

第百四回国会 運輸委員會 議 録 第 九 号

昭和六十一年四月十一日(金曜日)
午前十時十五分開議

出席委員

委員長 山下 徳夫君

理事 鹿野 道彦君 理事 久間 章生君

理事 津島 雄二君 理事 清水 勇君

理事 吉原 米治君 理事 西中 清君

理事 河村 勝君 理事 勝岡 勝嗣君

理事 近岡理一郎君 堀内 光雄君

理事 増岡 博之君 山村新治郎君

理事 若林 正俊君 小林 恒人君

理事 左近 正男君 関山 信之君

理事 富塚 三夫君 横山 利秋君

理事 石田幸四郎君 中村 正雄君

理事 梅田 勝君 辻 第一君

出席國務大臣 運輸 大臣 三塚 博君

出席政府委員 内閣 審議官 中島 眞一君

国土庁土地局長 末吉 興一君

運輸大臣官房 有鉄道再建総括 榎橋 泰君

審議官 運輸大臣官房 有鉄道部長 丹羽 晟君

委員外の出席者

人事院事務総局 給与局給与第一 課長 小堀紀久生君

総務庁人事局企 画調整課長 井出 満君

大蔵省主計局主 計官 佐藤 謙君

建設省都市局都 市計画課長 伴 眞君

第一類第十号 運輸委員會議録第九号 昭和六十一年四月十一日

自治省行政局公 務員部給与課長 池ノ内祐司君
日本国有鉄道総 裁 杉浦 喬也君
日本国有鉄道常 務理事 岡田 宏君
日本国有鉄道常 務理事 澄田 信義君
日本国有鉄道職 員局長 葛西 敬之君
運輸委員會調査 室長 荻生 敬一君

四月十一日
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一 部を改正する法律の一部を改正する法律案(内 閣提出第七九号)(参議院送付)
同月九日
公共交通の充実に関する請願(中林佳子君紹 介)(第二九二二二号)
同(浦井洋君紹介)(第三〇二二〇号)
同(梅田勝君紹介)(第二九二四号)
同(工藤晃君紹介)(第二九二五号)
同(佐藤祐弘君紹介)(第二九二六号)
同(柴田睦夫君紹介)(第二九二七号)
同(辻第一君紹介)(第二九二八号)
同(中川利三郎君紹介)(第二九二九号)
同(中島武敏君紹介)(第二九三〇号)
同(不破哲三君紹介)(第二九三一号)
同(松本善明君紹介)(第二九三二号)
同(山原健二郎君紹介)(第二九三三号)
同(浦井洋君紹介)(第三一五四号)

同(経塚幸夫君紹介)(第三一五五号)
同(瀬崎博義君紹介)(第三一五六号)
同(辻第一君紹介)(第三一五七号)
同(東中光雄君紹介)(第三一五八号)
同(藤木洋子君紹介)(第三一五九号)
同(藤田スミ君紹介)(第三一六〇号)
同(正森成二君紹介)(第三一六一号)
同(国鉄の分割・民営化反対等に関する請願(岡崎 万寿秀君紹介)(第三一六二号)
同(佐藤祐弘君紹介)(第三一六三号)
同(柴田睦夫君紹介)(第三一六四号)
同(瀬長亀次郎君紹介)(第三一六五号)
同(田中美智子君紹介)(第三一六六号)
同(津川武一君紹介)(第三一六七号)
同(中川利三郎君紹介)(第三一六八号)
同(中島武敏君紹介)(第三一六九号)
同(中林佳子君紹介)(第三一七〇号)
同(野間友一君紹介)(第三一七一号)
同(林百郎君紹介)(第三一七二号)
同(不破哲三君紹介)(第三一七三号)
同(三浦久君紹介)(第三一七四号)
同(山原健二郎君紹介)(第三一七五号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のた めに昭和六十一年度において緊急に講ずべき特 別措置に関する法律案(内閣提出第二二〇号)

○山下委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、日本国有鉄道の経営する事業の運営 の改善のために昭和六十一年度において緊急に講 ずべき特別措置に関する法律案を議題といたしま す。

これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、順次これを許し ます。小林恒人君。
○小林(恒)委員 いよいよ日本国有鉄道の経営す る事業の運営の改善のために昭和六十一年度にお いて緊急に講ずべき特別措置、こういう命題で法 案が提出されました。既に私の体験する範囲内 でも、昭和五十五年のいわゆる国鉄再建法を皮切 りにして、さらに昭和五十六年七月六日に運輸省 がいわゆる運輸審答申と呼ばれる当面の運輸政策 について具体的に明示をされてから満五年を経過 しようとしているわけです。国鉄問題について は、こういった運輸審答申の中でも具体的に議論 をされましたし、あわせて再建法以降監理委員 会の設置の段階でも数多く議論をされました。具 体的にこの昭和六十一年度において緊急に講じな ければならない課題として、いわゆる長期債務の取 り扱い方あるいは余剰と呼ばれる要員の取り扱い 方、こういったものなどについて一本にした法律 案が提起をされているわけです。
前提条件としてぜひ運輸省にお尋ねをしておき たいと思うのでありますけれども、いわゆる再建 法の段階で国鉄が具体的な施策を講じていく手だ てとして経営改善計画を示すのだというところを 明示されているわけです。再建法に基づいて既に 二度にわたって経営改善計画が組み立てられまし たけれども、この取り扱いと今回提起をされている 法律案の中での取り扱い項目、こういったもの との相関関係についてどのような御認識で法律案 の提案をされたのか、この点についてまず最初に 御質問申し上げておきたいと思ひます。
○榎橋(泰)政府委員 先生今御指摘のように、ま ず特別措置法がございまして、その特別措置法に 基づきまして経営改善計画という手法を使って昭 和六十一年度において経営安定の基盤を確立する、

以後収支の均衡を図る、こういうことでやってきたわけでございます。その結果、経営改善計画必ずしも所期のとおりにまいりませんで、さらにもう一回この改定を行ったというのも御指摘のとおりでございます。その間におきまして、いわゆる監理委員会をつくりまして臨時措置法というものができまして、この臨時措置法は特別措置法の後にできた法律でございますから、こちらが優先するわけでございますが、この臨時措置法の中におきまして、この経営改善計画を使う手法というものを、国鉄の事業の再建のために緊急に講ずる措置というものをこの経営改善計画というものによって行う、こういう手法を採用したわけでございます。

すなわち、再建監理委員会をつくって、そしてその答申を待つて抜本策を講ずる。しかし、その間でも国鉄が日々悪化していきまので、これに緊急に講ずる措置を講ずる必要がある。そういう緊急に講ずる措置の基本といたしまして、経営改善計画というようなもの、その他いろいろの手法を駆使して行く、こういう感覚で処理をされたというところでございます。

今回の法律は、そのようないろいろな面から行います緊急措置の中で、六十一年度において行いますものについて、法律がなければできないという点二点に限って立法措置をお願いして、こういう体系でございます。

○小林(恒)委員 だとすると、過去二回にわたって組み立てられた経営改善計画ではどうしても措置することができなかった、不十分であった、あの成果は上がらなかった、こういうことになりましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 経営改善計画につきましては、昭和六十年度において経営の改善の基盤を築くという意味ではある意味においてそれなりの意味はあった。しかし、先ほど申し上げましたように、再建臨時措置法という法律が後にできまして、これは前法、後法の関係になりますので、特別措置法に対して優先する法律になるわけでござ

いますけれども、その法律におきましては、そういう当面の緊急措置だけではだめだ、すなわち経営改善計画というような手法を使う当面の緊急措置だけでは国鉄の立ち直りできない、したがって、それについては抜本策を講ずる、こういう体系になっておるわけでございます。

○小林(恒)委員 このことについて余りしつこくこだわるとはありせんけれども、そういう前提だとすると、これは少なくとも臨時措置法の段階で債務の取り扱い方については六十年度が一つの区切り点になっている、こういうことは明示をされておたわけですね。これについては、ある意味で今後どういう取り扱いをするのかということについては理解をするわけですが、検討されたものなのか、この点についてお伺いをしておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 経営改善計画は、一つは、基本的に六十年度において経営基盤の確立を図るということでございます。もう一つは、その後速やかにさらに収支の均衡を図る、こういうことになっておりまして、先ほど申し上げましたように、臨時措置法ができました段階で、再建監理委員会は六十一年の七月までというところでございまして、それまでにあらゆる措置を終わるものとするというようになっておりますから、そういう形で、抜本策というものについては、別途六十一年七月までにすべて完了するような抜本策が講ぜられる、こういうことになったわけでございます。で、ある意味では、六十一年度において経営基盤を達成するという方が一つのめどであった、その後措置については抜本策の方のラインに乗っていく、こういうふうな考えで措置されたというふう

に御理解をいただきたいと思います。
○小林(恒)委員 昭和五十一年に国鉄再建法を議論した際に、要員を三十五万人にする、それから幹線系と地方交通線に分けて、地方交通線の中から特定地方交通線を選定して、それを措置する、さらに債務を棚上げする、こういう柱を立てて、

これが完全に実施をされれば昭和六十年度の段階では、幹線系では少なくとも黒字に転換をする、国鉄を再生することができると、こう随分強調されてきたわけですね。

ところが、昭和五十八年度、五十九年度の要員を見ますと、もう既に三十五万人を割り込んで、さらに特定地交線の選定等についても相当作業を進めてきた。にもかかわらず、幹線系での黒字に転換という課題は実にほど遠い実情になっていく。もちろん、そういうような見通しが途中から出てきたから、監理委員会を設置して抜本策を検討しなくてはならないという御認識になられたのかなという気がしないではありません。しかし、国権の最高機関である国会の中で、この方針が完全実施をされれば黒字になります、黒字になりますと、こういう何となく言い切ってきた側の責任はいかほどお感じでしょうか。

○棚橋(泰)政府委員 幹線系において黒字を出すという目標は、二回目の改善計画におきましてもその目標が掲げられておりまして、一応計算上はこれは達成したということではないかと思ひます。

ただ問題は、幹線系で、一つの収支で黒字を出すことは、経営基盤の確立の一つのめどであるということは言えると思ひますが、御承知のように、そのほかの部門におきまして、特に債務の増大による利子負担の増大、その他年金負担の増大というようなことで、いわゆるあそこのスリ

ーボックスでの区分上の幹線収支は一応ある程度めどが付きまして、その他の部分におけるものが予想以上に大きかったということ、先ほど申し上げましたように、臨時措置法の形態で、片や緊急措置の一環として幹線系の収支黒字を目指して経営努力をするけれども、やはり別途抜本策を講じなければ立ち直れない、こういうことと判断をしたというふうな御理解をいただきたいと思います。

○小林(恒)委員 それでは、そういう前提で今回緊急に講ずべき特別措置を六十一年度において行

いたいというところで二つの課題が提起をされておりますけれども、努力目標といましようか、あるいはこの法律案の中で国鉄再建をすることを前提にした課題というのは、どういったことを中心として提起をされたのか。まあ言ってみれば、抜本的には後に提案をされてくるであろう法律案の中でやるんだらうけれども、この法律案の中でどうしてもやっていただきたい事項は何々なのか、どこを目標にしているのか、このことについてお示しをいただきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 先ほど申し上げましたように、この法律は、種々行っております緊急措置の中で、法律を新たに制定しないという問題二点を取り上げをお願いしておるわけでございまして、先ほど申し上げた御指摘のございましたような抜本策を講ずるまでの間の緊急的な措置としてはこれだけでございまして、例えば地方交通線の問題、そのほか種々の職場規律を中心とする国鉄がみずから正すべき部分を正すというような施策は依然として継続をしていくわけでございまして、したがって、その目的といたしましては、少なくとも現状を政府、国鉄の力の範囲において少しでも悪化を防ぐ、ないしは改善を図るということがめどでございまして、その中で特にこの二点は、法律上の措置としてお願いをする、こういうことでございまして。

○小林(恒)委員 内容的には「職員が業務量に照らし著しく過剰である状態」したがって、希望退職を募り十カ月分の特別給付を行う、こういうこととなるのかという感じがしますけれども、「業務量に照らし著しく過剰であるという状態」、これは例えば「業務量」というのは、国鉄経営を進めていく過程では、一方では政策的にこれだけのダイヤを設定する、また逆に荷主や利用者の側からは、ぜひこれだけのダイヤを設定して、地域住民あるいは利用者のニーズにこたえてほしいという両面を持っています、そういうものを十分に勘案しながら設定をされるダイヤそのものが、ひいては業務量に振り変わっていく、こういう状況だ

と思うのです。現実はこのダイヤに照らした諸要員というものについて、全く過剰でないとは思いませんけれども、将来ともに過剰になるという認識をお持ちなのかどうか。

私がこういう質問をする前提条件は、過去数年にわたって既に国鉄という企業体の中では新規採用を抑制してきた。そういう意味では技術断層が生じ始めてきているだろう、こういう想定をするわけです。将来に向かって再生、再建をしていくという見地からすると、相当きめ細かく検討をされつつ「業務量に照らし著しく過剰」だという表現になってこなければいけないわけです。ですから、現在と将来に向かっての国鉄のありようというものを正しく分析して構想を組み立てていく、そういうことなしに、「著しく過剰」だという表現というのは当たらないのではないのかという気がいたしますけれども、この点での認識はいかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 「業務量」とは何かという問題ではないかというふうに思いますけれども、「業務量」というのは、一般的には国鉄が国民に提供しておりますサービスというものを効率的に行っていくために必要な仕事量というふうに解すべきではないかと思えます。したがって、「職員が業務量に照らし著しく過剰である」という判断といたしましては、そのような仕事量と現在員との間にかなり大きな差があるかどうかという問題だと思えます。

先生御指摘のように、将来国鉄の基本的な改革、いずれまた法案をお願いいたしておりますけれども、そういう中においてどのような要員体制を組んでいくか、その結果どの程度の余剰人員が出るか、こういう問題については、それなりに正確な業務量、どのようなサービスを提供するのか、それにどのような要員が必要なのか。そして今先生御指摘のように、それぞれの職種に分けた面から見たアプローチというものがあつて、その上に立つて要員計画というのができ、その必要要員を考えた経営形態、それによって生ずる

余剰人員という判定が要するというふうに考えております。

ただ、この法案でお願いをいたしておりますのは、当面の過剰な状態というものを緊急的に何らかの形で解消していかなければならないということとございまして、これにつきましては、既に二万数千人の余剰人員が現実にあるわけございまして、また六十一年度においては、さらにその分が増大するというふうに国鉄でも推定をいたしておりますので、そういう状態を早急に解決するというためにこの法律が必要だというふうに判断をしております。

○小林(恒)委員 今いみじくも言われておりますように、国鉄を経営していく上で利用者に対するサービスという表現がありましたが、別に言葉遣いをとらえるつもりはありませんが、やはり利用者へのサービスであるとか安全の確保という視点、こういう意味から言うと、実態はこの間の要員合理化の経緯をたどつてみますと、無人駅の拡大であるとかあるいはホーム要員の削減といったようなことが軒並みに行われてくる、こういう状況というものを体して、その裏返しは何なのかと言え、いわゆる私鉄並みだ、適正要員を配置をしなければならぬ、こういう表現があるわけですから、それでは私鉄並みと言われ、私鉄と同じ条件なのかという、条件に異なりが存在をすることは言をまたないわけですね。無人駅という問題を見た場合に、これは過去十年間の経過を翻つてみても、大変早いスピードで、次から次へと無人化駅構想が実施をされてきました。裏返しで言え、こういったことが利用者へのサービスをどんどん切り捨てていつている、また安全という視点から見た場合、旅客に対する安全もだんだん軽視をされつつある、こういう認識を持つわけです。正確な意味では、現行の適正要員というものの基準をどこに置かれていたのか。抽象的な私鉄並みという表現だけではなしに、国鉄が持たなければならぬ、最低限度を持つていなければならぬ適正要員の基準というものについてお示し

をいただきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 俗に私鉄並みということをおっしゃるけれども、国鉄と私鉄はいろいろ事情が違ふと思ひます。また私鉄の中でも、その私鉄によつていろいろ事情が違ひますから、その適正な要員量というのは、それぞれの業務というもののマッチしたものであるべきだと思ひます。ただ、基本的に私鉄並みということを経日ごと言われておりますのは、やはり同じような鉄道というものを動かすという関係において、国鉄がだれが見ても著しく多くの人間で賄われているのではないかとこのことが言われておるためだと思ひます。

ただ、御説のとおり、例えば駅をどうするか、そういう個々の問題というものは、安全に支障があつてはなりませんし、それなりのサービスを提供しなければならぬから、それをどの程度の要員で行えるかという判断は、国鉄において具体的になさすべきものであるというふうに考えております。

○小林(恒)委員 そういふおっしゃり方もあるのだけれども、現実には労働協約上の休日の消化の実態など勘案をしてみても、必ずしもおっしゃるような形にはなり得ていないという実態があります。いわゆる残業を前提とした要員設定、こういうような実情も実態としては出てきています。たしか私の記憶に間違いがなければ、四三・一〇ダイヤ改正、昭和四十三年の十月ダイヤ改正の段階で、要員算定基準というものは国鉄当局にありません、こういう表現をされて、大変ダイヤ改正の交渉が難航したという、こんな体験を持つていただければ、私はこの適正要員というところに大変こだわりの持つわけですね。正確な意味での適正要員を張つておかないと、現行だつて十二分な運行体制を維持をするというのは難しくなつてくるのではないかとこの心配をするだけに、ことしの予算委員会の中でも、新しい体制に移行するといふ前提で考えた場合の要員算定の基準といふのは、一体何を軸にして計算をされましたかといふ

質問を出してございまして、回帰式という計算式ではじきましたというお答えをいただきましたけれども、回帰式そのものの算式をもつて計算をしてみても、政府側が計算をされて出てきた答えと、私どもが計算をして算出をした数字とは大きな隔たりが出てくる。これはもちろん、入力をするダイヤあるいは労働条件、さらには休日とり方、旅客のニーズに対する、あるいは荷主のニーズに対する対応方針、こういったものが違つてありましようから、数が異なつてくるのは当然かもしれない。しかし、ここは一つ労働間の交渉といふものも重要視をされなければならぬと、あわせて現在並びに将来に向かって、適正要員とはどういう定義については、この種の重要な課題を議論する前提条件としては明示をされてしかるべきだろう。しかし、非常に漠としておるのではないかとこの気がいたしますけれども、国鉄の側ではどのようにお考えでしょうか。

○杉浦(明)委員 監理委員会での、いわばマクロでとらえた私鉄との対比におきます適正要員というところからくる数字といふものがございまして、それをいけば私どもも一つの目安にしながら、現在国鉄の実務者といつたしまして、現実に現場におきます各部門別の業務が何人の人間によりまして行われることが最も効率的であり、かつまた先生今お話にございまして、サービスと確保と安全の確保といふものを充足しつつ効率的に運営できるかといふことの判断を、各現場でそれぞれ行つていく中でございまして。

総体的な目標としましては、昨年既に合理化の今後の目標としまして、人数を本支社におきまして策定をし、各現場に流してございまして。現場で現在具体的にその数字を詰めてございまして、その詰りが終わつ次第、各組合に提示をいたしまして、問題を詰めていく、こういうふうなことで今後取り仕切つていきたいというふうに思つております。

○小林(恒)委員 あわせて国鉄の側にちよつとお伺いをいたしておきたいのですが、昭和六十年

末の特退数はどの程度集約されたでしょう。

○澄田説明員 六十年度末の特退の数については、目下のところ、今精査中でございます。

ただ、一応当初予測といたしましては、一万九千人程度という目標でございましたけれども、目下のところ、年度末を終わりました精査中でございますので、いずれ明らかにした段階で告示したいと思っております。

○小林(恒)委員 いずれはいいけれども、大事な課題なんだから、おおよその数字もつかまえてないのですか、おたくは。そんなのんきなものなんですか。

○澄田説明員 目下のところ、先ほど申し上げましたように精査中でございますが、恐らくまあいような変動要素がありますので、確たることは申し上げられませんが、恐らく二万を超えているのではなからうか、二万数千ではなからうかというところでございます。――二万、私どもの推定では恐らく二万六、七千程度ではなからうかというぐあいに推定しておりますが、明確なところは今精査中でございますので、精査できました段階で告示したいと思っております。

○小林(恒)委員 大田国鉄の親方日の丸論というのは、最近、この数年間、マスコミによると、国鉄労働者が働かないとか何とかという表現を随分されてきたけれども、四月の十日になって年度末特退が二万数千だなどという漢たる数字で、大体随分のんきなもんですね。

従来、年度末特退というのは、四月の何日ぐらいいなったら数が確定するのですか。

○澄田説明員 例年もうこういった状況を精査いたしますのに時間を要しております、大体四月の終わりから場合によっては五月の段階までかかることがございますので、今後私どもとしましては、今作業を急がせておりますので、いましばらく御猶予をお願いしたいと思います。

○小林(恒)委員 随分のんきなことをおっしゃいますけれども、委員長、これは大変な課題でありまして、余剰となる数字がこの法案を審議するに

当たって確定できないということになるのですよ。そんなでたらめな答弁では、これは議論できませんよ。そんなもの、四月の十日にもなっていないのに四月の下旬か五月にならなければわからないんじゃないの、そんな適当な答弁では議論になりませんよ。

○杉浦説明員 例年と違うことはもう確かでございます。今急いでおるわけでございますが、六十年度末の特退は例年に比べてかなり数が多いでございます。いろいろな事情がございますが、事実数が多い状態でありまして、早急にこれは数字を確定できる範囲で確定いたしまして、きちんとお話を申し上げたいと思っております。

概数につきましては、先ほど申し上げました概数でございます。

○小林(恒)委員 それでは、改めて伺いますが、四月の二日現在で何名集約されました。

○澄田説明員 先ほど申し上げましたように、約二万七千程度ではないかとございまして、二万六、七千と申し上げましたが、大体その前後ではないかというぐあいに考えております。

○小林(恒)委員 それは四月二日現在ですね。

○澄田説明員 さようでございます。その年度全部終わりました、四月一日を過ぎた四月二日現在で大体その程度と今推定しております。

○小林(恒)委員 余計なことを言うつもりはありませんけれども、非常に重要な時期で、加えて業務に照らして要員は著しく過剰である、こう言い切つて法律案は書かれていくわけですよ。したがって、昭和六十一年度中にそういった状況を可能な限り精査して希望退職を募ろう、こういう考え方なんですよ。年度の当初において二万六、七千人、四月二日現在でという質問をしても、そういう数字しか出てこない。こういうことでは困るので、これは少なくとも私の質問中に、各局別、四月二日現在でぐらいい出るでしょう、出してください。

○澄田説明員 今の御質問の数字でございす

が、先ほど来申し上げておりますように、今精査中でございますので、精査が終わりましてから出させていただきますと思ひますが、四月二日現在の概数は二万七千程度でございます。

詳しい数字につきましては、精査を終わつて提出したいと思ひますので、ひとつよろしくお願ひいたします。

○小林(恒)委員 四月二日現在で出してくださいという私の質問に対して、あなた、あえて精査ができた第と言ふのは、私の質問をはぐらかしているのですよ。私の質問は四月二日現在で出していないだけませんかと言つてゐるのですよ。聞いてないの。どういふことなんですか、それは。

○澄田説明員 お尋ねの四月二日現在の数字につきましては、精査いたしまして、出させていただきますと思ひます。

○小林(恒)委員 いつ出すの。

○澄田説明員 精査する時間をひとつ御猶予いただきたいと思ひますが、できるだけ早く出したいと思ひます。

○小林(恒)委員 委員長にお願いがあります。

これは数字の問題であり、法律案そのものに「業務量に照らし著しく過剰である」、こういう表現が明記されているわけです。私は昭和六十一年度退職をした者総体を求めているわけではないのです。少なくともこの法案を審議するに当たつて、さかのぼること八日も前の数字を求めているわけです。きのう現在やきょう現在の数字を示せば、こう言つてゐるわけではないわけです。こんな数字は、国鉄の機構の中で調査ができていないとは全く考えられません。その意味では、速やかに私の質問中に、四月二日現在、局別、職種別に数字を明示されることを委員長にお取り計らいをお願いいたします。

○山下委員長 どうですか、澄田常務理事。もう一回答弁をして、それで不十分なときはまた……。

○澄田説明員 極力努力をいたしまして、早く出したいと思ひます。明日ぐらいいまでに何とか精査

をいたしまして出したいというぐあいに考えております。(小林(恒)委員) それでは質問できないじゃないか」と呼ぶ)

○山下委員長 あしたまでということですから、どうですか。(発言する者あり)

○杉浦説明員 大変申しわけございません。本日のところちよつと出ませんが、次回委員会の機会がございしますまでに提出いたします。

○三塚国務大臣 小林議員に申し上げますが、今ずっとやりとりを聞いておりました、申される趣旨はごもつともであります。御審議をいただいておりますときでありますから、こういうものはきちつと出てこなければならぬわけでありまして。しかし、今答弁を聞いておりました感じが、これは、国鉄もここまで参りまして、きちつとした数字を、変動のない年度末現在の数字をお出しすることにより、より正確な御審議という意味で最終の詰めをやつておるのかなとも理解できるのであります。

しかし、そのところは、やはり言われることはその筋でありますから、四月二日現在という特定のことではなく、今こちらで言つておられますことは、三十一日現在の数字を出す、それには例年ですと一カ月程度、二十八局のところから集計をして出すという意味でその程度であります。しかし、緊急時でそんなことではいかぬのではないかと、これもごもつともな主張ですね。ですから、十日、十日ぐらいいで集計するとか、一週間、一週間というところもあるでしょうから、一番至近のところ直ちに出来る数字はどういうものかということ、今担当局の方に、出してほしい、こうするつもりであります。

要は、予算定員、二十八万何がしという年度当初の中で、これから過剰対策に取り組んでまいるわけでありまして、その中において二万七千程度というのがアバウトの数字で出ておるということ、それが端数は二万六千九百九十何人なのか二万七千何人なのかという意味の、国鉄官僚らしい厳密主義で言われておるわけでありまして、そ

の丸めた数字ということであれば二万七千であり、その前後の差は百の単位で出入りする程度で、あえて二万七千でありまうと云っても過言ではないのかな、こんなふうな思いです。その端数のついた数字で出せる限界のところは限界として至急出させる。それが四月二日の集約なのか三月二十五日の集約なのか、至近の距離で集計されたところでやらせていただくということで御審議をお進めいただければと思うのであります。

○横山委員 関連してちよつと聞きますが、「法律案について」という委員会調査室でやつてもらったデータが出ております。「国鉄余剰人員対策の概要」ですね。「六十二年度首の在籍職員約二十七万六千人」とありますね。これが今の話ですと相当食い違ってきたのですね。そうすると、これによつてずつと横に出てきます数字がみんな違ってくるわけです。そのほか予算上の問題が生じてきます。ですから、単に数字ばかりではなくて、この表についての訂正、その他についても訂正方をひとつ提案したいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 横山先生御指摘のように、それはかなり前の時点で調査室の方に提出いたしました段階の表だと思ひます。これにつきましては、当時の推計でございます。精査した数字が出ました場合は、それが修正されるのは当然のことでございます。

○小林(恒)委員 運輸大臣から大変懇切に答弁をいただきましたけれども、私は、運輸大臣の方には、これは改めて御質問申し上げたかつたわけでは、

というの、一つは、年度首の段階で要員は何名になるのかという問題があります。それから所要員は何名と想定をするのかという課題があります。差し引かれたものが、あなたたちの用語で言ういわゆる余剰人員という数字になるのでしょうか。そういった意味で数字が一つははじき出されるのだと思ひつゝ、この法案で言う希望退職

者というのは、例えば職種別に、局別にどういう計画を組み立てられているのかという問題があり、ここはまだ不明なんです。したがつて、年度末特退は、局別、職種別に何名退職をされたのですかという質問になつてくるわけです。先ほどの登田常務の御答弁ですと、マクロな数字でおよそ一万九千人程度の特退かと想定をしておつたが、二万六、七千かという、実にアバウトな数字が出てきました。しかし、アバウトであつたとしても、その差は八千人程度あると見込まなければならぬわけですね。とすると、法案に言う希望退職者の数というのは変わるのですかという問題も出てくるわけです。それは将来的なこともありますから、いろいろなお考えがあるのでしょうか。その点については、よつて立つ基礎が政府側の考え方と私ども日本社会党の立場は違ひます。認識が違ひます。しかし、議論をする上では、可能な限り認識が一致した上で議論をする必要があるであらう、そういう考え方のもとに御質問を申し上げてゐるわけです。

大臣からせつかくの御答弁でございますけれども、それでは私はこれ以上議論を進められないわけですから、その点について正確な御見解を示していただいて、その後の質問をしたいと思ひますので、ぜひ委員長の方でもお取り扱ひをいただきますと思ひます。

○杉浦説明員 数字上の問題で大変おわかりにくい答弁をいたしました、結果的に昭和六十一年度末までに希望退職者を二万人募る、それを実行する、という、そういう結論は変わつておりません。その間に、昭和六十年度末、六十一年度首、それから経過いたしました六十一年度末というようなどころに数字上の若干の変動があつたわけでございます。これは年金法の改正等の問題にも絡みまして、予想を上回つた早期の退職者が出てきたという点がございまして、

しかし、総体といたしまして、全体の退職者、この退職者の中には、いわば五十五歳で勤続退職をいたします今までの退職者と、それから

五十四歳以下のいわば希望退職を募るべき退職者と、この両方に分かれるわけでございますが、その両方の全体の数字というものは結論的には変わつていない、経過的な姿として変動があつたということでございます。政策の変更あるいはそのものとなる数字の変更に考えることは必要ないと思ひます。

○山下委員長 今の答弁でよろしいですか。

○小林(恒)委員 考え方はわかりましたけれども、いつ数字を出していただけるのですか。

○杉浦説明員 その間の数字をたゞいま持つておりませんが、次回御審議をいただくまでにわかりやすい数字でお出ししたいと思ひます。

○小林(恒)委員 検討できないよ。

○山下委員長 ちよつと速記をとめてください。

(速記中止)

○山下委員長 速記を始めてください。

○葛西職員局長 葛西職員局長。

○葛西説明員 たゞいま常務が申し上げました二万七千人という数字は、国鉄は非常に組織が大き、各機関がたゞさんございまして、退職の数等につきましては、刻々として、これを整理しておりますが、その最新時点の我々が整理して持つております概数でございます。おおよそ二万七千と申し上げたわけでございますが、その内訳、根拠ということでございますが、五十五歳の者、これが最もその主体をなすものでございまして、約一万六千人ぐらゐ退職いたしております。これはちよつと率はあれですが、対象者の中の九八、九%に達する数字であります。それから五十四歳以下、これを若年退職と称しておりますが、これが約九千人ということになります。この九千人の数字につきましては、これは先ほど総裁が御説明申し上げましたが、六十一年度退職分の前倒しが相当含まれておるということでありまして、六十一年度末の数字には影響がないといふふうな考えております。

あと、五十六歳以上の人間が約二千人ぐらゐやめておるといふ概数的な把握をしておりますが、

さらに精査いたしました、早急に御報告を申し上げます。

○小林(恒)委員 職種別に出ないのでですか。

○葛西説明員 職種別という御要望でございますが、職種別につきましては、これは今まで国鉄本社として職種別の数を掌握する形で退職者の職種別をとつておりません。したがつて我々の方は、現時点では機関ごとの合計数をとつていて、ということでございます。最終的に系統別の余剰人員を想定する上で職種別まで手を及ぼしてまいります。これは先ほど申し上げましたように、例年相当の期間を要しておりますので、十日の時点でそこまでは我々としてはとり切れないでいるというのが実態でございます。

○小林(恒)委員 僕もまるつきりの素人でないから、葛西さん、あなたそんなこと言つたつてだめなんです。いいですか、機関区で何人機関士が退職をしたのか、駅の出札掛は何人退職したのか、出札だけとは言ひませんが、出札、改札で何人退職したのか、あるいは電気の技術屋さんが何人退職したのか、こういうことをあなたの方で即刻集約もしないで、加えて今希望退職をさらに相当数募らうというのでしよう。いいですか、こういうときに職場から特定の職種がなくなるなどというようなことはあり得ないのです。昭和六十一年度どういふ経営目標を立てて仕事をやつていくのかということ考えた場合、職種ごとに、局別に退職をした要員の穴埋めは十二分にできるのかどうなのかということはおなたたち十分検討されてゐるのでしょうか。なぜそれを言ふのか。年度首でもつて年度末特退の数を職種別に精査をしております。これはちよつと面白い方、仮にそれが本当だとすれば、これはちよつと面白い日の丸論ですよ、あなた自身。そんなことは私は聞けせん。正確に答えてください。

○葛西説明員 各現場で何人、どういふ職種の人がやめたかということにつきましては、先生御指摘のとおり、各現場でとつておるわけでございますが、これを集約、整理して、本社として間違

のない数字にしていく期間としてかなりの日時を要します。とりあえず我々としては、全体の数がどうなったかということと速報的にとつたものを、先ほど申し上げたわけでございます。これは我々としては必要な数字でございますから、早急に整理して、タイムラグが多少ございますけれども、掌握していかねばならないというふうに考えております。

また、余剰人員の対策そのものを考える考え方としては、六十一年十一月のダイヤ改正以降の体制、すなわち六十二年四月一日の姿がどうなるかということとを頭に置きまして、それに対する余剰人員をどう扱っていくかということで雇用対策等を進めておるわけでございまして、したがって、現時点における数字の変動が対策そのもののあり方に影響を及ぼすということはないというふうに考えております。

○小林恒委員 聞いてないことをあなたは答える必要はない。聞いたことだけ答えてくれればいいのですよ。十一月のダイヤ改正のことは私は何も聞いておらぬ。年度末退職どうなったかということを一〇〇％答えられないで、十一月のダイヤ改正のことを何で答えなければいかぬのや。何を言っているのだ、あなたは。余計なことを言わずに質問した内容だけ答えてくれればいいのですよ。

さつきから私が質問していることは、局別、職種別に六十年末特退数は幾つでしたかという質問なんです。いいですか、そんな十一月のダイヤ改正以降に云々なんという話は、別な法案が出てからまた具体的に議論するでしょう。そこまで議論を波及させて、この希望退職者に関する議論をしなればいけないのだということであらば、委員長、そういう取り扱いをしてください。私は認識がらんと変わりますから。どうなんですか。

○棚橋泰政府委員 先生御指摘のとおりでございます。この法律については当面著しく過剰になつておる状態ということでございまして、将来の

抜本改革というようなものを想定したもので御議論いただくという性格のものではございません。ただ、一つだけ申し上げておきたいのは、どのくらい人員が過剰であるかというときには、本年の初めというののも一つのあれでございますけれども、本年じゅうにどのくらいの要員体制を組むかということも念頭に置きながら御議論はもうお願いしたいし、私どももそういう考えは持つております。

○小林恒委員 いつまでも同じ議論をしていてもしようがありませんから、認識だけは今までの議論の中で整理をせざるを得ないのだと思ひます。いいですか。したがって余りしやしや出て再来年の話をされても困るのですよ。今、現在の話で法案は提出をされておるわけですから、フェアに議論をしようではありませんか。

そういう前提で、これは委員長のお取り扱いにゆだねることになります。四月二日現在で結構でございますから、速やかに局別、職種別に特退数をお示しいただきたい、このことをまずお願いをしておきたいと思ひます。

そこで、次の質問に移りますが、要員実態というものについて、私は本当は正確な議論をしたかったのです。しかし、この議論ができませんから、国鉄側にひとつ御質問申し上げておきたいと思ひますが、この十年間に合理化等によつてどの程度の要員を減らしたのか、それから何名程度に見合う外注化が実施されたのか、この点についてお示しいただきたい。

○杉浦説明員 昭和五十年から五十九年度までの十年間、要員の合理化の概数は約十七万人でございます。その間に業務量増等差し引いてお十三万四千人の要員の縮減を行つております。そうした合理化の中の数字といたしまして、御質問の外注といひますか部外能力を使つた人数でございますが、この同じ期間で約二万人であります。全体の合理化十七万人の一二％に当たります。

○小林恒委員 職員局の専門家がいらつしやつ

ているようですから、この一二％とは、国鉄職員に照らし合わせてみた場合、何名程度になりますか。

○澄田説明員 今の実数で申し上げますと、十三万三千九百ばかりでございます。パーセンテージといたしまして一一・九％であります。それをラウンドで今一二％と総裁申し上げました。

○小林恒委員 実態として、この一二％程度というのはいわゆる部外能力を活用する形になつた、こういう状況があるわけで、こういった取り扱ひ方をしてきた結論として、例えばこれは私としては余り口にしたいくない事柄なだけども、

○〇〇駅には余剰人員が何十人かいる、余剰人員が直営売店をやつてみたりコピー屋やうどん屋をやつてみたり、そういう実情の中で外注業者が切符を売つて、こういう実態というのがあつたわけですね。まさにこのことを称して主客転倒というのかもしれませんけれども、国鉄職員というの

は一体何なのか、こういうことがわからないような状況というのは随所にあるのですが、こういう状態を総裁どのように思ひますか。

○杉浦説明員 一部の駅の窓口その他におきまして外注職員が存在し、また対比的に直営売店に働いてゐる方がおるといふ、その両方の対比におきまして非常に不自然だといふ御指摘が前からございまして、私どもの方もそのとおりだと思つております。こゝに、二年の様子を振り返りますと、そうした不自然さというものをなるべくやめようというところで、最近では外注の仕組みをほぼ停止状態にいたしております。またむしろ外注の返還といひますか、それを直営に持つてくるというような仕組みもこのところ考へておるわけでございまして、表から見ました不自然な形を内部において正しつつかつたというふうに私ども考へておるところでございます。

○小林恒委員 もちろん、そういうことも一つは大事なことで思ひますし、言つてみれば、国鉄職員といふのは国鉄の中で仕事をすることが本業であつて、本業に従事できないという実態という

のは大変ゆゆしいことではないのか、こういう気がいたします。

それと一方では、地域社会との関連で言いますと、クリーニング屋さんをやろうとしても業界の反対を受ける、本屋さんをやろうとしても業界の反対を受ける。これはひとり国鉄が直営をするしなにかかわらず、例えば関連企業がこの種の業域を拡大しようとするれば、新規参入には抵抗が大変強いことについては御承知のとおりだと思ひます。将来的に国鉄の余剰人員の取り扱ひ方あるいは関連企業の拡大の進め方、こういった問題ではある検討されたかと思ひますけれども、今考えられる関連事業の拡大といふものの中で、それらの隘路を克服するすべを検討されてゐますか。

○杉浦説明員 関連事業の問題につきましては、現在の国鉄の状況、財政状況というものを考へ、あるいはまた余剰人員の受け入れということも考へ、いろいろと検討をする中で、将来の展望の中におきまして、やはり関連事業といふものをできるだけ拡大をしていきたいという希望を持つておるところでございます。

ただ、現在の国鉄の大もとといふものが今非常に問題になつておるところでございますので、関連事業の皆さんにはひとつ一緒になつて現在の難関を乗り切つてくださ、苦業をともにしてくださいといふことをお願いをいたして、余剰人員の受け入れにつきましても、相当いろいろな企業におきまして、苦心のあるところではございまして、無理を承知の上でお願いをし、皆さん御了解の上で二万一千人という受け入れも先般確立をさせていたいただけてございます。そういうような相互のやりとり、連携といふものを密接にし、玉突き現象というやうな問題も取り上げられておりますが、それらも私も十分考へながら、また関連企業のスタートといふものがあるいは直営企業のスタートといふものが、周りに与える中小企業上のいろいろな問題といふ点も十分に気を配りながら、なおかつ国鉄の事業の関連企業あるいは直営的な関連企業といふものを今後も発展させていき

たいというふうに出ておるところでございます。

○小林(恒)委員　そこで、いわゆる希望退職者の予定数ですけども、表によると、希望退職者約二万人という数字が示されております。これは先ほどの議論との関連で私はさきさき議論したいのでありますけれども、そこは別枠にしたとして、この二万人を仮に想定をした場合に、年代別、職種別に御検討をされているのか、目安があるのかないのか、この点についてお伺いをしておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員　まず、私の方から予算の中でどのくらい想定しておるかをお答え申し上げます。

これは基本的には各年齢層から平均的に退職者が出るというのを想定いたしまして、それに所要の退職金、特退手当を掛け退職金額を算定し、それに基準内賃金の十カ月ということと特別給付金を算定した、予算上はそういうことでございます。

○杉浦(泰)説明員　希望退職の将来の予想というのはなかなか難しいのでございますが、今把握している予定といたしまして、一つは民間企業へ移るという中の、先ほど申し上げました関連企業へ移るの程度移るかというこの詰めはかなり詰まっております。関連企業二万一千人の受け入れのうち、六十一年度いっぱい八千人を関連企業に受け入れるというふうに大体セットをしつてございまして、それでもなお一万二千人が必要でございます。この関連企業に行く人たちの年齢層を考えると、関連企業における現在の給与実態等も考えますと、やはり年金をもらえようという方が一番適しているのではないかと、そうなりますと、年齢層としては五十歳代というような年齢層がここに希望が出てくるのではないかと、このように想定をされます。

それ以外の一万二千人につきましては、現在、一般産業界に広くお願いをいたし、その中から既に各方面からの温かい御支援の数字もいただいで

おるわけでございまして、私鉄の業界あるいは物流業界等からかなりの数字もいただいでおります。また、その他の産業界におきましてもいろいろな御提案がございまして、これらは今詰めてつある状態でございます。年齢別、職種別の対応を今急いでいるところであります。

○小林(恒)委員　これは特退者の数でさえも職種別になかなかつかめないという御答弁ですから、いわゆる希望を募つてという段階でなかなか想定もできないという表現というのは、それなりに伺わせていただかなくてはいいのかわからないという感じがしますけれども、少なくとも経営者という視点に立てば、その前段に、予算規模から言うと、高齢者が、五十歳以上がござつて退職をするということには到底なり得ない程度の予算しか組み立てられていないという問題点が一つあります。そういう意味では、平均値をとられたのか、若年層も含めて検討されたのかということを読み取れないわけではありせんけれども、しかし、経営という立場から見れば、少なくとも計画というのはあつてしかるべきで、こういう考え方のもとにこういう案を策定いたしましたということになつてはならないのではありませんか。恐らくそういった計画は組み立てられているのだらうと思うけれども、この場では言いたくないのだらう。

それで、あえて聞きませんが、正確を期した取り扱いをしていくという前提で、法文第四条の中で、退職を希望する職員の募集を行う場合において、三つの条件に当てはまる者については除外をするということになつてはいるわけですか。こういう条件がありつ、その二項では「日本国有鉄道は、前項の認定を受けた職員が退職したときは、」このあるのですが、「認定」という言葉が出てくるわけですけども、精査の上に精査を重ねて認定をする。例えば本人が希望退職をしたいとしても、この三つの条件以外の者でそういった希望を申し出ても、場合によってはそれを認めないということとがあり得るのですか。

○棚橋(泰)政府委員　第一項におきましては、認

定の際に除外される要件を書いてございます。第二項におきましては、そのような認定をたん受けた者であつても、事情によりましては必ずしも給付をしない、こういう二段階の考え方になつておるわけでございまして。そういう意味では、認定の際にわからなかつた要素というものを加味して二項の規定があるというふうに御理解をいただいていいのではないと思ひます。

○小林(恒)委員　それでは、希望退職を申し出た者については、その段階で選別、差別というものはあり得ない、ここに明示をされた者だけでという認識をしてよろしうございませう。

○棚橋(泰)政府委員　一項は、各号に該当しない者につきましては認定を行うということで、別段差別はございません。

○小林(恒)委員　それに引き続いて、希望退職をする者に十カ月分の上積み措置というのがある、これがあつたか、優遇措置かのような表現をされているわけですか。これは私が言うまでもなく、民間企業体の中の雇用保険法に基づく補償というものは十カ月分なんです。これは何を基準にして十カ月分という数字をはじかれたのか、お示しをいただきたいと思います。

○棚橋(泰)政府委員　特別給付金の支給額は、先生活指摘のように、基準内給与の十カ月、今回の法律でお願いをしておるわけでございます。これは国鉄職員が従事しております業務というものを勘案しながら、それが反映されるためには基準内賃金というのを基準にした方がいだらう、こういうこととございまして。

それから、十カ月の根拠につきましては、これはいろいろな御判断がございまして、公務員類の類似の御関係としましては、先生御承知のように、電電公社の職員に例があるだけでございまして、それが十カ月になつておつたということとございまして、けれども、そのみではございませんで、他の民間におきましていろいろ事情が違つたわけでございまして、けれども、いろいろ事例がございまして、そういうようなものを参考にいたしまして、政府部内に

おいて十カ月が適当であらうというふうな判断をいたしましたものでございまして。

○小林(恒)委員　昭和三十年代の後半に電電公社の自動化に伴う職員の措置をするに当たつて設定された措置法の中で十カ月分という数字が出てくることについては、資料の中にも明示をされておりますから、私どもも十分読ませていただきましたけれども、いわゆる国鉄職員というののに対する認識ですね。私は電電公社の電話交換手の皆さん方と国鉄の職員との業務量そのものについてどうこう言うつもりはありませんけれども、だれが見ても非常に危険作業が多いとかあるいは一昼夜交代勤務があるとかといういろいろな要素が数多くあるわけですか。そういう条件の中で、はたまた雇用保険法の中でも十カ月分ということになりますと、およそ優遇措置をしたという認識は当たつていないのではないかと、ごく当たり前からそれ以下ぐらいではないのか、こんな気がしますが、いかがなものでしょう。

○棚橋(泰)政府委員　私も先生と同様電電公社の職員の給与についてはその職務内容について云々する気はございませんけれども、確かにおっしゃる通りに、国鉄と電電公社の職員の勤務体系は違ふと思ひます。ただそういうことは、ある意味では国鉄職員の給与とものに反映をされておるわけでございまして、その十カ月というところでございまして、その意味では国鉄職員の実態をある程度反映されておる。

それから、優遇かどうかという問題でございまして、これは御承知のように、特退手当に付加をいたしまして、進んで希望退職に応じたという者に対する報償的な意味があるわけでございまして、そもそも特退手当というものが相当優遇されておるわけでございまして、それにプラスして給付されるというふうな観点。さらに民間との比較でございまして、これはいろいろの例がございまして、民間の中にはなかなかここまでできない例もたくさんあるわけでございまして、そういうような観点から見ますと、私どもこの十カ月

というのは妥当な線ではないだろうかというふう
に考えております。

○小林 恒 委員 妥当でないかという判断をされたという判断基準については、それが基準になるかと思いますが、これ以上の議論をしようとは思いません。しかし、決して優遇ではないな、不十分だなという気が大変強くなるわけです。

そこで、この希望退職者を募集するという募集行為、これはどういう手だてで行おうとしておりますか。

○澄田説明員 募集の方法でございますけれども、特別措置法案の第四条によりまして、退職を希望する職員の募集を行う場合におきまして、五十五歳未満の職員がこれに応じて退職を申し出ることとなりますけれども、その際、六十二年三月三十一日において五十五歳以上となる者とか、あるいは總裁に對し、その休職期間の満了する日において退職することを書面により申し出て休職していた者とか、あるいはそのほか運輸省令で定める要件に該当する者のいずれにも該当しない者につきまして退職を希望する職員である旨の認定を行ふことができるようになってございます。その認定を受けた者が退職しましたときに、退手法第五条第一項の規定の適用を受けない者、また退手法第五条第一項の規定の適用を受ける者であつて、公務上の疾病または死亡により退職した者、あるいは公的部門の職員になつた者以外の者に對しまして特別の給付金を支給することになつてございませ

退職申し出の方法とかあるいは募集期間等具体的な手続等につきましては、現在検討しているところでございますけれども、法案が成立した段階で職員並びに関係の組合等々に明らかにしていくことになると思います。今検討中でございます。

○小林恒委員 最後のところ、ちょっとしり切れトンボのような答弁だったのじゃないですか。法案が成立以降、これは労使で交渉はしないのですか。

○澄田説明員 法案が成立した段階におきまし

て、職員並びに関係の組合に明らかにしてまいる所存でございます。

○小林恒委員 最近の国鉄当局の傾向なんです。ね。こういう事柄がありますということを当該組
合に説明をする、交渉事項ではないという、こう
いう御認識のようですね。しかし、およそ二万人
という数を考えてみた場合に、その後どういう
職場の実態が出てくるのかということは、恐らく
あなたたちは今の段階で想定できないと思う。そ
ういった意味では、あらゆる条件を想定をして、
その後に残る業務量を満度に消化をしていくとい
う意味では、交渉という行為がそこではどうした
って必要になるのではないか、こういう気がしま
すよ。残された者の労働条件という問題を考
えてみた場合、労働条件というのは少なくとも団
体交渉事項でしょう。これはやるのですか、やら
ないのですか。

○澄田説明員 本問題につきましては、非常に重要な案件でございます。私どももいたしまして、関係組合の協力を得ることは非常に大事なことでと考えておりますので、先ほど申し上げましたように、法案が成立いたしましたして、募集ができる段階になりますれば、十分説明をいたしまして、労働条件についての提起があれば交渉に応じたいと思いますし、十分協議をして話し合いをやってみようというぐあいに考えております。

○小林(恒)委員 出発点がちよつと違うのですよ。これだけ大量の希望退職者を募らなければいけないという段階で、普通の企業ならどういうこ

とをやると思いますか。団体交渉に応じてやってもいいぞという、そういうスタンスではないのですよ。少なくとも、せっかく採用してみたけれども、経営上の課題がこれこれあって、結果としては、雇用の側としては責任を痛感しつつも希望退職を募って縮小していかなくてはいけないという状況になりました、したがって、ぜひこういう事例で誠意を持って説明をしたいから、団体交渉に応じてくださいというのが普通一般企業のやり方ですよ。あなたの方は、労働条件にいささかのか

かわり合いが出てきたら団体交渉に応じてやってもええぞ、こういう態度ですね。それぐらいの課題ですか、二万人という数字は。

国鉄がそういう認識だとしたら、それを監督する官庁も、そういう認識で結構、大臣、そう思いますか。大臣の正確な意味での御答弁をここは求めたいと思うのです。

○澄田説明員 ただいまの御趣旨、私どもも十分理解しておりまして、二万人の退職募集ということとは非常に大事なことであるという認識でございます。

関係組合の理解と協力を得るべく、最大限の努力を私どもも払いたいと思っておりますし、そういった意味での説明は十分にいたしまして、今の、先ほど申しましたような話し合いをやってまいりたいというぐあいに考えております。

○三塚國務大臣 本件は、今日的業務量の課題にかんがみまして、軽量経営の第一歩ということと措置をとつてまいる、そんなことで希望退職を募り、御指摘のとおり特別給付金、こういうことでやられるわけでございまして、これを執行いたしますのは、総裁であり、また実務が常務理事であります。

あり職員局長であろう、こんなふうにするわけではございまして、政府とすれば、この交渉が円滑、スムーズに行われまして、ただいまの過剰な状態が幾らかでも軽減に相なっていく、今度は二万人ということでありませうけれども、そういうことである、鉄道運営に支障のないように取り組んでほしい、こういうことでお願いを申し上げておるところであります。

○小林恒 委員 国鉄という企業体を将来的にどうするのかわという問題は別の課題です。目下は少なくとも公共企業体日本国有鉄道であるわけですから。公共企業体そのものの持つ理念を考えてみた場合、これは大臣や国鉄総裁に私から申し上げるのには口幅つたいことだと思えますから、余り多くを申し上げようとは思いませんけれども、少なくとも一般産業とは一味異なった役割を担うていかなければならないという意味では、それは私ども

の考える立場も政府側の考える立場もそう大きな隔たりがあるとは思われないわけだ。そういう意味では、世に言われるいわゆる親方日の丸的な経営をやつてはいけないうちだろうと思うし、それから日常的な業務との対応もそれなりに正確さを期していくということは大切なんだと思います。

ところが、最近雇用の安定に関する協約を国鉄

降、特に顕著になっているのは、管理運営事項の乱用、このことが時には三十八名にも及ぶ自殺者を出してしまう。これは組合員だけじゃありませんよ。管理機構の中にも、こういうくじくじした人嫌らしい職場で、現場の皆さんの言い分もわかるし、上から言われることもわかる、はざまの中でノイローゼになって自殺に走っていく、こんな実態が三十八件も出てきているわけですね。いわゆる中間職ですよ。こういう実情からやはり大きく一歩踏み出して、企業の再建を進めていくという上では、そういう事例を最小限度にとどめつつ、このさわりというものをできるだけなくして、スムーズに移行できる手だてというのを考えていかなくてはいいないだろう。

しかし、今申し上げたように、団体交渉の取り扱い一つをとつてみても、必ずしも私にはそのために当局側が精いっぱい努力を積み上げているとは思われない。あるときは法を盾にとり、あるときは経過を盾にとりして団体交渉を省略をしてしまふ。この結果が、真剣に労使という土壌の上に立つて再建を目指していくという、そういう作風が職場の中から消えうせていつている。これは今回の法案の取り扱いももちろん大切ですから、ひとり国会の中だけで議論をするだけではなしに、正確な意味で労使の間でも、法律が制定をされた段階では議論をしていくという姿勢に立たなくてははいけないのだと思いますけれども、ともすると、こういった希望退職という、希望というものを募りつつも差別、選別が行われる可能性、こういったものが随所に散見をされる。私はやはりこれは姿勢の問題ではないかと思えますけれども

も、総裁、あなたも国鉄総裁に就任をされてから相当の月日が経過いたしました。あなたの目から見る労使関係というものはどうだとお考えになりますか、御所見をお伺いしたいと思います。

○杉浦説明員 私が就任以来真つ先にやったことは、職員の全体にわたります将来の生活の問題、雇用の問題、これが一番大事である、それで職員の諸君が加入しておりますそれぞれの組合とよく話をしようということで、今までのケースに比べまして私なりにかなりいろいろな呼びかけをし、話をし、提案をし、問題を提起してきたつもりでございます。こうした大事なときであればあるほど組合との間は信頼関係をしっかりと持ちたいというのが私自身の基本的な考え方であるわけであり

ます。そうした対応、こちらからの問題の提起に對しまして、それぞれの組合でそれぞれの対応があつたわけでございますが、多くの組合員を抱えます一部の組合につきましても、基本的な雇用安定協約あるいは労使共同宣言というような問題について、現在時点で両者の間で合意をまだ見ていないというところは、大変残念に思うわけでございますが、これは基本的に、私もこれからは粘り強く組合に提案をし、理解をしていただきたいと思います。

それから、先ほどから出ております団交という場、これはもちろん労働条件に関して提案があれば実施いたしますが、そういう場でなくても、これから我々は組合に話を持ちかけ、またどうぞ組合からも話をしてください、両方で忌憚のない意見を交わそうじゃありませんかということをし、私は私なりに再三、機会があるごとに組合には申し上げたつもりでございます。

そういうことに対する対応もいろいろあるわけでございますが、結果的にはなかなかうまくいかないというのが実態であります。今後とも、今申し上げました私の気持ちを組合に端的にぶつけてまいりたい、こう思っております。

○小林(恒)委員 総裁のお言葉は非常に結構だと思ふのです。そういう形で進んでいけば大した

問題はない。ところが、残念ながら、例えば職員管理調査の作成をやる。これは今までもこれに類するものがあつたわけですね。二十項目ほどの項目を列記をして、そういったものを一時的に全国で作業を開始する。そういった事柄やら、そうかと思うと、総裁、あなたが今おっしゃった事柄とはいささかニュアンスの違うお手紙が全職員のところに届けられる。あの手紙の内容も極めて微妙なもので、心中察するに余りあると言えればそれまでのことかもしれないけれども、ちよつと前に出過ぎてはいませんかと言いたくなるような文言が若干出てくる。さらに職員局が本年四月の段階で各局に示達をしたでしよう、全国七万人を対象にして企業人教育を行いたい。これは将来の国鉄のありようというものについて一人一人が企業人としてふさわしい考え方と行動力を身につけることが目標のようでありましても、かつて生産性向上運動という二回のハードルを越えてきた経験がある。そういう経験を持つていただけに、私は、ああいう形ではない新しい手法、労使の関係というものを正確に積み上げる中で具体的に将来のあるべき姿を求めていく、こんな努力が必要ではないかと思ふのです。

例えば職員管理のための調査の作成にしてみても、「労働処分」という項目があつて、「停職の処分通告を受けた回数は何回か」、「停職の処分通告を受けたのは何年度か」とこれは「五十八年度」、「五十九年度」、「六十年年度」という設問になっていたり、「減給の処分通告を受けた回数」、「戒告の処分通告を受けた回数」、こういうふうに、今の段階で労働処分をクローズアップしてみたり、「昇給」の中で、「三項八号を適用されたことがあるか」、「こういった事柄を正確に十八項目にもわたつて設定をする。これは職員の管理調査と言われているけれども、労働運動をどれくらいやっていたかということと調べるのが中心なんですか。項目のボリュームが随分大きいように思ひますけれども、いかがですか。

○杉浦説明員 改革の法案に沿つた問題は別とい

たしまして、余剰人員の対策というものは必ずでございます。雇用の場というものを確保しなければならぬ。そういう場合に、私どもは、職員の個々の人々の希望なり、今までの勤務態度というものも一人一人把握したい。大変な数でございますけれども、企業のあり方といたしましては、特に職員問題が大変なときであるだけに、正確に個々の人々の内容を把握したい。これは管理者としての一つの責務ではないかというふうに思ふところでございます。

今までは管理局でばらばらにそうした職員管理の台帳を持つておつたわけでございますが、中には行き過ぎた調査などとしておしかりを受けたような場合もございました。直ちに訂正をいたしました。こうした時代でございますので、全国一つの基準で職員の管理台帳というものをしっかりとつくりたい。いかなる事態に對応いたしたいかというふうな気持ちの発露がそうした調査になつたわけでございます。その点を御理解いただきたいと思います。

○小林(恒)委員 考え方はわかつたとは言いがら部分がありましても、このことをもつて職員の選別、差別の基準にするということがあつてはならないわけですね。そういうひずみをわざとわざとつくることによって、労使を挙げてどういふ改革を求めていくか、こんな発想は大変難しいわけですね、そこら辺は先ほど来から大臣の所信も伺つておりますから、これは間違ひのないように、今後もし取り扱つていただきたいことを特に要望しておきたいと思ひます。

次に、法案の中で特定長期債務の取り扱いが明示をされているわけですね。この金額五兆五百九十九億二百万円。これは昭和三十一年十二月十七日から始まつた借金が再建法の段階までに五兆五百九十九億もたまつて、この取り扱いをどうするか。これは再建法のときにも一部議論をいたしました。加えて、その後地交線に対する貸し付けをも含めて、これは一部無利子になつてゐるもの等

の取り扱いをも含めながら処理をされようとしてゐるわけですが、問題は、昭和三十一年十二月十七日五千万円を初めとして、昭和五十四年十二月二十七日六百億円の債務ができて上がつてきた経過、これは主として何を中心でこういう借金が積み上げられていたのか、マクロなお答えで結構ですから、お知らせをいただきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 マクロでということでございますから、数字はちよつと後にいたしまして、基本的には、一つは設備投資に伴うもの。御承知のように、設備投資は、鉄道というのは長期的には相償うものとしたしましても、短期的には非常に負担がかかるという意味で、これが債務になつた。それからもう一つは、国鉄の経営そのものの悪化によりまして、いわゆるランニングコストというものを賄うためにかなり多額の債務を負つた。この二つが原因であつたというふうに考えております。

○小林(恒)委員 経営の赤字あるいは設備投資ということが中心なのかと思ひますけれども、この日付でもつて貸し付けを受けた額というのは、これは未償還元金だけが五兆五百九十九億ですね。この日付でもつて借金をしたトータルはわかりません。

○棚橋(泰)政府委員 五兆五百九十九億につきましては、再建法の政令の規定によりまして、どのような債務であるかすべて特定をいたしております。したがって、非常に多くの債務の集計でございますけれども、それが固まりまして五兆五百九十九億、こういうことでございます。

○小林(恒)委員 再建法のときに、この五兆五百億をどうするかという議論があつて、これは昭和六十年度までの措置であつたわけですから、六十一年度になつた段階でもう一度処理をしなければいかぬ、こういうことだと思ひますけれども、これは五年周期で何十年間か繰り返されることになるのかな。

○棚橋(泰)政府委員 五兆五百九十九億を、先生おっしゃる通りに、特別措置法のときには――実

はその前にもう一つ段階がございまして、二兆五千億借りの段階がございまして。それは直ちに償還を始めるという事で、その償還がたしか二千六百三十六億でございまして、たまっていった。そのうち十四億ぐらいをたしか返したと思うので、それだけでも、そういう償還が始まっていったわけがございまして。それを含めまして五兆三千二百億でございまして、五十五年度に棚上げをした。そのときに棚上げをして、そのうち五兆五千九百九十九億が今お話しした元本分でございまして、二千六百二十二億、これが直ちに始まった償還にかわるものとして無利子で貸し付けたものという事でございまして。

そこで、その五兆五千九百九十九億は五年据え置きで償還をする、その際には国が無利子の貸し付けを行うことができるものという事で、実は六十年度に千三百六十四億だったと思いが、もう既に償還が発生したわけがございまして。これは一年猶予をさせていただきます。

それから、二千六百二十二億の方、これにつきましては、国鉄の自前の財源の中から返すということになってございまして、六十年で二十一億返した。したがって、ちよつと端数がございまして、二千六百二十二億になる。これを今回の法律で、元本につきまして同じようなことの繰り返しにならないように、これを一般会計につけかえて、一般会計と資金運用部との間の問題として処理をする。ただ、それに見合う額の無利子のものを国鉄に貸し付けたものとする。その償還条件については、また別途政令で定めるということで、一応利息の部分と切り離すという形になるわけがございまして。

ただ、二千六百二十二億の方につきましては、これを今直ちに返すのが負担になりますので、これも政令で定めるところによりまして、一定期間の猶予をいたしまして、その後逐次返済をしていく、こういうような処理を決めたところでございまして。

○小林(恒)委員 ただ、長期債務総体のものが一

つはこの背景にあつて、そのうちの五兆何がいという取り扱いですから、ここの議論する点はいかがかという気持ちの一部はいいわけではありませぬ。しかし、五兆円というのはとてもない金額でございまして、その意味では慎重な対処が必要なんだと思つてゐるのです。

しかし、ローテーションを組んで、また先延ばし無利子でしばらく、また先延ばし無利子でしばらく、こういうことが何年繰り返されるのでしょいか。例えば再建監理委員会の答申を政府はほぼ全面的にのみ込んだわけだけれども、本法に取り上げられた五兆何の取り扱いというのはどのようになつてゐるのか。これは提示をされた法律案の中ではちよつと読み取れませぬ。考え方があつたらお聞かせをいただきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 監理委員会の答申との関係で申しますと、先生おっしゃる様に、この今回の五兆円の振りかえという自体は何ら触れられておりません。ただ、債務から消えるわけはございませぬ。ただ、国鉄全体で監理委員会が推定してございまして三十七兆三千億とか二十五兆九千億とか、そういう額の中から消えるわけはございませぬ。

したがらしまして問題は、それは全体をまとめまして、将来的問題として、閣議決定で告示をしておりますような形で債務処理を行つていくという中に入るわけがございまして、先生御指摘の様に、これだけが債務ではございませぬ。二十五兆何千億の長期債務、そのほかの部分とまとめまして、最終的には処理をするという形を想定しておるわけがございまして。

○小林(恒)委員 若干時間は残つてゐるのでありますけれども、答弁をいただけない部分が前段でございまして、若干の時間お答えをいただけないかと思つてゐます。そのお取り扱いがいただけるのであれば、私の質問はこれできようはとどめておきたいと思ひます。

○山下委員長 ちよつとそのまゝお待ちください。——今小林君の申し出の件、委員長了解いたしました。

この際、暫時休憩いたします。
午後零時九分休憩

午後三時三十分開議

○津島委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。石田幸四郎君。

○石田委員 それでは、ただいま委員会にかかつてゐる法案について、またそれにかかわる基本的な国鉄再建問題について、ごく基本的な問題を議題にして質問をいたしたい、こんなふうに思つております。

まず法案に関してでございますけれども、一般会計による未償還の特定債務について何点か伺つておきたいと思ひます。

今回、特定債務及び利子に係る債務を一般会計に承継させることにしたわけがございまして、これは六十年一月二十八日の閣議決定に基づく施策、このようにされておるわけがございまして。この閣議決定の文書によりますと、いわゆる特定債務五兆五千九百九十九億円を一般会計が承継し、一般会計は同額の資金を国鉄に対し無利子で貸し付けたものとする、このようにされておるわけがございまして、この問題が問題といたしまして、今後処理される他の長期債務については同様の方針で措置されるのかどうか、この点についてまず伺つておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 今回の措置は、昭和六十一年度において少しでも国鉄の状態の悪化を防ぐという趣意から行つたものでございまして、一方、抜本的な対応策につきましては、御承知の様に、既に改革関係法案を国会に提出して御審議をお願いいたしておりますが、その中において判断をしていくべきこととございまして、今回の五兆以外の債務という問題につきましては、その

抜本策の中で、既に閣議決定等で明らかにいたしましたような方針に基づきまして対応を考へていくべきだと考へております。

○石田委員 今後の長期債務処理との関連についてはいかがでございませぬか。どういった関連になりますか。全く関係がありませんか。

○棚橋(泰)政府委員 今回の措置によりまして一般会計に振りかえましたが、同額につきましては国鉄に無利子貸し付けという事になりますので、国鉄の債務全体の額というものが変動するわけがございませぬ。今回無利子貸し付けに振りかえした債務も含めた全体債務につきまして、改革法でお願いをいたしておりますような諸措置をとつていく、そういう意味では、今回の部分は、今後処理をいたします債務の一部であるというふうにお考えをいただきたいと思ひます。

○石田委員 大蔵省の方に伺いたいののでございませぬけれども、この特定債務を一般会計が承継する結果、六十年の国の債務は増額するわけがございませぬ。それにもかかわらず、財政法二十八条に基づき添付資料には何ら数理的な説明が示されていないわけがございませぬけれども、あるいはまた償還計画も示されていないわけがございませぬが、これはどういう意味でしょうか。

○佐藤説明員 お答えいたします。ただいま先生から御指摘がございました五兆五千九百九十九億円の件でございますが、先生がたまたまお触れになりました「財政法第二十八条による昭和六十一年度予算参考書類」の四つ目「国債及び借入金」の状況に関する昭和五十九年度末における現在高の実績並びに昭和六十年度末及び昭和六十一年度末における現在高の見込及びその償還年次表に関する調書」というのがございまして、この中の「借入金」の欄にこれを計上してゐるところでございまして。

さらに、つけ加へさせていただきますと、政府関係機関予算のうち国鉄予算の「予算参照書」の中に国鉄の「特定債務整理特別勘定貸借対照表」をつけてございまして、その中で五兆五千九

○石田委員　大麥よくわかったと言いつれぬない面もあるわけでございますけれども、大麥苦しいお立場にあることは、私どもも十分理解をしております。

ますので、ぜひひとつ議論を深めていただきたいということをお願い申し上げます。

さて、この法律案に盛り込まれております希望退職者の問題、この問題に質問を移したいと思うわけでございます。先ほどの小林委員の質疑も若干承ったのでありますが、この希望退職者の年齢層、どんな広がりが出てくるというふうな想定をしておられるのか、そこら辺をもう少し伺っておきたいのですけれども。

○杉浦説明員 なかなかふたをあけてみませんとわからないところが多いのでありますが、今のところの予想で申し上げられるところは、希望退職者二万人のうちの八千人分につきましては、国鉄の関連事業の方に就職をさせるという方向が決まっております。関連事業の受け入れの方法としては、給料の問題その他を考慮いたしますと、なかなか一般の給与水準が関連企業は低うございまして、年金と合わせて今まで程度のものというように過去の実績になっております。

そういうようなことを考えますと、やはり年金をもらえるような方が行かれるのが一番いいんじゃないかなということになりますと、希望の申し出をいたしましては、やはり五十歳代、五十歳から五十四歳まで、こういうような年齢層にこの八千人があてがわれるのではないかと。

残るところは一万二千人でございますが、これも現在一般産業界にお願いを申し上げて、いろいろとその採用の御通告をいただいております。枠をいただいております。例えば私鉄の関係あるいは物流業界等、この辺を今実は精査をして検討しているところでございます。若い人向きの職種であるのか中年向きであるのかというところが今検討の対象となっております。

現時点におきましては、若年層、中年層、高年層の三つの層にどのくらいの分布でいくか、いまいっその詰まった状態になっておりません。おい

おいとこれを詰めてまいりたいというふうに思っております。

○石田委員 そういたしますと、今の総裁のお話を承っておりますと、これも今表面的に出てきた二万人の数字、関連産業、比較的高齢者ということ、あるいは今一般の産業界からも、私鉄、物流業界を通じていろいろと枠をいただいております。うようなお話がございましたけれども、ちよつと心配をいたしておりますのは、この二万人の希望退職者について、組合等の意見も承っておりますと、やはりこの再就職に伴ういろいろな希望があるんだけれども、それをきちつと面倒を見てもらえる、そういった明確な窓口といえますか組織といえますか、そういったものをぜひともつくつてもらいたいです。こんな話が出てくるわけですね。しかも、言い方は悪いかもしれませんが、一般職員のそういった、希望退職ではあるけれども、やはり再就職しなければならぬということを考えてみると、どうしてもそういった窓口が欲しい、それについてはちよつと冷たいんじゃないかというように思われるわけでございます。この希望退職者に対してどんな配慮をされておられるのか、この点少し伺っておきたいのです。

○杉浦説明員 希望退職に伴いますいろいろな問題がたたくさございまして、その募集に当たりまして、それらの問題をよく各職員にお伝えをしなければならぬ。例えば退職金が幾らになるのか、それからこの法律の、今かかつてございまして積み増しの退職金がプラスしてどのくらいになるのか、あるいは年金がもらえる方は、一体年金の金額がどのくらいになるのかとか、あるいはまた再就職の先がどういふものがあるか、あるいはまた地域でどのような職種を求めているか、あるいはまたそういった再就職先の給与額等の労働条件、そういうものはどういふものであるかというように、等を克明に希望をされておられる人によく伝えなければならぬ。そういったものをよくそしやくをいた

しまして、職員が一人一人将来の生活設計を立てるといふことになるわけでございますので、今先生おっしゃいましたように、親身になって相談に乗るような、そういう仕組みなり窓口がもう絶対に必要でございます。

そこで、既に各管理局などには、そういった窓口といえますか、よく皆さんにお話をするような立場の者といまして、雇用対策の専門の担当部長あるいは専門の課長を各鉄道管理局に配置いたしまして、これらが責任を持って管轄の職員にいつても相談に応じます、あるいは状況を申し上げますというのを今やりつつある状況でございます。

○石田委員 そうすると、具体的には各鉄道管理局の中に担当部長なり課長なりを置かれるという構想のようでございますが、これは既にどの程度進んでおるのですか。きちつとそういった体制がいつぐらいつまでにかかれるのでしょうか。

○杉浦説明員 これはもう既に発令、配置をしております。各管理局全体にわたりますて行っております。

○石田委員 この点については、特に万全な体制で臨まれることを期待を申し上げておきたいと存じます。

それから、この希望退職者に対する十カ月のいわゆる割り増しと申しますか、そういったものの根拠については、先ほどの議論の中で民間準拠というふうな話を承っております。それから国の関係では、いわゆる旧電電公社の場合にそういったことをやりました。一応その二つの今までの事例が基本になって十カ月程度ということが考えられたようでございますが、旧電電の場合、もちろん国鉄とは違うと思うのでございましてけれども、旧電電の場合は、いわゆる五年未満は八カ月、あるいは五年以上は十カ月、勤続年数によつて若干立て分けたようでございます。

今も総裁のお話によりますれば、いわゆる関連事業に行く八千人は割と高齢者の人が多かるう、一般産業界に行く人は若年層、中年層が多いとい

うような話も承ったわけでございますが、こういった段階的な措置という問題は、今までの議論の中で全然なされたのかどうか、そこら辺についての今までの経過をひとつお聞かせいただきたいと存じます。

○棚橋(泰)政府委員 年齢層によつて確かに電電の場合には若干差をつけたわけでございますけれども、今回は一律ということにいたしました。これにつきましては、決して議論がなかったわけではございませんで、政府部内においていろいろ議論をいたしましたけれども、一つは、この特別給付金の性格というものは、希望に応じて進んで退職に応じようという方々に対するある意味では報償的な性格というものを有しておることから見て、年齢層によつて差をつけるということはいかぬものかという感じもございました。また高齢で退職される方は、基本でありますところの特別退職手当が非常に高額になるわけでございます。したがって、そういう意味で、その高額の退職金にプラスして十カ月分を支給する。若年の方は退職手当は非常に少ないわけでございますから、そういう意味では、比率的には退職手当よりも場合によつてはかなりの特別給付金を支給されるというふうなことで、そういう意味のパラ

ンスもある意味ではあるのではないかと、今までの事例を見ても、電電の場合には若干差をつけたことが、今回は一律十カ月ということに踏み切ろうというところで踏み切ったわけでございます。

○石田委員 民間準拠というふうなことで、今までの事例を見ても、電電の場合には若干差をつけたことが、今回は一律十カ月ということに踏み切ろうというところで踏み切ったわけでございます。

○棚橋(泰)政府委員 民間の場合もいろいろござ

いまして、差のついているものもございますし、また一律の場合もございます。そういう意味で、そこらを総合的に勘案いたしまして判断をいたしましたが、先生おっしゃる通りに、高齢の方は、家族を抱え、家長としての重い責任を持っておられるというような意味から手厚くすべきであるというようにお考えは確かにあると思います。ただ、先ほど申し上げましたように、退職手当そのものが年齢の方はかなり額が多いわけでございまして、そういう意味で、それなりの優遇がされておるわけでございします。逆に若い方は退職手当の率が非常に低い時代にやめなければいけないというようなこともございします。そういう意味ではおっしゃるようなことも十分配慮すべきであるというふうには考えましたが、結果的には一律というところが一番妥当ではないかという判断をいたしましたわけでございします。

○石田委員 結果的に一律になったということだけではちょっと承服しがたいわけでございします。またもう少し議論をする機会がございしますから、そこら辺の問題を詰めていきたい、こんなふうに思っております。

さて、このいわゆる余剰人員問題、その背景にあるものは、国鉄再建のために適正人員ということとを考えた結果であるということになるわけでございします。まさに長期債務の問題と、この余剰人員対策というものは、再建の二つの大きな柱であることは言うまでもないわけでございします。今までも政府部内ではいろいろと御討議があつて、こういう法案も出ています。またさらに今月末あるいは来月になるかわかりませんが、他の七法案が出てくるというような状況にございしますけれども、そういう意味で、余剰人員対策の中で非常に重要な柱になっているのが公的部門の三万人ということである。これはだれが考えてもそういうことだと思ふのでございしますけれども、大臣にひとつ、その公的部門の三万人、これは必ず採用してもらうという意味での決意の表明をお願いしたい。

○三塚國務大臣 国鉄再建の二つのかぎは、石田先生おっしゃいましたとおり、長期債務と余剰人員、特に御質問の公的部門三万人、こう官房長官談話にありますが、これを明確にしたい。運輸大臣といたしまして、長期債務を政府の責任において処理すること、公的部門三万人、これを政府の責任において処置をしなければならぬ。ただ、地方自治団体におもひ願ひするということでもございします。国に準じ地方自治団体においても御理解を賜りますように、ただいま全力を尽くしておるところであり、最終的に地方団体も含めまして、国の責任で、公的グループとして公社公団、地方の諸団体も含めまして三万人は何としても達成させなければ、政府公約に相なりません。まさに改革はそこに最大のポイントがありまして、全力を尽くします。心から先生方の御理解と御支援をお願い申し上げます。

○石田委員 御決意はそうあつてしかるべきである、このように私も思ふのでございします。しかし、内容を精査してみますと、ここに六十一一年四月九日現在の「雇用の場の確保の状況」という報告が出ておるわけでございします。いわゆる公的部門三万人というふうに想定をされておられますけれども、今大臣からもお話がありました地方公共団体、それはまたでは、あるいは新聞記事等では目標一万人というふうに書かれておるわけでございします。私どもが聞いている範囲では、例えば国及び特殊法人がどのくらい、地方団体がどのくらい、あるいは民間産業界がどのくらいというふうな確たる数値が決まっていようと思ふのでございしますけれども、やはり国が率先するという立場においても、国の関係においてはこれだけのものは必ず採用させる、例えば国、特殊法人関係が二万人、地方団体が一万人というふうに明確な数値というものを政府として持たれる必要があるし、それは閣議決定等において決められるぐらいの重要な問題ではないか、こんなふうに私は思ひますが、いかがですか。

○中島内閣府委員 国鉄余剰人員雇用対策本部の事務局でございしますが、昨年十二月十三日に政府といたしまして国鉄余剰人員雇用対策の基本方針を決定いたしました。その中で各部門におきまして今後の雇用対策の基本を決めたわけでございしますが、先生御指摘の各部門別の具体的な数字につきましては、この閣議決定の中におきまして、本年秋までに分野別の採用等に関する国鉄余剰人員採用計画を策定することといたしております。

なぜ秋までにしたかということもございします。それは一つは新事業体の要員の規模の確定を待つということが必要でございします。それからまた公的部門におきまして最近の採用の状況あるいは退職の状況というように最近の状況を踏まえて、今後六十五年度初めまでの計画をつくるわけでございします。それまでの間の採用可能数を見きわめつける必要がございします。また中には特定の資格を要する職種等もございします。国鉄職員採用になじまない職種等もございします。そういう点につきまして事務的な検討をいたしまして、それに時間を要しますものから、秋までに策定することにしたわけでございします。

現在、関係省庁において鋭意作業を進めておりますけれども、御指摘の御趣旨も十分わかるところでございします。少しでも早くこれを策定するように努力をしております。

○石田委員 大臣、そうしますと、そういった確たる数値、目標値が出てこないということは、これから他の法案が出てくるわけでございします。これは国会においてできれば成立をさせたいという政府の考え方であろうと思ふのですが、えらいギャップがあるな、何とかもうちょっと早くならぬかなという感じもするのでございしますが、いかがでございしますか。

○三塚國務大臣 今、中島内閣府雇用対策本部事務局長から基本的な考えが述べられましたけれども、まさにこの点が最大のポイントに相なります。ですから、秋とは言わず夏、夏とは言わず

ず先生御指摘のとおり今国会、法案の審議の中で明示されなければならないという趣旨も私全く同感であります。

政治の責任で、国会の決定でこの改革を進めるわけでございしますから、そうでありますならば、政府の責任においてこれを明確にしようとした以上、これを明確にする責任が政府にございします。さような意味で、対策本部長は内閣総理大臣でございしますが、この点についてのさらなる督促をお願いを申し上げておきます。さらに主管大臣として、私からも官房長官、総務庁長官等々に特段の御要請を申し上げておまして、雇用対策、特に公的部門三万人、これが明確に相なりますことが他の産業界一万人あるいはそれを超す対応について御理解をいただく唯一の基本であらう、こう申し上げてきたところでございします。

何はともあれ、採用計画をおつくりをいたさましてお願いをするという立場にもあるものでございしますから、この採用計画をまず国家機関であります国家公務員グループ、公社公団グループ、こういうところにお出しただくように督促を申し上げます。

同時に、前段申し上げましたとおり、これは官房長官談話でも明確に申し上げましたとおり、三万人は政治の責任、政府の責任で実現をいたします。こういったしておるわけでございしますから、これに違背があつてはなりません。まさにこれが政治の責任と言われぬやうなものであるわけでございします。この点はすべてをかけて、この改革の最大のポイントでありますので、本部長を中心に全力を挙げて、ただいま石田先生が閣議決定なりまた諸対策を言われておりますけれども、既にこのことについては、昨年暮れにきちんと明確な方向を打ち出したものでありますから、このフォローに全力を尽くし、御指摘のように、秋と言わず前倒しで、これができるだけ早い時期に明確に相なりますように格段の努力をしてまいりますつもりであります。

この点、御提案をさしていただいております法

律にいきさかも違背のございませぬように万全を期してまいらうということでありまふものですから、御信頼を賜りたいと心からお願いを申し上げるところでございます。

○石田委員 秋というふうにおつしやつておるわけでございますけれども、これは早いにしたことはないわけで、どうか御決意のとおり前倒しということと計画を明確にしていきたい、このように要望を申し上げておるわけでございます。

それから、総務庁にお尋ねをいたしますが、一方において行革のために職員を減らしていこう、こういう考え方がずつと今日あるわけでございませぬけれども、そういった形で国でも国鉄職員を引き受けてもらわなければならないという状況になっているわけでございませぬけれども、これとの整合性について基本的な考え方を承つておきたいと思ひます。

○井出説明員 お答えいたします。

行政の簡素化、効率化を推進するということは非常に大事なことでございまして、各省庁の事務事業を見直して定員の削減を図るということは、今後とも重要であると考えておるわけでございませぬ。一方において、国鉄の改革は行政改革のこれからの最重要課題でございませぬので、この余剰人員雇用対策の円滑な実施ということについては万全を期していきたいと考えておるわけでございませぬ。

そういうことで、政府としては昨年の十二月に基本方針を決めて進めておるわけでございませぬが、いずれにしても、定員削減後も採用というものはあるわけでございませぬ。その採用の一部に国鉄職員を受け入れてもらいたいということで、定員削減そのものも、これからも着実に実施するといふふうにご考慮しておりますが、一方において、国鉄の職員を円滑に受け入れていくという姿勢でまいりたいと思つております。

○石田委員 ですから、その問題は二律背反的な印象を我々はどうしてもぬぐい去れないわけなんです。今お話を聞いておりましたが、そういう

印象はいまだに払拭できないようなお話ではないかと思うのですけれどもね。もう一度御答弁いただきたい。

○井出説明員 定員削減というの、やはりこれからの重要な課題でございませぬ。しかし、削減後も退職者等々がございませぬので、各省庁現実に採用が行われておるわけでございませぬ。その採用する数の一定の割合を国鉄職員の雇用の場に提供してもらいたいということで進めておるということでございます。

○石田委員 それでは、今のお話の中で出てきた一定の割合といったことで想定をしてみますと、国の機関では大体どのくらいの数になるであろうというアバウトな数字で結構ですけれども、目標値は出てきませぬか。

○井出説明員 先ほど雇用対策本部の事務局長から御説明がありましたように、六十二年以降については、この秋までに国鉄の方の要員計画あるいは各省庁の退職あるいは採用状況等を踏まえて計画を練るわけでございませぬが、六十一年度については、各省庁の採用の一〇％以上ということを採用していただくように今進めております。これは六十一年度中でございませぬので、六十二年三月三十一日までの採用数の一〇％以上の数を採用していただくということと今進めておるわけでございませぬ。

○石田委員 わかりました。

それでは、さらに問題を進めていきたいと思うのですけれども、これは国鉄側にお伺いするの筋なのかと思うのでございませぬが、公的部門三万人、それから民間産業界、この四月九日の報告によりますと、現在で三千五百六十名になつておるといふことでございませぬが、中小企業あたりでも、特に職員たちの地元志向的な考え方も強いわけでございますので、そういった意味で、中小企業に対してどんなアプローチをしていらつしやるのか、あるいはそこら辺の方針はどうなつておるか、この点についてもお伺いをいたしておきたいと思ひます。

○杉浦説明員 一般の産業界に、私が先頭になりまして、関係の者、本社の者、地方の管理局長その他の者がそれぞれの地域におきまして採用方のお願ひに参つておるところでございませぬ。

そうしたことの一例といたしまして、中小企業グループというところも当然対象に考えてお願ひしておるわけでございませぬが、その辺の詰めをどうやらやっておるわけでございませぬので、その見込み等はもう少しばらばら様子が固まりませんとわからない状況ではございませぬけれども、対象といたしましては、大きなところ、小さなところを問わず、できるだけ広範囲にお願ひに参つておるところでございませぬし、これからのまかようにしたいと思つております。

○石田委員 もうちょっと角度を変えて御質問申し上げたいと思ひます。

貨物鉄道部門において、再建監理委員会案は要員一万五千人というふうになつておつたわけですね。再建監理委員会案を最大限尊重するということが政府が原案をつくられたわけでございませぬが、その後運輸部門について運輸省が「新しい貨物鉄道会社のあり方について」というものを発表されました。それによりますと、要員規模は一万二千五百人ということになりまして、再建監理委員会案の六万一千人というのと数において整合性が欠けてくる、こういうことになりませぬ。この二千五百人はどこに行つてしまふのですか。

○棚橋(参)政府委員 貨物会社につきましては、再建監理委員会案で約一万五千人、そのうち五百人は研究所等でありませぬから一万四千五百人。昨年、私どもと国鉄の方で新しい会社につきましていろいろ検討いたしました結果、一万二千五百人というところで、先生御指摘のとおり約二千人の差が出るわけでございませぬ。余剰人員の方は六万一千人というところで、先生今お話しのとおり約二千名に進んでおるわけでございませぬが、この約二千名につきましては、新しい旅客会社の方に若干ゆとりがございませぬので、まだいろいろ業務を詰めなければいけませんけれども、各旅客会社に人間を移

すということと、余剰人員の総枠は変わらないという処理で考えております。

○石田委員 その処理は、机上プランではそうなるわけでございませぬが、再建監理委員会案としては「昭和六十二年度旅客鉄道会社経営見直し」を出してございませぬ。そうしますと、二千人が六社に分散していかれるわけでございませぬけれども、仮に七、八百採用する会社があるとすれば、この算定の人員費は大幅に狂つてくるはずなんです。そういうことを考えまして、政府は再建監理委員会案の試算なるものを根拠として今まで来たわけですが、そういう方針に立てば、新しい試算を発表せざるを得ない状況に來てゐるのじゃないかと思ひますが、いかがですか。

○棚橋(参)政府委員 御指摘のように、再建監理委員会案の「意見」は最大限尊重はいたしますけれども、最終的には、私ども政府としてみずからの責任において新しい会社の見直しを明確に持つて、その上に立つて法案の御審議をお願いすべきだと考えております。そういう意味で、監理委員会の方はいろいろ積算をされましたけれども、別途国鉄と運輸省におきまして、新しい会社の経営収支見直し、例えて申しますと、監理委員会の試算は五十八年度決算を使つておりまして、もうかなり古くなつておりますので、五十九年度決算をとりあえず使つて精査いたしております。そういうような面もございませぬし、旅客輸送需要等々にも変動がございませぬ。そういうものを踏まえて精査いたしまして、今国会にお願ひいたしております改革七法案の御審議の中において御議論いただくということで対応したいと考えております。

○石田委員 今の棚橋さんの御説明によりますと、法案審議に何とか間に合わせたいということですね。法案審議というのは、間もなく出てくるのじゃないですか。いつお出しになりますか。

○棚橋(参)政府委員 ただいま積算の最後の作業をいろいろ行つておるところでございませぬので、法案の御審議をいついただけるかということでご

ざいますが、私どもはなるべく早くお願いしたいというところでございますので、その時期までにはある程度ものが間に合うということで作業を進めております。

○石田委員 よくわからないのですけれども、法案審議というのは、本会議も法案審議なので、そうすると、今の予定でいきますと、少なくとも四月の三週末、四週ぐらいには、今の棚橋さんのお言葉でございまして御提出いただける、このように理解をしようと思っております。

○棚橋(泰)政府委員 一気に全部御提出できるかどうか、これは作業等の進捗状況もございまして、私どもも作業を急いでおるところでございまして、御審議の際に必要なものは御提出できるようにやりたいと思っております。

○石田委員 今のお話でございまして、本会議の趣旨説明には間に合いますと、運輸委員会あるいは特別委員会の審議までに間に合わせるといふことになりまして、今の政治日程の流れからいくと、秋の臨時国会というふうなことになりますね。これは審議官にお伺いするのは無理でございまして、このうちから、大臣の御決意のほどをひとつ……

○三塚国務大臣 基本的には棚橋審議官と違わぬわけでありまして、法律を御審議いただきますのに、今御指摘のベースのものが出せぬのでは政府として怠慢でありますので、万般の準備、計算などをさせていただいております。午前中、人員の問題でアバウトの論議、精査をしようということとやら基調が同じで、官僚の皆さん完全主義でございまして、そのところでギャップがあります。いずれにいたしましても、法律を御審議いただくというところで、今国会を期して何としても成立をお願いしたい、こういうことで進んでおるわけでございますから、本会議において趣旨説明をさせていただきます際に、御質問いただいたことに対して運輸大臣として明快にその辺の御答弁ができる、同時に運輸委員会に御付託いただくわけであ

りますから、データとしてこれも出させていただき、御審議が十分いただけるように、さらにきつと、最終の詰め段階でありますけれども、急がせてまいりたいと思っております。

○石田委員 大変明快な御決意を表明していただいて結構だと思えます。お約束をたがえないようによろしく御願い申し上げます。そうでないとなかなか審議が進みません。

もう一つ、余剰人員対策の問題で伺いたいわけなのですが、離職者の転職までの給与の確保の問題。四万一千人旧国鉄に残る分について、当初再建監理委員会の試算を伺って見ますと、現給与の六〇%というところで、一応そういうめどをつけたんだというお話をお伺いしたものでございまして、これに間違いありませんか。

○棚橋(泰)政府委員 再建監理委員会はおおよそそういうことで御積算をなさったというふうには承っております。

○石田委員 しかし、そうしますと、現実、そういうわけにはいかないわけですね。少なくとも四万一千人の給与というものは、現給程度保障をしなければならぬわけでございますけれども、これは大蔵省との話が詰まって、そこら辺のところはきちつと終息したのでしょうか。

○棚橋(泰)政府委員 おっしゃる通りに、再建監理委員会の「意見」は尊重はいたしますけれども、今回御願いをいたしております改革法では、新しい会社に移行する人間は、採用方式という形で新しい労働条件という形で移行いたしますけれども、残ります者は、清算事業団となるものとするというところで、自動的に移行をいたします。そういう意味で、この給与の中味というものは、基本的には国鉄時代というものを引き継ぐという考え方でございまして、ただ、清算事業団に移行いたしました後の勤務体系というものは、国鉄時代とは異なるわけでございます。また、一概に清算事業団と申しまして、その職員の中にはいろいろな職種、勤務体系がございまして、清算事業団の土地等の処分に伴います基盤

整備等の事業に従事する職員もございまして、雇用対策のための職業訓練、雇用の場の確保等に従事する職員もございまして、また転職のための職業訓練を受ける職員もございまして、そういうふうな態様が異なりますので、従来どおりの給与体系というものであることにはやはり問題がございまして、そこで、それらにつきましては、新しい業務体系に合った形で給与体系というものでいきたいというところで、財政当局ともいろいろお話をしております。おおよそめどというものを付けておる段階でございまして。

○石田委員 それも時期の問題が一つありますね。その時期も、やはりあと七法案提出のときには出てきますか。

○棚橋(泰)政府委員 それが出ませんと、清算事業団の収支採算の計算ができませんので、その点については、必要な部分については結論を出した上で御願いをいたしたいと思っております。

○石田委員 くだくで申しわけありませんけれども、要するに、本会議の趣旨説明の段階では、そのことは明確な形になつてきますか。

○棚橋(泰)政府委員 本会議の趣旨説明におきましては、先ほど大臣がお答え申し上げたとおりでございまして。

○石田委員 大体話がついたというふうな想定をして間違いなからうと思うのですけれども、これはかなりの金額が上乗せになるであろう、要するに、離職者対策費というものが、恐らく私どもも公明党の試算によりますれば、一千億以上の規模でこの費用が計算をされるわけでございまして。そうしますと、それは長期債務の方に当然上積みになるのではないかと私どもは考えておりますが、いかがでございましてか。

○棚橋(泰)政府委員 先生御指摘の点もございまして、そのほかに、長期債務には、まだまだ監理委員会の御試算されました時点とは時点的に変動がございまして、国鉄が現在持っております長期

債務そのものの額も、昭和六十二年三月三十一日時点の債務の額自体も、監理委員会の推計とはかなり異なってくるということも考えられます。減る要素もございまして、ふえる要素もございまして、そこあたりを現在積算をしているわけでございまして、その全体がふえる部分と減る部分とどういう格好になるか、十分積算をしてみたいと思っております。

○石田委員 私が指摘を申し上げた分については、ふえる要素である、これは間違いありませんね。

○棚橋(泰)政府委員 清算事業団の職員の給与問題につきましては、新しい勤務等の条件においてどのように算定するかという問題でございまして、けれども、減る要素にはならないと考えております。

○石田委員 それはおかしいですよ。そんなことをおっしゃったって、給与体系がいろいろ変わるにしても、現給というものがその大幅に二割も三割も変わるということになりますれば、これは旧国鉄に残る人たちの死活問題に通じてくるでしょう。

そうすると、かなり現給が減るというふうにお考えでございましてか。減らないとすれば、当然長期債務の上積みの方に、この分はふえる部分として出てくるということになるんじゃないですか、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 私が申し上げたのは、その結果、監理委員会が御計算になったのより減るという要素ではないというふうな申し上げたわけでございまして、すなわち、ふえる要素であるというところを申し上げたわけでございまして。

○石田委員 結構でございまして。さてそれから、もう大分時間がなくなつてきたのですけれども、地方自治体の採用を促進なさつておるわけですが、どうも一つしっくりしない点があるんですね。それは、国鉄余剰人員の問題で人事院が出された見解は、いわゆる団家公務員を対象として、それに準ずる団体を中心にし

て出された方針であるが、要するに、そういうところ採用された場合は、給与あるいは期末手当、退職金等は当然継続をされる、この方針で問題の処理をすべきである、そういうふうな通達を出していらつしやるわけですね。

それに引きかえて自治省の方は、そういうわけにいかない、それぞれの自治体の実情が違ふというところで、特に通達の中で顕著なのは、一遍退職をして一日二日期日を置きまして、それで新規の対象になる、そういうことが推進される必要があるだろう。これは自治体の途中採用というのは、そういう形で来ているわけですから、それはそれで現行法というふうなことになるのでしようけれども、そうしますと、国の機関に採用された人と地方自治体に採用された人というのは、ここをよく考えてもらいたいですね。

その本人たちは、本来国鉄に勤めて、国家公務員と同じような給与体系で生涯いくものということとを想定して国鉄を希望し、就職をいたしておるわけですね。それがこういった経営状態になつて、赤字体質になりましたので、何とか再建しなければならぬというので、政策的に国の機関に再就職する人と地方自治体に再就職する人に振り分けられてしまふ。自分の意思だけでは、国の施策によつてそういうふうになつてくる。そうしますと、私はそこに大きな不公平感が残るであらうと思います。

現実、いろいろなところに尋ねてみても、そこら辺を危惧している人はかなり多い。これらの問題についてお伺いをいたしたいわけで、まず人事院でございすが、従来、地方公務員のそういった給与問題については、国家公務員に準じてというふうなことでくつておられるわけがございまして、この人事院の通達というものが地方自治体に対してどういうような影響を与えることを想定してやられておられるのか、いわゆる国の機関だけということとを想定しておられたのか、この辺の問題についてお伺いをいたしたいと思います。

○小堀説明員 先生の今御指摘の通達でございま

すけれども、これは国鉄職員を引き続き一般職の国家公務員として採用する際の俸給等の取り扱いについて、現行の給与法を初めとする給与関係諸規程に従ひまして、かつ給与法適用職員間の均衡を考慮しながら決定するという趣旨のものでございまして、したがひまして、地方団体に採用された国鉄職員の給与等の取り扱いについては予定しておりませんので、その問題につきましては、各地方団体でお考えいただく問題ではないかと考えております。

○石田委員 自治省に続いてお伺いします。

○池ノ内説明員 ただいま御指摘ございましたように、地方公務員に採用する場合には、一日間を置いて採用するという取り扱いをすることにしております。と申しますのは、国鉄の余剰人員を地方公共団体が採用するに当たりましては、国鉄在職中に係ります退職手当につきましては、地方公共団体の負担にならないようにということを前提といたしまして地方公共団体が余剰人員対策に協力をする、こういう話がございまして、先般の衆議院の地方行政委員会におきまして、退職手当につきましては、地方公共団体の負担にならないようにという附帯決議がございまして、さらに閣議決定におきましても同様のことが決定されたわけがございまして、したがひまして、ただいま御指摘ございましたように、一応一日中を置きますもので、身分的にはそれによつて一日あく、こういうことでございまして。

さらに、採用に当たります給与決定の考え方でございますが、この決定につきましても、余剰人員対策の円滑な推進を図るという見地に立ちますと、これも御案内のことと思ひますけれども、地方公共団体三千三百ございまして、大きなところは職員数何十万の東京都から何十人の村までございまして、そういう三千三百の団体につきまして統一的な取り扱いということは極めて困難でございまして、言へば、受け入れ側の条例あるいは規則あるいは運用に基づきまして、さらに部内の職員の均衡を図つた上で自主的に決定すべきでは

ないのか、こういうことでございまして、私どもといたしましては、国の取り扱いを参考にしながら、それぞれの団体の条例、規則に基づいて適切に決定するようにという指導をしておるところでございまして。

○石田委員 さて、その問題を国鉄側にお伺いしますけれども、人事院の性格それから自治省の性格からいって、現行法尊重ということであれば、そういうことに方針としてはなされてはいるわけですが、しかし、私が冒頭指摘を申し上げましたように、これはかなり不公平感が残るわけですね。それを政策的にやらせられたという印象はまたぬぐい去れないものがあるわけでして、そこら辺は国鉄当局としては何らかの対応策を考える必要があるのじやないかと思ひますが、いかがですか。

○杉浦説明員 今いろいろと御説明ございましたように、昭和六十一年十二月十三日の閣議決定「雇対策の基本方針について」の中で、地方自治体にお願ひする場合の負担のあり方につきましてはつきりと表現がされております。国鉄の在職期間中の退職手当については、地方公共団体に負担のかからないように措置するといふような方向づけがなされておるわけでございまして、私どもも願ひをする立場といたしまして、特にたくさんの方の地方公共団体、小さいところから大きなところまでの多種多様な地方公共団体にお願ひする立場といたしましては、やはりこの閣議決定の線に沿つた形でお願ひすることが妥当であるといふことにかんがみまして、自治体に行きたいと希望をする職員については、一たん退職をしまして、その際に退職手当を支払ふことによりまして、地方公共団体に新たに御負担をかけないようになつていふことを国鉄としましても決めた次第でございまして。

○石田委員 総裁、申しわけありませんけれども、それは御答弁にならないわけで、事実の経過をお述べになつてはいるにすぎないのであります。地元就職志向が強いといふことは私はよくわかります。私が申し上げているのは、そういう不公平感が依然として残るままにして、政策的に何

もしないのかといふお問いかけでございまして。それは、国家公務員の人は問題なく現給をずっと継承できるわけですから権利は侵されたいわけですね。しかし、地方自治体に行かれる方は、一たんそこで退職金をもらつて、再就職するわけがございまして、一からスタートということになりますれば、期末手当の問題から退職金からいろいろの意味でベースは低くなることは当然なわけですよ。それを政治的に、なかなか手だてがないからといってそのままにしておくといふのはどうですか。いま一度御答弁をお願い申し上げます。

○杉浦説明員 先般の職員に対する将来の希望調査、特に六十一年度の国家公務員の採用を目前にいたしましたので、公的部門についての希望アンケート調査を行った中身によりますと、かなり公的部門への志向が高いつてございまして。若年層を中心といたしますが、かなり中高年に至るまで公的部門を志向するといふ方がわりかし多い、そういうことでございまして、公的部門へ行く場合の労働条件その他につきましては、今先生おっしゃつたように、不公平にならぬようにという気持ちは私も十分あるわけでございまして、また一面では、地方公共団体の採用ということになりますと、公的部門の問題とあわせて地域志向型といひますか、一番いいのは自分の住んでいるところの地方公共団体に入りたいたいという地域志向型、かつまた公的部門志向型、両方合わせたような希望がわりかし多いといふふうにも見ておるわけでございまして。

これらは各職員のそれぞれの希望でございまして、そうした希望に沿うように私も私どもでできるだけ努力をしてみたいと思ひますが、そうした両面での希望がかなえられるような事例でありますれば、職員にとつては将来の展望としましては非常に明るいものがあるのではないかと。もちろん退職手当その他の労働条件といふものは大切でございまして、全体をよく見ますと、そうした御希望にできるだけ沿つてやることによりまして、本人の希望条件がかなりかなえられるのではない

かというふうにも思つておるところでございます。

いづれにいたしましても、労働条件を含めまして、全体にわたりましたいろいろな角度からこれらの職員に対して私ども配慮していきたいと思つております。

○石田委員 この問題もまだあるのですけれども、しかし、私が思うに、今地方公務員、地域志向が強いということは私もよく伺つておるわけでありまして、しかし、具体的に給与の体系がこうなるんだということがだんだん理解をされてくると、そういう問題が、今私が提起した問題が出てくるだろう。いわゆる国家公務員並びにその関係団体への就職希望者の方がふえてくる可能性も残っているわけですね。この問題は今ここでちょっとごまかすつもりでしようがありませんので、これは一通、国鉄当局としてあるいは運輸省当局としても十分研究をなされる必要があるのじゃないかという問題の指摘だけを申し上げておきたいと思ひます。

それから、長期債務の問題に関連して、いわゆる国鉄用地の売却問題、この基本的な考え方について少し話を移して伺つておきたいと思ひるのでございます。

国鉄は何といつても長期債務の関係がございすから、それができるだけ残らないようにするためには、何とか五兆八千億を上回るような用地売却をいたしたいということになりますと、基本原則は一般公開入札、もちろん隨意契約等を否定するものではありませんが、要するに、できるだけ高く売らなければならぬ、そういう使命感に立っていると思ひます。これは御答弁をいただくまでもないこととさせていただきます。反面、最近の新聞をいろいろ見ておきますと、国土庁においては、どうもそういう一般的な公開入札等をやると、特に都心部における土地の値段ががらがらが上がつてくるというので、国土庁は国土利用計画法を改正して、民有地だけでなく国公、この二つの土地の売却についても規制の

対象をいたしたい、こういうようなことが考えられているやに新聞等では報道されておるわけでございますが、そういう計画があるや否や、まず伺ひます。

〔津島委員長代理退席、委員長着席〕

○末吉政府委員 御案内のように、現在全国的には地価は非常に安定をしておる状況ではございませんが、東京の都心部を中心に非常に地価が高騰しておるのも事実でございます。これが住宅地への波及ということが起こつておりますので、私どもは、この高騰しておる地域における対策を何らか打たなければならぬ、こういうことを考えている。御質問の、国公有地につきましても、国土利用計画法による土地取引の届け出についての検討をしていくかというお尋ねでございますが、御案内のように、国等が土地取引を行う場合は、当然のこととして、現在、国土利用計画法の趣旨を十分踏まえて適正な価格で行うことをしんじやうとしたしまして、適用除外にしておるものでございす。国土庁としましては、今の東京の一部において地価が高騰しておる地域に国公有地の売却が起きますと、特に一般公開入札、どなたでも参加できるということになりますと、あるいは物件が特定されますと、普通の相場よりも非常に高値で競り落ちるということがございす。現に昨年八月の紀尾井町の例でもそういう例がございました。これが非常にその辺の地価に心理的にも具体的な影響を及ぼすわけでございすので、そういうことはひとつ悪影響を及ぼさないようにというところで、私どもはそういう配慮をかねて関係方面に強く要請をしておるわけでございすし、今後この立場はとつていきたいものだと考えております。

そこで、そういうことになりますと、国等につきましても、本来そういう法律上の趣旨が生かされるものというところで適用除外されておるものがあるということになりますと、一般的にはこれについて何らか考へるべきではないかという意見があ

ることも事実でございますので、それらにつきましては、国土庁といたしましては、現在国土利用計画法の見直しという中で検討しておるところでございます。まだ成案を得たというわけではございません。

○石田委員 さて運輸大臣、これはどうしますかな。国土庁の方は土地の高騰に歯止めをかけた、そういう希望であるわけでございますが、私たち新聞を見ておまして、両者の間で当然議論は進んでいるのだと思ひます。そういう問題でも、そういう意味では非常に長期債務全体の問題にかかわつてくる問題でございます。国土庁の方針ということになりますれば、やはり余り高くしてもらつても困るんだということに困つていらつしやるわけですね。こゝろの整合性をどうされますか。

○三塚国務大臣 ここが実は大変苦心の存するところであり、今後政府内部において明確な処理方針を再確認していかなければならぬところだと思ひます。予算委員会、両院を通じて出てまいりました論点であります。また他の連合審査等におきましても出てまいりました最大の論点がこのこととございす。

御指摘のように、五・八兆を生み出さなければならぬという閣議の決定事項がございすものから、土地の処分については公正にガラス張りで行つてまいらうというものがそのために必要であるし、先ほど来御答弁申し上げておりますように、利用価値を高めるなどいたしまして、これまた価値をつけてまいらう、こういうことにならるわけでございますが、同時に地価高騰の原因をつくるのではないかと懸念が昨今非常に高まつてまいりました。しかし、このことは、今国土庁担当局長さんからのお話のように、東京都に限定されまして一つの現象であるということもそのとおりであらうと思ひます。

そこで、東京都というこういう問題点に絞つてお答えをさせていただきますならば、果たして東京都の中でも、例えば東京駅といたしましては

か、本社跡地が売却予定地になるわけでありまして、このことが、公開入札で売られたからといひまして、これがあの一帯の地価高騰になるのだから、また東京都内全域の地価高騰になるのであるうか、こういうふうにも思ひますと、とらの子である、最も収入が確保できる東京駅でそれがほばないのであるというのであれば、やはり公開入札で、一番高い方法で買つていただく、このことがまたとかく言われることを防ぐ意味から申し上げまして、非常に正當な行き方かな、こんなふうにも思ひます。

問題は、国土庁を初め、また関係政府機関の中で、これはこれできちつとやはり地価対策上措置を講じるというのであれば、講ずることによつて得べかりし利益が散逸減少することをやはり担当大臣としては考へるわけでありまして、鉄道事業用資産とそうでない用地の積み上げて売り払う、こう無理無理させるわけですから、運輸省として、いや、これは事業用資産だと言つても、いや、これはそうではない、もう売れ、こういうことで国民負担をなくすためにお互いそれをやらせていただくというわけでございますから、その場合には政府全体の責任において、その部分が、五・八兆から上積みしようとしておるものが、最終的にどういふ数字になるか出てくるわけですから、こうであればございすよ、五・八兆プラスです、よ、しかし、こうなりましたから、これはなくなりまして、これも公益のため、国益のため、こういうことでありますから、その分は国民の御負担をお願いを申し上げる、全体の利益としてそれしかない、公益として、公の利益を追求するという立場であればさうなことが、東京都に關して、特にこれが五・八兆の主要な部分を占めるといふ意味で、このことは買ひたい、こう思つておるわけでありまして。

○石田委員 大分懸命に力んでいらつしやる感じがしてならないのですけれども、これはいづれにしても国土庁と運輸省の方で十分協議をしてもらわなければならぬ問題ですね。これも一体いつこ

るまでにそういう協議が調うと考えていらつしやるのですかね。どちらにお話を承りましょうか。

○棚橋(参)政府委員 基本的には大臣がお答え申し上げましたようなことでございまして、土地の売却のあり方というのが具体的に出てまいりますのは、これは清算事業団というものが発足して、六十二年の四月からでございます。

また、国土庁の方では国土利用計画法等いろいろまだ御検討中でございます。その過程においてまたいろいろお話し合いを申し上げる時期があるうかと思っております。

○石田委員 私としては大変不満が残る答弁でございましてね。いずれにいたつて、今度の法案審議までには、そういった試算表を出すとおつしやっているわけでしょう。そうすると、この五兆八千億というのは、国土法の網をかぶせられれば總体的に減るわけでしょう。必ず減りますよ。あるいはこれから指摘をする、建設省が推進をしていらつしやる新都市拠点整備事業、これはいわゆる地方自治体がかんでくるわけだから随意契約、こういうことになってきますね。そうすると、今までの随意契約の立場からいけば、やはりこれは一般公開入札じゃありませんから、これもかなり減りますね。そうしますと、一割減つたとすればたちまち六千億ぐらいの差が出てくるということになってくるわけでございます。これはやはり早く問題を詰めてもらわないと、本場の再建論議にならぬのじゃないか、このように思っているわけです。私の今の意見として申し上げておきます。

さらに、建設省にお伺いをするわけですが、建設省の新都市拠点整備事業、この問題を推進しておられるわけなんですけれども、これには民間活力等を取り入れた大型の再開発を支援する制度であります。これを進めていくうちに大分具体的な数が出てきましたね。六十年代で神戸市その他で四カ所が日本開発銀行の融資を受けておる、調査対象になっておる。六十一年度予算では七カ所にふやしておる。全国で三十カ所ぐらいが名のりを上げておる。これをすうっと進めてい

つたらば、国鉄の用地に突き当たつた、こういうようなぐあいです。これは運輸省との相談の中で進められておるのですか、いかがですか。

○伴説明員 お答え申し上げます。

新都市拠点整備事業でございますが、おおむね都市中心部に位置する国鉄用地を対象としたしまして、そういった部分が都市開発上非常に貴重な空間でございますので、その有効利用を図るという意味で新都市拠点整備事業というのを実施しているわけでございます。

私もしましては、従来から新都市拠点整備事業の実施に当たりましては、特に国鉄用地を対象とする場合におきましては、当然のことでございますけれども、地主である、あるいは管理者である国鉄等と十分に協議、調整を行つておりますし、また個々に地方公共団体にもその旨指導してきております。現に、地方公共団体がまず建設省の方に、こういうところを希望したいというふうな上げてくるわけでございますが、その段階において国鉄の地方の先機関等とよく調整をしております。それから建設省の方でも大蔵省の方に概算要求である程度の数を出すわけでございますが、その要求の際には、個別箇所について国鉄の本社と調整をして出しております。いずれにしても、今後とも国鉄等の関係機関と十分協議しまして、本事業の円滑な推進を図ってきたいと思つております。

○石田委員 具体的に国鉄と了解を得られた土地は何か所ございますか。

○伴説明員 個々に概算要求という形でもって箇所を絞つて大蔵省に出すわけでございますが、先ほど先生のお話にございましたように、六十年代におきましては、事業箇所が二カ所、それから調査箇所が二カ所でございます。それで六十一年度につきましては、調査箇所が五カ所、それから事業箇所が新たに追加して二カ所ということでございます。

○石田委員 そうすると、合計で十一カ所になるわけでございますけれども、国鉄当局としては、こ

れは随意契約でいくはずのものでございますから、そこら辺はやむなしということで決めたのでございまして。国鉄当局、いかがですか。

○岡田説明員 今の新都市拠点整備事業に関連いたしまして、国鉄の用地がその中に含まれているという場合の具体的な売却方法を随意契約にするかどうかというところで詰めた議論をしていくわけではないというふうに私どもとしては理解をいたしております。新都市拠点整備事業として、国鉄用地を核として、その土地の利用計画をどういうふうにしていくかということについてのいろいろな御相談を申し上げているというふうな考えております。

○石田委員 まあそれはそうでしょうね。だけれども、私が指摘した、そういった意味で随意契約等になれば、当然価格というものは、この五兆八千億の想定の中から見ると、それらの十一カ所の土地については下がってくる、こういうふうな考えざるを得ないのですが、私の考え方は誤りでございましょうか。

○杉浦説明員 国鉄の立場といたしましては、先ほど大臣も触れられましたように、一連の方針のもとに、できるだけ土地は高く売りたいという基本的な考え方を持っております。

そのあり方につきましては、一般公開競争入札を原則としてその価格が決定されるということとが望ましいというふうにお思っているわけでございますが、ただ、国鉄の用地といたしましては、ただいまの拠点整備事業等を初めといたしまして、ある都市あるいは都市周辺、相当な規模の用地を対象にすることが多々ございます。その場合に、やはり基盤整備事業というものの、例えば道路をつくるとか都市計画上の配慮をするとか、いろいろな地域の地方団体あるいは建設省等の御指導を得なければならぬという事例というのはかなりあるのではないかとこのように思っています。したがって、それらの土地の売却の方法につきましては、よく関係の方面と御相談を申し上げながら、なおかつ結果といたしましては、これができるだ

け高く売却されるような結論にしていたきたいという、虫のいいような考え方の方で今臨んでおるところでございます。

○石田委員 この都市計画の網というのはいろいろな意味でかかってくる地域もあると思います。汐留の再開発にしても、そういうことになろうと思うのですが、特に、私は名古屋でございまして、名古屋の貨物跡地、これなんかは完全に入りが不備でございまして、この整備をした上でやるわけでございまして、あの周辺の都市整備計画もございまして、そういうふうないろいろな要素が組み合つてくると、要するに、この五兆八千億というものは大変に揺れ動いているというふうな考えざるを得ない。

そういうふうな考えてみますと、一つの検討事項として、やはりそういった国鉄の用地を売却するにいたしても、地方自治体等の希望も受けざるを得ない、そういう状況も出てくる箇所もかなり多からうと思つたのです。そういった問題を勘案して考えていただかなければならない。そういった意味では、用地の売却について公平を期することはもちろんであるという大臣の御決意、これについては私も深く敬意を表するのでございましてけれども、そういった意味で、建設省との関係、あるいは国土庁との関係、あるいは地方自治体との関係等を考えてみますと、これとこれとの土地については、やはり土地計画というものを定かにする組織を売却委員会の上に考えなければならぬ、私どもの党としてもそういう提案をしているわけなんですけれども、この点についてはいかがなものでしょうか。

○三塚國務大臣 本件につきましては、石田先生は土地利用構想委員会といったものというところでありますが、既に法案提出の際にも御説明申し上げたわけでありまして、資産処分審議会、第三者機関とよく言っております。こういうものをつくらさしていただきます。どうあるべきか十二分に審議をさせていただきます。意味は、土地利用構想ということも含んで審議会の中で行わなければならない

先ほど東京都というふうに限定をして、特に東京駅を例に挙げさせていただきましたが、国に準じ公開入札を原則とする、原則とするということはいわゆる随契があり得るという反対解釈になります。これはあくまでも国民共有の財産を処分させていただくわけでございますから、そのときにおきまして、地方自治団体との十二分な協議の中で、時に東京の場合は国土庁、建設省、こういうことの中で、既に経過的に都及び区がその駅周辺の再開発について共同で行っておるところもあるやに聞いております。

また今建設省都市計画課長が言われました箇所づけの問題も、そんな意味で御研究をいただきたいとおられる、こういうこと。特に地方は、残された唯一の地域というものは、まさに県庁所在地であつたり主要地方都市の所在地であつたり、こういうことで予算の分科会におきましてはほとんどこの問題の議論でございました。そういう中で、いわく因縁といいますか、長い歴史の中で自治体と国鉄が一体となつてそれを守り育ててきた。そして大塚町づくりになつておられますから、再開発として国の事業としてお認めをいただくながら取り進むということで、相当程度取り進んでおられるものもあります。これを一律に、いや、もう公開入札で、おまえらの話聞かぬということでは、地域鉄道として生きてまいります鉄道ということに相なりますれば、なかなか問題が多いなということ、先ほど総裁も答えられたように、そのときはそのときでありますということ、で、その場合の価格は、総裁が言われましたとおり、適正な評価の中できちつと行われていかなければならぬ、こういうことになるだろうと思ふのであります。

結局五・八兆というお金を捻出していく、ブラスアルファ、こういうことでありますし、ロングで十カ年の計画で、これを一挙に売れば暴落してしまうものですから、それでまた地方自治体との

再開発計画を十二分に煮詰めて、なるほどと国民が見て、またこの審議会の中でこれはそのとおりだというものについては、その時点で決定が行われるということでありますと、この十カ年の中でこの問題が処理をされていくのではないだろうか。

いずれにしましても、公開入札を原則とし、随契の場合でありましても、明らかにガラス張りの形中であるほどと言われる形でなければなりませんし、同時にこのことは、随契の場合は地域社会の中に大きく貢献するものでなければなりません。同時に公開入札でありましても、それが願わくはそういう方向で御活用いただける、公開入札でそんなこと言うの何だとおしかりを受けるかもしれないが、あえてスプール化というようなことでない方向で取り進めてまいりますことをお願いを申し上げなければならぬことだな、こう思っております。

○石田委員　今度試算を出されるそうでございますけれども、そこら辺のところは十分一つの条件として想定をされながら試算をされることを要望いたしておくわけでございます。

さらに、国鉄用地は一般公開入札で売却をしていくのだ、公正なやり方をしたい、こういうようなことでございます。もちろん随意契約を妨げるものでないことは私たちもわかっておるわけでございませうけれども、この一般公開入札の問題で、過去の話をいろいろ聞いてみますと、いわゆる最終的に売り渡された価格を公表する場合と非公開の場合と二つあるということですね。かなりこれは問題だというふうに私は思っておるわけでございます。その非公開の場合は、やはり取得した会社の資産を公開する、そういうた要素も加わつてくる、あるいは資金繰りをつかれるおそれもあるというふうないろいろな要素が絡み合つて公開しない場合もあるのだということも承つておるわけでございまして、そういうようなことが無原則に行われるということでは、非常に疑惑の種をまき散らすことになるので、やはり公開、売却価格

は必ず公表されるのだ。むしろその前提に立つてやるべきではないか。

しか、これだけのたくさんの方地があるわけ
でございますから、全部が全部というわけにはま
ちろんまいらないであらうということもわかりま
す。そうしますと、例えば三大都市圏あるいは関
東の南部周辺各県あるいはそういうところを地域
的に指定するか、あるいは面積の上で指定する
か、あるいは価格の上で指定するか、そういった
か、あるいはいろいろ考えられるわけでございまして、
要素がいろいろ考えられるわけでございまして、
そういった点をただ一般公開入札で公平に行いま
すと言うだけでは公平さを欠くのではないかと、こ
のように私は考えておるわけでございますが、こ
の点に対していかがお考えでございいますか。

○核浦説明員 一般公開競争入札の場合におきましては、やはり相手のある結論でございますので、原則的には非公表ということになっておるわけでございます。ただ、大変規模の大きなもの、

あるいは都市におきまして大変高い値段で落札されたような社会的関心の強い事例が最近は出てまいっております。そうした場合におきましては、事前に相手の方に了解をいただきまして、こ

今後のあり方といたしましては、やはり国鉄の用地を公明正大に売却をしていくという基本原則を一般に公表しておる例が最近多くなっておるわけでございます。

はぜひとも買きたいと思いますので、ただいま先生から御提案がありましたように、場所あるいは価格等々の限定をつけつても一般に公表するという方向で検討してまいりたいというふうに考えて

○石田委員 この問題はもう少し具体的に後ほどまた機会があれば話めたいと思いますけれども、どうかひとつ総裁が今御答弁なすった方向で、さおります。

らにまたその公正さを失わないような方向でぜひ積み上げていただきたい、このように思っておりますが、大臣の御決意のほどを承りたいと思います。

○三塚國務大臣 杉浦総裁言われたことでよろし

んだと慮うのです。基本的にフライングの間に、今先生いろいろ御指摘のようなバックグラウンドがあつてと、こういうことのものであります。面積がある程度以上大きいものであります。とか、それから高いものと今總裁が言われました。また国民関心の的はそういう形でできるだけわかるように、またこの結果は公表しますよ、こういうことで御参加をいただいて知らしめていくということは、国民の共有財産をこういう大転換期の中で処分をするという意味においては正解かなと思います。

いわずにしても、これは実務の非常に大事な点でありますので、運輸省としてもよく勉強いたしておるところであります。また次の機会の御審議までには、法律審議の際には、これは清算事業団にかかわる、また審議会の運営の基本にかかわる問題でありますので、取り組んでまいりたいと思います。

○石田委員　もう時間もなくなりましたから、これ以上この問題をつ突っ込んで議論をするだけの余地がなかるうと思いますので、また機会があれば改めて議論をいたしたいと思っておるわけでござ

それから国鉄用地、これは政府の原案によりま
すれば、六十二年四月から民間鉄道会社等がで
るわけでございまして、この資産、建物等を含め

て土地の線引きを、どこの会社はどれを保有する
というのをしなればならぬわけでございませ
す。国鉄用地については、既に登記をされている
ものは四百万筆、未登記のものが三万筆というふ

うに聞いておるわけでございますけれども、新会
社への名義変更などをする準備をしなければなら
ぬということになりますと、当然この未登記のも
のをきちんと整理しておかなければならないと

思うのですが、未登記のものは一体いつごろまでかかるとお思いでしょうか。

○岡田説明員　今、先生おっしゃいましたような形で未登記になっている部分があることは事実で

未登記になりました原因につきま

ても、いろいろな原因で発生したものであるわけ
でございまして、いずれにいたしましても、これ
は早急に、遅くとも年度内に、年度内と申しま
すのは六十一年度内には整理をいたしたいとい
うことで、今鋭意作業を進めていこうと思つて
ございまして、

○石田委員 年度内ということでございますけ
ども、三万筆そう簡単にできますか。そんなに簡
単に片づきますか。

それから、これの対策委員はふやされました
か。

○岡田説明員 承継登記の部分につきましては、
早急に片づけることができると考えております。
保存登記に関するものにつきましては、いろいろ
事情が介在しているものにつきましても、極力年
度内に片づけてまいりたいと考えていてござい
ます。

また、それらの委員につきましても、御承知の
とおり、今余剰人員が大量に発生しているとい
う状況の中で、要員の手当でも十分にいたして鋭
意進めているところでございます。

○石田委員 法案を審議するに当たりまして、民
間会社が、貨物を含めて、こういった特に資産に
関連のある七つの会社がそれぞれ発生すること
になるわけでございますけれども、これはそれこ
そ法案審議のときに、この会社はこういった資産
を保有するということが明確になるんでしょ
うか。

○棚橋(参)政府委員 基本的な考え方は、法案の
中でも従来から既にお示しを申し上げておるわ
けで、恐らく先生のお尋ねは、さらにそれを具体
的に、例えて言えば、どういう駅のどういう部分
はどうかということではないかと思つてござい
ます。そういう点につきましては、鋭意作業を行
つておりますので、基本的な考え方、基本的と申
しますけれども、余り細かい点についてどこまで
お示しできるかというところは問題がございま
すけれども、基本的な財産の区分けにつきましては、
法案の審議の際に明らかにできると考えてお
ります。

○石田委員 それだけではよくわからないわけ
で、例えば東日本会社が設立されることになる
その東日本会社が国鉄から分譲された土地を基
本にしてさらに新しい営業活動ができるかでき
ないか、こういったことは今後の経営問題にか
かわる問題でございまして、そういったことが
国会で、委員会において十分審議されるに足
るだけの資料が出てきますか。

○棚橋(参)政府委員 お尋ねのように、的確に業
務を遂行していけるかどうかというのを御審議
いただくために必要な資料は、十分御提出を申
上げたいと思つております。

○石田委員 そうしますと、しつこいようですけ
れども、例えば貨物会社が設立されたという
ときには、この貨物会社は、具体的に何々県にお
いてはこの程度の資産を保有しますというよう
なことが当委員会に明示される、こういうふう
に考えてよろしいですか。

○棚橋(参)政府委員 具体的に申し上げました
ら、どの機関区とどの機関区は貨物会社が保有
をいたします、どの機関区は貨物会社と旅客
会社が共有をいたしますというような点につ
いては明確に御説明を申し上げることを考
えております。

○石田委員 まあ説明は結構ですけれども、そ
ういった説明資料は全般的に出てくるのですか。

○棚橋(参)政府委員 必要のございます資料は提
出をいたしたいと思つております。

○石田委員 わかりました。
時間が来ましたので、これでやめますが、まだ
貨物問題には全然入っていない、いわゆるごく
基本的な問題に触れてもこれだけいろいろ話
題があるわけでございます。しかし、これはお互
いの決意として、やはり国鉄再建に向けて苦
しい中での議論を積み重ねながら新しい道を模
索していかなきゃならないわけでございます。私
どももそういう意味で何とかこの再建の道を確
立するだけの努力はいたしたいと思つておるわ
けでございます。今まで何回か再建議論があつた
のでござ

いますけれども、いずれもこれは失敗をしてきた
結果でございまして、そのすべてが公社という基
本的な問題にあつたというふうには私どもは受
けとめておりません。やはり改革すべき時期に
大きな改革をしなければならぬ、一つは政府の
責任であつたというふうに思つておる部分があ
る。どうかひとつ政府におかれまして、そう
いった反省の中で、この国鉄再建に対して、さ
らに真剣な討議を積み重ねていくことを心から
希望しまして、質問を終わりたいと思つていま
す。

○山下委員長 河村勝君。

○河村委員 この法案に基づく国鉄の未償還の特
定債務を一般会計に承継をして無利子にする
というの、一見非常に魅力的なように見えるけ
れども、よく考えてみると、一回利子相当分
を受け取つて払うのをショートカットするだけ
で、帳簿上の操作みたいなもので、余り実益
がないように思われますが、国鉄としてはどう
いうメリットがあるとお考えですか。

○棚橋(参)政府委員 先生御指摘のように、現
在棚上げしておる五兆円をわけたわけではな
いから、現在は御承知のように、利子相当分
を助成金でもらい、それを運用部にお返し
してございまして、この利子相当分を助成
金でもらい、それを運用部にお返ししてござ
いまして、この利子相当分を助成金でもらい、
それを運用部にお返ししてございまして、こ
ういふことでございまして、まず第一のメリ
ットとしましては、今回一般会計に移しまし
て、無利子貸し付けに変わりますので、その
利子負担について助成金をもらつて支払う
ということはなくなるという点が第一点だ
と思つております。

それから第二点は、御承知のように、昭和五十
五年度に棚上げをいたしました、五カ年開
きと申してございまして、これが五カ年が参
りまして、実は昭和六十年度千三百六十四
億という償還が発生したわけでございますが、
これが償還できないという事態になりまして、
一年間だけ猶予をした、こういうことがござ
います。今回の改正によりまして、その点に
つきましては、無利子貸し付けの返済条件
については改め政令で定めるということで、
一定期間の猶予、さらにはその償還方法の
変更等が行えるというこ

とになっておりますので、元本につきま
して、当面国鉄としての元本償還は考え
ないで済むというメリットがあるとい
うことだと考えております。

○河村委員 手続の煩わしさがなくなるとい
う程度のことであつたと思いますが、大蔵省
としては、一体この制度はどういうメリ
ットがあつてやうかと考えているのですか。

○佐藤説明員 お答えいたします。
大蔵省にとつてのメリットという御質問
の仕方でございまして、私もいたしましては、
むしろ財政運営上はつらい要素を含む措置
である、こういうふうには評価してござい
ます。もう少し具体的に申しますと、先生御
承知のように、確かにこの五兆円の債務に
つきましては、毎年一般会計から利子補給
金を国鉄に出して、それを国鉄が運用部に
払うということになっていまして、これを
国鉄が運用部に払うということになって
いまして、法律上はあくまでも利子補給
をすることができるといふことで、私ども
としては、毎年の財政事情なり予算編成
事情なりいろいろな判断要素も本来的には
あるのではないかと、こんなふうにも思
つてございまして、今回このよう
な形で未来永劫と申しましうか、一括して
この段階で利子の支払い分を全部国が負
担してしまふという点では、私どもとし
てはつらい要素を含む、逆に言えば、その
面が国鉄、運輸省にとりましてはメリ
ットとお考えになるのではないかと、か
ように考える次第でございまして、

○河村委員 さつき運輸大臣が言われたように、
少なくとも最終的に清算事業団に残存す
る債務は国の責任において処理をするとい
うことですから、つらいと言つてもどつち
みか逃がれられない運命みたいなもので
ありますから、それは余り大したこ
とない。察するところ、大蔵省としては、
一般歳出について毎年ゼロシーリング、
マイナスシーリングをやつてはいる折から、
この歳出が一般歳出ではなくて国債費に
回すことができるということに大いに魅力
があるのじゃないかと思つておりますが、
そういうことはありませんか。

○佐藤説明員 先ほど御答弁申し上げましたよ

うに、今回の措置は、従来から一般会計からの補給を行う等々の特別措置を講じているということも念頭に置いての措置ではございますが、一括してこの段階でこういった措置をとってしまおうというところ。さらにここまで申し上げるのはどうかと思いますが、つけ加えて申し上げますと、実はこの国鉄経営再建措置法に基づく措置につきましても、本来であれば六十二年四月以降こういった扱いにするかというのはいろい議論を申し上げる余地があるのではないかと、かようにも考えるわけでございまして、先生が御指摘のようない

とでございまして、先生が御指摘のようないつた考え方でつた措置ではございません。

○河村委員 そうだとはおっしゃらないと思いましたが、金の出入りとしては同じことなんです。これから先、残存する債務の扱いをどうするかというの、新しくできた法律に基づいて基本計画をつくるということに相なっておりますけれども、こういう例ができたのですから、さっきの棚橋審議官の話では、先のことだという話でしたが、これを踏襲したらいいのじゃないですか。それで何の支障もない。そういう意味ではこれが一番すっきりしてよろしい、そう思いますが、そういうつもりはございませんか。運輸大臣、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 先ほど申し上げましたように、今回の措置は六十一年度の緊急措置、特別措置法に基づく緊急措置という位置づけをいたしております。さらに全体の長期債務の処理につきましては、改革法を御提案申し上げまして、いずれ御審議をいただくという中で御議論をいただくべきこととございまして、その際の長期債務の処理のあり方ということにつきましては、既に閣議決定等においてその基本方針も示しておるところでございまして、この点は異なるものである。先生の御質問にお答えを申し上げるならば、その点

については、全体の長期債務の処理というやり方の中で別途検討するべきものであつて、今回の方式がその先鞭とか先駆者とかいうものではないというふうな考えております。

○河村委員 この長期債務全体の問題として、新しい事業体についても、結局債務をしようの三つの本州の旅客会社と貨物会社だけでございまして、新事業体が最終的に背負わなければならない長期債務は十二兆八千億、在来線の債務の四・三兆円とそれから新幹線の帳簿価額の五・七兆円、それに二・八兆円を加えた十二兆八千億、これに限定をされて、これ以上は今後どんなことがあつても新しい事業体が背負うことではないということでは明確に言い得るのだらうと思ひますが、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 基本的には、今先生の御指摘のようないつた考え方で、最終的には新しい事業体が持つてまいります資産の原則として簿価相当分ということとでございます。この資産につきましては、おおよそ今のようないつた監理委員会にお示しいただいておられますけれども、これは具体的には法案の中でも御提案申し上げておられますように、資産評価委員会というものを設けまして、ここで正確に評価をいたしまして、資産の簿価等をもう少し正確に最終的には算定して、それに見合う債務、こういうことになるかと思ひます。大筋は今の先生のお考えのとおりのことを考えておるわけでございます。

○河村委員 そこで、十二兆八千億と仮定をして、これが多少動くにしても、この国鉄のしよつておる債務の中では、実に発行条件が多様多様ですね。高いものは八割ぐらい、安いものは六割台というふうないろいろありますが、この新事業体がしよもの、それから最終的に国が処理するために清算事業団に残るものと両方あるわけでありまして、この発行条件のいろいろある債務の仕分け方によつては、負担のあり方が非常に違ってくるのです。この仕分け方は一体どういうふうにするつもりですか。

○棚橋(泰)政府委員 まず、基本的には公的資金は極力清算事業団に、それから民間資金の方は民間会社となります新しい会社の方というふうな形で仕分けをいたします。ただ、若干公的資金の方が清算事業団が持つていく額よりも少ないものでございまして、その部分については若干の民間資金も清算事業団の方に移るといふふうに考えております。

さらに、その各社配分につきましては、平均的な形になるような形で債務をそれぞれ案分して承継させるといふふうに考えております。

○河村委員 平均的なという意味は、金利として平均になる、こういう意味ですか。

○棚橋(泰)政府委員 金利の安いものだけを特定の会社を集めるというふうにならないように、平均して支払う金利が極力等しくなるような形での債務配分ということを行いたいと考えております。

○河村委員 会社間の平準化だけではなくて、清算事業団に残存する債務と、それと会社の方のものとの金利が平均するようないろいろが含まれなければならぬと思うが、その点はどうか。

○棚橋(泰)政府委員 その点は、公的資金を清算事業団にという原則で配分いたしますと、どうしても若干の差は出ると思ひます。公的資金の方が過去においては若干安いということもございまして、その点は若干差がつかますが、いわゆる承継体の間においては極力平準化をするようにいたしたいといふふうに考えております。

○河村委員 いや、ところが公的資金の中で利率が非常に違うわけですね。だから私は言つていて、このことはよろしいけれども、その国のやつでも公債、政府保証債、鉄道債券、これをひくくめて公的借金というのでしようけれども、その中で六割台から、八割はないけれども、七・五割ぐらいのものまであるわけですね。ですから、そういうものをあなばいをすれば、配分の余地は十分にあるであらう、そう思ひますが、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 公的資金の間にはいろいろ差がございまして、民間資金の間にも差がございまして、先ほど申し上げましたように、公的資金は一応清算事業団、それと新幹線保有主体の方に配分をするわけとございまして、その際には、その両者間については、極力今先生のおっしゃるような形で金利差が少なくなるようにいふふうな処理をいたしたいと思ひます。民間になります会社との間においては若干の差が出る、こういうことだと考えております。

○河村委員 本当に親切にやろうと思へば、公的債務だけの平準化ではなくて、民間資金が高ければ、極力その分を補うように、公的資金の中で安いものを新しい会社にしよわすといふふうなやつていくのが親切なやり方だと思ひますが、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 先生のようなお考えといふのも十分理解はできるところでございまして、ただ、基本的に今回のたゞだ御提案を申し上げておられますが、改革法の中でまた御議論いたいただきますが、基本的に極力民間会社にするといふことで、公的色彩といふものをい面でも悪い面でもなくして、民間会社として立つていけるような会社、健全な会社といふことを想定をいたしておるわけでございまして、そういう意味で、公的資金を民間会社となるべき旅客会社などに持たすといふことは、その償還をする間じゅう公的資金をその会社が持つといふことになりまして、そういう点は避けたいという観点から、公的資金は清算事業団の方に、こういうふうな考え方で配分を行つたわけでございまして、

なお、そういう際に高い金利のものを負担するのはかわいそうじゃないかといふことでございまして、そういう点も配慮して、健全な会社として立つていけるような形でスタートをさせる考え方でいけるのではないかといふふうに考えております。

○河村委員 いや、私が言つたのは、民間資金を清算事業団に残せと言つたわけではなくて、民間

資金を全部新会社に承継させると、全体の金利が高くなるから、だから残った公的資金の中では安いものを、その新しい承継法人にあてがったらいではないか、そういう意味で言ったので、それなら別段おかしくはないでしょう。

○棚橋(泰)政府委員 公的資金を承継会社に持たせるといふことは、いわゆる民間になるべき会社が公的資金を当分しよつていくことになるので、そういう問題を避けたいということになるので、そういう問題を選ばないことを申し上げたわけでございます。したがって、結果的にそれらの資金は清算事業団という方向になり、民間会社となるべきものには民間資金を持たせる、こういう考えで仕分けをして、なおそれで健全な経営が成り立っているというふうな形でスタートをさせたい、かように考えております。

○河村委員 私はまだ民間資金が幾らで公的資金が幾らだといふ全体の枠を検討していませんから、民間資金だけをよわせるだけで十二兆を越す額になるとは想像していませんので、恐らく両方を持つようになるであろう、そう思ったのですけれども、民間資金だけで十二兆八千億に充てられる、そういう数字になっているのですか。

○棚橋(泰)政府委員 先生の十二兆八千億の中には新幹線保有機構も入っているのではないかと、思いますが、新幹線保有機構は公的資金ということと考えております。

国鉄の債務の中で、いわゆる政府資金といふものと、その他の資金と分けました場合には、先ほど申し上げましたような債務の範囲内では、民間資金は十分それ以上あるというふうに考えております。

○河村委員 新幹線保有機構の持つ借金は別だといふお話だけれども、しかし、実際は新しい会社が払うのと同じことなんですよ。だから余り区別する理由はないと私は考えておりますが、これはいづれ本格的な本体の法案が出てきたときにもう一週議論することにしませう。

それにしても私は、この十二兆八千億の中の二・八兆円、例の新幹線の再調達価額から簿価を

差し引いた金額ですね。この二・八兆円の性格といふものは非常に疑問に思っております。再建監理委員会の答申を見ましても、あるところでは債務の中にぶち込んであるし、片一方では事業団その他の仕事をやる際の自主財源という表現を使っておたり、いろいろなことがあるわけですね。この二・八兆円の性格といふのは一体本当は何なのですか。

○棚橋(泰)政府委員 二・八兆円の性格と申しますよりも、再調達価額といふものの性格だろうと思ひます。これにつきましては、基本的には、鉄道という施設については簿価といふもので算定をして、これを評価するといふことでございまして、けれども、新幹線については大要収益力が高いといふようなこともございまして、この新幹線を一括して保有して各会社に貸し付けるといふ方式をとります。これは元来新幹線の持つております性格、国土の均衡ある発展という性格から考えても、それがふさわしいし、また各分割会社間の収益を均衡させるためにも貸し付けによる方式が望ましいといふことで、一括して保有をすることによって一応他の鉄道と区分ができるわけでございます。

そして一括して保有したもののについて、これを簿価で評価するか簿価以外の価額で評価するかという判断の問題でございますが、そういう意味で収益力がございまして、それに着目いたしまして、これを再調達価額で評価をして、そしてそれに見合う債務といふものを承継させる、こういう判断をいたしたわけでございます。

したがいまして、その再調達価額といふものは、新幹線を今の形で再取得した場合にどの程度の価額になるかといふものでございまして、そういう価額で評価をして、それに見合う債務といふものを承継させるという監理委員会のお考えを私も踏襲いたしまして、そのような考え方を持ったわけでございます。

○河村委員 ところが、実際の扱いはそうはなっていないのであつて、再調達価額と簿価との差額である二・八兆円だけを取り上げて、それを三島

基金であるとか余剰人員対策費に回すとか、特定して取り扱っている。だから二・八兆円の性格といふのは一体何なのだと、いふことを私は聞いたわけですが。

○棚橋(泰)政府委員 監理委員会の御答申では、一応そこらあたりに若干の記述がございすけれども、あの答申のお考え方というものは、ある意味で例示的な表現であつて、債務そのものの全体の処理といふものと、これらの三島基金とかその他のものの間に基本的に大差はないと私も考えております。したがいまして、今回お願いしております法案の中におきまして、この再調達価額と簿価との差といふものをもつて三島基金に充てるといふ取り扱いが特設してないわけでございます。全体をひくるめました債務処理、三島基金等も含めた広い意味での長期債務の処理といふものの財源の一部というふうに観念をしておるわけでございます。

○河村委員 そうすると、監理委員会の答申とは、その辺は基本的に考え方はもう変わつてしまつた、そう了解してよろしいのですか。

○棚橋(泰)政府委員 私どもは、これは監理委員会の考え方が、明確にそういうことでなければならぬと指摘されているといふことではないと理解しておりますし、監理委員会の方ともいろいろ御協議をいたしておりますけれども、この答申の中で、「また、「旧国鉄」が新幹線保有主体から受け取る分割払い代金収入も三島の旅客鉄道会社の基金及び免除した長期債務の元利償還、余剰人員対策費等の処理財源に充てることとする。」といふことでございまして、この表現といふのは、必ずしも三島の基金と免除した長期債務の元利償還と余剰人員対策費だけではない、「等」といふ言葉も入つておりますし、そういう意味で書いてあるといふことではないといふふうに理解をいたしておりますので、その点はさほど矛盾をした考え方ははないと思つております。

○河村委員 それならそれで一応了解をいたしましたが、そうであるならばなおさらのこと、新幹

線だけを再調達価額で扱うといふのは、国民負担の軽減のために余計債務をしよつてもらおうといふこと、もう一つは、新幹線全体の収益が上がるから再調達価額を適用してもいいんだといふのが再建監理委員会の言ひ分でありましたが、東北・上越新幹線のように、できたばかりで資本費の負担が全体の八〇%を占めておるような新幹線もまた同じように再評価をして、三千九百億も債務をプラスしているといふのはどうにも理屈が合わないように思ひますが、その点はどうか考えますか。

○棚橋(泰)政府委員 これは基本的に、新幹線全体を一括して保有して貸し付けるといふシステムをとつた場合、その新幹線というグループの収益力といふものに着目した考えでございます。個々の新幹線そのものが別々に収益力があるといふことではなくて、全体としての収益力といふものに着目して再調達価額といふものを考えた。例えて言へば、東海道新幹線を取りましても、その中で収益力のある区間とない区間がございまして、うし、そういう意味ではそれぞれ区分すればおっしゃるようなこともございすけれども、今回は新幹線を一括して貸し付ける、一括するといふことから、全体に収益力といふものに着目して再調達価額といふものを考えたといふふうに御理解をいたしたいと思ひます。

○河村委員 それは詭弁じゃないですか。全体をひくるめつて言ふのなら、一方がプラス五で片一方がマイナス一なら合計して四になるのであつて、一方がプラスであつても片一方がマイナスであるにもかかわらず、マイナスの部分も一何かに計上して合計は六であるといふのに等しいのです。

だから、一括貸し付けという点についても私は異議があるけれども、その問題を一応置いて、資本費が八〇%も占めて苦しんでいるところを一年半もたたぬうちにわざわざ再評価をして、それを債務に計上するといふのは理屈に合わないですよ。いかがです。

○棚橋(泰)政府委員 先ほども申し上げましたよ

う。二・八兆円、例の新幹線の再調達価額から簿価を

に引き下ろした金額で、この二・八兆円の性格といふものは非常に疑問に思つております。再建監理委員会の答申を見ましても、あるところでは債務の中にぶち込んであるし、片一方では事業団その他の仕事をやる際の自主財源という表現を使っておたり、いろいろなことがあるわけですね。この二・八兆円の性格といふのは一体本当は何なのですか。

○棚橋(泰)政府委員 二・八兆円の性格と申しますよりも、再調達価額といふものの性格だろうと思ひます。これにつきましては、基本的には、鉄道という施設については簿価といふもので算定をして、これを評価するといふことでございまして、けれども、新幹線については大要収益力が高いといふようなこともございまして、この新幹線を一括して保有して各会社に貸し付けるといふ方式をとります。これは元来新幹線の持つております性格、国土の均衡ある発展という性格から考えても、それがふさわしいし、また各分割会社間の収益を均衡させるためにも貸し付けによる方式が望ましいといふことで、一括して保有をすることによって一応他の鉄道と区分ができるわけでございます。

そして一括して保有したもののについて、これを簿価で評価するか簿価以外の価額で評価するかという判断の問題でございますが、そういう意味で収益力がございまして、それに着目いたしまして、これを再調達価額で評価をして、そしてそれに見合う債務といふものを承継させる、こういう判断をいたしたわけでございます。

したがいまして、その再調達価額といふものは、新幹線を今の形で再取得した場合にどの程度の価額になるかといふものでございまして、そういう価額で評価をして、それに見合う債務といふものを承継させるという監理委員会のお考えを私も踏襲いたしまして、そのような考え方を持ったわけでございます。

○河村委員 ところが、実際の扱いはそうはなっていないのであつて、再調達価額と簿価との差額である二・八兆円だけを取り上げて、それを三島

うに、四つの新幹線を一つのものとして保有するという観点から、これに再調達価額というものを考えたわけでございまして、東海道新幹線というものであるならば、収益の高い区間、安い区間があつても、東海道新幹線として一つの判断をするというのと同じように、新幹線という全体で一つの判断を加えたところでございまして。

なお、東北・上越新幹線の資本費が非常に高いために、当面の収益力というものは低うございましてけれども、この一括保有貸し付けというものは何十年という長期間を考慮するわけでございまして、その間にはまた全体としてバランスも変わつてまいるわけでございまして、そういう意味で、新幹線を一括して一つのものとして御観念をいたしたいというふうに考えます。

○河村委員 私には全く納得をしませんけれども、ここで押し問答してもしょうがないでしょう。また機会がありましようから、それは問題として残しておきたいと思ひます。

それと、これは再建監理委員会の物の考え方、現在どう考えているのかわかりませんが、全体の債務の総額が三十七兆三千億というに相なつておつて、その中には共済組合の年金の追加費用の四・七兆円、それからいわゆる公経済負担の〇・一兆円、こういうものがみんな債務として計上されているんですね。一体これは運輸省としてはどう考えるのですか。

○棚橋(泰)政府委員 この数字は再建監理委員会の御計算でございまして、もう少し精査をしたいと思ひますけれども、基本的な考え方といつしましては、年金の追加費用というものは、企業主たる国鉄として支払うべきものである。そのものを今回処理をするということでございまして、現在四兆七千億とかいふものが発生しておるわけではございませぬけれども、将来的に発生する潜在的な債務を持つておるものとして、これを清算事業団の方に引き継いで支払わせるということでございまして、その意味では一つの債務であるというふうに見るといふことは至当だと思います。

御承知のように、この四・九とか四・七とかいふのは、将来、これは昭和百何年まで支払いが残るといふふうに見られておりますけれども、今一時に払つたとしたらどのくらいの債務になるかといふことを逆算いたしました額でございまして。したがひまして、潜在的には、今支払つたとすれば四・七兆とか四・九兆とかいふ、そういう債務として考えられるものを清算事業団に引き継がせる、こういうことだと思ひます。

それから、公的負担の分につきましては、御承知のように、今回民営化をいたしましたら、当然これは国が支払うべきものとして振りかえられる性格のものでございまして。したがつて、これから発生する公的負担分について追加費用と同じような考え方はとつておりません。一千億ございましてけれども、それは過去において公的負担として支払うべきであつた分の支払い不足が一千億あつた、これを引き継ぐということではございまして、これは純粋な債務だといふふうには考えております。

○河村委員 そうしますと、清算事業団に最終的に残る、償還を必要とする債務というものは一体幾らになるのですか。

○棚橋(泰)政府委員 これは償還と申しますか、年金でも今後追加費用は共済組合に支払つていかなければなりませんから、そういうものも償還ということではございまして三十七兆三千億ということになるわけですが、純粋の長期債務と申しますものは、二十五兆四千億といふふうには監理委員会では試算をしております。現実には、若干最近の債務の状況が変わつておりますので、少し誤差が出るかと思つております。

○河村委員 二十五兆といふのは、現在の国鉄がしよつてゐる純粋の債務ですね。しかし、そのほかに建設公団等の債務を引き継ぎますから、そういうものは償還を要する債務と考えてよろしいが、四・七兆円とか〇・一兆円とかいふのを除いた、実際清算事業団に残る、償還を必要とする債務といふのは十六兆七千億と言われているが、本

当は幾らになるのですか。追加費用は別ですよ。○棚橋(泰)政府委員 清算事業団に残るものといつたしましては二十五兆九千億といふのが債務であるといふふうに見ておりますが、その中には今先生のおつしやいまして年金負担とかそういうものが入つております。

それから、先ほどの三十七兆三千億というのは、新事業体に引き継がせる、先ほど先生のお話のございまして分も入つておりますから、そういうものは除いた分といひますと、これはまた別途の計算になつてまいります。何と何を除くかといふことでございまして、年金負担も支払わなければなりませんし、余剰人員対策費も現実には支払わなければならぬということになりますので、そのどれとどれを除いたものを先生のおつしやる償還の必要なものと観念するかという問題でございまして、その仕方によつて変わつてくるわけでございまして。

そこで、端的に申し上げますと、先生の御説だとして、年金負担の四・九兆、それから三島基金、監理委員会では九千億、それから余剰人員対策の九千億、本四公団の架橋の債務の六千億、鉄建公団のうち清算事業団に残す一兆六千億、こういうものがございまして、今申し上げましたようなものを全部除きますと、約十七兆余ではないかといふふうには考えます。

○河村委員 どうも勘定がこんがらかつてよくわからなくなつたから、それはもうやめます。ところで、毎年四千五百億円ぐらゐ支払ひを要する追加費用、これは債務であるとかなんとかいふことは抜きにして、実際にはどう処理するのですか。これは大蔵省の問題でしよう。これは大蔵省として一般会計から支出するということになるわけですか。

○棚橋(泰)政府委員 これは清算事業団におきまして、他の債務と一括いたしましたして、他の債務の処理と同様に処理をいたします。清算事業団では、そのほかに、約定により償還期の来る長期債務の償還をいたします。それと同様に追加費用の

支払いも共済組合にする、こういうことでござい

ます。○河村委員 そうすると、具体的に言えば、債務の償還を引き延ばして、それを追加費用の支払いに充てていく、簡単に言えばそういうことになるわけですか。

○棚橋(泰)政府委員 私の御説明が悪かつたと思ひますけれども、清算事業団はいろいろな支払いをいたします。その支払いの中には、いわゆる純粋の国鉄の長期債務、二十五兆余のものが次々に償還期が参りますから、これは支払わなければならなりません。これは支払いをいたします。それから年金も同じように共済組合に支払わなければならぬ追加費用が発生をいたします。それは支払います。そういうものを全部支払つていくというのが清算事業団の責務でございまして。

その際に、その支払いに必要な資金、原資と申しますか、そういうものをどういふふうなところから調達をするか。場合によれば借りかえも発生をいたしますし、いろいろな問題もございまして、それらにつきましては、閣議決定で告示いたしましたように、今後十分検討をして、最終的に国において処理をするという考え方に基きまして、必要な財源とか資金繰りというふうなものを考えていくということとしておるわけでござい

ます。○河村委員 そうすると、後から出てくる法案の中に入つてまいりますけれども、清算事業団に対する国の補助といふのは、これは何なんですか。○棚橋(泰)政府委員 これは閣議決定で既にお示しをいたしております中に、そういう問題について書いてございまして、「なお、旧国鉄」これは今度の清算事業団でございまして、「に帰属した長期債務等の処理のため、財政事情の許容する範囲内」必要な国庫助成を行うとともに、「云々、こ

ういふことでございまして、どのような国庫助成といふものを行うかといふことは、明年度以降の予算その他の中で処理をしていくということになると思ひます。

○河村委員 長期債務の処理の中の一つに、旅客会社の株式を売却して債務を償還する。六千億、六十二年で資本金相当額分を充てておるのである。これは資本金相当額、額面で六千億というのはいかにむだな話で、これも再建監理委員会の答申の中にあるものですが、どうせ株式を売るなら、少なくとも本州会社は経営が自立をして株価が上ったときに売ればいいものを、早く売ってしまうというばかなことではないと思うのですけれども、この点は一体どう考えていますか。

○棚橋(泰)政府委員 この六千億という考え方は、昭和六十二年四月一日時点で評価をした場合六千億、こういうことでございまして、すぐに六千億で売ってしまおうということではございせん。現実には先生おっしゃる通りに、値上がりという時期を待つて放出をするというものもございましょう。それから会社によつては大変高い値で売れるものもございまして、会社によつてはなかなか値の上がないというものもございまして。そういうものは長期間保有をしなければならぬということもございまして。そういう意味の逆算の金利というふうなものも考えて、それを六十二年四月一日という時点で引き直してみる場合には、一応額面という平均的な価格で評価をしておくことが間違いないであろうという意味の六千億でございまして、現実にはこれを直ちに六十二年四月一日で六千億で売却する、こういうことではございせん。

○河村委員 ちょうど大臣が戻つてこられたから、さつきお話しになりました用地売却問題、これを伺いたいと思いますが、私は、今までの運輸省、国鉄その他の折衝の過程で、非事業用資産の総体の面積というものが確定をして、三千ヘクタールある非事業用地の中で二千六百ヘクタールを売る、その売る価格が一応五・八兆円に想定される、値段の問題は別にして、区分けについては大体もう話し合いが成り立っているものと考へておつたのですが、さっきの大臣の話を聞いてみると、まだそれが決まっておらず、またまた国民

負担軽減のためにはもつと面積そのものもふやして余計稼ぐのだというふうに聞こえたのです。まさかそういうことはないと思いますが、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 二千六百ヘクタールというのは、再建監理委員会が少なくとも二千六百ヘクタール程度、こういうことでございまして。一方、閣議決定で告示をいたしましたように、極力これに上乗せを図ることに努力するということになつております。

現在行つております作業は、国鉄におきまして、国鉄として非事業用地として、逆に言えば、事業用に最小限必要な土地以外の土地というものをどのぐらい生み出せるかということの作業を行つております。その結果を踏まえまして、政府といたしまして、その上に極力上乗せを図るというために、第三者機関等の御意見を参考にしながら、最終的に清算事業団に移行するために持つていく土地というものを確定したいということにございまして。

○河村委員 それはずっと長いことその辺の交渉はやつておられるはずであります、今もつてまだ、価格の問題じゃありません、区画の問題が決まつていないというのはちょっと驚きなんです。むしろ邪推すれば、何か五・八兆円をどうやらふやすためにどんだん売の方の棒をふやしていく作業をやつておるのじゃないか、そういうおそれを感じますが、一体どういうことになつておるのですか。

○杉浦説明員 事業用資産と非事業用資産の区分をずっと続けておるわけでございまして。先生御案内のように大変な数があるわけでございまして。かなり詰まつてはきておりますけれども、非常な入り組み状態の中の解明が必要でございまして、あるいはまた現に線路が通つておるそのわきに、例えばヤード等の廃止がありまして、その辺の線路のつけかえ等の予想を線引きで描きながら決めていかなければならないというふうな、いろいろ複雑な過程を経て最終的に決めるという状況でござ

いますので、かなり一生懸命やつてはおりますが、まだ最終的に結論が出てない、こういう状況であります。

○河村委員 非事業用資産は残らず売つてしまふということになると、新しく生まれる会社というのは大変な被害を受けるわけであつて、現に私鉄を見ましても、鉄道部門だけで収益が成り立つておる会社というのはほとんどない。とんとんぐらひにはしてあるけれども、中には鉄道部門だけなら赤字のところが大手でも結構ある。それを他の事業収入で賄つて、それで会社として配当もやつておるわけですね。その一番大きなものは、やはり土地、不動産収入が圧倒的に多いわけですよ。ですから、そういう私鉄と対抗して新しく会社がつつていくというのに、非事業用資産だからといつて丸ごと取り上げて全部売るといふのは、それじゃ私鉄並みに働いて私鉄と競争してやつていくというが、その武器を奪われてしまふのではないのですか。その点一体どうなんですか。大臣はどう考へておるのですか。非事業用資産は全部売つてしまふ、こう言うのですか。新しくスタートする会社には残さない、こういう考えなんですか。

○棚橋(泰)政府委員 これは予算委員会等でもたびたび御議論がございまして、両方の御意見がございまして、私も、先生今おっしゃいましたように、健全な会社として今後やつていかせるために、関連事業等の展開の可能なような会社としてスタートさせなければいけない、こういう要請がございまして。もう一方では、国民負担というものを極力少なくするというためには、極力資産を売却して十六兆七千億と言われておりますものを少なくすべきである、こういうような御意見もあるわけでございまして、この二つは相矛盾することではございまして。この中にどこに接点を求めていくということではないかというふうに考へております。

基本的には、そういう意味で鉄道事業を行うのに必要な用地というものは持たせる、そしてその他の用地は売却に回すことによつて極力国民負担を軽減する。ただ、鉄道事業に必要と申しまして、現在の国鉄は私鉄に比べますと鉄道事業用地の使い方がかなりゆとりのある使い方をしておる。したがつて、そういうゆとりの中でもう少し努力をして生み出すということであれば、十分関連事業用のそういう余地というものはあるのではないかと、そういう考へ方から、事業に必要な用地以外のものは売却する、そういう考へ方で対処するというところで考へておるわけでござい

ます。○河村委員 どうもその辺が私には非常に懸念されるのです。理屈はどうにでも立つてしよう。それは線路が引つ張つてあるところでも、その線路はむだだからどければ非事業用地になるのだというところもあることはあるでしょう。だけれども、そういうことで完全に非事業用地は全部召し上げてしまふというのでは、これは乱暴じゃないですか。それで私鉄と競争していかけるというのでは、それはもともと無理な話じゃないですか。二千六百ヘクタール、これは監理委員会の算定でしょう。非事業用地全体で三千ヘクタールのうち二千六百ヘクタールは売りなさい、四百は残しなさい、というのには監理委員会の考へ方ですね。監理委員会の考へ方は考へ方、おれたちは自分やるのだという見識も結構だけれども、そういう一番微妙なところで適当にやられたのでは、本当に新しい事業体を、経営を自立させるといふ根本の目的に反するんじゃないですか。

民営・分割というのは、これは国鉄改革、再建の手段ですよ。それによつて本当に経営的に自立できる会社をつくるというのが目的なんです。からね。だから、それは国民負担は十分に考へなさい、ならぬけれども、しかし、本来の再建の目的がどこかに飛んでしまつたのでは何にもならないはずですよ。総括審議官ばかり答弁してはいますが、大臣、一体どうなんですか。

○三塚国務大臣 今御議論いたしておるわけでございまして、その限界がどこかというのがまさ

に本問題の最終の詰めのところだろうと思ひます。總裁からも、ほぼ今最終の詰めの一部を残してやつておるといふことは、河村先生今御指摘のようなポイント、また總括審議官が言われましたようなポイント、この整合性をどうきつと求めるかというところに尽きると思ふのです。監理委員会の二千六百を出しました作業なども、聞いてみますれば、運輸省も入れまして、国鉄と相当突き合わせつつ新形態の会社として必要なものは必要として事業用資産として認めることにいたさせていただき、この点はやはり非事業用として国民の負担を減らす方に回すべきではないのかといふような、そういうぎりぎりの調整、詰めといひますか議論といひますか、そういうものをやりながらやられたといふふうに聞いておるわけでございまして、河村先生が御心配のように、全部裸にしてほうり投げて、おまえそれで頑張れということではないことは、私もその説明を聞いてわかるわけでございします。さはさりながら、私鉄のように十二分な土地を持つて、貨物ヤード撤去の跡のそれも自分の事業用資産として進むのかといふと、やはりそれは、貨物は貨物会社として十分な事業用資産は持たせるが、この部分は撤退のために要らないのではないかとこの分はやはり処分対象とさせていただく、こんなことのようにあります。

いづれにしても、法案の御審議の際までは、その仕分け、箇所数を明確に審議のデータとして提出をさせていただきます、こういうことにさせていただきます。御審査をいただくなら、これは事業用資産ではないのかという具体的な御指摘がありますれば、またここで御議論をさせていただきます。しかし、これはぎりぎりのものであります、この辺のところだと思ふのであります。積み上げたものを大幅にまた上積みするといふようなことは決してございませんで、もうこれが一つのベースとしてある、その中で最終の詰めが行われておる。先生の御指摘のように、分割・民営会社として再建する

ためにはという視点は十二分にその仕分けの中で持たれつつやられておると思ひます。また私もそのあるべきだと思つておるところであります。

○河村委員 それから、さつき処分の方法で、新しく出てくる法案の中では、一般公開入札に準じた方法、その他運輸省令で定める方法という中に隨意契約もあり得るんだといふことをしきりに大臣は強調されておつたようでありすが、それはあり得るでしょう。地方公共団体に売るといふような場合には、都市計画上あるいは開発上必要なものは公開入札というわけにはいかないでしょうから、それはよろしいが、一般の民間業者といひますか、そういうものに対しても隨意契約はあり得る、そういう意味であなたはおつしやつたのですか。どうですか。

○三塚國務大臣 これはさきでございませんで、そのまゝ、法律に書いてありますとおり、公開入札を原則とする、こういうことであります。それと例外的に隨契といふものがあり得ます。その隨契といふのは、今度省令でその基準を決められると思ふのでありますけれども、その内容は、先ほど申し上げましたとおり、地方公共団体が既に今日までいろいろな形で駅前再開発の事業を進めるといふことで取り組んできました問題について、こういう言う方をさせていただきます。また同時に、今度省令で決めた基準、また清算事業団の中に設けられる審議会、評議委員会ですか、第三者機関、この中でいろいろな決め方をしていると思ふのであります、その中で行われる基準も、省令その他の中で決めますのは、地方公共団体といふのが基本でありまして、純粹デベロッパー、民間会社が隨契に参加するといふことは想定はしない、公共団体であります。それも明確な、転売するようなものにはそんなことはあり得ないわけでありすが、再開発計画、都市計画、なるほどこれは立派なものである、国の機関、国土庁も建設省も一体となつて進めてまいるといふ場合は、これは公共に相なるわけでございますから、その場合は公開入札はとりませ

ん。しかし、その場合でありまして、適正な評価価格で地方団体といへども買つていただきます、かつてのように、払い下げでありますから、隨契でありますから、公共団体でありますから安くしてくれといふようなことはいたしません、きちつとした評価で、いわゆる国有財産審議会、よく財務局の中にもありますあいう方式できちつとしたものをやられて評価をした価格で行われるであります、こういう言い方でありすが、

○河村委員 きようは持ち時間がなくなつて、余剩人員対策はお話しできなかったもので、この次に回すことにします。

最後に一つだけ伺つておきます。

今、私申しました売却する面積の区分けは、これからすぐに本体の法案の審議に入るわけでありすが、その際に、まだわからぬ、わからぬといふのは済まないはずであります、その点は一体どうなんでしょうか。

○三塚國務大臣 これは御審議の際には、先ほど石田先生からお話がありましたとおり、趣旨説明、直ちに付託、こうなるわけでございしますから、そのときには御提示を申し上げて、十二分に御審議いただける、こういうふうになります。

○河村委員 終わります。

○山下委員長 次回は、来る十五日火曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後六時九分散会

運輸委員會議録第六号中正誤

五ページ二段二行「私鉄十四社」以下一三行「ときに、」までを削る。

ペジ 段行 誤 正

二 三 七 投資額

三 一 五 からだから節度 投資額 から、だから節度

同 第八号中正誤

ペジ 段行 誤 正

二 一 三 過重二カ所 荷重

昭和六十一年四月二十三日印刷

昭和六十一年四月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W