

第九十八回国会 衆議院 運輸委員会 議録 第四号

昭和五十八年三月二十二日(火曜日)
午後三時五十八分開議

出席委員

委員長 原田 憲君

理事 三枝 三郎君 理事 三塚 博君
理事 宮崎 茂一君 理事 湯川 宏君
理事 福岡 義登君 理事 吉原 米治君
理事 西中 清君 理事 中村 正雄君

白井日出男君 小此木三郎君
鹿野 道彦君 梶山 静六君
川崎 二郎君 久間 章生君
志賀 節君 谷 洋一君
近岡理一郎君 津島 雄二君
浜野 剛君 原田昇左右君
井岡 大治君 小林 恒人君
沢田 広君 下平 正一君
浅井 美幸君 中路 雅弘君
四ツ谷光子君 中馬 弘毅君

出席政府委員

運輸大臣 長谷川 峻君

出席国務大臣

内閣審議官 林 淳司君
運輸政務次官 関谷 勝嗣君
運輸大臣官房長 犬井 圭介君
運輸省鉄道監督 永光 洋一君

委員外の出席者

日本国有鉄道総 高木 文雄君
運輸委員会調査 荻生 敬一君
室長

委員の異動

三月四日

辞任

小林 恒人君

補欠選任

岡田 利春君

第一類第十号

運輸委員会議録第四号

昭和五十八年三月二十二日

同日

辞任

岡田 利春君

補欠選任

小林 恒人君

同日

辞任

木島喜兵衛君

補欠選任

小林 恒人君

同日

辞任

鹿野 道彦君

補欠選任

柳沢 伯夫君

同日

辞任

三浦 久君

同日

辞任

岡田 利春君

補欠選任

小林 恒人君

同日

辞任

木島喜兵衛君

補欠選任

小林 恒人君

同日

辞任

鹿野 道彦君

補欠選任

柳沢 伯夫君

同日

辞任

三浦 久君

補欠選任

柳沢 伯夫君

同日

辞任

小此木三郎君

補欠選任

阿部 文男君

同日

辞任

小山 長規君

補欠選任

佐藤 文生君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

同日

辞任

阿部 文男君

補欠選任

小山 長規君

同日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

同日

辞任

阿部 文男君

補欠選任

小山 長規君

同日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

同日

辞任

阿部 文男君

補欠選任

小山 長規君

同日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

同日

辞任

阿部 文男君

補欠選任

小山 長規君

同日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

同日

辞任

阿部 文男君

補欠選任

小山 長規君

同日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

同日

辞任

阿部 文男君

補欠選任

小山 長規君

同日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

中路 雅弘君

同日

辞任

第一君

補欠選任

同日

辞任

阿部 文男君

補欠選任

小山 長規君

同日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

箕輪 登君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

田邊 誠君

補欠選任

毛利 松平君

同日

辞任

重して、国鉄の経営する事業の適切かつ健全な運営を実現するための体制を整備することにより、当該事業の再建を推進することを基本方針とする。この体制整備のために必要な効率的な経営形態の確立等及びその実施の円滑化のために必要となる国鉄の長期債務の償還等に関する施策を講ずることとしております。

第二に、国鉄の経営する事業の運営の改善のために緊急に措置すべき事項に關し、国及び国鉄は、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に基づく措置その他の必要な措置を講ずることとしております。

第三に、国の施策の策定及びその計画的かつ円滑な実施に資するため、総理府に日本国有鉄道再建監理委員会を置くこととし、同委員会は、さきに述べた基本方針に従つて、効率的な経営形態の確立等及びその実施の円滑化のために必要となる国鉄の長期債務の償還等に関する重要事項についてみずから企画し、審議し、決定し、内閣総理大臣に意見を述べること及び国鉄の経営する事業の運営の改善のために講ずべき緊急措置の基本的な実施方針について内閣総理大臣に意見を述べる事ができること並びに同委員会からこれらの意見が出されたときは、内閣総理大臣は、これを尊重しなければならないこととしております。

また、日本国有鉄道再建監理委員会は、五人の委員により組織することとするほか、委員の任免等及び委員会の組織に關し必要な事項を定めるとともに、同委員会は、必要があるとき、は、国の施策等について内閣総理大臣等に勧告することとができること並びに關係行政機関の長及び国鉄總裁に対し、資料の提出その他の必要な協力を求めること等ができることとしております。

第四に、国鉄の経営する事業の適切かつ健全な運営を実現するための体制整備を図るための施策は、その速やかな実施を期するため、昭和六十二年七月三十一日まで講ぜられるものとしております。

第五に、運輸大臣は、国鉄の経営改善計画の更

の承認または指示をしようとするとき及び国鉄の予算の調整を開始しようとするときは、日本国有鉄道再建監理委員会の意見を聞かなければならないこととしております。

第六に、日本国有鉄道再建監理委員会の設置に伴い必要となる關係法律の規定の整備等を行うこととしております。

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、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○原田委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○原田委員長 この際、参考人出席要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、日時、人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○原田委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○原田委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、これを許します。宮崎茂一君。

○宮崎委員 ただいま議題になっております今回の日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に關する臨時措置法案につきまして、若干質問をいたしたいと思ひます。

この法案自体の質疑をする前に、全般的な背景につきましても少し質問をしてみたいと思ひます。御承知のように、何回も国鉄再建の手段、法律をつくり、そしてまた計画をつくつたわけですが、いずれも失敗をしまつたわけでありまして、先般私は欧米各国に視察に参りましたが、欧米各国におきましても鉄道輸送というのは衰退がみでございまして、赤字対策に非常に困つてゐる。あるいは年金とか共済組合の方に政府が支出したり、いろいろなことで、いわゆる自動車輸送に對抗できなくなつてゐる。高速自動車道路あるいはまた道路整備によりまして自動車輸送というものが非常に伸びてきてゐる。これはどの国でも同じでございまして、ただ、フランスやあるいはイギリスあるいはアメリカ、イタリア等におきましては、これから鉄道が生きて道というのは新幹線しかない。日本の新幹線を参考にするというところで、フランスにおきましてもマルセイユ・パリ間でフランスの新幹線を一生懸命つくつてゐる。あるいはまたイギリスにおきましてもインターシティ一・二五、つまり都市間を二百キロで突つ走ると、こういう鉄道をやつてゐる。イタリアにしてもあるいはアメリカにしても、これから日本の新幹線を見習つて都市間の高速輸送に転じていく、これが新しい鉄道を広げていく一分野だ、こういうような話をしておつたわけでございます。私がいま申し上げておつたのは、鉄道輸送の分野が果たしてどうなるかというのを見えわめていくということが本當に必要だと思つたわけですが、日本で貨物輸送について考えてみますと、すでにたしか一〇%、国鉄輸送は、国内貨物輸送の中で一割切つてきた。このことは、日本のいわゆる産業構造、臨海工業地帯を中心としていわゆる大量貨物輸送、国鉄に適した貨物が内航海運にとられた。内航海運は五〇%のシェアを持つております。なおまた、港が各県に一つ、二つ近接の地帯にございまして、奥地への輸送というものは自動車輸送で済むわけでありまして、明治の時代みたくに道路が発達してゐない、あるいは港が四つか五つしかないという時代は鉄道輸送でしたけれども、結局宿命的に貨物輸送というものはもう衰退をせざるを得ないというのが日本の宿命であらうかと思つております。したがひまして、いま実行しておられますようなああいうヤードシステムを排除しまして、駅間の直送体系、貨物の

直行体系に切りかえようとしておられますが、少し遅過ぎたのかなという感じを私は持つておるわけでありまして、四、五年前から国鉄の貨物輸送については安業死論とかいろいろ議論がございましてたけれども、いまやはりこの駅間の直行体制が国鉄の貨物輸送の唯一のこれから伸びていく問題である。

また、旅客輸送につきましても、航空輸送でありますとかあるいはまたオートバイ、自動車輸送に非常に押されてきておられて、国鉄がこれから伸びようとするのは大都市圏内の輸送、つまり東京、大阪、そういった大都市圏内の輸送と都市間の高速輸送、こういうふうに限られてゐる。こういったような輸送需要の将来というものを見通して、それに適した輸送体系をつくり、そして国鉄の輸送というものをこれにマッチさせていかなければならぬ。一方に国鉄は公共性がございまして、一方にまた独立採算をしなければならぬという要請があるわけでございますから、将来の輸送構造というのを見ながらこれだけに限定をしてやつていく。臨調の中でもそういったことを書いておられますが、大体こういったような基本的な考え方と申しますか、輸送構造につきましては、私と同じな考え方ではなからうかと思ひますが、運輸大臣、いかがでございますか。

○長谷川国務大臣 子供のときからだれでも機関車であつたり鉄道というのはみんななじみが深いものでありまして、私たちがそれに漏れないわけですから。明治御維新の後で国が本當に財政も何も苦しい時代に、たしか明治五年に新橋と横浜の間に「汽笛一声新橋を」と小学校唱歌で歌はれたあの鉄道が敷かれた。しかも、それはイギリスの資本百万ポンドを借りて、技術も人間も来て全部やつてもらったという話を私は聞いております。そういうことからして、日本の輸送の体系の中枢をなしたものは鉄道である、これは間違いないことだと思ひます。

一方、おつしやるとおり、お互いが運輸委員会あるいは交通をずっと見ておりますというところ、こ

二十年間のモータリゼーションというのは日本では大変なことだと思えます。そういう関係からこのニーズに合わせていくというのが一つ、もう一つは、やはり航空機の発達によって長距離は航空機、しかも金よりは時間が大事だ、こんな関係がありますし、トラック一つにいたしましても、私もいまから十数年前でしたか、アメリカに行ってみまして、日本の国鉄がコンテナを取り上げる前に日本通運が取り上げた、さすがやはり民間はコンテナを取り上げた、この活用というものは大変なものだ。また、そのときに私は、同僚の関谷勝利議員と一緒にタコメーターをアメリカから買ってきて、参考にしないかというふうなこともございまして、いろいろな問題に合わせその進展におくれないうようにするということが一つであります。

おっしゃるとおり、あなたと同じように、私は世界を歩く場合に自慢するものの中に新幹線がございまして、二百キロ以上で走って、オリンピックを前にしてあれだけできたものが今日まで人身事故が一つもなかった。これが日本の技術の大変な宣伝になると思つて自慢しておりますが、そういう意味において、いまの時代に合うような交通システム、それにどう国鉄が合わせていくか。何が監理委員会法案が出ますという、あしたからでも鉄道が全部なくなるような誤解などがあることは私は非常に残念であります、いかにりつぱにこれを残していくかというところに問題があるうか、こう思つております。

○宮崎委員　いま国鉄が経営的に非常に困つて、大きな赤字が出ているわけでございます。累積赤字も十六兆円ですか、あるということ、昨年の秋でしたか、閣議決定で国鉄再建の緊急対策というものができたわけでありまして、御存じかと思ひますが、その中でいろいろ十項目ほどござい

ます。国鉄総裁にひとつお伺いをいたしたいのですが、この国鉄再建の緊急対策の中で非常に重要な問題、つまり国鉄労使の間の問題ですね、国鉄は

もうほとんど破産をしているんだ、そういうような危機意識というものがどういう程度なんだろう。また、最近の職場規律の確立と申しますか、そういった問題が大幅改善されてきたというふうな何一つありませんが、また最近も何か少しごたごたしているような話も伺つております。ですから、この国鉄再建の緊急対策の中で、労使のこれからひとつ国鉄を盛り上げていく、そういう気持ちがないとどうにもならないのじやなかるうかと思ひますので、非常に簡単でよろしゅうござい

ますから労使間の問題がいま大体どういうふうななっているのか、総裁の御意見を承りたい。それからいま一つは、地方交通線という問題がございまして、国鉄再建法の中で整理する、私どものところでもやつておりますが、なかなかこれはむずかしい。知事とかあるいは町村長さん以下、やはり住民の方の意見がありますと、公共的だからうんと少ななくても何か置いてくれという話で、私はこの点は、全般的な輸送形態からいくともう独立採算はとて回復し得ない問題でありますし、前につくりました法律によつて逐次廃止していかなければならぬと思うわけでございますが、この点につきましまして、地方交通線の現状はどうなのか、あるいはどこが問題になっているのじやないか、私は、もつとPRが何か足りないのじやないかという感じもいたしますが、この二点について、総裁から簡単に現状なりお見通しを説明願ひたい。

○高木説明員　残念ながら、私どもの職場におきまして全体として経営の危機というところが職員の一一人に徹底してないというのを認めざるを得ないわけでございます。どうしても運転あるいは営業、保線、工場といったふうにいる職場が分かれておきまして、それが全体としては残念ながら赤字経営になっておるということでございます。必ずしも経営の全体の姿というものをわが会社という概念でとらえるような風潮が十分浮かび上がつてきてないということが基本的にあります。

めに、今日このような形でいろいろ御心配をいたしておりますにかかりませう、まともな職員の一一人一人には事の重要性というものの認識が十分徹底してないということが一つございまして、もう一つは、戦後三十年にわたりますわが国の労働運動の中におきまして、私どもの職場の労働組合というものが置かれた地位というものが、日本全体の労働運動の一つのなかめというううな役割りがあつたというところから、その職場の問題と労働の問題等についての考え方、いささか現在の日本の労働集団の物の考え方と乖離がある状態にあるわけでございます。このこと

につきましまして、何とか少なくとも日本の現在の労働界の平均的な考え方というものをせめて近づきようにしていかなければならぬと思つて、いろいろやつてまいりましたつもりでございますが、まだどうもそこが乖離があるというところでございます。しかし、昨年の春以来、余りにもいろいろな問題があるというところをいろいろな形で御指摘をいたしまして、昨年来その正常化に努めておるわけでございます。臨時行政調査会から御指摘を受け、また、政府の閣議で示されましたいわゆる緊急十項目について、それらのことはいずれも私どもがかねがね問題であると考えておつたことと

ございまして、一つ一つの項目について鋭意取り組みをいたしておるわけでございます。まだ決してかくのごとく成果が上りましたというところまでは参つておりませんが、政府で指示になりましたもの、あるいは臨時行政調査会でお示しした事項もございまして、また、検討が始まつて本年に入りましてから新聞でいろいろ報道されますように、労使間の問題がまだ大差対立をいたしておるような現象が出ておるわけでございますが、何分これだけ大ぜいの職員がおりますし、たくさんさんの組合がありますし、そしてまた、職場もいろいろ分かれておりますので、新しい職

場規律の確立方について、趣旨が十分のみ込めて人というものがまだ全部に及んでないというところからいろいろ紛争が起つてくるわけでございます。私どもは決して対立抗争をよしとしていくわけではないわけでありまして、さらにさらによく説得を重ね、説明をいたして、平穩のうちに規律について正したい、目的を達したいと思つておりますが、いろいろなことでお多少耳ざわり、目ざわりのことが起こることがありまして、その点はお許しただきたい。毅然として規律の確立、職場の正常化ということに努めてまいりたいと考えております。

地方交通線の問題につきましましては、いわゆる第一次地方交通線についてはすべてについて協議が始まつております。こういうふうにいきましようという決まりましたのはまだわずか一カ所だけ、北海道の白糠線では協議がまとまつてまいりました。この場合には大変乗客の数が少ないという関係もございまして、バスへの転換ということでは都合がございまして、バスへの転換という第三セクターへの移行ということ、それを前提として協議の進んでいるところもございまして、まだまだ各地域ともわかつたところもございまして、いっておらぬわけでございます。しかし、各地域の皆様方もこの一年余りの協議期間を通じて、かなり国鉄問題についての御認識は高まつておるようでございます。最初は協議会を開くこと自体に大変強い反対があるというふうなことでございまして、最近では、どのようにして、どういふことを中心にして議論しようかというところまでは入つてきたわけでございます。

第二次指定分につきましては、御存じのようにちやうど地方選挙といったような雰囲気、こうした問題を議論するのにはふさわしくない条件もあるのございまして、まだ現在までのところ、協議会開催に具体的に至る前提としての関係知事の御意見が運輸大臣のところに出されるという段階まで至つておりません。ただ、岩手県の一線区につきまして、つい最近知事の意見をいただ

るという状況になってきたというふうに理解をいたしてあります。

この問題は、何としても国民の足を奪うことになつてはならないという見地から、そしてまた、決して国鉄だけの都合で物事を進めることがあつてはならないという見地から、制度は制度としていろいろ期限が定められておりますけれども、私どももいたしまして御理解、御納得を得た上で協議会の開催に向かつて徐々に進めてまいりたいと考えておるわけでございます。いま運輸大臣のお手元でいろいろ御努力をいただいておりますが、しばらくの時間の余裕を得た上で協議会の開催が可能になるかと思つておるわけでございます。そして、協議会が開催された後におきましては、私どもも誠意を持ってその後の対策について関係の方々のお話を十分と承つて、それぞれ地域にふさわしい事後対策について十分御相談、御協議申し上げたいと考えているわけでございます。

○宮崎委員 いまの二つの問題は非常にむづかしい問題ではございますが、運輸省、国鉄当局におかれましては精力的な御努力をひとつお願いをいたしたいと思つております。

なおまた、赤字の問題で一番大きな問題は長期債務の問題ですね。これはいろいろな原因で、こつたのができてまいつたわけでございまして、一部棚上げしたり利子補給したりいろいろやっておりますが、この赤字、長期債務がますますふえるような傾向にございまして、この償還等についてはどういふような手を今後お打ちになるのか、これは運輸大臣でしょうか国鉄総裁でしょうか、どつちかにお願いします。

○林(連)政府委員 お答え申し上げます。

長期債務の問題は、先生御指摘のとおり国鉄事業を再建する上でどうしても避けて通れないと考えて重要な問題であるというふうに私も思はしております。そういう認識のもとにおいて、今回御提案を申し上げているこの法律案においても、第二条の「国の施策」の中で、これについては効

率的な経営形態の確立と並んで重要な解決を要する問題という位置づけをしてあるわけでございまして。そういうことでございまして、この法律案に基づいて再建監理委員会が設置された後におきましては、監理委員会において適切な、十分な御審議の上で結論が得られるものと思つております。その結論を待つて対処をしたいと考えております。

○宮崎委員 それでは、いま提案されております法律の問題点について御質問いたしたいと思います。この法律は臨調答申に基づいておつくりになる、いままでの法律や計画が失敗して、運輸省、国鉄を中心としたのではなかなか大問題だ、政府みずから内閣に委員会を置いて最大の行革の中の目玉として取り組もう、こういうところに意義があると私は考えておるわけでございます。これは、初めは屋上屋になるのじゃないかというふうな議論もございまして、ざばり言つて今回提出されているこの法律の性格というのですか、これはこういう監理委員会をつくるのが目玉であつて、また中にいろいろ分割とかございまして、こういう中身の問題は、これから委員会が審議したものが、大問題がまた国会に出てくる、そういうふうな理解していいの。つまり、この法律は大体外枠というのですか、委員会をつくる法案だというふうな、非常に大ざっぱですがそういうふうな理解していいの。どうか、運輸大臣いかがでございますか。

○長谷川国務大臣 お互いが何となく国鉄再建をこの場所においていまままで審議し、そしてまた通過させたことです。その一つの例には、国鉄の運賃は国会の審議を通過しなければだめだ、それじゃ仕事はやれないというところで、こんなことも直しました。いろいろな手をお互いが努力したのですが、いまやどうにもこうにもならぬ危機的な状態であるというところは認識しているものですが、ここにおいて監理委員会をつくり、それと同時に関係会議を別に置いて、車の両輪にして、そ

こから出たものを総理大臣が、これは意見も求めるし、実行もし、命令もする、こういうふうな強力な最後の一つの機関だ、実は私はこういうふうな感じ方でやつていくわけであります。

○林(連)政府委員 若干補足させていただきます。ただいま先生御指摘のこの法律案の性格でございまして、単純な監理委員会の設置法ではございませんで、いわゆるこれからの国鉄再建の方向づけ、枠組みというふうなものを踏まえた総合的な法律という性格のものでございまして、つけ加えさせていただきます。

○宮崎委員 いま単なる委員会の設置だけではなくて、総合的な国鉄再建を図っていくんだ、こういうお話がございました。それならば第一条でございまして、「基本方針」というのがございまして、これは臨調答申を尊重してということになつておるわけでございまして。最終目標は、特殊法人でありますとか国有でありますとか公共企業体ではないのか、そういうものではもう何ともならないのじゃないか、だから民営が至当ではないかというのが臨調の最終目標でございまして。そしてまた、三十万、四十万という人は監督がたいて、五万とか六万とか、目の届くような小規模なものにしてはどうか、これが分割の基本方針だと私は思つておるわけであります。この第一条の「答申を尊重して」ということは、このことは民営、分割ということの端的に言つてやるんだということを目指しているんだ、こう理解していいの。そこいらが臨調の答申の中でも、本当は民営、分割が最終目標だけれども、その前に緊急に講ずべき措置がありまして、こういうことを言つて、その緊急の問題に非常に行う必要があるという問題がある。新しい経営形態移行までの間、「現行経営改善計画以上」の大幅な経費削減措置を緊急措置として講ずる必要がある。これは臨調答申の本文でございまして、そういうふうにも言つておる。あるいはまた、分割の前提としては、「長期債務、国鉄共済年金制度等の諸問題を、新形態移行に際し解決しておく必要がある。」非常にむづ

かしい、分割、民営の前に解決しなければならぬ大きな問題があるわけですね。ですからこの第一条の基本方針は、分割、民営という目標に従つて臨調答申のそういったような問題を解決しながらいくというふうな理解していいの。あるいはとにかく民営、分割が先だ、いまの国鉄ではどうにもしようがない、これはある民間人に聞きますと、国鉄は譲り受けるけれども、いまの国鉄に従事する人は一人も要らぬよというふうな話があるわけなんです、そういうことを考えますと、民営、分割という民営の方が先に来るのか。多分私がさきに言つたように、臨調の答申というものはい

わゆる民営論の、出口論か入り口論かという議論ですね。しかし実行できなければ入り口論を言つてみたところでこれはしょうがないと思うのですけれども、臨調の中をよく見ますと、すぐさま分割、民営というのではなくて、いま申し上げましたようないろいろな条件を整備しなければならぬ、その後でやる、こういうことになつております。果たしてこの「答申を尊重して」ということは民営をきつと目指しているのか、その感覚でございまして。私どもの自民党の中でも最大限尊重とか、大筋において了承とかあるけれども、一体尊重という言葉は日本語では非常にあいまいな言葉でございまして、何もやらぬのが尊重という場合もあり得るような感じもします。その辺のことをひとつ、これは基本方針でございましてから大臣から、きょうも本会議で答弁があつたようでございますけれども、この委員会でもよくその辺の事情を、大臣の意向を教えていただきたい、かように思つております。

○長谷川国務大臣 おつしやるとおり、国鉄の危機的財政というものは経営のあり方だけではありません。その中にはもちろん共済の問題、年金の問題等、みんな入つておるわけであります。これは一國鉄ではどうにもならぬ。総裁などは年金問題等々でいろいろいままでがなばつてまいりましたが、とにかく財政が毎年毎年逼迫してくることは御案内のとおり。そういうときに臨調におい

て、国鉄の経営についてあらゆる角度から経営の見直しというものを研究した、こう私は存じ上げます。その中の一つに第一条の基本方針が、分割、民営化ということが出ていて、それを私の方がその答申を尊重して受けたわけです。その所掌事務を遂行することになっていくので、同委員会は随時答申に述べられた分割、民営化の方向で経営形態等に関する検討を進めることになったと私は考えております。ここが一番大事なところでございまして、しかし何さ大変な事業でございまして、その委員会においては具体的かつ十分な検討がなされた結果、分割、民営化を採用したい、仮にそういうことがあったとするならば、しかしながら、その場合でも特段の合理的な理由がなければならぬと思ひますし、また、答申の趣旨に沿うように、やはり経営の効率化と活性化等が得られるようなことであるならばまた別だというふうな多少の余裕がありはせぬか、こう感じております。

いずれにしても政府としまして、この監理委員会に御議論いただいたこと、いままでのいろいろな背景の中から御議論いただいたその意見を尊重して適切に対処していくということが基本の方針である、こう思っております。

○宮崎委員 大体わかりましたが、たとえて言いますと、もう一つ突っ込んで質問をさせていただきますと、分割はしなくても、たとえば民営でもいいですが、いまのままでいいと経営形態を民間に近づけた形で、分割せずにあるいは地方ローカル線を切り離して非常に軽い形になった、効率的な形になった、そして独立採算もできる、借金も返せる、労使も非常に熱心に、自分の企業だということでもう一つに立ち行くことができる、こういうような場合には分割しないこともあり得る、こういうふうな解釈によろしゅうございませうか。

○林(連)政府委員 答申は分割、民営化、こういうふうな申し立てを受けて、それを受けてこの法律ではそれを尊重するということがございますから、まずその方向での検討をするということは疑

いのない事実でございませう。

ただ、しかし先ほど大臣から申し上げましたように、それがどうにも非常にむずかしいという特段の合理的な理由があれば、別の選択をすることもあり得るということでございます。別の選択というのは、分割、民営化というものの中身だけではなくて、分割だけあるいは民営だけあるいはその他、いろんな選択が一応可能性としてはあり得る。ただ方向としてはまず分割、民営化という方向での検討を開始して、十分な検討を行った上で結論を出していく、こういうことでございませう。

○宮崎委員 まあずつとこれからの話ですから、この委員会ができてその方でも慎重に検討される、こういうふうな理解をいたしたいと思います。

それから、この委員会は国家行政組織法の第八条に基づく委員会、非常に強力な権限を持つていて、こういうふうな言われているわけでございます。これを八条委員会にされたというのはいかなる理由があるのかという点、また、強力な権限というのはいかなる点に、あちこち出てきていて、うのうの具体的な点、具体的にどういうことなのか、どなたでもいいですから、御説明願いたい。

○林(連)政府委員 お答えを申し上げます。

まず八条機関とした理由でございませうけれども、これは先生御承知のとおり、臨調答申が出される段階でいろんな議論が行われたわけでございます。最終的な結論をいたしましたのは、国鉄の再建というのはいまや非常に大変な状況でございまして、経営形態の問題も含めて経営全般について相当抜本的な検討が必要である。そういうことになりまして、関係する施策というの也非常に広範にわたります。そういう広い範囲での検討が必要だということになります。これは特定の省庁のみで行うということとはなかなかむずかしい。そこで、少なくともいわれる再建対策というものの企画立案というものは各省の立場を離れた委員会をつくって、その場で行う必要がある、こういうことで総理府に置くというのが適当であろう、こ

ういう結論になったわけでございますが、そういう企画立案を行う機関というものは、結局現在の国家行政組織法の関係から申し上げますと、八条に規定するその他の行政機関ということにならざるを得ないわけでございます。そういう答申の趣旨を踏まえて、私どもとしては八条機関という位置づけをこの法案でいたしたということでございませう。

それから、ただ八条機関と申しましたが、これは非常に重要な任務を負っている機関でございませうので、かなり強い権限と申し上げますが、立場を持たなければいけないということが言われておるわけでございます。今回の法律案におきましても、数点そういう点についての配慮をいたしております。

一つは、この委員会は、通常の審議会のようには受け身の立場で諮問を受けて答申を出すというのではなくて、みづから能動的に国鉄再建の案を企画、審議、決定いたしました。これを内閣総理大臣に意見として出す、内閣総理大臣はそれを受けて、これを尊重しなければならぬということをも明文で義務づけておるといふような点が第一点でございませう。

それから第二点といたしまして、監理委員会と内閣、これが車の両輪として密接に連携して仕事をしていく必要がある、そういうことからフォロアップと申しますか、フィードバックと申しますか、監理委員会が意見を出したもののについて政府の方でどういうふうな実施していくかということと適宜監理委員会に通知するということを法律上義務づけておる。その上で監理委員会の方には、必要があるときは内閣総理大臣あるいは関係大臣に対して勧告をすることができるといふような勧告権を規定しておるといふ点が第二点でございませう。

それからもう一つは、こういう審議会としては余り例はないわけでございますけれども、関係行政機関を通じて調査をするのではなくて、国鉄に対して委員会が直接調査を行うことができるという

直接の調査権を規定しておる、こういう点がございまして、以上のような諸点を踏まえて今回の国鉄再建監理委員会はかなり強い機能を発揮し得るというふうな私どもは考えております。

○宮崎委員 委員の人選が非常に重要だと思ひますが、本会議でも質問がございまして、委員を選定される基準、五人ということになっておりますが、その数等につきまして大臣からひとつ御答弁をお願いしたい。委員選定の基準はどうされるかという点でございませう。

○長谷川国務大臣 先ほどの本会議でも各議員からも御質問が出ましたが、私は今度の監理委員会というのには大変な責任を持つ、こう思っているわけでございます。いま林政府委員が答弁しましたように、大変な権限のある八条機関でございまして、それから最後の国鉄再建の一つの道だ、こう考えておりますので、この人選には本当に慎重を期して皆さんから御賛成を得る、歓迎されるような人選をしたい、こう思つて内々考えてはおりますが、まだ人の名前までは触れておりません。いづれにいたしましても、皆さんに権威のあるものとしてお褒めをいただくような人選にしたい、こう思っております。

○宮崎委員 それから、この法律の第三章の補則におきまして「施策の実施」という項目がございませう。第十五条でございませうが、昭和六十二年七月三十一日までに講ぜられる、こういう期限を限定したのはどういう理由でございませうか。

○林(連)政府委員 十五条の期限の問題でございませうけれども、御承知のとおり、国鉄の経営状態はせつぱ詰まったぎりぎりの段階に来ております。一刻の猶予もならぬ、こういう状況でございませうので、極力可及的速やかに、できるだけ早く再建を達成することが至上命題だと思ひます。そういう点から期限を切るということで法律案を御提案申し上げておるわけでございますが、一方におきまして非常にむずかしい問題をたくさん抱えてございませうので、逐次その段階ごとに結論を出し、施策を講じていく必要がある。たとえば第一

段階におきましては、この法律をお認めいただき
ました場合には監理委員会が発足して、監理委員
会において抜本的な再建策をつくる、それを今度
は内閣総理大臣が受け取りまして、内閣として必
要な諸般の調整、協議を経て具体的な施策を決定
し、それを実施に移していく、そのためには立法
措置も必要でございますので、国会に法律を出し
して御審議を願う期間も必要でございます。そ
れから、法律を通していただいた際におきまして
は、これは実体法の問題でございますが、実体法
をお認めいただいた段階においては、今度はそれ
に基づいて諸般の準備が必要になってくる、そう
いうふうな段階を経ていろいろな手続その他の仕
事がございまして、そういうことを勘案して大
体昭和六十二年七月三十一日ごろ、要するに臨調
答申が出てから五年程度の期間内に達成をしよう
ということの期限の規定をつくり、かつ五年とし
たということでございます。

○宮崎委員 最後に、この法律が通過した場合に
おいては、内閣の方に責任が移ったのだというよ
うなことではなくて、第三条にも「緊急に講ずる
べき措置」と書いてございます。あくまでも国鉄と
運輸大臣が中心になって国鉄再建に邁進してい
たかなければ、内閣全体といつても、ほかは大蔵
省とか労働省とか、御協力はあるだろうと思
いすけれども、要は運輸大臣と国鉄総裁、この二
方が再建に向かって大いに努力してくださるこ
とが一番大事だと私は思いますが、大臣と国鉄総
裁の再建に対する決意を伺いまして、私の質問を
終わりたいと思います。

○長谷川国務大臣 私には実は、私見からしま
すと、この再建監理委員会が生まれない前から、日
本がいま五十兆円の予算をやつて百兆円の国債が
ある、国鉄が年々一兆円の赤字で二十兆円の累積
債務がある、こういうことでありますから、赤字
の国の中にもう一つ消えない赤字の国があるか
ら、これは総理大臣と運輸大臣と国鉄総裁の三者
が命がけでやらなければだめだということをずつ
と申し続けているものでございまして、こういう

委員会ができた際には、そのときまで私運輸大臣
かどうかわかりませんが、その担当の大臣として
はまさに私と同じような気持ちにならなければこ
れは実現しないのじゃないか、こう思っております。

○高木説明員 この前の法律に基づきまして経営
改善計画を立てさせていただきまして、私ども
私ども国鉄自身が自己の努力によつてなすべきこ
と、これがどこまであるかということを一応線
を引きまして、これだけはぜひやつてまいります
というふうにお約束をいたしましたわけでござい
ます。それ以来今日までその気持ちは変わっており
ません。今回の再建法成立の場合におきまして
も、私どもがなすべきこと、なし得ることにつき
ましては全力をもって取り組んでまいります。

ただ、残念ながらいずれの私どもの力の及ばな
いところがございますので、その点につきまして
はこれまで政府にいろいろお願いをしましていま
たわけてございまして、より強力な機関がかく
ごとくできるわけでございますので、そこでの御
裁断を速やかにお願いいたします。また、それ
をお願いいたしますためには私どもができること、な
さねばならぬことは一日も早く取り組み、どうし
てもそれを実現していかなければならないと覚悟
をいたしております。

○宮崎委員 以上で、私の質問を終わります。
○原田委員長 次回は、来る二十五日午前九時五
十分理事會、午前十時委員会を開会することと
し、本日は、これにて散会いたします。
午後四時四十九分散会

日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に
関する臨時措置法案
日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進
に関する臨時措置法
目次
第一章 日本国有鉄道の経営する事業の再
建(第一条―第三条)

第二章 日本国有鉄道再建監理委員会(第四
条―第十四条)
第三章 補則(第十五条)
附則
第一章 日本国有鉄道の経営する事業の再
建
(基本方針)

第一条 国は、日本国有鉄道の経営の現状にかん
がみ、昭和五十七年七月三十日に行われた臨時
行政調査会の答申を尊重して日本国有鉄道の経
営する事業の適切な健全な運営を実現するた
めの体制を整備することにより、当該事業の再
建を推進するものとする。
(国の施策)

第二条 国は、前条に規定する体制整備を図るた
め、次に掲げる事項に関し必要な施策を講ずる
ものとする。
一 日本国有鉄道の経営する事業に関する効率
的な経営形態の確立及び当該経営形態の下に
おける適正な運営の確保に関すること。

二 日本国有鉄道の長期の資金に係る債務の償
還等に関することその他前号に掲げる事項の
実施の円滑化に関すること。
(緊急に講ずべき措置)

第三条 国及び日本国有鉄道は、第一条に規定す
る体制整備に資するため、日本国有鉄道の経営
する事業の運営の改善のために緊急に措置を講
ずる必要があると認められる事項に関し、日本
国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五
年法律第百十一号)に基づく措置その他の必要
な措置を講ずるものとする。

第二章 日本国有鉄道再建監理委員会
(設置)
第四条 第二条の国の施策の策定及びその計画的
かつ円滑な実施に資するため、総理府に、日本
国有鉄道再建監理委員会(以下「委員会」とい
う。)を置く。
(所掌事務)
第五条 委員会は、次に掲げる事項に関し、企画

し、審議し、及び決定し、その決定に基づいて
内閣総理大臣に意見を述べる。
一 日本国有鉄道の経営する事業に関する効率
的な経営形態の確立及び当該経営形態の下に
おける適正な運営の確保のために必要な重要
事項に関すること。

二 日本国有鉄道の長期の資金に係る債務の償
還等に関する事項その他前号に掲げる事項の
実施の円滑化のために必要な重要事項に関す
ること。
2 委員会は、第三条の規定により講ぜられるべ
き措置であつて前項各号に掲げる事項に密接に
関連するものの基本的な実施方針に関し、内閣
総理大臣に意見を述べるものとする。

3 委員会は、その所掌事務を遂行するに当たつ
ては、第一条の基本方針に従い、これを行うも
のとする。
(意見の尊重)

第六条 内閣総理大臣は、委員会から前条第一項
又は第二項の意見を受けたときは、これを尊重
しなければならない。
(通知)

第七条 内閣総理大臣は、第五条第一項又は第二
項の意見を受けて講ぜられる施策又は措置の内
容及びこれらの実施状況に関し、必要に応じ、
委員会に通知するものとする。
(勧告)

第八条 委員会は、必要があると認めるときは、
第五条第一項又は第二項の意見を受けて講ぜら
れる施策又は措置に関し、内閣総理大臣又は内
閣総理大臣を通じて関係行政機関の長に勧告す
ることができる。
(組織)

第九条 委員会は、委員五人をもつて組織する。
(委員)
第十条 委員は、優れた識見を有する者のうちか
ら、両議院の同意を得て、内閣総理大臣が任命
する。
2 前項の場合において、国会の閉会又は衆議院

- の解散のために両議院の同意を得ることができないときは、内閣総理大臣は、同項の規定にかかわらず、同項に定める資格を有する者のうちから、委員を任命することができる。
- 3 前項の場合においては、任命後最初の国会で両議院の事後の承認を得なければならない。この場合において、両議院の事後の承認を得られないときは、内閣総理大臣は、直ちにその委員を罷免しなければならない。
- 4 内閣総理大臣は、委員が心身の故障のため職務の執行ができないと認める場合又は委員に職務上の義務違反その他委員たるに適しない非行があると認める場合においては、両議院の同意を得て、これを罷免することができる。
- 5 委員は、職務上知ることのできた秘密を漏らすてはならない。その職を退いた後も同様とする。
- 6 委員は、非常勤とする。
- (委員長)
- 第十一条 委員会に、委員長を置き、委員の互選によつてこれを定める。
- 2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 3 委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。
- (資料の提出その他の協力等)
- 第十二条 委員会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長及び日本国有鉄道總裁に対して、資料の提出、意見の開陳、説明その他の必要な協力を求めることができる。
- 2 委員会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道の経営する事業の運営状況を調査し、又は委員にこれを調査させることができる。
- (事務局)
- 第十三条 委員会の事務を処理させるため、委員会に、事務局を置く。
- 2 事務局に、事務局長のほか、所要の職員を置く。

- 3 事務局長は、委員長の命を受けて、局務を掌理する。
- (政令への委任)
- 第十四条 この章に定めるもののほか、委員会に關し必要な事項は、政令で定める。
- 第三章 補則
- (施策の実施)
- 第十五条 第一条に規定する体制整備を図るための施策は、昭和六十二年七月三十一日までに講ぜられるものとする。
- 附則
- (施行期日等)
- 1 この法律は、公布の日から起算して四月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第十条第一項の規定中両議院の同意を得ることに関する部分は、公布の日から施行する。
- 2 附則第五項の規定による改正後の日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)附則第四項の規定は、日本国有鉄道の昭和五十九年度の予算から適用する。
- (総理府設置法の一部改正)
- 3 総理府設置法(昭和二十四年法律第二百二十七号)の一部を次のように改正する。
- 第十五条第一項の表臨時行政調査会の項の次に次のように加える。
- | | |
|---------------|---|
| 日本国有鉄道再建監理委員会 | 日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法(昭和五十七年法律第百一十号)の規定によりその権限に属せしめられた事項を行うこと。 |
|---------------|---|
- 4 (特別職の職員の給与に関する法律の一部改正) 特別職の職員の給与に関する法律(昭和二十四年法律第二百五十二号)の一部を次のように改正する。
- 第一条第十九号の七の次に次の一号を加える。

- 十九の八 日本国有鉄道再建監理委員会委員(日本国有鉄道法の一部改正)
- 5 日本国有鉄道法の一部を次のように改正する。
- 附則に次の一項を加える。
- (日本国有鉄道再建監理委員会への付議)
- 4 運輸大臣は、第三十九条の二第一項の規定により日本国有鉄道から提出を受けた毎事業年度の予算について同条第二項の規定による調整を開始しようとするときは、当該予算及び当該事業年度の事業計画、資金計画その他予算の参考となる事項の内容について、日本国有鉄道再建監理委員会の意見を聴かなければならない。
- (日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部改正)
- 6 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を次のように改正する。
- 附則第一条の次に次の一条を加える。
- (日本国有鉄道再建監理委員会への付議)
- 第一条の二 運輸大臣は、第四条第五項の変更の承認又は第七条の経営改善計画の変更の指示をしようとするときは、日本国有鉄道再建監理委員会の意見を聴かなければならない。
- 理由
- 日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、日本国有鉄道の経営する事業の適切かつ健全な運営を実現するための体制の整備に關し国が講ずべき施策等について定めるとともに、当該施策の策定及びその計画的かつ円滑な実施に資するため日本国有鉄道再建監理委員会を設置する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

運輸委員會議録第二号中正誤	
ページ	段行
一	誤
二	正
三	誤
四	正
五	誤
六	正
七	誤
八	正
九	誤
一〇	正
一一	誤
一二	正
一三	誤
一四	正
一五	誤
一六	正
一七	誤
一八	正
一九	誤
二〇	正
二一	誤
二二	正
二三	誤
二四	正
二五	誤
二六	正
二七	誤
二八	正
二九	誤
三〇	正
三一	誤
三二	正
三三	誤
三四	正
三五	誤
三六	正
三七	誤
三八	正
三九	誤
四〇	正
四一	誤
四二	正
四三	誤
四四	正
四五	誤
四六	正
四七	誤
四八	正
四九	誤
五〇	正
五一	誤
五二	正
五三	誤
五四	正
五五	誤
五六	正
五七	誤
五八	正
五九	誤
六〇	正
六一	誤
六二	正
六三	誤
六四	正
六五	誤
六六	正
六七	誤
六八	正
六九	誤
七〇	正
七一	誤
七二	正
七三	誤
七四	正
七五	誤
七六	正
七七	誤
七八	正
七九	誤
八〇	正
八一	誤
八二	正
八三	誤
八四	正
八五	誤
八六	正
八七	誤
八八	正
八九	誤
九〇	正
九一	誤
九二	正
九三	誤
九四	正
九五	誤
九六	正
九七	誤
九八	正
九九	誤
一〇〇	正

昭和五十八年三月二十八日印刷

昭和五十八年三月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K