

第百七回 参議院日本国有鉄道改革に関する特別委員会会議録第五号

昭和六十一年十一月二十日(木曜日)  
午後一時十八分開会

委員の異動

十一月十四日

辞任

鈴木 貞敏君

補欠選任

高平 公友君

十一月十七日

辞任

市川 正一君

補欠選任

諫山 博君

十一月二十日

辞任

坂元 親男君

補欠選任

上杉 光弘君

山崎 竜男君

永田 良雄君

秋山 肇君

野末 陳平君

出席者は左のとおり。

委員長

山内 一郎君

理事

伊江 朝雄君

浦田 勝君

江島 淳君

亀長 友義君

赤堀 操君

安恒 良一君

矢原 秀男君

委員

上杉 光弘君

大島 友治君

堀原 清君

木村 陸男君

倉田 寛之君

下条進一郎君

田代由紀男君

高平 公友君

委員以外の議員

議長

村沢 牧君

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

塩川正十郎君

厚生大臣

斎藤 十朗君

運輸大臣

橋本龍太郎君

労働大臣

平井 卓志君

建設大臣

天野 光晴君

自治大臣

葉梨 信行君

内閣官房長官

後藤田正晴君

国務大臣

近藤 鉄雄君

国務大臣

綿貫 民輔君

政府委員

内閣審議官

中島 眞二君

内閣法制局長官

味村 治君

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

総務庁長官官房審議官

百崎 英君

総務庁人事局長

手塚 康夫君

経済企画庁総合計画局長

及川 昭伍君

経済企画庁総合計画局審議官

富金原俊二君

国土庁計画・調整局長

星野 進保君

大蔵省主計局次長

角谷 正彦君

大蔵省主計局次長

篠沢 恭助君

文部省初等中等教育局長

而崎 清久君

厚生大臣官房審議官

佐々木喜之君

中小企業庁指導部長

長瀬 要石君

運輸政務次官

柿澤 弘治君

運輸大臣官房審議官

井山 嗣夫君

運輸大臣官房国策審議官

林 淳司君

運輸省運輸政策局長

丹羽 晟君

運輸省地域交通局長

棚橋 泰君

運輸省地域交通局長

熊代 健君

運輸省技術安全部長

神戸 勉君

本日の会議に付した案件

○日本国有鉄道改革法案(内閣提出、衆議院送付)  
○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、衆議院送付)  
○新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出、衆議院送  
付)  
○日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出、衆議  
院送付)  
○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、衆議院送付)  
○鉄道事業法案(内閣提出、衆議院送付)  
○日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出、衆  
議院送付)  
○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、衆議院送付)  
○日本鉄道株式会社法案(村沢牧君外五名発議)

事務局側

常任委員会専門  
員

高池 忠和君

杉浦 喬也君

労働省労働局長

小粥 義朗君

労働省労働基準  
局長

平賀 俊行君

労働省職業安定  
局長

白井晋太郎君

建設省道路局長

萩原 浩君

自治大臣官房審  
議官

森 繁一君

自治省行政局公  
務員部長

柳 克樹君

自治省財政局長

矢野浩一郎君

自治省税務局長

津田 正君

説明員

日本国有鉄道総  
裁

高池 忠和君

杉浦 喬也君

○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(村沢牧君外五名発議)

○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(村沢牧君外五名発議)

○派遣委員の報告に関する件

○委員長(山内一郎君) これより日本国有鉄道改革に関する特別委員会を開会いたします。

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関する特別措置法案、鉄道事業法案、日本国有鉄道改革法等施行法案、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の各案を一括して議題といたします。

これより質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○磯山篤君 最初に運輸大臣にお伺いしますが、今回の改革法案の第一条、これは趣旨が書かれているわけでありまして。従来、私も経験をしてきたこの種の法律というのは、昭和五十六年十二月に行われましたいわゆる行革法というのが手始めでありまして、それからたばこ法案あるいは電電法案、それから今回の国鉄法案ですが、この第一条のところがそれぞれ趣旨の異なる文章になっているのに気がついたわけですが、今回の改革法案第一条の考え方にどういう見解をお持ちですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) ただいま御指摘をいただきました改革法第一条につきましては、国鉄が現在の状態になりました経緯を考えますと、先般衆議院におきまして御指摘をいただいておりますようなさまざまな問題がありました。その状況を踏まえながら、国鉄というものが多様な輸送機能の発達に伴う輸送機能の変化に対応し切れず今日の破局的な状況を招いたわけでありまして、その根本的な部分につきましては、公社制というものでありまして自主的かつ弾力的な経営が困難でありましたことばかりではなく、全国一元的の巨大組織のもとにおける画一的かつ競争意識の乏しい運営が行われてまいったために輸送需要へのきめ細かな対応ができなかったことによるものと私もはとらえております。したがって、国鉄事業につきましては地域間の輸送需要に的確に対応し得る効率的な経営形態を実現し、その経営の健全性を回復するために分割・民営化を基本とした今次改革を一日も早く実施したいと、ただいま御審議を願うに至りました。

そこで、改革法の第一条におきましては、このような国鉄改革の実施に関する基本的な背景及び認識を示すことによって、同法案に規定をいたしております各般の施策の意義を明らかにいたすとともに、国鉄改革の実施に向けての強い決意を述べることとしたものでありまして、国鉄改革に関する各般の施策を総合的に推進してまいります上で適切な規定であると考えておるところでございます。

○磯山篤君 総理にお伺いしますが、昭和五十六年十二月のいわゆる最初の行革法、正式名称は「行政改革を推進するため当面講ずべき措置の一環としての国の補助金等の削減その他の臨時の特例措置に関する法律」です。私もあの当時行革特別委員会の委員でありました。同僚委員からこの第一条「目的」について総理に厳しく追及があったことを記憶しております。

それは、この法律の第一条「目的」によりまして、「この法律は、昭和五十六年七月十日に行われた臨時行政調査会の答申の趣旨にのっとり、行政改革を推進するため」以下云々、こう書いてあるわけですが。問題になりましたのは、「臨時行政調査会の答申の趣旨にのっとり」というのは第一条としては適当ではないじゃないか。当然、行政改革を推進するためにこの法律を準備したわけだから、前の「答申の趣旨にのっとり」というのは必要の言葉である。これの長い議論をされました。その結果、法制局長官あるいは総理も、今後この種の問題については十分に検討したいというところで政府預かりのことになっているわけですね。

それで、その当時の議論からいたしますと、今回の国鉄改革法第一条の「趣旨」のところも、それ以上に背景説明をことごとく行っているわけですね。今運輸大臣は、基本的な認識を明らかにしながら強い決意を文章にしたと言っておりますけれども、この第一条の「趣旨」の大部分のところは提案理由の説明の部分なんです。例えば、電電株式会社の場合につきましては、いきなり「日本電信電話株式会社は、国内電気通信事業を営むことを目的とする株式会社とする」というふうに明確に株式会社の位置づけをしているわけですね。それからたばこ専売の場合におきましては、第一条「目的」の法律は、たばこ専売制度の廃止に伴い、一確かに廃止になった。そこで「製造たばこに係る一云々」というふうに、名が体をあらわすようにそのものずばりで法律が構成されているわけですね。冷静に考えてみても、この国鉄の第一条というのは余りにも悪文であるし、背景説明をなす本文にしなければならぬのかという素朴な疑問がどうしても解けないわけですね。

法制局長官にお伺いしますが、過去にこういう論争があったことを承知しながら、なおかつ今回の改革法の第一条について、認知をしたと言えは語弊がありますが、十分におさらいをしたんだと、法制局長官としてはこういうふうにお考えでしょうか。

○政府委員(味村浩君) まず、一般論として申し上げますと、新規立法をいたします際には、一部の例外、例えば極めて簡単な法律といったようなものを除きまして、その法律を立法する目的なりあるいはその法律の要旨を記載いたします趣旨規定なり、そういうものを置くというのが普通でございます。

御質問にございました行革関連特別法案につきまして、当時、「臨時行政調査会の答申の趣旨にのっとり」、こういう文言が入っております。それを規定していることの可否ということが問題になっていることは承知いたしております。しかし、この問題は、当時の行政管理局長官をされておりました中曽根総理が答弁されましたとおり、立法例としては珍しいことであるけれども、臨調答申について政府は全面的に尊重してこれを断行するという決意をあらわす意味だということお答えをされたわけでございます。私どももそのように考えている次第でございます。

今回の日本国有鉄道改革法案第一条は、先ほど申し上げましたような一般の例に倣いまして趣旨規定を設けたわけでございます。これはこの法律案に定めております内容を一見して明らかにするために置いたものでございます。この法律案の内容自体は日本国有鉄道の改革に関する基本的な事項でございますが、これについて定めるということとを述べただけではなくて、その改革がどのような基本的な認識に立ち、またどのような意識を有する改革であるかということも明らかにすることが適切であるという観点から定めたものでございまして、法律的には問題がないものと考えております。

○磯山篤君 この改革法第一条の冒頭に「日本国有鉄道による鉄道事業その他の事業の経営が破綻し、現行の公共企業体による全国一元的経営体制の下においてはその事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難となつて」と。私も日本社会党が提案をした社会党案についても今の国鉄でいいと言っているのではないし、また国民全体も今のままでよいと言っているわけじゃないか。しかし、この一元的な経営体制が決定的に悪いかどうかというのはお互いに論争のある点なんですよ。それから「事業の経営が破綻し」と書いて

てありますが、これも認識の違いが現実にあるわけですが、そういうものをこの法律の第一条のところに持つてくるのは適切でない。改革のために云々というふうに入るならば了承できますけれども、この基本認識のところにしても大いに議論があるものをそのまま第一条に持つてくるということは、法律体系上は適切ではない、こういうふうにするところでありまして、今まで長いこの種の論争の締めくくりとしてこういう国鉄の第一条が出てきたことを非常に残念に思うわけですが、総理の考え方をこの際伺いをしておきたいと思ひます。

○国務大臣(中曾根康弘君) 横山さんが指摘されました五十六年の行革法案の場合におきましても、臨調というものをつくりまして、そしてその臨調は法律をもつてつくり、かつその委員の人も国会の同意を得て行方。非常に重い委員会として、また世間的にも大きな関心を得て、賛否両論ありましたが、我々の方からすれば国民の御支持をいただいたと考えておりますが、そういう関係でできた臨調の答申を執行する。そういうような意味におきまして、重きを考へて第一条の中にそういう趣旨を盛り込んだ。しかも、割合に臨調答申全般を包括的にとらえて行政改革の趣旨というものをはつきりさせよう、そういう意味であの答申の趣旨というものをに入れておるわけでございます。ですから、法案の体系全般からしますと、野党の皆さんは、こんなものの中に入れてもよいじゃないかというような指摘をされた部分もあったことは事実でございます。その点はいろいろ御批判をいただきましたことも私よく覚えております。

今回の国鉄法案にいたしましても、百年間続いた国有鉄道を廃止して新しい六分割という思い切った改革に出てくるものでございますから、そのために国鉄の再建監理委員会を法律でつくり、またその委員も国会の同意を得て任命し、そしてそれらの方々にこの再建監理委員会をつくらした趣旨に基づきましていろいろ議論をしていただいて

答申が出てきた。何しろ百年間続いた国鉄を改革するという非常に大きな重たい仕事でございますから、政府はどういう理念、どういふ認識に基づいてこれを執行するかという点をやはりお示しをしないといふと、これだけの大きな改革をやるにいて態度は軽過ぎやしないか、そういう意識も私たちにはございました。そういう意識についてあるいはやり方について、野党の皆さんとあるいは違っている点が多々あることも知っております。しかし、この改革は政府は確信を持って、また政府の責任において実行しようと考えておるところでございますから、そういう意味における政府側としての認識や決意というものを国民の皆さんにお示しして御判断をいただく、国会にもその考えについていろいろ御批判をいただく、そういうような立場で第一条というものを明定した次第でございます。

○横山君 いずれにしても、提案理由の趣旨説明に係るようなものをすべてこの法律第一条の中に込めるといふのは、私は好ましいことではないといふふうに今でも思っております。政府側の立場からすれば、臨調答申というものは当然尊重する立場が前提条件にならなかならぬわけですね。ですから、それを何も法律の中に入れる必要はないんですよ。それは提案の理由、背景説明に必要なものなんです。そういう意味で意見は一致をしませんけれども、今後この種の問題を提起する場合には十分に勉強をしてほしい問題だといふふうに思ひます。

それからこの第一条、あえて申し上げますと、用語の小切りがないんですよ。最初から最後まで点だけの押さえて丸がない。この文章も非常に珍しいことなんです。これは法制局長官の方に係ることでしようけれども、やはり法律というものは国民にわかるように、読みやすいようにするのが法律ではないかというふうに思うわけです。注文だけつけてこの問題は終わりたいと思ひます。次に、鉄道事業法案に入りたいと思ひます。運輸大臣の提案説明を聞いておりました際に、

こういうふうに言われておりました。国鉄が「分割・民営化されることに伴い、現在日本国有鉄道の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関する一元的な法制度を整備することにより、」以下云々というふうに書かれていたわけですが、

そこで、問題にしたいのは、「一元的な法制度」ということに注目をするわけですが、現在の鉄道事業に關します法律というのはたくさんあるわけですね。そのうち今回は、統合をいたしましたのは日本国有鉄道法と地方鉄道法だけなんです。その立場からいいますと、果たして「一元的な法制度」といふふうに言い切れるかどうか、あるいはこれで整備をしたといふふうな認識に立てるかどうか、これは問題にしなければならぬと思ひているわけですが、運輸大臣その点はいかがでしようか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 委員が御指摘のように、確かに私は「一元的な」といふ言葉を説明で用いました。しかし、よく御承知のように、鉄道営業法は主として鉄道の営業に着目して利用者と関係などを定めている法律でありまして、その性格上は民法、商法あるいは刑法などの基本法と深くかかわっております。そのため、その改正にはやはり慎重な検討が必要でありますし、またその抜本的な整備といふものは、今回の国鉄改革によりまして必ずしも必須のものではないこと、また拙速で措置すべきものではないこと、こうしたところから、従来の国鉄から分割されます鉄道会社も含めまして、鉄道に関する事業規制を一元化した鉄道事業法といふものを制定することとしたわけでありまして。

また、軌道もその意味では御指摘のような問題があるわけでありまして、軌道は広い意味の鉄道ではございますけれども、原則として道路に敷設され、道路交通を補完するものでもありまして、通常の鉄道といふものとは異質のものであり

りまして、この区分が一般的にも定着をしておりということから、軌道につきましても従前どおり軌道法の体系で規律をする、そういう形をとらせていただいた次第であります。

○横山君 この鉄道事業法というのは、言ってみますと新しいものだといふ認識に立つわけですね。これを今後の鉄道事業に関する基本的な法律の存在にしようという気持ちも十分にわかります。しかし、考えてみますと鉄道事業に關するいろいろな法律があつて、それを整理整頓をする、整備をしたいという気持ちがあるとするならば、可能な限り一元的にすることが一番いいと思ひます。例えば、軌道法について言えば建設大臣と運輸大臣の共管と、こういう意味でなかなかまとつらいという気持ちはわかります。わかりますけれども、せっかく地方鉄道法と国有鉄道法を一緒にするといふならば、軌道法についても統合する方法を考えてみた方がいいと私は思ひます。

それから鉄道営業法の存在につきましては後ほど詳しく質問もいたしますけれども、この鉄道営業法は明治三十三年にできて以来、全く古色蒼然としているものですね。これだつて今回のチャンスを含みますとなかなか手直しが難しいという内容を含んでいるわけですね。ですからこのチャンスに、この機会に全部法的な整備をするという決意にどうしても立てなかつたのかどうか、改めてもう一度伺ひたいと同時に、建設大臣の見解も伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 委員御指摘のような御議論が十分成立する素地があることは私も否定をいたしません。ただ、例えばその軌道法一つをとってみても、大阪の市営地下鉄といふようなもの一つをとってみても、過去の経緯、現状等を考へてまいりますと、見てなかなか軽々に手のつけづらい部分がございます。また、今御指摘を受けました鉄道営業法にいたしましても、確かに御指摘のように法律に既に規定する必要がある事項あるいは実態に必ずしも適合しない事

項等があることは否定できないことも事実です。しかし、一方で鉄道営業法というものが国民の權利義務に直接関係する内容を含んでおりますものでもあり、この改正というものはやはり慎重にすべきものであります。

ですから、確かに今回は国鉄改革に伴い直ちに全面改定が必要とされるものではないことから必必要最小限度の規定整備にとどめました。が、やはり今後十分検討してまいる必要のものであることは間違いないと思います。

○国務大臣(天野光晴君) 軌道法の適用を受ける軌道は、原則として道路に敷設され、道路交通を補完するものであり、地方鉄道法やこのたびの鉄道事業法案の適用を受け専用敷に敷設される鉄道とは輸送機関として異質なものであつて、この両者の区別は一般的に定着しておると考えられます。したがつて、従前どおり軌道については軌道法の体系で規律することとし、両者の一元化は必らずのものではないと判断をいたしております。

○磯山鷹君 縄張りのな気持ちはよくわかりますよ。わかりますけれども、鉄道事業というものの全体からこれは整理をすべきものだとは私はこの際大いに主張をしておきます。

さてそこで、今お話が出ました鉄道営業法が残り、軌道法が残っている。鉄道営業法を全体的に読んでみますと、第一条が基本でありまして、あとは全部命令になっているわけですね。いわゆる重要な部分が省令、政令に全部委任をされているというのが特徴なんです。これは法律を考えてみる場合に少し私は問題があると思うんです。少なうとも基本的な部分は鉄道事業法に總括をして、それになじまない問題を営業法に移しかえる。これならばよくわかるんですよ。ところが、そうならないので私どもは常に異論を唱えているわけですから。その点についてはいかがでしょうか。

○国務大臣（橋本龍太郎君） これは一般論として、法律条文でどこまでを規定し政省令にどこまでをゆだねるか、これは私は必ずしも確定はでき

ないと思います。そして、場合によりましては、法律条文ではできるだけ簡素なものにし、その授權を受けた政省令においてその実態にに応じて彈力的な運用をされる方が効率的な場合もあるいはあろうかと思ひます。

ただ今委員が御指摘になりました鉄道営業法の問題につきましては、先刻申し述べましたような理由で今回は必要最小限度の規定整備に終えたわけですが、検討を要する点があることは御指摘のとおりでありまして、私どもとしても十分検討してまいりたいと考えております。

○磯山篤君 検討を約束されましたので余り厳しい追及は避けたいと思いますけれども、今營業法第一条を基本にして極めて重要な規則が九本あるわけでですね。御案内のとおり。日本国有鐵道建設規程、新幹線鐵道構造規則、日本国有鐵道簡易總建設規程、地方鐵道建設規程それから國鉄の運轉規則、新幹線の運轉規則、地方鐵道の運轉規則、運轉の安全の確保に関する省令、それから軌道法の十四条の部分が第一条にかかつて全部命令になら

っているわけです。ですから、これから部内で、この事業法の中で、事業法というのはもう基本の問題ですから、その中に基本的な部分を入れる、そうしながら検討を開始する、こういうふうにし

でもらいたいののだと、こうまず第一に思うわけ  
です。その点いかがでしょう。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今直ちに私がどうい  
う方向でその検討をするかと申し上げるだけ十分な  
知識を持っておりませんが、御指摘のような御意  
見も当然私は事務方の諸君が検討をいたします場  
合に参照させていただくべきものであると思ひ  
ます。

○磯山篤君 それから検討の中に鉄道管業法が入  
るといふ気持ちも述べられましたので一例だけ申  
し上げておきますと、現在の鉄道管業法というの  
はもう実情に全く合っていないんですよ。

例えば、第十五条「旅客ハ管業上別段ノ定アル  
場合ノ外運賃ヲ支払ヒ乗車券ヲ受クルニ非サレハ  
乗車スルコトヲ得ス」。今、乗車券がなくても乗

中、中乗車券を買っているわけですから。別に国鉄が奨励をしているわけではありませんけれども、実態はそうなっています。十五条の二項ですが、「乗車券ヲ有スル者ハ列車中座席ノ存在スル場合ニ限り乗車スルコトヲ得」と、こう書いて

あるわけですね。今はしりをしっかり押して中に入れる。乗車率一八〇％、二〇〇％。しらばくれているわけです。

十五条を初めていたしまして、私の勉強の範囲内でも、二十四条、二十五条、二十九条、三十三條、三十七條、三十八條というふうに、もうほと

などの部分が実情に合っていないし、文体は明治式になっているわけですね。こういう法律は深く整理整とんをすべきだと思うんです。そうしませんと、この営業法が正々堂々とまかり通っていることが日本の法律の体系をゆがめている、反映を失っているということになりかねないと思うんですね。そこで私は、直ちにこの鉄道営業法を事業法の中に全部入れるかどうかの話は二の次にして、みても、営業法を直ちに改正するための作業を始

めてもらいたい、こう思いますが、いかがですか。

○国務大臣（橋本龍太郎君） 直ちにと言われましても、現実に現在国鉄改革の問題を抱えており、

また時期的に予算編成も大変に近い状況にございます。ですから、今いつからということについてはお許しをいただきたいと思いますが、問題点があることは先刻私は認め、検討はお約束をいたしましたので、御了解を願いたいと思います。

○磯山篤君　あしたからというような気持ちはさらさらございませんけれども、これを残しておきますと罰則なり罰金を取らざるを得なくなるんですよ。そういう争いが当然発生をするわけです。ただ、お互いにはかばかしいから言わないし、やらないだけの話なんです。しかし、これをもし真剣に取り上げるとすれば、関係者は罰金とか料料とか、あるいは懲役何年とかというふうに適用されるような法律が残っているわけです。ですから、可及的速やかに検討をして国会に提出しても

うか。  
 ○国務大臣(橋本龍太郎君) 先刻来申し上げておりますように、この法律自身が民法、商法あるいは刑法等と極めて深くかかわりを持つ法律であります。

○ 龜山篤君 速やかにとにかく検討を始めてくだ  
ますだけに、やはり私は十分きちんとした検討を  
し、その対応を定める必要があらうと思います。  
ですから、十分検討し、御審議にたえられる内容  
のものとして完成されたものをいつの日かお目に  
かけたいと思っております。

さい。知恵を出せといえは我々も協力するにやぶさかではないというふうに思っています。そうしませんが、やはりこの法律が残っていますとトラブルが必ず起きます。罰則の規則が残っている以上は、それを適正に適用しなければならぬ義務が生じてくるわけです。そうなったときにだれが困るかということをお考えになっていただけるならば、これは直ちに検討してもらわなきゃならぬと思ふんです。私の記憶では、国会でも以前に問題

虎が出されまして、昭和三十八年に二年間検討したわけです。ところが、その検討の結果が法律的に目の目を見ないままに今日に至っているという経緯も残っているわけです。したがって、私は早

急に検討することを強調しておきたいというふう  
に思うところであります。

それから今回の事業法の特徴の中に、規制緩和、  
手続の簡略化ということが言われているんですが、  
その特徴は何でしょうか。

○政府委員(熊代健君) お答え申し上げます。

今回の鉄道事業法案におきまして、業務的な規  
制につきましての緩和も図っておりますが、安全  
規制の関係で申し上げますと、現在の地方鉄道法  
に比へまして工事の施行の認可申請、車両の確認  
の申請等、安全規制の全般にわたりまして審査の  
対象項目あるいは提出書類の簡素化といったこと  
を図ることになっております点が一点でございます。  
す。

それから第二点としまして、一定の資格を持つ

て設計等に熟練している設計管理者という制度を設けまして、これが選任されてまいりました事業者につきましては、一定範囲の施設の変更認可等にかえてこれを届け出にする、あるいはその申請に伴います提出書類の省略を認める。さらに運行計画、いわゆるダイヤでございまして、これらにつきましても認可制から事前の届け出というようにすることにする等の、総じて言いますと、手続等の簡素化あるいは規制の不必要なものについての緩和といったようなことを考えております。

○磯山篤君 例えは参入規制の緩和とか、それから運賃に代表されます価格規制の緩和であるとか、あるいは車両の安全規制の緩和であるとか、緩和がずっと出ています。

そこで伺いたいと思うんですが、今まで地方鉄道法にいたしても何にいたしても、鉄道事業というものを中心にして公共の交通機関の役割、責任という面が強調されてまいりました。例えば、運輸大臣が参入を認める認めないということになりました。それは交通事業の本来の公益性といえますか、そういうものを常に念頭に入れながら認可をしたり認可をしなかったり、承認をしなかったりしていただいているわけですね。そこで私は申し上げるわけですが、少なくとも運輸交通事業というのは、輸送の一貫性というものが維持される、あるいは継続性というものが保障される、常にこれは念頭に置かなければならない問題点だと思ふ。それから二つ目には、輸送の責任の明確化が確保されなければならない。三つ目は、輸送の安全性、確実性が確保されること。欲を言え、運賃、料金が適正廉価で安定的に長期間保障される、こういうものを国民はみんな期待をするわけですね。運輸大臣が認可するしないの場合の基本的な認識というものはここにあり得ると思うんです。特に、輸送の責任とか輸送の安全ということとは最大担保しなきゃならぬ問題だと思ふんです。ところが、参入規制の緩和と以下いろいろな問題の緩和がされているわけですが、どうしても我々が理解に苦しみましますのは、安全性が本当に担保さ

れるかどうかというその問題に焦点を当てて緩和の条項を見ますと非常に不安になるわけですね。運輸大臣、その点についてはいかがでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は技術のことを決して存じておるわけではございませんので、必要があれば事務方の諸君から補足をしてもいいと思います。考えておりますけれども、今委員から御指摘になりましたように、鉄道というものが大量高速の輸送機関であり、その性格上安全の確保というものが何よりも大切なものであることは御指摘のとおりであります。そして、今回の法律によつてその安全が担保できるかという点であります。が、鉄道の安全性というものを考えてみます場合に、例えば線路その他の地上の設備あるいは信号などの運転保安設備、また車両がやはりそれぞれに相互に融通性のとれた機能、構造というものを保持しておることが必要であります。国はこれに関し

て当然準拠すべき技術基準を定めるわけでありまして、また、個別の施設あるいは車両につきましてもこの技術基準に照らして安全性の確保をしていくわけでありまして、今回の法律におきまして提出書類の省略でありますとか、あるいは手続の簡素化等を図ることにはいたしておりますけれども、それはいづれも鉄道というものをめぐる技術革新、また鉄道事業者が備えておられます技術力といったようなものを勘案しながら行つてくるべきものであります。鉄道事業の基本的な使命である輸送の安全の確保というものがこれによつて損なわれるようなものではないと私は信じております。

○磯山篤君 時間の関係上、細かくは指摘できないのは残念でありますけれども、例えば今回、各条項をよく読んでみて顕著にあらわれておりますのは、免許制というものを許可制に変える。この免許と許可の法的な解釈というのはなかなか微妙だと思ひますけれども、それはそれとしてみて、段落としての格好をとるわけですね。それから例えば車両の確認の問題で、第十三条で言えば、従来は認可になっていたわけですね。これを確認とい

うふうに段落とします。今回の法律案全体を見ても、そういうふうな、今まで参入規制をやつたり、どちらかといえば十分に整備されていなければだめですよと云つて厳しいチェックをしてきたのが、手のひらを返したように全部段落とになつていくというのが特徴なんですよ。そうなりますと、私が先ほど指摘をしましたように、輸送責任のあり方の問題と安全性という点でも不安を覚えざるを得ないんですよ、私の主張になりますけれども。

そこで、法制局長官、その免許制が許可制といふのは私は段落としたいと思います。それから許可制と確認も段落としたいというふうに法律解釈をしていくわけですが、専門的にはいかがでしょうか。

○政府委員(味村治君) 一般に、許可それから免許といふものはいろいろ講学上議論されておりますが、現行法制上、それが講学上の意義に必ずしもマッチしていないところがあるわけがございます。例えば、許可と申しますと、これは禁止を解除する、こういうことと申します。免許と申しますと、特権を与えることと申します。そういうようなことになっておるわけでございますが、しかし必ずしも現行法制上、そのような講学上の意義に用いられているとは限らないというふうになつております。

ただいま御質問の件につきまして一般論として申し上げますならば、免許ならば従前の免許の要件と申すのがございまして、そして、それについて運輸大臣なら運輸大臣の裁量という幅がどれくらいかという問題がございまして、これを仮に許可と、こういうふうな改めまして、その際に許可の条件なりあるいは運輸大臣の裁量の範囲というものが従前の、改正前の場合と同じということと申すことができます。それは何と申しますか、緩和したということにはならないわけでございます。あつた、先ほどおっしゃいましたように、認可とそれから確認、こういうふうにおっしゃいました、認可といふのは言つてみれば法律要件を補充

する行為でございまして。確認と申しますと、ある一定の要件を備えているかどうかを確かめると申します。そういう行為でございまして、この場合にも、認可の要件をどういうふうな設定してあるか、確認すべき事項は何かということ、その間を詳細に比べてみまさんと、一般的に申し上げまして、認可が確認より厳しいんだということは仮に言えるにしても、当該事案につきましては、その要件を詳細に比較しなさんと一概には断定ができない、このようなことであらうかと存じます。

○磯山篤君 見解の相違になりますからこれ以上論争しませんが、私があえてここで注文をつけておきたいと思ひますのは、各面について緩和されているわけですね。これによつて輸送の責任が不明確になつたり、あるいは責任をとらなかつたり、輸送の安全性が担保されなくなつたりするようないことはなれないと申す。この事業法が発足した後でそういう事態になることを私は憂へます。したがつて、ある一定の期間を経たときに十分これをチェックする、こういうことについて運輸大臣として検討はしてもらえませんか。どうでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これはもう委員よく御承知のことではあります。先ほど申し上げましたように、その安全規制というものが大分簡略化されておることは事実でありますけれども、そのもとにありますが地方鉄道そのものに對する免許行為は依然として法律上変更しておりません。確かに索道事業につきましても許可制を導入いたしました。しかし、その根本のところでも私はちゃんとしたチェックを行なう免許制というものを担保し、その個別事項をその延長線の上において事業者の責任をも十分に考慮しながら制度の緩和を図つてまいりましたことは、私は、一方では行政の簡素化という観点から、また事業者の自主的活力、行動の拡大という意味からも間違つた手法だとは考えておりません。しかし、委員の御指摘等



のではないでしようかと、両方の問題を含めて提案をしたつもりなんです。いかがですか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) ただ、私はどうも今の御議論に關しては残念ながら委員の御見解に賛意を表しかねるわけでありまして。むしろ無免許者を、無資格者を企業者の恣意によつて乗務等を命じ運転に当たらせたとするならば、その企業体そのものが改善命令の対象になり、場合によつては事業の免許取り消しにまで至る問題でありまして、私はそういうことがあるとは考えておりません。

○龜山篤君 かみ合わないけれども、また次のチャンスでいきたいと思います。

事業法の最後の問題として、この法律の第一条の最後のところに、「鉄道事業等の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。」と。ここで言う「公共の福祉」という意味は、私が先ほどから申し上げておりますように、少なくともこの種の鉄道事業というのは公共の福祉の増進に当たる公益的な運輸交通事業である、と、こういうふうな認識をして差し支えないんですか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 御意見の部分に關する限りは私はそのとおりだと考えております。

ただ、衆議院の御議論等よくございましてのが、この国鉄という現在の姿が変わつた後の新たな旅客会社あるいは貨物会社等に他の民間鉄道等と異なつた責任を負わせるべきだ、という御議論がございました。そういうことになりまして、私どもは質的な差異はないと考へておりますが、一般的な公共の福祉の増進という役割を鉄道事業者が担う、ということは私は当然だと思つております。

○龜山篤君 例へば、電電株式会社法の「目的」と「責務」のところ、公共の福祉というものが大いに議論をされて第一条、第二条がああいうふうな整備をされた経緯があるわけですね。この国鉄改革法の第一条の「趣旨」のところ、あるいはその後四条、五条などに、よく文章を読んでみましても公共の福祉というふうなものは一つも入っていないわけですね。ところが電電株式会社法との大いなる違いだと思ふんです。

論争になるかもしれないけれども、少なくともこの事業法の第一条で言つております「公共の福祉」というのは公益あるいは公共交通機関というものを意味している、私はそういうふうな認識をしていて、先日も同僚委員に對する答弁でも、私鉄以上の、それ以上の責任を持たせる公共性ではないと、こういうふうな説明がされたわけですが、輸送全体の量が大量である、密度も高い、常にそのために安全性が担保されなければならない、私鉄でも地下鉄でも、安全性を確保するという点についてはもちろんでありますけれども、高速鉄道も持つてゐるという意味では、もう少し質的に高い役割を民間に託した国鉄というのは相違ならず持つてゐる、こういうふうな認識をしなければならぬと思ふんです。もう一度その点を伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 委員よく御承知の上でお尋ねをいたしておりますのであえて議論を申し上げるつもりはございませんけれども、確かに私は、現在国鉄が行つております鉄道輸送といふものが、経営形態が変わり、民営・分割の將來になりまして、その交通特性を發揮できる分野を中心として国民生活の上に有用な輸送サービスを提供するといふ点におけるその強い公益性と、いふものを決して否定するものではございません。

しかし同時に、その輸送サービスの性格といふものは、私は民間の鉄道事業者あるいは航空事業、輸送事業といふものの間に質的な差異があるものだと考へておりません。むしろ多様な交通手段が発達を、そして国民がそれぞれのニーズに応じた交通機関を選択のできる時代になり、新たな鉄道事業といふものが、既に国鉄が交通市場における独占的な地位を失つております今日において、今後なお引き続き国鉄が分割・民営後の新しい姿になりましてから、他の交通機関、特に民間鉄道等と異なる特別の公共性を有し続ける

ということ、そのそれぞれの事業体の経営いたします鉄道輸送事業そのものの経営にも非常に大きな負担を課すばかりではなく、むしろ私は交通政策上も適切なものだと考へません。この点は遺憾ながら委員の御議論と私はどうしても食い違つてくるのであります。そして、今回の鉄道事業法案の中におきまして、旅客会社及び貨物会社といふものと従来の民間鉄道といふものを一体として鉄道事業者としてとらえておりますのもこうした考へ方によるものでございます。

○龜山篤君 これは、論争になりますから、しばらく後回しにしておきたいと思ひます。

次に、三島の経営の問題、ローカル線のところに入りたいと思つております。

最初に、本四架橋線それから青函海峡線が昭和六十三年四月一日から営業開始をする、こういう予定になつてゐるようですが、本四架橋線の場合にはどこから四国会社が担当するのか、それから青函海峡線の北海道株式会社は持たす境界はどこからかといふところをまず明示をしてもらいたいと思ひます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 現在進行中の両案件につきましては、津軽海峡線につきましては、現在進行中の工事を遂行しておりますが、津建公団が所有をすることになつておるわけであります。完成後、北海道会社が借り受けて鉄道事業の経営を行う予定であります。また、本四備讃線につきましては、現行どおり本四公団が所有することといたしまして、茶屋町一里間は西日本会社、兒島一里間は四国会社がそれぞれ借り受けて鉄道事業の経営を行う予定であります。

津軽海峡線の境界線でありまして中小国、及び本四備讃線の境界線でありまして兒島駅につきましては、それぞれ東日本会社及び西日本会社が管理運営をする方向で検討をいたしております。

○龜山篤君 政府の説明によりますと、これにかかわります資本費といふのは全部清算事業団持ちの形をとる。営業開始になつた場合の安全とか補修とか、そういうものについてそれぞれの株式会社の受け持ちと本四架橋公団なりあるいは鉄建公団の受け持ちはどういふ關係になりますか。

○政府委員(林淳司君) 青函トンネルの通常の維持管理費でございますが、これにつきましては鉄建公団のその他の貸付線、これと同様でございます。一般的にはこれを使用する北海道会社の側でこれを負担するということになります。それから管理費、これにつきましては北海道会社、これが支弁するべきものであるといふふうに考へておるわけでございます。

○龜山篤君 さて、そこで表裏の關係になりますのが青函連絡船、宇高連絡船、こういうことになつてゐるわけですが、分割・民営は来年の四月一日からである。しかし、トンネルと本四架橋はその翌年の六十三年の四月一日になる。そうなりますと、一年間連絡船事業は継続をする、これは当然のこととありますが、確認をしておきたいと思ひます。

それから監理委員会の答申によりますと、これは廃止をしない、トンネルなり架橋ができ上がつた後は廃止をしない、こう言かれてゐるわけですが、閣議の決定は、そこを慎重に、「原則として廃止する」といふふうに手直しをいたしますか、「原則」が入つたのが進みであります。これはいろいろの思惑があつたのだらうと思ひますが、けれども、どういふふうな海峽線が運営されるかわからない、あるいは本四架橋線がどういふふうな運営されるかわからないという状況の中で、一年間の連絡船事業のあり方の問題については引き続き検討してもらいたい、こういうふうな提案をするわけですが、その点はいかがでしようか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) これはちょうど宇高が私の郷里でありますだけに大変答へにくい話なんですけれども、実は私は、委員と逆さに、再建監理委員会の答申の方がむしろ「その利用の実態から見ても競合することとなる場合には」

ということ、競合しなければ将来の存続に可能性を残していたという意味ではゆとりを持っておつたように思います。しかし、六十年十月十一日の閣議におきまして、むしろ本四連絡橋児島一坂出ルートの完成後あるいは青函トンネル完成後、原則として廃止ということが非常に明確に決まってしまうというところが非常に明瞭に決まっています。その意味では大蔵省は選択の幅は閣議決定によって減少したという感じを持っておられます。

しかしまた、委員が御指摘になりましたように、トンネル及び連絡橋の完成までは、当然それぞれの会社にこの運航を継続してもらわなければなりません。その間におきまして、将来に向けてさまざまな構想は当然考えられると思いますけれども、確かにトンネル及び連絡橋の完成の後にも航路としてこれが残るということは、なかなか私どもとしても判断できないところでありまして、それだけに、その間においてさまざまな利用のあり方等十分検討をしていただくべきことだと考えておりますが、最終的な判断は、やはり私はそれぞの新社の経営者が行うべきものと、そのように考えております。

○磯山篤君 よって立つ立場の違いで多少ニュアンスの違いがあることがつきまじりましたけれども、とにかく一年間検討してもらいたい。北海道株式会社なり四国株式会社社長のこれからの施政方針にも大いに関係あるわけですから、一年間ひとつ検討してもらいたいと思っております。

そこで、次に大蔵大臣に伺いますが、経営安定基金の問題です。

先日も論争がありました。七・五％に利回りの計算をしてあります。それから旅客、貨物会社の方の長期債務の利子につきましては七・二％というふうに仮定計算をしたわけですが、この七・五と七・二の違いはどういう発想の違いからこういうふうな数字の置き方が変わったのか、そこを伺っておきたいと思っております。

○政府委員(角谷正彦君) 借入金利子の問題につきましては、国鉄が現に負っております債券の利

子の平均をとったものでございます。それから三島基金の七・五％につきましては、これは基金はこれを持ちまして中長期にわたって運用いたしまして、その果実をもつて経営の補てんに充てる、こういった性格から、その運用利回りとして最もポピュラーでございますところの国債の十年間の長期利回りの平均をとったものでございます。

○磯山篤君 その議論は後でやりますけれども、これは一兆一千八百億円というのは金額で確定をしているかどうかという問題と、それから最初の二年間据え置きという意味は、利子相当分にかかわる八百八十八億か九百億かわりませんけれども、それをあらかじめ三島に渡すのか、それとも年末段階でその九百億円近い金を預けるのか、それによっても基金の運用というのはかなり違いがあるわけですね。それが二つ目。

それから三つ目として、最初の二年間を九百億円前後後支出をして、後は元利を八年間に分けて、おおよそ千八百億か千九百億のものを順に八年間割としていって、最終的に十年後に一兆一千八百億円という形を想定していか悪いか、その問題。三つの問題について明示をしてもらいたいと思っております。

○政府委員(林澤司君) まず第一点の一兆一千八百億は確定額であるかどうかということでございしますが、現段階で私どもが再建監理委員会の試算というものをさらにレビューをいたしまして、政府及び国鉄におきまして諸般の収支についての見直しをした結果、三つの北海道、四国、九州につきまして、それぞれ六十二年度の収支というものを現段階では試算を確定しているわけでございます。それから考えまして、その赤字を七・五％の金利で逆算をいたしまして、そして必要な基金を算定いたしますと一兆一千八百億ということになるわけでありまして、これは現段階の試算における数字というふうにお考えいただきたいと思っております。この後、新しい会社は来年の四月の一日にスタートをするわけですが、最終的に承継

計画その他具体的な計画を固める段階におきまして、その直近の時点におきましてさらに精査をした結果で最終確定したいと思っておりますが、現段階の一兆一千八百億という数字がもう少し変わることはないだろうというふうな考え方をしております。

それから次にこの最初の二年間据え置き期間中ではございますが、据え置き期間でございしますから、まるまる一兆一千八百億に对应する七・五％の金利分というものが清算事業団からそれぞれ三つの会社に交付をされるわけでございますけれども、これについては、その具体的な交付時期というものは政令で今後具体的に決めたと思っております。

いずれにしても、例えば年度初に全額渡しますと、その運用益というものでかなりのいわば会社が取り過ぎということにもなる可能性がございします。それから逆に言いますと、また年度末に一括してこれを交付するということにいたしますと、その年間の赤字借入れの運転資金の金利というものがむしろ会社としては出し過ぎということになるわけでありまして、その交付時期以前の運転資金の借入れ金利分と、それから交付した時期以後の期間中の交付された金額のいわば基金分、金利分でございますが、交付された金利分の運用益というものが相殺されるような形で適切な時期にこれを交付するというふうなことを基本にしまして、具体的には政令でこれから定めていきたいというふうに考えております。

○磯山篤君 同僚委員が北海道を含めたローカル線の問題について後で問題の指摘をしますけれども、政府の資料を見ておきますと、北海道、四国、九州の経営につきましては随分甘い見通しを持っていらっしゃるというふうに指摘せざるを得ません。

しかし、そのことを今やっている時間がありませんののでそこは飛ばしますけれども、この安定基金の一兆一千八百億円が変更もあり得るということをおっしゃったので、どういう気持ちで個々を考えているかという意味も若干はわかりました。しかし、結果的に七・五％の計算では私どもは甘

い、こういうふうな思われ方です。そうなりますと十年間というのは期間、スパンが長くなり、なおかつ絶対量の一兆一千八百億円というものがもっと膨らんでいく、こういうことを想定せざるを得ないわけでありまして。

そこで大蔵省に聞きますが、ことしの九月から過去一年間さかのぼった金利の計算をしました。これは十年物であります。そういったしますと、一年間の平均は表面利率で五・七八九、応募者利回りで五・九〇三になっているわけですが、同じ計算で過去二年間トータルをしてみましたところ、表面利率は六・二四四、応募者利回りが六・四〇〇、こうなっているわけですが。過去三年間同様に行いました。六・四八八、六・六八六、こういうふうな計算が出来ます。それから過去十年間の平均を計算してみました。その結果、表面利率は七・〇一三、応募者利回りは七・二一九、こういう計算になるわけですが。多分大蔵省の計算はことしの二月あたりの水準を頭にして過去十年間をとったものではないかと推定をされますが、それで計算をしますと応募者利回りは七・四三ということになるわけですが。これは七・五にしろ七・二にいたしましても、余りにも実情にそぐわない七・五であるし七・二であるというところの数字の上からも知ることが出来るわけですが。

そこで、先ほど審議官は金額全体が変わることもあり得る、そういう想定をしておるわけですが、その変わり得ることがあり得ると言ったのは、七・五で約束をしたんだから必ずその七・五で計算をしたものを当初の二年も後ほどの八年間もお渡しをします、そういう意味で言っているかどうかというのはまだ明瞭ではないんですね。その点はどうですか。

○政府委員(林澤司君) 先ほど私が御答弁申し上げましたのは、現段階での試算で一兆一千八百億という数字を出しておりますということでございます。これは六十年度までの実績に基づいて、具体的には総需要あるいは一人当たりの運賃、料金支払い額、単価あるいはその他の経費の積み上

げというものをやった結果、結果的に一兆一千八百億の基金が必要であるという数字を出しておるということでございます。先ほど申しましたのは、現段階で、しかしこれは確定した額と申しまして、まだ法案審議中でございますし、最終的には法案を成立させていただきましたならば、諸般の準備の過程におきまして最終的に基本計画あるいは承継計画、実施計画というものを固めていくわけでありまして、その段階で最終的な数字のチェック、確認をいたしまして、そこで本当の意味での確定が行われるという趣旨で申し上げたわけでございます。したがって、六十年代までの実績に基づいた諸般の試算というものについては、来年の三月なり二月なりという時点におきましてもその実績そのものをベースにして計算することは変わりませんので、したがってそういう意味で最終的なチェックは行いますけれども、先ほど申しましたように、この一兆一千八百億という額が大きく変わることはあり得ないであろうということでございます。

それから前提条件である七・五という金利で運用をしていくことについては、これは最終的にその方針でまいりたいというふうに考えているわけでありまして、

それから先ほど先生から御指摘ございましたように、二年据え置き、それから八年で元利均等償還というふうな形で、最終的に十年後には一兆一千八百億の基金がで上がるということになるわけでありまして、一兆一千八百億というのについてその二年据え置き、八年元利均等償還という、こういう条件で逐次清算事業団が各会社に拠出をいたしまして、最終的に十年後に一兆一千八百億の基金がで上がるという趣旨でございます。

○磯山篤君 そうしますと、一兆一千八百億円というのは固定の金額ですか。先ほどは多少変わるかもしれないことを想定を言われたわけですが、とどのつまりはどちらが本音と言っちゃ語弊がありますけれども、方針ですかね。その点明らか

かにしてください。

○政府委員(林洋司君) 変わることはあり得べしということではございませんで、先ほど申しましたように、最終的なチェック、確認をいたしまして額を確定するというところでございます。したがって、この一兆一千八百億という数字を来年の二月、三月の時点で最終確認をいたしましたならばその数字はもう変わらぬということでありまして、あくまでその一兆一千八百億の基金というものを一挙に一週に拠出するのではなくて、二年据え置き、八年の元利均等償還という形で清算事業団から各会社にそれを逐次造成をしていくということでありまして、その額自体は変わらないわけでございます。

○磯山篤君 最初の二年間は七・五で計算をしたものをお渡しする、年度の初めか終わるか途中かは勉強させてもらう、こうなっているわけですね。しかし、三年目からは元利を含めて千八百千九百ぐらいの数字になると思えますけれども、その場合に金利が下がっておりますと、まあ元金の方はいいとしても、金利を足す金額が少なくなっていく。それは少なくなりますが、七・五で全部計算をいたします、そのものをお渡ししますというふうに確答ができますか。

○政府委員(林洋司君) その点につきましては、基金の運用の利回りというものを七・五というふうに確定をしていくわけでございますので、したがっていましてその償還の仕方として、それを償還と申しますか、その造成の仕方として、それを一遍に基金の一兆一千八百億を拠出して、そして各会社がそれを運用して七・五の運用益を得て赤字を埋めるということではなくて、あくまで二年間は据え置き、それから三年目から八年間にわたって元利均等償還方式で逐次清算事業団から各会社にこれを拠出していく、こういう方式でもって基金を造成していくということでございます。

したがって、それはあくまで償還の方式の約定でございますけれども、最初の段階で、清算

事業団と申しますか、国鉄が各三つの会社に負います債務というものは一兆一千八百億なら一兆一千八百億という額、そしてそれを七・五、こういう利回りでもって二年据え置き、八年償還でこれを最終的に造成いたします、拠出したしますという約束と申しますか、債務を負うわけでありまして、その債務を清算事業団が引き継いで履行していくということでございますから、したがって当初の据置期間中は七・五に相当するお金を当然これは清算事業団はその約定どおり拠出したしますし、それから三年目以降八年間にかけては元利均等償還方式、最初は利子が多くて元本は少ないわけでございますけれども、その利子分については当然七・五で計算をした、そういう金額というものを拠出する。最初の債務はそういう約定でもって債務を負いますから、それを最終的にはその約定どおり履行していくというわけでございます。したがって、いずれにしても十年間の金利分については七・五で計算した金利が支払われるということでございます。

○磯山篤君 今言われたことをしっかりと守っていただきたいと思うんです。これは金利が下がりますと、北海道の会社の立場からいいますと困った話になります。しかし、国民の負担という面からいいますと結構な話でございます。こういう関係になるわけですね。そこで、一たん方針を決めた七・五でありますので、変えないでいくということとは約束しておいてもらいたいと思うんです。それから資料をひとつ配ってもらいましょうか。

【資料配付】

○磯山篤君 ローカル線の廃止の問題は、私どもの考え方は既に法律案を出してありますからあえて述べるつもりはありませんが、分割という面で非常に意外な事態が起きております。

我が党案を提案しました村沢議員はたまた長野県であります。今皆さん方にお渡しをしましたこの地図は、長野県の鉄道事業は三分割をされる、こういう絵です。それからもう一枚目は、そ

れをもっと砕いていきますと、一つの村が二分割をされる。分割による大局的なデメリットの話はまた別にいたしたいと思います。長野県の問題が非常に典型的でありますので、まず社会党の提案者であります村沢議員にお伺いしますと、今私が地図をお示しをしたように、長野県としては非常に困った事態だというふうに思うわけですが、その点いかがですか。

○委員以外の議員(村沢牧君) お答えいたします。政府案による分割・民営化が新会社の経営、地方線の存続、接続ダイヤや運賃、雇用や安全性などに大きな不安を与えていることは、これまで各委員から指摘、質問のあったところでありまして、政府はこの疑問に明確に答えておりません。特に、分割に対する不安は、ひとり三島問題に限らず、本州においても現実に存在しているのであります。

私は、社会党案の提案者代表ではありますが、長野県の出身でもありますので、磯山委員から質問のあった具体的問題について問題点を指摘し、答弁を申し上げます。

今、磯山委員から適切な資料の配付をいただきました。ごらんになっていただきますように、長野県は東日本、東海、西日本の三社に分割され、文字どおり分割・民営化の縮図であります。県内が三社に分割される、このことによる不便、不安ははかり知れないものがあるわけでありまして、この三分割のしわ寄せによりまして、次の資料にもありますけれども、新潟県境の小谷村、人口四千八百人の山村、過疎のこの村を走る大糸線は、図面を見ていただければわかりますように、南小谷駅までは東日本会社、それから以北は西日本会社に分割されるのでありまして、現在は南小谷駅から十四・九キロ以北の県境の平岩駅までは長野鉄道管理局の管理で、それから以北は金沢鉄道管理局、つまり村内は同一管理局になっているのでありますが、政府案によって村内が二社に分割されることになるのであります。会社が異なるだけな

ら我慢のしようもありますけれども、新組織を見込んでの本年十一月のダイヤ改正では、南小谷駅までは特急も走りますけれども、それから以北は特急も急行も一本も走らない。鈍行の接続も順調でなく、村民及び新潟方面へ行く人は大変不便をこうむっておるのであります。このような県内三分割、村内二分割があつていいでしょうか。

中曽根総理は、分割・民営化によって地域に密着した鉄道経営ができ、地域経済にも役立ち、国民の利益にもつながるといふ答弁をしておりますが、県内の鉄道が三つの会社に分割され、また一つの村が二つの会社に分割されて何が国民の利益につながるのでしょうか。また、国民の利益を考へるならば、県内は一つの会社として県内交通の一体性を確保すべきであります。このため長野県では、県議会が県内三分割に反対の意見書を全会一致で可決していることが示しておりますように、分割に県民を挙げて反対をしております。社会党案のように、分割するのじゃなくて全国ネットワークによる一社制の再建案こそまさに国民の要望にこたえるものである、この事実が物語っているわけですね。公共性を伴った、真に国民の利益につながる鉄道を再建できぬならば、私は分割してはならないというふうに思うのであります。したがって政府は、こうした分割の方針、そして今まで申し上げたような不当な線引きを撤回いたしまして再検討をすべきである、社会党の提案者として強く求める次第であります。

○鶴山篤君 もう一問、村沢議員に伺いますが、私も国鉄の出身者でありますので、例えば運賃の問題であるとか、あるいは料金金の問題、それからダイヤの編成、接続、それから村にしろ県当局にいたしましても、三つの会社の本社に一つ一つお伺いをしなければ何もないという理屈になるわけで、その意味では相当不安な地域住民あるいは県民は持っていると思うんですが、その点はいかがでしょう。

○委員以外の議員(村沢牧君) お答えします。長野県には新幹線もないし、また高速道路はも

ちろん幹線道路の整備も大変におくれておりまして、私鉄の電車は三社しかありません。したがって交通機関は国鉄に頼らざるを得ないという現状であります。したがって、国鉄は国民生活はもとより地域経済にとつて大きな存在でありますので、三分割にされる不安は非常に強いのであります。時間関係上、具体的問題を次の二つに絞って申し上げます。

第一は、ダイヤ編成、運賃の問題であります。県内の各線を接続をよくして運賃格差を生じないようにするための御要請、今、鶴山議員から指摘がありましたように、複線や電化、安全施設の整備促進の要請など、県当局や関係者はその都度三つの会社の本社に出向かなければならず、要請をしてもダイヤ編成がうまくいくという保証はありません。全国一社制で支社に大幅な権限を持たせる社会党案ならこのような心配はなくなりまして、長野県当局は、どうしても政府が三分割をするというのであるならば、ダイヤ編成などの調整機能を持った東日本会社の支社を長野市に設置してもらいたい、こういう切実な要求をいたしておるところであります。運輸省、国鉄当局はいまだ誠意ある回答を示しておりません。総理や運輸大臣は、県内三分割という異例な措置を強行するならば、これくらいな要望にこたえて県民の理解を得るのが政府のとるべき姿勢ではありませんか。本委員会の審議を通じて誠意を示してもらいたいというふうに思います。

不安の第二は、地方線の存続についてであります。幹線の信越線や中央線を除き県内には営業係数八八九の飯山線、五九八の飯田線、五八二の海線、三二一の大糸線、この四つの地方線があり、いずれも不採算路線であります。これがそれぞれ三つの会社に所属することになります。どの会社にとつても県内の路線は最も外れたところに位置をしますから、営利を目的とし採算性を第一とする私企業にあっては、こうした営業成績の悪い路線はやがて廃止の憂き目を見るのではないかと

そこまできなくても間引き運転がされるのではないかと不安がつきまわっています。今まで運輸大臣の答弁を聞いても、特定地方線を除いてその他の地方線については新会社の経営努力によって維持されるものと期待をする、あるいは廃止することのないように政府も努力するという期待感を述べているだけであります。地方線を存続させるという政府の確固たる方針が示されておられません。また、政府案ではそのような保証もありません。

地方線の維持の課題はひとり長野県の問題だけではありません。提案をされている政府案では、赤字を理由に地方線が廃止されることの不安が強いのであります。社会党案のように、政府が株式の一部を保有し公共性を確保し、会社が適切な経営努力をなされてもおかつ収支の均衡の確保が困難な場合に限りて国が補助する、こうした法律によってこそ地方線が維持ができるのであります。

以上、私は時間の関係上簡潔に、御質問に答え、長野県民の例を申し上げて答弁いたしました次第であります。これは、政府案の分割・民営化が真に国民のための国鉄の再建にならないという一例であります。私たちはこのほかにも全国的にも多くの問題点を把握しております。基本的問題についても政府案と異なる見解を持つものであります。したがって、議員各位から逐次御質問いただきまして御答弁を申し上げますので、どうか我が党案についても御審議をいただき、我が党案に賛成をいただきますようお願いを申し上げます。答弁といたしたいというふうに思います。

○鶴山篤君 総理もこれはきょう初めてごらんになったと思うんです。総理のような立場になりますと、分割というふうな意義についてはよくわかりだと思つていますが、さて具体的に当てはめてみますとこういう問題点が起るわけです。そこで、今、村沢議員も私に対して答弁をしておりますが、問題は、私どもは分割を認めてい

るわけではありませんが、政府案を長野県に当てはめるとこういう事態になる。非常に不満も多いし不安も多い。それから調整機能も欲しい。なおかつ、先ほど飯田線ほか幾つかの線区の名前が挙げられましたけれども、ローカル線の廃止をしないでくれという圧倒的な県民の意見があるわけですね。これらについて、総理あるいは運輸大臣並びに国鉄、それぞれひとつ見解を述べてもらいたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 総理が御答弁になります前に私から、私としての考え方を申し上げます。今、社会党案提案者から委員に対する御答弁がございました。たまたまこの地域は、私は大学卒業後紡績会社の社員として勤務し、しばらくの間住んだこともある地域でもありますし、また山登りの好きな私でもありますから実はあの沿線はしばしば通った場所でもあり、地理的な基本的要件は頭の中に入れておるつもりであります。

そこで、今回の新会社の境界につきまして、現在の現実の旅客流動の実態、また列車体系等を考慮して、できるだけ旅客流動のまとまりに配慮したものとさせていただくこともこれまで事実でございまして、それだけに地域の方々には、あるいは不安をお持ちかもしれないけれども、私どもは新会社発足後に利用者の利便が損なわれることはありせんということをお願い申し上げます。行政区域の境界と旅客会社間の境界が必ずしも一致しておらないという御批判はそれとおりであります。線区の実態等から考えてまいりますと私はこれは問題はな

いと考へております。○説明員(杉浦善也君) ただいま運輸大臣からお話があったとおりでございますが、私の方からまた補足をさせていただきます。分割につきまして、いろんなお客さんへの御不便が多くなるのではないかとという御心配、あるいは地方交通線の廃止につながるという御心配、いろいろと私どもは耳に



に決定をいたさなければならぬことになると思  
います。

○磯山鷹君 どうも先行き不透明のようですが、  
まあ残念ながらやむを得ないですね。

六十五年度以降の問題は六十四年度までの問題  
が片づいた後に引き続いて勉強したいと、こうい  
うことを繰り返して答弁をされているわけですが、  
そこで、じゃ一つ一つ伺いをします。

六十五年度以降の国鉄共済年金制度、どうい  
ふに型が変わるかは別にいたしまして、年金受  
給権者には漏らさず支払いをする、そういう決意  
で勉強を始めるわけでしょうか。その点いかがで  
すか。

○国務大臣(宮澤喜一君) 統一見解にございます  
ように、支払いの維持ができるよう措置をいたす  
考えであります。

○磯山鷹君 という意味は、いかなる形になろう  
とも年金受給権者には支払いをいたします、支障  
がないようでなくて、支払いますと、こういうふ  
うに私は受け取ったわけですが、その認識でいい  
んですか。

○国務大臣(宮澤喜一君) それが統一見解の趣旨  
でございます。

○磯山鷹君 そうしますと、厚生大臣、お伺いを  
しますが、国民年金の導入にかかわった法案の審  
査のときに、厚生大臣のこういう答弁を記憶して  
おります。昭和七十年の一元化方針というのは、  
これは公的年金制度の一本化ではない。二つ目  
は、給付と負担のバランスを十分に調整してい  
く、それが第一に考えなければならぬことだと、  
こういうふうに答弁したと記憶をするわけです。  
さてそこで、その二つの答弁を軸にして六十五  
年度以降のことを考えた場合、どういふことが想  
定をされるでしょうか。厚生大臣、御答弁をいた  
だきたいと思ひます。

○国務大臣(斎藤十朗君) 公的年金の一元化につ  
きましては、七十年をめぐってその一元化のため  
の検討を進めてまいるところでございますが、御  
承知のように、さきの国会で年金の大改革をお願

いたしまして、いわゆる基礎年金というものが  
創設されました。その部分におきましては負担  
と給付の面における一元化がなされたと考えてお  
ります。残ります報酬比例部分、いわゆる二階の  
部分につきましては、特に負担の面についての調整  
を行っていかねばならないと考えております。  
また、各年金制度間には給付開始年齢とか、ま  
たは給付水準、財政方式のあり方等についてもそ  
れぞれ特色のあるものがございまして、こうい  
った問題の調整というものが大変難しいものだ考  
えておりますが、そういった点を調整して一元化  
へ向かって努力をいたしてまいらるわけございま  
す。

そこで、今お尋ねの国鉄共済との問題はどうか  
と、こういうことでございまして、当然国鉄  
共済年金も公的年金の一つでありまして、そうい  
う観点から、この一元化への検討の中で考えられ  
る側面もあるというふうに認識をいたしております。

○磯山鷹君 四大臣一人一人に伺えばいいわけ  
ですが、時間がありません。

そこで、歴史的な経過は私が先ほど言いました  
ね。一元化というのは全部を一本にすることでは  
絶対にありませんと政府の考え方が述べられたわ  
けです。それからもう一つは、給付と負担のバラ  
ンスをとるんだと。そういう中に国鉄共済組合年  
金の問題が挟まれているわけです。そして財政調  
整も、ざっくりばらんに言えば六十四年度で終わ  
るというふうに関係者は承知をしているわけであ  
る。それ以上の国家公務員等共済組合の財政調整  
というのではないということを通じて毎月千二百円  
ずつ出されているものと信じています。そうなん  
ど、ざっくりばらんに言えば壁にぶち当たってい  
るという状況にあるんじゃないかと思うんです。

そこで、私はひとつ提案をしますが、四閣僚の  
皆さんがお忙し中でいろいろ議論してもそう簡  
単に意見が一致するわけじゃないでしょうから、  
検討の手始めに懇談会の私的諮問機関あたりをつ  
くって、それぞれの大臣の知恵を豊富にするとい

う意味で、そういう作業、段取りを考えたらどう  
でしょう。そうしなさんと時間的におくれる、こ  
ういふ問題に逢着すると思うんです。その点はど  
なたが代表して御答弁願った方がいいんでしょ  
うか。官房長官どうぞし。

○国務大臣(後藤田正晴君) 突然の御提言でござ  
いまして、年金担当の国務大臣は厚生大臣と、こ  
う決まっているわけでございますが、御質問の流  
れが国鉄共済の扱いに関連してのお話でございま  
すから、国鉄共済については、六十四年度まで  
については六十一年度中に関係大臣の間で話を決  
めます。これについては、年金担当大臣が厚生大臣  
でございますから行司役をお願いしようかとい  
うことで関係大臣が集まっておりますが、その  
言葉を使いましたのは私が使ったんですが、考え  
てみますと、なかなか関係大臣の意見が、おし  
やるようにそうスムーズにこういった問題が運ぶ  
とは私も予測はできない面があるわけございま  
す。そうしますと、行司というのは相撲はとらな  
い。大体勝ち負けを判定するというのが行司で  
しょうが、厚生大臣は年金担当の大臣なんだけれ  
ども、相撲をとらなかならない大臣でもあるわ  
けでございます。そういうことを考えますと、  
最後は各省庁の意見がなかなかまとまらぬとい  
うことになれば、これは事のいかに問わず官房長  
官がそういうお役目を引き受けなければならぬ  
のかなと、私はそう考えておるわけございま  
す。

そこで、そういった際に、六十五年度以降はこ  
れから先の話でございまして、今御提言のような  
ものを置いたらどうだと、こういう御意見でござ  
いまして、これはひとつ参考をさせていただき  
たいと、できるだけ厄介なもののはつくりな  
い厄介な問題でございまして、政府の中でう  
まく取り運び方ができるようにやらしていただ  
きたいなと、こうお願いいたしておるわけござい  
ます。

○磯山鷹君 速やかに検討に着手をしてもら  
うと。その着手の入り口の問題について、助け船と

言えば語弊がありますけれども、問題の提起をし  
たわけです。ぜひ採用方をいただきたいと思います  
です。

次に、要員の算定と雇用問題なんですが、時間  
の都合で二十一万五千人を膨らますかどうかとい  
う話は後に譲ります。前回、私の質問から言え  
ば、今度は政府が答弁をすることになっていま  
す、非常に長くなりますから雇用問題にストレー  
トに入ります。

私どもは二十三条の規定につきましては絶対に  
賛成するわけにはいきません。すべてのものに  
いて承継をしながら職員、労働者については一  
人解雇の形式をとって改めて再採用をするとい  
う方式をとっているわけです。これは前代未聞の  
ことでありまして、賛成するわけにはいかない  
ふうに思ひます。

そこで、以下質問をしますが、設立委員会が  
きて会社の定数を決める、採用の基準を決める。  
それを国鉄を通して戻してもらおう。戻ったもの  
を改めて設立委員会が最終的に、君は西日本に  
のか東になるのか、設立委員会がすべてその権  
能を持っているわけです。しかし、途中の作業が  
わけですね。国鉄を経由して国鉄から戻らう、  
その報告を受ける。で、前回も議論がありました  
ように、管理調書というものが基本になると思  
うんです。

ところが、御案内のとおり労働基準法の二十  
二条ですかの二項では、労働組合運動などにか  
わるものについて符号をつけてはならないし記  
帳してはならない、こうなっているわけですが、  
設立委員が、この人は西がいいか東がいいか、  
西も東もわからないし、性格もわからないし、  
能力もわからない。そういう方々が最終的な決  
定をするわけですから、一番重視をしますのは  
国鉄側の調査です。で、その国鉄側の調査が、  
とるならば一番から五番までとってくださいと、  
こういうふうな符号をつけることも禁じられて  
いますよ、法律上は。しかし、必然的につけな  
ければ

設立委員の判断が下せないと、こういう問題が起きたときに国鉄はどうなされるんでしょうか。あるいは設立委員はそういうむづかしいことを国鉄には言わないと、こういうことになるんでしょうか。運輸大臣、国鉄総裁、両方からお伺いします。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 先般も一部御答弁を申し上げましたように、新事業体の職員を採用いたしますのに、設立委員が労働条件あるいは採用基準をお決めになるわけでありますが、それに基づいて個々の職員の方々に対し、国鉄がいればその設立委員の補助者の立場でその条件等を知らせ、個々の方々の希望を聞き、集計し、そしてその中からそれぞれの会社のいわば条件に見合う方々を御推薦申し上げるという経緯をとることにつきましては、今の御指摘のとおりであります。

ただ、そこで労働条件として私が考えられるものは、就業の場所でありましてか従事すべき業務でありまして、あるいは労働時間、賃金等の項目が当然考えられるわけでありまして、また採用基準として考えられるものは年齢、適性、健康状態、そういうものを考えておりました。衆議院における審議の途中において、国鉄総裁からそれにつけ加えて勤務成績という御答弁があったことも承知をいたしております。しかし、いづれにしてもこの具体的な内容というものは設立委員がお決めになることであります。その際に、現在国鉄が有しておる資料というものがそのまゝの形で新会社の設立委員に手渡されることがあったら、これは私は法的に問題を起すことではなからうかと考えております。

○説明員(杉浦喬也君) ただいま運輸大臣から申し上げました後半の部分につきまして、勤務成績が仮に採用基準の中に示された場合におきましてどう対応するかということでございますが、先般も衆議院の段階でお答えを申し上げましたが、仮にそうした基準の中に勤務成績ということがあるとするならば、私も、それに基づきまして判断をする材料といたしましては、現在私も持っ

ております職員管理調査、この職員管理調査によりまして判断をしていくことになるであらうというふうに思っております。この調査のやり方、中身等は私も客観、公正なものとして内部資料として持っておりますものでございまして、そうした資料に基づきまして、適切な判断のもとにおきまして名簿の作成になることになるであらうというふうに思っております。そして、そうした後におきまして設立委員の御判断を仰ぐということに相なろうかと思っております。

○磯山篤君 さて、そこで具体的にお伺いします。私は今静岡にいますけれども東京で働きたいと、東日本に行きたいと、こういう要望を出した。入れられなかった場合もあるわけですね。いろいろな理由があると思う。その場合に、救済の方法、苦情の受け付けというものをどういう段取りでなされるのか、今まで全然明示がされていないんです。その問題が一つ。

それから清算事業団を除いて、四月一日からそれぞれ株式会社配置をされた人は直ちに必要の人であつて、それを確保しないと運行に影響があるから、これはしっかり戦力として置きたい人間だと、こう思われるのは当然であります。そうなりますと、それぞれの株式会社に入ってから、おれはあそここの官庁に行きたい、この官庁に行きたいと言ふことはなかなか難しいということに必然的になるわけです。そうなりますと、官庁に行きたい、あるいは地方公共団体に行きたい、民間に行きたい、こういう方々が整理上清算事業団に行かざるを得ないということに物理的になるであらうと思ふんです。

また、先日お示しをいただきました、政府にいたしまして優秀な人を欲しいと、こういうことになるわけですね。優秀な人を欲しいところ、が、今国鉄の職場ではこういうことが言われているんですね。選別の結果でありましょう、人材活用センターに行っている。人材活用センターに行くときに、おまえは清算事業団に流れ作業で入

るんですよ、こういうふうな指導を受けた職場の中にあるんですよ。そうしますと、その一面だけをとらえますと、いい子、悪い子、普通の子の中の悪い子を清算事業団にみんな持って行ってしまふんじゃないかという印象が強いし、今マスコミもそういう方向で記事が書かれていようがあるわけですね。

しかしながら、余剰人員対策で言えば、優秀な人を官庁なり民間で採りたいと、総理もいろいろ努力をされておられるわけですね。しかし、そういうふうなレッテルを張って清算事業団に行くとするならば、これはもはや官庁でも民間でもあるいは関連企業でも採らないということが歴然としてくるわけでありまして。その延長線にいきますと、結局は三年後にその部分の法律がなくなり、ますから、事実上どこへも行けずに失業をする、解雇をする、こういう変な事態が生じかねないわけですね。

そこで何うわけですが、この清算事業団というのは悪い子ばかりの集団ではないと、当然土地問題あるいは負債の処理の問題、専門的な方々もおるでしょう。それ以外に言うところの余剰人員の人が入るわけですが、これは少なくとも優秀な人たちが入らなければ官庁では採ってもらえない組織である、こういう認識に立たなければならぬ。皆さんの御答弁はうそになってくる、こう思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今委員さまごまな報道を引用されて御質問をいただいたわけでありまして、例えば運輸省が今回政府として決定をいたしました目標でありまして、約千八百七十名であります。したかを採用の目標といたしております。そして、そのうち千四百七十九名についてはまさに一活選抜の申し出をいたしております。そうなりますと、この試験に受かって来ていただく方々は、運輸省側の定員の事情でその方々をお迎えできる時点までは清算事業団に待機をさせていただくわけでありまして、一たん旅客会社等に行かれてそれから来られるわけではございません。私も清

算事業団というものを、まさに今運輸省の例で申し上げましたように、きちんとしたいわば再就職の雇用開始までの間待機をいただく場合、場合によってはその職業訓練等を受けていただく場として位置づけられるわけでありまして、今委員がマスコミの報道等を引用されながらお話しになりましたような位置づけは考えておりません。

○磯山篤君 国鉄もそういう認識でいいですか。○説明員(杉浦喬也君) 先ほどちょっと申し忘れましたが、採用条件の提示がございまして、私どもの方では直ちに全職員に対して本人の希望調査、意思確認の調査を開始いたします。その意思確認の中身につきましては今鋭意詰めておるところでございますが、やり方としては、やはり希望を、順番を決めていただくというようにすることに相なるかなというふうに思っております。そういう場合に、公的部門に行きたいということを一に希望される方が出てくるものと思ひますし、またその場合におきまして、今運輸大臣から御答弁をいただきましたように、なるべく一括の内定といいますが、そういうものを今お願いをいたしておるわけでございますので、当面採用されなくてもいづれ採用されるであろうということがそれぞれの人に与りましてわかるわけでございますので、こうした方々は清算事業団に行つていただくということに相なるわけでございますし、そこで十分な教育を受けながら待機をするということになるというふうに思ふわけでございまして、運輸大臣の御答弁と同様でございます。

○磯山篤君 一括採用に向けて努力をしたいというのが前回の答弁でした。○国務大臣(橋本龍太郎君) 一括採用内定です。○磯山篤君 きょうの段階では、一括採用内定は、政府はもちろん地方公共団体もそのことを確認しているわけですね。

それから政府関係機関あるいは関連事業、民間については、これは強制がなかなか難しいからお願ひをする、要請をするということの認識に私は立ちたいと思うのですが、それいいですね。



○龜山篤君 鉄道公安職員というのは約三千人近くいるわけですが、仄聞するところによると、警察関係のところに希望している人は約三百人しかいない、これはまだ時間があるんでしようけれども、そこで一つ伺いたいのは、鉄道の警備のあり方の問題ですね、これはどういうふうにお考えになつてゐるのか、ごく簡略にお願いをしたい。

それから総理に最後にお尋ねをしますが、総理も民間の団体に行つたり、いろんなところで国鉄の余剰人員の雇用問題について熱心に説かれてゐます。結構な話だと思ふんですが、三年後に、いわゆる就職先がなくて首になるというところは絶対にないという保証をもらえるでしょうか、その点をお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(林洋司君) 鉄道の警備のあり方でございますが、現在は、先生御承知のとおり鉄道公安制度ということで鉄道公安官がこれを実施しておるといふことでございまして、来年の四月以降につきますは、鉄道の警備の業務は警察の方にこれを移管するということになっております。既に警察庁の方ではそのための定員措置も講じておられまして、警察の中に例へば鉄道警察隊といふふうな形で、従来どおり警察その他の警備業務が行われるということになっております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 全力を挙げて、全員が第二の職場を得られるように努力をいたします。

○龜山篤君 いや、私の質問したのは、完全に実現をする、その意味では一人の失業者あるいは首切りもないでしような、それを保証してもらへますかと、そういうことの確認を求めたつもりなんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 既に六万一千の方々に職場を去つていただかなければならないという前提で、それこそ民間にも御協力をいただき、地方公共団体にも御協力をいただき、特殊法人等々、また国家公務員、その目標数を設定し求人をお願いしましたところ、その六万一千をはるかに超える求人をお願いしておりますのであります。

で、私どもは十分に対応するつもりであります。

○龜山篤君 総理の責任ある答弁をひとつお伺いしましょう。

○国務大臣(中曾根康弘君) これだけの大改革をやつておるのでございまして、政府もそれ相応の責任を持つておるわけでございまして。したがつて、例へば健康のぐあいであるとかそのほかの欠格条件があるという場合はこれはやむを得ません、が、そうでない方に關しましては一人といへども心配をかけないような体制をつくり上げるために、政府も責任を持つて全力を注ぐ決心でおります。

○龜山篤君 最後に、きょう質問を通告した中でできなかったのは、四全総と総合交通体系の問題、それから要員の算定の問題、不当労働行為問題、整備新幹線問題、関連企業の問題が残りました。これは、私どもは五時間の質問を要請したわけですが時間が切られたためにそういうことになりましたので、以上申し上げたことは次回にもう一度お願いをする、こういうことで、以上質問を終わります。

(委員長退席、理事伊江朝雄君着席)

○中野明君 きょうから一般質疑に入つたわけですが、最初に国鉄総裁に御所見をお伺いしておきたいんです。

百十四年の歴史を閉じる国鉄最後の総裁になられるということですが、この大改革というのはもう絶対に失敗は許されません。その改革、民営・分割を成功させるために総裁としてこの際どうしても言つておきたいこと、気にかかることあるいは要望したいこと、そういう点を率直に、総裁の立場として将来の新会社のことを御心配になつてゐるのは当然ですから、お述べになつていただきたいなと、こう思うわけです。

○説明員(杉浦喬也君) 私は、今回の改革案が現在の国鉄の現状を打開する唯一の道であり、将来にわたつて、新しい鉄道の明るい未来というものがこの案によりまして達成できるというふうな確信を持つておるところでございまして、政府

の御指示を仰ぎながら今全力投球をしてその準備に邁進をし、また法案の御審議をいただいておりますところでございます。

今先生から何か注文はないかというお話でございますが、私ども、政府と一体となりまして諸般の行動を行つておるところでございまして、なかなかずく私自身として最も気になり、また重要問題でありますのは、やはりたくさんの方の職員を抱えておる、その職員の将来の帰趨いかんということに相なるわけでございまして、一人たりとも路頭に迷わせることのないという基本的な考え方に立ちまして一生懸命努力をいたしておりますが、政府も挙げてそうした雇用対策につきましてこれを支援していただいております状況でございまして、これから雇用の確保につきましてぜひとも従来と変わらぬ一層御支援を賜りまして、雇用の道に万全を期するようにお願いをしております。

○中野明君 総理にお伺いをするわけですが、衆議院から参議院に審議が移つておりました、いろいろ問題点も指摘をされたりしながら進んでいくわけですが、私は、先送りをせなければこれはやむを得ないかという問題は理解しておるつもりであります。しかしながら、可能な限りはつきりさせるところはつきりさせて、そして国鉄の現在の職員の皆さん方が不安に思つてゐることあるいは心配してゐること、そういうことにこたえてあげるべきじゃないだろうか、こう思うわけでは、すべてが何もかも先送りというのでは不安はなかなかなくなるだろうということ、以下私の気になつてゐることを御質問していくわけなんです、せめて基本的な考え方をうけ、具体的なこと、数字的なことは別として、こうしますという、こういう姿勢で運輸省も政府も臨んでいただきたい、こう思うわけでありまして、総理の御所見をお伺いしておきたいと思ひます。

○国務大臣(中曾根康弘君) 今まで閣僚各大臣あるいは我々も御答弁申し上げまして、今回の輪郭については申し上げておるつもりでござい

ます。しかし、まだ足らざる点多々あると思ひますので、御質問をいただきました、いろいろその点についてできるだけお答え申し上げたいと思つております。

○中野明君 それでは、先ほど総裁も申しておられましたように、やはり一番気にかかれるのはこの六万一千人に及ぶ方々の問題であらうと思ひますが、まず現時点で希望退職者の状況、そして総裁として最終の見込み、どの程度まで希望退職者が出てくれるだろうという推定をしておられるのか、その辺をもう一度お尋ねします。

○説明員(杉浦喬也君) 希望退職の申し出がございました職員の数でございまして、今月の初めで一万八千七百六十六人という数になつております。そのうちで、既に退職をしておる職員も出ておりました、五千三百五十九人がそうした退職になつております。

将来の展望でございまして、本年度いっぱい二万人の目標ということでございまして、現在の情勢を考えますと、最終的には二万人を超える応募があるのではないかと、いふふうに私は考えております。

○中野明君 そこで、国鉄に重ねてお尋ねをするんですが、国鉄職員の再就職につきまして、国と地方そして特殊法人、関連企業、民間等の受け入れについて現在までの実績はどうなつておりますか、それをおしやつてください。

○説明員(杉浦喬也君) 十月末現在で、いろいろと雇用の場の各方面からの御協力を仰ぎまして、現在転出済みあるいは内定をしてゐるというところの数字が総計で一万四千三百二十二人でございまして、この内訳を申し上げますと、公務員等の公的部門におきまして八千二百九十二人、それから国鉄の関連企業におきましては千七百八十六人、それからそれ以外の一般の民間企業におきまして四千二百四十四人ということになつております。

○中野明君 それは現在もう既に離職して再就職なさつた数字ですか、それとも内定はしているけれどもまだ行つてないという数字なんですか、

か、その辺。

○説明員（杉浦喬也君） これは、既に転出しておる者と内定しておってまだ転出していない者と、両方合わせた数字でございます。

○中野明君　それで、ぜひお教えいただきたいんですがね。今おっしゃったその数字はわかるのですが、その年齢別といいますが、年齢別に分類すれば大体どういう比重になっているかということとはお調べになっていますか。

○説明員(杉浦喬也君) 年齢別の数字はございますが、大体概括して申し上げますと、公的部門におきましては若い二十歳の御希望が非常に多くございまして、先ほどの全体の数字の中の内訳を見ますと、二十歳代が六割ぐらいというふうになっております。

国鉄の関連企業でございますが、これは年金受給の資格のある人というようなことが一応の目安ということになるわけでございますので、五十歳代が七〇％以上を占めているということでございます。

それから民間企業におきましては、これは各年齢層に分かれてはありますが、多いところはやはり二十歳代、一番若い方のところ、あるいは次に三十歳代というところが多くあるところでございます。

○中野明君 大体傾向はわかりました。後にこの問題は触れたいと思います。

次に総務庁になりますか、お尋ねをしたいんです。過日の新聞等で報じられたところによりますと、今回の国家公務員に採用する一万三千人、この目標を設定されたわけなんです。新規採用者の一四％ということで閣議の決定もいただいて、そして新聞にはその内訳が発表されたわけで、要するに、職員の再雇用の問題で一四％以外に、運輸省とか総務庁、労働省、自治省、これの努力分とかあるいは協力分として一般省庁千百ですか、国会が八とか、こういうふうに数字が出されているわけなんです、これはそのとおり受け取ってよろしいんでしょうか。

○政府委員（手塚康夫君） 先般閣議決定いたす前

○中野明君　そうしますと、先日の青木委員の質問によりまして当委員会に提出されました一万三千人ですか、この数字、これとの関連はもうなくなつた、これが最終的な各省庁から出てきた数字と、このように考えてよろしいんですね。

○政府委員(手塚康夫君) 必ずしもさようではございません。むしろ我々当初、各省別にそういう将来の退職動向等を分析して積み上げるといふことも考えました。ただ、それはひずみが出てくるものですから、むしろマクロでとらえて、それで

一万三千人を割り出すときはどうなるかということとをまずやったわけですね。ただ、それに対して私どもは、そういうマクロ推計でいいとも各省はそれでやっていただけたらと思うておりましたが、先般委員長からも各省別の推計見込みを出せという御示唆がございましたので、いわば同じような方式を各省の退職動向等も加味して各省別に分析し直したものがきょう委員会に提出した資料、そういうことになります。

○中野明君 わかりました。

それでは、先ほど総裁からお答えをいただきました。したいわゆる年齢別の問題なんですが、総理、国

の公務員というのは若い人がどうしても多いとい  
うのが総裁の先ほどの答弁でも出ておりました。  
また、各省庁もどうしても若い人を探りたい、こ  
ういう基本的なお考えがあるように思います。し  
かしながら、さてそうしてみると、年齢の高い人  
も問題にもなりますし、非常に私どもが心配してお  
りますのは、いざといったときに、年齢の壁で、  
これが大きなネックになって、結局、相手の求め  
ている条件と年齢で合わないというようなことに  
なつて、せっかく求人者があるにかかわらないで  
本人の条件が合わないということで難渋するんじや  
ないかというような気がしてならぬわけです。  
ですから、今こうやってお示しになっております  
けれども、どうしても若い人たちは非常に採りが  
いいというんですか、受け入れ側にはいいんです  
けれども、中高年の人たちが非常に難しくなつて  
きているんじゃないだろうか。そういう気がして  
なりませんので、どうかある程度各省庁において  
もこの一万三千人の受け入れの大体の年齢構成と  
いますか、そういうことはこういう考え方でいい  
たらどうなんだろうかというものをお示しにな  
た方がいいんじゃないだろうかという気も私  
ちよつとしていゝるんです。

総理どうでしょう、国家公務員と地方公務員は二十歳、三十歳代しか採らぬ、あとはほかのところでやってくれというような、そういうこともいいかかかと思えますので、その辺、一万三千人国家公務員で採られるわけですから、ある程度年齢構成はこの程度を目標として考えてほしいなというふうな、そういう指示といいますか、要望を出されるつもりはないでしょうか。

(政府委員 手塚康夫君) この辺は、もう去年この問題が起きましたときからまず国鉄とも相談いたしました。国鉄も、公的部門、特に国などには、職多数引き受けていただきたい、そのときには、職員員の将来のことを考えればむしろ若い人を大いに加えていただきたいというお話がまず国鉄からございました。それから、こちら、各省の状況をす

べてヒアリングしまして聞きましたところ、各省としても、これはなかなか難しいんですが、特に一般事務の場合に例えば課長とか課長補佐へほんが入ってきてというのは、これは本来動員させん。そういった職場の中を乱すことのないようにという配慮もございまして、やはり各省としてもなるべく若い人が欲しいということで、これは当初から国鉄サイドと当方と考える方は一致しているものですから、現実には若い人が中心になっております。

けたものでも、年齢制限がないのでなければいけないと言っているのではなくて、職種によって、例えば三十五歳から四十五歳で募集するといったような場合もあるわけです。ただ、これを意識的にふやして国の場合にそういうのをたくさん採れといっても、我々考えられますのはいわば専門職的なもので、そういった方が欠員を生じ、それにふさわしい方が国鉄にもおられるという前提になりますので、正直、先生のお気持ちはわかりますが、国の場合に中高年の数をふやすと、いうのはなかなか難しいと思います。

ただ、そういった問題は、各省にも、いたずらに若い人だけではなくて職種によってはそういう人も採っていただきたいということはお願ひしているところでございます。

〔理事伊江朝雄君退席、委員長着席〕

○中野明君　ただ、総理、今おっしゃることも私  
わかるんですが、その点で、せつかく一万三千の  
枠をつくって、このように各省が努力目標をつく  
られて一生懸命にやっていたくのはよくわかる  
んですが、年齢の壁でひつかかかってしまっ  
て、結局この枠が全部消化できないんじゃないか  
という心配もちよつとしてるわけです。ですから  
ら、その辺も含めて、難しい問題かもしれませんが  
けれども、年齢構成のある程度偏らないようなこ  
とはお考えの中にないものだろうか、こう思つて  
いるんですが、どうでしょう。

○国務大臣（中曽根康弘君）　問題は、すべての人  
を安心して消化させられるようにするということ

を安心して消化させられるようにするということ

であると思ひます。しかし、こういう問題になりますと、求人側の要望というものがやはり第一になると思ひます。そうなるという、お年寄りの向いていられるところもあるし、また若い人を非常に要望される向きもある。結局、全体的に入れかわり、いわゆるマッチングという作業をやつていかねければならぬので、これにつきましては、よほど注意深く、できるだけ御本人の要望に沿うように、第一希望、第二希望、第三希望をいろいろとて、そして合はしていくように、非常に大いなる努力を要する場面が御指摘のようにこの場所である。政府といたしましては、政府側の立場から言へば、やめる方々の立場を中心にうまくやっていきたい、こういう立場に立つて努力してまいりたいと思つておるところであります。

○中野明君 ただ私、本当にその点は心配をいたしております。せつかく運輸大臣もたびたびおっしゃつておられるように、求人の希望が出てきてありがたいことなんですけれども、民間の方としても、恐らく公務員としても、年齢的な条件で合わないというふうなことになるべく、まだまだ、どう言つたらよろしいでしょうか、求人の数だけでは申し切れない。先ほどの議論にもありましたように、一人でもそんな人をなくそうということから考えますと、年齢の壁というのが相当大きなネックになつてくるんじゃないかと心配をしておるものから申上げておるわけでありまして。

それで、いま一点お尋ねをしたいことは、稲山委員の議論にもありましたが、大体、大臣、国鉄内の広域異動というのは、これ以上そうたくさん大幅に出てくるというのではちよつと考えられないうと私も思つておられます。出てくるかもしれないけれども、今までは出てこないんじゃないか。そうなりますと、要するに北海道、九州の再就職せざるならぬ人たちは相当な数に上つておられますね。稲山委員もおっしゃつておりましたが、私どももお聞きするところ、やはり北海道で一万一

千で九州で一万。いろいろ希望退職を引いても、約八千、九千ですか、九州が八千、北海道が九千、こういうふうな人たちは、地元ではとてもこれだけは消化できぬだろう。

そうなるまいかと、先ほど労働大臣もおっしゃつておりましたように、北海道なんかの状況はこれはもう大変な厳しい環境にあるわけですから。そういう中で本州に異動してきて再就職を求めなければならぬということになりますと、大臣もさつきおっしゃつておりましたように、公立の学校の転入学の問題、それから住宅の問題、これが一番大きなネックになるわけですから、文部大臣もさつきは出席をお願いいたしましたので、このことについて心配をいたして万全をということになつておるわけですが、現在の転入学の手続ですね、現在本当に転入学を希望しておる人の手続は一体どういふことになつておるのだろうか。なかなか厄介なようなんですが、その辺はどうでしょうか。

○政府委員(西崎清久君) 国鉄職員の方々の子弟の転入学の問題でございますが、公立高等学校につきましても、入学許可権者は高等学校長でございます。ただ、転入学につきましても、定員の問題とか、定員を超えて転入学を許可するとか、情報の問題が大事でございます。したがって、私どもは七月に通達を出しまして、まず欠員なりあるいは定員を超えて転入学を受け入れる学校の情報を国鉄関係の子弟の問題として提供するようにというふうなことで、地方の管理局と教育委員会とよく連絡をとつてもらうことにしております。その情報に基づきまして子弟が父兄等の転動に伴つて転入学願を出す。そして学校で、入学試験をやごさいませんが、転入学許可に伴う学力検査等も行われますが、それによつて入学許可をする、こういうふうなことの手續を万全にとるようによ導しておるところでございます。

○中野明君 国鉄だけではありません。いわゆる転入学というのは非常に大きなネックになりまして、そのために単身赴任というのが民間でもかなり多いわけですね。ところが、今回の国鉄の場合には、特に国の方針としてやつて再就職をせよというわけですから、お互いに受験生を持つておられる人はおわかりのとおり、今高校受験というのはこれまた大変な競争でありまして、自分の一生を左右するかもしれないような高校の試験ということになりますと、家族ぐるみで、家族も協力して、そして一生懸命に難関を突破して学校へ入つておる。それがかわらないうふうなところ、こういうことですね。

ところが、かわるとすると、まず試験を受ける必要ありません。同じようにまたもう一遍、二回というんですか、二回受験競争に巻き込まれる、家族ぐるみ巻き込まれる。こういうことで、お父さんが例えば本州の会社へでも、あるいは本州の役所へでもということでお話があったとしても、まず家族の合意がなかったらなかなか踏み切れないでしょう。そのときに、おまえ一遍学校を受けてみるか、学校を受けてからの話やというふうなことになる。その学校がまた試験があるということになると二足の足を踏むのじゃないだろうか。そういうことで、私はぜひ文部省でも、今、推薦入学とかそういうこともある程度奨励するような方針と聞いておりますので、転入学の際に再度筆記試験を課すというのは余りにもかわいそうじゃないかという気がするわけですね。それがまた広域異動のネックになるのじゃないか。

そういう意味で、できる限り内申書等書類で決定するようないふ方法を考えるわけにいかぬだろうか。こういうことなんです、大臣どうでしょう。

○政府委員(西崎清久君) 先生の御指摘の点でございますが、公立高等学校等の入学試験は現在大変難しいわけでございます。国鉄職員の子弟の方々の問題としましては、転動等が大変最近多うございまして、円滑な高校転学という問題は一つの課題でございますが、入学試験を受けて当該高等学校に入る者とのバランスとかいろいろございまして、入学許可に際して当該学校の方針と

しての入学許可の手續あるいは試験というものはやはり欠かせない。しかし、今回の事態、国鉄の關係子弟は大変多うございまして、やはりその点についてのいろいろな情報の提供とかあるいは願書の手續の簡略化とか、そういう点での便宜はぜひ図るべきであるという趣旨で、特に国鉄職員の子弟にかかわる局長通知を七月に出したわけでございますので、そういう点でできる限りの便宜は図つてまいりたいというふうな考え方でやつておる次第でございます。

○中野明君 もちろん私は、学校長がその権限を持つておられることを侵害すると言つておられるんじゃないんですけれども、今、大臣、文部省の方針としても、なるだけ受験競争というものを緩和していく上においては推薦入学の制度も可能な限りとするような方針とも私承知しておりますので、こういう結局、総理もおっしゃつておられるように、一人の人も失業することのないように何とかみんな考えているときに、やはり広域異動の一つのネックになつておるのだから、通達をいたします、教育委員会が協力をするように指導しておりますだけでは私にはちよつと不安なんです。それで、同じ受験競争を、一遍難関を突破してきた人にまたもう一遍同じような試験をさせるというのはいかぬものだろうか、こういうことで何とか知恵を働かせてもらいたいということ一つ。

もう一つは、私学なんかにも協力を求めるというふうなことになるかと、入学金とかいうようなことも出てきますので、そこら辺も考えてあげないと前へ進まぬのじゃないだろうか。特に九州、北海道は大量に広域異動をしなければ就職先はないと思ひます。そういう面で大任のお考えをちよつとおっしゃつていただきたいのです。

○國務大臣(塩川正十郎君) 中野さんの御心配、私は本當に身にしみる思ひでございます。最近、何も国鉄だけではなくて、転動される方の悩みは、皆そこに非常に大きな問題となつてきております。そこで、おっしゃるようになつた試験か

ということではなくて、テストはやっぱり私は必要だと思ふんです。それは試験というきりぎりのそういう問題ではなくてですね。というのは、預かる方の高等学校の校長としても、ある程度の学力がついているかどうかというその学生に関する基礎的なデータをつかむためにはテストは必要だろと思うんです。その結果はやはり事情参酌をしてやるということは必要だろうと、こう思っています。

そこで、一つの方法として、実は六十一年度二学期から転入いたしました。というのは、先ほど局長が言いましたように、七月から第一次異動が起ったわけでございまして、そのために、局長が言っておりますように、国鉄職員の入学については特別の配慮をしようということで各県の教育委員会に指令を出したわけでございまして、その結果、九月に入学いたしましたのが、八十名合格して入学してあるんです。受けましたのは八十六名でございまして、この八十六名の中で八十名が合格して、これで私も安心しておる。あとの六名、この六名の方が実は、学校へ希望しなかったのか、あるいは受けても学校がどこも通らなかったのかという問題もあるかと思ひます。しかし、このことについては国鉄さんの方から実は連絡を受けておりませんので、一応八十六名のうち八十名合格されたということは、まあまあ通達した効果はあったかと思ひます。しかし場合によれば、この六名の方がどうされたのかということも調査することも、中野さんがおっしゃっているような後追いを検討することも一つの方法だろうと思ひます。

最近、第二陣の広域異動がございまして、これにつきましても各教育委員会に協力することを言っておりますけれども、こういう国会での御質問があったという趣旨、これは我々もよく気をつけまして今後の教育委員会の指導にいたしたいと、こう思っております。

○中野明君 今文部大臣がおっしゃいましたけれども、第二次の異動の募集状況、これが発令

者数を見ますと、千七百十一名、こういう応募があった中で六百六十九名の異動の発令が出ています、こういうことを承知しておりますが、この六百六十九名の中で、高校生の子弟がいる者は七十五名で、転入学の希望者はわずかに三十名、こういう数字が報告されているわけです。ですからそうなりますと、これはおやじさんが単身赴任だなどいうことになってくるわけです。なぜ三十名しか受けないんだ。結局そこら辺で試験の問題が私は大きく出てきているんじゃないだろうかと思ひます。

これは運輸大臣にも聞いていたいただきたいんですけれども、これ余りにも酷いような気がするんです。東京なんかの例を見ましても、三教科程度の筆記試験は課しておりますし、東京都の場合は、普通科では全校が筆記試験をいうことで、もう一度受験競争に家族ぐるみまた巻き込まれるということなんです。そういう辺を、徹底はしておられることをお聞きしておりますけれども、私は試験を、今大臣がおっしゃったように、テストとか面接、あるいは内申書、こういうことで極力救つていってあげるようにすればまた広域異動に踏み切る人もできてくるんじゃないだろうかというふうに思ひます。ただ通達をして、教育委員会であるだけ便宜を図つてやれということばかり言っても、それだけではなかなかうまくいかぬのじゃないかという感じがしておるものです。ですからお尋ねをしているわけなんです、もう一度大臣、その辺のことをおっしゃっていただいて、次の問題に移ります。

○国務大臣(堀川正十郎君) 再度のお尋ねでございますので、今回の第二次異動で対象が三十人だとおっしゃっていますが、その対象は私ははっきり聞いておりませんが、こういう数字が実はございまして、それは第一次広域異動いたしましたのが、発令者が二千五百八十二人なんです。二千五百八十二人のうちに高等学校を移動する対象者が八十六人であったということでございまして、ですから、今回第二陣の中で既に発令されま

したのが六百六十九人と聞いておりまして、六百六十九人の中の三十人という意味なんです。しかも、それとも、第二次広域異動総数千七百十一人でございまして、その千七百十一人のうちの三十人なのか、これは私の方もちよつと調査をいたしてまいります。

それはともかくとしても、要するにさつきからお話のように、受験勉強で再度悩むということのないようにという趣旨でございまして、私は、先ほど申しておりますように、入学の手続をとる場合は、やっぱりテストして基礎データだけはつかんでおかなきゃならぬと思ひます。そのほかに個人の面接とかいうの、それは重点を置いていくだろうと思ひますが、そういう趣旨は私も十分理解できますので、よく関係者と相談いたしまして、そういう措置にいくように努力はしてまいりたいと思ひております。

それともう一つ、先ほど局長の答弁の中にもございまして、各都道府県で受け入れる情報の交換が実はあります。受験を希望される方もその情報を正確に私は理解してもらいたい。ということはこういうことかといひましたら、地方から出てくる方は全部東京に集まってくるおるんです。これが地方に分散するのならば、先生のおっしゃるように各都道府県細かい芸もできるんですけれども、全部東京に集まっちゃうんです。東京、大阪にほとんど集まってくる。そうしますと、東京、大阪での教育委員会が出します高校のランクづけと言つたら語弊がございまして、それだけの学校の特徴というものをよくつかんで受験していただくように当該相手方の教育委員会の方にもお願いすべきだろう、こう思ひておる。一生懸命、子供にあるいは親に過重な負担がからぬように努力をしております。

○中野明君 せっかくの努力をお願いしております。それで、次の問題なんです、先ほど労働大臣もお答えになっておりましたが、北海道を初めて、全国的に構造不況と円高ということで大変

な影響をこう受けている産業があるわけですね。特に北海道なんかは、さつきおっしゃったように石炭あるいは造船、鉄鋼、北洋漁業、こうなってきました。これは大変なことでありまして、北海道のみならず全国的にやはり失業者がふえて、そして一時帰休というふうなことも伝えられております。働いている人の不安というのは高まっているわけですが、今までの状況から見ても、時間がありませんので私の方から申し上げてみますと、先日労働省から数字をもらいましたが、五十八年度から六十年にかけてのいわゆる特定不況業種離職者求職手帳の発給数字、これが五十八、五十九、六十です。三年間で一万八千件、こういう数字をいただいているわけです。ところが、ことしの四月から七月まで、わずか四、五、六、七、四カ月でそのうちの三分の一近く発行されている。

こういうことで非常に私も心配をするわけですが、労働省としてこれからの、ここの半年ほどあるいは一年、円高が続くかどうかというふうな心配をしているわけですが、失業者とかあるいは一時帰休、そういう労働不安にさらされる人数というのは大体どういふふうにかんでおられるでしょうか。その辺ちよつとわかりましたら。

○国務大臣(平井卓志君) 委員御指摘のように、雇用不安が顕在化いたしましたから特に構造不況業種、さらには特定地域、輸出関連、非常に雇用に対する不安がふえております。今後半年、一年の見通しはどうかということになりますと、これは御案内のように、世界における経済の中で相対的にウエイトを占めておりますので、やはり総合的にすべての景気政策、経済政策の中で判断するということになります。これはもう為替問題からひいては日米の貿易関係、非常に不確定な多くの要素がございまして、非常に不確定ななかから申し上げていけば、感ぜるところがなかなか申し上げにくいわけですが、感ぜるところとして率直に申し上げますと、特定の地域、業種で行われております雇用調整というのがやはり今後さらに深刻化してまいり可能性が強いという感触でございます。このままではやはり三割台ま

で失業率が増加する、ここらあたりが非常に懸念されることである、かように考えております。  
○中野明君 大臣は非常に控え目におっしゃっていますけれども、事態は私は深刻であると思っております。

それで、国鉄の職員の再就職問題は、先ほど来私も心配をしております。総理が本部長として最善を尽くすべく努力をされていることは私も非常に評価はしておりますが、しかし、今議論しておりますようにまだまだ心配な面もありますので対策を求めておるわけですが、一方、国鉄以外の人たちもこれは大変な波をかぶっているわけですね。それで、個人の立場でいえば、勤め先がどこであろうと、中小企業でいえばつぶれたら、会社が倒産したら即失業です。失業ということになりますと、どこに勤めておろうと変わりはなく、大変な労働不安というものが出てきておりますし、これからますます増大すると思うわけです。それで、やはり一般のそういう方々は、国鉄だけはちゃんと面倒を見てもらえるのに僕たちはという不満も時々耳にもいたします。

そういうことで、これは円高というのはデメリットだけじゃないにメリットもあるわけですが、この円高のメリットを受けている業種、そこらの協力も得て、ぜひこれは雇用の場の確保、内需拡大に全力を挙げていただきたいと思うわけですが、労働省だけ、あるいは農林省だけ、あるいは通産省だけ、あるいは運輸省だけの対応ではこれはとても済まない、総合的な施策が必要であると思っております。

国鉄問題は総理が責任者でやっておられるんですが、政府の部内に雇用創出に対する対策をする体制といえますか、横の連携がとれるような体制をやほりこの際つくる必要があるんじゃないか、こういう気がするんですが、総理いかがでしょう。今のままでも各省がそれぞれ努力しておればよろしいという生易しい状態じゃない

んじゃないかという気がします。国鉄は総理がなさっているわけですから、内閣の中に横の連携がとれるような体制をやほりこの際つくる必要があるんじゃないかなという気がするんですが、どうも、いかがお考えでしょう。

○国務大臣(平井卓志君) ただいま御指摘の問題は、予算委員会等でも重ねての御指摘がございまして、まさしくおっしゃるとおり、ただいまの雇用不安に対処するには、従来の労働省の対策というものはそれなりに効果があつたわけですが、やはり主眼がでるだけ失業者を出さないという雇用調整助成金等々の枠組みの中で対策をやってまいったわけがございまして、しかしながら、このたびもこの為替の急激な切り上げということに重ねて構造不況業種を抱えておりまして、従来の労働対策と申しましようか、労働省の対応だけではいかんとも効果の期待できない面もございまして、そのようなことで、総理からも御指示がございましたし、委員も御案内のように既に通産省とは、やはり一連の産業政策の窓口でございまして、協議体を次官レベルでもう既に充足をいたしておりますし、必要に応じて他の政策を行う、また事業官庁その他の諸官庁とも順次機動的に今後すべての政策について、雇用を中心とした、雇用に格段の配慮を払ったそういう政策を強力にやうていくということ、既に話しておるわけがございまして、今後さらに一層この点を強化いたしまして万全を期してまいりたい、かように考えております。

○中野明君 総理、今大臣がお答えになりましたんですが、僕は通産と労働だけということでは済まぬのじゃないかという気がしているんですが、総理から考え方としてもう一度御答弁をいただいて次の問題に移りたいと思っております。

○国務大臣(中曾根康弘君) 雇用の問題は私たちが一番今関心を抱き、要警戒という立場で対処しておるところでございまして、そのために、まず先般来関係省に對しまして、特に労働省に對しまして、雇用問題の地図をまづつくりなさい、どの地

帯にどういふ職種がいつごろ、どういふふうにして失業者あるいは雇用問題として出てくるか、そういう雇用地図というものをまづつくる。それに対して起こつてから立ち向かうのではもう遅い。むしろ、今からその出動準備を各省がしておいて、いざというときにはもうすぐ出動できるという態勢、その勉強をしておいてもらいたい、今それを指示しておるところでございまして、そういう全般的状況を展望しつつ、これは結局は内閣全体で取り組まなきゃいけない問題であると思っておりますから、それを内閣全体として取り組むについてどういふやり方が実効性があるか。その点については、今後研究してまいりたいと思っております。

○中野明君 済みません、運輸大臣。先ほどのこととちよつと戻りますけれども、いわゆる広域異動で問題になるのは学校と住宅なんです。それで、清算事業団が土地を管理しますね、その一部を住宅用地にお考えになったらどうだろうか、となかなか家というのとは大変なことなんです、そういう点どうお考えになるか、それだけちょっとお答えしておいていただきたい。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに、清算事業団で相当数の職員の方々に再就職活動をしていただくためには、広域異動が必要になることは間違いない。その点、その際必要となる住宅というものは、基本的には私は、再就職先の確保あるいはみずからの手配というものが望ましいとは考えております。しかし、やはり状況に応じて公的住宅を活用させていただいたり、あるいは先ほどから労働大臣が御答弁をいただいておりますけれども、雇用促進事業団などにも非常に御協力をいただくわけでありまして、その雇用促進住宅を拝借するとか、総合的な検討を行うことは本当に必要だと思っております。いづれにしても、私どもとしては広域再就職活動を促進するために必要な住宅の確保というのについてきめ細かい対応をしてまいりたいと考えております。

○中野明君 それでは、共済年金の問題に入りたいと思ひます。

まず大蔵大臣にお尋ねをするわけですが、この国鉄の共済年金というのは、せっかく調整をしてもらったにかかわらず、初年度からもう収支の赤字が出てくるということ、いただいた資料によりますと、六十年度で収支が二百億、六十一年度で六百億程度、六十二年度で六百億から九百億、六十三年度で七百億から千億、六十四年度で八百億から一千億と、こういうふうにして平均すると年平均七百億程度が不足と、こういう状況になっております。

それで、先ほど来問題になっておりますように、私申し上げたかったのは、このことも含まれておったわけですが、既に国鉄の職員で現在地方公務員なり国家公務員に異動をしている人がおります。地方なんかで見ますと、六十一年度で約千二百人の人がもう地方へかわつております。それから六十二年度の初めではその上に二千七十七人という人が行くというふうに報告も受けておるわけです。こういう状況の中で、地方が全面的に協力をして国鉄再就職者を受け入れていけるという状況の中で、自分らの年金は一体これどうなるんだという不安を残したままでは、まことにこれは今後の人にも影響します。先ほど来大臣も、六十二年度の予算でどうして措置しなければならぬということになれば予算編成までに結論を出さなきゃいかぬだろうと、こうお答えになったわけですが、ただ、そこで問題なのは、運輸大臣も衆議院で答弁を、私も議事録を見させていただいたんですが、国鉄の職員あるいは受給者、これはもう自助努力と言つても限界が来ているんじゃないだろうか、そういうお考えを述べておられるわけですが、これは大蔵大臣もその点は御理解をなさっておるんじゃないか、どうでしょう。最初にそれ。

○国務大臣(宮澤喜一君) 給付の面あるいは負担の面でいろいろ努力をしておられるということは存じております。また、そういうこともありまして、いわゆる財政調整も行われておること

も存じております。

○中野明君 そうしますと、今私が申し上げました数字、これは大蔵大臣お認めになりますか。初年度二百億、六十一年度六百億、六十二年度六百億から九百億という見込み、これはお認めになりますか。

○国務大臣(宮澤喜一君) そういう試算を差し上げてございます。

○中野明君 そうしますと、これは当然手当てをせなければならぬ数字なんです、この際基本的な考え方として、国鉄の共済組合の加入者並びに現在の受給者ですね、この方々に迷惑をかける、これは以上の負担をかけるということ、この問題は解決をする、結論を出す、こういうふうにおっしゃるわけにはいかぬのですか、もう目の前に来ておりますが。

○国務大臣(宮澤喜一君) しばしば申し上げておりますとおり、統一見解の趣旨に基づきまして関係の四大臣が何度か本件につきましては協議を重ねておるわけでございまして、一つは退職者の年齢構成等によりまして答えはかなり違つてまいりますので、その点にも推移を見ておるわけでございまして、いづれにしてもこれは本年度末までには結論を出さなければいけない問題でございまして、したがって、協議の結果につきましては、だいたいと先走って申し上げるわけにはまいりませんけれども、いわゆる統一見解の中で述べております自助努力等々の問題は、既にかなり給付あるいは負担の面で御苦勞をいただいております、ということについては、私は私なりの認識を持っております。

○中野明君 そうすると、これはもう国の責任で解決する以外にないということ、やはり基本的な考え方といえますか、これだけはお示ししてあげないと、今のやっぱり国鉄の自助努力ということが残つていまして、また切り下げられるんじゃないかということで大変な不安が残つておるわけ、ですからその辺、年末にならないとこの人数が、確かな年齢別がわからぬと言つておられま

すけれども、既にもう予算編成にはこれ当然手をつけなきゃならぬことですから、先ほど来御答弁になつておるうちに、予算編成までには結論を出すといつたつもりで、一カ月しかないんですから、ですから大蔵大臣は、私なぞ言ふかといひますと、この国鉄共済の担当大臣なんです、大蔵大臣が担当大臣なんです。

ですから、あなたがしつかり腹を決めなければ、この問題は解決せぬと思うんです。ほかの厚生大臣もそれから官房長官もおりますけれども、あなたが担当大臣です、この国鉄共済というのは、その人が関係でございまして人にもたれておるような考え方を言われるものですから僕らはちよつと心配になるものですから、担当大臣ですから、私は実情はわかつております、国鉄の自助努力は限界でございまして、これは政府の責任で解決すべきものと考えております、こういうふうにおっしゃつたらみんなが安心するんですね。そういうことですよ。それはなかなか言えないんでしようかね。そうすると、何かほかの方法をお考えになつておるんでしようか。その辺どうなんでしょうか。

○国務大臣(宮澤喜一君) その点は統一見解に注意深く述べておるとおりでございまして、その辺のところを関係各大臣で最終的な結論を年度末までには出さなければならぬ。いづれにいたしましても、「支払いに支障のないようにいたします」という統一見解の趣旨はたがわずに達成をいたさなければならぬと思つております。

○中野明君 それでは、わかりました。今の段階ではそれ以上言われたいということになりますと、これ以上押し問答しておつてもしょうがありません。

次の問題として積立金の移換問題、これをお尋ねするんですが、まず自治大臣ですね、昨年の年末にいよいよ年金法を審議したときに古屋自治大臣も答えておられるわけなんですが、私も質問をしたんですが、要するに国鉄職員を地方公共団体が受け入れた場合、国鉄職員期間、共済年金

の期間があつたその積立金をやはり地方へ移換してもらわなければ地方共済は困るということで、この地方公務員共済として最も適切な方法といひますか、一番いい方法を検討いたします、こういうふうに約束をなさつておるんです、それから一年です。どうなりましたか、ちよつと。

○国務大臣(葉梨信行君) 国鉄等の職員が地方公務員になつた場合におきましては、年金が通算されることとなりますので、職員の国鉄在職期間にかかると積立金を地方公務員共済組合に移換する必要があるわけでございます。

具体的に申し上げますと、地方公務員共済組合の組合員となつたときに、給付事由が生じたときと仮定した場合におきまして年金額等を基礎として算定した額を国鉄共済組合から地方公務員共済組合に移換することとしてございまして、このことに関する基本的な方法が、本年三月に改正されました国家公務員等共済組合法施行令で定められたところでございます。現在、この規定に従ひまして細部の点につきまして大蔵省と自治省の間で検討を行つておるところでございまして、いづれにいたしましても、昨年十二月十三日の閣議決定の趣旨に沿ひ、地方公共団体や地方公務員共済組合に負担をもちますことのないように対処してまいりたいと考えております。

○中野明君 それで大蔵大臣、大蔵大臣のお考えはどうなんでしょう、この積立金をどうしようという考えですか。これは大蔵省が担当ですからね、それであえてお尋ねをしておるんですが。

○政府委員(篠沢恭助君) 国鉄共済から地方公務員共済に移されます場合に積立金の移換が必要であるということでございますが、これは事務処理の都合上おおよそ一年分をまとめて処理をしてまいりたいというふうに考えておりますので、実際の積立金の移換は最も早い場合で六十二年に入つたところで行われるかというふうに現在考えておりました、それまでの間に遺漏のないように具体的な移換の時期など移換方法の細目につきまして現在関係省の間で詰めておるところでございま

す。

○中野明君 そうすると、移換されるという方針ですね。いろいろの方法があると思ふんですけれども、移換をする、こういう方針は大体固まつておるんですか、大臣どうでしょうか。

○政府委員(篠沢恭助君) 移換することにつきましては間違ひございません。

○中野明君 わかりました。この共済年金の關係の中へ自治大臣が入つていないものですから、自治大臣のおらぬところで適当に決められて、それで決まつたと言われたら自治大臣は困ると思ひまして、やはりこれ、こっちの方は困る人ですから、どうして入れられなかったのかなというふうな総理に聞いても始まりませんでしようけれども、関係大臣ということになると一番、地方公共団体は国から頼まれて受け入れるんですから、現在もう既に何千人かの人が行つて、そうして地方公共団体の長はその使用者分は掛金を掛けておるわけですから、まだ移換してないということになるちよつと僕はいかかと思つたのですけれども、今のことで大体方針がわかりましたので結構でございます。

それからもう一つは、この財政調整五カ年計画以降の、いわゆる六十五年以降なんです、これがいつも問題になるんですが、その結論はこれいつまでに出さなければならぬとお考えになつておるんですか。ぎりぎりになつては間に合はぬと私は思ふんですが、タイムリミットは何年ぐらいとお考えになっておられますか、大蔵大臣。

○国務大臣(宮澤喜一君) これは便宜私からお答えを申し上げることでございまして、今年度末までに六十四年度までの処理ができましたらば、引き続きまして、この統一見解に申しますように、六十五年度以降の検討を始めなければならぬ。それをどのような仕組みでいたしますかといふようなことも実はこれから決めなければならぬこととございまして、御承知のようにこの問題は、将来に向かえば向かうほど非常に難しい要素がたくさん出てまいりますと、先ほど厚

○中野明君 総理、どうでしょう。  
○國務大臣(中曾根康弘君) 運輸大臣と同じ考え  
であります。  
○中野明君 よくわかりました。それで、私ども  
もそういう観点から、今反対している人たちも反  
対の一番の理由はこれができたら地方交通線が切  
り捨てられるんだと、こういうことですから私は  
それは逆だと、こう思っているわけです。鉄路を  
再生させ、蘇生させて国民の足として本当に生か  
すための法律だというふうに我々は理解をしてお

ります。どうかその点をもとにして私は——ただそういう立場からいえますと本州の会社は心配ないんですけれども、三島の会社がやはり経営基盤が非常に弱い。この経営基盤の弱い三島会社も本州と同じように大体営業収入の１％は利益が上がるというふうになっている。これは利益を合わされたんじゃないかという懸念。同時に今回は、三島会社の経営基盤が弱いということで運輸省が計算をし直し、国鉄が計算をし直して監理委員会よりも違った収支のあれが出てきているわけです。

ところがそれも同じく一％、営業収入の一％になるように非常に固執しておられるような気がするんです。だからそこに私は無理があるのじゃないだろうか、積算に。そういう気がしてならないのですけれども、偶然そうなったのか、わざとそうしたのか、あるいはそんな作爲的な気持ちはない

のか、その辺運輸大臣どうでしょう。

○国務大臣（橋本龍太郎君） これは作爲と言われ  
ますと何か大変悪いことをしているような感じが  
受けるのでありますけれども、そういう悪いイ  
メージではなく、まさに私どもはそれぞれの会社  
のスタートにおいてほぼ同程度の収支のバランス

がとれ、利益ができるような姿を考えたわけでありますから、その限りにおいては作爲とおっしゃればその言葉は間違ひはありません。なぜかと申しますと、私どもとすれば今般の改革においてやはり国鉄事業というものを本当に国民の期待にこたえることができるものとして再生をさせていくために、これは事業の最大限の効率化を図ること

をもちろん前提にいたしますけれども、例えば三島の会社につきましては過大な債務負担を軽減する、むしろ負担をさせない。そして経営安定基金を設立するといった措置を講じて新会社が安定的な経営基盤を確保できるように組み上げてまいりました。そして、そういう視点からまた国民負担を将来ともにできるだけ軽減していくためにもそうした点を配慮いたしまして、営業収入の一定程度の黒字が確保できるような形でスタートさせることが望ましいと考え、そのように考えてきたわけでありました。

今、たまたま委員はこの問題についていろいろな角度からお触れになったわけですが、この一％というものは、まさに私どもはその程度の収入を確保してあげた方がよい、利益を確保してあげた方がよいとくんで組み上げてきたものであります。そして、監理委員会で案を検討されましたときとまた政府が今回提出をいたしております数字との間で必ずしも一致していないにかかわらず一％は同じだと言われるわけですが、それは今申し上げたような理由でつくってきたわけでありますから、これはお認めをいただきたい。

ただ、再建監理委員会の数字と政府の提出いたしました試算というものの差というものは何かといえ、監理委員会は当時入手し得る一番新しい数字として五十八年度の実績をもとに推計をされました。政府は今回六十年年度までの鉄道輸送実績というものを基礎値として計算をし、それに基づいて所要の数字の修正を行ったわけでありまして、これは悪い意味での作為では全くありませんが、それぞれの会社が健全に発足し得るその基本的な要件を備えるために私どもがこうした形にくり上げたということは事実であります。

○中野明君　そこでお尋ねをしたいんですが、運賃収入とか乗客の数とか、そういうところに少し甘さと無理があるんじゃないかというふうな気がしていかぬものですか。お尋ねするわけですが、このダイヤ改正で要員は何人体制ででき上がったん

ですか。

○説明員（杉浦喬也君）　ずっと合理化を続けてまいりましたが、最終的に十一月のダイヤ改正によりまして十八万六千人という当初の目標が達成できる見込みになったわけでありました。

○中野明君　そこで、ダイヤ改正後の旅客数、お客さんの前年対比というものをちょっと。私も先日何の気なしにテレビをひねりましたら自分の住んでいる四国のことが出ていまして、それで前年対比も減っていますし、新ダイヤ編成で予想しておった七〇％だということも、国鉄当局の人がテレビのインタビューに応じて、これはもう大変なショックですというニュアンスで物をおっしゃってあったわけですね。このダイヤ改正で、一部は非常に評判がよろしいですね。新駅をつくらせていただいた、非常に距離の通勤、都市間の輸送がうまくいくということも喜んでいただいている。同時に、反対に、四国の場合で申し上げると、なぜ私が運賃の見積もりなんか疑問を持っているかといひますと、具体的な話をしなきゃわかりませんが、で申し上げますが、予讃線なんかは今まであった急行をほとんどなくしてしまつて、全部特急に変えた、こういうことなんですね。

それで、特急と急行という区別はどこに基準があるんでしょうか。その辺ちょっと教えていただければ。

○説明員（杉浦喬也君）　明確な厳密なものはないんですが、大体の基準として考えられるものは、一つはスピードでございます。それからもう一つは使う客車、列車の中のお客さんの利用の場合におきますアコモデーション、こういうような観点からしまして、当該地域におきまして総合的に考えて急行の特急化というものを検討いたしました。四国におきましても全体のレベルアップと、こういうつもりでございます。

○中野明君　大臣、今総裁がお答えになりましたように、特急と急行の違いというのはスピード、それから客車。わかります、客車は。だけれど

も、四国の場合は御承知のとおり単線ですね、電化もしていません。特急と急行ほとんどスピードは変わらぬのです。それで料金は倍になるわけですね、千円が二千円ですか。スピードの比較を見ますと、これまた変なことになっていっているんですね。特急と急行ほとんど変わらない。地元の要望があったからとる駅をふやしたということ。そうすると、結局は民営になったらこういう手法で収入をかせぎ上げてくるんじゃないか、そういう不安という疑問を住民に持たせるということ。私はよくないと思うんです。いずれこれは、会社が発足すれば賢明な社長さんが生まれてきて、こんなばかんなことは私はなさらないと思ひますけれども。

スピードも変わらない、そして客車がただきれたにたつたというだけでしょう。とまる駅もふえただけでも、スピードは変わらぬということになると、これは急行でいいんじゃないだろうか。そうすると、評判がよくなるんですよ。民営になったことによってえらい車両もきれいになって、今までと同じ急行料金でいいのに乗せてくれるようになったということ、ずっと受け方が違つてくると私は思つていられるわけですね。こういう点、国鉄どうなんですか。私も調べてみましたけれども、何かちょっとひどいんですね。納得できないようなデータがいっぱい出てくるんです。ですから、速いのと遅いのとこういうふうに出してもらいました、それを見てみますと大変なんです。結局、料金として最終的に急行と特急とを比べてみますと、こんなに違つてくるんですね。料金全体でやはり二四％値上りしたことになる。しまうわけですね、松山―高松を比べてみても。ですから、こういうことになってくると民営になつても不安だということも出てくるわけですから、将来、私がここで議論をしておいたことは恐らく新会社の賢明な経営者は私はわかつていただけたらと思ひますけれども、スピードが一緒で客車がきれいになつただけで特急にします。それでこれの収入がふえるように計算の基礎を置いたとしたなら

ば、これは当てが外れてくるんじゃないかなと心配をするから言うのですが、大臣どうでしょう。

○国務大臣（橋本龍太郎君）　実は、今委員御指摘の問題は、衆議院の審議の際にもある委員の方から提起をされました。そして、素直にその御議論を聞いておりまして、感想を求められまして、実は私は一般的に準より急行、急行より特急がスピードにおいてまさると思つておりましたので、同じ区間を同じ速度で同じ数の駅にとつて、箱だけが變つて急行が特急になるということは実は初めて聞きました。もう少し御議論をお深めいただきたというところでそのまゝ質疑をお続けいただきました。ところが、国鉄当局からは四分間と大幅に短縮をしておるという答弁がありました。満場爆笑の中でその論議は終わつてしまつたわけでありまして、私自身としても何となく解せない部分を残したまま今日に至つております。

○中野明君　それで、私心配しているのは、そういうことがこの運賃収入の見積もりの中に入つていふとしたら、これは当てが外れてきますよといふことを申し上げたいわけですね、従前のダイヤでしたら、予讃線の松山―高松、これが四国ではメーンなんです。これが急行が九本だったのです。特急が四本だった。それを急行を一本にしてしまつた、九本を。そして、特急を一遍に十三本にしてしまつた。だから、田舎の方は収入が少ないの箱に載せていただいたらそれはありがたいですけれども、高いのは悪いですが、もう倍です。これは困つたなと思つて私も大臣はどんな答弁をするだろうかと思つて聞いておりました。やはり私と同じ意見のようでございます。これはいづれ会社が発足したら、私はこんなばかんなことをしておつたら会社は信用を失うと思つております。そういうことで、ぜひそういう点について、いろいろのことを国鉄関係者も聞いておられるので恐らく直していただけるんじゃないかなと期待をいたしております。

それからその次には、財政面でも心配なのは、四国は今も申し上げておりますように電化はやつ

なり五年で打ち倒されたとした場合には通算といふものは一体どれくらい上がるんだろうかと心配するわけです。ですから、そこまできつておるわ

けですから、補助が打ち切られた場合に恐らく大幅な運賃値上げにつながってくるんじゃないだろうかという心配をしますので、一遍に五年後ですぐ打ち切るのじゃないに、段階的に補助率を落とすというふうなことで、激変緩和というものをやはりこの際図っておくべきじゃないか、こういう強い感じを私持っているんですけれども、この辺はどうでしょう、お考えとして。運輸大臣、どうお考えになりますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私どもは、代替輸送事業者は事業開始後五年間の補助を行えば経営基盤を確立して安定的な経営を行うことが可能になると考えております。しかし、将来の見通しの論議になりますと、これは仮定の立て方によってさまざまなケースが出てくるわけであります。私はやはり五年間の補助を行うことによって経営基盤は確立されると信じておりますし、事業者の努力を強く期待いたしておりますけれども、いずれにしても代替輸送事業者の経営状況というものにつきましても、やはり地域の足でありますから、私どもとしては注視してまいりますし、適切な対応を図ってまいりたいと考えております。

○中野明君 それでは次の問題なんですが、最初に私、総理と運輸大臣にもお尋ねしましたように、この改革法というのは鉄道再生というふうなことでございますので、今地方へ行くと一番にやはり心配をしているのは、経営悪化のために地方交通線もやがては廃止されるんじゃないかという、そういう不安というものが先に立っているような感じがしてならぬのですけれども、大臣は衆議院の議論でも、そういうことは、もう廃止を考えてない、新会社によって健全に経営していけると確信を持って答弁をなさっているわけなんです。が、廃止のことについてこの法律の中ではどこで担保されているんでしょうかね。ちょっとその辺を教えてください。廃止しないという担保。

うことで、二十八条でその旨を規定しております。

○中野明君 そうしますと、この規定だけを素直に読みますと、これは維持をせよという規定にはなっていないように私は思いますが、将来の話なんです。が、新旅客会社から路線の廃止が申請された場合に、大臣にこれをお願いしておきたいのですが、経営というものの、利益というものを主体に考えようとしてもそれに走りがちですから、民営ということになりまして。その場合でも地元のある程度の合意、全員が合意ということはずべてありませんけれども、地元の大多数の人たちがやむを得ぬという合意のない限り廃止はしません、許可はしませんという、そういうことについて大臣、ここで御答弁はできませんかね。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これはある意味では大変微妙な問題点を含んでお尋ねだと思えます。

私どもとして確かに地元、また殊にその地元の中核的な世論の集積の場としての地方公共団体というものの御意見というものは、こうした場合に当然十分配慮すべきものであると思えます。しかし同時に、地元の同意がなければ廃止を行うことができないとまですることは、私はこれは事業者にとつては余りに酷過ぎる話になる、そしてまた、場合によってはこれは不合理を生むことさえあり得るのではないかと、理屈詰めで議論をいたしますとそういうこともあり得ると思えます。ですから、やはり地元の同意というものを条件とすることは運用上適切で欠くのではないでしょう。

ただ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあるかないか、その判断の場合に、輸送量の動向でありますとか代替交通機関の整備の状況でありますとかと並んで、地方公共団体の御意向等というものは総合的に勘案する大切な柱であることは間違いないと思います。

そこで、先ほどもちょっと報告もしていただいたところでありますが、鉄建公団が建設をしている路線で、特定地方交通線対策との関係で工事を休止している路線名、これを示していただきたい。

○政府委員(林淳司君) ただいま先生御指摘の路線は全部で二十二線ございます。樽見線でありまして、智頭線、あるいは宿毛線といったようなものでございますが、その他すべて合計いたしました二十二線あるわけでございます。

○中野明君 そのうち、今お述べになりました樽見線、智頭線、宿毛線は今年度中に第三セクター線として工事再開という予定であるように私は承知をしておりますが、それとおりでよろしいですか。

○政府委員(林淳司君) ただいま先生御指摘の三線につきましては、地方鉄道業としての免許が取得できるといふふうなことを前提といたしまして、今年度じゅうに第三セクター線として工事を再開するということを予定しております。そのうち、樽見線につきましては十一月十八日付で地方鉄道業の免許を既に発行しております。

○中野明君 それで、具体的なことでございますが、宿毛線については、今お話しのように六十一年度の工事再開ということの見通しははっきりしてきたわけなんです。大臣も御承知かと思えますが、この宿毛線を経営する土佐くろしお鉄道株式会社が、この宿毛線を阿佐線も含めて経営するというところに会社の定款でなっております。そして、現実には阿佐線というのは、これは我々も大きな責任があるわけなんです。が、宿毛線よりも早く工事を再開いたしましたので、投資額も全然違います。阿佐線の方がすごく大きく投資されております。そして、もう一つ、ここに土佐電鉄というものが後免から安芸というところまで走っておったんですが、阿佐線がつくというところで、我々も説得をして土佐電鉄の鉄路をはがした経緯もあるわけです。今、工事は、それこそ地元を通った人たちは皆驚いてい

ローマの遺跡みたいなのがあつちこちにずっとできまして、これはどうなっているんだというのが実情でございます。

そういうことでございますので、私は、この阿佐線というものは建設を再開すべきだ、このように強く思います。そうしないと、これは政治不信をさらに助長するんじゃないかと心配をしているわけですが、この点について大臣のお考えをちょっと聞かせていただきたい。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは阿佐線と申し上げた方が正確なのか阿佐西線と申し上げた方が正確なのか、正確に私も存じませんが、便宜、私は実は阿佐西線と聞いておりましたので、その方がしやべりやすいものですからそれでお答えをさせていただきます。

この阿佐西線につきましては、宿毛線とあわせて六十一年度に第三セクター線としての建設を再開してほしいという地元の強い御要望がございました。しかし、両線とも着工するというのは困難な実情でありましたので、高知県において御調整をお願いしたところ、宿毛線の方を第三セクター線として新規着工を認める対象路線として内定をされ、去る十月二十二日に国鉄再建法第十四条一項の告示を行ったところでございまして、現在、関係者間で着工に向けて諸般の作業が進められているところであります。

残された阿佐西線の工事再開の見通しにつきましては、国の財政事情との関連もあり現段階で明確なことを申し上げることは困難であります。いずれにしても、この問題は来年度以降の検討課題として受けとめており、御指摘の事情も参考としながら、阿佐西線の地域開発上の必要性やら第三セクター線としての採算性等を検討の上、適切な結論が得られるように努めてまいりたいと考えております。

○中野明君 これはぜひ私は実現をしていただきたいということを重ねて要望しておきます。それで、与えられた時間が近づいておりますので、最後に、これは既に政府が予定したよりもか

なり時期はずれてきているように私は思っておりますが、この法案が通りますと成立後のスケジュール、これについても一度運輸大臣の方から改めて説明をしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 細部のスケジュールにつきましては政府委員の方からお答えを申し上げることにさせていただきますが、私も、法律案が成立いたしますと直ちに設立委員の任命から順次作業を進めてまいらなければなりません。同時に、基本計画の策定も大切な作業でございます。

しかし、全体の中で今私自身が一番心配をいたしておりますのは、設立委員の方々が採用条件、労働条件等を国鉄当局にお示しになり、それを受けて国鉄が職員の方々に對して、その将来への希望を聞き、それを締め切り、そして振り分けの作業をする期間をいかにとり、その作業を公平に行うだけの実質の作業時間を担保するかということでありまして、これらの点につきましては、どうぞ本院におかれまして十分配慮の上御審議をお願い申し上げます。

細部につきましては政府委員の方から御説明を申し上げます。

○政府委員(林淳司君) この法案を通過させていただきますとした場合のその後のスケジュールでございますけれども、法令の公布が行われました後に、まず設立委員を運輸大臣が任命いたします。設立委員会をスタートさせます。それからさらに、ほぼ同時に事業体の方に属属させる土地、それから清算事業団に残置をする土地というものの土地の振り分け作業ということ客観的に進行するために第三者機関を発足させるというのを予定しております。それからさらに、法律案にも書いてございますが、新事業体に承継させる資産についての評価を行うための評価審査会というものを発足させます。それからさらに、基幹通信、それから情報システム、それから研究所といった会社あるいは団体というものを設立いたしましたとして、これを基本計画の内容に反映させていくという作業

でございます。

このような一連の作業を行った上で、承継についての基本計画を政府が閣議決定を経まして決定をいたします。そこで承継するそれぞれの事業体ごとの承継職員数というものが決まってくる。さらに、ほぼ同時に、設立委員会におきまして新しい会社を採用する職員の労働条件それから採用基準というものを決定いたします。この会社ごとの職員数、それからただいまの労働条件、採用基準というものが国鉄に對して通知がなされるということでございます。国鉄はその通知を受けて、そこから職員の配属希望調査を始めるということになります。そして、国鉄が職員の希望調査を行った上で、その職員の希望というものを勘案しながら、各事業体ごとのいわば職員候補者名簿というものを作成して、これを設立委員会の方に提出していただくわけでありまして、設立委員会でもその名簿をもとに職員選考を行ひまして、そして、それぞれ企業体の採用する職員予定者というものを内定し、最終的にこれを決定していく、これを受けまして事前に配属の検討を行ひまして、国鉄の方で事前に配属をいたしまして、その配属計画に従って具体的な配属が行われる。その上で最終的に新会社になった場合の移行準備というものを、慣熟訓練等を含めて移行準備を行ひまして、そして来年の四月に具体的に会社がスタートを切るということになります。

それから先ほど基本計画の決定と申し上げましたが、この基本計画、いわゆる新事業体に対する資産等の承継についての基本計画であります。これについては、政府が決定したものを受けて、国鉄においてその承継実施計画を作成し、そして運輸大臣の認可を受けるということで、ここで具体的にそれぞれの企業体に承継される資産あるいは債務等の確定が行われるということになるわけでございます。

○中野明君 それで、これはここまで参りますと、やはり設立委員の任命とかあるいは評価審査

会の発足ということになってくるわけなんです

が、手回しよく、大臣、知らぬ間に新聞なんかで設立委員の新聞辞令がばかばか出るんですが、これはもしこういう人たちが事実と違つたら大変御迷惑なことになるんですね。それはそれとして、これは新聞が書いてあるんですから、向こうは何か取材の根拠はあるんでしょう。ただ、私思ひますのは、大臣として、設立委員の名前はこれはまだとてもじゃないがそんな段階じゃないでしょうけれども、構成の人員は何人ぐらいで、そして各界代表がやっぱり入る方がいいと思うんですが、そういう大体的な構想というのはいまこの時期が来たら固まつていなければ、法案が通つた明くる日にばつと発表というふうな、そんな器用なこととは難しいんじゃないかと思うんですが、その辺の大体的な構想というものは大臣、この際お示ししておかれる御必要があるんじゃないかと思うんですが、いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 昨日、実はある県の知事さんからお電話をいただきました。新聞で自分分は設立委員に内定をしていてという報道をされて、むしろそれを前提として地域の方々からいろいろ御要望が来て困つておる。それで、内緒でいけれども私はその設立委員に入っているんだらうかというお問い合わせがございました。ただ、これは率直に申し上げて、現在本院で御審議をいただいております法律案が通過成立した後に私は総理の御指示を受けて早速にその人選を進め、お願いを申し上げ、決定をするつもりでありまして、確かに時間的に極めて急がなければならぬ問題であります。現時点において申し上げるべき内容を伺う考えておりません。

ただ、例えば電電公社がNTTに変わつてまいりますとき、また専売公社がたばこ産業株式会社に変つてまいりますとき、たまたま私は党の行政改革の担当者としてその作業の一翼を担つておりました。ですから、そうした当時のさまざまな検討と申しますものを今思い起こしておることはこれは事実であります。しかしこれも、全くある意味

味では性格の違う今回の国鉄の分割・民営化のプロセスというものを考えればあくまでも一つの参考でありまして、これがそのままに生きるものでもございませぬ。現時点におきましてはむしろ、報道機関の方々からいろいろお問い合わせをいただきますけれども、私は皆さんがテレビの、あるいは新聞の上で報ぜられる方々もいい参考にさせていただきますというお答えし申し上げておらないというのが事実でありまして、この点は御理解をいただきたいと思ひます。

○中野明君 今それをおっしゃることは無理かと私も思ひます。しかし、大体的な構想は胸の中で何人ぐらいが適当か、どういう層から出てもらう方がいいかということはおもうお考えになつていらっしゃるんじゃないかと思ひますが、この席でそういうことを言えという方も無理だと思ひますので、これ以上は申し上げません。

それで、新聞にこういうことが出るといふのはやはりこれはちよつとどこから漏れていふと思ふんですが、その辺も気をつけておいていただきたいなという気はいたします。

さて、最後になります。今回の改革というのは、これは国鉄がもう走りながらの、三十一日から一日とばつと変わるわけですから、一部では安全ということについて心配をされる向きもありません。衝突事故とか、そういう不測の事故が起こるという心配をされる向きもありますので、どうかひとつ、そのものとなるのは、今お尋ねをいたしましたこの法案が通つてからの後の、いわゆる国鉄職員の皆さん方の振り分けが納得がいくことだろうと私は思ひます。やはり人が汽車を動かしているわけですから、そういう面でぜひ可能な限り時間を割いて各人の意見をよく聞いてあげて、そして万遺憾のないようをお願いしたいなと思ひます。私思ひます。それから、その辺を含めて、私これで質問を終わりたいと思ひますが、大臣と総理に御所見を聞いて終わりたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 御指摘をいただきます

したように、非常に作業時間が少なくなっており、ます状況でありますだけに、一日も早い通過成立をお願い申し上げますとともに、通過成立をいたしました段階で、私どもとしては万全の注意を払いながら、むしろその安全というものに当然のこととして十分意を尽くし、最善の努力をしてまいりたいと考えております。どうぞよろしく御指導のほどお願い申し上げます。

○国務大臣(中曾根康弘君) 安全の確保は、政府はもとより、国鉄当局、関係旅客会社のすべての大責任でございます。この過渡期においても万が一にもそういう事故のないように十分戒めてまいり、決心でございます。

○中野明君 終わります。

○委員長(山内一郎君) 本日の質疑はこの程度にとどめます。

○委員長(山内一郎君) この際、派遣委員の報告に関する件についてお諮りをいたします。

去る十五日、当委員会が行いました各案審査のための委員派遣につきましては、各班からそれぞれ報告書が提出されておりますので、これを本日の会議録の末尾に掲載することにいたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(山内一郎君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

本日はこれにて散会します。

午後六時三十分散会

〔参照〕

派遣報告

地方公聴会(新潟班)

新潟班につきましては御報告致します。

新潟班は赤桐理事、吉川委員、田淵勲二委員、鶴岡委員、市川委員、田淵哲也委員及び私伊江の七名で構成され、十一月十五日新潟市において地方公聴会を開催してまいりました。

新潟班の公述人は、新潟大学教授湯浅起男君、新潟県労働組合評議会議長宮下弘治君、新潟地方同盟副会長瀬藤功君、弁護士中村洋二郎君の四名でありまして、それぞれ公述人から意見聴取を行った後、派遣委員から熱心な質疑が行われました。以下、公述の要旨と質疑の主な項目を簡単に御報告申し上げます。

最初に湯浅公述人より、国鉄経営の破綻は産業構造のあまりに急激な変化に公社という企業形態のゆえに対応しきれなかったことが最大の原因である。この崩壊に類したわが国の鉄道事業を再生させるためには、鉄道の新しいコンセプトを開発して、市場との新しい関係を創造し、鉄道の起死回生をはかることが必要である。

改革によって、さらなる省力化、合理化、きめ細かいニーズへの対応、関連事業の展開といった戦略がことごとく追及されねばならないが、その属の要となるのが、鉄道事業に対する新しいコンセプト、すなわち新しい概念である。さらにその核心は、地域社会の受益と努力によって鉄道が維持され、活用されなければならないということであり、新会社の経営者は、従業員と一丸となって、こうした関係を作っていくかねばならない。新しいコンセプトを語ることは、観念論ではない。事実として、各地における第三セクターの動きなど、鉄道の新しいコンセプトを模索する努力は、既に始まっており、鉄道史の上でも、新たな段階に立ち至っていることを認識すべきである。

この新しいコンセプトは、経営者の自由でのびのびした努力によってのみ創造されるものであり、民営化は絶対の前提条件となる。

さらに、経営者の新しいコンセプトの構想には、競争が不可欠であり、多元的に発想され、相互に啓発しあひながら、切磋琢磨する必要がある。その意味でも、分割して競争関係をつくる必要がある。

政府が提案している六社への分割の具体案は、長期債務の引き継ぎ額、経営安定基金の配分、新幹線の一括保有貸付方式など、各会社の格差を

ある程度緩和しており、本州三社と三島の三社の、それぞれのグループ内で競争が、比較的無理なく成り立つ分割案であり、考えられる最も妥当なものであるとの意見が述べられました。

次に宮下公述人より、国鉄改革にあたっては、国鉄がこれまで果たしてきた公共交通機関としての本来の性格と役割を継承し、全国一社制のもとで、主たる株式を政府が保有した民営化を行い、地域住民に親しまれる国鉄とするために、地方出先機関に大幅な経営上の自主性を与えることを基本方針とすべきである。

赤字問題については、まず赤字の原因を具体的に明らかにした上で、それぞれの原因を克服する策を講じ、原因別に償還方法を考えるべきである。用地売却についても、国鉄の資産は国民共有の財産であるという立場に立って、ガラス張りの中で行い、国民のための社会資本として有効に活用される方策を考えるべきである。さらに、新津車庫の部品投棄にみられるように、国鉄において、国民の財産が不当に扱われていることなどについて、国民の疑惑に明確に答えるべきである。

分割・民営化を想定して問題点を述べれば、民間会社は、当然営利第一主義となるが、その場合、飯山線、只見線、米坂線などのローカル線は、不採算ゆえに切り捨てられ、豪雪地帯を抱える新潟では除雪費等の経費の増加は、利用者負担の上乗せとなるおそれがある。このことは三全総などの柱とされる「地方定住圏構想」に逆行し、過疎化を促進することになると言わざるを得ない。

要員対策について、新潟は、燕市の洋食器など地場産業が多い所であり、円高不況の影響が深刻に表われている地域である。そのような状況下でもあり、新潟の経済に国鉄職員を受け入れる余力がそれ程あるとは思えず、継続雇用を希望する職員の完全雇用を保証すべきである。また所属組合による差別、選別は不当労働行為であり、かつ生活権にかかわる人権問題であり、絶対に行うべきでない。

国鉄職員の完全雇用の問題、長期債務の国民負担の具体的なやり方、全国どこでも均一な鉄道サービスを受けるべきであるという国民の交通権にかかわる問題等、いまだ不明な問題が多いが、参議院において、徹底的に審議を尽くし、明確にされるよう強く要望するとの意見が述べられました。

次に瀬藤公述人より、既に新潟鉄道管理局では、分割・民営化を基本とする改革に賛成する労働組合員は、全体の90%を占め、当局との間に労使共同宣言を締結し、労使一丸となって改革達成に向けて努力中である。

また余剰人員対策については、県当局はじめ、各市町村の協力を得て、また都内努力としては、広域異動、雇用調整策等、改革のための再建施策に積極的に協力し、雇用不安の解消に努めてまいったところであるが、今後さらに千余名の余剰人員対策が必要と見込まれている。しかし、新潟地方には、民間の大企業が少ないという特殊事情があり、今一歩突っ込んだ雇用対策を検討されたい。

60年度の新潟鉄道管理局の営業係数は25%であったが、分割・民営化による国鉄改革に伴い、地域に密着した営業施策により、利用者のニーズに対応できる鉄道産業となることにより、創意と活力ある企業運営と、それを支える健全な労使関係があれば、新潟地方における経営見通しは暗いものではないと考える。

また改革に当たっては、新潟地方は、上越新幹線を中心に、太平洋側との接点であり、日本海側における交通の要所として重要な地位を占めているので、新潟地方において、責任と権限ある組織形態を整えてもらいたい。

これから労使の努力、実績が正しく評価される新事業体を発足させるためにも、国鉄改革法案の早期成立を要望するとの意見が述べられました。最後に、中村公述人より、利権優先を第一義とする分割・民営化では、国民全体の交通は維持し得ない。すでに、「採算に合わない」ことを理由に、地方交通線の三分の一が廃止されつつあるが、はっ

きりと「もうけ主義」の民営化にふみだせば、さらに地方交通線の切り捨てに拍車をかけることになり、地域住民の生活と経済・文化を根底から破壊することになる。特に豪雪地帯を抱える新潟鉄道管理局では、公共性という観点から、60年度において、除雪費に54億円もかけているが、営利企業の民営化が、これ程の費用をかけて、地方ローカル線を守ってくれる保証はない。また新潟鉄道管理局管内の60年度の赤字130億円のうち、地方交通線全部の赤字は100億円にすぎず、莫大な新幹線の赤字額を考えると、「赤字だからローカル線を廃止する」という理屈では、地方住民を納得させることはできない。

国が国民の交通を保証するという公共性の観点を離れ、採算性重視の民営化がなされるならば、安全面の経費削減からくる重大事故の発生がきわめて憂慮される。

分割・民営化は組合差別と人権蹂躪を伴い、国労破壊を狙うものであり、新潟の場合、人活センターに入れられた国労組合員の比率は、他組合の十倍になっていることなど、数字的にも明白となっている。このような事実を、憲法と労働法、民主主義の観点から絶対に許すことができない。国民にとって分割・民営化は、百害あって一利もないと確信する。参議院において、徹底的な審議を尽くすよう要望するとの意見が述べられました。

公述人の意見に対し、派遣委員より、

「新潟地方における産業経済の実態から、雇用対策について不安はないか」

「新潟県の地方交通線、特に飯山線、只見線、米坂線が地域に果たしている役割と今後の問題点」

「労使紛争を起こさずにスムーズに合理化できるのか、また、管内では労使間のルールは守られているか」

「所属労組による差別、人活センターの現状」

「豪雪地帯において鉄道の果たす役割」

「新潟県内における国鉄と民間交通の運賃格差の実情」

「管内の営業係数は25と悪条件下であるが、新会

社はどのような方向で努力すれば経営はうまくいくのか」

「新津車両所における物品の不当投棄、売却問題」など広範にわたる質疑が行われましたことを御報告し、以上で新潟班の報告を終わります。

#### 派遣報告

##### 地方公聴会(新潟班)

新潟班につきまして御報告致します。

新潟班は、山内委員長、矢原理事、野沢委員、青木委員、渡辺委員、柳澤委員と私、亀長の七名で構成され、新潟市において地方公聴会を開催して参りました。

新潟班の公述人は、新潟大学教授若林淳之君、新潟県家具工業組合相談役・常任理事高橋雄一郎君、新潟地方同盟会長野口武利君、新潟県労働組合評議会議長堀田昭君の四名でありまして、それぞれ公述人から意見聴取を行った後、派遣委員から熱心な質疑が行われました。以下、公述の要旨と質疑の主な項目を簡単に御報告申し上げます。

最初に、若林公述人は国鉄の分割・民営に賛成の立場から次のような意見を述べられました。

利用者の立場からすると、鉄道にとって大切なことは低廉、迅速、安全、確実な輸送であり、この目的が達成されれば設置形態はどうでも良いと考えてきた。しかし、最近、分割・民営の方が職員

の意気込みを喚起するなど、利用者にとってもメリットがあるかもしれないと考えるようになった。こうした立場からの賛成であるため、国鉄改革に対して、いくつかの注文がある。すなわち、第一に、国鉄は、その長い歴史の中で、民営、併合、官営の途を辿り、その過程で国民に「大きいことは良いこと」という価値観を定着させた。しかし、今回の分割・民営は、国民に「小さいことは良いこと」であるとの価値観の転換を求めるものである。したがって、採算面からだけでなく、分割・民営化の哲学、精神的基盤を確立し国民に理解してもらうことが必要である。

第二に、鉄道のネットワークは、産業と経済の

発達に寄与しただけでなく、日本文化の発展や地域文化の活性化に貢献してきた。しかし、分割・民営がこうした文化の振興の面で、あるいは最近の地方の活性化の動きに対して、どういったインパクトを与えるか必ずしも明確でない。したがって、分割・民営がこうした機能をますます高めていくものであることを明確にする必要がある。

第三に、民営は官営のアンチテーゼに過ぎず、民営にすれば絶対に成功するという過度の期待は禁物である。民営の成功の条件は「組織は人なり」という言葉でも分かるように人である。したがって、職員の研修体制の確立、愛社精神をもった職員の育成など職員教育のあり方は、今回の改革における最重要課題である。

以上の指摘を踏まえ、文化の香り豊かな改革、国民生活を豊かにする改革が実行されることを急願したい。

次に、高橋公述人は、分割・民営の政府案に反対、全国一社・民営の社会党案に賛成の見解を、中小企業の経営者として地場産業の振興に努力しておられる体験を踏まえて次のように述べられました。

国鉄の経営破綻の根本原因は、東北・上越新幹線や地方ローカル線等赤字路線を政府や政治の干渉により建設し、その資本費負担を国鉄が負わされたことにある。こうした干渉を今後排除する意味から民営化は必要と考える。しかし、分割については次のような反対理由、問題点、要望等があることを指摘したい。

現在、地元家具業界では、北海道、東北、四国、九州等へのセールス活動には主として国鉄が利用されているが、分割・民営により予想される運賃アップ等から航空機、自動車利用に拍車がかかる危険がある。すなわち、家具輸送が国鉄貨物からトラック輸送、さらに自家配送へと移って来たと同様の激変を恐る懸念がある。

雇用問題については、国鉄職員の不安を解消する施策が必要である。六万一千人の再就職必要職員を所属組合や思想信条で選別することは、人権

問題とともに地方自治体や民間企業の労使関係にも悪影響を与えるなど問題が多い。また、最も基本的なことを言えば、新会社は国鉄の資産等を承継しながら、職員のみ承継しないことは論理的整合性に欠けるということである。

なお、去る十一月十三日に、国労新潟地方本部と国鉄新潟鉄道管理局は労使正常化問題で合意したが、労使の信頼関係の確立が改革の前提であるため、国労本部と国鉄本社との間で労使協同宣言、雇用安定協約が締結されることを望みたい。そのほか、各新会社が利益第一主義になった場合、ダイヤ調整等が困難になり、利用者不在のダイヤになる懸念、関連事業等の展開が既存の中小企業の経営を圧迫する恐れがあることを指摘しておきたい。

最後に、東海会社の本社を静岡市に誘致すること、東静岡駅周辺の土地売却に当たっては、旧地主の理解を得るとともに、地元静岡がより文化的に発展するよう地方自治体等に売却することを要望したい。

次に、野口公述人は分割・民営に賛成の立場から以下のような意見を述べられました。

今、国が取り組むべき最重要課題は、徹底した行政改革と土地対策の確立である。行革の推進という立場から国鉄の民営化は結構なことである。また、分割は当然眼が届き易くなるので必要だが、本州三分割より二分割の方が良いのではないかと考えている。

新幹線保有機構のあり方について、理解しかねる点がある。すなわち、旅客会社が三十年間リース料を払い続けた後の新幹線施設の譲渡価格について、政府が無償と言い切れないのは、地価の高騰を見通し、その土地に未練があるからではないかと思う。別の見方をすれば、その間、土地問題に關し、抜本的な対策が講ぜられないことを意味していると思う。したがって、三十年後は無償譲渡すべきであるが、基本的には新幹線保有機構そのものが不要であると考えている。

国鉄用地の売却については、それによる一層の

地価高騰を考えると、むしろ売却をしない方がよい。それに伴い、長期債務処理のための国民負担は増すが、地価高騰により国民全体が受ける被害を考えれば致し方ない。

三島の経営については懸念もあるが、大企業でも倒産するのであるから、失敗したら致し方ない。また、過疎地の交通の利便性等の面で被害を被る人が出るかもしれないが、やむをえないと割り切りざるをえない。すなわち、毎年発生する膨大な赤字の経営を続ける方が国民全体に大きな損失を与えよう。

次に、六万一千人の雇用問題については、むしろ円高不況に伴う民間の失業者の増加の方が深刻である。国鉄職員の雇用問題は、こうした我が国の経済問題、雇用問題全体の中の一部として捉えるべきである。

また、新会社の関連事業等の展開については、できるだけフリーに認め、経営の安定を図ることが必要である。

最後に菊田公述人は、分割・民営の政府案に反対、全国一社・民営の社会党案に賛成の立場から、次のような意見を述べられました。

国鉄改革を進めるには、国民的コンセンサス、とりわけ労使の理解・協力が不可欠である。しかし、立法措置以前に分割・民営の既成事実作りが先行したことは遺憾である。また、分割・民営の政府案には以下の問題点が指摘できる。

現行の日本国有鉄道法では、国鉄の事業の目的として公共の福祉増進を掲げており、それが鉄道の全国ネットワーク、国民の交通権の確保に寄与してきた。しかし、今回提案の国鉄改革法案には鉄道の公共的機能が明確にされていない。したがって、やがて採算性から鉄道、バスの路線の多くが廃止され、高齢者等交通弱者にシワ寄せが行くことが懸念される。

次に、国鉄用地については、売却により利益を得るよりは、用地の活用により新会社が利益を得ることを重視すべきである。また、売却する場合に、自治体に随意契約で売却することを基本と

し、公共の利用を促進すべきである。

また、雇用問題については、以下の六点について指摘したい。すなわち、第一に、国鉄改革法案二三条では、国鉄を一退職した上で新会社に採用される仕組みになっているが、労使の信頼関係の下に改革を進めるために、新会社に全員採用される仕組みに修正されたい。第二は、定員の削減と経費節減により、安全面で危惧が生じていることである。第三に、再就職先の確保に一層努力するとともに国や地方公共団体は、前倒しで国鉄職員を採用して欲しい。第四に、国鉄関連企業では、国鉄職員の採用により玉突き解雇が起きているが善処して欲しい。第五に、静岡では労使正常化のために並々ならぬ努力が払われたが、中央においても労使正常化に努力されたい。最後に、新会社の設立委員についてであるが、設立委員の重要な役割の一つに、職員の労働条件の決定、提示があるため、設立委員に労働者の委員を加える必要がある。

なお、野口、菊田両公述人からは、この地方公聴会の結果を今後の国会論議に生かして欲しいといった要望など地方公聴会のあり方について意見が述べられました。

以上の公述人の意見に対し、派遣委員から広範多岐にわたる質疑が行われましたが、その主な項目は、国鉄の経営破綻の原因、鉄道事業における資本費負担のあり方、分割の是非、新会社相互のダイヤ調整の可能性、静岡県における鉄道の現状と将来の見通し、雇用の確保の現状と対策、合理化に伴う安全面の危惧、国鉄用地の売却のあり方、新会社の設立委員及び役員人事のあり方などでありました。

#### 派遣報告

##### 地方公聴会(広島班)

広島班につきましては御報告致します。  
広島班は増岡委員、吉村委員、龜山委員、中野

委員及び内藤委員そして私江島の六名で構成され、広島市において地方公聴会を開催して参りました。

広島班の公述人は、広島商工会議所副会頭川原太郎君、修道大学教授中川輝男君、広島大学名誉教授田村泰夫君、国鉄の分割民営化に反対し国民の足を守る広島連絡会事務局局長津村健太郎君の四名であります。公述人から、それぞれ意見を聴取した後、派遣委員から熱心な質疑が行われました。以下、公述の要旨及び質疑の主な項目を簡単に御報告申し上げます。

最初に川原公述人より「国鉄改革は企業マネージメントとオペレーションの両面から経営形態を見る必要がある。」

マネージメントから見た経営形態では、企業経営の要諦である責任と権限がなければならぬ。現在の国鉄は鉄道管理局体制で局長の責任の重さに比べその権限は極めて制約を受けておるのが実情ではないか。この観点から、権限が東京に集中している中央集権の弊から脱却できる分割民営の政府案は理想に近づいたものとして支持できる。

今一つ輸送機関としてのオペレーションから見た経営形態については、鉄道の始発から終点を分割するよりも一元の運営の方がセオリーでは良しとされるが、現下の国鉄は、航空機の発達や、自動車輸送の驚異的な発達によって破局に陥ったもので、これに対抗するためには、地域に密着した、きめ細かい営業施策が必要であり、この観点からも分割は必要となる。今までは、東京中心の経営形態であったために、ダイヤの設定や投資の面で地方がおいてきぼりを食らい、国民の足が鉄道離れをした感が強い。しかし一月から行われた、分割民営を踏まえたダイヤ改正では、広島・岩国間一〇分ヘッド運転の実現が盛り込まれており、自動車輸送に對抗できる地域密着の新たな鉄道の幕明けとなるのではないかと、意を強くした。分割による会社間の事務上の不便等は十分克服可能でメリットの方が多く、この面からも

政府案を実現してほしい。ただ、分割したと言っても、西日本会社の守備範囲は広く、北陸、大阪、中国等異種の経済文化圏を抱えるため、単に本社が東京から大阪へ移っただけでは、分割のメリットは生かせず、例えば広島に大幅権限委譲の下部機構を設置してこそ始めて、分割民営の実を挙げることが出来よう」との賛成意見が述べられました。次に、中川公述人からは「赤字ローカル線と県民の足を守る観点から、政府の改革案より、全国一元運営の社会党案の方が妥当である。即ち政府の国鉄改革は採算性の回復よりも国鉄の分断が狙いで国民の足を維持改善する観点を欠いている。また分割民営後の経営問題、長期債務の処理なども十分解明されていない。むしろ全国一本で民営の手法を導入し、政治介入を廃し、分権体制とれば、利用者に密着した地域サービスを図ることとは可能であると考えるが、政府の分割民営では、国民の足を切り捨てて不便ならしめることは必定である。」

広島県域を見ると南北を結ぶ福岡、芸備可部の三地方交通線があるがその役割は過去も将来も欠かせない。しかし、これらの線の営業係数は著るしく悪く、東広島等新幹線の新駅には県費補助があるのに、地方交通線の利便投資は行われない。これがさらに利用減を招いてきた。運輸大臣は地方交通線を残すと答弁しているが分割民営されれば廃止の懸念はきわめて大きい。

そこで、地方交通線の再編対策として、経営委員会を各地に設け利便増大策の推進を制度化するほか、地方交通線の赤字解消にはおのずと限界があるため、内部補助、外部補助の制度を設けることが必要で、これは分割民営の有無にかかわらず検討されるべきである。このほか、余剰人員の雇用対策では、広島地域は重厚長大産業が不況にありえているので、政府の責任で雇用吸収を図られることを切望する。」との反対の意見が述べられました。

さらに、田村公述人から「政府の分割民営化案は、経済理論から見て適当で、分割の数も妥当で

ある。ただ運賃は適正原価と適正利潤を基準として決定すべきであるが、さらに、公平原則から必要最小限の公的補助をすべきで、特に高齢者の足の確保等社会保険支出は別途の公的負担を考へるべきである。

分割民営のメリットを幾つか挙げると第一に、利潤原則をよまたた経営責任の明確化が可能となる。第二に、とかく労働組合にひっぱられがちであつた経営が新経営形態で労働者の責任が明確化する。第三に、鉄道輸送以外の関連事業展開が可能となる。第四に貨物輸送についてドア・ツー・ドアの競争に対応できる輸送のシステム化が期待できる。第五に陸海空立体的な役割分担が定められる中で、地方のニーズに応じたダイヤ等の連携輸送がより実行できるようになる。などが指摘できよう。そしてこれを生かすために、窓口サービスの向上や利用者の意見を経営に反映する利用者委員会を設置して、分割民営後の新会社の経営を推進して行くべきである」との賛成の意見が述べられました。

最後に津村公述人は、国鉄の分割民営化に反対する立場から「経営悪化の原因は全国一元の公社制度にあるのではなく、二五兆円もの債務の利子負担に原因がある。それは列島改造計画等の巨額の設備投資を政府が国鉄に無理やり押し付けたからである。しかも分割民営で赤字は解消されず、国民負担一四兆七千億円の処理も具体的な方策が示めされず、このままではサラ金地獄からの脱出は難しいと思われる。用地処分も疑問点が多く、基本的には土地を手放すべきではなく、どうしても処分する場合は、場所、価格等を慎重に検討する必要がある。雇用問題については、労働法上、新会社に採用する人員、労働条件、採用基準の決定の問題、団体交渉の問題、選別の問題、整理解雇の法理の問題がある。また、余剰人員の再就職も困難な面が多く、地方で国鉄関連企業では玉突退職の発生も考えられる。人材活用センター配属問題では優秀な労働者が一方的に配転させられ、草刈などに従事させられている。その多くは国

労、全労働所属の労働者で不当労働行為は明らかである。このほか、中国地方には特定地方交通線を除き一四の赤字ローカル線があるが、鉄道事業法案二八条二項で廃止される不安がある。このように分割民営には問題が多く、既に一般営業損金で六〇年度三、二〇〇億円の黒字を計上しているから、現行公社体制を維持しながら債務のカット、利子の棚上げ、国の補助などによって再建を図るべきである」との反対意見が述べられました。

各公述人の意見に対し、派遣委員から「長期債務の返済や用地売却の仕方について」「中国地方の地方交通線維持の具体策」「新会社の経営安定を図るためのアイデア」「内部補助や外部補助の限度」「新会社の本格的な関連事業展開と既存業界との競合調整」「地域分割の妥当性と地方への権限委譲の内容」「貨物輸送活性化のための具体的方策」「特定地方交通線の転換後の通学定期等の割高に対する対応策」「国鉄改革における民間の会社更生法的考え方」「改革法二三条と体面交渉権の有無」「不当労働行為の広島地区における実態」など広範多岐にわたる質疑が行われたことを御報告致したいと存じます。

以上をもちまして広島班の報告を終る次第であります。

十一月十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願（第三七四号）（第三七五号）（第三七六号）（第三七七号）（第三七八号）（第三七九号）（第三八〇号）（第三八一号）（第三八二号）（第三八三号）（第三八四号）（第三八五号）（第三八六号）（第三八七号）（第三八八号）（第三八九号）

一、日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願（第三九〇号）（第三九一号）（第三九二号）

一、国鉄分割・民営化法案の反対に関する請願

（第三九三号）

一、国鉄を分割・民営化するための関連法案の反対に関する請願（第四〇三号）

一、日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願（第四〇四号）（第四〇五号）（第四〇六号）（第四〇七号）（第四〇八号）（第四〇九号）（第四一〇号）（第四一一号）（第四一二号）（第四一三号）（第四一四号）（第四一五号）（第四一六号）（第四一七号）（第四一八号）（第四一九号）

一、国鉄分割・民営化法案反対に関する請願（第四二〇号）（第四二二号）（第四二三号）（第四二四号）（第四二五号）（第四二六号）（第四二七号）

一、日本国有鉄道の分割・民営化、官津線等の廃止反対に関する請願（第四二八号）

一、日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願（第四八一号）（第四八二号）（第四八三号）（第四八四号）（第四八五号）（第四八六号）（第四八七号）（第四八八号）（第四八九号）（第四九〇号）（第四九一号）（第四九二号）（第四九三号）（第四九四号）（第四九五号）（第四九六号）

第三七四号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 福岡県粕屋郡粕屋町花ヶ浦三組三五八ノ三 内国雄 外四百四十五名

紹介議員 諫山 博君  
この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三七五号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 和歌山県西牟婁郡大塔村下川九八九 正垣泰比古 外四百三十三名

紹介議員 市川 正一君  
この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三七六号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 東京都大田区大森北四ノ一六ノ四 篠原宣一 外四百三十三名  
紹介議員 上田耕一郎君  
この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三七七号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 北海道河東郡上士幌町七区上士幌 季節労働者の会内 成田克己 外四百三十三名  
紹介議員 小笠原貞子君  
この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三七八号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 京都府福知山市土師新町二ノ七一 岡田浩 外四百三十三名  
紹介議員 神谷信之助君  
この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三七九号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 名古屋市市中区上前津二ノ一ノ三〇 日本育英会労働組合名古屋支部内 岡村康成 外四百三十三名  
紹介議員 杏脱タケ子君  
この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八〇号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 和歌山県西牟婁郡大塔村下川九八九 正垣泰比古 外四百三十三名

する請願

請願者 岐阜市蔵田一ノ一全厚生岐阜県支部県庁分會内 松田耕二 外四百三十三名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八一号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 京都府八幡市八幡高畑一〇ノ七六 伊藤錦治 外四百三十三名

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八二号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 青森市久須志三ノ一ノ九 小野 いく 外四百三十三名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八三号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 岡山市石関町二ノ三〇新日本婦人の会岡山支部内 石野洋子 外四百三十三名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八四号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 東京都江戸川区東小岩二ノ六ノ二 九東京水道労働組合東一支部江戸川北分會内 木村隆 外四百三十三名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八五号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 神戸市兵庫区荒田町二ノ一ノ二九 畑中久勝 外四百三十三名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八六号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 東京都国立市富士見台二ノ四七国立市職員組合内 奥村幸男 外四百三十三名

紹介議員 宮本 順治君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八七号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 川崎市中原区宮内一、一〇〇 那 須登志子 外四百三十三名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八八号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 長崎県南松浦郡奈留町浦郷四一八 三 糸瀬真一 外四百三十三名

紹介議員 吉岡 吉典君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三八九号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 埼玉県所沢市並木一ノ一二全運輸省労働組合航空管制支部内 高橋 幸雄 外四百三十三名

紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第七六号と同じである。

第三九〇号 昭和六十一年十一月四日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 東京都練馬区平和台二ノ六ノ九 石川裕一 外二十九名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第三九一号 昭和六十一年十一月四日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 長野県上伊那郡南箕輪村四、二五 一ノ一四 小松長城 外一万八百七十六名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第三九二号 昭和六十一年十一月四日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案反対に関する請願

請願者 千葉県習志野市津田二ノ一五ノ二九 石井健太郎 外千三百七十四名

紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第三九三号 昭和六十一年十一月四日受理

国鉄分割・民営化法案の反対に関する請願

請願者 長崎県下県郡美津島町鷗知甲七三 八 吉田力 外千四百九十九名

紹介議員 市川 正一君

政府が、第百四回国会に提出した、日本国有鉄道（以下国鉄という。）の分割・民営化のための法案

は、国民の共有財産である全国的公共鉄道を解体し、膨大な資産、都心部の超一等地などを財界にただ同然に分け取りさせるものである。そのうえ、日本列島改造計画など財界と政府が、国鉄を食い物にしてきた責任を不問にし、その結果生じている、これまでの累積債務のうち約十七兆円（国民一人当たり十四万円）を国民の負担に押し付けるなど断固許せないところである。分割・民営化は、国鉄を利益追求及本位の民間企業に変えることにより、地方ローカル線の切捨て、廃止めのない運賃値上げ、大量の人減らし（十万人の解雇）による安全とサービス低下、雇用不安となることは必至である。より安くて、安全、便利で快適なサービスの良い国民本位の国鉄に再建するため、分割・民営化法案を廃案とすべきである。ついては、次の事項について実現を図らねばならない。

- 一、国鉄の公共性を破壊し、国民の共有財産を解体処分する、国鉄の分割・民営化の關係法案は廃案とすること。
- 二、政府による年間一兆四千億円の財源措置が可能ならば、現在の国鉄に対してこそ実施すべきである。そうするならば、国鉄の国民本位の再建は十分可能であり、国が経営に責任をもつ国営企業の形態を守り抜くこと。
- 三、当面次の事項を実現し、国鉄のサービスを改善すること。
- 1 ロールカル線切捨ては直ちに中止し、通学、通勤、住民の生活に密着した列車ダイヤとすること。
- 2 大都市圏の通勤地獄緩和のための輸送改善をすること。
- 3 安全、サービスを低下させる国鉄労働者の大量の人減らし、法律や協定も無視した不当な権利侵害をやめること。無人駅をなくし、出札やホームの要員を配置し、検査・修理の手抜きをやめること。
- 4 運賃値上げをしないこと。格差運賃をやめ、運賃法定制を復活させること。
- 5 公共輸送機関として貨物、荷物輸送の全国

ネットワークを復活させ、農水産業、中小企業、地場産業の営業を守ること。

第四〇三号 昭和六十一年十一月四日受理  
国鉄を分割・民営化するための関連法案の反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区砧三ノ二五ノ三  
内田越子 外千九百九十九名

紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第九一〇号と同じである。

第四〇四号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 奈良市秋篠町一、四七一 木下寛  
外千七百八十二名

紹介議員 諫山 博君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四〇五号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 大阪府豊屋川市田井町三八ノ一二  
林正美 外千七百八十二名

紹介議員 市川 正一君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四〇六号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都足立区千住桜木一ノ一一ノ  
二ノ二〇三 角田登 外千七百八  
十二名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四〇七号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都品川区八潮五ノ一二ノ六七  
白川重子 外千七百八十二名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四〇八号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 東京都江戸川区東小松川三ノ六ノ  
七 伊藤まゆみ 外千三百七十三  
名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四〇九号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 大阪府四條畷市都本町九ノ一七  
大滝梅治 外千三百七十三名

紹介議員 香取タケ子君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一〇号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 千葉県浦安市舞浜二ノ一九四  
朝生智子 外千三百七十三名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一一号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 東京都葛飾区東新小岩六ノ一五ノ  
三 村井美津雄 外千三百七十三  
名

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一二号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 福島県双葉郡広野町上浅見川蛇木  
二一五 武藤正司 外千三百七十  
三名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一三号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 埼玉県大宮市島町二四六 高橋勇  
外千三百七十三名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一四号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都豊島区池袋二ノ一、〇三七  
岸野スミ子 外千七百八十二名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一五号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 大阪府枚方市藤田町二ノ八 北牧  
功 外千三百七十三名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一六号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 東京都国立市富士見台団地一ノ二  
六ノ一〇一 志賀昌行 外千三百  
七十三名

紹介議員 宮本 順治君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一七号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 神奈川県横浜須賀町久里浜一ノ八ノ  
二 白井昭 外千七百八十二名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一八号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都墨田区立花三ノ一九ノ四  
若林義文 外千七百八十二名

紹介議員 吉岡 吉典君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四一九号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願(二通)

請願者 埼玉県浦和市三室二、七三七 丸  
山章 外千七百八十二名

紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第九二二号と同じである。

第四二〇号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 北海道勇払郡穂別町九七 日向清  
一 外千六十八名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第九三三号と同じである。

第四二二号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 北海道室蘭市水元町一八ノ六 佐  
藤久米造 外千六十八名

紹介議員 香取タケ子君

この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第四二二号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 札幌市豊平区北野六条五ノ四ノ一

〇 後藤昌男 外千六十八名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第四二三号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 札幌市中央区南八条西九丁目 朝

妻幸志 外千六十八名

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第四二四号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 北海道江別市あけぼの町一五ノ二

林清 外千六十八名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第四二五号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 北海道登別市中央町二ノ一三ノ八

仲山千尋 外千六十八名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第四二六号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 北海道留萌市南町四ノ五二 高橋

晴子 外千六十八名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第四二七号 昭和六十一年十一月五日受理

国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 北海道勇払郡穂別町穂別七セノ七

宮本俊秀 外千六十八名

紹介議員 宮本 順治君

この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第四二八号 昭和六十一年十一月五日受理

日本国有鉄道の分割・民営化、官津線等の廃止反

対に関する請願(二通)

請願者 京都市中京区西ノ京勸学院町一

白木土岐夫 外一万五千四百六十

四名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。

第四八一号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 福岡市城南区東油山三ノ四〇八

松田謙治 外一万九百七十七名

紹介議員 諫山 博君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四八二号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 大阪市鶴見区今津中一ノ六ノ一二

入江泰子 外一万九百六十四名

紹介議員 市川 正一君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四八三号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 東京都小平市小川東町二、六〇二

坂谷裕美 外一万九百六十四名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 香川県高松市郷東町二一五 栗根

真澄 外一万九百六十四名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四八五号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 岐阜市高河原一七六 堀敷 外一

万九百六十四名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四八六号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 大阪府豊中市新千里北町三ノ四

宇山勝男 外一万九百六十四名

紹介議員 香脱タケ子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四八七号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 新潟市東新町二ノ三 古泉幸栄

外一万九百六十四名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四八八号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 山口県岩国市門前町四ノ一ノ三

二 濱田俊美 外一万九百六十

四名

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四八九号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 石川県金沢市平和町二ノ二六ノ六

畑中英二 外一万九百六十四名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四九〇号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 長野市徳間一、五九四 坂場茂

外一万九百六十四名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四九一号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 東京都豊島区目白一ノ三ノ二一

金田悟 外一万九百六十四名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四九二号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 大阪府豊中市上新田一ノ一〇ノ六

池田通 外一万九百六十四名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四九三号 昭和六十一年十一月六日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願

請願者 東京都東村山市富士見町一ノ二ノ

四二 清水正之 外一万九百六

十四名

紹介議員 宮本 顯治君  
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四九四号 昭和六十一年十一月六日受理  
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 川崎市宮前区向ヶ丘九〇〇ノ六ノ  
一一九 森田忍 外一万九千九百六  
十四名

紹介議員 山中 郁子君  
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四九五号 昭和六十一年十一月六日受理  
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 愛知県豊田市若林西町後口一五八  
向井恒男 外一万九千九百六十四名

紹介議員 吉岡 吉典君  
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第四九六号 昭和六十一年十一月六日受理  
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案  
反対に関する請願

請願者 埼玉県新座市石神五ノ九ノ一〇  
中里直之 外一万九千九百六十四名

紹介議員 吉川 春子君  
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第三号中正誤

第三段行 誤

第三二六精算 清算 正

第四号中正誤

第三段行 誤 更正者 正

第三四二更正者 更正者





昭和六十一年十一月二十六日印刷

昭和六十一年十一月二十七日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

D