





に償還が可能になるわけですね。私鉄でも今通常平均でも五百円から六百円ぐらいの株価をしてい

るわけですから。そうなることが望ましいわけでしょう。ですから、それを考えたら、無理に五兆

八千億にこれでもかこれでもかというぐあいに積み上げるというのは余り利口な方法ではないと私は

思う。ですから、一定のところで線を引いて、後はやってみなければならぬことです、何年か

かかって。ですから、まだ出そうにないから、また積み上げ積み上げということだけは絶対やめて

ほしいし、ある一定のところで線を引いて、それで両方とも、株価も十分に維持できるように、五

兆八千億は少なくとも十分にカバーできるだけのものというぐあいのところで線引きをぜひとも

やってほしい、それをお願いをします。大体そういうふうに了解してよろしいですか。

○三塚國務大臣 大専門家の河村先生の御発言でありますし、できるだけ行為能力を束縛しないよ

うな形で、また一生懸命やれば確実にいけるのだということ、これを支援しなければならぬだろう

と思います。しからば、二千六百ヘクタールを三千ヘクタールに上げてまでもこれをやるのかという御趣旨か

と存じますが、さようなことのあるかもしれません。に、そこまで私も考えておらないわけでありま

して、五・八兆プラスアルファ、どれだけの金額が出るのかな、こういうことではかねがね御答弁を申し上げておりますように、売り方、付加価値を

ような形はありません、こういうことでありまして、御趣旨を体してよく見てまいりたいと思いま

す。○河村委員 また、この用地に関連をいたしました、運輸大臣、こういう問題があるのですよ

ね。これは過渡的な問題でありますけれども、一昨年の夏に監理委員会の答申が出て以後、国鉄の用

地の処分は一切凍結されてしまっている。ところが、長年かかって、国鉄というのはその周辺の都

市とは非常に密接なかわり合ひがありますから、都市の再開発あるいは経済の振興、そういう

ものの強い協力の要請があるでしょう。そういうものに對して、土地を売るのではなくて、それを

活用して、地元の市町村、経済界と協力して、それで一つの開発計画をつくるという例は数多くあ

るわけですよ。それが現実に進行して、まとまっ

てしまった段階でストップを食ってしまつて、現在凍結されてしまつて、それで非常な不協和音が

できてしまつて困っている例が全国に幾つかあるようでありまして、運輸大臣はそういう状況があ

るのを御存じですか。○棚橋(憲)政府委員 確かに、先生御指摘のよう

に、国鉄が従来から地元といろいろ御相談を申し上げながら、一体となつて駅周辺の開発をやつて

いこうということ、御協議申し上げておる案件がたくさんございます。その後、監理委員会の御意見が出まして、基本的に売却に回せ、こういうこ

とでございまして、それらにつきましては、ある意味で一たんストップをかけて、いろいろ精査をいたしております。

ただ、御承知のように、最終的に清算事業団へ持つていって売却するものほかに、年々千六百億円ずつは収入の予算上売らなければならないとい

う問題もございまして、そういうこともございまして、また地元との関係で相当熱度が高くなつて

おるといふものもございまして、そういうものにつ

きましては、千六百億の当面の処理との関連等も考えながら、やるものはやらなければいけない、

こういうことで現在国鉄といろいろ精査をしてお

る段階でございまして。○河村委員 国鉄は、そういうものは何とか売

た方が高くてもうかるという事情は私にもわかり

ます。だけれども、それだけでは済まない国鉄と

地元市町村との関係があるわけですから、一緒に

生きていかなければならぬような世界であります

から、少なくとも数年かかってやつとまとまつた

ようなものを、いつまでも結論を引き延ばしてお

くというのはいささか早急な結論を出しては

すから、私は何とかして早急に結論を出してほ

しい、そうお願いをしたいと思います。とにかく結論がいつ決まるんだかわからぬという状態が

一番困るわけですよ。その点は一体どうお考えになつておるのですか。

○棚橋(憲)政府委員 今申し上げましたように、現在国鉄といろいろ検討いたしておりますけれど

も、先生おっしゃる通りに、いつまでも引き延ばすというふうなことがないように、早急に検討を

いたしたいと思つております。○河村委員 この問題は、具体的な話をいたしま

すと生臭くなるから、この辺でやめておきますが、意のあるところは、おわかりだろうと思つた

で、とにかく極力早く結論を出してほしい。要請をしておきます。

この問題は、それで終わりました、余剰人員の処理、退職金の関係をお尋ねをいたします。

希望退職者の特別給付金を基準内賃金の十ヵ月分という額に定めたのは、電電公社の電話の自動

化に伴つて電話交換手に適用したものが一つの根拠であるというお話でありましたが、根拠という

のは一体それ以外にはあるのですか。特にないのだらうと思ひますが、いかがですか。

も、そういうようなものを参考にしながら検討を

してきたわけでございまして。

○河村委員 民間の場合にはそれぞれいろいろな

やり方がありますし、雇用保険法を適用して相当

手厚いものも現実には可能になつてゐるわけだ

から、電話交換手との比較であるならば、その深

刻さの程度においては電話交換手の場合と今度の

場合とは大分違ふ。電話交換手の場合は電電公社

という本体が敵として榮えておる状態ですから、

そう深刻な問題にはならないけれども、今度の場

合は、待たなしの、これだけはどうしても余剰

人員を処理しておかなければ後がやていけぬと

いう状態のものですから、これよりはふやしてもいいのじゃないか。主張する根拠は私らも持つて

ざいます。

○河村委員 今度の希望退職に対して、資金手当てとして退職金に千九百三十六億円、それから特別給付金は四百六十三億円というふうになっておるようでありますが、この計算基礎はどうなっているのですか。退職人員が幾ら、特別給付金の対象人員は幾らという根拠があるのだらうと思ひますが、一体それはどういうことになっておりますか。

○棚橋(泰)政府委員 今、先生がおっしゃいましたことを若干修正させていただきますと、千九百三十六億円というのは、希望退職の二万人の総額でございまして、特別退職手当は千四百七十三億、特別給付金が四百六十三億ということでございます。

これはすべて二万人を予定しております希望退職の職員に係る部分でございまして、このほかに別途の退職というのはいり得るわけでございします。

○河村委員 国家公務員その他公的部門にその後就職する者は、特別給付金から除外するということになっておりますが、四百六十三億は、希望退職の場合は、全部が民間にその後行くのだあるいはどこも就職しないのかどつちかであつて、公的部門に行く者はないという考え方でこれは計算してあるのでしょうか。

○棚橋(泰)政府委員 この二万人の分につきましては、どういふ層からどういふ方が希望退職されるかというのを想定するのは非常に難しゅうございしますので、一応各年齢層から平均的に希望退職が発生するという前提で計算をしております。したがって、額そのものが必ずこの範囲の中でびたりになるかどうかという確証はございしませんけれども、予算でございまして、一定の積算基礎に基づいておるわけでございします。そこで、お説のとおり、国家公務員に移れる方がありましたら、その分は要らなくなるわけでございします。ただ、今申し上げましたように、一定の算式で予算として考えられる額を想定したわけでござい

して、そういう意味では、万一と申しますか、全部民間へ行かれたとしても大丈夫だというような観念のもとに額の算定をしてあるわけでございします。

○河村委員 今度の希望退職を募集する際に、これは国鉄の問題だと思ひますが、就職口をあつせんして希望退職を募集するというのが大部分だろうと思ひます。その場合、就職の受け入れの時期が六十一年度末にあるとは限らないわけで、これがずれるような場合には、希望退職者の取り扱いは一体どういふふうに扱うつもりなんですか。

○杉浦説明員 希望退職の募集期間は六十一年度いっぱいというところでございしますので、その間に全部完了をさせたいというつもりでおるわけでございします。したがって、六十一年度中に会社への就職というものを確定したいというふうにして思つておるわけでございまして、希望退職金の支払いは、そうした本人の希望退職の決定というものが前提になると思ひますので、そうした時期はやはり年度内、六十一年度内であればならない。ただ、現実には就職先が完全に決定してないというようないろいろなケースがあろうかと思ひます。いづれにいたしましても、退職という時期は六十一年度ということにならうかと思ひますが、若干会社の就職が翌年度にまたがっても、積み増し金込みの退職金の支払いは可能ではないかと私は思ひますけれども、もう少しその辺は検討させていただきますか。

○河村委員 公的部門の受け入れ三万人を確保するというお話であります。これはいづれ年度別に採用人員が決定すると思ひますが、六十一年度分としては幾らになるかというの、もう大体見当はついているのですか。

○中島(眞)政府委員 六十一年度分の公的部門での採用の目標数でございしますが、六十一年度については、閣議決定をいたしました時期には既に試験等が実施されているものもございしますので、全体の年間計画の中からすれば少ない数字になりますけれども、公的部門全体で二千六百人を目標と

いたしております。その内訳といたしましては、国家公務員と特殊法人、いわゆる国という関係で約千六百名、それから地方公共団体関係が約一千名でございします。

○河村委員 今、国鉄で、いわゆる広域異動、北海道、九州から東京、大阪、名古屋地方への転勤を募集して、配置人員のアンバランスを是正することをやりになつていふようでありますが、その目標と実施状況は一体どういふふうになっておりますか。

○杉浦説明員 第一次の目標の人数としましては、当初、東京、名古屋、大阪地区への北海道、九州からの広域異動としまして三千四百人という目標を立てました。三月二十日から募集を開始いたしておるわけでございしますが、現在時点での応募者数は、北海道地区から千二十九名、九州地区から七百四十三名、合計いたしまして千七百七十二名、こういう状況になっております。

さらにまた、この応募状況を見まして、追加をいたしまして、雇用の場と余剰人員とのバランスがとれないものとしたしまして、やはり本州の中でもそういう地区がございまして、四国がやはりそういう状態でございしますので、こういう地区からの募集も開始をいたしておるところでございします。

○河村委員 北海道、九州が一番余剰人員が多いわけで、北海道などは二人に一人が余剰人員になるという計算にならうと思ひますが、内地への異動が予定に比べて半分ぐらいいかないわけですが、その原因というのは一体どこにあるのですか。

○杉浦説明員 やはり長年住みなれました国を離れるということについての御本人のそれぞれの判断というものが大変難しいであらうという予想は私もいたしておりました。しかしながら、将来の展望、それぞれの生活設計というものを十分考へていただきますれば、当初の三千四百人程度、これは住宅の事情から割り出した数字でございしますが、この程度の人数の応募があるものというふ

うに考えておりましたが、やはり現実といたしましては、それぞれの住みなれた地域を離れてまで新しい土地で働くということについて相当抵抗があつたのではなからうかというふうに思ひうわけでございします。その辺は、あくまで希望を聞いた上での本人の希望に沿つての措置でございしますから、これもまたやむを得ないかなというふうに思ひうわけでございします。

そういう意味におきまして、先ほど申しましたように、若干対象の範囲を本州内及び四国に拡大をすることに決めたわけでございまして、第一陣の三千四百人という目標がどの程度まで充足されるかどうか、今後十分に注意して見守つていきたいというふうに思つております。

○河村委員 しかし、北海道や南九州の場合に、将来余剰人員になつて就職の機会を求めるとしても、北海道内あるいは南九州にあるというのは常識的には考えられない。だから、いづれにしても、将来、内地という言葉を余りいい言葉じゃないが、本州へ出てこざるを得ないというの、大体わかつてはいるはずだと思ひますが、住宅は三千四百人準備してあるのですか。それにもかかわらず来ないというのは、ちよつと我々には解せないのですが、何かはかに原因があるのじゃないですか。

○杉浦説明員 主たる原因は、先ほど私が申し上げましたような、それぞれの個人あるいは個人の御家庭でのいろいろな御検討の結果だというふうな思ひうわけでございまして、先生おっしゃいますように、将来、雇用の場と余剰人員のアンバランスというものは、特に北海道、九州はどうしても避けがたいものがございますので、私も、そうした事情を今後ともよく各職員に伝えまして、またこれからの判断をそれぞれしていただくようにお願ひをしております。

○河村委員 この広域異動をやる目的は余剰人員のどこへ調整でありましようが、北海道あるいは九州から本州に連れてきて国鉄の中で仕事につく。そうしておいて、さらにそれをもう一遍余剰

人員として就職あつせんをするというのは、論理上どうもむだなことというか、何か来る人に対して矛盾があると思われれるのですけれども、本州に連れてくる以上は、これは将来新会社に必ず行かせる、そういう前提で異動するというふうな考えでよろしいのですか。

○杉浦説明員 住みなれた故郷を離れるという大変重大な決意をそれぞれの希望者にしていただくわけでございますので、その他のいろいろな御希望、住宅、教育あるいは自分の将来の進路といろいろな御希望がたぐさんあろうかと思いますが、私どもとしては、なかなか無理の中を判断していただくそれぞれの職員に對しましては、職員の希望にできるだけ沿ってあげたいというふうな思ふわけでございます。将来自分が鉄道会社に行きたいという希望があるとなれば、これもまた十分そういう方向に向かうように努力いたしました、こう思っております。

○河村委員 この前、六十年度の特退が二万七千見当であるというような答弁があつて、その後精査して、またこの委員会に報告するというお話でありましたが、結局どのぐらになつたのですか。

○杉浦説明員 まず、私から総数だけちょっと申し上げますと、その後精査をいたしまして、六十年度末のいわゆる勸奨退職者、合計いたしまして二万七千九百人でございます。このほか一般の自然退職者、病氣その他一般の方がございまして、それらを合算すると、全体が減少いたします。退職総数は約三万人ということになります。

○河村委員 当初はどのぐらいの退職者を六十年度中に予定していたのですか。

○澄田説明員 当初予定は一万九千でございます。

○河村委員 そうすると、当初に予定していた余剰人員から一万一千人余剰の数が少なくなる、こういう数字になるわけですが、その場合には、その少なくなった分、それをどこに持つていくのかというのはいふ方ですが、例えば四万

一千人の清算法人に持つていく分を減らすのか、あるいはそのほかを減らすのか、その辺は一体どういふことになるのですか。

○澄田説明員 今、六十年度中の合理化数を精査中でございまして、合理化数が当初目標の三万五百よりもかなり上回つておる状況でございます。恐らく四万を超えるかと思ひますが、その辺を精査いたしますと、余剰人員につきましても、恐らく当初予想三万七千に對しまして三万八千程度ではなからうかという推定をいたしております。

○河村委員 余剰人員が減つた分を、あるいは新しい会社の中の余剰人員を減らすのか、それとも清算法人に行く人数を減らすのか、そういう仕分けの仕方は一体どういふふうに考へてゐるのですか。

○澄田説明員 今、現時点で約三万八千程度の余剰人員と推定で申し上げましたが、あと今年度中に、特に十一月一日のダイヤ改正を目前にさらに合理化をこれから進めてまいりまして、当初予想の余剰人員とはば見合ふものが出てくるというぐあひに考へております。

○河村委員 ところで、清算法人に移籍するものが結局同じ四万一千人ということになるかと思へば、その中で、この間も賃金をどうするかという話が出ておりましたが、清算法人の中で法人固有の仕事に従事する者は別として、それ以外の者、将来他の職場への転職を前提として入つてくる者、これに對する賃金の扱いというの、一体今現在どういふふうに考へておりますか。

○杉浦説明員 清算事業団に参る職員は、現在の国鉄の職員の中から新しい旅客会社等の事業体へ採用された者以外、これはもう自然といひます。そのまゝ清算事業団の職員となるというふうな法律上に規定をされております。

その場合、労働条件につきましては、これから詰めていかなければなりません。職員の移がそのまゝ移行するというところでございまして、原則的には今の賃金体系というふうなもので移行をさせたいというふうにも思つておるわけでございます。

ます。しかし、清算事業団の中の働きの度合い、その職種は、今先生おっしゃいましたように、中々具体的には仕事につく人あるいはまた教育訓練を受ける人あるいは派遣される人、いろいろな態様があるかと思ひます。そうした働きの度合いに應じて、やはり諸手当等々の問題につきましまして、それなりの賃金体系があつてしかるべきだといふふうにも思ひますので、鋭意検討をしているところでございます。

○河村委員 自動的に清算法人に残ることであれば、日本全体でもってそれぞれの地域にそういう人員が発生するわけでありまして、一体、移籍をしたからといって、一カ所に集めるというわけにはもちろんいかないわけでありまして、それが、その居住地等の扱いはどういふふうに考へておられますか。

○杉浦説明員 現在、全国に三十万人の人がそれぞれ各地で働いてゐるわけでございます。それが、そうした中から、いわば平均的な四万一千人といふことでございまして、それぞれ地にそうした四万一千人が存在するといふことになろうかと思ひます。その四万一千人をどこにどのよう集結して、それぞれの仕事をしたいと、かくか、これは今中で精査中でございまして、やはり全国にばらまかれてゐるというふうな考へるわけでございます。

○河村委員 常識的に考へて、全国にばらまかれたものを、例えば九州なら九州で一カ所に集めることすら非常に難しい話だと思うのですが、そのまゝ過員扱いのような形にしておくわけにもいかなないのでしょうか、大体の構想といふものは、今まだ何もないので、そういう取り扱いについて、

○杉浦説明員 本来の仕事があるわけでございます。清算事業団本来の仕事としましては、まず大変な膨大な債務の返還業務といふこと、それから債務を少しでも少なくするための土地の売却に係る仕事、それから売却の金額をより高めるための基礎整備事業といふような仕事、あるいはま

た四万一千人のそれぞれの就職先への教育指導訓練、あるいは職業あつせんといふようなものに従事する本来職員といふふうなことに本来的な仕事をやるという人がかなりおると思ひます。それ以外の人、これはやはり三年間のうちに雇用の場を見つけて、適切な職業指導、教育訓練を経た後に他へ転職するといふことになるわけでございますが、それらの人数等を今内部で詰めて精査してゐるところでございます。

○河村委員 勤務の態様がいろいろありますから、一律にいかないと思ひますが、最低限度基準内賃金は確保するといふことでなければならぬと思ひますが、どうお考えですか。

○澄田説明員 今の御質問に對しまして、基本的には、法案が通過いたしましたから、設立準備委員等、新しい事業体で考えるべき問題でございますけれども、(河村委員「清算法人」と呼ぶ)はい、清算法人につきましましては、私ども今後、先ほど総裁が答弁いたしましたように、仕事の実態、現在の鉄道事業といふものはもうやらないわけでございます。それ以外にいろいろな仕事の態様がございまして、その仕事の態様を十分勘案いたしまして、今後関係方面と相談をしながら検討を進めてまいらなければいかぬ事柄であると思つております。

今の基準内の問題につきましても、あわせて検討をさせていただきたいというぐあひに考へております。

○河村委員 十一月に時刻改正の発表がありまして、旅客関係は一応見当がつきますが、貨物関係について非常に大幅な改正があるようでありまして、これによつて新しい貨物会社の構想にある五千五百万トン輸送、二十万五千列車キロの体制が

できる、そういうことになつてゐるわけですか。

○棚橋(衆)政府委員 御承知のように、昨年の十一月末に一応の試算と申しますか、貨物の構想を運輸省と国鉄でまともに示しを申し上げました。今回は若干それを精査をいたしたわけでございます。一応その結果、今先生御指摘のように、

輸送トン数は昨年十一月にお示いたしました五千五百万トン、大体そういう線でございます。ただ、列車設定キロは若干動きました、二十万キロと言っておりましたのが若干ふえまして、二十万五千キロということでございます。

○河村委員 要員の査定のことですけれども、全体の要員規模というのは、本来なら全部積み上げていかなければなりませんけれども、まだ全体としてそこまでは恐らくいってないと思いますが、貨物関係の規模ぐらゐらばそれも可能であろうし、特に乗務員関係が大半を占めるはずであろうと思ひますから、乗務交番等を積み上げていけば人数はおよそつかめるだろうと思ひます。これでもって年度のダイヤ改正を前提として要員規模は幾らになるのですか。

○杉浦説明員 年度のダイヤ改正の際に、要員の体制というものが具体的に詰めております。駅の関係要員あるいは運転関係、それから構内作業に従事する人、あるいは今まで持っておりました列車掛、あるいは車両の検査業務、こういうようなところをできるだけ効率化を図ることを細かく詰めておりまして、その結果、総員一万二千五百人の要員規模ということであるという見込みを立てておるところであります。

○河村委員 一万二千五百人といひましても、今度の列車の設定の仕方を見ても、輸送量の少ないところからかなり列車をつくっているわけでありまますから、そこでは列車を運転するにしても、一人の人間がフルにやるだけの仕事は恐らくないはずだと思ひます。だから、そういうところは旅客会社の人間に一部仕事を委託してやるといふような格好になるのだからと思ひますが、実人員で言うと、一体どのくらいになるのですか。

○岡田(昌)説明員 現在、貨物に充当しておる人間が四万六千六百人と試算されておりました、ただいま申しましたように、今度の大幅な列車ダイヤ改正におきまして、直行化を図るといふことで一万二千五百人と考えております。したがひまして、今先生御指摘の、具体的な駅あるいは機関区

における具体的な要員の配置はこれからでございますが、確かに相互に受委託はあろうかと思ひますが、それはまず相殺される範囲内だと思つておりました、実人員一万二千五百人で会社をスタートさせたい、そういうふうな考えでおります。

○河村委員 この場合、収入の方の想定、これは今度の列車ダイヤを前提として六十二年の貨物運賃を上げるのか下げるのか、その辺の見当は私よくわかりませんが、大体この列車ダイヤを前提として運輸収入はどのくらいになると想定しているわけですか。

○岡田(昌)説明員 今回の収入の想定に当たりましては、コンテナを主体にし、物資別輸送を重点的に配置いたしまして輸送確保をいたそうと思つておりまして、試算は運賃の改定は見込んでおりません。約千六百五十億程度の収入を見込んでおります。

○河村委員 千六百五十億円で一万二千五百人ということになりましたと、収入に対して人件費率は幾らになりますか。

○岡田(昌)説明員 約四二%と計算いたしております。

○河村委員 収入に対して四二%で採算はとれる、そうお考えでしょうか。

○棚橋(泰)政府委員 若干数字を私どもの把握しておりますのは、もうちょっと、千六百五十でなくて千五百五十だったと——ちょっと後で精査をいたしますが、人件費率は四二%でございます。基本的には、貨物会社を健全にやっていくためには三〇%台というのが一番望ましいであらうとは考えております。そういうことでいきますと、今の一万二千五百が一万人近くになるのが理想ではないかと考えております。

ただ、貨物会社もそのスタート時点では若干余裕を持った人員配置をいたしませんと、すぐに完全に徹底的な、効率的な形も難しいであらう。それから将来的には関連事業等へも若干人間を出していかなければいけないというようにことを考えまして、おっしゃるように、ちょっときついで

ございますけれども、四〇%を若干超える人件費率で会社をスタートさせるという計算をしておるわけです。

ただ、その面につきましては、収入その他の面との関係におきましては、今の人件費でも、わずかなではございますけれども黒字は計上できるというふうな考えでございまして。

○河村委員 この設定した列車が実際フルに活用される、実際に実入りで走れるかどうかというのには非常に大きな問題なんですけれども、これは大体どのくらいの見当ではいっているのですか。

○岡田(昌)説明員 コンテナ列車につきましては、現在、実際は六割程度の乗車率でございますが、今回はそれを七五%ぐらいまで上げられるというふうな考えでおります。

○河村委員 なかなか大変ですね。これから先いくと、もう何か本体の議論ばかりになってしまふので、きょうはこのくらいでやめます。とにかく貨物会社が一本立ちになるというのは常識的には非常に難しいように思われるので、なお御勉強をお願いしたいと思います。

これで終わります。

○山下委員 横山利秋君。横山委員 質問をするに先立って官房長官に伺いをいたします。

まことに奇怪なことでございます。もう質問をするのも本当にばかばかしいような政府の大失態でございます。我々は今の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審議しておる。ところが何ぞや、三月三十一日、本会の法案はまだ本会議で質問もしてない、審議も全然してない、その本体に関するものが、法律が通つたものとして官報外特第一号で「本号で公布された法令のあらまし」として、驚くなかれ「地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律」として国鉄に関する地方税、それから旅客会社、貨物会社から清算会社からもうすべて、電気税から自動車取得税から軽油引取税、事業所税、もう地方

税のあらゆる分野にわたって、通りましたので、どうぞ勉強してください。これは何事ですか。国会軽税も甚だしい。我々はまだそこまで行かないで、本年度やめる人間の十カ月分の特別のお金を審議しているのに、全部通つてしまつて、もう通つたから国鉄の税金はこうだというふうなばかげたことが一体どこにありますか。

○後藤田国務大臣 ただいま横山さん御指摘のような失態が官報登載をめぐって発生をいたしましたことは、まことに遺憾な出来事でございます。深くおわびを申し上げたいと思ひます。

なぜこういうような考えられない失態が起きたかということでございますが、これはやはり長い間のなれから来る過ちであらう、こう私は考えるわけでございますが、許されないような失態でございますから、責任者に対しては十分私の方から注意もいたしますし、何よりも仕組みそのものをこの際や変えるということによつて、再びこの種の誤りが起きないように厳重に処理をしたいと思います、かように考えますので、お許しをいただきたい、かように思つてございまして。

○横山委員 今、官房長官はそういうなれというかというふうな答弁をされましたが、私は政府全体にわたつて言いたいことは、いかにも分割・民営化が既成の事実のような感覚が横溢しているというところを指摘したい。この既成の先入主というものが、単に政府全体のみならず、運輸省、国鉄を含んで今始まつておる広域配転からの希望退職からすべてそれのおせん立てとして行われているから、一事が万事、法律案と「あらまし」の原稿があなたのところにいたら、うん、そうかと言つてもりばつとやつてしまつたという先入主があると思ひますが、いかがでしょうか。

○後藤田国務大臣 このような国鉄の大改革という問題がいかに重要なことであるか、これはもちろん国会でも縦横の御議論を賜らなければならぬし、事柄の重大性はすべてわかつておるわけでございまして、今回の失態は、横山さん御指摘のようなことはまるきり違ひ、そこだけはひとつ

理解をしていただきたいと私は考えておるわけでございます。

先ほど申しましたように、やはり官報登載といったような仕事の重要性、これは中身によっては非常に重要なわけでございます。そこを従来の長い間のなれによって下部まで委任をし過ぎておったという点、誤りのもとであらうと私は思っています。そういった点については、失敗を繰り返さないように、今回の過ちを教訓として軌道の大修正をやりまして、間違いないようにいたしたいと思っております。ただ、横山さん御指摘のようなことで今回の過ちが起きたというのではないというところは、ぜひひとつ御理解をいただきたいと思っております。

○横山委員 あなたはそうおっしゃるけれども、私は事ほどさようにいろいろな問題でそれを痛感しておるわけでありまして、単に中央ばかりではありません。国鉄の全職場にわたって分割・民営化がもう既成の事実として、それを受け入れるためのすべてが準備をされておる、私は現場を歩いてそう思うのであります。そうなりますゆえんのも、政府・運輸省、国鉄当局がそれをもう既成の事実として仕事を進めておる。法律は全然通っておらぬ、審議もまだ片りも行われておらぬ、そういう状況の中であるからこその既成概念というもの、こういう間違いを、間違ではない、ああ、そうかそうかということになっておる。長官はその運営のこういうことになってくるシステムを御存じですか。法律案と「あらまし」との原稿があなたのところへ来る。法律案は閣議で通る、「あらまし」が一緒に出てくるわけですね。一緒に出てくることと自身が私はおかしいと思うのですよ。法律案は国会に付託される。「あらまし」は通ってからの話であります。一緒に出てくること自身が既成概念がもう既にあると私は思う。そしてチェックをしなければならぬ当たり前の常識がそこで働かなかつたのは一体どういうことだと言いたい。そしてこれは後で気がついて八日に全文削除したのですか、そして十一日に今度はこの

訂正が行われた。訂正といってもまるきり、「三月三十一日本号で公布された法令のあらまし欄は、次のとおりとする。」と書いてある。「次のとおりとする。」といったって、前に書いたものが全然載っていないで、全く違った「次のとおり」が出ておるわけでありまして、全く違った「次のとおり」が出ておる。こんなばかんな取り扱いがおりますか。あなたは見ておるのですか、この官報を。「次のとおりとする。」訂正じゃないのですよ。前に書いておいたものと全く違ったものが「次のとおりとする。」そんなばかんな理屈がおりますか。

○森田委員 今、先生御指摘の点でございますが、官報に載せる場合に、法律そのものと、それから今ここで問題になってございます「あらまし」と両方載せているわけでございます。法律を載せまうのは、これは正規の公布の手続に従ってやるということでございますので、これは閣議で決定をいたしましたものを載せるということでございますから、当然官房長官の御決裁をいただいております。……（横山委員「決定した案を官報に載せる」と呼ぶ）成立をいたしました法律を……（横山委員「成立した案は出せないよ」と呼ぶ）はい。

それから、「あらまし」の方でございますが、これは官報の利用者と申しまして、読者の方に御理解をいただく便宜のために載せておるといふようなことで、事務的な整理でございますので、私どもの事務的な立場で処理をいたしましたものでございまして、したがって、私どもの誤りであつたわけでございます。……（横山委員「あらまし」の方に）つきましては、今御指摘のように、私どもの事務的な段階で処理をいたしましたということでございますので、あくまでも私どもの責任だと思っております。

○横山委員 とにかく官房長官、これは一事が万事だと私は何回も言いますよ。こういうようなことが起こるといふことは、分割のこの法案が通る、だからその準備をする、そういう既成事実、既成概念、先入主というものが政府内に横溢してお

る。けしからぬ。全く国会軽視です、これは。なる事務上の誤りではないと私は見る。だから、あなたが、そうじゃない、横山さん、ほかはそんなことはないだろうと言ふなら、私は次から次へと問題を提起しますからね。今回は特にけしからぬ。承れば、あなた、これから議論へ行くのかね。参議院の内閣委員会に行くのかね。八方頭を下げていらっしゃい。この問題の処理は議運、国対でいたしますから、きょうは詰めをいたしまして、厳重に失態を指摘しておきます。どうぞお帰ってください。

次に、この間小林委員が質問をして、次の運輸委員会までに提示をすると言つた二月、三月にかけての希望退職者の数、各局別、それから職種別、それはきょうの運輸委員会に出してもらえらるものと私は思つておつたが、ちよつとも出てこぬ。どういふわけだ。

○高田委員 先回の委員会で御要望のありました資料につきましては、用意いたしました提出できるように準備してございます。

○横山委員 今もえぬのか。今配付できぬのか。一遍言うておくが、さつきも見ておつたのだが、質問しておると三人そこで手を挙げるのだな。国鉄総裁と澄田さんか、葛西君か、三人手を挙げる。一体どういふことだと私は思つた。この間から本委員会の運営を見ておると、偉い様は抽象的に言う。話の締めくくりは下つ端がやる。どういふところだろう、国鉄というところは、責任ある話はある人間が言わなければいかぬ。運輸委員長がいやしくもこの間こうしろと言つたことを、何で総裁が責任を持った答弁をせぬ。こういう風習はよくないよ。

○山下委員 これは政府委員、説明員、それぞれ答弁できる立場にありますから。おわかりだからいいでしょう、それで。

○澄田委員 ただいまの御質問に対して敬字を申し上げたいと思つております。

六十年度末系統別、局別特退者数でございます。総数で二万七千九百でございます。総局、鉄道管理局、営業で九千八百四十、運転で六千九百七十、施設で二千六百九十、電気で二千二百六十、その他、非現業等でございますが三千二十、総局、鉄道管理局以外の地方機関、工場、工務局、自動車等でございますが、これら四千二百二十、合計二万七千九百でございます。

地域別に申し上げますと、北海道で三千五百四十、本州で二万六千二百二十、四国で六百七十、九州で三千七十ということでございます。

以上でございます。

○横山委員 何でもそういうことを早く、ちゃんとするなら、事前に配つて私どもが質問をしやすいうようにしておかなければいかぬ。本場に不親切だな。何か作爲的にやつておるような気がしてしょうがないよ。これは一遍検討します。

【委員長退席、津島委員長代理着席】

この際、大臣にひとつ考え方を伺いたいと思つております。

私は、国鉄駅へ給仕として就職をした人間です。長く国鉄の飯を食つてきました。私どもが国鉄へ入つたころは、娘やるなら鉄道員へ、やめたら退職金で晴耕雨読。そして後藤新平氏でありましたか、提唱いたしました国鉄大家族主義、まことによかれあしかれ国鉄魂、そういうのが、終戦のときに、全日本すべて動いていないときに汽車だけが動いておつたというエピソードも生んでおるわけでありまして。この国鉄の長い間の伝統は、世界にうたわれた、例えば安全、正確、輸送一体。つまり汽車を動かすためにあらゆるセクション、あらゆる層がそれに結集するという協同の精神。そして現場では嫌と言ふほど無事故。無事故達成のために嫌なことまでやつていく、ごまかしでも無事故の統計をつくる。そこまで無事故の問題というのは国鉄の一つのシンボルになつておつたわけでありまして。しかし、今こういうことになつて、この国鉄のよきもあしくも大家族主義は崩壊しようとしています。それにとつてかわる

のが合理主義です。そして公共性は企業性にとつてかわるうとしてゐる。そして全国輸送一体の精神が、分割による会社の対立、あらゆる面において利害の対立という精神を生もうとしてゐます。私は今、一方がすべてよい、一方がすべて悪いと必ずしも言ひはしません。けれども、この伝統の国鉄が、このような大きな形式的な問題よりも、国鉄に働く人々の精神の大きな変革をもたらさうとしてゐる。大体累積債務が原因でありまう。ほかに国鉄をこうしよう、分割・民営化しようというような基本的要因は余りないと私は思うのであります。累積債務こそまさにその基本的要因だと認識をしております。こういうように、赤字だからやる、赤字を解消するために国鉄の大改造をするということだけで、過去嘗々として棄ててまいりました先人の努力、先人の足跡が崩壊するのが一体いだらうかと私は思はれてならないのであります。もし万一、先般も当委員会が私が言ったのですけれども、大災害があつたとき、大事故があつたとき、あるいは会社間で利害が対立して調整が困難になつたとき、国家的な非常時になつたときに、今回政府が国会に提案をしようとしておる分割のこの法案は、必ず将来崩壊することになるのではないかと私は思はれてならないのであります。そのとき後世で、時の大臣、三塚運輸大臣は悪名をとどろかせることになるのじやないかと私は思います。大きな改革であるから、時の流れであるから、そして監理委員会がやつたからというところで、とうとうとしてこの道を進もうとしておるのであるけれども、先人が通つてきた国鉄の歴史を踏みにじるような結果になることについて、本当に心に悔いることはないのか、大臣の所見を伺いたいと思ひます。

○三塚運輸大臣 横山先生御指摘のとおり、日本の鉄道はまさに日本の近代化を支えてきましたし、あの敗戦の大混乱の中でも日本固有鉄道だけはしっかりと運行され、戦後の国民に大いなる希望を与えました。復員をされてきた方々も鉄道が走つておることに随喜したお話も承つておりま

す。日本の固有鉄道というのは、近代化だけではなく、まさに日本のバックボーンであつた、私もさうな意味で全く同感でございます。しからば、こういうことで長期債務の処理という一面的な面だけでどうだという先輩の御指摘でございませうけれども、それも一つの大きな原因であります。同時に、鉄道をこのままの状態であらうかという点に對して、再生をせしめるためには分割・民営の手法もとらざるを得ない、こういうことに相なつてきておるわけであります。このうのは、監理委員会の答申もさることながら、政府としてももう検討いたしました結果、鉄道再生、新生のために、現状に合った鉄道機関としてこれを運行する以外にはないのか、こういうことであります。

米国の例を申し上げて恐縮なわけでありまして、パイオニア、開拓鉄道、大変な歴史の中で米国の繁栄を導いたことも事実であります。戦後モーターゼーションの中で、縦横に張りめぐらされた高速道路、自動車道路の中で鉄道は埋没をしていつてしまひました。アムトラックが今辛うじてそれを運行いたしておるという諸状況の中で、今日の経済、社会の大変革は、まさに米国の列島にもこのことは大きな影響をもちました。わが国にございませうし、このまま従前の方式でまいるだけでは、鉄道は自然に撤退をせしめられていくというところで、新幹線をつくり上げた鉄道、そしてこれを運行しておる国鉄全体、さらに在来線、地方線の中でも、確実に地域鉄道としての使命を果たし、現在も果たしておる線もあるわけでありまう。

そういう中で、ただ残念ながら特定地方交通線に指定をさせていただきました線区は、そういう意味で完全に機能を果たし得ないというところに相なり、再建のためにこのことを法律に基づいて進めさせていたいただきましたのも、何とか一体的な鉄

道としてこれを運営してまいりたいということであつたわけでございますが、激しい時代の流れの中で、それだけでは到底鉄道としての再生、新生は難しいという最終判断に立ちました結果、今日の改革案をお示しを申し上げながら国会の論議に備えさせていただいておるということでありまして、私自身、鉄道の持つ公共性が地方において全くないと言つても一つもございせん。北海道、四国、九州、こういう地区において、公共性の中でこれを維持しなければならぬ線区がありまう。これは承知いたしておりますけれども、全国一本で内部補助制度でこれをやるのではなくして、地域鉄道、北海道鉄道あるいは四国鉄道という形の中で、この線区を維持する方式の方が地域の幸せになり、鉄道の使命達成に相なつていくのではないだらうかということ、今回の基本的な考え方を明示させていただいております。

言うなれば、国鉄が一体となつて果たしてまいりました輝かしい伝統、また実績というものをさらに二十一世紀以降に延ばしてまいりますためには、ここが先生と考へ方が違つてまいります。今、今の公企体の中で、全国一元的な中で、これを取り進めるといふことではなかなか国民の鉄道への理解、またその活用というものを全体的に図ることは難しいなというところで、コンパクトな形でこれを取り進めさせていただき、鉄道の持つ特性というものを地域と一体となつて取り進めさせていただく、あなた任せではなく、その地域も自分の鉄道という形でこれを取り進めることの方が鉄道のよさというものを将来に展開できるのではないだらうか、こんなふうな考え、いろいろな法律を国会に提案をさせていただいておるということでございます。

○横山委員 私の意見とすれ違ひが起つていますね。今日まであなたがおっしゃる国鉄の伝統というものは、一つは安全、正確であり、一つは輸送一体性であり、そして一つは公共性である、あるいはよくもあしくも大家族主義である、そういうものが今回の改革をなさうとしてゐる中でど

うなつていくのか、それを含めて国鉄精神というものがある。あなたが自分都合のいいことだけをいふので、あなたは自分の都合のいいことだけをいふので、おっしゃっているけれども、私の指摘に何も答えていないのですよ。

去年の春に杉さんが更迭されました。ここにこの間の土曜日、仁杉さんの「鉄道を愛す」という随筆が載つてゐます。これからどういふことをお書きになるかしらぬけれども、要するに、前総裁は「六十二年度以降に民営化はするものの、分割は六十五年度までに検討する内容だつたため、再建監理委や運輸省から激しい批判を浴びた。」こうして取り込まれて、結局はやめたけれども、「細田副総裁以下六人の役員のことを考えると、一人は人評めればよい」と思つていただけに、いまでも胸が痛む。」と書いてある。これはひとりで杉さんの問題ではない。国鉄内外から今言われておることは、マッカーシー旋風が吹いた、いわゆる仁杉派全国大掃除、こういう雰囲気も充溢してゐる。それが現場にも伝わつて、現場長も口を縛つて自分の意見を言わなくなつた。分割の大きな波の中で、余分なことを言うわけにいかぬ。

その上、もう一つ国鉄の内外で言われておるとは、総裁が、あるいは大臣がここで言うけれども、実際に切り盛りしているのは国鉄の三人組だ、という話がある。だれだかはよく知らぬ。総裁が言つても大臣が言つても三人組が動かしてゐる。中国の四人組と一緒だ。その連中が頑として総裁の言うことを聞かぬ。そして自民党の某々とツーツーになつて、トラの威をかりて仕事をしておる。と現実には言われておるんですよ。新聞の解説でもそれらしいことが出てゐる。下剋上じやないか。中核部に三人組がおつて、そしてマッカーシー旋風が吹いて、現場長は口をつぐんで、言ひたいことも言えないような雰囲気の中で再建ができてゐる。まさに国鉄の内部は人事で縦割りになつてゐる。分割派と無言派あるいは黙つておつて協力をしない者。いわんやOBの諸君は何と云つておるか。中核部におつて退職した人々は何かと考へておる

か。聞いたことがありますか。総裁や副総裁の指導力が疑われておる。前の仁杉総裁のときもそうだった。一体これで世紀の大改革と言われるようなことが、衆知を集めて、現場の職員の見解も集めてやることのできるだろうか、私はそう思っています。今私が指摘したことについて総裁はどうお考えですか。

○杉浦説明員 大臣への前の御質問を含めまして、私の考えを申し上げたいと思います。

長い歴史を持ちました国鉄の将来展望というものに当たりまして、分割・民営はさておきまして、やはりこれだけの長い歴史を持った国鉄の中に非常にいいものがたくさんあります。その第一番は、今先生がおっしゃいましたように、長年培われました鉄道人としての魂といえますか、誇りといえますか、そういうものがある。これはやはり職員一人一人の中に根強く残っている。それが世界に冠たる安全、正確無比な列車運行、しかもかなり過密の列車運行を毎日安全に行っている源泉だといふふうに私は思っております。将来の経営形態がどうあると、やはりこうした歴史的に培いました立派な鉄道魂といふものは、将来にわたって絶対残していく必要があるといふふうに思っています。これが一つ。

それから、鉄道そのものとして将来展望はどうかということでございますが、日本の鉄道は、鉄道赤字で斜陽でございますが、日本の鉄道は、鉄道の特性というものに着目すれば、やはりこれは日本の特長として、鉄道事業といふものは特性分野といふものが必ずあるといふふうに思っております。わけでございますが、そうした特性分野を十分に生かしていくような仕組みにすれば、鉄道は将来明るい展望になる、こういうふうに思っております。ところでございます。

そこで、分割・民営というふうな経営形態論というふうなことをとらえたのは、この二つの、先人が残しました大事なものを、いかに鉄道として将来に残していくかというこの手段だといふふうに思っております。先生

先ほど御指摘のように、今の国鉄の状態というのは、歴史的に百年以上の中で大部分を占められた独占形態、こういうものが今や喪失されております。他のすぐれた交通手段と激烈な競争裏に置かれてしまっております。これはもうどのように見ましても、その事実を変えられませんか。やはりこういう競争裏の中でのようにして鉄道というものを生かしていくか、そういう観点が大事であるかと思ひますが、今までのような公共性だけに着目をしていまして、すべてそこに焦点を合わせていくというだけでは、なかなかその競争に勝つていけない。それがまた鉄道自身を衰微させるものになるというふうに思ふわけでございまして、私は、

特性のある分野の公共性を決して疑うものではない。公共性はあるといふふうに思ひますが、この鉄道を生かすためにこそ、やはり民営化する必要がある、また分割する必要があるといふふうに思っております。ところでございまして、

そうした私自身の基本的な考え方につきましては、職員三十万人それぞれいろいろな考え方があるかとは思ひます。とりわけ一番大事なのは、管理者あるいは役員、上に行けば行くほどそうした考え方の方向づけといふものは極めて大事であるといふふうに思ふわけでございまして、私は、総裁を受けるに当たりまして、一緒に仕事を

者、特に一緒に仕事をすることを期しては一人一人に意見を聞きました。私はこう思うが、あなたはどうか、ということ意見を聞きました。こういう大変な時期でございます、心を一つにしてとよく言ひますけれども、少なくとも上に立つ者は、心は一本となつて事に当たらないければ、これだけの大きな仕事はできません。そういう意味から、外部からいろいろと御批判があらうかと思ひますが、私なりに人事もやらせていただいております。私は国鉄全体の最高責任者であります。

三人組その他の話でございますが、私自身最高の指導力を持つて断固としてやっております。御意見を十分にお承りしながら、これからの改革

の道に進んでまいりたいということでございまして、御理解を賜りたいと思ひます。

○横山委員 論言汗のごとし。この間から大臣や総裁がここで言われた、例えば雇用についてもそうでありまして、言われたことは、そこに、後ろに並んでいる運輸省の諸君あるいは国鉄の幹部の諸君、本当に肝に銘じてそのとおりにやっております。これからは私も大臣並びに総裁と話を合せて、多少それが曲がっております。よし、それならコンセンサスができたといふようなことを、途中で曲げたりひねくつたりしないようにしてもらいたい。それを希望したいのです。

それから、総裁にもう一つ嫌な言い方をしますけれども、大臣もおっしゃる通りに、あなたもおっしゃる通りに、国鉄の独占体制が崩れた、これが基本的な問題であつたと私は思ひます。崩れたからこそ三十七兆にわたる累積赤字の問題が我々の目の前に際として現実の問題としてあると私も認識はしています。しかし、それはともあれ、今まで特に総裁は運輸省にあって五回もこれにタッチされてゐる。あなたがいわば責任者でなかつたか。独占体制の崩壊に備えて貨物の推移やあるいは多角経営、いろいろなことがもつと勇敢に行われておつたとすれば、よもやこんなこととまで来なかつたであらうにと私は思ひます。まさにそういう意味では、あなたは最高の責任者であつたから、実務の総帥であつたから、あなたは本来そこに座るべき資格がないのですよ。自分が失敗しておつて、今度はおれがやるということではあかんですよ。その点についてあなたは責任をお感じになつてゐるのでしょうか。

それから、よく言われることで、今ではそんなこと言ふ人はいないのですけれども、三十七兆円の累積赤字があつたか労働者に原因があるのかのとき雰囲気の一部にはありました。まさかそんなこととはないと私は思ひますが、どうお考えですか。

○杉浦説明員 国鉄の今日に至るもろもろの原因がございまして、今一つ一つ申し上げることは差し

控えさせていただきますが、過去そうした原因に向きまして、それを分析し、将来計画というものをくりまして、何回も再建計画をつくつたわけでございますし、そのかなりの部分に私自身が運輸省に在籍した立場から参画をさせていただいたことも事実でございます。これがことごとく思うようにいかなかった、はつきり言えば、失敗したといふことも事実でございます。反省をいたしておるわけでございまして、言いわけではございませんが、やはり再建計画をつくる場合におきまます一番重要なポイントといふものは、国鉄の鉄道というものの将来展望、それを数字であらわせば、旅客の客数がどのくらいになるか、貨物はどのくらいふえるか減るか、そういう将来の輸送展望というものを立て、それに応じて適切な対策を講じ、国の助成を考え、あるいは職員の合理化を考え、いろいろとやってきたわけでござい

ます。なかなかうまくいかなかつた根本的な要因は、先ほど御指摘がありましたように、やはり時代の変革、輸送構造の激変といふものがその背景に極めて強くあつた。我々がやりましたそうした作業といふものも、この輸送革命といふべき輸送構造の大変革を将来にわたつた的確に見抜くことができなかったという点が、やはり一番大きな原因であつたかといふふうに反省をいたしております。

我々はそうした反省のもとに、今回基本的な問題にメスを入れて、これこそ唯一の改革であるといふふうに思つてはいるわけでございまして、私自身が過去におきまして、ある種の責任者としてやつたことについてどうかといふような御指摘も今までも受けております。私の気持ちには、確かにそうした実際の仕事に携つた者の責任を感じてはおりますが、やはりこの際、いよいよこれでもって本当に国鉄が再生できる、明るい鉄道のできるんだといふような一つのめどのもとに、私自身をその渦中に投じまして、全身全霊を挙げて再建に邁進することがこれまでの経緯から見ました私自身の責任であるといふふうに思ひま

して、私は毎日仕事をしているところでござい  
ます。

○横山委員 大臣も総裁もしばらくちよつと私の  
申し上げることを聞いておつてもらいたいと思ひ  
ます。

私が先ほどから申上げております一つの  
ポイント、総裁以下幹部から職員に至りますま  
で、今まで累積してきた、この先人者の後をたど  
ってきたその精神が崩壊しておるといふことを言  
いたかったのであります。特に本年度は余剰人員  
九万三千人、旅客が三万二千人、希望退職二万  
人、旧国鉄に四万一千人、昨年度の退職を含みま  
すと、実にまあ十二万人ぐらゐの問題でありま  
す。これは私が体験いたしました下山総裁の七万  
五千人に比較いたしました。また世界の労働運  
動史上におきましても、日本の炭鉱職者の問題  
に比べましても、もう前例のないものでありま  
す。しかも各会社に残ります者も、すべて全職員  
がこの政府案が通過をいたしますと、職をかわ  
る、肩書が変わるといふ全三十万すべてにわたる  
問題であります。ですから、今職場では動揺、不  
安、不信、そういうものがないのが不思議なん  
であります。全職員がすべて不安、動揺のもとに  
さらされておるのであります。不安、動揺にさらさ  
れているからこそ、本人たちも生きる道を自分で  
探す、組織的に探す、こういうことになってきて  
おるわけでありま。

この間、金沢の元保線区の大熊博君、五十五  
歳、二月一日に退職して、家出して捜索願を出し  
たら鉄道自殺をしておつた。家出前に家族に、お  
まえに仕事をやめた気持ちがかかるかというこ  
とを言い残したものであります。新宿駅では出札  
の職員便所の中で自殺をしたことも御存じのと  
りであります。

ここに読売新聞の例がございしますが、一つの  
例、稚内機関区です。

家族会議。長い沈黙を破つたのは、地元就  
職している長女(二二)と二女(二〇)だつ  
た。「お父さんの仕事がなくなるんだら、旭

川を離れるのも仕方ないと思う。私たちは、こ  
ちでがんばるから大丈夫よ」

夫の気持ちの変化を察していた妻(四三)は、  
「あなたの気持ち次第だ」と言いながら、覚悟を  
決めた様子だった。女の子三人の五人家族に、  
思つてもみなかった。国鉄側産、余波。「一家  
離散」という言葉も知さんを苦しめた。しか  
し、三女(一八)がこの春、京都市内の観光バ  
ス会社のガイドに就職が決まった。それを慰め  
に、畑さんは心を決めた。「あいつ(三女)の  
とこに近くなるからな」。

また一方では、これは四日市の例でございま  
す。

ある主婦(五二)。夫は十月に廃止の稲沢車  
掌区に勤めていた。

「毎日のように、夫はやめるように肩たたき  
されていくように。夫婦の会話はいつやめる  
か、そのことばかり。しかし、夫も五十三歳。  
近くのスーパーに置いてある『就職情報』を見  
ても五十歳以上の求人とはほとんどない。まだ下  
の娘は大学一年生だし、私は陶磁器会社に付設  
の保育所に勤めていたが、円高不況でこの一  
月、廃止になり、クビを切られた。たとえ草取  
りでもガラスふきでもいいから、夫は国鉄に残  
ってほしい」

夫が桑名駅に勤務する主婦(三七)。

「主人は、家族に心配をかけないためか、職  
場のことはほとんど話したがらない。新聞など  
で国鉄の情報を熱心に読むが、政治家たちが自  
分たちの利権のために赤字線路をどんどんつく  
り、そのしわ寄せを私たちに押し付けるのはど  
うしても納得できない。国鉄マンとして誇りを  
持つて入った人たちが、お好み焼き屋や喫茶店  
で働いてる姿をみると、やりきれない」

美濃太田機関区で二件、稲沢で理由不明で一  
件、大垣機関区で一件、自殺であります。

こういうことを考えてみますと、私はこの間真  
国労ができたという新聞記事を見ましたけれど  
も、国労であれ動労であれ真国労であれ真動労であ

れ何であれ、その根底にあるのはイデオロギーじ  
やないんです。今の大改革によって職員の心理が  
不安、動揺にさいなまれておるから、そういうと  
ころへいろいろな形で発生していくのでありま  
す。これを労使関係だけに区切つて見れば、国鉄  
総裁も、あるいは真国労ができた、ああ調子がい  
いと思つておるかもしれぬ、ひよつとしたら。け  
れども、一つの職場で四つも五つも組合ができ  
て、そして意見が全く違つて内輪げんかが起こつ  
て、すべての職員が、みんな組合もなかなか思  
うようにいかぬ、駅長や区長はやめろやめろと言  
うばかりで、本間に我々とは一体どうなるんだとい  
う不安の中に全員あるというのを忘れぬでもら  
いたい。

私が言いたいののは、今法案の審議にかかつて  
るけれども、政府案が出てくるけれども、人間の  
心をつかむということ、働いている職員の心理を  
本間に十分に温かい心で見守つて面倒を見てやる  
という気持ちがないんではないかと痛感されてな  
らないのであります。分割すればいい、おまえは  
どこかへ連れていってやる、余剰人員はここに  
おつて何も仕事せぬでいい、給料だけは出す、そ  
ういう合理的主義が今政府の出している法案なり  
いは施策の根底にあり過ぎるんではないか、それ  
でどうして人間の心をつかむことができるん  
か。

大臣も総裁もそうおっしゃるんだら、一遍  
現場であなただ方も職員とひざを交えて話をし  
たらどうです。ただ役所に頼めば入り口があるか  
ら行つてくれとか、そういうことでなくて、本  
場に職員をつかんでみる必要があるのではない  
か。施策の中でもっと人情あるやり方をせいと大  
臣も総裁も言つてもらいたい。この法案審議に  
当たつても、今の職場の現状から私が本場に痛  
感していることはそういうことなんです、大臣、  
総裁はどうお考えですか。

○三塚國務大臣 先ほど来横山先生の国鉄を思  
う、また現状を憂えるお気持ち、私も胸を打た  
れますし、私も総裁もまさにその視点は全く同じ  
だと思つております。でありますから、つらいことでは  
ありますが、やり遂げていかねければならない。  
これを今やりますんければ、国鉄は崩壊してい  
く。このことだけは現実の今の姿、社会経済状  
況の中で、先ほど来お話がおりますように、独占  
系でございせんし、私鉄、民鉄が大変な努力を  
しておる、他の交通手段がこれまで努力をして  
おる、こういう形の中で国鉄が新しい鉄道とし  
てこれに對抗し、拮抗し、そして使命を果たし  
ていく。鉄道の先人が築き上げたこの伝統をし  
かりと踏まえていかなければならぬのではない  
ろうか、こういうことで私どもは改革に立  
ち上つていきたいと思います。

それと同時に、私はこの問題をずっと国会議員  
の一人として勉強させていただき、また皆様方と  
議論をさせていただきながら、また現場もそれな  
りに歩かしていただき、組合の方々ともいろいろ  
話をいたしたわけでございしますが、特にこの点は  
大事なポイントですから言わさせていただきます  
のであります。マル生運動の挫折ということが  
国鉄に与えた深刻な影響というものを忘れてはな  
らぬだろうというふうにも思ふのであります。生  
産性向上運動、そして国鉄を守り抜こうという  
視点、不幸な不当労働行為というののも一つあ  
つた。それから激化して、いわゆるマッকাশー運  
動とも言われる旋風がそれぞれの現場に吹きさ  
さんだことも、このことは事実として私どもは看  
過できない問題であつたなというふうに思ひま  
す。それをお互いが矯正しながら、いい形の本来の  
国鉄へということ而努力してきたことも事実であ  
ります。

着席

そういう中で、しかしながらこの激しい社会経  
済の流れの中で、やはり現状のままではなかな  
かこれは鉄道を生き残させ、また使命を果たす活  
力ある鉄道企業として持ち続けることは不可能で  
あるな、こんなことの中で、今日の改革に進まし  
ていただいたわけであり、御指摘のように、国鉄の

皆さん方、国鉄一家とよく言います。国鉄一家は現状の一家だけではなく、百余年の歴史の中で一家であり、今後、これから二十一世紀から二十二世紀に向けての一家意識こそ、日本の文明開化を支えた誇りと使命感が二十二世紀に生き延びていく国鉄マンの高いプライドであるであろうというふうにも思うのです。そういう意味で、現実、今働いておられる方は非常に少ない、これは歴史の中で改革の時点に立たされた者がよけて通れない宿命だというふうに思うのであります。

そういう意味で、先人がなし遂げてきたこと、そして後進に対して、この鉄道を守り育て、この伝統をしっかり受け継がせていくという形の中で、この改革が行われなければなりませんし、そういう精神的なバックボーンの中で、総裁も非常につらい中で、このことをやり遂げなければならぬだろう、こう思っておられることをたびたびの懇談、また打ち合わせの中で私も読み取れますものでありますから、総裁の改革の路線、運営の方針というものを、主管大臣として、また運輸省としてしっかりと支えてあげなければならぬ、そうすることが鉄道の再生だと思えます。

私は、今、先生、その手紙の中で読まれたこととおり、政治の責任なしといたさない。特に政治の責任は大であった。国鉄再建のこの道筋の中で、十年前あるいは七年前あるいは五年前、やり得べきことがあったのではないか、そういう意味で私は政府・与党の責任大だというふうに思うのです。ですから、それだけにこの改革はたじろいではなりませんし、また逡巡してもならぬ。つらいことではあるが、このことを国鉄の皆さんにお訴えを申し上げて、この改革を前に進まされていただかなければならぬと思っておるわけであります。

そういう意味で、雇用の安定、生活をいたしておるわけでございますから、お一人といえども、総理大臣も言われておりますように、路頭に迷わしめることがあってはならない、これが国鉄の改革を進めさせていただく我々政府の側の最大の責

任であるだろう、こんなふうに思いますものでございいますから、昨日も、小林先生の通告があったわけでありますが、御理解をいただきながら、大阪に飛びまして、知事以下関係者にお会いを申し上げながら採用方について実はお願いを申し上げたわけであります。去る人もつらい、残る人もつらい、去るも地獄、残るも地獄、それをそうではなく、明るいようにしたらどうかという御指摘もいただきました。しかし、現状はまさにそういうことの中でこの改革を進めることが、そしてスタートを切ることが、今度は去ったことで、後輩の諸君がなるほどよくやっておるな、また残った者は先輩の去った方々の心を心として、この鉄道をしっかりと前に進めなければならぬな、こういうことで展望の開けた明るい鉄道経営に進んでいくのではないだろうか。

そういう意味で、私もこの鉄道経営を今度の論議の中で、原案を出させていただいておりまされども、各党の御論議の中で気づかしていただき、また建設的な、こういう方法があるのでないかという点については、率直にお聞きをさせていただくことにいたしておりますし、決してこれぞだということではございません。しかしながら、改革の基本的な路線は、これは御理解をいただき、そしてその基本的な路線、君らはそういう問題、こういう問題があるのではないか、この点をどう補てんをするんだということ御指摘をいただきますならば、その点は私も真剣に、これは政府全体のコンセンサスとして進める。今回やればいい、後は野となれ山となれなどという気は一歩も〇・の一もありません。今度はまさにこれで再生、生まれ変わった鉄道としてやっていただかなければならぬという最大の正念場を迎えておりますものでございいますから、あるいは財政政のいろいろな反対がありましようとも、長期債務の問題についても、やるべきことは国会の意思として、これはやはりやらなければならぬな、実はこんなひそかなる決意を持ちながら、この点は総

裁も全く同じ気持ちであり、私も上に立たさしめていただく者の悲壮な決意という形の中で、百余年の国鉄の築き上げたその伝統、使命感、歴史というものをさらに前に進めていくために全力を傾注してまいりたい、こんなふうに思っておりますものでございいますから、また格段の御理解を賜りながら、御叱正、御鞭撻を賜りたい、このように思っておりますのであります。

○横山委員 私、時間は限られておりますから、大臣なるべく簡潔にお願いをしたい。演説を聞きたいと思っております。私の質問の焦点は、働いている人の心を十分とらえて、世話役活動なり人情味のある施策をしなければいかぬよという点がポイントでございますから、その点だけをお答え願えればいいのでございます。

同じく総裁にお伺いをいたします。先ほど私が申し上げたように、七万五千人の首切りを私は体験いたしました。そのときに下山総裁が亡くなられました。下山総裁が亡くなったことによつて、あの定員法の政治的情勢は一挙に終息に向かいました。今でも総裁が自殺したか他殺であったかわかりません。もし自殺であったとしたら、下山総裁はどんなに深い責任感を持っておったかという感じがいたします。もし他殺であったら、どんな大きな謀略の手が伸びたかというのを想像いたします。先ほど申しましたように、今回は七万五千どころじゃありません。三十万全職員であります。しかも、先ほど例示いたしましたように、大臣がああいうふうにおっしゃったけれども、現場では三十七件の自殺だとか家出だとか不安、動揺限りないであります。私は第二の下山事件が起これると思いませんけれども、今の職場におけるこの混乱、不安、動揺を軽視してはなりません。また大臣のおっしゃったように、国鉄の例の先年あったマル生、マル生を大臣が言及されました。あのマル生なかりせばということだれしも思います。しかし、あのマル生を当時の磯崎総裁がやりましたためにぬぐいがたい問題を労使に残しました。

私は、その意味では、大臣のおっしゃるようなことの中から二つのことを言いたいのですが、第一は、いかなればとて不当労働行為はしてはなりません。また不当労働行為というものは、客観的に考えられることで、あなたが不当労働行為ではないと言っても、組合があると言っても、争いになることです。ですから、不当労働行為の疑いを持たれるようなことをしてはなりません。これは労使の立場を超えて国鉄の立場からいって私は言いたいのです。

かつてマッカーシー旋風にひつかかって退職された太田職員局長、就任当時私のところへ来ました。そして私と個人的な話でございすけれども、横山さん、絶対に不当労働行為はいたしません、私の信条ですと約束されました。退任されるときにあいさつに来られました。私は心から、あなたは約束をお守りになりましたと言ってお人柄を褒めました。今はどうでしょうか。まだ私は具体的な問題を言うつもりはないのですけれども、不当労働行為の疑いのあるようなことで、この問題を推進してはなりませんよ、それが一つであります。

それから二つ目は、とにかくこの職員の気持ちを十分酌んで温かいやり方をしなさい。下山事件はトップでございす。あなたのことを言っているわけじゃありませんが、第二の下山事件に類するようなことを起してはなりませんよ、起してはなりませんよ。それを防御することを考えなければいけませんよ。それには働いている人たちの気持ちを十分酌み取らなければいけませんよ。この二つがあなたに対する注文ですが、総裁いかがですか。

○杉浦説明員 私も総裁になりましたから、真っ先に思い、また実行したことは、現場の職員の諸君がこうした事態に対して何を考えておるのか、不安はあるのか、将来をどう思っているのか、こういうことを私自身の目で見、耳で聞きたいという気持ちから、来た早々からできるだけ全国を回りまして、職員に全部会うわけにいきませんが、

現場の駅長さん、助役さんの管理者層あるいは直接の窓口の人それぞれにお会いをいたしました。遠慮ない意見を言ってくださるというのを各地で回ってお伺いしたわけでございます。特に現場の中間管理層の方のお気持ちを非常に私心配をいたしました。そのときの印象、なかなか正直に皆さんお伝えなかつたかと思ひますが、わりかし感じといたしましては、それはそれなりに判断をされまして、それぞれしつかり気持ちを落つかせて仕事をやっているという感じを持ったわけでございます。

しかし、その後いろいろと段階が進んでまいりまして、余剰人員対策、その他急を要する問題といたしまして、各種の提案を本社からいたしております。特に職員に関するいろいろな問題、アンケート調査あるいは最近の広域異動の問題等々具体的な例をもちまして現場に指令をいたしました結果といたしまして、各それぞれの職員に直接つながら問題だけいろいろな不安、動揺というものがあるのではないかと、不安、動揺、心ひそかに心配をいたしておるところでございます。しかし、不安、動揺の中で、将来の明るい鉄道への展望というものを自分自身で見きわめながら、ひとつ遠慮なく上司に相談をしながら自分自身で考えてください、というような気持ちでおるわけでございますが、なかなか一人一人に会うわけにはまいりません。先般三十万人の職員の家庭に私の気持ちを率直に伝えたいということで手紙を差し上げておりました。いろいろな受け取り方で御返事が返ってきております。各般の御意見がそこに盛りれております。私は、それを聞いた上で、またさらにお手紙を差し上げる、いわば手紙の通信というような形でしか現場の諸君に、じかに目にかかれませんか、そういうことを繰り返しながらやっていきたいというふうにも思ふわけでございます。

調べております。なかなかこれが一つの原因だというふうに究明できません。しかし、万が一にもこうした改革の中の不安、動揺というものがあるのは将来の雇用の不安というもので、そうした不幸な事態に追い込むことのないように、これから先生今おっしゃいましたように、温かい気持ちで職員に接してまいりたいというふうにも思ふところでございます。

それから、もう一つの御指摘の不当労働行為にわたるなというところにつきましては、もう全く私のもそのとおりである、これから私どもの対組合への姿勢というものにつきましても、一切そういうことにならぬようにみずから戒め、また皆に申し上げておるところでございます。各組合とも全く平等な対応をしておるつもりでございます。その御返事はなかなか一本ではございません。いろいろな御意見がある、協約ができない、いろいろな障害がございますけれども、私の気持ちとしては、どの組合に対しても、全く同じ姿勢で対応し、これからは辛抱強く各組合に呼びかけをしてまいり、こういうつもりで今後ともいきなして思つておるところであります。

○横山委員 御返事に満足します。ぜひそうしてもらいたい。これはくどいようですけれども、あなたの趣旨は後ろにいらつしやる皆さんよく聞いていらつしやると思うのです。もし総裁の今の御返事に違背するようなことがありましたら、絶対に私は責任を追及しますからね。

今、労使の問題が出ました。私は、客観的な言方をしてなんでございませうけれども、それぞれの組合と共同宣言なり雇用安定協約が結ばれておるけれども、八〇%を占める組合、国労との間に話がついていないというのを大変残念に思ひます。それぞれ意見の相違はございます。けれども、この際、雇用についてはどうしてもやはり接点を見つけてもらいたい。そのために、あなたの方も少し譲歩して、弾力性を持つて話ができないかと思はれてならないのであります。共同宣言については、私がいろいろな意見を聞

きますと、あの共同宣言について憲法あるいは法律に基づく団結権を否定したのではないと自分たちは受け取つておる、こういうことを動労はおつしやいます。総裁、そう理解していいんでしょうか。もしそうなら国労との間に接点があるはずでございます。憲法並びに法律に基づいた団結権を前提にしながら、当面、安全だとかあるいは雇用だとか、国鉄の再建についてルールを持つことは可能だと思ひます。特に雇用についてはいろいろな意見がありまして、現実、今日の前にあるのですから、雇用に関する特別のルールを設けることも可能だと私は思ひます。前提条件をつけな

いで雇用についてのルールをつくるということが可能だと思ひます。それから団体交渉の対象事項でない問題につきましても、労使の間に経営に関する懇談会など、私は可能だと思ひます。今のままではよくありません。立場の相違はありますけれども、これだけの大きな問題のときに、全面的な接点があるはずはないと思ひます。が、少なくとも今申し上げたような点については、お互いに努力して接点を見つけてルールをつくること、これはどうですか。

○久間委員長代理(退席、委員長着席) 杉浦説明員、私も今の状態はよくないというふうにして思つております。多くの組合員を持つております組合との間で基本的な協約ができていないということは、まことに遺憾でございます。そういう意味におきまして、先ほど申しましたように、粘り強くお互いに話をしてまいりたいというふうにも思ふわけでございます。特に、当面の一番大切な、重要な問題であります雇用の確保という問題、これはこの改革の有無にかかわらず、どうしても出てくる問題でございますので、そうした雇用の確保という点におきましては、共通の基盤、土俵というものはあるはずであるというふうには私は思つておるわけでございまして、そうした点に着目していただき、両者が話し合いを可能であるし、またしなければならぬというふう

うにも私は思つておるところでございます。今後とも努力をしてまいりたいと思ひます。

○横山委員 私が申し上げました共同宣言について、動労の理解としては、憲法及び法律に基づく団体交渉権は否定されていないという説明で了承をしておるようですが、あなたもそうお考えですか。

○杉浦説明員 動労の立場は、現実の問題といわば理論的な背景の法的な問題との両方をうまく合わせるべきであるというふうな判断が、国労におきましては、私としましては、大差ありません。前進であるというふうにも思ふところであります。

○横山委員 よくわからないのですが、私の質問に対して答えをいらつしやらないのです。憲法並びに公労法、日鉄法、特に憲法と公労法、それに基づく団結権を否定されてはいない、そういう立場で動労は理解し、私も結構だと言つておるんです。この理解をあなたの方でもしているかと言つて聞いているのです。

○杉浦説明員 憲法その他の法規に従う団結権、その他の労働問題につきましては、私も全く否定していません。○横山委員 それでは、今のお答えで、私も、八〇%を占めております国鉄労働組合とそれから国鉄当局との接点、共同の土俵の場ができることを衷心希望いたします。今のお答えを基礎にして話し合いをしてもらつたように努力をいたしますから、総裁もぜひ今の決意を実践に移していただきたいと思ひます。

次は、よく言うところの選別の問題であります。国鉄労働者をいい労働者と悪い労働者に選別するという印象を現場に与えているわけでありまして、この間、小林委員があなただに質問をいたしました。全国的に各局でやつておいたものを、本社が一括して同じパターンで職員の調査をするという話で、この間、問題になりました。そのとき

も私聞いておったのですけれども、一体そういうことは、評価をすることによっていい労働者と悪い労働者に区別をするということなんだろう。私はまさかそんなことはないと思うの。悪い労働者と烙印をつけられた者は、それじゃどこへあなたの方は送り込むつもりでしょう。悪いやつは外へ出ていけ、いいやつだけ残すというのでしょうか。では、受け入れ側の県や市や地方自治体、民間は悪いやつを引き取ることになるのでしょうか。それからいいやつが優先採用でいいところへ行くなら、悪いやつだけは旅客会社や貨物会社や余剰人員の中へ入れるのでしょうか。余剰人員に入ったらとて、結局は、教育し、訓練し、どこかへ採用してもらおうとあなた方は御努力なさるのでしょうか。そうだとすると、これは悪いやつですけれども、受け取ってちょうだいということになるのでしょうか。

その選別ということ、評価ということの職員に与えている印象は非常に悪い。本当の趣旨は何でしょうか。私は、少なくとも自治体、あるいは民間会社にしても外郭団体にしても、受け入れ側の希望、条件、本人の希望、そして本人の経歴、そういうものが尊重されて適正な配置につかせるためだと信じたいのです。違いますか。

○杉浦説明員 これから新しい雇用の場を求め、そうした余剰人員対策の一環といたしまして、各職員をそれぞれのところに適切に配置をしていくということが大変重要な仕事であるというふうに思います。

その場合に、それぞれの職員一人一人の適性、お仕事ぶり、あるいはその方々の気持ちの持ち方等々いろいろな角度からのとらえ方、あるいは本人の希望、そうしたものを一人一人的確に把握する必要があります。これはふだんの場合におきまして、どの企業であろうと国鉄であろうと、職員の管理というのはそうでなければならぬ。それに応じて本人の希望に添う今後の体制もできる。それこそ我々管理者の責務であるというふうに思いうけようではないかと、いい子悪い子という

ふうな分け方をする、そこに意味があるわけではございません。今後の雇用の場を見つけるための一つの資料であるというふうに、今先生がおっしゃいましたような角度で我々も考えておるところでございます。

○横山委員 職員だけやるのですか。管理者もやるのですか。

○杉浦説明員 管理者も全く同様な仕組みでやるのです。

○横山委員 ちよつとついでに聞きますが、管理者の中で勤務中にゴルフへ行ったりあるいは女性問題を起こしたり、そういう人があったとしたら、それは勤務評定に入るのですか。

○杉浦説明員 勤務中の本人の態度、行動というものについての評価というのは、管理者であらうとしつかりとしなければならぬと思います。

○横山委員 あえて私が言うのはなぜかといいますが、この評定も、これならばわからぬことはないうという印象を職員に与えていないで、いい子悪い子に選別をするという印象を与えているのです。

もう一つは、今おれたちばかりやって管理者は何をやっている、我々だけやって管理者はやりたことをやっているではないかということなのです。ですから、やはりやるならばまず管理者からやらなければいけません。管理者が、今私が言うように、勤務中にゴルフへ行ったり女性問題を起こしたり、飲み屋へ行ったり支払いが滞っておったり、そういうものを評定の中へ一体だれがつけるのですか。だれがそれを記入するのですか。どうしてわかりますか。

○杉浦説明員 管理者の勤務状態の把握というのは、今までも既に行っております。これは今回の職員管理の全体の中身と若干違いますが、その本人の行動がどこまで把握できるか、それはなかなか難しいと思いますが、いわば行動全般の中からその人の評価というものを的確に行うように、それぞれの管理者にはそれぞれ上司が

おりますので、その上司がそれぞれ評価をするというところに相なるわけでございます。

○横山委員 私が老婆心ながらあなたに御忠告したいのはこういうことなのです。それは、先ほどから言っておきますように、職場では不安、動揺、憎しみ、対立、そういうものが横溢している。少し私の判断とあなたの判断と違うかもしれない。私はそういう一面だけとらえて過激なところでもない。けれども、現にあることは事実なのです。ですから、そういう雰囲気は妙な方に走って内部告発が起る可能性があります。あなた方ではそんなことはわからぬけれども、現場の労働者や局の労働者は皆知っていますから、内部告発が起りますよ。そういうときにはこれはまた混濁してしまいますよという警告をしたいのです。そのつもりでひとつ善処をしていただきたいと思ひます。

それから次に、この法案は二万人希望退職をとることになっています。先ほどの質問の内容も、私はそこで聞いておりました。来年の三月三十一日にやめなくても、やめたというあかしをすれば、十カ月分は出すという趣旨のお話でございますが、二万人に達しなかつたら、何か強制措置でもなさるつもりですか。それから二万人に達しなかつたら、さらに来年四月以降も継続をなさる余地があるのですか。

○杉浦説明員 希望退職の問題につきましては、全般的な余剰人員対策の一環として、政府全体を挙げまして支援をしていただき、また一般産業界、地方公共団体等々にもお願いをしておるところでございます。二万人の一つの目標といいますが、そうした人数は、私は必ず達成できるといふふうに思っております。万が一、仮に達成できない場合におきましても、それを強要するようなことはいたすつもりはございません。

○横山委員 これはひとり国鉄だけではございません。玉突き人事といまして、関連会社に全部及ぶのであります。今まで三塚運輸大臣は、総評

との懇談の中で、下請関連の玉突きは起こらないよう配慮するようにしたい、それから広域配転など既に雇用対策を行っているが、広域配転は管理運営事項として行っている、労使間のルール問題については、雇用を中心にして労使のコンセンサスを確立するように指導をしたい。後藤田官房長官は、強制、強要は当然のことながら行わない、あくまで希望退職として実施する。その労使間ルールについては当事者で話し合つてつくっていただきたい。それから中曽根総理も、一人も路頭に迷わせないと公約しており、雇用保障については国鉄問題の中心課題として考えておる等の話し合いの結果でございますが、時間の関係上、大臣、これらのお話を確認してよろしいでしょうか。

○三塚國務大臣 先般、黒川議長以下幹部の方々と懇談をいたしまして、問題は、やはり基本的に労使の問題でありますので、コンセンサスを得つつしつかりやっております。玉突き人事の問題も、こういう時期ではあります。玉突き人事の問題も、合うところは十二分に折り合いながら、コンセンサスを得つつ取り進めたい、大要御指摘のとおりでございます。

○横山委員 労働省に伺いますが、広域配転が今いろいろな問題をはらみながら行われています。今、国鉄のみならず、戦後最大と言われる船の方、海運関係も大変な雇用不安に襲われています。また炭鉱においても、最近、次から次へとこの雇用問題が起きています。ある意味では、全労働者の雇用不安があると思ひます。その中で、労働省は国鉄の広域配転をどういう位置づけをしているのでしょうか。聞くところによりますと、労働省は国鉄から相談を受けていないと言ひ切る人があります。お手並み拝見だと言ひ切る人すらあるようでもあります。労働省は国鉄の広域配転についてどういうお考えでしょう。

○田淵政府委員 お答え申し上げます。労働省としては、雇用問題を預かる責任官庁でございますので、国鉄の余剰人員問題につき

ましては重大な関心を持っておりまして、国鉄改革の成否を握るのも国鉄余剰人員対策という認識のもとに、政府に置かれた余剰人員対策本部とも十分緊密な連絡をとりながら、労働省自身におきましては対策本部を設けて、大臣を初めとして、余剰人員対策には十分な対応を図っているところでございます。

具体的には、各都道府県ごとに労働関係の県庁職員あるいは国鉄の鉄道管理局の幹部の方々、あるいは商工会議所、経営者団体等の関係機関との連絡会議を設置することを既に指示いたしておるところでございますし、また国鉄当局ともそれとの地域において、また中央においても十分な連絡をとっておりまして、全国の局長課長担当会議等でも国鉄総裁にもおいでをいただきました。国鉄の事情について十分御事情をお伺いをいたすとか、いろいろな形で十分緊密な連絡をとりながらやっているとございまして、今後の対応においても、政府に置かれた対策本部あるいは運輸省と緊密な連絡をとりながら万全を期していきたい、かように考えておるところでございます。

○横山委員 この間、車両産業の労使双方から私も要望を受けました。本件については大臣にも面会をいたしましたのでありますが、この国鉄の今回の大きな変革によって、六十年度は対前年比四〇%受注減、六十一年度は二〇%さらに減、六十二年度は全く計画が立たない状況に加え、頼みの輸出も円高で、雇用不安はもとより産業基盤すら破壊しかねない状況にあると訴えられております。これは労使双方の問題であります。それでさらに進んで三つの要望を私どもにしてみました。それは、一つは、世界に誇る鉄道技術研究所、車両設計事務所、保安・安全システム部門、信号・建設部門の技術者は、集団として残す組織にしてみたい。第二番目には、仮に分割されたとしても、鉄道車両の標準化、形式の統一、コスト減につながる発注の集約化、資材の共同発注などは、統合された組織の設置を法律で明記をして

もらいたい。第三番目は、当面する一、二年の大幅需要減、六十二年の国鉄の需要動向が全く不透明の中で、雇用の危機があるから特別な配慮をしてもらって、産業を維持する最低限の需要が確保してもらえようというふうにしたい。この三項目の要望はまことに察するに余りがあります。もちろんこれは車両産業ばかりではなく、これは一つの例証でございますが、国鉄の改革が及ぼす影響の特徴的なものとして取り上げました。この点についていかがお考えですか。

○棚橋(泰)政府委員 先生御指摘のように、先日そういう御陳情がございまして、大臣もお目にかかったわけでございます。

基本的に、私も今回の、今法案を出して御審議をお願いいたしております国鉄改革におきましては、それぞれの新しい会社というものが最終的には健全な民間企業として自分の判断で立つていくということができるといような形を目指しておるわけでございます。そういうような形の中で、車両の発注とか車両の開発、そういうものは基本的に新しい会社の判断というもので行っていくべきである。現在の私鉄でもそうでございますけれども、そういう考え方でいくべきであらうというふうに考えております。

ただ、国鉄には御承知のように、長い伝統によりますいろいろな技術の問題もございまして、そういう研究開発というようなものにつきましては、これをそういう会社とは別に財団法人というような形のものをつくりまして、そこに技術者を集めまして、それぞれの各会社からの出捐金等によりまして、これを引き続き行っていくというふうなことを考えておるわけでございます。したがって、そういう意味で技術的な面については、それなりの配慮ということにはしていかなければならぬと考えておりますけれども、車両の開発の技術は一元化するということは、現在の私鉄でもないわけでございます。なかなか難しいのではないかと、それから、共同発注というのは、おっしゃるよ

うに、今回の場合は国鉄であった線路をお互いに相互乗り入れで行うわけでございますから、当然そこで使用される車両につきましては、同じようなスベックのものを使用するのが望ましいわけでございます。したがって、当然のことながら新しい経営体同士におきまして、相互においてそういう方向での御協議がなされていくものではないかと考えております。

さらに、需要減の問題でございますけれども、これは基本的に今国鉄の車両というものの代替期の問題とかいうような問題もいろいろございまして、ただ、当面は国鉄の車両の中で老朽なものも極力現在の国鉄時代に更新して、いい形で新しい経営体に引き渡したいということ、それなりの車両等の関係の予算は見込んでおるところでございます。六十二年以降、さらに減になるかどうかというところは、これは新しい会社の経営判断の問題でございますけれども、車両がある程度の時期に来たら、これは更新するのは企業として当然のことでございますから、国鉄であるがゆえにとか、民営の会社になったからといって急激な減ということではなくて、それなりの需要はあるのではないかと、そういうふうに考えております。

○横山委員 本件は、さらに適切な質問を後刻続けたと思います。

この法律案について若干伺います。調査室のつくってくださった資料をお開きください。まず、最初に十七ページ、特別給付金の支給であります。この三で「退職の日又はその翌日に、常勤の国家公務員若しくは地方公務員又は特別の法律により特別の設立行為をもつて設立される法人その他これに準ずるものとして政令で定める法人の常勤の職員となつた者」は特別給付金十カ月分はやらぬ、こういうことでございませう。そこで、質問の趣旨は、「その他これに準ずるものとして政令で定める法人の常勤の職員」とは一体何か。弘済会はこれに含まれますか。

○横山委員 入っていない。それじゃこの「準ずるものとして政令で定める法人の常勤の職員」の「法人」とはどんなものがありますか。

○棚橋(泰)政府委員 これはよく言われております認可法人というものを予定しておるわけでございます。

○横山委員 そうすると、弘済会へ入った人は十カ月分もらって、認可法人へ入った者は十カ月分ももらえない、こういうことですか。

○棚橋(泰)政府委員 そのとおりでございます。ただ、認可法人全部ではございませんで、認可法人の中で給与とか役員とかについて国の規制というものが行われる、いわゆる安定的な特殊法人に準ずるような認可法人、そういうものを指定をいたしまして、そういうものに行きます職員は、特殊法人へ行くのと同じような性格であるという意味から対象外にしよう、こういう趣旨でございます。

○横山委員 気持ちばかりでしたが、内容を知らなければ、これは就職するときに非常に困るのです。ですから、私はこれを含めて政令案をこの審議中に提出してもらいたいと思っておりますが、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 一般に法律案を御審議いただきますときも同様でございますけれども、政令案というものは、これは政府の中でのいろいろな手続がございまして、その政令の考え方というものがございましては、御要求に応じて提出をいたしたいと思っております。

○横山委員 こればかりでなくて、この法案の中にあります政令にゆだねるその政令の内容について、要綱でいいですから——私の心配いたしますのは、「その他これに準ずるものとして政令で定める法人の常勤の職員」というものがもたらぬものがあるという話ですね。これは極めて重要なことなんで、どんなものもがらえてどんなものもがらえないかということをばきりしてもらわなければ審議に差し支えます。それから、その同じところに、二行目に「特別



も、管理者などの一定の職務というものを指定をしようというのを考えております。

○横山委員 こういうものはないのですか。得がたい人材、得がたい特別な職。あなたはやめたいか、そうか、だけれども、悪いけれども代替がきかないから、もうしばらくやってくれぬかというように人はあり得ないか。

○横山委員 政府委員 これは特別給付金の対象として認定するかどうかという事でございまして、やめていいとか悪いとかいう意味ではございせん。ここで言っているのは、特別給付金の対象となるような退職者としての認定をしないということとございまして、それは先ほど申し上げましたようなものを省令で明確に規定をして、その省令の解釈から当然発生するものについては認定を行わない、こういうことを考えております。

○横山委員 例えは私がちょっと入院してある、いつかはよくなるだろうと思うが、十カ月分けるならもうやめると申し出たとする。何を言っている、横山、おまえは病気でどうせ自己都合でやめるのではないか、認定をしてやらぬ、十カ月分はやらぬというようにも認定の中へ入れるという水臭い話があり得るかね。

○横山委員 政府委員 先生の今の例は、それだけではなかなか判定しにくいわけでございまして、例えは当然自己都合でやめるといふような方なら別でございまして、希望退職という趣旨に依りて、それに応募しようという方は対象になるというふうに考えております。

○横山委員 ちょっと時間がなくなりましたが、現場を回ってまいるときにいろいろと質問を受けました。この質問というのは、政府案がどういふことなのかという具体的な質問でございまして、私はそんなことはおれは知らぬ、一通聞いておいてやると言ったことをちょっと質問をします。

少し先走る話であります、例えは米原駅であります。北陸線は西日本鉄道の所管になるらしい。新幹線は東海会社、東海道線も東海会社。そ

うすると米原の駅長さんは兼務するのか、駅長さんが二人できるのか。それから北陸線だけ、ここからこつちは西日本鉄道、ここからこつちは東海会社と、職員も向こうとこつちと給料が違ふということになるのか、その点はどうお考えですか。

○横山委員 政府委員 まず接点になりますところは、駅の中の区分といふ事か、その駅そのものが東日本に所属させるか西日本に所属させるかというのを決めなければいけません。これは承継計画というもので決めるということに一応考えております。そうしますと、その駅はどちらかの所属になります、その上でそこを共用することになります。それは今、例えて言えば、私鉄と国鉄が駅を共用いたしてあります。あれと同じような形で、明確に区分できるもの、ホームとかそういうものは東日本が保有するという部分が出てくると思ひますけれども、そこは従来の私鉄と国鉄、私鉄相互の接続している駅と同じような形になるというふうには御理解いただければいいのではないかと申します。(横山委員「駅長さんは二人か」と呼ぶ) 私鉄の駅でもそうだと思います。

国鉄の駅に乗り入れてくるので、私鉄がかなり大きなポジションを占めておれば、そこに駅長さんがおられるという場合もございましょうし、単に国鉄のホームの横に入る程度では、駅長さんのいないところもございましょう。それはその会社といふ事か、相互の接続点の乗り入れぐあいとか、そういうものから判断をされるべきだと思ひます。

○横山委員 米原に国鉄の駅長さんが二人できるとどういふことになるかね。

次は出札、切符のセンターへ行つてきました。フルムーンは五十億の売り上げがあるそうです。これは大成功でしたね。このフルムーン、それからナイスミディ、これは女性の三人がこうやってるものかと思ひますが、それは全国的な企画は本社で今お考えになつておると思うのです。こういう全国的な企画がこれから一体どうなるだろうという心配をしております。私の聞いたの

は、東海会社の枠内での出札でございしますが、恐らく東海会社としては、今やっておるユーロライナーだとかあるいはお座敷列車だとか「風の盆」だとか、そういう自分のところでもうかるものをやろうと思ひが、フルムーンなんてやつたて、一体どこでおりたかどこで乗ったか、その利益の配分はどうなるのか、そんな全国的なものを東海会社でやつたては仕方がないじゃないかというところで、全国的な企画をやるのがだんだん少なくなつていくんじゃないだろうか。この発想から出てくるいろいろな問題がございしますが、どうですか。

○須田説明員 今、先生御指摘ございましたように、フルムーンは非常に御好評をいただいております。まして、これから新しくできると思ひます旅客会社も、こういった商品は非常に大切にしたいと思います。現在におきまして、周遊券等で国鉄、私鉄を自由に乗りおりできるフリーきっぷというものが各地にございまして、この場合は、実態調査を双方の協議の中でいたしまして、それで収入を分けるようなルールをつくつてやっております。うなものが多くございまして、したがって、これからはフルムーンというような全国的な商品は、各会社が協議をいたしましてどんどん設定することになると存じますし、また収入の方につきましては、そういった協議によりまして、配分方法を考えてやることかと思ひますので、こういった商品はこれから営業上伸ばしていく、このような考え方がなろうかと存じます。

○横山委員 どうでしょうかね。皆さん、今の答えはどう思ひますか。それはやれと命令をかけるのはやさいですけれども、今までは本社の旅客課がフルムーンを発売して、全国的に命令を付けてやつていたわけだ。それを各局で勝手にやれ、そしてお互いに援助しようといふたつて、それはちょっとどうかと思ひますが、まあいいです。次に、天理教へ行きました。天理教へ行きました。昨年、天理教は百万人の団体参拝を天理でやつたわ

けです。これは三年前から国鉄と相談し、国鉄が専門家会議をやつておるというわけですね。こればかりじゃありません。都市対抗、高校野球、創価学会、救世教、全国的な団体というものは、今までは、私も経験があるけれども、本社で関係のところを全部集めて会議をして、それで漏れないようにきちんとなつていくものですね。政府案でいくと本社がなくなつてしまふわけだ。今までは、本社がみんな並べておいて、お前、どうだ、客車の運用どうだ、お前のところ何台、お前のところ何台、それじゃこういうふうな調整して、ダイヤはこういうふうな編成するからということをやつておつたわけだ。大臣、わかるでしょう。これは一体どうなると思ひますか、あなたの常識的な感覚で。各社、対等平等ですよ、政府案は。対等平等で、そこに貨物会社が入つて、新幹線貸与会社が入つて、六つ、七つ、八つの会社が対等平等で、だれがきょうのお茶を出すのだ、菓子だれが持つのだ、宿屋はどうやって手配しておるのだ、知らぬよ、みんな対等平等なんだから勝手にさせ、こういうことになるとではないですか。こういう現場の諸君は、政府案に対して、分割反対はもちろんだけれども、技術的、具体的問題で山ほど私のところへ持つてきました。どう思ひますか、大臣。

○三塚國務大臣 旅客は六つでありますけれども、もともと国鉄というのは、先ほど来触れられておりますとおり、国鉄一家であり、ノーハウをお持ちでありますし、鉄道運行については大変なものであります。ですから、その辺のところは、今須田常務が言われましたとおりうまくいくのではないでしようか。(横山委員「それが崩壊するんだよ」と呼ぶ) いや、ですから、そのところは、運賃の場合もいろいろな乗りかえがあつてどうだと言われましても、そこはちゃんとクリアできまして、相互乗り入れという知識もありまして、そういう点で特に完結型といふ事か、旅客流動が九七、八〇という事でありますことなどにかんがみすれば、理論的にはいろいろそう

いう問題点があると思うのですけれども、ほぼクリアできるな、それが六分劃という苦心を重ねました案でして、これなら今横山先生御心配のような、そういう個々の問題もクリアできて、なるほどスタートしてみたらこれはうまくいった、こう御評価いただけるのではないだろうか、こんなふうに思っております。

○横山委員 時間が参りましたので、私の質問はまたの機会に譲りますけれども、きょう私が冒頭に口をきわめて言いましたことは、ぜひお忘れなようにしてもらいたいと思います。

また、最後に一、二の例証を挙げましたけれども、大臣は現場の様子はそう御存じない、私の方がまだよく知っておる立場でございます。そういう点では、それがなげうまいかないだろう。私が心配いたしましたのは、冒頭言ったように輸送一体、そして国鉄のよかれあしかれ共同の大家族主義とかあるいは協力精神とかというものが、そういうものが合理性、それから採算性、企業性、そういうものに行きつまして崩壊する危険があるということを、さらにそれが発展して、国鉄に働いているすべての人々に今不安と動揺がある、それを忘れてはならぬ、分ければいい、何とかなるだろうということでは済まぬ、これらの問題が一番力説しなかった点でございます。

○山下委員長 午後一時三十分から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後一時三十分休憩

午後一時三十分開議  
○山下委員長 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。梅田勝君。

○梅田委員 私は、日本共産党・革新共同を代表いたしまして、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

講すべき特別措置に関する法律案につきまして質問をさせていただきます。

先ほども官房長官の陳謝がございましたように、官報にあのようなまだ通っていない国鉄関係法を「あらまし」とはいえ通って載せる、こういう重大なミスが発生するということは、政府当局の姿勢がなし崩しに分割・民営の方向にひたすら突っ走っている、そういう事態の中から発生した問題だということ、まず最初に私も抗議をしておきたい。大臣よろしいですね。（三塚国務大臣「はい」と呼ぶ）

ところで、この法案は国鉄改革のための緊急措置と銘打っておりますが、本当のねらいは国鉄解体を準備するものであることは明らかであり、そして国鉄を今日の状態に陥れしめた自民党政府と財界の責任を不問にしながら、国鉄に働く労働者には耐えることのできないような屈辱、過酷な労働強化、そして今度は首切りによって生活権さえ奪おうとする、そういう重大な内容を持った悪法であります。また、国民に対しては、極度の合理化推進によりまして、安全サービスの面におきまして被害が出てくることは必定でありまして、将来にわたって財政負担のツケを含めまして大きな負担をもたらすものであります。さらに重大なことは、これほどの重大な労働者の権利問題、首切りといったような事態が発生するにもかかわらず、労働組合に対して団体交渉権を認めない、まさに権力によって労働者と労働組合の権利が破壊が行われる。これが国会の立法活動を通じて行われていくということになりますと、ゆゆしき重大事だとは私は思うわけであります。ですから、私も私は党として断じてこの事態は認めることができない。私はまず日本共産党・革新共同のそういう立場を明らかにしながら、以下、運輸大臣に對しまして質問をさせていただきますと思っております。

運輸大臣の提案説明によりまして、本案は、第一には、「国鉄の長期債務に係る負担の軽減を図るため」と言っております。いま一つは、「国鉄

の職員が著しく過剰である状態を緊急に解消するため」必要な措置を講ずるとされておるわけでありまして。しかしながら、あなたが提案説明の中で言っているような、まさに「危機的状況」、こういった今日の国鉄の経営危機というものはどうしてできたか。これは主として歴代自民党政府が無責任な交通政策によって国鉄に借金による過大投資をさせた、いわば押しつけたということによって生じたことは、今日では周知の事実になってきております。この根本的反省なしに再建はできない、私はかように考えております。

まず、政府はこの反省をどのようにしているのか、この点を最初に伺いたい。

（委員長退席、久間委員長代理着席）

○三塚国務大臣 国鉄がなぜこのような経営危機に突入をしたのかというところは、今日までいろいろ問題提起をされてきたところであり、御指摘の設備投資もその一端なしという点においては私も回避いたすつもりはございません。ただ、東海道・山陽新幹線など大きな成果を上げて走り続けておる線もございますし、さらには大都市交通圏という形の中で成果を上げておることも事実でございます。地方ローカル線という問題についての御指摘は、一つそういう方向もあろうかと思っております。

それはそれといたしまして、私も基本的に国鉄改革の反省として、これに對應しなければなりません。これは、国鉄が独占企業体でありましたことから、今日のような社会経済体制の大変革についていくことができなかった、これを政治が見逃したということであるし、また企業体としての国鉄も、このことに對して弾力的な対応がなかったというとも言わなければなりません。

それと第二点は、運賃が法定主義でございまして、私鉄のように、その都度その都度改定が行われる対応が行われずして大幅なおくれが出ました結果、収入面において穴があいてまいりましたというところも見逃すことができませんし、さらに合理化が今日真剣に行われておるではありませんが、

もっと早くこのことが経費経営に向けて行われておりますならばという点も、私もは見逃すことができない点であらうというふうに思います。

先ほどもお答えを申し上げたわけでございますが、きょうの意味で、国鉄労使にだけ責任を押しつけるつもりはございません。政府、国会という立場、特に与党でありますから、政府・与党という立場の中で、この深い反省の中から、これ以上改革をおくらせてはならぬ。おくらせることは、国鉄に働いておる諸君が職場を失うことになりかねませんし、国民の足という鉄道の機能をアウトにすることにもつながる。国益にとっても地方の発展にとっても大きなマイナスであり、この際、この改革を再生、新生への道として取り進めていくということ以外にはないのではないかと、こういふことを切らさせていただきます。どういふことであります。

○梅田委員 大臣の御答弁を聞いておりますと、全然反省ができてない。そういう姿勢でやると、また同じような誤りを犯します。いやでも応でも繰り返して申し上げなくちゃならぬわけであり

ます。昭和三十一年に、国鉄が単年度赤字になりました時点で、御承知のように、国鉄の最初の対応としては設備投資を抑制していくという方向がとられたと思うのです。ところが、後でさらに詳しくやりますが、結果として事態はそうはなっていかなかったのです。あなたは、国鉄が独占的な鉄道交通面における地位を今まで持ってきたけれども、道路が発達してどんどん自動車が行く、あるいは空の飛行機がどんどんふえてくる、こういう中で交通面における独占的な地位というものが崩れてきた、このようにおっしゃって、それに対応はできなかった、あるいは運賃の値上げが適時適切にできなかった、いろいろお挙げになったわけでありまして、しかし、それは政府として総合的な交通政策をしっかりと持って、道路や空港に対する手厚い施策と同じように、鉄道に対しても適切な援助を与えて、そして全体がバランスのとれ

た発展をしていくという政策をとっておたならば、もっと事態は変わっただろうと思ふし、特に昭和四十三年の十一月の「国鉄財政再建推進会議意見書」で、向こう十カ年の投資はおおむね三兆七千億円とした、こういう政府みずから考へていた投資の規模をはるかにみ出して、昭和四十七年に田中内閣ができて、いわゆる列島改造論、これも今まで何回か口を酸っぱくして申し上げてきたことであるが、一挙に十兆五千億円という三倍の規模に拡大をしていった。三塚運輸大臣も一九七二年、昭和四十七年の総選挙で当選されてこれたんじゃないかと思ふますが、私はあなたのように五回連続の当選ではありませんが、最初と一緒に出てきたわけです。そして運輸委員会、そのときの国鉄の再建計画というものがいかに無謀なものであるかという口を酸っぱくして申し上げた。これは全然反省がなかったのです。まだこれでも足らぬぐらいだと言つて強行したわけです。大臣、覚えておられるでしょう。だから、我々がその当時から警告をしてきたことを全然聞かずに、そしてこれが再建だと言つてやってきたことがことごとく失敗をした。計画がうまくいきませんで、今やくりくり困りまゐる、緊急に必要なことはこれですと、言つて持つてこれたけれども、私どもとしては、はいそうですかとは受け取れない。まして根本的な反省がなされていくかどうか。その点で全然反省がなかったら、なおさら受け取れないとはいかない。ですから、先ほどの御答弁では極めて反省が足らぬと思うのでありますが、いかがですか。

○三塚運輸大臣 決して反省が足らないわけではございませんで、反省するところはしてあるわけです。ですから、これ以上言いますと、先輩何をしておったのか、こういうことにもなりかねませんし、またそのときの国会はどうなつておつたのだ、こういうことにもなるので、国会制民主主義ですから、決定をそのまま行ふというのがルールである以上、そのとおりになるわけであり

それと同時に、こういう設備投資というのは、国民的な希望の中でA B線なり地方交通線あるいは新幹線への対応が行われてまいりました。このことも事実であります。そういう中で、この運輸委員会を中心としたかんかん講の議論の中で、また我が党の国鉄再建特別委員会などの意見の中で、国鉄に負担を負わせるいわゆる従来の財投方式で鉄道建設はすべきではない、これからの建設は国家的な観点から取り行ふべきではないかというところで、特に整備新幹線についてはその方式を打ち立てようということ、党の方でおやうをいただいております。政府もそれを傾聴いたしております。政府もそれ

さうなことで、今日の現状に合った形の改革を進めていかなければならないということで今全力投球をしておるわけであり。同時に、その間政府も七千億円の助成金を毎年支出をいたしながら健全経営の道を模索をいたしてきまして、とも事実であります。そういう中で親方日の丸は国鉄だと言われませんが、親方日の丸は国鉄だけではなく、地域も、また政治も、地方自治団体にもそういう形があったのではないかと、深い反省の中で、これからの改革を真の意味の鉄道再生に仕向けていかなければならないのではないだろうか、こういうことで取り組んでおるといふことであります。

そういう意味で、運輸委員会こそこの再生への道を与野党のコンセンサスを得ること、これを進めなければなりませんし、お立場はお立場ではありますけれども、政府のその提案の中にも、なるほどと、こう思われる点も梅田議員にもあると思ふのです。それはそれとして、このコンセンサスを得べくお互い討論の中でやはり取り組みを進めさせていただくというのが大事なことで、なからうかということでありまして、心からこの点のお願いを申し上げておく、こういうことであります。

○梅田委員 こんでもない話だ。今までも、青函

トンネルのときでも、ほかの整備新幹線をやるるときでも、ちゃんと財政を保障します保障しますと、一言言わぬが、いっばい言うてきたのだ。証拠は幾らでもあるのだ。これからだつて今あなたも言ったことは信用できないのです。大体過去、現在、未来というように事態は発展していくので、過去はどうであつたか、現在はどうであるか、将来どうなるか、ずっと流れを見ておると、自民党政府の路線というのはこっちの方向へ行くのだな、今このように言つておつても、過去にこのうたつたからうそをついておるなということとはわかるのだ。そういうことを言つてごまかしてもだめですよ。

けさの朝日新聞の投書欄「声」というのを私拝見をいたしましたら、なかなか痛烈な国民の批判がございましてね。「国鉄は国民の歴史ある財産立川市の岩見さんという方の声ですよ。ずっと述べておられますが、

国鉄は国民一人ひとりの大切な財産なのに、国有化の過程で政府の責任も討議せず、膨大な赤字だからと、民営・分割を力によつて押し進め、貴重な用地を売却しローカル線を廃止しながら、整備新幹線を計画するというのでは、あまりにも一方的なやり方としか思えない。

今あなたが整備新幹線のことを言つたけれども、またあの山口でやるんだと、国民の皆さんはちゃんと見通しなんだ。よく心しなければだめですよ。

それから松本市の杉本俊子さんという五十八歳の主婦の方は「分割民営化は『既定』でない」、こういうことで、

先日のニュースは、国鉄民営化まであと一年と、民営化がすでに既定の事実のような報道をしていましたが、現在国会で審議中ということをもつと考慮した方がよいのではないかと。現在、国鉄勤務の人たちが余剰人員などといわれ、本人も家族も毎日どんな思いかしらと察すると、何ともやり切れません。

膨大な赤字といつても、すべてが国鉄の責任ではなく、採算を度外視した多くの政治路線のつけが、皆国鉄の責任のようにされては立つ瀬がありません。選挙民に対して点数かせぎをし、そのつけを国鉄にかぶせた自民党運輸族に、費用弁償をさせたいと思ふのは、私だけではないと思ふのです。

分割民営化ですべてがうまくいくような報道も見受けられますが、本当にそうでしょうか。うまくいくよりも、赤字路線が切り捨てられる心配の方が大きいと思ふます。私のように分割民営化に反対の人はいます。この際広く国民の真意を問うべきです。一度民営化されれば、間違つていたとて、元へ戻すことは絶対出来ないのですから。

これは痛烈な批判ですが、大臣、どのように思われますか。

○三塚運輸大臣 国民の真意を問ふというのは、解散をして出直せ、こういうことなんでしょうけれども、なかなかそうもばかりまいりません。これはやはり大事な法案の御審議をいただきながら、どうしたならば国鉄の再生、新生ができるか、こういうことで議論をしてその道を探りますことが、確立することが国民の信頼にこたへることであり、国鉄で一生懸命頑張つておる皆様の再生、新生への信頼をつなぐことにもつながる、こういうことで取り組んでまいらなければならぬ、このように思つておるところでございます。

○久間委員長代理 この際、休憩いたします。

午後一時五十七分休憩

午後二時三十分開議

○鹿野委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。梅田勝君。

○梅田委員 委員長に申し上げますが、ちょっと定数が足らぬのじゃないですか。

○鹿野委員長代理 間もなく参りますから、どう

を質疑を続けてください。

○梅田委員 それは非常に不当ですね。

○鹿野委員長代理 そんなことはございせん。どうぞ続けてください。間もなく参りますから。

○梅田委員 定数が足りないときには法案の審議はできない。

○鹿野委員長代理 梅田君、どうぞ続けてください。——梅田君、常識的に——来ますから、どうぞ続けてください。格好をつけなくてもいいですから。どうぞ梅田君。——梅田君、委員長として指名をいたします。どうぞ質疑を続けてください。

○梅田委員 きょうは予定によりまして、七時三十分までやられることになっております。そしてただいま本会議で三十分おくれしておりますので、八時までこの予定表でいきますと審議が進行されるということになる。幾ら重要法案が知りませんが、審議の進行、こういう格好で運営されるのは私は非常に遺憾に思いますから、委員長に厳重に抗議をいたします。

さて、運輸大臣、先ほど投書を読みました、国民は国内のどこかに住んでおられるわけであり、中には外国へ行かれる方がございますが、それは一時的なこととございまして、常時国内のどこかに居住をしている。必要に応じて移動するわけとございまして、そのときの交通手段というものは、昔だったら歩いていったであまりまじう。

〔鹿野委員長代理退席、津島委員長代理着席〕

だんだん交通手段が発達してくる中で、今日のよう鉄道や自動車あるいは航空機というものができてきたわけでありまして、時代の発展に伴いまして、国民の交通権というものの概念も変わってきたと思うのでありますが、大臣のお考えになっております国民の交通権というものはいかがなものでございませうか。

○三塚国務大臣 交通権という概念は、これは新しい概念だと思ふのです。近代国家におきまして

は、鉄道さらに陸上交通、海上交通、それから空、こういう分類ができると思ふのであります。が、これらの交通手段を的確に与えるという意味では国家の必要となる重要な要件であらう、こういうふうに思ふますし、これを国民にしっかりと与えておける国家が近代国家という名に値する国家ではないのか、こんなふうに思ふます。

○梅田委員 時代の発展とともに、その概念は変化するものでございまして、普通陸上だったら道路は自由に行けるわけですよ。今日、車の通る有料道路というものがございまして、普通の一般道路は無料で行く。しかし少し遠いところになりますと、鉄道なりあるいは自動車に乗っていく、こういうことになるわけでありまして、免許のない者は、当然何らかの、乗り合い自動車、つまりバスあるいはより遠方になりますと鉄道ということになるわけでありまして、当然それを利用して自分の行きたい、用を足したいというところへ行く。そういう手段は最低、国として保障していく、これが私は国民の交通権に対する国の物質的保障だと思ふのです。

そういう考え方に立つならば、先ほど朝日新聞の「声」で紹介いたしましたように、鉄道が全国的なネットワークとして果たしてきた今日までの役割、今日までの歴史的役割だけではなくて、今後果たしていくであろう現在並びに将来にわたる重要な役割というものを考えた場合、国の国鉄に対する姿勢というものはいささか欠けていたのではないかと思ふのです。今日、借金で苦しいで運営面における経営危機が起こっており、過大投資が大きな原因だといふ私どもの指摘がございまして、同時に一方では、国民が必要としている路線に対して、少なくともその基礎建設部分に對して必要な資金の手当てをしておれば、今日のような経営的な危機を招くことがなかったのじゃないか、そういう点で国民の交通権と関連して厳しい批判があるわけでありまして、その関連でどうでございませうか。

○棚橋(泰)政府委員 先生が最初におっしゃった

のは、いわばナショナルミニマムとかシビルミニマム、そういうようなものだと思います。確かに交通に關しましては、シビルミニマムないしはナショナルミニマムという観点から交通というものを考えるのは、交通政策の最も重要な点だと思ふます。ただその場合に、その提供する交通機関というのは、今の多種多様な交通機関がある時代におきましては、それぞれに適した交通機関というものがそれぞれあるわけとございまして、わずかに数人のために鉄道というものをシビルミニマムとして確保するということは、これは交通政策としては考えられないわけとございまして、やはりそれぞれ特性のある交通機関で最低限の交通ないしは国として必要な交通というものを確保するということではないかというふうに考えます。

先生が後半におっしゃいました設備投資との關係につきまして申し上げますと、確かに設備投資というものが今日の国鉄の大きな借金の中身を構成してきたということは事実でございまして、けれども、ただ鉄道の設備投資というものは、元来非常に長期的な見地で投資というものを考えていかなければならない性格でございまして、よく懐妊期間が長いということを申しますけれども、実際に現在の鉄道でも投資をした時点においては、これは必ずしもペイしておいたものではないわけとございまして、非常に長期間をかけてこの鉄道というものを維持してきて、初めて鉄道というものが採算の成り立つ鉄道になるわけとございまして、そういう意味では、国鉄が行いました投資というものは、それなりに長期的には採算がとれるものといふことで考えれば部分が多かったのではないかと。ただ、それだけでは必ずしもいかない部分がございまして、それから懐妊期間が長い当初の部分の負担というものが後々まで後を引きましますのを、それに対しては所要の手当てというものを国で行う必要がある、こういう観点から、御承知のように、設備投資につきましては一定以上の金利の助成とか、ないしはA B線のごとく資本費を全額国で持つとか、いろいろな形で施策とい

うものを講じてきたわけとございまして。したがって、国鉄が現在のような状態になりました債務の中に、そういう資本費というものが含まれているのは事実でございましてけれども、国鉄が今日のような状態になったのは、そのことが直接の原因ではなくて、基本的には、変化してきた交通という実態に対して鉄道として特性を発揮するようない、特化できる経営というものができなかった、独占時代の経営というものが基本的な脱却できないということが累積して今日の事態を招いたんだ、そういうふうな観点から、大臣も繰り返し申し上げておりますように、そういうことを痛感をいたしまして、今回の改革というものを考えてきたということと御理解をいただきたいと思ひます。

○梅田委員 あなたの話は何遍も私は聞いたのでよく知つてゐるのです。しかし、そういう考え方だからうまくいかぬわけですよ。次の質問に入りますが、今回の措置によりまして、特定債務五兆円余りを一般会計に承継させることとしておりますが、これが大臣の提案説明のように、国鉄の長期債務に係る負担の軽減を図るとするなら、特別勘定だけでなく一般勘定の財投資金、少なくとも資金運用部資金ぐらには同様に肩がわりをさせるべきではなかつたかと私は思ふのであります。一般勘定を含めまして計算いたしますと、それはどれぐらいになりますか。利子もあわせて言ってください。

○前田説明員 特定債務以外に資金運用部からお借りしておりますのが六兆九百六十九億とございまして、五十九年度の利子額が四千七百七十五億とございまして、そのほか簡易保険局から七千三百五十八億と借りております。五百六十四億、これは五十九年度の支払い利子でございまして、その他一般会計から八百三億お借りしております。利子が十一億とございまして、以上でございまして。

○梅田委員 それができない理由をひとつ言つてください。

出しますので計算をさせていただきます。

○梅田委員 何なら、こちらの計算したのほぼ間違いないと思いますが、約六倍ですか。

○前田説明員 約六倍でございます。失礼いたしました。

○梅田委員 それでは長期債務はどれぐらいにふえておりますか。

○前田説明員 ちよつと一年ずれて恐縮でございますが、三十九年度で債務残高が八千三百億でございます。これに対して、五十九年度末で二十一兆八千億でございますので、約二十数倍でございますか、ちよつと計算いたします。

○梅田委員 突然に数字を挙げたので答えにくかったかもしれないけれども、約二十四倍になっているはずですよ。営業収入は六倍にしかならなかつ

たのに長期債務の方は約二十四倍になっちゃった。この率に見られますように、明らかに借金の方が先行したと言わざるを得ない。この間、昭和三十三年赤字になった年から五十九年まで二十一年間の経緯がございますが、これはその間の全部が設備投資に対する利息とは私言いませんが、利子及び債務取扱諸費、これが一般勘定と特別勘定で計算しますと十兆一千十六億円、減価償却費等

が六兆二千八百八十五億円、合計いたしますと十六兆三千二百一億円の減価償却と利払いで膨大な金金を払ったということになりますが、これだけ大きな金を払っておるわけだ。設備投資しますと当然償却が出てきますからね。

今国民の間で国鉄の放漫経営について非常に疑問がありますのは、持ち家制度政策によりまして、ウサギ小屋という非難もございしますが、私な

んか十坪余りの小さな家を買っているわけですが、一千万円かかったのです。お金がないものですから、頭金を親戚から若干借りてつくりまして、あとは七百万だったと思いますが銀行から借りて、二十年間もうしんどいしんどい思いで返している。大田今は、昔みたいに大家さんがあってたな子がたくさんあって長屋に住んでいる、そして毎月月末になると、家賃の通い帳を持って

大家さんのところへたな子が家賃を払いに行く、  
こういうシステムはもうほとんど見られなくなっ  
たんです。今は全部銀行ローンという近代的なス  
タイルに変わって、そして自分の家に二十年

なりあるいは三十年なり、長いものは三十五年と  
かい長期のローンを組んで、そして給料から天  
引きされているというシステムになっているのだ。  
だ。だれだって大きな家に住みたいよ。ところが  
自分の年収等を計算してみますと、そういうもの  
は借りられない。だからそろばん勘定して、もし  
てどんなに小さい不自由な家でありましても我慢  
してそこへ入る。しかし毎月のローンの払いが余  
りにも大きい、ボーナス払いが非常に大きいとい  
うことでみんな困っているわけですよ。昔の大家  
さんというような制度はなくなつて、名前は持ち  
家だけれども、家主は新しい銀行資本、そこへ自  
動的にびゅっとローンの掛金という形で実質的に  
はもう家賃に等しいようなものが払われていく、  
こういうように借家制度も近代的システムに変わ  
つてきているんだ。そういう経験を国民は皆して  
いるわけですよ。

だから、国鉄がまた何でこんなことになつたん  
だろうと思ふでしようがない。何でそんなばか  
でかい借金をするに至つたか。わしらならそんな  
ことにはならぬがなというように疑問を持つた人  
はすよ。と同時に、狂乱物価前なんか買った人は  
ある程度地価が上がつてそこそこになつて、そし  
てインフレによつて掛金の方も比較的安くなつて  
きた、このように考へておる人もいろいろある。  
だから国鉄は借金で設備投資したくさんの線路を  
つくつた、帳簿上はこれだけだけれども、実質は  
相当値打ちがあるのじゃないか、このように計算  
される方々もおるわけですよ。そういう人たちに  
見れば、今私が申し上げたこの二十一年間で十六  
兆三千二百一億円も減価償却と利払いに国鉄が費  
やしたという事実に対して、政府は余りにも無策  
ではなかつたか、このように思ふのですよ。この  
間のいわゆる赤字というのは幾らですか。五十九  
年度末は十二兆二千七百五十四億ですか。これは

差し引いたら約四兆四の黒字がもしなければあつ  
たということになりますね。どうですか。

○棚橋(泰)政府委員 先生おっしゃいましたよう  
に、今の国鉄の状況がその抱えておる膨大な長期  
債務というものの関係において非常にいびつな  
事態になつておる、これは御指摘のとおりでござ  
います。そういう事態を何とか解消するといふこ  
とから再建ということが出ておるわけでございます  
す。

ただ、一つ申し上げておきたいのは、過去にお  
いても同じような御議論の中から、何とかこれを  
立て直さなければいけないということで、大きく  
言つて四回ぐらゐの再建策というのを言つておる  
わけでございます。国といたしまして、先ほど  
申し上げましたように、いろいろな意味での助成  
を行つております。この間の国からの累積の助成  
額は恐らく七兆を超えておると思うわけでござい  
ます。それだけの助成等をやりました、何とか国  
鉄を健全な形にできないかという試みが何回もな  
されたわけでございます。

ただ、そのような何回かの試みというものが必  
ずしも所期の目的を達し得なかつたということに  
はいろいろな原因がございますけれども、基本的  
には、やはり国鉄の経営というものが非常に効率  
が悪い、さらには鉄道の持つ特性を十分發揮  
できるような形になつていない、したがつて、そ  
ういふものの根本を改めなければ、そういうもの  
に対して、例えば助成といふものを何回行つても  
限界があるということ、今回このような根本策  
に踏み切らうとしたということと御理解いただき  
たいと思ひます。

○梅田委員 すぐに私は頭にくるんだが、審議  
官、あなた、過去に運輸省なり政府、国鉄当局は  
どういふことをやつてきたかという反省がちよつ  
とでもあるのですか。先ほど私、大臣に申し上げ  
たように、一挙に十年計画を三倍以上したでしょ  
う。あなたはそれの担当官じゃないけれど  
も、しかし、政府としては、運輸省としては、こ  
れで行けます行けまうと言つたわけだよ。それが

失敗したわけでしょう。ちよつとでもその反省  
があるのだつたら、あのときにもつと適切な措置  
をするべきであつたとなげ言えぬのですか。私は  
国鉄が今日まで無為無策で政府のただ言いなり  
になつていたとは思ひませんよ。国鉄だって、こん  
なことをしたら大変なことになるのじゃないかと  
思つていたに違ひないと思うんだ。その証拠に、  
国鉄当局も政府に対して利子のつかない出資を要  
求してははずです。昭和二十四年以来、どう  
いう要求をして、どういふ査定を受けてきたの  
か、ちよつと説明してください。

○前田説明員 設備投資の資金をいたしまして、  
政府出資を要求した時代がございます。

ごく簡単に申し上げますと、三十年代はいわゆ  
る新線建設の資金の一部に対して政府出資をいた  
だけないかということをお願いいたしておりま  
す。それから四十年代の初めには大蔵大蔵の通動  
対策といふことで投資をしたわけがございます  
が、その一部について出資をいただけないかとい  
うお願いをした経緯がございます。その後、先ほ  
どお話がございましたように、四十八年以降は設  
備投資の一定部分に対して、約一五%だったと思  
ひますが、出資をいたしたというところになりま  
して、実際にここまでは四十六年以降数年にわた  
りまして政府出資をいただいております。それが現  
在残つております、当初、開業のときの出資金と  
加えてまして四千五百六十億に達しております。

○梅田委員 簡略に言われたからそうなんですけ  
れども、しかし、事あるごとに要求して、政府の  
査定は全部いただけたのですか。そうじゃないで  
しょう。

○前田説明員 お願ひをいたしました、必ずしも  
そのとおり予算が認められたというわけではござ  
いませんが、四十六年以降の出資につきまして  
は、場合によつては国鉄がお願いしたものに対し  
て若干プラスになった形でいただいたこともござ  
います。

が、いろいろ条件つきのものはいただいているけ  
れども、満たされていないのが現在までの実態じ  
やなかつたのですか。私は、今四千五百六十億円と  
言われた現在の日本国有鉄道の資本金という額  
は、やつておる事業規模からして非常に少ないの  
じゃないかと思うのですよ。それは、日本国有鉄  
道法の第五條「資本金」という条項があります  
が、「資産の価額に相当する額」とし、政府が、全  
額出資するものとす。」といふことで、充足の  
きにバランスを見て、最後のものを資本金にし  
た、こういう経緯であつたと思うのですが、これ  
を今日の実際の価額で見れば、相当変化をして  
きているのじゃないかと思うのです。

鉄道は非常に固定資本を要するものなわけ  
なので、普通の資本主義の概念でいけばもうから  
ぬわな、たくさん投資をして利益は上がらぬわけ  
ですから。固定資本の比率が高くなりますと、有  
機的構成が大きくなつて利が上がりませんといふこ  
とで、大体余り投資したがいらない。私鉄なんかの  
鉄道事業は、開業するときはもうかる、開業利益  
を出す。関連企業をやつてもうかる。それで総合  
成績で非常に利益を上げる、こういうケースがと  
られておる。国鉄のように、先ほど交通権のこ  
ろでも議論したわけでありましたが、どんなおばあ  
さんでも、孫のいるところへ行きたいといふこと  
で国鉄を利用して行く。かなり遠方だといふ場合  
には、全国ネットワークとしての国鉄を利用した  
ら安心して行けるということ、従来からそうい  
うケースは随分あつたと思うのです。だから今  
日全国至るところに、ふるさと線を守れ、こうい  
う運動がほうほうとして起こつてきているわけな  
んです。

だから、そういう国民の交通権を保障する、ま  
さに日本国有鉄道法に示された公共の福祉を増進  
させる、こういう目的に即して国鉄というものは  
経営されてきたと思うのです。そうすれば、当  
然、今まで国からいただいたといふか助成を受け  
てきた、これはもちろんのこと、お金を借りた分  
まで含めて出資しておいてしかるべきじゃない

か。つまり利息をつけない。この利払いがなかったら随分と楽になるわね、どうですか。

○前田説明員 確かに、設備投資につきまして利子のつかないお金をいただければ、これにこしたことはございませんが、国鉄の設備投資は、戦後かなり老朽いたしましたものを取りかえるところからスタートをいたしまして、その後、高度成長期を迎えまして、輸送需要に合ったような設備になっていない、あるいは非常に近代化された設備、競争にたえるような設備になっていないということ、大変遅まきながらという感じがして、設備投資をしたわけでございます。そのほか新幹線の建設等も行いまして、現在の形で申しますと、かなり骨格としての鉄道のネットワークができ上がったということだと思います。

ただ、これは借入金でやりましたけれども、国鉄なるがゆえにある程度借入金と政府と面側を見ていただいたということもございまして、それからその金利補助等もいただいておりますし、その後、出資はなくなりましたが、施設整備に対する助成金という形でもいただいております。

したがって、出資という形でも設備投資を大変圧縮した形でやるか、ある程度、私どもやはり装置産業でございまして、設備投資は飯の種にもなっておりますし、サービスの源泉にもなるわけでございまして、そういう形でやはり設備投資もある程度進めなければいけなかったということもございまして、公企業であるからかもしれませんが、かなり設備投資も行いましたし、また借金もかさんだことも事実でございます。私どものやりました設備投資の中で、一部、多少大変な競争関係に入った中で、本当にもうちょっと違う投資があったかというところはないわけではございませんけれども、大体、今で申し上げました設備投資を見ますと、電化あるいは幹線の線増、あるいは骨格としての新幹線のルートというようなものが完成いたしました、今後サービスを展開するには基礎的なものでは上がったかな、こういう感じで考えております。

○梅田委員 あなたは国鉄の常務理事だから、もうちょっと遠慮せぬと、政府、大臣おるのだから、きちんと言うたらどうですか、もったくさうと。あなたは設備投資面で大体運営の基礎はほとんどでき上がったと今満足そうにおっしゃいました。私は、現在の国鉄は、輸送面という

か、大都市における通勤の輸送力増強ということ、混雑率も高いし、快適度で言えば冷房化率も十分でないというようなこともございまして、まだまだ改善しなければならぬ点があることは認めますが、全体として国民の輸送力の需要にこたえていっているのではないかと、日航機の墜落以後、新幹線御利用のお客様もうんとふえているでしょう。それほど需要を認めて、また安全、快適というものに信頼をして国民に受けていただいているわけですよ。そういう国鉄の輸送力というものの対する国民の信頼というのはかなりあると思うのですね、高いと思うのです。それで国鉄の労働者もその輸送力を安全に運行していくのに十分な役割を果たしている、一生懸命働いていると思うのですよ。

〔津島委員長代理退席、久間委員長代理着席〕

ただ惜しいことには余りにも借金が大きい。当面の経営に困難を来している。だから国鉄問題というのは二つの側面があると思うのですよ。今後の輸送力増強にどうかたえていくかという側面と、経営をいかに改善していくかという側面を考えていった場合、果たして今政府が提案しているような分割・民営の路線でいけるのか、だれだて心配しますよ。全国ネットワークでちゃんとあるのに、これをずたずたにする、熟練労働者をどんどん首切っていく。果たしてそれで安全か、非常に危機感を持ちますよ。これは先ほど紹介した投資の面と、国鉄は国民の歴史ある財産だ。百余年の歴史をずっと国民は見ています。それで毎日利用しているのだ。だから利子のつかない金が出資という形であれ、私は助成金だっけというと思うのですよ。返さぬでもいい、

利子を払わなくてもいいという金だったら助成金でいいですよ。これは社会的資本になる、国民の財産になるのですから。それを今日まで膨大な利息を払わなきゃならないようなものをなぜやめた。設備投資をやる以上はきちんと政府は考えてやるべきではなかったか。まさにここを正せ、これが国鉄の再建問題の一番の核心ですよ。あなたが国鉄を代表しているんだから、まあ総裁が代表しているが、常務理事ですからその一人です。ね。もつと胸を張って国に対して、今まで何でもかんでも追加投資の規定があつて、政府が必要があると認めるときにはできるといふようにして、ちゃんと助成することができるようになっている。出資することができるようになっているんだ。もつとこれを強く迫るということをやらねば。今からでも遅くない、やるべきだと思ふのです。いかがですか。これは国鉄総裁、いかがですか。

○杉浦説明員 出資の前に、国鉄の投資とそれの資本費の負担のあり方という問題とを今先生から御指摘があったわけでございまして、昭和十八年まで国鉄は黒字経営を続けてまいりました。その間の投資もかなりあったわけでございまして、いわば公共的な使命の遂行の上で必要な投資、それを自己資金でやることのできた時代が昭和三十年代だったと思ひます。昭和三十一年に初めて赤字が出たわけでございまして、将来の見通しをいたしまして、国鉄なりあるいは政府全体の計算の上では、将来鉄道輸送というものはかなり伸びるであろうというふうな想定のもとに、公共的な要請に対応する投資、こういうものもある程度の助成をいたさながら自己資金、借入金によって何とか賄ひ得るというふうな判断が当初あったのではないかと、いふように想像をされます。いわば公共的な使命というものがあつた時代、それが他の輸送機関との間で独占が崩れて、競争状態になった時代、現在は全くその競争に置かれて大きな変化があるわけでございますが、そうした

過程の中で、投資及びそれに対する政府の出資あるいは助成金のあり方というふうなことの議論が展開されてきたと思ひます。

おっしゃる通りに、利子のつかないお金が多ければ多いほど、その投資から生ずる資本の負担というものが少ないことは当然でございますが、そういう過程の中で、いわば公共性をのみ込む、それだけの国鉄の力があるというふうな一種の過信というふうなものもあつたのではなからうかというふうな過程を経まして、現在に至っているというふうな思ひわけでございます。今日におきましては、公共的な要請と企業的なあり方というもののにつきましては、はっきりと線を引いた上で必要な助成はしっかりと助成をしていただく、それから自分で能率的な経営はしっかりとやる、こういうふうな仕組みを明確にやっていくべきではないかというふうに思ひます。

○梅田委員 国鉄は何といつても百年以上の長い歴史を持って国民経済のいわば動脈としての役割をしっかりと果たしてきたわけでありまして。当初は国が全面的に力を入れたわけですね。減価償却の考え方も、昔は予算方式で必要なのはほとんどやったのです。しかし、戦後の公社制度の中で減価償却もちゃんとやっていくということですね。これも定額制から定率制というふうな初期に大きく減価償却をやつていくように変えられた経緯も従来議論されてきたところですね。なぜ減価償却を定率制にして大きくしたか。これは回転を早くするため、高度成長の一つの考え方に沿つて変えられたのです。それから資産の再評価もやっております。これは余り簿価を小さくしておくと、インフレで目減りしているのに減価償却が間に合わないことになってきて、資産再評価をやらざるを得ないという時代が昭和三十年代にありましたね。

そういう今日までの国鉄の経営のあり方というものを考えてきた場合、政府として国鉄を今日までこのような経営危機に陥れしめた責任を本当に考えるなら、思い切つて出資をやらず、助成金を

ふやす、あるいは過去にさかのぼって、財投資金なんかについては高い金利を払っておられるわけですが、その金利についても引き下げるべきだ。民間の金利についても私は引き下げるべきだと思いますが、この資料をいただきまして見ますと、資金運用部でも一番高いときは八・五%のものが動いておられます。それから財投の簡易保険の資金は高いものは八・七%ですか、そういうのがございませぬ。こういうものを下げてもらうというわけにいきませんか。

○棚橋(参)政府委員 最近低金利時代になりましたが金利が下がっているのは事実でございます。国鉄の過去の債務の中にはいろいろな債務がございまして、政府関係資金でもかなり高かったものもあるわけでございます。ただ、御承知のように、金融と申しますものは借りたときの約定でお払いをするというのが通例でございます。そういう意味では企業でも同じでございますけれども、高金利時代のものを今返済しているというのは間々あるわけでございます。

ただ、国鉄がこういう状態になりました、これを抜本的に再建しようというときに、国鉄でございますから、先生、助成助成とおっしゃいますけれども、助成でも最終的には国民の御負担をいたさなければならぬということになりますと、やはり国民の御負担を極力少なくして、再建するというためにはできる限りその額を少なくするということは望ましいわけでございます。そういう意味で、既に何通も申し上げておりますが、閣議決定で今後の長期債務の取り扱いということを決めております。その中で、できる限りそういう意味での低金利への借りかえというふうなものについても努力すべく検討するということになっております。清算事業団で行います長期の債務の返済の中で、そういう点も含めて検討することとしたところでございます。

○梅田委員 一口に国民の負担といいますが、国の負担といえはイコール一般国民の負担ということでは必ずしもないですよ。国家予算で法人か

らは法人税も取るし、国民からは所得税、いろいろな形で取るわけで、一般会計の中で調整をして所得の再配分機能というものを国家予算が果たすわけですから、大臣、そうでしょう。だから国鉄に寄ってたかっでもうけた大企業から何ぼでもお金を取ることもできるし、軍事費を削減して、これを国鉄の方に回すことも不可能ではないわけだ。政府がやる気になればできる問題ですよ、これは。国会が多数でそれが国鉄再建に必要だということになればそれはできるのですよ。難しい問題ではないのですよ。だから直線的に――審議官、あなたは笑っているけれども、本当ですよ。すべてそういうぐあいに国民に負担がかかりますよ、かかりますよというところでおどかして、そしてこれ以外にないよ、分割・民営しかないよというやり方はいけませんよ。

さて、国鉄にさらに伺いたいのであります。昭和六十一年度予算で鉄道建設公団借料というのが前年度予算額が千三百九十六億円、比較いたしまして五百億円ふえているというのはどういふことでふえたのですか。

○前田説明員 鉄道建設公団に対する借料でございますが、一つは京葉線等の開業の平年度化というのがございまして、この分の借料がふえております。そのほか上越新幹線でございますが、これが鉄道建設公団に対する助成が減ったということから反動的に借料がふえた分がございまして。

○梅田委員 運輸省にお伺いしますが、鉄道公団への利子補給金をなぜカットしたのですか。

○棚橋(参)政府委員 上越新幹線に従来四・五%超の利子補給をいたしておりましたのを、国の財政が大変緊縮である時期でもございます。新幹線と申しますものは新幹線全体としてかなりの黒字を出しておるわけでございます。そういう観点から上越新幹線の利子補給というものを六十一年度から支給をしないということにいたしましたわけでございます。

○梅田委員 国鉄は赤字ですよ。まだ分割・民営

化していいのですよ。大臣、いつから分割・民営にするような発想でこれを削ったのですか。分割・民営したら新幹線保有主体ができる、そこでは内部補助で調整せい、こうですね、一応法案では。しかし、今の問題では完全に分割・民営化の考え方を先取りしているじゃないですか。こういうところにこそそりと持ち込んでくるのは非常にひきょうだと思いませんか。あなた、大臣、答弁。

○棚橋(参)政府委員 先ほどから申し上げておりますように、昭和六十一年度からの法案より以前にこの予算というものはいろいろ政府部内で折衝して決まって予算案としてお願いしたわけでございます。まして、その段階におきましては、六十一年度以降の分割・民営で新幹線保有機構というものの設置を予定しておるがゆえに、この補給金を廃止したということではございません。国全体が大変厳しい緊縮予算というものを組んでいかなければいけないという中におきまして、鉄道建設公団についても従来の膨大な助成金というものを極力圧縮しなければいけないという立場から、新幹線というものの自体が全体として黒字を出しておるという観点から上越新幹線に対する利子補給金というものを取りやめた、こういうふうな御理解をいただきたいと思います。

○梅田委員 東海道新幹線が片道の運賃で経費を賄っているということは我々も知っていますよ。しかし東海道本線の方はごつい赤字でしょうが、どうですか。

○棚橋(参)政府委員 おっしゃる通りに、東海道の在来線の方は赤字でございます。

○梅田委員 千七百億ほどですか、今何ぼぐらいですか。

○前田説明員 東海道の在来線で約千五百億の赤字を出しておりますが、東京―大阪間の新幹線で黒字を出しておりますので、トータルといたしましては約二千億の黒字を出しております。

○梅田委員 かつては千七百億在来線が赤字を出したということを聞いたが、今はちよつと改善された。それにしても赤字なんだよね。そして東海道は建設が古かったから、両方合わせて黒字を生み出すようになってきた。しかし、国鉄全体、そういう内部補助的な考え方ではいけば――山手線なんか経営係数四四四しよう。運賃を半分にしなればならぬよ、あれは。しかし、それだつて内部補助的な考え方ではなしているわけでしょう。だから、棚橋さん、新幹線は一方で黒字を出しておるから、こっちの方の補助金は減らすんだ、もう来年はどっちにしろ新幹線はブルブルするんだからという考え方が根底にあつてこのようにされるといふのは、私は承知しがたい。再建監理委員会が政府に対する意見書、いわゆる答申の中でさまざまな括弧つきの改革なるものをやろうとして「意見」を出したわけでございますが、同時に、三島基金の助成でありますとか、あるいは年金対策その他さまざまな助成の措置も講じていこうというところになっております。再建監理委員会が答申の中で出したような助成を現在の国鉄、昭和六十一年の予算に対してやったらとしたら、一体どのような国鉄予算に変わっていくかというのを試算してほしいというところで要望しておいたわけでありまして。きょうちよつと資料をいただいたわけでございますが、収入と支出の面にわたって御説明をいただかせんか。

○前田説明員 先生から御指示がございました。うな形の収支を、収支といいますが、経費をいれかえてみました。

三島基金よりの受取利子のみを計上しないというところで、これを入れますと、これは監理委員会の答申にございます数字を入れております。これが七百五十五億という数字が出ておりますので、それがある意味では機械的といつては失礼でございますが、その数字をそのまま入れさせていただいております。それから年金の追加費用の除外というお話がございましたので、これは年金の分のうちの追加費用約四千二百億を外しております。それから公経済負担の除外というお話がございますので、これが約三百億でございます。それ

から恩給負担金の除外、これが百二十億ばかりございます。それから特定退職金を除くということでございますので、これが約二千三百億でございます。それから逆に新幹線の使用料を計上しなきます。

いという御指示でございますので、これは監理委員会への答申にございます約七千億をそのまま計上いたします。それから上越新幹線借料の除外ということでありますので、これが千四百億ぐらいいがうことでありますので、これが千四百億ぐらいいがうほどの数字でございます。それから北海道、九州の公団借料の除外ということでございましたので、これが七十億程度でございます。それから新事業体に対する承継債務の利子を計上しろということでございますので、これは監理委員会の答申にございます約四・三兆の旅客事業体にかかわる利子というのは出ておりますので、それを足し込む。それから六旅客会社の減価償却費を計上しなさいということでございますが、これも同じく監理委員会の資料等から出して約三千八百億。それから貨物会社の資本費の計上ということとでございますが、これは運輸省の方から昨年十二月に提出いたしました資料がございますので、それに基づいた数字を計上いたしております。

こういふことで、これは六十一年度予算と足し込むと若干異質なものが足し込まれていることになつておりますが、そこは別といたしまして、機械的に足しますと約一兆四千七百億程度の改善といふことにならうかと思ひます。ただ、これは改定策自体がかなり総合的な性格を持つておりますので、こういう形でここの予算と一つ一つの項目を一つだけ取り上げて足しますと、いろいろな意味でちよつと整合等がとれないところもございまして、年度も、六十一年度の予算と監理委員会の方の数字を基調にいたしておりますが、これは六十二年以降の話になりますし、それからいろいろな性格上、例えば資産等も清算事業団の方に行くとというようなことになりますと、必ずしも今ありますような資産充当等が出るというわけでもございませんし、この辺は先生の御指示によりまして、機械的と言つては失礼でございしますが、御

指示のような数字をそのまま六十一年に足し込んだというところでございます。いずれにいたしましても、それを入れましてもまだ赤字が残っております。

○橋田委員　飯の試算という形でしてもらったわけですけれども、希望退職は国鉄として存続していくのだったから要りませんからね。余剰人員の首切りなんかやらないということになりますと、その費用も浮いてくるということ等を勘案して、六十一年に再建監理委員会の答申並みの助成を国がやるならば、償却前で八百七十九億円の黒字が出るといふ試算です。それで減価償却等をやりますと、なお三千百八十四億円の赤字が残るという計算でございますが、現在の物すごい一兆八千億ほどの赤字の点を考えますと、一兆四千八百億ほどのお金が助成をされるということになりますと大変な改善になる。だから私どもは、答申に、毎年一兆四千億円程度の国民の負担になるというのが最後のツケとして残るというのを聞きましたときに、それだけの負担を言うんなら、なぜ面倒くさいに、切符の精算はどないするか——行政改革で特殊法人なんか統合しろ、統合しろと言っている。

全然關係ないのを二つひつつけて一つにして、減らしましたと言っている政府が、二十四も新しい法人をつくるというのは一体どういうことか。そういう面倒くさいことは全然やらなくて、現在の体制で国鉄労働者に生き生きと今後の仕事をやってもらえ、そういう健全経営の明るい展望が見える試算をつくってみたわけですよ。大臣、思い切って面倒くさい法案なんかやめてしまつて、ひとつこれでいきましようということになりませんか。どうですか。

○三塚國務大臣　これは梅田さん、そこが基本的に再建方式の哲学の相異なるところなんですよ。それは計算上、いかようにもできるわけですね。財源をどこに求めるか、こういうことになるわけですし、運賃の分だけをとるわけにまいりませんから、財政援助という方式をこれに加えるということでありますならば、一つの方式が出ることは

御案内のとおりであります。また監理委員会が言いますように、元利償還を含めて三十年でありますならば一兆四千億円ですね。こうつき込んでいきますれば、いくであらう。ピーク時七千億の助成金をやっておったわけですから、七千億円足せばいいじゃないか、こういうことなんです。私も、それは一つの方法だ、理論的に可能であるならば、ということなんです。経営の本体、鉄道のあり方という哲学を別次元として。

そういう点で考えますならば、そういうことになるわけですが、今赤字国債を発行しながら財政再建をやっておるさなかで、新たな財源を求めることは難しい。新税を言ってもこれは反対、こういうことなわけですね。国鉄再建債で、国民の皆さんがそれじゃ参加いたしましようというので御理解をいただくのであれば、これも一つの方法なんです。ところが、国鉄に乗らない人が何で再建債のために金を払わなければいけないのだという意見がまたあるし、あなたのようにそんなものは大衆増税でけしからぬとおしかりをいただければこれもいかぬわけですね。そういったしますと、これはどうやったらいいんだろ、こういうことになります。現実的な方法を考えなければいかぬな、それでもなおかつ十六兆七千億円、御案内のとりの計算でこれは国民御負担にお願いをしなければならぬ、こういうことになります。

これを十七兆も十八兆も十九兆も二十兆もというふうに相なる展望に立てば、この方式も國民的な理解を得られないわけでございまして、十六兆七千億はぎりぎりであります。また経営努力において、土地の処分において若干これに上積みをしたすることも可能であります。ということでありますから、辛うじて理解が得られる、こういうことが一つあるわけですね。

それともう一つ、基本的な戦略、これは梅田さん、わかっていてそう言われているのだと思うのですが、鉄道が全国画一的にこれをやってまいりますと、他の交通機関との競争でなかなか勝てな

い。こういうことなものですから、コンパクトな地域鉄道として六分割という案をまた出させていただいた。ある方から言わせますれば、それがもっと小さい単位の方が地域鉄道としての機能を発揮できますよ、民鉄、私鉄がそうじゃございませんか、こういう意見もあるのですね。それが旅客流動の完結度という意味で、乗りかえやその他が最小限カバーできるという意味で六分割案というものをお出しをさしていただき、その中で頑張り

抜いてまいりますならば、他の交通機関との競争にも勝ち残り、生き残ることができないのではないだろうか。といいますことは、先ほど来申し上げておりますとおり、鉄道のよき伝統、よきその使命というものを再生、新生という形で残してまいりますことが、国鉄を支えてきた今日までの皆さん、さらにその地域にとつても、大きくは国益にとつてもそのことの方がプラスになるのではないのでしょうか。こういうことでございますものですから、目指す時点はそんな形で、もうこれ以上待ったできないのです。確実に新生、再生ができる道はということでありますと、私どもがお願いしている分割・民営方式しかないのではないのでしょうか、こういうことでお願いを申し上げておる、こういうことなであります。

○梅田委員　再建監理委員会は、今直ちに要る金でもない三十七兆という膨大な数を持ち出して、これは私は鬼面人を驚かすということで批判したわけですけども、今すぐ三十七兆が要るわけじゃないのだな。もともと国鉄に關係のない鉄建公団とか本四架橋等々の資本費まで繰り込んだわけですから。それから将来發生する年金の關係も全部ぶち込んだ。この一兆四千億、ちょうど監理委員會が言っている数字ぐらいの助成を政府がやる気になれば国鉄として再建できるじゃないか。結論は一緒になってくるんだよ。だから、それだけの金をどう確保するか。私は、それはあなたが一般会計の中でやりくりしてとしゃちゅう言うように、本當の意味の行政改革をやつて、場合によれば財界が工事でもうけたんだから、そういうと

ころに金を、あなたの言う鉄道債というものを買  
わせてもいいよ。政府は民生活と云って、とに  
かく財界に金がだぶついた、そのだぶついた金に  
どうしてもうけを与えるかということで、国有財  
産を次々目をつけ、それから国有企業はどれをと  
るか目をつけて、それから東京湾横断道路とか何  
だかんだいばい計画している、民生活と言っ  
て。それだけ金がだぶついているなら、国は財政  
がない、ないそでは振れないと言つて困っている  
んだから、助けてもらつたらどうですか、財界  
に。発想の転換が必要ですよ。いかがですか。

○三塚國務大臣 財界は民間なんです。政府が  
公的な合意体として国家を形成しており、その執  
行機関として政府を形成いたしております。全く  
パブリックな中立な全体の意思を統轄して国家経  
営をやる組織体が、財界が金を持っていてからと  
いつてそつちから金を借りてやるか、助けてく  
れ、こんなことをやつたら、政府は財界の走狗で  
何をしているかねと一番先に怒るのはあなたじゃ  
ないですか。そんなことは憲法違反であり、我々  
そんなことは毫末も考えてないわけですよ。やは  
り国家であります以上、国家の機構の中でこれをや  
り抜かなきゃいけない。そういう中で一兆四千  
億ですから、それはやつてやれなければ、やれ  
るのじゃありませんかと言われても、それはやれ  
ないからこういうことにさせていたいただいわけ  
でございます。

それと、何回も言うようであります、国鉄再  
生のためには、今の公共企業体、全国画一的な経  
営ではもう行き詰まるのです、こういうことなん  
です。そういうことであります以上、やはり発  
想をかえまして新しいスタート台に立つてやり抜  
いてまいりますことが、働いておる方々も先に大  
きな望みを持ち、鉄道マンとして地域鉄道を担っ  
ておる、国の鉄道を担っているのは我々だとい  
うことの使命感、プライドの中でおやりいただける  
ような環境を政治がつくつてやるのが大事なの  
ではないでしょうか、このように実は申し上げて  
おるといふことであります。

○梅田委員 我が党は、昭和四十八年の六月に五  
項目改善提案というものを提出して以来、五十  
七年の六月にも国鉄再建の展望というものを明ら  
かにいたして、先ほど来申し上げましたようなあ  
しき遺産に対する緊急措置をとる、まず財源的な  
補償をやる。そして二つには、公共交通機関にふ  
さわしい費用負担の原則を確立する、こういうこ  
とで線路、架線、停車場設備など、基礎建設の費  
用、あるいは改良の費用、それから国の政策によ  
る通勤通学定期、旅客運賃などの割引で生まれる  
国鉄の負担、あるいは地方線維持のための負担の  
一定の部分、これを国で補償していく。三つに  
は、大量輸送機関を軸とした総合的交通政策を確  
立し、国鉄を公共輸送機関の根幹に位置づける。  
こういった三つの政策を政府が実行していくなら  
ば、日本国有鉄道がその目的に掲げている公共の  
福祉を増進させる。国民は、現在でも輸送面にお  
きましては、国鉄に対して非常に信頼を寄せてい  
る。それを財政的に、経営的に国の施策の根本的  
な転換によって保障していく。そして国鉄に働い  
ている労働者に、あしたはどうなるだろう、あし  
たは肩たたきで退職勧告を言われるんじゃない  
か、この先まだ子供が小さいのにどうしていく  
か、そういう不安を解消させて、そして国鉄の技  
術員がその誇れる技術をもって安全輸送に奉仕を  
していく、そういう働きがいのある職場をいかに  
つくるか。これがたつたこれだけぐらゐの予算で  
できるというのなら、これは断固やるべきだと私  
は声を大にして申し上げておきたいのです。なか  
なか言うても聞かぬから困つたものですが。

時間が全くなくなつて、まだ前半第一部がや  
つと終わりになつておるわけですよ。いよいよ第  
二部の国鉄労働者の二万人首切り問題についてお  
尋ねしていきたいわけでございますが、委員長、  
時間が全く足らぬと思うのでありますが、別に  
二時間の質問時間を与えていただけますか。ま  
ず、それを理事会へお諮りください。

○久間委員長代理 理事会の申し合わせどおり、  
質疑は続けてまいります。

○梅田委員 こういう重要な法案を審議を尽くす  
ということをやらないで、とにかく何日かたつた  
ら採決だというのは、国鉄労働者はたまつたも  
のではない。首を切られる国鉄労働者の立場に立  
つたらたまつたものではないということを申し上げ  
たい。

まず、国鉄の職員が「著しく過剰である状態」  
ということ、後の希望退職に対する予算措置と  
いうものが提案されておるわけでございますが、  
去年からの経緯をちよつと確認をしておきたいわ  
けであります。昭和六十年度の予算人員は三十一万  
五千人であつた。そして六十年度の末人員は三  
十万人七千人であつた。とすると、予算人員では当  
初から八千人足りなかつたんですか。

○登田説明員 六十年度首の予算人員と現在員の  
差は今のところおつちやるとおりでございます。

○梅田委員 過員過員と言つて、国鉄は余つてい  
る、余つていふとワーワー言つて、とにかく国鉄  
労働者がごろごろしているみたいな宣伝がうんと  
なされたわけですから、予算人員については  
初めに当たつて八千人も不足していた。私はこれ  
は問題だと思ふ。

それから、六十年度予算人員は二十八万八千  
人、初めの人員は二十七万七千人、とすると、一  
万一千人不足ということになりますか。

○葛西説明員 予算人員と現在員の関係は、今先  
生の御指摘されたとおりでございますが、要員が  
余剰であるかあるいは欠員であるかという問題を  
考えますときに、実際に仕事をやるのに何人かか  
るかという人数、すなわち所要員と申しておりま  
すが、その所要員と現在いる人間との対比におい  
て我々は余剰あるいは欠員ということを申し上げてお  
ります。六十一年首の所要員は二十三万九千人で  
ございます。

○梅田委員 そういう形で余剰人員というのを次  
から次へつづつて、そして要員合理化というも  
のを強行してきたわけですよ。六十年度の特退者人  
員は二万八千人と伺つておりますが、その年齢  
別、職種別内訳を明らかにしてください。

○登田説明員 昭和六十年度末の特退者数二万七  
千九百人につきまして、年齢別に見ますと、五十  
五歳以上が一万九千人、五十四歳以下の若退者が  
約八千九百人でございます。

系統別には、営業で約九千八百人、運転で約七  
千人、施設で約二千七百人、電気で約千三百人、  
その他で約七千五百人になっております。

機関別に見ますと、鉄道管理局、総局で約二万  
三千八百人、その他機関で約四千四百人となつてお  
ります。

○梅田委員 前途有為な人が数多くやめさせられ  
ていつているわけでありまして。そして六十一年度  
におきましては過員がたぐさんあるということ  
で、これからさらに切り込みが行われていくこと  
は非常に重大でございます。

そこで、この際伺つておきたいわけでありま  
すが、今までもたびたび三十五万人体制ならいける  
とか、あるいは三十二万人体制ならいけるとか、  
さんざん聞かされてきたわけでありまして、ふた  
をあげてみたらもう十八万八千人体制だといふよ  
うなことを出してくる。どこまで減らすかといふ  
ことで極めて重大な問題と思つておるわけであり  
ますが、昭和五十六年から六十年度までの五カ年  
間に総計どれだけの人を合理化しましたか。

○登田説明員 昭和五十六年度から六十年度まで  
の五年間におきまして徹底した効率化を行いまし  
て、東北・上越新幹線などの要員増を賄つた上で  
約十五万四千人の要員合理化を実施してきており  
ます。

○梅田委員 五年間で国鉄労働者を十五万四千人  
減らした。日本の企業でこれだけの量の要員減ら  
しを一気にやったというのは余り聞いたことがな  
い。

この間青森を視察したわけでありまして、青森  
の駅におきましては、すべての改札口を下請労働  
者がやつております。それから青函の連絡船、そ  
れから青森駅の西出口は、切符を出す出札口まで  
下請にしております。駅長にこんなことになつて  
いるのは重大じゃないかと言つたら、さすがの駅

長もちよつとこれはやり過ぎたという意味のことを答弁されたわけでございまして、そして本日の労働者は売店で仕事をしています。本末転倒じゃないか。いろいろ聞いてみますと、西の出口は結構お客さんがあって売り上げもあるんですよ。ところが青函だけを下請に回すと分が悪いというので下請のためにそつちをつけたと言っています。下請の労働者もあるいは業者も、一たん仕事にありつくとやはりそれを維持していきたい。今度のよう玉突きで下請が首になるという問題で苦情が出ておりますが、やはりそれはそれとして考えなくてはならぬ。しかし、そこまでいくのになぜもっと慎重な考え方ができなかったのか。今出ておりますような問題は全部そういうところから来ているのじゃないかと思うのです。これは全国至るところでそういう苦情を聞きます。出雲市駅で聞きました、窓口が四つあったのが職員が減らされて二つになって大変だ、行列ができるということまで苦情が出ておる。これは駅関係、営業の關係だと思いますが、系統別の合理化実績、営業、運転、施設、電気等々系統別に五年間の人数が出ますか。

○澄田説明員 五十六年度から六十年までの五年間に営業関係では六万一千六百人、運転関係では三万九千三百人、施設関係で一万六千九百人、電気関係で七千四百人、その他部門で二万八千七百人でございます。

○梅田委員 駅関係を中心とした営業だけで六万一千六百人だ。だから先ほど言ったような事情が生まれてくる。無人駅につきましても、一だんだん時間がなくなってきたので詳しくやれませんが、昨年、奈良線を管轄しております天王寺鉄道管理局管内無人駅等の駅舎等施設の維持管理状況について、これら十四駅のうち十一駅——無人駅八つ、委託駅二つ、共同使用駅一つを抽出調査し、また運賃収受方策について天王寺鉄道管理局所管の普通列車十二本を抽出して、車掌の車内改札等の実施状況等を調査した、こういう行管庁の調査報告が出て、余りにもずさんではないかとい

う勧告が出ています。それから福知山鉄道管理局管内におきましても、昭和六十一年六月末現在で管内の無人駅が二十七駅に及んでおる。こゝも運賃収受方策が極めてずさんであるという厳しい指摘を受けているでしょう。なるほどこう見てみますと、山陰線であれば、山家、立木、そして胡麻まで六つですか、ずつと無人駅が続いているのです。だから切符を買おうと思つても買えないのだ。車掌が回ってくるのが五つの駅区間で一回程度であつたということでは、お客様は乗車券を買おうと思つても買わないわけですが、駅にはだれもおらぬわけですから、乗つてもだれもおらぬわけですから、こんなずさんなことを一方ではやっています。そして国鉄労働者一人一人に対しては苦しい思いをさせている。大臣、こんな状態は改善する必要があるのじゃないですか。

先ほど出ておりましたが、新宿駅の高杉さんですね。これは出札担当の方でございまして、退職勧告を受けて、そして出札事務室内職員便所内で自殺されておる。それからこれも先ほど出ておりましたが、元国鉄金沢保線区の大熊博さん、西舞鶴豊田間の普通列車にはねられて即死をした。私はこの新聞を読まして非常に胸が痛くなりました。「国鉄マン退職エレジー」腕に功績章の時計に線路に伏せ自殺」ということで、国鉄に勤務中は功績章をもらつた人です。それから本間にまじめな労働者だつたと思ひます。腕にその時計をはめて自殺された。大臣、いかが思ひますか。乗客サービスはほとんど切り捨てて、そして国鉄労働者にこのような苦しい思いをさせて、しかも分割・民営で果たして再建ができるかどうかかわからないということになりますと、労働者は不満をどこへ持つていったらいいのですか、改善を求めたいと思ひます。

それから、定員法の大量首切りのときに、占領軍の圧力のもとで労働組合の団体交渉権をじゅうりんとしたわけでありまして、今度の名前前は希望退職を募るといふことになっているかもしらぬが、実際は団体交渉には応じない、拒否している、ま

さに超憲法的方法でこの希望退職なる首切りをやろうとしているのか。絶対そういうことはあつてはならないし、労働組合と国鉄が真剣に団体交渉を通じて国鉄改革を進められるように、政府として強力な指導をやつていただきたい、そういうことを大臣に要求いたしますが、いかがですか。

○三塚国務大臣 亡くなられた方には本場に言葉がございませぬ。しかし同時に、無人駅合理化等は鉄道再生のための必要最小限のぎりぎりの選択であるわけですから、それはそれということに直接つながりには必ずしもないように思つております。できるだけ精神衛生面を含め職場環境がそういうことでありませぬように、お互い声のかけ合いの中でこういう困難な時期にこそ助け合いをいたしながら、再建改革の路線というものの理解を深めつつ、できるだけ決められた期間内にこれが進むということも、ある意味で再建だけではない、働いておられる方々にとりましても一つの方向かな。しかし、いづれにしても、国会の御審議が第一でございまして、この御審議の経過を見る以外にないわけでございます。

それから、今後の労使関係はかねがね申し上げておりますとおり、労使の正常な交渉の中で行われるべきものであります。ということで、運輸省としてもこのことは申し上げておることでございまして、こういう改革は、やはり労使の深い信頼関係に根差して共通のコンセンサスを得るといふ中で取り進めてほしいということとは再三申し上げておるところであります。

○梅田委員 時間が来たようでございますので、残念ながら残余の質問は、また別の機会に与えていただきますように委員長に要求しておきます。国鉄当局も団交を拒否するというような態度でなくて、今大臣言われたように、今占領軍がおるわけではなから、超憲法的にやるといふようなことはしないで、きちつと団体交渉に應じて話し合いをするように要求して、私の質問を終わります。

〔久間委員長代理退席、津島委員長代理

着席〕

○津島委員長代理 関山信之君。○関山委員 この種質問も、だんだん後に回つてまいりますと、重要な部分もあらうかと思ひますけれども、改めて念押しをするつもりでお伺いをする部分もございまして、よろしくおつき合いをいただきます。最初に、法制局からきょうわざわざおいでをいただいておりますので、大変恐縮なんですが、ちょっとお伺いしておきたいと思ひます。

政治家というのは法律をつくるのが商売なんだ。そうだけれども、法律の専門家としての知識と、我が部会長と三塚大臣のやりとりで、私も、あの程度と申したら大変失礼でございますが、そういうレベルのものをだいたいことを前提にして、専門家においでをいただいておりますわけなんです。だけれども、この法律を一見をいたしまして、どうしてもわからぬというか、一体こういう言葉が法律になじむのだろうかという二つの言葉についてあらかじめお伺いをしておきたいのです。

それは再三御議論の焦点になっております「業務量に照らし著しく過剰である状態」、この場合の「著しく」ということと「業務量」ということについて、法制局としては運輸省のどういう御要望に應じて法律作業をされたのか。法律的には「著しく」といふような言葉はどういうものとして受けとめたらよろしいのか。

それからもう一つあります。これは一番最後のところなんです。退職する職員の就職のあつせん等及び特別給付金の支給に必要な資金の確保について特別の配慮をする」といふ「特別の配慮」ですね。この二つの言葉について御見解をお聞かせをいただきたいと存じます。

○関政府委員 お答え申し上げます。最初の第四条の「業務量に照らし著しく過剰である状態」という点につきましては、この文言は、この法律によりまして特別給付金の支給の趣旨あるいは背景といったようなものをあらわすため

に用いられた文言であると承知しております。国鉄の業務量に必要な職員数、それからその現在員、というのは非常に大きく差がある、現在員の方が多いという状態を指して言うものとして用いられているものだと、いうふうに考えております。

それから、第七条の「特別の配慮」というのは、こういう趣旨の規定はよくいろいろな法律で用いられているわけでごさいますけれども、やはり特に配慮するというところでございまして、一般的な配慮義務よりはもうちょっと強いということと書いてあるものでございまして。

以上でございます。

○岡山委員 本場に法律の専門家というものは大変難しい資格を要するものだというだけではよくわかるわけですが、やはりわかりませんで

ね。それでは、何に對してということになるわけですから、一つは、その「業務量」というものについてどういふものとしてお受けとめになっているのか。それから「著しく」というのは、現在員と必要員との間の差だということ御説明がありました、それは一〇〇%という数字でいえば、何割までが「著しく」という概念に該当するわけですか。

○閣政府委員 「業務量」と申しますのは、国鉄の仕事の量ということでございますので、その仕事に見合った必要な人数、「業務量に照らし」と書いてございすのはそういう意味でござい

す。それから、「著しく」というのは何割とかいふ数字についてのお話でございすけれども、一般的に非常に多いという概念で用いられているものでございまして、特に何割とか、この場合ですと何人とか、そういうようなことを決めて、それ以上とか以下というように考えているわけではございせん。

○岡山委員 私も法制局のお立場は十分承知しているわけですが、この場合、具体的に業務量は今二万人の希望退職をとうろと言っているわ

けですから、その数字は、今ずっとこの委員会でも議論されておまして、具体的に数字になって出ているのですが、それは具体的にこうだからという数字の説明があり、その説明の根拠があったのですか。

○閣政府委員 法案の審査の段階では、たしか三万人ちょっとぐらいか、上回るといふような感じの話が説明としてはあったように覚えております。

○岡山委員 これは最終的に法案に責任をお持ちになるのは運輸省の方でしょうか、運輸省の方にむしるお聞きをしなければならぬのですけれども、そもそも行政法におけるこういう言葉遣いというのは、私も、今あなたがおっしゃいましたように、全然こういう例がないということではないということも承知はしておりますが、しかし事は重大なものでありますから、「著しく」とか「配慮」とかでは決まりがつかない問題を含んで、一番重要な部分としてこういうあいまいな言葉が使われているというところで私は問題にしているわけですが、それでも、そもそもどうなんでしょう。行政法というのは、国がやれることの限界を明らかにするということ行政法の根本というのでしようか、趣旨というのでしようか、そういうふうには言えませんか。

○閣政府委員 お答え申し上げます。

ちよつとお尋ねの行政法の限界という御趣旨が、行政法で決めるべき何の限界かということがはつきりとはえかねておるのですが、お尋ねが、行政に關する法律で、一般的に言え、国民の権利義務を律するというのが法律の中心をなすのではないかと、いうお話であれば、それはそのとおりであると思ひます。

ただ、国がなすべきいろいろな「配慮」でございすとか、そういうものについても規定する例は多くございすし、また「著しく」とか「過剰」とか、どういふものに「照らし」とかいうような表現の仕方というの、法律ではある程度抽象的に言わざるを得ないわけですから、一般的なこ

をあらわそうとするわけですので、抽象的な表現を用いざるを得ないわけでございますので、そういう表現も多々用いられているわけでごさいます。

○岡山委員 権利義務のお話でございましたけれども、この「配慮」――まあ一つ一つ伺わなければいけないでしょうが、「配慮」の方は、いささかなりとも権利義務を律する言葉ですか。そういうふうにして受けとめておいていいですか。

○閣政府委員 配慮義務につきましては、これはむしろ国の責務ということ、国民の権利義務を直接とらえて言っているものではないというふう

に考えております。

○岡山委員 きようの段階では法制局への質問はこの辺にしておきましょう。後でまたいづれ詰めていただくことにして、まだ大分大物が後ろに控えておりますから、偉い人を呼んでちよつと詰めてもらわなければならぬと思うのですが。

私はいづれにしても、行政法上そういう抽象的な言葉を使う場合もあり得ないとは言ひませんけれども、しかしあり得ること自体が非常に好ましいことではないんじゃないだろうかというふう

に思ふのです。とりわけこの法律の一番中心をなしている部分なものですから、もう一遍だけこの問題について、後ほど私、御議論申し上げるのですけれども、業務量そのものが非常に不確定なものなわけですね。そうしますと、不確定なものについて「著しく」というのは、もう絶えず著しく業務量、その「著しく」という概念が動くわけですから、何を根拠にして議論していいのかわからぬ。そういう内容のものを法文化された御責任が何ほどのあるかわかりませんが、そこをちよつとお尋ねしておきたかったものですから

冒頭お尋ねをしておるわけですね。どうでしょう、こういう言葉はそもそもいい言葉遣いじゃない、法律的な用語としては、そうはお思ひにならないでしょうか。

○閣政府委員 法律というのは一般的に申しまして感情を込めるわけではございせんので、余り

いいとか悪いとかいうことはないと存じます。

○岡山委員 私は感情で聞いているわけじゃないのです。では、なじむかなじまないかで伺ひましようか。

○閣政府委員 こういう言葉はよく使われているわけですから、十分なじむ言葉であると考えております。

○岡山委員 どれほどよく使われているかわかりませんが、わかりました、とりあえずこの議論はおいておきたいと思ひます。

今までさんざん議論があることですから、先ほど申し上げましたように、なぞりになるかわかりませんが、さっきいみじくも梅田さんとの議論で、大抵は規定は私はないと思うのです。それはなぜかといへば、さっきいみじくも梅田さんとの議論で、大臣は、国鉄の収支にたつて数字の入れようによつてはいかようにも計算できる、こうおっしゃっているのですが、しかしそれにしても、私は今までの過去の一連の議論を聞いておつて不思議でならないのです。下請外注が何人いるか、この質問も今まで何回かやられていす。予算委員会

のときの井上質問にもありますし、先日、小林委員も聞いておつたようですが、これは現実に今国鉄には下請外注、何人いますか。

○澄田説明員 下請外注というお話でございす、業務委託会社という観点から申し上げます、業務委託会社の従業員数は約七万人でございす。

○岡山委員 これは、この前の井上質問のときには、四十四年から五十八年、十萬八千八百人整理したうち四萬二千六百八十八人を外注下請に回したという、御答弁というよりはそういうやりとりがあつて、そのことに異論がなかったのですけれども、これは事実上、いわゆる今あなたのおっしゃつた業務委託会社に在籍をしている職員の数ということですね。

○澄田説明員 現在、国鉄のいろいろな各系統の業務を委託している業務会社がございます。それを六十年度の四月一日現在で二百二十八社としまし

て何人おるかを算定いたしましたのが今の数字でございませう。業務委託会社二百二十八社の従業員数七万七千名というぐあいに御理解いただきたいと思います。

○岡山委員 それから、さつき梅田さんとのやりとりで六十一年度首の所要員の数を葛西さんが答弁していただいたが、あれをもう一遍ちよっと。私聞きこねた。

○葛西説明員 六十一年度首の所要員の規模は二十三万九千人でございます。

○岡山委員 私どもの資料はそうなっていないんだけれども、いつそれは変えたんですか。

○葛西説明員 合理化の実績というのは、年度が終りましてその後、各地方機関と合理化実績の査定、協議というものをいたしましたから固めるのが通常でございます。それまでの間は予算上の計画値を使って予算の数値としておるわけでございます。したがっていまして、きょう本委員会にお出した資料で初めて六十年年度の合理化実績四万二千五百というものを作業を急がせまして出しました。それまでは三万五千という合理化計画の数値を用いておりましたので、その差が資料になっておると思います。

○岡山委員 私らがもらった数字は二十五万一千という数字なんですよ。あなたの方で勝手にそうやって二十三万九千にしたわけだ。

それから二番目は、これも同じような問題ですけれども、予算委員会が我が小林先輩議員が質問しておりました、五十五年合理化計画では、六十年には三十五万人体制になるというのを予定した。それでどのくらいまで減っているのかでしたかね、三十万なんですか。それはそのときはそのときで、そのときの業務量が少なかったんでしょ。どうですか。

○葛西説明員 六十年度三十五万人という計画は、昭和五十六年度からスタートいたしました経営改善計画の数字でございまして、その過程で貨物輸送量の著しい減少等がございまして下方修正いたしました。

○岡山委員 それでよく私鉄並み私鉄並みと言うんだね。これも大臣、何か都合のいい数字ばかりとっているんじゃないかと、僕ら素人なものですから、いろいろなものめつたやたらと集めては目を通して見ます。例えば一人当たり輸送量ヨーロッパ対比という私もいただいた数字があまりまして、これで見ると、八三年、日本が六十二万一千人トンキロなのに対して、英国は二十二万八千、西独が三十五万、フランスが四十七万五千と、日本なんというのには数字的には大変いいわけですね。あるいは私鉄の営業キロと国鉄との比較でいいますと、五千六百二十九キロに対して二万一千百。私鉄の組合員何人いるのか、ここはちょっといろいろ議論が出るかもしれませんが、いづれにしても十四万四千という数字が私鉄総連に伺って出てくる。そうしますと、この対比でいくと国鉄なんか四十万人ぐらいいたい数字なんですね。

それから、人件費のこともさっきいろいろ数字の御議論がありましたけれども、三十八年の、当時国鉄が黒字だった時代の運輸収入の中に占める人件費の比率は四〇%なんですね。つまりそのころ四〇%でもちゃんとやれているということなんです。それから国鉄の方でお出しになっている——監理委員会はだめですけれども、監理委員会はともかく非常に数字が悪いんだ、意識的にくくっているんじゃないかと思われほど。国鉄がお出しになった「基本方策」の数字なんかを見て、申し上げている数字はそうでたぶん数字じゃない。その「基本方策」では、例えば六十二年の営業収入の見込みを三兆五千四百億と見ているわけですね。これは私も勝手に計算したのではありません。これは「基本方策」の方で国鉄の皆さんが計算なすった。そしてそれを平均給与で割っていきますと、今回の数字は申し上げませんけれども、年間五百四十四万四千という平均給与で割っていきますと、二十五万九千九百九十二人という数字になります。仮に二千億の補助があれば、これに三万五千七百一十一人、二十八万五千六百二十三人

という数字がこの数字だけとってみれば出てくるのです。

問題は、最初に「業務量に照らし著しく過剰である」と、こういう言葉を法律の中で書いておきながら、業務量の方だけは勝手に国鉄の方でどんどん変えていくわけでしょう、落としていくわけでしょう。これではいつまでたつたって「著しく」になつてしまふわけですよ。どこまで、ゼロまで行くというのではないでしょうけれども、「著しく過剰である」という言葉の意味を我々はどうかとらえてこの法案を議論すればいいのかわかりません。これは大臣、後でお答えいただいても結構ですけれども、前段のところあたりはどなたがお答えいただくとかわかりませんが、どうですか。

○棚橋(幸)政府委員 先日、小林委員の御質問のときも同じようなことがございまして、そのとき私どういふふうにお答え申し上げたかということでございますが、「業務量」とは、一般的には国鉄が提供しているサービスというものを効率的に行うために必要な仕事量である、それから「職員が業務量に照らし著しく過剰である状態」は、今申し上げました仕事量に対して、実際の要員数とその仕事量に見合う要員数との差というものが非常に大きい、こういうことであるというふうにお説明を申し上げました。

それでは、それを具体的数字に当たって業務量とはどのぐらいいかということでございます。それから、それに対して著しく過剰であるかどうかという問題だと思いますが、現在員数については、これは現実には職員がおるわけでございますから、この点については御異論と申しますか、両者の間に理解の差はないと思うのでございますけれども、問題はその業務量というものであろうかと思ひます。私も判断いたしますのは、国鉄は現に鉄道を経営しておるわけでございます、その現に行っている鉄道経営というものが何人で経営されているか、何人で経営が可能であるとして鉄道が経営されているかということをお考えますと、六十年で申しますと、二十八万一千五百人というふう

に国鉄は言っております。したがって、現実の三十七万七千人とは従来から言われております二万五千五百人の余剰人員がある、こういう説明がございませう。この法律の対象でございます六十一年度につきましては、この法律が法制局審査を受けた段階では、六十一年度の業務量というのは二十五万一千人である、それに対して恐らく六十一年度の首において二十八万八千人になるであろう、したがって三万七千人というものの余剰人員がある、こういう説明を私も申し上げたわけでございます。その後、業務量の方も、それから現在員の方も若干変わりましたけれども、その差というものは依然として縮まっていらないわけでございます。そういう意味で「著しく過剰である」というふうに判断をしたわけでございませう。

○岡山委員 そういうやりとりをさんざんやってきているものだから、そういうやりとりを何遍同じことを聞いたつてもしょうがないわけですが、私も議事録を読ませてもらっていますから。つまり「著しく過剰である」、かつて四十何万人もいたとき、これこそ今の数字から見れば「著しく過剰」だと言えらるでしょうよ。しかし、「業務量に照らし著しく」という意味で、業務量の方をどんどん落としていって、それをあえて「著しく」と言うのは余りにもひど過ぎる言い方じゃないですか、逆立ちしてはいませんか。きょう午前中に我が部会長の声援下の演説があつて、三塚大臣もそれなりのお答えがありました、わかつち切っている話をしていられるのですから、ちゃんとそういう意味で答えてほしいのですけれども、要はやはり経営というものは、新しく始めているわけじゃないのですから、ここまで来れば、三十万人なら三十万人いる人間をもとにして国鉄をどう再建していくかという立場だつてもう一つあるでしょう。ありませんか。業務量を下げることだけが国鉄再建ですか。そういう物の発想に立たない限り、今の一連の要員問題というものはやはり逆立ちした議論になつてしまふのじゃないか。だからといって、これからどんどんふやしていっていいとか、

急いで仕事をやっていけばいいなんて一言も言っていないのですよ。私は常識で話をしているわけでも、わざわざ法制局からお出ましをいただいたのも、「著しく」と言うなら、何を以て「著しく」ということを確かめておいて法律をつくつてもらわなければ困る、そういう意味なんですが、大臣、いかがですか。そういう物の発想をこの辺でやはり切りかえて——ただ、これは現実的にこまで来ての話でありますから、その議論を振り出しに戻せというほどのことを言っているわけじゃない。「著しく過剰」ということをあえてこの時期こうやって法律の中に持ち込んでくるのは、私はいただけません。

○三塚国務大臣 本件は、監理委員会は二十一万五千という答申を出したわけですね。これも二割程度上乗せをさせていただきました。基本は十八万三千人、これは現状の国鉄の扱ふ業務量から見まして、私鉄並みという手法をこれに加えますならば、回帰式というところで計算をされたわけでございます。それでもやはり全国一元的な運営をいたしております国鉄の特殊業務を認め、二〇％をこれに上乗せして二十一万五千といたしました。こういうことが一つのスタートであります。

今回の特別措置法は六十一年度中に講ずべき方策でありまして、国鉄経営という延長線上においてこれを考える、こういうことで、しかれば今日の時点でどうなのかということを考えました場合に、ただいまの業務量、扱い量から見ても、今日の二十八万八千は過剰であるであろう、こういうことで「著しく過剰」という表現が使われたのかな、常識的に見て二十一万五千台がスタート台、しかし、あの現時点における計算方式二十五万一千、今審議官が言われましたことから比して三万七千程度やはり多い。表現からいえば少し多いというのもあるし、いや、多いというのもあるし、日本語的な発想、表現でやりますれば、「著しく多い」という表現の方が正確なのではないだろうか。緊急特別措置法という法律の表題からいいますと、緊急措置法でありますから、平時のそれ

なりのものでありますならば平時でやればいいわけでありまして。著しく多いわけでございますから、特別給付金をここで講ずるなどして、これを解消すべきであろう、こういうことなんです。今、関山さんが言われるのは、業務量を固定していいこと、この計算はおかしいのではないか、こういうことであります。これも一つの考え方だと思ふのであります。私もひとつの考え方です。業務量も今日の収支計算の中で、また扱ひ量の中で、特に貨物などというのは年々激しい減少を来しておるわけでございます。旅客の総員もこれまで縮小をいたしておるという現状を踏まえて、その傾向の中でこれを計算されたものと聞いているわけでございます。そういう中でどう見るかという視点でありまして、私は、そういう意味では、この「著しく過剰」だということに思ふわけでありまして、業務量がさらにこれから動くのではないかと御指摘は、現状のままです。ですから、それは国鉄へお客さんに帰ってきます。それから、それは国鉄への政策、このうちでこの業務量をさらに高めてまいるという努力が今後行われていくべきではないだろうか。そういう意味では、まさにこの関係というものは相対的な関係であるのではないだろうか、こんなふうにも思ふわけでありまして。

○関山委員 押し問答になったりすればいいものかもしれませんけれども、そもそも私も、監理委員会の十八万三千という数字の根拠そのものについて妥当なものだと思つていませんし、今ここで議論することでもないということは一つあります。

それから、例えば今の大臣の御答弁ですけれども、下請、外注の問題は何遍か議論になっていますよ。これは計算上のことと言え、総裁も御答弁になつていたのですが、これは七万という数字に大分戻したという御答弁が先日来あるのです。が、当初どのぐらいあって、七万人に戻したとい

うか減つたのでしょうか。ちよつとその数字を先に聞かせてください。

○澄田説明員 ただいまの七万人という数字は、先ほど申し上げましたとおり業務委託会社の従業員数でございます。先ほどの戻した云々の話でございますが、私も余剰人員対策といたしまして、目下のところ部内の活用策として、いろいろセールの使つたりあるいは増収活動に使つたりしておりますけれども、現在既に業務委託に出しておりますいろいろな工事とかあるいは仕事がございます。その一部を直営化に返したり、あるいは業務委託を計画しておりますのを、業務委託をやることは決めておりますけれども、それを直営要員、余剰人員がおる間はそれで賄つたり、またあるいは先ほど来お話が出ておりますが、改札等につきまして一部直営化に返したのもござい

ます。

○関山委員 いずれにしても、数字の上です。から、具体的に、これは全部戻したら、またこっちの方に別な雇用問題が発生するわけですから、勘定の上からいえば二十一万の数字の上に七万を足したって二十八万になるのです。ですから、そもそも業務量というのはいかような計算でも成り立つのではないですか。つまりそれぞれに業務量の確定の立場や要員や物の発想の違いがあつて、さまざまなものがあるわけなのに、皆さん方は監理委員会以降のお立場を一步も変えようとしません。変えないのはわかりますよ、それこそ今までの一連の流れで言え。ただ、こまで来れば、今いる人たちのいかに守るかという発想だつていいじゃないですか。それにしても「著しく」という言葉は余りにも実態にそぐわないのじゃないですか、こう申し上げたわけですが、これ以上やっても時間がかかるだけです。これはこれですれ違いにしておきましょう。

次は、「認定を行うことができる」という言葉の解釈について、これも若干の議論があつたようですけれども、今申し上げている第四条の「業務量に照らし著しく過剰である状態」で「退職を申し出たときは」「認定を行うことができる。」行ふことができる場合は何ですか。

○棚橋(泰)政府委員 これも先ほど来申し上げておりますように、この規定は、この一号、二号、三号に掲げる者以外の者が出てきた場合には認定を行うという趣旨でございます。したがつて、「行うことができる」というのは、国鉄総裁にそういう能力を与えたということでございます。が、除外すべき事由を明示しておりますので、その他の職員については認定を行うということと御理解をいただきたいと思います。

○関山委員 わかりました。

それから、これも今までに御議論があつたかも知れませんが、四条一項三号はどういうことですか。

○棚橋(泰)政府委員 四条一項の三号は、国鉄はいわゆる定年はございせんけれども、五十五歳になりますと、一応退職をするということになつておりますが、幹部の職員等につきましては、従来からの慣例によりまして、新陳代謝をするために、適当な時点が来ればおのずから退職するということになつておるような職員がございまして。そういう職員がたまさか六十一年度で退職するからといって、その人間に対して特別給付金を交付すること、そういうことはおかしいんじゃないかということ、そういう職員を運輸省令で規定して除きたい、かように思つております。

○関山委員 次に、再就職の受け入れの態勢についてお伺いしたいと思ふのです。

最初に、六十一年度の国、地方の公務員の就職の状態について、その数字を伺いたいと思ひます。

○中島(眞)政府委員 六十一年度の公的部門での採用の状況でございますが、国につきましては、採用の申し出数が、六十年分も含めましますけれども、約千五百名となつております。いわば六十年以降の分の前倒しとして行つておりました、約千五百名となつております。それから特殊法人が約百名でございます。それから地方公共団体が現



お答え申し上げます、ただいま御指摘の大手私鉄の関係は民間鉄道協会が取りまとめをいたしました数字で、先生御指摘のように、三千五百六十人という数字が出ておりますが、この中で国鉄関連企業分というものが約千六百名ダブっているわけでございします。そのほかに、一般産業界といたしましては、バス協会関係で約千三百人程度、それから貨物流通関係ということで、トラックとか通運が中心になります。しかし、国鉄関連企業との重複分がございします。そういうものを除きますと、現在までのところ、一般産業界での採用の申し出の合計は約九千人ということになっております。

○岡山委員 そうですと九千人。全体の数字があれですから、今の名鉄の例で七百人いるうち、二百人が関連企業とダブっている、こんなパーセンテージで数字をはじいたのでは大変だと思つたけれども、一般の方はいづれにせよ関連企業のダブりを除いて九千であるということですね。

もう一つ聞きます。交通公社なんですけれども、これはオール歩合制で、基本給みたいなものなしに営業マンで使うんだという話があります。それは間違いないですか。間違いないでしょうね。

○葛西説明員 交通公社の中で一部に基本給を固定給部分プラス歩合制の給与体系で考えている部分があるというふうに聞いております。

○岡山委員 一部にとか若干とか言わないで、この際だからちゃんと話を聞かせてください。僕らも心配して聞いているんだから。

○澄田説明員 国鉄の関連企業につきましては、交通公社を初め、八百六十五社に呼びかけまして、今二万一千人の雇用の場を確保いたしております。しかしながら、内部の給与条件とか、あるいはいろいろなやり方につきまして、やはりそれぞれの社の事情もございします。内容の公表については御勘弁をお願いしたい、かように存じております。

○岡山委員 私はある意味では、そういう事態になるのも当然だと思うのです。ですから、今関

連企業の立場をいじめるつもりもありませんし、むしろ同情的なんです。これはやはりきちっとその種の資料を出してください。正式に要求しておきます。ここで議論しちやうがいが悪いというなら、もう少し内々でもわかるような資料をちゃんと出して下さい。ここでやっているとさっぱりが明きません。

そこで、きょうはこれまた外側から労働省の田淵さんにおいでいただいて、大変お待たせして申しわけなかったのですが、最近の雇用情勢というのは、私どもの委員会でも、国鉄もさることながら、造船でありますとか海運でありますとか、いわゆる構造的な部分も含めて大変な事態になっておりまして、そういういわば産業の構造変化の過程の中で、さまざまなところへ雇用の問題もきしみがでてくる。しかも、その雇用のきしみが大変地域的に偏つて出ているのじゃないかというふうな受けとめをしておりまして、この際、労働省として、マクロの雇用情勢というもののついて御見解を賜りたいと思ひます。それから最近の構造不況と言つていいんでしょうか、ここ一年ぐらゐの間のかなりドラストチックな離職状況というものが目立つのですが、そこら辺の実態はどうなのか。

それから有効求人倍率、トータルでいいますとまああの数字が戻ってくるんですが、各県別の有効求人倍率なんかいただきますと、青森なんというのは〇・一七なんて数字が出てくるわけですね。北海道〇・三〇。極端に悪いところを拾つていって、二七、〇・二六だ。こういう状況について、一般的な雇用情勢についてお話をいただきました。

それから、この国鉄の雇用対策というのは、何せ九万一千人もの人たちを動かすというわけですから、新しい雇用創出がない限り、これは単に国鉄問題は国鉄問題として心配しながらも、全体の雇用の場で考えなければならぬ、そういう問題

意識に立たざるを得ないのですけれども、その辺のところについての御見解を賜りたいと存じます。

○田淵政府委員 お答え申し上げます。

まず、地域別の有効求人倍率は、資料も差し上げていこうでございますが、地域別かなりばらつきが見られるところでございまして、御指摘のように、青森、北海道あるいは沖繩、鹿児島といったような地域におきましては、求人倍率が全国平均の半分あるいは半分以下という状況でございます。地域的にばらつきが大きいというのも最近の一つの大きな特徴でございます。また産業別に見ましても、お話をいたしましたように、鉄鋼あるいは造船、海運といった構造的な不況業種、さらに最近の急速な円高に起因いたします輸出関連の地場産業等でも、雇用の面にかなり大きな影響を及ぼしているところでございます。しかしながら、全国的な数字としましては、製造業等で求人倍率が減っている一方で、第三次産業等で求人倍率がふえている業種もあるというふうなことで、二月の数字で見ますと有効求人倍率は〇・六五ということになっておりまして、〇・〇二前後、少し下降きみで横ばいという状況でございますが、まあ弱含み横ばいといったような表現が適当かと思ひますが、樂觀を許さない状況に置かれております。

ただ幸い、これは総務庁の方の統計でございますが、こちらの方では完全失業者の数は一月が百六十五万人、二月が百六十四万人とほぼ横ばいの状況でございます。完全失業率は二・六ということですが、一番悪いときは二・九ぐらいまでいっていったんですが、これも横ばい、これはむしろちょっと明るさもあるというふうなことで、もう少し推移を見てみたいと何とも言えないという状況でございます。決して樂觀を許さない状況にあることは御指摘のとおりでございます。

国鉄の余剰人員の問題がどういふ影響を及ぼすかということでございますが、私どももいたしましては、民間の雇用を預かる立場から、全国的な

職業安定機関を利用いたしまして最大限努力をいたすつもりでございますが、何と申しまして、安定的な雇用の場ということになりますと、公共部門あるいは関連企業等なれた仕事ができることといたつたような意味もございします。そういうところにはまず第一に雇用の場を確保いたし、最終的には民間の受け皿は大きいわけでございします。その中で、一人も路頭に迷わせないという亀井委員会の御指摘のとおり、私どもも全力を挙げて取り組んでまいりたい、かように考えるところでございます。

○岡山委員 全力を挙げるという御姿勢は大変ありがたいことなんです。もうしばらくお時間をいただきたいと思ひますけれども、その前に、例のアンケート調査の結果が出てますね、教えてくだいせんか。

○葛西説明員 アンケート調査の結果でございますが、調査教全体で二十九万六千九百六十三というところで、その中で二十九万四千八百六十八を回収いたしました。

その中で、第一志望で国並びに政府関係の機関、公的部門を志望した者が一万七千六百という形になっております。それから地方公共団体を志望した者が二万五千九百という数字になります。それから旅客鉄道会社、これが十七万五千七百。あと国鉄関連企業、一般産業界、貨物会社等の新事業体という方々になっております。

○岡山委員 地域内、地域外での区分けはどうですか。――まあいいでしょう。それはいづれにせよ、圧倒的に地域内が多いということをお認めになりますね。

○葛西説明員 例えば国、地方公共団体等で、先ほど申し上げました数字で四万二千強になります。その中で地域外を志望しておる者が二千ぐらいてでございます。

○岡山委員 アンケート調査そのものは是非はまた別の場所で議論させてもらいます。実は田淵さん、今の数字をなぜ聞いたかといいますと、これはこの中身そのものにもいろいろあると思ひま

すけれども、いずれにせよ、非常に国鉄に残りたい、それからそれよりも傾向として強いのは、長年住んだところを動きたくない、当たり前の話なんです。その当たり前の話というのを何としても原則にしながら、やはり一人も路頭に迷わせないというふうに考えていかなければならぬわけですね。

そういう点でも一つ、雇用情勢の問題として伺っておきたいのは、全国的に有効求人倍率が〇・三以下というようなところは今後どうなんでしょうか。この数字が持ち上がっていくような見通しというのはあるのでしょうか。私はかなり厳しいのじゃないかなという見方をしております。とりわけ公務員あるいは自治体、関連企業というのは、これはもうけつが詰まっておるわけですから、そこあたりのことについていかがな御見解でしょうか、もう一度お伺いしておきたいと存じます。

○田淵政府委員 先ほども申し上げましたように、北海道地域あるいは九州地域等においては、有効求人倍率から見しても雇用情勢の厳しい地域でございます。この地域におきまして急速に雇用の改善が望まれるという状況にないことは、先生も御承知のとおりでございます。

一方、国鉄の余剰人員につきましては、この地域につきましてもかなりの数の余剰人員があることも承知をいたしております。これをどういうふうにも再就職を図っていくかというためには、なかなか当該地域のみにおいてということでは難しい場面も多かろうというふうに考える次第でございます。炭鉱離職者の場合は、広域的な移転就職者という形であるという、住宅を用意するとか広域職業紹介をやるというような形で再就職に結びつけたわけでございますが、国鉄の場合にもそういう住居を要するような就職ということもいろいろ考えていかなければいけない場面が当然出てくるだろうと考えております。

○関山委員 田淵さん、ありがとうございます。結構です。

いずれにせよ、こういう雇用情勢の厳しい中で広域配転の問題なんかも出てきているのですが、私は基本的には、当初申し上げましたように、著しい過剰状態だとは思っておりませんから、何としても、そうしたドラスチックな事態は避けながら、国鉄は国鉄として生き延びていく道を探ることに今議論を集中させなければならぬし、その枠組みの中で希望退職の問題も考えていかなければならないと思っております。けれども、それにしても、この「特別の配慮」ということがございまして、それなりの御努力をいただくという答弁が再三返ってきているのですが、その前に、まず特退者が増加したという数字のお話がさっきありましたね、二万七千九百人ですか。これは五十四歳以下と五十五歳以上とに分けていらっしゃるのですけれども、四万一千人との関係で言うと、どういふことになるのですか。二万人という枠組みと四万一千人との数字がどういふ形でかわり合いを持っていますか。つまり端的に言えば、二万人にもう前倒しで食い込んでいくわけですね。

そうすると、残ったものだけを大体目標にするとおっしゃるのですか。それとも今の時点でやはり絶えず二万人を目標とするというふうにおっしゃるのですか。

○田淵説明員 希望退職二万人につきましては、今後二万人を目標に希望退職を募っていくということでございます。

○関山委員 そうすると、事実上、二万何千人かになるということですか。あなた、この間小林議員の質問に対して、五十五歳でおよめになる方が一万六千人、五十四歳以下が九千人で、六十一年度前倒し分という御答弁があるのですよ。この数字は二万人から引かれないのですか。

○田淵説明員 今年度、六十年度末の特別退職、特退が二万七千九百人を実現したということでございます。今申し上げました二万人の希望退職は今後の問題でございますので、これから努力していく問題でございます。

○関山委員 いやいや、あなたそう答えています

よ。後で議事録を調べてみなければいけぬが、そう答えていますよ。そうではなかったですか。五十四歳以下の九千人は若年退職で、六十一年度前倒し分というふうにお答えになっていたように聞いているのですかね。

○田淵説明員 この特別退職と申しますのは、五十五歳の方もございまして、それから五十五歳以下の方もございまして。先ほど申し上げましたのは、この五十五歳以下の方を特別退職をいたしまして退職をしていただいたということでございます。そして、これはある意味では、今の来年度退職、五十五歳になって退職される方あるいは来年度に退職される方の前倒しという意味を持っています、こういう趣旨でございます。

○関山委員 つまり、今ここに二万七千九百人の中の五十四歳以下というのは何人おられますか。八千九百人ですか、これはこの間の数字と、九千人と言っているのじゃあ、百人違う。この間の数字はしやうがないとして、この八千九百人というのは、今回出ている法律の中で扱う希望退職者と同じ扱いになるんじゃないですか。違うのですか。

○田淵説明員 今申されました八千九百人というのは、五十四歳以下で、現行制度において特別退職をされた方でございますので、今の希望退職、いわゆる今回の法案の対象とは違うものであります。

○関山委員 この前そういう御答弁を私メモしていたものですから、あえてお尋ねいたしました。が、そうしますと、この分——この分という言い方は大変失礼な言い方ですが、人間をつかまえてこの分も何もないので、つまり予想より以上にあふれている分というのは、先送りされていくという勘定にはならないのですか。当初の計画があるわけでしょう、一万九千という。

○田淵説明員 六十年度の退職は、計画では先生今おっしゃいましたとおり約一万九千ということをやっております。それが結果として二万七千九百になったわけでございます。

今二万七千九百と申し上げましたのは、これは勧奨による退職でありまして、そのほかに死亡等ございまして、人間の減としてはそれよりも余分になります。

ただ、いずれにせよ、六十二年四月一日の時点で二十七万六千人という数字まで現在員を落としていく、監理委員会の「意見」のベースとなっております数字は、勧奨退職等によると二十七万六千にまで六十二年四月一日の数字が落ちるという前提になっておりまして、それをベースとして二万人の希望退職をさらに募っていくという考え方をしております。

ことし、一万九千から二万七千九百まで膨らんだ理由は、五十四歳の人間が大量にやめたことによつてふえている部分が圧倒的に多うございまして、五十四歳の人間は、監理委員会の考え方によれば、六十一年度末、五十五歳になったときに九〇％ぐらいの割合で勧奨退職によつてやめていく、そういう予定の中に入っていた人間でございます。ですから、これらにつきましては、六十一年度の勧奨退職の前倒しであるということが言えると思っております。ただ、そういう意味で、通常であればどのくらい人間がどの年齢で出たかというものについて正確に区分をして考えることは難しいうございまして、前倒し分が相当入っていることは確実であるということをお申し上げられるにとどまるということでございます。

○関山委員 わかりました。そうすると、二十八万八千と二十七万六千の間の一万二千の自然退職分がさきにやめた、こういうことですね。

○田淵説明員 そういう要素がたくさん含まれておるといふことでございます。

○関山委員 ともかく、あなたの答弁というのは、最後のところをいつまでも確定しないような言葉ばかりなんだよね。こんなことで時間をかけておったのじゃあさっぱり物事は進まないんだ、本当に。わけのわからぬことを聞いているのなら、わけのわかるように質問しろとか何とか言ってください、私だってあなたの方の資料に基づいて

て議論しているのだから。

では仮に、ことし二万人以上出たらこれはどうなるのですか。全体の数字、また変わってくるわけなんだけれども、四万一千の方へ食い込んでいくということになるのですか。

○澄田説明員 仮に二万人以上の希望退職が出たということになりますと、その分だけプラスの材料ということになります。

○関山委員 全く、何のプラスかと思えますよ、ぬけぬけと。まあ、いいでしょう。

それから、退職と再就職は特別な配慮によって具体的にどうリンクされるのですか。——これはもうあの二人はだめだ、本心にだめだ。もう少し別な人、答弁してください。この間からいろいろな人の答弁を聞いているのだけれども、この大変な時期に職員のことを心配しながら何とかしようなんという姿勢じゃないんだ。あなた、ちょっとこの際だから聞いておくけれども、週刊新潮にあなたの発言が出ていたのね。僕も、小林さんがばかにこの間度立っていたから、そう無理して腹立てぬでもいいじゃないかと思っただけども、これは本心に議論していると腹立つね。私、めったに腹は立たないのだけれどもね。まあ、いいでしょう、あなたとそんなことでやりとりしている暇はないから。

どうリンクされるのですか。私の聞いている意味は、希望退職をするときには、いずれにせよ再就職も特別に配慮されているのですか、この関係は具体的にどう措置されるのですか。これが一つです。意味、わかりますか。

それから、その再就職の職場というのはいささままな条件があるわけですね。そのさままな条件のある職場については、どういう形で提示をしながら、どういう形でつまりドッキングさせていくのですか。

○棚橋(参)政府委員 私の答弁が明快かどうか、できるだけ明快に答えるつもりでございますが、ここで「特別の配慮」と申しますのは、現在予定しておりますのは、公共職業安定所において積極

的な求人開拓、職業指導、職業あっせんを特別に行うことを一応予定しておるわけでございます。

あと、具体的な受け入れのリンク等につきましては、余剰人員対策本部の方から必要があったらお答え申し上げます。

○中島(農)政府委員 先ほどお答えいたしましたように、一般産業界におきましての雇用の場の確保につきましては、現在極力積み上げを急いでいるところでございます。一応九千人という数字が出てまいっておりますけれども、先ほど御指摘もございましたように、この中から本心に国鉄職員が転出して就職できるという職場はやはり限られると思っております。雇用の場といえますか、求人としてはもっとも多くの数を確保する必要があります。そういうことで各産業界に働きかけまして、できるだけこれをふやすように努力しているところでございます。

四月に入りましてからは、労働省の主唱で、各都道府県の労働部局が中心になりまして、国鉄職員再就職連絡会議というのを設けることにいたしました。地元の産業界の代表なり職業安定機関、訓練機関とかの関係者が集まりまして、具体的な雇用の場の開発に努めていくことにいたしております。

そこで、具体的に希望退職の募集が始まりまして、これに応募する人が出てきた場合、やはり今御指摘のとおり、再就職の場所を前提とするということが出てくると思えます。したがって、その段階におきまして、それらの方々の希望といえますか、それを前提にしまして、これに見合う再就職の場を確保していくこと、これに該当して、現実にはその段階に至ってから個別のケースとして対応していくことになると思えますけれども、地域的なばらつきの問題を含めましていろいろ問題は多いと思えますので、その段階におきまして、今の再就職連絡会議を中心にいたしまして、それから公共職業安定所を中心にして、具体的な求人と求職の組み合わせをしていくということでありまして、その段階に至りましてきめ

の細かい対策を講じていくということで考えております。

○関山委員 安定所にそれぞれ窓口をつくるということですね、今のあなたの答弁からすると。

○中島(農)政府委員 連絡会議の方は都道府県ごとに設けますけれども、具体的に各公共職業安定所においてこの担当を決めまして、そこが具体的なことをやっていくことになりまして。

○関山委員 いずれにしても、再就職ができるなら、この際退職をしようか、あるいは再就職の場所が好むところがあるから、それじゃ退職をしよう、これは当然の話だと思うのです。

それで、その過程が僕はよくわからないのです。本来ならば労使の間の協議でその辺のルールを決めてやるということになるのじゃないか、大臣も再三、その辺は正常なルールをつくってやってくださいとおっしゃっているわけですね。これはもう退職募集が始まるわけですから、国鉄の労働組合の専門の皆さん方がいらつしゃって、私は門外といえども門外なんですが、一人の国民として、このままじゃいかぬという気持ち、本心にそういう気持ちですよ。今のそういうやりとりは、いろいろな過去のいきさつとは別に、皆さん方の方は何か方法をお考えになっていらっしゃるのですか。

○澄田説明員 この希望退職にまつわる今回の法案が通過いたしますれば、私どもといたしましては、この法案に盛り込まれた内容その他十分に職員並びに関係の組合には御説明を申し上げまして、理解と協力を得るという方向で十分説明をいたしまして話し合いをやってまいりたい。

また、再雇用先につきましては、今、関連企業では、全体で二万一千人と先ほど申し上げましたが、そのうちの八千人の場は既に来年度末退職される方のために確保してございます。それらを含めまして、あと一般産業界あるいは公的部門を含めまして、さらに努力を続けてまいりまして、その具体的な条件その他を十分御説明し、お示しした上で希望退職を募らせていただきたいと思います。

あいに考えております。

○関山委員 今まで繰り返して答弁されていることから一歩も出ないんですよ。安定所へ行けなんという話なら、何も皆さんから心配してもらわなくてもいいし、特別な配慮でも何でもありません。僕らが仕事を探すときは安定所へ行くほかはないのですから、またにおぼろげにされれば、だから、そんなことを聞いているわけじゃないのです。今あなたの方は、再就職に特別な配慮を払い、就職先も用意をしている、こうおっしゃっているわけでしょう。ですから、そういうものと、希望退職が何人出てくるかわからないが、これとどうリンクをさせるのか。そしてそのリンクという根底には、やはり労使関係があるんじゃないですか。これは澄田さん、結構ですわ。総裁、いかがですか。

○杉浦説明員 そういう具体的な方法論につきましては現在詰めている最中でございます。目下のところ雇用の場の拡大といえますか、そういう面では一生懸命でございますが、先ほど来約九千人、一般産業界、それから関連企業八千人というような数字も出ておるわけでございまして、いよいよこれから地域別、職種別、年齢別のそれぞれの人間をそれぞれの雇用の場に当てはめていく、そういう具体的な方向に向かっている最中でございまして、目下詰めをやっていく最中でございます。

○関山委員 労使関係のことはまた別な機会に別な委員からお話もあると思えますけれども、私からも聞いておきたいと思うのですが、いずれにしても、これは労使間で話し合いをしなければならぬということとを踏まえながら、今のこの状況で何かいいお知恵はないですか。

○杉浦説明員 何しろ希望退職の皆さん方の就職先、将来の生活の安定という重要な問題でございます。私ども、具体的な希望退職の募集の方法等々各種の条件が固まり次第、組合にこれを十分に御説明をする、それから各個人個人にこれが伝達されるようにいたしまして、円滑な実施に移っ

てまいりたいというふうに思っております。

○関山委員　今それしか答えられないなら押し問答してもしょうがありませんから、やめておきます。

いずれにせよ、そういう状態が一片片方で解決されなければ、幾ら言葉の上で「特別の配慮」だとか路頭に迷わさないとかおっしゃられたって、我々門外漢が常識的に考えても、それはそういうことになるだろうというふうに思いますので、大臣、これは政治家レベルの話として、きょうは中身は言いません、過去のいきさつがいろいろありますし、私も知らぬ者が余計なことを言つて悪いと思うのだが、もう一遍ひとつこの労使問題についての姿勢を私にも答えておいてください。

○三塚國務大臣 この雇用対策は極めて重要な改革の要素でありますということをはかねがね申し上げてきたところであります。六万一千のスタートに当たる対策については、もう既におわかりのとおり、公務員グループに三万、そして一般産業、民間会社に一万、こういうことになるわけでありますし、それと、総裁中心に関連事業に二万一千というふうに申し上げさせていただいておるわけで、玉突きの問題等々いろいろありませんようにという、その辺のお話もありまして、その辺はお互い合意の中でいかなければならぬわけであります。

なお二万余の希望退職の問題につきましては、おやめをいただいて、それぞれ自営をやられる方、家業を継がれる方もおと思うのです。端的に言って、私は宮城県出身ですが、うちがが農家でありそれで国鉄に行かれておる、うちが自営業をやっており国鉄に行かれておるというのは、宮城県だけでなく、全国の地域における一つの傾向かな、それはそれでその方向を定着せしめるような施策も講じなければならぬであります。ようし、さらに同時に、安定所を窓口にして、やはり国鉄マンとして培ってまいりました技量、技術あるいは素質、そういうものを活用いただけるようなこともしなければならぬだろう。

それぞれの御退職いただく方々の能力といひますか、持ち味と言つた方が正解だと思ふのであります。これを中心としたあつせんというものが、これだけの大改革を進めるときであります。然るに、当然必要であることだと思ひますし、総裁も誠心誠意そのことに取り組まさせていただきますというのでありますし、政府として、このことはやはりよそごとではない、自分のことであります。ですから、一生懸命やらなければならぬことである。その際、労使まさに信頼と協調の中である。この問題に取り組んでまいりますことが最終的な成果が上がつてまいりますことだけは間違ひございません。そういう意味で、私も一生懸命取り組み進めてまいらねばなりません。総裁もその辺のところを明確に持たれて取り進めておるものと考へておるところでございます。

○関山委員　ひとつぜひ何らかのきっかけで正當な話し合いができるようなことに、全体として取りまとめを図ってほしいと思います。さっき葛西さんの発言、雑誌のことを申し上げておきました。が、これは、御本人はそんなことを言った覚えはないとおっしゃるかもしれないけれども、正直者がばかを見ないために勤務成績などをきっちと記録しているのだみたいなことを書かれて、本当に真剣に考えているのだしたら、あなたはこれを告訴しなければだめだ。そういうこともあるものですよ。すから、ぜひひとつ御理解をいただきたいと思います。

特定債務の問題に入る前に、時間も余りなさそうでありますので、これもさんざっぱら議論されてきております用地問題について、債務の關係のものですけれども前提になるものですから、若干お尋ねをしておきたいと思うのです。

最初のお尋ねは、二千六百ヘクタールか五兆八千億かという問題なんですけれども、議事録を拝見している限りでは、ここにいらっしゃいます古原委員の所信表明に対する質問の中でも、大臣は、二千六百ヘクタールも五兆八千億もできるだけ上積みをして、その分がふえれば十六兆七千億

は減ります、それでいいのです、こうおっしゃっているわけでありますので、改めていうのも大変失礼なんですけれども、ただ、私がなぜそういうふうにお尋ねをするかと申しますと、一つは、もう一遍確定しておきたいと思ひますのは、一月二十八日の閣議決定ですね。これが用地のところでは「売却可能な日本国有鉄道の用地の生み出しに努め、監理委員会試算五・八兆円にできる限り上乗せを図る。」という書き方しかしていませんね。この閣議決定の意味もお聞かせをいただきますね。この閣議決定の意味も、なせ二千六百ヘクタールを超えてというふうにかつちの方も書きにならなかったのかということがあるものですから、最初にこの閣議決定にかかわってもう一度御答弁をいただきたい。

○棚橋参政府委員 これは御承知のように、監理委員会の御提言も、少なくとも「二千六百ヘクトール程度」、「五兆八千億」というふうに書かれてございまして、それに政府において、極力それ増加を図れ、こういうことになっております。閣議決定の方は、そういう意味で「再建監理委員会」の意見によれば、「この閣議決定は債務の処理の閣議決定でございますので、債務の額のことだけ触れておるというふうに御理解いただければいいわけでございます。

○閣山委員　ですから、そういうふうにおっしゃられると、逆にまた議論が戻つて、債務の処理は五兆八千億で終わりなのかよと。大臣答弁があるわけですね。閣議決定なものですから、二千六百ヘクタールという数字を入れたって構わなかったと思うのですし、仮にそれが数字的に合わなかつて、それはそれでまた別な議論をしていけばいいわけですから、これは大臣、ごく簡単に結構ですが、この閣議決定の五兆八千億という数字は、二千六百ヘクタール以上という突き合わせでいいですね。

○三塚國務大臣　これはおっしゃるとおりであります、二千六百ヘクタール程度、こういうこ

となんですね。それはかねがね申し上げておりますとおり、法案の審議の際には箇所を明示をさせていただきまして御提出をさせていただきます、それで御論議をいただきます、こういうことにしておるわけでありまして、今作業進行中、ほぼ成案を得つつあるのかな、こういうことなんですね。

監理委員会ももちろん積み上げ方式で、ある箇所、そしてトータル「二千六百ヘクタール程度」というふうに積算をいたしたわけでございますが、事業用地、非事業用地、こういうことで、今度政府が責任を持ち、改めて国鉄にそれを明示をし、積み上げをさせていただいておりますものですから、二千六百ヘクタールから以下ということとはありませんだろうと思いますが、二千六百ヘクタール、若干それを上回る形もあるのかな、しかし、それは三千ヘクタールというような大台はあります。ですから、正確にはやはり「二千六百ヘクタール程度」ということになるわけであります。面積はそういうことであります。

ですから、正確に言えば二千六百ヘクタールプラサルファという可能性も最終的には出てくる。しかし、それは大台を出るものではないです。それと五・八兆でありまして、これは「二千六百ヘクタール程度」の処分について明確にしていって、あるいは付加価値をつけるような努力をしていくことによって五・八兆プラサルファとていくことになって五・八兆プラサルファというものが出てくるのではないのでしょうか。そういたしますと、結果的に十六・七兆が十六兆とか、あるいはその前後になるのかな、こういうこととでございまして、その辺のところを申し上げさせていただきます。

○関山委員 これも「業務量に照らし著しく」というのと同じ議論じゃないでしょうか。要するに、土地が特定されなければ値段が決まらないわけでしょう。仮に土地が二千六百ヘクタールだって、どこの土地かで全然値段が違ってくるわけでしょう。だから棚橋さん、いみじくもそういう答弁をするわけだよ。閣議決定では金額で決めな

ればならぬからこういう書き方をしているわけでしょう。意味があるんだな、それは。これは二千六百ヘクタールを必ずしも意味していないんでしょ、逆に言えば。

○棚橋(泰)政府委員 閣議決定の一項の(一)をお読みいただきますと、ここでは五・八兆とか二千六百ヘクタールとか、さらには二十五・九兆とかいうのを、政府としてそうであるとかないとかは言っていないわけでご覧になって、「再建監理委員会」の意見によれば、「二十五・九兆、五・八兆、このようにふに申し上げておきますのは、再建監理委員会が一つの案をお出しになった、政府としては一応それだけだと仮定した上で、さらにそれを国民負担が少なくなるようにふやす、こういう意味でございまして、そういう意味の金額の明示をした、表示をした、こういうふうにお受け取りをいただきたいと思ひます。

○関山委員 それならなぜ二千六百ヘクタールを書けないのですか。  
○棚橋(泰)政府委員 再三申し上げておりますように、これは長期債務の処理に關しと書いてございいますから、土地の面積その他を表示するようない閣議決定ではございせんので、それで金額のことが書いてある。一番初めに書いてございすように、長期債務の処理等に關し次のとおりと書いてございす。それはそういう意味でございす。

○久間委員長代理退席、委員長着席  
○関山委員 そういふ答弁をされるものだから、私は、二千六百ヘクタールが五兆八千億か、答弁を確定してくれと言っているのですよね。  
○三塚國務大臣 これは関山さん、私も政府を代表してこの問題の主旨を仰せつつかつておるわけですから、私が今申し上げていることが正解なんです。「二千六百ヘクタール程度」というのは基本であります。それで、これの裏づけは、今度の閣連八法案でしょうか、これを御付託いただきましたとして、本格御審議がいただけるにききまうと出します。そうしますと、御計算いただきます

すと、先ほど申し上げました「二千六百ヘクタール程度」にプラスアルファ若干、どう出るのか、その辺のところのことがあり、とにかく「二千六百ヘクタール程度」は明確に数字として、積算として出てまいります。このように御理解いただきたい間違ひございせんし、申し上げておることにここには書いておりませんけれども、これは長期債務の問題で五・八兆であります、面積はさうに御理解いただいて一つも間違ひございせん。

○関山委員 大臣、信用しておきます。

それで、大分作業が進んでいるんじゃないかというふうなニュアンスの御答弁がありまして、やはりそこが出ないとこの議論は進まないと思ひますよ、僕が大臣を信用しないとかんとかんという意味じゃなくて、もう少し正確に議論をする意味で、まずの語が、二千六百ヘクタールが幾らになるかというのだからわかんないわけですから。

それで、なぜ出せないのかということの御答弁は、その周辺の土地が値上がりしたりあるいは思惑で買占められたりというふうにおっしゃっているのですが、そういうことですか。

○杉浦説明員 国鉄の用地の区分は非常にたくさんございまして、駅の周り約五千、駅間約五千、約二万箇所にわたりまして一つ一つ事業用地と非事業用地の間の線引きを今やっているところでございます。その線引きがかなり最終段階に來たというふうにも御答弁申し上げたところでございまして、なるべく早くこれを完結をさせ、そうした場所等、面積等につきまして、国会の御審議に支障のない、そういう時期に、政府とも御相談いたしまして、しかるべく一般に公表してまいりたい、このように思つておるところでございます。

○関山委員 値上がりだとか思惑でこれは発表できないと言われ、大臣も数だけおっしゃっている。私は、場所も、ある程度の面積も、御発表になつていいんじゃないか。そうしませんと、やはり正確な債務の確定ができないわけですからね。

国有地活用推進本部というのがありますな、中曾根さんが親分になつてやつておるやつ。あそこはちゃんと資料を出していますよ。どうして国鉄だけ出せないのですか。

○棚橋(泰)政府委員 民間活力導入のための検討の対象財産ということでございまして、既にこれは国有地だけでなくて、国鉄も御承知のように若干出してありますが、これはごくわずかな、土地の中で当面民間活力の活用がすぐできそうだと土地をとりあえず選定して出したものでございまして、今国鉄がやつておりますような膨大な作業とは、全然規模の違うものでございす。

○関山委員 そういふことを聞いてるんじゃないの。つまり土地の場所を明記したり用地の面積を公表したら、もしそれで土地の思惑買いで値段が上がつたりして何か差支さわりがあるというのなら、こういうものは別に出しているんだから……。

○杉浦説明員 どの場所で、どういう面積が売却対象になるかということは今詰めておるところでございまして、先生の今おっしゃいますのは、土地の値段のことじゃないかと思ひます。土地の値段につきましては……(関山委員「いやいや、場所と面積ぐらひはつきりさせたらいいじゃないか」と呼ぶ)これは今はつきりさせております。ある時期にはこれは発表できると思ひます。

○関山委員 いつですか。

○杉浦説明員 まだ未完成でございすから、できるだけ早く完成をさせ、国会の審議に支障のないようにというふうに考えておるところでございす。(発言する者あり)

○関山委員 そうだよ。彼がいろいろ言っているように、隠すべき筋合いじゃないものを隠すようになつてくるから問題なんです。今までの国会での答弁、出せる出せないという田邊さんとのやりとりは、はつきりさせると、土地が値上がりしたり思惑に走つたりするから困るという答弁じゃないですか。それ以外になぜ作業——私は作業もあるということ承知しております。それではわ

かった分だけでも出せばいいじゃないですか。  
○杉浦説明員 出すと土地の値上がりがあるからという思惑で無理に抑えているということはありません。

○関山委員 それでは、わかつた分から出していただけますね。積み上げはありますか。我々は少しも知りたいわけだ。

○杉浦説明員 全体のとめをいたした段階で、出し方につきましては、運輸省とよく相談をした上で出させていたきたいと思ひます。

○関山委員 この法案の審議の過程でお出しになるのですか。

○三塚國務大臣 田邊書記長さんの予算総括代表質問の際も、私から明確に答弁をさせていただいたわけでご覧いただけますが、本件は、国鉄閣連八法案が委員会に付託されました御審議をいただくときには、その仕分けされました箇所数、それから面積の集計等々を提出させていただきます。これは今総裁が言われましたとおり、事業用地、非事業用地の仕分けを最終的に今おやりをいただいております。そういうことでありまして、決して隠す性格のものではないわけでありまして、先に出したものからといひまして、これは北海道から九州まで全部一括的に精査いたしてお出しをする、こういうことにいたさせていただきます。お聞きをいたします。

ただその際、積算の値段だけは、予見を与え混乱に陥れるものですから御勘弁をいただきます。それ以外のものは御審議がいただけますようにすべて出させていただきます。

○関山委員 場所と面積ですね。

○三塚國務大臣 そうです。場所と面積です。そうさせていただきますというところであります。

○関山委員 何か本法案の人間にとられたみたいでどうも後味が悪いのだけれども、そんなこと言わないで、作業ができてないなんて、細かなところであつた部分が残つたつて、重箱の隅をつつくようなことを議論しようと言つておるわけじゃないのですよ。あらかじめ通告しておきました

けれども、用地問題に関する各種のマスコミの報道というのは、今いろいろなところにいるいろいろなことが書かれていますね。ああいうものが出されているなら、一日も早くきつと対応した方がいいに決まっています。早くきつと対応した方がいいという土地の値上がりへの懸念とか、かかの心配がないなら、民間活力導入の方と同じような形でこういうものが出てくれば素直に議論ができるわけです。

時間がなくなっています。一つは、そういうマスコミのさまざまな報道というのについてどうお考えになつていらっしゃるのか。一つについてお尋ねする。いまもないのであれば、総体的な受けとめをまず伺いたいと思います。私は、一つ一つの例でもってインキがあつたとか、議論する気はないのですけれども、ある種の方式といひます。問題にしたいのが二つあるのです。

一つは、トンネル方式です。これは週刊ポストかなんかが書いた北見の駅前の話、参議院でも議論になつたそう。要するに、自治体を買つておいてよそへ売るといふやり方。それから北方町のケースです。北見の場合で言えば三件ばかりありますが、二件は大した開きがなないので、けれども、一件については一平米六万が十八万、三倍ぐらいになつていくわけですね。私方町に至つては、二年間に一坪三百万が七百五十万と二倍ちよつとぐらになつて動いておる。こういうのは今までもいろいろな形でマスコミの種になつていくケースなんです。これは資産充当中でやられていることなんです。なぜ国鉄の場合なんかは買戻し特約みたいなものがなかつたのだらうかというふうには僕は思ふのです。こういうやり方で今後とも、これは旧国鉄という形で体制は変わるわけですが、これでも、こんなやり方が通用するのでは困るなというふうにだれだつて思ひます。トンネル方式、どうですか。

土地の問題をめぐりましてマスコミがいろいろ報道をされております。私もほとんど心外であるというふうには思つてゐるわけではございません。これからのあり方といたしましては、全くガラス張りの中で公明正大に、しかも土地ができるだけ高く売れるように、それがまた国民の最後の負担を軽減する道でございまして、フェアプレーで公明正大にやつていくことを念願するつもりでございまして、またそういう仕組みを今後とも考えていきたいというふうには思つております。

○関山委員 抽象的にはそうなるのですけれども、具体的にこの私方町、北見はどうですか。

○岡田(宏)説明員 北見の土地につきましては、国鉄が北見市にあるいは土地開発公社に売却をしまして土地を転売をされたという問題でございまして、随契によつて売却をいたしました。随契によつては、当該土地が例えば幅員十メートルぐらい、長さが百メートル余りという極めて狭小な土地であるというふうな問題あるいは線路の間に挟まれた三角地であるというふうなことを考えまして、私も権威ある部外者の鑑定評価をとりまして価値を決定したものでございまして、適正なものというふうには考えております。現に転売されました価値につきましても、私も北見市にお譲りしました価値よりも若干低い価値で転売をされているという件もございまして、一方、若干高いというものにつきましても、後で市の方で道路をおつけになるにしまして、当初国鉄が売却した時点では、道路に接面をしていなかった土地を道路に接面をするという形で土地に加工されて、土地の価値を高めて売られたというところでございまして、そういう意味では、価値の点については問題がなかったというふうには考えております。しかしながら、転売の問題につきましても、いすれにしても問題があるというところで、今後自治体等に随意契約で譲りする場合につきましても、用途の指定あるいは指定用途に供すべき期間といったものにつきま

して制約をつけまして、そういった十分な調査を行い、かつ契約の上でも、そういった当初の目的に照らして適正な使用方がされることを担保した上でお譲りをするということに改めた次第でございまして。

なお、先生から御指摘ございました新橋区私方町の土地につきましては、ちよつと資料を持っておりませんが、これは公開競争入札により売却をされたものだと思います。公開競争入札につきましては、今申し上げましたような、例えば転売禁止事項でございまして、用途制限事項でございまして、とかいったものをつけまして、一般に公開競争入札による値段が下がるということも考えられます。その現在の国鉄の制度のもとにおきましては、そのような制限をつけていない。したがつて、このケースにつきましては、転売をされてもやむを得ないものというふうには考えている次第でございまして。

○関山委員 言いわけというものはそういうものだらうと思ひます。しかし、随契だつて、それは市が道路をつくつたからとか、かかありまうすけれども、当然それなりの随契のありようというものがなければならなかつたでしょう。一般公開入札だつて、もし仮に二年の間に倍になるというのであれば、当初の価格設定が間違つていたというところにもなるのでして、こんなことでやりとりしてもしょうがない。

もう一つの方は、出資方式です。これもいろいろとマスコミで書かれてゐる山手開発の話、これはどう申し上げたいか。いんどうか、日本の国鉄と不動産業界のトップがお集まりになつてやつてゐる話だから、まことに巧みかつ知能犯的なやり方というところになつてしまふだけではない。国鉄が出資している関連の不動産会社というのはたくさんあるんです。

○長谷川説明員 不動産会社が出資しております。国鉄との共同出資会社は山手開発一つでございまして。

○関山委員 この会社はどういう目的で、どうい

う役員構成ででき上がつておりますか。

○長谷川説明員 五十七年の十月に国鉄法の施行令が改正になりました。国鉄の保有財産の高度利用につきましても出資できる、言いかえれば住宅分譲事業に對しまして国鉄の出資が可能になつたわけでございます。その第一号といたしまして、五十八年の三月に設立した会社でございまして、会社の構成は、資本構成が国鉄が一億一千万円出資しております、五五%であります。その他、これは不動産会社も含めて九千万円出資しております。合計二億円の会社でございまして。

○関山委員 この会社に、従来の資産充当中で土地を売つていますか。

○長谷川説明員 これは国鉄の保有する財産についての高度利用を目的としてございまして、土地は売却してございせん。ですから、住宅分譲をやつておりますけれども、これは地上権付住宅分譲という形なのでございまして。

○関山委員 そうしますと、ここで言えば六十年まで、あるいは六十一年度中にも、資産充当中でこの会社に土地を売る予定はございせんか。

○長谷川説明員 土地を売るという計画はございせん。

○関山委員 私が持つております資料に、六十年の度中に豊島区東馬場一丁目二十三という土地が随契の予定になつてゐたのですけれども、これはなぜか契約が成立をしていないのですか、何か事情があつたのでしょうか。

○長谷川説明員 先ほども申し上げましたように、この会社は地上権付の住宅分譲でございまして、土地の所有権付の住宅分譲をやる会社ではございせんので、ただいまのお話につきましても、ちよつと私も聞いておりません。

○関山委員 あなたが御存じないのであれば、これはそれ以上押し問答をしてもしょうがないと思ひますけれども、資産充当中で、六十年度末に東馬場の一丁目二十三、アーバンビルのあるところの土地を、要するに随契で二十億で売り払うという

計画があつて、この資料では、なぜかこの分だけ未契約で終わっているのです。私は今そのこと自体を問題にしようと思つてゐるわけじゃないのですが、この国鉄の出資会社は、今の国鉄の土地の処分に関する日鉄法施行令によれば、随契約の対象になるんですからいいんですか。

○岡田(宏)説明員 日本国有鉄道法施行令によりまして、当会社は「土地その他の物件の売却又は貸付けを目的とする契約を締結する場合であつて、その契約がその投資の目的を達成するために必要なものであるとき」という限りにおきまして、随契約の対象になります。

○関山委員 ちよつと、それは施行令の何条何項何号ですか。

○岡田(宏)説明員 施行令の第二十五条の第三項の第十一号でございます。

○関山委員 私は、この会社が今後、国鉄の土地の売却に際して、やろうと思えばどんな土地でも随契約を幾らでも結べるということになりますと、この会社は、さつき内訳をおっしゃいますと、たけれども、国有鉄道以外の出資者が三井不動産であり、三菱地所であり、住友不動産であり、富士銀行であり、三菱銀行であり、第一勧業銀行であり、三井信託であり、三菱信託であるということになりますと、月刊現代じゃありませんけれども、文字どおりこの会社は山手線の中を押さえたんだと言われても、言いわけできないのじゃないですか、これはどうしますか。

○長谷川説明員 三井不動産、三菱地所、住友不動産、以上三社が山手開港には出資いたしておりますが、三井不動産の場合には不動産協会のまゝの役員でございます。それから三菱地所の場合には日本ビルディング協会連合会のまゝの役員でございます。それから住友不動産の場合には日本高層住宅協会のまゝの役員でございます。国鉄が住宅分譲事業を始めるに当たりまして、いろいろノ－ハウの活用をこれらの不動産の主要な協会のまゝの役員の方々に相談したわけでございまして、その辺のアドバイスあるいはノ－ハウを活用させていただいた

た、そういう経緯の中で資本参加をしていただいた、こういう経緯になっております。

○関山委員 いや、私は経緯を聞いてゐるのではなくて、こういう仕組みの会社がでると、国鉄の土地については皆さん方の意欲で幾らでも随契約ができるということになる。それがあつてとすれば、今話題になつてゐる、こういう現代その他で書かれておることは、総裁は大変心外だと思つてやつていますが、しかし、心外だと言つたつて、これは法律的には、あるいは何というのでしようか、定めの上からいけば、そういう事態になつたからといつてなかなかしつぱりというか、要するにとがめ立てのしようがない仕組みの中でこういうことを進めていらっしゃるんだ。そのことについてどうお考えになりますか、総裁。

○杉浦説明員 随契約の要件というものは、現在の国鉄法施行令によりまして、先ほど申し上げましたのは一部でございますが、これらの扱い等につきましては、私もこれからいろいろの意味での世間からの批判、疑問というものが、やはり随契約に向けてゐるというふうにも思ひます。したがらしまして、何回も申し上げてゐるとおり、これからの土地の売却の基本は、あくまで完全な公開競争入札というものを原則にし、それからなお随契約をやむを得ないというごく例外的なものとしましては、先ほどちよつと悪い例が出ましたが、これからの基盤整備等におきまして、地方公共団体の都市計画上の問題等もございまして、地方公共団体の都市計画上の随契約というふうなものに絞つて考えてまいりたい。

その場合も、私は具体的な話で申し上げておりますが、やはりあくまで値段を今までのように安くお譲りすることはできません、時価でお願いいたしますというところも申し上げておりますが、これは原則の例外でございまして、原則的には一般公開競争入札ということをやつていきたいというふうにしております。

○関山委員 時間が来ましたのでやめますが、いづれにいたしましても、土地の問題については、

できるだけ早く明快な答えをお出しになつていただいて、ガラス張りの議論ができるように、と申しますよりは、我々がまともな議論ができるようにひとつ御準備をいただきたいと思ひます。

○山下委員長 西中清君。

○横山委員 委員長、議事進行についてちよつと……。

○山下委員長 正式発言ですか。

○横山委員 はい、そうです。

○山下委員長 横山君。

○横山委員 審議の状況を見ておりまして、質問者と答弁者のかけ違ひが非常に多いのです。しかもそのかけ違ひはどのところから起こるかといひますと、数字の問題が割合に多いのです。数字の問題。きょう資料をこの間の要求に基づいて出してもらいましたけれども、どうも政府及び国鉄は不親切です。こういう数字のかけ違ひがないように、基本数字といひますか、それを親切に積極的に出してもらわなければいかぬと思ひます。こちらがいろいろ調べるでしょう。そうすると、どうも話が違ふから、何回も何回も、時間がむだ遣ひに終わつてゐます。

それで、私は次の資料を提出をされたいと思ひます。一つは、現在における各省庁、各地方自治体、関連企業等で雇用を政府及び国鉄が確保した予定数を出してもらいたい。

それから、国鉄の関連企業名と雇用を確保した予定数を出してもらいたい。

それから、六十年代末でやめた人二万七千九百人、その二万七千九百人の中で再就職の決定をしておる人、この官民分布、それから再就職がまだ決まつていない数、それから再就職を希望してない数、これが非常に今後のこの法案の前途に影響をもちますので、それが欲しい。

それから、小林委員の三月の質問に関連するのですけれども、どうしてこういう数字になるのかか私もよくわからないのですが、三月に小林委員が、当時職員は三十万七千人、余剰人員は二万五

千人、これは議事録に残つてゐる数字であります。ところが、今審議しておりますのは、六十一年度首現在員は二十七万七千人、六十一年の余剰は三万八千人、これが基礎数字になつてゐる。どうしてこの数字が変わつてきたのか私にはわかりません。

業務量は、今我々の目の前にあるのは二十三万九千人、これが六十一年度首の政府の説明の数字であります。今言つた、小林委員が言つたその三十万七千人から二万五千人を引いた二十八万二千人体制、これが何で二十三万九千人に業務量の基礎となるのか、これもわかりません。

こういうことをやろうと思つて、本当に時間がむだになつてしまふ。ですから、これらのことについて積極的に、これらを含んで政府、国鉄が数字を次の委員会までに提出されるよう希望いたします。

○山下委員長 ただいまの御発言の趣旨は、本来は各党派の割り当て時間内で御発言いただくのが妥当だと存じますが……(横山委員「議事進行について言つてゐるのです」と呼ぶ)いや、議事進行と言つても、あなたの御発言の内容を聞いておりますと、質問とか資料の提出ですから。しかし、せつかくの御発言ですから、ひとつ後刻理事会で検討させていただきたいと思ひます。

○西中委員 今御提案があつたことで、私も審議を聞いておりましてやはり大事な一点だと思ひます。結論が理事会ということでございますので、私も質問に入りますけれども、特段の配慮をしていただきたいと思ひます。

この歴史的な改革をする上において、やはり今さらどうしようもない状況の中にある国鉄について、その責任を云々するということについては余り意味がないかもしれないけれども、しかし、国民の皆さん方は、なぜこういうことになったのかという点については、素朴に疑問を持たれるのはまた当然だろうと私は思っております。

先ほどの議論でもお話がございましたけれども、私も一応今日までさまざま、詳しく言えば七つぐらいになるようでございますけれども、再建計画を立てながら、それが結果的には破綻をいたしておるといふ積み重ねがあったわけでございますが、そういった問題の原因は一体どういふところにあったのか、責任は那邊にあったのかということについては、まず大臣から伺っておきたいと思ひます。

○三塚國務大臣 公共企業体を所管いたしますのが政府であり、直接には運輸省であります。さような意味におきまして、公企体たる国鉄がその機能を十二分に發揮し得ない現狀に相なりましたという意味で、政府の責任大であると私は認識をいたすわけであります。しかるがゆゑに、その原因を分析をさせていただきますと、新しい鉄道路として機能が發揮でき得ますように改革を進めていかなければならぬだろう、こういうことで、今次国会に改革八法案を出しさせていただきましたというのが率直な考えでございます。

○西中委員 今、私前提で申し上げましたけれども、やはりはじめははじめとしてしっかりしておかなければいかぬと思うのです。政府の責任は一体どうなのか、その辺のところの認識を重ねてお伺ひいたします。

○三塚國務大臣 そういう意味で責任があります。責任がありますから、監理委員會法を提出させていただきます。五十八年、大変な御議論をいただきました。成立をさせていただきました。これに基づき監理委員會が構築をされ、原因分析、再建の方式を第三者的な立場、何物にも影響されない立場の中で御提案をいただいた。これを法律の趣旨に従ひ

尊重をさせていただきながら改革についての閣議決定をさせていただいたということでありまして、この破綻をいたした点についての責任は、主として、運輸大臣として極めて重大なものであります。よって、この重大な責任は、申しわけありませんでしたとシャッポを脱ぐだけで果たせるものではないのでございますから、答申をしかと踏まえ、閣議決定がいたされたわけでありまして、それに沿ひまして、政府としての対応を明確にし、国民の負担にこたえていかなければならぬ、こういうことであります。

○西中委員 かねがね大臣が国鉄再建に情熱を、また命をかけておられると私たちが受けとめてはおるわけでありますけれども、その点まず、後がないというところでしょうかやっていたかという点と要望をいたしておきたいと思ひます。

同時に、今さら原因を云々しても問題の解決にはならぬ、やはり新たな展開を積極的に進めることが一番大事だろうと私も思ひます。ただ、国鉄はあくまでも莫大な債務を抱えておりますから、国民の皆さん方にとって過大な負担、不利益、こういうことがやはり心配をされるわけでございまして、それは債務の償還という点に尽きると思ひます。すけれども、そういう点で十分この点は配慮していかなければならぬと私たちは思っております。

そこで、この改革を進めていく上でのまず第一点は、国民への過大な負担を強いることがないという点をまず前提に置いて、これからの施策を進めていくということ。それから第二点は、鉄道の公共的役割、それから利便性、安全性、こういうものが損なわれることがないということ。こういう点を十分考えておくことが必要だと私は考えておるわけでございますが、この二点についてどのようなお考えであるか、伺っておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 国民にとってこの国鉄改革が過大な負担にならないようにというのは、先生御指摘のとおりだと思います。そのために、さきの閣議決定等でもお示しいたしましたように、極

力国民負担を軽減するためいろいろな面で政府として努力をする、こういうことでございまして。ただ基本的には、国鉄は国民のものであると同時に、その負っておりまます負債も、やはりある意味では国民の御負担をお願いしなければならぬ部分があると思ひますが、それが極力少なくなるような努力は十分したいと思っております。

それから、安全性、利便性の問題でございますけれども、安全性は鉄道事業の基本でございます。いやくも安全性が損なわれるということがあってはなりません。また国鉄によらずすべて交通機関というのは国民に対して利便を提供するものでございまして、ただ、現在の国鉄という状況でございます。逆に申し上げますと、そういう安全で利便を提供できる快適な鉄道としてこのままやっていくことがなくなるおそれがある。その点を基本的な線から改めて、国民に対してそういう鉄道本来のサービスを提供できるようにすることが必要だ、その意味で改革について全力を尽くしたいというのが政府の考えでございます。

○西中委員 そこで、まずこの法案の趣旨というものは、第一条に述べておるとおり二つが柱になっておりますが、長期債務の問題について伺っておきたいと思ひます。

長期債務の処理の問題でありますけれども、監理委員會としてはそれなりの試算を出されまして、二十五兆四千億円、潜在的債務が十一兆九千億円、こういう数字が出ておるわけでございまして、それに対して、処理の方法でありますけれども、用地売却、株式の売却の収益、そして新たな事業体が負担する、こういったことによつて最終的に残る十六兆七千億円を国が、すなわち国民が負担する、こういうことだと思ひますが、この数字は監理委員會の試算でございますが、やはり政府が責任を持ってこの法案を出す上においては、政府としての試算というものは明快でなければならぬと私は思っております。この問題については議論もあつたわけでございまして、この問題について、これについては改革法の審議までに

お出しになるというように私は認識をしておるわけでございますが、その点、いかがでございましょうか。

○棚橋(泰)政府委員 先生おっしゃるやうに、今先生がお話しになりましたのは、あくまでも監理委員會がその時点において試算をされたものでございまして、その後の情勢変化もございまして、計算の仕方につきましても、政府として再度明確にいたしました。改革法の御審議の際には政府としての考え方を明らかにしたいと思っております。

○西中委員 いつごろ明らかにしていただけるのでしょうか。

○棚橋(泰)政府委員 先ほど用地の件につきまして大臣からお答えを申し上げましたとおりでございます。

○西中委員 そうしますと、委員會審議が始まるまでということでございますが、そういうように認識してよろしうございませう。

そこで、現在の監理委員會の試算においては十六兆七千億円という数字が出ておるわけでございましてけれども、今後の用地の売却、そして新事業体の株式売却などの収益によりまして、これは変動するということですね。これは当然政府として試算をされておるわけでございましてけれども、できるだけこれを圧縮するということが大切な問題だと思ひますが、その点は大変、どのようにお考えになっておるか、伺っておきたいと思ひます。

○三塚國務大臣 それは全くお説のとおりでありまして、最も有効、適切な方法をとらさせていただきますことにより圧縮をしていくことは、国民に対する政府の務めであらう、こんなふうに思ひます。

○西中委員 その運輸省の試算がどのくらい出てくるのかわかりませんが、国が負担しなければならぬ十六兆七千億円、結果的にまたこういう数字が仮に出たとして、例えば三十年の長期返済ということにしましても、毎年の返済額が

一兆二千億ないし三千億は必要、こういうように聞いているわけではございません。これが国家財政に与つては大きな負担になることは言うまでもないわけでありまして、この償還のやり方というものがやはりいろいろ重要だと思ふのです。これはまず大蔵省の方に聞いておかなければならぬと思ひますけれども、現在どういふような検討をなさつておられるのか、伺つておきたいと思ひます。

○佐藤説明員 お答えいたします。

国鉄の長期債務等の処理の問題につきまして、政府としては一月二十八日にその基本方針を閣議決定で決めております。先ほど先生の御指摘と若干重複するところがございますが、整理の問題もございまして、もう一度申し上げますと、国鉄改革に伴ひ最終的に国民負担を求めざるを得ない長期債務等の額は、監理委員会の「意見」によりまして、御指摘のように十六・七兆円程度、こういうふうになされていくところでございます。ただ、政府としては、この用地売却の上乗せ等を図りまして、その額を極力圧縮する。したが、いままで、最終的な要処理額の見通しが得られなまでの間は、旧国鉄におきまして用地売却、借り入れ等を行つて債務の償還、雇用対策等を実施する、こういう考え方に立っているわけではございません。

次に、旧国鉄におきまして、自主財源を充ててもなお残る長期債務等の額が最終的にどうなるかというの、用地売却等の見通しにかんじかかわるわけではございませんけれども、最終的にはなお残る額につきまして、国において処理する、という考え方に立っております。そのための本格的な処理のために必要な新たな財源措置につきましましては、雇用対策、用地売却等の見通しのおおよそつくと考えられます段階で、歳入歳出の全般的見直しとあわせまして検討、決定をいたす、このようにな考え方で政府はおられるわけではございません。

○西中委員 そうしますと、いろいろと清算事業団で土地の売却その他収益を上げて、それを充当していく、最終的に残つた債務につきましましては、

財政状況等を勘案しながら決めていくということですが、要するに、それは三年後に決めるということに相なるわけですか、その点確認をしておきたいと思ひます。

○佐藤説明員 ただいま申しましたように、本格的な処理財源につきましましては、雇用対策、用地売却等の見通しのおおよそつくと考えられる段階でということではございまして、雇用対策というものが旧国鉄発足後三年間で実施ということを考えますと、それも一つのめどではないか、かように考へております。

○西中委員 次に、第二条のいわゆる未償還特定債務の継承等について、また三条の無利子貸付金の償還条件、こういった問題について若干触れておきたいと思ひます。

二条三項では「貸付金の償還に關し必要な事項は、政令で定める」となっておりますが、この償還という問題は、いつから返還をさせるのか、その時期と期間、こういうことについてお伺いをしておきたいと思ふのです。

○棚橋(泰)政府委員 この三項は無利子貸付金の部分にかかわる償還条件の問題でございまして、これにつきましては、一応政令で定めることにしておきまして、現在政府内部におきまして種々の条件等を検討しております。その上で適切な期間等を定めたい、かように思つております。

○西中委員 それから、三条のところではございませうけれども、「償還期限等」の「等」というのは何を指すのか、伺つておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 これは二条一項をこらうにたゞきましますと終わりの方に「以下「償還期限等」といふ」というのがございまして、これを指しておられるわけではございまして、その前に書いてございしますように、これは「償還期限」と「据置期限」ということではございします。

○西中委員 次に、希望退職の問題について伺つておきたいと思ひます。

をした職場から離れていくという職員が二万人と云う大変な時代でございまして。これらの人々は考へてみると、個々にそれは責任があると言へばあるのではありませんけれども、やはり国鉄改革が繰り返して失敗してきた、そういう背景もまた否定できないわけ、非常に残念なといひます。か、気の毒な面があるわけではございまして。したが、先ほどから議論がありましたが、今後の身の振り方については、政府はあらゆる対策、万全の措置をやはり講ずることが望ましい、また私たちもそうあつてほしいというふうに願つております。

そこで、まず第一点でございしますけれども、給付金の問題について伺つておきたいと思ひます。

この支給額は、基本給与等の十カ月分、こういうことでございしますけれども、これは三十九年、旧電電公社の電話の自動化に伴つて電話交換手の退職促進を図るために設けられた制度に準拠してゐるといふように聞いておりますが、その点は間違ひないかどうか。そして今回のこの措置によつて、この特別給付金はおよそ一人どのぐらゐの金額になるのか、確認をいたしておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 先生から旧電電の例に倣つたのかという御質問でございしますけれども、政府関係でこういう例というものが電電の例しかないわけではございします。そういう意味で参考にはいたしません。ただ、それだけではございしませんで、種々民間企業等が同様なことをやります例、その他を参考にしたしまして、十カ月が適当ではないかといふふうに決めたわけではございします。

なお、それによります金額は、平均で申し上げますと、特別給付金は約二百四十万といふふうになります。御理解をいただきたいと思います。

○西中委員 いろいろとお考えはいたしたいと思ひますが、やはり国鉄の場合にはかなりいろいろの業務がございしますし、同時にまた、社会情勢も当時より

もむしろある面では思はれた面も多いわけではございまして、それが右へ倣え、すべてがそうだといふことにはならぬと思ひます。参考の一部にはしたといふことだと思ひますけれども、それでいいのかなといふ気がしないわけでもないのではございします。今回この国鉄再建の成功を期する上において、やはりこうした職員の扱いというものが一番大きなかぎを握つてゐるだけに、この特別給付金についてももう少し配慮があつてもいいのではないかなといふ気がしないわけではございしません。重ねてでございしますけれども、御意見を伺いたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 何か月分が適当かといふのは、この前もお答えを申し上げまして、これはいろいろ議論のあるところだと思ひます。しかし、電電の場合と国鉄の場合といふふうなことで申し上げますと、電電の給与と国鉄の給与とは、これは同じ基準内賃金の中で違つたわけではございまして、国鉄の業務というものは当然その基準内賃金に反映をされておるわけではございします。そういうふうな意味で、似たような月数を採用したからといふて必ずしも同じ形ではないと思ひます。

それから、まあこれも考え方でございしますけれども、そもそも退職されます方は、特別退職金を受け取るわけではございまして、それに付加して、上乗せして、この給付金を支給する、いわば進んで希望退職に応じていただいたということに対する報償の意味で付加をするわけではございします。合算した額が支給されますから、それはかなりの額になるといふふうなことも考えられます。

また、民間等の例でいろいろ考えますと、企業が苦しくなつてなかなか退職金も満足にもらえないといふ場合もあるわけではございまして、それらのいろいろな例から見まして、国鉄の今回の希望退職に対して上乗せする額としては、この額が十分な額ではないだろうかといふふうに私も思ひます。

○西中委員 どれほどが妥当な線なのかといふことはいろいろ見方があると思ふのですが、私はど

うもまだ納得をしておられないわけでございますが、後日またいろいろと議論をいたしたいと思ひます。

次に、四条でございますけれども、四条二項の三「その他これに準ずるものとして政令で定める法人」という規定がございますけれども、これは何を指しておるか御説明をいただきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 これはいわゆる認可法人というものを一応想定をいたしております。ただ、認可法人の中で、給与とか役員の選任とかに国の関与の強いもの、いわゆる特殊法人に近いもの、そういうものを想定しておる条文でございます。

○西中委員 そうしますと、認可法人の中で民間に近いものは除外されると理解してよろしゅうございますか。

○棚橋(泰)政府委員 除外と申しますか、特別給付金の対象になるということでございます。

○西中委員 次に、清算事業団職員の給与について伺っておきたいと思ひます。

清算事業団は、国鉄が来年四月から民間会社になり、そして清算事業団で職員を継承していくわけでありまして、この職員の雇用契約は現在のものがそのまま移行されることになるのではないかと思っております。そこで、職員の労働条件、これは当然鉄道事業に従事しなくなるということでございますから、変更はやむを得ないのではないかと思いますけれども、基本的に現行のものを継承していくという方向であるべきだと私は考えておるのでございますけれども、その点はどうでしょうか。

○棚橋(泰)政府委員 清算事業団は、新しい会社に移った方たちを除いた職員が自動的に清算事業団に移行するわけでありまして、基本的に先におっしゃる通りに、現在の国鉄のものを引き継ぐということでございます。ただ、勤務の中心が、再就職のための訓練とか、中身が違ふわけでございますから、その給与体系、労働条件等については、やはりそれにふさわしい体系というものを

を想定すべきであらうと考えております。そういう方向で検討しておるところでございます。

○西中委員 お聞きをいたしております、離職者と同じような感じで、失業対策給付相当の給与、こういうようなことをお聞きしておるのですけれども、これは極めて深刻な話でございます。そのようなお考えに今あるのかどうか、ちょっと確認をしておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員 先生おっしゃるのは、監理委員会の積算基礎が今おっしゃったように六割程度ということで計算をされておるといふことかと思ひます。しかし、それは監理委員会ではそういうことでございますけれども、実際の勤務の中身等を勘案して決められるべきものだと考えております。

○西中委員 そうしますと、純粋に職業訓練を受けておるだけだという状況が続いている方、それから少し見習的な立場でどこかの職場へ働きに出るといふケース、また研修に行っているといったケース、やはりそれぞれ実情に応じて給与が変わるといふように理解してよろしゅうございますか。

○棚橋(泰)政府委員 清算事業団ではいろいろな勤務体系とかが考えられると思ひます。まず一つは、実務がございまして、用地の売却関係、そのための基盤整備事業というふうなものもございまして、それからまた職業訓練を受けられる方のための訓練の実務を行う方、研修ないしは雇用の場の確保のための実務を行われる方もありますし、またそういう計画の中で研修を受けたり職業訓練を受けたりという方もございます。それぞれ勤務の形態が違ふわけでございますから、基本的には、その勤務の形態にふさわしい給与条件、勤務条件というものが設定されるべきだと考えております。

○西中委員 その点についてもひとつ特段の配慮を要望しておきたいと思ひます。

の他について議論がございました。政府の目標数は公的部門で三万人、こういうようなことだと思ひます。まず昨年十二月の閣議決定では、採用母数に対して一定率を乗じた数、これは一〇％程度ということであらうと思ひますが、採用母数というのはいくつかのぐらゐの人数になるのですか。御説明をいただきたいと思ひます。

○中島(眞)政府委員 先生御質問の採用の母数でございますが、これは閣議決定にもございまして、昭和三十九年度におきましては、各省庁の採用者数の中から、特定の資格を必要とする職種など、それから六十一年度の特殊事情から、ということとは、採用の手続が既に進んでいるというようないふことを考慮したことでございますけれども、そういうことで国鉄職員からの採用が困難であると認められる職種等、これらを国鉄余剰人員雇用対策本部が定めるということにしております。で、いわゆる除外職種として、これらを除いたものが母数になります。それに対して一〇％以上にあたる数を国鉄職員から採用するということにしたわけでございます。その場合の基礎になります採用母数は、国家公務員の六十一年度分については一万二千人余りでございます。

なお、六十二年以降の分につきましては、これも特定の資格、特別の資格を必要とする職種等は除くこととしておりますけれども、六十一年度の特殊事情によつて採用できないという要素は今の度にはなくなるわけでございますので、それらの点については、総務庁を中心として今後検討いたしまして、採用母数を決定して、それをもとにして各省庁の採用数を積み重ねていくということになるわけでございます。

○西中委員 過去の実績、一年前でもいいのですけれども、大体のところどのぐらゐの母数になるかというのはいふまでもなく、要するに、一〇％で三万人というお話なんですけれども、果たしてそれだけになるのかどうなのかというのは非常に心配な面であるわけです。そういう点で、どの程度の母数になるのか伺つておきたいのですけれども、何か参考になるようなものがあつたら伺いた

も、何か参考になるようなものがあつたら伺いた

○中島(眞)政府委員 六十一年度につきましては、現実の採用数がどうなるかということとは、まだ確定的には申し上げられないわけでございます。先ほど一万二千人余りと申し上げたのは、五十九年度の実績をもとにした数字でございます。

そこで、六十二年以降の分がどの程度になるかということでございますけれども、六十一年度の既に採用手続が進んでいるという分につきましては、いわゆる「種」の試験、それから学校の関係、学生でございますが、その採用の関係でございます。これらについては、その範囲を含めて今総務庁の方で関係省庁と折衝中でございます。したがって、今のところその数字を申し上げる段階までまだ至っておりませんけれども、基本的な考え方としては、採用母数はできるだけ多くいたしまして、いわば除外職種は必要最小限のものに限定するという考え方で進みたいと思つております。そういうものをもとにしました上で、三万人の目標を達成するために必要な採用率といふことが、そういうものを決めていくというわけでございます。その率というのは、一〇％よりも高い率になるということでございます。

○西中委員 これは国鉄職員が今自分の将来をどの方向に向けていくかというのを選択する上にとつても極めて重要な問題でございます。これが決まらないことには、例えば希望退職しても思うようにいかなかった、要するに、公的機関に勤めたいと思つた、だめだった、それから旧国鉄、清算事業団に残つた、しかしそれも、希望はあつたけれども、結局考えているよりも人数が少なく、激しい競争のために取り残されてしまった、こういうことにもなりかねないわけですね。そうすれば、こういうことにならぬのならもつと早目に別の道を考えて方がよかつたというのが後の後悔として出てくる可能性は十分あるわけですね。し

たがいて、採用の人数、これについては、やはり早い機会にまとめていただくということが非常に重要な問題だと私は思うのです。そういう点で、今作業をしておられるということでごさいますけれども、一刻も早くこの全貌を明確にさせていただきたいということ。

同時に、除外規定、除外条件というものをできるだけ少なくするというお話でありますけれども、国鉄職員の学歴であるとか性別、こういう問題と、地方公共団体なり国家公務員なり特殊法人なりの問題、これらの公的部門が採用する対象と必ずしもこれは一致しないといえますか、さまた難しい問題が実はあると思うのです。この学歴というのは、先ほども「種々」というお話がありましたけれども、そういう点は、この採用母数の中ではどういふ扱いになっていくのか、その点も明確にさせていただきたいと思ひます。

○中島(農)政府委員 学歴の点につきましては、国鉄職員から国家公務員として採用する場合に、その対象になるような人たちが十分にいくらかどうかということが基本でございまして、国鉄の場合には高校卒の方が圧倒的に多いわけでごさいます。しかし、高専卒等もございまして、高専卒に見合いますものとして「種々」ということを考えたわけでごさいます、これらについては目下さらに精査をしておりますのでございします。

それから、国家公務員として採用する場合に、国鉄に入りましたときの採用試験をどう評価するかという点がございまして、これにつきましましては、人事院の方から各省庁に対して、高校卒の場合には「種々」、それから高専卒の場合については「種々」というものにそれぞれ対応する試験に合格している者として取り扱うという基本的な方針が示されておるところでございします。

○西中委員 この問題は、とりわけ地方公共団体、地方自治体に関係が多いと思うのです。採用はしっかりしていただかなければなりませんけれども、その採用母数の一定比率ということですが、母数がさまざまな制限を受けて小さくなつて

しまふという形ですと、自治体も、そういう条件があるなら結構だ、協力する部分はするにしても、できるだけ地元の若い人というようになるとなると、これは思うように進まないと思うのです。ですから、この採用母数の除外を極力抑えるということが一番大事だと思うのです。そういう点について今御説明いただいておりますけれども、もしも自治省がおいでになっておりましたならばお聞かせいただきたい。どういふ考え方で今おられるのか伺っておきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○紀内説明員 お答え申し上げます。

地方公共団体の場合、現在行政改革を進めていく途上でございまして、その中でも定数の適正化というの是非常に大きなテーマでございします。したがって、一般的に言つて、採用の事情はかなり窮屈な状況にあるということは御承知のとおりでございします。また一口に地方公共団体と申しましても、大は人口一千万人を越えるような東京都から、小は二百人程度にすぎない村に至るまで、その規模等も千差万別でございまして、それぞれ特殊の個別の事情に置かれているという状況でございします。したがって、国鉄の職員の受け入れにつきましても、その態様はそれぞれ様々でございします。

しかしながら、国鉄の改革の成否いかんという問題につきましましては、これは当然国家的課題でもございしますけれども、それぞれの地方公共団体に与りましても、将来の地方交通の体系、あるいは地域住民の生活への影響が非常に大きいわけでごさいますから、その辺に十分理解を深めていただきまして、それぞれの立場で、事情の許す限り、応分の御協力をいただきたいというふうにお願ひしておりますのでございします。

○西中委員 お聞きしますと、地方公共団体の採用母数については、初めから大卒、女子の数は除外をしておるということをお聞かしておるのですけれども、その点はいかがでございしますか。○紀内説明員 大卒あるいは女子の除外というこ

とにつきましましては、国家公務員の場合に準じて同じように取り扱っております。

○西中委員 公的部門が積極的な採用をしない場合には、民間だとかさまざま各方面の協力を得、同時にまた、国鉄再建というのには、単に余剰人員だけではないで、国民の理解も協力も得なければならぬ問題でございしますから、やはり先頭に立つて必死でやっておるという姿でなければならぬと思うのです。ところが、今のお話のよう

に、さまざまな除外を設けて、採用者の母数をできるだけ抑えようと言つたら語弊があるかも知れませんが、得ない、こういう状況であるように私思うのです。むしろ積極的に、除外されるべき者、そういう者も含めた全体の採用の中から一割ぐらいは採用するというような強い姿勢を持つていかれる、これが大事じゃないかというふうに思うのですけれども、大臣、その点はいかがでございしますか。

○三塚国務大臣 御説のとおりであらうと思うのです。産業界その他全般に御協力を賜るわけでごさいます。第一義的には、国家公務員グループにおいて三万人程度そのまま、私の感じを言わせていただきますならば、御採用をいただけますような姿勢が重要だと思つたのです。そういうことで雇用対策本部におきましても申し上げておるところでございまして、ぜひ不退転の決意で進んでまいりませう。この大改革は前に進みませう。

地方公共団体は、言うなれば国と全く法定上は資格が同じ独立の団体でございしますから、地方公共団体に対してはお願ひを申し上げます。この

一〇％以上やらなければならぬ、こういうことでありますならば、これに準じてお願いできないでしょうか、ぜひお願いをいたしたい、こういうことで御協力を賜りたい、こういうことではないかと思つておりますし、その場合におきましても、国家公務員グループが、今中島事務局長が申されましたように、一〇％以上御採用方について、

各省庁に、また各省庁所管の関係公社公団等に御協力いただくように全力を尽くしてまいらなければならぬ。その場合に、どうしても採用の基本的な要件で、必要欠くべからざる能力というものがありますればやむを得ないことだとは思ひますが、それを広く御解釈いただくようなことで、この国家的な改革に政府一体として御協力をいただかなければならぬと思つておりますし、この基本は崩さず、ひとつ強く進めてまいりたい、このように思つておるところであります。

○西中委員 地方公共団体が職員を採用した場合、共済年金の扱いは一体どういふようになるのか、それから年金の過去の積立分の取り扱いはどういふようになるのか、自治省また大蔵省に伺つておきたいと思ひます。

○坂本説明員 これは国家公務員から地方公務員に移った場合も、国鉄職員から地方公務員になつた場合も全く同じでございしますが、移った場合について年金は完全に通算される、つまり退職がなかったものと見なされるという扱いでございします。それに伴ひまして、国家公務員共済組合連合会あるいは国鉄共済の積立金のうち当該地方公共団体に移った職員に係る積立金を政令で定めるところにより移管することになっております。政令におきましては、当該地方公共団体の組合員になつたときに給付事由が生じたものとしたならば、その者に払うべき年金である給付の額及びその後の実態に移管するまでの利子に相当する額を基礎として算定した額を地方公共団体に移すということとでございします。

○松本説明員 ただいま大蔵省から説明のあったとおりであります。

○西中委員 派遣職員について伺つておきたいと思ひますが、現状は一体どういふ状況になっておるのか御説明をいただきたいと思ひます。同時に、この派遣職員ですが、将来どういふ御希望をお持ちであるのか。特に派遣されて、その企業で働いておると、その企業に要望されて残る人も出てくるのではないかとこのように思うのでござ

いますけれども、そのあたりの状況を把握されておりましたならば、人数もあわせて伺っておきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○杉浦説明員 ことしの三月一日現在の実績でございますが、派遣職員は全体で一万六百七十九人ということでございます。派遣先で一生懸命働いておる状況を派遣先の会社の方にお伺いいたしますと、能力もあって非常にまじめによくやっておりますという評価をいただいております。中には会社にとって大変欲しい人材であるので来てほしいというような話も、ある会社からは出ておる状況でございます。この辺は派遣者本人の意思が会社の希望と合致いたしますれば、そうしたことも喜んでおこなうというふうな思っているところがございます。

○西中委員 それから、雇用の問題で民間の協力を得ているわけでありまして、多くは大手の会社の名前が出ておるわけですが、中小企業なり地場産業なり、こういったところの求職という問題はあのかないのか、その点はどうでございますか。

○渡田説明員 国鉄といたしましては、民間産業界、今お話のございましたように、大手のみならず中小につきましても、今組織を挙げて、全国の各総局、管理局に雇用対策部長なり室長なりも配置いたしまして、各地でお願いに回っておりますところでございます。

○西中委員 実績は上がっておりますか。どうですか。

○渡田説明員 今申し出を受けておる数字は、先ほど雇用対策本部から申し上げられましたように、全体で一般産業界約九千のお話が参っております。これから中身をいろいろな地域、職種、条件等々具体的にお話を詰めさせていただきます。かように考えております。その中には中小もございまして、今ここでその具体的な会社名等々は持っておりませんが、そういったところも十分入っております。

○西中委員 私の言いたいのは、中小や地場産業

はかなり零細なところも多いわけでありまして、でも、こういうところの求職先も開拓する必要があります。また、職種によつては国鉄の優秀な方を迎えたいという希望のあるものも聞いておるところでございます。そういう点では一体どこがめんどろを見るのか、窓口になるのか、こういうところが問題だと思つておる。何かお考えがございまして、

○田淵政府委員 労働省としましては、全国に約五百近くある職業安定所を通じて、今御指摘のございました大企業のみならず、地場の中堅企業あるいは中小企業も含めまして、国鉄のための特別の求人開拓の実施等を予定しておりますところでございます。国鉄職員の再就職が本格化したしました段階では、全国の職安を挙げて、労働省としても全面的に国鉄に御協力を申し上げながら万全を期していきたく考えております。

○西中委員 先ほど議論がございましたけれども、ほつておいても職安へ行くのだ、こういう話もありまして、これは特別の対応を十分お願いいたしておきたいと思つております。

それから、次は職員の異動、さまざまな問題になつておるわけでありまして、かつての炭鉱職員の例を挙げても、これに對しても十分な配慮が必要なこととは言ふまでもないと思つておる。雇用促進事業団、清算事業団、それぞれどういふような対応をなさつておるか。建設省にまた何かお考えがございましたらば、伺つておきたいと思つております。

○田淵政府委員 御指摘の雇用促進事業団は労働省の所管でございます。かつて炭鉱職員の再就職の問題につきましても、一つの役割を果たした団体でございます。幸い九州とか北海道という地域には支部も置いてございます。過去の経験も生かしまして、国鉄の再就職の問題につきましても十分役割を果たしたいというふうに考えておるところでございます。

○内藤説明員 住宅問題についても御質問がござ

いしましたが、二月十日衆議院の予算委員会で建設大臣からも答弁いたしましたとおり、住宅の確保が職員の生活安定のために重要であることは当然なんです。一次的には新しい雇用主においてできるだけの努力はしていただきたい、そういうことは考えております。

それから、現在、国鉄余剰人員雇用対策本部からは一般的な相談を受けて今話し合いを進めておりますけれども、住宅問題は非常に地域性が強い問題でございますので、個別的な相談があった時点、具体的な相談があった時点で、公営住宅、公団住宅のあり方については考えたいと思つております。

以上でございます。

○中島(眞)政府委員 住宅問題は広域配転はもちろんのことといたしまして、きめの細かい対策が必要だと考えております。したがって、労働省、建設省等にもいろいろお願いをしておりますところでございますけれども、今後住宅問題の対処のいたし方といたしましては、一つは、国鉄が保有している宿舎の活用でございます。宿舎につきましても、不用品となりましては、いわゆる非事業用地としまして清算事業団に所屬させて、いざれ処分するということになるわけでございます。が、宿舎として活用できるものは極力活用していく、そういう意味での処分計画との調整が必要だというふうに考えておるわけでございます。それからまた公的部門とあるいは一般産業界においても、それぞれ採用していただく場合、受け入れ先で保有している住宅への入居ということも大いに期待しているところでございます。また雇用促進事業団の住宅の利用ということも、今後積極的にお願いをしてまいりたいと思つております。これは何と云つても異動者本人に対する住宅のあつせんなり情報提供とか相談の体制を確保するということが大切だと思つて、そういう点を中心にして、今後きめの細かい配慮をしてまいりたいと考えております。

○西中委員 次に文部省にお伺いをします。

何回か質問をいたしておるわけでありまして、けれども、いわゆる広域異動者の子弟の高校転入について確認をしておきたいのです。文部大臣も積極的に対応すると答弁はなされておるわけでありまして、けれども、具体的な措置は一体どういふ中身を持つておるのか、具体的にどういふようにしようとしておるのか、伺つておきたいと思つております。

○阿部説明員 一般的に、保護者の転動に伴います高校生の転学につきましては、できるだけ認めることが望ましいという基本的な考え方に基づいております。こうしたことから文部省といたしましては、昭和五十九年三月に各都道府県の教育委員会等に対して、可能な限り転入学試験の実施回数をやしたり転入学のための特別定員枠を設定するなどの配慮をするように指導通知を出したところでございます。また昭和五十九年七月には、文部省令の改正を行つて、それまで欠員のある場合に限り転学を許可するというところであつたわけでございますが、それを欠員のある場合に限り、教育上支障がない場合には転学を認めるとよいという趣旨の改正を行つて、通知によつてその趣旨の徹底を図つたところでございます。その後、各都道府県におきまして、転入学試験の実施回数や四月当初の転入学試験の実施あるいは受け入れの際の定員上の配慮等につきまして改善が図られておるところでございます。

文部省としては、このような一般的な保護者の転動等に伴う高校生の転学が円滑に行われますよう引き続いて各都道府県等に対し指導を行つたことと、今先生から御指摘のございました国鉄余剰人員等の再雇用に伴う高校転学の問題につきましては、今後関係機関とも十分連絡を密にし、状況に応じて必要な対応措置を考えてまいりたいというふうに考えております。

○西中委員 国鉄関係でなくとも、一般の民間会社でもさまざまな各地へ転勤というケースがあるわけですから、そういう問題が大きくなつておる上

で当然文部省としてもそういうような対策をおとりになっていると思うのですが、大臣、これはちよつと聞いておいてほしいのですが、これから希望退職をされ、また清算事業団で大勢の職員を抱えて、将来また転職という形になるわけですね。

そのときに、先ほどちよつと触れました住宅の問題もござりますが、一番親として心を痛めるのは、やはり子弟の教育という問題、中でも、小中は問題ないとして、高校が一番ひつかかるのですね。高校は大学の一手手前でございますから、とりわけ心配の多い年齢の子弟ということにならうと思うのです。ところが、このために従来文部省がとつてきておるのは、今説明があつたように、いろいろと各都道府県にお願ひをして、できるだけ緩やかな条件にしてほしいというような要望を出されたりしておりますけれども、結局は試験をするのです。それから学校もいろいろレベルがあるとかないとか言つてなかなかこの壁は厚いのです。ですから、このことがこちらの転職その他の問題について大きな障害になつておるといふことです。ですから、文部省としては、文部省の考えもあろう、それからまた民間の転勤という問題もあつて、そう違ひはつけられないかもしれませんが、けれども、国鉄のこの問題は極めて重大な問題です。ですから、一度しつかり文部省、文部大臣と話し合つて、例えば内申書だけで転校させるとか条件をもつと緩和しながら、少なくとも高校についてその頭を悩まさないといふという背景をつくつてあげることが非常に重要だと私は思つておるのですが、大臣、どうでしょうか。

○三塚國務大臣　ただいま文部省の高等学校課長からお答えがございましたが、御指摘のように、本件については、海部文部大臣と本日の議論を踏まえまして、ただいまの御提案なども含め、真剣にさらに協議を進めてまいりたいと思ひます。

特に教育自治ということで、都道府県教育委員会が高等学校を統轄するわけでございますが、文部省といえどもそこに命令がましいこともできないといふような意識が担当課長の中にあるわけ

です。そういうことでありますから、政府として、その辺のことは重要な問題でございますから、自治省も通ずるなど、また直接に地方六団体、特に知事会、都道府県議長会等に私自身出向きましてもお願いをしてみたいと思ひます。

さらに、私立学校等なかなかこの分は、我が校は東大受験校であるとか、国立一高校というものは今ありませんが、かつての一期校の合格率の高い私立高等学校でありますなど、非常にその間の経過もあるわけでございますが、私学振興助成法という法律に基づいて進めておるわけでありまして、この点についても、こういう国家的な行事について格段の御理解をいただきますことはよろしいのではないかと思いますから、公立、私立両方とも、文部大臣、自治大臣とも協議をして取り組まさせていただきますと存じます。

○西中委員　次に、貨物鉄道部門について若干触れておきたいと思うのですが、運輸省は「新しい貨物鉄道会社のあり方について」というのを昨年十一月にお出しになりました。この中で要員数は六十二年度で一万二千五百人というようになっております。そして、監理委員会は御承知のように一万五千人ということで、ここに二千五百人の差があるわけですが、先日の質疑を聞いておりますと、その二千五百人のうち五百人は研究部門に、また二千人は新会社に移すとの答弁をされたと思ふのでございます。それで間違ひないのか、そしてその二千人というのは一体どの新会社に移すといふようにお考えか、伺つておきたいと思ひます。

○棚橋(泰)政府委員　監理委員会の「意見」、一万五千人の中には研究所の分はもと入つておつたわけでございます。貨物と研究所で一万五千人という関係、したがつて貨物は一万四千五百人ぐらいでございます。今回いろいろ試算をいたしました結果、貨物会社が健全にやってくつたためには一万二千五百という数字をはじいております。したがつて、約二千程度の差が出ます。これはこの前も御答弁申し上げましたように、旅客会

社の方で分散してその要員は引き受ける、こういうことで考えておりますが、まだどの旅客会社にどうということとは、もう少し業務の中身を詰めてから決めたいと思つております。

○西中委員　そこで、この御提案の中で、注2でしたかな、将来は「目標とする適正要員数は約一万人とする」といふふうになつてゐるわけでございます。将来合理化ということにならうかと思ひます。これは鉄道貨物の将来にとって、一万人が本当は適正な数字であるといふふうに認識をしておられるということですか。その点伺つておきたい。

○棚橋(泰)政府委員　一万二千五百人の人件費で一体どれだけ荷物があるかということでございますが、現在手がたく想定しております荷物でいきますと、その程度の要員でございまして、人件費比率が四〇%を超えてしまつてございまして、健全な貨物会社としては、やはり三〇%台の低い方が健全な経営ではないかと思ひます。

ただ、そういう意味でございしますが、当初いわゆる私鉄並みといつても、スタート時点においては若干の余裕も見ないといけませんし、また将来的には関連事業等もだんだんふやしていかなければならない、そういうところへ派遣する要員というののも考えなければいけない。これは旅客会社も同じようなことで、若干余裕を見ておるわけですが、そういうふうな観点から若干の余裕ある人間というのでスタートせざるを得ないんじゃないか。

とでございますけれども、当然そうなる収支が變つてくるということになると思ふのですが、運輸省がお出しいただく収支には当然これは影響が出る、こう考へてよろしゅうございませうね。

○棚橋(泰)政府委員　この面のみならず、監理委員会の御試算をいただきました時点からいろいろの變動がございまして、そういうような点もすべて踏まえまして、再度政府としての収支採算の見通しといふものを明確にしたいと思つております。

○西中委員　以上で質問を終わります。

○山下委員長　次回は、来る十八日金曜日午前九時四十五分理事会、午前九時五十分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。

午後七時二十四分散会

ただ、その場合には、収入その他最大限に図りまして、その程度で辛うじて若干の黒字が出るのではないかと。将来的には、もう少し健全にいくためには、それを一万人程度ないしは逆に貨物量の方を一万二千五百人に見合うようにふやしていくか、どちらかの方法ということにより健全な経営体を持つていくように努力をすべきであるといふふうに考へております。

運輸委員会議録第八号中正誤

ベシ 段行 誤  
三二二 よつて

正  
よつて、

昭和六十一年五月六日印刷

昭和六十一年五月七日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D