもちまして、それにやはり実際使用しますプロペラをつけまして走らせまして、そうしますと、改善箇所というものはたいてい出てまいります。したがって、ほとんど全船舶について、この模型試験を行なうことによりまして、船型並びにプロペラの形、回転数などの改善が行なわれております。

○相澤重明君 ちょっととはっきりしなかったのだけれども、そういう数が多い、改善の数が多いというのですか。それとも、たまたまそういう試験の結果改善すべきというものについては改善を行なっているという意味だと思ふのですが、数が年間大体六百万なり七百万なり、そういう手数料を十万円限度に納めさせておるわけですから、これはかなりの隻数がここで試験をやっているわけですね。そういう意味で、簡単にひとつわかりや

すく説明してもらおうと、どのくらいの隻数が試験をやっておるのですか。その試験を行なった隻数の中でどの程度の隻数が改善を言われておるといふうなことを、ひとつ三十八年と九年に分けて説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(芥川輝孝君) 三十八年度、三十九年度はたまたま同数でございまして、件数で申し上げますと、百五件になっております。それから、小さな改善まで入れますと、ほとんど全数改善を要したというわけでございます。

○相澤重明君 いまの御説明によりますと、この試験というものは非常に大事であるということが指摘をされたと思うのです。百五件のうちで、ほとんど小さなものも入ると全数ということになりますから、そうしますと、日本の造船技術というものはかなり高く評価していいと思うっておりますが、いまの説明の結果では、そういう模型から実際に船をつくらした結果試験をしてみると、まだまだ不十分な点が多いということも言えるのではないかと申すのですが、この造船技術の向上について、試験の結果というよりは、私はいま一歩進んで、そういう模型上の試験段階において、実際に船をつくる前にそういうようなものを改善をするような方法というものはないのでしょ

うかね。

○政府委員(芥川輝孝君) 説明が不十分で、ちょっと誤解を招きましたように恐縮でございますが、ちょっと補足させていただきますと、ただいま御指摘のとおり、百分の一のモデルで先にこれを実際に実験いたしましたので、その結果に基づいて船の実際の建造を行なうわけでございます。したがって、ただいま御指摘のありましたとおり、模型試験が先行をいたしましたので、次に実際の船舶の建造をする、こういうことになっております。

○相澤重明君 いや、ですから、私の御質問をしてるのは、模型をつくらせてそれで試験をし、それでさらにそれがだいたいよぶだということでは造船にかかるといふ。だから、造船した結果試験

をしてみるという、小さいもの等を含むとほとんどが改善という立場にあると、こういう御説明だったと思うんですよ。そうすると、私ら、対外的には日本の造船技術というものはかなり高く評価をしていいと、こう思っておったんですが、いまの御説明を聞くと、実際にやりました場合にはまだ欠陥がかなりあるということに帰着すると思うんですよ。したがって、模型の段階においてもっとそういうものは、精巧さといいますが、よいものになるような試験をしても、事実机上で計画をしたとき、あるいは模型の段階においてやったことも間違いがなかったと、むしろこの試験というものはもうほんとうに形式的なものに、たまたまそういうものが不十分な点が発見をされるというふうなことになるものだろうかと、こういう点をお尋ねするわけなんです。で、あなたの言うのは、模型というものはもうこれは造船をする場合の基本でありますからね、ですから、それが模型のときにはだいたいよぶだったんだけれども、つくってみたら試験の結果というものは改善をすべきものがほとんどだと、こういうことになると、少しいまの造船工業技術の評価の問題からいって、私は少し問題が出るように思うんだけれども、その点はもういふに考えてるかというのが一点と、模型の段階で、いわゆる計画の中でそういうふうな試験をしても結果は同じだったと、よかったです、こういうふうな技術の進歩というものはほかにないものかどうかというのがさっき御質問した点なんです。

○政府委員(芥川輝孝君) 先ほど件数をお尋ねになりましたので、これは水槽試験の件数と思ひま

と、こういうことでございます。したがって、先ほど、ほとんど全数訂正と、技術改善の余地があると申し上げましたのは、造船所が提出しました設計を模型試験によってほとんど全数改善している、こういうことを申し上げたわけであり

まのこの新しい時代に対しては私は不都合な点がたくさんあると思うのです。そういう面はどういうふうなやっているとのか、参考のために聞かし

○相澤重明君 いまの御答弁ですと、造船の結果はまあ間違いはないと、こういう御説明だと思

○政府委員(芥川輝孝君) 造船設備を最近非常に大型船舶建造に適當のように改善をするという問題

と、先ほど、ほとんど全数訂正と、技術改善の余

○相澤重明君 運輸省が、政府が積極的な業界の指導態勢に臨まない、私はやはり問題がある。

ころではかなりそういう点がたくさんあるわけでありまして。そうすると、船舶、いわゆる船をつくるコストに私は非常な影響をしてくると思うのです。一貫作業であればコストダウンもできるだろうと思うのだけれども、それが一貫作業ができないければ、どうしたって輸送費から人件費からあるいはその他の問題を含んでやはりコストが高くなる。ですから、日本の造船界の育成のためには、政府が積極的にそういうことができるだけ、合理化というものが、単に政府に合理化を要求すると人減らしをしうというふうなことを言うかもしれないけれども、私の言うのはそうではなくて、コストダウンをできるだけするというのが必要ではないか、こういうふうに思うのですが、いま言っているのは、いまの造船所を持つ、むしろいままでの古い造船所はもう使えないから自動車の部品をつくらせたりオートバイの部分をつくらせたりというふうなところまで一部出てきたというふうなことは、近代化に迫っているではないか、こういう問題ではないかと私は思うのです。そういう点について、コストを下げるためにどうしたならばいいのかというところは、これはもう国際競争力を培養するのは政府のやはり指導的立場がなければいかぬと私は思うのです。業界だけいって、業界は結局注文を受けなければならぬ、よそに負けてはいかぬ、こういうことで企業努力はしておいても、企業努力というものは限界があると思うのです。したがって、その企業の努力を要請すると同時に、政策的に政府がそういう前向きな施策をとらぬ限り、私はその国際競争力に勝つとは言えないと、こう思うのです。そういう面では、いまのような設備の改善あるいは施設の投資等の問題について政府自体としては考えはないのですか。先ほどの御答弁聞いておると、企業努力、企業家の要請に基づいてということになってしまふと私は思うのです。これでは政治というのは意味がない、こういうふうに私は思うのだけれど、そういう点はどうかですか。局長と同時に、ひとつ事務次官も答弁してもらいたい。

○政府委員(芥川輝孝君) ただいま御指摘のような現象も今後あるいは起こるかと思うわけでございます。けれども、現在のところでは、まず企業家の努力を先にいたしまして、それで政府側がこれにお手伝いしてやるのは、開港によりまする設備資金の融資、その程度にとどめております。現在その実績でございますけれども、比較的早く日本の造船業が設備改善に手をつけた関係で、世界の造船注文のうち約三割から四割を毎年受注しております状況でございます。そういう成績をあげておりますので、政府といたしましては、現在とております態度をまだ変える必要はないのではないかと、いふふうに考えまして、政府の介入する限度を、開港資金の、設備資金の融資というあたりにとめておるわけでございます。

○政府委員(大久保武雄君) ただいま相澤委員の御指摘の、企業合理化に関する、特に設備方面に対する努力に対して引き続き政府もこれを強力に実施すべきじゃないかという御意見は、全般的にまことにごもっともな御意見でございます。先般イギリスの海運造船大臣メイソン氏が日本の造船工業を視察しました場合におきましても、イギリスの造船工業に対しての日本の造船工業の立ってある一つの優位な点として指摘されました面もあるようでございます。しかしながら、中には、いま御指摘のような、まだ合理化されてない面もあろうかと存ずる次第でございます。ただいま局長が申しましたように、日本輸出産業界における最も有力なる地位を占めておる造船業の今後においても、その地位を確保いたしていきますには、不断の努力が必要でございますので、ただいま申し上げました開港資金等の動員その他の措置によりましてこれらの設備に対する合理化努力を継続していきたい、かように考えておりますような次第でございます。

○相澤重明君 御両君の答弁は、答弁としては、まあそのとおりで、別に悪いということでは私はないと思う。ないと思うが、開港の融資といったところで、市中金融の協力といったところで、こ

れは何回も、造船界に対しては、そういう点はいままで政府が話をしてきたことなんだ。私もそれは十分聞いておるわけだ、政府から。しかし、現実には造船界そのものとしては、非常な苦心をしておるわけだ。むしろ金融のやりくりで非常な苦勞をしておるわけだ。だから、たとえば日立造船が去年外国の船を受けるのに、たとえば英國の造船業が猛反対をしても、それはまあ安く受ける、受けなければ仕事がない、いかにい、どんなに赤字であつてもしかたがない、こういうことまで出てくるような羽目に追いつまされてしまふのだ、業界が。だから、それはひるがえって、そういうことをすれば、今度はそこに働いておる造船所の労働者、この賃金も押えなければならぬ、あるいは先ほど申し上げたこの国際競争に勝つためにはどんな手段でもしなければならぬというの、私は今日までであると思うのです。そういう点を、日本の船舶の比較的合理化といふ点、適正化でやらせるためには、外国との競争力を培養していくには、やはり政府自身がある程度の造船界に対する資金を出していく。私は一般予算で出さなければいかぬとは言っていない。それは特別なもの、いづれにしても、いまの市中金融にだけ協力をさせる、開港の融資だけでも十分だという政府の考えは、私は今日では少し時代についていないんじゃないか。だから、今日のドイツのいわゆる隆盛を見たのは、鉄道なり船舶なりのそうした非常な進歩発展というものがドイツの経済を向上させたというところは、これはもう皆さんが知っておるとおり。だから、国が手厚い——手厚いといひますか、国がこの国際競争力を培養するための資金としては当然負担をすべきだ、私はそう思う。特に、国内ばかりではなくて、国際競争というところも考えると、私は少しあまりにも消極的な立場を政府がとっておるんじゃないかと思うのです。そこで、ひとつそういう面も含んで、三十八年、三十九年でけっこうですから、造船界における輸

出の船隻数、トン数、そういうものと、あと国内の生産高というものをひとつ発表を願いたい。

○政府委員(芥川輝孝君) 三十八年度におきまする新造船進水実績を申し上げますと、こまかな数字は省略いたします。総トン数で二百五十万トンでございます。そのうち輸出船が百七十万トン、国内船が八十万トン、そういうふうになっております。それから三十九年度は、見込みでございますが、進水総トン数が三百八十万トン、輸出船が三百万トン、国内船が八十万トン、概数でございますが、そういうふうになっております。

○相澤重明君 いまのはトン数ですね、答弁があったのは。私はトン数と隻数と両方言つたんですがね。

○政府委員(芥川輝孝君) 失礼いたしました。三十八年度は百二十八隻で、輸出船が六十三隻、国内船が六十五隻、三十九年度は、隻数で申し上げますと、総数百七十一隻、輸出船が百十隻、国内船が六十一隻、そういうふうになっております。

○相澤重明君 いまの輸出の隻数わかりました。トン数もわかりました。そこで、三十八年度と三十九年度の見込みも含んで、輸出する国は大別してどういふふうになっていきますか。

○政府委員(芥川輝孝君) 三十九年度の方はまだできておりませんが、三十八年度で申し上げますと、輸出先でございますと、リベリア、ギリシャが最もございまして、そのほか南米諸国、東南アジアが若干ございます。

○相澤重明君 それでは、いまの総トン数あるいは隻数、こういうものがわかつたわけですが、それを輸出先も含んでひとつ資料として提出してもらいたい。どこに何隻、トン数、それから国内の場合に大手の商社が入つておると思うのであります。それがどういふふうな配分になっておるか。これもいま時間と言うと足りませんから、資料をひとつ御提出を願いたいと思うのです。よろしいですか。

それで、その次に聞いておきたいのは、何といつても世界の造船界では競争になるのは、英國

あるいはドイツがあると思うんですよ。で、英国ではない係船というのはどのくらいありますか。船をつないでいる、いわゆる働いていない船。

○政府委員(芥川輝孝君) たいまつ持っております資料ではちょっと数字はわかりませんので、至急調べて御返答申し上げます。

○相澤重明君 それは早急に調べて——外電からも伝えていることだし、わが国の業界でも非常に注目をしておることなんです。それはさっそく調べて資料で提出してもらいたい。

それから、日本では、不採算船、あるいはあまり古くなったというので解船をして新造する場合もたくさんあると思う。現在日本で持っておる隻数、トン数、それを大型と小型に分けて資料を提出願いたい。

それから、そのうち——いま英国の例を一つ出したのですが、日本で解船をしなければならぬ、あるいはとめて——係船と言っておりますが、とめておる船というふうなものはどのくらいあるか、これは見込みになると思うのですが、あるいは係船の場合は、これはもう現実にあるのを出すわけですから、それがどういふふうになっておるか、これもあわせて資料で御提出をお願いしたい。いいですね、委員長、それを確認しておいてください。

○委員長(松平勇雄君) 運輸省、いまの資料提出できますか。

○政府委員(芥川輝孝君) ただいまの資料、海運局のほうとよく打ち合わせまして提出したいと思っております。

○相澤重明君 なぜ私がそういうことを申し上げるかという、せつかく造船法というものを一つくって、そうしてわが国の産業の発達をはからうというその基本なんでありますが、ともすると、法律だけではついたらけれども、なかなか実質的な業界に対する応援ができない。そのことは、ひいてそこに働いておる者の非常な生活上の問題になってくるわけです。ですから、いま春闘を目前にして、各組合でも賃金の引き上げを要求しておるわけなんです。そういう点に、やはりいまわれ

われ自身が、法律はつくったけれども魂を入れないうことではいかぬわけです。そういう意味で、係船がどのくらいあるとか、解船をしなければならぬ不採算船というものはどのくらいあるとか、あるいは対外国とのそういう比較においてわが国の競争力というものはどうなるのかというようなことは、これはもう政府自身がそういうものをどんどんつくって、業界に対して指導態勢をつくらなければいかぬと、こう思うのです。

そこで、たいへん資料要求して恐縮であります。が、せつかく資料をつくっていただくのです。それから、いま一つ資料を要求しておきたいと思うのです。現在のこの日本における造船業者の数をあげてもらいたい。働いておる人数——労働者の数、それからそこに働いておる人の賃金——平均ペー

スは幾らか、最低、最高は幾らかというふうなものをおあわせてひとつ御提出をお願いしたい。それらについて次回から質問をいたしますから、本日のところは、あまり資料ばかり要求しておいても政府もたいへんだらうから、この次にまた資料要求いたしますから、きようはこの程度で終わっておきます。

○委員長(松平勇雄君) 本案に対する質疑は一応この程度といたします。

○委員長(松平勇雄君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

御質疑のおありの方は、順次御発言願います。

○吉田忠三郎君 国鉄の總裁がおいででございますから、この際新幹線の問題について伺っておきたいと思っております。

新幹線の開業は昨年の十一月一日開業でございますから、今日までちょうど満五カ月を経過しております。この間、佐藤内閣の一つの基調でございます人命尊重、こうした立場からも、私は非常に改善されなければならぬ問題が多々あるのじゃないか、かように考えます。しかも、新幹線は、私は

やはり、ただひとり国鉄のものだけではなくして、国民のものでなければならぬ、こういう立場から考えてみますと、第一に安全輸送を確保するためにはどう作業しなければならぬか、それからそれに伴う設備と作業の方式について改善をしなければならぬではないか、さらに加えてまして職員勤務あるいは要員の問題、労働条件についてこの際新たに改善をしなければならない必要があるのじゃないか、こう考えるわけでありまして、と申し上げます。

総裁御承知のように、開業以来非常に事故件数が多いのであります。幸い大きな人身事故はございませんけれども、内容を精査してみますと、車両の故障の状態だけで十ヶ月には四百二十件にのぼっている。交番検査等々で出されたところの事故件数は約六百七十一件ののぼっているわけでありまして、その中で作業検査は五百九十九件、こういう数字を見ましても、私は安全の問題についてはまだまだ完結だとは言えないと思うわけでございまして、とりわけパンタグラフの故障件数が百四十四件も占めている。車輪の故障が約五十二件、とびらの故障の関係は十七件、その他は二百五十五件にも、私の調査した資料では事故件数がのぼっております。こういうことで、当初開業したときには確かにオリンピックという特殊条件がございました。国鉄は総裁以下、あるいは働く職員の人々も、その条件を一応よい意味の理解をして開業をしたわけなんです。その結果、先ほども申し上げたように、四カ月の経過の中から、いま一つの例を事故件数をもってあげましたけれども、かなり私は問題点が目立って出てくるように思われるので、こういう事柄につきましては總裁は具体的にどう取り扱っていくかということについて私はお伺いしておきたいというように思っています。答弁のしやすいように私はひとつ申し上げます。

第一に、当初開業前の問題として、いろいろこの委員会でも議論をしたところでありまして、けれども、動力車の乗務員の基準として、二人の乗務員は今日の段階では確立することがどうしても必要だ、こういう事柄が私は明確になったと思う。これについてどう考えるか。

それから、列車乗務員の業務内容を根本的に再検討して、乗務の基準を三、三人に少なくせよ、これは豊原さんからの答弁でけっこうです。それから、動力車、列車乗務員の勤務時間の問題であります。今日資料を見てまいりましたも、かなり長時間の勤務時間になっております。でありますから、この際は、特殊な作業についているわけでございまして、時間短縮を行なわなければならぬのではないかと、安全輸送の見地からもうそういう必要があるのではないかと、こう考えます。

それから、定数の関係でございますけれども、定数関係につきましても拡大をしまいたければならぬではないか。

さらに、今日若干の手当が支給されておりますけれども、この問題等につきましても、抜本的に私は引き上げてまいるようにしなくちゃならぬではないか、こう考えます。

それから、最も安全に直接関係のございまして保守作業方式、つまり施設の関係、電気の関係、検修関係の再検討を加えて、これに対して十分な要員の充足をはかり、業務量に見合った要員を完全に確保していくという総裁以下幹部のかまが今日の段階では私は必要だろうと思っております。しかし、その要員が確定した場合に、当然勤務内容から申し上げまして予備員が必要でありますから、こういう関係についてもきちんとして配置をする、そういうかまがえにはならなければならぬ、こう考えます。

さらに問題になりますのは、要員の採用の問題であります。この問題はいまだに明確になっていません。ですから、この際は新幹線の支社権限にいたすべく、明らかにこの要員を採用するという方向を私は出すべきではないのか、とりわけ非常に最近人手不足になっておりますから、そうしたものを確保する意味合いから、その採用権限と

いうものを支社に明確に与えるべきではないのか、このように私は感じます。

それから、各職場の安全の設備、職場環境、この点につきましても、私も再三現場を視察をしております。その結果を本委員会では指摘をいたしたいと思っております。きわめて不完全であります。でありますから、私は、各職場の安全設備、職場環境なくして、職員が真心込めて国鉄の新幹線の業務に従事する、そうしたいい意味合いの勤務意欲などというものはわいてこない、こう考えますので、この問題についてはすみやかに解決をする必要があるのではないかと、こう考えます。

それから、問題は対旅客との関係になりますけれども、いわゆる出札業務であります。この業務を円滑に私は遂行するためには、いまのような問題、仕事のやり方ではないかと思う。これも事務的な問題になりますから豊原常務理事で検討ですが、この際やはり総裁以下幹部の諸君が抜本的に検討を加えて新たな方向の業務体制というものを確立する必要があるのではないかと、こう考えます。

最後に私は、今日新幹線の職員は非常に苦勞されておられます。努力をされております。これに対して何ら報ゆるものはないと、いけません。反面、こうした諸君の努力によって新幹線の営業係数は当初予想した以上に成績に漸次上がってまいっております。私はこの際総裁に申し上げておきたいことは、ただ国鉄はいわゆる利潤追求だけするのではなくして、せっかく職員が苦勞されて努力をされているわけですから、その努力に私は報いてやらなくちゃならぬのじゃないか、そういう意味合いからも、今日の作業量、勤務時間、その他等々を勘案してみますと、おおよね二千円程度の私はこの際新幹線の職員に手当を支給していいのではないかと、こう考えるわけでありま。この点、答弁をしやすいように私は八つとありあえず具体的な問題をあげましたが、これに対してお答えを願いたいというふうに存じます。

それからもう一つは、この新幹線発足のときに、基準人員というものをきめて発足をしております。四カ月の現在の現在員とその当初発足をした基準人員との関係から見えてまいりますと、すでに二十八名も欠員を生じている。こういうことでは、冒頭に申し上げたように、新幹線の安全輸送というのから見ますれば、若干私は心配になつてならないわけですか。特に、こうした欠員の場合、検査要員に多いのでございます。ですから、悪いことばで申し上げますと、満足に検査をしないで新幹線が毎日運行されているという数字的な結果に私はなると思うのです。したがって、当初の四百三十二名、この基準人員に対していま四百十二名よりおりませんから、こうした問題についてもすみやかに充足をして、数字的な面からでも、国民に、国鉄が新幹線を運行している場合に、いささかの心配もないのであるという私は措置をこの際ひとつ総裁としてとるべきではないかと、こう思いますので、この際明快な答弁を求めたいというふうに思うわけでありま。

○説明員(石田礼助君) 新幹線につきましては、御承知のとおり、昨年の十月発足以来、幾多の故障続出であります。これは実に国鉄として面目ない次第であります。実は国鉄のいま走っている湘南電車にしまして、初めはもうトラブルの続出で、湘南電車にあらずして遭難電車だと言われたような経験もあります。また、「はつかり」特急などについては、「はつかり」にあらずして故障ばかりだといふようなことまで言われている、また、交流電車におきましても、あれは非常に慎重にやりました、仙山線においてやはり一年テストした結果、初めてそこで米原からずっと敦賀へやってみましたが、これまた故障の続出である。どうもすることなすこと初めは実に故障が多い。そういう体験にかんがみまして、新幹線に關しましては、ことにああいう非常な高速度で走るといふことを頭にに入れて、モデル線区で十分な試験をして、それによって非常に改善されたのでありまして、十月開業する時分にはまずだいたいようぶだといふことで

やってみたのでありますが、やはりやってみるといかぬ。湘南電車のようなことですね。ところが、これはひとつ吉田さんに申し上げるのだが、最近においてはだいぶ減ってきました。これは二月の半ばごろから。それで、これは湘南電車が今日のように故障なく走っておるがごとくに、しばらくにしてこの故障というものは解消するのではないかと、いふことにして、これに対しては、私は技術のこととはわかりませんが、わからずながら、始終技師長その他のしりをたたい、何とかひとつ故障のないようにしろといふことで奮励しておる次第でありますので、これはひとつ近いうちに御満足のいくようなことになるのではないかと、こう考えております。

それから、乗務員の問題につきましては、これはお話の点は私としてはよくわかるのであります。この間、実は新幹線の乗務員その他の代表者と会いました。よく事情を聞いた。実に、いともなところがある。結局、新幹線における乗務員の人数にしまして、あるいは車掌のごときであるとか、その他の条件にしまして、現在のつまり古い線で作っているものを土台にしてやっていると、これは非常に間違いがあると思う。だから、これは詳細書いたものを出してありますが、私はまだ初めからしましきまで見ていませんが、実に共鳴するところがある。そこで、さっそく職員局長に対して、とにかく古き衣で新しいものに着せるといふことは、これはだめだ。やつぱり新幹線は新幹線に適応した人数、労働条件でやらなくては行けない。たとえば車掌のごとき、検札するたつて、もうすぐ駅がくるので時間がなない、大部分の人は入場券で入っているというように、いかにともすることができない、こういうようなことなんで、これは職員局長に、時間をきめまして、いつまでにひとつ改善のあれをつくれ、そうして組合とひとつ話し合いをしてみたらどうか、こういうようなことに命じておりますので、これも大休新幹線に適応した人数、適応した条件のも

とに運行することができのではないかと。また、なければならぬということに私は考えております。

それから、人の関係であります。これは国鉄が何も利潤追求のために無理に人間を少なくしているというわけではない。要するに、私が吉田さんにこういうことを申し上げるのは釈迦に説法かもしれないが、国鉄のいまの人員費というものは、三十九年度あたりにおいても全収入の五四%以上を占めている。つまり人員費というものが国鉄合理化の一番大きな問題だといふことでして、そういう観点からして、よけいな人間は使わないようにしたい、こういうことで、結局それが新幹線の現在のやはり使用人数に影響していると思ひますが、これは、ただいま申し上げましたように、よくひとつ調べまして、新幹線に適応した人数を配置するようにやるといふことをお約束申し上げて私はいいと思ひます。

それで、一体国鉄の職員の数というものは昭和二十七年以来ほとんど変わっていない。ですが、しかし、新幹線もできる、また輸送量もだんだんふえてくる。だからして、いつまでも四十五万というものに何も抑止するなんてことは問題にならぬといふことで、大蔵省に相談しまして、だいたいぶこしはふやすことにしております。この点は情勢に適応した人数をひとつ配置するといふことにとめております。ことに、第三次計画の遂行に伴いまして、私はどうしたって四万人以上の人間をふやすといふことになるのではないかと、いふことに考えておりますので、何も利潤追求のために無理に人間を少なくしているというように、ことは全然ありません。これはひとつ御安心ください。さして差しつかえない。これはひとつ適当な人数を配置することにいたしたいと思ひます。その他の詳しいことにつきましては、豊原君から答弁させていただきます。

○説明員(豊原康次郎君) ただいまの吉田先生の御質問、なかなか項目がたくさんあったわけですが、現在におきましては、昨年十月の新

幹線開業直前にそれぞれ組合との協約を結びましてやってきたわけでございますが、何分にも非常に新しい鉄道でございますので、私どものほうとしては、できる限り、想定し得る限りのいろいろな条件をお互いに考えまして協定が生まれたわけでございますけれども、実際に運行してみますと、われわれの当初予想しておいたものと違った状態がだんだんにあらわれてきたことは事実でございます。これはお互いのことであろうかと存じます。そういうことで、御専門の先生がいまおあげになりましたような項目は、実は職員の方からそういう、大体たまたまおっしゃいましたような項目があがってまいりまして、私どももいまだ交渉を続けておるところでございます。私どもももちろん、開業の前いろいろな主張した点を固持して譲らないというふうな態度ではなくて、五カ月間の経験に徴しましていろいろ話し合いを実は続けておるところでございます。

で、一番初めにおっしゃいました動力車乗務員のいわゆる二人乗務の問題等につきましては、御承知のように、昨年の九月の十九日にあつせん案が出まして、その当時においては、あつせん案では、最終的な結論を出すことは適当でないと判断されるので、さしたる六カ月間は可能な限りにおいてやってみる、こういうあつせんをそこで受諾したわけでございます。それに従いまして要員のことをやってきたわけであります。その後いろいろ経験をしておりますが、その点につきましては六カ月間という期限がございまして、一応六カ月間と申しますと三月末になってくるわけであります。ただいま鋭意その点につきましても交渉を続けておるわけでございます。

それから、おっしゃいました列車乗務員の基準の問題、それから勤務時間の短縮の問題、それから定数と旅費、手当の問題、作業方式の問題、それから要員の採用を支社権限に移す問題、この支社権限の問題につきましては、これはほかの支社とのいろいろな関係もあるわけでございますが、その他安全と職場環境の整備、これにつきまして

は鋭意もちろんやっておりますが、すみやかな解決をはかりたいということにつきましては、もちろん私どもも念願といたしておりますので、これは早急に解決するようにしたいということでございます。

また、出札業務が不円滑であつて、お客様に御迷惑をおかけするという問題につきましては、これは座席予約に関する機械の整備を急ぎますと同時に、乗車券その他の料金との関係はどうするか、列車別にどういうふうにするかということにつきましまして、開業以来そのつどできる限りの改善はいたしてまいりましたわけでございますが、抜本的には機械の導入ということが必要でございますので、これを早く入れるように努力をしておる次第でございます。

それから、その次の特別手当という問題につきましまして、先ほど初めから申し上げましたような労働条件というもののものでございますので、ただいま団体交渉でこれもぜひ何とか双方の納得のいく形にしたいというわけで、双方が誠意をもつていま交渉を続けておる段階でございます。

最後に、現在の欠員補充というものを早くすべきではないかということにつきましては、私どももそのとおりでございます。欠員の補充、新幹線でございますので、新たに採用してその者をすぐ持つていくというわけにはまいりませんので、結局経験者を持つてくるということで、御承知のように、現在線におきましてもいろいろ苦しい人員配置でやっておりますので、多少欠員がそのまゝになつておつたという箇所もあるわけでございますが、これにつきましてはなるべく早く補充するようになりたいと思つております。

以上がいまの項目に対するお答えでございます。○相澤重明君 関連。非常に総裁の御答弁聞いて私もうれしく思つたのです。そういうふうな真摯な態度で御検討をされておられ、前向きな姿勢をとられる、非常に私は喜んでおります。そこで、ひとつこれはやはり総裁にぜひ断をもつてやつて

もらいたいというのは、さっきの乗務員の問題だと思つております。これは、いま常務が説明したように、開業前に私ら出身議員が運輸大臣と会つて、それで当時国鉄が一人乗務させるのだという話でしたけれども、なるほど生理的現象等の問題も含んで確かにこれは初めてのケースだからこれは何とか措置しようということ、あつせんの方々がまあとにかく半年間やってみようということであつたことなんです。ですから、そういう意味で、一応従業員もそれでやってみなければ、先ほどのお話のように、御苦労されていることを見

ると、やはりこの段階ならば、いままでの実績の上で立つて、国民が期待する方向に、新幹線はだいたいようぶだ、どんな場合でも職員が努力で有効適切な措置がとれるというふうにするには、私はいまが一番いい時期だと思つております。ちょうどこの予算が衆議院を通過して本院の予算の審議の段階であるけれども、私はこの四月の改定期に総裁が断をもつてこの四月の改定期に総裁が断をもつて、その他の労働条件の問題も団体交渉だというのが、団体交渉をやつたところで、い

つまでもそんなことでごたごたする必要は私はないと思つております。これは収支の面である程度不採算だということであれば、これは確かにいろいろな面で考えなければいけないと思つております。そういう意味で、あとで、どのくらいの利用率なのか、それも常務のほうから報告してもらいたいのですけれども、一列車当たりどのくらいの乗車効率なのか、全体としてどうなるのか、こういうこともあわせて報告してもらいたいのです。率直にひとつあなたたちの勇断をもつてやる、そうして組合側にも早くそういう点で了解をしておつて、より積極的に問題に取り組んでいくことが望ましい、こう思つたのです。この点については、

せつかく総裁の答弁があつたので、私も喜んでおるんですが、先輩としての注文としてこれはひとつお考えを願いたい、これが一つです。それからいま一つ、まあ旅費や乗務手当てもいろいろあるだろうと思つてますが、そういうこまかい点については私はいま触れないけれども、ひとつ相談をしてさらに話し合いの上でできるようなやつてもらいたいのですが、一つの例としてこの前飛行機のパイロットの人たちがどのくらいの危険手当というものをもらっているのかということ、これは国鉄の新幹線が危険手当がどのくらいかという、なかなか判定の基準がむずかしいと思つたが、まあしかし鈍行とは違つて、大阪・東京間を三時間で走らうということなんです。そういう意味でかなりこの乗務員の気分的な精神的な面も影響があると思つて、私は飛行機の搭乗員のパイロットのことも参考にしたいのじゃないか、それから国際的にいわれる優等列車に乗る場合の問題も参考にしたいんじゃないか、こう思つたのですが、これは一つの例です。そういう点でもしお考えがあればお話しただいてもけっこうです。いづれ検討する段階だらうと思つたら、そういう意味でひとつ参考にしたいので、できるだけ優遇というよりは、いまの時点に合ったものをつくり出してやる。さっき総裁の言うように、明治年間から国鉄はあるが、昔の基準がこうだからあだからと言つたつて、やはりいまの時代にふさわしくない。こういう意味で、いまの時代にふさわしく、つまり国民のために新幹線、そして国鉄の経営者の前の総裁が夢の超特急と言つて関心を持たれた問題が、今度は石田総裁が引き継がれて、現実にはほんとうに国鉄の首脳部も職員も一致して国民の期待に沿つておりますというふうな形を出すには、やはり働く者の意見というものを取り入れてもらふ。そういうことでひとつ、国交をよくおやりになつておるようですが、促進をして、四月に持ち込まない、三月のうちに、この年度内に解決をして、新しい年度には新しい年度の予算による、そういう姿勢をとってもらいたい、こう思つたのです。これが第二点。

それから第三点は、さっきの業務報告をしてもらわぬとわからぬが、たとえば急いで行かなければ

ばならぬという場合があると思うのですね。母危篤とか父危篤とかというような電報をもらう場合があるでしょう。ところが、全部座席指定ですから、時によると乗れないお客さんもあると思うのです、そう急に訴えたところで、飛行機で行きたいと言ったって飛行機の座席がない、新幹線で行きたいと言ったって新幹線で行かない場合もあるかもしれない。そういう場合の取り扱いというものも、これは私はやっぱりある程度、これだけ新幹線をつくったということを、文明の恩恵といえますか、そういうものが困ったときには利用ができるように何らかの方法等はないものだろう

うか、そういう点について、座席指定というたて
まえてあるけれども、何らかのそういう緊急上の
問題については考えられないだろうかと思うので
すがね。これは私もまだ廊下に立っていいか食堂
車にすわっていいということはまだ申し上げられ
ませんが、やはりそういう証明書を持ってきた
り、あるいはお友だちが一緒に、家人がついてき
て、どうしてもこれでなければ向こうに間に合わ
ぬというような場合には、私は何らかの措置とい
うのがとられても、恩恵を与えてやるということ
も必要ではないかと、こう思う。これはひとつ、
検討中と思うのですが、もしお考えがあればお答
えをいただきたいと思うのです。これは私は、こ
まかい点はたくさんありますから、いずれあらた
めて新幹線問題はやるとして、いまの吉田委員の
せつかつくの御質問の最中だけでも、以上三点に
ついてお尋ねしておきたいと思うのです。

○説明員(石田礼助君) 相澤さんにお答え申し上げますが、私は収支にこだわって乗務員をどうしようとか、その待遇をどうしようということとは全然頭頭に置いていない。とにかく給与すべきものはそれは損でもやる頭でやっておりますので、この点はひとつどうぞ誤解のないようにお願いしたい。

それから、さっき豊原君からも吉田さんに申し上げたのですが、宿舍の問題は、これは新幹線のみならんや、旧線の方においてもそうなんです。これは第三次長期計画においてひとつ思い

切つて改善をするということにやっております。
それから、新幹線の乗務員その他の職員との給与の問題について、パイロットの給与の問題なんかも参考にしたらどうだと、こういうことなんです。が、これはパイロットと新幹線とは新幹線といまの旧線との差よりも私ははるかに大きいんじゃないかと思いますが、はたして参考になるかどうか、いかと思ひますが、いづれにしても新幹線は新幹線に知りませんが、いづれにしても新幹線は新幹線に適合した状況でやるという、ひとつこういうことにして団体交渉をやれということを私から職員局局長に命じておりますので、これは必ずそういうことにやると思ひます。

それから、三月中にはたして一休御希望のよう
にできるか知りませんが、いずれにしても合理的
な条件でひとつ国鉄がやる、そんなもう無理なこ
とはしない。たとえば最近に起こったあの動力車
組合なんかとの問題に対しても、これは国鉄とし
てはほんとうに合理的な条件でやったつもりであ
りまして、その点については、相澤さんは御承知か
しらぬが、社会党の書記長は私のところへ来て、
どうもほんとうに御心配ありがたかったというこ
とで、社会党からお礼を言われたのは私は生まれ
て初めてなんです。そういうことで、決してア
ン・フェアなことはいいたしません。こういうこと
は私は確約して差しつかえないと思います。
それから、乗客の特殊事情によって切符をどう
するか、これはなかなか私はむずかしい問題だと思
うのですね。ほんとうに乗客にも、誠実な人もあ
るし、不誠実な人もあるし、たとえば国鉄に対

する乗客の中で不正乗車のいかに多いかということですが、昨年は二千四百万人ある、それでもつとにかくこの徴収したやつは四十億あるということ、これはどうも相澤さん、ほんとうのこと、は神さまに聞いてみないとわからぬ。しかし、これは乗客の場合もそうですが、いやしくもすでに乗

客となった場合には、たとえば病気の場合にはとにかくおくれるということもあえてしてとめておろすということに、これはもうできるだけの人情味を發揮してやっておりますが、いまの特殊事

情によるものを特売するというようなことは、私はこれはどうも保証の限りじゃないかと思えますが、これはしかし、そういうことがほんとうにわかつていけば、これは何かやはり処置をとる道も無いではないと思いますが、この点はひとつ考えましていただきたいと思います。

○吉田忠三郎君 総裁から、まことに真摯な態度で、しかも謙虚にすなおに答弁されました。私はその態度は、総裁みずから国民に奉仕しようとする意欲だと思いますが敬意を表しておきたいと思います。

ただ、引き返って、総裁の答弁と常務理事の答
えでは、若干ながらも私はニュアンスとして違うの
じゃないかというふうな気がいたしますので、重
ねてお伺いをいたします。たとえば総裁は、新幹
線は新しいものであるから古いものを捨てて新し

いものに適合するようにつくりすべて措置をすべきたと、こう申された。まさに私もそのとおりだだと思いますが、たまたま職員の採用権の問題になってきますと、豊原さんのほうは、他の支社との関係もあるからと、そのあとはもう答えていま

せん。これなどは、まさに総裁のたゞいまの答弁を豊原さんはどう理解したかは私ははかり知れませんが、私も、私は先ほど欠員関係についても指摘をいたしました。常務理事はこれを認めておるわけですから、さらに幾つか私は項目をあげて指摘を

いたしましたが、この件についても私は否定できないと思う。そういう事情の中で、私はこの際思いついて、これはひとり国鉄の産業のみならず、日本の産業全体で問題になりつつあります要員確保の問題が、これからさらにきびしくなると思

う。ですから、現実には、東京における採用が、その
充足が満たされないで、九州であるとかあるいは、北
北海道で国鉄職員を募集している状態もございま
すね。こういう事柄を見て、やはりこの際、新幹
線というのは特殊な条件を私は持っているものだとい

と思うので、ただ単に時速二百キロで突っ走るだけの条件ではなくして、あらゆる角度からながめて在来線から見まして特殊な条件を持っていると

思うのです。ですから、こういう点を十分重きを置きまして、要員採用などは、諸般の事情等も考慮をされて、支社権限ということを明確にしても、私は国鉄の性格上さして問題はないのじゃないか、こういう気がするのであります。この点どうお考えになっているか。

それから総裁、これはここまで承知をしていないと思いますけれども、私は新幹線について先般来、若干興味があるものですから、実態の調査を試みたのです。その結果、たとえば、私が指摘したように、勤務時間を短縮したらどうだ、こう

言った意味は、総裁は決して無理をしていない、こういうお話でございまして、今後も無理をしなくない、こういうことです。これで一体無理をしていないのかどうかということを、具体的に私はデータを出して申し上げてみたいというふうに思

うのです。たとえば東京の運輸所の乗務員の作業別の拘束時間、作業時間がどうなっておるか調べてみました。ナンバー一からナンバー二十七の作業番号がごいます。その中で、ナンバー一は、拘束時間が二十七時間十八分です。これは現場の

人に私は会って、一々資料を集めて、事情を聴取して、一応ここに出したのですが、二十七時間十
八分ですよ。総裁、世界にこういう拘束時間の長い勤務実態はありませんよ。しかも、その人々が
実際の作業時間をどう持っておるかというところ、十

九時間十八分ですよ。私は決して労働基準をたてにとつてどうこうとは言いません。この段階では、言いませんが、十九時間十八分。ナンバー二の作業交番は二十五時間二十分の拘束時間、作業時間が十八時間二十七分。ナンバー四は拘束時間が二

十六時三十分、作業時間が十七時五十分。ナンバー十三が拘束時間二十三時間、作業時間十七時間十六分。ナンバー十四が拘束時間二十三時間、作業時間が十八時間十四分です。このようにして、ほとんど二十七の作業交渉というのが、お

おむね平均しても十六時間以上の作業時間になつて、拘束時間が二十三時間以上ないし二十四時間くらいになつてゐる。一番短いやつで——何も総

裁答える必要はありませんが、二十七の作業は、拘束時間が十二時間、作業時間も十一時間、これが一番短いのです。これがたった一つだけ、十二時間、十一時間、やや基準法に近いようなものが出てくるのです。これが一つだけ、二十七ある中で、ですから、こういう実態は、私は、かなり機械化されたり、近代化されたとしても、働いておる職員は、きつい作業に耐え得て、しかも新幹線の特等事情から勘案して、何とかここでがんばろうという気持ちになってやっていると、いいじゃないかと、こう解釈をしておるわけです。非常にそういう点では、私は職員に尊敬と敬意を表したいというふうに思ふのです。ただ心配になってくるのは、総裁、私が時間短縮をしたらいいじゃないかと言つた意味は、こうした事情の中から、すでに体重がもう二キロも減つちやうてたいへんだ、こういう者が出てまいりましたからね。その程度の実態ならばまだまがでまがで、病氣になつて長期欠勤をやむにやまれずやらなければならぬというのがこれはかなり出てきた。ですから、欠員が出てくるわけです。欠員が生じてくるわけですね。こういう現象が一つ出ています。それから、その作業ダイヤによつてこれは一律的にまいりませぬけれども、非常に危険の度合いを含むものがございます。そのために重傷を負ふ、ないしはけがをする、こういう者などが随所に出てきています。こういう実態を私は知れば知るほど、将来やはり、総裁がいま非常に前向きな答弁をいたしましたから、改善をされるであらうけれども、やはりここで総裁が答弁したことをすみやかに幹部が踏まえて勇断をもつてこの措置をしないと、どえらいことになりはせぬかといううな気が私はするのです。そういう心配のあまり、老練心から、こんなに長い時間やっていると、こういう意味のことを申し上げた。しかも、総裁がおっしゃったように、非常に私はこれは妙なものだと思ふのですが、国鉄の幹部直ちに全部頭を新しく切りかえよと言つても、なかなかそういかぬらし

いのですが、たとえばこの基準の査定にしても、非常にこの査定の内容が、きびしい査定のしかたをしている。先ほどもちょっと触れましたけれども、欠員を生じていますのは、主として検修関係の要員が多い。その検修関係の電車の人の例をとってみますと、検査掛は従来の査定から見ますとどういう査定をしたか私はよくわかりません。わかりませんが、八名マイナスになっている。電車掛が一名マイナスという査定をしている。今日これもきつと問題になっていきます。先ほど常務が団体交渉何と言つておりましたけれども、そういう関係でいろいろお互いに努力をされているのだと思ひますけれども、調べてみますと、こういう実態が出てくる。それから、検査掛の欠員をどこで一体補っているのかというのを調べてみましたら、派乗検査という応急の措置で経営者が始末をしているという実態が出てきています。こういう関係、それからもう一つは、電車の検査掛二名に対して、検査掛二名という人の張りつけ方というのにつまみしてもいろいろ問題にいまさられています。その検査の方式がC型の勤務を用いているというようなことから、いろいろいま論争をしているようにございしますが、答へは別として、各人各人の毎日の作業時間を短縮しなければならぬはずにもかかわらず、このC型の勤務体系というのは私はどういふ体系になっているかよくわかりませんが、とにかくにも依然としてそういう合理的な科学的な算出がなされずにいる問題が一つあるわけです。結果的にどうなっているかという、当然検査掛あるいは電車掛がやらなければならぬものを、いま言ったような派乗者をしてみたり、それから事務系統が逆にやらなければならぬような仕事、内容を検査掛あるいは電車掛がしているといううな実態も、私はこの実態調査で、この目で実は見てきたわけです。これはまことに事務的でまかな問題ですけれども、こういう事情がやっぱりよくはその問題の根っこになっているんじゃないか。まだまだあげれば、

車掌所であるとかあるいは保線所、そういう問題の実態調査も、私調べておりますから、総裁にこの機会に全部申し上げてその実態を知つておいてもらいたいと思ひますけれども、あまり長く申し上げておきますと時間がだんだんとたちますから、とりあえずいま一つだけ私の実態調査というものを申し上げて、もう一回答弁してもらいたいというふうに思ひます。

○説明員(石田礼助君) 吉田さんの話は、実際私も初めてこういう勤務時間のことについてあなたのお話で承知したわけなんです。これはどうも、まことに意慢のいたすところと言われ、まさにしかりかもしれません、ひとつよくこの点は職員局長に話しまして、合理的なものにしたいということをお願いしておきます。要するに、新幹線ができる、したがってよいに人間が要するということなんです、これに対してやっぱりどうも、要員の配置なんというものも古き頭をもつてしたといううな感じがあらうと私は思ふんで、その意味において、こないだも職員局長に、ひとつ新幹線は新幹線という新しい頭でこの問題を考えにやいかぬぞということに注意しておきましたので、これはひとつ、ただいまのお話を参考にしたしまして、ひとつほんとうに合理的だと思ひになるような解決をいたすことに努力いたします。

○説明員(豊原康次郎君) 先ほど吉田先生から、要員採用の件についてお話がございましたが、私先ほど申し上げましたのは、ほかの支社がやらないから新幹線支社にもやらせぬといううな意味ではございせんので、新幹線支社と申しますのは、ほかの支社と違ひまして、東海道新幹線を一本受け持つておりまして、その東京から大阪までの地域は、おのおの関東支社、中部支社、関西支社といううな支社にまたがっておるわけでございます。それぞれの所在の支社があるわけでございますから、人員の採用といううなことについてはそれらの点も考えなきやいかぬと、こういう意味で申し上げたわけでございます。

それからあと、いろいろお話がございましたが、乗務員の労働時間に関しましては、私どもは協約、協定に基づいてやっておるわけでございます。それに違反しておるような事実はないと信じております。ただ、あと検査掛のお話等につきましては、非常に話が専門的でございますので、先ほども申し上げましたように、双方から専門家が対面して、非常に多くの項目が新幹線の団交の対象に出ておりますので、団交の中で結論が見出されるものと思つておるわけでございます。

○相澤重明君 常務理事さん、さっきの乗車効率の問題ですね。

○説明員(豊原康次郎君) 実は、きちんとしまして結論的に申し上げられます数字は十二月のまでしか出ておりませんが、それによりますと、お尋ねの乗車効率は、大体上り、下りともそう大差はございませんが、特急急で申しますと、下りで三カ月間の合計が八七、上りが八一、特急はこれよりやや落ちまして、下りで六三、上りで六一、これを全部統計いたしますと、上りで七一、下りで七五という数字が出ております。収入につきましては、大体それに比例したようなことでございまして、当初の計画というものが多少多過ぎたといひますが、一つには、私どももと長距離のお客のほうが多いのではないかと思つておつたわけでございますが、わりあい名古屋を主軸として短距離と申しますか、お客のいわゆる足が短くなつておりますので、それに伴ひまして収入もやや私どもの当初考えましたよりは落ちておる。一月以降は、これは季節のせいもございまして、絶対量は年末のようなわけにはまいりませぬけれども、当初の計画との離れはいま申し上げましたようなことでございまして、

○説明員(石田礼助君) ちょっと私から補足したいと思ひますが、吉田さんにひとつ御参考に申し上げておきたいと思ふのですが、国鉄の職員の採用問題につきまして、いままで高等学校の卒業生というのはいち各支社でやっておつたのです。御承知のとおり、東京はもう採用人数に比べて希望者が

非常に少ない。多いのはやっぱり東北、それから九州ということなんで、しかもこれは、高等学校の卒業生ということになると、わりあい多くないわけ、中学の卒業生を採用しまして、われわれ国鉄自身がひとつ高等学校の教育を与えよう。その最も著しいのが例の大学教育、これは、御承知のとおり、年に二百人ずつ採用しておりますが、これは給与その他の関係のために非常に希望者が多い。約四千八百人、そのうちから二百人ずつ採用しておりますが、調べてみますと、大学で四年間でやるやつを二年間でやると、結局大学でやっておる教授の時間数だけのものは二年間であげることができると言う。それはいかぬ、そんな詰め込み主義は、やっぱり学んで思わなければならぬと暗しである、やっぱり考える時間を与えなければいかぬということで、国鉄がらひけば、それがために生徒の数はふえます、三年になると。それからまた給与の問題になると、こ

しあたり三億ぐらいいけい払うことになると思ひますが、これは要するに、この人間を必要とするのだから、これはひとつ思い切つてやらなければいかぬということで、二年を三年に延長するということで、これは十分な給与を与えておりますので、別にアルバイトをする必要がない、普通の大学生のようにアルバイトをしながら学んでおると違ひますから、三年ならよろしいということ、私は物産会社におつた関係上、事業は人なり、人というものに対しては、これはよほど重点を置いてやらなければならぬということで、そういうぐあいにいまやっておりますので、この新幹線の問題につきましても、これはもうだれが見てもなるほどと思うような条件でひとつ組合と話し合ひをしたい、こういうことでございます。

○吉田忠三郎君 非常に總裁から参考になる要員の問題について説明がございましたから、私は了解をいたしておきたいと思ひます。

ただ、一つの私は先ほど東京運輸所の定員だけ申し上げたのですけれども、新幹線を、経営してい

くために一番大事なのは、やっぱり運転だと思ひますね。運転だと思ひますよ。で、その運転士の関係につきましても、總裁、先ほど申し上げたように、ただ単に検修要員とか何かじゃなくて、欠員がもうすでに出てくる。これが実態を調べてみますと、この種関係は、病氣であるとか、あるいはけがをしたとか何かで休んじやつて欠員になっていくというものが、今度の問題は、運転士の関係はそういう実態じゃないでしよう。私はやっぱり大きな意味でいへば経営の意思にあるのじゃないか、経営の意思になってくるのじゃないかと、こう思うような内容のものがあるのです。具体的に申し上げてみますれば、これは東京の運輸所だけで本線運転している運転士を五十六名、内勤が三名、外勤が十六名、指導運転士が六名、技術の運転士が二名、DLが六名、臨時が六名、予備が十一名——当然この五十六名くらいには、運転ダイヤ等の計画を見ますと、十一名くらいは少ないくらの予備員だと思ひますけれども、いづれにしても基準要員は、予備員が十一名、合計百七名になっております。ところが、本線運転はそのまゝ五十六名配置されている。内勤も三名、外勤が今度八名より現在よりも増え、ここにもうすでに欠員八名、外勤の関係ですね。これはたいへんな問題ですね。それから、指導関係が、これはまあそういう意味では非常にぼくはいいことだと思ひますがね、一名プラスして七名になっていく。それから技術関係はそのまま。DLもそのまま。そして臨時がまるまるゼロです。そして、指導機関士を一名ふやしてやっておりますから、プラス・マイナスして七名のマイナスになっている。このところ、予備員は八名より少ない。これは交番編成になっていきますから、当然この予備員がおるのですが、現に八名しか配置してない。これはマイナス三名。合計直接運転に従事する運転士が十七名欠員を生じている。これは總裁、先ほど言った検修部門だけでなく、運転

士、それから施設関係、それから駅の関係、それから車掌所、電気所ですね、さらには事務系統の經理、資材部門にもぼくはこうした欠員があるのじゃないか。事務系統は別として私は保線所と運転所と車掌所だけの実態を調べてみた。駅と電気、經理関係は調べてみませんから存じ上げていませんが、きょうは、前回の委員会では新幹線の担当常務理事においで願ひたい、こういうことで委員長の方に申し上げておきましたが、おいで願ひていませんから、こうした新幹線の、しかもかなり技術、それからかなりこまやかな突っ込んだ話になります、豊原さんに、総務の常務理事に答弁しろと言つたのでできませんから、次回にもう一べん新幹線の常務理事を私は出席させていただきたいと思ひます。そのときにさらに車掌所であるとか保線所であるとか、こういう関係の問題を少し聞いてみたいというふうに考えます。

ですから、いま申し上げたこの運転士の関係ですね、きょうはこの程度は答えられると思ひますから答えていただいて、あとあと駅の関係と電氣の関係、經理、資材、こうした関係の基準要員と現在要員の関係ですね、こういう関係。それから先ほど来八つ項目をあげて私は申し上げたわけですが、こういう関係についてどうなっているのか。それから団体交渉中だといふお話もございましたから、その間の経緯を次回の委員会に、私は資料でもつけようだし、あるいは口頭説明でもつけようですが、責任ある答えをお願いをしておきたいと思ひます。

○説明員(豊原廉次郎君) ただいまの運輸手の関係につきましても、私はいまここで基準人員その他の数字を持っておりますので、どういふ欠員状態かということにつきましては、ただいまのお話のように次回に願ひますならば、そのときにやらせていただきたいと思います。

それから団体交渉の経緯と申しますと、これはなかなか微妙な問題でございますし、これは団体交渉のいま途中でございまして、どういふ要求が出てくるかということにつきましては、これは当

然御説明できませんけれども、それに対するいろいろな経過なり数字等につきましては、閉会におまかせ願ひないか、こういうふうに思ひます。

○吉田忠三郎君 閉会経緯については答えたとおりでけっこうです。私も労働双方の問題ですから、内政干渉をするという気はさらさらございませんから、その点はそれでけっこうです。

ただ最後に、次回に新幹線関係の方々においで願ひて質問をしますけれども、この際、予備的に要望しておきたいと思ひますことは、一つは定員と現在員の先ほど申し上げた実態。もう一つは乗務員の作業実態がどうなっているかということ、十分把握をしてくださる。それからもう一つは勤務の実態、さらに大事なことは、先ほど来ちょっと触れましたけれども、非常に拘束時間あるいは作業時間が長い時間ですから、そうした人々の休養日数についてどうなっておるか。私の調べたところでは、有休さえいまの段階では使えない、こういう実態がございまして、こういう人々の休養の日数をどう見て、具体的に休養の交番をどう編成して休養を与えているかということについても、私はこの際十分調べて勉強して、次の委員会に出てもらいたい。

それからあとはこまかい問題ですが、各関係にはそれぞれの諸手当の、私若干ですが、資料を持っておりますが、申し上げませんが、出ております。そういう関係もひとつ出していただきたいと思います。つまりプラスして乗務員の旅費の関係でございます。今日の国鉄には旅費規程がございまして、協約、協定ができていと思ひます。その協約協定の範疇でけっこうですから、旅費の関係がどういふふうな関係になつておるか。

それから先ほど總裁が、私が車両の故障をいろいろデータでもって指摘したわけですが、だんだんなくなつてきた。非常にいいことですが、私も調査をした段階では、私が申し上げた数字は間違いありませんので……。それから、どういふカーブで總裁が申されたように減少しているかと

いうことを私、見なきゃいけませんので、したがって、車両故障の現状を開業時から比較になるようなものをひとつ出していただきたいと思ひます。

それから、これはまあ総合的にこうした問題をながめなきゃならぬわけですから、勢い、緑の下力持ちをやっている検修部門関係でございませうね。こういう関係の勤務の実態、それから検修部門関係の在宅日数というものはどのくらいになつておるか。乗務員の在宅日数はわかつていますから、乗務員のほうは必要ございません。検修部門の在宅日数がどうなつてゐるのか、こういう関係もひとつ調べてきて、こゝへ答えていただきたいと思ひます。

それから、例のあつせん案によりまして添乗員がおります。したがって、この添乗勤務に対する旅費はどうなつてゐるのか、この点もひとつ明らかにしていただきたいというふうに思ひます。

それから、前の委員会にも申し上げましたけれども、次回の委員会で青函連絡船についての合理化案が当局にあるはずですから、その関係について私は若干伺ひますので、そういうふうな準備をしていただきたい。二番目には被服工場の関係、三番目は土木、営林部門の保守の近代化、この計画、それから四番目には建築関係、これもやはり保守体制です、その関係の計画、それとあわせて、最後に五番目になりますけれども、電務の新運用体制、この合理化案があるはずでございませうから、その関係をひとつ準備して、それぞれの関係の私の質問に答えられるメンバーを、重ねてこれは委員長に要求しておきます。以上です。

○説明員(石田礼助君) たいだいまの新幹線に関する問題については、この次はひとつ専門家をよこしますので、どうぞ根ほり葉ほりお聞きになつていただきたいと思ひます。

いまの青函連絡線の問題につきまして、ちょっと申し上げますが、これは御承知のとおり、いままで客を戦艦船で輸送しておつた。万一事故でも起こつた日には、同鉄としては天下に何と申しわけ

けしていいかわからぬ。これはもうぜひ改善せにやいかぬということで、ことしの八月か九月ごろには、船客に関する限りはりっぱな船で輸送すると、こういうことにするのでありまして、そうして八千二百トンの船を六艘新造したわけだ。その結果約八百人の人間が浮いてくるわけだ。ところが時間短縮の問題がありましてね、結局余つてくるものは六百人です。そのほかに宇高線が、これもまた古い船を船客に使つてゐる。これはどうも同鉄の責任で変えにやいかぬというので、新造船になりましたが、この新造船になつた結果、これは三百人浮いてくる。これはそうして御承知かしらぬが、下関と門司の間を、はしけてやつておつた。あんなものはないトンネルができた以上必要がない。しかもこの下関なんか、年に八千万円ぐらいマイナスなんだ。同鉄合理化の――この秋はあな方賛成が不賛成か知らぬが、どうしたって運賃値上げをやらにやいかせん。そうするというと、同鉄まず合理化せよ、こういうことを言うに違ひない。それに備えてというわけじゃないけれども、きわめて不合理なんだから、合理化の意味において、もうあんなはしけなんかやめようというので、やめることにしまして、そうしてそのほかに例の「宗谷」というのがある。あれは砕氷船ですよ。砕氷船で石炭を運んでゐるのだ、発電所へです。いかに輸送コストが高つくか、これはもう船について多少とも頭のある人間ならば問題にならぬ。これももう一年に八、九千万円の損だということ。で、「宗谷」というものをひとつ廃止をする。ただ問題は青函連絡船に乗つてゐるオフサイです。あれはやはり上に進むためには、外洋の航務をやらにやいかぬということ。で、「宗谷」を使つておつたのですが、これは三井そのほか郵船会社でも、安い金を出してくれば、ちゃんとオーシャン通の船で訓練してくれまうので、これはもう「宗谷」をやめるということにしまして、そういうことで、もつて、この関門と「宗谷」で百三十、それからタグボートそのほかで二百人、合計千二百三十名の過剰員が

できた。一休この人間をどうするかということがこれは問題で、いま頭を悩ましてゐるのです。これはひとつ無理なことをしないで、きわめて合理的な方法で配置転換をしたいと、こういうふうを考へております。これは青函連絡船ということに吉田さんおっしゃつたので、ちょっと御参考に申し上げておきます。

○吉田忠三郎君 それから常務理事でけつこうですが、いま運輸取扱心得を全面的に改正しようという動きがございませう。で、これは昭和二十三年たしか八月に制定された内規でございませうけれども、もうすでにかなり年数たつておりましたね、技術的にです、変えなければならぬ時期にきてゐると思ひますから、それはそれで私どもとやかく言つておきませんが、今度これを運輸取扱基準規程に置きかえて、四月の一日から実施したい、こういうことでございませう。これは大幅抜本的に改正するとすれば、在来線、新幹線を含めまして、たいへんな問題になると思ひます。そこで、私はこの際は、次回の委員会にその改正せんとする骨子、改正案、これを参考資料として提出を願ひたいと思ひます。資料要求です。○相澤重明君 資料要求、一緒にあわせて、さつき常務から、新幹線の乗車効率の問題、御説明いただきましたが、十月以降十一月、十二月、一月、二月までは出るだらう、それをひとつ資料で出してもらいたい。

それからいま一つの点は、その資料に、つまり乗車人員と総額になりますね、それに払い戻しをした額がどのくらいあるか、そういう件数はどのくらいになつてゐるか、これは本来決算でやるべきことなんだけれども、せつかくの専門委員会だから、それをひとつ出して下さい。それからあわせて同鉄全体でね、毎年そういう列車遅延とかあるいは損害受けたとかいうことで、支払う額があるはず、旅客なり荷主に。その額は三十九年度まではいきませんが、三十八年度まででけつこうです、それは、どのくらい支払つてゐるか、ひとつ決算上の問題ですから出して下さい。これは

あさつてのこの次の委員会にやるなんてことは、なかなかむずかしいと思ひけれども、それは若干おくれでもいいけれども、新幹線ぐらゐのことは、これはすぐできるだらうから出してもらいたい。これは資料要求しておきます。

それからもう終わりです。それから――ついでと言つてはなんですが、基本的な問題があるのだがね、総裁。これは新幹線の問題じゃなくて、おとしの三十八年、入浴事件で裸連行ということをやつた問題だが、裁判所では無罪の判決が出た、こういう新聞記事が出ておつた。新聞だからよくわからぬので、ひとつその経緯を、この次説明をしてもらいたい。まあ裁判所の、新聞発表を見るとブライパシー、人権侵害だ、こういうことで訴すのかしないのかは、これも当局側も意見のあるところだと思ひますが、同時にいままで三人の被告といわれ人たちがどういう状況にやつたのか。同鉄側としては休職にしておつたのか首にしたのか、どういふふうになつたのか。それもひとつあわせて報告してもらいたい。それで地裁がブライパシー尊重というので、結局は無罪の判決を下したのだが、その場合に今度は採用されるというか復帰することになると思ひます。そういうような問題についても当局の態度が必要だと思ひます。それから、おとしの話だけれども、たまたま裁判がいまになつたのだから、そのことをひとつ出して、私に要望は総裁が非常に人間尊重ということで力を入れて、いろいろな面で御努力されてゐることに感謝するわけですが、あまりこういうような裸連行事件なんというふうなものでもないことは今後やらぬように、ひとつ常務の中でも相談をさせるようにして、そしてみんながやはりいや外部からは同鉄一家と言われるけれども、ともかくいいところはたいに伸ばすほうがいいと思ひます。そういう意味でひとつ総裁にこれをこの事件を契機になるべくそういうくだらぬ問題は起きないようにだね、ひとつ普請してもらいたい。これは

要望ですがね、報告を含んでひとつお願いしたいと思う。

○説明員(石田礼助君) 承知しました。

○委員長(松平勇雄君) 本件については、一応この程度といたします。

次回は三月十一日午前十時開会の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時三十一分散会

三月五日日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は二月一日)

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

三月五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄大阪外環状線の高架建設等に関する請願(第八九五号)(第九二三号)

一、トラック運送事業の免許制撤廃反対に関する請願(第九三五号)

第八九五号 昭和四十年二月十九日受理

国鉄大阪外環状線の高架建設等に関する請願(三
通)

請願者 大阪市東淀川区東淡路町五ノ一〇

二 名幸鶴雄外二百六十九名

紹介議員 中村 正雄君

この請願の趣旨は、第七一三号と同じである。

第九一三三号 昭和四十年二月二十二日受理

国鉄大阪外環状線の高架建設等に関する請願(十
八通)

請願者 大阪市東淀川区下新庄町一ノ一五

〇 鈴谷治三郎外三百八十九名

紹介議員 村尾 重雄君

この請願の趣旨は、第七一三号と同じである。

第九三五号 昭和四十年二月二十四日受理

トラック運送事業の免許制撤廃反対に関する請願

請願者 東京都中央区新富町二ノ一三富士

海陸運輸株式会社取締役社長

保坂清

紹介議員 古池 信三君

この請願の趣旨は、第五七一号と同じである。

昭和四十年三月十六日印刷

昭和四十年三月十七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局