

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八号

昭和六十一年十一月二十五日(火曜日)
午前九時三十三分開会

委員の異動

十一月二十二日

辞任

補欠選任

小野 清子君
松浦 孝治君
宮崎 秀樹君
守住 有信君
田淵 勲二君
渡辺 四郎君
神谷信之助君
十一月二十五日
寺内 弘子君
菅野 久光君
大木 正吾君
山口 哲夫君
山崎 竜男君
青木 薪次君
梶原 敬義君
渡辺 四郎君
山崎 竜男君
青木 薪次君
梶原 敬義君
渡辺 四郎君
小笠原貞子君

出席者は左のとおり。

委員長 山内 一郎君
理事 伊江 朝雄君
浦田 勝君
江島 淳君
亀長 友義君
赤桐 操君
安恒 良一君
矢原 秀男君
大島 友治君
梶原 清君
木村 睦男君

委員

国務大臣

内閣総理大臣 中曾根康弘君
大蔵大臣 宮澤 喜一君
運輸大臣 橋本龍太郎君
労働大臣 平井 卓志君
建設大臣 天野 光晴君
自治大臣 葉梨 信行君
国務大臣 (内閣官房長官) 後藤田正晴君

政府委員

国務大臣 (総務庁長官) 玉置 和郎君
国務大臣 (国土庁長官) 綿貫 民輔君
内閣審議官 中島 眞二君
内閣法制局長官 味村 治君
内閣法制局第四部長 大出 峻郎君
総務庁人事局長 手塚 康夫君
国土庁土地局長 田村 嘉朗君
国土庁大都市圏整備局長 柳 晃君
外務省欧亜局長 西山 健彦君
大蔵省主計局次長 角谷 正彦君
大蔵省主計局次長 斎藤 次郎君
大蔵省理財局次長 入江 敏行君
大蔵省理財局次長 頼松 祥典君
厚生大臣官房審議官 佐々木喜之君
兼内閣審議官 野々内 隆君
資源エネルギー庁長官 服部 経治君
運輸大臣官房審議官 井山 嗣夫君
運輸大臣官房審議官 林 淳司君
運輸大臣官房国策審議官 丹羽 晟君
運輸大臣官房国策審議官 棚橋 泰君
運輸省地域交通局長 熊代 健君

事務局側

説明員

日本国有鉄道総裁 杉浦 喬也君
日本国有鉄道常務理事 岡田 宏君
日本国有鉄道常務理事 須田 寛君
日本国有鉄道常務理事 山之内秀一郎君
日本国有鉄道常務理事 澄田 信義君
日本国有鉄道常務理事 前田嘉代治君
日本国有鉄道常務理事 山田 度君

○日本国有鉄道改革法案（内閣提出、衆議院送付）

○旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律案（内閣提出、衆議院送付）

○新幹線鉄道保有機構法案（内閣提出、衆議院送付）

○日本国有鉄道清算事業団法案（内閣提出、衆議院送付）

○日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法案（内閣提出、衆議院送付）

○鉄道事業法案（内閣提出、衆議院送付）

○日本国有鉄道改革法等施行法案（内閣提出、衆議院送付）

○地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案（内閣提出、衆議院送付）

○日本鉄道株式会社法案（村沢牧君外五名発議）

○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。

これより質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○安恒良一君 私、本日この質問の中で雇用問題それから長期債務の問題、長期債務の方は土地の問題、清算事業団の問題、年金それから長野県における三分割問題等を質問したいと思っておりますが、まず雇用問題に入る前に、雇用問題の前提として、この委員会でもしばしば話題になりました人活センターの問題について質問をしたいと思っております。

実際に調査をした同僚の大本委員長がこれを関連質問としてまずやりますので、委員長、お許しを願いたいと思います。

○委員長（山内一郎君） 関連質疑を許します。大本君。

○大本正吾君 十一月十九日に当局とは話を幾つかやりましたが、やっと調査ができまして、若干その内容について総理並びに関係大臣に伺いたいと思っております。

七月から人材活用センターが発足いたしておりますが、これについては総理並びに運輸大臣は知っておられますか。

○国務大臣（橋本龍太郎君） 人材活用センターの存在並びに各党から御調査の御要望等が出ておりました状況は聞いております。

○大本正吾君 目的は何のためにこれを設けたのか、何力所全国にあるのか、同時に、ここに収容といましようか、配属されております人数は何人おられるか、これについて伺います。

○説明員（杉浦喬也君） 人材活用センターの設置の趣旨でございますが、近時いわゆる過員、現在員から所要員を引きました過員が非常に多くなっております。このまま放置いたしますと、勤務の箇所におきまして勤務の緩みが生じ、それがひいては職場規律の乱れ、あるいは基本的な問題であります安全の問題等々に悪い影響が出るのではないかというのを考えまして、鉄道の本来業務に従事すべき者以外の職員を一旦とめたいとして、人材活用センターというところを所屬をさせていただき、そこで集中的な人材の活用を図る。いろいろな増収活動なり、あるいは経費

節減のための業務あるいは各種の教育等々を実施することによりまして、有効なる対策としたいというのがそのねらいでございます。

現在の段階におきまして人材活用センターに配属をされました人数の総数が一万八千五百人余でございます。

○大本正吾君 教育とか安全とかという話も今あったんですが、これは安全の問題等については逆なんじゃないですか。かえって要員を減らしたために安全が危ないという問題も起るし、同時に、内容について調べてみましたけれども、新しい仕事につくための教育というような事は全然中にあるんですね。あそこで教育してありますか。新しい職場に移るために教育をやっていますか。もう一遍答えてください。

○説明員（杉浦喬也君） 教育の内容は、例えば動力車の操縦の関係でございますが、運転手の関係では、他の車種に運転が可能とならない、いわば多能化教育と言っておりますが、そういう教育、あるいはこれからの企業人にふさわしい考え方、行動力ということのための、鉄道学園での、そこから派遣された者が鉄道学園へ行って教育を受ける。これは、全国の百三十四カ所の人活センターにおきまして、いわゆるパソコン教育、今各企業におきまして大変活用されておりますパソコンの勉強をさせておるといふこと、あるいはまた、関連事業についての認識を深めるための関連事業教育というようなことをそれぞれの人活センターで独自に組みまして教育を実施しておりますのであります。

○大本正吾君 何かわけのわからぬ話を長くして困るんだけど、新宿と中野を見た限りではこれは草取りから駅内の清掃、電車のクレーンの上に出る風がでます、あれを外して清掃ですね、等々の現場を見ましたけれども、今お話があったようなパソコンの話も若干ありましたが、もう一つは、パソコンを日電からもらいまして、百何台かもらったそうですが、そんなものではこの一万八

千人の人の教育になりませんか。どうも話は逆だ、こういう感じがいたします。

そこで次に伺いますが、大臣、この人活センターに配置をする基準ですね、こういう問題について聞いたことがございますか、どうでしょうか。

○国務大臣（橋本龍太郎君） これは国鉄自身の意思で遂行されておりますものでありますから、その配置基準等については私は熟知しておりません。

○大本正吾君 大臣、もちろんそういうことだろうと思っておりますが、手元にありますこれは新宿の人活センターの名簿の一部なんですけれども、全部でもってこの名簿に載っていますのは三十四名。全体で七十九名ありますが、そのうち約半数であります。そのうちの三十四名中二十六名が、かつて組合の分会長あるいは青年部長、書記長です、こういう方々が二十六名入っているというところは一体どういふことを意味するか、これについて答えてくれませんか。

○説明員（杉浦喬也君） 人活センターにどういふ職員を配置するかという点でございますが、それぞれの所屬長がその権限と責任におきまして、個々の職員の能力、意欲あるいは適性という個々人の職員の様子を十分に総合的に判断をいたしまして、そこで適材適所にこれを活用するということの意味合いにおきまして配属を決めておるところでございます。

今、先生、新宿の例を例示で挙げられたわけですが、全体で数字を見ますと約八一％ぐらい国労の組合員が配属になっているという数字を受けております。これは別に特定の組合に所屬しているからとか、あるいはまた組合の活動歴がどうであるかというようなことを全然考慮をいたしておるものではないに、それぞれの職員の個々の適性、能力に着目をして配属をしておるものでございます。

○大本正吾君 国労の組合員がどうか勤務がどうかと言つても私は毛頭ないのでありますし

○説明員(杉浦喬也君) 人活センターの職員が配属される詰所につきましては、既存の施設を有効に使用しておるところでございまして、特に

んから掃除屋さんが要らなくなったものをもらってきてやっておるんですね。人活センターを監督

か、この組合役員の名簿についても、これうそか
本当か調べてみてもらいたいんですよ。私は電電
という組合をもうずっと面倒を見てきましたから
ね、どんだんどんだん機械化していくたびに訓練
は要るんですよ。訓練するときには、年寄りも若

○大木正吾君 国労の方も勤労の方も、その他の組合の方もいらっしゃるんだけれども、大体人活セクターに入っている方々は、組織の属属のいかんを問わず、全部が労働雇用不安におびえていますね。四月に新しい会社が発足をする、そして人活セクターが残る、そして結果的には清算事業団の関連の中に入るかもしれない。最終的には行き場所がないですね。あつても、子供さんが大きいから行かない場合も出てくる。そういう問題

等が将来出てきますから、私はやっぱり三月三十一日あるいは四月一日、言えは新会社発足と合わせてこれは廃止をしてもいい。あいまいな返事は困ります。はっきりしてください。

○説明員(杉浦喬也君) 今そういうつもりで御答弁申し上げたつもりでございすけれども、要するに来年の四月一日以前にこれはやめます。

○大木正吾君 終わります。

○安恒良一君 まず私は国鉄の退職にかかわる諸条件について少しお聞きをしたいと思ひますが、改革法の二十三条で政府答弁を聞いておりますと、新会社の職員となる者は国鉄を一たん退職し、それぞれ新会社の新規採用にされると、こういうことは間違いございせんか、大臣。

○国務大臣(橋本龍太郎君) お答え申し上げます。

新経営形態への移行に当たりましては、新会社に採用される職員は、新会社が成立するときに国鉄を退職すると同時に新会社の職員として採用されるということ、委員御質問のとおりであります。

○安恒良一君 時間がございせんので、間違いないやつは間違いなくと答えてください。

一たん退職といふと、一般の退職や希望退職でも書かしております辞職願というものを新会社に行く職員には書かせることになるんでしょうか。

○説明員(杉浦喬也君) そういうことになると思ひます。

○安恒良一君 そうすると、書かせるとしますと、その形式はどうなるんでしょうか。例えばまさか、一身上の都合によりなどというところは書かせないと思ひますが、どういふことを書かせられるんですか。

○説明員(杉浦喬也君) 普通の形式でございす。と、今先生おっしゃいましたように、一身上の都合によりというふうに書くのが慣行化してあるところでございますが、ただ今回のケースの場合、そうしたことに当てはまるといふことが言えるか

どうか。先生の今の御質問等も、御趣旨等も十分に踏まえまして検討してまいりたいと思つております。

○安恒良一君 検討と言われますけれども、すなわちこれはいづゆる日本国有鉄道法の就業規則第三十二条の退職の手続は書面による申し出と定められておりますが、今書かせるといふながら、書かせる中身がないわけですね。ですから、やはりこれは通常の退職であれば、もうこれはきちっとして書面によって申し出るようになっていすから、これは通常の退職とは異なるというふうにとつていいのでしょいか、どうでしよいか。

○説明員(杉浦喬也君) 今回の退職に至る前提といふますか環境といふますか、そういうものは通常の退職の場合とは異なる。ただ、その要式行為等は大体従来の退職に従うものではないかというふうに思ひます。

○安恒良一君 わかりました。通常の退職とは異なるという点で、その点は確認をしておきます。

そこで、今度は労働省にお聞きをしたいのであります。労働大臣に、退職にかかる諸条件は公労法八条の定める団体交渉事項に当たると思ひますが、労働大臣、どうですか。

○国務大臣(平井卓志君) 国鉄の職員の退職にかかる諸条件のうちで労働条件に該当するものは、他の法律によって定められている事項を除き、公労法八条の団体交渉事項であります。

○安恒良一君 団体交渉であるといふことはわかるのですが、今の中身がちょっとわからないんです。他の法律に定められている事項を除いてなどというところ、私は今言ったように、通常の退職とは違ふと、しかし一たんやめてもらつていふわけの新会社に行くといふことになる、そのことについて組合側が組合員の利益を代表して話し合ひを、団体交渉を申し込むのは当たり前だと思ひますから、それを今何かわけのわからぬことを言われていす、その中身は何ですか。他の法律にかかわることを除いていふのは何かあるんですか、特別に。

○国務大臣(平井卓志君) 御指摘の点でございすが、国鉄の職員にかかわる退職金の額及びその支給要件については国家公務員等退職手当法が制定されておまして、そういう点をとらまえて私は申し上げたわけであります。

○安恒良一君 それでは、それ以外退職にかかわるいろいろな問題が出てくる場合は、やはり公労法に定められている団体交渉を行うことは当然ですね。——はい、結構です。

以上のようなこととございすから、運輸大臣、やはりこれだけの職員が大量に一時退職するわけですね。しかも、今言われたように、公労法に定められた退職金を支払う人もありますが、支払わない人もあるわけですからね。でありますから、現行制度だけで対処できないことは間違いないです。今、法律の定めだけでは対処できないこと、でありますから、労働省の見解もありましたように、これだけの職員が大量に退職する、退職金を支払つたり支払わなかつたり、期間を引き継いだり引き継がなかつたりいろいろするわけですから、そういうことについては団体交渉が行われるのは私は当然だと思ひますが、運輸大臣、どうですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、今労働大臣が御答弁になりましたような状況の中で、国鉄の内部において所要の話し合いが行われることは十分あり得ることだと思ひます。

○安恒良一君 総裁、よろしゅうございすね。今申し上げたようなことについての組合との退職にかかわる、退職金を払う場合もある、払わない場合もある、期間を引き継ぐ人もあれば引き継がない人もある等々いろいろの条件がありますから、そういうことについて組合との話し合い、団体交渉、よろしゅうございすね。

○説明員(杉浦喬也君) 退職にかかわる労働条件の問題につきましては、十分組合と協議をいたします。

○安恒良一君 それでは、組合がたくさんござい

ますから交渉は大変だと思ひますが、ぜひ話し合ひ、交渉を続けていただくことをきちんと要求しておきます。

次には、雇用を承継する退職金の期間の通算を行う問題について少し聞きたいと思ひますが、新会社に移行する者については法的には一たん退職という形をとりながら退職金を支給しない、そして国鉄時代の在職期間を新会社退職金の支払時に通算することになっていす、これはなぜかというところをどうですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 一般に、複数の使用者に雇用された場合には、退職金は勤続期間に応じそれぞれの使用者から支払われるものでありますけれども、今回の国鉄改革におきましては、本人の利益を考慮して法律により在職期間を特別に通算することとしておるところであります。このような方法は、退職手当法におきましても国等を退職し引き継ぎ地方公共団体に採用された場合において認められるところでありまして、こうした考え方を採用した次第であります。

○安恒良一君 本人の利益といふことであります。そこで次にお聞きをしたいんですが、問題は、期間が通算されるというところは、その勤めておつた期間に得るべき退職金が保障されるということであつて初めてこれは本人に有利ということになるわけですね。期間だけ通算しても退職金が下がつたのでは意味がないわけですね。でありますから、このことをお聞きしておきたいんです。

三月三十一日で退職したとすると、そのとき当然得られる退職金は計算できます。その金額は、将来新会社から退職するときにも保障していただけてます。それはなぜそういうことを言うかというところ、期間だけ通算して四月一日以降新会社に、そこで退職金規程が変わり得ることがあり得るわけですね。その場合にそれを前にさかのぼるといふことも、同じ退職金規程が全部私は継承されると思ひますが、これは長い将来のことですから、例えば私どもは九州なら九州の会社はうまくいかにいんじやないかと心配していす。うまくいかに

なくなるはずを手をつけるのはどこかというところ、そういうところを手をつけてくるわけです。そのときに、来年の三月三十一日までの分までさかのぼってその分の金額を減らしたんじや、この際にもう金額を全員に払ってもらって、そしてあなたがとおっしゃったように四月一日以降の退職金は新しく計算してもらった方が、あなたがとおっしゃる本人の利益になるんですよ。ところが今そんな金はないですね。全員に、二十一人に払う金はとてないでしょう。あるなら払ってもらって私も私はいと思うんですが、それはできない。そうすると、少なくとも国鉄退職時に当然もらうべきであった金額というのはいくらわかるわけですか、それについては将来新会社の退職の時期においても保障していただけますかどうですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 承継法人の退職手当の制度につきましては、基本的にはそれぞれの承継法人の経営者が分割・民営化の趣旨を踏まえて定めるものであります。今回の改革法では、新会社の職員となるべき職員の利益に配慮して国鉄の在職期間を通算する制度にすべきと義務づけたところであります。

なるほど委員が御指摘のようなことも理論的には成立しないとは私も申しません。しかし同時に、新会社における退職手当につきましては退職手当引当金制度を設けておきまして、新会社を退職する際の退職手当が結果として国鉄時代ににおける退職手当を下回る制度となることのないように、この法の趣旨に沿って新会社を指導してまいりたいと思います。

○安恒良一君 ちょっとそこを正確にしておかないといかぬので、下回るといふのは、来年の三月三十一日までもうべき退職金、それから四月以降十年勤めたり五年勤めたりからね、いわゆるこれをトータルして下回るといふことはあり得ないんですよ、長く勤めるから。問題は、来年の三月三十一日で退職したときももうべき退職金の部分、将来四月一日以降働いてももうべき退職金と合算したとき、こちら側が下がったんじゃない

ですよということを行っていますから、その趣旨をちゃんと指導していただくことをお約束ください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 新会社の職員となるべき職員の利益を配慮して申し上げておるわけでありまして、その点を御信頼いただきたいと思ひます。

○安恒良一君 それからNTTや日本たばこの民営化の場合には退職金の期間も通算されましたが、これは民営化と同時に公社職員としての雇用を承継したから、だからこれは何も問題が起らなかったんです。身分も引き継ぎ、退職金も全部引き継ぐ。ですからこれは問題がなかったんです。が、今回の場合も、国鉄を退職して国家公務員に行く人は国家公務員等退職手当法の適用の範囲です。すなわち問題がないんですね。ところが、今私が問題にしているのは、国鉄から新会社に行く人は、政府の説明では一たん退職、新規採用、こうなっていますね。

ですから、これは法制局長官に聞きたいんです。期間の通算と一たん退職というのが法の組み立てとして私はいくらも一貫性がないと思うんですね、国家公務員等退職手当法その他いろいろから考えて、期間を通算をする、しかし一たん退職、こういうことが法の組み立てとして私は一貫性がないと思ひますが、法律の立場からどのようにお考えになりますか。

○政府委員(味村治君) NTTの場合、公社から新会社に移りましたが、その場合に公社の職員であった方は引き続き新会社の職員となるという規定がございます。したがって、雇用は継続していると言つても差し支えはないかと存じます。一方、今回の国鉄の場合は、先ほど運輸大臣が申されましたように、一たん国鉄を退職いたしました引き続いて新会社の職員となるということとござります。いわば退職と新規採用が引き続いて起る、こういうこととござります。

その場合に、そういうふうになっているのに在職期間だけを通算するというのは一貫性がないじ

やないかという委員の御質問だと存じますが、しかし、この点は、先ほど運輸大臣が申されましたように、一般的に申し上げまして、退職手当につきまして在職期間を通算する方が職員にとつて有利でござりますので、そういうことを考慮いたしまして在職期間の通算を規定したわけとござります。こういう規定は、国家公務員が任命権者の要請に応じまして退職して引き続き公庫等職員となった場合、あるいは国家公務員が退職いたしました引き続いて地方公務員になりましたというような場合には同じように退職手当は支給しない。この場合も一たん退職して新規採用というのとに相なるわけとござりますが、その場合にも退職手当は支給しないで在職期間を通算するという制度が既に国家公務員等退職手当法にあるわけとござります。それと軌を一にしていると、似たような考えであらうかと存じます。

○安恒良一君 私が聞いているのは、有利とか不利とかいうのを長官、あなた答えてもらう必要はないんだ。それは大臣が答える。あなたに法律の解釈を私は聞いています。それから、法律の解釈。今あなたが挙げられた事例は国家公務員が退職した場合ですね。ところが今の場合でも民間の会社へ行くんですよ、これは。民間の会社です。よ、この会社は。そのときに法律的に一貫性があるかどうかという法解釈。今あなたが後段で挙げられた事例とは事例が違ふんですよ。事例が違ふ。国家公務員が一たん退職して、例えば私のところに、九州西日本鉄道に天下りしてくるときに退職金の期間なんか通算しませんよ。ちゃんと通算してきますよ、民間会社に来るときに。その事例がありますか。国家公務員が退職するときにそのまま退職金の期間を通算して民間会社へ行きませんか。それが法律的に一貫性があるかと、こう聞いている。そのことを答えてください。

○政府委員(味村治君) 私が先ほどお答えいたしましたのは、退職をして引き続き新規採用になった場合には、退職手当の支給につきまして在職期間を通算するという制度があるということとを申し上げたわけとござります。

それで、委員の御指摘は、それは普通の会社じゃないんじやないかという御指摘でござります。確かにその点はそのとおりでござります。しかしながら、今回の新会社と申しますのは国鉄を分割いたしましてその事業をそれぞれが承継するわけとござりますので、その点は普通の民間会社に行つた場合とは違ふと存じます。

○安恒良一君 私はこれ以上余り時間をとりたくないんですが、あなたは法律の番人ですから、法の一貫性ということ、いいですか、NTTの場合は事業も引き継いだんですよ。たばこも引き継いだんですよ、事業も。ですから職員も引き継いで退職金の期間もこれは一貫性がある。あなたが今言つたことは何ですか。あなたが言つたことは、いや、事業を引き継ぐんだから、一たん退職して採用するからこれは一貫性がある——ちょっと法制局の解釈としては苦しいんじゃないですか。まあいいでしょう。これは改めてまたやりましょう。きょうこれ以上こんなことであなたとやりとりしておたら時間がもったいない。よく考えておいてください。このままでは済ませませんよ、これは。

労使が一体となって運営しなかりません。そこで、国鉄の各労働組合の代表も設立委員の中に加えるというお考えをお持ちでしょうか。設立委員の問題について、以上のことについて大臣の御見解を聞かせてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 設立委員につきましては、共通の委員とまたそれぞれの会社ごとに任命をする委員と二通りに分かれようかと思ひます。そしてまた、その人数を何人にするか、またどのような方々に設立委員をお願いをするかという事になります。これは過去の特殊会社の例などを参考にしながら検討してまいりたいと考えております。

恐らく、その場合には学識経験を有する方々、あるいは地域の関係者、関係省庁の職員等を網羅することになるであらう。ただ、現時点におきまして、まだ御審議の進んでおります段階で、私は個人的に今こう思っておりますという事は申し上げられませんが、まだ政府としてこれを決定いたしております。

また、労働組合の代表という点につきましては、新たな会社を創設する段階で現在の国鉄の労働組合の代表者を入れる必要はないと考えております。

○安恒良一君 私はこの点もあれしておきたいと思ひますが、これは、今回の人員整理に当たって、総裁以下役員の人事のあり方についても後で触れますから、問題にします。

私は、大臣、これは私の意見として聞いておっていただきたいんですが、本間に新会社を活力あるものとしてやるということになれば、もちろん設立委員は民間の人、学識経験者を中心でありまして、その事業に携わっておった者がやはり一番よくその事業のことも知っています。いい点も悪い点も知っています。そういう意味から言うならば、これから任命されるということでありまして、任命される際に、私の申し上げたこともきちっと意にとめて設立委員をお選びくださることを申し上げておきます。これもこれより以上、

きょうここでまた時間をかけてもあれですから、この程度にしておきます。

そこで、それでは改革法第十九条の中で、運輸大臣は、基本計画の中で国鉄の職員のうち承継法人の職員となるものの総数及び承継法人ごとの数を定めることになっていますが、そこでお尋ねしたいんです。承継法人は国鉄職員以外の者を採用することはできないと考えますが、どうでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 少なくともよほど特別の資格とか特別の能力を要求される職種を除いたら、基本的には私は現在の国鉄職員のうちから採用されるべきものであると思ひます。

○安恒良一君 わかりました。そこで、改革法二十三条で、設立委員は国鉄を通じてその職員を募集するという事になっていますが、この募集の数は、先ほど運輸大臣が定められた職員と同数であることは間違いありませんね、募集の数。

○国務大臣(橋本龍太郎君) そのとおりであります。

○安恒良一君 それから次に、国鉄は、今度は承継法人の職員となるべき者を選定し、その名簿を設立委員に提出することになっています。これは同条の二項に書いてありますが、この名簿登載者は先ほど運輸大臣が定められた数と同数であること、これも間違いありませんね。

○国務大臣(橋本龍太郎君) そのとおりであります。

○安恒良一君 そうしますと、今度は名簿に登載された国鉄職員に対して設立委員が採用通知を出すことになります。この数も、先ほど運輸大臣が定められた数と同数であると考えてよろしゅうございませうか。

あり得ると思ひます。しかし、そういうことを除けば私は当然そういうことになると思ひます。

○安恒良一君 そこで今度は、採用通知を受けた者の取り扱いですが、この採用通知を受けた者はすべて採用されるというふうに考えていいかどうか。というのは、すべての中には、例えば採用通知を受けた後不幸にして亡くなるという場合がある。それから破産行為などで犯罪行為を犯して処罰された、これはどうにもなりません。そういうような理由に明確ないわゆる社会的合理性がある場合を除いて、全員は新事業体に採用されることになるというふうに考えて間違いないと思ひますが、よろしゅうございませうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今委員が例示をされましたようなケースなどを別にすれば、私はそうなると思ひます。

○安恒良一君 それでは、新規採用方式と国鉄職員の権利について少しお聞きをしたいのでありますが、その前に、私は資料をいただきました。要求に応じて、それは、現在の定員と、私も余剰人員というのを使いたくないんですが、便宜使使つておりますから、そういう意味でいわゆる定員をはみ出す人の詳細な資料はいただいたんです。ところが、私は民間出です。民間流で言いますと、会社が左前になりますとまず社長以下全重役が辞表を提出いたします。そして希望退職を募る場合には部長、課長、いわゆる職制といいますが、そういう人がこれだけやめる、だから組合員はこれだけ退職人員が足らぬのでやめてもらいたい、こういうふうな、普通の日本の民間の労使というのはすべてその線において運営されていると思ひます。

ところが、私が今度いただいた資料の中にはそれが全然ございません。ですから、恐らく私はこの法案が成立したときには、杉浦総裁以下役員の方は一たん辞表を提出されるだろうと思ひますし、それから少なくとも余剰人員と言われている中に、いわゆる民間流でいう管理職、例えば民間でいえば課長以上が管理職のところもあれば係長

以上のところもある、それはその業種によって違ひますが、そういう方々がどれだけ入っているのか。また、次の新機構に入れないという方について、承継法人に入れないという場合に、そこへ行くところの非組合員はどのくらいの数になつていくのか。私いただいた資料は持つておりますから、数だけをひとつ、これは詳しく島別とか局別とか職種別は要りません。大体の数をひとつ説明していただきたいと思います。

○説明員(杉浦喬也君) 管理職にかかわる数を申し上げます。

役員は二十四名でございます。これを除きまして、役員以外の一般の職員の幹部職員、これは本社の局長から大きな現場の駅長さんに至る、いわゆる指定職というふうに言われておりますが、この職員が約五千名でございます。それからそれ以外に、指定職以外の現場の一般管理職、これは普通の駅長さん、助役さんというところまであります。これが約二万五千名、合わせまして約三万名が管理職というふうに言つていいかと思ひます。それ以外に、約五千名がいわば非現業で非組合員というところがございますので、非組合員の対象は約三万五千名というふうに言つていいかと思ひます。

○安恒良一君 いや、私が聞いたのは、その数の中で今回いわゆる余剰人員となつて清算事業団に行かれる方ですね。これは、清算事業団の中で仕事をしに行くわけでないいわゆる余剰人員と言われる方々は、三万五千名の中でどの程度出るんでしょうか。

○説明員(杉浦喬也君) 現場の一般管理職の割合を見ますと、全体の約一三%ぐらいでございます。今、希望退職を募つておりますが、希望退職の申し出を受けている数が希望退職全体の一万八千人のうちの約一三%ということでございますので、現場の管理職といえども、一般の職員と同様にこれから新しい会社に移り分けられていくというふうには私は思つております。

それからまた、先ほどいわゆる指定職に相当す

る者の約五千名というふうに申し上げましたが、
そうした者が新会社に行きましてそれぞれ幹部管
理職につくことになると思いますが、全体の職員
の数を非常に効率的に数を切っていることにな
るわけでございますし、当然にこの幹部クラスも
旅客会社、貨物会社等に行く者の人数としまして
は、これはなかなか今の段階で詳しく申し上げら
れませんが、私自身の大きな感觸では約二分
の一程度になるのではないかと。清算事業団等を含
めまして、先ほどの五千名の約三分の一程度はこ
れは他に行っていたというふうなことになる
のではないかと。私に思っております。

○安恒良一君 まあ三万人と五千人と、役員側の
数はわかりましたから、役員の皆さんは恐らく常
識のある方ですから、私がそんなことを言わない
でも恐らく全員辞表を出されると思いますから、
その数は聞いていないんです。

問題は、今おっしゃった三万と五千人。普通、
民間の場合、たくさんの組合員にやめてもらわな
きゃならぬときには、まず職制が何人やめると、
だから組合員もひとつ大変長い間苦労だった
が、もうこれより以上この会社では定員オーバー
だからやめてもらいたい、こういうのが民間の経
営者の常識なんです。

そこで、杉浦さんに聞いているのは、この三万
人中、また五千人中、いわゆる清算事業団に行く
と、やめるというのは何も、総理が言っておるよ
うにこれは組合員であらうと非組合員であらうと
一人も路頭に迷わせぬと総理は言っておられるわ
けですから、そういう意味で言っているんです
よ。その三万人と五千人の中で清算事業団に移る
人はどのくらいになるんですか、数は。

○説明員(杉浦善也君) 清算事業団に行くべき職
員と新事業体に行くべき職員との振り分けにつ
きましては、これから設立委員の採用条件という
ものを拝見しながら、個人の希望を聞きつつ分けて
いくわけでございますので、三万人の職員も当然
にそうして一般職員と同様な扱いを受けるという
ことに相なるかと思ひます。

それから五千名の幹部職員のあり方につきま
しては、先ほど申し上げましたようにかなり削減を
すると、清算事業団に行くかどうかは話もはつき
りいたしません。清算事業団に行く者も含めま
して五千名のうち約三分の一は全く他の職種に転
換をすることになるだろうというふうに私は思っ
ております。

○安恒良一君 これもまあきょうはこれぐらいに
しておきますから、次回質問に立つときには、私
は今五千名の人は、三分の一は清算事業団に行
たり、もしくは場合によれば民間会社に行つた
り、いろいろなところに行くだろうということ
はわかりましたが、いわゆる三万人についてはき
うはこれより以上、これでまた押し問答してお
たら時間がもったいないですから、私は、後から
で結構ですから、三万人の中で例えれば清算事業
団に行く人は幾ら、民間会社へ新しい就職の道
を求める人は幾ら、それから国家公務員やいわゆる
公的部門というのは、組合員だけは六万何ぼあ
つて、それが希望退職二万幾らつくって、四万何
ぼをどうすると、こういうふうになつてしま
うんですから、いわゆる三万人の中で新会社に残
る人の数、それから新会社以外にどういうところ
へ行くか、このことをひとつ後からいいです
から、私の方に資料として出してもらいたいと思
ひますが、よろしくごさいますか。

○説明員(杉浦善也君) 概数になると思ひま
す。私どもで一応仮定の上で計算をいたしまして
資料としてお出しいたします。

次に、この新規採用方式と国鉄の職員の権利問
題について少しお聞きをしたいと思ひますが、ま
ず改革法二十三条の一項で設立委員が採用基準を
提示することになっております。この採用基準と
いうのは、私は客観的でかつ公正なものでなけれ
ばならないと思ひますが、どうでしょう。ま
た、具体的にどのようなものを、運輸大臣は考
えをお持ちでしょうか、運輸大臣の見解を聞か
し

ていただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 新会社などの職員の
採用基準は新会社の設立委員などがお決めになる
ことでありますから、どのような内容になるか確
定したことは申し上げられません。しかし、私が
考えるところは、例えば年齢、適性、健康状態な
どというものが当然入ってくるであろうと思ひま
す。

かし、仮にそうした場合でありまして、その職
員の採用手続の過程におきまして、いわゆる労働
処分というものを具体的に明示するような形で勤
務成績をお示しをするようなことはあり得ない
と思ひますし、あつてはならないと思ひます。

○安恒良一君 このところちょっと大切だ
ら、前提のところを大臣それから総理もちょっと
聞いておいてください。

それで、どういふことかという、後から評
定表を言いますが、「きわめて悪い。良い。普通で
ある。悪い。きわめて悪い。」と、こういうふう
にこれ格づけするといふんです。受け取る側
で、「普通」ぐらいまでならいいけれども、「悪い」
とか「きわめて悪い」と書いて受け取る人がお
るんでしょうか。総理としては一人でも多く、そ
れぞれ新会社なり政府関係なり地方自治体なり、
それから公庫、公団なり国鉄の関連会社に送り出
さなければならぬ。私は私鉄の出身ですが、私の
ところの会社に「悪い」とか「きわめて悪い」と
書いた附せんがついてきたら頭から採りませ
んよ。

○国務大臣(橋本龍太郎君) はい。

そんなことをどうして考えなきゃならぬか。今
政府が考えなきゃならぬことは、全員一人も残さ
ず、遅くとも三年以内に、みんな路頭に迷わせな
い、これは総理、もう大約束ですから。それなの
に、このところちょっと総理聞いておいてくだ
さい、後から総理の見解を求める。どうもこれ
を見ると、最後はこういうふうになつてしま
う。よ、「きわめて悪い。良い。普通である。悪い。
きわめて悪い。」と書いてあるんですからね。そ
の中に組合の労働処分その他も全部総合点数で入
ってくるわけですから、これだつたら、私は地方自治
体でももらわないと思ひますよ。恐らく各省の大臣
も、「きわめて悪い」と書いてあつたのを建設大
臣も知られますか。労働大臣、あなたは「悪い」
と書いてあつた職員を労働省でお引き取りにな
りますか、ちょっと聞かしてください。そのとこ
ろ、労働大臣、建設大臣、いわゆるここに書いて
あるように、「きわめて悪い」と書いて附せんが

ついで送ってこられたときにお受け取りになりましたか、ちょっと労働大臣、建設大臣聞かしてみて下さい。

○国務大臣(平井卓志君) ただいまのやりとりでございませうけれども、基本的にこの職員の勤務成績等を考慮に入れるというところは、私は一般的に申し上げて、これはあり得るというふうな考えでおります。ただ、やはり申し上げまして、特定の労働組合の組合員であるとか、また労働組合の正当な行為をしたこと等を理由に新会社への採用を拒否されるというふうなことは絶対にあってはならぬと考えております。これは私の理解が一つ。さらに、その御議論のありました採用基準なるものでございませうが、これはあくまでも設立委員がお決めになることではありますけれども、やはり国民が納得する公正なものでなければならぬというふうには私に考えております。

○安恒良一君 いや大臣、おたくもたくさん採られる省ですから、「きわめて悪い」と書かれた附せんがついたものが来たら、労働大臣はお雇いになりませうかと、そのことだけです。今解釈は聞いていないんですよ。建設大臣は、おたくにもうんと雇ってもらいますか、これは「きわめて悪い」と書いてきたら雇いますかと聞いているんですよ。

○国務大臣(平井卓志君) 常識の範囲内で処理をいたします。

○国務大臣(天野光晴君) 労働大臣と同じです。

○安恒良一君 総理、ああいう御答弁で常識の範囲内というのは、常識だったから、「きわめて悪い」とか「悪い」と来たら、これは雇わないのが常識なんですよ。成績が「きわめて悪い」「悪い」と書いてあつて雇う人は一人もいない。特に民間の場合、恐らく民間にも相当行きますが、みんな断ると思いますよ。民間の場合みんな断る、社長が、そんな者ももうかい、優秀なのをよこせと、こう言う。優秀なのよこせとなります、これは。そうすると、下手すると民間にも優秀なの、各省も地方公務員も公庫、公団も優秀なのを採る。そ

うしたら、残るのは何だろかと、こうなるわけですね。これも大変な問題だと思います。ですから、私はまず冒頭にこのところを明らかにして、少し中身を聞いていこうと思ひます。

まず、今度は国鉄の立場ですが、改革法二十三条の二項によると、設立委員から採用の基準及び労働条件の提示を受けて国鉄は承継法人の職員となるべき者を決定することになっております。そこでお尋ねするんですが、設立委員が国鉄に選定を依頼する形になりますか、その理由は何でしょうか。また、この場合に国鉄の法律上の立場、資格はどのようなものですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 承継法人の職員の具体的な選定作業は設立委員などの指示採用の基準に従つて国鉄当局が行うわけでありませうが、この国鉄当局の立場と申しますものは、設立委員などの採用事務を補助するものとしての立場でございませう。法律上の考え方で申しますならば、民法に照らして言えば準委任に近いものでありますから、どちらかといえば代行と考えるべきではなからうかと考えております。

○安恒良一君 そうすると、国鉄が設立委員の権限を代行する、こういうことだということですね。わかりました。

次に、選定に当たる国鉄の立場についてはわかりましたが、そこで質問を続けますが、まず、国鉄が選定する際の基準は当該設立委員等が提示する採用基準でなければならぬと思ひますが、これは運輸大臣、そのとおりですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 設立委員の方々の決定される採用基準に従つて行われることであります。

○安恒良一君 そこで、今度は国鉄が名簿をいよいよつくることになりませうが、調整する必要があると思ひます。その次には次のような問題が起こつてくると思ひます。

まず第一にその調整の基準、第二にはその調整の結果についてであります。調整の基準はどのようなものが考えられるのか。私はこれも採用の

基準と同様に客観的かつ公正なものでなければならぬし、労働組合への加入の有無、所属労働組合あるいは国鉄法に基づく過去の労働処分等、事実上所属労働組合が問題となるようなことは含まれてならないというふうには思ひますが、運輸大臣の御見解をお聞かせください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 所属労働組合についての意見は先ほど申し上げたところでありませうが、いづれにいたしましても、設立委員の補助者の立場で設立委員の定める採用基準に従つて選定を行うわけでありませうから、その採用基準の範囲を超えるような選定基準があつてはならないということは私も当然のことであらうと思ひます。

○安恒良一君 次に、国鉄が選定の具体的作業に入るわけですが、設立委員が労働条件、採用基準を国鉄に伝えたのを受けて国鉄がそれを国鉄職員に伝える、つまり国鉄が設立委員にかつて各承継法人の職員を募集すると思ひます。この募集は国鉄職員全員を対象に行われる、つまり公募されることになると思ひますが、よろしゅうございませうか。

○説明員(杉浦喬也君) 今御指摘のとおり、就職する意思を示していない者は除きまして、全員に對して意思を確認していくということでございます。

○安恒良一君 それでは、国鉄職員がそれを受けて応募することになるわけですが、応募するに当たつて特別の条件が必要となるのかどうか。つまり、一つ私が言いたいことは、北海道の国鉄の職員が応募する場合、常識的に私は北海道旅客会社に入社を希望すると思ひます。入社希望者が多くてどうしても入社ができない場合は恐らく貨物鉄道の北海道勤務を応募する、こういうことになると思ひますが、要するに募集、応募の要領についてどのようなものを考えられているのか、お答えください。

○説明員(杉浦喬也君) 職員の意思の確認に当たりますのは、今先生おっしゃいましたように、第一番目はここだ、しかしそれがだめなら次だとい

うふうに、いわば複数の希望、しかもそれを意思の順番をつけての希望というものが当然あらうかと思ひますので、私どもの確認の仕方は、複数の承継法人を希望順位を示して申し出ることができるようになりたいというふうな考えております。

○安恒良一君 複数の希望というのは、一社だけでは無理が生じることも私はある程度わかるわけですね。しかし一番難しいのは、余剰人員というのは新会社のすべての地域において発生するわけですが、どこか全然足りないところがあればいいんですが、いただいた資料によるとすべての地域において発生します。そうしますと北海道、九州の余剰人員がより多く発生する地域の対策、それからこれはその地域の国鉄職員の再就職先の確保問題と密接に関係する非常にデリケートな問題であります。まず私は、採用基準に合致しているならば地元国鉄職員を優先的に受け入れるべきである。具体的な例を言いますと、東日本会社の地域の国鉄の職員を北海道の会社にやったり西日本会社に移動させる、そういうのはあつてはいけません。そうすると、これはどこも余剰なんです。そしてやっぱり地元優先ということで新会社に採用してもらわなきゃいけませんので、だから地元優先ということを採用の基本とするというところが私は妥当だというふうな考えますが、その点はどうか。

○説明員(杉浦喬也君) 設立委員のお決めになる方針の一つとしてそういう問題があらうかと思ひますが、私といたしましては、今先生おっしゃいましたように、基本的にはそれぞれの会社のエリアの中での現に働いている職員がその会社に採用されるということが一番妥当であらうというふうな思ひます。ただ、今先生ちょっとおっしゃいましたように、北海道とか九州などの特殊な、雇用状態の極めて難しい問題があるところがございますが、こうした点についてその面での全国的な配慮ということも例外的に考える必要があらうかと思ひます。

○安恒良一君 まず地元優先が筋だということ

御確認いただきましたが、よくわかりました。どうぞ大臣、これはいろいろこれから御指導される際も、もちろん一部どうしても地元で就職できない場合もあると思いますが、やはり九州や北海道の人はできるだけ新会社、もしくは北海道のいわゆる公的部門、もしくは北海道の民間、こういうところに就職ができるようなことについて一段と御努力をお願いしたい。私の話の趣旨を理解いただけて受けていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今国鉄総裁からも答弁がありました。私も同様の努力をいたしたいと思ひます。ただ、例えば九州あるいは北海道という過員の数と雇用の場のバランスを非常に失っている地域の職員の方で、例えば本州会社に行きたいというような希望を持っておられた方々があれば、これは私はむしろ多少優先をさせていただくというような考え方はとらせていただきたいと思ひます。

○安恒良一君 次に、今度は国鉄職員が応募する、つまり配属希望調査票に記入して提出することになっていきます。そしてこれを受けて国鉄当局は選定作業、調整作業を進める、こういうことになっていきますが、そしてその結果が個人の国鉄職員に伝わる、こういうふうな法律の組み立てはなっているわけです。そこで、改革法、二十三条の第二項にある、国鉄はその配属について国鉄職員に受諾する意思を確認する、こういうふうな作業経過にこれはなっているわけですが、この点についてはそれでよろしゅうございますか。

○説明員(杉浦喬也君) 採用通知をした後におきまして、個々の職員から何らかの形で受諾の意思を確認したいと思ひます。

○安恒良一君 問題は受諾の意思の確認のときです。やり方は、というのは、国鉄職員は新会社に自分が行けるものか、それとも清算事業団の職員になつて三年先にいわゆる就職先を見つけないければならないか、非常に不安な心理状態にあるんですね。そのときに国鉄が、おまえさんは第一か

ら第何まで希望を書いておつたが実はこうだったということ、個人個人呼ばれて意思を確認されるというのを言う、下手なことを言う、おまえ清算事業団行きた、こう言われたんじやこれはたまりませんからね、どうしてもやっぱり当局の指示どおりに従わざるを得ないという心理状態になるわけでありませう。

こういう状態では、私は自分が行きたいと思つたところに行けないということになると、気分を一新して一生懸命働くということにならぬと思ひます。ましてや、いわゆる第二、第三まで希望を出しておつたけれどもそれも全部外されちゃう。そして、あなたは国鉄事業団の職員となつて転職先を探しますと、こう言われたら、もうこれはいよいよがっかりしちゃうわけですね。ですから私は、この国鉄当局による選定、配属決定に当たっては、国鉄当局と個々の組合員の話し合いだけでは十分いかないと思ひます。少なくとも労働組合がこれに関与する、何らかの形で労働組合が当局と組合員の間に入つて、組合員がその配属決定について納得し得るような事情説明が受けられるという配属をしておかないと、いわゆる意思確認は押しつけになると思ひます。でありますから、私は労働組合が関与する、何らかの形で関与して円満に組合員がそれぞれに移行できるようにする。

例えば、実例を挙げますと、私は民間会社であります。本来、交通産業でありますから交通産業に残りたい。一つの例を挙げますと、地下鉄が福岡市内を走り出した。そこで私どもの自動車運転手が余る場合があります。それを福岡市内からほかの同じ自動車運転手を出す場合は、そんなに余りトラブルはございません。しかし、他の職種に行つてもらわなければならぬ場合があるんですね。そういう場合に会社が組合員を呼んで、あなたはこの例えばレストランに行きなさいなんて、そんなことをやらないのです。これは、何人の人員が余る、その人員については傍系にこういうふうに行つてもらいたい、労働組合どうだろうかと、まず労働組合に話がある。労働組合もその

人員について、あなるほど、例えば一つの例ですが、百人は他の職種に持つていかなければならぬという理解を示し、そしてその中から、組合も関与しながら、じゃあなたはレストランに行つてくれませんか、こういうふうになりきつて順序を踏んでやるから、整然と民間の場合には行われるわけでありませう。私は国鉄の場合も、少なくとも今回そういうことがきちつと労使の間で行われるべきだと思ひます。この点はいかがでしょう。

それからいま一つは、いろいろ苦情が出る。極端なことを言いますと、清算事業団にやられた人が、おれは新会社を望んだのだけれどもなぜやられたかというところで裁判が起り得ることもあるわけですね。何万人という人の裁判が起つたらこれは大変なことになると私は思ひます。率直なことを言ひまして、でありますから、例えば私の一つの提案であります。労使代表によるところの苦情処理委員会を設けて、その中でうまくこれ十分に納得すべくやれるようなルールづくりをしたらどうだろうか。私はこのことについて、この法律が成立した後の措置として円満に新会社に移行する、円満に。残念なことですが、一時清算事業団に行つて、次の再就職まで待機するとこれが円満に行われるかどうかというところは極めて——この法律の、本当に新会社がうまく運営され、国民の足が確保できるかどうかという極めて重大なところだと思ひます。ここは、この点についての大臣、それから総裁、お考えをお聞かせください。

○説明員(杉浦喬也君) たくさんの職員の行き先につきまして、これから具体的に大変な問題が起るわけでございます。その場合に、まず我々幹部ももちろんでございますが、現場の管理者が十分に自分の掌握している職員全体を我が物としたしまして親身になりましていろんな面での手助けをする、これは自分自身も含めての話かと思ひますが、そういう姿勢が必要であらうかと思ひますし、またその際に、個々の職員が組合に對しましていろいろと相談に乗ってほしいというふうな話

も随分あらうかと思ひます。したがって私どもは、組合を通じてできるだけそうした個々の職員の意見を我々吸収できるように組合からの意見の開陳があるものと思ひますので、これを聞いてまいりたいというふうにしておるところであります。

ただ、先生今御提案のその苦情処理委員会というふうな組織、そういうものをつくつて対応したらどうかという点につきましては、仮にこれは個々の職員のそれぞれの苦情を処理するというような形になりますと、大変な数になります。なかなか一定の期限内にそうした処理ということが極めて困難であるというふうに思ひますので、そういう意味での御提案につきましてはこれはかなり慎重に対応しなければならぬと思ひますが、組合を通じての職員の個々の把握、指導、連絡等につきましては十分意を尽くしたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは法律論と実態と二つに分けてお答えを申し上げたいと思ひますが、法律論として申し上げるならば、国鉄当局が行う名簿の作成など新会社に移行する職員の選定というものは、設立委員の補助者として行つて行つて、次は再就職まで待機するとこれが円満に行われるかどうかというところは極めて——この法律の、本当に新会社がうまく運営され、国民の足が確保できるかどうかという極めて重大なところだと思ひます。ここは、この点についての大臣、それから総裁、お考えをお聞かせください。

しかし、現実に国鉄の職員の方々が新会社への移行についてそれぞれさまざまな不安を持たれる、そしてまた、その不安というものがわだかまりとなつて民営化後の労使関係の安定を損なうような事態を招くことは決して望ましいことではありませぬし、国鉄当局、政府、今国鉄改革の円滑な遂行を進めていく中で、そうした事態を回避するための努力が当然必要になってまいります。私はやはりそうした場合において、個々の組合員の方々のそうした不安というものを吸い上げた組合の意向というものを国鉄当局が聞くための努力というものは当然求められるべき努力であらうと思ひます。ただ、今委員からお話の出ました苦情処理委員会というもののにつきましては、私は実質的

にはなかなか、残る作業の時間等を考えてまいりますと大変難しいと思ひますし、むしろそうした形式的な対応よりも、まさに労働組合がその組合員である職員の方々のさまざまな悩みというものの相談相手になりつつ、それを当局と話し合つていただくという形が一番現実的なものではなからうかと思ひます。

○安恒良一君 これも余り時間をとつてはいけませんので、この苦情処理委員会のところはペンディングにしておきますから、御研究願ひたいと思ひます。というのは、私は、殊さらに話し合い、団体交渉とかいろいろなことを分けてはいますが、現実には何万名かの組合員が、どの組合に所属しているかは別にしても、いわゆる清算事業団に残るわけですからね。そのときには国鉄当局と個人との話では話し合ひはなかなかつかないんですよ、これは非常に。それは強権発動を押しつけければ別です、それは非常に。それはできません。私も民間のやり方は、今申し上げたように、むしろ組合と会社側が親身になつてそこをきつとルールを決めてやるから、何千名の希望退職ができたり何百名かの他職種への異動が円満にできているわけです。

このところだけはきちと忘れなくやつてもらわないと、何かしつと定期的な——というのは、清算事業団から委任をされてやるわけですからね、これは。清算事業団自身はやれないわけですから。何万名の組合員に会つて意思を確かめたり、そんなことはできませんから、国鉄当局でやつてもらいたいというところで、いわゆるその代理をやるわけですね、これは。ですから、その代理を受け取つた国鉄側は、やはり円満に四月一日からは清算事業団に行く人は行く、新会社で新しい希望に燃えて働く人は働ける、こういうふうなきちとしていくことはこれはどうしても必要なんですね。

今まで一緒に一つの国鉄という職場の中においてともに働いてきた労使ですから。そのことだけは私は、これは総理、このところを聞いてお

て、ひとつ運輸大臣、労働大臣御指導いただけると思ひますが、円満にみんなが移行できるように、ぜひその点は総理、御指導をいただきたいと思ひます。ちょっとそここのところについて総理の考えを聞かせてください。

○国務大臣(中曾根康弘君) 御趣旨に沿ひまして、円満に移行ができるように全力で努めます。○安恒良一君 それでは、そのところは総理も全力を尽くしていただけるということでありますから。

それで、ここで一つだけちょっと聞いておきたいんです。改革法でいわゆる新規採用方式をとる理由について聞きたいんですが、しかし今回の新規採用が強調されていますが、しかし今回の新規採用という、一般に広く設立会社が国民から公募して雇うといういわゆる新規採用とは全然違うわけですね。前段で私が大臣とまた総裁とやりとりしましたように、設立委員会が国鉄の職員の中から公募するわけですね。ですから、その意味から言いますと、新規採用というのは大体、本当はおかしいんです。

ところが、なぜそうだったかという、電電や専売公社の民営化に際しては公社の職員は全員新事業体に引き継がれたんですね。ところがなぜ今回引き継がれないかという、本来なら全員引き継がなくてはならないんです、またそのことが私は立法上でも行政上でも民営化する場合は公平だと思ひます。思ひますが、今回の場合には、監理委員会の指摘もあるように、余剰人員問題を抱えておる。そこで国鉄職員を全部新事業体に引き継がせることはできない。そうかといつて、総理もおっしゃっているように、新事業体に引き継がれない者は一人も路頭に迷わせることはしないと、こうおっしゃっている。そこでやむを得ず新事業体に引き継がれなかった国鉄職員は、国鉄清算事業団に引き継がせて三年以内に就職させる、こういうことにこの法律の組み立てはなっている。でありますから、そういうふうにと考えると、雇用継承ではないというふうに言われるんですが、

どうも私は、このように余剰人員があるところとが理由で本来なら全員継承と言ひたいところをできない、こういうふうになつておるんですが、本来ならこれ、まず全員を継承する。そして継承して、新会社自体が余剰人員がこれだけある、そして希望退職を募る、こういうやり方が私ども民間で事業を継承する場合に、まず継承する前に整理してきてくれというのがある、つまり整理してきません、これは。まるっきりないとは言ひません。しかしほとんどが、大体事業を継承した人間が、自分だけが事業をやつていく上になつて、どうもこれだけの人員ではちょっと多過ぎるから悪いけど何名かやめてくれぬかと希望退職を募つて、そのかわり就職はあつせんをします、こういうふうになるんです。このところが、こういうふうな新規採用がとられたことは私は大変残念です。残念ですが、何回も言うように、この新規採用というものは俗に民間でいうところの一般から公募する新規採用ではない、このことだけははっきりしておると思ひます。今までのやりとりで、その点にはよろしうございしますね。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに委員が言われますように、NTTやたばこ産業の場合は公社から新たに生まれる企業というものが一対一の関係で、いわば包括継承でやりました。しかし今回の国鉄は、まさに委員が言われましたような業務量に照らして著しく過剰な要員体制というものが現実であり、しかも新たに生まれる会社の数も複数であります。そこで、職員数については発足当初からそれぞれの事業規模に合った適正なものにする必要があり、また新会社の職員構成、あるいは労働条件のいかんというものが新会社の将来を左右する重要な問題点でありますので、分割・民営化の趣旨を踏まえて、新会社の発足当初から職員の構成あるいは労働条件についてはそれぞれの経営方針が反映されるようにする必要があります、こうした考え方をとつたわけでありまして、私はこれはこれなりに十分合理性のあるものだと思ひております。

○安恒良一君 十分合理性がある、ないの論議をここでしておつたつて余り建設的ではありませんから、これはペンディングにしておきましょう。そこで、今言つたように、いわゆる一般に言うような公募する新規採用でないことは間違いないわけですから、その上になつて設立委員会が提示する労働条件について少し質問したいんです。時間があれば、これは当時の国鉄再建監理委員会の事務局次長であつた林淳司再建総括審議官、現在そこで答弁の中心になつておる林さんのいろいろお話ししたかったんですが、時間がありませんから、そのところはのけにしまししょう。林さん、自分で書いておることを御承知だしやべつておることを御承知だと思ひますから、そこはここで読み上げることをのけますが、そこで端的に中身に入つていきたいと思ひます。

いわゆる国鉄が新会社に生まれ変わるといたしまして、国鉄が経営してゐた鉄道事業そのものは継続するわけですね。そうしますと、その中で払つておつた資金その他労働条件については基本的に改革実施の前と変わらないと。すなわち、例えば電電公社の場合も専売公社の場合も雇用継承措置が講じられ、基本的には改革実施前の賃金、労働条件が尊重されました。ですから国鉄の場合も本来ならば私は雇用継承措置を講ずべきだと思ひますが、いわゆるこの余剰人員の問題があつてこういう極めて異例な特別措置がとられたわけでありまして、新会社に本当ならば全部移籍してもらいたかつたんですが、できないということになれば、新会社に移籍される国鉄職員についてはその賃金その他の労働条件は実質的に雇用継承の場合と同じようにすることが妥当だと考えますが、このところについて運輸大臣の見解を承りたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは本来設立委員会が判断をされることになるわけでありまして私がお答えする立場ではございせんが、確かに私は実態から考えて基本的な賃金あるいは労働時間

といったようなものはできるだけ維持をされることの方が望ましいものであると考えております。

ただ、役員になりますとこれは現在の水準がどう変わるかというのはこれはまた別の問題であります。少なくとも現場において現実に鉄道輸送業務そのものに従事している職員の方々にとりましては、委員が言われますように、実態的にその大きな変化が瞬間的に生ずるものではない。

そうすると、その瞬間をとらえて基本的な賃金や労働時間が大きく変更されるということは望ましいものではなからうと私も思います。

○安恒良一君 総理、これはちょっと聞いておつていただきたいんですが、夜行列車に乗って三月三十一日に、その運転それから専務車掌、ずっと行っているんですね。午前零時になると新会社になるわけですね。そして、やっている仕事はやっぱり同じことをきちんとやっているとわけですから、その場合に大臣、賃金や労働条件が四月一日になったら新会社になったから変わったなんて、そんなことはあり得ないと思うんですよ、鉄道業というのは、専務車掌はずっと通して乗るんですから。

ですから、このところは、それは設立委員がお決めることであるが、所管大臣としてはそういうふうになるように十分な御指導を願いたいし、また運輸大臣が設立委員を任命されるわけですから、任命される際にもそのところは、新事業体に行ったら行った人が本望に希望、意欲を持って、これで今度は本望に再生するんだと、勤労意欲がわいて一生懸命頑張れるようにしてもらわぬと困る。賃金や労働条件というのはやっぱり継承されるということだと思ふんですよ。新事業体へ行ったら途端に下がっちゃった、それでもまあええ一生懸命頑張れと言つても、これはなかなか頑張るはずがないですね。余剰人員は、仲間が何万名か去つていっているんですから。去つて、残りの人員でやるわけですから。その人たちが賃金や労働条件が下がったんじゃないかと思ふものじゃありませんから、そのところははしかと総理

ひとつぜひ御指導を賜りたいと思ひますが、よろしくご意見を。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 少なくとも鉄道輸送業務に直接従事している職員の方々については私も同様に思ひます。

○安恒良一君 総理はいいですか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 運輸大臣と同じ考えであります。

○安恒良一君 鉄道輸送に従事しているということとを言われたその範囲内について、じゃこの職種、この職種と挙げて橋本さんはまだ余り……

○国務大臣(橋本龍太郎君) 偉い人は別です。あとはということですね。それならわかりました。それじゃ、その点はそれぐらいにしておきます。

次に、今度は職員の管理調査問題について触れていきます。これも余り時間をとりたくないものであれしていただきたいと思うのですが、職員管理調査は衆議院でも私どもの村山富市さんが、この調査は客観性、公平性に欠けるということで疑問を指摘しています。

端的に私はさすばと言つていきますから、やるものはやるというふうに言つてもらいたいんですが、例えば一つの例を挙げますと、時間外に行う増収活動というのがあるんです。私はこれが評定事項に入っているのが不思議でなりませう。増収活動は、時間外に増収活動を行わせるということになる、労働基準法によるところの割増し賃金を払わなきゃいかぬ。払っていないんです。だから労働基準法違反の疑いがあるんですが、そのところをききうは議論しようとは思いませんが、時間外に賃金を支払わないで行う職員のいわゆる増収活動を評価の対象にすることは問題があると思ひます。

そこで、まず労働省に聞きますが、勤務時間外は労働者が何に使おうと自由な時間である、休憩時間ですら自由利用の原則が労働基準法で定められておりますが、こうした考えからいって、このことについて労働大臣としてはどう考えになりますか。

○国務大臣(平井卓志君) 労働者が使用者の指揮命令に服する義務を負いますのは勤務時間内でございまして、たゞいま御指摘の勤務時間外につきましては、使用者の指揮命令に服する義務を負わないものと理解しております。

○安恒良一君 そこで杉浦総裁、時間外に行う増収活動が勤務評定に入っているということは、調査評価の対象になることは問題があると私は思ひますが、この点どういたしますか。

○説明員(杉浦喬也君) 今まで職員の活動の一つといたしまして、時間外で自発的な増収活動という点に着目をいたしまして、これが前向きな企業に対する意欲あるいは姿勢であるというふうに、プラスという点で評価をつけ加えてきたことは事実でございまして、私も、先生の今の御意見等いろいろとおありになると思ひますけれども、今まではそういうことでプラス材料としての見方をしているところであります。

○安恒良一君 プラス材料と、そうしたら、やらなかった人に今度はプラスがつかないわけですか。そうですね。今労働省からも言われまして、何に使おうと自由なんで、たまたまその中で一部の人がおれは時間外に切符を売ってきたと言つたら、その人は成績の方にプラスがつく、売つてこなかった人はその項はないわけですね。それで総合点数が出るんですよ。そして、私が言ったように最後は、極めてよい、よい、一般である、悪い、こういうふうになるんですよ。そういうものの中で、労働基準法の違反のおそれがある時間外に切符を売らせたり団体募集をさせた人間を、プラスだからといって評価することは私は誤りだと思ふ。この点は了解できません。大臣どうしますか。総裁どうしますか、これは、そんな法を犯したようなことを、たとえプラス材料だからといって、プラスするからいいじゃないかと。じゃ、プラスされない人は、私はこれを言つたんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 短期間でありますが、私もかつて民間の企業に勤め、その組合で役員をしておつた時期がございまして、そして、確かに私どもの所屬しておりました会社でも、自発的な勤務時間外の活動というのはそれなりにその職員を評価する対象になっておつた記憶がございまして。そしてその当時、必ずしも私どもはその部分について余り議論をした覚えがありません。ただ、今安恒委員が御指摘になりましたように、基準法違反の疑いもある状況の中での判断となりますと、これはおのずから私は別な議論もあらうと思ひます。

○安恒良一君 大臣、一般論の話をしているんじゃないんですよ。国鉄の職員をばかさせなきゃならぬときの評価にこういうことを入れて雇うんですかというんですよ。あなたたちは雇つてもらわなきゃならぬ方でしょうが、雇つてもらわなきゃならぬ方が労働基準法違反の疑いのあることをやっておつて、切符を売りに行つたから、いいことだからこの人だけは丸をつけておこう、そして最後はこれにずっと——この評価表をあなたも見ておられると思うが、こういうことになるんですよ。そんなことをして受け取るんですか。だから私は大前提を聞いたんです、あなたたちに。

こんなことに、今までの答弁があるからといってこたわることはないんですよ。おかしい点はおかしな点として、やっぱりできるだけ国鉄の職員が一日も早くみんな新しい職場に入れるようにお互いが考えてやるべきじゃないですか。そのときに時間外の切符を売った人のことについてまでどうしてあなたたちはこたわるんですか。冗談じゃないよ。

○国務大臣(橋本龍太郎君) いや、ですから、私はこたわつておりません。そういう角度で考えたことがありませんでした。ただ、基準法という問題の御指摘を受ければ、確かにそういうことだと思ひますと率直に委員の御質問を私は肯定したつもりなんです。

○安恒良一君 わかりました。

それじや総裁どうですか。あなたもそうでしょう。一名でも早く再就職させなきゃならぬというときに、基準法の疑いすらあることについて、大臣はもうこだわらぬと、こうおっしゃったんですが、総裁どうですか。

○説明員(杉浦喬也君) 選定に当たりましての考え方としては、先生が先ほどからおっしゃっているように、やはり客観的、公正な中身でなければならぬというようなことは私十分理解いたします。そうした観点でこれから評価をしていきたいと思ひます。

○安恒良一君 この点、大臣の答弁ははっきりしておりますが、きょうのところ総裁がはっきりしませんから、これは改めてまた詰めることにしましょう。大臣ははっきりしていただきますが、総裁の方が、私ははっきりしてもらいたいと思うんですよ、そのぐらいのところは。今言ったようなこと、これを総裁、のけられたことによつてあなたと、その管理調書の総体が崩れるんですか。崩れるんじゃないでしょうか。私は管理調書そのものがおかしいと思ひています。思ひていますが、その中で特におかしいところをあなたに今私は——大臣もそう言われているんですし、その点はどうですか、総裁、そんなことではないでしよう。

○説明員(杉浦喬也君) 先ほど申しました基本的な考え方はそうでございますが、先生の御趣旨を体しまして対処したいと思ひます。

○安恒良一君 わかりました。それではこの問題は解決しました。

次に行きます。

同じこの調書の中に「勤務時間中の組合活動」というのがございます。最高裁の判例によりまして、勤務時間中の組合活動でも使用者が認めたものは正当となっております。そこで、調書にはまさか使用者が認めた組合活動は含まれていないと思ひますが、どうでしょうか。

○説明員(杉浦喬也君) 職員の組合活動に関する協約というのがございます。それで認めておるも

の以外の組合活動、これは勤務時間中というふうには認識しておるところでございます。

○安恒良一君 勤務時間中の組合活動に関する協定があることは私存じています。

そうしますと、それ以外ということになりますと、管理者は協約以外の組合活動を時間内に行っている者がいたならば注意等の処置はとっているはずだ、まさか黙認をしていることはないでしようね。

○説明員(杉浦喬也君) 御指摘のように、勤務時間中の組合活動につきましては厳に戒めておるところでありますから、管理者は目の届く限り注意、指導を行つており、黙認している事実はないと思ひます。

○安恒良一君 わかりました。

それでは、この勤務時間中の組合活動を行つていと評定された者についてはすべて記録がありますか。記録がすべて正確に全員にございませうか。それをお聞かせください。

○説明員(杉浦喬也君) 個々の現場で若干のニュアンスの違いがあるかと思ひますが、できるだけきめ細かく職員管理台帳にそれぞれ記載をしているというふうには聞いております。

○安恒良一君 これもうそうですね。すべて記録があるわけじゃありません、私どもの調査では記録されたところもありますよ、記録されていないところもあるわけですね。記録がない場合には私はやっぱり恣意が入るおそれがある、客観性に欠けると思ひます。例えば、この調書を見ますと、「評定事項」とところに、しばしば行方、多い等々のたくさん表現が用いられております。

それならお聞きしましょう。組合活動について、しばしば行方と行方とがあるとの差は、年に何回ぐらいはしばしば行方と行方とになるんですか。それならその基準を数字で示していただきたい。こういう評定の中に、しばしば行方、多い、何々することがあると。私から言わせれば記録がないからそれはできないと思ひます。記録がないからできないんです。しかしこれは、し

ばしば行方、行方とがある、こういうふうに行いてありますが、年に何回行方人をししばしば行方と言ふんではいけません。

○説明員(杉浦喬也君) 勤務時間内の組合活動といひましてもその態様は非常に多岐にわたつております。したがいましてそれは、一回一回というその回数そのものが客観的な基準であるというような基準を設けることはできません。やはりそれぞれの現場の責任者が自分で判断をするということに相ならうと思ひます。

○安恒良一君 これはまた大臣、大変なことですね、回数じゃないと言ふんだから。しばしば行方とか多いとか云々と。それで、それは何で判断するかと聞いたら、回数じゃないんだ、現場の職制が判断する。現場の職制の数は今さっき言われましてね、三万人、それぞれが判断するんですよ。それで本場に客観的、公正なことになるんですよ。これは記録がきちつとあるなら私は別だと思ひますよ、何回、何時から何時の間に勤務時間中にやったという記録がきちつとあるならば。それを評価の基準にしようと思ひます、評価すること云々、いい悪いは別にして、できると私は思ひますね。ところが、記録がないところもたくさんあるんですよ。それで回数じゃないと言ふんです、回数じゃないと。何でやるのかといつたら、現場の三万人の人が判断する。

私は、何回も言つていふように、なぜ私がこんなことにこだわるといふのは、こういう客観性や公正さのないものによつて、本人が新会社に採用されるかされないか、民間会社に行けるか行けないか、国家公務員になれるか行けないかの重要な採用基準の一つにこれがなるんですよ、判断に、管理調書というものが。このところを、それらさんの記録が正確な、もしくは恣意が入るもので評価して、結局新規採用を妨げたつて余り意味がないんじゃないでしょうか。

私は、このところについて、いわゆる職員管理調書というものの扱いについてどういふふうにするのか。こんな問題点のあるものををさつくり雇い主のところに全部送つて、これでございます、これでひとつ雇つてくださればあなたたちはやるつもりなんですか。そのところを聞かせてください。

○説明員(杉浦喬也君) 今の勤務時間内の問題につきましては、私も私も私どもなりにこれはデータをとつてその上で判断をしているというふうな思ひておりますが、ただいま先生から問題を提起されたわけでございます、私も私も私どももそういった点も含めましてよく検討をし、それから職員管理調書、設立委員との関連における判断材料というものをどうしたらいいかということにつきまして、これは生ものものをそのまま出すということをやらずに、御趣旨どおり客観的、公正になるようになつて、そうしたことで判断をしてまいりたいと思ひております。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 私は、職員管理調書をそのまます新会社の設立委員に提出すると御答弁を申したこともありませんし、また、すべきだと申したこともありません。そして、その考え方を今も変えてはおりません。

ただ私は、協定外の勤務時間内の組合活動というものが評価の対象にならないというのはいやうに思ひます。そうして、国鉄当局がどこまで客観的に見て公平な事実関係を把握しそれを評価に反映させているか、細部にわたつて私は存じておるわけではございません。しかし、理論的には協定外の勤務時間内における組合活動というものは評価の対象になるべきものだろうと思ひます。

○安恒良一君 大臣、評価の対象になるならぬといふのは、正確なやつぱり記録がないとできないんですよ、これ。三万人の職制の人が、記録がない——ある分はわかるんですが、記録がないの、頭の中で覚えておつたり、おれは日ごろあれがときどきやつていふからというもので、三万人がまちまちにやられたんじや全然客観性がなくなるわけですね。いわゆる時間中に組合活動をした者を評価する場合には、あくまでも公正と客観

性、それは記録が正確にあるということにおいて初めてあなたが言われたことにこれはなるわけでありまして、このところは、これだけで時間をとるわけにいきませんから、私の趣旨をきちんと体して、いずれまた最後の総括のときの議論にこの問題はある程度譲りたいと思います。

私は、何回も言っているように、新しく雇ってもらう、一日も早く全員を再就職させる、それがために客観性に欠けるとか公平性に欠けるといふものはやっぱり除いた方がいいんだ。大臣もおっしゃったように、健康、年齢、適性等、この中で私はやらせてできるだけ、この人間はこういうことだと言つてレッテルを張つたら、レッテルを張つた人はもう手がでないんですよ。そんな人がたくさん残つたらどうしますか。これからこの次の質問で、三年たつて雇われなかった人はどうしますかと云つたら恐らく、三年以内に全部雇わせますとあなたは言いますよ。恐らくこれからこの次の問答ではそう言うでしょう。全部雇わせますと言いつながら、一方においてはレッテルをこう張つていくんですね。官房長官、後ろで笑つて聞いておられますよ。それはやっぱりレッテルを張つたらなかなか雇われないんです、総理、本当、レッテルを張りましたら、ですから、できるだけいむゆる適性等のところ公正、公平なものがないと、それはもうあなた、レッテルを張られたんじやとでもたまつたものじゃないんですわ、これは雇ひ手がありまけんから。このところは重ねて私の趣旨をきちんと申し上げておきます、まだほかのこともやらなきゃならないので完全には詰まりませんでした。詰まりませんでしたが、これは後で改めて議論することにしたししょう。

そこで、次はいよいよ再就職先の確保についてであります。これが非常に重要であります。まず、このことはもう確認するまでもありませんが、総理にここだけお聞きしておきます。一人の職員も路頭に迷わせないように万全を期す、このことは総理が何回も言明されておりますが、その点はよろしうございますか、総理、聞

かしてください。

○国務大臣(中曾根康弘君) そういう決心で努力いたしております。

○安恒良一君 そこで、同僚議員の質問によりまして、各省が採用していただく数字については資料をいただきました。ところが、組合員の希望は非常にやはり公的部門が多いのであります。そこで、国の一万三千名についてはこの前同僚議員の質問で計画表をいただきましたのでこれは完全に守られるものと私は信じ、またそうしていただかなきゃならぬと思います。また、その場合においてもいゆる前倒し一括採用、そしてあとには欠員に充ててこの三年以内にできるだけ早い機会に各省に入っていく、一応一括採用していただいて、採用内定を決めていただいて、そして年次ごとにこれは入っていくものと、こういうふうには私は同僚議員の質問、その後の委員会の理事会の結めで、公的部門の中の国の一万三千名についてはそう考えます。

そこで、あと問題になるのは特殊法人五千五百、それから地方公共団体の一万一千五百、これについても自治大臣からこの前一括採用並びに数字を同僚議員のところへ聞きました。ですからその中身をダブって聞く必要はありませんが、しかしまだ完全に目標に達していると思いません、率直に言つて地方自治団体の場合、特殊法人の場合、でありますから、少なくともこのほかに民間にも採用してもらわなきゃなりません。民間は今非常に雇用不安が起つております。そういう中において、まず公的部門についてこれがきちんと採用されるということが民間における雇用促進を私は促すことになると思ひますから、この点が私はまだ不十分だと思ひます。そこで、特殊法人、これはもうきょうお集まりの各大臣全部に係属しますね。それぞれ特殊法人があります。それから地方自治体は自治大臣に係属いたします。ここに

やるんだ、このことについての考え方を御説明ください。官房長官が全体の特殊法人を代表してひとつ、それから地方自治体は自治大臣、どうぞひとつ。

○政府委員(手塚康夫君) 特殊法人関係、便宜、我が人事局で取りまとめておりますので、私の方からちよつと御説明いたします。

特殊法人、先ほどの九月十二日の閣議決定で五千五百という目標数が設定されております。現在までのところ、新たな清算事業団も含めて五千という数がいわば申し出としてなされているわけでございます。残り五百でございますが、これは正直に申しまして私どもの立場でいきますと、各省に對するのと違ひましてお願いすると、それも所管省を通じてお願いしていくというスタイルになっております。したがって、きちんとした数を算定してこれが目標数という方式には至りませんが、国の場合に準じてやっていたらよくないといふことで各省に強くお願いしているところでございます。

○国務大臣(玉置和郎君) 安恒先生ね、我々考えていかなきゃいかぬのは、これだけあなた方が一生懸命になつて国鉄職員の再就職の問題を議論しておられる、しかも誠意をこめておられる。しかし、私があちこちでいろいろお話をしに行つたりまた聞かされたりする中で、これだけ真剣に与野党が一致して国鉄の職員の再雇用、これを約束しておられる。それはなぜかといつたら、国鉄の再建というものは行革の中で最大のものであるといふことで総務庁も、減らせ減らせといふ総務庁が今度一四割各省に振り充てるんですからね、大変なことですよ。その中で、いまだに赤旗を振つてそして実行をしようといふふうなものがある。送される、これは国民にとっては、民間では今減量体制をとつておる、非常に私は話を聞いてみて納得できるところがある、この辺をお互いがやりよくするといふ人たちに對して理解をしてもらつて、そして国鉄再建に協力してもらわないとこれはなかなか難しいですよ。それは三年先とかなん

とかいつたつて、最後はやっぱり採用する人の立場がある。

しかしその中で、総理が言われるように最大限の努力をするということでございますので、総務庁のやり方もひとつ見守つていただきます。私は最大限の努力をするように指示をいたしておりますので、御了承をお願いしたいと思います。

○国務大臣(葉梨信行君) 本年九月十二日に閣議決定されました国鉄職員の再就職計画におきまして地方公共団体分は、目標数として一万一千五百人でございますが、これに對しまして東京都が千二百五十人を初め、大阪府が四百五十人、北海道が三百八十人、愛知県が三百五十人、埼玉県、神奈川県、新潟県が各三百人など、各団体におきまして受け入れ表明が相次いでございまして、十一月十日現在で、昭和六十一年から六十五年当初までの間で約一万二百人の受け入れの申し出が国鉄に對してなされているところでございまして、地方公共団体におきまして国鉄職員の受け入れは非常に協力的な姿勢のもとで比較的順調に進んでいると考えているところでございます。今後とも地方公共団体におきまして雇用の場の確保につきまして引き続き努力してまいりたいと思ひます。

○安恒良一君 それから、これは私の希望として申し上げておきますから。六十一年度以降の採用分についてはできるだけ一括採用方式をとってもらいたい。そして、採用が決定して清算事業団の中に待機するというところにひとつ努力していただきたい、これが一つです。

それから公的部門には試験を受けたという人が非常に多いんですよ。ところが、この前ちょっと聞きましたら、自治大臣は地方自治体は五倍で限定しているといふこととやりとりございまして、私はやっぱりこれ五倍で限定するのは間違いだと思ひます。原則として希望者全員が受けられる、その中でそちらさん側がこの人を選びたいとしない、これはこの前言われておりますからこのところはきょうはペンディングにしておき

ますから、いわゆる最後の詰めのときの議論になりますから、その二つの点についてはぜひ御努力をお願いしたいということで、両大臣とも答弁は要りません。御努力をお願いしたいということで答弁は要りません。私の気持ちを伝えておきます。

そこで、今度は民間企業の場合ですが、これは非常に大変なんです、民間企業は、というのは、今のところ民間企業で不況産業は、運輸大臣所管に基づく造船もありません、それから通産大臣の鉄鋼ですね、それからもう自動車、電機、それからいわゆる地下鉄山ですね、石炭、金属鉱山。ただけれども、北海道なんかはそのほかにいわゆる漁業関係がございすね。しかし、そういうところでも全部雇ってもらわなきゃならぬということになりますね。それからこの前同僚議員の質問にもありました、雇ってもらわなきゃならぬんですが、賃金が極端に下がったんじゃないですか、困っちゃうわけですね、労働条件が。だから賃金等は、地場賃金というのがあります、できるだけ国鉄時代の賃金との関係を持つ、こういうふうに保障ができるということで雇ってほしいという希望を一方は持つわけですね。

そこで、どうしても再就職を促進するためにはいわゆる国鉄等の職員雇用助成金ですね、これは私は民間の再就職を促すために雇い入れ事業主に對する助成措置が必要だと思ふ。こうした観点から、再就職を促進するために、例えば国鉄等職員雇用助成金を設定すべきであるというふうに私は考えますが、この点は労働大臣、運輸大臣、大蔵大臣、御答弁をお願いいたします。

○国務大臣(平井卓志君) たいま御指摘の問題は、清算事業団職員を雇い入れる事業主に対していかような助成、援助をするかと、こういう御趣旨でございす、現在雇用奨励等のための措置について急いで検討をいたしております。その具体的な内容という点になります、各種雇用対策上の給付金等もございすので、それらを参考にしたしながら御趣旨の方向で進めておるということでありす。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今委員が御指摘になりましたような心配を私も持っております。そこで、国鉄清算事業団の来年度予算概算要求の中に、私も同様のものを今大蔵省に要求をいたしております。

○国務大臣(宮澤喜一君) 関係省の間の意見をいろいろ伺ひまして、要すれば予算編成の過程で考えてまいります。

○安恒良一君 それぞれ大臣答弁がございましたから、やはり民間が受け入れやすいように何らかの法対策をぜひ総理の御指導のもとに、今それぞれ関係大臣が、労働省は労働者なりに準備している、運輸大臣は運輸大臣なりにやっておられますから、総理、その点は御指導いただきたいと思ひますが、よろしうございすか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 御趣旨はよく理解できますから、十分検討したいと思ひます。

○安恒良一君 次に、これは労働大臣と運輸大臣にちよつとお聞きしたいんですが、北海道、九州の特別対策ですね。今言ったことは、北海道、九州以外でも民間の経営者が雇うわけですから、ところが北海道、九州は、地域的に雇用の情勢が極めて悪いわけですね、極めて悪い。ところが、残念なことには北海道、九州が一番これまた国鉄の職員は余剰になると、こうなるわけですね。加えて、例えば石炭なら石炭は北海道、九州に、これはこちにはないわけですから、それから漁業関係、北海道と、こう来ますね。鉄鋼と、こういうふうに。だから、これは北海道、九州の再就職というのは大変なことだと思ひます。

そこで、この地域については特別な配慮が必要ではないだろうかと思ひますが、この点についてひとつ。私はこのところは、例えば一つの例を挙げると、三年というのを五年にのびるかにするということもありす、このことについては、いや、三年以内に全部雇はせると、こうおっしゃると思ひますから、そうなるをやつぱり特別な配慮をするということだけはここで約束を願ひておかないと、私は北海道、九州はさげなないと

思ふ、これは、非常に、何も国鉄だけじゃなくて民間のほかの方も全部余つてきますから。そうすると、今でもいわゆる失業率は高いし、それから求人率は非常に低いんですね。そういうところにこれだけ大量が余つていくわけですから、その意味においてはこの二地域についてはやはり特別な何か対策を立てなきゃならぬと思ひますが、その点どうでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは私とすれば大変ありがたい御指摘でありまして、実は今国鉄を去つていただかなければならない方々の対応に追われておりますけれども、私自身の所管からいきまして、造船もありません、内航海運、近航海運、海運全体の雇用問題もございす。そして北海道、九州地区において苦慮いたしておることも事実でありまして、むしろ国鉄の雇用対策というものを離れて総合的な対応ができれば本当に私としても幸せであります。

○国務大臣(平井卓志君) たいま御指摘ございました、これは私も順次業種をあげてらうのはつらいのでございすけれども、造船、石炭、鉄鋼、非鉄、漁業その他、当委員会でも申し上げましたように、大特定不況地域指定では三分の二が集中しておるような状況でございまして、そういう意味では既に委員会でも安恒委員も全般的に不況対況の中で御指摘ございましたように、もうとにかく北海道、九州というのを念頭に置きましてこの地域対策、通常国会に向けて総合的な雇用開発総合政策を今検討いたしておりますので、その方向で御理解をいただきたいと思っております。

○安恒良一君 それじゃ、この前の予算委員会の私の質問にも、その後総理からも各省に御指示がいろいろあつておるようですから、次の通常国会には北海道、九州等を含めた特に失業状態の多いところにおける特別対策、特別立法的なものが提案をされ、私たちが審議できるものと、こういうふうに思ひますから、ぜひ特別対策をお考え願ひたいと思ひます。

それから、それを御相談願うときにその中で一

つ考えておつてほしいことを私の意見として申し上げておきますが、国鉄等職員の雇用助成金を全般的に出すやつについては御検討願ひたい思ふ、その場合に地域的に雇用の特に悪いところにはさらに特別助成金を支給するといふのも一つの方法だと思ひます。いま一つの方法は、国鉄の職員を雇い入れる事業主に對して、その事業主が雇い入れをふやすことによつて事業をある程度拡大をする、雇用の拡大をするために、そのためには必要なお金が要る、資金が要る。そういう場合の資金の補助とかあつせん、こういうことについて、雇用拡大のためにいわゆる民間の事業主が国鉄の職員を引き受けて、今までの自分のところの事業規模ではとても引き受けられぬ、少し新しい事業にも手を出してやつていこうという場合にはそれなりに資金が要るわけですから、だからこれの資金の補助、あつせん等の措置を講ずるなど多角的に考えて再就職の道を考えないと、私は、総理がたびたび言明されておる、一人も路頭に迷わせない、どんなに遅くとも三年以内にはすべて再就職の道を講ずるというところはなかなか困難だろうと思ひますので、そういう点についても御検討をしていただきたいと思ひますが、よろしうございすか。検討していただきたい。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、特に雇用率の低い地域における特別な雇用給付金というのは必ずしもいい形ではないように思ひます。ただ、二点目の御指摘につきましては、これは私今まで考えたことがありませんでした、なるほどと思ひますし、勉強させていただきますと思ひます。

○安恒良一君 それでは、もう私の質問時間が少なくなりましたので、ちよつと順序を変えまして、前回同僚議員から指摘をされたいわゆる長野県内三分割と支社設置問題について聞きたいと思ひますが、前回同僚議員から長野県が三分割に分割をされる、それで調整機能を有する支社の問題について、調整機能が重要というところまでいきました、時間が切れて十分な質問ができませんでした。そこで、重ねて前回の質問に引き継

ぐものとして聞いていただきたい。

私は端的に言いますが、県内三分割についてはどうしても調整機能が必要、そこで調整機能をする支社を設置してもらいたい、こういうふうに思いますが、運輸省側の答弁を聞かせてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 先日御論議を伺っておりまして、私もなるほど、ただ、その場合に、東日本会社の支社という御論議がありました、東日本がいろいろかどがいろいろのかというの、ちょっと私も今判断がつかないけれども、なるほど新会社設立された段階でこういうことは考えなければいけないポイントの一つだと思います。御指摘の点を十分認識した上で今後私どもも十分検討させていただきますと同時に、設立委員についても本日並びに先日の御論議の趣旨を十分伝えてまいりたいと、そのように思います。

○安恒良一君 それからいよいよ長期債務の土地処分に入って、私は率直に言ってこういうパネルまで用意してじっくりやろうと思つたんですが、もう持ち時間が十二時十五分までしかございません。そこで、私はまた改めた機会に長期債務の処理と土地問題、清算事業団における長期債務のあり方については触れたいと思つたので、先に関連として土地問題についての関連がございしますから、委員長に関連をお話し願いたいと思つた。山口君。

○山口哲夫君 地方自治体が行う都市の再開発の問題と国鉄用地の払い下げについて運輸大臣に質問いたします。

今国土庁では首都圏の基本計画というのをつくつております。それから建設省では新都市拠点整備事業というのを進めております。これは国家の大変大きな事業だと思つてもいいけれども、こういう二つの計画に対してそれぞれ調査地区あるいは事業地区が指定をされております。この指定された計画の中に国鉄用地が相当含まれておるわけでありまして、この国鉄用地を、それぞれの

事業を進める自治体に対して適正価格で随意契約によって優先的に払い下げるべきである、かように考へております。もしこれが公開入札で仮に民間に売却されるということになりますと、せっかくのこの計画が実行できないという事態も生じてまいらると思つた。そうしますと、政府として計画して自治体にやらせておるものが政府の考えでそれを実際に進められなくなつて計画が御破算になつてしまつたという、そういう矛盾が出てくると思つたわけでありまして。

これらの事業というのは、まさに百年に一度あるかないかの地域にとっては大変大きな事業、計画でございまして、その地域の文化や経済を高めるために行われているところでございします。そういう考え方に立つたならば、運輸省として、運輸大臣としてこれはぜひ、そういう政府が指定している事業に対しては優先的に土地を随意契約で払い下げるといふことについてお考えを示していただきたいと思つた。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今委員が例示で挙げられました以外に、各省庁さまざまな形で国鉄用地をも含む作業を検討しておられる事実は存じております。また、私の立場から申しますならば、殊に清算事業団において売却を予定するそれぞれの国鉄用地につきまして、関係各省庁が大変付加価値を高めていたという趣旨で、これらの事業についても大変結構なことだと思つた。

ただ同時に、これは委員に申し上げるまでもないことではあります。この用地を処分いたしますのは国民に最終的に御負担を願う金額を少しでも減らそうとして売却をしていくわけでありまして、こうした点も十分頭に入れていただかなければなりません。また、地方自治体が御計画になつておるといふお話の中、私も幾つかの例を存じておりますけれども、民間の開発業者と地方自治体が提携をして計画をお組みになつておられるようなものは、私は、今委員がお話しになりましたような形で処分をいたしました場合には、むしろ国民からは不正のそしりを受ける可能性すら大きいものではないと思つた。現に地方自治体が公正な理由を持って国鉄用地を随意契約で払い下げを受けながら、旬日を経ずして転売をしたようなケースも何回かマスコミの紙面ににぎわし、また院における御論議の中でも厳しい御指摘をいただいております。

私もからすれば、この用地処分と申しますものについては、まず第一に将来国民に御負担を願わなければならぬ金額を少しでも減らすということが大前提でありますし、またこの用地処分というもののについては、国民から公平公正という視点で見ても疑いを持たれるようなことがあつてはなりません。その場合に、今委員の御指摘ではありますけれども、私は地方公共団体といえども、例えば民間企業と提携をしその力をかりて開発を予定するようなものに対して随意契約をするとは、国民に喜ばれる処分方法だとは考へておりません。

何度申し上げておりますように、私どもはあくまでも公開競争入札というものを前提にし、その入札の姿が国民の目に明らかでこれを処分していくことを原則にいたしております。そして地方自治体の御要望の中で例えば道路敷地とか、はつきりした目標のものについて随意契約で処分することはありましようけれども、これも最終的に国民の御負担を考えれば適正な時価で購入をいただくことが当然であると思つております。

○山口哲夫君 国民の負担を減らすために適正な価格で処分をする、当然であります。だから、私も適正な価格でこれは処分をするべきだと、こう言っているわけでありまして。それで、民間と組んで事業を進めることに對する売却が何か国民の目から見るならば納得できない点があるのじゃないか、こういうことをお答えしておりますけれども、私はそれはおかしいと思つた。なぜならば、冒頭に申し上げたように、国土庁や建設省が国家的な事業として計画をしている、それに自治体が乗つて地域の文化や経済を進めるために百年の大計

としてやろうとする、まさに地域住民の納得の上でやっている事業であります。それを国鉄用地を払い下げなかつたために百年の大計を誤らせるようなことを政府自体が行うことがおかしいではないかと言つておられるわけでありまして。ですから、これは運輸大臣がよくお答えになつておられるように、極めて公共的な、最も公共的なものであるうと思つたわけでありまして。もう一度答えてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) ですから、私が今申し上げておりますように、国民が本当に納得されるものであればそういうこともそれは考へられるものではないと思つた。しかし、今まで衆議院並びに本院におきまして、むしろそうした点に対しては私どもは厳しい御指摘を受けてきたわけでありまして。そして地方公共団体の転売された、地方公共団体が随意契約として地方公共団体の用にまさに地域住民のためにいつて払い下げを受けられたものを転売をされて、地方自治体が不当な利益を上げられたケースを追及されてきているわけでありまして。そういう事実も私は踏まなければなりません。

しかし、具体的な処分は清算事業団に設けられます資産処分審議会において検討されることになつておりますが、地元の土地の利用計画等につきましても、私は具体的にはその調整というものがその場で行われると思つた。しかし原則としては私はきちんとしてききルールはきちんとしておきたいと思つておりました。これはやはり国民がどうしたかごらんになつても納得のいけるという形のものであることがベストであると思つております。

○山口哲夫君 自治体に売却したものが別なところへ転売されている、こういう事実は確かにあります。これは国鉄の売却のときに問題があると思つた。なぜ禁止事項をきちんとつけておかないんですか。そういうことをきちんとつけておけば、自治体が転売したときにはそれを当然取り上げればいけないですか。そういうことぐらゐはこれは事務的にできるはずなんです。だから、私たちはそういうことのないようにきちんと契約条

項の中に入れる中で、一番大事なことは、百年に一度あるかないかのような公共的なものに對しては政府全体として考えるべきだ、こういうふうに言っているわけだ。

總理にお聞きしますけれども、あなたは十月の九日の衆議院の特別委員会でおっしゃってあります。「地方公共団体のような公共性、公益性を持つてゐるものについてはこれは指名というところも、随意契約ということもあり得る」、全く私はこれは正しいと思うんです、この方針は、こういう政府の部内において進めている、国土庁、建設省が指定してやっている事業というものは、これは公共性の中の最も公共性ある性格のものだと思ふんです。だから、總理がおっしゃっているように、この公共性、公益性を持つてゐるものに対しては当然随意契約を考えていくということをお答えになつておられますので、そういう總理のお答えの中には今言ったような国土庁、建設省が進めているようなこういう事業地域についても当然含まれるというふうに解釈してよろしいですね。

○國務大臣(中曾根康弘君) 運輸大臣が申しておられるのは公正ということですね。やはり國民の財産ですから、これが公正に処分されるといふことは我々当局としては最大限考えなきゃならぬことで、まず公正一本やりと。公正ということを確認する一番身近な方法は競争入札をやらせるということなんで、これはもうガラス張りで國民の見てゐる前でやれるわけですから、疑惑の生まれる余地はない。ですから、それを原則として、それを基本として考えているということは当然のことだ、私は正しいと思つておるんです。

ただ、例外的に公共団体、地方公共団体がやるような場合で、そして政府もなるほどこれはそうだなと考えるようなものがないとは限らない。今おっしゃつたような百年に一遍というふうなものもあるいは場所によってはあるかもしれぬ。そういう問題につきましてはいずれこれは清算事業団の審議会で全部審査することをごさいますけれども、そういう、物によっては今のような公共性を

考えて例外をつくるということもなきにしもあらずである、そういう余地は私は残しておこうと。しかし、原則は運輸大臣が言つたような原則で公正にやらなければならぬ、そう思つておるんです。

今のような例外的にやるという場合でも、これはいろいろ条件をつけなきゃならぬですね。それはもうあなたがおっしゃつたようなものも一つの条件、そのほか幾つかの条件があり得ると思ひます。そういうようなちゃんとした歯どめをかけてその場合にはやる必要がある、そういうこともこの際申し添えておきたいと思ひます。

○山口哲夫君 どうもはつきりしないんですけれども、建設大臣と国土庁の長官にそれぞれお聞きします。

建設省の方として、今新都市拠点整備事業というのを進めておられます。これは大変いい事業だと私は思つてゐるんです。この事業を進めるために、国鉄用地を確保しないで進められますか。私はできないと思ひます。そういう点について、どうですか。

○國務大臣(天野光晴君) お答えしますが、進められるものも進められないものもあります。そういう点で、地主さんの方のやつぱり御意見がしつかりしないと私たちの計画が完全にそれに乗り切つていくということとはちょっと難しいんじゃないかと思つておられます。私の土地に対する心配は、そのことよりも、国有地を処分するのが地価暴騰につながるようであつては困るということだけを心配しております。

○山口哲夫君 国土庁長官どうですか。

○國務大臣(綿貫民輔君) 国鉄の用地処分につきましては、國民の負担を軽減するという運輸大臣の御方針は理解できるところでございます。我々といつたしましては、残されたこの国鉄の用地というものは非常に貴重な空間でございます。各地域において最も適切に、また適正な価格でこれが処分されることを望んでおる次第でございます。関係省庁と十分協議をしまひたいと思ひます。

ています。

○山口哲夫君 そういうことをお聞きしているのではないんです。首都圏基本計画という大変大きな計画を持っております。これを實際に進めるために、国鉄用地を全然手に入れないでできるんですかというのを聞いてゐるんです。

○政府委員(柳見君) 本年の六月に策定いたしました首都圏の基本計画は首都圏全体を扱つておりますので、その中にはいろいろな国鉄用地で売却の対象になつてゐるものもございまして、それぞれ地域につきましてゐるいろいろな意味合いがございまして、首都圏基本計画と国鉄用地とが一律にこうだということをおし上げることはできませんが、その中の特に都市の拠点的あるいは重要な空間となるものにつきましては、その有効活用を図るため、国鉄改革の方向とよく調整を図りながら、例えば私も国土庁で持つております国土総合開発事業調整費を使ひまして調査をして、関係省庁あるいは地方自治体あるいは国鉄等との間で協議をして望ましい利用計画をつくつていくというのの一つの方法かということで、汐留とか新宿とか幾つか実例を持つておる次第でございます。

○山口哲夫君 それじゃ具体的に聞きますけれども、汐留とかあるいは大宮の操車場とか、ほとんどが国鉄用地を中心にして計画している事業があるわけでしょう。これは国鉄用地が手に入らないで指定した事業が進められますかと言つてゐる。どうですか、具体的に答えてください、ほとんど一〇〇%国鉄用地でないんですか。

○國務大臣(天野光晴君) 建設に国鉄が放出する土地を利用するということは一番重要でありますし、その点については各省庁話し合ひをしてゐる最中でありまして、まだ法律化はしてゐないのではありません。そうですから、この法案が通つた暁に、少なくとも國民から指弾を受けるようなことはしないつもりでございますから、よろしく御了承を願ひたいと思ひます。

○山口哲夫君 時間が参りましたので残念ながら

最後に要望しておきたいと思ひます。

總理大臣に特別にお願いしておきたいんですけれども、今大臣が答へたように、国鉄用地を大部分使つて今建設省や国土庁が指定している事業を自治体が進めようとしてゐるわけだ。だから、これが手に入らないとすると、せっかく政府の部内で計画したことが全然進まないということになるわけだ。私はこれは極めて公共性の高い事業だと思ひます。そういうことからいけば当然こういうところには優先的に、總理のおっしゃつてゐるように、払い下げを随意契約で適正価格ですべきである、こういうふうな考へておられますので、ぜひそういう方法を今後閣内で統一してつていただきたい、そう思ひます。今總理がおっしゃつた公正という言葉は、これは私は、公開入札をやつて民間に高いところに落としたから公正だなんて、そういうことはおかしいと思ひます。

国全体として今どういふことを、日本の經濟、文化を高めるためにやろうかとするこの一大事業を進めるために、価格が適正であつたならば、ちよつと高いところに落ちたからといって公正なんということにはならないと思ひます。私は、やつぱりこれは政府全体として、日本のこの狭い国土をどう利用を高めていくか、經濟、文化を高めるために使つていくかということ政府全体の問題だと思ひます。そういうことを考えたら、總理がおっしゃつてゐるものではないと思ひますので、ぜひひとつそういう配慮をそれぞれの事業を進める自治体に対してつていただきたい、このことを強く要望して終ります。

○安恒良一君 もう私の持ち時間が五分になりました。そこで、締めくくりにいづれまた時間をとつて私は長期債務問題、土地問題、清算事業団問題をやりたいと思ひます。ただ、それに当たつて御検討をぜひお願いしておきたいことだけ申し上げておきたいと思ひます。が、今も同僚議員から話がありましたように、国鉄

は公共交通機関としての通勤通学の足を守ってき
たと同時に、今日までの日本の文化を私は支えて
きたと思います。率直に言って、このことは今ま
での同僚議員に対する総理等のいろいろな答弁の
中にもそれがにじみ出ています。そこで、そうい
う状況の中でこの国鉄を再建するに当たってこの
十四兆六千億という膨大な長期債務の処理と深い
かかわりを持つのが、そしてそのことは国民負担
とも深いかわりを持つのが、土地の処分の仕方
なであります。でありますから、私はこの土地
の処分をするときに公正な競争入札で、橋本運輸
大臣はできるだけ高くとおっしゃいませませんが、で
きるだけやつぱり高く売りたいということだろう
と思います。その一面は私はそれは一つ重要な
側面だと思えます。しかしその反面、一方大都市
における地価の高騰に拍車をかけてはいけないとい
う一面も重要な、建設大臣、国土庁が言われた
こともあるわけで、そうなりますと橋本大臣、少
し御研究賜りたいのは、やはり総理もある程度言
われていまして、例えれば本場に公共のため
に必要なものは随意契約もあり得るじゃないか、
もしくはこの前衆議院の中で信託制という問題も
ありました。

私はこの次、信託制でどれだけメリットがある
かというのを具体例を出して、私に思っています
が、そんな問題をやはり含めて私はそこそこ
はお考えくださることがいいんじゃないか。公正
ということで公開入札で入札にかければ高く売れ
ることは間違いありません、それは、入札だから
競り合いますから。しかしそれだけで、今日の国
鉄が国民の文化を支えてきた、しかもその土地を
処分する、その土地の処分の仕方いかんによれば
国民の負担がどうなるかという極めてこれは難し
いところですね。しかし一面においては、今申し
上げたようにこれより以上土地がどんどん高騰し
たら国民は勤労意欲を失いますよ、国民全体が勤
労意欲を。ばかげた話で、百坪が二十億や三十億
で今日売れるのですよ。たまたま資産相続を百坪
したら二十億で売れたという話、最近幾らでもあ

るわけですね。これでは私はやつぱり問題がある
と思えます。

ですから、このところは、私は政府として全
体でも一回今国鉄の土地の処分の仕方について
はお考えくださることが必要だということを申し
上げて、きょうは終わりにいたします。

○委員(山内一朗君) 午前の質疑はこの程度に
とどめます。

午後一時十分委員会を再開することとし、こ
れにて休憩いたします。

午後一時十分休憩

午後一時十一分開会

○委員(山内一朗君) 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。

質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○小笠原貞子君 分割・民営というこの問題に対
しましていろいろの心配がございますけれども、
何といたしても、うちの地方から鉄道が消えちゃう
んじゃないかというような深刻な心配がございます
す。まず最初に私、路線問題について伺ってまい
りたいと思えます。

分割・民営に当たりまして、監理委員会の答
申は、鉄道事業の特性分野として大都市圏輸
送、そして地方主要都市圏、そして中距離の都市
間輸送と、こういうふうに三つの分野があるとお
っしゃったわけでございますけれども、この三つの
分野に入る路線はどの程度で、そしてその営業
キロはどれくらいになるのかと、まず最初にお伺
いしたいと思えます。

○説明員(杉浦喬也君) 大都市圏輸送でございま
すが、線区名は省略いたしますが、首都圏、関西
圏、中京圏内の各線区の輸送、これが該当する
と。それから二番目に地方主要都市圏輸送でござ
います。これはおおむね県庁所在地都市及びその周
辺地域におきます輸送がこれであろうと。それか

ら三番目に中距離都市間旅客輸送。これは主要都
市間を結ぶ輸送で、大体新幹線を含みます特急、
急行列車の運輸線区における輸送がこれに該当す
るであろうというふうに思っています。

○小笠原貞子君 それ、わかつて聞いたのよね。
それをどの線で、大体合わせますと営業キロはど
れくらいになりますかと。今おっしゃったのは私
の質問を繰り返しただけじゃないですか。

○説明員(杉浦喬也君) 正確にこれを何キロとい
うふうに把握はできませんが、概数で申し上げます
と、第一番目の大都市圏輸送、これが約千七百
キロ、それから第二番目の地方主要都市圏輸送、
これが二千五百キロ、それから三番目の中距離都
市間旅客輸送、これが一万八千キロというふう
になるであろうと思えます。

○小笠原貞子君 わかりました。なるであろうと
いうことで伺っておきます。

それでは、別の角度から伺っていきたくと思
いますけれども、この鉄道特性分野の対象というも
のは当然幹線は入ると思えますが、いかがでござ
いますか。

○説明員(須田寛君) 先生御指摘のように、当然
幹線はほとんど入りますが、そのほかにも地方交
通線におきましても、幹線への培養効果のござい
ますものと、培養効果——幹線を育てるための
機能という意味でございます。それからあと特急
や急行の動いているところもございますので、そ
ういったものも入ろうかと存じます。

○小笠原貞子君 では、恐れ入ります。その一部
は入るというふうに、培養のためにとおっしゃっ
たけれども、それは具体的にどのくらいに考
えたいいんです。具体的に中身を教えてください
ください。

○説明員(須田寛君) お答え申し上げます。
例えば、地方交通線におきましても特急や急行
列車の運転されている地域がございます。例え
ば、北海道でございますと約六百四十二キロ、そ
れから東日本、東海、西日本の大体本州関係にお
きまして約千六百キロ程度、四国で百八十三キ

ロ、九州で五百七十三キロ、こういった線区が地
方交通線におきましてもこれからの都市間輸送と
しての機能を果たすべき線区と存じます。

○小笠原貞子君 それじゃ具体的に伺いますけれ
ども、輸送密度でまいりますと、四千人未満の路
線はどうなるというふうに考えたらよろしいでし
ょうか。

○説明員(須田寛君) 四千人未満の路線におきま
しては、大部分が特定地方交通線ということでご
ざいますので、これからバス転換その他をお願い
することになると存じますが、四千人未満の線区
におきましても非常に長距離の客様の多いよう
な線区につきましても今の概念に入るものもある
かと存じます。

○小笠原貞子君 特定地交線というものを除きま
すと、地交線は九十二線、約七千キロございま
す。そのうち四千人未満の地交線は五十一線、四
千四百五十キロでございます。これは鉄道特性の
範囲から外されるというふうになるのではないかと
思えます。いかがですか。

○説明員(須田寛君) 線区の性格ないしはその果
たしております役割等を個々に検討いたしましたし
て、今先生のおっしゃったような線区になるもの
もあろうと思えますし、いわゆる転換対象になる
ものもあろうと存じます。これから新しい会社で
そのまま育てて経営していくものにも分かれてま
いると思えます。

○小笠原貞子君 いろいろおっしゃいました。し
かし、今までの御答弁を伺ってまいりますと、特
性分野の範囲に入らないと、概念としては、とい
うことになっていくと思えます。

例えば、林政府委員がおっしゃっていましたが
れども、約七千キロの地方交通線につきましても
新会社がこれを抱えていくと。要するに新会社の
事業範囲として将来にわたって鉄道事業を経営し
ていく、維持していくという考え方であるという
ふうにお答えになっていきます。そうしますと、そ
のとおりみんな残るといふふうに考えられるわ
けでございすけれども、今おっしゃったような

つしゃっています。そしてまた、「バスへの転換等が予定されている路線以外の」約七千キロございますが、この「約七千キロメートル」の地方交通線についても、第一次提言の方向に沿って国鉄からの分離を積極的に推進すべきであり」と、この指摘されているわけです。

また、「運輸と経済」という中で林さんがいろいろおっしゃっておりますけれども、ここでも、特性論を徹底していく、地方交通は分離すべきだ、分割・民営化という困難な大作業をやっていく場合に、同時にローカル線まで全部切り離して今一挙にやるのが可能だろうか、分割・民営化された企業の中でまず徹底した努力を一遍やってみよう。それから先のことは国鉄は関係ないわけですね。新会社になっていくんだから、あとは知りませんよと、こういうことになっていくというふうになりますと、こうやってローカル線は生かすとおっしゃるけれども、言葉だけで生かしていただくわけにはいかないということで、大変心配される、そのとおりだと思われかねません。

そういうことで、美しい言葉じゃなくて、本当に生かすという根拠は一体どういふところにあるかというところが問題になるわけなんですけれども、生かすと言ったのは大臣本人なんだから、大臣、生かすためにどういふ調剤をして、どういふふうにしようにしているか。

○政府委員(林洋司君) 私ども今回提案申し上げておりますこの法律案というのは、国鉄の現在行っている事業をとにかく将来に向けて活性化することによってこれを再生させていくというのが基本理念でございます。

そこで、先ほど改革法六条を申し上げましたけれども、いわゆる特性分野だけでなく、その他の地域輸送の分野におきましても現在それなりの役割を果たしておりますので、これについてやはりその重要性というものを認識しておるということが改革法六条に述べられておるわけでありまして、そういう考え方のもとに、でき得る範囲、現在の私どもの試算等によりまして、特定地方交

通線は別でございますけれども、それ以外の地方交通線は、これを抱えても会社は活力ある効率的な経営をやれば十分将来にわたって企業経営ができて、こういう確信を持っておりますので、それであるならばぜひこれを生かして地域輸送の役に立てていただくというのが望ましいと、こういう考え方で御提案を申し上げておるわけでございます。

○小笠原貞子君 考え方はわかるのね。そうあつてほしいということもわかるわけですね。けれども、おまえ生き返るんだよ、生き返るんだよなんて言われたって、ちゃんとした具体的な治療と方法がなかったら生き返るわけないんですからね。その辺を今伺ってみると、こうありたい、こうあるべきだ、こうなるであろうということであつてもさっぱり具体的にでないということがわかつたと言わざるを得ません。

先ほどおっしゃったように、大臣は生かすんだと、だから分割・民営化することによって廃止予定の特定地方交通線以外の交通線というものも生き返ると、こういうふうにおっしゃるわけですね。特定地方交通線の廃止が決まったのは別にして、そのあと生き返るとおっしゃるわけですね。ところが、先ほど言いました五十一線四千四百五十キロというのは、廃止が決められた特定地方交通線の輸送密度、これと四千五百人の輸送密度も大体同じなんです。そうしますと、政府や監理委員会の言う鉄道特性分野から外れている線区なんです。こゝも、そうしますと、それを生き返らせる、本当にそれを生き返らせるというなら、なぜ同じ密度であった特定地方交通線を無理やりに廃止するといふふうに追い込んでいったのかというのがまた一つの疑問として出てくるわけですね。大臣いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私の就任前のことでありますので事務方から答弁をさせていただきます。

○政府委員(林洋司君) この点につきましましては、本来四千五百人未満というのは、基本的にはやはり鉄道輸送、いわゆる鉄道特性と申しますか、これを

發揮するのが非常に難しい線区であろうというふうなことで、それを五十五年の再建特別措置法のときに、これについてはいわゆるバスあるいはその他の輸送手段に転換していくという方針を進めてきたわけでございます。ただし、先ほど申しましたように、代替輸送道路とかあるいはピーク時千人以上とか、こういういろいろな政令で除外する要件があるものについては、これは廃止をするといつても無理でございますから、やはり鉄道としてこれを残して、残す以上はそれを生かしていくということではないと、うまいこと、このようにして区別をしておるわけでありまして、基本的には鉄道特性を發揮したいものであるけれども、しかし地域輸送手段としてこれを廃止した場合には方法がない場合には鉄道としてこれを生かす努力をしていかざるを得ない、こういう考え方でございまして。

○小笠原貞子君 大臣、就任前のことだから知らないと言われればそれっきりだけれども、この問題はずっとつながつての問題ですから、やっぱり大臣の責任において私がお答えをいただきたいと思われかねません。

特定地方交通線というのは廃止ということになりました。しかし、それと同じ輸送密度、そして採算もやっぱり赤字だ。だけれども、その五十一線四千四百五十キロは生かしますと、こうおっしゃったわけですね。そこまでそうですね。そうしたら、輸送密度も同じ、採算性も同じというふうな中で、何で特定地方交通線を切ってしまったかということなんです。切らなきゃならなかったかということにも言えると思う。結局、特性論ということがいろいろと言われる中でこういう結果になったということなんです。大臣の口からその辺のところをちょっとひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 過去の経緯につきましては、正確を期すために事務方から御答弁を申し上げさせていただきますが、今私どもが地方交通線を残したい、また残す努力を尽くすのだと

申し上げておりますのは、本年の十一月の国鉄のダイヤ改正をこらんだだけ、それが一つの答えであります。従来の国鉄のダイヤと申しますものと今回は有意の違ひがあるはずであります。

例えば、私の郷里はやはり地方交通線のある線に面した町であります。従来、鉄道のお客様はだんだん減り続けておつた地域の一つでもあります。そうして、それは自家用車に依存率は偏つて進んでおりました。そして、その大きな原因の一つは、列車の運行間隔が非常に広いこと、しかもそれが一定していないこと、そして初め、終わりの時間というものが必ずしも地域の利用者の利便にこたえていなかったこと等々があつたと思ひます。今回十一月のダイヤ改正以降、この状況は変わりつつあります。

それはまず第一に、定時、例えば一時間に一本なら一時間に一本というものがきちんと確保されたこと、同時に、朝夕の通勤通学のラッシュ帯には従来どおりの長い編成の車両が走っておりますけれども、そのかわりに利用度の少ない時間帯はそれが両数を減らし、そのかわり回数をふやし、地域の方々が利用しやすい形になったこと。これは一方では、自家用車依存率が高まり、駐車場等に難渋をするケースがふえたために鉄道への依存度を取り返したとも考えられますが、この一つを見ていただきますと、国鉄のこれら地方交通線を生かそうという意気込みというものは地域の住民に評価をいただいております。

さらに、これでこの法律が無事通過成立をし、諸般の準備を整え、要員数も一定の規模にまで縮小した形で合理的な運営がなされることになれば、私は経営的にも従来とはるかに変わった状況を生んでくると思つております。そうした中で私どもは地方交通線を生かしていくことができるであらうし、またその基本は何かといへば、地域の住民の方々が鉄道というものをもう一度見直していただき、利用する気持ちになつていただくことでありますから、その点については既に、このしばらくの間で国鉄の職員の態度が大きく変わった

という評価もいただいておりますし、今度のダイヤというものが地域の利用しやすい形になったというものは事実として見せていただいております。中では、現実に自動車の過剰状態の中、駐車場等を考えると鉄道の方が楽だという空気を生んできたことも事実でありますから、こうした空気の中で鉄道というものを直していただき、そして利用していただき、生き返らせることができる、私はそう思っております。

○小笠原貞子君 生き返らせることができるというお気持ちも十分にわかった。私がここで伺っているのは、大変具体的なことです。特定地方交通線の方は廃止する、それと全く同じ輸送密度、そして採算性も変わらない、そこの方は生かすとおっしゃるわけですね。ここの方は切らなざるやならない、ここの方は生かす。これ全く同じような条件の中で生かすとおっしゃる。そうすると、ここの方が生かせるのなら特定地方交通線も生かせるのかと、非常に単純なわけですよ。大臣、生かす生かすとおっしゃるから本当に生かされるかという期待はするけれども、生かせるくらいだったら、そうしたらこれだとして同じじゃないか、輸送密度も採算性もそう変わらない。だからその辺がやっぱり分割・民営化の中で自己矛盾として私は出てくると思う。片一方は切らなざるやならない、同じなのに何で片一方は生かすということができるかというところは、まさに何とおっしゃってもこれは矛盾と認めなざるやならないと思う。どうですか。

○政府委員(林清司君) その点につきましては、これからの鉄道というのは経営が非常に厳しいということがまず前提としてございます。したがって、いろいろな意味でやはりできるだけ過重な負担は軽減していく必要がある。そういう点からいいますと、著しく鉄道特性を欠くいわゆる四千人未満の線区というのは、これは基本的にはバスに転換していくのが地域の交通体系から見ても望ましいわけでありまして、これから鉄道というものを再生していく上にとっても必要であらうと思

うわけでございます。ただし、先ほど申しましたように、これを廃止してしまうとかわりの輸送手段がない、こういうものについては、これはやめてしまいうわけにまいりませんから、やはり新会社をこれを抱えていかざるを得ない。また、試算上もそれを抱えても十分会社がやっていける、こういうことであるならば、新会社の分野としてこれは残さざるを得ないんじゃないか。残す以上は、これができるだけ地域に密着して生かしていくような努力をしていくということが筋ではないか、こういうような考え方でございます。

○小笠原貞子君 同じことを繰り返すことになるから時間の関係で次に移りたいと思っておりますけれども、確実な保障、確実な根拠というものもないわけ、片方は生かす。生かすのなら、ここのも殺さないで生かしたらいいじゃないか。どうしてもこれは自己矛盾と言わざるを得ないわけでございます。新会社になってやっていたければ残る。けれども、新会社になったら海のものとも山のものともわからないというところは、今殺さないけれども、行く行くは自然に死んでいくというふうに行わざるを得ない、そう思うわけなんです。

特に私は特定地方交通線の問題を申し上げましたけれども、御承知かどうかかわりませんけれども、例えば北海道で今大きな問題になっております長大線というのがございます。この長大線と申しますと、天北線は百四十九キロなんです。そして、その沿線を抱えているところは佐賀県と同じだということなんです。それから名寄本線というのはい百四十三キロでございます。ここはまた積雪、寒いところ、マイナス三十度からになりますよ。それから池北線、池田と北見というところがございまして、これも、北海道は広いから、これが外されるということとは地域経済にとっては大変だということなんです。それから標準線というのはい百七十七キロでございます。これも六市町村の広さを考えますと福岡県と同じだ。そういう北海道の非常に広い地域を抱えて、積雪寒冷と

いうまた厳しい条件を抱えて、これを切らなければならぬ、切ってしまうということになりまして、それは車のある人はいいですが、車のある人は車で行くでしょう。だけれども、車がない、運転できないといえ、お年寄り、そして御病氣の方の通院するといふような場合を考えると問題です。

それからまた、これを利用している今までのいろいろな方を調べてみても、そんなところでも御議論があったと思っておりますけれども、まず高校生、通学の問題なんです。北海道の高校生十八万人中、国鉄通学生は二万八千九百三十四人いる。そのうち、この長大線での国鉄を使っている通学生は二千五百四十三人という数があるんです。そして、それが確かに転換交付金を出した、その中から在学生には補助してやるよと言われても、卒業した後どうなんだ。そして、その後補助した残ったのでうまく活用してやっていきやうとおっしゃるけれども、こういうところでどういう活用をしてこれを補っていくことができるかというのでもまた一つの大きな問題だと思っております。やっぱり私は、子供たちが教育を受ける権利も脅かされる。例えば池田と本別というところを調べてみますと、国鉄だったら四十二分で行けました。一カ月定期六千八百二十円でした。それがバスに転換されまして約三・五倍、二万三千四百円、そして時間は六十分。相生線の例をとりますと、相生と美幌というところが七千七百四十円で済んだのが四・五倍になるわけですね。三万五千六百円、こういうことになるわけなんです。

そういうようなことを考えて、いかにこれらの線を切っていくということが住民にとって、弱者を痛めつけることになるか。そして、学生たちの教育権やお年寄りが病院に行くこともできない、生きる権利もなくなってしまう。そして、外されてバスに転換しても、バス会社がいつまでも続くというわけではない。部落が消えてしまったといううような、そういう問題も具体的には起きているわけですね。

そういう問題まで考えて——総理ちょっと寝ていらっしやるけれども、目を覚ましてください。こういう地域住民にとっては生きるというそのことも脅かされる、教育権も脅かされる、まさに交通権そのものがここで否定されていくといううような、こういう問題について一体どういうふうなお考えを持っていられしやるか。そういうところへいらしたくないと思っておりますけれども、今申し上げたところでもちょっと総理の御見解を伺いたいと思っております。

○国務大臣(中曾根康弘君) 今度の民営六分制案というものは、それぞれの鉄道特性に応じた新しい地方交通体系、全国交通体系の再編を目指してやっておりますのでございまして、今御関心を持っておられる北海道の問題につきましても、特定地方交通線を除いてはできるだけ温存して、住民の皆さんの利便に立てるように我々も積極的に協力してまいりたいと思っております。ところでございまして、みんなそれぞれ地域地域の事情によりましてその交通体系の特色を発揮して、できるだけ維持していくようにすべきものであると考えております。

○小笠原貞子君 お答えは大変美しい言葉でございましたけれども、具体的に何にも根拠がないんですわ。本当に生かしていくとか、それを発展させるという何にも具体的な根拠もない、新しい会社になったらそれっきりというところへいらしたこともない、汽車なんてほとんどお乗りになったことないで、大体飛行機やヘリコプターでおいでになるんだから。本当に住民が今どんなに生きるというそのことを考えているかというところ、やっぱりそういう立場に立たない総理だったら失格ですよ。その辺のところをしっかりと考えて、次に移らせていただきたいと思うんです。

今、私は地方交通線の問題を申し上げました。今度、幹線の問題もずっと調べていたら出てきたわけなんです。地方交通線だけではない、幹線

までこれは大変なことになるなと思って急に私は一生懸命調べたんですけれども、民営になる、分割化されるという採算性の乏しい幹線にまで当然及ぶと言わざるを得ないわけです。国鉄だから、A駅からB、C、Dと通って、そしてZまであったとしたら、この駅からこの駅までは幹線ですというふうに御承知のように区別されておりますね。そして、幹線のところと地方交通線と、鉄道を大きく今旅客の方は分けられていますけれども、民営化された新しい会社ということになれば、幹線とか地方交通線という区別は国鉄だったからやめたけれども、民営の会社になったら区別なくりますね。どうでしょうか。

○政府委員(林澤司君) 今までの国鉄で幹線あるいは地方交通線という区分をしておりましてのは、一つの収支管理と申しますか、会社の経営状況というものを分析するための一つの手法だったと思います。したがって、今後新しい会社になった場合にそういう形での収支管理をしていくのか、あるいはまた会社の判断で別の考え方で路線というものを再編成してみようか、これは会社の経営判断の問題になってくると思いますので、一概にそれがそのまま新しい会社でもその考え方が引き継がれていくということには必ずしもならないというふうに思います。

○小笠原貞子君 当然、今の幹線なんというのは引き継いで何々線というふうにはなっていない、そうする必要がないと言わざるを得ない、そういうふうになるかもしれないとおっしゃった。そうなりますと、またここで新たな問題が起きてきたわけです。ある幹線は、今この駅からこの駅までを幹線といたしますというわけです。これが崩れて、一つの幹線という概念であったその線を幾つかに分けるということも考えられるわけですね、一本にして何線という幹線ではない。そこで一つの問題なんだけれども、これはおたくの方でおまとめになったけれども、運輸別輸送諸元、大変難しい、運輸別の輸送諸元という膨大な資料があるわけです。こういう資料を拝見

してみますと、幹線だと言われても、この幹線は幾つにも区切られているわけなんです。

地方交通線、幹線といきましようか。ちょっと私はこれからは数字や線区を言いますから、お疲れになつていらっしゃるからちょっとこれお貸ししますから、これ差し上げるといふ資料ではございませんけれども、総理も眠気覚ましにちよつと。(資料を手渡す) これ後でお返しいただきますから。総裁の方も差し上げましようか。総裁はみんな頭に入っているから要らない、欲しい——それじゃどうぞ。これもお貸しいたします。

そういたしますと、ここで言いますと幹線ですね、三枚目になりますか、初めが地交線が二枚ありまして、それから幹線というのがあります。

この幹線の中でも、例えば私は北海道が一番頭に入っていますから、北海道根室本線というのが四番という丸がついていると思います。北海道根室本線というものを考えますと、この運輸別輸送諸元という難しいおたくの方の資料の、これ全部分解して分けてみたのでございます。そうしますと、幹線における輸送密度四千人未満の区間別一覧、こう書いてあるわけですが、根室本線の中でも滝川—富良野間、それから富良野—落合間、落合—上落合間、上落合—新得、釧路—根室、こういうふうに分けていっているわけです。それで、函館本線を見ても、長万部から熱帯、それから熱帯から小樽というふうに、一つの今までの幹線という概念から区間別に取り上げてあるわけですから、これを見ますと、一つの線区を三つ四つに分けて、詳細なデータをこうやって集めていらいやいます。

そのうち幹線だけを拾い上げてみますと、各区分されたうち輸送密度四千人未満、ここに四番の資料ですけれども、四千人未満というのが実に千二百二十五キロというのがあるわけですね、四千人未満というのが、それから今度のその次、四千人から八千人未満というところをこらんだきましても、このところでも区分してみるとはつきり出てくるわけなんです。というところはどうか

ことかといいますと、その一番上に書いてありますけれども、一番問題は、外されるかもしれないなという心配しているのが地方交通線だ、うちは幹線だから大丈夫だと安心をしているけれども、その幹線も切つて、そして区間を限ったところで見れば、これは四千人未満だということなことで外されていってしまう。

そういうものをつなげてみますと、いろいろ生かすときもおっしゃったけれども、国鉄網全体で二百四十五線、二万三千三百二十キロあります。そのうち地方交通線、第一次特定地方交通線というように、第二次、第三次とこれ外されまう八十三線三千六百六十キロ。それから四千人未満の地交線、これも先ほど言いましたように五十一線四千四百五十キロ、これも外される。それから四千人から八千人未満でも、これは後で申し上げますけれども、地方交通線でもまたこれが切られていくわけです。そして、今幹線を申し上げましたけれども、幹線でも四千人未満の区域というのは千二百二十五キロという数になってくるわけなんです。こういうことになって、そして生き返ると言われても、地交線どころか幹線までも切られてしまうということ、これは私は大変な問題だと思ひますが、その辺のところをどうお考えになりますか。

○政府委員(林澤司君) 現在の特定期地方交通線対策は、昭和五十五年の法律に基づきまして、いわば鉄道特性が著しく低い、こういうところにつきましてこれをバス等へ転換する、こういう対策を講じたわけでございますが、これは来年の四月の新しい体制のスタートまでは本来なら完了しておくべきことであつたわけでございますけれども、これについては諸般の事情でおくれているものもございますので、今度の法律で二年ないし二年半の経過期間を設けまして、その間に対策を完了する、こういうことで進んでいるわけでありまして、これは既定方針どおり今後新しい会社のいわば過重負担を軽減する、こういう意味で既定方針ど

おり進めようということでございますけれども、それ以外の線区については、むしろこれが将来にわたつて廃止という事態に追い込まれないように、むしろこれが活性化、効率化によつて鉄道として利用されていくように今回分割・民営、こういう施策を講じようとしているわけでありまして、そういう新しい会社になってからとらとらと路線を切り捨てていくということは本来考えてないわけでありまして。

今回の収支試算におきましても、そういう線区を生かしながら十分経営が成り立つということを検証しておるわけでありまして、そういう前提で物を考えておるといふことを御理解いただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 将来生かしたいとか、新しい会社になつて、そしていろいろ努力して、そしてそれが残るようにしたいといふいろいろおっしゃるけれども、それはさきから言っているように根拠がないんです、将来のことと願望の発言だと言わざるを得ないわけです。

そこで、私が今言ったように、地方交通線、特定地方交通線で三千六百六十キロ、それから四千人未満の地交線五十一線で四千四百五十キロでしよう。それから四千人から八千人未満の地交線でも、これも先ほど申しましたように、幹線と同じように区分されてくるわけです。そのところで、ここは密度が少くないよということの間を抜いて、そして合理化されていくというのを計算いたしますと、これおたくの資料で全部分析したんだから間違つてないの、小計しますと、地方交通線で八千八百五十キロというものが四千人未満の数字ということになってしまふわけです。それだけじゃありません、幹線もそうですと今問題を出しました。この幹線でも四千人未満の区間が一千二百二十四・七キロございます。こうなりますと、合計したら一体どれだけの、いろいろおっしゃったのは希望のお言葉。私が言っているのは具体的数字から見ても、特性分野から外されるという、そういう具体的な数字でもって言っているわ

けです。私たちはどうしてもこういうことをしないでほしいという立場から言っている。

そうしますと、今言ったような幹線、地方交通線、その区間の四千人未満というところを、みんな落とせるところを落とすところを、みれば、実に合計一万三千五百キロ、こうなるわけですね。そうすると、全体の二万三千三百二十キロ、もう半分以上と言ってもいいくらいこれ全部落とせるんです。落とすためにこういう資料と諸元データかというので全部区分していると言わざるを得ないんです。あなたがもしやるのは、そして大臣がおっしゃるのは、あくまでこうあってほしい、新しい会社がこうなるであろうという基本的な願望です、はつきり言って。基本的なお気持ちばかりは、おたくからとった資料で数字でもって言えばこれだけの一万三千五百キロという、これが廃止対象になっていくんです。

〔委員長退席、理事伊江朝雄君着席〕

あなた方がお書きになっている、今この分割・民営の大変なときにこういう地交線だの何だのなんというのはいくらもいけるか、だから今一応新会社社に持たしちゃうと、あとは新会社の御自由でございまして、こういう形にならざるを得ないわけですね。首かしげたためなんだ。もう目に見えているんだから。私たちはそうやってほしくない。だから国鉄を本当に生かすということが考えれば、分割・民営なんというものがこれこそ最も大きな問題ですよ。何回も言っているように、赤字がどうしたとかこうしたとか、みんな政府の責任をばらばらかしちゃうと、そして大変だ大変だと切っていく。切っていく準備が着々できている。数字も具体的にできている。だからこういう分割・民営というものは全く矛盾を起す。将来、願望はおっしゃったけれども、何にも具体的なそういう保障はないというところをはつきり申し上げたいと思います。そうだとはいえないだらうけれども。私の言ったことについてちょっと考えるくらいはあります。

○国務大臣(橋本龍太郎君) それより前に、貴重な資料をありがとうございます。

○小笠原貞子君 まだ後使うから、私の終わるまで持っていてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) それじゃ資料は拝借いたします。

なるほど、そういう御議論もあるんだということを感じました。

○小笠原貞子君 なるほど、そういう御議論があるなというのには素人だよ、大臣。本当、素人だよ。大臣、だめだわ。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私、素人なんです。

○小笠原貞子君 いや、それわかっていればいいわ。

それじゃまた……

○国務大臣(橋本龍太郎君) 玄人だなんて一遍も言っていない。

○小笠原貞子君 だけど大臣でしょう。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 素人は素人。

○小笠原貞子君 素人、大臣、みんな素人、大臣だ。中曾根さんも素人、大臣。——じゃ国民の生活もう頼れないね、今の中曾根さんにも。いや本当、私はもうちょっとまじめに考えてもらいたい、そう思うわけですね。

そういうことで、そういう御議論もあります。はたして、具体的な数字でもって私を申し上げましたから、その辺のところをもう一つ考えていただきたいと思ひます。わかるでしょう、私の言うこと。

次に、それじゃ労働者の問題を私伺っていきなさいと思ひます。路線も心配だけれども、その安全というのを考えたときに、やっぱり一番心配です。よく電車で乗って居眠りしているなんて言われることがあるけれども、とにかく労働強化というのは大変なもの、十一月ダイヤ改正というところで要員合理化、国鉄労働者の労働条件というのは非常に厳しくなっています。運転乗務員の具体的な事例で私質問させていただきたいと思ひます。

私も運輸委員ですとやってみたりも何年にもなります。そして北海道、さつき例で取り上げたけれども、北海道だけではなくて全国各地からいろいろな要望や具体的な資料というものを送りいただきましたが、いろいろなところをみんな言うわけにはいきませんので、一つここで申し上げたいと思ひますのは、静岡運輸所の労働者の方々から実に生々しい実態の報告を受けました。その労働条件の実態というものが先ほど申し上げました資料についているわけなんです。その中で後ろの方ですね。後ろの方でどういふふうな運転士が勤務しているかというところをございまして。線を引いてあるのあります。乗っているところね。そこをのぞいて私には本当にびっくりしちゃったわけなんです。

と申しますのは、どういふ運輸をしているか。はかみないろいろなところも同じなんだけれども、そのEL、DL組というのをちょっととってみます。そうしますと、この人はここに書いてありますように、まず第一日、午前十一時八分に出勤するわけですね。そして夜中ずつと乗っていきまして、翌日の朝五時四十二分に終わるわけですね。夜中ずつと乗っています。そしてその日、夜また出かけていくんです。夜出かけていく。そして夜の九時五十三分に出勤する。そしてまたずつと夜中ずつと、翌日の午後一時十分に戻る。それがやつとできるといふこと。そして四日目をみますと、午後三時二十八分に出勤して、また翌日の朝三時三十分まで乗っているわけですね。夜通して。そしてまた朝方帰ってきて、その日の午後十時四十分に出勤して、翌日の午後の一時五十分が終わる。これでまたとて言いますと、二十二日のうち十二日は夜勤を含んだ勤務だ、こういうことになつてくるわけなんです。

そうすると、人間というのは、時間があるから、はい寝なさいと、ずつと寝られるものじゃないです。夜勤、夜勤というのがずつと続いてくれば体もおかしくなるわけですね。そういうことを御存じかどうか、中曾根さん、さつきから素人総

理とおっしゃったけれども、まあ本当にそういう大変な、これ線に引いてみますとみんな夜中ずつと乗っているわけでしょう。夜中ずつと乗っているんですよ。乗っている眠っちゃいけないわけでしょう。

眠らないで目をみはって、一生懸命やつて緊張しておる。はい、時間だから寝なさいといつたて緊張してはいますものね、ばつと寝られるものでない。これは私は安全という問題から考えて本当にひどいと言わざるを得ないわけですね。

〔理事伊江朝雄君退席、委員長着席〕

さて、そこで四国管内からもまたいろいろ資料を送っていただきました。その資料をまた見せていただきますと、これも労働時間が非常に延びて

いるわけなんです。その労働時間がどれくらい延びているかといふと、ダイヤの改正のたびに延びていくわけですね。そしてどれくらい延びたかといふと、実にもう今五十分近くダイヤ改正のたびにこのところ延ばされた、こういう実態が報告されているわけなんです。そうしますと、そこでどういふことが起きるかといふと、例えばこういうふうな夜中とか不規則だから、食事時間というのがきちつととれないというものはもう当然のことなんです。食事時間はとれない。それから今度電車の運転をしておりますと、そしてノッチというのとは手で握ったまま押しつけておかなくて、手を放すとノッチが戻ってスピードが落ちてしまふ。だからずつと押さえて持っていないと、だんだん大変な状況になるという意見が、意見という感じが出てくるわけですね。それからまた、御承知のように、長距離の完全一人乗務ということになりますから、一人で運転しているとなれば、この汽車に何人乗っているか、何百人、何千人という命を一人で預かっているんだから、その精神的な疲労というのが大変多いというのには私はそのとおりだと思ひます。そしてまた一つの車でないんです。同じ車でないんだ。

そこでちょっとまた中曾根総理に伺いたいんだけれども、大体運転する車というのはどれくらい

理とおっしゃったけれども、まあ本当にそういう大変な、これ線に引いてみますとみんな夜中ずつと乗っているわけでしょう。夜中ずつと乗っているんですよ。乗っている眠っちゃいけないわけでしょう。

眠らないで目をみはって、一生懸命やつて緊張しておる。はい、時間だから寝なさいといつたて緊張してはいますものね、ばつと寝られるものでない。これは私は安全という問題から考えて本当にひどいと言わざるを得ないわけですね。

〔理事伊江朝雄君退席、委員長着席〕

さて、そこで四国管内からもまたいろいろ資料を送っていただきました。その資料をまた見せていただきますと、これも労働時間が非常に延びて

いるわけなんです。その労働時間がどれくらい延びているかといふと、ダイヤの改正のたびに延びていくわけですね。そしてどれくらい延びたかといふと、実にもう今五十分近くダイヤ改正のたびにこのところ延ばされた、こういう実態が報告されているわけなんです。そうしますと、そこでどういふことが起きるかといふと、例えばこういうふうな夜中とか不規則だから、食事時間というのがきちつととれないというものはもう当然のことなんです。食事時間はとれない。それから今度電車の運転をしておりますと、そしてノッチというのとは手で握ったまま押しつけておかなくて、手を放すとノッチが戻ってスピードが落ちてしまふ。だからずつと押さえて持っていないと、だんだん大変な状況になるという意見が、意見という感じが出てくるわけですね。それからまた、御承知のように、長距離の完全一人乗務ということになりますから、一人で運転しているとなれば、この汽車に何人乗っているか、何百人、何千人という命を一人で預かっているんだから、その精神的な疲労というのが大変多いというのには私はそのとおりだと思ひます。そしてまた一つの車でないんです。同じ車でないんだ。

そこでちょっとまた中曾根総理に伺いたいんだけれども、大体運転する車というのはどれくらい

の種類があるかということ、どれくらいだと思いにあります。——いや、そっちはいいの。常識、総理として、国鉄に命をかけていると言われる総理としての常識の質問なんです。いや常識でいいの。間違っていたらいいんだから、ちょっと言っただけなんじゃない。

○説明員(山之内秀一郎君) 担当する車両の種類というのは非常に現場によって違っておりまして、例えば山手線を例にとりますと今一〇三型という電車と二〇五型という電車の二種類が入ってございまして、大体国電ではそういった程度の問題でありますし、今御指摘のありました機関区につきましても、大体数種類から十種類程度以内の場合が多いと思っております。

○小笠原貞子君 本場にそんなにあるとお思いにならなかったでしょう。十種類からあるんですよね。色が違う、格好が違うというんだしたらそれはいいと思うんです。だけれども、私はいろいろ聞いてみたら、なぜ疲れると言われるのかなと思つたら、例えばディーゼル機関車それから電気機関車というのを見てみると、そうするとノッチ、これは右側なんです。そしてこれは右側だから当然右で扱う。ブレーキは左側にあつて左手で使うと、こうなっているんです。これがディーゼル、電気機関車ね。ところが電車と気動車になりますと、ノッチは今度は右側じゃなくて左側なんです。そしてブレーキが今度は逆に右側になつてくるわけですね。それをしよつちゅう乗つていればすつと自然に手は行くだらうけれども、このころみんなどれでも乗らなきゃならないということになりますと、よくやりますね、アキセルとブレーキと間違つたなんてね。間違ふのも無理ないくらい右と左と全く逆だと、こういうことになるわけなんです。

だから、そういうふうな種類が十種類からあるという中で労働者が物すごく疲れると言ふのは私はこれはもう当然だと、これは見解の相違ではない。当然だと思ふ。今度のダイヤ改正前は、一勤務大体こういうふうな混用がされていなかったと

いうんですね。今度しやにむに減らそうというふうなことでございましてなつてしまったという、労働者が疲れると言ふのは私は無理ないと思うけれどもどうですか、無理ないとお思いになりますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 素人でありまして過去の勤務の状況を見ませんので比較ができませんから、専門家にちよつと答えてもらいます。

○説明員(山之内秀一郎君) 先ほどハンドルの位置が右左というお話がございましたけれども、例えば電気機関車に比べれば、すべてこれは多少の構造の違いはありまして右左一定をしておりますので、そういった事実はないと思ひます。

○小笠原貞子君 いや、実際は従来かなり勤務状態が低くなつておりまして、私鉄からも比へても大変低いという実態にもありますし御批判も受けました。したがって最近それを私鉄に近づけるべく努力をしております、現在ほぼ私鉄に近い水準になつていられるかと思ひます。

○小笠原貞子君 いや、実際は従来かなり勤務状態が低くなつておりまして、私鉄からも比へても大変低いという実態にもありますし御批判も受けました。したがって最近それを私鉄に近づけるべく努力をしております、現在ほぼ私鉄に近い水準になつていられるかと思ひます。

○小笠原貞子君 いや、実際は従来かなり勤務状態が低くなつておりまして、私鉄からも比へても大変低いという実態にもありますし御批判も受けました。したがって最近それを私鉄に近づけるべく努力をしております、現在ほぼ私鉄に近い水準になつていられるかと思ひます。

○小笠原貞子君 いや、実際は従来かなり勤務状態が低くなつておりまして、私鉄からも比へても大変低いという実態にもありますし御批判も受けました。したがって最近それを私鉄に近づけるべく努力をしております、現在ほぼ私鉄に近い水準になつていられるかと思ひます。

いうことが私はどうしても疑問なんです。簡単に答えてください、なぜこんなに労働強化させるんですか。

○説明員(杉浦壽也君) お尋ねの運輸の乗務に関する問題だけでしたら、国鉄全体にわたつて効率化ということをや各般にわたつて実施する必要がございます。その一環として運輸の乗務時間につきましても先般合理化を進めてまいつたわけでありまして、比較にするものは私鉄の乗務時間というふうな点を頭に置くわけでありまして、その過程におきましては労働組合と十分に交渉を経、その結論を待つて実施をしておりますのでございまして、安全面におきましても十分に配慮をいたしたところであります。

○小笠原貞子君 私鉄並みの効率化、働き度ということから要員体制というものをこまめに削り込んだというのを今おっしゃつたわけですねけれども、私鉄並みよりもっとひどいんですね、調べてみたら。国鉄さんの公休日、祝日、休日の日数は何日になつていますか。

○説明員(澄田信義君) 国鉄における休日には、公休日、それから国民の祝日、年末年始の休日、それから年次有給休暇などがございまして、公休日、国民の祝日及び年末年始の休日は当然のことながら完全に与えております。年次有給休暇につきましても、二十日の付与日数に対して六十年度の実績で十九・一日の消化実績となつております。

○小笠原貞子君 いや、何日あるかと言っているの、休日とかそれから祝日、いろいろ。何日休めるかと聞いたの。

○説明員(澄田信義君) 公休日、それから今の国民の祝日、年末年始の休日、それから年次有給休暇は二十日でございます。

○小笠原貞子君 いや、年次有給休暇を除いた休日は二十日でございます。

○説明員(澄田信義君) 今計算してまいります。○小笠原貞子君 ちゃんとそれ言つてあつたのよね。国鉄の場合、祝日、公休日数は九十三日にな

つてはいます。乗務員の拘束時間はどうなつていますか。時間がないから早く言つて。乗務員の拘束時間、国鉄、何時間になつていますか。

○説明員(山之内秀一郎君) 乗務員の基準となる労働時間は一週間に四十時間でございます。

○小笠原貞子君 拘束時間。○説明員(山之内秀一郎君) 乗務員の勤務は非常に不規則でございますから仕業ごとに決めております。一勤務単位ごとに全部違いますので、個々に指定をいたしております。

○小笠原貞子君 拘束時間というものが無制限に拘束されるということなんです。そしてさっき国鉄の場合九十三日と。私鉄並みに言われるけれども、私鉄を見たなら年間休日百十三日です。私鉄の労働者よりこんなにたくさん働かされてるのかと国鉄労働者は自分でこれ見てびっくりしているわけですよ。ぎりぎりに働いているということが言えるわけですよ。

労働時間の内容を見ていただきたい。さっきの線を引きましたけれども、国鉄はずつと夜勤、夜勤というのが続きますよね。私鉄の場合には夜勤もないですよ。ちゃんと帰つて休めるわけですよ。お休みも多い。だから私鉄並みどころか大変な労働強化がされているということ。時間がなから言えませんが、各地からの資料、報告というものが出されているわけなんです。

例えばこの一年北海道で、これは私の地元だから、北海道で健康調査をやつたわけですよ。六十一年の一月とこの十一月と比べてみたときに、「運輸開始時からいつも疲労感がある」というのが前はゼロだったけれども今八・九%だ。いろいろありますが、「運輸後にいつも疲れてしまふ」というのが一三・四%だったのが今四一・一%と激増ですよ。運輸中に操作レバーが重く感じてくる」という人がこれまで二倍以上ですわ。いろいろこれ項目全部を言う時間がありませんけれども、というふうなことで、具体的に運輸中に出血したとか、そういう事故もありましたよ

ね。

だから労働者、人間というのは生身の体なんですよ。いつこういう事故が起こるか分からないというのを考えたときに、私はこれを無視するわけにはいかない。八月の十三日に意識がなくなっちゃったというような事件があったわけでしょう、そしてかわりがやると運転した、それから吐血したというような。こんな例をいっぱい出していったらもう時間がないからやめますけれども、大変な労働強化になっているわけですよ。だから、こういうことで、労働者も大変だけれども、乗っている者は不安なんですね。乗っている者は不安、事故が起きないという保障がない。人間が余っているんだからとって使って、そして事故がないように安全をしっかりと確保して労働者の命を守っていただきたいと思うんだけど、いかがですか、大臣——いや、そんなことくらい大臣わかるでしょう。

○説明員(山之内秀一郎君) ただいま乗務員の勤務についていろいろ御指摘がございましたけれども、例えば一例を挙げますと、山手線を走っております品川運転区の乗務員の六十二年十一月以降の平均の一日の乗務キロは百二十七キロでございます。これに対して、私どもの調査によりますと、小田急は一日百五十八キロ、阪神は百二十七キロというように、決して私鉄に比べて過重な勤務状態になっておりませんし、勤務時間にとりまると、公休を除いた日の平均で、大体乗務時間、ハンドルを持つ時間は四時間程度でございます。

それから勤務の基準につきましても、いろいろ労働組合との協定の中に細部も決めておりまして、例えば先ほど御指摘のございました深夜勤務についても、三十日間に十回以下とする等いろいろなルールを決めておりますので、そういった点についても配慮はしているつもりでございます。○小笠原貞子君 いろいろ配慮されると言うけれども、吐血したり意識がなくなったりという事故が今まで起きていないんですか。実際問題、

具体的な問題、あなた、ないと言えませんか。労働者がうそを言っていると言わんばかりですか。私は労働者はうそを言っていないと思う。くたびれ切っていますよ。だから、もしも事故が起こったらどうですか。安全だというのは、事故が起こるまで安全なんですよ。そこで、事故が起こったときに責任をとりますか。それと、事故が起こった責任なんというのはいくらも責任が起きます。そのうちもう橋本さんも大臣じゃなくなるだろうし。そうなりますと、本当に私は命を守るといふことから考えても、やっぱり考えてもらわなきゃならない。また時間があつたら、今いろいろおっしゃったけれども、具体的な事実ではつきりさせていきたいと思ひます。

ただ、大臣に申し上げたいのは、自動車の場合なんかはもう過労な中で運転させたといつたら、これ使用者が罰則を受けますね、使用者が働かせた。というところになれば、国鉄の労働者に対して、こういう過労でもって事故が起きるといふようなことはもう直接大臣の責任になるということをお覚して、そして労働者が——責任ないと言われるの。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 直接ではない、直接は国鉄総裁です。

○小笠原貞子君 いや、そういうふうな逃げ方を何ぼでもなさるわけですね、だけれども……

○委員長(山内一朗君) 発言は許可を求めてからしてください。

○小笠原貞子君 だけれども、やはりそのところは、運輸大臣として国鉄を指導し、監督している立場だということを私は強調したいと思ひます。

こういうことがなぜ起こるかといつたら、やっぱりもうぎりぎり要員規模を切り詰めたからあつちこち無理が出てくるというのを言わざるを得ないんです。そこで、要員規模を何で十八万三千だの六千だのいうことをしなればならぬかという問題に入るわけだけれども、例えば昭和五十七年、実人員は三十八万七千人でございまして、そこで、輸送量はどれくらいあつたかとい

うと、二千二百十億トンキロだとかいうわけですね。それから職員一人当たりの輸送量というのが、輸送、千人トンキロでございますから、五十七万二千トンキロになるんですよ、職員一人当たりの輸送量。これが五十七年のことですよ。そして六十年、これも後ろの方に表がついてますから、それをくらんだらわかると思ひます。六十年、このときはもう過員だと言われる三万八千人が含まれてるんだけれども、五十七年には三十八万七千人だった。そして六十年度は二十七万七千人というところになりました。輸送量のトンキロでございますと五十七年二千二百十億トンキロだったのが六十年には二千九百一億トンキロになっております。そして、職員一人当たりの輸送のトンキロでいいますと、五十七万二千トンキロから七十九万二千トンキロと、実に一三八%になっているわけですね。

経営改善計画というのでその目標はどうなっているかということでございます。それ、すぐ出ますか。

○説明員(杉浦喬也君) ちょっと、今先生おっしゃいました数字につきまして私の方で調べますと、六十年の実績、職員一人当たりのトンキロでいいますと七十五万五千という数字であります。それで、経営改善計画上の目標に對しましては二五%程度の伸びを示しておりますが、ただこれは私鉄——私、先ほどから私鉄私鉄と申し上げてますが、私鉄の方はこれは大手私鉄の数字でありますからなかなか端的に比較にはなりません。が、大手私鉄の職員一人当たりのトンキロは百七十五万五千というところでありまして、まだまだかなりの開きがあるというふうに思ひます。

○小笠原貞子君 まだ私鉄まで言っていないのに答へられたんだけれども、私が言っているのは、監査報告書の中から数字を出しているんですよ。そうすると、この六十年目標というのは六十七万八千人トンキロとこうなっているわけですよ。私そうしますと、目標が六十八万何千でしょう。私がさっき言ったのは、もう既に七十九万二千とい

うふうに物すごく超過達成しているわけ。今あなたは七十万何千と言われたけれども、それを考えたって目標を達成しているということですよ。それはもう数字だから、目標は既に達成していますよと、三十八万のときよりも、二十七万になったにもかかわらず経営改善計画の目標を達成しているということですよ。何で削減しなきゃならないんですか。

私鉄並みの生産性と比較すればと今おっしゃったわけ。そうしますと、結局過員の大前提にされているのは、これは国鉄で目標は達成した、そんなのだめだ、私鉄並みと、こういうふうにおっしゃるわけですよ。私鉄並みの生産性というものを比較してみますとどういふふうなことが出てくるかということ、いかがでございますか。

○説明員(杉浦喬也君) 今申し上げましたように、生産性といいますが、能率性からいいますと、大手私鉄十四社の五十九年度の数字であります。職員一人当たりトンキロは百七十五万五千トンキロということでありました。これに對比できますのは、昭和五十九年度と比較いたしますと、五十九年度は国鉄が六十三万七千人トンキロということでございます。かなり開きがあるというところであります。

○小笠原貞子君 私鉄並みの話が出たけれども、もう一つ、私は国鉄自身として比較してみたい、そう思うわけですよ。そうすると、さっき言ったように経営改善計画の目標も達成しましたということになります。としますと、もう目標を達成したんだと、そうすると、私鉄並みでやらなければならぬということになります。その辺のところ、業務量というところで生産性というものを比較していらしたと思うんですけども、その比較というのはどういふ比較をなさるんですか、私鉄並みの生産性ということをおっしゃる場合、

○説明員(山田慶君) 私鉄並みという場合にはいろんな指標があり得ると存じております。一番普遍的なものは、一つは何といつても収入があつて初めて経営が成り立つということでございます。

で、収入に対する人件費というものが全体としてどのようになっているかということが一つの大きな指標であると存じます。またしかし、その場合に収入の中の構造というものはいろいろ違っておりまして、例えば特急、急行料金のウェイトが大変高い場合、この場合にはむしろ設備のウェイトが大変高くなってまいりますので、そういう点も配慮しなければならぬ。したがって、別途の指標をいたしましては、そのような収入に対する生産性にあわせて、物的生産性と申しますが、一人当たりの輸送量というふうなもので見ていく必要があるかと思われまします。このような指標をいろいろ重ね合わせまして私鉄との生産性の比較をするものだというふうに考えております。

○小笠原貞子君 私鉄並みとどういうふうな比較するかといふことは、いろいろおっしゃっているわけですが、今までの議事録などを見ますと、職員一人当たりの輸送人キロ、それから職員一人当たりの車両走行キロ、また一人当たりの列車キロ、こういう業務量というものが比較の大きな対象になっている、こう言われるわけなんです。しかし、国鉄と私鉄、そして私鉄の中でも各会社によって違います。今度分割・民営会社の比較ということになりますと、これも調べてみたらばらばらなんです。そうとういふものでないですね。だから、輸送人キロとか車両走行キロとか列車キロというものは、これ調べたのをとおたからいたただいたんだけれども、大手の場合と中小の場合と違ってきますし、それから今度、職員数一つとてみましても、一人当たりの輸送人キロでいいますと北海道は二十七万八千人キロ年と、こうなるわけですよ。そうすると、東海なんというのはこれは百五十二万八千人、こういうふうに出てくるわけですね、おたくから出していただいた資料を見ますと、そうすると、北海道の国鉄労働者は東海会社の五分の一しか働いていないことになるということ、私鉄並みといういろいろおっしゃるそのものが具体的にばらばらで、比較できないということがはつきりしたんです。

そこで、それじゃ私鉄並みというもので比較できるのは残るのは何だといったら営業収入、これが私鉄並みと比べられるというふうにおっしゃると思つたんです。そして、これは営業収入の問題として伺いますけれども、昭和六十年度の目標は、経営改善計画による営業収入に対する一般入件費、これが五五％というふうになっていたので、すけれども、今新しいところでは何％になっていすか。

○説明員(山田度君) 六十年度の実績では五〇％となつております。

○小笠原貞子君 だから、営業収入に対する一般入件費も目標五五％だったのに五〇％に努力して改善されてきているということをおっしゃなければならぬと思ひます。大幅達成どころか超過達成しているんじゃないか。

それから今度、私鉄の問題との比較が出てまいりますけれども、私鉄の比較というのは、これを見せたいだいたんです。「数字でみる私鉄」という資料がございすね。これは運輸経済研究センター、運輸省が監修をしていらつしやるというからインシキじゃないはずなんです。これで、今度は営業収入じゃなくて運賃収入に対する人件費の割合、大手それから中小、公営交通で結構ですから、六十年度は何％になっていすか。

○政府委員(熊代健君) 六十年度の運賃収入に対する人件費の比率は、大手民鉄が四四・二、営団が三七・五、中小民鉄が五八・六、公営が五四・四という数字になっております。

○小笠原貞子君 国鉄の特定人件費、これは特別だからこれを除いた人件費の割合、運賃収入、これは何％になっていすか。

○説明員(前田嘉代治君) 五三％でございす。○小笠原貞子君 そこで、先ほど私鉄の場合は言われまして、四四％だとか、それから中小へいくと五八％、公営交通五四・四％、国鉄は五三％なんです。大手の私鉄なんというのは非常に人口が多いところ。これは非常に営業を上げやすいところ。国鉄は先ほど言ったように、全国でいろいろ

ろな大きな問題、たくさん抱えているわけなんです。そうしますと、こども運賃収入に対する人件費の割合も私鉄よりいいと私は言わなければならぬと思ひます。

先ほど申し上げましたように、経営改善計画の目標、営業収入、今は運賃収入だけれども、先ほど言った営業収入でも目標を超過達成しているわけでしょう。そして、この運賃収入に対する人件費の割合というものは、これは私鉄に比べて悪いなというところはないわけですよ。こういうことを考えた場合に、また戻るけれども、なぜそんなに切り込まなければならぬのかということなんです。私鉄とそれから国鉄というものを具体的にいろいろ考えてみますと、非常に違った問題が出てくるわけなんです。

そこで、職員一人当たりの収入というのが最後に残つてくるわけですが、職員一人当たりの収入をおたくからいただいた資料を整理してみてもわかつたんです。それは、例えば営業収入、北海道鉄道公社は営業収入が八百三十一億、それに三島基金の一千三百九億というものが加わっているわけですよ。北海道、四国、九州というのは、営業収入は一人当たりすれば非常に少ない。だから三島基金というものを足してお足しになったわけなんです。そうしますと、これで見ますと、一番いいところが、これは東海というものが非常に多いんです、三千九百万円ですか、という数になるわけですね。これは突出しているわけですよ。これが突出しているというものは、リース会社として私抜きやならないというお金を差し引くわけですよ。そうしますと、東海とか西日本、それから東日本というものが大体同じ、大手私鉄並みというふうになってくるわけですよ。

しかし、北海道、四国、九州というのは、これはとてもじゃないけれども出せないということ、基金を入れてやっている。だから、つまり私鉄並みの生産性といっているけれども、最大の基準になっているのは職員一人当たりの収入だということなんです。そういうことで三島基金を上

乗せして三島公社は中小私鉄並みにした、こういうことになるわけですよ。つまり、結果的には、いろいろこういう計算をやりました、どうとかおっしゃるけれども、やっぱりこういうふうな、基準になっているのは職員一人当たりの収入でもってやらせようということになるわけですよ。

そこで、最後にもう一つ聞きたいんだけれども、国鉄と私鉄の条件というのは、さっき言ったようにいろいろ違いますね、夜運転してないとか。それから私鉄の場合には自動集札機というのが非常に多いですよ、民鉄なんかもう千八百八十五台も入っていました。それから警手の配置されている階切というものは国鉄は多いですね。それから車両の種類もさっき言ったように莫大だ。それからまた、車両が違つてきますね、国鉄は多量というものが非常に違つてきますね、国鉄は多量になってきます。それから改札口の数というものは国鉄はずつと多い。それから路線が交差したり乗りかえる駅がいろいろある、ホームが多くなるといふような、こういう私鉄と国鉄の具体的な違いというものを本当に勘案されて十八万六千という数字を出されたのかどうかということですよ。非常に抽象的なことでこういうふうな言われるだけだということなんです。その辺のところ、今言ったような具体的な私鉄との違いというのはどう勘案されているんですか。

○政府委員(林達司君) 先生今おっしゃいましたように、私鉄と比較する場合にいろいろな指標があり得る。しかし、例えば一人当たりの収入というのをとてみましても、これは輸送密度が違えばそれだけで大きく変わるわけですよ。それからさらに国鉄の例えは東海会社のように、いわゆる新幹線の収入が非常に大きなウェイトを占めておるといふような場合には、新幹線というのは非常に装置産業でございすので、少人数で、しかも特急料金も非常に高いということ、一人当たりの収入が大きくなるのはこれは当然でございす。

そこで、そういう一人当たりの収入とか、ある

いは職員一人当たりの輸送量とか、あるいはいろんな指標があるわけですが、それをただ単に単純な比較をしても、それで相互の生産性を比較するのはなかなか難しいということでありまして、したがって、例えば監理委員会が計算したときには、これは輸送密度別に似たような条件に私鉄をグループ分けしまして、しかもそのような形で国鉄と私鉄の同じ条件下で生産性指標が一体どうなるか。これを運輸とあるいは駅業務とかいような種類別に、職種別に回帰分析をして、そして私鉄の生産性というものでできるだけ同じ条件で比較をしたわけでございます。さらにそのほかに、今先生も御指摘ありましたけれども、例えばみどりの窓口でありますとか、大都市の私鉄の場合にはいわゆる自動販売機が非常に多いわけでありまして、やはり長距離になりますとどうしても手売りの窓口が必要だということになります。あるいは精算窓口が必要だということになります。そういうふうな特殊事情というものも加味いたしましてそれで監理委員会では十八万三千人、こういう数字を私鉄並みの生産性ということではじき出したわけでありまして、

その後、政府及び国鉄におきまして、さらに具体的な現場に即しまして、現在の実際の勤務条件のもとで具体的に各系統別に積み上げ計算をしたらどうなるかということと計算をした結果が、十八万六千人という結果が現在出ているわけでありまして、これによって既にその体制で十一月一日以降業務が行われているわけでありまして、

したがって、私どもとしては、監理委員会の十八万三千という数字と、それから現場で積み上げた十八万六千、非常に近似した数字でございまして、これが大体私鉄並みの生産性ということになるのじゃないか。それによって初めて競争条件が等しくなるわけでありまして、これからの競争にたえていける、こういうふうな体制になるというふうに考えているわけでございます。

○小笠原貞子君 もう時間でございますので最後

に申し上げたいと思います。

今、いろいろ具体的な条件も加味いたしまして勘案いたしましたとおっしゃるけれども、そして積み上げられたと言われけれども、具体的にどういうふうな積み上げられてきたかということまでわからないうわけですよ。結論的にこうなるんですと、こうおっしゃるだけなんですよ。つまり民営にする、分割にするということは専門家に任せてくれ、あとどうしようということも言わなくてどうせわからないだろうというふうなことで、全く私は何というのでしょか、残念です。残念というよりも腹立たしいわけですよ。例えば資料一つ見ても私は、中曽根さん、立場は違いますが、おたくと。立場は違いますが、フェアな立場で質疑したいわけですよ。ところが資料を出さなかったって出してこないわけですよ。出してこないでいて、そしてその場になっていろいろ言われるなんて、これはもう本当に私はやり方がひどいように思いますよ。

例えば、具体的に言えば第三セクター、これは国民のお金でもって建設したということでしょう。そしていろいろお金も出している。当然国策会社でしょう。その第三セクターの問題について、収入はどうなっているのだ、そして人件費はどうなっているのだ、いろいろ教えてほしいと言ったついでに出さないんです。出さないで来て、そしてお聞きになったら答えますと、こんなばかりにしたり方があるかということですよ。今まで全部見て、それを言わざるを得ないわけですよ。

だから、私は結論として言うことは、労働者はくたばれている、あなたたちが机上で計算して大丈夫だなんて言われるけれども、くたばれている本人たちが——実際に見てもらえない、そういうことの中で安心して私たちは乗っていきましかと。そういう問題ですよ。そしてまた財政的な負担もさせられる。国鉄が出した目標自体も超過達成しているじゃないですか。三十二万のとき二十万で、それだけでも超過達成しているんだ、

何でこれ以上いじめるんだ。よりもっと働かせてよりもっと利益を上げなきゃならないという、分割・民営というそのものがはつきりここに、利潤追求のためにこの際切り込んでいけということにしかならない。こういう分割・民営のこの法案によってどれだけ国民や労働者が痛められるかというところをこの際真剣に考えていただきたいというところを私は最後に申し上げて、まさに天下の悪法だと言わざるを得ないということを申し上げて、終わりたいと思います。

○野末陳平君 私は、国鉄売却用地と、それから三陸鉄道、時間があれば整備新幹線まで質問したいと思っております。

まず、売却用地のリストに挙がっておりますけれども、あそこには随分地方の土地があります。が、地方の土地はなかなか思うように売れないんじゃないかと思うんです。ですから、全部そちらの思惑どおりにこれを売れるのかどうか、その辺の事情をどうお考えですか。

○政府委員(林澤司君) 先生御指摘のように、地方ではなかなかやはり売りにくい土地もございまして。しかし、今回リストアップしました中で著しく売却が困難であるというものについてはこれは七兆七千億の計算から除外してございまして、一応現在の段階で売却が可能であるという見当のついたものについてのみこれを計上しているわけでございます。

○野末陳平君 不幸にして売れなくても、都心などの一等地が思ったより高く売ればその辺でバランスはとれると思うものの、問題は前回でも質問しました仮定計算の七兆七千億のあの根拠なんです。が、そちらの答えを議事録をとって検討してみますと一つどうもよくわからないところがあるんですが、あくまでもそれは今回の計算では根拠に時価を参考にしたというんですが、それは間違いないですか。時価という場合には、いろいろの見方がありますが、実勢価格というか最近の取引事例といいますが、少なくとも私は最近の取引事例というふうなことを考えていたんです

が、どうですか、それは。

○政府委員(林澤司君) できるだけ試算に当たりましては時価に近いものを出したい、こういうことで計算をしております。基本としましては公示価格あるいは基準地価格というものを基礎にしまして推定いたしておりますけれども、例えば都心部の大規模用地、こういうものにつきましては近傍地の取引価格というふうなものにつきましてもこれを加味して試算をいたしております。

○野末陳平君 今、時価に近い、あるいは近傍価格というのが、取引事例というのが出ましたが、それはいつの時点のことを言っているんですか。

○政府委員(林澤司君) 近傍地の取引事例、これは実は昭和六十一年の四月の時点に基づいて計算をいたしておりますので、それを二年延ばしまして六十二年現在の数字を出したわけでございます。が、基礎は六十一年の四月でございますので、したがって取引事例価格の調査もその時点の数値でございます。

○野末陳平君 六十年四月というのは一年半前ということになりました。かなり古いわけですね。本来地価が安定しているときは古いわけですね。本来自分が安定しているときは古いわけですね。でも、このところ特に東京都心の一等地は異常な高騰をいたしましたので、私が七兆七千億じゃどうも少ないんじゃないか、もうちょっとあると言ったときには、最近の、つまり直近のこの夏ぐらいまでの取引事例を頭に置いていたからそういうふうにお聞きをしたわけですね。ですから今聞きますと六十年四月、となるとこれはかなりその後値上がりしていますから、一部の一等地についてはちょっとずれがあり過ぎるのじゃないかなと、こう見ますが、それについてはどういうふうな修正をなさっているんですか。

○政府委員(林澤司君) これは現在具体的な土地についてそれぞれ個別に試算をするのは非常に難しいので、一定の前提を置まして試算をしたわけでございます。したがって、先ほど申しましたように六十年四月の公示価格というものの、それからさらに大規模用地等について

は取引事例というものを加味しまして、その後六十一年度の四月にさらに新しい公示価格が出ておりますので、それとのいわば変動率というふうなもので修正をいたしました。さらに六十二年の四月、もう一年これを過去の公示価格の趨勢等から延ばして、そして六十二年の四月時点の数字というものを想定したわけでございます。したがって、おっしゃいますように具体的な個々の土地をとってみますと確かに、公示価格についてもこれはある程度のものについての平均的なものとしておりますので、個々具体的に比べてみればその変動率も多少大きいもの、こういうものもあるかと思ひます。したがって、将来これについては具体的に売却する時点で初めて額は確定するわけでありまして、あくまで現段階では一定の仮定条件を置いた推計値というふうな御理解をいただきたいと思ひます。

○野末陳平君 もちろん仮定計算ですから、この数字について今、これを確定しろ、これは低過ぎる、もっと高いと言っているわけじゃありませんで、今の説明でもどうやら全国的な傾向で何となく六十二年四月の時価を推定しているような感じを受けますね。となるとばらつきがありますから、そういう数字を当てはめて果たして的確な計算ができるのかどうか、そこが非常に疑問だったんですね。

つまり、こちらは公示価格と簡単に申し上げていますが、公示価格は去年とことしとそれから最近のでもうつかまえるポイントがずれていますから、一年間で公示価格の伸びがこれだけあったというふうなことはできないんですよ。ましてや売却用地に近いところがうまくあるかどうかともわかりませんから、どうやらその機械的な計算というのは非常に乱暴で、実勢を反映するということとろまてなかなかないんですよ、特にこの一等地に関する限り。しかも七兆七千億のかんりの部分がこの一等地で占められているような感じも持ちますので、その辺をそちらがどう考えているか、そこが聞きたくて前回からよく聞いています。

んです。実勢を反映してないでしょう、結論としては。

○国務大臣(橋本龍太郎君) そういう御指摘が実はあるかと思ひまして、私もこの審議が始まりました時点で実は再建監理委員会試算数値で当初お答えを申し上げたわけですが、ところが、仮定でよろしい、とにかく総額の目安を示せと。その仮定をする数値というものは実勢を必ずしも反映しないかもしれない、その御了承の上でお許しをいただければならぬということではこの試算をいたしましたわけでありまして、現実の売却価格と変動があることはもちろん、実勢を必ずしも十分に反映したとは言ひ切れないかもしれません。しかしそれなりに努力をして修正いたしてまいりました、たまたま基準値として全国的に一番とりやすかったといひますか、各種の資料がそろいましたのが六十年四月でありましたので、これを推計で延ばした点につきましては、あるいは狂いの要素があるかもしれないが我々としてはその中で最大限実勢に近い数字を出す努力はしたつもりであります。

○野末陳平君 いや、ですからそこまでおっしゃればごだわらないんです、あくまで仮定計算ですから。ところが前回私の質問に対してほとんど時価に近いんだと言いますから、じゃ取引事例は一体どれを参考にしたんだと聞いているわけですから、あくまで目安だとか、あるいは実勢を必ずしも反映してないかもしれないが仮定計算だからと、こういうふうな言ひをいたしたくないと、現実を調べもしないで物理的に機械的にただ伸び率を当てはめたりして推計値を出している。ところがそんなものではここ一、二年の都心の急騰はつかまえられるまいですね。しかも今後この都心を高く売らなければいけないわけですから、それをお聞きしたんです。それでいいんですか。そういうふうにとりますよ。だから、実勢を必ずしも反映していない、目安だと、こういうことでもいいんです。

○政府委員(林澤司君) ただいま先生おっしゃる

とおりでございまして、前回私答弁申し上げましたときに、時価に近いという言ひ方が若干誤解があったと思ひます。どちらかといひますと、そういう計算をしたわけではございませんけれども、確かに二年間の伸びがございまして、そういう意味であくまで推計値でございまして、そういう前提で時価にできるだけ近いものを算定していただきましたという意味でございまして、決して時価に近く近いというか、非常に近いというものではないわけでございます。

それから先ほどのをちょっと補足させていただきますと、六十年の四月から二年間変動率で延ばしたと申し上げました。この延ばし方としましては、全国一律でやったわけではございませんで、例えば東京でありますと区別、区単位に、それぞれ実際の六十年四月から六十二年四月にかけての公示価格の伸び率、それからその後一年間の過去の平均に基づく変動率というものをを用いておりまして、その点だけちょっと補足させていただきます。

○野末陳平君 そこで、例の七兆七千億円という額ですが、あくまで仮定計算で結構ですが、私がこれを直近の取引事例などを参考にして何となく、これは全く漠然と考へたわけですが、特に汐留とか都心の一等地などこれは月ごとと異常な高騰をまだ続けておりましたらしくとる様子はないですが、いずれはもろろん天井を打つと思ひますけれども、そういう一番目玉になるようなところの直近の取引事例などを参考にして仮に計算し直すとすれば、一兆や二兆軽く違つちゃうんですね、計算し直せば。ですからあの七兆七千億というのは、地方のが仮に売れ残りがあつたとして、いいところのうまい売れば十兆やそこらに軽くいくだろう、こういうふうには思ひます。それにしてもどうですか。いずれ売る時点ですういふ答えは出るんですから今は出なくて当たり前ですが、どう思ひます、感じとして。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに現在大変な勢いで大都市、殊に東京の中心部分において地価が

上がつておることは私も承知しておりますし、その限りにおいて、私は委員の御質問のような形になつてくれれば最終の国民負担をそれだけ減らすことができる、折るような気持ちであります。

○野末陳平君 結論は国民の負担が軽くなるということが一番大事なわけですから、今後の売るタイミングなどをきちんと考えてうまくやってほしい。それはお願いなんです、仮定計算が間違つているとか、これは根拠が違つていっているんじゃないんです。ただあの仮定計算は疑問があるといういろいろな声があるから、さらに根拠を明らかにしてほしいとお願ひしたら余りしないから、ちょっとそちらの皆さんなところをたただしただけですよ。

もう一つまたあるんですね、この売却用地で言つと。これも前回の総裁の答へがかなりあいまいだったんで、時間がなくなつちやうから、もう一回確認しておきますよ。

三鷹―立川間の中央線の複々線計画ですか、あれはいつごろを實現のめどとして土地の取得などの面でこれまで準備をしてきたのか、その経緯をちょっと説明してください。

○説明員(岡田宏君) 中央線三鷹―立川間複々線高架計画につきましては、都市計画事業として施行される、と同時に、旅客鉄道会社といたしましては複々線化ということで輸送力増強工事というものがあるわけで、これをさるということになるわけでございますけれども、これにつきましては昭和五十年代の当初から、いわゆる事業調査というところで、都市計画事業をする事業調査が行われている段階でございまして、都市計画事業といたしましては、その後引き続き事業採択あるいは都市計画決定ということになるわけでございまして、一方鉄道、国鉄といたしましては輸送力増強、複々線化という問題につきましては運輸大臣の認可というところになるわけでございまして、そういう事務手続はいまだにとられていないということでございます。

先生からお話のございました三鷹―立川間の用

地等につきましては、駅改良あるいはほかの意味での輸送力増強ということに必要な用地を取得する場合に、将来の複々線化計画も頭の中に入れてから昭和四十年代当初から確保してきたという用地でございます。

○野末陳平君 そうすると、広い意味の用地手当てを、いろんな事業計画があったようだけれども、二十年ぐらいやっているわけですね。それで、そういうための用地の手当ては今ほとんど終わってわけですか。

○説明員(岡田宏君) 複々線化、高架化に必要な用地のうちのごく一部のものが終わっていないということでございます。全部が終わっているということでは到底ないわけでございます。

○野末陳平君 そこで、手当ての終わった用地については今回の売却用のリストに入れているんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今国鉄から説明がありましたように、確かに都市交通部の意見が複々線化を主張された時点から当局として管々その用地の買収にかかったようでありまして、このケースだけではなく、あと二カ所ほど中央線の沿線で部分的に購入した場所はあるようであります。先日御指示をいただいたのでその後調べてみました。そうすると、結局事業計画が提出される前に設備投資の抑制がかかって、それ以来用地取得そのものも進行がとまっておるという状況のようであります。そして、現時点では複々線化の事業を実施することが確定していないというところから、原則にのっとって清算事業団に残すという整理をしたという説明を受けました。私も個別々の用地の区分については、法案の成立後、第三者機関の意見も聞いて決定することにしておりますけれども、いずれにしても改革後において新会社が複々線化の工事を行う場合に支障が生じないような十分な配慮をしていかなければならぬと思います。

化事業との調整を図った上で処置するように清算事業団に対しては指導していきたいというのが先日御指摘を受けました後私に検討した結論でありますので、御報告を申し上げます。

○野末陳平君 要するに、事業団に行つて売却用地に一応なっているけれども、しかしこの計画に支障がないようにしなきゃいけないことが大臣の今の答えだったんです。その場合にうちちょっと具体的にどうしても気になるわけですね。これは通勤事情などを考えますと絶対に必要な事業だと思ひますけれども、もしこの土地が事業団から売却される場合に、先ほど議論がありましたけれども、原則として公開競争入札という形になりますとこれは問題が多くなると思うので、大臣、その点どうですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは実は内部で議論をしておりましたが、まだ結論は出ておりません。しかし、例えば随意契約の例として私は道路等他に転用できないケースを想定して先般来御答弁を申し上げておりますけれども、これが複々線化に確実に使われる状態であればならぬか、そんなことも考慮の対象になるのではなからうか、いたしておりました。結論をまだ出すに至っておりませんが、中間としてはそういう意見も検討されております。

○野末陳平君 これは常識的に考えても公開入札というのは無理だと思ひますね。一括して新会社の手に移らなければならぬわけですから、大臣の今の答えの中にもちょっとありましたが、大臣の今の答えの中に、しかも適正な価格でまとめて新会社を買つてもらうということが恐らく一番好ましいだろうと思ひますね。いづれにしても、この事業が支障を来すということになつてはいけないというのが私の質問の趣旨だったわけですから、事業団から新会社に行くに当たつて用地代には今まで国鉄がかなり安く取得したであろうよりもはるかに大きな金がかかると思ひますけれども、それはそれとしても、事業がで

きないことはもっとマイナスなわけですから、その点だけは絶対に間違ひのないような大臣の指導それから当局の、事業団の配慮をお願いするわなという困ると思ひますが、重ねてお答えしてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) ただ、この議論がきよの御質問まで決着がつかないで理由によつては、複々線化の用地として手当てをしておりませんが、実は全体の中で本当にいくつかなんて部分があるという、仮にこれをそのまま複々線化のための事業用地として適正価格で渡したとしても、果たしてその残りの部分が買ひ足せるのかというふうな議論も実は出てきてまして、結論がなかなか出ませんでした。ただしかし、今委員が御指摘になりましたようなことは私も十分考慮の対象にすべきことであると考えて議論をいたしておりますので、十分に私どもは注意した結論を出したいと思ひます。

○野末陳平君 私は、もうかなり土地が手当てされているというように聞いていたのでそうお聞きしているんです。

○説明員(岡田宏君) 先ほど御答弁申し上げましたように、手当てしております土地は複々線化のために必要な用地のごく一部でございます。

それから先は四十年代前半からというふうな御答弁を申し上げたかと思ひますが、四十年代の後半からおおよそ十年間にわたつたということでございます。まことに失礼をいたしました。謹んで訂正させていただきます。

○野末陳平君 いずれにしても、総理、整備新幹線だけが希望の灯じゃないわけですし、こちらもお願ひしておきます。

それから三陸鉄道についてちょっと聞きますけれども、三陸鉄道は民営のモデルのように言われてかなり成功しているように聞いております。この三陸鉄道の旅客運輸収入と乗客数、ここ二年の推移がどうなっているか、それをちょっと答えてください。

○政府委員(熊代健君) 三陸鉄道は御承知のよう

に五十九年の四月に開業いたしました。この鉄道は、御承知だと思ひますが、国鉄が営業しておりました三つの線と鉄道建設公団が新たに二つの線を建設いたしました。それを通して北リアス、南リアスということをやっているところでございます。

収入等の実績でございますが、営業収入が五十九年度は七億八千万、それから営業外収入が千四百百万、合わせて七億九千四百百万、六十年年度の実績が営業収入が六億八千三百百万、営業外が二千二百百万で七億五百万。それから輸送乗客数でございますが、五十九年度は定期外、定期合わせて二百六十八万九千人、六十年度はちょっと減少いたしました二百六十六万六千人という状況でございます。

○野末陳平君 営業収入などが一億円ばかり減っているのは、値上げによる乗客離れとかそういうこともかなり大きな原因ですか、それとも特別大きな原因があったんですか。

○政府委員(熊代健君) 今申し上げました数字が少し減少しておりますのは、運賃改定は五十九年四月に設定して以降ことしの十月までやっておりません。したがって、六十年度は天候のかけんもございまして、五十九年度は開業ブームといったようなこともございまして、落ちついた時期に多少、観光路線的な性格を持っておりますので、六十年年度がやや落ちたということでございます。

○野末陳平君 民営化になりました黒字経営のためには値上げというものはこれはもうやむを得ざるものがあるというものは今後の見通しでも、特に三島の場合でも想像されるんですが、この三陸鉄道ですね、値上げをした結果、今国鉄と比べて運賃体系でどのくらい高いところにいるものか、それを簡単に説明してください。

○政府委員(熊代健君) 国鉄の場合には御承知のように対キロ制をとっておりますので、私鉄の場合には割合全体的に距離が短いものですからそういう意味で区間制的にやっておりますので、五ギ

口、十キロ、十五キロというところで十月一日改定後の数字を申し上げたいと思います。

五キロで三陸鉄道が百八十円、これは国鉄の地方交通線が百八十円で同額でございます。十キロでこれは二百三十円と百九十円。それから十五キロになりますと、三陸鉄道が三百二十円の国鉄が二百二十円というように状態に現在なっております。

○野末陳平君 二十キロは。

○政府委員(熊代健君) 二十キロは四百四十円と三百円、国鉄が三百円でございませう。

○野末陳平君 ある程度の値上げはやむを得ないと思ふものの、今で見ますと十五キロでもって百円違う、二十キロになると五割増しになつて、こういうふうになりますね。ですから、値上げというのは、結果的に経営のために考えれば客離れもしそうだし、国鉄時代と比べて非常に高くなつてくるし、この辺非常に今後新会社に値上げは慎重にしてもらわなきゃならないと思ふんですよ。私心配なのは、大臣にもお聞きするんですが、この三島が基金だけで、その他幾つかの補助、助成はあるでしょうが果たしてやうていけるかどうか。やっぱり最後は値上げにおんぶする、そうすると値上げが客離れをまた呼ぶ、こういうイタチごっこになるんじゃないかというところがどうしても心配なので、その辺は本当に安心なのかどうか、そういうことをもう一度大臣にお聞きしたいと思ひますね。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今、三陸鉄道を例にして御質問がありました。実はこの三陸鉄道の状況につきましても、開業後五年間にわたりまして欠損補助を組んでおつたわけでありましてけれども、むしろ五十九年四月開業以来黒字計上を行つておりますので、その欠損補助を必要としておらないという状況もございます。そしてまた、欠損補てん等を行うため転換交付金の一部を活用して運営助成基金を岩手県に設定しておりますが、基金利息を使用する必要がないということから、開業以来二年間、その利息が基金に繰り入れられて

いるという状況が続いております。しかし、そういうこの三陸鉄道の状況から逆に考えてまいりましても、確かに三島会社の経営環境というものが大変厳しいものがあるわけでありまして、そのために、国鉄時代の長期債務を一切引き継がないということと同時に経営安定基金を設置しておるわけでありまして、この条件というものは、むしろ私は三陸鉄道株式会社と与えられている条件よりはるかにむしろ手厚い中身であると思ひます。

それだけに私は、状況は厳しいということは確かに各委員から今までも御指摘を受けてきたこととありますが、三島の旅客会社も努力をしていただければ十分に対応できるものであるという気持ちを持っております。なお十分注意、指導はいたしますけれども、私どもとしては、殊にこの状況の中で一応見直しまして、再建監理委員会の御指摘よりも経営安定基金の積み増し等を図りましたことによりまして、十分にたえて大刀打ちできる会社であると考へております。

○野末陳平君 そうあつてほしいと思ひますね。それから整備新幹線のこともお聞きするつもりでしたけれども、時間ですから次回に譲ります。終わります。

○梶原敬義君 最初に、二つだけ具体的な問題をお尋ねいたします。

一つは、理事会を通じて今写真が手元にあると思ひますが、長野県の地方交通線の問題です。県内を三分割される長野県で、同一路線が東日本と西日本会社に分割される大系線について、社会党の調査によれば、今配付させていただきまして写真のように崩れ落ちたホーム、崩れかかったホームの土台、危険な階段、列車とホームの間の広いすき間、高さなど、安全施設の整備を怠つた各駅があります。安全の確保を国鉄当局に何回も要請してまいりましたが、一向に改善をされず逆に無人駅にされ、不安を高めております。このような問題は全国各地に存在をしております。私は九州ですが、九州の特に東海岸のローカル線あ

るいは日豊線、こういうところにも大なり小なり出ている現象でございます。分割・民営化によつて新会社の経営安定、国民の利益を図らうというのであれば、このようなものは国鉄において改修を新会社に引き渡すべきだと考へますが、この点いかがでしょうか。

○説明員(杉浦喬也君) 今長野県の例をお示しになったわけでございますが、私も安全に関しましてはこれを最重点の経営項目というふうに常日ごろ考へておるところでございます。予算面での配賦も、非常に最近工事等金額が総体として減少している中で安全投資の面では今まではほぼ横ばいのような形でこれを維持しようといつたところとございまして、先生御指摘のような、地域によりまして若干のそうした面での実行がなされてないところがあるかもしれません。全体といたしまして私どもは乏しい予算の中からできるだけ重点的に投じていっているつもりでございます。

○梶原敬義君 写真まで十枚こうして見ていただきましたから、この点についてはもうやりまして、できるだけ努力をしますと、こういうことをひとつ。

○説明員(杉浦喬也君) 今写真も拝見いたしました。もうこういうような状態、大変一般の方にも御迷惑をかけているかもしれません。よく実態を調べまして、なるべく速やかに改善を図っていきたく思つております。

○梶原敬義君 次に、またこれもどうも心配だからということで、質問をするということになりましたら、ひとつ質問を何となく実現してほしいという要請、強い希望がありまして聞くのであります。

総理大臣が行草を打ち出して、特に福祉がどんな後退をする、こういう状況の中でございまして、一つは国鉄利用者の中で戦傷病者、この人たちは今すべて免除でございますが、これが一体どうなるのか。それから身体障害者、運賃、急行、これは五割

引きでございますが、これが一体どうなるのか、この二点。

それから、これは大臣にこの二点をお尋ねしますが、保護世帯については今三割引きでございますが、これについては国鉄当局としても私はやっぱりこれを維持していただきたい。

我々はこの法案に反対をしておるわけでございますが、もし要するにこの法案が決まれば施行される段階になつて一体どうなるか、これを前提に聞いておるわけですが、この二点お願いします。

○説明員(杉浦喬也君) 現在、先生今おっしゃいましたような戦傷病者割引あるいは身体障害者割引、なおまた生活保護世帯を対象としております。特定者用定期割引、こういうような制度を今国鉄で実施しておるところでございます。移行時に際しましては、こうした制度はもうそのまゝ次の会社を引き継がれるということであるわけでありまして、将来にわたりますと各会社がどう判断するか、これはいろいろと自主的な判断があるかと思ひますが、私どもの今の気持ちでは、やはり将来の新会社におきましてもこれらの割引制度はそのまま維持されるものというふうに考へております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今総裁の答弁がありまして、将来はという話もつきまじつたけれども、現在既に私鉄が行つておりますサービスに比べて、より以上のサービスを私は新会社に要求することはできないと思ひます。

しかし、例えば身体障害者の方々に対する割引等々、こうしたものは私は新しい会社の経営能力を超える負担とは考へておりませんし、こうしたものは当然将来にわたつて存続をさせると思つております。

○梶原敬義君 さて、私は国鉄を根本から変えてしまふ六分割、この政府案には反対であります。国土の均衡ある発展を考へた場合には、少なくともNTT並みの公共性を残した企業として存続をさせなければならぬ、こう考へます。この観点から今から順次質問をしてまいります。

最初に運輸省にお尋ねしますが、鉄道輸送は道路輸送に比べて、貨物あるいは人を輸送する場合にエネルギーの観点からは私は船輸送に続いて二番目に有利だと。数字も持っておりますが、この点について運輸省の見解を最初にお尋ねします。

○政府委員(橋本泰吉) お答えを申し上げます。

まず旅客輸送でございますけれども、一人キロ当たりの単位輸送量、国鉄でございますと百二・

○キロカロリ、それから営業用バス、乗り合い自動車でございますが、これが百七十・○キロカロリ、それから家用自動車は六百六十八・一キロカロリ、それから航空機は一人キロ当たり五百十一・一キロカロリでございます。おっしゃいますように、国鉄ないしは鉄道というのは大要エネルギー的には効率的な輸送になっております。

ただ、これはあくまでも全体の平均でございます。例えは非常に輸送効率の高い都市交通等ではもっと鉄道が高くなります。また、ローカル線等非常に利用者の少ないところでは逆に鉄道の効率は落ちる、こういう形になると思っております。

なお、貨物につきましては、一トンキロ当たりが、国鉄は百七十二・五キロカロリ、トラックが千七百十七・四キロカロリ、海運が百十七・九キロカロリということになっております。

○橋本敬義君 次に、総理大臣は前に通産大臣もなさったことがあるんですが、石油資源の世界の埋蔵量について、一体どのくらいあるんだろ。か。そして可採、石油の使える年数というのは一体どのくらいあるんだろ。これは当然、若干頭の中に入っておられると思うんですが、今急に言ったって無理だろと思いませんか、資源エネルギー庁長官にこの点について最初にお尋ねをします。

○政府委員(野々内隆吉) 現在までに確認されております石油の可採埋蔵量は大体七千億バレル程度と言われておまして、昨年の生産量が世界で百九十五億バレルでございましたので、今後約三

十六年分ぐらいに相当すると思われまして。

今後発見されるのがどのくらいかということでございますが、究極可採埋蔵量は理論的に約二兆バレルと言われておまして、既に現在までに人類が六千億バレルぐらい消費いたしておりますから、今後新たに発見されるものは大体七千から八千億バレルぐらい、今現在存在するぐらいの埋蔵量が発見されるのではないかとこのように考えられております。

○橋本敬義君 そうしますと、これから、今現在の見通しとしての可採年数というのは約三十六年。三十六年で石油はなくなるといふような数字だろと思うんです。しかし、新しく発見をしていって、あるいは今発見されておる石油をもう少しうまくくみ上げることができた場合には一体三十六年がどのぐらい延びるんだろ。この点についてお尋ねします。

○政府委員(野々内隆吉) これはなかなか推定が難しいんですが、私も最近まとめました「二十一世紀エネルギービジョン」によりまして、もし石油の需要が今後毎年二%程度ずつ伸びるといふ前提に立ちますと、二十一世紀の初めごろに石油の生産量のピークが来るのではないかと、全く石油の需要が増加しない、今のままでいくと仮定をしますと、二十一世紀の中ごろからちよつと前ぐらいのところまでピークが来るのではないかと、いのがおおよそその推定でございます。これは確たることを申し上げるのは国際的にもなかなか難しいかと思っております。

○橋本敬義君 一九九〇年代に入りますと、大体開発途上国がほとんど今消費量がふえておりますから、今だぶついております石油需給というのは非常に逼迫してくるだろう、こう言われておりますし、また今長官からお話がありましたように、二十一世紀になりますと、これはもう消費量が二%で試算して非常にふえてくる。そして、三十六年ぐらいたつと計算上はなくなる。しかし、新しいのを掘ればもう少し延びるだろう、こういうことです。私も今資料を持っておりますが、ア

メリカの一番権威があると言われておりますオイルコンサルタントのジョン・D・ムーディーさん、ムーディーという人とミッチェル・ハルプリーという人が予測をしておるのです。が、要するにいろいろ手を尽くしてもやっぱり九十年ぐらいいはないだろう、もうなくなつてしまふだろう。こういう有限の石油を今我が国は消費をどんどん、資源を持っていなくてしているわけです。

こういうような状態の中で、私は中長期の鉄道輸送のあり方というのを考えた場合には、今は確かにいろいろ問題があるかもしれないけれども、戦後、そして昭和三十年代の初めぐらいいまでというのとはこんなに自動車普及をしております。したから、そのような状況にやっぱ三十年か五十年かあるいはもうちょっと先かわかりませんが、いずれ近い将来にそういう方向に行き着くだろう。違うエネルギーを開発したとしても、それがソリンにかわつてほとんど消費するようなエネルギーというのとはそんなに考えられるものではない。だから、私は今総理が行おうとしております、国鉄を分割して、しかも六つに小さく刻んで、長野県のごときは三つの会社が存在するわけですが、そういうふうな形じゃなくて、エネルギーの観点から見てもこれは最小限NTT並みの、北海道から九州まで路線を確保して、そして一つの会社で、例えば九州なら九州に代表権を持った重役を置けばいいわけですから、そういうふうな形で、六つに分割するんじゃないで、将来鉄道輸送が見直されなければならぬ時期が必ず来るだろう。

だから、そういう意味では、今日先でこれを六つに分割するといふようなやり方についてはどうしても納得できぬのです。総理いかがでしょう。——いや、総理です。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 委員長から指名を受けますので、私から一応お答えをさせていただきます。もし不足いたしましたら総理からお答えをいただきたいと思います。

私は、実は人キロ当たりの使用カロリというものを今初めて頭の中に入れた次第であります。しかし同時に、現在我が国の生産しております電力の約四〇%が石油で発電をされておること、また鉄道と申しましてローカル線におきましてはもっぱら軽油によつて走行する気動車が用いられているということから考えますと、ローカル線の鉄道のエネルギー源もまたやはり石油に依存をしておるということでありまして、そうなりますと、その石油の供給が逼迫する状態に備えて鉄道をどう御議論は私はちよつと納得のいきかねる部分がございます。むしろ、委員は今、NTT方式ではないけれども、それはたまたま委員会でも御議論をいたしておりますように、やはり新たな経営形態を目指すそれぞれの会社が地域におけるそれぞれの交通機関との競争を行ないながら地域に密着した経営をしていくという観点からすれば、我々はむしろ分割・民営によるべきであり、委員の御指摘のように全国一社制の中でというお話は、私は一つは御議論ではあると思ひますけれども、しかしやはりそれは今の全国一社制の国鉄の持つ欠陥を将来に残すことになるのではないかと、そのように考えておることも事実でございます。

○国務大臣(中曾根康弘君) 一社制と六社制との間でエネルギーの消費量がそれほど変化があると思ひません。

○橋本敬義君 私は何にもそんなことを言っていないんです。今のうちにトラックによる貨物輸送やあるいは自家用車でほとんど油を消費されるような時代というのとはやがて近い将来に変わらざるを得ないような、エネルギーの、石油の事情からそういう状況が来る場合に、やはり線路の上を走れば電気を送電してそしてほとんど走るわけですから、だからそういう時代になった場合、そういうことを考えながらエネルギーの観点からやはり今の鉄道のあり方というのをきちんと長期に備えて、しかも小さく区切らぬで一本で温存をしていく必要があるのではないかと、人の問題は別で

すよ、そう思います。

それから、運輸大臣、丁寧な答弁をいただきましたが、確かに電気もそれは今重油で発電をしている部分はたくさんある。しかし、油がなくなつた場合にはこれは水力あるいは石炭、原子力、こういうところで発電を補つていかざるを得ない。だから、私が言っているのは、油がなくなれば一掃じゃないかという議論と違ふんです。やっぱり発電は別な代替の可能な資源というのがあつたわけですから、私先ほどもこう言つてゐるのは、もっと長期に立つて考えてほしい、こういうことです。この点についてはもう答弁は要りません。おわかりだと思ひます。だから、大臣の今の答弁は的外れでおるんです。

次に、国土の均衡ある発展という、そういう観点から見た場合にも、非常に今度の国鉄改革法案の扱い方、それは確かにいいところはいいけれども、悪いところも、九州や北海道、こういう非常に大変なんです。だからそういう意味で、総理大臣はよく国土の均衡ある発展という表現をお使いになつて、総理の考へておる国土の均衡ある発展というのはどういうことを意味しておるのか、この点について九州やあるいは北海道のことを頭に置いていただいて御答弁をお願いいたします。

○国務大臣(中曾根康弘君) やはり地域地域の特長と個性を生かしてそして国土全体がバランスのとれた発展を行つ、そういう考へに立つて申し上げておるので、北海道には北海道の特性があり九州には九州の特性がございますが、それらの特性を十分に生かし得るような開発なりあるいは国土政策というものが必要であると思ひます。

○梶原敬義君 順次そういうことにならないといふことを私は質問の中で申し上げていきます。

その前に、これは総理大臣でもあるいは運輸大臣でもいいんですが、三島基金という表現、三島会社、三島基金という表現が出てしようがない。私はどういふことがよくわからないんです、三島というの。三島とは一体何なのか。この点につ

いて最初にお尋ねします。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 経営安定基金と申し上げておりましたものが、これは国会審議になりました。衆議院の審議以来、委員の方々からも三島という言葉が使われ、また報道の方々からも三島という間にかそういう感じになつて三島基金といふことを時々使うようになつたが、これは北海道旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社の経営を安定させるための経営安定基金を意味するものでござい

ます。○梶原敬義君 私は九州ですが、九州が島だと言われたことはこれまで聞いたことはない。いつからこの三島という言葉が——北海道と九州と四国。本州は島じゃないのか。これはいつから出たんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私もいつからと言われまふとよくわかりませんが、必要でありましたら衆議院の議事録を調べてみますけれども、当初私は経営安定基金と申し上げておりましたが、御質問の中に三島という言葉が出ておりました。うちにいつの間にか私もつられてそういう言葉を使うようになつてしまつた。

○梶原敬義君 これは監理委員会、運輸省は知つておると思うんですが、いつから最初に顔を出したんですか。

○政府委員(林淳司君) 私も確たる時期というのについては承知をしないわけでございますけれども、確かに、先生おっしゃるやうに監理委員会の意見書にはそういう言葉が使つてございまして、そういうことで、監理委員会時代にもそういう言葉が既に使われていたといふことかと思ひます。

○梶原敬義君 総理大臣のアメリカに対する、メキシカンとか、差別があるとかないとかという表現と非常に似ている。中曾根内閣の体質をあらわした言葉だと思ひます。——いや笑い事じゃないんです。これはいつから一体こういうやうな、

明治の時期から使つたことのない言葉が出てきたのか。非常にこれは最初に聞いた瞬間に、私は九州ですからね、ばかにするなと、こう思つたんです。総理大臣はこれを聞いて非常に快い感觸を得たんだらうと思う、総理大臣の体質からしますとね。九州や北海道や四国はまあどうでもいい、三島だ。

この点について総理大臣、総理大臣の差別体質、口ではいろいろ言うけれども差別体質がやっぱりこういうところにあつてゐると思ひますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 私は三島という言葉は余り使つてないです。それで三島という言葉が出てきたときに非常に、おやつと違和感を感じました。正直に言つて、九州が島かなと。しかし後で自分で反問してみても、大八洲とか日本列島と言ふんだから本州もある意味においては島になつてゐるのかな、そういう意味においては九州も島だらうけれども、我々が通俗的に今まで考へていた考へ方では九州は島であるとは考へてゐなかつた。ですから非常に違和感を感じた次第です。

○梶原敬義君 いや、それは本場に総理の勘は、フィリングというんですかね、僕は正常だと思ひます。だから、そういうわけならこれから一切三島という表現はやめていただきたいんです。いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) わかりました。

○梶原敬義君 いや、わかりましたというのか、それは今までのいろいろなところに三島という印刷がほとんど出ておりますが、私も九州ですが、沖縄を島なんて言ひませんよ。九州七県と沖縄と。ですから、これからやつぱり文章を、三島なんといふのは——私はむしろ北海道を地下のトンネルを掘つて本州とつなげ、そして九州と本州をつないで、そして四国と九州をつなぎ九州と本州をつなぐ。もつと一体に考へるやうな交通政策、運輸政策があつていい。それを今のやつはばらばらにするやうな方向にずっと持ってきてゐるのがこの改革案なんです。この点についてはどうしても納

得をすることができません。三島という表現はこれから消えるわけですが、ぜひ反省をしながらこういう差別的な体質の表現については消していただきたい、こう思ひます。

次に、先ほど総理大臣が、地域の均衡ある発展といふことはそれぞれの地域の特徴を生かしてと、こういうことになりましたが、例えば、ちよつとここに地図がありますが、これは九州の地図です。特に我々は東海岸におるんですが、これは小倉からずっと下りまして日豊線というのが走つてゐるんです。それで日豊線はやつと最近になりまして複線化がほとんど大分までできました。しかし、まだ一部国東半島の根っこにありまして山香町と杵築市の間は工事中なんです。それから大分市から鹿児島に抜ける道路というのは全部単線なんです。我々が汽車に乗つてあつちこちに行く場合は、絶えず、次の汽車を待ち合わせるというアウンスで何分かつと待つて行くわけなんです。そう長い距離じゃないんですが、大変な時間がかかるんです。そういう状況なんです。

ところが、今度のこの分割・民営化の九州旅客鉄道株式会社の身、あるいは九経連の皆さんが試算した内容等を見ますと、ここからこつちの複線化なんかはもう計画に入つてゐない。減価償却なんかを見たら、全部維持更新のための減価償却費になつてゐるじゃないですか。したがつて、こういうところを新たに複線化するとあるいはよくするとかといふやうな計画はもう全然ないんです。だから、ここからこつちなんかは今のままでもうそれはいいじゃないか。ましてや新幹線は、これは地域の人は国鉄分割・民営化、特に中小企業の社長さんたちと話してゐる言ひが、しかし将来こういうやうな形になると永久にこの東海岸には新幹線は走らないやうになるのではないか。だつて、九州旅客鉄道株式会社は民間の会社ですから、ここで採算をとつてやるとするのなら、そんな設備投資をするやうな余力はない。その前のこの複線化の問題を見てもわかりますやうに、こういうやうな状況です。しかも一本も高速

道路は走っていない、こういうような状況です。これで何で地域の均衡ある発展が達成できるのですか。そして特色をどう生かすのですか。

この点についても一度総理大臣に、たくさん言いたいことがあるんですが、時間の関係で、総理どうですか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 発展の度合いが各地域によって違うのは甚だ残念であります。東九州のみならず、本州においても日本海沿岸というものは同じようにおられておる。そういうものをできるだけ取り返しなから国土全体をバランスのとれたものにしたい、そう考えておる次第であります。

○梶原敬義君 総理大臣、ということになりますと、九州旅客鉄道株式会社になりますと、これは計画書を中身をこらんなったと思ひますが、これは私は北海道も九州も同じだろうと思ひますが、こういうようなところは永久に、その会社からの計画はもう消えてしまふわけですね。この点について、いやそうじゃない、均衡ある発展を何とかやれると言ふのなら、どうしてやるのか。その点についてこれはみんな、一部のを除いて大勢の人が、この地域の人たちはどうなるのか、こういう心配です。それから久大線、豊肥線がありますが、全然電化してありません。ディーゼルでどこと今行っているんですよ。こういうような状況についても一度私の胸に落ちるように、新しい会社ができるまでこういうところも均衡ある発展ができるんだ、こういうことをひとつ言つてくだされ。

○国務大臣(中曾根康弘君) 今の状態が続けばもつと絶望的な状態が続くのでありまして、これだけの累積債務をよって、これだけの人員を抱えてやっていくという状態ではさらに将来の見通しはないと思ひます。それで今のような分割をやつて、そして経営安定基金もこつちから出して、債務も免除して、そしてできるだけ九州の独立採算制をやるような体制を今一生懸命つくろうと思ひつておるわけです。それによつて経営が安定して

いけば、資本力も出てまいりまして、そして国民の皆さんが要望しておる東海岸であるとかあるいはそのほかの地域においても次第に力を伸ばしていけるようになると思ひます。とまあ今の状態ではもう何にもできぬ、借金が累積するばかりだ、このような借金地獄の状態から一日も早く脱却することが建設のためには必要だ、そう考えておる次第です。

○梶原敬義君 私は総理大臣のそういう答弁を予測しておりました。これはそういう網をかぶせたような形で抑え込むような物の発想あるいは答弁には、もう前から聞いておりました。私はどうして納得ができません。

NTTが民営化になるときに私も審議に立ち会ったんですが、総理大臣、NTTの関東局とかいふような局がありますが、あの民営化するときには九州のそんな我々のところの会社があるかどうかが。NTTの大部分は九州のNTTの局で、もうかつておつたのか。もうかつておつたのは関東の三つとそれから関西、四つじゃないですか。それで分割しないです今やっているじゃないですか。この点についていかがですか。

○国務大臣(中曾根康弘君) これは橋本大臣に聞いてもらつた方が、当時党の行財政調査会の会長をしていましたから手がけてもらつたわけでありまして、NTTの場合と国鉄の場合は性格が違うと思ひます。NTTの場合は電波ないし電気通信という形で瞬時にして全国一元的に物が動く、電波が動く、そういう状況であるわけなんです。したがって、あのような思想でもいわゆる幹線システムというものはそのまま保全すべきである、そういう考えに立ちまして経営も技術的な結果もあるいは現実の施設も一体となつて幹線施設は維持する、そういう基本方針が決められてやつておるわけなんです。国鉄の場合とは条件が違うと思ひます。

○梶原敬義君 それが違うのですよ。国鉄の場合は、だから、エネルギーの観点からいいまして、将来石油もなくなるような時期にそう代替エネルギーをどうにかする必要があると思ひます。

エネルギーをどうにかする必要があると思ひます。NTTがもし九州とかばらばらに割つた場合にはそれは非常に地方はまたおくれでくると思ひます。NTTが今地方でいろいろなことがやれるというのは、やはり首都圏でたくさん、国鉄もそうなんですが、もうかるところでもうかつて、そしてごく一部を地方に少し回してそして地方の整備をしていく、そういう観点はやっぱり国鉄の場合もNTTの場合も同じじゃないかと思ひます。だから、国鉄の場合は東海道新幹線がもうかるとして、あるいは首都圏がもうかるとして、そのほかの九州、あるいは九州の国鉄ももう少しやうに整備された方がいいだろう、こう願うでしょう。しかし、今政府が出しておりますこの分割、民営化法案では一体九州が、特に九州や北海道やあるいはそういうおくれた地域は全くよくならぬじゃないですか。今まで以下になる、今までの方がよかつた、私はこう思ひますよ。この点についてもう一度答弁してください。

○国務大臣(中曾根康弘君) NTTの場合はあれだけの大きな三千億円ぐらいの赤字が出ておるわけ、経営的にも非常に安定しておると思ひます。国鉄の場合はこれだけの赤字が出て、この赤字をどうするかということも行財政の大きな対象であり国民の大きな関心であつたわけでございます。そういう意味においてNTTの場合と国鉄の場合は条件が全く違ふ、そのように思ひます。

○梶原敬義君 私はもう全く違ふと思ひます。けれども、総理大臣は本当に真剣に物事を考えようという姿勢がないから幾ら話をしてももう、ですから結論から先に言ふんです。

国鉄を六つに分割する必要性は私はないと思ひます。だから、あるとすればなぜそれじゃ六つに分割をするんですか。人もそれなら二十一万五千から五千に減つたときに、じゃなぜ分割する必要があるんですか。分割する必要性の問題について、こういうことが分割をする必要があるんだということをお聞かせください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 先ほどから総理にいろいろ御答弁をいただいておりますので、補足する意味で申し上げたいと思ひます。

先ほどの御議論の中で補足をいたしたいと思ひます。一つは、この十一月ダイヤ改正による地域密着型のダイヤ編成というものを、いわば民営・分割という方向を先取りした形で今回国鉄当局が初めて組んでくれました。しかし、そのもとにありますが、それは何かといへば、やはり旅客流動のそれぞれのエリアにおける完結度であると思ひます。そういたしますと、例えば北海道の場合、北海道旅客鉄道株式会社のエリア内における旅客流動完結度は九六%であり、四国会社の旅客流動の社内完結度は九八%であります。また、例えば九州旅客鉄道株式会社の管内から北海道への御利用と申しますものは、六十年間における旅客流動の実態からいいますと年間二千人程度でありました。九州旅客鉄道会社管内から四国への御利用というものが年間約二万人であります。九州会社の管内から本州への御利用というものが約二百七十五万人であります。そして九八%の方は九州会社のエリアの中で旅客流動を完結しておられるわけでありまして、とすれば、私どもはやはり地域に密着した経営形態の方が実態にあつた形である、先刻の総理の御答弁にこの点を補足させていただきますと思ひます。

○梶原敬義君 私は、それはいつも大臣が言われておりますからそういう答弁になるだろう、こう思つておりました。

先ほどの御議論の中で補足をいたしたいと思ひます。一つは、この十一月ダイヤ改正による地域密着型のダイヤ編成というものを、いわば民営・分割という方向を先取りした形で今回国鉄当局が初めて組んでくれました。しかし、そのもとにありますが、それは何かといへば、やはり旅客流動のそれぞれのエリアにおける完結度であると思ひます。そういたしますと、例えば北海道の場合、北海道旅客鉄道株式会社のエリア内における旅客流動完結度は九六%であり、四国会社の旅客流動の社内完結度は九八%であります。また、例えば九州旅客鉄道株式会社の管内から北海道への御利用と申しますものは、六十年間における旅客流動の実態からいいますと年間二千人程度でありました。九州旅客鉄道会社管内から四国への御利用というものが年間約二万人であります。九州会社の管内から本州への御利用というものが約二百七十五万人であります。そして九八%の方は九州会社のエリアの中で旅客流動を完結しておられるわけでありまして、とすれば、私どもはやはり地域に密着した経営形態の方が実態にあつた形である、先刻の総理の御答弁にこの点を補足させていただきますと思ひます。

○梶原敬義君 私は、それはいつも大臣が言われておりますからそういう答弁になるだろう、こう思つておりました。

先ほどの御議論の中で補足をいたしたいと思ひます。一つは、この十一月ダイヤ改正による地域密着型のダイヤ編成というものを、いわば民営・分割という方向を先取りした形で今回国鉄当局が初めて組んでくれました。しかし、そのもとにありますが、それは何かといへば、やはり旅客流動のそれぞれのエリアにおける完結度であると思ひます。そういたしますと、例えば北海道の場合、北海道旅客鉄道株式会社のエリア内における旅客流動完結度は九六%であり、四国会社の旅客流動の社内完結度は九八%であります。また、例えば九州旅客鉄道株式会社の管内から北海道への御利用と申しますものは、六十年間における旅客流動の実態からいいますと年間二千人程度でありました。九州旅客鉄道会社管内から四国への御利用というものが年間約二万人であります。九州会社の管内から本州への御利用というものが約二百七十五万人であります。そして九八%の方は九州会社のエリアの中で旅客流動を完結しておられるわけでありまして、とすれば、私どもはやはり地域に密着した経営形態の方が実態にあつた形である、先刻の総理の御答弁にこの点を補足させていただきますと思ひます。

そこで、今地域完結型、地域密着型だから九州は九州、北海道は北海道、四国は四国でやってもいいではないか、そういう大臣のお話がありましたが、都留さんが書いているのは私ほっともだと思ふ。私はよく国鉄を利用して行き来しておりますからよく状況はわかっておるんですが、例えば都留さんはこう言っている。「私のような門外漢でも、公表されている統計をもとにするだけで、たとえば西日本旅客会社の九七％と言われる域内流動性が、料金計算では六〇％程度になるだろうことが推計できる。また、新幹線、特急、急行の乗客は、全乗客のわずか三・四％にすぎないが、人キロでは四四％、鉄道収入では六〇％になっているのである。」、こういうことを書かれています。

九%。九四とか九七とかいう、そういう地域完結型だと。確かに人は通勤やなんかで行ったり来たたりしますから、数でいくとそういうパーセントになる。しかしやっぱり金額で見なければ片手落ちではないか。資料を出してくれということでも何回も言うけれども出してこない。この点についてはいかがですか。地域完結型と言いますが、料金は一体どのようなのか、域外に出る料金の割合はどうですか、大臣。大臣が答弁したんですから大臣。

○國務大臣（橋本龍太郎君）　今総合交通体系から説き起こされたわけですが、私どもは、各種の交通機関の発達しております今日、望ましい交通体系と申しますものは、各種の交通機関がそれぞれ極力効率的な経営を前提としてのおのその特性を生かすことによつて国民生活や地域のニーズに対応し、安全性、快適性、迅速性を備えた質の高いサービスを提供するのが望ましい姿だと思います。そして、そうした視点からまいりますならば、鉄道については、委員御自身も指摘をされましたように、大量性、高速性、定時性等の特性を有するわけでありますから、これらの特性を発揮し得る主要都市を連絡する中距離の幹線旅客輸送、また大都市圏及び地方主要都市圏における旅客輸送、あるいは長距離、大量の貨物輸送などの分野において引き続き大きな役割を果たしていくものであると思います。しかし、それでは現在の国鉄の状況が果たしてその中でその役割を果たしているかと言われますならば、残念ながら私は必ずしもそうではない、とは思っております。委員が御指摘をされたこれは前段階の問題へのお答えであります。

また、またがり運賃の問題につきましては、確かに御指摘を受けましたような問題は、ございませう。しかし、例えばその一番典型的なものは、既にほとんど償却が終わろうとしている、利用度も高い東海道・山陽新幹線、これを地域におろした場合は東北あるいは上越新幹線を抱える地域会社とのバランスといったようなものも出てく

るわけでありまして、例えばそれについて新幹線リース機構でバランスをとるような工夫もしておりますし、またがり運賃については関係各会社間における協議の中で定めていけるものだと思います。

○梶原敬義君 私が聞いておりますのは、人々言うところと確かに地域完結型だというのは、九州でいうと九七、あるいは北海道が九九ですか、四国が九九と、こう言われたんだから、じゃ今度は運賃でいうと、域外に出たもの、売り上げに占める域外の運賃は何%なのか、これを聞いたんですよ。

○説明員(須田寛君) 今先生の御指摘がございましたお客様の数で推計をいたします場合には、乗車券の発売統計等から比較的とれるのでございますが、実はまたがりの収入を分析いたしますのにはかなり膨大なシステム計算を要しますので、現時点において正確な数値を実は持つておりません。把握していないという状況でございます。

○梶原敬義君 おかしいじゃないですか。地域完結型だというような言い方でこれは押しまくってきているんですよ。地域で九十何%乗っかるからいいじゃないかと。ところが、私も調べておりますが、時間がないですから全部言いませんが、とにかく特急に乗って新幹線に乗りかえて、あるいは彗星に乗って新幹線に乗りかえて新大阪から、たくさんおりますよ、来る人は。たくさんおるん

です。九州の人も利用しているんですよ。だから、数だけでいうと確かに少ないかもしれないけれども、九州の管内での売り上げのパーセントはしかし一方ではこうなんですよと判断をする場合に、人数だけようけ利用しよるからいいじゃないか、金額はあんた関係ないじゃないか、これで判

断を迫るというやり方は一方的じゃないですか。だめですよ、質問を続けられないですよ。

○説明員(杉浦喬也君) 各旅客会社エリアをまたがる人キロあるいは旅客収入の割合でございしますが、今須田常務が言いましたように、厳密な意味での計算をやりますのはなかなか大変でございしますが、大ざっぱな感覚で申し上げますと、約十数

%それぞれまたがりの人キ口なり収入があるという状況だと思っています。

○堀原敬義 じゃ、今私が言いました、都留さんが言っておる、料金では六〇％云々という、これは違っているというのですか。とにかく違っているなら違っているように資料を出してください、この委員会が終わるまでに。早く出してください、できるだけ早い方がいい。いいですか。

○説明員(杉浦喬也君) 今申し上げましたように、厳密な計算はなかなか難しくてすぐ出すことはできません。大ざっぱな感觸で今申し上げたところであります。

○堀原敏義君 十数%じゃない、もっとたくさんになるだろうというのが私の判断です。あんたたちが今言っておるように、九七%の人が乗るからそれで地域完結だったらいいじゃないか、そうじゃないんだ。たくさん料金を使って大阪や東京に来る人だっておるんだ、九州あるいは北海道から

ら。そういう九州城内でのそういう人たちの売り上げもこれは大賛賞献しておるわけです。この判断を抜きにしてみただ人教だけで言うということとは、これでは質問が続けられませんから、だから今私は大体勘どころでもっと高いパーセントであると、こう見えておるんですが、これを納得できるような資料提供をしていただくように委員長取り計らってください。

○説明員(杉浦喬也君) 大変恐縮でございますが、時間的にかなり時間を要するものでございますので、先ほど私申し上げました大づかみの数字で御勘弁願いたいと思います。

○梶原敬義君 見通しが違うよ、それは。

委員長(山内一朗君) ただいまの梶原君の件に

つきましては、その取り扱いを後刻理事会において協議することにしたと存じます。

○櫻原敬義君　それでは続けますが、早急に出していただきたい。

総理大臣ね、勝手過ぎるんですよ。いい材料ばかりあなたは出して、だからこうこうなんだったって言ったって、それは悪いところも出して、

どうしましよかと、こういうことにならぬとこれは何のことかわかりませんからね。あと、分割・民営化する必要性というのはほかにはもうないんですか、これはなぜ六つに分割するかという理由づけはですね。

○国務大臣(中曾根康弘君) これは、経営の効率性という面から見まして、やはり六分割しておのおの独立採算制へ持っていく。そして、各旅客会社の間で競争をやってもらうとサービスもよくなるだろうし、お互いが刺激し合う。そういう形で民間的手法を大いに入れて持っていく。そういう点が大きいにあるわけでありまして。

○梶原敬義君 私もそういう答弁が返ってくるだろうと思っている。ただ、総理大臣、民間の手法を取り入れるというんならなせ分割をする必要——せぬでも、本社を東京に置いておいて、そしてそれぞれ六つのところに代表取締役の権限を持たしたやつを置いておけば、これは分割をせぬでもいいじゃないですか。新日鉄という巨大企業、私のところに新日鉄の会社がありますが、これは一々六つに会社を分けますと重役は何人できるんですか。それぞれ今度は管理部門が要ります。それそれぞれの会社で決算をやらなきゃならない、あるいは税務対策をやらなきゃならない。一切この会社は、六つプラス貨物会社、七つで全部やらなきゃならない。これこそ効率が悪いじゃないですか。それからアメリカのGEですか、大きな会社、あるいはIBM、これは五十万人を超えてやっています。NTTが三十万、西ドイツの連邦鉄道が三十万人を超えているというじゃないですか。こういう状況から見ると、今コンピュータも発達して、経営学者も、多くの経営学者はこの一つの本社を、どんどんなばい会社をつくるよりは、中央に本社を置いてそして地域に独立採算でびちつとした権限を持たせて、そしてやればこれが一番効率がいいと、こう言っているんです。世の中はそういう方向にどんどん進んでいる。それをなぜ六つに切つて、しかも北海道と四国と九州はまさにこれは、後か

らやりますが、全然採算がとれるような見込みじゃないですよ、私は計算しておりますけれどもね。

この点ではどうしても納得ができません。一体重役の数なんか、あるいは管理部門なんかはどうするのか、会計処理やなんか。どうして総理大臣が六つに分けた方が経営効率がいいとか、あるいは管理上いいと言ふのか、その辺についてもう少し……ひよっとすると電力会社を頭に置いて考えておるのではないかと思うんですが、それも結構ですが、ひとつお答え願います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 五十六年に臨時行政調査会が発足をいたしました。その基本答申の中で行政改革の大きなポイントの一つとして国鉄の改革を打ち出したことは御記憶のとおりであります。そして、それを受けて国鉄再建監理委員会が設立をされ、再建監理委員会の中の御議論から六分割という考え方が出てまいりました。そして分割を、その答申を受けました中で私もこれが至当なものと考えて受けとめてきたわけでありましたが、例えば確かに、今海外の例等をお引きになりましたけれども、現在全国一社制の国鉄がうまく機能しておらないという事実を踏まえるとき、その効率性、地域密着性、経営効率等を考えてまいりますと、分割の方がより再生を期しやすという判断をいたしましたことも事実であります。また、北海道、四国、九州の三地域において、経営が通常でなかなか難しいということも御指摘のとおりであります。でありますから、現在の国鉄の抱えております長期債務はこれらの会社には承継をさせておりませんし、再建監理委員会の試算を改めて検討し、その額をふやして経営安定基金をも設けたわけでありまして。

○梶原敬義君 幾つかのことを言われましたけれどもね、ひやかせるんですが、では、四国や九州や北海道はいろいろ負債を承継せぬならせぬで、そして国鉄一本にすれば同じことじゃないですか。それが一つですね。同じことですよ。それから国鉄監理委員会が出したからとい

て、国鉄監理委員会がそんなに私は権威があるとも思っておりませんし、亀井さんは、あれは電線をつくる会社の出身の方です。何年か、数年前に電線業界が非常に不況に立ち至った。そのときに法律で今度はああいう業界を救ったんです。産廃法といましてね、産業構造改善臨時措置法が何かですね。用意ドンで設備を廃棄して、供給力を抑えて、そして需給の関係を売り値を上げるような、これは政府が介入したカルテルです。そのカルテルでその後の亀井さんの出身の住友電工なんというのは経営がよくなくて、今よくなっているんです。ですから、何でも亀井さん、じゃ亀井さんにはそんなにお世話にならぬで、いいですか、監理委員会の言うことが正しいと言ふなら、お世話にならぬで、住友電工やあるいは電線業界がよくなったのなら、企業努力でそれだけがやってよくなったのならそれは確かにそうかもしれないけれども、それは政府が介入をして、国が介入して、そして供給力を抑えた、これは民間の手法だけじゃないじゃないですか。民間の手法だけでやっているんじゃないじゃないですか。亀井さんたちが出したその答申案を、だから答申案がこうだからこうだという、一律に物を考える。そこにもう既に都留さんが言いましたように、最初に分割で、例えば九州だったら一割の利益が出るような、逆に計算をしているじゃないですか、北海道も。どうしてもこの点は私は言っておかきやならない問題です。

最後に、九州旅客鉄道株式会社、この採算の問題についてあちこちから検討してみました。それで、九州・山口経済連合会の試算によりますと、最初の年から、来年から基金を食いつぶしていかなければどうしても累積赤字が消えないから基金を食いつぶしてはしないと、こう言っているんです。この点についてどうなんですか。

○政府委員(林淳司君) 九経連で確かに一つの収支見直しをしておられます。それで、私どもの試算と同様に営業面で相当の赤字が出ます。その赤

字の処理の仕方につきまして私どもは、その赤字が恒久的に補てんできるような基金を設定する、こういう手法をとっております。それに対して九経連の方は、十七年間で基金を取り崩して、その運用益と取り崩しの額、これをもって赤字を消していく。そして最終的には黒字経営に、基金がなくても黒字経営に持っていく、こういう手法を使っておられるわけでありまして、いわば私どもと九経連とはその辺の考え、手法が全く異なるということでございます。

○梶原敬義君 もう終わりますが、九経連の、総理大臣、試算の仕方というのは、今政府が出しているローカル線をもう六つ廃止するというんです。そして三千五百人さらに人数を減らして、それでも赤字がどんどん続くから、基金の利息で補つても足らぬから基金そのものを返してくれと、こう言っているんですよ。非常に厳しく見ているんですよ。これが政府案だったら、九経連式で考えたらもっと悪くなる。だからこれは絵にかいたもちですよ。こういうものをつくって国民をこまかすようなこういう法案は私は即刻、総理大臣ね、先ほどもちょっといって答弁もしていただいたことは一、二あるんですが、よく今晚考えて、やはりNTT方式ぐらいには最終的にやる。これは名が残りまして、総理。本当にそうしてくださいます。

○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。

午後四時二十一分散会