

第百一回国会 運輸委員會 議 録 第十号

昭和五十九年六月二十七日(水曜日)

午前十時十一分開議

出席委員

委員長代理理事 鹿野 道彦君

理事 久間 章生君 理事 浜野 剛君

理事 三塚 博君 理事 小林 恒人君

理事 吉原 米治君 理事 近江巳記夫君

理事 中村 正雄君

加藤 六月君 田中 直紀君

近岡理一郎君 若林 正俊君

兒玉 末男君 左近 正男君

関山 信之君 富塚 三夫君

西中 清君 森田 景一君

梅田 勝君 辻 第一君

出席國務大臣

運輸大臣 細田 吉藏君

出席政府委員

日本国有鉄道再建監理委員會事務局長 林 淳司君

運輸大臣官房観光部長 西村 英一君

運輸省鉄道監督局長 永光 洋一君

運輸省自動車局長 角田 達郎君

運輸省航空局長 山本 長君

委員外の出席者

国土庁計画・調整局計画課長 長瀬 要石君

労働省労働基準局監督課長 野崎 和昭君

日本国有鉄道總裁 仁杉 巖君

日本国有鉄道常務理事 竹内 哲夫君

日本国有鉄道常務理事 太田 知行君

日本国有鉄道常務理事 岩崎 雄一君

運輸委員會調査室長 荻生 敏一君

委員の異動

六月二十六日

辞任 梅田 勝君

補欠選任 中川利三郎君

同日 辞任 中川利三郎君

補欠選任 梅田 勝君

本日開催に付した案件

連合審査会開会申入れに関する件

道路運送法等の一部を改正する法律案(内閣提出第六十一号)

陸運に関する件

航空に関する件

日本国有鉄道の経営に関する件

観光に関する件

○鹿野委員長代理 これより会議を開きます。

福家委員長が病氣療養のため、当分の間、指名により私が委員長の職務を行います。

陸運、海運、航空及び日本国有鉄道の経営に関する件等について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。中村正雄君。

○中村(正雄)委員 仁杉總裁にお尋ねいたしたい

と思います。

私は、戦後四十年近い間、政治の場から国鉄を見てまいりました。また、国鉄を利用する国民、税金を納める国民という立場からも国鉄を見てまいりましたし、また今の国鉄の前身であります鉄道省のOBという立場からも国鉄を見てまいりました。そういう点から、再建の大役を担って就任された仁杉總裁に私はお尋ねいたしたい。

五十六年に経営計画の案が策定されて、今日まで努力を続けてまいりました。約三年たちまじし、その経過をいろいろの立場から私なりに検討し、分析してみても、遺憾ながら所期の目的は達成されておらないと思います。特に、全体的に見れば、国鉄の財務内容といえますか、赤字の体制といえますか、だんだん膨れ上がっております。部分的には改革された面もあると思えますけれども、国民の目から見たならば、年々国鉄の赤字はふえる一方である、再建されるほどのような形でも見受けられません。また、利用者、国民の目から見て、国鉄自体の姿がより以上に国民から好感を持って見られるような世論にも私はなっておらないと思えます。そういうことから見て、今の国鉄の機構、今の国鉄の再建のやり方、今の国鉄首脳部の姿勢、このような状態でこれから再建に取り組んでいっても、再建というものは非常に困難だということよりも私は不可能ではないか、このような感じがするわけでございます。

例えば国鉄の機構を見ましても、これは日本国有鉄道が発足いたしましたから何ら変わっておりません。縦割り制の機構でございます。国鉄がこのような状態になり、再建の足を引っ張っているのは国鉄のこの縦割りの機構にあるのではないかと、第一の障害を私はそこに見ておるわけでございます。極端に言えば、本社にありまする局ごとに国鉄があると言っても過言ではない。北海道から九州まで、営業局は営業局、施設局は施設局という国鉄がある。したがって、そこにはやはり地域ごとの情勢に応じた国鉄の運営をし得る体制ができておらない。金をもうけるところと金を使うところが別々な責任者を置いてやっておるといような状態で、国鉄の財務内容がよくならないと思いませんし、また国鉄が再建できるとも思えないと思えます。

また、今までの再建のやり方を見ても、例えば経営改善計画の内容に従って合理化をやりになつてまいりました。しかし、合理化というものがどういう内容を持つものか、いろいろ議論もあると思えますけれども、少なくとも合理化の目的は企業効率を上げることではないか、ばならない、これはだれも異存はないと思えます。ところが、今までやりになつた国鉄の合理化は、減量経営と定員の削減です。仕事を減らせば人が減るのは当たり前でございます。減量経営と定員の削減を合理化として今日までやりになりましたが、企業効率は全然上がっておりません。そして今になって余剰人員が二万人ある、二万五千人ある、これをどうするかという対策に迫られておるという現状。

例えば、これが民間の企業であれば、仕事を減らす、人を減らすという場合は、減らした人をどう活用するか、仕事を減らした分余った人をどこに持っていくか、どう活用するかということと同時に並行的にやるのが、本当の経営のあり方だと私は思います。人を減らすことだけに専念し、仕事を減らすことだけに専念して、三十五万人体制を一年早くやつた、こう言われておりますけれども、残った二万何千人という人が仕事もせず遊んでおる。しかも、職場、職場を見れば、足らない職場は残業をやる、休みの日も動員されて出てきて仕事をやる。余っているとところはそのまま遊んで

でおる。縦割り制の弊害がここにも大きく出ておるわけでございます。

また、国鉄首脳部の姿勢、極端な言い方かも知れませんが、私は今なお自分の保身と政府依存という体質が抜け切っておらないと思います。こういう体制でこのまま再建をやるといつても困難よりも不可能ではないか、こういうふうに私は私なりに考えておるわけでございます。

総裁は、少なくとも国鉄再建の使命を負って就任されたと思います。総裁なりの決意と熱情を持って就任されたと思います。政府もそういう立場に立って任命したと思います。総裁に就任されて半年の期間が経過いたしました。ずぶの素人が入ってきたのであれば、半年や一年で国鉄の複雑な機構がわかると思いませんけれども、何十年の間、国鉄で生活された総裁でありますから、就任されてから半年あれば、国鉄の内容は大体熟知されたと思います。したがって、再建の使命を負っておる総裁が国鉄の再建の障害はどこにあるかということも、私は大体認識されたと思います。

こういう点が国鉄再建の障害である、これを除去しなければいけない、こういう点を率直にお聞かせ願いたいと思います。これが第一のお尋ねでございます。

○仁杉説明員 ただいま中村先生から、国鉄の持ついろいろな欠点について御指摘がございました。私、実は就任前から、国鉄のOBでございますから、いろいろな資料を求めまして、私なりに再建というものに興味という関心を持っていたことも事実でございます。ただ、残念ながら細かいデータをなかなか入手することができませんので、事態に即した考え方はなかなかまとまらないということでございます。私、就任に当たりまして、よく国鉄の実態を求めた上で再建というものをぜひ何とかしたいというような気持ちを持ちましてお引き受けしたということでございます。

今、御指摘がございましたように、国鉄の再建の前途というものは非常に難しいというのが、半年たちました現時点におきます私の率直な感じでございます。

ございます。その幾つかの障害がございしますが、もちろん、組織の問題であるとか経営者の意識の問題あるいは職員の意識の問題というような問題はございしますが、これは別におきまして、まず一体、財務、財政あるいは経営状況がどうなっているかということが一つ大きな問題でございまして、これにつきまして、実は就任以来事務当局にいろいろと作業を命じまして、最近ほぼまとまったようなデータを自分自身で得ることができましたので、それに基づきましていろいろと検討を加えているわけでございます。

〔鹿野委員長代理退席、浜野委員長代理着席〕

その第一番目の問題は、一体、今後経営組織をどうするとかということとは別にいたしまして、全般的に国鉄を見ました場合に、やはり過去債務の問題、年金の問題あるいは要員の問題等を考えますと、こういう状態のままで今の延長線上で経営を続けていくということになりますと、これは泥沼に入るようなことになるなということを非常に強く感じております。もちろん、これに對しまして、長期債務を棚上げするとか、年金に對して補助をしていただくとかいう問題は容易でないということとはよくわかりますけれども、今までと同じように赤字を借金で埋めるといふようなやり方をやっていったのではどうにもならないということをしみじみと感じております。これに對してどういう対策をとるかということをお私なりにいろいろ考へてはおりますけれども、これは先生もよく御承知のとおり、国鉄だけで解決できる問題でもございせん。これらにつきましては、もちろん国鉄再建委員会が既に法律をもって設立され、そのところでもいろいろ御議論がございまして、私どもとしても機会あるごとにいろいろ実情を申し上げておると同時に、運輸大臣初め運輸省御当局にもいろいろとお話を申し上げておるというのが実態でございますが、とにかく第一の問題点としてはそういう問題が非常に難しいということでございます。

しかし、どういふ方策をとられるにいたしましたとしても、国民に御負担を願わざるを得ないというような状況にあると私は思っておりますが、こうした前提に立ちますと、まず国鉄があらゆる努力を振り絞って、これはまず経営に当たる我々が第一でございますが、そういうものがあらゆる努力を払う。今、先生からいろいろ御指摘がございしますが、縦割りの制度がまずいとか、あるいは合理化と言いがたただ人を減らすだけではないかという御指摘もございました。また、余剰人員につきましても、御指摘のように二万五千というものが出てきたことに對しての対策が不十分ではないかといういろいろな御指摘がございします。これらにつきましては、確かに御指摘を受けているように、もう少し前広に検討していくべきであったというふうには思っておりますけれども、それらをまずやらなければいけない。今後はこういうことのないように、また余剰人員については活用するというようなことを十分考えていかなければならないと考えております。

また、第一線に働く職員の規律もかなりよくなつたと認識しておりますけれども、しかしまだまだ、先生の御指摘のように、それでは国民のだけれども、あなるほど、国鉄はよくやっていると、この格好でないという認識も私、持っておりますので、これらについてももちろん我々も努力をいたさなければいけませんし、また、一線の管理者、職員等もいろいろと考え直してもらわなければならぬ点もあると思ひます。これらについては、これまで我々が率先努力を重ねていくというようなことをしなければならぬと考えております。

私は、申し上げましたことを繰り返すようになりますが、やはり今の国鉄の経営状況はちよつと救ひがたいような状況にあるという認識並びにそれに対応する国鉄の経営あるいは職場規律というものも決して十二分によくなつていないということではない、これに對して全力を挙げて努力をしなければならぬと考えている次第でございます。

○中村(正雄)委員 今、総裁の御答弁がございましたように、国鉄の再建の障害についてはそれぞれ専門的な立場からお考えだと思ひますが、私は、確かに形式的に見ますと、財政面から見ても、確かに、長期債務をどうするか、年金の負担をどうするか、いろいろあると思ひます。また、国鉄の再建は当面何とか格好をつけなければいけないだけであつて、やはり日本の国の国鉄輸送の体系をどうするか、そういういかに発展させるかという十年、二十年後のことを考えた再建でなければならぬわけでございます。したがって、私は、やはり企業は人の問題でございますから、今までのことがあつた、従来はこういうふうなやり方であつたというやうな既成概念にとらわれて再建に着手したのでは再建できない。現状をはっきりと認識して、白紙の立場で将来の国鉄をどうするかということを考えていければ、真の再建は私はできんと思ひます。

いろいろ検討してみましても、恐らく国鉄自身の手で今の債務を払い、そして赤字を黒字にする、今後どのような経済の変化があるかも知れませんが、今後どのやうな経済の変化があるかも知れませんが、当面の問題を解決するに際しても、国民に負担を願わなければなりません。言いかえれば、端的に言えば税金で最終的には賄わなければならぬと思ひます。そうなれば国民が、お互いの税金で何とか国鉄の運営をやつてもいいんだというやうな世論が起きてこなければ私は国鉄の再建はできない。今の国鉄の姿を見て、国民が年間二兆円前後の赤字を税金で埋めてやろうというやうな世論には、どのように欲目で見ても私はなつておらないと思ひます。そこに総裁以下全職員に発想の転換を私は求めなければならぬ、それが中心だと思ひます。三十数万人の職員がすべて同じやうな認識と同じやうな行動をとる、言葉で言へば簡単ですが、それは不可能だと思ひますが、少なくとも総裁を含めて国鉄の管理者だけでも一丸となつて、総裁がこう言つたら末端の管理者まですぐ通ずるやうな管理者の一体になる姿勢が先決ではないかと思ひます。私の見ておる目では、総裁の考え方、役員

の考え方、現場の局長の考え方、現場の管理者の考え方、全部一致いたしておると思いません。少なくとも總裁なり本社の考え方から末端にそのまま通つておると思いません。

したがって第一にやるべきことは、總裁を中心にして管理者が一体になる、この体制をとるといふことが国鉄再建の前提ではないか。私は国鉄の職員全体、欲目かも知れませんが、優秀な人がそろつておると思ひます。その優秀な人たちの力を活用するといふことが私は再建の基盤だと思ひますが、そのためには總裁を中心にしてすべての役員、すべての管理者が一丸になつて国鉄の今の状態をはつきりと把握し、政府依存の考え方を捨てる、言いかえれば親方日の丸の根性を捨てる、そして再建に取り組まなければならぬと思ひます。恐らく總裁も同意見だと思ひますので、少なくとも第一着手として總裁を中心にして管理者だけでも一丸になる。總裁が発言すればすぐ足を引く張るような管理者や、あるいは本社が指令しても現場の管理者はそつぽを向く、このような体制では私は国鉄の再建はできない、勇気と英断をもつてやはり指導力を總裁に發揮願ひたいといふことを一つは要望しておきたいと思ひます。

二番目の質問は、今總裁も言われましたように、国鉄を再建するとすれば、恐らく今年度末二十二兆円、このままでいけば三十兆円近くなると思ひます。この長期債務、この中には赤字の累積債務もあれば投資の長期債務もあると思ひますけれども、国鉄のいわゆる投資の債務にいたしましても、今までの投資効果はほとんどゼロでございします。投資したものを廃棄処分いたしておる状態でございしますので、投資の債務も赤字の債務も私は同じようなものだと思ひます。したがって、少なくともこの長期債務は政府の責任において処理しなくてはならない、国鉄ではどうにもできない問題でございします。年金の分担金、これからの退職金の負担等、いろいろそれは困難はありますけれども、根本はこの長期債務の処理を早急に政府はやらなければ国鉄再建の方策は立たないと思ひま

す。これについて運輸大臣の所見を伺いたいと思ひます。

○細田国務大臣 今、国有鉄道の現状並びに改革の方向について、あるお話がございしましたが、私は、いろんな問題がございしますけれども、やはり最大にして最も解決困難な問題は、国有鉄道の長期の累積債務をいかにいたすかといふことにあると考えております。この問題が解決しなければ、例えば臨調の言う分割・民営化にいたしましても方途が立たない、かように思つておりますし、第一、国有鉄道の職員の士気が上がらない。幾ら合理化をやつても利息の方が増大が大きいといふことでは、これは幾ら覚悟を新たにするとかなんとかいひましても、デスベレートな感じといひましようか、そういう感じにとられざるを得ないと思ひますのでございします。したがって、今おつしやつておりますように、長期債務の問題の解決といふことが難しいだけに最も先に考えていかなきゃならぬ、かように存じておりますので、その点は先生と同じ意見ではなからうかと思つておるわけでございします。そして、この点についてはやはり何としても国が、そして国会が、国民が、これはどうしても納得する方法を見つけて解決していく以外にはない、かように存じておる次第でございします。

○中村(正雄)委員 今、運輸大臣の御答弁を聞いていますと、何とか解決しなくてはならないといふだけでありまして、やはり少なくとも政府自体が率先してこの問題はこうするんだ、これが少なくとも財政面における国鉄再建のポイントだと思ひます。したがって、その方向を示さなければ国鉄自身で再建の計画が立たないと思ひます。これはやはり運輸大臣といひますか、内閣の責任だと思ひます。したがって、この長期債務をどのように処理するかといふことが国鉄再建の、少なくとも当面の出発点だと思ひます。これはやはり早急に内閣としてこの債務の処理の仕方、これを決定するといふことが再建の出発点であるので、早急に一遍決めていただきたい、これは運輸大臣に要

望いたしておきます。

總裁にお尋ねしたいと思ひますが、今、監理委員会ができております。今、監理委員会が法律に従つて、そして内閣に答申するために国鉄の再建の方策をそれぞれ検討いたしておると思ひます。優秀な方々が寄つていろいろと検討されておりますので、新しい観点に立ち、あるいは民間的な立場に立つて再建の方策を決定されて答申されると思ひます。しかし、新しい観点に立つていろいろと検討はされますけれども、過分な言い分かもしれないけれども、どこまでも素人さんがやつてゐるわけでございします。總裁を初め国鉄の役員たちは国鉄の事情は知り尽くしてゐるわけでございします。国鉄自身で国鉄の再建はどうすべきかといふことの案は当然持つべきだと思ひます。

したがって、機構改革も含め、経営形態も含めて、日本の鉄道輸送を確保し、将来に発展させ、働く職員の生活の安定ができるような国鉄企業の再建といふものはどういふ形で、どういふ内容でやるべきか、私は、国鉄の責任者としては当然考えるべきであり、考え方も持たなければならぬと思ひます。監理委員会の答申待ちといふような態度では余りひきようだと私は思ひます。

したがって、監理委員会がどのような答申を出しになるかわかりませんが、少なくとも国鉄自身として将来の国鉄の再建はこういう方向で、こういうあり方で再建するといふ自信のある国鉄の再建策を樹立すべきだ。今までのような経営改善計画であるとか再建計画であるとかといふ部分的なものではなくして、国鉄全体として、このような方向で再建すれば、将来日本の鉄道輸送を担当する、発展性のある国鉄といふものは再建できるという考え方を持つのは当然であるし、責務であると思ひます。そのときに、私は一言だけ總裁に考えていただきたいと思ひますのは、国鉄は長い間の歴史を持つております。国鉄の今働いております職員あるいはOBたちというのは国鉄といふものに對する一つの愛着心といひますか、郷愁といふような

ものを持つております。言いかえれば、これは理論の段階ではなくして、国鉄自身はやはり一本の形で再建したいという理論を超越した感覚を持つております。したがって、責任体制の確立と企業運営をやるという形で再建するといふれば、分割であるとか民営であるとか、いろいろな議論があると思ひます。私は分割・民営といふ考え方にしても賛意を表する面も相当ございします。しかし、分割・民営といつても、国鉄を純粹の株式会社にするといふことは今までの経緯から恐らく不可能だと思ひます。何らかの特殊法人的なやはり民営の形態になると思ひます。そうならば、今の公社も特殊法人の名前だけの株式会社も五十歩百歩だと私は思ひます。

したがって、民営にしろといふ精神は、やはり利潤を考え、私鉄、民営並みの企業運営をやれといふのが民営といふことの中心だと私は思ひます。分割しろといふことは、今のような北海道から九州まで膨大な地域、膨大な人員では目が届かない、しかし、責任体制を確立するために分割しろといふのが分割の真意だと私は思ひます。したがって、分割民営の精神を生かしながら、国鉄だけは形の上だけでも一本の国鉄で存在するといふ再建のあり方は、知恵を絞ればできると私は思ひます。そういう面、これは私の要望でございします。しかし、いずれにしても国鉄の再建といふことについては總裁として、国鉄の首脳部として、監理委員会の答申待ちといふようなひきような、その場逃れの立場でなくして、みずから自信を持って、これであれば国鉄の再建できますといふ案を早急に策定して、これをやはり外部にも発表し、世論の反応も見、内部でも十分討議し、いわゆる職員団体であります組合とも十分相談して、私はそれなりの考え方を持つべきだと思ひますが、これに對して總裁はどうお考えになつておるか、所見を伺いたいと思ひます。

○仁杉説明員 今、中村先生から、新しい経営形態についていろいろ御示唆に富んだお話をちょうだいいたしました。

私も、いつも申し上げておりますが、最終的には監理委員会が来年の夏に総理に答申するという、これは法律上からもそうなっておりますが、それはそれといたしまして、その間におきまして、実務を預かる国鉄といたしまして、あるいは国鉄の總裁といたしまして、それに対してただ監理委員会の答申待ちというようなことが許されることは私は思っておりません。先ほど申しましたように、私は就任以来いろいろと経営分析をしたり、いろいろ考えてみたりしているということも、実は、確かに民営・分割というのには先生のおっしゃったようないろいろなメリットもあると思っております。恐らく八十年足らずだと思いますが全国一本で運営をしてきたという歴史の現実があるということも私はいつも考えております。そうした中に、先生から御指摘がありましたように、OBも現職も含めて、何とかこれが一本でいかないだろかというような意向が強く流れているということもよく承知しているわけでございます。そうしたことを前提に構え、しかも分割・民営というもののメリットも生かすという方法、こういうことができるといことが私は一番いいかなと思っております。具体的にどうするかという問題、これは別にいたしまして、概念的には私も先生の御指摘のことについてまことに賛成でございます。

ただ、先ほど申しましたように、繰り返して申し上げますが、いろいろ分割するとかなんとか言っても、先ほど先生から御指摘がありましたように、その前提として、なかなか超えにくい問題でございますが、やはり長期債務の問題であるとか、あるいは年金であるとか、あるいは要員の問題であるとか、地方交通線の問題であるとか、いろいろな問題がございます。これらをどういうふうな解決するかといういろいろな前提条件を置きませんと、また新しい組織を考えると、いってもなかなか難しいわけでございますが、それらにつきまして、いろいろなことにつきまして、やはり国鉄としてもある程度のことを国民の皆さんにも申し上げて

て御理解を得ると同時に、政府御当局あるいは国会の皆様方にも申し上げまして、いろいろとお知恵も拝借しなければならぬ。また、労働組合の意見も十分酌み取るというようなことをして、その中から新しい方策を出していく。

で、先ほど申しました監理委員会との関係におきまして、そういった基本の骨組みを考えながら、その中でだんだんと、監理委員会もいろいろお考えになると思いますが、我々も、実務を担当する者として率直な御意見を申し上げる。また、運輸大臣初め運輸御当局にもそういう率直な意見を申し上げまして一緒に考えていただくということ、そして答申されたものにつきましては、それが実行可能なようにする。しかもそれは国鉄の役職員一同が、ある程度の不満はあるにしても、まあまあやっていけるというふうなものにしていかなければならない。それにはやはり、監理委員会の最終責任であるにしても、実務者である我々として十二分に意見を申し上げていかなければならないというふうに考えております。

従来からも監理委員会に対しまして、非常に機会をつくっていただきましたいろいろな申し上げておりますが、今後も、委員長さんからもいろいろ意見を聞かしてくれというふうなお話もございします。で、機会をとらえてそういう方向で参りたい、先生の御指摘のとおりの方で参りたいと思っております次第でございます。

○中村(正雄)委員 重ねて總裁に確認のためにお尋ねするわけですが、確かに監理委員会が国鉄の再建についての答申を出すためにいろいろと御意見も聞いておると思ひますし、また、進んで国鉄からも監理委員会に進言いたしておると思ひます。

しかし、私の申し上げておるのは、監理委員会の答申が出て、それを内閣で取り上げて、それから再出発するのでは相当の時間がかかる。したがって、私は、監理委員会の答申待ちというふうな無責任な、という言葉が当たるかどうか分かりませんが、国鉄を今担当いたしております首脳

部として、このような再建策であれば自信を持って国鉄が再建できますという構想を持つべきだ。それをやはり外部に発表して世論にも訴え、皆の意見を聴取するという姿勢が必要じゃないか。そのためには、今おっしゃいましたような長期債務がどうなるか、いろいろ今後は内閣の問題、政府の問題ですから、これはわかりません。しかし、国鉄としては、長期債務はこうしてほしいのだ、年金の負担分はこうしてほしいのだ、そうして要員はこれだけあれば国鉄の輸送は確保できるし、今後企業というものが発展できるのだという考え方があつてくださいます。できるかできないか、政府がやってくれるかやってくれないか、そういうことを考えておつたのでは再建策はできないと私は思います。

したがって、あなたがあるいは国鉄自身が責任を持てる再建策とは何であるかというものを、責任者のあなたたちがつくるべきだと私は考えるわけでございます。そのあなたの方のつくった再建策をそのまま政府が入れ、世論が入れるかどうか分かりません。少なくともあなたの責任でございしますから、やはり国鉄としては、監理委員会の答申待ちでなくして、このような再建策であれば自信を持って我が国の鉄道輸送を確保し発展させる企業にできるという再建策を答申が出るまでにつくるべきだと私は考えますが、總裁はどうお考えになりますか。

○仁杉説明員 先ほどの答弁で多少言葉が足りなかつたかと思ひますが、私はやはり、今先生の御指摘のように、どういふ機会にどういふふうな発表するといふようなことはなかなかデリケートな問題でございますが、もうあと一年しか残ってないわけでございますから、この段階ぐらいで国鉄として、先ほど私が申しましたような骨組みの中で、どうすべきかといふようなことにつきまして、債務その他につきましてはもちろん前提条件を設けますが、そういう中で、やはり再建策をつくるということは絶対に必要だといふふうに認識しております。

○中村(正雄)委員 最後に、奥望を担って總裁に就任された仁杉さんですから、やはりあなた自身が国鉄の最後の再建の責任者だと思ひます。私は、知恵を絞り、衆知を集めて、勇気と英断を持って国鉄を再建するように努力を願ひたいということをお願いして、質問を終わります。

○浜野委員長代理 午後零時三十分より再開することとし、休憩いたします。

午前十四時四十八分休憩

午後零時三十分開議

○鹿野委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。若林正俊君。

○若林委員 本日は、幅広い運輸行政について、地方の時代と言われる今日、地方の振興による国土の均衡ある発展を図るという視点から、運輸大臣を初め国鉄總裁、当局のお考えをお伺ひしたいと思ひます。

(鹿野委員長代理退席、久間委員長代理着席)

運輸・交通は、人の体に例えれば動脈に当たる重要な役割を果たしており、これが健全に機能して初めて、経済も社会も活力を維持できるものであります。その運輸・交通をめぐる諸情勢は、御承知のように大きく変化しており、このような変化に運輸行政が的確に対応できますように、運輸省はその行政組織を文字どおり本格的に再編成し、再出発しようとしておられます。まことに時宜を得たる大英断であり、深く敬意を表しますとともに、多年にわたり運輸行政に深い経験と実績を持たれる細田運輸大臣のもとで、新しい組織がその力を十二分に発揮されることを大いに期待をいたしているものであります。

そこで、まず午前中に引き続き、国鉄再建問題についてお伺ひをいたしたいと思ひます。

国鉄は、昭和二十四年に公社として再発足して以来、我が国の経済の復興と社会の発展のために

多大の貢献を果たしたのでございますけれども、昭和三十九年度に欠損を生じて以来、その経営は悪化の一途をたどり、関係者の努力にもかかわらず、五十九年度予算を見ますと、実質純損失が二兆三千四百六十七億円、実に一日当たり約六十四億円にもなる状態になっております。そして繰越欠損金が十二兆三千六百七十四億円、長期債務残高は二十二兆円を超える状況になっておりますのであります。

このようにまさに破産状態ともいふべき経営状況になりました原因には、国鉄労使の責めに帰すことのできないものもあるわけでございますが、いずれにしてもこの国鉄の膨大な赤字は、結局国民の負担となるし、国鉄がその本来の機能を発揮できない状況に置かれていたのであります。その結果、地方の経済、社会の発展にとっても大変なマイナスを及ぼしているのは御承知のとおりであります。

このような国鉄の再建方策につきましては、現在日本国有鉄道再建監理委員会が検討が進められているのでありますが、当然のことながら午前中も総裁から答弁がございましたけれども、国鉄当局は実務の責任者として、またみずからの問題としてこの問題に取り組んでおられるわけでありま

す。午前中、中村委員からも各事項にわたりました、基本的な問題の御質問がございましたが、私からも再度経営形態の問題等再建方策の基本について、総裁のお考えを伺っておきたいと思うのでございます。

総裁は去る二十一日、日本記者クラブでの講演で、分割・民営化も基本的には賛成だとの見解を表明したと新聞紙上で伝えられております。大変な反響を呼び起こしているわけですが、まず日本記者クラブにおきます総裁のお話、その真意の点から明らかにしていただきたい、このようにお願い申し上げます。

○仁杉説明員 今、先生御質問がございましたように、日本記者クラブにおきましての講演の中で、

私が国鉄を民営、分割するということに賛成であるというふうな報道がなされたわけでございますが、実は私、少し表現がうまくなかったかと反省はいたしております。真意を申し上げますと、現在の国鉄のような膨大な機構の中で分割・民営化という手法、これは一つの経営手法としてはメリットが確かにあるということを言いたつたつもりでございます。

しかし、私が申ししたことは、そういうことはあるにいたしましたが、現在の国鉄にそれをすぐ持つてくるといふこと、これは非常に難しいのではないかと。具体的に申し上げますと、午前中から申し上げておりますが、長期過去債務二十二兆円というふうな問題を抱え、あるいは年金負担に年間一兆近い金が必要というふうな状況の中で、分割・民営というふうなことをするにしても、したもののがうまく機能しないのではないかと、いう心配があるというのを申ししたわけでございます。

いまして、むしろ私としては、そういう問題を解決しないこと、経営形態の方に立ち入ってどうまい案がでないのではないかと。例えば四島を分割するというような話が方々でございましてけれども、そういうものを現状で分析してみますと、北海道にいたしましても、四国にいたしましても、九州にいたしましても、分割したものが民営としてなかなかうまく機能していかないのではないかと。したがって、その前にいろいろ対策を講じなければいけないというのを申ししたわけでございます。

○若林委員 経営形態の問題というのは、いわば国鉄の存続にかかわるような基本的な問題である、こういうふうな受け取られているわけでございます。国鉄自身が、その置かれております立場、さらに期待されております役割をどのような形で果たし得るのか、このことは国鉄自体の問題として早急に再建方策を明らかにする必要があるわけでございますけれども、その場合におきましても、今総裁おっしゃられましたように、過去債務の問題でありますとかあるいは年金の問題、退職金の問題あるいは余剰職員の問題など、どのような形

に持つていくにしろ、解決を要する問題があるわけでありまして、それらの前提となるべき事項につきまして、国鉄自身として実行可能な前提をはっきりさせた上で、この経営形態の問題につきましても国鉄内部一体となって考えを明らかにする、このようなことがたいだいま求められているのではないかと、このように思うのでございます。

今さら申し上げるまでもないのでございますけれども、私、長野でございますが、信越本線や篠ノ井線の複線電化の問題でありますとか、また他の地域にもございしますが、地方交通線の整理の問題、さらに各地において待望久しい整備新幹線の着工の問題など、地方の経済や社会生活に大変に深くかわり合ひのある事項がございまして、そのような意味で、この問題はただひとり国鉄の労使の人たちの問題だけではなくて、国民全体の問題でありますだけに、先般の報道は国民全体に大変に不安をもたらしたし、関係者はかたずをのんでその方向を見守っている状況でございます。

ただいま置かれております国鉄の状況を最も熟知しているのは、多年にわたり国鉄経営管理に当たっております国鉄の関係者でございますし、また今後の国鉄の再生のために最も情熱を傾けてもらわなければならないのも国鉄マンでございます。そのような立場からしますと、午前中の議論にもございましたが、単に監理委員会の結論を待つてという受け身の姿勢ではなく、今まさに国鉄自身がその現状を明らかにし、そしてとるべき方策を明確にする、そこから議論がスタートし、国鉄のあり方自身は国民全体の問題として広く検討されるべき課題であろうか、このように考えるのであります。

その意味で、来年の夏、八月ごろには監理委員会の結論が出るというふうな伝えられているのでありますけれども、総裁といたしましては国鉄内部の考え方をとりまとめ、早急に国鉄がまずはその考えを明らかにし、課題を提起して世論に問うべきだ、このように考えておられるわけでございますけれども、その点について再度、総裁のお考えを

お伺いしたいと思っております。

○仁杉説明員 私、着任以来国鉄の実態というものが、これは経営内容はもちろんでございますが、それ以外の職場規律であるとかいろいろな問題の把握に努めておるわけでございますが、経営問題だけに限って申し上げますと、実は私が総裁就任前に予想していたと申しますか、思ったよりもどうも悪いということでございますし、それからこれはまだはっきり確信のある数字までいっておりませんが、将来の予測を大略いたしますと、どうも輸送量が伸びないというふうな問題点がある、そういうことが大体わかってきたというのが現状でございます。こういうことを踏まえて国鉄のあり方というものを国鉄自体が考えるということ、は当然のことでございます。

先生も御指摘のように、最終的には国鉄再建監理委員会が総理大臣に対して答申をされるということがひとまずの方策であり、方策が出ればそれを受けてまた立法等の処置が講じられるということになると思いますが、その前に我々としての立場からいろいろなことを検討いたしまして、それに対する対応を考えるということは当然な事柄ではないかというところでございまして、今現在、先ほど申しましたように現状は大変深刻な状況でございます。先ほど申しましたように過去債務、年金、余剰人員の問題というふうないろいろな解決の難しい問題が出てまいっておりますが、これらについて今鋭意詰めておるところでございます。それぞれつかさ、つかさの常務理事を中心にしていろいろな対策を研究させておりますけれども、それを取りまとめましてまた国鉄としての意思を決定すると申しますか、まとめていくということも私の責任であるというふうな考えをもち、今鋭意その作業にいろいろな面から入ろうとしておるところでございますが、先生御指摘のとおり、単に監理委員会の結論を国鉄として待つておられるというふうな態勢ではならないというふうに思っております。したがって、その取りまとめたものにつき

ましてどういふふうな表現をしていくか、発表していくかということもまたなかなか難しい問題でございしますが、少なくとも監理委員会、運輸省等に対してはその結果につきましていろいろとお話を申し上げ、またそれらの御指導も得ながら我々としてさらに積極的な御意見を申し上げるというふうなことをして、我々の意図を反映してまいりたいというふうに努力をしまっている所存でございます。

○若林委員 国鉄マンは、大変優秀な人たちが昔からこれを支えてきているわけでありまして、地域社会でも指導的な立場にある人が大変に多いわけでございます。OBを含めて国鉄マンであることに誇りを持って生きてきたという方が大多数でございます。こういう人たちの気持ちからしますと、伝えられますような監理委員会の検討の方向ではなくて、何とか国鉄自身、分割を避けて一体でいきたい、こういう心情であることは察するに余りあるわけでございます。その意味で、まず国鉄としてそのような、臨調あるいは監理委員会と検討のされているような方向でないことと本当に可能かどうかということについてしっかりとした見通しを立てて、率直に問題を投げかける、そのところがないと、情感において、心情において、国鉄マンとしての長い長い誇りの中ででき上がっております一つの気持ちというものがいつまでも、出てまいりますであらういろいろな意見に対して、感情的な反発を呼び起こすのじゃないか、こう思うのであります。

その意味では、冷静に現状を分析されまして、本当に国鉄マン自身が今の経営形態のままでいいのかどうかということについて責任を持って世に問うというふうなことがなければ前進していかない、それがスタートではないか、このように思いますので、早速に今の総裁のおっしゃられました点をお話めいたいて、監理委員会あるいは運輸省当局だけではなくて、状況を見ながら広くその問題を投げかけていただきたい、このように強く要望をいたすところでございます。

そこで、運輸大臣に続けてお伺いしたいわけでございますが、運輸省は国鉄の監督官庁であると同時に、我が国の運輸行政全体に対して責任を担っている立場にあるわけでありまして、その意味で、国の基幹的交通機関としての国鉄の再建方策、特にこの経営形態については重大な行政責任を負っているわけであると思ひます。その意味で、このことについての運輸大臣の見解をお伺いしたいと思ひます。

○細田国務大臣 国有鉄道の経営形態につきましては、御承知のように五十七年三月三十日に臨時行政調査会の答申が一応出ておるわけでございます。基本的にはいわゆる分割・民営化、説明すると長くなるわけですが、一応一口に言うとう分割・民営化という方向で考えるという方向が出ておるわけでございます。内閣としてはこの臨調の答申を尊重するという建前をとっておるわけでございます。それから、基本的な考え方としてはいわゆる分割・民営化、方法をどうするかというよう問題は別として分割・民営化という基本方向で進まざるを得ないし、進むことが妥当だと私も考えておるのでございます。

それで、先ほどの総裁の話に関連をいたしておるわけでございますけれども、監理委員会というのは一体なぜできたんだろうかということとを振り返ってみますと、元来からいえば政府にそれぞれ監督官庁があるわけでございます。ですからこういうものがなぜ特別にできたのであろうかということなんでございますが、これは私が申し上げるのは釈迦に説法だと思ひますけれども、国有鉄道の問題が非常に難しく、今の組織のままで解決することよりは内閣が一本になって、政府が一本になって解決しなければならぬ。そのためにできたのが監理委員会。したがってこれは総理府に置いてある。そして強力な権限が与えられておる。主たる国有鉄道の監督官庁である運輸省としては、ある意味では運輸省に力がないからこういうものができたという言い方にもならぬとも限らないような程度のものだと思つておるわけでございます。

しかしながら、監理委員会ができませんと、それじゃこれが何でもかんでも知っておられるかという、これは必ずしもそうじゃないので、私はそれを求めては無理なんだと思うので、ございまして、監理委員会は、専門的な声や国民の声やいろいろなものを総合的に反映して、良識ある臨調の答申に沿う考え方を提出しになるという役割を担っておられる、こういうことだと思つたのです。したがって、今国有鉄道総裁が言いましたように、総裁は、国有鉄道、これは自分のことでございまして、分割・民営化については十二分に実情も監理委員会に申し述べると、また自分の方としてはこういうふうな考え方が妥当だというふうな考え方を十分述べられるということが至当だと思ひます。

私も運輸省といたしましても、実は監督官庁でございますので、これについては意見を申し上げるつもりでございます。また、ある程度、部分的には今もう申し上げております。特に、昨年でございました監理委員会の臨時措置法、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の中に、第二条に「国の施策」というのがありまして、初めの方は「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」と書いてありますが、第二項目に「国有鉄道の長期の資金に係る債務の償還等」という、わざわざここに一つうたつて監理委員会の任務が出ておるわけなのです。特に、正直申しまして、難しいのはこの「長期の資金に係る債務の償還」、これが実際一番難しい。そして運輸省だけではどうにもならない、政府全体挙げて考えなきゃならぬという問題でございます。

したがって、今私どもは、この点について運輸省としてはこう考える、政府にこうしてもらいたいのだ、国会にも場合によってはこういうふうにお願ひしたいのだという案をこさえておるといふ段階でございまして、なるべく早い時期に結論を得たい。一つではないかもしれせん。こういう方法とこういう方法とあるが、いずれの方法か、これによつてもらいたいたいという案をつくりたい、こう思つております。監理委員会の方で別な案があるかもしれません。別な案が出れば、それらについてまたいろいろ御協議があるだろうと思ひますが、我々としては少なくともそれを考えたいと思つております。

それから、分割・民営化につきましても、国鉄は国鉄なりの考え方がありますが、運輸省としても考え方がございまして。私個人としても考え方をいろいろ持っております。そういう点、運輸省として、分割・民営化についてもこういうふうにする、ことがいかにでしようかと、これも単数でないかもしれませんが、複数になるかもしれないが、考え方を固めまして、固めるというよりも考え方を上げて、そして監理委員会の方に十分に申し上げる。そして監理委員会が総合的な御判断をいただく、こういう形にしたいと、こういうことでございまして。

○若林委員 国鉄再建問題をめぐりましては、まだまだ論じなければならぬ問題が多々ございまして、その範囲も広く、深さも深いわけでございます。また、党内においても、国鉄基本問題調査会等、各種の検討の機会を持っておりますので、党としても、国鉄当局、運輸省のお考えも伺いながら方向を出す段階になってきている、このように考えております。先ほどの総裁、大臣のお話にありまして、早速にそれらの立場において再建方策を樹立するための前提となるべき事項を固め、あれがでないからこちらの方が決まらぬのだ、こちらの方が決まらぬのだといったようなことで漫然時を送ることがないように、その点、早速に明確にしたいと、このように御要望申し上げる次第であります。

国鉄再建問題と直接にかかわることではございませんが、一つだけ見解を伺つておきたいと思ふことがございまして。鉄道事業は御承知のように膨大な資本の投下を必要といたすわけでございます。

各私鉄ともいろいろな活発に関連事業、不動産であるとか百貨店であるとかホテルであるとかといふこととを非常に盛んにやりまして、その収益によつていろいろな会社の体質を強めていくといふこととをしようといふことは御承知のとおりである。

ようでございます。しかし、我々といましては、今若林先生御指摘のように、こういう関連事業をなるべく急速に伸ばして、それによる収益によって、何とか赤字の一部でもカバーするという

前段としましては、資産の活用なり収入の増加を図るという意味で、従来の関連事業の方に力を注ぐことについては、これは改善計画でもこの五カ年間で五千億の関連事業の収入を上げていこうというところでございますので、これについての管理を強め、収入を上げていくことについては我々としても問題のないと思いますが、非常に支援をしておるところでございますが、関連事業の拡充につきましては、現在の出資制度と申しますのは、民間の資金を活用しながら民間の知識と経験を生かしてやっていくということでございます。直接の事業に広げていくということにつきましては、従来から民間に対する影響だとか、あるい

国土月は、五十二年に地方の時代にふさわしい定住構想を柱として、第三次の全国総合開発計画を定め、人と国土との安定したかわり合いの實現を目指して、鉄道、道路、河川、土地改良等の社会資本の整備を推進してきていることは承知いた

しております。その意図と努力は評価され、実績も積み重ねられてきているのでありますけれども、国の財政事情が悪化して、予算面でシトリングシステムと申しますか、画一的に抑制手法がとられるようになってから、どうも社会資本の整備が計画でねらっているように進んでいないのであります。このようなときにこそ、実は国土庁がその本来の機能を発揮してその役割を果たして欲しい、こう願っておりますのは私だけではないと思います。

このようなときに国土庁では、三全総を見直して第四次の全国総合開発計画の策定作業に入っていると聞いております。そこで、この三全総の柱といたしました地方定住構想の理念というものは四全総においても継承されるのかどうか、まずその点について考え方を聞きたいと思うのであります。

○長瀬説明員 御説明申し上げます。

先生御指摘がございましたように、昭和五十二年に三全総が策定されましたから既に六年半が経過しているわけでございますが、この間の動向を見ますと、定住意識が高まっています。大都市圏への人口集中が鎮静化をまいりまして、人口の地方定住が徐々に進んでいる、このような実情にあるかと思えます。国土庁といたしましては、昭和六十一年に四全総を策定するということを目途といたしまして目下作業に着手したところでございます。

四全総の策定に当たりましては、先生御指摘の、地方への定住傾向というものを踏まえまして、基本的に定住構想の理念を引き継ぐという考え方に立ち、大都市への集中の抑制、地方の振興を図るということを通じて国土の均衡ある発展を目指してまいりたい。このような観点から四全総の作業を鋭意進めてまいりたいと考えております。

○若林委員 私がかつて国土庁の職員として、三全総で掲げております地方定住構想の推進に参画をしていたのでございますけれども、自然的にも社会的にも条件に恵まれなために、その経済社

会の発展におくれをとって取り残されつつある地域につきまして、やはり当面の投資の効率が低くても、限られた財源の配分をそれら地域に厚くしていかなければ、国家全体の均衡ある発展、さらには国の百年の計を考えますに、将来にツケを残すことになっていく、このように思うのでございます。

これらおくれた地域の振興にとって大切なものは、北陸新幹線や関越自動車道のような高速幹線交通施設であり、またそれとのアクセスであります。三全総の推進と四全総の策定に当たって、条件に恵まれない地域の交通体系の整備を特に優先してまいりたい。このように願っているのであります。国土庁のお考えをこの際伺っておきたいと思えます。

○長瀬説明員 幹線交通サービスを全国土にわたって均衡化していくこと、これは先生御指摘のようにな全総あるいは三全総の長期的な目標でございまして。その後の整備状況について見ますと、幹線交通体系の軸が国土の中に形成されてきているというところはあるわけでありますが、しかし地域相互間の連絡がまだ十分でないところがあるわけであります。また高速道路等、高速交通へのアクセスが十分でないところがあるというような実情にございまして、厳しい財政事情のもとではございまして、まだ整備の途上にあるというふうには認識をいたしております。

昨年取りまとめた三全総のフォローアップ報告におきましても、幹線交通体系の受益が及ばないなど、交通基盤の整備がおくれている地方圏につきましては、地域の特色を踏まえながらその推進を図る必要があるという指摘がなされているところでございまして、四全総の策定に当たりまして、このような高速幹線交通ネットワークのあり方につきまして、国土の均衡ある発展を図るための交通サービスの地域格差の是正でございまして、あるいは全国的なネットワークの効率性の確保でございまして、あるいは財政措置等の

関係、こういった面から、関係省庁ともよく相談をして、十分検討してまいりたいと考えております。

○若林委員 今のような御答弁を伺って意を強うしておりますが、どうしても全国的な政府計画となりまして、あれもこれもということでは総花的になりがちであります。限られた厳しい財政事情のもとでの四全総策定でございまして、ぜひとも張りつめまして政策重点というものを、理念というものに即した政策重点を明らかにして、各省庁との間の調整に鋭意努力をいたさきたいと御要望を申し上げておきたいと思えます。

次に、北陸新幹線の建設の着工問題について伺いたいと思えます。

ただいま国土庁への質問の中で述べましたように、整備新幹線は国土の均衡ある発展を図るといふまさに国家百年の計を実現するためにも、着実にこれを進めなければならぬわけであります。しかし、北陸新幹線について見ましても、昭和四十五年に制定された全国新幹線鉄道整備法に基づいて昭和四十七年には基本計画が決定され、翌四十八年には整備計画が定められる、そして国鉄、公団に建設の指示がなされております。以来、既に十年を超える年月が過ぎておりますが、御承知のように、いまだに着工に至っておりません。その間、オイルショックに伴う総需要の抑制等のために着工が抑えられるということもあつたわけでありまして、昭和五十三年には関係閣僚会議の了解のもとに具体的実施計画も定められ、以後、それに沿って環境影響評価も実施され、採算性についても検討が行われるとともに、財源問題についても、地元負担が導入できるように昭和五十六年六月には整備法の改正も行われているのであります。その後、十一月には、臨調第一次答申の趣旨も踏まえまして優先順位が定められ、北陸新幹線については着工準備を進めることとされまして、一昨年には駅・ルートの概要も公表されております。そして、その暮れには環境影響評価報告書案の公表もなされている。そんなことから、沿線各

地で着工への期待は大きな高まりとなっているのでありますけれども、臨調第三次答申において、国鉄の経営再建問題との絡みで整備新幹線計画は当面見合わせるということが定められております。

しかし、着工の前提となる財源問題について、自由民主党の政務調査会におきまして小委員会が設けられて、種々検討がなされております。その結果、昨年の十月には、北陸新幹線については長野、富山、金沢に着工準備作業所が設置されたところでございまして、どうもこれらの手順を踏みながら今日を迎えておりますけれども、なかなかもう一歩踏み込んでの着工に入れない状況であります。このルートに載っております地域住民、あるいは環境影響評価などでこのルートにかかわる関連の事業者など、かなりそのための影響も受けておられて、これ以上着工をおくらせるということとは関係者の政治や行政に対する不信を招きつつあるように思えます。

そこで、来年三月には東北・上越新幹線の上野乗り入れ工事が完了をするわけでございまして、六十年度の予算編成に当たっては、本格的な建設費を計上して早急に着工をしていただきたい。そのことが今後の国土全体の均衡ある発展に資するということとはもとよりでございまして、政治に対しまして、鉄道軌道行政に対しまして住民の信頼をここで回復をする機会でもある、このように考えるのでございまして、運輸大臣の北陸新幹線着工に向けてのお考え、決意のほどをお伺いしたいと思っております。

○細田国務大臣 既に御承知のように、整備新幹線のうち特に北陸の新幹線と東北の盛岡―青森間だけは優先して着工するということを政府として大体考えておるわけでございまして。

予算は、御案内のように調査費が今年度は十三億六千万円、そして工事費として五十億の財政投融資がついておるわけでございまして。しかし、これは昨年と同じように調査費が十億と工事費として五十億とついております。ここ三年ばかり同

じような格好でついでておるわけでございませうが、現実の問題としては着工のための事務所ができたということだけでございまして、現実には本格的な工事に着手しておられないまま三、四年を経過したというのが実情だと思ひます。

私は、この状態で続けてまいりたいことは適当でない、かように考へておりました。昭和六十一年度には是非でも本格的な着工に入るといふことが必要ではないか。もし同じような状態を続けておるならば、これは国民を欺瞞するものじやないかというふうには考へておるわけでございまして、昭和六十年度の概算要求からいよいよ予算編成が始まろうといひたしておりますが、何らかの形でこれは実際上の着工に入ること考へたい、かように存じておるのでございまして、最近、自由民主党の中でいろいろの点について前向きな案が出されておることをよく承知いたしておりますが、私は、何らかの形で前進をさせたい、かように前々から願つておるところでございませう。

そして、国有鉄道の経営というものが先ほど来の問題になつておりますように非常に苦境に立つておるわけでございまして、国有鉄道に悪い影響を及ぼさないといふことをぜひともこれは考へながらやつてまいらなければならぬ。新幹線が開通することは、私は、国民生活と国の産業その他経済的な利益から見たら大変大きなものがあると思ひておりました。全般的に見ました国のいろいろな公共的なプロジェクトの中では相当な優位な位置を占めようか、優先的なプライオリティーを持つておるもの、かように考へておりますので、せつかく、できるだけ多額の予算を六十一年度にはつけるような最大の努力をいたしてまいりたい、かように思つておる次第でございませう。

○若林委員 大変強いお言葉をいただきました。心強い限りであります。党として、この新幹線建設につきましては財源の問題として、新たに公共事業方式を導入する、あるいは地元負担を求めるといったようなことも検討いたしてあります。ぜひとも六十一年度には力強く第一歩が踏み出す。

されますようにお願い申し上げたいと思ひます。次に、もう時間も少なくなつてまいりました。ごく簡単に回答をいたしたいと思ひますけれども、地方バス問題について自動車局長さんにお伺ひしたいと思ひます。

御承知のように、乗り合いバスといひますか路線バスは、通勤、通学あるいは病院通いや買い物など、国民の日常生活に密着した公共交通機関として重要な役割を果たしております。特に自家用車を利用できない老人などの交通弱者については、なくてはならない足の一部のようなものでございませう。しかし、過疎化やモータリゼーションの進展など、最近の都市内部の交通渋滞とも関連しまして、その輸送人員は大幅に減少をしております。それでも全交通機関の国内旅客輸送人員の五割を占めておるものでありますけれども、この乗り合いバス事業者の経営は悪化を続けておりました。非常に厳しい経営を余儀なくされておりました。

例えば長野県の例をとりますと、乗り合いバス会社は民営で十二社と国鉄があるのでございませうけれども、県民の足として懸命の努力をいたしておりますけれども、自家用自動車の保有率が大変高いとか過疎地域におきまして人口の減少が著しいといふようなこともございまして、その輸送人員は、四十五年度の一億六千万人から五十七年度では七千九百万人と半減をいたしております。その結果、乗り合いバス部門は全社が赤字経営に陥つておる、中には会社更生法の適用を受けているなど深刻な経営危機に直面している会社も出てまいつております。

全国の状況でも八割程度の事業者が赤字経営に苦しんでおるというふうな状況に陥つておるのでございませうが、このような状況に對して、地方バス補助制度が設けられているのは私も承知いたしております。この補助制度が五十五年度から五十六年度とされておりますので、本年度でその期限が来るのであります。六十一年度以降についてどのように考へておられますか。現状のバス経営を見

てみますと、国の補助なくしてはバス路線の維持ができないといったような状況にあると考へておるのでございませうけれども、お考へをお伺ひしておきたいと思ひます。

○角田政府委員 地方バスにつきましては、先生、今お話しのとおり、地域の住民にとりまして最後の公共交通機関でございませう。そういうようなことで、私どもの自動車局の行政の中でも重要な課題として今まで取り組んできたところでございませう。

この地方バスの補助金につきましては、御案内のように、昭和四十一年度以来逐年拡充強化してまいりました。五十九年度は、非常に厳しい財政状況のもとでございませうが、前年度比一割増の九十七億四千七百万円を計上しておるところでございませう。それで、現行の補助制度は、ただいまお話しをいたしましたように、五十九年度までの五カ年間の計画となつておりますけれども、地方バス事業の重要性にかんがみまして、私どもは、第三種路線あるいは代替バスに対する補助、こういう問題も含めまして、昭和六十年度以降の地方バスの補助制度のあり方について関係者の意見を聞きながら前向きに検討を進めておるところでございませう。

○若林委員 ぜひ継続していただきたいと思ひます。できるだけの拡充をお願いしたいわけでございませう。

これと関連いたしまして、一方で貸し切りバス事業については、地域の差はありますけれども、何とか収益を上げておるようございませう。そこで、乗り合いバス事業者は貸し切りバス事業を兼営することによつて、この部門の収益を加味して乗り合いバス事業の赤字を圧縮するように努めております。しかし、貸し切りバス事業の免許申請増車認可申請は近年ふえてきておるというふうな聞いておるのでございませうけれども、これらも放置いたしますと、過当競争によつてやはり赤字部門になりかねないといふような危険を感じるののでございませう。

そこで、運輸省としてこの貸し切りバスの免許、増車の認可の申請に對してどのように対処しておられるのか、お伺ひをいたしたいと思ひます。

○角田政府委員 貸し切りバスの新免あるいは増車等につきましては、それぞれの地域の実情を踏まえながら各陸運局で対処しておるところでございませうが、最近の貸し切りバスにつきましてはかつてのよう大幅な需要の増が見られなくなつております。したがって、新規の免許申請あるいは増車の申請につきましては、各陸運局においてはそれぞれ地域の実情をよく勘案しながら、需給バランスを見て慎重に對処するよう指導しているところでございませう。

○若林委員 一方で乗り合いバスに對して国の多額の助成が続いているといふこともございませう。その意味で、貸し切りバス事業の収益をもつてこれを圧縮していくということも、国の財政自身から見ても、運輸政策から見ても非常に重要な問題であると思ひます。それぞれの制度の固有の問題はありますが、それだけの制度と思ひますけれども、貸し切りバス事業の免許あるいは認可に当たりまして、できるだけ一体として、乗り合いバス事業の赤字を圧縮し、財政的にも、また事業経営のあり方としても健全な経営ができるような配慮が行政指導の中で行われることを私は要望をさせていただきますと思ひますのでございませう。

時間もなくなつてまいりました。あと二つほどお伺ひしたいと思つておりますけれども、自動車に關連いたしまして自動車整備業についてございませう。

自動車整備業が置かれております厳しい状況についてはお話し上げませんけれども、最近車両法の改正を契機に、ユーザー自身が直接車検を受けるという、いわゆるユーザー車検問題というのが起こつております。いろいろな問題を抱えておりました。中にはかなり悪質なケースと見られるものもあり、このことは安全性の確保とか公害防止などの面から見ても放置できないといふように

考えるのでございます。

そこで、運輸省としてこのようなユーザー車検の実態をどのように把握され、ユーザー車検代行業とあわせてどのように対処していられるか、簡単に結構でございますが、方針だけ伺っておきたいと思ひます。

○角田政府委員 第一のユーザー車検の問題でございますが、このユーザー車検の件数は、現在のところおおむね一カ月当たり全国で三千件前後で、横ばいで推移しております。これは継続検査の総件数に対して〇・二％前後ということでございます。このユーザー車検、これはユーザーが自分の車の保守管理について責任を持つという観点からユーザーが自分で車検を受ける、こういうことにつきましても基本的には正しい方向ではないかと思ひます。ただ、車検を受けさせればよいという、車検に受かりさえすればよいというふうなことで、定期点検整備を怠って、やらないで車検を受けにくる、こういう状況の中に若干入っているように思ひます。したがって、私も、私どもといたしましては、点検整備を確実に履行して受検するように陸運事務所の窓口で指導をしているところでございます。

それから第二点の、ユーザー車検代行業、車検の代行を業とする者がまた最近出てまいりまして、この実態でございますが、私も現在のまでの調査によりますと百の業者が上がつてきております。ただ、このうち約半数はほとんど車検の代行をやつてないとか、あるいはやつておつても一カ月五台ぐらいというようなことでございます。残りの五十の業者が私どものこれからよく指導しなければならぬ対象だと思つておりますけれども、そのユーザーの代行の件数は、ユーザー車検の三千件の約三〇％、月間にいたしまして全国で約九百件程度でございます。そういうような状況でございますが、いずれにしましてもユーザーにかつて車検を受けるという行為そのものを法的に規制するということはなかなか問題があるわけでございますが、点検整備を十分に行つて、合法

的な形で点検整備を行つてくるように私どもとしては指導を強化しておるわけでございまして、分解整備に当たるような部分について、認証工場の整備を受けないで持つてくるようなもの、これは道路運送車両法に違反するわけでございまして、そういうような案件につきましては、我が方としても厳しく指導していく、こういうことでございます。

○若林委員 どうもありがとうございます。時間でございます。最後に一つだけ、観光について御質問させていただいて終わりたいと思ひます。

今回の機構改革で、観光行政を国際運輸・観光局として位置づけて、課の編成に当たつても、計画課を企画課に、整備課を振興課にするなど、積極的な、意欲的な取り組み姿勢を示しておられるのは、大変に喜ばしい限りであります。

そこで、私がお伺ひしてお答えをいただきたいと思ひましたのは、温泉観光地の活性化対策についてであります。御承知のように、温泉は、古くから我が国の国民生活と深く結びついて発展を遂げておりますし、温泉地、観光地はそれなりにその地域地域の特色を生かして定着しておりますけれども、最近大変に、需要の伸び悩みなど、また需要の変化などで、この地域の活性化と申しましようか、今後のあり方についてそれぞれの地域が悩んでいるわけでありまして、この地域がどのように伸びていきますか、大変に地域経済にとつても、またその生活にとつてもかわり合いが深いわけでございます。

私の地元長野県は、大変に温泉の多い地域でございます。それだけに、健全な意味で、これら旧来からの温泉観光地の活性化を図るという意味で、県単で、魅力ある温泉地づくり補助事業制度などを設けて取り組んでおり、それなりに効果を上げていっているように思ひます。温泉地の活性化等につきまして、国としてもこの地域の観光産業の振興という視点と、それから高齢化社会を迎えての国民保養地の拡充というような観点からもう少

し積極的な取り組みをお願いできないものだろうかというところを感じておりますので、一言最後にお願ひを申し上げ、もし許されますればお考えをいただければありがたいと思ひます。

○西村(英)政府委員 観光は、国民生活に活力と潤いをもたらすとともに、地域経済、地域振興に深くかかわつております。中でも温泉観光は、従来から国民の観光の中で大きなウェイトを占めてきたわけでございます。しかしながら、最近におきまして、一部の温泉地が不振にあえいでいるのはまことに残念なこととございまして、このような温泉地の活性化のためには、温泉地の特性というものを生かしながら、国民の観光嗜好の変化、そういったものにマッチするように、関係の業界それから地域団体一体となつて取り組んでいく必要があるかと思ひます。最近、そういう動きが各地に見えましますので、運輸省といたしまして、これからまた、七月一日から新しくなります組織の中でこれらを積極的に取り上げ、いろいろな形で支援してまいりたいと思つておりますので、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

○若林委員 終わります。

○久間委員長代理 辻第一君。

○辻(第)委員 私は、タクシール労働者の労働条件の改善の問題について、殊に運賃改定に関してタクシール労働者の労働条件の改善の問題について尋ねたいと思ひます。与えられた時間が二十八分、短うございますので、できるだけ簡明にお答えをいただきたいと思います。これを最初に要望しておきます。

六月十五日に大阪の陸運局で、聴聞申請にかかわる措置として事情聴取が行われ、そこで三十点の資料が提出をされ、奈良自動車交通労働組合の小林委員長と佐藤眞理弁護士から、一時間、一時間十分の意見陳述が行われた、このことについてはよく御存じだと思ひます。

(久間委員長代理退席、浜野委員長代理着席)

さて、タクシール労働者の労働条件であります、

一九八二年の賃金センサス、これの奈良県のところを見てまいりますと、タクシール労働者の年収は三百二十二万八千八百円であります。他産業の労働者、三百八十八万九千二百円であります。この差は年間七十六万一千四百円、月に直しますと六万三千四百二十五円、このような差があるわけであります。労働時間で見ますと、一般産業は月間百八十四時間でありまして、タクシール労働者は二百一十一時間、こういうことであります。この数字を見ても、ただで、非常に長時間の労働で、賃金が安いというところであります。この、今私が申し上げました賃金センサスの数字、御認識いただいているかどうか、いかがですか。

○角田政府委員 タクシールの運転者の賃金の問題でございますが、これは私も奈良県という一つの県だけについて、どういふ数字になつているかというのの詳細に承知しておりません。ただ、全国ベースで労働省の統計によりまして私どもが承知しておる数字は、五十七年度でございますが、全国のタクシール運転者が三百七十四万四千円、それから全産業の男子の賃金が三百七十九万五千円ということ、いずれにいたしましても、全産業平均に比べて、まだまだタクシール運転者の賃金は低いといふことは承知しております。

○辻(第)委員 全国でもそうでございますし、奈良県でも非常に賃金が低い、しかも長時間労働だ。先ほどの賃金センサスには二百一十一時間というふうにかつていっているわけでありまして、奈良県の実態は、やはり二百六十時間から二百八十時間というのが実態だと私は言わざるを得ない状況であります。

ところで、私は五十五年三月六日の予算委員会第五分科会であるとか、あるいは五十六年五月十三日に決算委員会、タクシール労働者の労働条件の問題について質問をいたしました。本日に、非常な劣悪な労働条件であります。また、道路運送法にも違反するような問題がいっぱいありまして、私はこの問題について運輸省や労働省に尋ねて、労働条件の改善、また本日に安全な輸送、快適

な乗客サービスができるような状況をつくれ、厳しく指導せよ、免許の取り消しも含めた指導をせよというようなことを要望してきたわけでありま

〔浜野委員長代理退席、鹿野委員長代理
着席〕

時間があるわけではしりませんが、当時の地崎運輸大臣であるとか、あるいは鹿野労働大臣からも、努力をいたしますという御答弁をいただきました。そして決算委員会での質問では、当時の自動車局の旅客課長の寺嶋さんから、「従来ともタクシー労働者の労働条件が改善されるように」ということで事業者を指導してまいっておるところでございます。その前に「運賃の改定に際しましては」という言葉が入っているわけであり

ますが、「今後も六大都市を初めとしてタクシー運賃改定事業が控えておるわけでございますが、当省といたしましては、従来同様あるいは従来にも増してこの方向で事業者を指導していき

たいというふうに考えております。こういうふうな答弁をいただいているわけでありま

労働大臣にも運輸大臣にも、努力をいたしますという答弁をいただいたわけでありま

が、それは労働省やあるいは運輸省、御努力をいただいたと思います。しかし、実際のところは、本質的に改善されたというところに至っていないというのが現状であります。もう私が質問をいた

しましてからでも三年、四年たっているわけでありま

えをいただきたいと思ひます。

〔鹿野委員長代理退席、浜野委員長代理
着席〕

○野崎説明員 先生御指摘のように、タクシー関係につきましては労働条件にいろいろ問題が多うございまして、私も監督指導に当たりました。重点として毎年監督指導に努めてまいりて

ございまして、年々少しずつ改善はされてきてい

るといふふうに考えておりますけれども、何分非常

に中小零細企業が多いとか、労務管理が困難であ

るとかという事情もございまして十分な改善を

見るには至っていないこととございまして、今後ともさらに一層努力してまいりたいと思ひま

す。

○辻(第)委員 どうも簡明過ぎて私の質問に適切に答えていただけていないところがございます

が、時間がないので次へ進みたいと思ひます。結

論は十分に得られていないという側面があるとい

ました。そして、ことし公表されているのを見て

まいりますと大体七〇を超えているというのが東

京都の特別区、武蔵野、三鷹市地区では査定は七

八・二〇、適正利潤が一・四、こういうことであり

ますし、ほかにも大体そのような状況のところが多

いすね。そういう状況の中で、五十六年十月の大

阪陸運の奈良県の査定原価を推計をしてみます

と、恐らく人件費は六五・五、適正利潤は五・〇、これ

を下回らない、これを上回るものだと私も推計を

しているわけでありま

〔浜野委員長代理退席、鹿野委員長代理
着席〕

それと、現在の現実の人件費、あるいは逆に言

えば適正利潤が本場にひいては現状のところは現

在もあるわけでありま

す。私どもの推計で申しますと、中川タクシーが

人件費が五三・三八、それから都山交通という

のは四八・六二、こういうふうな推計ですね。そ

れから適正利潤で言え

ば、前者は二六・〇四、後者は三〇・七八、本場に

労働者の労働条件の改善がやられていない。おた

くの方へ申請をされた、あるいはおたくが査定原

価として認められたのとおそろしいというほど

の乖離があるわけでありま

す。こういう状況を残念ながら現在まで放

者の方も、恐らく五十六年の十月に大阪陸運局が査定された査定原価とは大分隔たりがあるというのが実際の状況だと私は思うのです。そういう点も特に頭に入れて十分な御指導をしていただきたいということでもあります。

運賃改定の際の査定原価と乖離しているというこの問題もそうでありますが、先ほど申し上げましたように、いわゆる累進歩合制であるとか、あるいは年次有給休暇が全然ないところ、それから割り増し賃金が払われていないというような条件、こういう本当に労働基準法を無視した状況、しかも先ほど申しましたように、二百六十時間とか、多い人は三百時間、昔は四百時間働いた人があるというような状態だったんですね、こういうこと。それから直接道路運送法にかかわる問題で言えば、仮眠所がないとか、休憩所がないとか、ガレージがないとか、入浴設備がないとか、あるいは消毒をやらなかったとか、これまでも言ってきたことですけれども、そういう法を無視した状況で続けられてきているのです。こういう点を十分勘案をされて、今度は十分な御処置をされたいということを重ねて要望をするわけであります。

次に、それはそうとして、今度これから運賃を改定されます。このときは、これまでのお話もありましたように、労働条件を改善をする一つの大きなポイントになると思います。このときに私どもが要望をしたいのは、まず少なくとも三カ月以内に皆さん方がお示しになった労働条件の改善、その条件をどのように実施されたのかという報告書を必ず出さしていただくということです。そして、その報告書が実際にどうやられているのかということですね。その点検、それは立入検査を含めてぜひやっていただくということですね。そして、その立入検査ではつきりと実施していない、履行していないということがわかる段階、そういうことが依然として繰り返されているという場合には、労働省、労働基準局ともきちっとした連携の上に、きつぱりとした処分、免許の取り消しであるとかあるいは免許の停止、こ

ういうような処分もされるべきである、こういうふうに考えるわけですが、その点についてはどうですか。

○角田政府委員 従来も、運賃改定を認可した際には、各事業者団体を通じて、事業者が労働条件の改善の計画書を提出させております。それで、改定後一定期間を経た段階で、ある局によっては三カ月あるいはある局によっては六カ月、そういうような期間を経た段階において報告書を提出させ、またその状況がどうなっているか職員が行って確認をする、こういうようなことをやってきておるわけですが、この奈良県について、そういうようなことが実際に行われたかどうか、私、今はつきりと承知をしてないわけですが、今もつきりとは、今先生のおっしゃいましたようなことにつきましては、これは私も真剣に前向きで検討をさせていただきたいと思っております。

いすれにいたしましても、タクシートの運賃の認可の大きな柱はやはり労働条件の改善でございますので、その点は私も十分にわきまを置いてこれからは対処をしてまいりたい、かように考えております。

○辻(第)委員 私は、本日にタクシー労働者の労働条件を改善するということは、今の劣悪な条件、この状態から労働者の権利や生活を守ると同時に、そのことは安全な輸送や乗客サービスを本当に快適にする、またそのことが健全な経営を保障していく重大な問題だというふうに考えるわけでありまして、大阪の陸運が奈良県のタクシー業者に付しまして、最近いろいろと苦情が言われるわけですね。それは端的に言うならば、サービスが悪い、そういう問題もとらえて指導されているというところもわかるわけでありまして、しかし、ただ口で乗客サービスを十分にしないといふことを言われても、先ほど来私が申し上げましたような一カ月に三百時間も働いて、しかも高度の累進歩合で、休憩所もないし、仮眠所もないし、ガレージもないし、有給休暇もないんだ、そして一日休めばもうそれで一万円の皆勤手当の

三分の一が飛び、二日休めば三分の二が飛び、三日休めば皆勤手当がもうなくなってしまうとか、非常に前近代的な労働条件の中で働いておられる方がたくさんおられるということですね。これではやはり営業収入を上げるためにスピードも上げなければいかぬし、追い越しもせなければいかぬし、言うなればそういうこともあるわけですね。安全な輸送が確保できる条件ではないと思っております。それからやはりお客に対しても快適なサービスができる心理状態にないというふうにも思うのです。そういう点で、本日に労働条件を改善をしていただくということは極めて重要な要素であるというふうに考えるわけでありまして、

それから、先般の事情聴取の中で提言がされておるわけでありまして。私は本質的には、いわゆる料金改定を「認可するに際して陸運局が採るべき措置についての提言」というのが出されたと思うのですが、本来この程度のことはやられるべきで、当然だと考えておるわけでありまして、先ほど来私が申し上げた程度のことをまずやっていただきたいということを再度お願いをしておくわけでございまして、

運輸大臣、ちょっと最後にお尋ねをしたいと思うのです。先ほど来、私が述べてきた中身は、運賃改定に際して査定原価というのがございました。それに対して実態がものすごく乖離しているということがずっと続いてきたのです。具体的に奈良ははつきりそういう状態が続いてまいりました。私はそのことに對しまして、今度の運賃の改定の前に、その乖離のない、前回皆さん方が示された条件を履行せよということをもまず第一にやっていただきたい、その上に運賃の改定をやっていただきたい、こういうことが一つです。それから二番目には、これから運賃を改定される場合には三カ月以内に皆さん方が付された条件、それがどのように実施されたかという報告書を出さす、そしてその報告書を検討していただく、その報告書を検討された後で、立入検査を含めた

指導をやっていたら、本日に皆さん方が認められた、提示された条件が履行されているかどうか、はつきりとそのところで確認をしていただくということだと思ふのです。そして、それでなおかつ履行しないというようなことがあれば、免許の停止であるとか取り消しであるとか、十分な措置をとっていただきたいということでもあります。もちろん、その点については労働基準監督署、労働省とも十分なそういう通報というのですが、連絡を含めて、そういうこともやっていただきたいということを強く要望したわけでありまして、大臣の御見解をお尋ねしたいと思います。

○細田国務大臣 タクシー労働者の労働条件が、特に小さい企業、零細企業においては劣悪になりがちであることはおっしゃるのとおりだと思っております。したがって、これらの点について今いろいろ御注意がございましたが、例えば数字的に何カ月でどうというようなことは別といたしまして、御趣旨のようなことについて実行するように、方法は考えさせていただくとして、やらせたいと思っております。何しろ相手方が非常に多いので、難しい行政だと思っております。しかし、非常に大切なことでございまして、十分気をつけてまいりたいと思っております。

○辻(第)委員 最後に、労働者の労働条件の改善について十分な対応をとっていただきたい、重ねて要望して質問を終わります。御苦労さまでした。○富塚委員 私は、国鉄総裁に對しまして、まず去る六月二十一日でしたか、日本記者クラブにおける講演の中で、国鉄経営の分割・民営を支持するという発言が、大々的に実は取り上げられておりました。仁杉総裁は、高木総裁から引き継ぎまして、まさに国鉄再建のチャンピオンといえますが、仁杉総裁に期待をするという点で注目を浴びているわけでありまして、きょうは総裁の本音をぜひ聞かしていただきたいと思ふのです。やはり、国会での審議も当然本音を出し合って審議をしていくべきだろうというふうに私は思

ますし、そういう点でぜひ総裁にまずお尋ねをいたしたいと思いますが、四月十七日の運輸委員会のときに、国鉄総裁は次のように私の質問について答弁されています。すなわち、再建計画を五十六年度から実施しているが、六十年代を目前に迎えてどうにもならない状況になつてきた。中間報告を事務当局から聞きますと、輸送量の見通しが飛行機の整備とか高速道路の整備とか、あるいは車の増加というようなことによつてうまく伸びるでもない。六十五年度には三十兆円を超える累積赤字ができることになる。したがって、今事務当局にこういうことを検討させているが、経営形態のあり方の問題については慎重に対処をしたい。つまり、監理委員会や運輸大臣にそれなりのデータまたは処理する機能を国鉄としては持っている。参考資料などを出していくことにはしたいと思うが、基本的には慎重に対処したいという旨の発言をされている記録が実はあるわけです。

ところが、記者会見の中で分割も民営も基本的に賛成であるとは二回申されているわけですね。どうも前に慎重に対処したいと言われておつた総裁が、分割・民営に基本的に賛成であると記者クラブで二回も答弁をされているということ、その後総裁としていろいろな問題を考えた際にそのような態度に変わったのかどうかということについてはまずお尋ねをいたします。

○仁杉説明員 富塚先生御指摘のように、四月に国会で先生の御質問に対して今御指摘のようなお答えをしております。私は記者クラブにおきましても実は同じ趣旨のことを言つたつもりなんですが、さういふ、少し言葉が足りなかつたようでございます。

さらに付言して申し上げますと、私は民間にもおりまして、民間経営ということもある程度経験をしていたしておりますが、そういう中で分割・民営のよさというものは私は認めるということをやつたわけでございます。しかし、後に続けて申したのは、先ほど先生が私の答弁をお読みになりましたけれども、ほぼ同じことでございまして、その

後もいろいろ検討を重ねてみてもやはり輸送力が伸びない、あるいはこのままでもいりますと累積債務が増してくるというようなこと、あるいは年金負担もだんだんとふえてくるというような実態を考えますと、そう簡単に国鉄を分割・民営するというようなことはなかなか難しいのではないだろうか。ことに、今世上でときどき四島分割というような話を聞きますけれども、例えば四島分割した場合でも、今の体制のままで分割するというようなことにはいたしませんと、なかなか経営的にも難しいのではないかとこのことを申ししたわけでございます。

私が申した主眼点がちよつと新聞と違ふと思つておりますが、そういう経営形態論の前に、長期債務の問題であるとか年金の問題であるとかという国鉄の経営上のいろいろな障害になる問題について議論を深めないと、うまくいかないのではないかとこのことを私は申ししたつもりでおるわけでございます。

○富塚委員 ある新聞社の記者の質問に対して、総裁は明確にこのようにことを言われていると思ふのです。うそを言われたのかどうかよくわかりませんが、分割も民営も基本的には賛成ですが、そうしても個々の経営体は赤字では仕方がない、どうしても今は現在模索しているが、ここでは申し上げることはできません、民営・分割についてはどうも監理委員会以外ではタブーになつていて嫌ひがありますが、私も実務家としてこういう案を持っていきたいということを詰めているさなから、こういうふうに言われておるわけですね。

〔鹿野委員長代理退席、久間委員長代理着席〕

これは、まさに新聞が誤解で書いたということではないと思ひますね。だから、そこらあたりをのこす、その後組合に会われても、そんなことは言っていないという趣旨のことを御答弁になつておられるのですが、もっと本音を出して、総裁がそうお考えになつておられるなら、お考え

になつておられることについてはつきりさせた方がよいと思ふのです。そういうふうにお答えになつたことは事実でしょう。いかがですか。○仁杉説明員 今、先生お読みになつたと思ひますが、この記者のどういふふうにお答えしたか、私も記憶を十分持つておりませんけれども、私が終始申しておりましたのは、分割・民営ということが経営理念としていい方法であるから、それをそのまま国鉄に今持つてきて、それでいいものであつて、というふうには考えていないということを言つておるわけでございます。しかし、現在は、国鉄の中にございまして、外からも、監理委員会が経営形態については決めるのだから、国鉄は黙つてそれに従えばいいじゃないかという議論に対しては非常に御批判があつて、やはり国鉄自体も、そういうものに対してどうしたらいいかということをお考えのべきであるというお話はございます。そういう中で、もちろん私もどうも思ひましたし、実務者としてどういふふうにしたらいかがかということをお考えのべきであると思つております。

現状を申し上げますと、私もこれは非常に大変だな、尋常一様の方法ではなかなか再建は難しいなというところまではきつちり来ておりますが、それから先どうするかということについては、これからいろいろと案を考え、それを運輸省なり監理委員会なりにも申し上げていきたいと考えておるということでございます。

○富塚委員 同時に、質疑のやりとりの中で、総裁は民間私鉄の大手にも勤めておられたことがあつたことを引き合ひに出して、国鉄も現在はもういふゆるコントロールの限界を超えている、私はそう思う、結局コントロールの可能な規模にしなければならぬ、私はそう思うと発言されているように聞きました。そうすると、当然私は、総裁が分割しかないとお考えになつておられると受けとめるわけですが、そういふことも申されておる。その点についてはいかがですか。

○仁杉説明員 国鉄の企業が非常に大きい、現在でも三十五万人近い人がいるという問題、あるいは

はその人たちが全国に散らばつておるというやうな問題を考えますと、私が、私というより総裁という立場であらゆる指揮をするのには非常に大きな過さるというところは考慮している、しかし、それだからといって、分割しなければいけないかどうかという点については、私は必ずしも分割しなければならぬということでもないのではないかとお考えをしております。ということも考えておりますというふうにお聞きをしておりますが、決して分割がたつた一つの方法であるとは考えていないということでございます。

○富塚委員 総裁として、いわゆるコントロールの限界は超えている、コントロールの可能な規模にしなければならぬ、その方法はいろいろあるであろうか、私はよく知りませんが、そういうふうにお考えになつておられることは事実です。

○仁杉説明員 何らかの対策を考えなければならぬと思つておるというふうには御理解願ひたいと思ふのです。

○富塚委員 実務家として詰めの段階に入つておるといふことを言われているのですが、その表現からすると、総裁が事務当局に具体的な指示をして、詰めの段階に入つておられるというふうな表現の中では、当然分割・民営を前提とした詰めに入つておられるのではないかとお聞きをしておりますが、その点、詰めに入つておられるかと思ふことはどういふことを意味するのでしょうか。

○仁杉説明員 先ほど先生に御答弁いたしましたように、国鉄の現状を、近い将来といひますか、六十五年ぐらゐまでを見た場合にかなり、かなりではない、企業としてちよつとこのままではいけないう見通しに立つたということ、先ほど申しましたように、そこまでは大体きつちりわかつてきたということでございます。それを前提として、これから先、そういう状態の中で何をやるかということをお詰めているというふうには御理解を願ひたいと思ひます。

○富塚委員 そうすると、そういうことは記者ク

ラブでは言っていない、分割・民営論は私は支持していないということを明確に確認していいですか。

○仁杉説明員 私は、経営理念として、大きい企業体をある程度分割する、実際に分割するか、分割の手法を用いるか、民営にするか、民営化するかどうか、そういうことについてはメリットは認めるといことをさつきから繰り返して申し上げておきたい。しかし、午前中の答弁で私が申しましたように、国鉄というのは、百十年ぐらいの歴史の中で、鉄道省であるか日本国有鉄道であるか別といたしまして、七十年余り一本の企業として経営してきたという実態があることも事実でございます。これを例えば簡単に分割すると言っても、OBにしてもあるいは現職にしても、心の中にある種の抵抗を感じるという事態も、私自身はよく承知をいたしております。そういうことを考えながらいろいろな方策を考えなければいけない。一番右の案としては現状のままでいくという案もございましょう。一番左でいけば株式会社に全く民営・分割していくという案もございましょう。その間にはいろいろなものが考えられると私は思っております。そういう中からどういうふうにしていくかということをご検討いただければいいと思います。

○富塚委員 分割・民営を基本的に支持すると二回発言されていることは、どういう意味なんですか。同時に、今総裁が申されたように、やりとりの中をずっと読ませていただきますと、現状の経営形態のままでいく、あるいはこちらには分割・民営ということも考えなければならぬ、しかし、コントロールの限界は超えている。それはどう見たって総裁が分割・民営を支持するとい立場を言っていることは間違いないんであって、私は一社の新聞社だけ取り上げたならそれはあるいは誤解をしたのかしらぬと思えますけれども、すべての新聞社とテレビ社が一斉にあなたの発言を整理して取り上げていることが、国会ではそういうことを言っていないというのはどうして

ても納得できないんです。だから、本当に本心を聞かしていただきたいと私は思うのです。分割・民営が基本的に賛成なら賛成だというあなたの考え方をぜひ聞かしていただきたいと思えます。

○仁杉説明員 さつきから繰り返して御答弁していただいておりますが、私は経営手法として分割とありでございまして、私は経営手法として先ほども申しましたように、長期債務をこれだけ抱え、あるいは今までの歴史的な因縁の中で長い間一本として経営してきたという実態、そういうものを考えあわせながらメリットを生かすような方法がないかなというところは考えております。ということ、決して私が国鉄を分割・民営にすべきであると言ったわけではないということを御理解願いたいと思っております。

○富塚委員 国鉄総裁としては経営形態の変更の問題は現状としては全く白紙であるというふうにご確認していいんですか。

○仁杉説明員 私は国鉄総裁という立場にございまして、その間ではいろいろデータを見、考え、そういうことはもちろんございまして、私の頭の中にはいろいろなことが去来しておりますが、まだそれを役員会等でオソーライズしたということではございません。そういう意味では白紙であると御理解願ってもいいと思いますが、私の頭の中にはもちろん実務者としては考え方があるということでございます。

○富塚委員 いや、総裁としては白紙の立場であるということではないんですか。

○仁杉説明員 私は白紙というか何というか、国鉄総裁というより国鉄としてまだ統一意思をまとめているということではないというふうにご御理解願いたいと思っております。

○富塚委員 総裁が各労働組合に四つの条件をかつて示したと言われているのですが、その一つは、徹底した極限までの合理化を推進しなければならぬのは、分割・民営をさせないために企業として努力をしなければならぬ、組合が協力してくれ、これが第一。第二は職員の雇用を守ること

あり、第三は職員の賃金を守ることであり、第四は退職金、年金を確保することにあるというふうには言われてきた。そういうことも事実ですね。

○太田説明員 労と使の間で明確な形で四条件、四原則という取り決めをしたとか約束をしたという経緯は、私、今の仕事につきましてこれ三年になるのでございますが、そういうことはございません。ただ、私の就任以前において改定前の、当初の経営改善計画が作成された経緯がありまして、その間に労使の間の話し合いでいろいろなことが出たかとは存じますが、その辺をつまびらかにしてはおりません。ただ、私、就任しましていろいろいろいろな場面で労使の話し合いをしているわけでございますが、合理化とか職場規律とか、当面する問題をとにかくにも頑張つて国民の信頼を得ようではないか、そのことが自分たちの幸せにつながるんだという意味のことは再三再四繰り返しているところでございます。

○富塚委員 五月八日でしたか、経営改善計画を策定して、運輸委員会でも質疑のやりとりがあったことを記憶しますが、六十年度には三十二万人体制をとつていかなければならない、再建基盤の確立ということ、ここによりどころを求めなければならぬと実は力説をされました。そして、同時に経営形態の変更は慎重に対処するとい問題について言われたわけですが、これも、実際は今言われているように総裁の頭の中では次の段階のことをお考えになつておられるというふうには想像するんですが、受けとめるんですが、長期債務の棚上げについて、これは一体どういうふうにした方がいいと総裁はお考えですか。

○仁杉説明員 先ほどちょっと触れましたが、先行きの輸送量が必ずしも明るい見通しにないという現状でまいりますと、粗っぽい試算で事務当局から受けますものでは、この前申し上げましたように六十五年では三十兆になるというふうなことでございます。これは年二兆ずつふえていくとそういう結果になるのでございしますが、そういう中でいろいろ債務の棚上げに関しまして、世上一ろ

いろなお説がある。一つは過去の赤字を埋めた債務を棚上げすべきではないか、投資についてはやはりしよつていくべきではないかと、いろいろな御意見がございまして、これについてはまだ十分試算はいたしておりませんが、現在の私どもが見ているところでは、やはり大部分のものを棚上げしていただかないと経営基盤が確立できないのではないかと今は考えております。ただ、それをどういうふうにご棚上げするかという問題は国鉄だけで決められる問題ではございませんので、これらについては運輸省、政府あるいは監理委員会等にも御意見ございまして、何とか実現をしていただきたいというふうには私は考えておるわけでございます。

○富塚委員 それから、分割・民営化という問題で先ほどもちょっと質問をいたしましたけれども、総裁は私鉄のことをかなり頭の中に描いておられるように見受けられるのですが、そういうふうにご受け取っていいですか。

○仁杉説明員 私は、やはりこういう自由競争の中で競争の原理というのは考えるべきことであると思っております。また、私鉄もそれぞれいろいろな努力をされているということで、私鉄が、一つの考え方として参考になるというふうには考えている。しかし、私は西武にありましてよく知っておりますが、西武鉄道の規模というのは人員にして三千人余り、まあ三千五百人まではないと思っておりますが、そのくらい、営業距離も百八十キロという程度でございまして、規模から申しますと、ちょうど国鉄の百分の一という程度でございまして、ですから、これをそのまま敷きにしては上げられないというふうには私は考えております。しかし、一つの参考資料にはなるといふふうには思っております。

○富塚委員 しつこいようですが、やはり総裁があのような発言をされたら報道されたことはかなり世の中を騒がしていること、センセーションを巻き起こしていることは事実です。加えて、国鉄に働いておる労働者あるいは労働組

合の側に立っても、分割・民営をさせないために合理化を徹底的にやるから協力をしてくれ、こう言われて協力をしてきた。が、総勢はいつの間にか別のことを考えている。私は総勢の立場の苦しいこともよくわかります。しかし、もともと本音を言うべきだし、同時に非常に軽率な発言であるというふうにあなた自身お認めになりませんか。

○仁杉説明員 今御指摘のように、いろいろと議論を巻き起こしているという事実がございます。私はあのときに、先ほどからる御説明いたしておきますように、そういう国鉄を分割・民営することが賛成であるという表現をしたのではございませんけれども、そういうふうな新聞に取り上げられたような言葉運びをしたということについては反省をいたしております。

○富塚委員 次に、国鉄の要員規模といわゆる過剰人員の問題について質問をしますが、昭和五十九年度の予算定員は三十四万五千と受けとめているのですが、それでいいですか。

○太田説明員 そのとおりでございます。

○富塚委員 実人員は三十三万七千人であり、来年度の退職予定数は二万人ないし二万二千人と見込んでいることも事実ですね。

○太田説明員 そのとおりでございます。

○富塚委員 三十三万七千人から、既に予算定員を割っているのですけれども、特退の予定数二万ないし二万二千を見込むということになると、いわゆる過剰人員と言われて新聞紙などに発表されている二万四千五百人というのはいくつ計算から出てきているのですか。無理やりに仕事から外してそういう数字をつくっているのですか。数字がちよっと合わないのですが、どういうことですか。

○太田説明員 もう一つそのほか、現実に仕事を運営する上において必要な配置人員数というものがございまして、これが三十三万七千人の現在人員と二万四千五百のちよど差に当たります三十一万二千五百でございます。三十一万強の人員に相なるわけでございます、逆に申し上げ

れば現在国鉄の業務を運営するのに必要な人員数は三十一万強であって現在人員三十三万七千と二万四千五百名が余剰であるというふうに申し上げてよろしいかと存じます。

○富塚委員 では、来年度予算人員が三十二万人といふこととのかかわり合いは一体どうなるのですか。

それから、今太田説明員が言われた中で、無理やり仕事を与えないでいわゆる過剰人員という数字をつくり出しているようにとられる。しかも、卒業の特退予定者が想定されている。実際は三千人、五千人ぐらゐの人だけしか過剰人員と言われるべきではないということになるなら、仕事の問題の面で十分考えることができるのではないかと意識に思っているのですが、二万四千五百人という数字を無理やりにつくっているように思いますが、予算定員と現在人員、そして来年度見込む予算定員は、具体的な実員の関係を見ると、どうもちよどはな関係になっているように私は思います。

問題へ向うとかレイオフとか退職勧奨とか、この西門問題の中でいわゆる過剰人員の具体的な整理をする措置を考えているなどと言われているのですが、一体本当に二万四千五百人をそういうふうにかんがえてやろうとしておられるのですか。これは餘裁にお尋ねいたします。

（久間委員長代理退席、浜野委員長代理着席）

○仁杉説明員 国鉄といたしましては、今やはり業務の効率化ということを進めなければならぬといふことで、今年度もいろいろ業務の見直しといたして数字のやりとりと申しますか、それがございまして、その数字につきましては太田常務から説明させていただきます。

○太田説明員 数字の点でございますが、少し詳しく御説明申し上げさせていただきますかと思っております。

今まで労と使の間でこの雇用の問題あるいは職数の問題、いろんな場面で議論もし、また説明もしてまいりました。しかしながら、大体二つの側面から申し上げてまいりまして、一つは先生御承知のような予算定員という面と、もう一つは現在人員、実員という面でございます。実はそのほかに実際に業務を遂行するのに必要な要員数というの、これは本社、本部では議論の組上に上らないで、現実には要員運用の権限、責務を持つておりますところの地方機関マターになっていたわけでございますが、六月四日でございますが、もろもろの問題について労使のトップで忌憚のない、腹藏のない意見交換をしようという申し入れがございまして、国鉄労働組合のトップと当局側の總裁以下私どもが意見交換をいたしました際に、要員問題についていろいろな見方、数字があり得るけれども、この際明確にしたいといふうたつての要望がございました。それももともとであると思いたしたもので、初めて本社、本部の労使の関係において三つの数字を説明したわけでございます。

すなわち、一つは予算定員、それから一つは現在の実員、それからもう一つは、今申しました仕事を遂行するのに必要な所要定員と申し上げましょうか、実効定員と申し上げてもいいと思っておりますが、そういう数字と、三つで御説明したわけでございます。あわせて申し上げれば、予算定員はいわば予算を作成する上での雇用の限度数を決める数字でございます。実員はそのとおりでございますが、それから業務遂行上の所要人員というのは当局が決して勝手に決めたものではなくて、途中経時において御説明はしておりますが、やや唐突な感じはあつたかもしれないと存じますが、業務を担当している相互の専門家同士の間では、まさにそれこそが年度年度の合理化交渉を積み上げてきた一つの結末として理解されている数字でございます。団体交渉の妥結の結果としてその数字は生まれてきたものでございます。

以上であります。

○富塚委員 非常に予算定員というものを軽視しているのではないかと一点と、日鉄法の関係なきが明年度以降大変問題になりはしないか、一つはそういうふうには私には思いません。現実には三十四万五千の予算定員である。実人員は三十三万七千いる。実際はこんなに要らないんだ、そして二万四千五百人の過剰人員がいるんだ、だから出向とか一時帰休とか退職勧奨をしないんだみたいなことでは、一体要員行政というのはめっちゃくちゃなんじゃないか、私はそう思います。いわば予算定員も一定の基準があつて大蔵省も政府も査定しているんだ、私はそういうふうに思います。そういう点からいって、まさに言われているような出向とか勧奨とかということはやらないで済むと思うのですが、その点は改めて今考えてないということではないですか。

○太田説明員 前段の方でございますが、予算定員軽視というのは決してそういうことじゃございませんで、これはいわば抱え得る、雇用し得る人員の上限を給与総額で算定するための積算基礎人員という予算上の表現でございますが、過去においてはいろいろな歴史的経緯がございまして、実人員が予算定員ぎりぎりのところまでいったこともございましたし、それからまた年度内通じてみますと、ほんのある時期には瞬間風速的に予算定員の枠を現在人員がオーバーしたというようなこともございましたが、これは瞬間風速でございまして、年度トータルでは枠の中におさまるわけでございます。上限と実際の人員という関係でございまして、上と下を近づけていこうと思つたこと、その状況によつていろいろございまして、なぜならば、特退人員はさつきもお話が出ておりますが、これは結果として把握される数字でございまして、なるほど私も五十九年度は二万ないし二万二千と想定しているものでございますが、これは年度末に至つて果たしてどうなるか、そう大きな狂いはないと存じますが、多少の差は出てくる。それはやはり予算人員と実人員の差として出てくるのはやむを得ないというふうに申し上げておきたいと思つまして、いわば実人員が予算定員の内側にあるということはそういう意味で

んが明年度以降大変問題になりはしないか、一つはそういうふうには私には思いません。現実には三十四万五千の予算定員である。実人員は三十三万七千いる。実際はこんなに要らないんだ、そして二万四千五百人の過剰人員がいるんだ、だから出向とか一時帰休とか退職勧奨をしないんだみたいなことでは、一体要員行政というのはめっちゃくちゃなんじゃないか、私はそう思います。いわば予算定員も一定の基準があつて大蔵省も政府も査定しているんだ、私はそういうふうに思います。そういう点からいって、まさに言われているような出向とか勧奨とかということはやらないで済むと思うのですが、その点は改めて今考えてないということではないですか。

○太田説明員 前段の方でございますが、予算定員軽視というのは決してそういうことじゃございませんで、これはいわば抱え得る、雇用し得る人員の上限を給与総額で算定するための積算基礎人員という予算上の表現でございますが、過去においてはいろいろな歴史的経緯がございまして、実人員が予算定員ぎりぎりのところまでいったこともございましたし、それからまた年度内通じてみますと、ほんのある時期には瞬間風速的に予算定員の枠を現在人員がオーバーしたというようなこともございましたが、これは瞬間風速でございまして、年度トータルでは枠の中におさまるわけでございます。上限と実際の人員という関係でございまして、上と下を近づけていこうと思つたこと、その状況によつていろいろございまして、なぜならば、特退人員はさつきもお話が出ておりますが、これは結果として把握される数字でございまして、なるほど私も五十九年度は二万ないし二万二千と想定しているものでございますが、これは年度末に至つて果たしてどうなるか、そう大きな狂いはないと存じますが、多少の差は出てくる。それはやはり予算人員と実人員の差として出てくるのはやむを得ないというふうに申し上げておきたいと思つまして、いわば実人員が予算定員の内側にあるということはそういう意味で

は安全サイドだと申し上げたいと思います。

後段の方、私の聞き間違いでありましたらお許しくださいと思いますが、余剰人員と合理化の関係でございますけれども、別の角度からこういふふうに申し上げてもよろしいかと存じます。従来は毎年毎年合理化をいたしました。いろいろな項目について団体交渉を積み重ねてまゐる。合理化された合理化数と実はやめていく人員との間に、今と逆の状況がございまして、例えば合理化人員が一万だとやめていく人が二万といふふうに、やめていく人員の方が多うございまして、ちやうど国鉄の人員構成の異常なピーク時に差しかつておりましたものですから、したがって合理化をやりながら若干の新規採用をする余地があつたのでございまして。ちやうどその関係が逆転してまいりまして、どんどん特退人員が減つてくる傾向にございまして、対象人員が減つてまいりますので。その間、一方合理化は合理化を進める必要がありまして、その関連から余剰人員が出てくるといふふうに申し上げたいと思ひますが、もう少し具体的に数字を申し上げますと、五十八年度におきましては四万三千五百人合理化を実施いたしました。特退人員が二万二千でございまして、その差二万一千五百が余剰とならざるを得ない。持ち越しが三千ぐらいございましてから二万四千五百、アバウト二万五千と申し上げている次第でございます。

○富塚委員 小林議員が後でまた質問されますから簡単にしますけれども、太田常務は将来仕事量からして何万人にするとのことなんでしょうか。二十八万人にしたいと考えているんですか。

○太田説明員 将来どう持っていくか、我々いろいろ頭を悩まし、検討も重ねていくところでございまして、将来をどの辺で区切るかというのの一つでございますけれども、要員規模が先行するわけでございまして、御承知のように、まずもって国鉄の仕事の仕方、業務量あるいは輸送量と申し上げてもいいし、あるいは国鉄の分野と申し上げてもいいのですが、要するに国鉄の仕事は

これだけというのが決まりまして、その業務量を国民から批判されて恥ずかしいくない、それを私鉄並みと申し上げておるわけでございまして、効率でもって維持し、推進するために必要な人員はどうだということ、我々は要員規模を推定する仕組みでございます。現在国鉄全体におきまして、まさにその将来のあり方をどうするか、鋭意検討しておるところでございますので、要員規模については本日たまたま明確な見通しを持っていくわけはございません。

○富塚委員 業務量がなければ、もう際限なく削減をしていくという考え方でいいですか。

○太田説明員 業務量とそれを遂行、運営せんがための要員のバランスあるいは相関関係はまさに今申し上げたとおりでございまして、業務量がどんどん衰退していくという事態があれば、まことに残念であり、好ましくない事態でございまして、配置要員はそれに比例して衰退せざるを得ないといふふうに申し上げざるを得ないと思ひます。

○富塚委員 次に、国鉄再建のためには極限までの合理化を考えなければならぬ、これは、経営者としてはそういうことを考えるのは当然だと思ひますけれども、しかしその合理化による余剰人員は、必ずしも今明確な答弁になっていませんが、これは後に譲ることにいたしまして、弾力的に運用しなさい、それは労働協約もへたくれもないのだ、徹底して弾力的に運用せよと地方局に指示している、そして過員の運用などは団体交渉事項ではなくて話し合ひでいいのだ、地方の労使は調印などして話合ひでいいと太田常務は指示しているのですか、お尋ねします。

○太田説明員 余剰人員問題についていろいろな問題がたまたま労使の間で議題になり、検討あるいは協議事項になっていまして、検討しなさいけれども、組合側から、当局側で協約を無視してないの、協約に違反しているという指摘は受けていないのでございまして、ただいま先生冒頭におっしゃった点は大変残念なことでございますので、ぜひ誤解

を解いていただきたいと存するのでございまして。労働条件は大変多彩でございましてけれども、例えば所定労働時間は何時間とかあるいは給与の定めはこうだ、これはまさに基本的な労働条件でございまして。余剰人員について格別の所定労働時間の制度だとかあるいは特別に割り減した給与制度を適用してございまして、ございまして。これはほんの一例でございまして、労と使の間に締結された協約、協定は、今大変苦しい状況にありますけれども、厳守をしております。

ただ、御質問の趣旨を伺っておりますと、おっしゃっている意味は、余剰人員の活用について、私どもは団体交渉すべき部分と当局の責任について措置、実施すべき部分とを分けて運用しているの、ございまして、組合側の主張には、我々が当局の責任において措置すべきだとしている分野について、それは団体交渉事項であるという指摘があることは事実でございまして、その点については労使の意見の対立があるの、この点については対立でありまして、協約、協定の違反、無視とは性質が異なるものと申し上げたいと存する次第でございまして。

○富塚委員 昭和二十四年四月、いわゆる定員法のときに総裁達第九十四号を出しています。これは、「現場従事員を一時他の職務に従事せしめることのできることに付いて次のように定める」現場従事員について、その長または所屬長は業務運営上必要と認める場合には、所屬従業員をして、その職務に従事せしめることができる、一時他の職務に従事せしめることができる。この場合においては、その職務の職の直接指揮者の指揮に従ふものとする。これは、どうもよりどころが、昭和十九年七月、戦前です、達五百六十五号、国家総動員法のとときです、「鉄道部内従事員ニ付職制及服務規程ノ定アル箇所ニ於テ業務上必要アルトキハ其ノ長ハ部下職員ニ対シ其ノ職名ニ拘ラズ一時他ノ職名ノ職務ヲ行フコトヲ命ズルコトヲ得但シ特ニ採用資格定アル職ニ付テハ当該職ノ資格ヲ有スル者ニ非ザレバ之ヲ命ズルコトヲ得

ズ」、こいふふうには国家総動員法のとときの戦前の達、この達百九十四号を適用してやれと今地方に指示しているように見受けられます。お尋ねします。この達というものは、労働基準法八十九条に定めた就業規則の中に含まれるのですか。総裁達として、これはあくまでも総裁の業務命令として出されているんですか。その点、お尋ねします。

○太田説明員 最後の、就業規則に入るかという点につきましては、広義の意味で就業規則に入ると考えております。

○富塚委員 それは間違いだと思ひますから、改めて論争いたします。労働省当該基準監督局長に聞きました。就業規則ではない、あくまでもこれは総裁の業務命令である。その点は明らかに食い違つていますから、その点について問題点を明らかにしておきます。労働省がそういう見解を示しています。

次に、この就業規則と労働協約、これはどちらが優先するといふふうにお考えですか。

○太田説明員 それはもう、協約と就業規則ないしは労働契約との上位関係いかんといふことでございましてけれども、御承知のとおりでございまして、労働協約が定められて、それを下回る部分については労働協約に従う、こいふこととございまして、上位、優位という関係よりは、私どもは、これは私見でございましてけれども、労働協約の修正機能というふうな関係においてとらえるのがより実務的ではないかといふふうに考える次第でございまして。

○富塚委員 公労法八条で団体交渉事項が規定されています。また、労働組合法第十四条以下、明記されています。この団体交渉事項で労働協約として成立しているものは何よりも優先するといふことは、まず明らかなんです。これは労働省の見解でもあるんです。そして団体交渉事項で成立していないものは、当然相手側から申し入れがあるときには協約を結ばなければならぬ。この考え方は、これはまさに労働三法、とりわけ組合法、基

準法の中で明記されていることは事実なんです。これは昭和二十四年だ、委員長。昭和二十四年の達を持ち出して、総括として就業規則の枠に入っている。入ってないんです、達なんです、あくまでも。それでいいんです、これは管理運営の事項だから云々というやり方は、私は余りにも——今、民営・分割論が議論されようとしているこの国鉄で、一体何をあなたたちはお考えになっているのか。これは明らかに経営者側は頭の転換をしてもらわなければならない、私はそういうふうにいると思います。

そういう点で、今具体的に、雇用の安定に関する協定、あるいは近代化、機械化、合理化に伴う事前協議に関する協定、配置転換に関する協定、現存します。これを守る意思はあるんですか、ないんですか。

○太田説明員 直接は雇用安定協約、配転協定の問題でございまして、前段において百九十四号のお話でございまして、先生の御見解は承らしていただきまして、二十四年、新しい憲法の体制のもとで、新しい労組法の体制のもとで改めて当時の労働省と私どもの先輩が協議をしまして、これを就業規則の一環であるという認定を受けて今日に至っているのをごいまして、これは狭義の意味での、就業規則であるという条文、協定、体裁を定めた就業規則でないことは確かでございますが、先ほど申し上げましたように、そういう意味で国鉄の場合には関連する法規、令達、分野が大変広いから、それを狭義の就業規則にまとめるのは大変だということで、広義の就業規則という概念をお認めいただいて今日に至ったものでございまして、私どもは百九十四号、そういう意味での就業規則の一環であるというふうに考え、今日まで運用している次第でございます。

それからお尋ねの雇用安定協約並びに配転協定につきましては、六月五日に各労働組合に對しまして「余剰人員対策について」と題します文書をもって、私どもの当面の考え方をお知らせをし、意見を求めたのでございますが、その文書の中に

こういうふう書いてある次第でございます。

これらの制度、というのは、退職制度ですとか休職その他、これから提案しようとする三制度でございまして、この制度の早急な整備及び有効な活用が図られることを前提とし、当面においては、各労働組合と結んでいる雇用の安定等に関する協約は存続していきたいと考えているということである方を明らかにしている次第でございます。

○富塚委員 こじつけなんですすね。太田さんが職員局長になつてから達を持ち出しているんだよね。今まではそんなこと、昭和二十四年の達なんか持ち出してなかった。私も私なりの経験がありますから、労働省の見解をききつつ聞きました。達は達で、総裁の業務命令としてのものであり、就業規則は就業規則だ。団体交渉事項で協約が成立したものはすべて優先をするのだ。協約があるものは優先する、まして合理化をどうやら促進しなければならぬ、組合に協力を求めなければならぬと言ふなら、なぜそういう気持ちになつてやれないのかということについて私は率直に疑問を持つし、なぜ労使間の交渉がもたれしで対立ばかりして、協力関係になつていかないのか。

総裁にお尋ねしますが、私はやはりこの問題をけじめをつけていかなければならぬと思うんです。地方でも、現実に私が聞きました地方では、それぞれの労働協約もたくさん持っています。しかし、交渉はしても、話し合ひだ。印鑑を押さない。そして運用をしているわけだ。そんなことが許されていいか、私はそう思います。ということになりまして、労働省なりの見解を明確に聞いた上で、この問題を速やかに判断をして善処するということについて、総裁の考え方を聞いておきたいと思ひます。総裁にお尋ねします。

○仁杉説明員 今いろいろ先生、御指摘ございまして、非常に専門的な問題になりましたので、太田常務から一応お答えいたしました。必要の部分、私の見解が必要な場合にはいたすことにいたしました。

いと思ひます。

○太田説明員 協約を遵守するというのは、労使の間のいわばイロハのイ、基本でございまして、これは私ももちろんのこと、組合側も生命線として遵守をしているつもりでございます。

冒頭に申し上げましたが、余剰人員問題という、これは国鉄百年の歴史の中で、大変異例、前例のない苦しい状態でございますから、今まで大して問題でなかったことも改めて見直すという事態は生じておりますけれども、原理原則には変わりございまして、協定は遵守しているということであえて申し上げたいと思ひます。ただ、百九十四号と協定とは全然成立する分野が、あるいは当てはまる、妥当すると申し上げていいですが、分野が違ひまして、協約を守つて運用する部分で要員の運用、操配という分野はおのずと違ひわけございまして、百九十四号を運用しているからその部分が協約違反ということではございませぬ。

労働の間に意見の対立はございまして、百九十四号は団体交渉事項ではないかという主張があることは確かでございますが、これは対立ということではございませぬ。

それから、労使が対立ばかりしているというのも、事実の認識において大変残念でございまして、例えば、もう半年ぐらひになりますけれども、五九・二のダイヤ改正、これなんか、もう大変な内容、量、質ともに膨大な合理化事業でございまして、各組合、大変熱心に論議を重ねてまいりまして、当初においては対立点、隔たりが非常に大きくて、これは大変だなと実は率直に考えたのでございまして、一年歳月をかけて妥結に至つた。これなんか、まさに画期的な、歴史を飾る労使の協力のあかしだというふうに我々は考えている次第でございます。労使でございまして、対立点もございまして、一方では協力しながら、ある面では対立を繰り返す。しかし、論議を重ねることによって対立を狭め、妥結点をふやすように努力をしまひましたし、これからも努力をしまひたいと存する次第でございます。

○富塚委員 時間がありませんから、簡単に答えていただきたいと思います。全然違ひのようです。太田さん。そこをはつきりしてもらわないと困るのです。あくまでも団体交渉の対象事項で労働協約が成立しているものは何よりもそれが優先をすることは明白なんです。だから、労働省ないしは第三者機関もありますから、一致できないときには問題点を整理して、その結論に従うということを確認していいですね。それだけ、イエスカノーカだけ言つてください。

○太田説明員 どうも、簡単にというお話ですが、事実の認識が先生とちよつと違ひますので、一問一答式にイエス、ノーというお答えにはなじまぬと思ひます。協約を遵守するのは当然でございまして、協約が成立して、それを下回るといいますか、それに抵触する部分の就業規則は修正するものもまた当然でございまして。例えば賃金規程なんか、そういう意味ではしよつちやう変えていくわけでございます。それから、労使に対立があつて、それを第三者機関にあつせんないし調停あるいは仲裁を求めるということでは紛争の解決を求めるか否かは、これはまた労使の間にそのルールがございまして、それそれぞれの判断で、そういうことも今までございまして、本件については、私どもは労使の間で十分に協議し得るというふうに考えている次第でございます。

○富塚委員 達百九十四号というのは昭和二十四年ですすね。太田さんは鉄道に入つてないよ、僕が入つてたけれども、そのときにできたやつなんだよ。その後、労働組合法もでき、公共企業体等労働関係法もでき、そして労働三法と言われる基準法や調整法もでき、それで、時代が変わつてきていく一つの流れが現実にあるわけでしょう、問題はそれがなぜ二十四年の達に固執してやらなければならぬのか、そんなことが近代的な経営者に許される問題ではない。所管の労働省の基準局長が明確に言っているものを、考えが違ふとあなたはそう言っているのだけれども、ここで論議をし

てもしょうがない。その問題は改めて第三者機関なら第三者機関でどうするか明らかにいたしますけれども、こんな恥ずかしい国鉄の経営者というのは、私は本当に残念でならないと思います。時間がありませんから、最後に総裁、運輸大臣にお尋ねします。

組合も人減らし合理化に協力をする立場をずつととってきた。しかし、なかなか思うようにいかない、累積赤字もどんどん募るばかりだ、業務量もふえない、一体どうしていくのか、深刻な問題に実はなっているわけであり。民間会社ならもうとくに破産宣言になる。それは、同時に経営者も責任をとらなければならないというの、私は筋道の問題であらうと思うのです。今、国鉄問題が監理委員会にかけられている。累積赤字の処理の問題もあるでしょう。あるいは諸外国に見られるような助成の問題についての対比の問題もあるでしょう。あるいは公共負担や国庫負担の問題、関連事業の問題、さまざまな問題があります。しかし、これは監理委員会が現実に行っている。総裁も、先ほど記者クラブの講演の問題について、総裁としては白紙であることを言われました。労働組合には、分割・民営をさせないために合理化を進めるんだから協力をしてくれ、また社会的には、国鉄再建という大義名分を使って、過疎地のローカル線を廃止しなければならぬ、あるいは無人駅なり格差別運賃、弱者や地域住民に大きな影響を与えてきていることは事実なんです。国会の答弁も、私は、もつと誠意ある答弁をしてもらいたいというふうに思うのです。

しかし、国鉄の首脳陣は、しゃあしゃあとして我々には責任がないかのような態度で、今過員問題処理の違と労働協約の問題一つをめぐっても、私は、そんな態度には問題があると思うのです。やっぱり国鉄首脳陣は責任を明確にしていくということについて、総裁、運輸大臣にお尋ねしたいと思いますが、同時に、時間がありませんから運輸委員長に申し上げますが、今回は監理委員長の意を呼んでいただいて、本格的な監理委員会の意見

見を聞いた論争をすべきだと思うのです。参議院の運輸委員会は毎回出席されておつてなぜ衆議院の運輸委員会に出ていただけないのか、これは委員長に、ぜひひとつ理事の皆さんにも再考をお願いをいたしたいと思いますが、私は、そういう立場に立って、国鉄総裁あるいは運輸大臣は一体その経営者としての責任問題はどうお考えになるのか、これについて運輸大臣の所感も後で聞きたいと思ひます。総裁、運輸大臣、いかがですか。

○仁杉説明員 もちろん、今富塚先生の御指摘のとおり、こういう状態というのは、民間で言えば破産宣言をするような事態であるということは私もよく認識しております。私は、現状において責任をとるという問題は、いかに国民のために国鉄が機能を発揮するような方向を探し得るか、また職員的生活を安定する方策を探し得るかということと私のやるべき仕事であるし、それが私の責任のとり方であるというふうに考えております。そういう意味で、今後も一生懸命がんばってまいりますので、よろしく御指導をお願いしたいと思います。次第でございます。

○細田国務大臣 国有鉄道の現状に対する責任は痛烈に感じております。私はこういうことを言っておるのです。国鉄で事故が起こった、運輸大臣が国鉄総裁を呼んでしかる、しかることはいいでしょう。と同時に、運輸大臣が責任をとらなくちゃいけない、運輸大臣が責任を感じなくちゃいかぬということを言っておるのです。それぐらい感じております。

今、一番あなたのいろいろ御心配になつておるということもよくわかります。私、よくわかりますが、一番問題は、一応監理委員会に預けた。そして我々も今勉強しております。長期債務の問題、再建の問題、いろいろな問題について勉強しております。さつきも申し上げたかと思ひますけれども、監理委員会に言ひますが、問題は、難しい問題だから時間的にいかかると言つておるのですが、私の個人的な感じを率直に申しますと、ちょっと遅いのです。その間、いろいろな問題が、どんな

結論が出るかによって違つてくるというようなことがある。ところが、今聞いているところでも、監理委員会は、大体来年の夏ごろに出す、こう言うので、その間一体どうするのだということ、私は、国鉄の諸君が、総裁初め職員の諸君も非常に苦慮しておると思うのです。どのようにしていかのかということですね。ですから、私は、その先のこととどうするかという基本的な問題と、当面どうするということについて、はっきりしたものを国有鉄道の諸君に指示したいというふうに考えております。

責任は十分痛感しております。

○富塚委員 終わりますが、ある運輸大臣経験者の自民党の大物の先生が言つていました。国民を納得させるには、やはり経営陣が総退陣するぐらいの気持ちになつてやらなければ、恐らく再建問題に国民が協力することはないだろうと言つていた言葉が極めて印象的であることだけ申し添えて終わります。

○浜野委員長代理 小林恒人君。

○小林(恒)委員 けさほど来、同僚議員の質問は国鉄問題に集中をいたしているわけですが、とにかく当面、この巨大産業国鉄がどういう形になつていくんだらうか、これは国民注視するところでございます。私どもも院内の議論を通じて、五十五年の再建法以来、経営改善計画策定をめぐつても多くの議論が続けてまいりましたし、また、監理委員会設置法を議論する際にも、今大臣をいみじくも国鉄問題については監理委員会にその課題を預けている段階である、こう表現をされていることにも象徴されるように、そういう体制でよいのかどうなのかということも含めて、随分多くの議論が続けてまいりました。

かつて国鉄の経営問題が議論されてから以降、再三再四にわたつて国鉄の経営のあり方、こういう問題については、再建計画が何回か策定をされて全部途中で失敗をする、こういう経験をしてくれているだけに、国民の目は極めて厳し、再建法ができ上がった後も監理委員会法ができ上

がったも、果たして国鉄が再建できるんだらうか、こういった不信感が一つと、また一方では、公共企業体日本国有鉄道という名称に象徴されるように、地域の極めて重要な足としての役割を果たしてきていることもまた否定のできない事実なわけであり。それから、特定地方交通線の第一次、第二次の取り扱いをめぐつても、ひとり関係自治体の課題ではなしに、多くの国民の皆さん方からたくさん御意見が出てきたことは、もう周知の事実なわけであり。

こういう重要な時期を迎えて、私は、過般、五月の九日に改めて経営改善計画を策定しなければならなかったその主たる理由は何かであつたのか、まず冒頭、国鉄総裁にお尋ねをしておきたいと思ひます。

○仁杉説明員 御承知のとおり、再建計画は五十六年の五月にでき上がったものでございまして、その後やはり、当時想定したよりも輸送数量が下がつてきたという事実もございまして、また、その後労働使の話し合いも進んで、ある程度要員のとうりか、事業の効率化ということも進んできたという実態の変化が一つあつたという問題点が一つございまして。もう一つは、やはり国鉄再建監理委員会というものができて、緊急提言が行われたということもありまして、それにいろいろ盛られていくことで既に再建計画の中で盛り込んであるものもいろいろございまして、さらに深度化するとか、あるいは新たに追加するというようなものもあるということもございまして、一応六十年までの計画でございまして、五十八年度までの実績で変更すべき点が出てきたということもございまして、再建計画につきましても変更を申請をするというふうな段取りにして、申請をし、御認可をいただいたというところでございまして。

○小林(恒)委員 そういふ考え方のもとに策定された経営改善計画は、五月の十七日に運輸大臣がこれを承認をする、こういう形になつていくわけですが、さて、経営改善計画の変更をお認めになつた運輸大臣として、当面、監理委員会が

方向を出すまでの間、国鉄へ経営体制というの三たび経営改善計画を変更しなくともよろしいという御認識を運輸大臣はなされますか。

○細田国務大臣 先ほどの審議委員の御質問にお答えしたのですが、国鉄の運送に対する基本的な問題をできるだけ早く実を山ししていただきたいと思っております。今のところ、私も漏れ承つておるところでは、来る夏ごろ、早ければ春ごろ、とにかく何らかの形で一応の案を出し、いというようなふうになつておきますので、さうに経営改善計画をある程度形式でもう一遍修正する必要はないのではなからうか、そういうことでなく、やはり抜本的な問題に次の段階として飛び込んでいくという形になるのではなからうか、その方がいいのではなからうかというふうには考えております。

○小林(恒)委員 国鉄総裁並びに運輸大臣の見解はそれなりに、それぞれ所管する責任者としての御見解については理解をいたしましたけれども、さて、大臣もお認めになつての当面する国鉄の大綱について検討するのは監理委員会、この監理委員会が、五月十八日、新聞各社が報道するところによると、亀井委員長談話を出して変更したけれども極めて内容は十分だという指摘をしていくわけですね。具体的に何が十分だという御指摘をされたのか。本来ならば亀井委員長の御出席を求めべく私も理事会の中でも議論してきた経過がございますけれども、きょうは林事務局長が御出席でございますから、委員長の談話にかかわつて具体的に監理委員会としてお考えになつておられる不十分さというものについて、具体的な見解を示していただきたいと思つてます。

○林(淳)政府委員 お答えを申し上げます。五月十七日に、運輸大臣から付議を受けました経営改善計画についての変更案につきまして監理委員会としての意見を申し上げたところでございますが、監理委員会の意見といたしましては、今回の計画変更、これは、内容につきましては、まず

まず悪化します環境の中で、国鉄としても相当の努力を払おうというふうになつておられるというところは十分認められる。ただし、その具体的な内容につきましては、進捗のおくれとかあるいは具体性に乏しい点があるとかいうふうなことで、昨年の八月に監理委員会の方で出しました案の急務案というものの内容の推進と申しますか、具体化と申しますか、そういう点についてはさうに今後格段の努力が必要ではなからうか、こ

ういう御指摘を申し上げたわけでありまして、これでは、具体的にどういふ点がどういふ点かということについては、これは監理委員会としましてはもう少しきつちり詰めて、いわゆる第二次提言といふものを出したいということ、これは意見書の十にもその点は書き込みまして、時期についてはまだはつきり決めておりませんが、いずれにせようらに第二次緊急提言という形で具体的な御指摘を申し上げたい、このように考えておられるわけでございます。

○小林(恒)委員 先ほどの総裁答弁の中では、経営改善計画を改めなくてはいいからという理由の一つに、第一次の監理委員会側の緊急提言があつた。それから経営改善計画を改めた、しかし七月には第二次緊急提言をまた監理委員会が行おうとしている。また変えなければいけないのではないですか。変えないで、当面監理委員会が具体的な方策を示すまでこの経営改善計画の変更もつてやめていかれるのですか。

○竹内説明員 経営改善計画の変更を行いました理由につきましては、先ほど総裁が申しましたが、その中で一番最初に申し上げました輸送量の減少に伴つて事業規模あるいは経営規模をどうしても縮小しなければならぬというところ、一番基本になつておられるわけでございます。もちろん、その中に提言の内容を盛り込むということではありま

いということをお願いしたいというところでございます。

したが、いま、第二次提言というのとはどういふ内容のものになるのか、私もまだ十分予備はできませんけれども、私もまた、六十年というのとはもう間近でございます。もう既に来年度、六十年の概算要求も目前に迫つておるような時期になつてきておる。そういう状況と、実際にその中でどういふことをやういふか、これは経営改善計画の一回の変更を盛り込んだものになつていくと思つておられるけれども、第二次提言がどういふものになるかということ、私も、私どもとしても予備もできませんし、またそれを必ずしも経営改善計画の変更というものと結びつける必要があるのかどうかという点につきましても、今のところは私もまだはつきりつかぬかというふうな状況になつております。

○小林(恒)委員 そんな無責任な話はないでしよう。いいですか。監理委員会は十分だと言つておられるのですよ。経営改善計画は、十分だ。したがって、そのことをもつて第二次緊急提言をしないでいい。もとより、それは言つた方がいいんじゃないですか。六十年まで何とかがしてやういふかなければいけないのだから、今どき監理委員会から再三再四にわたつて緊急提言をされることは、国鉄としては迷惑だ、そんなものは要らない、こういうことを言われていると同じで、あなたも言葉巧みに、大変きれいに表現されますけれども、実際は私だつてそう思う。そんなに長い年月の時間があるわけでもない。そういう中で、それぞれのセクションでも、精いっぱい努力をしないでいいけない。だとすると、精いっぱい英知を凝らしてつくつてみた経営改善計画なんですよ。

私、個人的に言いますと、この経営改善計画にはいろいろ意見はありますけれども、問題は、国民の目から見ると、一体どこへ向かつて走つてい

ことを、監理委員会設置法の議論中では何でもは精いっぱい議論をしたのです。しかし、結果として法律はでき上つて監理委員会が設置されたわけですから、そのものをとやかく言つて、法のもとにでき上つておるものですか。それによつて進めるのが監理委員会の側としての意識ではないのか、このように考えるべきではないかと、監理委員会、もう一度、七月に予定をされ第二次緊急提言、この焦点となるものを含めて御説明願えますか。

○林(淳)政府委員 第二次提言につきましては、これはまだ監理委員会としてもこれから検討をする段階でございます。まだ具体的にどういふ事項をどういふふう

それから、先ほどの御質問に関連いたしますが、第二次提言は主として六十二年、要するに法律によりまして、六十二年の七月までに国鉄事業の健全経営の基盤確立のための体制を整備する、こ

○小林(恒)委員 内容が間違っているわけではないけれども、不十分だと指摘をしたことは間違いない事実ですね。そうですね。そしてまた、第一次提言の際に手厳しく監理委員会から指摘があったから経営改善計画を練り直さなくてはならないとして、国鉄の側では緊急に経営改善計画の練り直しをやったことも事実、そうですね。事実だけを私は言っているのです。こういうことでは、国民の目から見ればやがて国鉄はどうなっていくのかということは全く見えない。当面の国鉄の監督官庁の責任者としての運輸大臣の見解を、ここで求めておきたいと思ひます。

○細田(國務)大臣 監理委員会が今年七月にどういう提言をなさるかというのは、私の想像の限りではございません。今、林次長からの御説明がありました。経営改善計画そのものを否定するということのような形のものであらうとは私は想像いたしていません。その中でもっと深度化しろ、あるいはもっと努力をする必要があるんじゃないか、あるいはまたまた六十年年度予算編成の時期になりましたから、これは想像ですよ、想像ですが、国鉄の例えは工事経費についてはこういうふうに見えるべきではないかとかいったような、経営改善計画の大枠の中におけるいろいろな監理委員会としての御意見が出てくるのではなからうかというふうに思うのでございまして、お出しになるというのを我々でとやかく言うあれはございませんので、出た上で見なければいかぬ。ただ、経営改善計画、これはけしからぬからもうだめだ、こんなものはつくり変えろというふうなものをお出しになる余地は恐らくないのではなからうか、かように私としては考えております。

○小林(恒)委員 そんなに多くの時間がない中で、運輸省も国鉄も、そして監理委員会も、そればかりではなしに、国会としても十分国鉄のあるべき姿というのは見詰めていかねばならないし、議論をしていかなくてはならない、こういう分野では私は一致を思う。したがって、今大臣が表明をされているように、不十分だ、こ

ういう指摘はあったらどう。それがどうなるのか、内容は定かではないけれどもという言葉に示されるように、今後の取り扱いというのは、緊急提言の第二次が出たからまた経営改善計画を練り直さなくてはならない、こういうことになっていくのだとすれば、結果として、先ほど議論されているように、現行の国鉄の総体要員、昭和五十九年度は三十四万五千人体制です。さらに五十九年度中に要員減計画というものが具体的に示されて、二万五千人程度の減員を行った、こういった計画もあるわけです。それぞれ系統別に示されている。そういったものが今後労使、団体交渉の中で詰められていくことになるのだと思ひますけれども、例えば先ほど来議論をされている余剰人員二万四千五百名の取り扱いをめぐっても、これはある日突如として、新年度を迎え、要員を試算してみたら二万四千五百人の余剰人員がおったというふうなものではないわけですね。第次の経営改善計画をそのまますぐに進めていけば、年度首には二万八千人ぐらゐの余剰人員が出るということとは明らかだったんです。ただ具体的に二万八千もの人々の対策を講ずることができなかったわけでしょう。私はそう思うのですよ。

〔浜野委員長代理退席、久間委員長代理着席〕

そこでお伺いしたいと思うのですが、なるほど年間を通ずると、年度末の特退時期に相当数の退職者が見込まれるでしょう。これも要員を試算する際には重要な数字だと思ひます、根拠としては、それと合わせて年度当初に二万四千五百人の余剰人員が出たのだとすれば、一年間遊ばせておくという考え方を持っているとは私は思わないのです。だとすれば、従来から進めてきた配置転換という問題も当然管理局ごとに行っていくことになるだろう。一体、二万四千五百人の職能別、職種別の過欠状況というのは明らかに把握されているのですか。

○太田(説明)員 それぞれの地方機関においてそれぞれ業務を遂行するのに所要とする要員を把握し

ておりますので、数字は把握しておるわけでございますが、本日は持ち合わせておりませんし、また系統別の掌握というのは本省としてはやっておりませんが、傾向的には申し上げ得ることでございますので申し上げたいと存じます。

施設系統、電気系統におきましては、余剰人員はたゞいま暫定グループという形で外注を予定している部分を先送りいたしまして充当しておりますので、形の上でいいますか、顕在化した形では余剰人員は出ておりません。で、五十八年度の合理化の主たる分野は貨物でございまして、その中でも、なかんずく構内作業の分野でございまして、余剰人員の発生している系統は貨物系統に多いというふうな申し上げられるかと存じます。

○小林(恒)委員 本日、過欠状況を持ち合わせておられないというのは、私の方でもあえて要求しておらなかったことですからやむを得ないと思ひますけれども、後ほど結構ですから、その数字についてはお示しをいたしますね。

○太田(説明)員 先生先ほど御指摘ございましたように、二万四千五百人の現時点においての余剰人員、そして年度末、本年度末においてはさらに三千ないし五千名上積みされるであらうという想定のもとに、したがって、三万人規模の余剰人員を念頭に置きながらその対策を講じつつあるところでございまして、なかんずく、その制度的な面で勧奨退職の制度の見直し、依願退職制度の拡大、そして派遣制度の拡大という形で考え方を示し、七月上旬には具体的に制度の内容を固めまして、案として組合に提示し、団体交渉に入りたいたと当方としては希望しているわけでございまして、事は本社、本部で当分の間推進することに相なうかと存じます。その枠組みが決まりますと、実施段階というところに相なりまして、地方機関でそれぞれ具体的に問題を展開するわけでござい

ます。私は、この地区別、系統別の具体的な問題につきましましては、その時点でもちろん問題になるのでございしますが、現時点、本社、本部で団体交渉を

まさにこれから進めようという時点での数字の提示はぜひともお許しをいただきたいというふうにお願ひする次第でござい

○小林(恒)委員 お許しをいただきたいという理由がちょっとわからぬのですがね。おまえたちはそこまで心配する必要はないぞ、こういう意味です。

○太田(説明)員 たゞいま地方機関におきましては、この制度の提供はもちろんできないわけでございますが、当面発生してまいりました余剰人員につきましまして、それぞれ地区別の実情を勘案しながら創意工夫を凝らして活用を考へていくところでございまして、私どもは、もちろんでの活用だけではこれは決して十分とは言えない状況をお察しいたしまして制度の創設を提案しているところでございまして、なるべく早い機会にそれを固め、実施に移りたいというふうな希望しているわけでございます。その時点で問題を具体的に現実的に展開したいというところでござい

○小林(恒)委員 別に数字が出たからこうと言うつもりはありませんよ。しかし、既に累積債務二十兆円を超えた国鉄に二万四千五百人を超える余剰人員が出るというのは、社会問題になっているのです。いいですか。どういうところでそんなに余剰人員が出てくるのか、こう、う疑問を持つのは、国鉄に関心を持つ者なら当然前じやないですか。わけでも私は国鉄の出身ですから、そういう意味では、例えば二十年も三十年も電気の職場で働いてきた者が営業に行つて仕事ができるわけでもありませんし、貨物ヤードで働いてきた人たちが逆に技術屋としての第一歩と五十を過ぎてからやっていくことが大変なことというところは、私自身だって今までそういう仕事をやってきたわけですから、よく知っているのです。また、

広域配転問題といふのは、一時期随分大きな課題になった時期もあつたわけですから、局別にせざるの余剰人員を扱っているのかという点について関心を持たざるを得ないし、そういう人々を明らかにして、国民の合意を得ながら、余剰人員といふものについて、一定の結末を見出していく、こんなことが本事業となつてのじやないですか。国会という場に明示することはできない、国会議員に示すことはできない理由がどこにあるのですか。

○太田説明員 余剰人員の対策は、ただいま大別しますと二つでございまして、一つは現在の組織、業務を現状形態の中において活用を図るという面。そして余剰人員の規模が非常に膨大であるという点にかんがつて、到底それでは活用し切れない面がございまして、いわば調整策としての制度の創設を考へるということでもございまして、この制度の方本人の希望が柱になりますので、一体どのぐらいの対象適用人員に相なるかはなかなか把握しにくいのでございまして、やはり不満も心配も一方ではあることも事実でございまして、なるべく早くこの制度を創設して、この対象適用を明らかにしたい。その時期はパトロンが地方の地区別現実問題に移るわけでございまして、それと数字を明らかにすることを許し願いたいというふうに申し上げておる次第でございまして。

○小林(恒)委員 先ほど来の同僚議員の質問の中でも、いわゆる労使の間での団体交渉が必ずしもスムーズにいかない、こういった議論がなされておりました。それぞれ通達問題をめぐって論争があつたり、国鉄当局としては規程、規約等をめぐつての見解を示してみたり、いろいろあるのですね。

しかし、例えば今年の六月十四日の段階でもう既に高砂工場については研修業務を中止する、鷹取工場に四百名を超える要員を配置転換しなくてはならない。このことをめぐつて、本社、本部間の団体交渉の中では、第一にこの高砂工場(技術、

技能を鷹取工場において一体となつて十分生かしていくことが必要だ、そのことを主軸として円滑な職員の配置転換を行うための議論がなされてきた。しかし、一方で現場の段階ではどんな議論がなされているかという点、そんなことは管理運営事項だ。団体交渉がなかなか進展をしない。七月二日から鷹取工場の研修開始に向けて要員に辞令を出さなくてはならない。こういう状況があるにもかかわらず、団体交渉がまとまり、四百五十名の職員各位に内命を行つたのは結果的に昨日です。ね、ぎりぎりいっぱいになつてから。こういったことが現実にあるのです。もう高砂工場に入場してくる列車ダイヤはない。七月二日からは鷹取工場で実施をするわけだから、鷹取へのルートに全部ダイヤがかわつていく。そういった状況でも要員配置そのもので大変な苦悩をしているという実態は一体何ですか。こういうことが現実にあるのです。工場間異動でさえもこういう問題があるのですよ。

太田さん、あなたは、十分な議論を詰めるために、また慎重に対応していくために軽々に数字を外部に指し示すことについてはお許しをいただきたい、こうおっしゃるけれども、私はある意味では国鉄の内部を知っている者の一人として、こういった一つの現実、これは取り上げれば枚挙にいとまのないほど数多くあるのですが、そういったものは、まず最初に労使間で解消していかねばならない最大の課題なのではないですか。そこが解消されない限り、あえて数字を示せと要求しているのですよ。私はあえて数字を出していただかなくてもいい、こういう問題は再び起こらないという約束をしなくてはなりません。

○太田説明員 鷹取工場を廃止して、その機能を鷹取工場に移管しめるといふ計画につきまして、は、もう大分前から具体化しております。受け入れのために鷹取工場の側でかなりの設備投資も現に進捗中でございます。そういう計画を受けまして、現地の労使間におきまして、まさに労働条件に関する事項につきましては団体交渉が相当長

期間にわたつて進展をしているところでございまして。

それで、計画の中身と実員の異動の問題、これはもちろん密接に関連いたしますけれども、同時並行というわけにはまいりませんので、ある時期までは事務局の方が先行して議論せられ、ある時期以後実員の取り扱いが進行するというのは、宿命的な関係でございまして。正確に何月何日どこで申し上げるほど私も知識は持つておりませんが、多少一般論に相なりますけれども、高砂工場もそういう段階を経まして、これはまさに配置転換でございまして、実員についての協議を進めていたと聞いております。いろいろ関連する事項が多くて難航はしておつたと聞いておりますが、実質妥結をしたと聞いて喜んでおります。長年働いていた工場が変わるわけでございますから、大変であらうことは心配しております。またたけれども、労使で詰めてくれたことについて、私は大変高い評価をしたいと述べている次第でございまして。

○小林(恒)委員 この問題は一片でありますから、このことはかりに議論するわけにはまいりませんけれども、将来にわたつて、将来といつても決して遠い将来ではなくて、近い段階でもっと多くの問題が発生していくことになるだろう。現行で二万四千五百の余剰人員、加えて今年度中にもまた二万六千二百名ですかの要員合理化を行いたいという計画なんですから、そういう意味では膨大な数字をどのように取り扱うのか。それぞれ人格を持った人々の配置転換をしていかなければいけない、あるいは将来的に国鉄当局の側ではまた別なことも考へていようでありますけれども、取り扱い方だけは慎重を期していく必要があると思ひますので、これはまた後日に議論を移したいと思つております。

次の問題に移りますけれども、特定地方交通線の第二次選定分として三十三線区、国鉄の側から申請のあつた部分に対し、それぞれ五十七年の十一月以降、知事の意見書を承るといふ問題が滞つてまいりました。今年の五月段階でそれぞれ集約をして、六月二十二日に運輸大臣をもつて承認行為が行われたわけでありまして、特に北海道で四線区、天北、名寄、池北、標津等については長大線、百キロを超えるといった理由や、あるいは積雪寒冷ということなどを考慮して保留措置がとられました。加えて、代替バスの運行が極めて困難だといふ理由をもつて岩泉線やあるいは名松線などについて取り扱いが留保されているわけでありまして。

一次の取り扱いから見ますと、今回はある意味で、この事柄だけを見ても慎重な取り扱いをされたのかなという気がしないではありませんけれども、そのほかにも例えば長大線、百四十一キロを超える羽幌線の取り扱い、あるいは百キロを超えるという線区があつたり、あるいは積雪地、現実は調査の中では示されなかったけれども、ヒアリングの中ではそれぞれの自治体から現状について示された線区があつたやに伺つております。特に北海道の広尾線、湧網線、羽幌線、胆振線、こういった多雪地帯の取り扱いや、あるいは基準値を超えていると伝えられております松前線の取り扱い方、こういったものなどトータルにして二次線の今後の手続、手順について御明示を賜りたいと思ふのであります。

○永光政府委員 今先生お話しになりましたように、六月二十二日に二十七線につきまして承認を行いました。まず承認をいたしました二十七線につきましては、当然再建法に基づきまゝとこの手続に従ひまして協議会を開催し、地元と陸運局なり国鉄と代替バスあるいは第三セクター等の方途を一応二年間の期間の中で議論をする、あるいはお話し合いをするということにならうかと思ひます。したがいてまして、その二十七線につきまして今後協議会をいつごろから始めたいかというような段取りにつきましては、国鉄でいろいろ現在検討中であると思ひますので、近々に協議会の開催等の日取り、今後の手順につきまして申請があると思ひ

ますので、それに基づきまして法に従うところの手続で処理をいたしたい、かように考えております。

○小竹恒委員 一次線の取り扱いもまだ相当線区で決まっているわけですが、それからこれは一次線を取り扱う際に、私どもの方から個々に申し上げておいた部分で、例えば見切り発車をすることとか、あるいは廃止を前提とするとか、協議会そのものについては民主、公開にせよとか、さらに協議会を現地で公開をせよ、こういったものもよろの要求を随分出しました。結果として、運輸省が原案をつつたところと協議規則が明示をされて、そのとおり進められてきているわけです。

しかし、一次線の場合でも、例えば協議規則に附則をつくとかあるいはあの中には示されていないなかで分府で部会を設置をする、あるいは専門委員会を設置をする、部会、専門委員会等の規則もつくる、こういったことが行われている地域もあるわけですね。そういう意味では、全国的に見ますと第一次線の取り扱い方というのは極めてアンバランスがあるのではないだろうかという気がいたします。それだけに自治体の要求も大変大きなものがあることについては、運輸省の側でも国鉄の側でも十分御承知おきだと思っておりますけれども、こういった経験を体して、第二次線の取り扱い方についてはさらに全国統一をした整合性のある協議会体制といったものを推し進めていくという考え方はございますか。

○岩崎明委員 今、一次線のお話も出しましたので現在の様子を申し上げますが、御承知のように全体で四十線ございまして既に転換をいたしましたものが八線ございまして、それから転換の方向が決まっておりますものが十二線、ほぼ決定しておりますものが一線ございまして、それから現実には輸送量が二千人を超えていることによつて協議が中断しているというものが三線ございまして、今までの申し上げましたものを合計しますと二十五線ということになります。あと十五線について現在協議を続けております。

先生おっしゃるように、あくまでも協議会の主体性にお任せしておる話でございます。協議会の中では必ずしも廃止前提にかかわる問題だけではなく、いろいろな問題が出ております。存廃にかかわることですから、例えば最後に列車を増発して実験してみたいとか、そういうお話を含めて出て、そういうものに対応しておることとありまして、一定の基準を設けておることにより、専らその協議会の主体性にお任せをして、転換輸送をどう確保するかということを中心に幅の広い協議をしていただいておりますという実情でございますので、二次線につきましても同じような趣旨で協議をしていただきたいと思います、このように考えております。

○小林(三)委員 岩崎常務、最後のくだりでちよつと付言をされておりましたね。ローカル線の取り扱い方については地域の要望を十分に受けとめて作業を詰めているというお話がありました。具体的な例を示したのは、例えば大畑線のようなどころがありますね。それぞれ関係組合や自治体が挙げて、運転方式を含めて改革をしてみたいとかいう具体的な例が示されている。今後二次線の場合はとりわけ長大線が多くなつていくといったことも含めて勘案すると思はれます。ここは大切にしたい本場の意味での地域の整合性ある交通網の維持整備といったものを公共企業体である日本国鉄が担うという気がいたしますけれども、ここは従来にも増してしっかりと地域の要望を聞いていただきたいと思います。

○岩崎明委員 地域の要望といひますのは協議会の中における沿線市町村長の御発言の形で出てまいりと思つておりますが、そういうものを軸にいたしまして、現実には今までの協議でもいろいろなお話が出ていますので、協議会の本来的使命である転換後の代替輸送を確保するという筋道から大きく外れない範囲において出てくるお話にはよく耳を傾けて十分に協議を尽くしていただきたいと思います。これは今までもやっておりますことでもあります。

今後そのような態度で取り組んでまいりたい、このように考えております。

○小林(恒)委員 最後に一つ。過般、青函トンネルに対する青函トンネル問題懇談会の答申が出されました。私もこれを一読させていただきましたけれども、いよいよトンネル本体が完成に近づきつつあるという状況の中で、トンネルの利用をどのように推し進めていくか、いわゆるトンネルの利用方針を示してほしいという要望を、何回か当委員会でも私自身申し上げたことがあるのでありますが、具体的には検討中ということで留保されてまいりました。ただ、この懇談会の報告がなされた段階で運輸省としてはさらに詰めて、トンネルの利用法等についてどのような検討が進められてきたのか、中間的な御報告で結構でございますので、お知らせをいただきたいと思います。

○永光政府委員 青函トンネルの有効活用方途につきまして内部でいろいろ議論いたし、かつ御案内のように齋藤さんを座長にいたしますこの懇談会の報告がなされて、その選択の中で、いわば一つの方途としては、鉄道で利用するということを基盤に、カートレインとすることを一つの柱に御提言がありました。その後、我々としては、カートレインの運営主体とか、あるいは既存のいわゆるフェリー会社等に与える影響とか、輸送需要等をもう少し詰めるという必要がございますので、これらを我々なり鉄建公団と現在いろいろ詰めておりますが、さらにこの懇談会のレポート等を北海道開発庁あるいは国土庁等にも御説明いたしまして、北海道開発庁等、関係省庁も非常に関心を示されまして、内部でこれに対応するいろいろな研究をされておるというふうに聞いておりますので、我々ももう少し公団等と今申しました運営主体なりあるいは需要などを的確に把握した暁には、さらに具体的に関係省庁とも相談をしてこの利用方法について詰めていきたい、こういうふうに考えております。

○小林(恒)委員 終わります。ありがとうございます。

○久間委員長代理 近江巴記夫君。また関西新空港を中心とした空港問題等についてお伺いしたいと思っております。

まず最初に、国鉄問題についてお伺いしたいと思っておりますが、今日国鉄が抱える問題というのは余りにも大きな問題が山積しておるわけでございます。新鋭機もその中、あえて重責を担われた、こういうことで非常に御苦労のほどを察するわけでございますが、国民も国民の足としての国鉄の立場ということは非常に深く理解もしております。そういうことで、何とかよみがえってもらいたいというのが偽らざる心境ではないかと思っております。

この国鉄改善計画というものがまた今回変更を余儀なくされたということでございますが、この主たる理由につきましてお伺いしたいと思います。

○仁杉説明員 先生御承知のごとく、国鉄再建計画は昭和五十六年五月に策定されたものでございます。そのときから五十八年までの経過を見ておりますと、その当時想定した輸送量が必ずしも期待したような数字になつていないということが一つございます。もう一つ、いろいろな事情がございますが、労使の関係も改善の兆しを見せまして、いろいろな職場の効率化というようなことも進んでまいりまして、当初予定した人員よりも効率化を進めることができようであるという見通しに立ったというような問題点が数の問題としてございます。

一方、昨年の夏に御承知のごとく国鉄再建監理委員会というものがございまして、八月に緊急提言がなされておるわけでございますが、この中でたくさん我々が今までやりましたこともございまして、新たに付け加えられたこともございまして、さらに今までやってきたものをもつと深度化しろというような御指示もございまして、それらを踏まえまして実は昨年来いろいろと検討を進めてまいりましたわけでございますが、やはりこれは一つの

目標であるということで、数字その他も変わる、内容が変わるといふような面もございますので、これ改定するといふ決断をいたしまして運輸大臣に請し、御認可をいただいたといふようなこととでございます。

○近江委員 今、監理委員会が設置されて、根本的な問題について討議をされているわけですが、やはり何といひましても主体者は国鉄であり、また監督官庁の運輸省である、このように思ふわけですが、そういう中で非常に大きな問題、累積債務の問題でございますね。あるいはまた、要員の問題、年金問題、いろいろあるかと思ふわけですが、二十二兆円と言われるこれだけの膨大な累積債務、これを實際どう今後持っていくのか、ということは一、二大きな問題じゃないかと私は思ふのです。それにつきましては監理委員会に對してもいろいろと進言されていると思ふのですけれども、總裁の率直なお考えをひとつ伺ひしたと思ふわけですが。

○仁田委員 就任以来、国鉄の経営実態がどうなつていっているかといふことで事務当局の説明も聞きましたし、また、不足の部分につきましては私から指示いたしました。実は最近大體の傾向をつかんだといふふうに御理解願つていふと思ふのですが、それを見ておりますと、害は累積債務の問題と国鉄の年金負担の問題、この二つの問題があります。限り、どうも企業体として経理がうまくまいらない、こういうふうにかへおるわけでございます。

ちつと角度を変えて申し上げますと、例えば私鉄経営といふものは、これは大私鉄、中私鉄、小私鉄とあるわけですが、それらの経営状態を比べてみると、国鉄との運賃格差があるといふ問題が一つございしますが、それを別にいたしましても、支出の面を見ましても、今国鉄が抱えていふような非常に膨大な累積債務を抱えるとか、あるいは年金負担を持ていくといふことで経費が成り立たないといふふうに理解をするわけでございます。これらにつきましては、もち

ろんその前提として国鉄自体が十分な革新と申しますが、みずからの勢力を重ねるといふことが前提になるわけでございますが、それにしても、累積債務あるいは年金の問題といふようなものにつきまして国等から御配慮をいただきますとどうも経営がうまく回つていかないといふのが現在における私の率直な考えでございます。

○近江委員 總裁も率直に、特にこの二つの問題についてはもう国鉄当局としてはどうしようもないといふような趣旨じゃないかと思ひますが、これは政府全体が真摯に取り組まなければならない問題でございます。

直轄の運輸大臣としては、今總裁のそうしたお話しもございまして、特に国鉄出身の大臣とされまして、これだけの大きな重荷があるわけでございます。どのように考えであるか、お伺ひしたいと思ひます。

○細田国務大臣 告げども申し上げましたが、国鉄の長期累積債務をどうするかといふことは国鉄にとつて最大の問題であることはもう間違ひがないと思ひます。一体なぜこれだけの累積債務がたまったかといふことについて、実は細かく検討をいたしております。ただ、過半数といふまじょうか、累積債務の相当大きな部分が施設の投資によつてたまつておるといふことは、これはもう間違ひがない事実でございます。これは、新幹線もさうでございますし、それから貨物の設備投資なんかにいへば相当な金をかけておるが、結局有効に働かなかつたといふようなものもございします。

こういう格好になつておりまして、特に、いわゆるインフラストラクチャーの部分に対する国鉄の投資といふものに対する考え方を転換をしていただかなければ解決方法がないんじゃないやなろうかといふふうに考へております。實際上の経営の損失といふものはよくかくとして、そういう投資に對するものについては何らかの方法で肩がわりをしなすやならぬ、していただかなければ解決の道がない、かように思つておりまして、実は昭和

五十五年だつたかと思ひますが、五兆円の棚上げといふものをやつたことがございます。

その後、だんだんまた膨れてまいつておるわけでございますが、今、何といひましても一般会計が御案内のように非常に窮乏な状況でございますので、単純に国がこれを肩がわりするといふことができないことかできないことを考えますと、なかなかそこには困難な問題がある。昭和五十五年当時やれたようなことが一掃されるのかどうかといふことを考へてみますと、まず常識的には、国の財政の再建を考へておる立場からいふと非常に困難がある、抵抗があるといふことは間違ひがないと思ふのでございます。

そこで、何らかの知恵を出してこれを解決する方法を考え出さなければならぬ。いろんな方法が考へられると思ひますが、何らかの形でこれを解決する道を見出したい、このように実は考へておる次第でございます。したがつて、今年度末二十二兆円のうち、どの程度のものをどういふふうにかへるか、一般会計が直ちにこれを負担するといふことはなかなか困難なことでございますし、それから、これをどういふふうにするかといふこと、これを今私どもの方プロジェクトチームをつくつていろいろ考へさせておるところでございます。そのうちに成案を得たい。

しかし、いずれにしても、非常に困難なことであることには間違ひがないと思つております。

○近江委員 プロジェクトチームでいろいろと検討されている。それはもう当然のことだと思ひますが、その知恵といひましても、そう奇想天外なもの、こうした厳しい財政状況のもとですし、ないと思ふのです。そうすると、やはり長年携わつてこられた大臣としては、国の財政をならみながらもこれをしていかねれば、国鉄としては立ち上がることは無理だと私は思ふのです。

で、大臣がお考へになつていらつしやる何かいひ知恵、できるできないは別として、こういうことを私は考へておるんだといふようなことをちよつとひとつ披露していただきたいと思ふので

す。

○細田国務大臣 考へがないわけではございません。おむね三つぐらいの考へ方を持つておりますが、その内容につきましてはいましばらく御勘弁いただきます。今せつかく私どもの島政務次官を中心いろいろ練つておるところでございますので、私がここで私見を申し上げることは御勘弁をお願いしたいと思ひます。しかし、御質問にもございまして、そうたくさんいい方法があるといふふうには私は考へておりません。

○近江委員 今大臣がおつしやつて、一瞬仁杉總裁、こつとなさつて、そういういい案を大臣はお持ちなのかといふので国鉄幹部諸君の目が一瞬輝いたように私は思ふのですが、大臣は、この場で少し待つてくれといふことですからあえて踏み込みませんけれども、その辺の考へ方は監理委員の方々にも十分お伝えになつていらつしやるわけですか、どうですか。

○細田国務大臣 プロジェクトチームで今やつておりますし、私の考へ方も入れて監理委員会の委員長初め皆様方には御進言を申し上げるつもりでございます。

○近江委員 監理委員会からもきょうは来ていらつしやるわけでございますが、当然これは一番大きな問題だと思ふのです。監理委員会としては全般の問題を計画をなさつていられるわけでございますけれども、この問題は一番大きな問題だと私は思ふのです。これは監理委員会としても最大の問題として今検討されておると思ふのです。なかなかお話しになりにくい点もあるかと思ひますが、考へる一端をひとつお伺ひしたいと思ひます。

○林逋政府委員 お答え申し上げます。長期債務等の問題につきましては、いわゆる鉄道事業の健全経営を確保していくという観点から見ますと、やはりこれは何らかの形で処理をしなければならない非常に重要な課題であるといふふうに監理委員会としても認識をいたしております。

す。これを全部しよつたのではとても健全経営は行えないという事はもう自明のことでありまして、何らかの措置が必要であるということでございます。

したがって、私どもとしては、法律上の任務といたしましても、効率的な経営形態の確立、それからもう一つは長期債務等の処理、この二つをパッケージとして何らかの解決策というものを考えなければならぬという立場にあるわけでございます。そういうことで、昨年の秋以降かなり実態分析その他やってきておるわけでございます。ただ、やはり非常に膨大な額でございますので、簡単に結論を出せるようなものではないという事で、まだ若干時間がございまして、これから十分委員の間で審議をいたしまして実効性のある結論を出したいというふうに考えておるわけでございます。

現段階では、具体的にどうするかということまではまだ煮詰まっております段階ではございせんので、ちよつとここで申し上げることができないわけでございまして、これからその問題については鋭意具体的な検討を進めてまいりたい、こう考えております。

○近江委員 監理委員会さんとしても相当真剣にこの問題については取り組んでいらっしゃる。特に細田大臣は非常に、秘中の秘といひますかそういう腹案をお持ちのようにお伺いしたわけでございますが、ぜひこの問題はきちつとしてあげなければ国鉄としては飛び立つことはできないと私は思いますし、そういった点、ひとつ英知を結集していい案を出していただきたい。総裁もその中でいろいろと大臣と協議なさっていると思います。が、国民もその点は非常に期待しているわけでございまして、頑張ってくださいと思います。

それから、要員の問題でございしますが、このままではますますと相当な余剰人員が出てくるということでございますね。考えてみますと、かつての炭鉱閉鎖、いろいろございまして、こういうときには通産省が全力を挙げて、政府挙げて取り組んで

でいるわけですね。こういういろいろな問題について、当然これは監理委員会をつくられて、政府の取り組み姿勢ということはおわかりなすので、政府が炭鉱の問題について総力を挙げたこと、これは目前にきて、る問題でございまして、どういふ対策をお持ちなのか、初めに仁杉総裁からお伺いして、大臣からお伺いしたいと思ひます。

○仁杉説明員 国鉄の諸問題の中で過去債権の問題は今先生の御指摘のとおりでございますが、それ以外にも年金の問題、もう一つ大きな問題がやはり要員の問題という事でございまして、これらにつきましまして、まだ運輸省あるいは監理委員会等とも最終的にどういふ方針でいくかという事につきまして、また運輸省あるいは監理委員会から御指示は得ておりません。しかし、今の状態のままで推移するわけにはいかないわけでございまして、やはり余剰人員対策というものを高度化していくという事はどうしても必要であるというふうには、今先生が御指摘のあったような問題も当然考えなければいけないかなと思ひております。が、やはり立派な他の問題もございまして、運輸省あるいは監理委員会等とよく御相談をしながらまいりたいと思ひておる次第でございまして、

○細田国務大臣 実は過員の問題は、二万四千という膨大な数字とは私どもは予想してなかったわけでございまして、それ以上の大きな数字が出たのでございまして、今総裁からもお話がありました。が、国有鉄道としてどういふふうにするかということについていろいろ検討し、それから実行もいたしておると思うのでございまして、私どもの方でももちろんこれを受けていろいろ検討をいたしております。

これは雇用問題、また労働関係のある問題でございまして、しかく簡単な問題じゃないわけでございますし、どのような方法をとるか。とりあえず私から国鉄総裁にお願いいたしましたの

は、増収という部面ににたくもつと活用を、少なくともとりあえず活用できないかどうか、してもらいたいということ、それから国鉄の周辺に關係団体がたくさんあるわけ、ございまして、こういうところでもつと積極的な人を採用してもらつてという形をできるだけつともらいたいというところをとりあえずお願いいたしております。今、炭鉱離職者のお話もございましたが、ちよつと性格が違ふものではございまして、全体としてはもつと計画的にどういふふうにするかという事を考えていかなければならぬと思ひます。その上で、いろいろ立法措置等も場合によっては必要かもしれません。そういう点についてはこれから問題として今考えておる取組であるというふう

に御理解をいただきたい、かように思ひます。

○近江委員 国鉄職員三十数万、今後退職していかれる方、不補充というよりなこともおっしゃつておりましたけれども、それにいたしまして、家族を含めると百万以上になりますね。やはりそういうことを考えてまいりますと、こうした余剰人員の問題を初めといたしまして、これは本當に真剣に政府を挙げて国鉄を中心に考えていただくかないと、安易な気持ちで取組んでいただくということではないと思ひます。そういうことは力を入れていただきたいと思ひます。

それからまた、年金問題につきましては、国鉄の場合は一対一で支えるという考えられないようなことで、ほかは平均で大体十人に四人ぐらいです。ね、OBは。そういう点からいいますと、先般の統合法案によりまして一息づいておると思うわけですが、すぐにまたやってくるわけですね。六十五年まででしたかね。これは非常に大きな問題であると思ひますし、この年金問題についてはどのようにお考えであるのか、総裁、大臣からお伺いしたいと思ひます。

○仁杉説明員 実は、年金問題も将来の国鉄経営を見ますと非常に大変な問題でございまして、昨

ていただいたといういさづがございまして、御承知のとおり六十四年まではほとつと一息という事でございまして、それ以降の問題も決して小さい問題でないという事は先生の御指摘のとおりでございます。これらにつきまして今担当の常務がいろいろと考えておりますが、現在は、昨年成立いたしました法ののとおりましての財政調整委員会が行われているというふうな段階でございまして、今すぐ何かをするというふうには考えておりませんが、財政調整委員会等の審議過程等も一応踏まえ、また、その結果等も見ましていろいろとお伺いをしなければならぬかと思ひます。ございまして、これもなかなか大きい問題、ほかの年金との問題もございまして簡単ではないと思ひますが、これらにつきましても、運輸省あるいは監理委員会等にも十分実態を申し上げまして御指導願うようにお願いをしたいと思ひついでございまして。

○永光政府委員 年金の問題は二つあると思ひます。

一つは、先生も御承知と思ひますが、要するに共済組合の方の年金の危機的な問題でございまして、これは今お話しのように、六十四年まではどうやら一息、一応めどが立つた形になっておりますが、その後は確かに不透明なものになつております。しかし、今お話のありましたように、三面は他の公社、国家公務員との調整事業によつてこの五力年間ほどはかきやりくりをしていく、その間の共済組合あるいは公的年金の一元化という政府としての方針のもとに、何とか六十五年以降の展望も見つけないという事で今後努力したいと思ひますが、当面、少なくとも六十四年までの調整事業で各公社あるいは国家公務員からのような形で助成を仰ごうかというところの方が現在のところは関心があるわけでございまして、今後、当然六十五年以降のことも我々は考えながらやっていかなくてはならぬと思ひております。

さらに、今度は逆に、共済組合の方はとりあえずということでございますが、それに対する国鉄

の経営からの共済組合への支出という項目につきましては、従来と同様、もしくはそれよりもさらに賦課されるような形になっておりまして、長期債務の問題と国鉄経営に及ぼす年金の負担という問題が大きな構造的な問題になっている。監理委員会においては、この構造的な問題について経営形態とあわせて御審議になることにその役割がなっておりますが、我々としても、この年金の国鉄の負担という大きな問題につきましてもいろいろ議論いたしております。監理委員会ともいろいろ御協議の上、適切な措置を講じてまいりたい、かように考えております。

○近江委員 年金予算も三千二百八十八億ですね、今データを見ますと。やはり非常に大きなものになっておるわけですね。退職金負担も二千九百十八億、膨大なものになっておるわけでございます。これは大臣、国鉄も非常に頭を痛めておられる問題でございますけれども、これについてどのように対策を考えていらっしゃいますか。

○細田国務大臣 年金の問題は、私の個人的な見解でございますけれども、金額は累積長期債務よりも小さいのですが、解決の方法はより難しい問題だと実は思っております。ということは、年金は他の団体にもたくさんございますから、国鉄だけが負担が大きいかと違って特別な扱いをするというわけにはなかなかまいりかねるということに非常に難しい問題があると思っております。

したがって、これについては名案なしと言うと大変よろしくないわけですが、どういう形で、これを全体の赤字に対する補助のような形でやっていく以外にはやはりどうも方法がないんじゃないか。ただ年金だけとしての処置をするとなると、他へ波及してまいりますので、やはり全体の赤字の中での処理ということにする以外にはないんじゃないかなと、実は私見としてはさように思っておりますが、いろいろ考えておるところでございます。

○近江委員 この一つ一つの問題を取り上げてま

いますと、本当に質問しておる方も国鉄の重みといえますか、ずしりとくるわけでございます。本当に責任者の皆さんも大変だと思いますけれども、しかし、これから逃げるわけにいかぬわけですから、やはり責任者として一層勇気を奮い起こして、英知を結集して対処をしていただきたい、このように要望いたします。

それから、監理委員会ではいろいろ検討なさっていると思いますが、先ほど同僚委員の方から青函トンネルの問題もちょっと出ておったわけでございますが、また本四架橋の問題も続いているわけですね。これも聞きますと、大変な金が今後年間通じて要るわけですね。これもまだまだ結論は出ておらないと思いますが、基本的にどのようにお考えか、総裁と大臣からお伺いしたいと思います。

○仁杉説明員 青函トンネルも本四架橋もなかなか解決の難しい問題でございます。青函トンネルについて言えば、当初の想定輸送の、現状は十分のいくらいということでございます。また四国についても、私定かまだ数をつかんでおりませんが、やはり収入で借金を払うということは非常に難しいと思っております。これら二つにつきましても、これももう一つ難しい問題でございますが、政府の方からぜひお助けを願わないと、我々の方が国鉄の側としてお引き受けしても、ただ赤字を増すだけというような結果になりますので、善処をお願いしたいと思つて、いろいろ運輸省にもお願いをしている段階でございます。まことに他方本願的な言い方で申しわけないと思いますが、我々ではちよつと手のつけようがないというのが現状であることを御理解願いたいと思うわけでござい

ます。○細田国務大臣 青函トンネルにつきましては、鉄道として利用するということはこの間の懇談会の答申でいただいております。これは、それ以外の方法はないんじゃないかなうか、かように私も存じております。ただ、ただいまのゲージで線路を引くという考

え方と、それから第三軌条を引いて、トンネルの中だけは新幹線並みのレールを引いて大きい車を通したらどうか、これは、カートレインを、大きい自動車を乗っけるためにはそうすべきだということとで、そういう複数の考え方が出ておりまして、いずれとも決定いたしておりません。

ただ、問題は、そこまではよろしいのですが、今総裁が申しましたように、使用料が八百億円もかかるということなんでございまして、到底これは採算に合うものでないことだけは明瞭なんでござい

ます。これを国鉄に運営させていいかどうかということになりますと、私は非常に問題があると思っております。少なくとも青函トンネルにつきましても、特別な運営方式を考える、実際の運行をするものは、これは国鉄がやるしかしょうがないと思うのですが、計算の上からい

ますと、これは何らかの工夫を凝らしたものにいたさないとい、国鉄としてさらにもた赤字を増大するというところにならうかと思つておるの

でございます。○近江委員 基本的な考えは大体わかりました。ひとつ、その点もよく検討していただきまして、これだけ技術の粋を結集して、世界に誇るこれだけのものをつくられたわけですから、宝の持ちぐされにならないように、大きく還元できるようにや

つていただきたい、このように思います。監理委員会の林さんも、これは大きな課題としてお聞きになつていらっしゃると思いますが、今どういふように検討しておられますか。差し支えない限り、お伺いしたいと思います。

○林(連)政府委員 先ほど来、長期債務の問題、これは年金に関する国鉄の経営上の負担の問題、引き続きまして、ただいま大規模プロジェクトに関する問題ということで御指摘があったわけござ

います。長期債務のときに申し上げましたように、現在の国鉄あるいは新しい効率的な経営形態になった場合の鉄道事業というものにおきましても、こういう負担というものを全部しよって健全に経営していくということは非常に難しいわけござ

います。今後の鉄道の健全な経営という見地からは抜本的な対策を講ずる、抜本的な処理をするということがどうしても必要だろうと思つております。そういう認識を持ちまして、今後、具体的な解決策というものを監理委員会としても一生懸命勉強して何らかの方策を確立してまいりたい、このように考

えております。○近江委員 国民の財産として、単に国鉄だけではなく、国全体として考えてもらいたいと存じます。仁杉さんもおっしゃったわけでございますし、私もその方向がいいと思つて、十分ひとつ検討していただきたい、このように思います。

いうことは効果的だということから、昭和四十年代から始めまして、五十二年には特に法律を改正し、その後の政令等でだんだんその範囲を拡大しながら関連事業の拡充に努めてきましたし、特に国鉄の収入が非常に上がらないという面、何とか関連事業で若干でも補っていかうというところで、増収の努力をやっておるわけでございますが、先生おっしゃいますように、さらにそういう枠をもっと少し広げて関連事業を拡大したらどうか、こういう議論が近來あるわけでございます。

我々としても、国鉄と、国鉄の方もそういう要望がありますので、それを具体的にどういう内容なのかという点等をいろいろ議論をいたしておるわけでございますが、やはり現在公社制度でございまして、資金のメカニズムなり、あるいは税制あるいは他の私的経営に及ぼす影響等もございましていろいろ問題もあるわけでございまして、国鉄のあり方も関連いたしますし、関連事業の拡大による収入ということももちろん考えられないわけではございませんし、したがって、監理委員会等とも御相談しながら、その方向につきましましていろいろ議論をしてみたいと思ひますが、やはり一つの制約はあるということも踏まえながら、いろいろ議論をいたしておるわけでございます。

○細田国務大臣 ちよつと私から補足してお答えしておきたいと思ひます。

国有鉄道にもっと自由に仕事をいろいろやらせるという問題については、前々から、今永光局長申し上げたとおり、いろいろ議論があるわけですが、特に今非常に問題になっておりますのは、国有鉄道を持つておる土地を一体どういうふうにしたらいいか。この間品川の裏を売って、大塚新聞で、高く売れて問題になったりいろいろしたこと、御承知のとおりでございますが、膨大な実は貨物なりヤードの跡地を持つておるわけでございます。空間利用も考えれば、国有鉄道、大変な財産を持つておる。これを一体どういうふうに活用するかということと関連して、おっしゃるようなことを何ができるかを、何をやらせるかを考えるということ

とだと思ひます。ほかのこといろいろございまして、当面する一番大きな問題は、持つておる土地をどう利用するか、どうするかということと関連しておると思ひます。そういう面から研究をして、かなければいかぬ。

一方で民営化の問題が進んでおるものでございますから、民営化ということとは、自由にいろいろなことがやれるということが一つの大きなメリットであるということになっておりますので、それらを絡めて、一体国有鉄道を何をやるかができるようにすべきかということも十分検討をしております。こういうことだと思つておきます。

○近江委員 最近の光ファイバーあるいはINS、VA、あるいは今大臣おっしゃった大規模な用地開発、いろいろなテーマがあらうかと思ひます。そういう点については、国鉄当局としてはどういふようなお考えに立っていらっしゃるまいですか。

○仁杉説議員 国鉄が通信事業、コモンキャリア、VANあるいはCATVというようなものがございまして、これにつきましまして非常に有利な条件があるということもございまして、光ファイバー等を引く用地を持つておるということ、しかも全国的に展開をしておるということが一つございまして、もう一つは、これも貴重な財産でございまして、日本では今電電を除きますと、非常に大変な電話網並びに信号装置等いわゆる弱電に関する技術者を抱えておる。事実既にVAN等に絡みますDACSあるいはMARSというようなシステムを開発しているということがございまして、そういうことを踏まえますと、今度電電公社が株式会社になるといふことが言われておりますが、そういうときにやはり国鉄と持つておる能力を十分発揮するやうな方向をとるといふことは、国鉄の財政にとりまして、あるいは余剰人員問題に於きましても非常に有効であるといふやうな面もございまして、今実はこの通信システムにつきましましては一生懸命で勉強をしておりますところ

でございます。

国鉄の中では、実は昨年以來いろいろと検討を進めておりますが、やはりどうも中の者の意見だけでは、企業化するというやうな問題について必ずしも適切でないというので、部外の方、これは大学の先生あるいは経団連、あるいは電電のOB、あるいは国鉄のOBの中で非常にそういうことに技能を持つておるというやうな人たちに集まつていただきまして、懇談会を設けておりまして、昨日第一回をいたしましたのでございまして、やはりその席におきましても、国鉄は他のグループに比較して非常にいいメリットを持つておる、したがって、ぜひやるべきであるという力強い御進言もございましたし、具体的にいろいろ御示唆がございました。これを踏まえて、なおこの展開につきましまして努力を重ねてまいりたいと思つております。

ただ、これは電電も株式会社になるといふやうな時代でございますので、国鉄がどういふ形になるかは別といたしまして、直営でやっていくという形については必ずしも望ましくないというやうな意見もかなり強くあるやうでございまして、この辺につきましても、国鉄の出資というやうなことを主体に考えた方がいかなうというやうなことでございまして、これもまだ結論を得ておるわけではございません。

そのほか、不動産等につきましましては、御承知かと思ひますが、今の中で直営ということは非常に難しいというところで、山手開発というやうな形で国鉄並びに民間の方々に御参加を願ひまして、分譲住宅をつくるというやうな方向でいろいろやっておりますが、これらの方向もさらに進めてまいりたいというやうに考えておる次第でございまして。

○近江委員 ざつと大きな問題点についてお伺いしたわけでございしますが、いよいよ監理委員会もあと一年ほどで答申ということになるわけでございまして、今が正念場だと思ひますし、余りにも課題が大きいからひとつ国におんぶにだっこ、そ

こに逃避すればまた知恵も出ないわけですから、あくまでも主体者としての責任に立たれて、この一年が正念場である、こういう決意で本日に国民の負託にこたえられるやうにしようとした案をしっかりと立てていただきたいと強く要望いたします。

それから、きょうは航空局の皆さんも来ていただいておりますし、次に空港問題をお聞きしたいと思ひます。

まず、かねて懸案の関西新空港法案、昨日参議院の委員会を通過しまして、きょう午前中、本会議を通過したという報告を聞いておりますが、いよいよこれで実施の段階に入ってくるわけでございします。

そこで第二段階は、設立委員をしっかりとつくり、そして今後の作業というものを進めなければならぬわけでございしますが、この設立委員の人選というめにつきましましてはどういうふうになっておりますか。

○山本(長政府委員 会社の設立行為を行つていただくわけでございまして、これは急がなければならぬ仕事でございまして。先生御存じのやうに、この会社の株主構成というのが、国と地方公共団体、それから民間、こういうことになっております。したがって、この設立委員の構成につきましても、国、これは特殊法人をつくります場合に関係の深い省から出た方がいいと思ひますが、従来は事務次官というのが通例でございまして、関係の深い省庁の事務次官、それから関係の深い地方公共団体の代表者、それから経済界の代表者、それに加えてまして学識経験者というものを加えた四者の構成をもって設立委員を構成してまいりたいというやうに考えておるところでございします。

○近江委員 どの辺から人選をするかという基本的なお考えはわかつたわけですが、これは新聞紙上には名前ばかり出ておるのですね。これは決定しているのですか。具体的にひとつお聞きしたいのです。

○山本(長政府委員 急がなければならぬ仕事

でございますので、なつていただきたいと私たちが考えております。今御承諾を願うという作業を行つておきまして、ほとんどの方につきましてもは御承諾を願つたというふうな段階でございます。

○近江委員 新聞にもこれは出てゐるわけですから、正式に国会の委員会としてお伺いしますが、そうしたらこつちからボールを投げて受けたと言われる人についてひとつ発表していただきたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 設立委員の候補者といひましてお願いをいたしております。方々は、関係行政機関といひまして法制局長、国土庁、大蔵省、建設省、自治省の事務次官、それに運輸省の事務次官を加へた関係の行政機関。

それから地方公共団体といひましては、大阪府の知事、兵庫県知事、和歌山県知事、それから学識経験者といひましては、航空審議会の土光委員長、それから航空審議会の元委員としての秋山委員、稲葉委員、菅原委員、それから国土審議会の近畿圏整備特別委員長の西山委員。

それから民間の代表といひましては、経団連の会長、日本商工会議所の会長、全日本航空事業連合会の会長、関西経済連合会の会長、大阪商工会議所の会長、全国銀行協会連合会の会長、日本開発銀行の総裁という方々をお願いをしておるところでございます。

○近江委員 そうすると、こちらから打診をしてはば承諾というお話が今あつたわけですから、ほぼこれで決まりと見ていいわけですね。いかがですか。

○細田国務大臣 もう大体決定と見ていただいて結構だと存じます。まだ私のところへは全員の御承諾ということはないんですが、大体御承諾いただけるものと信じております。

○近江委員 空港会社の社長に竹内さんという人が新聞にも出ておられるのですが、その会社の設立委員というのはイコール会社の役員じゃないわけでしょう。だから、その社長を初め会社関係の人事

についてはどうなつてゐるのですか。

○細田国務大臣 会社の役員の人事につきましては、もうこれは申し上げるまでもありませんけれども、正式には総会、そして役員会ということになることは言うまでもないところでございます。

要するに、その候補者はやはり政府で選定をいたさなければならぬと考えております。もちろん、関係の地方の地方公共団体あるいは民間の皆さん方の御意見も徴しながら重役、役員候補者といふか役員予定者を選考したい、かように考えておる次第でございます。まだ決まつておりませんが、社長の候補としては竹内良夫君を一応内定をいたしておる次第でございます。

○近江委員 それで、今後の手続でございますが、これは設立委員がほぼこれで決まる、それからあと定款づくり、組織づくり、株式募集、十月一日から会社として発足する、こういう経過をたどるかと思つたわけですが、このスケジュールは大体こういうスケジュールですか。

○山本(長)政府委員 時期的な目途としては、先生御質問のとおり十月一日というものを目途にして進めたいと思つております。

そのための準備行為といひましては、先生おっしゃいましたような定款の作成がございまして、それから株式の募集ということもございまして、そのほかもういろいろ、事務所をどこにするかといふた庶務的ないろいろな仕事もございまして、けれども、そういった準備を整へまして十月一日目途で進めたいというふうに考えております。

○近江委員 五十九年度予算は百九十億つてゐるわけですね。これは十月一日発足ということになれば、会社の借上げであるとか、あるいは設計、調査、いろいろなことで費やされると思つたのですが、問題は、来年度から着工ということになつてきますと、漁業補償の問題もございまして、当然運輸省としては、この夏に概算要求ということとでもう既に作業に着手しておられると思ひますが、六十七年開港ということになると、来年度の、いわゆる初年度というものは極めて重要な年にな

る、このように私は思ひます。今、公共事業全体が緊縮予算という形の中で、このように法案も成立しておるわけでございますし、六十七年ゴールを目指して走るといふことになると、来年は非常に大事な年である。そういう点で、漁業補償等も解決しなければならぬ問題ですから、実行予算として、運輸省としては少なくとも来年度予算にきちつとした予算額を計上しなければいけない、このように思ひます。それについても、第一段階の作業として、この夏の概算要求には思ひ切つた予算をつける必要があると思つたのですが、どういふ考えでいらつしやるか、局長、そして大臣からお伺ひしたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 御質問、おっしゃるとおりだと思います。現在、来年度の予算要求の編成作業を進めつつある段階でございます。今この段階で、どういふ項目について、どういふ事業費について何億円と言ふる段階ではございませんけれども、会社設立後の実質的な初年度でございます。

そういった意味におきまして、先生がおっしゃる漁業補償の問題を解決しなければならぬ、あるいは土取りの場所を決め、かつそれについての準備をしなければならぬ、諸般の設計について詳細な準備に入らなければならぬ、いろいろ仕事もございまして、六十年の後半には実質的な意味において着手したい、こういう目途でございますので、それに必要な予算を確保するというところで要求の作業を進めたいというふうに考えております。

○細田国務大臣 ただいま額は幾らということはお申す段階でございますが、必要なものはぜひとも予算に計上をいたさなければならぬと考えて、せっかく努力をいたしたいと思つておりますので、御後援をお願いいたします。

○近江委員 微力ではありますが、大いにお手伝ひいたしますが、何といひましても主体者である運輸省さんが力を入れていただかないと、やはり全体に縮小という形の中でございますから、初年度でスタートがいくつあるということになつてきます

と、後々非常に大きな影響になつてくるわけでございます。それから、特にこの作業につきましてもは全力を挙げていただきたいということでございまして、時間がありませんから、あと一点だけお伺ひしますが、我々附帯決議等にもこれはうたつたわけ

でございますが、この運営協議会をつくつていろいろと地元の声も入れるという問題、あるいは監視体制をつくつてアセスメント等につきましても十分心配のないようにしていくとか、そういうような問題を出したわけでございます。この二つについて、どういふように今後なさつていくか、まずそれをお聞きしたい。

それからあと一点は、案外に民間の出資意欲等が強いわけですが、しかし、私は、今後の問題として、民間の出資が強いから甘えようという気持ちで政府としては出さないでもらいたい。本来は、第一種空港といふものはあくまでも国がやるわけですね。ですから、国としてその姿勢はうんとひとつ力を入れて、国があくまでも主体者である、この気持ちだけはしっかりと持つていただいて、今後の予算編成にも取り組んでいただきたいというところでございまして、

したがいまして、今私が出した運営協議会の設置、監視体制そして最後は政府の取り組み姿勢、これをお伺ひして、私の質問を終わります。

○山本(長)政府委員 御質問のとおり、本委員会におきまして法律案に対する附帯決議がございまして、附帯決議につきましてもは御要望に沿つて全力を挙げてまいらうというのが基本的な考え方でございます。その中の特に二つの項目、運営協議会といふものにつきましては、地方公共団体等地域の意向を会社の運営に反映せよといふのが目的でございます。これにつきましては、具体的方法といひまして、定款ではつきり書くというふうな方法がございまして、そういう方向について現在検討しておるところでございます。また、そのれのことについての方に入つていただかというふうな十分相談をして決めてまいりたいというふうに考

えております。

それから、環境監視の体制でございますけれども、これにつきましては、環境監視というのはいろいろな項目についてでございます。先生御存じのとおりに、例えば大阪空港におきましては十カ所の騒音の監視の施設があり、排気については二カ所所置いておるといふように、具体的な問題として解決していく必要がございます。また、その環境監視の仕事は、今のかまき仕事であり、長期にわたってやっていくかなければならぬ仕事でございます。しかし、そういった意味におきましてこの主体が環境監視の仕事をやなければならないと思いますが、同時に、その仕事がやはり公平であり適正であるということが必要でございます。そういった意味において、環境監視のための組織づくり、体制づくりというものを環境監視を必要とする事項ごとにつくると同時に、この事業が適正かつ第三者から見、疑義のないという形にしなければならぬというところで、その方策については今後検討するというふうにお約束いたしておるところでございます。異体の問題はいましばらく検討させていただきますと思いますが、そういった考え方で対処してまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

それから、この会社の運営に対する国の責任と
 いますか、国の姿勢の尋ねてございますが、
 この点につきましては、第一空港として位置づ
 けたということにおいて明らかでございますよ
 うに、資本構成というものは御存じの構成にな
 っておりますし、ま、おわかりのように、その中
 で政府が非常に大きな役割を果たしているとい
 うことも明らかなように、この会社の運営の円滑
 性と公共性の確保という観点からは、国が主体的
 な立場でこの会社を指導すると同時に、支援をす
 るという必要があると考へております。そういう
 考え方で対処してまいりたいと思ひます。

○近江委員 きょうは自動車局長あるいは自治省さん、いろいろとそのほか空域の問題等で質問したいと思っておりましたが、しかしきょうは時間

がありまさんから、来ていただきながら質問できなかったもので、おわびしてやりたいと思います。また次の機会にみっちりひとつりたいと思いますから、よく準備をしておいて、いただきたいと思ひます。

以上で終わります。

○久間委員長代理 次に、内閣提出、道路運送法等の一部を改正する法律案を議題といたします。趣旨の説明を聴取いたします。運輸大臣細田吉藏君。

道路運送法等の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○細田^三務大臣 ただいま議題と取りました道路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。

近年我が国の自動車の保有台数は著しく増加し、また輸送活動に占める自動車の役割は、非常に重要なものとなっております。自動車の活動範囲の広域化や各種交通機関の整備に伴い、自動車行政においても、広域的観点と総合交通政策の観点から対応が求められており、これに即した自動車行政の事務処理体制の整備が必要となっております。

現在、地方における自動車行政事務の処理体制
といしましては、ブロック単位の運送局のほか、
都道府県単位の機関として陸運支所が設けられ
ておりますが、その職員は昭和二十四年の設立当
初より、国家公務員でありながら都道府県知事の
指揮監督を受ける地方事務官といふ特殊な身分と
され、予算、業務運営の面におきましても国の地
方行政機関としての実態を備えていながら都道府
県の機関であるという変則的なものとなっております。

このため、昭和五十八年三月の臨時行政調査会の最終答申においては、陸運事務所を運輸省の地方支分部局とし、陸運事務所の地方事務官をすべて運輸事務官とすることとされており、これを受けて政府は、同年五月の「臨時行政調査会の最終答申後における行政改革の具体化方策について」の閣議決定及び本年一月の「行政改革に関する当面の実施方針について」の閣議決定において、地方事務官制度を廃止するための所要の法律案を今国会に提出する旨の方針を決定したところであります。本法律案は、この方針の通り提出するものであります。

本法律案におきましては、陸運関係事務に係る運輸大臣等の権限を都道府県知事に委任する制度を廃止し、これらの権限については、運輸省の地方支分部局の長に委任することができるとするとともに、陸運事務所を運輸省の地方支分部局とすること及びこれに伴い従来の陸運事務所の職員を運輸事務官、沖繩県については総理府事務官とすることとしたしております。このため、道路運送法、道路運送車両法、運輸省設置法等の関係法律につきまして所要の改正を行うものであります。なお、この法律案は、公布の日から起算して一年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ことといたしております。

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。

○久間委員長代理　これにて、趣旨の説明は終わりました。

○久間委員長代理 この際、連合審査会開会申し入れに関する件についてお諮りいたします。

ただいま社会労働委員会において審査中の健康保険法等の一部を改正する法律案について、社会労働委員会に連合審査会開会の申し入れを行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〕

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○久間委員長代理　御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

なお、連合審査会の開会日時等は、委員長間で協議の上、追つて公報をもってお知らせいたします。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、
本日は、これにて散会いたします。

道路運送法等の一部を改正する法律案

第一条 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十号）の一部を次のように改正する。

第二百二十二条の見出し中「職權」を「權限」に改め、同条中「職權の一部」を「權限」に、「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「職權」を「權限」に改め、「又は都道府県知事」を削り、同条第二号中「職權」を「權限」に改め、同条第三号中「職權」を「權限」に、「都道府県知事」を「地方運輸局長」に改め、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局陸運支局長に委任することができる。

（道路運送車両法の一部改正）
 第二条 道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）の一部を次のように改正する。

第百五条を次のように改める。

(権限の委任)

第一百五條 この

は、政令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

- 2 この法律に規定する地方運輸局長の権限及び前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局陸運支局長に委任することができる。
- 3 自動車の登録に関する運輸大臣の権限（以

3 自動車の登録に関する運輸大臣の権限（以

下この項及び第五項において「登録権限」という。）が第一項の規定により地方運輸局長に委任された場合又は同項の規定により地方運輸局長に委任された登録権限が前項の規定により地方運輸局長に委任された場合における地方運輸局長又は地方運輸局長に委任された支局長の処分（次項において「地方運輸局長等の処分」という。）について不服がある者は、異議申立てをすることができ、

4 地方運輸局長等の処分についての審査請求については、行政不服審査法第十四条及び第三十七条第六項の規定は、適用しない。

5 第一項の規定により地方運輸局長に委任された登録権限が第二項の規定により地方運輸局長に委任された場合における地方運輸局長に委任された支局長の処分（次項において「地方運輸局長等の処分」という。）について不服がある者は、異議申立てをすることができ、

6 運輸大臣又は地方運輸局長の権限が第一項又は第二項の規定により地方運輸局長又は地方運輸局長に委任された場合における地方運輸局長に委任された支局長の処分（次項において「地方運輸局長等の処分」という。）について不服がある者は、異議申立てをすることができ、

（道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律の一部改正）
第三條 道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律（昭和三十九年法律第九号）の一部を次のように改正する。
第七條を次のように改める。

（権限の委任）
第七條 第五條第一項に規定する運輸大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

2 第五條に規定する地方運輸局長の権限及び前項の規定により地方運輸局長に委任された

権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

（土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法の一部改正）

第四條 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法（昭和四十二年法律第三十一号）の一部を次のように改正する。

第十七條第一項中「又は都道府県知事」を削り、同条第二項中「権限」の下に「及び前項の規定により地方運輸局長に委任された権限」を加え、「都道府県知事」を「地方運輸局長」に改める。

（タクシー業務適正化臨時措置法の一部改正）
第五條 タクシー業務適正化臨時措置法（昭和四十五年法律第七十五号）の一部を次のように改正する。

第五十四條中「又は都道府県知事」を削り、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

（運輸省設置法の一部改正）
第六條 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。

第四十三條の見出しを「陸運支局、海運支局等」に改め、同条中「所要の地に、地方運輸局」の下に「陸運支局、海運支局の自動車検査登録事務所、地方運輸局」を加え、同条後段を削り、同条に次の二項を加える。

2 陸運支局の名称、位置及び管轄区域は、政令で定める。

3 陸運支局の所掌事務の範囲及び内部組織並びに自動車検査登録事務所、海運支局その他の地方機関の名称、位置、管轄区域、所掌事務の範囲及び内部組織は、運輸省令で定める。

附則
（施行期日）
第一條 この法律は、公布の日から起算して一年

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。

（印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の一部改正）

第二條 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律（昭和二十三年法律第四十二号）の一部を次のように改正する。

第三條 第一項第四号中「若しくは陸運事務所（地方自治法の一部を改正する法律（昭和二十五年法律第四十三号）附則第三項の事務所をいう。）を、地方運輸局長の陸運支局若しくは地方運輸局長の陸運支局の自動車検査登録事務所」に改める。

（地方自治法の一部を改正する法律の一部改正）
第三條 地方自治法の一部を改正する法律（昭和二十五年法律第四十三号）の一部を次のように改正する。

附則第一項ただし書中「附則第八項」を「附則第六項」に改める。

附則第三項及び第四項を削り、附則第五項を附則第三項とし、附則第六項から第十項までを二項ずつ繰り上げる。

（国家公務員等共済組合法の一部改正）
第四條 国家公務員等共済組合法（昭和三十三年法律第二十八号）の一部を次のように改正する。

第二百二十六條の四を次のように改める。
第二百二十六條の四 則除
（自動車検査登録特別会計法の一部改正）
第五條 自動車検査登録特別会計法（昭和三十三年法律第四十八号）の一部を次のように改正する。

第三條第一項中「出資」の下に「一般会計への繰入金」を加え、同条に次の一項を加える。
3 第一項に規定する事務で沖繩県の区域内に置かれる国の行政機関が行うものに要する事務取扱費の財源に充てられるため、予算で定めるところにより、繰り入れるものとする。

（行政機関の職員に関する法律の一部改正）
第六條 行政機関の職員の定員に関する法律（昭和四十四年法律第三十三号）の一部を次のように改正する。

第一條 第一項中「五十万六千五百七十一人」を「五十万九千五百八十八人」に改める。

（自動車重量税法の一部改正）
第七條 自動車重量税法（昭和四十六年法律第八十九号）の一部を次のように改正する。

第二條中「なう」を「行う」に、「都道府県知事」を「地方運輸局長若しくは地方運輸局長に委任された支局長」に改める。

第三條中「なう」を「行う」に、「都道府県知事」を「地方運輸局長若しくは地方運輸局長に委任された支局長」に改める。

（沖繩開発庁設置法の一部改正）
第八條 沖繩開発庁設置法（昭和四十七年法律第二十九号）の一部を次のように改正する。

第一條 第一項中「事務所」の下に「又は事務所の支所」を加え、同条第二項中「事務所」の下に「及び事務所の支所」を加える。

（経過措置）
第九條 この法律の施行前に、この法律による改正前道路運送法、道路運送車両法、道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法、タクシー業務適正化臨時措置法若しくは自動車重量税法又はこれらの法律に基づく命令の規定によりし処分、手続その他の行為は、この法律による改正後の道路運送法、道路運送車両法、道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法、タクシー業務適正化臨時措置

第十條 この法律による改正後の運輸省設置法第四十三條第一項の地方運輸局の陸運支局及び陸運支局の自動車検査登録事務所並びにこの法律による改正後の沖繩開発庁設置法第十條第一項の沖繩総合事務局の事務所及び事務所の支所（地方運輸局の陸運支局において所掌することとされている事務を分掌するものに限る。）であつて、この法律の施行の際この法律による改正前の地方自治法の一部を改正する法律附則第三項の事務所（次条において「陸運事務所」という。）の位置と同一の位置に設けられるものについて、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第百五十六條第六項の規定は、適用しない。

理由

地方陸運行政の総合化及び効率化を図るため、従来都道府県知事に委任していた道路運送法、道路運送車両法等に基づく運輸大臣等の権限を運輸省の地方支分部局の長に委任することとする等所要の措置を講ずることにより、陸運行政に係る地方事務官制度を廃止する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

運輸委員會議錄第八号中正誤	ベシ 段行 誤	二 一 九 株式会社	株式 正
同 會議錄第十号中正誤	ベシ 段行 誤	二 三 末 三 港灣整備五カ年計画	港灣整備五カ年 正
二 二 三 小野寺委員	二 三 小野寺委員	二 三 小野寺政府委員	小野寺政府委員
三 三 四 小野寺委員	三 三 四 小野寺委員	三 三 四 小野寺委員	小野寺委員
同 會議錄第十一号中正誤	ベシ 段行 誤	七 一 二 三 有時即応態勢	有事即応態勢
二 三 末 五 有時間技術的な	二 三 末 五 有時間技術的な	二 三 末 五 有時間技術的な	有時間技術的な
二 三 末 五 有時間技術的な	二 三 末 五 有時間技術的な	二 三 末 五 有時間技術的な	有時間技術的な

昭和五十九年七月七日印刷

昭和五十九年七月九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局