【1988 年 10 月 7 日】鉄道共済年金問題懇談会報告書
鉄道共済年金問題懇談会

鉄道共済年金問題懇談会報告書

昭和 63 年 10 月 7 日
鉄道共済年金問題懇談会

当懇談会は、日本鉄道共済年金問題に関する閣僚懇談会の要請により、昨年 12 月より鉄道共済年金（旧国鉄共済年金）の昭和 65 年度以降の問題に関し、幅広く検討を重ねてきたが、このたび、この問題の対応策の基本的考え方について意見を取りまとめたので報告する。

1. はじめに

鉄道共済年金問題については、かねてからその財政運営について種々指摘がなされてきていたが、昭和 50 年代に入って単年度収支の赤字が発生する等財政事情の悪化が顕在化するに至った。これに対して、鉄道共済年金においては、昭和 59 年度に至って既裁定年金のスライド停止等の措置、昭和 60 年度からは国家公務員・NTT・たばこの三共済による財政援助（昭和 64 年度まで）の措置等が講じられたほか、積立金の充当により、当面、昭和 64 年定までの年金の支払いについては、支払不能といった事態に陥ることのないよう手当てされたところである。

しかしながら、現在、現役組合員約 22 万人で約 47 万人の年金受給者をかかえており、昭和 65 年度以降については毎年度 3,000 億円にのぼる収支不足が生じるものと見込まれ、この収支不足の手当てについては全く見通しが立っていないという極めて深刻な事態となっている。

この問題は、本来、鉄道共済自身の問題であり、鉄道共済年金が、制度発足以来独立の年金制度として自主的に運営されてきたことに鑑みれば、今日の財政悪化についての当事者はもとより関係者の責任には誠に大きなものがあると言うべきであろう。

従って、この問題の解決に当たっては、かかる観点に立った対応策が、まず十分行われることが必要である。

一方、鉄道共済年金も公的年金の一つであることから、これから本格化する高齢化社会に向けて、公的年金制度全体の信頼を確保する観点からの対応も重要であり、当懇談会としては、以上のような認識の下で検討を行った。

2．鉄道共済年金の赤字の原因について

鉄道共済年金の年金給付費のうち、昭和 31 年 6 月以前の恩給期間分の支給に充てられているいわゆる追加費用は、民営化以前は事業主たる旧国鉄の負担とされており、民営化後は日本国有鉄道清算事業団の負担とされている。戦後旧満鉄等からの大量採用に伴う年金の費用も主としてこの中に含まれている。従って、鉄道共済年金の昭和 65 年度以降年間 3,000 億円にのぼると見込まれる赤字幅は、昭和 31 年 7 月の現行共済年金制度発足以降の期間分について生じていることとなる。そこで、その部分の赤字の原因について整理してみると、二つの側面を指摘することができるものと考えられる。

① 旧国鉄共済時代の制度・運営等に起因する側面

第一の側面は、旧国鉄共済年金時代の制度・運営等に起因して生じていると考えられる点である。

旧国鉄共済年金は、制度の面において厚生年金や国家公務員の共済年金よりも給付内容が有利であり、それに加えて、運営面においても、給付が最終俸給を基準として計算されてきたことから、退職時特別昇給を年金額に直接反映させる等他の公的年金には見られない取扱いをしてきており、総じてかつての国鉄という職域の要請に強く配慮した制度運営が行われてきたと見ることができよう。

一方、この給付を支える財政面に対しては、独立の年金制度としての長期的展望に立った財源対策が講じられてこなかった。即ち、成熟度に見合った保険料の引上げあるいは過剰とも思われる年金給付を担保していくための年金積立に対する努力がなされず、財政的裏付けのないままの制度運営がなされてきたといっても過言ではない。

② 産業構造の変化、人口・高齢化等に起因する側面

第二の側面は、産業構造の変化、人口の高齢化等、必ずしも個別の共済年金にその責を帰すことのできない事由により、年金財政が悪化したと考えられる点である。

これに相当するものとしては、モータリゼーションの退行を背景として旧国鉄が鉄道産業として、その雇用を縮小せざるをえず、このため結果として鉄道共済年金の成熟度が他の年金より極端に高くなったこと、さらにこれに人口の高齢化・平均寿命の伸長といった要素が加わったことによる年金給付費の増大があげられる。

3．鉄道共済年金問題への具体的対応策

鉄道共済年金の赤字の原因については上記のように二つの側面があると考えられることから、鉄道共済年金の問題については、これらの原因を勘案しつつ検討することが必要である。その際、この問題は、本来、鉄道共済自身の問題であることから、まず最大限の自助努力を行うことが最も肝要であるとの考え方を基本としつつ、概ね次のような方向で対応することが適当であると考えられる。

（1）鉄道共済年金の自助努力及び国の役割その他

先に述べたように、この問題を解決するに当たっては、最大限の自助努力を行うこ

とが最も肝要である。

こうした観点を踏まえ、鉄道共済年金の自助努力などの具体的対応策としては、次のような諸項目が考えられる。

○　既裁定年金を含む年金給付の見直し

鉄道共済年金の年金給付の面では、現在の既裁定年金の中には、かつて年金の支給額が最終俸給を基準として計算されていたため退職時特別昇給の影響等によりとりわけ有利な年金額が裁定され、その後のスライド停止措置を勘案しても他の公的年金より有利な給付を受けている例が相当見られる。厳しい財政事情に直面し、非常事態ともいえる鉄道共済年金としては、このような者の年金給付について見直しを行う必要がある。また、今後新規の退職者について発生する年金についても、60 歳前でも退職年金を受給できるなどの有利な支給要件は特にこれを見直すとの対応を行う必要がある。

○　保険料率の引上げ

鉄道共済年金の保険料率が、現在、他の公的年金よりも相当高いことは事実である。しかし、公的年金については、本来、将来にわたって年金給付を賄えるように保険料を決定する必要があること、さらに財政再計算期に成熟度に見合って保険料を引き上げてきている他の公的年金の自助努力との均衡を勘案すべきことから、今後ともさらに保険料率の引上げが必要である。

○ JR 各社の負担

国鉄改革に伴い新しい会社などとして生まれた JR 各社等は、鉄道共済年金の一方の当事者として、今後とも共済年金制度のルールにのっとり保険料負担の形で相応の負担をすることになっている。しかしながら、今後、鉄道共済年金の厳しい財政事情に対応するため、様々な形で自助努力なり各方面の理解と協力に頼らざるを得ないとの状況に鑑みれば、国鉄改革の趣旨をも勘案しつつ、事業主としての一般のルールによる負担に加えさらに特別の負担を行うことが必要である。

○　清算事業団の負担及び国の役割

鉄道共済年金の、恩給期間分の支給に充てられるいわゆる追加費用は、国鉄改革により日本国有鉄道清算事業団の負担とされ、この年金費用を含む長期債務等のうち土地売却、株式売却で賄えないものは、最終的には国において処理することとされた。従って、既に鉄道共済の年金費用のうちかなりの部分が清算事業団の負担となり、最終的には国において処理することとなっている。

しかしながら、鉄道共済年金に関して旧国鉄時代の保険料率が成熟度との見合では決して十分ではなかったことからみて事業主としての負担が十分でなかったと考えられるような部分などについては、清算事業団がさらにこれを負担するよう措置する事が必要である。

この場合、清算事業団の特別の負担は最終的に国において処理する部分の増加に

つながることとなるが、国においてもこうした形で鉄道共済年金問題の解決の中でその役割を担う必要がある。

○　現行財政調整計画の見直し

現行の国家公務員等共済組合内における財政調整五ヵ年計画は、昭和 64 年度までの措置であるが、この計画が終了した後において、鉄道共済年金の財政事情等を勘案し、さらにこれらの共済による何らかの財政調整措置を行うことの必要性について、今後改めて政府において検討することが必要である。

（2）公的年金一元化とのかかわり

先に述べた通り、鉄道共済年金の赤字の原因のうちには、成熟度が産業構造の変化により他の年金制度に比して極端に高くなっていることに起因する面が含まれている。

一方、政府においては、昭和 70 年の公的年金一元化に向けて、現在、昭和 64 年の次期財政再計算時においてその「地ならし」を行うこととしている。公的年金一元化の問題と鉄道共済年金の問題は、本来別の問題であるが、鉄道共済年金も公的年金の一つであり、公的年金一元化の「地ならし」において、各年金制度間で成熟度の相違との関連で負担の公平が図られるよう措置されることとなれば、鉄道共済年金の上記部分にもかかわりが出てくるものと考えられる。

当懇談会としては、このようなかかわりあいの重要性について十分認識を有しているが、そのようなかかわりあいが広く国民の納得を得られるためにも、前述の自助努力等の措置が当然の前提となることを特に強く指摘しておきたい。

4. おわりに

鉄道共済年金問題への対応策については、年金としての専門的技術的要素に鑑み、さらに詰めるべき点も多いと考えられるため、当懇談会としては、対応策の概ねの方向を示すとの形で意見をとりまとめることとした。

今後、政府において、この意見にまとめられた基本的な考え方を踏まえて鉄道共済年金問題について十分な対応策を講じ、ひいては公的年金制度の信頼性を確保するよう努められたい。