

第四百四回 参議院運輸委員会 會議録第十一号

昭和六十一年五月十三日(火曜日)
午前十一時十六分開会

委員の異動

五月八日

辞任

栗林 卓司君

補欠選任

伊藤 郁男君

五月九日

村沢 牧君

補欠選任

瀬谷 英行君

五月十二日

小笠原貞子君

補欠選任

橋本 敦君

五月十三日

山崎 竜男君

補欠選任

工藤万砂美君

伊藤 郁男君

柳澤 鍊造君

出席者は左のとおり。

委員長

鶴岡 洋君

理事

江島 淳君

吉村 眞事君

安恒 良一君

矢原 秀男君

委員

梶原 清君

工藤万砂美君

倉田 寛之君

高平 公友君

安田 隆明君

小柳 勇君

瀬谷 英行君

橋本 敦君

柳澤 鍊造君

国務大臣

運輸大臣

三塚 博君

内閣審議官

中島 眞二君

運輸大臣官房国

有鉄道再建総括

審議官

棚橋 泰君

運輸省地域交通

局長

神戸 勉君

運輸省貨物流通

局長

武石 章君

常任委員会専門

員

多田 稔君

説明員

日本国有鉄道総

裁

杉浦 喬也君

日本国有鉄道常

務理事

須田 寛君

日本国有鉄道常

務理事

岡田 昌久君

日本国有鉄道常

務理事

澄田 信義君

日本国有鉄道常

務理事

前田喜代治君

本日の会議に付した案件

○日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のた
めに昭和六十一年度において緊急に講ずべき特
別措置に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員会を
開会いたします。

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を議題といたします。
本案につきましては、既に趣旨説明を聴取して

おりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○瀬谷英行君 きょうの質問に当たりまして、私

は参考人をお願いをしたわけであります。

最初にお願いをした参考人としては、前の総裁

の仁杉さんに御出席を願おうと思いましたが、し

かし、話が急なこともあり、また、きょうかかってい

る法律案の内容については、特別に御意見はない

ような話でございますし、いろいろな点を勘案を

しまして、後日に仁杉前総裁には参考人として御

出席をお願いしたいというふうに考えました。しかし、

私がなぜ仁杉前総裁の御出席をお願いをしたかと

いうと、やはり前総裁は、昨年、国鉄の改革に関す

る一つの案をおつくりになった責任者なんです

ね。したがって、その責任者の見解というものを、

それから今出されている政府の案というものを、

我々はやはり十分に比較をして、その上で我々自

身の判断で審議をして、場合によってはこれを改

めていくということがあっていいという意味で考

えたわけでございます。

そこで、仁杉総裁、前の総裁の見解というのは、

これは朝日新聞でしたが、連載になっております。

一々は言いませんけれども、その中で、国鉄の再

建については、二つの基本的な考え方があると。

一つは、国鉄を国民のために役立つようにす

るということ、もう一つは、国鉄職員が安定して

暮らせるようにするということだと、こういう二

つの基本的な考え方がある、こういうふうに言わ

れているんであります。

この二つの問題を解決するためには、巨額の借

金とか、バンク必至の年金とか、余剰人員とい

ったような国鉄だけの力ではどうにもならない

問題が多い、だから、総裁に就任して以来、再建監

理委員会との二人三脚を志していたけれども、基

本方策を出してから、国鉄側と再建監理委員会、

政府側の間のパイプが詰まるようになったとい

ことを回顧しておられます。

そこで、まず基本的な考え方については、私は、

仁杉前総裁の考え方というのはもつともだとい

うふうに考えておりますし、こういう考え方は、そ

のまま代がかわっても継承されてしかるべきでは

ないか、こういう気がいたしますので、今問題に

なっております国鉄のもろもろの問題について、

杉浦総裁がどのようにお考えになられているのか、

仁杉総裁の考え方というものを継承されるとい

ことになるのか、多少ニュアンスの違いがある

というふうにおっしゃるのか、その辺はどうなのか

ということをお伺いしておきたいと、こ

う思います。

○説明員(杉浦喬也君) ただいま先生からお話

ございました前仁杉総裁の考えられました基本的な

スタンスといえますか、方向といえますものは、

第一番に国民に役に立つ、そういう輸送を確保す

るという点が第一点。これはもう本当にそのとお

りであると思っております。国鉄の役割というものは、

国民に対して、できるだけ安い、安全な良質

なサービスを提供し、これを確保するということ

にあることは言うまでもないところであると思

います。私も、そういう意味におきまして、全く同じ

気持ちで、日常の業務を遂行するようにとい

うことで指導をしております。

第二番目の基本的な考え方の方の職員の業務ある

いは生活についての安定したあり方、この点につ

きましては全く同様の意義があると、重要性がある

というふうには考えておるわけでございます。

とりわけ、今非常に効率化という観点からいた

しまして合理化の進展に伴い、それに伴いまして余

剰人員の問題が大変重要な課題として持ち上が

っております。こうした面におきまして、個々の職

員一人一人の将来の生活の安定あるいは雇用の確

保という点につきまして、これを十分に確保していくことが必要であるというふうに私も考えておるところでございます。

そうした基本的な考え方のために、構造的ないろんな問題等につきまして抜本的にメスを入れる必要があるという点についても、まさしくおっしゃる通りであるというふうに思うわけでございまして、総体としまして、今、先生の御指摘の点に關しましては、仁杉前総裁と私は意見を異にするものではないというふうに思います。

○瀬谷英行君 電電公社の総裁からNTTの社長になられた真藤さんの口癖は、人を減らすばかりが合理化ではないということだと、従業員の精神的荒廃や社会不安を招来する人員整理よりも、一見迂遠のようだけれども、しっかり教育をして、持てる力を十分に発揮させた方がよいと、こういうことを真藤NTTの社長が言われているということなんですけれども、この点については、合理化に対する考え方が多少国鉄とは違うような気がいたしますが、この問題について大臣はどのようにお考えになっているのかお聞きしたいと思っております。

○国務大臣(三塚博君) 真藤NTT現社長さんのただいま御紹介をいただきました運営方針につきましては、NTTというたまたまの段階では、極めて独占的な最先端の優秀企業として取り組まれているわけでございまして、そういう意味で十二分に企業の展望というものが各般に発展進化をしていく形に見とれるわけでございまして、今抱えておりますスタッフを最高度に活用していく、また新規採用についても、それら事業にバラエティーに富んだ形で御採用をいただいているというところは理解できますし、そういう方向であらうかと、このように思っておりますところでありまして、国鉄につきましては、何としても再生、新生を期していかなければならぬというところに実は一番のポイントがあるように思います。

働いておる国鉄マン、長い伝統と歴史の中でこれはきたわけでございまして、この鉄道を、今

度は地域鉄道、民営鉄道、民営鉄道ということになるわけでございまして、効率的な、また地域鉄道として愛される鉄道の企業に変えてまいり、もちろん収支も見通しが立つということでも取り進めるといふことになりまして、他との競争もこれあり、民鉄並みという平たい言葉になります、言うなれば軽量経営の中で、この際、まなじりを決してみますスタートを切っていかなければならぬのか、こんなふうに思ひまして、企業の置かれております諸条件がまことに違う点において、国鉄の経営者、理事者はそういう意味では大変御苦労が多いことであるかと、こんなふうに実は理解をいたしておるところでございます。

○瀬谷英行君 真藤NTT社長の見解、それから前の仁杉総裁の見解等については、それぞれ今、大臣も総裁も同様の意を表明をされました。

そこで私の方から改めて申し上げたいことは、やはり国鉄の場合は金もけだけが中心であって、はならないと思うわけで、どうしてもこれは公共的な性格を持っていますから、公共性と、それと一般の事業と違う点では安全が非常に必要になつてくるわけで、この安全問題をもし度外視をいたしますと、どんなにサービスがよくても、日本航空のジャンボ機みたいに墜落でもすれば、一気に五百名の方が亡くなったという前例があります。国鉄でも、今のところはそういう大量死傷事故というのはいささかにございまして、幸いにございまして、新幹線のようにスピードが速くなつてくると、まかり間違えばやっばり大変な危険というものが私にはあると思ふんです。今、もうなれてきますと事故がないのが当たり前だといふふうに思い込んでしまふ。しかし、飛行機のように八百キロで飛ぶのと違って、新幹線は二百五十キロぐらいが限界で、スピードでも、しかし、それにしてもやはり二百キロのスピードで走っている新幹線が脱線転覆なんというふうなことになるかと、これはもう飛行機の事故に負けず劣らずの大変なことになるおそれがあると思ふんです。だからそ

の意味から言つて、やはり国鉄も安全の問題に対しては慎重過ぎるぐらい慎重な配慮が払われてもいいんじゃないかと、こういう気がいたします。その点でやはり、基本的な考え方、安全という問題を第一に考えるというところは、責任者としては当然の責務ではないかというふうに私は思ふんですが、その点はいかがでしようか。

○説明員(杉浦喬也君) 今、先生おっしゃいましたように、安全の確保ということ、交通事業全般に通ずることでございますが、企業経営の第一義の目標であるというふうに思ひます。そういうことを大きく目標に掲げて全職員を指導してまいつておるところでございます。こうしたなか、変革の時期でございますだけに、職員の諸君が精神的な動揺等々の事柄によりまして安全に万が一の影響があつてはならないことを繰り返して申し上げておるところでございます。個々の具体的な安全指導につきましては、職員一人一人が注意深く常に気をつけるということと第一義とし、また予算面での手当てにつきましても、制約されてまいりました予算ではございますが、安全に関する投資を最重点にこれを行つておるという事情でございまして、私といたしましては、そうした方向が現在守られておるというふうに思つておるところでございます。

○瀬谷英行君 最近の出来事でありまして、五月の八日の朝日新聞の投書欄に国鉄職員の投書が載つたわけですね。その投書を読んでみますと、国鉄で自分は車掌をしていると。今、国鉄では来年度の四月に予定される分割・民営の名のもとに人員削減が急テンポで進められている。ホームの無人化もその一つだ。ホームに立つ駅員は、電車が進入する際に旅客の乗降中、発車後の安全確認を行う。それが一部の駅では無人化をされて車掌がそれをやらなければならないことになった。はるか先の豆粒ぐらいの人影を判断してドアの開閉をしなければならぬ。ホームの多くは曲線で、車掌の位置から電車の全部を確認することはでき

ない。それを補うためにテレビが設置されたけれども、テレビではよく見えないことがある。太陽の光のかげんや人影などで安全かどうかを確認できないことがあるし、電車が動き出したら見ることはできない。国鉄を再建することは大切なことだけれども、安全は最大のサービスだから、その安全を切り売りをして再建と言ふのはどうかは疑問だと。分割・民営の名のもとに、いなくてはならない人員まで削減をしては近い将来国鉄に対する不信としてそのツケが回つてくるんじゃないのかと、こういう内容の投書が載つたわけですね。私は、この投書を、まあ短い文章でありますけれども、何回読んでみても、そんなに不都合なことを書いてあるという気はいたしませんでした。それからまた、何か意識的なことがこの文章の中にあるかというところも考えられないわけですね。ごくこれは自然に、ありのままに、現在進んでいるホームの無人化についての警告をしているというふうな受け取れるわけなんですけれども、この投書について、総裁、お説みになったと思ふんですが、どのように思われますか。

○説明員(杉浦喬也君) 国鉄の現場の職員が、非常に安全のことを思う余り、このような状況に対しては自分自身で非常に安全上問題があると、こういう意識をお持ちになり投書に及んだというふうに私は見るわけでございまして。

こうしたことの心配されるような事柄が現実の問題として事故につながるというように、これが絶対あつてはならないというふうに思うわけでございまして、先ほど申し上げましたように、そういった面では、いろんな面での万全な策を施しているつもりではございますが、しかし職員がこのような心配があるということもこれもまた問題であるというふうに私は思ひます。

ただ、こうした直接的な新聞への投書というふうに至らざるを得なかった気持ちもわからないわけじゃないかもしれませんけれども、その点をもう少しその上司がよく把握をして、ふだんから本人あるいは全体の職員に対して安全上の問題について

話をし、指導し、安全上の心配がない、あるいはないようにするということの措置がとられているとは思いますが、そうした事柄以上に、一般の新聞に投書をするというような事態になりまして、この自体は、私としては、何か、身内の、内部の問題につきまわって公表されたということにつきまわってやはり残念である、こういうことは十分に内部でもって安全上の処理を講じて表に出ていただけない方がいい、国民にいたずらなる不安を招くようなそういうことではまずいというふうに思うわけでございまして、今後とも十分にそうした面での全般的な安全対策、それから個々の職員と、現場の管理者との間柄におきまして安全上の十分な意思疎通、十分な配慮というものも必要であるというふうに通感を感じておるところでござい

とになりますと、その責任を車掌が一手に引き受けるということになると、これは車掌の能力の範囲ではどうにもならぬということが出てくるんじゃないですか。それは、やはりホームに必要なのは、それは北海道みたいな、あるいは四国等もそういうところがあるでしょうが、ああいうローカル線のように、乗降客が少なく、一回の列車に対して何人も乗降客がないあるいは全然乗降客がない、こういう地域なら話は別です。東京の都心部ではこんなことはないんですからね。こういう都心部で乗降客の多いところはそれなりの安全対策として要員の配置をするのは私は当然じゃないかと気がするんです。それが危ないかな、あれはちよつと心配だということも言つて、それが受け入れられるというふうな状況にはないという気がするんですね。その点、いたずらに国民に対して不安を与えるという内容になっているんじゃないかという総裁の考え方はどうかという気がするんですが、この投書に対する見解として、その点、今総裁は、国民に不安を与える、だからちよつとこれは上司に相談してもらふべきだということ言われたけれども、その点はどうか。

○説明員(杉浦清也君) 合理化に伴ひまして無人駅というものがどうしてもふえてまいります。その無人駅化する場合には、終日無人というのは多々多くはあります。やはりラッシュ時間帯におきましては、ちゃんとホーム要員を配置する、あるいは一日じゅう要員を配置するというようなところが都会におきまして駅としては多いと思ひます。やはり途中の時点におきまして、無人駅でございいますから、今まで有人であつたのが無人になつたということによりまして、車掌の目の行き届かない、そういう面を一層明確に目を行き届かさないかぬというふうな、そういうことが出てきたことは確かだと思ひます。したがつて、そこに新しい職場のやり方、例えばテレビをよく監視するというような、そういうようなやり方等々の職務の中身の変更というものがあつたわけ

○国務大臣(三塚博君) 我が国は憲法で表現の自由、言論の自由、これ保障されているわけであつて、それが見解を表明することは、何人といへども法で保障されております。そういうことを言ひますことは当然のことであらうと思ひます。ただ、今論議を聞いておきまして、運輸事業というものは、安全第一主義、これに徹底して取り組んでまいる、パーフェクトということは理論上はあり得ないと言はれるのでありますが、しかしながら、あり得ないことに挑戦をし、ほとんどパーフェクトに近いもので日々努力をしていかなければならぬことは御指摘のとおりであります。そういう意味で、交通事業が非常に危険な状態にありますという意味では、全く総裁もおっしゃる通りであります。これをすつと私も今お聞きをしながら、読んでみまして、この職員さん、非常に安全を心配されて、国鉄不信を何とかさせないようになつた、こういう意味ではさうりとしたものかな。武石さんという方の方ですが、どこに勤務されているかわかりませんが、非常に曲線の多いホームという国鉄の場面における安全性という意味で、これもひとつ工夫をしなければならぬ基本的な問題かな、こんなふうにも思ひます。それなりにさりとした心配をされた投書だな、こう思ひます。

○瀬谷英行君 この投書自体が、そんなに極端に無理なことを言つておられるというふうには思ひません。至極当然だと思ひます。私は持てないんです。ところが、この投書が五月八日に朝日新聞の「声」欄に出たら、翌日早速本人が車掌区長に呼ばれたというんですね。それで、何でもこういう投書をしたんだということ、その間のいきさつはよくわかりませんが、企業に勤める者として自分のところの商品の欠陥を外部に言うのはおかしいと、まず区長なんか言つてくるべきだと、現状で不安をもち抱いておられるならば車掌以外の職場に行つてもらうということもあるんだと、こういうことを言つたという話なんです。そ

○瀬谷英行君 今総裁は残念である、そういうことはやはり上司に対してちゃんと言うべきである、国民にいたずらに不安を与えるはならないんだ、こういう趣旨のことを言われなければならぬ、ホームの要員を廃止するということは内緒じやできないんです。これは、配置をしている人間がいなくなつたら、これはサボつておることになつてしまふ。内緒じやできないんですよ。お上のおふれでもってホームに立つ必要なしと決められたからいなくなつてしまつたわけなんです。だからこのことは、例えば、車掌から見れば、危ないじゃないかという意識を持つたつて当然なんです。これは大分前ですけれども、何年ぐらい前だったか私は覚えておりませんが、やはり、今の電車に乗るに列車とホームの間に落つて死んだという事故があつたときに後部の車掌が責任を問われたという事件があつたんです。今は、昔のように飛び乗りをして、ドアをあけて中に入るといふわけに電車ですからいきませんからね。だけれども、そのときですら車掌が責任を問われた。そうすると、やはり、長いホームに人間の配置が全然なくてその種の死傷事故があつたというこ

とになりまして、その責任を車掌が一手に引き受けるということになると、これは車掌の能力の範囲ではどうにもならぬということが出てくるんじゃないですか。それは、やはりホームに必要なのは、それは北海道みたいな、あるいは四国等もそういうところがあるでしょうが、ああいうローカル線のように、乗降客が少なく、一回の列車に対して何人も乗降客がないあるいは全然乗降客がない、こういう地域なら話は別です。東京の都心部ではこんなことはないんですからね。こういう都心部で乗降客の多いところはそれなりの安全対策として要員の配置をするのは私は当然じゃないかと気がするんです。それが危ないかな、あれはちよつと心配だということも言つて、それが受け入れられるというふうな状況にはないという気がするんですね。その点、いたずらに国民に対して不安を与えるという内容になっているんじゃないかという総裁の考え方はどうかという気がするんですが、この投書に対する見解として、その点、今総裁は、国民に不安を与える、だからちよつとこれは上司に相談してもらふべきだということ言われたけれども、その点はどうか。

○説明員(杉浦清也君) 合理化に伴ひまして無人駅というものがどうしてもふえてまいります。その無人駅化する場合には、終日無人というのは多々多くはあります。やはりラッシュ時間帯におきましては、ちゃんとホーム要員を配置する、あるいは一日じゅう要員を配置するというようなところが都会におきまして駅としては多いと思ひます。やはり途中の時点におきまして、無人駅でございいますから、今まで有人であつたのが無人になつたということによりまして、車掌の目の行き届かない、そういう面を一層明確に目を行き届かさないかぬというふうな、そういうことが出てきたことは確かだと思ひます。したがつて、そこに新しい職場のやり方、例えばテレビをよく監視するというような、そういうようなやり方等々の職務の中身の変更というものがあつたわけ

○国務大臣(三塚博君) 我が国は憲法で表現の自由、言論の自由、これ保障されているわけであつて、それが見解を表明することは、何人といへども法で保障されております。そういうことを言ひますことは当然のことであらうと思ひます。ただ、今論議を聞いておきまして、運輸事業というものは、安全第一主義、これに徹底して取り組んでまいる、パーフェクトということは理論上はあり得ないと言はれるのでありますが、しかしながら、あり得ないことに挑戦をし、ほとんどパーフェクトに近いもので日々努力をしていかなければならぬことは御指摘のとおりであります。そういう意味で、交通事業が非常に危険な状態にありますという意味では、全く総裁もおっしゃる通りであります。これをすつと私も今お聞きをしながら、読んでみまして、この職員さん、非常に安全を心配されて、国鉄不信を何とかさせないようになつた、こういう意味ではさうりとしたものかな。武石さんという方の方ですが、どこに勤務されているかわかりませんが、非常に曲線の多いホームという国鉄の場面における安全性という意味で、これもひとつ工夫をしなければならぬ基本的な問題かな、こんなふうにも思ひます。それなりにさりとした心配をされた投書だな、こう思ひます。

○瀬谷英行君 この投書自体が、そんなに極端に無理なことを言つておられるというふうには思ひません。至極当然だと思ひます。私は持てないんです。ところが、この投書が五月八日に朝日新聞の「声」欄に出たら、翌日早速本人が車掌区長に呼ばれたというんですね。それで、何でもこういう投書をしたんだということ、その間のいきさつはよくわかりませんが、企業に勤める者として自分のところの商品の欠陥を外部に言うのはおかしいと、まず区長なんか言つてくるべきだと、現状で不安をもち抱いておられるならば車掌以外の職場に行つてもらうということもあるんだと、こういうことを言つたという話なんです。そ

して乗務からおろされたというんです。これは一体どういう感覚なんだろうと。この程度の投書がそんなに車掌としての仕事について上司から考え直しをするような問題になるんだらうかという疑念を私は持つんです。これはちょっと職場の処置としても不穏当じゃないかという気がするんですが、この点は一体総裁どのように認識されておられますか。

○説明員(杉浦審也君) 現場でいろいろと職員がお仕事の面で自分なりに判断をし、あるいはまた場合によりまして心配をし、いろんな感じをお持ちになると。また、そうした気持ちでないと前進がないという感じもいたします。そういう場合に、やはり管理者といえどもなかなか目が行き届かない点もあるかと思いますが、十分に職員は職員なりに、そうした面での前向きな提言というものがあつてしかるべきである。また上司はそれを虚心に受けとめまして、特に事は安全の問題でございますから、十分に対処できるものはするというのが自然の姿ではないかというふうに思ふわけでございます。

そこで、この車掌区の管理者としましては、自分の配下にある職員の投書という行動によりまして安全の問題が表に出てしまったという事柄、一体本人はどう考えておるか、本当にどういふ点で問題を持っておるか、その辺をよく事情を聞いてみたいというのも、これも私の感じとして、現場の職員を管理する立場の者として、いわゆる事情を聞く、事情聴取ということが必要だというふうに判断したことは、これは普通だと思ふんです。そういう事情聴取のために一時的に乗務を中断をしまして、本当にあなたどう考えているのか、どういふ点が心配なのかということを知りたいんだというふうに私は思ふます。したがって、投書したからということ、それだけで中断をしたというふうには考えたくない。やはり本人がどういふ気持ちであるかをよく聞いて対処したいという結果がそういうふうなことになるんじゃないかなというふうに私は思ふとこ

ろであります。
○瀬谷英行君 私、投書でもって乗務をおろしたんじゃないんだ、どういふことなのか真意を聞きたかったからだというふうに言われているけれども、こんなことを聞くのに何も乗務を外す必要はないんですよ。そんなに何時間かかる話じゃないではないでしょう。投書の内容これじゃないです。朝日新聞の投書欄、わずかしかなければいい。しかもここに書いてあることはだれが考えてみても、今大臣ですらこれは当然だというふうに認識されている、けしからぬというふうに言われないんです。反論する人はいないんですよ。これは。だから、この投書に対して、乗務の交替表をかえたりなんかしたかどうか。そうしなきゃ乗務を外すということはできないと思ふんだけれども、そんな大げさな騒ぎをして、本人の事情を区長や助役でもって聞くというほどの問題なのかどうか。これだつて私はちょっと度が過ぎているという気がするんです。しかもいろいろ、どういふことを聞かれたのかということだと、欠陥商品だばらすのはよくないと言ふけれども、欠陥商品だということならば、区側の区長なり助役がもし欠陥商品だと言ふのなら、無人駅というものは欠陥商品だということになつちゃうんです。無人駅というものは、こんなものは隠しようがないんですよ。無人駅だけれどもあれは人がいるんだよなんて言つたらかえつておかしくなつちゃうでしょう。ごまかしようがないでしょう。もしこの無人駅が欠陥商品であるということならば、管理者自身が欠陥商品であるということを知っているというところになつちゃう。理屈の上からそうなつちゃうんじゃないんですか。その点どうですか。

○説明員(杉浦審也君) 欠陥商品というふうに言われているかどうか、ちょっと私もよくわかりませんが、そういうふうに区長が言った趣旨というものは、先ほど私もちょっと申し上げましたように、無人駅自体が欠陥商品だという認識を持って言つたのではないに、そういうふうな中で職員が不安な気持ちを持っている、ひいてはそれが安全

面での問題があるのではないかと、そういう一般への認識というものについての心配があつたんだ、要するに職員の気持ちとそれを管理する管理者側との間に意思疎通を欠くということが一種の欠陥ではないかというふうな感じも私はいたします。そういう意味でのいわば内部の意思不統一というものが表に出るということが非常に恥ずかしいといひますか、問題があるというふうにこの区長さんは考えられたらどう思うんでございませう。無人駅自身は、私は決して欠陥商品であるというふうには思つておらないんでございませう。○瀬谷英行君 車掌が、国鉄の最近の傾向として無人駅がふえてきた、これじゃ危ないということ、じゃ、区長に言つたり局長に言つて、ああそうか、わかつた、無人をやめて人間の配置をしよう、こういうふうな仕組みには今の状態ではならぬでしよう。逆に、無人でも大丈夫なんだと、無人になつてから一カ月になるけれども事故らしい事故がないじゃないかと、こういうことも言つておるんですよ。たまたま無人になつて事故らしい事故がないというところを言つて、だから無人になつても安全だという理屈にはなるまいという気がするんですが、その点はどうですか。

○説明員(須田寛君) ちょっと事実関係にわたる点がございますので私から多少御説明申し上げますが、今、先生御指摘がございましたように、これ東神奈川の車掌区でございまして、東神奈川車掌区が欠陥商品云々という趣旨のことを申しましたのは、区長の真意をいたしましては、欠陥商品であるかのごとき誤解を与えるのは非常にまずいんではないかという趣旨で言つたというふうに聞いておりますが、若干言葉足らずもあつて先生御理解のようになつてゐるいは伝わっているのかと存じます。それから、車掌が具体的にそういう設備欠陥等につきまして意見を正規のルートで具申をいたしました場合には、それ相応の対応をいたしておるところでございまして、現にこの車掌の乗務をいたしております京浜東北線につきまして、駅の

ホーム要員をデータータイムに外した駅があるわけでございますけれども、こういう駅につきまして工業用テレビをつけまして車掌が監視ができるようにいたしました。このフードのといひますか、ひさしの角度が悪かつたり光線のぐあいが悪いというふうな指摘が車掌から幾つかございまして、六駅ばかりでございましてそれともう一つの指摘を受けて直したケースもございまして。したがうして、やはり私も安全第一に考えておりますので、そういう車掌から安全の根本にかかわるような提起がございました場合には、十分、管理局なり現場でそれなりの対応をいたしておる、こういうふうな関係にあることを御説明申し上げておきたいと思ひます。
○瀬谷英行君 無人化しても事故らしい事故がないというふうなことを、どなたが言つておられるかわからぬけれども、言つておられるけれども、例えば飯田橋、私なんか知つておられるけれども、飯田橋というのは非常にホームが曲がつてゐるんですよ。だから、真ん中辺だとすき間ができるわけなんです。だから、うっかりすると、下を見ないで足を踏み込むと落つこつちまうということもあり得るわけなんです。この飯田橋の問題は、「飯田橋ホーム安全要員削減差止め請求事件」というふうな、これはもう訴訟問題にまでなつたんです。この資料見まして私も驚いたんだけれども、こんなに事故というものがたくさんあつたのかというふうに思ふほど、意外に国鉄のいわゆる国電の中の事故というのは毎日じゃないけれども、これを見ると一カ月のうちに何件もあるんです。例えば、去年の、六十年の七月のだけを見まして、傘が挟まつたまま乗車をして客が列車と一緒に走つたので非常をかけた。それから、駆け込み乗車をした女性が紙袋を挟まれてこれまた非常だ。それから、閉まりかけているドアに無理やり乗ろうとして持つていた植木鉢を挟まれてこれまた非常だ。非常の措置をした回数、随分あるんですよ。酔っぱらつて手を挟まれてこれまた危なかつた。七月だけ

でも一カ月に九回あるんですよ。これを見ると、もう我々が思う以上に危険な事故の件数というのは多いんです。だから、これはやはり簡単に考えちゃいかぬと思うんですね。今、総裁はやっぱりいろいろなれてもらうように、ホームのテレビやなんかにもなれてもらうようにと言っければいい。確かにホームにテレビをつけていても電車が走り始めればテレビ見られませんか。電車と一緒にテレビが走るような仕掛けになっていないですよ。そうすると、電車がスピードを増せばテレビなんていうのは見えなくなっちゃうんですよ。そうかといって後部から先頭を見れば、十両編成だと二百メートルですよ。二百メートル先がそんなによく見えるものじゃないと思うんですね。このやりとり見ますと、この投書の中に「はるか先のまめ粒ぐらいの人影を判断してドアの開閉をしなくてはなりません」ということが書いてある。そうしたら、助役かどなたか知らないけれども、「まめ粒」とあるけれども、私は豆粒より大きく人影が見えると、こういうんですね。しかし、二百メートル先の人影というのは、小錦といえどもそんなに大きくは見えないんです。小錦クラスだつて二百メートル離れればええやばり豆粒と言つてもいいんじゃないですか。だから、こういう何か揚げ足取りみたいなことを言つて、安全だ安全だ、無人化でも間違いないんだというのは、私はこれはどうかと思うんですよ。これはやはり率直に、無人化はある程度危険が伴うということを認めなきゃいかぬですね、これは。その点どうですか。

○説明員(須田寛君) 一般論として申し上げますと、先生御指摘のように、当然それは人がいた方が無人よりもより安全であろうかというのが基本かと存じます。

ただ私どもは、ただ単に安全を無為無策の中でやっているわけではございませんで、ちよつと今御指摘がございましたけれども、例えばテレビを取りつけるとか、そのテレビも角度を変えて何か所も取りつけるようにしておるわけでございますし、お客様に列車の接近をお知らせするような自

動の警報装置あるいは放送装置等もつけておりまして、ホームの照明も改善をいたしております。決して安全についておろそかにしているとは思っておりません。したがって、人が減りましたことによりまして生じます問題を、そういう機械力なり設備の面でカバーをいたしまして、全体としては従来より以上と申し上げたいわけでございまして、安全が確保されるように留意をいたしながら進めている次第でございます。

ただ、やはり個人差がございまして、例えば人影の大きさ等についても御指摘がございましたけれども、やはり私も一般的な職員のこれまでの注意力ないしはいろいろ現場の長い間の経験のある者から見まして最善の策をとつてやっていると決まっておりますので、そういう点については決して無為無策で無人化をやっているわけではなくて、ということとひとつ御理解いただきたいと、かように思う次第でございます。

なお、ちなみにラッシュ時は都内の電車区間の駅におきましては、ほとんど全駅に人を配置しておることは従来のとおりでございます。

○瀬谷英行君 この投書なんかの出る前に、この前予算委員会ときも私言つたんですけれども、私も国鉄をできる限り利用しているんな場所について見るようにしているんですよ。それから、車掌の話も聞くようにしているし、駅長の話も聞くようにしているんですよ。それで、例えば埼京線と武蔵野線——この間実は埼京線に業務している車掌さんの話を聞きました。これは特別に機会を設けて聞いたわけじゃない。知っている国鉄OBの方が亡くなったんで、その方の息子さんとたまにお通夜の席だったか何だか話をする機会があった、それで今どんと無人化になって心配が多いという話を聞いたわけです。だから、この人は私に意識的に無人化の問題についていろいろ説明をするつもりであつたわけじゃない。ごく自然に自分は業務しているんだ、今度は新宿まで延びた、新宿のような大きなところでもホームには人がいないんですよという話を私にしてくれ

たわけです。で、おやじさんは新宿の鉄道病院に通つていた。しかしおやじは、ついに新宿まで埼京線に入るようになったから便利になったよというふうな話をしたんだけど、その埼京線に乗らずに死んだという話が出たんです。その話の中で、実は新宿ですらあのホームに人がいないと。ホームに人がいないということになるとどうやって発車合図をするんだ。もう込んでくると勘でいく以外にない。一番前の車両は二百メートル離れておる。それはそれでいい、一車両二十メートルだから、国電ですら二百メートル、これが高崎線のように十五両編成ぐらいになるとこれは三百メートルということなんです。これはかなり長いものです。二百メートルないし三百メートル離れりや大抵目のいい人だつて人影はそう大きくは見えないですよ。だからこの危険に對してやはりホームに要員の配置をしなきゃならぬという意見が出るのは、私はこれは出て当たり前だと思つてます。それをそんなこと言うのはおかしいということを、職制が物を言うというところの方がよっぽど私はおかしいんじゃないかという気がするんですよ。

それで、特に欠陥商品云々の話も出ました。欠陥商品の話も出ましたけれども、そんなこと言う企業秘密を漏らしてはならないという日鉄法に触れるんじゃないのかと、こういうことを言つた人がいるというんですよ。これはまあ恐れ入つた話だと私は思つたんですが、こんなことまで言つて、そんなこと言うためにならないぞ、その場合に日鉄法というのがあるんだぞと、法律でどこかしや大概相手がびくつきやと思つて言つたのかどうかわかりませんが、そんなやとりがあるんですよ。こんな国鉄の無人化が、企業秘密になるかどうか。私は企業秘密にも何にもならぬと思つてます。テレビをホームに置いておることが企業秘密だなんてことはこれはならぬですね。外国のお客が来たときに企業秘密になりますか、あれが。それはならぬでしょう。これはやっぱり管理者側の対応というのが常軌を

逸しているという気がしますけれども、それらの点について総裁はどのようにお考えになりますか。

○説明員(杉浦喬也君) 企業秘密が表に出るといふような観点からの発言があつたやに今先生おっしゃつたわけでございますが、私はこのこと自体企業秘密の問題ではない、まして法律上のかかわりあるそういう事情ではないというふうに思ひます。あくまで私の感じでは、その区長感覚といひまして、内部におきます職員と上司との間の関係、そうした面での意思疎通を欠いたという、そういう面での管理者側としての残念だという意識があつたことから、そうした職員へのいろいろな発言に至つたのではないかと、そういう想像をいたすわけでありまして、その間のやりとりの中で若干の引用等についての面での勇み足なものがあつたかもしれないが、そうした面での注意も今後いたすつもりではございますが、やはり、何度も繰り返しますように、こうした安全の問題については、現場がよくしつかり地についた日常の行動を行うということが何より肝要である、そのためにはよく職員を把握し、意思疎通を図る必要があるというふうに思うところでござい

○瀬谷英行君 私がやはり埼京線、武蔵野線を回つて聞いた話ですが、これは予算委員会のときにもちよつと運輸大臣にも言いましたが、ともかくホームに人がいないと。ホームに人がいないというところで飛び込み自殺があつた。飛び込み自殺があつたということになるとこれを片づけ

る人がもう全然いないというんですね。それで隣の駅から応援を求めようと思つたつて電車はとまっちゃつてゐるから電車で来られないというわけですね。飛び込む方は人手不足なんというのを考えないで飛び込みますからね。こうなるとやはり大変なことになるわけですよ。そうかといって人間を配置してないのかという、出向でもつて職員が来ているのは何やつてゐるのかといつたらそば屋なんですよ。そば屋、うどん屋、コーヒ

ショップ、売店、こういうところに人間を派遣をしておきながら肝心なための安全対策の人間は一人も配置しない。こうなりますと、いき飛び込み自殺なんというときには時間がかかるのは無理ないんです。そば屋がそばをついた手でもって死体の片づけするなんというのはあんまり感心した話じゃないですね。これは、後で手を洗えばいいじゃないかと言え、それまでだけでも、そういうものじゃないですね。こんなことが現実、今職場の中に出てきているわけですね。そうすると、やはり職員一人一人がこういうことではないのだからかという疑問を持つようになりますよ。これは当然だと思うので、これは労働組合が幾つかあって、その労働組合がいろいろなことを中でやっていると、たまたま問題とこれは違ふのです。労働組合の問題を別にしても、こういう国鉄という企業の中で人間の配置がこういうふうになつていて、大事なところに人間を配置しない。それで、かと言って全然いないのかというと、それは屋だとかどう屋だとかそういうところに人間は配置をされている。本職の人間はうどん屋をやつていて、そして外注の人間が切符を切つていて、こういう話がこの前もありました。こういうことはあべこべなんです。だから、こういう問題について我々がおかしいと思う以上に、総裁もこれじゃまずいというふうに思わなきゃいけないと私は思うのですが、その点どうですか。

○説明員(杉浦喬也君) 職員の配置の適正化といいますが、そういう面では、例えば今先生の例示が出ましたように、現実の同じ職場におきまして、直営売店の職員、それから下請の改札係というふうなそういう矛盾の御指摘も前々からあったわけでごさいます。そういう面での不自然さの是正ということにつきましては、今までもいろいろと努力をいたしておるところでございますし、あるいはまた、外注というものと直営というものと、この差というものの不自然さ、こういう面でも今余剰人員の活用という面でもかなり修正をしておる、そういうことでございます。安全という面をとら

えまして、そういう適正な配置という観点では決しておろそかにしてないつもりであるわけでごさいます。なお今後とも事は安全に関する問題でございまして、そういう点、現場のきめ細かな対応ができるように一層指導を強めていきたいと思つております。

○瀬谷英行君 そもそも余剰人員というのは何かという疑問が出てくるのです。東京周辺のようになくさんの乗降客がいて、多数の人間を運んでいる場所、ホームの人間まで片端からやめてしまふということ、ホームの要員というものは余剰人員なのかということに今度はなるんです。電車は走りさすればいいんだ、危険の方はお客が自分でもって考えろということになつてしまふのです。それは、すべて近ごろはサービスは自前でもってやるように、物を売るところでもスパーなんかでもかごを持つていつて自分でも物を持つてくるような仕組みになつてきました。食堂なんかでもそういうところはあります。しかし、そういう方法ができることには限界があるのです。安全問題、特に国鉄なんかの場合に、担架が置いてあると言つた、担架というのは人が人や病人を運ぶための道具なんです。あれは人が人や病人ができたときに運ぶ人がいなくて、けが人が自分で担架担いだんじやしようがないです。こういうことをやれば、やっぱり要員の配置というものは最小限度はやるべきだと思ふのです。そういう要員の配置を惜しむのは間違つていて、という気がするのです。

東京周辺のいろいろ資料を見ましたけれども、これ見ると山手線なんかの場合は、営業係数四五になつています。こんなにもうかつに企業なんていうのは余りないと思ふのです。これだけもうけを上げていて、どこでありながら、余剰人員だということでもってホームの安全面の必要を人間を片端からカットするといふ行き方は、これは理解できないと思ふのです。利用者の側からすると、安全を二の次にして何のサービスだといふことになりまふ。その意味ではこの投書は恐らく読んだ人の共感を得ると思ふのです。

そこで、先ほど来のお話に戻りますけれども、どうして上司に相談してもらえないのかということをおつしやいましたけれども、この程度の投書をする場合でも上司に相談をしなければならぬのかどうか、相談をした場合にその上司は何と答えるか、ああわかつた、そのくらいなら出してくださないと、こう言うのか、それとも、待った、それは欠陥商品を広告をするようなことになるからやめろと、こういうことになるのか、その場合の管理者に対する対応、教育はどういうふうになつておるのか、その点をお伺いしたいと思ふのです。

○説明員(須田寛君) 仮定の問題にやや入るかも知りませんが、今先生の御質問ございまして、いかに、仮にその車掌が上司にこういう投書をしたという安全についての疑問を職員が持つていて、そういう安全についての疑問を職員が持つていて、いうことでございまして、恐らくや区長なり管理者が相当詳細にどういう点について心配なのかというところを聴取したと思ひます。

現に東神奈川車掌区におきましても、京浜東北線の一部の駅のホーム要員が少なくなりました。きに、いろいろ車掌の意見を聞きまして、先ほど申し上げましたように相当設備の改善について意見を具申をいたしておりまして、また改善をいたしております。恐らくそのように投書するまでもなく、その車掌の心配しておるところについては区として十分検討して、局にも相談をして善処したものと考へております。そのようなたた指導をいたしております。

○瀬谷英行君 私は、やはり現場の職員の意見というものを最大限に聞かないで要員の配置をしたるんか、先ほど例を挙げた飯田橋もそうですけれども、渋谷だつてそうだし、かなりホームの湾曲しているところがあります。ホームの湾曲

しているところは内側から見れば別だけれども、外側から見ると先の方まで見えないうのは、それが考えたら当然のことなんです。だから、そういう場所があることだけは間違いない。本当ならばホームは全部真っすぐにしろと、こういうふうにはすればいいかしらぬ。真っすぐにすると山手線なんか困つちゃうかもしれないけれども、それにしてもせめてホームの長さくらいは余り曲がらないようにしないと、これは現実には危険があるのです。だから設計上もやはり考えを要する必要がある。極端なカーブというのはなるべくないように、まず設計の段階でやるべきだと思ふのです。国鉄はいかにあるべきかということについて一番の具体的な考え方を持つていて、内部で働く人間なんです。監理委員会なんていうのは、まあ言っちゃ悪いけれども素人の集まりで通勤電車なんていうのは見たこともなければ乗ったこともないような連中が集まつていて、だと思ふのです。ああいう諸君が机の上で国鉄の再建案なんていうのを考へたつてろくな結論が出つたんです。それをもとにする政府案だから、これよりもよくなるんじゃないかというふうに考へられたつてしようがないでしょう。大臣。大臣の見解は、分割・民営についてなかなかいいところがある。その大臣ですら分割の方法についてはあの本の中ではまだ結論は得ていないと書いてあるんです。だから、分割の問題については今のようないいのか悪いのかといったようなことについては必要ないと思ふのです。内部の意見を聞かないで素人が適当に書いたものをまづ何よりも尊重するといふことをされたんじやこ

れは中で働く人間はもうやはり失望すると思うのです。その意味で、私は、これからの問題になるんですけれども、内部の意見というものは尊重する、これを取り上げるかどうかは別として、内部の意見はできる限りこれを尊重する、そしてそれに対して抑えるようなことはしなかつたかぬと思うのです。実際にはこれは、この場合はもう抑えられております。その点を私は今後の問題としてやはり考えるべきだと思うのですが、どうですか。

○説明員(杉浦喬也君) 現場におきます日常業務につきまして、安全とかサービスとか、そういう毎日行なう場合におきますよりよき方法についての現場職員の積極的な意見というものは、これはもう大切にしなければいけないというふうに私は思います。それが仕事に対するまじめさ、誠意のあらわれであるというふうにも思うわけでございまして、この事柄は、改革の有無にかかわることのない基本的な職場におきます対応ではなからうかというふうにも思うところでございまして、そういう意味におきます積極的な提言というものは、大いに現場におきまして管理職は尊重すべきであるというふうに思います。

○瀬谷英行君 今の総裁の話によると、改革の有無にかかわらず積極的な提言はこれを尊重すべきだ、こういうふうにも言われました。私もそうあるべきだと思うのです。そうあるべきだと思うからホームの無人化をどんどん進めようということについては、これは問題があるという提言はこれまた率直に受け入れるべきだと思うのです。車掌の言っていることだから歯牙にもかけないというふうな態度をとつちやいかぬと思う。車掌の言うことだからなおさら現場では尊重しなきゃならぬ、こういう気がいたします。私はこの投書をした車掌でなくたって無人駅の問題については同じ意見を持っている者が大多数じゃないかと思うのですよ、特に東京なんかで働く場合には。だから、そういう意味では、こういう意見を述べた、これを何か欠陥商品と見られるような感覚を持つということと自体間違いないと思うのです。したがって、こ

の投書以後の措置として乗務を外してしまつたといつたようなことは、これは当局側のやり方としては間違っているんじゃないかという気がいたします。したがって、事情を聞くための処置だといふこともこれは少し大げさだといふ気がするし、事情を聞くために乗務を変更するといつたようなことは行き過ぎだといふふうに思うのです。だから、これはやはりこの投書によつて本人の勤務形態を変更したといふようなことは適切でないと思います。この点はもとに戻すのは当然やるべき措置だといふふうに考えるんですが、この点一体どのようにお考えですか。

○説明員(杉浦喬也君) 事情を聞いた上での判断だと思ひますが、なお今後の措置を見守りたいと思ひます。当面の判断としては、やはり安全面での不安が本人にあるという確認をしたんだらうと思うんです。したがって、そういうことについてのよく指導、教育あるいは本人の意思のくみ上げということが必要であらうというふうないろいろな判断のもとにおきまして、当面、乗務をおろしたわけでないで、中の担務を車内の改札業務を行なせたのではないかと私は推察をするわけでございまして、このこと自体が区長が誤りがあつたかどうか、その辺はもう少し私は考えさせていたきたいと思ひます。

いづれにいたしましてもこのような事柄が表に出、あるいはまた現実にその当該車掌が安全面での不安を持つた、こういうことはやはり事安全に關する事柄でございまして、十分に今先生がいろいろな意味での貴重な御提言、御示唆をいただきましたので、これから今後一層安全第一という姿勢を貫くことにいたすとともに、また本件につきましての今後の措置につきましては、今後かかることのないように善処をいたしたいというふうに思つております。

○瀬谷英行君 この車掌に対するやり方は安全面での不安が本人にあるというふうな認識をして、だからなるべく乗せないというふうな受け取れるわけですが、だけれども、この投書の趣旨は、おれが

不安を感じているから乗務するのは嫌だといふふうには書いてあるわけじゃないんです。これは無人駅というのは危険だ、安全面で問題があるといふことを言っているわけですよ。しかも、そのことは、この投書の中で社会に対する一つの問題提起にはなっているけれども、これは隠して隠し切れるものじゃないんです。幾らこんな投書してくるなど言つたつて、無人化という問題はほとんど進んでいっているんだから、隠して隠し切れるものじゃないでしよう。そうすると、車掌が指摘をしなかつたつてそれが指摘をするかもしれないんですよ。私もだつて指摘をしたんですよ。余剰人員だ、余剰人員だと片っ端から人間を減らすことばかり考へてゐる。しかし、どこでもつて人間を減らしたか。ホームの安全関係の要員というものを片っ端からやめちゃうじゃないですか。これが一体安全対策なのかというふうに思うのは、これは一般の人間が考へたつて同じなんです。車掌が指摘をするまでもないんです。だから、これはごまかし切れるものでもないや、隠し切れるものでもないんです。たまたまこの車掌の投書というものが取り上げられただけなんです。だれが考へたつて無人化が進んでいるといふことは不安だといふ点では同じだと思ふんです。したがって、こういう投書をしたといふことで何か意趣返しのように本人の勤務を変更するといつたようなことを管理職がやるというところは、私は間違いだと思ふんです。だから、その意味でこれはもとへ戻す、こういうことをすべきだと思ふんですがね。この点、総裁の見解を再度伺ひたいと思ひます。

○説明員(杉浦喬也君) 今の先生の御趣旨を十分に理解し、体しまして、今後善処いたしたいと思ひます。

○瀬谷英行君 それじゃ、それは総裁の方で善処してもらいたいと思ふし、と同時に、私はもう一つ、このやりとりを現場から聴取してください。今、総裁自身が、こういう趣旨じゃないかと思ふとか、ああいう趣旨じゃないかと思ふとかというふうないろいろと総裁自身がこどももつて修飾を

して弁明をされるということでは、本当の内容はつかみがない。だから、一体なぜ本人を呼んでこのやりとりをやつたのか、その内容はこういうことなのか、管理者としてこのような例を出すことが適当なのかどうかというのを検討する必要がある。例えばさつき指摘をしたように、欠陥商品を外部に宣伝をするようなことは困るじゃないか、こういう話があつた。これはまさか総裁が指図をしたんじゃないと思ひますよ。総裁がそんな指図をするほどセンスがないとは思ひます。常務理事が指図をしたんじゃないやろうと思ふけれども、現にこういうことを現場の管理者が言つていたといふことが事実だとすると、認識が問題だと思ふんです。さらに、企業秘密なんという話になると、これはもう問題外ですよ。こんなのが企業秘密なんや。無人化をどうやってごまかし切れるかということになつてしまふと思ふんです。こういうこともやはり問題だと思ふんです。だから、これらのやりとりがどういふことなのか、一体本人が何といふふうと言つたのか、区長なり助役が、区長はどういふことを言つて、どういふ助役が何を言つたのか、こういうことをやばり調べてもらう必要があるやうな思ふ。そうでないと、管理者がとんちんかんなことを大きな顔して言つていて、いふことを見逃しておくと、いふことはよくないです。管理者自身の感覚、考え方からしてまともに戻さなきゃならぬ。何か、民営分割の処分せんに對して、これがコラーンかバイブルのようになつて、これがいけない、というふうな感覚を持たれたら大に迷惑なんです。国会でこれから審議に入るんですから、これから、恐らく今国会じゃ間に合はないでしよう。二十二日までだから間に合いつたないでしよう。その後は参議院選挙になつちまうしね。そうすると、この次の国会から本格的に審議に入るといふふうに思ひます。したがつて、我々としては、まず最初に分割、民営という政府案というものは絶対的なものではないといふふうにして押しつけられや困るんです。社会党だつて社

会案を出してあります。それから公明党にしても、あるいは新自由クラブにしても、それぞれ政府案とは違った案を持っている。これらの案というものを国会審議の段階で練り合わせて、そして本間に日本の交通政策を考えた場合にどうしたらいいかということに国会でもって我々は決めたかと思つてゐるんです。政府の提案は、これは一つはたまたま台なんです。これが絶対だというふうに思ひ上がつて困るんですよ。三塚運輸大臣の識見に對しては敬意を表明するけれども、これが絶対だというふうに思ひ上がつて強行すれば、これはもうすぐやり直しをしなきゃならぬになります。だから、国家百年の大計を考えたならば、みだりに発足早々にやり直しをするといふたようなことがあつちやいかぬと思ふんです。

きよはは融れませんが、私も検討した結果によると、貨物会社の問題だつて、どうも果たして収支が償えるかどうか疑問がある。三島の問題に於いては、さういふ点についてだつてまだまだ検討しなきゃならぬという問題があると思ふんですが、その点についての見解をもう一度伺ひたいと思ひます。

○國務大臣(三塚博) 今回、六十一年希望退職者に関する法律ということで御審議をお願いをいたしておるわけですが、瀬谷先生御指摘のように、改革関連法案、二十二日までの期間でありますけれども、できるだけ私どもの立場からすれば御審議を煩わし、お取り進めをいただきたい。こういうことには変わりはないわけでございますが、ただいま御指摘の貨物会社それから旅客会社等々、今後のあり方につきましては、提出をさせていただきますました七つの法律案、御審議をいずれお願ひをいたしたくあります。この方式が十二分に御審議をいただきますならば、なるほどということでは御理解をいただけるのではないだろうか、また御理解をいただきますように私どもも精査をいたし、精密なデータのもとで御論議をいただきます最終的な結論を得たいと、こういうふう

思つておるわけでありまして。

問題は、今回お出ししていただきました案件は、二年余にわたる監理委員会の御審議の上に立つた答申をベースにいたしましたことは事実であります。同時に、政府といたしまして、本件を分析検討をいたしました結果、今日の時点で将来展望に立つた場合、分割・民営方式をとらさしていただきますことが鉄道としての再生につながることであり、働いておられる方々、鉄道マンとしての十全の使命、誇り、これも先々これを延ばさしていただけないものである、こんなことで取り進めさしていただけないところであり、何とぞ法案の審議の際に、また厳しい御批判、御検討、御分析の中で御理解をいただきたき、私どもの御提案に御質問に對する率直な見解を伺ひたいと思ひます。

○瀬谷英行君 もう一つ私ちよつと申し上げておきたいんだけれども、今の国鉄改革についてという、これは「グッデイ」という本の中に「これグリーン車の背中にみんな本があつて、それに「民営分割」についてのQ&A」から」ということで解説をしてあります。これだけを見ただけでかなり問題点はあります。それから、改札口でもってこういうパンフレットも配つていたので私持ってきたけれども、「地域思いのダイヤ」になります。と「か」旅人思いのダイヤになります。と「未来へ元気に走るためのダイヤ」になります。と「こういふふう」に書いてあるんです。今のうちには地域思いのダイヤなんて考えてない、旅人思いのダイヤなんていうの考えてない、こういうふうな受け取れますよ、何か先々のことを約束をするけれども、現状ではおれは考えてないんだと、我慢しろというふうな聞き取れちゃうわけですね。こういう姿勢は大体よくないですね。会社になつたら一生懸命やりますと言わなければなりませんか。こんなことではいかぬと思ふんです。会社にならうとなるまいと、国鉄のダイヤは地域のことを考えてやらなきゃならないのは当たり前のことなんです。だから、この辺の感覚をどうもちよつと疑わざるを得ない。だから来年になつたらというふうな言い方をしないで、当面の問題は、毎日毎日通勤者は超満員の通勤電車でもって苦しめられているんですから、そういう状態が毎日続いているんですから、危険の状態も、この車掌が指摘をするまでもなく毎日続いているんです。それで、やはり国鉄自体が毎日のように大勢の人間や物を運んでいるんですから、こういう事態は、きょうの問題として考えるべきだと私は思ふんですが、問題を先送りしないように、きょう、あすの問題もより真剣に考えるということではいかぬと思ふんですが、その点をどうしようと思ひます。

○説明員(杉浦善也君) 「地域思いのダイヤ」になります。と「か」旅人思いのダイヤになります。と「未来へ元気に走るためのダイヤ」になります。と「こういふふう」に書いてあるんです。今のうちには地域思いのダイヤなんて考えてない、旅人思いのダイヤなんていうの考えてない、こういうふうな受け取れますよ、何か先々のことを約束をするけれども、現状ではおれは考えてないんだと、我慢しろというふうな聞き取れちゃうわけですね。こういう姿勢は大体よくないですね。会社になつたら一生懸命やりますと言わなければなりませんか。こんなことではいかぬと思ふんです。会社にならうとなるまいと、国鉄のダイヤは地域のことを考えてやらなきゃならないのは当たり前のことなんです。だから、この辺の感覚をどうもちよつと疑わざるを得ない。だから来年になつたらというふうな言い方をしないで、当面の問題は、毎日毎日通勤者は超満員の通勤電車でもって苦しめられているんですから、そういう状態が毎日続いているんですから、危険の状態も、この車掌が指摘をするまでもなく毎日続いているんです。それで、やはり国鉄自体が毎日のように大勢の人間や物を運んでいるんですから、こういう事態は、きょうの問題として考えるべきだと私は思ふんですが、問題を先送りしないように、きょう、あすの問題もより真剣に考えるということではいかぬと思ふんですが、その点をどうしようと思ひます。

○説明員(杉浦善也君) 「地域思いのダイヤ」になります。と「か」旅人思いのダイヤになります。と「未来へ元気に走るためのダイヤ」になります。と「こういふふう」に書いてあるんです。今のうちには地域思いのダイヤなんて考えてない、旅人思いのダイヤなんていうの考えてない、こういうふうな受け取れますよ、何か先々のことを約束をするけれども、現状ではおれは考えてないんだと、我慢しろというふうな聞き取れちゃうわけですね。こういう姿勢は大体よくないですね。会社になつたら一生懸命やりますと言わなければなりませんか。こんなことではいかぬと思ふんです。会社にならうとなるまいと、国鉄のダイヤは地域のことを考えてやらなきゃならないのは当たり前のことなんです。だから、この辺の感覚をどうもちよつと疑わざるを得ない。だから来年になつたらというふうな言い方をしないで、当面の問題は、毎日毎日通勤者は超満員の通勤電車でもって苦しめられているんですから、そういう状態が毎日続いているんですから、危険の状態も、この車掌が指摘をするまでもなく毎日続いているんです。それで、やはり国鉄自体が毎日のように大勢の人間や物を運んでいるんですから、こういう事態は、きょうの問題として考えるべきだと私は思ふんですが、問題を先送りしないように、きょう、あすの問題もより真剣に考えるということではいかぬと思ふんですが、その点をどうしようと思ひます。

ておられる。しかし、御無用なほど心配がないわけじゃないんですよ。正直な話心配だらけなんです。心配だらけだからもう問題を一つ一つ追及すれば切りがなくなる。そこで、心配御無用だなんて言わなくて、一生懸命心配をするということの方が私は本筋じゃないかと思ふんです。

それで、特に今の安全の問題は、設備やら何やらだけじゃないです。これはやはり人間関係というものが必要だろう、大事だろつと思ひます。人間関係がやはりうまくいかないと、一番いけないと思ふんです。日本航空の体質がいろいろ問題になりました。きょうは日本航空のことは触れませんが、人間関係がよくなかったということは指摘されました。国鉄だつて人間関係は大事だと思ふんです。労使の関係がごちゃごちゃしているといふことありません。だから、労働組合もいろいろと複雑な動きがありますけれども、杉浦総裁のこのインタビューを見ますと、労働、鉄労、全労協は事態をよく認識してくれたけれども、最大組合である国労が事態の流れをまだ理解してくれてない、こういうことを書いてあります。その事態の流れをよく理解してくれているかいかというところは、この政府が答申の線に沿つていくかいかじゃないかと思ふ。国会の審議はこれからなんです。分割の問題だつてこれからなんです。国会の審議でもって決まるんだから、決まらない先に先走りをする必要はないわけ、やはり労使の間の関係を円滑にしないと事故対策等についてもやはり十分じゃないと思ふんです。そういう意味では、人間を粗末にしないようにしてもらいたいと思ふ。余剰人員だつて、何か古新聞でも片づけるように、片づけることは古新聞に出ています。どこそこ幾ら採つてくれたというふうなことは、そういうことじゃなくて、先ほど私が引用したように、N.T.T.の総裁が言つておるように、人間を減らすばかりが合理化じゃないんだ、人間を生かすということを考えなきゃいかぬということ、電電の総裁ですら言っているんです。だから、

鉄のように世帯が大きければなおさら人間を生かすということを実際に考えるべきだというふうにいるうんですが、その点の見解を最後に承りたいと思います。

○説明員(杉浦喬也君) どの企業でもそうでございますが、そこに従事する従業員あるいは管理者、そうした全体の職員がその仕事をやっておるわけでございますので、そうした中で人間関係というものは、まことに重要なファクターであるというふうに思います。国鉄のように毎日の仕事を正確にやっていたりかなやならぬという職場におきましては、とりわけ人間関係は大事であるというふうには私は思うところでございまして、そういう意味におきまして、別な意味での人間関係である職場規律をしっかりするというのも大事でございますので、ここ数年間そうした面での指導も行ってきただけでございます。また労働組合との間におきまして、そこに信頼関係を失うということがあつてはならないというふうにいるうところでございまして、私といたしましては、各組合員に対して、公平、平等、妥協な線であるような意味での提案をさせていただき、また意見としましては遠慮なく意見を言ってくださいということは何遍も申し上げているところでございいます。

残念なことに、一番大きな国労との間でなかなかしつくりいってないという現状であります。これは国労の諸君にもお願いをいたしますが、私どももこれからも粘り強くいろんな意味で提案をし、意見を言うてくたさいというのを何遍も言つてまいるつもりでございます。組合関係は絶対に信頼関係を確立したいというふうにいるうところでございいます。

その他、全体にわたりまして職員の安定確保という点につきまして今後も大いに努力をしてまいりたいと思ひます。

○委員長(鶴岡洋君) 午後二時に再開することとし、休憩いたします。

午後零時四十七分休憩

午後二時開会
○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○矢原秀男君 国鉄改革のための基本的方針について、まず、昭和六十一年十月十一日閣議決定に対する質問を数点に分けてしたいと思います。

まず一つは、再建監理委員会の設置を定めた日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法の第六條では、内閣総理大臣は、委員会から第五條第一項または第二項の意見を受けたときは、これを尊重しなければならない。と定めております。法律では、意見の尊重義務を課しているにとどまっているわけでございます。したがって国鉄改革の実施に際しては、政府みずからの判断と責任において成案を得て国会に提出するものと考えるわけでございすけれども、この政府の立場に違いはないかどうか、まず一点伺いたしたいと思います。

○政府委員(棚橋泰君) 監理委員会からの御意見は監理委員会の御意見でございまして、今回国会にお願いをいたしております法律は、政府においてそれを最大限尊重し、判断をいたしました上で提出をいたしておりますものでございす。

○矢原秀男君 第二は、閣議決定において、旅客鉄道部門を六分割とし、貨物鉄道会社と新幹線保有主体をそれぞれ分離独立することと決定をしたこの政府の理由について伺いたいと思ひます。

○政府委員(棚橋泰君) 今回のお願いをいたしております国鉄の改革と申しますのは、国鉄を効率的な経営形態に変革いたしまして利用者の利便にこたえられない鉄道というふうには再生をしよう、こういうふうな考えでございす。このために、旅客鉄道

につきましては適正なる経営規模、それから地域、ローカルの需要に適合した輸送というものが提供できるという体制を確立する必要があるという観点から、経営の分割というものが必要であるというふうな考えでおるわけでございす。この場合、分割に当たりましては、適正な経営管理、旅客流動のまとまりというふうな観点に配慮いたしまして、六分割とするのが実効上最も適切ではないかというふうな考えで次第でございす。

なお、貨物につきましては、その輸送距離が旅客に比較をいたしまして大変長うございす。そういう観点から、必ずしも旅客というふうなものと同じに扱うということが適当ではないのではないかと。また、貨物輸送と申しますのは、物流等の他の事業者との関係等もございまして、必ずしも旅客輸送とは同じでないというふうな観点から、貨物につきましては全国を一社にした貨物会社、こういう形で、旅客六分割、貨物一社というふうな分割が適当であるというふうな判断をいたしたところでございす。

○矢原秀男君 三は、政府は国鉄改革に対する国民合意の形成はなされたと考えているようでありますけれども、何を根拠としておっしゃつていらっしゃるのか、伺いたいと思ひます。

○國務大臣(三塚博君) 国民合意の形成された根拠ということであります。国鉄経営の厳しい現状から、各党からもそれぞれ御意見また政策の御提示があり、抜本的改革の必要性については国民的合意があるものと考えております。その場合、改革の具体的な方策について、臨時行政調査会、国鉄再建監理委員会の十分な検討の結果出された結論に沿う今回の政府の改革案ということに相なるわけでございまして、再生、新生ということでも考えますれば、また各党考えられておりますそれぞれのコンセンサスの中でベストだということである今回の案を出させていただいた、こういうことであります。

○矢原秀男君 四には、閣議決定においては、国鉄改革の最大関心事である六十二年首の国鉄の適

正要員規模については何ら触れられていないと思ひますけれども、その点はどういう理由があるのか、伺いたい。

○政府委員(棚橋泰君) 先生御指摘の六十年十月の閣議決定は、その前の七月三十日に閣議決定をいたしました再建監理委員会の改革に関する意見を最大限尊重するということに基づきまして、それを念頭に置きました上で進むべき方向の、いわゆる方向づけというものを閣議決定したものであるというふうな考えでございす。

したがって、その際に、余剰人員の規模とかそういういわゆる数字につきましては、再建監理委員会の数字というものを念頭に置いてこの閣議決定が行われた、そういう意味で閣議決定の中では明確な数字は示していないというふうな理解をいたしております。

○矢原秀男君 五として、監理委員会が示した六十二年首の職員規模二十一万五千人、適正要員規模十八万三千人という意見に対しては、どのような見解を持っていられるのか、伺いたい。

○政府委員(棚橋泰君) 基本的には、政府の判断といたしましては私鉄並みの生産性というものを前提といたしました要員配置というものを實現するということだと思ひますが、その際、再建監理委員会の御意見はそれなりの積算基礎で積算をなさつたというふうな理解をいたしております。またその後、国有鉄道の方におきましてそれを基礎にいたしましていろいろ試算を、積み上げ等の計算をいたしておりますが、それらの結果を踏まえまして、およそ再建監理委員会の意見の要員規模というものは適正ではないかというふうな考えでおる次第でございす。若干の中におきまして変動はあろうかと思ひますけれども、基本的には二十一万五千という線につきましては、それが適正な、新しい経営形態のスタートの際の要員規模であらうというふうな判断をしておるところでございす。

○矢原秀男君 六として、監理委員会では六十二年首に新事業体に二十一万五千人の職員が移行す

としておりますけれども、この二十一万五千人が新事業に移行できる法的保証はどこにあるのか、この点を伺います。

○政府委員(棚橋泰君) ただいま国会に御提出を申し上げております改革の法の中に規定がございますけれども、基本的に、法案が成立をいたしましたら、運輸大臣が承継基本計画というものを定めることになっております。その承継基本計画に基づきまして、個々の会社の承継計画というものが国鉄から運輸大臣に出てくるわけでございまして、その基礎となりますのは承継基本計画という政府が定める計画になるわけでございまして、その承継基本計画の中で、各分割会社の要員数というものも明示をするということとしていたしておりますので、その明示をされた数字というものに従って新会社の承継が行われる。その数字の総計は、先ほど申し上げましたように政府としては二十一万五千ということではなくて、二十五万とございまして、

○矢原秀男君 七として、長期債務等の処理に関して、「最終的に残る国民負担を求めざるを得ない長期債務等については」「新たな財源・措置を講ずることが必要であるので」「長期的観点に立つた総合的かつ全国的な処理方針を検討・確立する。」と決定しておりますが、政府としては、最終的に国民負担になる債務の額を幾らと見ているのか、これが一つ。その根拠は何か。

また二番目には、「全国的な処理方針」と述べておられますけれども、この言葉の意味するものは何か、これを伺います。

○政府委員(棚橋泰君) まず、最終的に国民負担といわれております額でございまして、結論から申し上げますと、再建監理委員会は十六兆七千億程度というところでございまして。政府といたしましても、現在の時点では一応この十六兆七千億というのを念頭に置いておるわけでござい

ただ、御承知のように、十六兆七千億というものの根拠は、全体で三十七兆三千億でございます

鉄のいわゆる長期債務等あらゆるものを含めまして、それから、新しい事業体を引き継ぎますものを除きまして残りますものを、用地の売却とか新幹線保有主体からの簿価と地価の差の価格とか、さらには株式の売却というようなものを差し引いた額が十六兆七千億でございます。したがって、当面十六兆七千億を念頭に置いておられますけれども、今申し上げましたような諸種の数字というものはまだ変動する要素を含んでおるわけでございまして。

特に用地につきましては、五兆八千億といわれております用地の売却を効率的に行いまして、極力上乗せを図っていくことになっております。したがって、その結果ではこの十六兆七千億というものについてはこれは変動をする、言わねば極力これをもっと小さい数字にするという努力をいたすということにしておりますので、最終的な数字はそれらの努力の結果決まるものであるというふうに考えております。

それからもう一つのお尋ねは、全国的な処理方法というのについてでございますが、全国的な処理方法というのは、これは再建監理委員会の御意見の中にございましたものを閣議決定でそのまま引用したわけでございまして。今一応十六兆七千億と念頭に置いております国民負担というものは、そもそも国鉄というものが国有鉄道であり、国民の皆様の資産でもあり、逆に言えばそのしよっておる債務というのは国民の皆さんのやはり債務でもあるというふうな観点から、単に国鉄の利用者という者のみに負担をかけるということではなくて、全国的に最終的な債務の御処理を願いたい、こういうようなつもりでこの表現を用いてい

○矢原秀男君 ここで大臣に再確認というか、伺いたいと思いますが、今話が出ております十六兆七千億、これは用地買取とかいろんなことである程度の上下はあると思うんですが、この国民負担という形が全国的な処理方針という形で

述べていらっしゃるわけでございますが、国民の立場から申せば、やはり言い分があると思ふんですね。何で最後はこういうふうな国民にすべての負担が来るのか。こういう点のこの数字と国民の感情というものを、そういうものを大臣の立場ではどういうふうにお考えになつていらっしゃるのか。この点伺いたいと思ひます。

○国務大臣(三塚博君) 今回の改革に当たりまして、棚橋審議官が言われましたとおり、最終的に十六兆七千億は国民の御負担をお願いを申し上げ、解消しなければならぬという監理委員会の答申、さらにそれを精査してやむを得ないが、このように形で御提案を申し上げる段取りに相なつたわけでございまして。矢原先生御指摘のように、私も負担はない形で改革ができたことはな

いと思つておる一員ではあります。しかしながら、今回の鉄道はまさに再生であり新生を期していかなければならぬと、こういうことで六旅客会社、また貨物会社、一社といえども失敗が許されないぎりぎりのところのスタートである、こういうことになるわけでございまして。そういう点で旧債が、借入金金が二十五兆四千億というふうになつておられます、それから総額が三十七兆三千億、なぜそんなにふえたのだという国民の御批判もありません。しかし、新しいスタートに立ちますときに処理すべきものは処理をしてまいらなければならないというところで、年金負担の問題が構造的欠損とも言われ、国鉄改革の際に絶えず議論をされたことにかんがみまして計算をしてみますならば四兆九千億、約五兆円に相なります。こういうことも勘案をしつつ、財産を処分できるものがあるのか。しかし、これを全部処分したら鉄道でなくなるわけでございまして、非事業用用地という区分けの中でアバウト二千六百ヘクタール余、これを出ささしていただき、売り得ますならば五兆八千億程度で売れるかなと。しかし、これはできるだけ、今矢原先生御指摘のように、国民負担という問題がありますもので

すから、これを価値をつけましたり売り方に工夫をいたしたり、またいい値段で買い取らうといたうことと取り進めさしていただく、こういうことで整理してまいりますと十六兆七千億、このことは極めて国民の皆様に御苦労をおかけを申し上げるわけでございまして、国有鉄道として百余年、国家の、また地域の発展のために進んできたことにかんがみまして、このことの処理に御協力をいただかなければならない。また、ぜひさように御理解を得たいと、こういうことでござい

率直に申し上げまして、全くこれがぎりぎりいっぱいでありまして、進まなければなりませんし、しかし、経営がうまくいってさらにこの負担が軽減できるようなことも、これに法文には載っておりませんけれども、期待をしつつ、今後経営が立派にスタートした場合のことでありまして、念願をするということが率直な実は感想でござい

○矢原秀男君 八として、貨物鉄道会社に関して、閣議決定では「十一月末までに成案を得て」と決定されております。六十一年の十一月に運輸省が発した「新しい貨物鉄道会社のあり方について」という文書、これが成案に当たるのかと思ひますけれども、この六十一年十一月の「新しい貨物鉄道会社のあり方について」という文書の最後に「貨物鉄道会社の経営見直し」という項目、また六十一年度ダイヤ改正作業と関連して確定されるものなど不確定要素も多いと思ふわけでございまして。さらに安定的な収支採算の確保を図る方向で具体的な検討を進められておられるわけでござい

とで技術的な問題も一番御苦勞されて、第一回の監理委員会でも発表がされた、こういうようなことも我々は委員会直接伺ったりしておるわけでございますが、こういう貨物鉄道会社のあり方、経営の見通し、そういう点をまず伺ってみたいと思います。

○政府委員(棚橋泰君) 先生今御質問にございましたように、貨物のあり方にしましては、再建監理委員会の御意見では基本的な方向が示されて、細目については、運輸省、国鉄において成案を得るようというところでございまして、鋭意作業を進めまして昨年の十一月にとりあえず第一回の概案と申しますか、そういうものを発表をしたわけでございます。

その基本的な考え方と申しますのは、徹底した輸送の効率化とコストの思い切った低減ということ、それから安定的な収入を確保する、こういうような観点から行ったものでございまして、そういう観点から、例えて言えば集配列車、輸送基地というようなものの効率の悪いものを思い切って整理をする、さらに特定の大量定型的貨物ないしはコンテナというような収益性の高いというものに特化をするというようなこと、それからコストの方ににつきましては、人件費、物件費というものを思い切って削減をする、それから安定的な収入をいたしましては、コンテナ輸送を中心に、通運事業者、トラック事業者というような物流事業者に往復の列車単位で販売をする、そういうものを保証をしてもらおうという観点を中心になつておつたものでございまして、その結果、昨年の末お示しいたしましたように、貨物のトン数等につきましてはかなりの縮減をいたしまして、またコストの方には思い切った縮減をいたしたわけでございます、その結果、わずかでございましてけれども、黒字が出ることは可能であるというような結論を得たわけでございます。

その後国鉄におきまして、この案をもとに昨年十一月以降、荷主、物流事業者という関係方面と具体的に調整に入りまして、その考え方をものと

現実に列車等の設定が可能であるかどうか、荷物を保証してもらえらるかとかというような諸点につきまして詰めを行いました。その結果をもとに本年十一月のダイヤ改正の案というものができたところでございまして。

その新しいと申しますか、そういう精査をいたしました結果の収支見直しにつきましては、なお細部について計算を詰めておるところでございまして、けれども、おおよそ昨年の十一月に出しました結論の線とはほぼ同程度の利益は可能であるというふうな結論を得ておるところでございまして。

○矢原秀男君 貨物関連会社の経営見通しの中で、六十二年度の収支試算というものが計画されておりますけれども、五十九年度がこれは二千二百億の赤字で、どうですか。

○政府委員(棚橋泰君) 十一月に試算をいたしましたときの細部のところについては貨物部門の赤字は二千二百億でございます。

○矢原秀男君 その中に六十二年度の収支の試算がございまして、収入、経費、そういうようなことで損益の中で一挙に十六億円の黒という数字が計上されるわけでございますけれども、これは輸送量、列車の設定キロ数、列車本数、貨物の取り扱いの駅、貨車数、要員の数、こういうふうな綿密な計画の中からはじかれておると思ふんでございまして、しかし、こういうふうな二千億の赤字から十六億の黒にという、一挙にこういうふうな経営的に成り立つものかどうかという疑問はあるわけですが、けれども、そういう点はどういふような計画を試算されたのか、具体的に伺いたい。

○政府委員(棚橋泰君) 詳しいことは国鉄当局の方から答えを申し上げますけれども、基本的には先ほど申し上げましたように、コストの削減というものが非常に大きいわけでございます。コストの削減といたしましては、効率の悪いヤード系と申しますか、セミヤードというようなものにかけておりました集配列車を伴います列車、こういうものを思い切って整理をいたしました。これを

コンテナないしは専用貨物という方に移行をさせました。その結果、いわゆる人件費が大幅に縮減できたということがございます。そのほか経費といたしましては、いろいろな面の細かいところもすべて積み上げ作業を行ひましてその縮減というものを図っておるわけでございます。

それから収入の方につきましては、今申し上げましたようなことでございまして、積載効率をよくしております関係で、コンテナ等につきましてはかなりの増収が期待できるということもございまして、また専用貨物等につきましても、従来いろいろな意味での割引等を行つておりましたが、これも採算の合う適正な運賃というもので荷主にお願いをする、そういうことでお願いをできない貨物はやむを得ず他の輸送機関に転換をさせていただくというようなことを行ひまして、収入の安定的な確保というものも図っておるわけでございます。

そのような結果、今先生がお話になりましたように、わずかでございましてけれども、十六億程度の黒字が出るということで昨年の十一月にお示しをしたわけでございます。

その後、さらにこれを荷主さん等と具体的に積み上げました結果、今年の十一月のダイヤ改正の素案というものがまとまったわけでございますが、これにおきましても先ほど申し上げましたような考え方をさらに強めた結果、どちらかといへば十一月の試算よりはもう少しよくなるというような方向で結論が得られる見通しがほぼついておるというところでございまして。

○説明員(杉浦善也君) 今、国鉄におきまして、昨年の十二月に運輸省で示されました運輸省の案につきまして、これを具体的に荷主、通運事業者等々の一本一本の路線、それぞれの荷物総体につきまして具体的な詰めを行つておるところでございます。基本的な考え方は、今運輸省からお話のございましたように、何といひましても、今までのヤード中心の輸送システムというものが非常にコストがかかりますので、これを全廃をいた

しまして、直行型大量定型輸送というものにすべて集約をして、そういう特性分野のみを輸送するということによる大幅なコスト削減というものが中心でございまして。なおまた、荷主等との折衝によりまして収入の面におきましてもかなり具体的な見通しを立てておるところでございまして、今運輸省からお話のございましたように、本年の十一月に大きなダイヤ改正を行います。そのダイヤ改正に際しまして、貨物のダイヤあるいは貨物の駅というようなものをどうしたいかというものが非常に大きな問題になつておるわけでございますが、十分にそのコストを回収し得るようなそういうダイヤというものを一本一本今選定をしつつあるわけでございます。現在の予想におきましては、このダイヤ改正におきます諸元は、大体昨年の十二月の運輸省ではじきました際の諸元とほぼ同様な数字になるであらう。それからまた、基本的な収支はどうなるであらうかということにつきましても、これも同様に、運輸省の昨年定められました案の収支の結果、若干の黒字になるというようなそういう数字が出ておりますが、そういう数字には近いものであるというような概要の検討が進んでおるところでございまして。

○説明員(岡田久君) 補足してお答え申し上げます。まず一番根本になるのは収入でございますので、収入につきましては、特に最近の傾向を踏まえたつもりでございまして、コンテナについては強勢でございまして、コンテナについては将来の伸びを見っておりますが、車扱いにつきましては個々に積み上げまして、特に分散型の輸送についてはかなり下落しておりますので、これを踏まえて積算いたしております。

なお、経費につきましては、特に人件費につきましては四万六千六百人を一万二千五百人ということで二七%まで削減いたしておりますので、人件費の大幅な圧縮、これは先ほど御説明がございましたように、業務のやり方を集結式から直行型にかえていく、ヤードから直行輸送型にかえてい

くということをして主にしたしまして列車の本数等も半減いたしましたので、このような人件費の削減ができるというふうに考えております。

そのほか動力費、修繕費等につきましても、それぞれの車両減に伴いまして積算いたしております。

また、業務費等につきましても、これは徹底的な経費の見直しを行うということで作成いたしております。

なお、資本費につきましても、必要最小限度の資産を持つて出るということでございまして、そのような計算の中で数値を確定いたそうという努力をいたしております。

以上でございます。

○矢原秀男君 岡田さん、ちよつと技術的な問題を聞きますけれども、この収支試算の黒の大きな商品の売り物として、荷主のニーズにこたえた新製品であるビギバック輸送の導入、東京・大阪間のコンテナ列車にトラック積台車五車を併結し、一車に四トントラック二台を積載する、これは四トントラックというの、料金とかいろいろなものを見ると、荷主側から見るとマイナス面があるのでは、同じ運ぶのであればもっと大型、さらに大型をと思つてゐるのではないかなと思つし、また逆に国鉄側の技術的な面からすると、こういうものが実際に効率等、そのような面ではどこまで検討されているのか、その点突っ込んだところを伺いたいと思つます。

○説明員(岡田久君) ビギバックにつきましましては、先生御指摘のように、いろいろの検討がございまして、そもそもトラックそのものを載せるということが非常に便利であることは皆わかるわけでございますけれども、トラックを載せるということとは、即、エンジン載せ、それからタイヤを載せて走ることになります。したがつて、箱だけ載せて走ることと比べてどちらが優秀があるのかということについてはかなり長距離を運べるかどうかによつて違つてくるわけでございます。今回タイヤの中で組み込みまして東京・大阪間一日五

両、すなわち一両に二台積みましますので四トントラックを往復させようということにつきまして、実はちよつと立ち入った話になりますが、特定の荷主、路線業者でございまして、この路線業者が四トントラックを使つて一度そういうことをチャレンジしてみたいということでございます。コキ車に二台しか積めない、要するに八トントラック積みませんので、私どもとしては五トントラックの方がより便利でございますけれども、直接使つてみて、車の運用等も勘案しながら御決定になつたようございまして、やりたいということでございます。一つはチャレンジとして、私どもとしてもまたそういう輸送のメリットもやる中から浮かび上がつてくるかもしれないということで、今回、特定の荷主ではございまして、踏み切つたわけでございます。

○矢原秀男君 貨物関係で、大臣は、監理委員会が非常に苦惱する中で政策的ないろいろな面で大臣も一番大きな主要な役目のいろいろな努力をされておられたと思つてゐるけれども、これは、大臣としては、今の質疑の中で全国一本化の貨物鉄道会社、この数字のように利益は少ないけれども、いきなり一挙に黒字体制に進んでいくのかどうか、そのような点は、理論的には、大臣は長い過程の中で参画されていらつしたと思つますので、不安はないのかどうか、そのような点伺いたいと思つます。

○国務大臣(三塚博君) お答えします。

大変率直に言ひまして、御指摘のように、貨物会社は苦難の中でありとあらゆる知恵を振り絞りながら、また計数を駆使し、どうありましたならば貨物会社として一番成り立つてあろうか、こういうことで実務実行者である国鉄当局さらに運輸省、本件について実は真剣な議論をいたしたところでございます。

ただいま先生御指摘され、総裁、また常務、棚橋審議官から答弁がありましたように、この機構で見る限り、五十九年から六十二年、一挙にこのよ

うに改善をされるのは一体いかがなものであらうかという点、これは、まさに岡田さん言われるとおり、人件費の問題がありますし、他の物件費のそれぞれの節減分、さらに将来に向けて待たなしの会社なのでありますから、効率的な運営を図る、さらに民間会社として物流会社として必死の経営をこれに取り進めたい、こういうことの中で取り進められますならば、初年度わずかではございますが黒字経営が得られるという、そういうことでございまして、いろいろ勘案をいたしました結果、もうこれ以外にないのかな、こういうことで今度の法律案のバックデータとして取り進めさせていただくことに相なつておるわけでありま。

当然、これはこのとおりだと私も思つておりますが、論議の中でいろいろと今後の会社運営についてまた御指摘もあるでありまして、謙虚に耳を傾けながら、よりよきものを模索しなければならぬことは当然なことだと思つております。

○矢原秀男君 非常に競争の激しい物流の市場になつていくわけですので、また別の面に譲りたいと思ひますけれども、まず大きな柱としては国鉄改革のための基本方針について、九点に分けて今質問を簡単にさせていただきます。

第二の柱といたしまして、国鉄長期債務等の処理方針に関する質問を五点到分けて質問をしたいと思ひます。

一つは再建監理委員会の意見書、六十年七月二十六日においては、六十二年度首の長期債務を二十五兆四千億圓としていたしましたが、まず昭和六十年度末の長期債務が幾らになつたのか、また現時点の見通して、六十二年度首の長期債務が二十五兆四千億圓になるのかどうか、まず報告していただきたいと思ひます。

○説明員(前田喜代治君) 六十年末につきましては、ただいま決算を締めてゐるわけでございますが、長期債務の残高につきましては二十三兆五千六百九億圓と見込んでおります。

それから六十一年度末の長期債務残高でございますが、これは二十五兆八百四十六億圓の見込みでございます。

○矢原秀男君 二に、昭和六十年度末における国鉄の一般勘定、長期借入金、鉄道債券の残高及び特別勘定、長期借入金、財政再建借入金、残高の金額を借入先別に示していただきたい。

○説明員(前田喜代治君) 六十年度末の債務残高でございますが、まず一般勘定といたしまして十八兆二千四百九億でございます。その中には、長期借入金といたしまして、これは資金運用部ですとか、あるいは簡易保険局等からお借りしております、いわゆる政府関係からお借りしておりますお金が約七兆五千六百二十五億でございます。そのほか民間からの借入金といたしまして五千八百五十億、その他は鉄道債券でございます。十兆九百三十四億でございます。これは政府保証のあるいは私どもが相対で関係のところに債券を持つていただいておりますという形のものでございます。

それから次に特別勘定でございますが、これはちよつと端数の関係で繰り上げ繰り下げがございまして、五兆三千二百億というのが特別勘定の債務残高でございます。そのうち資金運用部からお借りしております特定長期借入金金が五兆五百九十九億、それから財政再建借入金、これは一般会計からでございますが、これが二千六百一億でございます。

○矢原秀男君 三として、監理委員会の意見書においては、新事業体の負担すべき長期債務八兆四千億、その他に鉄建公団建設施設にかかわる資本費の負担三兆円を含めて計十一兆四千億圓としておりますが、政府としては、新事業体が負担する長期債務等の額をどの程度と見てゐるのか。また借入先別に分けて、どこから借り入れたものを新事業体に引き継いでいくのか、この考えを伺ひます。

○政府委員(棚橋泰君) 基本的な考え方といたしましては、新しい事業体は最大限に効率的な経営を行うという前提で、収支が均衡できるという範

困で現在の国鉄の長期債務を引き継がせる、こういう考え方になっております。

そういう観点から、御承知のように、引き継がせます事業用資産の簿価に見合う債務、それから関連事業用は時価に見合う債務というものを引き継ぐということになっております。そのような観点から監理委員会が試算をされましたのが、鉄道建設公団の部分を含めまして十一兆四千億という先ほどの先生の話しのとおりでございます。

これが具体的にどの程度の額になるかということとは、最終的に先ほど申し上げました承継計画の、基本計画の後で出てまいります引き継ぎ計画というふうなものの中で明確に確定をするわけでございます。おおよそは先ほどの十一兆四千億ということでございますけれども、これを現在いろいろな新しいデータに即して現時点での程度になるかということと試算をいたしております。

最終的には法案が成立後、いろいろな資産の区分け等を決定をいたしまして、簿価等を評価審査会等で資産を正確に評価をいたしまして、その結果、最終的な額が確定する、かように考えております。

○矢原秀男君 四として、この閣議決定における長期債務等の金額については、再建監理委員会の試算によればとの表現がなされております。六十二年度首までに政府として処理の方策を決定しなければならぬ国鉄長期債務等の金額の確定及び債務の承継先の区別と、この時期ですけれども、いつ明らかにするつもりなのか。また、あわせて監理委員会の意見では、処理すべき長期債務等二十五兆九千億、新事業体と旧国鉄に明確に振り分けておりますけれども、この振り分け方ですね。政府も同じように踏襲するのとか、その点伺います。

○政府委員(棚橋泰君) 最終的に清算事業団に引き継がせす債務と、新事業体の債務というのは、これは裏腹の関係でございます。基本的には新しい経営形態が効率的な経営で採算のとれる事業をやっている範囲で、できるだけものを新事業

体に承継せまして処理しなければならない債務の額を少なくしなければいけないわけでございまして、これも余りたくさんしよせますと、先ほど申し上げましたように効率的な経営が不可能になるといような観点から、一応事業用資産については簿価、関連事業用資産については時価、こういうことで評価をして引き継がせるということにいたしておるわけでございます。

したがって、まず時期の問題でございます。先ほど申し上げましたように、承継計画において引き継がせる事業用資産の中身が確定をいたしまして、そしてその評価が明確になりますと、その引き継ぐべき債務が決まるわけでございまして、残りのものは清算事業団ということになるわけでございます。

その時期については承継計画の時点で明らかにするということでございます。清算事業団に参りました債務につきましては、先ほど申し上げておりますように、最終的な国民負担というものを極力少なくするような形で処理するというものがまた別途検討がなされる、こういうことでございます。

○矢原秀男君 次に、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質問を七点に分けて簡単に伺いたいと思ひます。一つは、本法案では、国鉄の長期債務のうち棚上げ分五兆五百九十九億円とその利子負担を一般会計に承継させることとしておりますが、現行予算においても棚上げ債務に対する利子に対しては財政措置を講じており、この法案による国の追加的財政負担はないのであります。この形式的とも言えるつけかけ措置のねらいは何なのか、伺います。

○政府委員(棚橋泰君) 現在の五兆五百九十九億と申しますのは、歴史的に見ますと、昭和五十五年で棚上げを最終的に、その前に一たん棚上げをいたしまして、それを含めまして昭和五十五年度に五兆五百九十九億の棚上げをしたわけでござ

います。その際は五年据え置きということになっておりました。そして、利息に関する部分については国において助成をする、こういうことでございまして、五年据え置き後は、国鉄がそれを国から無利子貸し付けを受けて返済をする、こういうことになっておったわけでございます。

そういうことで、実は昭和六十年度から返済期が来たわけでございますが、大変膨大な元本の返済額になります関係で、現在の国鉄の財政、さらにはそれに無利子貸し付けをする国の財政というもののうちではこれの返済がなかなかできない、こういうような状態になりました。一年間だけ猶予をしておったわけでございまして、本年度も返済期が参つておるわけでございまして、

そういうような観点から、この債務につきましては、これを国の債務ということに肩がわりをいたしまして、同額を無利子で国鉄に貸し付ける、そしてその貸し付けた分についても、さらに一定期間の据置期間を置いて元本だけ返済させる、こういうことにしたわけでございまして、したがって、国鉄の会計という側から見ますと、元本の返済がまた延期するということで、当面そういう意味の返済が要らない。さらには、従来助成金でもらつておりました利息相当分というものの負担というものが解放される、そういう意味で、国鉄の当面の緊急事態というものに対処いたしますためには効果的なものであるというふうに考えておるわけでございます。

○矢原秀男君 本法案は緊急に講ずべき特別措置に関する法律案としておりますけれども、棚上げ債務を一般会計に承継することの緊急性ですね、今もちょっとお話がありました。それから、提案理由説明では「国鉄の長期債務に係る負担の軽減を図るため」と述べ、一方では、「一般会計は同額の資金を国鉄に対し無利子で貸し付けたものとする」と述べてもおります。この提案理由説明で繰り返し述べられております国鉄の負担軽減措置とは何か。また、負担軽減は法案のどこにもないのではないかと思ふんですけれども、この

点についてはいかがでございますか。

○政府委員(棚橋泰君) 今回の法案によります負担の軽減ということでございますけれども、一つは、先ほど申し上げましたように、当面毎年返済期が参るわけでございまして、さらに利息は助成金という形で国から受けて、そしてそれを返済する形でございまして、御承知のように、国の財政非常に厳しい中で、概算要求基準率というものがございまして、年々助成金の額は減らさなければいけないというふうな状態になっておる中で、そういうものを大変膨大な助成を受けてこれを返済していくということは大変なことでございます。また、元本につきましては、先ほど申し上げましたようなことでございまして、

それからもう一つは、この法案の中で、先ほど五兆五百九十九億棚上げをいたしましたと申し上げましたが、その際に、実は昭和五十二年からの棚上げ額の中で、五十二年に棚上げをいたしましたときには据え置きがございまして、直ちに返済ということ、それに相当する分を無利子貸し付けで二兆余でございますけれども、二兆余の元本に対する返済分を無利子貸し付けで国から助成をいたしまして、それをもって返済に充てておったわけでございまして、その分の無利子貸付分二千六百二十二億あったわけでございまして、これもまた棚上げをいたしております。この二千六百二十二億が据置期間が終りまして返済期が参りまして昭和六十年度では二十一億返済をいたすわけでございまして、今回の法律では、それに引きましてもさらに返済時期を猶予するという形で負担の軽減を図っておるわけでございまして、

法案のどこにどこに軽減ということが出てくるかということでございますけれども、これは各条文それぞれの中に政令で定めるところにより云々と、据置期間を延ばすとか、定める条件によつて返済するといふようなことが書いてございまして、そこから三条までの全条文がすべてこの負担の軽減の関連の規定であるというふうに御理解をいただきたいと思います。

○矢原秀男君 政府は、国鉄の債務は国民の債務であるとも表現をされている場合をも見受けるわけでございます。国鉄の債務が国民の債務であるならば、国の債務でもあるという事は、これは当然でございますが、国鉄の長期債務の全額を一般会計に承継させる措置をとらない理由、いろいろわかりますけれども、きょうは明確に伺っておきたい。

それからもう一つは、本法案の第二条の第三項で、国鉄が無利子貸し付けを受けたとされる貸付金の償還等については政令で定められるとなっており、政府はどのような償還条件を考えているのか、この二点を伺います。

○政府委員(棚橋泰君) 国の債務と国鉄の債務、国民の負担という問題でございますけれども、国鉄の債務は国民の負担であるという事は、いわゆる広い意味で申し上げておるわけでございまして、最終的には何らかの形で国民に処理をお願いしなければならぬということでございますけれども、当面、国鉄の経理、会計というものをどう処理するかという問題の場合には、これはまた話が少し違ってくるのではないかとこのように思っています。当面、国鉄がそのようないろいろな債務その他の中で、大変膨大な返済とか利息の支払いを強いられるおそれがございます。それが国鉄の現在の経営悪化というものの一因になっておるといふことから見ますと、このような緊急措置によって少しでも債務というものを減らし、元本返済ないしは利息返済というものからある程度解放されるということとは、国鉄の経営そのものに貢献すると思っております。効果があつたというふうに考えておるわけでございます。

それから、先生御質問の二条の三項の貸付金の償還の条件でございますが、これは現在、政府部内において政令の準備というところでいろいろ検討しておりますけれども、おおよそ五年据え置き二十年償還ということ想定して現在作業を進めておるところでございます。

○矢原秀男君 次に、昭和六十一年度の国鉄職員

数に関する質問を六点到分けて伺いたいと思えます。

本年四月一日の職員数ですね、できたら島別に御説明をしていただきたい。それからあわせて、本年度の適正要員規模と余剰人員はそれぞれ何人になるのか、これも島別に説明をしていただきたいと思ひます。

○説明員(澄田信義君) 六十一年度首における島別の職員数は北海道が二万七千七百九十、本州が二万六千六百九十、四国が六千七百七十、九州が二万六千六百九十、合計いたしまして二十七万七千人でございます。

(委員長退席、理事安恒良一君着席)
それから、島別の要員規模は、北海道が二万一千五百七十、本州が十九万二千三百六十、四国が五千四百五十、九州が一万九千六百二十、合計で二十三万九千九百人でございます。

なお、余剰人員につきましては合計で三万八千人でございます。

○矢原秀男君 本年の一月一日現在の資料では、六十一年度首の職員数が二十八万八千人、適正要員数が二十五万一千人、余剰人員は三万七千人となつて数字でございまして、この中で、ひとつ職員数が三ヶ月後の集計で一万一千近く少ないという理由ですね、二番目には適正要員数が一万二千人減になつておりますけれども、この間に見直しの作業がなされたのかどうか、そういう点を伺つてみたいと思ひます。

○説明員(澄田信義君) 当初、計画では今先生おっしゃいましたように、六十一年度首の要員数二十八万八千人、現在員数想定しておりますが、それから所要員は二十五万一千人ということでございます。このときの合理化の計画は三万五千人の合理化を計画しておりましたけれども、六十一年度中に合理化が大いに進捗いたしましたので、四千二百五十人の合理化を実現いたしました。また、退職人員につきましても、当初予想ではこのまでの退職数を予想しておりませんでしたけれども、私どもこの一年間に三万人の退職者が出まして、当

初の現在員予想二十八万八千人から二十七万七千人ということになつたわけでございます。

○矢原秀男君 次に、国鉄の資料では昭和六十一年度の余剰人員調整を見ますと、外部派遣者が一万六千人、退職前提退職者が九千九百人、復職前提退職者が千七百八十五人、計二万九千五百四十四人と思ひます。その他の余剰人員活用策として、人数も不明でございますけれども、一つは特別改札、セールズ活動、直営売店等の増収活動、二として外注の一時直営化等の経費節減策、三番目は教育訓練を受ける者等の対策を行つておりますと、こういうふうになつておるわけですが、この退職前提退職者のうち六十一年度首までに退職した方は何人いらっしゃるのか、それから、現在増収活動等のそれぞれの内部活用策に従事している職員は何人いらっしゃるのか、その職員数は前年対比ではどうなつておるのか説明をしていただきま

す。

○説明員(澄田信義君) 第一点でございますが、六十一年度の退職前提退職者のうち年度末の退職者は何人であるかという御質問でございますが、六十一年の一月一日の現在で退職前提退職の発令者数が九千九百人おりました。そのうち八千五百三十七人が年度末までに退職しております。

それから、先生おっしゃいました余剰人員の活用策への充當状況でございますけれども、まず第一の増収活動でございます。特別改札とかあるいはセールズ活動、直営売店等で従事しております者が約七千五百人でございます。それから、経費節減、外注の一時直営化等に充當しております者が約七千九百人、それから教育訓練に従事しております者が約三千五百人でございます。その他、管理局におきまして例えば雇用の場とかあるいは派遣先を開拓いたしましたいろいろなプロジェクト等に従事しております者が約四千四百人おります。合算して部内で活用策へ充當しております職員数は約二万三千三百人でございます。

○矢原秀男君 本法案による希望退職者を除く今年度の定年や自然退職等による退職者は何人になる見通しなのか。そして、本年四月一日の職員数二十七万七千人は監理委員会が六十二年首に想定された職員数二十七万六千人に近似しております。本年度に退職が予定される人数分だけ六十二年首の職員構成から減少することとなるようでございますけれども、この人数分は清算事業団に残る職員数四万一千人から減ると考えていらっしゃるのかどうか、その点も伺ひます。

○説明員(澄田信義君) 六十一年度中の通常退職者の見込みはどうかという御質問でございますが、今の職員の年齢構成から見ますと、六十一年度末に退職勧奨年齢でございまして五十五歳以上の職員から約二千三百人ぐらゐの退職が見込まれるのではないかとこのように想定しております。また、六十一年四月一日現在で約千八百人の五十歳以下の職員が今退職前提退職に入つておる等のことから、これらを合わせまして約四千五百人ぐらゐが六十一年度中に希望退職とかかわりなく退職していくのではないかとこのように見込みをしております。

それから第二点の、今の現在員が監理委員会が想定した二十七万六千人に非常に近似しておるではないか、それより下回つた場合に減少分はどういうことになるのかという御質問でございますけれども、六十一年度首の現在員は当初の見込みを大幅に下回つた、先ほど申しましたように二十七万七千人となつております。六十一年度中に先ほど申しましたように約四千五百人の通常退職者があつた場合には、六十二年度首の現在員はこれを差引きますと約二十七万二千五百人になるといふことが予想されます。この約四千五百人の退職者に加えてさらに希望退職を二万人確保できたというケースの場合には、六十二年度首の現在員は二十五万二千五百人になるといふことが想定されます。そういったしますと、新事業体採用されます人員が二十一万五千人ということでございますので、清算事業団に残る職員数は約四万一千人となつておるわけですが、これから約三千五百人ぐらゐ減少しまして約三万七千五百人ぐらゐ

いになるのではないかと想定でございます。
○矢原秀男 次に、余剰人員の就職先に対する政府の方針に対する質問を行います。

今、余剰人員という言葉を述べているわけですが、我々も、本当に長い間国鉄で勤務をされていらっしゃる方々が、国民の公共輸送として本当に一秒一分も間違わずに公共的な働きをしていただいた方々、そういう意味からいいますと、余剰人員という言葉を使うことは本当に気の毒で、申しわけないなとも思っているわけですが、今活字がそういう形になっておりますので余剰人員という言葉を使っておりますけれども、本当に国鉄で頑張っている方々が、どの地域に行こうとも、また残っていかれようとも、長い人生、本当に頑張っていたかといふ、そういう心を込めておりますので、よろしく願います。

まず、この余剰人員の就職先に対する政府の方針に対する質問でございますが、一つは希望退職者二万人、清算事業団に残る四万一千人、合わせて六万一千人の職員が再就職の確保策として、政府では公的部門で三万人、国鉄関連企業で二万一千人、一般産業界で一万一千人の計六万一千人の再就職先を確保していく目標であると言われておりました。その方針に間違いのないか、まず確認をしたいと思っております。

○政府委員(中島眞二君) 内閣の雇用対策本部の事務局でございます。

先生今御指摘のように、昨年十二月十三日に、国鉄余剰人員の雇用対策の政府としての基本方針を決定いたしましたわけですが、その際六万一千人を前提として、今おっしゃいましたような分野別の再就職先の計画というものを立てたわけでございます。この六万一千人は、希望退職者を含む余剰人員全体の監理委員会の意見で、先ほど国鉄の方からお答えがございましたように、六十年途中で当初予定よりも上回った退職者が出たわけでございます。その結果、なお今後の

推移を見守る必要がございますけれども、当初予定いたしました清算事業団へ移行する四万一千人の人数が減少するということも見込まれております。そこで、その六万一千人の雇用の場として確保する必要がある数でございますけれども、実は六十年途中で退職された方々の中にはいわゆる公的部門とか、あるいは関連企業に就職された方々もございまして、そういうことで、いわば六万一千人の雇用の場として用意したものを既に消化しているということもございまして、

そこで、先ほどの閣議決定の中でも、この国鉄余剰人員の分野別の採用などに関します国鉄余剰人員採用計画というのを政府といたしましてことしの秋までに策定することといたしておりますので、今のような点をさらに精査をいたしまして、この計画の中で明らかにしたいと考えている次第でございます。

○矢原秀男 本年一月に、国鉄では進路希望アンケートを実施しておられたようでございますけれども、その結果では、公的部門、関連企業、一般産業界への進路希望、それぞれあったと思うんですけれども、結果がどういふふうな形で出たのか、もし報告できましたら伺いたいと思っております。

○説明員(澤田信義君) アンケートの結果でございますが、優先順位の第一位で公的部門を指定した者が四万三千四百九十五人を数えておりまして、優先順位二位、優先順位三位に指定した者はそれぞれ十二万六千二百三十一人それから十一万六千九百九十九人となっております。優先順位一位だけ見ましても公的部門に対する転出希望者数はかなりのものでございまして、こういった点から公的部門への志向はかなり強いものがございます。

○矢原秀男 それから一般産業界はどうですか。
○説明員(澤田信義君) この場合のアンケートの調査は国・政府関係機関、それから地方公共団体、国鉄の関連企業と分けておりまして、あと一般産業界につきましては四千八百六十二人でございます。

して、全体の二・三%でございます。
○矢原秀男 ここで運輸省としては、ちよっと質問の順序を変えますけれども、一般産業界、これに対しては大体何人ぐらいを企業へお願いをしようと思われているのか、その点は数はどのぐらいでしょうか。

○政府委員(中島眞二君) 一般産業界につきましては一万人以上の再就職をお願いしたいと考えております。その目標に従いまして昨年末以来その再就職の確保に努めているところでございまして、運輸省関係の民鉄関係あるいは民営のバスそれからトラック、通運、倉庫等の貨物流通関係等を中心に対応の採用の申し出が出てまいっております。

二月の二十四日には、総理それから運輸大臣も御出席いただきまして、経済五団体の首脳に対する要請も行いまして、その後業界等におきまして説明会等の徹底を図っているところでございまして、さらに今後電力とか銀行、証券、損保、生保あるいは情報通信、土木建設とか各業界におきまして近いうちにまた採用の申し出があるかと思っております。

ただ一般産業界の場合には、やはり職種の問題とか、あるいは年齢とか、あるいは採用者側で要求されます技術の水準とかいうようなこともございまして、一万人の目標という場合には、やはり求人といいたしましてはこれを相当上回る数の求人を確保する必要があるというふうな考えておりまして、関係者一同力を合わせて相当数の雇用の場を確保するようというところで努力をしているところでございます。

○説明員(澤田信義君) 先ほど申し上げました数字ちよっと正確でございましたので、もう一度一位、二位、三位に分けて申し上げます。

一般産業界につきましては総合計で一万七千七百三十六人が希望しております。一位で指名した人が〇・七%、それから優先順位二位で希望いたしました人が二・三%、それから三位で希望いたしました人が五・六%ございました。

○矢原秀男 今特に一般産業界の点を質問しておりますのは、運輸大臣にちよっと御意見伺いたいと思うのですが、現在までの派遣の状況を見ておきますと、いすゞ自動車とか三菱、富士重工、鈴木自動車、日産自動車、トヨタ自動車とかそこへ今派遣に行っている方々もおりますね、数字はここにいたしておきますからわかりませんが、もしも、そしてまた、コンピュータ関係、三菱電機とか日立製作所。

大臣に質問したいのですが、この急激な円高によりまして余剰人員のこういう例えば一般産業界に一万人は受け入れていただきたいと言っておりますけれども、これ経済界の対応というものが、この五月十二日の東京外為市場でも一時一ドル百五十九円九十九銭、こういうふうな非常に急激な円高は石油ショックをしのぐ痛手が日本経済にきているのではないかと、こうなると輸出を前提とした経済運営、企業運営というものを経済界でも根本からこれは揺るがしていることは事実でございます。だから、国鉄が目指している対応する相手先、輸出関連の大手とか中堅の堅実なところが大半でございますけれども、こういうところが六十年四月から六月、この間を見ましても一年間の単位で九十一円、円高が急激なんですね。この五ヶ月を見ましても四十円からの急激の差がある。確かに円高の値打ちが高くなることはいいけれども、急激なために対応できない、そういうことになりまして、経済界が、この運輸省で計画をされていらっしゃる受け入れ希望というものが、きょうの時点では私は非常にこれは変わってくるのではないかと、彼らの企業も合理化を迫られてくるのは当然だし、日本でもだめだと言えは今度外国へ工場を設けなければいけない、こういう非常に——

対応策を講ぜられていると思うのでございまして、そういう意味でこの余剰人員雇用対策本部、政府に設置されたときは六十年の七月ですから二百四十一円七十五銭のときなんですね。八月のときでも二百三十七円四十二銭、こういうときに余剰人員の雇用対策本部というものが政府に設置され

ている。今百五十九円九十九銭、約百五十四円に突入しようかという百六十円の上れすれのところから、八十円もの円高の差があるわけですね。こういうことになりましたと、企業の対応というものが私は変動していることは事実だと思つてゐる。それはもう大臣はきょうの段階でも、じやないかという方途でいこうというのを考えていらつしやうと思つていられるわけでも、その点はいかがでございませうか。

○国務大臣(三塚博君) ただいまの矢原先生御指摘のように、大変深刻な場面に到来をいたして、おる日本の経済であります。特に運輸省とすれば、かねがね本委員会においても御指摘をいただき、強い御要請をいただいております。海運、造船の立ち直り策に講じてきておる解散事業等々あるわけでありましたが、これも円高により大変深刻な場面を迎えるということに相なつておるわけでございませう。

さような中において、昨日中央雇用対策協議会というものが開かれまして、というのは政府の側からお願いを申し上げたわけでございませう。

経済四団体、各業種団体の専務理事、実務を担当されておる方々に御出席をいただきまして、労働大臣にも御出席をいただきまして、私も出席をさせていただき、関係官も出てきました。特に、国鉄總裁も出まして雇用対策をお願いを申し上げたわけでありませう。そのときも私は率直に、置かれておる経済の厳しい諸状況を申し上げ、お願い申し上げることは極めてつらいことではあります。国家的な大事業でありますので格段のお取り計らいを賜りたい、国鉄改革を進める最大のポイントはまさに雇用の安定対策にあります。こういうことで率直に実はお願いを申し上げさせていただきます。

最終的に議長のところでも取りまとめをいただきましたわけでありませうが、重要性にかんがみ、企業も苦しいがベストを尽くしてみよう、こういうことで一応の申し合わせはいただいたところでございませう。今日、ただいま御指摘のように、百五十

円高に突入するような状況にあることにかんがみまして、今後本計画が一般産業界一万人余以上と、こう念願をいたすわけではございませうが、お願いをいたさなければならぬ、お約束をいただいたものはあるいはキャンセルになるようなことではこれはならぬわけでありませう。さらにそのところは運輸省としても連携を密にしながら取り組まさせていただきます。総裁もまさに事業体のことでありますから御努力をいただくとお聞きしております。政府としてこれに従前にも増して取り組んでいかなければならぬと思つております。

同時に、きょうの閣議の終わった直後、私は発言を求めまして、運輸省として海運、造船の深刻な場面にこれある諸状況において、急激な円高が挽回に極めて重い石に相なつてきたということをお願いを申し上げ、実はこの雇用対策の問題が頭の中に強くありまして、総合的な経済対策を講じて日本経済の活性化を図る、政府見通しの経済成長を確実に達成をする、こういうことでぜひ御努力を賜りたい、こういうことで申し上げたところであります。

一生懸命やつてまいりますので、どうぞ委員長初め先生方のまた格段の御指導、御叱正を賜りながら、御協力を賜りながら取り組んでまいりたいと、このように考えておるところであります。

○矢原秀男君 では、実務の面ではあれですが、きょう現在ではキャンセルされた方というのは出てはいないわけですね。

○国務大臣(三塚博君) まだ出ておりません。まだと言つたのは、ただいまの段階と言われましから。出ませんようにさらに努力をしてみたいなればならないなど、こう思つておるところであります。

○矢原秀男君 それでは、希望のアンケートの、今御報告をいただいておりますと、国鉄の方々の御希望されていらつしやるのは公的部門への転換を第一希望とした人が四万三千五百人もいらつしやる、第一位でね。そうすると、こういう円高の非常に厳しい状況になりますと、やはり政府の公的部

門への受け入れ数を今までの計画の目標数よりも少しでもふやす方途というものはないのであるか、ということですね。先般官房長官の談話では、公的部門三万人、単なる政府としての目標数値として見るようではございませうけれども、やはりこれは責任目標的なものというのか責任数にしないといけないうちではないか、さらにやつぱりふやしていけばいいかと思つたのでございませう。これは大臣に答えていただいた方がいと思つたのでございませう。

○国務大臣(三塚博君) 御指摘のとおり、政府のこれは大事業でございまして、基本的には政府関係機関、地方団体を含めまして採用いただく、再就職をいただく、このことが望ましいと私も思つております。

(理事安恒良一君退席、委員長着席)

ただ、六万余あるいは四万、今は四万であります。直ちにきょうに相なるかということに相なりませうと、これまた難しい問題がございまして、最終的な閣議決定は四万のうち三万が公務員グループ、一万が産業界、こういう仕分けに相なつたわけでございますが、ただいまの御議論の中で、御心配の中で、日本経済が深刻に相なり、そこに結果として穴があきましたよ、こういう場合どうするかという、その辺もおもんばかつた御質問のように思ひます。そのときはやはりこれはお一人といえども路頭に迷わせるようなことはいたしませんというのが内閣を代表しての総理大臣の表明であります。また、雇用対策本部の役目がそこに残るわけではございまして、各省割り当てがぴしつと行つてやり得ることが一番望ましいわけでありませうが、決意はまさに、その場合は公務員グループにおいてその点を補てんをしなければならぬ、これは政府の責任であるなど、私はそう受けとめておるわけでございませう。よつて、こういう経済情勢でございませうのですから、中島事務局長きょう見えておりますが、この論議の中で、ぜひそうお計りをいただきたいし、私からも官房長官なり総理にも申し上げるつもりでございませう。

が、九月まで雇用対策について関係政府機関あるいは地方団体の取りまとめをしてみたい、こういうことで国会に御答弁を申し上げていられるところではございませうが、これをできるだけ前倒しで、願わくば八月あるいは七月下旬、こういうことで集計をきちつとしまして、それで対応していかなければならぬ、このように思つておるわけではございませう。御指摘のように腹を据えて進まなければならぬ、当然その場合は、私自身とすれば国家公務員グループ、そのことをお願いを申し上げてまいらうということになる。しかし、取り決めでありますから、今産業界に一万人のお願いを、ぜひこれはお願いをしていかなければならぬ、な、こんなふうに思つておるところであります。

○矢原秀男君 よろしくお願いしたいと思ひます。

具体的問題です。中島さんの方にお願ひしたいんですが、今、話が出ております公的部門三万人の内訳として、国、特殊法人、地方公共団体のそれぞれにどれだけの再就職先を確保されようとしていられるのか、その人数割りですね、お願いいたします。

○政府委員(中島眞二君) 公的部門の中の国家公務員、それから特殊法人と地方公共団体の三つのグループのそれぞれの採用の目標数でございませうが、これにつきましては先ほど申し上げました秋までに策定するという分野別等の採用計画の中で明らかにすることにはいたしてあります。しかし、昭和六十一年度につきましては採用が行われるわけではございませう、具体的な目標がございまして、国家公務員が千二百人、それから特殊法人が四百人、それから地方公共団体が一千人という目標にいたしております。全体の三万人に比べて少な過ぎるじやないかという印象があると思ひますけれども、この閣議決定をいたしましたのが昨年の十二月十三日でございませう。既に試験が行われているというようないふこともございませうし、あるいはまた学校の学生というようないふものにつきまして、国鉄職員を受け入れるための特別の

準備が必要でございますけれども、そういうものが整わないというような時間的な制約もございまして、こういう二千六百人という目標としておるところでございまして、これについては関係者の尽力によりましてほぼ達成できるという見込みになっております。

○矢原秀男君 これは六十一年度でございますが、そこで国でも地方でも行政改革の真つただ中でありまして、特に地方においては補助金の削減、また一段と厳しい財政状況にありますけれども、地方公共団体で所期の再就職先が確保されない場合、その場合には国が責任をとっていただくのかどうかということが、地方公共団体に入る目標数値というものが相入れない場合には、国の方へまた振り分けていくのかどうかということですね。その点どうですか。

○政府委員(中島眞二君) 公的部門の中でも国家公務員、それから特殊法人、地方公務員との間ではニュアンスの差があるかと存じます。やはり国が率先してまず公的部門の中でも積極的に受け入れを行う、それから特殊法人はいわば国の機関でございますので、国と同様に受け入れを行う、それから地方公共団体につきましては、国が講じる措置に準じて国鉄職員を受け入れるということについて政府から要請をするというような位置づけにしております。

そこで、各分野別のそういう採用計画というのはやはり実情に合ったものであって、実現可能なものでなければいけないと思います。そういう観点から慎重を期しまして、この秋までに全体の計画を策定するというにしているわけでございまして、六十一年度につきまして地方公務員について約一千人という目標を掲げておりますけれども、これについては自治省の方でもいろいろ検討をされて、その結果掲げられた目標でございまして、自治省の方では、閣議決定の後、非常に行き届いた数値を地方公共団体に出されまして、その後ブロック別の説明会が開催されたりしております。それから、三月十七日には総理官邸にお

きまして地方六団体の長にお集まりいただきまして、総理、それから運輸大臣を初めとする雇用対策本部の副本部長からお願いをいたしております。地方公共団体側からも積極的に協力するという言葉をいただいているところでございます。そういうことで関係者の意見を合わせながら実現可能性のある計画を策定したいというふうに考えているわけでございます。そして、地方公共団体も行政改革が進められているなかでございまして、けれども、しかしやはり職員の新陳代謝等による採用があるわけでございまして、その採用の中の一部を国が講じます措置に準じて、例えば六十一年度の場合でございまして、国は一〇%以上ということでございますが、そういうことで採用の行われる場合に、一定の率以上を国鉄職員から採っていただくというところでございまして、そういう意味での実現可能性は十分にあるというふう

に考えておる次第でございまして。

○矢原秀男君 今までは余剰人員の就職先に対する政府の方針に対する質問、数点を挙げてやりました。

今御答弁をいただいておりますと重複するかと思っておりますけれども、再確認の意味で徹底したいわけでございまして、昭和六十年十二月十三日閣議決定「国鉄余剰人員雇用対策の基本方針について」に対する質問でございまして、今もお話ございましたように、一つは、各省庁は「昭和六十一年度の採用数の一〇パーセントに相当する数以上を国鉄の職員から採用する」と、こういうふうにあります。この閣議決定どおり、今年度の採用で一〇%以上の国鉄職員を採用する見通しの省庁はどこかということ、これちょっと具体的に言ってください、省庁別。

○政府委員(中島眞二君) ただいま御指摘のとおり、六十一年度につきましては、各省庁がその採用数の一〇%に当たる数以上の国鉄職員を採用するということを決めたわけでございまして、したがって、これは結果を見ないとわからないわけでござい

すけれども、しかし、総務庁が中心になりまして各省庁と打ち合わせをいたしまして六十一年度の採用計画というものを一応出してあります。五十九年度の採用実績をもとにしましていろいろ打ち合わせをした結果出したわけでございまして、それによれば、すべての省庁がこの一〇%以上という目標を達成する計画となっております。具体的には、例えば総務庁は十三人、それから北海道開発庁の十一人、防衛庁の四十九人、文部省の九十一人、運輸省の二百二十八人、これは六十年年度の前倒し分も含んでおりますけれども、それから郵政省の五百七十八人、それから労働省の八十七人、建設省の五十六人などがございまして、具体的に採用手続を進めた結果、思ったよりもいい人がいるというようなことで、当初の予定以上に採用するというような省庁も出てくるところでござい

ます。

○矢原秀男君 今申し出ています省庁、これはやはり郵政省が非常にあれですね、五百七十人も引き受けたいと言われているんですが、これと双璧は運輸省ですね、二百二十八人。これはそういう向こうの願望だけでなしに、これはきちっと、これ大臣にちよつと聞いてみましょうか。大臣、今局長からお話ありましたように、運輸省が二百二十八人、それから郵政省が五百七十人、建設省五十六人、労働省八十七人、文部省九十一人、防衛庁四十九人、総務庁は少なくとも特殊法人で雇用促進事業団二百人、帝都高速度交通営団が六百五十人、こういうあれは数字でなくして、大臣、本當にきちつと採用していく、本當にいかなくちゃいけないんだと、これはそういう数値でしようね。国鉄や組合がうるさいから適当に書いておいたらいいやないかというところでなしに、本當にこれはきちつと責任を全うしようとしているのかどうか、これはもう政府のことは、中曽根総理よりも運輸大臣の方がこういう点では一番責任と権限を持っているように思いますから、あなたから伺ってみたいと思います。

○国務大臣(三塚博君) 今、雇用対策本部の中島事務局長から御報告があり、また先生から各省御指摘のメンバーがございました。端的に申し上げまして、申し出のあった件ということで、国の計千五百人程度集計をいたしたわけでございまして、本件は六十一年度中に採用いただく、こういうことで決定をいたしておる件でございまして、特に申し出をしてそれが没になると、こういうことであつてはなりませんし、既に、一つの例として申し上げますと、運輸省、これ率先してやらなければなりませんものから、百二十六名採用決定をし、御勤務についていただいております、こういうことでございまして。残数が、二百二十八でありますから百二名おりますけれども、これは今選考を進め、逐次年度内に採用を取り決めてまい、こういうことになるわけでございまして、特殊法人につきましてもさようなことでこれに積極的に取り組む、進めると、こういうことであり、国鉄も人事担当が中心となりまして各管理局に伝達をしながら、そういうことで応募、選考、採用、こういうことで取り進めさせていたおるといふことでござい

ます。我が出身地を言っちゃ恐縮であります。仙台北におきまして、中途ではござい

ましたけれども、既に十八名、先般選考の結果御採用いただき、既に勤務態勢に入らさせていた

いておると、こういうことで、各地方団体について出まいてきております。特に国の団体が、ここに申し出たいでございまして、採用予定数についてはしっかりと御採用いただくようにしてまいります。六十二年四月の新採用について支障を来すわけでございまして、御報告でござい

ます。各省はそれぞれ新年度よりと、こんな取り組

み方のようにございまして、この件についても先ほど申し上げました九月までということであり

ますけれども、できるだけ八月、七月と、こういうことで取りまとめをいただいて、この御採用について万全を期してまいらなければならぬと、このように思っておりますのであります。

○矢原秀男君 よろしくお願いをしたいと思います。

では、最後に広域異動に関する質問を数点伺つてみたいと思います。

今回、国鉄では前例のない職員の広域異動計画を実施いたしました。そのねらいはどこにあったのかというのが一点であります。二番目には、去る九日にその募集が締め切られました。その結果を報告をしていただきたいと思ひます。

○説明員(杉浦喬也君) 国鉄の余剰人員対策の一つの大きな問題は、余剰人員の発生が地域とそれを受け入れる雇用の場を持つておる地域との間に大差バランスがとれていないという問題がございます。特に北海道、九州におきましては、そのアンバランスの数が大変多いと思ひます。北海道では二人に一人、九州では三人に一人というような余剰人員が発生する予想でございます。しかしながら、両地域ともに求人倍率が非常に低くございまして、なかなか域内での消化といひますか雇用場の場がない、こういうような状況でございます。これはもうどうしようもやはり全国的な視野のもとに、特に北海道、九州の問題につきましましては、東京、大阪等の大都市、雇用の場の比較的確保できるという大都市の地域にあらかじめ前広に異動をしておくことがどうしても必要であるといふことでございまして、本人の希望を主体にいたすわけではございまして、先般住宅の受け入れ状況等を勘案し、総計三千四百という数字を一つの目標にいたしまして募集に踏み切つたわけでございます。

長年のふるさとを離れまして、違つた土地に家族もろともに異動をしなければならぬという大変難しい問題であるだけに、それぞれの職員の家庭での検討その他いろいろな問題があつたとは思ひます。したがって、なかなか最初の時期におきましては、募集を開始いたしましてからもしばらくは、その人数というものが余り多く出てまいりませんでした。途中におきましてこれを本州の比較的雇用の場の少ない地域にまでも拡大をいたしまして、その対象を広げたわけでございますが、

次第にそれぞれ職員の理解、検討が深まつてきたものと思ひまして、先般、五月九日に締め切りをした状況におきましては、最終的な応募者数が北海道地区から一千四百三十八名、九州地区から三十七名、それから拡大をしました本州内の地域あるいは四国から千四百四十名、合計三千五百十五名といふことでございまして、最終的には全体の当初の目標三千四百名を上回る結果となつた状況でございます。

○矢原秀男君 北海道で二千五百人、九州で三千四百人募集する計画、これが非常に募集計画の中で、北海道、九州は規模に達してなかつた、そういうようなことで途中募集、いろいろあつたと思ひます。そういう観点から考えまして、これはちよつと大臣に伺いたいんですけれども、今の總裁の広域異動計画の全容を数字的に聞かれておられまして、北海道、九州に關しては新たな産業誘致であるとか、国策事業の展開等であるとか、総合的に現地雇用政策といふのか、先般の運輸省で「二十一世紀への港湾」といふソフトな面を発表されていらつしやいましたけれども、やはり北海道や九州に定着をするというふうな関連的な、またそういうところから出ていかなくてもいいんだというふうな産業誘致や国策事業、こういうものが北海道や九州、まあ四国もそうでございまして、これはやはり二十一世紀を志向する公共鉄道といふことを考えましたときに、並列としてこれは政府が考えなくちゃいけないんだと思ひますけれども、そういう点は大臣としてはどんな構想を持ていらつしやるのか、こういう今の御報告を聞きながら、もし方途があれば伺いたいと思ひます。

○國務大臣(三塚博君) 大変重要な御指摘でございます。まして、転職をしなければならぬ、北海道あるいは九州内部だけで鉄道として生きることが難しい、こういうことで希望に反しやむを得ず広域異動に應ずる、こういう昨今の状況でございます。けさNHKでしたか、熱年の一國鉄労働者が家族ともどもふるさとを離れて東京まで旅立つ、町

の人が涙ながらに送つてゐる光景が出ておりましたが、今さらのようにこれは大変なことだなと。また、本問題を担当する者として責任を痛感いたしますと同時に、改めて決意をしたわけでありま

す。そういう中で、本来地域総合開発計画といふものが、九州でありますとか、四国でありますとか、北海道といふ地点に効果が出てまいるといふことでなければならぬわけでありまして、全国総合開発計画はまさにそれをねらつたものであります。我が「二十一世紀への港湾」もそういう地域定着性、定住構想の中にしつかりとこれを支えようといふことであるわけでございますが、昨今の経済情勢また財政再建といふ厳しい枠内の中で思うように進んでおらないと率直に認めざるを得ないわけでありま

す。そういう中でありまして、今後しからば手をこまねいていていいのかといふことであります。それで政治でなくなるわけでありまして、政治であります以上、壁を乗り越え、山を乗り越えて、国民の英知を結集し進まなければなりません。そういう点で、まさに本件は、国会という立法府としてこれに真剣に取り組まなければなりません。政府を構成させていただいておる今日の私どもがそのトップを切つてやらなければならぬことは言をまたないところであります。

各地を訪問させていただいて再就職についてお願いを申し上げております。知事さんからはやはり矢原先生御指摘のような地域振興策、地場産業の活性化策等々について真剣な御提言をいただきます。帰りまして関係省庁と協議をいたしておるところであります。さらにただいまの円高のようないくさしい状況であります。そういう状況でありますだけに果敢なやはり政策展開を進めなければならぬと思つております。中曾根総理も政治を預かる最高責任者としてきよう閣議の終わった直後の閣僚懇談の中で、不退転の決意で、旧來の陋習の中で行つたのではなく、異常、緊急の時でありま

す。中であつた。そういうことではあります。そういう中で取り組んでいかなければならぬな、こう思つておりました。今日ただいま直ちにこういう具体策、誘致策がありまといふことまで参つておりませんけれども、内需拡大といふ点で公共事業の思い切つた前倒し、上半期消化といふことも一つのインパクトになることだけは間違ひがなからう、こう思つてあります。

そういう点でこれを果敢に実行しながら、さらに他の総合政策を取り進めさせていただきます。早急な、また下半期に對するその経済政策、財政運営といふものも常に頭の中に構想しつ、切れ目のない形でこれに取り組まなければならぬことだけは間違ひがないと思つております。

毎年の補正が新年度予算審議のさなかの一時期をかりてやるといふようなことであつてはならぬわけでありまして、まさにそういう点でこの御指摘にもかゝること相なると思ひますので、ただいまの論議などもしつかりと今後の総合経済政策推進の中で紹介を申し上げながらひとつ取り組んでまいりたいと思つておるところであります。

○委員長(鶴岡洋君) 本案に對する本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散會いたします。

午後四時一分散會

五月九日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に關する請願(第二二八二号)(第二二八三号)
- (第二二八四号)(第二二八五号)(第二二八六号)(第二二八七号)(第二二八八号)(第二二八九号)(第二二九〇号)(第二二九一号)(第二二九二号)(第二二九三号)(第二二九四号)(第二二九五号)(第二二九六号)(第二二九七号)(第二二九八号)(第二二九九号)(第二三〇〇号)
- (第二三〇一号)(第二三〇二号)(第二三〇三号)(第二三〇四号)(第二三〇五号)(第二三〇六号)(第二三〇七号)(第二三〇八号)(第二三〇九号)(第二三一〇号)(第二三一一号)(第二三一二号)

請願

請願者 長野県飯田市鼎上茶屋三、四二三

紹介議員 柳沢喜恵子 外九千三百一名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二四号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎上茶屋三、三八三

紹介議員 ノ四 菅沼利明 外八千六百七名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎中平三、二〇六ノ

八 曾根原つる 外一万五百二十

五名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎上茶屋三、二〇五

ノ一 佐々木三夫 外一万四千四

百二十名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎東鼎一一 加藤

邦夫 外九千五百二名

紹介議員 本岡 昭次君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市久米二、〇一ノ一

井坪甲子美 外九千六百八十三名

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二九号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎上山一、八八九ノ

二 熊谷恵子 外一万八千八百四十

九名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市桐林二、七九八ノ六

林美代子 外一万二千五百三十五

名

紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三二号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎上山一、八八八

滝川まゆみ 外九千九百二十三名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三三号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎上山一、九〇一ノ

一 田村弘史 外一万七百二十八

名

紹介議員 山田 譲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三号 昭和六十一年四月二十五日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市鼎下山五二四 楠富

晴 外一万二千八百四十九名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二四号 昭和六十一年四月二十五日受理

北陸新幹線の早期開通、車両基地設置等に関する

請願

請願者 長野県上田市山口 小林信一

紹介議員 小山 一平君

先般、北陸新幹線の事実上の着工といえる日本国
有鉄道長野駅周辺環境整備事業の起工式が行われ
たが、これにより北陸新幹線は、早期開通にむけ
て前進した。北陸新幹線の早期開通は、国土の均
衡ある発展に資することはもとより、長野県の産
業、経済、文化等に活力を与え、県民生活の発展向
上のうえからも、多年にわたり県民各層が熱望し
ている。ついては、次の事項について推進されたい。

一、北陸新幹線の早期開通を図ること。
二、北陸新幹線の車両基地を県内に設置するこ
と。
三、国鉄労働者の雇用の安定を図ること。

第二二四八号 昭和六十一年四月二十五日受理

ハイヤー・タクシ、観光バス事業の公共交通と
しての確立に関する請願

請願者 京都市左京区岩倉長谷園地七ノ二

〇八 高石清文 外十二名

紹介議員 梶原 敬義君

ハイヤー・タクシ、観光バス産業は、国民生活に

不可欠な公共交通機関として重要な役割を果たし
ている。しかしながら、モータリゼーションの進
展による道路交通環境の悪化や過当競争の激化
が、ハイヤー・タクシ、観光バス事業の健全な存
立を困難な状況に追い込もうとしている。特に、
長期にわたる内需不振、消費停滞の影響によつて
ハイヤー・タクシの輸送人員は減少傾向を示
し、その結果、資本側による労働者の賃金抑制、労
働強化、労働基本権侵害、不安定雇用など関係法
規を無視した労務管理の拡大をまねいている。こ
うした状況にもかかわらず、一方ではハイヤー・
タクシ、観光バス事業の自由化をすすめるにつ
てある。昭和六十一年の臨時行政改革推進審議会の答申
に基づき、政府は行政改革大綱を決定し、ハイ
ヤー・タクシ、観光バス事業に関する規制緩和
を推進しようとしている。この規制緩和を実施す
るならば、輸送秩序は混乱し、過当競争に拍車を
かけ労働者の賃金・労働条件の低下をもたらすし、
安全輸送は崩壊する。現在でさえ、自由化を先取
りした違法なハイヤー・タクシ営業類似行為の
横行や、一部事業者による輸送秩序の破壊行為が、
安全輸送と労働者の生活をおびやかしている。ハ
イヤー・タクシ、観光バスの公共交通としての
健全な発展のためには、自由化・規制緩和政策を
直ちに撤回し、現行免許制度を堅持するとともに
行政による適切な助成措置を講ずることが重要で
ある。ついては、ハイヤー・タクシ、観光バス産
業における労働環境を改善し、安全輸送を確立す
るため、次の事項について実現を図られたい。

一、ハイヤー・タクシ、観光バス事業におけ
る免許制度、運賃の認可制度を堅持し、規制
緩和をしないこと。
二、ハイヤー・タクシの運賃は、同一地域同
一運賃制度を堅持するなかで適正な運賃水準
の確保を図るとともに、民主的運賃決定シス
テムを確立すること。また、割引回数券の導
入など、なほ崩壊的な運賃自由化をしないこ
と。
三、当面、ハイヤー・タクシの新規免許、増

車はいつさい中止し、地域の実情に見合った需給調整をすること。その具体化のため公・労・使・利四者による協議機関を設置すること。

四、ハイヤー・タクシー、観光バスにおけるアルバイト、パート、嘱託など、安全輸送をおびやかす法無視の不安定雇用の是正と、その抜本的な解決のための立法措置を速やかに講ずること。

五、運輸代行業、車両運行管理請負業などによる違法な旅客輸送営業行為に対する取締りを強化するとともに、違法行為一掃のための立法化をすること。

六、道路運送法の一部改正にともなう軽貨物の生業対策期間を悪用し、沖縄、長崎など一部地域で違法行為を継続している業者を直ちに取締り締まること。同時に、附帯決議に基づき沖縄・奄美における生業対策を速やかにすすめること。

七、道路運送法及び関係法規を無視する事業者に対して監督・指導を強化し、悪質事業者には免許の取消しを含めた厳罰で臨むこと。

八、公共交通としてのハイヤー・タクシー、観光バスに対する自動車関係諸税の減免・還元など適切な助成策を講ずること。当面、物品税と重量税の廃止並びに燃料税の還元をすること。また、法人ハイヤー・タクシーの自動車損害賠償責任保険の保険料率を自家用車・個人タクシーなどに引き下げる。

九、ハイヤー・タクシー労働者の産業年金制度を創設すること。その財源は運賃原価に組み込むとともに国の補助金制度によること。

第二二四九号 昭和六十一年四月二十五日受理
ハイヤー・タクシー、観光バス事業の公共交通としての確立に関する請願

請願者 山形県米沢市長手二、七三九ノ一
佐久間茂樹 外二百五十名
紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第二二四八号と同じである。

第二二五〇号 昭和六十一年四月二十五日受理
ハイヤー・タクシー、観光バス事業の公共交通としての確立に関する請願

請願者 大阪府吹田市古江台五ノ五ノBノ
三六ノ一〇五 勝部登美雄 外五
百十七名
紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第二二四八号と同じである。

第二二七三三号 昭和六十一年四月二十五日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 東京都世田谷区上用賀六ノ三二ノ
二四 柳沼和江
紹介議員 山東 昭子君

この請願の趣旨は、第一六八二号と同じである。

第二二八九号 昭和六十一年四月二十五日受理
北陸新幹線の早期開通 車両基地設置等に関する請願

請願者 長野市南長野幅下六九二ノ二長野
県議会内 小山千春
紹介議員 夏目 忠雄君

この請願の趣旨は、第二二四号と同じである。

第二二九八号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県上伊那郡辰野町北大出九、
一一九 桑沢三三 外九千六百四
名
紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二九九号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎中平二、七六二ノ
七 大島信夫 外一万五千三百三十
九名
紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇〇号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎下山一、三九四ノ
二 桜井正巳 外一万二千三百七
十四名
紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇一号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎下山一、〇五六ノ
一 佐藤靖忠 外九千七百四十四
名
紹介議員 穂山 篤君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇二号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎切石五、〇一一ノ
六 原一隆 外一万四千九百九名
紹介議員 糸久八重子君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇三号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎下山一、二五三ノ
四 原又男 外九千二百二十四名
紹介議員 稲村 稔夫君

第二三〇四号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎上山三、五五三ノ
一 小原益雄 外一万五千九十九名
紹介議員 上野 雄文君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇五号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市駄科五九八 原幸夫
外一万二千三十四名
紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇六号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎上茶屋三、四七三
中神志子 外八千九百二十九名
紹介議員 大木 正吾君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇七号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎三、三九五 上田
幾子 外九千五百五十四名
紹介議員 大森 昭君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三〇八号 昭和六十一年四月二十六日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市鼎中平二、四二五ノ
四 後藤和子 外一万二千四十九
名

第二三二三号 昭和六十一年四月二十六日受理

紹介議員 菅野 久光君

請願者 長野県飯田市鼎中平二、七七一

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

第二三八〇号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市仲ノ町一 原美妙
外一万七十三名
紹介議員 糸久八重子君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八一号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市山下二九六 木下
和子 外九千五百二十四名
紹介議員 稲村 稔夫君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八二号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市切石五、〇八三ノ
七 大石文子 外九千七百二名
紹介議員 上野 雄文君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八三号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市上茶屋三、三四五
福澤好晃 外八千九百二十七名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八四号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市平二、四二六ノ
五 渡辺カネ子 外一万二千百九
十八名

紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八五号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市上茶屋三、四三七
小原三司 外一万二千四百十九名
紹介議員 大森 昭君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八六号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市平二、三九九ノ
四 松下とし子 外八千五百三十
七名
紹介議員 梶原 敬義君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八七号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市東三二〇ノ一
関口茂広 外一万二千四百五名
紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八八号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市切石四、六四八ノ
四 佐々木春子 外八千八百二十
四名
紹介議員 片山 基市君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三八九号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市平二、四二六ノ
五 渡辺カネ子 外一万二千百九
十八名

請願

請願者 長野県飯田市市平二、五三六ノ
四 吉川甲二郎 外一万百一名
紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九〇号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市切石五、一二二ノ
三三 元島キヨ 外九千三百五十
名
紹介議員 久保田真吉君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九一号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市切石四、八二六ノ
一 細井武久 外八千七百十七名
紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九二号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市西五九三ノ三
今井照次 外九千八百十六名
紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九三号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市平二、四三四ノ
三 黒河内しのぶ 外一万二千三
名
紹介議員 佐藤 三吾君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九四号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市平一、九七五ノ
一 菅沼菜峰子 外一万三百十九
名
紹介議員 志吉 裕君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九五号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市切石四、三五三ノ
一 松尾孝史 外八千二百四十一
名
紹介議員 菅野 久光君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九六号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市東三二一、松下
幸弘 外一万二千二十四名
紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九七号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市山下一、二八五ノ
二 花岡慶一 外九千八百二名
紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九八号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願者 長野県飯田市市伊豆木四、七六七

紹介議員 荒井藤枝 外一万二千三百十六名
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二三九九号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山二、七六四
中沼源吾 外一万九百五十七名
紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇〇号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山三、一四二ノ
五 原慎一 外八千三百九十八名
紹介議員 村馬 孝且君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇一号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山三、一四二ノ
三 下枝まさ 外一万二千四百七
十三名
紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇二号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎中平二、八八九ノ
二 小林かよ子 外九千五百三十
九名
紹介議員 中村 哲君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇三号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上茶屋三、四三五
福沢あさの 外一万三百二十名

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡喬木村一三、七一
八 木下清信 外一万八百六十一
名
紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇四号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五二ノ
三 熊谷学 外一万六千八百八十二
名
紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇五号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、七九二
山田嘉子 外一万二千四百二十七
名
紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇六号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上茶屋四、二三二
下枝一雄 外八千八百十五名
紹介議員 松前 達郎君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇七号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上茶屋三、四三五
福沢あさの 外一万三百二十名

紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇八号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上茶屋三、四二八
村井馨 外九千六百四十七名
紹介議員 丸谷 金保君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四〇九号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上茶屋三、五〇六
ノ三 北城正春 外一万五千五百三
十五名
紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四一〇号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上茶屋三、二〇四
小原こゆき 外八千九百三十四名
紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四一一号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎東一〇六ノ一〇
和田繁男 外九千五百十三名
紹介議員 本岡 昭次君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四一二号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

第二四一三号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八八九
麦島みよ志 外一万七千七百三十九
名
紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四一四号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、三四九
土屋克司 外一万二千八百五十二
名
紹介議員 安恒 良一君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四一五号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡喬木村一三、二二
八 牧内勝 外八千三百三十四名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四一六号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

第二四一七号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

第二四一八号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

第二四一九号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

第二四二〇号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

第二四二一号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

第二四二二号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市市鼎上山一、八五八
松長富規恵 外一万七千七百二十八
名
紹介議員 山田 譲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二四一七号 昭和六十一年四月三十日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡喬木村富田一三、
二六九 塩沢明宏 外一万六百三
十一名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

昭和六十一年五月二十八日印刷

昭和六十一年五月二十九日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

P