

第四十八回 参議院 運輸委員會 會議録 第十三号

昭和四十年三月十八日(木曜日)

午前十時五十分開会

委員の異動

三月十七日

辞任 佐野 廣君 後藤 義隆君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

國務大臣

政府委員

運輸大臣

運輸政務次官

運輸大臣官房長

運輸省海運局長

運輸省港灣局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

海上保安庁長官

事務局側

補欠選任

加賀山之雄君 野上 進君

松平 勇雄君

前田佳都男君 吉田忠三郎君

江藤 智君 加賀山之雄君

河野 謙三君 松野 孝一君

相澤 重明君 岡 三郎君

小酒井義男君 浅井 亨君

松浦周太郎君

大久保武雄君 堀 武夫君

若狭 得治君 佐藤 肇君

佐藤 肇君 佐藤 肇君

佐藤 肇君 佐藤 肇君

深草 克巳君 今井 栄文君

吉田善次郎君

説明員

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

○海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○港湾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)

○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御報告いたします。三月十七日付をもって委員佐野廣君及び後藤義隆君が辞任し、その補欠として加賀山之雄君及び野上進君が選任されました。

○委員長(松平勇雄君) 海上運送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海上運送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。

改正の第一点は、近年、自動車航送をする船舶運航事業が急激に発達してまいりましたので、その適正な運営をはかるため、必要な規定を整備しようというものであります。

自動車航送は、旅客定期航路事業者がこれを行なっている例が非常に多いのでありますが、現行法におきましては、旅客定期航路事業について、旅客の運送の面についてのみ種々の規制を加えているのでありまして、自動車とその運転者、乗客、積み荷を一体として運送する面についてはこ

れを的確に規制する手段がないのであります。そこで、旅客定期航路事業者が行なう自動車航送につきましては、その自動車航送についての運賃及び運送約款を認可制にするなど、旅客の運送の場合と同様な規定を設けることといたしました。

また、自動車航送をする貨物定期航路事業につきましては、現在内航海運業法による登録事業となっており、規制が比較的ゆるやかでありますため、最近、その増加が特に著しく、このまま放置することは、自動車航送に関する秩序の維持とそ

の健全な発達をはかる上において好ましくありませんので、これを許可制とし、必要な規制を加えることといたしました。

改正の第二点は、現行法におきましては、定期航路事業者の間の貨物の運送の過当競争の防止について運輸大臣が必要なる勧告をすることができるとになっておりますが、最近、不定期航路事業者が定期航路事業者と過度の競争をする事態が生じてきておりますので、不定期航路事業者に対して、同様に勧告することができるようにならうとするものであります。

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) 港湾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。御質疑のおありの方は、順次御発言願います。

○岡三郎君 昭和三十六年に制定された港湾整備五カ年計画が、漸次貨物量の増大に伴って計画を新たにできたわけですが、今昭昭和四十年年度を初年度として四十四年度に至る総額五千五百億円をもって港湾整備五カ年計画を発足するところ書

いてあります。見直しをいろいろ困難な事情はわかるにしても、今回の港湾整備五カ年計画の基礎になる資料ですね、こういっただけでいろいろ検討されたと思うのですが、今後の見直しはどうなんでしょうか、これをひとつ聞きたいと思う。

○政府委員(佐藤肇君) この五カ年計画を三十六年度からつくり直したのは、所得倍増計画に基づいてつくったわけでございます。御承知のように、所得倍増計画が非常に初期においてその成長率が大きかったものでございまして、貨物量も増大いたしましたので、四十年を目標としておりましたのが、すでに三十八年においてその目標量を突破したので、新しく計画をつくり直さなければならぬということになったわけでありまして、今度つくり直した計画は中期経済計画に基づくものでありまして、やはりこのもとになる計画がそこを来たすと申しますか、成長率が大き過ぎれば、またこれを改定しなければならぬということになるかも知れません。

○岡三郎君 この昭和三十九年度から四十三年度に至る計画をつくり、それを今回さらに新五カ年計画ということで、五千五百億円の費用で発足することになったと、あまりにも目まぐるしい改定といえますか、そういうことで新しく港湾施設というものをやらなくてはならぬというところはわかるわけですが、ここに具体的にいろいろと資料が出ておるようですね、一体重点的にいうとどういふところが貨物輸送量がふえるんですか、港として。

○政府委員(佐藤肇君) これは全般にやはり貨物がふえるわけでございますが、われわれが当初予想したよりも貨物量の増大が来たされたものは、やはり外国貿易、それから石油その他の工業原料、また特に著しかったものには木材がございま

○岡三郎君 それを具体的に言うと、横浜、神戸、あるいは名古屋、大阪港、東京港、こういうふうなことで、それから産業港湾の整備ということで、新産都市関係としてはどういふところが重点になるんですか、港の整備として。

○政府委員(佐藤肇君) これは、先ほど申し上げましたように、貨物量はおのの関連がございまして、一港だけがふえるというものではございせんが、同じ貨物量があつても、重点的に処理をしなければならぬというものは、やはり六大港を中心とする外国貿易における施設がござい

○岡三郎君 たとえば横浜の本牧の埠頭等は、四十二年までに完成するというので、前期の計画に基づいてやってきたわけですが、そういうことと今度の五カ年計画との関連はどうなります。

○政府委員(佐藤肇君) 五カ年計画が、当初三十九年度から四十三年度までの五カ年間に對して七千二百億圓を想定しておいたわけがございまして、それが今回は四十年度から四十四年度までで五千五百億圓ということで、ワクが縮まったわけがございまして。しかし、当初の七千二百億圓につきましても、その半分を上回る額が貨物量の増大に對する港灣に向けられておるわけがござい

○岡三郎君 私の聞くのは、昭和四十年度を初年度としてと、いままでやってきた三十九—四十三年度の計画というものは、具体的に言つて新しい五カ年計画の中に編成がえされると思ふので

すが、その場合において、前の四十三年なら四十二年に完成するときにきてきた事柄は、これは延ばさないでしようね。

○政府委員(佐藤肇君) 計画は七千二百億圓というもので、四十三年を目標にした計画を持っていてたわけがございまして、これが四十年度から四十四年度というので一年ずれました。ずれましたので、われわれが四十三年に完成したいと考えておりましたものが一年ずれるということはやむを得ないこととございまして。

○岡三郎君 これはおかしな。だって、前の五カ年計画で、四十三年度までにかくかくやることとてきたことですよ。それに基づいて、いろいろと地域において計画が進められていくわけですよ。それを上のほうで事情が変更したからといってその内容まで全部変えていくということになると、これはたいへんなことになると思ふのです。つまり、事情変更を伴うという点はわかるのですが、一応既存の計画を、みだりにこれを延ばしてしまつたのでは、地域としては非常に困るわけですね。横浜の本牧埠頭も四十四年度まで延ばしてしまふというのですか。

○政府委員(佐藤肇君) 中期経済計画におきまして、一応当初のワクというものが想定されておりました。そういうワクの中で配慮が払われたわけがございまして、一年間ずれることはやむを得ないと思ひます。

○岡三郎君 そうするということ、その貨物量の増大に伴つてこういうふうな計画を変えてくるということとやつてきた計画が、じゃ最近になって貨物量が少くなるという想定に立つたわけですか。

○政府委員(佐藤肇君) 貨物量が少くなるということは想定しておりません。むしろ逆に、貨物量は若干われわれが当初考えたよりもふえる見通しでございまして、やはり資金的に制約がございまして、機械的に全部を延ばすというわけではございせんが、全体として申し上げますときは、一年間延びざるを得ない、かように思ふわけがございまして。

○岡三郎君 そうするということ、五カ年計画策定の当初にいろいろと貨物量の増大ということによつて計画を変更してきた。今回の場合は、貨物量の増大は今後も予想されるが、ここに新しい昭和四十年度を出発として五カ年計画を策定したというの、貨物量の増大ではなく、資金量だけの問題ですか。

○政府委員(佐藤肇君) これは貨物量の増大に對する計画をつくつておるわけがございまして。したがつて、前の五カ年計画の二千五百億圓が五千五百億圓というように、非常にワクとして倍以上にふえておるわけがございまして、それにしてもなおかつ貨物量の増大のほうがかつて上回つておるのが現状であるわけがございまして。

○岡三郎君 そのわけがわからないんです。どうして一年延ばすのですか。一年を延ばすというのはどういふ理由なんですか。つまり、四十三年度に終わる仕事を、今回四十四年度にしたというの、どういふことなんですか、根本的に。

○政府委員(佐藤肇君) これは、七千二百億圓というワクが中期経済計画で考へておる投資計画からいたしますと非常に大きいので、これがはまり得ないということ、一年間延ばざるを得なくなつたということがございまして。

○岡三郎君 そうすると、この昭和三十九年度から四十三年度の計画というのは膨大過ぎて、いまから考へるといふとやや机上の空論であつた、だから今度あらためてここに縮小した一つの新しい計画をつくつた、こういう意味ですか。

○政府委員(佐藤肇君) 膨大であつたということであるかもしれませんが、われわれからいたしますと、貨物量の増大ということ、また地方開発の要請ということに對して計画をつくつた結果が七千二百億圓になつたわけがございまして。しかし、これも、国全体の中期経済計画における財政投融资のワクという面から見ましたときに、それで消化し得ないというので、一年間延ばざるを得なくなつたということがございまして。

○岡三郎君 そうすると、資金的にやっぱりそれはうまいかない、こういうことですね。

○政府委員(佐藤肇君) そうでございまして。○岡三郎君 それをはつきり先に言つてもらへばいいんですよ。そうするということ、一年間延びる事業と延びない事業があるわけですね。いまの話でいふと、総体的に一年間繰り延べするということではないという話ですが、それはどうなんですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) ちょっと注釈を加えます。前の七千二百億というのは決定してないんです。全部政府がこれを認めておりませんでした。しかし、三十九年度は、七千二百億として、われわれ運輸省のほうで、閣議は通つていないけれども、要求はしたんです。それで、何がしかの—その初年度分として六百六十億、七千二百億の中から取つたわけですよ。それで残りの分がまだ残つておるが、残りの分金額は、それは今度の中期経済計画では認めがたい。だから、いっそのこと、三十九年は済んじゃつたんだから、今度は四十年度から始めて五カ年計画に直して、そうして一カ年延びていけば、そこにまた一カ年分が生まれまゐりますから、まあ中期経済計画のみにくいけれども、五千五百億、融資一千億圓で六千五百億圓、こういうことになつたわけがございまして。これは貨物量は、港灣局長の言うとおりで、漸増であります。しかし、国家財政上やむを得ず、漸増に應じ切れないというのが現状の姿であります。

○岡三郎君 そうすると、四十三年度を終点にして、一応港灣整備がすつと進められてきたわけですよ。閣議が決定されようがされまいが、そういう策定のもとに、港灣に対する投資、こういうものがなされてきたわけですよ。そういうふうな形でずつと港灣整備が進められてきておるのに、ここでもう一べんあらためてそれを一年延ばすということになれば、その港灣整備をしてる地元としてはいろいろと支障が出てくると私は思ふので。というのは、本牧埠頭、四十三年度の一つの事業として、やっぱりそれに伴う後背地というも

て、安宅産業のごときは一年に四億五千万から五億円の滞船料があるというふうなことで、實際民間の企業の隆盛というか伸び率と国家投資というものはまるでちがひなんです。だから、これを直さなければ、いかに国内において生産したつて外へ出せないということでございますから、御指摘の点は、結論においては必ず仕上げます。しかし、佐藤局長のどうもすっきりしないじゃないかという点は、おわかりだと思つておられます。そこはわかつてもらわねと、国家も一定の財源しかございませぬ。しかし、東京、横浜その他六大都市というものは富裕都市とされておる。ところがやはり負担金を持ってもらわなければならぬというところに、佐藤君がああいうことを言っておられますから、ひとつ国会議員として、おまえのほうも少しがなれば、国からも出さしてやるからということ、ひとつあつせんこの労をとつていただきたいと思つておられます。

○岡三郎君 そういうふうな返事があると思つた。その点は、運輸大臣の認識が足りない。日本広しといえども、横浜くらい戦争の最終的なしりぬぐいをやらされておるところはない。どこへ行つてみても、横浜くらい長期にわたつて占領の落とし子がいまだ抜け切らないところはない。そのために、今度はもうかなりばく大な費用をもつて、米軍宿舎を移転するなどということは国でやるべきだと——それを一自治体にそういう責任を転嫁して、膨大な費用をかけてそれを移転しようなどということまで、なぜ横浜市がそんなことを考えているかといえ、本牧の港がせつかくできてこれが生きてこないから、何とかこれはしなければならぬ。そこで、本牧の港の出っぱなへ、米軍の宿舎がいいところへずらつとあるわけですか。そういうことが今後の港の整備その他全体的な計画の中で困るから何とかしてくれ——そうすると、横浜港は富裕都市だから横浜で持て、いままで膨大な土地を敗戦の理由によつて横浜がこれをしよつてきた。敗戦の責任をしようならば、日本全部がしよなければならぬ。たまたま横浜

だけにそういう大きな荷物を負わせてやつてきた、ここに大きな不満があるんです。ですから、いまの米軍住宅地を移すという問題だけについて、ほかの都市では味わえない苦勞をしておられるわけですから、その上に立つて普通の六大都市と同じように、また横浜費用を負担せよといつても、地元感情としては、いままで何千億も国のために立てかえ払いをしておられるというふうな考えでいる横浜が、もういまの本牧から、あそこには、米軍が使つておられるところのノースピアから、じめとて、もう占領の残存遺物というものがまだいっぱいあるんですね。今度解除になつた土地自体にしても、ずいぶんおくれになつたから、市内の発展をずいぶん阻害してきた。解除すると同時に土地価格が暴騰したからという、そういうふうな面でも、せめても横浜市としては、横浜港の整備は横浜ばかりじゃない日本全国の問題として国が積極的にやつてくれるということにならなければ、いままで横浜市を泣かしてばなしじゃないか、こういう考え方が強いわけですよ。つまり、いまの米軍が占拠している土地自体の開放がなされれば、横浜市としても独自財源でやり得る余地がある。まだまだいい場所を全部米軍宿舎で占拠している。ですから、そういう点で、日本の国全体が負うべきものを地元がやっていると、日本の国全体で、田中大蔵大臣等も非常に気の毒だといふことで、直接米軍の移転等については横浜市も負担してもらいたいけれども、その代償ということになるかどうか別として、そういうふうな考え方のもとに、ひとつ大黒町の埋め立てについては、やはり横浜の港湾整備の大きな一環としてやつていくように協力しますという話がなされてきておる。ですから、そういうふうなことを考へたときに、こういうものを再びまた市の負担において、国会議員がいろいろと申入つてやつて、底分の支出をせよといふふうなことはなかなか言えないね、いまのところ。

○岡三郎君 大黒町の埋め立ての問題については、大蔵省のほうもかなり余裕のある立場で、これは善処しようということをおっしゃられる。その点はどうなんですか。

○岡三郎君 大黒町につきましても、は、大蔵省のほうもかなり余裕のある立場で、これは善処しようということをおっしゃられる。その点はどうなんですか。

○岡三郎君 大黒町につきましても、は、大蔵省のほうもかなり余裕のある立場で、これは善処しようということをおっしゃられる。その点はどうなんですか。

○岡三郎君 港があるために金を出して、それから利益が得るといふことが少ないですね。全くお荷物なわけですよ、実際は。横浜港というのは横浜市の港とは思つていないのだ、われわれは。日本のこれは横浜港ですからね。たまたま管理者という名前でも、何でもかんでも金を出せ、こういうもどろろなことに、それならば管理者に大切な権限はみな委譲しろ、こう言いたいのだが、ほとんど管理者といふのは無能力者みたいなもので、名前だけあるというふうなわけには聞いておるのだが、結局市自体が支出する金に見合う管理権といふものはほとんどない、運輸省がみな握つておる、全部。だから、われわれとしては、管理者がほんとうに港を運営して、そこから利潤があるといふことになるならば、これは投資効果があるといふことになるわけですよ。いま自治体としたつて、へたな理屈を言つたつて、もうとにかく財政は豊かになつて、最近の税収の伸びがとまつておる中で非常に苦しいわけですよ。そうすると、港があるためにずいぶん金を出さなければいけぬということになつてくれば、これはやはりもとへ戻つて国自体が処理すべき問題がうんとあるのじゃないか、そういう理屈になつてくると思ふのです。それで私はいま聞いたわけですが、横浜の港湾局長なんか言つておられると、わたしははでくの坊みたいなもので、名前だけで何にも実権がないんだ、こういうふうな都合な管理者といふのはないのじゃないか、こういうことを言つておるのだな。そうして、金を出す

限はほとんどなくて、金だけは出せ——一体、横浜港といふものは横浜市で管理してはいますが、しかし一体管理している管理者の権限といふものは何かあるのですか、管理者の権限。

すよ。そういうことからいって、投資効果を減退させるという事は、これは政府の考えていることじゃないと私は思う。そういう意味で、ひとついま一度答弁をして、その点をきちっとしておいてもらいたい。

○政府委員(佐藤肇君) 旧五カ年計画の策定中に、貨物量の増大によって新しい計画に移り変わらざるを得なかった。したがって、その案として七千二百億円というものを持っておりました。これに基づきまして、三十九年度から新しい構想のもとにやっておるわけでございますけれども、その計画それ自体は決定されたものでなかつたわけでございます。したがって、当時われわれが予想しておいたものよりもワクが小さくなつたわけでございますが、これが計画として確定されるということになると、計画的な整備ができるということにおいて、そういう目標は達し得たのではないかと一点でございます。

その次に、いまお話がございましたような新産都市とか新しい開発計画ができたために、横浜港の当初考えておいた計画が引き延ばされるのではないかと点でございますが、これはそういうものではないと存じません。ただ横浜港の問題だけではないと、やはり全国的のバランスのとれた整備というものが全体としては一番効果があるわけでございますから、そういう意味において、貨物量の増大に対応する計画は一番重点を置いておるわけですが、それをさらに検討し直していると、こういうことでございます。

○相澤重明君 これは大臣にいま一度念を押しておくが、いずれ年度がたてば、これは決算委員会に提出をされることだから、ぼくはこの際はつきり断つておくが、政府が三十九年度に使った金が、四十年年度以降、政策を策定をして、そうして新投資をするが、三十九年度までに投資をしたものがむだになるなんていう考え方をしたら、これはたいへんなことなんだよ。そんな話をもし大臣が本気になって言うなら、これは一度あらためて決算委員会で、なぜ国費の乱費をしたかという

ことでぼくは追及する。そういうことじゃない。これはむしろ、いままで五カ年計画を策定してきたけれども、いまの需要には間に合わぬ。したがって、もっと政策的な立場からも、練り直し、より発展する方向に行くのだということではなければならぬのだよ。それが、いまの局長の答弁を、ぼくがひがみで聞くわけじゃないけれども、答弁を聞いていると、別に三十九年度のは、七千二百億についてコンクリート化したものじゃないから、三十九年度は終わっちゃった、四十年年度から新たな五カ年計画をやるから、横浜港のこともさりながら、全国的な視野に立ってやるから——その点についてはあいまもことした答弁になつてやう。そうすると、一体三十九年度まで使ったものはどうなるのだ。そういうことじゃないのだよ。だから、その点をもっとはっきりすれば、新産都市の問題も含めて、いまの日本の経済力増進についてどう運輸省としてやらなければならぬかという中で、いままでの五カ年計画では足りなくなつたから、新しい五カ年計画を提案しているのだ、こういうのだから、いままでのものを、使った金をより効果的にするようにしていかなければ損になるわけだ。明らかに、そういうことでなくて、より効果的に効果があるようにしていくというのが運輸省の考えであると、こう言え、四十三年までにこれはやりますというものは、やっていくのはあたりまえなんだよ。ただそれが足りない。その計画が、いま少し金をふやして、いま少し規模を増大しなければいけないという場合はあり得るのですよ。あり得るかも知れぬ。既定のものを、完成の目的があったものを、資金の効率的運用というものを当然考えていけば、完成させるのがあたりまえ、こういう意味で、答弁のしかたとして、私が聞いておると、何かいま一度白紙に返して、せつかく三十九年度も使ったものは使っちゃった、これからのものはまた別ですよ、こういう印象を受けるのは、少し予算決算会計令の面から考えて私はあとで問題になると思う。だから、この点はきちっとしておかぬという、あと

でいずれ決算委員会でそういう問題が提出がされた場合に、大臣の責任追及の問題になつてくるわけですよ。その点を明らかにしておきたいと思うのです。

○政府委員(佐藤肇君) いまおっしゃられましたとおりでございます。三十九年度の計画の上でこれを重ねていくわけでございますから、決してむだになるような考えではございません。

○國務大臣(松浦周太郎君) それは、いまいろいろお話したように、三十六年から四十年まで二千五百億でやつた。やつて三年目ごろから見れば、さつき岡さんが言われたように、四十隻も沖へとまつてどうにもならぬじゃないか、こういうことではいかぬじゃないかというので、七千二百億というものをそろばん出してきたわけです。ところが、二千五百億に対して七千二百億じゃあまり大き過ぎるじゃないかというので、ほとんど二年間もんだわけなんです。もんでいるうちに、三十九年度の予算の編成になってきたわけだ、主として、前の二千五百億から見れば、第四年度の予算。ところが、われわれの要望から見れば、七千二百億から見れば一年度の予算なんだ。ところが、七千二百億というのは、とうとう籍がつかないのだ。それで、この七千二百億と二千五百億の中をとって、本年度の三十九年度の国家予算というものが取れたわけですよ。それはいまの計画によってやっていると。それじゃ三十九年度は済んだから、四十年年度から向こう五カ年六千五百億にしようじゃないか。しかし、あなたのおっしゃる通りに、三十九年度までの事業はそれをおしやるように、三十九年度までの事業はそれをさらに基礎に置いて拡大して吞吐力をふやすようにしようじゃないかということ、この予算を閣議決定したわけですよ。閣議で決定しましたから、無籍者じゃないのです。今度は、毎年六千五百億のわりあいに、われわれには年次計画がありま

す。その年次計画によって行なつていきますから、今度本籍なものになるのです。いままでの七千二百億というものは、残念だけれどもこれは籍がつかぬというわけですよ。

○相澤重明君 この法律は、予算を伴う法律なわけです。だから、いま大臣が言うように、少なくとも運輸省のただ案だけではこれはだめなわけです。政府がやはり閣議決定をされたものとして、われわれは国会に提案をされておると、こう理解をしておるわけですよ。また、そうでないという意味はない。そういう意味で、いまの大臣の答弁で、私はその点を確認してよろしいと思う。

それから次に、まあ横浜港の話をお聞きからされたから、いま一度、佐藤港局長との話を聞いておつたから、伺うのだけれども、大黒町の埋め立ての運輸省の計画は、この港湾整備計画にのつとて実はできておるわけですよ。ただそれがいま大臣言うとおりに、予算がきちつとして、その予算の中で何年度までにこれが実行できるかと、こういうことは、これから予算が参議院を通過した後に具体的に相談されると思うが、私は、その計画をしたものが、毎年目の玉がぐるぐる回るように変わるといふことは、権威のあるものではないと思う。しかも、運輸省としても、そういう実情というものは十分把握してやつてきたのだから、これはやはり大黒町の埋め立ては基本方針どおりやれるわけです。ただやり方として相談していくだけの話で、この点は、局長がやはりさつき言つたように、何か言質をとらえられたらいけないというふうな答弁をされると、一体お前は何をやっているんだと、逆をつかれるわけです。そこでそれについてはやはり大黒町の埋め立てはやる。ただし、政府がやる埋め立ての事業と、横浜市がいま提案しておるところの米軍住宅地の問題は、確かに起債の問題も含むから、これは田中大蔵大臣とまあ私ら地元選出議員が十分意見交換をしたわけですよ。したがって大蔵省でも、それはよろしい、協力をしていきますよというので、まあここ

におる岡委員や藤山代議士と私一緒に大蔵大臣と相談したことなんです。だから、その点は、横浜市の起債が伴うから、この点については、確かに国の予算でないですから、そういう意味からぼくは言われたと、こう理解しておるわけ

す。だから、運輸省は、大黒町を埋め立てれば、既定方針でいけば、横浜市の米軍住宅地の問題も、これは大蔵省がやはりそういう相談をされた中において進めていく、横浜市もそういう財政事情というのを考えていくということにならなければ、効果があらわれないわけです。そのことで岡委員が先ほど指摘をしたのです。そういう点をこまめに指摘して、これはそのほらまで全部運輸省が金を出すかと思うと、それまで考えていなかったという何があったかと思うが、そうではない。運輸省の大黒町の埋め立ては、これは計画どおり、一方横浜市が新たに提案しているものについては、経済効果があるように、対大蔵省との折衝で起債等の問題も含めて進める。そうして、市内の交通緩和なり貨物の輸送量増大対応策をこまめに樹立する、こういうことであるから、この点はひとつやはり局長も認識して、そうして大黒町の問題を答弁されれば、別にそんなに問題はなかった。その点については、局長もいま私が申し上げたこととわかったと思うのですが、どうですか。

○政府委員(佐藤肇君) いまおっしゃられた趣旨のことを私申し上げたわけですが、ただ、埋め立てということの中で、岸壁に直接接する部分だけは国の持ち分でございます。中は市の持ち分であるわけでありまして、そういうことをはっきり申し上げた、こういうことでございます。

○相澤重明君 それから、この際、大臣にやはり一点、全国の港湾整備に伴う問題ですから、はっきりしておいてもらいたほうがいいと思うのですが、この港湾整備に伴って、当然上屋とか倉庫あるいは機械というものは整備されなければならぬ。ところが、この重要港湾なり大都市の港湾というものを含んで、この市のいわゆる土地、いわゆる公有地ですね、こういうところに建てる建物、上屋、倉庫等は、やはり大きな事業家との提携によってつくるものが多いのではないかと。そこで、せっかく上屋がつくられ、あるいは倉庫がつく

られても、上屋のうちその地元の自治体が一般の業者に開放するものは何平米、あるいはその他ものについては出資者である業者、これが独占をする、こういうようなことで、ともすると、港自体に多くの業者がありながら、その業者は使用できないで、ごく二、三の大手業者によって独占し起るとするならば、せっかく国の投資をしたこの港湾整備の意味というものは相当減殺される。私は思う。そういう意味で、たとえば上屋とか倉庫あるいは機械設備をする場合に、国は地方自治体に対してどう指導するのか。あるいは、この関係の業界に対してどういうふうな指導されているのか。これは将来大事なことになる。私は思う。現に、神戸あたりでも少し問題が出ておる。そう、そういうことで、政府の考え方のうものを私はここで聞いておきたいと思う。

○政府委員(佐藤肇君) 上屋、荷役機械を整備していく場合に、これが独占的な形をとるかどうか、こういうこととありますが、倉庫は、これは私企業がやるわけでございます。岸壁の第一線の上屋のうしろにつくるわけでございます。倉庫につきましても、これはやはり大きな企業がつかるといことで、倉庫業そのものについてこれを規制することはむずかしいのではないかと思います。しかし、この上屋につきましても、横浜市もそうでございますが、全部管理者がつくっておるわけでございます。上屋を独占させるというものは岸壁を独占させるということに問題があるわけでございます。そういうように管理者としては気をつけてやっております。ただ、あまりにも公共、公共ということの上屋の面積を細分化するために、船自身から見ると非常に都合である。せっかく岸壁ができて船が着いたけれども、別の上屋からはしげを持ってきて船に積まなければならぬ都合が起るわけでありまして、むしろ特定の企業に独占させるということとでなくして、港の運営をもっと効率的にするという面から、この問題についてはさらに検討を要す

るのではないかと思います。○相澤重明君 いまの局長の答弁は、やや八十点くらいやれると思うのです。そこで、それを實際に、港のそういう業界が混乱をしないように、それじゃ運営についてどうするかということについて、たとえば港湾管理者とその業界あるいは政府との運営協議会、あるいはそういうしたまあ懇談会というふうな、そういうふうなものを政府としてはどういうふうにお考えになっておるのか、その点もあわせて御答弁願いたい。

○国務大臣(松浦周太郎君) いままではどうなっておるか知りませんが、もしいままでもそういう点がありましても、法律をつくってでも私はやりたいことがあります。それはなせならば、これは材料を取り扱っております。非常に大きな面積の要する仕事でありますから、非常に船が一隻入ると小さい港はどうにもならぬといったようなこととなる場合が多いのです。しかし、今後六千五百万石ないし七千万石も入ってくるということになると、これは非常に考えなければならぬ。あなたのおっしゃることは問題なんです。そこで問題になるのは、その港の吞吐力によって、この港の公用使用面積ですね、それから企業用地の問題、これは二つに分けて考えなければならぬ。その岸壁なら岸壁に対して一体どれだけの船の収容力というか積み取り、おろしの能力を持つておるかというのに対しては、おろしの能力は、すべて公用にしなければならぬ。しかし、独占的な企業が独占してしまうというふうなところには、これは初めから大企業に資本を出さして、そうして港をつくるという、堺でやっている方式が私が一番いいと思うんです。名古屋でも一部そういう方式を取り入れました。これはこの間行って見たばかりであります。神戸では問題が起っているけれども、あらまし地方自治体、すなわち市でやっているものから、やはりそういうふうにして市でもって企業者に売りつけている、その方式もいいと思うのですけれども、この公用面積、つまり神戸から神戸を中心にして商売をやっている人の公用面

積というものは、一定面積を与えなければいけません。これは原則です。このほかにその企業用のものは、やはり企業家に土地を買わせるなり、あるいは埋め立て地を買わせるなり、約束をして、その金でほんとうの方式がどこでもとられておりますが、この公用面積と私用面積というものについては、画然と法律をもって私にきめるべきである、かように考えております。これはいまはどうなっておるか分かりませんが、これはどういうふうにしておるかわかりませんが、それは、港湾局長、私のほうから言っては悪いかもしれませんが、私も、ほんとうにせつかく船が入りながらどうにもならぬという状況は、これからこれだけの金をかければならぬ、これはそういうふうにしていかし上げてちよつと悪いですけれども、そういうふうにしてほしいと思うんです。

○相澤重明君 局長は先ほど考えがあるというふうなことをだから、局長の答弁もひとつ聞いておきたい。○政府委員(佐藤肇君) この集約化といいますが、そういう上屋をどういうふうに運営していったらいいか、それについてどういう方策を立てるかということでございますが、先ほど申し上げましたような、本船の速発に役立つような、貨物を集めて、しかも公共性を失わない、こういうものは、諸外国でいわれているターミナル、オペレーターという名前では呼ばれるものではないかと思うんです。こういうものををつくっていくということになりますと、実は三・三答申の中にもいわれております。集約化というものは、また系列化というものも非常に関係がございます。そういうことを実現する方策であると思うわけでございます。そこで、これをどういうふうに進めていくかということでございますが、われわれは実は、新しくこの三・三答申を実現するための審議会のようなものを持ちたいと、かように考えておったわけでございます。しかし、港湾審議会の中に管理部会を設けるといことがより急がれた問題であったわ

けでございまして、管理部会を設けて、現在管理者の財政を中心とした問題について審議をしていただいております。そこで、この新しく港湾運送事業の合理化の審議会というものを設ければ、一年おくれざるを得ない、こういうことになるわけでございますから、この問題が、われわれの考えとして熟し、また早急にやるといふ決心がつけば、管理部会を利用——と言っちゃなんぞございまして、管理部会にお願いいたしまして、ここでひとつ管理者のやはり運営のしかたの一環として、こういう問題を検討していただくと、こういうことも考えておるわけでございます。で、この管理部会の中には、倉庫業、海運業の代表の方、それから経団連の関係の方、学者の方が入っております。それから、港湾管理者の代表も入っておりますから、そこでやっていたくのも一案じゃないかと、現在そういうことで検討中でございます。

○相澤重明君 いまの点、私も、まあこれはやってみてどういふ意見が出るかわからぬが、大体そういう各界の意見を聞くというこはいいと思ひます。それはいつごろまでに大体そういう構想を具体化する考えがあるのか、管理部会なり何なりを持つというのはいつごろまでにやるつもりなのか。それからまた、それをたとえば持ったとするならば、だからだらしておたら全く意味がないので、どのくらいの期間で一応の答申を受けようとするのか、もし構想があったらこの際発表願ひたい。

○政府委員(佐藤肇君) 実は、この三・三答申に盛り込まれた港湾運送事業の近代化というものをどういふようにやっていくかという一つのスケジュールを持っているわけでございます。これによりまして、いまのような問題を進めていくにしろ、とにかく運送事業者自体が打って一丸となつてその意思が表明されるもの、またわれわれと協議する対象が必要でございますので、日本港運協会というものを公益法人化し、これを強化していく。そのような団体をつくってもらいたい。これ

を大体六月に予定しております。それからもう一つは、現在進行中でございます免許の切りかえでございますが、これを六月中には完成いたしました。そういうことを考えております。その次に、来年度の国会に、事業規模を拡大して、一貫体制を強化する、こういうようなことの趣旨に基づいて、限定免許とか、それから全部下請け禁止の規定というものを再検討して、法律の改正をしたいと思ひます。来年度国会に提出するといふ目標にいたしまして、それとも一つ、いま申し上げましたような近代的埠頭業といふものの確立を考えているわけでございます。この二つを来年度の予算に提出できるように準備したい、こういうふうに考えております。

○相澤重明君 それから、これは運輸大臣、この前の委員会のときにちょっと答弁をした港湾の問題について、調整機関ですね、港湾調整審議会、これの中央の構想と、それから労働組合やら地方機関が希望している地方調整審議会、これについてどうするかということ、この港湾整備の法律改正案と同時に、いま局長から来年度の三・三の答申を受けたその方針を具体化する提案の中には、重要な私は課題になると思ひるので、この間、ちょっと大臣も独れておたがね。そこで、いまこの際だからひとつ御説明願ひたい。

○国務大臣(松浦周太郎君) この間も申し上げましたように、非常に、一般の機械工場なら機械工場、陸上の整備されたりばな工場の方面に働いている人々と、あの荒っぽい船内作業をやっている人々と、厚生施設なんか見たら問題にならないところをよく働いている。ちようど言いかえるならば、炭坑の中に入っている人たちと同じようなものですよ。それならば給与がいいかという、給与もあまりよくない。船を早く出してやらなければならぬから、時間外労働もうんとやらなければならぬというやうなことで、非常にいまの労働法規から見れば乱れているといふことは、だれしも認める。ところが、それならばすぐできるかと

いうと、なかなか、一定の訓練というか、教育というか、あるいはいろいろな調整というか——という機関がなければどうしてもできないものでありますから、こういう審議機関をつくつて、それで、主として大港だろうと思ひますが、博多なんかがどうなっているか知りませんが、六、六港を中心にして、現地へ乗り込んで、ほんとうに労働省と運輸省は一体となつて、港湾労働法が実際に実行できるように、調整、訓練をしなればならぬ、かように思つております。

○相澤重明君 だから、いま少し突っ込んで、いまの大臣の構想は、それはそのとおりだと思ひます。そこで、中央の審議会と、地方にもまあ大港にはそういう審議会を持つという基本的な考え方、これは労働省との関係も、まあ内閣全体の問題になりますから、ただ構想だけでけつこうだと思ひますよ、いまはね。いずれこの港湾労働法がきまった場合にはそういう問題が起きてくるので、それから、そこで運輸省の立場として、実際の港湾整備をこれだけやつて、それでできるだけ経済競争力、国際競争力をよくしようといふことなんだから、そういう意味では、いまの大臣の御説明されたように、港といふものは全く前時代的であつたものが、ようやく立ち直りつつあるところなんです。ここにさらに人の問題をも含めて、先ほどの政府の方針をさらに生かせるというようにしていくことは大事なことから、私はこの前の委員会でも申し上げたように、港の労働者の組織としては、全港湾という組織があり、あるいは日港労働という組織がある。横浜港でいえば日港労働という組織があるといふことをこの前の委員会で申し上げたわけだ。したがつて、港湾調整審議会の場合の構成といふものはどうなるのか、それから、いまたとえば大港といふお話が出たが、大港に対する地方機関といふものはどうなるのか、その構成はどうなるか——そういう中に労働者側の意見といふものがやはり反映しなければ私

は港の革新なんといふものはできるもんじやない、こういうように思ひますので、労働省からも折衝

の中で意見も出ていふと思うが、私はむしろ運輸省からそういう点は出してやつていいんじゃないか、こう思ひますので、どういふふうな構想があるのか、この際明らかにしてもらひたい。

○政府委員(佐藤肇君) 港湾労働法の施行にあたりましては、今回総理府から設置法の一部改正として出しております港湾調整審議会の意見を聞くことになっておりました。この港湾労働法の施行がうまくいくかどうかといふことは、審議会が各界の意見を反映しまして、それを総合したことで労働大臣に意見を具申するといふ形にならなければ、うまくいかないと思ひます。したが、いまこの委員の人選につきましては、もちろん内閣総理大臣が任命するわけでございますが、われわれといたしましては、労働省とは連絡をとつておりました。十分各界の意見が反映できるように持つていこうといふことを相談しておるわけでございます。

それから地方につきましては、やはりこの法律によりますと、地区職業安定審議会というのがございまして、この地区職業安定審議会の意見を聞くことになっておるわけでございます。中央の審議会がやはり基本的な方針をきめることになりまして、地方はこの地区職業安定機関が具体的にその方針を実施するだけの相談で済むと思ひますので、やはり中央に設けられます審議会には各界の意見を反映できるように委員を置くべきである、こういうように思つております。

○相澤重明君 いまの局長の答弁は、もちろん総理府なり関係の労働省との法律施行の場合の一つの考え方を述べられたわけでありまして、私としては、現在の法律改正を行ない、それを施行する場合には、いまのような形で、中央機関にも各関係者が入つて、従来ともすると、そういう審議会等は、金融関係の代表が多くて、実態に沿わない。実際の働く人たちの意見といふものが非常に反映する機会が少ない。特にこの港湾問題については、私はやはり、働く人の意見が反映するような措置を、これは労働省が中心になるかもしれない

けれども、政府自体の進め方でありますから、運輸省としてもこれは強く主張するように要望しておきます。

まあ時間の関係で、ほんとうはもっとやりたいのだけれども、一つだけそこで聞いておきたいのは、港の近代化というものが進められる中、やはり厚生施設というものは大事なことであることは間違いない。労働力の培養について最も大事なことである。そこで、先日、手元に四十年度港灣福利厚生施設整備計画という資料をちょうだいをしていただきましたが、これは一応の厚生協会に対するところのこういうふうな資金を持って、考え方を持っておくというのでありますが、これをつくる場合に、具体化する場合には、厚生協会にいわゆる建設の主体性を持たせておけるわけでありまして、いま申し上げた労働者側の意見、あるいは管理者の意見——管理者というのは地方自治体の、あるいはまた船主の意見と、いろいろあると思うのです。こういう意味で、厚生協会そのものを私は別に疑うわけじゃないけれども、そういう、たとえば労働者側の意見というものを、こういうところに住宅を建てれば、これは港に近いし、最も港の労働者が利用できる、あるいは環境上もよろしい、こういうふうなことで意見をいれる機会というものをどう考えておられるのか。現在の港灣労働対策審議会というもののだけでは、私はちょっと労働省のいまの立場では、少し運輸省の意見というものにはあまり入っていないのじゃないか。もっと港灣問題については運輸省が意見を出していいのじゃないかという気がするのです。これは気がするのですよ。そこで、気がしないように、これは十分に聞いておきます、こういうことであれば、それは問題ないのだけれども、そういう点について、港に働いておるそういう労働者、あるいは運輸省の考え方というものはどういふところまでいれることができるのか、その点について基本的な点だけを御説明いただいて、あとは後日に譲ります。

○政府委員(佐藤肇君) 福利厚生協会は労働省と運輸省の共管でございますが、この基礎になる金につきましては、荷役料金の中に福利厚生施設分担金というものがございまして、それでやっておりますのでございまして、したがって、私のほうも積極的にこれは指導いたしております。また、施設をつくるにつぎましては、協会の構成メンバーといたしまして、事業者と労働者がおの意見を出しておられますので、十分労働者の意見が付されてやっておりますわけでありまして、なお、労働省におきましては、このほかに雇用促進事業団による労働者の福利厚生施設をつくっておるわけでありまして、両々相まって福利厚生施設の充実をはかっていきたいと思っております。

○委員(松平勇雄君) 本件については、一応この程度といたします。

○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。

○吉田忠三郎君 午後から決算委員会が開かれると思っておりますから、そうした関係を考えて、時間がありますので、簡単に国鉄側に新幹線の問題について若干質問いたしておきます。

その一つは、前回の委員会でも資料を求めたものが今日届いております。その資料を見ますと、新幹線の支社要員基準が運輸所関係者だけで千二百七名、現在員が九百八十五名、欠員の内訳が、乗務員が十九、検修員が二十三、合計四十二名、こうなっております。そこで、私は前回のこの種問題についての答弁についてとやかく言うものではないかもしれませんが、前回は、全体で欠員が三名である、こう答えられました。私の資料では欠員が四十五名、本日明らかになったものは四十二名です。三名程度の差異がございまして、これはあとと欠員補充したものであろうというふうな、私は善意に解釈いたします。ともあれ、四十二名欠員が出ていることは明らかにあります。

た。しかも、私が指摘したように、最も重要であります乗務員が十九名、検修員が二十三名、このことにつきましては、私はゆゆしい問題だ、したがって、ぜひこの関係につきましても、国民要請にこたえ、さらには、安全保安を確保する意味からも、すみやかに私は欠員を補充するような措置をとっていただくことを、この資料の中からひとつ国鉄側に要望しておきたいというふうに思います。

それから次に、新幹線の警備の実態の状況が資料として提示されてまいりました。このことにつきましては、先般も指摘したところでありまして、張りつけている者は、東京、静岡、名古屋、大阪、合わせて合計四十四名、この四十四名が、つまり延べで四十四名ですから、そのままの人員では二十五名です。ですから、私は、いま申し上げたように、このままの要員で一体五百五十キロの沿線の、国鉄が新幹線を発足させるにあたって、当初申し上げておいた、いわゆる安全保安、そのことについて万全を期しているというに足りるのかどうかということについて、若干懸念を持つものであります。しかも、この資料の中では、民間の協力員が何と百四名でございます。この数字的な面から見ても、明らかに私の懸念が出てくるのじゃないかと、こういう気がしてなりません。たいへんことばが悪いのでございませぬけれども、この数字で見ますと、明らかに国鉄は警備に関する限りは、他方本願的なやり方をやっているというのを指摘せざるを得ないということ、私は思う。しかも、聞きたいことは、この百四名の民間協力員というものの任務、さらには、もうちょっと高度な点で申しますと、こうした人々の警備は、協力の意味で携わるのかどうか、携わった場合に、この人々はいわゆる警察権を補助的に持っているのかどうか、こういうことを私は伺っておきたいというふうな思っております。これに付帯する資料を見ますと、どうもそういうふうになつていないような気がする。つまり、国鉄の公安職

員の諸君が主として一組二名で、さいぜん申し上げた大阪、名古屋、静岡、さらには東京、こうした区間を巡回警備をしているようになっております。「巡回範囲」というこの配置図を見ますと、そういうふうになっているようにうかがえます。その人々が、今度は、この百四名といわれる民間協力員の諸君の自宅を訪問して、警備に関する情報資料の収集につとめておられる、こういうことになっておられるようなのです。だとすれば、ここに記載されている百四名というものは、つまり、この保安警備という立場から、私は、実情としてはその任務に当たっていないのじゃないかということを感じ取るわけでございますが、こういう関係について一体どうなっているのか、明らかにしていただきたいというふうに思います。

それから冒頭に申し上げたように、時間がありますから、立ったついでですから、全部伺っておりますが、新幹線の乗務員の旅費の関係でございます。この資料を見てまいりますれば、在来線との比較から、かなり旅費が、特殊性にかんがみまして配慮されているようにうかがえます。私は、問題といたしたいのは、ただ単に、今日は電車の運転士が、在来線でありまして、八千円のものが、一万二千円になっている。こういうことから、結果的には、ここで四千円程度、特殊性にかんがみまして配慮したということ、数字的には考えられることでありますけれども、いろいろ私どもは新幹線の職員の勤務実態、あるいは旅費の支給実態等々を調査してみれば、必ずしもここに出てくるような、報告資料のようなことになつていない、こういうことを、私はこの際、実態として指摘をしたいと思います。

どういふことかと申しますと、当初、昨年の十月の一日開業にあたりまして、経営者の皆さんは、乗務員の諸君が往復をすればおおよそ約千六百円、月に十往復することを大体勘案いたしまして、一万五千円から一万六千円になるという当局の、いわゆる労使双方の協定の団交で明らかにいたしているところでございます。こういうことになりま

すと、このたび、本日提示された、つまり一万二千
千ないしは一万四千——最高額だと思えますけれ
も、この資料が美態だとするならば、当初経営者
がお約束をしたものから見ますと、三分の二程
度しか入っていないんじゃないか、このように私は
理解せざるを得ないものがここに一つ出ていま
す。しかも、こうした関係が、しからば、実態と
してなぞ出てきたかという問題点であります、
これは明らかに、外勤の専従者がおられないとい
うそういう中から、当初経営者が組合側と話をした
ときから見ますと、実質的にはダウンされてい
る一つの要因じゃないか、こう考える。それか
ら、こまかな問題でいろいろそういう要素がござ
います、これは私はいま時間ありませんから申
し上げませんけれども、主たる要因はそういうと
ころにあるのではないかと考えます。

さらに、先般も指摘しておきましたけれども、
も、本務の補助として、今日いろいろ問題があり
ますけれども、乗務をいたしている者がございま
す。この関係が前に申し上げたように、本務と補
助という関係で、実際の作業はAとBが交互に、
いわゆる技術の向上という面からハンドルを握っ
ているわけですけれども、ここに御承知のよう
に、七百八十円というものが本務で、補助は六百
円、つまり、こう見ますと、百八十円の差がつ
けられて、こういうことから、旅費全体をト
タルをする場合に、下がっている要因ではないの
か、こう考えます。私は、実際の勤務の実態等々
考えまして、こうした差をつけることは非常に問
題があるであろうし、さらには、ここに旅費規程
というものがございまして、この旅費規程とい
うものをいゆる適用せしめる、それぞれ積算を
しますれば、私はこういう金額にならないと思
う。それがたまたま、今日の段階では、定額制
をして、本務には七百八十円、補助には六百
円、こうしたきめ方で、私は多少の問題があり
やせぬか、こう考えているものであります。し
たがって、こういう事柄についての考え方をひと
つお聞かせを願っておきたいというふうに思いま

す。
それから、新幹線運営にあたりまして、開業半
年たったというものの、まだ間がございませぬ。
だから、決して私は無理を言おうとする気はな
い。むしろ国鉄側の、経営者の労を私は多とす
るものでありますけれども、やはり何といたしまし
ても、先般も総裁が答弁したように、新しい線の
開業でありますから、従来約百年に近い国鉄の
運営、経営の歴史からかんがみまして、そのこと
にあまり私はこだわらるべきではないと思う。です
から、たとえば訓練あるいは練習の状態にいたし
ましても、新しい角度から質の向上、技術の習得
等々について私は訓練を行なうべきだと思つて
あります。幸い、趣旨はどうあるうとも、その訓
練をただいま実施いたしておるようでありませ
ぬ、私は、このやり方について問題があると思
うのであります。どこに問題があるかという、従
来、在来線においては、乗務員につきましては、
各組別に三時間半程度の訓練時間を設定してい
ることは、皆さん経営者ですから御承知のこと
であります。それ以外に、地方局におきまして
も、それぞれの対応機関と、この種問題について
は若干の相違ある運営があることも、私は承知を
いたしております。しかし、実際、今度新幹線の
この種問題をなめてみますと、非常に問題が多
いのであります。どういふところに問題が多い
かという、作業の終了後に二時間ないし三時間
それぞれ待たせておいて、十三時から、実施訓練
が三時間ないし三時間半というものがなされて
いる実態を私は把握してまいりました。こうした
事柄は、私に前にも指摘をいたしましたように、
結果的に新幹線の乗務員の拘束時間を非常に長く
している一つの原因になっていると思つてあり
ます。しかも、新幹線は特殊な機械、あるいは特
殊な条件といわれる二百キロ、超スピードで走ら
なくちゃならないという条件がさらにございま
す。そのために、乗務員の諸君は、勤務を終わ
った場合に疲労度が、これは医学的にも明らかで
ございませぬけれども、非常に高いものが記録的に

になされております。つまり、非常に疲れて帰って
くる状態になっております。そうしたときに二時間
待たされて、しかも、三時間からないし三時間半
の訓練をするという事は、私は、こらあたり
にかなり問題があるような気がしてなりません。
しかも、その訓練のしかたというものは、大阪、
名古屋、静岡、東京の各運転所の間で、訓練のや
り方の統一がなされていない。このために、訓練
を受ける人々は、さらにはいへんな苦勞をして
いるという実態も出ています。一つ例をあげてみ
ますと、あるところでは、筆記試験などをやって
いるところもございました。これはいろいろ指摘
されて、その後とりやめましたけれども、こ
うした関係は私はいは、この際本社が統一をし
て、前に申し上げたような立場から訓練を行な
たり、教育を行なったり、あるいは練習をさすべ
きではないのか、こういう気がしてなりません。
この点どうです、一体、どう考えておられるか。
さらには、こうした事情にありますが、訓練
は一朝一夕になされるものではありません。です
から、長い目で見て、恒久的な訓練のあり方とい
うものをひとつ計画をお立てになって、その上で
訓練をするという立場に立つならば、こうした過
酷な、つまり——過酷なことばはよくないけ
れども、きびしい、激しい勤務を終えられた者の
訓練時間というものが三時間ないし三時間半と
いうことは、在来線でやっているからといって、
そのまま当てはめることは、一体、いいのかわ
るか、こういう点が私はいは、問題になると思
います。私個人の意見としては、若干やはり、
この訓練時間というものを短縮をしてやるなり、
あるいは勤務終了後ではなくして、実態はどう
なっているかわかりませんが、勤務時間の中に訓
練時間というものを一時間くらい入れて、つま
り、勤務明け一時間くらいをこの訓練時間に充
てるといふような、やり方によっては私は便法があ
るうと思つております。こういう点、一体、どう考
へられているか、時間がありませんから、一括質
問をいたしておきたいというふうに思います。

○説明員(豊原康次郎君) 第一番に、欠員の問題
でございますが、前回にも口頭で、全体では三名
でございますが、いま御指摘のありましたような
動力車乗務員、検査掛に欠員があるということは
申し上げたと存じます。これは御指摘のとおり、
早く補充をしなければならぬ問題でございます
ので、ただいま鋭意これの補充に努力しております
して、最近の機会に、これらの欠員の少なくとも
大部分は補充できる見込みを立てておるわけで
ございます。

それから警備員の問題でございますけれども、
警備員が四十四名で少ないということももちろん
あるうかと存じますけれども、ここにございま
すように、一日二回は担当の場所を見ているわ
けでございます。そのほかにも、この資料の初め
にございませぬような保線、電気というふうなもの
の警備を兼ねながら見ている人もございませぬし、
また、御指摘の、民間の方に御協力をいただい
ておるということも、そのねらいはむしろ、構内に
入ってきまして、または、いわんや、警察権を
持つておる者ではもちろんございませぬが、新幹
線の安全運行のために一番われわれおそれてお
りますのは、非常に多いといわれております変質者
というふうなものが何をかわからぬかという
ことに、非常なおそれを抱いておりますので、こ
れらの者を監視していくと申しますか、そういう
意味から申しますと、われわれの公安職員並びに
沿線の警察官というものの力ではなかなか及
びかねる。また、万一にもそういう者が何かしよ
うとしたときでも、なかなかわかりにくい面があ
る。そういう人またそういうものを常に気をつけ
ておるといふ人があるだけで、相当な予防的な措
置ないし効力があるのではないかと、こういう考
え方から、地元の方々にそういう意味で大きな関心
を持っていただくというねらいをもちまして、特
別な方にお願いをしておるわけでございます。
で、実際に、そういう方が事故を防止するとい
うことがあつては、むしろ、たいへんなんでござ
いまして、そういう方がおることによって、いまま

でにそう大きなことが起こっていないということ、相当な効果があるものと私どもは考えておるわけでございます。

それから三番目に、乗務員の旅費でございますけれども、先ほど先生もおっしゃいましたように、私どもも全く新しい仕事でございますので、いろいろ考えまして、結果的にも、現在線の特急に乘っておるものに比べまして相当な差があることは、いまお話のあったとおりでございます。これをきめます際の交渉の経過において、一万五千元ぐらいいなるといふことを言ったということは、私は実は承知しておりませんけれども、まあ、これにあげましたのは平均値でございます。最高額においては相当これを上回るものがあることも事実でございます。しかし、これは平均的に論ずべきものでございますから、それでいいんだというのを申し上げておるわけではございませんが、これらの点につきましても、いま団交の対象になって双方が協議をしておるところでございます。

それからもう一つ、二人乗務の場合に本線上でハンドル交代をやっておるといふお話があったわけでございますけれども、私どもとしては、そういうことはないと、こういうふうな指導もしておりますし、考えておるわけでございます。本務の者はあくまで責任を持って本務を全區間続けていく。補助の者は補助として補助の任務を果たしていくというたてまえにしております。いつもAとBとが途中でハンドルの交代をしておるといふふうには考えていないわけでございます。

それからもう一つ、現在線のいまある旅費規程をそのまま適用すればいいのではないかとこのお話がございました。これを適用いたしますと、いろいろな加算がございまして、そのまま適用すると、新幹線においてはもっと大きな旅費額になることは、これは事実でございます。しかし、何と申しましても、現在線とのバランスということももちろん考えなければならぬ一つの要素でございます。私どもは最後に先生がおっしゃいました

ように、新しい仕事であるから、新しい考えを持ってやるという基本的な考え方を持って、旅費の定額を考えておるわけでございまして、まあ、いまのところ、この程度でバランスがとれておるのではないだろうかと思っております。私どもは、これもまた、団交の事項として、多くの問題とともに団体交渉をやっておるところでございます。

最後に、訓練時間、訓練の問題でございますが、確かに、非常な高速で走る列車のことでございますから、仕業が終わったときに疲労も強いということもわかるわけでございます。一方、それだけに訓練も非常に重要な問題でございます。これらはもちろん、作業時間の中に入れて訓練とすることをやっておるわけでございますが、まあ、仕業の終了後はぐあいが悪いという意見ももちろんあり得るかと存じますけれども、仕業が終わる、ある程度の休みをやったあとで訓練をやるということ、これは、現状でやむを得ないのではないかと、そういうふうな私どもは考えておるわけでございまして、全体の作業時間といたしましては、これは前回にも申し上げましたように、在日数なり何なりというものは、現在線の現状が必ずしも百点満点いいとは申しませんが、新幹線のほうがやや状態がいいということになっておることから考えましても、訓練のやり方その他については、新しい問題として考える必要は確かにあるかと思っておりますが、私どもも、限られた人間、しかも限られた労働時間の中で、できるだけ能率的な訓練をやるように、今後とも十分その点については検討したいと思っております。

全般的には、先生が先ほどおっしゃいましたように、また総裁が申し上げましたように、私どもとしましては、この半年間の経験を生かしまして、従来のやる前にいろいろ考えた観念にとらわれることなく、新しい考え方を事実即して、いま労働条件その他につきまして、両方誠意を持って団交をやっておる次第でございます。もう一つの

問題も、その中から結論が出てくることと存じ上げております。

○吉田忠三郎君 どももそれぞれ答弁があまりしたけれども、私は納得しません、そういう答弁では。したがって、先ほど申し上げたように、次回の委員会でさらに私はこの種の問題については、具体的に取上げて、私の納得のいくようにお答えを求めたいと思っております。たとえば、いま答えられた訓練の問題にしても、二時間も三時間も、勤務を終ったものを待たしても行なわねばならぬという運用は、私はないと思う。幾らでもやり方によっては、帰ってきたら待ち時間なくして、かりに時間が三時間—三時間やるということ、私ははとやかく言いませんが、運用としてできるはずだと思ふ。

それから在来線との関係であるとか、あるいは均衡がどうであるとかいうことでやっていると、この点については、私は納得はしませんので、次回に答弁するように私は要求させていただきます。

それから旅費の関係については、経営者がそういうことを言ったかどうかは私にはわかりませんが、確かにあなたは今の当時から変わった常務理事です。だから、私はその面での答弁は承知いたします。これは私は労使双方の団体交渉の記録をながめて言っていることなんです。しかも、この実態が、現在ですね、作業組が二十七組に分れていることは御承知だと思ふ。ところが、実際の問題として、二十五組で仕事をさしていたわけですね。若干これは最近になってから変えて二十七組運用にしていますけれども、これはこれで私はよいとして、一つ例をあげてみると、レールに乗務する者の旅費は、先ほど申し上げたように七百八十円、その計算のしかたはどうかという二人乗務です。一週間に一回運用ということであるから、六で割って実際の実働員数に対する本線乗務員は外勤をつかさどる者の数でさらに割って一日平均が約四百円、これの二十六倍ということ

です。それから、一カ月平均が一万四百円ということ、今日の支給されている旅費の実態なんです。だから、こういうことは、職員の間もそれぞれの機関がありますから機関で検討して、こうなることは従前も承知ですから、この種の問題をきめるときに、労使双方でやりとりをしたんです。その記録が国鉄労働組合にありますよ。そのときに、あなた方はどういうことを言ったかというところ、最終的に決定をされたときです。これは、どういふ回答をしているかという、往復すれば約千六百円になる、月に十往復すれば約一万五千元から六千元になるじゃないか。だから決して悪いようにはわれわれのほうとしては考えていない、という当時のきめ方でものを言っているんです。ところが、いま私が申し上げたような実態になっているから、それでは三分の二程度にしかなくなって、運用のしかたについても、本務と補助というものの勤務の実態は全く一緒ですよ。それは加藤さんそこにおりますが、違った勤務をさせておられますか。二人乗務の場合にはさしていません。質的な向上、技術の向上ということ、名古屋から大阪までハンドル握らしている。勤務の実態は一緒ですよ。ところが、片や本務のほうは七百八十円、片や六百円、こういう実態にすぐわない。何か国鉄が従前とってきたような一つのこういう問題についても、古い形の階級制を生かしたとき印象を受けるような実態になっているところには私に問題がありはせぬかと、こう言っているんです。ですから、あなたの答弁では、この点については私は承知しませんし、時間がありませんから言わぬだけのことですけれども、添乗乗務員の旅費の問題にしても、あれは百円と言っているけれども、百円といういまの金の値打ちほどの程度になっていませんか。とてもじゃないけれども、添乗勤務すればするほど、本人の給与からこれにかかわる夜食、あるいは昼食代を持ち出さなくちゃならないという実態になっているじゃないですか。こういうことについても、私はあとあと

時間をかけて、十分なお次回にでも納得のいくように、しかも、このことが世間に出して、社会に出して恥ずかしくないような形のものを引き出すまでは、皆さんに質問したいというふうに思うのです。ぜひひとつそういう点で準備をしておいていただきたいと思ひます。

それから前々から申し上げております青函連絡線の合理化の関係、被服工場の関係、あるいは土木、営林部門の近代化の関係、それから建築関係の保守体制、電務の執務体制に伴う合理化の問題について、順次この問題についてもやっています。が、とりあえずは、今度は、国会の会期もだんだん詰まってきたり、便宣上申し上げておきますけれども、この五つの問題について具体的な計画案を資料として私は求めておきたいというふうに思います。次回から一べんに言われてもなかなかこれはないへんだと思ひますから、とりあえずは、青函と被服工場の関係の資料を私は求めておきたいというふうに思ひます。以上であります。

○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。

次回は三月二十三日午後一時から開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十三分散会