

官報

昭和六十一年九月二十五日

○第百七回 衆議院會議録 第五号

昭和六十一年九月二十五日(木曜日)

昭和六十一年九月二十五日
正午開議

○本日の會議に付した案件

日本国有鉄道の改革に關連する諸法案を審査するため委員五十人よりなる日本国有鉄道改革に關する特別委員會を設置するの件(議長発議)

日本国有鉄道改革法案(内閣提出)、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案(内閣提出)、新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出)、日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出)、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に關する特別措置法案(内閣提出)、鉄道事業法案(内閣提出)、日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出)及び地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)並びに日本鉄道株式会社法案(伊藤茂君外八名提出)、日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に關する法律案(伊藤茂君外八名提出)及び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)の趣旨説明及び質疑

午後零時四分開議

○議長(原健三郎君) これより會議を開きます。

特別委員會設置の件

○議長(原健三郎君) 特別委員會の設置につきお諮りいたします。

日本国有鉄道の改革に關連する諸法案を審査するため委員五十人よりなる日本国有鉄道改革に關する特別委員會を設置したいと存じます。これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長(原健三郎君) 起立多数。よって、そのとおり決しました。

ただいま議決されました特別委員會の委員は追って指名いたします。

日本国有鉄道改革法案(内閣提出)、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案(内閣提出)、新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出)、日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出)、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に關する特別措置法案(内閣提出)、鉄道事業法案(内閣提出)、日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出)及び地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案

(内閣提出)並びに日本鉄道株式会社法案(伊藤茂君外八名提出)、日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に關する法律案(伊藤茂君外八名提出)及び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)の趣旨説明

○議長(原健三郎君) この際、内閣提出、日本国有鉄道改革法案、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案、新幹線鉄道保有機構法案、日本国有鉄道清算事業団法案、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に關する特別措置法案、鉄道事業法案、日本国有鉄道改革法等施行法案及び地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案並びに伊藤茂君外八名提出、日本鉄道株式会社法案、日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に關する法律案及び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について、趣旨の説明を順次求めます。運輸大臣橋本龍太郎君。

〔國務大臣橋本龍太郎君登壇〕

○國務大臣(橋本龍太郎君) 日本国有鉄道改革法案、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案、新幹線鉄道保有機構法案、日本国有鉄道清算事業団法案、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に關する特別措置法案、鉄道事業法案及び日本国有鉄道改革法等施行法案、以上七件につきましてその趣旨を御説明申し上げます。

初めに、日本国有鉄道改革法案につきまして御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、昭和二十四年、日本国有鉄道法の施行によりいわゆる公社として発足し、自來我が國の輸送の大宗を担ひ、国民生活の向上と國民經濟の發展に大きな役割を果たしてまいりました。

しかしながら、昭和四十年代のモータリゼーションの急速な進展、航空輸送網の飛躍的な発達

の中で、國鉄の担う鉄道輸送は我が國交通体系の中で次第に独占的地位を失ひ、これとともにその經營も極めて厳しい環境に置かれるに至つたのであります。すなわち、昭和四十年代から國鉄經營は年々悪化を続け、これに歯止めをかけるべく四次にわたり策定された再建計画も十分な効果を上げることができず、その結果、昭和六十一年度末における累積欠損額は十五兆八千億円もの巨額に達する見込みである等、その事業の經營が破綻するに至つております。このため、國鉄の事業の体制を國民の期待にこたえ得る体制に再生することが喫緊の課題となつてゐるのであります。

このような状況を踏まえ、昨年七月國鉄再建監理委員會から「國鉄改革に關する意見」が提出されました。この「意見」では、現行の公共企業体による全国一元の經營体制のもとにおいては事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難であるとの認識のもとに、いわゆる分割・民営化を基本として國鉄の改革を実現することとし、そのための具体的な方策を提言してあります。

政府としては、この「意見」に示された方向こそ今日の國鉄事業の危機に對処し、國民の期待にこたえる最善の道であると信ずるものであります。本法律案は、以上のような認識のもとに、國鉄の經營に對する鉄道事業等に関する輸送需要の動向に的確に對処し得る適切かつ健全な運営の体制を実現するべく、これら事業の經營形態について分割・民営化を基本とした抜本的な改革を実施するため、その基本的事項を定めるものであります。次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、日本国有鉄道による鉄道事業等に関し効率的な經營体制を確立するため、その經營形態の抜本的な改革についての基本的な方針に關し、まず、六の旅客鉄道株式会社による旅客鉄道事業の引き継ぎ、新幹線鉄道保有機構による新幹線鉄道の一括保有及び貸し付け、日本貨物鉄道株式会社による貨物鉄道事業の引き継ぎなど日本国有鉄

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案外六案についての橋本運輸大臣の趣旨説明

五六

道の事業等をそれぞれ適切な法人に引き継がせること、次に、北海道、四国及び九州の各旅客鉄道株式会社、経営の安定を図るための基金を置くものとする。また、日本国有鉄道を日本国有鉄道清算事業団に移行させ、資産、債務等の処理及び職員の見直し等の業務を行わせること、さらに、国は、日本国有鉄道清算事業団の債務の償還等の円滑な実施に関する基本的な方針を策定するとともに、これに従って必要な助成等の措置を講ずるものとする。及び、国は、日本国有鉄道の改革の実施に伴い、一時に多数の職員が再就職を必要とするものとなることにかんがみ、再就職の機会の確保及び再就職の援助等のための特別の措置を講ずるものとする。ことなどについて定めることとしておきます。

第二に、日本国有鉄道の改革の実施のため、運輸大臣による日本国有鉄道の事業等の引き継ぎ等に関する基本計画の策定、日本国有鉄道による実施計画の作成、承継法人の職員の採用、日本鉄道建設公団からの資産、債務の日本国有鉄道への承継等について、所要の規定を設けることとしておきます。

第三に、日本国有鉄道の改革は昭和六十二年四月一日に実施するものとし、同日において日本国有鉄道法及び日本国有鉄道法施行法を廃止することとしておきます。

次に、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案につきまして御説明申し上げます。

本法律案は、日本国有鉄道改革法に定める方針に従い、六の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社を設立し、鉄道事業に關し、輸送需要の動向に的確に対応し得る適切な健全な運営の体制を実現しようとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

客貨鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社は、旅客鉄道事業及びこれに附帯する事業を営むことを目的とする株式会社とし、日本貨物鉄道株式会社は、貨物鉄道事業及びこれに附帯する事業を営むことを目的とする株式会社としておきます。

また会社は、運輸大臣の認可を受けて自動車運送事業その他の事業を営むことができることとしておきます。

第二に、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社について社債発行限度の特例を設けるとともに、会社の社債権者に会社の財産に対する先取特権を認めることとしておきます。また、会社の監督等に関し、新株の発行、社債の募集、長期借入金、代表取締役及び監査役の選定等の決議、事業計画、重要な財産の譲渡、定款の変更等の決議等について運輸大臣の認可を受けなければならないこととしておきます。

第三に、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社に経営安定基金を置くこととし、その管理及び取り崩しの制限等について定めることとしておきます。

第四に、会社の設立に際して発行する株式の総数は日本国有鉄道が引き受けるものとし、会社の成立は日本国有鉄道法の廃止のときとしておきます。

また政府は、会社の設立後五年間を限り、国会の議決を経た金額の範囲内において会社の社債について保証契約をすることができるとし、当該保証契約をした社債に資金運用部資金等を運用することができるとしておきます。

次に、新幹線鉄道保有機構法案につきまして御説明申し上げます。

本法律案は、日本国有鉄道改革法に定める方針に従い、新幹線鉄道保有機構を設立し、旅客鉄道株式会社の経営基盤の均衡化及びこれらの施設に係る利用者の負担の適正化を図るため、新幹線鉄

道に係る鉄道施設を一括して保有し、これを旅客鉄道株式会社に貸し付けることとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、新幹線鉄道保有機構は、新幹線鉄道が我が国の基幹的輸送機関として国土の均衡ある発展に果たしている役割にかんがみ、新幹線鉄道を経営する旅客鉄道株式会社の経営基盤の均衡化と利用者の負担の適正化を図るため、当該新幹線鉄道を一括して保有し、貸し付けることを目的とする法人とし、新幹線鉄道に係る鉄道施設の旅客鉄道会社への貸し付け、大規模災害復旧工事の実施及びこれらに附帯する業務を行うこととしておきます。

第二に、機構はその保有する新幹線鉄道施設を旅客鉄道株式会社に有償で貸し付けることとし、会社はこれを借り受けるものとしておきます。また貸付料の年額及び貸付期間については、この法律及び運輸省令で定める基準、方法によることとしておきます。

第三に、旅客鉄道株式会社は、借り受けている新幹線鉄道施設について大規模災害復旧工事を行うことについて機構に申し出ることができることとしておきます。

第四に、政府は、国会の議決を経た金額の範囲内において機構の長期借入金または債券に係る債務について保証契約をすることができるとしておきます。

第五に、機構の監督等に関し、事業計画、借入金、業務方法書の作成、利益及び損失の処理、償還計画、重要な財産の処分等について運輸大臣の認可を要することとしておきます。

第六に、機構は、東日本旅客鉄道株式会社の意見を聞いて、東北新幹線の建設中の区間の建設を行うこととしておきます。

次に、日本国有鉄道清算事業団法案について御説明申し上げます。

本法律案は、日本国有鉄道改革法に定める方針に従い、日本国有鉄道を日本国有鉄道清算事業団に移行させ、その資産、債務等を処理するための業務等を行わせるとともに、臨時に、その職員の再就職の促進を図るための業務を行わせることとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、日本国有鉄道清算事業団は、旅客鉄道株式会社等による日本国有鉄道からの事業等の引き継ぎ並びに権利及び義務の承継等の後において、国鉄長期債務等の償還、日本国有鉄道資産の処分等を適切に行い、もって改革法に基づく施策の円滑な遂行に資するものとする。臨時に、その職員のうち再就職を必要とする者についてその促進のための業務を行うことを目的とする法人としておきます。

第二に、事業団に資産処分審議会を置き、資産処分業務に関する基本的な方針、重要な資産処分等についてその意見を聞かなければならないこととしておきます。

第三に、事業団は、その目的を達成するため、国鉄長期債務等の償還、資産の処分、その所有する土地に係る宅地の造成等の業務及び臨時に職員の再就職促進のための業務等を行うこととしておきます。また事業団は、主務大臣の認可を受けてその業務の円滑な遂行に資するために投資することとができることとし、さらに、その土地の処分について公正かつ適切な実施を確保するため、一般競争入札の方法に準じた方法等によらなければならないこととしておきます。

第四に、政府は事業団の債務の償還等の確実かつ円滑な実施を図るものとし、このため、事業団の債務の償還等に関する基本的な方針を定め、これに従い予算の範囲内において補助金等を交付し、またはその他の援助をするものとしておきます。また、事業団は債務の償還等を確実かつ円滑に実施するための償還実施方針を定め、運輸大臣

の承認を受けなければならないこととし、また、資産の効率的処分その他の措置により必要な資金の確保に努めなければならないこととしております。

第五に、政府は国会の議決を経た金額の範囲内において事業団の債務について保証契約をすることができるとし、また、事業団の監督に關し、事業計画、借入金等について運輸大臣の認可を要することとしたしております。

第六に、日本国有鉄道は日本国有鉄道法の廃止のときにおいて事業団になるものとするとともに、この法律の施行に伴う経過措置に關し必要な事項について定めることとしたしております。

次に、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に關する特別措置法案につきまして御説明申し上げます。

本法律案は、日本国有鉄道改革法の規定による日本国有鉄道の改革を確実かつ円滑に遂行するための施策の実施に伴い、一時に多数の再就職を必要とする職員が発生することにかんがみ、これらの者の早期かつ円滑な再就職の促進を図り、その職業の安定に資するため、当該改革前においても日本国有鉄道の職員のうち再就職を希望する者について再就職の機会の確保等に關する特別の措置を緊急に講ずるとともに、当該改革後において日本国有鉄道清算事業団の職員になった者のうち再就職を必要とする者について再就職の機会の確保及び再就職の援助等に關する特別の措置を総合的かつ計画的に講ずることとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、国鉄退職希望職員に關する措置として、まず国は、再就職促進方針を定めるとともに、国、特殊法人等及び地方公共団体による職員の採用、国による事業主団体に対する協力要請、日本国有鉄道による関連事業主に対する雇入れの要請等の再就職の機会の確保に關する措置を講ずること、また、公共職業安定所による職業紹介

等及び国による日本国有鉄道に対する助言、指導等国鉄退職希望職員の再就職の援助等に關する措置を講ずることと定めることとしております。

第二に、清算事業団職員に關する措置として、まず国は、再就職促進基本計画を、三年内にすべての職員の再就職が達成されるような内容のものとして策定するとともに、清算事業団において、毎事業年度、再就職促進基本計画の内容に即して実施計画を策定すること、次に、国、特殊法人等及び地方公共団体による職員の採用、国による事業主団体に対する協力要請、清算事業団による関連事業主に対する雇入れの要請等の清算事業団職員の再就職の機会の確保に關する措置を講ずること、さらに、清算事業団による教育訓練、職業紹介等の業務の実施、国等による職業訓練、職業紹介等に關する措置及び清算事業団に対する援助並びに雇用促進事業団による援護業務の実施等清算事業団職員の再就職の援助等に關する措置を講ずることと定めることとしております。

第三に、本法律案は、昭和六十五年四月一日限り、その効力を失うこととしております。

次に、鉄道事業法案につきまして御説明申し上げます。

本法律案は、国鉄改革関連法案の一環として、日本国有鉄道が分割・民営化されることに伴い、現在日本国有鉄道が行っている鉄道事業が民営鉄道事業となることから、地方鉄道法を廃止し、新たに鉄道事業に關する一元的な法制度を整備することにより、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図ろうとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、日本国有鉄道改革法等の施行のための措置として、旅客会社及び貨物会社が日本国有鉄道から引き継いだ鉄道事業その他の事業について関係事業法に基づく免許等を受けたものとみなすこと等、会社の日本国有鉄道からの権利及び義務の承継に伴う所要の経過措置を設けることとしております。

第二に、日本国有鉄道法の廃止に伴い、日本国有鉄道の昭和六十一年度の決算の処理に關する事項その他の事項について、所要の経過措置を設けることとしております。

第三に、日本国有鉄道改革法等の施行に伴い、会計検査院法等計百五十二件の関係法律について廃止または規定の整備等を行うとともに、これに伴い所要の経過措置を設けることとしたしております。

以上が日本国有鉄道改革法案、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に關する法律案、新幹線鉄道保有機構法案、日本国有鉄道清算事業団法案、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に關する特別措置法案、鉄道事業法案及び日本国有鉄道改革法等施行法案の趣旨であります。(拍手)

○議長(原健三郎君) 自治大臣葉梨信行君。

〔國務大臣葉梨信行君登壇〕

○國務大臣(葉梨信行君) 地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に關する法律の一部を改正する法律案の趣旨について御説明申し上げます。

この法律案は、日本国有鉄道の経営形態の改革及び鉄道事業法の制定に伴い、地方税制について所要の改正を行うものであります。

以下、その概要について御説明申し上げます。

第一に、地方税法の改正であります。

日本国有鉄道の経営形態の改革の円滑な実施に資するため、旅客鉄道株式会社等が日本国有鉄道から承継した固定資産に係る固定資産税の課税標

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本鉄道株式会社法案外二案についての伊藤茂君の趣旨説明

五八

準の特例措置等を講ずるとともに、日本国有鉄道清算事業団の本来の事業の用に供する不動産に係る不動産取得税の非課税措置等を講ずることとしております。

第二に、国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の改正であります。日本国有鉄道所有資産所在市町村交付金及び日本国有鉄道所有資産所在市町村納付金に係る制度を廃止することとしております。

以上が地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案の趣旨であります。(拍手)

○議長(原健三郎君) 提出者伊藤茂君。

〔伊藤茂君登壇〕

○伊藤茂君 私は、日本社会党・護憲共同を代表して、ただいま議題となりました日本鉄道株式会社法案、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及び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について、その提案理由と概要について御説明申し上げます。

今、百十余年の歴史を持つ国鉄をどう改革するか、まさに正念場となりました。今国会での審議は、後世に責任を問われる重大なものとなるのであります。それだけに、深刻な国鉄の危機の根源を正しく究明し、将来に禍根を残さぬよう徹底した審議を行ひ、国民合意の再建策をつくり上げなければなりません。それはまさに私ども国会の責任であり、多数の力で強行成立を図るなどは絶対にあってはならないこととあります。我が党がここに提案する法律案は、この重大なときに当たって、真に国民の国鉄として再生させるための真剣な検討と責任感に基づくものであることをまず申し上げたいと思ひます。(拍手)

国鉄がその経営、機能、さらに雇用において深刻な危機に陥つた具体的経過を見ると、その責任が歴代の自民党政府にあることを私たちは厳しく指摘をしてまいりました。さらに今日、先ほど

提案をされました政府提出法案の内容について、多くの国民の皆様から、現行の国鉄を旅客六社に分割するなど、二十四もの事業体に分割することへの批判、長期債務の処理に関連して巨額の国民負担の行方や資産処分についての疑問、運賃や安全への不安を初め幾多の批判や疑問が出されていることは否定できない事実であります。

特に今、関係法案の成立どころか本格審議も行われていないのに、全国の国鉄職場ではまさに異常な状況が拡大していることは極めて重大であります。客観性を欠いた判断で、名称と実態とが全くかけ離れた人材活用センターに配置し、人権無視、首切り対象の選別、国労つぶしが執拗に行われ、多数の自殺者が発生しております。このような強権的な異常な職場の状況の中から希望のある国鉄、当局が言っているような元気の国鉄が生まれることは絶対にないものであります。今、悲痛な気持ちで雇用を守る必死の努力が国労を初め進められていく中で、これを打開することが前提であり緊急課題だと私は思ひます。我が党は、このような意味で政府案に強く反対をいたします。

今、私の提案する内容は、国鉄の経営、機能、雇用についてこれらの不安を解消するための政策であり、言うならば国民の側からの改革プログラムとして提出するものであります。(拍手)

次に、我が党の提案の基本的な考え方を六つの重点として御説明申し上げます。

第一点は、国鉄が担ってきた公共的機能を維持発展させるために、国の責任でその機能を果たす新事業体を設立することとあります。公共性の堅持を抜きにして国鉄の将来を考えるのは根本から誤っているからであります。

第二点は、分割ではなく、地方交通線を含む全国ネットワークを維持すること、そのために新事業体に国鉄の資産と事業のすべてを引き継がせることとあります。分割によるデメリット、国民への不安をなくする措置であることは言うまでもありません。

第三点は、国鉄危機の原因となってきた政府の干渉、制約、無理な計画や負担の押しつけ、これらを排除いたしまして、経営の自主性と健全な経営を全面的に確保し、事業分野の拡大を保障するために株式会社形態をとるとともに、国民各層の代表で構成する経営委員会を設置することとあります。

第四点は、公共性を確保するために必要な費用は基本的に国が負担あるいは補助することとしたこととあります。これは、EC諸国を初め多くの諸外国で現に行われていることを当然我が国でも実行しようとするものであります。

第五点は、累積債務の処理について、国の政策の失敗によって生じた債務は新事業体と切り離し国の責任で処理することとあります。

第六点は、国鉄職員はすべて新事業体が引き継ぎ、労使協議によって適正人員を定め、退職希望者の生活と職業を確保するため、新事業体と国の責任において必要な措置をとることとしたしております。これは、政府提案の改革法二十三条による選別、差別の方法とは逆でありまして、職場の異常な状況と失業の不安を解消し、安定した労使関係と雇用の確保を目指すものであります。

次に、各法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、日本鉄道株式会社法案について御説明いたします。

第一に、日本鉄道株式会社は、国鉄を承継し、全国的な鉄道事業並びにこれに関連する自動車運送事業及び連絡船事業を営営することを目的として設立する株式会社とし、その他必要な事業を営むことができることといたしております。

第二に、会社は、我が国の基幹的輸送機関である鉄道の全国ネットワークによる輸送その他の公共的輸送を担う企業体として、国及び地方公共団体が中心となって進める総合交通体系の整備確立に寄与し、もって公共の福祉の増進と国民経済の発展に寄与する責務を有することといたしております。

第三に、会社には、本社のほか全国七ブロックにそれぞれ支社を置き、各支社ごとに地域の輸送需要に適切に対応した効率的な事業運営が行われるようにするため、支社に対し大幅に権限を移譲する分権化を図ることといたしました。

第四に、政府は、会社の発行済み株式総数の十分の七以上を保有していなければならないものとしております。

第五に、本社に経営委員会を置き、会社の経営の基本方針及び事業計画等の業務執行に関する重要事項は、経営委員会の議決を経なければならないこととするともに、支社にもそれぞれ地域の重要事項を議決するための地方経営委員会を置くことといたしております。

第六に、政府は、会社の債務に関する保証契約及び事業資金の無利子貸し付けをすることができるとするとともに、鉄道新線の建設費、災害復旧費を補助することができるといたしました。また、政府は、当分の間、国民生活にとって必要である地方鉄道営業線であつて、収支均衡を確保することが困難であると認められるものについて、その運営費の一部を補助することができるともいたしました。

第七に、運輸大臣に対する事業計画の届け出等、必要最小限の政府の監督について所要の規定を設けることといたしております。

次に、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について御説明申し上げます。

第一に、日本国有鉄道は、日本鉄道株式会社の成立のときにおいて解散することとし、解散のとき有するその一切の権利及び義務のうち、長期の資金に係る債務で政令で定める特定長期債務以外のものは、国鉄の解散のときにおいて会社が承継することといたしております。

第二に、会社の成立の際現に国鉄の職員である者は、会社の成立のときに会社の職員となるもの

といたしております。

第三に、国鉄は、解散した後も清算の目的の範囲内においてなお存続することとし、政府は、この清算中の国鉄に対し、特定長期債務の返済が完了するまでの期間中に、債務の償還計画を定めて資金の交付等を行うこととしたしております。

最後に、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について御説明申し上げます。第一に、この法律は、日本国有鉄道から移行した日本鉄道株式会社の退職希望職員及び希望退職者について特別給付金の支給及び再就職の促進に関する特別措置を講じ、もって退職希望職員等の職業及び生活の安定を図ることを目的としたしております。

第二に、退職希望職員等の再就職促進に関する国及び会社の責務を定めるとともに、特に、会社は、この法律に定める措置を実施するに当たっては、退職希望する職員の募集に努めること等を要し、または職員が労働組合の組合員であること等を理由として差別的取り扱いをしてはならないこととした（拍手）。

第三に、退職希望職員等の再就職促進について、国は再就職促進基本計画及び採用促進計画を、会社は再就職促進実施計画をそれぞれ定めるものとしたしております。なお、これらの計画の作成に当たっては、会社は、労働組合と協議しなければならぬこととしたしております。

第四に、退職希望職員等の再就職の確保についてであります。国は率先して退職希望職員等を採用するとともに、特殊法人等及び地方公共団体に対し、退職希望職員等を採用するよう要請するものとしたしております。また、国は、退職希望職員等を雇い入れる一般事業主に対し、退職希望職員等雇用助成金を支給することができることとしたしております。

第五に、希望退職者に支給する特別給付金についてであります。現在、今年度に限った特別措置として支給されている特別給付金を五年間にか

たって支給することとし、このため、日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十九年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律について所要の改正措置を講じることとしたしております。

以上のほか、国の体制の整備、雇用促進事業団の援護業務等、退職希望職員等の再就職の促進、援助、関連企業労働者等への配慮等に関して必要な諸規定を設けることとしたしております。以上、各法律案の提案理由及びその概要について御説明申し上げます。

最後に、議員各位に心から訴えたいと思っております。今まさに重大な審議が開始されようとしております。国権の最高機関として、また歴史的な審議を行う国会の国民への責任をなすため、政府案、我が党提案、両法案の徹底的な審議を行い、真に国民の納得が得られる国鉄再建策が確立できるようお互いに真剣に努力をしようではありませんか。そのことを強く訴えて、私の提案理由説明を終わります。（拍手）

日本国有鉄道改革法案（内閣提出）、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案（内閣提出）、新幹線鉄道保有機構法案（内閣提出）、日本国有鉄道清算事業団法案（内閣提出）、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法案（内閣提出）、鉄道事業法案（内閣提出）、日本国有鉄道改革法等施行法案（内閣提出）及び地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案（内閣提出）並びに日本鉄道株式会社法案（伊藤茂君外八名提出）、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）及び日本鉄道株式会社

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）の趣旨説明に対する質疑

○議長（原健三郎君） ただいまの趣旨の説明に対して質疑の通告があります。順次これを許します。戸田菊雄君。

（戸田菊雄君登壇）

○戸田菊雄君 私は、日本社会党・護憲共同を代表し、ただいま議題となりました国鉄改革法案並びに関係諸法案に対して質問を行います。

冒頭、私は、緊急に総理のアメリカ人に対する差別発言について質問をいたします。

総理は今日の二十二日、自民党の全国研修会で、アメリカなどでは黒人とかブエルトリコとかメキシカンとかが相当多くて、平均点から見ると非常にまだ低いと発言したとのこと、一國の総理がこのような人種差別を公言するとは一体全体どういふことですか。国際社会における我が国の立場をも著しく傷つけるものであり、全く許せないこととあります。総理は、藤尾前文部大臣の韓国問題に関する暴言について、その不当性を認め、大臣を罷免しましたが、今回の発言で、あなたはみずからの責任をどう考えておられますか、御所見を伺っておきたいと思っております。（拍手）

世界日報によりますと、フィリピンのアキノ大統領は二十二日午後、第四十一回国連総会の本会議で、マルコス前政権打倒の経緯を説明しながら、自由と人権を主題に格調高い演説を行い、レーガン大統領を上回る熱烈な拍手を送られたとあります。人間をいつまでも抑えておくことはできないと断言し、聴衆から割れるような拍手を浴びました。

今、国鉄職員は、政府の分割・民営化により三人に一人が出向、転職、退職を迫られ、深刻な打撃を受けております。全国千数十万所の人材活用センターの設置、これを通じて約一万五千人に近い労働者が職制の監視つきで収容、苦役を強要され、人権無視、不当労働行為等、労働者の抑圧を

続けておりますが、これらの状況を総理はいかがお考えでございましょうか、見解をお聞かせ願いたいと思っております。（拍手）

また、政府は、日本国有鉄道法を六十二年三月までに廃止をし、全従業員を解雇する一方で、三月末までに国鉄当局によって、新会社への雇用と、解雇されて清算事業団、旧国鉄に三年間だけ雇用される者との選別が行われる。旧国鉄への振り分けは事実上の指名解雇であり、その手続は、事業団職員として理事長が任命、事業団法十七条、再就職を必要とする者として理事長が指定、再就職促進法第十四条、再就職基本計画は三年以内すべての再就職が達成されるように定める、同条第三項、再就職促進法は六十五年四月一日で失効、附則第二条となっており。すなわち、勝手に選別をし、三年で首を切ることにいたします。飽くなき権力支配方式であります。このような政府案は、憲法にある団結権否認の不当労働行為であり、違憲の疑いありと思っておりますが、総理の見解をお伺いいたします。

また、会社更生法第九十五条は、更生計画案については、労働組合または会社の使用人の過半数を超える代表の意見を聞かなければならないとありますが、これを無視する交渉権限の一切を奪った立法であり、欠陥を指摘せざるを得ません。見解をお伺いいたします。

さらに、今回のような整理解雇については、労働者に対して、整理解雇の必要とその時期、規模、方法について納得を得るために説明を行い、誠意を持って協議すべきものと思っておりますが、見解を伺いたいと思っております。

また、政府は、一人も路頭に迷う者を出さないと言ひ、公共部門に三万人、民間に一万人、国鉄関連に二万一千人を採用すると公言いたしておりますが、この公約は本当に実行できますか、お伺いをいたします。（拍手）

今、国鉄職員は五十三歳で肩たたきに遭っております。五十三歳でやめますと、年金支給は五十

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する戸田菊雄君の質疑

六〇

七歳でありますから、四年間は何らかの収入を得ない限り生活が成り立ちません。また、関連職員を玉突きではうり出すことになりませんが、その典型が鉄道荷物会社の二千名の合理化でありましょう。これらの雇用政策にどのように対応いたしますか、見解をお伺いしたいと思います。(拍手)

第二は、長期債務問題についてであります。答申は、長期債務は三十七兆三千億円、国民負担を求めると十六兆七千億円となっております。昨年九月十一日の参議院運輸委員会、我が同僚の丸谷議員が債務の水増しについて質問しております。亀井委員長は答弁は説明になっております。鉄建公団や本四架橋公団の事業計画は運輸大臣が決めるもので、これらの工事費用等十二兆円もの負担をなせ国鉄が負担しなければならぬのですか。こうした水増し負担は、臨調の基本答申どおり国が措置すべきものと考えますが、総理のお考えをお尋ねいたします。(拍手)

二つ目は、含み資産についてであります。新会社は、土地を含む国鉄資産を帳簿価額で引き継ぐこととなります。時価と比較し千分の一等、格安の簿価で新会社は引き継ぐわけでありますから、膨大な含み資産が生じます。財界の方でも、長期債務三十七兆三千億円は新会社の株式売却、答申では六千億円でありますが、で帳消しができるかと言っております。含み資産は一体どのくらいになるのか、公表していただきたいと思っております。

三つは、国民負担分の解消等についてであります。国民負担分の解消等については、交通税とか種々甚だしくなっておりますが、前述のとおり、含み資産の処理を初め、答申の土地の売却等適正な対応で十分可能と判断しますが、見解はいかがでしょう。

四つは、公開入札、土地売却等についてであります。

私は、基本的に土地売却は反対であります。答申のようにどうしてもというなら、政府が今日まで説明した公開入札であるべきと思いますが、しかし、その場合でも抜け道がいっぱいあります。すなわち、地方自治体や公益団体が優先的に国有地を払い下げの規定を悪用して、民間企業等に払い下げるといふ事例がいっぱいあります。このような抜け道を防止する対策を講ずべきと思いますが、見解を承りたいと思っております。

五つは、資産評価と資産調達についてであります。国鉄の民営・分割化は、経営形態の変更であると同時に、所有形態の変更であります。財産を処分するわけでありますから、分割される財産の目録や財産の時価評価が行われ、発表するのが当然のはずであります。監理委員会がこれらの基本的作業を行わず、国鉄の財産が時価でどのくらいになるかも答えず、国民から多くの疑惑を持たれております。国鉄の負債に對し、時価で資産がどれだけあるのかが対比されてこそ破産かどうかを判断されます。

国鉄のかつてのある幹部は、国鉄資産は土地だけで百兆円以上ありましようと言っております。駅舎、ビル、車両、通信機材等々、有形資産等を考えればその倍以上の資産を保有することは間違いないありません。債務と比較してまさに黒字資産保有の企業であります。国鉄財産の調査と再評価は厳密に実施すべきであると考えますが、総理の見解はいかがでしょう、お聞かせを願いたいと思っております。(拍手)

答申で言う土地売却について、一ヘクタール以上の大規模用地を対象に事業用と非事業用の面積の仕分け作業を国鉄当局は行ったと聞いております。運輸大臣、これらの資料を公表していただきたいと思っておりますが、見解はいかがでございますか。また、今後の資金調達をどのように考えておりますか、御所見を承りたいと思っております。第三は経営形態についてですが、臨調や再建監

理委員会が言うように本場に日本の国鉄は非能率で十分な存在なのであるか。日本の国鉄とはほぼ同じ経営規模にある西ドイツと比較してみますと、営業キロで日本は二万一千二百二十九キロ、西ドイツは二万二千六百二十キロ、フランスも同じであります。貨物は、日本は一万八千七百四十キロ、西ドイツは二万七千七百二十三キロ、職員一人当たり輸送量、千人トンキロで比較をいたしますと、日本は五〇〇、西ドイツは三四四、日本の方が成績はよいのであります。同じく八二年度輸送密度、一日一キロ当たり人を比べると、日本が二万四千七百四十人、西ドイツは四千八百四十九人、貨物の場合、一日一キロ当たりトンは、日本四千四百二十四トン、西ドイツ五千七百三十二トン等に見られるように、貨物の場合は大差がないが、旅客輸送の密度はけた外れに高くなっております。このことは、日本の国鉄は特に旅客輸送については極めて効率のよい鉄道であることを示しております。

以上の諸点に加えて、日本の国鉄は新幹線に代表される世界トップの技術を持っており、また、ダイヤ運行の正確さや安全性という優秀さも定評のあるところであります。総理、社会党が提案した経営方式をとるなら必ず再生できると思いますが、御所見はいかがでしょう。(拍手)

最後に、年金問題についてであります。第百三国会で、職員の要員削減と受給者増による年金問題について、六十四年度までは政府が責任を持って保障する旨約束をいたしました。が、六十五年以降の扱いについてはどうお考えでしょう、運輸大臣、大蔵大臣の御所見をお伺い申し上げます。(拍手)

〔内閣総理大臣(中曾根康弘) 戸田議員にお答え〕
○内閣総理大臣(中曾根康弘) 戸田議員にお答えいたします。
まず、私の自民党研修会の講演でございまして、私は、先行した部分で、米国はアポロ計画等で実力を十分示していると一方指摘しております。

す。それと同時に、アメリカは多人数の複合国家で、その強みもあるけれども、教育等については必ずしも容易ではない、十分手の届かないところもある、日本は単一民族であるので比較的教育は行いやすくも届いておる面もあるという趣旨のことを述べたのであります。人種差別とか他国を批判する考えは毛頭ないのであります。(拍手)
次に、人材活用センターの問題でございまして、人材活用センターは過剰となった職員を効率的に管理して、増収対策、経費削減対策等のために有効活用を図るものであります。苦役の強制とか人権を無視した不当労働行為が行われることではないと考えております。

次に、職員の選別方式の問題でございまして、国鉄が置かれていた危機的状況を解消して鉄道事業を再生させるためには、新会社がみずからの経営方針を定めまして、そして人員も採用する、そういう自主性を認めることがどうしても必要であります。そのために新会社とその職員を新たに採用する方式をとることとしたものであります。憲法に違反するものではございません。

なお、雇用対策計画につきましては、先ほど来申し上げております計画を政府は推進しております。今後とも懸命にその実現を図ってまいり所存であります。

長期債務等の問題でございまして、鉄建公団、本四公団建設施設に係る資本費は、貸付料の支払という形で国鉄が負担することとされていたものであります。また、年金負担に係る費用も本来国鉄が負担すべきものであります。さらに、雇用対策費及び三島経営安定基金は、今後新会社が自立し、健全な経営を確保していくために必要となる費用で、一義的には国鉄の負担とすべきものであります。国鉄の新経営形態移行に際しましては、これらの費用の負担が新会社の経営を圧迫しないよう所要の措置をとることとしたしております。国鉄財産の調査、再評価の問題でございまして、今回の国鉄改革は国鉄資産の処分を目的とす

るものではありません。あくまでも鉄道事業の継続と効率的経営を図っていくことが目的である以上、その大半を占める事業用資産についてその処分を行った上の価格で再評価するということは意味がないと認識しております。したがって、国鉄財産を処分する価格で一律に再評価することは今回の改革においては必要はなく、また、それを行うことも予定していません。なお、国鉄財産につきましては引き続き調査を行ってまいりたいと思っております。

社会党案に対する見解でございますが、国鉄の技術力、ダイヤ運行の正確性、安全性の高さ等については高く評価しておりますが、経営の状況は極めて厳しいものがあり、一刻も早い抜本的改革を必要としておられます。社会党の案につきましては、ただいまのお話にもありましたように、依然として全国一律一元制をとっている、そして、お話にありましたように、国の責任においてということは何回もここで申し上げましたが、こういうやり方では、結局親方日の丸、赤字垂れ流しは直らない、こう考えております。残余の答弁は関係大臣がいたします。(拍手)

【国務大臣宮澤喜一君登壇】

○国務大臣(宮澤喜一君) 国鉄の共済年金についてお尋ねがございました。

これにつきましては、過般、政府の統一見解をもちまして申し上げたとおり、昭和六十四年度までの分は、国鉄の自助努力と国の負担を含めまして、支払いに支障のないようにいたすべく本年度中に結論を得る、こういうことを申し上げてございますが、幾たびか閣僚会議を開いておりまして、結論を得る努力をいたしております。次に、昭和六十五年度以降の分についてでございますが、これはさらに大きな問題になるということとしまして、私も十分認識をいたしております。したがって、六十四年度までの対策ができましたら、それに引き続きましてできるだけ速やかに十分な検討を行いまして、国鉄共済年金の支払いの

維持が出来ますように措置をいたしてまいります。(拍手)

【国務大臣橋本龍太郎君登壇】

○国務大臣(橋本龍太郎君) 戸田議員にお答えを申し上げます。

まず、職員の選定についての御質問がございました。

新事業体の発足に当たりまして、その新事業体をどのような職員で構成するか、また、その労働条件をどうするか等につきましては、当初から新事業体の経営方針を反映することができるようになっておくことが必要不可欠であると私も考えております。そこで、設立委員等による採用形式をとることとしたものでありまして、指名解雇ではないと考えております。また残る職員につきましては、清算事業団において雇用機会の確保、再就職のための訓練、援助等の各種の対策を講じ、三年以内に計画的に全員の再就職を図るよう努力をしております。ところでございまして、このような手続につきましては不当労働行為あるいは違憲の疑いは全くないものと考えております。

また、公社公園に会社更生法が適用されないことは理解をいたしておりますが、会社更生法と同等の規定をという御指摘につきましては、国鉄の改革というものが、単に一企業体における労使間の問題としてではなく、国鉄事業の将来のあり方についての国家的、国民的な重要課題であることから、その内容について国会の御審議を経た上で、法律に基づいてこれを実施することが適当であると考えております。

また、今回のような整理解雇という御指摘をいただいたことではあります。新経営形態への移行に当たりまして、まず本人の希望に基づいて新会社で最小限必要な職員を採用する方式をとることとし、その他の職員につきましては、国鉄清算事業団において三年以内に計画的に全員の再就職を図ることとするものでありまして、これは決して私は整理解雇に当たるとは考えておりませ

ん。また、鉄道事業の将来について、その経営形態を含めた幅広い検討が必要であると見え、職員の移行等に係る諸問題を含めまして、国会の場においての十分な御審議をいただくことが適当であると考えた次第であります。

また、一体その雇用の公約は守れるのかという御指摘であります。現在全力を挙げて努力中であります。九月十二日、各分野別に確保すべき再就職先の目標数を定めた再就職計画を閣議で決定をいたしましたところであります。現在までの状況を御報告いたしますと、全体を通じて五万三千人程度の採用の申し出が参っております。今回、再就職計画におきまして、各分野別の目標数及び各省庁等が六十二年以降国鉄等の職員を受け入れる場合の採用率が設定されました。また、各分野における採用の手続の促進についても定めておりますので、今後採用の申し出が逐次なされてまいると考えておられます。十分対応のできるよう全力を尽くすつもりであります。今後とも、この改革により国鉄職員及び家族の方々に不安を与えないよう、より多くの受け入れ先を確保するための努力を積み重ねてまいりたいと考えております。

また、関連企業による国鉄職員の受け入れが玉突き現象を起こすのではないかと御指摘がございました。高年齢の国鉄職員の再就職対策を進めるに際して、関連企業に対して積極的に国鉄職員を受け入れるよう要請をいたしておることは事実であります。今日の国鉄の置かれてる現況について十分お考えをいただき、関連企業側の十分な御理解と協力を得ながら円滑な推進を図れるものと期待をいたしております。なお、御指摘にありました鉄道荷物会社の問題は、これは玉突きではありません。荷物輸送そのものの減少によつて生じたものであります。この問題につきましては、まず関係の労使の間において検討が行われ、また、国鉄もこれに対して誠意を持って相談に乗ることが必要だと考えております。運輸省と

しても、このような方向で関係方面を指導してまいりたいと思っております。

また、総理からもお触れになりましたが、新しい会社の資産の含みについてのお問い合わせについては、新会社に準備で引き継がれる資産というものは、あくまでも新会社が保有して鉄道事業の用に供するものであります。これらの資産を売却しあるいは他の目的に利用することを前提として含みを見積もる作業はいたしていません。

また、十六兆七千億円の国民負担分の解消についてお尋ねがございました。この長期債務等の処理につきましては、去る一月二十八日の閣議決定におきまして方向を明らかにしており、最終的に残る長期債務については、用地売却の上乗せなどによりましてその額を極力圧縮することとしたところであります。国鉄清算事業団におきまして自主財源を充ててもなお残る長期債務などにつきましては、最終的に国が処理することとなっております。したがって、本格的な処理のために必要な新たな財源、措置につきましては、雇用対策あるいは用地売却等の見直しがおおよそつくという段階になりまして、歳入歳出の全般的見直しとあわせて検討いたしたいと考えております。

また、公正さを担保しろという御指摘を受けた用地の売却につきましては、もちろん公正を担保すると同時に、国民負担をできるだけ軽くするため、公開競争入札を基本とする適正な時価によるべきであると考えております。しかし、例えば地方公共団体が道路用地にするなどはつきり公共目的に利用する場合には、これは例外として随意契約による売却を認めることも検討はいたしております。しかし、その場合においても適正な時価によることは当然であります。さらに、地方公共団体に随意契約により売却をいたします場合につきましても、例えば転売を制限するなど抜け道がないような厳正な対応をしてまいりたいと考えております。

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する遠藤和良君の質疑

六二

おいて、全用地を対象に事業用地と非事業用地の仕分けを行っております。その結果については可能な限り提出することといたしております。特別委員会における法案の御審議に支障を来さないように対処いたします。

また、長期債務等の処理につきましての財源問題は、先ほど御答弁を申し上げたような中身でありまして、今後一層私どもとして努力をいたさなければなりません。

また、共済年金問題、六十五年度以降という御指摘でありましたが、ただいま大蔵大臣が御答弁をされましたとおり、現在、先般の国会において六十一年度中に結論を得べくとお約束をいたしております。六十四年度までの状況につきまして関係閣僚で協議中であり、それが終わりましたから六十五年度以降について至急に検討いたします。(拍手)

○議長(原健三郎君) 遠藤和良君。

〔遠藤和良君登壇〕

○遠藤和良君 私、公明党・国民会議を代表して、ただいま議題となりました国鉄改革関連法案について、総理並びに関係各大臣に対して質問を行います。

国鉄問題に先立って、過日の自民党全国研修会での中曽根総理の発言についてお伺いをいたします。

総理は、米国には黒人やプエルトリコ人、メキシコ人がいるから日本より知識水準が低い旨を述べたことが伝えられ、既に米国内において大きな反発が起きているのであります。この発言が真実であれば極めて重大であります。国際協調や国際化を再三にわたって所信表明で述べられた総理が、他国の誹謗人種差別と受け取られるような発言を行ったことは許されるべきではありません。日米友好を口にしながら、一方でこうした発言をするのは、米国民並びに米国民に對日不信を招くことは必至であります。特に、貿易摩擦など

重要な問題が山積する日米関係への悪影響が懸念されるところであります。また、一國の総理がこうした基本的な人権を踏みにじる発言をすることはまことに問題であります。総理は、今回のみずからの発言をどのように考えているのか、また、その責任と対応をどうするのか、ここに明らかにしていただきたいのであります。(拍手)

さて、国鉄は、明治五年の新橋・横浜間の鉄道開業が始まり、今日まで百余年、まさに国民とともにその歴史を刻んでまいりました。現在の国鉄の営業路線は二万八千キロ、年間六十九億人の旅客を輸送しております。その国鉄に対して、国民は、身近な問題としてさまざまなイメージを抱いております。通勤電車で混雑する国鉄、ストをする国鉄、戦後の混乱期にも一日も休まなかった国鉄、総裁や理事が何人もかわったが赤字経営の責任をとって交代した人は一人もいなかった国鉄、コスモスが咲き乱れ、お年寄りや高校生だけが利用するローカル線など、このように全日本人一人一人が異なった体験と感情を国鉄に抱いているのであります。それだけに、国鉄改革は国民の注視する重要な課題であり、国民の合意を欠いてはならないと考えるのであります。

最近行われた国鉄改革に関する幾つかの世論調査においても明らかなように、国鉄改革を認めつつ、なお政府案の改善を求める意見も多いのであります。それは、国鉄改革には多くの課題があるにもかかわらず、その対策が必ずしも明確でないこと、政府案で果たして国鉄が健全な企業として立ち直れるのかどうか、国民は大変に危惧していることと私は思われるのであります。

私は、国鉄の経営破綻の原因は、一つには、経営の自主性を欠いた公社制度のもと、巨大な組織で運営されている経営形態にあると考えます。二つには、赤字をより拡大させたものには、歴代政府の国鉄問題に対する対応の失敗があります。毎年度の決算の処理を借入金によって補てんとするという方針が、欠損と借入金を相互に増大していく

という悪循環を生み、国鉄財政の今日の窮状を招いているのであります。特に私が強調したい点は、国鉄の経営破綻の原因が、第一義的には経営責任が不明確であり、また、政治や行政の介入によって経営の自主性を阻害されてきた公社制という経営形態にあった点であります。したがって、国鉄の改革は、基本的には公社制の弊害を除去し、経営形態を民営化することにあるのであります。すなわち、改革の主眼は民営化にあり、分割は民営化をより効率的に行うために必要な措置と考えるべきであります。

国鉄を民営・分割するか分割・民営とするかは、一見ただ単に語句を置きかえたにすぎないようでありますが、初めにまず分割ありきでは、私どもも国鉄改革のスタンスは変わってくるのであります。このことは国鉄改革の基本認識として極めて重要な問題でありますので、総理はどのような視点に立たれるのか、まず御見解を承りたいのであります。

我が党は、国鉄改革問題を検討するため党内に特別委員会を設置し、国鉄の抱える多くの課題を調査し、関係各界の意見を聞き、国鉄改革のあり方を真剣に検討してまいりました。その結論として、国鉄改革の基本をまず民営企業に改めることとし、その視点に立って、鉄道事業の公共的役割を維持し、また、効率的、利便性が損なわれることのないように鉄道のネットワークを極力維持することなど、改革に伴うデメリットをできる限り少なくすることが必要と考え、民営・五分割の改革案及び改革を進めるに当たって措置すべき課題等をまとめ、国鉄改革についての提言として発表したところであります。

国鉄改革は、緊急かつ重大な課題ではあります。また、全国的課題でもあります。それだけに、国民の理解と協力が得られるよう、できるだけベストに近い改革内容とすべきであります。そのためには、国鉄改革のあり方、また改革法案についてはよく検討し、十分な審議を尽くし、正

すべき点があれば正すという姿勢が必要と考えます。また、我が党の提言を国鉄改革に生かすように強く求めるのであります。総理大臣の御答弁をお聞かせ願いたいと思います。

次に、具体的な問題について何点か伺います。まず、長期債務の問題であります。政府は、国鉄の抱える長期債務のうち、国鉄再建監理委員会の試算に基づき、約十六兆七千億円は国民に負担を求めざるを得ないとしております。国民の関心は、この債務をどのように処理するかに集まっていると言っても過言ではありません。しかし、長期債務の総額を初め、償還財源となる用地売却益や新会社の株式売却収入は不確定であり、また、償還期間は何年にわたるのかも明らかにされておられません。これで改革を審議することは不可能であります。長期債務にかかわる基本的な数値を国民の前に明らかにすることを求めます。さきの我が党の竹内委員長の代表質問に対し、総理は政府試算を提出すると確約されておりますが、いつまでに提出されるのか、総理並びに大蔵大臣の御答弁を伺いたいと思います。

次に、国鉄職員の雇用の問題についてであります。この問題は、国鉄改革に伴う最も重要な課題であると思えます。我が党は、職員の雇用問題をなおざりにしての改革は進めるべきではないと強い姿勢で取り組んでまいりました。御承知のように、輸送構造の変化によって、約六万一千人の職員が国鉄から離職することになります。公社職員には失業保険制度がないため、離職者の再就職の確保に遺漏があつてはならないと思えます。

政府は、離職者対策として雇用に関する基本方針を定め、国及び地方公共団体などの公的部門に三万人、国鉄関連事業に二万一千人、民間企業には一万人の雇用先を確保することを明らかにしました。しかし、これらは数字的な枠組みでしかなく、国鉄職員が今後の生活設計を立てる上で最も重要な雇用先の職種、勤務先、労働条件などにつ

いては明確になっていないのであります。さらに、北海道、四国、九州など就職先の少ない地域からの移転者の住宅確保、家族の学校の転入の問題などに対する対応は、いまだ不十分と言わざるを得ないのであります。

国鉄職員は、この数カ月の間に、新しい会社に入るか退職するかを選択を迫られることになりました。また、再就職先の確保に政府が責任を持って万全を期するのは当然として、やむを得ず住みなれた土地を離れる職員とその家族の不安を少しでも解消するため、住宅の確保や学校の転入の手続の簡素化など、諸対策についても全力を尽くして推進すべきであります。総理、運輸並びに文部大臣の誠意ある対応を求めるものであります。

続いて、国鉄用地についてお尋ねいたします。国鉄の用地は、本来、国民共有の財産であり、長期債務の処理財源ともかかわるものだけに、その売却価格や売却方法は公正、公平でなければならぬのは当然であります。なお、売却の基本問題は二点あります。一点は、国民の負担を軽減するための用地の売却であり、第二点は、国民の立場から見ればそれがより公平に活用されることも重視してはならないことでもあります。

最近、国鉄用地に関して、沙留、梅田、新宿の貨物駅、東京駅周辺などの都心の大規模用地の開発計画や利用構想が、政官民の各機関等において検討され、発表もされております。しかし、それらはほとんど相互の意見の調整もないうままに打ち出された構想にすぎません。私は、大規模の国鉄用地は将来どのように活用し利用するのか、都市計画との調整をどうするのかなど、利用計画を明確にする必要があると考えます。そこで、一定規模の国鉄用地については、売却のための審議会と同時に、その利用方法を検討する第三者機関を設置すべきであると主張します。我が党としても機関設置に関する検討を進めているところでありますが、総理並びに運輸大臣は、国鉄の大規模用地の利用方法を検討する機関の設置について、その

必要性をお認めになるのかどうか、御見解を承りたいのであります。

次に、安全対策についてお伺いします。

鉄道事業にとって、安全運行は基本的使命と言つて過言でないと思います。私鉄と異なり営業路線が長く、山間部の路線の多い国鉄は、安全、防災にかかわる多額の投資が必要となります。しかし、政府案は、安全防災投資については私鉄と同じ補助制度を適用すると言っているにすぎず、安全に対する先行投資の考え方が欠如しております。さらに、老朽化した施設も多く、採算至上主義に走り、その改良を怠ると安全運行に支障を来すことになるのであります。安全防災投資のあり方については抜本的に見直す必要があると思いますが、この点についての運輸大臣の御見解を伺いたいのであります。

次に、本州から分離する三島について、特に四国会社の将来の経営見通しについて確認しておきたいのであります。

四国のように鉄道の近代化がおくれている地域では、モータリゼーションの進展の中でどれほど旅客の需要減を食い止め、活力を培養することができなのか、大変に心配であります。特に、複線、電化等の基盤整備のおくれは、今後の経営を著しく圧迫するのではないかと心配されます。国鉄再建監理委員会の収支見通しでは、改革の初年度から四国も三億円の黒字となっておりますが、政府はどう見通されますか、その積算の根拠を明確にしたいのであります。さらに、その積算に当たって、運賃値上げをどの程度見込んでおられるのか、六分割された会社別に明確にお答えをお願いしたいのであります。

今回の民営・分割によって四国は割高運賃となり、さらに長期的にはローカル線が切り捨てられるということになるのでは、まさに泣き面にハチであります。そうした不安は杞憂であると断言できますか、総理の明確な御答弁を要求するものであります。(拍手)

こうした経営基盤の脆弱性からくる不安とともに、低金利傾向の定着した現在、その運用益をもつて経営の健全化に充てるとした三島基金の増額をぜひとも再検討すべきであると私は強く要請するものであります。総理の御所見をお伺いします。

国鉄改革を進めるに当たって解決すべき問題は山積しており、年金改革、地方交通線、貨物輸送、整備新幹線などについてもさらに検討を加えるべきであります。したがって、課題や問題を残して改革を強硬に進めることは絶対にあつてはならないのであります。総理に国鉄改革への慎重かつ誤りのない対応を要求するものであります。

最後に、昨日の二十四日朝、首都圏の国鉄十二路線、計二十四カ所、信号ケーブルが放火されたり切断される事故が相次ぎました。通勤通学客百十五万人の足が乱れ、国民は多大な迷惑をこうむつたわけでありまして、こうした暴力行為は断じて許すことはできないのであります。たび重なるゲリラ活動に対して、政府の対応は余りにもおくれであります。抜本的な予防策を考えるべきであります。総理はどのようにお考えであるか、明確な御答弁を要求して、私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣中曾根康弘君登壇〕

○内閣総理大臣(中曾根康弘君) 遠藤議員にお答え申し上げますが、まず、自民党研修会における私の講演につきましては、やや舌足らずの点もあり、説明不足の点もあったと思ひますが、真意は先ほど申し上げましたとおり、人種差別や外国を誹謗するといふものでは毛頭なかったということをお断言申し上げます。

民営・分割か分割・民営かという御質問でございしますが、国鉄が今日の経営破綻に陥つた原因には、やはり公社制度という全国的な一元化の巨大組織、管理能力をもう超えたような大きな巨大組織として残つていたということ、そして民間的経営手法が不足しておつた、効率化が怠られていた、

モータリゼーションとか航空機の飛躍的な発展に対応することができなかった、あるいは労使関係が不平等であり不安定であつた、そういう原因があると思ふのであります。今回の我々の考え方は、そういう根本的な欠陥にメスを入れて大改革をしよつたという発想から民営・分割という方向に考えを決めたものであります。いずれも今次改革の基本として位置づけられるべきものであると考えております。

公明党の御提言につきましては、十分お話を伺い、慎重に審議させていただきたいと思つております。ただ、今も御説明がございましたが、例えば本州における三分割か二分割かという問題でございしますが、国鉄の現況にかんがみますと、やはり管理能力を徹底させるということ、地域との密着性の問題、そういうような面から我々は三分割を選んでおるところでございします。なお、今般の改革関連法案に示された民営・六分割を基本とした方向で、最善の方策を今後推進してまいりたいと考えております。

長期債務等に関する政府試算の問題でございしますが、各種の計数については現段階では確定したものはありますが、政府試算については可能な限り提出していくことといたしております。特別委員会における法案審議に支障を来さないように対処する所存であります。

再就職の問題でございしますが、昨年末に定めた基本方針に沿つて全力を挙げて今取り組んでおるところでございします。分野別に確保すべき再就職先の目標数についても計画を定めたところであります。現在までに六万一千人の目標に対して約五万三千人の採用の申し出がなされ、職種、勤務先、労働条件などの具体的内容も逐次明らかにされてきておるところであります。今後これら作業を急ぎまして、再就職を必要とする国鉄職員の雇用対策に万全を期する所存であります。三島からの移転者への対応の問題でございしますが、できるだけ地元において再就職できるように今までも努力してきたところでありますが、雇用

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する遠藤和良君の質疑

六四

状況の厳しい地域におきましては、地元において十分な雇用の場を確保することができないことも考えられます。これらの地域の国鉄職員につきましても、全国的な規模で再就職あっせんを行うという必要も考えられまして、これに伴う住宅問題、子弟の教育問題等生活面の諸問題についてもきめ細かい配慮を講じてまいります。

用地利用に關する第三者機関の問題でございますが、清算事業団に帰属する用地の処分に関する基本方針の策定や重要な用地等の処分に当たっては、都市計画との調整などにも配慮する必要があると考えております。また、第三者機関の設置については、清算事業団に設置される学識経験者から成る資産処分審議会において、地方公共団体等の意見も聞くことにより適切に処置してまいらるる考えております。

四国の基金の問題でございますが、四国も含めて新会社については、健全経営が確保されるように経営基盤を整備することとして、それぞれの会社が経営努力を尽くせば著しい運賃格差が生じることとはなく、また、国鉄のまま推移する場合に比べてより多くの路線の維持も可能となるものと考えております。三島の経営安定基金の所要額も含めまして、収支については、現在監理委員会試算を見直しているところでありまして、会社の健全経営が可能となるよう所要の額の基金を設定する所存でございます。

また、改革への慎重な対応でございますが、やはり地域における交通の確保、効率的かつ安定的な貨物輸送体制の確立等にも十分配慮を行いながら、慎重に対応してまいりたいと思っております。

共済年金問題については、関係四大臣の懇談会において検討しているところであり、さきの政府統一見解に沿って対処してまいらるる所存でございます。

また、整備新幹線につきましては、現在整備新

幹線財源問題等検討委員会において検討しているところでありまして、その結論を待って適切に処理してまいりたいと思っております。

なお、過激派の暴力行為等については、万全を期しまして対策を講じてまいりたいと思っております。

残余の答弁は関係大臣がいたします。(拍手)

〔国務大臣宮澤喜一君登壇〕

○国務大臣(宮澤喜一君) 長期債務の問題についてお尋ねがございました。

御承知のように、国鉄再建監理委員会の試算では、最終的な長期債務の額を十六兆七千億円といたしておるわけでございますが、これにつきましては、政府は、今年一月に閣議決定をいたしました。国民負担をできるだけ圧縮いたしますためにいろいろ努力をさらに重ね、殊にその中で、国有鉄道の用地につきましては極力努力をして、監理委員会試算の五兆八千億円にできるだけ上積みを図りたいということを決定をいたしておるわけでございまして、したがって、今後雇用対策が進み、あるいはこういう用地売却等の見通し等がおよそついてまいりました最終的な段階で、いわゆる新しい財源、措置等につきまして決定をいたさなければならぬことになるわけでございますが、その間、ただいま申し上げましたような努力を重ねてまいりたいと考えております。

そのような状況でございますので、先ほど総理からお答えを申し上げましたように、いわゆる御指摘の政府試算につきましては、現在計数として確定したものがかなりございまして、きちっとした試算をつくるのが難しゅうございましてけれども、この法案を御審議いただきますのに必要と限りの資料は、そういう前提のもとにできるだけつくりまして御提出をして御審議に資したい、かように考えております。(拍手)

〔国務大臣橋本龍太郎君登壇〕

○国務大臣(橋本龍太郎君) 総理から御答弁になりましたことを私から補足させていただきます。まず最初に、再就職問題につきまして、総理からもお答えを申し上げましたとおり、現段階で約五万三千人の採用の申し出がなされております。そのうち職種、勤務先、労働条件など具体的な内容の明らかなものは公的部門及び国鉄関連企業を中心としたものでございまして、これらの申し出のなされたものの大部分は既に明確にいたしております。また、一般産業界より約一万七千人の採用の申し出をいただいておりますが、そのうち雇用条件等を明示をいただいておりますのは約八千二百名でありまして、残りの八千八百名の採用申し出につきましては、その条件を今、煮詰めておる最中でございます。今後、さらに分野別の再就職先の目標数確保に全力を尽くすと同時に、受け入れ条件の具体的な内容につき、国鉄と受け入れ先との間の詰めの作業を急いで、万全を期したいと思っております。

また、国鉄用地の活用方策につきましては、総理からお答えを申し上げましたとおりでありまして、私どもとしては、清算事業団に設置される学識経験者から成る資産処分審議会において、地方公共団体等の意見も伺い、適切に措置していききたいと考えております。

また、安全投資につきましては御指摘をいただいたわけでありますが、安全輸送というものが公共輸送を担う新会社にとっても最大の使命であることは間違いございません。これに必要な投資を確保することが大切であることは十分私どもも認識をいたしております。新会社においても、健全経営を維持していく上で安全防犯投資は最も重視されるものと考えておりますが、政府としても、必要な投資が確保されるよう十分配慮してまいりたいと考えております。

また、四国会社の見直しにつきましても、総理からお答えを申し上げましたとおり、特別委員会におきます法案の審議に支障を来さないように、可能なものから順次御要望があれば資料の提出をさせていただきます。

また、新会社の運賃についてのお尋ねがございました。発足時点におきましては現行の運賃水準でスタートをし、健全な経営を行い得るよう経営基盤の整備を図って新会社のスタートをさせたいと考えております。新会社の収支見直しにつきましては、現在政府におきまして精査中であり、運賃の見直しも含めて、特別委員会における法案審議に、御要望があれば支障がないようにできるだけ早く提出をいたしたいと考えております。(拍手)

〔国務大臣塩川正十郎君登壇〕

○国務大臣(塩川正十郎君) 再就職される方の御家庭におきまして、転入学は非常に重要な、かつ深刻な問題でございます。このために、昭和五十九年におきまして、文部省から都道府県教育委員会に対しまして、可能な限り転入学試験の実施回数をお知らせして、あるいはまた特別定員枠を設けるといふような通知をしておるのでございます。さらに、ことしになりました、その実施状況を精査いたしております。また、五十九年におきまして、そのときに欠員のある場合に限り、教育上支障がない場合にはできるだけ転学を許可するようという措置をとっておるところでございます。また、そのための所要の制度の改正も行ったところでございます。

また、国鉄職員の広域異動あるいは再雇用に伴う高等学校の生徒の転入学につきましては、このような国の方針に基づきまして、去る七月、各都道府県教育委員会等に対しまして、当該子弟の転入学が円滑に行われますように、受験手続に關し可能な限り簡単にするようにという指導を行ってきておるところでございます。今後とも、状況に応じ関係機関と協議をしながら御不安のないように努めてまいらるる覚悟でございます。(拍手)

○議長(原健三郎君) 田並胤明君。

〔議長退席、副議長着席〕

〔田並胤明君登壇〕

○田並胤明君 私は、日本社会党・護憲共同を代表し、ただいま議題となりました内閣提出に係る日本国有鉄道改革法案並びに国鉄改革諸法案について質問をいたします。

質問の第一は、国鉄改革についての総理の基本認識についてであります。

総理は、今次国鉄改革は行政改革に残された最も重要な緊急の課題であるとして、さきに提案のあった諸法案の成立に強い決意を表明し、その立場はこのたびの衆参同日選挙で国民に支持されたと自覚しておられるようですが、国民の意思は本当にそうでありましょうか。

昨年行われた五千万人署名運動で、三千五百万人の人たちが分割・民営では国鉄の真の再建はできないのではないかと疑問と不安を持ち、私たちの署名に賛同いたしました。例えば九州において設立される九州旅客鉄道会社について、九州経済連を初めとした経済界や各自治体など多くの団体や個人が賛意を述べて、政府の推進している諸法案では真に九州地方の鉄道が守られるかどうか、疑問や批判を抱いているわけでありました。

さらに全国的には、これら法案の制定により、地域経済に大きな影響を持つている地方交通線が容赦なく切り捨てられることに對する不安、また、分割後の会社が毎年運賃値上げを予定していることについての批判、さらに、産炭地を抱える地域における深刻な雇用情勢に加えて、さらに大きな、いわゆる余剰人員という名の雇用問題など、政府の進めている国鉄改革の具体的内容が国民に知られれば知られるほど、それに対する疑問や批判、そして不安の声は一層広がっていることをどう認識したらいのでしょうか。このことについて総理はどう判断をいたしますか。政府の改革諸法案を理解しない国民の方が間違っていると決めつけるのでしょうか。総理の明快な御答弁を

お願いいたします。

質問の第二は、これも国民の素朴な疑問であります。政府の改革諸法案で国鉄は本当に再建できるのかどうかということでありました。

これまでの国会審議で明らかになった政府の諸資料からも、あるいは分割・民営化を実施する初年度における、いわゆる来年度の政府予算の概算要求をまとめる事務当局での作成作業からもこのことはうかがわれますが、政府の進める改革諸法案により国民が納得させる国鉄再建の保証は全く得られていません。否、それよりも国民の間には、国民の共有財産が国民の手から離れてしまひ、分割された各企業とも遠からず自前ではやっていけず、維持しようと思えばなお一層の政府や自治体の援助が必要となり、そして国民には膨大な長期債務だけが残り、新しくつくられる清算事業団はまさに展望のないお荷物として半永久的に国民の肩のしかかってくるのではないかと不安が強いと言わなければなりません。このよう不安を拭拭できる明快な説明をしていただきたいと思っております。あわせて、来年度予算における措置も含めて答弁をお願いいたします。

(拍手)

第三は、分割についての疑問であります。

総理は、国鉄を効率的な真に国民の期待にこたえる鉄道として再生させるためには、民営化とともに経営の分割が必要であり、技術的にも十分対応できるとの判断のようでありましたが、果たしてそう断言できるのでしょうか。旅客会社間の利害の調整だけでなく、貨物は全国一社制で独立をしてダイヤを組むのですから、それらを調整する機能はどのようなものとなるのでしょうか。大変なエネルギーが要することは必至であります。また、若者に人気のある青春18きっぷなど発行できますか。フルムーンなどの清算事務はどうなるのでしょうか。各会社間にまたがるセット旅行券を発行するエージェンツとの提携は大丈夫でしょうか。夜行の貨物列車を動かすために、旅客会社は

大部分その費用を犠牲的に負担するのでしようか。その他、数え上げれば切りがないほどありますが、分割のデメリットは余りにも大きいと言わなければなりません。

地域に密着した効率的な経営体制の確立ということであれば、我が党案のように支社に大幅な権限を持たせることによって可能であると思うわけでありませんが、このような提案は受けつけず、分割に固執する理由は何なのか、極めて不可解であります。私が述べたデメリットについての明確な見解を求めるものであります。(拍手)

第四は、地方交通線の扱いについてであります。再建監理委員会の作成した各会社の経営見通しの中には、第三次特定地方交通線については存続を前提としてあり、答申の本文とは矛盾するものでしたが、日本国有鉄道改革法等施行法案によれば、第三次線も含め全部の特定地方交通線を六十四年十月までに廃止することを明らかにしています。

しかしながら、ほとんどの政治家は、自分の選挙区においては断じて廃止をさせないということとを公言しているのではないのでしょうか。私は、中央と地方で使い分けるような、このような無責任な態度には感心ができません。国民生活に不可欠な線区を、法律に委任されているとはいへ、政府が一方的に政令を定め、それを根拠に地方の足である地方交通線を切り捨ててしまおうとする姿勢は、余りにもひどいと言わざるを得ません。さきの通常国会で前運輸大臣は、新経営形態は地方交通線のみ込み、地域交通を確立することが基本的考え方であると答弁をされておりますが、その地域にとつて死活問題とも言える地方交通線の維持存続は当然と考えますが、政府の姿勢を改めてお伺いするものであります。(拍手)

第五は、総理みずから雇用対策本部長を務める雇用問題についてであります。総理は、一人も路頭に迷わせることはしないとたびたび言っておられるようですが、関係労働者の受けとめ方はそのようなものではありません。ほとんどの国鉄職員は、みずからの職業をいわずに天職と考えてこれまで働いてまいりました。それがゆえに、これまでの数次の再建計画についても、相当な犠牲をこうむりながらも、ともに努力をしてきたと言えるのであります。特に、さきに実施された再建計画では、政府みずからが作成をした六十年度まで三十五万人体制の確立目標についても、既に二十七万人台となっているのであります。そのことを考えるなら、国鉄内部の合理化努力は十分に認められるべきであります。しかし、政府は、またもや一方的に政策を変更する中で、今度は来年四月までに二万人を退職させ、さらに四万一千人を強制的に清算事業団に移行させるというところで、総理が幾ら雇用には万全を期すと強調したところで、それを信じられないのが実情であります。

政府は、我が党が主張するように、とりあえず現国鉄職員については新事業体が一括引き継ぎ、労使で真剣な企業内努力をし、政府もそれに全面的に協力をしながら、五年間で適正規模の要員体制をつくるということになぜ賛成できないのでしょうか。現在職場では、新事業体への移行をめぐって差別と選別等の問題が起こり、職員同士が競争させられ、そのために非常に暗い職場環境がつくり出されていることを知るべきであります。

この競争も、政府案がそのまま成立すれば、現国鉄当局の新事業体へ移行させるための名簿が作成完了の時点で一定のピリオドが打たれるわけですが、ここで名簿に載らなかった人たちは、いわば欠陥商品のレッテルが張られると言つても過言ではないと思つております。国家みずからがこのような選別や差別を行うことは、断じて認めるわけにまいりません。よつて、このような無謀なやり方は絶対に行うべきではありませんので、我が党の全員雇用の主張を組み入れるよう重ねて要求するものであります。

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する田並胤明君の質疑

六六

また、さきに閣議決定された国鉄等職員再就職計画によれば、いわゆる余剰人員六万一千人は完全に再就職が可能なるようにつけられていますが、これまでの例ですと、受け入れ先の雇用条件として年齢制限があったのではないのでしょうか。例えば、国は三十歳未満、地方自治体については三十五歳未満と聞きます。つまり、中高年齢職員の受け入れ先がほとんど今日までなかったのではないかと思います。今後この辺はどのようなことになるのか、お伺いをいたします。

さらに、再就職のための選考試験を受ける場合、国鉄推薦のお墨つきが必要のようであります。この場合、所属する労働組合によって国鉄当局による差別と選別はないと信じますが、いかがなものでしょうか。すべての職員が安心して職務に専念できるよう、政府の誠意ある答弁を期待するものです。(拍手)

第六にお伺いをいたしますのは、地方税法等の改正案についてであります。

国鉄が納付をしている納付金は、固定資産税にかわる性格を有するものであり、現在、その額は本来の額の二分の一とされております。しかし、改正案においては、固定資産税体系への移行後八年間、本州の旅客鉄道会社等は現行と同様本来の額の二分の一、北海道、四国、九州の三島の旅客鉄道会社においては本来の額の四分の一とされております。また、清算事業団の持つ固定資産の一部につきまして非課税としております。

このことは、二つの問題点を含んでおります。その一つは、政府案によって新会社は黒字となるため、帳じりを地方財政への転嫁で合わせようとしている点です。その第二は、本州と三島との間の課税標準に差を設けることは、物税、物の税金としての固定資産税の性格からして、また、地方団体の課税権の一方的侵害の面からも極めて問題であります。

さきの通常国会における我が党の質問に対して、三島の鉄道事業の収益性が低いことによる等

の理由が自治大臣から答弁されたわけですが、自治省がいかに詭弁を弄そうとも、固定資産税の基本的性格をゆがめ、公平課税の原則を根底から覆すばかりか、税の補助金化であると言わざるを得ません。清算事業団についても、従来納付金の対象となっていたものを非課税とし、換言すれば、地方財政の減収に追い打ちをかけるものにはかなりません。自治大臣の固定資産税の性格が変更されるものではないという政府見解では、到底認めるわけにはまいりません。改めて総理及び自治大臣の見解をお伺いをし、以上をもって私の質問を終わらせていただきます。(拍手)

〔内閣総理大臣(中曾根康弘君) 田並議員にお答えをいたします。〕

まず、国鉄改革についての基本認識でございますが、国鉄改革は今次行政改革の一大眼目の一つでありまして、不退転の決意でこれを実現しようと考えております。(拍手)

次に、このような改革を行う国民的支持がありやという御質問でございますが、国民的支持は十分あると考えております。(拍手)なお、今後の委員会における審議の過程等を通じて、国民の皆様方によく、さらに御理解を願うように努力してまいりたいと思っております。

次に、分割後の経営及び債務の問題でございますが、今回の国鉄改革の実施に当たりましては、過剰な要員の合理化、巨額な長期債務による過重な負担の除去を行った上で、新会社を効率的な経営体として身軽で発足させたい、そういう考えに立つて行われておるものであります。

また、国鉄改革の円滑な実施を図るためには、国鉄長期債務等の確実かつ円滑な処理が極めて重要であると考えております。本年一月の閣議決定の趣旨に従い、まず用地売却の上乗せ等に努め、最終的に国民負担を求めざるを得ない長期債務等の額を極力圧縮いたしました。本格的な処理のために必要な新たな財源、措置については、雇用対

策、用地売却の見通しのおおよそをつくって考えられ段階で検討し、決定したいと思っております。それまでの間は、来年度予算措置も含めまして、財政事情の許容する範囲内で国庫助成、資金繰りの円滑化について所要の措置を講じ、清算事業団の運営に支障の生ずることのないように配慮してまいり考えております。

分割の必要性でございますが、これは社会党案の御批判を申し上げましたとおり、やはり地域に密着させるということ、それから管理能力の限界の範囲内において徹底した管理が行われるようにすること、そういうような必要性を我々は痛感してこのようにしておるところでございます。改革の実施に当たりましては、単に民営化と分かち分けにとどまらず、基本的な根本的な改革を行わなければ今や国鉄の改革はできない、このように深刻に認識しておる結果なのであります。互の具体的な問題につきましては、今私鉄相互の間あるいは国鉄と私鉄の間において既に解決されている問題が多ございまして、委員会における御質問等に政府は御答弁申し上げる考えております。

次に、新事業体による職員の引き継ぎの問題でございますが、非常に厳しい交通市場の中で、企業性を発揮して活力ある経営を行っていくためには勝てません。したがって、できる限り身軽な体制で新会社を発足させたいと考えて、措置しておるわけですが、したがって、新会社には最小限必要な職員を引き継がせる、残る職員は清算事業団において雇用機会確保、再就職の援助等の各種の対策を講じて、三年以内に計画的に全員の再就職を図ろう、こういう考えで今進めておる次第でございます。

固定資産税の特例の問題でございますが、今回の措置は、税体系上のバランスを考慮して、新たに設立される事業体の性格に応じた措置を講ずるとともに、国鉄改革の円滑な実施に資するための経過的な負担軽減措置を講ずるものであります。

地方財政に負担を転嫁しようとするものではございません。三島の旅客会社について一定期間本州の旅客会社と異なった特例措置を設けますのは、三島の旅客会社に対する一定の政策的要請に基づくものであります。これにより固定資産税の性格が変更されるものではございません。(拍手)

〔国務大臣(橋本龍太郎君) 田並議員にお答えを申し上げます。〕

私に与えられました第一の御質問は、会社間のダイヤ調整についてであります。ダイヤの設定については、あらかじめ関係会社間でダイヤ設定の優先度、調整ルール等につき協定を結ばせることとしております。この協定に基づいてダイヤ調整会議等の場で十分調整を行わせる考えでありますので、分割によってダイヤ設定が特に難しくなるということはないと考えております。

また、各会社にまたがりまして企画商品の販売あるいは清算はどうだという御指摘であります。各社にまたがる企画商品につきましては、各社それぞれのアイデアによって全体としての需要の喚起、増大につながるものであれば、それぞれ関係会社間で所要の調整が行われ、積極的に発売をされていくものと考えております。また、フルムーンパスなど現在あります企画商品の収入配分につきましては、利用実態等を勘案した配分比率をあらかじめ定めておくことにより、清算は十分可能と考えられております。エージェントとの提携につきましましては、基本的には新たにできま各会社とのエージェントの契約の問題でありまして、現行と変わることなく円滑に行えるものと考えております。

また、夜行の貨物列車の費用についての御指摘がございましたが、貨物会社と旅客会社との経費分担につきましては、旅客を主体として運営されている現在の体制が移行後においても基本的には維持されることになるわけでありまして、貨物会

社は、貨物輸送がなければ発生しないと認められる経費に対しインセンティブを加えたものを旅客会社に支払うことでありまして、旅客会社に経費を押しつけることにはならないと考えております。

また、特定地方交通線の中で鉄道として十分機能を発揮し得ないと思われるものにつきましては、従来どおりバス転換等を図ることになるわけでありまして、その他の地方交通線は、民営・分割という抜本的な改革を行います中で、新会社が地域と一体となった活力ある経営を行える結果、地域住民の足として再生、維持することが可能であると考えております。

また、余剰人員という言葉、本当に私は好きじゃありません。しかし、国鉄を去っていただかなければならない六万一千の方々の中で、中高年齢の職員の方々に於いての雇用対策はどうかというお尋ねであります。現在までのところ、国鉄関連企業からの採用の申し出が主体となっており、採用側は採用側としての種々の事情を勘案の上、職種、年齢、処遇の条件等を定めるわけでありまして、今後とも、中高年齢の方々の再就職についてきめ細かな配慮を加えることによつて、国鉄関連企業以外の分野でも、適した再就職先をできるだけ多く探すように努力をしてみたいと考えております。

また、再就職に当たって国鉄当局が推薦をするときに恣意的な行動はないかということですが、国鉄当局は、本人の希望及び受け入れ側の採用条件に応じて推薦を行っているわけでありまして、所属する組合により差別をするようなことがあつてはならないと考えております。(拍手)

〔国務大臣葉梨信行君登壇〕

○国務大臣(葉梨信行君) 今回、固定資産税上の特例措置を講ずるのは地方財政に負担を転嫁しようとするものではないか、また、三島の旅客会社について特例措置を講じようとしているが、このことは固定資産税の性格を変更するものではない

かという御質問でございますが、お答えを申し上げます。

今回の措置は、分割・民営化を基本とする国鉄改革の方策に即し、税体系上のバランスを考慮しながら、新しく設立される事業体の性格等に応じた措置を定めるとともに、あわせて国鉄改革を円滑に実施するために所要の経過的な負担軽減措置を講ずるものでございまして、地方財政に負担を転嫁しようとするものではありません。

また、三島の旅客会社につきまして一定期間本州の旅客会社と異なる措置を講ずることとしたしましたのは、第一に、その厳しい経営環境に配慮して、長期債務を承継させない、かつ経営安定基金を設けるなど、国においてその経営の安定のための特別の施策を講じていること、第二には、三島旅客会社の経営を安定させ、鉄道事業を維持、存続させることは、国土の均衡ある発展及び地域住民の交通の確保を図る等、関係地方団体にとりましても大きな意義を有することなどの理由によるものであります。

また、固定資産税は、固定資産自体の価値に着目して課税される物税であることは先生御指摘のとおりでありますけれども、従来からも政策的要請に基づいて、必要とされる場合には一定の特例措置を講じているところでございまして、今回の措置も、ただいま申し上げました三島旅客会社に対する一定の政策的要請に基づいて講じられるものでありまして、これにより固定資産税の性格が変更されるものではございません。

なお、国鉄清算事業団がその本来の事業の用に供するため所有する一定の固定資産につきまして固定資産税を非課税といたしますのは、第一に、新事業体が引き継がない資産、債務等の処理及び余剰人員の再就職のあっせん等を行う極めて公共的性格の強い法人であること、第二に、清算業務を行う法人であり、臨時的なものであると考えられること、第三には、清算事業団が所有することとなります資産の大部分は、これを処分して長期

債務の返済に充てられる予定のものでございまして、その処分は最終的に求められる国民負担と直接かかわり合いを持つものであること等の理由によるものでございます。(拍手)

○副議長(多賀谷真澄君) 阿部昭吾君。

〔阿部昭吾君登壇〕

○阿部昭吾君 ただいま上程されました国鉄改革法案は、今日の我が国において最も重要な政治課題であり、国民の多くの皆さんが注目している問題であります。私は、民社党・民主連合の立場から若干の質問を行いたいと思ひます。

明治以来百十年以上の歴史を有し、我が国の産業、社会経済、国民生活に大きな貢献と役割を果たしてきた国鉄は、今日まさに歴史的な転換点を迎へようとしております。昭和三十三年に赤字に転落して以来、一貫して赤字が続いておるわけでありまして、六十年度末の累積赤字十四兆円、長期債務二十四兆円、その上、近年におきましては毎年二兆円近くの赤字を積み重ねておるわけで、毎日六十億円もの赤字垂れ流し、こういう状況にあるわけでありまして、このような状況は、もはや抜本的な改革なくしては国鉄の再建はできないということを端的に示しているものであります。

私は、民社党と社会民主連合の統一会派という立場であります。特に民社党は、国鉄改革に対していち早く最も熱心に活動してこられたと思うのであります。

私は、現在の国鉄破綻の原因を明らかにしなければこれからの新しい進路というものが鮮明にならない、こう考えるのであります。今までの親方日の丸の公社制度のあり方、設備投資のための借入金など長期債務、戦中戦後の職員受け入れあるいは退職金、年金、こういう構造的欠損という問題、そして労使間に相互信頼と協力関係が全く欠落をして、国民の犠牲を顧みない反体制労働組合、あるいは今日では同時多発ゲリラなどという病める国鉄の姿、その病根は余すところなく指

摘されているわけでありまして、私は、ここで特に指摘しなければならぬことは、政治の責任についてであります。

国鉄破綻は、実際はモータリゼーションの急激なる到来、道路整備の進展、交通情勢の激変、こういう情勢の中で国鉄は奈落の坂を転げ落ちて今日に至つたわけでありまして、もちろん、国鉄自体に責任があり、指摘いたしましたような問題があることは当然であります。輸送業務以外には手を出してはいけぬ、収益性の高い事業はやりやいけぬ、こういううぐあいに手足を縛つて、しかもなおかつ、ぬるま湯の公社体制を温存してきたところに最大の問題があるわけでありまして、この政治が持つ責任についてもはっきりとした認識を、本問題の新たな今日の出発を切り開こうとする段階において、この原点を踏まえてからねばならぬと考えるのであります。

私は、今日の国鉄改革の大道として民営・分割、この道であると思ひます。国民的な合意と協力の得られる確かな道筋を明白にして、我が国鉄道の希望ある進路を確立する、これが今日の課題だと思ひます。新事業体は、営業や投資の自由を保障する、貨物会社の経営基盤の安定、三島会社の経営安定基金の増額、思い切つた経費削減と効率化を図つてローカル線の維持などに最大限の努力をする、あるいは国民全体の利益に対して、新事業体は活力のある、生き生きとしたものにしていかなければならないと考えるのであります。

そこで、まず第一にお尋ねしたいのは、長期債務の処理についてであります。

対象となる長期債務は、昭和六十二年度初めに約四兆九千億、三島基金約九千億、鉄建公団、本四公団建設施設に係る資本費約五兆二千億、合わせて三十七兆に上るものであります。これら長期債務のうち、新事業体が負担する額は約十一兆四千億、こう試算されておりますが、この

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する阿部昭吾君の質疑

六八

額の最終決定は、新事業体の最大限の効率的な運営を前提にして、その健全な経営基盤を損なわない範囲で行われなければならないと考えるのでありますが、その承継する債務の額、債務の内容、返済方法等について明確にしたいと考えています。また、清算事業団に移行されるという十六兆七千億、この債務の内容及び処理方法をいつまでに明確にされるのか、この点も伺いたいたいわけでありま。

この債務処理問題に係る問題であります。国鉄用地の売却についてであります。国鉄の非事業用地のうち二千六百ヘクタールを売却して、その代金の五兆八千億を債務の償還に充てて。しかし、用地の売却は、新旅客会社の関連事業用地を確保する、そのためには必要最小限としなければならぬと考えるのであります。売却代金をふやすために売却対象の土地を拡大して、事業用地を売却するようなことにもなりますれば、新事業体は成り立たぬということになるのであります。私は、そこで、用地の売却について付加価値を高めるなどの努力、創意工夫を行うべきだと考えています。そのため、清算事業団が付加価値を高める業務を幅広くなし得るようすべくではないか、こう提案をいたしたいわけでありま。考え方を伺いをいたしたいと思ひます。

国鉄用地はまた、国民のかけがえない貴重な財産であります。土地の公共利用を優先的に考えるべきであり、地方自治体等に先買い権を与えるべきではないか、こう提案をいたしたいと思ひます。この点について考え方を承りたいと思ひます。また、土地売却の方法は、今もいろいろ御議論がございましたが、計画的に行うことが可能となり得るよう第三者機関を設置して厳正に行うべきである。審議会とおっしゃるのであります。が、我々が考える、また国民が期待する、本当に国民の財産、この国鉄用地が厳正に、公正に売却をされていく、こういうものであることがどうしても求められなければならないと思ひわけでありま。

すが、政府の考え方を求めたいのであります。

第二に、雇用問題についてでございます。政府は、昨年の十二月十三日の閣議において再雇用職員対策の基本方針を決定されました。国鉄職員の受け入れ分野別の採用等に關して、本年九月十二日、国鉄等職員再就職計画を決定されました。再雇用職員対策はこれから正念場を迎えると思ひます。そこで、今日まで、地方自治体、一般産業界、国鉄関連企業、それぞれどの程度の受け入れが進んでいるかということについて、先刻お話がございましたが、また、さきの国会で成立をいたしました六十一年度緊急措置法により最終的にどの程度の希望退職者が見込まれておるか、今日までの進捗状況とあわせて御答弁をいたしたいと思ひます。

さらに、新事業体の職員の採用に当たっては、業務遂行に必要な知識と技能にすぐれていることはもちろん、企業人としての自覚を有し、向上心と意欲にあふれる者であることを明確にして、その労働条件を速やかに提示をすべきであると考へます。政府の方針、条件の提示時期、これは一体どの時期にどのようにおやりになるのか、御答弁をいたしたいのであります。

第三に、私は最も重要な問題の一つだと思ひます。であります。新幹線リース方式についてお尋ねをいたします。

本州の三旅客会社は、新幹線保有機構から資産を借り受けて運営することになっておるわけでありま。このリース料は、車両を増備して列車回数をふやして増収を図る、そうなりま。と、リース料が値上げをされる。反対に、経営努力をしない新旅客会社はリース料を値下げしてもらえ。と。といったような、こういう問題がございま。リース料を操作することによる政府の経営介入の心配、懸念がございま。また、このような仕組みのもとで果たして経営の自主性が確保できるのかどうか、明快な御答弁をいたしたいと思ひます。

また、新幹線保有機構が承継する債務、貸付期間及びリース料はどのようになるのか、明らかにしていただきたいのであります。新幹線保有機構法案第二十四条項によりますと、「貸付期間が終了したときは、別の法律により旅客会社に譲渡をする、こうなっておるわけでありま。が、「貸付期間が終了したとき」というのは、一体いつということになるのかという点であります。同時に、譲渡ということとは、旅客鉄道会社に対する無償譲渡ということになるのかどうかという点であります。政府の見解を明白にいただきたいと存じます。

また、整備新幹線建設工という問題が動き出しておるわけでありま。整備新幹線の建設主体と新幹線保有機構との関係はどのようになるのか、この点も明確にしたいのであります。

第四に、貨物鉄道会社のあり方についてでございます。近年の貨物鉄道の収支は二千億円の赤字となっております。新しい貨物会社の試算によりま。と、人件費、物件費をそれぞれ大幅に切り詰めることにより十六億円の黒字を計上する、こう言っておるわけでありま。果たしてこの試算どおりになるのかどうかは甚だ疑問であります。今後の経営見直しと収支の前提となるべき諸元、試算について明らかにしていただきたい。また、新しい貨物会社をつくるに当たって、会社経営の基盤強化と自立を図るためにどのような施策を進めていかれるのか、これも明確にしたいのであります。

第五に、国鉄の労使問題についてでございます。現在、国鉄労使におきましては、新事業体が経営的に一定の見通しが立つまでストライキを自粛する、こういう労使共同宣言の締結、まことに真摯な努力が行われているのであります。国鉄労使間の問題解決は当事者同士でなされるべきであり、

第三者が口出しをしたり介入したりすべきではない、かように考えるのであります。政府の考えを明確にしたいのであります。冒頭申し上げましたとおり、国鉄改革は歴史的な大改革であり、我々の子々孫々、将来に立派な鉄道を引き継いでいく、こういう大きな歴史的な国民的な課題であります。そういう意味合いにおきまして、国鉄改革を成功させるために、将来悔いることのないような立派な中身をつくっていくなければならぬと考えるわけでありま。今私どもが主張いたしました諸点につきましてもぜひひとつ耳を傾けていただかなければならぬと思ひのであります。

本題を終わるに当たって、私もどうしても一言申し上げなければならぬのであります。

去る自民党研修会におけるアメリカ国民の知的水準に触れた中曽根首相の講演、これは驚くべき人種差別を含んだ他國に対する非礼、無礼きわまる非常識な内容であると言わなければならぬ。国際的にはもちろんのこと、国内的にも看過することのできない重大発言でございます。単に舌足らずなどといって済む問題ではございません。私の記憶によりますと、沖縄国会の当時でありま。当時、中曽根首相は総務会長をやっておられたと思ひます。その当時、国連の投票に關して、モルジブ共和国を侮辱する発言をしたというところで、当時の西村直己防衛庁長官は職を迫られたのであります。今日、藤尾文部大臣の例に見られるとおり、これらの問題のときにはすべて閣僚の座を去っておるのであります。今回のこの総理の発言は、これは一国を代表する重要な、大きな立場の政治家として決して看過される問題ではない、こう考えるのであります。私は、その責任はまことに大きいと考えるのであります。私は、これは政治の基本に關する問題だと思ひます。明確な総理の見解を承りた。今度の国会の国鉄改革の審議に当たりまして

は、私も、ぜひひとつ現在の直面しておる問題に冷静沈着に対処しながら、将来に悔いのない国鉄改革のために努力をするということを表明いたしまして、私の質問を終わりたいと思います。(拍手)

〔内閣総理大臣中曾根康弘君登壇〕

○内閣総理大臣(中曾根康弘君) 阿部議員にお答えをいたします。

私の自民党の研修会の講演の件でございますが、先ほど来申し上げておりますように、人種差別や他国を誹謗するような考えは毛頭なかったというのを重ねて申し上げる次第であります。

次に、国鉄改革の問題でございますが、国鉄改革につきましては、今お話を承っておりますが、非常に共鳴する部分もございます。一緒に手をつないでやろうではないかという気分が非常に起きた面もあります。(拍手)特に今回の改革は、何回か今まで改革をやりましたけれども不首尾でありまして、もうこれが最後の大改革である、国民の支持も非常に熱成ってきている、こういう状況のもとでありますから、できるだけ各党各派の御協力をいただきまして円満に大改革を遂行したい、このように念願いたしておるところでございます。

新事業体の承継する債務につきましては、新事業体の健全かつ円滑な運営を阻害しない範囲内のものにすることが必要でございます。その具体的な額等については、現在、政府において監理委員会の試算の見直しを行っております。特別委員会における法案審議に支障を来さないよう、可能なものから逐次提出してまいりる所存でございます。

長期債務等に関する各種の計数につきましては、現段階では確定したいものもありませんが、政府試算については可能な限り明らかにしていくこととしておりまして、特別委員会における法案審議に支障を来さないよう、先ほど申し上げたとおりであります。清算事業団に帰属した長期債務等の処理方針については、去る一月二十八日の閣議決定においてその手順、方針を明らかにしたところ

であります。

用地売却のための第三者機関につきましては、重要な用地の処分については、同事業団に設置される資産処分審議会の意見も聞いて、都市計画との調整など十分配慮しつつ、公正かつ適切に実行する考えであります。

売却可能な用地は、監理委員会の試算では少なくとも五兆八千億円とされておりますが、政府としては、さらに売却可能な国鉄用地の生み出しに努め、できる限りこれに上乗せを図る方針であります。その方法は、公正かつ適正に行われるべきことは当然であります。国民負担をできる限り軽くするということに、公開競争入札を基本とする適正な時価によるという考えに立っております。しかし、具体的な売却の方法につきましては、国鉄清算事業団において第三者機関の意見も聞きつつ、適切に対処する所存であります。

地価への影響については、投機による不当な地価の上昇につながる処分方法はないか等を含めて慎重に検討中でありまして、有用な土地が相当量供給されることによりまして土地の需給関係が緩和され、地価の安定にも資するという側面も一面あると理解しております。

新幹線のリース方式でございますが、保有機構による新幹線の貸付料並びに貸付期間は、法令に基づき客観的な基準に従って決めることとしたしております。その旨は法案においても明らかにいたしてあります。輸送量の増加を認めれば、貸付料が増額されるとしても会社としての利益も増加することになりますから、この制度により会社の経営の自主性が阻害されることにはならないものと認識しております。

貨物会社の問題でございますが、これは、民間的手法を導入することとして、効率的な輸送体制を特別に配慮して、そして要員の適正化等によるコストの大幅削減、安定的収入の確保等々の措置を講じることにより、将来とも安定経営を行いたい、こういう考えに立って行っているものであります。

ます。

国鉄の労使問題についてはまさに御指摘のとおり、これは労使間において解決されるべきものであり、考えております。いずれにしても、国鉄改革は国家的緊急課題であり、このため労使が国鉄の置かれた厳しい経営環境について共通の認識のもとに、ともにその事業の再建のために全力を尽くすことを期待しておる次第であります。

〔国務大臣宮澤喜一君登壇〕

○国務大臣(宮澤喜一君) 十六兆七千億円の長期債務の処理につきましては、先ほど申し上げたところでございますが、国民の最終的な負担をできるだけ減らしますために、例えば国鉄の持つております売却可能な用地をできるだけ生み出すように努めまして、五兆八千億円と言われます収入を上げてまいりたいと閣議決定をいたしておるところでございます。それにつきまして阿部議員の御注意は、収入をふやすことに急な余り、現実には事業に必要な用地を売ろうなことは新事業体を危うくするものであつて、その点はよく注意をせよということでございます。これはまことに御指摘のとおりだと思います。

それからもう一点、同じように売却する場合でも、付加価値を高めるようにいろいろ考えていくべきだということでございます。これはもちろん私も私どもとしても収入を高めます上でも工夫をすべきことである、具体的なケースにつきまして十分工夫をすべきことと考えております。長期債務の処理、なかなか土地の処理につきまして御指摘のございました点は、よく今後とも注意をしたいと思います。(拍手)

〔国務大臣橋本龍太郎君登壇〕

○国務大臣(橋本龍太郎君) 阿部議員からお尋ねをいただきました点についてお答えを申し上げます。

まず第一点は、清算事業団における用地の処分につきましては、御指摘のとおり、また、清算事業

団法案に示しましたとおり、資産処分審議会の意見も聞きまして、付加価値を高めた上で売却した方が有利と認められるものについては、基盤整備後に売却することとしたしております。

また、この売却方法につきましては、公正を担保すると同時に国民負担をできるだけ軽くするため、公開競争入札を基本とする適正な時価によるべきものと考えております。ただ、地方公共団体が道路用地等、公共公益目的に利用する場合、例外として随意契約の売却ということも考えてはおりますけれども、この場合にも適正な時価によることは当然のことと考えております。

また、国鉄職員の再就職の申し出状況についてというお尋ねでございますが、九月十日現在で国等約六千八百名、地方公共団体約八千五百名、一般産業界約一万七千名、関連企業約二万一千名となっております。

また、さきの国会で成立をいたしました六一特措法に基づく希望退職者の状況につきましては、二万名を目標として募集しているものであります。九月十五日現在で応募をいただいた方が、約七千九百九十三名、うち二千九百四十五名が既に退職をしておられます。なお、現時点においては、もう少しふえておると思っております。

また、新事業体の職員の採用について政府あるいは国鉄当局が介入しないようにということでありまして、新事業体の職員の採用については政府あるいは政府の介入や不当労働行為があつてはならないことは当然であります。職員の採用につきましては、法律家が成立次第、できるだけ早期に設立委員を任命することとし、その後、設立委員から速やかに新事業体の職員の労働条件及び採用基準を提示していただくことになるものと考えております。

また、新幹線保有機構についてのお尋ねでございますが、監理委員会の試算によりますと、機構が承継または負担する債務は約八兆五千億円、貸付期間は三十年、貸付料は年額約七千億円と算定

昭和六十一年九月二十五日 衆議院会議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する阿部昭吾君の質疑 日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する村上弘君の質疑

七〇

をされております。現在、政府としては最新のデータに基づき精査を行っているところであります。貸付期間終了後の施設の譲渡の方法については、何分三十年という先を見通すことでありますので、その終了段階で立法措置を講ずることが適当と判断をいたし、法律においてその旨を明記した次第であります。

また、整備新幹線の建設主体と新幹線保有機構の関連についてお尋ねがございましたが、整備新幹線につきましては、現在、整備新幹線財源問題等検討委員会の場において財源問題、建設主体、運営主体のあり方等、着工の前提条件について検討を加えているところであります。新幹線保有機構による新幹線一括保有方式は、現在国鉄が経営しております四新幹線を対象としておりますので、整備新幹線及びその建設主体とは直接の関係はございません。

また、貨物会社の経営見直しにつきましては、昨年末運輸省において作成した具体案の中で、一応収支採算は確保し得るとの見通しを出したところでありまして、現在、最新のデータに基づき見直しを行っているところでありますので、特別委員会における法案審議に支障を来さないよう、可能なものから逐次提出をいたしてまいりたいと考えております。(拍手)

(国務大臣葉梨信行君登壇)

○国務大臣(葉梨信行君) 阿部議員にお答え申し上げます。

国鉄の売却可能用地の中には、売却の仕方によっては地方公共団体の都市再開発等、土地利用計画に大きな影響を及ぼすものもあると考えられます。その資産処分にあたりましては、清算事業団の中に設けられる資産処分審議会等の場を通じて、地方公共団体の意向が十分に反映されるところに、地方公共団体が公共施設等の用地として希望する場合には、随意契約により取得できるように取り決めることが必要であると認識しております。これらの点につきまして、十分運輸省と協議

してまいりたいと存じます。(拍手)

○副議長(多賀谷真穂君) 村上弘君。

(村上弘君登壇)

○村上弘君 私、日本共産党・革新共同を代表して、国鉄関連法案に対する質問を行います。まず最初に、去る二十二日の自民党全国研修会において、総理は、アメリカには黒人とかブルトリコとかメキシカンとかいうのが相当多くて、平均的に見たら非常にまだ低いと述べ、絶対に許されない人種差別、べつ視の発言を行っております。総理は部分だけ引用されたとして釈明をしておりますが、全文を読んでも、例えばアメリカでは今も黒人を字を知らないのが随分ありますねなどと言っているように、人種差別発言はむしろ一層明白であります。さきの藤尾発言については文相を罷免されましたが、総理自身は釈明をするだけで、あくまでも責任を回避するつもりであります。はつきりと伺っておきたいと思っております。

(拍手)

さて、我が国は今、国鉄の経営危機をどう打開するかという問題をめぐって、百十五年の歴史を持つ日本国有鉄道を解体し、利潤第一の営利企業に変える分割・民営化の道が、それとも公共性と安全性をあくまで貫き、国有鉄道として真の再建の道を進むか、重大な選択が迫られております。政府は、分割・民営化こそが唯一最良の危機打開策であるとし、これさえやれば赤字や長期債務は解消し、ローカル線も守られ、サービスなどもよくなるかのごとき幻想を盛んにばらまいておられます。だが、果たしてそうでしょうか。以下、ただしていきたいと思います。

まず第一にお伺いしたいのは、政府が膨大な国鉄の長期債務を口実に分割・民営化を推進しておきながら、なぜ分割・民営化をやった後も、これをなくすどころか逆にふやし、しかも長期に放置さえしておくのかということについてであります。

政府の計画によれば、いまだに兩ざらしになっている成田新幹線の建設など、浪費の典型と言われている鉄建公団や本四公団などの借金まで、何もかも国鉄に押しつけ、総計三十七兆三千億円の膨大な赤字を清算事業団という名の旧国鉄に移しかえられるだけではありませんか。その中で、国鉄の用地売却の見通しがつかず約十年間放置されることになる国民負担分十六兆七千億円は、これからの毎年一兆円以上赤字がふえ続けるのであります。仮に国庫から今年度並みの年三千億円程度の助成があるとしても、十年後の借金は単純に計算しても約二十六兆円、現在より十兆円も膨れ上がるわけでありまして、政府はこの借金を一体どうするつもりですか。結局は、亀井監理委員長が直間比率の見直し、つまり間接税の増税と述べたように、増税で国民に負担させるつもりですか。解決策を先送りしない答弁を求めます。(拍手)

さらに伺いたいのは、政府は、一日列車を走らせると六十七億円ずつ赤字がふえ続けますと大宣伝をやっておりますが、この内容について説明を求めます。もともとこれは、列車を走らせることから生ずる赤字ではなく、ほとんどが押しつけられた借金の利払いではありませんか。一体何のための赤字宣伝だったのであつかうか。分割・民営化をやれば、赤字すなわち長期債務が解消できまうと国民に思い込ませるためではなかったのですか。正直に答えていただきたいと思っております。(拍手)

さらに重大なことは、長期債務の大半を国民に押しつけて身軽になったはずの新設民営会社さえも、北海道、四国、九州のいわゆる三島会社は経営が成り立たないことが関係者の言明でも明白ではありませんか。貨物会社のごときは、いまだに収支見直しさえ示せないのはなぜですか。各会社発足後、少なくとも十年間の収支見直しとその根拠を示されるよう求めます。おおよそこのような状況

況は、大赤字を理由に分割・民営化を進めてきた政府の宣伝と全く相反するのではありませんか。だが、この食い違いを解くかきは簡単ではありません。分割・民営化は国鉄の経営形態を根本的に変えることでありますが、経営形態を変えたからといって、長期債務が生じた原因もその結果もななくすることにはならないからであります。なぜなら、国鉄の長期債務は、外地から引き揚げた職員の大年金や全国の新幹線等の莫大な建設費等を政府が無理やり上から国鉄に押しつけたためにできたのであって、公営であろうと民営であろうと、どんな経営形態であろうと、こんな債務を償還することは到底不可能だからであります。(拍手)

政府は、自分が押しつけ、累積させた大借金を、国鉄の経営形態の問題にすりかえ、分割・民営化すれば赤字がなくなるかのごとき思い込ませてきたわけでありまして、これは二重、三重に国民を欺くものではありませんか。責任ある答弁を求めます。長期債務の原因をつくり、責任を国鉄に転嫁し、その上これを経営形態の問題にすりかえてきた政府・自民党は、その責任を今こそ国民の前ではつきりすべきであります。

なお、あわせてお聞きいたしますが、政府・自民党は、最近になって、整備新幹線の建設については国鉄には負担をかけないナショナルプロジェクトとして進めると言い始めております。これは少なくとも、今日まで新幹線の建設費を国鉄に押しつけてきたことが誤りであったことを認めたことでもあると思えますが、総理の見解を伺います。それとも、今でも、国鉄は大赤字を出してもよいが、民営会社には赤字を出させてはならないという考えであるならば、親方日の丸であぐらをかくていたのが国鉄であったのか、国鉄に無理難題を吹つけてきた政府・自民党であったのか、これは分割・民営化必要論の最大の口実にされてきた問題でありますので、明確な答弁を求めるものであります。(拍手)

第二の問題は、政府は、分割・民営化をしても運賃は上がりません、ローカル線は守られますと盛んに宣伝してききましたが、これも全く逆ではありませんか。

まず、基本運賃は九月に上げたところでありましたが、来年以降も毎年三ないし五、五年間で最低一％から二四％も上がるのが百四国会での監理委員会答弁でも明らかであります。これは、民営化後の運賃が鉄道事業法第十六条によって「適正な利潤を含むもの」という利潤原理で決められている以上、長距離通制の後退とともに避けることはできません。そうならないといふどんな法的、制度的保障がありますか、明確な答弁を求めます。(拍手)

さらに重大なことは、ローカル線がどうなるかという問題であります。国鉄再建監理委員会の最終答申によりますと、鉄道特性の發揮できる分野、つまり経営の成り立ち得る路線は、全国二万三千キロの中のおよそ五千キロにすぎません。すると、残る約一万八千キロ、全体の五分の四は、第一次から第三次までの特定地方交通線三千三百キロを含め、いずれは赤字路線といふことで廃線の運命にさらされるのではありませんか。よく私鉄並みと言いますが、私鉄の歴史は廃線の歴史であります。この二十年間に二千九百キロから千五百五十キロに、五割近くも廃線になっております。

提案されている鉄道事業法第二十八条によりますと、運輸大臣は、「公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除き、」営業や路線の廃止を許可しなければならないといふことになっております。今強行されている特定地方交通線のように、バスさえ走っておれば、鉄道がどれだけ重要な役割を果たしているとも機械的に路線の廃止を認めようといふことになるのではありませんか。このようなローカル線廃止自由化法ともいふべきこの分割・民営化法のもとで、近い将来、幹線も含めて全国的に不採算路線の大規模な廃止が日程に上ってくることは確実であります。その

際、国民の利益を守ろうとするならば、民営化の再国有化さえ要求されることが予想されるのでありますが、絶対にそうならないと断言できますか。責任ある答弁を求めます。(拍手)

ローカル線を守り、国鉄経営を改善、発展させる道は、何よりも国鉄の公共性を貫き、国有の公共交通機関にふさわしい財政制度を確立することが必要であります。レールや路盤建設などは、道路、港湾、空港などと同様に公共事業として国が責任を持ち、国鉄を基軸とする総合交通政策に基づき、計画的な財源配分を行うべきであります。こうすれば長期債務の生まれる余地はなく、国鉄は今でも黒字経営ができるのであります。

また、地方ローカル線や学割、身障者割引など赤字の発生が避けられない分野は、西ドイツなど西欧各国もやっているように年度ごとに政府が国庫から補てんすべきであります。さらに、幹線や大都市圏など、基本的には運賃収入で経営を行う分野については、国鉄が国民に全責任を負って運営すべきであります。これこそ官僚的経営の克服とあわせて、国民が求めている真の抜本的な国鉄再建策であると確信をするものであります。政府の真剣な答弁を求めます。(拍手)

第三に、九万三千人の大量の人減らしと安全サービスとの関係についてであります。実はこの問題は、一人乗務や無人駅、無人ホームの激増、人材活用センターへのベテラン労働者の収容などによって、サービスと安全が現実的に危険にさらされるという事実となつて、回答は既に出ているのであります。例えば、毎日三百二十五万人の国民が利用している東京・山手線では、ほとんどの駅で朝夕のラッシュ時にホーム要員が廃止されているため、線路に転落したりドアに手を挟まれたりしても、客の救済さえできなくなっているのではありません。昨年八月、五百二十人ものとうとう犠牲者を出した日航ジャンボ機の墜落事故が、利潤追求の人減らしや整備費の切り下げなどによる検査の手抜きなどに起因していたことは

各方面から指摘されているとおりであり、日航機事故はあすの国鉄の姿であると言われているのであります。

今、無理やり余剰人員にさせられた検査、修理、運転、保守、保安等のベテラン国鉄労働者一萬五千名が全国千三百カ所の人材つづしセンターに入れられて、草むしりなどをさせられております。その後北海道や九州などから広域転送させられたふなれた労働者が配置されているために、検査ミスや運転ミス、過密長大踏切での列車緊急停止などの事態が各地で引き起こされております。このように安全を脅かす利潤第一の余剰人員づくりや労働組合つぶしの不当労働行為は、直ちにやめるべきであります。我が党は、人活センタを直ちに廃止し、安全第一の立場で所要人員を見直し、本来の業務に配置して、安全に万全を期すことを強く要求し、真剣な答弁を求めるものであります。

また、サービスを口にするのであるならば、例えば出札改札要員の削減によって行列が日常化しているような状況をこそ直ちに直すべきではありませんか。人減らしとサービスと安全の関係を政府はどのようにとらえているのか、答弁を求めます。(拍手)

第四に、国鉄の分割・民営化は、以上で明らかになように、国民にとっては百害あって一利なきものであります。では一体、だれが何のためにこんな無謀なことをあえて強行しようとしているのでしょうか。それは言うまでもなく、自民党中曽根内閣と財界、大企業であり、そのねらいは大きく言つて二つあります。

一つは、分割・民営化によって土地だけでも時価七兆円もの膨大な資産、とりわけ国鉄本社を初めとする都心の超一等地を三菱、三井、住友などの財界、大企業がただ同然で分け取りできるやうにすることであり、分割・民営化は、財界、大企業にとっては百害どころかまさに宝の山であります。政府は、国鉄の全資産、全国二万三

千キロの鉄道施設、日本最大の第二電電となる通信・コンピュータ設備、琵琶湖の面積に匹敵する六万七千ヘクタールの土地など、その価値を再評価をし、その全容を所有者国民に明らかにすべきであります。それは、同日選挙中、国鉄を売りに出すと演説した総理にとっても最小限度の責任であります。五兆八千億円で売りに出す二千六百ヘクタールの用地の所在及び算出根拠とともに、資料を国会に提出すべきであります。答弁を求めます。(拍手)

政府、財界、大企業のもう一つのねらいは、国労、全動労など臨調路線に反対したり抵抗したりする労働組合を一挙につぶす上、国鉄の分割・民営化にまさるものはないといふことであり、政府提出法案によれば、新会社発足に当たって国鉄労働者全員を一たん解雇し、新会社への採用は、一方的に決めた基準や条件によって二重、三重のふるいにかへ、選別していく仕掛けになっており、労働組合との団体交渉は完全に排除されています。

国鉄職員局長は、この新規採用というのは非常にいいわけです、新会社が決める労働条件によって働きたいという人間を採用するという画期的なシステムになっておりますと述べて、手放しで喜んでおります。これは、憲法第二十八条が保障している団結権や団体交渉権を一片の法律で抹殺する前代未聞のファシイ的手法であり、事は国鉄労働者の問題にとどまらない重大問題であります。これが総理の言う国際国家日本の政府の労働組合に対する認識であり、態度であるのか、はつきり伺っておきたいと思ひます。(拍手)

最後に強調しておきたいことは、今国鉄は一種の無法地帯と化しております。分割・民営化がまるで国鉄を支配する最高の法律であるかのように扱われています。分割・民営化に反対する者は、労働者の権利どころか、基本的な人権さえ侵されているのであります。既に昨年来、六十名を超える自殺者が出ています。総理、これほど深刻な事態

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する村上弘君の質疑

七二

を生み出している主権者無視、国会無視が、あなたのしはば口にしてる謙虚にということの中身なのですか。明確な答弁を求めます。(拍手)

今日は、円高を逆手にとった経済構造の転換などで、いよいよ百万一百万の大失業時代に入ろうとしています。確かに国鉄の解体、組合つぶし、大量人減らしは、こういう総決算政治の新たな突破口となり、大量失業者づくりに一層の拍車をかけるものとなるであろうことは確実であります。

○副議長(多賀谷真澄君) 村上君、申し合わせの時間が過ぎましたから、なるべく簡単に願います。

○村上弘君(続) 我が党は、政府・自民党が長期債務の大半を放置しておきながら、一日延ばせば一日赤字がふえるからといって国民をせき立て、悪法の実態が国民に知れ渡る以前に、一日も早く悪法成立を強行しようとしている態度とやり方を絶対に許すことはできません。(拍手)

我が党は、国鉄にとっても日本の政治にとっても百害あって一利なき国鉄分割・民営化法案の撤回を要求し、世界の大勢に沿った国有企業としての国鉄の真の再建の道を明らかにするためにこそ徹底的な審議を行うべきことを強く要求して、質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣中曾根康弘君登壇〕

○内閣総理大臣(中曾根康弘君) 村上議員にお答えをいたします。

私の自民党研修会における発言については、先ほど申し上げたとおり、人種差別や他国を誹謗する考えなど毛頭ないということを申し上げるものです。(拍手)

次に、赤字の解消問題でございますが、やはり過剰な要員の合理化あるいは長期債務の過重負担の除去、こういう形によりまして、新会社が健全経営を行えるように配慮して今法案を提出しておりますものであり、新事業体に承継されない長期債務等については、六十一年一月の閣議決定に沿い適

切に処理いたします。

財源につきましては、去る一月二十八日の閣議決定において、清算事業団に帰属した長期債務等の処理方針については明らかにしました。自主財源を充ててもなお残る長期債務等については、最終的には国において処理することとしており、雇用対策、用地売却等の見直しのおおよそつくと考えられる段階で、歳入歳出の全般的見直しとあわせて検討、決定いたします。

借金が増えてきたかということですが、これはやはり公社制度による今までの国鉄経営全般の結果から生まれたものである。さればこそこれを民営・分割を行わんとするものであるであります。

次に、整備新幹線の問題でございますが、政府としては、整備新幹線が従来までの新幹線と比べて輸送需要などの面で差があることも考慮して、財源問題も含め、整備新幹線財源問題等検討委員会においてその検討を進めておるところであります。

次に、路線の維持の問題でございますが、国鉄の事業を効率的な経営形態のもとで再生し、地域に密着した活力ある経営を可能ならしめることによりまして、中距離都市間旅客輸送、大都市間旅客輸送、地方主要都市における旅客輸送などの分野はもとより、その他の分野も含め、国鉄のまま推移する場合に比べ、より多くの路線を維持することが可能になるものと認識しております。

次に、人材活用センターの問題でございますが、これは職員を効率的に管理し、増収対策、経費削減対策等においてその有効性を発揮することが必要であり、同センターにおける勤務については人権上の問題は生じていないものと認識しております。安全は、鉄道本来の使命であり、事業の合理化を進めるに当たりまして、その要員体制についても輸送の安全には当然配慮しておるところであります。

次に、国鉄資産の内容と価額でございますが、

昭和六十年度末における国鉄資産の内容と価額については、六十一年九月三日付官報に公告し、明らかにしたところであります。

職員の選別の問題でございますが、鉄道事業を再生させるためには、新しい会社が身軽になって経営を安定して行わせる、そういう考えもありまして、新会社がその職員を新たに採用する方式をとったものであり、憲法に違反するものではございません。

次に、人権侵害の御質問がございましたが、人権侵害の事実はないと思います。労使関係は、国鉄当局と労働組合の皆さんとの間で今行われておるとおりであります。

さらに、財界との癒着の問題等を指摘されましたが、財産処分と財界との関係などは毛頭ございせん。こういうような問題をわざと疑いを持たせるような発言をなさることについては甚だ無責任でありまして、こういう発言こそ非難されるべきであると考えております。

残余の答弁は関係大臣がいたします。(拍手)

〔国務大臣宮澤喜一君登壇〕

○国務大臣(宮澤喜一君) 十六兆七千億円と言われております長期債務の問題でございますが、できるだけ国民負担を圧縮いたしますために、先ほども申し上げましたが、売却可能な用地等をできるだけ生み出しまして五兆八千億円以上の収入を上げたかと考えておるわけでございます。そのような努力をいたしますとともに、雇用対策あるいは用地売却等の見直しがおおよそつきましました最終的な段階で、いわゆる新たな財源あるいは措置について、歳入歳出を見ながら、その段階で検討をし、決定をしてみたいという手順でございます。すなわち、財源として間接税を導入するかというお尋ねがございましたけれども、現在そのようなことは検討いたしておりません。(拍手)

〔国務大臣橋本龍太郎君登壇〕

○国務大臣(橋本龍太郎君) 総理の御答弁に補足をして御説明を申し上げます。

昭和六十年度の決算によりますと、利払い前の損益で八千七百億円の赤字、これに支払い利子一兆五千六百五十六億円の支出を加え、実質赤字は二兆四千三百五十六億円、一日当たり六十七億円の赤字に相当いたします。

また、長期経営見直しについてということですが、現在、政府として、最新のデータに基づいて再建監理委員会の試算の見直しを行っております。特別委員会における法案の審議に支障を来さないよう、可能なものから逐次提出をいたすつもりでございます。

それから、三島会社の経営についてであります。三島会社の経営につきましては、長期債務を承継させないことと同時に、経営安定基金を設けることにより、新会社を効率的かつ健全な経営体として発足させることとしておるところであります。

また、連続運賃値上げを前提にしているのではないかとお尋ねであります。分割に際しては、移行前の運賃をそのまま引き継ぐこととしたしており、その後の運賃の見直しについては、能率的な経営を続ける限り大幅に運賃を引き上げる必要はないと考えております。

また、鉄道事業法二十八条の問題についてお触れになりましたが、特定地方交通線は別として、一般の地方交通線については、諸条件に大きな変化がない限り今後も維持していくことが可能だと考えております。したがって、これらの路線につき廃止申請が出てくることは通常考えられませんが、仮に申請が出てまいりました場合には、事業法二十八条第二項の規定により、当該廃止によって公衆の利便が著しく阻害されるおそれのあるなしについて判断をすることとされており、この判断に当たっては、輸送量の動向や、バスを含めた代替交通機関の整備の状況等が総合的に勘案され

ると考えております。

それから、安全の問題について御議論がございましたが、私どもは、現在の民間鉄道の状況と国

鉄の状況を見比べた場合において、要員の合理化が安全を脅かすとは考えておりません。

また、再建監理委員会の試算二千六百ヘクター・イコール五兆八千億円の所在と算出根拠という点であります。その面積、価額等につきましては既に百四回国会において明らかにいたしております。(拍手)

〔国務大臣平井卓志君登壇〕

○国務大臣(平井卓志君) 答えたいします。

新会社における職員採用について、選別方式は不当ではないか、かようなお尋ねでございますが、国鉄が置かれた危機的な状況を考えますと、新会社は全く新しい経営理念、経営体制でスタートさせることが必要でございます。そのため、その職員の構成及び労働条件につきましても、新会社の経営方針に基づき新たに決定されるものといたしております。また、新会社の職員の採用は、運輸大臣が任命する設立委員が提示する採用の基準に従いまして公正に行われる仕組みとなっており、また、新会社は提示する新会社職員の採用を新たな方式をとることは憲法に違反することにはならないと認識いたしております。

なお、改革の実施に当たり、政府としましては、職員が路頭に迷うことのないように諸般の対策を講ずることとする考えであります。

以上であります。(拍手)

○副議長(多賀谷真澄君) 関谷勝嗣君。

〔関谷勝嗣君登壇〕

○関谷勝嗣君 私は、自由民主党を代表して、ただいま議題となりました日本国有鉄道改革法等の国鉄改革関連法案について質問を行うものであります。

国鉄の鉄道事業は、明治初めにそのサービスを開始して以来、百有余年にわたり我が国国土の開発、経済社会の発展、国民生活の向上のために多大の貢献をなしてまいりました。戦後昭和二十

四年に公社として日本国有鉄道が発足してもその機能は変わらず、戦後の経済復興から高度成長期、そして安定成長期へと国民の足として、また、産業発展の基盤として、基幹交通機関としての重要な役割を果たしてきたわけであり、ましては、近年の産業構造の高度化、経済社会の国際化の進展、国民所得の増大等を背景としたモータリゼーションの発展、航空輸送の拡大等により、交通市場における国鉄の地位も大きく変革し、その経営も極めて危機的な状態を迎えております。

すなわち、先日発表された国鉄の昭和六十年度決算によると、赤字額は一兆八千億、助成金を除いた実質ベースでは二兆四千億に達し、実に一日当たり六十七億円の赤字が日々累積しているわけであり、そして、借金の高も毎年二兆円近く増加しており、民間企業であれば破産の状態にあると言わざるを得ず、このまま推移すれば資金調達が困難となり、事業の運営にも支障を生じるおそれなしと断言できません。このような状態を打開するためには、現在の公社制度による全国一元的な運営を改め、分割・民営化を断行するほか、ないものと確信するものであります。

鉄道が今後果たすべき役割は、旅客輸送では中距離都市間輸送、都市内などの地域輸送、貨物輸送では中長距離大量輸送などにおいて、なお極めて大きなものがあります。国鉄を効率的な交通機関として再生させ、二十一世紀に向けて我が国経済社会の発展に真に貢献し得る未来のある輸送手段としての活用を可能にすることこそ、次の世代に対して我々が負う責務であると考えらるものであります。

総理、さきの同日選挙における我が党の予想を上回る大きな勝利は、過日の同僚議員の代表質問にもありましたように、中曽根総理のもと、我が党の政策が国民の強い共感を博したためであり、国鉄改革に対しても国民の強い支持が得られたものと考えます。(拍手) 我が党としてはこのような国民

民の重い負託にこたえ、来年四月一日の国鉄改革の実施に向けて、政府提出の国鉄改革関係法案の一日も早い成立を期すものであります。(拍手)

総理は、二十一世紀の新しい日本への軌道を確実に設定するため、行財政改革を断行すると言われおられますが、行財政改革の最重要課題である国鉄改革に取り組む決意をまずお聞かせいただきたいと存じます。

次に、改革に伴う問題点についてお尋ねをいたします。

今回の国鉄改革の実施に当たっては、国鉄が厳しい競争環境にある交通市場の中で、経営の健全性を維持し得る効率的な経営体として生まれ変わるため、約六万一千人とも言われる膨大な国鉄職員がその職を去らなければなりません。避けがたい産みの苦しみとはいえ、国鉄を愛し、その身を国鉄にささげてきた職員諸君、これらの人々の雇用の確保については十分配慮がなされつつ国鉄改革が実施されなければならないと思っておりますが、いかがでしょうか。

政府においては、中曽根総理みずから陣頭に立たれ、国鉄職員雇用対策本部を指揮され、国鉄自身の最大限の自助努力とともに、関係各界の御協力を得て、国鉄職員の再就職促進対策の着実な成果を上げられておられることに對しては深く敬意を表するものであります。また、去る九月十二日には国鉄等職員再就職計画が閣議決定され、再就職先として希望の多い公的部門における採用率について高い割合が示されるなど、より明確な見通しが示されましたことは多量とするところであります。しかしながら、九月十日現在の各部門別国鉄職員採用申し出状況を見ますと、まだ十分な申し出数が確保されているとは言えない状況にあるように思われます。また、特に一般産業界との関係では、採用側と再就職希望者側の双方の意向の一致を見なければならぬことから、計画数を相当上回る申し出数を確保しなければならぬと理解をいたしております。

国鉄改革の円滑な実施のためには、国鉄職員の不安のないよう配慮し、できるだけ円満な労使の協調関係を築く必要があります。このためには、多数の再就職先を確保するとともに、六十二年以降の採用分も含めてできるだけ早期に採用の手続を進めることが肝要であり、なお一層の御努力をお願いいたしますが、総理及び運輸大臣の御所見を伺いたいと存じます。

次に、国鉄改革実施に当たっての第二の重要課題である国鉄長期債務等の処理の問題について伺います。

監理委員会の試算によれば、処理を要する国鉄長期債務等の額は三十七兆三千億という膨大なものであります。新しい旅客会社等の健全経営の確保を考えれば、そのすべてを旅客会社等に負担させ得ないことは明らかであります。国鉄用地等を売却した後もなお残された債務については、国の責任において処理することとされたのは当然のことと考えます。しかしながら、最終的に残された長期債務等の処理について国民の理解をいただくためには、国鉄の自助努力としてその額を可能な限り圧縮する必要がある、売却可能な国鉄用地の生み出しと、より有利な条件での売却に最大限の努力をお願いする次第であります。

長期債務等の処理のため売却される国鉄用地は、長期間にわたって形成されてきた国民の貴重な財産であります。その処分は国民の強い関心の的となっております。国民の財産である国鉄用地売却に当たっては公明正大にこれを行い、いよいよもも疑惑を招くようなことがあってはならないと考えますが、運輸大臣、いかがでしょうか。

政府が提出された国鉄改革法案によれば、残された国鉄長期債務等は日本国有鉄道清算事業団において処理されることとなっており、来年度分については運輸省より関係する予算要求が提出されたと承知しております。清算事業団において毎年処理を要する額が極めて大きいことから、その円滑な支払いの確保のためには、国庫助成その他政

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

日本国有鉄道改革法案等の趣旨説明に対する関谷勝嗣君の質疑

七四

府の果たす役割が大きく、また、不可欠と考えますが、総理、この点についてお考えを伺いたいと思います。

次に、新しい会社の経営見通しについて伺います。

今回の国鉄改革の最大の眼目は、国鉄事業を厳しい競争に耐え得る効率的な企業経営体質に変革することにより、赤字の増大、国民負担の増加という悪循環を断ち切ることにあります。健全経営の確保は、多様な利用者のニーズに的確にこたえることによつてのみ可能となるものであります。こうした鉄道再生への道を確保するため、再建監理委員会「意見」においては、新しい鉄道会社等を健全な企業体として発足させるよう十分配慮すべきことを打ち出しております。実際、国鉄改革によつて新生した企業の健全経営の見通しが確保されるのでなければ、今回の国鉄改革を実施する意義は薄いと申せましょう。

今般、政府から提出されている改革関連法案に示された改革により、新しい会社は当然効率的な企業として安定的な運営を行うことが可能になるものと考えます。特に、四国等三島の旅客会社については、近年の輸送状況を勘案しますと、経営環境は必ずしも容易ではないと予測されますが、運輸大臣から、三島の会社も含め、新しく発足する旅客会社の経営基盤の整備についてお聞かせ願いたいと思います。

国鉄は今次改革により、地域に目を向けた鉄道に生まれ変わると言われておりますが、これはまさに正確を射ているところと考えます。新しい旅客会社は、互いに手を携えて国民の足として機能するものでありますが、何よりも地域の住民に愛され、より幅広く利用していただかなければなりません。そのためには、地域思いであることを経営の基本理念とする必要があると思います。国鉄改革により、国鉄事業が効率的な運営形態となることについては十分理解できるのでありますが、また、新しい会社が良質なサービスを提供

することも当然期待されるわけでありまして。国鉄改革について一層深い国民の理解を得るためには、改革後の鉄道事業の提供するサービスについて具体的に認識していただくことも必要と考えます。運輸大臣、最近のダイヤ改正などでも具体的なサービス改善の動きが出ておりますが、改革後の新会社などにどのような経営理念のもとにサービスの向上をどのように実現することを期待できるのか、お示し願いたいと思います。

国鉄改革の実施に伴い業務の効率化、合理化を図る過程で、相当の要員の削減を行うとともに、設備投資についても一層の効率化、重点化を行わなければなりません。しかしながら、その際において輸送の安全がいささかでも損なわれるようなことがあってはなりません。安全を無視した国鉄改革は許されないのであります。運輸大臣、国鉄改革における安全確保への取り組みの姿勢をお聞かせ願います。

先ほど社会党提出の国鉄改革法案の趣旨説明をいただいたところでありますが、多くの疑問を感じました。巨大組織による全国一社制のもとにおける事業運営で果たして効率的な経営を期待することができるとはありまじょうか。民営化とあわせて分割を断行することが改革には不可欠であると確信するものであります。(拍手)政府提案こそ最善の方策と思うのでありますが、総理の所見をお伺いいたします。

最後に、国鉄改革実施のスケジュールについて伺います。

政府を初め関係各方面の御努力により、国鉄改革実施に向けて大きな機運が盛り上がり、国民各位の熱い期待が寄せられていることをひしひしと感じております。国民の期待にこたえて来年四月一日に国鉄改革を実施することこそ、政権政党たる我が党の当面の最大の責務であると確信をいたしております。国鉄改革関連法案については、十分議論が尽くされなければなりません。党利党略によつていたずらに審議をおくらせることが

あってはならず、精力的かつ速やかな審議をお願いするものであります。また、法律成立後、改革実施に向けて諸般の準備が必要と思われまますので、政府においても国鉄改革の円滑な実施が確保されるよう最大限の努力を求めらるものであります。

総理に、国鉄改革は来年四月一日に確実に断行するとの御決意の表明をお願い申し上げます。私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣(中曾根康弘君) 関谷議員にお答えをいたします。〕

まず、国鉄改革に関する決意でございますが、今次行革の最大眼目の一つが国鉄改革でございます。不転換の決意を持って、全力をもって取り組む考えでございます。(拍手)

次に、再就職の問題でございますが、昨年末に定めた基本方針に沿って全力を挙げてまいりつております。分野別に確保すべき再就職先の目標数及び各分野における採用のための手続の促進について、国鉄等職員再就職計画において既に定めたところであります。現在までに六万一千人の目標に対して約五万三千人の採用の申し出がなされ、順調に進んでいるところでございますが、さらにきめ細かい配慮を重ねて、御指摘のようなできる限り早期に採用のための手続を進めることも含めまして、再就職を必要とする国鉄の皆さんへの雇用対策に万全を期する考えでございます。

長期債務の処理の問題でございますが、長期債務等の確実かつ円滑な処理は極めて重要な問題であります。政府としては、本年一月の閣議決定の趣旨に沿ひ、まず用地売却の上乗せ等に努め、最終的に国民負担を求めざるを得ない長期債務等の額を極力圧縮いたしまして、本格的な処理のために必要な新たな財源、措置については雇用対策、用地売却の見直しのおおよそつくと考えられる段階で決定したいと思ひます。それまでの間は、財政事情の許容する範囲内で国庫助成や資金

繰りの円滑化等について必要な措置を講じ、清算事業団の運営に支障の起こることのないように配慮してまいりる考えでございます。

社会党案につきましても、御苦心の作であるとは思ひますが、やはり公的の一元体制を維持しているという点、また自主的努力が不足で、国に対する依存が多過ぎるという点、こういうような面を考へて、やはり親方万の丸、赤字垂れ流しは直らぬであらう、そう考へております。(拍手)

最後に、来年四月一日における断行でございますが、国鉄改革を一日も早く実現することが最終的な国民負担を軽減し、国民の利益にかなうものであると確信しております。法案成立後新事業体発足のための諸準備が必要でありますので、一日も早く政府案を成立させていただきまして、来年四月一日に改革を断行すべく全力を挙げる所存でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。(拍手)

〔国務大臣(橋本龍太郎君) 関谷議員にお答えを申し上げます。〕

国鉄職員の雇用対策につきましてはただいま総理からお答えをいただきました。私も全力を尽くして努力をするつもりであります。また、長期債務の処理につきましても、特に国鉄用地の処分にはささかの疑惑も招くことがないよう、公正、適切に行われることは当然のことです。ですから、私も政府として、清算事業団における用地の処分について、公開競争入札を基本としてまいりると同時に、重要資産の処分にあつては資産処分審議会の意見も聞いて、世の疑惑を招かぬような正々堂々たる処置をしたいと考えております。

また、新会社の経営基盤、特に旅客会社の経営基盤につきましてもお尋ねがございました。これは、議員よく御承知のとおり、業務運営の最大限の合理化、効率化を図り、過剰な要員体制を改めてまいりますと同時に、国鉄の長期債務等につ

ては、新会社の健全な経営に支障が生じない範囲で承継をさせる。殊に北海道、四国、九州の三島の会社については、国鉄時代の長期債務をすべて免除をいたしますと同時に、経営安定のための多額の基金を設けることとして、こうした施策を講じ、収支採算の均衡を確保することとして、この改革の施行に当たっては、基本的に採算が維持できる体制を考えたつもりであります。

また、新会社の経営理念とサービスの向上という御指摘がございました。新会社は、民間企業の一つとして、他の交通機関との間の極めて厳しい競争関係の中でこれからみずから切り抜けていかなければなりません。そのためには、地域に密着した効率的な経営が必要でありますし、真に需要の動向に即したよりよいサービスを提供することが最も必要なことであることは言うまでもありません。具体的に言うならば、利用者から見てより利用しやすい、かつ信頼される鉄道輸送サービスを提供しない限り、企業としての維持発展はないわけであり、今後とも、地域密着型のダイヤ編成あるいは新しい企画商品の開発など、地域に根差した経営を行うことによって利用者のニーズに的確にこたえていただくことを期待をいたしております。

また、安全確保についての姿勢をお取り上げをいただきました。言うまでもなく、安全の確保は公共輸送機関の最大の使命であると認識をしております。その観点から言うならば、昨日のようにわざわざ信号ケーブル等を切断するがごときは、私どもの許しがたい行為であります。(拍手)今回の国鉄改革における要員体制や設備投資についても、今後とも十分に配慮し、安全を確保していただけるように努力するつもりであります。(拍手)

○副議長(多賀谷真穂君) これにて質疑は終了いたしました。

○副議長(多賀谷真穂君) 本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十分散会

出席閣僚大臣

内閣総理大臣 中曾根康弘君
大蔵大臣 宮澤 喜一君
文部大臣 塩川正二郎君
運輸大臣 橋本龍太郎君
労働大臣 平井 卓志君
自治大臣 葉梨 信行君

出席政府委員

運輸大臣官房国
有鉄道再建総括
審議官 林 淳司君
運輸大臣官房国
有鉄道部長 丹羽 晟君
自治省税務局長 津田 正君

○朗読を省略した議長の報告

(議決通知)

一、去る十七日、弥富事務局長から大西裁判官訴追委員会委員長及び加藤本参議院事務局長あて、本院は、裁判官訴追委員予備員中西誠介君辞職につきその補欠として坂上富男君を選任し、同君の職務を行う順序は第四順位と決定した旨通知した。

一、去る十七日、本院は、宇宙開発委員会委員に久良知章君を任命したことについて承認した旨内閣に通知した。

一、去る十七日、本院は、労働保険審査委員会に高橋久子君を任命したことについて承認した旨内閣に通知した。

(選出通知)

一、去る十七日、本院は、検察官適格審査委員会及び同予備委員を次のとおり選挙した旨内閣に通知した。

検察官適格審査委員会

高鳥 修君 宮崎 茂一君
坂上 富男君 中村 巖君

同予備委員

太田 誠一君(高鳥修君の予備委員)
高村 正彦君(宮崎茂一君の予備委員)

清水 勇君(坂上富男君の予備委員)

(指名通知)

一、去る十七日、本院は、国土開発幹線自動車道建設審議会委員に衆議院議員竹下登君、同安倍晋太郎君、同伊東正義君、同小沢辰男君、同瓦力君、同中村茂君、同伏木和雄君及び同小沢員孝君を指名した旨内閣に通知した。

一、去る十七日、本院は、北海道開発審議会委員に衆議院議員阿部文男君、同川田正則君、同町村信孝君、同奥野一雄君及び同藤原雄雄君を指名した旨内閣に通知した。

一、去る十七日、本院は、国土審議会委員に衆議院議員稲葉修君、同田澤吉郎君、同大西正男君、同渡辺栄一君、同山崎平八郎君、同大出俊君、同佐藤敬治君、同飯村義彦君及び同米沢隆君を指名した旨内閣に通知した。

一、去る十七日、本院は、日本ユネスコ国内委員会委員に衆議院議員船田元君、同白井日出男君、同馬場昇君及び同有馬重武君を指名した旨内閣に通知した。

一、去る十七日、本院は、鉄道建設審議会委員に衆議院議員竹下登君、同安倍晋太郎君、同伊東正義君、同長谷川峻君、同小林恒人君及び同浅井美幸君を指名した旨内閣に通知した。

(委員推薦通知)

一、去る十七日、議長は、社会保障制度審議会委員に次の議員を推薦する旨内閣に通知した。

稲垣 実男君 丹羽 雄哉君
浜田卓二郎君 村山 富市君
沼川 洋一君

一、去る十七日、議長は、地方制度調査会委員に次の議員を推薦する旨内閣に通知した。

相沢 英之君 竹中 修一君
谷 洋一君 中山 利生君
西田 司君 細谷 治嘉君
安田 修三君 宮地 正介君
中野 寛成君

一、去る十七日、議長は、国土審議会特別委員に次の議員を推薦する旨内閣に通知した。

(首都圏整備特別委員会)
鯨岡 兵輔君 小淵 恵三君
武藤 山治君 吉浦 忠治君

(東北地方開発特別委員会)
長谷川 峻君 齋藤 邦吉君
野呂田芳成君 渡部 行雄君
武田 一夫君

(九州地方開発特別委員会)
坂田 道太君 山崎平八郎君
宮崎 茂一君 川崎 寛治君
大橋 敏雄君

(四国地方開発特別委員会)
森下 元晴君 田村 良平君
今井 勇君 井上 普方君
平石勝作太郎君

(北陸地方開発特別委員会)
福田 一君 坂本三十次君
片岡 清一君 関山 信之君
西中 清君

(中国地方開発特別委員会)
田中 龍夫君 細田 吉蔵君
増岡 博之君 野坂 浩賢君
吉井 光昭君

(離島振興対策特別委員会)
櫻内 義雄君 山中 貞則君
小沢 辰男君 西岡 武夫君
村山 喜一君 鈴切 康雄君
小淵 正義君

(豪雪地帯対策特別委員会)
亀岡 高夫君 佐藤 隆君

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号 朗読を省略した議長の報告

笹山 登生君 川俣健二郎君
 飯仲 義彦君

(政府委員承認)

一、去る十八日、原議長は、中曾根内閣総理大臣
 申し出の次の者を、第百七回国会政府委員に任
 命することを承認した。

内閣審議官 遠山 仁人

同 中島 眞二

内閣総理大臣官房審議官 本多 秀司

日本国有鉄道再建監
 理委員会事務局次長 吉田 耕三

臨時教育審議会事務局次長 齋藤 諱淳

警察庁刑事局保安部長 漆間 英治

総務庁長官官房審
 議官兼内閣審議官 勝又 博明

総務庁長官官房審議官 百崎 英

同 稲橋 一正

総務庁人事局次長兼内閣審議官 田中 史

総務庁北方対策本部審議官 松津 好明

北海道開発庁計画監理官 大串 国弘

経済企画庁調整局審議官 田中 努

経済企画庁総合計画局審議官 富金原俊二

科学技術庁長官官房審議官 川崎 雅弘

環境庁企画調整
 局環境保健部長 目黒 克己

国土庁長官官房水資源部長 志水 茂明

法務大臣官房司
 法法制調査部長 清水 湛

外務大臣官房審議官 渡辺 允

同 齊藤 邦彦

外務省経済局次長 池田 勉彦

大蔵大臣官房総務審議官 足立 和基

大蔵大臣官房審議
 官兼内閣審議官 赤倉 啓之

大蔵大臣官房審議官 大山 綱明

同 尾崎 護

同 佐藤 浩

同 新藤 恒男

大蔵省理財局次長 安原 正

同 入江 敏行

大蔵省国際金融局次長 島中 杉夫

文部大臣官房総務審議官 川村 恒明

文部省高等教育局私学部長 坂元 弘直

厚生大臣官房総務審議官 長尾 立子

厚生大臣官房審議官 川崎 幸雄

厚生大臣官房審議
 官兼内閣審議官 佐々木喜之

厚生省保健医療
 局老人保健部長 黒木 武弘

社会保険庁長官官房審議官 花輪 隆昭

農林水産大臣官房総務審議官 吉國 隆

農林水産大臣官房審議官 青木 敏也

通商産業大臣官房総務審議官 山本 幸助

通商産業大臣官房審議官 末木 太朗

同 緒方謙二郎

通商産業省通商政策局次長 吉田 文毅

通商産業省機械
 情報産業局次長 山本 雅司

資源エネルギー庁
 長官官房審議官 逢坂 国一

運輸大臣官房審議官 井山 嗣夫

運輸大臣官房国有鉄道部長 丹羽 晟

運輸省地域交通局
 陸上技術安全部長 神戸 勉

運輸省海上技術
 安全局船員部長 増田 信雄

郵政大臣官房総務審議官 山口 武雄

労働大臣官房審議官 齋藤 邦彦

同 佐藤 仁彦

建設大臣官房総務審議官 渡辺 尚

自治大臣官房審議官 森 繁一

同 小林 実

同 渡辺 功

自治省行政局公務員部長 柳 克樹

自治省行政局選挙部長 小笠原臣也

一、去る十九日、原議長は、中曾根内閣総理大臣
 申し出の次の者を、第百七回国会政府委員に任
 命することを承認した。

自治大臣官房長 持永 堯民

(政府委員任命)

一、去る十八日、中曾根内閣総理大臣から原議長
 あて、十八日議長において承認した遠山仁人外
 五十六名(佐藤浩を除く)を、同日第百七回国会
 政府委員に任命した旨の通知を受領した。

一、去る十九日、中曾根内閣総理大臣から原議長
 あて、十九日議長において承認した持永堯民
 を、同日第百七回国会政府委員に任命した旨の
 通知を受領した。

一、昨二十四日、中曾根内閣総理大臣から原議長
 あて、十八日議長において承認した佐藤浩を、
 二十四日第百七回国会政府委員に任命した旨の
 通知を受領した。

(政府委員退任)

一、去る十九日、中曾根内閣総理大臣から原議長
 あて、第百七回国会政府委員中左記のとおり異
 動があり、政府委員としての資格を失った旨の
 通知を受領した。

記

異動前の氏名 異動後の氏名 異動年月日

官職名 官職名 年月日

自治大臣 石山 努 (死亡) 昭六・九・六

官房長

(常任委員辞任及び補欠選任)

一、去る十七日、議長において、次のとおり常任
 委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

文教委員

辞任 補欠

三塚 博君 渡海紀三朗君

議院運営委員

辞任 補欠

伊藤 忠治君 前島 秀行君

日笠 勝之君 遠藤 和良君

前島 秀行君 伊藤 忠治君

遠藤 和良君 日笠 勝之君

(議案提出)

一、去る十七日、内閣から提出した議案は次のと
 おりである。

地方公共団体の執行機関が国の機関として行
 事務の整理及び合理化に関する法律案

地方自治法の一部を改正する法律案

国家公務員災害補償法の一部を改正する法律案

地方公務員災害補償法の一部を改正する法律案

一、去る十九日、議員から提出した議案は次のと
 おりである。

日本鉄道株式会社法案(伊藤茂君外八名提出)

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)

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)

(議案付託)

一、去る十七日、委員会に付託された議案は次の
 とおりである。

国家公務員災害補償法の一部を改正する法律案

(内閣提出第一六号) 内閣委員会 付託

地方公務員災害補償法の一部を改正する法律案
(内閣提出第一七号) 地方行政委員会 付託

(質問書提出)

一、去る十七日、議員から提出した質問主意書は次のとおりである。

排気ガスと肺癌予防に関する質問主意書(岡崎万寿君提出)

一、去る十八日、議員から提出した質問主意書は次のとおりである。

常磐新線に関する質問主意書(新村勝雄君提出)

一、昨二十四日、議員から提出した質問主意書は次のとおりである。
在郷軍人病に関する質問主意書(草川昭三君提出)

(答弁通知書受領)

一、去る十九日、内閣から、衆議院議員小川新一郎君提出台風十号及びその後の低気圧による災害対策に関する質問に対して、質問事項について検討する必要がある、これに日時を要するため、昭和六十一年十月四日までに答弁する旨の国会法第七十五条第二項後段の規定による通知書を受領した。

一、去る十九日、内閣から、衆議院議員草川昭三君提出新たな水利用税創設に関する質問に対して、質問事項について検討する必要がある、これに日時を要するため、昭和六十一年十月四日までに答弁する旨の国会法第七十五条第二項後段の規定による通知書を受領した。

一、去る十九日、内閣から、衆議院議員近江巳記夫君提出SDI研究計画参加に関する質問に対して、質問事項について検討する必要がある、これに日時を要するため、昭和六十一年十月一

日までに答弁する旨の国会法第七十五条第二項後段の規定による通知書を受領した。

衆議院会議録第二号中正誤

べ 段 行 誤 正
二 四 三 強力を 強力な

昭和六十一年九月二十五日 衆議院會議録第五号

七八

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

発行所

東京都港区虎ノ門二丁目二番四号
大蔵省印刷局 平 106
電話 東京 五三 四二六(代)

定価
一〇〇
円部