

第四十八回 参議院運輸委員會會議録第十一号

昭和四十年三月十一日(木曜日)

午前十時四十五分開会

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  
加賀山之雄君  
河野 謙三君  
木暮武太夫君  
相澤 重明君  
小酒井義男君  
浅井 亨君

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  
運輸省港灣局長 佐藤 肇君  
運輸省鉄道監督局長 佐藤 光夫君  
運輸省鉄道監督局固有鉄道部長 深草 克巳君  
運輸省航空局長 栃内 一彦君  
運輸省航空局長 吉田善次郎君

説明員

日本国有鉄道常務理事 川上 寿一君  
日本国有鉄道常務理事 豊原廉次郎君

本日の会議に付した案件

○港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

(内閣提出、衆議院送付)  
○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)  
(航空に関する件)

○委員長(松平勇雄君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。  
港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。  
まず、提案理由の説明を聴取いたします。大久保運輸政務次官。

○政府委員(大久保武雄君) ただいま議題となりました港灣整備緊急措置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申し上げます。  
港灣は、経済活動の重要な基盤でありまして、外国貿易を拡大し、生産の増強につとめ、地域格差を是正し、もって国民経済の健全な発展に寄与するためには、港灣の緊急かつ計画的な整備を推進する必要があります。このようない見地から、政府は、昭和三十六年度を初年度とし昭和四十年年度に至る港灣整備五カ年計画を策定し、これに基づいて港灣整備事業の実施を鋭意促進してまいりましたのであります。

しかしながら、近年におけるわが国経済の高成長に伴い、港灣取り扱ひ貨物量は予想外の伸びを示し、すでに昭和三十八年において、最終年度である昭和四十年の推定港灣取り扱ひ貨物量を上回ったのであります。また、新産業都市の建設等地域開発諸施策の積極的推進、船型の大形化と航行船舶のふくそうに伴う海難防止の要請等新たな情勢が生じてきたのであります。このような事態にかんがみ、政府といたしましては、このたび、昭和四十年年度を初年度とする新港灣整備五カ年計画を作成し、港灣の整備を強力かつ計画的に推進

する所存であります。  
つきましては、昭和三十六年度を初年度とする港灣整備五カ年計画を作成することとなっております。現行の港灣整備緊急措置法第三条を改正し、昭和四十年年度を初年度とする新しい港灣整備五カ年計画を作成し、閣議決定することにいたす必要がありま。

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申し上げます。  
○委員長(松平勇雄君) 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(松平勇雄君) 次に、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、順次御発言願ひいたします。  
○吉田忠三郎君 前回の委員会に引き続きまして、国鉄側に質問をいたします。  
(委員長退席、理事前田佳都男君着席)  
資料要求をいたしておりましたところ、本日三点につきまして資料が出てまいりました。運輸取扱心得については追って委員会であらためて私に質問いたすつもりであります。ただそのほかの二点の資料につきましては、当初私が資料要求したものとほとんど違った内容のものが出てきております。新幹線の車両の事故、このことにつきましてはこれは別といたしましたが、「新幹線月別予想人員・乗車効率」、確かにこれは資料としてちょうだいすることはけっこうですけれども、私が資料要求したのはこういうものではなくして、前の速記録を見て明らかにならぬ、保線所であるとか、大阪の運転所、あるいは各駅、こうしたものつまり欠員がどうなっているのか、勤務状態がどうなっているのか等々数点具体的にあげ

て、その関係の資料を提示をしていただきたい、あわせてこれら質問に対して答えられる人をきょう出していただきたい、こういう要求をしたはずなんです。ところが、さっぱりこういうもの内容が出ていません。いまませんから、私はこれに對して国鉄側の誠意云々ということはいません。言いませんが、あなた方は資料を提示しないわけですから、具体的に私のほうから再度にわたって質問したい、こう考えます。

そこで第一点は、この間も若干触れたけれども、勤務の実態をこの際それぞれの事業所別に明らかにしていただきたい、これが一つです。  
○説明員(豊原廉次郎君) 勤務の実態につきましては、概括的に申し上げますと、大きく分けまして、まず動力車の乗務員から申し上げますと、動力車と申しまして、新幹線はすべて電車でございます。現在の動力車乗務員と同じように、御承知のいわゆる国鉄の内部規定でございます内連一号というものを適用いたしまして、一日平均の労働時間七時間三十分、換算五時間三十分の勤務を行なっておるわけでございまして、その内連一号を適用しながらどういった乗務をしておるかということはおもな御承知のとおりでございますが、超特急は二人乗務でありまして、東京—大阪間の通し運転、それから特急につきましては一人乗務によるいわゆる段落とし運用と申しまして、上りは静岡で一列車落とす、下りは名古屋まで一段落とす、こういう勤務が根本になつておるわけでございまして、そういう内連一号による勤務をやります結果、この前先生から御質問のございました外泊日数と在宅日数を申し上げますと、交番組数—いわゆる所要数の五十六という数値に對しまして、外泊日数は二十二、在宅日数は三十四でございます。この勤務状態と申しますものは在來線の平

均値に比べましてはややいいというか、こうになつておるわけでございます。またそれぞれ東京、大阪におきます乗務員の施設設備というふうなものも在来線よりは相当よい設備がしてございまして、その意味から申し上げても、乗務員の給与ということについては、少なくとも在来線よりはまさつておると考へておるわけでございます。

それから、列車乗務員につきましては、超特急、特急ともに、専務車掌が二人、乗客掛は二人というふうな原則として二人二人という乗務をやつておるわけでございます。一週間平均の労働時間は協定によりまして四十五時間、一日平均七時間三十分というふうな乗務をやつておるわけでございます。なお、非常に業務の繁忙時等につきましては、一名の増し乗務ということもやつておるわけでございます。また、列車乗務員につきましては、これは御承知のように深夜運転がございませんで、公休日等入れますと一カ月におおむね二十日程度の自宅休養が可能になつておるわけでございます。

それから、車両の検査をする検査掛でございますが、これも運転所に所属しておるわけでございますが、これは組合との間の労働協約を締結いたしましたので、現在線の職員に適用しておる勤務制度を適用することはもちろんでございますが、特別な勤務制度を適用しておる者は相当な数でございます。これにつきましては、ある程度、新幹線の列車のダイヤというものが昼間だけでございまして、夜間に車両の検査が非常に多いという状態がございまして、その状態に合うような特別な勤務形態をとつたわけでございますが、これは一日平均七時間、一週間平均四十二時間という勤務時間でございまして、この一週四十二時間という勤務時間は国鉄が初めてとりました一週間平均としては一番短い勤務時間になっております。もちろん、先ほど申し上げましたように、夜間の勤務が多いわけでございますから、それにマッチするようには、休憩時間等におきましては、在来線で行

なつておるよりも休憩時間を増すというふうな考慮を払つておるわけでございます。電車検査掛の中で特殊なものは、新幹線につきましては、御承知のように、列車に添乗する検査掛がおるのでございまして、この者につきましては、一日平均所定労働時間は七時間三十分ということになつておりますが、東京運転所におきまして所属しております添乗の検査掛の勤務を見ますと、全体で三十二日の勤務割り交番のうちで、自宅休養できる回数はその十八日程度になつておるわけでございます。その他の添乗以外の者につきましては、現在線と同様な在宅日数を示しておるわけでございます。

そのほか特殊なものといつたしましては、保線所とか電気所というものがございまして、それぞれ新幹線の特等事情によりまして夜間の作業というものが非常に多いわけでございますが、それらにつきましては、先ほど申し上げましたような特別な勤務というものを特に組合との間に協定をいたしまして、それによつて実施しておるわけでございますが、この勤務が、この前先生からお話のありましたC—何型という形で、先ほど申し上げたような特殊な勤務形態をとつておるわけでございます。

以上が勤務実態の概略でございます。  
○吉田忠三郎君 勤務実態の概略を説明されたわけでございますが、私は、それはそれとして、普通の説明という程度にいまの段階では聞いておきたいと考へます。

そこで、つけ加えてお伺いしますが、現在地上に警備員を配置をして、運転場のつまり乗務員を間接的に地上警備をしながら補助をするというふうな制度があると思つて、そこでその警備員の配置というのは、何名配置をして、どこどこに具体的に配置をして、ちよつと説明していただきたい。  
○説明員(豊原廉次郎君) ただいまその箇所等について手元に資料を持ち合わせておりませんが、すぐに調べて御返事をいたします。

○吉田忠三郎君 ではあとの委員会にそうした資料を提示していただきたいと思つています。いま手元に資料がないから、この問題についてはあとで資料を求めるところにいたしましたが、実際問題として私も、ただ新幹線の国鉄側が宣伝をいたしていろいろな快過で何とかというふうなことになつて、数回乗車したしてみましたが、そのつど私は運転台に参りまして、運転士の勤務実態等々、さら

に、十月開業以来こうした諸君は常時運転しているわけですから、いままでの経過等を聴取しながら実態を見てまいつたのです。これは、いま手元に資料がないということですから、どうかと思つますけれども、五百五十キロの間に、私が過去四回参りましたある意味の調査をしたけれども、地上における警備員というのは、私は近眼ですからあまり見えなかつたのかも知らぬが、ただの一人も残念ながら見つかることはできなかった。そこでこれは、私だけがそういうことになつて、どこかに、いま申し上げたように、目があまりやうございせんから、乗務員諸君にいろいろ尋ねてみました。乗務員の諸君、異口同音です。あなただけじゃない、われわれが十月以来開業してこうして勤務して、いま見れば、ほとんど地上の警備員というものは見届けたことがない、これがために、運転乗務員は必要以上に前方注意に忙殺をされて、たいへんな神経の疲労度が勤務を終えられたあとに出ている、こういうお話がその中で私にはうかがえたのであります。こういうことが、やがて、添乗検査というふうな形で現在もいろいろなことをやつておるようですが、そういう現実の姿の中から、私はいろいろここに資料として出されてま

いておられますものの中を見ても、列車遅延——これは在来線と違ひまして何分遅延した場合に事故扱いにするか私は承知していません。いませんが、そうした関係の事故もかなり出てきているんじゃないか、こう考へますので、この点を中心としてこの機会に明らかにしていただきたいと思つています。

○説明員(川上寿一君) ただいまの御質問の中で、添乗検査員に関連をいたしました、車両の事故の点を少し申し上げたいと存じますが、それでよろしゅうございませうか。

○吉田忠三郎君 車両の事故は、それはこの間ばかり指摘してある、前回の委員会です。だから、君からは聞きたくもなかつたのは全部承知して、それは、多少君たちが隠そうとしていれば、ある程度事故件数が少なくなつていくかもしれないが、概略は一致している。それは、よくが調査したつていいですよ。それはいいが、いま言った実態を説明しろと言つたのです。地上に警備員を置いておるわけでしょう。そういう制度を設けておるわけですね。そこで、実際問題として、地上に、五百五十キロの間に、私が見たけれども、一回じゃないですよ、四回私が見たけれども、そういう者はい人も私の目にはとまらなかつたと言つておるのです。そこで、それは、肉体的に近眼だから見えないのかと思つて、それじゃいかぬから、乗つておる乗務員諸君に聞いたら、開業以来こうした諸君も見ることがない。そのため、前方注意、そうした事柄に忙殺されて、非常に神経が消耗する。しかも、さらに車内における事故の件数というものは、これは月間百二十件もあるわけですから、添乗検査員が補助しては行かぬ。だけれども、そのことだけじゃ足りないのです。こうした事柄が列車遅延の原因になつておるんじゃないか、こう私は判断をしたので、こういう関係はどうな

らねか、こう聞いておるのです。そのことだけ答えられればいい。  
○説明員(川上寿一君) 地上警備員につきましては、計画を立てまして、所定どおり出しておりませんが、いまの先生の御指摘のように、車上から見えない場合がしばしばあるわけでございます。これはできるだけ早期に待避をするというようにしておられますので、そういう場合があるかと思つています。それで、これは私の経験でございますが、十月、十一月は、これは残工事の関係もあり

ましたかと思ひますが、むしろ地上警備員の待避が  
おくれまして、乗務員が非常に神経をとがらせ  
た事実がございますが、十二月あたりからはそう  
いうことがなくなりまして、そういう方面から  
の神経をとがらすという問題はなくなつたと了  
解しております。

それから、添乗検査掛が事故の処置に忙殺をさ  
れるという事実につきましては、これはやはり十  
月十一月の初期故障が非常に多かつた時期に  
つきましては、相当にたいへんでございまして、  
ほとんどこの添乗の検査掛が運転室にすわつてお  
れないというような状況がございましたが、これ  
は最近だといふよりな状況がございましたが、一  
百数十件出ることもございますが、その中には冷  
暖房機のスイッチがぶぐあいであつたのをちよつ  
と行つて見てやつたとか、あるいは給水のコック  
の状態が少し悪くて水の出が悪かつたというよう  
な、一つ一つ見たものもその件数に入つておりま  
すので、列車遅延になつてあらわれるような事故  
は非常に減つてまいつております。ただ問題は、先  
生も御承知のとおり、一月二月に雪害の事故が  
頻発をいたしました、これが大きく列車をおくら  
せる原因になりましたが、これも二月一ぱいで大  
体の処置の処置はできまして、まだ根本的には昭  
和四十年度の雪害期までに大きく手を打たなけれ  
ばならないものも残つておりますが、応急的な処  
置はできましたので、三月に入りましてから関ヶ  
原地区にも雪が降つておりますが、徐行のために  
若干その区間でおくれたという事実はございませ  
が、最近はそのために終着までおくらせたとい  
う事故はほとんどございませぬ。大体以上のとおり  
でございます。

○吉田忠三郎君 そうしますと、これは具体的に  
どういうところに配置しているか、きょうは資料  
がないことだから、議論の対象になりませ  
んが、そうした地上の警備員というものは、当初  
きめたとおりに配置しているということですが、  
どうしてそれは……

○説明員(川上寿一君) これは、配置と申します

か、巡回をしております。

○吉田忠三郎君 もとより、警備員ですから巡回  
するのはこれは当然で、そういう勤務内容とい  
うか、巡回でもけっこうですが、しかし、幾らあ  
なながそこできなかなかに列車の中から見当たら  
ない場合があるといつても、普通この地上でとほ  
うも長い距離にわたつて監視したり警備したりし  
ていけるのではない。防護柵の中でやつてい  
るのですから常識的には、ぼくのような近眼で  
も、そのことには十分注意しているわけですから、  
何人か目にとどまるはずで、ましてや、そのベ  
テランの運転士が前方におつて運転をしながら見  
て目にとどまらないということはないとぼくは思  
うが、この点どうなんですか。何のために見え  
ないのか、あなたのほうに配置してと言つて

○説明員(川上寿一君) 私も、先生の御質問の、  
何のために見えないかということについては、了  
解をいたしかねますので、先ほど豊原が申し上げ  
ましたように、もう一度よく調べまして、資料を  
もつてお答えしたいと思ひます。

○吉田忠三郎君 では、十分調査をして、これはた  
いへんな問題ですからね。国民の側に見てみ  
て、当初国民に公約した、地上の警備を含めて運  
転には万全を期している——絶対ということばを  
使つていられるのですから、国鉄側は絶対とい  
うことばはたいへんなことですから、非常にそう  
いう意味では関心を持っておられると思うので  
よ、一般利用者もね。ですから、そうした方々に  
も一つの説明を与えるために、調査をして、それ  
で私どもが理解できるようにひとつ委員会に答  
弁を私ししてもらいたいと思ひます。

それからもう一つ伺つておきますがね、前の委  
員会で、東京の運転所、それからもう一つは機  
関士、この関係の私は欠員を指摘をしたのです。豊  
原常務理事も、その欠員のあることは認めませ  
すみやかに欠員補充をしたい、こういう答弁で  
ございましたので、それは私はそれとして、きょう  
の委員会では、このみならず、保線所、電気所、  
大阪の運転所、さらに事務系統の資料あるいはそ

の他の関係の面についてどうなつておるか、基準  
要員と現在定員がどうなつておるか、それから  
できれば各駅の現況はどうなつておるか、こ  
れを資料を求めた。出ていません。そこで、新幹  
線全体として今日何名欠員を生じているか、これ  
だけはおわかりだと思ひますから、簡単にいい  
すから、何名欠員になつておるか、全体で  
ね、明らかにしてもらいたいと思ひます。

○説明員(豊原次郎君) 新幹線の所要員として  
定められておりますものは、全部で——これは  
の關係が実は新幹線支社というよりも各ほかの支  
社でそれぞれ担当しておりますので、駅を除きま  
して、新幹線支社の本部と申しますか、

〔理事前田佳都男君退席、委員長着席〕  
それ以下、経理資料、車掌所、運転所、保線  
所、電気所、こうございますが、その全体の合  
計では、所要員四千四百二十八名に對しまして、  
四千四百二十五名の現在員——これは二月末で  
ございます。したがういまして、全体といたしまし  
ては三名の欠ということになるわけでございます。  
そのほかに駅は、これは新幹線のみでなく、現在  
線との共用部分が多いわけでございますが、これ  
の新幹線関係職員としては、所要員が七百五十  
八、それに対しては現在員も七百五十八名で  
ございますので、これは欠なしということになるわ  
けでございます。ただ、この中で、欠員の生じて  
おる箇所と、それから所要数を定めましてとき  
後の事情の変化によりまして現在員のほうがふ  
れておる箇所がございますが、こういう箇所別  
つきましては、欠員のところは相当あるわけ  
でございます。先般も御質問がありましたときに、  
欠員はなるべくすみやかに補充するように努力を  
したいと申しましたのは、そういうことでござ  
います。で、御指摘の運転所について申しますと、運  
転所の所要数全部で千二十七というのに對しま  
して、九百八十五ということ、四十二名の欠員  
が——これは東京、大阪の合計でございますが、  
あるわけでございます。その他保線所等にも若干  
の欠員がございます。欠員のところと過のところ

の差し引きが、先ほど申し上げましたような三名  
という欠員であります。

○吉田忠三郎君 要員の状況を説明されました  
が、全体でマイナス三、こういうお話でございま  
すが、非常に私は問題があると思ひます。なぜかとい  
うと、全体でマイナス三ということになりますと、  
さして欠員はないように感ずる。ところが、前  
も指摘したように、新幹線の最も重要部門である  
運転部門、あるいは検査部門、保線部門等に膨  
大な欠員が出ておるわけですから、前にも、ここに資料  
が——いま速記のほうからとつてきました。が、  
ございまして、運転所、東京だけでこれは二十八  
名です。さらに運転士の關係は十七名欠員。ま  
ことにこちらあたりがぼくは理解に苦しむところ  
ですがね。勢いこういふことを、あなた方もう  
でに半年に迫つてきている状況の中で、最も重要  
な現場にかくも欠員を生じさせているということ  
は、全体の要員運用から見ればわずかに三名の欠員  
だからその問題はたいへん問題じゃない  
なるか知らぬが、これはたいへんな問題じゃない  
ですか。しかも、こういうことから起きてい  
る現象はどういうことかという、この間もちよつと  
触れたが、長期欠勤者が非常に出てきた。これは  
サボつて長期欠勤しているわけじゃないでし  
う、実態は、非常に勤務時間が長い、しかも新し  
い型の機械設備等々をマスターしなければならぬ  
ですから、非常に神経が消耗する。そういうこと  
があるから、健康を害して病氣してやむを得ず長  
期欠勤している者が出てきています。それから、豊  
原理事も知つておられるかどうかは別として、これは  
重傷を負つておられる人々もかなりおられます。そ  
の他けがをして休んでおられる人もいます。こうい  
う積み重ねが、非常に私は将来の新幹線の運行、  
運営についてほうつておけない問題じゃないか  
と、こう思ふゆゑに先般から伺つておるわけ  
です。これは、あなたはできるだけすみやかに補  
充をしたい、こういう答弁でございましたが、私  
はこれは当然のことですから、すみやかにや  
つていただきたい。と言つても、なかなか、きょう

きょう園鉄に採用になったからといって、直ちに構内作業あるいは検修作業、とりわけ運転などというものはできっこないですね。したがって、これからの職員の運用あるいは将来展望に立った要員養成の計画などを当然立てておかなければならぬものだと思います。立っているのだと私は思うのです。そこで、将来展望に立った一体、欠員補充のこの点も含めて、要員養成の計画を私はこの際明らかにしてもらいたい。それなくしては、いかにあなた方委員会でもりっぱな答弁をして、利用される国民の側は、今日わずか一日か二日の委員会で指摘されて明らかになった局面だけでも、国民は心配して新幹線はほとんど利用せぬことになる。しかも、一たんこのことによつて人身事故でも起きたら、あなた方は一体、どう国民に——事故あるたびに、まことに申しわけないということを言う言いますけれども、それだけでは済まされないものが、あなた方管理者としてこういうところに残っているのじゃないですか。私は残っていると思う。管理者のまさにこれは怠慢だと思つたのです、今日までの。ですから、そういう計画があると思つたから、計画を明らかにしていただきたいと思います。

○説明員(豊原康次郎君) 先ほどお話ししましたような過欠状態でございますが、私も全体を考へて、四千名というもののうち三名であるからたいたことはないというようには決して考へておりませんで、いま先生御指摘ございましたように、特に運転関係の乗務員なり検査掛の欠員ということに對しましては、一日も早くこれを補充いたしたいと、こう思つておるわけでございます。で、実際のところ、御指摘のように、直ちに新しい職員を持つてきても、新幹線の電車運転士になれるわけではございませんが、その電車運転士につきましても、実は開業前にすでに養成を終つた者が相当残つておるわけでございまして、その者がいま現在線の電車運転士として働いておるわけでございます。これを新幹線のほうへ補充をすれば、いまの欠員は新幹線のほうは解消するわけ

でございますけれども、実は現在線のほうでも電車運転士がなかなか十分とまでいっておりませんので、その現在線のほうであるいは臨時列車を運転するなるとかということのために補充がいまおこなつておるといふのが現状でございます。現在線のほうの問題を解決いたしまして、すみやかにすので教育を終つておる者を新幹線のほうへ持つてきたいという考へでおるわけでございます。まあ、現在線のほうにつきましても、四十年年度の予算についても問題になっておりましたように、ある程度の業務量増に對する人員の増加という手が打たれましたので、それから人員の補充がつき次第新幹線を埋めたいということでございます。新幹線のほうにつきましても、現在線のほうにつきましても、業務量は両方がつておるわけでございまして、幸いにいたしまして、この欠員は、先ほどの検査掛、保線所等においてはある程度の欠勤者も出ておりますが、動力車の乗務員につきましてもいまのところ長欠者がないという、これはある程度年齢も元氣の盛んな人たちを集めておりますので、そう長欠がないというような恵まれた状態でございますので、いまの欠員を擁しながら列車の運転に支障を及ぼさないというのが現状でございます。先ほどから繰り返して申し上げておりますように、すみやかにこの欠員は補充いたしたいと考へております。

○吉田忠三郎君 具体的に私はここで期限等切りませぬけれども、あなたも答えておられますように、大事な問題ですから、特急が二百キロから平均五百キロくらいで走つておる段階ですから、可及的すみやかに、一日も早くこの問題を解決する、そういう立場で努力してもらいたいと思つておる。それから、現在見習いが配置されておられて、特急に技術の向上という題目で乗務しておられますね、これはつまりあつせん案の二人乗務のあつせん案が、これは代替であつた方が考へて配置しているような気がしてならない。私は、当然、特

殊な列車運行ですから、将来展望に立つて大いに研修をしたりあるいは見習い等々制度を設けて一人前にしていくというやり方はけっこうなことだと思つた。とりあえずやはり、あつせん案が出来る、自分二人乗務でやれ、こういうことになつたわけですから、やはり経験者を常時特急といえども配置をして、なお技術を習得するために見習い制度があるとすればそういう者を見習いにつける、こうあらねばならぬと思つた。そういう点一併どう考へておられるか。

それからも考へてみるに、いまのところ、東京—大阪間五百五十キロで、いわば同時帯に双方から上り下りが発車するというダイヤ編成になっておる。こういうことを専門的に、技術的になつておると、五百五十キロの中間帯の駅を設落駅にするということは運輸上の常識じゃないかと思つた。そうすると、ちよと浜松になるわけですが、中間帯の駅というのは、しかも、あなた方も御承知のように、したがって電車等の設備も浜松にしておるはずなんだ、現状ですね。ですから、なぜ一般の鉄道始まつて以来の運輸常識はずれた、下りを名古屋にして上りを静岡にしているのかということが、非常に私は解せない。これも一つには、いろいろ内達一号の勤務の都合で、車掌あるいは運転士の交替時間等を、きのうおつた形の総裁の答弁ではございませぬが、古いやり方は問題があると思つた。新幹線は新しいですから、総裁答弁のように、新しい感覚で、この際は常識的に段落駅を浜松にすべきだと私は思つたので、どうなんですかね。

○説明員(豊原康次郎君) 新幹線の乗務員の一人乗務か二人乗務かという問題は、御承知のように、開業前にいろいろ問題がございまして、あつせん案が出、超特急は二人、特急は一人の段落としということになっておりました、いま一番初め

の話の見習いの者が乗るといふことは、これは将来ダイヤを非常にふやす関係もございまして、全列車とは申しませんが、そういう者が乗つておる場合が相当あるということは事実でございます。しかし、私もとしましては、いまの東海道新幹線の保安施設その他の条件から考へまして、一人で乗務ができるという考へを持っておりまして、わけてございませぬけれども、これはあつせん案によります結論を出すには早いから、もうしばらく待たうということになっておりました、ただいまあつせんで一応定められました六カ月という期間もそろそろ終わりに近づいてまいりましたので、いままでの経験をもち寄りまして団体交渉をやつておるところでございますので、その問題につきましても団体交渉のほうにおまかせを願つたいと思つたわけでございまして、あつたの段落の場所、上りは静岡、下りは名古屋ということにつきましても、先生もおっしゃいましたように、内達一号を適用する勤務時間等の関係ももちろんございませぬが、まんな中で必ずしも段落ちにしなければならぬということはないのでございまして、一人の運転士がそれで大体何キロになりますか、三百五十キロ程度かと思つたが、時間にいたしまして五時間のうち三時間余りのハンドルを握るといふことは、勤務状態から見ても無理のない適當なところだといふふうに理解いたしました、いままでのような場所段落ちの作業をやつておるわけでございませぬ。

○吉田忠三郎君 確かにものさしではかつて何でもまんな中に段落駅をしなければならぬといふ……、理屈は、これはあなたの答弁したように、考へようによつてはそういう理屈もばくは成り立つと思つた。しかし、内達一号の勤務の実態から見て、あなた方はあくまでも下りを名古屋あるいは上りを静岡ということを主張するならば、私は私なりに具体的に理屈がございませぬ——理屈じゃなく、実態です。この間も指摘したように、仕業ナンバー十八は睡眠時間五時間二十七分しかない。これはこういう実態があるんです。ですから、私は

の話を聞いておる者が乗るといふことは、これは将来ダイヤを非常にふやす関係もございまして、全列車とは申しませんが、そういう者が乗つておる場合が相当あるということは事実でございます。しかし、私もとしましては、いまの東海道新幹線の保安施設その他の条件から考へまして、一人で乗務ができるという考へを持っておりまして、わけてございませぬけれども、これはあつせん案によります結論を出すには早いから、もうしばらく待たうということになっておりました、ただいまあつせんで一応定められました六カ月という期間もそろそろ終わりに近づいてまいりましたので、いままでの経験をもち寄りまして団体交渉をやつておるところでございますので、その問題につきましても団体交渉のほうにおまかせを願つたいと思つたわけでございまして、あつたの段落の場所、上りは静岡、下りは名古屋ということにつきましても、先生もおっしゃいましたように、内達一号を適用する勤務時間等の関係ももちろんございませぬが、まんな中で必ずしも段落ちにしなければならぬということはないのでございまして、一人の運転士がそれで大体何キロになりますか、三百五十キロ程度かと思つたが、時間にいたしまして五時間のうち三時間余りのハンドルを握るといふことは、勤務状態から見ても無理のない適當なところだといふふうに理解いたしました、いままでのような場所段落ちの作業をやつておるわけでございませぬ。

もう理論だとか理屈というのを抜きにして、新しく總裁も言ったように一つの幹線なら新幹線といふものが生まれて、いまだかつて、これは日本のみならず、世界だって、こうしたことになることを予想しなかった、そういうものが生まれたんですから、その方向に合わせてやるべきだと思ふんです。ですが、一挙に私はそうならなくて、場合によってはやむを得ぬかもしれぬが、少なくとも、いま言った五時間二十七分程度の睡眠時間でトンボ返り運転させなければならぬということ、これは改めていくべきだと思ふんです。だから、このところは、こういう列車は交番は夜間ですから、私は特急については夜間帯は浜松で折り返す、昼間帯は浜松から折り返し運転をやる、いわゆるトンボ返り運転をやる、こういうことにしさえすれば、かなりこういう条件というものが緩和されてくるというところは、いやしくも国鉄でめしを食った者なら、これは直観的に出てくる。理屈じゃなくて、実態ですよ。こういう関係をあなた方はどう考えておられるのですか。

○説明員(豊原康次郎君) いまの乗務員の勤務実態につきましても、總裁が先般お答えいたしましたように、全く新しいものができたわけでございますから、まあ新しい考え方でやるといふ線は私も全部が持つておる考え方でございまして、約半年たちましたこの経験を労使双方ともよく考えながら、ただいまそういうもろの問題につきまして団体交渉をやっておるところでございますので、その中で双方納得のいくような結論が出ることを期待しておるわけでございますので、勤務のそういう具体的な点につきましては、団交の結果をお待ち願ひたい、こういうふうに住じます。

○吉田忠三郎君 これはかなりこまかな問題ですが、こういう問題は労使双方これから煮詰めていただかなければならぬと思ひますが、団交でできるだけ——いま申し上げたように、もう国鉄に職を奉じておった者は一見してわかることですから、ですから、十分話し合つて、いま私が申し上げたように、できれば、夜間帯と昼間帯というものを総合的に判断をして、勤務体制、こういうものをもう少し合理的に新幹線らしいものにしていただきたいと思ひます。

それから、福利厚生関係の一つになりますね、これはあとと細部にわたつてお伺いしますが、いまの問題に関連して一つ例をあげてみますと、御承知のように、下りは大阪に着くのは二十四時でございますね。ところが、始発の関係が朝の六時ですから、そうしますと、到着して直ちに睡眠をとれたものと判断して、六時間ですね。しかし、人間は二十四時に大阪の駅に着いて直ちに睡眠をとれるわけのものではないですから、睡眠時間というものはおおよそその中から出てきますがね。それ以上困っている問題は、これは実態調査をしてみると、そういう点が出てきます。ささやかなものはありません。ありますが、つまり、先ほどあなた方が答弁したように、ダイヤが平常どおりになっている場合はさして問題はありませんが、車両の事故であるとか、あるいは雪害もかなり多くありまして、ダイヤは乱れてまいります。そうすると、上り列車との関係で、帰つても休養をとれる場所がない。ですから、この人々はほとんど満足に睡眠、休養をとらずして、翌日の六時に始発で運転を開始しなければならぬ、こういう実態がございまして、こうした事柄について、この前總裁は、このことを指摘したわけではないのですが、国鉄全体の宿舎の問題とか、あるいはいまいう宿泊設備の問題ですね、思い切つて改善したいと言つておつたことですから、そうした一連の中で解決されるのじゃないか、私はこういうふうに思ひますが、こういう事実はあなた方は知つておられますか。もし知つておられるならば、どう具体的にこれを解決するかということについてお聞かせ願ひたいと思ひます。

それから、東京—大阪間における全体の問題として、福利厚生関係の施設はどうなつておるか、これもあわせてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(豊原康次郎君) ただいまお話しのような終列車で着いて始列車で出るというような交番もきつめてまればは出てまいりますけれども、一般的に申しますと、そういうものは極力避けておけることは当然でございます。東京—大阪の行き先地における休養時間というものは平均九時間二十一分ということになっております。最も短いものでは六時間十二分というふうなものもございまして、平均的には九時間以上、長いものは十時間というふうなものもございまして、それぞれ東京、大阪の運転所のこれら職員が休養する施設というものは、現在線には見られない、いい設備になつておるわけでございますので、災害、事故等の異常時におきましては、これは短い時間になることが起こることも否定いたしませんけれども、一般的には休養に事を欠かない、こういうふうにしておるわけでございます。

それから、あとの福利施設一般と申されますと、大体現在線のそれぞれの駅に併置されておりますので、保健関係、電気関係等の職員の施設ということにならうと存じますが、それらのことにつきましましては、確かに開業当時は不十分な点も見られ、また現在におきましても完全とは思つておりませんけれども、少なくとも四十年程度に、当初計画いたしました職場環境なり宿舎その他の整備を完了したい、こういうふうにお考えしております。

○吉田忠三郎君 さらに伺ひますが、具体的な例で一つあげますよ。この例は事実私が確認してきているわけですから、あなた方も否定できないと思ひますが、どうもここで答えているような新しい方向であなた方は職員を扱つておられるのか、あるいはちつとも見えない、これから私が申し上げる事柄から判断しますと、總裁は国会に参りますと、人命を尊重する、人は非常に大事である、特に何か三井物産におられた例をあげられて、一昨日もそういうようなことを言つておられますが、そういうことになつておられません。具体的に例をあげてみますと、車体検査をするような関係で、幾ら大阪とか、あるいは東京、中間にあります静岡とか、名古屋の気候温暖な土地といえども、いまのC型の検査交番で、これなどを見ますと、かなり深夜にまたがっております。そうしますと、非常に冷え込んできます。そういう場合に、これはあなた方は偉い人ですから、本社の常務理事室におりますから見たことないと思ひます。今度行つて一回現場を見てもらいなさい。こういう諸君が作業をする場合の詰所に、何ら暖をとるようになっておられません。ストーブ一備だつてないですよ。こういう作業環境にしているということ。それから、たとえば、私も工場勤務したことがありますが、照明関係——修繕場の照明の関係、この関係だつて、上部から照明を照らしておりました、実際に作業をする検査掛の諸君の手元の関係については照明ありませんよ。これまた検査する場合の環境だつてなつてませんよ。安全衛生規則からいつたつて、こんなものは違反ですよ。そうして、一面においては、職員に対しては、安全作業をやれ、安全管理をやれということをやつておられます。私だつてそういう立場になつたら言ひますよ。言ひますけれども、安全管理をやれと言つてみたら、でき得ないような実態になつておられますよ。こういう問題だつて、そういう担当の管理者がいらっしゃると思ひます。本社にだつて、支社にだつて、なせこういう問題が起きるか。さして照明の問題なんというものは金のかかる問題じゃない。やる気になつておるかなつてないか、心がまえの問題ですよ、こういう問題は、こういう例がありまして、それから、とらえてみると、数々たくさんこういう問題が出てくるのですよ。しかも、検修の作業に出る場合に、どのくらい職員が徒歩で歩いておられると思ひますか。十五キロくらい徒歩で歩いて検修作業に当たつておられるのですよ。場合によつて二十キロくらい徒歩で歩かなければならぬ場合がある。こういう事柄について、それは作業現場というものはどこになるかということとはわかりませんが、故障がどこで起きるかかわらない。こ

これは十五キロの場合もあるであろうし、二十キロ、二十五キロの場合もあるかも知れない。しかし、職員が徒歩で行く。こうした事柄だつて、故障を早く直して車両の運転効率を高める、運行効率を高める、こういうことになりなれば、せめてこういう諸君には、私はオートバイなどと言いませんが、自転車くらい与えた方がいいじゃないですか。それさえやらない。やっていますよ、それは。あなた方二人で相談したつて、これは現場を見てないからだ。もつとあなた方は真剣になつて、新幹線の運用実態がどうなつているかというところを、幹部の方がもう少し巻きやさんでもはいて現場を見てもらいなさい。こういう事実がある。まだまだたくさんありますよ、あげますれば。だから、あなたがいま答弁したように、そういうなまぬい、ゆるゆるな答えでは、これは済まされぬ。全般にある。一体こういう問題をあなた方どうこれからやろうとするか、ひとつお答え願いたいと思います。

○説明員(豊原康次郎君) 個々の現場のこまかい作業環境についての御質問でございますが、一般的に申しまして、たとえば二番目に申されました検修の作業場における照明、これも必ずしも私ども万全で万漏がないとまでは申し上げませんが、けれども、新幹線の検修の職場というものは、一般の国鉄のレベルから見ると、最もよくできておるわけでございます。照明についてその作業に支障を生じ、障害、事故を惹起するというようなことはないと考えておりますが、なお具体的に、それぞれの職場につきまして、その職場の管理者に十分に注意をさせ、設備の足りないところは補つていかなければならないと思つて、暖房につきましても同様でございます。それぞれの職場の責任者がおるわけでありまして、それぞれの実態に即したような必要な暖房設備というものもこれは当然やらなければならぬことでございますから、御指摘のようなところは、よく検討いたしました。善処をいたしたいと思つております。なお、検修に行くための徒歩が十キロないし二

十キロに及ぶということにつきましては、これは検修中に歩く距離か、検修の現場まで行くのに十キロも徒歩で歩いているというところは、私どもちよつといたるところを思いつかないわけでございます。そういうことはないと思つております。

○吉田忠三郎君 それは、もう少し具体的に言う口、作業手順が実態に合っていないから、十五キロ、場合によつては二十キロくらい修繕小道具を持つて歩くのです。ですから、これはあなた現場を見ておりませんから頭をかかえているのです。それはもうちよつと専門の技術屋とか管理者にこういう実態を把握させるようにあなた方努力しなさいよ。いま申し上げたとおりだ。豊原さん、安全管理あるいは職場における安全の確保について努力する、当然のことです。そこで、あなたに注意しておきますが、具体的にばくはこの目で見て来た。たとえばクレーンの運転、これは加藤さん技術屋さんだから、加藤さんの関係になるかもしれないが、クレーンの運転について、資格のない者に運転させているのじゃないか、資格のない者に。それから玉掛けの関係についても、本来は玉掛け等については、職員に対して講習を受けてさせて、ある程度の知識あるいは技術を習得させて作業させなければならぬ。ところが、この玉掛け作業についても、全く講習さえ一べんも受けない未経験者が当たつておる。こういうことでは、あなた方が委員会に来て、幾ら職場における安全を確保したいと言つても、そういうことには現場にたくさんある。こういうものはすみやかにやめさせて、それにかわる措置をして初めて、この委員会に来て、かくかくしかじかの措置をいつていふことだから安全確保については万全だといふことが言える。そういうことにはなつていない。これは大事な問題です。しかも、事故が起つたときに重要な問題です。その職員にとつても、対社会的に見ても、こういう問題については、すみやかにあなた方は努力してもらわなければならぬ。この点は、そういう実態をあなた方

把握しておられますか。

○説明員(川上壽一君) ただいまの御指摘のようなことがないことを確信しておりますが、先生は事実の上に基づいてお調べになっておられるので、さつそく取り調べをいたしまして、こういうことが今後絶対ないようにいたしたいと思つております。

○吉田忠三郎君 時間がなくなつておりますから、あとあと、この次の委員会でもまた十分やることを約束して、きょうは最後に一つだけさらに何つておきますけれども、旅費の関係、当初それそれ今日の旅費規程を参考にして換算したものをかなりの額になるように算出されてきたように私は記憶する。ところが、実態を調査してみると、必ずしもそうなつていない。主として内達一号を適用されて勤務する車掌の関係ですが、この関係でどうして当初計算をしたものよりかなり下回つた旅費額になるのか、こゝろあたりをちよつと教えていただきたいと思つております。

○説明員(豊原康次郎君) いまお話しのように、従来の旅費規程と今度の新幹線の旅費の定額は、全く別のものを定めたわけでございます。いまの列車乗務員につきましても、また動力車乗務員につきましても、検査掛にしましても、添乗する検査掛にしましても、それぞれ各駅間ごとの定額を定めたわけでございます。従来の旅費規程に比べて有利か不利かという問題は、いろいろな考え方がございまして、実際に乗務員が受け取つておられる旅費、これはその人の作業によりましてそれぞれ個人別に非常に差があるわけでございますけれども、平均的に見ますと、車掌の場合で月間の旅費というものは、新幹線の場合九千円から一万円くらいの旅費でございます。これを現在線の特急に乗つておる車掌の五千円ないし六千円という月額に比べますと、相当新幹線のほうが平均的に上回つておることが言えると思つております。これは電車運転士につきましても同様であると思つております。

○吉田忠三郎君 さらに次回に、この問題について

私はまだ理解しない点がありますから、旅費関係のすべての職種についての実態を資料として出していただきたいと思つております。ただ単に在来線のものより二千円ないし三千円乗務旅費が多いからというところだけで私どもも理解できないものがありますので、参考までに出していただきたい。その上立つて私は、車掌と乗客掛とそれから運転士と、それからいま運転士に対しての車内検査掛がおりますが、その者と、見習いの者がおる。そういう関係の人々が技術を習得するために、たとえば東京から名古屋までAという者が本務で勤務をした、それから補助的な者が、技術を見習うためにEという者が今度名古屋から大阪までハンドルを握つた、こういう勤務がたくさんある。その場合の旅費の支給のしかたについて、かなり私どもは疑問を抱いている点がございますので、前段に申し上げたように、次回にそういう関係をも少し浮き彫りにしたいと思つております。資料を出していただきたいと思つております。そのほか、まだ弁納の関係、こういう関係の問題もございまして、あるいは準備折返し時間等の問題もございまして、きょうは、先ほど申し上げたように、時間もございせんから、なお法律の関係で、相澤先生もおいででございますから、かえつて迷惑になると思つておりますので、私は本日はこの程度にして、次回に課題を残したいと思つております。以上でございます。

次に、航空局長にちよつと伺つておきます。最近、あまりいいことではないのですが、航空事故が大小合わせまして、日本航空あるいは全日空たびたび巻き起をいたしております。これがためかどうかは別問題といたしまして、各航空会社が非常に乗務員の訓練を行なつていふような模様です。その結果、この間の豊岐飛行場における日本航空事故、それから最近また全日空が何か機長養成のための訓練を行つたようでございますが、それによつて何か社会的に騒がれておるような問題があるのですが、私はその場合に、社会的な問題になつて、初めて今度は航空局のほうは航空会社に

て私はまだ理解しない点がありますから、旅費関係のすべての職種についての実態を資料として出していただきたいと思つております。ただ単に在来線のものより二千円ないし三千円乗務旅費が多いからというところだけで私どもも理解できないものがありますので、参考までに出していただきたい。その上立つて私は、車掌と乗客掛とそれから運転士と、それからいま運転士に対しての車内検査掛がおりますが、その者と、見習いの者がおる。そういう関係の人々が技術を習得するために、たとえば東京から名古屋までAという者が本務で勤務をした、それから補助的な者が、技術を見習うためにEという者が今度名古屋から大阪までハンドルを握つた、こういう勤務がたくさんある。その場合の旅費の支給のしかたについて、かなり私どもは疑問を抱いている点がございますので、前段に申し上げたように、次回にそういう関係をも少し浮き彫りにしたいと思つております。資料を出していただきたいと思つております。そのほか、まだ弁納の関係、こういう関係の問題もございまして、あるいは準備折返し時間等の問題もございまして、きょうは、先ほど申し上げたように、時間もございせんから、なお法律の関係で、相澤先生もおいででございますから、かえつて迷惑になると思つておりますので、私は本日はこの程度にして、次回に課題を残したいと思つております。以上でございます。

次に、航空局長にちよつと伺つておきます。最近、あまりいいことではないのですが、航空事故が大小合わせまして、日本航空あるいは全日空たびたび巻き起をいたしております。これがためかどうかは別問題といたしまして、各航空会社が非常に乗務員の訓練を行なつていふような模様です。その結果、この間の豊岐飛行場における日本航空事故、それから最近また全日空が何か機長養成のための訓練を行つたようでございますが、それによつて何か社会的に騒がれておるような問題があるのですが、私はその場合に、社会的な問題になつて、初めて今度は航空局のほうは航空会社に

警告を發する、こういうことでは何か妙なかつこうではないかという感じがするのです。先般も申し上げたように、航空法では明らかに、そうした訓練飛行する場合においても、認可というか、許可といいますが、届け出が必要なわけですね。したがって、かつては航空会社が訓練をしておるものではない、かつては訓練飛行だからといって、適当な場所、つまり低空飛行をやっておるものではないと私は理解するのです。今度の全日空の場合におきましても、そうした手続は、成規に所管保安事務所の手続をして訓練を行なったと、その結果、住民から騒がれたり、あるいは一種の社会問題になった。ところが、それを認めた航空局のほうは、そういうのはけしからぬ、したがって十分そういうことのないように、こういう警告を發した。まことに奇妙な私は現象だと思つて、そこで、この關係のいきさつをひとつ聞かせていただきたいことが一つ。

それからもう一つには、こうしたことがたびたび問題化される現況にかんがみまして、この辺で、これはまあ政務次官もおいででございますが、最近とみに航空事業は、これは航空白書を見てもわかるように、かなりの急カーブで上昇いたしてあります。そういう傾向等を踏まえて、思い切つて抜本的に、つまり航空訓練に必要な場所、時間、こうしたものを運輸省として明確に与えてやらなければならぬ時期にきているのじゃないか。そういうことをせずにして、そうして出たときの勝負で、そうして申請書がきた、許可した。許可した結果、何を論議になったり社会的な問題になると、これはけしからぬ——これでは私は責任あるいわゆる航空行政指導、監督していることにはならない、こう思ふんです。この点についてひとつ伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(堀内一彦君) 最近航空事故その他社会を騒がす問題が頻発しておりますことは遺憾でございます。ただいま御指摘の問題につきましてお答えいたしますと、若岐飛行場における訓練、これはいわゆる低空飛行をやるといふことで低空

飛行をやると許可を申請しまして許可をおろしております。したがって、低空飛行をやるといふことについての手続は、日本航空としてはとつたわけでございます。ただ、事故そのものにつきましては、また問題は別でございますが、ともかく手続上はとつてあるといふことをはっきり申し上げます。

それから全日空の伊丹における訓練中の問題でございますが、これは実は私もけさ朝刊で見まして、さつき伊丹に調査を命じております。これにつきましては、まだ正式に報告が参つておりません。ただ、低空飛行をやるといふ場合には、これは許可を要しますが、訓練だけをやるといふ場合には、訓練そのものは別に許可事項という内容には含まれておりません。ただ、訓練の内容が低空飛行をやるとか、あるいは一種の曲技飛行というふうなものを訓練としてやるといふ場合には許可が要するが、訓練一般というものをすべて許可事項に掲げておるわけではございません。したがって、伊丹で全日空がやったといわれおる訓練がどういふものであるか、またそれがどういふ手続によつてやられておったか、またとられた手続と実際にやつたこととはどういふことになっておるかといふような点は、実際の現地からの報告を待つて判断したい、かように考えております。

○政府委員(大久保武雄君) 局長が申しましたように、最近の航空事故につきましては、まことに申しわけないと考えております。そこで、日本航空をとつてみますと、乗員の養成という仕事を日本航空が、特にジェット・パイロット等の養成をいたしておる。これは外国と競争する使命を帯びておる日本航空といつたしまして、そういう養成をひとつの会社の金で負担していかなければならぬといふことにつきましては、相当なこれは会社にとつては負担であろうと考えておる次第でございます。また一方から申しますと、その訓練のための飛行場も、なかなか日本には適当な飛行場がただいま御指摘のようにない、実用飛行場すら

十分ではないという状況であります。そういう關係で、今後の事故対策をいたしましては、日本に適當な飛行場がない場合におきましては、外国の飛行場もあわせて検討いたしましたして、万全なる訓練の措置を講ずるとともに、また日本航空のさよらな出費につきましても、外国の航空会社との競争関係もございまして、これは適當な國の助成も必要であると考えまして、この一兩年來、日本航空に対して國庫の助成をしておる、かようなことでございます。

○吉田忠三郎君 航空局長、調査は十分していただいたと思ひますが、しかし三月十日に全日空は現地の保安事務所訓練をやるといふ届け出を出しております。ですから、訓練をやりますといふ届け出をした場合に、ただいま私が申し上げたように、訓練をするといふだけを書いた書類では出さないと私は思ひます。いわゆる訓練の様態、すべて条件が書かれて、それで出しているのじゃないかと思ふのです。そうでなかつたならば、そんなものは、はい、そうですかといつて保安事務所長了解するわけはない、法律的に。しかも、いまあなたがおっしゃつたように三百メートル以下に下つて低空訓練するわけですから、今度の場合も三百メートルないし四百メートルのところまでプロペラを一つとめて訓練をしていたようです。だから、そういう内容はプロペラをとめて、エンジンをとめて訓練をやるかどうかといふことを書いておつたかどうかは別として、訓練の内容は明記して保安事務所長あてに届け出をした。これはほくはそうでなかつたらこれはいいかげんなものだと思うよ。ほくは現地の保安事務所、あなたの方の出先機関、その役所はいいかげんなことをやっていると思ふ。だから正規の届け出だと思ふ。で正規の届け出して、さて訓練が始まつたところが、今度はまたまた故障が起きて、若岐飛行場のやうな事故ではないが、地域住民大衆から危険であるとか、あるいは騒音がひどいといふやうなものになつて、現地の市長が代表して自今こんなものは一切やつたら困るといふことを言つ

てきたところが、まるっきり人のしり馬に乗るやうなかつこうで、現地の保安事務所が許可しておきながら、今度はそうした訓練はけしからぬ、こういうやり方というのは、ほくは国民が納得しませんよ、それは。そんなばやけた権威のないほくは保安事務所というものはないと思ふ。だから、もう少しやはり責任体制をきちつと確立をして、責任をとつて会社に対しても、一般国民に対して、その方向といふものを明らかにする必要があると思ふのです。

それから政務次官から將來の訓練については答弁がございましたが、日本航空については國際競争力の基盤を強化するといふ大きな柱があるから、ほくはそれはそれでいいと思ふが、しかし國內航空だつたら全日空だつたら、あるいはその他の航空会社だつたら、パイロットを養成する、あるいは訓練することについてはこれは同じです。日本航空だからといってなんでも——これは私はやるなといふことを言つてなんでも——これは私は、大いに國が助成すべきものだ、この特殊な事業ですから、そういう考え方に立つて申し上げるのですが、日本航空だけに政府が力を入れるといふのは、私は間違ひだと思ふ。この際大局的な見地に立つて、しかも今日訓練をしていくやうな飛行場は一つだけありません。訓練用の飛行場といふものは一つもありません。ですから、そういうやうな事柄等も考えて、私がこの際日本はパイロットが不足してしまつて、ですから外国からパイロットを呼んできて、毎回羽田あたりでもいろいろ紛争を起こしたりなんかしてしまつて、ですから、もつともつと國があなただ方がおっしゃるやうに國際競争力を高めなければならぬといふならば、その裏づけをいま政務次官も答えたように、より前向きに積極的になつて日本航空だけじゃなくて、全体の航空会社にそういう施策といふものを施さなくちゃならぬじゃないか、こういう気が私はします。

それからもう一つは、外国の飛行場も活用してということですが、たいへんけつこうな考え方だ

と私は思う。しかし、外国の飛行場をかりに利用する場合に、たとえば日本航空が、外国といつてもどこかあたりをさしたか具体的に言いませんが、沖縄、これは沖縄は日本の領土ですから、外国ではありませんから、実際占領されていますから、その意味ではアメリカが占領していますから、アメリカの管理下にある、沖縄あるいは香港、太平洋を渡るとまじかニューヨークとかシカゴのほうまで行くわけにいかぬでしょうから、サンフランシスコあるいはロスアンゼルスこういふところじゃないかと想像するんですが、これもまた訓練するためにむだな経費がかかると思うんですが、ですからそういう高邁な考え方は私は非常にけっこうです。それはそれとしても、それ以前に日本の国内でその種の訓練ができるような措置がないか、私は航空局長か局長中心に、積極的にあるものを引き出して、私はそうした会社について、極端な例を一つ申し上げれば、たとえば立川の飛行場なんかアメリカがあるから、日本が訓練ができないだけの話で、これはちょっと飛躍した意見になります。日本の自衛隊だつていろいろなところを使っていますよ。そうしたところだつて、もっと大局的な見地に立つて、全部が全部じゃなくても、全国的にながめて訓練しやすいところを一方所か二方所指定してやりさえすれば、国内でもこの問題解決できる、私はこう思う、どうですか。

○政府委員(堀内一彦君) ただいまおっしゃいました国内で訓練をするための飛行場という問題。この点は私自身もいま先生のおっしゃいましたような考え方、たとえば自衛隊の問題、これらも実は考えておられます。ただ、いまここで具体的に申し上げる段階には達していませんので御了承願いたいと思います。

伊丹の件につきましては、最低低空飛行の許可あるいは曲技飛行の許可というものは、保安事務

所限りでやっておりますので、特別の問題が起きるときには本局に報告する、あるいは本局から照会するということになっておりますので、私自身は承知しております。ただ、新聞に出ておりました記事から見ても、どういふことであらうかというところを、さっそく報告するように手配をいたした次第でございます。

○吉田忠三郎君 詳細調査でき上がったら、次回でけっこうですか報告してください。  
○政府委員(堀内一彦君) 調査が完了いたしましたら報告させていただきます。  
○吉田忠三郎君 それから政務次官、先ほどのこと、ひとり日本航空のみということではあかぬというところなんですが。

○政府委員(大久保武雄君) 吉田委員の御指摘はまことにございまして、パイロットの養成は、航空会社が一番パイロットな問題でございます。そこで、日本航空は先ほど申しましたように外国とのかね合もございまして、外国がパイロットの供給に対して特別の措置をやっております場合にございまして、日本もこれに対抗する措置も必要になってまいりますわけでありまして、全日空、国内航空等におきましても、やはりパイロットの養成は重要な問題でございますので、御承知のように、航空保安大学を宮崎に設置いたしました、これらのパイロットの基礎訓練をいたしておる次第でございます。しかしながら、この航空保安大学の教科課程につきましては、今後さらに充実をいたしまして、今後の日本の航空の基幹となるべきパイロットの養成に教育の強化拡充をしていきたい、かように考えております。

○相澤重明君 資料をちょうだいをしたんですが、この次の機会によく説明をいただきたいのが一つと、それからきょう港灣整備緊急措置法の御提案をいただいたようなんですが、次の機会に説明をいただく参考を要請しておきたいのは、港灣係できわめて暴力関係が多い。したがって暴力追放という問題については、いま港灣係でも、組合にしろ会社側にしろ立ち上がっているわけであり

ますから、次回当委員会に法務省の関係者を呼んで、港におけるところの暴力追放についてどうするかということと取り上げてもらいたいと思ふ。そういう意味で委員長にひとつ次回は法務省の関係者を当委員会に出席させることを要請をいたします。以上です。  
○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。  
次回は三月十六日午後一時開会の予定とし、本日はこれにて散会をいたします。  
午後零時二十五分散会

三月十日日本委員会に左の案件を付託された。  
一、海上運送法の一部を改正する法律案  
海上運送法の一部を改正する法律案  
海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)の一部を次のように改正する。  
目次中「海運代理店業、検査業、鑑定業及び検査業」を「一及び海運代理店業」に改める。  
第二条に次の一項を加える。  
11 この法律において「自動車航送」とは、船舶により自動車(道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第二項に規定する自動車であつて、二輪のもの以外のものをいう。以下同じ)並びに次の各号に掲げる人及び物を合わせて運送することをいう。  
一 当該自動車の運転者  
二 前号に掲げる者を除き、当該自動車に乗務員、乗客その他の乗車人がある場合にあつては、その乗車人  
三 当該自動車に積載貨物がある場合にあつては、その積載貨物  
第四条第三号中「運航計画」を「事業計画」に改める。  
第五条第二号中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業若しくは旅客不定期航路事業」に改める。

第八条第一項中「料金」の下に「並びに自動車航送をする旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送に係る運賃及び料金」を加える。  
第九条第二項中「小荷物の」の下に「運送並びに自動車航送をする旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送につき」を加える。  
第十一条(見出しを含む)中「運航計画」を「事業計画」に改める。  
第十二条中「小荷物の運送」の下に「並びに自動車航送をする旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送」を加える。  
第十三条第一項中「旅客、手荷物及び小荷物を運送の申込の順序により、運送し」を「運送の申込みの順序により、旅客、手荷物及び小荷物の運送並びに自動車航送をする旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送を」に改め、同条第二項中「運送」の下に「並びに自動車航送をする旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送」を加える。  
第十九条第一号中「その他の運送条件」を「並びに自動車航送をする旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送に係る運賃及び料金」に改め、同条第二号中「運航計画」を「事業計画」に改める。  
第十九条の五第一項中「貨物定期航路事業」の下に「(第二十一條第一項に規定する自動車航送貨物定期航路事業を除く)」を加え、同条第二項中「貨物定期航路事業」を「前項の貨物定期航路事業」に改める。  
第十九条の六中「省令で定めるもの」の下に「並びに自動車航送に係る自動車及びその積載貨物」を加える。  
第二十一条の見出し中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業及び旅客不定期航路事業」に改め、同条第一項中「一定の航路」を「自動車航送をする貨物定期航路事業(本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間における自動車航送をする貨物定期航路事業及び特定の者の需要に応じ、特定の範囲の

改める。  
第五条第二号中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業若しくは旅客不定期航路事業」に改める。

改める。  
第五条第二号中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業若しくは旅客不定期航路事業」に改める。

改める。  
第五条第二号中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業若しくは旅客不定期航路事業」に改める。

自動車航送をする貨物定期航路事業を除く。以下「自動車航送貨物定期航路事業」という。又は一定の航路に改める。

第二十二條中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業を営む者（以下「自動車航送貨物定期航路事業者」という。）又は旅客不定期航路事業」に改める。

第二十三條第一項中「運輸大臣は、」の下に「自動車航送貨物定期航路事業者が正当な理由がないのに一年以上自動車航送をしなかつたとき、又は」を、「旅客の運送」の下に「及び自動車航送をする旅客不定期航路事業者にあつては当該自動車航送」を加える。

第二十三條の二第一項及び第二項中「旅客不定期航路事業者」を「自動車航送貨物定期航路事業者」又は旅客不定期航路事業者」に改め、同条第三項中「旅客不定期航路事業者」を「自動車航送貨物定期航路事業者又は旅客不定期航路事業者」に、「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業又は旅客不定期航路事業」に改める。

第二十三條の三「旅客不定期航路事業者」を「自動車航送貨物定期航路事業者又は旅客不定期航路事業者」に改める。

第二十三條の四「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業及び旅客不定期航路事業」に改め、同条に後段として次のように加える。

この場合において、これらの規定の自動車航送貨物定期航路事業への準用については、第八條第一項中「旅客、手荷物及び小荷物の運賃及び料金並びに自動車航送に係る運賃及び料金」とあるのは「自動車航送に係る運賃及び料金」と、第九條第二項中「旅客、手荷物及び小荷物の運送並びに自動車航送をする旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送につき」とあるのは「自動車航送につき」と読み替へるものとする。

第三十二條中「他の定期航路事業者」を「他の船舶運航事業者」に改める。

第四十五條の三第一項第二号中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業又は旅客不定期航路事業」に改める。

第四十七條第二号中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業又は旅客不定期航路事業」に改める。

附則

（施行期日）  
第一条 この法律は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。

第二条 この法律の施行の際現に、改正前の海上運送法（以下「旧法」という。）第三條第一項の規定による免許又は旧法第二十一條第一項の規定による許可を受けて一般旅客定期航路事業又は旅客不定期航路事業を営んでいる者であつて、自動車航送をしていないものは、この法律の施行の日から二月間は、改正後の海上運送法（以下「新法」という。）第八條第一項及び第九條第一項（これらの規定を新法第二十三條の四において準用する場合を含む。）の規定による自動車航送に係る運賃及び料金並びに運送約款の認可を受けなくても、当該自動車航送を引き続きすることができ、その者がその期間内にこれらの規定による自動車航送に係る運賃及び料金並びに運送約款の認可の申請をした場合において、その申請について認可をする旨又は認可をしない旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

第三条 この法律の施行の際現に、内航海運業法（昭和二十七年法律第五十一号）第三條第一項の規定による登録を受け、又は同条第二項の規定による届出をして内航運送業を営んでいる者であつて、新法第二十一條第一項に規定する自動車航送貨物定期航路事業に相当する事業を営んでいるものは、この法律の施行の日から二月間は、同項の規定による自動車航送貨物定期航

路事業の許可を受けなくても、当該事業を引き続き営むことができる。その者がその期間内に同項の規定による自動車航送貨物定期航路事業の許可の申請をした場合において、その申請について許可をする旨又は許可をしない旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

2 新法第二十二條から第二十三條の四までの規定は、前項の規定の適用を受ける者が同項の規定により引き続き当該事業を営む場合は、適用しない。

第四条 附則第二條及び前條の規定は、新法第四十四條に規定する船舶運航の事業について準用する。

第五条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（運輸省設置法の一部改正）  
第六条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の二の二「旅客不定期航路事業を許可し、」を「自動車航送貨物定期航路事業及び旅客不定期航路事業を許可し、並びに自動車航送貨物定期航路事業」に改める。

第六條第一項第三号中「及び旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業及び旅客不定期航路事業」に改める。

第二十三條第一項第二号及び第四十條第一項第一号の二「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業及び旅客不定期航路事業」に改める。

（内航海運業法の一部改正）  
第七條 内航海運業法の一部を次のように改正する。

第二條第三項第一号中「旅客定期航路事業」の下に「、自動車航送貨物定期航路事業」を加える。

（内航海運組合法の一部改正）  
第八條 内航海運組合法（昭和三十三年法律第六十二号）の一部を次のように改正する。

第二條第一項第三号中「旅客不定期航路事業」を「自動車航送貨物定期航路事業若しくは旅客不定期航路事業」に改める。

昭和四十年三月十七日印刷

昭和四十年三月十八日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局