

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六号

昭和六十一年十一月二十一日(金曜日)
午前九時三十二分開会

委員の異動

十一月二十日

補欠選任

木村 陸男君

田辺 哲夫君

十一月二十一日

補欠選任

上杉 光弘君

坂元 親男君

永田 良雄君

久世 公亮君

磯山 篤君

丸谷 金保君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

山内 一郎君

伊江 朝雄君

浦田 勝君

江島 淳君

亀長 友義君

赤桐 操君

安恒 良一君

矢原 秀男君

大島 友治君

梶原 清君

久世 公亮君

倉田 寛之君

委員

坂元 親男君

下条進一郎君

田代由紀男君

田辺 哲夫君

高平 公友君

野沢 太三君

国務大臣

内閣総理大臣

大蔵大臣

運輸大臣

労働大臣

自治大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

国務大臣

真鍋 賢二君

増岡 康治君

森田 重郎君

吉川 芳男君

吉村 真事君

青木 新次君

田淵 勲二君

九谷 金保君

渡辺 四郎君

鶴岡 洋君

中野 明君

三木 忠雄君

諫山 博君

内藤 功君

田淵 哲也君

柳澤 練造君

野末 陳平君

中曾根康弘君

宮澤 喜一君

橋本龍太郎君

平井 卓志君

葉梨 信行君

近藤 鉄雄君

的場 順三君

中島 眞二君

大出 峻郎君

日本国有鉄道再
建監理委員会事
務局長

警察庁長官官房

警察庁警務局長

警察庁刑事局長

警察庁交通局長

警察庁警備局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

警察庁警務局長

吉田 耕三君

新田 勇君

大畑太千男君

漆間 英治君

八島 幸彦君

三島健二郎君

海野 恒男君

富金原俊二君

俵谷 利幸君

足立 和基君

角谷 正彦君

柿澤 弘治君

井山 嗣夫君

林 淳司君

丹羽 晟君

棚橋 泰君

熊代 健君

松村 義弘君

佐藤 仁彦君

小粥 義朗君

自治省財政局長

自治省税務局長

常任委員会専門

員

日本国有鉄道総

裁

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

矢野浩一郎君

津田 正君

高池 忠和君

杉浦 喬也君

岡田 宏君

須田 寛君

長谷川 忍君

山之内秀一郎君

岡田 昌久君

澄田 信義君

山田 度君

亀井 正夫君

日本国有鉄道再

建監理委員会委

員

日本国有鉄道再

建監理委員会委

員

日本国有鉄道再

建監理委員会委

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)

○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)

○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。

○委員長(山内一郎君) まず、参考人の出席要求に関する件についてお諮りをいたします。

各案審査のため、本日、日本国有鉄道再建監理委員会委員長亀井正夫君を参考人として出席を求め、ことに御異議ございませんか。

〔異議なしと仰る者あり〕

○委員長(山内一郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(山内一郎君) これより質疑を行います。

○田淵勲二君 私は、まず最初に、貨物関係にしまして質問いたしたいと思います。

貨物というのは、地方交通線とともに国鉄の赤字の元因と言われまして、特に貨物部門では五十九年では二十億円の赤字を出して、九十九年では六十二年度から一転して十六億円の黒字になるということはとても私には信じられないわけでありまして、だからこういった改革案だけで対処しようということは、これからの国鉄の民営化された貨物が恐らく安楽死していくんじゃないか、こういう心配を私は実はしているわけでありまして。

したがって、そういう安楽死を我々が予想せざるを得ない事態というのはどういふところから来るかと申しますと、国鉄の貨物がこういう状況に立ち至ったというのはいろいろ原因もありましようけれども、しかし私はその一つには、競争相手であるトラックなり内航海運等にシエラを次々と奪われていった、こういうところに大きな原因があるかと思うんです。

そのシエラを奪われた経緯をいろいろ見てまいりますと、特にトラックに貨物が奪われたということは、言いかえれば公正な競争がトラックと行われていなかったと私は思います。なぜかと申しますと、ここ十数年来トラックの過当競争といいますが、競争の激しさといいますが、これは大変なものがありまして、特に現在我が国問題にしておりますのは、トラックの過積載、いわゆる過積みです。これは十トン車に二十トンぐらゐを積んで走っているわけです。そして、大変なスピードでトラックが走る。そういうような経緯を見ますと、鉄道貨物というものがこれから生き延びていくためには、やはり公正な競争をしていかなければ、単にこの改革案だけでは私は国鉄の貨物が生き延びるということはありません。

うのであります。したがって、そういう面におけるやはり対策というものをぜひ講じていかなければならない。特に鉄道輸送というのは、私自身もこれにかかわっておりまして、非常に、非常に安全で省エネでしかも無公害、そして大量で、考え方次第ではもうトラックよりははるかに早く着く輸送ですから、これは何としてもこれからは活用していかなければならぬ、こういうふうに実は思うわけでありまして。

したがって、こういった観点に立つとすれば、やはり監理委員会が出されましたこの法案の基本であり、まずけれども、ここには大変な競争下にある物流市場というものを前提にはされておりますけれども、市場メカニズム依存、こういう前提に立つておられるようでありまして。しかしそれだけでは、先ほど申し上げましたように、単に市場メカニズムの依存だけではこれは到底対抗し得る問題ではありませぬので、そういう意味で現在の大変無秩序なトラック輸送というものを何とかしなければならぬ、こういう観点にまず立つていくことが最も必要であらう、このように考えるわけでありまして。

そういう観点から、総理大臣並びに運輸大臣にその基本的な考えを質問するわけでありまして、けれども、こういった鉄道貨物輸送の特性を生かしたいわゆる政策の提起、あるいは国家的見地からの高度な行政、こういうものが特に今必要なのではないかというふうに考えるわけでありましてけれども、それに対する基本的な物の考え方を御質問申し上げますからお答え願います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、委員の提起をされた問題の中には、非常に大切な問題が二点存在すると思っております。一つは、まさに今御審議を願っております貨物会社というものが市場原理のみの中で生き抜いていけるのかという問題点。もう一点は、現実のトラック輸送の実態というものを踏まえて、これについての問題提起、そういうふうに考えられると思っております。

まず中で、原則として物流市場における各輸送機関お互いの間の競争、また利用者の自由な選択というものを通じて効率的な物流体系というものが形成されると考えておりますが、そのために物流市場についての国の規制というものは、参入規制でありますとか運賃規制など必要最小限のものにとどめていくと同時に、運用においてもできるだけ弾力的な対応を図り、これは一方ではユーザの選択の幅等もふやすことに努めてまいりました。

新しい貨物会社がこのような物流界の一員としてこれから生きていくわけでありまして、過去の国鉄の貨物というものが次第次第に追いつめられていった経緯というものを十分に考えられたその上に立つて、民間的な手法による効率的な事業運営というものをやっていけば、個別の御論議は後ほど恐らくいただくと思っておりますけれども、私も今後とも我が国の物流市場における相応の役割を果たし得るものと基本的に考えております。同時に、もともと社会労働委員会等主として働いてまいりました私の立場から申しますと、トラックというもののについては、実は従来から過労運転の問題でありますとか過積載といった、いわゆる雇用と労働という観点からこの問題に目を向けてまいりました。今運輸行政の主管という立場になりますと、おのずから同じ問題をとらえるにいたしましてその視点は変わるわけでありまして、この過積載問題にいたしましては過労運転の防止の問題にいたしまして、いわゆる輸送秩序の問題としては、これはトラック輸送の安全確保という観点からいいたしても大変重要な課題であります。参議院の五十八年の四月の運輸委員会において決議が行われていることを承知いたしておりますが、関係各省庁の協力をも得ながらこの解決に鋭意取り組んでおるところであります。しかし同時に、今回の新しい貨物会社というものが鉄道貨物輸送の特性を十分に発揮することによりまして、トラック輸送の持つ問題点、解消しなければならぬ雇用、労働に関するような問題

点を解決していくものとはこれは別の視点として、私は他の輸送機関と十分競争、対抗していける体制を確立することを目指しているわけでありまして、民間的な手法による効率的な事業運営というものがこの貨物会社において十分活用されていくことにより、やはり私はトラック輸送の持つ問題を解決する問題とは別に、まさに対抗する一翼を担って活動はできると考えております。しかし、トラック輸送につきましても御指摘の問題は、これは別途私どもとしては、その安全確保という観点からも極めて大切な問題でありまして、これは十分に対応していかなければなりません。

○国務大臣(中曾根康弘君) 今度の国鉄の改革によりまして貨物輸送の会社が出来るわけですが、今までの国鉄の貨物輸送の経験をよく反省いたしまして、やはり中距離あるいは短距離においてはもうトラックに完全に食われていて、また小回りのきかないという弱点をつかれていて、そういうような点もよく反省をして、そして大単位長距離、大量、定型輸送、そういうような形で生き延びようという考えで、また国民経済に貢献しようという考えで出てきていると思いますが、そういう今までの弱点、これからまことにこうとうという今までの長所というものをよく勘案いたしまして、着実にこの会社が発展するように努力してまいりたいと思う次第でございます。

○田淵勲二君 続きまして、亀井委員長、大変お忙しいところ恐縮でございます。ありがとうございます。お伺いしたいんですが、この貨物部門が全国一元の事業体として存続するということは、全国システムの維持をという意味からも非常にこれは評価できると思うのであります。しかし、これはいろいろよく内容を精査してみますと、全国一社の貨物会社にはなりませんでしたけれども、やはり六つの旅客会社のレールを借りて走るといふことになりまして、全国一本で貨物会社は残したものの、レールは六つに分断をされはしませんか、いろいろそういう効果が減殺されてしまうのではないかと。

そういうことを考えますと、この国鉄改革のポイントというのはあくまでも旅客鉄道会社にあるのであって、貨物会社というのはそれを仕方なく全国一本ということにして、悪い言葉で言えば安楽死を待っている、こういうふうに思う人は非常に多いわけです。

○参考人(亀井正夫君) たいだいま先生から旅客優先、貨物は後というふうなことはございませんで、私も検討いたしましたときは、やはり貨物というのは現在最低の状況にあるというふうに判断したのでございます。これはもう先生御承知のように、今から二十五年前には全国貨物の約四〇％を運んでおられたのが、二十五年前にだんだんと落ちて現在はわずか五％の段階になった。しかし、将来を考えてみましたときに、御指摘がございましたように、トラックの輸送というものがつくましても、例えば東名とか名神とかいうのはもう全く満杯状態、あるいは公害の問題もある、あるいはトラック運転手の高齢化あるいは安全問題、いろいろ問題がございまして、これも一つの限界点に達しておりますので、やはりコンテナを中心にした長距離、しかも大量輸送、余り現在迅速でございませぬけれども、これを迅速化することによって国民の経済のニーズに合うようなやり方をする。

経営分析をしますと驚くべき数字でございまして、とにかく二千億足らずの売り上げに対して四万六千人の従業員がかかっている。でありますから一人五百万円。退職金も入れますとしますと、もう人件費だけで二千三百億という数字になつておる。こういう状態ではこれは成り立つはずがない。いろいろな操車場を見ましたけれども、そこにおいての貨車のいろいろ配置とか何かを見ると、大正時代ぐらいのことやっておつて近代化が非常におくれておる。こういうようなことでございまして、私もはむしろこれをコンテナを中心にして、しかもタイムスケジューリングにおり動くということにすれば、これからは国民ニーズにこたえてだんだんとよくなっていくであろうというところで、私も貨物についてもこれは国民経済上絶対に必要であるという観点からやりました。

余計なことですが、いろいろ心配をして、御専門の、もう亡くなりましたけれども、日通の会長であられた広瀬さんの御意見も何回かいろいろ聞きまして、亀井君、これは絶対やれる、ぜひやんなさい、こういうことでございまして、私も私は自信を持ってこの案をこしらえたというところでございまして。

○田淵勲二君 亀井さんに重ねてお聞きしますけれども、先ほど私も申し上げたように、鉄道貨物会社というのは他人のレールを借りて走るわけですから、そうしますと旅客会社が、今現在使っている地方交通線、過疎に至る線についてはどうももうからないからこのレールは外す、営業しない、こういうようなことがありますと、特に地方で、トラックだけではなくてやはり鉄道貨物に頼っている地方の産業とかあるいは過疎に住んでおる国民の皆さんの生活物資というものがそれによって運ばなくなる、こういうような心配を非常にされている人が多いんです。

特に、この間私も新潟地方の公聴会に行つてまいりましたけれども、大変な豪雪地帯はどうしても鉄道のラッセル車が早く雪をかき分けて線路を確保する、そういうようなことが、果たして旅客会社になったときにそんなことでして、余り利益の上がらぬようなことはやめておこうじゃないかというように雪もよけないというやうなことからいいますと、実際そこには貨物列車も走

らないわけですから、そういう地方の産業、地方で生活をしている国民の皆さん方に対するそうした配慮というものがどうもこのシステムでいくと将来的に心配なんです、その点いかがでございますか。

○参考人(亀井正夫君) お答えいたします。地方のローカル線の利用の問題でございますが、私も出した意見におきましては、一次、二次、三次の特定地方交通線を除いた地方交通線、これは九十線は全部残す。しかも、新しい企業形態によれば必ずそこが残っていくという確信を持ってつくった案でございます。これは今から蒸し返しになります、去年の一月に旧国鉄幹部が出された案でございましたら、九十の地方交通線のうち二十線だけをやる、七十は皆難ししてしまうという案でございましたが、私も、新しい新生旅客会社になればこの木の幹や根がしかりするので、枝葉であるローカル線は残していきけるんだと、今までのやり方は幹や根が腐ってきたから枝葉が枯れていったんだと、考え方が逆転しておるのではないかと、そういう観点から地方交通線は必ず残りますし、それからそれに関連して、したがって貨物もそのレールによって運ばれる。

それから旅客会社と貨物会社とのレールの奪い合いが出るのではないかと、ということでございましてけれども、これは民間経営においてはむしろ同業というものは相協力し合いながら栄えていく。これは失礼でございますけれども、官僚システムというものですと縄張り争い、権限争いが非常に強い。民間においては、例えば神田の古本屋街なんというの、ずっと並んで、お互いに協力し合つて繁栄をしております。こういう精神がこれから前垂れがけ精神ということによって生きていくので、地方の方々に対する貨物運輸あるいは国民経済に対してはこれからますます貨車運輸というものは発展していくであらう、そういう極めて楽観的な考えを持っておるといふことでございまして。

○田淵勲二君 それでは、貨物会社のもう一つ重

要なポイントになるアボイダブルコストというのがあります。このいわゆる共通経費の分担のしようによっては、これからの貨物会社の生殺に、生きる死ぬに非常に関係してくると思うんですけれども、このアボイダブルコストと言われていることをもう少しわかりやすく言いますとどういうことになりますか。ちょっと御説明願いたいんですが。

○政府委員(林澤司君) アボイダブルコストという概念を導入しておりますけれども、これは共通経費の配分の一つの方法でございます。現在、鉄道の場合は旅客と貨物という大きく言えばこの二つの事業があるわけでございますけれども、この経費の配分の仕方といたしまして、それぞれ旅客あるいは貨物の個別経費というのがございます。そのほかにいわゆる共通、両方が共通して使っている施設その他につきましてのいわゆる共通経費がございます。その共通経費をどのようにそれぞれに配分するかという場合に、通常であります。これはフルコストと申します。旅客と貨物のそれぞれの使っている指標に従ってその割合で配分をしていくというのが、これは通常のフルコストによる配分方式になるわけでございます。

それに対して、共通経費をそういう形で、フルコストで配分するのではなくて、例えば旅客、貨物の場合に、仮にでは貨物がないとするならば、その共通経費のうちどれぐらいの経費が必要になるか、こういう経費、これは回避可能経費というふうに呼んでおりますけれども、そういう回避可能経費、いわゆるアボイダブルコストでございます。これについて、これを貨物の分担すべき経費とすると、仮に貨物がないとした場合になお残る経費というものはこれは旅客の負担とするというふうな方法で配分するの、いわゆるアボイダブルコストによる配分方法ということになるわけでございまして、通常フルコストの場合よりもアボイダブルコストというのは、今の旅客、貨物で申しますと、貨物の分担の経費

は少なくなるというふうに考えられるわけでございます。

そのような方法で配分したものでございまして、これは若干概念的に申し上げますと、例えば共通経費と申しますと、レールとか架線とか、こういうものがあるわけでございますが、そういうものの資本費、これは仮に貨物がなくなってもその資本費は残るわけでございまして、これはいわゆるアボイダブル、いわゆる回避不可能経費ということで旅客の方に負担をさせると。それに対して、例えばレールとかあるのはトロリー線というものにつきまして、これはレールそのものあるいはトロリー線そのものの、資本費は別としまして、そういうものの修繕費というふうなもの、これはそれぞれ使用頻度に応じてやはり分担していく。すなわち、貨物列車が走ればその分だけ摩耗するわけでございまして、それだけの使用頻度に応じて分担をさせていただきます。それになりまして、そういうものは回避可能経費というふうに考えられるということでございまして。そのような概念整理をしたものがいわゆるアボイダブルコストでございます。

○田淵勲二君 そうしますと、このアボイダブルコストというのは行政指導でやられるということなんです。法的な根拠というのは一切ないわけですね。私が心配をするのは、今はいいでしょうけれども、これが民間会社にお互いになった場合に、このアボイダブルコストを双方で調整する必要が生まれてくるんじゃないかと思うんですが、そのときに今ここで答弁されたようなことが今後将来とも保証されるのかどうか、その点いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今内容について総括審議官から御説明を申し上げましたけれども、私たちは、現在の鉄道輸送の実態というものを前提にしております。限りに限らず、基本的には将来とも継続的にこの手法はとられるものだと考えております。そういう関係に大きな変更が生じるとは考えておりません。その場合において、当然こ

れは存続をいたします。そして、もしこの関係に大きな変更が生じるような場合が仮にあったとしたら、旅客会社と貨物鉄道会社の間で話し合いが行われたとしたとしても、その時点での実態を踏まえた費用負担のルールづくり、あるいは具体的なコストというものが当然定められるだろうと思います。

ただ、今委員の御質問を仮に延長して、それがうまくいかない場合はどうすればいいんだというところになります。これは運輸省の立場からすれば、旅客会社と貨物会社の間における十分な調整が図られるような指導はもちろんです。それでありますけれども、それが円滑を欠いて放置しておいては利用者に非常に御迷惑をかける、あるいは公共の利益を阻害しているというような場合には、鉄道事業法二十三条というものであります。鉄道の施設の使用条件の変更についての運輸大臣の命令を発するという規定を生かし、この事業改善命令で最終的には想定されるような事態を回避することを担保できる、基本的にはそういうことにならうかと私は思います。そして、今委員の御指摘のような状態はまず我々として当面起こり得ない状態だと思っております。最終的な場合まで考えればこういう状況で担保ができると考えております。

○田淵勲二君 そうしますと、貨物会社が営業努力であるとかあるいは内部の合理化なんかで利益をどんどん上げ出したと、そうすると、当然共通経費、旅客会社の方からは配分変更を迫ってくるんじゃないか、こういうことが予測されるんです。それによって、せっかく黒字計上を始めた貨物会社が赤字に転落するということも、そのアボイダブルコスト次第ではそうなるというふうに思いますが、いかがですか。

○政府委員(林澤司君) 私どもが現在試算をしておりますものによりますと、アボイダブルコストは大体三百億程度というふうに考えております。それに約一割程度のインセンティブ、旅客会社も全くゼロということでは問題がございますの

で、一割程度のインセンティブを加えて、それを貨物会社から旅客会社に支払う使用料というふうに考えておるわけでございます。その場合に、その使用料というものは、まずこれはこの年度の法律に基づきまして運輸大臣の認可を必要といたします。したがって、まずは貨物会社と旅客会社の間でいろいろ話し合いをしていただいて、そして両者の合意する使用料を決めていただくということが基本であると思っております。最終的にはその適正であるかどうかという判断は、行政的な判断を加えて認可をされるという形になるわけであります。

したがって、将来的に貨物会社として、例えば非常に高品質の輸送商品をつくりたい、ところがそれが旅客会社との間で、例えばラッシュ時間帯との調整その他でなかなかうまくいかない。しかしある程度、インセンティブを少し一プラスさらさらこれを上げれば、そうすれば旅客会社としてもそれだけのメリットがあるのでそれは結構でしょう。貨物会社としても、そのインセンティブを、プラスアルファを払ってもなおかつ採算が十分とれるというふうな場合には、そのインセンティブを少し上げていくというふうなことは当然考え得ると思っております。しかしそれについても、果たしてそれによって貨物会社というものの経営がしっかりとやっていくかどうかというふうな観点とか、あるいはその他もろもろの観点からの最終的な行政チェック、すなわち使用料の認可というものは必要でございまして、その過程を経て最終判断が加えられるということでございまして。

そういう形で認可を受けたものについて、さらに実際の業務運営の段階でももろもろの問題が生ずる。行政的にむしろ主導的に何らかのチェックを必要とするという場合には、先ほど大臣から申し上げましたように、最終的には業務改善命令というものであって担保しているわけでございまして、その前段階で使用料の認可という形で十分なチェックが加えられるということでございます。

えていることとは随分差があるようですが、これ以上やりとりしてみても時間がたつばかりですから次に移ります。

して、私ども十分にそれぞれの物資別に分析をし、さらにまた荷主なり、あるいは今までの関連

りませんけれども、それにしても石炭、石灰岩です
ね、あるいは石油、紙パルプなどなど、これは

○田淵勲二君　それでは、さつき総裁が言われたコンテナについてちょっと見通しを見ますと、確かにおっしゃるように近年コンテナの輸送は伸

びてはきております。しかし、コンテナが伸びた背景には、一トン当たりの平均運賃が値下がりしているという要因が非常に大きいように思われるわけであり、例を東京―大阪間にとってみますと、往復輸送原価が、一トン当たり原価が三千七百六十二円で、トラックの市場運賃に比べまして一トン当たり鉄道が八百五十三円高くなっているわけですが、事実、五十五年から五十九年度にかけましてコンテナ輸送量が一四〇％も伸びてはおりますけれども、運賃収入の方はほぼ横ばいではないか、こういうふうに思いますが、いかがでございますか。

○説明員（杉浦喬也君） コンテナ輸送は、私も、これから鉄道貨物の特性を發揮する最大の目玉商品であるというふうに思っております。大いにその荷主への対応をやりたいという思い、いわば競争力をつけたいというふうに思っております。商品でございまして、そういう意味におきまして、何といましても荷主の今の御要望というものは、貨物だから遅くていいという時代ではもう今はないわけでありまして、やはりかなりのスピードアップ、それからダイヤの、いわば使いやすさ、ダイヤという点も十分に考慮をし、これからのダイヤを一応つくっておるところでございます。

ただ、いづれにいたしましても、今先生おっしゃいましたようなトラック輸送との対比におきましては、やはり相当競争の場面にさらされているというところは事実でございます。そういう面におきましては、販売体制あるいは運賃そのもの、あるいは営業割引の仕方という点も、あるいは競争に勝つように弾力的な運用というものを、いわば商売の気持ちに十分にあわせて経営をしていかなければならぬということも事実でございます。そうした面での経営努力も今後十分にやってみようというふうに思っております。

○田淵勲二君 資料を見ますと、六十二年から六十六年度にわたって百八十四億円の収入が

増加する、こういうことだそうですが、これは先ほど来申し上げておりますように、コンテナ輸送というものはある程度伸びるかもしれませんが、今おっしゃったようにトラック輸送との関係でなかなか収入としては上がらない、こう思うのでありますけれども、そうすると、やはり競争相手のトラックと互角以上に貨物鉄道としてこのコンテナを伸ばそうとすれば、どうしても運賃収入の増加を想定する、まあ運賃を値上げする、こういうようなことが想定されているのではないかと、こう思うのでありますけれども、その点いかがですか。

○説明員（杉浦喬也君） 貨物の運賃は大変難しい競争相手の中の運賃設定でございます。原則的には、いわば公式的な運賃値上げというものは余り考えるべきものではないと思っております。むしろ、営業割引というふうなものをどの程度するかという点により、トラックとの対比というふうな考え方、なほ荷主の御要望におこたえする輸送量の増に結びつけるというのが営業の基本ではなからうかと思っております。

○田淵勲二君 それでは、それに関連をいたしまして、鉄道貨物運賃の関係について若干質問をさせていただきます。

この貨物会社の事業運営のあり方については、六十年十一月、昨年十一月の「新しい貨物鉄道会社のある方について」という政府の方針に沿っていかれるものなのかどうかということについて、そう理解していいんですか。

○政府委員（林洋司君） 昨年の十一月に、政府といたしまして新しい貨物体制のあり方についてということと、またまたたけでございまして、それをさらにその後具体的に荷主にも当たり、それからさらに現場でいような経費等の積み上げ計算もし、その結果今回の試算、あるいは今回御提案申し上げておられます法律に基づくような体制というものも考えたわけでございまして、基本は昨年の十一月の新しい貨物体制のあり方というものに基づいておるものでございます。

○田淵勲二君 これによりまして、貨物鉄道事業については、コンテナ輸送と石油、セメントなんかの専用貨物列車を特化させる。あるいはヤード經由輸送を直行輸送に切りかえる、そしてコンテナ列車は通運事業者等による購入が確保できると見込まれるもの、あるいは専用貨物列車は荷主の需要に応じて採算のとれるものに限って列車設定する、こういうふうになっていると思うのでありますけれども、これによりまして、企業間競争でどう勝つかという考え方はなくて、どうも国鉄だけの見込み経営方針、そういうふうなものに思えてならないのですけれども、そういう点、いかがでございますでしょうか。

○政府委員（林洋司君） むしろ、ただいま先生御指摘ございましたような見込み輸送と申しますか、これが従来の国鉄の貨物のいわばあり方であったらうかと思っております。それに対して、それではまずいんじゃないか、やはり需要というものをきちんと把握した上で、その需要にこたえるような輸送というものを提供しなければいけない。これはデマンド方式と申しますが、そういう形で貨物輸送というものは今後経営をしていく必要があるだろう、こういう考え方が基本にございまして、したがって、先ほどの昨年十一月の新しい貨物会社のあり方にしましては、今回の考え方を基本に考えておるというふうに御理解をいただきたいと思います。

○田淵勲二君 それではちょっとここで、五トンコンテナとトラックの競争していく上での条件について質問させていただきます。貨物会社の六十二年度の発足当初の収入というものは千六百億円で予定されておりましたが、このうち千三百七十二億円ですか、このコンテナ収入というものは、ほとんどを占めているわけでありまして、東京貨物ターミナルから大阪貨物ターミナルまでの五トンコンテナの鉄道運賃というものは幾らですか。

○説明員（岡田昌久君） 五トンコンテナ、東京ターミナルから大阪ターミナルまでは三万五千元でございます。

○田淵勲二君 このコンテナの運賃は、国鉄の「国鉄コンテナ利用案内」において公示をされておるわけですね。東京貨物ターミナルから大阪貨物ターミナル間は、おっしゃる通りにオンレール運賃が三万五千元です。

この運賃の割引制度について伺います。すけれども、この割引制度というものはあります。その実態はどうですか。

○説明員（岡田昌久君） 貨物につきましては大変競争が激しいので、他運輸機関と競争できるような運賃にまで割り引く制度はございまして、

○田淵勲二君 公示価格というものはデイスカウンが通常であるというように私自身は聞いておるんですが、貨物会社の六十二年度の約千六百億円の収入、このうちコンテナは恐らく千三百億だと思っておりますけれども、割引運賃を想定した収入なんですか、この千六百億円というのは、いかがですか。

○説明員（岡田昌久君） 先生ちょっと訂正させていただきますが、コンテナ運賃は八百一億でございます。その運賃の算定につきましては、もちろん現在の運賃の収受から収入を想定いたしておりますので、現在の運賃収入は既に割引が入っております。したがって、当然割引を踏まえた数字でございます。

○田淵勲二君 それでは、競争相手のトラックの運賃と比較する意味で質問をさせていただきますが、鉄道貨物の駅から荷主までの集配料運賃はどうなっておりますか、オフレールの。

○説明員（岡田昌久君） コンテナの集配につきましては距離によって違いますが、一番短い距離で申しますと九千六百円でございます。公示運賃でございます。その次の区間では一万一千九百円でございます。それから、それよりさらに遠くなりまして一万四千二百円というふうに三段階に分けて運賃を定めておる、これは通運料金でございます。

す

○田淵勲二君　そうすると、この下限一〇％割引ということになりますと、この九千六百円ということになると八千七百円ですね。プラス八千七百円ということになるんですが、仮にこの公示の割引しない料金で計算すると、東京―大阪間の一区ですが、集配込みの運賃というのは、確認のためにお聞きしますが、幾らですか。

○説明員(岡田昌久君) 先ほど申しましたように、三万五千元に九千六百円が足されます。これは通運料金でございます。三万五千元が鉄道の料金でございますので、四万四千六百円ということになります。

○田淵勲二君　違うでしょう。いいですか。——
そうすると、区域トラック運賃で十トン車の東京
——大阪間の認可運賃、これ言ってください。東京
——大阪間、十トン車。

○政府委員(松村義弘君) 十トントラック、区域トラックの大阪までの運賃でございませうけれども、基準運賃は地域の割り増し料金を全部含めまして十二万二千元でございませう。ただ、トラックの運賃といえますのは上下それぞれ一〇%の幅運

賃でございます。また長期契約割引、これは一五％でございますが、往復割引二〇％等の割引制度がございます。したがって、法律の許す範囲内において一番下まで下げたと仮定いたしますと、東京―大阪間で十トントラックは八万六千円

まで下げることができます。

○田淵勲二君 問題は、公示のそうした運賃の比較をすると、それぞれ五トンコンテナ、それからトラックの場合は十トン車ですからその二倍になるんですが、比較して運賃というのはそれほどの

差はないと思うんですね。

ところが、問題なのはここからなんですけれども、トラックというのは過積みが常識になっているわけです、過積載が。そうすると、過積載というものがどういう実態にあるかということについて

て、それをまず聞いてみなきゃならぬですが、これが常識なのかどうかについて。この点について

だれにお聞きをするんですか、過積みの実態についてひとつお知らせを願います。

○政府委員（松村義弘君） 私ども年間を通じて監査計画を立てて監査しております。また事故発生などを起こした業者に関しては特別の保安監査を実施をいたします。そういった監査を通じて過積みというものの違反をチェックしているわけでございますけれども、過積みというのは非常に性

数としては多うございます。過積みをチェックいたしました後、特に悪質な者につきましては行政処分しておりますけれども、その件数を申しますと、五十七年度におきましては七百九十四件、五十八年度は九百七件、五十九年度は千三百

四件と増加の傾向を示しております。これは、過積みといえますのは交通事故の原因であると思えますので、重点的な監査項目に指定しております。そういったことから現在ここに重点的な監査が行われておりますので、過積みの違反件数が相当増加しているということが突處かと思えますけれども、しかし、これはやはり看過し得ない問題で、重要な問題だと思っております。何とかこれを撲滅するように努力してまいりたいと思っております。

ります。

○田淵勲二君 その件数を聞いたわけではないんですが、どの程度トラックが平均して過積みしているか、こういうことを調べられたものはありませんか。

警察で過積載違反の取り締まりをやった件数でございしますが、昨年一年間に十万六千七百五十六件検査いたしております。このうち過積の量の割合で申しますと、五割未満が三万七千二百六十七

件、五割以上十割未満が四万五千六百十件、十割以上、二倍以上になりますが、十割以上が二万三千八百七十九件という実態でございます。

○田淵勲二君　今聞いてまさに驚くほど、検査された十万件の中かなりの部分がもう五割以上、

こういう状況でトラックが走っているということなんです。そういったしますと、五トンコンテナの

貨車の運賃と、そして過積みをして走っているトラックの運賃の比較というようなことをやります

と、これはもう比較にならないですね。コンテナに荷物が流れないわけです、これは。その方が安くして速い。この速さとかなんとかはいろいろこれから新会社になってからなるでしょうけれども、運賃の面において、これだけの過積みをしているトラックで走るわけですから、当然五トンコンテ

ナ料金は、いかに割引をしたとしても、四割も三割も過積みをしているトラックとは恐らく二万円も三万円も差が出てくると思うんですが、この辺の対策は運輸省としてどういうふうにお考えですか。

○政府委員（松村義弘君） 過積みの防止それから過勞運転の防止というのは、交通事故対策として非常に重要な要因だと我々は考えております。これをやはりなくすためには、まず事業者の自覚を促す必要がございます。そういった観点から、地域懇談会を開きまして事業者の自覚を促す。それから一方、事業者だけを責めても始まりませんのだから、これは荷主の皆様方によく御理解をいただかないと、これは荷主の皆様に。それで荷主懇談会を開くとい

たような対策を講じております。そういうこと
で広く御理解を求めながら、しかしそれだけでは
十分ではございませんので、先ほどもちょっと触
れましたけれども、監査の重点項目に指定しまし
て、これは徹底的に取り締まるという方向で臨ん

でおります。

○田淵勲二君　それでは次に、所要時間ですね。鉄道貨物とトラックが競争をするわけですから、当然所要時間というものがようになってくると思うんですけれども、東京―大阪間の鉄道とトラック

クの所要時間について御説明を願います。

○説明員(岡田昌久君) 東京―大阪間だけの列車は、そのほかにも仙台から大阪というのがございますけれども、東京―大阪間だけの列車では今五本ございます。一番短時間で運行いたしております。

のは、今回設定いたしましたスーパースライナー、百キロ列車でございまして、これは七時間をちよ

つと切る六時間五十九分で運行いたしておりま
す。その他の九十五キロ列車につきましては八時

きましては、集荷するときに、例えば隅田川から出まして、新座、湘南貨物等に寄りまして、それを拾って大阪に到着するというような列車でございますので、これは十時間から十一時間を要しております。

それから先生、先ほど大変失礼いたしました。が、一個あたりの運賃の場合、配達だけを申しましたが、集荷がかかる場合はさらに九千六百円かかるということです。

○田淵勲二君 スーパーライナーというのが今度

できて七時間弱ですが、これで東京―大阪間を走るといふことになるんですけれども、それ以上は八時間半とか九時間とかいう、そういうダイヤになっていると思うんですね。

それで私の調べでは、やはりトラックというのは大体七時間ぐらいで東京―大阪間を走っています。これに高速料というものが仮にかかったとしても、早く着いて、これでペイしているわけですから、これは当然過積みしていますから、相当な利

益を上げていると思うんですね。したがって、鉄道貨物とトラックとの競争で一番問題なのは、やはり先ほど来いろいろお話があるように、今までは荷主のニーズに合ったダイヤでない。国鉄だけの見込みダイヤで、それにお客さんをこのダイヤ

があるからこれにつけるというようなタイプだ。たんですが、そういうことでは当然だめでして、これからの新しい会社はそうではないようにしたいという説明が今まであるわけで、ぜひそうしてというお願いはなりませんけれども、しかし、そ

れにしてもこのトラックというのは輸送時間を自由に設定できるし、鉄道貨物よりもかつ自由に、しかも荷主の利便を図って、そうしたダイヤを設定してトラックを走らせる、こういう状況は変わらないと思うんですね。

そうすると、やはり鉄道貨物というのは、確かに今度ビギーバック方式というんですか、こうい

うものを採用して大いに売り込もうということになつておるんですが、やはり何と申しても、今申し上げたようにダイヤ自体が荷主の要請に応じたダイヤにセッティングできるかどうか。これは今までのように鉄道だけのダイヤじゃなくて、今度は旅客会社と相談しながらダイヤを設定しなければいけませんので、そうすると、どうしても旅客会社と自分のところのお客さんを運ぶためのダイヤを優先的に引こうとするし、あいた時間に貨物は走ってくれ、こういうようなことになりまして、意気込みはいいですけども、なかなか実際の面で荷主の要請に応じたようなダイヤが組めるかということがなるんですが、その辺についていかがでございますか。

○説明員(杉浦清也君) おっしゃいますように、ダイヤの設定というのは非常にこれらの貨物の営業にとりまして大事なポイントであるわけでありまして、また、そのダイヤも、旅客列車が走るレールを使うところにもまた大きな特徴があることも事実でありまして、この両者間にうまくダイヤを円滑に、スムーズにいかに仕組まないと貨物が伸びない、こういうことに相なるわけでありまして。

そうしたことから、旅客会社と貨物会社の間に常時連絡体制を置き、調整を行い、なかなかダイヤのいわば優先、優先順位というような点が非常に問題になるわけでありまして、旅客の方はかりがい時間帯をみんな取つてしまふと、これはまた貨物にしろ寄せがくるということでございますので、現在検討中のごとであります。その優先度合いというものを一ランクから五ランクまで、旅客、貨物共に全部ランクづけをいたしまして、例えば旅客の方の特急列車というものは貨物の方も先ほどのスーパーライナー、高速貨物列車に大体同じ性質を持たせようというやうなことで、それぞれの相関関係を見ながらあらかじめルールを決めてまいります。そうしたルールに従いまして相互に、何といひますか、一番経営上有利と思われるそういうダイヤ

をつくり上げよう、こういうふうに考えておるところでございます。ともすれば旅客優先というふうに見られがちではございますが、その中で貨物にとりまして十分に荷主におたえできるようなダイヤを設定することが可能であるというふうに思っています。

○田淵勲二君 そうしますと、もう少し観点を變えますと、政府の改革案では、旅客会社と貨物会社では事業の範囲が大きく違つておるんですが、施行法十二条三項では、貨物会社の第二種鉄道事業の免許についてはその業務範囲を貨物輸送に限定する、こういうふうにしていきますが、旅客会社の事業範囲はオールマイティーですから、この規定の精神、政府の将来展望をそんたくするならば、貨物会社の自然消滅ということを私は非常に心配するんです。

なぜかと申しますと、仮に旅客会社が、どうも貨物需要が非常に高まつてきて、この路線については旅客会社自体でひとつ貨物運行をやつてみよう、と、こういうようなことを仮に新しい旅客会社が思いついて、そして旅客会社自体が貨物を走らせるといふことにしてもこれは違反じゃないと思ふんですが、そういうことができるのか、また、した場合どういふ状況になるのか。これについて御見解をお聞きしたいんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに、御指摘のように鉄道事業法案の第三条三項の規定で「第一種鉄道事業及び第二種鉄道事業の免許は、業務の範囲を旅客運送又は貨物運送に限定して行うことができる。」としておりまして、この移行時においては、旅客会社に引き継がれる営業線のうち現に貨物運送が行われておりますものにつきましては、旅客会社とともに貨物会社も同一の鉄道線路を使用して鉄道事業を經營することになるわけでありまして、このため、両会社間の事業分野に適切な調整を行うことが必要になるわけでありまして、けれども、貨物会社を設立する趣旨は、まさに改革法八条に規定するところ、国鉄の貨物鉄道事業というものを一体的かつ専門的に經營することにあ

るのでありまして、いわゆるみなし免許に当たつては、貨物会社については確かに業務の範囲を貨物運送に限定をいたしました。

これに対して旅客会社につきましては、確かに理論的には委員のお話のようなことも起こり得るかとはい思ひます。しかし、貨物会社が貨物鉄道事業の免許を付与されている以上、旅客会社が本格的な貨物輸送を行うということは実態として見込まれないと思ひます。当該鉄道線路の所有管理は旅客会社が行うことでありまして、仮に將來、その貨物会社が貨物運送を行わないという場合がありましても、旅客会社がこれを行ひ得るよう措置しておくことは必要であらうということから、旅客会社については業務の範囲の限定はいたしませんでした。

ただ、実質的に発足をいたします時点で、貨車につきましてはこれが皆貨物鉄道株式会社の所有になるわけでありまして、仮に今委員がお話になりましますように、この路線はどうか貨物ももうかりそうだからおれのところへ手を出さかというところになりますと、旅客会社は貨車の製造、購入の時点からスタートをすることになるわけでありまして、実質的に私どもはそういうことはあり得ないと考えておりますけれども、みなし免許は旅客限定ではございません。しかし、臨時特例的なものは別として、まず私どもとしては、旅客会社が本格的な貨物輸送を行うということは実態として考えられまじいので、貨物会社が旅客会社との間で競争をしなければならぬ事態というものは通常あり得ないということを考えております。

また、仮に同一路線において旅客会社が貨物会社と競合し得るような本格的な貨物輸送を行おうとした場合には、会社法の第一条三項のいわゆるその他事業の認可を受ける必要が生ずるわけでありまして、そのような認可申請がもしあったとすれば、これは旅客鉄道事業の適切かつ健全な運営について支障を及ぼすおそれがあるかないかということから十分に検討をすることでありまして、

私は理論的にあり得ないとは決して申しません。しかし、そういう事態はまず想定しないで済むものと考えております。

○田淵勲二君 だから、今いろいろやりとりしてきまされたけれども、やはりそういういろんな心配が客貨分離によって起きてくるわけなんです。したがって、民営化はともかくとしても、客貨が分離して分割されるというのではなくて、客車も貨車も全国の一元的な運営、こういったものが非常にやはり私は効率的に運営ができると思うんですが、けれども、大臣、いかがですか、お考え直しになる気持ちはありませんか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 貨物に全国一社制を採用したことについてお褒めをいただきましたことはありがたいんですが、旅客会社を分割し運営をすることを取りやめるといふ考えには私は到達し得ません。申しわけありません。

○田淵勲二君 それでは、続きまして競争相手になるトラック運輸の実態についてこれから質問していきます。

まず、六十年年度の運輸白書二百五十五ページに「トラック輸送においては、過積載、過労運転、違法白トラ、運賃ダンピング等が発生し、いわゆる輸送秩序の乱れの問題が生じている。」と、こういうふうに書かれておるわけでありまして、これにつきましまして実態と数字的な裏づけについて御説明をお願いしたいと思います。

○委員長(山内一郎君) 答弁者、早く願います。

○政府委員(松村義弘君) お答えいたします。まず、過積載の關係でございますけれども、それは先ほどお答えしましたので省略させていただきます。

運賃ダンピングの問題でございますけれども、運賃ダンピング、これはやはり監査項目の重点の一つに指定されております。五十九年度の行政処分をいたした結果でございますけれども、全国で六十二件摘発しております。これは件数としては相当多いのでございますけれども、その事情によ

りまして、例えば輸送効率から見てもある程度容認できるといったような良質なものは処分いたしてありませんけれども、みずから求めて運賃ダンピングをして荷主さんを他の事業者から奪うといったような悪質なものにしましては、これは断固処分するということで六十五件の処分をしております。

また、白トラの関係でございますけれども、これは道路運送法によりまして、まず届け出をさせております。届け出の際に、白トラ行為というのは非常に社会秩序を乱すからよくないという厳重な指導をしております。それにもかかわらず、街頭取り締まりをしてみますと、白トラというものは相当の活躍をしているという現実でございます。そういったものが我々の手で摘発された場合、または警察庁の方から通知があった場合には、これはトラックの使用停止といった行政処分をしておるのが実態でございます。その件数でございますけれども、五十七年度は千二百二十六件、五十八年度は千五百件、五十九年度は九百七十件といった大きな数に上っておりますのが実態でございます。

○田淵勲二君 交通安全白書の六十年版によりますと、大型トラックの過積み違反の取り締まり件数は、運転者の違反が十萬六千七百五十六件、使用者の違反が五百二十九件、こういうようになっているんですが、これは間違いございませんか。

○政府委員(八島幸彦君) お答えいたします。運転者の違反は御指摘のように十萬六千七百五十六件でございますが、使用者の背後責任の追究は五千二百九十一件検挙いたしております。

○田淵勲二君 それを青ナンバー、白ナンバーに分けて言っていただけじゃないか。

○政府委員(八島幸彦君) 検挙いたしました十萬六千七百五十六件のうち、四一・一%が営業用ナンバーでありまして、残りの五八・九%が白ナンバーでございます。

○田淵勲二君 もう一遍、今の青ナンバーよりも白ナンバーの方が少ないんですか。大型車です

よ。大型、普通に分けて言ってください。

○政府委員(八島幸彦君) 大型と普通で申しますと、大型貨物が四五・一%、普通貨物が五四・六%、その他若干ございます。そういう状況でございますが、その大型貨物、普通別に白ナンバー、青ナンバー別の数字はちょっと現在手元にございませんので、後ほど御報告いたします。

○田淵勲二君 六十年版の交通統計、これは警察庁が出したものですけれども、これによると大型と普通とを合計した積載違反の件数は青ナンバー、いわゆる営業車が四萬七千四百十一件、それから白トラで四萬七千四百十一件、これが七萬一千七百九十九件と、こういうふうに非常に自家用車が積載違反が多いんですね。しかし、先ほど聞いておりますように、運転者の違反が十萬六千件ですか、使用者の違反が五千件というようになっておりますけれども、これは非常に実情と合っていないと、こういうふうに私は思うんです。だから、過積みの業者に対する取り締まりは、いわゆる雇い人である運転者の責任ではないと、多くは事業者の責任に帰する問題でありますから、道路運送法によるこの過積み違反事業者は五十九年度の場合千三百四十四件、トラック事業者のわずか三・六%にしかならないわけですが、こういう事業者に対する取り締まり体制、こういうものについて問題があると思うのでありますけれども、この点いかがでございますか。

○政府委員(松村義弘君) 取り締まりの実態を申し上げますと、陸運支局末端に輸送課がございます。そこにおいて職員が取り締まりに出かけるわけでございますけれども、それは管理職を全部入れまして二百人足らずといったところでございます。そういう体制では十分でございますので、貨物自動車輸送秩序改善指導員という方々を、民間の方でございましてけれども、これらの方に指導、改善をお願いしております。六十一年度は百七十二名の方を予定しております。これは、割合業界の動きに詳しい方々を一定の研修をいたしまして、そしてその方々の協力を得て取り締まりを強化するといった対策を講じております。

いずれにしましても、我々としては、限られた予算でございましてけれども、いろんな知恵を働かして取り締まりを強化してまいりたいと考えております。

○田淵勲二君 この取り締まりは、私もいろいろ過去、関係省庁にお願いをしていますと、必ず監視員が足らぬとか、あるいは重量計などの設置も非常に少ないわけで、予算が足りないというふうなことで、今日の交通事故の大半はこうした過積載というものが大変大きな事故を起こしておりますわけで、これはもう国家的な問題だと思っております。

せつかく大蔵大臣がお見えになっていただきますから、お願いをしたりお聞きをしたりするんですけれども、この道路の監視体制、十トン車に二十トンも積んで走ったりするような、この取り締まりをするのにいつも関係省庁が予算が足らぬ、予算がない、監視員が足らない、重量計が足らないということになるんですが、こういうところについて重点的な予算の配分をぜひお願いしたいと思っております。大蔵大臣、何か御見解ございせんか。

○国務大臣(宮澤喜一君) その点は私どもの党内でも実はそういう声が高うございまして、予算編成に關しまして関係省庁とよく検討いたしてまいりたいと思っております。

○田淵勲二君 人が非常に足りないということは確かに私も実態として知っています。でも、せつかくこういう機会、国鉄が民営になるわけで、大変たくさんの方があちらこちらの民間なり公共企業体に再就職されるわけですが、ここなら何万人来てもらってもこれは実効の上が場所なんでしょう、こういう監視員というのは、監視体制についてももうとうとうのほうは、そういう点で国鉄職員をここに振り向けるという考えはございませんか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 先ほど担当局長の方から予算、資材の不足という話が出ましたが、こ

れも事実でありましょう。しかし、それだからといってこうした問題を放置しておいていいはずはないわけであります。その限られた中で最大限の努力を関係各省庁の協力も得ながら進めてまいりたいと思っております。

○田淵勲二君 したがって、こういう事態があるということはひとつ総理大臣以下お聞きいただいたわけでありまして、こういう道路の今日大変な交通事故、公害を巻き起こしている、大変な社会問題になっておるような問題でありますから、ひとつ十分予算もつけていただいて、監視員なりあるいは重量計などの設置をしてやうと。そのためには、ぜひひとつ国鉄職員の転出先をこういった点も十分配慮していただきたいというところをお願いしておきたいと思っております。

したがって、いわゆる過積み業者というのは、むしろ白トラといいますが、そういう自家用で違法な営業行為をしておる業者に大変多いわけでありまして、そういう問題を、まあ放置はされていけません。非常に手ぬるな検挙体制ということでありますから、こういう問題についてこれを放置しては、幾ら我々が輸送秩序を確立しよう、こう言ってもなかなかできるものじゃないと思いません。したがって、こういう点についてひとつぜひとも今後この面の強化を図っていただくように、特にひとつ運輸大臣にお願いしておきたいと思っております。

それでは次に、ちよつと情勢をここで申し上げておきますが、トラック労働者十万余で組織しております運輸労働という組織があるんですけれども、この運輸労働は毎年毎年この実態調査をやっておりますわけでありまして、最近のアンケート調査によりますと、これは運転者の調査ですが、過積みの解消を何としても政府や荷主に交渉してもらいたいし、交渉したいと、こういうことをトップに挙げる運転者が全体の三五%近くも占めております。これがもう要求の第一位なんです。こういう点でも過積みそのものは運転者をやはり苦しめていると、こう思わざるを得ない

わけです。したがって、こうしたことを十分ひとつ御理解いただくと同時に、運輸大臣、先ほど申し上げましたけれども、さらに強化をひとつ図っていただきたい、このように申し上げておきます。

それで私は、この輸送秩序の確立ということで特に申し上げたいことは、やはり現在の労働時間、こういうものをきちっと守らせる、そして労働基準法というものをさらに拡充をしていく。こういうことで、特に運輸労働者にとりまして、今一片の通達でございすけれども、二七通達というのがあるんですが、これを何とか守る必要はない、こういうような事業者が非常に多いわけでありまして、そうではなくて、これを法律に定めることによってきちっと事業者にもこの法の觀念を植えつけると、こういう意味からこの二七通達の私は法制化を要求したいわけでありすけれども、この二七通達の守られている状況についてぜひひとつ伺っておきたいと思うのであります。それについてひとつ労働大臣お願いしたいと思ひます。

○政府委員(平賀俊行君) お答えいたします。

二七通達は、労働基準法に規定されたいろいろな労働時間に関する諸規定を超えて、拘束時間あるいは運転時間等についても通達をし、業者の方に守っていただくように各監督署で労働基準法上の監督とあわせて監督指導を行っているところでございます。それで、先ほどお話にございましたけれども、一片の通達ではなくて、やはり労働基準法上の諸規定の監督とあわせることによって実効を期することができると私も考えております。

二七通達の遵守状況等についてお尋ねでございますが、この点につきましては、各項目によつて違いますが、大体監督をし、その項目について違反のあったところというのが一〇%から三〇%ぐらいの割合になっております。それから全体としてその事業所で何らかの違反があったかどうかという

いうことにつきましては、約半数の事業者について違反があったという結果が出ております。

○田淵勲二君 労働組合が調べた数字を言いますとこれはまたいろいろ我田引水じゃないかと言われますから、ここではその数字じゃなくて、いわゆる経営者団体の全日本トラック協会というのがあるんですが、その協会の六十二年三月、ことしの三月にまとめた「トラック運送事業における運行実態調査報告書」、こういうものがあるわけでありすけれども、例えばこの報告書によりますと、一日の拘束時間が平均十六時間六分です。基準法では八時間という労働時間になっておるにかかわらず、大体拘束されている時間が十六時間、これはもう平均ですから、なっております。こういうふうに経営者自体も二七通達というものは十分でないというのを認めているわけですから、五十四年に、今から七年前ですか、二七通達が制定されたわけでありすけれども、こういう実態であるわけですか。

したがって、六十年度で私の調べたところでは、四千四百二十五事業場について労働省が調べたのでしうが、監督実施したのが二千三百三十八で、このうち違反をした事業場は五二・八%、こういう数字が実はあるんですが、これはこのとおりでしうか。

○政府委員(平賀俊行君) 先ほど概略御答弁申し上げましたけれども、ほぼそのとおりでございます。

○田淵勲二君 したがって、労働省は一定期間ごとに自動車運送業者を使用する事業場に対する監督実施結果、こういうものをまとめて公表しておるわけですが、しかしこの報告は、各事業場を監督した中から自動車関係を取り出してまとめたものだ、こういうふうに聞いております。仮にそうだとすれば、なぜ十分に守られていない二七通達の遵守の徹底を図るための特別な監督を実施して改善策を講じないのか、その辺のところがよくわかりません。

また、自動車運送業者の労働時間の超過過労運

転、こういうものが事故につながつておるといふことは十分御承知のはずなんですけれども、こういったところについて重点的な労働省の徹底した監督といひますか監督といひますか、こういうものが非常に私は不足をしておるようか、こういうわけでも、この辺の見解はいかがでしうか。

○政府委員(平賀俊行君) 二七通達を、基準法の規定を超えて拘束時間あるいは運転時間等について通達をしておること、それから二七通達を出したという点に関連しまして、そういうことを監督の対象にしているという点でございます。

また、先ほどから違反率の問題もございすけれども、私も、もちろん重点的に監督しておるその監督件数その他が十分とは思つておりませんけれども、ほかの業種についてより手厚く監督をしておりますのと、そういう状況でございすので、監督対象をどう選ぶにございすかは、やはりできるだけ問題のありそうなるところについて監督を実施しておる。そういう結果がその数字にあらわれてい

なと思つております。

なお、そういう結果、それから田淵委員もかねがね自動車運送関係の労働条件の改善に御尽力をいただいておると思ひますが、例えば労働災害の発生件数とか、あるいは事故の件数等について見ますと、長期的には相当大幅な改善を見ていると考えております。

○田淵勲二君 これ、私は非常に気になることが一つあるんです。やつと労働省が重い腰を上げたと思ふんですが、中央労働基準審議会が二七通達の法制化を含めて検討中と聞いておるんですけれども、しかしここで大臣にお聞きしたいのです。経営者側はともかく業界の特殊事情ということ

を理由にして法制化は困難であるということ、盛んに陳情しているように聞かれます。業界新聞をここに持っておりますけれども、反対を表明している労働省に言っておりますけれども、二七通達督課長ですか、この談でしうけれども、二七通達

の法制化について業界の特殊事情の中で困難だとする声があるのも事実だ」と、二七通達を法制化しない、するのの問題だと、こういうような発言のように私は受け取るんですが、そういうことで私は私は非常に困るんですね。したがって、今まで労働省が二七通達の法制化も含めて検討していると非常に前向きに我々受け取つたんですけれども、こういうような発言が飛び出してきたんです、どうも労働省の姿勢が最近ぐらついたんじゃないか、こういうふうに非常に心配するんですが、その点、大臣いかがですか。

○国務大臣(平井卓志君) 荷主のニーズにこたえと申しましようか、できるだけ早く、できるだけ効率よくというふうな過当競争の中から、先ほど御議論のありました過当競争の問題、さらには長時間労働の問題等々が発生しておると思うわけでありす。トラック運送業者の労働条件の改善につきましては、関係労使がかねてから努力をいたしておるわけではございす、今議員御指摘のように、労働時間が長いということ労働条件にかなり問題があるというところは御指摘のとおりであります。そして、今のお話でございす、確かに過去関係業界からいろいろな御意見がございす。いずれにいたしましても、この二七通達の趣旨が隔々まで徹底されておるとは私理解いたしておりません。

そういう中で、結論から申し上げますと、やはり労働条件の改善と事故防止という観点に絞つて考えましたら、いろいろな関係それぞれの考え方はございすけれども、二七通達の趣旨を徹底させる方向で基準審議会において御議論があるものと、私はかように考えております。

○田淵勲二君 ぜひひとつそういう趣旨で推進をしていただきたいと思います。

したがって、この二七通達のもとになつておるの百五十三号条約、これは自動車運送業者労働時間の国際的な基準であるわけですが、我々がこれは批准をせしていませんけれども、ILOの場では採択に賛成をしておるわけ

すね。しかしながら、国内的には通達の形で基準化をして今日に至っておるわけでありませうけれども、今お話がありますように、監督実施事業場の五割以上が何らかの形で二七通達の違反をしておる、こういう事実が明らかでありますけれども、これは非常に国際的な信用という点からも問題があると思うんですけれども、これらについて運輸大臣、労働大臣、御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今労働省当局の方からも、また大臣からもお話がありましたけれども、私も、私どもとしては、いわゆる白トラク問題等につきましても、道路運送法第四十四条違反ということで、百二十八条の規定によつての一年以下の懲役あるいは三十万円以下の罰金が科せられるというを生かし、また百二条の規定によつての車両の使用停止等の行政処分も行うことができることになっております。今、私どもとすれば、現行の法規を最大限に使つて対処しつゝあるところでありまして、今後とも取り締まりの徹底と道路運送法違反に対する厳正な処分を行うとともに、使用届け出制度を適切に運用し、自家用トラックに対する違法な営業行為の取り締まりというものを氣をつけてまいりたい。

先ほどの御指摘を伺つておりまして、なお私は関係各省庁と、現行の法律を利用する中におきましても対応の方法があり得るなどというような感じもいたしております、今後ともに勉強してまいりたいと思ひます。

○国務大臣(平井卓志君) ILOの第五百三十三号条約でございますが、この目的、内容におきまして国際的な基準とすることが適当であるという判断から、採択に当たり賛成したことは委員御承知のとおりでございます。そういうことでございますので、労働省は、御案内のような、五十四年にこの条約の趣旨を踏まえた改善基準、俗に言われる二七通達を策定いたしました、その遵守徹底を図るために関係事業場に対する監督指導等に努めておるわけでございます、今後一層御指摘の線

に沿つて指導監督を強化してまいりたいと考えております。

○田淵勲二君 いずれにいたしましても、新しく生まれ変わる貨物鉄道会社というのは、今後将来存続できるか否か、こういうことは他のいわゆるトラックを中心とした輸送機関、これらの公正な競争の条件が備わつていのかどうかにかかつておると、このように私は思うがゆゑに先ほど来質問をしてきておつたわけです。

もう少しこの実情について御披露申し上げますと、労働省の調べられました毎勤統計、これによりまして、いかに運転労働者の労働時間が長いことについて調査が出ております。これは昨年六月で申し上げますと、月間の労働時間が全産業平均で百八十九・四時間です。これに対してトラックの場合には二百二十六・一時間、全産業の平均よりも三十六・七時間労働時間が多し、こういう実態が労働省の調べでも明らかである。

また、年間の労働時間を調べますと、これはもう本当初めての方は驚かれますと思うんですけれども、これも経営者団体の調べた全日本トラック協会の調査によりますと、路線トラック、これでは年間に三千百五十五時間も路線トラック労働者は働いてゐる。さらに、区域トラックの労働者は幾らかという、二千九百三十九時間、これは現在基準法の改正の目標になっておりますいわゆる週四十時間、週休二日、そして年間には二千時間以内と、こういうのに比べましても、実に千時間以上もこのトラック労働者の労働時間は長いということとです。しかも、全国に営業トラック会社というのは約三万六千社あるわけでありまして、この三万六千のトラック会社が大変な過当競争を繰り広げておるわけでありませうけれども、こういう実は図式になると思ひます。

各トラック会社というのは、もう今大変な競争が冷え込んでおりますから、どんどん運賃を買いたたかれる。だから、お互いが運賃ダンピング競争を繰り広げて安い運賃で仕事を引き受けるわけですね。しかし、その安い運賃で引き受けてもこれ

が採算がとれるのはどういふことかと申し上げますと、それは過積みでその分をカバーしてゐるわけですね。そして、そのしわ寄せを受けるのはこのトラック運転労働者なんです。そのトラック運転労働者は、これは賃金は、時間がありまけんから余り申し上げませんが、これも平均から比べて非常に安いんですが、その低賃金をカバーするため超過労働をやるわけです。これが三千時間というふうな状況になつてくるわけですね。そしてそれが結局は過労になつていゝ無理な追い越し、スピード出し過ぎ、こういうものが大変な重大事故につながつていく、こういうサイクルになつてゐるんです。

こういうふうな実態について御披露申し上げたわけでありませうけれども、特にひとつこういう面の改善のためには、先ほど来、取り締まりを強化して、あるいは二七通達を法制化して、そして公正な競争条件に置いていくと、こういうふうな観点に立たなければ貨物会社の申請、貨物会社なんというものは言えないと、このように私は思ふのでありますけれども、取り締まりの方面からぜひ公安委員長がお見えになつておりますから所見をお伺いすると同時に、これに対する運輸、労働両大臣の再度のひとつ御見解をお願いしたいと思います。

○国務大臣(葉梨信行君) 過積み等の問題につきましては、交通安全上大変危険な問題でもございまして、これらにつきましても従来嚴重な取り締まりを行つてきたところでございまして、また、特にこの問題につきましては、安全管理上の問題もございまして、運転者に対する取り締まりだけでなく、使用者に対しても取り締まりを強化いたしました、この問題につきましても徹底を期したいと考えているところでございまして、また、関係省庁、各省庁とも十分に協議をいたしまして効果が上がるようにいたしていきたいと考えております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 従来、社会労働委員会の立場から見えておりました過重な労働というものを、きょう改めて運輸省の立場からいわば見直したという感じがいたします。十分相談をしながら、関係省庁と連携をとり、対応してまいりたい、そのように思ひます。

○国務大臣(平井卓志君) ただいまの全産業の年間実労働時間とこれは比較するまでもなく、相当超過勤務が問題になっておりまして、かなり問題点はもう非常にシンプルに明確になつておりますので、さらに一層監督を強化してまいりたいと考えております。

○田淵勲二君 いろいろ申し上げてきましたけれども、結局鉄道貨物との競争というのは、やはり今申し上げたように、公正な競争が一方で起きなければこの貨物会社の再生はあり得ないということとを再度申し上げておきたいと思ふのであります、それに伴ひまして、それらの関連の法規をぜひひとつ的確に改善していただくということをお願いしておきたいと思ひます。

続いて若干時間が、実は関連事業関係も質問がありますので、最後に国鉄の要員の関係についてちょっとお聞きをしておきたいと思ふのであります。

昨年十二月運輸省が出しました「新しい貨物鉄道会社のあり方について」というものによりまして、貨物会社の要員数というのは適正要員が一万八千人ですか、これに二割程度上乗せして一万二千五百人程度になるといふことになっておるんですが、まずこの一万二千五百人というのはどのような根拠で出されたのか。旅客会社の場合だと私鉄並みという一つの規律が与えられておりますけれども、貨物についてはその辺のところがちやうとよくわからないんですけれども、この一万二千五百人という数字が出てきた根拠についてちやうとお聞かせをお願いしたいと思ふのであります。

○政府委員(林津司君) この一万二千五百人の要員の算定根拠でございますが、これは旅客会社の場合と同様でございます、各現場の機関ごと、例えば駅でありますとか、あるいはその他機関区でございますとか、いろいろございまして、

ども、現場の機関ごとと営業とか、あるいは運転とかいう系統別に積み上げ計算をした。もちろん、これはこれから非常に効率的なコストの安い体制でやっていかなきゃいけませんので、そういう点を十分念頭に置きながら、なおかつ必要な人数を個別に現場機関ごとと積み上げ計算をして出した数字でございます。

○田淵勲二君 そうすると、一万二千五百人というのは、当初十二月二日の運輸省案では貨物充当人員という考え方だったと思うのであります。つまり、充当人員ということになりますと、客貨兼務の人間を〇・五とか〇・三とか、こういうふうに計算して積み上げられたと思うのでありますけれども、それといわゆる社員といいますが、正規社員といふんですか正規従業員といふんですか、充当人員と正規従業員といふのはちょっと違うように思ふんですが、その辺いかがですか。

○政府委員(林洋司君) 先生御指摘のとおり、昨年の貨物体制のあり方というときには、これはいわずに充当人員でございます。例えば、駅でございまして、旅客と貨物両方取り扱っている駅の場合、その例えは事務要員といふものはその比率に応じて配分するといふふうな形でのいわゆる充当人員でございます。今回の精査をいたしました形での一万二千五百人と申しますのは、これは新しい貨物会社に所属する職員数でございます。たまたまこの数字は一致したわけでござい

ますが、これはどういふことかと申しますと、今の考え方では、例えば非常に貨物の扱い量の大きい機関区といふふうなものについては、これは貨物会社に所属させる。しかし、その機関区が例えば旅客列車も一部引張るといふような場合には、これは旅客会社の方から使用料をいただくという形にしております。また、それとは別に逆のケースもございまして、貨物会社の方が旅客会社に業務を委託するといふものもございまして、そういう相互の受委託の関係がちょうど同じぐらいの数になつておりまして、したがって結果的には一万二千五百人という数字でございますけれども、

確かに昨年の場合には充当人員、それから今回は貨物会社に所属する職員数というふうに考えております。

○田淵勲二君 それじゃもう時間がありませんので、次の課題に移らせていただきます。

○説明員(長谷川忍君) お答え申し上げます。まず、昭和六十年度決算において関連事業収入は一千四億千六百万円ということになっておりますが、その内訳をお聞かせ願ひたいのです。

○説明員(長谷川忍君) お答え申し上げます。一千四億の内訳でございますが、主要な項目で申し上げますと、これはキヨスク等でございまして、二百六十九億でございます。それから広告料、これが二百四十七億、用地等使用料が百九十一億、駐車場収入が七十二億、その他十億、それから直営売店収入が三十一億、それから不動産賃貸収入百六十三億、配当金五億、以上申し上げましたのが旅客関係でございます。それ以外に貨物関係、自動車関係等の関連事業がございまして、合計いたしまして一千四億でございます。

○田淵勲二君 そうすると、新旅客会社六社の六十二年度の関連事業収入は合計で千三百九十五億ですか、これを見込んでおられるわけですが、六十年に比べて三八・九%、これは大変な大幅増であります。その積算根拠はいかがですか。

○説明員(長谷川忍君) 全体的に申し上げますと、確かに先生おっしゃったように、六十年の実績に對しまして六十二年度の目標、四割増、四百億ばかりの増を見込んでおられるわけでございますが、これまで過去十年間の実績を見ますと、大体毎年一〇%前後伸びておりまして、五十年に比しますと六十年の実績で約三倍強になっておられるわけでございまして、これを今年度二〇%増、来年度もさらに二割増やすというわけでございまして、その内容などでございますが、概略的に申し上げますと、キヨスクあるいは駅ビル、そういった構内営業関係でございます。あるいは広告関係、これ

につきましては料金の見直し、あるいはキヨスク、駅ビルの料金の体系は売上歩合制になっておりまして、これらの増収によりまして期待しているという点がございまして、それに加えて駅あるいは高架下等の活性化をいたしまして、その中でいろいろな物販店なりあるいは飲食店等々をどんどん開発していきたいと、こういう計画なのでございます。

○田淵勲二君 それじゃ貨物会社について、関連事業の比率はどの程度見込んでおられますか。

○説明員(岡田久君) 貨物会社につきましては、六十二年度で二十二億の収入を見込んでおります。

○田淵勲二君 これからの、旅客会社や貨物会社は今後展開していく関連事業の種類というものは、先ほど六十年度で申された、いろいろキヨスク初めいろいろな関連事業の対象範囲が広がりますけれども、これらのほかに関連事業としてどのような事業を考へておられるか、この点について御質問申し上げます。

○説明員(杉浦清也君) 当面は、新しい会社といえどもやはり鉄道事業本体、これに全力投球をいたすわけではございまして、おいおいやはり関連事業を新規に開拓いたしまして、民鉄に近寄せるのはなかなか大変でございますが、現在民鉄の関連事業が総収入の三四%を占める、こういうような状況でございますので、やはり新規開拓をやっていきなさいというふうに思ふわけでござい

ます。その着眼点でございますが、一つはやはり駅といふものにもう一回着目いたしまして、大変多くのお客さんがここに集まるわけでございまして、この駅といふものをもっと活用する道ではないか。現在業務用の施設に使っているところもございまして、この辺も集約をいたしまして駅にすき間を設けて、そこに十分に新しい事業を展開してまいらる。レストランとか物販等の従来の店以外に、さらにまた情報コミュニケーションといふものです。あるいは文化セン

ターというような、人々の集まることによりまして新たな事業の展開を図ってまいりたいと思ひますし、あるいはまた駅と駅との間の空間、高架下等を使いまして、ここでレストランとかあるいはスポーツ施設あるいは工業化農業というような新しい分野にまで手を伸ばしたいということである。在勉強中であるわけでござい

ます。○田淵勲二君 私鉄というのは広範な沿線開発、こういうもので不動産部門が非常に大きく伸びたと思ふんですけれども、新しい旅客会社にこういった沿線開発、こういうものを計画されますかどうか。

○説明員(杉浦清也君) 従来の私鉄の歴史を見ますと、新線建設を行う場合にあらかじめ付近の土地を購入し、その開発利益をみずからるところに還元するといふようなことを考へてきた歴史がございまして、今後の鉄道につきまして新しく線路をつくるということは非常に難しいわけでございますので、そういうことの発展は望めませんが、例えば先ほど申しました駅の点に着目いたしまして、特に地方におきまして駅をふやす。今、駅間距離がなかなか長いわけでありまして、駅をふやして、その際に駅をその町の文化センターみたいなものにすると同時に、周辺の住宅開発等もあわせて考へるといふようなことも一つの手法かと思ひます。これらはまだ具体化には非常に難しい点があると思ひますが、そういう不動産事業といふものもあわせて考へ、勉強しなければならぬんじゃないかというふうに思ひます。

○田淵勲二君 とところで、ここにこれは去年の新開ですけれども持っているんですが、東京駅に国鉄が書店を出そうといふことで施設も用意されたようですけれども、これはオープンへのめどが立っておられようですけれどもその後どうなっておりますか。

○説明員(杉浦清也君) 今おっしゃいましたように、東京駅の丸の内北口に本屋さんを開業するつもりで準備をいたしたわけでござい

対の申し入れがございまして、なおまた東京都から、いわゆる商調法によりますあつせん調停が申請をされました。

こうしたことで東京都から話し合いが続けられたいという御指導を受けまして、本屋さんの組合と一生懸命話を続けておる段階でございまして、ただなかなか、中小企業の書店を大企業の国鉄が行うことによりましてその経営を圧迫するといふような御主張が続けられ、一部具体的な案等も提示をしつゝあるわけではございますが、現時点におきましてなお解決に至っていないという状況であります。

○田淵勲二君 いわゆる新しい民間会社になることによつて、その関連事業というものが非常に中小企業を、国鉄の関連している地域で商売しておられる方々が心配になっているわけでありましてけれども、そういう意味で質問しておるわけでありまして、いよいよこの会社法案の第十條です。仮に会社が事業活動を行う場合には中小企業に十分配慮して行ふべきである旨が規定してあります。したがって、この十條で言う「中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう」ということなどでありまして、これは具体的に言いますと、今総裁が言われた、東京駅で書店をやる場合、この十條の配慮事項から考へて出店することがいのか悪いのか、いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、この東京駅のケースを離れて一般的に從來から、いわば横から眺めておりました段階での印象を踏まえながら御答弁をさせていただきますと思うんです。

私は、往々にして從來、現在の国鉄が、例えばホテルを駅ビルを使って経営されようとしたり、あるいは地域に新たな何かを進出させようとしたときに、非常に下手だなと思つて眺めておりましたケースが多々ありました。と申しますのは、事前に、例えば地域の商工会議所でありまして、あるいは商工会でありまして、あるいはそれぞれの業種別の団体といったものに対して一言連絡

をして、こういう計画を持っているから地元でも協力してほしいというようなことをおしやつておればトラブルがなかったと思われるケースを私は幾つか存じております。また、あるいは国鉄自身がおのその経営のノウハウを必ずしもお持ちになつておられない、そうすればむしろ国鉄がそれを經營しながら地域の民間業者の方々に委託された方がよほど効率的な経営ができるのではないかと思ふものを、御自分でやろうとして現地でトラブルを起こされたり、何回かそういうケースに逢着をしてまいりました。恐らく私は、東京駅における書店の問題等々にも、当初においてそういう意味でのボタンのかけ違いがあつたのではなからうかという印象を個人的には持つております。

しかし、新たに生まれ変わる旅客会社あるいは貨物会社というものが民間的な經營手法をもつて関連事業に進出してまいります場合に、從來のようない問題点は恐らく変わってくるであらうと私は期待はいたしております。また同時に、新しい会社というものは、当然自由な事業展開を認め、民間企業として発展を遂げていくわけでありまして、事業範囲についても制約は加へませんでした。しかし、やはり從來のさまざまな経緯の中で民間の方々には委員御指摘のような不安というものがあるに存するわけでありまして、

そうなりますと、いづれも大規模の大きな特殊会社として発足をいたし、しかも大量の利用者の集積する駅というものを有しておる新しい会社というものが営もうとする事業の規模あるいは種類によりましては、地域に大変な混乱を生ずることも考えられないわけではありませぬ。それだけに、やはり会社がそれぞれの関連事業というものを企画される段階において、それぞれの地域における関係の方々と話し合いというものは十分にやつてもらいたい、そういう意味で中小企業者の事業活動を不当に妨げる、あるいは利益を不当に侵害することのないようにという配慮規定を設けたわけでありまして、むしろこうした規定が活用されないこと、されないで済むことを私としては願つております。

○田淵勲二君 從來は、國營の企業がそういう事業に進出する場合に、当然民營の圧迫といふことで規制があつたと思ふんですね。從來から、中小企業者の見解によりまして、国鉄相手の紛争もいわゆる小売商業調整特別措置法十五條三號の調停あつせんの対象になる、こういう見解を示されておつたんですけれども、仮にこれは民間の旅客会社になりまして同法の適用関係は同じだと理解していかどうか、この辺いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 当然、大企業として、分調法等についても適用を受けることになると思います。

○田淵勲二君 それでは次に、国鉄の関連企業について伺いたいと思います。

国鉄が現在所有されている関連企業の株式は、額面、時価でそれぞれ幾らでございまして、

○説明員(長谷川忍君) 現在国鉄が保有しております出資株式の時価でございまして、トータルで九百五十九億でございまして、

○田淵勲二君 そうすると、国鉄分割後における関連企業の株式の保有関係、これはどういうようになりまして、

○説明員(杉浦喬也君) 関連企業は出資会社が約百二十ぐらゐるわけですが、その中で、その中で全国的な規模を持つものと、それから地域によりましてそれぞれ仕事をやるものというふうに分かれるわけですが、その地域によつて仕事をしている会社につきましては、今後地域ごとにそれぞれエリアを持ちます旅客会社にこれを持たせると、それからまた、これは旅客会社でござい

ますが、全国的なシェアを持つております会社につきましては、これは適当な規模で株式を分割しなければならぬといふことで今検討をいたしておりますところでございます。

それから貨物関係の関連事業、これもあるわけですが、その出資は、これはもう貨物会社は全国一社でございましてから貨物会社にこれを持たせる、こういう方向でございまして、

○田淵勲二君 そうすると、六十年代決算において、関連企業のうち当期利益を計上している会社は何社あるのか、それが全体に占める割合はどれくらいあるのか。

それからついでに申し上げると、関連企業からの配当金収入、これがどれくらいあるか、できたらこ五年間の推移を示してもらいたいんです。

○説明員(杉浦喬也君) 関連企業のうちで、出資会社百二十二社につきまして数字を申し上げますが、そのうちで筆頭株主が国鉄であるものが百十三社でございまして、このうちで一社は決算がまだ対象になっておりませんが、六十年度で決算対象は百二十二社でございまして、その中の赤字会社、黒字会社といふことでありますが、黒字赤字の会社、依然として累積赤字を持つている会社が三十八社といふことでございまして、未開業の九社を含めまして四十七社が赤字であると、こういうことになっております。

○田淵勲二君 無配の会社はどれくらいあります。それで配当率は平均どれくらいになっておりますか。

○説明員(長谷川忍君) 申し上げます。

現在出資会社は全体で百二十二社でございまして、そのうち当期未処理損失上の会社が五十社でございまして、それから当期未処分利益を計上している会社が七十一社でございまして、そのうち配当している会社は四十一社でございまして、ですから営業中の会社では配当をしていないところは七十社になるわけでございます。それにプラス未開業の会社が十一社ございまして、合計いたしまして百二十二社のうち八十一社がまだ未配当といふところでございます。

○田淵勲二君 そうすると、改革後新しい会社になるわけですが、その場合の配当金収入の見込みは各旅客会社、貨物会社別にどのようになっていますか。

○説明員(長谷川忍君) 現在配当金は、六十年度で申し上げますと五億の配当金収入がございまして、これにつきまして六十二年度での見込みは、

若干これがふえる程度で見込んでおるところでございます。

○田淵勲二君 それでは観点を變えて要員に関して申し上げますが、国鉄職員二万一千人を関連企業に受け入れることになっておりますけれども、どうもその二万一千人の枠でおさまらないでさらに多くの受け入れを関連企業としてお願いかなきゃならぬように聞いておるのですが、その辺のところはいかがでございますか。

○説明員(杉浦喬也君) 関連企業にかなり無理を申し上げまして、一緒になって苦楽をともにして下さいますと、国鉄の職員の採用につきましていろいろと個別に話をしておるところでございます。

話の過程におきましては、二万一千人という数字をややオーバーするようないく数字にもなったことはございますが、現時点におきまして各個別の会社とそれぞれの積み上げによりまして確定した数字として二万一千人ということになっております。

○田淵勲二君 そのように関連企業がかなり国鉄職員の受け入れをやるわけですけれども、その結果関連企業自体が損失を計上した、そして結局それが借入金で収支を補てんする、つまり国鉄の赤字を関連企業に押しつける結果になるということをお聞きするのですが、その辺いかがでございますか。

○説明員(杉浦喬也君) 人の面ではいろいろと御無理をお願いしておるわけではございますが、これは毎年の採用する人を国鉄からお願したいというところ、あるいはまた定年制を下げたところのあいたところへ国鉄の職員を採用してほしいというところなどをお願いしておるところでございます。経営自体にまであれやこれやというふうに強くお願いしておるわけではございません。

しかしながら、国鉄自体のこれからの新しい仕組みというものがございまして、全体の景気の動向等もございまして、なかなか経営が大変なところもたくさんございまして、そうした面では、親

元である国鉄と関連企業との間、そうした面も十分に相談を受けながら関連企業の健全化に向けて努めていきたいと思っております。

○田淵勲二君 今のその配当金収入が五億円という、六十二年度ですか、そういう見込みで立てておるようでありますけれども、結局関連企業の収支が悪化すればするほど当然配当収入にも影響してくるわけではあります。そうしますと旅客会社、貨物会社の配当収入の減少にこれは結局つながるわけ、その心配というのは私は非常にあるんですが、その辺のところを重ねて、そういう心配はないかどうか、それに対する対策、これについて、総裁、お答え願います。

○説明員(杉浦喬也君) なかなか国鉄の本体の事業が非常に大変な局面を迎えておりますし、また新しく仕組みを變えるというような重大な現状でございまして、それに大変結びついておる関連企業のあり方もいろいろ意味で検討しなきゃならぬ面もございまして。

今先生関連企業の事業の経営を御心配いただいておりますが、そうした点も十分に私も配慮をしております。本体はもちろんですけれども、関連事業の健全化につきましてもこれから十分に両者で相談をしながらやっていきたいと思っております。

○田淵勲二君 いずれにしても、どうもその辺の収入の積算というのは非常に甘いと思うんですね。したがって、新会社の経常収支を均衡させるためにいろいろ御説明がおりますけれども、そういう関連事業一つとりましても、非常にそういう過大な甘い収入を予定されているというように私どもとしては非常に危惧するわけでありまして、単に本日の委員会を答弁しておけばいいということじゃないと思うんですね。やっぱりこれはいずれもう一年たてば明らかにわかるわけでありまして、そのときにいろいろ答弁されたことがみんな当たらないか、こういうようなことになりまして、これはもう非常に大きな責任があるわけでありまして、そういう点について十分ひとつこれからは配慮をしていただきたいということをお願い

いしておきたいと思うのであります。

そこで、国鉄が新会社、民間になっているという民間になれば当然もうけなきやなりませんから、恐らく一年か二年たてばもうなりふり構わず関連事業に手を染めていくのじゃないかと私は思っております。それは大臣もいろいろその点の歯どめはかけるとおっしゃっていただいておりますけれども、なかなかそうはいかないだろうと思っております。

しかし、私鉄が不動産なり観光、ホテル、百貨店、こういう分野で非常に多くの利益を上げて本体の鉄道をカバーしていることはこれはもう御承知のとおりでありますけれども、それには単にうまくいっている結論だけ見るのじゃなくして、そのために私鉄が人材の養成であるとかあるいは派遣、スカウト、相当な事前の努力をやっている、しかも非常に多くの設備投資を含めた経費の投入が行われたわけですね。それがこういう結果を招いていると思うんですね。

そういうことをおいて、単に国鉄が、私鉄がもうけているからといってそういう不動産なり観光、観光といえども旅行業からレジャーランド、遊園地等々ありますし、あるいはまた先ほど私が申し上げたような、こういう零細な業者を圧迫するような隣の書店あるいは食料品、食べ物屋というようなことをどんどん広げていくということについては非常に警戒を感じているわけですね。私ども、私鉄がうまくいったからといってなかなか国鉄も関連事業がうまくいくとは私は限らぬと思っております。そういう面でも人材面でも実績面でも非常に乏しい、こういうことが言えるわけでありまして、私はやはり国鉄の旅客会社、貨物会社というものはもうレールに徹する、これで黒字を出して、それで利益を上げていく、こういうことが本體、本業でなきゃならぬと、私はこのように常々思っているわけでありまして、その辺の基本的な考え方につきましてひとつ大臣以下にお答えいただきたいと思います。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 確かに、委員が御指摘のように、旅客会社は旅客鉄道輸送というものによって、貨物会社は貨物鉄道輸送というものによってその収支が黒字になるような状態であればそれは一番望ましいことである。しかし、現実問題として私は今の世の中においてそれだけで完全に黒字を発生させるということにはなかなか困難があると思っております。また、それが可能でありますならば、今国鉄が置かれております現状というものは恐らく相当大きな変化があったでございましょう。そういう状況を考えたいと、私ももちろん本體業務においてその収支を好転させる努力は死に物狂いで払ってやらなければならぬと思っております。やはり関連事業分野というものはおいてそれを補完する役割を果たしていかなくては将来に向かっての発展の可能性が損なわれてしまっているのではないかと、そういう気持ちを私は持っております。

ただ、それが行き過ぎてならないことは御指摘のとおりでありますし、またなりふり構わず関連事業にいけば中小企業者をけ飛ばして参入していくことは、その企業そのものが国民的な支持を得られなくなるということも当然あるわけでありまして、そうした横暴が国民に許されることも私は思いません。おのずから節度を持ちながら関連事業を含めて将来を築いていってほしいと私は強く念じております。

○田淵勲二君 もう時間もなくなってきましたので、最後の方になりますが、同じこれ関連事業でありますけれども、鉄道弘済会との関係についてちょっと説明をお聞きしたいんですが、扱う品物によつては鉄道弘済会と非常に交錯をしてくると思うのですけれども、鉄道弘済会と旅客会社、こういう関係がどうなっておるか、利害の調整関係、仕事の協力関係それぞれの立場からひとつ御説明をいただきたいと思います。

○説明員(杉浦喬也君) 鉄道弘済会はいわゆるキヨスクというホームにおきます物品販売業、こういう収益事業という面が主体ではございますが、

これは今財団法人でございますように福祉事業という面も抱えておるわけでございます。この両面をどういふふうに見るかということが非常に重要な観点ではございますが、私も将来の展望というしましては、福祉事業というものは、これは内容をよく精査いたしまして、必要なものというところではございますが、やはり残していかなくやならぬというふうな思っております。ただ、形、経営形態をどうするかという点につきましては、現時点では福祉事業はやはりこれは財団法人といいますが、いわゆる公益法人のスタイルで残すべきである。そこで、従来はそこが一体ではございましたが、収益事業の面ではこの際はっきりと株式会社に移換をした方がいいのではないかとこのように思っております。

なおまた、旅客会社が六つに分かれるわけでございますので、それぞれの旅客会社と非常に経営面では密接不可分の関係がございますから、弘済会も株式会社にしたわけではありますから、それをそれぞれ六つの会社に分割をした方がいいのではないかとこのことで今検討をしておるところであります。

○田淵勲二君　そうすると、旅客会社になりましたとしても、直営売店と弘済会の関係は国鉄時代と同じと理解していいんですか。

○説明員(杉浦喬也君)　今申し上げましたような、会社には分けまされども、しかしお客さんの利便という面で非常に果たしている役割は大きくございまして、従来どおりの関係を継続していききたい。ただ、ここで先生御指摘のようなそれぞれの旅客会社みずからやる直営的な関連企業のあり方とも関連いたしますが、両方とも伸ばしていくようにうまく調整をとってやっていきたいというふうに思っています。

○田淵勲二君　そうすると鉄道弘済会の構内の使用料がありますね、これはどうなっているんですか。

○説明員(長谷川忍君)　現在弘済会からは年間百二十三億ばかりの構内営業料金を徴収しております。

○田淵勲二君　百二十三億ということですが、そうすると旅客会社になった場合の構内の使用料というものは当然見直していかれるんですか。

○説明員(長谷川忍君)　構内営業料につきましましては弘済会だけだということには決めてないわけではございまして、国鉄の駅構内におきまます構内営業業者は皆同じ制度によって監督指導しているわけではございます。ですから、今後新しい事業体になりました場合に構内営業料金の体系をどうしていくかという点につきましては、今のところ検討中なところでございます。

○田淵勲二君　以上、時間が参りましたのでこれで終わりますが、いろいろやりとりの中で私が聞いておりました、貨物鉄道会社の経営というのは結果的にはどうも見方が甘い。そして、非常に期待可能性のあるような収支の見通しなどがあるわけで、そういうようなことで初年度から十六億、そして四年後も三十億というように年々黒字計上ができるというように会社になるように私はなかなか思えません。来年すぐ結論が出ますから、これはもう明らかですね。非常にその点私は心配をするわけで、したがってそれには当然、シニアを奪われてきたトラックなり内航海運との競争というものが、何度も繰り返すようですけれども、公正な競争で法の秩序に従って両輸送機関が競争する、こういうことがなければ到底この貨物会社が再生していく道はない、私はこのように思っています。

したがって、この中身を説き及ぼさなければいけません。また聞けば聞くほど、大変無理なつじつま合わせがどうも行われているように思うのであります。しかし、私も冒頭に申し上げましたように、国鉄の貨物鉄道というのは国民の共有財産といえます。非常に安全であり、かつまた省エネルギーで、そして公害もないし、大量に早い、こういう輸送機関というものは私は決して野たれ死にさしやならぬと思うんですね。それだけに、片方ではそうした先ほど申し上げたような

ことを手当てしていただきながら、本気でひとつ鉄道輸送の再生をやってもらわないと国民は困ると思うのであります。

そういう意味で、きょう私が質問したような多くの問題点、疑問点、こういうものをぜひひとつ聞いて直してもらいたいということをお願いすると同時に、最後に力強い総理大臣のこの見解をひとつぜひお聞かせ願って、運輸大臣とお二人の見解を願って私の質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君)　非常に専門的な視点からの問題提起をいただいたことにお礼を申し上げます。

それぞれの機関が公正な競争を担保することが大切であるということはおおりであると考えております。安全輸送という観点から見ましても、御指摘をいただきましたような問題点についてはなお私自身も勉強したいと考えております。

○国務大臣(中曽根康弘君)　冒頭に申し上げましたように、貨物会社の日本の単一組織の経営というものはなかなか初めての試みでもありますし、問題を含んでいる点も御指摘のとおりだろうと思っております。しかし我々が考えた結果の末では、この方式以外にないという結論に達しました。この特色を生かしまして、そしてこれは実行するに当たりまして、しかも効率性を大いに重んじた経営としてぜひ成功させたいと思っております。

また、国鉄の行っているいろいろな関係業務等につきましても、いろいろ周囲との摩擦等を起こさないように十分配慮しながら行うようにいたしたいと思っております。

○田淵勲二君　以上で終わります。

○丸谷金保君　最初にちょっと、総理というよりか総裁に申し上げておきたいんですが、私は、自民党さんの方がきょう質問を取りやめたので、急遽二番バッターになったんです。議院内閣制で、一般質問なら別です、法案審議で与党の議員さんが聞きたさなければならぬような法案を出さないようにしてください。これはお願いしておきます。

それから杉浦総裁に、道新の記事なんですが、これはほかの議員も聞いたそうなんですけれども、資料の提出要求には非常に協力してくれている、しかしその上に、これは衆議院の方のことですけれども、審議がさえないかというのを書いてあります。それで実はお伺いするんですが、「昭和六十二年以降五年間の旅客鉄道会社経営見直し」の中で、六十二年の度物件費四百四十四億となっております。そして、これが同じく国鉄から出てきた資料によりますと、「北海道旅客鉄道会社物件費見直し」というこの内訳の中では四百七億、それに電話等の基幹通信の十五億の委託料が入って四百二十二億になる、こういうふうなことで出てきております。この間に二十二億の差があるんです。これは一体どういふわけなんですか。

○説明員(山田度君)　まず、四百二十九億と四百四十四億との差でございますが、四百四十四億の方は四百二十九億に基幹通信等の負担金を含めてございまして、これは従来の……

○丸谷金保君　その辺はわかってる。

○説明員(山田度君)　よろしいですか。

○丸谷金保君　はい。

○説明員(山田度君)　それから四百七億との差でございますが、これは病院等を含んでございまして、

○丸谷金保君　総裁、いいですか、これを調べてみると、病院の十億と直轄、直営売店の十二億、こういうものが抜けて、入っていないんです。じゃ、「北海道旅客鉄道会社物件費見直し」という表にはならないんですよ、これ。こういうのが抜けているんですよ。この二十二億合わないの随分調べました。それで最後にこれが出てきたんですけど、こういう資料は非常に不親切だと思えます。見直しの中でどうも同じ物件費の見直しなんです。片方では物件費の見直し四百四十四億、片方は四百二十二億。今聞けば、それは病院等が入っている、入っていない。じゃ、これは病院等を抜いているというぐらゐのことは出さなきゃ、

同じ物件費の見通しという中でこういう二通りの資料を出して、資料で協力しているなんというのとにないもので、気をつけてください、これも。

○説明員(杉浦壽也君) 今御指摘の点は、資料の説明の内容が若干と方違っている点で少し数字が違った数でそれぞれ出ていると思います。そうした点は大変資料のお目通しを願う意味におきまして紛らわしい、わかりにくいという点は確かに御指摘のとおりでございます。これからの資料の御要求の中身につきましては、できるだけそういうことのないようにわかりやすい、数字に気をつけて出さすつもりでございます。

○丸谷金保君 大蔵大臣にお伺いいたしますが、昭和五十九年六月二十一日の参議院大蔵委員会で私の質問に対していろいろな答弁がありました。ところが、最終的に国鉄債務の責任はだれなんだ、どこにあるのだという点に対して、平澤政府委員から、「国鉄の責任であることは当然でございます。しかし、この国鉄がこのまま進みまして、仮にそういう債務を支払うことが不可能になった場合」ですね、今のような状態は、「不可能になった場合」ですね、国が全額出資しておりますので、そういう出資者としての立場から国の責任になるというところでございます。と、こう答弁しておるんです。これは大蔵大臣がかわつてもこの答弁はこのまま生きておられますね。

○国務大臣(宮澤喜一君) 現在ございます国鉄、その債務は終局的には国の債務である、そのとおりであると思ひます。

○丸谷金保君 監理委員長にお尋ねしますが、監理委員会の方々がテレビその他で、この債務は最終的に国民に負担してもらおうということを言っているんです。国に負担してもらおうことをどういうわけか言わない、国民が国民が。これは明らかに今大蔵大臣も御答弁したように国の責任なんですよ。いいですか、国が責任を持って支払うべきもので、国と国民同じだなんというところはこれは違うんで、ニュアンスが違うんで、この際

はつきり、これは国民に負担してもらおうのでなくて、国が負担をして国の責任で処理していくんだというのをもう一回ひとつ言ってください。どうもテレビなんかを見ていると、何かもう国民が国民がと言つて国はどこかへいっちゃっているんです。

○参考人(龜井正夫君) いろいろこれはわかりやすいように解説してそうなるおるんですが、具体的に申し上げますと、もう先生御承知のように三十七兆を越す債務を処理しなきゃいかぬ。私どもの考え方は予算委員会等である申し上げましたが、一番のスタートはやはり国鉄から出た借金であるから、できるだけ鉄道のところから返済努力をひとつすべきではないか。したがって旅客会社、いろいろこれはあるいは新幹線と返済をする、その残りをやはり土地を、余つておる土地を処分する、あるいは株を処分して、そして足りぬ残りの現在の精査では十四兆七千億という数字になっておりますが、これについては、国というものは私どもの解釈ではこれは国会及び政府というふうな何とております。そこで処理をするというも、国会では御審議をなさる、そして政府で処理をするとしても、政府に金があるわけでございます。この、結局は、結局は国民の負担になっていく、こういう趣旨を簡単に申してあるいは先生に誤解を与えたと思ひますが、論理的に言えはそういうことだ、こういうことでございませう。

○丸谷金保君 国の責任というのを国民がというふうに切りかえまして、全部そうですね、何も国鉄だけじゃないんです、何らかの形で税金その他から支払うことになるんですから。すべての予算は全部国民ですね。そのところが、どうも国の責任というふうなことがあいまいになりがちなんです。本来これは国の責任なんだというのをこの際もう一度明確にしておきたいと思ひます。国民が支払うといつても国民の責任じゃないんで、責任は国なんだと。これは総理大臣いかがですか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 我々は大体普通、国

の責任においてというふうに申し上げております。

○丸谷金保君 大蔵大臣にお伺いしますが、マネーサプライが異常にふえてきております。日銀総裁も過日の証券業の大会の席でも、マネーサプライは非常にこれからふえる方向にあるというふうに申しております。このことは一つ間違えれば、今幸い物価は安定しておりますけれども、消費者物価が八月、九月というふうに少しづつ上がつてきました。過去のマネーサプライの非常にふえたときというのは、いわゆる四十年代の狂乱物価のときです。幸い今は為替あるいは石油価格、そういうふうなもので安定しておりますけれども、一つ火がつけば、この異常なマネーサプライのふえ方というのはインフレにつながりかねない危険性も持っているというふうに心配しておるんですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(宮澤喜一君) マネーサプライ、仮にM₂とCD合わせたものをおっしゃったかと思ひますけれども、ちょっと確かに高いという感じが私もこのところいたしておるわけでありまして。心配をしておるわけではないのでございませうけれども、例えば相当金融が緩和しておりますし、あるいはいろいろ新商品が、金融商品ができておりますので、そつちに金が行つていけるのかも少しない。どうもはつきりわかりませんが、ちょっと高いなという感じはいたしております。

しかし、ちょうど今おっしゃいましたように、卸売物価は一〇%以上の下落でございまして、消費者物価はゼロでございまして。都会地の商業地あるいはオフィスビルディングなどが相当高くなつておりますのは実需もあるものでありまして、うから、それらいろいろ考えまして私は、お言葉を返すようではございますが、インフレーションになるというふうな心配はいたしております。御承知のように、製造業の生産設備は随分遊んでおりますし、農産物の供給も順調でございまして、あれこれ考えましてインフレーションというふうなことを心配いたしてはおりませぬけれども、日本銀行

行自身もマネーサプライが少し高いということについては関心を持っておるようでございます。

○丸谷金保君 経済企画庁、インフレの要因は心配ないという大蔵大臣のあれですが、今後五年間ぐらいのGNPあるいは物価動向等について簡単にひとつ見通しを言つてくださいますか。

○国務大臣(近藤鉄雄君) お答えをいたします。昭和五十八年八月に閣議決定をいたしました「一九八〇年代経済社会の展望と指針」におきましては、五十八年度から六十五年度までの対象期間中の経済成長の姿として、実質成長率では年平均四%程度、名目成長率では年平均六%程度から七%程度、こう見込んでおるわけでございますが、その間の物価でございますが、消費者物価の年平均上昇率は三%程度を目安としておりますし、また卸売物価の年平均上昇率は一%程度と見込んでおります。

○丸谷金保君 北海道の会社の問題について御質問したいと思ひますが、監理委員会の方では、大体国鉄の試算によりまして、毎年運賃を六%ぐらひずつふやしていく計画になっております。これはもちろん、そういう経済企画庁その他との連絡をとり合つてこの程度というふうな数字に出したものでしょうか。

○参考人(龜井正夫君) 運賃につきましては、私どもの考え方はできるだけ抑えていきたいということでございます。これは原価を反映するというのが現在の国鉄法にも書いてございまして、この運賃について過去、最近においては二年ごとに一〇%近く上がつておりますので、その程度はやむを得ないということ、もちろんそういうことについて、将来のインフレとかいろいろ問題については経済企画庁の御意見も聞いて判断をしたわけでございませう。

○丸谷金保君 インフレの懸念はないという中で毎年六%ずつ上げていく。収入の方は同僚議員が後でやりますが、支出の方で見まして、例えば物件費の中の修繕費、こ

れらも非常に何といひますか少なく見積もつてお
りますね。それで、監理委員会が五十八年度の実
績を中心として試算したのと、国鉄が六十年の決
算を踏まえて試算したのでは北海道の営業経費が
大きく実は狂つてきております。これは二年間の
誤差があるからやむを得ないと、こういうふう
におっしゃると思いますが、こういうことからい
いますと、六十二年の推定計算も六十二年度
になって狂わないという保証はないわけです。その
場合は事実に基づいて、六十二年のそういう現
況に基づいてまたこうした計算を変えて、もし大
きく赤字が出るようでしたら政府としてはいわけ
る基金の上積みをする、こういうふうなことに
なるんでしょいか、どうでしょう。

○政府委員(林澤司君) 確かに先生がおっしゃ
いますように、物件費で見ますと監理委員会は北海
道について三百五十二億、それから今回政府の試
算では四百四十四億ということでございます。九
十二億程度の差がございます。
これにつきましては、一つは先ほど先生御指摘
のように時点が二年ほど違う、五十八年と六十年
という時点の違いがございます。それからさらに
監理委員会の方では、主として私鉄の実績とい
うものから輸送密度別に回帰分析をしてそして数字
を出した、こういう手法を使つております。私
ども政府側といたしましては、それを参考にしつ
つ具体的現場で積み上げ計算をいろいろいたし
まして、具体的なダイヤその他に即応した積み上げ
計算をいたしまして、その結果が四百四十四億と
いうことになつたわけでございます。その間、
監理委員会は監理委員会なりに相当の綿密な計算
をしておりまして、それを参考にしながらも政府
の方としてはさらに具体的な積み上げ計算をした
わけでございます。この数字については私ども
としては相当強い確信を持っております。これで
十分会社はやっていくという確信を持ってお
るわけでございます。
したがいまして、これを基礎にいたしまして収
支を計算し、そしていわゆる基金というものを算

定したわけでございます。この基金で会社は十
分経営が成り立つていくというふうに私どもは考
えております。
○丸谷金保君 監理委員会もこの数字を出した時
点では、これはもう絶対に自信を持てる数字で、
しかも、私鉄から見ても二〇%も上乗せしたんだか
ら、これは間違いのない数字だと再三いふんなど
ころで申しております。しかし、これを見ますと
明らかに数字の違いが出てきております。営業費
目だけでも千三百一億、それから千二百七十億と
いふふうに三十億近い誤差が出ておるわけであ
る。三十億近く営業費目だけでも出ておるわけ
です。これ、こういうふうに出てきますと監理委員
会の数字というのはやっぱり間違つていたわけ
ですね、そうですね、委員長。

○参考人(亀井正夫君) 私どもが推計しましたの
は、データとしてわかるのは、これは国鉄の決算
というのはその年の八月末でないと出てこないわ
けでございます。したがいまして、私どもは六十
年の七月に答申を出しました、その現在において
は五十八年度の正確な数字しかつかめなかった。
それと私鉄とか援用してやりまして、その後
の時間の経過、あるいは運輸省において専門の立
場からさらに精査をされたということ、私ども
の案の上にさらに精緻なものを加えて正確なもの
にされたということで、私どもは大変うれしく思
つております。

○丸谷金保君 亀井委員長、精査をしたら前の数字
と違つたものが出てきたのを、間違つていたと
言わないんですか。

○参考人(亀井正夫君) 数字に相違が出たことは
事実でございます。しかし、ここで釈明に説法の
ようでございますが、丸谷先生は十勝平野の池田
町において町長として非常に立派な経営成績を残
された。その場合に私感銘を受けておりますの
は、先生のお言葉に「日計して足らず歳計して余
りあり」、毎日の会計では苦しいかも知れぬけれ
ども一年ロングプランで努力すればよくなるん
だ、これが処世訓で、いろんな若い人にも言つて

おるといふこと。そういう考えでいけば数字の違
い、いろいろまた誤差は出ましたけれども、そう
いう気持ちでひとつ「歳計して余りあり」というこ
とでぜひとも激励をお願いしたい、そういうふう
に思う次第であります。

○丸谷金保君 ちょっと私の座右の銘を誤解して
おるんです。というのは、これは歳計して足らな
くなつたんじゃないですか、これだけ、三十億。
「余りあり」じゃなくて、これ歳計して足りなくな
つたんで、逆ですよ。いいですか。

そうしますと、これは時点が違うから、前の数
字がその時点で決して正確なものではないと言
いませぬ。しかし、二年たてば、これは絶対の数字
だと思つたものでもこういうふうに変わるんだ。
そうすれば、今六十年で六十二年を見通しても、
やはりこれと同じように、二年たつたら、六十年
を基礎にしてこういうふうになつたけれども変わ
つてくるということはあり得るんです。絶対に今
言われたようにこれで大丈夫だなんていうことは
だれにもわからないことですよ、本当のところ
は、これは絶対なんというふうなことは言わな
い。これは絶対いいですか。そうすれば、もし違
つていた場合には訂正するという考え方を持
つていたか、これは「余りあり」も出てこない
んです。運輸大臣いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今委員と亀井参考人
のやりとりを大変興味深く拝聴しておりました。
そして、ロングレンジで見ると収支の合う状況に
していきたい、そう思います。

○丸谷金保君 合わないときはどうするか
聞いています。合う場合には、おめでたいで
いいんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) ロングレンジで見
合うような経営をしていただけるような経営陣を
選びたいと思います。

○丸谷金保君 例えば物件費、これが現在でも、
これは船舶とか自動車もあつても、北海道三
百五十九億かかっているんです、前にはね。これ
が六十二年に国鉄の試算によると三百一十一億

なるんです。こんなに少なくなつて、これ大丈
夫なんですか。

○政府委員(林澤司君) ただいま先生が示し
ただきました数字は、昭和六十年度の北海道会社
の鉄道部門の物件費であらうかと思ひます。昭和
六十、これは推定でございますが、新しい会社
になつた場合と同じ方式で計算をいたしますと三
百五十九億。それに対して昭和六十一年の試算
値が三百一十一億ということでございます。これは
動力費、修繕費、業務費と三つあるわけござ
いますけれども、動力費につきましては同じ四五
億でございます。昭和六十一年が四百四十八億に
対して四百四十二億ということで六億の差ござ
います。ほぼ同じでございます。一番大きく違
ひますのは修繕費で、百六十六億というのに対
して二十四億ということで、四十二億程度の差
があるわけでございますけれども、これにつきま
しては、昭和六十一年の時点とその後昭和六十
一年現在でございますが、かなり輸送量が差が
出てきております。

それからさらに、今回の十一月のダイヤ改正等
におきまして、車両等について非常に効率的な運
用をしていくということで、従来非常に長大な列
車を動かしておつた、ところが需要の少ないと
ころについては、列車回数は減らさないけれども車
両編成は短くするといふふうなこと等々、いろ
いろな合理化施策を進めております。そういうこ
とによりまして、例えば車両の工場に入る車両数
が減つてくるとか、そういう修繕費のかかりの節
減というものが見込まれます。そういうものをベ
ースにいたしまして計算をした結果このような差
が出てきたわけでございます。この百二十四億
という修繕費で、今現在の状態でいわゆる修繕に
は十分の額であるといふふうに考えているわけ
でございます。

○丸谷金保君 計算のとり方で私たちがいろいろ
試算してみている気がいたしますが、例えば北
海道の経営成績、六十年度をとつてみまして、幹

線、地交線その他というふうな表をいたしてあります。ところがこれは、貨物の分離は不可能だと、こういうふうにおっしゃっているんです、いろいろ聞いてみますと、それから人件費の区分の中でも退職手当や年金負担等を細分して行っていないためにその内訳の把握は困難だと。内訳の把握が困難なのに人件費でも振り分けています。振り分けたら一体どういふことなんでしょうか。しかも、振り分け困難だとわざわざだし書きまでついているんです。

○説明員(山田度君) 六十年度までの実績につきまして、御指摘のように国鉄の場合客貨を一体といたしまして、また共通的な例えれば鉄道、船舶、自動車等の各部門につきましても一体的な運営をしておりました。したがって、それらの間に厳密な原価の区分というものは一つの計算になるわけでありまして、言葉はちょっと不穏当かもしれませんが、推計というところに相なります。北海道総局の場合等を取り上げても、線区別という形で計算をやっておりますけれども、特にそれをさらに客貨に分けるとか、あるいはそれからさらに人件費、この場合特にそれらの運輸部門に対して補助経営的な立場となります。工場の、中間勘定と申しておりますけれども、それらの人件費を配賦するということは大変困難であるということで、一つの推計にしかなっておりません。ただし、今回の新会社におきましては、明確に旅客鉄道会社ということで一つの部門を独立させるわけでありまして、その場面につきましては経費が明確に把握できるというふうな事情があるわけでございます。

○丸谷金保君 ですから、国鉄が六十年度の決算を基礎にして六十二年度を推計した。その基礎になる六十年度の決算ではこういうものを分けられないんです、地交線とか、それから残すことになつては幹線と。今おっしゃったように分けられないんです。分けられないのを分けて、これだけは地交線の方の経費でこれだけは幹線の経費だと、こうやっているんです、この資料ね。分

けられないものをどうして分けたのか、これをもう一回聞かしてください。

○説明員(山田度君) これは、従来から国鉄がとってきたおきか会計制度あるいは原価計算制度に基づいたものでございまして、国鉄としての経営成績をなるべく各部門ごとに、あるいは業務分野別に明確に把握したいという意図に基づいた原価計算の分野でございます。経費はそれぞれの箇所において発生いたしますけれども、それらを用役との対比で明確に把握するために内部に原価計算制度をつくりまして、一つは線区別原価計算制度でございます。もう一つは、運輸別客貨別の原価計算制度でございます。それらにつきましまして、それぞれの発生しておりますところの用役あるいは充当しております人員というものを推計いたしまして、そして配賦していくという過程をたどっております。したがって、これは推計でございますけれども、しかしながら原価計算制度としては一応我が国の企業会計原則で公正妥当と認められていた制度に基づいて長年行ってきたという制度でございます。それらを今回の場合、特に六十年度につきまして推計したというところでございます。

○丸谷金保君 あくまでも推計なんですよ。例えば六十年度の人件費、幹線で千四百九十九億、地交線で二百七十八億というふうに分けてありますけれどもね。そしてこれの、今度あれでしよう、貨物を分離するんだから、一体貨物を幾ら分離するかというふうなことも分けなきゃならぬ。ところが、人件費は分けられませんか。同じ職員が貨車も発車オーライ、客車も発車オーライやるんです。そうすると、この職員の人件費は貨物に幾らで旅客の方に幾らだなんというふうになかなか分けられない。分けられないから、こういうふうな内訳の把握は困難だと書いてあることは了解するんですよ。そうしてみると、あくまでも一つの理論数値に基づいた推計にしかすぎないわけですか。絶対確定だなんというものじゃないんですか。北海道の例えれば千三百一億です

か、国鉄のやったものでもですね。これらの営業経費の人件費だってこれ分けられないものを分けて、今度はこれだけとしていらっしゃるんですからね。それでしよ。

○説明員(山田度君) ちょっとそここのところで性格が分かれるかと存じます。六十年度までの部分につきまして、例えば例で申し上げますと、旅客と貨物を共通に管理している職員がおりまして、その職員の人件費は、その職員の中に旅客にどの程度作業を行っていか、あるいは貨物についてどのように行っているか、そういう作業人員の比によって配賦するというような過程をたどります。

ただ、今回の六十二年度におきましては、旅客鉄道会社ということで明確に旅客鉄道のみに従事するということを基本といたしまして一つの会社のもろもろの原単位を積み上げてきておりますので、その場合におきましては、明確にこれは旅客鉄道のものというふうに把握できるわけでございます。ちょっと六十年度までのものと六十二年度とは性格が異なるものというふうに考えるわけでございます。

○丸谷金保君 性格は違いますが、あなたは先ほど六十年度の決算に基づいてそれから推計を立てたとおっしゃっているでしょう。その性格が違いますが、それに基づいてはできないじゃないですか。

時間ありませんので、こうした問題については極めてまだやってみなければわからない。それをいかにしてもこれはもう絶対間違いない数字だなんというふうなことで皆さんたちは御答弁しているけれども、それは間違いないで、例えば修繕費なんかを見ても、今までは人件費が入って、いたから七五割これは人件費の方に回したとか、いろいろ言っています。しかし、物件費、人件費その他を見ても、どうも私たちが無理に合わせたような、非常に何といいますが過小に見えているんじゃないかという気がしてならないんです。しかも、これらをいろいろ資料要求して聞いて

いきますと、最後は一つの推計だということ、つかまえてどこがでないんです。原価計算の方式、じゃその方程式を出せと言ったら、それはなかなか、大変難しく何日もかかると。大体こういう経理とか会計の数字というのはなるたけわかりやすく説明できるようにつくらなければならぬのに、少し突っ込んでいくと全部こればかりに。わかりません、それはとてもじゃないけれどもコンピュータがはじき出すのに何日もかかります、こういうふうなものでなくて、会計制度というのはもっとわかりやすくやっていかなければならないと思うんです。その点で、私はこの六十二年度の見通しの人件費あるいは物件費、これじゃとてもおさまらない。時間がないので、その中身に入ると、これまた何日もかかってインプットしたものを取り出してこなければならぬ。じゃ、そのインプットしたものがどうだったという議論を徹底的にやらなければならぬんですが、そういう時間がないのは甚だ残念なんです。

それで、今度は青函連絡船の問題に移るんですが、青函連絡船の問題は私にはしばしば取り上げてきました。固定資産税の問題とかその他取り上げてきたんですが、実はきのう鶴山委員に対して政府答弁で、青函連絡船の六十三年度以降の運航についてはいずれにしても新会社において判断すべきもの、こういう見解を示されました。それだから、これは新会社がどうするかということを決めればよいというふうに理解していいんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 昨年十月十一日の閣議において、青函航路につきましては青函トンネルの完成後原則として廃止する旨が決められております。これは、新しく青函トンネルが完成をいたしました場合に、現在の青函航路の運営実態から考えてみますと、新会社がトンネル完成後も恐らくその航路を存続することはないだろうという判断を當時なされたものと私は聞いております。ただ、これは実は宇高連絡船なんかでも同じ問題があるわけですが、仮に今の業務は変わ

りましたとしても、その場合に他の例えれば観光とかその他で生きられないかというところは現実に当事者たちは真剣に検討をいたしております。そして、これから少なくとも青函トンネルが実用化される時点までに新しい会社が約一年の間この航路を運航しなければなりません。私はおのずからそういう中で将来に向けてさまざまな知恵が出されるであろうと考えておりますけれども、いずれにしてもこれは逆に新会社の経営者の判断によるものだ、そう考えております。

○丸谷金保君　そうしますと、トンネルなんです、これを引き受けるか引き受けられないかも新会社の判断によるというような法制になっていると理解してよろしいでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君)　青函トンネルは、完成後国鉄が経営することを前提として鉄建公団が国鉄と協議しながら建設を進めてきたものでありますから、国鉄の鉄道事業を運営する北海道会社社がその地位を継承し、同トンネルの完成後これを使用して鉄道事業を運営することは当然のことと考えております。

しかし、法律的な整理ということになりますと、法案成立後、事業の引き継ぎなどに関する承継計画を定めることによりまして、改革法と施行法第十条一項の規定によって北海道旅客鉄道会社が第一種鉄道事業の免許を受けたものということになるわけでありまして、鉄道事業の運営を行うということになります。その場合に、青函トンネルにつきましては、私もこれはこれまでの経緯、性格、また本州と北海道の交通に果たす役割というものがあって、新会社がこの営業を廃止するということとはちょっと常識的には考えられないと思うんです。ただ法律的には、これは鉄道事業の廃止について、鉄道事業法案の二十八条により運輸大臣が許可すれば可能なことではありますけれども、それは私はちょっと本当に考えられないことだというお答えでとどめさせていただきたいと思っております。

○丸谷金保君　つまり、理論上はそういうことも

できる法体系になっているけれども、実態としてそういうことはあり得ない、私もそうだと思います。しかし、そのことは実は大愛道民が心配しているんです。今は幹線として残っているところも、理屈の上ではトンネルでも断れば断れる法体制になっている、ここはもうからないから、あそこはもうからないからと今度新会社がどんどん切っていく場合に、政府としてはこれに対して何のあれもないわけですね。そういうことになりますね。そんなことはないというふうにとつて言っていたかかないと……。

○国務大臣(橋本龍太郎君)　私は、レール締結式に当たりまして、北海道側から青森県側までトンネルの中を通り抜けてきました。そして、私自身、自分の目で見ましても、これが利用されず放り出されることは到底これは考えられません。しかし、理論的には確かに委員の仰せられるようなケースは成立し得るわけでありまして、しかしその場合におきましても、鉄道事業法案の二十八条は「廃止によつて公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある」かないかを審査するわけでありま。そして、青函トンネルの中のレールを利用しないというふうなことは少なくとも私は著しく公衆の利便を阻害する状況というものであると、その時点の運輸大臣は判断をされると思ひますし、そうしたことが私は認可をされたいと思ひます。それから、これは御安心をいただくべきではなからうか、また御安心がいただきたる状況に持っていく責任が我々にはあると考えております。

○丸谷金保君　私はトンネルのことを聞いたんじゃないんです。トンネルでさえもそういう法的な状態なんだから、現在残すことになっているローカル線がありますね、これらについても新会社の判断で、他に代替する輸送機関があればという条件はつきましようけれども、できるのではないかと、こころ大愛心配しているんで、いやそういうこととはないんだと、トンネルではないですよ、安心してくれというふうにとつ、今残すことになった幹線は大丈夫なんだと……。

○国務大臣(橋本龍太郎君)　私も郷里に帰りますと、地方交通線の駅の周辺に住んでいる人間であります。私の子供たちはその地方交通線を使つて登校をいたしております。これらが会社の経営者の恣意的な行動で廃止をされるようなことがあつてはたまつたものではありません。ですから、理論的に確かに存在し得ることでありまして、公衆の利便を著しく損するといったその時点における状況判断というものは、私は地域住民がその鉄道を見限つてしまつて不要なものと判断をしない限りにおいて、そう簡単に起こる状態だとは思ひません。

○丸谷金保君　つまり、会社になつてもいわれる社会的な道義性があつたし、公共性もあるものであるから、そう一方的に簡単にやられるべきものでないというふうにお答えいただいたと理解してよろしいでしょうか。

それでもう一つ、トンネルの関係で、連絡船が一年動きますね、この職員がしがたつて残るわけなんです。そして計画によると、これは新会社がみんな引き継ぐということになっております。ただ、ほかの方は、例えば地方自治体とかいろいろなところへ再就職の道はもう来年の四月までの時点で政府が一生懸命やっているんです。しかし、この連絡船が動いている間はやっぱり皆さん使命感を持って動かすと思ひます、連絡船の要員の方たちが、それがしかし六十二年になつたらもう新会社に移つていって、政府がそういう再就職とかいろいろなことについて心配をしてくれなければ、これは国の現在の状態でトンネルを掘るまでの間は動かさなきゃならないということになるわけですから、やはり国もこの連絡船の要員については、六十三年の時点でもう一回そういう点の心配もしてやるといふことにぜひお願いしたいと思ひます。

○政府委員(林洋司君)　ただいまの点でございますが、連絡船は御指摘のとおり一年間タイムラグがあるわけでございます。そこで、来年の四月に連絡船を動かすに必要な要員というものはこれは

新会社に行くわけでございますけれども、その次の六十三年の四月という時点で仮にその青函航路が廃止されたということになつた場合には、その要員は、その会社の中で他の部門に配置転換をしてその会社の業務に従事をしていただくということとを前提にしております。したがつて、その船舶関係の要員がその時点で再就職をしなきゃならぬという事態にはならない。そのために当初、来年四月の時点で引き継ぐ要員はできるだけやはり少ない合理化された要員でいくべきであらうというふうにおつております。それで、仮に船舶運航に若干でも要員が足りないということがあります場合には、暫定的に一年間他から派遣をするというふうなこともあり得ると思ひますけれども、できるだけ合理化した上で来年四月に要員を引き継ぎ、そしてその要員は、六十三年にはその会社の他の部門に配置転換をして、その会社の職員として仕事をしていたら、こういう前提で考えております。

○丸谷金保君　これは本人たちの都合でなくて、やはり国鉄の都合によつて残るんですね。そして国鉄の都合によつて六十二年でやめる人たちにについては他への転職の心配を国がして、一年たつた後は全部会社に引き継ぐというのではちょっと不公平過ぎます。これはやっぱり国においてもその時点で、いや船はいいけれどもとても陸だったらほかの方へ就職したいという人だつて出てくるかも知れません。国鉄マンですけれども、やはり何といつても責任感を持って一年間の船はやるでしょう。そうすればその後の心配、いや新会社に引き継ぐからいいんだというだけでは私は済まないというふうにおつて、この点申し添えておきます。

それからトンネルのことなんです、新しい会社の公租公課が六十二年度十三億、六十三年度十四億、六十四年度十八億、六十五年度十九億と、結局これ六十四年度からはトンネルの分の固定資産税を支払わなきゃならなくなるのでここはふえているんですか。

○説明員(山田彦君) 北海道につきましては、特に今回の法案におきましても特別の減税措置等をお願ひしておりますけれども、六十二年以降の御指摘の租税の増加につきましては、一つはやはり青函トンネルにかかります租税の増、それからその後の北海道におきましても、年間約百四十億円ぐらいの投資をしまし、年間で、そういう投資増に基づく固定資産増に対応するものと見ております。

○丸谷金保君 時間もありませんので簡単にお願いしたいんですが、私の聞いているのは、青函トンネルの分の固定資産税を聞いているんです。これは、だから六十四年からそれが入っているの、急にぱつと四億もふえたんですかと。そうでないならそうでいいんです。しかし、一体どこに入っているんです。今度私わなきやならぬでしょう。だからこの公租公課の中にはその分の固定資産税も見ていますね。幾ら見えていますか。

○政府委員(林澤司君) 北海道会社の租税公課、おっしゃる通りに六十二年度が十三億、六十三年度が十四億、それから六十四年度から十八億、それからその次が十九億、十七億と急激にふえております。それで、青函トンネルの分はこれは三億程度でございまして、これはそう変わらないわけでございます。六十四年度から大幅にふえておりますのは、これは新規税制が六十四年度からでございます。これは新規投資分についてはこれは軽減税率がなくなるということが原因でふえておるといふことでございます。

○丸谷金保君 もう時間がございせんので一方的になります。今の問題は今の答えではちょっと答弁になっていないと思うんです。したがって、幾らかということを私聞いたので幾らと言ったのでこれが一応やめますが、まだこのほかに地交線の問題で長大四線、例えば天北線の中に小石峠というふうに、もうアイスパーンで車が非常に危険だというところや、あるいは小利別なん

という池北線に十日ほど前にマイナス一度まで下がる、こういうふうな非常に厳しい実態のところもありまうんですが、これらはもう時間がなくてあれなので、大変答弁は遺憾ですけれども、これで質問を終了いたします。

たわけでございますけれども、私が思うのは、バスを除いて監理委員会の答申をコピーしたような法案が出てきておりますけれども、バスの場合はこういうふうに変わっております。特にその中で、北海道、四国、九州のいわゆる三島は旅客会社が経営し、本州についてはとりあえず旅客会社が引き継ぎ、後に七グループに分離する、こういうふうになっております。

午後二時二十一分開会
○委員長(山内一郎君) 日本国有鉄道改革に関する特別委員会を再開いたします。
休憩前に引き続き、各案について質疑を行います。

そこでお伺いしたいのは、このように十三グループが十グループになった理由、これが一点と、それから本州はそのまま引き継がれてそして後に分離する、こういうことになっておることの確認でございます。

午後二時二十一分開会
○委員長(山内一郎君) 日本国有鉄道改革に関する特別委員会を再開いたします。
休憩前に引き続き、各案について質疑を行います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 委員が御指摘のように、国鉄のバス事業の経営単位であります地域ブロック数につきましては、監理委員会の意見では確かに十三グループに分かれておりました。その意見をちょうだいいたしました後、国鉄及び運輸省において、バス事業の地域的なまとまり、また路線網の一体性、収支状況、波動輸送への効率的な対応などの要素を主体に検討いたしました結果十ブロックといたしております。また、そのうち三島につきましては、鉄道とバスの補完関係などを考慮した結果一体経営とする方が適当だと考えております。

○鶴岡洋君 国鉄百十四年の大改革でございまして、失敗があらはれは絶対ならない、こういうことで今日まで審議をしてきたわけでございます。もちろん大改革でございまして、長期債務の問題それから雇用問題、さらに年金の問題、残る清算事業の問題等それぞれ大切だと思っております。その中で、同じようにやはりバス部門についても失敗があつてはならない、こういう意味から貨物部門についても私は大切ではないか、こういうように思います。そういったことで私はきょう、バス部門それから貨物部門、安全輸送、こういう点についてこの大改革に当たって確認をしておきたい。また、将来どうあるべきかということについて質問をさせていただきます。

例えば、監理委員会の御意見によりまして、中国ブロックにいたしました二つに分かれておりました。しかし、例えば岡山から山口へかけましたの地域を考えた場合に、やはり地域の一体性というものを勘案しますと、強いてこれを二つに分離する必要があるのかどうか、そうしたことも検討してきた次第であります。三島のバス部門につきましても、旅客会社が最終的に鉄道と一体経営をすることにいたしました場合には、その後重大な事情の変更ともいえるようなものが起こりません限りは、バス部門を分離することはあり得ないかと考えております。

まず最初に、国鉄改革に伴う国鉄バス部門のあり方についてでございますが、営業の面について、政府の方針によりまして、バス事業は最初監理委員会の答申では全国十三グループとお話でございましたけれども、法律化する運輸省の段階でこれが十グループ案、こういうふうになったわけでございます。そこで、午前中もお話ございましたけれども、監理委員会が十三グループ、そして運輸省段階で十グループ、こういうふうになつ

バス部門でございすけれども、北海道、四国、九州については当分の間というのではなくて永続的にこれは分離はしない、こういうことになるの、ございすでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今私どもが想定し得ないような大変化が大きな事情の変更が出てまいりますれば、これはやはり検討を必要とする場合があるかもしれません。しかし、そうした重要な事項の変更のない限りにおいては私どもは分離はないと心得ております。

○鶴岡洋君 重要な変更というのは天変地異が何かわかりませんが、重要な変更というのはどういふことを想定しておりますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 通常に想定できる範囲であれば私どもはこの分離はあり得ないと考えております。ただ、委員が御指摘のように、未来永劫絶対にないかと聞かれますれば、私は本当に今想定し得ないような状況というものがもしあれば、それはやはり検討の対象ではあるうと思ひますので、その部分を留保させていただきます。

○鶴岡洋君 七グループの旅客会社よりの分離についてでありますけれども、日本国有鉄道改革法の第十条に「旅客自動車運送事業の引継ぎ等」の項目の中に「その事業を併せて経営することが適切である場合を除き、云々、こういうふうにありますけれども、「適切である場合を除き」ということは適切でない場合もあると、こういうことですね。この適切である場合と適切でない場合、どのように決めていくのか御説明いただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 「その事業を併せて経営することが適切である場合」、例えばこれは民間並みの生産性を確保してもなおかつ自立経営の目的が得られないような場合、あるいはバス事業としては赤字であるが鉄道と一体経営をした方が旅客会社及び利用者の双方にとって適切である場合、バスの事業を分離しない方がそれぞれの地域における全体としての輸送需要に的確に対応し、効率的な輸送を提供し得ると判断をした場合とい

うふうに考えております。

○鶴岡洋君 とうすると併営すること、いわゆる旅客会社とバス会社が併営することが適切であると認めた場合は、本州の中にあるバス部門のある部門は旅客会社と一緒に経営するという、こういう意味になってきますか。

○政府委員(林澤司君) 改革法第十条の趣旨でございませうけれども、これは原則としてはやはり鉄道経営とそれからバス経営というのとはかなり違う面がある、要するに地域性と申しますか、地域に対する広がり度合いとかその他の面でかなり違う面がございませう、それから同業、ほかのバス業者との関係から考えても、かなりやはり鉄道経営とは違う面がある、鉄道とバスとは違う。そういうことから、原則としてはやはり分離するのがバス部門を本場に生かしていくには一番いいんじゃないか、こういう大原則に立っております。それに對して、例外的にむしろ併営する方がいい場合があり得るのではなからうかということで、先ほど大臣から申し上げたようなことで、そういう例外的な場合として併営を考へるということでありまして、原則としてはやはり分離した方がいいんじゃないか、こういう考え方に基づくものでございませう。

それで、現在までの私どもの検討段階では、本州の七ブロックにつきましては、これはやはり基本的には分離した方がより適切な経営ができるんじゃないかならうか。それに対して、北海道、四国、九州の場合は、それぞれ事情が違いますけれども、北海道と四国はどちらかというと鉄道との相互補完関係と申しますか、そういう連携の度合いが非常に強い、それから九州は、どちらかといいますとやはり自立経営についてのめが非常に難しい、そういう事情の違いはございませうけれども、この三つのブロックにつきましては、これはやはり例外的に併営をしていかざるを得ないんじゃないかならうか、こういうふうに考えているわけでございます。

○鶴岡洋君 今、林さんの答弁だと、四国、北海道、また九州、それぞれ簡単に併営するという理由道、また九州、それぞれ簡単に併営するという理由

由を説明されたようにですけれども、それでは本州の中にもこの三島と同じような条件のある路線はあると思うんですけれども、そういうところはどうかというふうになるんですか。いわゆる北海道、四国というのは併営した方がいい条件が、貨物と非常に連携が密になっているとか、こういうことで、九州の場合はまたほかの理由があるわけですから、九州の場合も、九州と同じような条件のところがある本州の中にもあると思うんです。それは本州の中にあるわけですから、将来は分離する、こういうことでございませう、この同じような条件にあるところは、これはどうするんですか。一緒にしてもいいんですか。

○政府委員(林澤司君) その点につきましては、今回の法案におきましては、これは来年度四月以降六カ月間、この間に経営者が分離をするのが妥当であるかどうかという経営判断を検討いたしまして、その経営判断のもとに最終的に分離するかどうかの方針を決めまして運輸大臣に報告をしていく、それに基づいて手続が進められる、こういうことになりまして、法的には、現段階でこれは分離する、これは分離しないというのを私どもが決めるべき問題ではなからうかと思ひます。

ただ、私どもの現在までの検討の状況によりますと、北海道、四国、九州の場合はむしろ併営の方が適当であらう、それから本州の七ブロックはむしろ分離した方がより適切な経営ができるであらう、こういうふうに、検討の結果がそういう結論に一応なっているわけでございますけれども、今申し上げましたように、最終的には経営者が判断をして、分離をするかどうかを検討して決めて大臣に報告をしていくことになるわけでありませう。

○鶴岡洋君 大変恐縮ですけれども、それでは、先ほど簡単にありましたけれども、北海道と四国と九州、これは併営するというその理由ですね、ちょっと細かく言ってくれますか。なぜ併営するのか。

○政府委員(林澤司君) まず九州でございませう

けれども、九州については、十ブロックについて収支の検討をいろいろしてみただけですけれども、ほかの九ブロックと違ひまして、九州のブロックというのは非常にやはり採算をとるのが難しい。これは特に南九州のバス路線について非常に採算が悪うございまして、全体として九州のバスブロックというのは収支採算が非常に難しいので、これはやはり旅客会社と一緒に、一体でやっていた方が得ないんじゃないか、こういう判断をしております。

それから北海道と四国につきましては、現在の路線の状況等を見まして、例えば北海道でいいますと、地方交通線との関係とかあるいは幹線との連携補完関係とかいろいろものが、本州の各ブロックというのがかなり独立してバス事業をやっているのに対して、鉄道との連携関係が非常に強いというふうに考えておるわけでありませう。四国についてもほぼ同様の条件にあるというふうに考えておるわけでございます。なお詳細につきましても詳細な答弁をさせていただきます。国鉄の方からさらに詳細な答弁をさせていただきます。国鉄の方からさらに詳細な答弁をさせていただきます。

○鶴岡洋君 もうちょっと詳しく言ってみてくれませう。

○説明員(須田寛君) 補足してお答えを申し上げますが、北海道につきましてはかなり程度の鉄道路線につきましては、輸送密度のかなり低いものが今後もございます。ところが、北海道は比較的鉄道の状況がよろしゅうございまして、国鉄バスも割合にいい成績を持っておるわけでございますが、相当並行区間がございませう。したがって、鉄道とバスとをダイヤ調整をいたしますことによりまして、両者が非常に円滑な役割の分担ができるというところが大変多いように思ひます。

それから四国につきましても、これから本四の架橋ができて輸送体系が相当変わってまいりますわけでございますが、今後のいろいろな道路の整備状況等を考えますと、やはり北海道と同じような九州につきましても、先ほど審議官からお話が

ございましたように、これはかなり採算性に問題もございませうので、やはり鉄道が一体として経営をいたしまして、むしろ相互補完関係、つまりバスが鉄道を培養するという関係がございませう。そういうところをうまく改善をいたしながら、できるだけ赤字を小さくしていくという意味におきまして共通経営の方がいいのではないかと。今のところ、こんなふうに考えまして、運輸省と御相談申し上げているところでございませう。

○鶴岡洋君 北海道は道路状況がいいとか、ダイヤ調整が都合がいいとか、四国も同じように地方交通線との関係だとか、いろいろ検討した結果、三島は併営ということに決めた、こういうことで、それを、先ほどの大臣からのお話ですと、この七グループ、六カ月検討期間を置く、こういうことでございませうけれども、すなわち六十二年の九月三十日まで運輸大臣に報告することとなっておりますけれども、わずかに六カ月間で今言ったようなことを本場に検討できるのかどうなのか。六カ月間にした理由は何かですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これがもし、例えば収支実績を調べるとかいうことでありましたが、確かに私は六カ月というのは短いと思ひます。しかし今回の場合、バス事業というものを鉄道事業から分離することがいよいよ原則でありますから、いわば鉄道とバスとの補完関係などを考えながら、一体経営が旅客会社及び利用者の双方にとって適切であるかどうかという判断を検討するわけでありませう。それであれば、むしろ私どもは六カ月あれば十分検討ができると思っております。

○鶴岡洋君 大臣、そうおっしゃいますけれども、この大改革で民営になり、そして分割になり、旅客会社自身、会社設立後半年の間でやるべきことは私はたくさんあると思ひます。いろいろの面で忙しいとか、また煩雑な面も出てくるでしょうし、また営業面それから人事面、会計等、これはもう新会社の体制づくりに非常にこの六カ月間というのは大変だと思ひます。私が思うのは、むしろ新会社の決算等が明らかになって、

またバス部門の経営面においても見通しが出て、今後の発展の可能性がある、こう見きわめた時点で結論を出してもいいんじゃないかなとも思うんですけれども、いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、それも確かに一つの考え方として成り立つものであることを否定はいたしません。ただ同時に、今まさに委員が御指摘になりましたように、新会社が発足をいたしましたから相当、いろいろ実際に会社を動かしていく段になりまして問題も多いと思います。そしてやはりこのバス部門というものを将来ともにその会社に一体運営を考えていくべきであるのか、あるいは分離すべきであるのかという結論は、私はその進行していく過程としても、企業としてはできるだけ早くに結論を出すべきテーマであらうと思います。そうなりますと、むしろ私はその半年という期間は十分な期間だと考えております。

○鶴岡洋君 そうすると、もとへ戻りますけれども、検討の期間があるわけですから、中には併営の場所も出てくる、こういうふうに理解してよろしいですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) ですから、理論的にそういうものがあり得ることは私は否定をいたしません。ただ、これはむしろ新しい会社が発足をし、その経営者が判断をすることでありまして、今私どもがどうこう余り予測をして論じるには、運輸省の立場としては好ましいことではないと思います。むしろ経営陣において慎重に判断をしていただきたい、そう思っております。

○鶴岡洋君 それでは収支の見通しに入りますけれども、六十二年度のバスの収支見通しですが、政府試算によると、六十二年度のバス部門の収支見通しは、九州を除き全部一十九億九千九百万円、赤字でございますけれども、あとは黒字になっております。しかし、五十九年度における収支実績は各グループとも相当な赤字を出しております。合計で三百十二億。北海道三十七億、東日本七十億、東海が二十八億、西日本が百十七億、四

国が二十三億、九州が三十七億と、こうなっております。

ここで、政府試算で、九州を除く他のグループが黒字となるのは、人件費がほぼ半額近く減額されているからだと私はこれ推測するわけでございまして、けれども、こういうことは、すなわち合理化によって人員削減のみが収支改善の方策と思われるますし、この数字からいくと、物件費というのはほとんど変わっていないんです。例えば合計でいくと、物件費の方は五十九年が百十三億、これが六十二年度の収支見通しでいくと百八億、大して変わっていない。それから北海道が十四億に對して十二億、こういうことで大体どこも変わっておりません。しかし、営業損益はこういうふうになり十九年から六十二年になるところと変わって、それは物すごい利益にはなっておりませんけれども、合計で二十七億。北海道四億、東日本が二十四億等々、九州を除いてふえているわけですね。増収というか、利益が出ていくわけですね。

また、車両効率から数字を見てみますと、国鉄のバス部門というのは、バス事業者としては九州の西鉄に次いで第二位の車両保有数の大手でございます。これは御存じのとおり。数字を挙げると、例えば西鉄の場合は保有台数が三千四百七十四両、従業員が六千二百九十九人、収入が五百五十四億九千八百萬、こういう数字が出ております。車両の収入というところで車両効率という数字を出してみますと一八・二と、こういうことになっております。国鉄の場合を取り上げてみますと、保有台数が二千四百五十一両、従業員が七千五百六十四人、収入が三百九十三億六千六百萬、いわゆる車両効率一六・一と、こういう数字になっております。もう一つ挙げますと、東京都、保有台数が一千九百十九両、従業員が四千七百九十九人、そして収入が三百九十二億八千八百萬、車両効率が二〇・五と、こういういわゆる車両効率というのが出ております。

この車両効率が他社と比べ低いのは、一に民間企業、都市圏自治体と異なると、民間で路線を維

持することができない地域をいわゆる公共性というふうい立場で国鉄が今まで運行してきた、こういうふうには私には見ておるのでございすけれども、政府試算によると、六十二年度収支見通しを五十九年度実績と比較してまず気づく点は、赤字が先ほど言ったようにころと黒字になる、営業収入がわずかも増加している、こういうことになってくるわけですね。

そこで質問ですが、運輸統計を見ても、乗り合いバスの輸送人員、国民一人当たりの利用回数、それから輸送人キロなど各種の統計要素はどれも輸送量が減ることがこれは明白に数字で出てきております。それにもかかわらず、営業収入がわずかもふえるという理由、この根拠、納得のいくような数字をお示しいただきたいんです。

○説明員(須田寛君) 今先生御指摘がございましたように、確かに経営収支がかなり大幅に改善する見通しになっておりますが、一つはやはり職員の勤務能率、勤務効率というものを私鉄バス並みに大幅に変えるということが一つの大きな要素でございす。同時に物件費につきましても、やはりその後燃料単価の最近の状況によりまして燃料費を見直しますとか、あるいはいろいろな経費につきましても、修繕費等におきまして今まで外注をいたしておりました車両の修繕を、職員の働き度向上によりまして要員をふやさずに直営化するというふうなことで、いろいろな経費節減の努力も見込んでおるところでございす。

それから収入につきましては先生から御指摘がございす。余り過大な見積もりはいたしたつもりはございせん。ただし、これは最近におきまして運輸省も非常に御理解をいただきまして解決をしようとしてございす。貸し切りバスの営業、それから高速バスに對します私どもの方のバスの進出、こういった問題につきましてもできるだけ民間バス並みの対応をお願いいたしておりますが、これは今お願いをしつつあるわけでございますが、そういうものを若干見込ませていただ

いております。そのようなことを考えました結果、総合的に九州を除きまして黒字レベルでの一応会社発足ができる、こんなふうに試算をした次第でございす。

○鶴岡洋君 いろいろ御説明がございましたけれども、ということは、基本的には北海道六十二年度の場合四億とか、それから東日本が二十四億とか東海が三億、西日本が二億、こういうふうに出ておりますけれども、この程度は大丈夫だと、こういうことで確信を持って言えるわけですか。

○説明員(須田寛君) そのように考えております。

○鶴岡洋君 それではこれに関連して、六十二年度における新事業体のバス部門の職員数が四千八百五十人としておりますけれども、五十九年度の数は七千四百四十人。これに比べますと六五%の人員になっておるわけですね。非常に大胆に切り込んだなど、こういう印象を持つわけでございすけれども、この四千八百五十人にした根拠、これが一点。それから、こうした職員数の見込みについては、現在のバス部門の関係者の意見を尊重しての積み上げ計算であると私は思ひますけれども、そのプロセスはきちんと積み上げ計算をやったのかどうか、これが二点目。

それから三点目は、国鉄自身として、この人数で相当、いわゆる五十九年度の七千四百四十人から四千八百五十人という数になりましたので、安全運行の面は心配ないのかどうか。この三点について伺います。

○説明員(須田寛君) 第一点につきましてはまずお答えを申し上げますが、この四千八百五十という数字につきましましては、現在におきまして、これは昨年でございすけれども、組合との間でいろいろハンドルの時間の協定の変更をいたしております。これは職員の勤務をより充実させるということとでございまして、その交渉が成立をいたしましたので現在その見直しをいたしております。これにより乗務効率が上がっている。つまり勤務時間の中で実際の運転をする時間の密度が高くなっ

ておるといふことでございます。

それからもう一つは、昨年からことしにかけまして路線の削減を各地でやらせていただいております。これは本年度分をもちまして一応終了することにしておりまして、来年度以降につきましては路線の削減は特に見込んではおられませんけれども、そういったようなこともございまして、かなり路線の素質がよくなっているという、極端に悪いものがなくなっているというその二つの要素からこのような減員が可能になったものでございす。そして、この四千八百五十名体制と申しまして、本年度中に達成することにしたしております。つまり六十二年度首の数字でございすので、現在ほぼこのレベルに近づきつつあるというふうに申し上げておきたいと存じます。

それからもう一つは、この数字につきましては、今申し上げましたようなことでございすものですが、完全な積み上げの結果であるというふうに申し上げておきたいと思ひます。

それから安全問題等につきましても、自動車につきましては、いろいろ道路交通上の諸規制がございす。かなり厳しい安全規制もございす。が、もちろんそれらにつきましてはすべてクリアをする、そして安全運行には何ら支障がないという確信を持って計算をしたものであるということをおし添えます。

○鶴岡洋君 この安全運行の面に関連して、事故が生じた際に支払われる賠償費用についての取り扱いでございますけれども、従来国鉄は、これは旅客部門、バス部門もそうだったと思ひますけれども、この賠償費用を物件費の中の業務費として計上してきた、私はこのように聞いておりますけれども、これは間違いございませんか。

○説明員(須田寛君) 業務費として計上いたしております。

○鶴岡洋君 この点で、衆議院の審議の中で旅客会社の収支見通しに関する質問の中で我が党の議員が伺ったわけでございますけれども、どうもその答弁が、私議事録を見ましたけれども、正確で

ないというのか、納得いかないもので、もう一度その点についてお聞きしたいわけでございます。

民間会社は事故に備えて損害保険を掛けております。万が一の事故の際の賠償に充てるようにこの民間会社もいわゆる任意の保険を掛けております。しかし国鉄は今、そちらで申しましたように、事故の賠償金はいわゆる物件費の中の業務費、こういうふうな計上しているというわけでございすけれども、この業務費の計上額が六十二年度収支見通しではどのようになつて入っているのか調べると、国鉄側から出た数字でございすけれども、六十二年度の収支見通しにおける賠償費計上額、これは今言いましたように業務費として入っている額でございすけれども、北海道が二千百万、東日本が一億四千九百万、それから東海が一億四千百万、西日本が一億三千七百万、四国がただの二百万、九州が四千四百万、合計三億六千七百万、こういう数字が国鉄から出ております。総額を言いますと今言ったように三億六千七百万で、このうち四国は二百万計上しているにすぎないわけでございすけれども、この数字は間違いありません。

○説明員(須田寛君) 自動車の保険につきましては、現在は自賠責だけ強制保険でございすので加入をしております、約一億弱の実績がございす。今先生の御指摘がございました数字で申し上げますと、今度のこの自動車会社の収支におきましては、自賠責のもの、これは約一億九千万でございすけれども、それから任意保険といたしまして全体的に約一億五千万を保険料として見込んでおります。これは大体観光バス、高速バス、それから都市観光路線のバスをその保険に入れることにしております。

先生の御指摘がございました四国の二百万でございすけれども、ちょっとこれは私の方であるいは数字を間違つて申し上げたのかと思ひますけれども、実は二千万でございすので、二千万の保険料を四国のバス会社の収支には見えているというこ

とでございすので、その点だけ申し上げておきます。

○鶴岡洋君 あなた余計なことを言わなくなつていいんだよ。私が聞いているのは、旅客会社でいわれる賠償費として業務費の中に入れた。いわゆる保険料はかかつていないわけですから、その保険のための賠償費としてお金はどこから出ているのか、業務費から出ている。じゃ、その業務費の中からのどのぐらいついて出ているのかという計算をしてください、これは旅客会社ですよ、そう言つたところが、おたくの方から出てきたやつが、これが三億六千七百万、こうなつて入るわけですよ。そのうち分析していくと四国は二百万、こういう数字が出る。これは旅客会社です。バスのことは私はまだ聞いていないんだよ。だから、聞かないことは言わなくていい。

もしこの三億六千七百万円を損保を掛けるというトータルでやると、今業務費でやつて入るわけですから、損保を掛けるということになつた場合には約五億三千万の保険料となる、こういうふうな計算をされているわけですよ。これは衆議院段階で確かに言いましたね。したがって、三億六千七百万というところから出た数字というのは五億三千万より少ないのだから、業務費で計上した方が有利である、こういう話にもなつてくるわけですよ。計算上はそれでしよう。

そこで質問ですけれども、四国旅客会社の損害賠償は今言ったように二百万、二百万といふは自動車一台分ぐらいいかないわけですよ。もし人身事故が生じた場合にはどうするか。これでは到底今のどこの会社のあれを見ても対応できないのじゃないか。ホテル・ニュージャパンでも火災がございしましたけれども、あれにしても、これは同じ人身事故があつた場合に、ニュージャパンの場合は数千万から約一億、それから日航の事故もございしたけれども、この補償は一億前後、こういうふうに聞いております。

そこで、お尋ねしたいんですけれども、そういうことで業務費で計上はしているものの、実際に

はそれでは対応できない数字ではなからうか、私はこういうふうな思ひますし、今度民営化されるわけですから、損保に加入するのが私は自然だと思ひますけれども、それに基づく経費を計上して旅客会社の収支見通しを出すべきだと思ひますし、損保に加入するのが自然だと思ひますが、その点はいかがですか。

○政府委員(林清司君) 先ほど先生が申されました合計三億六千七百万、これは旅客部門、バス部門含めた従来のいわゆる賠償費、業務費に計上された賠償費でございまして、先生がおっしゃつた数字どおりでございす。

これについては、先生も今御指摘ございましたように、保険を掛けた方が会社として経営上有利であるのか、あるいは従来もこういう程度の賠償費で済んできたので、これでいゝ程度の自家保険的な形で運営するのが経営上より有利であるのか、こういう判断の問題になつてくると思ひますけれども、一応今の段階では、保険料と比べた場合に従来の実績の賠償費の方が低いので、やはり自家保険的な形でこれを運営していった方がいゝだろう、こういう実はこの収支試算の段階では判断をしたわけでございす。

ただ、バスにつきましては、これはいわゆる強制保険の制度がございすし、現在でも国鉄バスもこの自賠責保険に加入しておりますので、これについては、先ほど国鉄の方から答弁がございましたように、バス部門について一億九千万の保険料を見込んでおる。それから任意保険については、これは従来いわゆる保険には入つてございせんでしたけれども、バスについては任意保険に加入するという前提で一億三千万を収支試算の中に計上をしておるというものでございす。鉄道部門については一応自家保険という形でやつていた方が従来の実績から見ても十分ではなからうかというふうに判断をしておるということでございます。

○鶴岡洋君 わかりましたけれども、強制保険に入るといふのはこれは法律で決まつていゝので

○政府委員(林洋司君) 私どもの現在の試算では、長期的に見てと申しましても一応今のところ五年間の収支を見ておりますけれども、五年間の収支を試算した段階におきまして、バス部門についても、本州については少なくとも分離してこれらを独立経営していくことについて、やはり五年程度見ましてもいづれも黒字基調というものは続くわけでございますので、健全経営の基盤は逐次定着をしていくのではないかとというふうに考えておりますして、これが将来いわゆる過疎バス補助制度とかいふことの対象になるような事態というのは恐らく避け得るであろうというふうに現段階では考えております。

○鶴岡浩君　そこでその補助金のことでなければども、これは万が一というか、将来を想定してお尋ねするわけでございますけれども、現在國鉄パスは全体の五〇％強、これが民間で言うならば一三種、三種。いわゆる二種というのはその路線で十五人未満五人以上、それから三種というのは五人未満と、これが五〇％強になっているわけです、この路線全体から見ますと。

それで、地域の足を確保するという、いわゆる公共性といえますか国民福祉といえますか、こういう役割を国鉄バスは今まで果たしてきたし、果たさなきゃならない、こういう立場にあるわけです。民間バス路線と違うそういった公共性、それから国民福祉という立場は違うところがございいますけれども、そのために地方バス路線、いわゆる運営費補助というのが今行われているわけですね。この補助名目は、民間事業者が補助されているいわゆる生活路線維持費補助、これに準じた私営制度ではなからうかと、こういうふうに思うわけでございますけれども、ここでこれは万が一を想定して、もしそうなった場合には、いわゆる民営化された国鉄バスについては生活路線維持費補

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今総括審議官から御答弁を申し上げましたように、分割・民営時に占きましてバス事業も含めて、私どもは旅客会社

事業が健全かつ円滑に運営できるように安定的事業基盤を整備して発足をさせることにいたしました。おります。それだけに、欠損補助の性格を持つております。現行の地方バス補助制度に基づく生活線維持に係る補助というものを受ける事態というのは実は考えておりません。しかし、理論的にはそうした事態はあり得る、存在し得るわけでありますから、そうした事態が発生をいたしましたならば、私はそれは対象になり得ると思います。

なり得ると思いますけれども、私どもとすればは今旅客会社というものがバス事業も含めて健康経営が可能なようにということで仕組みをつくりました次第でありまして、これを受けるといううな状態を想定はいたしておりません。

○鶴岡洋君 民営になるんですから、形態としては現在の民間会社と同じになるわけですね。そういった場合に、先ほど言ったように生活路線維持補助というのはこれは法的には適用になる。ですから私は最初から万が一の場合と、こういうに言っているわけです。万が一の場合にはそういうことはあり得ると、こういうことです。

そこで、これも万が一になりますけれども、うなった場合に、生活路線維持費補助というのこれは県知事が指定するわけですね。この線がの路線であるとかないとかというのは県知事が定するわけです。本州の場合には七グループになるわけですから、その一グループが県にまたが場合があるわけです。そうなった場合に、それはどちらの県知事が指定するのか、また本社のあるところの県知事が指定するのか、これが一つと、それから民間の生活路線維持費補助というは国が三分の一、県が三分の一、市町村が三分の一と、こういう規定になっているわけですけれども、その補助金を出す段階になった場合には、こ

○政府委員(熊代健君) 国鉄バスが分離された場合の想定でございますが、私ども現在の地方バス補助のシステムについてどうなっているかという点について御説明することでかえたいと思いますが、おっしゃる通りに地方バス補助制度は、都道府県が路線を指定するというようなことによつて都道府県が補助をすると、その二分の一を国が補助するという間接補助になっております。

具体的な路線の指定につきましては、これは路線ごと指定いたしますものですから、またがっている場合にもそれぞれの路線の行政区域を担当している知事が指定する。またがっております。

すればその二つなら二つの知事が指定をするという事で、それぞれに応じてこの補助を實行するという事でやっております。それで、両者について意見が合わないといったようなことは今まではほとんど例はございませんが、調整が必要であれば運輸局長等が調整をする。現実にはまたがっておりますのが六十年度の実績で申しまして二十四系統ばかりございます。これは繰り返して申し上げますけれども、それぞれの路線の存する都道府県知事がそれぞれ指定をして補助を行っているという事でございます。

○鶴岡洋君　バスの件ではこれが最後になりますけれども、現在民間バス事業者はバス事業だけでは成り立たない、そういうことでほとんどもが関連事業を兼ねて事業をやっております。国鉄バスを抱える北海道、四国、九州旅客会社にとってはバス事業を、赤字経営というんですか、そういうことを覚悟で運営することになると思いますし、また本州各グループが分離されると、関連事業をやらなければこれは非常に将来厳しい、こういうふうになると思うので関連事業をやらなきゃならぬ。しかし、この関連事業をやる際について、各

旅客会社の進出との兼ね合いから、バス会社のいわゆる関連事業の新事業への進出というのは、先ほど言ったように六カ月検討して、そして実際に分離するのは本州の場合は一年後になるかその後になるかちよつとわかりませんけれども、そうなった場合には、関連事業に手をつける場合には後発になる、こういうことにもなりますし、それから当然関連事業をやるには用地が必要である、施設設備が必要である、人の面でも必要である、しかしそれ相應の余裕、余力が私はバス会社にはないように思います。分離する場合には限定された最小限の用地、最小限の設備と、こういうことになっておりますし、それと今言ったように後発になる、既にもう旅客会社で関連事業は手をつけている、こういうことに私は相なってくるのではないかなと、こういうふうに心配されるわけです。

そこで、各バス会社の経営状態から、もしだめならば、運輸大臣はだめにならないように努力すると、これは当然でございます。また、職員にも一生懸命頑張ってもらわなきゃなりませんけれども、今の状況で数字をはじいていくとどうも経営状態が厳しいのではないかと、こういうふうに思われるわけでございます。この対策は何か講じなければならぬと思いますけれども、例えば三島基金ではございませんけれども、そのような考えはありますやなしやでございしますが、いかがでございましょうか。

○政府委員(林淳司君) バス会社につきまして、
関連事業等でございますけれども、当面はバス事
業での経験というものをできるだけ生かしていき
という観点からいいますと、例えば自動車分解整
備事業とかあるいは旅行業の分野にもある程度進
出は可能であらうかというふうに思っています。さら
に将来的には、民間のバス会社のいろんな事例と
いうものを参考にしてやはりできるだけ多角経営
に乗り出していくことは望ましいと考えて
おります。いずれにしましても、今回の収支試算
におきましてはそういういわゆる関連事業という

寄与する、増収につながっていく、こういう説明でございすけれども、物資別の需要見通しは、ここにいたしておりましたけれども、確かにコンテナは六十二年から六十六年の変化率を見ると一・八％、こうふえていすね。しかし、車扱いの方は六十二年から六十六年度の変化率からいくと一・六・九％のマイナス、減、こういうことになって数字が出ております。これは間違いないですね。

○説明員(岡田昌久君) 間違いないですね。特に車扱いにつきましては、紙幣については若干伸びは見えておりますが、その他のものについては減少を見ております。

○鶴岡洋君 仮に国鉄の言うようにコンテナ貨物に力を入れる、そしてまた増収を図る、コンテナ貨物が増加すると、収入がこれほどその割に私は伸びるような気はしないわけでございす。

それでは、コンテナ貨物の運賃改正率はどう見込んでおられるのか。それから物資別、いわゆる貨物のトン当たりの運賃をどういうふうに見定まるのか、これが一点。さらに、これも衆議院段階において我が党の石田議員の質問に対しての答弁でございました。コンテナを主力商品として期待している、また将来にわたり順調に伸びていくという予測を立てており、貨物会社全体としては着実に増加し得ると見込んで試算したとのこととございすけれども、私はちょっとこれは甘いんじゃないか、こういうふうに思っています。

過去の実績を見てみますと、昭和五十六年のいわゆる九・九％の運賃値上げがございました。そこで輸送量、またコンテナの収入がその運賃値上げによってぐっと下がりました。そして、この運賃値上げにより五十五年のレベルに回復するのには、五十六年です。五十七、五十八、五十九と、それから三年かかっておりました。そこで、五十八年の運賃据え置きでようやくいわゆる輸送量は前年比一・二〇％増となりまして、五十五年のレベルに回復した、こういういわゆるグラフが出ております。しかし収入は前年比一・三％と、輸送

量に対して収入は同率で推移しないことがグラフに出ております。つまり貨物運賃の安易な値上げは収入増に結びつかない、こういうことではないかと思ひます。

そこでもう一つ、貨物会社が着実に増加し得ると思ひ込んでおられる根拠は、今までの車扱いであった例えは米だとか、それから紙だとかパルプだとか食料工業品、これはコンテナ化するというにすぎないのではないか、こういうふうに思ひます。輸送量が減少している中でどんな政策によつてそれは増収を図っていくのか、何か具体的にございすでしょうか。

○説明員(岡田昌久君) 今回もダイヤ改正を行ひましてスピードアップを行ひました。また、ピギーバック等を行つたわけでございすが、要するに荷主のニーズを的確につかむことによつてコンテナは過去五年間では一・二％の伸びになっております。私も十分この見込みは達成できるといふふうに考えております。

なお、運賃につきましては、他運輸機関が大体平均毎年三％ぐらいのアップを見ておりますので、私もといたしましては一・五％ぐらいの収入が見込めるというふうに考えておりました収入を算定いたしております。

○鶴岡洋君 今年三％アップということとございすけれども、鉄道貨物の場合はいわゆる鉄道部門、オンレールの運賃とオフレールの運賃、これを合わせたものが荷主から荷受け人、それが料金になっているわけですね。貨物輸送がじやどれぐらいシェアがあるのかという、我が国のいわゆる総輸送量のわずかに四％、その四％の中である新しい商品をつくつて増収を図ろう、こういうことに結論はなるわけでございすけれども、そこへきて鉄道貨物が果たして今のトラックとの競争が得るのかどうか。

要するに、荷主からレールまで持つてくる、これはトラックで持つてくる。そして、レールに乗つてここの目的のレールまで行く。ここから今度は荷受け人のところまでトラックで行

く。これは別会社でやっているわけですね。この貨物のいわゆるシェアというのは今言ったようにわずかに四％。その中でそれではいわゆるレールの部分をいろんな商品をつくつてサービスのいい、それから安全性のある、速い、こういうことを考えるんではないけれども、どうもこの四％の中でやっているだけのこと、じゃ幾らサービスがよくなった、それから営業を一生懸命やっているといつても、そんなに私は一週に二倍になるとか三倍になるとか、こういうことはあり得ないと思ひますし、また、それだけのいわゆる荷というものは出てこないと思ひますけれども、この四％の中でどういうふうにしたら増収につながるのか、もう一度お答え願ひたいと思ひます。

○説明員(岡田昌久君) 確かに四％のシェアでございす。国鉄全体、車扱いも含めてのシェアでございすが、四％のシェアでございすが、先ほど申しましたように五十五年から六十年をとりますと、コンテナは一・二％増になっております。この間、営業用トラックはどのぐら伸びておるかと思ひますと、私もどつた数字ですと一・二％増でございす。国鉄が一・二％コンテナ、一・二％増となっております。

また、都合のいいことばかり言うようでは申しわけございせんが、最近の荷主動向調査というのを通運連盟がやっておりますが、このときのコンテナの荷主さんがどういふふうに評価するかという今後の期待を含めた評価を見ておきますと、一つは到着日時が明確であるということ、第二点は荷痛が非常に少ないということ、それから場所によりますと、運賃が比較的安いということ、また保管機能がある等のメリットを言われておりました。将来とも使いたい、うまくいけばもっと使いたいというふうな統計も、調査も出ております。今回そういうものを踏まえまして、ダイヤ改正でもスーパーライナーというふうな百キロ、東京大阪間七時間を切るというふうな列車をつくりましたし、あるいはピギーバック等の輸送、あるいは今後の問題ではございすけれども

も、もう少し少量型の荷物を開発するような小型コンテナの開発というのを今後続けてまいりたいと思ひておりましたので、そういう点を踏まえまして、私も計算したコンテナの増量につきましては自信があると思ひております。

○鶴岡洋君 これに関連して、鉄道貨物輸送が事業として成り立つ要件の一つとして、「販売方式の改善による安定収入の確保」、こういうことが言われておりましたけれども、その中に、「トラック事業者等物流事業者の注文による往復列車単位の販売に重点を置くなど販売方式を改善し」、こういうふうにございすけれども、この販売方式の改善というのは具体的にどういふのを言うんですか。

○政府委員(林澤司君) 先ほどの御質問にも若干関連するわけでございすが、今回の改革におきまして貨物会社につきましては、単に経営形態を変えてだけでなく、いわゆる経営の仕方、中身を抜本的に変えていくという発想に立つております。すなわち、例えばいろいろな効率化によりまして大幅にコストダウンをする。そしてさらに、さつきございしましたようにスピードアップをしまして、いわゆる品質の非常に高い、高品質のそういう輸送商品をつくり上げていくということをまずベースにいたしまして、あと販売の方式としましては、きょう午前中に御質問ございましたけれども、いわゆる注文生産販売方式、いわゆるデマンド方式と申しますか、そういう形に販売体制も変えていく。要するに、注文に応じて列車を仕立てていくという形にしていこう、こういうことを考えておるわけでございす。

その場合に、今御質問ございましたように、いわゆる往復列車単位の輸送商品というものは、これは注文に応じて、通運業界と相当綿密に詰めたわけでございすが、例えば、でき得れば年間契約で、往復列車単位で、ある通運会社あるいは通運会社が連合した組織というものをこれを買ひ上げてもらう。あるいは年間ではなくても、ある

一定期間あるは一列車という形でもいいわけですが、できるだけ大きなロットでこれを買上げてもらう。ということになりますと、これは会社の方にとってリスクがそれだけ少なくなるわけでありまして、ある意味で物流業者のリスクにおいて安定的な収入が確保できる。

こういうことになるわけですが、言うならばデマンド方式によって今後鉄道輸送商品というものを販売していく、その場合に、できるだけ大単位で、すなわち往復列車単位という大単位で列車を販売していく、それを通運業者が良質かつ低コストのものであれば喜んで買ってくれる、こういう形を期待して、そういう方向にこれから経営というものを持っていくという考え方を持っているわけですが。

○國岡洋君　そこで、衆議院段階での附帯決議の六番目、「日本貨物鉄道株式会社の経営安定のため、通運・トラック事業との協業化及び通運事業免許の運用の弾力化等が図られるよう努めること。」、こういう附帯決議が貨物に関しては一つ出ておりますけれども、これには具体的にどういうふうに対処していただけるのか、この点についてお伺いいたします。

○國務大臣(橋本龍太郎君)　衆議院で今委員お読み上げになりましたような附帯決議をちょうだいしたわけですが、新しい鉄道貨物会社の健全な発展を図っていくためには鉄道と通運の協調関係を強化していく必要があることは御指摘のとおりでありますので、この附帯決議の趣旨を踏まえながら、鉄道と通運事業者から成る鉄道貨物協議会の場において、一体的な、具体的な協調体制を整備していくところでございます。

なお、本年十一月に開始をされましたギヤバック輸送、これは私もからいたしますと鉄道とトラックの協調体制の一つの方向を示すものであるととらえております。

また、通運事業免許の運用の弾力化につきましても、鉄道貨物事業の健全な発展を図るという観点念頭に置きながら、今後具体的な方策について検討してまいりたいと考えております。

○國岡洋君　そうすると、もっと具体的に言う、先ほど言いましたように、荷主から駅に来る、そしてレールに乗って、レールの目的地に着いたならばそこからまたトラックで行く。これは、今いわゆる通運業者がトラックの部分を担当しているわけですが、国鉄はオンレールだけ、こうなっているわけですが。

今、通運事業免許のことについては弾力的に考えると、こういうことでございますけれども、それを突っ込んで、いわゆる貨物にも限定もありませんし、路線もありますし、それから集配用の一般もございまして、この通運免許を国鉄のいわゆる貨物会社に免許するかどうか、その点はいかがですか。

○國務大臣(橋本龍太郎君)　鉄道貨物輸送というものをドア・ツー・ドアの一貫した輸送システムとして成立をさせ、きめ細かなサービスを実施できるようにするために鉄道と通運の連携をさらに緊密化していくということ、現在、鉄道貨物協議会など両者の関係者から成る協議会を設置して体制整備を図っている最中でありまして。

今御指摘のように、貨物鉄道会社がみずからドア・ツー・ドアの一貫輸送を行いたいということ、通運免許の申請が行われるといったした場合、これは、鉄道貨物輸送の健全な発展を図るという観点などを念頭に置きながら判断をしてみたいと考えております。現時点におきましては、この協議会において通運事業者との話し合いが行われている最中でありまして、この中からどういう方向が出ていくかを見きわめたい気持ちであります。仮に今、委員御指摘のように申請が出てくるというふうな状態になりました場合には、そうしたことを念頭に置きながら判断をしてみたいというところであります。

○國岡洋君　わかりました。次は、六十一年の、ことしの十一月ダイヤ改正作業の中で、六十二年度における収支均衡の見通しができたということで、収支表がここにござい

ますけれども、六十二年度は、これからいくと十六億円のいわゆる益金が出ております。プラス十六億。五十九年度で見ると二千二百億のマイナスであったのが、先ほど言ったようにこつと十六億の増収になっているわけですが、ちょっと理解できないんですけれども、主な要因というのはどんなものなんでしょうか。

○政府委員(林澤司君)　御指摘のとおり、貨物会社の六十二年度の経営については十六億の黒字を計上しておられるわけですが、特に経費の面におきまして千四百八十三億円というふうにこれは大きく減っているわけでございます。

この経費が減っておりますのは、具体的には、例えば人件費で申し上げますと、職員数が一万二千五百人ということで大幅に人員が減少しております。それからさらに、従来は、共済年金の例えは追加費用というふうなものについては国鉄という事業体が負担をしておったわけですが、これは今回の改革によりまして清算事業団の方にいくということ、そういう面からも人件費については大きく経費が減っておりますということが言えるわけでございます。それから物件費は、これは過去の実績を基礎といたしまして、最近の物価動向というふうなものを見込みまして、十一月ダイヤ改正でかなり大きなシステムチェンジをしたわけでございますので、それを前提として積み上げ計算をしております。

そういうことで、結局人件費、それから物件費もそうでございますけれども、従来に比べて経費の面で非常に大きな節減をしておられることが結果的に黒字という形に結びついているわけでございます。特にその中で、先ほど申しました追加費用というふうな問題は、これは特殊事情として控除されておることでございます。

○國岡洋君　その経費でございすけれども、この経費計算に、午前中も出ておったようにございすけれども、アボイダブルコストという計算方法を用いるというふう聞いておりますけれども、そのとおりですか。

○政府委員(林澤司君)　これにつきましては、やはりフルコストで共通経費を配分するよりは、現在の旅客と貨物の実態から見て、やはり貨物会社はアボイダブルコストというものを使用料として旅客会社に支払うというのが一番妥当なやり方であるというふうに考えております。そういう縁で今後対応していくことになろうかと思っております。

○國岡洋君　このアボイダブルコスト——ダブルコストというんですから両方にかかるコストになるわけでしょうけれども、貨物会社の経営を維持するために、いわゆる旅客会社との間のアボイダブルコストというのは、商業ベースに基づくコストというよりは政策的、人為的色彩の非常に濃いものだ、そういう計算の上に立った計算方法だ、私はこういうふうに疑問に思うんですけれども、こういう中途半端というか、中身がよくわからないというかはつきりしないというか、こういうアボイダブルコストというのを導入するわけはどういうわけですか。

○政府委員(林澤司君)　アボイダブルコストという考え方は、これは同じ企業体の中で部門別に分けた場合に、それぞれの部門がぎりぎり限界的にどの程度の費用を負担したらいかがというふうなところから、企業分析の手法として本来は出てきたものであろうというふうには考えております。例えばイギリスの国鉄あたりではかなり以前からそういう手法でもって企業分析をしておられることとございすけれども、しかしこれはその企業体を分ける場合におきましてもその考え方というものは通用するんじゃないかというふうに私は考えておるわけでありまして、要するに現在の国鉄の旅客と貨物の実態と申しますか、それぞれの置かれた地位というものを考えた場合に、貨物会社はその限界的な費用を負担するというところでございすけれども十分ではなからうかというふうに考えているわけでありまして、したがって、別企業体との間であつてもそういう考え方は十分成り立ち得るものであると思っております。現に、アメリカあたりでございすけれども、

アメリカの鉄道におきましては、ここは私鉄が主体でございますが、主としてこれは貨物輸送をしておるわけでございます。それに対して、都市間の旅客輸送というものは、アメリカではやはりモーターゼーションの影響で経営が非常に厳しいわけでありまして、これはいわゆる公的な主体であるアムトラックというところがこれを担っておりまして、このアムトラックは主として貨物を経営しておりますが、私鉄の会社からレールを借りて運行しておりますが、その場合にはやはりアポイダブルコストというものを払って経営を行っており、こういう実例もあるわけでございます。企業体が異なってもそういう考え方は十分成り立ち得るというふうに考えております。

○鶴岡洋行 それでは、このアポイダブルコストというのは、六十二年度に分割になった場合のいわゆる初年度のアポイダブルコストですか、この額はどのくらいになりますか。

○政府委員(林澤司君) 今回の試算におきまして、六十二年度約三百億を見込んでおります。

○鶴岡洋行 その三百億ですけれども、それに加えてインセンティブとして一%を加える、こういうことになっているようでございますけれども、このインセンティブの一%の根拠というのは、三百億なら三億円になるわけですけれども、この一%の出てきた根拠というんですか理由というんですか、これは何なんですか。

○政府委員(林澤司君) インセンティブという点で一%程度をプラスしておるわけでございますが、現在の状況から見ても、旅客に比べて貨物は非常に厳しい状況にあるわけでありまして、そこで、今回の改革によりましてむしろこれは反転して再生をしていただくことを期待しておるわけでございますが、少なくともそのスタートの時点においては経営は非常に厳しいであらうということが予想されますので、そのインセンティブとしての額はそれほど大きな額を支払うというところはなかなか難しいであらうと。そこで一

%というのは特別の根拠があるわけではございませんが、旅客会社に対して何がしかのやはりメリットがあるという点から見て一%程度の、とりあえずスタート時点ではその程度のインセンティブを考えた、こういうことでございます。

○鶴岡洋行 これが四月一日から発足するとして、旅客会社も頑張って収益を上げる、それから貨物会社も頑張って収益を上げる、こういう場合を想定した場合、このアポイダブルコストというのは、これは三百億から上るといふことは言えますか。

それともう一つ、このインセンティブの一%、これももう両方ともかかっているんだから、貨物会社も当然もうかるようになったんだから、それじゃこれは二%にしようか三%にしようか、こういうことがあり得るのかどうか。

○政府委員(林澤司君) 現在の我が国の鉄道におきましてこの旅客と貨物の関係と申しますか、地位と申しますか、この実態というものは恐らく今後とも余り変わらないだろうというふうに思っています。したがって、このアポイダブルコストという形で使用料を負担していくという考え方は今後も永続的にこれを続けていかざるを得ないであらうというふうに考えております。

それからインセンティブの点でございますが、これについてはやはり貨物会社が今後経営がどうなっていくかという問題と関連するわけでございますが、ただもうかるからインセンティブをどんどん上げていくということでは必ずしもないと思えます。とりあえず現在の状態から見ても一%程度が妥当であらうということでスタートをさせようとしておるわけでございますけれども、その後貨物会社の経営状況も考え、それからもう一つはやはり貨物会社においていろいろこれから高品質の輸送商品をつくり上げていかなければならぬわけですが、その場合に、ラッシュ時間帯を使わしてもらおうというふうな場合にはそれなりのリターンがないと旅客会社としてもなかなか難しかろう、その辺のぎりぎりのやりとり商取引と申しますか、

そういう中からこのインセンティブについては若干の変更は出てき得るものであらうというふうに考えております。

○鶴岡洋行 大臣にお聞きしますけれども、このアポイダブルコストの件について、衆議院の質問の中で、大臣の答弁でございましてけれども、貨物会社の使用頻度が高まって大きな黒字を享有できる場合は新たなルールづくりが行われると、こういうふうに答弁しておられます。

ここで確認しておきたいんですけれども、貨物会社の使用頻度が高まって黒字がふえる場合以外はこのアポイダブルコストが維持されるということになるのですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) どうも私はこのアポイダブルコストというのが否かみそうで大変苦手なものでありますけれども、私は基本的には、大きな変化がないという場合には継続的にこの状況が続くと思えます。しかし、それが非常に大きくその貨物会社の線路利用度がふえる、それほどむしろ貨物会社がうまく営業ができる状態になれば大変幸せなことでありますけれども、その場合にはやはり私は、いわばその関係に変更の生じたという状況の中で旅客会社と貨物会社の間には話し合いが持たれるであらうし、その実態を踏まえて費用負担のルールあるいは具体的なコストというものは設定をされるであらうと思えます。

しかし、むしろ委員が想定をされるように、貨物会社の使用頻度が非常に大きくなり、現状を更にしなければならぬほど貨物会社がうまくいくてくれれば本場に私としては幸甚です。

○鶴岡洋行 それでは人件費と要員にかかる問題でございます。この点についてお尋ねいたします。

貨物会社の要員は一万二千五百人、こういうことで六十二年度からスタートすると、こういうことになっておりますけれども、これに要する人件費は六百七十二億、一人当たり計算すると五百三十八万円、給与だけで五百五十五万円、こういう

ことになるわけですね。経営力の弱い三島会社と給与費を比べてみると、北海道は五百十五万、四国が四百六十九万、九州が四百七十六万と、この数字からいくと貨物会社は北海道に次ぐいわゆる高い給料と、こういう水準になってくるわけですね。どうしてこんなふうなばらつきが出るのか、この点についてお伺いいたします。

○説明員(杉浦善也君) この給与の基本的な人件費単価につきましては、旅客も貨物も同じような考え方で行っております。ただし、若干の異なる点がございまして、まず基本的な考え方は、いずれの会社も本年度の四月一日現在の年齢別の平均給与というのを基本といたしまして、それでそれに対してさらにベア率を、本年度、六十一年度は二・〇二、六十二年度が三・〇と仮定をいたしまして算出しております。これが共通の要素であります。

それに対して異なる要素として、年齢階層別の要員の数が会社によっていろいろとばらばらであります。したがって、この人件費の総体を要員数で割り算をいたしました一人当たりの単価というものは会社によって違ってくる、こういうことが一つ。それからもう一つは、地域別に、都市手当とかあるいは寒いところの寒冷地手当、こういうようなものが地域によって違ってまいります。したがって、その単価が違ってくる、こういうようなことであらうかと思えます。

○鶴岡洋行 私がお聞きしたいのは、寒冷地手当とかいろいろな手当が地域によって多少違うというところはわかりますけれども、いずれにしても貨物会社と旅客会社が分離されるわけですから、そうした場合に給与水準というのはこれは計算からいけばばらばらという格差がでてくる。そこで私今言いましたように心配するのは、旅客会社と貨物会社というのはレールが一本、それで同一職場であるわけですね。また、今日まで貨物会社と旅客会社というのはこれは当然一緒に仕事をやってきた、働いてきた。そこで、会社が分離しただけで同じ職場にいた者が働ながら労働条件が

第二十五部 日本国有鉄道改革に関する特別委員会議録第六号 昭和六十一年十一月二十一日

違う、こういうケースも当然出てくるわけですが、そうした場合に心配になるのは、いわゆる勤労意欲というんですか、片方はもともとというのか、給料が上がった、こっちは上がらないし。かし今まで一緒にやってきた、そして現在も一緒にやっている。仕事の内容は確かに違うかもしれないけれども、そういう場合に勤労意欲とかそれから企業意識を減退させるようなことになるのではないかなど、こういう点が心配なんですけれども、こんな点はどういうふうに対処したいのか、どうしようかね。

○説明員(杉浦善也君) 各会社の今後の設立後の給与のあり方につきましてはそれぞれ会社が独自の形で労使間におきまして決定をされてくると思いますが、その場合と同じ職場で働く職員間に差が出るということ、これもある程度やむを得ないかと思いますが、そういう意味で勤労意欲が低下するかどうかという点でございしますが、現在の実態を見ましても、国鉄の例えは貨物駅におきまして国鉄の職員それから通運業界の職員等が混在して働いておる、あるいはまた私鉄と国鉄と旅客の駅で共通なところがございしますが、そうした面でも通運給与体系をそれぞれ持っており、いろいろな事例等もあるわけでございます。

その間で非常に問題があったという感じではありませんが、いずれにいたしましても、総体としてはましてかなり厳しい経営の中でそれぞれ各社が懸命の努力をしていかなければならぬ、その際コストの大きな要素を占める給与につきましてもかなり厳しい見方をしなきゃならぬと思いますが、私としては、将来各会社におきまして職員が希望を持って働けるような、最低限をうけたような給与条件になることを期待する次第でございます。

○鶴岡洋君 それでは、貨物の部門で最後になりますので総理にお伺いしたいのですけれども、我が党は御存じのように基本的には今回のこの大改革については賛成でございます。しかし、貨物のいわゆる全国一本化というのは、給与水準の面から見て、またアポイントブルコスト、先ほど申しましたようにああいふ点から見ても、経費の面から見ても、今申しましたレールは一本で旅客会社というのとは一緒になっていくわけですから、そういうさまざまな点を見ると、もちろんデメリットはあると思えますけれどもメリットの方がずっと多いのじゃないか。こういうことで旅客と貨物は併合の方がいいと、こういう主張をしておられるわけでございますけれども、総理、この点についてどうなふうにお考えになりますか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 旅客と貨物の流動性、流動距離が非常に違いますし、それから貨物には貨物独自の事情で貨物の利用が減少してきた、貨物自体の性格も昔と非常に変わってきた、そういうような面から長距離定型的な大量輸送、そういう性格に変わってきて、そこへ貨物輸送の活路を見出すべきである、それでトラックと勝負できる、こういう発想で全国一元化の貨物輸送体制というものを採用いたしました。旅客につきましても、流動性、効率性その他の理由から分割をしたと、こういうことでありまして、お客さんとそれから物との性格の相違、それから最近における情勢の変化というものをわきまえた処置であると考えて、私は適切な措置であると考えております。

しかし、よほど貨物の方も注意してやりませんと我々が予想したことと違う事態になりかねないこともございます。そういう点につきましても、よほど注意してまいりたいと思っております。

○鶴岡洋君 最後と言いましたけれどももう一点だけちょっと聞きたいのですが、貨物会社の資金計画を拝見しますと、六十二年度は先ほど言いましたように経常利益が十六億、こうなっております。人件費の面から見ても、この十六億円のいわゆる経常利益が出る根拠というのは、人件費の面から見ると三十七歳を平均として計算していると、こういうふうには承知しているんですけれども、このとおりですか。

と端数がつきますけれども、三十七歳とお考えいたいてよろしいかと思えます。

○鶴岡洋君 貨物会社は一万二千五百人、将来は二万人、こういうことを聞いておりますけれども、このいわゆる給料、人件費を三十七歳、三十七、幾つかわかりませんが、もしこれが三十八、幾つ、三十九、幾つ、一歳いよる平均年齢が高くなった場合にはどのくらい違ってくるのか。

○説明員(山田度君) この平均年齢というものは一つの想定に立っておりますので、現時点におきましておおよそ三十七歳台と、こう見ております。ところで、これが狂うかどうかということは今後職員が年度末にかけまして希望退職を申し出てまいります。まだこれから続々と思えます。また、設立案におかれまして採用条件、労働条件を提示いたしまして貨物会社の職員を募集する、その希望者の中から採用する、こういう過程の中で、現実には貨物会社に行かれる職員がどういふものであるかということが決まっております。現在の時点でその年齢構成をさらに別のもので予断いたしました想定することは困難でございますけれども、いずれにいたしましても、仮にそういう年齢構成の変化が現実になり得るとした場合、そういう現実を踏まえて新しい貨物鉄道会社の収支試算というものが今後確定されるわけでありまして、それに対して必要な措置がとられるものと、これは私どもの期待でございますけれども、そういうふうにご考慮しております。

○鶴岡洋君 ごじゃごじゃ言いませんけれども、結論としては、年齢が上がればそれだけ人件費がかかる、こういうことでございしますから、十六億といういよる見通しについては、これも想定である、こういうことになるわけです。私、計算してみないのでわかりませんが、また一万二千五百人というものはこれはまだ決まっていらないわけですから平均年齢を出すことができませんので、これもあくまでも想定になつてしまふのではつきり言えませんけれども、一歳違ふと恐らく三億なり四億なり私には違ってくるんじゃないかなと、計算していませんのでわかりませんが、十六億といういよる経常利益というのはこれはますます苦しくなってくる、十六億というのはわずかな収益ですからこれは変更せざるを得ない、こういうふうになつてくるのではないかなと、こういうふうな思つて今お聞きしたわけでございます。

それでは、貨物の点については以上で終わりにいたします。時間があと十分足らずでございますので、鉄道公安官について最後に一、二点お伺いします。鉄道公安官を鉄道警察隊として警察庁が各県警本部で引き受け、来年四月一日から国鉄職員がいよる警察官に職務が変わるわけでございますけれども、この鉄道警察隊の業務内容はどのようなのか。また、今後発足すると言われるいよる旅客会社だけの範囲にその業務範囲が及ぶのか。また、鉄道警察隊というものは今回初めてできるわけですから、これは今回できたというところを契機にして、現在あるいよる民鉄、そういうところまでの業務内容として警備の範囲に入るのか。この二点についてお伺いいたします。

○政府委員(澤間英治君) まず第一点の鉄道警察隊の業務内容でございますが、私どもといたしましては、駅構内、線路、踏切等の警ら、警戒、列車内における乗客活動、駅における雑踏警備、すり、置き引き等の各種犯罪の予防、検挙、迷子、家出人等の保護等の業務を予定いたしております。

また、鉄道警察隊が発足した場合に、既存の私鉄との関係はどうかというお尋ねでございますが、私どもといたしましては、既存の私鉄につきましても、現在各都道府県警察が警察署を単位とする一般的な体制によりまして警ら、警戒を行つておりまして、それぞの実情に応じて治安維持に当たつております。国鉄分割・民営化後、鉄道警察隊が設置されました場合におきましては、例えば現在の国鉄と

私鉄が相互に乗り入れておりますターミナル駅での警察活動のように、鉄道警察隊員と警察署の私鉄対策要員とを統合して運用した方が合理的であるという場合も考えられますので、そういう場合も想定いたしまして、その運用方法等につきまして現在検討している段階でございます。

○鶴岡洋君 公安官は私の聞いているのは二千八百八十二人と、こういうふう聞いております。鉄道警察隊というのは各県に二千八百八十二人配置されるわけでございますけれども、この二千八百八十二人、いわゆる統一された組織ではないと、このように聞いておりますけれども、そうないればなるほど、今度分割されたいわゆる六つの会社、この警備に当たっては連絡体制、それから要員配置等も非常に難しくなってくるのではないかと。特に列車というのは県境を越えて走っているわけですから、そういう点について連絡体制、それから要員の配置等はどんなふうにするつもりなんでしょうか。

○政府委員(津間英治君) 鉄道公安制度廃止後における鉄道警察隊の治安維持のために各都道府県警察本部に鉄道警察隊を設置することとしたしておりますが、その拠点につきましては管轄区域内の主要駅の駅施設内に置くのが最も効率的であると考えております。従前の鉄道公安室や分室に拠点を設け必要な要員を配置して運用していく方向で検討を行っております。

なお、鉄道の特殊性から広域的な対応が必要である場合が多いと考えられますので、各都道府県警察の鉄道警察隊相互間の連絡体制を確保し、連係活動が円滑に行われるように十分配慮するとともに、警察庁及び管区警察所に所要の連絡調整に当たするための体制を整備する方向で検討いたしております。

○鶴岡洋君 それでは公安官の二千八百八十二人、現時点ではどのように配置をするか、配置の割合というか、それはどのぐらい進んでおりますか。

○政府委員(大堀太千男君) 都道府県警察が国鉄

の民営化後鉄道施設内の治安維持の責めに任ずることになるわけでございますが、基本的な考え方としては、現在鉄道公安職員によって維持されております鉄道施設内の治安水準を下げるものではないように、その任務を全うするために必要な人数を配置することについていたしております。

具体的には、列車の警備業務でありますとか、あるいは駅構内における各種犯罪の予防、検挙、あるいは警備活動業務、その他各都道府県ごとの特殊な事情を総合的に勘案をしてその要員を算出したわけでございます。

現在そのための要員の採用業務はというお尋ねかとも思いますが、それにつきましては、現時点で第一次的な希望をとりまして約千九百名の方が採用をおおむね予定、内定をしておるところでございます。なお、そのうちの七百名につきましては、本年の十月一日付で沖縄を除く各都道府県警察の、将来は鉄道警察隊要員として配置することが多いと思っておりますけれども、都道府県の警察官として採用をいたしております。

○鶴岡洋君 以上で終わります。ありがとうございます。

○内藤功君 私たちはこの法案に対しては反対の立場、国鉄分割・民営化に一貫して明確に反対の立場をとっております。

国鉄の赤字の原因、これは公社という形態にあるというのが政府の答弁ですが、私たちは、採算を無視した借金による膨大な設備投資、これが今日の膨大な赤字を生み出した最大の原因であるというのを明確に主張しております。私自身も、昭和五十一年から五十五年までの四年間、運輸委員といたしましてこの点について強く党の立場から警告を発してきたところであります。

例えば、借金による設備投資をこれ以上進めないこと、それからモータリゼーションというものについては、総合交通政策その他適切な政策をとって国有鉄道の仕事を守っていくということ、それから運賃の値上げを自由化したことにも反対し

て、これは必ず客離れを招くということも強く警告をしてきました。貨物が大企業に安い運賃料金を奉仕しているが、ドア・ツー・ドアの本当に国民の需要に應じていないということを改めるべきだということも主張してまいりました。安全サービスの一層の充実強化も主張してきました。それからローカル線問題など、地方自治体、利用者、労働組合一貫となった民主的な国鉄をつくるということも提案をしてきた。しかし、こういう警告を無視して今日に至ったということでもあります。

そうして、今日この民営・分割化の法案というのは、結局その責任を、いわゆるしりぬぐいを国鉄の職員とそれから利用者である国民の肩に負わせようとしておるのであります。私はこういう点でこの法案に強く反対せざるを得ないのであります。特にこの分割・民営の本質が極めてあらわになっておりますのが安全問題と労働者の権利の問題でありますので、私はこの二点に絞って御質問をいたします。

まず、安全問題であります。七月十五日に静岡県焼津地方に、八時十分から九時までの五十分間に七十三ミ、十二時五十分から十三時三十分までの間、四十分間に五十三ミ、累積降雨が五十二ミ、十三条によりますと、一時間の雨量が五十ミ以上の場合には列車停止措置をとらなければならぬとされておりますが、かような場合の手順を具体的に説明していただきたいと思っております。あわせて、このような規程のつくられている趣旨を御説明願いたい。

○説明員(岡田安君) 新幹線におきまますところの降雨時の運転規制等の措置がどのような仕組みでとられていくのかということについて、まず御説明を申し上げます。

約十キロから十五キロの間隔に設けております管理室という制度がございます。この管理室には雨量計が整備されております。この雨量計は自己記録計ということになっております。これらの自己記録計の雨量は、場所によって違うわけではござ

いいますが、今先生からお話のございました静岡地区におきましては、管理室にございます自己記録の雨量計が記録をいたしました雨量を地区指令のところに出すという仕組みになっております。後で申し上げますが、全部出すわけではございませんが、一部出すという仕組みになっております。

そうして、この雨量が示しました時雨量によりまして、警備の基準、徐行の基準それから運行停止の基準、それがそれぞれ定められているわけでございます。

そういたしますと、まず、ある点の雨量が警備の基準を超えたという場合にそれが地区指令の表示板に警備の基準を超えたということが表示される仕組みになっております。その場合に、地区指令は現場の管理室に対して、警備の雨量を超えたからそれぞれ警備態勢をとりなさいという指示をするわけでございます。この警備の態勢といたしましては三種の態勢がございますが、ちょっと細かくするので省略させていただきます。さらに雨量が強くなりまして、これが徐行をとるべき基準に達しますと、管理室から地区指令に対して、現在の管理室の雨量計の雨量が徐行をとるべき基準を超えたということで徐行をする必要がある旨の報告をいたします。

そういったしますと、地区指令は中央指令に対して徐行をとるべき旨の手配を要請するわけでございます。それに基きまして中央指令が徐行をとる。さらに雨が強くなりまして、これが停止をするという基準に達しますと、先ほど徐行の場合で申し上げましたと同じような手順でもって、管理室から地区指令、地区指令から中央指令へとという段階を経まして、中央指令が列車の抑止、停止の態勢をとるということでございます。現在、新幹線総局で決めております停止の基準は、時雨量五十ミというところで決めているわけでございます。これらの時雨量五十ミというところを決めましたのは、実際の雨の降り方としてはいろいろな降り方が考えられるわけでございます。例えば時雨量五十ミと申しまして、それが大変長い

間隔いて五十ミリになった、あるいは瞬間的に非常に強い雨が降ったという場合もございまして、それからそれまで大変長雨が降っていたといふ、いろいろなケースがあるわけでございます。したがって、その停止の基準を決める場合には、本来はそういった雨の降り方に応じてきめ細かく決めるべきであるかと思ひますけれども、実務面におきましては非常にそれが煩雑になりますので、どちらかといふと安全側の余裕を見まして、今、時雨量五十ミリということで停止の基準を決めておるわけでございます。

○内藤功君 そういふことで、しかも、このとき当該現地の施設指令は停車措置をとらないで徐行運転をやった。しかも、重大なことは、静岡施設指令の累積雨量記録表では八時からの雨量を一時四十八ミリとしておるわけですが、また、十二時半から十四時までの一時間半の雨量は四十八ミリと報告しているわけですが、つまり、改ざん、変造したといふことを言っていると思ひます。私は非常に重大だと思ひます。どうしてこういうことになったのか、その原因、その責任はどういうふうにとられているのか、また処分、処置はどういうふうになされているのかという点を伺いたいと思ひます。

○説明員(杉浦善也君) ただいま御指摘の点はよく調査をいたしておるところでございますが、おおむね事実であるということが判明をいたしております。二つ問題がございまして、一つは、さきの説明のとおり基準、これを超過するおるかかわらずそのいわば規制、規則に従ったそういう措置をとらなかつたといふことが一つ。それからもう一つは、今御指摘のような、事後処理として雨量計に表示された正確な数字でない数字を表示したといふところに大変遺憾な行動があったといふことは事実でございます。私も常日ごろからこうした問題、安全全体の面につきましてもう口を酸っぱくするように指導、督促をしておるところでございますが、こうした事実につきましては厳正な処置をもって今後絶対にそういうこと

とならないようにということで処分をいたしたところでございます。担当の責任者あるいは実行者、その者に対しては、減給八名、戒告一名、訓告二名の処分を実施したところでございます。

○内藤功君 二つの点で問題ですね。安全のための規定を無視したということですね。雨が降ってこればとめなきやいけないうちに、行け行けと言ったわけでしょう。そうして、その上、雨量を改ざんしたわけですね。二重に許せないことであります。私はこれは単なる担当者の処分だけ、これは処分は当然でしょうけれども、この人たちだけじゃないと思ひます。こういうやはり安全を無視した営業第一主義というものが大きく背景にあるといふふうにおもはざるを得ないわけでありまして、運輸大臣の今の点についてのお考えを伺いたい。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、今の事案、委員の御質問と総裁の答弁によつて初めて事実関係を承知したわけでありまして、その事実そのものは極めて遺憾な問題だと思ひます。そして、国鉄当局としてそれに対する処分をしたことも当然のことであらうと思ひます。

○内藤功君 営利を第一にして安全を軽視する、このことを特に昭和五十年以降私も私たちの党も強く強調していたんですが、この民営・分割化という方向が決まつてから、私の見るところ、安全に関するゆゆしき事態が続出していると思ひます。

次に今度は、国鉄の各職場におきまして労働災害が続発しております。特に、地上作業中の労働者と列車や機関車などの車両とのいわゆる触車事故というものが続出して、災害の致命率が、致命率というものは死に至る率ですね、三十一・九%にも及んで重大災害化しておるわけですね。触車事故は過去五年間で九十一件発生しております。私がよく行きます隅田川の駅というのがありますが、南千住にあるんですけれども、ここではことし若い職員が二人、いずれも触車事故で轢断されて亡く

なっております。若いといふ命が失われておるんです。国鉄における触車による死亡災害撲滅というのには私は緊急課題だと思ひます。

そこで私は労働者に伺いたいんですが、労働安全衛生規則の五百五十条、五百五十四条、これらは現在の日本国有鉄道にも適用されると私は思ひます。五百五十条は「通路と交わる軌道で車両を使用するときは、監視人を配置し、又は警鈴を鳴らす等適当な措置を講じなければならない」という規則です。五百五十四条は「軌道上又は軌道に近接した場所で作業を行なうときは、労働者と当該軌道を運行する車両とが接触する危険を防止するため、監視装置を設置し又は監視人を配置しなければならない」という規則で、非常に大事な規則であります。この適用問題、いかがでございますか。

○政府委員(平賀俊行君) お答えいたします。安全衛生規則五百五十条及び五百五十四条は、広く一般の事業者を対象にした義務規定でございます。したがって国鉄も、労働者を使つて事業を行うといふことで適用がございまして、

○内藤功君 これに関連しまして、十月の十六日ですが、北海道の苗穂機関区の運転係の方が札幌東労働基準監督署に基準法百四十四条により申告をしたのを初めとして、各地の監督署にこの五百五十条あるいは五百五十四条違反の申告がなされているといふふうにお聞きしておりますが、その申告の件数及び、これは簡単に結構ですが、主なる申告の内容を御説明願ひたい。労働者。

○政府委員(平賀俊行君) ただいま御質問にありました札幌東監督署の管内の苗穂機関区のは、私もその把握しているところでは、全国で十件の申告が最近なされております。その細部については必ずしも承知しておりませんが、先ほどの御質問の趣旨に関連する申告であるように承知をしております。

○内藤功君 我々の調査によりますと、現在国鉄のいわゆる運転区所など構内の車両点検作業には監視人、監視装置、警報器もつけておりません。

私自身も幾つかの現場に行つて歩いてみました、ないですね。運転車両の誘導員で代替しているといふことを言う人もいます。しかも、今度の十一月一日のダイヤ改正でこの点の改善はなされません。逆に、障害事故を起こした人は勤務成績の査定の対象にされるというふうになつてきて、列車誘導員千数百人が合理化をされている。私は、労働安全衛生規則に照らしまして、当然監視人の配置、監視装置の設置あるいは警鈴の設置といふものをなさなければならないと思ひます。

また、この列車誘導員は五百五十四条の監視人には当たらないという見解を私は持っているんですが、この点いかがでしょうか。さらに、労働者としてこれらの申告が出されている現時点でこの問題についてどのような態度でお臨みになるかという点も含めて、労働者の御見解を賜りたいと思ひます。

○政府委員(平賀俊行君) 安全衛生規則の五百五十条は、先ほどその内容をお読みになりましたように、作業場に通ずる通路について軌道と交わるときの安全衛生対策、それから一方の方は軌道の中あるいは軌道のそばでの作業における安全対策、こういうことにならうかと思ひます。具体的にはそれぞれの規定に従つて必要な危害防止の措置を講ずるかどうかがポイントになるわけ、結局具体的な状況を調べて判断する以外にはないと思ひます。

それからそれに関連して、誘導員が監視人に当たるかどうかという御見解でございますけれども、これもそのときに必要な監視人も含めて、監視人、または具体的な危険防止の措置をとつていかどうかといふことの判断をすることになるかと思ひます。したがって、誘導員といふのが監視人に当たるかどうか、それも具体的な状況に応じて判断するということになるのではないかと思ひます。

いずれにいたしましても、申告がございました場合には、私もそれはいいかなるものについて具体的な状況について調べて措置をするという

ことで、そのような措置をとることにいたしてお
ります。

○内藤功君 基準局長、細かい点ですけれども、
一点だけ。

誘導員という場合にいろんな形態が観念的には
考えられるけれども、赤、青その他色のつい
た旗を用いて車上から誘導する、こういう誘導員
は監視人に当たりますか。

○政府委員(平賀俊行君) 監視人に当たるかどう
かはともかくとして、その状況に応じて危害の防
止のための措置がとられておるか、また誘導員と
いう名前で車上から見えておっても、そこら辺の措
置がとられておればこの条項による危害防止のた
めの措置には当たると思います。

○内藤功君 誘導員の代替自体が大きな問題です
が、これ自体が今減らされているという状況はも
う明らかに逆行の方向にきていると思うのです
ね。

運輸大臣、お聞きいただいて、今の国鉄職
員の安全問題をどのようにお考えになりますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは国鉄のみなら
ず輸送に携わるあらゆる分野共通の問題でありま
すが、一つは乗客の安全、これには幾ら心を使っ
てもそれで十分ということはないと思います。同
時に、それぞれの職場において働く職員の安全と
いうものにも当然十分な配慮が払われるべきもの
であると思います。

○内藤功君 運輸大臣は安全綱領というのは御存
じですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 日本語としては存じ
ておりますが、委員が今どういう意味でその言葉
を確認されたのかについては私はよくわかりませ
ん。

○内藤功君 杉浦総裁は、安全綱領というのは御
存じですか。

○説明員(杉浦義也君) 一般的な概念としてはわ
かりませんが、具体的にどういふものであるかは先
生からお伺いしませんがよくわかりません。

○内藤功君 だれか常務理事で説明してください

い。

○説明員(山之内秀一郎君) 安全綱領は国鉄の安
全に関する基本的な取り組みを決めたものでござ
まして、例えば安全は輸送業務の最大の使命であ
る等五項目の基本的な内容から成っております。

○内藤功君 これは、現場の国鉄の検査係とか機
関士の人に聞けば全部暗唱して言えますよ。これ
は大事なものです。安全は輸送業務最大の使命で
ある。それから疑わしいときは手落ちなく考えて
最も安全と認められる方法を選ばなければならな
い。一字一句全部これと同じかわかりませんけれ
ども、大事なことなんですね。総裁が知らないの
は驚きました。これは、やっぱり大事なことです
です。基本ですよ。

次に、十月の十二日午前零時二十五分に山手線
新宿駅構内十一番線ホームで、外回り二四二五電
車が到着しましたが、ホーム側のドアが開かず線
路側、ホーム反対側のドアが事前のアナウンスも
なしに開くという事故が起きました。この原因は
一体何か。この種事故の再発防止のために何か措
置をとっているかどうか。

○説明員(山之内秀一郎君) 十月十二日の零時二
十五分ごろ、山手線の電車が新宿駅でぶぐあいの
ためにドアがあかなくなりました。そこで、この
電車には正規の運転士のほか運転士見習いが乗っ
ておりまして、車掌と連絡をとりましてドアをあ
けるべくいろいろと努力をしておったわけであり
ますが、この運転士見習いが、ドアスイッチが正
常に機能しているかどうかを調べるためにホーム
と反対側のドアのスイッチを押したために、一時
的にドアがあきましたという事実がございます。

この扱った電車運転士見習いは機関士からの転換
養成中でございましたので、この事故にかんがみ
まして再度個別指導を四日間行いまして、この種
機器の扱い方と安全についての再教育を行った次
第でございます。

○内藤功君 もしドアにもたれかかっている人が
いたとすれば、これは転落事故から死傷事故につ
ながった重大な事故であります。

これだけではなく、九月の二十一日中央線三鷹
駅、十月十五日南武線川崎駅でも同じような事故
が起きております。これらの原因並びに再発防止
措置について御説明願いたい。

○説明員(山之内秀一郎君) 最初の御指摘の件の
は、私どもの調査ですと九月二十日ということに
なっておりますが、三鷹駅で十五時十九分ごろ折
り返しになる電車が到着いたしまして、反対向き
にこれから走るわけでありましたが、この電車にも
先ほどと同様に機関士から電車運転士に転換をす
るために養成中の見習いの運転士が本務の運転士
以外に乗っておりましたが、この場合、この運転
士が間違えて過って一時的に反対側のドアをあ
けたということがございました。これは列車の
遅延は生じておりません。

それから次の十月十五日の川崎駅の件でござい
ますが、これもほぼ同様でございますまして、やはり
列車の遅延は生じておりません。

いずれの場合につきましても、この種のことが
起きないように見習いの運転士、それから二番目
の場合については正規の運転士について、再度こ
の種の折り返し駅のスイッチ方の徹底と安全に対
する基本的な指導を行ったわけでありまして、三
番目の件は本務の運転士でございまして、十五
日間わたって個別の指導を行っております。

○内藤功君 この例でもわかるように、広域配転
で本年夏以降他の地方から来られた人、機関車や
気動車の運転では熟練でありましてしうけれども、
国電は違うんですね。国電の運転士としての経験
がない、十分な訓練を受けてないという中でこ
ういう事故が非常に発生しております。

私は、きょう、ほかのテーマもありますので全
部これを挙げるいとまがございませんが、特に国
電区間で発生している事故、これを総括します
と、基本的な取り扱い動作、操作についての極め
て初歩的なミス、規則、手引どおりやればよいの
にそのようにやれない、やらないというミスが相
次いでおります。これを単に広域配転で来られた
方の個人の責任のみに私は負わせることはできな
いと思うんです。こういうような安全にかかわる
運転部門を中心に、非常に無謀と言うべき広域配
転、乗務をさせている。

私のところに新潟日報という新聞の十月二十六
日付がありますが、これには、新潟の長岡運転所
から二十七歳の運転士の方が三鷹電車区へ広域配
転で来られたと。ところが、「前を走る電車を見
ながら追い掛ける過密ダイヤ。すし詰めの人間を
乗せているんだから、事故も怖い」ということで
三ヶ月でやめた記事が出ておりますが、私は、こ
ういう大きな背景が今日の事故の一つの原因に介
在しているということを申し上げたいと思うので
あります。

そこで次に、私は人材活用センターの問題につ
いてお伺いをしたいと思います。

この人材活用センターは、大きなやはり人権問
題だと私は思います。十一月一日現在、この人材
活用センターは全国でどのぐらい設置されて、配
置人員はどのぐらいなのか。また、そこに配置を
されておる労働組合別の人員数と比率はどうなっ
ているかということをもつて御説明いただきたいと
思う。

○説明員(登田信義君) 十一月一日現在の人材活
用センターに配置しております職員数は一万八千
五百十人でございます。配置職員の組合別内訳
は、国労が八一%、動労が七%、鉄労が六%、そ
の他六%となっております。

○内藤功君 人数で。
○説明員(登田信義君) 人数で申し上げますと国
労が一万四千九百六十人、動労が千三百七十人、
鉄労が千九百人、その他千九百人でございます。

○内藤功君 箇所数は。
○説明員(登田信義君) 箇所数は千四百三十八カ
所でございます。

○内藤功君 この人材活用センターへの配置の基
準を御説明願いたい。

○説明員(杉浦義也君) いわゆる過員といいま
すか、余剰人員といえますか、そういうものの増大
に対応いたしまして、所要員を上回る人数、所要

員の中につきましてはこれはいわゆる本来業務につけるわけでありますが、所要員を上回る人数につきましてはこれを効率的に活用するというところで、従来各局、地方管理局でばらばらに運用されておつたものを、今回人材活用センターという全国統一の仕組みでこれを設置するように決め、また実行しているところでございます。

この場合の人材活用センターの配置の考え方でございますが、それぞれの所属長がその権限と責任におきまして、個々の職員の能力、意欲、適性等々を総合的に判断いたしまして適材適所の考え方で行つておるところであります。

○内藤功君 所属長に聞きますと、所属長は局の人事課がやるんだと言っております。局の人事課へ行くと、所属長がやると言っています。その点はっきりしてもらいたいんですが。

○説明員(杉浦喬也君) 考え方の基本につきましては局の指導があるかもしれませんが、あくまで所属長の権限と責任において行つておるといふことでございます。

○内藤功君 当該担当指定をされた職員が所属長に聞きますと、所属長はおれにはわからぬ、人事課に聞いてくれ、こういう例があるんですが、その場合はその職員はどこへどうして聞いたらいいんですか。そういう場合が非常に多い。

○説明員(杉浦喬也君) 細かい運用その他人事課が行うわけではございますが、あくまでその権限と責任は所属長でございます。

○内藤功君 総裁、やっぱり下の方のことをよく御存じないですね。よく聞いてみて下さい。現実にはそんなんです。

それから今勤務成績、適性、能力とおっしゃいましたが、これはどういふことなんです。勤務成績なり適性なり能力がすぐれている人を送るんですか、劣っている人を送るというんですか。

○説明員(杉浦喬也君) 活用センターで実施しておる内容はいろいろでございます。中にはやはり例えば一定の資格を得たい、あるいは他の職種への転換のための教育を受けたいというような、教

育上の必要がある、そういう人もございます。あるいはまたセールス活動ということに従事する場合もありますし、直営売店でみずから経営を行うという場合等いろいろございまして、したがって、それぞれ活用の仕方に対応いたしまして、適材適所というふうな考えの結果でございます。成績が悪いからそこへ入れるんだという一律の基準はありません。

○内藤功君 特にならぬのが勤務成績なんです。勤務成績というのを基準としてあなたが言われたから、勤務成績というのを基準として言われたならば、勤務成績のよい人を人活センターに配置するんですか、悪い人を配置するんですか、これを聞いたんですが、いかがですか。

○説明員(杉浦喬也君) 勤務成績というふうにはっきり申し上げませんでして、今当人の能力、適性等を総合的に勘案してというふうな申し上げましたが、判断の材料の中には勤務成績もあろうかと思ひます。

○内藤功君 だから聞いているんで、その判断の中の勤務成績というのはいい人を送るんですか、悪い人を送るんですか、そこを聞いているんです。

○説明員(杉浦喬也君) 先ほど申し上げましたように、活用センターでの仕事の中にいろいろございまして、一概に申し上げるわけにはまいりません。

○内藤功君 大体、勤務成績を基準に入れるときには、いい人を入れるのか悪い人を入れるのか、どっちかの判断がなくて基準の中に入れるなんというのはいないことがありません。基準が不公平、不明確であつては、これではいかにけられ

る方はこれは大変な御心配だし、いわば災難だと思ふんですね。私は、これを再度聞いても同じような答えでしようから押し問答になりますけれども、勤務成績についてはいい人を送るのか悪い人を送るのかこれは答えがなかった、答えられなかったというふうに確認してよろしいですか。それならそれでよろしいです。

○説明員(杉浦喬也君) 本来業務に従事する人、これは本来の鉄道事業、鉄道そのものの従事者でございまして、そうした方のあり方というものは、やはりいわば勤務成績良好でありしつかりと仕事をやっているという人がまず本来業務だと思ひます。それ以外の仕事をやるという場合の判断でございます。それから、勤務成績がいい場合もあるしそれから悪い場合もある、それぞれの人の対する総合的な判断ということを決めていくということでございます。

○内藤功君 私は、今の点についてのお答えは全然私の問いに答えていないと思ふんです。ただ、これをやっても押し問答になりますから、次の方法で別の方から聞いてまいります、やむを得ませんから。

総裁も言ひ、中曽根総理も言うんですけれども、有効活用、効率的運用、適材適所と言ひますけれども、国労組合員がさっきのお話のようについに全体の八二%を占めているというんです。国労の組合員は国鉄職員の中で最近過半数を割つたと報道されております。そうすると、国労の組織は過半数だが人活センターに入っている人は八二%に上っているという点は、まず一つ、国労という組合に対する組合間差別だという推定が働くわけですね。不当労働行為ではまず第一の推定です。これにはどうお答えになりますか。

○説明員(杉浦喬也君) 結果的に国労の諸君が多かつたということではございまして、私も、人活センターへの職員の配属に当たりまして組合による差別は一切行つておりません。

○内藤功君 数字が非常に雄弁に物語っているわけですね。

それから普通、差別をする人というのは、私は差別をいたしますとか、しましたというところは絶対言わないものなんです。これは言わない、九二%言わないでしようね。労働委員会や裁判所の不当労働行為でも、やった人は大体否認いたしました。周りの動かぬ事実から認定されるものですから、今のお言葉でも私はやっぱりこの手かとい

うふうな感じがするだけの話なんです。

そこで、国労の組合員の場合に、職場でも非常に有能な職員ですね、職場で仕事の上でも第一人者と自他ともに認める、なくてはならない人、本来業務の上で。そういう人をあえて本務から外して人活センターへ配属している例はほんとう本当にたくさん聞いているんです。たぐさん聞いて

いるんです。十月十六日開かれた国鉄の全国ブロック別総務部長会議での職員課関係の指示事項というのがこの間市川正一議員の手で出されまして、それにはこういふふうな資料を見ていただきたいんです。「人活活用センター」の(1) 人活センターへの今後の職員の配置方」というところなんですけれども、市川議員の提出された資料、私の手元にあります。

① 人活センターに集めて、集中的に管理し、効率的、効果的に活用していくという方針は不変とする。解散をさせたり、縮小をした

りすることはしない。

② 但し、ダイヤ改正後の配置方については、現行スペース並びにダイヤ改正後不要となる直ちに使えるスペースの範囲内での最大限の配置を図る。

③ その際、配置スペースに限界があるため、現行配置要員の中で勤務成績等に優れ、本務要員として活用する必要がある者(更正者も含む)については、人間の差し替えを積極的に行うものとする。

④ 時期は雇用情勢も判断しつつ、十一月中旬から下旬に固めて一挙に配置する方向で検討する。

こう書いてあるんです。

まず聞きますが、法務省来ておられますか。――犯罪者予防更生法という法律がありますが、更生というのはいくついう定義でございましょうか。

○政府委員(後谷利幸君) 御説明申し上げます。犯罪者予防更生法におきまして用いてあります更生の意味でございますが、これは犯罪または非

行のあった者が犯罪や非行の原因あるいは動機となつた性格、習慣、生活態度等を改めまして、その状態が安定化し、実社会の健全な一員として復帰した状態を言ふと、かように解釈をいたしております。

○内藤功君 総裁、いかがですか。この総務部長会議が十月十六日開かれて、そのときの職員局職員課の関係の指示事項の中にこういうふうな「勤務成績等に優れ、本務要員として活用する必要がある者（更正者も含む）」については、人間の差し替え、「つまり今人活センターに入っている人を差しかえる」ということを「積極的に行う」と言っている人から、私は、これは勤務成績にすぐれている人も来ているという意味なのか、あるいは勤務成績等にすぐれているという人は人活センターに来てからの意味なのか、これは両方の意味にとれると思いますけれども、とにかく勤務成績優秀な人が人活センターにも来ているということを書いておるんですね。こういう人は一体、この本社の総務部長会議という重要な会議で指示されているんですが、何人ぐらいいるというふうに考えているんですか。どういうふうに入れたかえをやるというんですかね。ここあたりをちょっとお話しただきたい。

○説明員（杉浦喬也君） 今先生御指摘のような会議、十月十六日の会議はあったことは事実でございます。そこで配られたという資料につきましては、私は見たことがございません。恐らくそういう資料が配られたことはないと思います。したがって、その中の表現につきましてはコメントすることは差し控えたいと思います。

○内藤功君 総裁が知らないうちに、だれか担当の常務は知らないんですか、職員局の関係の。

○説明員（金田信義君） 私もこの会議が催されたという事実は知っておりますけれども、当日いかなる資料が配られたかは存じておりません。しかしながら、先にお配りいただきました資料を拝見いたしました。今これも見ておりますけれども、今委員が御指摘のこの紙は当日配られたものでは

ないというぐあいになります。したがって、私はこれは前回見ましたし、今見ただけでござい

○内藤功君 しかし、私のところにはこれが入っているんですよ。いただいておるんですよ。ここで入手しておるんですよ。しかも、この後を見る、その次をちょっとついでに読んでみましようね。給与問題——ちょっとお待ちください。「給与問題」としましてね、

新会社の給与制度については、法案成立後設立委員から示されることになるが、大幅に変更になるものと考えておいた方がよい。職員全員についての人事異動だ、と思わなくてはならない。（個々の給与関係基本事項確定作業）管理局における担当者の業務がどんなに大変な作業であるかを認識させる。

次に、清算事業団の給与条件について。先般の運輸大臣答弁は、概算要求における人件費の積算方（便宜的においたもの）を述べたにすぎず、職員の給与条件とは別である。清算事業団の給与条件については、現在検討中であり、検討後変更する部分については、法案成立後団交で提案する。新聞報道は、正しく伝えていない。

特別対策対象者で管理業務に従事する者は九〇％となると報道され、管理者の中に動揺している向きもあると思うが、そう決まったわけでもないし、又、そういうふうにしないうちにしたいと思つているので、頭の中に入れておいてほしい。

これはあれですか、こういうことをやってないですか。さらに、もう一つありますよ。例えば要員の雇用問題では、部外から数字を求められた場合は、必ず本社に連絡のこと。政府報告、国会提出資料との整合性の問題があるので厳守。と書いてあるんですよ。ここまで書いてある。それから、

職員募集に際して、「行く気はなくても受けるだけ受けてみる。」的な勧奨は行わないこと。選考段階で辞退者が続出するようでは、国鉄の姿勢を問われかねない。

面接を受ける職員に対しては、服装、礼儀等について注意を与えておくこと。また、面接の席上「転職の意思なし」というような返答をさせてはならない。

○説明員（金田信義君） ブロック別総務部長会議というものは、私も目下の国鉄業務を遂行するために再々におたつて開いております。また、その席上私が出ることもございますし、また出ないこともございます。その都度業務に必要な連絡をいたしましたし、あるいは地方の意見を聞いたり、現在の国鉄改革等々がスムーズに進むように適時適切に開催しておるところでございます。その席上ではいろいろな資料も配りますし、配った資料については、またその中身につきまして一々御報告する必要はございませんと私は感じます。しかしながら、今御指摘の件につきましては、恐らく席上で語った内容もあるいはあるかも知れませんが、また、話してない内容もあるかも知れませんが、私、一々チェックしておりませんけれども、いざれにいたしましても、先ほど御指摘のございました更正者云々の資料につきましては私は一切見ておりませんし、恐らくその資料は全然出ておらず、しかも当日配られたものではない。また私どもの、私の部下にそのような更正者などという言葉を使用者は一切いないというぐあいに信じております。

○内藤功君 使う者がいるかいにかじやなくて、ここに書いてあるということが問題ですね。この中にはこのように話したこともあるかもしれぬし、ないこともあるかもしれぬということと言われたから、結局暗に認めたことになるじゃない

でしようか。なかなか一遍にはこういうのは認められないでしようけれどもね。はっきりしたらどうですか。はっきりしてくださいます。やっぱり認めたということなんだ、これは。そうじゃないの。私のところにこれはちゃんあるんだ。わか

○説明員（杉浦喬也君） 先ほど申し上げましたとおり、その資料につきましては私は全然これを知りません。また、推測するに、そうした資料は配られていないというふうに思いますから、中身に

○説明員（杉浦喬也君） そういう資料はないものと思つておるんです。調べようがございません。

○内藤功君 例の手なんですか、これが問題なんだね。あるかないかはやっぱり調べるべきです。これは。しかも、澄田常務理事と総裁の答弁は微妙に違つていてね。澄田常務理事は、さっき言ったようなことを説明したかもしれぬし、説明しないことがあるかもしれぬと。ただ、更正者ということは使う人間はいないと、こういう答弁で、微妙なこれは食い違いが生じたと思つて

○説明員（金田信義君） 総裁の答弁と私の答弁に食い違いがあるとは思っておりません。私は、先ほど申された部分についての資料は見たこと

○内藤功君 じゃ澄田常務理事、この表の中で

の部分、あなたは見たことがない、どの部分についてはしゃべったことがある、指定できますか。

○説明員(金田信義君) 私その資料を今全部初めて見ましたので、そのチェックは不可能でございます。

○内藤功君 もう大体この問答でこればかりきり否定できないというところはわかりました。しかも調査をしようという、こういうところに国鉄当局の非常に国会を軽視している態度があるということ、私は厳しく申し上げておきたいと思うんです。本当にけしからぬことである。大体、きちんと書いてあるじゃないか、ここに。けしからぬ。

さてそこで、私はそれじゃ聞きますけれども、実際の話をしますよ。高速コンテナ貨車のブレーキ検査のベテランを人活センターに送って、電車の窓ガラスふきや電車の天井の整風板の清掃をやらせているのであります。この人は四十二歳で東京北局の隅田川客貨車区、車両検査係であります。隅田川客貨車区というのは、本社としても特に指定している重要基地だと思ふんですけれども、どういふ役目を持っている基地ですか。

○説明員(山之内秀一郎君) 隅田川客貨車区は、東京地区の北口の大きな貨物のターミナルでございます。隅田川貨物駅に付随してございます現場でございます。主にコンテナ関係の貨車の点検修理等を行っております。

○内藤功君 隅田川客貨車区は、今常務が言ったように、隅田川貨物駅に発着する貨車、荷物客車などの検査修繕を業務とする職場です。長距離直行便の高速コンテナ貨車、いわゆるコキ一〇〇〇形式、これが約百三十両、コキ五〇〇〇形式が大体二百両、その基地であります。門司と並ぶ基地の一つであります。

この人は、高速コンテナ貨車のブレーキ関係の検査修繕を十一年間やって第一人者であります。安全輸送と直結する仕事です。ことしも三月十日から検査実習の教育担当をやっている。七月十五日に松戸の電車区の人活センターへ配属を命令さ

れたんだけれども、七月十五日の松戸の人活センターへ担務命令が発令されるまでは検査長に作業方法、手順、技術的ポイントを習得させて、教えていたんです。直前まで教えていたんですね。教えていて、教え終わると今度は辞令で人活センターに持っていかれたわけでありまして。理由を聞いても、現場長は、総裁ね、局の指示だと言っただけなんです。さらに局に問い合わせると、現場から上がってきたと言っただけです。全く無責任なすり合いを局の人事課と現場長はやっているという実態をあなたのお耳に入れておきたいと思うんですよ。

現在、この松戸電車区人活センターではどんなことをやっているか。私はここに写真を持っていますので、けさの理事会でお許しを得て運輸大臣、総理にお見せしたいと思ふんです。(写真を手渡す)

これは、今その写真にも出ておりますけれども、本務から外されて、電車の窓ガラスふきをやらされているんです。それから天井の整風板清掃、それも十一名で午前十時、午後十時です。一時間、終わらないうち。後は詰所というところにおいて何にも指示がないという状況です。

私は清掃の仕事の価値を云々いたしません。そういうことは言いません。仕事は何でも同じであります。しかし、本務外の仕事にかかるといふことが問題なんです。この人はベテランの検査修繕要員なんです。ところが、本務の技術、技能の向上には何一つつながりません。窓ガラスふきをやらせても天井の整風板をやっても。そして、いわば精神的に苦痛でありまして、不利益を与えていけば見せしめ懲罰にしようというんじゃないんですか、これは。このようなことは本当にもう異常な、常識に反する人事だと言わなきゃなりません。

それから、ここにあります詰所ですね。これは今運輸大臣ごらんになったと思ふすけれども、シリコン整流器と申しまして二百ボルトの電流が流れるやつが入り口近くに設置されておる。これ

は国電に充電するための機械であります。現実には電流が流れております。「キケン、さわるな」とここに書いてあります。そうして、ここに入られから百十五日間あつたんです。これは。百十五日の十月三十日になりました。本人たちの重要な要求でようやくこの十月三十日にこのシリコン整流器は撤去したんです。

十七畳半に十六人が詰め込まれております。これでですね。こういうような状況であります。全部本人の陳述書もここにあります。換気扇もない。国鉄職場には絶対必要な鉄道電話もないです。気管支ぜんそく患者、公害病認定患者、中学三年のときに気管支ぜんそくに認定された人が一人。

腰痛、椎間板ヘルニア、これは三十キロある例の連結器のやつを持ち上げるときにおかしなやつそのまゝ悪くなっている人が一人。若いけれども脳血栓を過去患ったことのある人が一人。三人病人の人もいます。病人と活動家ですね。病人と国労幹部を入れているわけです。十六人中病人五人、組合青年部役員八人、一般平組員は三人です。この三人も活動家である。

これでは収容所だといふ人たちが言っても私は言い過ぎじゃないと思ふ。収容所「国鉄収容所」からの告発。これもけさの理事会で御了承を得ましたので運輸大臣並びに総理にもお目通しをいたしたい。これがそうなんです。(資料を手渡す)

私は人材活用にならぬと思ふんです。有効活用にならぬ。適材適所じゃないです。適材適所と言ふなら、隅田川客貨車区でブレーキのなにをやってもらうといふんです。

私は、こういうことを申し上げておきたいんです。ブレーキのことについて人活センターに移されてから、職場の上司、検査長から数回にわたって鉄道電話で、つまりその部屋には通じませんが、よその鉄道電話で問い合わせがきて、あなた人活センターにいてわからないが、これはどうして直したらいいんだというのを数回アドバイスが求められております。さらに、ほかに転勤した元助役からも、ブレーキのことをあなたに聞き

たいんだと、人活センターで窓ふきをやっている人に教わりに来ているんですね。つい十日ぐらい前ですけれども、この人が久しぶりで本区の現場へ帰ったところ、武蔵野から広域配転で来た検修助役が三十人ぐらゐり集めて現車訓練をやっているんです。ちようどいいところへ来たところ。これは藤田君というんですが、藤田君ここへ来て教えてやってくれ、おれにはわからなくなっちゃったからと言っているので、おれを人活センターから出せば教えてやるよと言ったんだけれども、まあその場ですから全部教えてやったそうです。この人は。そう言っていましたよ。

私は、本当にこれは間違ったことがやられていると思ひます。これが今やられているんです。そうして、この人と一緒に配転された渡辺君というんですが、青年部書記長はこういうふうに言っております。

私たちが日々頑張って守ってきた国鉄の安全はどうなってしまうのでしょうか。私の技術をそのために使うことは二度とできないのでしょうか。一日も早くもとの職場に戻らなければ私の技術も仲間の技術も落ちていきます。私たちが飼ひ殺して私たちが人間性を切り刻むようなことはやめてください。どうぞ人間として、労働者としての命のぎりぎりをかけた叫びを理解してください。こう言っております。これは、いかなる理由があつてもこういふことは、人が足りないとき、また国鉄が何十年かけてつくり上げた大事な技術者でしょう、国鉄の宝なんです。こういう人をこういうところに使つていいのかという問題ですね。

総理、どうお考えになりますか。政治家としてどうお考えになりますか。運輸大臣、どうなんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今初めてこの写真集を渡されて拝見しておったところでありまして、私は現在、国鉄当局が人材活用センターを運営いたしております中で、今御議論をされておるようなことがあるとは思ひません。そ

う報告も受けておりません。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

○内藤功君 総裁、どうですか。

さらに、総裁は再びまた、人材有効活用、

余剰人員の活用ということを言われたが、これく

らいこういう事実の前に空虚な響きを持つ言葉は

ない。まさに職場で一番必要な人ですね。技術を

聞きに求められている人、そういう人が窓ガラスふ

きをやっている、本当におかしいと私は思いま

す。もちろん個別の問題はそれぞれの機関で処理

されることですけれども、そういうことが余剰人

員活用の名で行われているという問題を私はこ

で事実をもって指摘をしたいんです。

そこで、これは労働省にお伺いしたいんです

が、このように本務以外の仕事に従事させる、そ

してある一カ所に労働組合の活動家あるいは組合

の役員という人々を集めて本務の仕事を与えな

い、あるいはいかなる仕事も与えないで置いて

おくということは、状況いかんでは不当労働行為

にもなる、こういうふうに私は思うんですが、労

働省の御見解はいかがですか。

○政府委員(小堀義朗君) 個別事案の問題につい

ては、先ほど大臣がお答えになりましたように、見解

を述べることは差し控えていただきたいと思います

ですが、一般論としてお答えいたしますと、労

働組合法七条にありますように、特定の組合に属

することないしは組合活動をしたことを理由とし

て、そのことのゆえをもって不利益な取り扱いを

するとすれば、これは不当労働行為に当たる可能

性を持つというケースはございます。

○内藤功君 これはもう経済的な不利益だけでは

なく精神的な不利益も含むということは常識だと

思うんです。

局長にお伺いしますが、中央労働委員会の出し

た命令で、十和田観光電鉄という事件の有名な命

令がありますが、内容は御存じですか。

○政府委員(小堀義朗君) ちょっと今承知してお

りません。

○内藤功君 中山伊知郎さんが会長をしておつた

ときの、昭和三十四年十月七日に既に中労委の命

令で確立されているものですね。これは昭和三十

三年に起きた事件ですが、企画室というのを会社

へつくって、そして余剰人員の配置ということ

でその人員を拡充したんです、企画室を。そうし

て総合業務の調整及び推進と施設の新設、保存に

機動性を持たせたということ、労働組合の役員

それから組合の活動家をそこに配置転換、異動し

たんですね。これについて中労委は、

必ずしも人員が余剰でないとされている部門

から、企画室に異動になつてくる者があつた、ま

た余剰人員があるとして企画室への異動があつ

た部門で、その後人手不足を理由に企画室から

応援をうけていたり、企画室勤務者を原職に復

帰させたりしている事実が認められ、必ずしも

一貫した方針のもとで人事異動が行なわれたわ

けではない。

また、一定の技能経験を有し、永年勤続した

者が、矯正教育の名のもとに、企画室に勤務さ

せられていることは、個人にとつては不名誉な

ことであり、劣等感を抱きながら、将来に対す

る希望を失ないつつ、毎日心理的にきわめて不

安な状態で労働に従事していることが認められ

るのであつて、第一組合員の企画室への異動

が、会社の主張する会社再建を目的とする適材

適所、人心の刷新を図るためのものとは到底考

えられない。

以上のとおり、今回の企画室への人事異動に

関する会社の主張は、いづれも納得せしめると

ころに乏しい。

という判断をして、この人事異動については不当

労働行為と認められるというのが昭和三十四年十

月七日、これは労働委員会命令案に出ています。

こういうのがありますが、いかがですか。こうい

う命令が出ていますね。

私は、企画室と人材活用センター、言葉は違ふ

けれども、まさにこの判例の考え方、これのもつ

と大きな規模が今人材活用センターの中で行わ

れているというふうに思います。これはもう私は

不当労働行為である、こういうことを断ぜざるを

得ない。そして人材は本当に有効に活用されて

ないというふうに思うわけでありまして。

そこで次の問題ですが、そういう人材活用セン

ターに派遣される人について、昭和六十一年七月

十四日付の東京西鉄道管理局施設部総務課長名の

「人活センター用人事調査の提出について」という

文書がここにあります。横書きです。丸を書いて

秘と書いてあります。これです。これは衆議院の

特別委員会におきまして村上弘議員から配付をさ

れたもので、既にもう御存じだと思つてます。こ

こには、「については、人活センター設置等の参考

資料」としての下記により「人事調査」を提出さ

れたい。」とありまして、2として、対象者は「職

員管理調査の総合評価(人事課査定)4及び5の

者」3として、組合所属は「六十年四月以降変更

のあつた者については、前及び現所属を記入す

る」5として、ナンバー、「悪い順に総合順位を

付ける」と、こうありますね。

私はお伺いしたいんですが、この職員管理調査

で総合評価、局の人事課査定で4、5をつけられ

た人が人活センターへ送られるというところがこ

でもう明らかになっていると思つてます。組合の

所属も配置の基準であることが明らかだと思つ

てですね。組合では差別しないと言っていますが、

順位をつけることも行われているのです。いかが

ですか。

○説明員(杉浦喬也君) 今の資料は私初めて見る

ところでございます、今直ちにお答えはできま

せん。

○内藤功君 杉浦総裁、今初めてごらんになりま

したか、本当ですか。十月二十三日の衆議院の委

員会議事録で村上弘さんに對して、「ただいまの

資料はちょっと私、見ておりません。よく中身を

拝見させていただきたいと思つてます。」十月二十

三日に見ておるじゃないですか。いつもそう言う

のかね。

○説明員(杉浦喬也君) その瞬間的な判断でそう

御返事を申し上げましたが、今もう一回初めてで

はなしに二度目であるわけではございますが、

私、中身をよく知りません。

○内藤功君 よく調べてください。その内容をよ

く調べてください。そこにはつきりと成績の4と5、つまり成績の悪い人が人活センターへ送られる、これにはそう書いてあります。私が最初にい人を送るのか悪い人を送るのかと聞いたのは、そういうこともあって聞いておいたんです。ここには4とか5が送られるんです。どうするんです。わからないままに済ますんですか。

○説明員(杉浦喬也君) 事実をよく調べますが、事柄は内部におきます人事上の指導の問題でございまして、中身につきましていろいろとお答えをすることがなかなかできないと思います。

○内藤功君 厳重に調査をしてこれは回答をいただきたいと思うんです。

そこで、いろんな文書があつていろいろの調査をしていくんです。まず昭和六十一年九月十五日付におきまして川崎駅長作成の職員調査、調査期間(成績率)昭和六十一年四月一日から九月十五日、川崎駅長として川崎駅長の四角い職印があります。これが押してある文書がここにあります。コピーです。

これには百十三人の職員の氏名、年齢、担務、これは運転とか営業とか信号とか庶務とか、それからサンクス派遣とか、それから注意指導回数、これには服装、暴言、苦情、お褒めと書いてあります。それから処分、それから小集団グループ、知識、技能、これはA、B、Cで表示してあります。それから局人事課の評価、一一〇番という略号で書いてあります。一一〇番。それから特記事項、今回の成績評価というふうに欄が並んであるんですよ。これですね。次に所属組合を符号で示しております。一番が国労です。二番が動労、三番が鉄労、七番が無所属です。そして、これをパイパンと言っているそうです。国労は九十人、動労は二十人います。私勘定したら、動労は三人です。各組合別に分類して1、2、3、4、5の評価をつけております。さっきの五点評価です。そうしますと、国労は1がありません。2が十三人、3が四十人、4が十九人、5が十八人と圧倒的に4と3が多いんです。鉄労の方

は七人が1であります。十一人が2であります。3が二人であります。4と5はゼロですね。動労の方は1がゼロです。評価2が三人です。3、4、5はゼロであります。

こういうふうに組合別に、国労は3が四十人、4が十九人、5が十八人、そして鉄労、動労は4、5がない。ここですね。これではもうさっきの基準でいけば4、5は全部国労が占めておつて、国労が人活センターに送られる、こういうことになるんじゃないでしょうか。このことにつきまして、私のほかにある新聞も入手をしたとして新聞の記事が、一昨日ですか、出ておりました。この点についての総裁のお考え、御見解、御認識を伺いたいと思います。

○説明員(杉浦喬也君) 先生今おっしゃいましたように、ある新聞にそうした記事が載つておるのを私は見たわけでございますが、この中身、現物につきましては全然私は見ておりませんし、またそこではいろいろと新聞報道の中身で推察をいたしますと、これは現場におきます管理者の職員の把握のためのメモみたいなものだなという感じは受けました。しかしながら、中身はそれぞれ職員のプライバシーに関する問題であるわけでございまして、私としましてはやはりコメントはできないわけでございます。

○内藤功君 厳然として国労と鉄労、動労の区別、差別が数字で明らかであります。

もう一つ私は申し上げておきたいんです。それは、これは小田原、平塚、熱海の電力区の資料であります。これは職員名簿、職員名簿一般、系統別名簿、評価別名簿とありまして、六十一年八月六日付になっております。これをずっと見てみますと、平塚と小田原と熱海の電力の職場で電車、電灯、変電の仕事に従事しておられる電気技術主任、電気技術副主任、電気技術係、事務係の名簿であります。総員七十一名です。そのうち国労は二十五人です。これ名簿に基づいて私自身分析してみました。そのほかいわゆる東京鉄道協議会、動労、鉄労等の方、これが四十六人おられると。

そうして氏名、生年月日、学歴、就職年月日、住所というものがずっと書いてあります。昭和六十一年と六十一年の職員台帳、A、B、C、D、Eで表示しております。そして問題の局人事課の評価、いわゆる一一〇番、ここに出ております。五段階評価です。そして、なおおもしろいことに一番から七十一番まで順位をつけております。

私はこれを分析して非常に問題だと思いましたのは、まず、国労はすべてこの4、5、2、3というところに入っています。数を言いますと、国労が二十五名で1がありません。2が四名、3が八名、4が十一名、5が二名です。そして改革協というところに入っている方が、1が一人、2が十四名、3が二十四名、4が六名、5が一名、こういう数字になっています。明らかにこの2、3にほかの組合は集中し、国労は4、5に集中している。

さらに順位を見ますと、順位は五十七番以下七十一番までの低位は六十四位を除いて全部国労です。五十七番以下七十一番まで。それからその上は八番から十七番、三十番から四十番の間に点在しています。四十一位から五十六位までが他の組合。要するに、五十七番から最低位までが全部、一人除いてほかは全部国労が占めている。こういう数字があらわれております。これは、ですから川崎だけじゃない。小田原、平塚、熱海の電力区もそうです。

まだほかにもどんどん出てくると思いますけれども、私は時間の関係で、ほかにもありますが、この二つを見ただけでも、いかにこの組合間差別が総裁のここでの言葉にもかかわらず現場でやられていくかということでもあります。これは現場長の判断でできるわけじゃないんです。国鉄のやっぱ職員局あるいは総裁というところのオーケイがなければこういう大変な人の評価、一生、生死にかかわりますからね。自分と家族が食えるか食えなくなるかという問題にもかかわる問題です。これが組合で差別されていいのかということですよ。私は、この点、明確なお答えをいた

だきたいと思うんです。こういうことをやっているんでしょ、実際。

○説明員(杉浦喬也君) 職員の管理につきまして、これは一人一人現場の管理者が把握するところというところで本社から指導をしておるところでございまして。しかしながら、その場合に、先生がおっしゃるような組合による差別というように、あるいは組合活動による差別というように、これは一切行っていない。また、そのような指導は一切していません。

○内藤功君 それなら聞きますが、これは新潟鉄道管理局であります。新潟鉄道管理局の人材活用センターに既に配置されている職員の方の名簿であります。氏名の実名を私、プライバシーにかかわりますから申しません。氏名、年齢、人材活用センターの名称、勤務箇所、職名と書いてあります。そうして、これはKが国労ですよ。Tが鉄労です。Dが動労で表示されていますが、何とこの評価を1、2、3、4、5で示しますと、国労は全部この新潟の場合4、5ですね。鉄労、動労は4、5は一人もなく、1、2、3のみです。そうして、しかも鉄労、動労の方は配置場所は事業開発部といいますが、直営店の方に配置をされている。それから鉄労には訓告一回の人が一人ありますが、訓告一回受けているのに評価は3になっています。国労の方は訓告一回の方は二人おられますが、一人の方は4、もう一人の方は5です。これは差別の分析の場合のポイントはこの点なんです。ここがやっぱり組合間差別の一つの象徴になっています。本人は御否定になつてもこういうふうになっています。いかがですか。

もう一つは、東中光雄議員が衆議院でお出しになった、配付された資料で「職員評定調査」です。これは松山駅です。組合活動で差別していないとおっしゃるけれども、四月と九月の評定で3から4にランクを下げられた人がいます。4から5へランクを引き下げられた人がいます。合わせて六人います。これの理由は、いずれも七月二十六日の十七時半から十八時半までの間、松山駅前

の抗議集会に参加して、分割・民営化反対、不当差別、選別に抗議したということが理由なんです。「現状認識ができていない」と、十七時半から十八時半、時間外じゃないですか、これは。この点どうですか。こんなにあるんです。幾らでも出しますよ、否定するなら。これでも組合間差別じゃないんですか。

○説明員(杉浦喬也君) 何遍も申し上げるとおり、個々の職員の現場におきます把握というものをしっかりやらなきゃいかぬ。四月一日現在の管理調書を今見直しておるといふことも事実でございますが、しかしながら、その際に先生御指摘のような組合による差別あるいは組合活動による差別、こういうことは一切行つてはならないし、現実そのように行つていないというふうに思っています。

○内藤功君 総理に質問いたします。

この間、十一月十三日にここで我が党の市川正一さんが総理に質問しました。松山駅で荷物を持ったおばあさん、お年寄りの方を助けるなど非常にいい活動、善行をしたという人が、この松山駅で組合の民営・分割反対の集会に出席をしたという事で評価を下げられているわけですね。

この点について総理自身感想を聞かれて、立派な模範的な人もいます、国鉄職員の中には、ということをおっしゃったけれども、こういう人が職場集会に参加したということによって評価を下げられる、こういうのは人間に対する、労働者に対する評価としていいものでしょうか、これは。私は、こういうことが行われていたらその職員の士気にも関係するし、その職場の労使関係は、特に安全というものに関係する職場である以上非常に問題だと思ふんですけれども、総理のお考えを伺いたいと思ふんです。

○国務大臣(中曾根康弘君) 事実未確認の問題についてコメントをすることは適当でないと思ひます。

○内藤功君 事実未確認じゃなくて、この間、ちゃんと総理に事実を示して御質問した問題であります。

す。私は非常に、この組合間差別でないというところがいかにも現場の事実では空疎な言葉かというところが私ははつきりしたんじゃないかと思ひます。そこで私は、時間がそろそろ少なくなりましてので次の質問に移りますが、労働省にこれは見解を伺いたいんですが、——その前に運輸大臣に伺いたいんですが、しばしば承つておられますと、国鉄の新社への名簿作成行為について国鉄は設立委員の補助者、時には履行補助者の行為だと言つておられますが、そうしますと、設立委員とこの国鉄の履行補助者というのは同一人格と見てよろしいんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 設立委員がそれぞれの会社の、例えば雇用条件でありますとか労働条件を設定する、そしてどういふ方を受け入れたいかを定める、その採用の方針に従つて、補助者の立場として国鉄はその意を受けて個々の職員の方の希望を聞きながらその配置を決めていく。いわば新会社のお手伝いをするということでありましょう。

○内藤功君 同一人格かどうかという点はいかがですか。

○政府委員(林洋司君) いわゆる名簿作成等につきましては国鉄がこれを行うというところに法律上規定してあるわけでございますが、これは法律的に見ますと、事実行為の委託といえますか、準委任、民法で言いますと準委任という関係になるうかと思ひます。そういう意味で、同一人格かどうかという、そういう観点から私も考えたことはございませぬけれども、法律的にいいますと民法で言うところの準委任、これに近いものであらうというふうに思ひます。

○内藤功君 そういうお答えを前提にして、労働省に伺いますが、これは一般論としてのお答えでいいですが、労働基準法の二十二条第三項では、いわゆる労働組合運動に関する通信を、あらかじめ第三者とはかり、就業を妨げる目的をもってなすことはできないと、それについては罰則があります。この規定の内容、特に労働組合運動に関する通信という意味と、それから妨げる目的という意味、これは労働省としての御見解はどうなっているか、お伺いしたい。

○政府委員(平賀俊行君) 労働基準法第二十二條三項には、御質問のように、「使用者は、予め第三者と謀り、労働者の就業を妨げることを目的として、労働者の国籍、信条、社会的身分若しくは労働組合運動に関する通信をし、又は「云々」という規定がございます。また、これには罰則もございします。ただ、これにつきましては、「労働者の就業を妨げることを目的として」ということがございします。これは、この場合は一般的に言つて、退職をした前の使用者が、新たな就業を妨げることを目的として、就業を妨害する、再就職ができないうことを目的として、そういうことを目的としてこういふことをしてはならないと一般的に理解をしております。

それから「労働組合運動に関する通信」、これは広く労働組合運動に関する事項が入ると思ひます。それから「労働組合運動に関する事項」——労働処分を受けたとか、何々労働組合の組合員であるとか、組合活動に、集会に参加したとかいうことはまさに労働運動に関する事項なんです。そこで労働省にお伺いしますが、これも一般論としてお聞きますが、そういうものを書いた文書、職員全員あるいは職員の多数の、そういう組合活動についての、組合所屬、組合活動あるいは組合活動に参加して処分を受けた経歴等、これを、Aの会社からその職員が移るといふことが予想されるBの会社、あるいは採用を希望することが予想される別の会社に渡すという場合は、これはそのものが違法かどうかの問題も起きますし、立法の趣旨から見れば一体どういふふうに考えたらいいか、こういう問題をお伺いしたいと思ふんです。

○政府委員(平賀俊行君) ただいま労働基準法の二十二条三項についてお話ししたように、そういうような労働組合活動に関する通信をすることにする通信という意味と、それから妨げる目的という意味、これは労働省としての御見解はどうなっているか、お伺いしたい。

ついで、あらかじめ第三者とはかり、それから就業を妨げることを目的としてやるということになれば、それは二十二条三項の違反になると思ひます。

○内藤功君 まだまだ質問したい問題があります。特に、この今問題になっている職員についての組合所屬と組合活動によつて表をつくつてゐる。そしてこの表が、私は新会社設立のときに必ず新会社に行くものだと思うんです、総裁が新会社の設立委員にならうと思ひますから。そういう報道もあるというわけですからね。問題ですよ。

なお他に用意した質問があります。団体交渉権の問題その他重要な問題がありますので、残余の質疑は次回に行ふことを明らかにしておきます。○委員長(山内一朗君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後五時五十一分散会

昭和六十一年十一月二十七日印刷

昭和六十一年十一月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局