



究課題である

甚たほんやりしたお答えしかできませんで恐縮でござりますけれども、とにかく大きな問題にやつと一年間で基礎的な勉強だけができた、こういうこと。こういうことでひとつ御理解をいただきたいと存じます。

期債務については実態の把握ができた程度の段階だと、こういう話がありまして、それはそれなりにわかるわけであります、ただ、私はやっぱり関心を持つておるものですから、マスクミもまた関心を持つておるからいろんなことを書くと思うんであります、新聞記事などで、あるいは週刊誌などいろいろ見ますと、まあ委員長が公式に発表したものなのか、あるいはマスクミさんが水面下の取材をしてそれなりに判断して潤滑なベンチを走らせた結果論なのか知りませんが、我々の目を映るには、分割民営はもう不可避だと、あるいは基本的に決まると、そういうこと。あるいは、この八月中曾根総理に緊急提案をする際には、分割民営という前提を確認した上で第二次の緊急提案をする、そういうふうにマスクミは報じているわけです。

ところが、なかなか委員長に会えないもんですから、我々は我々なりにいろんなルートを通じて、六月の十一日十時半から社会党の富塙議員を中心におかずの仲間が行つて林次長に会った際には、それはマスクミが先走っているんだあってそこまでいっていいない、そういう林次長の答弁があるわけなんです。したがつて、この辺の現時点における真意は林次長が我々に答弁しているのが本当なのか、マスクミが言つていることが本当なのか、これは一番大事な点ですから、委員長が座長をやつて進めているらしやるんですから、この辺の認識をまず明確に教えてもらいたい。

いい悪いは議論しますが、現時点における、やっぱり対社会的あるいは国鉄職員なり家族に対する、現時点ではどういう考えでいらっしゃる

○参考人(亀井正夫君)　ただいまの分割民営化に對する御質問でござりますけれども、分割民営化というのには隨答申にしておりまして、これを下敷きにして私どもは検討するということでございますが、委員会としては分割民営化についてまだ結論が出たわけでございません。

ただ、私個人の見解いたしましては、これは常識的にわかるところでござりますけれども、一つの企業經營形態と考えた場合に、北は北海道から南の端鹿児島まで三十数万人の人を抱えて一人の責任者が持ち得るというのは、これは明らかにナン・オブ・コントロールといいますか、こういう管理限界を超えた問題ではなかろうかということがございまして、また企業というもので考えた場合には、これは公共企業体でございますから、企業という能率性を發揮しろということも法律にちやんと書いてあるわけでございますが、そういう面からいうと、やはり競争原理というものが動かないと企業というものは能率發揮はなかなかしにくい、こういうふうに感ずるわけでござります。しかし、鉄道という非常に特性のあるものでございまますから、旅客の流動形態というふうな分け方慮に入れないと、單に地域別に何県何県で分けたらいい、そういうふうな性格のものでございませんので、そういう鉄道特性に合ったような分け方をしたらどうかなというのが、これは個人的な見解でございまして、まだ委員会として結論を出しておりますわけではございません。

したがいまして、マスコミとかで報道されるのは、個人の、亀井正夫個人としての見解と委員会とがちやまぜといいますか、そういうような報道があると思いますが、しかしこれもぼうておくわけにいきませんで、いずれ近いうちには一つの方角をはつきり定めたい、こういうふうに委員長としては考えております。こういうことで御了承いただきます。

と、いろいろ発言の仕方についてもやっぱりそれなりに影響力と問題点がありますから、そういう印象が、これは午後から国鉄総裁にもかかわりあることですが、自分がそう思っているとつい出てしまうということなんで、委員長の個人の見解と、いうことはわかります。今、管理能力に限界があるとか、企業の問題とか、競争原理、この三つの点は後ほどまたぜひ聞かせてもらいたいと、こう思っていますが、私は、経営形態の問題も大事ですが、やっぱり二十兆に及ぶあるいは仁杉総裁の言をかりれば、六十五年には三十兆だと言われている長期債務ですね。

この長期債務を一体どういうふうに認識をするんだろうか、あるいはどういうふうにこれを処理するんだろうか。その長期債務の処理いかんによつては民営分割といつても、まあ今国鉄ですから、悪い言葉で言えば、国がやっているから余り私鉄の経営者は言いませんが、いざ分割民営になつて、例えば小田急なら小田急、東急なら東急が引き受けけるとなつた場合に、でつかい荷物をしようつて、どうぞ東急さん、小田急さんと、こう言われたって、はいそうですかと問屋は私は卸さないと思うんですよ。

その点は、臨時答申の中でも、国会で政府側がくどいくらい我々に説明をしておるわけですね。その点から見ると、やっぱり長期債務の背景ですね、出た性格、発生の原因、現状の問題点、そしてこれをどういうふうに料理するんだろうかという問題が、やっぱり私は本件問題の、経営形態も結構あります、むしろそれに先行するといつては語弊がありますが、やっぱり現状の最もがんの原因といいますか、がんの原因を確かめて、どういう医療をするか、どういう治療をしているか、どういうカンフル注射を打つかということは私は出てくるのじやなかろうか。

國鐵の現状認識がわかつたと、この長期債務は國鐵自身の責任なのか、政府の責任なのか、あるいは国会の責任なのか、この点についてひとつ現状認識についてどういう、がんのもとは何なのかということを、國鐵の労使か、政府か、あるいは国会か、その辺、私は大別して三つあると思うんです。政府は鐵道建設審議会で路線を決定して調査線から工事線をつくっていく、予算をつける、予算をつけて法案を出すのが政府、その政府の法案を審議するのが我々国会、特にこの運輸委員会、それを受けて実行に移すのか國鐵労使、こうなっていると思うのです、仕組みは。

いわゆる長期債務の始まりの元凶はどこなのか。このことについてどういう認識を監理委員会ですか。これはもう民間企業経営でいえば完全な破産状態といいますか、銀行さんもども金を貸さない、こういう状態にあるうかと思います。

ただいま、そういう原因がどこにあるのかとお話をございましたが、これは一つだけの原因ではなくて、あらゆるいろいろのものの複合原因ではなかろうか。

例えば昭和三十九年から初めて赤字が出た。そのころの事態では恐らく、運賃は原価を償うものと法律にござりますけれども、いろいろな諸政策から運賃値上げというものが、ある程度物価政策とかいろいろで抑えられたというようなことがございましたでしょうし、それからその後政治方面からのいろいろなことで、赤字路線とわかっておるものでも当然つけるというような工事が行われたこともあるでありますよし、また労使の関係

でやはり生産性というものがだんだんと低くなつていつた。いわゆる一人の働きぶりといふものから出てくるものもありましよう、いろいろのことがありまして、国鉄当局が政府が国民のか、こう言われると、あらゆるものとの複合といいますか、私はむしろこれを国鉄症候群と考えて、そういう原因の解明よりは、現在の国鉄に二十兆の債務というものが、まあ五兆は棚上げをしていただけでありますけれども、この十五兆に基づいて年間一兆を超す利息を払わなければいかぬ、これが非常な負担になつておるわけでござりますね。

今、これをどういうふうに処理していくかということについて鋭意検討しておりますて、事実の認識はいろいろな原因の複合である、だれだけが悪いんだという指摘はできない。いろんな人のいろいろな絡み合いで、長い歴史のうちでこういうものが出てきた、こういう現実認識をせざるを得ない、こういうふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 あらゆる問題の複合体で、どこが悪いとは言わぬ、そういう八方ふさがりでみんなの責任だと。そうすると目黒今朝次郎も一国鉄職員として戦前、戦中、戦後乗ってきた者としてやつぱりおまえにも責任があるのだと、こういうふうに言われても仕方がないと思うのですがね。私はしかし、そうは言つても、やつぱり計算する者がおつて、それを立案して金をつけてやつた方がいるのですから、そうは言つても私はそうはいかぬと思う。

私は昭和四十九年国会に出させてもらいました。それから、私も組合の委員長をやつていましたから、組合が負うべき責任あるいは国鉄のやつておる問題に対する問題の提起、受け入れてもらつたものもありますが、受け入れてもらえないものもある。そういうことですから、随分私も議論をしてきたつもりであります。それで、特に私は、赤字になつてから今日まで十六、七人の運輸大臣がかわっているんですが、私計算してみると十人につき合っています、国会へ来まして

から。徳永運輸大臣、今の木村參議院議長、衆議院議長の福永運輸大臣、成田空港当時、それから労働のベテランといった石田運輸大臣、あるいは自民党のある方面の大立て者の田村元運輸大臣、あるいは三塚運輸政務次官、これも今一方の国鉄問題の旗頭ですわな。そういう方々、ずっと拾てみると十人ほど私はつき合ってまいりました。今委員長が言つたことだけでは我々は国会の議論になりませんから、系統的にどこに主なる原因があつたのか、赤字の原因はどこなのかということを随分理論的にあるいは実証的にも積み上げまして、昭和五十一年の十月十九日、運賃緩和法の委員会の段階で、随分私は当時の石田運輸大臣と四つの問題に分析をして論争いたしました。

一つは、三十九年赤字に転落したときの国鉄の位置づけ。交通総合体系における陸海空、あるいはトラック、陸路、その中において大量交通輸送の国鉄はどういうふうに位置づけをして、どういう調和のとれた投資をやるべきなのか。そこで、ローカル線も含めて、むだであるならばそこでやつぱりコントロールすべきではなかつたのか。しかし、トラックとかバスとか道路とか港湾とか海とか空の方にはどんどんどんどん投資をしていただけれども、ほとんど当時の国鉄は、まあ言葉で言えば悪いけれども、投げ放し、おまえら勝手にせいというのが現状ではなかつたのか。それで国鉄は焦つたために、何とか取り返ししようしようとしているわゆる再建計画をつくつた。再建計画は二度三度失敗しちやつた。それは結局国鉄と運輸省の焦りだけであつて、前段で申し上げた三十九年の赤字に転落した総合交通調整の際に、追いつけないまま再建は二回も三回も失敗したと。それから三つ目には、何といつても、地方ローカル線とかこういう公共的なものに対して、一体公共企業体といふことで対応できるんだろうかと、この時点でもう一步突っ込んでやるべきにやなかつたのか。それから四つ目には、何といつても、通学とかあるいは通勤とかいろんな意味で、農家の問題も含めて、——私も貨物運転をしてい

ましたが、夜寝ないで貨物を仙台から平まで運転すると、国鉄の収入は赤字なんですよ。米を運んで野菜を運んで鉄材を運んでセメントを運んで、一晩寝ないでデゴイチを使って走ってきて、国鉄の収入は赤字収入。それは国鉄だから我慢しなさい、公企体だから我慢しなさいと。こういう政策的な赤字が積み重なってきた。その政策的な積み上げの累積が今日の赤字の大部分を形成している。だから公企体、先ほど委員長が言われた、企業性を追求するならば、そういう点でやっぱりきちんと交通整理をすべきじゃなかったのか。

それで、総体としては、焦る余りマル生などを含めて労働政策の失敗、職員と管理者がもういがみ合う、そういうとんでもない最悪の状態になってしまった。そういうものの積み上げがやっぱり問題ではなかつたのか。だから一つ一つ点検をして一つ一つ手を打っていく以外はないのではないかということを私は言つたつもりであります。

これについては当時、ここに議事録もありますが、当時の石田大臣は、もう非の打ちどころがないところ、目黒提案には賛成である、それ以外ない。これは五十年にもそういうことについて、はつきり言えば、社会党の私の提案は社会党のバックがあるわけありますから、政府は大臣が答弁するわけですから、社会党と自民党の間にはやっぱり意見の一一致を見たと思うんですよ、問題点については。そういうことをずっと積み重ねてくれば、私はある程度問題が解消できただんじやないか。このときいみじくもそういうことを石田運輸大臣は認めて、累積赤字の一部、当時は二兆五千億ですか、二兆五千億の累積赤字はやっぱり政治の責任だ。その手始めとして、二兆五千億を棚上げしましょうと。国の財政も厳しいけれども、一兆円になるが二兆円になるか、毎年毎年、財政の動向によりますけれども、積み重ねていこうじゃないか。そして国鉄の荷を軽くして労使に頑張つてもらう、そういうことでいこうじゃないかということで五十年我々運賃緩和法にも賛成しましたんですよ、賛成いやなくて反対はしましたが、

国会を通しているんですよ。ここが私は出発点ではなかったかと、こう思つたのですが、こういう国会の議論という問題、あるいは問題点の掘り下げ、あるいはは議院にも国鉄問題小委員会というのがありますと、与党野党を問わず大臣も含めて大体三位一体で国鉄問題の問題点を絞つてずっときているこの国会の議論の経過と経緯というものは、一体監理委員長のところにどの程度伝わっているんだろうか。

我々も委員長が予算委員会に来てやつたことにについては知つておりますが、なかなか国会にお呼びしても来れない、忙しい忙しいと。しかし、別な意味では、五十八回も委員会をやつていらつしやる。五十八回のうち五十回ぐらいに減らして、八回のうち一回か二回でもいいから、一カ月に一回ぐらいは参議院の運輸委員会に来て、運輸委員会はそういう意味で我々もアプロですかから、やっぱりプロ同士が話し合つて、質疑応答ではなくてお互にオーブンで話し合う、問題点を浮き彫りにする。共通の認識はこれが共通の認識だと、ここが委員会ですから、そういうことについてやつぱりちよつと違うからもう少し勉強していこうやといふことなども含めて、国の政策を左右する天下の問題点の浮き彫りと対応、二兆五千億の棚上げを第一回としてやつたと。

この経緯については御存じであるかどうか、率直に、いや、わからなければわからなかつたと、いや、それは政府委員からあつたらあつたで結構ですから、今日の見解をお知らせ願いたいなど、こんなふうです。

○参考人(鶴井正夫君) ただいまの五十一年のお話について具体的には拜見をしておりませんし存じませんですが、ただ、国会においてこの国鉄の問題というのが再建監理以前のいろいろな法案審議の場合のいろいろ議論があつた要點は、随分勉強しておるつもりでございます。

国会を通しているんですよ。

「ここが私は出発点ではなかったかと、こう思つ  
んですが、こういう国会の議論という問題、ある  
いは問題点の掘り下げ、あるいは参議院にも国鉄  
問題小委員会というのがありますと、与党野党を  
問わず大臣も含めて大体三位一体で国鉄問題の問  
題点を絞つてずっときているこの国会の議論の經  
過と経緯というものは、一体監理委員長のところ  
にどの程度伝わっているんだろうか。

我々も委員長が予算委員会に来てやつたことに  
ついては知つておりますが、なかなか国会にお呼  
びしても来れない、忙しい忙しいと。しかし、別な  
意味では、五十八回も委員会をやつていらつしや  
る。五十八回のうち五十回ぐらいに減らして、八  
回のうち一回か二回でもいいから、一カ月に一回  
ぐらいは参議院の運輸委員会に来て、運輸委員会  
はそういう意味で我々もアプロですかから、やっぱり  
プロ同士が話し合つて、質疑応答ではなくてお互  
いにオーブンで話し合う、問題点を浮き彫りにす  
る。共通の認識はこれが共通の認識だと、ここが  
ちょっと違うからもう少し勉強していこうやとい  
うことなども含めて、国の政策を左右する天下の  
委員会ですから、そういうことについてやつぱり  
来てほしかったなということを思つてゐるんです  
が、今回初めて成りましたので、この五十一年の  
十月十九日の運賃緩和法をめぐる石田大臣と目黒  
の国鉄問題の問題点の浮き彫りと対応、二兆五千  
億の棚上げを第一回としてやつたと。

この経緯については御存じであるかどうか、率  
直に、いや、わからなければわからなかつたと、い  
や、それは政府委員からあつたらあつたで結構で  
すから、今日の見解をお知らせ願いたいなど、こ  
う思うんです。

○参考人（鶴井正夫君） ただいまの五十一年のお  
話について具体的には拜見をしておりませんし  
存じませんですが、ただ、国会においてこの国鉄  
の問題というのが再建監理以前のいろいろな法  
案審議の場合のいろいろ議論があつた要点は、隨  
分勉強しておるつもりでございます。

そういうことで、いろいろな経緯がございますけれども、長期債務という問題について考えた場合には、基本的には、鉄道事業というものが、世界的に見て、航空機とかモータリゼーションというもののとの対抗上、一つの構造不況業種である。したがって、構造不況業種は構造不況業種なりの新しい要因がある、こういうふうに考えております。  
○目黒今朝次郎君 要点はわかつていらつしやるということになりますと、五十一年、田村運輸大臣は、当時運賃緩和法が一回野党的抵抗で廢棄になつて、二回目に出でたときに、短期間で上げてほしいという国会の要請で上げたときに、もう一回田村大臣に、責任の分野はどうかと、累積赤字の問題について、当時の田村大臣も、この五十年になつてから俗に言う経営分割民営という問題が起きた時点でも、当時の塙川運輸大臣は、民営分割の議論はあるけれどもそれは一つの議論であつて、政府としては、やっぱり多少日黒提案で言われたローカル線の問題、貨物の問題、あるいは公共的なもの、文部省とか農林省とかそういう公共交通を政策部門が分担する問題とか、そういう意味では、一つ一つせい肉といいますか、不況に対する輸送規模の対応といいますか、そういう問題については前向きにひとつ取り組むとして、民営分割論はあるけれども、やっぱり国鉄本来の使命から、全国ネットワークでやる信念は変わりませんということを塙川運輸大臣は五十五年の十一月二十五日、この委員会で私の質問にはつきり答えているんですよ。

その後の委員会でも、おたくさんたちの委員会の法案を審議する委員会ね、財政再建監理委員会の法案をつくるこの委員会で、長谷川運輸大臣が

いみじくも本音を吐いているんです。これは私は  
当時余り追及しませんでしたが、しかしここまで  
来るに、私はやっぱり当時この長谷川運輸大臣の  
言葉というのを確かに私は本音だと思うんです  
ね。

これは連合審査、五十八年の五月九日月曜日午  
前十時、議事録の四ページの上段。いわゆる国鉄  
問題に対する問題点、長期債務の原因、背景、その  
処方せん。長期債務は七割、八割は政策的な国の  
責任だと。これは先ほど言つた、何といいますか、  
一遍にはできないから、国の財政上小刻みにと  
いますか、あるいは分割してといいますか、そ  
ういう棚上げという形でやるしかないんだ、そうい  
うもう方法論はわかっていると。わかつておるん  
だけれども、長谷川運輸大臣はこう答えているん  
ですよ。病弊、病気の原因は皆わかつていて、長  
期債務、赤字、わかつていて、その処方せんもも  
うわかつています。財政問題は棚上げで逐次こう  
やつていく、その処方せんもわかつていて、せ  
い肉も取りましよう、ローカル線も整理しましょ  
う、貨物も整理しましよう、わかつていて、な  
かなかそれが実現できないと。私は、日黒さんが  
おっしゃるように、黒い霧でこれをやつしていくと  
いう感じは持ちません。とにかくこれだけの赤字  
を抱え、そして年々ふえる赤字ということで、國  
民はこれをしょつっていくわけですから、そこで働く  
いる諸君がいるわけありますから、その職  
場を立派なものにするため、後進に希望を持たせ  
るためにどうしてこの病弊が、わかつていて、  
それから処方せんもわかつていて、しかしきな  
い、そのできないところを監理委員会にやつても  
らうためにこの法律をつくるんです。こういうふ  
うにいわゆる龜井委員長の任務を長谷川運輸大臣  
はいみじくも喝破しているんですよ。

だから、いろいろ運輸省とか大蔵省とかあるで  
しょうけれども、私も約十年に及ぶ、ここに議事  
録がいっぱいあります、十年に及ぶ議論をして  
いますと、あなた方をつくる法案を提案した長谷  
川運輸大臣が、もうみんなわかつていて、処方

せんもわかっています。我々公労協の労使関係で  
はわかったた、だから仲裁裁定をもうもらなきや  
しようがないから、仲裁裁定書を、けんか両成敗  
になるか七、三になるかわかりませんが、いわゆ  
るこの長期債務は国の責任で処理しなさい、国鉄  
はせい肉を取りなさい、そして国の基幹産業とし  
て頑張りなさい、こういう三項目ぐらいの仲裁裁定  
的な裁定を書いてもらうというのがあなたの方の  
任務ですというふうに政府が位置づけているわけ  
ですね。

ですから、私は、今申し上げた長期債務の問題  
については、もうもろの責任だということは、表  
現上委員長の立場からそうだと思つんですが、國  
会の議論としては、系統的に、理論的に、実証的に  
すつと攻めてきて、やっぱり長谷川運輸大臣は物  
わかりがいい。當時、このとき鈴木総理大臣はそ  
ういうお土産——と言つちや変であります、お  
土産のわけじやありませんが、いわゆる五十一年  
に二兆五千億の棚上げをした分にさらに追加し  
て、今回は少しまけて五兆円だけ棚上げしますよ  
といつて、この法案のお土産で五兆円棚上げして  
いるわけです。それ以後は再建委員会に任せま  
すと。二回棚上げしているんですよ。

だからやっぱり私は、政府がみずから棚上げし  
たということは、裏を返せば、長期債務の問題は  
やっぱり政策的なあれ、長期債務であって、國鉄  
総裁とか労使には全然責任ないとは言いません  
が、田村大臣に言わせれば、十残っていますが、め  
ぐちやん、まあ八割から九割ぐらは国、政府の  
責任だろう、あと一割か一割五分は総裁以下國鉄  
労使の責任だなあ、こういうことで田村裁定が  
下っていますがね。

そういうことから見ると、私は、長期債務の問  
題については、やっぱり監理委員会も思い切つて  
決断を下してもらいたい。そうしないと、細田運  
輸大臣も仁杉総裁も、一体どうなるもんだろうか  
と。もちろん國鉄職員もどうなるんだろうかと非  
常に心配をしているので、この問題についてひと

計画をつくることが私どもの非常に大きな任務であると、こういうふうに考えておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君

仲裁裁定からはちょっとね。

私らもまあ中小企業の倒産で更生とかなんとかいろいろやっていますから、それは委員長の言われるとおりだと思います。その点は一だわりません。

ただ、やっぱりそういう短期間に多くの金が出たと。これにはそれなりに、我々も積極的に賛成したわけじゃなくて、例えばヤードをつくるにしても、私は東北ですから東北の経済から見ると、私の長町に大ヤードがあるんですよ。長町の大ヤードがあるのに、隣の郡山に郡山新操車場をつくってみたり、福島に東福島操車場をつくってみたり、それから北上操車場をつくってみたり、青森操車場をつくってみたり。そんな東北本線に四つも五つも要るもんかと。そんなに東北経済がうまくいけばいいけれども、我々土地っ子の実感ではそんなに荷物は動きませんよということで、それはもう大変ですわな。貨車は二つそり、機関車は二つそりね、構内は森閑としてネズミが走つてゐる。そういうことは、もう少し組合の言うことを、我々の言うことを聞いておったならば、むだな投資をする必要はなかつたんじゃないか。いわゆる投資に見通しがなかつた、こういうことにもなりかねないんですね、一例を挙げれば。私はまあそれは言いません。

最後に委員長ね、いろいろな提言をされますね。提言は減量提言であります。提言をされる際に必ず、今は減量提言ですから、そこには余るわけですね。貨物にすれば貨物も余る、荷物にすれば荷物も余る、保線をやれば保線も余る、工場をやれば工場も人が余る。今回二万四千五百という、我々前から言つておつたんです、二万人超すよ。いや一万人だ。我々は二万人と言つていた。職場を歩く我々のやつぱり実感が当たつていきました

よ。そういう提言をする際に、雇用対策というか、労働問題というか、こういう問題がないということは、非常に私たち長い経験をしてきて、あるいは造船の合理化を味わつたり、炭鉱の合理化を味わつたり、それは我々としては、国鉄には総裁はいるけれども金もありませんから、全部大蔵省が握つていて、ないないの国鉄にこれもやれ、あれもやらと言われたら、やられた人間は一体どこへ行くのか、動物じやあるまい。

ですから、提言とそれに関連する雇用政策、労働問題ということでやつぱりきちつと裏づけをして、国鉄総裁、運輸大臣、あるいは大蔵大臣、労働大臣にきちつと全体の雇用計画というものを義務づけないと、やはり我々が協力するにしても、労働者を基盤とする我々から見ると、一方通行ではないか、生首を切るのではないか、そういうふうになつて不信感が出る。その不信感が重大事故を起します、我々皆乗務員ですから。そういうことにつながつていくんです。

○参考人(鷲井正夫君)

御苦労さまでござります。社会党の

○参考人(鷲井正夫君)

御苦労さまでございます。社会党の

言を実現するために、国鉄並びに政府は、現に労働問題といふ問題を解決するに關する重要な職員の雇用の安定とかそういうものについて、責任を持って措置しなさい。国鉄並びに国鐵関連事業、労働者がいっぽいいるわけですよ。食堂車のおねえちゃんとか、交通公社のおにいちゃんとか、ホームを掃除してくれる整備会社の皆さんとか、いっぱい関連会社にあるんですから、そういう方々の雇用について、やっぱり責任ある措置をしなさいという御提言を一項、雇用と労働政策についてつけ加えてもらいたいな、こういう要望なんですが、いかがでしょうか。

○参考人(鷲井正夫君)

ただいまのお言葉、十分配慮するつもりであります。

○参考人(鷲井正夫君)

御苦労さまでございます。社会党の

ときの一番の冒頭に、こういうふうに書いてござります。「国鉄の長期債務の償還等に関する重要事項について、企画し、審議し、決定し、内閣総理大臣に意見述べるもの」とし、また、国鉄経営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述べ」としたがいまして、皆さんのが委員会は、「一番基本的な課題であるこの長期債務の問題をどうするか」ということを内閣総理大臣に教えてください。これが第一の任務でござります。その後、当面する緊急問題について基本的に総理大臣に教えてください。これが第二の任務でござります。そこで、私が第一次緊急提言をしなさいという御提言を一項、雇用と労働政策についてつけ加えてもらいたいな、こういう要望なんですが、いかがでしょうか。

○参考人(鷲井正夫君)

ただいまのお言葉、十分配慮するつもりであります。

○参考人(鷲井正夫君)

御苦労さまでございます。社会党の

織がこうやつてよくなりますから過去のものはこうやつて負担をしていただきたい、こういう御納得が要るということをございまして、もちろん長期債務について研究をしてないというわけではございません。十分いろいろ難しい問題がある。例えば二十兆の中で十一、二兆は財政投融資あるいは簡易保険から来ております。これ簡単に棚上年金とかが大変な問題になつてくる。そういうものに動搖を与えずに、しかもどう処理していくかということを、更生計画と合わせながら検討しないかなきやいかぬということで、軽々なことはできない。したがいまして、これは最終段階まで練りに練つて出していきたい、こういう考え方でおるということを御理解いただきたいと存じます。

○小柳勇君 もう八月になりますと、来年度予算を編成しなきやなりません。国鉄の経営の一一番基になりますのは、長期債務の扱い及び利子の支払い、その他借入金をどうするか、経営に要る金よりも、その方が莫大なんです。二十二兆円もあります。そういうものに監理委員会として一つの見識を持たないで——ここに、次の予算を編成するときは委員長の意見を聞けと書いてあります。来年度予算編成につきましても大変な問題がありますが、この問題また後に触れます。

緊急提言についても一言言つておきたいんですが、第一次緊急提言、例えば定年退職者が三十五年、四十年勤めてやめまして本当の楽しみは、年に一回の家族バスです。それをまだ働いていますか、その人が、国鉄から出でいる地方議員は、国鉄の住民に世話をするためにどれだけ地方議会で頑張っていますか。

それから、後で合理化の問題も言いますけれども、余剰員対策を何にも考へないまま、もう既に三十一万五千人体制になつてしましました。した

がいまして、第一次緊急提言も、国鉄労使が非常な苦労をしながら、皆さんの予想以上に私は達成したと思う。ところが、まだそれに追つかけて第二次提言を出そうと。しかもこの間の国鉄から出ました経営改善計画の変更に対しまして、監理委員会は不満であると運輸大臣に手紙が来ていました。これ見ておきます。そういういきさつについて、委員長の見解を聞いておきたいんです。

○参考人(龜井正夫君) 今の国鉄バスとか兼職禁止の問題といふのは、監理委員会発足以前に処置された問題でございまして、その後の国鉄当局あるいは組合の方々が非常に努力をされておるといふことは私どもも認めておるわけでございますが、ただ非常に大きな問題は、先ほど申し上げましたように、鉄道事業といふものが斜陽といふ経営あるいは労使の不安定な状況においては対応が難しいんではないか、私はそういう観点から意見を申し上げておるわけでございまして、決して現在がなつとらぬというふうな意見は持つておりますが、需要が過減状態にある。この変化にどう対応していくかということをございますね。こちらの努力というものが、現在の官僚組織による経営あるいは労使の不安定な状況においては対応が難しいんではないか、私はそういう観点から意見を申し上げておるわけでございまして、決して現在がなつとらぬというふうな意見は持つておりますが、需要が過減状態にある。この変化にどう対応していくかということをございますね。ここに

○小柳勇君 せつかくの機会でありますから、私どもの意見を監理委員会に申し上げる機会がなかなかないものですから、今意見を申してみました。私が国労の委員長時代に、一九五七年には予算定員が四十四万七千三百七十五名でございました。現在三十一万五千名になりました。そのころの輸送人キロが一千十二億人キロでございました。今二千三百億人キロ、ちょうど倍以上になりました。予算定員四十四万七千人が今三十一万五千人で、ちょうど輸送人キロ、倍です。もちろんそれは新幹線ができたりあるいは機械化されました。それが、それだけ働いているわけです。にもかかわらず、なぜそれだけ赤字が出てきたか。それは、一九六四年、昭和三十九年には黒字でございました。それから莫大な設備投資がなされた。例えば、採

その長期債務の二十二兆円が、去年、おととし、例えは職場の機関区の掃除する人が真っ黒の作業衣を着ているから、事務員もたくさんいます、ベルが五時半に鳴りますと一齊に帰りたいから十五分前に帰ります。そのことが二十二兆円の債務であります。

○小柳勇君 せつかくの機会でありますから、私が赤字の原因であるかのごとく宣伝をされました。また、保線区の諸君が、便所から水が落ちます、作業中にかかります。だからこれは保線区へ帰つてふろに入つていいようになつてました。そんなものが赤字の原因であるかのごとく言われた。龜井委員長賢明でありますから言ふ必要はありませんけれども、国鉄の列車は、A駅から定時に出てB駅に定時に着いて、安全にお客を輸送すれば、運転とか保線の諸君はもう百点でございます。にもかかわらず、わずかの入浴時間十五分、保線中にふろに入つたと。そのことが国鉄の現在の赤字の原因でありますか。因であるかのごとく宣伝されて、国民の皆さんのがわらず、わざかの入浴時間十五分、保線中にふろに入つてしまつた。私は本当に残念でございましてが、それが、その人が、国鉄のためにはまだ働いていますか、その人が、国鉄から出でいる地方議員は、国鉄のお客誘致もやりますし、國鉄を地方の住民に世話をするためにどれだけ地方議会で頑張っていますか。

それから、後で合理化の問題も言いますけれども、余剰員対策を何にも考へないまま、もう既に三十一万五千人体制になつてしましました。した

がいまして、第一次緊急提言も、国鉄労使が非常な苦労をしながら、皆さんの予想以上に私は達成したと思う。ところが、まだそれに追つかけて第二次提言を出そうと。しかもこの間の国鉄から出ました経営改善計画の変更に対しまして、監理委員会は不満であると運輸大臣に手紙が来ていました。これ見ておきます。そういういきさつについて、委員長の見解を聞いておきたいんです。

○参考人(龜井正夫君) 今の国鉄バスとか兼職禁止の問題といふのは、監理委員会発足以前に処置された問題でございまして、その後の国鉄当局あるいは組合の方々が非常に努力をされておるといふことは私どもも認めておるわけでございますが、ただ非常に大きな問題は、先ほど申し上げましたように、鉄道事業といふものが斜陽といふ経営あるいは労使の不安定な状況においては対応が難しいんではないか、私はそういう観点から意見を申し上げておるわけでございまして、決して現在がなつとらぬというふうな意見は持つておりますが、需要が過減状態にある。この変化にどう対応していくかということをございますね。ここに

○小柳勇君 経営の問題につきましてもいろいろ論議がなされておるようですが、目黒君も質問したようでありますから、これはくどく言いません。

皆さんのこの委員会が発足しましたときに、臨調の答申で、公社制度を抜本的に改革しこれを立て直せという趣旨で皆さんの監理委員会ができたものとは理解しています。ただ私は、国鉄の場合は日本の経済発展の動脈なり静脈として、私はいつも紙のやつこだこの竹の骨を例えに話すんですね。けれども、天に上がっているあのやつこだこは、紙しか見えませんけれども、その骨の竹が折れますとたこは上がりぬのです。

今、ローカル線廃止などがいろいろ、今度も第二次ローカル線廃止が承認になりました。動いている間はわからない。知事の意見書を見ましても、全部何とか置いてくれないかと、レールのまま全部がそうです。知事の意見書。にもかかわりませず、やっぱり監理委員会に対する何といいましょうか、そういうものもありましょう、あるいはそれはそれなりに日本の将来を考え、要らぬものはバスでいいと。ただ、公共交通といふものを、私はこれは何としても持つておかなければなりません。

これが、御存じのことありますけれども、これももう御存じのことありますけれども、速記録に残りますから言つておきたいんですけど、各国の公共交通に対する助成であります。これは運輸収入に対する補助ですが、イギリスが二千六百八十五億円、三三%。西ドイツが一兆五千三百五十億五一%。フランスが八千六百七十二億、五四%。イタリアは一五四%。日本は六千百三十億、一二%。諸外国も公共交通、鉄道に対しましては一般会計から赤字補助をいたしております。しかし

助して、全部これを決算してまいります。

したがいまして、日本の国有鉄道というものを、公共性を完全無視しながら、経済効率性で民営分割をお考へてあるのかどうか。私は、今ちょうど運輸省が、幸い総合交通体系をつくる部局の変更がありました。いい機会でありますから、運輸省の運輸政策局などと御相談になりますから、全体の日本の総合交通体系の中では國鐵はこうあるべきだと。例えれば六十億トンの貨物、これが動きませんと日本の一億二千万の人口は生きられないのです。その中で、今鉄道は7%に下がりました。ちよつと一、二年しますと、また4%に下がります。私はもう絶対反対であります。けさもテレビ見ますと、事故で、朝の五時ですから恐らく居眠り運転であります。事故でもう高速道路はとまっています。こういう全体的な総合交通体系の中で鉄道がどうするか。それには営業収入はこれだけ、一般補助これだけよ。私は、監理委員会としては、たゞ黒字にするために、赤字三十二兆円をどうかして毎年の経営が黒字になるよう、そういうような監理委員会の結論であつていただきたくはない。

○参考人(龜井正夫君) 今先生の御質問は二点ございましたが、諸外国の例でございますが、これは昨年、英独仏に加藤委員が参りました、それぞれの国鉄の状況を聞いてまいりました。ただいま先生の御指摘のように、毎年の赤字について、ま

あいろいろ公共性あるいはそのほかに、日本と違います。車事的な目的、そういうこともあるよ

うでございますが、負担しておるようでございますが、それがそれぞれの国がもう既に財政が悪くなつたので負担の限界に達したと。ドイツの二と

きは、この二年来、既に国鉄といふものに赤字を

積ましておる。日本と同じような状況になつて、日本が先進国なので、日本にいい案ができたらぜひ教えてほしいと、こう言われたということでお

いしまして、どうも、外国がこうしておるから日本はこうしなさいといふことが言いにくいくらい

ような気持ちを現在持つておるわけでございます。

それから、この全国ネットワークの問題なり、あるいは鉄道というものの公共性、公共性の性格、すべていろいろ私どもも検討しております。しか

し、結局、国民のニーズにどういう形で一番効率的に適応、対応できるかということが、やはり私

は基本ではなかろうかと。そうしますと、鉄道というものは、旅客あるいは貨物を輸送すると

いうことが基本的でございます。そうすると、輸送というのはいろいろほかに手段が出てきた。近

いところは自動車に、モータリゼーションで乗る方が多い。それから、遠距離になりますと、例えば福岡から北海道へ汽車で行こうという人もなく

なつてくる。こういう状況でありますと、新しい交通手段とそれからもの鉄道と。しかし、鉄道

というものを私どもは、鉄道特性を發揮する分野はまだまだあるというふうに考えております。例

えば、大都市圏における通勤通学の輸送、あるいは中距離の大都市間輸送、こういうものは鉄道特

性というものがまだまだ發揮できる余地がある。

したがいまして、二十一世紀に向かまして、これから十年、二十年先の鉄道特性を發揮できるも

の位置づけと、それが健全な形で残り、そしてそこに働く人々が働きがいを感じる、こういうシ

ステムをどうしたら構築できるかということを現在検討しておるというふうに御認識をいただきたいと存じます。

○小柳勇君 ドイツに参りました、長距離トラック協会の会長、BAGの会長さんにお会いいたしました。イギリスやドイツ、フランス、いろいろ参

りましたけれども、一番印象に残つておりますのは、そのBAGの会長さん、長距離だもんですか

らね、物流で一番考えなきやならぬのは、運転員

が、第一次緊急提言、あるいはまた第二次緊急提

言にも出るかもしだぬと思って心配して質問する

わけですけれども、現在二万五千人國鐵で余剰人員がありまして、仕事を今教育しております。いろ

いろ苦労しているようです。労使とも苦労して

おります。また家族も大変な不安です。いつ首切

られるか、いつ出向させられるかわかりませんか

らね。

それで、五九・二というのとは、去年から、あるい

はもうその前からうわざされていました。にもか

かわらず、五九・二に入らなければ余剰人員の対

策ができないなどと、いうことは、私は普通の会社

ではこれはあり得ないことだと思つてます。そ

んなことをしたらあとは暴動ですね、もう、國鐵

の関係組合に対してもいろいろ批判があると思いま

すけれどもね、そういう面から言つたら本当に私

は紳士だと思う。これからまた六〇・三のままで

あるかないかを、六〇・三に貨物をもつと減らすと

提言されるかどうか、それを質問いたしましたと同

時に、そういう余剰人員が出た後余剰人員対策を

やるようなことは断じてやるべきじゃない、企業

であるならば。いかがでしようか。

○参考人(龜井正夫君) その余剰人員の問題、現

実に二万五千、また来年さらにそれに三千人が五

千人出るということをございますが、基本的に私

どもは、労働の不安に原因して労使の関係が悪く

なる、あるいは労働人々が不安を持たないような

対策というものを、國鐵及びその周辺あるいは國

民的視野において考えるという対策を、基本的に

考えなければいかぬというふうに思つております。

ただ、基本に私が民間経営人として考えますと、

ただいま小柳先生の御指摘のとおりでございまし

て、これは石田駿助さんという方がかつて國鐵の

総裁をやられた。この方がおやめになつたときに

何か、「いいたいほうだい」という本を出されました。その中で私読んで感心しましたのは、國鐵に

行って一番民間人として違う点が何かというと、

恐るべきスローモーションであるということを石

田さんが指摘されておりました。三井物産におら

れたときは、社長として一たん指示をしたら、大体末端まで二、三日で届いておる。ところが国鉄は、こうしたらどうかと言つて、それに対する反応が二、三年かかる、実に遅いと、こういふことを言つておられました。

したがいまして、労働対策につきましても、そういうスローソーションでは時期を失してしまつた。したがいまして、これは真剣に、迅速果敢に、しかも広い視野から本当の解決をするということが必要でなかろうかと、こういふうに存じております。

○小柳勇君 したがいまして、今度の緊急提言がなされるとするならば、そのようなことも各方面への根回しがあって、将来展望の上に御提言をお願いしたいわけです。

○小柳勇君 したがいまして、今度の緊急提言がなされるとするならば、そのようなことも各方面への根回しがあって、将来展望の上に御提言をお願いしたいわけです。

○参考人(亀井正夫君) まだ第二次が現在今やつてこれからスタートができるという状態でございまして、第三次以降、まだ今までの支線、地方交通線だけの問題でござりますから、幹線部門にも代替手段によつていろいろ考へ得るところもあると思いますし、検討はしたいと思いますが、今度の次の提言に入れるかどうかというようなことにつきましては、まだまだ議論も煮え詰まっておりませんので何とも申し上げかねる次第でございませんが、ただ、鉄道だけじゃなくて新しいいろいろな輸送手段が現在出つつある、例えば都市におきましても、鉄道のほかにいろいろなところで新交通システムというふうな無人システムによつて、しかも経費が安く安全だというシステムもいろいろ進歩発達をしておりますので、今までの鉄道形態にとらわれず、やはり国民のニーズ、足を確保していくということは十分配慮しなければいかぬ、こういうふうに思つております。

○小柳勇君 それで次は、経営改善計画に対しまして。

○参考人(亀井正夫君) 経営改善計画は、日黒君も触れたかと存じますけれども、もつ十年來の話でして、これは、閣議で決定しまして政府がちゃんと国鉄にやらせている本當は、もう二十二兆円という累積赤字が出たときに、運輸大臣でも、私はやめたと言わなければならぬのに、だれも責任をとらない、国鉄の幹部も責任をとつてない。まことに残念なことであります。そこで、その縱割りの線がすとおり、民間の企業なら歯がゆい。

これも少し将来のために、国鉄の幹部もいらっしゃるようだけれども、国鉄には運輸局とか工作局とかいろいろありますね、その縱割りの線がすらつとあります。そつすると、その方か、みんなが

資料を持つているわけですね。そういうものをこの際やつぱり私ども注意して、午後はまた大臣なり總裁を呼びますから言いますけれども、監理委員会としてもそんなものを十分ひとつ来年の答申の中には考えていただきたいと思うわけでござります。

○参考人(亀井正夫君) まだ第二次が現在今やつてこれからスタートができるという状態でございまして、第三次以降、まだ今までの支線、地方交通線だけの問題でござりますから、幹線部門にも代替手段によつていろいろ考へ得るところもあると思いますし、検討はしたいと思いますが、今度の次の提言に入れるかどうかというようなことにつきましては、まだまだ議論も煮え詰まっておりませんので何とも申し上げかねる次第でございませんが、ただ、鉄道だけじゃなくて新しいいろいろな輸送手段が現在出つつある、例えば都市におきましても、鉄道のほかにいろいろなところで新交通システムといふ無人システムによつて、しかも経費が安く安全だというシステムもいろいろ進歩発達をしておりますので、今までの鉄道形態にとらわれず、やはり国民のニーズ、足を確保していくということは十分配慮しなければいかぬ、こういうふうに思つております。

○参考人(亀井正夫君) 一応これでは、表面上、幹線部門は黒字ですということですね。何かこれで安易な安堵感というものを持たれたら、経営努力というものは怠りがちになるんではなかろうか、まだ根が深いわけなんです。これをやつても一兆数千億というものの赤字はまだ出ていくことでござりますし、それから、旅客がだんだん航空機その他で遅延現象などがありますし、とにかく変化に対応する気構えというものを持つていかなければいかぬということでおきまします。

○参考人(亀井正夫君) 青函トンネルにつきましては、昨年の秋、私ども現地視察をしまして、非常に壮大な工事で、よくこういふことができたものだと感心をしたのでござりますけれども、経営面から見ますと、当初この計画をお立てになつたときは、青函トンネルができると北海道と本州の間に大工事で、よくこういふことができたものだと感心をしたのでござりますけれども、経営面めどであつたのが、現在は青函連絡船でも二百万

○参考人(亀井正夫君) 私どもの考え方は、さくばらんに申し上げますと、先ほど申し上げましたように、経営形態、国鉄というものについて今までの内科療法的なものでは既にだめである、やはり大きな外科手術をやらなければならないかのじやないだろうか。そうすると、外科手術をやるために、やはりその前に体力を、ある程度手術に耐え得る体力にしていた私どものこれを書きました基本的なトーンになつて、こういふうに御理解をいただきたいと存じます。

○参考人(亀井正夫君) 第一次の緊急提言は、いつごろお出しになる予定ですか。

○参考人(亀井正夫君) 現在いろいろ議論を重ねておりますので、なるべく早くと考えておりますけれども、大体七月末か八月というころには何とか出したいというふうに考えております。

○小柳勇君 それから、内閣総理大臣に対する本格的な答申は、来年のいつごろになる予定でござります。

○参考人(亀井正夫君) 非常に難しい問題でござりますけれども、一応總理には、二年間で具体案をこしらえて、あと二年間――任期が四年でござりますから、あと二年間でそのフォロー・アッブをさせていただきますと、こう申し上げておりますので、大体来年の半ばごろというふうに目標を置いて努力をしたい、こういふうに存じております。

○参考人(亀井正夫君) 時間も参りましたが、一つは、青函トンネルをせつかくあれだけ金をかけてつくりました。これをまた今から水を入れてつぶすというわけにもまいりません。監理委員会でも話題に出ているようであります。どういうことに使つた方が一番効果的であるとお考へでございましょうか。

○参考人(亀井正夫君) 青函トンネルにつきましては、昨年の秋、私ども現地視察をしまして、非常に壮大な工事で、よくこういふことができたものだと感心をしたのでござりますけれども、経営面めどであつたのが、現在は青函連絡船でも二百万

の検討状況と合わせまして負担の問題についても考えたい。

しかしその個人の考えは、せっかくあれだけしたものをおばせておくのはもつたない、何かの方法でやはり日本民族の大きな資産として活用するということは考えなければいかぬのじやなかろうかと、こういうふうに存じております。

○小柳勇君 最後の問題は、新幹線の整備五線の建設の問題でございますけれども、今、国会内でも一部、この際公共投資として整備五線は完成すべきである。特に盛岡まで行って青森までない。青森まで行きますとあとはもう新幹線が青函トンネルに入りますね、そして札幌まで。それから九州の方も博多から鹿児島まで。今鹿児島線、日豊線はまだ複線電化が十分ではありません。したがって飛行機で博多から鹿児島まで、わずかなことをね。それよりも博多から鹿児島まで新幹線、長崎まで新幹線、そして将来また上海まで船で行くといふような構想もあります。我が党は凍結でありますけれども、これは借金の国鉄が新幹線などけしからぬと言つておりますが、監理委員長の御見解を聞いておきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 整備新幹線につきましては、これは民族、日本人は皆、やはり全国津々浦々それで受けたら便利であるということにはこれは違いないと思います。ただ、これと経済的負担とのバランスということが非常にこれから大きな問題ではなかろうか。伺いますと、一、三年前の単価で五線やるとすると、五兆五、六千億かかるといふことでございまして、しかも既にできた上越新幹線でもとにかく二千億近い年間赤字が出る、こういう状況でございますので、新幹線という形にとらわれず、さらに技術はどんどん進歩しておりますから、いろいろな方法を講じて、例えばバランスあたりの新幹線というのは相当費用が日本よりもうんど安い合理的な方法でやつておると、いろいろなことも聞いておりますので、そういうことも技術的に検討していくべきではないかと思ひます。されにしても、国鉄再建計画という

私どもの立場から言いますと、これはアウトサイドの問題として、現状のものをどう健全にするか、そして新しいものは健康体になってから負担する、こういう考え方でさばいていきたい、こういうふうに考えております。

○小柳勇君 ありがとうございました。  
質問を終わります。

○桑名義治君 きょうは大変に御苦労さんでござります。

公明党の桑名でございますが、先ほどからいろいろと、国鉄の現状に至るまでの分析をどういうふうに見ているか、あるいはまた長期債務の問題等が出たわけでございますが、国鉄、それと同時に今後の経営形態をどのようにしていくか。国鉄問題を論ずる場合にはこの三つがやはり大きな柱になつてくると思うのですが、そこで、国鉄再建監理委員会といつしましては、昨年の六月に発足をしてしまつてちょうど一年たつわけでございます。国鉄問題を考える場合には、まず現在の国鉄の状況を把握すること、それから現在の赤字状況といふものが何によって起つたのかといふ病原をその次に知ること、その次にはこれをどういうような経営形態でどういう運営をしていけばこれが解決するであろうかという検討になると、思つてますが、現在の段階ではどこまでの検討を終了しているわけでございます。

○参考人(龜井正夫君) ただいま御質問がございまして、私は民族、日本人は皆、やはり全国津々浦々で受けたら便利であるといふことはこれは決して悪いなと思いますが、一年間勉強しました。とにかく国鉄が悪くなつたというのは具体的には昭和三十九年から赤字が出だしました。その前にもう病原はあつたと私は思いますが、言い方は悪いですが、三十年かかる赤字が出てます。ただ事実の認識をやつた。これが国鉄だけの責任ではございません。いろいろな要因がござりますので、そういうものをやるのに一年ではまだどうやるかというところまではできておりません。ただ事実の認識をやつた。

○桑名義治君 きょうは大変に御苦労さんでござります。

おるということはこれは事実でございます。それから第二には、やはり現在の公社という経営形態といふものが、先ほども申しましたようにいろいろな面で制約を受けて、思い切った経営といふものが得られない状態にあるということも一つの問題であります。

それから労働問題、これは当面余剰人員という問題が出ておりますが、労働問題というものを深刻に取り上げて、これをどう大きな不安定要素なく安定期に処理するか、こういう問題三つが非常に大きなテーマである。こういうふうな認識は私も委員の中で共通した現在認識になつておる、そういうことでござります。

○桑名義治君 私たちも委員会としていろいろと検討したわけでございますが、今監理委員長が言われました問題、これは大きな問題だと思います。

○参考人(龜井正夫君) 私たちも委員会としていろいろと検討したわけでございますが、今監理委員長が言いましたが、いわゆる運賃値上げの場合の物価対策としての凍結問題、あるいは政治路線の問題、あるいは労使の問題、あるいはモータリゼーションの大変大きな改革の問題、あるいは体質の問題ですね。それと同時に、当事者能力の限界問題、いろいろの経営状況を見てみると、いわゆる鉄道のみでは採算ベースに乗らない時代に入っているといふことはこれは事実でございます。そういうふうなことはこれは事実でございます。そういうふうな不動産業やあるいはまたマーケット、こういろいろな施設をかみ合わせながら企業の経営状況といふものを向上させていくといふのが現状であるということは、よくわかるわけでございます。

○参考人(龜井正夫君) ただ申し上げました

態に対する考え方、民営分割という考え方もあると思います。

それと同時に、今いろいろと論議されているのは、各地方には管理局がござります。この管理局をある程度統合して支社的な形態にしながらここにいろいろな責任を持たせ責任体制をとらせる、こういう一つのいわゆる分割案的なものも出でております。

それから、在来線はある程度分割をしてそういう形態にするけれども、新幹線は一本化していく、今まである、こういう第三的な考え方がある。今まである、こうなつてきますと、いわゆる現在の法律を大幅に改定をしていかなければならぬことは当然だろうと思います。

そこでお尋ねしたいことは、監理委員会としては先ほど私が申し上げました三つの手法のうちのどれを最重点にお考えになつていらっしゃるのか、先ほどの答弁の中では臨調の考え方を下敷きにということを仰せになつておられたわけでございますが、しかしそれと同時に、こういうふうないわゆる私が申し上げましたような三つの手法を述べる方もおられるわけでございますが、この三つのどこを監理委員会としては検討なさるおつもりなのか、あるいはまたなさつておられるのか。あるいは、そういうものはもう全部除外だ、いわゆる民営化分割ということをもう完全に下敷きにして、それ以外のものは検討の課題に上がっていないんだ、こういうふうなような状態なのか、お尋ねしておきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 先ほど申し上げましたように、分割民営化というのが臨調答申でございまして、その線に沿つて検討していただきたいというのが総理の委嘱でございました。したがいましてこれをマーンにいたしますけれども、ただいま先生おっしゃいましたように、目的は分割民営化が目的ではないわけでございますね。国鉄といふ、鉄道というものが二十一世紀に向かつて国民

の足として、国民が本当にこれを愛し、活用するという形がどうか、そして国民に大きな負担を財政的にかけない、こういう形がどうあるべきかということを検討しますので、広範にこれからやります。

ただ、非常に問題がございますのは、鉄道といふものが御承知のようになりますと、簡単に切るのをおると、いうことでございまして、簡単に切るのもどういうふうに切り方があるかはいろいろこれも大きな問題でございますし、それからまた性格が、地域に密着型の特性を発揮する部門と、中距離輸送的にやる部門と、貨物のよう全国的な網で輸送する部門、いろいろございますので、機能的には地域別的にいろいろそういうことを加えて、どういう形がいいのかをこれからプロードな視野から検討していきたい、まだ一年時間がございますので、慎重な検討を続ける所存でございます。

○桑名義治君 そこで、今の御答弁の中に、やはり臨調答申の中の分割民営というこれが最終的には下敷きに一応なっている。分割民営ということにするんだということではなくて、国鉄再建をどういうふうにするかということが一番の目的である。しかし下敷きとしては臨調の答申のいわゆる分割民営ということが一応の下敷きになつて、このういうお話をございますが、そこを一つの基礎にしまして少しお尋ねをしておきたいわけでございます。

分割という第一案でござりますけれども、この中に、いわゆる本州、北海道、九州、四国の島に分割をしてはどうかというこういう検討事項がまずあるわけでございますが、この分割をした場合にも、分割後のいわゆる会社の経営が成り立っていくかどうかということがやっぱり一番大きな問題になるわけでございます。その分割後の会社の経営が成り立つめどをつけない限り北海道、九州、四国の鉄道を分離しても意味がないと私は思ふわけです。

現状を見てみると、例えば五十五年、北海道

では経営状況が、これは国鉄からいたいた資料でござりますけれども、赤字が二千百九十八億、それから四国の場合は四百十一億、九州の場合は四百八十九億、四国が四百六十三億、北海道が二千五百七十九億、四国が二千七百四十六億、四国五十七年度が北海道では二千七百六十一億、それから九州が全体で二千百四十六億、四国では四百八十七億、九州では二千三百四億と、こらいう赤字が生まれているわけであります。これが経営状態でございます。こういう経営状態の中で、果たして分割することのみで採算ベースに乗るだろうか。採算ベースに乗らなければ、民営化しようとしても、これは引受手がないことは当然なことでございます。

そこ辺をどういうふうに亀井委員長はお考えになつておられるのか、お尋ねをしておきたいと思います。

○参考人(亀井正夫君) 臨調答申では一応七程度という数が出ておるわけでございますね。それに基づいて巷間、私どもは何も考えておるわけではありませんが、北海道、四国、九州三島と、それはございませんが、北海道、四国、九州三島と、それで本州を四つに割れば七つと、こういう数合わせのようなことが出ておるわけでございますけれども、私ども基本は今先生御指摘のように、例えば北海道が独立した場合に、現在では御指摘のように年間九百億の収入で三千七百億くらいのコストがかかつておる、これを仮に能率を三倍に上げたり運賃を上げても、そう軽々にならない、初めから赤字会社というようなものはこれは引受手がない、そういうところに非常に悩みがあるわけなんだと思います。

しかし一方、先ほど来黒先生のあれにも申し上げましたように、やはり鉄道事業というのは一つの企業として規定されたわけですね、国有鉄道。これがどうも、独占ということでありながら完全でない、輸送手段としては、非常な悩みがある。そうすると、やはりそこに競争性といいますか、これがないと企業といひうのはいけない、こういう考え方でございますが、この点に対する亀井委員長の御意見を伺つておきたいと思います。

ある程度努力すれば黒になるというふうな分け方が、うまい案がないか、これが非常に私どもの現在大きな悩みの種でありますし、これに懸念の努力をしたいということでございまして、七つ程度のものは臨調の一つの考え方である。しかも三島分離論というものはこれは巷間伝えられるそつていうのは臨調の一つの考え方である。しかも三島分離論であります。こういう経営状態の中では、果たして分割することのみで採算ベースに乗るだろうか。採算ベースに乗らなければ、民営化しようとしても、これは引受手がないことは当然なことでございます。

そこ辺をどういうふうに亀井委員長はお考えになつておられるのか、お尋ねをしておきたいと思います。

○参考人(亀井正夫君) 臨調答申では一応七程度という数が出ておるわけでございますね。それに基づいて巷間、私どもは何も考えておるわけではありませんが、北海道、四国、九州三島と、それはございませんが、北海道、四国、九州三島と、それで本州を四つに割れば七つと、こういう数合わせのようなことが出ておるわけでございますけれども、私ども基本は今先生御指摘のように、例えば北海道が独立した場合に、現在では御指摘のように年間九百億の収入で三千七百億くらいのコストがかかつておる、これを仮に能率を三倍に上げたり運賃を上げても、そう軽々にならない、初めから赤字会社というようなものはこれは引受手がない、そういうところに非常に悩みがあるわけなんだと思います。

○参考人(亀井正夫君) 新幹線と在来線の問題

○参考人(亀井正夫君) それから、新幹線と在来線の問題でございますが、新幹線にとりましても、先生方々御承知といたしますが、東海道線は非常に利益を上げておる。ところが、その反対に上越、東北は非常に赤字がある。こういうアンバランスがござりますし、それから東海道線と東海道新幹線を比べたら、東海道新幹線ができたために旧線が今度は赤になつたとか、いろいろございまして、簡単に新幹線と旧幹線とを分離するというわけにもいかない。何かそこは、総合しながら旅客流動に合わせるような体系というこことを検討しなきやいかぬ、こういうふうに思つておる次第でござります。

○参考人(亀井正夫君) まず、分割の事情について電力会社と違うという点、これは確かにそのとおりでございます。電力は、電源地帯は別でござりますけれども、供給地帯はある一つの行政区画と大体合わせていただける。ところが鉄道は、ずっと行政区分というわけにはいかない。しかし、ある大まかな分け方をした場合は、ヨーロッパの国をとれば、国際列車というのが走っております場合は、これは相互乗り入れとかいろいろな手法によつてやる。あるいは東京都の首都圏におきまして、あるいは関西圏におきましても、私鉄と国鉄の間の相互乗り入れ、いろいろな手法がどんどん発達しております。コンピューターも発達しておりまして、いろいろなことで、そういうことも勘案しながらどういう方法がよからうかということを検討していくたい、こういうふうに存じております。

○参考人(亀井正夫君) 新幹線と在来線の問題

○参考人(亀井正夫君) それから、新幹線と在来線の問題でございますが、新幹線にとりましても、先生方々御承知といたしますが、東海道線は非常に利益を上げておる。ところが、その反対に上越、東北は非常に赤字がある。こういうアンバランスがござりますし、それから東海道線と東海道新幹線を比べたら、東海道新幹線ができたために旧線が今度は赤になつたとか、いろいろございまして、簡単に新幹線と旧幹線とを分離するというわけにもいかない。何かそこは、総合しながら旅客流動に合わせるような体系というこことを検討しなきやいかぬ、こういうふうに思つておる次第でござります。

これから長期債務の処理等を擧げておられます。いわゆる仁杉総裁のこの御発言に対して委員長としてどのように受けとめておられるのか、御意見を伺つておきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 仁杉総裁は私は非常に尊敬しておる方でございまして、総裁が就任されたときに、国鉄の職員にとにかく働く気を起こさせ、そしてサービス精神に徹しろということを言われたのは、私は歴代総裁として出色の方であると思つております。そういうことで、現在国鉄の経営を真剣にお考えになりまして、先般新聞記者の質問に答えられて、分割民営というのは理念、手法としては正しいと思う、しかしながら大きな問題があるということを言われた。今先生御指摘のような採算性の問題を指摘されておりますが、これは長期債務の問題を指摘されておりますが、これは仁杉総裁も真剣に、この国鉄をどうすれば再生できるかということについて非常に努力をしておられた、問題意識を明確にされたというふうに私も受け取つておる次第でございます。

○桑名義治君 そこで、ここで仁杉総裁の講演の中でやつぱり問題になつてゐるのも、会社の採算性の確保という問題と、それから余剩人員をどういうふうに処遇するかという問題と、長期債務の処理をどうするかという問題。これはやはり今後基本的に大きな問題だらうと思います。

先ほどから余剩人員の問題が議論になつてゐたわけでございますが、私も前回、前々回の委員会のときに余剩人員の問題を取り上げたわけでございますが、しかしながら民営化ということになればなお一層のいわゆる合理化が進んでいくと思ひます。なお一層の合理化が進んでいけば、今よりもまたさらに早いペースで余剩人員が生まれてくるのではないか、こういうふうに予測をせざるを得ないわけでございますが、先ほど監理委員長は、そういった余剩人員の生首を切るといつことは企業者としてはやつてはならない、こういう意味合いの御答弁があつたわけでございますが、この余剩人員の処遇についての考え方を再度伺つ

ておきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 民営化に伴つて余剩人員が出るのはいかないかということですが、これは私鉄と国鉄との生産性を比べた場合、いろんな数字が出ておりますが、まあ何分の一とかいうことははつきりしたことはございません。とにかく低いことは低い。そうしますと、私鉄並みということになると、これは明らかに計数的には余剩人員が出ると思います。しかしその場合には、民間企業においては、人が余ったから簡単に首を切るということはやつてない。

例えば、昭和四十八年のあのオイルショックが来ました後、民間企業は大体三割ぐらい生産減になつて、人員整理をしたところもござりますけれども、主なる企業は大体みんな何かアウトサイドのワークというものによって人を吸収しようという努力をした。こういうことでございまして、私鉄の場合にはいろいろな附帯事業といふものでやれる、国鉄も民営化になればいろいろな附帯事業ができてくる。こういうことで、やはり余剩人員の吸収努力というものに恵を絞つていくということが非常に大事ではないか。そして、それにさらによると、いうような人は、やはりこれは国家対策なりあるいは地域対策なり、民間企業も協力するとかいろんな方法によって、これは日本国民の問題として受けとめて解決していくべきではないか、こういうふうに考えております。

○桑名義治君 私鉄の手法と/orのものは、今委員長の言われたとおりに、さまざまないわゆる業務をつくりながら吸収していくということをございますが、現在の国鉄の状況を見てみますと、それぞれ、ステーションビルはステーションビルでも会社がござります。あるいはまた、大手のいろいろな業者が、少なくとも大きくなつても大体七つぐらいの団体が入つておるというお話をございました。日本食堂とかそういうものを一つとして、あと小さな商売人をまとめた一つのグループでござりますけれども、これは私の考え方では、再建をする実施部隊というのではなく、運輸省の構想が柱になりながら、運輸省の考え方なり、あるいはまた国鉄の考え方をここへ加味をしていくつもりでござります。そこまで監理委員会の構想などと、こういうふうに理解をしていいわけですか。

○参考人(龜井正夫君) まだデリケートな御質問でござりますけれども、これは私の考え方では、再建をする実施部隊というのではなく、骨はあくまでも監理委員会の構想などと、こういうふうに理解をしていいわけですか。

さいますが、そういうように既に関連企業としてはめ込まれているわけです。

そうすると、そこに果たして今から先もそういう余剩人員を吸収するだけの余力があるだらうかという、こういう私心配もするわけですし、それが同時に、そういうふうな業態のものを民営化され場合にはどういうふうな形で処遇していくのだろうか。存続ということになれば、これ民営化してもまた意味がなくなつてしまつて、これがそのままに、そこら辺、一つの大きな矛盾みたいなものが含まれているというふうに思つたのでござりますが、この点どういうふうにお考えになりますか。

○参考人(龜井正夫君) 確かに現在、関連事業で私鉄がやつておられるようなことはやつておる部署もござります。しかし、大きな面では、地域レベルを非常に大きく開発をされた。民営になりますと、ロッパーというふうな考え方は国鉄は今まで全然とらなかつた。非常に顕著な例が、下田伊豆急行でござりますね。あれを仮にもととの国鉄の考え方でおやりになつておれば、附帯事業といふもので地域デベロップでやれなかつた。あれをやらなければ東急がやつたために、あの伊豆半島の南の方は非常に大きくなつたために、非常に活動の余地といふものが広がつてくる。日本にもいろいろ新しく、これはディスクバージャパンじやございませんけれども、鐵道という路線を大事にしてその地域を豊かにしていくというふうな考え方はまだ余地があるんじゃないだろうかというふうに思ひます。そういうことで非常に難しい問題でございまして、これは相当のやはり経営努力といふものが必要であろう、そういうふうに思つております。

○桑名義治君 仁杉総裁は、今後国鉄自身として独自の経営構想を打ち出すことも明らかにされたわけでござります。そこで、監理委員会が国鉄の経営形態のあり方を審議する、国鉄当局としては、その構想を今から先検討をしていく。こうなりますと、国鉄自身の経営構想、それから監理委員会の経営形態へのいわゆる構想、お互いに競合するわけでございますが、この点どういうふうに調整をしていかれるのか、あるいはまた国鉄が仮に経営形態がまとまつたとして打ち出された場合に、どういうふうに尊重をされていく御意向なのか、ここら辺をお聞きしておきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 仁杉総裁が国鉄独自の立場から再建を検討する、私は非常に結構なことだと思います。というのは、本来、それがされば再建委員会は要らなかつたわけですね。しかし、現状こうなっておりますから、目的は、先ほど申し上げましたように、国鉄というものが将来に向かつて健全になり働きがいのある体制と/orの目標でござりますから、両方が対立するものではなくて、協力をしながら、また意思疎通を盛んにしながらお互いにいい案を協力をしてつくり上げる、こういう気持ちで私はおる次第でござります。

○桑名義治君 そうした場合に、国鉄自身が今後の新しい経営構想を確立する、監理委員会が国鉄の経営体系のあり方をこれをまた研究しておる。そうすると、今度は運輸省の問題になつてくるわけですね。もう三者三様のよしな感じがするわけですね。ここら辺の調整をどういうふうにするかといふこともこれまで非常に大きな難しい問題でございまして、どこのいわゆる構想が一番の柱になりながら取扱選択をしていくかという問題になつてくると思うんですが、これは、監理委員会の構想が柱になりながら、運輸省の考え方なり、あるいはまた国鉄の考え方をここへ加味をしていく必要があります。そこまで監理委員会の構想などと、こういうふうに理解をしていいわけですか。

○参考人(龜井正夫君) まだデリケートな御質問でござりますけれども、これは私の考え方では、再建をする実施部隊というのではなく、骨はあくまでも監理委員会の構想などと、こういうふうに理解をしていいわけですか。

に対する補佐機関といふことでプランをつくる、こういうことでござりますから、この三者の間に整合性を持つといふことが非常に必要であつて、昔のようには參謀本部と関東軍とがそれ違つといふことはこれはむちやくちやになつてしまつ、余計に今より悪くなるということでおざいますから、その辺、運輸大臣、それから國鐵總裁、それから、委員長とが三者一体になつてやつていく。

しかし、幸いにいたしまして、三者とも、國鐵の現状のままではどうにもならない、これを何か改革をしなきやいかぬということは一致しておりますから、その改革の方角につきましては歩きながら慎重に御相談をして詰めていきたい。どこがリーダーシップをとるというのはやめてトリオでやる、こういうふうに御理解をひとついただきたいと思います。

○桑名義治君 私の見方でござりますけれども、これは私見になるわけでございますが、今回の開西空港法案のときにも、これをどういうふうな形にするかということいろいろ議論になつたわけですね。公団にするのか、一部公団、一部民営化という形にするのか、あるいはまた完全な民営化にするのか。ところが、やっぱり総理のツルの一声でばつと決まつたわけですね。そうすると、監理委員会といふのは総理の諮問機関ですね。そうなつてくると、監理委員会のいわゆる発言というもの、答申というもの、諸問題といふものはこれは非常に大きな比重を占めてくることは事実であります。そうなつてくると、やはり監理委員会の考え方といふものが最終的には大きな動かさる柱になることはこれは事実だらう、私はそう思つ。だからこそ、いわゆる運輸省の中にも、監理委員会との関連機関あるいはまた監理委員会との調整をとる総括審議官といふのができただろうと、こういうふうに私は理解をしているわけでございますが、こちら辺、答申する前までのいわゆる意見交換、非常に三者の意見交換が密に行われなければ、それこそ今委員長が言わされましたように、昔の軍隊のようならばらんな状態

況になつて、後、答申をしたけれども不満が残る、なかなか前に進んでいかないという状況が生まれるんではないかと、こういう一つの危惧をするわけでございます。

改めて、この点についての監理委員長の御意見を伺つておきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) ただいまもう先生の御指摘のとおりでございまして、私どもの答申は總理が尊重するということが法律にも書いてございますし、非常に重みのあるものであるという認識をしておりますが、それだけに非常に責任の重いものでございまして、いろいろ反対があつて実施ができないようなものはつくれないということでおざいますから、運輸省並びに國鐵とは緊密に連絡をとり、意見交換をしながら、また、それだけにとらわれず、労働組合あるいは各界、國民のいろいろな世論というものを十分吸収しながら慎重に案をつくりたい、そういうふうに存じております。

○桑名義治君 先ほどから長期債務の問題が提起をされているわけでございますが、どうしても私もこれを避けて通るわけにはまいりませんので、この問題についてまた少しお尋ねをしておきたいと思いますが、「二十三兆円」という莫大な長期債務、しかし、この長期債務の中には性格上財投のような性格のものもございまして、なかなか一括棚上げといふことが難しくて苦慮している、こういうお話をございました。

そこで、まず、その処理の方針を決定するに当たりまして、その発生要因を分析した場合に、いわゆる公的な要素によるものが主体なのがある、あるいは経営上による理由が主体なのが、あるいはこの二つに区分してお考えになり、また処理の方針を立てられるのか、そこをお聞きしておきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) これは長期債務の処理に、仮定の問題でございますが、新形態に移る、幾つに分かれるかは別にしまして、そういう場合に、その新しい会社は資産を引き受けるわけでござりますから、その資産に見合う借金というもの、こ

れをどういうふうな計算をするかが一つの問題、これは新しい会社がそのぐらいのことは背負うべきではないだろうか、こういう考え方がございましょう。

それから、累積赤字といいますか、これは今のところどうにも埋めようがないわけですから、これはどういう方法で埋めるかということを考えなければいかぬのじやないか。そうすると、これは

資産の処分の問題とかいろいろな手法がございまして、それだけに非常に責任の重いものでございまして、いろいろ反対があつて実施ができないようなものはつくれないということでおざいますから、運輸省並びに國鐵とは緊密に連絡をとり、意見交換をしながら、また、それだけにとらわれず、労働組合あるいは各界、國民のいろいろな世論というものを十分吸収しながら慎重に案をつくりたい、そういうふうに存じております。

○桑名義治君 先ほどから長期債務の問題が提起をされているわけでございますが、どちらも新規、退職金、年金の問題でござりますね、これも新しい会社でそれを背負うということはこれはとてもできっこない、これをどう処理するか。

そういうふうに、原因別ではなくて、形態別に分けたりして、長期的に何かなしていく、日本経済に大きなショックを与えない、あるいは財政に急にかかるなお、今表面に出でおりませんけれども、退職金、年金の問題でござりますね、これも新しい会社でそれを背負うということはこれはとてもできません。

○桑名義治君 今お尋ねをされた問題は、この年金の問題は国全体として考えていかなきやならない問題だと思います。國鐵だけでの問題を解決しろなんて言われましてもこれはどうしようもない問題でございまして、将来的には年金の一本化ということを推進してこれを吸収していく

うか、こういうふうに思つておいでございますが、この点についてはどういうふうにお考えになるのか。

それから、年金の問題がござりますけれども、この年金の問題は国全体として考えていかなきやならない問題だと思います。國鐵だけでの問題を解決しろなんて言われましてもこれはどうしようもない問題でございまして、将来的には年金の一本化ということを推進してこれを吸収していく

うか、こういうふうに思つておいでございますが、この年金の問題は国全体として考えていかなきやならない問題だと思います。國鐵だけでの問題を解決しろなんて言われましてもこれはどうしようもない問題でございまして、将来的には年金の一本化ということを推進してこれを吸収していく

うか、こういうふうに思つておいでございますが、この年金の問題は国全体として考えていかなきやならない問題だと思います。國鐵だけでの問題を解決しろなんて言われましてもこれはどうしようもない問題でございまして、将来的には年金の一本化ということを推進してこれを吸収していく

うか、こういうふうに思つておいでございますが、この年金の問題は国全体として考えていかなきやならない問題だと思います。國鐵だけでの問題を解決しろなんて言われましてもこれはどうしようもない問題でございまして、将来的には年金の一本化ということを推進してこれを吸収していく

うか、こういうふうに思つておいでございますが、この年金の問題は国全体として考えていかなきやならない問題だと思います。國鐵だけでの問題を解決しろなんて言われましてもこれはどうしようもない問題でございまして、将来的には年金の一本化ということを推進してこれを吸収していく

うか、こういうふうに思つておいでございますが、この年金の問題は国全体として考えていかなきやならない問題だと思います。國鐵だけでの問題を解決しろなんて言われましてもこれはどうしようもない問題でございまして、将来的には年金の一本化ということを推進してこれを吸収していく

上げましたように、結局は国民の財産であると同時にマイナスの借金であるという認識も非常に薄い、こういう点の認識を本当にいかないところの根本的解決はできない。これは、私ども経界に属する人間で、経済界の中の人の認識不足を恥申し上げたよなことでございます。

そういう実態にあるということで、いかに難しかといふことを御認識いただきたい、そういうふうに思います。

○桑名義治君 終わります。

○小笠原貞子君 まず最初に、分割民営化の問題についてお伺いしたいと思うんです。

やつぱり新しい経営形態としなければならぬと。その中身としては、競争形態というものが持てる形態にしなきゃいけない、二番目には旅客の流动の実態を考える、そして三番目に一人の経営管理者が掌握できる範囲ということを、これは三月二十二日の予算委員会でおっしゃっておりまし

た。

その後、新聞報道を拝見いたしましたとき、これは五十九年五月八日の東京新聞でございましたけれども、そこで委員長が、よほどの理由がない限り分割民営化の線は崩せない、こういう御発言がございました。その中身をどうするかということについては、先ほどの三つの形態を具体的にやつぱり分割すれば競争意識が出てきて小回りもきく、だから、ということ。二番目は、北海道、四国、九州の分割は比較的簡単だ。本州も分割しない意味がない。その場合、単純分割ではなく、旅客流动などを念頭に知恵を絞りたいと。先ほどもそういうことをおっしゃいました。三番目には、地域分割をする。これは一人の経営者が掌握できる規模にするのが当然だと。

こういうふうに、非常に詳細といいましょうか、具体的な問題で、民営分割ということは崩せないと、こういうふうにおっしゃつておりましたが、その考え方についてはお変わりなくいらっしゃいますね。

○参考人(龜井正夫君) これは委員会の意見とい

うことではございませんで、先ほども使い分けで

あれだということでしたが、龜井個人の考え方としては、あるいは民間経営の実務経験を持った人間

といたしまして、国鉄というこの鉄道をどうするかというのにはそういう原則的考え方で、これを実際にアプライするなりどうかというのはこれら

の問題でございます。ただ、委員会として分割民営を臨調の答申を下敷きにしてそれを尊重しながら検討するということは確認しておりますけれども、分割民営が絶対であるということを委員会としてはまだ結論は出したわけではないと、こう

いうふうにひとつ認識していただきたい。

○小笠原貞子君 先ほどからそうおっしゃっていらっしゃたわけです。なかなか微妙なところですね。委員長でない個人というのが第三者の立場でばつと出でたわけじゃないから、その辺のところは大変難しいところで、時間がないからそれはまた後の問題にしたいと思います。

それで、先ほど伺っていましたら、監理委員会

の任務とは一体何なんだ。その任務というのは、国鉄は今破産状態になつていて、だから民間会社で言えれば更生計画をつくるんだ、そして新しい会社が更生計画を立ててそこでどうやるのかを明確にさせるのが監理委員会の任務であると、そういうふうにおっしゃいました。そういうことには、国鉄は完全な清算会社になるということになるのでしょうか。それから今度、新しい形態といふものには国鉄は全く考えられないよということになるのか。

その辺のつながりがちょっと微妙なところで大きくなっています。

○参考人(龜井正夫君) 私がこの民間の会社更生計画というものを例に出したのは適當かどうかわかりませんけれども、形といたしまして更生計画のようになれば、現在の国鉄は旧国鉄とそして新国鉄と、これが一本でいくのか幾つか分かれますね。

かわかりませんが、そういう格好になるということでございますね。そういうふうに御理解いただ

きたいと思います。

○小笠原貞子君 ということは、その旧国鉄というのは全く清算会社という形で考えるということ

でよろしいですか。

○参考人(龜井正夫君) そうでございます。

○小笠原貞子君 それでは次に、七、八月ころお出しになるとおっしゃつて、第二次緊急提案についてでございますけれども、先ほども同僚議員がおっしゃつてしまつたけれども、地方交通線問題については第一次、第二次のおくれを非常に批判していらっしゃいましたね。それで、監理委員会としては、第二次提言でこの第一次、第一

次というもののおくれを批判する、しっかりとおっしゃる。その上に、残された地方交通線と

いう問題についても、これも早く廃止の方向に向けていけ、重荷をおろすようにしておるというふうな御提言を考えていらっしゃるかどうか。

○参考人(龜井正夫君) 第一次、第二次の交通線につきましては、前の意見書にもそういうことを書きましたけれども、基本的に、もうからないとこ

ろは切つてしまえという精神では私どもはな

い。新しい交通手段があればそれに適応していくて市民ニーズに合うのが一番いいんじゃないだろうか、こういう基本に立つております。いわゆる目的と手段との経済バランスという、これは小笠原先生御出身の北海道で、あの白樺線、転換やりましたね。あれに私現地へ行って乗つてみて、住民の方々、いろんな方々の意見を聞いたら、大変喜んでおられるわけですね。そしていろいろ経済処置もとりましたから、地域に経済負担はない。

そして、住民は非常に便利になつたというふうに喜ばれておるということでございまして、やはり常に技術進歩あるいはニーズの変化というものに適応した見直しをやっていくべきではないかといふのが私どもの基本的なスタンスである、そういうふうに御理解いただきたいと思います。

○小笠原貞子君 要員についてでございますけれども、新聞で、経営改善、三十五万人体制は甘過ぎると、厳しくおっしゃつて、いましたね。これは甘

過ぎるよ。私鉄の生産性から見たら三分の一だ

としかつていらしたわけでございます。要員についても、こんな甘いことじやだめだよ、しっかりせいという立場での提言、中身、お考えに当然なつていらっしゃると思うんですけれども、どうですか。

○参考人(龜井正夫君) あのとき、六十年三十五万は甘いと。国鉄の方もそれを変更されまして、今度は三十二万という数字を出されたわけでございます。それにしても私どもはやはり、民間企業経営のいろいろ働きぶりからいうと相当甘いんですか。

○参考人(龜井正夫君) はい、そういう認識はござります。例えば、私は関西に住んでおりましたけれども、阪神、阪急、国鉄と並んでおつて、駅の要員ですね、仕事ぶりを見ると、やはり当人が余つておるなという実感は、これは私だけではなくて国民各位が認識しておるところではないだろうかと。

それで私は、余つておるからけしからぬというわけではなくて、そういう人をどう有効に活用するか。私はきょうまで労務をやっていまして、基本観念は、二人の仕事を二人でやらせるワークシエアリングは、当初楽に思つけれども今は今度は苦痛になつてくる、ぶらぶらすることはですね。

だからやつぱり、二人の仕事は一人でやる。そして、加える一人の人はまた一人分の仕事を何か考え出してやる、こういうことを基本に置くべきであると。まあこれは私の経営的な考え方でございますから、ひとつ御了解をいただきたいと思います。

○小笠原貞子君 確かに、今おっしゃいましたよ

うに、本当に仕事がないといつことはもう大変な本人にとつても社会的にもマイナスでございます。ですから、ひとと御了解をいただきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 確かに、今おっしゃいましたよ

うに、本当に仕事がないといつことはもう大変な本人にとつても社会的にもマイナスでございます。だから、そういう今のお考え、おっしゃったことがそ

のとおり、働くことに喜びを感じて、そしていい仕事が見つかれば問題ないですね。そこができるかどうかが問題でございますので、龜井委員長のお手並み拝見と、こういうことになるわけでございます。おっしゃることはもう大変いことをおっしゃつて、いますから、そういう意味で今後注

目させていただきたい、そう思います。それから長期債務の問題ですけれども、やっぱり国鉄を再建するため本当に私はこの長期債務というのが第一と言つていいくらい大きな問題だと思うんです。先ほどいろいろおっしゃったけれども、私たちもそう思う。先ほど同僚議員もそうおっしゃった。だけど、今までの御提言なすった中には、この長期債務については、非常に根が深いからという御理由でございましてたけれども、おっしゃった。ただ、今までの御提言なすった中には、この長期債務については、非常に根が深いからということをおっしゃり御提言なすつていらしゃるわけですが、その辺に何か思惑があるのではないかなどいうふうにちょっと考えさせられるわけですね。

國鉄と運輸省も最近、この長期債務についてどう処理するかというのを検討しなきやならない、これを急がなきやならないと、こう発言していらっしゃいます。ことしの四月二十四日の参議院内閣委員会でも運輸大臣が、國鉄の最大の問題と心得ていると。大臣も、これは最大の問題だと。「この問題を解決しなければ、経営形態をどう変えるということにして、前提としてこの問題を解決しなきやならぬ」という認識でございましてお述べになつていらっしゃる。そういうふうとまでお述べになつていらっしゃる。すると、「これまでお述べになつていらっしゃる」というふうな御認識かどうか、その辺についてまた具体的に詳しくお考えを伺わせていただきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 長期債務以外は言いたいこともならぬという、國鉄の経営形態なり、経営の长期債務は、先ほどから諸先生方の御質問にもお答えしたんですが、基本的に現在のままではどうでもよいという、國鉄の経営形態なり、経営の长期債務は、先ほどから諸先生方の御質問にもお

で先ほど申し上げたように、そういう場合には旧会社、新会社にして、新会社は健全な体質にしますからこちらの旧債はしばらく我慢してくれとか、いうこういう処理、まあ棚上げとか棒引きとかいろいろやるということ、前提ではなくて同時解決であるというふうに私ども認識をしておりますので、会社更生計画的に、例えば新國鉄がこういう形になつてこれからは本当の意味の、國民が愛する、しかも健全体質になりますから、こちらはこういう方法で國民なりいろんなところで負担をしたらどうでしょうかと、こういうことを出さざるを得ないんで、その一方だけやるというのは、これはもう昭和五十一年に、小笠原先生も御承知のように、あのときも五兆円棚上げしたらもうよくなりますと言つて、それから七、八年、また十五兆たまつておるわけですからね。これはオオカミが来たということで、國民各位なりまた國会の諸先生もこれはとてもイエスとはおっしゃらぬわけですが、そういうことで、慎重に苦労しながら検討をしておる、そういうことをひとつ御理解いただきたいと思います。

○小笠原貞子君 今おっしゃったように、棚上げしても毎年赤字を出す國鉄だ、こんな赤字を抱えた國鉄を引き受けまして、國は常識的に、特に御専門の立場から考えられてあるはずはないですね、この赤字をしよつたまま。だから、赤字をしよつたままの丸ごとでなくて、分割したいんだと、こういうことになるのではない。すると、私なんかもそう思うわけですよ。委員長としても、大臣がおっしゃったように、これはもう大変な最大の問題だ、これについての具体的な問題を進めていかなければこれは後のいろいろな計画にも大きな影響が出てくると、いうふうな御認識かどうか、その辺についてまた具体的に詳しくお考えを伺わせていただきたいと思います。

○参考人(龜井正夫君) 長期債務以外は言いたいこともならぬという、國鉄の経営形態なり、経営の长期債務は、先ほどから諸先生方の御質問にもお答えしたんですが、基本的に現在のままでどうでもよいという、國鉄の経営形態なり、経営の长期債務は、先ほどから諸先生方の御質問にもお答えしたんですが、基本的に現在のままでどうでもよいという、國鉄の経営形態なり、経営の长期債務は、先ほどから諸先生方の御質問にもお

だな、そう思つたわけなんですね。これは私だけではなくて、一番問題を抱えている北海道住民にとっては、なかなかお聞きになつていただきたいと思うんです。

〔委員長退席、理事桑名義治君着席〕

これはとんでもない発言だということをまず申し上げなきやならない。私たちも、何でもかんでも赤字でもそんなことは構わないで北海道だけ助けろなんて、そんなことは考えてないんです。日本共産党もよく考えて物を申しておりますので、その辺偏見なくお聞きになつていただきたいと思うんです。

この前の委員会でこれも申し上げましたけれども、臨調答申を出されて、そして加藤さんが十年後にはこれでとんとんになるよといふような計算をなさいました。それで私の方も、その臨調で出された計算に基づきましてね、特に北海道が大変だろうと思って検討してみました。そうすると、地方交通線のすべてを切り捨てます、貨物ヤードも全廃いたします、要員も民間私鉄並みの生産性で四万二千人のを一万人、十年間に下げる、そして自動車、病院部門の分割や、投資も大幅削減をするというように、こうなつてしまふ。現在の姿は全くなくなつてしまふわけですね、こういうふうにやつてきます。

こういうふうに大合理化をやって、じや計算して、十年後にはとんとんにおっしゃるようになっていて、十年後にはとんとんにおっしゃるようになるのかといつて計算をいたしましたら、十年後にはこれはとんとんどころか、北海道は四千億かばかりの赤字が出るという、こういう計算はこの委員会でも提示をいたしましたですね。私は、別に北海道をやつてみたら、十年後には、とんとんどうかの大きな大赤字が出てくる。こうなりますと、私のやり方じやなくて臨調から出されたやり方で、十年後とんとんとおっしゃつたそのやり方で分割しても北海道は簡単だということはお取り消しがたきたいと思いますけれども、簡単でなくともやつていいけるという自信がありでしよう。私は、別に北海道をやつてみたら、十年後には、とんとんどうかの大きな大赤字が出てくる。こうなりますと、私のやり方じやなくて臨調から出されたやり方で、十年後とんとんとおっしゃつたそのやり方で分割しても北海道は簡単だということはお取り消しがたきたいと思いますけれども、そういうこともちょっと御無理でございましょう。

そうすると、具体的な根拠も示されない中で、北海道の分割は簡単だよと言つよなことはおかしいと思うんですね。もしもその中身について、こういうことからという御意見がございましたら、もう最後でございますので、お伺いさせていただきたく思います。

○参考人(龜井正夫君) どうも、北海道が簡単だと申し上げたのは、結果的には私の失言かと思います。といいますのは、旅客流動というものを主に置けば、北海道というのは主として旅客流動の形から言えれば、北海道と本州との間は5%なんですね、九十何%はもう北海道の中でござります。といいますのは、新会社といつもの体に置けば、北海道というのは主として旅客流動の形から言えれば、北海道と本州との間は5%なんですね、九十何%はもう北海道の中でござります。といいますのは、新会社といつもの足として確保しなきやいかぬ。そうしますと、私たちの苦労がありますのは、新会社といつもの足として確保しなきやいかぬ。そうしますと、私はこうやつたらよくなりますよと言う場合に、我々の会社でも、十ぐらいの製品があつたら、これは非常にうかつておる製品もありますし、赤字の製品もある。しかしそれを両方をして収支をやって、住友電工という会社がここまで電線の中でも、まあえらい商売の広告をして恐縮でござりますけれども、いろいろな電線をやつております。太い線もあれば細い線もある。そうすると、やっぱりある部分は赤であつてもそれは総合してやらなければならないと、あんぱいもできないとぐあいが悪い。

そういう性格のものでござりますから、今度は旅客流動形態と合わせまして、仮に五年なり十年計算して、経営努力をやれば今度はあつたらしい黒になり得ると。そうすると従業員も励みが出る。黒があれば賞与もふえる。こういう形にはどういう組み合わせがいいかというのがこれから苦労をするところでございまして、三島分離というのは旅客流動の形で言えば簡単であると、こう申し上げたというふうに御理解をいただ

きたいと思います。

○小笠原貞子君 本当にきょうは、第一回でお目にかかりましていろいろ御意見を承りました。大分お勉強なすつていらつしやるようでございます。お答えもなかなかいろいろとおっしゃいました。今度からぜひ、来ていただきたいというところには、お忙しいと思いますけれども、素直にちよつと時間もゆつくりおいでいただきまして、いろいろきょう出されました問題についてまた質疑を続けていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○伊藤郁男君 きょうはお忙しいところを本当にありがとうございました。

私は五点にわたりまして御意見をお伺いをした

い、こう思います。

第一点は、監理委員会として昨年の八月の二日、

緊急提案をなされました。これは、国鉄経営の健

全化というよりも、当面の経営をこれ以上悪化し

ないよう食いとめていくという意味の提言だ

と思つておられるわけですが、この提言を見てまいり

ますと、かなり具体的にかつ相当各方面にわたりま

して提言がなされているわけでござります。

例えは経営管理の適正化の問題にしても、組織

全般にわたつて簡素化を図れ、あるいは企業性の

欠如した体質からの脱却を図れと。あるいは事業

分野の整理の問題についても、地方交通線の問題

あるいは貨物輸送体制の問題。そして営業体制の

合理化、この中では病院の問題とか、自動車の問

題とか、工場の問題もあるし、広範囲に触れてお

られるわけです。

そこで、亀井委員長が提言をいたしましたこれら

の緊急提言を、この中では六十年度までにやれ、

こういう意味ですけれども、もう一年たつてある

わけですが、国鉄当局はこれを一体どのように受けとめて、どのように努力をしてきたのか、一体

どの部分が実現をできてどの部分が達成できない

のだろうか、国鉄が真剣にやっているのかどうか、

現在の時点において点数をつけねば一体合格点か

与えられるのかどうか、この点をまず御感想をお

伺いしたいと思います。

○参考人(亀井正夫君) ただいまの御質問でござりますが、昨年緊急提言を出してからちょうど一年たちました。その間の国鉄がいろいろ実行されておることを見ますと、例えは要員の合理化

であるとか、あるいは貨物を重点間の輸送形態に

変えるとか、それから全国一律運賃制に地域別運

賃制を導入するとか、そういうふうな、非常に経

営努力は私どもの提言を受けてやつておられる

と思います。ただ、国鉄の組織というのは、御承知の

よう

に余りに膨大であり、組織もいろいろ縮割り

的な弊害もあり、やはりスローモーションでなか

なかいきにくい。だから、努力はありますけれど

も、成果は、やはり上がつてくるのにはスローテ

ンボである、スローモーションであるということ

でござりますから、点数をつけねば何点かと、こ

れは非常に難しいんですけども、六十点すれば

れというようなところじゃないか、そういうふう

に思つております。

○伊藤郁男君 先ほども言われましたように、三

十年間にわたりまして病気が進行したといいます

か、そういうことですから、一朝一夕で解決でき

るような妙案はもちろんなと思います。しかし、

遠慮がちにすれすれと言われたんだですが、私は、

点数をつけるとすればまだ落第点、こういうふう

に思つておられます。

○参考人(亀井正夫君) 先ほどから御指摘のよう

に、最も相手の努力をやつておられるというところは認め

つとも、項目によつては非常に計画に具体性が乏

しいとか、あるいは緊急提案が求めた内容が六十

年までに実施されるためには今後格段の努力が必

要だ、こういうことも指摘されているわけです。

国鉄が国民注視の中で再建をやつておられる、さまざま

な提言がなされている、しかし、それがかなり

具体的な内容のある提言にもかかわらずなかなか実

行に移していくに、一体それはどこに最大の原

因があるのだろうか。今後格段の努力を必要とする

という点が、一体監理委員会としてはどの点を考

えておられるのか、この点についてお伺いをし

たい。

○参考人(亀井正夫君) 六十点すれすれと申し上

げましたけれども、例えは例を挙げますと、特別

の地方交通線対策でござりますね、こういうもの

でもなかなか思うように、これは地域の抵抗もい

るいろいろございまして進まないと思いますけれど

も、こういう場合にどこにあるかと言いますと、

やはり私は大きな意味では、この組織の欠陥とい

うことともございましょうし、それからやはり政治

的な圧力といふものも、言いにくくことではござ

いませんが、これもある、それからやはり労使間が

一致しておればいいんですけれども、内部でがた

がたしておるために進みにくいとか、いろんな要

因があつて、やはりスローモーションにならざる

を得ないと、ということでおこざいまして、そういう面

をむしろ私どもの委員会の立場から国民世論を喚

起するということでおこれを促進させていきたい、

こういうふうに考えておる次第でござります。

○伊藤郁男君 次に、監理委員会としては来年夏

に最終答申、そのことはわかっているわけですが、

それに至るまで一年間あるわけですが、今後監理

委員会としてどういう問題を中心にして審議を

し、どのような行動をしていくのか、この最終答

申に至るまでのスケジュールといいますか、そ

ういうものが今の段階でおわかりならばお示しをい

ただきたい。

○参考人(亀井正夫君) 委員会としてどういう問題を中心にして審議を

し、どのような行動をしていくのか、この最終答

申に至るまでのスケジュールといいますか、そ

ういうものが今の段階でおわかりならばお示しをい

ただきたい。

○参考人(亀井正夫君) 先ほどから御指摘のよう

に、大きな問題は、経営形態の問題、長期債務の問

題、労務対策の問題、こういうふうなことがござ

いまして、これいすれも簡単に、いついつどこへ

到着してというわけにいきませんので、これから

この点をまず御感想をお

うございましょうし、またいろんな抵抗

とか反響とかもありましょうし、そういうものも

酌みながら真剣に検討していただきたいということ

では、つきりしたスケジュールは残念ながらない。

ただ、来年の夏はもう最終ゴールである、ここだ

けははつきりしておる、こういうふうに御認識を

いただきたいと思います。

○伊藤郁男君 この五月十七日の「経営改善計画

の変更について」の意見書の中でも、第二次提言を

やるんだと。先ほどの質問の中で、大体七月の末

から八月には第二次提言を出した、こういうス

ケジュールのようござりますが、その提言の中

に今度はどのような問題を一体盛り込もうとされ

ておるのか。

最大の問題である累積債務の問題、これは二十

兆円を超している。国鉄の資産は十兆円と言われ

ているわけですから、十兆円全部売つたまでは

十兆円残るということですね。したがつてこれは、

むしろ、簡単にそう結論の出るものじゃないと私

ども考えておりますし、先ほど言われましたよ

うに、最終段階まで練りに練つて一つの案を出す

ということは了解をするわけであります。この

第二次提言と言われるべき七月末から八月にかけ

ての提言、もう一ヵ月くらいしか余裕はないです

が、どのような問題点をこの中に盛り込もうとさ

れておるのか、今の段階でおわかりだつたら教え

てください。

○参考人(亀井正夫君) 第二次提言を出すという

ことは先般もこれ表明をいたしたわけございま

すけれども、どういうものを盛り込むかといふこ

とにつけは、いろんなアイテムがございまして、

それをまだ私どものところで確定的議論まで煮

え詰まつておりますけれども、

（理事桑名義治君退席、委員長着席）

ただ、基本的にには、先ほど申し上げましたよう

に、国鉄をよくするにはやはり私どもの認識は抜

本的な手術が必要、手術をするまでには体力を

やつぱりしつかりしておいてもらわなきゃいか

ぬ。手術に耐え得るだけの体力ということですね。

そういうような、手術に入る前の事前のいろいろ御注意書き、そういうもののをはつきり書きたい、こういうふうに思つておる。甚だ抽象的で恐縮でございますが、その辺で御勘弁をひとつお願ひいたします。

○伊藤郁男君 最後に、これは委員長としての見解をはつきりとお伺いしておきたいんですが、実は、鉄道労働組合がございまして、私もその組合の顧問をやつておるわけですが、同盟に加盟しておりまして、民主的労働運動を前進させるために努力をしておるわけです。この委員会でも国労出身もおれば労働出身もあるわけです。この鉄道労働組合がきのうおとといと中央委員会を開きまして、そして国鉄再建問題につきまして新たな提言をまとめたわけでございます。

その内容は、五十六年から出発をいたしました経営改善計画を子細に検討をして、そしてこの三年間の経過を詳細に分析をするほど、現在のような手法で、あるいは経営姿勢で、その延長線上で再建をするなんていうことはとても不可能である、こういう結論を出しておる。その結論を前提といたしまして、従来とは異なった視点におきまして、地域本社制へ転換したらどうか。要するに、徹底した分権体制ですね。自由に潤達に行動ができるような、そういう地域本社制への転換ができない場合でも地域本社が返済を分担できるよつた範囲においてやつていただきたい、こういうような具体的な内容も盛られているわけです。それ全部を説明していることはできませんが、要するに、国鉄の中で現在働いている人たちの提言として新たな提起がなされたわけでございますので、この点につきまして監理委員会としても真剣に受けとめていただきたいということが一つと、そしてこれについて委員長として今現在持たれている感想はどうだろうか。

それからもう一つは、これで、こういう提言が出されたわけですから、今まで労働組合の意見

を監理委員会は聞いたことがあるわけですが、せつかく提言も出されているこの時点において、監理委員会としても鐵労の意見聞いてみようかと、こういうような姿勢になつていただきたいと思うわけでありますが、この点についてのお考えをお伺いして、終わります。

○参考人(龜井正夫君) 私も昨日この鉄労の提言というものを読ませていいただきまして、非常に感謝を受けたわけです。特にの中段において、したがつて「われわれは、経営の規模・形態に問題があるならそこにメスを、公社という制度に欠陥があるならこれを改革し、経営者の資質に問題があるなら血の入替えを求める」などとあります。この御発言の真意、その環境及びあるならこれを改善する」という、こういうことをはつきり言い切つておられる。私は本当に感謝を受けたわけです。これはやはり鉄道に長年從事し、鉄道を愛しておる人でないと言えない言葉だと思います。

○説明員(仁杉巖君) 六月二十一日に日本記者クラブにおいて、講演の依頼がございまして講演をこの間の六月二十二日の新聞各紙に、「国鉄総裁・分割・民営化に賛成」、「具体案策定を表明」、そして「採算性などなお問題」、こういうのが一齊に出ています。この御発言の真意、その環境及び内容があればその内容について御説明を願います。

○説明員(仁杉巖君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

○小柳勇君 それじゃ、まず冒頭に国鉄総裁に質問いたします。

○説明員(仁杉巖君) この間の六月二十二日の新聞各紙に、「国鉄総裁・分割・民営化に賛成」、「具体案策定を表明」、そして「採算性などなお問題」、こういうのが一齊に出ています。この御発言の真意、その環境及び内容があればその内容について御説明を願います。

○説明員(仁杉巖君) ただいまから運輸委員会

を再開いたします。

○小柳勇君 それじゃ、まず冒頭に国鉄総裁に質問いたします。

○説明員(仁杉巖君) この間の六月二十二日の新聞各紙に、「国鉄総裁・分割・民営化に賛成」、「具体案策定を表明」、そして「採算性などなお問題」、こういうのが一齊に出ています。この御発言の真意、その環境及び内容があればその内容について御説明を願います。

○説明員(仁杉巖君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

○小柳勇君 それじゃ、まず冒頭に国鉄総裁に質問いたします。

○説明員(仁杉巖君) この間の六月二十二日の新聞各紙に、「国鉄総裁・分割・民営化に賛成」、「具体案策定を表明」、そして「採算性などなお問題」、こういうのが一齊に出ています。この御発言の真意、その環境及び内容があればその内容について御説明を願います。

○説明員(仁杉巖君) ただいまから運輸委員会

したが、将来国鉄がどういう格好で成り立つていいかということにつきましていろいろと討論いたしました。

その結果として、先ほど申しましたように、なかなか現状のまま過去債務、年金その他いろいろの問題を抱えたままで、分割するとか民営化するとかいうことを別にしまして、既に非常に難しいという、経営としてやつていくのが難しいということにつきまして、役員会で十分に討論をいたしました。まだそれが結果としてまとまつたということではございませんが、大体の方向としてそういうふうに考えております。

それで、しかし一方において監理委員会が今、将来の経営論といふ、経営形態といふものを、もちろん過去債務等も含めながら御議論になつてゐるときでございますが、そういうときに国鉄として、ただ監理委員会の審議を見守つているだけいいだらうかという御議論は内からも外からいろいろございます。そういう意味におきまして、最近こういう経営形態論といふことにつきましても、社内にもいろいろな意見がござりますので、それらを十分踏まえて議論をしようと思つておりますが、まだ今のところそういう議論をしたことにはございません。

○小柳勇君 いろいろ言いたいことがありますが、時間が少ないのでから、結論的にずっと質問していきます。

一つは、この内容は真意でなかつた、発言の言葉が足らない点で新聞記者の方がこういうふうに誤つてとつて書かれたであろう、したがつて、そういう発言をしたことについては悪かつたと認明できますか。

○説明員(仁杉巣君) 私は、先ほど申しましたように、新聞記者にそういうふうに書かれるような言葉遣いをしたという点について反省をいたしております。

○小柳勇君 職員もたくさん、あるいは家族もたくさんいますし、先輩もたくさんいますが、これで相当関連者が心配いたしておりましたから、そ

の気持ちでおつていただきたい。

それから、今二番目にお答えになりました、監理委員会は、さつき監理委員長も言いましたが、来年の夏ごろは答申を出す、またことしの七月末か八月上旬には第二次緊急提言を出すと声明されました。急ピッチで回つて来る。そのときに、もう総裁、おなりになつて半年、おい、監理委員会の体制に對して我々はどうするかということを理事会に、あるいはプロジェクトチームで諮られないといふのは、これはやっぱり失政じゃないですかね。総裁がもつと踏み込んで、総裁だけの考へで対処しないで、幹部全体の合議の上、あるいは全部がなんならばプロジェクトでもいいですが、やっぱり総裁はちゃんと対処する布陣を、幕僚を持つておりませんと、あれよあれよという間に私は事実がつくられると思ひます。それが、その点いかがですか。

○説明員(仁杉巣君) 小柳先生御指摘のとおりだと思います。

それで、実は近々にこの問題につきまして役員会等で議論をし、さらに必要なれば少数の役員で詰めてみると、うような形をとり、そうしまして監理委員会にも国鉄としての意見を十分申し上げるように努めてまいりたいと思つております。

○小柳勇君 わかりました。そういうことで、早急に対策を立てながら、運輸省と連絡しながら、監理委員会対策については処理してもらいたいと思います。

それから、もう八月の予算編成を目の前にしているわけです。さつきちょっとと言葉にありました長期債務の問題などについて、これが一番問題だということは認識されているが、どうしてもらいたいという発言が全然ない。午前中にも監理委員会委員長に強く迫りました。監理委員会ができましたその法の一一番基礎にありますのは、もう一回読みますけれども、「国鉄の長期債務の償還等に関する重要事項について、企画し、審議し、決定し、内閣総理大臣に意見を述べるもの」とし、これがもう主たる任務です、監理委員会は、そしてその次に「また、国鉄経営改善のため講ずべき

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こと」、緊急提言は第二です。その緊急提言が先般出されて、そのことで四苦八苦、国鉄幹部は、それだけに、もう血みどろです。そして、経営改善計画を実施できないから変更を出された。

したがつて、私が言いたいのは、監理委員長にも厳しく言いましたけれども、この長期債務をどうするかとということを方向をつけなければ、国鉄再建の方策は立ちません。どんなに知恵を出しても、来年の予算の編成だって見当がつかないでしょう。そして大蔵省は、国鉄の補助金を削減削減してまいります。もう赤字、目の前。何のために国鉄経営する、経営者は、職員は、皆さんは、何のために車回していくか。借金払い、利子払いのためには、それをつくりられると思ひますが、その点いかがですか。再建の方策は立ちません。どんなんに知恵を出して、この長期債務を何とかしてくださいと訴えるべきです。

もう一回私はこの過去のことを言つておきました。それは、皆さんの仕事は、一九五七年、私が労働委員長時代には定員四十四万七千、そして輸送人キロは一千十二億人キロ、現在はその実員が三十一万五千、輸送人キロは二千三百億、倍になつています。皆働いている。そして、その長期債務はどうやってきたか。一九六四年、昭和三十九年に黒字であった。それが、採算性を無視したオリンピックのための投資、あるいはその後、高度経済成長政策の七〇年代の所得倍増をレールに乗せてといふことで、太平洋ベルト地帯へ次々に輸送力を増強して、毎年一兆円くらい設備投資した。それが二十兆円です、基礎は、国民に知らせなければならぬ、そういうことを皆さんには。二十二兆円全部が国鉄管理者と職員がだらしないから赤字になつたと皆さんは思つているんですよ、実は。

午前中の監理委員長の言葉の中にもそういうものも書かれていた。今はもう重体で切開手術をしなければならぬから、その体力づくりです。何が重体でしょうか。かつて四十五万人おつた職員が今三

十一万五千になつた。そして、その時代の倍も人を送つてゐる。ただ、貨物については皆さんが努力が足らない。貨物列車は動くけれども、それを集めるものが無い。日通はありますけれども、本當にもう寡占体制。努力しないで今日やつてきてゐる、知恵を出さないで。したがいまして、もうそれは二十二兆円の長期債務、この元利払いを何とかしてくださいということを監理委員長にも私も言いました。運輸大臣からまた意見を聞きますけれども、予算編成の前に強く要請してもらいたいと思うが、いかがですか。

○説明員(仁杉巣君) 私はいろいろ先ほど申しましたように経営状態を分析してみますと、先ほどから申しておりますが、二十兆というような債務を引きずつたままで再建ができるということは絶対考えられない。したがいまして、できれば六十年度の予算編成においても何らかの措置をとつてほしいということは監理委員会にも運輸省にも申し上げてはござります。まだしかし、予算編成作業はこれからでござりますから、今のところどうこうということではございませんが、経営分析の結果を踏まえて十分お伝えしてあるつもりでございます。また、今後も努力をしてまいりたいと思つております。

○小柳勇君 今の点について、運輸大臣の見解を聞いておきます。

○國務大臣(細田吉藏君) 累積長期債務が国有鉄道にとって最大の問題であるということは私がかねがね申しておるところでございまして、運輸省といたしましても、これをどうしたらいいか、簡単に片づく問題なら片づいておるんです。また、昭和五十五年には五兆円の棚上げというのもやりました。しかし、その後また悪化して債務が累積してしまつておる、こういうことなんぞございまして、実は私どもの方で何とかこれを、監理委員会にただお任せするということだけでなしに、私たちの考え方を監理委員会にぶつけるということで今作業を進めさせております。

まだ結論には到達しておりませんけれども、何

らかの結論を得なければ、いつまでたっても雪だるま式にこれが大きくなるだけがござりますし、國有鉄道を經營していく側も經營の意欲というのも、また働く人たちも働く意欲がなくなる、こういうことだと思っておりますので、そのよう考へておられます。

できるならば、昭和六十年度の概算要求の時期も迫っておりますし、六十年度予算からこの抜本的な方策が講じられれば一番いいと思つておりますけれども、ただいまの進行状況では、けさはとも恐らく監理委員長もおつしやったんじゃないかと思いますけれども、これについての大体の考え方を出そうというのが、来年の春から夏にかけて大体出したいたと、それまでに何とかまとめたいということをございますので、私の考え方を率直に申し上げますと、六十年度予算では暫定的な方法を講じ、そしてその次の年度から本格的な対策を講ずるというようなことにせざるを得ないのではないかろうか、このように実は考へておる次第でございます。

○小柳勇君 国鉄がこうやって苦労して經營改善計画の変更をあなたに出して、それに対しても亀井委員長から苦情が出てるわけだ、まだそれじゃ努力が足らぬと言つてね。その中に書いてあるのは、抜本的な改革の円滑な実施のために、六十年代だけでなく、六十二年度に向けてもとこれ改革せい、中を合理化していくといふようなことを書いてある。だから、ただ国鉄の合理化だけをどんどん進めて、長期債務などの払いなどといふことはおまえたちが考へろといふようなことは、企業經營じゃないです。それは、したがつて、もう大臣わかっていることですから、私がこれから次の機会があればまたやなきなりません、したがつてもう答弁を求めません。

答弁を求めるのは地方交通線。大臣は第一次地方交通線の廃止を承認されました。六線除外してあります。いろいろ内容も聞きとうございますが、時間がありませんが、もう廃止が決まつたのに、きのう知事や市長から再三まだ陳情が来る。

何かと言ふと、あの線は残してくださいと。一般大衆、一般国民の皆さんとはそういうもので、法律でずっとこう動いておりますけれども、大臣が承認されたからこれから二年して廃止になるんだな。實際はもう、協議会に入るのではなく、協議の承認、そこで、細々言いませんけれども、これから知事なり市長さんなりあるいは住民から、この線は何とか残したいが、こうしたいがというような注文があるでしょう。したがつて、もう二年したら切り捨てじやなくて、十分に地域の意見を聞きながら、しかも国鉄は知恵をかしてもらう、県や市、住民に、こうしなさい、この線は、売り上げは足らぬけれどもこれならいいかもしねどとか、専門的な知恵をかりながら日本のこの経済の基本的な骨骨を守る。

もう一回言いますけれども、私はいつも、やつこだこを演説のたとえに言います。紙のやつこだこが空に上かると、見えぬけどあそこに竹の骨が入っていますと。この竹の骨が折れましたら、たこは上がりません。私は、今の地方交通線、そういうものはこのやつこだこの竹の骨ではないか。あれがあるからそれでいいけれども、なくなったら、さあバスはどうしようか、あるいはマイカーでどうしようかと大変じゃないかと思ひますから、第一次もまだ半分残っていますが、第二次についてももとと地域発展のために、しかも中心的な都市だけではなくて田舎の方も皆さんが守つてやるという、そういう気持ちでローカル線対策についてこれから協議会などに対処してもらいたいと思いますが、いかがですか。これは国鉄とそれから運輸省から聞いておきます。

○説明員(岩崎雄一君) 今お話をありましたように、既に一次線については協議会を始めておるわけでありますが、協議会では転換後の代替輸送の確保を中心に議論をするわけですが、かなりそれを軸に幅の広い議論も行われておりますので、その中で該地域の公共交通の確保という点について国鉄がなし得ることがあれば、何でもこれはやらせていただく、知恵ももちろんかさせていただ

く、そういう気持ちで今後とも協議に当たつてまいりたいと思います。

そこで、この二万五千も今発生しておるわけですが、昭和二十四年に達が出た、百九十四号ですが、これは私も記憶がありますけれども、ちょうど終戦後で、もう人が足りませんでね、どんどん職員を登用した。例えば、今は考えられませんが、二十五、六でも助役になるような、そういうふうな時代でした。そのときには、命令でどんどん人を動かした。その達を今使つて、もう団体交渉事項じやない、達があるから上長、現場長が自由に今の余剩人員は配転するんだという思想で今対処しておられるそうだけども、私はそういう古い達があつても、それは終戦時の、今はもう

それが全然逆の環境にありますから、もう少し、で余剩人員対策をやつてもらいたいと思います。もう一つ具体的に。例えばこの間、若松工場が廃止されるといつて陳情に来られた、三百数十名、もう小倉工場に転換いたします。そのときに限りで、それは今貨物コンテナを外から買入ですか、労使の温かい同志的な血の通いの中でも余剩人員対策をやつてももらいたいと思います。

もう一つは自動車。国鉄自動車がまたずっと小さくなる。そのときに、地方ローカル線が廃止されると、国鉄バスでなぜ輸送できないかと聞くなら我々はこれをつくれます。なぜそれができぬでしょうかと、そう言われた。

もう一つは自動車。国鉄自動車がまたずっと小さくなる。そんなことがあろうか。国鉄バスが縮小される、そこに今度は廃止路線がある。それがバスでいいと言つているならば、民間でもそん

な赤字になるようなバスは受け持つてもらいたいと思います。

○小柳勇君 もう一問だけいたしますが、五九・二の余剩人員及び第二次緊急提言でまた六〇・三の貨物合理化など出るのではないかと予想いたしましたが、この二万五千の余剩人員対策に亀井委員長も、民間ならこういうことをしないとおつしゃつた。計画なく仕事を、職場を外すなんといふことは民間ならしないでしよう。

そこで、この二万五千も今発生しておるわけですが、昭和二十四年に達が出た、百九十四号ですが、これは私も記憶がありますけれども、ちょうど終戦後で、もう人が足りませんでね、どんどん職員を登用した。例えば、今は考えられませんが、二十五、六でも助役になるような、そういうふうな時代でした。そのときには、命令でどんどん人を動かした。その達を今使つて、もう団体交渉事項じやない、達があるから上長、現場長が自由に今の余剩人員は配転するんだという思想で今対処しておられるそうだけども、私はそういう古い達があつても、それは終戦時の、今はもう

それが全然逆の環境にありますから、もう少し、で余剩人員対策をやつてももらいたいと思います。もう一つは自動車。国鉄自動車がまたずっと小さくなる。そのときに、地方ローカル線が廃止されると、国鉄バスでなぜ輸送できないかと聞くなら我々はこれをつくれます。なぜそれができぬでしょうかと、そう言われた。

もう一つは自動車。国鉄自動車がまたずっと小さくなる。そんなことがあろうか。国鉄バスが縮小される、そこに今度は廃止路線がある。それがバスでいいと言つているならば、民間でもそん

な赤字になるようなバスは受け持つてもらいたいと思います。

○説明員(太田知行君) 第一点でございますが、先生百九十四号を用いて配置転換をとおつしやつておられるのでございますが、御認識の内容がよくわかりませんのでございますが、御認識の内容がよくわかるのです。それで推定で申し上げますけれども、私どもの方は労使、配置転換に関する協定を締結いたしております、いわゆる広域的というか勤務箇所が違うという配置転換につきましては、配転協定に基づいてこれを実施しているところでござります。そうして、配置転換の協定の予想しているのでございますが、当該箇所のないつまり、例えば百九十四号を用いて実施しているといつては百九十四号を用いて実施しているといふことで、これは明確に適用する分野を分けておりませんので、その点は決して協定無視とか協定を破棄しているとかというケースではございません。

それから、百九十四はおつしやるよう、制定されましたのは二十四年でございますが、ずっとその用いている規模は、余剩人員という問題が出ておりません状況下におきましては大変少なかつたかと存じますが、以後三十何年にわたりまして国鉄における要員運用の基本的な基準としましてござりますけれども、ただいまは、二万五千という余剩人員に直面いたしまして、私どもはこれの対策といたしまして、大別いたしますと、一つは組織の中、国鉄の内部においてこの能力を活用するという意味での活用策と、それから、到底それでは対処し切れないという認識に立ちまして、いわゆる調整策ということの二点で考えざるを得ない

ということで、方向づけをしております。活用策につきましては、今御指摘のようなこともいろいろなことを含めまして、創意工夫を凝らして進めつあるところでございます。これは今後とも進めてまいりたいと思います。それから、調整策につきましては、七月上旬までに具体的な案をつくりまして組合等に提示をし、団体交渉を進めたいということでおだいま準備しているところでございます。

○説明員(岩崎雄一君) 国鉄バスの件でございまが、これらの代替輸送機関の選択というのは、御承知のように協議会の会議において決められることになつております。バスに転換する場合には、やはりそつ多くない輸送量を負荷するわけですがございまして、そういう効率化の観点から、既存の民間バス路線を充当するということが適當であるというように、今までのところ協議会がそのよう判断され、代替輸送機関として既存のバス路線を選択されておる、このように私は理解しております。

○説明員(坂田浩一君) コンテナの件につきましては、現在も、国鉄の工場の技術の活用という面では、既に廃車解体あるいは昨年はコンテナの改造など、あるいは天井クレーンの製作などを活用してやつてまいりまして、ただいま御指摘がございましたコンテナの製作につきましても、今後引き続き鋭意検討してまいりたい。ただ、貨物輸送の、現段階におきまして、安いコンテナと軽いコンテナという面がございまして、そいつた面での技術的な問題あるいはコストの問題等について十分対処しながら考えてまいりたいと、かように考えております。

○安恒良一君 私は、小柳先輩の残りの時間と目黒先輩の時間を十分いただいて、国鉄の当局の姿勢の問題について少しお聞きをしたいと思うんであります。というのは、仁杉総裁が総裁になられて、働く気を起こせ、サービスに徹せよ、こういうことを民間の経営の中から言われていることは非常に結

構なことだし、それから、私は私鉄の出身ですが、前高木総裁が盛んに私に言われたことは、どうしても労使の相互信頼を私鉄並みに取り戻したいものだ、こんなことを何回となくお聞きをしたんです。私は、国鉄の再建というのは、労使が本当に、今小柳先輩が言われたように相互信頼を持つて、本当に再建に努力する気にならなきやならぬ思うんです。

その場合に、私もすつと国鉄の最近の態度を見ていますと、国鉄の今の、まあ総裁は最近来られて別ですが、常務理事以下の方々に本当にそういう姿勢があるのだろうかどうだろうかというのを疑いたくなる。それはどういうことを言おうとしているかというと、まあ率直に言って、衆議院も参議院も自民党さん安定多数だ。そこで、自民党の中の俗に言われている運輸族の強力な先生と十分連絡をとつておけば、それで大体事足れりと。國労も労働もかつてほど戦力はない、闘争力もなくなつてゐる。そこで、いろんなことを言つたが、自分たちが打ち出した計画を一方的にそれで徐々にやつてしまおうと。こんなふうなところがあるんではないだらうかと実は考へてゐる。

それは、たまたま私が経験をしたことと、そのことで聞きたいたりますが、まず、常務理事さんの勤務時間は何時から何時になつていますか、ちょっと聞かせてください、常務理事の勤務時間。時間。

○説明員(竹内哲夫君) 役員の勤務時間につきましては、無定量でございます。

○安恒良一君 そうすると、一生懸命、時間が遅くなつても早くなつてもやると、こういうことですな。

○安恒良一君 私は、小柳先輩の残りの時間と目黒先輩の時間を十分いただいて、国鉄の当局の姿勢の問題について少しお聞きをしたいと思うんであります。というのは、仁杉総裁が総裁になられて、働く気を起こせ、サービスに徹せよ、こういうことを民間の経営の中から言われていることは非常に結

どうもお持ちになりませんから、二十六日の日には、関西空港法案について二時間質問に立つ前の日、国鉄に、あれはどうなつてゐるんでしようかと言つたら、いやあしたお届けしますということでおだいま付の新聞に発表されると同時に、二十六日、私ここで質問をしているときにいたきました。

委員会は、大臣も御承知のように、四時半ころまで採決その他のかかりましたから、それから部屋に帰つて、見まして、少し数点これは質問しないやならぬな、どうも僕の考えておつた真意と大分違うなと思つましたから、これは担当常務に来ていただこうと思つて連絡をいたしました。そして、五時少し過ぎてもいいでしようかと言つたら、五時少し過ぎてもいいでしようかと言つたら、結構です、お待ちをしておりますと言つたら、結構です、お待ちをしておりましたから、お待ちをしておりましたと云つたら、担当常務に立松という副技師長がお見えになりました。そこで、いや、きょうは技術的なことよりも、この中身について私は政治的に少し納得のいかぬところがあるから、聞きたいから、担当常務はどうされましたかと聞いたら、出かけておりましたと云つたから、出かけられたこともあると思つ。じゃどこに出かけておられますかと言つたら、わざりませんと言つた。わかりませんと言つた。ああそうですか、それじゃあなたはお帰りくださいと。自分のところの常務さんがどこへ行つていかぬかわからぬような人とお話しするわけにいかぬということでお引き取りを願いました。

○説明員(竹内哲夫君) 役員の勤務時間につきましては、無定量でございます。

○安恒良一君 そうすると、一生懸命、時間が遅くなつても早くなつてもやると、こういうことですな。

○安恒良一君 私は、小柳先輩の残りの時間と目黒先輩の時間を十分いただいて、国鉄の当局の姿勢の問題について少しお聞きをしたいと思うんであります。というのは、仁杉総裁が総裁になられて、働く気を起こせ、サービスに徹せよ、こういうことを民間の経営の中から言われていることは非常に結

お見えになりました、実は担当常務が朝から先生にお目にかかりたいということで待機しておりますと言つから、そんなこと今聞いたてしようがないじゃないかと。それから、私の秘書には、私が部屋に帰つてきたら連絡をほしいということは聞いていましたが、担当常務がお目にかかりたいと云つた話は聞きました。

そういうことがありますまして、そして、きのう晩になりますと、担当常務からまず宿舎に電話がかかりました。私は、もう今ごろあなたに弁明を受ける余地はありませんと言つたら、今度は私の宿舎までわざわざおいでになりました。しかし私は、何もきのうの晩に私の宿舎に来てもらう必要はないんです。私がおととい担当常務に来てほしいと言つたときに、例えば、後になつたら、監理委員会に呼ばれておつたんてきのう言つてはいけません。私がおととい担当常務に来てほしいと言つたときに、例えば、後になつたら、だから今晩遅くてもいいでしゃがむとか、あしたの朝どうですかと、こういう話があれば何のことはないんですね。そのときは全然、監理委員会に呼ばれてゐるのかどこへ行つてゐるかわからぬと言つんだから。だから、私がおととい担当常務に呼ばれてゐるのかどこへ行つてゐるかわからぬと言つんだから。だから、監理委員会へ行つておつたというのは取つてつけたんじゃないかな。

そういう姿勢で、そして、これは国会で質問さ

れそうになると思うと、慌てて人の宿舎まで弁解に来る。こんなことを常務がやつておるようで、私の労使の信頼なんというのができるんだろうか。少なくとも担当常務というのは民間会社で言ふと重役です。その人がます先頭に立つて働く気を起させるとか、サービスに徹するという

ことがないと、相手側だけに、労働組合だけに求めたつてだめなんです。ましてや、私は、現在は運輸委員でもあります決算委員長でもあります。

そして、このことについて二回にわたって質問を

してゐるんだ。その人間が出てきてほしい、説明

を聞きたいというときに、私が荒立てなければそ

こそこの人間をやつてそれで済まそうとする。こ

の態度では、私はどうにもならぬと思うんです。あえて私はそのことをね、そのことが一事が万事じやないかと思うんです。そういう当局の姿勢で、今日の国鉄の問題が乗り切れるんでしょうか。すなわち、国鉄の問題について、大変な赤字が出る。そして行管庁の意見があつたり、監理委員会からの意見がある。そういう中で、自分たちにちょっと情勢が有利だと、この際ですなと言つ。

というのは、私に対してそんな扱いをしてくれるから、私はまあ国会の中でも厳しく質問をするといふことについては大体御承知おきだと思ひますが、そういう人間に対してもそんな扱いをしておつて後から弁解がましいことばかりやる。ましてや、一般の人に対することを私は心配しております。そういうことについて総裁、あなたを責める気はないけれども、あなたの部下がそういうことをやつている。せつかく私は、国民のためにも、どうしても雪害対策をことしの冬からやりたいと思うからこそ、時間が遅くても来てくれぬかと、こう言つているわけですからね。そうすると、今聞いたら、勤務時間は朝から晩までです。本当に誠意があつたら、例えばきのうの朝でも、私が朝国対に出る前に、もしくは本会議に出る前に、廊下にでも来て、実はこうこうこうでしたという弁明があつてしまるべきじゃないですか。部下を遣わして、安恒さん体があつたら一遍会いたいなんですね、それも私には正確に伝わらない。そういう姿勢で担当業務が勤まりますか。

私は、そういうあなたたちの姿勢について考えなければ、これから國鉄の再建というのは大変だと思うんです。お互いに誠心誠意労使が信頼し合い、国民の信頼が得られなきやなりません。また、立法院の私たちとの間の信頼関係もできなきやなりません。しかし私は信頼をそぎました。ですから、これから私は、国鉄の問題に関する限りは、事前質問通告はやめることになります。全部本番でやります。これは事前通告というのはお互に相互信頼の約束であつて、総理のときには文書でもつてやることになつてますが、大臣や総

裁に質問するときお互に事前通告しなきやならぬという国会の規定はないんです。ただお互に相互信頼の中でやっていることですからね。片一方側がそういう人の信義を裏切るようなことをやる限り、今後私は国鉄問題の質問は全部ノ一通告でやりたいと思います。このことをはっきりしておきます。

○説明員(仁杉盛君) 今先生からいろいろ御指摘をいただき、私もそのいきさつを聞いたのでござりますが、まことに連絡が不十分でございまして、まことに申しわけないと思っております。よく担当の常務にも注意をいたしまして、やはり立法府の先生方、殊に先生が雪害対策について二回御質問になつたことは私もよく承知しております。担当常務もよく知つておるわけでございます。それにつきましての連絡が不十分であつたという点につきましておわびを申し上げますとともに、今後そういうことのないように十分注意させるつも

りでござりますのでよろしく御理解を願いたいと  
思うわけでございます。

○説明員(岡田宏君) 私、担当常務理事の岡田で  
ございますが、二十五日以来の経緯につきまして  
は、今先生からお話のございましたとおりござ  
います。まことに申しわけないと思つて深く反省  
をいたしております。ただ、いささかも、例えば労  
働組合を軽視する、そういう気持ちは持つており  
ませんので、ひとつよろしく御了解をいただきた  
いと存じます。

○安恒良一君 こんなことが二度とないようにな  
らうと、やつていただきたいたい。

の手元にいただいた資料は、試みの案としてして二十五億、温水散水消雪、それからシエルタ、それから遠赤外線ということです。二十五億をお使いになる、こういうことなんですね。新聞で見ますと、私たちには資料をいただいていませんが、新聞では何か五年間で四百億とか五百億、こう書いてあるんですね。私たちにお届けくださった資料ではそんなことは全然書いてありません。二十五億、しかもこういうことが書いてあるんです。まあトンネルをつくつて別線をつくるにはこれは膨大な金がかかるから、こんなことはだれも考えていないんです。ところが、いわゆる数百億の工事費を要するその効果、経済性を検討する必要があるので今年度はこうこうこういうことで試行するという文書になつてゐる。

私はこのところが気になるわけですね。効果があるかどうかということのテストはわかりますけれども、経済性を検討すると言われると、そしてわずか二十五億の投資では、来年の冬こととして同じよう、またこれに近いおくれが出たときはどうするんですか。私はもう少し、例えばここに書いてあるような、シェルターをつくるとか、こんなことは思い切つておやりにならぬと、わずか二十五億ぐらいの金をかけて、ここ数年間のおくれの資料をいただいていますが、それでしのげるのでしょうか。どうもこの文書を見ると、依然として試行だ、いわゆる試みにやつてみるとか書いてあるんですからね。そんなことは、あなたがおつしやつたサービスに徹することにならないんです。

サービスに徹することは、国鉄の今までの一一番の誇りは、あれだけの全国のダイヤを時間おくれなくやっているということなんです。それから、よく私鉄と国鉄と同じように言うけどね、違うんです。国鉄は二十四時間体制で時間おくれなくやっているんです。私の方の私鉄は、夜中の十二時ころから夜明け方の四時か五時はほとんど休むんです。国鉄は年がら年じゅう、今までの一番の誇りはダイヤに狂いなくやっている、そこ

大きな国鉄と私鉄の違いがある。そのことは大切にしなきやならぬことなんです。いわゆるサービスということ。

それから言うと、どうも今回のこのわずか二十九億、それは今の国鉄にとっては赤字だから二十九億も大変だという御意見があるかもわかりませんけれども、あれだけあんた新幹線で迷惑をかけているのに、二十五億ぐらいで試みに今年やつておつて、いわゆる今年の十二月から来年の三月まで乗り切つて、それいかんによつて、よくわかりませんが新聞で見る限り五年計画で四、五百億の投資だと、こうなつてゐるんですね。本当にサービスに徹して、東海道新幹線を冬季も使ってもらおうと思うなら、もう少し思い切った投資をされるべきじゃないですか。ところが、どうしてもこの言葉を見ますと、その効果、経済性を検討する必要があるということです。その経済性、ここにいう経済性というのはどういうことなんだろう、私はそんなこと等もお聞きをしたかつたから呼んだわけです。

いことは次回のときにこの中身一つ一つについてお聞きしたいと思いますから、そこのところを聞かせてください。

○説明員(岡田宏君) 今先生からお話をございましたとおり、とりあえず今年度の計画といたしましては約二十五億ということで計画をいたしておりますが、このうち温水散水消雪、これは現在上り越線でやっているわけでございますが、ただそれをそのまま東海道に適用するにはいろいろ問題がござりますし、かつかなり工期も長期化をする。路盤が土路盤であるためにシートを敷かなければいけないということで、工期が長期化をするということです。一つの方策といたしまして、これも前回のときにも少しお話しを申し上げたと思いますけれども遠赤外線方式、この場合でございますと割的に工期が短くて済みますので、ひとつこれを大々的に採用することを考えたいというふうに考えたわけでございます。

しかしながら、遠赤外線消雪方式につきましては、一時塙沢におきます実験場で試験をしたことがござりますけれども、まだ本格的に営業線に実施をした経験がございませんので、とりあえす本年度におきましては一キロの区間にについて遠赤外線消雪を施して、ここで十分にその効果を確認いたしたい。それを得次第、六十年度から全面的に着工をいたしたい。その全体の規模といたしましては約四百五十億ぐらいを予定しているといふことで、なるべく早く仕事を進めていきたいというふうに考えておりますし、ここで効果、経済性と申しておりますのは温水散水消雪、それから遠赤外線消雪、シェルター、この三つの案の組み合せのどれをどういう区間に適用するのが最も効率的であるかということを含めて検討いたしたい、そういう趣旨で書いたわけございまして、全体の金をなるべく安くやりたいということで申し上げておる趣旨ではないわけでございます。

○安恒良一君 それじや最後に要望しておきます

が、總裁、二十五億ぐらいでわざか一キロとか、千九百三十五メートルとか、シェルターは私は効果があると思います、金はかかるんですが、六十三メートルぐらいやつで、それでこどものあれだけの大被害があつたのが来年うまくいくはずなんかないですよ、あんた。だから、今予算編成期でもありますから、ここ数年間のおくれの資料をいただいて見ますと、大変なことじやないです。もう少し抜本的に検討してみてくださいよ。こんなことをやって、ことし以上におくれたり、来年おくれたときは、それこそ責任を追及しますよ、何やつたかと。あれだけ言つたにもかかわらず一つも直つてないじやないかということになります。

そのときになつたら遅いですよ。だから、これだけやつぱり問題になつているときは、もう少し、たつた一キロや二キロそんなものをつけて、しかもそれは試みで、ことしやってよかつたら来年から大大的にやるなどといふところが、サービスに徹していないんですよ。親方日の丸商売なんですね。だからだめになるんです。親方日の丸商売じやだ

しかしながら、遠赤外線消雪方式につきましては、一時塙沢におきます実験場で試験をしたこと

がござりますけれども、まだ本格的に営業線に実施をした経験がございませんので、とりあえず本年度におきましては一キロの区間にについて遠赤外線消雪を施して、ここで十分にその効果を確認いたしたい。それを得次第、六十年度から全面的に着工をいたしたい。その全体の規模といたしましては約四百五十億ぐらいを予定しているといふことで、なるべく早く仕事を進めていきたいというふうに考えておりますし、ここで効果、経済性と申しておりますのは温水散水消雪、それから遠赤外線消雪、シェルター、この三つの案の組み合せのどれをどういう区間に適用するのが最も効率的であるかということを含めて検討いたしたい、

そういうふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 午前中の問題で二、三かかわ

り合いのあるやつをひとつお願ひします。

一つは、小柳先輩からもありました、運輸大臣

が答弁し、私もこの前の運輸で質問した、運輸省

にも政務次官をキャップにする長期債務のプロ

ジェクトをつくっている、こういふことのこの前

お話をありました。きょう午前中亀井監理委員長

にお話ししたら、わかつてはいるけれどもどうす

るかについてはこれからだ、こういふ話がありま

したので、私は、せっかく運輸省も長期債務のブ

ロジェクトをつくってやる、こういふお話をあり

ますし、仁杉総裁も四月二十四日あるいは四月十

六日の定期記者会見で、やはりこの長期債務は大

変な問題だ、国鉄独自でこの問題についても検討

してみたい、こういう新聞発表をされている。

そうしますと、やっぱり監理委員会、運輸省、國

鐵、それから大藏省——来て、いますか、大藏省、関

係省序間で長期債務の中身、性格、問題点、これを

今後どうするか、こういふところの何といふか、

言ひ方は悪いと思いますが、共同的な、やっぱり

共通の認識を持つプロジェクトをつくって、別々

で違いますから、プロジェクト的なものをつくつ

てこの問題に集中的に取り組むということ、非常

に今日亀井委員会の作業の実態から見てむしろ行

政側はおくれている、そういう認識からすると対

応の仕方を強化する必要があるんではないか、こ

のようを考えます。

これは各省に聞くよりも、運輸大臣が中心にな

りまして、運輸省のあれが中心になりまして、大

藏省の運輸関係の主計官、あるいは国鉄自体の問

題、そういうものの網羅して行政側のこの長期債

務に対する分析と対応と問題点ということをや

ります。

そこで、政府の中では関係各省が寄つてこれをや

るということとも一つの方法でございますが、実は

監理委員会というのはそういうことの提言を政

府に對してするというために総理府に置いてあると

いうことなんですが、実は

監理委員会といふのはそういうことの提言を政

府に對してするというために総理府に置いてあると

いうことなんですが、実は

葉じやありませんが、監理委員会にハッパをかけるわけじやありませんが、やつぱり監理委員会の作業をカバーする意味においても、長期債務に対する現状と、問題点と、どうするかというくらいうしてほしいということを亀井委員長に物申すことは、監理委員会から言われば、こうしてほしいと。むしろ監理委員会に言われる前に、我々はこうしてほしいということを亀井委員長に物申すことは、監理委員会から言われば、こうしてほしいと。そうしないと、あなたが何ば予算委員会で、いや長期債務の解消が前提だ前提だとどんなに力んでみても、力みが監理委員会と歯車がかみ合わない。このかみ合わせるためにひとつ工夫をしてもらえないかということなんです。

○國務大臣(細田吉藏君) まことにありがとうございます。その同じ気持ちであります。

要するに、問題は早く出さなければいけないですよ。ですから、それを早くやりましょうと、今馬力かけておる、こう申し上げておるわけでござります。

それから、国有鉄道もやつてもらつておりますが、本当のところを申し上げますと、私から仁杉総裁に国鉄も独自の案を考えよということを申し上げて、そして仕事を始めていたいでおるというものが実際の実情なんです。ですから国鉄からも早急に出してもらつて、考え方はそうたくさんあるものじやないんですよ、知恵がそんなにたくさんはないと思うんです、私は。三つか四つしか案はない。その案となるべく早くぶつけると。それから監理委員会も、きょうどういうふうに委員長がおつしやつたかわからませんが、長期債務の問題について随分と事情の聴取にはなつておるんです。私のところへ来ておる、参考のため

第五条の所掌事務のところ、監理委員会の所掌事務があるんです。ただ、恐らく私は、監理委員長のおつしやつたことは、先ほど小柳先生が申されましたが、これも私に説法で恐縮ですけれども、第五条の所掌事務のところ、監理委員会の所掌事務

務の中に第一番目に、先ほど第二番目を小柳先生はお読みになりましたが、第一番目のところに、「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」、これがいわゆる臨調答申に言う分割民営化と称するものであつて、これが第一に書いてあるのですから、そして第二に長期債務のこと書いてある。そこでこれはやはり相互に絡んでおる、だから同時に出てきなきやならぬのだと、こういう意味でおつしやつておるものと私は理解しております。そうでなければなりません。

ですから私どもは、長期債務の問題だけでも、今の国有鉄道の姿のままの中でも私は長期債務の問題を切り離して解決は可能だと思ひます。しかしながら監理委員会は、一方で臨調答申のいわゆる分割民営化の答申の線に沿つて経営形態をどうするということとともにやれという、そういう法律になつておるということだらうと私は思いました。で、まあ理屈を申し上げても、これはもう同じ気持ちですから別にあれはあります、逆らつたり、そういう意味ではございませんので、あなたのおつしやる気持ちのとおりなんで、とにかく早くやるということなんです。早くはやらせます。

○日暮今朝次郎君 それから、私は国会に勤めて十年この問題をやらせてもらつて、非常に監理委員長の話を聞いて残念だったのは、長期債務の処理の問題については運賃緩和法の法案の際にやっぱり大いに議論して、とりあえず二兆五千億桶上げしていこうと。国家財政も厳しいから一遍にいくかどうかわからぬけれども、少しずつでも毎年気長に、毎年一兆円とか五千億、場合によつたら三千億でも構わない、気長に毎年毎年この長期債務の問題については棚上げをして消化していくことと、そういうことを約束したはずですよ。当時の田村大臣ですね。それから後の段階でも、鈴木総理の際にも、五兆円を棚上げして、おくれて申しなかつた、今度毎年またやっていきましょうと。やつていましょうと言つていながら、一年

で足らなくしていくから、さっぱり効果があらわれないんですよ。だから棚上げの方法は、いみじくも大臣が言つたけれども、現行の監理委員会にお世話にならなければなりません。

これを国鉄のなげなしの金で措置せいと言つたって、これは昔の炭鉱離職以上ですよ、この規模は、我々も知っていますが。それを国鉄がやれと言つたってやれるものじやありません。運輸省がやれと言つたってやれるものじやありませんよ。労働省の雇用調整資金でやれなんて、二万人の、やれませんよこんなこと。そういうことをこの監理委員会のあり方は無責任だ、したがつて必ずこの問題は第二次答申の際は書きなさいといつて私は委員長に確約させましたから、このことを頭に置いて、総裁もあるは運輸大臣も、労働省その他と協力しながら、これは大蔵省にもお頼いして、大蔵省も金のかかることですから、今は貧乏国鉄に金出せと言つていいけれども、やっぱり財布を握つてるのは大蔵省だから。そういうものを立体的に考えて余剰人員対策をやらないと大変な事態になつてしまつていうことを非常に今はいい、しかし来年、来年の暮れを考へると私はもう身の細るような、びりびりっとしてしまふ。これはどうするのかなと、一体。これであなた大蔵争でも起きたら、日暮も悪者だけれども日暮はもう身の細るような、びりびりっとしてしまふ。これはどうするのかなと、一体。これであなた大臣も総裁もその点にも十分留意した対応を私はしてほしいということを、これは大変なことですよ。

だから、そういうことを言つていますから、大臣も総裁もその点にも十分留意した対応を私はしてほますが、大臣と総裁にこの対応の仕方について、私の言つたことについての心組み、決意のほどをぜひ聞かしてもらいたい、こう思つてます。

○國務大臣(細田吉藏君) 国鉄の余剰人員につきましては、これはもう大変な問題であることは御指摘のとおりでございます。でありますから、

で足らなくしていくから、さっぱり効果があらわれないんですよ。だから棚上げの方法は、いみじくも大臣が言つたけれども、現行の監理委員会にお世話にならなければなりません。

これを国鉄のなげなしの金で措置せいと言つたって、これは昔の炭鉱離職以上ですよ、この規模は、我々も知っていますが。それを国鉄がやれと言つたってやれるものじやありません。運輸省がやれと言つたってやれるものじやありませんよ。労働省の雇用調整資金でやれなんて、二万人の、やれませんよこんなこと。そういうことをこの監理委員会のあり方は無責任だ、したがつて必ずこの問題は第二次答申の際は書きなさいといつて私は委員長に確約させましたから、このことを頭に置いて、総裁もあるは運輸大臣も、労働省その他と協力しながら、これは大蔵省にもお頼いして、大蔵省も金のかかることですから、今は貧乏国鉄に金出せと言つていいけれども、やっぱり財布を握つてるのは大蔵省だから。そういうものを立体的に考えて余剰人員対策をやらないと大変な事態になつてしまつていうことを非常に今はいい、しかし来年、来年の暮れを考へると私はもう身の細るような、びりびりっとしてしまふ。これはどうするのかなと、一体。これであなた大蔵争でも起きたら、日暮も悪者だけれども日暮はもう身の細るような、びりびりっとしてしまふ。これはどうするのかなと、一体。これであなた大臣も総裁もその点にも十分留意した対応を私はしてほしいということを、これは大変なことですよ。

だから、そういうことを言つていますから、大臣も総裁もその点にも十分留意した対応を私はしてほますが、大臣と総裁にこの対応の仕方について、私の言つたことについての心組み、決意のほどをぜひ聞かしてもらいたい、こう思つてます。

○國務大臣(細田吉藏君) 国鉄の余剰人員につきましては、これはもう大変な問題であることは御指摘のとおりでございます。でありますから、

国有鉄道の中で、むちやくちやな無理しちゃいけませんよ、しかしどういう方法があるかという方法は、やはりできるだけのことは考えてもらう。しかしながら限界があります、これは。ですから、どうしてもこれはやはり、炭鉱離職者とまではいかないと思いますけれども、やはり政府として、政府全体として考えていいかなきやならぬ問題について、こういうふうに考えておる次第でござります。

鉱離職者、これも三池の闘争などその他いろいろあつたけれども、やっぱり炭鉱については国が特別資金を調達して、そして新しい事業を提携するとか、そういうことでの炭鉱離職者臨時措置法という特別立法をつくった。それに私はまさるとも劣らない今回の要員問題だと、このように私は認識しているんです、毎日接觸しておつて。

おたくの前の職場の、青函トンネルが終わつたときに、鉄建公団の諸君は一体どこへ行くんだろうとかと、まあ関西新空港に何とか結びつけようう

運動の経験。どんなに今労働組合はおとなしいといつたって、その運動の鉄則は私は変わってないと思うんです。ですから、そういう点を考えますと、そういう労使間に不測の事態をもたらすとは好ましくないと言っているんですから、いうふうに好ましくないから、やっぱりこの問題については、雇用に対する特別立法について運輸大臣が中心になつて、国鉄も真剣に考えて、労働省と、それで財布を握っている大蔵省にきちっと話をして、そういう対応について慎重の上にも

やつたことを含めて大事なポイントじやなかろうかと、こう思いますので、この二つの、一方の特別立法と、日鉄法の改正、跡地利用、この問題についてはぜひそういう視点から積極的に取り組んでもらいたいなと思いますが、これは大臣と総裁にお伺いします。

10. The following table summarizes the results of the study. The first column lists the variables, the second column lists the sample size, and the third column lists the estimated effect sizes.

○説明員(仁科茂君) 私どもとしましては、今先生から御指摘のようないくつかの余剰人員対策に対しましても、自助努力という意味におきましてできるだけの努力はいたしてまいります。ただし、今後の見通しについていろいろ問題もございますので、またその点につきましては、運輸省の御指導、あるいは監理委員会に二十分申し上げるというよう

思つたけれども、これもさりと、運輸省の案が通らなくて中曾根さんのツルの一声でばばつと金の鳥が飛んじゃつた、関西に。これにも鉄建公団が入る余地がなくなつたとみんなもう悔しがつていました。そういうことを考えると私は、離職者特別措置法ということについても十分に検討しておきたいことをやつぱり大臣としてまきうつと

慎重にやって間違いない。こういうことがやつぱり私は雇用問題の一番のポイントだ。そのことが組合員や家族やOBや、あるいは多くの皆さんに安心感を与える、こういうことになるんじやなかろうか。

それからもう一つ、時間がありませんからもう一つは、こじはやつぱり日失去り文正ですよ、本

いう非常に重大な問題として受けとめておるということを先ほど申し上げたとおりでござります。それと、これは実際問題として退職金の問題年金の問題、こういうものが絡んでまいりますので非常に難しい大きな問題になる可能性を含んでおるというふうに理解しております。

3

なことで対処してまいりたい。まあできることは  
我々やりますが、それを超えたところについては  
お願いをしたいというふうに考えます。

○目黒今朝次郎君 総裁、私は社会党の国鉄関連  
産業全体の窓口になつてゐるんですよ。だから今  
大臣とか総裁が言うその自助努力、それはそれな  
りにわかりますが、私はもう一定の限界を、私自  
身は自分の経験からもう見きわめているんです、  
これはどうするものかなと。ですから私は、やつ  
ぱりこの二万五千人、それから六〇・三のダイヤ  
改正、さらにことしの八月の緊急提案、こうなり  
ますと、これは運輸省や国鉄が、総裁が私鉄の經  
営者に頼んだり、あるいは関連産業の社長を呼ん  
で、交通公社やら日食やら呼んで、何ばか採つて  
くれやと言つたところで、これは私の感覚ではと  
てもとても大変だ。

それで亀井委員会ですね。亀井委員会についても、やっぱりその必要性については余りきれいに二  
とを言わないで、泥臭いときは泥臭いらしく、やつぱり全体の特別立法を今から考えて遅くはない  
い、こういうことをこの雇用対策一般で私は痛切  
に感ずるんです。例えば組合が言っている、勤労、  
国労が言っている雇用協定は、雇用協定を守りま  
す、生首は切りませんと言つたって、これは私の意  
勘で、語弊がありますが、そうは言つても、もう大  
民党さんの力が少し強くなつてくると、協定が切  
れたら再協定するな、再協定したら國鉄総裁おま  
えの首飛ぶぞ、労務担当常務理事の首飛ぶぞなん  
てやられたらね、雇用協定の満期が来れば締結し  
ませんよ、これは、労働組合員に対する資本の論  
理として。そうなつたら無協約ですよ。無協約に  
すべきだ。

地利用を含めて。この前おたくの事業担当の常務課長から聞きました。聞いておつて、私鉄に比べて本当に大國鉄が情けないものだなということをしみじみと感じました。せめて、私鉄並みと言うならば、日鉄法を改正して、やはり跡地利用を含めて事業に進出できるように、あるいは第二電電公社にも国鉄が進出すると張り切っているんですから、これはいけるよう、それでやっぱり仕事は直営で、要員を一定程度確保できるということを頭に置いた日鉄法の改正と跡地利用、これは財界が言つておるよう、ちょっと沙留のあそこを売つてくれなんて、簡単に売つてしまふと、売った瞬間は一年や二年、単年度はいいけれども、五年五年たつと、ああ売らない方がよかつたなど、こういうことを感ずるんですから、やっぱり骨身を削つて五九・二のダイヤ改正に協力したんですね

行の問題はござりまして、徴用は非常に多くあります。国有鉄道法を改正をして、国有鉄道にもっといろいろな仕事をやらせるということにつきましては、私ども、私個人としてもそうござりますし、運輸省としましても考え方をなきやならないことだと考えております。

ただ、ここで非常に問題になりますことは、さくばらんなどころを申し上げますと、中途半端で困つておることがあるんです。それは何とかとも申しますると、実は長期債務の問題をどうするか、ということは、国有鉄道の持つておる土地をどう利用するかということとある程度どうしても絡んでくる可能性を持つておるわけでございます。国有鉄道の持つておる財産というのは土地が一番大きいものでござります。もちろん土地で二十二兆円がすぐどうこうするとかいうのではなくて、土地をどういうふうに活用するかということは、こ

まあこれは七月の上旬あたりに具体案を提案すると言っていますから、それは提案を開きますが、私は今基本的に監理委員長に言つたのは、これはやっぱり我々も戦後の長い経験があるんですよ。全駐労、全軍労、いわゆる駐留軍離職者の問題、この際にも特別立法をつくった。それから炭

なれば、この余刺人員が団体交渉の対象外とか対象内とかという論議を飛び越えちゃって、無協定で肩たたきも含めてこれがひとり歩きをしていく。

そういうことを十分に、我々長い運動の経験でこれは考えない方がばかだというわけだ、労働運動

から、その結論としてヤードが生まれているんですね。ですから、このヤードはやつぱり国鉄職員の雇用の安定と将来の希望に結びつくような事業を經營する、それを可能にするような日鉄法の改正をこれまた関係方面に協力を得てもらつてやる。

これは長期債務とかかわってくる、こういうこと。  
それから國鉄法を改正して自由にいろんなことをやれるようにするということも、今監理委員長が恐らくおっしゃったと思うんですが、民営化ということを仮にやるとすればもう國鉄法の改正は要らぬわけで、民営化をすればすなわちもつと自己

由にできるということになりますので、その辺のところのかみ合わせをどうするか。ですから、率直に申しますと、来年の夏ごろまで本当は待つておらなきやならぬということは、私は、国有鉄道そう言つているうちに赤字も借金もふえるわけですから情けないと思っておるんですけれども、今例えば具体的な問題として、私は国有鐵道改正、先生のおっしゃっているような範囲における改正は賛成です。賛成ですが、さあやる、そこへ民営化ができちまうということになりますと、実際問題として法案を来年の国会へ出す、その途中で民営化のものが出来るというようなことになる可能性もあるわけでござりますね。ですから、おっしゃつておる精神は私ども十分いただきました。もつと生かす方法が今のままでないかどうか十分考えさせていただくということにお願いしたいと思っております。

いずれにいたしましても、私も監理委員長にも申し上げたんですが、なるべく早く結論をお出しいたぐと。もう素案でも何でもいいからお出しいただきたいということをお願いしておるわけでございます。そういった事情、さつくばらんなどころを申し上げましたが、おっしゃつておる気持ちは私どもも同様に持つておるということをはつきり申し上げます。

○説明員(仁杉巖君) 今、先生から二点の御指摘がございまして、第一点は雇用問題でござります。これらにつきましては、私どもいろいろいと勉強をいたしてはおります。しかし、これ立法の問題になりますから、政府の問題になりますので、いろいろ運輸省等ともこれから御相談をしてまいりたいと思っております。

それから二番目の点については、今大臣からお話をあつたとおりでございまして、実は私どもとしてもぜひ手足を縛つておるところをほどいてほしいということは申し上げておりますが、今大臣から申し上げたようないろんな事情がございまして必ずしも順調には進んでおりません。そこで、大臣も申し上げましたように、できる範囲のこと

○目黒今朝次郎君 大臣が後段に言つたデリケートなところは、私もわからぬわけじやありません。しかし余りデリケートなことを心配していると後手後手になるから、少し先走つてみておまえやり過ぎだと言われるぐらいでちょうどいいんじやないですか、この問題は。この雇用の問題と特に日鉄法の改正は、だから、その点でひとつ要望しておきます。

それからもう一つは、竹内常務も来ているんですが、私は二万四千五百人のうち系統別にどうなったと聞いてみたら、運転関係が一万、営業関係が一万、その他の系統が五千名。だから、分母にならる運転系統の国鉄に占める人員が七万足らず、それから営業関係が十何万、分母対分子から見ると、運転関係の余剰人員の対策が一番私は深刻だと。それはそうでしょう。ヤードをやって貨物列車をぶつた切たから乗務員は余るわ、機関車が寝ちゃつたから検修関係は余るわ、その上に内達一号、私は改悪と言いたいんだけれどもまあ労使で決まったことだからそれは文句は言えませんが、内達一号の改正をやりましたからね、これは乗務員の運用は余つてくる、これは運転関係が余るのには当たり前ですよ。この上に検修新々々体制をやるとか、何とかかんとかと、この前検修関係に行つたらありました。人間を減らすのも結構だけれども、やはりそういう総体との絡み合いをどうするかということになると、私は運転関係の余剰処理の問題が一番目玉商品になつてくる、こう思ふんです。だから、ここでどうしろとは言いませんけれども、そういうことを考えて外注全体の問題とかについて見直してもいい。同時に、外注全体の見直しが関連産業の首を切るとなりますとこれも大変ですから、その辺は十分に配慮してほしいなど。

それから、これもちよつと太田常務に個人的に  
言つたことがあるんですが、貨車、機関車、これは  
一体どうするのか。スクランプしてしまつのかあ  
るいはどこかにくれてやるのか。まあこの二つ、  
客車卖りますなんという話が出ましたが、どうな  
るのか。仮にこれを解体するならば、やっぱり現  
在の運転関係の客貨車の皆さん、あるいは検修の  
皆さん、あるいは工作の皆さん、労働力がある  
わけでありますから、ジャッキその他の機械もある  
わけでありますから、まだ閉鎖しているわけ  
じやありませんから、こういう現在持つている機  
械力と人員を使って、やっぱり草むしりさせるよ  
りも解体作業をやらせればいいじやないですか、  
解体作業を。これだけでも一年や一年半の私は仕  
事量がある、日黒式計算によりますと。そういう  
ことをやつぱり、仕事をしながら希望を与える、  
少しでも国鉄の経費節約になるよう考えてい  
く。これを整備会社に民間委託するなんて考えな  
いで、現におる職場の皆さんに、長町なら長町に  
持つてきてやらせる、ヤードへ持つていつてやら  
せる、それでやればいいじやありませんか。そつ  
いうことについてぜひ考えてもらいたい。  
それからもう一つは、この前申し上げた大畑線  
の問題についても、やつぱり私は具体的にもう言  
いません。いわゆる大畑線対策協議会で具体的に  
俎上にのせてみて、その際にもう意地張つてこだ  
わらないで、具体的にやつてみて、そしていいな  
らいい、悪いなら悪いと、こういうことを含めて  
やつぱり職員の努力は努力なりにやつていく。何  
がいいやつ、どうもならぬやつはならぬやつと交  
通整理をしながら最後の努力をしてみる、こうい  
うことをしてもらいたいなど、こう思つんですが、  
いかがでしようか。

て、それぞれの地方の実情を踏まえながら、創意工夫を凝らして活用するよう努力をいたしております。まだまだその知恵が出てくしたわけじやございませんけれども、いろんな新しい方法も編み出しながらやっているわけでございますし、先般御指摘のありました解体作業の問題などにつきましても、それなりに努力をしているところでございます。また逆に、例えは自動車の車検ですか、検査修理を外注に出ていた中の業務用の自動車なんかも、工場の職員が技術を習得してその修理をやっているというようなケースも、わずかでありますが出だしている。もちろん、その活用策でありますが出だしている。もちろん、その活用策で十分でございませんがゆえに調整策を打ち出したわけでございますが、ただいま関係省庁その他関係方面と連絡調整をとりながら、七月上旬までに具体案を策定して組合に提案すべく準備をしているところでござります。

それから、二十一日に動力車労働組合の方から大変分厚い冊子に盛りだくさんな要望、要求事項をまとめて示されております。私ども、受けとめているところでございます。おっしゃるようになかなか情勢は厳しいかと存じますが、内部で誠意を持って検討し、またその結果については十分に組合側にも連絡をし、お知らせをしたいというふうに思っております。

それからまた別途、関連いたしまして、動力車労働組合との間には、これ全く新しい試みといったしまして、再建フォーラムという協議の場、労使話し合いの場を設けまして、あす第一回の議論をすることがあります。これは、労働条件あるいは管理運営事項といつきつい分類や仕分けなどをしないで自主的にいろんな話し合いをしたいと言つておりますので、その中でいろんな問題が生まれるかと存じますので、十分に取り組んでまいりたい、かように考えている次第でございます。

○説明員（坂田浩一君） 余剰客車につきましては、先ほど先生御指摘がございましたが、現在、昨年来、貨車につきましては、スクラップして売却するよりはそのまま、車体のまま売却した方が非

常にこれは国鉄の経営にプラスになるという前提で、かなり大々的にやつてまいりました。今までのところ、貨車につきましては一万三千両ぐらい申し入れがございまして、既に約六千両強売却いたして十億ぐらいの収入が入っているというのが実態でございます。

今年度に入りましたても、客車あるいは気動車、そういう旅客車も余つてしまいまして、これらにつきましてもやはりそいつた趣旨で現在、先般新聞にも出ておりましたが、発表いたしましたところ、旅客車、特に客車につきましてはかなり、六百両ぐらいの引き合いが既に入つておりますので、それが全部そのまま成るかどうかは別としまして、そういうたごともございます。したがいまして、売れるものは売るということになりますが、既に国会におきましても、本会議においてあるいは予算委員会においてあるいは当該委員会である運輸委員会におきまして、しばしば論議が交わされました。また、幾たびか再建計画が練られてはつぶれ、というふうな経過もあつたこと等承知をいたしております。

御承知のように、本日は午前中におきまして、国鉄再監理委員長の亀井さんにお出ましを願つての委員会での質疑が行われました。あるいは午後のこの委員会におきましても、まさに国鉄問題の集中審議のような感がするわけでございまして、真剣な御議論が交わされておりまして、非常に感銘にたえない幾つかのお言葉も拝聴したようなわけでございます。

考えてみますと、明治五年、新橋と横浜に初めて操業を開始いたしまして以来百二十年、懷かしい小学唱歌の中での「汽笛一聲新橋をはや我汽車は離れたり」、ぼうぼう百二十年の歳月に思いをいたしながら、その間におけるところの時代の変遷の中で果たし続けてまいりました国鉄の大きな公共的役割につきましては、私ども十分認識をい

たしておるつもりでございます。また、その間におきましていろいろな問題もあつたわけあります。それが、つい昨今の輸送構造の変化とでもいうべきそういうふうな状況の中で、きょう午前の監理委員長の御発言の中にございましたけれども、今はつきましてもやはりそいつた趣旨で現在、先般新聞にも出ておりましたが、発表いたしましたところ、旅客車、特に客車につきましてはかなり、六百両ぐらいの引き合いが既に入つておりますので、それが全部そのまま成るかどうかは別としまして、そういうたごともございます。したがいまして、売れるものは売るということになりますが、既に国会におきましても、本会議においてあるいは予算委員会においてあるいは当該委員会である運輸委員会におきまして、しばしば論議が交わされました。また、幾たびか再建計画が練られてはつぶれ、というふうな経過もあつたこと等承知をいたしております。

既にしばしば御指摘がございますように、今日の国鉄財政の現況というものは、これはまさにそのとおりであろうと思います。民間の企業であります。しかしながらこれはもうとうに破産をいたしておりません。しかし、破産させられないという公共的な性格もございまし、どうしたならば建設的な方向でもつて前向きに再建の方途をたぐつていいことができるかというのが今日の現状であろうと、私は理解をいたすわけであります。そのことの中では、私自身も年代的ないわゆる中年でございましょうけれども、国鉄の持つイメージには限りない郷愁を持つております。あるいはデゴイチが青少年の人気を呼んで歴史的な一つの保存物となつてゐる感さえあるわけでありますか、この歴史の重みと伝統の中からさらに新しい時代を求めていくということ、それは郷愁にひたつていてはできないことであるわけであります。そのことの中でこういった議論が交わされておるわけであります。

一方において、今先生御指摘のように、累積債務も、このままの状態で今までと同じような予算の編成をずっと続けていくといいますと、累積債務が六十五年になるところ簡単に計算いたしましたが三十兆を超えるというようなことになります。これを見ましたときに、それ単年度だけ見ましても大変なことだなという感じを受けました。それは借金を一兆七千億するというような形になつております。これを見ましたときには、やはり国鐵のものが将来どうなつていくだろうかということでも大変なことだなという感じを受けました。そこで金をつぎ込むというようなことでござります。そういうことで、このまでどうなるかということが非常に心配であつたわけでござりますが、今、先生から御指摘がございましたように、やはり国鐵のものが将来どうなつていくだろうかということもまた検討をしてみませんと、現断面だけ見て議論をしていくというわけにもまいらないとい

うこと、事務当局に至急に作業をさせたわけでございますが、その結果を見ておりますと、やはり輸送力が伸びていくということは実は経営の立場から申せば非常にいいことであることは言うまでもないわけでござりますが、ただいま羽田沖の空港の展開の問題であるとか、あるいは関西空港ができる、地方空港と申しますか、そういうものとの連絡がよくなるというような問題を考え、あるいは高速道路が実は最近非常に幹線から枝の方にふえているということ、この辺になりまして、輸送量の絶対量が少ないわけでござりますと、輸送量の絶対量が少ないわけでござります。しかし、高速道路ができると非常に鉄道輸送も食われるというような実態もござります。

まさに、亀井委員長の言われるような、構造不

たしておるつもりでございます。また、その間におきましていろいろな問題もあつたわけあります。それが、つい昨今の輸送構造の変化とでもいうべきそういうふうな状況の中で、きょう午前の監理委員長の御発言の中にございましたけれども、今はつきましてもやはりそいつた趣旨で現在、先般新聞にも出ておりましたが、発表いたしましたところ、旅客車、特に客車につきましてはかなり、六百両ぐらいの引き合いが既に入つておりますので、それが全部そのまま成るかどうかは別としまして、そういうたごともございます。したがいまして、売れるものは売るということになりますが、既に国会におきましても、本会議においてあるいは予算委員会においてあるいは当該委員会である運輸委員会におきまして、しばしば論議が交わされました。また、幾たびか再建計画が練られてはつぶれ、というふうな経過もあつたこと等承知をいたしております。

既にしばしば御指摘がございますように、今日の国鉄財政の現況というものは、これはまさにそのとおりであろうと思います。民間の企業であります。しかし、破産させられないという公共的な性格もございまし、どうしたならば建設的な方向でもつて前向きに再建の方途をたぐつていいことができるかというのが今日の現状であろうと、私は理解をいたすわけであります。そのことの中では、私自身も年代的ないわゆる中年でございましょうけれども、国鉄の持つイメージには限りない郷愁を持つております。あるいはデゴイチが青少年の人気を呼んで歴史的な一つの保存物となつてゐる感さえあるわけでありますか、この歴史の重みと伝統の中からさらに新しい時代を求めていくということ、それは郷愁にひたつていてはできないことであるわけであります。そのことの中でこういった議論が交わされておるわけであります。

一方において、今先生御指摘のように、累積債務も、このままの状態で今までと同じような予算の編成をずっと続けていくといいますと、累積債務が六十五年になるところ簡単に計算いたしましたが三十兆を超えるというようなことになります。これを見ましたときに、それ単年度だけ見ましても大変なことだなという感じを受けました。それは借金を一兆七千億するというような形になつております。これを見ましたときには、やはり国鐵のものが将来どうなつていくだろうかということでも大変なことだなという感じを受けました。そこで金をつぎ込むというようなことでござります。そういうことで、このまでどうなるかということが非常に心配であつたわけでござりますが、今、先生から御指摘がございましたように、やはり国鐵のものが将来どうなつていくだろうかということもまた検討をしてみませんと、現断面だけ見て議論をしていくというわけにもまいらないとい

うこと、事務当局に至急に作業をさせたわけでございますが、その結果を見ておりますと、やはり輸送力が伸びていくということは実は経営の立場から申せば非常にいいことであることは言うまでもないわけでござりますが、ただいま羽田沖の空港の展開の問題であるとか、あるいは関西空港ができる、地方空港と申しますか、そういうものとの連絡がよくなるというような問題を考え、あるいは高速道路が実は最近非常に幹線から枝の方にふえているということ、この辺になりまして、輸送量の絶対量が少ないわけでござりますと、輸送量の絶対量が少ないわけでござります。しかし、高速道路ができると非常に鉄道輸送も食われるというような実態もござります。

まさに、亀井委員長の言われるような、構造不

たしておるつもりでございます。また、その間におきましていろいろな問題もあつたわけあります。それが、つい昨今の輸送構造の変化とでもいうべきそういうふうな状況の中で、きょう午前の監理委員長の御発言の中にございましたけれども、今はつきましてもやはりそいつた趣旨で現在、先般新聞にも出ておりましたが、発表いたしましたところ、旅客車、特に客車につきましてはかなり、六百両ぐらいの引き合いが既に入つておりますので、それが全部そのまま成るかどうかは別としまして、そういうたごともございます。したがいまして、売れるものは売るということになりますが、既に国会におきましても、本会議においてあるいは予算委員会においてあるいは当該委員会である運輸委員会におきまして、しばしば論議が交わされました。また、幾たびか再建計画が練られてはつぶれ、というふうな経過もあつたこと等承知をいたしております。

既にしばしば御指摘がございますように、今日の国鉄財政の現況というものは、これはまさにそのとおりであろうと思います。民間の企業であります。しかし、破産させられないという公共的な性格もございまし、どうしたならば建設的な方向でもつて前向きに再建の方途をたぐつていいことができるかというのが今日の現状であろうと、私は理解をいたすわけであります。そのことの中では、私自身も年代的ないわゆる中年でございましょうけれども、国鉄の持つイメージには限りない郷愁を持つております。あるいはデゴイチが青少年の人気を呼んで歴史的な一つの保存物となつてゐる感さえあるわけでありますか、この歴史の重みと伝統の中からさらに新しい時代を求めていくということ、それは郷愁にひたつていてはできないことであるわけであります。そのことの中でこういった議論が交わされておるわけであります。

一方において、今先生御指摘のように、累積債務も、このままの状態で今までと同じような予算の編成をずっと続けていくといいますと、累積債務が六十五年になるところ簡単に計算いたしましたが三十兆を超えるというようなことになります。これを見ましたときに、それ単年度だけ見ましても大変なことだなという感じを受けました。それは借金を一兆七千億するというような形になつております。これを見ましたときには、やはり国鐵のものが将来どうなつていくだろうかということでも大変なことだなという感じを受けました。そこで金をつぎ込むというようなことでござります。そういうことで、このまでどうなるかということが非常に心配であつたわけでござりますが、今、先生から御指摘がございましたように、やはり国鐵のものが将来どうなつていくだろうかということもまた検討をしてみませんと、現断面だけ見て議論をしていくというわけにもまいらないとい

うこと、事務当局に至急に作業をさせたわけでございますが、その結果を見ておりますと、やはり輸送力が伸びていくということは実は経営の立場から申せば非常にいいことであることは言うまでもないわけでござりますが、ただいま羽田沖の空港の展開の問題であるとか、あるいは関西空港ができる、地方空港と申しますか、そういうものとの連絡がよくなるというような問題を考え、あるいは高速道路が実は最近非常に幹線から枝の方にふえているということ、この辺になりまして、輸送量の絶対量が少ないわけでござりますと、輸送量の絶対量が少ないわけでござります。しかし、高速道路ができると非常に鉄道輸送も食われるというような実態もござります。

まさに、亀井委員長の言われるような、構造不

に、先ほどからお願いを申し上げましたように、長期債務の問題、年金問題等につきましてなるべく早く抜本的な対策を講じていただきたいというふうに考えておるわけでございます。

表二、  
三路之  
刀劍

国鉄という公共的な性格を考えながら、これをどうするかという再建の方途というものは、各委員のお話にもございましたけれども、やっぱり国鉄の責任を負つていかなければならぬ公共的な部分、あるいは受益者負担という形の中での運賃等に還元される部分もございましょう。それから、何よりもまた国鉄の経営 자체の問題点を剔抉していくの改善を行っていく、こういうふうな点に尽きるのではないかと思うわけであります。このういう点についてのカルテが今監理委員会でつくられているというふうに想像するわけで、その発表待ちと言つてしまえばそれまででございますが、その間における作業いたしましては、昭和五十六年の五月にスタートいたしました経営改善計画というものがあつたわけでござります。

その改善計画画どもは、一九六〇年度をめどとしての計画であつたわけですが、本年の五月九日に変更の申請が提出されて十九日に運輸大臣の承認がおりて、こういうふうな経過であるわけでございますが、その改善計画画を変更しなければならなかつた背景あるいは中身の問題、こういう点について所信といいますか御意見をお聞かせいただきたいと思います。

(説明員 仁村慶春) 先生御存知のとおり、国鉄再建計画は昭和五十六年の五月にでき上がったものでござります。それで、一応、幹線系の収支で黒字を出すという、さらに、地方交通線等の廃止によりまして赤字を減らすというような、大体そういう目標に向けて策定をされたものでございます。

しかし、その後、五十七年度ないしは五十八年までの推移を見ておりますと、その当時推定いたしました輸送量が、旅客の場合には微減、貨物の

場合に激減というような表現をいたしておりますが、どうも目標値に合ってこない、したがって収入が予定どおり入つてこないということをございます。一方におきまして、いろいろな経緯がございましたが、職場の効率化ということは一二三、三年の間にかなり実行することができたということで、要員につきましては、当初の計画では三十

五万 六十年度首でございますが三十五万と申  
ておりますが、五十九年度首におきまして三  
十四万五千という数字に縮小することができたと  
いうことが一つございまして、さらに五十九年度  
の努力によりまして三十二万程度にまで持つてい  
きたいということで、そういう数字の変化がその  
まゝこの二つでござつて、問題はございません。

年金の問題はつきましてはまた触れてみたいと思いますが、次に、大規模プロジェクトの問題について触れてみたいと思います。

特に今問題になるのは、青函トンネルであり本四連絡橋の問題であろうと思うわけでございま

そして、この書函トンネルの問題でござりますけれども、これも見通しの誤りであつたといううとに尽きるかもしれませんけれども、鉄建公団が

六千八百九十九億円といひ巨額の投資をいたしました。五十九年度末には完成をしようかという状況である、八〇%既に進捗をしている状況である。完成予定年度が六十一年度ということになりますから、その後におけるどういう利用の方向をとっていくかということは、あらゆる角度から議論をされていることは承知をいたしております。ただ年間約八百億円の借り貯を払つて、これをどううふうにしていくか、あるいはこれは防衛予算の中で考えていくなんという本会議における總理に対する大臣の答弁もあつたやに承知をいたしているわけであります。これがつまましては、青函トンネル問題懇談会というのが大臣の私的諮詢機関であり、最近答申が出されたこと。カートリッジ

云々というふうなことを聞いておりますが、この問題について、簡単で結構でございますか。 調問の内容について、簡単で結構でございますか。  
○政府委員(永光洋一君) 青函トンネルの利用の問題につきまして、斎藤さんを座長にいたします。活用の懇談会を設けまして、いろいろ御議論をお願つております。 大体今、先ほど申されましたように六千数百億の巨額のトンネルを仮に開通しても、年間八百億を超えるような借料で、国鉄に対する

する経営の非常な圧迫になるということから、まことにトンネル自体の建設をやめたらどうか、あるいはその他いろいろな御議論があつたわけであります。これに対しても、やはりここまで地域開発あるいは北海道との一体というような観点から見ても、建設は完遂すべきであるということになります。第一点。

それから、こうした高度な技術で国家的なプロジェクトとしてできました施設については、何らか有効な活用方法はないかということで、いろいろなエビデンスを集めていただいたわけですが、やはり基本的には鉄道として、輸送の施設として活用すべきであるという御結論で、今申されましたように貨物営業、力士による運送、さらには、

よつては貨物輸送 カートレーンといつ方途にいなか  
がであろうかと。そのカートレーンの方途として  
狭軌あるいは広軌といういろんな選択の議論が出て  
きしておるまことに、報告にてまことに所幹東洋では

さわれおもして報告としまして新車綱方でやる場合とあります。いろいろ御提案をなさつておられるわけであります。我々いたしましては、この御提案に基づきまして、鐵建公團等と輸送需要の問題等もう少し詰めの話を詰めまして、やはり全政府的に取り組むべきではないかと思いますので、現在、北海道開発庁あるいは国土庁等ともお話しをしながら、この活用方法について御意見を承つておるところであります。いずれにしましても、臨調の答申でも、本四あるいは青函トンネルプロジェクトにつきましては、国鉄の経営を圧迫しないよう、負担とならないような措置を講じなければならぬこと、つまりことは協議の答申でも明記されておりま

して、我々としましても、将来の開通の際に国鉄の経営に圧迫にならないような形で、確かに年間の元本及び利子の償還等が八百億から九百億かかると思われますので、これに対する財政的な措置等をいろいろ研究いたしておりますが、臨調の答申を受けた監理委員会におきましても、長期債務等を含めてこのプロジェクト問題についてはいろいろ御検討を加えておられますので、我々としても監理委員会等と御相談しながら適切な処

置を講じてまいりたい、こういうふうに考えております。

○小島静馬君 今の御答弁でよくわかりました。

午前の亀井委員長の答弁の中でも、

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

あの壮大な計画を見て、これをそのままほつておるのはもつたない話だというようなこともございましたし、莫知を結集いたしまして、しかも国鉄の財政負担にならぬ方向の中でやつぱりこれを生かしていくかなきやいかねだろう、こういうふうに思つておりますが、これは今後の検討の課題でもございましょう。

同じような問題で、本四公団のつくりました本四連絡橋があるわけであります。總工事費約一兆円、國鉄の分担分は四千五百三十億円、これも膨大な金額になるわけでありまして、これは六十二年度に完成が予定されている。現在六〇%近く進捗しているようございますが、借料を見ますと年間約五百億円、これも膨大な金額になつておりますが、これについてはどういうふうにお考えになつていらっしゃるでしょうか。

○政府委員永光洋一君 先ほど申しましたように、青函トンネルとあわせて大きなプロジェクトでありまして、しかも今申されましたように五百億程度の借料ということが推定されますので、やはり國鉄の経営上問題にならないような格好で六十二年度以降措置をしなければならないということは我々も考えておりますが、この場合は青函と若干なりまして、他に有効活用と申しましても、現在いわゆる併用橋で建設いたしておりますので、道路との配分等の関係もございますし、基本的には青函トンネルと同様な形で何らかの財源措置なり財政上の措置を講じて、國鉄への影響をなくす形で活用をいたしたい、こういうふうに考えております。

○小島静馬君 次に、先ほども總裁の御答弁の出てまいりましたが、國鉄共済年金の現状についてであります。これまた大変な問題であると

國鉄の事業者負担分、公経済負担分というのが一千九十五億円、國鉄の追加費用分、これが五千八十三億円、これは承りましたら、昭和三十一年以前の旧制度分として國鉄が持つていかなきやらぬというものだそうでございますが、これらを合算いたしますと大変な金額になりますし、それから成熟度というのを見ますと、これが一一四%端的に言つてしまえば、百人の國鉄の現業職員が百十四人の皆さんをよい込んで、これが成熟度というものだそうであります。これは容易ならぬ数字であろうと思うわけであります。

最近、去年でございましたか本年に入りましてですか、国会におきましても年金統合ということ他の制度との一本化が第一弾として図られまして、そういう意味では楽になつたという面もあるでしょうけれども、しかし依然として今申し上げましたようなもとの数字というものは残つていくといふことで、これに対するはどういうふうに対処なさつていかれるのか。これはどなたでございましょうか、お伺いします。

○説明員(竹内哲夫君) 年金の問題につきましては二つ問題がございまして、一つは今先生御指摘の、共済組合の年金支払いの方の財政の問題があるわけでござります。

これは、この四月一日から施行されました年金統合法に基づきまして、國鉄本体のあるいは國鉄共済の自助努力というものとあわせまして、六十年度以降他共済から財政調整をいたぐくという形で、六十四年度までは当面の年金支払いは一応確保できるという見通しが立つてまいつたわけでございます。現在具体的な計画を長期給付財政調整事業運営委員会で検討が始まつてござります。

こういう状況になつてまいりましたが、一方國鉄の本体の財政支出に占めます年金負担金が大変な額になつてしまつております。五十七年度が四千六百八十七億、五十八年度予算で五千四百六十二億、五十九年度は六千二百四十六億円という非常に大きな金額の支出を年金のために必要といつております。これは今後ともなたしておるわけでござります。

お、現在の見通しからいたしますと、若干ではありますけれどもふえ続けるというような状況になつてまいるわけでありまして、この問題は、先ほど来いろいろ議論されております國鉄の長期債務の問題とあわせまして、二つの大きな課題であるというふうに思つております。しかも長期債務

以上に、大臣も申されましたように、これをどう処理していくのかというのを見たよろしく、この問題だというふうに考えております。

しかし、これも実は解決することなしには今後の経営形態議論も全く進展しないということになつてまいるわけでございまして、私どもとしては特にこの中にございます公的負担分だとありますのは追加費用という問題、これらの問題につきましてはぜひひとと解決をしていただきようお願いをしたいということで、各方面に働きかけておるところでございます。

○小島静馬君 大変ないろいろ難しい財政的な問題を抱えておられるということがよくわかつたわけであります。また、それに対する總裁の御答弁もいたいたわけであります。これらの問題の抜本的な解決を図つていくためにはどうしたらいいのかという問題に入つてみたいと思うわけであります。

これは、このままでは健全な経営体質が回復はできないのではないか、こういうふうに素人ながら思つておられます。今の仕組みというものが、経営者が経営責任を全うできる体制になつてゐるかどうか。このことは、実は非常に大切な問題だ

りうと思うわけであります。

このままでは健全な経営体質が回復はできないのではないか、こういうふうに素人ながら思つておられます。今の仕組みというものが、経営者が経営責任を全うできるためにはどうしたらいいのかという問題に入つてみたいと思うわけであります。

それからもう一点といたしましては、私鉄経営と比べまして、今指摘いたしましたような点につきまして、私鉄は経営者として経営責任をじょつていてくるようなそういう仕組みの中にいるわけであります。しかし國鉄はそうではないと云ふ点について、總裁はどういうふうにお考えになつておられるだろうか。

それからもう一点といたしましては、私鉄経営との比較の中で、やはり國鉄が非常に業務の中に入じ込められておる。そのことの中で営利事業に手が出しにくい。こういう問題が当然あるわけでありますから、将来の方向としては、これはけきのお話にもございましたけれども、附帯事業というものにやつぱり手を染めていかざるを得ないじやないか、こういう再建監理委員長のお話もあつたわけでございまして、私もそのとおりだろうと思います。もちろんその出ていき方というものは、民業とのかわり合いも大切にしながらあります。これまでこれは、採算とか企業という角度から見ていくと、非常に重要な事項であるわけ

企業と同じ土俵で競争をやつちやいかぬという、こういう問題も当然出てくるわけでありまして、秩序のあるそういう附帯事業への進出というものをやつていかなければならない。その点をわきまえていただかなければならぬことは言うまでもないわけがありますが、そういうふうな背景の中で、じや國鐵でもこういうことをやつてみたいといふうな構想があるのかないのか、これらの点についてひとつ総裁の御意見を承りたいと思います。

経営責任が持てるか持てないか、そういう仕組みになつてゐるかいなか、指摘したような問題についての御感想をいただきたいと思います。○説明員(仁杉巖君) 当委員会でも、一体國鐵総裁という立場で経営責任が持てるのかというお話を時々あるわけでございますが、今先生御指摘になりましたように、予算と申しますが、金の出入りに関しましては政府、国会等の制約があるといふ問題がござりますし、それから資金につきましては御承知のとおり公労委の制約があるというようなりましたように、予算と申しますが、金の出入りを申しますが、その場合の運賃査定のやり方、運輸省の査定のやり方は、これは当然公共事業的な面でござりますから、大体三年なら三年にならしまして、どうやらどんと三年のサイクルで上げていただいて何とかつじつまを合わせてゐるわけでございますが、その場合の運賃査定のやり方、運輸省の査定のやり方は、これは大私鉄あるいは中私鉄、小私鉄、みんな、ないしは多少利益が出るというような運賃査定をしていただいているということが普通でございました。これは大私鉄あるいは中私鉄、小私鉄、みんな大体同じようなことでございまして、ですから鐵道業を私企業として経営する場合には、運賃といいますか、鐵道事業としてはまあまあ、そこそこバランスするという程度の事業でございまして、そこから大変利益を出すとかいうようなことは非常に難しいわけでござります。どの私鉄をござらんになつてもおわかりになりますように、不動産事業であるとか百貨店であるとかホテルであるとか、いろいろなことを兼業いたしまして、その中で事業を発展させていくといふことはきつと主張する。それが通る通らないの問題は別の問題といたしまして、総裁としての主張といふのはやはりきつとしていかなければならぬ。それがまた責任を果たす最大の原因であると思いますが、現実の問題として、それではそれで何でもうまいくかというと、今先生の御指摘のとおり、なかなかいろいろな点で制約があつて思うに任せないというのが現状であろうかと思つております。

#### ○小島静馬君 よくわかりました。

この附帯事業という問題は、一つは、やつぱりまことに、兼業部門につきましてはかつて非常に國鐵が独占のよくな時代には民業圧迫といふような点がございまして、なかなかいろいろな制約を加えられたということもあります。その形がいまだにそのまま残つております。今先生も御指摘のように、それだからといって、自由になつたからといって、近隣の方々の影響を全然無視し

せんが、そういう点がございまして、なかなかないかと思います。

また、今、もう一つの問題といたしまして、いろいろ関連事業の問題について御指摘がございました。実は、私も私鉄経営に携わっておりますと、先生方も御承知だと思いますが、大体運賃を二年、三年のサイクルで上げていただいて何とかつじつまを合わせてゐるわけでございますが、その場合の運賃査定のやり方、運輸省の査定のやり方は、これは大私鉄あるいは中私鉄、小私鉄、みんな、ないしは多少利益が出るというような運賃査定をしていただいているということが普通でございました。これは大私鉄あるいは中私鉄、小私鉄、みんな大体同じようなことでございまして、ですから鐵道業を私企業として経営する場合には、運賃といいますか、鐵道事業としてはまあまあ、そこそこバランスするという程度の事業でございまして、そこから大変利益を出すとかいうようなことは非常に難しいわけでござります。どの私鉄をござらんになつてもおわかりになりますように、不動

て何でもやつていいというものであるとは私は思つておりません。これは私鉄が何かやる場合も任を十分とり切れるというような形にはなつてないということは、今先生御指摘のとおりであるかと思います。

また、今、もう一つの問題といたしまして、いろいろ関連事業の問題について御指摘がございました。実は、私も私鉄経営に携わっておりますと、先生方も御承知だと思いますが、大体運賃を二年、三年のサイクルで上げていただいて何とかつじつまを合わせてゐるわけでございますが、その場合の運賃査定のやり方、運輸省の査定のやり方は、これは大私鉄あるいは中私鉄、小私鉄、みんな、ないしは多少利益が出るというような運賃査定をしていただいているということが普通でございました。これは大私鉄あるいは中私鉄、小私鉄、みんな大体同じようなことでございまして、ですから鐵道業を私企業として経営する場合には、運賃といいますか、鐵道事業としてはまあまあ、そこ

もろん、それだからといって無責任にやるとあるということになりますので、こういうことを思つては、自分のできる範囲内においてのことはきっとあります。龟井委員長がかつて、國鉄の社長は總理であり、亀井さんが専務で、國鉄總裁は常務であるというような表現をされたことがございますが、まあ大体そんなことかなというようないい感じがいたすわけでござります。

そこで、この辺はまことに手足を縛られた経営で

してまいらなければならないと思ひますけれど

も、しかし私鉄の場合にはそういう格好で、しか

れども、今日の時代的な風潮の中でも、まさに情報化社会といふものの進行は目をみはるものがあります。先端技術産業がどんどん導入されまして、そして地元との協力を得さえすれば新しい事業がどんどんやれるということでございますが、国鉄の場合にはそういう形になつていいないという

ことで、この辺はまことに手足を縛られた経営で

してまいらなければならないと思ひますけれど

も、しかし私鉄の場合にはそういう格好で、しか

れども、今日の時代的な風潮の中でも、まさに情報化社会といふものはどうなつているだ

ろうか、全く想像を絶するぐらいの思いがするわ

けであります。その中に、國鉄が取り組む問題

としては非常に有利な条件を整えているものが幾

つかあるわけであります。いわゆるニューメディアとの関連であります。既に國鉄に

おきましてはそのプロジェクトチームをつくって

この問題の研究に取り組んでおるというふうに

承つておるわけでござりますが、それらがどうい

うふうな状況で今國鉄では進行しているかとい

うことを、どうぞ担当常務の方で結構でございま

から、お聞かせをいただきたいと思います。

○説明員(坂田浩一君) ただいま先生御指摘のとおりでございまして、私どもとしましては、國鉄として極めて通信事業につきましては有利な条件を備えておるわけでござります。

一つは、都市間を結ぶには今後の通信事業とい

たしましては光ファイバーが有力な手段と考えら

れておりますが、そういう面で都市間を最短距

離で結ぶ線路敷を持つて、あるいは電電を除

きますと国内では自営通信網最大の自営通信網

あるいは技術ノーハウを持って、そういう意味でございまして、昨年の秋から私

どもの中で本社内でプロジェクトチームを発足

いたしまして、主として今後参入した場合の事業の

採算性なり、あるいは技術的な諸問題なり、ある

いは法律、法令の問題等々につきまして勉強して

まいつております。大体今までの勉強の過程に

おきましては、かなり私どもが参入した場合でも

成り立つんではないかということを考えているわ

けであります。

また一方では、先ほど先生のお話がございましたように、そういったことに進出することによつて、私どものいろいろ新しい分野という中で士気が高揚できるとか、あるいは余剰人員等につきましても活用できるといった分野もございますので、ぜひそいつた面で参入すべくさらに詰めてまいりたいということ、この六月に、そういふ意味で部内だけで検討いたしておりましたものがなかなかいろいろござりますので、ひとつ広く学識経験者あるいは電電のOBの方々等々に入つていただきましたとして、これを具体的にすべく精力的に懇談会というものをつくりまして進めていた段階でございまして、最初の段階で急ピッチに進めてまいりましたして、できるだけ早い時期にそいつた面で具体的に明らかにしてまいりたいと、かよう考えているところでございます。

○小島静馬君 これは国会でも通信三法が通るでしょうし、文字どおり通信自由化時代を迎えるといふことの中で、非常にすばらしい条件を持つて不況産業だとか、特定不況産業の一つだなんというふうな言われ方をしておりまして、そこに働く国鉄職員の皆さんもとく士気阻喪しがちであるわけでありまして、やっぱり次代の産業を担っていくんだぐらいの新しい夢のある計画を練り上げまして、国鉄の財政体質の弱い面もこれでカバーできるというような面も相当出てくるはずです。これらも今からしっかりと取り組みをやっていってもらいたい、こういうふうに御要望申し上げます。

今、国鉄のその他のいろいろな産業への進出、附帯事業との関連の中で一つ氣になりますことは、投資というものが明確に政令で定められておるわけであります。この問題も含めまして、こういうふうな問題については果たして今までよろしいのか、あるいは改正をしていかなきやいけないのか、こういう点はどうでしょうか。

○説明員(坂田浩一君) ただいま御指摘のとおりでございまして、現在この件につきまして国鉄法

の関連と政令との関係がございまして、銳意運輸省と相談いたしております。現在の法令の中で可能かどうか等についていろいろ相談して、できるだけ早く結論を出していただくようにお願いしているところでございます。

○小島静馬君 また総裁、もとに戻りまして、総裁として経営責任が持ちにくいという率直な御意見の御開陳をいたいたわけでございます。私も全くそのとおりだと思うわけであります。私も従前各委員からも既に何回も御指摘があつたということがあります。皆さんひとしくその点はお感じになつておられると思うわけであります。

まあ、責任経営ができないというところにやっぱり今日の事態を招く一つの原因があつたというふうな状況で非常にスローテンポである。そ

ういうスローモーションというものの、体質が肥大化をしてしまつていて、そういうことに起因してい

るのではないだろうか、そんな面が考えられるわけでございます。

そういうふうに思うわけでして、どうしてもそういうふうなところから甘さというものが出てくるんじゃないだらうか。幹部を初め職員全体についても、今日の置かれている国鉄の状況に対する危機感というものがやや欠如していると思うけれども、あるいはまた職場規律等もまだ、大分努力がなされておりませんけれども、不十分なところがあるのではないかだろうか。そんなことも実は感じでいるわけであります。もちろんこれだけの企業体になりますと、やっぱり何といっても基幹にある労使協調路線といいましょうか。そういう労使関係というものが非常に重要なになってくるわけでございまして、それらの問題を含めながら、どうしなならば責任経営といつものができるだろうか、

どういうふうな改革を図つていつたらいいだろうか、そういう点につきまして、御感想がございましたらお聞かせをいただきたいと思います。

○説明員(仁杉慶君) 第一点の御質問でございます役職員一同が少し甘さがあるのではないかといふ御指摘でございますが、実はやはり国鉄といふところは、ある意味におきまして親方の丸といふような意識がござります。

例えば、現在、先ほどから御議論がございますように、経営の実態、財務状況というものを見ますと、もう破産会社であるということでございます。しかし、これはいろいろな事情がござりますが、他公社と多少の差はついておりますが、給料

わけでありますけれども、亀井委員長は、元国鉄

總裁の石田礼助さんが退職後「いいほうだい」

う一つございます。

例えば、先ほどこれは第一番目の、規模が大き過ぎるではないかという問題とも絡んでくるわけでございますが、私が總裁をしておりまして、確かに石田總裁のおつしやつたように、ある発想をいたしまして、それを本当に浸透させようと、かなりの時間がかかるか、あるいは相当乱暴な方法をとらない限り速達はしないというような問題点があることも事実でございますし、また現場の第一線の実情を總裁という立場でしっかりと把握をするということも非常に難しい。実際時間的制限もございまして、私も今、回った管理局の数を考えてみると、まだ五つか六つくらいしか回つていないというようなことでございまして、行きましても西武のような場合でございますと、かなり第一線の職員までいろいろ声をかけて話をするということも可能でございますが、参りました場合でも一晩泊まりぐらいでございまして、なかなか幹部の管理者に会う程度になつてしまつというような点も確かにあるわけでございます。

それで、そういうようなことを総合してしまりますと、私もプレスで、記者クラブで言ってしからねた、しかられたというか、いろいろ御批判がございますが、やはり民間経営の中の企業経営原理とかいうようなものを追究していくという私企業の民営的な手法であるとか、あるいはスペン・オブ・コントロールを超えないような格好に物を考えいくというような考え方、こういうものは原則的に私は適用していくべきものであるというふうには思います。

ただ、国鉄全体として考えたときに、実は百十一年余りの歴史の中で八十年足らずでございまして、やはり職員の中、あるいは役員の中でもいう長い歴史的事実があることも事実でございなかつても、動きがとれない。率直に言つてしまつて、動きがとれないという面があるので、もう一つの問題といつてしまして、やはり経営陣から管理者に至るまでございましょうが、何と

本でいきたいというような何となくノスタルジア的な気持ちのあることも事実でございます。あれこれ考えまして、今の公社の組織で運営していくということは非常に問題があるかと思いますが、その辺のところで民間的手法を取り入れられるような経営体というものを追究することができないだろうかということ、先ほど小柳先生からも、もう少し勉強しないといかぬじゃないかといふ御指摘ございましたが、これらにつきましてもう少し役員会等で突っ込んだ議論をいたしまして、もう少し能率的な——もう少しといふか、基本的に能率的運営ができるような体制というものはどういうふうにすべきものであるか、あるいは人事運用というものをどういうふうにしていくかというような点につきまして、さらに勉強を深め、というような点につきまして、さらには、皆様方の御期待にこたえるような案をつくりたいというふうに考えております。それをまた監理委員会にも率直に申し上げまして、いろいろ参考にさせていただきたいというふうに考えているわけでございます。

○小島幹馬君 私に与えられました時間は三時二十八分までだそうでございまして、私はまだ三つほど御質問申し上げようと思つたことがあります

が、一括をして申し上げますので、御協力をいた

だきましたと思ひます。

これは、大臣にも最終的に御意見、御感想をお聞かせいただきたいと思っているわけであります

が、今度の国鉄再建監理委員会というものは、考

えてみますと、非常に重要なものだと思つてます。

亀井委員長は、国鉄が執行母体である、運輸省が指導機関である、この再建監理委員会というものが、今度の国鉄再建監理委員会を總理大臣に報告する、こういう三つの相関関係があるんだというふうな説明の仕方をなさなかったわけありますし、私もそのとおりだと思います。

臨調の国鉄経営に関する指摘の部分を見まし

て、三公社そのものが、もちろん国鉄も含めまし

て民間会社、株式会社方式への移行というものが言われている時代の中、やっぱり基本にあるも

のは分割民営論であるというふうにこれは端的に理解ができるわけであります。その分割民営論のつとての国鉄再建監理委員会の検討であるわけでございまして、そこに出でてくるであろう最終的な結論というものは、あるいは違つたものが出来るかもしれませんけれども、大方予想できるものとしては、この分割民営論というものであろうかと思うわけでございまして、これは大変な歴史的な変革につながつていくよう答申が出てくるだ

ころが出てきたときにはどういう動きが出てくるだろうか。これを想像いたしますと、これまた大変な社会問題に発展する可能性を持つ問題であり、軽々に今ここで単なる予測ということは言えないわけであります。しかし私は、大切なことは、そういう関係であればあるほど、当事者である国鉄総裁として、あるいは国鉄全體として、あるいはそれを指導する運輸大臣として、国鉄監理委員会の現在に対してもう一つのアプローチをしていくかということが非常に大切だらうと思います。

そういう状況の中でもつて、意見を求めれば答えていきましょうという程度のことはやつてゐるかも知れませんが、私はそれだけでは足らないと

思います。より積極的に国鉄自身の持つてゐる鉄道経営に対するノーハウであるとか、あるいは技術集団としての、あるいは頭脳集団としてのその持てる最大限を發揮して、国鉄自体がこの苦境を打開して、次の新しい光を求めて、こういう方向を求めていくんだということを同時に並行的に内部で討議し、そしてそれを外部に発表し、あるいは監理委員会に直言する。こういう方向を求めていきましょう、そういうふうな率直な姿勢は私は当然許されるし、むしろ望ましいことではないだろ

うか、こういうふうに考へるわけでございまして、この点についてまだ努力が足らないような気がいたしますが、その点について總裁はどういうふうにお考へになつておられるのか。

今の現状では、私はまだだだというふうに思

うわけであります。

さらに、先般の總裁の日本記者クラブにおける御講演、その後の質疑応答の中から出でてこられました問題につきまして、この委員会でも問題にな

った問題でございまして、そこに出でてくるのが、その中に光明を見出せるような方向というも

の

は必ず生まれてくるというふうに思うわけであ

ります。

裁判の答弁を聞いておりまして、いろいろ配慮しな

きやならぬかもしれないけれども、非常に弱い。

と思うんですが、その点いかがでございましょう。

お伺いをいたしたいと思います。

○説明員(仁杉慶君) まず第一点でございます

が、今、もう少し国鉄も強く監理委員会等に意

見を申し述べるべきではないかという御指摘でござ

ります。

私も全く同感でございます。私、外におりまし

たときには、いろいろ国鉄問題に関心を持つておりますが、やはり中に入りませんと細かいデータ

ある場合はいろいろな経営團体といふようなものを

動員することができます。なかなかうまく

事務局が非常に一生懸命で作業をいたしております、先ほど私申し上げましたように、将来の見通しといたしまして、経営形態をどうするとか

いうことは別にいたしまして、このままで参ると

えらいことになる、もうとてもじやないが再生で

きないという結果を、大体の結論を得たというの

が現段階であるわけでござります。

先ほども御答弁いたしましたが、それで、その

経営計画に對して監理委員会のいたします討議に

対しまして、我々が事務局として、実務を預か

る者として、当然我々としての意見をきっちり申

し上げるというふうことは、これはどうしてもしなけ

ればならない。先ほど運輸大臣からもお話をござ

いましたが、私も、国鉄もしつかりしたもの

つくつてよく相談しろという御命令もございま

す。今その作業にかかるところでございまして、

これらにつきましては、またよく運輸省、監理委

員会等にも申し上げますとともに、時期を見まし

て皆様方に御披露できればしたいというふうに

考へる次第でござります。

次に、私の発言についてございますが、実は私は先ほども御答弁いたしましたが、経営方策として分割民営化ということが非常にすぐれた利点があるということは率直に認めているところでござります。ただ、今の経営状態、さつき先生からも御指摘がございましたが、そういうものを引きずつてあるということでございまして、むしろ私といふたまゝの形で分割民営化というようなことはとても考えられない、これが非常に難しい解決の問題点であるということをございまして、たしましては、その前に解決して自立できる格好にする、それと同時に並行してまた経営体制も考えていくというふうにしていかなければならないというふうに考えているわけでござります。

○小島静馬君 ちょっと大臣の御所見を承りたいと思います。

○國務大臣(細田吉藏君) お答え申し上げます。

政府の立場は、実は経営の問題については今極めてはつきりしておる。それはどういうことかと申しますると、いわゆる第二臨調の答申の線に沿つて国有鉄道を改革するということになつております。ですから、ほかのこととももちろんございますが、今御質問の中にはつた分割民営化という線はこれ臨調答申の線でござります。

具体的にどうするかという問題はいろいろ検討をやつておるわけでありますけれども、大筋としては分割民営化ということなんでございます。このうちの民営化というのは何だと言つたら、これは公社でなくするということなんだと私は理解しております。直接、事業会社のような純粋の営利事業を営む株式会社になるかどうかは別問題として、とにかく公社でなくするということ、これを民営化と称しておると思っております。

分割につきましては、どういう分割をするといふことは言われておらないのですが、おおむね七つ程度云々ということが臨調の答申にうたわれておるわけでござります。それをもとにして今監理委員会でいろいろ御検討願つておる。また、先ほど来申し上げますように、国鉄でも検討するし、私どもの方も積極的に意見を申し述べる、私の頭

の中には考え得る幾つかの考え方というものは大体できてるつもりでございますが、そういうものについて細かく検討をプロジェクトチームでお願いをしてまして、そして監理委員会に申し上げるということにいたしたいと思ってるのでござります。

この際でござりますので、特に小島委員に申し上げたいでございますが、日本国有鉄道というのはどうも悪いことばかりが言われておるわけでございます。大変悪名高いわけでござりますけれども、別な面から考えますと、一日二千万人近くの人間を、人だけで申しましても運んでおるのでございまして、事故で死傷者を出すというようなことはほとんどない。道路運送などと比べますとこれは雪泥の相違でございまし、航空輸送と比べましても安全度において非常に高い。国有鉄道というものはやつておる仕事をそのものは、経営の問題が今問題になっておるわけでござりますけれども、国家的に見た、ないしは国民的に見た仕事というものは、大変なものだと私は思っておるのでござります。でありますので、単にこれは累積債務その他経営上の問題から、国有鉄道を運営しておられる総裁初め管理者の方々、また働いておる労働者の方々がですね、これは勇気つけてあげなければならぬと、私はさように思つておるのでございまして、このことを忘れまして、国有鉄道があたかも國賊かの二とき、何かあれの悪いところだけが挙げられることは、これは私は非常に考えきやいかぬ。

別に私は国鉄を擁護するというつもりはございませんが、そういう大きな国の中で占めておる事実というものは十分認識した上で改革をやっていかなければならない、このように存じております。角を矯めて牛を殺すという言葉がありますが、そういうことにならぬようにもっと善い方法を考えまいりたいと、かように思つておる次第でござります。

○小島静馬君 終わります。

○桑名義治君 午前中、午後にかけまして、仁杉

総裁の二十一日の日本記者クラブの講演、その後の質疑についていろいろと論議がされたわけですが、私は、冒頭に総裁にお聞きしたいことは、先ほどから総裁の御答弁を聞いておりますと、西武鉄道におられたころの話、そして国鉄の総裁になられてからのお話、こういったところから一つの見方が生まれているようござりますが、もともとが仁杉総裁は常務理事という立場におられて西武に行かれてもう一度国鉄に帰られた、こういうことでござりますので、別に目新しい発見をすることはないとは思うんですけども、しかし、やはり国鉄に長い間奉職をされている間はなかなか身内の内はわからないものでございまして、西武に行かれで初めて、今度国鉄に帰ってこられた中で、ああなるほど、こういう点でこういう点がいわゆる随分と民営とそれから公社とは違うんだなと、こういう再発見をされた部分があると私は思つんです。

その点について、まず感じられた点を率直にひとつ御聞陳願いたい、こういうふうに思います。

○説明員(仁杉慶蔵君) やはり一つは、大私鉄と申しましても、西武の場合、これは大私鉄の中の中位ぐらいたど思いますけれども、営業距離が百八十ぐらいでございまして、職員が三千五百ぐらいでございます。こういう点から申しますと、やはり営業キロから申しましても人員から申しましても約百倍ということをございます。したがいまして、いつも申すのでございますが、西武の経験をそのまま今の国鉄にぱっと持ってくるということ是非常に危険であるということをしみじみと感ずるのでござりますが、その反面、やはり大きいなあという、大きくて、さつき小島先生からお話をございましたけれども、石田総裁の話ではございませんが、やはり何かしようと思うのに、巨象の二きものが方向を変えるのはなかなか大変だなあということをしみじみと感することが一つござい

もう一つは、やはり民間においてますと、さつきも話しましたが、最終的には決算の段階で、その後の決算に向けて利潤を出すという努力をいたすわけでございまして、このためには競争の原理も働きますし、いろんな民営としてのメリットが働いてくるということがござります。ところが、やはり国鉄の場合には、先ほどお話をございましたように、予算制度の中で、予算が決まるということが事業を執行するために何よりも大事なことになるわけでございまして、決算は結果であるというような形になってしまふわけござります。こうなりますと、やはりどうしても親方日の丸というような雰囲気が生まれてくるということも一つ感ずるわけでござります。

それからもう一つは、やはりさつきも申しましたが、人事運営と申しますか、例えば地方の管理局長が今までですと二年ローテーションぐらいでかわってくるということでござります。これはやはり職員の立場から見ると、一番地方においての現場の最高責任者が二年置きにはかわってしまって、どういうようなこと、信頼感の問題、経営者に対するあるいは管理者に対する信頼感の問題もございましようし、もう一つ、地域の方々から見ると、なるほど管理局長はいる、しかし、だんだん地方と溶け込んだところになるとかわってしまうというような問題点があるというようなことがあると思思います。

その辺のところがやはり私は帰つてしまいまして、と言ふより、私鉄を経験したときに、帰る帰らないは別といたしまして、外から見ておりましても、やはりそういう難点があるなということを感じておつたわけでござります。これは急の御質問でございますので私の考えたことを全部申し上げ、まだほかにもあるかもしれません、一応私の強く印象に残っている点だけを申し上げる次第でございます。

○桑名義治君 そこで、二十一日の記者クラブの講演並びにその後の質疑応答の中で、新聞の報道によりますと、民営分割化の方向を示唆している。そういうふうに考へられる記事が載っているわけですが、さういふうに考へられる記事が載つてあるわけです。この記事の中にこういうふうに載つておるわけです。「分割も民営も基本的には賛成だ。ただ、分割・民営化しても個々の経営体が赤字では仕方がない。これをどうするか、いま模索中だ」、さらに、「分割・民営化については監理委以外ではタブーになつてゐるきらいがあるが、国鉄としても実務家として監理委に案を持つていただきたい」と、こういふうに述べたというふうに記事にはなつておるわけですが、この記事に間違ひはございませんか。

○説明員(仁杉巖君) 細部の言葉の端は別といたしまして、考え方としては大体そういうことを申し述べたと思っております。

○桑名義治君 さらに、「民営化については、「競争原理や効率化、利潤追求などの面で望ましく、可能なら民営にした方がいい」と。これが一つと、

「ただ、実際には、仮に株式会社にしても利潤が出ないと仕方がないが、全般に輸送量が減る中で職員の処遇や資金繰りなど現実には難しい面もある」と、こういふ面も述べておられるようですが、これも間違ひませんか。

○説明員(仁杉巖君) ほほ間違ひない表現であると思っております。

○桑名義治君 そうしますと、国鉄総裁がこの二十一日に記者クラブで述べられた事柄は、これはもう完全に民営化を志向しているというふうにこれはとるのが妥当だと思ひますが、そういう認識を我々が持つてもよろしくござりますか。

○説明員(仁杉巖君) 私は、先ほどから何回も同じ御答弁を繰り返しておりますが、ずうたいの大き過ぎることについては分割であるとか、あるいは能率的な点については民営の方がよりベターであると思つております。しかし、先ほども繰り返して申しておりますように、そこでも申しました

ように、分割民営といってそういうものをこしらえた、こしらえたがそれが運営できないということはどうにもならないんではないかと。むしろ私は、先ほどから簡単に二十兆の債務の棚上げとか、あるいは年金の問題と、いうのが大臣もおつしやるよう非常に難しい問題であるというふうに考へられるわけでございまして、これが一時にばつと解決するということは恐らく難しいというふうに私も認識をしておりまして、その間にはいろいろな方策、皆様方のお知恵の中からいろいろな方策が、我々も考えますが、そういうものが出てくるだろうと。そういうときに、それでは分割民営ということをすぐできるかというと、それは非常に難しいのではないかというふうに私は考へているということを表明したわけでござります。

○桑名義治君 そうすると、できるならば客観情勢を整えた上で、いわゆる民営分割という方向が最も望ましい方向である、こういうふうにお考えになつていらっしゃるわけですね。

○説明員(仁杉巖君) 分割民営をして非常にうまくいくという保証があるとすれば、一つの大きな方向であるというふうに考えております。運輸大臣も何回もおっしゃるように、監理委員会といいますか、臨調あるいは監理委員会の方向がそういう方向であるといふことも理解できるということを言つておるわけでございます。

ただ、先ほどから時々私申しておりますが、国鉄の百余年ぶりにわたる歴史の中では、職員あるいはO.B.あるいは職員も含めたいわゆる国鉄人といふような表現を使うといたしますと、その国鉄人の中にはやはり、百十年余りの歴史の中で八十年近く一本でやつてきたという歴史的事実がござりますので、そこで急激な変化を起こすということに対してはかなりの抵抗があるということを事實でございまして、これも一つ頭に置いておかなければならぬ問題点であるといふに私は考えております。

○説明員(仁杉巖君) 桑名先生から御指摘がございましたが、実は私も暇のあるたびに将来の国鉄の姿についての財政的な、財務諸表みたいなものを見たり、あるいは国鉄、日本全国に広がる鉄道網の中でどういう変化が起るだろう

については大体わかつたような気がするわけでござります。

そこでお尋ねしたいことは、先ほどから、あるいは今の答弁にもございました、いわゆる国鉄の、

はかの収入がないとして、しかも予想輸送量が減つてくるというような中で、経営を考えいくと、一つの客觀情勢を取りそろえていくという柱になつておるわけですが、しかし、現在の公社の

今までこういう経営状況というものを向上させていくためには、今までのような自助努力だけでは、それはよせんは無理な気がするわけですね。先ほどからの論議でもたびたび論議されております。

例えは、今の質疑の中でもいろいろとございましたけれども、国鉄はいわゆる運送というこの仕事以外に付隨的な企業、これをやはり、利潤を追

求するようなそういう企業も付隨的に発展をさせていかなければならぬ。総合トータルの中で、いわゆる採算を考えていかなければならぬこと

いう論議がなされているわけです。私もそのところが、この法律の改正というものは、大臣のところが、この法律の改正といふのではなく、今後

どういう形態になつていくかということが明確に先ほどの御答弁にもございましたけれども、今後

ならないければこの法律の改正には手がつけられない。手がつけられないとするならば、どういふいふやる自助努力でもって今の国鉄の経営基盤とい

うものを向上させていくかということになれば、これ非常に難しい回答を迫られる事になるわけ

ですが、その点はどういうふうにお考えですか。

○説明員(仁杉巖君) 桑名先生から御指摘がございましたが、実は私も暇のあるたびに将来の国鉄

かといふようなことを考えておりますと、実は暗たんなる気持ちになるときがあるわけでございま

す。それは、今先生の御指摘になりましたように、いうことで売れない商品を抱えながら製造業をやつてあるというようなものでござりますから、

暗たんなる姿を思つわけでござります。

しかし一方、考え直しますと、やはり国民の足

としての大きな使命をしょつておるわけでござ

ります。その中で、いわゆる公共性の議論というものが随分あると思います。また、諸外国の鉄道、國

有鉄道的なものを見ましても、皆補助を受けてい

ざいます。

○桑名義治君 そうなってきますと、いわゆる経営基盤を改善してから民営化云々という言葉はもうそらくとのように聞こえてくるわけですね、実際問題。

それで、この問題を今どうこう論議しても仕方がない問題でございますけれども、そこで、先ほどの質疑の中にもございました、国鉄として主体的なないわゆる具体案、改善の具体案を出したいと、こういうふうに言わわれているわけでござりますが、別に国鉄の中にプロジェクトができるわけでもございませんというまた反面答弁が出てきているわけですが、この具体案というのはどういうふうな形でいつごろまでに大体国鉄としてはまとめるつもりでござりますか。

○説明員(仁杉慶君) 大体の私の考えているところでは、大体資料としては先ほどからいろいろお話ししているベースになっている資料がございまして、島別の経営計数というようなものもしっかりとできています。ですから、むしろそういう中で経営形態をどうするかということを幹部の間で十分討議をすればいいということでござりますから、そんなに時間をかけなくて、あるいはプロジェクトチームをつくるというようなことをしなくていい、プロジェクトチームとしての作業は経営計画室が中心になりまして各局と相談しながら、データはほとんど整っているというふうにお考え願つていいかと思うわけでございます。

それで、それではどういうふうに監理委員会あるいは運輸省とアプローチしていくかという問題になると思いますが、これも、さつきから細田大臣もお答えでございますが、幾つかの案が考えられるというふうに私も考えます。ですから、一つの案を、これでなければいけないというような案を持つていくというより、やはり運輸省なりあるいは監理委員会との対話と申しますか、いろんな説明あるいは応答という中で一つのものに固まつていくのではないかというふうに考えております。もちろん我々としては幾つかの案を考え

てみるということになるかと思っております。

○桑名義治君 午前中に参考人において頼った龜井再建監理委員長のお話の場合も、この問題が出てきたわけです。もちろん私も出したんですけど、そのときの委員長の答弁は、国鉄自身が主体的ないわゆる経営形態に対する案を策定することについては大賛成である、大いに持ち込んでいただきたいと、こういう答弁が来たわけでござります。

そういうふうになつてまいりますと、国鉄としては、先ほどの質疑にもございましたように、早く急につくり早急にやはり監理委員会の方にもぶつけていく必要があるんではないか。最も国鉄のことが詳しいのはやっぱり国鉄だと思つて、私は、その正しい認識の上に立つて正しい評価をしなければこれは決していい案は生まれてこないと思うんです。そういう意味で、私は、国鉄がもう一步突き進んだ姿勢で積極的にこの問題に取り組んでいく姿勢を示すべきではないか、こういうふうにも思うわけですが、その点どうでしょうか。

○説明員(仁杉慶君)

今桑名先生の御指摘のとおりでございまして、ちょっとと我々としては作業がおくれているではないかという御批判を受けるかもしませんけれども、第二次提言等もあること

でござりますので、なるべく早く、まあこれは完

全無欠な案をつくるということをなしに、いろいろな案をまとめまして御相談してまいりたいと思つております。

なお、私の考え方がどうかという話になりますと、相当長時間要しますし、またここで実は具体的な案を申し上げるということは差し控えさせていただきたいと思います。ただ、一つだけ申し上げておきますと、まあ大枠の話でござりますが、長期債務というものは何らかの形で国が見なければならない、かよつて思つております。ただ、予算が非常に窮屈な中でござりますから、ずばりつけていく、こういうふうな御答弁があつたわけでござります。それと同時に、先ほどの運輸大臣の御答弁の中に、私の頭の中には大体構想はまとまっている、こういう御答弁があつたわけでござりますが、細かいことは別にして、大体方向性として大臣はどういうふうな形が大臣の頭の中にまとまっているのかお示し願いたいと思うんですが、どうでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) その御質問にお答えす

る前に、先ほどの総裁と先生とのやりとりの中での問題についてちょっと私感じておりますことを申し上げたいと思います。

国有鉄道としては、けさほどの龜井委員長の御答弁もあつたということですが、私は早急につくべきだ、これが一案でなくてもいいから幾つかの案でもとにかくつくべきだ、かのように思つております。ただ、今まで国鉄を弁護するわけじゃありませんけれども、もう御承知のように、新しい経営形態へ移行するまでの間にとりあえずやらなければならぬというものを十一項目、それは一つでもかなりでかいものなんですが、貨物なんという物すごいやつをしまい込んでおるわけでございますが、十一項目ありますと、国有鉄道としてはむしろそれに全力を挙げておつたと私は見ておるんです。

ただ、時期的には今もうそちの方はどんどんいく勢力を示すべきではないか、こういうふうにも思うわけですが、その点どうでしょうか。○説明員(仁杉慶君) 今桑名先生の御指摘のとおりでございまして、ちょっとと我々としては作業がおくれているではないかという御批判を受けるかもしませんけれども、第二次提言等もあること

でござりますので、なるべく早く、まあこれは完

全無欠な案をつくるということをなしに、いろいろな案をまとめまして御相談してまいりたいと思つております。

なお、私の考え方がどうかという話になりますと、相当長時間要しますし、またここで実は具体的な案を申し上げるということは差し控えさせていただきたいと思います。ただ、一つだけ申し上げておきますと、まあ大枠の話でござりますが、長期債務というものは何らかの形で国が見なければならない、かよつて思つております。ただ、予算が非常に窮屈な中でござりますから、ずばりつけていく、こういう御答弁があつたわけでござります。それと同時に、先ほどの運輸大臣の御答弁の中に、私の頭の中には大体構想はまとまっている、こういう御答弁があつたわけでござりますが、細かいことは別にして、大体方向性として大臣はどういうふうな形が大臣の頭の中にまとまっているのかお示し願いたいと思うんですが、どうでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) その御質問にお答えす

ること以外に方法はないんじゃないかなうか

か、純粹の民営の株式会社にはなかなかないままでのではなかろうかと私は考えております。これは個人的な意見でございまして、まだみんなで相談したり詰めたりしたものではございません。さ

よくなふうに思つております。

国有鉄道としては、けさほどの龜井委員長の御答弁もあつたということですが、私は早急につくべきだ、これが一案でなくてもいいから幾つかの案でもとにかくつくべきだ、かのように思つております。ただ、今まで国鉄を弁護するわけじゃありませんけれども、もう御承知のように、新しい経営形態へ移行するまでの間にとりあえずやらなければならぬというものを十一項目、それは一つでもかなりでかいものなんですが、貨物なんという物すごいやつをしまい込んでおるわけでございますが、十一項目ありますと、国有鉄道としてはむしろそれに全力を挙げておつたと私は見ておるんです。

ただ、時期的には今もうそちの方はどんどんいく勢力を示すべきではないか、こういうふうにも思うわけですが、その点どうでしょうか。

○説明員(仁杉慶君) 今桑名先生の御指摘のとおりでございまして、ちょっとと我々としては作業がおくれているではないかという御批判を受けるかもしませんけれども、第二次提言等もあること

でござりますので、なるべく早く、まあこれは完

全無欠な案をつくるということをなしに、いろいろな案をまとめまして御相談してまいりたいと思つております。

なお、私の考え方がどうかという話になりますと、相当長時間要しますし、またここで実は具体的な案を申し上げるということは差し控えさせていただきたいと思います。ただ、一つだけ申し上げておきますと、まあ大枠の話でござりますが、長期債務というものは何らかの形で国が見なければならない、かよつて思つております。ただ、予算が非常に窮屈な中でござりますから、ずばりつけていく、こういう御答弁があつたわけでござります。それと同時に、先ほどの運輸大臣の御答弁の中に、私の頭の中には大体構想はまとまっている、こういう御答弁があつたわけでござりますが、細かいことは別にして、大体方向性として大臣はどういうふうな形が大臣の頭の中にまとまっているのかお示し願いたいと思うんですが、どうでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) その御質問にお答えす

とを大体今の御答弁の中では示唆されていると私は思うんです。

この時点での問題はほほ意見かもう固まつた、こういうふうに私は理解をするわけです。無理でしようか。

○国務大臣(細田吉藏君) 固まつたということじゃなくて、そういう方向に向かっていろんな問

題が複雑に絡み合っておりますから、ですから、そういうものと一緒に解決していかなければならぬので、そういう方向で全体として国有鉄道をどう考えるか。そのときにやはり国有鉄道の公共性も考えなくちやいけません。先ほど私が、えて国有鉄道のやつておることについての評価すべき点を申し上げたのもそこなんですが、そういう点も考え方合わせてそういう方向で今いろいろお考えをいただいておると私ども考えておる、こういうふうに御理解いただいて、決まつたといふとちよつと語弊があるんですが、臨調の答申はそういう方向で考えろ、こう言っておるわけでござりますし、政府は臨調の方針を尊重するということにいたしておるわけでござります。

(委員長) それからもう一つは、分割をする場合にはどういうふうないわゆる分割をしていくのか、これが一つ。大きく分けてこの二つの方向性が今から先大きな議論になりそうだ、こう思います。

それと同時に、大臣から今長期債務の話が出ました。これも午前中の質疑の中に出た問題でござります。そのときにも私、監理委員長の考え方を詰めたわけでございますが、監理委員長の個人的な考え方とということの前提はございましたけれども、いわゆる長期債務というもののの中をもう一遍区別していくべきやいけない。要するに民営化された場合にも、いわゆる債務の部分については、これは資産との兼ね合いもある、当然これ抱えてもらわなければならない一面も出るだろう。しかし、赤字の部分ですね、この赤字の部分をどうす

かという問題もあります。それから民間が抱えている債権のようなものもござります。こういうふうなものをどういうふうな形で処理をしていくかという、この債権を棚上げすることについても非常に複雑な問題がある、こういう議論になつたわけでございます。

大臣のいわゆるこの債権の棚上げの問題といふものは、要するに純然たる赤字の部分をどうするかという問題に限定をされるのか。それとも長期債務全体を棚上げにするというふうに考えられるのが、この点について伺つておきたいと思います。

○國務大臣(細田吉藏君) 長期のこれは累積債務全体についてどうするかを考えるわけでござります。

しかし、何が累積されて二十兆円以上のものになつておるかということについては大体の分析はできてるわけです。資本投下による、できるならば国に本当は投下してもらいたかった、あるいは諸外国では国が投下したかもしれない、たまたま国有鉄道という公企企業体であるから企業体の借金でやつたんだけれども、本来は国でやつて公共事業費と同じようにやってもらうべきだったという意味の長期債務もあります。ですから、もちろん考えるのは全体として考えなければなりません。しかし、取り扱い方については、私は、そういう債務の種類によりまして、経営の失敗というか、純經營上の赤字といふものもございますね、そういうようなものをどうするかということなんですが、委員長がどういうふうにおっしゃったかわからりませんけれども、中身がどういう債務であるということを分析し、それについてそれぞれの解決の方法をどうするかという姿になろうかと、かよううに思つておるわけでございます。

○桑名義治君 いずれにしましても、この長期債務の中身をもう少し分析した上で、そしてそれぞれのいわゆる種類別にどう対応していくかということを早急に考えていく必要がある、こういうふうに思います。

るかという問題もあります。それから民間が抱えている債権のようなものもございます。こういうふうなものをどういうふうな形で処理をしていくかという、この債権を棚上げすることについても非常に複雑な問題がある、こういう議論になつたわけでござります。

大臣のいわゆるこの債権の棚上げの問題といふものは、要するに純然たる赤字の部分をどうするかという問題に限定をされるのか。それとも長期債務全体を棚上げにするというふうに考えられていいのか、この点について伺つておきたいと思います。

○國務大臣(細田吉藏君) 長期のこれは累積債務全体についてどうするかを考えるわけでございま

しかし何か累積されて「二十兆円以上」のものになつておるかなどということについては大体の分析はできておりまつた。資本投下による、できるならば国に本当は投下してもらいたかった、あるいは諸外国では国が投下したかもしれない、たまたま国有鉄道という公共企業体であるから企業体の借金でやつたんだけれども、本来は国でやつて公共事業費と同じようにやってもららうべきだ、という意味の長期債務もあります。ですから、もう少しきららぬき本をこちこちにやつてしまふ

うに思つてゐます。  
○桑名義治君　いずれにしましても、この長期債務の中身をもう少し分析した上で、そしてそれぞれのいわゆる種類別にどう対応していくかということを早急に考えていく必要がある、こういうふうに思います。  
それから、先ほどのまた答弁の中に、年金問題

が出てきたわけです。この年金問題は、私は国鉄の問題と切り離してむしろ考へるべきではなかろうかというふうに思つんです。

と申しますのは、これは国鉄再建問題と一体的に考へた場合、この年金問題は絶対片づきません。そのために、どうしようもないがために、一部一本化という問題で五年間の猶予を置いて、今、年金問題が処理されているわけなんです。そうすると、やはり最終的にこの年金問題は、もう完全な一本化という、そういう方向になつてこそ初めてこの国鉄の年金問題は片づく。こういうことになりますと、ただ運輸省あるいは監理委員会、国鉄の問題ではなくて、国全体の年金を今後どうするかという問題にかかわるこれは重大な問題だろう。ただ、たまさか国鉄がここで赤字でハンク寸前になつてきてしまつたというだけの話であつて、私はそういう一體観に立つて考へていかなければならぬとするならば、年金の一本化の問題についてはもう厚生省等の問題としてよりも、これは運輸省、運輸大臣としてそういう年金の一本化の方向に最大の努力を払つていく、これは国鉄問題を別にして——別にできないかもしれません

が。

こういう一つの事例があるですから、だからそういう方向で今から先も取り組んでいく必要があるんじゃないかな。運輸大臣の積極的ないわゆる働きかけが必要になるんじゃないかな、こういうふうに思うわけでござりますが、この点どうでしようか。

すかしさはどこにあるかということを考えてみますと、私は大きく言って二つあると思うんです。一つは、終戦直後に非常に膨大な人を抱えたということです。いわく満鉄、いわく華北、いわく華中、台湾、朝鮮の鉄道、こういうもの、あるいは復員をしてこられた方々、こういう方々を全部引き受けた。いやしくも国有鉄道に就職を希望する人は、失業させちゃいけないというんで全部引き受けた。そこで六十数万人という人間になつたわけですね。その後、御案内のように下山さんがあいつたことが起つたような大整理が行われたわけでござりますが、とにかくそのときに非常に大きな人間を抱えた、必要以上の。国有鉄道としては必ずしも絶対必要でない人數を抱えた。そのことがよがつたか悪かったかは別としまして、戦後の処理としてそういうことが行われた。これはほかの公社や國家公務員にもあるかもしれません、が、国有鉄道の場合は非常に程度がひどいというか、きつい程度になつておるわけでござります。そういうことが年金問題についてやはり今日までずっと尾を引いておるということが一つ。

金の問題もございます。これは私は年金の一元化という方向で解決していただければいいと思うんですが、国有鉄道の負担する負担金の問題はこれは依然として残るわけなんで、これをどう片づけてやるかということは、やや、長期債務の資金を国鉄の借金によって資本投下をしたのに似たような種類は違います、違いますけれども、似ような考え方によれば、国が何か面倒を見てやらなければならぬ性格のものがそこにあるんじゃないだろうか。この問題を長期債務の問題とあわせて、金額はこれよりは小さいかも知れませんけれども、解決してやらなければならぬと、こういうふうに考えておるわけでございます。

○桑名義治君 今大臣が言われたような問題も過去この委員会で随分論議された問題の一つでございます

、それと同時に、今から先經營改善といふことで合理化といふことで進んでまいりますと、だんだん國鉄の職員といふものは縮小されてまいります。そうすると、やっぱりそこに退職者、いわゆるOBとそれから従業員との格差がなお一層大きくなるに今から先もあらわれてくる。そうすると、過員の問題と年金の問題といふものは、これまた非常に重大な問題に発展しそうな気がするわけでございます。

○桑名義治君 今も話題になつておりますが、やつぱり最大の今から先も努力と研究を重ねながら、総力を挙げてこの解決のために努力をしていただきことを要望して、私の質問を終わります。

○小笠原貞子君 今も話題になつておりますが、やつぱり再建するため、これをもう本当に早く重点的に解決する道を開いてもらいたい。

また、運輸大臣としても、四月二十四日の参議院の内閣委員会で、国鉄の最大の問題と考へてい

ると、この長期債務の問題について、「この問題を解決しなければ、経営形態をどう変えるというこ

とにしても、前提としてこの問題を解決しなきやならぬ、こういう認識でございます」と、こうおっしゃいましたし、先ほどからもそういうふうに私は受けとめたわけでございますが、そのとおりと確認させていただいてよろしいでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) そのとおりに考えております。

○小笠原貞子君 やっぱり私はそういう考え方でこれに取り組んでもらいたいと思って、午前中亀井委員長に、この点についてどうなんだと質問をいたしました。そうすると、結論から言いますと、これは否定されました。そして、これを重点的にまずやってという、土台ということで考えていかなきやならないというのではないという、そういうお考へがおされたわけなんですね。それは經營になつたというふうに承つたわけですねけれども、やつぱりそこと二点、ニュアンスが違つてくるわけなんですね。そうしますと、やっぱり削減だと地方線廃止だとかというのは具体的にどんどん出される。そして、この長期債務については、非常にそれは複雑でございまして、大変でございまして、ということと後回しにされないと、なかなかこの問題の解決の道は遠いのではないかと、そう思つたから、ひとつそれを大臣としての御所見を承りたいと思つたわけでございます。

○國務大臣(細田吉藏君) 亀井先生がどうお答えになつたかわかりませんけれども、先ほど申し上げましたように、再建監理委員会法は第一項目に経営形態、分割民営化をうたつておる。第二項目に長期債務をうたつております。

しかし、私が今先生にお読みをいたいたようなことを言つておりますのは、分割民営化よりも長期債務の方が難しいんですよ。考えれば、こ

れはまあ切り離すことはできないんですけど、一  
にやらなきやならぬ問題なんですかとも、どち

らかというと後の方のやつが難物なんですよと。今の国家財政の現状その他から考へると難物なんですが、これにいい知恵が出せないと前の分割民営化ができないんじやないかということを申し上げておきます。

○國務大臣(細田吉藏君) 鉄監局長から先に答えさせます。

○政府委員(永光洋一君) 経営改善計画を、国鉄の変更の申請がありましてこれを承認したわけであります。やはり五十六年に改善計画ができましてからは、非常に国鉄をめぐる情勢がさらに厳しくなりましたし、臨調、監理委員会等の緊急提言をおつしやつたとしか理解できません。それが考えましても、長期債務の方が日本の財政の現状、国の財政の現状から見たら難しいんですよ。分割民営化の方は、現に電電公社も専売公社も、もう言つておつたのが、専売や電電が先に出ておるぐらいでござりますから。

これは私の意見でございまして、亀井さんの意見とは関係ないわけですが、さよう思つております。

○小笠原貞子君 大臣、また経営改善計画の変更の承認を五月十七日ですか、お出しになつていいわけです。これは再建法に基づく行為であり、再建法は文字どおり国鉄再建の最大な方策と考えております。しかし、この変更の承認を大臣がお出しになつて間もなく、また監理委員会から変更計画に対する意見書というものが出来ましたね。それで、その意見書、その意見といふものを見ますと、いろいろ書いてござりますけれども、「幹線収支については幹線の営業体质そのものを分析する際には収入支出項目の内容について再検討を要すると考へられるところであり」と、またその

実際にこの改定についてこの御意見そのものは、中身にいろいろ意見はあるけれども、それはそれなりに評価をして承認をして差し支えないという意味だと我々は解しております。ただ、この中にありますように、計画の改定の中身そのものの中で、若干まだ不十分なところがあるとか、さらに、もう少ししっかりやつたらどうかというような点がありますが、これにつきましては、この内容そのものを国鉄にも申しまして、改善計画の中できらに十分合理化をするようには言つてあるわけです。

それで、今先生がお読みになりましたように、改定の御意見そのものは、改定の中身そのものの中で、若干まだ不十分なところがあるとか、さらに、もう少ししっかりやつたらどうかというような点がありますが、これにつきましては、この内容そのものを国鉄にも申しまして、改善計画の中できらに十分合理化をするようには言つてあるわけです。

○國務大臣(細田吉藏君) 亀井先生がお読みになりましたように、改定の中身そのものの中で、若干まだ不十分なところがあるとか、さらに、もう少ししっかりやつたらどうかというような点がありますが、これにつきましては、この内容そのものを国鉄にも申しまして、改善計画の中できらに十分合理化をするようには言つてあるわけです。

○小笠原貞子君 亀井先生がどうお答えになつたかわかりませんけれども、先ほど申し上げましたように、再建監理委員会法は第一項目に経営形態、分割民営化をうたつておる。第二項目に長期債務をうたつております。

しかし、私が今先生にお読みをいたいたようなことを言つておりますのは、分割民営化よりも長期債務の方が難しいんですよ。考えれば、こ

れはまあ切り離すことはできないんですけど、一  
にやらなきやならぬ問題なんですかとも、どち

らかというと後の方のやつが難物なんですよと。今の国家財政の現状その他から考へると難物なんですが、これにいい知恵が出せないと前の分割民営化ができないんじやないかということを申し上げておきます。

○國務大臣(細田吉藏君) 鉄監局長から先に答えさせます。

○政府委員(永光洋一君) 経営改善計画を、国鉄の変更の申請がありましてこれを承認したわけであります。やはり五十六年に改善計画ができましてからは、非常に国鉄をめぐる情勢がさらに厳しくなりましたし、臨調、監理委員会等の緊急提言をおつしやつたとしか理解できません。それが考えましても、長期債務の方が日本の財政の現状、国の財政の現状から見たら難しいんですよ。分割民営化の方は、現に電電公社も専売公社も、もう言つておつたのが、専売や電電が先に出ておるぐらいでござりますから。

これは私の意見でございまして、亀井さんの意見とは関係ないわけですが、さよう思つております。

○小笠原貞子君 大臣、また経営改善計画の変更の承認を五月十七日ですか、お出しになつていいわけです。これは再建法に基づく行為であり、再建法は文字どおり国鉄再建の最大な方策と考えております。しかし、この変更の承認を大臣がお出しになつて間もなく、また監理委員会から変更計画に対する意見書といふものが出来ましたね。それで、その意見書、その意見といふものを見ますと、いろいろ書いてござりますけれども、「幹線収支については幹線の営業体质そのものを分析する際には収入支出項目の内容について再検討を要すると考へられるところであり」と、またその

実際にこの改定についてこの御意見そのものは、中身にいろいろ意見はあるけれども、それはそれなりに評価をして承認をして差し支えないという意味だと我々は解しております。ただ、この中に

ありますように、計画の改定の中身そのものの中で、若干まだ不十分なところがあるとか、さらに、

もう少ししっかりやつたらどうかというような点がありますが、これにつきましては、この内容そのものを国鉄にも申しまして、改善計画の中できらに十分合理化をするようには言つてあるわけです。

○國務大臣(細田吉藏君) 亀井先生がどうお答えになつたかわかりませんけれども、先ほど申し上げましたように、再建監理委員会法は第一項目に経営形態、分割民営化をうたつておる。第二項目に長期債務をうたつております。

しかし、私が今先生にお読みをいたいたようなことを言つておりますのは、分割民営化よりも長期債務の方が難しいんですよ。考えれば、こ

れはまあ切り離すことはできないんですけど、一  
にやらなきやならぬ問題なんですかとも、どち

らかというと後の方のやつが難物なんですよと。今の国家財政の現状その他から考へると難物なんですが、これにいい知恵が出せないと前の分割民営化ができないんじやないかということを申し上げておきます。

○國務大臣(細田吉藏君) 鉄監局長から先に答えさせます。

○政府委員(永光洋一君) 経営改善計画を、国鉄の変更の申請がありましてこれを承認したわけであります。やはり五十六年に改善計画ができましてからは、非常に国鉄をめぐる情勢がさらに厳しくなりましたし、臨調、監理委員会等の緊急提言をおつしやつたとしか理解できません。それが考えましても、長期債務の方が日本の財政の現状、国の財政の現状から見たら難しいんですよ。分割民営化の方は、現に電電公社も専売公社も、もう言つておつたのが、専売や電電が先に出ておるぐらいでござりますから。

これは私の意見でございまして、亀井さんの意見とは関係ないわけですが、さよう思つております。

○小笠原貞子君 大臣、また経営改善計画の変更の承認を五月十七日ですか、お出しになつていいわけです。これは再建法に基づく行為であり、再建法は文字どおり国鉄再建の最大な方策と考えております。しかし、この変更の承認を大臣がお出しになつて間もなく、また監理委員会から変更計画に対する意見書といふものが出来ましたね。それで、その意見書、その意見といふものを見ますと、いろいろ書いてござりますけれども、「幹線収支については幹線の営業体质そのものを分析する際には収入支出項目の内容について再検討を要すると考へられるところであり」と、またその

実際にこの改定についてこの御意見そのものは、中身にいろいろ意見はあるけれども、それはそれなりに評価をして承認をして差し支えないという意味だと我々は解しております。ただ、この中に

ありますように、計画の改定の中身そのものの中で、若干まだ不十分なところがあるとか、さらに、

もう少ししっかりやつたらどうかというような点がありますが、これにつきましては、この内容そのものを国鉄にも申しまして、改善計画の中できらに十分合理化をするようには言つてあるわけです。

○國務大臣(細田吉藏君) 亀井先生がどうお答えになつたかわかりませんけれども、先ほど申し上げましたように、再建監理委員会法は第一項目に経営形態、分割民営化をうたつておる。第二項目に長期債務をうたつております。

しかし、私が今先生にお読みをいたいたようなことを言つておりますのは、分割民営化よりも長期債務の方が難しいんですよ。考えれば、こ

れはまあ切り離すことはできないんですけど、一  
にやらなきやならぬ問題なんですかとも、どち

らかというと後の方のやつが難物なんですよと。今の国家財政の現状その他から考へると難物なんですが、これにいい知恵が出せないと前の分割民営化ができないんじやないかということを申し上げておきます。

○國務大臣(細田吉藏君) 鉄監局長から先に答えさせます。

○政府委員(永光洋一君) 経営改善計画を、国鉄の変更の申請がありましてこれを承認したわけであります。やはり五十六年に改善計画ができましてからは、非常に国鉄をめぐる情勢がさらに厳しくなりましたし、臨調、監理委員会等の緊急提言をおつしやつたとしか理解できません。それが考えましても、長期債務の方が日本の財政の現状、国の財政の現状から見たら難しいんですよ。分割民営化の方は、現に電電公社も専売公社も、もう言つておつたのが、専売や電電が先に出ておるぐらいでござりますから。

これは私の意見でございまして、亀井さんの意見とは関係ないわけですが、さよう思つております。

○小笠原貞子君 大臣、また経営改善計画の変更の承認を五月十七日ですか、お出しになつていいわけです。これは再建法に基づく行為であり、再建法は文字どおり国鉄再建の最大な方策と考えております。しかし、この変更の承認を大臣がお出しになつて間もなく、また監理委員会から変更計画に対する意見書といふものが出来ましたね。それで、その意見書、その意見といふものを見ますと、いろいろ書いてござりますけれども、「幹線収支については幹線の営業体质そのものを分析する際には収入支出項目の内容について再検討を要すると考へられるところであり」と、またその

実際にこの改定についてこの御意見そのものは、中身にいろいろ意見はあるけれども、それはそれなりに評価をして承認をして差し支えないという意味だと我々は解しております。ただ、この中に

ありますように、計画の改定の中身そのものの中で、若干まだ不十分なところがあるとか、さらに、

もう少ししっかりやつたらどうかというような点がありますが、これにつきましては、この内容そのものを国鉄にも申しまして、改善計画の中できらに十分合理化をするようには言つてあるわけです。

○國務大臣(細田吉藏君) 亀井先生がどうお答えになつたかわかりませんけれども、先ほど申し上げましたように、再建監理委員会法は第一項目に経営形態、分割民営化をうたつておる。第二項目に長期債務をうたつております。

しかし、私が今先生にお読みをいたいたようなことを言つておりますのは、分割民営化よりも長期債務の方が難しいんですよ。考えれば、こ

れはまあ切り離すことはできないんですけど、一  
にやらなきやならぬ問題なんですかとも、どち

らかというと後の方のやつが難物 styleUrls.css

○小笠原貞子君 「経営の一側面をとらえて将来この年々悪化する国鉄の全体の収支ということを見た場合に、これをもつとして十分に国鉄の経営状態を将来に向かつて判断するということは妥当でないという考え方をここで述べております。さらに厳しい対応を監理委員会としてはお持つておるということをここにメンションをしたというふうに考えておるわけあります。

○小笠原貞子君 「経営の一側面をとらえて将来の」「経営状態を判断する」とは妥当でないと具体的に出ていますね。そうすると、例えば資本費関係負担は除外されているというような事実もありますね。これについて今、大臣にも重ねてあわせて御答弁いただきたいんだけれども、そうしますと、そういう指摘ですね、監理委員会が六十年までにこれについても「ときちつと妥当な計算をやりなさい」と指摘されたとおりにしようとすると、一体どういうことになるかという問題ですね。私が次に伺いたいのは、

○國務大臣(細田吉藏君) 経営改善計画というのは、御承知のように再建措置法によって、例の地方交通線の問題なんかと同じ法律、昭和五十五年にできた法律によって経営改善計画というものを出しておるわけでございます。これは、その法律にも書いてござりますけれども、様子が変わったら、状況が変わつたら別な改訂版を出せというふうになつておるんで国鉄が出したと、こういうことなんでございます。

出したものに対して、その限りにおいて承知したということであつて、これで全部が何から何まで済んだ、これだけやつていりやいいんだといふ意味で承知したというふうにお考えをいただくと、いうわけにはまらないと思います。国有鉄道としては、この前出した改善計画をこういうふうに改定して、これでやつてまいりますと、こういうことを言っておるんでございまして、それは、法律で運輸大臣がこれを認めるということになつておりますから認めるということなんです。

で、監理委員会がこれに対し緊急提言をなさつ

はこれじゃまだ甘いぞ、もつときつくすべきだと  
いうことで、ですから簡単に言えば、運輸省も、い  
やこんなものじやだめだ、もつと持ち出してこい、  
もつと別のものを持つてこいという言い方をある  
いはすべきであつたかどうかという問題は残され  
ます。それまでの過渡的な話なもんでございま  
すから、だから国有鉄道でこういう点について努  
力してまいりましようということで一応認めてお  
く、ですから大変問題はあるうと思います。  
今ちょうどタイムラグがあるわけでございま  
ね。基本的に解決するという問題が後に控えて  
おつて、それまでの間、前の法律、五十五年の法律  
が生きておつて、監理委員会の方は五十八年の法律  
でできた。そのところが、監理委員会の方が  
出すのが来年出していく、それまでの間を前の法  
律で経営改善計画。それじや今度出さないでおい  
てそのままでもよかつたかどうかという問題があ  
るんですが、これは国有鉄道としてはどうしても、  
状況も非常に変わり過ぎるぐらい変わつたものだ  
から、特に貨物なんか変わつたものだから、出さ  
ざるを得ないということでおしてきた、その範囲  
において出してきた。これで能事終わりりといつ  
ものでは決してない。  
それは私どもさきように考えておるわけでござい  
ます。もしわかりにくければもつと詳しく申し  
上げます。ちょっとややこしいものではあるんで  
す。

○小笠原貞子君 私がもうちょっと聞きたいとこ  
ろとすれているところもあるんですけれども、ま  
た次の機会に持つていきたいと思います。ちょつ  
ときよは具体的な問題で伺いたいことがあります  
ので、今のところはお伺いしたということにして  
おきます。

次の問題は非常に具体的なんです。これは、サ  
イクリングの自転車も国鉄の中に持ち込みたいと

大臣も御承知だと思いますけれども、今自転車旅行というのが非常に普及してまいりまして、とりわけ中学校、高校、それから家族ぐるみで健全なスポーツとして普及が始まっているわけです。これはスポーツ振興法にもうたわれています、これをもつと発展させていこうと、私も自転車が大好きなもので、よく乗るわけです。ところが、東京だとか都会の中ではサイクリングに適当なるところがございませんね。そこで、自転車を持つて地方に出かけて楽しむ。そのときに、国鉄を利用するということになるわけなんですね。

その国鉄を利用するときに問題になりますのは、自由に持ち込めないという問題なんですね。こう言いますと、あんな大きな自転車を持ち込むなんてそりや無理だよというふうな御認識かもしれないが、せんけれども、そうじやなくて、あれをきちんと分解するわけです。分解いたしますから、ちょっとはかってみましたら長さが一メートル、高さが六七十センチ、幅十五センチ。これをきつとしだしたら、オーダーストアのコントラバスなんかは電車に入っております。あれは厚さも厚うございまますし高うございますから、ああこれと比べたら全然もう楽だなとそう思つたんですね。重さは十二キロなんですね。だから肩にかけて入る。

そういうのを、軽い小型に分解してきつと袋に詰めたものを国鉄で運んでいこうというときに、それを利用できるのは今、日本サイクリング協会の会員に限るという国鉄の営業規則というのがあるわけなんですね。だから自由に利用できなんです。だから、そのためサイクリング利用者も大変不平等を感じているというので、みんなこれ、何とか載つけられるようしてくれというのが希望で、私もそのとおりだと思います。

日本サイクリング協会に入ればいいじゃないかと、こういうことになるわけなんですけれども、このサイクリング協会というのが、中央にもござ

いに行こうとすると札幌の所在地まで、まあ国鉄は乗るからいいかもせんけれども、また出でこなきやならないというような問題があるわけなんですね。そして、北海道とかあと五つの県は個人として会員になることもできないんですよ、サークル、クラブでないと。個人で会員になる」ともできぬ、こういうことになつてゐるんです。それで、個人じやだめだからといでの、各都道府県にサイクリングクラブみたいなものを作ります。そして、その地方でつくったクラブから会員といふ者に会員証を出すわけなんですね。それが全国でばらばらなんです。だから、その会費が千円とか、それから高いのをずっと調べてみましたら、六千円かかるということなんですね。そうしますと、本当に健全な青少年とということを考えて普及したいと思うと、やっぱりちょっと負担になりますね。そして、一千円から六千円までの差があるということは、とてもじやないけれどこれには不合理であるということなんですね。

先ほど言いましたように、決してそれは迷惑をかけない。混雑のときには、もちろんそんなものを持って乗つたら怒られるから、本人は持ち込みませんよね。だから、どこかに行くときには、すいと列車とか夜行で行くなんというのもよく聞きました。それで、大きさとしても先ほど言ったような小型である。そうすると、見てみると、スキーユ用具とか登山用具、それからこのごろはサーフボード、それからゴルフの用具というのは結構な荷物でございます。こんなのはみんな自由なんですね。そうすると、今のサイクリング愛好者は十万人いるというようなわけなんですよ。だから、みんなが希望していることは、手回り品の有料というのがござりますね、二百円出して切符買ってね。そうすると、今のサイクリング愛好者は十万人いるというようなものを買って、そしてサイクリング協会といふものからの許可証がなければそ

ういうものが使えないというような不便をなくしてほしいというような、私は当然だと思つんです。できないというのは何だと言つたら、先ほど言いました国鉄の営業規則というものがそこにあるわけなんですね。だから、やっぱり時代は変わっていますから、もうスキードのサーフボードのような何でも入るような時代に、自転車は昔の大型を考えためなんというんじや、ちょっと頭が古過ぎるのでないか。

いや、これをオープンにしちゃうとサイクリング協会がだめかと、サイクリング協会から文句が出るかということもあらうかと思つて、サイクリング協会に電話して伺つたわけなんですね。そうしましたら事務局長が、自分たちとしてもそういう規制を外してもらいたいと、サイクリング協会のものが言つてゐるんです。そして、開放してほしいということを文部省に申し出ているということなんですね。だから、サイクリング協会、中央のこれに入らなきやならないというのも、本人が、ほど言つた国鉄の営業規則だけがネットになつてゐる。

そうしたら、これは非常に簡単におたくの方の考え方一つで、今の青年や家族ぐるみの健全なスポーツ普及という立場でできるんだから、ほかにそんな心配したことは、長期債務と大分違うんですから、これは非常に簡単に解決できみんなに喜ばれることだから何とかしてほしいと、これは切実な私のみんなの意向を代弁してのお願いなんですが、お考えいただきたいと思います。

○説明員(須田寛君) ただいま先生御指摘ございましたように、確かに今そういった規制をさせていただいていることは事実でございます。沿革を申し上げますと、例のスキーでござりますとか、そういうのが何とか網棚に載る。自動車も網棚に載らないことはないけれども、非常に据わりが悪いのでどうしても通路なりティキに

置かれる。したがつて混雑する列車でお客様に御迷惑をかけるということをございましたが、サーフボードも何とか網棚に載るだろうということです。

つきましては賛否両論があることは事実でござります。ただ、今先生おっしゃいましたように、相当そういったスポーツが普及をいたしておりますので、私どもやはり営業的な見地から何とかそぞりのではあります。

いつたサイクリングに行かれるお客様に鉄道を利用していくいただきたいわけでござりますから、その意味でも少しこれは検討させていただきたい。で、得れば、そういう特に混雑する列車を避け乘つていたら方法がないものかどうか。同時にまた、一部の地方でやつておりますけれども、むしろ解体をしないで自転車そのままお客様と一緒に乗つていたらサイクリング電車のようなるのを一部の地域でもやつておりますので、そういうふうなことも含めまして、なるべくお客様に国鉄を利用いただけるような方向で検討したいと思いますので、もう少しお時間をちょうどだいしたい、こんなふうに思つております。

○小笠原貞子君 本当に検討していただかなくちゃいけないと思つて、やつぱり本人たちが非常に自覚しているわけですね。だから、大体持つて入つたら怒られますよ、込んでいるときなんか。そんな非常識なことをして怒られるようないますので、もう少しお時間をちょうどだいしたい、こんなふうに思つております。

五十五年の十月十六日の運輸委員会で、私もこのトンネルのことが関心もあり気になりましたので、一体どういうことだということで伺いました、どういうものを通すのか。その当時は塩川大臣でございましたけれども、「貨物につきましてはございませんけれども、貨物につきましてはやはり定期船を開設しておかなければならぬのではないかと」。それは旅客と貨物と一緒にした定期連絡船みたいな形というふうに言われたわけなんですが、それがどうもカートレーンも入れて、そして船の方はなくしちゃうというような形になつてくるわけですね。

もうちょっととというのは、どのくらいのちょつ

とでしようか。

○説明員(須田寛君) 別に引き延ばしをしてどうこうということはございませんが、ただやはり一応地方の実情等も若干ござりますし、サイクリング協会や文部省等とも御相談をしたいということございますから、若干のお時間をちょうだいします。

たい、こういうふうに申し上げます。

○小笠原貞子君 もうちよつとが若干と表現が変わりましたが、とにかく早く、特にこれからまた季節でござりますから、もうみんなにこういうことをして国鉄はよくやつてくれたと言わなきやお客様は乗りませんからね。小さいようだけれども、大事にして御努力をいただきたいと思いま

す。そして、次に青函トンネルの問題をちょっと伺いたいんです。

青函トンネルの問題についても、先ほどおつしやいました懇談会の報告というのが出されました。この報告によりますと、カートレーンや一般貨物もトンネルを通すことというふうに考えられてるわけです。資本費の扱いについては問題があり論議しなければならないですけれども、きょうのところは一点、どういうものを通してかということと関連して伺います。

五十五年の十月十六日の運輸委員会で、私もこのトンネルのことが関心もあり気になりましたので、一体どういうことだということで伺いました、どういうものを通すのか。その当時は塩川大臣でございましたけれども、「貨物につきましてはございませんけれども、貨物につきましてはやはり定期船を開設しておかなければならぬのではないかと」。それは旅客と貨物と一緒にした定期連絡船みたいな形というふうに言われたわけなんですが、それがどうもカートレーンも入れて、そして船の方はなくしちゃうというような形になつてくるわけですね。

だから、その辺のことは塩川大臣がお答えになつたときと明らかに矛盾しているという点で、どういうふうにお考えになつていらっしゃるかと

して、この懇談会でトンネルの活用方としてはこういう方向をいただきましたけれども、安全性についてももう少し検討してみたいと思いますので、この懇談会でトンネルの活用方としてはこういう方向をいただきましたけれども、安全性についても御存じのように定點を二ヵ所設けておりまして、消防設備等々も一応万全を期しておると聞いて、安全に運行していただきたく思っています。

○小笠原貞子君 今おつしやった安全の問題、一番心配なんですね。本当に真剣に考えていただけたい。もう安全であると自信を持って考えた結果を出していただきたいということ、だけでも「万能」ということがありますけれども、このカートレーンにつきましては、改めてもう少し詰めてみたいと思います。

したいたと思いますが、連絡船を残すかどうかといふところで、旅客はトンネルに移したい。それで、貨物については安全性という問題もあるし、そういう面からやはり船でなければならないといふことではありますけれども、その点につけて保留在しておられたのではないかと思いますし、我々もその点は完全にトンネルに貨客とともにいることにつきまして当時自信がなかつたと

いうことではないかと思います。

このたび懇談会で、他の貨物はほとんどコンテナ化されておりますので、余り貨物について現時点において問題はないんではないかと思いますが、この懇談会のカートレーンにつきましては、これは先生おつしやいますように、自動車なので、油といいますか、ガソリンを積んだ車を載せるということが安全上問題ではないか、こういうことではないかと思います。この点につきましては、懇談会でも安全の問題については議論があつたようありますけれども、この懇談会の結論をもって、我々としても公団等ともさらに、輸送需要だと、あるいは他の事業者に対する影響とかいうこととあわせて、もう一遍安全問題につきましてはもう少し検討してみたいと思います。

そこで、この懇談会でトンネルの活用方としてはこういう方向をいただきましたけれども、安全性についても御存じのように定點を二ヵ所設けておりまして、消防設備等々も一応万全を期しておると聞いて、安全に運行していただきたく思っています。

○政府委員(永光洋一君) 当時は私もまだ部長を

していましたと思いますが、連絡船を残すかどうかといふところで、旅客はトンネルに移したい。それで、貨物については安全性という問題もあるし、そういう面からやはり船でなければならないといふことではありますけれども、その点につけて保留在しておられたのではないかと思いますし、我々もその点は完全にトンネルに貨客とともにいることにつきまして当時自信がなかつたと

います。

事故が起るというような場合を考え、一体

そのときの事故、災害に対する責任、補償ですね、

補償なんというのはどこが持つのかということ、それを最後に伺わせていただいて、終わりたいと思ひます。

○政府委員(永光洋一君) これ懇談会のレポートにもありますように、カートリーンをやる場合にその運営主体をどうするかと。一応一つの考え方として第三セクターといいますか、国鉄以外の運営主体で運営させたらどうかというようなことが指示されておりますので、そういう意味からいきましては、国鉄がやればもちろん国鉄であります。しかし、第三セクターがそういうことをやる場合には当然第三セクターの責任という問題が生じると思いますので、そのあたりも、いわゆる事故が起る前提というのにはなにでありますか、補償の問題とかそういうものも、今の私が申しました安全性の検討とあわせてやはりやっておかなければならぬ問題だと思っております。

○委員長(矢原秀男君) 速記をとめてください。

〔選讀中止〕

○伊藤部男君（外原秀男君）返答を起して  
御意見をお聞かせいただきたい、こういうよう  
に思っております。これまで、こういうような場で、  
総裁の国鉄経営に当たる基本的な考え方につきま  
しては御意見をお聞かせいたぐ機会がなかつた  
んですが、本日は随分総裁の考え方をお聞かせい  
ただきました。そこで私も、基本的な問題につき  
まして本日は御意見をお聞かせいただきたい、こ  
ういうように思っておりますのでよろしくお願ひ  
を申し上げます。

ます。総裁の感想をお聞きをしたいんですか  
このような危機的な国鉄の経営を引き受けられまして半年近くたれたわけですが、それ以来大変御苦労をされ、かつ総裁自身も国鉄の中でかなり積極的に自分の考え方を表明され、改善の問題についてかなり多方面にわたって指摘をされてきている、こういうことを聞いておるわけであります。今のところどうなんでしょうが、国鉄における居心地はどんなものだろうか、それをまず

お聞かせ願いたい

それから、あわせて、これまでやつてこられまして、国鉄自身の自主努力で果たしてこの国鉄の再建が可能なものであろうかどうか。先ほど来からいろいろ御意見をお聞かせいただいているわけですがれども、果たして将来展望が総裁の頭の中ででき上がってきただろうか。その辺のところの御感想をまずお伺いしたいと思います。

○説明員(仁杉巖君) 今先生からの御質問でござりますが、一つの問題として、昨年の十二月に国鉄総裁という大命をお引き受けして努力をしておるわけでございます。実はそれまでにも、私は御承知のとおり国鉄のOBでもございましたし、日本鉄道建設公団の総裁という立場にもございましたので、非常に国鉄問題につきましては関心を持ちまして、いろいろ皆様方の論文であるとかあるいは国鉄の発表するデータというようなものも拝見をいたしながら、いろいろと再建についての関心を持っていたということは事実でございます。しかし、総裁に就任いたしましてしばらくとい

うか、一ヶ月ぐらいの経過の中で、どうも国鉄の

将来展望というものはなかなかつかめないということで、私なりに経計室その他関係部局にいろいろと指示をいたしまして作業を進めてみたわけですがございます。そうした中で、これは役員会等でもいろいろ議論いたしておりますが、まだ最終にこうであるというデータまではまとまっておりませんが、大略の見込みを見ておりますとかなり見通しが暗いということをございます。

その最大の原因は、やはり構造不況業種である

というような表現をされておりますが、これから先一体輸送力がどうなるかという問題で、貨物については、どうもこれは私どもの努力も足りないと言えどもこれまでかもしれません、どうもやはり暗い、非常に暗いということございますが、頼りになる収入の大宗を占めます旅客につきまして検討いたしましても、新幹線とかあるいは大都市交通というようなものは横ばいかあるいは微増するという見込みでございますが、その他の幹線、

地方交通線というような点につきましては、どう

も他の交通機関、空港の発展整備であるとか、あるいは高速道路の整備というようなものを見通してまいりますと、やはりそういう輸送量が伸びながから作業をいたしてみると、少し落ち込むような感じがいたします。

い、したがつて収入も運賃値上げによる増はあるにいたしましてもさほど大きく伸びないという前提の中で、今まで参りますと長期債務が累積していくという問題、あるいは先ほどから問題になつておりますが、年金の負担が決して軽くなるということでもないということを考えますと、収入に対する人件費の割合もそう減るということでもないということでございまして、何か袋小路に入つたような感じがいたしているわけでございます。そういう意味におきましては、時に将来の財政の見通し等を見た表を見るとか、あるいはそれによ伴う全国の鉄道網のあり方を見るというような

ことをいたしますと、実は一体出口がどこにある

かなというような感じがいたしたことさえあるわけでござります。

しかし、もう一回よく振り返つて考えてみますと、私鉄自体が、大きい私鉄、これは大体都市付近であると思いますが、あるいは地方にあります中私鉄、小私鉄、こういうものは決して大変い成績、ことに中小私鉄なんかは大変いい成績であるとは申しがたいのでござりますが、しかしどうやらバランスをしているということも事実でござい

まして、赤字が出来ましても多少の赤字でそれをいろいろ兼業で補うということもありましょうし、また一方から申しますと国家から補助を受ける場合もあるのでございますが、とにかくバランスをした格好でいっているということをございます。そういうことを考えますと、国鉄の場合でも線路を区分けいたしますと、大私鉄の部分に当たる部分、中私鉄の部分に当たる部分、小私鉄の部分に当たる部分というようなものはあるわけでござい

ますから、それをそれなりに私鉄と同じような形

で運営をすることができれば、バランスをすると  
いう見込みはあるわけござります。  
しかし、先ほど申しましたように、大私鉄の場  
合でも、経費に占めます資本費の割合というも  
のは大体一〇%ぐらい、その前後、会社によつて違  
いますが、その程度である。それから年金につき  
ましては、大体厚生年金に退職者は行つてしまつ

そういうことを考えますと、先ほど申しましたように、私鉄並みの経営を国鉄がしたといたしましても、過去債務の問題と年金負担の問題というものを解決しないと、今の運営の中ではなかなか困難しいということです。もちろんその中では、私鉄並みということになりますと、まだいろいろ国鉄としてしなければならない努力は重ねてまいらなければなりませんけれども、それにしておも、長期のしかも大局的に見た鉄道の経営の方といふものは、私はそういうものだと思っております。

を申しておりますけれども、いろいろ経営形態等

○伊藤都男君 そこで具体的にちょっとお伺いを  
したいのですが、国鉄は四十四年に第一回の再建  
計画を立てまして、それ以来四回その計画を塗り  
かえてきたといいますか、要するに計画を立て失  
を論ずると、いう中でも、前に過去債務とかあるいは年金とかいうような問題についてめどをつけていただきませんと、どうも経営形態の方に入れないと、というような感じを持っているということを二  
さいます。

敗をし計画を立て失敗をしという繰り返しをやつてきたわけでござります。したがつて経営悪化というものがますます進行いたしまして、結局泥沼に入つたような状況を迎えてゐる。そして五十六年には改善計画というものを立てたのですが、三年を経た今日またその改善計画も変更しなければならない、こういう事態になつてゐるわけですが、そこで一体、何ゆえに計画どおり進まないのか。総裁の言われるよう暗い路地の中に入り込んだ

まんま出口がわからぬという状況になるまでに、そういうこととは別に、計画がなせ進まないのか、

計画どおりなぜいかないのか。

そこで先ほど来問題点は幾つか出されてはおり

ますが、一体具体的に言えば、経営の規模に問題

があるのか、あるいは公社という制度、先ほども

出でおりましたけれども、結局経営責任が持てな

い、経営責任の範囲が少ないという、公社という

制度に問題があるのか、あるいはそれとも経営の

資質に問題があるのか、あるいは国鉄の職員の体

質に問題があるのか、あるいはそれらのすべてな

のか、こういうことなんですかけれども、總裁は今

の点においてお伺いをいたします。

○説明員(仁杉巖君) 今先生の御指摘になりまし

たいろいろな状況というか、要因があると思いま

す。きょう午前中亀井委員長も国民全体の責任だ

といふに言われただと思っておりますが、私も端的に

言えば、だれがどうだとか、どういうことだとか

いう、一つ一つ言えばいろいろあると思いますけ

れども、総合的に考えればやはり今のいろいろな

ことが絡み合ってこういう結果になつたと思うわ

けでございます。  
しかし私は、その中でも一番今までの計画がまく進まなかつたという一つの大きなものは、やはり輸送量の想定といふのがいつも少し甘かつたという、少しといふかなり甘かつたといふことで、一年たち二年たつとそれだけの収入が上がつてこない。そうすると、経費の方はそれに見合った姿で計上してありますから、赤字になつてしまつてまだめになるというようなことが繰り返されたようになります。そうなつてみると、やはり過去のだれがいいとか悪いとかいうことは別にして、国鉄そのものがもう少しひかりました。見方をすべきであつたろうかなというような感じもいたしております。

私の現在の立場といたしましては、先ほど申しました輸送想定はまだ最後にコンクリートになつたものではございませんけれども、そういうかな

り冷たく見ると申しますが、冷徹な目で見るといふことをしてまいりし、また過去の失敗の一いつ、もう一つの原因としましては、いろいろ国鉄を取り巻く構造的な問題が悪くなってきた、それに対する対応しなければならないわけでござりますが、その対応がやはり必ずしも適時適切に行われなかつたということもありますので、これに対する反省として対応しなければならないわけでござります。

○伊藤郁男君 五十六年に出されました経営改善計画、要約すれば六点くらいになると思うんです。一つは六十年度までに三十五万人体制にいく。第二番目は組織の簡素化、あるいは職場規律の確立、労使関係の改善によって経営管理を適正化する。第三はサービスの充実、あるいは関連事業の見直し。四番目は設備投資の規模の抑制。五番目は幹線系の黒字転換。六番目は輸送量については旅客、貨物双方とも若干増加するよう努力する。これが大体改善計画の主な柱だと思うのです。

しかし私は、その中でも一番今までの計画がまく進まなかつたといふ一つの大きなものは、やはり輸送量の想定といふのがいつも少し甘かつたといふかなり甘かつたといふことで、一年たち二年たつとそれだけの収入が上がつてこない。そうすると、経費の方はそれに見合った姿で計上してありますから、赤字になつてしまつてまだめになるというようなことが繰り返されたようになります。そうなつてみると、やはり過去のだれがいいとか悪いとかいうことは別にして、国鉄そのものがもう少しひかりました。見方をすべきであつたろうかなというような感じもいたしております。

逆に目立つているというような結果があるわけです。

したがつて、いわゆる改善計画を三年間やつてきたけれども、目標にしたもの達成度を考えるとまことに微々たるものであるということを反省

し、そこで、もうこれは時間がありませんので最

後の質問になつちやうんですが、鉄道労働組合、私はその顧問をやつておるわけですが、昨日と一

昨日中央委員会を開きまして新たな提言を行つて

いるわけです。これは地域本社制にして、そして

地方分権ですね、経営のやり方を任せ、任して

いただく。そして自由に営業活動を展開できると

いうような、こういう形にしよう、こういう提言

をかなり具体的にしておるわけですが、この提言

につけて総裁として、午前中秋も聞いたんですが、

亀井再建監理委員長は非常にこの提言については

感激をしたという表現をしておられるわけであり

ますが、総裁としてこれについてのもし御感想が

ありましたらお聞かせをいただきたいということ

と、あわせてこの点についての運輸大臣の感想も

お伺いをして、私の質問を終わりたいと思います。

○説明員(仁杉巖君) 今御指摘のように、経営改善計画におきましてもいろいろそこを來していける

ところで、この改善計画、三年間、五十六年にで

きました改善計画に沿つて努力をした結果を冷徹

に分析してみますと、第一番目の要員縮減計画だけが実現をして、あとは大体未達成があるいは不

十分、こういう結果になつていると私は思つわけ

です。全部を指摘することはできませんけれども、

例えは旅客は、若干増——現在少し減っているわ

けでしよう、計画から見ますと、貨物は、ちょっと

ふえるだろうというのが激減しているわけです。

あるいはサービスの点についても国民の間から、

運送は、海陸交通の結節点たる港湾における流通機能のかなめとして産業の発展、貿易の振興等我が國産業経済上極めて重要な役割を果たしており

ます。

しかしながら、近年、コンテナ埠頭等の近代的な港湾施設の整備などによる港湾における物流合理化の進展には目覚ましいものがあり、港湾運送についても、このような状況の変化に適切に対応すべく港湾運送事業に関する規制を見直す必要性

が高まつております。

また、この点につきましては、昨年三月の臨時行政調査会の最終答申におきましても、同趣旨の

指摘を受けているところであります。

また、この点につきましては、私ども

も今後、先ほどから申しておりますように、経営

形態等につきましてもいろいろ検討する段階の中

で十分参考として見せていただきたいというふうに思つております。

○國務大臣(細田吉藏君) 鉄労の新しい提案につ

きましては、私はまだ詳細には承知しておりませんが、大筋のことは聞いておるのでございます。ここまで来たかという感じ、もう全く大変な、在来の考え方からしますと飛躍的な提案であるといふふうに思つております。

先ごろ、内達一号というハンドル時間の労働条件もこれは労働組合との間に交わされたようでありますが、こういう点、いろいろな点から考えまして、国鉄の改革といいましょうか、何とかしなければ自滅するほかないという感覚が非常に浸透してきておる。特に労はその先頭に立つて、危機であることを非常に強く感じておられるという点を私、強く感じておる次第でござります。

○委員長(矢原秀男君) 本日の調査はこの程度といたします。

○委員長(矢原秀男君) 次に、港湾運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。細田運輸大臣。

○國務大臣(細田吉藏君) ただいま議題となりました港湾運送事業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。

四面を海に囲まれた我が国にとりまして、港湾運送は、海陸交通の結節点たる港湾における流通機能のかなめとして産業の発展、貿易の振興等我が國産業経済上極めて重要な役割を果たしており

ます。

しかししながら、近年、コンテナ埠頭等の近代的な港湾施設の整備などによる港湾における物流合理化の進展には目覚ましいものがあり、港湾運送についても、このような状況の変化に適切に対応すべく港湾運送事業に関する規制を見直す必要性

が高まつております。

また、この点につきましては、昨年三月の臨時行政調査会の最終答申におきましても、同趣旨の

指摘を受けているところであります。

この点につきましては、私ども

も今後、先ほどから申しておりますように、経営

形態等につきましてもいろいろ検討する段階の中

で十分参考として見せていただきたいというふうに思つております。

○國務大臣(細田吉藏君) 鉄労の新しい提案につ

きましては、このような情勢にかんがみ、将来にわたつて効率的な港湾運送事業の実施が図られるよう、今回、

港湾運送事業法を改正することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、船内荷役と沿岸荷役が一貫して行われる荷役形態が大部分を占めるよくなつた現状に

かんがみ、事業の種類について、船内荷役事業と沿岸荷役事業を統合して港湾荷役事業とすることとしております。

第二に、一般港湾運送事業者についての下請に

関する規制の弾力化を図ることとしております。

現在、一般港湾運送事業者は、引き受けた港湾運送について、その一部を直當する条件にそれ以外の港湾運送については、当該事業者と一定の密接な関係を有する関連事業者に下請をさせることに認めておりますが、今回新たに、コンテナ埠頭等の施設においてみずから統括管理のもとに一定量以上の港湾運送を行う場合にも関連事業者に下請をさせる」とを認める」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。

○委員長(矢原秀男君) 以上で趣旨説明の聽取は終わりました。

本來に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(矢原秀男君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

港湾運送事業法の一部を改正する法律案の審査のため、参考人の出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕  
○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認めます。これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕  
○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよ

う決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時一分散会

六月二十七日本委員会に左の案件が付託された。

一、港湾運送事業法の一部を改正する法律案

港湾運送事業法の一部を改正する法律案  
港湾運送事業法(昭和二十六年法律第六百六十一号)の一部を次のように改正する。

第三条中「左に」を「次に」に改め、第二号を次のように改める。

二、港湾荷役事業(前条第一項第二号及び第四号に掲げる行為を行う事業)

第三条中第四号を削り、第五号を第四号とし、第六号から第八号までを一号ずつ繰り上げる。

第四条第一項中「第五号」を「第四号」に、「同一条第六号から第八号まで」を「同条第五号から第七号まで」に、「但し」を「ただし」に改め、同条第二項中「第五号」を「第四号」に改める。

第六条第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第二号中「第五号」を「第四号」に改める。

第十六条第二項本文中「こえる」を「超える」に、「行なつた」を「行つた」に改め、同項ただし書を次のように改める。

ただし、次のいずれかに該当する場合に限る。

一、当該一般港湾運送事業者が当該月中に引き受けた港湾運送に係る第二条第一項第二号から第五号までに掲げる行為のうちいずれかの種別

行為を前項の規定に従つて自ら行つたとき。

二、当該一般港湾運送事業者が当該月中に引き受けた港湾運送に係る貨物量に運輸省令で定める率を乗じて得た貨物量以上の量の貨物につい

て、コンテナ埠頭その他の運輸省令で定める施設において第一条第一項第二号又は第四号に掲げる行為を運輸省令で定めるところにより自ら

の統括管理の下において行つたとき。

三、前項に規定する者は、この法律の施行の日から六月を経過する日までに、運輸省令で定めるところにより、当該事業を從前の事業の範囲内で引き続き営む旨を地方運輸局長(海運監理部長を含む)に届け出たときは、新法第四条第一項の規定による港湾荷役事業の免許を受けないで

ことができる。

3 前項に規定する者は、この法律の施行の日から六月を経過する日までに、運輸省令で定めるところにより、当該事業を從前の事業の範囲内で引き続き営む旨を地方運輸局長(海運監理部長を含む)に届け出たときは、新法第四条第一項の規定による港湾荷役事業の免許を受けないで

ことができる。

4 旧法の規定によりした処分、手続その他の行

為は、新法の相当規定によりした処分、手続その他行為とみなす。

5 附則第一項の規定により從前の例による」とされる船内荷役事業又は沿岸荷役事業に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお從前の例による。ただし、旧法の規定中「五万円」とあるのは「二十万円」と、「三十万円」とあるのは「十万円」とする。

(港湾労働法の一部改正)

第六条第二項の規定により從前の例による」とされる船内荷役事業又は沿岸荷役事業を宮む者については、これらの者を前項の規定による改正後の港湾労働法第二条第三号に規定する事

業主とみなして同法の規定を適用する。

7 附則第六項の規定による改正前の港湾労働法の規定によりした処分、手続その他の行為は、同項の規定による改正後の同法の相当規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

(港湾労働法の一部改正)

8 附則第六項の規定による改正前の港湾労働法の規定によりした処分、手続その他の行為は、同項の規定による改正後の同法の相当規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

(罰則に関する経過措置)

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

(船舶整備公団法の一部改正)

10 船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第八項中「第五号」を「第四号」に改め

る。

(登録免許税法の一部改正)

11 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一四十号中(3)を(4)とし、同号(2)中

「船内荷役事業の免許」及び「沿岸荷役事業の免許」を削り、同号中(2)を(3)とし、(1)の次に

のよう<sup>に</sup>加<sup>え</sup>る。

(二) 港湾荷役事業

港湾の数  
一港湾につ  
き六万円

(地方税法の一部改正)

地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)

の一部を次のように改正する。

第七百一条の四十一第一項の表第十六号中  
「第四号」を「第二号」に、「沿岸荷役事業」を  
「港湾荷役事業」に改める。





昭和五十九年七月十一日印刷

昭和五十九年七月十二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局