

第百四回国会 運輸委員會 議 錄 第 十 三 号

昭和六十一年四月二十五日(金曜日)

午前九時五十二分開議

出席委員

委員長 山下 徳夫君

理事 小里 貞利君

理事 久間 章生君

理事 清水 勇君

理事 西中 清君

理事 上草 義輝君

理事 加藤 六月君

理事 関谷 勝嗣君

理事 堀内 光雄君

理事 三ツ林 太郎君

理事 山村 新治郎君

理事 小林 恒人君

理事 関山 信之君

理事 横山 利秋君

理事 中村 正雄君

理事 辻 第一君

出席國務大臣

運輸大臣 三塚 博君

出席政府委員

内閣審議官 中島 眞二君

運輸大臣官房長 永光 洋一君

運輸大臣官房有鐵道再建總括審議官 棚橋 泰君

運輸省國際運輸・觀光局長 仲田 豊一郎君

運輸省貨物流通局長 武石 章君

運輸大臣官房審議官 田淵 孝輔君

委員外の出席者

労働省労働基準局長 松原 東樹君

局員金福社部企課長 杉浦 喬也君

日本国有鐵道總裁 杉浦 喬也君

日本国有鐵道常務理事 須田 寛君

日本国有鐵道常務理事 山之内 秀一郎君

日本国有鐵道常務理事 岡田 昌久君

日本国有鐵道常務理事 澄田 信義君

日本国有鐵道常務理事 葛西 敬之君

日本国有鐵道職員局長 荻生 敬一君

運輸委員會調查室長 荻生 敬一君

委員の異動

四月二十五日

辭任

関谷 勝嗣君

田中 直紀君

箕輪 登君

同日

辭任

上草 義輝君

奥田 敬和君

保岡 興治君

補欠選任

上草 義輝君

保岡 興治君

奥田 敬和君

補欠選任

関谷 勝嗣君

箕輪 登君

田中 直紀君

四月二十三日

國鉄の全國ネットワーク保持等に関する請願

(石橋政嗣君紹介)(第三五五五号)

同(多賀谷眞穂君紹介)(第三五五五号)

同(土井たか子君紹介)(第三五五五号)

同(武藤山治君紹介)(第三五五五号)

同(山本政弘君紹介)(第三五五五号)

同(富塚三夫君紹介)(第三六〇八号)

同(石橋政嗣君紹介)(第三六〇八号)

同(関山信之君紹介)(第三六八三三号)

同(関山信之君紹介)(第三六八三三号)

同(沢田広君紹介)(第三五五九号)

同(浜西鉄雄君紹介)(第三五六〇号)

公共交通の充実に關する請願(小沢和秋君紹介)(第三六〇六号)

同(正森成二君紹介)(第三六〇七号)

同(中村重光君紹介)(第三六八八号)

日本國會議に付した案件

日本国有鐵道の經營する事業の改善のため昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に關する法律案(内閣提出第二〇号)

特定外航船舶解撤促進臨時措置法案(内閣提出第八六号)

○山下委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、日本国有鐵道の經營する事業の改善のため昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に關する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。吉原米治君。

○吉原委員 本法案の審議も、連合審査を含めまして、きょうでちょうど五日目になるわけでございまして、同僚議員の質問をずっと私は聞いてまいりましたが、その質疑応答の中でいささか不明な点も数点ございまして、また全然触れなかった点、特に國鉄の正規職員の問題については同僚議員も熱心に論議をしておりますが、関連企業に對します対策がいささか抜けておるような感じがいたしますので、言ってみれば、今までの質問の落ち穂拾ひ的な質疑を約四、五十分、それから残りの一時間余りをかけて関連企業、特に鉄荷会社の關係について質問をしたいと思っております。

なお、同僚議員の小林委員が十分ないし十五分時間を保留しておりますが、これは別枠でやっておりますことではございますが、私の持ち時間の中で

これも消化させていただこう、こう思っておりますので、ひとつよろしくお願いをいたしたいと存じます。

まず最初に質問をいたします問題は、今回のこの法案によって、成立後二万人の希望退職募集に入る、こういうことが言われておりますが、一体この法案の成立後、どういう期間を設定して募集行為に入られるのか、その期間をまず最初に明らかにしてほしいと思います。

○杉浦説明員 今、希望退職の募集手続、期間というふうなお話でございますが、開始の時期といたしましては、法案を成立させていただき次第、直ちに募集を開始するようにいたしたいと思っております。その後、募集をする期間をどうしたらいいのか、それからまた具体的な募集方法を今準備検討をしておりますのでございまして、法の適用期間、昭和六十一年度ぎりぎりいっぱいまではなかなかこれはできない、もう少し前に打ち切りをする必要があるんじゃないかと思っておりますけれども、そのところは、今の段階ではちょっとまだ検討しております。至急に詰めてまいりたいというふうに思います。

○吉原委員 六十一年度末ということになりますと、来年の三月三十一日ということになります。が、終期を決めずに、来年の三月三十一日まで募集行為をのべつ幕なしやるということには恐らく相ならぬだろうと思っております。したがって、仮に十二月いっぱいだとかあるいは一月いっぱいだとかいうようなことにおのずとなるだろうと思っておりますが、その終期はまだ決めてない、こういうことで理解していいのですか。

○杉浦説明員 ただいま先生がおっしゃったような事情になるかとも思います。その辺のところを頭に置きながら、終期について今検討中でございます。

って答弁をされておるのだから、あなたは今、その二万人に到達すべく積極的に最大の努力をしたとい、こうおっしゃっていますが、一万二千人なら一万二千人が、これは別に確定した数字ではございませんので、仮の話で私は申し上げておるのですが、足りない場合に、目標に到達させるための最大の努力というのは一体どういうことなのか。私が想像するのには、俗に言われておる肩たたき、希望退職に応じろというのを陰に陽に職場で、また特定な職員をつかまえてやられるのじゃないかという危惧がしてならぬ。だからわざわざ聞いておるわけでございまして、足りない場合に、目標を達成するために最大の努力をしたい、こうおっしゃっている、その努力の中身は何なのか。また超えた場合に、四万一千人の清算事業団の方へ引き継ぐ職員が減るのか。予算上の問題、受け入れ

先の問題を言われておるけれども、基本的な考え方をまず示してもらわぬと、二万人を超えたら、それじゃ希望退職を受け付けないのか。どうですか。

○杉浦説明員 説明があるいは不十分だったかもしれないませんが、どのような場合におきまして、強制、強要はいたしません。あくまで本人の希望に応ずる。ただ、その希望に応ずる応じ方の募集方法につきまして、今言いましたように、本人がよく判断できるような諸材料は全部よくお話をする、こういうことでございます。

その結果、仮に二万人に足らなくなった場合、これはもういたし方ございません。努力の結果、そういうことになった場合は、これは清算事業団の方で手当てをするということに相ならうかと思

いますし、また二万人を超えた場合におきましては、やはり年度内いっばいにおきまして、先ほどの期限がございますけれども、希望退職者としてこれを処理していくことになる、その場合は清算事業団の人数が予定よりも減ってくる、こういうことになろうと思います。

○吉原委員　それを最初からお答え願わないから再質問をせざるを得ないわけでございますが、限

られた時間でございますから、質問者の趣旨を的確にとらえて、的確で、しかも簡明な答弁をしてもらわなければ、いたずらに時間だけがオーパーする、意味がないわけでございます。

そこで、法四一条一項では、「退職を申し出たときは」「認定を行うことができる。」こうなっておりますが、この一項の中の認定基準、一、二、三とござりますが、一、二は私もそれなりに理解がいきますが、三の「前二号に掲げるもののほか運輸省令で定める要件に該当する者」、こうわざわざ省令事項になっておりますが、この中ではどういふ認定基準を考えていらっしゃるのか。本人が希望退職を申し出た場合に、認定できない要件は一、二で明記がしてござりますが、それ以外に一体省令でどんな認定基準を設けようとしておられるのか、考え方をひとつ明らかにしていただきたい。

○棚橋(泰)政府委員 この四条の一項は、特に希望退職によらずとも、通常退職するであろうという方を除外しておるわけでございます。したがって、先生御理解のように、一号二号はそういうことでござります。

そのほかに、従来からの慣行によりますと、管理職等はある一定の期限が来れば退職するというのが慣例になっております。そういう人たちにまで特別給付金を交付するということは、前の一号二号とのバランスに欠けますので、そういう意味で、この三号において、主として管理職などで従来からの慣行により当然退職することが予定されている者を除外したい、こういう趣旨でございます。

○吉原委員 わかりました。

それでは、一般の職員は、基本的には退職希望を申し出た認定をする、まずまず認定をしないなどということはあり得ないと理解をしてよろしくございますね。

○棚橋(泰)政府委員 この四条一項の「認定を行うことができる。」というところは、一号、二号、三号の除外要件に該当しない者について認定を行

うことができるという権能を総裁に与えたものでございまして、逆に申し上げますと、一号、二号、三号に該当しない職員については、申し出があれぱすべて総裁が認定を行うこととなるということでございます。

○吉原委員 わかりました。

それから、給付金の額でございますが、特に電電の例を挙げて十カ月と決めたということが答弁の中で言われておるわけでございますが、私は、そういう意味では、別に十カ月という基準に政府、運輸省、国鉄側は固執すべきことではないのじやないか、十であつてもいいし、十二であつてもいいし、十五であつても、それなりの理屈をつけようと思えばつけられるのではないかと申しておるわけでございます。電電の例以外に造船、化学の例があるようにございまして、造船や化学の例では、企業によつては、いろいろばらつきがございしますが、十二カ月を支給しておる企業もあるし、それ以上もあるしまたそれ以下もある。それぞれの企業の体質に合った特別給付金を出しておるわけでございます。あえて十カ月にこだわらる理由はないのじやないか。逆に言うと、十二であつても十五であつてもいいのじやないかと思ひますが、いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 この十カ月というのにつきましても、いろいろ御議論があることは承知をいたしております。ただ、再三申し上げておりますように、政府の機関としての例としては、過去の電電の例だけがございます。まず電電との比較でございますけれども、電電そのものは、確かに電話交換手という国鉄とは違う職種でございますけれども、今回の十カ月というのは基準内賃金でございまして、その意味で国鉄職員の特殊性というものはないしは家族をお持ちであるといううようなことは、この基準内賃金の中に反映をされておるわけでございます。そういう意味で、電電とのバランスにおいても、平均いたしますと、電電の場合よりは実額においてはかなり手厚い形になっております。

それから、今お尋ねの民間との比較の例でございますけれども、先生おっしゃいましたように、確かに民間は一律ではございせん、勤務年数等によつて上積み額が違つております。しかし、それらを年齢別、勤続年数別に比較いたしますと、国鉄の職員の基準内賃金がかなり高いといふこともございまして、一般的に平均いたしますと、給付の額はこの十カ月の民間の場合よりも手厚くなつておるわけでございます。また民間ももっともと厳しい例もあるわけでございますが、そういうような観点等を種々勘案いたしまして、政府といたしましては、この十カ月の十分な額であると判断をいたしましたところでございます。

○吉原委員 それぞれ理解の仕方が違うわけでございますが、電電公社の例や造船、化学といった例を考へてみますと、多分に企業サイドの責任の度合い、雇用者側の責任の度合いも重いと私は思つておるわけでございます。そういう意味では、今度の国鉄の場合は、それらの例よりもむしろ政策、国策としてやられる今回の民営・分割の基本路線でございまして、私どもはむしろ反対でございますけれども、そういう精神からいくと、必ずしも十カ月が十分だとは言えない、むしろ財政事情さえ許せば十五も二十も出していいという気がするわけでございます。これは皆さん方と私どもは考え方が違つてございまして、その程度におきたいと思ひます。

それから、六条の二項、特別給付金の受給資格者であつて支給を受けない者が一体あるのか、私はこの法文を読んでみまして、一瞬間を感ぜたわけでございます。この給付金は退職と同時に、あるいは金繰りの都合で一週間後とか十日後という間は間あることでございまして、原則的には退職と同時に給付金は支払うべきものだ。そういう受給資格者で支給を受けない者が一体出てくるのかと思つて、一瞬間に思つたのですが、これはどんなことを考へていらっしゃるのか、お答え願ひたい。

○棚橋(泰)政府委員 基本的に特別給付金というのは、いわゆる整理退職等による退職の退職金を受け取つた方の上積み額の給付金というふうなことでございまして、したがって、そういう意味で、この六条は、給付金を受けた後において退職手当そのものの返納の事由に該当する場合になりましたときには、根この退職手当がなくなるわけでございますので、その上積みである特別給付金は返納せざるという趣旨でございまして、

なお、二項は、支給が一たん決定して、まだ現実に支給されていないときに、一項と同じような事由が起つたときには、これは支給をしないという趣旨でございまして。

○吉原委員 一項の返還の方はわかるのですが、これこれしかじかの者がこういう該当になつた場合には給付金自体を支給しないという文言になつておるものだから、受給資格者で一体なぜ給付金を支給しないのか。これは、昨日聞きますと、起訴中の者とかという説明がございまして、現に起訴されて、まだ刑が確定してない者等々を連想してつくれた法文なのかな、こう思うのですが、そうじやないんですか。

○棚橋(泰)政府委員 この二項は全く事務的な規定でございまして、一項の事由に該当する人が、一たん支給を決定したときにはその事由に該当してゐなかつた。支給を受けるまでの間に事務的に若干タイムラグがございまして、その間にその事由に該当したときには支給をしない、こういう規定でございまして、二項に特段の意味があるわけではございません。

起訴との関係でございしますが、これは一項の二号で規定してございまして返納させる事由といふのは、禁錮以上の刑に処せられたときでございまして、起訴はその前段階でございまして、したがって、起訴になつたからといって支給をしないといふことではございせん。

○吉原委員 恐らく刑が確定しない限りそんなことではないと思ひますが、私は事前の説明の段階で、起訴されておる者について、言つてみれば留保するといふのですか、刑が確定するまで支給は一時ストップするとかいう趣旨の説明を聞いたの

ですが、そうではなさそうでございますので、この辺で質問を終えておきたいと思ひます。どうももうひとつすっきりしない答弁であります。

六十一年度の希望退職二万人を目標と決めた段階、恐らく昨年度の監理委員会の答申が出た七月段階でそういう目標を定められたと思ひますが、そのときの六十年末の特退数は何人くらい見ていたのかという質問に対して、一万九千人くらい見込んでおりました、こういうお答えでございます。

結果は二万七千九百人出たという、当初見込んでおいた数字よりも八千九百人も余計特退者が出た。したがって、二万人と決めたときの状況といささか状況が変わってきた。裏返しに言いますと、二万人と決めたときよりも予想以上に特退者が出たから、その差の八千九百人を引いた一万一千百人でも数字としては希望退職の二万人と合致するのではないか、こういう理屈が出てくるわけでございますが、これに対してはどういう御理解ですか。

○杉浦説明員 確かに計画では六十年末中に一万九千人の退職者が出る、こういう計算、計画をしたわけでございます。実績におきましては、特退者が二万七千九百人ということになったわけでございます。このほかに、特退者でないいわゆる一般退職者というのがありますが、そうした人を加えますと約三万人、これが退職するということになります。

そこで、計画の数字からいいますと、いろいろな数字の変更というものがここから生ずるわけでございます。まず六十年度首におきまして三十三万七千人という職員数があったわけでございますが、これが年度中に三万人やめるということでありますから、三万人を引き算いたしますと、二十七万七千人、これが六十一年度首の人間の数になります。

それを頭に置きながら、将来の全体の改革後の枠組みで申し上げますと、新事業体には二十一万五千人行くということになっておりますし、清算事業団には四万一千人行くということで、合わせ

ますと二十五万六千人が両方に参入ということになります。結局二十七万七千人と二十五万六千人の差の人数がどうしても余つてまいるということでございます。二万一千人という数字がここから出てまいりますが、この二万一千人の数字をやはり希望退職を中心としてまいていかなければならないということでありまして、

○吉原委員 そうしますと、私は昨日もかなり勉強したつもりだけれども、六十一年度末の退職者は、大方は希望退職の制度に乗つてやめられるだろう。五十五歳未満の人ですと、五十五歳になる者は自然退職になるわけでございます。そういう数を見込んでいらつしやるわけでございますが、この年度中にも自然退職する場合の人もあるかも知れぬ。しかしそれはおのずと数は限られているだろう。大半の人が希望退職制度に乗つて退職されるだろうというのを期待しておる数字だと思つております。ですから、言つてみれば六十一年度末の一般退職者はほとんどゼロに近い、こういう認識でおられるのでございませうね。

そのことは間違いないですね。

○杉浦説明員 実は六十一年度首に向かつての六十一年度末の退職者というものが、一般の特退者が非常に多くなつたわけでございます。これは六十一年度末の退職予定の人が、年金等の問題がありましたので、いわば前倒しで早目にやめてしまつたわけですね。したがつて六十一年度末の退職者の数というのは非常に減つたわけでございます。今ちょっと確定はなかなかできませんけれども、相当な減であるというふうに思ひますので、やはり希望退職者二万人というものはどうしても確保していかなければならないのではないかとこのうに思ひます。

○吉原委員 やりとりの中で理解がいきました。そこで、関連する質問の最後になりますが、清算事業団職員。希望退職の二万人の募集の期間中に再就職の先等々が必ずしも自分の気に入つた職場が見つからなくて、やむを得ずといひますか、清算事業団の方へ移籍された、あるいはまたおれ

はどうしても国鉄マンとして生涯国鉄に骨を埋めたい、そういう信念から本人の意思とは無関係に清算事業団の方へ移籍をせざるを得なかつた人もたくさん出てくるだろうと思ひますが、この清算事業団職員になつた後三年間いろいろの職業訓練等々がなされるように聞いておりますけれども、一たん清算事業団職員に移籍された後、今回の希望退職と同じような形で退職をしていく場合には特別給付金の対象にすべきでないか。先にやめた者と後にやめた者、先にやめた者は何か報奨金のような形で出す、これは余りにも差別し過ぎるのじゃないかと思ひますが、いかがなものでございませうか。

○棚橋(泰)政府委員 今回お願いしておりますこの法律による特別給付金の性格というものは、国鉄のこういう過剰な人員の状況を考へて、言うなれば進んでみずから早目に退職に應ずるということとを申し出た方々に対する報奨的な意味というものを持っておるわけでございます。そういう意味で、今年度内に申し出た方に対して支給をする、こういうことにいたしております。そういう申し出をなさらなくて六十二年以降清算事業団に行かれた職員の方々に對しましては、これは現在国会に御提出申し上げております一連の改革関連法、その規定によりまして、それなりの処理をする、対応をする、こういうことにいたしておるわけでございます。

○吉原委員 別に意識して清算事業団の方へ行く人ばかりじゃないと思ひますね。たまたま二万人という募集の枠の中で、あるいは一定の期間を決められて募集される。その期間中に自分の意に反する職場をあつせんされてもなかなか応ずるわけにいかない、こういう善意に基づく、将来の職場を選択する立場から、私は大いに迷ひも出てくるだろうと思ひますね。そういう人たちが一たん事業団職員に移籍された後、同じような状況で他へ転職していく場合、私は、同じ取り扱ひをして一つもおかしくないじゃないか、またそれは同じ取り扱ひをすべきだ、こう思ひますが、その

考え方はとらないというお答えでございますね。

○棚橋(泰)政府委員 六十一年度の前でおやめになつた方たちもある。その方たちには通常の退職金をずつと支給してきたわけですね。また六十二年以降清算事業団へ行かれる方につきましては、期間を通過してそれなりの退職金を支給する、これが通例の形でございます。その上に、六十一年度で特に出すから申し出た方、こういう方については、その希望に応じて報奨的な意味での特別給付金を支給しよう、こういう考え方でございまして、これはあくまでも六十一年度の措置というふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○吉原委員 それでは、時間も経過いたしますから、続いて次の質問に移りたいと思ひます。

最初に、ちよつと一般論として御確認をしておきたいのは、当初から余剰人員と言われておる数字は九万三千人に間違ひないですね。そのうちの二万人は希望退職を募集させてもらう。四万一千人は事業団職員、三万二千人は新会社へ引き継ぐ。この枠については、今現在あるいは将来も変えられない考え方ですか、どうですか。ちよつと確認しておきたい。

○棚橋(泰)政府委員 基本的に、新しい会社へ行かれる人数というものにつきましては、先生今おつしやいました三万余の若干の余裕を見ました二十一万五千、この線は動かさないというふうに考へております。そうなりますと、今おつしやいましたような数字におおよそなるということは間違ひないと思つております。

○吉原委員 そうしますと、言われております六万一千人の、表現は私どもは余り好みませんが、余剰人員と称される人数は六万一千人。その六万一千人の就職先、これは今までの答弁でも再三にわたつて答弁されておりますが、国鉄関連へ二万一千人、公的部門に三万人、一般産業界に一万八千人。この枠も変えられない考え方は将来にわたつてございませうか。

○杉浦説明員 六万一千人の内訳をいたしまして、二万人の希望退職と四万一千人ということに

なるわけですが、それに対して、雇用の場の確保につきまして一生懸命、政府全体を挙げて御支援をいただいているところでございます。その国鉄の努力の分をいたしまして、

○中島(眞)政府委員 二万一千五百人体制は変わりますので、したがって、その六万一千人を前提にしました採用計画は変わりません。

○吉原委員 ところで、この国鉄関連企業に二万一千人という数字は変わらない。変わらないばかりではなくて、関連企業に二万一千人の受け入れ方を強く要請されておられます。全国でこの関連企業が八百五十社と聞いておられるわけですが、それが六十一年度から五年間にわたって二万一千人を関連企業でひとつ受け入れてもらいたい、こういう要請をされておられるわけですか。

○杉浦説明員 細かくなりますと担当が答えたいと思いますが、原則的には当該企業と個別に話をいたします。一般的な平均でまいると、六割を派遣を受け入れる会社が負担をする、四割を国鉄が負担するというような例が通例でございます。

○吉原委員 大体平均すると六割が派遣先、つまり受け入れた側の方が持つている。あとは、差額の四割は国鉄側が持つということに、私もその点は承知しておるのですが、これが六割という数字を見てみますと、この六割ですら、派遣先の会社としては払うのに非常にしんどい。そうでなくとも、先ほど言いましたように、退職金の切り下げ等々を余儀なくされておる関連会社の実情からいって大変な努力を払っておるわけでございます。私は国鉄職員を救済するのは当然のことだと思っておりますが、そうだからといって関連会社の労働者はどうなつてもいい、こうは言えないと思うのです。しかも、この関連会社たるや整備会社、後ほどまた触れますが、鉄道の会社、それぞれ本来国鉄がやらなければならぬ業務をやつてきておる長い歴史があるわけですから。

○中島(眞)政府委員 数字の枠は変わっておりません。

○吉原委員 変えないのか、将来。

○中島(眞)政府委員 全体の、新事業体の要員規模とか、そのほかについてまだ確定をいたしておりませんけれども、先ほどの二万一千五百人体制ということも前提に今考えておりますので、そういう要素を前提にいたしました現在の六万一千人ということ、それからそれぞれの分野別の採用計画というものは、前から申し上げておるところと変わっておりません。

○吉原委員 変わっていないのは確かだ。私は将来にわたって変えないつもりかと聞いている。将来といつても、十年先、二十年先のことを言っておるのではないのですよ。

○中島(眞)政府委員 新事業体の要員規模等の不確定な要素はございますので、その変更によって変わることはあり得るかもしれませんけれども、現段階においては再建監理委員会が出した二万一千五百人体制ということも前提にしておりますので、現段階においては変える考えはございません。

○吉原委員 今、中島さんは何か変えて話をするんだが、二万一千五百人の新事業体の経営体系、新事業体が二万一千五百人でスタートすると

いうことは変わらぬわけでしょう。あなたは何かそれが変わるような数字をちよつと言われたけれども、どうですか。

○中島(眞)政府委員 二万一千五百人体制は変わりますので、したがって、その六万一千人を前提にしました採用計画は変わりません。

○吉原委員 ところで、この国鉄関連企業に二万一千人という数字は変わらない。変わらないばかりではなくて、関連企業に二万一千人の受け入れ方を強く要請されておられます。全国でこの関連企業が八百五十社と聞いておられるわけですが、それが六十一年度から五年間にわたって二万一千人を関連企業でひとつ受け入れてもらいたい、こういう要請をされておられるわけですか。

○杉浦説明員 細かくなりますと担当が答えたいと思いますが、原則的には当該企業と個別に話をいたします。一般的な平均でまいると、六割を派遣を受け入れる会社が負担をする、四割を国鉄が負担するというような例が通例でございます。

○吉原委員 大体平均すると六割が派遣先、つまり受け入れた側の方が持つている。あとは、差額の四割は国鉄側が持つということに、私もその点は承知しておるのですが、これが六割という数字を見てみますと、この六割ですら、派遣先の会社としては払うのに非常にしんどい。そうでなくとも、先ほど言いましたように、退職金の切り下げ等々を余儀なくされておる関連会社の実情からいって大変な努力を払っておるわけでございます。私は国鉄職員を救済するのは当然のことだと思っておりますが、そうだからといって関連会社の労働者はどうなつてもいい、こうは言えないと思うのです。しかも、この関連会社たるや整備会社、後ほどまた触れますが、鉄道の会社、それぞれ本来国鉄がやらなければならぬ業務をやつてきておる長い歴史があるわけですから。

○中島(眞)政府委員 数字の枠は変わっておりません。

○吉原委員 変えないのか、将来。

○中島(眞)政府委員 全体の、新事業体の要員規模とか、そのほかについてまだ確定をいたしておりませんけれども、先ほどの二万一千五百人体制ということも前提に今考えておりますので、そういう要素を前提にいたしました現在の六万一千人ということ、それからそれぞれの分野別の採用計画というものは、前から申し上げておるところと変わっておりません。

○吉原委員 変わっていないのは確かだ。私は将来にわたって変えないつもりかと聞いている。将来といつても、十年先、二十年先のことを言っておるのではないのですよ。

○中島(眞)政府委員 新事業体の要員規模等の不確定な要素はございますので、その変更によって変わることはあり得るかもしれませんけれども、現段階においては再建監理委員会が出した二万一千五百人体制ということも前提にしておりますので、現段階においては変える考えはございません。

○吉原委員 今、中島さんは何か変えて話をするんだが、二万一千五百人の新事業体の経営体系、新事業体が二万一千五百人でスタートすると

て、この派遣者の賃金というのは一体どういう取り扱いになるのか。国鉄が全額を持って派遣をするのか、受け入れた方の派遣先の会社が国鉄職員のものとの給料を払うのか、あるいはまた派遣先の会社が、会社で支払える能力の枠の中で支払って、その差額は国鉄本体が持つのか、この派遣者の取り扱いについてはどういう取り扱いになるのですか。

○杉浦説明員 細かくなりますと担当が答えたいと思いますが、原則的には当該企業と個別に話をいたします。一般的な平均でまいると、六割を派遣を受け入れる会社が負担をする、四割を国鉄が負担するというような例が通例でございます。

○吉原委員 大体平均すると六割が派遣先、つまり受け入れた側の方が持つている。あとは、差額の四割は国鉄側が持つということに、私もその点は承知しておるのですが、これが六割という数字を見てみますと、この六割ですら、派遣先の会社としては払うのに非常にしんどい。そうでなくとも、先ほど言いましたように、退職金の切り下げ等々を余儀なくされておる関連会社の実情からいって大変な努力を払っておるわけでございます。私は国鉄職員を救済するのは当然のことだと思っておりますが、そうだからといって関連会社の労働者はどうなつてもいい、こうは言えないと思うのです。しかも、この関連会社たるや整備会社、後ほどまた触れますが、鉄道の会社、それぞれ本来国鉄がやらなければならぬ業務をやつてきておる長い歴史があるわけですから。

○中島(眞)政府委員 数字の枠は変わっておりません。

○吉原委員 変えないのか、将来。

○中島(眞)政府委員 全体の、新事業体の要員規模とか、そのほかについてまだ確定をいたしておりませんけれども、先ほどの二万一千五百人体制ということも前提に今考えておりますので、そういう要素を前提にいたしました現在の六万一千人ということ、それからそれぞれの分野別の採用計画というものは、前から申し上げておるところと変わっておりません。

○吉原委員 変わっていないのは確かだ。私は将来にわたって変えないつもりかと聞いている。将来といつても、十年先、二十年先のことを言っておるのではないのですよ。

○中島(眞)政府委員 新事業体の要員規模等の不確定な要素はございますので、その変更によって変わることはあり得るかもしれませんけれども、現段階においては再建監理委員会が出した二万一千五百人体制ということも前提にしておりますので、現段階においては変える考えはございません。

○吉原委員 今、中島さんは何か変えて話をするんだが、二万一千五百人の新事業体の経営体系、新事業体が二万一千五百人でスタートすると

○杉浦説明員 関連企業は長い国鉄との間のおつき合いでございまして、いわば親子兄弟というような感じの企業であるというふうに思っています。親元の国鉄がこういう大変な事情になっておりまして、余剰人員対策というものが非常に重要性があるというところは、関連企業の皆さん方も十分に御承知の上だろうと思えます。企業それぞれ大変な努力をされておるし合理化もしておると思えます。しかしながら、国鉄の余剰人員対策の重要性というものをよく認識していただきまして、苦案をともにしていただきたいという私どもの申し出に対しまして、いろいろな受け取り方がございまして、自分の方も非常につらいのであるけれども、御協力をいたしましていう基本的な御了解に達しまして、若干の今までの定年退職制度の変更等も含め、各企業それぞれに合意の上で集計した全体の数字が二万一千人ということでございます。私どもが勝手につくりそれを強制、強要したというところではございません。十分に相手企業と相談の上、それぞれ決めた数字であります。

○吉原委員 総裁、大変簡明回答といえますが、きれいな御答弁でございますが、あなたのおっしゃるようなやり方が過去なされておればこういう事例はない。特に四月三日の玉突き解雇の取り消し、これは結果的には東京地裁で和解が成立した事件がございまして、東京駅構内の案内所で働いていた職員が一人、国鉄職員を採用しなければならぬからあなたはやめてもらわなければならぬ、こういうことで解雇された事件が三月に起こり、この起こった後、本人は仮処分申請をされて、五日目にスピード解決をしておるという事件は御案内のとおりでございますが、今総裁おっしゃったような企業と合意、それぞれの関連企業には労使がおるわけでございますから、使側だけの了解を得てやられるところにいささか無理があるのではないかと。今後はひとつ関連の労使の合意を求めたい。使側だけの合意では職場に問題が起

きてくる。そういう点を御協議を願って、こういう玉突き解雇になるような、玉突き解雇事件が起るような強要はそれこそしないように、ただ単なるこの委員会の場での回答だけではなくして、現実にもそういうことで指導してもらいたい。いかがですか。

○杉浦説明員 日観連のお話につきましてはいろいろな経緯がございました。これもよく承知いたしております。これは一般の余剰人員の問題ではなくして、いわゆる特選者の行く末方の問題でございますが、それにいたしまして、国鉄のOBをそれぞれの関連企業にお願いをするわけでございまして、そうしたお願いの仕方なり行った先の問題等につきましては、私どもも関係がないわけではございませんので、十分に円滑に実行できるようにお話をしてみたいと思います。

なおまた、労働組合との関係において、国鉄がじかにそれぞれの関連企業の労働組合とお話をするというのは、筋論でいいますと、ちよつと筋違いという感じがいたしますが、これも関連企業の企業側とその組合との間に円満なお話し合いができるように私どもの方としては期待をするところでございます。

○吉原委員 関連企業の組合とお話し合いをしてくれと言っておるのではないのです。企業側の合意書というか、そこまでやっていらっしゃるかどうかが知らぬけれども、企業だけの合意でなくて、その企業の関連労働者の合意書という書類を出すことになっておるのなら、特に関係の労働組合の委員長の合意をしたという労働連名の合意書をとるべきではないか。そこまで実際にやっておりませんというのなら、少なくともそれは口頭でもいい。関連会社の方はいいが、関係の組合の方は了解してくれなかったか、この辺は、その場合にはぜひ了解を取りつけておいてもらいたい。また今後やる場合には、合意は取りつけます、このことをひとつ答えてもらいたい。

○杉浦説明員 組合との間で問題があるというようになことを事前にお伺いしている企業もござい

ます。またそうしたことに全然問題がないという企業もあり、それぞれ対応は違うと思うのでございますが、関連企業の企業者側という形、企業はその経営の一環としての対応でございますから、私どもの相手方というのはいやなり企業者であるというふうに思います。その企業者が企業内の組合とすべくやってくれることを期待はいたしておりますけれども、私どもの相手はあくまで企業者であるというふうに思います。

○吉原委員 総裁がそういう答弁をされるから、関連会社はどうなってもいいと考えておるのか、こう私は言いたくなる。

それは国鉄当局は直接の交渉相手ではないかも知れません。しかし、国鉄の都合で余剰人員を受け入れてくれと要請している相手方企業、関連会社にそのことを受け入れることによつて労働紛争が起るなどということは、経営者としては望ましい姿じゃないんだから、せつかく余剰人員を受け入れてくれた相手方の企業の中身についてもきめ細かな配慮をすべきだ。私は直接総裁が出て関連会社の組合と交渉せよなんということを言っておるつもりはない。先ほどの総裁の答弁は、あくまでも関連会社の労働の問題ですから円満にやってくれ、そういう言い方は余りにも御都合がよ過ぎるのじゃないですか。だから、最初に会社側の承諾を得る場合に、組合の方も企業と同じようにつらういだらうけれども、受け入れについては合意されておりましたら、その話はできておるでしょうねというくらいのことでは企業側にはだすことだとしてございましょう。そのことを言っておるのです。

○釜田説明員 ただいま総裁がお話し申し上げましたとおり、私も今回の余剰人員の受け入れについては、関連企業に對しまして十分意を尽くしてお願ひしておるところでございます。また各関連企業におかれましては、当然関係の組合とは十分話し合いの上、経営的な判断を下して、理解の上で私どもに對しまして受け入れを申し入れておられますので、そういった御心配は当然のこととし

て関連企業としてやっておるものでございまして、また今後もそういった方向で私ども進めてまいりたいと思っております。

○吉原委員 ひとつ十分配慮をされてやっていただきたいと思ひます。

そこで、関連会社の中の鉄荷会社の問題について、きょうは主として質問をいたします。

過般、私どものところにも説明がございましたが、六十一年十一月のダイヤ改正で鉄荷会社はどういう位置づけになるのか。荷物の委託業務はほとんど全廃するという方針に立ったダイヤ改正のように私は理解をしておるのです。その場合、従来の鉄荷会社、名前は二十社ございしますが、実態としては十六社くらいの方でございします。この鉄荷会社の今後のあり方――まず、このダイヤ改正で要員は国鉄職員の場合どのくらい減るのか、そこから聞きたいと思ひます。

○釜田説明員 私ども、十一月にダイヤ改正を計画しておりますけれども、このダイヤ改正におきまして十九万五千人の体制を考えております。約八万六千人程度の要員が減るという計画でございしますけれども、六十年度中の合理化で、既に六十年一度首におきまして四万二千ばかり合理化をいたしておりますので、八万六千との差約四万四千程度を今度の十一月のダイヤ改正で要員合理化数の目標として挙げておるところでございします。

○吉原委員 鉄荷会社は……。

○釜田説明員 ただいま常務がお答えしました四万四千近くという数字は、六十一年度の合理化計画全体の枠でございします。

ダイヤ改正というのは、総合的な合理化計画でございしますので、非常に広範にわたるものもろの施策の集大成になります。またダイヤ改正の時期に駅の体制の見直し等もろのものを同時に施行することによって、効率的な合理化推進をやっていくことになります。

ただ、ダイヤ改正における合理化計画の具体的な内容につきましては、……(吉原委員)「そこま

明らかになりました。現在鋭意詰めておるところでございますので、具体的な合理化数は、今後の作業を待って固まってくるというふうな御理解いただきたいと思います。

○吉原委員 そんなことが聞いてないことまで長々と時間をかけて答弁する必要はないんだ。ダイヤ改正で四万四千の要員が削減できます、それはそれでいいんだ。どのくらい減るのかなと思つて聞いたのだから。

このダイヤ改正と従来の鉄荷会社との関係は一体どうなるのか。荷物の委託業務はほとんど全廃でしょう。そうなった場合に、鉄荷会社はつぶれてもいいのですか。そういう観点から聞いておるのです。

ところで、この鉄荷会社も関連企業の最たるものだが、ここには要員の受け入れは要請してないですね。どういふわけで要員の受け入れを要請してないのですか。ほかに二、三あるようでございします。例えば鉄建公団、日交、そして鉄道荷物会社、これには要員の受け入れは要請されてない。これはどういふことですか。

○釜田説明員 お答えいたします。鉄道荷物は大変厳しい状況にございまして、今回のダイヤ改正におきまして荷物輸送力を、今専用荷物輸送力六十五本、旅客輸送に併結しておるのが百五十五本ございしますが、それを全廃せざるを得ないという計画を持っておりますので、今後の厳しい経営を考えまして要請いたしております。

○吉原委員 鉄荷会社は大変だということで要請をされてない。それはそれでいいのですが、従来、関係の会社が二十社ありまして、荷物協会という団体を構成して、今まで主として国鉄の荷物営業の肩がわりをやつてきた。四月一日現在の従業員は約五千二百名と聞いておるわけでございますが、こういった鉄荷会社に今度のダイヤ改正でどういふ影響が出るか。影響は全然ございしません、こういう認識なのかどうか。○釜田説明員 荷物に關係する会社は、先生御指摘のように、協会に入つてゐるものは二十社でこ

ざいますが、実はほかに一社ございまして、全体で二十一社が関係いたしております。従業員は、先生おっしゃる通りに五千二百名でございますが、約六百人の方がそのほかに委託としまして常時雇用されておりますので、私ども五千八百人の問題というふうに考えております。このうち約四割ぐらいが、各社平均でございまして、各社ばらばらでございますが、いわゆる荷物業務に従事していると思っております。その他の業務、区域の集配あるいはその他清掃だとかあるいはコインロッカーの委託、そういうものをしておりますので、約四割ぐらいが荷物輸送に関連する業務委託をお願いいたしておると思っております。

今回、先ほど申しましたように、十一月のダイヤ改正で専用荷物列車はすべてなくなりましますのですから、一部干葉における新聞輸送はございしますが、今後の展開といたしましては、一つは、ブルートレインあるいはレールゴースサービス、こういうものは残しますで、その仕事をやっていただく。それからもう一つは、ロットにできるだけまとまして、コンテナ輸送を拡大していただく。この仕事をやっていただく。それからせつかく今小荷物で千五百万個ぐらい荷主さんが出していたのでありますので、これをどうしても確保しておきたいということで、コンテナにどうしても乗れない、ロットとしてまとまらないものについては、それぞれが今幹線のトラック輸送を使う等を考えまして、これから私も一緒に頑張ってこの確保に努力したいと思ひますし、そのほかいろいろな仕事についても我々一体となって考えてまいりたい、そんなふうに考えております。

○吉原委員　そこで、ダイヤ改正に伴って、原則としては荷物の専用輸送は廃止をする。先ほど言われておりますように、コンテナなどに切りかえる。しかし、これによりがたい分野については、荷物会社のトラック補完輸送によることとする。この荷物会社のトラック補完輸送にゆだねるといふ、このトラック補完輸送とは、一体どういうことを考えていらつしやるのか、明らかにしたい

だきたい。

○岡田説明員　現在も、荷物輸送力を利用するために、区域の免許等を持っておりまして、集荷、配達を行つておるわけでございます。しかし、区域的に限られておる範囲でございますので、これをトラック同士を結びつけることが必要でございます。そのためには、場合によっては路線トラックを使つてもらうとか、あるいは区域相互の積み合わせの仕事をやるとか、そういうことを今鋭意、運輸省にも御指導いただきながら詰めておる段階でございます。

○吉原委員　鋭意詰めてもらうのは結構ですが、この十一月のダイヤ改正に日数は余りございませんで、私は、特に運輸省の武石貨物流通局長、きょうはおいでいたしておりますが、武石さんにぜひこの考え方を聞かしてもらいたい。

御案内のように、荷物会社は、言つてみれば一般区域免許しか持たない業者。ところが今言われておりますように荷物の専用をほとんどなくす、こういう国鉄の計画に対して、今後鉄荷の会社が生きていく道、雇用を守つて企業を存続させていくという道は、一般の区域免許だけではどうしても業者としては成つていかない、立つていかない。したがって、先ほど国鉄側が言つておりますように、一般の路線貨物免許、また一般区域の積み合わせ事業、こういう免許をこの鉄荷の会社におろしてもらわれないと、今後この鉄荷の会社は立つていかない。この免許を二つおろしていただきますかどうか、はつきりお答え願ひたい。

○武石政府委員　鉄道荷物会社が国鉄荷物輸送の作業下請を主としてやつてまいりまして、今般の改革で、荷物営業、特に荷物専用列車の運行が原則として廃止されるということで大変な影響が起るということとは、私どもも十分承知しておるところでございまして。

特に、二十一社のうちの十五社が新しい会社をつくりまして、新規にトラックの路線免許を得たといふような御希望があるということも承知しております。これは従来国鉄がやつておりました

で、その下請として、ひかり宅配便等のサービスをこの会社によって継続してまいりたい、そういう意向と理解しておるわけでございまして。

本件につきましては、昨年の十月ごろから国鉄さんとも十分にいろいろと協議をしてまいつているところでございます。今後の考え方についての一つの前提としまして、まずどんな状況にあるかということをお願いしたいと思ひますが、今の鉄荷会社のほとんどは何かの形で区域の免許を保有しております。ただし、この免許は、国鉄の貨物に限るといふ限定免許が多かつたわけでございまして。それにつきましても、最近までかなり切りかえといひますが、一般区域への免許の拡大ということを続けてまいりまして、大体七割方はもう一般区域を持っておられるという状況でございます。それで現在免許申請中のものといふのは一件だけでございますが、それは米子鉄道荷物が現在軽自動車で行つておるものを一般区域に切りかえたいといふ免許申請が一つだけ懸案として残っております。あとの残りの三割というのは、限定のままになっておりますが、これにつきましても、申請がありますれば、私どもとしても十分これらの事情を配慮して前向きに対応してまいりたいと考えておるわけでございまして。

それから、路線事業でございますが、路線につきましましては、宅配便のマーケットが主になっておるわけでございまして、これは大変熾烈な競争状態にございまして。新規参入が極めて困難というのが実態でございます。それから仕分けをするとか積みかえ等のために拠点施設の整備に新たに巨額の投資が必要である、そういうような状況下にございまして、鉄荷会社自体は区域事業の免許を、先ほど申しましたような形で取得いたしましたして、事業展開を図つておりますけれども、まだトラック運送事業の経験と実績に乏しいというような状況もございまして。こういうようなところから、路線につきましましては、事業自体が成り立つかどうかということが非常に難しいと考えております。したがひまして、どういふ方法でどの程度の規模で

従来のサービスを継続するのが最も適切かつ現実的であるかということにつきまして、十分検討する必要がありますと考えております。

それから、区域につきましても、先ほど申し上げましたような方向で考えておりますが、区域積み合わせといふものにつきましましては、従来から区域の事業者の運営上、物流の合理化、近代化を進める上で必要なものについてはかなり弾力的に認めてきております。現在申請はございませんで、積み合わせの具体的な対応につきましましてはお答えを差し控えておりましたが、積み合わせの必要な状況に近づいて、これに対処してまいりたいというふうに考えております。

私どもとしましては、いずれにしましても、ひかり宅配便というふうな、今までやつておりましたサービスをできるだけ維持、継続するという見地から、国鉄当局とも十分に連絡をとりながら対応してまいりたい、こう考えております。

○吉原委員　そうしますと、まだその具体的な申請が国鉄会社から出てないのでした。またさういふ鉄荷会社の、主として十五社でございまして、恐らくさういふ許可、認可をおろしてもらわれないと今後立ち行かない、そういう声が上がつておることは御承知ですか。全然さういふことは関知してないのですか、どうですか。

○武石政府委員　先ほど御答申申し上げましたように、国鉄サイドからいろいろな状況は伺つておりますので、そういう状況は十分承知しております。

ただ、路線免許につきましましての申請といふのはもちろん出ておりませんし、先ほど申し上げたような事情で、それ自体が、事業運営そのものが成り立つかどうかといふのが難しゅうございまして。その点を配慮しなければならぬということ、路線といふ免許を必ずしも受けなくても、積み合わせと、それから路線業者を活用するという取扱業をやつた上で利用運送をするというふうな形態で十分このサービスが確保できるということでございます。そこで十分な事業基盤というものを確

立することがまず必要ではないかと思ひます。免許の有無ということだけではなくて、実際にその事業が成り立つかどうか。立ち行くように十分実情を把握した上で、そういう方向で考えていかなきゃならない、こういうふうに考えております。

○吉原委員 どうも武石さんと私の感覚が違ふのかと今思つておるのですが、区域免許というのは、御案内のように、その限られた区域の中しか動かれぬわけです。だから、鉄道のかわりに、国鉄のかわりに全国ネットを持って物流の形態を円滑にしていくなければ、区域から区域へ行く路線の免許がないとだめでしょう。積み合わせ事業だけではそれができません。それと、路線免許の方は認可、積み合わせ事業の方は許可になつておるようですが、そのことが間違ひないかどうかという点と、区域と区域を結ぶ免許というものは路線免許でしよう、その免許をおろしてもらわなければ全国ネットを維持していきません。列車にかわる荷物輸送というのはできない。こう言つておるのですが、その路線免許を持たなくてもいいのですか。

○武石政府委員 今の一般区域の免許というものがどういう事業運営ができるかということでございますが、現在、県単位で免許をしております。したがひまして、例えば東京都について区域の免許を持つてゐる事業者は、東京都から全国に向けて物資を運送することができるとございまして、それから東京都に入ってくる荷物、これもすべて運送することができるとなつております。そういう意味で、区域の中だけしか運営できないというものはございせん。同じ区域の中だけに発着するという点に限られてゐるわけではないわけでございます。

それから、一般路線の免許がなくても、そういうネットワークを持つて運営ができるかできないかという問題が一つございまして、今の御質問の主たるものはそれだと思ひますが、これは例えば現にヤマト運輸、これは全国的なネットワークを展開しておりますけれども、このヤマト運輸でも路

線免許を持つてない区間がかなりございまして。これはどうやっておりますかとすると、集荷、配達には軽自動車による運送事業が自由化されておりますので、それで集めた貨物を、それぞれ方面別に仕分けした上で既存の路線業者に託送しております。その託送された貨物は、当然にヤマト運輸が既に免許を持つてゐるところへ連絡運輸で入つてまいります。その後、集配をするというふうなことで、実際にはそういう事業が可能であるわけでございます。そういう意味で先ほどのような御答弁を申し上げたということでございます。

○吉原委員 そうすると、一般路線免許を持たなくても、区域免許プラス区域積み合わせ免許を持つてば全国ネットを維持していきけるという認識ですか。簡潔にやつてください。

○武石政府委員 積み合わせの許可を受けると同時に、一般区域の免許は当然必要でございますが、あと自動車運送取扱業の登録を受けまして、その上で路線事業者に託送するという道がございまして、そういう意味で可能だということでございます。

○吉原委員 そうすると、具体的にこの関連会社十五社が非常に熱望しておる案件なんですが、今後鉄荷会社を維持継続していく、イコール雇用の場も確保する、こういう観点から、どうしてもこの二つの許可、認可をおろしてもらわないと全国ネットを維持していきけないと業者は強く熱望をしております。したがひまして、恐らくこれから具体的な申請の段階に入ると、恐らく少なくとも十一月のダイヤ改正に間に合うようにやつていただきたい。今局長は、路線免許がなくても積み合わせ事業で十分やつていける、あるいは場合によつては路線免許を持つておる業者にまた再委託をすることもと言われましたが、再委託をするということは、荷物をまた積みかえなければならぬという煩瑣な問題も起こるわけでございます。そういう意味で、申請があつた場合にはひとつ前向きに対処をしていただきたい。もう一回はつきり御答弁をお願いしたい。

○武石政府委員 許可認可事務が原因でこの会社が立ち行かなくなるといふようなことがないようには、私どもとしては、最近の状況にかんがみて、できるだけ対処してまいりたいと考えております。

○吉原委員 この免許をおろしてもらわれないと、縮小再生産というふうなことであればまた別でございますが、五千数百名の雇用の場も確保していかねければならぬわけでございますから、ぜひひとつこの免許はおろしてもらいたいということ強く要請をしておきます。

と同時に、国鉄の方にもひとつお願いをしたいと思つておるのですが、この鉄荷会社は長年にわたつて国鉄の施設、用地をあるいは営業輸送手段の拠点として構内等を利用させていただいておるわけでございます。ダイヤ改正後も、その国鉄の施設、用地を拠点として、荷物のターミナルとしての機能が発揮できるような、そういう用地を引き続いて提供してもらいたい、こう思ひますが、いかがですか。

○岡田説明員 三十年來にわたりまして我々と一緒に荷物輸送をやつてきたところでございまして、今後トラックによる補充輸送をする場合にも、当然用地というものは必要にならうかと思つております。現在は高架下その他を使つておりますが、とにかく業務委託ということで私どもの仕事をやつていただいております。その用地代というものは取つておりません。しかしながら、今後はやはり独立した会社との対等の用地賃借になりますので、我々としてはできるだけ便宜を図りたいと思ひますが、その辺のところを含みながら今後検討してまいりたいと思つております。

○吉原委員 そこで、この鉄荷会社の関連十五社はそれぞれ来るべきダイヤ改正に備へて涙ぐましい企業努力をしておるわけです。ただ、努力はしておりますけれども、自社業務で九百名、あるいは今後の国鉄の動向に左右される荷物以外の既存の国鉄の業務委託、例えば清掃とか貨物、工場、

資材関係、これで約八百名何としても要員を確保していただきたい。それ以外に、先ほど言ひましたトラックによる補充輸送、この免許をおろしていただいてやれば大体千三百名くらいの要員が確保できる、そういう計画を立てておるようございまして、それでもなおかつ荷物業務の委託廃止で二千二百名くらいが実は雇用の場を失つていかざるを得ない羽目に追ひ込まれる、そういう予測に立っておりますわけでございます。冒頭から言ひますように、こういった国鉄のダイヤ改正、なかなか荷物の業務委託廃止に伴つて波及してまいります。このような労働者の雇用の場の喪失、失うという状況が生れてくることは必至のようでございますが、これに対しては一体どう御認識を持つていらつしやるのか。国鉄並びに政府側、運輸省側、それは関連会社のことだからおれたちは知つたことじゃない、それぞれこういうお考えですか。

○杉浦説明員 関連会社全般の問題もございまして、特にこの荷物会社につきましては、長年のおつき合ひをしておるところでございますし、また対象となる人数が非常に多いでございます。そうした面でも、本体の方も非常に苦しいと思ひますが、人の生活の安定、雇用の安定という面におきましては、気持ちといたしましては、そうした面でも十分に配慮をし、会社それぞれの行き方につきまして御相談を申し上げていきたいというふうに思つておるところでございます。

○吉原委員 まさか関連会社のこととは知つちやないという御答弁があるとは思ひないわけでございますが、誠意を持つて対処するといふお答えでございますが、本来の政策に基づいてこういう好ましからざる状況に追ひやられるわけでございますから、国鉄職員はもちろんだ変な犠牲をこうむるわけでございます。これの再就職なりは当然のこととして政府並びに国鉄に配慮をしてもらわなければならぬが、この種の関連会社の雇用の場を失う職員についても、国鉄職員と同様の雇用対策は当然政府の責任でやられてしかるべ

きだと思はれます。これは運輸大臣にお答え願いたい。いかがですか。

○棚橋(衆)府委員 先生御指摘のように、関連企業、さらには国鉄の改革等に伴いましていろいろなところからいろいろな影響が出るということが予想されるわけでございます。その際の影響というものは極力少なくすべきであるというふうに考えておりますが、関連企業に対する問題につきましては、先ほど総裁から御答弁がございましたように、まず第一義的には国鉄の方において十分な配慮がなされるべきであるというふうに考えております。

なお、政府が行います余剰人員対策というものは、国鉄の余剰人員というものを対象にして現在考えているところでございます。もちろん国鉄の職員だけ考えればよいということではございませんけれども、政府が直接行いますものは、国鉄の余剰人員対策というふうに御理解をいただきたいというふうに考えております。

○吉原委員 それはもう承知の上で御尋ねしておるのです。だから、こういった国鉄の職員の救済をするために、一方で関連会社のそういう犠牲が出てくるわけでございますから、言ってみれば直接の加害者じゃなくて間接的には加害者の立場だ。そういう観点から、政府並びに国鉄はそれなりの責任を感じて、責任ある雇用対策をやるべきだ、こういう観点で私は今質問をしておるのであります。

きょうは労働省お見えになっておるはずでございます。さつきから質疑応答を聞いていたたいいておるはずでございますが、受け入れ側の関連会社は、せつかく定年制を六十五歳あるいは六十三歳と決めておるものをわざわざ六十歳までに引き下げざるを得ない。これは恐らく労働省の定年制の延長といった観点からの行政指導に相反する、矛盾する方向だと思っておるわけでございます。私はそう思っておるのですが、こういった定年制の逆の引き下げ、延長でなくて引き下げ、こういう方向に対してはどういうお考え方を持っていますか。

しやるかということが一つと、もう一つは雇用調整助成金制度、国鉄の民営・分割に伴って、あるいは要員を受け入れるに伴って大量の失業者が出る、こういう情勢を正しく把握していただいて、雇用調整助成金制度の適用がこの種の労働者にされるのか、二つお尋ねします。

○田淵政府委員 まず、第一点の定年制との関連でございますけれども、先生御承知のとおり、高年齢者の雇用問題につきましては、一般的に申し上げれば、六十歳定年の普及促進等によりまして、できるだけ従来勤めていた同一の企業の中でその能力を発揮していただくことが基本であるという考えに基づきまして、先般六十歳定年を努力義務とする中高年齢者等雇用促進法の成立を見たとところでございます。しかしながら、現下の国鉄の置かれております厳しい経営状況にかんがみまして、国鉄におかれましてはいろいろな余剰人員対策を進めておられる、これまた重要な問題でございます。原則に対して例外というものもあるわけでございますし、決して好ましいということではございませんが、やむを得ない面も出てくるかと考えております。

特に、関連企業につきましては今御質問でございますが、関連企業につきましても、六十歳定年というところで法律もできておりますが、六十五歳定年のところが六十二歳になるとか三歳になるというような面もあるやに聞いております。こういう問題につきましても、関連企業の従業員の生活にもいろいろ配慮をしていただきまして、当該企業との間に十分意思疎通を図ってもらい、また当該企業の中で労使でも十分話し合って納得すべく、いずれにしても、国鉄改革という重要な問題に関連するものでございますので、相互に互譲の精神といいますか、理解し合って円滑に進めていただくことを期待する次第でございます。

それから第二点の、国鉄関連企業の、特に鉄道荷物関係の雇用問題についてでございますが、先般労働省の方へも関係組合から御陳情もございまして、そういう事情を聞きまして、私どもも初め

て実態を知ったわけでございますが、関連企業につきましても、純民間の雇用問題でございます。労働省としても、雇用を預かる責任官庁として十分関心を持ちまして、且下実情を調査中でございますし、的確な対応を図ってまいりたいと思っております。

ただ、先生御指摘の雇用調整助成金につきましては、一般的に景気変動とか産業構造の変化等経済的な理由によりまして、一時的に企業活動の縮小を余儀なくされたような業種につきまして、その業種を労働大臣が指定をいたしました。しかも事業主が、解雇をするのではなく、雇用したまま休業をするとか教育訓練をするというような場合に、その賃金等の一部を助成する制度でございます。失業者を予防する制度なんでございますが、こういう制度には、今度の国鉄の場合ですと、企業経営上の観点からでございますので、ちょっとなじみにくいのではないかと思うわけでございます。そういう問題も含めまして、関連企業の雇用対策についても、雇用の場の確保に十分注意を払って、的確な対応をしてみたいというふうに考えておる次第でございます。

○吉原委員 労働省に再度お尋ねするのですが、こういった業種というのは、言ってみれば特定不況業種の指定を受けられる、そういう資格があるのかないのか。こういう現状になったとき、そういう指定が受けられる内容のものなのかどうか、もう一回お聞かせ願いたい。

○田淵政府委員 今、先生御指摘の不況業種とか不況地域の指定というのがございますが、これは離職した場合に再就職に当たっていろいろな手当を講ずるといふ制度でございます。これにつきましまして、さらに実態を調べてみまして、地域的になかなか一カ所に固まっているということにならないように思いますが、業種についても、産業分類でやっておりますので、どういふふうな指定できるか、ちょっと即答いたしかねますけれども、そういうことも含めまして、雇用について広く万全を期すために手段を検討をいたしたいと思

います。

○吉原委員 事働く者の雇用の場が、本人たちの責めに帰さない理由によって、今失おうとしておるわけでございまして、労働省におきまして、ひとつ前向きに対処を願いたいと思っております。

さて、最後に大臣、いろいろ質疑応答を聞いていらつしやうと思はれますが、私は大臣に先ごろから言っておりますように、今回の国鉄のいわゆる余剰人員対策、このことによつて国鉄職員も大変不安にさらされておることは事実でございます。その救済策、再就職のあっせん等々について御配慮を願っておりますことは私も重々承知しておるわけでございますが、今申し上げましたような関連事業にもその波及が大きく出てきておる。これはさつきから繰り返し言っておりますように、少なくとも政府の国策に基づく要因によつて出てきておる現象でございますから、ひとり関連会社の問題だから、今回の国鉄再建問題とは関係ないんだ、こういう御認識は恐らく持っていますしやらないと思はれますけれども、関連会社の職員に対しましては、国鉄職員に対すると同様の誠意ある御配慮を願いたい。大臣の誠意ある回答を求め、私の質問を終わりたいと思はれます。

○三塚国務大臣 ただいま来、吉原先生の質疑をお聞きをいたしておりました。働いておられます皆さんに対して大変深い愛情を持たれ、また同時に、この大改革に伴うことによる事業縮小あるいは転換等に思いをはせられながら、国鉄職員と同等の取り扱いをすべきであらう、こういう御指摘であります。

私も、もとより今度の大改革は、政治、国会の決定に基づいて行われてまいりますものでありますから、さような意味で、政府と国会が一体となりながら、一人の犠牲者と言われるようなこともありませぬように全力を尽くしてまいらなければならぬことであるというふうに考えております。

特に、関連企業は国鉄事業を支えて今日まで来たわけでありまして、国鉄一家という、そういう結合体の中で来ましてありますから、本委員

会においてもかねがね御質疑がございました、玉突き状況をつくり上げて相克が出るようなことはいかぬというお話などもございます。その辺は、御指摘のように、まさに労使一体となった形の中で、このことを乗り切るべく、ありとあらゆる知恵を働かせながら、また共同しながら取り組んでいかなければならないと思ひますし、また武石貨物流通局長言われましたとおり、鉄荷会社につきましても、やはりいろいろ工夫をして立っていかように、運輸省としても考えなければならぬことは当然であらうというふうに思ひます。

そういう点で、ただいま労働省田淵審議官からも、雇用調整の問題についても検討を進めてみる、こういうことでありますので、私からも労働省にお願いしながら一体となって取り組まさせていただきます、このように思ひます。

○吉原委員 それでは、約十五分ばかり時間を意識的に余しました。これは同僚議員、小林議員がまだ質問を留保しておられる問題もございまして、そういう時間を見まして十五分早目に終わりました、よろしくお願ひをいたします。

○山下委員長 小林恒人君。

○小林(恒)委員 先般、若干質問を留保しておったわけですが、その後、政府側からもあるいは国鉄当局からも資料の提出がありましたので、若干の質問を前回に引き続いてさせていただきます、このように考えております。

その前段で、ちょっと私、日ごろ疑問に思っておる部分がありますので、この点についてお伺ひをしておきたいと思ひます。

昭和六十一年四月段階、いわゆる昭和六十一年度に入りまして、既に国鉄の改革にかかわる審議が具体化をいたしているわけです。既に政府からも改革法が上程されようとしている状況です。それから、その段階で、昭和五十一年の再建法以降、監理委員会法、あるいは再建法に基づく経営改善計画が二回にわたって策定されたわけですが、特に経営改善計画については五十九年の五月十七日に変更されたにもかかわらず、冒頭申し上げたよ

うな、今日段階ではほとんどそぐわないような内容のものが数多く散見されるわけです。そこで、当面、この国鉄を運営していく基本として、一体どういったものをよりどころに経営を進めていこうとしているんだらうかな、この点について少し疑問を持たざるを得ないわけでありま。この点について、大ざっぱで結構ですから、基本的な御認識をひとつ御明示を賜りたいと思うのです。

○棚橋(泰)政府委員 先回、先生の御質問に関連していろいろ先生の御意見を承りましたし、私どもの方のことも申し上げたというふうに考えております。その際にも申し上げたけれども、基本的に再建特別措置法というのがございまして、その後いわゆる監理委員会法と改題されております臨時措置法ができました。その臨時措置法の際に、臨時措置法の趣旨は、基本的に抜本策というものを講ずる、しかしそれまでの間においても、日々刻々国鉄の情勢が悪化していくので、そのための緊急措置を講ずる、こういう二本立てになっておったわけでございます。この緊急措置を講ずるという手法といたしまして、かつての特別措置法の経営改善計画というものの、その手法としてこれを使うという形の法体系になっておるわけでございます。したがって、抜本策というものは、監理委員会法がございまして、その答申を受け、政府が昭和六十一年七月三十一日までにかかるとすべき措置を講ずる、こういうことでございまして、それにつきましては、一連の改革を今お願いをする段階にまで来ておるわけでございます。その間において、この臨時措置法によりまして緊急措置というものは、経営改善計画の手法というものをある程度使いつつ今日までやってきておるわけでございます。

その段階においては、昭和六十一年度において経営基盤を確立するということで、これについてはそれなりの、いろいろ問題はございますけれども、幹線収支においてある程度の黒字を出すというふうな形が達成されてきておるわけでございます。

す。ただ、経営改善計画というのは六十年度で終わってはおるわけではございませんで、それから将来も見通しておるということで、当時、その後も引き続き努力を重ねる、こういうことになっておるわけですから、現在の段階はその段階である。抜本策をお願いをしております、一方経営改善計画をある程度めどをつけた上での延長線上において、少しでも経営を健全な方向へ近づけるという段階にあるというふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○小林(恒)委員 私は、経営改善計画を変更したにもかかわらず、全面的に有名無実になっておるとは思っておりませんけれども、ただ特徴的な部分で、数字の上では要員計画なんかほとんど合わなくなっています。特に、六十一年三月に出された運輸委員会調査室のこの法律案に伴う附属資料の六十二ページに「国鉄職員の現在員と余剰人員の推移一覧表」というのがございまして、けれども、前回の質問でもおっしゃったとおり、昭和六十一年首におけるトータルな要員数というのは大幅に変わってきているわけです。

先ほど、吉原委員の質問とも関連をするわけですが、正確な意味で六十一年首というのは二十七万七千人と説明がございました。さらに所要の要員数についてはおよそ二十三万九千人、こういう数字が示されております。したがって、その差三万八千人については余剰だということになるわけでしょう。しかし、こういった数字、例えばなぜこんなに数字が変わったのかという理由を説明してみますると、例えば六十年度末の特退およそ一万九千人と想定をしたが、これは三万二千六百人くらい退職をいたしました。加えて、合理化の計画も三万五千人程度を予定をしたが、四万二千五百人の合理化が進んでおります。約一万二千人くらい、いわゆる前倒し論というのでしょ

うか、余り前にずっこけていってころばなきやいかなと思ふくらい合理化が進んでいっている。実態としては、利用者のニーズにこたえ得ないような国鉄に変わっていったのではないだろうか

か、こういう心配をするわけです。

そういう状況がつまりびらかになってきて、私は最も心配するのは、六十一年度首における要員というものは、ここには二十七万六千人と記載をされていまして、これは明らかに数字が変わるのではありませんか。おおよそ何名と想定をされますか。

○澄田説明員 六十一年首の要員につきましては、今のお話の二十七万六千人については今のところ変更はございません。

○小林(恒)委員 そういふでたらめな答弁をしたらだめなんです。変わらないうえがないでしょ。六十一年首で二十七万七千人、予定でいきますと一万二千人の特退が出るようになっておる。そうすると、一万二千人の特退が出るのですか。

○澄田説明員 先ほどお話のございました六十一年首現在員二十七万七千人でございますが、そこから今の希望退職二万人をこれから目標といたしまして、私どもといたしましてはやっておるわけでございます。(小林(恒)委員「希望者は関係ない」と呼ぶ)それを、今の退職人員の——二十七万七千と二十七万六千の差の一万を加えて、数字上では二万一千人を目標に今退職を推進してまいるといふことになりまして、今の……(小林(恒)委員「委員長、関係のない答弁だから要らないです、それは」と呼ぶ)

○山下委員長 では、そこあたりでいいでしょう。

○小林(恒)委員 私の質問していることは、二十万七千人という数字は変わらないのだということなんです。あなたは変わらないと言ったね。それでは特退は千人しか出ないという計算になりますよ。そういう認識でいいのですか。

○澄田説明員 当初計画では、六十一年度一万九千の特退の計画をしておりました。それから六十一年度中に一万二千、合わせて三万一千でございまして、それに対して、先ほど来御説明申し上げておりますように、六十一年度中に約三万人の退職者が出ました。特退と自然退職を含めて出たわけでございます。したがって、計算上はその差

一千でございます。しかしながら、その上に今の希望退職二万人を実現いたしますと、今の私が申し上げました二万一千人という数字になるわけでございますが、今の二十七万六千につきましては、当初立てました推定で二十七万六千でございますので、今のところは変更することはないと私も考えております。

○小林(恒)委員 変えることではないとおっしゃるけれども、実際には変わるのでしょうか、これは間違いない。現在二十七万七千人職員がおり、年度末に特退というのはいないのですか。あるのでしょうか。希望退職というのとは関係ないのです。そうすると、二十七万七千から二十七万六千を引くと千しか残らないのです。千しか特退は出ないのかということになるのです。そんなことはないでしょう。

いいですか、少なくとも、私の方から申し上げますよ、五十五歳になる者、約二千八百人くらいいるのでしょうか。五十五歳を超える者、約四百人いるのでしょうか。三千人は間違いなく特退するのでしょうか。そうしたら三千人はこれから減るんじゃないですか。二十七万四千にならなければおかしいのでしょうか。数字、変わるのでしょうか。

○澄田説明員 最後の実績値といたしましては別でございますけれども、今のところの私の目標値といたしまして、この二十七万六千は変えることはないと思っております。最終的な結果はまだどうなるかはこれからの問題でございます。

○小林(恒)委員 頭の数字が変わっていくということになると、希望退職者の数、予定は二万人、それから旧国鉄四万一千人という数字が変わってくるのではないかと気がするのです。

それからもう一つ、先ほどの答弁では、監理委員会の試算は、所要員十八万三千人としたが、十九万五千人くらいとしたい。二十一万五千人と想定をした場合に、計画では三万二千人を新事業体が抱える余剰人員であると書いてあるが、しかし、この数字も三万二千人ではなくて二万人に変更するということではないのか。この数字は変わ

つてきますねということを申し上げたいのです。そこはどうなんですか。

○澄田説明員 新事業体へ移行する二十一万五千人というのは当初の目標どおり、こういってことではないですが、私が先ほど申し上げました十九万五千人というのは、今度のダイヤ改正におきまして十九万五千人で仕事ができる体制をつくり上げる、そこまでの体制に持っていくということでございます。したがって、新事業体へ移行するのは二十一万五千人でございますが、その中に三万二千人の余剰人員を抱えております。しかしながら、この三万二千人の余剰人員というのは、新事業体へ移行する場合にはつきり顕在化しておりません。それに対して、この二十一万五千人から私が申しました十九万五千人の体制をつくり出すと、三万二千人から二万人が余剰人員として顕在化した形で新事業体へ移行する。その二万人は例えば関連事業で使うとかいろいろな活用の仕方を考えていくということでございます。

○小林(恒)委員 時間ですから、これ以上の質問はしませんけれども、計画内容を大きく調整をするというのがあるいは微調整でいいのだというのかわかんないけれども、変わらなければおかしいという考え方をしているのです。したがって、この数字については明らかにしていただかないと、後々の議論が非常にしづらいい、私どもの主張している観点からしても議論がしづらいい、こういう認識でいるわけです。ですから、そういう正確な数字をお示しいただきたい、こういう考え方ののですから、正確を期していただきたい。

○杉浦説明員 今まで計画をしてきたものと現実の進行状態の差が出てまいっております。そういうことで、今先生御指摘のような実績を織り込んだ将来の見込みというものは、現時点におきまして厳密に修正をしていきたいというふうに思っております。

○小林(恒)委員 終わります。

○山下委員長 この際、休憩いたします。

午前十一時五十二分休憩

午後一時四十八分開議

○津島委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

○辻(第)委員 私、まず運輸大臣にお尋ねをいたします。

国鉄は、百十四年の歴史を持っております。日本国民の足として、また国民の暮らしを守り、社会の発展のために大きな役割を果たしてまいりました。今、深刻な経営危機に陥っておりますが、雨の日も風の日も全国二万一千キロの鉄路で二万五千本の列車を世界一を誇る正確さと安全さで運行をされております。一日の利用客は千九百万に達しております。

この世界に誇る国鉄を支えてきた中心は、それは大臣とかあるいは国鉄総裁ではなく、現場で夜となく昼となく働いてきた国鉄労働者であったと思います。また国鉄を利用してこられた国民であった、私はこのように認識をいたしております。今日、国鉄を支えているのは国鉄労働者である国民だ、この私の認識に對しどのようにお考えになるのか、運輸大臣にお尋ねをいたします。

○三塚国務大臣 御指摘のように、百十四年の歴史はすばらしい日本近代化の歴史と軌を一にしてきたというふうに思います。残念ながら、三十年代後半から赤字に相なり、またマル生の失敗などもございまして、労使の間の不幸な時代が続くことに相なりまして、この不幸な時代を除きますれば、まさに御指摘のように、労使一体であります。特に現場で国鉄マンとしての誇りを堅持しながら、鉄道を時間どおり運行していくという使命感のもとで働き抜いてこられた方々であらうと思われ、まさに誇り高きグループであると私も敬意を表しておるところであります。さらに国民もこれと一体となって取り組んできたわけでございます。我が国の近代化の中における輝かしい歴史の一ページを築き上げてきた、こういう点では大局的に評価できる問題だ、このように思います。

○辻(第)委員 それでは総裁はどのようにお考えなんですか。

○杉浦説明員 国鉄の歴史は、百年以上の大変長い歴史と伝統を有して今日に至っております。そうした長い歴史の中で、やはり国民に愛されて、国民の足といたしまして、日常正確なダイヤで、しかも安全ということを中心にかけてまいってきたという過程を経ておるわけでございます。そうした鉄道の魂というものは、今日もなおかつ、特に現場の皆さん方には生きておるといふふうに思っております。またそうした大事なところは、どんな問題が起ころうと今後とも大事に守って、将来に引き継いでいかなければならないというふうに思っております。

○辻(第)委員 その点では大體認識が一致をしているというふうに思うわけでございます。

さて、今審議中の法案は、国鉄改革のための緊急措置ということでありますが、国鉄の長期債務に係る負担の軽減及び職員の退職の促進を図るための特別措置を定めるということでもあります。この長期債務の問題については、既に我が党の梅田議員が今日の経営危機を来した最大の原因として触れたところでありまして、再建の道筋を示したというふうに思うわけでありまして、私は、後者の職員の退職の促進を図るというこの問題について質問をしてまいりたい、このように思うわけでありまして。

そこで、昭和五十六年の期首から五十七年、五十八年、五十九年、六十年、六十一年の各期首の実人員、それと所要員、その数を示していただきたい。

○澄田説明員 六十一年度期首は、現在員二十七万七千人、所要員二十三万九千人、余剰人員三万八千人でございます。一年前の六十年期首は、現在員三十万七千人、所要員二十八万一千五百人、余剰人員二万五千五百人でございます。五十九年度期首は、余剰人員問題が大きくクローズアップした年でございますが、現在員三十三万七千人、所要員三十一万二千五百人、余剰人員二万四千五百人

でございます。五十八年度首は、現在員三十六万一千人、所要員三十五万六千人、余剰人員五千人でございます。五十六年、五十七年は余剰人員の発生していない年でございまして、現在員はそれぞれ五十七年三十八万人、それから五十六年三十九万二千八百人、所要員は五十七年三十八万九百人、五十六年三十九万二千九百人で、その差は五十七年が九百人、五十六年が百人でございます。

○辻(第)委員 それでは、五十六年の期首と六十一年度の期首の差ですね、それをお尋ねをいたします。

○辻田説明員 今申し上げました差でございますが、五十六年は百人の欠員でございました。六十一年は三万八千人の余剰でございます。

○辻(第)委員 いやいや、実人員で五十六年と六十一年はどれだけ違うのか、所要員で五十六年と六十一年でどれだけ違うのかということですよ。わかりますか。

○辻田説明員 五十六年は所要員が三十九万二千九百人でございます。六十一年は二十三万九千人でございます。その差は十六万九千人でございます。

それから、現在員で申し上げますと、五十六年が三十九万二千八百人でございます。六十一年の現在員が二十七万七千人でございますので、その差は約十二万人でございます。

○辻(第)委員 それで合っておりますか。もう一遍見ておいてください。私どもは、五十六年の期首から六十一年期首までの五年間に約十四万人の合理化というふうに見えているわけでありまして、それでよろしいですか。

○辻田説明員 六十一年度の今の所要員が二十三万九千でございますので、その差が今の五十六年から六十一年度までの合理化数ということになりますので、先ほど申し上げましたように、約十六万ということでございます。

○辻(第)委員 どうも数字が少し違うような感じがするのですが、それでは営業系統ではこの五年間に何人の削減をしたのか、お尋ねをいたします。

○辻田説明員 営業系統では六万一千六百人の削減でございます。

○辻(第)委員 運輸系統ではどうですか。

○辻田説明員 運輸系統では三万九千三百人の削減でございます。

○辻(第)委員 それでは施設ではどうですか。

○辻田説明員 施設系統では一万六千九百人の削減でございます。

○辻(第)委員 電気系統は。

○辻田説明員 電気系統では七千四百人の削減でございます。

○辻(第)委員 最後に、工場、自動車、建設、非現業では何人の人員削減ですか。

○辻田説明員 その他工場、自動車、建設等で二万八千七百人の削減でございます。

○辻(第)委員 今の数字ですと、やっぱり十六万になりますね。それではその所要員ですね、所要員の定義というのですか、これをお教えいただきたい。

○辻田説明員 所要員と申しますのは、要員規模という表現も使っておりますけれども、列車とかあるいは船舶、自動車の運転業務とかあるいは車両、線路、電気関係の保守業務、駅などにおきましてお客様との取扱業務あるいは管理部門等の日常の業務遂行に必要な要員を意味しております。具体的には列車ダイヤとか設備量を基礎に置きまして作業量を想定いたしまして、それぞれの職員や職場に与えられた仕事で円滑に進むかどうかを判断して決めておるものでございます。

○辻(第)委員 そうしますと、先ほどの数字で、この間に十六万人の人員の削減ということですね。大変膨大な人員削減ということになりますね。

それで、この所要員ですね、所要規模ですか、先ほどどうおっしゃったのですが、何を基準に決めておられるのか、お尋ねをいたします。

○辻田説明員 所要員の基準になりますものは業務量でございます。最も基本的なものは客貨の輸送量、そしてそれに基づいた列車本数、列車の配

列といったようなものが中心になります。ただ、国鉄の場合、一般の工場などと違いまして、お客の流動の時間的な変動あるいは駅の設備その他、それそれ千差万別でございますので、そういう業務量に合わせきめ細かく人間を配置していくというものを現場ごとに各局の人事課が査定いたしまして、そして効率のいい人間の張りつけ方をしていくということを決めておりますので、画一的な基準によって決められるような単純なものではございません。

○辻(第)委員 そういう単純な基準で決められるようなものではありませんかというところは、非常にあいまいに決められているという側面がありますね。そういうことじゃないですか。

○辻田説明員 画一的に決めないということは、各現場ごとの作業の実態等にマッチさせてきめ細かく個々に作業をして、大変な努力をして決めておるといふ意味でございます。

○辻(第)委員 確かに無人駅もできましたね。それからローカル線も廃止になったところがたくさんありますね。それから貨物も廃止になったところがたくさんあります。こういうふうな具体的に路線がなくなるあるいは駅舎がなくなる、こういうところは非常によくわかるのですが、しかし、このわずかの五年の間に十六万人の人員を削減する、日常の業務遂行に当たって必要な人員が十六万人も減るといふのは、どう考えても納得できないですね。そうならば、その基準というものが、四年前の基準はどうなったのか、一昨年の基準はどうなったのか、こういうことを言わざるを得ないということでもあります。私どもは、先に数字があったのではないかと、臨調答申、監理委員会の「意見」、こういうものが先にあって、何が何でもそこへ落とし込んでいくというところでやられてこられたのではないかと、こういうふうに考えるのですが、いかがですか。

○辻田説明員 私どもが要員の規模を決めてまいりますときには、競争場裏におきまして、他輸送機関と競争して収入を上げていくのに足るような効率的な要員をどうやってつくっていくかということを決めておるわけでございます。決して先に数字を決めているものではないと、決して先には数字を決めておるわけではございません。例えば駅なんかを例にとってみますと、地方の非常に業務量の多いところでは、その人間の使い方はできるだけ多能化するというふうなことを考えてまいりますし、また波動的な多いところでは、波動的ピークに合わせて人間の張りつけ方というふうなことは非常に人間の効率が悪くなりますので、そこにつきましまして、さまざまな勤務の組み合わせをいたしまして、効率のいい、業務に見合った人間の張りつけ方をしていくというふうな形で、その人間の規模を決めてきております。

非常に大きな規模の合理化がこれまでなされておりますという背景には、輸送量の変動というものがございまして、また他輸送機関等に比べて、それまで非常に効率が悪い体制でやってきたというところも一つの要素になっておると考えております。

○辻(第)委員 どのように弁解ですか、お話しにならうとも、日常業務を遂行するに当たって必要な人員ということで、三年前と十数万人違うというふうなことはとんでもない基準だというふうな言わざるを得ません。先ほどちょっと触れられましたが、これまでも言われているようにありますが、もうできるだけ削減をするというふうな感じですね。江戸時代、徳川幕府の要人の一人が百姓は生かさず殺さずを旨とすべしとかいうようなことを言ったようにあります。今の国鉄のこの人員削減というのは、まさにあの江戸時代の徳川幕府の要人が言ったその中身そのものではないか。もう押れるだけ押してしまおう。サトウキビじゃないのです。そういうひどい人員削減だと私は言わざるを得ないわけでありまして、そこでも、お尋ねをいたしますが、それでは安全だとかサービスだとか労働条件は低下をしないのか。まず安全の問題で御答弁をいただきたい。

○辻田説明員 安全は輸送機関を預かる者といったしまして最も重要な使命でございます。合理化を

行うことによって安全が阻害されるということが絶対あつてはならないということを基本的に考えておるわけでございます。大変な効率化を図る中におきまして、常に安全面でのトレースを行いなから、また必要な安全投資を最重点に行いながら安全を確保してきておるところでございます。

○辻(第)委員 安全の問題は、後でまたお尋ねするわけですが、それでは、この十一月のダイヤ改正、これで人員削減の問題は大筋もう完了ということですか。

○豊田説明員 私ども六十年途中で合理化したものの、それから六十一年度中の合理化目標を今度の十一月のダイヤ改正で集大成したいというぐあいに考えております。約八万六千人ぐらゐの合理化を計画してございます。

○辻(第)委員 それでは、六十二年四月一日までの具体的な人員削減対策、これはどの分野でどのような合理化、人員削減をやるのか、具体的に回答をいただきたい。

○葛西説明員 六十二年十一月段階までに我々が達成しようとする計画は、昨年の十月に策定したものでございまして、鉄道事業の運営に十九万五千人でもって足りる体制をつくつていこうということでございます。そしてその主体となりますのは、六十二年の十一月一日に計画しておりますダイヤ改正等を軸にいたしまして進めていくわけでございます。その中には、例えば営業系統で申しますと、駅等の作業の体制を見直す、あるいは勤務の体制を見直すというふうなもの、あるいは現在交渉中でありまして、列車乗務員の勤務の制度を改正して、新しい勤務体制により効率的な運用を行つていこうというふうなもの、あるいは運転系統では動力車乗務員の勤務の改正を既にやっておりますので、その新しい勤務を適用して、さらに効率化を徹底するといったようなもの、あるいは検修作業の見直し、その他各系統にわたつて作業体制あるいは作業の仕組を変えて、そして効率よく人を使つていこう

ということ、十九万五千人で業務が運営できる体制をつくつていこうということでございます。

○辻(第)委員 それでは、もう一度お尋ねいたしますが、運転系統で申す、運転系統では具体的にどれくらい削減をされるのか。運転系統では、運転をされる列車がまだふえるということと

ころもあるのじゃないかと思うのですが、そういうことも含めてどういふふうな削減をされるのか。それから検修で申す、検修でどれくらい削減をされるのか、お尋ねいたします。もし削減をされる比率がわかれば、比率までお答えをいただきたい。

○葛西説明員 今申し上げました計画の中で、運転系統で申しますと、六十二年の十一月段階で四万一千九百人の人数で運営できる体制にしていこうということ、計画を進めております。ただ、具体的な合理化計画の内容につきましては、現在ダイヤの概要が決まつたところでありまして、そのダイヤの概要というのは、列車の配列その他が決まつてまいりますので、それに合わせて現場における作業の実態というものが決まつてまいります。その決まつた作業の実態に合わせて具体的に作業を各地方機関で詰めておりまして、それができ次第これを明らかにして交渉をしていくというところでございまして、現時点でまだ数字そのものが固まつた状態にはなっておりません。

○辻(第)委員 それでは、大体いつごろ固まりますか。

○葛西説明員 これはできるだけ早く固めてまいりたいと思つておりますが、現在の見通しでは、大体ことしの七月ぐらゐには固め終わつて、これを明らかにしてまいりたい、こういうふうに考えております。

○辻(第)委員 それでは、また安全の問題でお尋ねをいたします。

関係ですか、エンジンが過熱をして車が回転をしない、そしてタイヤがそのまま滑つたような状況で走るといふことで、そのタイヤが異常な、めくられるような摩擦をしたといふようなことで、これがかかり連続をして起こりましたね。今は少しおさまつていふようではありますが、こういう事態があります。

また、奈良県では、これも王寺で脱線をした。そのこの原因の一部ですか、タイヤのフランジというのですか、このところが非常に摩擦して薄くなつたといふようなことで、これもたくさんそういう状態があつて、これを削り直したといふようなことがありましたね。そういう問題。

それから、東京新聞にも載つておつたわけでありまして、四月十六日に「ヒビ割れ車輪続出 合理化の余波? 点検体制の見直し急ぐ」といふ記事が載つておりました。私も、今の状況の中で、検査修繕、これが言うならば非常に削減をされ手抜きをされておる、検査周期の延伸といふような状態だといふふうに見えておるわけでありまして、六十二年三月に仕業検査が四十八時間が七十二時間になりましたね。これも六十二年三月、交換検査が六十日から九十日、三万キロ。六十二年三月に台車検査が廃止をされる。それから要部検査は六十二年三月、二十四日から三十六日、あるいは四十万キロ。全般検査、これが六十二年三月に四十八日から七十二日、八十万キロ。このようないろいろな検査の周期が延伸をされる、あるいは台車検査のように廃止をされる、そして人員を大幅に削減をしていく、こういう事態の中で、このようないろいろな列車の故障やあるいは人災事故といふものがふえておる、安全の面でもゆゆしき事態を迎えておる、私もはこのように認識をしていふのですが、いかがですか。

○山之内説明員 安全の問題は、先ほど総裁からお話がありましたように、何と申しまして、私も、私どもの交通企業の原因でございまして、あらゆる施策を行う上でも常に一番重点を置いて考へておるところでございます。でございますが、

やはりそれと同時に効率的な経営を行うということも、我々の鉄道というものを今後とも生かしていく上からも非常に重要な問題でございまして、最近のように、技術の日進月歩の世の中において、いろいろな技術の進歩を取り上げながら効率的なことをやつていくことも我々の使命と考えております。

車両検修につきましても、過去においても何回かそういった合理化を進めてまいりました。その前には必ずいろいろな勉強をいたしました。データの分析をし、あるいは新しい材料とか部品を入れるなどいろいろなやつてまいりました。またその後いろいろなトレースをやつております。今回、今お話がありましたとおり、昨年の三月並びにことしの三月、二回に分けてまして車両検修回帰の延伸をほぼ十五年ぶりにやつたわけでございますけれども、その前にはいろいろな分析もやりましたし、いろいろな車両の進歩もあつたと思つて、いろいろ御指摘のような車両故障が起きていることも事実でございますが、例えば御指摘のありました中央線を例にとりますと、中央線といふところは非常に通勤輸送の多いところなものですから、二、三年前から二〇一系と呼んでおります新しい電車を入れたわけでありまして、これは一部の私鉄も採用しておりますけれども、サイリスダチョップという、やや専門的になりますが、従来の電車とは違つた新しい電子部品を入れたわけであります。結果として、いわば初期故障という格好で従来の車になつた現象が出現して、モーターが一部動かなくなる、それから一部の車でもってベアリングにふぐあひが出るといふようなことがございまして、私も鉄道技術研究所も入れまして対策を検討いたしました。どうやらベアリングに若干電流が流れておるらしいということが判明いたしましたので、昨年の暮れから急遽そういう電流を減らす対策を講じておりますので、お話のありましたように、徐々に減りつつあると思つておりますので、そういった対策を進めていきたいと思つたし、その他全般、車両故障の減少につ

いては、今後とも努力をして、安全性の向上に努めてまいりたいと思っております。

○辻(第)委員 それでは、安全は大丈夫というんですね。いかがですか。

○山之内説明員 ただいま申し上げたように、いろいろな施策を進める上で安全を最重点にしながら検討いたしておりますので、安全性については十分配慮しながら進めているつもりでございます。

○辻(第)委員 あなたはそうおっしゃいますが、これは六十一年四月八日に国鉄が出された「昭和六十年度の運転状況及び運転事故等について」という資料ですね。これの六ページのところで、

が、このところ五十一年度から六十年度の間の「運転阻害の推移(在来線)」というところがあるわけですね。それで「部内原因の種別」というところに「車両破損」、これは五十三年が百四件、五十六年が三十七件、五十八年が九十七件、五十九年、六十年が百九十件、百九十三件、激増をいたしております。「車両故障」というところでございますと、五十三年が千八十件、五十六年が八百九十七件、五十八年が千三百三十四件、これが五十九年、六十年になりますと二千四百四件、千八百七十七件、これも激増をしているわけであります。

この数字を見ても、合理化がやられ人員削減がやられてから、運転阻害の車両破損、車両故障、部内原因のものがどんなにふえたかということが明らかではないですか。

○山之内説明員 御指摘のように、統計数字で五十八年ごろから小さい事故の件数が若干ふえていることは事実でございます。

実は甚だ残念な面ではございますが、国鉄は従来小さい事故は表に出さない、嫌な言葉でございますが、マル秘にするという風潮が若干ございまして、車両故障に限らずいろいろな事故がどうもやや表に出てこないという傾向がございまして、これはやはり非常に悪い。小さい事故をきちんと把握をして、小さいうちに退治すること

が安全の原点でございますので、いろいろと難しい問題があったのでございますけれども、五十八年度から私も小さい事故もきちんと把握するように努めてまいりました。その結果、ただいま御指摘のございました車両故障に限らず、全般的にすべての故障原因がふえておると思えます。それはごらんになっていただくとわかります。特に職員のミスにかかわる事故は激増をいたしております。というところは、やはり故障あるいはそういうものが本質的にふえたのではなくて、そういう従来の把握し切れなかった小さい事故が表面に出てきたということが、結果として数字がふえたと思えます。

例えば、一番私どもが注意をいたしております列車の脱線、衝突等の大きな事故、列車事故と呼んでおりますが、これはむしろ長期的に見て減っております。昨年は三十三件といわば史上最低でございますから、そういうことをごらんになりまして、事故そのものは本質的にはふえていないというふうに考えていただいてもいいかと思えます。

○辻(第)委員 いいかげんなことを言いなさんな。こういう小さい事故が積み重なって大きい事故になるということは十分考えられるのですよ。あなた、国鉄はこれまで隠してきたのですか、こういう問題を。そういうでたらめな数字を堂々と国民の前に発表する、我々の手元にも送られてくる。許されぬことですよ、それは。

今、国鉄の労働者がひしひしと感じているのは、小さい事故が頻発してきたということであります。もう国鉄の労働者が安心して乗り切れないというふうに感じている人もあるわけであります。私は去年の十月からは全国十一都道府県を回っている現場を見ていただき、たくさん労働者のお話を聞きました。そういうのが実態であります。しかも増収だとか効率化、こういうことばかり、現場ではその空気が充満をしている。しかし、安全ということになれば、もうほとんどその声が聞かれないという感じになるのです

ね。

そういう状態だというのが私が直接聞いてきた多くの実態であります。この数字の中にもそのことがあらわれている、私はこのように考えるわけであります。総裁、どうですか、この問題。

○杉浦説明員 今、表に発表されております小さい事故の報告件数、これがふえているということに確かでございます。ただ、何でそういうふうにふえたのかという分析を中であつておるわけでありまして、ただいま山之内委員が申し上げましたように、それぞれの現場の職員の事故、故障把握状態というものがびしりと報告された結果であるというふうに私も考えておるわけでございます。

す。重大事故につながる件数はかつて減少傾向にあるということを確認をしておりますところでございます。これが事故につながるというふうには私ども考えておりません。

しかしながら、今先生御指摘のように、一般の国民に対する御報告の立場からいたしますと、これは誤った数字、誤った判断の材料にもなりかねない、そういうふうにも思いますが、分析をした結果はそういうことである、事故につながるような状態ではないというふうに考えておるところであります。

○辻(第)委員 総裁の認識は甘いですね。今安全の問題というのは本当に重大な問題ですよ。私は今国鉄が日航の二の舞になるのではないかと、このようなことを危惧をいたしております。日航も、もうコストの問題、効率化の問題、それから復配至上課題、こういうことがやられてきましたね。

そして日航の社長の年頭のあいさつというのですか、こういうものも、コストというやうな字がほとんど出てくるわけでありまして、安全というところが一言も出てこないという状態があったのです。数年前は羽田沖でああいう大事故を起こしなから、二、三年たつとそういう状況に変わってまいります。その後で、あのような本場に許すことのできない大事故が起こったわけでありまして。

こういうとき、よく見てみますと、それはもう経営の安定、効率化、コスト、こういうところへ目がぐうんと注がれて、運輸・交通事業では安全というのが当然の話だと言われるわけでありまして、それが非常に薄れていく、こういう状況が来るわけでありまして。今のこの驚くほどの合理化、人減らし、こういう状況の中では、安全がいよいよ重大な問題になってきたと私は言わざるを得ないと思っております。先ほどの総裁の発言、認識というのは、私は非常に遺憾だ、何ともしてもっと体制を整えて安全を確保する、そのために努力をされたい、強く要求をするわけでありまして。

サービスの面でありまして、無人駅がたくさんできましたね。奈良県でももう無人駅が過半数です。かね、そんな感じ、ちょっと忘れたのですが。全国で今駅が幾らあるのか、そのうちの無人駅が幾らあるのか、お尋ねをいたします。

○須田説明員 六十年度末の、つまり三月三十一日現在の数字でございますが、駅の数が五千五百四駅でございます。その中で、職員を配置いたしておりません、いわゆる停留所と申しておりますが、これが二千六百九十九駅、部外の方々へ業務を委託しております駅が四百四十一駅でございます。

○辻(第)委員 それでは最近、この三年くらいに無人駅になったところは幾らくらいあります。か。

○須田説明員 少し前の数字、昭和五十八年の数字で申し上げますと、今申し上げました停留所化駅、いわゆる無人駅でございますが、これが二千二百八十二駅ございましたので、先ほどの数字で申し上げますと、約四百駅ばかりその間ふえておるかと思存します。

○辻(第)委員 たくさん無人駅がふえましたね。それからホーム要員の問題ですね。これは非常に重大な問題だと思っておりますが、大幅に削減をされているのです。これはこの数年どれくらい削減をされているのか。

○須田説明員 ホーム要員というのを専任で置いております駅と、他の職種と兼務をいたしておる

ところがございまして、これだけ正確にとることはできませんが、テレビの増設その他の安全面に機械的なバックアップを加えました上で、若干効率化を図らしていただいていることは事実でございます。

○辻(第)委員 私、先日東京駅から常磐線の金町というところへ国鉄で行ったわけでありまして。東北線というのですか、あれに乗って日暮里まで行きました。日暮里で降りかえて——ところが乗りがえが非常にわかりにくいのです。私も運輸委員をもう四年半ほどしているのには大分知識がないと言われるかも知れませんが、そういうことは関係ないかも知れませんが、そういうことは快速と普通とかいうのがあるのです。金町まで行くには、そこで乗ればとまらないというのです、北千住で降りかえてください。それがわからぬので、またホームを見回しても、私のおりたところではだれもおられなかったの——あそこはホーム要員はおられるようでありまして、どこかにおられたかも知れませんが、改札口まで走っていったお尋ねをしたら、丁寧に教えていただいて、とにかく北千住で降りかえてもらわなくてはならない、こういう話でした。

北千住へ行って、それから降りかえるわけですが、地下へと書いてあるわけですが、地下の方へと書いてあるからおりていったのですが、地下鉄なんですね。国鉄が地下鉄というのがどうもぴんとこないのです、またそこもお尋ねをして、やっと金町へ行ったということがあるわけでありまして。

私もまだというかも知るか六十歳であります。総裁と大体一緒だと思うのです。「ハナハト マメ マス」の最後の国語の教科書で大きくなってきたというふうな感じが、これからだんだん年をとるわけですね。私でも時間をせいで金町へ行くのはかなり苦勞したのです。ですから、もっとお年を召した方は、それはそれなりに大変なことだ。ホーム要員の方が安全の確保といういろいろなサービスをしていた、そういうことが

本当に必要なというのを私はそのとき実感をしました。

飯田橋というのを見てもいいですが、あそこも大変なところですね。ああいうところもラッシュユシカホーム要員がおられないというところは、国民の皆さん方に対するサービスや安全の問題で重大な問題だ。

今の人員削減がそのような身近な国民への安全やサービスに大きな障害を与えているというふうな言わざるを得ないのですが、いかがですか。

○須田説明員 確かに今先生から御指摘ございました常磐線等に案内上の不備があることは申しわけないと思っております。ただ、やはりホームに要員を置くということも大切なことでございまして、案内上の設備を充実させたり、駅のレイアウトをわかりやすくするというのも大切だと思っております。そういったもので総合的にお客様へのサービスを提供申し上げたいというふうに思っております。たまたま今北千住の駅が工事をいたしておるものから、大変おわかりづらい思いをしていただいたと思うのでございましてけれども、揭示その他でも十分バックアップをいたします。それから必要最小限の要員はもちろん配置をしてカバーをしてまいりたい、かように考えております。

それから、御指摘のございました飯田橋でございますが、これは実はラッシュの時間帯は一ホーム六名配置をしております、ラッシュ以外の時間帯も必ず一人は配置をいたしております。ああいったホームが曲線でございます関係で、安全上そういうことでございまして、安全にも十分留意をいたし、かつまたいろいろ設備面でのバックアップもいたしながらサービスと安全には万全を期してまいり、このような考え方で臨んでおります。

○辻(第)委員 どこが万全なんですかね、どこまでが万全なんですかね。もっとお年を召した方あるいは子供さんにとっては国鉄というのは本当に

乗りづらい、日本じゅうが今そういうふうになっっているのです。余りこんなことを言うとは時間がないんですが、どうしてこんなに時代が進展をしていっているのに、国鉄がだんだん橋上駅になつて、どこの場合も一面上へ上がらないと乗れないというところですね。これまでは両方に駅があればそのまま平場で行けたのです。これは障害を持つておられる方あるいは高齢者ということになれば本当に大変なことなんですね。若い人には少々歩いても体を鍛えるという意味でもいいかも知れませんが、お年寄りだとか子供だとか障害者、こういう弱者にとっては大変なことだと思ふのです。ですから、快適でしかも安全というところで言えば、無人駅はなるべく減らさなければ、ホーム要員はもっと充実をすべきだということでありまして。

それから、労働条件の問題でお尋ねをいたしました。労働条件が非常に悪化をしておる、こういうふうに私どもは考えるわけでありまして、総裁の御見解はいかがですか。

○杉浦説明員 勤務の体制なりあるいはまた給与体系等々労働条件の問題につきましては、現在の効率化、合理化というふうな線に沿った形での仕事の能率の向上という観点からする配慮が逐年なされておるわけでございます。給与体系につきましては、全般的な配慮の中で適正な給与体系ができてきたというふうなところでございまして。

〔津島委員長代理退席、久間委員長代理着席〕

○辻(第)委員 今の総裁の認識というのは私は非常に残念ですね。

きょうは労働者お越しをいただいております。今、労働者は労働時間の問題についてはどのような方向で御指導をされているのかお尋ねをいたします。

それから、年次有給休暇というのは、原則として自由に本人の希望にできるだけ沿って与えられるべきだ、こういうふうな考えるのですが、この

二点について御答弁いただきたいと思ひます。

○松原説明員 労働時間の短縮につきましては、私も、昨年の六月に中央労働基準審議会の議論を経まして、「労働時間短縮の展望と指針」なるものをつくりまして、行政指導を進めておるところでございます。その中では、概略申し上げますと、我が国は週休二日制の普及が外国に比べてかなりおくれおるということで、週休二日制の普及を第一といたしております。

それから、さらに御指摘のございました年次有給休暇の取得でございますが、これが現在、五十九年の数字でございますが、権利として与えられております日数が約十五日あるのに対して、その取得の状況が六割弱にとどまっておるということで、その完全取得といえますが、より消化を進めるよう年次有給休暇の消化促進あるいは連続休暇の定着、さらには所定外労働時間の改善といったことを重点として指導を進めておるところでございます。年次有給休暇につきましましては、御指摘のように、労働基準法上、労働者の請求に基づきまして、営業上、時期を変更するという場合はありますけれども、原則として請求に基づいて与えられるべきものだというふうに理解しておるところでございます。

○辻(第)委員 今、労働者がそのように御答弁になったわけでありまして、これは名古屋の稲沢の運転区所だったと思うのですが、年休が非常に足りなくなつた。というのは、いつ幾日年休を下さいと言つても、ちよつとその日は都合が悪いですねというのが非常に多いのです。これまでは言つたら全部そのとおりというわけにはいかなかったでしょうけれども、もう少し年休がとりやすかつた。今は非常に年休が待たされるのです。この日はだめです、また違う日に。またその日もだめです、こんなこともあるということですね。非常に年休がとりにくくなつた。しかも、その職場には余剰人員がほかの仕事をするという状況の中で、年休がとりづらくなり超過勤務が非常に多くなつたということでありまして。ひどいのに

なりますと、超過勤務をしても超勤料が払われていない、サビズ残業になっている部分も出てきたということでもあります。

それから、労働時間が非常に長くなっている。それは皆さん御存じだと思いますが、運転士さん、機関士さん、非常に時間が長くなって、超過勤務を相当されるという状況になっているのです。労働省のお話を聞きますと、労働省としては時間短縮ということで指導されている。一方、国鉄は、逆にどんどん時間が延ばされ超過勤務がやられて、年休も思うようにとれなくなっているわけでありまして。労働条件は大幅に低下しているというのが今日の現状であると思いますが、こういう問題をどのように考えておられるのか。

○葛西説明員 結論から申し上げまして、私どもは国鉄の労働条件が低下しているとは考えておりません。今具体的にお話をごさいますと年休については、国鉄では二十日の年休を与えておりますが、その消化率はほぼ一〇〇％に近い状況でございます。

また、超過勤務につきまして、今お話がございましたのは、恐らく動力車乗務員勤務の改正に伴う法定内超過のことであろうと存じますが、これは動力車乗務員の勤務制度が、従来四十時間が労働時間になっておりましたが、四十時間を上限とするような運用で作業交替が組まれるという状況の中で、実際の労働時間は週平均三十七時間ちょっとしかない。すなわち所定の労働時間に対して二時間近い働き不足を生ずるという状況がございました。列車ダイヤの特性から見て、一つの作業の長さというのは、それぞれまちまちでありまして、びったり四十時間に合わせることは神わざでも不可能でありますから、四十時間を超えるような作業計画を組む。すなわち四十二時間、四十三時間というケースが出ることを前提としてダイヤを組むということ、初めて所定の労働時間を消化できる形になるわけでございます。四十八時間という労働基準法の許された範囲内で、超過勤務を前提とした作業計画を組むというふうに勤務

を改正した結果であろうと思いますが、この結果として、私鉄と完全に同じということにはなりませんけれども、ほぼ私鉄に近いような作業の効率化ができてきているものでございまして、これも労働時間の延長あるいは超過を命じ、超過を払わないというような問題とは全く異なつたものでございまして、我々としては、従来の労働条件の範囲内で、これを効率的に組み合わせることにやって作業の効率をよくしていくということをやっておるつもりでございます。

○辻(第)委員 どのようにあなたが答弁されようと、労働条件は低下しているのです。これまで比べて大幅に低下しているのです。先ほど労働省の御答弁もありました。時代の趨勢は時短の方向に行くべきなのです。それを国鉄では大変な人減らし、合理化をやって労働時間を大幅に延ばしているということですね。年休も、一〇〇％消化ということですが、実際は非常に取りにくいということですね。これは低下ではないでしょうか。今労働省では時間短縮の方向へ向かっている。一方、国鉄はこのように超過勤務時間を延ばしていく方向へ進んでいるわけでありまして、大臣、どのようにお考えになりますか。

○三塚国務大臣 それぞれ企業のあり方また実態、これからの展望ということで物を考えてまいるといふのが一つであらうと思うのです。時間短縮というのも一つの世界的な流れ、週休二日というところ、さらにアンダーテーブルの労働がイタリヤのようにありまして、それでカウントされる労働時間はそれなりのものでございまして、第二ビジネスという部分が第一ビジネスのようなウェイトを占めるというヨーロッパ先進国に一つの現象が出て、今後の一つの問題かな、こう言われているわけですね。通しの労働時間という意味でどう見るのかというの、これからの大事なポイントのようにも思います。

それはそれとして、ただいま御指摘の、そういう傾向の中における国鉄の労働時間帯はどうなのか。こういうことについて、公企体の持つ宿

命、公益性と企業性、その特徴をそれぞれ生かしながら最大限の効果を発揮するというのがねらいであつたわけでありまして、それなりに考えてみますと、二つの概念は大体相対立する概念であります。その対立する中で特徴を生かす、ここに公企体の宿命があるわけでございますが、今日の公企体では到底本来の目的を達成することが難しいのではないかと、こういう御指摘を受けて、私どもも真剣に勉強させていただいておるわけです。国鉄は国鉄として、今日の状況の中で何としても効率的に、また効果的な経営をする、そのことが国鉄労働者を守り、国鉄の企業を守ることに通ずるという概念の中で御研究、御勉強をいただきたい、こう申し上げておるところでございます。今日いただいた国鉄の実態からいいますと、民鉄、私鉄並みというところを一つのベースとして頑張りを抜いて、実績を積み上げて、この鉄道を守り、職域を守り、労働者を守ることが大事なことではなからうかと思つておるところでございます。

○辻(第)委員 時代に逆行するようなことはやめていただきたいですね。

去年でしたが、北海道の現地調査をさせていただいた中で、これは機関士というのですか運転士ですか、苗穂運転区DL35、EC47という勤務のなにかがあるのです。このことで余り時間をとるわけにはいかななくなつてきたのですが、大変な勤務の状況なのですね。最近のこういう勤務状況を含めた状態で本場に疲れるんだということですね。

疲れ切るといふような表現をなさつた方があります。これは拘束時間が十七時間三十二分、勤務時間が十二時間三十二分、そのうち夜勤が四時間十分、こういうことになるのですが、DL35番、本

当にわずかしが仮眠ができません。十九時三十分から二十一時三十分まで仮眠というのです。十九時三十分、こんな時間、そんなにうまくずっと寝られるはずがないと思うのです。それから二十三時五

十五分から三時四十分まで仮眠ということになるが、これも実質三時間ほどしか寝られないですね。そして朝の六時四十分ですか苗穂へ到着する、こういう勤務なんですね。これは労働者にとっては非常に過重な勤務であります、そういう睡眠不足の状態を運転をさせていただいて果たして安全なのかということ。このようにどこに勤務されている方は、一番悪い条件の勤務体制に入りますと、週に三日間家に帰れない、仮眠だとか国鉄の宿泊施設で泊まらなくてはならない、こういう勤務になるわけですね。大変な状況であります。それから、この間沼津のある方からお話を聞いたのですが、国鉄にはいろいろな機関車あるいは電車の種類があります。一日のうちに違う種類の電車あるいは機関車に乗らなくてはならない、こういうこともあるんですね。私鉄と違っていろいろと複雑なんですね。

ですから、総裁も大臣も、本場に現場の声を聞いていただきたいと思うのです。いや、私はよく聞いています、このようにおっしゃるかも知れませんけれども、ぜひもっとも現場の生の声を聞いていただきたい。総裁にぜひお願いしたいと思うわけですね。こういう状態では、労働者の生活や権利も本場に守り切れるのか、安全が担保できるのか、国民の皆さん方、利用者にサービスが十分できるのか、私は大変問題だと思つております。今度の分割・民営化路線、そして先ほど来いろいろ御説明がございましたが、これからでも約九万三千人、少し減るのかもわかりませんが、結果としてそのような首切り合理化、このようなことが進められるということ、これはもうどう考えても納得ができません。本場に安全を守り、サービスをよくし、国鉄の労働者の生活、権利を守るならば、今の人を一人たりとも減員をするのではなく、今の体制でやられるべきだ、私は強く要求をしておきたいと思つております。

次に、余剰人員対策といたしまして、関連企業でありますとか公的部門、それから民間、いろいろと雇用の対応をされておるようでありまして、

そこで今働いておられる方は玉突きになるのですね。これはどういうことになるでしょうか。例えば民間にしても、国鉄からお願いをすれば採用したししょうという事になれば、国鉄の分だけ余分に採用されるということではありませんか、新規採用される方がそこでストップをされる、こういう事態が起こるのです。そのことは、今の深刻な日本の雇用問題の中で、また大きな問題を提起をしてくると思うのです。国連企業でいえば、どのような対応をとられるのか。玉突きでやめられる人はもう仕方ないということでも済まされるのですか。そんなことはとてもできることではないと思うのですが、いかがですか、総裁。

○杉浦説明員 国連企業は、国鉄の本体と非常にかかわり合っている、長年の深い関係の企業でございまして。今親元の国鉄自体が大変な時期になっておるし、余剰人員を抱えて何とかこれをしなければならぬという事でございまして、国連企業もそれぞれ大変な問題を抱えているとは思いますが、我々の苦しみをもとに分け合ってくださいという提案を申し上げまして、国連企業八百六十五社と個別にお話をいたしましたわけでございます。それぞれ企業の立場を考えながら、それぞれ納得ずくの形の総まとめをいたしまして、二万一千人の受け入れについての了解をいただきたという事でございまして、今までの国連企業の職員のいろいろな問題、例えば定年制の問題等々の観点からいたしますと、国鉄のあり方に比べまして、なおもう少し頑張っていただけるところがあるのじゃないかというようにも申し上げたわけでございます。そうした点も総合的に考えて、二万一千人の御了解を国連企業と私どもはしたわけでございます。そこにはいろいろな問題があるところもございまして。私どもは、それらも十分にその話の中に含めたつもりでございますが、なお、今後とも総合的な配慮をやっているかと思っております。

○辻(第)委員 言論の自由を損なうつもりはないのですが、いよいよ時間が迫ってきましたので、

お尋ねしたことにできるだけ簡潔にお答えをいたしたいという事を要望しておきます。

国鉄が再就職をいろいろお願いをされるということは、そういう問題もあるのです。ですから、そういうことも十分考慮して、大臣もひとつよろしく願います。

次に、第四条第一項の三に「前二号に掲げるもののほか運輸省令で定める要件に該当する者」とあるが、その内容を簡明に答えていただけませんか。

○棚橋(衆)政府委員 四条の各号をごらんになるとわかりましても、本来もう当然退職するといふような者は除外をする、こういうことでございまして。

そこで、三号で予定をいたしておりますのは、管理職その他で、こういうことがなくても、当然従来の慣例によつて退職をするということになっておるような職員、そういう方にさらに特別給付金を支給する対象として認定するといふのはおかしい、したがって、そういうような管理職等、従来の慣例により当然退職が予定されるというような者をこの三号の省令で規定をしたい、こう思っております。

○辻(第)委員 それでは、もう一つ念を押して聞きますが、今勤務成績によつてというものがもう皆さん方の一つのバターンですね。そういうことではないんでしょうね。

○棚橋(衆)政府委員 この四条の二項は、今申し上げましたように、除外事由に該当しないといふことの認定というのに近い感じでございます。したがって、除外事由に該当しなければ、総裁はこれをすべて認定する、こういうことでございまして。

○辻(第)委員 余剰人員というのは、国鉄が臨調行軍路線に基づいて、安全やサービスやいわゆる労働条件を非常に切り下げながら進めておる、つくられた内容ですね。労働者には全く責任がない、政府や国鉄の責任だといふふうに考えるわけでありまして。私は、このような人減らし合理化、

首切り合理化は絶対許せないということを強調して、次に移りたいと思ひます。

次は、広域配転の問題でお尋ねをいたします。この三月四日ですか、組合に提案をされ、説明をされて、三月二十日からもう既にやられたんですね。その間わずか十六日。非常に短兵急だなど私も驚くわけでありまして、この広域異動の目的、その内容を簡単に答えたいでございます。

○杉浦説明員 余剰人員対策の困難性の問題の一つといたしまして、地域的な差の問題がございまして。特に北海道、九州におきましては、余剰人員がたぐさん出ることに対して、それを受け入れるだけの雇用の場というのが非常に少ないという問題がございまして、これらはやはり全国的な配転のもとに解決をしていかなければならないといふふうに考えておるところでございますが、そのための前広な施策をいたしまして、現時点におきまして、北海道、九州の地域の諸君からあくまで希望を募りまして、東京、大阪、名古屋の地区に異動が可能であるならば、そうした措置をあらかじめ今から講じておきたいということが全体の余剰人員の対策の一環でもございまして、また将来に対する職員のあり方の公平の原則にも合致するといふようなことから、今回の広域異動を実施したところでございます。

しかしながら、長年住みなれた故郷を離れるという、それぞれの職員にとりましては大変な問題でございまして、この辺の中身につきましては、住宅の問題、教育の問題、その他受け入れ側の面での温かい受け入れ措置につきましては、十分配慮をいたしておるところであります。

○辻(第)委員 この広域配転は、今大体どれぐらの人が応募されたのか、お尋ねをいたします。

○辻(第)委員 最近の応募状況でございますが、先ほど総裁申しましたように、三千四百人を目標に三月二十日から募集を開始しておりますが、四月二十四日現在で応募があった者は、北海道地区から千三百三十六人でございまして、九州地区から九百八十八人、合計二千二百二十四人でございまして、

それから、四月十七日から本州内の地域及び四国にも募集範囲を拡大いたしまして、募集を開始いたしました。その地域における応募状況は、四月二十四日現在で四十九人でございまして、合計で二千二百七十三人でございまして。

○辻(第)委員 この問題では、余剰人員の地域的なアンバランスというようにひとつのなになにになっているわけでありまして、どうもその後、八局を追加されました。その八局と東京の三局の北局ですか、あるいは名古屋、大阪というようにあるところで見えますと、逆にバランス的には北局なんかの方が少ないというところもあるんですね。北海道、九州と比べますと、それはバランスがとれていないことになるのですが、そういうつじつまの合わせでございます。北海道と九州で募集して、それでうまくいかなければまた八局へ広げる。非常につじつまが合わない、泥縄的な中身だと思ひます。

それから、この広域異動というのは、これまでの一般的な異動と質的に違うと思ひます。本当に住みなれたふるさとを離れて、東京や大阪や名古屋に、しかも永住をするという条件ですか、そういうことで来られるということは、これは並み並みならぬことですね、そういう問題。

それから、いろいろ問題がございまして、そういう問題の中で、また勤務成績が問題になっているんですね。それからそこへ行けば、本務につかせるというような条件があるのか。それから新しい会社へ行きたいという希望、こういう希望を最大限尊重する、こういう約束もあるんですね。

こういうことを見てもまいりますと、今度の異動というのは、一般的な異動ではなしに、これはすぐれて労働条件に大きく関係をする、そのような内容だといふふうに私は考えるのですが、いかがですか。

○杉浦説明員 おっしゃる通りに、今回の異動は、遠隔の地からかなりの数の人々を一応の目標にいたしまして考えておることでございますので、なかなか大変なことであるといふふうに認識

をいたしております。それだけにその中身につきまして、職員に対する周知の仕方あるいは処遇、受け入れ方の問題等につきましては、いろいろな面でのいわば優遇措置というものを考えたわけでございます。今先生おっしゃいましたような本務勤務あるいは将来への配属についての希望をできるだけ聞くというようにも、申し上げたところは、実はその辺にあったわけでございます。そうしたようないわば一つのインセンティブがないと、こうした広域異動になかなか踏み切れないというふうなことになるかと思ひます。実態的に三千四百人にいまだに達していないところ、これは、まさしく職員の諸君がいろいろと思ひ悩んでそれに対応しているというところのあらわれかとも思ひますので、今後とも私どもは懇切丁寧に中身につきましてよくお話をしながら善処をしていきたいと思つております。

○辻(第)委員 今、総裁も、思ひ悩んでなかなか応募者が皆さんの考えるようにには至らなかったというふうにおっしゃったと思うのですが、大変なことなんでしょう。普通の、自分が希望してふるさとへ帰りたいというふうなことは全然違ひますね。しかも、非常に広域な、九州や北海道から大都会、本間に質的に違ひますね。そういうことであります。

それから、私は先ほどもちょっと触れましたが、新しく来た人は本務につけるといふことですね。そうなれば、これまで本務についていたというのですか、そういう人がまた玉突きになつて押し出されるということが起こりますね。それから東京や大阪や名古屋にこれまでからおられる方は、新会社へどうしても行きたいという希望の方もたくさんおられると思うんですね。たくさんじゃない、ほとんど全部そうだと思うのですが、そういう方と、新しく来られた方は、この新会社へ行くということについて、可能な限り優先的に配慮をする、まあ一つの大きな切符を持つておられるわけですね。片一方は全然切符がない、こういう本務について押し出される、あるいは切符を持

っている人と切符を持っていない人、こういう方が一緒に職場で仕事をされてどういふことになるんですかね。しかも、そういうことを心配しながら、これは本場に労働条件の大きな問題ですね。来る人も、受け入れる側も大きな問題だと思ふんです。この点はいかがですか。

○杉浦説明員 この問題は、あくまで全国的な配慮という観点に立ちまゝと、部分的な問題でとらえますと、なかなかいろいろの問題が出てまいりと思ひます。総体的に見まして、やはり地域的なバランスがとれていない、それを少しでも回復しようというのが目的でございますので、そうした目的を受け入れる側もよく理解してほしいというふうに思ひます。また遠いところからの異動でございますので、いろいろな労働条件の変更等もあると思ひます。労働条件に関する交渉の申し出を受けまして、各組合とも交渉したところとところでございます。既に妥結をし、解決したところもございまして、そうでないところもございまして、申し出に對しましては、十分に交渉をしておるつもりでございます。

○辻(第)委員 今、総裁は、各組合と交渉してきたというふうにおっしゃいました。先般、総裁が御答弁をされていたときは、話し合ひをしておつた、こういうことでなかったのかと私は思ひました。ところが、それが少し後にいたしましたし、とにかく今度の広域異動というのは、一般の異動じゃないのです。特殊な異動です。総裁、大局的な物の考え方にならなかつたかと思ひます。物事は大局と部分、一般と特殊、いろいろそういう全般のなところを見なければならなかつたと思ひます。しかし現実としては、先ほど申しましたような大変な労働条件にかかわる問題があるのです。総体といたしまして、非常に労働条件に大きくかわる、一般の異動と違う異動だと思ひます。

それからもう一つは、近代化特別手当というものをこれから出すんですね。それはいかがですか。○澄田説明員 先ほどの通常の異動かどうかという話でございませうけれども、今回計画いたしました

た広域異動は、余剰人員対策の必要性から要員需給を行つていくものでございまして、現にございませう。転動に当たつてのルールに従つて転動を命ずるといふものでございまして、事前に労働組合と交渉し協定しなければ実施できないといったものではございませう。しかしその際に、組合から労働条件に關し具体的な要求があれば、私どもは当然団体交渉を行うという姿勢で、先ほど総裁が申しましたように、十分団体交渉を行つてきておりまして、国労との間にも十四回も交渉を行つたところでございませう。

それから、近代化特別手当の問題でございまして、近代化特別手当は、合理化等の実施に伴ひまして、その合理化に直接起因して勤務箇所を異動する場合で、労働条件等が著しく低下する場合に支給するものでございませう。今回の広域異動は、基本的に通常の人事異動と同様でございまして、本人の希望に基づくものであり、合理化に直接した配置転換ではないというところでございませう。したがらしまして、近代化特別手当の支給要件には該当しないと思ひます。しかしながら、先ほど来先生もおっしゃいますように、今回の広域異動は、本人の希望によるものとはいひませう。その所屬長の変更を伴ひますし、生活環境の変化も避けられないといったことを私ども勘案いたしまして、近代化特別手当の一部項目を準用いたしまして支給することとした次第でございませう。

なお、赴任に伴ひます実費は、旅費の支給で保障されることになってございませう。○辻(第)委員 どのように言われようと、これは一般の異動じゃないですよ。一般の異動ではそのような近代化特別手当が払われるはずがない。こういう労働条件に重大な関係のあるものを、今あなたは団体交渉をやつてきたというふうに言われましたが、本場でやつてきたというふうに聞かれます。話し合ひをやつてきたというふうに聞いています。本場に団体交渉でございませう。○澄田説明員 広域異動の趣旨につきましては十分説明をいたしまして、労働条件の問題につきましては団体交渉を行つてまいっております。

○辻(第)委員 それでは、国鉄労働組合も団体交渉をやつてきたという認識ですか。あなたたちが勝手にそういうふうに言つてゐるのじゃないですか。その辺はどうなんですか。

○葛西説明員 異動そのものにつきましては、これは従来のルールを適用するというところで管理運営事項でやれるということを示したわけでありませうが、関連する労働条件について国労とは十四回にわたる団体交渉をいたしております。

○辻(第)委員 団体交渉をやつていない、話し合ひだとか当局は言われたように思ひます、私は国労の皆さん方から聞いて、そういうふうな認識しているわけでありませう。間違ひないでしやうね。では、私が間違ひですか。

時間も大分たつてまいりました。それから公勞委へ国鉄が提訴をされるということがありましたね。それから口頭で見解が述べられたというのですか、その中では、国鉄と国鉄労働組合が十分立場を尊重して交渉すべきだ、こういうふうな内容だったように聞いてゐるわけでありませう。ところが国鉄は拒否をされたというふうな認識しているわけでありませう。一番最初にも触れましたけれども、十四回という言葉は何度も聞くのですが、三月四日に提出をし、二十日にもう終えられる、これはどう考えても、短兵急です。やはりそこには近代国家として、労使がこのような労働条件にかかわるものはきちつと団体交渉としてけじめをつけて、対等平等にしっかりとやつていただくということがルールとしてぜひ確立をされなければならなかつた。私はこのように思ひます。私は、広域配転そのものに絶対反対なんです。こういうことが具体的にやられてゐるわけでありませう。ルールとしてはちゃんと労働組合と対等平等という立場で団体交渉をやつていただかなければいかぬというところを強く指摘したいと思ひます。

総裁、これからいかがですか。どうもこれまでの国鉄当局のなには非常に一方的で、国鉄の方針に従わない限りもう問答無用で、切り捨てると言ふとなつてますが、切り捨てられる側が悪いので、

そういう表現はちょっといかぬかも知れませんが、問答無用というような形での差別、選別がやられていてという状態だと思ふのです。こういうものは直していただいて、一九八〇年代の後半、二十一世紀を間もなく迎えるような日本の中で、本間に労使がお互いの正しい立場で、民主的に少なくともやっていただく、ぜひそういう方向でやっていただきたいと思うのですが、いかがですか。

○杉浦説明員 ちよつと事実関係を申し上げたいと思いますが、三月四日に広域異動の提案を各組合にいたしましたわけでございまして、三月の十四日、十日後には三組合は妥結をいたしてあります。国労との間では三月三十一日まで団体交渉を続けておりまして、国労から団体の打ち切りがなされたわけでございまして、公労委の調停申請を行ひ、調停不能になったという状況でございまして、私もどなたもいたしましては、何回も繰り返すように、労働条件の提案がございまして、それをお受けする、交渉に応じ、現に交渉をやっております。団交しないという事実はありません。

○辻(第)委員 大分このところでは見解の相違がありますね。議事録を見ればわかると思うのですが、横山議員の質問のときだったか、富塚さんのときでしたか、総裁は話し合いをしているという表現、私は大分印象に残っているんですね。交渉じゃなかったと思うのです。

時間も来ましたので、先ほどの申し述べました私の趣旨、そのことを十分理解をして、今後民主的な対応をやっていただきたい、重ねて要望をして、次に移ります。

今度国鉄は運転区所内における入れかえ作業方法の変更を計画しているようですが、その内容の説明をいただきたい。

また、この方式が適用される箇所はどこなのか。

○山之内説明員 先ほどからお話が出ておりますが、ことしの十一月ダイヤ改正の機会に運転区所構内、機関区とか電庫区とかそういったところが

入るわけでございますが、入れかえ作業方法の改善というテーマで、従来運転区所の構内で車両の入れかえをやる場合に、誘導係が誘導をしておいたわけでありますけれども、これを区間を指定をいたしまして、誘導なしに入れかえをするということに改めたいと思つております。

ただ、この場合は全部ではなくて、先ほど申しましたような場所を指定すると同時に、前頭の運転台で運転する場合であり、しかも速度も時速十五キロというふうな遅い速度に指定をして運転をすることになっております。ちよつと今ここに場所を持ってきておりますが、具体的にまた別途お話をしたいと思います。

○辻(第)委員 入れかえについては、今もお話がありましたが、前頭誘導方式をこれまでとつてこれからは、やはり安全確保の問題ですね。その他それなりの理由があったと思うのですが、前頭誘導をこれまでとつてこれからは理由をもう一度説明をいただけないか。

○山之内説明員 国鉄のこの種の入れかえ作業というのは、鉄道発足以来ございまして、運転区所構内に限らず駅等でもやっております。客車を連結したりいろいろとございまして、特に入れかえをやる場合はいろいろな形態がございまして、後ろ向きに走ったりということがございまして、こういった制度ができた歴史的経緯等考えますと、昔はほとんど鉄道というのは蒸気機関車が中心でございまして、それに客車、貨車をつけた過程で、こういった体制ができてずっと百年有余続いてきたというふうなことでございまして、

ところが、御承知のとおり昭和三十年代くらいからいわゆる私の言う動力近代化というのをやってまいりまして、動力車の形態が本格的に変わりました。蒸気機関車から電車あるいは気動車、電気機関車等生まれてまいりまして、運転の操縦方式がかなり変わったわけでございまして、その辺については従来の方式を踏襲してまいり

と思ひます。

私鉄等については、こういったことについてもかなり取り組みが早く、一部の私鉄等においてこういったこともやっておりますので、そういったことも参考にしていただいて、ただいま申し上げたように、前頭運転台で運転をする場合、しかもそういう速度を限定すれば安全上支障がないという判断に立ちまして、ただいまの変更をさせていただくことを考えておるわけでございまして。

○辻(第)委員 大変恐縮なんですけれども、できるだけ早くお願いしたいのと、そんなに早うしゃべっていただければ私は理解できやしませんね。理解できぬように言うてはるのかわからぬという気もするわけでありまして、ひとつ時間御協力いただいているその気持ちもわかるのですが……

【久間委員長代理退席、委員長着席】
運転士と機関士から見て危険な事態というものは、やはり飛び出しが一番怖いそうですね。それから見通し不十分なところ。私も運転区や運転所をこのごろちょこちょこお邪魔をして見せていただくとこの機会があるので大分よくわかってきたのですが、そこで研修をされ、清掃をされ、いろいろやられますね。そういう人がまた構内にお通りになるといふことがありますね。外注の方もたくさん来られますね。そういう状態の中で飛び出られるというふうなことがあるのか、仕事中はとて、ばつと動かれて、そこそこへ横から車が来て接車事故を起こすというふうなことも起こるのです。

そういうことで、私もディーゼルだとか列車とかなにしてみますと、運転をするところがその車両の真ん中、一台の機関車の真ん中にあるのがありますね。それから大体右が死角になりますね。そういうふうに見てまいりますと非常に危ないですね。前頭誘導というのは必ず必要だと私は思うのです。

時間がなになんて、資料はぎょうさんいただいておりますわけですが、いわゆる構内など鉄道の内部で起こる事故というのは、やはり接車事故

というのですか、車に触れてけがをされる、あるいは命を失われる、こういうことが多いのです。そういうことで、安全を確保するために前頭誘導というのはぜひ必要だというふうに考えます。

それから、雪が降ったり濃霧のとき、車両運用の大幅な変更、こういうときはいよいよ前頭誘導が必要だと思ふのですが、いかがですか。

○山之内説明員 ゆっくりしゃべるように気をつけますので、よろしくお願ひをいたしたいと思ひます。

ただいまのお話のとおり、傷害事故も大変重要な問題でございまして、私も傷害事故の防止には努めております。鉄道の構内というのは、本線の走っているところもありまして、運転区所構内以外でも、貨車が入れかえがあり、客車の入れかえがあり、傷害事故防止については、この問題を別にいたしまして、構内の走行路の整備をいたしますとか、安全教育をいたしますとか、基準作業を守るようにするとか、いろいろな意味で努力をいたしておりますし、今後もしていきたくと思ひます。

今の構内の無誘導の問題でございまして、けれども、今言ったことも十分考えまして、前頭運転に限るといふこと、それから速度も十五キロという従来の構内に入れかえ運転よりかはるかに遅い速度に指定する等によつてやれば、構内の方々、歩かれる方々も自分の手なれた構内でございまして、そう基本的な問題はないのではないかと、いふに考えております。

○辻(第)委員 何度も繰り返しますが、構内に入れかえというのは、前に人を置いていたかいないと、前頭誘導をやつていかないと本当に危険だと思ひます。

二カ月に一回とか三カ月に一回、構内へ来て入れかえをされるというケースがあるようですね。こういうケースですといよいよまた危ないと思ふのです。これはどうなんでしょう。もう一つ、先ほど十五キロ以内とあなたは

しゃるのです。ところが現場の方に聞きますと、十五キロ以上で入れかえのところへ行くと、うのは余りないようです。実際は十キロとか五キロぐらいで行くのです。あなたは専門家だから、専門家にこんなことを言ってもいいわけないかも知れませんが、そういう感じですね、私が現場の方から聞けば、だから十五キロというの、言われても余り意味がないと思うのですけれども、そういうことですね。

今言いました、二カ月に一回、三カ月に一回、区所へ来て入れかえをやるというケースですね、これは大変だと思いがたがですか。

○山之内説明員 国鉄の乗務員といふのは、自動車と違ひまして、本線も含めていろいろ、特に本線なんかそうなんでありまして、事前に線路の条件を基本的に知って走らなければならない。したがって、新幹線なんかそうなんでありまして、本線走る前にはいろいろと机上でもって、どういう線路の形であるとか、どこに信号機が立っているとか、入れかえの場合はどういう配線になっているか、ということ等を教育すると同時に、いわゆる訓練運転と呼んでおりますけれども、そういうことをやまして、線路の知識を知っていただいた上で運転をいたしております。これは本線も含めてそうでございますが、その中で、現在でも長期間ある線区に入らない、そういうこともございます。そういう場合については、長さによりまして、場合によってはきょう久しぶりに入る線区の人たちには点呼のときに注意をいたしますとか、特に長期にわたった場合には、もう一遍訓練をするとか、そういうことも現にやっておりますので、今後こういうことの運用に当たりましては、今御指摘のような点につきましても配慮をして、安全の確保に努めていきたいというふうに考えております。

○辻(第)委員 重ねて申しますと、労働安全衛生規則五百五十条、五百五十四条の規定では、監視

人の設置を義務づけておる、そういうことですね。ですから、国鉄もこの内容で対応していただいているというふうに思うわけでありまして、さらに言うならば、労働安全衛生規則というの、国鉄は適用対象外ということでありまして、しかし、趣旨からいへば当然国鉄はそういうことを知っていて当たり前だということでは適用除外をされて対象外にされているのではないかと、こういうふうにも思うのです。

こういう点から、ちゃんと監視人を置けということがあるわけですから、ぜひ今の変更、これは撤回をしていただいて、安全の確保を図っていただきたい、また、労働者が安心して仕事ができるような状況をつくっていただきたい、重ねて要望いたしますが、いかがですか。

○山之内説明員 原則といたしまして、鉄道全般の、冒頭お話がありました安全の問題あるいは傷害事故の問題については、今後とも努力をしてまいりたいと思つておりますが、今回の提案の件につきましましては、鉄道というものは、大昔に比べますと非常に車上作業の条件も変わっておりまして、そういった中で可能な限りの効率的な運用をやることも私どもの一方の使命でございますので、そういう接点の中で、先ほど申し上げましたような条件をはめた上でやれば、安全は保てるのではないかと、いうふうに考えておりますので、御了承願いたいと考えております。

○辻(第)委員 私は、人間の命というものは本当にかげがえのないもので、そういうこととていふ命が失われるあるいは大きな負傷をされるというようなことになれば全く大変なことだと思つて、構内はどう見てもそういう体制は必要だといふふうに思つて、これ以上言つてもないですけれども、ぜひいろいろな対応をやつていただきたいですね。このことを重ねて要望して、次に移ります。

次に、貨物列車の列車掛の廃止の計画があるようですが、この内容についてお答えをいただきたいと思つてます。

○山之内説明員 現在、貨物列車には列車掛というの、従来車掌と呼んでいた時代もございまして、けれども、旅客列車の車掌に相当する者が列車掛という格好で乗務をいたしておりますが、今回のダイヤ改正の機会から、多くの線区におきまして、この列車掛の乗務を省略することを考えております。そのために、ただ安全は十分確保しなければいけませんので、異常時の場合に備えまして、そういった線区につきましては、連絡のため

の連絡無線、あるいは特に複線区間等の場合には、対向列車に対して緊急に防護というのをや

つて、場合によっては対向列車を緊急にとめる必要がございまして、そういった防護無線をつけるとか、いふ対策をとりまして、安全にも十分配慮しつつそういった施策を進めてまいりたいといふふうに考えております。

○辻(第)委員 要するに、昨年緩急車を廃止されました。これに続いて今度は列車掛の廃止といふことですね。いろいろ問題点があるのですけれども、もし事故が起つたとき、貨物列車に乗つておられる方は、運転士というのですか、機関士というのですか、その方一人ですね。事故がもし起つたときにどのように対応するのかといふことですね。

これも今の国鉄のお考え方で言へば、全般的な今の国鉄をめぐる状況の中で云々といふことになつて、もし事故が起つたとき、今、防護無線ですか、そういうもので対応をするとか、一人の運転士さんがいろいろやるということになつて、第三者がいろいろやることを期待する、こんなことまでおっしゃるようでありまして、そういうふうな、一人の人が乗つておつて事故を起したとき、極端な場合は命を失われることがあります。それから重傷で動けないということも起ります。それから失神ということも起ります。何の対応もできません。それから一人の乗務員の方

ダンブカーと当たるといふようなことで、反対側から車が来る。実はこれが一つの列車防護の重要な観点だと思つて、そういうときには対応ができません。こういうときはどうするのですか。そのまま済ませるわけですか。

○山之内説明員 事故というの、本当にいろいろな態様がございまして、今も先生からいろいろなケースが御指摘ございましたが、非常に小さな故障から大きな事故までいろいろな場合があると思つて、したがって、そういう場合にどういふふうに対応するかといふこと、それからまた現在どういふ対応をしておるかといふこと、こういったことは、この問題に取り組み私どもとしての一番関心事でございまして、安全度を落とさない、むしろ安全度をいかによくするかといふことが大きな課題であつたかと思つてます。

小さい、本当にわずかなふくあひといふものにつましましては、現在もそうでありまして、乗務員の方がその場で直していくといふことになつて思つて、(最大事故のときのことを言へ)と呼ぶ者あり)問題は、大きな事故の対応かと思つて、それは現在でも、例えば脱線をしたといふ場合、あるいは本当に車両が動かなくなるといふ場合については、関係箇所と連絡をいたしまして、応援の方なり、特にプロの方、車両検査の方々に来てもらわなければいけないわけでありまして、現在非常に旧態依然としておりますので、新幹線等を別にいたしますと、携帯用電話機でもって、地上にある信号のボックスまで走つて、そこで電話をかけなければいけないという格好になつております。それでは非常にまずいので、今回、先ほど申し上げましたように、無線をつ

けることによりまして、車上からすぐに関係箇所と連絡がとれますので、そういう意味では十分対応できますし、迅速な対応ができるのではないかと考えております。

いろいろな格好で、そういった不幸なことがあります。場合でありますけれども、機関車につきましては、私も専門用語でEB装置というものが

ついでおりまして、何か異常があった場合に一分以内に機関車がとまる装置がついておりますし、それからまた、そういった場合に乗務員の方々が連絡ができれば連絡をとっていただきたいと思います、できない場合は列車が来ないことが関係箇所を数分のうちにわかりますので、それでまた無線を介して連絡をとって、異常があればすぐ係員が駆けつけるといことで対応していきたいと思っておりますので、連絡網の設備によつてむし連絡措置は早くとれるのではないかと。したがって、一人の乗務員でも十分対応できるのではないかと。いろいろ考へて、この施策に踏み切らしていただいたわけでございます。

○辻(第)委員 今いろいろおっしゃいましたね。私は何やら理屈という感じがいたします。今梅田議員が申しましたが、本場に最大級の重大事故が起つたときにどういふ対応ができるのか。できないです、一人では。もし一人、人身事故が起ります。亡くなられるというケースがあります、重傷を負われるというケースがあります、こういうときはどうするんですか。こういう問題もあります。それからダンブと当たって、ダンブばかり言つて悪いですが、乗用車でもいいのです、巻き込むような格好になることがありますね。これがもしまだ生きておられるというときに、もしバックすれば助ける対応ができるという場合があるように思ふ。そういう場合もあると思ふ。そうしますと、バックすれば助かるのに、今の規則のもとではバックできぬようですね。一人乗務でバックするといふことはできない、こういうこともあり得るのです。

いろいろ交渉の経過などを聞かしていただきまして、人が亡くなった場合は、そのまま死体を横のところに安置をして、そのまま走っていくべきだとかという、私はそんなふうには聞いたのです、もしこれが事実だとすればとんでもないことだと思ふのです。確かに列車無線だと防護無線、これは結構なようです。しかし、先ほど申し上げましたように、どんな無人駅もふえてい

わけでしょう、ですから、国鉄というのは非常に手薄な、何回も申しますが、絞るだけ絞つてもうという状況でしよう。そういう上に一人乗務。もし事故が起つたらどうなるのか、大変ですよ。これはやめなくちゃならないと思うのです、どうですか。

○山之内説明員 御指摘もありましたし、先ほども若干触れましたが、御指摘の大きな事故が起きた場合というのは、一番のポイントは、緊急に連絡をとりまして応援の人が駆けつけませんと、現状の体制でもやはり対応ができないんじゃないかと思つております。そういう意味では、ポイントになりますのは、この連絡体制でございますので、今回のような無線設備をすることで、連絡体制を早くすることによって、大きな事故の場合の対応体制を早くすることがこの種の問題に対する一番決め手だと思つておりますので、そういった意味で、無線の設備を含め、また特に先ほど申しました踏切の問題、複線区間の問題については、従来のように人がおいて八百メートル走って炎管をたたくという体制だけではなくて、こういった防護無線をすることによって安全を高めるような措置をとります、こういった施策を進めていきたいと思います。

○辻(第)委員 事故が起ります。あといろいろな対応で連絡して対応するとおっしゃいましたね。そんなの間に合わないわけでしょう。それは事故が起つても、対向車がゆつくり一時間後に来るというのならあなたのおっしゃるようなことができるかも知れません。しかし、いつ対向車が来るかわからぬということがあるわけですね。そういうときに、もう既に事故が起つて、二次的な重大事故が起るといふ危険があるときに、どこから連絡しますみたいなことでできますか。

それとあなた、やはりそういうのは専門的に訓練をされていないとやれないのです。さあというときにおろすだけで素人ができるはずがありませんし、緊急に近くの者がどう対応

するなんてことは、やはり訓練をされた人しか間に合わないですね。

もう時間がないのですが、日航のジャンボ機が墜落しましたね。そのときにRCCといったかな、本場にまともな対応がとれなかった。まともにもおらぬし、そういう訓練がやられてなかったということがあるのです。プロでもそういう状態になるのです。ですから、どうしても運転士だけではなしに列車掛の人を置いていただきた。そうでなければ重大な事態を引き起こす可能性が私はあると思ひます。いかがですか。

○山之内説明員 実は先ほどいろいろ申し上げておりますことの若干繰り返しになるので恐縮でございますが、今対向列車というお話もございましたけれども、特に複線区間等では緊急の事態が起きた場合、すぐに反対側から来る列車をとめることが安全上一番大きなことになるとなる場合もございます。

今どうしているかという、乗務員の方が先ほど申しましたが、八百メートルくらい炎管を持って走つていかなければとめられないというのが現状でございます。先ほどのように、乗務員の方がけがをされますと、それもなかなか難しいというのが実情でございます。

それでは非常にまずいので、今回のように、複線区間等については防護無線というのがつきまして、運転台でもってスイッチを押せば、その異常の無線が反対側の列車にキャッチされて、すぐとまるという対応もできますので、そういったことによつてむしろ安全性が高まる面もございます。そういったことによつて今回の処置をとっておりますので、緊急の措置についても、安全上の処置ができるのではないかと考えております。

○辻(第)委員 何度申し上げても平行線というものが現状の状態でありまして。しかし、どうも今の国鉄の皆さん方、硬直をしているという感じがします。もっと柔軟な体操もやつて頭をなをしいたい。ただいて対応していただきたい。本場に生命、安全を守っていただき、労働者の労働条件を守つて

いただきたいというふうな重ねて要望したいわけでありまして。

総裁、いかがですか。今私がお願いをしておつたこと、常務理事さんとは平行線なんです、総裁、いかがですか。

○杉浦説明員 ただいま常務理事が御説明申し上げたとおりでございます、今回の措置につきましましては、安全上の問題について十二分に検討した結果でございます。しかしながら、先生も御心配の向きもございまして。これから安全については十分に注意をして実行してまいりたいと思ひます。

○辻(第)委員 時間が来たのですが、一言。この施策についても、私は労働条件にかかわる重大な問題だと思ふのです。しかし、当局は管理運営事項として団交に結びられないということでありまして。管理運営事項と労働条件というのは離れたいというか離れたいというか、そういう側面があります。そういうことでありますので、ぜひこの問題も団体交渉としてけじめをつけ、十分な交渉をしていただくということを要望するわけでありまして、いかがでございますか。これで終わります。

○杉浦説明員 御趣旨の安全に対する御提言等につきましましては、今後とも十分意を体して万全を期したいと思ひます。

○山下委員長 清水勇君。

○清水委員 本題に入る前に、福田派の大幹部である三塚大臣にささかお尋ねをしたい儀がございますので、明快にその所信を披瀝していただきたいと思ひます。

大臣はけさの日経をこらんになつていられると思ひます。福田派は断じて解散・同日選挙は反対だと強調されているようですが、昨晩、中曽根派と福田派の幹部が都内の料理屋で会合した。国鉄法案を国会で成立させなければならぬし、これが流れるようなことがあれば解散だ、こういうことを中曽根派が福田派に申し入れをした。ここであつたおきいたのは、三塚大臣は去る

十八日同僚の富塚君の質問に答えて、総理も解散反対だと言っておるから——反対とは言っていない、解散しないと言っておるから私も信じてない、信じている、こういうことをまことに言われながら、特に国鉄改革法案に就いて、主要な法案は次の国会、つまり臨時国会があるの、参議院選挙後に早く開いて、このことを真剣に議論をすれば、秋風が吹くころには成立をさせていたで、と各党にお願いをしているのである、こういうことを言われ、かつまた、真夏は盆休みもあるが、国家的大事業だから、参議院選挙、暑さで恐縮ではあるが、臨時国会を早く開いて審議をお願いしたいと思っている、こういうことも言われております。このことを平たく言えば、この国会では国鉄改革法案以下七本の法案が通るなどということ、はゆめゆめ大臣も想定されておられない。にもかかわらずこういうやりとりをされていることは、私どもにとつて非常に不愉快な思いを禁じ得ないので、大臣としてどのようにお考えであるのか、お聞かせをいただきたい。

○三塚国務大臣 今、清水先生言われましたが、富塚委員との冒頭の質疑の中で、正確に言いますと、今国会においてこの法律の処理をお願いしたい、このことには変わりはないと思いますが、会期も余すところわずか、こういうことであり、会期延長のことは一切私は触れませんでした。しりを切られて、そういう状態になつたというの、一般常識に相なつておるといふ意味で、これだけの大きな法律が全部通るといふことはなかなか難しい。といひますのは、趣旨説明が今進行されることは難しい、来週かなという頭の中にありましたことも含めまして、率直にそう申し上げて、改革基本法を含む案件だけでも何とかお願いをしたいと思ひますが、全部はなかなか難しい、よつて、その場合は参議院選挙後直ちに開いていただいて、今仰せのとおり真夏ではございますが、仕上げていただかなければなりません、こういうことを実は申し上げさせていただいたわけでありませう。

今国会に出したわけですから、政府としての建前は今国会中に何としても成立させていたで、い、こういうことであることはそのとおりであるわけでありませう。しかし、お互い政治家としての状況を見てまいりますと、私も議運にもおりましたこともこれあり、そういう点でなかなかそれぞれ物の考え方、国会運営という中で大変に難に相なつてきた、こういう率直な気持ちはあります、しかしながら、やはりこういう関係法というものはできるだけ全力を尽くして御審議をいただき、進めさせていただきたい、こういうことでお願いを申し上げるというのが本来の筋であります、率直な富塚先生の御意見でありましたから、また率直に感想を申し上げたわけでありませう。閣僚という立場でありますれば、今でもこの国会で、残された国会、連休後に御審議をいただきたい、何としてもお願いを申し上げます、これが筋でございます。

○清水委員 閣僚という立場で、筋は筋だということでありませう、これはだれが見ても、連休後の場面であれば本会議における趣旨説明もできない。仮に本会議で御説明が済んだとしても、直ちに委員会に審議に入れるかどうかということ、は、機械的な大臣が一番よく御存じのはずでございます。い、わんやこの国会の中でもこの法案が上がらなければ、これがいわゆる解散の引き金になる、こういうようなことを言いながら、いかにこれを政局誘導のいわば道具に使うなどという、これは断じてあつてはならない、こう思ひますので、この点は担当大臣としてやはりきちつとしておいてほしい。いかがでしよう。

○三塚国務大臣 政局はそれぞれの政治家がその分析でお話しいただいておることだと思ひます。この会議には私は不幸にして呼ばれておりませう、けさこれを見まして、ああこういうことかと率直に感じたわけでありませう。しかし、政府・与党という立場であります、今国会に向けて、当初の施政方針演説以来、中曽根内閣はこの法律を最重要課題としてぜひ成立を期したい。特

に中曽根内閣は、十月末のいわゆる党内の、これは政党内閣の上に立つた総裁の任期でありませう、残された任期を国鉄改革に全精力をかけて取り組む、こういうことで、異常なといひますか、残りましたこの国有鉄道について何としても新しい形態に変わらしていただくことが自分の総理としての使命である、こう言つておるわけでございますから、総理を出しておる中曽根さんを中心とする派の方々は、やはり総理の願いを何としてもかなえていきたい、こういうことであると思ひます。

そういう点で、テーマとすれば政治最大のテーマでありますことは、これは間違いないと思ひます。ですから総理が、ここまで来てなおかつ改革法案の審議が行われないという時点をどう見るのか。さらに連休明けの趣旨説明の際に、これを受けて総理がどう判断をするか。やはり解散権を持つておりますのは総理大臣ただ一人なものでございませうから、そういう意味で、まさにそれは政治判断をどうするかという、総理としての責任においてやられることでありませう、我々閣僚は、その判断についてどうだと言われたとき判断する、こういう問題でありませう、何もここで申し上げられる立場に今のところはない、静かにこれを見守つておる、こういうことでありませう、願わくは、運輸大臣でありますので、何としても早くひとつ御審議をお願いを申し上げます、こういうことであります。

○清水委員 本音と建前を明確に異にしているといふことは、私もお話を聞いてよくわかる感じがいたしますから、きょうはこれ以上言うこともやばであります、きょうはこれ以上言うこともやばであります、今の国会の状況がどういふ状況であるか、とりわけ運輸委員会の見通しなどについて適切な判断をし、いやくも党内のそれぞれの筋で誤つた認識が横行して、これがおかしな物議を醸す原因にならないように、ひとつ適切な助言などを求めておきたいと思ひます。

そこで委員長、これちょっと資料だけど配付を、そつちにいる人たちに……。

今、「ふかがわ車掌区報外No.5」というのを資料として提出いたしました、前文は長々と書いてありますから触れませんが、「広域異動の募集について」というタイトルで、これが発行されております。

そこで、この際お尋ねをいたしますが、国鉄のこの広域異動の担当は澄田さんかね。

○澄田説明員 広域異動の担当は私でございます。

○清水委員 これ、私が読んでもいいのですが、あいつは間違つて読むんじゃないかなと思われちゃ困るので、「記の一、二、三、四、ちよつとあなたの方から全文静かに朗読してみてください。

○澄田説明員 それでは読み上げます。

記

一 北海道内では二人に一人が余剰員となり、旭局においては三人に二人が余剰員になることと。(三人に一人しか新会社に入社できない)二 北海道内での余剰員は一万三千人となり、その内約三千人程度しか道内での就職は見込めないこと。そのため、大部分の人達が道外へ就職の場を求めざるを得ないこと。

三 北海道旅客鉄道株式会社は赤字が見込まれる会社であり、その前途は険しく、社員として採用されても、当然給与面でダウンも予想され、また、昇給、昇格等でも東日本及び東海旅客鉄道会社に比較し格差が生じること。さらに、経営の効率化を図るため、職務内容も一段と厳しいものが要求されること。

四 東日本及び東海旅客鉄道株式会社等は、新幹線の運営等将来の発展が予測されること。一方、北海道旅客鉄道株式会社は前項のとおりであり、経営的にも非常に厳しいことが予想されること。

○募集期間は、五月九日までです。よろしゅうございませう。

○清水委員 今、常務理事は淡々と読み上げられたわけですが、これは第一に、これまで政府・運輸省が言ってきたことと全く違ふ。非常に厳しい見通しがあるにせよ、北海道会社といえども、たとえわずかでも黒字経営を続けていくことができると言つて我々に説明をしている。国民にもその説明をしている。ところがこれを見ると、お先真っ暗でどうにもならないから、足元の明るいうちにやめていった方が諸君いぞ、こういう印象しかうかがえない。僕は、こういう区報といったようなものが出されること自体問題だと思ふが、今読み上げて、あなたはこういう印象を持ちましたか。

○澄田説明員 今、私、読み上げてみまして、この御指摘の内容につきましては、確かに一部正確でない部分がございますので、現地に對しまして、次号の区報において職員に對してより正確な内容を周知するよう既に指導したところでございませう。

○清水委員 一部ということはどこでしょうかね。

○澄田説明員 例えば「北海道旅客鉄道株式会社は赤字が見込まれる会社であり」というくだりでございまして、確かに今の予測では、例の基金が入れば黒字となりますけれども、その以前は、基金が入らなければスタート時点でも赤字ということで、あるいはこの区長は非常に業務熱心でございまして、その辺まで考えて危機感を持って書いたかと思われましても、この点などは厳密を欠くというぐあいに私は考えます。

○清水委員 それだけでですか。ほかはありませんか。

○澄田説明員 あと、私もまだ厳密に精査しないとわかりませんが、例えば「北海道内での余剰人員は一万三千人となり、その内約三千人程度しか道内での就職は見込めないこと」という、この三千人程度しか見込めないという見通しが、区長がどの程度の確信を持っているかは調査して書いておるか、この辺はわかりかねますけれども、

も、「三千人程度」というのがあるいは問題があるかと思われまします。

○清水委員 これは政府にもたださきやなりませんが、いずれにしても、例えば分割後の三島を含む各旅客会社が黒字運営を維持できるようにしなければならぬという発想で基金運用ということも考慮をして、とにかく黒字をやっているんでございまして、こういう第一義的な宣伝をされているわけですね。ところが、この「ふかがわ車掌区報」なるものは、政府のそういう考え方を見事に否定をして、赤字が見込まれる会社だと言いつている。

それから、加えてこれは問題なのは、採用されたとしたても当然給与面でダウンが予想される、こう断定しているわけだ。これは当然給与面でのダウンは予想されているんですか。

○澄田説明員 新会社の給与は、この法案が通りまして、新会社が設立される時に新しい経営者が決めるべきこととございまして、私もそこでご云々するわけにはまいりません。恐らくその時点で決められることとございまして、それが現行の体系になるのか、現行の賃金水準を維持できるのか、あるいは下がるのか上がるのか、その辺につきましましては、私も予測の限りでございませう。

○清水委員 そうしますと、全国の各管理者を指導する立場にある国鉄本社の偉い人も、先行きのことは見通しが立たない、どうなるかわからない、ここでは断定的に申し上げかねる、こう言っているときに、仮に採用されても、当然給与はダウンをされますよ。あるいはもつとといういるなことが書いてある。昇給や昇格をめぐつてもほかとはうんと差がつきますよ、東日本会社などはまあ見通しのある会社であるけれども、北海道会社はありまじやないといったような発想で、あたかも今直ちに広域異動の募集に際することがあなたの身のためである、こういうような発想でいふ募集をするというやり方はちょっと常軌を逸しているのではないか。この点どうでしょう。

常職豊かな三塚運輸大臣、どんな印象をお持ちでしょう。

○三塚運輸大臣 澄田常務理事殿のお話もわからぬわけではありまじやない。というのは、一万三千人余剰人員がありまして、道内極めて厳しい経済状況にこれあり、このうち三千人程度が採用、ただいまの時点の判断でそういうことである、こういうことも私、北海道知事にお会いをいたしたとき、それなりのことでありました。しかし、経済がいつまでもこんな状況であつてはいけません。ございまして、また北海道開発という問題もこれあり、一生懸命やらせていただくことによりまして、この雇用数を上げていく努力をいたさなければならぬ、こういう共通項を道知事とも私実は持たせていただき、その旨に政府にも申し上げまして、この辺の雇用対策について、いわゆる地元志向という当然のことの中で努力をしていかなければならぬと申し上げております。

そこで、もう一つ率直なことで申し上げますと、北海道が赤字でだめだというのは困るので、ですから、監理委員会の答申を受けて、政府も運輸省も特に過去債務からの遮断と、それから基金を付与することにより身軽な形で経営をいたす。それで私も道知事にもお願いしたのは、道も地方自治体も道経済も参加したく地域鉄道として、自分の鉄道としてこれをお取り進めたいだきまますならば、この鉄道会社は展望が開けてくるはずであります、こういうことで共感も得たわけでありまして、それから純粋民間会社と自立特殊法人、当初はそうであります、民間会社という意味で、公企体として縛られておりましたコントロールが、法制上の制約がなくなりましたので、多様な企業活動が展開されていくのではないだろうか。特に北海道というのは、冬は大変寒い積雪の期間がありますが、春先から秋にかけてすばらしい自然を持った地域でございまして、ものですから、この自然の資源を活用した形の交通政策、地域鉄道としての会社の展開が行われますな

らばということで、「北海道旅客鉄道株式会社は赤字が見込まれる会社であり」という書き方がありますが、今のような手だてで、今のような取り組で地域と一体となつてまいりますならば、私自身はこれはいけることであると思ひます。これは余りに悲観的な立場に立ち、率直過ぎて、受ける側にそういう感情を抱かせることでありまして、思うにこの人は余りにも直情でまじめ過ぎる方じゃないか。まじめ過ぎるという表現はちょっと適当じゃありませんが、思い詰めるタイプの方かな、こういうふうにする。率直にいいますから率直に申し上げさせていただきます。

○清水委員 人物鑑定までやつてもらつたわけですが、それはまたさておいて、いずれにしても、私はこれ以上のことはいいませんが、少なくとも前文でも、この広域異動の募集に際すれば、将来の配属について本人の希望が受け入れられることになるというふうに書いてあるということとは、応じなければ、これは将来どうなるかわからないというふうな一種の恫喝的なニュアンスも実は読み取れるわけですね。だからこれはどっちに転がってみても余り適切なものではない。これは最後に、総裁としてどう処理をされるつもりか、お尋ねしたい。

○杉浦説明員 この中身につきましては、明らかに本人の熱意の余りの勇み足の部分がございます。また誤った部分がございます。こういう問題は職員によく周知徹底を図る必要がございますけれども、誤った中身はいけないうちでございますから、違つたところは違つたというのを次回の区報に掲載させるように既に現地に申し渡したところでございまして、職員に正確に報道しないというふうな指導いたします。

○清水委員 少なくとも対象とされた職員にとつてみると、精神的な影響を受けたことは間違いないわけでありまして、区長に對し、区長が当該職員に陳謝の意をあらわす、こういうことも含めて誤りのない指導を進めていただくことをこの機会に注文として申し上げておきたい。

さて、あわせて広域配給絡みの問題であります
が、去る四月十八日、丁寧にも十九日にも再放映
されておりますが、NHKが国鉄再建問題特集と
いうことでテレビ番組を制作し、これを放映した
際、門司の機関区の事例が収録され、これが放映
され、見る者をして、私はかなり気の強い方では
あるが、その私ですら相当衝撃を受ける、こうい
うような内容がございました。繰り返して強調、強
制はしないのだ、こういうふうにならなければな
れども、あの場面を見る限り、どうも広域異動を
めぐって必ずしも職員希望、意思だけではな
く、そこに強制とか強要とかいうようなアクチブ
な工作といった語弊がありますが、働きかけが
あったのではないかと感じて仕方ないわけであ
りますが、これも澄田さんの関係になるかどうか
知りませんが、ごらんになったとすれば、どうい
う印象を持ちましたか。

○澄田説明員 私あのテレビを見たところでござ
いますけれども、私自身はそう強制、強要にわ
たるような感じは受けませんでした。テレビの場
面自体が全体のやりとりの中の恐らく一部分であ
ったと思いますし、その前後の状況を通して判
断すべき事柄でないかと考えております。私自
身それ自身が強制、強要であるかどうかという判
断は差し控えていただきたいと思います。

○清水委員 率直に言いますと、一人の職員が区
長さんとか助役さんとかいう管理者の方に一
室に呼び込まれて、そしてあれこれと言われ
れば、だれだって一定程度威圧感を受けることは避
けがたい。それはその人によっても違いますがし
ませんが、そういう印象を普通は与えやすい。常
務はそういうふうには感じなかったと言われるけ
れども、見る人によつては非常に強く感じた人も
あるわけですね。ですから僕は、少なくともこう
いうような強制、強要と見られるがごとき行為は
とるべきではない、やらせるべきではない。よく
総裁がオールジャンのそれぞれの管理者に指
導、徹底をする、この際、少なくともそういうこ
とが必要ではないかと思うのですが、いかがでし
ょうか。

○杉浦説明員 現場の人の、何といいますか、ま
じめ一方の熱意のあらわれがいろいろな面で若干
屈折した形で出てくるのが間々ございます。本
件のような点につきまして、先生がごらんになつ
た印象が非常に悪かったようでございます。私も
この場面を見ておまして、後でその関係の人に
聞いてみたのですが、いろいろな場面も撮ってお
るわけですね。その場面の一つを採用された、またそ
れの前後にいろいろと会話が合ったようござい
ますが、その一断面をとらえたというようござ
います。その管理が相当一生懸命やっておるという感
じは受けたのですが、しかし、一般的には強要、
強制はもう絶対にしないということを私は申し上
げておりますし、またそのように指導いたしてお
ります。今後今今の先生の御趣旨を体しまして、
そういうことのないように現場を指導してまい
るつもりでございます。

○清水委員 これはほとんど一、二の例であつ
て、まだたくさんあれこれの苦情を私は聞かせて
もらっております。一々紹介をする時間がありま
せんからいたしません。あるいは氷山の一角とい
うふう位置づけでもないのかもしませんが、
それはそれとして、今熱心という表現があつたけ
れども、皆さんから見れば熱心というふうに映る
かもしれないが、やはり相手から見れば、これが
強要なり強制なりと受け取られるような受け取ら
れ方もこれはなしとはしない。だから、どちらに
しても今総裁が、私の申し上げた趣旨を体して今
後やっていきたい、こういうふうにならなければ
ならぬ、十分徹底を期していただきたいと思ひます
が、何といましようか、こういうところで問題にな
ったから注意をするというのでなしに、平素本当
に職員の立場に立つて、その納得が得られるよう
な、利害が図られるような、そういう前提であ
れ、この仕事に取り組んでいく、こういう資質とい
うものを養ってもらふようにひとつ指導をしてま
いらいたいと思ひます。それはいいですね。

○杉浦説明員 十分そういうような趣旨を体しま
して、今後とも指導いたします。

○清水委員 これは確認になるわけですが、三月
のこの委員会で大田の所信に対する質疑を通じて
富塚委員がいわゆる広域異動に触れてたまたした際
に、事もなげに澄田常務理事は、出身地へ戻りた
いという職員をUターンさせるケースと同じでござ
います。これは管理運営事項である。私の脳
裏に今申し上げたあなたの言葉がそっくり記憶と
して残っているわけですが、私はこれはほとんどで
ないことを言うものだとは思ひ聞いていた。そこ
ろが、ごく最近になりました、広域異動をめぐ
って労働条件の上に変化が出てくるあるいは
問題が出てくる、そういう労働条件にかかわり合
いがある以上、広域異動といえども交渉対象事項
としてこれを取り上げていくこととございます。
こういったようなふうに修正をされている。過
ちを改めることは結構なことなわけですが、実
際のところ、過去のことはありますが、これか
らもあることとありますから、この広域異動をめ
ぐって、これが労働条件の変更に深いかかわり合
いを持つて以上、当然に団体交渉事項として
取り上げ、労使の間で一定のコンセンサスが得ら
れるように、ルールが図られるように努力をして
まいる、こういうふうな今日時点で理解をしてよ
ろしゅうございますか。

○杉浦説明員 こういう広域異動などの新しい施
策の問題につきましては、今後ともいろいろな問
題の提起を我々の方からしなければならぬと思
ひますが、そういう場合におきまして、具体的に
労働条件の諸問題が発生することと思ひます。こ
うした場合において、労働組合からの要請がござ
います場合はおきまして、十分にその交渉に
応じ、団体交渉で詰めてまいりたいというふう
に思ひます。

○清水委員 わかりました。それではそのように
確認をしておきます。
蛇足になりますけれども、私は念のために特に
意見を申し上げれば、Uターンというのは、文字
どおり自分の出身地、ふるさとへ戻してもらふこ
となのです。けれども、広域異動というものは、
ちようどこれとは逆に、ふるさとを捨てて、場合
によれば家族と別れ別れになって、どこかの歌の
文句じゃないけれども、一人でいわず違つた土地
で暮らしていかなければならないという意味でい
えば、これはUターンと同じケースなんだという
ことは、間違えても二度と口にされないように、
これは特に注意をしておきたいと思ひます。
特に、そういう意味で大変な犠牲が個々の職員
に伴う以上、当然そういう面を労働条件等々の面
でカバーをする、こうしたことで苦痛の解消を図
る、これが本来あるべき姿でなければならぬと思
うわけですから、当然、今総裁が言われたように、
必要があれば十分な交渉を通じて一定のルールを
つくる、澄田さんとしてもこれに今後とも大いに
努力をしていただきたい。一言でいいが……。

○澄田説明員 今さら弁解は申し上げませんけれ
ども、広域異動という一つの人事異動の例として
申し上げたこととございまして、心根は今先生の
おっしゃるとおりでございますので、先ほど総裁
の答弁のとおりを意を体して、これから施策を
進めてまいりたいと思ひます。

○清水委員 さてそこで、今度は大臣に伺いた
いと思ひますが、雇用問題、雇用対策の本題に入
るわけがあります。

中曾根総理は、たびたび引用されているよう
に、雇用問題が円滑に解決できなければ国鉄再建
もあり得ないというふうな言い切っておられる
し、一人も路頭に迷ふことのないようにするこ
とが政府の責任であるとも言っております。これ
は国会といういわば公の場での我々に対する約束
事だけではなしに、国民全体に対する約束でもあ
る。それはそれで大変前向きな姿勢だというふう
に承つておるわけですが、所管大臣という
立場で、運輸大臣は今どのような所信をこの点に
ついてお持ちであるか。
○三塚国務大臣 ただいま御指摘のように、総理
大臣として、国鉄の改革はまさに最重要課題であ

り、その中における職員の雇用対策というものは改革のなかめであり、一人といえども路頭に迷わせないという強い決意を表明されております。雇用対策本部長という立場にありまして、私もその中のメンバーということで、特に主管大臣として本件を中心な役割で推し進める立場にござります。よって、私も、政府一体となって本件については積極的にその対策を推進してまいりまして、まさに一人といえどもというこの表明が現実の姿として実現されるように全力投球をしていかなければならぬだろうと思っております。そのために、国家公務員グループ、地方公務員グループ、公社公団グループ、官房長官談話にありまして、三万人を明確にきっちり確保していきたいと思っておりますし、私自身の気持ちはさらにこれに上積みしたプラスアルファ、そんなことで地方公共団体にもお願いを申し上げながら雇用安定対策を期していかなければならぬだろうと思っております。

そういうことで、国鉄総裁また運輸省のそれぞれの担当官、各局全力を挙げて主管するそれぞれの分野に突をお願いを申し上げておるわけでありまして、さらに一般産業界につきましても、広く協力を呼びかけるなどいたしております。私も、地方出張を国会の合間を見させていただき行かせていただき、先般も九電の社長にお会いを申し上げ、関電の社長にもお会いを申し上げながら、雇用安定対策のためにぜひ格段のお力添えを賜りたい、こういうことで御要請を申し上げ、いい感謝を得させていただきまして、具体的な採用予定数などもそのうち出てくるように思っております。

いづれにしても、総理の言明は内閣全体の責任における言明でありまして、推進する中心的な立場にありまして私といたしましては、総理の言明にまさるとも劣らない決意で全力投球で、職員各位に不安なことが起き得ませんように取り組んでまいりたい、かように考えております。

○清水委員 そういふ決意が披露されているわけですが、そこで、「国鉄余剰人員の各部

門別採用申出状況」六十一年四月十七日、これはどこでつくった資料ですか。

○中島(眞)政府委員 国鉄余剰人員雇用対策本部の事務局で作成した資料でございます。

○清水委員 これを見ると、今大臣は、一人も路頭に迷わせないために政府を挙げて努力をされている、こういうふうに行われるわけですが、やはり今度の国鉄における雇用問題というものは、何といっても国策の変更に端を発していることは言うまでもない。それは再建計画がうまくいったかないという長い曲折はあったにしても、ここに来て思い切った改革を行う、行うにいていけば過剰となる職員をどうするか、こういうようなことから出てきていることはもう間違いない。だから、あちこちへ行つて、民間、一般産業界に協力を求める、これもいけないとは思いますが、少なくともまず前提として、基本として、いわゆる過剰となつて退職をしていただくなればならない職員が公的部門に再就職のできるような方途を生み出すために、まず国が全力を尽くす、これが最優先をされなければならない施策ではないかと思うのです。そして国がその系列にある特殊法人であるとか地方公共団体にも協力を要請していく。こういう形で、できる限り公的部門にその採用枠を拡大する。しかし、それだけではどうしてもカバリーがし切れない。そういう部分を、例えば国鉄をして関連企業に配属をさせるとかという問題が出てきてしかるべきなのではないのかと思うのです。これはさつき議論になった、お盆を挟んでの臨時国会で議論をする問題なのかもしれないけれども、少なくとも雇用対策の必要がそういう国策の変更によつて出てきている以上、まず国が国の責任で何とか公的部門を中心に安定的な再就職の場をできるだけ確保していく、こういう点にウエイトを置いて取り組んでいくべきなのではなからうかと思うわけでありまして、いかがでしょうか。

○中島(眞)政府委員 国鉄職員の雇用の場の確保につきましても、国鉄自身の職員の問題でござい

ますので、国鉄と一体として事業を行っている、いわば身内の関連企業にまず第一に雇用の場を求めることは当然のことであると考慮しております。いわば国鉄の自助努力の一環として行われるということでございます。そういうことを前提といたしまして、国を初めとする公的部門が進んで雇用の場を提供し、さらに一般産業界にも御協力をお願いするということが必要でございます。

そういう観点から、昨年十二月に国鉄余剰人員の雇用対策の基本方針を閣議決定いたしました。その際、官房長官談話におきまして、国鉄の自助努力を前提としながら、国を初めとする公的部門が進んで雇用の場を提供していくことが必要である、そういう観点から、三万人の目標を掲げて、今後政府全体として一丸となつて全力を挙げてこれに取り組んでいくという決意を表明したところでございます。

○清水委員 大臣、僕はこう思うのです。雇用情勢は今日非常に厳しいと思うのです。特に昨今の急激な円高問題等も含めて民間産業界の影響というものは深刻にあらわれてきている。そういう状況のようなことも考え、また一面では、自助努力と称して国鉄に関連企業への再就職のあっせんというところにどんな力を入れさせますか、いわゆる玉突き問題などが当然ついて回らざるを得ないといったようなことも起こり得るのです。やっちゃんらぬとは言いませんが、起こり得る。

そこで、非常に厳しい雇用情勢などから判断をした場合に、官房長官談話を受け、三万を目標に鋭意公的部門への再雇用の道を開拓をしている、こう言っておられるわけですが、しかし、六十一年度の国のトータルは千五百という数字が出ています。特殊法人や地方公共団体をひくくるとも二千六百にしかならない。こういう数字があるなの方から出されている数字に出てくる。三万を目標にし、その初年度である六十一年度、一割にも満たないというこの状況、僕はやはりそこにも、単に民間だけではなしに、雇用情勢の厳しさというものはあるのではないかと思うのです。

ね。ですから、それやこれやのことを考えた場合、大臣、やはり公的部門への雇用の開拓、再雇用の道の開拓、これは幾ら力を入れても入れ過ぎることはないと思うのですが、大臣も多分その気だとは思ふけれども、今申し上げたような数字が現実に出ておるわけですから、それを乗り越えていくためにどういふ展望を持ってこれから取り組まれるのか、お聞かせをいただきたい。——いや、ちよつと大臣から政治哲学を聞きたい。

○三塚国務大臣 この点は、前段申し上げましたとおり、またたけい清水委員から御指摘のとおり、そのとおりだと思ひます。国家政策として改革を政府が決定をし、それで国会の御審議をお願いを申し上げ、その結果御採択をいただくということであるわけでありまして、これから関連法につきましても御審議をお願いを申し上げるわけでありまして、ぜひこの早期成立をお願いを申し上げる、その段階において、まさに第一義的にそのとおりであろうと思ひます。

そこで、六十一年は終わりましたものですが、六十一年四月以降の新採用につきまして四か年計画で、六十五年四月、三か年でありまして、瞬間タツチで六十五年四月が入りますから四か年で、いわゆる公務員グループの御採用について、やはり最大限、これは官房長官談話を充足をしなければなりませんし、そのための具体的な手法は、秋ごろまでに雇用対策本部の方で作業を進めるといふことになっております。実は私から、それを早めてほしい、夏あるいは七月、こういうことと早めていただくことによりまして、採用計画の実数をまず確定をさせていただきまして、それが充足するならばそれは成果であります。なかなかそれに及ばぬ、一歩足らぬ、二歩足らぬ、三歩足らぬというような状況がその時点であるといいたしますれば、前段申し上げましたように、政府全体の取り組みとして、それと地方六団体の皆様様にまた改めてお願いを申し上げるなどして、そこをきっちりしてまいりませんければ、産業界その他にお願いを申し上げるということは迫力がな

くなりす。こういう点で、御指摘の点はそのとおりであり、同感であります。

○清水委員 ひとつぜひ迫力を感じさせるような、そういう政府としての対応を進めていただきたい、また進めるべきである、こういうふうに申し上げておきたいと思ひます。

さて、このことに関連をして、この特別措置法案第一条で「職員の退職の促進を図るための特別措置を定めるものとする」と書いてある。僕は、今のようないふ大臣答弁、そこから判断をし、雇用対策というものを考える場合は、どうも第一条で「債務の負担」のことは無論ありますけれども、それはそれとして、「職員の退職の促進を図る」ことがこの法律の目的だといふふうに書いてあることは気に入らない。これはやはり今日のようないふ雇用情勢というものを考えた場合に、何といつても積極的に職員の生活安定に資するように、再就職のあっせんであるとかあるいは職業訓練であるとか、こういったものに力を入れるというところが一つの前提にならなければならぬんじゃないか。そうでなければ、単なる首切り法案といひましようか、退職促進法案といひましようか、そういうたようなニュアンスがにじみ出てしまふ。ですから、この点は、そうはいないでいいのでしうけれども、しかし、そういうふうには受け取られるような文体になつてゐるわけでありまうから、これは少し補完をするなり修正をする必要がある。

あわせて、例えば第七条、「退職する職員の就職のあっせん等」「特別の配慮をする」と書いてあります。私が前段で言つたことを、ここで「特別の配慮」といふ形で言わんとしているようでありまうが、これはどうもいかにも印象が弱い。僕は、やはり今大臣がいみじくも言われたように、国が第一義的にその責任を痛感しながら、職員の再就職のあっせんを公的部門を中心に推進を図つていきたい、迫力のある対策を進めたいと言われるのであれば、この「特別の配慮」といふものは、単なる精神規定、訓示規定などというもので

はなく、国のいわば責務規定というふうな立場でこれが位置づけられる必要があるのではないのか、こういうふうに感ずるのでありますが、この点いかがでしょう。

○棚橋(泰)政府委員 先生の御質問の趣旨は十分理解をいたしております。

ただ、御理解をいただきたいのは、この法律は六十一年度において緊急に講ずべき措置といたしまして、希望を申し出た職員の問題というものを主として取り上げた法律でございます。これにつきましましては、その希望退職に際する国鉄が元来まず第一義的に努力をし、そして国がそれに對して「特別の配慮」といふような形でこれを支援をして、これが円滑に進むようにするといふことがふさわしいといふふうに法律として位置づけておるものでございす。

なお、国鉄改革全体に伴います余剰人員の再就職に關します件につきましては、先ほど先生の御質問に對して大臣からお答えを申し上げましたような考え方でございまして、それは一連の改革法の中でそういう考え方で位置づけをしておるといふところでございす。

○清水委員 いずれにしても、私は今申し上げたことは繰り返しません。公的部門を中心に、仮に六十一年度で、二万人の希望退職に關しても、できるだけ再就職の機会を確保する場といふものを広げていく、こういう配慮があつてしかるべきだし、それがあつて初めて六十二年度以降へもそれがつながつていく。そういう意味では、六十一年度限りの法律ではあるけれども、六十一年度に何をやるかといふことは非常に大事なことだと思ひます。そういう意味で、棚橋さん、私はもうちょっとあつてしかるべきではないか、こう思ひます。いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 先生のおっしゃること、十分理解をいたします。

先ほど申し上げましたように、この六十一年度の措置といふのは、先生おっしゃる通りに、基本的には六十一年度の緊急措置でございすけれども、全体の国鉄改革につきましては、関係七法案

をお願いをいたしておるわけでございます。その関係七法案の中で、先生の御趣旨のように、希望退職も含めまして、退職をする職員についての国の責務、その他につきましては、明確にその趣旨を規定をいたしまして、御審議をお願いしておるところでございます。したがひまして、基本的に先生の御趣旨のような御趣旨で全体の体系は動くといふことだと御理解をいただきたいと思ひます。

○清水委員 今七法案というお話が出ておりますが、うちの方でも、きょうそこに多賀谷先生見えていられるけれども、雇用対策法案を含めて三本の法案を国会に提出いたしております。あわせて来るべき機会に審議をしながら、これはより万全を尽くしていかなければならないというのが私どものまた所信でもございすので、この点もあわせて真剣にお互いに力を尽くしてよりベターな道を追求する、こういうことにしたいと思ひます。

さてそこで、ちょうど今棚橋さんから発言がありましたから、確かめておきたいことが一つございす。審議官は去る十八日の同僚委員の質疑の中で、いわゆる六十一年度二万人といふ数字の根拠を、これは言つてみれば具体的根拠のある数字といふよりも、できるだけ多くという気持ちで数字にあらわし、予算との関連で示している数字である、いわば金科玉条といふものではない、こういうふうには言われているわけですが、その点は間違ひございせんか。

○棚橋(泰)政府委員 たしか二万人といふのは何根拠だといふ御質問にお答えを申し上げたことだと思ひます。基本的には国鉄の人員が著しく過剰である状態を解消するために希望退職を募る。ただその際に、一体それが一万人なのか二万人なのか三万人なのかという点につきましては、このようないふ緊急の状態ですから、それを解消するに必要な数であれば多ければ多い方がいいというのが基本だと思ひます。ただ、予算の際の根拠をいたしまして、一応二万人といふものを想定いたしまして、これに關して、それを基礎に予算措置を講

じておるといふところでございす。

○清水委員 私の尋ねたとおりのことでありますから、これ以上言ひません。

そこで、杉浦総裁に逐次お尋ねをしてまいりたいと思ひますが、総裁はこれまで希望退職について、希望退職はあくまで本人の希望に基づいていくのが筋であるといひましようか、本人の意思を尊重するといふ対応で臨みたい、こう言われていたやに伺うわけですが、この点もう一回ひとつこの機会にはつきりさせておいていただきたいと思ひます。

○杉浦説明員 希望退職の文字どおり、本人の希望に應じて退職を認める仕組みでございす。

○清水委員 そうすると、文字どおり本人の希望、意思というものを尊重して実施をするのが希望退職である。そうだとすると、これは愚問かもしれませんが、当然強制、強要するといふようなことはなないと思ひますが、これはそういうわけでしょう。

○杉浦説明員 本制度の実施に当たりまして、あくまで本人の希望に沿うといふことが原則でありまして、強制、強要はいたしません。ただ、制度の中身につきましては、本人に諸条件をよく説明し、理解をしてもらう必要がございすので、そういう意味におきましては、十分なる説明、説得をしてまいりたいといふことでございす。

○清水委員 いずれにしても、基本的に強制、強要はしない、総裁うなずいておられるから、そういうふうになつて受けておられます。

そうだとすれば、仮にさつき言われてゐる六十一年度二万人といふ数字がありまうけれども、これに達しない場合でも、無論強制、強要をするといふことはなない、こういうふうには理解をしてよろしうございすか。

○杉浦説明員 二万人という目標がございす。私どもはぜひとも二万人を達成したいといふことで一生懸命努力をいたします。しかし、その結果としまして、達しないといふ場合も強制、強要はいたしません。

○清水委員 私、以上三点にわたって確認をいた
だいてきたわけでありすが、そういう確認の上
に立つと、いわゆる日鉄法二十九条四号というも
のがあります。しかし、これはあるけれども、
事実上動かすことは考えられない、こういうふう
に、この点、総裁はどうかというふうにお考えでし
ようか。

○杉浦説明員 今の先生のおっしゃいました日鉄
法二十九条四号、これはもう確かに御指摘のと
おり法的に存在をいたします。しかしながら、私
の気持ちとしては、これを発動いたした
くないというところが私の趣旨でございまして、い
ろいろな努力、万全を期しまして、希望退職を円
滑に処理してまいりたいというふうに思っております。

○清水委員 これは大事な点ですからお尋ねをし
たわけでありすが、今総裁から発動したくない
のが私の趣旨だ、こう言われましたから、それ以
上は申しませんが、今の総裁の虚心な心境に立つ
た決意をと言つては私の主観的になりましよう
が、これはいやくも国鉄総裁という重要なポス
トにおられるわけでありすが、オーバーな言
い方をすれば、その名譽にかけても今ここで言わ
れた点をひとつ貫いて対処していただきたい、こ
う思いますが、改めて総裁の心境を聞くこともあ
りませんが、何かあったら一言言ってください。
○杉浦説明員 先ほど申し上げたとおりでござい
まして、そういう趣旨を御理解いただきたいと思
います。

○清水委員 さてそこで、仮にこの国会ならこの
国会でこの法律が成立を見た、こういう場合を想
定して考えるのでありますが、どういう手順ある
いは段取りで希望退職の募集という行為に入つて
いくのか、この辺のところをひとつ開いておきた
いと思います。
私の意見を若干申し上げて総裁から承りたいの
であります。私は当然国鉄労働組合を初め各組
合との交渉を持つ、そして希望退職についてコン

センサス、合意を得る、いわば一定の基準やルー
ルを決めて募集をしていくということが手順にな
るのかな、こういうふうに考えるわけでありすが
が、多分総裁も余り違ったことを考えておられる
とは思いませんが、念のためたまたまの点お尋ね
をしておきたいと思ひます。

○杉浦説明員 本法の成立のため速やかに御審議
いただきます。その手続、手順というふうなも
のにつきましても、今検討をしておるところでござ
いまして、やはり制度を有効に活用していく必要
がございまして、そのためには労使が共通の認識
に立つことが必要であるわけでございますので、
その手続、手順が具体的に成案を得次第、各組合
にこれを提案し話し合つていく所存でございます。

○清水委員 話し合つていくということは交渉を
していくというふうに解してよろしいですか。

○杉浦説明員 そのとおりでございます。
○清水委員 さてそこで、大臣の言葉を引用しな
がら、この機会に国鉄総裁に注文があるわけであ
りますが、三塚大臣はこう言っておられるので
す。雇用問題についても、労使のコンセンサスを
持つことがなければ改革は進まない、こういう趣
旨のことを言われているのです。私も無論さうだ
と思うのでありますが、国鉄にあって過半数以上
の組合員を有している国鉄労働組合との関係とい
うものが残念ながら不平等と見られるような状況
にある。ですから、そのためには何としても国鉄
当局は国労との信頼関係をいかにして回復してい
くか、それに向かって努力をしていくかというこ
とが重要なテーマになるのではないかと思ひわけ
ですが、この点はいかがでしよう。

○杉浦説明員 雇用問題を初め諸般の改革の問題
につきましても、現時点で国労との間で必ずしもび
つたりした形の合意がなされておりません。まこ
とに残念でございます。私もこれはこれからの国労
に對しまして、信頼関係を樹立するように最大の
努力をしていくつもりでございます。

○清水委員 そうだとすれば、この際、国労との間
の従来の行きがかりを乗り越えて、例えば雇用問
題あるいは国鉄改革全般、国鉄改革という国鉄
問題全般についてでもいいと思ひますが、労使協
議の場を設ける、そういう協議の場を通じながら
あるいはそれらを積み上げながら正常な労使関係
を築いていくということが一つは重要だし、その
ために、今締結を見ない雇用安定協約を結ん
でいくといったような展望を早急に見出していく
ということが非常に大事な課題になるのではない
かという気がするのですが、総裁の認識をこの機
会に承りたいと思ひます。

○杉浦説明員 大変な変革の時期でございます。
多くの難しい問題につきましても、私は常日ごろか
ら組合と本心に虚心坦懐にいろいろな話し合いを
していききたいということで、組合にもまた呼びか
けをしたしております。これは団体交渉という形
でなしに、雇用の問題、改革の問題、その辺を十
分にお互いに見解交換をするというところで、相互
の意思疎通を図るということがぜひ必要であるとい
うふうに思ひます。今先生おっしゃ
るように、そういうような趣旨でまいります
と、今までの国労との間の経緯にとらわれること
なしに、何かさうした労使共通の場といたしま
すか、労使の協議機関というふうなものを設けまし
て、雇用問題を含めましてさうくばらんに協議、
懇談をしていく、それによりまして相互の理解を
深めるということをやつていききたいというふう
に思ひます。またさうした中で、いまだ締結に
なっておりません雇用安定協約が結び得るよう
なるのではないかと、これを私は期待をしてお
るわけでございます。

○清水委員 これは、いづれにしても、雇用安定
協約を結び、不平等な状態に終止符を打つ、こう
いったようなことが速やかに実現を見るように、
組合に對する見方もいろいろあるようでありすが
が、そういうものはひとつこの際私試をして、し
っかりやつてもらいたいということを注文をして
おきたいと思ひます。

それから、今総裁から団交とか協議とかという
言葉が比較をして使われておりますから、この際、
若干団体交渉のあり方について私から注文をし、
考え方を聞いておきたいと思ひます。

この間からこの委員会が答弁を承っていると、
例えば広域異動等について延べ十四回も交渉をや
つております。交渉をやらなないというのは事実上
相違をしておりますというふうな釈明もございま
した。ただ、お百度参りをするわけではありませ
んから、回数が多いということが必ずしも意味の
あることだとは思ひません。仮に交渉の回数
が二回であれ三回であれ、一回一回の交渉が実の
ある内容のものであれば、何も十回も十四回も
やらなくても、意思疎通が図られ合意に達する
というところはあり得ると思ひます。ですから、今
後交渉を持つ場合には、いかに実のある交渉を持
つていくかという角度でやつてもらいたい。組合
から申し出があったから、それじゃやるかなどと
いうような発想ではなしに、これは積極的にやつ
ていただきたい。そういう形で交渉が積み上げら
れ、円滑にルールが決まっていけば、そこから新
しい信頼関係というふうなものが生まれてくるに
違いないというふうに僕は考えるわけでありすが
が、この点、ひとつ総裁の所信を承つておきたい
と思ひます。

○杉浦説明員 交渉の場におきましては、もちろ
ん双方とも真剣に、虚心坦懐に意見を披瀝をし、
先生おっしゃる通りに、実のある結論というもの
を速やかに得たい、これは私も常にそう考へて
おるところでございます。組合におきましても、
そういう気持ちで私どもに接触していただきたい
というふうに思ひます。

○清水委員 いずれにしても、人間社会でありま
すから、俗な言い方で言えば以心伝心というのが
作用するわけですから、相手が相手を信頼をして
いないときは、片方も不信感を抱くという因果関
係があるわけでありすが、さつきも言われた
行きがかりを越えて、こういうことでぜひ対応す
るように重ねて注文をしておきます。立つてもら

わなくてもいいが、総裁もうなずいておられるので、それで結構であります。

さてそこで、認定との関係でちょっと聞いておきたいのですが、私は、杉浦総裁としては、今日このような危機的な状況を迎え、多数の希望退職者を募らざるを得ないという状況になったことについて、多分職員諸君に対して申しわけがないというか、相済まないことである、こういう気持ちがあるに違いない、こう思っておりますが、念のため、その辺のことをお聞きをしておきたいと思ひます。

○杉浦説明員 ちよつと御質問の意味がわかりませんで、恐れ入りますが、もう一度教えていただきます。

○清水委員 総裁としては、今日このような危機的な状況を迎えて、多数の希望退職者を募らざるを得なくなったような深刻な事態を迎えて、率直に言つて職員の諸君に相済まないというか、申しわけがないなどというような心境もあるに違いないと思うが、その辺のことを参考までに聞かしていただきたい、こう言つたわけですか。

○杉浦説明員 わかりました。

私も、こういう事態というものは、まことに異常な事態であるというふうに思っております。こうした難しい問題を個々の職員の皆様方がやはり相当深刻にお考えになつておると思ひます。じかになかなか会えません。先般も三十万人の全家庭に私自身の手紙を差し上げました。一人たりとも路頭に迷わせることのないという私の気持ちをどうぞ信じてください、そうしたことを理解してくださいということ、書簡をもちまして訴えたわけでございます。私の気持ちはそういう気持ちでございます。

○清水委員 総裁がそういう心境を今吐露をされたわけですが、そうだとすると、四条一項で、これは総裁に聞くよりも政府に聞くのが筋なのかもしれないが、しかし、現実には認定をするのが国鉄総裁ということになってくるわけでありまして、四から聞かれますが、四、四条一項にい

ゆる「認定を行うことができる。」という規定があつて、いかにもこれはかさにかぶつたような態度じゃないのかな、こういうふうに私は思わざるを得ない。

そこで、そういう態度ではなく、希望退職を申し出た者に対しては当然に認定をする、こういうふうにするべきではないかと思ひます。例えば「認定を行うことができる。」というところは、認定をしないこともあるという裏づけにもなるわけでありまして、そこから不明朗な選別だとか恣意的なものが出てきて、認定をしないとしないとかという裁量行為といつたようなものが生ずるふうになると思ひます。どつちにしても余り好ましい事態にはならない。ですから、これは「認定をする」、「こういうふうにするべきではないか」と思ひます。

○杉浦説明員 法律の表現というのは正確を期するためになかなかたい表現になっておりますが、その条文に書いてあります者以外はすべて認定をするという趣旨であるというふうに私は考へております。

○清水委員 そうすると、ここに「認定を行うことができる。」と書いてあるが、一、二、三、号以外の者については認定をするというのが大前提である、こういうふうに承知をしていいわけですね。

○棚橋(泰)政府委員 法文の解釈の問題でございますので、私からお答えを申し上げます。

ただいま先生の御指摘のとおりでございます。この条文は国鉄総裁に一号、二号、三号の除外理由に該当するかどうかの認定の権限を与えたものでございまして、それに該当しない者については、総裁はすべてこれを認定すべきものというふうに考へております。

○清水委員 それでは、この四条の二項に關係をしてくるかと思ひますが、念のためお尋ねをしておきます。

例えば、過去ストライキにかかわる処分を受けたとか、あるいは懲戒処分者であっても、当然特

別給付金の支給対象者たり得ると私は解釈をしますが、この点はいかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 まず認定は、先ほど申し上げましたように、この一、二、三号に該当しない場合は認定をいたします。それから二項で、認定をした者の中で、ここでまた一号、二号、三号に該当する者以外にはこれを支給する、こういうことになっております。したがうして、過去に先生御指摘のようなストの参加などによつて処分を受けている職員であつても、現に勤務している者については、今申し上げました除外理由に該当しない限りは認定は行ひますし、支給は行ひたいと思ひます。

○清水委員 そこで、念のためお尋ねをしておくのですが、二万人という予算の枠は何をベースに組まれておりますか。

○棚橋(泰)政府委員 これは先ほど先生の御質問にお答え申し上げましたこととございまして、基本的に国鉄の過剰な人員を解消するために「標準賃金水準」と呼ぶ、失礼をいたしました。二万人の予算上の積算は、一応各年齢層等々なる形で二万人の退職の希望の申し出があるというふうな想定をいたしまして、それに平均の基準内賃金を算定をいたしまして、その十カ月分というところで予算の積算はいたしてございまして。

○清水委員 そうすると、今三十八歳か四十歳か、平均年齢そんなことだと思ひますが、そういう層をベースに積算をして予算を組んでいく。各年齢層にわたつて希望退職というふうなものを想定をして組んでいく。ところが実際に希望退職を募集したら、年齢の高い層が集中的に申し出てきた。こうした場合には、当然予算の枠をはみ出なければ認定ができないということになりはしないか。いや、しかし、その場合には補正をもつてカバーできるのだ、こういうような措置が弾力的に予定をされているのかどうか、この点明らかにしていただきたい。

○棚橋(泰)政府委員 一般に予算の積算というのは、一定の前提のもとで行うわけでございますが、

ら、若干の食い違いが出る場合もございます。今先生の御指摘のようなケースも考えられますが、逆にまた若い年齢層しか出ないという場合もあり得ないわけではございません。そういうことで平均的にとつてございまして。

御指摘のような、もし高年齢層に偏つて、しかも二万人全員がびたり応募があつたというふうなことで万が一予算上の措置が不可能な場合には、予備費の流用その他適切な措置で対応をいたしたいと考えております。

○清水委員 これは最後になるわけですが、特別給付金について、これは政府の考え方をまず承りたいわけですが、率直に言つて十カ月という規定が第五条で行われておりますが、これについては、我が党のみならず他の野党の皆さんも上積みを図るべきではないかと言われてい

る。例えば電電の合理化の折に、電話交換をやつていた女子職員が退職する、その際十カ月分であつた、これを十カ月分という規定の一つの論拠にされていられると聞いておりますが、今度の場合には、一家の大黒柱がやめる、そういう意味では大分条件を異にしているというところが第一。それから第二には、これはよく民間と引き合いをされて、世間体があるというふうな話があるが、民間の場合には、御存じのとおり雇用保険というものが存在をしております。この場合、つまり国鉄の場合にはない。しかも、公的部門に幸い採用をされる者にはこれが出ない。国鉄関連企業等々民間部門に移る者にはこれが給付をされる。こういうこと等を考へてみると、十カ月というものをいささか上積みをしてしかるべきではないのか、こういうふうに見るわけですが、この点いかがですか。

○棚橋(泰)政府委員 基準内賃金の十カ月ということを決めますにつきましては、政府内部でもいろいろ議論をいたしました。民間の例ではさらに厳しいというふうな御意見もございました。また電電の交換手の例というのを参照にしたということでございますが、これは過去において政府関

係で同じようなことがございましたのは、この例
しかないわけでございますから、参考にはいたし
ましたけれども、まず第一に、電電との比較にお
きましては、基本的に若干異にいたしております
。電電の場合には、五年までは八カ月、それを
超える場合には十カ月ということでございます
が、今回の国鉄の場合は一律十カ月ということに
もいたしました。

また、先生御指摘のように、家族を持つておる
じやないかという点につきましては、基準内賃金
というものをとることによりまして、扶養手当も
その中に込みになっておるわけでございます。

また、毎度申し上げておりますように、これは
特別退職手当という割り増し退職手当の上に付加
して給付をするものでございます。したがいまし
て、その額は相当な額に上るわけでございます。

また、民間との比較でございますけれども、民
間のいろいろな例、これはいろいろありますが、
すけれども、総じて、平均いたしました場合に、
国鉄職員の賃金水準その他を勘案いたしますと、
民間の整理退職の場合に比べて、今回の措置は決
して遜色ない、むしろ優遇されておるといふふ
なことでございます。

それらの点、また先生、雇用保険のお話がござ
いしましたが、今回の場合は、先ほど来申し上げ
ておりますように、やめられる方については再就職
のあつせんというのを国鉄において行うという
ことにもなっております。それらのことを勘案い
たしまして、この十カ月というもので十分ではな
いか、かように考えたところでございます。

○清水委員 大臣はどうですか。

○三塚国務大臣 基本的には欄橋再建審議官が言
われたことでありますが、ここで申し上げておき
たいと思ひますのは、本件の交渉が運輸省と大蔵
との間で行われました際に、大蔵及び総務庁政府
関係者からは、これだけの雇用安定対策を行いつ
つこれを進める意味において、民間等、電電等い
ろいろ考慮をしつつ、運輸省が言う十カ月とい
うのは、ちょっと手厚いのではないかとというも

ろの開陳が実はありました。その辺のニュアンス
は今欄橋審議官から言われたことでございませ
う。

しかしながら、事柄の重大性、国政という場
面では決定をされて取り行うという意味で、そのこ
とは格段の理解を示してほしい、こういうことで運
輸省としてお話しした結果、十カ月という
ことに御決定をいただき、それなりの予算措置を
講じつつ今回の提案といたしておるわけではござ
いしますが、この点については、今御指摘のよう
に、長い本委員会の論議の中で公明、民社から
も、また社会党の質問に立たれました議員各位か
らも御要望があつた点はしかと承知いたしてお
るわけであります。

○清水委員 そこで、仮にきょうこの衆議院の審
議段階で最終的に修正という結論が出せなかつた
場合、その場合でも、政府においては、この点に
ついてはなお検討の余地あるものというに私は受
けとめていいかどうか。そして参議院段階に向け
てさらに政府が前向きに検討する、そういうふう
に理解をしてよろしいか。この辺をひとつ伺つて
おきたい。大臣。(発言する者あり)

○三塚国務大臣 今そこではいろいろなことを言
つておる、与党の委員さんの雑音がありますが、それ
は、雑音の中の問題であらうと思ひますが、それ
は、政府という立場の中において、先ほど来各委
員から本件についての御指摘もあつたわけでござ
いますので、重要なテーマであるというふうには
受けとめております。したがいまして、これが本
日採決をいただき、御決定をいただきますと、い
よいよ舞台は参議院ということになるという意
味での清水先生の御指摘であつたというふうに思
ひます。したがいまして、参議院においては、さ
らにこの点について十分に審議されるものと思
つております。

○清水委員 大臣から含蓄のある答弁があつたも
のと受けとめておきます。

それで、最後に当たつて特に大臣に希望してお
きたいことは、日ごろ三塚大臣が尊敬をせられて

いると言われる御党の金丸幹事長、審議というも
のは与党だけでやるものじやない、野党の協力が
あつて初めて円滑なる審議が行われるのである、
そして審議をするということは修正をすること
であると受けとめてかかる必要がある。これは有名
な金丸政治哲学である私も承知をしております
。であります、そういう点を筆々服膺されなが
ら、この際、さつき申し上げた第一条の関係等々
も含みながら、ただいまの特別給付金のいわゆる
上積みの問題等について、政府においても前向き
に引き続き対応してもらひ、また与党の皆さんも
鋭意そういう方向で努力を尽くしてもらひ、この
ことを心から期待をしておく次第でございます。
それでは、二十分ほど残しましたが、以上で質
問を終わります。

○山下委員長 これにて本案に対する質疑は終了
いたしました。

○山下委員長 これより討論に入ります。
討論の申し出がありますので、順次これを許し
ます。久間章生君。

○久間委員 私は、自由民主党・新自由国民連合
を代表いたしまして、本案に賛成の討論を行うも
のであります。

政府、国鉄は、昨年七月の国鉄再建監理委員会
の「意見」を最大限に尊重し、明年四月一日から
分割・民営化を実施することにより、国鉄の根本
的改組を遂行することとしておられるところであ
ります。これと並行して、五十八年の国鉄再建臨時措
置法第三条の規定に基づく各種の経営改善のため
の緊急措置を講じ、適切かつ健全な事業運営を実
現するための体制整備に資するよう努力を傾注し
ておられるところであります。

本案は、このような緊急措置の締めくくりにあ
る昭和六十一年度において、長期債務の負担
の軽減と国鉄職員の退職の促進を図るための特別
措置を定めることとしておられるものでありまし
て、以下申し上げる理由により賛成いたすもので
あります。

まず、長期債務の負担の軽減を図る措置につ
いてであります。国鉄の長期債務等の処理につ
いては、新しい経営形態への変更の際に、新会社等
に承継させ、残りは国鉄清算事業団に残し、土地
売却、雇用対策等の実施の推移を見て政府が処理
の方策を立てることとしており、国が最終的に責任
を持つこととされておりますが、新経営形態へ移
行前の昭和六十一年度において新たな緊急措置と
して、既に欄橋上げ措置を講じてきた特定債務五兆
五百九十九億円を一般会計に承継させ、同額の資
金を国鉄に対し無利子で貸し付けたものといいた
しますことは、現在の国鉄においてもその危機的状
況を改善することがぜひとも必要であります。こ
で、まことに時宜にかなつた措置であるとまず賛
意を表明するものであります。

また、本案による今回の一連の措置によりまし
て、国鉄は、六十一年度末以降特定債務に係る利
子の支払いを行う必要がなくなるほか、既に無利
子で貸し付けられていた財政再建貸付金二千六百
二億円についても、償還期限等を延長する旨の特
約をすることができるとなつており、これに
より昭和六十一年度中の支払いが猶予されること
となるのであります。

このように、本案による措置は、極めて厳しい
状況下にある国鉄における長期債務負担の軽減に
寄与するものでありまして、適切なものと確信す
るところであります。

次に、国鉄職員の退職の促進を図るための特別
措置についてであります。国鉄は六十一年度首
におきまして、三万八千人の過員と申しますか、
所要員を上回る職員がおり、六十一年度におい
て必要とされる合理化を考慮すれば、この数はさ
ます増加するものと見込まれております。このよ
うな状態を緊急に解消し、国鉄事業の改善を図
るためには、通常の勧奨退職を積極的に行なうだ
けでなく、余剰人員対策に協力して退職を希望す
る職員を募集する必要があると勘案されます。し
たがいまして、本案により昭和六十一年度にお
ける緊急措置として、国鉄の行う退職希望の職員

募集に際して退職を申し出、国鉄総裁の認定を受けた職員が昭和六十一年度中に退職したときは、その者に對し、国家公務員における俸給、扶養手当及び調整手当に相当する給与の合計額の十カ月の額に相当する特別給付金を支給することとしたしますことは、退職の促進を図る措置として、まことに時宜に適したものであり、これまた賛意を表するものであります。

この特別給付金を十カ月とすることにつきましても、種々論議のあるところではありますが、旧電電公社や民間企業における事例、基礎となる国鉄における退職手当の水準等を総合的に勘案いたしますと、十分配慮されたものであり、妥当なところであると確信いたす次第であります。

最後に、政府、国鉄においては、希望退職者に対して愛情のあふれるきめの細かい就職あっせんを行い、本人の能力を十分發揮できるように、また本人の少しでも有利になるような配慮をせむしていただきたいと強く要望いたしまして、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○山下委員長 左近正男君。

○左近委員 私、日本社会党・護憲共同を代表し、本案に反対の討論を行うものであります。

今や、膨大な長期債務を抱え、危機的状況にある国鉄の改革は、現下の国政上、緊急の大課題であります。しかしながら、これに取り組む政府及び国鉄は、国鉄の分割・民営化があたかも既成事実のごとく宣伝し、そのための準備作業と称して、国鉄職員はもとより国民の気持ちを踏みにじる施策を次々と強行してきております。このような政府及び国鉄の姿勢は、国会監視も甚だしく、法治国家たる我が国の議会制民主主義のルールを無視するものであって、極めて遺憾なことであり、即刻改めるべきものであります。準備作業といえども、国鉄改革をいかに行うべきかという国鉄改革法案の国会審議も経ず、立法院の意向を無視して行い得るものでないことは論をまたないところであります。

本案に反対する理由の第一は、まさにこの点に

あります。昨年の仁杉国鉄総裁などの国鉄幹部の更迭以降の政府及び国鉄の一連の対応を見ておきますと、本案が分割・民営化のための条件整備として提案されたものではないかとの疑念が湧いたものであります。このような性格を有する本案には、我が党としては断固反対するものであります。政府及び国鉄は、来年四月一日実施を目標に分割・民営化のための準備作業として、現在実施している一連の行動を直ちに中止し、行政府として真摯な姿勢で、原点に返って、国民の立場に立つた国鉄改革に取り組むべきであります。

反対理由の第二は、本案による国鉄の長期債務に係る負担の軽減措置が極めて不十分であり、緊急にその解決が求められている国鉄の長期債務問題の根本的な解決にはなり得ない点であります。

なるほど、資金運用部資金に係る債務の一部の一般会計への承継や、一般会計からの一定の無利子貸付金に係る債務の償還期限等の延長については、確かに国鉄の長期債務に係る負担の軽減に資することになるものではあります。ところが、いずれの措置も、一般会計の国鉄に対する貸し付けという形の長期債務として残ることには変わりなく、国鉄の長期債務に係る負担の根本的な軽減や解決のための措置とは言えないのであります。真の国鉄改革が求められている今日、かかる程度の措置では、まさに場当たり的な措置として、単にその解決を先送りするものだと国民の批判を免れないものであり、到底納得できるものではありません。

反対理由の第三は、現在、国鉄の職員が著しく過剰である状態との認識のもとで、二万人という大量の希望退職者を、労使間における円満な話し合いも行われないうまま一方的に募集しようとしている点であります。

言うまでもなく、職員が過剰な状態とは、正常な業務の処理のための必要人員に対して実在員が多い状態を指すものであります。現状を見ると、国鉄当局は、業務の外注化や駅の無人化等を強引に進め、運輸事業の基本ともいえるべき安全面

やサービス面での業務を切り捨てることにより、業務量を殊さら減少させるなどして、無理やり著しい過剰状態を作り出していると言っても過言ではないのであります。このように、所要人員そのものが本来の使命を忘れた国鉄当局の恣意により変動するような状態で、果たして真の意味での著しい過剰状態だと言えるでしょうか。本案は、このようないかげんな認識のもとで雇用調整を行おうとするものであり、極めて不適切と言わざるを得ません。

また、政府及び国鉄が来年三月までに希望退職者として募ろうとしている二万人についても、予算的に二万人分の特別給付金を計上したので、それだけ募集する予定であるとの政府答弁のごとく、その根拠が極めてあいまい、かつずさんなものであります。

さらにまた、本委員会でも種々の問題点の指摘のあった職員の広域配転を含めて、現在、国鉄当局が実施している余剰人員対策は、国鉄職員の七割を組織する国鉄労働組合との間で十分な話し合いも行われず、その意向を無視したままでも有無を言わせず強引に行われておりますが、このことが国鉄改革の円滑な実施のために不可欠な正常な労使関係の形成を阻害しているとともに、全国の職場に異常な混乱を生じさせ、職員に度を越した雇用不安をもたらし、自殺者が続出するという状況に立ち至っている原因ではないかと思うのであります。

私が今最も心配していることは、こうした状況下で、安全やサービスなどの面で大きな事故が起きないかということであり、また、本案による希望退職者の募集も同様の延長線上で断行されようとしているものであり、余りにも異常というほかなく、到底容認できないものであります。

反対理由の第四は、二万人の再就職の保証が明確でないという点であります。

三塚運輸大臣は、退職者についてはいささかも不安をかけないよう就職先について万全の措置を講じ、一人も路頭に迷わすことはないと言っているが、現在、政府において就職先を確保しているのは、昭和六十一年度分としては、関連企業への八千人を含め、二万人の半数にも満たない極めて心細い状態であり、職員の退職の促進を図るために、手厚い特別給付金の支給と相まって、再就職先の確保が車の両輪のごとく整合が保たれつつ実施されなければ実効が上がらないのは言うまでもありません。このような再就職先の確保が不十分な体制のもとで希望退職者を募集することは、職員の雇用不安をますます募らせるばかりであり、断固反対するものであります。

反対理由の第五は、特別給付金の額が少ないう点であります。

特別給付金の額を十カ月分としたのは、昭和三十八年当時の旧電電公社の電話自動化に伴う電話交換手の退職促進を図るために設けられた特別給付金制度等を参考にしたものであるが、その当時はそれはそれなりの理由があったとしても、その後の経済社会情勢の変化や現在の国鉄職員の業務の内容、さらにその置かれていく社会的立場等にかんがみ、決して妥当なものとは認めがたいものであります。

以上をもって、私の反対討論を終わります。(拍手)

○山下委員長 梅田勝君。

○梅田委員 私、日本共産党・革新共同を代表し、日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案に対し、反対の討論を行うものであります。

本法案に反対する理由の第一は、本法案が国鉄経営の改善といながら、国鉄の再建とは全く無縁で、専ら民営・分割へ向けて国鉄解体を強引に進めるための地ならし法案であるということであり、

国鉄は、創業以来百十数年にわたって国民の足としてその公共輸送の役割を果たし、今日も果たしています。しかし、その経営を危機に陥れたものは、大企業率仕のため過大な借入金で投資を続け

てきた歴代自民党政府にあることは明白であります。ところが中曾根内閣は、その責任には一切口をつぐみ、国鉄再建監理委員会の答申をうのみにし、国鉄解体のための一連の法案を提案し、分割・民営化をあくまで強行しようとしています。本法案はその露払いにほかなりません。

反対理由の第二は、本法案がねらう二万人のいわゆる希望退職なるものは、民営・分割という暴挙をやめるならば、全く必要のないものだということであります。

質疑で明白になったように、国鉄は、昭和五十六年以後の五年間で、既に十五万四千人の要員合理化を強行しています。計画ではさらに本年度六万一千人の人減らしを行い、新会社のもうけを保証しようとしております。たった六年で通算二十一万五千人の人減らしという極端な合理化が、国鉄労働者の人権と誇りを傷つけ、大量公共交通機関の生命である安全とサービスを切り捨てながら強行されていることは明らかであります。危険なホーム要員の廃止など、必要な要員配置まで机上計算で一方的に削り、それを余剰人員と称し、希望退職という名目で首切りを行うというのが本法案の本質であり、絶対に認められないものであります。

しかも、希望退職を募るといながら、労働条件の根幹にかかわる雇用問題で労働組合との団体交渉さえ認めず、職場では差別や処分の乱発で専制支配をつくり出し、問答無用式に首切り合理化を強要しようとしています。憲法を守るべき国有企業において、かかる労働者と労働組合の団結権への破壊と不法行為は断じて許されないものであります。

反対理由の第三は、本法案に盛り込まれた長期債務対策は、真の国鉄再建のためのものではなく、分割・民営化という名の国鉄解体のためのものであるということです。

国鉄財政再建の基本は、今日の経営危機をもたらした過大な借金と投資等、それらを引き起こした政府と財界の責任がまず国民の前に明らかにさ

れ、政府の責任で長期債務の抜本的解決策が示されることであります。ところが今回の措置は、五兆円余の財政投融資資金を国に借りかえ、再び無利子で国鉄に貸し付けを行うとしたものであつて、結局は国民に十六兆七千億円の負担を押しつける再建監理委員会の計画を既成事実化するもの以外の何物でもありません。

以上、本法案は国鉄の再建に何の役にも立たず、逆に国鉄解体を進め、国鉄労働者に耐えがたい苦痛を与える首切り法案であります。

我が党は、かかる重要法案を、総理質問など、委員会ですら十分な審議を尽くすことなく強行することに対し、断固として抗議し、反対討論を終わります。(拍手)

○山下委員長 これにて討論は終局いたしました。

○山下委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案について採決いたします。

本家に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○山下委員長 起立多数。よって、本法案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○山下委員長 この際、本案に対し、小里貞利君外三名から、自由民主党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合四派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者から趣旨の説明を求めます。小里貞利君。

○小里委員 ただいま議題となりました日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党・新自由国民連合、日本社

会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案に対する附帯決議(案)

政府及び日本国有鉄道は、本法施行に当たり、次の事項について配慮すべきである。

一 退職希望職員の募集に当たっては、雇用不安を生じさせることのないよう必要な再就職先の確保に努めること。

二 退職希望職員の再就職のあつせんに当たっては、その者の意向を十分尊重するとともに、その家族の生活の安定を図るため、移転等に伴う住宅のあつせん及び子弟の就学問題等についても配慮すること。

三 国鉄関連企業に対し、退職希望職員の受け入れを要請するに当たっては、受け入れ先の実情を十分配慮して行うこと。

四 希望退職を円滑に推進するため、正常な労働関係及び国鉄職員の理解と協力を得るよう努めること。

右決議する。

以上であります。

本附帯決議は、当委員会における法案審査の過程におきまして、委員各位からの御意見及び御指摘のありました問題点を取りまとめたものでありまして、本法案の実施に当たり、政府及び国鉄において特に留意するところを明らかにし、退職希望職員について、その退職の円滑な実施と転職後における生活の安定に遺憾なきを期そうとするものであります。

以上をもつて本動議の趣旨の説明を終わります。

○山下委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

小里貞利君外三名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○山下委員長 起立多数。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。三塚運輸大臣。

○三塚運輸大臣 ただいま日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案につきましては、慎重な御審議の結果、御可決いただきました。まことにありがとうございます。

また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、政府として十分の努力をしてまいり所存であります。ありがとうございます。

○山下委員長 お語りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

(報告書は附録に掲載)

○山下委員長 次に、内閣提出、特定外航船舶解撤促進臨時措置法案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。三塚運輸大臣。

特定外航船舶解撤促進臨時措置法案
(本号末尾に掲載)

○三塚運輸大臣 ただいま議題となりました特定外航船舶解撤促進臨時措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国外航海運は、貿易物資の安定輸送をその使命とし、外国との貿易に多くを依存している我

が国の経済的安全保障を確保する上で、極めて重要な役割を担っております。しかしながら、二度にわたる石油危機等経済的事情の変化により、近年の外航海運をめぐる情勢はまことに厳しいものがあります。特に油送船、ばら積み貨物船等を中心として、大幅な船腹過剰による不況が長期化しており、我が国海運企業の経営は極めて悪化している実情にあります。

このような深刻な事態に対処し、引き続き外航海運の健全な振興を図っていくためには、従来講じてきた近代化を中心とする船舶整備面での施策に加え、海運事業者の自主的努力と相まって、過剰化し、かつ、老朽、不経済化した外航海船の解撤を促進するための所要の施策を確立することが喫緊の課題となっております。また、このような解撤促進施策を世界の主要海運国たる我が国が率先して推進することは、諸外国における船舶解撤促進の進展の醸成に大きく貢献し、国際海運市場の健全な発展にもつながるものであります。

以上のような観点から、外航海船の解撤を緊急に促進するため、基本指針を定めて、海運事業者が行う解撤の努力を一層喚起しつつ、解撤の際に必要な資金につきまして債務保証制度を創設することがこの法律案の趣旨であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、船腹量が過剰となり、かつ、老朽、不経済化している特定外航海船の解撤を促進するため、運輸大臣が基本指針を策定することとともに、海運事業者は基本指針に従って解撤を行うよう努めなければならないこととしております。

第二に、海運事業者は、その所有する特定外航海船について解撤計画を作成し、運輸大臣の認定を受けることができることとしております。

その他、関係船員の雇用の安定に関する事項、特定外航海船の解撤を行っていない海運事業者に対する勧告等について定めております。また、この法律案は、臨時的な措置を定めるものであり、三年間の限用法といたしてあります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○山下委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時五十分散会

特定外航海船解撤促進臨時措置法案 特定外航海船解撤促進臨時措置法

(目的)

第一条 この法律は、外航海運をめぐる経済的事情の著しい変化にかんがみ、特定外航海船の解撤を促進するための措置を臨時に講ずることにより、外航海運の健全な振興を図り、もつて国民経済の健全な発展に資するとともに、国際経済の発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「特定外航海船」とは、外航海船(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)にいう遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶で、専ら外国航路に就航するものをいう。次項において同じ。)であつて、特定船種に属するものをいう。

2 前項の特定船種とは、その船種に属する外航海船の船腹量が過剰であり、かつ、船舶の高い船齢その他の効率の低い船舶がその相当数を占めているとともに、その状態が長期にわたり継続することが見込まれるため、当該外航海船の解撤を促進することによりその状態を改善することが外航海運の健全な振興を図るために必要

であると認められる船種として運輸省令で定めるものをいう。

3 この法律において「特定海運事業者」とは、海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第九條の五第一項若しくは第二項第一項の規定による届出をした者又は同法第三十三條において準用する同法第二十条第一項の規定による船舶貸渡業の届出をした者であつて、特定外航海船をその事業の用に供するものをいう。

(解撤促進基本指針)

第三条 運輸大臣は、政令で定める審議会の意見を聴いて、特定外航海船の解撤を促進するための基本的な指針(以下「解撤促進基本指針」という。)を定めなければならない。

2 解撤促進基本指針においては、船種ごとに、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 特定外航海船の船腹の需給に関する見通し
二 目標時期までの間における特定外航海船の解撤量の目標
三 解撤を促進すべき特定外航海船に関する基準

四 船員の雇用の安定に関する事項その他特定外航海船の解撤に当たつて配慮すべき事項

3 運輸大臣は、解撤促進基本指針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

4 運輸大臣は、外航海運に係る経済的事情の変化のため必要があると認めるときは、第一項の政令で定める審議会の意見を聴いて、解撤促進基本指針を変更しなければならない。

5 第三項の規定は、前項の場合に準用する。

(特定海運事業者の努力)

第四条 特定海運事業者は、前条第三項の規定により解撤促進基本指針が公表されたときは、その解撤促進基本指針(同条第四項の規定による変更があつたときは、その変更後のもの。以下同じ。)に定めるところに従つて、特定外航海船の解撤を行うよう努めなければならない。

(解撤計画の認定)

第五条 特定海運事業者は、特定外航海船の解撤に関する計画(以下「解撤計画」という。)を作成し、これを運輸大臣に提出して、その解撤計画が適当である旨の認定を受けることができる。

2 解撤計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 その所有する特定外航海船の船種ごとの隻数及び合計総トン数その他の状況並びに解撤の方針
二 解撤しようとする特定外航海船の名称、船種その他の事項及び解撤の実施時期
三 特定外航海船の解撤のため必要な資金及び特定外航海船の解撤に伴い必要な資金の額並びにその調達方法

四 船員の雇用の安定に関する措置その他特定外航海船の解撤に当たつて講ずる措置
3 運輸大臣は、第一項の認定の申請があつた場合において、その解撤計画が解撤促進基本指針に照らし適切なものであり、かつ、当該解撤計画が確実に実施される見込みがあると認めるときは、同項の認定をするものとする。

(解撤計画の変更等)
第六条 前条第一項の認定を受けた特定海運事業者(以下「認定事業者」という。)は、当該認定に係る解撤計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認定を受けなければならない。

2 前条第三項の規定は、前項の認定に準用する。
3 運輸大臣は、認定事業者が当該認定に係る解撤計画(第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定計画」という。)に従つて特定外航海船の解撤を行つていないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

(産業基盤信用基金の行う解撤促進業務)
第七条 産業基盤信用基金(以下「基金」という。)は、民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法(昭和六十一年

法律第 号。以下「特定施設整備法」という。第四十条第一項に規定する業務のほか、特定外航船舶の解撤を促進するため、次の業務を行う。

一 認定計画に係る特定外航船舶の解撤のため必要な資金及び当該特定外航船舶の解撤に伴い必要な資金の借入れに係る債務の保証

二 前号の業務に附帯する業務

(特定施設整備法の特例)

第八条 前条の規定により基金の業務が行われる場合には、特定施設整備法第四十条第二項中「前項第一号の業務」とあるのは「前項第一号の業務及び特定外航船舶解撤促進臨時措置法（以下「解撤促進法」という。）第七條第一号の業務」と、同法第五十二條及び第六十三條第五号中「大蔵大臣及び通商産業大臣」とあるのは、大蔵大臣、通商産業大臣及び運輸大臣」と、同法第五十二條第二項並びに第五十三條第一項及び第二項中「この法律」とあるのは「この法律又は解撤促進法」と、同法第五十三條第一項及び第二項中「大蔵大臣又は通商産業大臣」とあるのは「大蔵大臣、通商産業大臣又は運輸大臣」と、同法第六十三條第三号中「第四十條第一項」とあるのは「第四十條第一項及び解撤促進法第七條」とする。

2 大蔵大臣及び通商産業大臣は、特定施設整備法第四十二條第一項又は第四十四條の認可をしようにとするときは、前条に規定する業務に係る事項に関し、運輸大臣に協議しなければならない。

(雇用の安定)

第九条 特定海運事業者は、解撤が行われる特定外航船舶に係る船員について、解撤促進基本指針に定めるところに従つて、失業の予防その他の雇用の安定を図るため必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 国は、解撤促進基本指針に定めるところに従つて解撤が行われる特定外航船舶に係る船員について、失業の予防、再就職の促進その他の雇

用の安定を図るため必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(特定外航船舶の解撤に関する勧告)

第十条 運輸大臣は、特定外航船舶の解撤を促進するため特に必要があると認めるときは、特定外航船舶の解撤を行つていない特定海運事業者に対し、解撤促進基本指針に定めるところに従つて特定外航船舶の解撤を行うべき旨の勧告をすることが出来る。

(報告の徴収)

第十一条 運輸大臣は、認定事業者に対し、認定計画の実施状況について報告を求めることが出来る。

(罰則)

第十二条 前条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の刑を科する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第七條及び第八條並びに附則第三條及び第四條の規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(この法律の失効)

第二条 この法律は、前条ただし書の政令で定める日から起算して三年を経過した日に、その効力を失う。

2 この法律の失効前に契約が締結された第七條第一号の債務の保証に係る基金の業務については、同条及び第八條の規定は、前項の規定にかかわらず、同項に規定する日以後も、なおその効力を有する。

3 この法律の失効前にした行為に対する罰則の

適用については、この法律は、第一項の規定にかかわらず、同項に規定する日以後も、なおその効力を有する。

(基金の持分の払戻しの禁止の特例)

第三条 日本開発銀行以外の出資者は、基金に対し、附則第一条ただし書の政令で定める日から起算して一月を経過した日までの間に限り、その持分の払戻しを請求することが出来る。

2 基金は、前項の規定による請求があつたときは、特定施設整備法第十八條第一項の規定にかかわらず、当該持分に係る出資額に相当する金額により払戻しをしなければならない。この場合において、基金は、その払戻しをした金額により資本金を減額するものとする。

(印紙税法の一部改正)
第四条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第三中(特定産業構造改善臨時措置法(昭和五十二年法律第四十四号)第三十九條第一項第一号の業務に限る。)の下に並びに特定外航船舶解撤促進臨時措置法(昭和六十一年法律第 号)第七條第一号(産業基盤信用基金の行う解撤促進業務)の業務)を加える。

理 由

外航海運をめぐる経済的事情の著しい変化にかんがみ、外航海運の健全な振興を図るため、特定外航船舶の解撤を促進するための基本指針の策定及び特定海運事業者が作成する解撤計画の認定について定めるとともに、特定外航船舶の解撤のため必要な資金等の借入れに係る債務の保証に関する措置を講ずる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和六十一年五月十三日印刷

昭和六十一年五月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局