

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十号

昭和六十一年十一月二十八日(金曜日)
午前九時三十分開会

委員の異動

十一月二十八日

辞任

野末 陳平君

補欠選任

秋山 肇君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

山内 一郎君

伊江 朝雄君

浦田 勝君

江島 淳君

亀長 友義君

赤桐 操君

安恒 良一君

矢原 秀男君

委員

大島 友治君

梶原 清君

木村 睦男君

倉田 寛之君

坂元 親男君

下条進一郎君

田代由紀男君

高平 公友君

野沢 三三君

真鍋 賢二君

増岡 康治君

森田 重郎君

山崎 竜男君

吉川 芳男君

吉村 真事君

国務大臣

内閣総理大臣

大蔵大臣

厚生大臣

運輸大臣

労働大臣

自治大臣

国家公安委員

国務大臣

内閣官房長官

政府委員

内閣審議官

警察庁刑事局長

安部次官

総務庁人事局長

大蔵省主計局長

大蔵省主計局次

長

大蔵省主計局次

長

厚生大臣官房審

議官

兼内閣審議官

運輸政務次官

運輸大臣官房長

青木 薪次君

鶴山 篤君

田淵 勲二君

渡辺 四郎君

鶴岡 洋君

中野 明君

三木 忠雄君

諫山 博君

市川 正一君

田淵 哲也君

柳澤 鍊造君

秋山 肇君

中曾根康弘君

宮澤 喜一君

斎藤 十朗君

橋本龍太郎君

平井 卓志君

葉梨 信行君

後藤田正晴君

中島 眞二君

漆間 英治君

手塚 康夫君

角谷 正彦君

篠沢 恭助君

佐々木喜之君

柿澤 弘治君

服部 経治君

説明員

日本国有鉄道総

務理事

日本国有鉄道常

務理事

須田 寛君

杉浦 喬也君

高池 忠和君

津田 正君

柳 克樹君

持永 壽民君

白井晋太郎君

平賀 俊行君

小粥 義朗君

佐藤 仁彦君

熊代 健君

棚橋 泰君

丹羽 晟君

林 淳司君

井山 嗣夫君

運輸大臣官房審

議官

運輸大臣官房國

有鉄道再建総括

審議官

運輸大臣官房國

有鉄道部長

運輸省運輸政策

局長

運輸省地域交通

局長

労働大臣官房審

議官

労働省労働局長

労働省労働基準

局長

労働省職業安定

局長

自治大臣官房長

自治省行政局長

自治省行政局長

自治省税務局長

自治省税務局長

常任委員会専門

員

高池 忠和君

津田 正君

柳 克樹君

持永 壽民君

白井晋太郎君

平賀 俊行君

小粥 義朗君

佐藤 仁彦君

熊代 健君

棚橋 泰君

丹羽 晟君

林 淳司君

井山 嗣夫君

運輸大臣官房審

議官

運輸大臣官房國

有鉄道再建総括

審議官

運輸大臣官房國

有鉄道部長

運輸省運輸政策

局長

運輸省地域交通

局長

労働大臣官房審

議官

労働省労働局長

労働省労働基準

局長

労働省職業安定

局長

自治大臣官房長

自治省行政局長

自治省行政局長

自治省税務局長

自治省税務局長

常任委員会専門

員

高池 忠和君

津田 正君

柳 克樹君

持永 壽民君

白井晋太郎君

平賀 俊行君

小粥 義朗君

佐藤 仁彦君

熊代 健君

棚橋 泰君

丹羽 晟君

林 淳司君

井山 嗣夫君

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)

○国鉄の分割・民営化に反対し、民主的再建に關

する請願(第三九号外一件)

○国鉄を分割・民営化するための関連法案反対に

関する請願(第七六号外一件)

○国鉄改革に関する請願(第八二二号)

○国鉄を分割・民営化するための関連法案の反対

に関する請願(第九一七号外一件)

○国鉄の分割・民営化、ローカル線廃止、運賃値

上げ反対、国民本位の再建に関する請願(第一

九一七号)

○日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法

案反対に関する請願(第一九二二号外二五件)

○国鉄分割・民営化法案反対に関する請願(第一

九三三号外二二件)

○国鉄の分割・民営化反対に関する請願(第二六

六号)

○日本国有鉄道の分割・民営化、宮津線等の廃止

反対に関する請願(第三〇八号外三件)

○日本国有鉄道の分割・民営化、北桑田バス路線

の廃止反対に関する請願(第三〇九号外一件)

○国鉄分割・民営化法案の反対に関する請願(第

三三三三号外一六件)

○国鉄改革に伴う管理・運営機能を有する組織の

設置に関する請願(第三三三三号外一六件)

○国鉄改革に伴う管理・運営機能を有する組織の

設置に関する請願(第三三三三号外一六件)

いまして、この連絡船事業につきましては閣議決定では原則として廃止するとされております。仮に新会社の経営者が、例えば周遊船、青年の船、こうした形への転用を決意した場合にはこれを認めるべきではないかと私たちは考えますが、こういう考え方はあるかどうか、運輸大臣の御答弁を願いたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 津軽海峡線及び本四備後線の開通後は、青函及び宇高の連絡船事業の役割は終わるものと見込まれるため、閣議決定では原則として廃止する方針を定めているところであります。しかし、新会社の経営者がこれらの船舶を別の形態で活用しようとする場合には、その事業の必要性、他の事業への影響などにつき検討した上でこれを認めるように努力をいたします。

○赤桐操君 次に、連絡船の船員の関係について伺いたいと思いますが、青函及び宇高の連絡船の船員は、連絡船事業の廃止または縮小に伴いまして陸上勤務になるというように聞いております。しかし、その後も船員として勤務することを希望する者については、清算事業団職員となって再就職先を探すことができる道も開くべきではないか、このように考えますが、いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 連絡船の船員のうち将来陸上勤務への転換の道を選択される方については、新会社の職員としての選択の対象としたいたしますが、一方、将来にわたり船員であることを希望される方につきましては、一たん清算事業団の職員となる道を選択していただき、官公庁、民間の船員として再就職の機会を待つこととし、その間は新会社の連絡船に清算事業団からの派遣職員として乗船していただくようにしたいと思っております。なお、この間に官公庁等の採用が内定をいたしました方については、連絡船の廃止後に正式採用をしていただくよう採用先と協議をし、できるだけ御本人の希望に沿うように努めてまいりたいと思っております。

○赤桐操君 以上五点をもって三党の立場で御質問をいたしました。

それではただいまから私の質問に移りたいと思いますが、まずバス事業について伺いたいと思っております。

本州三社のバス事業は、分離独立を各会社が判断することになっております。バス事業は今日全国的に路線の休止が非常に激しいのでありまして、したがって地方バスも含めて国民の足を守る必要がございます。こういう意味合いから廃止に歯止めをかける必要があると思うのですが、この点について大臣いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 地方バスにつきましては、過疎化やモータリゼーションの進展に伴いまして事業としての維持が困難になってきておりますが、運輸省としては、従来からできるだけその維持を図るために、地方公共団体と協力し、平均乗車密度五人以上の生活路線につきましては欠損補助及び車両購入費補助を行うと同時に、事業としての経営が不可能と考えられる平均乗車密度五人未満の路線につきましては、三年間の欠損補助と、市町村などによる代替バスのための車両購入費補助など、またその後の運行費補助を行うことによりまして住民の足の確保を図ってきているところでございます。

なお、このような地方バスを含めまして、バス路線の廃止につきましては運輸大臣の許可に係らしてしております。

○赤桐操君 整備新幹線について伺いたいと思っておりますが、整備新幹線建設が今日話題となっております。その建設費は、私どもが何うところによりまして二十五兆円にも及ぶであろうと言われております。その財源はどのような方をするのか、この点ひとつ明確にしたいと思っております。

また、新幹線が開業となりますれば、各旅客鉄道会社の経営に大変大きな影響を与えることは必至であります。今日までの論争の中で指摘をされております。新幹線の所有権、さらにまた在来線の存続問題、こうしたものが当然いろいろ出てくるわけでございます。どのような対処をされる

か、その方向をお示しいただきたいと思っております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 整備新幹線の財源問題及び国鉄の分割、民営化の後における建設主体、運営主体のあり方につきましては、現在、整備新幹線財源問題等検討委員会におきまして、並行在来線廃止の具体的な内容とあわせて着工の前提条件の検討を行っております。この結論を得た上で適切に対処してまいりたいと政府として考えております。

そして、その整備新幹線の建設が関係旅客会社の経営の負担になることも考えられますので、検討委員会としての議論の中には、委員が御指摘になりましたような並行在来線の廃止の具体的な内容、財源問題などまさに着工の前提条件、これを詰めていかなければならないわけでありまして、この検討の終了を待ちまして適切に対処をしてまいりたいと考えております。

○赤桐操君 次に警察関係の問題に移りたいと思っておりますが、国家公安委員長に御質問いたしたいと思います。

鉄道公安業務の都道府県警察への移管が予定されております。警察権力と新事業体との関係は、性格的には他の民間鉄道との関係と同様であると思っております。そして同様でなければならぬと私は考えています。したがっていまして、設置を予定されております鉄道警察隊は、特殊な権限を持つものではなく、交通機動隊のように警察内の職掌の便宜上設けられるものでなければならぬ。さらにまた、鉄道施設内の警察官の行動につきましては、例えば通常の場合、職員のみならず職員以外に通常立ち入ることのできない事務室などへの立ち入り、あるいはまた通常の職員の集会等への立ち会いについては原則的には行わないと解釈されるべきであります。この点いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 都道府県警察に設置されることになっております鉄道警察隊につきましても、現行の警察法等に基づきまして、都道府県警察に与えられております任務、権限の範囲内において設置、運営されるものでございまして、こ

のたびの法改正によりまして特別の権限が与えられるものではございません。

また、今先生おっしゃいましたいろいろな場所への立ち入りにつきましては、一般には、特別の場合を除いて、そのようなことはございません。

○赤桐操君 次に、国鉄職員の採用等の問題で、就職等の問題につきましてひとつ、今まで落ちていたものがあるもので、伺っておきたいと思っておりますが、改革法二十三条によりまして、各承継法人はその職員となる者を国鉄職員の中から採用することになっております。そのための採用基準やさらに国鉄当局による選定の基準が客観的かつ公正なものでなければならぬということについては、二十五日の我が党の安倍議員の質疑の中で確認されております。

私は、それを踏まえてさらにもう一步伺いたいと思っております。国鉄改革によって一人も路頭に迷わせない、総理の再三の表明をいただいているところでありますが、例えば業務上災害により今日まで障害者となっている方がたくさんございます。最近は大分減ってきておりますが、かなりございます。あるいは中高年齢に至っている者も相当ございます。こういう方々に対する転職先を見つけることについては、これは客観的に見て著しく困難であると私たち判断されるものがございます。そういう場合において、承継法人に優先的に採用されるようにすべきだと思っております。この点いかがでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 職員の採用に当たっての採用基準というものが、これが設立委員会などから提示される中身というものは、恣意的であったり不正なものであってはならないことは、先日御答弁を申し上げたとおりであります。

そこで、今それを受けて委員から御指摘のありました、障害を負うておられる方々あるいは中高年齢者の雇用という問題は確かに大切な問題であると私も思います。現在の国鉄は、御承知のとおり、身体障害者雇用促進法等の対象にはなっておりませんが、その業務の内容からして、み

ずからの企業内における労働災害等による障害者を雇用することに大変努力をしてこられておりました。そして、新会社になりますと、今度はまさに身体障害者雇用促進法等を初めとする障害者に対する法令で定められました雇用義務、また中高年齢者の雇用に対する配慮が当然行われるものとは私と考えております。

しかし、いづれにしても、新会社の採用基準というものは、たびたび申し上げてまいりましたように、新会社の設立委員がお決めになることでありまして、その決定をまちたいと思っております。ただ、身体障害者雇用促進法等が適用になり、その義務を守るべき責任が新会社に生ずることは当然でありましょう。

また、再就職対策に当たりましては、確かに御指摘のとおりでありますので、障害を持たれる方々並びに中高年齢者に対する雇用の場が確保されるように十分配慮してまいりたいと思っております。

○赤桐操君 この問題は、国鉄がいよいよ民営化されるわけでありますから、特に私は念を押しておきたいわけですが、民間における場合の労働者の指導等も既にございまして、民間は非常にこの点は協力をいたしております。この点について労働大臣の御見解も伺っておきたいと思っております。

○国務大臣(平井卓志君) ただいまの御指摘の点につきましては、運輸大臣から御答弁ございまして、たけれども、当然法律の枠内で雇用率その他の問題はございまして、それ以上に、やはり労働災害による身体障害者の関係、さらには非常に再就職の難しい中高年齢者については、当然設立委員がお決めになることではございますが、やはりそれだけの御見識と御判断があつてしかるべしと、また労働者としてもその方向で順次お願いもしてまいりたいと考えております。

○赤桐操君 今回の国鉄改革というものは、まさにこれは百年來の大変なものでありまして、恐らくこれから将来もこれだけの大きな問題というのはそ

う出てこないと思っております。今日までいろいろ、専売関係の民営化もございましたし、電電公社の経営形態の転換もございました。しかし、このような場合とは国鉄の今回の民営化の問題はいささか違つております。専売にいたしまして、電電にいたしまして、これは分割はいたしておりません。そして今回は、国鉄の場合には分割をし、さらに大量の人員の整理がございまして、前二社の場合におきましてはそれはなかった。そのまま継承されている。しかし、今回はそうではない。ここに私は改革の大きな差があると思うのであります。

これだけの大事業を今実施しようとしておるわけでありまして、これを遂行するに付いて前二社の経営者、労使が非常に苦勞をされたわけでありまして、私はやはりこの電電の推移と専売の推移を見て、この二つのものに私も携わつてまいりましたが、これが今日スムーズに民営化され、経営の転換が行われたという大きな力は、私は労使の相互の努力にこれはあつたと思つております。それは使用者側だけの一方的な判断や考え方でございまして、結果を得たと思つては、これは今日までの経過を見ていただければよくわかると思つております。やはりそこには組合側の大変な努力があつたということを私はよく認識をしております。なかなかならない、こういうことを最初にとつ主張をしておきたいと思つております。

それで、いろいろこの審議の中で多くの問題が提起をされ、私もほんの少し本来ならばいろいろ時間をかけて具体的なものにまで入らなかならない点もあるように思つておりますが、しかし、一応大筋だけは論議をされてきております。

そこで、問題はこれが実施されることになりましますというところからでありまして、非常な苦勞が出てくると思つて、今後この問題を大きく、いわゆる再生させることができるかどうかのかぎは労使双方にかかっているとせば言われておりますが、これはもつとはつきり申し上げれば経営者側の腹、考え方にあると思つて、

姿勢に。これはやはりまず大前提として出さなかならない。そういう中から私はお互いに魚心、水心が出てくると思つて、また、相互の社会的な責任感というものが生まれてくると思つて、まず打ち出すのは経営者側の姿勢だと思つて、そういう意味合いからいたしまして、国鉄の職員やあるいは労働組合に対して、いろいろと説得と納得、お互いの理解と協力というものが出てこなければこれはできないと思つて、そういう意味合いでひとつ、これからの姿勢を確立してもらいたいと思つております。

そこで、政府、国鉄及び設立委員、こういう立場では、国鉄改革の実施内容について国鉄労働組合と十分に交渉や協議をしていく、話し合いをしていく、こういうことが私はなされなかならないと思つて、いかにがでしようか。そして、それは単に法律形式論を盾にとつたようなものではなくて、本当にお互いがひびきを詰め合つたところの誠意あふれた話し合いでなかならない、こう思つておりますが、大臣、いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 委員御指摘のとおり、私も与党の中におきまして、電電公社の、また専売公社の経営形態の変更を進めてまいります過程におきまして、それぞれの労使双方、特に労働組合側の協力が大変大きかつたということを存じております。また、その間におきまして、使用者側との間にも十分な意思疎通されておりました状況というものがよく承知をいたしておりました。それだけに、今委員が御指摘になりました内容というものを私は事実において否定をするつもりはございません。

ただ、一応建前を申し述べさせていただきますと、今回の国鉄改革におきまして新会社に採用されます職員につきましては、設立委員が行う職員の募集にみずから応募をし、新会社が成立する時点で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ものでありますし、また新会社に採用されない職員につきましても、清算事業団におい

て雇用が継続しかつ三年以内に全員が就職できるような特別措置を講ずるという手法を講じておりますので、私どもとすればまず第一点としては、いわゆる人員整理ではあり得ない理解をしております。また、この過程におきまして、清算事業団の労働条件につきまして国鉄当局と国鉄の労働組合が団体交渉を行う場合は別といたしまして、政府、国鉄、設立委員のいずれにつきましても法律적으로는私は新会社の労働条件、雇用の場の確保等について現在の国鉄の労働組合と団体交渉を行う立場にはないと思つて、実質的に国鉄改革を円滑に実施していくために、私は必要に応じて労働組合と意見を交換する場合もあると考えております。

○赤桐操君 その問題については私から重ねて申し上げたいと思つて、今日の民主主義社会における労使の存在というものは、これは私は今日の社会をつくり上げてきている存在だと思つておるのです。ですから、専売の場合においても電電の場合においても、経営者がまず積極、能動的に至誠を持って誠意を持って接したはずであります。これなくして私は労使関係はうまくいきなないと思つて、こういう姿勢で大臣も総裁もひとつこの点を今後臨んでいただきたいと、こういうことをひとつ申し上げて終わりたいと思つております。

○説明員(杉浦善也君) 今先生おっしゃいましたように、今回のような大改革におきまして、労使一体となりましてこれに取り組むということがぜひ必要であるというふうに考えております。これまでも、改革の問題につきまして職員に対して強く訴え、あるいはまた組合に対しましても繰り返し理解と協力を求めてきておるつもりでございまして、今後は具体化に当たりまして一層困難な問題を解決しなければなりません。十分に職員あるいは組合との理解と協力を求めるよう、できるだけ話し合いをしてまいりたいと思つております。また、今大臣からお話がございましたが、新事業体の労働条件につきましては、これは国鉄当局といたしましてこれを決定する立場にもございま

せんし、また、あるいは団体交渉を行う当事者能力も有していません。しかしながら、私といたしましては組合と十分に話し合いを行い、しかるべき意見を酌み取りまして国鉄として設立委員に要望を申し上げてまいりたい、このように考えておるところでございます。

○赤桐操君 次は、私は災害の關係、事故対策について以下お伺いをしてまいりたいと思ひます。新会社の経営内容では、大規模災害が起きた場合におきましては復旧費用の用意ができない、そのために結果的には廃線に追い込まれることも考えられる情勢にあるようであり、少なくとも、このような場合にこうした問題が発生しないような対策を必要とすると思ひますが、考え方を明らかにしていただきたいと思ひます。

また、事故発生の場合に、事故原因について会社相互間の紛争が予想されるのでありまして、事故処理のルールあるいは何らかの処理機構、こうしたものについて設置する必要があるのではないかとと思ひますが、いかがですか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 今回の新会社の収支試算を行うに当たりまして、国鉄における過去の数年間の災害復旧費の実績に基づいて災害復旧に要する費用を織り込んで積算をいたしてまいりました。ですから、私どもは過去の平均的な実績規模の災害に対する備えというものは経費の中に盛り込んでおります。また、防災上の観点から災害を未然に防止し、あるいは災害時の被害を最小限に食い止めるべき効果的の防災対策を講ずるための工事費というものは設備投資額の積算に盛り込んでおるわけでございまして、今委員が御指摘になられましたような状況の中から路線の廃止が行われるようなことは私はないと考えております。

また、これは私もよくと正確なものでありませんが、たしか昭和五十一年と五十二年に連続して伊豆急が、一回は集中豪雨、続いて地震で相当規模の被害を受けたことがございまして、このときにも融資その他の措置によりその路線の復旧に国もまた手をお貸しなし、現に営業が続いております。

私は、地域の住民がその線路を必要としてくださる限りにおいて、今申し上げましたような算定の上で立つて十分対応できると考えております。

ただ、二点目で御指摘をいただきましたものは、確かに一つの問題点であります。事故が発生をいたしました場合の対策としては、会社間で事前に想定される事態の対処方法について一元的な復旧が行われるようにルールを定めて、これに習熟することによって両者が協力して迅速に対応できるような体制をつくる必要があると考えております。したがって、分割されました会社とこれらの作業ルールの作成及びこれの習熟訓練というものを十分に行わせて、事故復旧にトラブルを生じないように運輸省としても十分指導してまいりたいと考えております。

○赤桐操君 続いて安全の問題に入りたいと思ひますが、安全性の基本とも言うべき鉄道を支える保守と技術について私は若干伺っておきたいと思ひるのであります。

膨大な要員削減が行われるわけであります。その結果、二つの問題点を私は実は危惧をいたしております。その一つは、保守部門がこれによって相当大きな痛手を受けるのではないかと。いま一つは、技術開発部門の要員削減でございまして、これらの関係で私は二つの重要な部分がなくなってしまうのではないだろうか、こういう危惧をいたすわけであります。この点についてまず伺いたいと思ひます。もう一つは、五十五年以降の両部門の要員はどのくらい削減されておるか、また六十二年には保守部門、技術開発部門の要員は幾らになるのであるか、この点について御説明をお願いしたいと思います。

○説明員(杉浦喬也君) まず保守部門でございしますが、昭和五十五年以降、年間申し上げますと、五十五年度が約千人、五十六年度が二千四百人、それから五十七年度八千三百人、五十八年度が一万五千五百人、五十九年度七千五百人、六十年が二万二千人、六十一年度一万五千二百人、六十二年は、以上七年間の合理化の合計は七万で

千五百人ということになっております。

それから技術開発部門でございしますが、技術開発部門は鉄道技術研究所を中心といたしまして、本社あるいは工務局等に分散されております。全体はちよつと集計はできませんが、鉄道技術研究所の部門につきまして、昭和五十五年度以降合計で百六十四人の合理化を行っております。

○赤桐操君 これは総裁、六十二年には保守部門は何人になりますか、保守部門、技術開発部門。

○説明員(杉浦喬也君) 概数でございしますが、約四万人という数字でございします。また、技術開発部門約六百人というところでございします。

○赤桐操君 私はかつて実は、私は鉄道関係のいろいろ仕事には経験はないんですが、私の立場上、かなり千葉県におきまして管理局長、管理職の皆さん方とお話し合ひの場がございしました。そうした中で、たまたま私はかつて保安の問題、特に保線の皆さん方が大変夜間苦勞をしておりますので、いろいろ保線の諸君の技術関係について伺ったことがあるんです。

それで、管理局長にたまたまお尋ねしたんですが、夜あまして線路の保守に当たっておられるけれども、大くぎが緩んだとか抜けているとかというところを線路を歩きながらわかるようだけれども、これは一体どういう体験からそこまでいくのだから、また、そこまで保守をしていくだけの能力をつくり上げられるまでにはどのくらいの年限がかかるかという質問を私がしたんですが、そのとき、この方は技術関係の上がった方であったのではないかとと思ひますが、言下に、七、八年は最低かかります、大体十年というところでしょうと、こういう実は答えが返ってきているんです。

私はなるほどそうだろうなと思つたんですが、大くぎ一つ緩んだ、あるいはまたこれが抜けてい、線路がおかしい、こういうことがわかるようになるのには一年や二年、三年の経験ではできないわけですね。これはやはり十年の歳月を必要とする、それだけの技術者をつくり上げてきたのは

国鉄だったと思うんです。なぜそういう質問を私がしたかというところからばつぽつ大分外注が激しくなってきたものだから、こういう職員をどんどん少なくして外注に回すということではないのかどうかというのを私は尋ねたんですが、そのときに出てきた答えがそういう答えだった。

私は、こういう実は一人の保守にかかわる技術者をつくり上げていくのにも最低七、八年から十年の歳月を要すると思う、こういう実は大変な技術者であると思うのであります。この人たちが今のお話のように五十五年千人、毎年二千人から五千人、八千人、一万五千人、今日まで七万一千五百人削減されているということなんです。一体これで、国鉄はこんなにまで削減をしてしまつて輸送の安全性の問題は大丈夫なんだろうか、と、こういう実は危惧が出てくるわけでありまして、この点についていかがですか。

○説明員(杉浦喬也君) 全般にわたりますが、安全問題は輸送に携わる者の最も基本的な課題であるというふうに思っております。したがって、いましも安全面を最も重視いたしましてチェックをしていくところでございします。新しい技術の開発なり科学的な管理手法というようなものの開発に伴いまして、車両とか線路、そういうような検査方式等々効率化を進めてきたわけでございします。が、安全性の確保についてはもう十二分に裏打ちをしながら万全を期しておるところでございまして、数字でトレースをいたしますと、こうした合理化を実施しつつも、なおまた車両とか設備の故障による運転事故あるいは列車の遅延という点、こういうことがあつてはならないというところと数字を見ますと、合理化の実施に伴いましてそうした数字もむしろ減少しておるというふうな私どもチェックをしておるところでございまして、これからも十分に安全性を確保しながら諸般の合理化を進めていく所存でございします。

○赤桐操君 いろいろ総裁の御答弁をいただいておるわけでありましても、削減をした分についてはこれは外注以外にはないわけですから、外注に相当比重がかかっていると思えます。それで、私が心配するのは分割・民営で経済効果を求めていく、その効率を求めていくことはわかりませんが、これが優先となって安全保守が軽視される。そうして結果的には、やはり外注でありまから、受けた方はそろばんに合わないわけですから、手を抜かざるを得ないわけですから、そういう問題が必ずこれは伴っていると思うのです。そうではないんだ、軽視するようなことはあり得ない、こう言われるならば、その担保はどこにございすか。保証されますか。

○説明員(杉浦喬也君) ただいま申し上げましたように、安全というものは輸送業務に携わる者の基本でございす。これが経営形態のいかに変わらなず絶対に必要であるというふうに思いますが、今回民営化した場合におきましても、やはりお客さんの信頼性という観点からいいますと、事故がない安全輸送ということが第一であり、営利を追求する余り安全を無視するということとはあり得ない、逆さまなことではないかというふうに思っています。私も国鉄内部におきましても常時事故防止対策委員会を開いておりまして、ここでのいろいろな問題を検討してまいってございす。なお民間企業の例として私鉄と比べてございす。私鉄は営利企業ではございす。が、こうした安全面で十分に配慮をいたしまして、むしろ安全性の高い輸送を行っているという、数字で見ますとそういう実績がございす。したがって、民間企業になったらば危ないんじゃないかというふうな懸念はないんじゃないかというふうに思っています。

○赤桐操君 民間企業は民間企業でやっていると思うのでありますけれども、今まで十一万名でしよ。六十二年度では四万名、今日まで削られたのは七万一千人ですから、昭和十五年当時から見るならば七万人減って、当時は十一万人から十

二万人でやっておった。それがほとんど外注に出されて常時おる者は四万名だと、こういうことになるわけでありま。まさに三分の一に減るわけでありま。それから私たちが、果たしてそれで大丈夫かと、こういうことになるわけでありま。むしろ本来ならば直営保守体制が必要なのではないか、こういうふうに考えて私たちが実は憂慮をしているというのが実情だということでありま。これは私どもの考え方でありまして、十分にひとつ御検討をお願いしたいと思います。

それから鉄道技研の関係について伺っておきたいと思ひますが、鉄道技研の方の予算状況等も見まして、いろいろ私は、例えば電電等における予算その他研究施設に対するものと比較いたしました。非常に、この程度でよいのかと実は考えておるところであります。特に六社に分かれると各社のそれぞれ置かれる立場が違ってくる。そういう中から出てくる技術研究に望む、求めるところのテーマ、ニーズが違ってくるのではないかと。そうすると、必ずしも今まで一本化されたような形の中から出てきているものではないから、そこにはいろいろ問題が発生するのではないだろうかと思ひますが、この点はいかがでございすか。

○説明員(杉浦喬也君) 今まで運輸当局から御答弁申し上げましたように、新しい鉄道の技術のあり方につきましては、現在の鉄道技術研究所、これを財団法人としてしっかりと残していくという方向でございす。その場合におきまして、今先生御懸念のような、従来の一貫した形の鉄道技術というものがどうかという御懸念があるかと思ひます。各社にまたがってしまふということでは技術分散という問題があるわけではございす。こうした点におきましては、財団法人として残すことによつてこれを中核として技術を守つていきた

い。それから各旅客会社等の関係でございすが、財団の経営を各旅客会社等の一定基準の分担金で財政の基盤を確立したいということ、あるいはま

た、いわゆるこうした現場を持つ旅客部門と研究所の間におきまして人事交流を適切に行うというようなこと、あるいはまた、財団の運営に対して経営陣を参画させるというようなこと等々、両者の関係を緊密に保つことによりまして、基礎研究と応用研究、応用技術というものをよくその連携を保つようにしてまいりたいというふうに思ひます。

○赤桐操君 それぞれの会社から金が出ることは当然だと思ひますが、問題は、分割・民営の中で開発部門が一つ独立するということになるわけでありまして、国鉄の場合には電電の場合とは異なりまして現業と切断了格好になるのではないかと。そう思ひます。しかも、負担金が各社から出てくる、ニーズが、背景がみんな違つてくる。そういうような位置づけの中で果たして強力な開発力が出てくるのだろうか、こういう意味なんです。私が今申し上げていることは、これは、私も実は電電の方の開発、あるいはKDDなんかの研究施設、こうしたものを十分今日までのいろいろな見えておるわけなんです。それと比較して申し上げておるわけなんですけれども、分かれていったときにもうまうまののだろうか。人事交流等も配慮なさっているようですね。果たしてその程度のことではいけるのだろうか。あの研究所というのは難しいんですからね。そういうふうに実は大変私は配慮すべきものがあるように思ひます。今御指摘をいたしているわけなんです。重ねてひとつ御答弁願ひたいと思ひます。

○説明員(杉浦喬也君) 今御指摘のような御趣旨は十分私も肝に銘じまして、両者の連携を保ちながら今までの技術水準を保つていきたいというふうに思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、今委員が御指摘になりました懸念は大変もつともな懸念であると思ひます。そして、その意味では私は、この研究所が法人格を持ち、設立される段階におきまして一番考へておかねばならないのは、将来に対する研究の膨らみを持たせるために、その組織

図をできるだけゆとりを持たしたものにしておく、そして新たな技術分野に進出し得る余地を当初から策定しておくことが一つの問題点だと思ひます。同時に、今委員が御心配になりました各旅客会社の現業部門との連携といった部分につきましては、私は先国会でありましたか、先々国会でありましたかちよつと忘れましたが、大変御苦勞をいただき成立をさせていただきまして研究交流促進法の規定等を利用することによりまして十分研究所として機能し得る、むしろスタート時において内部の機構図をゆとりのないものにしないようにしておけば十分機能すると思ひます。そのように考えております。

○赤桐操君 最後に私は、保守と技術開発というのはこれからの国鉄の生命線だと思ひます。これは電電が研究施設に大きな比重を置いているのと同じだと思ひます。そういう状況の中で、国鉄の場合には、保守は切斷をして外注、さらに頭になるところの研究についてはこれは現業から切り離してしまふ。しかも、背景は電電と違つて六つに分かれてくる。こういう大頭と足が切り離されたような格好の中でこれから国鉄が動いていくことになるんですね。このことについて私は、そういう立場に立つた本格的なやはり検討を加える必要があるだろうということを申し上げまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○矢原秀男君 私は、国鉄共済年金一つの問題点を絞りました質問を行いたいと思ひます。一つは、財政調整期間中、六十年から六十四年における収支の見通しと赤字負担の問題が大きなものだと思ひます。もう一点は、昭和六十五年以後における年金財政の見通しの問題でございす。この二点とも今日までの審議の御答弁ではもう一つの点がございすので、明確にお答えをいただきたいと思ひます。順次質問に移らしていただきます。財政調整五カ年計画期間中は、次の対応策で年金の支給がなされております。それは、一つは、国

鉄の自助努力といたしまして、一、保険料の引き上げ、標準報酬に対する率千分の八十四・九五から千分の十二・〇五引き上げております。二番目には、他の共済に比べて年金水準が一割程度低くなるまで年金のスライドを行わない。三番目には、六十一年の四月改正の年金制度に基づく三階建て支給方式のうち、三階部分の職域年金部分は支給しない、ただし財政調整期間中と、こういう形でございす。

大きな二としては、国家公務員等、NTT、日本たばこ株式会社を含む、の援助については、六十年から六十四年の五カ年間平均四百五十億円援助してもらうことになっており、これは公務員一人当たり平均一万五千円の援助でございす。

こうした対応策で今日まで進捗してきたところでありましたが、この期間の年金財政見通しは、御承知のように、国鉄職員三十二万人体制をベースに算定されてきたものでありまして、したがって、今日から六十四年度にかけて徐々に退職され二十一万五千人体制になるわけでございすけれども、約十万人の縮減が行われているのでございす。このため、財政調整期間にあっても、さらに年平均七百億円の赤字が出ると予想されております。これに対する対応策、こういう問題について二点あるかと思ひます。自助努力をするのか、さらに援助増額を図るのか、こういう二点について、まず運輸大臣にお伺いをしたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 共済について私なりにいろいろ感ずることはございすけれども、すぐれて主官が私ではございせんので、その答弁は私から責任を持ってお答えすることについては差し控えていただきたいと思いますので、御了解を願ひます。

○矢原秀男君 では、大蔵大臣、この件について伺いたいと思ひます。

○国務大臣(宮澤喜一君) よく御承知のことではございすけれども、昭和六十一年の十一月の二十

八日に、これにつきましては政府といたしまして一見解を申し上げたところでございす。それでは今年度中に結論を出さなければなりません。が、それにつきましては、「国鉄の自助努力と国の負担を含め、諸般の検討を加え、支払いに支障のないようにいたします」ということを申し上げておりまして、この統一見解に基づきまして関係四閣僚、年金担当大臣である斎藤大臣をいわば座長というように形にいたしまして、官房長官、運輸大臣、私とで何度か協議を続けておるところでございす。

したがって、この結論を今年度中に出すという過程の問題で、今その途中の問題でございすので、このメンバーの一人としての私という意識でお答えを申し上げるわけでございすけれども、先ほどお話しのように、自助努力というものはかなり一生懸命なされてきた。給付の面におきましても負担の面におきましても、先ほどお話ししましたような努力がなされてまいりましたし、また他からの財政調整も受けておる。こういう状況でありまして、これ以上給付の面あるいは負担の面でもさらに厳しい努力を具体的に求めるということは、現実の問題としてはなかなか容易なことではあるまいというふうに私は思つておる。

○矢原秀男君 前後しますが、現場の長として總裁に伺いたいと思ひますが、あなたも御承知のように、六十一年の二月十三日に国家公務員等共済組合審議会から当時の大蔵大臣に出した財政調整五カ年計画の中で私が質問したような問題もあるわけでございす。あなたが現場の長でいろいろとまた苦慮されていると思うのでございすけれども、あなたの御意見も伺つておきたいと思ひます。

○説明員(杉浦善也君) 国鉄の共済年金問題は、大変重要でありながら大変な財政上の問題が非常に多い問題でございす。私もよく承知しては、何とか年金がつかなく支給されていた

だけのようにこれはお願いをする立場でございまして、関係の省庁にお願いを申し上げておるところでございす。その限りにおきまして私ども、自助努力といひます。掛金率の問題あるいは給付水準の問題等々、いわばぎりぎりの最大限の自助努力をしてみたいと思ひます。また、また今後とも最大限の努力をしながら思ひますが、次第にこれも限界に近づいてくるように思ひます。政府の御努力に對しまして、心からこれからのお願いを申し上げる次第でございす。

○矢原秀男君 今御答弁をいただきましたように、国鉄の自助努力につきましても限界が私はあると思ひます。そういうことになりましたと、今大蔵大臣からも御答弁いただきましたけれども、さうなる将来の方向としてどうするかということも大きな課題で論議されていると思ひます。国鉄年金財政見通しの中で積立金はほとんどゼロに近い、こういうふうにも私に推定をいたします。そういう中で自助努力もこれは大変難しい問題だ、こういうふうにも私に思ひます。

そういったしますと、援助の増額もどうなるのか、こういうふうな問題に論及してくるかと思ひます。ございす。そういうふうな中で、一つは国庫の負担、二番目には支給水準の適正化、見直し、三番目には公的年金制度一元化の促進、四番目は援助、拠出金団体の拡大、こういうふうなものは私にさらに一歩突進した場合に検討されるのではないかなと思ひます。これについては宮澤大蔵大臣、私が今具体的な項目を挙げました。そういう中についてはどういうふうな御意見がございすでしょうか、伺いたいと思ひます。

○国務大臣(宮澤喜一君) さしずめ六十四年度までの問題につきましては、先ほど積立金のことに御言及になったわけでございす。積立金の残高が六十年末では四百二十億円でございす。そ

こで問題は、この積立金がどの程度に流動性を持つておるかということとございまして、実は先ほど申しました四閣僚の協議の中でまだこの辺のところは十分入っていません。したがって、いづれはこの点を検討してまいらなければならぬかと私には思つておるわけでございす。

それからもう一つ大きな問題は、一元化のことをお話しになられまして、これは六十四年度まではともかく、それ以降の問題になりますと必要金額がけた違いに大きくなるということがございす。現在のようないくつかの財政調整ではやっつけに過ぎないであろうことは、先ほどのお話の国家公務員の審議会の答申にもございしましたが、恐らくそのとおりであると思ひます。そういういたしますと、これとの関連で一元化ということがどうかというお話で、これにつきましては、六十四年度以降のことは実は政府内部でもどのような機関で、どういう構成員で検討するかということとは決まっております。ただいま四閣僚というのは六十四年度までのこととございすので、それから後のことをどうするかというのは、恐らくは官房長官を中心にかつて六十四年度までの結論が出ました後仕組を考へる問題であらうと思ひます。

そういうこととございすから、そういう将来にわたる問題について、一元化というふうなことを私が軽率に申し上げることはいまだ出過ぎたことであるというふうなことを考へるわけでございすけれども、ただ、この委員会でも過日年金担当大臣であります斎藤大臣がお答えになられました。私に私に拝聴いたしておりました。それによりまして、将来一元化という問題が確かに非常にそれ自身大きな問題としてある。その際に、この国鉄の共済という問題はそれと無関係ではないかもしれない。これがあつたら一元化ということ考へるという意味ではない、一元化はそれ自身で大きな問題であるけれども、その際やういふ問題と無関係ではないかもしれないという趣旨の答弁をさ

れたように承知をいたしておきまして、いざれに
いざれに承知をいたしておきまして、いざれに
いざれに承知をいたしておきまして、いざれに

○矢原秀男君 今大蔵大臣もお話の中で、確か
に六十年度末の国鉄共済組合積立金の残高、正確
には四百九十六億円とあります。その内訳とし

て、組合員の住宅ローンや鉄道債券等に二千
億、さらに民間に就職される方々に対しての厚生

年金等への流動というのか、そういう形。そうい
うことを見ておきますと、積立金の残高も非常に少

なくなっている。こういう中で、国鉄共済年金に
関する政府統一見解、これは六十年度の十一月二十

八日、衆議院の連合審査のときに出されているわ
けでございますけれども、非常にやがて長期とし

て明確にしていかなければいけない、具体論をも
う一歩進めなければいけない、こういうふうな感

じるわけでございます。官澤大蔵大臣も年金担当
の総責任者は斎藤厚生大臣だというふうなお話も

しきりに出ておられますけれども、厚生大臣とし
ては、私、今五つの具体的な問題点を挙げてみまし

たけれども、あなたの見解はいかがでございます
か、伺いたいと思います。

でございませう。
これからは主に負担面での調整を図っていくと
いうことであると考えておりますが、そういう中

で、これまでもそれぞれの制度において、支給開
始年齢とかまた支給の水準、また財政方式等によ

っていろいろ異なる点がありまして、こういった
点を調整いたしてまいりたいことは非常に難し

い問題であり、慎重にこれを進めてまいらなけれ
ばならないというふうに考えております。

そういう中で、当然公的年金としての国鉄共済
というものも同時に検討されていくという側面が

あろうと思っております。同時にまた、もう一つ
の側面としては、国鉄共済自身の問題としてどう

とらえていくか、また現在国家公務員共済等との
財政調整をしていただいておりますが、そういう

中でどのように考えていくか、また共済年金全体
としてどう考えていくかというふうな一つの側面

があるかと思っております。そういった二つの側面が
有機的に結合をしていくというふうなことも、そ

ういう検討の過程の中ではあるかというふうな
考えておるところでございます。

○矢原秀男君 ここで官房長官にもちょっと伺っ
ておきますけれども、今申し上げた六十一年十一
月二十八日の政府の統一見解でございますけれど

も、「国の負担を含め、諸般の検討を加え、支払
いに支障のないようにいたします」と明記をされ

ています。統一見解でございますし、支払いに支
障を来さないという約束、そのことと、それ

から「六十一年度中に結論を得、その後できる
だけ速やかに具体的立法措置に入ること」といたし

ます。と記されております。
ですから、一つは、予算編成時までに結論が発

表できるのか。それとも、現在までの四大臣会談
の中で立法措置を必要と考えていらっしゃるの

か。三番目は、立法措置が必要な場合どの国会に
提出できる見通しなのか。その他、閣僚懇談会に

おいて検討されている内容についても、おわかり
のところまで概略御説明をいただきたいと思いま

す。

○国務大臣(後藤田正晴君) お話の中にございま
したように、現在までは国共済等の財政援助でし
ていけるわけでございませうけれども、国鉄

再建整理委員会の線に沿って改革が進められ、人
員がどんどん今やめておりますから、当面、六十

四年までの処置についても、これは不足を来すと
いうことは明らかでございます。そこで、これを

どう取り扱うのかということ、御案内のような政
府の統一見解を出しておるわけでございませう。

この統一見解の線に従いまして私どもとしては
過去二回関係閣僚の会合を開いて検討をいたしま

したが、いざれにいたしまして、この統一見解
でお約束をしておるうちに、六十四年度までの分

につきましては、支障のないように政府としては
必ず処置をするということはお約束ができてと思

います。
その際に予算措置を伴うのか、それともまた、

立法措置を含めても書いてございませうが、立法
措置を要するののかといったようなことは、検討の

過程の中で私どもとしては結論を出したいし、予
算措置を必要とするとは仮定すれば、これは私は六

います。が、やはり国鉄共済というものも私はこう
いった年金一元化の流れの中で処理がせられるべ

きである、これが当然であらう、このように考え
ております。

○矢原秀男君 よろしくお願いをしたいと思います。

次に、関連でございませうけれども、一つはこの

追加費用と、それから二番目には国鉄共済との財

源手当ての問題において一部明確にしておきたい

と思ひます。

衆議院の審議において大蔵大臣は、追加費用と

国鉄共済との財源手当てとしては、両方とも長期

債務の一環だという意味で国鉄用地売却益で財源

手当てをするというふうな答弁の印象を私は受け

ているわけでございませうが、この点をいま一度明

確にしておきたいと思ひます。お伺いします。

○国務大臣(宮澤喜一君) 衆議院でそのような御

質問がございまして、多少御質問とお答えとのや

りとりから鮮明を欠いた印象をお持ちになったか

と思ひます。私があの節申し上げようとしたしま

したのは、いわゆる国鉄の長期債務というものを

弁済するためには土地の売却といったようなこと

が財源になるということはおもって御存じのとおりで

ございませうが、その長期債務を構成するものと

して、ただいまお話しになりました追加負担、それ

から公経済負担あるいは恩給等々がこれは長期債

務になるわけでございませうので、そういうものの

弁済については、何と申しますか、觀念上と申し

ますか、その見合いの財源として土地処分代金

が財源に充てられるというふうに考えますと、こ

う申し上げておるわけでございませう。

○矢原秀男君 運輸大臣にお伺いをしたいと思ひ

ますが、追加費用については清算事業団の予算の

中で用地売却益その他の収益で手当てをするが、

国鉄共済年金財源のためには用地の売却益は運用

しない、こういうふうな答弁のようにも私伺っ

たように思うのでございませうけれども、この点を

もう一度明確に御答弁いただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 清算事業団における

国鉄所有地の売却は、国鉄そのものの長期債務の処理のためでありまして、国鉄共済の今後の給付を助けるための売却ではないと私は理解をいたしております。ですから、国鉄共済の今後の運営上生じてまいります赤字に対して、あるいはその負担部分に対してこれを充当することは筋違いかと思ひます。

○矢原秀男 大蔵大臣、もう一度重ねて伺いたいわけですが、六十四年度までの財源充当として、また二番目には六十五年以降の財源充当として、国鉄共済年金の財源の場合でございますね、国鉄共済年金財源の場合、今申し上げた一つは六十四年度までの財源の充当、二番目は六十五年以降の財源充当として国鉄用地売却益を運用する考えであるか否か、もう一回だけ重ねて明確に伺いたいと思ひます。

○国務大臣(宮澤喜一) 国鉄再建委員会の意見によりまして、旧国鉄、すなわち清算事業団でございますが、において処理すべき年金負担等といったしまして、国鉄共済年金の追加費用、国鉄共済年金の公積金負担清算金、恩給負担金、この三つを挙げられておりました、したがってそれらが長期債務である。したがって、それらがいわばたまたま御指摘の土地売却収入を財源にすることが許される、それに限るといふふうに考えておりますので、ただいまのお話しのような場合には土地の代金というものを充当するというのではない、こういうふうにお考えでございます。

○矢原秀男 公的負担についてでございますけれども、国鉄以外の他の共済においては国庫負担になっております。国鉄共済については、国鉄自身支払ってきた経緯があります。国鉄改革が実施されると予想される六十二年四月一日以降については、本来の国庫負担に戻る場合、こういうふうなことも想定をされることも可能かなとも私は思っております。この負担率、給付の一五・八五％となっておりますけれども、六十年の度が五百九十億円、それからずつと経過をしますと六十五年度は八百四十二億円、六十年から六十

四年の平均で六百九十三億円、こういうふうな形のものも出てくるようでございます。他の共済との整合性があり非常に困難と思ひ、そういう面も出てくると思ひますが、この公的負担の経緯というもののにかんがみても、この負担率というものを引き上げるわけにはいかないのかなとも、こういうふうにお考えでございます。

大蔵大臣は六十一年度中に六十四年度までの問題については必ず結論を得るようになしたい、こういうふうな御答弁でもございまして、この公的負担という経緯、また負担率引き上げ、こういうふうなものについては大蔵大臣はどのようにお考えでございますか。

○政府委員(橋本恭助) 現在、公的年金に對します国庫負担がいろいろございまして、主として公平の観点から基礎年金の三分の一という形で国庫負担を出すということは広く全体的に制度として構築されたわけでございます。基礎年金の三分の一という形で国庫負担が集中されております中で、国鉄共済年金のみに對してこの負担割合の引き上げという形をとるといふことは技術的にもなかなか難しい選択ではないかといふふうにも思っております。

現在までのところ、四閣僚の中で国庫負担率の引き上げというふうな形で議論をしております。事実はないわけでございます。

○矢原秀男 六十五年以後における年金財政の見通しでございますけれども、六十年の六月十八日、衆議院本会議で、国鉄共済年金の財政窮乏について、従来の三共済では不十分として、国鉄共済を救うためには六十五年以降の年金制度を通じて負担を調整する必要があると述べられてもおります。こういうふうな観点の中で、総理大臣にお伺いをしたいのでございまして、六十年六月十八日に総理の御答弁もあるわけでございますが、それ以後、十一月二十八日の政府統一見解、こういう形で移行をされておりましたけれども、総理といたしましては六十五年以降のどのようなお考えを持っておりますか、伺いた

いのでございます。

○国務大臣(中曾根康弘) 今まで各閣僚から御答弁がありましたように、六十四年度までの分を四閣僚において本年度中に結論を出してこれを推進する。六十五年以降の問題については、六十四年の結論等をよく見た上で改めて考える、こういうことでいきたいと思っております。

○矢原秀男 国鉄が、戦前戦後、国民の足として、また日本経済の再建に、本当に一分として関わ運行的中で、国民の大きな依拠として尽くしてきたことは、これは国民を初め関係者の方々がすべて認めておられるところでございます。そういう意味では、戦前戦後の草創期に、日本再建のために本当に国鉄の中で黙々と働いていらつした先輩の方、そしてまた現在お勤めの方々、そういう方々を含めて、この問題というものは、御家庭の生活はもちろんでございまして、大きく波及するもので、日本経済に大きく影響する非常に重大な問題でございまして、どうか総理を初め、閣僚各大臣におかれましては最善の道をつくっていただきたいことをきょうはお願ひ、要望を申し上げまして質問を終わりたいと思ひます。

○諫山博君 国鉄は、長い間公共交通機関として国民の足を守つてまいりました。採算だけを考えると、国民の足を引けないようなところにも、住民の要求があれば国鉄は路線を引いております。営利中心の私鉄ではなかなかこうはいかないと思ひます。国鉄の公共性というものがここにあらわれていて私は考えております。

国鉄の公共性を示す一つの事例として、自然災害に際する国鉄の対処を検討してみました。国鉄が自然災害で被害を受けた例はしばしばあります。この場合に、住民の強い要求があれば採算を度外視してでも路線を回復するといふことがしばしば行われてきたと思ひますが、そういう事實は、国鉄総裁どうでしょう。

○説明員(杉浦喬也) 毎年自然災害によりまして国鉄の線路等の被害を受けるわけでございますが、それに対して速やかな復旧工事を実施いたしております。毎年の事例につきましては先生に御報告を申し上げておると思ひます。が、かなりの金額を投じて速やかに鉄道を復旧させる努力はしておるところでございます。

○諫山博君 私の手元に国鉄の自然災害復旧費の一覧表があります。その一、二を御紹介いたします。新潟鉄道管理局の越後線昭和五十二年六月二十六日に災害が起り、五億円をかけて復旧しました。これは年間運収が二十二億円で一年間を通しますと六十億円の赤字線です。長野鉄道管理局の小海線というのがあります。昭和五十七年八月二日に二カ所の災害を受けました。復旧費は五億円。昭和六十年七月一日にまた一カ所の災害を受けました。復旧費は一億円。これも赤字路線で、年間の赤字が四十二億円ですけれども、やはり住民の強い要求によってこれは復旧されております。

ローカル線だけではありません。例えば山陰本線。これは経費が収入の三倍になるといふ赤字線ですけれども、それでもやはり昭和五十五年に十二億円かけて自然災害を復旧しました。五十八年には四件の自然災害があり、七億円をかけて復旧しております。私は国鉄の公共性の一面がここにあらわれていてと思ひますが、そういう事實は間違ひありませんか。

○説明員(杉浦喬也) 今お示しの数字等、事實はそのとおりでございます。災害復旧に当たりましては一日も早く復旧をし、乗客に不便をかけないようにならうと努力をしております。

○諫山博君 営利本位の株式会社でたらなかなかそうはいかないと思ひます。例えば国鉄諮問委員会が昭和四十三年に作成した「ローカル線の輸送をいかにするか」といふ資料があります。この中に、地方中小私鉄の廃止理由が数字で示されていますが、水害、雪害等の被害復旧費の多額のために廃止したといふのが全体の六％を占めております。この点は運輸省関係ないでしょうか。

○政府委員(熊代健君) 四十三年の国鉄諮問委員会のデータの中に、これはアンケートをやった結果だと思いますが、重複項目を含めての数字として、そういう数字がございます。

○諫山博君 国鉄の路線が廃止されたら、その後はどうなるのか。一言で言ったら、惨たんたるものです。国鉄路線が廃止されて、自治体中心の第三セクターによる運行というのが流行しました。しかし、経営的なかなかやっていきません。しかし住民の足を奪ってしまうことはできませんから、これが廃止されると、最終的には市町村が代替バスを走らせる。辛うじて市町村の負担と住民の負担で住民の足が確保されているという状況が多くなっております。これは国鉄バスの廃止後も同じような運命です。

そこで、運輸省にお聞きしますけれども、この三年間、国鉄バスが市町村代替バスにかわった例はどのくらいありましょか。

○説明員(須田寛君) 国鉄の方から答へ申し上げますが、五十八年度につきましては六路線、五自治体で約六十キロメートルでございます。それから五十九年度は十二路線、十二自治体におきまして約二百六十キロメートル、六十年は十二路線、九自治体で約百三十キロメートル、以上が先生御指摘の市町村代替バスに転換した路線でございます。

○諫山博君 代替バスになりますと一切の責任は財政力の弱い自治体と地域住民に押しつけられます。国は住民の足を守るという公的責任から完全に身を引いてしまうことになります。しかし代替バスというのも大変です。地方自治体の財政にとっては非常に大きな圧迫になるし、住民にとっても不便です。結局代替バスも運行をやめて、もう自分の足は自分で責任を持て、こういう状態がふえております。こういう実例、つまり市町村代替バスさえ廃止されているという例が相当出てきたと思えますが、その実情はいかがでしょう。

○政府委員(熊代健君) 国鉄バスが市町村バスに代替した件数の中で問題ということではなくて、

地方バス、一般の民間バスを含めました面につきまして、運輸省としましては、先ほど運輸大臣からもお話ししましたように地方バスの路線維持というところで努力しておりますが、平均乗車密度が五人未満というところにつきまして、おっしゃる通りに市町村に代替をしていただいている。その場合に国といたしまして、代替車両の購入費ですとか施設整備費に対する助成並びにその後の運行につきまして補助をし、その維持を図っておるわけですが、それでも、おっしゃる通りに市町村代替バスの運行もせずにバスが廃止されるというものも、概数で申し上げますと三割から四割程度でございます。

○諫山博君 私は、自然災害の問題と、国鉄の路線が廃止された後どういふ惨めな状態が生まれてくるかというのを挙げました。それは、公共交通を中心とする国鉄と営利中心の私鉄との違いを理解してもらいたかったからです。

そこで、今までの総理、運輸大臣の答弁を見ておきますと、国鉄が分割・民営化された後はもう国鉄は私鉄以上の特別な公共性は必要だ、私鉄並みの公共性で足りる、こういう考えのように見受けられます。これは輸送の公共性から政府が完全に撤退するものではなからうかと思えます。この点について運輸大臣及び総理の見解をお聞かせします。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今委員からさまざまな例を挙げてお話をいただきましたが、例えば民間鉄道で例示をさせていただきましたならば、昭和五十一年、続いて昭和五十二年と、一遍は集中豪雨により、一遍は伊豆大島近海地震により大被害を受けました伊豆急は、その後きちんと復旧をし、国も相応のお手伝いをし、地域の住民の足として役立っております。

委員が御指摘のように、民間鉄道化をすれば路線が災害等を受けた場合にはなくなってしまうと言われる御見解に対して、現実の民間鉄道の例をもってお答えを申し上げます。

○国務大臣(中曽根康弘君) 私鉄といえども、今

のお話のように公益性ないしは多少の公共性というものをみんな使命感として持ってやっているとありまして、いわんや今度の国鉄の改革のようないきさつで民間に肩がわりした、そういう場合におきましては、みんな当事者はそれぞれの使命感を持ってやるし、国家もまたこれに対して相応な援助もやるべきもので、住民の皆さんには御迷惑をおかけしないように我々としても努力するつもりでございます。

○諫山博君 国鉄の分割・民営化は、労働者から見れば全員解雇です。労働者に深刻な雇用問題、労働条件の変更をもたらします。この問題で労働組合が団体交渉権を行使できるのは当然のことです。

現在労働組合は、国鉄の分割・民営化問題、つまり自分たちの職場がなくなる、自分たちがみんな国鉄の職員ではなくなる、この問題に対してこれを相手に団体交渉をすればいいのでしょうか。これは総裁にお聞きします。

○説明員(杉浦喬也君) 国鉄の経営問題その他重要な課題につきましても、今まで各労働組合に対してしましてそれぞれ全く公平、平等にお話しをし理解を求めてまいっているつもりでございます。

○諫山博君 重ねて質問しますけれども、分割・民営化そのものの、国鉄の解体そのものについて、現在団体交渉が行われていますか。

○説明員(杉浦喬也君) 今お話し申し上げましたように、国鉄の改革の意義、必要性という点につきまして、今までも各組合に対して十分に話し合いをしておるところでございます。

○諫山博君 それは正式の団体交渉として進められていきますか。

○説明員(杉浦喬也君) 法律が通っていない現時点までにおきまして、そうした事項を団体交渉、それになじむかどうかは別といたしまして、団体交渉として取り上げることもございません。私どもは、改革の将来性、改革の意義、そうしたものを

いふ呼びかけのもとに話をしておるところでございます。

○諫山博君 労働者には、言うまでもありませんが憲法で団結権、団体交渉権が保障されています。きのう長崎県の高島炭鉱が閉山されました。非常に残念なことですが、しかし、高島炭鉱を閉山するかどうか、解雇をするかどうか、この問題については、憲法及び労働組合法に基づく団体交渉が行われました。これが現在の当然の建前だと思いますけれども、労働大臣いかがですか。

○政府委員(小粥義朗君) 一般民間企業の場合の例で一般的に申し上げますと、いわゆる人員整理、解雇といった問題についてはこれは団体交渉事項になるわけですが、今回の国鉄改革の問題は、いわゆる新会社に移る点についてはその場合には当たらないものというふうに考えております。

○諫山博君 結局、労働者にとって最も深刻な職場がなくなる、全員解雇、この問題で国鉄当局は団体交渉はしていないということが明らかにとなっております。

団体交渉なしで大量解雇というのは日本には実例がありません。それはアメリカの占領中の定員法です。これはマッカーサー指令で行われた定員法で団体交渉権が剝奪されておりました。ところが現在は新憲法が生きているわけです。この状況のもとで、労働者にこれはどう影響を与える問題で国鉄当局が団体交渉を拒否している。これはどのような説明をしようとも憲法違反です。運輸大臣、どうですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今回の国鉄改革におきましては、分割・民営化の趣旨を踏まえて、各会社の経営環境及び経営基盤に応じて、新たな経営理念と経営体制のもとで新会社を発足させ、地域の実情に応じて積極的な事業運営を行わせることが基本であります。新会社の発足当初から、職員の構成及び労働条件についてはその経営方針が反映されるようにするため設立委員会が採用する形式をとっております。こういう採用形式をとってお

りますので、六十二年三月三十一日いっぱい国鉄は存在をするわけでありますが、その後には足元をいたします新たな会社との雇用関係は六十二年四月一日から成立をするわけであります。ですから、六十二年四月一日より以前には国鉄自身の労働条件について国鉄との間で、また六十二年四月一日以降新会社の労働条件について新会社と新会社に採用された職員の間で団体交渉が行われるわけでありまして、団体交渉権が侵害されているとは私どもは思っておりません。また、清算事業団に移行する職員につきましては、清算事業団が国鉄と同一法人格を継続しておりますので、必要に応じて国鉄または清算事業団との間で団体交渉ができるはずであります。

○諫山博君 結局、首切られた後に交渉するならば交渉しない、首切るかどうかという問題については団体交渉は受け付けないというのが国鉄当局、労働大臣の一致した見解のように見受けられます。

○田淵哲也君 問題を変えますけれども、人材活用センターがいかにひどいものであるかということも具体的な事例で明らかにされております。ところが、これが労働組合との団体交渉抜きで強行されていきます。国鉄総裁、人活センターの問題については団体交渉には応じるという方針をとっているんですか。

○説明員(杉浦喬也君) 人活センター問題につきましては、ことしの六月の二十四日、国鉄の当局から事前の説明を国労にいたしております。国労からの申し入れがございまして、延べ六回にわたる事前の協議をしてきたものでございまして、七月の五日になりました。国労は突然協議を打ち切りまして、同日に公労委へ調停申請を行っております。公労委では数回に及びます事情聴取、調停作業を経まして、八月の二十一日に調停案が出され、翌二十二日に労使ともにこれを受諾いたしました。八月の二十七日に国労は当局に申し入れを提出してきたために当局はこれに対して回答を行っておりますが、それ以後その協議を行って

きたものの、以降組合が何ら提起もなく今日に至っておりますが、その後、十一月の十八日に再び国労から申し入れがございましたので、組合と日程を調整した結果、二十八日、本日でございますが、十三時半より団体交渉を行うこととしておるところでございます。

○諫山博君 それは正式な団体交渉ですか。

○説明員(杉浦喬也君) 団体交渉でございます。○諫山博君 国鉄の財政危機をつくり出した最大の原因が、日本列島改造論に代表されるでたらめな設備投資であったことは明らかです。その責任は、これを進めてきた自民党の政治と財界です。ところが政府はこの責任と原因に全くはおかぶりをしております。そして公共企業体という経営形態に問題があるかのようなすりかえを行っております。この問題について私は質問すべきことが山ほどありますけれども、私の質問時間は極端に制限されております。こういう世紀の大犯罪がこういうやり方で強行されようとしていることに強く抗議をして、質問を終わります。

○田淵哲也君 国鉄の分割・民営という、これは我が国の鉄道史上のみならず政治史上でも特筆すべき大事業だと思えますけれども、この法律の成立も間近だというふうな状況になっております。しかし私は、これは法律が成立したからこの大事業が終わったとは言えないのであって、むしろこれからその大事業が始まるようになっておるのだと思えます。そしてこれが将来どういふふうな国民から評価されるかというの、分割・民営化された鉄道が立派にその経営が行われ、役割を果たせるかどうかにかかっていると思うのであります。

○田淵哲也君 分割・民営化された会社とその役割を果たせるには、何といっても新しい会社の経営者、あるいは労働者も含めた労使、そういうもののみずからの努力というのがまず第一に肝要だと思っております。その場合に一番大事なのはやっぱり労使関係ということではないかと思うのでありますけれども、今までの国鉄の労使関係は私は余りにも問題が多過ぎたと思うのであります。

す。そしてその原因は一体どこにあったのか、またこの点について国鉄総裁にお伺いをしたいと思います。

○説明員(杉浦喬也君) 国鉄の労使の関係におきましては、経営問題、雇用問題等々重要な問題につきまして労使一体となりまして相協調し信頼関係をもちながら対処してまいりたいというふうに思っております。過去にございまして、過去におきましていろいろなきさつ等がございまして、なかなかスムーズにいったらないのが事実でございます。こうした事実は事実といたしまして、その辺の事情を考えますと、やはり今回の国鉄改革問題のいわば発端でございます。国鉄はどうあるべきかという観点に對しまして、労使ともにその点についての見方が非常に甘かった。いわば、よく言われております親方日の丸的な感情を持ちまして、真剣な対応がなされなかったというところに大きな問題点があったというふうに私は思います。

○田淵哲也君 私は、労使関係がうまくいっているとか悪いとかいうのは、もちろん労働組合側自身にも責任はありますけれども、しかし労使関係というのは経営者と労働組合の相互の関係なので、非常に相対的なものだと思うんです。経営者側、職制側、これに私は国鉄の場合非常に大きな問題があったというふうに思いますが、この点はどうお考えですか。

○説明員(杉浦喬也君) 今私申し上げましたように、労働組合の見方のみでなしに、むしろ経営者側、管理者側の毅然たる姿勢が必要であったというふうに私は思います。

○田淵哲也君 新しい民営化された会社の労使関係の望ましいあり方についてどう考えられるか、運輸大臣にお伺いします。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 目的意識を一つにそろえ、その中において相互に緊密な連携をとりながら鉄道の再生に向けて全力を挙げただけでなく、積極的な話し合いのできる環境を保持していただきたい、そう願っております。

○田淵哲也君 私は、これからの会社の労使関係というのは非常に重要だと思っておりますが、現状を見るときにはなかなか大変だと思っておりますね。まず労働組合側を見ても、組合がまだたくさん分かれておる。それから特に分割・民営というように大きな変化に際して、職場の組合員そのものも非常に激動の渦の中に巻き込まれておる、さまざまな不安というものもあるかと思っております。もちろんこういう中から新会社として立ち上がっていく、また労働組合としても立ち上がっていくには、非常に労働組合側の努力というものが重要だと思っております。しかし、先ほど申し上げましたように、労使関係はやはり経営者側と労働組合側との双方から成り立っておりますという点から考えますと、私は新しい会社の経営者あるいは職制、そういうもののあり方というものが非常に大きな影響を持つと思っております。

○田淵哲也君 経営者側と労働組合側、新会社の経営者側と労働組合側、どういふことが備わっていないか、どういふふうにお考えか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣(中曽根康弘君) やはり新しくできる旅客会社は、我が国の産業面におきましても社会面におきましても相当大きな責任を持つと思うのでありますから、そういう意味の責任感に徹しているということ、それから民間的手法を取り入れた効率的経営というものを十全に果たし得るという見識と手腕を持っているということ、それからいわゆる労使協調路線、これを十分にこなし得るだけの力を持っている人、こういうような性格を持った人が望ましいと考えております。

○田淵哲也君 やはり民間経営者として立派な経営理念というものを持っておられる、それと同時に私は、労働組合あるいは働く人たちが信頼される人でないといけないというふうに思うわけでありまして、この間国鉄総裁は、新会社に移る現在の国鉄の高級管理職というのは大体半分ぐらいだろというところをおっしゃいました。これの、だ

れが移ってだれが移らないかという人選はどうして決めるわけですか。

○説明員(杉浦喬也君) 管理者といいますが、一般職員の管理者でございまして、新会社へ行くべき採用の方法というものは、法律に示された設立委員の採用基準によりまして、設立委員によりまして選定をされていく、こういうことになりまして、選定をされていく、こういうことになりまして、名簿をつくり、提出をするという手順を踏んでまいることになるわけでございます。

○田淵哲也君 もちろんそういう管理職の方は、それぞれの専門的な仕事における能力、そういうものが評価される要素になろうかと思っております。同時に、たかさんの職員を使っていく立場にあるわけですから、やはり労働組合にも信頼される、そして立派な労使関係をつくる相手側である、そういう資格を備えた方であればならないと思っております。そういう面も十分配慮して新しい会社の労使関係が健全にやっていくような人選をしていただくようにお願いをしたいと思います。いかがでしょうか。

○説明員(杉浦喬也君) 設立委員の採用条件に適合し、かつまた今先生おっしゃいましたような新会社にふさわしい有能な人材、立派な人材を私どもは選出したいというふうに思っております。

○田淵哲也君 それから新会社がうまくいく第一は、今申し上げました自助努力、労使の努力というところが基本になりますけれども、私は第二は、やはり前にも申し上げましたように、政治の介入をできるだけ排除して、経営の自主性が尊重されることではないかと思っております。整備新幹線をどうするかというような問題もありますけれども、そういうやり方を誤りますと、せっかくの分割・民営化ということも仏をつくって魂入れずという結果になりかねない。私は、その意味で新しい会社というものの経営の自主性というものを尊重するために、政治としてもそれだけ自制というか、節度を持った態度が必要だと思っておりますけれども、

総理のお考えをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(中曾根康弘君) 確かに、政治が干渉がましいことをやるということは厳に抑制しなければならぬと思っております。今回の分割・民営化の趣旨、精神そのものは、やはり民間精神に立つてそして民間固有の手法によって効率的経営を上げよう、と、そこに大きな眼目の一つがあるわけでございます。政治がいろいろ横から口を差し挟むようなことは厳に戒めなければならぬと思っております。

○田淵哲也君 それともう一つ、この分割・民営が本当にすばらしいことであつた、やっぱり中曾根総理は立派な総理であつたと国民が評価するにほもう一つの要素がある。これはやっぱり国民負担の将来の問題だと思つて、今までの国鉄は、年間二兆円を超えて、結果においては国の助成と国鉄の出す赤字で二兆円を超えるものを国民に負担をさせざるを得ない状態になっておるわけでありまして、将来これが果たしてどうなるのか。現在の十四・七兆円の債務の償還だけでも、三十年の年賦で返すと年間約一兆二千億と言われておりますが、さらにこれから新幹線の建設等で公共事業でやるといふことになる、その負担もばかにならない。せっかく分割・民営をやつたけれども国民の負担というのはいちつとも軽くならないではないかという点では私は困ると思つておるわけでも、この将来の点について総理はどのように考えておられますか。

○国務大臣(中曾根康弘君) 願わくは清算事業団において適切な処理をして、できるだけ公的負担を早く返済して、そして国民負担を軽減するように財産処分その他を適正に行う、それから旅客会社及び貨物会社がそれぞれ適切な運営をやつて成績を上げていただく。そういうことによりまして国民負担あるいは運賃の値上げというものをできるだけ回避できるようにしていきたいと思つております。

○田淵哲也君 最後に、何といひましても国鉄の分割・民営は行革の中の大きな目玉だと言われて

おりましたけれども、私は、そうはいつても、国鉄の分割・民営ができたから行革は終わりというのでは困ると思つておる。まだまだ行政改革はやるべきことがあるわけでありまして、これから何となく行革は終わったというふうなことでなく、よく一層行政改革の推進を図っていただくようにお願いをしたいと思つていますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(中曾根康弘君) いわゆる土光臨調以来、我々に指示されました改革の項目はまだたくさんございまして、その中のある部分を今完遂しつつあるものでありまして、国鉄の問題にいたしまして、今回法律を通していただいてそれを実行するということでも、路線ができたというだけで、汽車を走らせるというこれからの大事業があるわけでございます。そういう意味におきまして、行革は大事業でございまして、ほんのまだ一部をやつてはいるにすぎない。私は前から、今次の行革は三代の内閣、十年の仕事であると申し上げておりました。そのように長期不拔の精神を持って着実に一つ一つ片づけてまいらなければならぬと思つておりました。

○田淵哲也君 終わります。

○秋山肇君 先ほど共産党さんから時間が制約をされているというお話がありましたけれども、私も持ち時間が大変少なくなつておりますから、最初に私の考えを含めまして質問をいたしますので、総理並びに運輸大臣、そして総裁からお答えをいただきたいと思つておるわけでございます。

これまでの委員会の論議、そしてまた先日の沙留、東京駅周辺の現地視察にも参加をいたしてまいりました。国鉄が今まで果たした役割というものを対しては大変大きなものがあるというところを感じておるわけですが、その中でも、今度の民営に移行するいろいろな論議の中で、前向きな答弁も感じられますが、相変わらず親方日の丸的だなどというふうな感じのことも多いわけでありまして、特に、大きな赤字を抱えているから多少のことにはもうやつても再建の役に立たないというふうな、私

から感じると、何かふてくされていような部分もあるわけですが、現実の問題として、国鉄の退職者、いわゆるOBに優待パス、そして割引券が出されているというわけでありまして、これも、どのような人にとり出されているかという問題を総裁からお聞きしたいし、また国会法三十七条によつて規定されております私ども国会議員へのパスという問題も、これが民営になったときにどうなるかというふうなところもあるわけですが、お金にすれば大したことはないと言われればそれまでですが、こういうことがこれからの民営の大きなかぎになる。普通の企業においては、景気が悪い、会社の業績が悪いというときには、鉛筆一本、紙一枚というものの節約から始めるわけでありまして、この点につきまして、先ほど申し上げました総理、運輸大臣、そして総裁からお答えをいただきたいと思つておる。

○国務大臣(橋本龍太郎君) それではまず私から、国会議員の国鉄無賃乗車、すなわち国会法三十七条に関する部分の御答弁を申し上げます。国会法三十七条は国会議員の国鉄無賃乗車について規定したものでありまして、「日本国有鉄道」という文字が用いられております。しかし、実はこの法律の扱いというものは、その内容から見て、国会において御判断をいただくことが適切と考へられますので、今回の政府提案によりまして日本国有鉄道改革法等施行法案では改正をいたしませんでした。これはあくまでも院の御判断というものを先行させていただくべきものだと私は思つております。

そこで、民営化後のこの国会法三十七条の規定に基づきます議員パスの取り扱いにつきましては、現在国会自身において対応策を検討いたしております。またしかるべき処理がされたと考えておりまして、既に御検討に入つていただいております。私は承知いたしております。今後、衆参の議院運営委員会等々の場におきまして具体的な対応の検討がされ、しかるべき時期に何らかの結論が得られ、院の意思が示されるものと私は理解をいた

しております。

○説明員(杉浦清也君) 国鉄のOBに對します運賃料金の割引について申し上げます。

現規程によりまして、国鉄に二十四年以上在職した者につきまして、OBになりました人には年間六枚五割引の措置を講じております。

こうした割引の取り扱いにつきましては、基本的にそれはそれぞれの旅客会社におきましてどうすべきかを決定していただくことにならうかと思ひますが、今の段階での気持ちといたしましては、この制度が大変長い間継続してきたということ、それから国鉄の職員、OBの間で気持ちの上あるいは実際上定着してきた制度であるということ、それからもう一つは、国鉄が今度は清算事業団というふうな仕組みで鉄道業務に従事しない職員を抱える、そういう新しい組織に移るということ等等、いろいろな事情、諸状況の変化等々も含めまして検討を進めていくところでございます。

○秋山肇君 今の總裁の答えを聞いていますと、国民がそれでは国鉄改革について負担をするものというの大きなものがあるわけですね。国民の皆さんに對して、それは長年の慣行である、新会社の判断に任せるということですけれども、それでは国民の皆さんというのはなかなか納得しない、私自身も納得しかねるわけでありまして、この点について総理から、国民の皆さん方に、それも何回も御答弁で自信のある答弁をいただいておりますけれども、最後に締めくくりにということ、お考えも交えながらお答えをいただきたいというふうに思ひます。

○國務大臣(中曾根康弘君) 民間会社になるわけですから、民間会社のやることについて我々は干渉がましいことは差し控えたいと思ひますが、しかし相当な借金をした国鉄を改革するために今のようない民間会社が生まれたわけ、民間会社といえども相当な借金をまだしよっておるわけでありまして、そういう状況にあることをよく自覚されて、国民が納得するようなやり方を各会社がやりになることが適當であらうと考えております。

ます。

○委員長(山内一郎君) 以上をもちまして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及び地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案に対する質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕〔異議あり〕と呼ぶ者あり、その他発言する者多し〕
○委員長(山内一郎君) 静かにしてください。御異議があるようでございますので、質疑終局について改めて採決を行います。

質疑を終局することに賛成の方の起立を願います。
〔賛成者起立〕
○委員長(山内一郎君) 多数と認めます。よつて、質疑は終局することに決定いたしました。

○諫山博君 委員長、委員長不信任の動議を提出します。

○委員長(山内一郎君) ただいま諫山博君から、賛成者と連署の上、文書により私、委員長の不信任動議が提出されました。よつて、委員長はこの席を譲り、伊江理事に會議を主宰していただきます。(発言する者多し)

○委員長(伊江朝雄君) 静粛に願ひます。
日本国有鉄道改革に関する特別委員長山内一郎君不信任の動議を議題といたします。

まず、提出者から本動議の趣旨説明を願ひます。簡潔に。諫山君。
○諫山博君 私は、国鉄特別委員会委員長山内一郎君不信任の動議を提出いたします。

本委員会は、委員長山内一郎君を信任せず。

以下、右動議提出の理由を申し上げます。
ただいま議題となつてゐる国鉄関連八法案は、百十四年の歴史を持つて國民とともに生きてきた国鉄を解体、分割・民営化するもので、我が國の産業、経済及び國民の生活、福祉、文化に深刻かつ重大な影響をもたらすものであります。そのため我が党は、本法案の重要性にかんがみ、審議を尽くすことこそ國會の責務であることを一貫して主張し、十月二十九日には審議についての提案を行い、総括質問委員一人五時間以上、いわゆる一般質問、法案別、テーマ別審議を尽くす要求をいたしました。

このことは、本法案がこれまでの審議でも、国鉄経営破綻の原因と責任を初め、國民の交通権、運賃の毎年値上げ、累積債務の國民負担への転嫁、憲法に基づく労働者の権利、国鉄所有地を含む財産処分等々の重大な問題点が浮かび上がったのみで、その國民本位の解決策はいまだ明確な姿で確立されていないことによつてもその妥当性は明らかであります。審議が尽くされていない状況は、以下に述べる点を見ても極めて明白です。

○理事(伊江朝雄君) 諫山君、簡潔に願ひます。
○諫山博君 第一に、本法案の最大の根拠になつてゐる公社制度と全國一元の運営という国鉄の経営形態原因説は、何ら実証されてはいないのであります。鉄建公団に赤字線をつくらせて……

○理事(伊江朝雄君) 討論じゃございません。諫山君、簡潔に願ひます。
○諫山博君 そのツケをすべて国鉄にかぶせるといふ外部干渉を政府自身がやっておきながら、なぜ外部干渉された方が責任を問われるのか、政府は何らまともな答弁ができないのであります。

さらに、一九七三年の田中内閣の閣議決定によつて借金による設備投資の一挙三倍化を押しつけられたのであります。で、ためな見通しに基づいて巨額の……

○理事(伊江朝雄君) 諫山君、委員長から注意をいたします。討論ではありません。簡潔に願ひたい。
○諫山博君 簡潔にやつております。
これがなぜ国鉄、公社形態に責任と原因があるのか。公社形態に何の關係もないことは明白であります。変えるべきは経営形態ではなく、政府の政策ではないのか。こういう我が党議員の質問に對して政府は、私どもの感覚とかみ合わないところを感じておりますという答弁であります。これでは何の答えにもなつておりません。現在の国鉄再建法に基づく経営改善計画は、後のない計画という意味で……(発言する者多し)

○理事(伊江朝雄君) 委員長から注意をいたします。諫山君、これで三度目。注意します。三度目です。委員長からまたもう一遍発言の点について注意いたします。討論ではございません。

○諫山博君 委員長山内一郎君は、この國民の期待を無視し、我が党の提案を拒否して、わずか四十八時間の審議でこの重大法案を議了させようとしてゐます。(発言する者多し)

○理事(伊江朝雄君) 諫山君、諫山君の動議の発言をもう許しません。
○諫山博君 これは審議を尽くさないものであります。私たちがとしては、到底委員長を信任することはできません。

○理事(伊江朝雄君) これより採決を行います。日本国有鉄道改革に関する特別委員長山内一郎君不信任の動議に賛成の方の起立を願ひます。
〔賛成者起立〕
○理事(伊江朝雄君) 起立少数と認めます。よつて、本動議は賛成少数により否決されました。委員長の後席を願ひます。
〔理事伊江朝雄君退席、委員長着席〕

○委員長(山内一郎君) それでは、これより各案について討論に入ります。
御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○委員長(山内一郎君) それでは、これより各案について討論に入ります。
御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

に、政府、監理委員会が公社制は外部干渉を避けたい体質だとする議論も、外部干渉を行ったものは政府・自民党であり、干渉した方が免罪され、干渉された方が責任を問われるというまさに本末転倒の論理であります。

第二に、国鉄の分割・民営化は、国民に対する公共交通サービスを保証するという国の責任を放棄し、全国的な公共鉄道網の寸断と相次ぐ運賃値上げなどによって国民生活へのはかり知れない打撃をもたらすからであります。さらに、人減らし合理化は国鉄労働者に対して非人間的な労働強化を押しつけ、輸送の安全さえ脅かすものであります。

第三に、本法案は労働基本権をじゅうりんし、国鉄労働者の事実上の全員解雇と不法、不当な差別、選別を強行するための極めて反動的な違憲立法であります。そのねらいは国民とともに国民の足、国鉄を守るために闘っている労働者、労働組合を分断し解体することにあり、憲法と民主主義の名において断じて許されないものであります。

第四に、国鉄の分割・民営化によって、国民の共有財産である莫大な国鉄資産が財界、大企業の利潤追求の手段に供せられることでもあります。最後に、日本共産党は世界の大勢にも逆行する国鉄の分割・民営化にあくまで反対し、広範な国民、労働者と共同、連帯して闘うものであることを表明し、反対討論を終わります。(拍手)

○鶴岡洋君 私、公明党・国民会議を代表して、日本国有鉄道改革法案など国鉄改革関連法案について賛成の立場から討論を行うものであります。

ります。

毎年大幅な赤字を続ける国鉄をこのまま放置すれば、鉄道事業に重大な支障を来すのみならず、その巨額の債務と赤字が国民に過大な負担となつてはね返ることは明白であります。それゆえに、国民の大多数は国鉄再生の道はもはや民営・分割以外ないというのが国民世論の大勢であります。我が党は、この公社制を改め、民営化することを基本としてその企業効率性が図られるよう、経営規模を適正化する民営・分割による国鉄改革案を提示してまいりました。

なお、分割の規模や貨物事業のあり方については、我が党の独自の考えもあり、いずれも国鉄改革の一つの選択肢としてそのような考えも存在すると考えます。

しかし、民営・分割はまさに鉄道経営の根幹にかかわる大改革であり、今日までの赤字体質を改善するためには民営・分割による改革以外にないものではないと認識しては政府案と本質的に大きく異なるものではあります。したがって、我々の改革案に固執することは改革への千載一遇の機会を見失うことになり、同時に国民の期待にこたえるためにも、法案の成立は必要との判断に立ち、大局的観点から賛成することにしたのであります。

また、今回の改革は、これまでの国鉄再建策にかかわる鉄道事業の大改革であり、その成否は今後の新会社の経営努力や国の施策、地方公共団体等国民全体の協力を前提としており、しかも当委員会が指摘したように、長期債務の処理、新会社の経営見通し、雇用対策等不確定な要素をはらんでいることも事実であります。したがって、法案通過後の改革の行方について厳に見守り、適切な処置を講ずることがぜひとも必要となってくるのであります。その意味で、衆議院の審議において我が党が主張した改革後の施行状況の国会報告義務が追加されたことは、まことに適切な修正であると評価するものであります。

いずれにしても、国鉄改革は法案成立によって今まさにスタートするのであり、決してゴールではないのであります。したがって、改革の成否は、今後新会社労使の努力及び政府の万全の施策にかんがあると言つても過言ではありませぬ。我々は、国鉄がこの改革によって国民が真に求めている輸送機関として見事に再生していけるよう、今後の経過を厳に見守っていくことを表明して、賛成討論を終わります。(拍手)

は、今後新会社労使の努力及び政府の万全の施策にかんがあると言つても過言ではありませぬ。

我々は、国鉄がこの改革によって国民が真に求めている輸送機関として見事に再生していけるよう、今後の経過を厳に見守っていくことを表明して、賛成討論を終わります。(拍手)

○柳澤謙造君 私は、民社党・国民連合を代表して、日本国有鉄道改革法案並びにその関連法案に対して賛成討論を行うものであります。

賛成する第一の理由は、国鉄の財政的見地からであります。国鉄は膨大な累積債務を抱え破産寸前であり、今でも一日六十三億円、年間二兆円を超える赤字を生み出している現状を考えますと、この国鉄改革がおくれればおくれだけ赤字は増大し、国民の負担がふえるばかりであります。したがって、何としても明年四月一日を期して、みずからの手で責任を持って経営する新会社として発足してほしいと考えるからであります。

第二の理由は、意識の改革を必要としているからであります。伝統と栄光のあつた国鉄も、知らず知らずの間に親方日の丸という言葉で代表されるような体質となつてしましました。この甘えの体質を清算し、労使がお互いに責任感を持つて信頼ある労使関係を確立することが必要なのであります。新しい会社の新しい労使が相協力して鉄道企業の活性化を図り、労使の努力が成果として実りあるような、自主自立の民間企業体となることを希望するからであります。

第三の理由としては、国民の足を守る鉄道となることを望むからであります。この改革によって国鉄は分割されるので、各新会社に活力が生まれ、住民の声が反映して地域に密着した経営も可能となります。したがって、ローカル線についても新会社と地域住民の知恵でめめ細かい対策をとることも可能であり、存続への道が開かれて、真に国民の期待にこたえる、国民の足を守る鉄道となると信ずるからであります。

最後に、本法案に賛成ではありますが問題がすべて解明されたわけではありませぬ。例えば新会社への政府の介入が強過ぎないか、新幹線保有機構のあり方は妥当なのか、清算事業団の土地売却はどうなるのか等々、これらについては今後不合理な点を行政面で逐次改善をして、明年四月には国民に喜ばれる新民間会社として発足することを希望して、賛成討論を終わります。(拍手)

民の足を守る鉄道となると信ずるからであります。

最後に、本法案に賛成ではありますが問題がすべて解明されたわけではありませぬ。例えば新会社への政府の介入が強過ぎないか、新幹線保有機構のあり方は妥当なのか、清算事業団の土地売却はどうなるのか等々、これらについては今後不合理な点を行政面で逐次改善をして、明年四月には国民に喜ばれる新民間会社として発足することを希望して、賛成討論を終わります。(拍手)

○委員長(山内一郎君) 他に御発言もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(山内一郎君) 御異議ないと認めます。これより採決に入ります。

まず、日本国有鉄道改革法案について採決を行います。本案に賛成の方の起立をお願いします。

○委員長(山内一郎君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

次に、新幹線鉄道保有機構法案について採決を行います。本案に賛成の方の起立をお願いします。

民の足を守る鉄道となると信ずるからであります。

最後に、本法案に賛成ではありますが問題がすべて解明されたわけではありませぬ。例えば新会社への政府の介入が強過ぎないか、新幹線保有機構のあり方は妥当なのか、清算事業団の土地売却はどうなるのか等々、これらについては今後不合理な点を行政面で逐次改善をして、明年四月には国民に喜ばれる新民間会社として発足することを希望して、賛成討論を終わります。(拍手)

○委員長(山内一郎君) 他に御発言もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(山内一郎君) 御異議ないと認めます。これより採決に入ります。

まず、日本国有鉄道改革法案について採決を行います。本案に賛成の方の起立をお願いします。

○委員長(山内一郎君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

次に、新幹線鉄道保有機構法案について採決を行います。本案に賛成の方の起立をお願いします。

本案に賛成の方の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○委員長(山内一朗君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

次に、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法案について採決を行います。

本案に賛成の方の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○委員長(山内一朗君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

次に、鉄道事業法案について採決を行います。

本案に賛成の方の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○委員長(山内一朗君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

次に、日本国有鉄道改革法等施行法案について採決を行います。

本案に賛成の方の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○委員長(山内一朗君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

次に、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について採決を行います。

本案に賛成の方の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○委員長(山内一朗君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

安恒君から発言を求められておりますので、この際これを許します。安恒君。

○安恒良一君 私は、ただいま可決されました日本国有鉄道改革法案外七案に對しまして、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会

議、民社党・国民連合及び新政クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。議案文を朗読いたします。

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並びに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に対する附帯決議(案)

政府は、本國鉄改革関連八法案の施行に当たり、次の事項について配慮すべきである。

一、国及び各旅客鉄道株式会社は、経営の安定と活性化に努めることにより、収支の改善を図り、地域鉄道網を健全に保全し、利用者サービスの向上、運賃及び料金の適正な水準維持に努めるとともに、輸送の安全確保のため万全を期すること。

また、新事業体の経営、ダイヤ調整等を見守りつつ、陸海空の交通環境の変化に対応し得るよう総合交通体系の整備確立を推進すること。

二、各旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社は、輸送の安全の確保及び災害の防止のための施設の整備・維持、水害・雪害等による災害復旧に必要な資金の確保について特別の配慮を行うこと。

三、各旅客鉄道株式会社等の経営の安定のため、関連事業の積極的な拡大を図るとともに、当該事業分野における中小企業者への影響に配慮するため、分野調整法等の趣旨に基づき当該地域における業種団体との調整、公正な競争条件の確保等に努めること。

四、特定地方交通線については、地域の社会経済に与える影響等を慎重に検討するとともに

に、関係地方公共団体等と十分な協議を経て、その取扱いを定めること。

五、各旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社は、地方公共団体に対し、地方財政再建促進特別措置法第二十四条第二項の趣旨を超えるような負担を求めないこと。

六、日本貨物鉄道株式会社及び通運トラック事業の経営安定のため、関係業種団体間の協議調整を図りつつ、その協業化を促進させること。

また、通運トラック事業の関連労働者の雇用の安定のためにも特段の配慮を行うこと。

七、国鉄長期債務等の処理については、六十二年年度を含め、各年度の予算において的確な措置を講ずること。

また、各旅客鉄道株式会社等の株式の売却については、公正性の確保等について慎重な検討を行うこと。

八、日本国有鉄道清算事業団に帰属する用地の有効かつ適切な利用の在り方について、慎重かつ公正な検討を行うための必要な措置を講ずること。

また、その処分にあたっては、地価対策、地方公共団体の要望等にも配慮するとともに、その処分方法及び結果について国会に報告すること。

九、国鉄改革の実施に当たっては、国鉄職員の雇用と生活の安定を図るため、次の諸点について十分配慮すること。

(一) 各旅客鉄道株式会社等における職員の採用基準及び選定方法については、客観的かつ公正なものとすべく配慮するとともに、本人の希望を尊重し、所属労働組合等による差別等が行われることのないよう特段の留意をすること。

(二) 再就職を必要とする職員については、国の責任において公的部門を初めとする再就職先の確保と必要な援助に万全を期するとともに、公的部門における受入れについて

は、希望者の意思の尊重、採用目標の達成を図るとともに、国鉄改革実施前に一括して採用を決定・内定するよう極力配慮すること。

(三) 北海道、九州等の再就職先の確保が極めて困難な地域については、国の援助と各新事業体の労使の自助努力等を踏まえ、できる限り清算事業団職員を新事業体に吸収するよう努めるとともに、地域内における再就職先の確保のための雇用対策に係る現行諸制度の弾力的運用等に努めること。

(四) 新事業体及び清算事業団の職員の基本的な賃金、労働条件については、国鉄職員時代の実績等をできる限り尊重するとともに、国鉄と関係労働組合との間で十分な協議が行われるよう配慮すること。

(五) 地域異動者については、生活不安を与えぬよう、公的住宅の確保、在学学校の成績証明書等の活用など高校の転入学の円滑化等を図ること。

十、国鉄共済年金については、六十四年度までの分について六十年十一月の政府統一見解の趣旨にのっとり、掛金・給付に影響を及ぼさずとなく、国鉄の自助努力と国の責任で処理するよう六十一年度中に財源措置について結論を出すこと。

また、六十五年以降分については、政府部内において早急に検討を行い、関係審議会の意見を踏まえ結論を出すこと。

十一、国鉄改革によって影響を受ける国鉄関連企業の経営とその労働者の雇用・労働条件の安定を図るため、関係者間で十分な協議を行うとともに、現行の諸制度を活用してできる限りの配慮を行うこと。

十二、心身障害者の旅客運賃負担の軽減措置が継続されるよう努めるとともに、安全な移動と利用ができるような施設が整備されるよう各旅客鉄道株式会社に適切な指導をすること。

○委員長（山内一郎君）　なお、各法律案の審査報

十一月二十七日日本委員会に左の案件が付託され

日本國有鉄道分割の件（上巻）

請願者 北海道根室市大正町二ノ二四 山

紹介議員 青木 新次君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七二三号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道斜里郡斜里町文光町三三
清水晴雄 外百三十九名
紹介議員 梶原 敬義君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七二四号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道根室市幸町三ノ八 斉藤 齊
外百七十四名
紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七二五号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道野付郡別海町別海川上町一
三八ノ三六 高村正信 外百六十
四名
紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七二六号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道野付郡別海町別海常盤町二
一 大槻寿子 外百四十四名
紹介議員 本岡 昭次君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七二七号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

反対に関する請願
請願者 岩手県花巻市愛宕町五ノ一〇 高
橋宏 外一万五千七百四十四名

紹介議員 諫山 博君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七七三号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 大阪府堺市曙美台一丁二九ノ九ノ
五〇四 迫田久夫 外一万五千七
百三十五名
紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七七四号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都板橋区南町五ノ二ノ一ノ四
〇六 梅野智子 外一万五千七百
三十五名
紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七七五号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 札幌市白石区北郷三ノ一四 塚本
裕子 外一万五千七百三十五名
紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七七六号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 京都市西京区大枝西長町六 堀田
信正 外一万五千七百三十五名
紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七七七号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 長野県小諸市甲四、五九八 和田
貴子 外一万五千七百三十五名
紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七七八号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 静岡県浜松市幸一ノ一ノ四一 竹
山和安 外一万五千七百三十五名
紹介議員 近藤 忠孝君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七七九号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 京都市西京区大枝西新林町二ノ一
高田卓 外一万五千七百三十五
名
紹介議員 佐藤 昭夫君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八〇号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町元町 山本
元一 外一万五千七百三十五名
紹介議員 下田 京子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八一号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 静岡県天竜市熊一、二五〇 太田
昭男 外一万五千七百三十五名
紹介議員 立木 洋君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八二号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都日野市西平山五ノ四四ノ六
鈴木輝夫 外一万五千七百三十五
名
紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八三号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 大阪府吹田市岸部北五ノ二七ノ五
鶴尾正一 外一万五千七百三十
五名
紹介議員 橋本 敦君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八四号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区船橋二ノ四ノ一三
藤原千枝子 外一万五千七百三
十五名
紹介議員 宮本 顕治君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八五号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 静岡県島田市野田六ノ六ノ六 山
本一夫 外一万五千七百三十五名
紹介議員 山中 郁子君

第七八六号 昭和六十一年十一月十四日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八六号 昭和六十一年十一月十四日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都立川市柏町団地七ノ三〇七
今村満喜子 外一万五千七百三十五名

紹介議員 吉岡 吉典君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八七号 昭和六十一年十一月十四日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 千葉市武石町二ノ九四四 金井都
外一万五千七百三十五名

紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八八号 昭和六十一年十一月十四日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道根室市平内町三ノ二〇 小
西敏美 外百七十名

紹介議員 稲村 稔夫君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七八九号 昭和六十一年十一月十四日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道根室市宝林町三ノ九 高橋
厚子 外百四十四名

紹介議員 上野 雄文君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七九〇号 昭和六十一年十一月十四日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道野付郡別海町別海川上町一
五〇 田中和治 外百三十九名

紹介議員 千葉 景子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第七九一号 昭和六十一年十一月十四日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道標津郡中標津町西九条南一
丁目 北川久 外百二十四名

紹介議員 山口 哲夫君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八一七号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 福岡市早良区室住団地一六ノ四〇
三 松本信之 外一万八千八百五十五名

紹介議員 諫山 博君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八一八号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 北海道斜里郡斜里町文光町三三
五十地芳夫 外千三百三十九名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八一九号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道斜里郡斜里町豊倉一九ノ六
五 土橋逸夫 外百六十九名

紹介議員 及川 一夫君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八二〇号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道根室市花園町九ノ三〇 佐
藤タミ 外百六十名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八二二号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道野付郡別海町別海寿町四七
浜名正 外百四十四名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八二三号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道野付郡別海町別海川上町五
田中軍二 外百七十九名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八二六号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 大阪府住吉区遠里小野二ノ六ノ一
六 大岩根節子 外一万四千四百十四名

紹介議員 市川 正一君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八二七号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都杉並区和田一ノ二六ノ一
下村真由美 外四千三百三十三名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八二八号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道釧路市昭和四一ノ五一
鳥谷部優 外四千三百三十三名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八二九号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 横浜市戸塚区吉田町一、〇六三
後藤早苗 外四千三百三十三名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三〇号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 大阪府大東市平野屋一ノ二ノ三九
小西和雄 外四千三百三十三名

紹介議員 沓脱タケ子君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三二号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 石川県七尾市池崎町タノ九 大沢
美津子 外四千三百三十三名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三三号 昭和六十一年十一月十七日受理

日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

紹介議員 佐藤 昭夫君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三三三号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 福島県白河市旗本町三九 緑
川正人 外四千三百十三名
紹介議員 下田 京子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三四号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 埼玉県行田市佐間一ノ七ノ三二
竹内勘一 外四千三百十三名
紹介議員 立木 洋君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三五号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都大田区西六郷一ノ一〇ノ一
二田嶋三郎 外四千三百十三名
紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三六号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 大阪府松原市天美南三ノ一四ノ七
中村敏子 外四千三百十三名
紹介議員 橋本 敦君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三七号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案

反対に関する請願
請願者 東京都文京区本郷五ノ三三ノ一
植木成 外四千三百十三名
紹介議員 宮本 頭治君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三八号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 静岡県駿東郡長泉町下長窪一、〇
二四ノ六 阿部力男 外四千三百十三名
紹介議員 山中 郁子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八三九号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 島根県大原郡木次町木次三八一
阿川保雄 外四千三百十三名
紹介議員 吉岡 吉典君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八四〇号 昭和六十一年十一月十七日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 埼玉県入間市宮寺五七二 中村昭
男 外四千三百十三名
紹介議員 吉川 春子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八六九号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道斜里郡斜里町文光町六 工
藤修 外百二十九名
紹介議員 大木 正吾君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八九八号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道根室市花咲港九五 山口千
鶴 外百六十四名
紹介議員 一井 淳治君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第八九九号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(一通)

請願者 福岡県直方市感田一九六ノ一 大
野栄治郎 外九百九十九名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九一〇号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道根室市松本町四ノ三 川端
福太郎 外百六十九名
紹介議員 志吉 裕君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九三八号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 徳島県鳴門市撫養町黒崎八幡八八
ノ二 久住明 外八百九十五名
紹介議員 諫山 博君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九三九号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

五三四ノ七八 原子仁三郎 外八
百八十四名
紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四〇号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区桜新町一ノ一九ノ
一九 渡辺博 外八百八十四名
紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四一号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 秋田県能代市落合五六ノ四 大高
幸子 外八百八十四名
紹介議員 小笠原真子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四二号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都杉並区荻窪四ノ二〇ノ三
小川博美 外八百八十四名
紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四三号 昭和六十一年十一月十八日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都新宿区若松町六ノ四 水谷
秀子 外八百八十四名
紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四四号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 富山県高岡市福田六家二二九 山

紹介議員 近藤 忠孝君
口美智子 外八百八十四名

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四九号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 宮城県石巻市湊大門崎二二三ノ九
菊地裕子 外八百八十四名

紹介議員 佐藤 昭夫君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四六号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 秋田県能代市住吉町四ノ一六 鈴
木多寿子 外八百八十四名

紹介議員 下田 京子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四七号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 長野県小諸市加増一、三五四ノ二
高橋千枝子 外八百八十四名

紹介議員 立木 洋君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四八号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都八王子市寺田町一三 須田
洋一 外八百八十四名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九四九号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 横浜府港北区大曽根一ノ一〇ノ一
五 畑聖子 外八百八十四名

紹介議員 橋本 敦君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九五〇号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 石川県金沢市みどり二ノ一ノ一
下谷ひろ子 外八百八十四名

紹介議員 宮本 顕治君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九五一号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 静岡県浜松市領家町四八ノ一 田
中弘純 外八百八十四名

紹介議員 山中 郁子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九五二号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 秋田県北秋田郡鷹巣町舟見町 成
田孝子 外八百八十四名

紹介議員 吉岡 吉典君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九五三号 昭和六十一年十一月十八日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 埼玉県和光市南一ノ六ノ五六 前
田忠男 外八百八十四名

この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九五五号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道斜里郡斜里町朝日町二 早
坂静 外五百五十三名

紹介議員 菅野 久光君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九五六号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 島根県益田市遠田町二、八六四ノ
一〇 村上礼三 外百九名

紹介議員 渡辺 四郎君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九九六号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 栃木県河内郡上河内村金田四六三
田中洋子 外三千百十六名

紹介議員 上野 雄文君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九九七号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(三通)

請願者 福岡県久留米市国分町一、二五九
ノ五 笠幹男 外千四百九十九名

紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第九九八号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道勇払郡穂別町穂里二二四
酒井英光 外一万二千八百二十一

反対に関する請願(一通)

請願者 東京都昭島市郷地町二ノ二一ノ四
名久井静子 外一万二千八百八

紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇三五号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 宮崎市生目台東三ノ二〇ノ一 落
合宏俊 外一万二千八百三十二名

紹介議員 諫山 博君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇三六号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 大阪府東大阪市古川町三ノ三
阪口美男 外一万二千八百二十一

紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇三七号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 宮城県古川市荒川小金町三ノ三五
佐藤晃 外一万二千八百二十一

紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇三八号 昭和六十一年十一月十九日受理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道勇払郡穂別町穂里二二四
酒井英光 外一万二千八百二十一

名 紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇三九号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 京都市伏見区深草池ノ内町 藤森
合同宿舎一、三三一 田中見子
外一万二千八百二十一
紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四〇号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 京都府舞鶴市桃山町九ノ三 谷岡
敏範 外一万二千八百二十一
紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四一号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 三重県久居市神原町一、〇〇〇
脇田あけみ 外一万二千八百二十一
一名
紹介議員 近藤 忠孝君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四二号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 奈良市鳥見町二ノ三ノ一五 佐々
木勇 外一万二千八百二十一
紹介議員 佐藤 昭夫君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四三号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 宮城県遠田郡田尻町沼部石橋八ノ
七 三神武則 外一万二千八百二十一
十一名
紹介議員 下田 京子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四四号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 栃木県那須郡西那須野町千本松八
〇〇 中西雄二 外一万二千八百二十一
一名
紹介議員 立木 洋君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四五号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 大阪府港区市岡元町三ノ五ノ七
美津庄治 外一万二千八百二十一
一名
紹介議員 橋本 敦君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四六号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 山口県豊浦郡豊浦町字賀四、五七
七 福田隆義 外一万二千八百二十一
十一名
紹介議員 宮本 順治君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四七号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 福岡県鞍手郡鞍手町八尋一、〇七
四 光野典子 外一万二千八百二十一
十一名
紹介議員 山中 郁子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四八号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 広島県安芸郡府中町宮の町二ノ二
ノ一七 松本良治 外一万二千八百二十一
一名
紹介議員 吉岡 吉典君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇四九号 昭和六十一年十一月十九日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 千葉県館山市安布里六七二ノ一
中山智 外一万二千八百二十一
一名
紹介議員 吉川 春子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇五〇号 昭和六十一年十一月十九日受理
国鉄分割・民営化法案反対に関する請願
請願者 札幌市西区二十四軒一条五丁目
二十四軒団地六〇三 紺野純一
外六千六百七十七名
紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第一〇五一号 昭和六十一年十一月十九日受理
国鉄分割・民営化法案反対に関する請願
請願者 北海道稚内市富岡五ノ一〇ノ六
前仁 外六千六百六十五名
紹介議員 小笠原貞子君

第一〇五二号 昭和六十一年十一月十九日受理
国鉄分割・民営化法案反対に関する請願
請願者 札幌市南区真駒内泉町 梅田慶子
外六千六百六十五名
紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第一〇五八号 昭和六十一年十一月二十日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 北海道野付郡別海町別海宮舞町一
九七 橋本与吉 外百二十四名
紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇八九号 昭和六十一年十一月二十日受理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願
請願者 北海道野付郡別海町別海宮舞町八
四ノ二三 島崎美智子 外百三十
九名
紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一〇九六号 昭和六十一年十一月二十日受理
国鉄再建監理委員会の「国鉄改革に関する意見」に
基づく国鉄改革関連法案反対に関する請願
請願者 福岡県田川市本町一ノ四二 松下
仁 外二千二百七十九名
紹介議員 渡辺 四郎君
この請願の趣旨は、第六六三号と同じである。

第一二六九号 昭和六十一年十一月二十一日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(三通)

第一二六九号 昭和六十一年十一月二十一日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(三通)

請願者 大阪府東大阪市御厨北ノ町三五ノ
一 田中法雄 外七千四百九十九名

紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七〇号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 北海道斜里郡斜里町港町一 西村
公男 外一万四千七百七十九名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七二号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 北海道標津郡中標津町東一条北一
ノ六 松浦真 外四千六百十九名

紹介議員 青木 新次君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七三号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 北海道十勝郡浦幌町住吉町六三
草野稔 外四千九百九十九名

紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七三三号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 北海道野付郡別海町中春別東町一

二一 大山初子 外五千百十四名
紹介議員 上野 雄文君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七四号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 北海道釧路市春日町七ノ六一一
今村文子 外四千九百九十九名

紹介議員 穂山 篤君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七五号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都中野区野方五ノ七ノ一ノ二
〇七 長沢伸彦 外四千九百九十
九名

紹介議員 本岡 昭次君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七六号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道斜里郡斜里町文光町六 清
川常幸 外百八十一名

紹介議員 大森 昭君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二一七七号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道斜里郡小清水町浜小清水五
五 小山田英治 外百二十九名

紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二三三三号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 岡山県玉野市長尾六四七ノ四 坪
井春夫 外五百十七名

紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二三四号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 北海道斜里郡斜里町朝日町二 林
晴樹 外百五十五名

紹介議員 高杉 勉忠君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二三五号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 茨城県勝田市はしかべ はしかべ
コーボA2 黒沢マリ子 外七百
七十名

紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二三六号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都調布市東つじヶ丘二ノ三
二二丁目アパート一ノ二〇六
川口福太郎 外六百五十六名

紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二四九号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化、宮津線等の廃止反
対に関する請願

請願者 京都市伏見区醍醐傳導坊町一ノ一
七四 長谷川久一 外四千三百三十
二名

紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。

第二二五〇号 昭和六十一年十一月二十一日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化、北桑田バス路線の
廃止反対に関する請願

請願者 京都府北桑田郡京北町下馬前 藤
谷日出夫 外千七百七十五名

紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第三〇九号と同じである。

第二二九二号 昭和六十一年十一月二十二日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都江戸川区篠崎町二ノ一六五
ノ二二 鈴木清一 外一万六千六
百八名

紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二九三三三号 昭和六十一年十一月二十二日受
理

日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(二通)

請願者 東京都国分寺市本多三ノ一ノ二
〇 岩崎智 外一万六千六百七名

紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二九四号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(一通)

請願者 東京都東大和市高木二ノ一九二ノ
五四 加々良忠明 外一万六千六
百七名

紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第二二九五号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道の分割・民営化、宮津線等の廃止反
対に関する請願

請願者 京都市北区西賀茂角社町三一 藤
本きぬ江 外一万四千九百九名

紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第三〇八号と同じである。

第一三一二号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
国鉄分割・民営化の法案反対に関する請願

請願者 滋賀県甲賀郡信楽町黄瀬二、九一
一 高橋キヨ子 外千九百九十九
名

紹介議員 沓脱タケ子君
日本国有鉄道(以下国鉄という)を分割・民営化
する国鉄改革関連八法案は、国民の共有財産であ
る全国的公共鉄道を解体し、膨大な資産、都心
部の超一等地などを財界にただ同然に分けどりと
せるものである。そのうえ、日本列島改造計画な
ど財界と政府が、国鉄を食い物にしてきた責任を
不問にし、その結果生じている、これまでの累積
債務のうち約十七兆円を国民の負担に押し付ける
など許せないところである。また、分割・民営化

後、政府による一兆四千億円の財源保障が可能と
言うのなら、現在の国鉄に対してこそ実施すべき
であり、そうするならば、国鉄の国民本位の再建は
十分可能である。分割・民営化は、国鉄を利益追
及本位の民間企業に変えることにより、地方ロー
カル線の切捨て、歯止めのない運賃値上げ、大量
の人減しによる安全とサービス低下、雇用不安と
なることは必至である。より安くて、安全、便利
で快適なサービスの良い国民本位の国鉄に再建す
る立場から、分割・民営化法案を廃案とすべきで
ある。ついで、次の事項について実現を図られ
たい。

一、国鉄の公共性を破壊し、国民の共有財産を解
体処分する、国鉄の分割・民営化の関連法案は
廃案とすること。

二、国が経営に責任をもつ国有企業の形態を守り
ぬくこと。

三、当面次の事項を実現し、国鉄のサービスを改
善すること。

1 信楽線をはじめとするローカル線切捨て
は直ちに中止すること。

2 通学、通勤、住民の生活に密着した列車
ダイヤを編成すること。

3 現行の国鉄バス路線を確保すること。

4 安全、サービスを低下させる国鉄労働者の
大量の人減らし、法律や協定も無視した
不当な権利侵害をやめること。無人駅をな
くし、出札やホームの要員を配置し、検
査・修理の手抜きをやめること。

5 運賃値上げをしないこと。格差運賃をや
め、運賃法定制を復活すること。

6 公共輸送機関として貨物、荷物を全国ど
こへでも輸送できる体制に復活し、農水産
業、中小企業、地場産業の営業を守るこ
と。

第一三三三号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 島根県美濃郡西見町紙祖イノ一、
二八一 榎田知宏 外四百四名

紹介議員 山本 正和君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三五五号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(三通)

請願者 大阪府堺市浜寺昭和町一丁九七宿
舎一ノ一四 小西義孝 外五万四
千二百七十名

紹介議員 諫山 博君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三五六号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都板橋区中台二ノ四〇ノ三
小林康代 外千六百九十七名

紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三五七号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 茨城県新治郡八郷町柿岡五九五
池田清 外千六百九十七名

紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三五八号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 秋田県大曲市花館下大戸一一六
三浦喜栄治 外千六百九十七名

紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三五九号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 栃木県小山市城山町三ノ五ノ八
鯉沼竹一郎 外千六百九十七名

紹介議員 近藤 忠孝君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六〇号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都足立区本木二ノ一八ノ二二
塚原重治 外千六百九十七名

紹介議員 佐藤 昭夫君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六一号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願(一通)

請願者 福島県西白河郡西郷村米相山六八
ノ三 山本克広 外四千三百七名

紹介議員 下田 京子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六二号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道を分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都杉並区松庵三ノ二六ノ四一

伊計裕子 外千六百九十七名
紹介議員 立木 洋君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六三号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 埼玉県北葛飾郡吉川町道庭一〇〇
猪瀬正和 外千六百九十七名
紹介議員 橋本 敦君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六四号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都東久留米市上原二ノ四ノ
五七ノ二三 白川一雄 外千六百
九十七名
紹介議員 宮本 顕治君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六五号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 神奈川県横須賀市湘南鷹取一ノ三
一ノ一一 坂井代吉 外千六百九
十七名
紹介議員 山中 郁子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六六号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 沖縄県那覇市首里石嶺町二ノ一七

六 糸数俊一 外千六百九十七名
紹介議員 吉岡 吉典君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六七号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
日本国有鉄道分割・民営化するための関連法案
反対に関する請願

請願者 埼玉県越谷市東越谷四ノ三ノ一ノ
二〇三 渡辺ひろみ 外千六百九
十七名
紹介議員 吉川 春子君
この請願の趣旨は、第一九二号と同じである。

第一三六八号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
国鉄分割・民営化法案反対に関する請願

請願者 北海道江別市東野幌四四五 荻野
早苗 外千八百九十一名
紹介議員 下田 京子君
この請願の趣旨は、第一九三号と同じである。

第一三六九号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
国鉄分割・民営化するための国鉄改革関連法案
反対に関する請願

請願者 東京都東村山市青葉町一ノ二ノ二
二 中平雅之 外四十九名
紹介議員 小笠原貞子君
今国会では、国民生活に重大な影響を与える老人
保健法の改悪や大型間接税の導入、日本国有鉄道
(以下国鉄という)の分割・民営化法案などが審
議されている。これらの法案は、国民に大きな負
担となり、生活そのものを脅かすもので断じて認
めるわけにはいかない。ついては、国鉄を分割・
民営化するための国鉄改革関連法案を廃案とされ
たい。

第一三七〇号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
国鉄再建監理委員会の答申に基づく国鉄の分割・
民営化反対等に関する請願
請願者 埼玉県浦和市常盤二ノ一ノ一五
小俣等 外十四名
紹介議員 吉川 春子君

日本国有鉄道再建監理委員会は、昭和六十一年七月
二十六日に最終答申を提出した。この答申は、国
民の共有財産である日本国有鉄道(以下国鉄とい
う)を財界の食い物にし、国民に対しては十七兆
円、国民一人に対し十五万円を超える借金を背負
わせるものである。二百兆円を超える資産といわ
れる国鉄を二十三兆円程度の借金で解体する事は
まったく必要ない。しかも国鉄の借金は、自民党
政府が新幹線建設など、巨額な投資を借金で建設
させ、大建設会社等に大もうけをさせてきた事に
よるものであり、国鉄の危機を言うならば自民党
政府が国民に謝るべきものである。答申の全国六
分割・民営化は、借金は国民にまわし、国鉄の財
産(借金を引いても百七十兆円を超える)は財界に
引き渡し、地方のふるさと線をなくし、職員の大
幅減による安全無視、事故多発、運賃の大幅値上
げを引き起こすものであり、何ら国鉄再建にはな
らず、国民にとつて百害あつて一利なしというも
のである。ついては、分割・民営化に反対し、国
民の立場に立つた国鉄再建を行うよう次の事項に
ついて実現を図られたい。

一、国民の足である国鉄の全国的公共交通網を破
壊する国鉄再建監理委員会の最終答申に基づく
分割を行わないこと。
二、国民の足としての公共性・安全性を破壊する
国鉄再建監理委員会の最終答申に基づく民営化
を行わないこと。
三、運賃の大幅値上げを行う国鉄再建監理委員会
の最終答申に基づく分割・民営化を行わないこ
と。
四、国鉄の安全性とサービス性を低下させ、国鉄

職員と家族の生活を危機にさらす国鉄再建監理
委員会の最終答申に基づく、職員の人員整理を
行わないこと。
五、地方ローカル線の切捨てを行わないこと。
六、埼京線駅への人員増員、埼京線の駅前整備を
住民犠牲でなく国鉄と行政の責任で行う、浦和
駅東西通路の実現、自転車置場の設置など、安
全で便利な国鉄のため一層の改善を行うこと。

第一三七一号 昭和六十一年十一月二十二日受
理
国鉄の運賃値上げ及び分割・民営化反対に関する
請願
請願者 埼玉県浦和市常盤二ノ一ノ一五
小俣等 外十八名
紹介議員 吉川 春子君

政府は、日本国有鉄道(以下国鉄という)の財政
赤字を理由に、経営形態を分割・民営化すること
とし、また、本年九月には平均四・八パーセント
の国鉄運賃の値上げを実施した。今日、地方交通
線が廃止されているが、国鉄を分割・民営化すれ
ばもうからない線区は廃止の対象となる。現在で
も過疎市町村は国土総面積の四五・八パーセント
にのぼっている。線路が外されれば、地域の過疎
が一層進む。十一年間で十二回にのぼる国鉄の運
賃値上げは、国民の暮らしを圧迫している。運賃
値上げは国鉄離れをますます促進し、乗客が減つ
たという理由にして、国鉄の分割・民営化
に拍車がかけられるのは、火を見るよりも明らか
である。国鉄を分割・民営化したり、国鉄運賃の
値上げでは国鉄再建はできない。逆に国民の足、
ふるさとへの足を奪い、国民の負担を増大させ、
国鉄の社会的役割を奪うことになる。ついては、
国鉄を真に国民の国鉄として育てるため、次の事
項について実現を図られたい。
一、国民の暮らしを圧迫し、国鉄離れに拍車をか
ける国鉄運賃の値上げをやめること。
二、地方交通線の割増し運賃制度と地方交通線の

切捨てをやめること。

三、通勤・通学定期の割引率の引上げ、不当に高い料金の引下げなど、利用者の要求にこたえて積極的な営業政策、サービスの向上を行うこと。

四、全国的な公共交通機関としての役割を放棄させる国鉄の分割・民営化を行わないこと。

昭和六十一年十二月三日印刷

昭和六十一年十二月四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局