

第四百回 参議院運輸委員會會議錄第十二号

(二四)

昭和六十一年五月十五日(木曜日)
午前十時一分開会

委員の異動

五月十四日

補欠選任

工藤万砂美君

山崎 竜男君

五月十五日

補欠選任

橋本 敦君

小笠原貞子君

出席者は左のとおり。

委員長

鶴岡 洋君

理事

江島 淳君

委員

吉村 真事君

安恒 良一君

梶原 清君

倉田 寛之君

高平 公友君

内藤 健君

森田 重郎君

安田 隆明君

小柳 勇君

橋本 敦君

柳澤 鍊造君

國務大臣

三塚 博君

政府委員

中島 眞一君

内閣審議官

運輸大臣官房

有鉄道再建総括

審議官

棚橋 泰君

第十部 運輸委員會會議錄第十二号 昭和六十一年五月十五日【参議院】

説明員

事務局側

常任委員会専門員

多田 稔君

日本国有鉄道総裁

杉浦 喬也君

日本国有鉄道常務理事

岡田 宏君

日本国有鉄道常務理事

澄田 信義君

日本国有鉄道常務理事

前田喜代治君

本日の會議に付した案件

○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)
○特定外航船舶解撤促進臨時措置法案(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會を開会いたします。

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。

○小柳勇君 おはようございます。

きょうは三時間いただきましたから、冒頭は当面の問題を質問いたします。あとはひとつ私の愛する鉄道の将来に対するロマンをぶつけて、運輸大臣や国鉄総裁から意見を聞いておきたいと思っております。

まず冒頭は、先般瀬谷委員が国鉄総裁に質問し、かつ注文いたしました新聞の投書、特に無人化の駅が困る、車掌でも心配だという投書に対して車掌の業務をおろすなどという処分をやられた。早急に処分を撤回して今後対策を立てようという、総裁に対して注文をしておきました。総裁は善処しますということで委員会が終わったようでありましたが、どのような善処をされたか答弁を求めます。

○説明員(杉浦喬也君) 一昨日の本委員会におきまして、瀬谷先生から、再度事情をよく聞くようにというふうなお話もございました。昨日、本人を管理局に呼びましていろいろと当時の状況を再確認をしつつ事情聴取をいたしましたところでございます。

いろいろなことが改めてわかっておるわけでございますが、一つとしましては、今回の担務の変更といいますが、そうした措置というものが処分とあるいは乗務停止というふうなそういうものではない、こういうことを現場管理者が言っていることにつきまして、本人もそれはそうでありまして、このことを認めておるということ。それから、新聞記事の諸内容につきましても、区長の発言あるいは本人の真意というふうなものから判断して、必ずしもそれを正確にすべて伝えていないものではない部分があるということ、というふうなこともわかっておるわけでございます。

ただ、そうした事情を聞いている結論といたしまして、やはり依然といたしまして本人は安全上に問題がありという見解であり、不安を抱いておるということ。それに対しては、当局側としては、これは安全上問題はないんだというふうな判断を持っておる。いわばそうした面での判断の違いがあるという、やはり大勢のお客さんの安全を守るという業務につきましても、こうしたいわば食い違いがあるというところはやはり好ましくないというところがあるかと思っております。

それからもう一つ、その事情聴取の中で、安全の確認が行いにくい、こういうふうな箇所があるという本人の指摘がございます。当局側としましては、そうした面、安全の点で問題はないというふうな思っておるわけでございますが、本人がそういうふうな言われておりますので、現地をやはり見まして本当に確認がしにくいかどうかということを確認する必要があるというふうなところでございます。

このようないろんな事情聴取の結果の今後の措置あるいは問題点ということも浮き彫りにされてまいりましたので、こうした点を踏まえまして十分早急に今の再確認等を含めまして措置を行い、速やかに本案件についての判断をしてまいりたいというふうに思っております。

○小柳勇君 今総裁は三つの点を述べられました。一つは本人の処置、二つ目は無人駅の危険性、三つ目は現地調査、三つの点を言われました。したがって速やかに調査して処置をされるとおっしゃいました。結論はそれで記録しておきますけれども、その三つの点非常に大事でありますから、この際質問を追加していきたいと思っております。

第一は無人駅の問題で、危険性があるのかないのかというふうな発言をされました。非常にこれ

は重大であります。私も後で余剰人員対策のところでも、もう余剰人員をどんどんつくって、九万三千名という枠をつくってこれに持つていく、それにはあともう無人駅をつくる、あるいは出札、改札を機械化するなど無理な作業及び無理な投資をやつていかなければ九万三千の余剰人員なんか出ない。私もずっと計算しています。したがってその問題がありますが、この無人駅についての危険性を言われました。

これは四月二十三日の朝日新聞です。これだけ大きな記事で取り上げています。「そして、無人駅が半数を超えた」。この絵は「東京都内でも無人駅は進む——人影もまばらな八高線東福生駅」ちゃんと写真入りで、そして無人駅というのが全体の駅が五千駅ある中で三千百が無人駅になりました。そして無人駅の危険性、地元の皆さんや市町村などの苦勞の實際をずっと全国的に記者が足で稼いで取り上げています。その中で、無人駅ではとにかくもうお年寄りなどは電車で乗れない、危ない、そういうことがここに書かれています。

それからこれはけさの朝日の投書欄です。この問題は後でまた論議しますけれども、車掌さんが無人駅危険だと書いて、なぜ素直に国鉄はこれを聞いてなるべく危険がないように、無人駅をなるべくつくらぬようにしないかと。しかも車掌さんを処分しているのはけしからぬではないかと。下の方では、ある日お年寄りがドアに挟まれたのを車掌さんが助けたと、こういう二つの記事、投書が載っていますが、後の方は後で取り上げますけれども、無人駅を今後どういうふうにするのか。例えば市町村が、町が経費を出してそこに職員を置いて、そしてたばこ販売店とか何やかんややっているところもあると、あるいは管理組合をつくって組合が駅を管理しているところもありまうと、いろいろ実例をとっています。

私は、この際だから、総裁は、その車掌を処分する、しない、その前にもっと根本的にこういう

無人駅に対する扱い、その危険があるなし、あるいはもう危険はないなんと言ったってそれはもう国民が承知しないです。先般、瀬谷君もここでじゅんじゅんと言つておったようです。もうほとんど駅には人影はないですよ、しかも曲線のところで後ろの方はわからぬではないかと、車掌が合図するのだから前の運転手はわからぬではないかな、いろいろこう具体的に瀬谷君は言っていました。私は、こういう機会だから、もっと国鉄総裁以下幹部及び職員一体となつて、世間が無人駅が危険とおっしゃるならば、その定員をふやすために、無人駅に職員を配置するためにはどのくらい予算がかかりますと、それをひとつ政府は面倒見てくださいますと、なぜそれが言えないかと思つて、どうもそういう点が、まずこの処分云々よりもそのことがもう残念でならぬのです。これを投書したからこれを処分した。なぜかと聞いたら、例えば商店で欠陥商品があるのをその社員が投書したらだれでも、それは社長怒りますよと、それは当然だ。そのようなただ外面的な取り扱いをする、それは行政ではない。優秀な杉浦総裁を国鉄総裁に置く必要はないわけだ、こういうときは、したがって、無人駅の扱いについては将来もどんどんこの無人駅をふやしていくのか。今、五千駅の中で三千百の無人駅があるんだが、これをふやしていくのか、あるいは縮小するのか、基本的な考えを総裁から聞いておきます。

○説明員(杉浦總裁) 無人駅の問題につきましても、いわば一般原則、安全性の点についての確認という意味でただいまの先生のおっしゃるところは全くそのとおりだと思います。今まで無人化を行いましたのは全駅の約半分ということになっておるわけでございます。その必要性につきましては、いわば一般的な合理化という面での観点からするいわば必要の要員の最小限度の判断ということが基本になると思います。

その場合におきまして、もう安全無視で単なる効率化だけではないのかというその御懸念につきま

しては、私も決してそういうことはやっておられません。お客さんの輸送というものを預かる立場といたしましては、乗客を安全に輸送するということが何よりも第一の使命でございますから、そういう意味におきまして、無人化におきまして安全上の配慮というものは十分にいたしてきておるつもりでございます。人がおればそれだけ安心だということはおっしゃる気持ちはわかるわけでございますが、人にかわるべき機械によるということのいろんな施策あるいは施設を設けるといふような施策を加味いたしまして、安全面での確認をそれぞれしながら無人化を進めてきた次第でございます。そういう意味におきましては、決して安全上の問題におきまして一般の方が不安である、心配である、あるいは職員が不安であるといううなそういう気持ちと、現実の問題として大丈夫かという問題との間に乖離があるとは思いますが、私も安全上の観点からしまして大丈夫であるというふうに思つておるところでございます。

この無人化の方向としましては、今までかなりの実施を行つてきておるところでございます。今年度の合理化の中でさらに必要なものにつきましてはこれを進めるといふことも検討の中にあるわけではございますが、今申し上げましたような安全上の見地を十分に加味しながら万全を期しつつ進めていきたいというふうに思つております。

○小柳勇君 安全性の問題も、安全であるならば車掌がわざわざ投書なんかするはずはない。それを管理者に言つてみるけれども管理者がこれを聞くこととしない。したがってやむを得ず投書したものと私は理解する。

それで、例えば私もそうだけれども、ちょっと汽車を間違えて駅でだれか尋ねたいと思う。助役が一人、運転助役が一人しかいない。聞きようがないよ、ずっと向こうにおるから。だから、公共性というものの、まあ企業性については金もつけしなきゃならぬから人間を減らそうという気持ちとはわかるけれども、公共性、少なくとも国鉄、

あるいは私鉄もそうだ、国民の足を守り、国民の大事な命を輸送する、それには汽車の時間を間違えてきたお年寄りもあるだろう、あるいは列車違つて乗ろうとするお年寄りもあるだろう、そういうとき職員を探すわけだ、どこへ行く、自分が乗る汽車はどれだろうか。いないんだ、職員が。それで無人駅は危険がありませんから無人駅にいたしましたなどと、少なくともこの五千駅の中で三千百が無人駅になって、一切危険でありまうなどという、確認して無人駅になったなんという、私は了承できない、そんな答弁は。

もう一つは、私も実は、ローカル線の一次、二次の廃止があつて、九州のローカル線を全部見て回つた。そのときに甘木線、今度第三セクターになつて今うまうやっているが、甘木線に行つて、甘木駅がもう不良少年の巣窟。とにかく落書きはえらい、便所しているわ、もう晩になつたらそこに不良少年が女を引き込んで暴行すると、その姿を見たから早速九州の門鉄局長に言つた。それしたら、あれは先生、市役所にもう権利やつておりますからと言つたら、市役所に電話してすぐ駅を取つた。私、そういうのがたくさんあると思う。ここに例を書いてある。いろいろ、不良少年の巣窟になつておるとか、暴走族、非行グループのたまり場になつておるとか、窓ガラスが割られ、破廉恥な落書きがいっぱい、危険で、寒冷地でもストーブを使えない、ことし佐世保の日宇駅ではトイレ内で遺失物隠匿事件が起きた、昨年、一昨年久大線云々と、職員がいっぱかりに報告されている、たくさんこの例が挙がつています。だから、無人駅はホームで危険がありまうというところだけではなくて、そういうふうなのがあるから、もしも一歩譲つて職員の人員費がないというならば、例えば民間に委託する、それも民間に委託するけれども、これはもうなかなか委託も誤つておると書いてある。あるいは町から、じゃ町が町の職員を置いて売店なんかやっていいですかとお願ひに行つたら、これも許可しないを書いてある。一体、鉄道の総裁などが何を考

えておるか。ただ、もうこの際人間をぶった切
つて九万三千名余剰人員出しましたと、
それが仕事だと思つたら私は間違ひだと思ふ。国
鉄を預かる以上は、国民の財産、生命を安全に輸
送いたしますと、それにはこれだけの人間が必要
ですと一言えぬ。みんな寄つてたかつて無人
駅をつくつて、人間削りましたといふことに誇り
を感じるような経営は私は承服できない。こうい
う投書があつていい機会にだ、それじゃこの無人
駅を解消するためにどのくらい人間が必要ですか
らどのくらい予算が必要でございませうがどうでし
ょうかと今国民に訴えない。私は今の国鉄は、
もう中曾根総理自体の考えが本当に私は間違つて
いると思う。ただ、もう資本の論理で、どなたか
に売るだろが、もうけ主義でとにかくこれでも
うもうかしますからやってくださいと言いたいだ
ろ。しかし、それでは安心して汽車に乗れな
い。今皆さんはとにかくやめてどんだんどん
どん人間減らして、経費を少なくしてどっか民間
に売ろうとしてゐる。なほもつと公共輸送とい
うものに力を入れて、この際無人駅は解消しな
いといふはどうか。これはもう人件費がありま
せんから、これはじや下請会社やらせましょ
うとか、あるいはこの町にじやお願いしましょ
うとか、何か知恵が出ないものであろうか、そし
てホームで汽車に迷つたお年寄りあるいは我々も迷
うときがあります。そういうときに尋ねる駅員が
一人か二人ホームにおられることは私は当然だと思
ふ、長い十何両の列車があるんだから、運転係の
助役だけが真ん中におられますけれども、後ろの車
掌の合図を運転係に中継してやる。もう少し本
当に使う人の、国民の身になって駅の営業とい
うのをやる。それには経費がこれだけかかりま
すよと、そういう考えにこの際なつてもらつて、我
々も日本鉄道株式会社を出しているんだから、そ
ういうものと比較しながら、最終的にはこれだけ
の人間が必要という案を出して、もし我々が
負けて皆さんが会社に売るとするならば、そのと
きはこれだけ要りますよと、我々の経験、国鉄の

経験ではこれだけの駅員が必要ですよと、それ
いいですかと、そういう立場をこれからとつて
もらいたいと思ひます。その点に対する総裁の見解
及び運輸大臣の見解を聞きます。

○説明員(杉浦喬也君) 基本は私から先ほど申し
上げましたように、安全という観点に十分に立脚
しながら、しかも無人化を進めていく、両方矛盾
するようではございませうが、しかしそういうこと
にならぬようにこれからも十分に留意しながら進
めていきたいというふうに思ふ次第でございま
す。

国鉄の合理化なり効率化というものの目安とし
ましては、現在、大手私鉄、中小私鉄といろ
とございませうが、そうした私鉄が民間経営とい
うことでやつてゐる。安全、効率化ともにそれぞ
れ使命を達しているというふうに思ふわけでござ
います。あるいはまた、外国の鉄道のサービスある
いは安全面での要員配置というようなことも、こ
れも十分参考になるのではないかと。そうしたもの
も総合的に見ながら適切な要員の配置、これらを
今後ともやつていきたいというふうに思つてお
ります。

○国務大臣(三塚博君) 小柳先生のただいまの段
段の御質疑承つておりました、かねがねござい
ますが、国鉄を愛する熱意に敬意を表するもので
あり、ただいま無人駅のあり方についての御見解
でございませうが、総裁、無人駅にするにつしま
しての安全性という点で万全を期しましたと、こ
ういふこと、当然そのことはお客様を預かるわけ
でございませうから、安全第一主義でまいりませ
んけれども、無人駅というものは到底認容できな
い、こういうことになるわけでありまして、そのこ
とをさらに御努力をいたいただくことは当然であ
り、完璧を期していただきたいと思ひます。

私の経験からいまして、合理化、効率化を
目指す国鉄再建の今日までの道筋の中で、それぞ
れの線区において乗降人員の少ないところをやむ
を得ず無人化せざるを得ない、こういうことの中
で、管理局長を初め、担当者、それぞれ自治体関

係者、また公職にある我々のところまで理解を求
めつつコンセンサスを得て無人化が逐次進められ
てきたというふうに理解をいたしておるわけでござ
いまして、やむを得ないことかと。しかし、
さはさりながらお客様を扱うわけにございませうか
ら、安全第一主義でいかなければならぬと思ひま
す。同時に、許されるならば、小柳先生おっしゃ
いますように、いよいよはいたにこしたことはないわ
けでありまして、しかしながら、総裁もそれはわ
かりつつ、しかし、今日の国鉄再生、新生という
究極の目的を達成するまでこのことに取り組ま
なければならぬという苦衷も実はわかるわけであ
ります。

法案審議の段階で、また本日の段階でも御審議
いただくように相なると思ふのであります。長
期債務のうち十六兆七千億という国民の御負担を
お願い申し上げるということに相なりますと、国
鉄が骨身を削つて改善、改革の実を上げて、国民
の皆様御共感を得なければならぬという、そ
ういふ考え方、これまた当然のことでありまし
て、私どももいたしましてそれを激励する、こ
ういふことになるわけでございませう。しかし、田
舎といふか私どものような地方の無人駅ではな
く、東京圏あるいは関西圏があるのか、東京圏の
先般の投資の例などで、今の御案内の御指摘な
どを見ますと、そういうことでありまして、願わ
くば民間委託まで云々ということではなく、民間委
託が実情に合うならばまた考えなければならぬこ
とでありまして、このことは関連法案御審議
の中で御決定をいただいた後に、民間会社として
スタートをいたしました後に、まさに今度はサー
ビス第一主義でいかなければならぬと思ひます。
から、そういう手法を新経営者の皆さんがどう考
えるか、そういう点について指導をしていかな
ければならぬというふうに思ひます。

ただ、それといふまでも、今御指摘のよう
なことで安全第一というものを追求しながら、それ
で未然に事故を防ぎつつお客様に利便に供する、
そういう点で取り組まざるを得ないのか、こ
う

思つておりますし、お年寄りの方がどつちに行
たらいいのかという聞くに聞きようがないとい
うことについては、総裁においては別途適切な措置
をやはりサービスとして考えながらお取り組みを
いただくことが大事かと、こんなふうに実は思
つておるところであります。

○小柳勇君 今の御答弁の中で三つ問題がありま
す。
一つは、安全についても再度総裁が言われた、
やっぱり安全性について検討しなげなうと
っしゃる、したがって事業の投資があつたよう
な機会ですから、やっぱり車掌が一番詳しいんじ
やないかと思ふ、長いホームの安全性については
だからこの際車掌から、それも田舎の短いホ
ームの無人駅はもう言いません、長い複線のホ
ームなど安全性についてアンケートをとるか、この際
ですから総裁、部下職員に命じて各局に言つて、
一遍アンケートでもとつてもらつたら、非常に今
度のこの事件が生じますね。それを一つお願いし
ておきたい。

それから、運輸大臣がおっしゃつたやつ二つあ
りますが、一つは乗降客の数によつて無人駅に
するしない、これは全然意味違ひです。例えば、
かつて新聞に載りました、一人の幼い子が井戸に
落ちました、一人の子の命を救うために、もう全
市を挙げて何時間も努力しましたね、一人の人間
の命のとうとのために全市を挙げてみんなが協
力して、ついにまあできなかった、あるいは救つ
たこともありませんが、この間は一人亡くなりま
した。したがって乗降客の扱いとかそういうもの
の構造とかあるいは信号の扱いとかそういうもの
によつて判断しなければ、私は無人駅などの判
断はできないと思ふ。これが第一。
それから、民営になりましたらもうふやしま
せんよ、人間はふやしません。だから私はきょう
しく総裁に言つてゐるわけだ。我々の案からい
たら、私どもは清算会社、ちやうど今皆さんが考
えてゐるような清算会社を置きます。その後は全
国一本の日本鉄道株式会社だから、我々の案でい

つた今の職員をそのまま引き継ぎますから。皆さんの案では全部一応国鉄職員は切つて、後会社が採用するから余分に採用するはずはないよ、今の数よりも。だから厳しくきょう言っているわけ、そういう点は後でまたこの余剰人員の問題のところで詳しく質問をいたしますが、そういうところでありまして、この無人駅の問題だけで三時間もやるわけにいかぬから、無人駅の問題についてはまず総裁が調査するとおっしゃったから調査してください。それには今回の事件を契機にして車掌、ここが一番詳しいと思うからアンケートでもとるとか、具体的にた人数を減らすための調査ではなくて、本間に国民を輸送するのに、安全のために何人が必要であるかという、そういう駅員の配置とかあるいは出札、改札とかそんなもの全部下から積み上げていって定員を計算するのが今までの国鉄のやり方ですよ。それを今度は逆に全然もうコンピュータで回帰式をつくつて上から下からきょうとやる。ほかから、監理委員会からがきょうと持つてきたから、それに合わせようといふ必死になっている。それに合わせたら百点満点だから、それは総裁の点数は上がるかもしれないが、そういうものは矛盾として、そのために国会があるんですから、きょう一日それをやります。後でまたやりますから、今この無人駅の問題については調査をしていただくと同時に、それからその、今処分と言われている車掌については、よく言い聞かせて、もしイデオロギーでやつたとするならば我々に——よく言ってください。例えば、デマかもしれないけれども、これは本人が書いたんじゃないと、ほか書いて、これをその名前で投書したんだという、そういうデマが入りました。もしそういう陰謀なり不純なものがあつたら教えてもらいたい。そういうもので世間を騒がしてはいかぬ。ただ、無人駅では危ないということ、私どもが全部わかつているからなるほどなと思うわけです。しかも車掌が詳しいから当然だ。きょうの新聞の投書もそう書いてある。したがって、正しいものは正しいとして、国会では

取り上げながらいかなくちやいかぬ。最後のの方は、きょうまでこの処置が延びたことは不満です。瀬谷君も、けさ電話がありました。まだ結論出らんすもんなど、もう一回やっておいてください。したがって、二十日にまた理事などに質問しますから、二十日までにはこれについてはひとつ立派な結論を出してもらふようにお願いしたいが、総裁どうでしょう。

○説明員(杉浦喬也君) 具体的な駅名等も本人からの指摘がございまして、まずそうした駅におきまして本間に見通しがどうかとか、テレビの画像がどの程度見えるかという点での具体的な確認をやつていきたい。これは早急にやりまして結論を出したいと思ひます。

○小柳勇君 それから、これも最近新聞に出たのでありますが、日本国有鉄道と国鉄労働組合で経営懇談会を設置するということを新聞で見ました。これについて総裁からきょうと答弁を求めておきたい。

○説明員(杉浦喬也君) 国労との間におきまして、私どもの気持ちとしては、大変重要な時期でもございまして、職員の問題も大変難しい問題を抱えておりますので、多くの組合員を抱えておる国労との間におきましては、こうした問題につきまして日ごろから忌憚のない意見の交換をしたいというのを再三申し上げてきた経緯がございまして、これは団体交渉という様な枠を超えまして両方ともさくばらんした話をするようではないかという提案をしてきたわけでございまして、残念ながら、いろいろな経緯がございまして、そうした機会がなかなかありません。

そこで、先般衆議院の方の御質問にお答えしたことも一つの契機になりましたが、この際私が常々申し上げているとおり、労使双方がさくばらんした話をする場をぜひ設けたいというふうに委員会ではお答えをいたしました。そうしたことを具体化しようということで、国労と当局の間の労使双方の事務的な話を詰めた結果、今回両者の覚書という形で、経営問題・雇用問題に關する懇談会という、雇用問題が多くの議題になるでございまして、それを中心として経営全般にわたる両者の意見交換の場というものをつくつた次第でございまして。

両者の間に溝があるということとは好ましくないというふうに思ひますので、この場をかりまして本間に議論を展開をしていく。両者が話しをしてすぐに後は疎遠になつてしまふということではない、議論は議論として、言いたいことを言ひ合ひおろさないかという趣旨でございまして。あした早速第一回を開催する予定にしているところでございまして。

○小柳勇君 この覚書によりまして、総裁以下各諸君、ほとんど主要な幹部がおいでになりますし、組合側も委員長以下各部長まで全部責任者が出席するようであります。先般安恒理事が発起人となりまして国労の三役も来てもらつていろいろ話しました。我が党としても方針を持っています。国労も動労も我が党の方針については支持してくれてます。したがって、動労の方針はもう共同宣言にも、あるいは協定も調印しているようでありまして、いろいろそこにはギャップがありますが、党としてはそういう面については責任を持ってやつかないかなきやならぬ。一番大事なものは、今国民の皆さんが国鉄の労使は一体うまうやっているだろうかと、それが一番心配であらうと思ひます。この国鉄を再建しなきやならぬという大きな段階で、労使がそれは大きな問題もあらう、小さい問題もあらうが、やっぱり話し合つて、よしやろうと。そして、世間の皆さんに労使一体となった姿勢を示さなければ本場の再建はできないと思ひます。非常に今一番大事な時期でありますから、我々も外から最大の努力をいたします。

したがって、これだけ立派な懇談会ができたのでありますから、よくひとつ話し合つて、そしてうまうやが労使が一体となつていきますように期待をいたします。

今日までの問題、これからの問題で労使交渉しなきやならぬのにはないかという問題がある。きょうは労働省からも来てもらつてます。今やっぱり現代労働法のもとで組織された労働団体がある。労働組合を結成してなくとも労働者の過半数の意見を聞くというのが今の労働法の精神である。私が言うまでもないことですが、総裁は十分御存じですから。そういう精神を十分踏まえて、労使が妥協できないものは妥協できない、これを世間に明らかにする、なぜできないかを明らかにする。そして、なるべく妥協しながら手を握つて国民の信頼できる国鉄をつくつてもらいたいと思ひます。この点はこれだけですが。

もう一点は、これも私の方の九州の仲間からも言われているんですが、前にも一回ここで質問があつたんですが、まだ大きな駅には、分割・民営によつて生き生きとなります、こういうふうなボスターが出てくる。杉浦総裁は最近総裁になられた。それでも運輸省の次官、鉄監局長をやつておられる。また、その副総裁以下今日まで営業として鉄道を守つてきた諸君が、今日までの鉄道は死んでおつたんであらうかと、今度分割・民営化したら生き生きとなると、どういふ感覚であらうかと。それは私も見て直観したんだけれども、今でも世間の人がそう言うわけだ。先生、九州なんかも分割されたらだめだといふのに生き生きとなりましてあらうかと言ふ。分割・民営を急ぐ気持ちはわかるが、世間の人は今の国鉄を信頼しない、不安でしようがないんじゃないかと思ひます。あんなボスターは一日も早く取つち上げて新たな決意で——もうボスターどころじゃないよ。みんな一緒に一つになつて、労使一体となつて国民の信頼を取り戻してもらいたいと思ひますが、総裁、どうですか。

○説明員(杉浦喬也君) 今までの国鉄は、長い歴史の大部分は国民に愛され、日本の経済社会のいわば開拓的な役割、文化の光を到達させる、こういうような役割を演じていることによりまして、重要な役割分担があつたというふうに思ひます。そうした中でいけば鉄道マン、世界に冠たる技術陣というふうないろんな意味でのい

がある。きょうは労働省からも来てもらつてます。今やっぱり現代労働法のもとで組織された労働団体がある。労働組合を結成してなくとも労働者の過半数の意見を聞くというのが今の労働法の精神である。私が言うまでもないことですが、総裁は十分御存じですから。そういう精神を十分踏まえて、労使が妥協できないものは妥協できない、これを世間に明らかにする、なぜできないかを明らかにする。そして、なるべく妥協しながら手を握つて国民の信頼できる国鉄をつくつてもらいたいと思ひます。この点はこれだけですが。

もう一点は、これも私の方の九州の仲間からも言われているんですが、前にも一回ここで質問があつたんですが、まだ大きな駅には、分割・民営によつて生き生きとなります、こういうふうなボスターが出てくる。杉浦総裁は最近総裁になられた。それでも運輸省の次官、鉄監局長をやつておられる。また、その副総裁以下今日まで営業として鉄道を守つてきた諸君が、今日までの鉄道は死んでおつたんであらうかと、今度分割・民営化したら生き生きとなると、どういふ感覚であらうかと。それは私も見て直観したんだけれども、今でも世間の人がそう言うわけだ。先生、九州なんかも分割されたらだめだといふのに生き生きとなりましてあらうかと言ふ。分割・民営を急ぐ気持ちはわかるが、世間の人は今の国鉄を信頼しない、不安でしようがないんじゃないかと思ひます。あんなボスターは一日も早く取つち上げて新たな決意で——もうボスターどころじゃないよ。みんな一緒に一つになつて、労使一体となつて国民の信頼を取り戻してもらいたいと思ひますが、総裁、どうですか。

○説明員(杉浦喬也君) 今までの国鉄は、長い歴史の大部分は国民に愛され、日本の経済社会のいわば開拓的な役割、文化の光を到達させる、こういうような役割を演じていることによりまして、重要な役割分担があつたというふうに思ひます。そうした中でいけば鉄道マン、世界に冠たる技術陣というふうないろんな意味でのい

がある。きょうは労働省からも来てもらつてます。今やっぱり現代労働法のもとで組織された労働団体がある。労働組合を結成してなくとも労働者の過半数の意見を聞くというのが今の労働法の精神である。私が言うまでもないことですが、総裁は十分御存じですから。そういう精神を十分踏まえて、労使が妥協できないものは妥協できない、これを世間に明らかにする、なぜできないかを明らかにする。そして、なるべく妥協しながら手を握つて国民の信頼できる国鉄をつくつてもらいたいと思ひます。この点はこれだけですが。

もう一点は、これも私の方の九州の仲間からも言われているんですが、前にも一回ここで質問があつたんですが、まだ大きな駅には、分割・民営によつて生き生きとなります、こういうふうなボスターが出てくる。杉浦総裁は最近総裁になられた。それでも運輸省の次官、鉄監局長をやつておられる。また、その副総裁以下今日まで営業として鉄道を守つてきた諸君が、今日までの鉄道は死んでおつたんであらうかと、今度分割・民営化したら生き生きとなると、どういふ感覚であらうかと。それは私も見て直観したんだけれども、今でも世間の人がそう言うわけだ。先生、九州なんかも分割されたらだめだといふのに生き生きとなりましてあらうかと言ふ。分割・民営を急ぐ気持ちはわかるが、世間の人は今の国鉄を信頼しない、不安でしようがないんじゃないかと思ひます。あんなボスターは一日も早く取つち上げて新たな決意で——もうボスターどころじゃないよ。みんな一緒に一つになつて、労使一体となつて国民の信頼を取り戻してもらいたいと思ひますが、総裁、どうですか。

どうでしょうか。まず、広域配転の問題の現状について説明を求めます。

○説明員（杉浦喬也君） 先般広域異動の募集をいたしまして、当初なかなかそれぞれの職員が思い悩んだ点もあろうかと思ひます。出足は悪かったんでありますが、最終的に五月の九日に締め切りをいたしました段階におきましては、目標の三千四百というのを突破いたしました、総数三千五百十五名、北海道から千四百三十八名、九州から千三十七名、後で拡大をいたしました地区から千四十名、そうした応募者があつたわけでございました、既に第一陣三百四名につきましては、先般三百四十名程度を既に発令をいたしまして、東京、大阪に異動を実施をいたしたところでございます。引き続き第二陣、第三陣の発令をしながら所定の目標とおり実行していきたいと思つております。

○小柳勇君 希望者とそれから発令した者と違ふけれども、将来どのくらいまで広域配転をしたいのですか。

○説明員（杉浦喬也君） 北海道、九州の余剰人員人数というのは非常にたくさんございます。そ

ブというのは現地において埋めることができません。したがって、いまして、できるだけ数の多くを目標にしなが、ら広域異動したいと思つておるんです。

が、一番そこで問題になりますのはやはり受け入れ側の住宅事情でございまして、住宅がしっかり用意されておりませんとこれはできません。したがって今度の三千四百も、ことしの春の住宅がそれだけ余裕ができたということで三千四百の目標を立てたわけでございますが、それから後の住宅の実確保の見通しをまだ立てておりません。どの程度住宅がさらに確保されるのか、場合によりましてはこれは受け入れのための住宅を新設することも考えたいと思いますが、それらの住宅を、何人ぐらい受け入れられるような住宅があるかということをもまず具体的に算定をいたしうことでございますので、目下のところちょっと数字的にはめどを立てていないということであり
ます。

○小柳勇君 第二次、第三次につきましても受け入れ側の住宅問題などがあるから現在でははつきり人数は決めていないと、こういうことでしか。何か語尾の方がちよつと余りよく聞き取れぬ点がありますから、語尾の方はつきりひとつ願います。それからもう一つは、東京、大阪及び名古屋地区ですけれども、おたくからもらつた表によりますと、東京三局で四千九十人、大阪天王寺で四千八百八十人、名古屋で千八百人の余刺人員があります。その地区でも余刺人員があるのに、今度は九州や北海道からそこに持つていけば、これはその余刺人員プラスになるのか、いや今度九州から北海道から行つたこの諸君はもう余刺人員の看板は、背番号は外しておきますと、そういうことですか。どちらでしょう。

○説明員(杉浦喬也君) 詳しくは担当常務からまたお話ししますが、余刺人員を、だれだれが余刺人員であるというふうに、これ一般論でございしますが、そういうやり方をしてはおりません。ただ、本務につくかあるいは教育訓練か、そういう

うような意味での分け方はございますが、余刺人員のレッテルを張るということは実はしていません。

それから現在でも余刺人員があるところへさらにそれがプラスされれば玉突き現象かというふうな御指摘もございますが、これはやはり余刺人員対策は全国的な配慮のもとに解決をいたしませんと、地域的な偏在があるということでございますので、そうした点の配慮のもとに今回広域異動を実施したということでありまして、部分部分をとりますと、おっしゃいますようなことが起こるかとも思いますが、これはあくまで全国の人をどうしたらいいかという観点からする判断でございす。

○小柳勇君　ちよつと今の表現がわからなかったんですが、余刺人員ではございません、職員の異動でございす、こういうことですか。

○説明員(金田信義君) ただいま総裁が申したとおりでございます。今度の広域異動で異動をいたしました職員、東京へ参りましたりあるいは大阪へ参りましたりいたします。これは本務グループに入れることにいたしておりますけれども、それによりまして余剰人員を特定化するか、この人たちは余剰人員であるというような特定の仕方をするというようなことは考えておりません。あくまでも所屬長の判断で要員の運用をやっておりますので、そういった特定をする、今まで、本務に入った人が玉突きで出て余剰人員として特定されるといったような運用は考えておりません。

○小柳勇君 それではその余剰人員の、今度の法案の問題でもあるけれども、著しく余剰人員があるから二万名の希望退職を募るなんてあるけれども、あと今の広域異動というのは、余剰人員の多いところで将来処理に困るからこの際広域配転いたしますというのが今までのふれ込みだったんだが、それと違いますか。

○説明員(金田信義君) 今おっしゃるとおりでございますまして、北海道、九州等余剰人員が非常にたくさん発生しており、しかも雇用の場の少ないと

とで取り組まされていただくということでありました。今日たまたまでも軽量経営に徹してまいりますというところが経営の基本であることは間違いない。各企業、各会社において、これは民間のことは私に例に出してはあつたわけでありませんが、経営の危機を脱しますときにはやはり人員整理を行って軽量経営の中でまいりますと、こういうことなすね。ですが公企体でございますから法律によって身分を保障されておられますと、こういう中であり、なおかつ国鉄としても軽量経営とはいえないが、民間が行いますように、人員整理をしてまっしぐらにこれに取り組むということはない。雇用対策は、法律ができて清算法人ができてえども路頭に迷わせることはありせんようにと、それぞれの皆さんの能力に応じてそれぞれのパートに御就職をいただくように全力を尽くしますと、このように申し上げ、私もそう申し上げ、国鉄にもそのように指導をし、努力をいただいておりますわけですが、これはこれとして、今日たまたま軽量経営に根差すという意味で物を考えました際に、九州あるいは北海道、雇用の機会の少ない地域、東京あるいは阪神、東海、こういうところと比べて非常に企業数が少ない、こういうことでありますれば、その地域において完全就職はなかなか難しいなど。よって地方で広域配転に応じてくれる方、これは余剰でそちらに行けというのではなくして、鉄道マンとしてこの際ひとつスタートをしてくれぬかと、こういうこととありまして、また本人は鉄道マンとしてさらに新天地で、新天地といふか今度その赴任した地域で頑張る、こういうことである。同時に、仲間である九州の皆さんに、自分がそういうことで行くことによって、こちらは自分の分だけ何といふかバランスがとれていく、こんなことなども考慮の中にあつたことかな、こんなふうな思ひますし、今大阪局、天王寺局四千幾ら、ここに余剰プラスアルファありますんかということについては、この地域はやはり西の産業の中心地

でございますので雇用の機会が九州に比べますと相当高い。よってこの地域にお願いを最終的に申し上げてそれぞれ就職をしていただく。こういうことでその辺のところを考えられ、取り進められたと聞いておるわけでありまして、私自身も報告を受けまして、まことにテレビを見ますと今御指摘のように住み慣れた故郷を後に、涙ながらに別離しながら東京に赴任していったという、きのうかおとこのテレビにありました、本当に胸を刺されるような思いをいたしましたわけでありまして、改革、さらに新生鉄道員というプロセスの中で乗り越えていかなければならぬというところ、しかしそれは全体の中で協調し合いながら取り進めてまいりますならば、鉄道、国鉄の伝統、使命が生かされて、新しい鉄道にこれが生まれ変わる、ある意味の産みのつらさかなと。よって私も雇用対策というものについては、さらに万全を期していかねければならぬなど、こういうふうな実は昨今痛感を感じておるというのが率直な感情であり、前段、先生の御質問にお答えをさせていただきます。たまたま、こういうこととあります。

○小柳勇君 私どもの日本鉄道株式会社法の経営見通しも私の方でつくったんですけれども、私どもの考えでは、例えば六十五年度にはあなた方が考えているように大体二十一万五千、職員の、持っています。しかしそれは何も、全国一社制ですから、広域異動あるいは希望退職などしないでも、毎年間の特退とかあるいは若干の希望とか言え、大体六十五年ごろには二十一万五千になるだろうと。我々の考えなら、今総裁や副総裁が言われたことでも、ああ、おれは九州から大阪へ行くぞと、それで済むわけだ。あなた方は、もしうちの法案が通らぬであつた方の法案が通つたとすれば、来年の三月三十一日には国鉄職員は全部解雇、あと新会社を採用、そういうものがあればこそ今質問しているわけですよ。我々の考えなら何も要らぬわけだ。広域、ああいよいよ、大阪へ行くよ、東京へ行くよで済むわけだ。あるいは余剰人員であるならそこでそのまま余剰人員だ、我々の

案なら。あなたの方ではそうじゃないんだよ。あとはもうちゃんとその東日本、西日本、東海などに定員を決めておいて、今無理して、だんだんだんだん職員を削減しておいて、さあこれで会社をやってください。そのときには会社が、会社よりも、指名した特殊な人が、一々職員を指名するようになっていく。これも後で労働局長に聞きまされども、そういうやり方については私はまだ納得できない。

そこで九州から大阪へ行った、あるいは北海道から東京へ来た、今配置転換された人はもうそのときには後の新会社の社員ですね、そう聞いておるわけですよ。端的に、総裁どうですか。

○説明員(杉浦喬也君) 長年住み慣れた故郷を離れるということでございますから、私どもの提案に対して、それを、希望を申し出る気持ちの整理のために、本人の希望というものをできるだけ聞いてあげたい、そういうようなことではないと、無条件にどうですかと言つても、なかなか応募に応じにくいであろうという判断があつたわけでございます。したがって、そうしたことのいわばインセンティブといふか、そういうような意味におきまして、できるだけ本人の希望を聞きまして、それを、いわば募集の条件にしたわけでございます。ただ、希望を聞きましてその希望というものは、個人によってばらばらであると思ひます。多くの希望は、依然として鉄道として将来も自分は働きたいというふうに思っている人が多いと思ひます。ただ今回の異動では、若い人がかなりあるわけでございますが、若い人の希望の中には、公的部門、国家公務員、地方公務員になりたいという、そういう希望も相当あるのではないかと、そういうふうに思ひます。その辺の希望は個人に実を聞いておられません。これからお聞きするわけでございますが、私どもの可能な限り希望を聞き、希望に沿つた措置を講じたい。

ただ、それじゃ鉄道へ行きたいという人はみんな鉄道へ行けるのかということでございますが、

これも法的には、私どもの判断がこれは最終的には加わることはできません。私どものリストの中に入れるということはあるでしょうが、採用は、法律的にいえば、設立委員、これが採用を決定するということとなりますから、私も採用するわけではないということでございますが、しかしながらそこに至る過程におきましては、できるだけ希望に沿つた行動をしていきたい、こういう意味でございます。

○小柳勇君 私が質問したことに端的に答弁してないんだ。非常に回りくどく、わからぬようにわからぬように答弁しようものだから、よくわからぬ。

では、ここで具体的に、「広域異動の実施について」という書面がありますから、これ最後読みますよ。「異動先における将来の配属に際しての希望は、可能な限り、優先的に配慮する。」、これはどういうことですか。

○説明員(杉浦喬也君) たまたま申し上げましたように、将来の自分の行き先、職場の中の問題、あるいは法律が通つた後におきましては、将来の会社なり、あるいは公的部門への転出、いろいろとあるかと思ひますが、そうした意味での将来の本人の希望というものをできるだけ覚えてあげよう、こういう趣旨であります。

○小柳勇君 それで、本人たちは鉄道に希望して入つた。大阪も、九州の人も北海道の人も、国鉄職員であるために入つたわけだから、今度、広域配転に応じて、大阪の国鉄職員として永久にやれるだろうと思つて応募しているわけですよ。ほとんどがそうだと私も聞いています。それで、それはかないますかと。だから少なくとも特別にこの配置転換に応じて、広域配転に応じた人は鉄道人として、わずか半年か一年もないんでしょ、今、もうね。当然じゃないでしようかね、本人は、それはかなえてやるんですかと。端的に答弁してください。

○説明員(杉浦喬也君) できるだけかなえるように努力をいたしますということでございますが、

必ずできるかといひますと、先ほど申しましたように最終段階では決定権がございせん、国鉄には。したがって、必ずかといひますと、そうは言えないわけですが、できるだけ本人の希望に沿うように努力をいたしますということであります。

○小柳勇君　私はそう聞いてないんですよ。本人、出ていく人たちの家族も、鉄道に入つたんですから、これ広域異動に応じたら鉄道におれますから行きますと言う、みんなほとんどそう思つて行つてしまふ。

それでは、もう一歩突き進んで、おのおの、国鉄には組合が六つ、今度一つできましたが、労働組合の組合員なんです、これだけの広域配転、何千名もの広域配転については大まかな数字、今あなたがおっしゃったような数字を、例えばここに書面がありますけれども、このくらいの太筋は労働組合と交渉して、あとは個人の希望意思を聞くべきであるが、労働組合との交渉をいたしましたか。

○説明員(杉浦喬也君) 広域異動という仕組みについての話は、これは今までの中で大変な重大なことでございますから、各組合にこういうことでやるつもりでございますということとはよくお話しをしておりますし、それからまた広域異動に伴いますいろいろな労働条件上の要求等もあるでしょうから、そうした点については、申し出がございましたら十分に交渉いたしましょうというふうに申し上げておるところでありまして、既に三組合におきましては具体的な提案がありまして、わりかし短期間に解決をし、それから国労との間におきましても何回も交渉を行ってきたところでございます。相当な回数を重ねておるところでございます。

○小柳勇君　では、この広域配転をやること及びここに文書書いてありますね、今私が質問いたしましたのも、総裁は、いや、皆さんの言う新会社に残るんですということは説明されませんでしたけれども、そういうところまでは、この文書などについては交渉要結じゃないわけですね。どう

ですか。これまではつきりもう交渉しているんですか。

○説明員(杉浦喬也君) その文書そのものを交渉の結果決めたということではないんで、当局としてはこう考えておりますというその中身は、組合によくお話をしました。今の将来の本人の希望を聞くというその条項も含めましてお話をいたしました。そうした全体の問題についての労働条件にかかわる部分については、団体交渉をいたしましょうというところで実施してきたところであります。

○小柳勇君　その結果によつたとなりますと、広域配転に応じました各現場のずつと表をもらつていますけれども、組合員によつても偏つておりまして、だから納得した組合あるいは問題のある組合があつたと思ひますけれども、結果的に非常にアンバラがあるものですから、したがつて労政局長もおいでのようにありますが、労政局長に質問したいのは、今回のこの国鉄の再建に名をかりました分割・民営化、それによりまして広域配転なしからまた問題にいたします希望退職二万人の募集などあります。基本的には、これも後で総裁やあるいは運輸大臣から聞かなければなりません、国鉄が一体破産しているんじゃないか、いやそうじゃないんだ、破産はしていないけれども社名変更だと、どちらかになるでしょうが、い

ずれにいたしましたも今労働組合という組織がある。その組織がこういう広域配転であるとかあるのについては、二万人の希望退職を募るとかというようなものについては、当然団体交渉をして、大筋の大綱については団体交渉した上で、そしてあとは個人の希望なら条件を聞く、それが現代の労働法では一番基本だと思ふ。それが憲法に保障された労働基本権あるいは労働法の労働者の基本的権利、そういう原則に返つて言う必要はないが、私はそう思ふんだけれども、労政局長から意見を聞いておきたいんです。

○政府委員(加藤孝君) 今回の国鉄の職員の広域配転の問題につきましては私も労働省といつし

して考えておりますことは、広域異動計画をそれ自体はこれは管理運営事項である、こんなふうに考えておるわけでございますが、管理運営事項に該当すれば全く団体交渉の余地はないというものではない。その管理運営事項によって影響される労働条件、これは当然団体交渉の対象になるものである、こう考えております。

現実はこの広域異動に際しまして、職員の労働条件に關しまして団体交渉の申し入れが行われ、そしてこれに基づいて国鉄當局もそれぞれの組合といろいろ交渉なり話し合いなりというものが行われてきておる、こんなふうに考えておるわけでございまして、往々にして管理運営事項であれば全く団体交渉と關係がないといふふうに思われがちでございしますが、少なくともそれに伴って起きてくる労働条件の問題、そしてまた、その労働条件の問題が円滑に労使間の話し合いで解決する前提として、管理運営事項の点についても、なぜそういうような計画なり方針なりというものを持つたかということ、その前提として説明をされる、こういうようなことは民間においてもしばしば行われておるところでございまして、今回の国鉄においてもそういうような対応がされる必要であるかと思っております。また現にそういうような話し合いも今なお行われつつある、こんなふうに考えておるところでございします。

○小柳勇君 労政局長は何かお忙しいようですか、もう一問です。

さつきちよつと言葉に出しましたけれども、今回のこの政府の国鉄再建計画なるもの、国鉄を六分割してそして民営化するということでは、来年の三月三十一日に国鉄職員全員解雇しまして、そしてある機関が指名をして新社員を任命してまゐる。後でまたこれは論争しなければなりません。が、一体国鉄が破産宣告されたいわゆる破産会社であるとしてしましても、後に今度また別の類似の会社ができいきますから、現在ある労働組合というものもこれは無視することはできないと思ひます。あるいはそうでなくて社名変更して移行する

としたしましたら、なおさら現在ある組織というもの、それは重視しなきゃならぬと思う、管理者としては、資本家としては。それに対しましての労働省の見解を聞いておきたいんです。

○政府委員(加藤孝老) 今回の国鉄改革案におき
ます考え方でこの労使関係の問題を考えました場
合、現在国鉄におられる方々の今後の帰趨という
ことになりますれば、それを包括的に承継いたし
ますのはこの清算事業団の方へ承継をされる、こ
ういうことでございます。そういう意味におきま
して、今後の、今の国鉄そして清算事業団を含め
ましてこの労使関係なり労働条件というものは
これまでどおりの交渉によって決まっていくな
のである、こんなふうに考えるわけでございます。

しかし、新しく会社が設立されてそれに新規採用される、そういう方々の労働条件問題については、これは新しい会社がそれぞれの地域なり企業の実情に応じて設立をされる、また設立の考え方はそれぞれの新会社の設立委員において定められるというものでございまして、それが新規に採用をしていく、こういう形になるものでございますので、そういう意味で新会社における労働条件というものについては、旧国鉄の組合との間で団体交渉をする、そういう性格のものではない、こんなふうに考えております。

○小柳勇君　まだ少しこちの方からの質問あつてからの方が答弁しやういでしようが、例えば鉄鋼産業、工業などなら、会社が一応三月三十一日でこれは破産です、終わりました、後は清算会社で新会社ですと、そういうものも考えることは十分可能、妥当だと思う。ところがこの輸送事業、例えば列車が東京駅を三月三十一日の夕方出ます。そうすると九州に着くのは四月一日の朝です。そういうような中断できない、遮断できない事業というものが、その三月三十一日に全員解雇だということがあることが、今の憲法なり労働法上可能であらうかどうか、私はずっとここ半年ばかり考えてきたんですが、そういうことで、そして全員解雇して、翌日それを全部採用しますと。普通

の会社ならわかりますよ。こういう輸送産業で、列車はそのまま動かしていかなければならぬ。

それじゃ例えば三月三十一日に大阪まで行きまして。ここで私は解雇されたからやめます。汽車は動きませんね。そういうようなことは法律上も現実上も私は許せないと思うが、まずひとつ働く労働者の側に立つての労働者の見解を聞いておきたいんです。

○政府委員(加藤孝君) 先生のそういう御心配になる点がこの改革法案を策定するに当たりまして一番にやはり問題になったところの一つであり、また私も労働者としても一番気にしたところでございます。そういう意味におきまして、先生おっしゃいますように、解雇ということが三月三十一日に行われるのではなくて、これは少なくとも自動的にその時点で清算事業団に身分が移行する方と、それからその時点で新会社に移行されるという形で身分が移行される方とに分かれるわけでございます。その三月三十一日という時点において解雇されるという方は一人も起こらないようなそういう法律の仕組みになっておる、そういう改革案の仕組みになっておる、こんなふうに私も考えての策定がなされておるというふうに理解いたしております。

○小柳勇君 現在要員は大体二十七万七千人ですけども、その諸君は所要員とか現在員とか余剰人員とか言っていますけれども、おのおのの部署について一日千八百万ぐらいの人が動いているわけですから、貨物列車も動いていますね。そういう事業で、今労働局長言ったように、いや、この者はもう三十日解雇ですと、この者は二十九日解雇ですと、それができない。この法律上は三月三十一日に全員解雇と、そして後は新会社に辞令発令だと、そういうふうになっています。そういうふうなことを、この輸送事業では、私のあれでは清算事業団への移行ではなくて社名変更だと、日本国有鉄道のその事業を別の会社が今度は引き継いでいく。言うなら事業の継続、そういうものを考える。この法の立法のときに皆さんがどういう論争

をされたかわかりませんが、ただ表面に出た、私どもが今資料をもらっているところでは三月三十一日に全員解雇ですと、それで今論争しているわけですよ。広域配転の問題もそういうことでですよ。そういうことですから、今棚橋さんが何かあるようだから、まず棚橋さんが答弁して、その後局長の意見を聞いておきましょう。

○政府委員(棚橋泰君) 先生、全員三月三十一日で解雇だというふうなお話でございまして、基本的にはその新しい会社へ行かれる方はその時点で新しい会社への採用が決まっておりますから、それは三月三十一日時点で退職をされて自動的に新しい会社へ採用されるということになるわけでございます。

それで、その余の方は今回お願いをしております改革案の中では、国有鉄道は六十二年四月一日で清算事業団となるものとする、こういうことになっております。したがって、国鉄といものは六十二年四月一日で自動的に清算事業団となりますから、したがって、その職員はそのまま身分が解雇というふうな形なしに清算事業団へ移行すると、こういうふうに私も考えておるわけでございます。

○小柳勇君 それでは、その新社員というのはいつ発令しますか。

○政府委員(棚橋泰君) 新しい会社の社員は六十二年四月一日の午前零時で新会社の職員に発令をされる、こういうことでございます。

○小柳勇君 いや、私が言っているのと同じじゃないか。では、労働局長、今言ったとおり新社員は四月一日から発令です。それで旧社員というのは三月三十一日、全部国鉄職員は三月三十一日で解雇ですよ。そういうことが、どうですかね。この輸送事業、列車はそれはとまればいいよ。列車というのは東京駅出たらもう九州まで行かなくていいのだから、そういう事業、そういう輸送事業といものは、こんなことはこの法律が——私も聞いたときもあのとおりなんです。棚橋さん

が言うのとおりなんです。こんなこと許せませんか。許せませんじゃなくて労働法上どう考えますか。

○国務大臣(三塚博君) これは大変大事なことで、すから私からもお答えをさせていただきます。純理論的にまいると、今度御審議をいただく法律では棚橋審議官が言われたような手続で移行をします。ですから、解雇ではなく退職をして新会社、例の旧国鉄と私も言っておりますが、いわゆる法的には清算事業団ということになります。これにかわるわけでございますから、お一人の解雇者もなくこれが移行をしていくと、これが実は政府が苦心をいたした最大のポイントなわけなんです。

そこで、運輸大臣として、かねがね当委員会でも、衆議院の委員会でも、衆参両院の予算委員会でも申し上げさせていただきましては、何とか早いうちに御審議をいただき御成立をお願いをいたしたい。というのは、新会社に移行いたしますのには、今国会出ささしていただきましたのは、先生方から言うと、そんなおまえ一国会でとおしかりをいただくことは十分に承知をしながら、しかし事情が重要なものでありますので今国会で何とかと成立をさせていただきませんでしようかと。そういたしますと、十月月足らず、二十二日、仮の話申し上げますと十月月足らず、わけです。その間準備がずっと進みまして、希望にいろいろあるそのきちんとした設立発起人が今度採用するということになるわけですが、既に内示が行われると。人の採用でありますから、瞬間タッチはこれはぎりぎりの法律的なことでありまして、もう二月いっぱいにはきちっとそういうこともそのあらかじめの内示が準備行為として法律が成立をいたしておるわけでありまして許されるわけでありまして。

そういうことでいきますと、極めて輸送体系の上からいいますと、運輸している間にばつとこの国鉄が今度東日本会社に変わっちゃったということではなく、あらかじめそのことの意識の中で

行かれるわけですし、当然その場合はこれは輸送業務でありますから、西に行かれる方についても既にその会社、所属する会社はどこになりますか、そこに自分は決定をするのだと、なっておるんだと、こういうことで行かれるということになるんだらうと思っております。

そんなことでぜひ御審議をいただいているわけでありまして、準備が行われてまいりますとそういう形の中で行われてまいります、先生言われますような御不安といいますが、そういうことが十二分にクリアできて、この法律ができて準備に入りますと、なるほどそうかと、こういうことを御理解がいただけるのではないだろうか。こんなふうに実は、これは法令上、また取り進め方としても、また主管大臣としても、その辺のことは働く方にとりまして大変大事なポイントでありますのできちっとやるように指導してまいら、こういうことでございます。

○小柳勇君 いや、私の質問に満足な答弁できないと——法律通らぬのですよ。法律通してからやるんじゃなくて、それは普通の工場ならもう社名変更でもあるいは破産宣告してでもそれはいいです、もう仕事をびしゃつとめていいんだから。翌日から看板掲げて、それでさようならやめてた出発。だが輸送事業というのは、だから一日、三月三十一日に全列車とりますよと国民に宣言すればまたそれも一つの方法かもしれぬ。いや、それはもう全部そのまま通りますと、そして名前だけ変わるだけですよ、そういうことで三月三十一日までが国鉄職員で、四月一日から新社員であります。私は、今の憲法でも労働法でもそんなことは素直に皆さん国会でも通らぬと思うんですよ、私が納得できないもの、そういうことは。したがって、私は、これはもう違憲、違法、訴訟しなきゃならぬと思つていただけたけれども、この法律をぶつつぶすためにはどう思っているんだけれども、それはそれとして、まあ労働局長はお忙しいから、例えばあと希望退職というのが二万名ある。これ

二万名は私にはもう必要ないと思うけれども、それ
もこれは個人の希望退職だからそれは団体交渉は
必要ない、今の問題、これが移行いたしますと、
今の国労とか動労とか施勞ありますけれども、一
遍これ全部職員がやめますから、もうこれは組合
の交渉権などなくなるという判断をするか、いや
これは団体はこのまゝいままゝ、したがって新社
は社長とまた組合が交渉しない、労働省として
は、まず今のこの質問から答弁してください、ど
う判断してこの国鉄改革法に労働省はサインして
おられるか、御答弁願います。

○政府委員(加藤孝君) 法律論的、観念的に言え
ば、四月一日午前零時というものでばつとそう
なるといふことでございますが、実際の扱いとし
ては、今運輸大臣が答へになりましたような形で
現実的な都合な事象というものは十分避け得
る話であらうと思ひます、少なくとも午前零時
時点で走つておる列車は、零時から、今までは国
鉄の車両であつたものが新会社の車両になるとい
うような法律の性格上の変化というものはありま
すが、物は、これは同じ物が走つておる。こうい
うようなことに法律上はなると思ふわけでござい
ます。そのこと自身の労働法上の問題点というの
は、これは民間におきましても何も必ずしも会社
が破産したという場合でなくとも、例えば新しい
会社にある会社が吸収合併される、それが四月一
日に吸収合併されるということであれば、まさに
午前零時を期して新しい会社の社員になるという
ようなことはあるわけでございまして、そういう
意味で労働法上特におかしいとか問題があるとい
うふうには見ていないわけでございまして、それは
そういうケースも大いにあり得ることであるとい
うふうに見ておるわけでございまして。

一方、先生お尋ねの労働組合の関係でございま
すが、労働組合は、これはいかなる人をもつて我
が組合の組合員にするかというところは、これは労
働組合のみから決定できる、自由に決定できる
事柄でございまして、したがって、新会社の労働
条件について、新会社の従業員になった人の代

表として、ある組合がもちろんこれは交渉できる
話でございまして、新会社にまだなつてない、だ
れが行くかわからぬ、そういう状態での、これま
だ雇用関係にない人についての交渉というものは、
これはできないだらうけれども、雇用関係に入つ
た人の交渉というのは、雇用関係に入つた人の代
表、要するに雇用関係に入つた人を組合員に持つ
ておる組合というものが交渉を当然し得る、こ
んなふうに見ておるわけでございまして。

○小柳勇君 現在の国労とか動労とかあります
の組合が、今度は四月一日以降新会社にいくけれ
ども、そこで労働条件などを交渉する権限はあり
ます、こういうことですね。

○政府委員(加藤孝君) 四月一日以降新会社の従
業員になられる方が出るわけですから、その方々を組
合員として持つておる労働組合は、その新会社と
当然に団体交渉ができる、こういうことでござい
ます。

○小柳勇君 さっきの話になりますけれども、今
度は希望退職二万名の話、後で、もう時間があり
ませんから午後になると思ひますけれども、希望
退職については個人だから、これはもう団体交渉
の対象ではないというふうなことを聞いております
が、二万名という一つの大きな枠を国鉄で決め
て希望退職を募ると、その二万名というものは、
例えば再建監理委員会答申の九万三千名の中
の二万名であるということも大体みなわかつて
いますからね。とするならばその二万名の希望退
職を募る大綱ぐらゐは各組合の団体交渉事項とし
て処理すべきである。私はそう考へるわけでは
局長、いかがですか。

○政府委員(加藤孝君) 先ほどもお答えいたしま
したように、何人の希望退職者を募集するか、それ
によつて経営をどうするか、こういう問題は管理
運営事項であると思ひます。しかし、それによつ
て起こつてまいります労働条件に関する問題、
例えば希望退職者の、今後の例えば退職金の問題
をどうするか、あるいはまた再就職先をどうする
か、こういうような問題等労働条件に関する問

題は、団体交渉事項であると思ひます。その場合
におきまして、なぜ二万名の希望退職者を募集し
なきゃならぬのかというふうなことに十分
組合に対して必要性を説明し話し合ひをするとい
うことは、結構なことであり、必要なことであ
らうと思ひます。そのことが自身がこの
二万人というところ、そのことが必ずしも厳密な法
律的な判断としてそれが団体交渉事項かどうかと
なりまして、これは管理運営事項であらう。しか
し、そういう法律的な、こゝまでは管理運営事
項、ここからは団交事項というふうな形の厳密な
仕分けをやつて話し合ひをするということではな
く、当然労働条件事項の中にも、話を聞かしてもら
なければよく理解できないというものもあるわけ
でございまして。そういう意味で、例えば厳密な意
味での団体交渉ではないけれども、事前の協
議制であるとか、あるいは話し合ひであるとかい
うような手続というふうなものは、民間において
は一般に行われておるところでございまして、そ
ういふ意味では国鉄においても、こゝいう経営問
題、雇用問題に關しては労使の、総裁、委員
長を含むトップレベルでこのように懇談会の場が
今度つくられまして、そういう広く話し合ひが進
められるということは非常に結構なことではない
だらうか、こんなふうに見ておるところでござい
ます。

○小柳勇君 労政局長御存じのように、国鉄職員
は公営企業の職員であるために公務員なみでありま
して、失業保険などないんですよね、雇用保険な
いし、それだけに例えば希望退職いたしました後
どこかに就職するのでも、相手の労働条件などに
よつて不幸が出るわけですね。したがって、今
度、そういう点はやつぱり希望退職を募つて、今
度応募した諸君に対し、労働者に対して、やつぱ
り親切に先の職場の確保といひましようか、職場
の労働条件などもやつぱり確保するだけであらじ
め本人に言つて、そして希望退職させるのが、労働
者保護として非常に必要なことだと思ひますが、い

がですか。

○政府委員(加藤孝君) いずれにいたしまし
ても、厳密な意味での団交事項であるとか、ある
いは管理運営事項であるとか、そういうような法律
判断というのは、例えば、それが、拒否が不当
労働行為になるかとか、ならぬかとか、そういう
ぎりの法律論としてのまた議論であるわけでござ
いまして、そういう現在少なくとも組合員がい
ろいろ心配をするような問題等々、とにかくい
れにしても労使の間でそれが団交という形であ
るといふ話し合ひ、理解を深め合つて、そ
して現在の国鉄の置かれた厳しい状況をどう改善
していくか、そういう話し合ひの中で、相互理解の深
まる中で出てくるという意味において、ぜひ問題
を限定しないでいろいろ話し合ひが行われていく
ということをお願いいたしておるところでござい
ます。

○小柳勇君 どうも労政局長ありがとうございます。
広域配転の最後の質問ですが、総裁、さつき例
えは九州から、あるいは北海道から配転に依じた
者が新鉄道会社に残りたいというふうな者があ
れば、それはできるだけそれを希望を聞くという
ふうな答弁がございましたが、その程度でござ
いますか。広域配転をした者は大体新会社の鉄
道員ですと。そのところをちょっと説明をして
おいてください。それでこの広域配転の質問を終
わります。

○説明員(杉浦喬也君) これは最初の募集のとき
の条件、これはもうちゃんと職員に示しておる
ところでございまして、その中の一項目に、職員の
将来の希望については十分にこれを尊重して達成
できるように努力するといふふうに一項目書いて
ございまして、まさしくそのとおりでございま
して、先ほど言ひましたように、その希望が何であ
るかは実は確認をしておりませんが、想像すべ
い、それはやはり将来も鉄道マンとしてやってい
きたいという希望は多いんだらうと思ひます。し

かし、それが全部であるとは思いません。やはり公的部門へ行きたいという希望も相当ございますから、新しい任地におきまして公的部門へ行きたいんだという希望も必ずやあると思います。そういうものも全部含めまして、本人がどこへ行きたいかという希望はできるだけかなえてあげたい、こういうことでございます。

○小柳勇君 家族も本人も大変な決断です。私も何人も聞いていますから。したがって、その一家あるいはその周辺の皆さんがひとつ安心して将来とも働けるように、十分希望を聞き、万全の対策、最高の対策をとっていただくように希望いたします。

時間がありませんので、希望退職の問題に質問入りとうございしますが、運輸大臣、ほかの通産大臣とか経企庁との相談もありましょうから、ちょっと昼飯前に質問をいたしておきたいんです。そして午後の再開のときに希望退職の問題を質問いたします。

私はこの間の本会議でも質問いたしましたように、産業構造の地方分散とかあるいは地方交通線の強化、先般予算委員会でも質問しましたように、自動車洪水を解消して、地方都市の県庁の皆さんがマイカーで今通勤しておられますが、渋滞でほとんど通勤通学不可能です。したがって、何か地方交通線に快速電車を走らせたいと思うわけです。そして電車で通勤通学、あとマイカーは自分の駅まで、そういう構想のために、これから地方交通線は高速道路の自動車と競争するような体制をとらなきゃならぬ、そう思いましていろいろ調べました。高速道路を一キロつくるのに幾らぐらいかかるかと調べてみますと、大体平均が一キロ当たり約四十九億円かかります。しかもなかなか土地の買収難が進みませんで、高速道路網もなかなか伸びません。国鉄の方の、今百キロで走るためにはレールが小さい。また、路盤が弱くから強化しなきゃならぬ。それで複線電化、そして六十ないし五十キロ軌条にかえてそして百キロで走らせるためにはどのくらい経費がかかるかと調べまし

た。最近ではありませんが、四、五年前の計数を掛けまして、一キロ大体十億ないし十二、三億。それからもう一つは、今鉄鋼産業がまた不況になりました。私の地元でも新日鉄や住友金属があまりすけれども、鉄鋼産業は不況であります。だから、この二万人の希望退職に今年度予算千九百三十六億円、皆さんの御努力を感謝しますが、そういう金の一部あるいは全部でもいいが、六十キロ軌条にこれを切りかえる。そして、とにかくこの二、三年の間に、今余剰人員が二万おるとするならば、その人をその方に振り向けて、急速度に地方ローカル線など、あるいは地方交通線の強化をして、快速化をして百キロ電車を走らせて高速道路の自動車と競争する、そういうことも考えたかどうかと思つてつと各省の資料をまとめております。

鉄鋼産業も特に最近円高もありますし、輸出が落ちまして、今大変だといつておられて減益になっております。内需拡大の今中曽根総理も円高で苦勞しておるようでありまして、内需拡大などはそういうふうに見えた地方交通線の強化、それは産業構造の地方分散、こういう大義名分を立てて、そして快速電車を走らせる。あるいは今電車じゃなくとも、この間四国をずっと調査しました。四国の総局長が言うのは、先生もう六十五キロが精いっぱいですよというんだ。ちよつと九十五キロまで走らせましたけれども、これは四十五億ぐらい金がかかりましたと、音を上げてますから、国家的な仕事として、ガソリン税などを少しそちの方に回して、鉄道にあれをおんぶさせないで、国家的な内需拡大の方策として百キロ電車の構想を三塚名運輸大臣がぶち上げられたらどうかと、こう思うわけです。したがって、昼休み中に運輸大臣だけでは答弁もできぬかもわかりませんが、通産大臣や経済企画庁とも相談し合つて、何か前向きにこの際ひとつ打ち上げたら国民もああそうかというふうな、電機産業についてもやつぱり不況ですから、この際ひとつ田舎の線の快速電車方式というものを運輸省なり国鉄がぶち

上げたかどうかと思つたので、まずひとつ運輸大臣の見解を聞いておきたいんです。

○国務大臣(三塚博君) かねがね交通行政、総合交通体系について御造詣の深い小柳先生の御研究の御提言、既に運輸局長、棚橋審議官を通じて、実は十二分に検討をしろ、こういうことで寄り寄り協議をするようにということで、けさ方委員会に臨むに当たり勉強してきたところでござい

ます。御指摘のように、経企庁及び通産あるいは財政当局、さらに警察庁、関係省庁、建設省も入るわけでありまして、総合交通政策として、もちろん国土庁も入ります。そういうことで取り組まなければならぬ問題であります。

鉄道事業の特性はどの分野に生かしていかすべきであらうか、こういう点で先生の御指摘も一つの示唆に富んだ御提言でございします。モーターゼーションとは言いながら道路建設がそれに到底追いついていけないのも昨今の状況でございまして、特に大都市交通はまさに鉄道がその優位性を発揮いたしておりますことも御指摘のとおりでございします。都市間輸送の通勤通学にこれまた優位性を発揮されております。あるいは新幹線が今成果を上げておりますが、今後新幹線のあり方を、ナショナルプロジェクトとして、盛岡以北なり北陸なり九州なりあるいはせつかく青函トンネルがあくわけでございますから、考えなければならぬ。しかし、これは財源検討委員会等で目下検討中であるわけでございますが、主管大臣とすれば、その方向で全力を尽くさなければならぬなにかねがねの御指摘をいただいておりますところでございます。

要は、思い切つてこの政策をどう展開するかという点で、要すれば財源の問題、先生今ガソリン税、道路だけに使わねえでやれと。かつて私も運輸省と一体となりまして道路交通の整備特会で鉄道事業の財源をねらったのでありますが、あえなく道路の方が重要で人の財源に手突つ込むなというので、大変激しい反対に遭ひましてだめで

ありました。しかし、決してあきらめておるわけではございません。そういうことで、また御援助をいただきながらこういう問題に全力を尽くして構築をしてまいり、財源をひとつめどをつけ、そしてこういう鉄道道をきちつとやっぱり、先生の言うように複線化、また百キロに耐え得るその六十キロ以上と、こういうものにも前向きに取り組んでいかなければならぬ、これは運輸省として当然かなと。御指摘のように、他の関係省庁とよく協議をしつつ取り進めてまいりたいと、鉄道の特性が生かされる分野にやはり思い切つてこれを助長していくことが鉄道再生につながることである、こう存じておるところでございます。

○小柳勇君 もう一問ですが、それはおとこのNHKの放送でしたが、交通事故がやっぱり年間九千九百名、減らない、ふえる状況であります。この間の本会議でも提案しようと思つたけれども、時間がありませんで提案しませんでした。これは午後労働基準局長に来てもらいますが、白トラの取り締まりその他ありますが、一番大事なことは政府全体でこの事故対策の閣僚会議をつくるべきではないか。それは事故対策といつて余り具体的であり過ぎるならば、交通渋滞、何ていうのか、交通渋滞解決のための閣僚会議とか、何か後藤田長官にもひとつ相談しようと思つておったんですが、交通事故対策あるいは交通渋滞解決のための閣僚会議ぐらゐの、運輸大臣が中心になつて、警察庁長官でも一緒でいいですが、そういうものもこの際ひとつ提案しておきたいんです。そうしませんが、これ四、五年しましたら、本間に、きのう飛行場から来ますのに車の混雑で一時間半かかりますものね。使い物にならぬようになりはせぬかと心配いたしますから、何かあるときには、もうマイカーはどこか制限するような何か閣僚会議でも設置するような方向でひとつ政府で検討してもらいたいが、そのことも含めて、前の問題も含めて政府部内で御相談の上、午後の再開のときにひとつ見解を聞きたいと思ひます。以上です。

○委員長(鶴岡洋君) 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時五十分開会

○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お願いします。

○小柳勇君 運輸大臣、午前中に申し上げました二つの問題、一つは百キロ電車の問題、それから一つは交通問題、渋滞対策及び事故防止のための関係会議の設置はいかがでしようか。

○國務大臣(三塚博君) 百キロ列車につきましては構想、大要今後の都市交通として一つのポイントを突いた御提案でありますことは率直に評価をさせていただきますが、何しろただいまのところ再建ということで、必要最小限の安全性、その他の設備充実ということに向けて本年度取り組んでおるといふことであり、六十二年以降、法律を通さしていただきますならば新会社に移行するわけでございますから、その中で、経営の基本といたしまして本問題をどう考えるか、都市交通として、大都市圏交通として重要な提案でありますので、それは、経営者は本問題を真剣に考慮するでありましょうし、運輸省としてもそういう観点から取り組まさせていただきますかと思っております。

また、渋滞に関する関係会議等設置をし、取り組んでほしい、こういうことであります。小柳先生、既に政府に中央交通安全対策会議と、言うならば総理大臣を長とする十六閣僚の閣議がありまことを御案内の上で御質問をいただいているものと思ひます。

ただ、五十六年開いたきり、本年三月二十八

日、第四次交通安全基本計画を決めることについて開きました。五年に一遍という、これは何だと、そうはおしかりいただきませんでしたが、それを含めて言われたのかと、実はお聞きをしてそう感じました。

よつて、この交通安全対策会議、基本計画を立てるときにだけ開き、あと事務方にお願ひをしておくといいことではいかぬだろう、こういうことで、この会議のときに、関係閣僚十六人全部集まらぬでも、御指摘のように警察担当の自治大臣でありますとか、建設大臣でありますとか、国土庁長官でありますとか、私、運輸大臣、こういうことで協議の場を持ち、やはり交通渋滞対策等について検討を進める。この中央対策会議の中の最初幹事会のようなもので練っていたとき、必要があるわけでございますから、今申し上げましたような少数メンバーの関係閣僚で協議を取り進め、本問題の解決のために努力をしてみたいといふ、こう考えておるところでございます。

なかなか他の閣僚、そうですね、急に言われてもということと頭を抱えておられたようでありまして、引き続き運輸局長をしてそういう幹事会のようなもので取り進めさせていただきます。取り組んでまいりたい、こう思っております。

○小柳勇君 後段の方の政府の御努力を要請いたします。

前段の方は、我々は新会社設立を肯定しているものではございませんので、その点はひとつ十分了承してもらいたい。そして、新会社になればやっぱり採算を重視するから、設備投資にその金を使わねえだろうと思つて、その点を心配しながら提案したわけですね。我々の案でいけば、日本鉄道株式会社です。これは地方ローカル線などの、あるいは三島の補助として一定限度、千五百億ぐらいは政府が補助するという立場で経営見通しを立てておりますものだから、ただし、それも五、六年の間でして、五年しなると大体赤字になるという新日本鉄道株式会社を我々は提案していますから、ま

たこれは今度あと衆議院の方で論争いたしましたしう。

したがいまして、今の百キロ電車の問題は、日本の鉄道の将来の夢として、どうぞひとつ運輸省もそれから国鉄も腹に入れておいてもらいたいと思つて、次に本題の法律の希望退職の問題で質問いたします。

二万人の希望退職を、千九百三十六億の金を使つて一年間に希望退職を募らうとされておりますが、法案成立後に国鉄はどのようなプログラムで募集をやるのか、時間が少ないので簡明に御答弁をお願いします。

○説明員(杉浦喬也君) 法案が成立し次第なるべく早く、それまでに準備をさせていただきたいと思ひますが、希望退職の募集の方法、これを具体的に決めまして、職員に周知徹底を図り、若干の周知期間を置いた上で直ちに募集にかかりたいといふふうに思つておるところでございます。

○小柳勇君 おとこの公明党の矢原先生の質問で、余剰人員、九万三千名も要らない。後で余剰人員問題は私もまた徹底的に論争いたしますが、四万一千名の清算事業団に残る職員もその数は、もう四万一千名より少なくなるだろうという話もあつたらしいが、二万名希望退職募集しないでもいいではないかという見解を私持つんですが、いかがですか。

○説明員(杉浦喬也君) 若干の人数の実績が出ておるところによりますと、数字が若干変わつてはきておりますけれども、ただ、もう現在時点におきまして三万八千名の余剰人員が既に発生をしておるわけでございまして、これからそれがふえていくといふことは間違いないことでございまして、やはり今年度の通常退職者の数、これもまだ推定でございしますので、若干名出ることとも予想した上で、なおかつ余剰人員対策の円滑な遂行といふことのために二万人の目標で希望退職を募るといふことが必要であるといふふうに思つております。

○小柳勇君 この問題の質問の途中ですが、労働基準局の政府委員見えておりますね。一時半までの約束ですから質問いたします。

それは、今運輸大臣がおっしゃいました交通渋滞の解消なり交通事故を減らすために、今一番心配なのは八百三十万台ぐらいの白トラが、自家用並びに白ナンバーのトラックが自由に横行しておりますが、それには運転手の労働条件の規制である二七通達に適用できない。したがって、我々としては今の交通安全を守る上では二七通達の法制化、これが本当の基本であると再三再四この委員会でも本会議でも予算委員会でも言ってきたのであります。それで、先年私が東ドイツの長距離トラックの協会長と会談いたしましたときに、その会長が言われるのは、トラックの運転手なりあるいは汽車の運転手なりあるいは飛行機のパイロットも同じであるけれども、交通機関のパイロットの労働条件を平等にすることが国の流通機構の一番基礎である、あるいは物価の基礎であります。したがって、短距離のトラックについては自由で野放しでもいいけれども、長距離トラックだけは運転手の労働条件をびしっとしておくことが国の経済の流通の一番基礎ですとおっしゃいました。それが今でも腹にすつとあるのであります。二七通達の法制化について再三問題にしているけれども、労働省の確固たる決意をお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(稲葉哲君) 先生御指摘の二七通達につきましては、これが拘束時間とかあるいは運転時間、さらには休憩時間といふあたりは労働基準法で規制されていらない事項を主たる内容としておりますことから、私どもとしてはこの問題を全産業に適用されます労働条件の最低基準でございまして労働基準法体系の中で、特定のこういう職種に適用されます事項を取り入れて法制化するというところにつきましては困難だといふふうに考へておるところでございます。

ただ、昨年十二月に労働基準法研究会から最終報告が出されておまして、その中で二七通達に

してまいりたいと思います。ただ、総枠は八千名は確保できているということでございます。

○小柳勇君 その八千名が、関連企業に行きま
す。関連企業はどうか待遇するかと、それが明らか
でありまうと、今度は希望する者にこういふところ
があるかどうか、こう言えますね。大体八千名
はそれは希望先の関連企業の中で八千名の就職
先、労働条件など見当ついているという意味です
か。

○説明員(杉浦喬也君) 会社別に細かく数字をは
じいております。したがって、どの地域のどの
の会社が何名受け入れられるかということはこれ
はつかんでおるわけです。

労働条件につきましては、ちょっとまだ必ずし
もはつきりいたしておりませんが、現在のその会
社の労働条件はわかっておりますから、そうした
労働条件の前提で考えることも可能であろうと。
したがって、あとは個人ごとにその希望に沿った
形で年齢別、職種別、地域別のはめ込みがどうい
うところにいるかということは今度は具体的に
やるというのが法案通過後の措置だと思ひます。

○小柳勇君 一応それで置いておいて、一万二千
名はどうされますか。あと八千名があつたが、
今年度中に、三月三十一日まで二万名という
でしょう。あと一万二千名の職域についてはもう大
体見当つておりますか。

○政府委員(中島寛二君) 希望退職者の二万人の
再就職先をいたしましては、現在政府におきまし
ては全体六万一千名の国鉄職員の再就職の場を確
保するというところで対処しておりますが、この六
万一千人というのは希望退職者二万人を含んだも
のでございます。そういうことで、六十一年度か
ら六十五年度初めまでにかけて六万一千人分の
雇用の場を確保しようというところで基本方針を
決めまして、今関係者の間で努力を重ねていると
ころでございますが、この六万一千人の中の希望
退職者二万人の再就職先をいたしましては、その
中から六十一年度とそれから六十二年度の当初に
採用していただける分、この中から二万人分が当

てられるということになるわけでございます。現
段階でそれに当たるものとして明らかになつて
おりますものが国鉄関連企業の八千人分ござい
ます。残りにつきましては一般産業界と公的部門
の採用の中から充てるということでございまし
て、それぞれの分野につきましましていろいろと求
職の申し込みがございまして、それらの数字を積み重
ねまして、そしてこの八千人を上回る分の希望退
職者の雇用の場も確保していくということで、今
努力を重ねているところでございます。

○小柳勇君 今国鉄職員ですから、国鉄職員の
中から二万名希望退職を募らうというのでしょ
う。しかも、それは今年中にやめる人に特別給付
金ですというのでしょう。あなたの話では、今
八千名は総裁から話を聞きましてたけれども、国鉄
の方では一万二千名についてはどうですか、責任
ないので、総裁、八千名のはかばか。

○説明員(杉浦喬也君) 公的部門の問題がござい
まして、これは全体こ四、五年間を通じてのお
願ひでございまして、私を初めといたしまして、
国鉄の現地の管理局長が地方公共団体の皆様方
にお願いに再三再四参つておるところでございま
す。

また一般産業界につきましても、経済団体の東
京におきまます四団体、関西の一団体、あるいは各
地方地方での経済団体を通じて、産業界での
受け入れにつきましましてお願いをしております
でございます。既にこれは本年度のみでなしに、
五カ年分全体にわたりましたのお申し込みが次々
となされております。これはまだ総体六万一千人に到
着いておりませんが、かなりの数が今申し出
が出ています。その中で六十一年度中、また六十二
年度首、この両方にまたが数字の受け入れにつ
きましましてこれから具体的に詰めていくというこ
とに相なろうかと思ひます。

公的部門につきましても、既に六十一年度首の採
用がかなり決まっておりますこともございまして、そ
うした前倒し分も含めましてこれから具体的な詰
めをやつていきたい、政府の御支援をいただきな

がらやつていきたいというふうに思つておりま
す。

○小柳勇君 この法律だけではできませんでした
も、まだ一応募集をするときに、こういうところ
にあるが君どうかと、そこまでの体制はまだない
ような気がする。国鉄で今八千名あるけれども、
関連先で労働条件もまだそこまでききませんと、
それから運輸省の方もあるいは公的機関などもあ
りますけれども、まだ一万二千名の者も今年度中
かあるいは来年当初、六十二年度の方にも入るよ
うな話ですが、それでも一つは、公務員になり
ました者は特別手当やりませんと言ふから、民間
だけでですか、そうしますともう少しこの法律を
つくるときに、法律を通す前に、もう少し具体的
に希望退職しようというところに大体ありますと、募
集していいでしょうか、だから法律出しますとな
りませんと、運輸大臣、法律だけどもこんど
こ先に出しておいてまだ五里霧中ではこれは論議
できないわね。これはちよつと無理だな、委員
長。この法律をこの国会で通すことは、これは無
理じゃないかな、全然あまいまいものだもの。ど
うですか、運輸大臣、全然あまいまいですね。こ
れで、例えば労働組合との団体交渉にしまして
よ、私が今言ったようなことを組合は聞きます
よ。答弁できないでしよう。そうしたら、いや答
弁できないから個別にやると、そうすると今度は
は強制になりまう。君どこへ行けたか、手当十
カ月やるから君やめいと、先は先何とかなるわ
と、そういうようなことでは私はならぬと思う。

いけぬと思う。少なくとも国の、公共企業体の職
員です。だから失業保険もない、雇用は将来確保
する、五十五歳定年まではちゃんと雇用を確保す
ることで皆試験受けて入つてのだから、それ
を募集するのなら、もう少し確固たる就職先なり、
条件なりがあつて、こういうところがあるがどう
か、それがこの法律を出す基礎になければならぬ
と思う。ちよつと論議できないじゃない、この
法律は。どうですか、運輸大臣。

○国務大臣(三塚博君) 本件は先ほどもちよつと
触れられました著しく過剰な状態を解消いたしま
して、経営の合理化に資するといふ提案の理由、
その「著しく」は、小柳先生いみじくも御指摘いた
だきましたように、二万人の希望退職を予定し、
これに対応する特別給付金、これを確保してまい
らなければなりません、こういうことだと、それ
も一つかと思ひますが、基本はやはり経営合理
化、効率的な経営をさせていたたく、これが一点
であり、それともう一点、これは政治家として申
し上げさせていただくわけでありまして、先生方
もその辺はお口に出す出さぬは別に、頭の中でな
るほどそんなことか、こんなふうに御理解を
いただいていることは、法律が御審議いただき、
可決決定直後からスタートを切らしていただく
ことに伴ひまして、やはり新経営体が展望の立っ
た形で取り組まさせていただきます。もちろんその二
十一万五千人体制というのはここにあらるわけであ
ります。清算事業団がその職員を抱えまして、先
ほど来御議論がございましたとおり、その中で再
就職の方向を確立をいたしましたわけでありま
す。そういうマクロで見まして、そこで方向づけ
をさせていただく。一応それはおくといたしまし
て、本論の、著しく過剰な状態を解消いたしま
す、予定いたしましたのは二万人程度でありま
す。こういうことの論議の中で申し上げていま
ただきますならば、ただいま八千人、国鉄総裁か
ら、また中島審議官からございましたとおり、そ
れは出ております、こういうことなんでしょう。二
万人予定でありますから、一万二千どうするの
か、こういうことでありまして、本件は法律を通
させていただいた時点で初めてこの具体的な行動
に入るわけでありまして、かねがね御指摘のよう
に、法律が通らぬのに君ら何をしておるのだ、こ
うおしかりを受けるわけでありまして、そういう
中で今後これが御審議をいただき、成立をさせて
いただきますならば、十カ月間これはあるわけ
でございますから、先ほど来申し上げております
とおり、政府の責任において第一的には国鉄総裁
が中心となり、国鉄が全力を挙げてその方途を講

ずる。しかし、それは六万人のうちでありますから、雇用対策本部、本件についてしっかりとこれを支えまして取り組まされていただく。よって今地方公共団体及び電力関係と産業界の年度内採用についてお願いを申し上げております。これからの集計も出てまいりかと思ひます。そういうものをプラスさせていただきながら、希望退職をいただく職員の方については、残されたそれまでの期間、また行かれる会社によって定年といひますか、勤務年数といひるのはそれぞれ違ひうわけでございますから、そういう点で十二分の対策を立てまして取り組まされていただく、こういうことで取り進めておる、こういうことであります。

○小柳勇君 ちよつと今大臣の答弁でも納得できませんから、この問題は保留いたします。質問、委員長保留いたします。

お願いしておきますけれども、国鉄も運輸省の方も今交渉先を、国鉄は八千名ぐらひは何かと関連企業にとおしやうてゐる、運輸省は一萬二千名いろいろ公共企業体とか公務員とか民間にとおしやいますから、それを文書で十九日までに出していただき、大体見当を。それから質問しように、今これでは答弁、そんなことではこの法律通すわけにまいりません、それは。

そこで、もう一つは十カ月プラスといひるのは一体根拠は何ですかと、それをお聞きしておきます。

○政府委員(棚橋泰君) 特別給付金、基準内給与の十カ月といひことで計算をいたしまして、予算のときの積算基礎になつてゐます。これにつきましては政府内部でもいろいろ検討いたしました。国鉄から進んで希望してやめていくといひ職員の方でございいますから、できるだけ多くの特別給付金といひものを報償的な意味で支給をしたいといひふうにも考えるわけでございますが、一方民間企業等におきまして同様の希望退職を募つておる例もございいます。

それから、御承知のように過去に政府関係としては電電公社に例があるわけでございます。そういうようなことも勘案をいたしまして、いろいろ議論はございましてけれども、大体十カ月といひあたりで十分な対応ではないかと、かように考えた次第でございます。

○小柳勇君 資料もいただきました。だから、他の民間会社なりその他の基準もここにいたしたいと思ひます。ただ、今の御答弁、さっきの答弁などを考えまして、若い方も希望するでしよう、五十二、三だけではないかもしれぬ。それらを考えますと、例えば十カ月にいたしまして、二、三カ月すればこれはもう生活費に使つてしまふ。したがって、就職先の確保とかなどを考えます。それからもう一つは、退職時の昇給の問題などございまして、最後の問題ございしますけれども、それは後の希望退職の問題のこの次に皆さんの御答弁が来た後、重ねて質問しよう。希望退職の問題については一応問題保留したまま次の問題に入ります。

著しく過員を生じたといひその問題について、余剰人員の問題について質問いたしておかなければなりません。余剰人員を九萬三千名、このおたくの方の文書、この間いただきましたにこういうのを書いてあるんです。現在員及び所要員、余剰人員を出してくだされといひ言つたらこう書いてあるんですよ。昭和六十一年度首の現在員は、二十七萬七千人であるが、今後の余剰人員対策の枠組みからすれば、これを希望退職及び年度末退職等により昭和六十二年度首においては、二十五萬六千人以下の職員数とすることが必要であり、そのために最低限二萬一千人の縮減を目指していくことになる。と、にかく余剰人員を先に枠がありまして、それにのり込んでいふ現在員も所要員も合はしていくような体制、これは根本的に私は鉄道経営間違つてゐると思ふ。先般の本会議でも質問いたしましたように、ここ数年来労使は団体交渉によりまして企業合理化によりまして二萬ないし三萬人ずつと毎年減つてきてゐるわけだ。そして、監理委員会すらことし二十八萬六千人だろつといひ目標を立てておつたのがもう二十

七萬七千人になつてしまつてゐる。なぜかういふように要員削減がテンポが速いか、いろいろ私も何でそんなに速いかなと思つてみたら、とにかくこの文書は、これは国鉄からもらった文書だけれども、この余剰人員に合わせるためにだんだんどこどこで強制的に要員削減を図つてゐるような気がしてならぬ。朝、午前中のあの無人駅の問題も一緒。駅を無人駅にして職員を削減する。それから、ここに、後で九州鉄道のときに質問しようと思つてゐるけれども、要員を削減するために、例えば大井町、日暮里地区電力指令統合、あるいは横浜地区電力指令統合などに四億九千萬あるいは二億五千万の金を投資して指令室をつくる。これで二百五十人を、そのためにはもう即断即決。金が足らぬといひながら、二百五十名のとにかく要員を削減せよ、そのためにひとつこれへ金ぶつていふ。もつとはかに金を使わなきゃならぬのに、大事な設備投資の金を要員削減。もちろん、それは要員削減も必要。必要だけれども、この九萬三千名の余剰人員を今生み出すことに精いっぱい、それが国鉄の幹部の仕事のような気がしてならぬ。それでは汽車は動かぬです、安全には。九萬三千名算出した根拠について説明してもらいましょう。私はずっとこの回帰式も分析してきた。

国鉄の線区を五百ぐらひにすたすに切つて、そして民間の大手と小私鉄を一緒にして、六十一社平均して、これで計算していくと運転士がゼロになるところがある、保線区員がゼロになるところがある。しやうがないから○四の係数を掛けたり○二・三の係数を掛けたりして無理に一生み出している。なお人数が余りにも少ないものだから、二割足しませう、それでも少ないから一割、一割八分プラスせしませう。それでも、なおどうしてもちよつといひかぬから、三萬二千名は、これは新会社を持つていきませう。全然もう考え方が逆です。駅員の安全のために何人要るか、運転士が何人要るか、施設の線路を保守するため何人要るか、あるいは管理者が何名要るか、そういうのを全部下から積み上げていって定員は今

まで決まつてきたんだから、現場で、我々も決めてきたんだから。全然逆に、外から、九萬三千名は余剰人員ですと、その計算したのが二十八萬六千人がことしの当初の予定であつた。ところが、もう二十七萬七千人になつてゐる。急激に要員が削減してゐる、その根拠を説明してもらひましよう。

○説明員(杉浦喬也君) 要員の合理化につきましては、私どもはやはり効率的な経営、コスト削減といひうようなことが非常に重要な事柄であるといひことでございまして、そういう意味におきまして昨今懸命な努力をここに傾けておることは事実でございます。既に昨年の十月に六十年度の当初におきます要員規模二十八萬一千五百人、これをどの程度の人数に持つていけるかといひことの全体の検討を既に行つてきておるわけでございます。十九萬五千人といひうような数字を我々は本段階におきまして地方と連絡をとりながら一応の目標を立てまして、そこでそうした十九萬五千人の具体的な内容につきまして、これは本社事項、地方事項といひうに分かれますから、本社の事業として処理すべきものにつきましては、既に今まで労働組合との間で懸命な交渉を行い、継続中でございます。

それから、地方におきましては各管理局別にそのした要員につきましては目標を指示しながら各管理局におきましてはそれぞれの組合との間で具体的な合理化の身身についての交渉を現在継続をしつつございいます。

そうしたことが、一つはダイヤ改正といひことにも具体的に結びついてくるわけでございますが、その具体的な中身が完全にセツトいたしますと、ここに全体の合理化の全容が浮かび上がるといひことに相なるわけでございます。

六十年度中の合理化の進展につきましては、各般の項目につきましての検討並びに組合との交渉といひうことの結果、当初の目標数字よりも約一萬二千名も上回ることができました。当初約三萬名といひう合理化の予想でございましたが、これを上

回りまして四万二千五百人の合理化がまとまったわけでございます。引き続きまして、六十一年度中の合理化事業につきましてただいま申し上げたような交渉を行い、いづれこれが解決するものというふうに思っておるわけでございます、その結果、すべての総体の数字といたしましては、約十九万五千人というような数字、これも関連企業への、新会社への充当人員というものを考えますと、これにプラスした数字でございますけれども、そうした数字がここに完結してくるであらうというふうに思っておるところでございます。

○小柳勇君　そんな数字は監理委員会からもずつと先に出ていますよ、十九万五千人。どうやって国鉄が合わしたのかわからぬけれどもね。じゃ、その数字は現地の労働者、労働組合なりあるいは職員が十九万五千人に団体交渉でオーケーしておりますか。

いてゐると。キロ当たりは十八人。国鉄の場合
 は、要員が二十五万人としてやつと十二・五人。
 二十一万五千の要員規模でいくと十・七五人にし
 かならぬ。また、この間もちょっと言つたよう
 に、千葉管理局と近鉄を比べてみても、千葉の方
 が七千七百七十七人、近鉄は九千九百九十六人。
 回帰分析でずつと私鉄を、六十一社を大手も小さ
 いところも一緒にして、そしてこの計算方式
 でやつてきて、大体皆さんが言っている十九万五
 千ぐらいが一応出て、それもずつと加算してきて
 です。回帰分析でやつたものは十万人出ていませ
 ん。しかも一番大事なことは、安全性もありま
 す。職員がどういうふうに働くかという労働条件
 もあります。それから、今日まで日本国有鉄道
 の職員の就業規則で働いたそのなれもあります。だ
 から一年間のうちに、今までずつと百十何年やつ
 てきたその仕事、一年間のうちに九万三千名が

○説明員（澄田信義君）　ただいまの十九万五千人体制というのは、監理委員会から言われた数字じゃございません。私どもが私どもの手で十分に

たつと減らして、そしてそのまゝの安全性を守れ
と言つたつてそれは無理です。常識上無理だ、そ
れは。

検討した結果、先ほど総裁申し上げましたように、昨年十月に十九万五千人の体制を実現しようというところで、二カ年間にわたりまして約八万六千人の合理化をやるということ、各部門別に検討をいたしました結果、組合に提案いたしました、今日下交渉中の事案でございます。したがって、そのうち、先ほど総裁申し上げましたように、四万二千五百ばかりは六十年途中で既に実施いたしました。残りの四万四千人ばかりを、これから十一月一日のダイヤ改正へ向けて今鋭意組合と折衝中でございます。

○小柳勇君　そういうことを――組合からそんなことは話聞いてないですよ。十九万五千人の提案をして団体交渉に入つたなんて話聞いてない。そんな勝手な話をしたって国会通らない。

この間の本会議でもちよつと言つたように、適正要員の問題で民鉄並みと言うけれども、これも何回も言う必要もないけれども、民鉄は今五千五百キロ営業キロ持つておるが、約十万人職員が働

ここにもありますけれども、いろいろ予算が、例えば線路の安全が不安な点もある、それには金使わないというような非常な無理をしながらその保険区の従業員を削減している。そういうような余剰人員というものは私ども認めるわけにはまいらぬ。したがって、我が党は余剰人員対策としての二万人の希望退職については認めたくない。ただ、労働組合と当局がいろいろ団体交渉やって二万五千五百人の余剰人員を、これはもう合理化によってやむを得ぬと認められた。それは認めておるから、我々としては、その中の二万人の人が十カ月のプラスの退職金でやるならこれはやむを得ぬなど、そういう気持ちもあります。この法案とは、法案は初めからもう九万三千の中の二万ですと、あと四万一千が清算事業に行きますよ、三万二千だけは新会社に持っていくまじやうと、そういうような数字合わせは納得できないのです。それで輸送事業の安全は確保できぬのです。その点はどう一回運輸大臣も総裁もゆつく

り話し合つて、そして現場から、今団体交渉でいろいろ十九万五千をはじいたとおっしゃるから、そいつは資料ください、私に。私も検討します、資料ください。その上でまた二十日の日に論争しましょう。十九万五千、団体交渉で提案していると言ふから、組合にも早速聞きますよ。そういうと提案がなされたかどうかを聞きますから、それでまた二十日の日に論争しましょう。そういうことで、余剰人員の問題、希望退職の問題についても二十日の日にもう一回、私は保留をして、問題を、質問したいと思ひます。

あと時間が六分しかございません。長期債務の問題と、それから三島の鉄道のやれるかどうか、いろいろの問題がありますけれども、二十日の日のの問題は保留はいたしましたけれども、九州鉄道だけにはちょっとやつておかなきゃいけません。

三島の資金が、債券で三千億なら三千億、資金、債券やつている。これから十年間清算事業団が面倒見るといふようなことでありますが、「老朽施設の取り替え先送り」と、これはフクニチと、老朽という新聞が出している。「安全より黒字優先」老朽施設の取り替え先送り、維持更新費異常な抑制、「こういうことを言っております。したがひまして、国鉄の長期防災計画、これを資料を出してください。私は、九州だけじゃなくて、九州、北海道、四国、とにかく老朽施設の取りかえもできないまま発足して、そしてもう五年もしたら終營できなくなるんじゃないかと心配しています。

長期債務の返済の問題に絡んで、きのうは三島の基金の問題も説明を受けました。これも納得できません。今七分三厘、七分五厘で資金が運用できるだろうか。恐らくできないでしょう。大体あの監理委員会の答申は、七分三厘ぐらいで十億の黒字ということになっているんですよ。そんな計算できないんですよ。したがひまして、まずこの三島の、きょう最後の質問になってしまいましたが、三島の、この新聞だけは帰ったらすぐ聞かれぬから、施設常務が来ておるから、これ説明してください。

○説明員(岡田宏君) 先日、九州の新聞に掲載をされておりました九州総局作成の長期防災計画とすることが御質問の対象だと思ひますけれども、この長期防災計画と申しますのは、九州総局の本局、すなわち旧門司局でございますが、旧門司局の工事グループが部内検討の際に参考とするために作成している仮定段階の資料でございますして、九州総局としてこれをオーソライズをしたというような公式資料ではないわけでございます。

○説明員(湊田信義君) 先ほどの小柳委員の御質問に對しまして、若干正確を欠くあれがございましてので、訂正させていただきますと思ひます。先ほど十九万五千体制我々考えておるといふのはそのとおりでございますが、二カ年にわたりまして八万六千人の合理化を計画いたしまして、四万二千五百人については組合と話し合いがつきまして、四万二千五百については既に実施しております。残りの四万四千につきましては、今後、十一月のダイヤ改正を目指して、その中の事案について具体的にこれから詰めまして、組合の方に提案すべきものは提案をすべく用意をしておるといふことでございます。それが厳密な言い方でございますして、訂正させていただきます。

○小柳勇君 きようはこれで保留だ。

○柳澤謙造君 私は最初に、二、三基本的な考え方というところでお聞きをしまゐるわけですが、今回のこの法改正というのは、國鉄百年の歴史を大変革をするというか、こういうことは初めてやるわけなんです。本格的な改革法の方はまだ衆議院にあるわけで、これもその一部でもって提案されてゐるわけですが、これは再建監理委員会から言われたからおやりになるという気持ちにおなりになつたんですか、仮に再建監理委員会の方から言われなくても、もう今日の國鉄からいくならばこれだけの改革をやらなきゃいけないというふうなことをお考えになっていたんですかということをお大臣、総裁、お二人からお伺ひしたいんです。

○國務大臣(三塚博君) 御指摘のように百年の歴史の中における大改革をやらさしていただく趣旨

は、まさに国鉄、鉄道の再生を目指す、こういうところに視点があつたわけでございます。

柳澤先生も御案内のとおり、たびたびの国鉄再建計画がつくられ、国会にも提出をされ、五十五年あるいは五十七年と、最近では五十八年に再建監理委員会が国会の御承認を得て再建監理委員会がスタートいたします。これは実は国会自身の論議の中で、また政府みずからの論議の中で行へべきことを放棄したわけではございませんで、専門的に第三者の方に御議論をいただき、分析検討をいただき、答申をちょうだいしたい、こういうことであつたわけでございます。

率直に言いますと、国鉄は政治そのものでございませう。改革の必要の一つの理由に政治と行政の介入を押しつけて、国鉄が本来の経営というものに専念できるように状態をつくらねばならぬことが大事だといふことはかねがね言われてきたわけでございます。そういう点でフランクに本質的な御議論をいただいた答申を得て、その答申を尊重するという形の中で改革案を練らしていただこう、こういうことをいたしたわけでございます。

その理由はまさに百年の大改革でありますだけに、念には念を入れましてこれに当たらないければならぬ。失敗は許されぬ。何回もこれが最後の再建案、これが最後の計画と言われて失敗をし、先延ばしをし、改定をしたという過去の苦い体験の中で、待たなしのまさに最後の改革案という決意の中で、政府みずからの責任で出させていただいた、このように思つておるところでございます。

○説明員(杉浦喬也君) 国鉄改革問題につきましては、かなり長い歴史があるわけでございますが、私自身もそうした改革の問題に参与していただいたときもございませう。長年の経過の中で、再建計画ができてきまして、現実に現実に非常に大きな変化を生じて、将来計画、将来見通しが狂つてしまつたという事柄に相なりまして、なかなか再建計画が軌道に乗らなかつたという長い経緯をたどつてきたわけでございますが、

それが積み積もりまして相当なることに相なりまして、この期に及びましてはやはり抜本的な原因に対して大きなメスを振るう必要がある。こういう気持ちで国鉄自身も考えてきたことは事実でございます。しかしながらなかなか経営形態、みずからどうするかということについて、国鉄自身の発案として思い至ることができなかったということもあるわけでございます。第二臨調の審議の過程あるいはその報告、さらにまた監理委員会へのバトンタッチ、監理委員会の審議というふうな過程を経る中に、次第に経営形態論、そういうものに根本的にメスを入れない限りなかなか時代に対応していく新しい鉄道の再生というのはできないというふうな次第に認識が出てきたというふうな思いをわけございまして、それが最終的には昨年の監理委員会答申ということに実を結んだというところございまして、紆余曲折の中に、現実、そうした大根本的な改革というものが答申として出された段階におきましては、もはやこれ以外に道はないなというふうなことで決意を固めてきたところでございませう。

○柳澤謙造君 続いてもう二、三大事な点お聞きもしていき、それからまた今の運輸大臣、国鉄総裁に申し上げること自体が私は若干無理があると思うんです。だけれども、やはり今も言われたように、再建案をつくつては崩され、つくつては崩されたのか自分が崩したのかですが、私の記憶では国鉄の経営というのはあれだしか昭和三十九年に赤字になったはずなんです、これは企業が赤字になるということはそれほど珍らしい、珍らしいと言つちやおかしいけれども、どこにもあることなんです。四十六年になつたら償却前赤字になつた。ここはもう赤字号なわけなんです。民間の企業だつたらもうこれは大変な騒ぎをするわけだけれども、その償却前赤字になつても真剣にお考えになつておらなかつた。そして五十年年度末で繰越欠損金が三兆一千六百十億円になつたといつて積立金から若干取り崩して、二兆五千四百億というものを特定債務整理特別勘定として棚上げをおやり

になった。それでその翌年の五十二年のあの国鉄の運賃法定制緩和法案がかつたとき、私は本会議でもって最後の討論に立つたときも申し上げたんですが、国鉄をここまでしたのはその責任というものはだれなんですか、もちろん国鉄の当事者にも責任はありませう、しかし同時に政府にも責任はあるし、この国会にも責任があつたんです。その認識を持たなければ、とてもじゃないけれども国鉄の再建なんかできるものじゃないし、今の国鉄をだれがやつたって百点満点の再建案の答案なんて書けるものじゃないでしょう。だつたら、八十点でも七十点でもいいから、少しでもいい方にいくというならば、それを通して努力をすることじゃないですか。

最後にお願ひしておきたいがいつてあのときも言つたんですが、この法改正によつて国鉄当局は当事者能力を持てることになつたんでしょう。だから、労働組合にもいわゆるスト権を含んだ労働基本権を与えて、労使が真剣になつて取り組むようなそういうことにしなきゃいけないし、それで労使が真剣に再建に取り組んでいただきたいんです。本会議が終わつた後、国鉄の当時の総裁も副総裁も私のところへ参りました。襟を正して聞かしていただきました、十分に反省をしてこれから取り組まますと言いましたし、時の大臣に至つては、ここで申し上げませんけれども、それ以上の私が驚くようなことを言つて、言うならば感銘を受けたとの言葉をくれたわけなんです。

ただ、それから後が、じゃそれに基づいて少しでも改革に向つたかどうか、結局私が見ておつて一番国鉄に感じるのは、経理というものがどっぷり勘定で、企業体は大きいかわからぬけれども、やつていくことは中小企業のあの町工場がやつていくことと同じことかしらしてない。責任体制の欠如、償還必罰の欠如、そうして生産性向上とかそういうことについての欠如というふうなことが私は結果的にこういうふうなことを招いた。再建案はおつくりになるけれども、実際に実行しないでもつてそういう積み重ねで今日に來たので

あつて、その辺について、これは冒頭申し上げましたように、今の大臣なり総裁に申し上げるのは若干酷なことなんですから、それを承知の上で、今日この改革をやらうとなさつておられる大臣自身としてどうお考えになつておるか。若干、細かいことはよろしいですから、自分はこう思つておられるとお氣持をお聞かせをいただきたい。

○国務大臣(三塚博君) まさに政治は連続性でございます。特に行政ということでありませう。一貫性、連続性、こういうことで私も総裁も責任を免れるものではない、こういうことは認識を持っておるわけでございます。

ただいまお触れになりましたように、三十九年、四十六年、償却前赤字、まさにこれは深刻な事態であります。そこからマル生運動があり、それが失敗をしていく、不幸な労使の時代を迎えるというところございまして、五十二年運賃弾力法、率直に言ひまして、成立が企図したところから三年ずれたわけでありませう。収入がそこで欠落をいたしました。私はそれ以上に、やはり経営であります以上、労使一体となりましてこれに取り組みなければならぬ時期に、そのことが達成でき得なかつたこと、極めて残念なことであるといふことが一点であります。

そのことを知りつつ政治、行政が、これは決して野党の皆さんのことを言うつもりはございません。政府、与党という意味で、的確な手だてを講ずることを怠つた、あるいはやろうとしたがその手だてがタイミングを外れておつた、このことは率直に私も運輸問題をやらしていただいた者として認めざるを得ない、こう思います。

それと、我が国鉄道は公共性という分野の中で取り組んできたわけでございますから、本来こういう危機的状況に相なりましたときには、設備投資というのに対して補助、利差等が導入をされてやられておりましたけれども、大型工事等においてもつと有効な手だてがなかつたのかな、こんなふうにも思いますし、そういう点をもう考へながら今日の国鉄がここまでできましたことにつ

いて考えますれば、まさに必要なものであり、国民生活の重要部分を担い、足であるわけでございまして、何としてもこれは再生をさせなければなりません。

そのためには、過去のしがらみと言われる部分の中では正しければならぬものはこれは勇気を持って是正をして新しくスタートをしませんと、過去の延長線上の中でこれを行っていくということでありますならば、なかなかもってまた同じ失敗を繰り返すのかと、そういう点で政府も大いに責任があるわけでございまして、過去債務の解消についてできる範囲の努力を怠らない、こういうことが一点挙げられます。かねがね本委員会でも議論をされました構造の欠損と言われる部分の追加費用等については、これは明確な措置を講じていかなければならぬ、こういうことで法律もお出しし、御審議をいただいていたわけでございまして、国家公務員共済及び電電、専売等の共済の皆様に理解を得て、協調を得て、辛うじて今その方向を得たということもあるわけでございまして、これからは自前でいける一つの措置、改革案をお示しをさせていただいたわけでございまして、全力投球の中でこの改革案を成功をせしめなければならぬ、このように実は思っておりますわけでございまして。

と申しますのは、政府一体の中で考えますのは、過去の反省の中で再び失敗をしてはなりませんし、失敗は許されなない、こういうことで思い切った措置をお願いを申し上げる、こういうことで分案案も御提示をいたしましたわけでございまして、大要提案まで議論が相当あったわけでございまして、論議の中で最終的にこの法律を提案することに、やむを得ない、最終的にはこれしかない、こういう最終の党内手続の段階でもございまして、政府・与党一体ということでお出しをさせていただきます。

各党からも立場は違いますが、それぞれの強い御支持もいただいた党もございまして、また御注意もいただいた党もあるわけでございまして

が、政府・与党だけでやり得る問題でないことも、実は率直に私は認識をいたしておるわけでございまして、ぜひひとつそういうことで今後とも御指導、御鞭撻を賜りたいと思っておりますのであります。

○柳澤錬造君 大臣、ありがとうございます。

それで、もう一つこれも今大臣言われたように、過去のしがらみにとらわれちゃいかぬのだからなんですけれども、私も自分が国鉄の再建ということにはそれなりの情熱を持ってずっとやってきておただけに、何で政府がもう少し本気になって取り上げてくれなかつたかなといいて、もう一点だけそういう点で大臣お聞きもいただきたいし、あるいは三塚大臣がもう十年早く運輸大臣になっておたらこんなことでございしたくないことも私は済んだと思うんですが、それはこういうことです。今も言ったように、五十一年に二兆五千四百四十四億を棚上げをいたしました、それで、それから五十一一年から五十四年の四年間に三兆四千五百六十五億の累積赤字をまた出した。五十年年度末の赤字を全部棚上げにしたいにしたいにしたいにしたい、たつた四年間でもってそれだけの赤字を出して、それを五十五年に再び二兆八千二百二十億を再度棚上げをしたわけなんです。このわすか四年間の実績というものを年平均でもって計算すると、運輸収入に雑収入も含めても年間二兆一千七百六十五億、それだけの収入があったということになるわけなんです。で、損失はといえば八千五百八十三億で、三九・四％の赤字だった。さらに国の助成が年間四千八百七十七億ずつあったんです。じゃこの赤字と国の助成と両方足せば一兆三千四百六十億になります。それはもう売り上げから見れば六一・八％になるんです。どう考えたってこれはもう企業体の体をなしていないんですよ、これは、この時点で、それで、資本金というのは、あの四十何年にならないうか、あのときの再建案のときはもつと資本金をふやすということをお決めになりながら一年だかやうやめちやうで、五十年から四千五百六十億の

ままにずっとほっておいた。それで毎年毎年助成金のお金をかなりつぎ込んだ。私の考えで言わしめていただくならば、そういうひもつきの融資をやつて借金もふやすんじゃないやなくて、年間五千億ぐらいのお金を国が国鉄に出資をして、そして国鉄の資本金をそれだけふやして、それくらゐの国鉄を十年間やれば五兆円という。それは今の国鉄でもって資本金五兆円といえども、それと大きいという感じもしないでもないけれども、そうしてやつたならばその十年間の五兆円の金というのは七兆三千億から八兆五千億ぐらいの効果を持つわけです。それだけの借金が減るんです。大臣がこの法案の提案の説明するときにも、繰越欠損が十二兆幾らとか言っておりましたし、さらにその後の六十年度末の繰越欠損を見ても十三兆九千四百六十七億と、こへ出てくるわけなんです。八兆円近くのをそういうの借金が消えておつたならば、政府が出資をしてやっておつたならばそうなるんであつて、そうするならば今ごろになつたつてこれは繰越欠損といつてそこへ出てくるのといふのは五兆か六兆か七兆かなんかです。ですから、その辺の点が、死んだ子の年を考へるんであつてもしょうがないことだけれども、何回再建案、再建案と言つて政府がお考えになつてはこれの国会に提案をなさつたか。決してそれはいいかげんなものだとは思わぬけれども、同じおやりになるならば、今私が言つたようなやり方をやつてくたさつておつたならば、今日こんな大きな繰越欠損なんでものを抱えて、にっちもさच्चもいかないうような国鉄にならないうで済んだはずなんです。その辺のところ、今の三塚運輸大臣にこれに答へろと言つてもそれは酷なことではよくわかりますけれども、政府を代表して、なるほどそうだったなというお気持ちになれるかどうか。それがこれからのこれに取り組む上の大事なかきになるのでお聞きをしておきたいと思ふんです。

○政府委員(棚橋素君) 最初に私からちよつと事務的なことをお答え申し上げます。先生のような御計算、御趣旨はよくわかりま

す。御承知のように、出資で行うことを途中でやめましたのは、さつき先生のお話の債務の棚上げをいたしました、その利子を助成するといふ形を決めましたときに、いわば出資に見合うもので助成に振りかわつたと、こういうようなことで出資といふものを行ふことをやめたわけでございまして、したがいまして、一つの考え方といたして国鉄の中に入つた。したがつて、その分だけ年度の収支というものの赤字の額を減らす方向に働いたわけなんです。で、したがつて、もしこれを助成といふものでなくて出資といふ形で行いましたら、先生おっしゃる通りに、資本金の方は確かにそれだけの額の資本金ということになつたと思ひますが、逆に同じ単年度損益というものがやはりふえてしまつて、その結果累積債務というものは似たような額になつたといふことではないかといふふうにおもひます。したがつて、助成と出資と併用して行へば先生のおっしゃるような形になり得たといふふうに思ひます。

ただ、その時点では、先生が先ほど来御指摘になつておりますように、棚上げをして助成をすれば単年度赤字がふえないでやつていけるであらうと。そういう考え方であつたわけでございまして、けれども、御承知のように、合理化のおくれとか、その他もろもろの条件が重なりまして所期の目的のごとくはならなかつた。したがつて、そこらあたりのところ今日事態を招いた基本的な問題があつたといふふうに認識をしておるわけでございまして。

それについての政治的な感覚ないしは行政責任者としての感覚ということには大臣からお答えをいただくのが適當かと思ひますけれども、事務的にはそんなことではないかといふふうにお考へております。

○柳澤錬造君 棚橋さんね、それが私から言わせるとお役人的な考え方です。助成金出して、あるいはこれだけでも借金がつまつた、そいつは利子を国鉄が払えないからとい

って、これはその利子の払いといつてはこうやって、それで利子が利子を生むような形でもって、わかりやすく言えば雪だるまみたいな形になって借金が増えてきたわけです。だから、私が言っているのは、年間に五千億なら五千億の出資をして、それでそれは国鉄が好きに使いなさいと、極端に言えば、借金の返済に使おうが新しい何かに使おうが。そうしてそれは国鉄総裁が最も有効に、資本金になるんですから使って、そうして国鉄の経営がどうやったらうまくいくかといつてやりましたらばこんなにはならなかったんですよといふんです。

・だから、助成、助成と言ふけれども、さっきも言ったあれは全部ひもつきなんです。政府の監視でもってこの金どつかへ使おうたつて、そんなもの一銭もありやせぬで、全部政府が、おまえこれはこへ使ふ金だぞといつてやっているんですから国鉄として有効にお金を使うことができなかったんです。そこを大臣がおわかりいだいたと思うんだけど、ああいうお役人的な感覚が今日の国鉄の危機を招いたんですよといふこともつけ加えて言つて大臣のお答えをいただきたい。

○国務大臣(三塚博君) 国家公務員は、法令に従つて忠実にそれを実行するといふ枠があつて、やはり助成はひもつき助成という形にどだい財政当局が使用目的を明定してやると。また、使うときはさらに許可を得て支払ふと。こういう立場、国民の税金でありますから、その点はわからぬわけではないし、そういうことだと私も思うわけがあります。

ただ、今言われましたとおり、公共企業体としての鉄道、これは企業性、同時に公共企業体というように公共性という二つの目的を追求していかねければならない。これはもとと相反する概念なんですけれども、しかし、その長所を一つにまとめ上げてまいりますならばいいものができるであらうといふ、法律が意図したところがそこにあると思ふんです。

そういう点から言いますと、柳澤先生言われましたように、まさに難しい命題を抱えて進む公共企業体、それも四苦八苦の中で赤字になつてきたなと。そうであるならば、総合交通体系の中で鉄道として頑張らなければ、他の競争で勝ち抜けといふことであるならば、物の考え方としてたゞいまの発想もあるわけでありまして。そういう中で損益計算では柳澤審議官の言われる形になりますが、いわゆる実態収支でまいりますならば、その分だけは減つていくでありますし、またその目的が有効に時の経営陣によつて活用されていく場合も想定できないわけではございません。そういう点で、まさにそういうものよろめかといふことの政策、あるいはその都度の財政当局の収支のバランスの中で、計算の中で査定が行われていたといふこともまるきりないとは言えないわけでございます。そういう点で政府財政当局も親方日の丸的な発想なしとしないではないだらうか。私は、親方日の丸は国鉄労使だけではなく、そういう意味で政府にも地域住民の皆さんにも市町村にもこれがありましたねと、こう実は率直に言とそんな感じがあるわけなんです。しかしそれはあえてどうだと言われましますから今申し上げたわけでありまして、そういうものをものもろの反省の中でやはりこれからは企業として、会社として自由闊達な行為能力を持つたことで取り進めさせていただきまして成功せしめていかなければならぬ、こう思つております。

○柳澤録造君 基本的な点で若干お聞きしておきたいというのはそのくらいにして、あと今度これはもう大臣じゃなくて事務当局の方でいいですから、若干事務的なこと少しお聞かせをいただきたいと思ふんです。

債務が全部で今幾らになつたんですか。それから、その発生原因別に、細かくなくて大枠でもつて、こういうところの原因でどうだこうだといふ、そういう分野別に分けて内訳をお示しをいただきたいと思ふんです。

○説明員(前田喜代治君) 五十九年度末で国鉄の債務が二十一兆八千億でございます。ちよつと端数をとりまして申し上げますが、その間国鉄の累積欠損金でございます。これが累積赤字でございます。それが十二兆三千億、累積欠損のうち本当に償却前の赤字といふんです。運営資金の不足によるものが約七兆八千億でございます。したがいまして、まず借金が、一部借金と欠損金と相対しましてこれに充当されたりといふふうに考えますと、この借金二十一兆八千億の一部が七兆八千億、この借金の二十一兆八千億の一部が七兆八千億のいわゆる運営資金の不足に充てられたといふこととでございます。残りした分は設備投資、その他いろいろ流動資産とかなんかにまだ途中の段階もございまして、設備投資に充てられたもの、非常に大まかに申しますとそうなります。この設備投資したがいまして約十四兆になるわけでございますが、これは本来国鉄が黒字で内部留保ができておりますと一部は借入れによらないで設備投資ができたことになりましても、この辺も全部直接の赤字といふことになりまします。この辺の資金もすべて借金に頼つたといふことになりまして、かなり設備投資の取りかえ、あるいは公共投資に向けられました設備投資にかなり充当したといふ結果になります。

○柳澤録造君 これも簡単で結構だから、細かいこと抜きにして長期債務の返済方法といふのはお決まりになつたんですか。どういふ格好で処理しようとしてゐるのか。

○政府委員(柳澤泰君) 長期債務の返済方法といふのは二つの面がございます。

一つはどういふふうに現実にある債務を返していくか、これは御承知のようにそれぞれの債務に約定がついておりますから、約定に従つて従来も返済しておりますし、今後も返済をしていくわけでございます。

もう一つの考え方は、そのような膨大な長期債務、これを新しい国鉄改革を行う際にどういふふうに処理するかといふ問題でございます。それにつきましまして、一応先ほど前田常務理事から、五十九年度末でございましたけれども、国鉄の改革を六十二年の四月から予定をしておりますので、それまでの間にまた債務がふえまして約二十五兆何がしといふものになるというふうな考えっております。そのうち約八兆四千億は新しい事業体、すなわち旅客会社とか貨物会社、そういうものに経営を悪化させない範囲で債務をしょうわせる、こういう形で引き継ぎをいたします。残りの十七兆といふものは国鉄清算事業団という方に承継をいたしまして、最終的には国において処理をするという形の中で処理をしたい、こういうことで計画をしておるところでございます。

○柳澤録造君 それからもう一つ、お金のこれも細かいことで、法案にある特定債務五兆五百九十九億ですが、一般会計に承継させるといふんだけれども、一般会計に承継させることのメリットといふものは何があるんですか。

○政府委員(柳澤泰君) 今回の六十一年度緊急措置法でお願いいたしております五兆五百九十九億、一般会計に振りかわりまして、同額の債務を無利子で国鉄に国が貸し付けたことにする、こういうことになっております。したがつて国鉄の債務そのものは減るわけではございません。ただ五兆五百九十九億、御承知のように、先ほど先生のお話のございました昭和五十五年度に棚上げをいたしました額でございます。その際は五年据え置きという条件になつております。五年が過ぎまして、実は六十年度から償還が始まつたわけでございます。ところが国鉄の今の情勢でございます。またその際には国がこれを無利子で貸し付けて償還をするといふことになつております。したがつて、国の財政からもそれだけの膨大な額を国鉄に貸し付けるといふことはなかなか難しいといふような事情がございます。まして、六十年度、実は元本の返済ができなかつたわけでございます。それで一年間元本をさらに猶予していただいております。また六十一年度でも返済が発生をしております。また六十一年度も返済が発生をしております。したがつて、今回の措置はそのようなものをまず一つは無利子貸し付けに振りかえるのと同時に、さらにその据え置き期間を延ばすといふ

措置を講ずることができるということで、まず元本の償還からしばらくの間猶予ができる、こういう点が第一でございます。

それから第二点は、そもそも五兆五百九十九億棚上げをいたしまして、そのための利子三千何しがしを毎年払わなければいけないわけでございますが、それは国から助成金でもらって支払っておったわけでございます。それを毎年毎年助成金で受けておったわけでございますが、今回の措置を講ずることによりまして無利子貸し付けに切りかわりますので、そのような利息の支払いということは国鉄において行ふ必要がなくなる。大体大きくいってその二つの点のメリットというふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○柳澤錬造君 それから、今度は雇用の問題の關係でもってこれも事務的なことを若干お聞きをしていくんですが、六十一年四月現在での国鉄の職員の数というのは何名になるんですか。

○説明員(金田信義君) 六十一年度首の現在員は約二十七万七千人でございます。

○柳澤錬造君 再建監理委員会の見解だと、六十一年の四月の職員数を二十七万六千名というふうにあれしているわけですね。それでこれは再建監理委員会が考えた数字、それで政府なり国鉄が考えている数字というものはこれと違うんですか、それともこの数字を同じように確認するということか、何かしているんですか、その点はどうなんですか。

○政府委員(棚橋泰君) 先生御指摘のように再建監理委員会の御意見では二十七万六千というふうに見込んでおります。ただ、今国鉄の常務からお答えがございましたように、昭和六十年度末の特別退職者が予定を大幅に増加をいたしました関係で、今後の一般退職、今年度内にさらに一般退職を見込んでおりますが、そういうものが順調に進んだといたしますと、さらにこの現在法案でお願いをしております希望退職二万人というものも順調に進んだということになりますと、監理委員会の推定の二十七万六千を若干下回るんじゃないか

というふうな想定をいたしておるところでございます。

○柳澤錬造君 それで、さっきからもお話が出ている希望退職の募集をやるわけだけれども、六十一年度の予算でこの希望退職者の対策として計上しているのが千九百三十六億円、この金額の算定根拠というのはどういふことになっているんですか。

○政府委員(棚橋泰君) 本年度予算の中の千九百三十六億のうち千四百七十三億が二万人の希望退職者の退職手当、それから残り四百六十三億が基準内賃金の十カ月という特別給付金でございます。

そこで、それぞれ退職手当千四百七十三億、特別給付金四百六十三億の積算基礎でございますけれども、二万人の希望退職、どのような年齢層、どのような勤務年数の方々から出るかというのはいかなかなかよくと推測がつかないところでございますので、各年齢層からほぼ平均して退職の希望者が出るというふうな想定をいたしまして、それぞれの退職金及び基準内賃金というのを基礎に一応計算をしております。

○柳澤錬造君 そこで今度、再建監理委員会の答申では新会社の適正人員が十八万三千人だ、そうしてくると余剰人員が九万三千人になるというところで、この九万三千人をどういふふうにしてやっていくかというので、先ほどからお話の二万人を希望退職で募っていく、新会社の方に三万二千人を移す、それから旧の国鉄にまあ言うなら特別対策対象者ということで四万一千人を残すという割り振りをしていられるわけなんです。この職員の人たちになれば特別対策対象者ということでもって旧の国鉄に残されるということになると非常に不安を感じて、だっただけ十カ月分の特別給付金をもらってこの際どこか再就職しようじゃないかという気になる人が多いんじゃないかと思う。要するに、予定した以上に希望退職が出てくる。そうすると、この千九百三十六億というお金では足りなくなるというところになるんですが、その辺の点は

どういふ御見解をお持ちなんですか。

○政府委員(棚橋泰君) 二万人というのは一応の積算の基礎でございます。この現在の過剰状況を解消するためにはできるだけ多くの希望退職の方が出ていただくというのが望ましいというところでございます。それが二万人を超える、さらに二万人の中で国家公務員等に行かれる方には給付いたしませんから、そういうものを差し引いてなお千九百三十六億で不足を生ずるというような事態がございまして、その時点におきまして他の経費等の使いぐあい、予備費の状況というよりなものを勘案しまして、それらの希望退職の方に応ずる退職金ないしは特別給付金の支給に支障を生ずることがないよう対処をするということにいたしております。

○柳澤錬造君 なるべく多くって当然そうお考えになると思ふんですが、今度はその反面に、なかなか希望退職募集しても集まらない。目標を大幅に上回っていわゆる新会社に移る前に二十五万六千人体制にするんだということになっていたのがそのとおりにならなかったときはどうなるんですか。いわゆる日鉄法の二十九条四号を発動してそういう数字まで持っているとしていたのかどうか、この辺は国鉄総裁の方からお答えをいただかなきゃいけないと思うんですが、その辺の御見解はいかがですか。

○説明員(杉浦壽也君) 二万人の希望退職者につきましては雇用の場の確保ということをして十二分に行い、あるいはまた職員に対する周知徹底等を行うことによりまして何とか目標を達成したいというふうな考えでおるところでございます。

仮にその二万人が達成をしなかった場合にどういふふうに措置するのかということでございますが、ただいま先生が国鉄法の二十九条四号の点にお触れになったわけでございますが、私としてはこの二十九条四号という、そういった法的な可能性、これは可能性があるわけでございますが、そうした可能性に着目をしてこれを発動するかどうかということについては、発動したくない

というふうな思っておるところでございます。全力を尽くして希望退職等余剰人員対策を推し進めることによりまして一人のまじめな職員を路頭に迷わすことのないという、そういうことで貫徹をしてみたいと思っております。

○柳澤錬造君 総裁、私がお聞きしたのは、四万一千人の方に残されたら嫌だという不安を持って、それだったら十カ月もらってやめちゃった方がいいって、多くなつたらどうするかって聞いた方が、先ほど棚橋さんは、いよいよになればそれは予備費から出すなりするし、また国の機関に行けば十カ月分出さないんだから何とかやれるでしょうと言ってお答えがあった。だから、そのまた逆で今度は、いろいろ募集してみただけでも二万人も集まらない、どうしてももうそれ以下だということにどうなるんですかと云って、もうこれはまた後でなんですけれども、来年の四月一日に新会社というのが先ほどは午前零時なんというふうなお話も出たくらいにきちんとしていくわけでしょう。だから、そんなものは発動しないであられる方が私もいいと思う。しかし国鉄総裁として、そうなたったときに経営の最高責任者としてどうなさるんですか、発動してでもそのときは二十五万六千人の体制には持っていくますというふうな御決意であるのかどうか、そこをきちんとお聞きしたいと聞いているんです。

○説明員(杉浦壽也君) 新会社への移行といいますが、職員への配慮というものはこれは二十一万五千人ということで、これをふやすつもりはありません。

〔委員長退席、理事安恒良一君着席〕
したがって、残る人々を適切に処遇をしなければいけないということでございますが、何もしないではうっておきますと、二万人が欠けた分は法的に言えば自動的に清算事業団の職員となります。そういうことの増加が四万一千人を上回るというふうな事態にならないように一生懸命雇用対策を講じたというのが私の気持ちであります。

○柳澤録造君 そうすると、希望退職の二万人という数字も減れば減ったで構わない、そのときは旧国鉄に残す四万一千人がふえるんです、そういうこと、総裁。

○説明員(杉浦喬也君) そういうふうには申し上げておりませんで、二万人をぜひとも達成したいというふうに考えております。

○柳澤録造君 明確に総裁お答えしていただかなきゃならないんで、考え方、お気持ちも聞いているんじゃないんであつて、これはもう数字がはっきりしているんだから、どうしても二万人希望退職に定めていただかなければスタートができませんで、ということになるならばそれは三万二千人は新会社へ持つていって、四万一千人はこ

ちへ残すという形になつて、それでどうしても二万人の人の希望退職をということをやりにやいかぬということになるわけでしょう。それが満たされなかつたときどうするんですかと聞いています。はっきりお答えいただきたい。

○説明員(杉浦喬也君) それを満たすように努力をするということでございます。

○柳澤録造君 そんな子供だましみたいな答弁じゃなくて、私が聞いているのはその目標に到達しなかつたときどうするんですかと聞いています。努力をしますなんて、そんな、それが先ほど、だから冒頭に基本的なことで過去のことだけれどもと言つて聞いたのもそこにあるわけなんです。過去において何回あの国鉄再建案をおつくりになつたんですか。それはもう杉浦総裁だつて鉄監局長経験なさっているから御存じのとおり。それがいつの場合でも、あの再建案のものがそのとおりに実行されておつたらば今日私はこんな事態は招かなかつたでしょうと。案はつくられたけれども実際にそれを実行しないで、またこれじゃ大変だ、どうにもならない、また再建案だということ繰返してきつたわけでしょう。だから、そういう点に立つて、大臣は先ほどからもうこれは不退転の決意でいうか、至上命題で来年の四月一日はと前回のこの委員会でもおっしゃ

つておつたんですから、肝心な国鉄の方がその辺についての決意のほどをききんと聞いておかなければ前へ進まないじゃないですか。お答えいただきたい。

○説明員(杉浦喬也君) 決意としましては、二万人の希望退職を実行いたしますというところは決意であります。

○柳澤録造君 私が聞いているのはそれが達成できなかったときはというんですから、できなかったら、じゃ総裁責任を持つて、おやめになりますか。

○説明員(杉浦喬也君) 一生懸命努力いたしました、その時点で責任を追及されるならそれはどのようなことにもお受けいたしますが、現時点におきましては懸命の努力をするという以外にはありません。

○柳澤録造君 これから冒頭言った国鉄の百年の歴史が大転換をする、言うならば、分割・民営化の改革をなさるわけでしょう。そのスタートとして、この六十一年度中に二万人の希望退職だけは募集をしていかなければその先に進まぬというのがこの法案でしょう。今衆議院がやっている本格的な法案の方は後から来るけれども、これだけは早いところやつて、本年度中にこのことを解決しておかなければ前に進まぬからということをやつておるんであつて、今の総裁の御答弁ならば、努力をいたしますと、努力をいたしますして、結果どうなつてもそれはいたし方がないんですというふうな解釈するんですが、それでもよろしいんですか。あわせてそれについて大臣はどういうふうにお考えになりますか。お二人にお答えいただきたいです。

○説明員(杉浦喬也君) 余つてもどうでもいいというふうには私は申し上げておりませんので、二万人の希望退職の目標は達成するように最大限の努力をいたしますと、こういうふうに申し上げておるところです。

○国務大臣(三塚博君) 段々の御論議を聞いておりました、今回の積算の根拠は二万をベースにや

らさしていただきました。法文には書いておりませんけれども、二万を目標として何としても達成をする。四万が清算事業団でしてまいりたいと、雇用対策本部の既定方針でもこれあるわけでございます。

そういう点で、総裁をトップに国鉄の関係者全員打つて一丸と相なりまして二万人を達成をしていただく。また、先ほど来小柳先生の御質問にもありましたように、二十日までその出先を明確にしると、就職先を、これはきちつとお願ひをしているところは出るわけでありまして、ですから、私も政府として二万人の受け皿、八千人は国鉄が関連企業にこれをきちつといたしますという

ことでありますから、残り一万二千人、これにどうしてはどうかとあつてもこれ当てはめるんです。これを約束しているわけですから、これは逆立ちしてもこれ当てはめなさいけませんし、ですから国家公務員グループ、政府の責任においてやると言う以上はこれやるんですね。最終的にはそうなるわけなんです。しかし、国家公務員グループもそれなりに採用計画がありますから、政府として民間団体にもこれひとつお願いしよう、こういうことで、この点は最終的な責任は負いますと

こういふことでありますものだから、ぜひそれは二万人というところで達成されると、私は打ち合はせてはなつておるわけでありまして、柳澤先生がでない場合という仮定の問題で聞かれますならば、総裁正直に、その場合はとこういふことで、その仮定の場合のことが対人関係なんでもありますから、それはあり得る仮定であるなど、こつ常識的に考えますれば、六万一千の枠組みの中でこれが処理されるべきものかなと。ただ、それが大幅に、仮定であつても一万九千五百までま

いりましたと、五百が足りませんというならまさにこれ清算事業団四万の枠内と見てもそうおしかりを受けませんし、全体計画が前に進むかなと。ただ、それが一千を超えて二千も足りませんでしたというのではこれはいかぬなど。だから、それは今日の事態を国鉄の皆さんが理解をいただい

ておるわけでありまして、労使ともにその辺は国鉄再生ということで、総裁だけじゃなくもう役員も職員も打つて一丸となつて努力をしてまいりますなら、誇り高き、プライドを持った国鉄の皆さんでありますから、そういう形の中で目標は達成されるであらうし、また達成されなければならぬ、こう実は思つておるところでございます。

○柳澤録造君 国鉄では労使共同宣言というものを調印なさつてはいるはずなんですけれども、これは雇用安定協約を締結するための前提条件になつてはいるんですか、どうなんですか。その辺をお聞かせいただきたい。

○説明員(杉浦喬也君) 雇用安定協約の締結の問題は昨年からのいろいろ経緯がございました。要は労使間の信頼関係が確立されるというふうな判断をできるかどうかということにかかつておつたわけでございます。他の組合、国労以外の他の組合におきましてそうした面での判断が割合早くできたということで、雇用安定協約は昨年の十一月末期限が切れた時期におきまして直ちに締結いたしました。問題の国労との間におきましてはそれまでのいろんないきさつがありまして、なかなか国労と私どもの間に明確な信頼関係ありというふうな断定はできなかったというふうな事情から、そうした面でのいわば信頼関係を樹立するということを両方とも努力をした上で雇用安定協約を結びたいというふうに私どもは考え、申し上げてきたところであります。

本年に入りまして、事態は非常に切迫をしてまいる中で、特に雇用の問題等、非常に重要な課題を実行するに当たりまして、これは労使一体となりまして懸命な努力をするんですということを一

般の国民に知つていただきまして、その上で雇用のお願ひを一般の国民にもしていかなければならぬというふうな事態になりましたので、私どもの提案によりまして労使共同宣言ということを各組合に提案をいたしたところでございます。

雇用安定協約が結ばれておりました組合は、直ちにこの趣旨を理解していただきまして、共同宣

言に調印をしたわけでございます。

国労との間におきましては、やはりこれも相互の理解ができないままに、現時点で労使共同宣言に調印ができない状態でございます。私どもの考えといたしましては、先ほどの労使間の信頼関係の樹立ということの一つのあかしといたしましては、お互いに労使共同宣言というものの締結ということがその一つのあかしであるというふうに私どもは考えておりますということで、国労に対してしましてもぜひともこれは労使共同宣言を一緒に締結していただきたいということを提案しておるわけでございますが、現時点に至るもなお、そうしたことが行われぬままに、結果といたしましては雇用安定協約の締結されないままに現在に至っている状況でございます。これからはやはり労使共同宣言の中身につきまして、なおよく国労の諸君に話をし、理解を求め、これを締結をしていただくことによりまして、我々は信頼関係を樹立するということを確信を持った上で、雇用安定協約を締結したいというふうに考えて、粘り強く国労との間では話し合いを続けていきたいというふうに思っております。

○柳澤鐸造君 それは国労との間でも御努力をい
ただきたいし、ただ総裁のお話というのは山手線
みたいにぐるぐる回っていて回りくどいから簡潔
にしたいだいて、結局雇用安定協約というのは
労使共同宣言が調印されなければ、その協約は結
ばないんですという、そういうことになっている
んでしようという点、いかがなですか。

○説明員(杉浦喬也君) 私どもはそういうふう
に国労には申し上げておりますし、これからもそう
いうふうに申し上げて、共同宣言に調印してい
た。だいたい、こう思っております。

○柳澤鍊造君 本當、努力を重ねていただかなきゃいけないと思うんです、やっぱり再建していくのはですね。

次には、これはどっちかという大臣の方にお聞きをしなくちゃいぬかと思うんですが、過去の歴史の中のことを取り上げているともう時間が

ありませんから、ただ何かと國鉄の問題というのは、政治的に取引をされてきたという例は多々あるわけなんです。そういう結果が、どっちかといえば國鉄の労使關係を悪くしたんじゃないかということ、これは大臣なり総裁も御存じだと思ふんです。したがって、そういう点でもって、今申し上げました雇用安定協約というものも早く結ばれるようにしなくちゃいけないし、そのためには國鉄の労使が自主的な判断をしてこの問題を解決をするんだと、そういうふうなことが政治的な取引の云々ということはやらないんだという、その点についてきちんと明確にしておいていただきたいと思ふんですが、その点はいかがですか。

○國務大臣(三塚博君) 全く本来勞使關係は勞使の基本問題でありまして、相互間の信頼關係、協調の中で取り決められていかなければならぬということであります。これに過去指摘される幾つか政治的取引の中でと言われるようなことがあったことは、そうだとすれば大変残念なことであり、これからはさようなことでない形で、今総裁言われましたとおり根強い努力、話し合いの中で、話し合い、協調の中でそういうものは理解をいた

置く。置かれておる環境、立場はどうあらうとも、私はいつも申し上げるんでありますが、組合はこれは尊重しなくちゃいけません。近代法の中で組合というのはこれあるわけですが、その前に会社の一員である。公企業という鉄道の一員である、国家公務員の一員である。こういうそれぞれの立場の中における労働組合というこ

やうし、その点のけじめだけはきちんとつけておいてほしいと思うんですが、総裁の御所見はいかがですか。

○説明員(杉浦喬也君) 労使関係にかかわる問題につきましては、労使両当事者がその自主的な判断のもとで、全責任を負って解決をしていくというところが当然のことだと思います。

○柳澤鐔造君　ありがとうございました。ぜひそういうふうにしてやっていただきたいと思ひます。

今度は余剩人員対策というか、余りいい言葉じゃないですけども、そちらの方を聞いてまいりたいと思ひます。

一応余剰人員として九万三千人というものは
じき出されて、そのうちの三万二千人は新会社
に行くんだと。あと六万一千人は、先ほどのあ
れは旧国鉄とそれから国の方にか、いろいろ言
われたので、この六万一千人を今どういうふう
に割り振り、割り振りというか、はめ込もうと
しておるのか、その辺の内訳お聞かせいただ
きたいんです。

○政府委員(中島眞二君) 六万一千人の雇用の場でございますけれども、その枠組みをいたしましては、まず国鉄の関連企業におきまして二万一千人、それから国、特殊法人、地方自治体などの公的部門につきまして三万人、それから一般産業界におきまして一万人という枠組みをいたしております。

○柳澤鍊造君　その公的部門の方の三万人という

数については、今までの衆議院や何かの審議の経過を見ましても、後藤田官房長官は、この監理委員会が示した大枠に従って三万人を採用するということ、これを明確な御答弁をなさっておりますし、江崎総務庁長官に至っては、三万人を公的機関で雇用するということは、これはもう公約事項だという、そういう表現で答弁なさっているわけです。

本であるということをお断言なさっているわけなんです。この三万人という目標値がどうもうまくいかないからといって下方修正するなんていうことがあつちやならないと思うんですけれども、その辺について、これはもう絶対この三万人は達成いたしますというお約束をしていただけますかどうか、そこをところをお聞かせいただきたい。

○國務大臣(三塚博君) この点は閣議決定をいたしておりますところであり、私人がここでお約束をしておるわけございませんで、総理大臣以下、関係閣僚が決め、そして閣議において決定をし発表を申し上げておるところであり、この点が下方修正などということは毛頭考えておりません。

○柳澤鐔造君　じゃ今度は、今それだけ大臣から明確に御答弁いただいたんだからもう絶対にそれは達成するというふうに私も理解をして、雇用対策本部の事務局の方に聞きをするわけなんです。

今の三塚運輸大臣の御答弁を確認をいたしますか。で、何かこれも今までの議事録ずっと読んでいくと、分野別採用計画は秋までに策定するなんという答弁をなさっているわけなんです。私、そんな悠長なことでもって希望退職の二万人ですら達成できるのかどうだろうか、そんなお考えでこれだけの大事業の国鉄改革ができるんですかと思うんですよ。ですからそういう点でもう一回、衆議院の方でもって御答弁なさっていた点を修正して、今運輸大臣が言われたことと全くそのとおり

同じですということを言われるのか、あちらで言われたようなことをまた言うのか、そのところをちょっと確認したいんですが、いかがですか。

○政府委員（中島眞二君） この秋までに分野別の採用計画を策定するということを申し上げましたのは、昨年十二月の十三日に政府としての雇用対策の基本方針を閣議決定したたけでございしますが、その中の一つの項目といたしまして政府は、国鉄余剰人員の受け入れ分野別の採用等に関する国鉄余剰人員採用計画というものを六十二年

秋までに策定することとすることを閣議決定したわけでございます。そのことを申し上げておるわけでございますが、なぜ秋までにしたかというところは、一つは新事業体の要員計画の内容の確定を待つ必要がある、それから、各省庁を初めとしたします公的部門の今後の採用数なりあるいは退職者数、これは六十五年度初めまででございますので、その辺について確かめをする必要があるということから秋までということにしたわけでございます。

そこで、新事業体の要員計画の内容につきましては、再建監理委員会が指摘いたしました二十一万五千人体制とすることで固まっておりますので、あと二点のことにつきましては総務庁が中心になりまして各省庁から現在資料を求めまして事務的な作業を積み重ねていくところでございまして、したがって閣議決定におきましては秋までということにいたしておりますけれども、私どもとしては少しでも早く策定できるようにということで目下事務的な作業を急いでいるところでございます。

それから、三万人の目標達成につきましては、ただいま運輸大臣からお答えがありましたとおりでございます。十二月十三日のこの閣議決定に際しまして官房長官の談話を出しまして、雇用対策の基本方針を決めたけれどもその中でも一番大切なのは雇用の場の確保でありまして、それにはまず国を初めとして公的部門が進んで雇用の場を提供する必要がある、そういうことで、政府として国などの公的部門における採用目標数を三万人といたしまして、その達成に政府全体が一致して全力を挙げて取り組む所存でありますという政府としての決意を表明しているところでございます。私どもも雇用対策本部の事務局といたしましても、この官房長官の談話、それからただいま運輸大臣の御答弁、そういう趣旨を踏まえて現在鋭意努力をしているところでございます。

○柳澤錬造君　じゃ、中島さんの方も、中島さんというか、雇用対策本部の事務局の方も、公的部門の三万人についてはもう官房長官談話もあつたとおりであつて、それをはっきり確認をされているということと、そして秋までと言つたけれども、少しでも早くと言つた今御答弁あつたと理解をするんです。ただ、私が心配するのは、この前もここで言つたように、来年の四月一日スタートと言つて、それで三月ごろに法案が成立したつてそんなもの間に合ひやせぬのであつて、その準備期間にどのくらい要りますか、その間にさらに、こうなつてきたときにこれは大変なことでしょうと言つて、一度か二度ここでもって随分きついても言つたのもそこなわけなんです。だから、中島さんは今、秋までにと言っているけれども、少しでも早くと言つていらっしゃるんですか、そんなことでもって間に合ふんですかどうですか。

だから今度は角度を変えて、いわゆる公的の国とか特殊法人とか地方公共団体がありますね、そういうふうなところ、さらには民間とか、そういう分野別にして年度別にしたらどういふ数字がそこにはまり込むんですか。

○政府委員(中島眞二君)　全体としての分野別の採用等に関しまして採用計画につきましては、今言つたようなことで鋭意急ぎまして、秋までというのをなるべく早めるということを進めておるわけでございますが、一方、各分野別の実際の雇用の場の確保ということ、既にその確保作業に入っているところございまして、関係者の間でいろいろ努力をしているところでございます。

例えば公的部門について申し上げますと、六十五年度初めまでに三万人という目標でございますが、六十一年度につきましては具体的に二千六百名という目標は既に掲げまして、それぞれの分野別に今積み上げ作業を行っているところでございます。既にかなりの申し入れもございまして、六十一年度この二千六百名という目標は達成できると考えておりますし、それから関連企業につきましては、六十五年度初めまでの二万一千人につきまして国鉄関連企業八百六十五社についての採用の申し出が既に行われているところでござい

す。また、一般産業界につきましてもこれまで運輸省関係の業界団体を中心にまとめ作業が行われてまして、大手の民鉄の三千五百六十人、民営バスの千三百人、貨物流通関係、トラック、通運、倉庫等でございますが、約六千七百名というふうな申し出がございまして、これらは国鉄関連企業分との重複もございまして、それを差し引きしますと約九千人程度の既に申し入れがあるわけでございます。また、さらにこれ以外の分野につきましても、電力とか銀行、証券、そのほか各種の分野につきまして現在具体的な折衝を行っているところでございまして、近いうちにまたこの数字は積み増しされるという見通しでございます。

そういうことで、計画ができれば具体的な採用の申し出がないというわけではございませんで、現に今申し上げたような数字が積み上がつてきていますわけでございます。全体としましては約三万七千人分の採用の申し出があるという状況でございます。

○柳澤錬造君　この点は午前小柳先生がいろいろ細かく聞いておられたから、なるべく私は同じことは省略しようと思つておつただけけれども、今聞いておつてもそうなのよ。おつちやられていたその数字と、小柳先生もさっきも言つておつたように、ことしの二万人との関係というものがそこに関連性がないんですよ。それで、時間もあれだから、六十五年度までのお話をしているでしよう。もう一つ片方は、今この法案の一番のポイントが六十一年度中に二万人という、だから六十五年度までの何年度で国は、地方は、民間はというふうなその数字は後で資料を私の方に下ささい、もうここでやっているとまた言いたくなつちやうし、つじつもの合わないところ、もう小柳先生一生懸命やつたから同じことを言うのはやめます。

ただ、希望退職の二万人をおやりになるわけだけれども、その再就職の先には公的部門というものは含まれるんだというふうに確認してよろしいですか。そこところは大事な点だからはっきり

しておいていただきたいです。

○政府委員(中島眞二君)　先ほどもお答えいたしましたように、関連企業以外に公的部門と一般産業界がその対象となります。含まれます。

○柳澤錬造君　じゃ、今度は特別給付金の方、十カ月分加算することになつていらっしゃるんですが、平均ベースのところよろしいから希望退職に応じつてやつていったならば退職金が幾らぐらいいになつて、その加算される十カ月分はどのくらいになるのかというのを金額でちょっとお示しいただきたい。

○説明員(金田信義君)　平均年齢約三十七歳でございますので、この三十七歳で申し上げますと、退職手当が約七百四十万円でございます。それに對しまして、特別給付金が約二百三十万円、合わせまして九百七十万円でございます。

○柳澤錬造君　それで、特別加給金ということについてはこの中に十カ月と、こう書いてあるんだけれども、これについてはさらにこれだけの大幅なことをおやりになるので、もちろん財政的にもうどうにもならないからこういう形になつていらっしゃるんだから余裕はないことはわかるわけだけれども、さらにこれに上積みをするお考えがないかどうか。私が申し上げたいのは、大臣も総裁もよく聞いておいていただきたい。今余剰人員だから人を減らさなきゃいかぬわけでしょう。だったら少しでも早く減らしていくことの方が負担が軽くなるわけですね。法案をただそのまゝ何すれば来年の三月三十一日までお勤めになつてそれで私はじや希望退職に何しますといつてやめていつて十カ月の加給金、加算金をもらつてやめることができる。だったら半年前のことしの九月末でもって私はやめますというのを言えば、国鉄とするならば六カ月分の給料を払わないで済むわけですね。六カ月分の給料を払わないでそれだけ負担が軽くなるということになるならば二カ月分や三カ月分をそこに上積みして出したつていいではないか、あるいはさらには今度はそれではその次が十二月末だったならば、これも十二月末でおやめになると

言へば三カ月分の給料を払わぬで済むんだから、
じや一カ月分ぐらいそれに上積みしてお支払いに
なつても国鉄として得になるという言い方おかし
いけれども、負担が軽くなるわけだから、そうい
う点で人が余つていて少しでも減らすんだという
ことになれば、そういうふうな知恵も働かして、
法案は法案だけれども、そういうふうなことの配
慮もやつて、そうしてできるだけやつぱり負担軽
くするという、そういう知恵を働かすというお考
えはないんですか。

○政府委員 棚橋嘉寿 　まず、全体に基準内賃金の十カ月分が妥当かどうかという話でございます。が、これは政府部内でもいろいろ議論ございました。今先生おっしゃるように、なるだけ手厚く上乗せの特別給付金が支給できないかという考えもございます。ただ、他の産業の例、それから過去に政府の機関でございました電電公社の例、その他に徴しますと、やはり国鉄だけが非常に手厚いと、もちろんこういう国策で希望退職を募るわけでございますから、そういう問題もございますけれども、やはり余りそのところは手厚くするということはこれはまた難しいのではないかと思います。ところでいろいろ民間の例等も調べました。民間の中にはほとんど特別上乗せの退職金もなくて希望退職を募るところもございますし、また、希望退職を募ったところでも、そもそも国鉄は退職金のベースが非常にいいわけでございますして、それと同時に支給されるというような例を考えますと、この十カ月というのは私どもとしてはかなり手厚いというふうに判断をいたしましたわけでございます。

次に、今先生のおっしゃいました、少しでも早くやめた者にはそれなりの上乗せをしたら、結局のところは支給する額が少なくて済むじゃないかと。これはまことにごもっともなお話だと思えます。ただ、今回の特別給付金の考え方というのは、法律が通りましてから六十一年度中に希望退職を希望した職員に支給する、こういう思想でこ

ざいますから、いろんな都合で早く決断をしたから給付金が多いとか、ないしは、再就職先が早く決まったからたくさんもらうと、そういうふうなことになるのはやはり望ましくないじゃないか、やはり六十一年度中に手を挙げた方には平等な形での給付金というふうに考えるべきではないかと、いうふうに考えてこのようなことにいたしておるところでございます。先生の御意見は大変よくわかりますが、ひとつ御理解をいただきたいというふうに思うわけでございます。

○柳澤謙造君 だからお役人さんは困ると言うんですね。道路の拡張するとかいろいろやるのなんかもみんなそうでしょう。結局のところいつてごねた人が得をするような結果になっていることは、これはもう枚挙にいとまないほど皆さん方も御存じだと思つてゐます。だから、何というんですか、いかにして効率的に、今この人たちが必要なんで、来年の三月三十一日になると余るんですつと、だから、そこでまあ皆さん、それじや二万人の人たち、こういう就職先も探しましたからお引き取りくださいというんならば、これはまた別。現実にもうこれだけの人たちが計算してみたら余裕がありますという数字が出てきた。そして、今二万人が達成できるかできないか、一生懸命言つたつて、さっきの総裁、何回聞いたつて、努力をしますというふうな言い方するようなふうに、確かにこれは難しいこともあると思うんですよ。ですから、それだったら少しでも半年早くやめるといふ意思表示もしたならば、それは六カ月分の給料払わぬでいいんだから、二カ月やそこのものをそこへ加算してお支払いになったつてよろしいこ

とだし、だからこの法律のあれが改正しなきゃ、そういうことできないんだというならば改正されたたらしいと思うし、それで棚橋さん、御無理ごもつともな御意見だと言う。いいと思つたらおやりになりなさいよ。一度決めたらもうこれはどうにもこうにも、何でね、やっている、そういう——それで自分が責任を追及されると困るから、後生大事に自分の回りだけ防壁を築いて頑張っていると

いうのかお役人さんだと言うんです。絶対にそう
いうことがやれないのかどうなのか、もう一回ど
う、そのところ。

○政府委員(棚橋泰君) 私も三十年役人をやつて
おりますものですから役人が身についておるのか
もしれませんが、また先生の御意見に對して決し
て決して私、御無理ごもっともと申し上げたつも
りはございません。先生の御意見は十分理解はで
きることでございます。ただ、先ほど申し上げ
ましたように、早くやめて多く支給されると

いう方の考え方と、希望退職を希望したけれどもいろいろな都合でやめるのが年度の終わりになったという方のまた立場からの判断というものも必要ではないかということを私申し上げたつもりでございます。

そういう意味で、いろいろ検討いたしましたして、六十一年度中いつの時点でもお手を挙げられた方には十カ月を支給する、こういうことでお願いをしようということとでこの法案を準備したということとを申し上げておるわけでございます。

○柳澤澤造君 時間もないから、きょうは大部分は持ち時間を一時間以上もカットをしまして、何とかこの法案も通らにや困るだろうと思ってやってきたわけだけれども、なかなか満足した御答弁はいただけないしするけれども、しかし大臣も総裁にもお願いしておきますが、本当にそういう点になるほどなと思つたら、やっぱりそういうことのやるというふうな、勇気とか、そういうものをお持ちをいただきたいということを申し上げて、最後に私が申し上げておきたいのは、特に大臣と総裁お聞きをいただいて、それについてやっ

それは、いろいろ議論されてきましたけれども、これの実施をする対象者というのはこれは人間なわけなんです。機械や機関車やなんかをあとちにあるのをこっちへ運べというふうなのとわけが違うんで、人間を対象にしてこの法案を扱うんだというところだけはどうか忘れないでいただきたい。

それで、昔は国鉄マンといったら立派な人たちで、言うなら誇りを持っておったわけでしょう。田舎なんかでもってあのうちの息子は国鉄へ勤めているといえばいかに頭がいいかというものの一つの代名詞みたいになっており、そしてあそこの娘さんは国鉄へ勤めているだれさんと一緒になったということは、非常にいい意味でそういうことを言われてきたわけだ。それがいつの間にか、国鉄の経営そのものもこういうぐあいでもってがたがたになっちゃう。それで国鉄の中もがたがたに

なつてゐて、特に、暴力事件なんというのはあつちこつちでもつて起きて、暴力事件が起きたつて、今度は管理職の人たちは知らぬ顔をして見て見ぬふりするような形になつてしまつた。甚だしいのは、暴力ざたを起こして刑事事件になつて、起訴になつて有罪になつた。有罪になつたその人を国鉄は再雇用したんです。殴られた人は嫌になつて、そして国鉄をやめていったんです。そのことがおかしいとも思ふぬような状態に国鉄の職場がなつてしまつたというところが私は非常に残念ですし、だから、この国鉄という法案を随分何回もやつてきましたけれども、私が一番感じたのは、国鉄には重役はいるけれども経営者がいないという、企業のマネージする人たちが果たしているんだらうかということは何回思ったかわからないんです。ですから、そういう点でもつてどうか今回のこの法案を取り組むについて、これは大臣も言われておりましたけれども、分割・民営化の方針というのほもう進むしかないでしょう。引き返せないでしょう。そういうふうな、言うならばこの改革はやるしかない、やめるわけにはい

かないんだという私は性格を持っていると思うんです。やめたらこれは国鉄の破産でしょう。もう何としてでも、皆さんの協力をいただいて、そして前へ進んで改革をしていくしかないんですというものだと思うんです。とするならば、どうやってスムーズに来年の四月一日になったときにその新会社がスタートができるか、私が考えてもなかなかそれはもう大変なことだと思うんです。

ですからそういう点からいくなれば、来年四月一日新会社発足ということはこれはもう至上命題として取り組まなきゃいけないと思うし、そこでお願いをしておきたいのは、これから国鉄に残られる方もいる。それから希望退職その他でもっておやめになっていく人もいます。おやめになる人も、国鉄に残る人も、ともかく自分が国鉄で働いていてよかったと言つて、そして自分は国鉄マンだったというところに誇りを持ってこれからも生き抜けるようにしてやっていただきたいと思う。そのことが私は大変大事なことでもって、なかなかこれを機会に、それこそ先ほど大臣が言いましたように、そういうしがらみをきれいに捨て去つて、そして心機一転で新生国鉄としてスタートできるように、御指導というか、指示というか、そういう形をとつてやっていただきたいと思つたので、最後にそういうことを希望申し上げて、大臣、総裁、それぞれからの御所見を賜つて終わりたいと思つてます。

○国務大臣(三塚博君) 大変現状を憂へられて、国鉄の将来に深い洞察と愛情をお示しいただいたことに敬意を表するわけであります。

まさに御指摘のとおりでございます。立ちどまつたり振り向いたりということをやりましたならば国鉄の再生はできないだらう、アウトになるだらうという実は認識を私自身持つております。政府もそういうことで一面反対される方々からはドラチック過ぎると、分解、崩壊に導くものだという御批判をいただいております。あります。が、しかしこれは論議をしその協議をしてまいります。必ず立場は立場としても御理解をいただけるものかなと、また御理解をいただくべく全力を尽くさなければならぬと、こう実は思つておるわけであります。そういう点で今回希望退職をされる二万人の方、この方々に対して大事にしていかなければならぬと思つてます。もともと国鉄マンで入つたわけでありまして、国鉄として行く末を見届けていきたいというのは、一人残

らず全部そうだと思うんですね。それをその退職をされる方は後進に国鉄の栄光と将来を託してやめられていく方だと思つてます。それだけに残つた者よしっかりとやってくれということで行かれるわけでございます。私はそういう意味で大事にしてあげなくちゃいけない。言うなれば最終的に十月月というこの決め方が高いのか安いのかという議論はありますが、今審議官言われましたとおり、過去のいろんな関係でそういうことに、十月月に決めさせていただいたわけでございまして、私どもはそれをそこまで高めさせていただいたわけでありまして、今後今言われましたようなことの中で早くおやめをいただく、年度内でありまして、年度ぎりぎりではなくそういうことで転身を図られるということに相なりますれば、そういうことについて再就職先を万全なものにする。これはもとよりでございますが、いろいろ運営でございまして、内部運営に法令上、また常識上だが見ても許される範囲という、許容範囲というものはあるのかなと。私当事者じゃありません。総裁以下が考えられることではある。こう思ひます。退職金及び給付金は法令に定められた中でしっかりとやらさしていただくなければなりません。また柳澤先生言わんとするところも体しつ、今後しっかりとやらさしていただきたいと思つております。

○説明員(杉浦喬也君) 国鉄の職員の諸君は、先生おっしゃいますように、非常に誇り高い人々であり、また非常にまじめな人々でございます。派遣等でそれが非常に証明をされておりますが、そうした個人個人のまじめさというものは、やはり日常の安全、正確さというものに反映されているというふうに思つてございまして、経営形態がどのように変わろうとも、そうした立派な精神というものはちゃんと引き継いでいかなければならぬ、これが大事な役目だというふうに思つております。

また、希望退職に応募する職員の皆さんは、広域異動の際もそうでございましたが、やはり鉄道と

いう分野を離れるという決断をされるわけでございまして、自分は一生そこに働きたいと思つていたことを、違つた分野への決断をすることは非常に大きな勇気と決断力が必要だと思います。そうした面におきまして私どもは希望退職制度の中身、法律が通りましたならば十分に周知徹底を図り、一人一人の希望を十二分にくみ上げて温かく送り出していくように万全の措置を講じていきたいというふうに覚悟しておるところでございます。

○委員長(鶴岡洋君) 本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめます。

○委員長(鶴岡洋君) 次に、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。

政府から趣旨説明を聴取いたします。三塚運輸大臣。

○国務大臣(三塚博君) 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つております。しかしながら、二度にわたる石油危機など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、ばら積み貨物船などを中心として、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、不経済化した外航船舶の解撤を促進するための必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

促進機運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、外航船舶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、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船舶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する。ともに、海運事業者は基本指針に従つ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船舶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。

第三に、運輸大臣の認定を受けた解撤計画に係る特定外航船舶の解撤に必要な資金などについて、産業基金信用基金が債務保証を行うこととする。そのため、所要の事項を定めております。

その他、関係船員の雇用の安定に関する事項、特定外航船舶の解撤を行っていない海運事業者に対する勧告など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、三年間の限時法としております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(鶴岡洋君) 以上で趣旨説明の聴取は終了いたしました。

本案に対する自後の審査は後日に譲ります。本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十四分散会

五月十三日本委員会に左の案件が付託された。

一、特定外航船舶解撤促進臨時措置法案

特定外航船舶解撤促進臨時措置法案

特定外航船舶解撤促進臨時措置法案

(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、特定外航船舶の解
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「特定外航船舶」とは、
外航船舶(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
船舶の船腹量が過剰であり、かつ、船舶の高い
船舶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、当該外航船舶の
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)第十
九条の五第一項若しくは第二十条第一項の規定
による届出をした者又は同法第三十三条におい
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、特定外航船
舶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、特定外航船舶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 特定外航船舶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船舶の
解撤量の目標
三 解撤を促進すべき特定外航船舶に関する基
準

四 船員の雇用の安定に関する事項その他特定
外航船舶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、特定外航船舶
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、特定外航船舶の解撤
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船舶の船種ごとの隻
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船舶の名称、船
種その他の事項及び解撤の実施時期

三 特定外航船舶の解撤のため必要な資金及び
特定外航船舶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
外航船舶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。)に従つて特定外航船舶の解撤を行つて
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。)第七条第一号の業務」

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「第四十条第一項」とある
のは「第四十条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
ようとするときは、前条に規定する業務に係る
事項に關し、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報告)

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報告を
することができる。

(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で
きる。
(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、第七条及び第八条並びに附則第三条及び第四条の規定は、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条第一号の債務の保証に係る基金の業務については、同条及び第八条の規定は、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できる。

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条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(昭和五十三年法律第四十四号)第三十九条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)第七条第一号(産業基盤信用基金の行う解撤促進業務)の業務」を加える。

昭和六十一年六月二日印刷

昭和六十一年六月三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C