

第七回国会 衆議院 日本国有鉄道改革に関する特別委員会議録 第八号

昭和六十一年十月二十一日(火曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 細田 吉藏君

理事 小此木三郎君 理事 小里 貞利君

理事 佐藤 守良君 理事 三塚 博君

理事 山下 徳夫君 理事 井上 普方君

理事 嶋崎 譲君 理事 西中 清君

理事 河村 勝君 理事 栗屋 敏信君

理事 甘利 明君 理事 江口 一雄君

理事 白井日出男君 理事 小川 元君

理事 遠藤 武彦君 理事 大島 理森君

理事 小沢 辰男君 理事 片岡 清一君

理事 金子 一義君 理事 亀井 静香君

理事 亀井 善之君 理事 北村 直人君

理事 久間 章生君 理事 古賀 誠君

理事 古賀 正浩君 理事 佐藤 敬夫君

理事 齊藤斗志二君 理事 桜井 新君

理事 杉浦 正健君 理事 鈴木 宗男君

理事 関谷 勝嗣君 理事 田中 直紀君

理事 津島 雄二君 理事 渡海紀三朗君

理事 虎島 和夫君 理事 中島 衛君

理事 中村正三郎君 理事 野中 広務君

理事 野呂田芳成君 理事 長谷川 峻君

理事 鳩山由紀夫君 理事 原田 憲君

理事 二田 孝治君 理事 前田 武志君

理事 増岡 博之君 理事 町村 信孝君

理事 松田 九郎君 理事 村上誠一郎君

理事 持永 和見君 理事 森田 一君

理事 山村新治郎君 理事 上田 卓三君

理事 小林 恒人君 理事 関山 信之君

理事 戸田 菊雄君 理事 村山 富市君

理事 山下八洲夫君 理事 吉原 米治君

理事 浅井 美幸君 理事 石田幸四郎君

出席國務大臣

内閣総理大臣 中曾根康弘君

大蔵大臣 宮澤 喜一君

厚生大臣 斎藤 十朗君

運輸大臣 橋本龍太郎君

郵政大臣 唐沢俊二郎君

労働大臣 平井 卓志君

建設大臣 天野 光晴君

自治大臣 薬梨 信行君

国家公安委員会 綿貫 民輔君

委員長 綿貫 民輔君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

国務大臣 近藤 鉄雄君

出席政府委員

内閣審議官 中島 眞二君

内閣法制局第四部長 大出 峻郎君

日本国有鉄道再建監理委員会事務局長 吉田 耕三君

警察庁警備局長 三島健二郎君

総務庁人事局長 田中 史君

兼内閣審議官 田中 史君

経済企画庁調整局審議官 田中 史君

経済企画庁総合計画局長 及川 昭伍君

国土庁土地局長 田村 嘉朗君

大蔵省主計局長 角谷 正彦君

大蔵省主計局次 斎藤 次郎君

委員外の出席者

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 須田 寛君

日本国有鉄道常務理事 長谷川 忍君

日本国有鉄道常務理事 山田 度君

日本国有鉄道常務理事 島村 幸雄君

地方行政委員会調査室長 荻生 敬一君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動
十月二十一日
辞任
白井日出男君
小沢 辰男君
亀井 善之君
久間 章生君
古賀 誠君
古賀 正浩君
齊藤斗志二君
鈴木 宗男君
中島 衛君
中村正三郎君
若林 正俊君
小林 恒人君
工藤 晃君
同日
辞任
佐藤 敬夫君
齊藤斗志二君
田中 直紀君
虎島 和夫君
補欠選任
村上誠一郎君
田中 直紀君
平沼 赳夫君
虎島 和夫君
持永 和見君
齊藤斗志二君
鳩山由紀夫君
前田 武志君
町村 信孝君
佐藤 敬夫君
吉原 米治君
東中 光雄君
補欠選任
若林 正俊君
江口 一雄君
北村 直人君
久間 章生君

鳩山由紀夫君

平沼 勉夫君

前田 武志君

町村 信孝君

村上誠一郎君

持永 和見君

吉原 米治君

東中 光雄君

同日

栗屋 敏信君

小川 元君

小林 恒人君

工藤 晃君

同日

栗屋 敏信君

江口 一雄君

遠藤 武彦君

小川 元君

北村 直人君

古賀 正浩君

同日

大野 功統君

金子 一義君

杉浦 正健君

渡海紀三朗君

二田 孝治君

同日

大野 功統君

金子 一義君

杉浦 正健君

渡海紀三朗君

二田 孝治君

同日

大野 功統君

金子 一義君

杉浦 正健君

渡海紀三朗君

二田 孝治君

同日

大野 功統君

金子 一義君

杉浦 正健君

渡海紀三朗君

二田 孝治君

(内閣提出第八号)

日本鉄道株式会社法案(伊藤茂君外八名提出、衆法第一号)

日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に関する法律案(伊藤茂君外八名提出、衆法第二号)

日本鉄道株式会社退職希望職員等雇用対策特別措置法案(伊藤茂君外八名提出、衆法第三号)

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

になったと私は承っておりますのでございますが、この点御存じでございますか。

○林政府委員 ただいまの先生の御指摘の点については、私はちよつと現在存じておりません。

○井上(善)委員 少なくとも公の経済統計学会の席上におきまして、私鉄六十一社の基準算定方式が間違つておるということを指摘されておるものであります。したがって、このことにつきましましては、当然監理委員会からも反論があつてしかるべきだと私は思う。しかしながら、このように学会上、学問上、統計が違つてきている。すなわち、六十一社の実人員、五十七年当時の人数が五万四千七百七十一人であるにもかかわらず、五万二千九百九人と計算されてしまひまして、四千五百二人少なくなつて、これが基礎になつて回帰式の要員、国鉄の要員も決められておるというのであります。これでもまいりますと、どういたしましても国鉄要員というものが今までの十八万六千から二十四万近くになるものであります。こういう点につきましまして監理委員会としてはどういふお考えでございませうか。この点を指摘されておるのであります。

○吉田(耕)政府委員 国鉄再建監理委員会の事務局でございます。

ただいまの先生の御指摘は、私鉄の実態の実績値の合計が五万四千七百七十一人であるにもかかわらず、当方でやりました回帰式による理論値の合計が五万人というところで、四千五百人ぐらゐり少ないではないかということでございますが、まず第一に、私鉄の実態を見ますと、例えば駅での乗降人員とかあるいは列車キロなどなどの輸送量を反映いたしました指標が仮に倍になったといたしましても、職員数が当然に直線的に倍になるという関係にはございせん。つまり、グラフにかけば勾配が徐々に緩くなつていくという曲線になるわけでございます。すなわち、スケールメリットが働いているというのが実態でございます。

一般に、この種の直線でない、非線形の対数の回帰分析に際しましては、理論値の合計が実績値

の合計を下回る場合もあれば上回る場合もあるということでございます。理論的に必ずしも一致するわけではございせん。直線回帰でありまして、必ず理論的に実態と理論値が一致いたします。しかし、対数回帰分析につきましては、上回る場合もあれば下回る場合もあるということでございます。

○井上(善)委員 今初めてそんなことを言つておられますけれども、あなたの言う回帰式、対数回帰式によりまして計算したところによりまして、誤差は九%も出ておるのです。統計学上、九%の誤差というのは考えられない。意識的にこれを少なくした数字であると言わざるを得ない。私も一応統計学というものをちよつとかじつたことがある。しかし、誤差が九%というのは、いかに対数回帰式をやつたにいたしましても誤差が大き過ぎる。ともかく、こんなざつとした統計で国鉄要員の数を算定しておるところに大きな問題があると私は指摘せざるを得ない。しかも学会におきましてそういうことが堂々と論議せられておる現状であります。この点につきましましてどういふようにお考えになるのか、亀井さんお見えになつておられないから、事務局からもう少し御答弁をいただきたいと思ひます。

○吉田(耕)政府委員 私どもの回帰式で計算した要員数でございますが、その場合に対象としたしました個々の私鉄について見ますと、六十一社の実績値のうち、先ほど来申し上げておりますようにグラフが寝ておりまして、規模の大きい順に私鉄をとつていきまして、約二千八百人以上の規模の六社だけで、先生が御指摘のような理論値と合計値との差、これが既に四千八百の差が出ております。

私鉄の実態が非常にばらついておりまして、特に大きい六社のあたりで実績値がばらついております。先ほど先生が申し述べられました理論値と実績値の差が四千五百人あるといううち、約四千人弱は上の方の六社で既に差が出てしまつております。したがらしまして、残りの、より規模の小さ

い五十五社につきましては、理論値の合計と実績値の合計との差はおおむね一致しているという状態に式の上でなっております。

今回、この同帰式を用いて算出したしました国鉄の在来線につきましては、全国を約五百弱の経済計算単位に分割して算出したしておりますので、国鉄の在来線の場合、理論値が二千八百人以上の経済計算単位はわずかに二つにすぎません。つまり、残りほとんどは在来線の経済計算単位は二千八百人以下の理論値となるものであります。したがって、こういう同帰式を用いても、新会社全体の適正要員数の算定に与える影響はほとんどないと考えております。

○井上(普)委員 あなたの示された同帰式の計算方法というのはこれです。おたくの方で出しているもの、私が言っているのは、しかしながら、意図的にこのカーブよりも低くしたカーブで計算しておるのではありません。こういうようになりまして、しかも学会の問題になっている。これで計算いたしました十八万三千人が正しいと今まで宣伝し続けてきたのが監理委員会の態度であります。このことによりまして国鉄職員は不安を感じ、悩まされておるわけでございます。

このような重大な「意見」の過ちと申しますか、あるいは私に言わせれば計算の過ちであります。これがこの基礎ができておるといことはまことに重大だと言わざるを得ないのであります。明確な御処置を政府としてはとっていただきたいと思ひます。いかがでございますか。

○橋本国務大臣 私は、実は統計学というのは落筆をいたしまして、その御議論の中を分析するだけの力を持ちません。ただ、現実問題といたしまして、現在御審議をいただいております、スタートをいたします時点の国鉄の新しい姿、その会社における要員は二十一万五千であることは委員御承知のとおりでありまして、監理委員会の数値の正否を私は論ずる能力がありませんけれども、いづれにしても新会社の発足時における要員としては十分な体制でスタートができると思ひます。

○井上(普)委員 十八万三千人でともかくいけるんだということを監理委員会は言い、その二割増して、大体三万人から体制をつくれれば大丈夫だ。基礎にあるのは十八万三千人なんです。それからいいますと、これが基礎にあつて要員というのは決められておるんだから、私どもの計算によりますとあるいは過ちがあるかもしれない。しかしながら、二十四万人という数字が出てくるんです。同帰式でいいますと、そこに大きな食い違いが出てきている。このことは重大な問題だ。私は言わざるを得ないんだ。でございますので、この点につきましてはさらに御留意になつていただいて、計算し直してやっていただかなければ国民は納得しないし、従業員も納得しないと思う。この点につきましては強く要求いたしておく次第であります。

続いて、私は先日、四国の公聴会に参りました。そこで、時間の制約がございますので簡単に申し上げます。四国の国鉄というものの経営が成り立つたろうか、私は不思議に思わざるを得ない。

前の通常国会の予算委員会でも、私はそのことを指摘いたしました。私は、当時一つの問題といたしまして、修繕費二十八億で一体いけるんだらうかということに指摘いたしました。そのときに、少なくとも六十億ないし七十億の修繕費を要するんじゃないかと申して、これは車両の数等々から私は質問をいたしましたのであります。そのときには監理委員会は、いや、あれは私鉄並みにやればそれで十分でございます、二十八億で十分でございますと言ったんだが、今度の政府計画によりまして、私の言うとおり大体五十八億に上つておる。そのことについてはまことに、ともかく政府も素直になつたんだという感じはするんでございますけれども、この内容全体を見ますと、私には納得できないところがたくさんある。

一例を挙げますならば、四国の人員は、今度は四千九百人にする、そしてその人件費は二百四十

四億でよろしいという。人件費一人当たりいたしましたら四百九十七万九千円。これを他の会社の例と比べますと、東海は人件費が従業員一人当たり五百四十一万二千円になる。一割以上違うんです。一体どうなつてこういうような数字が出てくるのです。九州も大体四国と同じ、五百万円、人件費で。これは一体どうなつておるんだと言わざるを得ないので、どうなんです。

○林政府委員 ただいま先生御指摘の単価の違いでございますけれども、これは退職手当と引当金の違いでございます。したがって、それを引いて残りを人数で割りますと、これはほぼ同じ金額になります。

○井上(普)委員 それは納得できない。会社同士でも同じような計算方式をやっているはずなんだ。東海会社は人件費が一人当たり五百四十万円かかる、四国は五百万円足らず、九州は五百六万円、こういうような差はなぜ出てくるんだ。今、林君、あなたが言ったのは、全国同じようにできているはずなんだ、計算方法は。なぜ差が出てくるんだ。北海道と四国との間に、九州との間に差があるというのはわかる。しかし、西日本あるいは東海となぜこういうような差が出てくるんだ。この点ひとつ。

○林政府委員 失礼をいたしました。各会社で単価が違ひますのは、北海道の場合は寒冷地手当、これがございまして。それから本州と四国、九州、この水準に差がございまして、主として都市手当の差でございます。それが単価の差になつてあらわれておるということでございます。

○井上(普)委員 都市手当の差と申されますけれども、一割もあるんですか。そんなに都市手当の差がありますか。

○林政府委員 都市手当につきましては、これは八%からいろいろあるわけでございますけれども、都市によつてそれぞれついたり、あるいは率が違つたりするわけであります。そこで平均的に見ますと、本州の東日本会社あるいは西日本会社、東海会社、こういうところは都市手当のつく

地域が非常に多いわけでございます。したがって、平均的に見るとそれくらいの差がついてくるということでございます。

○井上(普)委員 都市手当が一割もつくようなこととは私ら思えない。出発の当初から四国鉄道会社と東海鉄道会社との間においては人件費一人当たり一割の差がついておる。納得ができません。林さんに聞くが、東日本は五百十八万なんだ。出発の当初において既に人件費においてこういうような差がある。こんなことが認められますか。

○林政府委員 失礼いたしました。各会社の給与水準、単価を計算しているわけでございまして、引当金と退職手当を全部込みで、それを恐らく人数で割りました。それと引当金を差し引きますと、それを差し引きますと……

○細田委員長 御静粛に願ひます。○林政府委員 退職手当と引当金を差し引きますと、それをもって計算をいたしますと、例えば四国の場合は四百六十二万三千円ということでありまして、それに対して西日本の場合は四百九十九万八千円、九州は四百四十七万七千円ということでおっしゃるような差はつかないわけでござい

ます。○井上(普)委員 何を言っているんだ。北海道は一人当たりの人件費は五百四十六万、東日本は五百十八万、先ほども東京と四国と一緒にいくかと申したけれども、この差はわずかに二十万円だ。ところが、東海だけは一人当たり五百四十一万なんだ。

それじゃ聞くが、東日本と東海と、どうして一人当たりの人件費がこんなに違うのです。まことにずさんな計画と言わざるを得ないじゃないですか。○林政府委員 それでは、私どもの方の計算で退職手当と引当金を差し引いたいわゆるネットの人件費でもって計算をしてみますと、六十二年、北海道が五百四十三万三千円、六十二年、東日本が四百九十六万三千円、東海が五百四十万

千円、西日本が四百九十九万八千円、四国が四百六十二万三千円、九州が四百七十七万七千円でございます。これは引当金とあれを引いたものでございます。

そこで、この違いは、先ほど申しましたように、北海道の水準が高いのは、寒冷地手当の水準が非常に高いということでございます。それから、本州会社と四国、九州の給与水準の差、これは先ほど申しましたように、主として都市手当の差でございます。ただ、会社によってかなり年齢構成が違います。その年齢構成の違いもこれには反映しておるということであります。

○井上(普)委員 年齢構成で逃げる。しかしながら、全国的に見ますと二十三万という。これこそ統計学的にいうと余り差はなくなってくるはずなんです。

今もおっしゃいましたが、四国は四百六十何万とおっしゃいました。それでも四十万円差があるのですよ、ほかの地域と。出発の当初においてなぜこういうように差があるんだということを私は聞いています。少なくとも同じ水準でなければならぬのに、人件費がこれだけ各会社によって違ってくるのはどういふわけだ。

○細田委員長 御静聴に願います。

○山田説明員 人件費単価の問題でございますけれども、六十二年の単価といたしましてベースにいたしましたのは六十二年四月一日の時点でございまして、これをベース前、地域別並びに年齢階層別、年齢別の要素を織り込みまして、要するに実績がございまして、六十二年四月当初における実績というものをまず置きます。それをもとにいたしまして、六十二年及び六十二年年度は、全国一律のペアをしておりますのでそれぞれ二・〇二、三、三というものを想定いたしましたして単価を設定しております。

それにさらに基準外賃金、退職手当等を想定するわけでございますけれども、では、なぜ現実に差が出てくるのかという問題がございまして、現実に既にそういう単価の差が地域的にございま

す。それは主に年齢別の構成の現実の問題、それから都市手当の問題、まあ一人当たり大体十万円ぐらいだと思われましても、そういう差が既にございまして。

さらに将来につきまして年齢をそれぞれ想定しておりますけれども、例えば御指摘の四国の場合、どのような年齢構成を想定するかといえますと、これはそれぞれの、六十二年度末から六十二年度首にかけての年齢別の人員を想定いたしますが、その場合に、四国はトータル、旅客会社四千九百人に対して二十九歳以下の方がおおよそ二五、六、六、非常に若い方が多いわけですね。これはもちろん広域異動、希望退職あるいは現実の退職の発生率等によりまして、六十二年度からはまた変わった姿が出てまいりますけれども、若い方が割合多い。

東海が非常に単価が高いではないかというお話がございましてけれども、東海の現実の年齢構成を反映いたしまして、東海旅客会社約二万五千人の中で四十歳代が一万人というふうにして、まあ四割、四五割ぐらいを占める。したがって、そういう意味で年齢構成上単価が高くなる。また都市手当も高いというように、これを反映いたしまして、そういう各地域別のアンバランスが出てくるわけでございますけれども、これらは各地域の実情を反映したということでございまして、当初から格差をつけるためにそういう単価差を想定したものでないかということでございます。

○井上(普)委員 今のお話は、私は納得できません。答弁も、最初は都市手当と言ひ、都市手当でないということ指摘すると年齢に変わってくる。しかも年齢につきましては、全国一律に国鉄というものは人員整理も行ってきたはずなんです。少なくとも全国的に一律に、ともかく希望退職を募って今まで人員整理をやってきたはずなんだ。これが今全国で大体一律の年齢構成になっておるといふのが今の国鉄の姿でなければならぬと私は思う。にもかかわらず、こういうように四国と九州とが極端に低い。これは予算ですよ。こ

ういう形になっている。

いよいよ来年から、四月一日に発足させようというときに、一人当たりの人件費がこのように違うということは、我々は納得できない。多少の差であつたらいいが、一割以上だ。一人当たり一割以上の差がある。これをどう考えるか。私はこの点は納得できない。しかし、時間の関係がございまして、次に移ります。

今一つ思い出したので申し上げるんですが、この十一月にダイヤ改正というのが行われます。この十一月のダイヤ改正というのは、来年の分割・民営に備えてそれを引き継ぐものだと考えて差し支えございませんか。どうです。

○須田説明員 現在御審議をちょうだいいたしております法案が成立をいたしました場合には、結果的にはそういうことに相なる、かように存じます。

○井上(普)委員 そこで、私、この間高松の公聴会に参りました。そうしますと、こういうことを言うのです。

今度の十一月のダイヤ改正によりまして、予讃線においては急行がえらい減りました。特急がえらいふえまして急行が減ったのであります。特急がどれくらいふえたかといふと、今まで三本程度であったのが、えらいふえてまいりました。しかし、今度は急行が少なくなつた。少なくなつた分だけ特急がふえている。いいなとお考えになる。ところが、停車駅は、前の急行の停車駅と同じところ。特急がとまるのです。スピードアップされておるかと思つたら、スピードアップもされてない。どうしたのだ、こういうことと思つて見ましたところ、急行料金が特急料金に変わつただけ、こういうようなことが行われておるので、この点、御存じですか。

○須田説明員 御指摘がございましたように、今回予讃線におきましては、特急が、現在四本ございまして、それが十三本ということになっておりまして、逆に急行が十二本から五本に減つております。しかし、全体といたしましては二本増えにな

つておるわけでございますが、先生御指摘のように、確かに特急がふえたことは事実でございます。ただ、今回、特急用の車両を、三十八両でございますけれども、最新型の車を投入いたしましたことと、従来の車につきましても内装をいろいろ改善いたしました、かなりの程度サービスアップをさせていた、たつともでございます。

したがって、停車駅につきましても、今先生から御指摘がございましたように、確かに、現在の急行列車を御利用いただいております方に御利用いただきますために、停車駅は急行停車駅にまとめておりますけれども、列車ごとによりいろいろなパターンを工夫いたしまして、一つの列車が停車駅が非常にふえてくるというふうなことがないよう、列車がたくさんございまして、ですから、バランスをとつたつもりでございます。しかし、やはりいろいろな意味で、そういったいい車両が入るといふこと、いい時間帯の列車を走るといふことを総合的に考えまして、特急料金をちやうだいしてもよろしいのではないかと、このように考えまして踏み切つた次第でございます。

○細田委員長 御静聴に願います。

○井上(普)委員 今までは急行であつたものが特急に上がつておる。停車駅も同じ。スピードアップもされてない。名前が特急に変わっただけ。そして車両がよくつたといつたところが、前との話。四国の車両というのは、耐用年数を過ぎたのが大体六割あるんだ。それをこし七十両、新しく予算措置したことは知つておる。

しかし、どうです。東海道でも新幹線でも、車両が新しくなつたからといって急行料金を上げますか。高崎線もそう。新しい車を入れたからといって、車両が多くなつたからといって特急料金を上げますか。どういふことなんだ、これは。総裁、どうなんです。

○杉浦説明員 地元のいろいろな御要望の中に、急行を特急化しろという御要望も非常に各地にございまして。急行、特急の違いは、やはりスピードとか、あるいは列車の車両のアクセシビ

ヨンなり車両の新製、年齢といえますが車輪等々の利便性の問題から格付をしているわけでごいまして、今常務が説明いたしましたように、いい車両をこれに投入するということは、それだけサービスの向上につながるということでござい

点、総合的な御判断がいただければ大変幸いと思

ございますが、先ほど常務も申し上げましたよう

の問題についてはひとつ理事会で取り計らいを

○井上(普)委員 国鉄総裁の答弁は、私の聞いて

○井上(普)委員 先ほど申しましたように……

先ほど先生から、他の線区に同じような例がない

○井上(普)委員 大分時間がたってまいりました

○井上(普)委員 国鉄総裁の答弁は、私の聞いて

○井上(普)委員 先ほど申しましたように……

先ほど先生から、他の線区に同じような例がない

○井上(普)委員 大分時間がたってまいりました

○井上(普)委員 国鉄総裁の答弁は、私の聞いて

○井上(普)委員 先ほど申しましたように……

先ほど先生から、他の線区に同じような例がない

○井上(普)委員 大分時間がたってまいりました

○井上(普)委員 国鉄総裁の答弁は、私の聞いて

○井上(普)委員 先ほど申しましたように……

先ほど先生から、他の線区に同じような例がない

○井上(普)委員 大分時間がたってまいりました

○井上(普)委員 国鉄総裁の答弁は、私の聞いて

○井上(普)委員 先ほど申しましたように……

先ほど先生から、他の線区に同じような例がない

○井上(普)委員 大分時間がたってまいりました

かと私は思うのですが、どうでございませう。

○橋本國務大臣 私は、国鉄の路線の敷かれた当時あるいはそれぞれの駅のつくられた当時、どういう状況でその土地が収用されたかに定かな知識は持っておりません。しかし、あるいは今委員御指摘のように、国家の意思というものを背景にして用地買収が行われたというケースはあったかも知れないと思います。しかし、それぞれの時代において、その場合においても、私は適正な地価は支払われておったと思います。これが第一点であります。

同時に、仮に今の委員の御論議であるならば、その収用された土地を売却あるいは譲渡するすれば、旧所有者に時価で返せと言われるのであれば、これは一つの理屈だと思えます。しかし、第三者である地方自治体に、だから渡せというお話とは、これは直に結びつかないのじゃないでしょうか。私は、理論的には必ずしもそれが簡単に結びつくものとは思いません。

確かに、私も、長期債務を償却していくために、そして最終の国民負担をできるだけ減少させるために、国鉄の三千三百三十ヘクタールに上る土地を今処分したいと考えております。その処分をする場合に一番私どもが考えなければならぬことは、この土地の処分というものが公正に行われているということに国民に御理解のいただける手法をとることがまず第一であります。ですから、私は実は公開入札というもので、オープンな形でこの処分をしてみたいと申しております。

総理からも御示唆がありましたように、理論的に信託による財産抽出という方法もあり得ることは事実であります。その可能性を否定はいたしません。しかし、今日まで借りたというお申し越しのあったケース等々も考えてみますと、実は元本の償還に資するだけの料金設定というのはなかなか難しいというのが実感でありました。そうした中で、私もこれを、資産処分審議会の手

を経て、国民に疑惑を呼ばないような形で処分をしてみたい。

ただ、繰り返して申し上げておりますが、地方公共団体が道路等本当に国民から疑惑を招くようなものではない目的のために買収をしたいという場合に、随意契約を否定はいたしておりません。しかし、現実には地方公共団体に随意契約で払い下げられた土地が他に転用され、転売をされたケースがありますだけに、こうしたケースについても私も慎重にチェックはいたしたいと思っております。

○井上(普)委員 もとの所有者に土地を戻すのが理論的だとおっしゃいますけれども、何十年もたった土地だ。理論的だとおっしゃるけれども、今のこの時代にせつかく公共用地ができておるのである。しかも国の方針としては、公共用地を拡大しろというのが歴代自民党政府の方針であつたはずで、この点はいまだに変わっておらぬと思えますが、国土庁長官、どうです。

○綿貫國務大臣 国土の発展のために国有地がいかなる条件で利用されるかということは極めて重要な問題でございますが、既に国有地が地価の高騰につながるようなことにならないよう、これを国土法でもいろいろと研究をしておるところでございますが、今回の国鉄用地の売却につきましても、国土法の地価高騰を抑制するという目的、今後新しい法律ができました場合に清算事業団その他がこれについてお考えになる目的、それぞれの目的が合致するように関係省庁とも連絡をしてやらなければならぬ、こういうふうにご考えておるわけでございます。国有地が国民のためにどのように有効に利用されるかということは十分考えていかなければならぬと考えております。

○井上(普)委員 御答弁になっておらないのですが、まだ国有地を多くしよう、公有地を多くしようという政府の方針が変わつたとは私は承っていない。今度の国鉄資産というものを処分するに際して、単に高く売ればよいというだけの問題じゃない、地方自治体に対しましてやはり配慮すべきである、私はこう強く考えるものであります。そこで運輸大臣、あなたのおっしゃる一般公開入札というのは、会計法あるいは予決令で言う一般公開入札ですか、どうなんですか。

きである、私はこう強く考えるものであります。そこで運輸大臣、あなたのおっしゃる一般公開入札というのは、会計法あるいは予決令で言う一般公開入札ですか、どうなんですか。

○林政府委員 いわゆる国が会計法等によりまして一般公開競争入札をする、それに準じた方法ということでございます。

○井上(普)委員 そこで具体的にお伺いしたいのですが、これはきのうから私、国鉄の方に言つてあるのだが、長崎の駅前の土地、亀戸の土地あるいは両国の土地を去年売却してあります。これのいきさつをひとつお知らせ願いたい。どういうようになっておるか。

○岡田(宏)説明員 お答え申し上げます。今先生からお話のございましたこの三件は、いずれも公開競争入札でございます。

長崎の土地につきましては、六十年三月二十六日に入札を行いました。面積が四百三十二坪でございますが、長崎水産会館が落札をいたしました。当該落札者と契約を締結いたしております。

亀戸の用地につきましては、六十年十二月二十四日に入札を行いました。面積が百七十七坪でございますが、相和工業株式会社落札をいたしました。当該落札者と契約を締結いたしております。

両国の用地につきましては、六十年十二月二十四日に入札を行いました。面積は四百四十三坪でございますが、大旺建設株式会社落札をいたしました。当該落札者と契約を締結いたしております。

○井上(普)委員 金額は幾らで契約しましたか。それと入札の人数はどれくらいですか。

○岡田(宏)説明員 一般的に公開競争入札で売却をしました土地の物件につきましては、その金額は今まで、従来の事例で申しますと申し上げていないというのが実例でございます。

ただ、一、二の例外はございます。例えば品川の跡地の売却とか、あるいは先般行いました九段の用地の売却とか、そういった時点ではあらかじめ、公開競争入札に御参加いただく方々に、この物件については落札者名及び落札金額について公

表するということで御了解をとりまして、そういった事例については公表申し上げたことがございますけれども、一般的には申し上げていないのが今までのやり方でございます。

しかしながら、先生からお話もございまして、本特別委員会における審議の重要性にかんがみ、相手方とも了解をとりましたので値段を申し上げます。長崎の水産会館の土地でございますが、七億七千万円でございます。坪当たりいたしました二百七十八万円に該当いたします。亀戸の土地でございますが、八千五百万円でございます。坪当たり七十二万五千円に相当いたします。両国の土地でございますが、四億四千万円余でございます。四億四千五百八千円でございます。坪当たりは九百一十五万五千円でございます。

なお、入札参加者数について申し上げますと、長崎水産会館の場合は二社でございます。亀戸の土地につきましては一社でございます。両国の土地につきましては三社でございます。

○井上(普)委員 これが公開入札。この亀戸の土地につきましては、どうですか、一社で公開入札が行われたというのは常識ですか。おらなきやしょうがないのなら随意契約すればいい、そう予決令には書いてある。会計法上にはそう書いてある。

先ほど聞きますと、国鉄も公社でございますから、会計法及び予決令に準じた扱いでやっております。おっしゃいました、予決令でこんなことが書いてありますか、どうなんですか。一社で入札することは構わぬのですか。これを一般公開入札というんですか。

○岡田(宏)説明員 先ほど審議官がお答えになりましたけれども、国鉄の場合には会計法、予決令の適用はございません。ただ、国鉄が公開競争入札と称しておりますのは、一般競争入札の方法に準じて入札をされるということになっております。しかしながら、いづれにしても公告をいたしまして応募者を募る。その場合に、入札者が一社であるといった場合であっても、当該公開競争

争入札は有効に成立すると考えております。

○井上(普)委員 大蔵省、どうだ、予決令の解釈上そうなりますか。一社の場合には再度公告をして再入札をやるということになっておるはずだ。○角谷政府委員 会計法につきましては、各省各庁の長の定める会計事務を管理しておりますので、国鉄については直接適用がないことは、先ほど国鉄の答弁があったとおりでございます。

ただいまお尋ねの会計法につきまして、一般競争入札につきまして一社が応札した場合でも有効に契約が成立するかという問題でございますが、これは国の場合におきまして、一般競争入札である場合におきましては有効に契約が成立する、ただ、応札者が全くないような場合には再度入札にかける、こういう扱いでございます。

○井上(普)委員 私は今まで、一社で応札した場合に随意契約でやるのが常識だ、やっておると思っております。そう予決令にも書いてあると私は理解しております。

しかしながら、このたびの両国の土地及び亀戸の土地なんというのは、その土地に一周前に柱に公告を国鉄が出しただけ。一日だけその公告を見たと言ふ人もおる。一日だけだったと言ふ人もおる。私はそんなことはないと思うけれども、一日でその公告は撤去されて入札にかかっておる。

しかも長崎の例で言いますならば、見積りに参加した社は十社ある。ところが、十社が、何の關係か知らぬけれどもほとんどどんどん減つて、長崎水産会社一社及びそのダミー会社のごとき会社に入札されておる。これが入札した二社なんだ。駅前の立派な土地なんだ。常識では考えられない。そういうような入札方法がとられておる。長崎はどういう公告をしたか私は知りません。亀戸及び両国についてはそういうようなやり方をやられておる。去年やられたんだ。これが一般公開入札と言えるか。

さらにまた、公開入札の後、一体幾らで落札したかということは他の業者にも報告するのが常識なんだ。大蔵省のやり方あるいは建設省のやり

方、他の省庁のやり方というものは、落札価格については公表するのが普通であります。やらないのは運輸省だけだ、運輸省というよりは国鉄だけだ。こういうやり方をやっている。私は、どうしてもこの国鉄の入札方法につきましては不思議でならない、何かあるという考え方を捨て切るわけにまいらない。これが橋本さんが言う一般公開入札であれば、私はこういうようなことで国鉄に絶対に資産売却の入札をやらしてはならないと思うのです。どうです。

○橋本国務大臣 御指摘を受けましたケースは、私も先ほど報告を受けました。そして、率直に申して、私は委員が感じられたと同じような感じを受けました。しかし、これは現在までの国鉄の行った行為でありまして、我々がこれから清算事業団で対応していくこととするときに、このようなやり方をするつもりはありません。

○井上(普)委員 あなたも常識人だ。普通考えるとはこれはおかしいと思う、こう言う。しかし、ほとんどがこういうケースでやられているんじゃないだろうか。私は不思議に思われてならないのです。

この亀戸、両国の件につきましては、実はある方から土井委員長のところへ電話があったのです。それで我々はこれを調べたのです。そうすると、一社で、ともかく公開入札だということ。公開入札した場合には、普通、落札価格というものは出すものだ。それを全然報告してない。こういうやり方は私はやめてもらいたいと思う。しかも膨大な土地を今のままやられたのではたまらない。

大蔵省は、麹町の土地を売った際には落札価格というものは公表した。建設省も、落札したときには、大体土地の売却の場合には公表しておるはずなんです。これはしています。

例えば十人の方が入札したとする。そのうちのA社というのが落札したとする。ほかの九社というのは札を入れている。それじゃ、だれが私の値段よりも安かったか高かったかというのは、全部わからないじゃないか。わしは三百万円で

入れたのだけれども、二百万円、二百五十万円で落札せられたかも知れないということになれば、これは大変なことで、少なくとも入札した業者には、幾らで入札したということを発表するのことは普通なんです。その入札した人に発表するのことは公表と同じなんだ。これが普通じゃありませんか。これをやらないような会計処理がおかしうてしようがないから聞いているのです。

○岡田(宏)説明員 今先生から幾つかお話がございました。

まず両国、亀戸の件につきましては、入札期日の前日から起算いたしまして七日前までに現地に揭示公告をいたしております。この揭示公告については確認をいたしております。

それから、長崎水産会館の件につきましては三月十五日、二十六日入札でございますが、入札の十一日前に、西日本新聞、朝日新聞、読売新聞、毎日新聞、局報に掲載をいたしております。なお現地にも公示を掲出したしております。

それから、今先生から入札者の面前で値段を言っていないというお話がございましたが、決してそのようなことはございません。応札をされた方の面前で開封をいたします。そして読み上げをいたしますので、少なくとも応札された方全員に、御自分が幾らで値段をお入れになったか、Aさんは幾らで入れた、Bさんは幾らで入れたということについては当然その面前で申し上げております。

○井上(普)委員 だから、それは公開したと同じで、我々に言わないのはおかしいじゃないですか。応札した者には全部公表するのだ。国民にはなぜ発表しない。それはおかしい。これはやはり入札したものは公表すべきである。一部の者にしか入札価格がわからない。一人だけだったとしてもかくだ。全部に知らせるべきであると私は思う。何かおかしいことがあるか。何言ってるんだ。

○細田委員長 御静粛に願います。

○井上(普)委員 少なくとも十社が入札したら、九社のほかの人には言っておるんだ。これは一般に公開するのと同じことを意味する。これをなぜ発表できないのか、私は合点がいかない。こういうようなことは、先ほど申しましたときに、長崎については私は言わなかった。しかし、亀戸については現地に揭示した。揭示したけれども、その揭示したのは一日だったかな、二日だったかな、こう言われているのです。このようなことはしよつちゅうあるのです。こういうようなことがもし行われておるとするならば大変でございますので、あえて私は申し上げておる。ですから、運輸大臣も、これからの入札にしましては、今までのやり方と大いに異なつて、国民にガラス窓で見られるような制度をやつていただきたいということを強く要望しておきます。

○橋本国務大臣 私は、確かに、この現地の公告というやり方は、本当にたくさんの方々に物件の存在を知つていただき、そして買いたい方々の意思をできるだけ広く集めるという意味からいって、先ほど首をかしげたわけでありまして、こうした指摘を受けないような工夫は責任を持ってやりたいと思ひます。

○井上(普)委員 大分時間がたつてまいりましたので、私はまだまだ問題があるのでございますが、国鉄の今までのずさんさということにつきましてひとつ御説明したいと思ひます。

先日、国鉄が不用品と称して土地の中に資材を隠すような事件がとくさんあった。新聞報道せられて、それに対して我が党の岡山委員がこれを質問いたしました。あの答弁を見てみまばかなことをするのかな、なぜあんなことばかたかなことをするのかな、なぜあんなことをやったのかな。しかも全国同時多発的に行われている。新聞報道によると、土崎しかり、長野しかり、富山、福井、香川というように、たくさん土地で同時多発的に行われておる。本社の関与しておるんじゃないだろうかと思ひます。得ないのですが、国鉄総裁、どういふお考えですか。

○杉浦説明員 資材、物品の管理につきまして

は、日ごろ厳正にやっておるところでございます。

御指摘のレール等のこれを隠したというような事柄につきましては、まことに残念でございますが、おっしゃるように、全体を調べてまいりますと全国で十五件程度の事実がございます。

中身をよく見ますと、やはり帳簿の記載と現品とを照合せよということに常時指導しておるところでございますが、過去のいきさつ上、帳簿上の記載と現品の食い違いが現地で発見された。それに対しては当方から内部監査で厳重にこれを指導に参らうとしておるわけでございますが、それに対応しまして、現地の職員が、大変遺憾ではございますが、そうした誤りを指摘されることを恐れる余り、これを隠して、そうしたことがないように隠ぺいをしたことは確かでございます。これも非常に処理上は遺憾なことでございます。そうしたことのないうちに、帳簿以上のものがあつても正確に出しなさいということは今厳重に指導しておるところでございます。

○井上(普)委員 関山君の質問のときには全国で二、三カ所と言っておった。今は十五、六カ所になつておる。金額にしてどれくらいになりますか。

○岡田(宏)説明員 金額は全部集計をしてございません。概算でいたしますと、全体をトータルいたしまして数十万円の規模であるというふうに考へております。大至急集計をいたします。

なお、先般、委員の御質問に対しまして、私、ほかにも二カ所ぐらいということを上上げた張本人でございます。大変調査が疎漏で、まことに申しわけございませんでした。

○井上(普)委員 私は、実はこの問題につきまして調べてまいりました。調べてまいりますときに、その職員は、先生、こんなことが許されていいのでしょうかと云つて、涙を流しながら私に報告した。しかし、先生にこのことを申し述べたならば私は人材活用センターへほうり込まれる、こう言つて、実は名前を伏せてくれということをやつたんです。

私は、運輸大臣、あなたの正義感に期待します。でございますので、これから申すことをひとつ冷静にお聞き願ひたい。

実はこういうものがある。これは当時の写真です。こういうような不用品が出たといつて、このドンゴロスの中に入つておた新品をここにほうり出した。そして、これを不用品にするためにどういふことをやつたかという、食塩を買つてきまして塩水をかけて、油のたくさんついておるものについては三日間ドラム缶の中に漬けておる。そしてそれを外へ出して、また毎日毎日塩水をかけておる。刑事事件だ。こういうことが行われていた。これがこの写真だ。これがこの姿だ。食塩をかけたのはスクラップにして、下請業者がこれを買つておる。新品ですよ。今こういうことが堂々といふておるんだ。

その際にどういふことが言われておるかといふますと、分割・民営が周近になつた。資材は税金がかかるので在庫品の整理をやらなければならぬ。机の上の整理はよくできておるけれども、どうもできてないから、ひとつこれに塩水をかけてスクラップにしろというのを言つておるのではありません。その前に実は監査が入つておる。土崎において本社の監査が入つておる。その後で土の中に隠された。どう思ひます、大臣。

○橋本國務大臣 私の率直な感想を申し上げるなら、全く信じたくないような話と申し上げたいと思ひます。しかし、これは委員から御指摘を受けた事実でありますから、この場で国鉄当局にもう少し十分事実を調べるように指示をいたしたいと思ひます。

○井上(普)委員 事実を調べると先ほどもおっしゃいましたが、今まで十五、六カ所で行つたのは全国で数十万単位であつたというお話なんです。私が調べたのは、一カ所において五百七十七万九千五百円、合計いたしまして九百八十七万七千円余りの品物が、新品がスクラップにせられて腐品業者に売られていた。これはどうなのか。一体どういふような考え方でおられるのか、ひとつ伺

いたい。

○杉浦説明員 帳簿外の品物につきまして、これを正式に帳簿につければそれで済むことでございます。それを監査といふことに対応するために、現場におきまして、どう勘違いしたか、品物自体を隠すといふふうになりかへたわけでございませう。そういうことのないように、しっかりと帳簿と現品とを今後ともに厳重に照合するようにということとは、これから指導を厳重にしたいと思ひます。

○細田委員長 御静粛に願ひます。

○井上(普)委員 これは、各地点におきまして監査が入つた後やられておることなわけです。しかも監査は帳簿をきつちりしろとだけしか言つてない。そのために、実はどういふような財産、資材が塩漬けにせられて、真つ赤にせられてスクラップ業者に売られておる。

だから総裁、あなたの方は一体どう考へるんだといふことを言つておる。しかし、今後のことばかりおっしゃつて、この事態についての明確な御意思がないんじゃないでしょうか。

○杉浦説明員 こういうことはまことに残念、遺憾でございます。二度とないようになつていきます。

○井上(普)委員 この品物は、さらに言いますならば、去年の八月二十八日にこの地点に送られてきた。新品なんです。何で不用品になるのか。帳簿上合致しない。その数字は、先ほども申しましたように、点数にしまして一体幾らです。

もう一千万円になんかするものかともかくやられておる。私はどうしてこういうことが行われるのか不思議でならない。あるいは本社の監査の連中が、分割・民営になつたら不用品に税金がかかるから、こう言つておる。こういうことが言われていた。そして全国にぞつとそれが行われていた。これは本社の指示じゃございせんか。どうなんですか。

○杉浦説明員 本社の指示は、厳正に管理するよにという指示でございました。

今、監査があつた後にいふようにおっしゃいます。

ましたが、これは監査があることを考へて、事前の対策として自分らが考へたといふふうには思ひません。

○井上(普)委員 そんなの答弁にならないでしょう。おたくの監査が入つた後やられておる、土崎にしても長野にしてもあるいは東京近辺にしても。こういうことをやられておる。しかも土崎においても長野においても、どう言つておるかという、分割・民営になつたら税金がかかるから、これは土の中に処分しろということを上司に言われてやつたと言ふ。上司もそういうような訓示をしておるじゃありませんか。命令でやられておるのでしょうか。

この間も高松に行きましたら、香川県の高松市でやられておる。これは業務命令でやられたんだといふことを一般の職員は言つておる。こういうことがやられておる。それでどこから入つたかといへば、この品物はほとんどが鉄道機器株式会社富山工場から去年の八月二十八日に送られてきたものだ。新品ですよ。それがあなた、でたらめにもこういうようなことになつておる。この責任はどうするんだ。ここをばつたりしてやらぬことには、ともかく話にも何ともなりません。こんなずさんなことを国鉄がやられておるのかと思つと、一体どうなるんだと思つておる。

○杉浦説明員 責任者を明確に把握いたしまして処分いたします。

○井上(普)委員 しかし、これは組合員ができる仕事じゃない。何を言つておるんだ。これは上司の方から命令がなければできないことだ。

○細田委員長 御静粛に願ひます。

○井上(普)委員 その国鉄の皆さん、あなたが調べたところで、どこでどういふような不祥事を起しておるのか、おっしゃつてごらんなさい。全国十六カ所と言つたが。

○岡田(宏)説明員 全国十五カ所でございます。なお、先ほどの価額の点でございますが、私どもの調べましたところによりますと七十八万四千余でございます。

それから、監査の後というお話がございましたが、そういう事実は全くございません。監査の後であるというふうに聞いております。

それから、先ほどの資料に火を通したという件、あるいは塩水をかけたという件でございますが、これにつきましては、私どもの聞いておりますのは、古材であつて、しかも相当古いと申しますか、その場所での利用価値がない、あるいは転用計画もできない、そういったもので新品に見えるものを古く見せかけるために火を通したとか、あるいは塩水をかけたというふうに聞いております。

なお、これら二、三の件につきましては、既に実行行為者、監督責任者を含めて処分をいたしてあります。

○井上(普)委員 十五カ所の場所の名前を言つてごらんと言つておるんだ。

○岡田(宏)説明員 お答え申し上げます。先ほど監査の後と申し上げたかもしれませんが、監査が入るというのを恐れて、監査の前にやつたというふうに聞いております。訂正させていただきます。

それから、箇所について申し上げます。東京西鉄道管理局の拝島保線区河辺支区、拝島支区、支区ごとの単位で申し上げます。東京北鉄道管理局上野保線区の赤羽駐在、田端支区、本区、長野鉄道管理局松本保線区の松本支区、本区、西条駐在、上諏訪保線区の上諏訪支区、それから新幹線総局広島管理部の新岩国保線区、広島保線区、小郡保線区、新幹線総局静岡保線区でございます。それから金沢鉄道管理局の福井保線区、高岡保線区、これが今確認をされているところでございます。

なお、今資料を全部申し上げましたけれども、そういう話がございますいろいろな確認をいたしましたけれども、事実が確認をされていなかった箇所もござつて申し上げます。大変失礼を申し上げます。その事実が確認をされていない場所について申し上げます。

東京北上野保線区の赤羽駐在と申し上げましたけれども、これは事実がございせんでした。田端支区については一部事実がございました。それから松本保線区の本区につきましては事実がございせんでした。

以上でございます。

○井上(普)委員 金額は。

○岡田(宏)説明員 先ほど申し上げましたけれども、七十八万六千円というふうに把握をいたしてあります。

○井上(普)委員 名前が出たから言いますが、拝島の保線区でやられたものは簿価二百三十九万五千三百一十一円。数十万円でどこから出てくるんだ、それ全部で、それからもう一つ、河辺支区と言つたが、これは二百二十二万八千三百三十九円、簿価がちゃんと出てくるんだ。これも去年の八月二十八日に富士の工場から入った品物なんだ。真つさらです。新品ですよ。

今もお見せしましたね。このドンゴロスの袋に絵符がついている。一回入つたということが絵符にちゃんと書いてあるんだ。新品はこれなんです。使い捨てのものじゃないのです。袋に新品が入つたままのものをやつていくのです。そして金額においてもそんなもの。ちぐはぐじゃありませんか。それがあなたの方の調査なんですか。

○岡田(宏)説明員 私どもの調査におきましては、今の拝島保線区河辺支区、拝島支区におきまして資料に火を通したとかあるいは資料に塩水をかけたという話につきましては、新品であるという報告を受けておりません。したがしまして、よく調査をさせていただきます。

私どもの調査によりまして、これはいづれにいたしましても使用見込みのない古品であるというふうに聞いておりました。そのように評価をいたしますと、ここで一万八千円と三万六千円ということでございます。

○井上(普)委員 今のお話でも、いかに国鉄当局の調べというものがずさんであるかということがわかる。彼らは調べておるのです。調べておるか

ら私は聞いておるんだ。その数字が出てきていないのですか。分割するからといって、税金がかかるからといってこんなことをやつておるんだ。しかも、それに対しては、今も言われておりますが、拝島と河辺は監査の後やつておる。やつたのは八月の十八、十九日に腐品業者がこれを持つていった。監査が入つたのは八月の七日、八日でしょう。どうなつておるんですか、これは。

○岡田(宏)説明員 拝島保線区の河辺支区の件につきましては、六十一年七月十日という報告を受けております。したがつて、この件につきましては、監査の前であるというふうに確認をいたしてあります。拝島支区の件につきましては、ちよつと日にちが記載されておるもので、これも厳重に調査をいたします。

○井上(普)委員 あるいは品物によりましては、長いものは土の中に隠した、埋めたという話も聞いております。四トントラックで二回これを運んでいるのです。それぐらいしかあなたの方はお調べになっていないのですか。一回調べたおるんだ。にもかかわらずこの程度の答弁しかできないんだ。監査が入つた後やつておるのですよ、あなたの方。

国鉄総裁、どうです。こういうようなことが行われておる。処分しますだけでは済まない。監査の後こういうことが必ずやられておる。そして今の拝島のごときは、これは五十九年にやられたというから、それであれば二回やられておるはずだ。五十九年と今度やられたのと二回やつておるはずだ。二回目の後の方が二百三十九万でしよう。先ほど数字を示した。どうなんです、一体。こんなことではないのか。

○杉浦説明員 監査の前後に関係なしに、こういうことはよくないことでございまして、私ども、再度厳重にこれを調査いたしますので、しかるべき処分をしたいというふうに思ひます。

○井上(普)委員 私はまだ、国鉄総裁、あなたが言つたところ以外にもあるんだ。東飯能、五日市それから中浦、ここらでやられておるのですよ。

我々が何で資料を政府に出さなければいかぬ。調べる責任は向こうにある。これもすべてが、分割・民営にするスタートで税金がかかるから、こういう理由のためにこの五カ所はやられておるんだ、私が調べた五カ所は。しかし、それを信用するぐらい国鉄の当局者というのは弱いならうかと私は考える。だから、私は何でこれがやられたのかわからない。製造下請業者をもうけさために新しいものをまた買わなければならぬからというふうなことをやつたのではないかと、私は疑問を持たざるを得ない。真相は明確にしなければいかぬと言つておきましょう。

しかし、本社の監査の連中も調べなければいかぬですよ。どういふようなことを言つておるのか。帳簿はきちんとできておるけれども、机の上は市役所と比べると非常に悪い。直しなさい。帳簿はきちんとできておる、こう言つた後でこれが行われた。どうなんです、一体。これが今の国鉄の姿なんだ、私に言わす。こういう連中がその土地の売却を任すわけにはまいらない、私はこう思うのです。だから、私は出したくなかつたんだけれども、余りにもずうずうしい答弁をするからこういうことを言わざるを得ないのです。どうです。

○橋本国務大臣 先ほど申し上げましたように、むしろ私は本心に信じたくない気持ちがあるという感じを受けました。その上で、皆さんの前で国鉄総裁に調査を指示をいたしました。しかし、同時に、これから新たに発足をしていく各会社、そして処分にあたります清算事業団においてこういう事態が起こるようなことはさせるつもりはございません。そのために、この用地処分をいたします清算事業団の中の資産処分審議会には利害関係者を入れないということも申し上げておるわけでありまして、あくまでも公正に処分をいたすつもりであります。

○井上(普)委員 関係省を入れないのは常識です。しかしながら、現場においてこういうことが行われているんですよ。先ほども、土地の処分につきましては、私は信

じたくはないけれども、現地に公告を一つ出した、一日見えたけれども、次には見えなだと言うんだ。すぐにそれを撤去して、入札には一人しか加わらなかったという例がある。これを一般公開入札だと言っている。私は、これは随意契約が当然じゃないかと思う、一名であれば。にもかかわらず、それは一名だけで、ほかに入札が入る余地がなくしてやられている。そしていかに入札価格というのは公表せぬのが当然のごとく言われている。片方においては、こういうように一週間

にわたって塩水をぶっかけてるんですから、真赤になるのは当たり前だ。油がたくさんついてるものを三日間ドラム缶の中に入れておくんだ。そしてまたこれを太陽の下にさらして塩水をぶっかける。そして不用品にして、これはもう不用品になったというて廃品業者に売っている。

おもしろい話がありましてね。塩を買うのに、どこへ行ったら塩があるだろうかというて、塩を採るのに往生したそう。その廃品業者が塩を買ってきて、さあこれでやってくれということをやっている。これは労働じゃない、使の方だ。こういうようなことが全国多発的に行われている。この実態を見て、私は今の国鉄の姿というものを情けなく思わざるを得ないのであります。

調査をしますと言って、先日関山君がこの問題を指摘したら、全国的に調査いたしました、三カ所でございますと言って、きょうは十五カ所になる。私が指摘したのはその十五カ所の中に入っていない。どうなんだ、これは一体、国鉄本社の調査能力というのはこれくらいしかないのですか。国鉄総裁、当時の西局の局長は今本社へ来ておる人じゃないのですか、八月だったら。どうです。

○杉浦説明員 その時分の局長は異動はございません。

○井上(普)委員 いずれにいたしましても、これから国鉄分割・民営にまわしてさらにこういうような資産の処分等々が行われるのでございましょう。これは運輸大臣、厳重なる注意をもってやって

ていただくことを強く要求いたしておくのです。いかがでございますか。

○橋本国務大臣 こういう御指摘を受けるようなことがないようにいたしたいと思います。

○井上(普)委員 この問題につきましては、私は、本社の不正、不用品の破損といいますが、そういう感じがしてならないのであります。本社の監査に入ったところが必ずやられている、後で、あるいは前後に。私が知ったのは、後です。こういうようなことをやられておるので、私は、これからは厳重なる注意をひとつやっていたきたいと同時に、正義感に燃える組合員あるいは職員が、これでもとかく不当なにはならぬようにひとつ御注意願いたいと思うのであります。

そこで、時間が参りましたので、もう一つお伺いいたしておきたい。それは年金問題であります。

きのう大蔵省からいただいた資料によりますと、六十四年度までに国鉄の年金会計におきましては大体三十三億円の欠損が出るという予想が出ております。この処置は一体どうするのですか。関係四大臣がこれは相談するというようなことが言われております。しかしながら、少なくとも六十四年度までのこの赤字というものは、負債ではない、債権ではないにいたしまして、一種のそれに似た性格のものであると私は思う。

この間宮澤大蔵大臣は、国もその責任を負います、負担を負いますということをおっしゃられました。当然のことです。しかしながら、この債権に類するものは、やはりこの国会において明確に処置というものはしていただかなければならないと思うのですが、いかがでございますか。

○宮澤国務大臣 先般米谷参事を申し上げておりますように、本件につきましては、昨年の十一月二十八日に政府が統一見解を申し上げております。それによりまして、「国鉄の経営形態等の動向を踏まえつつ国鉄の自助努力と国の負担を含め、諸般の検討を加え、支払いに支障のないようにいた

します。」ということをお願いしております。これにつきましては六十四年度中に結論を得まして云々、こういうことを申し上げております。これは六十四年度までの分でございますが、これが政府の統一見解でございます。

○井上(普)委員 統一見解はそうであるけれども、今審議しておりますのは、国鉄の負債問題等々を審議しておるわけなんですね。これは負債に類するものだと思ふ。債権と私は明確に言えませんが、これはやはり方針だけはこの審議中に出していただかなければならぬと思うのですが、いかがでございますか。

○宮澤国務大臣 先般からしばしば申し上げておりますが、六十四年度までの分につきましては、既に関係四閣僚が何度か協議をいたしておりますが、御承知のように今後の退職者等の年齢構成がたまたまのところ不明でございますから、今年度末までにそれがより明確になるのを待ちまして計数をはっきりさせまして、その上で結論を得たいという意味で六十四年度中ということをお願いしております。

○井上(普)委員 大蔵大臣、これは私は、数字をきちんと出してその処理方針を決めると言うのじゃない。どういう方針で年金の六十四年度までの――赤字が出ることはもうきのうの資料でもはっきりしておるのですから、年齢構成なんというそんな簡単なことを、大蔵大臣おっしゃられたのではだめですよ。これはどういう方針でやるか。四大臣が協議する、年度中に協議する、こうおっしゃいますけれども、方針だけは出せる問題で、金額はともかくといたしまして、出せる問題じゃないですか。それだけなければ我々は審議できないじゃありませんか。一体どうなるのか。

○井上(普)委員 これは自助努力と国の援助とい

まらぬ。せめて六十四年度まではどういふようになるんだらうか。これは国鉄職員のみならず、他の助けておるN.T.T.にしましても国家公務員共済組合にしましてもたばこ産業の連中にしましても、みんな、援助はしたけれども、六十四年度にそんな赤字が出るのか、我々にまたかぶってくるんじゃないだろうか、不安でたまらない。方針ぐらいいはお出しなさいよ。出すのが当然でしょう。どうです。

○宮澤国務大臣 そこで、昨日御提出申し上げました資料に明らかでございますように、六十四年度までに毎年平均で約四百五十億円の援助を国家公務員、電電、たばこ産業からしてもらっておるわけでございますが、この四百五十億円のほかに、さらに平均七百億円程度の不足が生ずる見込みだということも資料で申し上げたわけでございます。

これがこういう範囲になっておりますのは、資料で三年間の見込みを幾らから幾らまでという範囲で申し上げましたのは、小さい方が平均的な退職があつた場合、大きい方が高齢者と若年層の割合を三対一といたしました場合、その方が収支額の赤字が大きくなるわけでございますが、この辺の見通しが年度末になりますとつきりいたしてまいりますから、それによりましてどれくらい不足があるかということがわかる。それがわかりませんとどういふふうなことを負担していくかということがつきりいたさなければいけません。その場合の方針は何か、それを示せとおっしゃるのでございます。それは統一見解によりまして「国鉄の自助努力と国の負担を含め、云々」というのが基本の方針であるわけでございます。それをハッキリさせますためにはどのぐらいの収支残があるかということが明確にならなければならぬ。そのためには退職者の年齢構成がどうなるかということがわかりませんと答えが出てこない、こういうことを申し上げておるわけでございます。

○井上(普)委員 これは自助努力と国の援助とい

まらぬ。せめて六十四年度まではどういふようになるんだらうか。これは国鉄職員のみならず、他の助けておるN.T.T.にしましても国家公務員共済組合にしましてもたばこ産業の連中にしましても、みんな、援助はしたけれども、六十四年度にそんな赤字が出るのか、我々にまたかぶってくるんじゃないだろうか、不安でたまらない。方針ぐらいいはお出しなさいよ。出すのが当然でしょう。どうです。

○宮澤国務大臣 そこで、昨日御提出申し上げました資料に明らかでございますように、六十四年度までに毎年平均で約四百五十億円の援助を国家公務員、電電、たばこ産業からしてもらっておるわけでございますが、この四百五十億円のほかに、さらに平均七百億円程度の不足が生ずる見込みだということも資料で申し上げたわけでございます。

これがこういう範囲になっておりますのは、資料で三年間の見込みを幾らから幾らまでという範囲で申し上げましたのは、小さい方が平均的な退職があつた場合、大きい方が高齢者と若年層の割合を三対一といたしました場合、その方が収支額の赤字が大きくなるわけでございますが、この辺の見通しが年度末になりますとつきりいたしてまいりますから、それによりましてどれくらい不足があるかということがわかる。それがわかりませんとどういふふうなことを負担していくかということがつきりいたさなければいけません。その場合の方針は何か、それを示せとおっしゃるのでございます。それは統一見解によりまして「国鉄の自助努力と国の負担を含め、云々」というのが基本の方針であるわけでございます。それをハッキリさせますためにはどのぐらいの収支残があるかということが明確にならなければならぬ。そのためには退職者の年齢構成がどうなるかということがわかりませんと答えが出てこない、こういうことを申し上げておるわけでございます。

○井上(普)委員 これは自助努力と国の援助とい

まらぬ。せめて六十四年度まではどういふようになるんだらうか。これは国鉄職員のみならず、他の助けておるN.T.T.にしましても国家公務員共済組合にしましてもたばこ産業の連中にしましても、みんな、援助はしたけれども、六十四年度にそんな赤字が出るのか、我々にまたかぶってくるんじゃないだろうか、不安でたまらない。方針ぐらいいはお出しなさいよ。出すのが当然でしょう。どうです。

○宮澤国務大臣 そこで、昨日御提出申し上げました資料に明らかでございますように、六十四年度までに毎年平均で約四百五十億円の援助を国家公務員、電電、たばこ産業からしてもらっておるわけでございますが、この四百五十億円のほかに、さらに平均七百億円程度の不足が生ずる見込みだということも資料で申し上げたわけでございます。

これがこういう範囲になっておりますのは、資料で三年間の見込みを幾らから幾らまでという範囲で申し上げましたのは、小さい方が平均的な退職があつた場合、大きい方が高齢者と若年層の割合を三対一といたしました場合、その方が収支額の赤字が大きくなるわけでございますが、この辺の見通しが年度末になりますとつきりいたしてまいりますから、それによりましてどれくらい不足があるかということがわかる。それがわかりませんとどういふふうなことを負担していくかということがつきりいたさなければいけません。その場合の方針は何か、それを示せとおっしゃるのでございます。それは統一見解によりまして「国鉄の自助努力と国の負担を含め、云々」というのが基本の方針であるわけでございます。それをハッキリさせますためにはどのぐらいの収支残があるかということが明確にならなければならぬ。そのためには退職者の年齢構成がどうなるかということがわかりませんと答えが出てこない、こういうことを申し上げておるわけでございます。

○井上(普)委員 これは自助努力と国の援助とい

まらぬ。せめて六十四年度まではどういふようになるんだらうか。これは国鉄職員のみならず、他の助けておるN.T.T.にしましても国家公務員共済組合にしましてもたばこ産業の連中にしましても、みんな、援助はしたけれども、六十四年度にそんな赤字が出るのか、我々にまたかぶってくるんじゃないだろうか、不安でたまらない。方針ぐらいいはお出しなさいよ。出すのが当然でしょう。どうです。

○宮澤国務大臣 そこで、昨日御提出申し上げました資料に明らかでございますように、六十四年度までに毎年平均で約四百五十億円の援助を国家公務員、電電、たばこ産業からしてもらっておるわけでございますが、この四百五十億円のほかに、さらに平均七百億円程度の不足が生ずる見込みだということも資料で申し上げたわけでございます。

これがこういう範囲になっておりますのは、資料で三年間の見込みを幾らから幾らまでという範囲で申し上げましたのは、小さい方が平均的な退職があつた場合、大きい方が高齢者と若年層の割合を三対一といたしました場合、その方が収支額の赤字が大きくなるわけでございますが、この辺の見通しが年度末になりますとつきりいたしてまいりますから、それによりましてどれくらい不足があるかということがわかる。それがわかりませんとどういふふうなことを負担していくかということがつきりいたさなければいけません。その場合の方針は何か、それを示せとおっしゃるのでございます。それは統一見解によりまして「国鉄の自助努力と国の負担を含め、云々」というのが基本の方針であるわけでございます。それをハッキリさせますためにはどのぐらいの収支残があるかということが明確にならなければならぬ。そのためには退職者の年齢構成がどうなるかということがわかりませんと答えが出てこない、こういうことを申し上げておるわけでございます。

○井上(普)委員 これは自助努力と国の援助とい

まらぬ。せめて六十四年度まではどういふようになるんだらうか。これは国鉄職員のみならず、他の助けておるN.T.T.にしましても国家公務員共済組合にしましてもたばこ産業の連中にしましても、みんな、援助はしたけれども、六十四年度にそんな赤字が出るのか、我々にまたかぶってくるんじゃないだろうか、不安でたまらない。方針ぐらいいはお出しなさいよ。出すのが当然でしょう。どうです。

○宮澤国務大臣 そこで、昨日御提出申し上げました資料に明らかでございますように、六十四年度までに毎年平均で約四百五十億円の援助を国家公務員、電電、たばこ産業からしてもらっておるわけでございますが、この四百五十億円のほかに、さらに平均七百億円程度の不足が生ずる見込みだということも資料で申し上げたわけでございます。

うことがありますが、これだけではわから
ない。そうすると、またますます自助努力とい
うことで、今十五・幾らでしたか負担をしておる国
鉄職員に、さらにもう少しふやせということで
ございましょうか。あるいは年金生活者に、今ス
ラウドをストップさせておる、また職域加算は抑え
られておる、それをまだ切り込めとおっしゃるの
でございましょうか。そこらあたりを明確にさせな
ければなかなか不安というものは解消できないと思
う。少なくともこの審議中には結論を出してい
ただくように強く私は要求をいたすものでござい
ます。

委員長、処置をお願いしたいと思ひます。

○細田委員長 時間が参りました。

○井上(普)委員 今、六十四年までの推定される
赤字、これに対処するにはいかなる具体的な方法
を持っておるか、方針をひとつ明確にしてい
だきますよう私は要求しておるのです。

○細田委員長 あなたの質問があることは承知い
たしました。

○井上(普)委員 この問題につきましては、時間
がございせんが、しかし、委員長においては処
置せられることを強く要求いたしまして、私の質
問を終わります。

○細田委員長 これにて井上君の質疑は終了いた
しました。

この際、休憩いたします。

午前十一時五十三分休憩

午後三時開議

○細田委員長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

質疑を続行いたします。西中清君。

○西中委員 最初に、職員の再就職問題、雇用問
題について伺っておきたいと思ひます。もう既に
多くの同僚議員からこの問題は質疑がなされてお
りますが、ごく限られた問題だけに絞ってお伺い
をいたしたいと思ひます。

まず第一点は、去る九月十二日に国鉄職員等再
就職計画が閣議決定をされましたけれども、これ
によりますと確保すべき再就職先の目標数が六万
一千人、こういうふうになっております。この確
保すべき就職先の目標数というのは、当然結果と
して採用された数字、こういうふうに理解をした
いと思ひます。

○西中委員 その点を確認いただきましたので一
応安心をいたしておきますけれども、特に公的部
門、関連企業、そして一般産業界、今お話にあ
りましたように、一般産業界の求人というものは就

職する側と条件的にいろいろ一致をしないケース
が非常に多いわけでございすね。したがって、
僕は、計画というのは、採用すべき人間の数とい
うよりもむしろ、最大これぐらいはやはり申し出
る確保しなければならぬだろうという目標がなけ
ればなかなか促進はしないのじゃないか、こうい
うふうに思っております。今、数倍というお話が
ございしましたけれども、公的部門、関連企業、一
般産業界についてどの程度の申し出が望ましいと
お考えなのか、数字がございしましたらばおし
やっていたかと思ひます。

○橋本國務大臣 関連事業の二万一千、また公的
部門の三万にございましては、その上乗せをして教
育用意するという状態には至らないと率直に私は
考えております。ですから、やはり民間で御採用
をお願いしたいとお願ひをしております一万名とい
うものに対し、きょう現在の時点で受け入れ条件が
煮詰まって条件が明示されております求人は一
千二百名、なお受け入れ条件について折衝中の
ものが八千五百人、今一万九千七百人の求人を
いただいております。

これは何倍というのを申し上げるの、お願
ひをする私どもの立場からしてある意味では大変
不遜なことでもあります、私自身としては一人
でも多くというお願ひを申し上げているわけで
ありますが、これにつきましても、実は先般総理か
ら経済団体のそれぞれのグループについて、官邸
にお招きをいただき御依頼をいただきました。私
個人からすれば、少なくとも三倍や四倍の求人は
いただきたものだと思つておりますが、現時点
においては条件折衝を含め一万九千七百名とい
うことであります、これからの努力をいた
したいと思ひます。

○西中委員 とりわけ私も一番心配いたしてお
りましては、公的部門、中でも國の一萬八千五百人、
これが果たして達成できるのかどうかという点に
ついて憂慮いたしておるわけでございす、八
月一日に第七次定員削減計画の実施についての閣
議決定をいたしまして、五年間でおよそ四万三千

九百八十人の削減目標を決めております。したが
って、各省庁にお伺いをいたしますと、まさしく
この國鉄の職員の採用については四苦八苦という
のが実情ではないかと思ひます。

○橋本國務大臣 御参考までに現在の国並びに特
殊法人等の数字を申し上げますと、きょう現在で
國の合計が五千八百人になりました。これは主と
して昨日から今日にかけて、文部省で枠を確定し
ていただいたおかげであります。また特殊法人等
につきましては、清算事業団の二千五百名を含め
て現時点で約四千九百名、お申し越しのとおり
決して楽ではございません。

ここから先は、実は私が御答弁を申し上げるの
が適当かどうかかわりませんが、一方では私
は、国全体の行政のスリム化という観点からい
えば、着実な定員削減というものは行われてしか
るべきものだと思ひます。その反面、これはあくま
でも不要不急あるいは既に重要度を失ったところ
において定員を減らしていくわけであります。か
ら、その削減そのものは、私は当然国として努力
をしなければならぬことだと思ひますが、一方
で新たな行政需要に対応するため、あるいは業務
量の増加に対応するための定員の査定、いわゆる
増員というものも確定をされていくわけでありま
す。

その中において、その採用率の中の一定割合を
國鉄の職員を受け入れていただきたいというお願
ひは、各省にとつてはなかなか大変な問題であ
ることは私は理解をいたしますけれども、國の中
で極めて大きな改革をしようとしている今日、最
大限の御努力を各省にも願ひたい。そしてまた、
現実に各省の人事担当者は非常な努力を払いつ

ありまして、最終的に私は目標が達成できるものと
とかたく信じておりますし、また協力をお願いを
しているところでもあります。

○西中委員 先ほど私が申しましたように、結果
としてこの採用が完全に果たされるという観点か
らまいりますと、やはり極めて厳しいというふう
に判断せざるを得ないわけでありまして、行政改
革、定員削減というものは、それなりに必要であ
ることは私もよくわかっておりますし、非常に大
事な問題だということに思っています。しかし、この
時期に果たしてこれが無理に行われていいものな
のかどうかという点については、やはり疑問
を持たざるを得ないのであります。総理、ど
ういうようにお考えになっておるか、伺っておき
たいと思います。

○橋本國務大臣 無理と言われますと、これは大
変つらいのでありますけれども、私どもは、現実
に無理なことをお願いを申し上げているとは思
いません。各省が御努力をいただければ可能な範囲の
お願いを申し上げておる、そのように思っており
ます。

○西中委員 そうしますと、いまだに政府、国の
採用計画が決まらない、これはまた私たちにと
っては非常に不思議なことな感じがいたします。け
れども、僕はやはりこの定員削減計画がひつかか
つておるといふうに実は理解をいたしておるの
です。

そこで、少し具体的にお伺いをしたいのでござ
いますけれども、この各省庁の採用計画、これは
一体どういう形で算定をされておるのか、その算
定の根拠は一体何なのかということについて伺
いたいと思うのです。

九月十一日付の新聞によりますと、公的部門の
採用の内訳が出ておりました。この内容は果たし
て政府でもお決めになっておるのかどうか、こ
の点について伺っておきたいと思うのですが、い
かがでしょうか。

○田中(史)政府委員 お答え申し上げます。
先ほど閣議決定されました国鉄等職員再就職計

画では、公的部門におきます雇用計画のうち国は
一万三千人を、清算事業団を含みます特殊法人等
は五千五百人を、合わせて一万八千五百人を確保
するというところになっておるところでございま
す。そのうち国につきましては、昭和六十一年度
分につきましては各省一律に一〇%以上、それか
ら昭和六十二年以降は一律に一〇%以上、それか
ら四〇%以上を確保していただくことになって
おります。このほか先ず採用率を推進す
べき運輸省等の省庁を初めといたしまして各省庁等
の協力分を合わせまして、合計一万三千人の雇用
の場の確保は可能であるというふうになってお
ります。

○西中委員 そうしますと、まず六十一年度で
千二百人、要するに採用予定枠一万二千人の一
〇%、これは今おっしゃったとおりだと思います
ね。

それから、一四%ということでお決めたにな
っている部分は何人になるのか、伺っておきたいと思
います。

○田中(史)政府委員 お答え申し上げます。
昭和六十一年度におきましては、一〇%相当分
として千二百人、一四%相当分として八千六百
人、合わせて九千八百人。それ以外に任意の協力
分等で約三千二百人を見込んでおります。

○西中委員 先ほどおっしゃいました、この新聞
では努力分としておられますが、運輸省、総務
省、労働省、自治省、この四省のいわゆる一四%
に積み上げる部分というのは何名になっておるま
すか。

○田中(史)政府委員 本問題の重要性にかんが
みまして、主として、率先して雇用対策を推進すべ
き省庁、運輸省、総務省、労働省、自治省には一
四%を超えます協力をお願いいたしておるま
す。これにつきましてはおおむね千三百人程度に
なるうかと見込んでおります。

○西中委員 その各省庁別の努力分の枠は決ま
っておるのでしょうか。

○田中(史)政府委員 ただいま申し上げました四
省庁以外の各省庁におかれましては、一四%を超
える協力を強くお願いしておるところでございま
す。それにつきましてはおおむね千八百人程度とい
うふうに見込んでおります。

○西中委員 私が申し上げているのは、そうじゃな
くて、その千八百人というのは一般の省庁全体に
対しての努力分、協力分ですね。先ほど申し上げ
たのは、それ以外に運輸省、労働省、総務省、自
治省、この分は各省庁の各省庁何名か決まってお
るのか、千三百名分の内訳を伺っておるのです。

○田中(史)政府委員 お答えいたします。
各省それぞれ採用につきましては、定員と現
在の欠員とのいわばすき間におきまして各年度、
各年度に採用するものでございまして、各省庁で
とに厳密に何人採用するかということを決する
のは困難でございまして、四省庁合計いたしま
しておおむね千三百人、上積み分を約千三百名と
いうことで考えております。

○西中委員 まだこれははっきりしておらないと
いうことでございしますね。

それから、ちよつともへ戻りますが、一四%
で八千六百人という根拠はどういうことになって
おるのか、算定根拠を伺っておきたいと思いま
す。

○田中(史)政府委員 お答えいたします。
一四%という率につきましては、各省各庁の定
員事情あるいは職種ごとの構成その他を考慮し
て、また一方では、一般国民の就職機会というも
のを余りにも狭めることのないように、しかしな
がら、国鉄職員の再雇用という目的を達成するこ
とができる率ということと、諸般の要素を勘案い
たしまして定めたものでございします。この一四%
のいわば義務的な分には先ほど申し上げました協
力分を合わせまして、おおむね一万三千人の達成
は可能であるというふうになっておるのです。

○西中委員 おかしいですね。先ほどは、各年度
の採用が明確でないからとかいうようなお話があ
りました。しかし、この一四%というのが八千六
百人になるという算定はどうして出てくるの

ですか、その根拠を聞いておるのです。
それからもう一つ、ついでに言っておくれれど
も、協力分に国会等八百というのがありますが、
これは間違いございませんか。

○田中(史)政府委員 お答えいたします。
一四%の率を算出するに当たりましては、昭和
六十年度までの採用の実績等を勘案いたしまし
て、先ほど来申し上げましたような諸要素も勘案
いたしまして算出したものでございします。

また、これ以外に約八百名の、いわば任意協力
分の中その他というものを考えておりま
す。これは行政機関以外、例えば国会でござ
いますとか裁判所でございしますとか、それから各行
政機関の中でもこの国鉄職員の採用の対象とな
らない職種におきまして、各省庁が自己努力によ
りまして採用する分、そういったものを見込んだ
数字が約八百名でございます。

○西中委員 まだよく説明がわからないです。ね。
一四%という数字は一体どこから出てきたのかと
いうことなんです。ですから、言いかえるなら
ば、採用するすべての人員はこれだけで、それに
対する一四%というのはこれだけの数字になる、
こういうふうにはっきり答えてほしいのですよ。
いかがでしょうか。

○田中(史)政府委員 先ほど来申し上げましたよ
うに、六十年度までの採用実績、それをもとにそ
の後の退職者の増加状況等を勘案いたしまして、
昭和六十二年から六十五年当初までの国鉄職員
雇用の対象となり得る国家公務員の採用数はお
おむね六万二千になるわけでございします。この六
万二千に一四%を乗じますと、先ほど申し上げ
た八千六百という数字になるわけでございします。

○西中委員 次に、特殊法人についてはどうい
うようになっておるか、伺っておきたいと思いま
す。

○田中(史)政府委員 特殊法人につきましても、
国家公務員と同じような考え方、国家公務員に
準じてお願いをいたしておりまして、昭和六十
一年度につきましては、この再雇用の対象となる就

職者、特殊法人に準じてお願いをいたしており
まして、昭和六十一年度につきましては、この再
雇用の対象となる就

職者数が約四千名、これの一〇%で約四百人。それから六十二年以降は、国家公務員について申しましたと同じようなベースで申しますと、約五千名の三・五倍、一万七千五百人ということになります。それに一四%を乗じまして約二千五百人、合わせて約三千人の雇用を見込んでおります。

○西中委員 今、大体の数字は明示をしていただきましたけれども、あえて申し上げるならば、この時点において、もしも間もなく法案が通過するならば、当然採用の作業というものが始まるわけですね。しかるに政府の採用計画というものは、一体いつの時期にこれの採用を決めるのか、何人決めるのかという点については、いまだに漠然としてよくわからない、こういう状況でございますが、職員にとつては自分の身分、これから将来の道を選択するに於いて、やはり早い時期にこの計画というものは示されなければならぬと思うのです。今まで、まだ作業を進めておられますという点でありまして、政府としてはいつごろの全体像、各省庁別の人数を決定するつもりなのか、伺っておきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○田中(史)政府委員 お答えいたします。国家公務員の場合、採用につきましては、定員とその後退職、死亡等により不足の状況を見ながら採用してまいりまして、昭和六十二年以後は、各年ごとに定員不足の状況は各省庁ごとというものはなかなか困難でございます。しかしながら、私もいろいろといたしましては、各省庁に對しまして一括選抜をお願いいたしております。既に多くの省庁におきまして一括選抜の申し出がなされております。したがって、このように一括選抜が進んでまいりまして、昭和六十二年以後は、逐次数字が固まってくる、また全体として一万三千の目標が達成される、こういうふうな考えでおります。

○西中委員 大臣、やはりこの問題は極めて重要でございますので、一日も早く決定するということとが大事でございます。大臣としての決意を伺っておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 先ほど申し上げましたように、私自身が政府内部においてこれを決定する衝にあらざりました。私からはお願いをするというところになります。今、人事局の次長さんからお答えをいたしましたように、政府自身としてはこれを完遂する見通しを持っております。

委員の御指摘のように、各年次ごとということになります。私もできるだけ一括選抜をしていただくというお願いも申し上げておられます。また、個々の年度の受け入れ数につきましては、それぞれの年の定員の査定の結果を見ないとお返事できない部分もあるかと思ひます。しかし、御指摘のありましたような点を踏まえて努力をしてまいりたいと思ひます。

○西中委員 総理、やはりこういう問題は総理が決断をしていただく、また督促をしていただくということが大事でありまして、今も申し上げましたとおり、一日も早い計画の立案というものがなければならぬと思ひます。決意を伺っておきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 雇用問題は今回の国鉄の改革の最大眼目の一つでありまして、既に政府側は三万人受け入れというのを決めており、一万三千人が国、一万一千五百人が地方公共団体、五千五百人が政府関係機関、そういうふうな割り当てで決めておるところであり、先般一四%という数字を決めましたので、鋭意充実にするよう全力を尽くします。

○西中委員 一般的に見まして、転職の場合、若年層は比較的条件に恵まれております。一方、中高年の方は非常に厳しい状況にあることは申すまでもございせん。特に中高年層というのは、子弟の教育であるとか親の扶養であるとか、さらには住宅ローンであるとか、最も生活経費がかかる世代であります。それだけにまた雇用の条件も難しいというところにもなるわけでございますが、国鉄を見ました場合には、関連企業は年金受給資

格を有する高齢者を中心に採用されることになると思ひますが、公的部門ではやはり若年層が求められておる。おむね三十歳未満、場合によつては三十五歳ぐらいというふうなケースがほとんどである。これは地方自治体の方でもそうでありまして、これは雇用対策というものは、いわば中高年層の雇用、これが一つのポイントになるのではないかと私は思つております。したがって、これは公的部門における年齢制限の問題、これはやはり一考を要するのではないかと思ひます。いかがでしょうか、大臣。

○橋本國務大臣 確かに、国鉄の職員の方々の再就職先、現在までの状況の中で、やはり国鉄関連企業あるいは一般産業界からの採用の申し出というものが主体になっております。これは受け入れ側の種々の事情を勘案しながら、職種、年齢、処遇の条件等を決めていくわけでありまして、今後、再就職の取り決めを進める段階におきまして、できるだけ細かな配慮をしていくことによつて、中高年層の職員の採用が円滑に進むように努めてまいりたいと思ひます。

○西中委員 この中高年層の採用をなお促進するための手だてというものが、政府に工夫があつてもいいのではないかなという気がしないわけではありせん。したがって、中年層、まあ高齢者もその中に含めてもいいのではないかと思ひます。けれども、こういう人たちは採用した企業に対して、何らかの助成措置なり賃金の底上げといったようなことを政策的に考えていっていいのではないかと思ふのですが、労働省、何か御意見があらうたら伺つておきたいと思ひます。

○平井國務大臣 お答えいたします。全般的に、雇用の問題につきましては、運輸大臣から御答弁を申し上げておりますが、政府としましては、一般産業界に對するお願いは総理大臣御自身から重ねてお願いをいたしておりますところでございます。一般産業界から約一万九千七百の採用申し出というの、もう御案内のとおりでございます。そういう意味で、全般的には比較的順調に

推移しておるかなという感触もいたしますが、地方のばらつき、またミスマッチもございまして、今後とも雇用情勢の推移等を十分に踏まえて、特にきめ細かに再就職の促進対策に努めてまいらなければいかぬと考えております。

なお、この清算事業団職員を雇い入れる事業主に対する助成はどうかということになります。これはもう委員御指摘の方向でひとつ検討してまいりたいと考えております。

○西中委員 全体的に各年齢層のおおの十分な配分を政策的にもしていただきたい、心から念願をしておきます。

ここで、今度は土地の問題について質問をいたしておきたいと思ひます。

これまでしばしば土地信託の問題について議論がございました。総理からこの話が出てまいりましたわけでございますけれども、この制度の導入を考へられた理由について、まず伺つておきたいと思ひます、総理。

○中曾根内閣総理大臣 やはり公正処理ということが第一で、第二は、国鉄の収入を上げて借金を返す、そういうことを前提にして、その範囲内でうまい方法はないか。

次に出てくる問題は地価の抑制という問題です。特に、東京や大都会における地価の抑制を何とか実現しなければならぬ。そういう意味においては、必要とするお金が入ってくるというならば、そういう条件のもとに土地信託というものがもし実現可能ならば、研究材料としてこれは必ずしも排除する必要はない。そういうものがありやなしやということとは、ケース・バイ・ケースで、近くでいる清算事業団の審議会でいろいろ検討してもらつて、ということになると思ひますが、その可能性を排除する必要もないのではないかと考えを申し述べたのであります。

○西中委員 それに對して橋本大臣は、当初、この問題については運輸省の中でいろいろと検討したけれども、債務の返済のためにはこれは考えられない制度だということなかな強い発言をして

おられました。否定的な発言だったと思います。その後若干変化をなさったように私たちは印象を受けているわけですが、信託制度がいいとか悪いとかというのを私は論じようとは思っておりません。ただ、そういう若干の変化があったために、果たして信託制度というものが行われるか行われないか、これは総理の御答弁では、審議会が一巡検討させる、こういうことではありますけれども、果たしてそういうことでのいいのかどうかというのを私ちょっと問題にしておきたいと思うのです。

○西中委員 この問題は、今までも議論がありまして、これで打ち切りますけれども、しかし、一体こういう考え方が果たしてどうなのかということ。当初、やはり土地の処分は十年をめどにするのだ、何といつても橋本大臣は、少しでも高く売りまくりたいというような積極的なお話があったわけでありまして、どうなってきたのかなというところはぬぐえないわけではあります。可能性は検討するということですから、それでいいでしょう。しかしながら、私もまだ若干残っております。ということを申し上げておきたいと思うのです。

○橋本國務大臣 けさほども、同様の御質問に対し、総理の御了解を受けた上で、手持ちのメモの答弁を私は正確に読み上げたわけでありました。現在も、お尋ねとあれば同じことを申し上げなければならぬわけですが、私も、清算事業団の土地の処分については、あくまでも公開競争入札というものを基本として売却する方針に変わりはないと思います。

○西中委員 処分というのは、売却ではないのですか、譲渡ではないのですか。その点はどういう判断か、もう少し詳しくおっしゃってください。

○林政府委員 信託の場合は、通常所有権を一旦移転をいたします。したがって、その所有権移転というところに着目して、これは処分というふうに解釈できると考えております。

○西中委員 信託が二十年なら二十年、その期間が過ぎた場合は、やはり所有権はまた事業団へ戻るわけでしょう。そうすると単純なる処分ではないかと私は思うのですけれども、どうでしょうか。

○林政府委員 確かに、通常の場合、信託につきましても、所有権を一旦移転しまして、受益証

券を受け取ります。それで、ある一定期間、いわゆる信託期間を過ぎますと、所有権はまた戻ってくる、あるいは途中でその受益証券を売却するということもあり得るわけです。売却する場合は、これはもちろん問題はないと見做しますが、それから所有権が信託期間が終わってから返ってきます。一たん所有権を相手方に移転するという行為は処分という行為に当たるといふふうに考えております。

○西中委員 国有財産法等で処分というのは、やはりそういう解釈でおるわけですか。その点はどうですか。

○大出政府委員 お答えを申し上げます。ただいま国有財産法の関係の御質問があったわけでありまして、これは先般の通常国会におきまして、土地信託制度を導入する国有財産法の改正というものが行われたわけでありまして、その際に若干の御議論があったわけでありまして、

国有財産法の二十条というところでございますが、そこには私権の設定という趣旨の言葉が出てまいりました。これに信託が含まれるのではないかとという角度での御質疑があったわけでありまして。結論として申し上げます、それには含まれないであろう、これは改正前の法律のことを言っておりますが、そういう趣旨の答弁をしていくわけでありまして、

これはどういふことかといふと、改正前の国有財産法の二十条一項というのは、条文を申し上げますと、「普通財産は、ちよつと飛ばします」が、「これを貸し付け、交換し、売り払い、譲与し、又はこれに私権を設定することができ、

この規定のうちの「貸し付け」とか「交換」とか「売り払い」とかあるいは「譲与」、こういう用語に信託は含まれないということは明らかであると思ひます。

私権の設定といふ包括的な用語でございます

が、これにつきましては、これは改正前でありまして、国有財産法二十条一項の場合、「これに私権を設定する」、こういうふうに規定をしておいたわけでありまして、「これに」といいますのは、条文上普通財産にいうことであります。したがって、普通財産、すなわち国が所有する財産の上に、例えば地上権等の用益権を設定することを意味するものである。ここに言う私権の設定には、財産権の移転を伴うようなそういう信託といふものを含むと解することは困難であらう、そういうような御答弁を申し上げたことがあるわけでありまして、

このような観点から、改正前の国有財産法におきましては、土地の信託制度といふものを法律を改正しないでやっていくことは無理ではないだろうか、こういうふうないきさつがあるわけであり

これに對しまして、今回の清算事業団法案の第二十六條第一項第二号でございまして、これは先ほど運輸省の方から申し上げましたように、「土地その他の資産の処分を行うこと」といふような規定のしるりをいたしております。つまり処分というものを特に限定しているわけではないわけでありまして、そこで、財産権の移転その他の処分を内容とする信託といふものは、この条文の、つまり二十六條一項第二号の「処分」には含まれるといふふうに解するのが妥当であらう、こういうふうな私どもは理解をいたしておるわけでありまして、

○西中委員 当時の質疑によりまして、現行の国有財産法を見ますと、普通財産の管理、処分の方法として、貸し付けとか売り払いとか交換とか、いろいろなものについて規定を設けておりますが、信託について触れた規定はなく、したがって信託を予定しているものとは解されません。そういう点からしますと、御指摘のような信託を行うことは現行の国有財産法のもとでは難しいのではないかと、このよう

に私どもは考えております。

国有財産法の規定を通覧いたしましたとしても、信託についての規定はないわけでございます。ところが、信託につきましてはいろいろ、これはもう先生十分御承知のとおり、信託というものは委託者が受託者に財産権を移転しまして、そうしていろいろと一定の指示、方針のもとでこれを運用し、そうして利益を受託者に配付するというような内容でございまして、非常にいわば今までの国有財産の管理処分方式からいいますと、非常に態様の違った形のものでございます。

こういうことで国有財産法は改正をしたと思えます。したがって、この信託制度というのは、今までの処分の概念とは違った概念であるという重要な位置づけをしておるわけですね。

本来ですと、この事業団法において、いわゆる譲渡及び貸し付け、そして信託ということが記入されておるべきが当然ではないかというように私は思っております。そのために国有財産法におきまして、わざわざこうして改正をして信託の事項を設けておるわけですね。そういう点で、その他の処分というような、かなり抽象的といえますか、あいまいな表現だけでなせ終わつたのかという点について、どうも疑点がたれないわけでありまして、けれども、その点どういふようにお考えなのか、伺っておきたいと思ひます。これは運輸省に聞きたいのです。

○橋本國務大臣 法律の解釈問題であり、条文作成の技術上の問題でありますから、法制局から御答弁をいただきたいと思ひます。

○大出政府委員 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたように、改正前の国有財産法二十条の規定は、「貸し付け」とか「交換」とか「売り払い」とかあるいは「譲与」とかいうような形で、いわゆる処分の態様につきまして、個別具体的に規定をいたしておたわけでありまして、そうなりますと、これらのそれぞれの用語の中には信託という言葉を含めて読むことは無理であらう、こういうことであつたわけでありまして。

ところで、いわゆる処分という言葉の概念であります。処分といふのは、法令におきましてはいろいろな場合にいろいろな使われ方がございます。私法上、行政法上あるいは訴訟法上いろいろな使われ方がございまして、いわゆる財産権の關係等について申し上げますと、財産権の移転、その他財産権について、権利について変動を与えること、こういうものを広く処分というふうに言つておるわけでありまして。

そういう観点から考えますと、これは信託法第一条という規定がございまして、そこでは、信託というものは、「財産権ノ移轉其ノ他ノ処分ヲ爲シ」云々といふことで、財産権の移転等をその内容とした行為でございまして、したがって、先ほどの事業団法案の二十六条一項二の「処分」ということは、これは特に限定をいたしておりませんから、信託という法律行為も含めて広く読めるというものが私どもの理解であります。

○西中委員 どうも納得しかねますけれども、これは解釈の上の問題ですから、これ以上言つてもしょうがないと思ひます。しかし、私は別にここへ記入せよとかしないでもいいとかいうことを言つてゐるわけではなくて、もしもこの制度を導入するならば、やはりここできちつと明記をしておかなければならぬだろうし、やらないならこれは入れる必要はない、こういう立場でおるわけですね。

ですから、その他の処分といふところにこの信託制度が入るといふ解釈をとつておられるわけですから、これはいふ方がないと一応百歩譲りましよう。しかしながら、この信託制度の導入に伴ひまして、さきの国有財産法の改正のときには、地方自治法の改正であるとか、その他予算決算会計令まで改正をいたしておるわけでありまして、計令まで改正をいたしておるわけでありまして、けれども、結局この信託といふものは、公正、公平という立場からいくと若干問題がないわけでもないわけですね。ですから、この信託制度ほどの範囲でやるのか、先ほど財産の処分という問題で、売り払いよりも有利である、こういう話がござい

したけれども、それなりにきちつとした縛りといひますか制度といひますか、そういうものを決めておかなければなりません。

そういうわけで、この信託を行う場合には、まあ法律は法律としておきましよう、政令なり省令なりには当然きちつとした規定を必要とするのではないかと私は思ふのでございまして、けれども、どうお考えか、伺つておきたいと思ひます。

○林政府委員 私ども、将来検討して、いわゆる信託制度といふのが非常に有利である、要するに、単に売り払いよりはその方が有利であるといふことに確信が持たれた段階では、それを導入することと可能性としてはあり得るというふうな考えでおるわけでありまして、その場合の処分の方法といたしましては、清算事業団法の三十条にございまして、一般競争入札の方法に準じた方法」といふことで原則として実施をしていきたいと思つております。その場合に、具体的に一般競争入札の仕方、方法と申しますか、これについては業務方法書等できちつとそれを明記いたしまして、これは運輸大臣の認可制でございまして、公的にきちつとそれをオーソライズした形で実施をさせていきたいというふうな考えでおります。

○西中委員 例えば国有財産法では、「土地の信託をすることにより國の通常享受すると見込まれる利益が、当該土地の貸付け又は売却をすることにより國の通常享受すると見込まれる利益を下回ることが確実と見込まれるとき」信託をしてはならないといふような条項がありますが、こういう考え方は採用されますか、どうですか。

○林政府委員 現在まだ具体的にどういふ方法かといふところまでは検討いたしておりませんけれども、いづれにしても、これが疑惑を招いたり、そういうことがないようになつてほしいと思ひます。

○西中委員 いろいろと今伺ひをしてみましたか、この点については、やはり将来禍根を残すとか疑惑を招くようなことのないように、実は政令

をこの審議が終わるまでにちやうだいをいたしたい、提示をしていただきたいと思つておるぐらひですけれども、それなりのきちつとした対応をしていただきたいと思ふのです。大臣、いかがでしようか。

○橋本國務大臣 政令は、つくる段になりますと、關係各省庁との整合等々もありますので、これを提出することは不可能であります。実質において御意見の方向を十分体してまいります。

○西中委員 引き続き土地の処分の問題でありますけれども、大臣はこれまでの答弁の中で、清算事業団が処分する用地の売却については転売禁止期間を十年程度にしたい、という御発言がございましたが、これはやはり具体的には政令で決めになるのですか、どうですか。

○橋本國務大臣 私は、具体的な部分につきましては、これは清算事業団と当該譲渡を受ける相手との契約の中で縛るべき事項だと思つております。

○西中委員 契約の中でということでありまして、けれども、それはそれなりに大臣の御意向、通達なり何かといふものが必要ではないかと思ひます。その点はいかがですか。

○林政府委員 ただいま大臣から御答弁申し上げましたように、これは基本的に契約になるわけでございますけれども、具体的な契約をする場合のモデル的なものについては、例えば業務方法書の中できちつと規定しまして、運輸大臣がこれを認可するといふような形で担保をしていきたいと思つております。

○西中委員 確認をしておきたいのですけれども、十年の転売禁止の対象となる土地は隨意契約、一般競争入札、すべてを含むのか、それとも含まないのか、伺つておきたいと思ひます。

○林政府委員 通常、随契約の場合にはそういう形で担保するのが妥当であらうということで、現在も國鉄等でもそれを既に実施しておるところでございますが、一般競争入札については、これは一般論としては、そういういわば転売禁止といふ

うな形の条項をつけるのは通常の形ではないだろうと思います。しかし、例えば東京の都心の土地でありますとか、あるいはその他の大都市の地価等が非常に問題になっておいて、土地転がしとかそういう投機の対象になるようなところについては、これはやはりきちっとそういう歯どめをかける必要があるのではないかとこのように考えております。

○西中委員 それでは少しあいまいですね。一般競争入札の場合は、歯どめをかけるケースとかけないケースがある、こういうことですね。いわゆる土地の投機がどうこうするところではやはり問題だから転売を禁止する、そうでないところは転売を禁止しないんだという御答弁だと思っておりますが、こういうやり方が少し国民に、土地の売買について公平、公正、ガラス張りというものの印象を損なうのではないかと、私はそういう気持ちを持つのですけれども、この点はいかがですか。

○橋本国務大臣 今、審議官の方からお答えをいたしましたとおり、一番問題なのは、例えば随意契約によって、今日までにもう幾つか当委員会が例示をされましたように、地方公共団体等に売却をされましたものが非常に短い期間のうちに民間業者等に転売をされたというようなケース、これが私は一番問題と思うケースだと考えております。それだけに随意契約そのものに對しても、何回も申し上げておりますように、私は大変厳しい申し方をしてみたい。ただ、一般公開入札で売却をされる場合には、原則論から言いますならば、私は審議官の申したとおりであろうと思っております。

しかし、この場合に考えなければならぬことは、公平さ、公正さというものと同時に、これも委員会いろいろな角度から御指摘がありました。が、例えば都市計画その他整備をさせなければならぬ、先行する地域の自治体における計画等があるわけでありまして、そうしたもののバランスを見ながら、制限を加えるべき場合にはそうしたことも考えなければならぬのか、今、これは

まさに一般論として考えてまいりますと、私はそういう申し分の方が妥当であろうと思っております。

そして、公正を旨とするその売却という一点に關してならば、これは一般公開入札というもののぐらいいオープンなシステムはないと私は思っております。

○西中委員 そうしますと、先ほどの御答弁の中で、土地の高騰が激しい地域においては、そういう転売禁止期間を設ける場合がある、これはどういう範囲を想定しておられるのか。例えば東京近郊であるとか関西圏であるとかという具体的な具体的なことをお考えになっておられるのかどうか。それから、そういうことを判断するのは審議会ですらあるのかどうか、その点を伺っておきたいと思っております。

○橋本国務大臣 私は、その資産処分業務そのものについては、やはり資産処分審議会の意見を聞くべき重要な資産の範囲というものを何らかの形で考えていかなければならぬと思っております。しかし、これは資産処分審議会自身が行動をしていただくべきものでありまして、我々ができるとすれば、一定のルールを課すということでありましよう。

〔委員長退席、佐藤守（委員長代理着席）〕
そうしますと、例えば地域における土地利用への影響でありますとか、あるいはその結果として清算事業団が得る収入について、その重要性等を考えた場合に、やはりそれぞれの地域における一定の面積あるいは一定の価格といったようなものを一つの判断材料にするのかなと思っております。

これは非常にあいまいな言い方なんでしょうけれども、同じ面積を想定したとしても、例えば東京の都心部で一千坪といえど大変な価値を有するものになります。しかし、北海道の原野において例えば一ヘクタールの面積といえども、それは売却価格としてはそう大きなものにはなっておりません。そうなりますと、これは全国的に一律の物差しを当てるというのは大変困難でありまして、むしろ今後の資産処分審議会の運営の

上で種々配慮すべきことではなからうか、そのように思っています。

○西中委員 その辺はかなり抽象的なことになるわけで、実は心配を残すのじゃないかというふうには私は思いますが、でき得るならばある程度明快な基準を設定しておく必要があるのじゃないか、こういうふうに思っています。

それと随意契約による土地の規制は、転売禁止期間だけではなくて他の規制もお考えではないかと思っております。いわゆる用途指定とかそういう規制をお考えになるべきではないかと思うのですが、そういう点をお伺いして御答弁をお願いいたします。

○橋本国務大臣 御指摘のとおり、随意契約で売却をいたしました場合の転売禁止に違反をした場合、私も実は是で得るならばそれを取り返したいぐらいに思っております。しかし、善意の第三者に渡ってしまった場合にそれができない状況もあるわけでありまして、そのための違約金等も検討いたしましたまいりました。

しかし、その違約金を払ってもなおかつもうかるケースがあるではないかという御指摘も受けております。その場合に、例えば税務当局の御協力を得ることはできないかといろいろなことを考えてみておりますが、今こういう形で万全の対応をとるという結論まで達していませんので、これから私も私どもは、これは十分検討したいと思っております。

○西中委員 私は、一般競争入札の場合に、やはりどう考えてもこれはそれなりの転売禁止規定というものが設けられないと、土地転がしその他の問題で土地の高騰にもつながる問題だという考え方は捨てるわけにはいきません。

そこで、こういうことはどうなのでしょう。昭和五十八年三月三十一日の大蔵大臣の通達で「当面の国有地の管理処分について」ということで、けれども、一般競争入札の実施に当たった条件として「落札者は、国有財産売買契約締結の日から五年間、国の承認を得ないで売買物件の所有権

を第三者に移転してはならない。」というふうに通達が出ておられるわけでございます。国有財産でもこういうような管理処分のやり方を厳しく規定しておられるわけですね。ですから、一般競争入札はそれはやらないのだというのではなくて、それこそ運輸大臣通達で十年にするのか五年にするのかは別として、少なくともこれぐらいの措置をとっておかなければならないのじゃないかと私は判断しておるのですけれども、この点についてはいかがですか。

○林政府委員 先生のおっしゃる御趣旨はよくわかるわけでございます。ただ、私も少しは、できるだけ土地を高く売らなければならぬという一つの、また国民負担軽減という要素もあるわけでございます。そこで、厳しい条件を付すれば付するほどそれがまた非常に問題になってくるという二律背反の面があるわけでございます。しかし、おっしゃる通りに、これが不当な土地転がしあるいは投機というものに拍車をかけるようなことは絶対避けなければいけない、これは当然でございます。したがって、これについては十分検討したいと思っております。

ただ、国有財産の場合も、これは全面的に一般競争入札全体について条件を付しているのではありませんで、地価高騰地域だけに絞っているはずでございます。したがって、その辺も参考にしたがって、具体的には、先ほど大臣から申し上げましたように、清算事業団の資産処分審議会が公正、妥当なやり方を十分検討していただくというところでございますが、清算事業団に對しましては、運輸大臣としての一般的な監督権限もございまして、そういう中で公正を十分保つていくというところで対処したいと思っております。

○西中委員 その点は一度やはりよく検討していただきたいと思います。

同時に、先ほどもう少し少しはつきりしなかったのですが、この通達ではやはり用途指定がしてございます。御承知のとおり、五年間物件を風俗営業などに類する業の用に供してはならない。余り縛

ざいですが、いかがでしょうか。

○林政府委員 国会の方にお出ししました資料は、私どもが一応の前提を置きまして試算をしたものでございます。それで見て五〇程度の配当は可能であろう、こういうことでございましたが、実際に来年度以降分割・民営化された会社、これが従来の国鉄と違って非常に活力を持っていくということになりますと、その経営努力というものが、その成果が出てくる可能性もあり得る。

そのほか、例えば関連事業でございましてけれども、関連事業については、基本的には従来国鉄がやっておいた関連事業、例えば駅ビルですとかあるいは直営売店ですとか、そういう関連事業、附帯事業をある程度拡大するという事でございしますが、その他のいわゆる多角経営と申しますか、そういう事業については見込んでいないという事でございまして、そういう事業がかなり展開できればそれなりの収益性も見込めるという事であります。したがって、全く可能性がないということではないんじゃないかというふうに考えております。

○西中委員 今の御答弁によりまして、一〇〇程度に到達する、そういう配当が行える時期というのは大体どのように予測をしておられるのか、伺っておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 これはちよつと御質問の方が難し過ぎまして、むしろその時期を示せる日が一日も早く来るように努力をしたいという答弁で御了解をいただきたいと思ひます。

○西中委員 私もその質問をするつもりはなかったのです。ただ、まさに五〇を超える配当がすぐに行けるようなことをおっしゃるからつい言いたくなるわけです。

そこで伺っておきたいのですけれども、上場基準に達しない程度で株式を売却することはあり得るかどうか、この点はどうでしょうか、上場しないです。

○林政府委員 やはり株式を売却するときには、上場基準に達して上場するという状態で売却するのが、売却収益というものを最大限に確保するた

めには必要ではなからうかというふうに思っております。

○西中委員 六つの会社ないしは貨物会社等がございまして、収益はそれぞれ企業努力その他で得来運ってくると思うのです。したがって、配当も同じように、どこかの会社も足並みそろえて一〇〇%を達成するような状況はまず想像しがたい。そういう中で、株式の処分というものはばらばらに条件を満たしたところからやっていくのか、それとも全社が大体そろそろ時期を待ってやっていくのか、その辺はどういう判断でございましょうか。

○林政府委員 これにつきましては一斉に行う必要は全然ないわけでありまして、そういう可能性が出てきたところから逐次やっていけばいいのではないかとこのように思っております。

○西中委員 収益の開きが起ってくるという点で申し上げますと、一番心配なのは三島の経営でございまして、この三島会社の収支、これは皆さん方の見通しとしては黒字が出るということになっておるわけではございませんけれども、仮に収益が悪化した場合、いつまでも株式の放出ができないのと言ふまでもございせん。同時に経営そのものも心配になるわけでありまして、基金の積み増しはお考えになるのかどうか、伺っておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 これは資料としてお目通しをいただいておりますとおり、私どもは、再建監理委員会の答申に基づく数字を改めて精査をした上で、不足と思われる額を積み増して安定基金をスタートさせております。それだけに、関係者の努力により経営はこれで十分成立すると考えておりますし、安定基金の積み増しを必要とするような事態が来るとは考えておりません。

○西中委員 一般的にも、それから三島だつての公聴会におきましても、やはり三島の経営については国民の間では非常に危惧を持っていることは事実でございまして、その際、考えてはおられないでしょうか、そういう状態を予想しておられないかという事はわかりますが、実際に赤字が

どんどん累積されるというような状況が起つたときにはどういうふうになるのか、それを伺っておるのです。

○橋本國務大臣 これは困りましたな。私どもは、経営が努力によつてうまくいくという状況をつくり上げて三島会社をスタートさせようとしていくわけでありまして、うまくいかない場合を想定した対策というのは、今ちょっと私どもとしては申し上げられません。むしろ、きのう、例えば貴党の御質問に対して総理から、四国の会社はこういう形にすれば大変バラ色の夢が描けるという御答弁もあつたぐらい、我々は将来への可能性を持ち得ると考えております。

○西中委員 では、その問題はこれまでにしておきます。

次に、鉄道弘済会について伺っておきたいと思ひます。

今度の改革で関連して大きな影響を受けるのは鉄道弘済会ではないか、こういうように思ひます。この財団法人のこれからの運営は一体どういうふうになつていくのか、まず概略を御説明いただきたいと思ひます。

○杉浦説明員 鉄道弘済会は、今運営している事業が大きく分けて二つございまして、一つは、いわゆるキヨスクという駅の売店を主体といたしまして収益事業でございまして、もう一つは福祉部門、公益事業を抱えておるわけでございまして、収益部門の収益から公益部門へお金を回しまして福祉事業をやっているというのが現状でござい

ます。

これからどういうふうにするかということにつきましては、今私の方でも検討いたしておりますし、運輸省とも御相談をし、結論を将来出す必要があるわけでございまして、現在私どもで考えております概略の考え方としては、収益部門を独立させまして一つ一つの地域の旅客会社とタイアップしめんとかなかな。旅客会社自体の利便もありまして、またキヨスク自体の発展も必要があらうかと思ひますので、それぞれの旅客会社

の区分に対応いたしました株式会社をつくる、つまり六つのキヨスクをつくつていく、こういうようなことを考えております。

それから、公益事業につきましては、これを分離、独立した公益法人にいたしまして、ここに基金を設け、その運用益等によりまして従来の福祉事業を若干狭めた福祉事業の形で今後も継続をしたい、これが一般論でございまして。

○西中委員 そうしますと、六つの販売会社といひますか、キヨスクの部分の会社、それと一つの公益法人ということですね。この法案が仮に通過をいたしましたとするならば、四月一日から本体の国鉄の方は分割をされるわけでありますけれども、弘済会は同時に分割をすることになるのか、別の時期なのか、その辺はいかがお考えでしょうか。

○杉浦説明員 その辺は今鋭意詰めておる段階でございまして、必ずしもびつたり同時ということにしなくてもいいのではないかとと思ひますが、時期等についてはよく検討いたします。

○西中委員 この会社、キヨスクというものは、これは現在駅の構内等国鉄財産の中に店を張つておるというケースが多いわけですね。いわば別会社ではあるけれども、これは極めて密接な関係を持つておる、こういうことですから、この会社、新しくできる販売事業の会社というものはやはり国鉄と深いかわりを持ちながらこれから事業をやっていくということになると思ひます。したがって、この会社と新会社とはどういう関係を持つのか、全く別の存在とするのか、または株式の保有をするのか、そういう点はどのようにお考えになつておられるのか、伺っておきたいと思ひます。

○杉浦説明員 事実上非常に緊密な連携が必要かと思ひますが、資本参加をどうするか等も含めて今検討中でございます。

○西中委員 当然この事業会社は、今日までも国鉄に一つの収益があつたわけでございまして、六十二年度の旅客会社の収支見通しや六十六

年度までの収支見通しの中にこれらの収益が計上されていると思うのですが、その点はどうなっているか、明らかにしていただきたいと思ひます。

○林政府委員 現在、鉄道弘済会が駅等で売店等を経営しておりますが、これは国鉄に貸付料を払っているわけですが、これについては、今回の収支試算でも、それぞれの分割会社に同様の関連事業収入として貸付料を収入計上しております。

○西中委員 そうしますと、恐らく出資をされるのではないかと、私には思つておるのですが、出資額は計上されておりますか。

○林政府委員 現在、鉄道弘済会と国鉄の間には出資関係はございません。したがって、将来の会社の経営方針としてそういうことをやるかどうかというのはこれから問題でございますけれども、現段階では、収支試算にはその出資は計上してありません。

○西中委員 そういふことになると、六十二年度及びそれ以降の出資額が入つておらぬということですから、収支の見通しとしては若干狂ひが出てくるということでございますね。

○林政府委員 計上してありませんので、確かにおっしゃるとおりかも知れませんが、具体的な段階になりまして、額としてはそれほど大きな額ではないと思ひますし、これは会社スタートの時点での現実の経営判断に基づいて行われるものであろうというふうに考へております。

○西中委員 仮に一〇〇%出資するとするならばどの程度のものになるか、伺つておきたいと思ひます。

○杉浦説明員 検討中の問題ではございますが、ちよつとまだ数字を詰めておりません。

○西中委員 この問題については、またお知らせをいただきたいと思ひます。

それから、今、国鉄自身が民間私鉄並みの経営をしなければならぬといふことで、全国で直売店をふやしていられつたといふことで、そういう点で、キヨスクと直売店、これは置く品物によつてはそう競合しないかも知れませんが、弁

当を売る場所でも競合している駅も拝見いたしております。そういうような形で、直売店とキヨスク、この事業は、私鉄としてこれからどんだんやうな点でやはり何らかのめどをつけて、双方がうまく立ち行くようにしていくといふことが必要だと思ひます。ですから、直売店と弘済会の売店との比率をバランスいものにしておかなければならぬと思ひます。どういふ考へ方であるか、ちよつと伺つておきたいと思ひます。

○杉浦説明員 考へ方としては、直接店舗を持つて大いに関連事業をやりたいといふのが活性化ある民間企業の方だと思ひます。ただ、キヨスクといふ現在存在するものがございまして、で、今先生おっしゃいますように、それとの調整を十分に図りながら両方うまくやしていきたいといふのが私の現在の気持ちでございます。

○西中委員 それから、六会社という売店事業会社ができるわけでありまして、この収支は一体どういふ状況になるのか、また見通しはどうなるのか、特に三島については心配をいたしておりますが、この点について御説明をいただきたいと思ひます。

○長谷川説明員 ただいまキヨスク会社の収支につきましましては検討中でございますけれども、ただ、三島のキヨスク会社につきましましては、確かに御指摘のとおり収支は生易しいものではないわけでございます。その点、現在、できるだけ効率化を図るよう、例えばパート化を図るとか、そういういたった経費規模の圧縮を一方で考へつつ、逆に、収入をふやすいろいろな手だてを弘済会の方で御検討いただいております。

○西中委員 その点は、三島は本件と同じく非常に厳しい状況になると思ひます。したがつて、十分なる配慮をしていただくように要望しておきたいと思ひます。

それから、福祉事業でございまして、公益法人一本としてやられていくんだといふお話で

ございますが、その財源は一体どういふことになるのか、御説明をいただきたい。恐らく、今までの事業の中では非常に困難ではないかといふように私は推測いたしておりますが、旅客会社が何らかの拠出をするといふようなことがあり得るのかどうか、伺つておきたいと思ひます。

○長谷川説明員 六十年度の実績で申し上げますと、社会福祉事業の弘済会の規模は四十三億でございます。そのうち十八億程度は、国あるいは地方自治体等の助成金で賄つていられるという状況でございます。ですから、差し引き約二十五億のものがキヨスクの収益事業から補てんされていくといふのが六十年度の実績でございます。結局、弘済会のキヨスク分が分離されますと、その二十五億の収益事業からの補てん部分をどうするかといふ問題になるわけでありまして、その点につきましましては、先ほど総裁からも申し上げましたように、一つは、基金を設定いたしましてその運用益でどこまで賄えるかといふ問題でございます。その点、現在弘済会の方で検討しておりますのは、現在やっております福祉事業を極力効率化する手法はないかといふことが一つございまして、一方、現在弘済会が持つております財団法人としての財産、資産を細かく今検討しております。そこで、運用益を生み出せる資産はどの程度あるか、そういうことを検討しております。現在、両方合わせまして対応がどこまでできるか、検討中の段階であるといふわけでござい

ます。

○西中委員 この福祉事業が縮小されることにならうに、十分にひとつ検討いただきたいといふように要望しておきます。

あと、時間も迫つてまいりましたので、整備新幹線について若干伺つておきたいと思ひます。

この問題につきましましては、総理が九月三日に全国知事会で、計画凍結の政府方針の見直しに積極的な意向を表明されました。その後、凍結見直しは言つてはいないんだ、ただ、希望の灯は消してはならないと言つただけだといふように、若干慎重な姿勢に変わられたように受けとめておりますけれども、総理の本当のところはどういふお心であるのか、伺つておきたいと思ひます。

○中曽根内閣総理大臣 私は選挙前から、希望の灯は消してはいけない、そういうことを言つておりまして、終局的にも整備新幹線は完成さすべきであると思つております。

ただ、財政状態がどういふ状況であり、まだ調査も不十分な状況でございます。したがつて、問題検討委員会の検討を経た上で、もしそれが是であり、諸般のいわゆる障害となつてい

されておりますワーキンググループは今までに十五回開いて検討を続けてまいりました。そして、今お触れになりました新幹線の建設方式について自由民主党が意見をまとめたことも、もちろん承知をいたしております。

○西中委員 早い時期というのとはわかるのですが、年内と考えてよろしいですか。

○橋本国務大臣 この委員会の座長は官房長官でありまして、私どもはいわばその事務局に当たる立場でありますから、できるだけ早くという以上はお許しをいただきたいと思っております。

○西中委員 この新幹線に關連しまして、いわゆる新技術者集団という構想があるわけでございませぬ。鉄建公団と国鉄とを一つにして技術者を集める、それによって新幹線を建設しようという構想だと思ふのですが、大臣は就任後の記者会見で、どちらかといえば否定的、消極的な発言をされておりました。それは今どうなのか、変わっていないのか変わっておるのか、その点を伺いたいと思ふのです。

同時に、御答弁をいただきたいのは、結局これが実際にスタートする場合には、鉄建公団法とか新幹線整備法の改正が必要となるのではないかと思ふます。その点を確認しておきたいと思ふます。

さらに、もしもその集団ができるとするならば、今私たちが審議をいたしております国鉄改革施行法案の見直し、こういうことに相なると思うのですが、この三点について伺っておきたいと思ふます。

○橋本国務大臣 実は私は党内におきまして、おまえ、新幹線のことを余りしゃべるなと、いつもしかられております。なぜなら、おまえの県は新幹線ができています県だから、できている県のやつ

にできていない県の痛みがわかるかというところでおしかりを受けることがしばしばでありまして、大変お答えをしにくい点であります。

しかし、今御指摘を受けました新技術者集団、自由民主党の中においてこうした構想が検討されており、御議論があるということも私自身承知をいたしております。同時に、私は、鉄建公団が過去におきましてその存廃が大変問題になりましたときに、青函トンネルの工事が完成するまでという期限を切り、その時期をまとめた党側の責任者でもございまして。そうした両方の側面から、私は就任以降、自分なりの感想を申しております。

今御審議をいただいておりますこの法律案と、青函トンネルの完工というものを目的にその後の鉄建公団の姿を考えていくということから申し上げますならば、私どもは直接関係のあるものとは考えておりません。また、整備新幹線の建設主体というものをどうしていくかにつきましても、これは実はまさにこの財源等の検討委員会の中で検討をされていくべき事項として扱われておるものでありまして、今その内容を云々する状況にはないと私は考えております。

○西中委員 時間が参りました。終わります。

○細田委員長 これにて西中君の質疑は終了いたしました。

次に、阿部昭吾君。

○阿部昭吾委員 国鉄改革の審議がだんだん終局に近づきつつある。今の国鉄改革というものの中で、何かこう行き詰まったから民間に渡す、こういう受けとめ方になっておる、實際は。しかし、そうではなくて、今のような時代に次の我が国の鉄道の進路を一体どうするのか、こういうもう少し積極的な面の問題がこの国鉄改革の中で明らかにされていく必要があるのではないかと思ふのであります。

今整備新幹線の議論が行われました。今、国全体の姿を見ますと、新幹線のあるところ、それと大体並行して高速道路が通っておるのであります。新幹線もない、高速道路もないという地域と

ある地域とは、ちょうど世界における南北問題のような問題が起こつておるのであります。しかし、それじゃ日本じゅうに全部新幹線のネットワークが簡単にできるかというところ、これはそう簡単にはいかないのではありません。したがって、こういう中で、今度の国鉄改革でこれが民間に渡っていく、そう言った先はあります。民間でありますからもうかることを積極的にやらなきゃいけない、収益性の低いようなところはやはりどんどん手を抜かざるを得ない、これが新しい鉄道会社が直面しておる一つの問題であります。

さつき運輸大臣は、私のところは新幹線の通っておるところなんで、余り物言っちゃいかぬなと言われていると言われましたが、私は、やはり鉄道の問題を論ずる以上、日本の国全体の将来の展望をどうするのかということ踏まえて国鉄改革というものは論じられなければならぬのではないかと思ふのであります。そういう面で、今日の鉄道輸送というのは、私は、都市間の物流あるいは人間の輸送というのが鉄道の今後の使命、そういう意味で、地方都市がだんだん力を失っていく中では、山手線がどんなに繁盛しても、大きな意味の鉄道の進路というのは、大きな力を培っていることはできないんじゃないかと思ふのであります。

この間、北海道の地方公聴会に行つてまいりました。あそこで、この数年の間に一万人以上の国鉄から去らざるを得ない人が出てくる。炭鉱は全部だめになってくる。漁業も大変、鉄鋼もだめ。こういう中で一体どうするんだ。したがって、国鉄改革は賛成する。しかし、政治の責任において、雇用の創出ということに対して、単なる経済界の流れのままで、北海道がどうなるかということや、日本全体の中でも南北問題のような状況がどんだん広がっていく中で雇用の創出を、全体のバランスをとってどういうふうに展開するかというところに、政治はこの国鉄改革と並行して責任を持つべきではないかという議論が公聴会でござ

いました。

私は、そういう総論めいたことを申し上げたのでありますが、一つは、例えば整備新幹線問題が出ましたけれども、民間に渡つてから以降のもので本当に整備新幹線をやるかすれば、新しい鉄道会社もどこかにちよびり参加をする、いろんなものを組み合わせて。その中の中心は、率直に言つて財政が相当のことをやらなければ、今考えられておるような、整備新幹線をどんだんやろうな人というそんな体制にならぬだろうと私は見るのであります。それは、そう簡単に進んでいいのであろうかという問題もまた起こつてくると思ふのです。

そこで、例えば今までの大がかりな新幹線、あいう姿のものはちよつと角度を変えて、今の日本の鉄道をもうちよつと軌道の幅を広げた広軌鉄道にしていこう。二百二十キロは困難だけれども、百八十里ぐらいのことはできるといふようなものにしていくとか、それならば幹線鉄道というものをやるのに一体どのくらいのことをやらねばならぬとか、いろいろなこと大改革をやつて、今までやってしまつたところはいいけれども、あとのところは幹線も何も、もうかるかもわからぬだけで、民営会社でありますから考えざるを得ない。その先のことをどうするのかということについては、私は、政治の責任というのは相明らかにしていく必要があるのではないかと今うように思ふのであります。

非常に総論めいたことで申しわけないのでありますが、お考えをお聞かせ願いたいと思ふのであります。

○橋本国務大臣 私は、委員が述べられた全体の大きな絵図面について反対をするものではございません。鉄道の整備というものがそれぞれの地域において大きな役割を持つことも承知をいたしております。

ただ、今例示に挙げられました北海道全域の雇用問題となりますと、これは私の一存で御答弁のできる話ではありませんので、こうした点についての意見は控えさせていただきますが、今、鉄道

の将来に一つの希望を持たせるといふ意味から、現在の在来線の広軌化といふは標準軌化といふ点について、こういうことを考へてはどうかという点については、私どもの立場から申し上げるならば、仮に狭軌の在来線を標準軌に広げて新幹線の代替としてのスピードアップを図るとすれば、必ずしも必要であると思ひます。また踏切の立体交差化なども必要でありまう。こうした大規模な改良工事が相当程度必要ではなからうか。また、トンネルの径などもそのままでいいのであらうかどうであらうか。あるいは貨物列車など、在来線との直通運輸のための対応を図ることなどについては、まだ技術的に開発すべき問題が相当残されておると私は聞いております。

ですから、仮に今の御意見を採用するとしても、それを一体どの線に当てはめるのか、また、そういう改良を行うことによつてその効果は大変大きく異なる場合もありまうし、これらは今後の検討課題であらうと私は考へております。

○阿部(昭)委員 今運輸大臣が言われますように、例えば広軌条鉄道で百八十キロぐらいのものをやろうといつても簡単じゃないのです。例えば踏切だけでも、幹線系といつておるレール全部で、たしか幹線系線区は今一万四千三百五十一カ所ぐらいの踏切がある。この踏切の三分の一ぐらいはなくするとしても一万カ所ぐらい、半分踏切を廃止して半分だけやるとしても五千カ所ぐらいの立体交差をやらなければいけないといふことなんでしょう。トンネルだけでも千九百カ所以上あるといふ。これがそのままです。踏切だけ、これは大小合わせて二万六千ぐらいあるわけでありまう。それでも今の幹線系といふのは、これは百年、二百年たつてもつかうかどうかわかりませんけれども、とにかく大変なものである。フランスの高速鉄道などと比べてみても、とにかく大変な中身のものだと言はれるわけでありまう。

す。

そういう意味で、日本の鉄道の前途といふのは、このまま民営に渡して、そのまゝといふことになれば、整備新幹線といふのは、その鉄道会社をどこかにちよつぱり参加させて別のところでやらなければ、そう簡単にはいかない。

それから、さつき申し上げましたように、国全体のバランスのことを考えれば、幹線系線区と言はれるようなところは順次何らかの意味で――まだこういう線区で複線や電化が終わつてないところもたくさんあるのではありません。そういうものをどうしていくのか、これは民間会社になつてからどういふことになるのか、実際は非常に困難なものだらうと私は思ふ。そういう意味で、この鉄道改革といふのは、今はみんな後ろ向きにとらえられておるのでありますけれども、将来の鉄道の進路をどうするかといふことをもう少しはつきりさせていくことが必要なのではないか。

例えばリニアモーターカーなんといふものは相当長い期間研究されたわけでありまうが、今のあたりまでいつてゐるのか、将来どのあたりからつてゐるのかといふような見通しを持つてゐるのかといふようなことも、いろいろな角度で我が国鉄道の進路といふものを、行き詰まつたからこうするんだといふことじゃなくて、将来こういう展望を切り開くのであるといふことを、今度の国鉄改革の中で明らかにする、もつと鮮明にしていくといふことが政治の責任なんじゃないかと私は思ふのであります。

○橋本(武雄)大臣 先日私はなにかに御答弁を申し上げたわけでありまうが、私も決して後ろ向きに対応して今回の法案を御審議願つてゐるつもりはございません。むしろ線路といふもの、長年国民に親しまれてきた線路といふものを生き残らせながら、委員も御指摘のように、中距離都市間の輸送、また大都市圏における通勤通学輸送、国民が今まさに鉄道に求めている使命に向けて再編成をし、新たなスタートを切り、そして

よりすぐれた存在になつていつてもあらうことを願ひながら、この改革は御審議を願つてゐるわけでありまう。

その中におきまして、今御指摘になりましたような国鉄の技術、これが将来に夢をつなぐものであることも間違いありません。今国鉄が開発しているリニアモーターカーは、時速四、五百キロメートルの高速輸送、超高速といふものを目標として大規模な研究を進められておると聞いております。ですから、技術的な部分につき委員がもし御必要でありましたら技術当局から説明をしてもらひますけれども、この改革において財団法人として鉄道技術の総合的な研究所を設立し、リニアモーターカーの研究部門ももちろんここに引き継いで、ますます技術の発展、普及を目指しておるのもそうした観点からであります。

○岡田(憲)説明員 ただいま大臣からお話がございますように、国鉄におきましてリニアモーターカーの開発を進めてゐるわけでございますが、この場所は、宮崎に七キロの実験線を持ちまして進めております。今次の改革に当たりましては、この実験線は財団法人鉄道総合研究所に引き継ぐといふことにいたしてゐるわけでございまして。

現在どこまで進んでゐるかといふことを申し上げますと、宮崎の実験線におきましては、かつて逆T型のガイドウェイで五百七キロという速度を達成したわけでございまして、その後ガイドウェイをより実用的なU型のガイドウェイに直しまして、三両編成の有人走行を行ったわけでございまして、一応その成果が出ましたので、今回お金をいただきましたとして電源装置を増強してゐるところでございます。

十二月にはそれが完成をいたしましたので、この新しい電源を強化したものを、それから四十四人乗りのプロトタイプ車両をつくることにいたしてあります。これによりまして実験を繰り返す。そういったことで、今の見通しをいたしましては、三十キロないし五十キロ程度の短距離での実用化と

いうことにはおおよそ二年程度でめどがつけれらるのではないかと考へております。

さらに、より長大編成でございまして、あるいはもっと長い区間の使用といふことが当然考へられると思ひますので、そういったものにつきましても今後三年程度を目途としてめどをつけていきたいといふふうに考へてゐるところでございます。

○阿部(昭)委員 これは国民が考へておるよりも、今の御答弁ですと三年ぐらいの間にあるめどが出てくるということでありまうから、こういうものが本当に実用化されていくということになれば相当状況は変わってくるのだらうと思ひます。しかし、そうはいひましても、技術的には可能であつても実際の経営的な意味で成り立つかどうかといふのは、私は簡単なものではなからうと思ひますけれども、整備新幹線との関係でぜひひとつ――新会社が始まる、もう難しい鉄道の問題は、時代の変化でいろいろな意味でずれてまいりました鉄道といふのは民間に渡すんだといふことでは済まない問題がある。

そういう意味で、整備新幹線はもちろんのことで、すけれども、今の幹線系線区のこと、これなども将来一体どのように位置づけていくのか。枝線のことまで全部やれといつたつて、それは民間にゆだねていいのではない。しかし、幹線系線区の将来展望がいろいろのものはやはり政治の責任において組み立てていかなければ、新幹線が進み、並行して高速道が進み、その地域はどんどん肥大化していつて、そうでない地域はどんどん細っていく。これは私はやはり国の進路にとつて重大な問題であらうと思ひます。したがつて、整備新幹線とともに幹線系線区の将来のあり方について、今度の国鉄改革の中において将来どう扱っていくのか、どういふ展望をはつきりさせていくのかといふことをぜひひとつ明らかにしてもらひたい、こういう希望であります。いかがでしょうか。

す。私のところにある方から手紙が参りまして、具体的には長野だそうでありましたけれども、そこで警官の皆さんが出動するほどのトラブルになったというふうに聞いておられるのでありますが、どのような事態だと把握されておられるか。特に、今後だんだんと国鉄の問題が具体的にいろいろなることをやらねばならぬ段階に入っていくときに、やはり不正常なトラブルなど起こらぬようになってもらわなければならぬ。

そういう意味で、この間の国鉄記念日の際に二、三の地域でトラブルがあったと聞いておられるのでありますけれども、その状況をどのように把握されておられるか、お伺いしたいのであります。

○杉浦説明員 各地で先生おっしゃいましたような国鉄改革へ向けましてのいろいろな集いあるいは協議会が持たれております。

今御指摘の長野で、今月十四日にそうした集いを開こうという計画がございました。関係者が集まったわけですが、それに反対する人たちが会場の入り口でビケを張りましてこれを阻止し、両者の間で小競り合いが行われ、結局はその集いが中止になった、こういういきさつでございました。

私もどなたかしましては、このような改革の気持ちで職員が相集い、将来に向かって頑張ろうという、そうした動きというものは非常に歓迎をいたします。それに対してこうした妨害行為が行われるということは極めて残念であります。組合員全員に対しては、私は常日ごろから全く公平、平等に対処しているつもりでございますが、今までのいろいろないきさつ等がございますが、主義主張が違ふ、また改革への方向が、理解できない、理解するという面で分かれております。こうした事柄につきましては、私も、どうか理解してほしいということで今後とも粘り強く話を続け、来るべき新しい会社へ向けましての労使のあり方というものを正常化したいというふうに考えておるところでございます。

○栗梨国務大臣 国鉄の分割・民営化をめぐるま

して、賛成、反対をめぐり各種不法事案の発生が懸念されているところでございます。警察といったしましては、公共の安全と秩序を維持し、国民生活の平穩を確保するために、警察の総力を挙げてその未然防止と厳正かつ徹底した取り締まりを行ってまいりたいと思ひます。

○阿部(昭)委員 そこで、申し上げましたように、今後現場段階はいろいろな意味で先鋭化されるような状況、だれかには新会社に残る、だれかはどうかに行かざるを得ない、そういう状況をめぐってだんだん難しい姿が出てくるであろう。そういう場合に、要らざる険しい状況が起こらぬように、国鉄当局はもちろんのことを努力をしてほしい、こう思うのであります。

さつき運輸大臣は、雇用の創出などといったも、今やっております地方公共団体であるとか、関連会社であるとか、民間であるとか、いろいろなところと非常な努力をして、本来一万人お願いしようと思うならばもっと大勢頼むという中で、今の国鉄の職員から見れば選択の幅をいろいろ考へながらやってもらえらるるの努力をしておるんだというお話をされたわけでありましたけれども、今問題は、地域によっては、率直に言つて国鉄の町と言われるようなところもあるのですよ。例えば北海道の長万部なんというところに行くと、あの町はほとんど国鉄の町です、こう言つておる。今度の改革によりまして、このあたりは人がみんな大きく動かざるを得ない事態になる。これは動かざるを得ない人も大変だけれども、町自体が成り立たぬようになるというのです。これは、例えばかつての炭鉱の再編成などのときも起こつたように、同じような事態が起こってくる。それらの地域の皆さんから見ると、国鉄改革はやらなきゃいけません。しかし、我がコミュニティは成り立たぬようになりまして、したがって、自然の流れで何となつていくというのではなくて、企業の立地であるとか町当局だけの努力ではどうにもならぬのだ。そういう面につきましては、政治の方はやはりもうちょっと責任を持つて

もらなければ困る、こういう議論が非常に強いのであります。

運輸大臣は、民間に従来の国鉄の職員をこのように引き受けてもらいたい、地方公共団体にこのようにしてもらいたい、関連会社はこうだというのと同じように、例えば通産なら通産あたりと連携をとるなり、そういう幾つかの国鉄の町と言われるような地域、今度の再編成によって相当大きな状況が起こるような地域に対してはそれなりの努力というものがあつていいんじゃないか、なすべきなんではないか、こういうふうに思うのであります。

○橋本国務大臣 私一人の力に余ることではあります、国鉄の改革につきましては政府全体挙げて協力をいただいておりますのでありますので、関係各省とも連絡をとりながら進めてまいりたいと思ひます。

○阿部(昭)委員 国鉄改革法の二十三条に、採用方式は、新会社が現在の国鉄職員の中から新規に社員を採用するということでありましたけれども、これらの問題のほかにもう一つの側面があるのは、三島会社と三つの本州の分割される会社、これらによって、あるところは繁華などもちゃんとある、あるところはそういうものはほとんどないとか、あるいは病院などの厚生施設なども非常に整備をされておる会社とか区域とか、いろいろなばらつきがたくさん出てくるのであります。そういうものは全部新会社になってからそれぞれで考える。今度の分割、六つの会社でいろいろやっています。

例えば基金の問題まで含めて、今それぞれの会社を立てておるそういうような部面まで丁寧な配りをされたかという、私、国鉄の内部の事情をいろいろ聞きますと、とてもそこまでは手が回らぬというのがある、とても実態のように思えてならぬのであります、私が今申し上げましたような点に対して、運輸大臣もこれは大変だと思うのでありますけれども、どういふような考え方を持たれたか、お聞かせを願ひたい。

○橋本国務大臣 今の御指摘の点は二つに分けて御答弁をせざるを得ません。

まず第一点の病院なんかの場合であります、これは新会社の職員は皆、日本鉄道共済組合の組合員でありますから、病院の診療面に関する取り扱いで新会社間に格差を生じることはありません。

ただ、宿舎につきましては、確かに、各会社に分かれて承継をされることになるわけでありまして、その利用は基本的には各会社の判断によつて決定されることになると思ひます。しかし、やはり移行時において職員の生活に支障が生じないような必要な配慮は当然行われなければならぬと思ひますし、また行われるべきであります。あるいは宿舎の利用料金等々を含めてという御指摘もしませんが、これはまたそれぞれの地域の類似の実情あるいは経営状態等を踏まえて、各会社が将来にわたつて判断をしていくべきものになろうと思ひます。

○阿部(昭)委員 今までもしばしば議論になっておるのですが、採用基準というものの、これは一体どの時期に明らかにされるのか。採用基準の考へ方は、適性のことであるとか何であるとか、いろいろと大臣の考へ方をお伺いいたしました。この採用基準というものをどの時期にいつのまにまに形のものとして明らかにされるのかというところであります。

○橋本国務大臣 これは、これらの、今御審議をいたしております法律案を衆参両院で通過、成立をさせていただきまして、直ちに私どもが設立委員の方々をお願いを申し上げ、新会社についてのいろいろな御努力を願うわけでありまして、その設立委員の方々が採用基準というものは決められるべきものであります、今私どもがどうこうと言うものではございません。ただ、私自身の感じとしては、その採用基準の中に含まれるであろうものといへば、健康状態、年齢、適性といったようなものを今まで申し上げてまいりました。こうしたものは当然含まれるものと考えております。

○阿部(昭)委員 それから、設立委員というものにゆだねられるということですが、従来、この設立委員というのは、学識経験者であるとか、あるいは民間のしかるべき人であるとか、いろいろなが言われておるのではありませんが、私は、ずっと今度の新しい鉄道会社、新しい体制がつくられていくまでの間に、設立委員という人の立場の持つ意味、役割というのは非常に大きいというふうに思ふのであります。したがって、この設立委員というものが相当大きな役割を果たす以上、国鉄の人たちがこの中に入らぬということになるとどういふことになるのかという懸念を持つのであります。

設立委員の構成の中には、当然国鉄のしかるべき人が、国鉄の今までの状況に対して苦しみ抜いてきた人たちがやはりそういう重要な役割にかかわらなければいかぬのではないかとこのように思ふのですが、このあたりはどうなのでしょう。

○橋本國務大臣 設立委員につきましては、それぞれの会社ごとに任命することを私としては考えております。そして、どういふ方々にお願ひをするか、これは過去の特殊会社等の例などを参考しながら決めてまいりたいと考えておりますが、その場合、例えば学識経験を有する者、また地域の関係者あるいは関係省庁の職員等から選出することが通例の状態であろうと思ひます。

なお、一つの先例として考えてみますならば、電電公社が民営化をされるとき、また専売公社が民営化をされるとき、それぞれの総裁は設立委員の中に入つておつたと私は記憶をいたしております。

○阿部(昭)委員 私が申し上げておりますのは、設立委員というのは、新会社が六つ、貨物と七つ、このようにできるわけでありまして、七つの設立委員会というものができる。仮にそうだすると、それぞれの全部、国鉄の中で今まで実際にずっと苦勞してこられた皆さんが——今の大臣の御答弁ですと、専売の場合あるいはNTTの場合、総裁はみんな入つたというふうに思つておる

ということとは、国鉄の人たちは当然私が言つておりますように入るのだというふうに理解していいのですか。

○橋本國務大臣 これは阿部さん、法律を審議していただいでいて、成立した後のことを想定してお聞きいただきまして、下手にお答えしたら後でしかれてしまふ話でありますから、例示として今私が、電電公社が民営化をされ、専売公社が民営化をされるときは設立委員の中にはそれぞれ総裁が入つておられたと記憶しておると申し上げた点で、でき得れば御理解をいただきたいと思ひます。

○阿部(昭)委員 わかりました。よく金丸さんのおっしゃるあうんの呼吸というのが最近はやるのではありませんけれども、私が申し上げたいのは、やはり今の改革の進行過程をずっと考えてみると、設立委員の役割というのは非常に大きいんだということに気づくわけでありまして、そうすると、この大きな役割を新会社が発足してまいりますまでの間に果たす設立委員というものの中間に、国鉄の現状、この中で苦しみ抜いてきた人が入つておらぬというのではやはり困るだろうと私は思ふのであります。

そういう意味で、何とどの新会社の設立委員にだれが行くかはつきりしろなんて言つておるのではありませんから、固有名詞のことを言つておるのじゃないのです。しかし、考え方としては、設立委員会の構成の中には、国鉄の今までの中で苦しんできた、苦勞してきた方々が入るといふ考え方は当然なんだというふうに、この法案審議のために認識しておつてよろしいのかどうか、こう聞いておるわけでありまして。

○橋本國務大臣 私は、今阿部委員が御主張になつたような考え方を持つ方が普通であらうとは思ひます。ただ同時に、逆に、過去のしがらみを捨てて新たなスタートを切つていこうとする新会社、それが余り過去に拘泥することはどうかという議論も成り立つわけでありまして、余りこの議論を深めるよりも、先ほど金丸副総理の例を引か

れて御納得をいただいたようなあたりでおおきめをいただきたいと思ひます。

○阿部(昭)委員 これ以上は申し上げませんが、私は、新会社の前途は、普通の民間の新たな、それだけがみんな集まつて会社をつくりましようというふうなものとは違ふと思うのです。今までのしがらみに縛られちやいかぬと言ふけれども、やはり今までの経過の上に新たな転換を遂げようとしておるのです。したがって、新会社が発足までの大きな役割を果たす設立委員会というのは大変重要な役割を持つ。だとすると、過去のしがらみというものをどのようにとらえるかは別にして、そこを十二分に認識しないままでは、その先はそう簡単にいくものではない、私はそういう思ひなのであります。

したがって、今、固有名詞でどの人どの人、そんな無理なことを私は言うのではない。そんな全く新しいものを何かつくりようというのとは違ふ。今までの非常に困難な状況の中で、私などが危惧をするように、行き詰まつたから何とかするといふものだけではなくて、先に向かつては、我が国鉄道の進路かくのごとしという希望も進路もあるような新会社になつてもらわなさいかぬということになると、今までのしがらみは全く抜きというわけにはいかぬじゃないかという思ひも込めて言つておるわけでありまして。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕

○橋本國務大臣 今、阿部委員の御指摘を私なりに理解をしてみますと、一体その新会社それぞれは社是はどうなるのか。言いかえれば、その社是をつくる人々を選ぶ設立委員といふものはどういふ認識を持っていなければならぬか、そういうふうな言いかえられるかと思ひます。

確かに、公社制度による運営といふものにはいろいろな御議論も今までございまして、私も私から考えてみますと、外部からの制約あるいは経営の自主性の喪失、また、大変申しにくいことではありますけれども、ややもすると不正常的な労使関係といふものが指摘をされておりました。ま

た、公社制といふものの持つ制約の中で事業範囲の制約等もあつたわけでありまして。これらの弊害を除去するために経営形態を民営化し、将来へ向けての発展をしようとするわけでありまして、新会社としても、こうした従来の問題点を十分に知り尽くし、その上に立つて民営化の趣旨を十分理解した上で、民間の自律自主の精神のもとに時代の変化をいっ先取りしながら、効率的な積極的な経営を行つていけるような人材を選んでもらわなければならぬ、その役割がまさに設立委員である、私はそう理解をいたします。そして、それだけの重みを持った人選をいたすつもりであります。

○阿部(昭)委員 大臣のお考えも私が言つておりますこととそう大きな違いがあるものではない、こういうふうに認識をいたしまして、これから相違ない、いろいろなことを乗り越えていかなければいかぬわけでありまして、ぜひひとつ円滑に新会社が発足まで、そして将来もちゃんとつなげていけるような歩みができる、責任ある設立委員といふものを選ばれるように希望したいと思ふのであります。私の希望としては、その中に国鉄で本当に苦しんできた人が入ることを希望するということでありまして。

今大臣の方からお話が出ましたけれども、国鉄の六つの旅客会社と一つの貨物会社、いろいろなことが言われるのであります。例えば東日本鉄道会社は本社が仙台になるんだとか、いや、そうじゃない、大宮だよとか、いろいろな理屈があるのではありませんか、こういうことも設立委員の任務といふことになりませんか。

○橋本國務大臣 実は、西日本会社の本社をぜひ地元へ誘致しろと岡山県も申しております。それだけに大変私も申しにくいことではあります、私は、これはやはり設立委員の方々に決めていただくべきものと思ひます。

○阿部(昭)委員 ですから、運輸大臣、やはり設立委員といふのはそう簡単なものじゃないのですよ。新しい職員を採用することもそうだし、本社

はどこにやるかなんというところまでみんなこの設立委員会がやる。つまり新会社の始まるころには、本会社がどこで、主要なる支店や営業所はどこで、定款はどうでなんというところまでみんなやらなければいけません。それから、設立委員会というのは非常に重要な任務である。それだけに、今日までの現状の上から大きな転換を遂げようとしておるのがこの国鉄改革という意味で、さつきも私が非常にひどいほど固執して申し上げた点があるということを御理解を願いたいと思うのであります。

私は、貨物会社というものを本当に貨物会社として成り立つようにしていくのなら、よく言われる戸口から戸口までの姿をちゃんとしていかなければ成り立たないと思うのであります。果たしてそこまでのことがきかると新しい貨物会社はやることになるのかということに対して、今までの審議の過程では必ずしも鮮明でないように思うのであります。

名前を挙げてはいかぬけれども、宅急便、この姿は日本の物流の姿を全く変えたと言っているのではありません。したがって、国鉄の貨物会社の進路がどのようなものであるかは、今のこの社会で広範に大きくなつてまいりました宅急便というものとちゃんと対応してやるかどうかということがなければ成り立たぬだろうと私は思っているのではありません。

新しい貨物会社というのは、口の悪い言い方をして申しわけないのでありますけれども、今どうもそこまでの度胸というか確信は持っていない。うっかりすると、案外国鉄はだんだん貨物の分野からは安楽死していこうということになりかねないのじゃないかというのを私も懸念するし、そういう懸念をしておる人は意外に多いのであります。いかがでしょうか。

○橋本國務大臣 事務方の諸君が大変克明なメモをまとめておられておまして、これを読み上げることも一つかと思いますが、むしろ私自身の感じからお答えをしてみたいと思います。

今御指摘のような御意見は、今日でもたびたび出てまいりました。しかし、先般来御説明を申し上げておりますように、この貨物会社の基礎を計算していく段階で、私も随分細かく荷物の流れをとらえてみました。そして、従来大量に鉄道輸送で運んでおりました荷物の中でも、減少していくと思われるものは思い切って削りました。その収入を落としております。同時に、これから主力輸送の商品として貨物会社に伸ばしていつてもらいたいと願っておりますコンテナ等につきましては、それなりの伸びも見込んでみました。

そうした中で、ドア・ツー・ドアという問題に対して十分対応する体制整備を図るべく、今回も鉄道運送取扱業に關して駅別免許制を廃止することなどを内容とした通運事業法の改正案を準備して、御審議をお願いしているわけでありまして。また、トラックとの共存ということからビギーバック等も検討を続けております。

これはもちろんさまざまな努力はしなければなりません。さまざまな努力はしなければならぬけれども、私どもは、もつと将来に向けて明るい展望の中でこの貨物というのを見ていただきたい、本間にそう思います。そして、先般ごたごたの御質問でありましたが、この業法そのものをもつと検討してみようという宿題もお願いをいたしまして、もつと勉強いたしますということも申し上げてまいりました。

私どもとしては、今委員が御指摘になりましたような戸口から戸口へという総合的な輸送システムというものを、ある場合は、今御指摘のような他の業者の方々と連携をすることももちろん含めながら、全力を挙げて貨物輸送の安定を図りたい、そのように思っています。

○阿部(昭)委員 今大臣の言われましたことの大きい流れは、そこまでおやりになるというならば、ある場合は、例えばそれは一気にならんと、今この業界もだんだん過当競争の段階のような様相が出てきておるわけでありまして。そこへ国鉄の

新しい貨物会社が参入して、戸口から戸口のそこまでやるというたら、それはえらい騒ぎになる。したがって、どこかと提携せよ。この関係で果たしてうまくいくのかという問題であります。しかし、そのことは、相当早い時期に大胆に見通しを立てていかなければならぬ。この宅急便スタイルがぐつと今の物流をほとんど変えるほどまでの大きな力を持つてきた現段階で、国鉄の貨物というのは全然対応できなくなつてどんどんシェアを下げてきた、こういう状況にあるわけですね。したがって、新会社は最初から相当大胆に次の姿というものをつくっていくなければ、私の認識では、この貨物会社に全国約一万五千名というのですか、その程度で簡単に貨物会社は十分成り立つていくんだというふうにはなかなか思えないのであります。その方面の専門の皆さんも同じような懸念を随分持つておるようであります。

今大臣の言われた、ある場合はという前提つきではありましたが、通運事業法の改正をしてでもやはり戸口から戸口へというところまでいこう、こういうあれはわかるのですが、相当早い時期にそこまでの姿をちゃんと見通しを立てていかなければ、大体この鉄道貨物会社に人が集まらぬのじゃないかと思うのです。それは設立委員が採用するのですから私の聞いておる限りでは、この国鉄改革でどこに希望を持つつかというこの議論が今非常に起こつておる、その中で一番人気の悪いのは貨物会社だそうであります。

大臣は、役人の書いたものをそつちに置いてと言つたけれども、恐らく役人の書かれたものは、今大臣が生でしゃべられたのよりはもつと緩いものを書いておられたんじゃないかという気がするのです。そこをもうちょっと鮮明にするべきではないか、していただきたい、私はこういう願望を持つておるわけでありまして。

○橋本國務大臣 これをそのまま読み上げてみたいと思ひます。
一、鉄道輸送を「戸口から戸口へ」という総合的な輸送システムとして成立させ、きめ細かに

なサービスを実施できるようにすることは、今後、鉄道貨物輸送の発展を図るうえで極めて重要なことであると考えている。
二、このような観点をも踏まえつつ、今般、通運事業者が戸口から戸口への一貫輸送を円滑に行えるよう体制整備を図ること等を目的として、鉄道運送取扱業(運送契約業務等)に關し、駅別免許制を廃止すること等を内容とする通運事業法改正案を準備し、その御審議をお願いしてゐるところである。

三、また、鉄道と通運との連携をさらに緊密化していくため、鉄道貨物協議会等両者の協議体を設置し、戸口から戸口への鉄道貨物輸送が円滑に実施されるよう体制整備を図つていくところである。
さらに、トラックをそのまま鉄道で輸送するというビギーバック輸送が本年十一月より開始されることとなつており、トラック輸送と鉄道輸送との新たな形での連携を図ることとしてゐる。

四、なお、新鉄道貨物会社が自ら戸口から戸口への輸送を行う場合には通運集配に關する免許が必要であるが、それについては鉄道輸送の健全な発展を図るの観点等を念頭に置きつつ判断することとした。
これが事務方の答弁であります。

しかし、私は、率直に申しまして、この委員会で貨物会社というのに対して本当に大変明るくない御質問ばかりが続いておるわけでありまして、なぜ逆に明るくするためにという視点での御議論が余りいただけないのか、大変残念であります。そして、関係者はもちろん全力を挙げて努力するであらうと私は信じますし、その中でこの貨物会社というものがみずから力でも成り立っているように、私どもも全力を挙げて支援をしたいと考えております。
○阿部(昭)委員 そうしますと、私が非常に素朴に言つておりますように、物流の姿を大きく今日

ある。国鉄がやるんならそこまでのいかなければ新会社は成り立たぬぞ、これが一般的な見方でありますが、今の国鉄の体制で、国鉄の新しい鉄道会社で一気にそこには行けない。したがって、どこかとジョイントを組むか、何かやらせなければいけない。そのジョイントを組むとなると、これもまた大変難しい問題がいろいろ出るんだと私は思うのです。そのために相当大胆な手だてを最初からやはり始めていかなければいけないんだらうと私は思うのであります。

今大臣の方で、そこまでの決意を持って新貨物会社をやっている、そうすれば、ある意味ではネットワークは全国至るところに組まれるわけでありまして、それなりの一ただしかし、どこかに手足をいろいろに縛りながら、今日の物すごい生命力、エネルギーを持って宅急便スタイルと鉄道の新貨物会社が対抗しようといったって、私は成り立たぬだろうと思う。したがって、早い時期に、今の物流のあの激しい競争場裏の中にどういふふうに乗れ込んでいくのかという姿をしっかりと整えていくことではないかといういんではないか、こう思っているわけであります。

国鉄御自身の側からも、この新貨物会社に対する具体的な考え方、やり方、今の事務方のは運輸省でお書きになったんだと思うのですけれども、国鉄自体の貨物会社に対する考え方を、今まで赤字になった最たるものの一つに貨物がある、こう言われてきたのであります、ぜひお聞かせをいただきたい。

○杉浦説明員 現在大変な赤字を抱えておる貨物というものを、今度は抜本的に健全経営に一気に切りかえようということでございます。そのこと自体大変な努力を要するわけでございますが、今政府でおつくりたい方向につきましましてはいろいろな角度から検討が行われておつたわけでございませう。

まず第一に、今まで大変障害になっておりましたコスト関係、これは極端にコストを低減いた

しまして安い運送というものに徹底する必要がございます。いわば鉄道特性を発揮するための第一手段がこれであらうかと思ひます。

〔佐藤（守）委員長代理退席、委員長着席〕それからいろいろの問題がございますが、一つは、やはり旅客のレールを使うということでダイヤの問題あるいはスピードの問題、そうした荷主からの要望というものを的確にとらえるようなものでなければいけない。旅客のレールを使うに当たりまして、旅客と貨物との十分な調整が必要であり、荷主が喜ぶ、そういうダイヤを持って運送を売ることにはしませんとかなかなか荷主が寄つてこないということがあろうかと思ひます。

また、今先生御指摘のような両端の輸送というものをどうするか。あわせて、両端輸送は現在通運業で担当しておりますが、通運業の持つておる集荷機能というものをやはり十分に活用する必要があるかと思ひますが、その点についての諸問題をどう解決するかという問題。

あるいはまた販売の方法、コンテナの売り方と専貨輸送の売り方との違いはございますが、そうした販売の方法につきましても従来と違つた抜本的な改革が必要であらうというふうに思ひます。

こうした問題を持った上でいろいろと検討した結果、現時点におきまして何とか健全経営のめどを立てた貨物会社の設立という方向にまとまつたということであるわけでありませう。

○阿部（昭）委員 六つの旅客会社もそれぞれの問題を乗り越えていかなければいけません。荷主が、貨物会社のことにつきましましては特に懸念を持っておる向きが非常に多いのであります。そういう意味で万全の体制をぜひとっていただきたい。

それから、さつきもお話に出しましたけれども、株式の売却という問題ですね。これは、再建監理委員会の試算では売却益が額面六千億、こう言つておるわけでありませうが、国民の負担を軽減するという観点からもやはりできるだけ多くの売却益を出すような努力をすべきではないか。そういう

ような角度で、この売却の方法、仕組み、そういう努力をすれば売却益はもうちょっと見込めるとか、そういう可能性があるのかどうか、こういう点もお聞かせをいただければ大変にいいと思ひます。

○橋本国務大臣 旅客会社並びに貨物会社の株式につきましましては、長期債務処理の財源としては、最終的な国民負担を軽減するために、御指摘のようになさるだけ売却益を多く出すことが望ましい、そのとおり私も思ひます。

これらの株式の処分は当たりましては、資産処分審議会の審議を得た上で、公正かつ適正な方法と考へておりました、具体的には現在進められておりますNTTの株式処分の方向が大変いい参考になると考へております。

また、監理委員会の試算によります株式の売却収入の六千億と言われるものは、これは実はその時点における売却額の予測が大変困難であります。ことから、とりあえず会社の資本金相当額を計上したものと理解をしておりました、政府の試算においても同様な考え方をとおるわけでありませう。

いずれにいたしましても、これも委員御承知のように、その売却を図るときは経済情勢その他によつても大きく変動することでありませうから、最善のタイミングを見て、最も収益の上がる、言いかえれば国民の負担を軽減し得る時期、タイミング等を選びながら当然処分が行われると考へております。方式としては、現在進められておるNTTの株式売却方式、これが有力な参考になる、そのように考へております。

○阿部（昭）委員 そこで、この前河村議員が指摘をされたのであります、新幹線機構というものは、本当にあれば要るんだらうかという疑問を持つのであります。清算事業団は要ると思ひます。新幹線機構というものは本当に要るんだらうかと思ひます。清算事業団は要ると思ひます。新幹線機構はこ

のだからこつと端にお示しをいただきたいのであります。

○橋本国務大臣 河村委員からも何回もおしかりを受けておりますが、私どもは新幹線機構というものには必要にして十分なものと考へております。

なぜなら、私どもの考え方では申し上げますならば、新幹線ができてから今日までの経緯の中で非常に償却の進んでおりますもの、また今後償却の始まるようなものがあることは御承知のとおりであります。そして、仮にこれを切り離してそれぞれに分割会社に所属をさせるといたしました場合には、非常にそれぞれの会社間のバランスを失ふことになりませう。また同時に、乗客の利便からいいますと、むしろこの新幹線保有機構という形をとり、それが一括貸し付けをし、そしてリース料を取り、それをバランスよく配分することによつて、いわば皆がその利益を享受できる形をとることは、決して私は間違つておるとは考へておりませう。

もつと専門的な御説明が必要でありましたら、事務方から補足をいたさせませう。

○林政府委員 考え方は、ただいま大臣から申し上げたとおりでございます。

具体的には、現在四つの既設新幹線がございませうけれども、それぞれ建設時期が非常に違ひます。いわゆる建設費というものがその時期によつて大きく違つておるといふこと、さらに償却の進みぐあいが非常に違ふといふことから、それぞれのコストの差が非常に大きゅうございませう。それからもう一つは乗客の輸送密度、これは例えば東海道新幹線と上越新幹線と比べますと非常に大きな違いがあるといふことでございます。したがって、これをそれぞれ別の会社に所属をさせますと、コストの面で違いあるいは乗客の量の違いという面から、例えば東北・上越新幹線の場合でありますと非常に大きな赤字が出る、こういうことで会社間のバランスが非常に欠けるということにな

ります。

仮にそれを解消しようとしたしますと、東日本会社は東海会社に比べて大変高い運賃を徴収しなければいけない、東海会社は非常に安い運賃でいいということ、利用者の負担に差が出てまいります。この四つの新幹線というのは、国土の均衡ある発展と申しますか、そういう意味での意義も非常に大きいわけでございます。したがって、利用客の負担をできるだけやはり適正化する、公平にするという見地も必要であらうかと思ひます。

そういう観点から、これをそれぞれの会社に所属させるのではなくて、一括して一つの機構に保有をさせて、一定の客観的な基準によって、貸付料を算定して、そしてそれぞれの会社にこれを貸すという方が利用者にとっても非常に便利である、公平である、また各会社のバランスも結果的にそれで与えるようになる、こういうことで今回こういう方式をとらしていただいで、法案で提案をさせていただいておるわけでございます。

○阿部(昭)委員 新幹線保有機構のそれぞれの新幹線が立つておる条件が違つておる、したがってその間のバランスをとる、このことはわかりました。あとほかに、この新幹線保有機構は何をやりますか。

○林政府委員 ただいま申し上げた仕事は新幹線保有機構のはずすすべての仕事でございますが、ほかに若干附帯的な仕事がございます。

一つは、現在の東北新幹線、これは上野―東京間が現在工事中でございます。東北新幹線については、この保有機構で一括保有する対象でございます。その一部である現在工事中の上野―東京間というのについては、経過的にこの保有機構が建設主体になる。ただし、これは建設工事そのものを直接やるのではありませんで、あくまで建設主体という地位で、実際の工事は例えば東日本会社にこれを委託するというに相なるわけでございます。

それからもう一つは、大規模災害、通常の災害についてはそれぞれの会社が維持管理ということであるわけでございますけれども、非常に大きな災害が生じた場合、これについてはその会社一社の負担でやるということになる、非常に大変なことになるというケースが考えられます。したがって、そういうものについてはそれぞれの関係会社とにきちつと意見を聞いた上で、保有機構でも同じくこれを取り扱っていく。ただ、工事そのものをやるわけではございません。工事はそれぞれの関係会社に委託いたします。したがって、工事能力を持つわけではございませんが、保有機構一括してこれを取り扱っていくということを考へております。

○阿部(昭)委員 今私が申し上げておりますのは、問題を浮き彫りにする意味で、新幹線保有機構というものは果たして要るのかという非常に大きな言い方をしておるわけですが、今お聞きのように、災害のときに新幹線保有機構はそれぞれの会社に工事をやらせる。それから各新幹線のいろいろな立っておる生い立ちがあつて、償却その他ばらつきがある、この調整をとらなければいけません。それから東京―上野間の工事、これも保有機構そのものがやるわけじゃないけれども、保有機構の名においてやるいろいろなところにやります、こういうことだ。だとすると、今のようにならば、今の時代でありますから、計算の方式その他をちゃんと入れて、保有機構というものでない格好でそれぞれの新会社なりなんなりができるのじやないかというふうにも思ふのです。

清算事業団は確かに必要だということは国民の誰もがよくわかると思ふのです。この新幹線保有機構は、リース料を取る、そしてバランスをとる。大工事の場合に、自分は工事をやらぬが、どこかに委託して工事をやらす。東京―上野間の工事もやらせまう、しかし自分がやるのじやなくて、どこかへやらすのですよと言ふのですが、それだけだと、清算事業団のように国鉄改革に伴つて次にどうしてもなければならぬ存在というふう

に、この新幹線保有機構というものに果たして説得力があるのであらうか。何か問題が屋上屋、行革路線とは異なる行き方ではないだろうか、こんなふうな議論もあるのですけれども、ちょっとそこをお聞かせ願ひたい。

○林政府委員 この点につきましては、やはりそれがこういう機能を持たなければいけない。それぞれの旅客会社というのはそれぞれ別の法人でございまして、したがって一括して保有してそういう調整を行うということになりますと、そういう法人格を持った方がそういう仕事をしなければいけないということになります。

そこで、それじゃ清算事業団その他にやらしたらどうかという御議論もあらうかと思ひますけれども、私どもとしては、清算事業団というのは過去の問題、いわゆる長期債務、追加費用あるいは余剰人員対策といったような過去の問題を処理する。今回の改革の目的は、過去のしがらみと申しますか、そういう過重な負担というものを完全に切り離して、身軽な事業体をつくつて、それが将来赤字を出さないように、いわゆる分割・民営化によつて効率的な活性化された経営をしていく、これが今回の改革の眼目でございます。したがって、そういう過去の問題を扱う清算事業団と事業体の方の先ほど申しましたような機能を持つものとを一緒にするわけにはまいりません。これは一緒にするとかえつて弊害が出ます。

そこで、別の何らかの法人がどうしても必要になつてくる、こういうことになるわけでありまして、先ほど申しましたような仕事でございますから、それほど大きなものを私どもはつくる気はございませんけれども、最小限のそういう機能を果たす法人というものは必要であるというふうに考へておるわけでありまして。

○阿部(昭)委員 大臣、今の運輸省の林審議官のような頭のいい人の御答弁でありますけれども、それだけでもやはりちょっと釈然とはしないのです。清算事業団は確かになければならない。新幹線

保有機構というのは、幾つかある新幹線の、実際の業務は何もやらないのですよ。ほかにいろいろやらすだけなんです。しかし、確かにそれは調整も必要だと思ふのです。それならば、もっと別のところで、屋上屋を重ねずに、何か方法がないのであらうかというふうに思ふのです。

私も、四つの新幹線の間において、普通の資本償却とかなんとかという理屈のままではいけないう状況になることもよくわかるのです。したがって、何らかのバランス、調整をとらなければいけない。災害も確かにあるでしょう。これからやる工事の問題も、東京―上野間がある、言うのです、が、それじゃ新幹線機構はみずからやるのかという、どこかにみんな委託してやるのですという、ことだとすると、果たして屋上屋、リース料を取つてというそのあれが要るのであらうかという疑問であります。

○橋本國務大臣 私実は、河村先生の御指摘を受けた後、同じような疑問を持った時期がございました。私は、この職につきます前、党の行革の責任者でありましただけに、いろいろな工夫ができないかと、事務方の諸君とも議論をしてみました。ただ私は、やはり林審議官がお答えをしたことに中身としては尽きるところです。

確かに、例えば清算事業団というものの中に同じような機能を持たせることは、組織図をかくというだけでは可能であります。しかし、それは、まさに過去と断絶をし、切り離し、新たな姿でスタートすべきの会社と、そして過去の、いわば本当に洗ひぎらいの処理をしていかなければならぬ清算事業団というものと、せつなく切り離しを図つたことが崩れてしまふわけでありまして。そうなりますと、それでは、例えば旅客会社なり貨物会社なり新幹線保有機構に持たせるような機能を付与してうまく機能するかと申しますと、やはりこれはバランスがとれません。

いろいろな議論をやつてみましたが、今私自身も、新幹線保有機構という形をとつたことは、これにかわるべき案が出てこないという感じを持つ

年の十一月からその締結を拒否されておるといふことであります。一方では、分割・民営に賛成をし、そして共同宣言に同意をしたといういわゆる国鉄改革協約の締結をされております。国鉄に對して拒否されておるのは、分割・民営に同意をしない、共同宣言に調印をしないから、そういう状態では雇用安定協約は締結することができない、こういう態度をとっておられるように思うのです。が、基本的な態度を、總裁、明らかにしてほしいと思います。

○杉浦義明 労使間の基本は、あくまで労使の信頼関係がもとであるというふうに思います。そういう観点から、各組合ともいろいろな話をし、いろいろな問題の解決に当たってきたわけですが、いま、過去一年あるいは一年半の出来事を振り返りますと、こうした信頼関係を樹立することができた組合とそうでない組合とが明確に分かれてまいったわけがございます。大要残念なことではございますが、大要大きな組合がそうした意味で信頼関係を私どもはとも持つことができないというところで現在に至り、御指摘の雇用安定協約も結ばない状態になっております。

いろいろないきさつがございますが、御指摘の労使共同宣言というものは、いわば今雇用問題の大変重要な時期でございますので、一般の国民に對しまして労使一体となつてやるんだという姿勢を示す、こういうようなことが両方一致することとが信頼関係のもとであるというふうに私どもは思つておるわけでございます。そうした労使共同宣言に調印できないあるいはすることに反對である組合に對しましては、私も信頼を持てません。したがって、雇用安定協約を結ぶことができないというところでございます。

○東中委員 非常に明快に、労使共同宣言の締結に同意しない限り、一体になつて、分割・民営反對などということを言わない、分割・民営路線を進めるといふことについての共同宣言をしない限りは締結はできない、することを前提にして締結

することがあり得る、こういうことだといふことを今言われたわけですが、そういうのを差し違え条件の提示による不当労働行為であるといふに労働法的には言ひの通りです。

最高裁の判例も何回か出ておるわけでありまして、労働省にお伺いしたい。昭和五十九年五月二十九日付の日本メー・オーダー事件の最高裁判決とか、昭和六十年四月二十三日の日産自動車残業差別事件の最高裁判決、いずれも差し違え条件の提示による、要するに共同宣言に賛成をすることを条件にして協約を結ぶ、それをのまなかったら協約は結ばない、こういう姿勢を併存する労働組合の一方に對して、他の組合に對しては賛成をしたから協約を結ぶという姿勢をとる、これは不当労働行為であるという最高裁判決です。

労働省、最高裁判所の差し違え条件提示による不当労働行為、それが不当労働行為になるという判例の趣旨について説明をしていただきたい。

○小堀(義)政府委員 今御質問の二つの事件のうち、新しい方の日産自動車残業差別事件の方からまず申し上げますと、企業内に複数の組合が併存している場合に、使用者が労働協約の締結に一定の条件を付したところ、両組合の間でその条件に對する対応が異なつたために両組合の間の取引に差が生じたとしても、団体交渉は一種の取引である以上、それをもつて一般的、抽象的に論ずる限りは不当労働行為といふことにはならないけれども、組合に對する支配介入の意思を認めさせるようなそうした特段の事情がある場合には不当労働行為の成立が認められる、こういうふうに判示した例でございます。具体的に申しますと、日産自動車の場合に、残業組み入れの条件として交代制勤務及び計画残業に應ずることを二つある組合のうちの一方に求めた。それに対して、それに應じなかつたために、したがって残業手当も支給しないという措置をとつたわけでございますが、それらの行為を全体として見た場合どうなるかといふことで判示があるわけでございます。

要約して申し上げますと、前提条件自体合理性

はあるにしても、それが組織の影響力を弱め、あるいは弱体化を生ぜしめる、また、会社が当初から組合を無視し、その後の団体交渉においても誠実な交渉を行なかつたといったような事情が認められる場合に、これは不当労働行為の成立が認められると判示した例でございます。

いま一つの日本メー・オーダー事件でございしますが、これは一時金支給の条件として生産性向上に協力することを会社側が求めたケースでございまして、この点については、この前提条件は、その内容が抽象的で、しかも使用者側としての十分な説明がなく、ある意味での合理性がない、しかも使用者がこの前提条件にあえて固執しているといふことは、組合に對する支配介入といったものを認めるに足るものであるといふことで、不当労働行為の成立を認めたケースでございます。

○東中委員 労政局長は普通の人が聞いたら何を言っているのかわからないような説明をされましたけれども、判旨はもっと明快なんです。

ここに私も判決を持ってきましたから言いますが、この日本メー・オーダー事件の場合は、一つの組合は生産性向上運動に協力をするといふことで一時金の協定を結んだ。併存するもう一つの組合は生産性向上運動に協力はしない、そんな協定は結ばないと言つたので、だから一時金を払う協約をしなかつた。生産性向上運動に協力するかしんないかというの組合の方針によつて違ふので、その方針を拒否している組合に對して差別になるような協約を結んだら、その協約は組合切りに崩しになるのであつて、それは不当労働行為だと最高裁ははっきりと言つておるわけです。共同宣言を出すならば雇用安定協約を結ぶ、生産性向上運動に賛成するならば協約を結ぶ、同じことなんです。これを差し違えといふのです。

それからもう一つの日産自動車の判決でいいますと、二つの組合が併存する場合、「使用者は各組合に對し、中立的態度を保持し、その団結権を平等に承認、尊重すべきものであり、各組合の性格、傾向や従来の運動路線のいかんによつて差別

的な取扱ひをすることは許されないもの」、こういうふうにはっきりと判示しているのです。路線が違ふからといって、分割・民営に反對か賛成か、それはそれぞれの組合が自主的に持つので、その意見が違ふからといって、一方とは協約を結んで、一方とは協約を結ばないという差別的取り扱ひをすることは許されない、不当労働行為である、組合切り崩しになるんだ、こう言うておるのです。

今国鉄がやっておるのは、雇用安定協約の締結拒否、そして路線転換を要求するあるいは組合に分割・民営を認めさせ、共同宣言を出さすといふことをやること自体が不当労働行為なんだ。判例の趣旨からいって明白です。やめるべきだと思うのですが、どうですか。

○杉浦義明 この共同宣言は、ごらんのとおり中身は全く社会的な当たり前のことでございします。法令を遵守する、合理化を行う、雇用を守る、これが基本でございます。そうしたようなことをやりましようといふふうに呼びかけることは、私もまことに当然なことであるといふふうに思ひます。そうしたことも勸告したかどうか、最近の国鉄は方向を転換をいたしまして、この労使共同宣言を結びたいといふふうに当局にアプローチがありました。そういうような状態でございしますので、そうしたような事柄を踏まえた我々の行動を不当労働行為といふふうに言われることは全く的外れでございします。

○東中委員 国鉄は、天下周知のようにそういう路線はとらないといふことをあの大会で決定したじゃないですか。それを何を申し入れてきたのですか。そういうふうな言ひその行為が使用者としての国鉄總裁の支配介入の行動なんだ、不当労働行為なんだ、こういうふうな言ひているのがこの判決の趣旨なんです。全く詭弁といふほかはない。

それなら聞きますけれども、当たり前のことだといふ、先ほどの生産性向上に協力をするといふことの協約、メー・オーダー事件ですね、それ

はあなたの考えからいえば、生産性向上に協力するのは当たり前じゃないか、そう思うでしょう。ところが、生産性向上運動というのは実は歴史的な概念なので、だから、ある組合はそれには反対だと言っている。しかし、そのことによって差別をしてはいかぬ、こういうことなんですよ。自分の方で当たり前のこと、だれでもそういうふうに思うことだから、労使協調は当たり前のこと、そうか、そんなこと言うたって、そうでないと言っている組合にそういうふうに押しつけることが差し違え条件の提案ということになるのです。裁判をやったら極めて明快に結論が出ると思うのです。

それでお伺いしますけれども、労働協約でありますから、雇用安定協約をつくって、一方では要するに協調路線、分割・民営を認める組合とはそういうものを結んだ。そして、国労その他賛成しない、反対だと言っているところとは結ばない。その結果、雇用安定について、国労の組合員と国労以外の国鉄改革協会の組合員との間で、労働条件をこれから整備をしていくことについて、協約締結組合と無協約時代の組合との組合員の扱いについて、国鉄当局は差別をするのですかしないのですか。差別をするのだらうというふうに差別をするのですか。その点をお伺いしたい。

○杉浦説明員 私ども、繰り返し申し上げておりますが、各組合に対して全く公平、平等、無差別、この原則で対応をいたしております。その組合員がどの組合に属するかによりましてその待遇その他を絶対に差別はいたしておりません。

○東中委員 そうすると、雇用安定等に関する協約で締結しておる方が締結をしておらなからうが、組合員に対しては一切差別はない、この協約は結んでおいても結んでなくても同じなんだ、そういう意味ですね、差別をしないというのですから。

○杉浦説明員 差別をしないというのは、具体的な労働条件、それぞれの職場の問題等々、現在ある

ることについての差別はないということでございます。雇用安定協約と関係ありません。

○東中委員 違うのだよ。雇用安定協約を締結しておる中で、それでは、現在差別をしない、将来差別をするというのですか。将来差別をするとなると、どういう差別をするのですか。

要するに、協約締結というのは、その効果が、雇用安定という言葉を使っているから、この協約を締結すれば雇用は安定されるけれども、国鉄が締結をしないと言え雇用安定が図られないような印象を与えるようになっていく。そうでしょう。ところが、実際は、この協約では、締結をしようがしまいが、差別はできないようになっていくのですよ。

それで、現にまた差別をしようと思っていないと、言っているでしょう。だから、雇用安定について、この協約の締結があるうがなからうが、差別をしないというところか。雇用安定ということについていえば差別があるというのだったら、違いが出てくるというのだったらどうい違いが出てくるのか、そこを明らかにしてほしい。

○杉浦説明員 雇用安定協約は、日本国有鉄道法二十九条のいわば労働協約による例外措置というふうな考えられます。したがって、雇用安定協約がない場合は日本国有鉄道法二十九条に立ち返るといふことであるわけでありまして。

○東中委員 日鉄法の二十九条も身分、それから降職をしないという保障がございます。ただ、日鉄法二十九条の四号の発動でその発動があれば、それは協約があるのとないのとで違ってくるんがあると思うのです。

それでは国鉄総裁に聞きますけれども、現在の国鉄は、今の法案でいけば来年の三月三十一日までしか存在しないわけですから、その間に日鉄法の二十九条の四号の発動をして、業務の縮小その他経営上のやむを得ない事由によって人員整理をやるという方針なり計画なり、そういうものはあるのですか、ないのですか。

○杉浦説明員 二十九条四号は厳然としてあるわけでございますが、その適用をするかしないか、これは私は今考えておりません。

○東中委員 いや、私が聞いていたのは、今提案している側からいえば、この日本国有鉄道法というのは三月三十一日までしか効力がないわけでしょう。そうすると、来年の三月三十一日までにも日鉄法二十九条四号の適用を発動するんだとしたら、もう今から計画せなければ間に合わないですね。業務の縮小とか業務量の減少とか、そういうことで大々的な人員整理をやるというのだったら、そういう方針があるのだったら、方針を出したらいいいです。そういう方針も計画もない。考えていないと今おっしゃったのですけれども、だから日本国有鉄道法二十九条の四号の発動は、国鉄がある限り、来年の三月三十一日までの間に発動することはない、発動は考えていない、それで先の計画はない、これをはっきり言ってください。

○杉浦説明員 今二十九条四号の存在はあるというふうに申し上げました。それに対して、現在の段階で考えていないというふうに申し上げたところでありまして。

○東中委員 そうすると、現在の段階で考えていないし、今法案が出されている状態で、この法案のやり方で、分割・民営方式で人員整理をしようとしていっているのだから、そういう日鉄法の発動によってやろうとしているものではないことはもう明白なことです。考えてないだけじゃない、考えてないからやれないことも明白なことです。そうしたら、日鉄法の二十九条の適用の場合にだけこの雇用安定協約というのは効果を発生するのであって、それ以外には効果が発生しない。語るに落ちるで、言われているわけですから、この協約はあってもなくても一緒なのだということになります。そうでしょう。

少なくともそうでないのだったら、この法律の、今提案されている分割・民営の法律の適用について、日鉄法じゃなくて協約に基づいて差別扱いをするということはあるのですか。この協約と

いうのはそういう効力を発生するものですか。どうですか。

○杉浦説明員 どの協約かはちよつとわかりませんが、雇用安定協約というものは二十九条四号のいわば例外規定であるということでございます。もし、その協約を結んでいる組合とそうでない組合の違いは、二十九条四号の発動があるかないかの違いであります。

○東中委員 それじゃ、結んでいない国鉄労働組合、国労に対しては二十九条四号を発動して、そうでない、協約を結んでいるところには発動をしないということはある得ますか。

○杉浦説明員 さつきから申し上げているとおり、二十九条四号の対象になり得る組合とそうでない組合がある。私の心情は、現在の段階ではそれは発動という点については考えていない、こういうところでありまして。

○東中委員 現在の心情と言いましたけれども、国鉄の方針としてそういうものは考えていないということでしょう。あなたの個人的な心情なんかに聞いているのではないのです。どうですか。

○杉浦説明員 二十九条四号は発動し得る状態になっております。私の心情はそれを発動したくない、こういうことです。

○東中委員 国鉄の方針はどうかと聞いている。個人的な心情を聞いているのではないんですよ。あなた、今までの答弁全部一貫しているじゃないですか。発動する考えはない、こう言うているんですよ。今になったら心情と言う。あなた個人じゃないでしょう。これは国鉄の方針なのでしょう。だから、結論的には極めて明快です。来年の三月三十一日までに日鉄法の二十九条の四号を発動して国鉄が人員整理要綱を出していく、そういう場合には、この雇用安定協約というものは、効果があるか知りませんが、あるかもしれないけれども、しかしそういう発動をする状態にないことは明白なんです。日鉄法の二十九条四号の発動がない以上、この協約は何ら締結組合と非締

結組合との間で差別をすることはできないということなんです。

それをあたかも差別をするかのように言うて、そして、これを結ばない方は不利益ですよと言わんばかりのことを言うて切り崩しをやる。これが不当労働行為だというふうに先ほど言った判例は言っているわけですか。(発言する者あり) 判例を見たことのない人、労働法についてさっぱりわからぬ人、こういう人はそういうことを言いますけれども、私は少なくとも三十数年労働法の勉強をしてきました。明白な判決があつて、そして白昼堂々とこういう不当労働行為を国鉄がやっている、こういうふうには言わざるを得ない。

もし日鉄法の二十九条の四号を発動した場合、いわゆる企業の縮小及びやむを得ない事由で経営上の理由による人員整理をやる場合は、普通は、日本の労働法体系上、その人員整理については団体交渉を行い、人員整理の基準の決定、条件、そういうものについては労使間で誠実に団体交渉をやらなければいけない、そうでなければ人員整理はできないというのが労働法の法制だと思つていますが、その点、労働大臣どうですか。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕
○小粥(義)政府委員 使用者がその雇用する労働者について人員整理をする場合の整理解雇等の基準については、これはいわゆる団体交渉事項というところに一般的になつておるわけであつて、まして、その団交について応じない場合は労働組合法で言うところの不当労働行為ということになるわけですが、公共企業体の場合は、公労法の中で団交事項は明確に規定してございますから、その規定によるといふことになると思つてます。

○東中委員 公企体であつて一般の労働組合法であつて、事柄の論理は極めて明快であります。労働条件にかかわる人員整理の問題について日鉄法の二十九条四号を発動したということになれば、それは労働者との間で団体交渉を当然やらなければいけない、団体交渉事項であることは明

白です。それを、日鉄法の発動をしないことによつて、こういう分割・民営の立法方式をとることによつて団体交渉の対象から外してしまふということが、今回のこの法案の提案された役割だというふうに私は結論づけていいと思つたのですが、運輸大臣は、国鉄について今関連の八法案が出されております、そして国鉄は余剰人員がいろいろつくり出されて、その合理化、人員整理を日本国有鉄道の段階で、来年の三月三十一日までの段階で、この法案とは別に、国鉄の余剰人員整理のためのそういう日鉄法二十九条四号に基づく整理をやるといふことが監督官庁として考えられますか。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕
○橋本國務大臣 今御議論になつておられましたことと御審議を願つております法案との間に、どうも私は必ずしも相関関係がないような気がいたします。そして、現在私どもが御審議を願つております法律案、まさに今回の国鉄改革の中で、新たな会社の職員は、国鉄職員の中から新会社の設立委員が提示する採用の基準に従ひ新規に採用される仕組みとなつておるところでありまして、その際、所属組合等による差別があつてはならないと思つてます。残る職員は、清算事業団において各種の措置を講じて、三年以内に計画的に全員の再就職を図る仕組みとなつておるところでありまして、この場合においても所属組合等による差別があつてはもちろんならぬと思つております。

さらに、新会社を採用された職員は、新会社設立後に労働協約の締結に向けた団体交渉ができることは当然であります。同時に、清算事業団職員についても団体交渉を行うことができるのは当然でありまして、先ほどのお話で、何か分割をするににより、また民営化を図ることにより労働基本権を侵害しているのかのごとき御議論がありました。それは考へておりません。

○東中委員 今の御答弁でわかりました。この法律の、分割・民営法案の適用に際しては、例えば従業員を選別、名簿を選定するとかそういう場合は

には、労働組合の所属によつて、あるいは思想、信条によつて差別するようなことはしないということだと言われたことは、しかと承つておくわけでありませうけれども……

○橋本國務大臣 であらうと思つて申し上げたいです。

○東中委員 あらうと思つて申し上げたいです。あつた、それはいいです。この法案についてお伺いします。あの労働協約では、新法の適用については、労働協約はあつてもなくても、雇用安定に関する協約というものは全く関係がないんだということを実質的に今言われたことになるわけですか、差別をしないということですか。そう言われたわけですか。それはそれでいいんです。

○橋本國務大臣 いや、よくないです。国鉄の労働関係につきましては、国鉄の内部のことでありまして、私は何も申し上げておりません。

○東中委員 それでいいです。あなたが何も言つてないのは承知しております。論理的にそうなると言つていいのです。

それではお伺いしますが、この改革法案では、国鉄が経営している旅客鉄道事業あるいは貨物鉄道事業等を承継法人に引き継がせるものとすというふうになつておるわけですね。だから、引き継ぐ対象は、六条にしましても八条にしましても鉄道事業なんです。鉄道事業を引き継がせる、こういうふうになつておるわけですね。資産を引き継がせると書いておるのじゃないのです。六条でもそうでしょう。

鉄道事業というのは、資産、施設、車両もあるでしょうし、いろいろあります。そういう物件だけで鉄道事業というのではないわけですから、それを動かす労働者があつてこそ鉄道事業でしょう。労働者を引き継がせるものとするという条文になつておる。それならば、引き継ぐ具体的な内容、計画というのが次にありますね、基本計画、そこでやっていくのは、引き継ぐものは一体何と

何なのか。

鉄道事業を引き継がないのかという点で、もう一つ言うならば、鉄道事業を引き継ぐとしながら、その事業を担当している労働者は全部引き継がない。引き継ぐという規定はどこにもない。これはどういふわけですか。それをされたのか、お伺いしたい。大臣答えてください、条文について言っているのじゃないですか。

○橋本國務大臣 事務的に答えさせていただきます。

○林政府委員 今回の法案におきましては、電電、専売の場合等と異なりましていわゆる承継という形をとつておりません。要するに、新しい会社を設立しましてそこに国鉄から引き継ぐということ、引き継ぐ内容は、法案にございますように鉄道事業というものを引き継いでいく、さらにその構成体としての資産、債務というものをそれぞれ個別に選定をして引き継いでいくわけであり

ます。

その場合に、じゃ職員はどうかということですが、これは当然に承継をしなければならぬ、引き継がなければならぬというものはございませぬ。今回は、立法政策として、やはり新しい会社は、その会社の構成員としての職員構成というものが今後の会社の経営を左右する非常に重要な要素でございまして、したがつて新規採用という方式をとりまして、会社のいわゆる経営意思というものを反映できるような形でこれを新規採用する、こういう立法措置をとつたといふこととございまして。

○東中委員 三月三十一日の日本国有鉄道の状態は、例えば山手線を運転していますね。車両も施設も鉄道事業として山手線を運転しているわけですから、四月一日になると、その鉄道事業を引き継ぐ。鉄道事業を引き継ぐと書いてあるんだから、引き継がせるというわけだから、そのときに、労働者だけは引き継がないことになるんです。そう

なっているんです。今そういう答弁をされましたね。だから、引き継ぐと書いてあつて、その中か

ら労働者だけをのけたのは一体なぜなのかということなであります。

それで、まずお聞きしましょう。郵政大臣に来ていただいたのですが、郵政事業、電気通信事業はもとと国がやっております。もとと国がやっております、それがたしか昭和二十八年だったと思いますが、公社と国際電気株式会社になった。国の直営事業が事業形態が変わって、公社になり、株式会社になった。これは分離してやったんですね。その公社が今度は民間に引き継がれた。この場合には、いずれの場合もいわば生産手段といえますか、施設、物件は引き継がれる、同時に労働者も引き継がれる、労働条件もそのまま引き継がれる、こういう関係になりましたね。相手は会社であろうと分割しようと公社になろうと、いつもそういうふうに行っているわけですが、それは事実だと思ふのですが、事実かどうか。なぜそういうふうにして新規に採用するといふような奇妙なことはやらなかったのかというところをお聞きしたいのです。

○唐沢国務大臣 今申しましたように、昭和二十七年八月、電気通信省から電電公社へ改組の際には、日本電信電話公社法施行法の規定によりまして職員はそのまま引き継いでおります。なお、KDDにつきましては、昭和二十八年三月に電電公社の出資により設立されて、そのときは一部分離でありましたから、公社の職員が自動的にKDDの職員となる形はとられておりませんが、KDDの職員となった者の労働条件につきましては、公社時代より不利にならないようにしておるものと承知をいたしております。

今回の電電公社の経営形態の変更につきましては、日本電信電話株式会社法附則六条によりまして、電電公社の職員の身分はそのままNTTに引き継がれております。しかし、この場合は、公社全体をそのまま引き継ぐ形でいたしております。したがって、電電公社は、財産は全額NTTに出資をする、そして電電公社の権利義務は一切NTTが承継するという形で、職員の身分も、地

位、労働条件もそのまま引き継いだわけでございまして、国鉄のように複数の事業体に移行する場合とはおのずから事情は異なるものと考えております。

○東中委員 たばこ専売についてお伺いしたいのですが、同じことだと思ふのですが。大蔵大臣、労働者の地位、それから労働条件をそのまま引き継いだということですか。

○宮澤国務大臣 日本たばこ産業株式会社法十三条によりまして、「公社の解散の際現に公社の職員として在職する者は、公社の成立の時ににおいて、公社の職員となるものとする。」こういうふうにしていただいております。

○東中委員 その条文は知っております。そのことによって、労働条件はそのまま、労働者の職場における地位、それから労働組合との関係で言えば協約、そういうものも全部そのまま引き継いだのはありませんかということをお伺いしているのです。

○松本政府委員 お答えいたします。

公社の解散の際に現に公社の職員として在職した者は公社の職員となりまして、そういう経緯から職員の地位や労働条件も基本的にはそのまま引き継がれたと聞いております。

○東中委員 当然そういうことになるのですが、今度の場合は、二十七万七千の国鉄職員がその身分を失うか失わないかという問題ですね。だから国鉄職員は、改めて契約をするなり、あるいは就職するなり、あるいはどこから任命を受けるなりしない限りは、日本国有鉄道法が廃止をされる、今の案でいけば四月一日に廃止をされる、したがって国鉄はなくなる、そのときに日本国有鉄道の職員たる地位は失われる、全員国鉄の職員でなくなる、こういうことではございませんか。

○林政府委員 今先生おっしゃったような解雇ではございませんで、要するに、この法律によりまして新しい会社に移行される職員というのは、本人の希望に基づいて採用されていくわけでありまして、したがって、強制解雇ではございません。

それから、その他の職員、新会社の方に行かない職員、これにつきましては、いわばそのまゝの形で国鉄が清算事業団に移行いたしますので、法人格は同一でございます。したがって、これは身分、労働契約はそのまま引き継いでいくということとでございます。したがって、これも解雇ではございません。

○東中委員 解雇ということをおっしゃっているのではないのです。新たな採用についての採用基準をつくって募集をして、そしてそれに応じて、しかも採否を決める、要するに新たな会社との契約ができない限り、その人は国鉄職員でなくなりません。そして清算事業団について言えば、清算事業団の職員は理事長が任命するというふうになつております。どうして任命という行為がなければ職員の地位がそのまま引き継がれるということになるのですか。そういう規定がありますか。

○林政府委員 先ほど申し上げましたように、新しい会社に移行しない人は、そのまま国鉄が清算事業団に移行いたします、したがって労働契約はそのまま継続をしていくということとでございます。それで、今おっしゃいましたけれども、任命という行為は、これは新規採用した人間を採用するといふときだけではなく、例えばあるポジションにその人をつけるという場合も任命という行為でございます。

○東中委員 職員は理事長が任命するということになっていきますね。職員の地位を得るのは、任命行為がなくても地位が得られるという規定はどこにありますか。会社は、日本国有鉄道の鉄道事業は承継すると言いつても、その承継の中に労働者の地位は入っていないで、今度、事業団の場合は移行すると言いつても、労働者はその中に移行すると言いつても、規定はどこにもないで、そういう規定になっていないのです。清算事業団に移行すると言いつても、地位が移るとは書いてないのです。どこに書いてあります

か。書いてあるなら言ってください。

○林政府委員 清算事業団法には、国鉄は清算事業団になるものとする、こう書いてございます。これは同一法人格であるということをおっしゃっているわけでありまして、したがって、労働契約は当然につながるわけでございまして、任命という行為は、先ほど申し上げましたように新規採用のときだけに使われる言葉ではありませんで、具体的な職務の指定あるいはポジションの指定、こういう場合には任命という言葉を使うわけでござい

○東中委員 事業団法の附則第二条に、国鉄は四月一日に事業団となるものとする、それは四月一日になるものとするということが書いてあるのです。移行のことというのは、これは改革法の十五条で移行させると書いてあるのです。しかし、地位を承継するといふ規定はどこにもない。どこにもないです。ほかの規定はちゃんとそうなっています。地位を承継することとしている。そうすると、事業団に対して労働協約はどうなるのですか。

○林政府委員 ちょっと先ほど申し上げましたことに補足いたしますけれども、改革法では移行する法律でございまして改革の基本的な骨格を定める法律でございまして移行という言葉を使っておりますが、いわゆる法人の実体をあらわすのは清算事業団法でございまして、その附則でもって「なるものとする」というのが、法的には同一法人格をあらわしているということとでございます。それから、労働協約につきましては、これは当然先ほど申しましたように法人格はつながるわけでありまして、労働協約もそのままつながっていくということとでございます。ただ、清算事業団は従来の国鉄と業務内容は著しく異なりますので、当然これは労使間で団体交渉を行われて、適切な労働協約に変更されるべきものであらうというふうな考えをしております。

○東中委員 事業団法の四十三条では、労働条件は運輸大臣の承認を受けなければならぬ、そして

別に決定することになっていきますね。当然承継するんだら、こういうことにはならぬはずです。これは体系が違うじゃないですか。労働条件は変わるでしょう。今までの説明からいって、一〇%なり二〇%なり下げるということ言っているじゃないですか。そうでしょう。当然承継するとなんて言いましたけれども、労働条件体系が違ふんだから。その点はどうですか。そんなところで後から知恵を入れてもらわなければいかぬのですか。

○林政府委員 先ほど申し上げましたのは、いわゆる労働法上の労働協約がそのまま移行するというのを申し上げたわけでありまして、清算事業団法の先ほどの規定はいわゆる行政監督上の規定でございます。したがって、これは全然別体系の問題でございます。実質的には、先ほど申しましたように、団体交渉が行われて、いわゆる清算事業団の業務にふさわしい労働協約が当然締結されるものであろうというふうに考えております。

○東中委員 労働協約は当然移行するのだとしたら、労働契約は、そして労働者の身分、地位、そういうものはそのまま当然引き継がれることになりませんか。当然移行するといふのなら、当然引き継がれるのでしょ。そうじゃないんですか。

○林政府委員 先ほど来申し上げておりますように、労働契約も労働協約もいずれも引き継がれることになるわけでありまして。ただし、じゃ、どういふ具体的な労働条件になるかということについては、これは清算事業団の業務内容との関係で団体交渉で決めていくべきことでございます。

○東中委員 引き継がれるというのなら、契約はそのまま引き継がれていくんです。当然というのですからね。一括、包括、当然承継だということだ。しかし、条件は変わっていくのだ、その労働条件については団体交渉で決めるんだ、これは通じません。そんな理屈はないです。

それではもう一つ聞きましょう。
今、全然基礎的な知識のない人が、私の言うて

いることがわからぬと言うて嘆くのは勝手ですけども、審議の妨害になるようなことをするな。現在訴訟を起こしている、国鉄労働組合が裁判を……

○細田委員長 御静粛に願います。御静粛に願います。——御静粛に願います。

○東中委員 取り締まってください。

○細田委員長 御静粛に願います。——御静粛に願います。

○細田委員長 御静粛に願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

願います。——御静粛に願います。

新会社が、承継法人が採用基準をつくる、労働条件を決める、それについては国鉄職員の労働条件とは、関係はあるかもしれないけれども、全く別個の立場でつくるといふことになりすね。その点はどうでしょう。

○林政府委員 今度の場合は、新しい会社が全く従来の国鉄と違った形で、活性化された効率的な会社としてスタートをするというのを期待しておりますので、したがってその新しい会社にふさわしい採用基準というものを設立委員が決めていくということでございます。

それから、先ほどの先生のいろいろ御質問でございますけれども、今回、先ほどの電電あるいは専売の場合と違いますが、今後競争の中で十分生きていけるような企業体となるためには、どうしてもやはり余剰となる人員が出るわけであります。したがって、新会社に全員これが行けるといふことにならないわけでありす。それが一つ。

さらに、新しくできる企業は幾つかの複数の企業になる、いわゆる分割されるということがあるわけでありす。そういう形のときには、N T Tあるいはたばこ産業のように、当然に権利義務が包括的に承継されるという形はとり得ないわけであります。したがって、それぞれの鉄道事業をそれぞれの会社の範囲にのせてこれを引き継いでいく。さらに、それを構成する資産、債務というものがそれぞれ必要に応じて引き継いでいく。それから、職員についても必要な人数引き継いでいく。

その場合の引き継ぎの方法が違ふわけでありす。例えば債務あるいは権利義務、こういうものにつきましましては、これはいわば客観的に決め得るものでありますので、政府が基本計画でその承継の方針を決める、具体的なものについては、国鉄がいわば政府の補助という立場で具体的な承継計画を決める、こういう引き継ぎ方法というものをとっているわけでありす。

それに対して、職員につきましましては、先ほど申

しましたように、新会社の新しい経営方針というものを十分反映した形で職員構成をする必要がある、こういうことで職員については採用方式、こういう方式をとったわけでありす。債務とか資産の場合におきましても、例えば三島の場合、北海道、四国、九州の場合には債務を引き継いでおりません。したがって、職員だけではなくて、その他についてもそれぞれの必要に応じて債務あるいは資産というものを引き継いでいるわけでありす。

○東中委員 運輸大臣に聞いておきますが、承継に関する事業等の引き継ぎ並びに権利及び義務の承継等に関する基本計画の案というものは既にできておりますか。

○林政府委員 基本計画につきましましては、これは法律を成立させていただきましたら、その段階でこれを作成するということになります。

○東中委員 基本計画の作成はそうでしょうけれども、案もはつきりしてない。それから、実施計画は運輸大臣が認可をすることでありすが、実施計画についても案もないのですか。案はあるけれども、今発表したのでは非難どうこうとするから発表しない、法案ができてからやるんだ、こういうことなんですか。どっちなんですか。

○橋本国務大臣 仮にそういうものがあつたとすれば、逆に国会で御審議を受けているさなかに不謹慎だと思ひます。

○東中委員 法律をつくるときに、これは政令でどういうふうな実施細目をつけますとか、省令でどうしますとかというようなことはある程度明らかにしておくものですよ。こういう計画はどうなのか。そのときになって法律ができてしまつたら、えらいとんでもないものが出てくるんだな。それはもう政府が任されたんだというんでは実質上の審議はできない。そういう内容、案を当然明らかにすべきである。いわんや労働者の、本来ならば引き継ぎ得るものを分離してやるから、事業は分離できる、鉄道事業は分離できる、しかしそこで働く労働者は分離はできないんだ、これは

筋が通らないですよ。分離して引き継ぐんだつたら引き継いだらいいんですよ。

ところが、新たに出してくる案というのは、国鉄における案と違った内容のものに、むしろ降格、降格、そういうふうな解雇——採用基準及び労働条件というのは、現在の国鉄職員の国鉄における地位、労働条件と比べて、今度提起されるものは下からという保障はどこにもないわけですね。だから、新たに、勝手に設立委員がつくっていくんだ、その内容はわからない、こんなことを言っているんですから、これは降格あるいは降給と同じようなことがそういう法体系をとることによってやられることになる。

国鉄職員からいけば、日鉄法によって降給、降職あるいは免職されることは、意に反して行われることはないという保障があるわけですが、公務員だから、そういうことでしょ。それがこういう法体系をとることによって一方的に出されてくる。しかもその内容をここで明らかにしない。これはまさに現在の国鉄の職員の労働条件を決定的に決めるのに、それは設立委員に皆任せてしまふ。労働者、労働組合は何にも言えない、言う機会がないという法制度になっているんですから、これは国交権をそのまま奪うものだ、労働権をそのまま奪うものだということになります。その点どうですか。

○橋本国務大臣 新たな会社は、法律案が通過、成立した後に私どもが準備を進めていって、いろいろ手順を踏んでいった結果、明年の四月一日にスタートをするわけであります。そして雇用関係もその日から成立するわけであります。その後はもちろん労働関係の話し合い等々もなされるのであります。

○東中委員 私はそういうことを言っているんじゃないんです。今ある国鉄の国鉄職員及び国鉄職員の労働組合、その労働組合は現在の国鉄職員の労働条件を守るものとして団結権が保障されて現にあるわけですね。それは四月一日になつたらどうなるのかということについて、どういう労働条

件になるのかもわからぬ、そういう法律を進めようとしておるときに、現在の国鉄労働組合が現在の国鉄職員の労働条件について団体交渉する相手はありますか。この法律ができなかつたら、国鉄職員は来年の四月一日以降も職員なんですから、そうでしょう。できるかできぬか、これは今審議中だから、政府はつくりたいと思つていられるけれども、そういう状態でしょう。それで理論的なことを言っているんですよ。

だから、国鉄職員の労働条件というのは、国鉄の労働組合が使用者との間で交渉し、それを守っていくというのが団体交渉権なんです。それから、保障されているのが労働権でしょう。ところが、来年の四月一日になつたらこういうふうな奪つてしまふ、あるいはどういふ条件が出てくるかわからぬぞというところになつておるのに、そんなことじゃ困りますという交渉をやる相手がないんです。受け付けないでしよう。これは、こういう法体系をとることによって団結権を奪つたことになる、それを言っているのですよ。現在の国鉄の職員の労働条件はどうなるのかということについて、交渉する相手がありますか。この体系でどうなりますか。

○橋本国務大臣 ですから、新しい会社における雇用関係が発生すれば、当然そこには新しい労働関係が発生をいたしますと申し上げております。

○東中委員 全然違うのです。現在の国鉄職員の労働条件をどうするか、解雇するか、地位を失うか失わぬかという問題は重大な問題です。人員整理ということになれば団体交渉をやるのは当たり前だと言つて、さつきも話が出ておつたでしょう。結果においては降格をするあるいは降給になる、労働条件を改悪する、それは新たな提案という形でやってくる。そういうやり方は国鉄の労働者の団結権を奪うことになるといふことを言っているわけですね。何は頭を横に振つたつて、現に団体交渉してないでしよう。これは団体交渉を奪うものだ、そして労働権を奪うものである。新しいのでできればそれに従うんだ。そんな、できるか

きぬかの問題じゃないです。今の国鉄労働者の労働条件をどうするかということなんです。

いずれにしても、そういう新会社への移行についての新しい労働条件の提示及び採用基準が明らかにされて、しかもその上で国鉄が職員の見解を確かめて、名簿をつくって新会社に出すという二十三条のシステムになっていますね。その選定する基準というのはまだ出されていないから、選定しようがないわけですね。選定の作業もしようがないわけでしょう。そういう段階だという答弁がずっとやられておるわけですが、そういうことでございますか。

○林政府委員 その点につきましては、確かに、この法律が通りましたら、設立委員が任命されて、設立委員会が採用基準、労働条件を定めて、そして国鉄にこれを通知し、募集をするということとでございますので、まだそういう段階に至っていないということでございます。

○東中委員 だから選定のしようがないということだと思ふのです。

ところが、今国鉄の職場の中で、ちよつと資料を配っていただきたいのですが、現に新しくできるであろう会社への振り分けを既にやっているという実態が明らかになった資料を私は入手しました。これは国鉄電気工務局の電力課作成の資料であります。

国鉄電気工務局の電力課の現在の職員の数は八十四名であります。

資料Ⅰ「電力関係要員」という一覧表は、簡単に説明をいたしますが、一番左に順位というのが書いてあります。これはどうもいわゆる勤務成績の順位というふうな意味で、一番から七十九番まで、番外もありますが、ずっと一人一人の名前を書いて順位をつけています。その次が氏名、年齢、学歴、次に評価というのがあります。これは、国鉄当局が二月二十八日付で出したあの「職員管理調査書の作成について」という文書で管理調査をつくった、それに基づく評価を書いてあるわけですから、国鉄当局が既にこういうものを書いて、

そして出しておるということがまさに問題なのであって、そのことをこへ出されたら困るのは、国鉄当局の非人道的な状態がはつきりするということだけのことじゃないですか。

その次にAとか助とかPとかということが書いてあります。これは組合の所属であります。Aというのは東京鉄道協議会、こういうことであります。要するに労使共同宣言を発した国鉄の改革協に入っておる人たちであります。Pというのはこの組合にも所属をしていない人たちなんです。そしてこの組合の欄が空欄になっておるのは国鉄の組合員なんです。それは実際に当たって極めて明快なんです、明白なんです。

そういう形で組合の所属を書いて、一方的な評価をやつて、この順位からいきますと、御承知のように、分割・民営を認める組合の所属者、Aと書いてあるのが順位のずっと上の方を全部占めてあります。そして次はP、どこにも所属しない、白紙という人たちが大体占めておる。国鉄所属の記号のない人は全部下へ追いやられておる、こういう状態になっておるんです。その右の欄に東とか海とかと書いてあるのは、東は東日本旅客会社、海は東海旅客会社、転と書いてあるのは転勤、何にも書いてないのは余剰人員としてほうり出す、そういうリストなんです。

資料Ⅱの四枚目、五枚目、六枚目を見ていただきますと、電力課自身がつくったわけでありまして、「東日本旅客会社要員」ということで、選定していないどころか、ちゃんとこういうふうな実名を挙げて現場では選定をしているのです。「東海旅客会社要員」、そして「余剰人員」という格好で、余剰人員は全部国労組合員じゃありませんか。

こういう選別を既にやっている。採用基準は出ていない、労働条件はわかりません、設立委員も決まっています、だからそういうことについてどうもしようがないのですと言いつつながら、もう現実には東日本旅客会社要員はだれとだれとだれである、こういうことまで書いてあるのです。こう

いう点についていかに思われますか。全くの不当労働行為によるこういう選別を既にやっているというところであります。

○橋本国務大臣 私はこういう資料が現実のものであるかどうかを存じませんが、そしてまたその真偽を判断する立場におりませんけれども、むしろ私は、こういう形で国会の場に名前を出された方々がお気の毒だと思つております。

○東中委員 国会の場に出したのが悪いのではなくて、国鉄当局、電力課が既にこういう選別を、しかもむちゃくちゃな不当労働行為によってやっているというところを正視しなければいかぬと思うのです。国鉄は、成績順位をつける、組合の所属、そして国鉄が指示したあの管理調査に基づく評価、それによってこういう選別をするということを現にやっています。このことについてどう考えますか。

○杉浦説明員 日ごろ本人の勤務状態は十分把握しておりますが、かかるような資料について本社から命じたことは絶対ございませんし、このような資料の存在は、私どもはあり得ませんと思ひます。

○東中委員 存在はあり得ませんと言つたつて、現にあるんですから。国鉄総裁はあり得ませんと言つた。黙れ。妨害するな。

○細田委員長 御静粛に願います。——御静粛に願います。——御静粛に願います。

○東中委員 審議妨害です、これは明白な。

○細田委員長 御静粛に願います。

○東中委員 存在は認めませんと言つけれども、現に存在しているんじゃないか。存在している事実を見ても、それを認めませんとは何事ですか。しかもこの評価がいかにひどいものであるかというところは、資料の……

○細田委員長 御静粛に願います。

○東中委員 IVを見ていただきたい。

○細田委員長 御静粛に願います。

○東中委員 資料Ⅳの評価は、国鉄自身が、先ほども言ったように二月二十八日付の「職員管理

調査書の作成について」という文書、これはもうどこでも論じておられるわけですが、その二十項目にわたつての評価をしるという職員管理調査を適用してこの一覧表をつくっているわけです。これを見ていただきたい、いかにひどいものかということがわかります。これは、国鉄本社の正式の文書によってやられたものであることは明白なんです。

これで、余剰人員に送られた人、資料Ⅳの二枚にまたがっている一覧表ですが、この上から七番目の沢井英二という人を見てもらつたらいいと思うのです。これは、余剰人員の一番先頭に挙げられた、しかも表に出ておる順位は七十九位という、一番低く評価された人の勤務成績がここで評定されているのです。この評定の仕方を見ますと、国鉄というのはむちゃくちゃに評定をしている、組合によって差別をしようとしているということが歴然とするのです。二十項目についてやれと書いています。

その第一項目は、実務知識についての評価を五段階で決めると書いてあるのです。それが沢井さんで言えば、五段階の中の三ですから普通ということなんです。次は技能、これも普通ということになっている。そして計画性、これも三段階で二ですから普通です。それから業務の速さ、手際よさ、これも三ですから普通になっている。そして業務処理の正確さ、これも四段階の三ですから普通よりややよろしいということになっている。判断能力はどうかと言へば、これも四段階のうちの三番ですから、ややよろしいということになっている。責任感はどうか、ちよつと普通。協調性は普通。これだつたら勤務成績は普通というふうになるのが普通ですね。

ところが、そこから先についておる評価項目というのは、これは国鉄当局が決めた評価項目ですよ、こういう項目があるんですね。業務改善提案をやつたかどうか、これはサビス労働をやつたかどうかということになるんですが、それについて言えば、この沢井さんは何と一、最下位に落

すわけですね。だから、業務外のことに付いての評価ではほとんど落とす。次に職場の秩序維持はどうかと言うたら、これもまた一で、五段階の最低ですよ。それから服装の乱れというのがある。これも一にして最低。指示をやれば、それに対して問い返したということ、これも普通より下にする。組合活動ということになったら、これはもう最悪、一にしてある。

こういう評価をやつて、トータル点数が四十五点であるという評価をして、業務について言えば普通であるけれども、組合活動に絡むものではどどん落として、トータル点数が七十九人中の一番少ない四十五点になったということで、総合評価は五なんです。五というのは一番悪いということなんです。だから、今度はすぼんと下へ落としてしまふですね。それで余剰人員にしてしまつた。こういう経過が歴然とするのです。こういう基準を示したのは、国鉄当局が公に示している基準に基づいて電力課がこうして評価をしているわけなんです。こういう形になっていきます。

それから、もう一つだけ申し上げておきますが、下から四段目の、評価としては四十一番に評価された佐藤誠治さんという人、この人の場合は、業務知識は五段階で四番目ですからよろしいということになっているのです。特に、これは全部技術者ですから、技能については五、トップクラスなんです。そして仕事の提案あるいは自発性、判断能力、業務に係ることは全部上位にある。ところが、組合活動の方へいくとずっと下げてくる。国労所属だからです。そして全体としては、総合評価は三になっているんです。ところが、全体の順位からいけば四十一番であるはずなのに、この人は国労の組合員であるからということ、今度は配置ということになったら余剰人員のところへぱつと入れてしまつていく。

これは国労の組合員であることによって、仕事がよくできる、トップクラスであるということがこの勤務成績表ではつきりしておる者でさえ落としてしまふ。これこそ典型的な不当労働行為なん

です。だから職場において——今この国会では、設立委員も決まっていらないから、法律も出ないんだから、準備すべき……

○橋本国務大臣 法律は出ていますよ。

○東中委員 法律案が出ています。法律は成立していないけれども、だから採用基準も決まらない、雇用条件も決まらない、それなのに、それに従って選別するはずのものが、今労働組合運動に従ってこういう選別を現に職場でやっています。まさに国会の審議とはまるっきり非合法にこういう組合による差別をやっている、しかも国鉄当局が公に示した基準に基づいてやっている、こういうことになるわけですが、それはどうですか。

○杉浦説明員 こういう資料をどこで御入手されたか知りませんが、その存在は私も全く認めることができません。実在でない人物についての資料だろーと思えますけれども、仮に実在であるとしたら、これは非常に先生の御主張に相反する資料ではなからうかというふうに思います。

○東中委員 実在しないとは何だ。電力課の職員全員の名前が出ていないじゃないか。国鉄総裁、それをわからないで、自分でわからなかったら実在しないとは何だ。

この資料は、どうして我々知ることになったか、では言いましょ。電力課でこの資料を持っています。そして職制が、あなたは国労におればこういうふうになりますよ、だから国労を脱退しなさい、そういう切り崩しに使ったのです。電力課の職制がやつたのです。それに基づいて我々の手に入つたのです。どうして我々の手に入るんだ、これは存在しないと言ふが、ここに書いてあるのは全部実名じゃないですか。

私が今挙げた人は、自分のことをこういうふうにかいておるといふことで非常に憤慨しているから、その実情を聞いて今……

○細田委員長 静粛に願います。——静粛に願います。

○東中委員 それでは国鉄に聞きましょ。日本国有鉄道東京電気工事局電力課の中の現在

する職員八十四名、その名前がここに載っている。その名前が載っていることについて、これは実在する人間であるかないか、国鉄当局答えてください。

○杉浦説明員 こういう資料の存在を私認めておりませんので、お答えできません。

○東中委員 この資料に載っている人間が国鉄の人……名前を全部言いましょ。言わぬでも資料に書いてあるから言うてないだけの話。その人間はいるかないか、国鉄当局はわかるのか、わからないのか、どうなんです。

あなたは、これを自分から認めない、そういう主張はできません。それは暴力というものなんだよ。現にあるじゃないか。それを認めないから、ここに書いてある人間が実在する人間であるかどうかかわからぬと言ふから、国鉄はそれがわからぬのなら調べなさい。いるかないか、はっきりしなさい。どうですか。

○杉浦説明員 お答えしようがないと思います。

○東中委員 答弁拒否ですよ。お答えしようがないというのはどういうことですか。答弁拒否じゃないですか。

ただしてください。実在する人間であるのかないのかということについて、どうなっているか、聞いてください。

○細田委員長 国鉄総裁。——国有鉄道、だれか答弁しなさい。

御静粛に願います。——御静粛に願います。——御静粛に願います。——静かに願います。

この名簿が実在するかしないかについて、質問でございます。その点についての国鉄の答弁をお願いいたします。

○杉浦説明員 先ほどお答えしましたとおり、この資料の存在を私認めませんので、お答えしようがありません。

○東中委員 私は、資料の存在を国鉄当局としては認めたら大変なことになるからほかよりしよ

うという気持ちではわからぬでもありませんけれども、ここに書いてある人の名前は、我々は責任を持つて人の名前を——国鉄当局でつくつた中にあるのだから、そんなものは架空だというふうなことを言うのは許されません。

そういうひびくことを言うのだったら、ここに書いてある人間は、電気局の八十四名現在員、それが全部書いてある。七十九名まで順位をつけてある。実名が書いてあるのですから、それは実際にある人のことなのか、おらぬ人のことなのか、わからないのだったら調査するの、その三つしかないわけですよ。この資料を認めなかつたら、なぜこの人がおるかおらぬかというのが答えられないのですか。お答えください。

○細田委員長 委員長から申し上げますが、国鉄総裁は二度にわたつてあいう答弁でございますから、その答弁を前提に置いて質疑を続けていたのだかと思ひます。

○東中委員 これは実在の人間であることは、私たちはその実在の人たちに会つて、そしてこの資料を手に入れたわけでありまして、それを実在であるかないかさえも答弁できないぐらいに、答弁したらもう格好がつかない。だからもう数の暴力でとにかくほかよりしよ、これが国鉄の今のやり方なんです。

公然たる不当労働行為を黙つてやっておいて、そして今なお、共同宣言に入らなかつたら差し違えの提示をやつて不当労働行為をやる。不当労働行為でないと云つて堂々と不当労働行為をやつて切り崩しをやる。こういう姿勢、これは法体系、法治国としてはあるべからざることですよ。

国鉄は、この事実について、この人間がいるかないかについてさへ答弁を拒否せざるを得ないほど、この文書でやっていると云ふことは違法であるといふことを認めたものと言わざるを得ない。これはもうはっきりしておきましょ。

もう一つ申し上げましょ。

○細田委員長 御静粛に願います。○東中委員 資料Vを見ていただきたい。これは

「職員評定調書」と書いてあります。業務機関コード七一〇一四五二〇、そして業務機関松山駅、松山駅の駅長の判とも押してあります。これを見ますと、総合評価について、国鉄本社の指示に基づいて、ことしの四月全国一斉に、先ほど示した——總裁自身は真つ正面から否定した。しかし、残念ながら、何は否定したって、全国的にやりますということをおなた方は言うた。そして六十一年の四月評定をやった。六十一年の九月にも全国同一様式によってやった。その結果が松山駅ではこういう「職員評定調書」という形で書かれているんです。

これを見ますと、例えば桑野一男という人は四の評価から五の評価に下げられています。四の評価から五の評価に下げられた人が四人います。それから三の評価から四の評価に下げられた人もいます。

この表によりますと、こういう評定の引き下げの変更の事由が書いてある。どう書いてあるかといひますと、「七月二十六日十七時三十分から十八時三十分、松山駅前抗議集會に参加し「分割・民営化」反対、不当な差別、選別に抗議、」こういう行動を起こしたというのです。これは時間外の、職場外の集會ですね。分割・民営に反対した。そうすると、次に書いてあります「現状認識ができていない。」こういう評価をして、現状認識ができていないと国鉄では言うんです。そして四から五の段階へランクを落とす。これを次の白紙、余剰人員へ追い込んでいって、採用しない、選別する、こういう方式をとっているということが当局側の資料によって明らかにになりました。

こういうことをやっているじゃないか。これについてどうですか、存在を認めませんか。この資料が我々の手に入った。どうですか。

○杉浦説明員 先ほどから申し上げておるように、この資料の存在を私認めません。

それから、不当労働行為は一切行っておりません。差別もしておりません。

○細田委員長 東中君、時間が参りました。東中

君、時間が参りました。
○東中委員 やかましくて言えなかった分だけ、ちよつと最後に一言だけ。

○細田委員長 最後、それじゃ一問だけ。

○東中委員 ここに載っておる、これは資料を渡してあるわけですから、この人物が存在するか存在しないか。この書類を認めるか認めないかじやなくて、この書類に載っておる人間が実在するかしないかについて国鉄当局が調査をして、そして回答をしてもらいたい。この調書の存在を認めないという発言が何回もやられていますけれども、ここにあるんですから、現にあるものを、存在を認めないというのは、これはもう全くの暴言です。

○細田委員長 東中君、時間です。

○東中委員 だから、こういう暴力的な、あるものを認めない、こういうことを言つて差別をするということは断じて許せない。これが分割・民営の今の国鉄の実態である。はっきりと申し上げて、質問を終わります。

○細田委員長 これにて東中君の質疑は終了いたしました。

次回は、明二十二日午前九時四十五分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後八時十五分散会

昭和六十一年十月三十日印刷

昭和六十一年十月三十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局