

(第二類 第八号)

衆議院

日本国有鉄道改革に関する特別委員會議録 第三号

(一七)

昭和六十一年十月七日(火曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 細田 吉藏君

理事 小此木三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 山下 徳夫君

理事 嶋崎 謙君

理事 河村 勝君

理事 逢沢 一郎君

理事 新井 将敬君

理事 石破 茂君

理事 白井日出男君

理事 小沢 辰男君

理事 片岡 清一君

理事 亀井 善之君

理事 久間 章生君

理事 古賀 正浩君

理事 佐藤 静雄君

理事 桜井 新君

理事 鈴木 宗男君

理事 園田 博之君

理事 武部 勤君

理事 津島 雄二君

理事 虎島 和夫君

理事 中村正三郎君

理事 野中 広務君

理事 長谷川 峻君

理事 増岡 博之君

理事 宮里 松正君

理事 村上誠一郎君

理事 谷津 義男君

理事 若林 正俊君

理事 小林 恒人君

理事 関山 信之君

理事 小里 貞利君

理事 三塚 博君

理事 井上 普方君

理事 西中 清君

理事 甘利 明君

理事 井出 正一君

理事 石渡 照久君

理事 江口 一雄君

理事 大島 理森君

理事 亀井 静香君

理事 北村 直人君

理事 古賀 誠君

理事 鴻池 祥隆君

理事 佐藤 敬夫君

理事 笹川 堯君

理事 関谷 勝嗣君

理事 高橋 一郎君

理事 武村 正義君

理事 渡海紀三朗君

理事 中島 衛君

理事 中山 成彬君

理事 野呂田芳成君

理事 穂積 良行君

理事 松田 九郎君

理事 村井 仁君

理事 森田 一君

理事 山村新治郎君

理事 上田 卓三君

理事 新盛 辰雄君

理事 戸田 菊雄君

出席國務大臣

内閣総理大臣

國務大臣

法務大臣

外務大臣

大蔵大臣

文部大臣

厚生大臣

農林水産大臣

通商産業大臣

運輸大臣

郵政大臣

労働大臣

建設大臣

自治大臣

国家公安委員会委員長

委員

内閣官房長官

國務大臣

(総務庁長官)

國務大臣

(北海道庁長官)

長官

(北陸道庁長官)

長官

(沖縄開発庁長官)

長官

(国土庁長官)

長官

(防衛庁長官)

長官

(国務大臣)

(防衛庁長官)

出席政府委員

内閣審議官

内閣法制局長官

内閣法制局第四部長

内閣法制局第四部長

日本国有鉄道再建監理委員会事務局長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

建設省主計局次長

大蔵省理財局次長

農林水産大臣官房長

運輸政務次官

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

委員外の出席者

日本国有鉄道総裁

杉浦 喬也君

柳 克樹君

津田 正君

渡辺 功君

片山 正夫君

萩原 浩君

高橋 進君

白井晋太郎君

平賀 俊行君

小粥 義朗君

佐藤 仁彦君

奥山 雄材君

松村 義弘君

熊代 健君

棚橋 泰君

丹羽 晨君

林 淳司君

井山 嗣夫君

服部 経治君

杉浦 喬也君

柳 克樹君

津田 正君

渡辺 功君

片山 正夫君

萩原 浩君

高橋 進君

白井晋太郎君

平賀 俊行君

小粥 義朗君

佐藤 仁彦君

奥山 雄材君

松村 義弘君

熊代 健君

大蔵省理財局次長

農林水産大臣官房長

運輸政務次官

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

運輸大臣官房長

日本国有鉄道常務理事 岡田 宏君  
日本国有鉄道常務理事 前田喜代治君  
参考人 (日本国有鉄道再建監理委員会委員長) 亀井 正夫君  
地方行政委員会調査室長 島村 幸雄君  
社会労働委員会調査室長 石川 正暉君  
運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動  
十月七日

辞任

小沢 辰男君  
大島 理森君  
亀井 静香君  
桜井 新君  
関谷 勝嗣君  
津島 雄二君  
中島 衛君  
長谷川 峻君  
原田 憲君  
山村新治郎君  
若林 正俊君  
山下八洲夫君

補欠選任

高橋 一郎君  
村上誠一郎君  
江口 一雄君  
虎島 和夫君  
中山 成彬君  
逢沢 一郎君  
石渡 照久君  
渡海紀三朗君  
北村 直人君  
佐藤 静雄君  
佐藤 敬夫君  
新盛 辰雄君

同日

補欠選任

逢沢 一郎君  
石渡 照久君  
江口 一雄君  
北村 直人君  
佐藤 静雄君  
佐藤 敬夫君  
新盛 辰雄君

虎島 和夫君  
中山 成彬君  
村上誠一郎君  
新盛 辰雄君  
石破 茂君  
古賀 正浩君  
鴻池 祥肇君  
笹川 堯君  
園田 博之君  
武部 勤君  
武村 正義君  
穂積 良行君  
谷津 義男君

同日

補欠選任

原田 憲君  
村井 仁君  
津島 雄二君  
山村新治郎君  
宮里 松正君  
中島 衛君  
新井 将敬君  
井出 正一君  
宮里 松正君  
村井 仁君  
小沢 辰男君

同日

補欠選任

新井 将敬君  
井出 正一君  
宮里 松正君  
村井 仁君  
小沢 辰男君

本日の会議に付した案件  
参考人出頭要求に関する件

日本国有鉄道改革法案(内閣提出第一号)  
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(内閣提出第二号)  
新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出第三号)  
日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出第四号)  
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(内閣提出第五号)  
鉄道事業法案(内閣提出第六号)  
日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出第七  
号)  
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  
(内閣提出第八号)

日本鉄道株式会社法案(伊藤茂君外八名提出、衆  
法第一号)  
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(伊藤茂君外八名提出、衆法第二  
号)  
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(伊藤茂君外八名提出、衆法第三号)

○細田委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、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關する法律  
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關する法律の一部を改正  
する法律案並びに伊藤茂君外八名提出、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  
債務の処理に關する法律案及び日本鉄道株式會社  
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。

これより質疑に入ります。  
質疑の申し出がありますので、順次これを許し  
ます。小里貞利君。  
○小里委員 総理を初め閣僚各位、連日御苦勞さ  
までございます。

長かった国鉄の歴史も、抜本的な改革を前にい  
たしまして大きな変貌を遂げようといたしてあり  
ます。私は、たゞいまから国鉄改革法、すなわち八  
法を中心としたしまして、自由民主党を代表いた  
しまして、総理を初め閣僚各位に基本的な問題に  
つきましてお尋ねを申し上げるわけでございます  
が、何分にも限られた時間でございます。要点を  
簡潔に整理しながら質問を申し上げたいと思いま  
す。答弁もしかるべくよろしくお願い申し上げ  
ます。  
さて、我が日本国有鉄道の原点は、時代をさか

のぼること百十四年、すなわち明治五年九月十二  
日、新橋横濱間の汽笛一声で始まったと言われ  
ております。文明開化の旺盛な意欲に満ちあふれ  
た先人たちが、当時、厳しい財政事情のもと、国運  
隆盛を期して頑張った、その記念すべき一つの行  
事、その当日のいわゆる開通式の一端が——ここ  
に新聞があるのでございますが、すなわち明治五  
年九月十三日の新聞であります。そこには近代国  
家の発展にかける民族的なたくましい躍動感がみ  
なざっております。

「聖上陛下御臨幸を仰ぎて 鉄道開通式挙行の  
大盛儀」というタイトルのもとに記されておるの  
であります。その一端を申し上げますと、「鉄道  
館内には、近衛兵一大隊を整列し、拳銃の式あつ  
て音楽を奏す。館内無数の旗幟を翻し、紅白百千  
の提灯を掲げかつ烟火を揚げ、花木各種の装飾を  
なして時ならざる春を發するに似たり。」と書い  
てあります。このように日本交通史始まって以来  
のけんらん莊嚴たる式典であり、この伝統的な主  
幹交通としての存在が日本国有鉄道には今もなお  
脈々と伝承されていると私は信ずるのであります  
が、総理、いかがなるものでございましょうか。  
それから時間がたつこと百十四年、星が流れるこ  
とく過ぎ行く光陰まことに早いものでありまし  
て、今やその百十四年の国鉄の歴史を根本的に總  
括をして新しい鉄道の再生を期してやらなければ  
ならないという、いわば画期的なこの国会の審議  
であります。この審議に臨んで、総理は、基本的  
どのような所感あるいは感懐をお持ちでございま  
しょうか、まず一言お聞かせいただきたいと思ひ  
ます。

○中曾根内閣総理大臣 国鉄が百十四年の歴史を  
閉じて新しい現代の日本に適應した形に前進しよ  
うとするに当たりまして国会で慎重御審議をいた  
だくことは、まことにありがたく、かつ感無量な  
るものでございます。  
考えてみれば、国鉄は、今のお話のように、明治  
五年以来百十四年にわたりまして日本国民の大事  
な宝として、かつまた親しまれる国鉄として、日

本の経済や文化の担い手として大きな役割を果たしていただきました。この間におきます国鉄の職員や皆様方の御労苦に對しまして、心から敬意を表するものでございます。

特に日本の国鉄は、勤務の規律の厳格なこと、時間の正確なことあるいは事故率の少ないこと、特に時間の正確なこと等におきましては世界にも名をうたわれた存在でございました。そういう点を考えてみますと、やはり立派な国鉄であったのだなとしみじみ思う次第でございます。

戦争前におきましては、その上に国家財政の収入源として、国鉄は多大に日本の財政収入に貢献もしていただいたことでもございますし、戦後におきましては、外国からの引揚者を収容するという陰の大きな力もまた分担していただいたことでもあるのでございます。しかし、時代を経るに従いまして、科学技術や運搬手段や道路交通体系の大きな、急激な変化に伴いまして、その時代に合うように国鉄を變貌、變革しなければもう時代に合うことができないという情勢になりました。国民の皆様方の御支援をいただいでこれが改革の審議會をつくり、その結論をいただき、そして法案化して今日国会に提出さして御審議を賜っている次第でございます。

私は、この長い間の国鉄の功績を考え、かつ現代における我々の行わなければならない処置を考えましてまことに感無量なるものでございますが、特に国鉄の職員そのほかの先人の皆様方にここで心から敬意と感謝の意を表明しておきたいと感ずる次第でございます。

○小里委員 長かった国鉄の歴史を称賛し、そしてまた、これからの再生にける決意をお伺いしなければならぬわけでございますが、私は、時間もありませんから直ちに本論に入らしていただきます。

ただいま総理もお認めのように、国鉄が日本の経済社会の発展あるいは国民生活の向上に多大の貢献をなしてまいりましたその功績を私どもは今ここに大事にかみしめながら、その基本的な

一つの土壌の上に立ちましてこれからの再生国鉄を論究し、そして立派な国策を立てなければならぬわけでありませう。

申し上げるまでもなく、経済、産業の高度化、国際化あるいは国民所得の増大等、それを背景にいたしました今日のいわゆるモータリゼーションの発展あるいは航空輸送の拡大等によりまして、交通市場におきまます鉄道的位置と申し上げましようか、その役割は大きく変化をいたしておるのであります。言いかえますれば、今や国鉄は、現状のシステムでいくれば極めて危機に直面をいたしておるといふことが言えるのであります。

これを立て直すために、臨時行政調査会は丹精を込めて検討を加えてまいりました。それを受けました内閣は、今やその方向をきちんと整理をいたしまして、今国会に、国民の前に審議を諮っておるのがこの姿であります。いわゆる民営・分割の方向以外に方向はないぞ、この基本のもとに今回の改革八法はでき上がっております。

改革そして前進の国策を決定するまでの経緯あるいはその背景等は、今までのいろいろな機会におきまして耳しげく論及し、そしてまた政府の所信も伺ってまいりましたところでもあります。今や改革への選択肢は、まさに天賦の最後の機会であると申し上げても言い過ぎではないと思ひます。今お答えがございましたが、中曽根総理はさきの本会議におきましても、今回の改革は、最後の、いわゆる鉄道の再生にける最高、最良の手段であるから不退転の決意で臨みますという事を明らかになさっておられるのであります。今この委員会の審議のスタートにおきまして、改めてその基本的な姿勢を伺うものであります。

申し上げるまでもなく、中曽根総理は、行政改革には本当に正面から取り組んでおいでになったと私は高く評価をいたしております。かつて、故田中六助先生が幹事長当時、「保守本流の直言」の中に記した一項があります。

それは、今、勇気と決断を必要とする重大な政局である。もう一つは、難局を切り開き、次の新し

い時代の到来へとつなげる勇猛果敢な政治家をこそ今最も必要とする政局であるのだ。その背景には行政改革がある。中でも財政再建そして国鉄再建という、まさに史上空前の大きな課題を抱えておる。そのためには、中曽根さんをこの際日本の政治の頂点に立たせることが、私は国民の大きな期待であると思うと書いておるのであります。まさに、故人、当時の田中六助幹事長が示唆したごとく、見事に行政改革におこたえをいただいた、またいたされたい。そして、最後とは申し上げませんが、行政改革のいわば最大の目玉である、ウルトラC版と申し上げても過言ではなからう国鉄改革に、今あなたはいわゆる政治生命をかけておいでになると思うのであります。そのようなことも含めまして、基本的決意を改めてお伺いする次第であります。

○中曽根内閣総理大臣 輝かしい歴史を有する国鉄ではございましたけれども、最近の社会経済情勢の変化、交通体系の変化に必ずしも即応できなかった、そういうところで何回か改革案が試みられました。しかし、十分な改革は行い得ず、ついに臨時行政調査会あるいは国鉄再建監理委員会に諮問をいたしました。その答申を得まして、その答申の趣旨に従った大改革案を今回国会に提出さしていただいた次第でございます。

現在の状態から見ますと、この大きな時代の変化、航空やモータリゼーションという大きな変化等を考えますと、やはり全国一元化の一律運営という点にかなり無理が出てきておる。管理能力を超え、そういう大きな事業体になってきておる。そして、今や完全にコモーションベースで動いている航空あるいは自動車、貨物、そういうものに對して対抗できるだけの民間的手法と経営効率を持った経営体制に変えなければだめだ。もう一つは、労使関係でございまして、お互いに団体交渉が主という責任体制が必要である。労使ともに国に寄りかかるといふ体系ではこの改革はなし得ない、そういう大きな点に着目いたしまして改

革案をつくらした次第でございます。

いろいろ御疑問の点もあるかもしれませんが、政府といたしましてはこれが今日考えられる最善の案でありまして、この案を断行することがあしたの国鉄を開き、かつ国鉄職員の皆様方の生活を支える大きな方法であると確信をいたしておるのでございます。そういう観点からも、ぜひとも慎重審議の上、可及的速やかに法案を成立さしていただきますようお願い申し上げる次第でございます。

○小里委員 私は、昨今まれに見る重要法案の今回の国鉄改革関連八法を、一体各界各層国民は広くどのような観点から眺めているだろうか、その関心の度合い、あるいは政府及び与党が主体的に取りかかっております今回の法案の提出、この審議に臨んで、一体国民世論はどの方向にあるのだろうか、その辺も若干注目をしてみたのであります。

今ここに、国の関係のある、ある機関が調査をいたしました世論調査の結果があります。時間がありませんから、私の方から若干項目を分けまして説明してみたいと思うのであります。まず、この調査のねらいは、なぜ改革をしなければならぬか、あるいはまた、その改革の目標はどこにあるか、この辺に一つの視点が置かれて設問がしてあります。

まず最初に、ただいま総理が御説明になった、提出をなさっておられるこの八法について、国民の皆さん御承知でございますかという問いかけをいたしております。私は、率直に申し上げましてこの答えに驚いております。何と八三%の国民の皆さんが、国鉄改革は知っておりますよ、こういう答えを出しておるということであります。主権在民、世論政治でありますから、当然のことと言えはそれつきりでございますけれども、大変な関心の度合いを示しておるのであります。

二番目には、改革が必要ですか、いかがですかという問いかけに對しまして、改革は断固必要でありますよという答えが何と七三%出てまいって

おります。改革は必要だ、言いかえすと、勇気を出して取り組んでみなさいという、いわゆる国政に対する国民の示唆でもあるわけでありまして。しかも、その七三％の改革をやってみなさいという背景、理由を大別いたしますと、例えば赤字、借金が多過ぎますよ、サービスが悪いですよ、あるいは余剰人員もおいであるんじゃないですか、非常に多いんじゃないですか、こういうような具体的な背景まで出てまいっているということであり

ます。

あるいは事業体の大きさについても、先ほど総理が御答弁になったように、全国一元の巨大な組織では経営管理の限界を超えているんじゃないか、こういうお話をなさったようでありまして、まさにそのことにつきましても、この世論調査の答えて、大き過ぎますよというのが五三％も出てまいっているものであります。

次に、いよいよその改革の根本である民営・分割についてはいかがですかという設問に對しまして、またこれ四四％という数字が出ております。民営・分割よろしい、四四％です。しかしながら、また逆に、民営・分割はちょっと待ちなさいというの、ここに申し上げるならば二五％ぐらゐある。この国民の一部の意見にも私は十分留意しながら改革作業を進めなければならぬことは当然であります。何分にもいわゆる世論調査に答えた国民の四四％は、きちんと民営・分割でよろしいということと断定して、推奨をいたしておるということでありまして。

今世論調査の結果の明い点をちよつと三項目申し上げましたが、若干暗いところも申し上げておきたいと思つておりますが、若干違つた意味で一点注目すべきことが出ております。

国鉄改革よろしいぞ、やってみなさい、しかも民営・分割、こゝまでは断定するけれども、果たせるかな、民営・分割を断行した場合、六つのいわゆる旅客会社、その中でも地方の三つの鉄道会社は、経営の健全性はいかがですか、不安がありますか、これに對して、不安があります、極めて不安があ

りますというのが何と三〇％あります。改革は進めるけれども、期待もするけれども、不安もあるのですよ、この不安を完全に払拭してくだささいよと言わなければかりの数字であります。

以上申し上げましたこの世論調査に對しまして、私は、一口で申し上げますと刮目すべき世論の国鉄改革に對する基本的な方向だ、こういうふうにご考へるのではありませんか、総理大臣、いかようにこれをお受け取りでございましょうか。そしてまた、橋本運輸大臣、この世論調査の結果は、私は大分重みがあると思つていますが、どのように認識しておいでになりますか、お伺いいたします。

○中曾根内閣総理大臣 今次国鉄改革につきましても、国民の皆さんが重大な関心をお持ちであるということは私も承知しておりますし、ただいまの世論調査あるいは各新聞社の世論調査等も子細に点検し、拝見もいたしております。そして、今御指摘のとおり、結果が大体どの世論調査にも出ております。

改革は断行せよ、しかし新しく生まれる諸会社については問題点も多い。特に国民の皆様方のお考へは、全国的な連関性という問題、各分割された会社の採算性の問題、運賃の問題あるいは職員の身分の問題、そういうような問題について大きな関心をお持ちであります。そういう点につきましては、我々も国民世論をよく検討いたしまして、子細にそれに対応できるように案を今回つくつて提出した次第でございます。いずれ審議の過程で国民の皆さんの御疑問には十分お答え申し上げたいと思つておる次第であります。

○橋本運輸大臣 今総理からもお答えがございましたが、私もこの調査を拝見いたしました。そして、殊に民営・分割というものを支持される方々の中で、なぜ支持をさせていただけるのか。これに對して、経営も合理化や効率化が図られる、その期待をさせていただいて、また、ほぼ同じぐらゐ、職員の働きぶりや接客態度がよくなるだろうという期待を持つていただいていること、これらは現在の国鉄に對するいわば国民の不満の裏返しのもの

として、私どもは真剣に受けとめなければならな

いと思つております。

同時にまた、御指摘になりましたように、民営・分割というものに對して不安をお持ちの方々のお答へとして、ローカル線が切り捨てられるのではないだろうか、あるいは異常に運賃が高くなるのではないだろうか、そういう不安を漏らしておられる方々があることも、私も私どもとしては十分頭の中に入れてこれから考へなければならぬ、そのように考へております。

○小里委員 次に、これからの新生鉄道の役割と申しますか、同時にまた、分割・民営についてちよつとお伺いしてみたいと思つております。が、申し上げるまでもなく、自動車及び航空の発達によりまして、鉄道事業というのは全国的に、世界的に後退の傾向にあることは御承知のとおりであります。殊に欧州方面等におきましては、鉄道旅客輸送のいわゆる衰退は、政府の責任において直接その事業体の財政を補完する措置などもとられておる、そういう国々もあることは御承知のとおりでありまして。我が国の場合、そういうようなことについてはききうはここで時間を割くことはできませんが、御承知のとおり、いわば地形も細長く、かつ都市が発達して連続をいたしております。言いかえすと、日本列島は長い、そして主要都市がずっと連結をいたしておるわけでございます。言いかえすと、日本列島は長い、そして主要都市がずっと連結をいたしておるわけでございます。

今日、旅客輸送量が鉄道の場合はだんだんその地位が下がってまいりましたとはいふものの、今なお、統計をとってみますと、旅客輸送量の四〇％は依然として鉄道が担つておるわけでございます。そこには依然として極めて大きい可能性があると申せるわけでございます。私は、そのような観点からこそ国鉄改革八法をお出しになつて、そして再生を期するのだという、その具体的方策を明示しておいでになると思つております。言いかえすと、赤字解消あるいは国鉄改革は、そのま

まいわゆる鉄道の役割の後退を意味するのではなくて、新しい価値の創造をする意味を持ち、そしてそここそ鉄道再生の大きな原動力があるのだ、こういうふうにご考へるわけでございますが、運輸大臣、いかがでございますでしょうか。

○橋本運輸大臣 今お話がありましたように、ここに一つの資料がございます。昭和七十五年という時点を想定いたしました場合に、一体鉄道輸送のシェアというものがどうなるかということであり

ます。

昭和三十五年に五一％国鉄は輸送のシェアを占めておりました。そして、この資料によりまして、昭和七十五年度には一八％までそのシェアが低下すると言われております。しかし、その中で私どもが非常に注意をしてみたいと思つておりますのは、実は都市圏の通勤あるいは通学輸送というものの着目をして百キロ以内の交通機関別の依存度を見ても、確かに自動車の輸送量はふえておりますけれども、依然として鉄道の占めるシェアは三九・二％でありまして、また、百キロから三百キロぐらゐの間は二四・八％を鉄道が占めております。これが三百キロから五百キロの圏内になりますと、鉄道輸送のシェアはむしろ増大をいたしまして四五・二％を占めることになりました。そして五百キロから七百キロの距離、この間におきましては六二・八％が鉄道輸送を使用しております。求めらるであろうという数字が表れております。これから七百五十キロあるいは千キロとなりますと、今度は航空機の占めるシェアが非常にふえてまいりまして、航空輸送というもののウェイトは高まつてまいりますけれども、まさに御指摘のように中距離の都市間輸送、そして都市圏における通勤通学というものにおいては、鉄道の占めるウェイト、国民の寄せる期待というものは依然として低下をしておらない。将来において私どもはここに大きく着目し、分割・民営の方針をとりました後の鉄道というものの使命をここに求めたいと思つてお

ります。

○小里委員 時間の関係で要点を整理して進めて

まいりたいと思いますが、要するに、ただいまの運輸大臣の答弁の中の統計でも明確に出ておりまするに、また先ほど総理も触れておいでになりましたが、全国一元化のいわゆる巨大組織では経営管理に限界がある。もう一つは、画一的な運営形態というものは地域の実情に即したサービスができなかった。これはもう本当に具体的な、しかも相当な比重を占める経験の一つだと私は思います。

先ほど一番最初に総理が触れておられましたように、日本列島は長いから、本当に各地域間あるいは旅客、貨物各部門間の依頼心、事業管理にかける旺盛な意欲、活力というものがなかった。また、本会議で総理が触れておられたように、競争意識も余り目立つものでは感じなかったということ言っておられたようでありましたが、まさにそのようなところから今回の分割・民営論というものは断行しよう、そして地域の実情に合った、地域の住民に喜んでいただける、安心して使っていただけ、最も合理的で便利な地方鉄道をつくって、いこう、こういうところに着想をなされたわけでありま。どうかひとつ、総理を初め運輸大臣、この分割・民営化論の背景をよくお考えいただきまして、その可能性については、やれる、やらなければいかぬという一つの抱負と、同時にまた自信が、ありだと思っておりますが、今国民はこのテレビを見てもうから、運輸大臣、一言でよろしゅうございしますが、明快にお聞かせを願いたいと思ひます。

○橋本國務大臣 なかなか一言と言われましても申しにくいことでありますが、今回の改革の実施に当たりまして、効率的な経営というものを前提とした上で、私どもは健全な経営基盤を確保するように配慮をし、諸般の施策を講じたつもりであります。その努力によって経営は安定し得ると考えております。

○小里委員 先ほどの世論調査に関連をいたしまして、地方の住民あるいは国民は、非常に明るく期待をしておる面もあるけれども、不安な面も相

当あります。それを払拭しなければならぬ。その不安な面とは、赤字ローカル線は切り捨てられるのではないか、あるいは過大な切替代を払わなければならないのではないか、いろいろな心配がありますよというのを申し上げまして、さようなことには十分留意しながら地方鉄道を考えます、そういうようなお話でございしますから、さておきまして、安定基金について伺ひたいします。

一兆一千八百億円、それを分割後に、経営が厳しいのではないかとと思われる北海道鉄道会社に六千二百億円、九州鉄道に三千七百億円、四国鉄道に一千九百億円、安定基金を交付なさる。これは、中身を構造的によく聞いてみますとなかなかの知恵だと私は思っております。この三島会社に、独立してやってみなさい、今まで背負っておる借金は三つの会社には一切責任は持たせません、これも結構です。一つの政治判断だと思ひます。のみならず、いささかスタートの当初において経営の不振が予想されるから、その点を補完してやろう、安定基金をやる、この基金のいわゆる運用利回りによって予想されるそのマイナス高を補完しなさいというのですから、これはまずその鉄道会社、すなわち地域住民、国民にとりましてはこの点もひとつ十分御留意を願ひたいと私は思ひます。ありますが、同時に、せっかく安定基金を出す以上はその安定基金は一貫して、固定的に、安定して活用されなければならぬわけでありま。

そこで、多少込み入ったことを伺ひするようでありま。運用利回りですから、いわばその利子が毎年毎年ついて回るわけです。いわゆる安定基金の基金そのものは取り崩してはならぬわけでありま。それから、いただきました三島会社のおの大事に、これは聖域に置いておかなければいかぬ。その運用利回りマイナス高を補完する仕組みになっておりますが、これは結構であるにいたしましても、毎年度の金利が国債利回り、いわゆる十年分の平均の七・五％前後を期待しておるのか、ごく私に説明を受けておるのではありませんか、この七・五、おおむねこの数字の前後は動か

のか。同時に、この安定基金はこれで一回限りのものなのか。私は恐らく一回限りのものだろうと思っております。そんなに気分を弛緩させるような措置はよくないと思ひますから。

念のため伺ひするのでありますが、今伺ひいたしました安定基金の管理運用について、運輸大臣の方から簡潔にお答えをいただきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 監理委員会から最初ようだいをいたしました数字に、私どもは精査をいたしました結果そのままだでは足りないということから、今御指摘のとおり上乗せをした基金設定をいたしました。そして運用利回り等について私どもが期待をしておりますものも御指摘のとおりであります。また、積み増し等を考えないで済む状態を設定し得たと考えておりまして、これで将来に対する保障はし得ると理解をいたしております。

○小里委員 安定基金については極めて明快にお答えをいただきました。ぜひその方向で、これを基本にしてそれぞれの会社が安定した、しかも健全な経営ができれば、そのように期待をするものであります。もとより安定基金のみによって安定した運営ができるなんて、そういうことは考えておりませんけれども。

次に、今回の国鉄改革のいわば成否がかかっておるのではないかとと思われる重要な問題の一つでございします雇用問題について総理大臣に伺ひたいと思ひます。

国鉄改革を断行することは国民の声であると先ほど申し上げました。それは私はしかりと思ひますが、その際、長年にわたりまして、国家機関の一つであるとして申し上げてもいいと思ひますが、この国鉄の重要な一翼を担ってまいりました国鉄職員が志半ばにして本意あらずも再就職をいたさなければならぬ、あるいは円満退職をしなければならぬ、そういう緊急事態が発生をいたしておるわけでありま。私は、この円滑なる退職あるいは再就職、これはまさに国鉄改革の成否を左右する重要な課題事項の最たるものだ、こ

いうふうに思っておりますが、総理大臣、そのことにつきまして基本的な認識をお伺ひしたいわけでありま。

政府は従来から職員の雇用の確保については万全を期すと約束をしておいておるところであります。いよいよ具体的にその実践のための八法を今ここにお出しになったわけでございますから、裏腹に責任をとってしっかりとやりますぞという総理大臣の基本的な一つのお考えを明らかにしていただきたいと思います。

○中曾根内閣総理大臣 今回の国鉄改革の大眼目の一つは、やはり民間的、効率的経営に国鉄を改組する、そういう意味において六つの会社にこれを分割して民営化することと同時に、スリム化して、いわゆる過剰であると思われる人員をできるだけ少なくして、そして一本立ちでいけるようにこの機会に政府としても協力して行、そういう点が大きな眼目でありま。やはり破産に瀕しているような会社を立て直すという一番大きな場合は、大体どこでも職員、人員問題に手をつけておるわけでありま。これは、今までできなかった点を思い切つて今度はやろう、そういう考えに立ちまして、今まで国鉄当局も随分この人員の整理については努力してきて、その延長線の上に立つてさらにこれを思い切つてやろうという考えで、大体六万一千人を予想しておりますが、その人員については政府は責任を持っていろいろ努力し、また就職先を見つけてやうというので、今私が本部長になりました、まず国鉄が約二万希望退職でとっていただく、その残りを政府関係あるいは政府関係機関、地方公共団体、それから経済界等々にそれぞれお引き取りを願う、こういうことで約五万七千人程度は今のところ大体応じてよろしいという受け入れ側の数が出てまいりました。かなりいいところまで来ておると思ひます。

ただし、中身を見ますと、まだ政府や政府関係機関の努力が足りない、公的部門の努力が民間に對して足りない、そういうことを考えまして、私たちがとしてもさらに積極的にやるつもりでありま

す。しかし、いずれにせよ職員の方々の立場に

なつてみますれば、やはり自分たちの身分がどうなるんだらうか、御本人のみならず家族や親戚、特に高校や大学に行こうとしておる子供を抱えておる御家庭の悩みは深刻なものと我々は考へております。そういう点もよく考へまして、一人一人について納得のいくような、安心のできるような措置を最大限講ずる、こういうことで今努力しておりますでございます。

それから、年金につきましても約五兆円のお金が必要でございます。これらにつきましても今回の改革に当たりましてそれぞれ手当てをして、年金もやめた方々が心配なしにいただけるような体制をこの際つくつていく、こういうことで努力もしておりますでございます。

○小里委員 総理もこの問題は具体的に内容に及んで大分検討いただいておりますが、今総理が力強く存続するところでございますが、今総理がお触れになりましたように、今日の段階で動めておいでになる職員、二万人は円滑に御退職を願いたい、期したい、さらにまた四万一千人はひとつ転職を、再雇用を円滑に、しかも政府の責任においてやりますよ、今誠心誠意やっていると、言うなれば現在の国鉄の職員をただの一人たりといえども路頭に迷わしめるようなことがあつてはならぬ、私はこういう御心情だと思つております。そこで、その具体的な計画を運輸大臣にお伺いいたします。

まず、政府の体制としては、今総理の方からお話ございましたように、雇用対策本部長の席にみずから総理大臣がお座りになって、しかもしばしば雇用対策のための上級機関会議もやつておいでになるようであります。私も調べておるけれども、もう二、三回で「さういふことは言いませんが、なかなかきめ細やかに総理も踏み込んでやつておいでになる、さういふ実感でございますが、」そこで、運輸大臣にお伺いいたしますが、いわゆる一人も路頭に迷わしめないために、今の総理

のお話では、具体的に、例えば公的部門に対して三万人、国鉄の関連事業団に対して二万一千人、あるいは一万人を一般企業に期待をいたしておる、その中身もかなり進んでおる、非常に期待の持てるようなお話でございますが、その辺を運輸大臣の方でまとめてお聞かせをいただきたいと思ひます。いわば再雇用の進捗状況であります。

○橋本國務大臣 今の総理の御答弁に補足をさせていただきますが、私の立場からは政府関係の努力が足りないなどということをおし上げるつもりはありません。これはお願いをする立場として、各省また関係機関に大変な御努力をいただいております。現時点におきまして、国で約五千人、清算事業団を含んで特殊法人関係で約四千八百名、そして地方公共団体で約九千六百名、以上合計いたしまして公的部門で一万九千四百名の求人をいただいております。また、国鉄関連企業で約二万一千人を御採用願うことになっております。一般産業界からは約一万九千七百名現時点において求人をおしやうだいたしたしております。全体では重複分を除き合計五万九千五百名の採用申し出が現在参つておりまして、今後この調子で推移をしていくことを心から願つております。

政府関係の数が十分出ておりません。三万名に對して出ておりません原因は、去る九月十二日の時点におきまして再就職計画の決定を閣議でいたしました。そして、その時点で各分野別に確保すべき再就職先の目標数、各省庁が六十二年度以降受け入れていただく採用率、こうしたものを決定いたしましたために、現在各省で作業をしていただいております。現在各省で作業をしていただいております。現在各省で作業をしていただいております。現在各省で作業をしていただいております。

ただ、ここで一言だけお願いをいたしたいのは、実は民間で採用をしていただきたいと考えております。一万人につきまして、確かに今一万九千七百名の求人をおしやうだいたした。しかし、やはり私どもとしては職員にできるだけ選択の幅を広げてやりたい、そしてより自分の求める職場に行けるよ

うにしてあげたい。この一万九千七百名の求人に對してなお数倍の求人がいただけないものか、総理からも経済団体を通じてお願いを申し上げております。この場を拝借して国民各位に對しても御協力をお願い申し上げる次第であります。

○小里委員 私は、希望退職にしてもあるいは再就職にしても、円滑に、しかも手がたく着実にこれを遂行しなければならぬ、処理しなければならぬ、さういふような念願のもとに今お尋ね申し上げたのでございますが、御披露のとおり各部門におきまして、率直に申し上げまして私は円滑な滑り出しだなどという感じを受けます。これは、先ほども申し上げたとおり政府を挙げて、あるいは関係機関等々の努力の一つの成果でもあるわけでございます。

そこで、今大づかみに申し上げまして、六万一千に對しまして五万七千と……(橋本國務大臣「五万九千五百」と呼ぶ)五万九千五百ですか、さういふような数字で、極めてとは言わなければいけません、いわば明るい方向に動きつつあるとお話あるいはまた、今運輸大臣は希望退職の推移についてはお触れになりましたけれども、これも私の調査によりますと、この前のいわゆる退職時の特別給付金等の法律も手伝わったかと思われるのでございますが、二万人の希望退職に對しまして、現在において希望者が大体一万四千前後とも承りますが、その辺の数値。あるいはまた、他に国や地方へ転職をする人々の分野で四千人から五千人前後の希望者がもう既に出てきております。さういふお話も承るわけでございます。極めて申し上げますと、二万人の希望退職者に對しまして、いわゆる退職を期待するその数に對してもうその二万人を満たすのではないかと思われるぐらいの極めて良好な成果をおさめておられるやにも聞かれますが、これは非常に大事な問題点であるがゆえに、改めて簡潔に整理してお答えを願いたいと思ひます。

○杉浦説明員 お答えいたします。大今先生から概要の御指摘がございましたが、大

事なことでございます。数字を申し上げたいと思ひます。

十月一日現在で調べますと、希望退職の申し出を受けました職員が一万三千六百四十四名になっております。このうち、各界の御支援をいただきまして就職をした者を含めまして四千五百五十人ばかりが既に職を離れております。さらにまた、今までに公的部門等に転出済みの方が約四千三百人ぐらゐおります。それから、希望退職法以前に関連企業等に既に転職をいたした者が約千名おるわけでございます。さうした人数を全部合計いたしますと、いわゆる希望退職法による希望退職者を含めまして約一万八千九百人程度の人たちが既に転職あるいは見込みが立つておる、さういふ状況でございます。

○小里委員 いろいろ複雑な、しかも一つの厳しい環境ではあるのですけれども、希望退職について、二万人の目標は、今明らかにされましたように、既に退職を円滑にいたしましたあるいは円満に退職の見込みがきちんと立っておりますのが極めて一万九千人という数字でありますから、これは私は率直に言つてなかなか充実した一つの結果であると思つております。希望退職者のみに限らず、再雇用についても政府あるいは国鉄は挙げて今努力を積み上げておいでになるところでありますが、一段とこの機会に、この退職、再就職に関する雇用の問題は、政府を挙げて、全力を挙げて取り組んでいただきますように、心から強く訴へ、そしてまた期待を申し上げる次第であります。

最後に、有効求人倍率あるいは余剰人員、まあ余剰人員という言葉そのものは私は抵抗を感じますが、けれども、わかりやすく余剰人員と申し上げますが、この問題につきましてもちよつと申し上げておきたいと思つております。

いわゆる有効求人倍率の低いところ、これはもう申し上げるまでもなく北海道、四国、九州の各会社の地帯であります。この有効求人倍率の低いところは、逆に余剰人員の発生率が高い。これはもう数字の上で明瞭であります。どうかひとつ、

この辺は円滑にこれから推進できるように、運輸大臣を初め関係機関で御配慮方をお願い申し上げます。

時間がありませんから次に進めてまいります。長期債務の処理について伺いしてみたいと思います。

長期債務は、申し上げるまでもなく全体を締めまして三十七兆五千億、膨大な数字であります。これを一体これからどういう形でどういふふう処理していくか。しかも国民の理解も得なければならぬ、また具体的手法において納得もいただかなければならぬわけでありまして。しかしながら、この三十七兆五千億の中身を見ますと、ただ単純に率直に言います、切符を売った、そして人件費を払った、諸掛かりを払った、その後がこの膨大な数字でありますというわけにはなっていない。本四架橋をついたり、青函トンネルをついたり、いろいろな仕事もしてまいりました。あるいは先ほど総理大臣がお触れになりましたように、国鉄共済年金にかかわる債務も五兆円になんといはれております。しかもその中身を見ますと、細やかなことを申し上げるようでありまして、昭和三十一年の新国鉄共済法が始まる以前の昭和三十年まで、大正の始まりから四十五年間にかかわる、すなわち昭和三十年以前の旧国鉄共済法というのでありまして、それにかかわる借金も今、毎年度五千億円ずつ足りませんよ、これも補完しております。またしなければならぬと云うような仕組みのものも含まれておるわけでございまして、私はその点も国民に御理解をいただかなければならない膨大な長期債務の中の一つの姿であると思っております。

このことについては時間ありませんから触れません。お答えをいただく必要ありませんけれども、私がここで伺いをいたしたいのは、この処理につきまして、今回の国会に示された国の計画であります。その中で特に留意して私どもが国民の前に明らかにしなければなら

ない幾つかの重要項目があると思うのであります。その一つが非事業用地の処分であります。わかりやすく言いますと、国鉄土地の処分であります。六万六千ヘクタール、琵琶湖の面積に匹敵しますよと言われておる、その中の五万八千ヘクタールでございまして、これは新しい鉄道会社で使いますよ、あとの八千ヘクタールは大体処分してもいいんだけれども、その中で三千三百三十ヘクタールは当面有効土地処分面積としてこの際国会に明らかにいたしましたというのが事実であります。

整理して申し上げますと、三千三百三十ヘクタール、七千カ所、これを処分して、先ほど申し上げました膨大な赤字を埋めるための一翼にいたします。この土地処分といふわけでございますが、そこ、その土地処分のいわゆる規模あるいはこれからの推進策をこの際きちんと国民の前に明らかにしなければならぬ。まず第一に、先人たちが長い間を要して築き上げてまいりました、いわゆる国民資産であります。本質は非常に重大です。貴重な資産です。しかもその規模も、申し上げるまでもなく、ただいま言ったとおり、明治中期の官営工場を払い下げて以来初めての一大政府物件の放出です。よって新聞は書いています。空前絶後だ、私はそのとおりだろうと思っております。いかにこの土地処分が重要な役割を、本質を持っていか

かというのを私どもは国民の前に明らかにいたさなければならぬと思っております。総理はそのような観点から、この土地をひとつ最大有効に活用する、あるいはその処分においてはいささかの疑惑も生じないように公明正大にやらなければならぬ、こういうことを言われておるわけでございまして、そのようなことを含めて総理大臣の所見をお聞かせいただきたいと思います。○中曽根内閣総理大臣 国鉄の資産処分の問題は、今次国鉄改革を成功せしむるための大変大事な項目でございまして、また、それだけに厳正公平に行われなければならぬ、これは肝に銘じておるところであります。

そこで、政府といたしましては、運輸省の中にこの基本計画をどういふふうにしていくかという委員会をまずつくります。それから運輸省の中に、同じように国鉄が払い下げる財産、土地等の評価を行うその委員会も正式につくります。国鉄内部におきましても、同じようにその処分に関する審議会をつくりまして、これは具体的処分等について公正に行うような保障措置をそれで行う、このいう三段階の委員会組織によりまして、一人の独断等によつては行われぬ、みんなが監視しながら行う、そういうシステムをつくり、それと同時に、いろいろな評価その他につきましても客観的に、第三者の意見を用いてこれを行う。そして一般原則としては、これは競争入札というのが公正なやり方でございます。しかし、公共団体、市町村とか府県とかというものの御要請がある場合には、これはある程度優先的に考える必要もござい

ます。そういう場合には、これは必ずしも一般競争入札によらないという場合もあり得ると思っております。しかし、いずれにせよいろいろな保障措置、安全装置をつくりまして、不正が行われぬように、そして厳正にこれが行われるように、しかも国鉄が所期の目的を達することができるような財産処分が行われるように、そういう緻密な配慮を持って実行してまいりたいと考えておるところでござい

ます。○小里委員 総理の答弁で明快になりましたことは、最高に有効にこれを活用しなければいかぬ、そのために、二つ目には公明正大にこの土地処分を行います、こういうことでござい

ます。国鉄の改革の成否がこの一点にもかかっているという総理のお気持ちでござい

ますが、まさにそのとおりでござい

ます。次に、私が先ほど申し上げましたように、この土地処分は、ただ単純に、平常時におきまして、こ

こに行行政財産ないし普通財産があるから処分をいたしますよという行為とは全く違うと思うので

す。最終的に十六兆何がしになる膨大な、あるいは土地処分高を引いて十六兆何がしになるという計算になつてゐるようでございますが、そのいわゆる最終的な債務、言いかえま

一件、自治体に対して国鉄の所有地を払い下げをいたしましたものが、旬日を経ずしてとまでは言いませんけれども、極めて短い期間のうちに民間業者に転売をされたという例が現実に出てまいりました。

こうした実例を見ますと、地方公共団体の公共の用に供する場合におきましても、その事前のチェック等は厳正にいたさなければなりませんし、さらに、場合によりましては、こうした目的外の転用等をいたしました場合のペナルティーの措置あるいは一定期間の転売禁止その他の方法をも一段厳しくしなければならぬと考えておるところであります。あくまでも私どもは公開競争入札を原則にし、国民の目の前に明らかな状態でこの土地の処分をしまいたいと考えております。

○小里委員 総理あるいは運輸大臣の答弁ともども、公明正大にやります、そのための方策は徹底的に研究する、さらに一段と踏み込んで検討をいたしますというお話でございます。繰り返すようであります。私は、これは具体的に検討して、尋常な手続で、今までの経験がどうだ、慣例がどうだ、そういうようなこと等で処理されてはならないということをつけ加えておきたい次第であります。

ただいま運輸大臣の方からお触れになりましたように、昨今、国有資産におきまして若干疑惑等が発生したりした一つの苦い経験もあります。私どもは、一切の疑惑を排除する。絶対にそういうことは発生せしめない、国民の資産であります、厳正な態度で臨んでいただきたいということ強くここに要請を申し上げておく次第でございます。

特に、ただいまもう一点お伺いしたいのは、運輸大臣が公共用地への提供の場合には随契云々の話もなされたやに過ぐる本会議等で私は感じておるのでありますが、この公共用地への処分についても、いわば通例的な表現で申し上げますと、いわゆる地方自治体、公益法人あるいは公益、公共

の用に供する公共性を持った土地の場合には随契で差し上げますよという一つの経験があります。慣例があります。私は、この自治体、公益法人または公共性あるいは公益を持った団体たぐいの契約に拡大解釈をしはばされまして、その辺に国民の疑惑が注視された一つの傾向があるということとを指摘申し上げたいわけでありまして。

どうでしょうか、いかなる公共自治体、いわゆる地方自治体と申し上げておきますよう、自治体の公共の用に供する場合でも、まず一つは適正な時価。それからもう一つは、その自治体が直営事業で行う土地に限定をする。もう一つは、今大臣も触れておいでになりましたように、当初の契約において、例えば土地の授受を受けた後二年たつたら着工しない、特定の施設、設備、物件を着工しない場合にはこれは解除する、あるいは十年以内は転売はできないぞというような条件は最小限要件としてはめ込んでおくべきだと思ふのであります。その辺のことについてもう既に検討なさっておられるものでしょうか、お伺いいたします。

○橋本国務大臣 今委員御質問の点でありますけれども、例えば、私は、道路をおつくりになるための敷地とか、まさに地方公共団体が公共目的に利用されるというものについてもおのずからのルールをつくりたいとは思っております。ただし、同時に、地方自治体の行政というものを否認するような形もしたくない。ですから、地方公共団体が公共用地として取得を求められた場合には、私は、本来は随意契約で対応して差し上げたという気持ちを持っておつたわけでありまして。

ところが、昨日報せられました事例は、調べてみますと、実はその土地を整備する費用を民間業者に支払わせておるようなケースもございまして。これは、私は決して地方自治体不信論を言うわけではございませんけれども、幾ら地方自治体の公共用と言われる土地の御所望でありまして、こうした事例がある以上、そのチェックは厳しくさせていただかなければなりません。委員が御指

摘になりましたような考え方も一つだと思ひます。

また、少なくとも適正な地価はお支払いをいただくわけでありませうけれども、適正な地価は隨意契約の場合でも……（小里委員「時価と言つて」と呼ぶ）はい、時価はちようだいをすることは当然でありますけれども、その場合におきましても、転売を制限するあるいはその他の手法を抜けば道のないように厳正にするため、目下工夫を改めたいとしております。

○小里委員 くだいようであります。国民の貴重な資産であります土地であります。公明正大に適正にやつた、これなればあえてあすの国民生活の向上に直接間接役立つ一つの土地処分を行ったのだと納得していただける、そのような一つの方法を、ただいま運輸大臣お答えのとおり十分御検討いただきますことを強く期待を申し上げます。

時間がありませうから、次に運輸大臣にお伺いいたしますが、先ほど申し上げました処分土地三千三百三十ヘクタール、この総代価、一体どれくらいで売れるだろう。ですから、今次の再建の財政計画の中ではこれぐらいを見込んでおるのです。というのが今度、きのうですか、政府からお配りになりましたこの膨大な資料の中に当然出てくるだろうと私は期待をしておりましたけれども、これは出てきていない。いつでございましてか、監理委員会が出しました二千六百ヘクタールのときの五兆八千億という数字は聞いております。今次はそれが一千億四億に減らされて五兆九千億という数字が、これは責任ある数字であるのかないのかわからぬような形で出てまいっておりますことも知っております。さらに、先ほど大臣が御説明になりましたように、処分する土地はもととふえまして、二千六百ヘクタールがかさ上げしまして三千三百三十ヘクタールになりました、こういうお話でございます。

私が先ほどからしばしば申し上げておりますように、国鉄改革の重要な要素の一部を持つてお

るわけです。しかも、財政再建あるいは国の財政計画に何らかの形で直接結びつけておりますこの債務償還計画の中で土地代価が明確に示されないということは極めて不明である、こういうふうに申し上げたいのであります。

時間がありませうから細やかなことはお伺いしませんが、大臣もいろいろな事情がありその辺を御配慮いただいておりますのであります。一体、この三千三百三十ヘクタール、七千カ所の土地の大体の処分見込み高というものはどういふうに押さえておいてなるのか。ちなみに申し上げますと、最近の土地騰貴の情勢、あるいは土地価格の趨勢と申し上げましよう、これも御承知のとおりであります。いたずらに土地騰貴を招くような方式はよろしくないと思ふのであります。必ずしもこの土地を処分するから町の地価が上がりますよという論理にはつながらないという有力な説もあるわけございまして、その辺も含めて、運輸大臣、どういふうにその辺の処分の推移を見ておいでになるのか。時間がありませうからちよつと簡潔に御説明をお願いいたします。

○橋本国務大臣 今委員からも御指摘がありましたように、国鉄の用地は公開競争入札の方法を基本として処分が行われるわけでありまして。ですから、せつかくの御指摘でありますけれども、実は金額は、やってみないと、その時点にならないと算定できないという要素がございます。さらにまた、その売却の時期あるいはその土地を付加価値を高めて処分する等々の場合におきましては、価格に相当な差が生じるという予測が成り立つわけでありまして、これは不確定要素が大き過ぎるものであります。金額を申し上げることは差し控えていただきます。と申すのであります。

○小里委員 運輸大臣お話しのように、この土地は膨大な土地ですから、処分をするにしても相当な年月を要します。大体今の計画では十年ぐらいたがを踏んでおいでになるようでありまして。したがいますと、物件ごとに土地の処分をするその時期にもよるだろうと思ふのです。それから、土地そ

のものに道路をつくらたり公園をつくらたりそのほかの社会的な施設をして環境整備をして、付加価値を高めて売られる土地もあるでしょう。あるいはその用途によっても違うでしょう。いろいろあるかと思うのであります。しかしながら、先ほど申し上げましたように、二千六百ヘクタールのときには五兆八千億を大体見込んでおりますよ、こういう数字が出てきたのです。その後の状況変化というのは七百ヘクタールをかき上げしましたよというだけのことです。したがっていまして、その結果における一つの見込み高というものが、前段階における見込み高が出ておるわけでありまして、私はその辺は何かの算定根拠、背景があつたばこそと思うのであります。

そのような意味におきましても、また価格によつて、先ほど私が申し上げておりましたように、膨大な国民負担というものが変動してくるわけでありまして、一定の——まあ運輸大臣が今ここで明らかにできないとおっしゃる理由もわかるのです。例えば入札価格の頭を教えるようなもの、あるいは必要ない一つの予見があるいは予断を与えるようなもの、だから、土地処分の契約行為を乱してはいかぬからという御配慮もあるでしょうけれども、また見方によつては、必ずしもそれは予断を与えるものではないです、公共用地を高く適正な価格で売るためあるいは公正に売るための手段にもなるのではないかという説もあるのですから、私は、一定の仮定の条件のもとでもよろしいですから、地価公示の制度もあることでございまして、そのデータを使つて先ほどの監理委員会の行った数値を伸ばしていった計算ぐらひは出せるのではないかとも思うのです。が、いかがでしょうか。今すぐここでその数字をいただきたということは申し上げませんけれども、今申し上げましたように、いわゆる地価公示の制度がちゃんあるのですから、そのデータを使つて、そして監理委員会が出したその数値を伸ばしていけば、私は推定数字というものは出てくるのではないかとも思うのでございます。大

変くどいことを申し上げるようでございますが、運輸大臣、いかがでございましょうか。

○橋本國務大臣 大変つらい御質問をいただいたわけでありまして、そうすると、今の委員の御質問を改めてちよつと整理をさせていただきますが、地価公示の制度もあるのだから、そのデータを使つて監理委員会の行った数値を伸ばしてみても、そういう方法もできるじゃないか、そういうふうにと整とんしてよろしうございしますか。

○小里委員 そのとおりでございします。

○橋本國務大臣 それでは、これはあくまでも仮の計算、仮定を置いた仮の計算という御了解をいただきます、その前提で早急にやってみます。

○小里委員 ただいま運輸大臣の方から、おおむね私が要求をいたしましたものを、一定の条件はありますけれども明示するというところでございまして、できるだけ早い機会にその数値を御整理いただきたと思ひますが、大体いつごろまでと期待申し上げてよろしうございしますか。

○橋本國務大臣 これは、今事務方と相談せずに、やらせてみますというところでお引き受けをいたしましたので、私も時間的にどれぐらいかかるかわかりません。しかし、この御審議に必要な数字としてできるだけ早く試算をさせるようにいたします。

○小里委員 時間もないようでございしますから、ここで整備新幹線五線について総理大臣にお伺い申し上げたいと思ひます。

今心得ておりますことは、緊急性、重要性を持ちました国鉄改革八法に私どもは中心的に取り組んでおりますから、整備新幹線のことについて余り具体的にここで触れることはなじまないと思ひますが、そういうふうな一つの考え方のもとに総理の考え方を若干お伺いしてみたいと思ひます。

過ぐる一月ぐらひ前でございますか、全国の知事会議が行われました。総理大臣官邸で行われたわけでございしますが、その席におきまして、整備新幹線関係知事から挙げて、整備新幹線、いろいろ厳しい行財政状況下にあるけれども、これは

政府の既定方針でもあるし、さらにまた政府の各機関で長年かけて積み上げてきたいきさつもある。既に方向は決まっております、しかも我が党はさきの選挙においても公約を打ち込んである。ぜひひとつ総理、一貫した姿勢を持って、厳しい一つの坂道であるけれども、何とか明るい曙光をきちゃんとキープしてくれぬか、そういうような要望が見通しをはつきりしてくれ、そういうような要望があつたことは御承知のとおりであります。総理は、要約して申し上げますと、既定方針は尊重する、希望の灯は消さないよ、こういう明快なお話をいただきます。これは国民よく御承知のとおりであります。そのお考えにおまわりはないと信じておるわけでございしますが、この機会に改めてお伺いをいたします。

○中曾根内閣総理大臣 整備新幹線の問題については希望の灯は消さない、そういうことは申し上げたとおりであります。ただ、これを現実化するといふ場合については非常に慎重な配慮が必要でございまして、まず現在の法案が成立して、そして民営・分割化が前進、進行する、その後の問題である。この法案が成立しないうちにいろいろ新しい仕事について申し上げることは必ずしも適切でない、そういうふうにはやり順序、段階というものも考える必要がある。それから、これを実施するにつきますと、党の首脳部あるいは内閣との間に交わした約束がございします。また、あのころ、三塚君が責任者で、該当の知事さんにおいで願つて、御承認いただいたメモもございします。そういうようなものも我々としてはやはり重要視していかなければならない。現在、前からも御答弁申し上げておるうちに、整備新幹線財源問題等検討委員会がこれを検討する、そういうことで検討の上これはどうするかというのを決めていきたいと考えておる次第でございします。

○小里委員 要するに、希望の灯は消さない、これは基本、それから民営・分割の段取りができたから考える、こういうふうには私は受け取っておきたいと思ひます。

そこで、ただいま総理がお答えになりました中で、財源検討委員会というのがあります。これは申し上げるまでもなく、財源をどうするか、あるいは新幹線の建設主体をどうするか、あるいは在来線の云々、そういうような基本的なことをひとつ検討してみよう、こういう段取りであります。

これは、端的にお伺いしますが、座長は内閣官房長官でございします。大体十二月、六十二年度予算編成、この時点までには整理されるものと内外の関係ある方々は見えておるものでありますが、そのように理解してよろしうございしますか、お伺いいたします。

○後藤田國務大臣 党の方ともよく協議をしなければならぬ事項でございしますし、今ここでいつごろということを決めておるわけではございませんが、小里さんの今の御質問の中にあつた御意見、これらも頭にしっかりとどめながら検討いたしました、こう考えます。

○小里委員 どうもありがとうございます。時間もありませんから、ここで国鉄総裁に一言お伺いしたいと思ひます。

結論から申し上げますと、先ほど総理大臣を初め運輸大臣等々、国鉄改革に取り組んでおいでになるあの厳密な真剣な態度は御承知のとおりであります。また、あなたも劣らず大変な御努力を積み上げておいでになつておられます。私はここで、国鉄よ、杉浦総裁よ、今こそ心を開きなさい、正念場だ、こういう意味であなたの御所見を、もう最後の四コーナーを回った、いよいよ目前にその分水嶺が迫つておるんだ、あなたの御心境をお伺いしたいというのがこの質問であります。

最近、地方のいろいろな皆さんに聞いてみますと、いや国鉄もえらく変わったと、非常に好意的な明るい感覚で見えておるといふのが実情だと思ひます。あるいは、本気だ、総裁以下使命感に燃えている、国鉄再建にかけているな、そういうふうな一つの声、あるいは声なき国民大衆があなたの方を明るく見ておる、そういう一つのポリウムを感じるのです。

今ここに私は、全国の一、部でありますけれども、鉄路に携わっていらっしゃる皆さんから手紙をいただいた。あるいは東京や上野や新宿や横浜の駅長さんたちからも手紙をもらったり、文書を書いていただいたりしておりますが、いろいろなことが書いてありますよ。時間がなければ一つ一つ申し上げませんが、杉浦総裁よく頑張っておられる、一つの信念を持って段取りよく、そして国鉄本社幹部と一体となって本当に苦心惨たんしておる、私ももともと早く気づけばよかった、何とかお役に立たなければならぬというような手紙もいただいております。最初に申し上げました今日の段階、総理以下それぞれ取り組んでおいての取り組みの中におきまして、いわばその衝の責任者である総裁の一言をお聞かせいただきたいと思う。

○杉浦説明員 ただいま先生から私に対する温かい御指導をいただきました。大変心強く思う次第でございますが、諸先生並びに関係官庁の大変な御努力によりまして、本日ここに世紀の大改革である国鉄改革に関する法律案がよい審議開始に至りましたことは、私といたしましてまことに感慨が深いものがあり、また身の引き締まる思いがいたす次第でございます。

私は、今回の改革案が、先ほど総理が申されましたように最後のものであり、最善のものであるというふうに確信を持っておるところでございます。しかしながら、総理初め小里先生のおっしゃいますように、国鉄は長い歴史を持ち、また役割を持ち、国民に大変親しまれた長い長い歴史がございます。そういう歴史のある国鉄をここに改革をしようというそうした大事業に對しまして、国鉄を愛するお気持ちだと思いますが、いろいろな意味で御批判、御叱正があるということも事実でございます。私も、政府の御指導をいただきながら、こうした国民全体の御意見に真摯に耳を傾け、また本委員会におきまして御審議を賜り、速やかに御審議が終了されることを心から念願するものでございます。

また、今先生御指摘のように、国鉄の内部におきましても非常に職員全体の気持ちが変わってまいっております。全国各地で改革のための運動が自発的に行われ、あるいはまた、労使関係で難しい問題がございますが、労使のそれぞれの立場からいろいろ真剣な討議が行われ、労使共同宣言等の問題も進展を見ている状況でございます。こうした状況を踏まえまして、私も今後の雇用安定という問題を最後まで関係の皆様方にお願いをすると同時に、法案成立の晩におきましては、新生鉄道を目指しまして懸命の努力をする覚悟でございます。よろしくお願いいたします。

○小里委員 ただいま国鉄総裁も異常な決意を披瀝いただいております。結びとして申し上げますが、先ほどから申し上げておりますように、昨今まれに見る規模の大きい改革事業、すなわち国鉄改革であります。しかもこれが実施については明年の四月一日という一つの目標があります。これは内外のいろいろな改革案の持つておる諸条件、事情を比べてみまるとなるほど明年の四月一日には周到に間に合わせなければならぬというところが具体的に納得させられるのであります。私も真剣に前向きでこれに取り組んでまいりつもりであります。どうかひとつ、総理大臣を初め運輸大臣、関係大臣、そして機関挙げましてこの目標にぜひ成功するように心血を注がれんことを期待申し上げます。私の質問を終わります。

○細田委員長 これにて小里君の質疑は終了いたしました。次に、嶋崎議員。

○嶋崎委員 私は、日本社会党・護憲共同を代表しまして、国民が注目をいたしております国鉄の政府案、改革案に對しまして質問をいたしたいと思います。

先ほど運輸大臣との議論の中で、一定の世論調査についての御判断があったようでございますが、我が党もこの問題は極めて重大であると判断

をいたしました。全国的に五千万署名というのをいたしてまいりました。その五千万署名において、分割・民営反対、その中には、分割には反対だが民営的手法はともていいという我が党の見解に近いものも含んでおりますけれども、今出されております政府の法案に對しましては相当な批判が出てきているわけでありまして。

ちなみにその数字を申し上げます。メモですと、今正確に数字は出ておりませんが、私たちが全国的に集めました分割・民営反対の五千万署名の集まりは三千五百万を超えました。それは、前回の総選挙の投票率を前提にいたしましたとしても四二％ぐらいです。有権者の五六％です。人口でいいますと二七％です。つまり、昨年の七月の監理委員会の答申以来、百年にわたって国民が懐かしんでいる国鉄というものを分割して民営化する。国民の財産を安売りしやしないだろうか、分割したら不便なことになるんじゃないか、ひよつとしたら運賃もまた上がるんじゃないか、集団で旅行しようとする、今までのようなサービスができにくくなるんじゃないか、多くの国民が不安を持ちながらいる中で行われた世論調査の結果は、皆さんのように政府が上から無作為抽出をやったのではなくて、私の仲間が一軒一軒それを説きながら集めた署名が三千五百万を超えたのであります。もちろん重複しているところが一部分はあると思います。あると思うけれども、有権者の半分以上の支持を得ているという観点に立ちまして、私たちは今度の国会に当たりまして、社会党の独自の案を提出する決意をいたしましたわけでありまして。

したがいまして、先ほどの世論についても、私たちの観点から見ると、国民の側から見ると、世論の問題の立て方は違う。これだけ事が重大であるということを示していると思えます。総理、いかがでしょうか。その意味で、我々の提出している法案と政府案とを対決させながら今後議論を進めたいと思いますが、いずれにいたしましても、このような我々の努力について総理はどうお考え

になりましようか、まずお尋ねしたいと思えます。○中曾根内閣総理大臣 私は、国民の皆様方は国鉄の大改革をまず支持している、この支持は非常に強いと考えております。そして、具体的な内容については、分割・民営化というものがやはり今一番適当である、それ以外には方法はないう、これも国民世論大多数が支持してくださっているところであると承知しております。これは、いろいろな民間関係、ジャーナリズム関係の世論調査を見ておりまして、先ほど申し上げましたような数値が、大体同じような数値がいつも出ておるところを見てそうであると思えます。

政治的には、先般の総選挙におきまして、我々自由民主党はこの分割・民営化の考え方、国鉄の大改革を国民に正面から訴えて賛否を求めたわけでございますが、御存じのように結果は自民党が圧倒的な支持をしていただいた。我々は、これは公約でありますから、この公約を実現しなければ選挙を行ったことは意味もないし、国民に申しわけがない。そういう意味からも、この法案については不退転の決意で公約を実現する考えでおるものであります。

○嶋崎委員 国民の世論というもの選挙の結果がすぐテーマごとに同じだということとは成り立たぬのです。現代政治の政治過程というのはそんなものじゃないです。ですから、私たちの側から見た世論調査でも、分割が圧倒的に過半数だということとはあり得ない。皆さんの仲間で、奥さんが、自民党の政治家の奥さんが署名しているじゃないですか。(発言する者あり)名前を挙げてもいいですよ。だから、そういう意味では、一軒一軒とったときの世論調査というものの持つてくる意味を、権力の側から見た世論調査と野党の側が足を使ったやつたというこの意味を、国民の立場から、耳を傾けながらこれからの討論をしていただきたい、こう願うわけです。どうですか。

○中曾根内閣総理大臣 社会党がおやりになった署名につきましてはそれなりの意義があるだろう

とは思いますが、そういう署名の場合と、顔を表へ出さないでという一般的な行われる世論調査、どこかの何のたれべえというふうなもので、人が行ってお話をするという場合の世論調査と、それから一般的に行われる世論調査は大分性格が違ふと思うのです。やはり毎戸人が来られて署名してくれと言われると、日本人は大部分はあまいいよと名前を書く。それが日本人の特性であると思ふのです。そういう意味におきまして、私は、今まで経験的に見まして、ジャーナリズムが、報道機関等がやっておる世論調査の方が、国民の世論というものは割合に率直に出てきているのではないかと考えております。

○嶋崎委員 まあ世論調査論争をやるよりも、中身に入ることが大切ですから、この辺にいたしましょう。

さて、今の国鉄改革という政府案に対して賛成をとりながらも、最も反対の立場であつても、国鉄自身が今まで経営について一定の努力をしてきたが、もっと努力をすべきであらうという期待がいろいろな形であることは世論調査において出ているとおりです。そして、今日までのような国の負担で事をやれば、何でも公的な負担で処理するといふやり方をとつていたのでは借金が増えることになる、これもみんな国民はもう知っていることだと思ひます。また同時に、今国鉄で働いている職員は分割・民営で、後で次第に明らかにしていきますが、急速な人員減のもとで、職に対する大変不安な状態にあることは御承知のとおりであります。

職員の問題だけじゃないんです。例えば私の郷里の松任市を例にとりますと、松任市というのは、そこに松任の工場がありまして、その工場とそれに関連する下請企業の人でもっているわけです。ですから国鉄が明治の時代にスタートして以来、一定の時期に、大正の時代に入りまして、国鉄のおかげで私たちの地域の仲間が職を持つことになった、これからは国鉄のお力をかりて私たちの地域の職の御努力をしていただきたいということ

で、国鉄と市との間に交わされた古い文書もございます。こういう状態ですから、例えばそういう松任市にある整備の工場が消えてなくなることはなつておりませんが、相当な人員減が行われようということになりますと、これは市にとつては一つの大きな社会問題であり、雇用問題であります。国鉄の職員だけの問題じゃないんです。そういう意味で、国鉄の職員の問題というのは地域の問題であり、社会問題化していくという可能性を持った中身であるということも御配慮いただきたいし、国民が目をつけている大切な点だと私は思うのです。

また、さつきから出ておりますように、整備新幹線というのは、便利になるから早く敷いてほしいという世論が一方にあるでしょう。しかし、その際に、整備新幹線を敷く敷き方についてどうなつてくるのかまだ一つもわからない、一方で期待を持ちながら負担ということになると待てよということもまた世論の重要問題であります。また同時に、今まで走つていたローカル線といふまじやうか、英語で言うローカルというのは正確じゃない。本当はルーラルなんだ。基幹線がローカルなんでして、本当は英語で言うところのです。が、わかりやすくローカルと言つておきましょう。今まででなくなったローカル線がなくなつていく。今まで病気のときには汽車でなら安心だと言つていたものがなくなる。子供たちの通学に必要だったものがなくなる。年とつた人はラッシュのときには汽車に乗りませんから、暇なときに乗つて病院に行く。それが今までどおり維持できるのだろうか。ローカル線の問題でも、今度の政府案で分割・民営が進んだら残るのだろうかという不安を恐らく持つて見守つていきたいと思います。

こういう一連の諸課題を、国民が持つて一連の国鉄に対する改革の願ひといふものをどう受けとめるかが我々国会の政治家の任務であり、この受け方をもし誤つたら将来に大変な禍根を残すことになると思ひます。特に、そういう情

勢でありますから、こういう一連の諸問題、今から審議に入りますが、確信を持つて分割・民営がよろしいというだけと言うのではなくて、我々の意見にも耳を傾けながら、今後とも国民のためになる国鉄が真に再建される道——私たちも国鉄は危機だと思つています。だから改革案を出したのです。その改革に当たつての政府・与党の道と私たちの提出した道と、そのいずれかについて国民の選択の場を与えるために一定の慎重審議の時間を要する、こう考えますが、慎重審議ということについて総理はどうお考えですか。

○中曾根内閣総理大臣 これだけの大問題を扱つていただくのでございまして、慎重審議はもとより大切なことであると考えております。

○嶋崎委員 慎重審議という場合には、最初総理にお聞きしますが、去年の監理委員会答申というものは、これは行政委員会の答申ですね。今度政府はこれを受けとめて、政府の立場からこれを実施するといふのが八本、先国会の一本を入れると九本を提出した意味ですね。監理委員会答申と今度政府が出された法律案、これとの関係について総理はどういう判断をなさつておられるか、まず前提として聞かせていただきたい。

○中曾根内閣総理大臣 政府は法律に基づいて国鉄再建監理委員会をつくり、監理委員会は、鋭意懸命な作業をしていただいて、これが最善なものであるといふ建言を出しました。政府はそれを検討いたしました。この法律にも書いてありますが、やはり最大限に尊重して今回の法案をつくつた、そういうことでございまして。

○嶋崎委員 最大限に尊重したのです。そうすると、答申の中身を政府がまず受け継ぐということには、大半のものを受け継ぐという前提があります。まずこれは確認できますね。

○中曾根内閣総理大臣 重要な項目についてはそれを採用して法案をつくつた、そういう考えであります。

○嶋崎委員 では、答申が出したものについて、政府が独自に判断をして修正をした基本的な点に

ついて答えてください。

○橋本内閣総務大臣 基本的には、今総理からお答えをしたとおりであります。例えば貨物鉄道事業の具体的なあり方等、細部の検討をゆだねられておりますものは政府が判断をいたしておられます。また、バス事業等、監理委員会としては十三プロック制を示唆しておりましたが、十プロック制を採用することを考えております。

○嶋崎委員 まだ橋本さんに質問してなかったのです。では、言つた勢いであなたに質問しましょう。

橋本さんの誕生日に、大臣になられて、そしていよいよ国鉄改革を私が責任を持ちますと言つて国鉄に行かれた。覚えておられますか。八月二日ですよ。(橋本内閣総務大臣 違います。七月二十九日です)とつぶやいた。誕生日と新聞と間違えた。それが「つぶやいた」という国鉄の機関紙に載りました。そこにこう書いてあります。「私にとりましては、この答申を受けるといふことは大変辛いことでした。」「私よりはるかに辛い胸の内、あの答申を受けられたと思ひます。」「相手にそう言つておられるわけですね。橋本さんは「大変辛い」と言つておられる。私自身が「大変辛い」といふことを何度もおしやうとつておられる。最後にもおしやうとつた。一番最後に大臣は「辛い話ですが、みなさん明るくやりましょう。」「と云つて、その前に、大変つらいけれども頑張りましょうと言つたのです。」「辛い」「辛い」「辛い」、これは何ですか。どういう意味ですか。

○橋本内閣総務大臣 せつかくの御質問でありますからお答えをさせていただきます。

確かに、私は自分の誕生日に国鉄本社を初めて訪ねました。ここにおられる委員の方々が御承知のように、私はもとと交通問題全体については素人です。国鉄の問題といふものも、かつてマル生が崩れていったときの社務の理事としてその対応をいたした記憶があり、また、スト権ストのときに、何とかこれを回避できないかと努力をした当時の社務の理事でもありました。そして

行政改革の責任者となりまして、国鉄問題というものを行政改革の立場から私は眺めました。当初は確かに私は国鉄の状況というものを十分に熟知しておりませんでしたから、いわゆる大変な集金団であるとか、勤務時間中におふろに入る諸君の集団であるとか、そういうことが頭にあったことも事実であります。

しかし、だんだん行政改革という視点から見えてまいります中で、国鉄というものをこれから生かしていくためにやはり再建監理委員会の方向しかないということを受けとめると同時に、この大きな改革に耐えなければならぬ国鉄職員のつらさというものも感じるようになりました。現に今も感じております。しかし、今これだけ巨大な赤字を抱えております国鉄がこのままの姿で存続できないということとは、鳴崎委員もお認めになったとおりであります。そして社会党自身も……（鳴崎委員「いいよ、もう」と呼ぶ）せつかくのお尋ねでありますから、きちんとお尋ねしてください。民営というものを考える時代が参りました。しかし、この間に職場を去っていくかなければならぬ職員も多数おられるわけでありまして、こうしたものを担当の責任者としてつらくないと言え、それはそうでありまして、しかし、それを乗り越えなければならぬことも事実であります。

せつかくのお尋ねでありますから、私のつらいと申し上げた意味だけはお聞き取りを願いました。鳴崎委員 もともと分割に賛成でなかったという点ではなくて、つらいという意味で申された、こういうことですか。もう結構です。答えなくていいです。

さて、中へ入りましょう。総理、今度監理委員会の答申に基づいて独自の政治判断で法案を出されましたね。前に確認したとおりです。それならば、この法案を審議するには——この法案というのは、一口で言うたら分割・民営の枠を決めたのは法律なんです。これは典型的性格、大枠を決めたのです。つまり分割・民営という枠組みの中で、今

後これをどう動かしていくかということについて一定の定量的判断が要りますね。今までたくさん資料を出していただきましたように、新会社ができるのと収支はどうなるのだらうということ、また土地問題もあるでしょう、いっぱいありますね。こういう基本問題について政府が独自に法案として出されたのなら、この審議をするときにはそれに必要なデータは当然全部出すということで、私たちの要求によつたええいただきました。何と九割以上資料提出いただいた。感謝いたします。ところで、一番大事な資料は何か。政省令なんです。わかりますか、この意味。大臣、総理大臣。基本的な問題だから総理大臣だ、これは。

○橋本国務大臣 大変失礼であります。法律案がつくられて後まとめる政省令、その法律案の御審議をいただく前にその政省令はここに出せとおっしゃる方が御無理ではないでしょうか。

○鳴崎委員 この法律は前国会に出ているのですよ。御承知ですね。そしてここにありますよ。「七法案に基づく政省令等の規定事項に関する検討状況」というのがありますね。ここに「政省令等に規定する事項」、こういう説明が入っている。

最初にちよつとお聞きしますけれども、政令をつくるときに各省連絡会議をやります。あの連絡会議をやるのは、その省に属する法律の省がインシテアチアをとってやることは当然でしょうが、全体をマネージ、アレレンジするのはどが責任の省ですか。官房ですか。

○林政府委員 お答え申し上げます。省令は、これは各省独自でつくるものでございまして、それから政令については、閣議で決定いたしますので、所管省が政令案をつくりまして各省に協議をいたしまして、これは連絡会ではございませぬ、事実上協議をいたしまして、あと法制局の審査を得て閣議に出す、こういう手続でございします。

○鳴崎委員 わかった。政令は閣議で、協議ですな。省令は各省でつくるのですか。

定する事項に関する現時点での検討の状況」です。から、まだ何も決まっていなくていいです。今後の検討、と次に書いてあるのですから、また先で検討するのです。関係部門との調整等に依り、と書いてあるのですから、これもまだやらないです。変更することもあり得るものである。この書いてあるのです。変更することもあり得るものである。これで審議できますか。

例を挙げましょうか。まずここで聞きたい。法律は前国会に出ているのですよ。今国会に継続したので、そして途中選挙があつて——継続でなく、廃案になつて新たにだした。しかし、出ているわけでしょう。そして、いまだに政省令については検討、今後の検討、関係部門とはいまだに何もやつておらぬ、変更することもあり得る、こんな資料は党の資料要求に対する答えになりますか。まず答えてください。

○橋本国務大臣 御審議を受けて、その御審議の結果法律案が通過成立をいたしました後、その御意見等も参酌しながら決めていく部分があるわけでありまして、当然今の時点で全部出せとおっしゃる方が御無理でありまして、正直な検討状況を提出したということでもあります。

○鳴崎委員 そのぐらひの常識はありますよ。つまり審議するときに、政府が法案を出したんだから、少なくとも基本的な問題については、政省令的なものはほぼ大綱はつくられておらなければおかしいですよ。

じゃ、例を挙げましょうか。まず一ページからいきましようか。国有鉄道改革法案の基本の十九条、これは法律では五つの項目を指定しているのです。三つ書いて「等」です。こんなものは骨子にもなりませぬ。

二番目、二十四条第一項、これは鉄道施設というのについて特定化する条項です。これは幾つか書いてありますよ。わかつてないのですか、まだ。外にはみんな出ていますよ。外には皆発表されていきますよ。「日本国有鉄道」という雑誌の六十年四月号に、ちゃんとここにはみんな特定され

ているのですよ。なぜ書かないのですか。第二番目。今度は旅客株式会社及び貨物に関する法律案関係でいいますと、この附則の第七條、基金に充てるために必要な金額について、三島基金です。一兆一千八百億と決めたでしょう。決まっているのだよ。「検討中」というのは何ですか。青函の運営に必要な金額、これも決まっていますよ。「検討中」。そして最後に、政令の三項で、何年、期間、利率、これはまだ年のところはちよつとあいまいかもしれない。決まっているのに何で書いてないのですか。それだから、これも提出資料としては全く無意味。これは無限にありませぬ。

もう時間がないからこれでやめましよう。こないないかげんな政省令の提出の仕方でもな審議をしようと思つてゐるのか。政府は責任ある審議をやらうと思つてゐるのですか。どうなんですか。つくり直す必要があると思うが、どうですか。

○林政府委員 先ほど大臣から御答弁申し上げましたとおり、この法案について御審議をいただいで、成立してから正式に省令あるいは政令を制定するということでございます。現段階ではその骨格しかお示しできないわけでございます。政令につきましては、これは事実上、関係各省と重要部分については御相談をした上でお出ししたものでございします。先ほど御指摘のありました「検討中」等の項目につきましては、これを提出、作成した時点等の違いによりまして、これを作成した時点ではまだそこまで至っておりませんでした。その後の検討により、ごく最近金額が確定したのもございします。そういうのは別途資料でお出ししておる、それで補充させていただきますというふうには私どもは考えております。

○鳴崎委員 それでは答弁になりませぬ。私たちが言ったのは先週の理事会なんですから。でも、何も決まっていなくていいですよ。実際、裏にあるのじゃないの。さっきの土地の話じゃないが、基本はあるが、余り議論がややこしいからいい

かげんなものを出したのと違うね。そんなことはないでしょう。いずれにいたしましても、少なくともここに出てきているものは今の答弁では何にも答えになっていません。もうとくに決まったものが——後でつくり直せる、すぐすつと数字を入れればいいものですか。入っていないのです。特定されているものは半分以上入っていないです。例えば定率なんかの重要な項目については何も書いてない。私は知っていますよ。運輸大臣も聞いたら知っているじゃないですか。そんなことが、まず最低限基本になるものが一つも入っていないです。したがって、これはつくり直していただく、いいですか。

○橋本国務大臣 理事会からの御指示がありましたら、できるだけ努力はいたします。

○嶋崎委員 理事会に行く前に、こんなものはストリートに決められることじゃないですか、今挙げた大部分。したがって、理事会にかけられなくても、早急につくり直すという事は約束できますか。

○橋本国務大臣 できるものはいたします。

○嶋崎委員 いつまでにですか。

○橋本国務大臣 私も、できるものとできないものと、その作業量などの程度になるものか十分には存じませんので、事務方の諸君ができる限りの速さで提出をさせるようにいたします。

○嶋崎委員 いや、委員長のところ、理事会で早急に資料の再提出について検討していただくという事を約束できますか。

○細田委員長 理事会において協議いたします。

(発言する者あり) 御静粛に願います。

○嶋崎委員 そこでお尋ねします。国民の側から見ますと、国鉄は随分赤字でもうあかん、これは何とでもして早く改革しなければいかぬという世論があると思います。私も一市民としてそう思っています。私は国鉄専門家でもありません。国鉄と職業的にも何の関係もありませんが、一市民として国鉄の財政状況その他を見たときに、これはあかんと思つたのです、改革せ

にやいかぬと。その意味では一致しています。さて、赤字赤字、解決せにやいかぬ、これは共通している。問題は、どうしてそれを改革するかという方法と中身です。それを今から詰めます。

そこで、この間、私は理事会で資料を要求した。そこで、ばつと出てきた。ところが、明る目の朝、新聞に一斉に皆さん方の説明が書いてある、分割したら本州の三つも三島も黒字だと。手品がここでおわるわけですね。物すごい借金で国鉄は動かぬ、みんなそう思つて、何とか改革せにやいかぬと思つていたら、開いてみたら、分割したらもうかる、ほれ見ろ、黒字になったんだ。国民にすれば、ああそうか、やっぱり分割すると鉄道は黒字になるんやなと思つてしよう。迷つておもうのです。これだけでは僕らはわからぬと思つた。

僕も不思議だと思つた。いろいろな観点からいろいろな調査をしてみました。まず最初に国鉄の監査報告というのを、私はこんなもの日ごろ読んでみたら、古いところから、監査報告を読んでみたら——持つてきたのは、一番典型的なのは、六十一年の監査が一番重要で、勉強してみたら、昭和五十六年から五十七年計画でもって一定の方針を出すという再建計画がありますから、六十一年の監査が一番大事だ。それ以前の監査でいうと、五十七年の監査が僕は重要だと思つた。五十六年から始まって五十八年、五十九年以降は分割・民営問題が浮かび上がってきますから、客観的に国鉄が一定の独自の判断をしたのは五十七年の監査だというのが私の感想です。

さて、国鉄のこの監査というのは、閣議に対して報告事項ですか、それとも承認事項ですか。総理。

○林政府委員 国鉄の監査報告は、国鉄から運輸大臣に提出をされまして、運輸大臣がこれを承認するということでございます。

○嶋崎委員 運輸大臣に出して、閣議には報告はないのですか。

○林政府委員 閣議に対する報告はございません。○嶋崎委員 しない。こんな重要な問題を運輸大臣は閣議に報告しないのですか。そんなことあるかな。していないのですか。報告事項ですから、簡単なことです。

○橋本国務大臣 閣議に報告することにはなっておりません。今、私も心配ですから確認しましたが、間違つておらないそうです。

○嶋崎委員 そうですか、結構です。私も知らぬから聞いているのです、質問ですから。それならいいです。それなら、運輸大臣は報告を受けてあれを承認しているわけですね。

では、昭和五十九年度、つまり六十一年の監査報告、それから六十一年に出た監査報告、六十一年度監査といいますが、この二つには、国鉄の収支の考え方二つの表が入っているということを知っていますか。

○橋本国務大臣 一応存じております。

○嶋崎委員 それならいいです。

じゃ、ちょっとともに戻りましょう。国鉄が大変な危機的な状況になった、さあ何とかせにやいかぬなということになって、御承知のように昭和五十五年に国鉄再建促進の特別措置法をつくりましたね。そして昭和五十六年に、これから五十年でもって国鉄の経営基盤を確立しようという事を方針化したしましたね。その一番最後に、収支改善の目標を立てました。

昭和六十一年、いよいよ五十年たちました。その五年たつたとき——ここで使っている大事な表は一般営業損益という表ですよ、重要なのは、これは監査報告に皆入っていますから、一般営業損益でいくと、大臣、この目標は幾らもうかることになつていましたか。

○橋本国務大臣 幾らもうかることになつていたかは私は覚えておりませんが、御指摘の点は、大変嫌なところにポイントが絞られたと感じております。

○嶋崎委員 五年前は、昭和六十一年になつたら二

千七百億円の黒字になるという目標を立てたのです。六十一年の監査報告では幾らになりましたか。

○橋本国務大臣 一般営業損益で三千八百八十九億円の黒字を一応達成いたしております。

○嶋崎委員 三千八百億円の黒字です。目標を達成しましたね。(橋本国務大臣「三千百億」と呼ぶ) 細かな数字はいいのです。達成したということが大事なんです。

ところが、私から判断しますとそれにも不合理があるのです、その決算の仕方。なぜか。東北新幹線、上越新幹線、これは当時はこの損益勘定から外してあるのです。除いているのですね、御承知のとおり。もう今やこれは全国ネットワークですから、これの中の少なくとも減価償却費ぐらひは入れて損益勘定をすべきだと私は思つて、それを入れて計算すると一千五百四十四億円の黒字です。今までの国鉄当局の監査のやり方を、現にネットワークになつてはいる新幹線を全部入れてみて、そして減価償却費を算定に入れてみると、今の三千何百億が一千四百数十億円になるのです。国鉄当局、そういう表をつくつたことはありますか。

○前田説明員 決算の表で御指摘のように二通りございまして、一つは経営改善計画の収支目標というものに対してその結果を示したものでございまして、これは、一つの考え方は、幹線系それから地方交通線系等にわけまして、とりあえず六十一年までどのぐらひのことが出来るかということを示した表でございまして、その間、東北新幹線等につきましては、まだ開業当時の大変な資本費の圧迫がございまして、それはとりあえずはちょっと別系だということ以外しておりましたので、中に取り入れた計算はいたしておりました。

○嶋崎委員 そこで運輸省、大臣、昭和五十六年に五年間の再建目標、五年間の経営再建政策、経営改善計画というものを立てて、そして目的が達成した。これは六十一年じゃないのです。五十九年にもう達成しています。五十九年から黒なんです。六十一年になつてぐつとふえたのです。このふえたというのに対して、私は特別に——特定人件費間

題は除外しています。地方交通線は除外しているのです。これは政策的経費ですから。地交と特定人件費、それに今の二つの新幹線についてのけたのです。

地交線にかかわるのは国の政策的費用ですから、これはのけていいでしょう。それから特定人件費問題というのは、年金問題で我が党の委員が将来さらに詳しい議論をするでしょうが、これもよける理由があります。しかし、東北と上越の新幹線は現実に全国ネットワーク、まだ続いている部分がありますけれども、これはもう全国ネットワークと見てよろしい。まだ足りない分は延ばさずにやいけませんけれどもね。だとすれば、少なくともこれは収支勘定の中に入れて、もう五年たつたのだから、もうかるかもわからぬぐらいのことは検討した方がいいと思う。

私が検討した結果、六十年は一十億円以上の赤字です。これは政府側も資料をつくってない、国鉄側もつくってない。国民は、国鉄は赤字だと思っているのです。赤字というのは、五十六年につくった国鉄の経済財政の基本計画という観点でいくと目的は達成しておるのです。現在達成しておるのです。したがって、この数年間、国鉄の皆さんが大変な努力をした。このころはグリーン車に乗ったお紋が出たようになつたですね。それから飲み物も出ますな。だんだん飛行機並みになつてきた。それはもうかり始めたからできるのですよ。いずれにいたしましても、大変な努力をした結果、五十九年、六十年には黒字になつたのです。一般営業損益という観点から予算の分析をすれば、一言で言えば国鉄はもうかるのですよ。一般営業損益と言つたら、国民が聞いてもわかりません。簡単に言えば、人が汽車に乗って動くのです。荷物は貨車で運ぶのです。それに伴つて得た収入から人件費を払つてみたら黒字になつたという事です。そういう基本がきちんと監査報告の中で、今大ざっぱに私は言いましたが、正確な数字になつて出ている。ただ赤字

赤字という議論をしていいのですか。問題は、これを認めた上で今後の国鉄再建をどうするか。そのとき分割の方法をとるといふ場合もあるでしょう。我が党の言っている全国一社制で、ちょうど三島にやるのと同じことを全国的にやろうというのが我が党案ですから、やり方いかんによつては、もちろん条件は幾つかつけなければいけません。選択の方法はあるのです。まだ結論は早い。

こういう状況だという意味で、まず総理でも運輸大臣でもはっきりしてほしいのは、この国鉄の五十九年、六十年の監査報告は単に運輸大臣への報告であり、運輸大臣はそれを御存じかもしれないが、閣議の皆さんみな知っておつてもらわなければ困る。その上で、今の分割・民営という手法がいかどうかを含めて議論をしなければならぬと思う。そういう意味で、総理、この監査報告の分析の視角というものを政府は承認するかどうか。どうですか。

○橋本國務大臣 今お話のありました点の、決してその揚げ足をとるつもりではありませんけれども、一般営業損益につきましても、東北・上越新幹線の資本費に加えて利子負担というものを全く除外しておるというの、これは私もから見れば問題であらうと思ひます。こうした要素もありますし、また特定人件費を含めて国鉄の経営全体で見ますと、やはり六十年度も一兆八千億円の赤字ということになつておるわけでありまして、これは、実は私はその当時関係しておりませんでしたのであるいは聞き間違いかもしれませんけれども、昭和五十五年の再建法の考え方というものが、同法の二条にもありますように、六十年まで健康に経営を確保するための基盤を整備すると同時に、引き続いて速やかに収支の均衡を回復するということをもとにつくられたと聞いております。そうした中から、今御指摘のように、幹線収支均衡、一般営業損益黒字という目標を掲げたと言われております。しかし同時に、これだけで国鉄経営の再建が達成されるわけではないということも再建法

の第二条の趣旨から明らかにできることでありまして、引き続き再建のための施策というものを実施する必要があることも、再建法自体でも予定をされておることでもあります。

この施策については、再建法においては特に具体的に触れられておらないことは事実であります。委員が御指摘になりましたように、確かに私は国鉄当局の、労使ともに努力というものを認めないわけではありません。そしてその成果というものも認めないわけでもありません。しかし、全体として膨大な赤字になお悩まされておるといふ事実も、国民に御存じをいただかなければならぬことでもあります。

○嶋崎委員 そんなことはわかり切つています。今僕が聞いていることと違ふことを答えている。僕の方の統計の第一番目の回答でいいますと、国鉄の監査報告の中の、汽車を動かした、物を動かした、そして経費をかけてみたという中には東北、上越が入つていないのです。それを僕は入れるべきではないかというので、最低の基準をつくつてやつて黒字だと言つてゐるのです。だから、僕のとり方がおかしいのかというのです。僕がいかにか努力しているかという一つの側面を言つただけですよ。それが一つです。

二番目の問題は、今からですよ、長期債務問題です。営業外収支の問題をめぐつて国鉄が大変な赤字です。それだけのことはやないですか。営業外収支というものをどうするか、これが今の財政問題なんです。長期債務問題なんです。だから、分けて考えないと。私たちは分けないのですよ。うちの党は一本化で全国ネットワークなんです。うちが全体を考えて、黒もあるが、今日の赤を一本にして、全国ネットワークを維持しながら財政再建する道はないか、こう考えたのです。いろいろ問題点があることはわかつてゐる。批判されれば修正したつて構わぬです。そんなものは。国民のためにすることだ。だから、私たちは分割しなかりしてゐるんだ。

分割する以上は、分割して今度民営化される三島並びに貨物を含めての七社というのは独立に営業ができるかどうか、物、人を運んでみてプラスになるかマイナスになるかというのでしよう。この基準をひとつ今までの国鉄の財政を考えるとときには基本にして整理しておいて、そしてそうでない部分を今度は清算事業団がかるのでしよう。新会社をそれを受けるのでしよう。十一兆何千億円、二千億四プラスするから十四兆円ぐらいと言つたね、たしか。新しい会社も受けるでしよう。仕分けをするのです。あなたたちの案でいくと分けるのですから。だから、あなたたちの案で分けるのなら、今までの国鉄の議論も分ける議論から始まらないと、一緒に議論しておるから国民はわからなくなるのです。そういう意味で言つただけです。これは答える必要はありません。この急速な五十九年、六十年の——おっしゃるとおり、共通しているところもあるのです。橋本さんの言うように、五十六年の再建計画というのは交通基盤の確立なんです。基盤の確立は大事なことです。基盤の確立ができると将来黒字になるということだ。国民にサービスが可能になるということだ。そうでしょう。だからそのとおりなんです。そういう意味で答申のとおり、答申を説明しただけです。そんなことは私もわかつてゐますよ。

さて、そこで聞きましょう。五十九年、六十年がなぜ黒字になつたのですか。一般営業損益という観点から見ても黒字になつたと思うのです、大臣。

○林政府委員 先生今御指摘の一般営業損益と申しますのは、これは二十兆兆に及ぶ長期債務というものの資本費は全部除外してあるわけでごさいます。それから、東北新幹線、上越新幹線につきましても、償却費を含めて、あるいは先生今御指摘の償却費を含めても黒ではございませんけれども、一応この一般営業損益の数字では、償却費を含めて資本費は全部除外してある。したがつて、資本費を一切負担しない、借金が全くないという状態での収支でございまして、これについてはまさに

営業上の努力、要するに増収努力あるいは効率化の努力ということで、努力は可能な目標でござい  
ます。そういう意味で再建法で、一つの国鉄自身  
で努力ができる目標、国鉄全体の再建という目標  
ではございまして、国鉄自体が最低限努力でき  
る目標ということで設定をしたのがこの一般営業  
損益というものでございまして。したがって、これ  
は確かに国鉄のその後のいろいろな経営努力とい  
うものがそれなりに効果を上げたということであ  
ろうかと思ひます。

○嶋崎委員 今の説明は混乱させるために議論を  
しているのですよ。昭和五十八年まではそんなこ  
とになっていないのです。昭和五十五年の段階  
だつてなっていないのです。だから、何回でも私  
の諸先輩も努力したのですが、国鉄はうまくい  
けなかつた。今度努力したらうまくいったの  
じゃないですか。うまくいったというこの成果  
を認めた上で、どうするかを考へなければいかぬ  
のですよ。そういうことを言っているの、あなた  
の説明じゃだめだ。まあいいよ、これ以上答え  
たつてしょうがない。時間をもつたない。

そこで、いきましよう。答えていないです。なぜ  
黒字になつたかと言つたら、金をよけたからだ  
と言ふのでしよう。地交線の負担分をよけた、特定  
人件費をよけた、東北・上越新幹線の利子負担も  
よけた、それで黒字になつたと言つていられる  
でしょう。それだけ答えた。それじゃ答えになら  
ないです。わかりますか、大臣。それは、つまり交通  
基盤の確立ということが前提になつて、まず基盤  
整備をしよう、そして黒字の体制をつくらうとい  
う方針だつたのです。だから、それでいいのです  
よ。何もおかしいことはない。ところが問題は、な  
ぜ五十九年から六十年に黒字になつたかという説  
明は何もしておらぬ。簡単です、人減らしなん  
です。何人減つたと思ひますか。昭和五十五年か  
ら六十年までの間に国鉄で働いてる人たちは何  
ぼ減りましたか。  
○杉浦説明員 昭和五十五年から五十九年度まで  
ですが、約十六万数千人でございまして。

○嶋崎委員 約十七万やめていられるのですよ。かつ  
て四十何万いたのが、今二十七万何ぼになつた。  
ちよつと面倒くさいですから、正確な数字は言ひ  
ません。十七万減つた。特に、五十八年、五十九年  
に減つたのです。それが黒字の理由なんですよ。  
そこを言わなければだめです。

だから、そのことは何を意味していると思ひま  
すか。人を減らして今日黒字になつたということ  
は、現在の人で物を運び、人を運んでも、国鉄は民  
間と同じように黒字になるといふ例証だと思ひま  
すが、どうですか。

○橋本国務大臣 むしろ私は、かつて現在よりも  
十七万も余分に抱えていたということ自体にびつ  
くりしたしております。(嶋崎委員)今ごろ知つた  
のかと呼ぶそれは、私はこれからのことだけを  
覚えておりましたので、過去の数字までは覚えて  
おりませんでしたが、これだけ余剰人員を抱えて  
れば、なるほど累積債務もふえたわけだし、みじ  
み思つております。ただ、それでもなおかつ民間  
の鉄道に比べて多いという指摘をされているのが  
実態でありますから、私はもつと努力をしていた  
だく余地もあると思ひます。

○嶋崎委員 だんだん核心に触れてきましたな。  
十七万というのは今初めて知つた。これもまた  
大臣、しっかりしてください。僕みたいな素  
人でも、監理委員会の答申が出て、党の国鉄案を  
つくろうと思つたら、そのくらいの数字はちゃん  
と頭に入つてゐる。十七万という人間ですよ。こ  
んなたくさん抱えたのかつて。あなたたちの政策で  
たくさん抱えたのじゃないですか。歴代の政府が。  
何も余剰人員なんという言葉を言わなくて、戦後  
掃つてきた人たちが国鉄を支えていたのです。  
あれだけの人間がおつても、国に大きな貢献をし  
たのです。多かつたということ、あなたの方の  
責任が問題になるのです。それでもやっぱり  
民間並みに考えれば多いから減つてきたのでし  
ょう。相対的に言えば、そういうことは言えるで  
すから。わかりますか。

さて、十七万の人間が減つてきた。そのことに  
よつて、年度の法律に基づいて、基本法でいいま  
す。まず定員の枠を決めて、枠を決めるのは十  
七条かな、そしてあとの中身をどういうふう  
に振り分けるかというのが二十三条一項二号、これは  
重要な問題です。法律論は、きょうは総論です  
から後の委員の皆さんに任せますが、いずれに  
いたしましても人が減つた。そして今や物と人を運  
ぶ国鉄の本来の機能という意味では黒字になつ  
た。これを民間に売れば黒字になるのは当たり前  
じゃないですか。その部分だけ国鉄に機能させる  
のですから、黒字になるのは当たり前です。し  
かも安く売るのである。それは黒字になるのは  
当たり前。

さて、それなら、その人が減つたとして、今年の  
年度首二十七万数千人ですか、この人間が多いとい  
う根拠は何に基づいていいますか。

○橋本国務大臣 根拠といへば、一つは監理委員  
会の答申の挙げておる数字を申し上げなければな  
りません。しかし同時に、国鉄自身がそれより  
も少ない人数で今後の業務が行えるという人数を  
設定しておることも事実であります。しかし、大  
量の職を離れていただかなければならない方たち  
を考へますと、その新たに生まれ変わります企業  
がそれぞれ関連分野に進出し得る余力等も見まし  
て、一定数をなお抱えて新しい会社に発足をし  
てもらうという仕組みになつております。

○嶋崎委員 今の僕の言わんとしているのは、ま  
ず何と比べて——もう先に言ひましようか、民間  
の生産性原理、生産性ですよ。回帰方式という  
のをやりました。回帰方式で定員のはじき方  
をやりました。そのデータとそのはじいたや  
り方、それを提出できますか。

○林政府委員 適正要員数の計算につきまして  
は、これは国鉄再建監理委員会が意見書を出す前  
に計算をしたものでございまして、私鉄並みとい  
う生産性を前提とすれば十八万三千人、これにつ  
いては既に国鉄再建監理委員会の方から昨年の国  
会の方にその積算の根拠をお出ししてあるわけで

ございまして。

それから、その後政府サイドでその意見書を受  
け取りまして、これについて種々検討いたしまし  
た。これはそういういわゆる回帰方式ではござ  
いまして、国鉄の方で現場の業務機関から一つ  
一つ全部積み上げ計算を行つたわけでありませ  
う。その積み上げ計算を行った結果、ほぼ十八万三  
千人に近い数字が国鉄の方で出されておるとい  
うこととございまして、大体その辺の数字が適正要  
員数であらうというふうに考へております。

○嶋崎委員 そうしますと、今の説明だと、かつ  
て監理委員会でもやつた計算に基づく定数の試算の  
仕方と今のやつは変わったのです。我が先輩の  
小柳先生が参議院でやつたときに、あなたの方の  
方式と同じ方法でやつたら、うちは二十六万にな  
つたのです。おたくとは数字が違つたのです。だ  
から、この算定方式を明確にせよということ  
をめぐつて今変わったのと違ひますか。

○林政府委員 変わったということではござい  
ません。監理委員会の際にはそういういわゆる  
回帰方式での計算をした、しかし政府は、それ  
を受け取つて以後、その回帰方式での計算は一  
切しておりません。むしろその監理委員会の数字  
が本場にそれでいけるかどうかということにつ  
いての現場の積み上げ計算をする必要があるとい  
うことで、国鉄サイドの方で現場業務機関を一つ  
一つ全部積み上げを行ひまして、その結果が現在  
のところ大体十八万六千程度というふうに考へら  
れております。したがつて、監理委員会の十八万三  
千、あるいは積み上げ計算の結果の十八万六千と  
いうのはほぼ同じ数字でございまして、大体その  
辺が適正な要員であらうというふうに判断をして  
おるところでございまして。

○嶋崎委員 そうしますと、この間の理事会で  
我々の資料要求と今言つたことと違つてくるので  
す。今の議論ですと、監理委員会に出した定数の  
算定の方法とそのケース、具体的なエグザンプル  
のとり方はそれはそれ、それが客観性を持つかど  
うかを現場から積み上げてみて十九万五千になつ

た、こういうことなんです。だとするとそのデータは出せませうね。今の積み上げたデータは出せませうね。

○林政府委員 監理委員会の回帰式方式というのは、線区を四百数十単位に分けまして、それによって積み上げ計算をしたのが監理委員会の計算方式であります。今回はそういう方式ではございませんで、これは現場の業務機関ですね、機関区とか駅とか、あるいは電車区とかございますけれども、業務機関ごとに積み上げをしておるわけでありまして、したがって、同じ業務機関でも電車の

れを線区に分けるということはやっております。運輸士は積数の締区を對照しておりますので、これを線区に分けるといふことはやっております。したがって、業務機関ごとの積み上げ計算をしておるといふことで、その結果が監理委員會の方の数字と国鉄の方あるいは私どもの方で積み上げた数字とはほぼ同じ数字であるということでありまして、これはどちらかという、監理委員會の数字を私どもとしては政府サイドで自主的に検証した結果であるということでございます。

○嶋崎委員 そうじゃないよ、今の説明だと。つまり、監理委員会のときにやった定数を前提にして、大いに尊重するのですから、政府は尊重した。さて、これが客観性があるかどうかやってみた。やってみたけれども、非常に国鉄の職場は複雑なんです。簡単にいかぬのです、おっしゃるように。

我が石川県で言うなら、金沢の保線と七尾の保線という場合、七尾の保線は一本の線路を担当しているんじゃないのです。幾つか担当するのですから、積み上げてみたって客観的にできないのですよ。そうすれば大枠の数字でしか計算できないのです。大枠の数字は皆さんからもらった資料にありますよ。これは結局監理委員会の数字に合わせただけじゃないですか。だから、要するに、独自な検討と言ってみたって、できもせぬことをしたと言ってごまかしただけです。我々はできると言って理事会で要求したのです。理事会もできぬと言っているのです。だから資料をしばらく検討してもらおうと三塚さんも言っていますよ。できぬ

ことになっているの。だからあなたの説明はうそなの。したがって、依然としてやはり監理委員会が出した数字と結果は同じなのです。そうでしょう。そうしますと、その監理委員会の数字をはじいた客観的基準というものについて、改めて再検討したものの内容も一定程度加えて、我々に要求の資料を出しなさい。いいですね。

○林政府委員 監理委員会の方の回帰式を使った適正要員数の積算の資料というのは、先ほど申しましたように、昨年既に監理委員会の方から提出をされております。

それから、その後政府サイドの方で積み上げ計算を行ったのは、これは国鉄サイドで現場を一つ一つ積み上げているわけであります。この十一月のダイヤ改正あるいは来年の四月に向けて現実なものでしても業務を運営していくという積み上げの数字がございます。ただ、これについては業務機関ごとに計算をしておりますので、線区別には計算できないわけでありますけれども、これを若干ブレイクダウンをして線区別に当てはめ計算を、これは全部ではございませんが、モデル的にやってみたい、こういうふうに考えております。

○崎崎委員 私は、国鉄の現場の職場はよくわからぬですからね。大まかな常識で、世の中の人が考える市民的常識でしか語れません。だから、これは専門家に再度議論してもらいますが、その資

料を出すのに——今出てないのよ。我々のいただいたのに基づいてうちがやったら、数字が違っちゃった。うちは二十六万九千と出ちゃった。おたくでやったのは十九万五千になった。だから、その回帰式なる方式というものは、大麥中身をお互いに検討しないと認識の共通性にならない。だからこそ改めてあなたの方の結論である十九万五千体制に関する定数の客観的基準をまず出しなさい、こう言っているのです。出すのですか、出さないのですか、もう一遍聞きます。

○林府委員 適正要員数の積算根拠につきましては、たびたび申し上げて恐縮でございますけれども、監理委員会は監理委員会のやり方でやりました。

これはマクロ計算でございしますが、これについては昨年既に資料が提出されておる。それから、私ども政府サイドの方といたしましては、国鉄においてその積み上げ計算をやっております、これは業務機関別、会社別に要員数は既に資料として提出をいたしております。やり方が違うということで、それぞれ根拠となる積算の数字、それはお出しを要するというところでございます。

○嶋崎委員　僕は、専門家の同僚議員が、疑問点は今調査中と言っていますから、資料として提出は引つ込めましょう。

さて、そこしていきます。  
さつきから説明しているように、経営改善計画に基づいて五十九年、六十年をとったら、物を運

び、人を運ぶんだって、経費を引いたらプラス・マイナスしてプラスになった。この収支均衡という観点からすると、民間企業における人の定数というものは人件費率というもので出すんですね。昭和五十九年、六十年の人件費率は何ぼになっていますか。二つとり方がある。収入に対する一般人件費の率のとり方、これが一つ。もう一つは、経費の中で人件費がどれだけ占めているか。この二つの方法がある。私鉄でも二つやっている。

私鉄では、人件費というのは企業の中でどのくらいだというふうには運輸大臣は考えているの。

○林政府委員 お答え申し上げます。

昭和五十九年度の数字でございますが、大手私鉄十四社の営業収入に占めます人件費の割合、これは四〇・六％でございます。

○嶋崎委員 それは、今言つたのは何年。五十九年、そうですね。大体そんなものかな。大枠で申しましよう、国民にわかりやすいように。細かな数字を言つたつてしようがない。四〇％なんです。国鉄はどうなつていますか。一般営業損益という、さつき物を運んだり人を運んだりして黒字が出たという観点から見た人件費率はどのぐらいになつていと思ひますか。いや、もういい、時間をもつたないから僕が言う。三二、三％ぐらいになります。四〇％割つています。五十九年までは別よ。

ちよつと待つてください。もう時間がないから結論だけ言いますが、大体民鉄並みに既になっています。

そうしますと、物を運んだり人を運んでいる国鉄の本来の業務という観点からすると、今の人は民間企業並みの人数で事を処理してもうかっているというふうに言わざるを得ない。これは承認せざるを得ないでしょう。どうですか。

○橋本國務大臣 どうも大変雄弁にお話をされまして、あるいはそうかなと皆さんも間違われるかもしれません。しかし、現実の赤字の高が証明し

ておるとおり、公社として成り立たない状況にございます。

○嶋崎委員　では、運輸省、僕のところにも民間の、私鉄のデータがあるのですが、改めてきちんとした公式のデータを出してください。二つのとり方があるのですよ。営業費に対する人件費、一般営業収入に対する人件費、この二つのとり方で昭和六十年、今までにもう決算をやっておるのですから、その決算に基づいた客観的なデータをつくる。

これはつくれますな。すぐ出して下さい。

○林政府委員 私鉄の方につきましてはちよつとデータが、恐らく現段階では作成不可能だと思いますので、その比較の意味での六十年年度、これについては難しいと思います。

○崎崎委員 あるのです。僕が教えるわけにもい

きませんから、勉強して、そこらじゅうにありま  
すから、しっかりそのデータと比較した表をつ  
くつてください、我々が持っているのに。  
そこでお聞きしましょう。民間と比較してみても、  
經常外収支の問題は別ですよ、一般經常損益  
という観点から見たら、既に今の人員では、世の  
中の民間の経営という観点からすると、人件費率  
というのは何も多過ぎやしないのです、私のデー  
タではもっと低いのですから。  
さて、そういうことですから、政府側の決めた  
十九万五千体制というものと、収支均衡という世  
の中のしやばで通っている商法上の企業は人件費  
というものがどのぐらいかということと、どっち

を我々は選抜肢として選ぶべきであるか、要員については。そうすれば当然収支均衡を前提としてその企業の持つてゐる人数というものを引き出す。同時に、国鉄という特殊な公的企業であるから、それにまつわるいろいろな作業現場に合せてプラスたりマイナスたりいろいろあるでしよう。専門的なことはわからぬ。しかし、マクロに見た限りは今の人員を減らす意味はない、この私は言わざるを得ないと思うのです。その意味でも十九万五千体制というのは、世の中で、何か国鉄というのは、グイヤ改正をやるにまだ人を減らすなんて、そんなに多いのかいなとみんな思っているでしようから、国民の前に明らかにしておきたいと思つたのです。人件費はそういう割合ですね。

そこで、この人件費があつたのはさつき言つた合理化の結果で、これはさつき省きました、十七万と言ひましたけれども、五年間に約十七万、こういう事態になつて今日に來ているということだけを確認した上で、もう一つ問題点があります。今の人間を前提にして国鉄は赤字だということになるとすれば、いわば国鉄の収支というふうなものや一般を考へるときに、仮に急速な人件費の減少が今まであつたとして、その勢いは私は認めて言つておるんじゃないが、こんなのはならぬかにしていく問題ですから。最近、その人減らしのために——残念ですが、資料がどこにあるのだけれども、時間がないから省きましょう。

さて、こういうふうな問題を整理してみますと、我々は、今後の国鉄問題の財政上の改革という問題は、もはや昭和五十六年に出した経営改善計画という観点からは事が処理できたわけでありまして、この段階で、今の国鉄の本当に大変な赤字だと言われる背景の問題をもう一通詰めなければなりません。これが営業外収支をめぐる問題点です。午前中、もうあと二十分しかありませんから、ちよつと何か一つ……。

その前に、今国鉄で非常にいろいろな努力が行

われておりまして、営業活動をやるために、一生懸命になつて営業努力をやる、新しいものをつくつて商品にする、いろいろな努力をなさつておられます。

ここに一つ写真があります。これを見ますと、EF五八六一、東京のお召しと書いたプレートの写真であります。これはお召し列車です。天皇陛下しか乗らないのです。このお召し列車につけるプレートというのは商品じゃありませんね。どうですか、総理。

○杉浦説明員 今のお召し列車のプレートでございまして、廃車になつたその車両にかかわるものと現に使用しておるものというふうに分けますと、廃車になつて処分したもの、これはもう廃品でございまして売却可能対象だと思ひます。

○嶋崎委員 謹んでの話ですから、不穏当であつてもならぬと思ひますだけに……（たまにはいいことも言うな）と呼ぶ者あり。我が党は護憲の党ですから、象徴天皇というのを支持している立場ですから、天皇というものの国民的な位置を承認しているだけに——こういうお召し列車のプレートは、人活センターで今つくらせているのです。つくらせているという証拠は一つだけじゃない。私は幾つかわかりません。それがどう処分されているのか。商品になつたりしたら大変なことですよ。謹んで言わなければいけません。皇室を商品化するなんてことはあつてはいけません。その危険性があるだけに、総理、調査した上できちんと対処できますね。

○杉浦説明員 いろいろな意味で、経営努力の一環といたしまして努力をいたしておるわけでございまして、今おっしゃられました点につきまして、私もちよつと今お答えいたしかねる実態がございまして、よく調べさせていただきますと思ひます。

○嶋崎委員 人活センターで物をつくる、技能を磨くといつても、お召し列車のプレートをつくるようなことは、これは命ぜられた一つか二つの話です。幾つづつしているか、私知りません。しか

し、一つでないことだけははっきりしている。皇室をよもや商品化するようなことがあつてはならぬ、私はそう思う。それだけに、これは総理の責任において、この実態について報告を願ひたい。どうですか。

○中曾根内閣総理大臣 商品化など当然すべきものではないので、そういうことは断じてないし私は確信しておりますし、そのように実行いたさせます。

○嶋崎委員 大事なことから、これ以上は申しませんが、断じてないという信用を確認するわけにいきませんから、調査をした上できちんとした対処をしていただきたい、このことは総理にきつく申し上げておきたいと思ひます。

さて、国鉄総裁、東京運転転換場の管理者有志が出した文書が私のところまで届いています。怪文書だと言われるかもしれぬですが、僕のところに來ているのです。十二時まで十分ほどあるから、読み上げながらこの資料の意味を言ひましよう。

九月の八日に出たものです。私のところに届きました。現在の国鉄の現場におきましては、考えようによつては、このような暴力事件、このごろいろいろなややこしい暴力事件が起きていることを心配しているのですが、それ以上に「私共現場の管理者は、恐怖政治のような重圧のもとで、自分の良心と将来の生活の安定とどちらを選ぶべきか悩んでおります。」そしてその後「我々現場管理者が職員に日々接し、公正に判断し局へ上申したものが、つまり現場の管理者が上の方に上げたものが、公正に判断し局へ上申したものが、最近差し戻しになる場合が次第に多くなり、職員管理とは何か考え込んでしまふ毎日です。例えば、職員管理調査で前から管理者に反抗的で技量も不十分な職員があり、評価を五で上申したところ、局から「この男は三にしておけ」と指示がおりました。」彼はある活動家でありました。「八月末になり局から労組組織を切り崩せとの具体的指示がありました。」国鉄改革を推進する国鉄幹部の姿勢や考え方が間違つていたことは私も認め、新たな

課題があることはわかるが、「国民負担を含む大きな代償を払つて行われる改革が台無しとなり将来に大きな禍根を残すことを大変心配しています。」現在の国鉄改革は、国鉄当局幹部と一部の人間によつて全体が壟断されてしまふのではないかと懸念される点があります。「現在の国鉄改革が真実のあるべき姿と如何にかけ離れて曲げられているかについて、公平な立場で見て頂き、我々管理者が公正に対応、実行できる職場に戻していただきたい」と願ひます。

そして、今の人活センターのことが書いてあるのです。「七月はじめに人材活用センターを作るよう局から指示がありました。」七月初めですよ。「その内容は「人材活用センターは実質的な選別であるから国労組合員で組合役員や職員管理調査の評価の悪いものから類に入れること」というものでした。」最初から選別です。「七月中旬になり局から①電車運転士②機関士③電報運転士の転換養成を行う。」という新たな課題の指示がありました等々です。

これ以上時間ありませんから述べませんが、そして最後に、「現在の国鉄職員局の人事労務政策は、我々のように現場で生の生態を熟知している者にとつて、正義も愛社精神も何もない権謀術数でしかありません。」「いまや現場の管理者は部下を国労から何人脱退させたかが勤務評定となり、それをしない人は、「意識改革ができていない」と批判されています。」「こんないわば組合管理の恐怖政治のもとで心ならずも違法行為を強いられており、日々苦悩しているのが大多数の管理者の現実です。」「最近の当局の労務政策を見ていますと常識を逸脱しており、長年国鉄を支えてきた「国鉄マン」、こうは書いてありませんけれども、「真面目な職員の心を切りぎざむばかりで」「新しい怨念を生み出すことは必至です。」という文書です。途中幾つか飛ばしました。

これは管理者の文書ですよ。こういうのを総裁御存じですか。

○杉浦説明員 現場管理者一同というように形で

今お読みいただきました文書を私見たことがございます。

ただ、その方々がどういう方々であるかということとは全然書いてありませんし、その中身につきまして私よく見ましたが、少なくとも現場の諸君と話をしておる感じにおきましては、そうした感じを持つておる人は一人もいないというふうには思います。むしろ逆に、今のやり方についてもっと頑張れというふうなそういう意味での書面も私は受けておるわけでございまして、いろいろな意見が現場にあることはあるでしょうけれども、大勢をいたしまして現場管理者は今改革の方向に向かって一生懸命やっているとこのように私は確信を持っております。

○嶋崎委員 北陸で、金沢管理局で私は現地調査をやりました。私が入りましたら組織攻撃はとまりました。それ以前には相当なことをやっていた。それで私は管理者と話し合つて、こういういい職場が仲間割れをして力を合わせるようなことがなくなるというのは国民のためじゃない、だから皆さんは知らぬ存ぜぬと言うでしょう。やりましたなんて言えるはずはないですな。だからそういうふうにおっしゃる。よくわかる。だけれども、こういうことをやつて職場に——その私の言う職場は非常にいい職場で、仲のいい職場です。それから、圧倒的に組織された職場です、伝統的な職場です。その職場の仲間、あつちこつち人を入れたりかえたりして組織を割ろうとするようなことが行われ、現に組織から分裂が起きてきております。

しかし、私は現地調査をいたしまして、現場には国鉄はこのごろ入れぬというのですから、これもおかしな話ですね。我々国会議員を国有鉄道の現場に入れぬというのはどういふことですか、国政調査権というの。それでも僕はいいと言つたのです、一步妥協しましょうと。私が行くと言つたら門をつくつてゐる。門をつくつて何で入れないのですかね。僕はそんなのと、暴力とけんかしようとは思わない。だから、結構です。じゃ管

理局へ行きましょう。管理局の幹部とやりましょう。それで現状をちゃんと説明しました、私の持つてゐるデータに基づいて。やつてゐるのかやつていないのか。それは知らぬ存ぜぬです。そのとおりです。

ところが、あなた方は今やつてゐることを、せめて国会で審議が始まる——私は責任者なんですから、党の政策責任者だったのですから、私が国会で説明するまではやりなせぬよ、具体的に例を挙げますぞと、おどしをかけたわけではないが、僕は紳士ですから、そうして話をした結果、とまったのです。現にあるということですから、総裁や上の方の幹部の人たちが下で何を行つてゐるかわからぬというところがあるでしょう。だけれども、ここに書かれてゐる文書というのは、現実にあると私は確信しています。それだけに、お互いに確信の違ひなんですから、これは論争になりません。だけれども、こういう資料が出回つてゐる。出回つてゐるかどうか知りませんが、私のところに届いたのですから。封書で来ましたが、公に。人づてに来たのじゃないのです。マル秘で、びんと書留にしたのが私のところに届きました。何しろうかかと思つて見たらこれでした。だから、それだけに、こういうものが現実にあることを含めて、今の職場について総裁自身が、ないと信じるといふ言葉だけではなくて、もう一度こういう事実がないかどうかを調査した上で我々に報告すべきだと思ひますが、どうですか。

○杉浦説明員 私、じかに現地に行つたこともございまして、また現地の責任者は実態をよくつかんでおります。そうしたことから先ほどお答え申し上げましたような、今管理者層が一生懸命やつてゐるという実態を申し上げた次第でございます。

○嶋崎委員 あと三分ぐらいですか、午後に入る段取りだけしておきましょう。

午後の議論のために、午前中の問題を整理して、結論だけをおきましょう。考えておいてもらつた方がいいから結論だけ言つておきますが、午前中は、昭和五十六年から国鉄が決めた改革方

針に対して努力した結果、その目標は達したというデータが六十年の監査報告の中に出てゐる。今の国鉄の大問題は、全体で見て国鉄の抱えてゐるいわば収支問題、これは仕分けをすれば営業外収支にかかわる問題こそが国鉄改革のポイントである。だから、うちの党の案は、全国ネットワークでも、片一方の国鉄の持つてゐるその成果を生かしつつ、民間化することによって、借金は同じように別枠で処理するという方式に基づいて株式会社法の案を出したのである。

総理、本会議で我が党案についての感想をおっしゃつたことを今もう一度確認してよろしいですか。

○中曾根内閣総理大臣 私はそのように感じております。あのとき申し上げましたのは、やはり全国一元化組織で今までのようにやる、人員の整理あるいはそのほかの問題についても、余りにもまだ自助努力が足りなくて国におつかぶ過ぎる、国に負担をかけ過ぎる、だから親方日の丸、赤字たれ流しという体制は直らぬでしょう、そういうことを申し上げたのであります。

○嶋崎委員 もう一つ言ひましたよ。親方日の丸案だと言ひましたね、我が党案は、言ひましたね。○中曾根内閣総理大臣 親方日の丸、赤字たれ流し、そういうものは直らぬでしょう、そう申し上げた次第です。

○嶋崎委員 午後から議論しますが、親方日の丸、赤字たれ流しというのは、今まで歴代政府がやつてきた対応の仕方だ。そつちこそが親方日の丸だ。この点について、我々にも責任がある。先輩にも責任がある、国会にも責任があるが、その意味でもう一度午後から改めてその論争もしたいと思ひます。以上です。

○細田委員長 午後一時より再開することとし、この際、休憩いたします。

正午休憩

午後一時一分開議

○細田委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。嶋崎議員。

○嶋崎委員 六十年度の国鉄の決算報告があつて、その後総理は総裁談話というのを発表されておられます。その総裁談話は、「このまま推移すれば借入金返済ばかりか、日々の列車運行を初めとする事業の運営にまで重大な支障を来しかねない。全体の一番中心部分です。このまま推移すれば借入金返済ばかりか、これが一つです。日々の列車運行を初めとする事業の運営にまで重大な支障を来しかねない。」という談話を発表されておられますが、ここで言つてゐる「このまま推移すれば」というのは、午前の私の質疑を頭に置いてみて、どういう意味でおっしゃられたんですか。

○中曾根内閣総理大臣 たしか六十年度においては一兆八千億円ばかりだと記憶しておりますが、国民の税金や国のお金を国鉄に入れて、国鉄をストップさせないよう努力してきておる。それで、そういう状況が続いてゐることはもう許されな。たしか、一日に計算すると、一日たつと六十八億円でしたか赤字が出てゐる、そういうような状況。さらに年金会計を見ますと、たしか私がそのころ聞いた話では、厚生年金の場合は四人が一人をしょつてゐる。国家公務員の共済の場合は二人が一人をしょつてゐる。国鉄の場合は二人が三人をしょつてゐる。こういう数字で、国鉄の年金会計というのはパンク寸前ぐらいになつてきておる。そういうような状況はもう放置できない。これではもう国鉄のOBの皆さんの年金も払えなくなる、そういう意味のことを考へて言つたのであります。

○嶋崎委員 「このまま推移すれば」というのは、したがつて、私が午前中御質疑を申し上げました一般営業損益と言はれる、つまり実質的に基幹産業に携わつてゐる仕事の収支だけではなくて、それ以外の営業外収支を含めて全体として見ると、年金、それから今までの長期債務ですね、こうい

うものを含めて見るとえらいことになるという趣旨の理解でよろしいですね。

○中曾根内閣総理大臣 午前中、崎崎さんの営業に関する御見解を承りましたが、私は国鉄の場合には若干違うんじゃないかと思うのです。というのは、民鉄、私鉄に比べて国鉄は長距離優等列車というのを出してある。東京から九州へかけてとか東北にかけてとか、あるいは特急なんかも随分出してある。つまり非常に資本費が多い。かなり大がかりの投資をしてあるわけですね。そういうような人件費以外の施設やその他に相当大がかりの投資もしていますから、人件費の比率というのは東京近郊とか大阪近郊を動かしている私鉄に比べればやはり少なくなっていく。東京とか大阪の近郊の私鉄の場合には、安全維持とかいろんな面で多少資本投資は多いでしょうけれども、国鉄みたくに全国またにかけてあれだけ大がかりな投資をしているという場合には、当然人件費の比率は少なくなっている、そういうことも考えなければいかぬと思います。

○崎崎委員 ちよつと趣旨は違っている回答ですが、逆に言えば、全国ネットワークを維持する国鉄の機能が大事だということに総理はおっしゃっているのであって、私の主張と一致している面があると思いますが、いずれにいたしまして、営業外収益という観点から今日の国鉄の現状というものについて、午後は問題点も多いですから、時間を少しはしよつて、スピードを上げたいと思います。

そこで、今日の国鉄は、午前中のような経営分析をやってみますと、一つの側面は、交通政策を推進していく基盤が一方に確立しつつある。他方では、しかし膨大な投資、それから特定人件費、公共性を維持するための地方交通対策、ローカル線対策、そういうものを含めて大変な長期債務問題を抱えていることは事実だと思ひます。だから、我が党案におきまして、これをどうするかを重要視いたしまして、今までの長期債務の中で、政府の責任においてできたものは、政府というのは

国民でありますからどうするか。国鉄自身の投資その他に必要なものでやつたものは、それは国鉄が負担する。私のところは国鉄ですから、しかし新会社にしますから、そこが負担するというふうな仕分けをして長期債務の返済計画というものを立てるべきだ、こういう判断を持っております。

片一方は、民営的手法を講じて、今の国鉄のよう収益を上げるために最大の努力をしなければならぬ。片一方では、こつちは清算事業団と言つていますが、我々も特殊法人を設けますけれども、そこで財政再建の方針をどうするかというふうな仕分けして、全体の改革をしようというのが我が党案でありますから。

そこで、長期債務の発生原因という点についてお尋ねをいたします。

国鉄の長期債務は、先ほど申しました六十年度の監査報告書によると、一般勘定で十八兆二千四百九億四千万円、特別勘定で五兆三千二百一億四千万円、合計二十三兆五千六百十億四千万円。監査委員会はこれを受けて、昭和六十二年首の長期債務を二十五兆四兆円、こつちをいたしております。しかし、監査委員会の答申でこつちの膨大な長期債務の累増の原因については何も分析してありません。これは行政委員会が現状報告という客観的報告ですから、その原因は分析しない、その債務処理を論じ、国民負担を求めるという結論を出しました。国民に大負担を求めるといふ結論を出しました。国民の前に明らかにする義務がある、こつち私には思ひます。

それで、今日の長期債務の第一の原因は、もう長々時間をとれませんが、第一は、非採算、採算を度外視して、それを前提として行った設備投資、これについてはもう数字や何か申し上げません、時間がありませぬから。二番目は、事業の運営資金、社会的な要請から来る学割とか通学の定期とか通勤の方々のパスとか、こつちういふわが社会的な要請に基づいて、法定割引を超えて国鉄の経営

責任において行つてきたわけですが、これは国鉄の経営責任を超えたものです、政策的性格のものですね。事業運営資金の不足。地方交通線で言いますと、昭和四十六年から五十八年までの間の国鉄の損益の合計は十一兆一千八百四十六億四千万円。地方交通線にかかわる損失はその約三〇%、三兆三千二百七十四億四千万円となっております。これらは国の公投資、とりわけ道路の投資、それから鉄道道の投資等々、要するに、国鉄を走らせているが、一方で道路がよくなり、トラックが走る、バスや自動車を利用する。そういう意味で、競争的な条件で公共交通の中に割り込んできているという構造から言つて、これは御承知のとおりであります。一口に言つて、事業運営資金の不足のためにいろいろな政策的な対応をしてきた。それから年金の負担、先ほど橋本大臣申されましたとおり、これもまた大変なものであります。

国鉄の監査報告は、昭和五十年代ずつといろいろな提言も出てきておりますが、五十八年、いよいよ五十九年、六十年を前提にして五十九年に一遍長期の計画を直したのをいたします。そして六十年に黒字になるための手直しをいたしますが、この監査報告の提言で五十八年をとつてみますと——これは三塚運輸大臣の著書にも出ています——それはそれからまた、その他の方々も多く発言をされておりますが、これを監査報告で要約して申し上げますと、国鉄の長期債務とその利子負担が経営再建の重要課題であるとした上で、この問題の解決について、その大部分が国鉄の企業採算を超える構造的問題であつて、国鉄自身の努力のみでは到底解決しがたいものであると五十八年の段階で言つています。しかし、本来の業務では努力しますよ。六十年までには黒にします。しかし、今日の国鉄の企業全体を超えての構造的なこの長期債務問題というのは、もはや国鉄の手に負えない。そういう意味で政策的な対応をすべきである、こつちういふことをたびたび述べてきたし、こつちには三塚さんの著書もありますが、三塚さんもこれと同趣旨のことを著書で申されております。これまで

なされてきた助成費等では問題の解決になり得ないで、事態はますます深刻の度合いを加えていまして、この監査報告も同時にしております。これは国鉄の監査委員会側の状況に対する認識です。

これに對して、監査委員会はこつちの現状をどう見ているか。監査委員報告は、「国鉄の経営が悪化した最大の原因は、公社という自主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている現行経営形態そのものに内在する」という認識に到達した。密接な関係はありますよ。関係はある。しかし、公社形態という形態それ自体は、日本は残念ながら戦後公社形態を採用して先進諸国のような社会化された公社形態を採用することができなかつた。我が国の古い戦前からの官僚の体質、我が国の歴史的伝統がヨーロッパでモデルとした新しい意味の公社をやるこつちがでなかつた、こつちういふことはあります。しかし、公社といふことも、公社らしく運営ができればこつちにならなかつたかもしれません。公社であつたことが原因だ、こつち監査委員会は言つてゐるのです。監査委員会の報告は、もはや国鉄の手に負えない政策的な問題だからそれを超えて早く対処してほしいと言つた。これは公社だからできないんだといふと、国鉄の改革をちよつとやりさえすると何とかなるような話になつてしまふわけですね。二つの認識に私は大変違いがあるといふふうに読んでいます。私自身の読み方もしれません。

こつちういふふうに見ますと、私が国鉄の監査委員会報告で午前中にあつたためわざと時間をかけたのは、六十年には黒にするだけの努力をしてきたといふその立場から国鉄のあり方といふものを監査してみると、構造的な問題は政治的に対処すべきである、政治家の判断において対処しなければだめだと思ひます。したがつて、国鉄が膨大な長期債務を抱えた原因について政府はどう見ているか、まず総理の見解を聞きたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 国鉄の、先ほど午前中崎崎さんがお示しになつた五十七年—六十年にかけ

ての監査報告、それは再建監理委員会の皆さんあるいは臨調の皆さんがよく目を通されて、それでこういう状態になつてくると、これはもう抜本改革しなければだめだ、そういうふうにして、今までの発想転換の一つのモメンタムにそれがなつたのではないかと私は想像いたします。そして今のような抜本改革とは何ぞやということを考えてみた場合に、これは経営について民間的手法、民間の能率主義を入れなければだめだ、もう一つは、労使関係において両方が責任体制を持って、おのおのが団体交渉の責任者としてしっかりと返事ができるような体制にしないとはずみがつかぬ、励みがつかぬ、そういう二つの点に強く着目して民営・分割、こういう形に踏み切つたのではないかと私は考えております。

○嶋崎委員 共通の認識の部分もありますが、ここで抽象的な論争をしてもしょうがありませんから、まず事実の確認からいきたいと思います。今日の債務額の確定。六十二年度首における長期債務は、監理委員会答申によると二十五・四兆円と推定されております。にもかかわらず、同答申では処理すべき国鉄の長期債務として新たに三十七・三兆円を算定しております。ちょっと数がふえたりしていますね、修正していますから。その差は十一・九兆円。監理委員会では「可能な限りの手段を尽くし、そのうえでもなお残る長期債務等は何らかの形で国民に負担を求めざるを得ない」と言っています。しかし、最終的に求めざるを得ない国民の負担をできるだけ軽減しなければならぬと述べております。六十二年度首における長期債務の二十五・四兆円プラス十一・九、計三十七・三兆円、これは確定できますね。

○橋本国務大臣 監理委員会報告としてそのとおりであります。

○嶋崎委員 政府もそれを確認したのでしょう。政府もそれを確認した上でいろいろな案をつくられたのでしょうか。

○橋本国務大臣 六十一年度末における残高は二十五兆八百億円と見込んでおります。

○嶋崎委員 大枠はこれでいきたいと思います。国鉄の事業経営に伴つてこれまでに生じた長期債務はあくまでも現在のところ二十三兆五千六百十億円、六十二年度首において二十五・四兆円である、これは確定できますね。

○橋本国務大臣 その意味においては結構であります。

○嶋崎委員 そこで、答申に言う負担の軽減と、本来の長期債務に債務等を上乗せすることになつていくわけですね。

○橋本国務大臣 御承知のとおりであります。

○嶋崎委員 そこで、大蔵大臣、十二兆円近い水増し債務の四割を占めるのが年金負担であります。国鉄年金が改善されない限り国鉄再建はあり得ないと言われるほど重要な課題であります。にもかかわらず基本的な解決がなされないばかりか、逆に年金財政の悪化を促進せしめるような要員の削減を行い、国鉄そのものの首を絞める結果を招いている。人を減らしていくのですから積立金その他にみんな影響してきます。このため、先ほどあつたように、今日、一人の職員で一・五ないし二人の年金者を支えている状況であります。近年における大量の退職者により、やめていきましたから追加せねばいけません。いわゆる追加費用は、六十年四億四千五百八十一億円にも上つております。今後数十年は同程度の額が発生することになるが、監理委員会の答申では、いみじくも述べているように、この追加費用は他の公的共済年金制度と同じように事業主負担としてとらえておる。しかし、新しい事業主が負担すれば経営が大きく圧迫されるとして、旧国鉄、つまり国民の負担にゆだねられている。累積していく分は国民にゆだねている。そもそも新事業主でさえ困難性があるのに、現行国鉄自身に負担させていること自体問題と言わざるを得ない。それはもうおわかりのとおりです。年金財政悪化の原因が戦争中、戦後における国策に起因するという点から見ても、年金制度全般の中で解決すべき課題ではないかと私は思います。

そこで、今国会において国鉄改革審議の場を積極的にとらえながら、国鉄共済年金の救済に関する政府の統一見解の具体化を図ることが最大の課題であらうと考えるが、いかがですか。

○宮澤国務大臣 この問題につきましては、昨年官房長官の統一見解を申し上げたところでございしますが、すなわち、昭和六十四年度までにつきましては国鉄の自助努力を待ち、また、国の負担を含めまして諸般の検討を加えて支払いに支障のないようにすることを目途といたしまして、六十一年度中に結論を得る、こういうことを申し上げております。

その後、関係大臣、すなわち内閣官房長官、運輸大臣、年金担当大臣、私、四人で既に会議をいたしておりました。統一見解のように今年度中に具体的な結論を出したいと存じております。

なお、その後、昭和六十四年度後、六十五年からの問題は、実はさらに相当大きな金額が問題になつてまいと思ひます。これにつきましまして、六十一年度中に六十四年度までの結論を出しまして、その後鋭意政府で検討したいと考えております。

○嶋崎委員 わかつたようなわからないようなところがありますが、統一見解に基づいて、六十四年までの財源確保については閣議了解というのは御承知のとおりです。国鉄の自己努力、国の負担、諸般の検討により措置すべきであるが、特に国鉄の自己努力による財源確保については、国鉄共済年金が歴年に比べて四割弱と言われる実態になつてきていることにかんがみて、長期にわたるスライドの停止や年金受給者への影響などを考慮して、掛金の引き上げやスライド停止の延長や給付の抑制など、個人負担方式は何としても回避しなければならぬと思ひます。

したがって、この年金の対応、財源確保に当たっては、資産処分や国の負担により財源を確保すべきであると思うが、どうですか。

○橋本国務大臣 基本的にはそのとおりであります。

○嶋崎委員 いずれにしても、六十四年度までの財源確保の問題は、今日まで関係する諸団体や共済年金の対策委員会など大変な御支援をいただいで政治的には解決したものであります。今後、統一見解に基づいて今年度中に結論が出され、できるだけ早い時期に必要な立法措置が講ぜられることを期待しておりますが、いかがでしょうか。

○篠沢政府委員 お答え申し上げます。

ただいま大蔵大臣からお答え申し上げましたような四閣僚の懇談会で検討をいたします。その検討の内容次第では、もしその立法事項がきちんと出てくるということであれば立法措置ということになると思ひますし、立法措置を待たずして解決できる方法があればまたそういう解決方法にもなるかと思ひます。いずれにしても四閣僚の御検討、これをまず精力的に進めていただきたいと事務的に思つておる次第でございます。

○嶋崎委員 大蔵大臣、今の対応でよろしいですね、四閣僚中心に精力的に対応することです。

○宮澤国務大臣 この点は、統一見解で述べておりますように、国の負担というものはどうしても私どもとして最小限避けられないという結論にあるいはなるのではないかと考えておりました。それが法律を要するかどうかは別でございますが、六十一年度中にきちんと結論を出すようにいたします。

○嶋崎委員 国鉄で働いている人にとつての最大の課題は、単年度で三千億円、そして三千億円を超える不足金の発生が予測される六十五年度以降の財源確保というものが大問題であります。政府の国鉄改革法は、国鉄共済について当面現行制度は維持する。同時に、長期債務総額三十七・三兆円の一三％に当たる四・九兆円を年金関係の債務として計上している。御承知のとおりですね。しかし、年金制度の安定なくして国鉄再建はあり得ないというふうに先ほど申し上げたように考えるわけですので、国鉄共済年金を危機に陥れた原因は戦中戦後における経済復興政策や国鉄再建による大幅要員削減等国策にあつたことが明確であります。

けに、政府の責任において速やかに解決策を明示すべきであると思う。今までの回答ではその方向は出ていると確認はいたしますが、再度、確認できますね。

○宮澤國務大臣 六十五年度以降の問題につきましてはいろいろ不確定の要素がございますので、六十四年までの問題につきまして本年度中に結論を出しました後、さらに関係者でもって検討してまいりたいと思っております。

○嶋崎委員 二つは私の財政経済にも関係がありますから。四・九兆円は、毎年の追加費用の見込み額を算定したものに十分になっているとは言えないと思いますが、しかし、この金額は予定利率を七・五％としております。大蔵大臣、所管ですが、最近の金利の低下という傾向の中で、実勢の金利を現実にはどのぐらいと見、これは具体的に言いませんが、大蔵大臣、その感想はいかがですか、金利の動向についての。

○角谷政府委員 監理委員会が四・九兆円を出しましたときのベースとしては七・五％という数字を使っているというふうに理解しております。その七・五という数字は何かといいますと、過去十年の国債の応募者利回りの平均であるというふうに承っております。

○嶋崎委員 過去の平均でしょう。これから先、我が国は内外の経済情勢などを考え、アメリカが何と言うか、それをどう受けとめるかという話は別としても、七・五％の金利はかなり高いと私は想定をいたします。仮にこれが五・五％になった場合には、相当な財源が浮いてくることになるわけですが、それが、今後の金利問題というのは年金だけではありませぬけれども、全体にかかわる大問題であります、少しづつ下がっていくという判断をしてよろしいですか。

○宮澤國務大臣 何とも申しかねる問題でございますけれども、ただいまの金利、日本銀行の公定歩合にいたしますと三・五でございますが、これは我が国では歴史上最も低い金利でございます。

また、将来さらにそれが非常に金利水準として割り込むということは、経験法則的には私は簡単には言えないのではないかとこのように思いますけれども、いずれにしても、これは将来の予測に関するところでございます。

○嶋崎委員 これは予算委員会でも、またいずれ財政経済のところでもやります。

要するに、この長期債務というものを考えるときに、大きな投資に伴ってきている負担や今のような年金負担、そしてもう一つは鉄建公団、本四公団建設に係る資本費負担ですね、これまた大変な負担でありました。さらには、今回出ております新法の中にある三島基金、北海道、四国九州の三島基金問題、これもまた新たな負担問題であります。そこへもってきて余剰人員対策と言われるもの、我々は余剰と言いませんが、それも新たなものになってきております。こうして長期債務を確定してみただ、我々はこれらの長期債務に対してどのように今後処理していくかという点を考えなければならぬと思えます。長期債務が二十五・四兆円、水増しされて三十七・三兆円、これは一人当たり約十四万円、四人家族では五十六万円ぐらいの負担になります。

さて、国鉄は確かに膨大な、こういう設備投資の過剰、社会政策的な観点からの年金、地交線、年度の新たな三島会計などを含めまして、新たな国民負担を頭に置いてきておる、こういう意味で、全体的に見ると大変な危機ではないか、赤字だ、赤字だという議論がここにあつたわけですが、こういう状態の中で今の国鉄の現状、これは簡単に破産とも言えないでしょうね。破産と言っておる人もいますよ。そうかといって民間企業の言う会社更生法を適用するのにも当てはまらない。いずれにしても、債務の処理方法については多くの問題が存在しているけれども、破産手続か更生手続かというふうなことにしても民間企業と違うという意味で、常識的にはなかなかいかぬ。しかし、会社更生法の第一条では「債権者、株主その他の利害関係人の利害を調整しつつ」と書かれていま

す。だから、今の国鉄の問題、関連する人間がお互いに力を合わせるという意味です。つまり、会社更生法は、ストリートに適用されるというよりも、破産会社の再建、更生に取り組む場合には、債務の減免、言いかえれば債権者への債権の一部の棚上げなど、いろいろなことが民間の場合だったらやり得るわけです。

こうして見ると、長期債務にかかわる利率、さっきの問題です、利率を見ると、今まで例えば設備投資にかけたものを見ますと、鉄道債券十四兆六千六百十億三千万円でありましたが、その利率は、下では四％、上から九％も数字がずらつて書いてある。しかも八％以上が三割。今まで借りてきた設備投資の借金、借入金のが、八％以上が三割を占め、七・五％以上が七割近くになっています。

昭和三十九年から五十九年までの国鉄が払った利子は何と七兆六千六百億。国鉄の長期債務二十五・四兆円と見て、年に一％率が下がったら二千五百億円の節約になります。したがって、今のこの低利——非常に高い金利の時代に九％もするような金を借りてきて累積したものを今からどうするかというときに、たまっているんだから、みんなこれを、どう振り分けるにせよ、最終的に国民に転嫁しなければならぬ。ということであるとすると、民間とは違うけれども、政策的に起きている借金の重要な側面ですから、一％下がっただけで二千五百億も浮いてくるということになれば、百四国会で棚橋政府委員が答弁しておりますけれども、この金利問題に対して早急に対処すべきだと思ふ。早急に実施すべきだと思ふが、いかがですか。

○林政府委員 今回の場合は公社を民営化するというところでございまして、通常の会社の更生とは違います。そういうことでございまして、通常、会社の場合ですと、会社更生法あるいは破産法というものは、債権者が最大の利益を保全できるように、いわゆる債権保全という観点からの手続がなされるというところでございます。したがって、

金利カットあるいはその元本の棚上げということもあるわけでございませぬけれども、今回の場合は会社更生では全然ない、いわゆる債権を保全するということではございませぬ、あくまで国鉄という事業を今後に向かって健全な事業体にしていくということが目的でございます。そういう目的がまず会社更生法と全然違うということでありま

す。それから、国鉄の場合、公的機関でございますから、公的機関が従来その信用でもって調達してきた、そういう資金につきまして金利の減免というふうなことをやりますと、これは公的機関に対する金融というものが非常に大幅に混乱をするということになります。

そういうことから、やはり今回の場合、そういう金利についての減免という措置はとり得ないというふうに判断をしておるわけでございます。

○嶋崎委員 まあしかし、会社更生法第一条で言っているような民間会社並みにやれぬということとはわかり切っています。だけれども、今までの設備投資のやり方の中で国が、例えば新幹線一つとってもそうですが、新幹線整備法という法律には国の責任においてその財政措置をせよと書いてやっておるが、実際、空洞化してきたんだ、やらなかった。借り入れてやってきたんです。その結果、こういうことになって、しかも高い利息のものを借りてきて、今日雪だるま式の累積ができたんです。だとすれば、これこそ政府の責任において、今後国民に転嫁していく場合に、なだらかな負担ということを考えたなら、当然金利対策というものはやるべきだと思えます。これは政府の責任において処理すべきことだ、できることだと思ひます。この問題、借金の処理について。

そういう意味で、今の政府委員の説明では納得しませんが、問題点だ、今後の各委員の議論の中の一つの問題点としてこれをまず指摘しておきます。

二番目に、今度は国鉄が赤字、赤字、でかい借金を抱えている。その借金がくるくるだるま式に

なつてふえている。早うどこかで切斷しなければならぬ。これはわかり切つたことだ。国鉄というのは、普通の民間企業で言うときりきり舞いしていても、借金して汽車が走っていればこれは破産じゃないんです、民間でも。借金してはたつて、仕事が続いている間は破産でも何でもないです。したがつて、今の国鉄は、けさも申し上げましたように、物も人も運んでいるのですから、そこでは完全に黒なんですから。経常外収支のところでは、今までの政府の設備投資、国の政治的政策、そういうもののために累積債務がたまって大変な赤字になっている。

じゃ、国鉄というのは、民間に比べてみて、ぶつ倒れるか倒れぬかというときに基本になるのは何か。その会社の持つておる資産です。国鉄は今何ば資産がありますか、橋本運輸大臣。

○前田説明員 六十年度末で国鉄の資産は十一兆九千億でございます。

○嶋崎委員 監査報告の中に土地のものもみんな入っていますから、今の答弁が——二十兆七千三百十八億三千四百萬。土地の資産は五千九百六十一億ですよ。総資産でいきますと二十兆です。この総資産の算定は、もちろんいろいろなものがある。現実にある建物だつて評価は違ひますし、変化するから、土地だけとりましょう。これはどういう算定に基づいて出ている数字ですか。ちよつとわかりにくいですが、土地です。この六十一年度の監査報告です。これの一般勘定比較貸借対照表、その土地、六十年、五千九百六十一億、これはどういう算定の基礎に基づいた資産ですか。

○前田説明員 財務諸表に表示いたしております土地は、それぞれ取得年度別に取得した原価で表示いたしております。それから、財務諸表以外に建設仮勘定にも若干の土地がございますので、全部足しますと今の御指摘よりも多少ふえております。

○嶋崎委員 そこで、今現在、国鉄の資産で登記してないものはありますか。

○前田説明員 御指摘のようにまだ登記は済んで

ないのが事実でございます。

○嶋崎委員 未登記は何がありますか。

○前田説明員 ちよつと計数を今調べますので、お待ちください。

○嶋崎委員 私のところでは六百ヘクタール。それで、こつうのを調べて登記するとどれくらいできるか、調べたことがありますか。

○岡田(五)説明員 六十一年九月末におきます国鉄保有土地の未登記でございますが、未登記の件数と面積について申し上げます。

件数は約二萬筆、面積にいたしまして、推定でございますが、三百三十ヘクタールぐらいであるというふうに考えております。なお、これらの処理は、年度内に完成をすべく今鋭意進めていこうとでございます。

○嶋崎委員 仁杉総裁の時分に国鉄が内部で、四萬カ所の未登記土地がある場合に、それを登記したり時価評価をやるのに大体三年かかると当時仁杉さんは言っていたのです。だから、今の国鉄用地のいわば未登記のものを登記するというのは相当な時間がかかるのです。三年どころじゃないです。恐らく七、八年くらいかかるのではないかと。二十年くらいかかるかもしれません、わからぬけれども。

ということとは、今我々は国会でこれを審議しようとしている。さあ国鉄が大変だ、分割・民営だ、資産の処分を考えなければならぬというときに、国鉄の資産というものが確定できない。未登記もある。登記しようとしたら来年の四月一日までにできやせん。何もかもせいと僕は言いません。しかし、法律を上げることも大切だが、今の国民が、国民の財産である国鉄というものの資産がどのくらいあつて、それに対してはどうしたらいいかということについての大枠の目安くらい立たなければおかしいじゃないですか。そういう意味で、私はこの土地の問題について二、三聞いてみたいと思つたのです。

私のところで調べたところでは、あるところを調べて二十カ所やつて、そして三兆二千六百億く

らいのところまでいきましたが、土地の値上がりがあるものから、ある時点をとつてみてもなかなか確定はできないものだということがわかつた。難しいものだなというところが私にはわかりました。資料を検討するには相当時間がかかるというものです。そういう意味で、四月一日、四月一日と力むけれども、その資産問題で国民を代表して我々がお互いに議論する際に、そういう資産の一定の方向の大枠ぐらひは、我々が審議しているうちに一定程度出していただかなければならぬと思つたのです。何れもかもということはないでしょう。それは言えぬけれども、幾つかの点についてお願い申し上げなければならぬ点が出てくるということとを前段に申し上げておきたいと思つた。

いずれにしても、まず大枠としてこの資産という問題がある。この資産という問題を今後どうするかについて大いに議論をしなければなりません。

○橋本運輸大臣 たびたび申し上げておりますように、私もできる限り資料は提出いたすつもりであります。ただ、資産と申しまして土地の問題になりますと、個別の価格をどの程度に想定するかということについては、予断を与えないために

もやはり私もとしては公表すべきではないと考えております。ただ、午前中の御質疑の中で、一定の前提を置いた仮の計算というものはいたして、総額についていたしてしましようということと申し上げておりますので、その程度以上のところまではお引き受けはできません。

○嶋崎委員 既に我が党の田邊書記長が——まずここで一つ前提を置きますが、我が党の案は国鉄財産を売却という案ではありません。今ある国鉄の資産や債務その他は新会社が一応承継する。承継した上でどう振り分けてどう返済するかという場合に、必要な限り不用地を売ってお金をつくるという方法を講ずべきであるというように道は全部開いてあります。うちの案は、だからうちの案は、国民の財産なら財産というものを、今借金できたから、売ることによつて一定程度カ

バーしようやという安易な考え方をすべきではない。むしろ有効利用を基本にしながら、しかしこの財政再建のためには売るものは売らざるを得ない。こつうな判断です。しかし、政府の場合は、分割・民営して、新会社にも十一・四か、それに新幹線の評価分も二兆加えて十四・幾ら割り振りますぞ、残りは清算事業団に持つていきますぞという中で、土地売却については、今度はちよつと一千億ほどふえましたけれども五・九、そして残り国民負担、こつうな割り振りをしているのですから、おたくのは分割・民営でやるから、どうしても土地を売るといふことを前提にしなければこの問題は解決できないのです。うちの案とそこが違ふのです。ですから、売るのなら有効な売り方なければならぬし、地価の高騰を招いてはならぬし、大変な配慮が要る問題になつてくるわけですよ。

そうした場合に、政府が出した最初の百五十カ所、今度はまた新たに随分ふえている膨大なものをいいただきました。きのうもらつて、まだとてもあちこち調べる暇はありません。しかし、既に出た百五十カ所分、第一次分だ、この百五十カ所分について、某新聞が調査した限りでは約十四兆円だと書いています。新聞に出ています。この資料、データをいただいけませんかとお願いしてみたいけれども、やれぬと言つた。だからしよつたがたいです。十四兆円と公に出ています。こつういふいわば数が出ているときに、いや、政府の方は価格を出しませんと言つたつて、だれも信用しないよ。

そこでお聞きしますが、百五十カ所の中の幾つかの点でわかっているものとわかつてないものと例だけ申し上げます。

これは私の方は場所もみんな確定してあります。大阪の梅田北、これは皆さんからいただいた資料でいうと八十九番。この大阪の梅田北は、私たちが入手した資料によると、国鉄の調べで一平米当たり六十一萬四千円、調査によれば一平米四百萬円です。これが大阪の梅田北の場合、それからもう一つ、名古屋の笹島というところ、これは皆さんからいただいたものでは七十八番。ここが国鉄の

資料では平米当たり二十二万。ところが私たちの調査では、今日は九十万です。これはみんな公にされている。

さて、一つだけ聞きましょう。大変注目的であります東京近辺の中の一カ所。これだけわかっておるのですから、大阪と名古屋のものだってわかっておるのですから、東京の一カ所、汐留というのどのぐらいのものか御判断か、具体的数字を検討して出してください。

○橋本國務大臣 今いろいろな数字をお述べになりましたが、運輸省としてそういう数字を公表したことはないと存じます。そして、私ども、その市価がどうであるのか、また予定される価格がどうであるのかについて申し上げるべきではないと思ひます。

ただ、この機会に、先ほどのお話に反論ではございませんけれども、私なりに感じたことを多少申し上げさせていただきます。社会党案、確かに拝見をいたしました。社会党案の方がすぐれているという前提で御論議をいただいておりますが、七つの支社を設けられるという形にはなっておりますが、その辺についての管理運営等には問題があると考へております。そういう仕組みでありますから、その新しい一つの会社に全部土地を持っていられるということになっておることも、そのとおり私も承知をしております。ただ、政府が提出し、現に御審議を願いたいとお願ひをいたしておりますのは、旅客会社として六つ、それを中心としての分割をした案でありまして、その分割されたそれぞれの企業により健全なスタートを切れるようにしますために、経営基盤の弱い三島会社には債務を負わせることなく、また本州の三会社におきましてもその資産に見合う債務を負わせるだけにとどめ、残りは清算事業団にまわすわけでありまして、当然その売却すべき資産も清算事業団に帰属をさせるというやり方は、私は間違つておらないと思ひます。

○嶋崎委員 しかし、現実には皆さんがお出しになつたいわば箇所は、国鉄当局であられ、政府じゃないにしろ、現実には調べて公になつておるのですよ、大体こういうものよというところが、そして片一方は簿価でしか出してないというとき、物すごい乖離があつて、さて、これは、いわば国民の負担が楽になるのかということの判断が、それがあれば出てくるわけですね。そうでしょう。

ところが、十六・八兆円なら十六・八兆円を国民の負担だと結論に持つてくる。これは変わるでしょう。監理委員会から一十億少くともふえただんから。一十億の根拠も聞きたいけれども。変わるかもしれないが、一定の国民の負担ということをお願いする定量の判断をしていくわけですから、それをカバーするためのいわば資産の売却や譲渡について、国民の前に一定の判断を示すというのとは当然のことじゃないですか。そのための努力をする資料をお出しくださいと言つておるのです。

○橋本國務大臣 ですから、資産として売却の対象にいたします物件につきましては、既にできる限りのものを御提出申し上げております。ただ、その価格をと言われましますならば、これは私どもが付加価値を高めて売ろうとするものもありましようし、また、まさに午前中の御質疑にもありましたが、例えば道路等のために地方自治体が適正な時価で買いたいと言われるものもありましようし、さまざまなケースがあると思ひます。そして私どもは、国民の疑惑を受けないためにも公開競争入札という手法でこれらの資産を売却しようといはしておられます。予定の価格をお示しすることができないと申し上げているのはそういう理由でありまして、これは御理解をいただきたいものだと思ひます。

○嶋崎委員 しかし、先ほど申し上げておるうちに、大阪と名古屋の一つの典型を挙げてみた。それで東京の汐留を一つの例として僕は挙げてみた。そうすると一定の判断ができるわけですね。何か

もかと言つておるんじゃないです。配慮して言つてあげておるんです。だから、大阪の梅田北や名古屋の笹島で問題になつておるような箇所は相当する部分について一カ所だけ、現実の公示価格その他どの程度の傾向を持っておるかということぐらひは調べて明らかにすることができようでしょう。

○橋本國務大臣 今、公示価格とおっしゃいましたが、公示価格を知らせろと言われるのですか。(嶋崎委員「いやいや、実勢価格との乖離」と呼ぶ)ですから、実勢価格は、先ほどから私どもは、予断を与えることになりお示しができない、その理由を御理解いただきたいと申し上げております。

○嶋崎委員 それなら公示価格を出しますか。○林府委員 午前中に大臣から御答弁申し上げましたように、総トータルにつきましては一定の仮定の条件を置いて、これは金額をお出ししたいと思ひます。と申しますのは、ただいま御議論いただいております国鉄事業の再建というもので国民負担がどうなるかということの関連から考えれば、やはり総額がわかればそれで十分御判断いただけるんじゃないか、こういうことでございまして、個々の価格については、公示価格あるいは実勢価格というものについては、これは個別の土地についてお出しするのは差し控えない、このように考へております。

○嶋崎委員 だつて、百五十カ所、最初に第一次分でお出ししたのです。それの上からとつてみて……(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願ひます。

○嶋崎委員 重立った地域等について、もう既に皆さんが箇所づけておられますから、十四兆という一定の数字が国民の前に明らかになつておるのです。全部言つておるのじゃなくて、明らかになつておるのです。しかし、それについて政府側は、将来国民の負担もあるけれども、これだけ国民の前に明らかになつておるものについて何らの判断も示されぬ、そんなばかなことがありませんか。

○橋本國務大臣 先ほどから繰り返して申し上げておられますように、運輸省としてそうした数字は提示をいたしておりません。国民の前に十四兆という数字が明らかになつておるというお話でありまして、監理委員会から私どもが示された数字、それにできるだけ上積みをして国民負担を減らすと今考へておるわけでありまして、その監理委員会の試算は五兆八千億でありました。先ほどからいろいろな数字をお話しになりましたけれども、私どもは、これから国会の御審議を経て法律案が通過成立をいたしました後に、所定の手続を経て公開競争入札に付して売却しようとしておるものでありまして、そうした場合の予見を与えるような価格は、今までも提示をいたしておらないのであります。ですから、十四兆という数字があるとおっしゃいますけれども、私どもとしてその数字に責任を負える状態にはございません。

○嶋崎委員 それでは、皆さんが配分しようとしておるものについての判断は国民にやらぬまま負担だけを国会で決めるというのですか。こんなむちゃなことではないですよ。国民の前には一定程度の負担の根拠というものが出てこなければ、それは全然おかしいですよ。簿価の総額で出てきておるもので、実際にはもっと先で入つてくるかもしれないという話になれば、国民負担はそれだけ減るのだから。今の百何十カ所であつたら——我が党案は、全部売れと言つておるのじゃないのですよ。あなたの方で売るといふのですから、それだつたらもう国民負担はなくなるかもしれません。そういうふうな負担の議論というのは変わつてしまふのです。基本的な負担の議論が変わつてしまふのです。それなら出さなければいけません。我々、国民の前でこれだけ議論して、みんなテレビに出ておるのです。我々は、国民に負担をかけないようにする手だてはどうなんだろうかと、最低の負担にしていけるかどうか、それを今議論しておるのです。今膨大な資産と言われる国鉄資産なんです。べらぼうに大きいのですよ。こんな帳簿価格で言われるような金じゃないのです。

やったことがないからわからぬけれども、物すごい金だと言われている。そういうものがあるのに、倒産みたいなことが言われ、赤字、赤字と言われ、分割・民営だと言い、その長期債務の負担については国民にお願いしなければならぬと言っているの。バックデータを出さないよ。

○橋本國務大臣　ですから、先ほどから申し上げておりますように、その三十七兆を超える負債の中で、長期債務の中でできる限り不動産の売却、資産売却によって、再建監理委員会では十六兆を超える国民負担と言われるものを少しでも私どもは圧縮したいと考えておるわけであります。そして今、鳴崎委員がお話のしており、国民がこのテレビを見ておられます。その中でいわば公開競争入札という手法をとり、少しでも高い値段でこれを売却することによって国民の負担を減らすべく努力をしたいと申し上げておるわけであります。その場合に、入札価格の予断を与えるような数字を申し上げなければならぬということとは、私は、申し上げることの方が不見識ではなからうかと考えております。

○嶋崎委員 これはだめだ。だめですよ。今国会でこの法律を上げなければいかぬというのでしよう。この国会で、この法律は、私たちは少数派ですから、採決すれば負けるのです。これは決まるのです。今我々が審議をしておるときに、少なくとも政府の出されたる案について、我々自身が国民にどういう負担がかかるかについてただす義務がある。国民に対してたださなければならぬ。そのときに、法律は上げますね、先でみんなが検討してみたら、負担があるかもしれないかもしれない、そんなことは国会という場では許されぬですよ。私はそう思う、国民の財産ですから。それだけに、この資料については出せぬ、出せぬという話ではなくて、出すためにどう努力するかということを書わなければだめですよ。

○橋本國務大臣　ですから、売却を予定いたしております三千三百三十ヘクタールにつきまして、総額の仮定計算はいたしてみますと申し上げまし

た。しかし、例えば汐留という例示を挙げてその特定の地域の価格を求められましても、これは、私はやはりお答えをすることは控えたいと思います。それは、試算と言われましても、いわば一つの予見になります。国民に対して、逆に私は国民の資産に責任を持たなければならぬ立場としてこれをお示しすることはできません。（発言する者あり）

○細田委員長 御静粛に願います。

○嶋崎委員　だから、何もかもなんという話になつちやならぬから、大阪と名古屋の個別的ケースを挙げたんだ。注目しているからです。東京で注目している点について、どうでしょうか、それをやれば、それだけでもただしていけば一定の判断の基準になりますね、専門家に僕は聞いたんですから。何もかも出せと言わぬでも、あるところで一定の判断ができるのです。（「そういう場合は談合というのだよ」と呼ぶ者あり）何言っているのだ、調査権を発動したんだよ。だから個別に言ったのです。これだったら何も出さぬということですか。何も出さぬということになります、一カ所も出し切らぬというなら。

○橋本國務大臣 今お話しのとおり、確かにマスコミの毎日の報道を見ておりまして、東京の汐留の予想価格はいろいろと飛び交っておりまして、そうした中で予見を与えるような数字を出すことは、国民の資産に責任を持たなければならぬ立場として私は控えさせていただきたいと申し上げております。しかし、売却予定地域全体の一定の仮定を置いた上での試算はやらせてみますということをはきさほども御答弁申し上げておるわけでありまして、個別の数字はお許しをいただきたい。

○嶋崎委員 もう少し僕の調査を言おう。北新宿アパート、北新宿三丁目付近。簿価では一千百万、今七百七十倍です。八十四億七千四百二十万。大久保寮は、簿価で言うところと三百万、四百八倍、十二億二千四百六十万。高田馬場七号宿舍、簿価で坪二百万、十二億二千四百十二万。一般に出ているのです。一般というか一定の中にはあるのです。

これ以上やるなんてないですよ。場所に行つて調べてもらなさい。こういうデータが今や我々のところでも入るのです。それだけに……（君のところでも出した資料か」と呼ぶ者あり）そうじゃない。これは政府の出した箇所づけに基づいて特定のところをやつたのですよ。こういうことが我々の手に入るときに、この情報社会の中で政府自身が……（公式の場で言えないことじゃないか」と呼ぶ者あり）だから、僕は特定化しているのだよ。特定のな地域について出せぬはずはないでしょうと言つてゐるのです。配慮しているのですよ、あなたの方の立場を。それでもわからぬのですか。

○橋本國務大臣　せっかくの御配慮でありましたら、もう一步御配慮を進めていただいて、総額で御理解をいただきたい。（嶋崎委員「肝心なところがあかん」と呼ぶ）

○細田委員長 鳴崎君——「委員長、議事進行」と呼び、その他発言する者あり。橋本運輸大臣。○橋本國務大臣 午前中は、地価公示の制度があるから、そのデータを使って監理委員会の行った数値を伸ばしてみるという方法は可能ではないかという御質問がありましたものに對して、これはあくまでも仮の計算という前提で試算をしてみますということを申し上げました。今御質問になりました内容、公示価格ということでありますならば、全国の公示価格の表をお届けいたします。○鳴崎委員 まあ、やや前進をしたということにしましょう。だけれども、私は……（発言する者あり）さあ次に入りますよ、時間も余りありません。

から。

そこで、今の土地問題は、今後、公開入札の方法、それから公共企業体との関係の場合のいわば契約の仕方等々については幾つかの条件が要すると思うのです。つまり、価格騰貴にならない歯どめをどうするか。それから、例えば購入したものを販売を禁止するとか何年間か時間を置いてするとか、幾つかの歯どめがありますな。これはきちんと政令もしくは省令で生かさなければならぬ重要な項目です。僕はこれは法律事項だと思っている

のです、基本だけは。基本だけは法律事項で、あとの運用は省令でいいと思うのです。このくらいに重要ですから、国有地という国鉄の土地を国民に開放していく際の歯どめについて、今後法律事項として起こす意思ありや。ないとしても政令、省令で明記すべきであると思うが、約束できますね。

○橋本国務大臣　これは、私どもとしては嚴重にいたしたいと思います。殊に、昨日、随意契約で地方公共団体に譲渡をいたしましたものが他に転用されたというケースがマスコミでも報道されております。こうした事態を起こさないためには、今まで考えていた以上に厳しい制約を加えなければならぬとすら考えております。

○崎崎委員 僕の言っているのは、具体的な対処として法律事項で処理するか、もしくはは政省令事項で処理するか。ここは立法院なんですから、法律つくるところですから。その歯どめの基準だけははっきり答えてください。どっちかにするんでしょう。

○橋本國務大臣　法律は、現在私どもが御審議をいただいている内容でまいりたいと考えております。(嶋崎委員「法律には穴があるから」と呼ぶ)

○嶋崎委員　そこで、今の問題はさらにいろいろな議論がありますが、問題は、そういう国有地を処分することによって得る利益というものを通じて累積債務の中の一わは一定の穴埋めにする、それが国民の負担にどう影響するか、ここが我々の重要なポイントですね。

さて、その国民の負担という場合に一番重要なのは、今度は皆さんの法律にいきますと、分割民営するのですから、その清算はだれがやるのかというところと清算事業団です。そうですね。来年度予算について、六十二年度予算との関連で、六十二年の清算事業団の収支についてどのような判断をされていますか。

○橋本國務大臣 六十二年度の清算事業団の収支につきましては、今の見通しでは支出総額は二兆八千二百三十億円と見込まれております。その内

○橋本國務大臣　もたもたしていると言われるのも困るのですが、確かに現在、具体的な助成の内容、あり方について未確定でありますので、未定要求をいたしております。今後の予算編成の過程

○林政府委員 お答え申し上げます。  
先ほど数字がございましたけれども、一つ、財  
投につきましては一兆五百億で確定しているわけ  
ではございません。要求の段階で財投の額は補助  
金及び民間借入金等の額との関係で増加すること  
があるということで、一兆五百億プラスアルファ  
という要求でございます。したがって、補助  
金の額と財投のプラスアルファと民間借入金

皆さん、出さない、出さないと言う。金の値段はわからないと言う。来年度から充足する初めての清算事業団の当初予算で支出と収入を見たら、今までの国鉄の助成よりも多いじゃないか。これじゃ何のために分割するんですか。国民の負担はふえるじゃないですか。少なくとも当初予算ではそれよりも少なくするためにどう努力するかというのであればおかしいじゃないですか。それをお蔵省の方は、予算を組むのにペンディングにしておける。運輸省は出すのに怖がっている。どうかか

さて、十六兆七千億円我々は負担するんですね。今のところ、監理委員会が言ったのを皆さん尊重しているんですから。そうすると、それを三十年月賦でいくと、一年間に一兆三千億円の借金がかかってくる。これを当初予算に組むかどうかは別です。先ず組んでもいい。平均したら一兆三千億円の負担はかかるわけですよ。これは三十年間かかるのです。今ここに、そのほかに助成金の問題と民間借り入れが問題になるんです。そうでしょう。これは我が国民の側からいうと、分割・民営しても国民の負担は減らぬ。ふえても、減らぬじゃないですかと現在の段階で言わざるを得ない。国鉄は赤字だ、長期債務で火の車、だから切った、別建てで方針を決めると言ったが、その方針は決まっていな。今までより負担が多くなる。これじゃ国民は納得できませんね。これが一つです。

さあ時間ありません。次には、本当は分割をした場合の経営形態という観点を議論したかったのです。だけれども、これは時間がありませんから、もし後で時間が残れば、残った時間でやりましょう。

そこで今度は、最初に申し上げました国民が一つの期待をしている整備新幹線問題についてお尋ねをいたします。

それで、整備新幹線問題の今までの閣議の扱い、それから政府がいろいろ諮問を求めた行革の委員会ですね、こういう一連のものと、その延長線上で来た今までの考え方と、中曽根内閣の時代になつてその方針は変わってきたと私は判断するが、いかがですか。

○中曽根内閣総理大臣 臨調答申をいただきましたが、その臨調答申の中に、正確な表現は忘れましたが、しばらく見合わせる、そういう趣旨の答申がありましたので、それを尊重してそのような措置をとってきたところであります。

○嶋崎委員 監理委員会答申には何て書いてありますか。

○中曽根内閣総理大臣 監理委員会の答申に正確にどういふ文章があつたか知りませんが、その臨調答申を受けて、その政策は今も続いているというところであります。

○嶋崎委員 何です、総理は監理委員会の答申を読んでいるのかな。読みましょか、時間がないうから、簡単にいきまっせ。こう書いてありますよ。

「整備新幹線については、二十一世紀に向けての高速交通手段として地域住民の要望が極めて強いが、現在の計画によれば膨大な投資を必要とし、また新会社の経営に大きな影響を及ぼすことが予想される。したがつてこの問題については、予想旅客需要と投資の均衡、在来線の収支に与える影響、財源問題、技術開発によるコスト低減の可能性等を考慮に入れて慎重に判断する必要があると考える。」こう書いてありますよ。総理、答申を尊重されるのです。ということで政府案はつくら

れたのでしよう。いかがですか。

○中曽根内閣総理大臣 大体そういうような趣旨がありますから、財源問題等検討委員会で検討する。党でいろいろ検討いたしましたときも、やはり財源問題とか、経費の問題とか、あるいはどういう主体が行うべきであるとか、在来線との関係をどうするとか、地元負担をどうするとか、そういうような問題がこれから究明するべき問題で、その上で検討していく、そういうような趣旨の内容でもあつたことを記憶しております。

○嶋崎委員 六十一年度予算には幾ら組みましたか。

○林政府委員 総額で百十四億でございます。

○嶋崎委員 六十二年度予算には組むのですか、概算要求するのですか。

○林政府委員 六十二年度予算では現在、整備新幹線については未定ということで概算要求の時点では対処しております。

○嶋崎委員 六十一年度つけて、来年度つけないということはないでしよう。

八月二十二日の自民党の合同会議では、今年十二月までに財源問題に結論を出し、六十二年度予算案に必要な経費を公共事業費としてつける、こう決めてあるんじゃないやしませんか、総裁。今度は総裁だ。

○橋本内閣総理大臣 そういう状況にありますので、未定要求をいたしております。

○嶋崎委員 この法案が成立した後に、新幹線を建設する主体として、国鉄技術部門と鉄建公団とを統合した鉄道総合開発整備機構というものを早くに新設することになっていませんか。

○橋本内閣総理大臣 自由民主党の中でそういう御議論があることは私も承知をいたしております。政府としてはそういう結論を出してありません。

○嶋崎委員 それも御存じですね、そういうものをつくるという動きがあること。

九月三日の全国都道府県知事会議で、総理は「全国各地で強い要望がある。臨調答申などで計画は当分見合わせる閣議決定をしたが、希望の灯

は消してはならないと考えている。財政、工事主体、国鉄改革の問題に検討を加えつつ、閣議決定を直してスタートする」と発言をしたと言われておりますが、そう確認してよろしいですか。

○中曽根内閣総理大臣 そのときの発言は、希望の灯は消してはならない、そういうことを選挙でも演説した。自分もそう思つておる。ただし、今のような諸般の問題について検討を加え、その結論を得た上でこれは処理をする。前進する場合には、今までの閣議決定を変更して前進をする、そういうことになる、そういう趣旨であります。

○嶋崎委員 これは、まず行革の委員会があつて、それを受けて命がけで行革の最後の手段を講じているのが国鉄の分割、民営なんです。中曽根内閣の基本なんです。その行革では整備新幹線ということについて慎重であつて言つてきて、そうだと一時閣議決定をしたことがある。ところが、その後、今度は答申が出て、もっと慎重に処理せよと言つたら、少しあいまいになつた。そして今や自民党の内部では推進の方向に動いている。今年度予算がついた。来年度予算をまたつける。ということとは、事実上整備新幹線が動き出す可能性が非常に強い。そのことを私はいい悪いは言わない、事実として。ところが、それと今度の国会に出された法律とは密接不可分なんです。わかつていますか、大臣。

今度出された施行法の中で、新幹線整備の法案についての一部改正案が出ています。一部改正案の改正のポイントは何ですか。大臣、言つてください。

○橋本内閣総理大臣 恐らく嶋崎委員がおっしゃりたいことは、今度の新幹線整備法の改正が、現行法に基づく計画決定の経緯等を踏まえながら、これから国鉄改革の実施に伴い措置をすることが必要となる事項について限つてこれを行うということに、しかし、その中で、新幹線鉄道の営業主体及び建設主体は、それぞれ、運輸大臣があらかじめその同意を得て指名する法人とすること、あるいは運輸大臣は、整備計画の決定または変更につい

て、あらかじめ営業主体及び建設主体の同意を得なければならぬとすること、こうした部分に問題点を見出しておられるの御質問ではなからうかと思ひます。

○嶋崎委員 今度のこの新幹線整備法の一部改正案は、今までとがらりと違う。がらりと違うんですよ。今までは新幹線をつくるための建設の主体と営業の主体を分離したんです。建設の主体は国鉄並びに鉄建公団、いや、国並びに鉄建公団。しかし国はやらなかつた。今まで新幹線に、法律ではちゃんと金を出せと言つてはいるが、出さなかつた。だから今借金がつまんだんです。それはよくとして、国並びに鉄建公団ですよ。営業主体は国鉄。分離してはいたのです。今度これを一本にするのです。おっしゃる通りに一本にするのです。一本にして、今度は民営化するんですから、分割するんですから、東日本株式会社という民営会社が運輸大臣と話し合えば、営業主体でもあり、事業主体でもなることができるようになるのです。わかつていますか、そうでしょう。

こういう新たな改正案は何を意味しているか。民営化するのであるから、民間に国は干渉してはなりません、本来ならね。そうでしょう。ところが、民間企業と国が新たな直通関係になる。今までは国鉄を介したのです。今までは国鉄を介してはいますから、公共企業体を媒介してはいますから、国が処理するときには国鉄という媒介を経てやつてきたものが、今度は民間に直結するのです。事業主体と営業主体が一本になるんです。そういう新しい改正案だという意味で、新幹線整備法のこの法案の基本は非常に重大な問題を幾つかはらんでいます。

つまり、事業のインシアチブを国が一方とする形をとりながら、民間企業がインシアチブをとれるという仕組みになるのです。利権が絡まなきやいいですがね。いずれにしても、今までは歯どめをかけていたものを歯どめを外したんですから、新幹線は、内閣や政府がやる気になりさえすれば、民間企業と運輸大臣と話し合えばすうつと

動き出す仕組みになったのです。これは総理の腹次第です。運輸大臣の腹次第です。動くのです。それだけ予算措置をして対応すると早くなるのです。

ところが、この新幹線建設についての財源はどうするか。大蔵大臣、運輸省、方針がありますか。○橋本國務大臣 今疑惑云々というお話が出ましたけれども、これは大変心外であります。むしろ私どもは、予算の計上、工事実施計画認可の申請など既に各種の手続行為が進行している新幹線問題、そして国鉄改革をいたすにしましても、これらに有効に断続することなく進める必要性があるということを考え、また、今回の改革に際して、国鉄が行ってきた鉄道事業は貨物会社等が承継するものを除きましては旅客会社が引き継ぐこととして、これから整備新幹線の経過措置として、それぞれ関係旅客会社が営業主体の指名を受けたものとみなし、また、国鉄が建設の指示を受けたものについては関係旅客会社が、鉄建公団が建設の指示を受けたものについては同公団が、それぞれ建設主体の指名を受けたものというみなし規定を、みなすという考え方をとったわけでありまして、既にさまざまな手続が進行しており、大蔵地方で御要望の強い整備新幹線というものを、財源の見通しがつき、運営主体等さまざまな問題点についての結論が出れば、それなりの対応ができるようにしたわけでありまして、ですから、私も、まさに財源問題等につきまして整備新幹線財源問題等検討委員会で行ってあるところでありまして、今の御批判を受けたいように十分に注意をいたすつもりであります。

○嶋崎委員 私は午前中の議論で言ったでしょう。東北新幹線、上越新幹線について、全国新幹線ネットワークとして機能している、建設は意味があったと言っておるのです。財源措置については政府は別扱いしてきたのです。国鉄だって別扱いせざるを得なかったのです。そういう経緯から見れば、整備新幹線についてもどういう財源方式でいくかということは、国民の負担になるかならぬか

という問題です。公共事業方式なら丸々じゃないですか。民間資金との関連でどういう組み合わせをするのか。整備新幹線という構想をつくるつもり方についても、今のようにつくりやすくしたけれども、財源について国民に何にも示さないまま、ただ要望があるからつくればいい、つくればいいといつてつくつてみたら、その過程で、かつてよりもいいものができればいいが——できないことはないと思う、日本はこれだけの技術を持っているんだから。しかし、今までみたいな歯どめばかりありません。ちゃんと法律はみんな変わっちゃったんです。規制を緩和したんですから。条項を全部挙げていて時間はありません。逐条審議してもいいですよ。僕はこれなら少し専門家ですから逐条審議してもいいけれども、やりません。規制緩和しているのですよ。

その規制緩和の中には幾つかの盲点があります。今度のはかつてのように検査は厳しくありません。それは自主的な民間との関係ができてきます。今までみたいな官僚制はよくないですよ。うちの法案でも、届け出制にしたり、いろいろ企業の自由というものを保障している法案をつくったのですから、おたくと考えるその点は共通しているところがあるでしょう。しかし、それにしても今度出てきているものは、この法律は、僕が調べてみたところ、施行法だけの問題ではないのです。鉄道事業法というのは大問題なんです。これも後の委員に質問してもらいます。僕はきょうは時間がありません。

鉄道事業法というのは、本来ならば四本あるものを全部一本にしなければならぬのに二つ残っている。営業法は別にしている。二つ別にして二本だけ一本にしている。そしてこの鉄道事業法というのは、今までの規制緩和、民営化という名のもとに、かつてのような運賃形態じゃないのです。これからは、国民負担なんです。総合原価主義に変わるのですから。民間企業ですから、もうからなければ運賃を決めないということになったのですから、今までの国鉄とは違う。だから、今度の民間

の新会社を見てごらんさい。けきの新聞にありますが、みんな運賃を上げることになっていくでしょう。これもちよつと後で時間があれば聞きますがね。いずれにしても、今度の整備新幹線に絡まる法律というのは、私の見た限りでは施行法の中の、新幹線整備法だけの単独の問題ではない。鉄道事業法における基本的な性格と密接不可分であるということも申し上げておく。ほかの委員にこれから追及してもらいますが、これが今度の新法全体の中に貫いている特徴なんです。そういう意味で、この新しい新幹線整備法の一部改正というの、財源も決まっています。新幹線という世界最高の日本の技術は持っている、その安全性が問題になるもの、それについて今までより規制がずっと緩和される。そしてこの負担その他について明らかにしていない。申し上げたとおりです。こういう法律がいいのか悪いのか、大問題だと僕は思うのです。

いずれにしても、この法案は、一口に言う、今までも国鉄というものを媒介にしないだけに歯どめがかけにくい、ストレートになるのですから。そして民間活力という名のもとに企業の自由というものを前提とした国との関係ができますから、検査、設計その他について今までよりも相当綿密な歯どめをどうにかけるかということ、これもまた政令、省令問題なんです。よっぽどちゃんとしておいてくれぬといけません。

いずれにいたしましても、こういう新幹線整備法の新たな改正案というものについて、私は基本的性格だけを申し上げて、逐条審議をしませんけれども、今の段階では国民が期待しているから、整備新幹線というものにこたえる方向をどうするかは考えなければならぬが、その前に財源の方式というものを決めない限りはこの新幹線を動かしてはならぬ、こう私は思います。どう思いますか、総理、大蔵、橋本運輸大臣、それぞれ。○中曽根内閣総理大臣 これも財源問題等検討委員会において検討した上で、いよいよやるかやらないか、どういうふうにするか決めていくということ

とになっているのですから、財源の検討を経ずして行われるというよりはあり得ない。

○嶋崎委員 暮れまでですよ。暮れということ、十二月の大蔵予算が上がって政府予算ができるまでの間にもう新幹線の予算がついて、それには一定程度施行の方向が位置づけられるのです。先の話じゃありません。今国会中にでかい法律を改正するのですから、この法律を審議するに当たって、財源の問題について政府に確たる態度を示してもらわなければ国民に申しわけない僕は思う、そのために法律審議をしているのですから。そういう意味で、財源について早急な結論を閣議で決めるか、党で決めたものをそっくへ持つていくかは別としても、国民の前に明らかにすることなしに、軽々しくこの法に基づいて新幹線整備にかかっている問題点が多いことを申し上げたいのですが、総理、運輸大臣、それぞれ意見を述べてください。

○橋本國務大臣 先ほどから何遍も申し上げておりますように、その財源等につきましては検討委員会の結論を得て判断をすることでありまして、検討委員会においては作業を精力的にやれという御指摘に対しては私も全力を挙げます。先ほどからの御質問で、恐らく大蔵大臣、来年度の予算編成時には相当程度運輸省の枠をふやしていただけるだろう、応援にお礼を申し上げたい気持ちでいっぱいでありまして。

○嶋崎委員 大蔵大臣。○宮澤國務大臣 財源問題等検討委員会では、建設主体、運営主体、あるいは御承知のように在来線の問題でありますとか、それに肝心の財源、この検討を進めておるわけでございます。幹事会は何度も開かれておりますが、そういう問題が一つ、それから、先ほどしばしばお話がございますように、これは新体制が発足をすることでございますので、そういうことも考えながら検討を続けてまいります。

○嶋崎委員 この新幹線は、最初計画したときは、当初予算の見通しは八千八百億だったのです。そ

それが結果的には三倍強の二兆八千億円ぐらゐになったのです。今から整備にかかる整備新幹線というのは総額約二十兆円ぐらゐと言われているのです。二十兆円ですよ。八千億から始まって、二兆八千億円に発展して、今や二十兆円になろうとしている。そういう計画の予算を動かすということになれば大変な国民負担です。公共事業費という形なら、その負担は国民ですよ。国鉄は赤字だから分割・民営して、そして国鉄に対して債務その他についての対応を今からしようというので法律を出したのでしよう。今の法律を改正してまで規制緩和その他の手続について一定の方針を出したのでしよう。そして財源が、一番問題の国民負担の財源の方針が決まらぬまゝこういうものを早々と決めて、後で開いてみたら国鉄は赤字だ。まるで国鉄が悪かった。今度は政府のやり方が悪かったということに当然なるのだけれども、それは結局は国民負担になるのです。そういう意味で慎重に扱わなければならぬ課題だと私は思います。それをつけ加えておきたいと思ひます。

さて、ちよつとお聞きしますけれども、今度分割・民営をやりました新しい事業体の会社が、資料によりますと向こう五年間について東日本、西日本その他運賃を上げることになっておりますね。あの運賃の上げ方、これは我々がいたいたあの資料の表で、東日本が幾ら幾らというのが出ておりましたな。あれは、資料は我々のところに届いておりましたかしら。

○林政府委員 新会社の今後の運賃値上げの予測値でございすけれども、これについては既に資料として御提出を申し上げております。

現在のところ、私も推定しております数字では、六十二年以降六十六年度までの人キロ当たりの運賃、料金の支払い額、これは運賃ではございせん、人キロ、一人当たりの運賃支払い額でございす、年平均で北海道、四国が大体六％程度、東日本と東海会社が三％程度、西日本会社が四％程度、九州会社が大体五％程度の年率のアップ率になろうかというふうに考えております。

す。

それから、ちよつと補足させていただきますが、先ほど新幹線の問題で、現在の法制では国と鉄建公団が建設主体というふうに先生の方から御指摘がございましたけれども、現在の法制によりますと、国鉄と鉄建公団が建設主体である。そして、国は国鉄に対して指示を出してこれに建設をさせるという形になっております。それで、鉄建公団あるいは国鉄が建設したものにつきましては国鉄が義務的に経営をしていくということになっております。

今度の法制では、国鉄改革に伴って最小限の全  
国新幹線整備法の改正をしておるわけでありまして、鉄建公団は変わりませんが、国鉄はこれから新会社に変わりますので、したがって新会社のその地位を引き継いでいく。ただし、基本的には、原則としてはやはり新会社の自主性というものを認めなければならぬので、新会社に、運輸大臣がその会社を指名する場合にはその同意が必要という事で、その自主性を尊重するという点だけが変わったわけでありす。

ただ、整備新幹線については従来からの経緯がございすので、これは従来どおり新しい会社が義務的に整備新幹線の建設主体、運営主体になっていくというふうにしておるわけでありす。これは従来の実態をそのまま継続させたわけでありす。したがって、当然、新会社の健全経営ということを考えますと財源問題等検討委員会できちつとした財源対策が講ぜられる、それが前提でございまして、新会社の経営を不当に圧迫することはないというふうに考えて、今回の最小限の新幹線整備法の改正をしたということでございます。

○嶋崎委員 おつしやるように、新会社が負担しないから国民が逆に負担しなければならぬという問題だから、財源をどうするかというのが議論になつてゐるので、今の意見でよくわかりました。ちよつとお尋ねしますけれども、人キロか何か知りませんが、国民にわかりやすいことでは、

運賃が上がる計画になっておりますね。その算定基礎は、例えば電気料金なんかですと、収益率のアップに従つて、これ以上収益が上がらない場合にその運賃的なものを加算するという、いわばかつての公共企業体、それから電気料金その他と同じような仕組みの算定ですか。

○林政府委員 ただいま申し上げました運賃の年率アップ率、これは、大体六十六年の時点で本州と北海道、四国、九州では一割程度の格差がつくわけでございますけれども、どういう計算根拠で、そういう数字を出したかと申し上げますと、これは各六つの分割会社それぞれ平均的な輸送密度がございす。一方、私鉄の方にもいろいろな輸送密度の会社がある。したがって、その私鉄の輸送密度別のランクをつくりまして、そのランクに当てはまるような各会社について、昭和六十六年の時点で、あるランクにある私鉄の運賃水準におおむね近づかうように、その時点ですりつくように、そういう計算をしたわけでございます。その結果が先ほど申し上げたような数字になるということでございます。ただ、過去の私鉄等の運賃値上げ率というものをみると、大体二・一、三、四の範囲でございす。一回につき二、三、四の改定をしておるということでありすので、年率にすると私鉄も大体六％程度、そうすると、先ほど申し上げました一番高い北海道とか四国というところでも、大体従来の私鉄の平均的な運賃値上げ率とほぼ同じであるというふうに考えております。

それから、計算方法で今御指摘がございましたが、原価計算をしてやっておるわけでございますけれども、ただいま申し上げましたようにそういう方法ですりつけております。恐らく先生の御質問はレートベース方式というものをどういうふうにとつてゐるかということだと思ひますけれども、結果的にレートベース方式に当てはめました場合には、運賃の改定率に上限をつけて実際の値上げ率を落とすおとところもございす。これは、今度の新会社では東海あるいは東日本と

いうところは、レートベース方式を適用いたしますと運賃改定率は若干低くなる、試算についてはそういう試算で計算をしております。

○嶋崎委員 何かたくさん説明されて、専門家がじゃないとさっぱりわからぬけれども、単純化すると、収益率のアップが一定の高さに到達しない際に運賃運賃について検討するという仕組みですか、一口で言へば、そこがわからないのです。というの、それは同時に新幹線の経営見直しというものと密接不可分だからです。また同時にそれは、三島会計は一定部分を国民が負担するのですから、やはり国民負担問題として、公共的な助成なのか、別の資本の論理による動きで決まるのかという問題になつてくるというふうに思ふんだ。正確かどうかわかりません。だから、収益率と運賃が上がるというこの関係は制度的にどうなつてゐるのですかと聞いているのです。そういう関係ですか。

○林政府委員 ただいま申し上げましたように、今回の試算では収益率を使つてはおりません。先ほど言ひましたようにある一定の私鉄のランク別に従ひまして、私鉄の運賃水準に六十六年ぐらゐにすりつくように、大体同じようなレベルになるような形で計算をしておる。それは当然今後五年程度の各会社の収支というものを見た上で、そのリンク関係を見た上で、大体その辺のところでありす。つまり十分採算が成り立つ、こういう考え方です。ただ、そういう方法で計算しましたが、結果的に、収益率すなわちレートベース方式を当てはめてみますと、東海と東日本会社は収益率計算をしますと上限に達します。最初に申し上げた計算方法より低い改定率になつていくということでありす。

○嶋崎委員 北海道には競争相手の私鉄はありませんよ。そうしますと、地方の方は、私鉄と国鉄の関係は国鉄の方がいいのです。都市圏はそうじゃないのです。私鉄というのには基準になりませんよ。だから、私はその専門家がじゃないから言つてゐることがわからぬのかもしれないが、どうも理解がで



う方式をとってきたが、今度は明確に鉄道事業法で総合原価主義というものをとることになりました。それから、もうけを入れて運賃を決める、そういう意味で私鉄並みに常に運賃が上がつていく、いわゆる公的価格の運賃ではないというふうに変わった。これが公共性の問題の第二点。

安全規制というものについては、今までより緩和されています。これは規制緩和という問題、民活法の関連がありますが、鉄道の持つ公共性、これは私鉄を含めての観点からするとこれでいいかどうかというような疑問が残ります。

したがって、第一点は、公共性という問題が抜けているという点を今後この委員会における審議の一つのポイントにしたい。政府側もこれに対する回答を準備しておいていただきたいと思うのです。

第二番目は、国鉄を国民の財産という立場で見よう。国民の財産という立場で国鉄を見ると、十六・七兆円の国民負担について、その額についても処理方法についてもまだ明らかになっていない。清算事業団法に見る限り出ていない。まだ方針が決まっていな。これが我々に審議せよと言っている法案ですから、つまり、形の枠はあるが、中身の定量的なものについての判断が決まっていな。ということを示しています。

同じく新しい事業体に引き継ぐ長期債務というもの、内容、資産とか土地とかありますが、これについては、旅客会社法案にしても新幹線機構の問題にしても、答申で言われている以上のことは一つも出ていません。私の見る限り。だから、答申の中身をそのまま決めたにすぎないという意味で、国民の立場からいって一つの問題がここにもあると思います。

さつきから議論になっております非事業の土地の売却、これにとつても、さつきのような随意契約という道が残されているというものを含めて、今後の歯どめをかけるという点が法律事項としてはいまいです。これらを含めて国民の立場から見ると、清算事業団法も新会社法も、それから新

幹線保有機構などを含めて見ても問題点がある。これが第二番目、国民の側から見た問題点。

三番目に、この法案全体の中の一つの特徴は、基本法の第一条で、一口で言うところの国民のニーズにたいえ、効率性で維持するとか書いてないのです。今までの法律は全部公共の福祉なんです。国民のニーズと公共性という観点から出てきた第一条の理念は、新幹線に関する整備法の基本理念やそれらの法と比べてみると法体系としては矛盾している。どうしてかという、新幹線その他では全体、国土開発という総合的な観点で事をやらなければならぬという理念がうたわれているんだ、片一方の法律は、ところが、片一方の方では需要と効率なんです。ローカル線がどうなるというの答申でもあいまいになっていきます。幹線は言っていますけれども、我々の言うローカルからローラルの方、もう少し地方にいくことについてはあいまいになっていきます。

それと同じように、その理念の中に、法体系の中に矛盾がはいりません。その中で特に重要なのは、内部補助問題です。あれだけ監理委員会の答申の中で、内部補助はいかぬ、片一方でもうけていて、片一方で落とすというやり方をやっているから限界があるんだ、こう言ったのです。分割したら解決できますか。東日本会社は青森、秋田を抱えるのでしよう。大阪は山陰、島根を抱えるのでしよう。同じ内部補助問題じゃないですか。だから、言われている理念と実際にやっていることは、この法案にあらわれている性格は、答申の言う性格を受けとめても言われている中身としては正確さを欠いていると私は思います。

四番目、先ほど議論しました整備新幹線問題、これはまだまだ議論を精密に詰めるなければいけません。来年度予算の取支を含めて詰めるなければいけません。

五番目、きょうは時間がなくて触れられませんでした。雇用問題です。定数の決め方から始まり、例の十七条ですか、枠を決めて、二十一条でいけば選別する、これは今までの労働法制の体系

から見ると異質ですから、国鉄改革法、清算事業団法、再就職促進法、全部関連がありますから、今後の論点として申し上げておきたいと思ひます。

以上がこの法案全体から見た、今後全体的に審議を深めて国民の理解を得なければならぬ課題だということに私は思ひます。

一連の問題を議論してまいりましたが、きょうの議論でまだ詰まっていな問題が山ほどあるだけに、今後当委員会における審議は慎重審議であるべきであるし、短い時間で審議をやるというふうな焦ったやり方をやらないで審議をすべきだと私は思ひますが、総理並びに運輸大臣の決意のほどを聞きたいと思ひます。

○橋本国務大臣 今鳴崎委員からお話のありました点、私は改めて論争をしようとか、そんな大それたことは思ひません。ただ、一点だけ、今まで議論をしておらなかつた部分で触れになりました点、私の方の考え方を聞いていただきたいと思ひます。それは何かといふと、公共性の部分であります。この部分は御議論をいただきたいと申して、御指摘をいただきましたので、考え方を申し上げさせていただきます。私どもは、鉄道以外を含めまして運輸行政全体の持つ公共性というものは、これは当然のことであると思ひます。ただし、社会党案に買かれておりますように、強い公共性というものをこれからもこの新法に発足する会社に持たせることはいかんものかという気持ちは確かにございます。と申しますのは、私鉄の事業者と質的に変わりがなくなるわけであり。その限りにおいて、他の交通機関と公平な競争をしていく状態になるわけであり。それと、たてて、社会党案のように、これから発足する会社に法上の公共性というものを強いてうたつておらない、公共性というものを打ち出していないという点、これは私鉄とも当然均衡をもつていくことでありますから、この辺についてはこれからの御議論をいただけるということであり。考え方を申し上げ述べておき

たいと思ひます。

また、慎重な審議ということですが、私どもも最善を尽くしてお答えを申してまいります。ただ、私どもとしては、これから先非常に膨大な作業を控えておりますだけに、できる限り早い議了というものをお願いしたいという気持ちは大変強く持つておることだけ申し添えさせていただきます。

○中曾根内閣総理大臣 慎重審議の上、野党の皆さんの御意見もよく承り、来年四月一日発足を目標に、ぜひ早期成立を念願いたしております。

○鳴崎委員 いずれにしても、皆さんが先般の国会で法案を提案されて、そして途中、総選挙というものをなさつたのです。それで、途中政治的空白——政治的空白という表現は悪いですが、その間国会の審議はとまったのです。そしていよいよ国会が始まつて、国鉄改革法案に入つた。きょう申し上げたのは、まだまだ全法案の問題点の中のはの入り口ぐらいの問題でしかありません。そうしますと、国民の立場から見るとまだ審議をすべき課題が控えているだけに、資料の提出を含め、慎重審議というものを要求してまいりますので、我々の主張にも耳を傾けていただきますことを申し上げて、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○細田委員長 これにて鳴崎君の質疑は終了いたしました。

○細田委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

ただいま審査中の各案について、本日、参考人として日本国有鉄道再建監理委員会委員長亀井正夫君の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○細田委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○細田委員長 質疑を続行いたします。浅井美幸君。

○浅井委員 私は、公明党・国民会議を代表いたしまして、今国会最重要法案でございまして、この国鉄改革関連法案八法案、この審議に当たりまして、総理並びに関係大臣に質疑をいたしたいと思ふのであります。

そもそも、けさの自民党の委員の発言にもございまして、国鉄の歴史百十四年、栄光の歴史であつたと言われております。確かに私も子供のころから、日本の列車に対するあこがれあるいは信頼、そういうものに対しての期待感を持って日本の鉄道を眺めてまいりました。ところが、この十数年、国鉄の経営がだんだんと怪しくなつてまいりました。我が国の交通体系の大きな変化あるいは経済環境の変化ということで、モータリゼーションを初め、いろいろな航空機の発達が日本の鉄道経営というものに大きな変化を与えました。さらに、公社形態ということで親方日の丸の体質と言われております。また、政府の財政援助といひますか、そういうものを国鉄に明確に与えてこなかった。そういういろいろの原因が国鉄の財政に大きな赤字を来しました。そのために借金財政に追い込まれ、その借金を支払うためにさらに借金という、まさにサラ金地獄と同じような状況になつた。これを何とか改革しなければならぬというのが私どもの大きな政治課題であり、また政府のやらなければならない政治課題でありました。

ところが、四次にわたる国鉄再建計画、これがいずれも失敗に帰しました。そして厳しい、毎年毎年二兆円という赤字を積み増していくような状況の中で、何としてもこれを改革しなければならぬということ、民営として分割しなうことが出てまいつたわけでありまして。しかしながら、ここで、ただ単に国鉄の経営者あるいは職員だけの責任ではなくて、歴代自民党政府が国鉄の経営改

善に対して大きな寄与をしなかつたという点を見逃してはならないと思ひます。この点について、まず総理に伺いたいと思ひます。

○中曽根内閣総理大臣 百十四年に及びます国鉄の歴史にいいよ終止符を打ちまして新しい法案を御審議いただくことに当たりまして、国鉄を築いてこられた先輩方、職員の皆さんに心から敬意と感謝を表明する次第でございまして。

ただ、戦後、近年に至りまして、この急激なモータリゼーションに即応する力を失ひ、あるいは社会経済の諸般の原因等もございまして赤字が続出したしまして、何回か改革を志しましたが、不首尾に終わり、今やこのような抜本的改革をせざるを得ざるに至つたことはまことに遺憾でございまして。しかし、これを機に、国鉄が真に国民にさらに親しまれる、地元に着着した、そしてサービスのよい国鉄に生まれ変わるように、我々はこの法案の改革を機に全力を尽くして国鉄を新しい民間会社に再生せしめたいと念願いたしております。

○浅井委員 我が党は、このような巨額の借金を抱えている国鉄の改革に当たつて、まず民営・分割ということについての必要性を痛感いたしております。その立場において、政府の基本的な考え方と私たちの民営・分割についての考え方は一致をいたしております。しかしながら、私どもはその改革案の中で、この審議を通して、この国会を通して、問題は問題としてたすきすべきものはたさなければならぬ、このように考えておりますので、幾つかの問題点についてたしたいと思ひます。わけでございまして。総理を初め率直な答弁をお願いしたいと思います。

まず、私どもの考え方は、国鉄を民営化し、活力ある経営、効率ある経営を行わせ、今まで公社形態であつた公共企業体という形の中で幾つかの制約がございまして、それを除いて鉄道中心の多角経営を行える事業体にすべきだと考えております。この点について総理の認識はいかがでありますか。

○中曽根内閣総理大臣 その点につきましては、

私も今同感でございまして。なるたけ法的拘束から解放して、民間的手法で思い切つた弾力的な運営ができるようにすることが我々の考えの大きな要素でございまして。

○浅井委員 今総理は民間的手法とおっしゃいました。民間的手法というよりも、私どもはまず民営というものを本格的に志向していかなければならぬ、このように考えておりますけれども、ただ民間的手法というやうな安易なものではないと思ひますが、いかがですか。

○中曽根内閣総理大臣 従来の国鉄に対してそういう表現を用ひましたが、もちろん民営・分割、したがって民営ということでございます。

○浅井委員 しばしば今まで、国鉄の再建の方策につきましましては、分割・民営あるいは民営・分割、このような紛らわしい言葉があるわけでありまして、監理委員会の答申につきましましては、民営・分割と言われるように最近になつておりますけれども、民営・分割ではなくて分割・民営では改革の視点が根本的に違ふと思ひます。まず民営ありきと、まず分割ありきとはこの視点が狂つてくる、このように私は考えますけれども、総理の考え方、まず民営ですか、まず分割ですか、総理並びに監理委員長にも伺ひたいと思ひます。

○中曽根内閣総理大臣 お答え申し上げます。私どもの再建監理委員会の基礎になつております国鉄の事業の再建を推進する臨時措置法というものの中にはつきりと書いてございまして、現在の国鉄の事業を効率的な経営形態に確立をしろ、そしてその経営形態のもとで適正なる運営を確保しろ、これが大命題でございまして。そういう観点から私ども勉強いたしまして、現在の国鉄といふものは効率的ではない、あるいは適正な運営がされてない、これは国会でそれをお認めになつたこととございまして、それに基づいていろいろ検討いたしましたので、そして問題点は、浅井先生もおっしゃいましたように、公社という一つの仕組み、ここに非常にいろいろな問題があるのではないか、これは私どもの「意見」に指摘をしておる

ところとございまして。それからもう一つは、全国を一元的に管理する巨大な組織である、ここに非常に問題がある。この二点に絞りをしまして、結局私どもは民営・分割という結論を出したのでございまして、どちらが先でどちらが後かといつても、これは両者一体となつて初めて効率的な経営形態が確立され、適正な運営ができる。ただ、私どもの意見書に分割・民営化と書きましては、民営化・分割というところが非常にぐあいが悪い、やはり分割・民営化、こう言つた方がごうがよいんじゃないかということをやつたわけでもなく、この両者の歯車、両輪によつて本當の意味の国鉄の再建をやりたい、こういうのが私どもの考え方でございます。

○中曽根内閣総理大臣 私は民営と分割と同じ比重を持つていふと思ひます。民営だけでもだめで、分割だけでもだめで、同じ比重でこれが行われて初めて我々の目的は達することができ、そのように考えます。

○浅井委員 今御答弁のように、確かに民営・分割、両方相まなければならぬわけでありまして、けれども、私どもは、まず民営手法、先ほど総理が言われたように民営手法を取り入れる。すなわち、民営化ということによつて経営の効率性あるいは経営の効果が出るような経営形態、これが必要だということでありまして、分割というものを前提に置くのではなくて、やはり民営ありきということとを前提に置きたい、このように考えております。それはなぜかと申しますと、私どもの分割案といふものをこれから皆さんに聞いていただきたいわけでありまして、最近の世論調査にもございまして。先ほど世論調査の報告がございまして、けれども、私もこの質問に当たつて世論調査の資料を持つてまいりましたので総理にも見てもらいたいと思ひます。

この世論調査によりますと、まず第一の読売新聞の全国世論調査、昭和六十年五月十三日、これは「分割・民営化に賛成が四一％、民営化賛成・

分割に反対」が二・五%、「分割賛成・民営化に反対」が九・八%、「分割・民営化に反対」が一七・一%。国労が民間調査機関に委託した世論調査、六十一年五月十九日、「国鉄再建監理委員の「分割・民営化案をどう思うか」、これは「監理委員の答申どおり実行」が一六%、「部分的に改めて実行」が五・六%、「あくまでも参考、改めて検討」が二四%、「白紙にもどす」というのが二%。国鉄が民間調査機関に委託した世論調査、これは六十一年六月二十六日に実施しておりますが、政府案について「この通り実施すべきだ」というのが三九%、「一部改めて実施すべきだ」というのが三六%、「全く白紙にもどすべきだ」というのが九%、「その他」が一六%。この世論調査を見る限り、確かに分割・民営化が一つの世論形成にはなってきたといえます。しかしながら、唯一政府案だけでなければならぬということではなくて、一部手直し、あるいは問題点があればそれを改めて、そして通すべきだ、あるいはまた法案として実施すべきだということがこの数字であらわれてきておりますけれども、この数字についての御感想はどうでしょうか。

○橋本國務大臣 それぞれの調査時点において、私は国民の世論を反映したものだと思えます。

○浅井委員 ですから、私が申し上げたいのは、問題点は問題点として指摘をするので、それについて政府におきましてもよろしく検討を重ね、正すべきは正すという姿勢で臨んでもらいたいというところをまず最初に申し上げておきたいと思えます。

（委員長退席、佐藤（守）委員長代理着席）

そこで、この分割の案でございますけれども、先ほども述べましたように、改革は民営を基本とすべきでございまして、民営が前提、目的となれば分割数は六でもいいし七でもいいし八でもいいしです。ですから、監理委員会の「意見」、この答申を読んでも、旅客部門の分割は地域的になるべく小さい経営単位に分割すべきである、そして当初、管理局全国三十カ所を統合した形の分割案を検討されたということが出ております。さらに、線区別の

事業体とする案が検討されたということもこの中に記されております。さまざまな角度で検討を加え、その結果として、旅客の流動実態や列車の運行実態との適合、分割に伴う技術上の問題やコストの最小化のため、二つ目には、安定的な経営基盤の確保等を考え、ある程度の面的広がりを持たせて分割することが望ましい、そのような理由から六分割案になったとしております。

このような再建監理委員会の理由では、本州を二分割とした我が党の考え方も今回の審議の一つの選択肢に入らぬと思ひますけれども、総理並びに監理委員会の御意見を伺いたいわけでありまして。

○亀井参考人 ただいま浅井先生から、旅客会社を全国六つに割るか五つに割るか、こういう長所短所あるいは問題について御提起がございました。

私も、まず分割の場合に、貨物は全国一本です。そして旅客は旅客流動に合わせた形で、しかも適正なる管理運営ができるという観点から、ただいま御指摘のように全国を三つに割ってみるとスパン・オブ・コントロールという点からは非常にいい。ところが、経営基盤という点になると、収益力のいいところもございまして、これも、収益力の悪いところもある、こういうことがございまして、それから旅客流動というものも相当重視する、こういう観点でいろいろ議論をいたしました。率直に申し上げて、私どもの委員会の中でも本州二分割論の意見もございました。いろいろやりました結果落ちついたのが私どもの案の三分割という案でございまして。

これにつきまして一つの基礎となりましたのは、将来の日本の鉄道を考えた場合には、中距離都市間輸送というものが中心になっていくだろう。その場合、新幹線というものが本州において一つの骨幹になっておるわけでございまして、これが東北新幹線、東海道新幹線、山陽新幹線と三本ございまして、これを基幹にして、それに首都圏の交通、中京圏の交通、近畿圏の交通、そこへ集合していくであろう在来線、幹線、こういうものを

を総合した形が最も望ましい形ではなからうか、こういう結論に達しまして、これに新幹線の保有主体をこしらえろとかいろいろなことはいまして、大体これでやれば経営基盤が確立できる。しかも旅客流動につきましても、東日本では九・九%、西日本では九・八%、東海だけが両方へ少し出ておるものでございまして、八・五、六%というふうな充足もできるといふことになりました。それから、日本の本州の地図をごらんいただきますと、東京、名古屋、大阪という一つの拠点がある。そして、東日本、中日本、西日本というのが日本人の我々が持つております歴史的な、文化的なあるいは経済的な考え方から適合するということである。一般の御支持も得られるのではないかと、こういう結論で本州を三分割という格好にしたわけでございます。

○中曾根内閣総理大臣 亀井さんがただいま申し上げましたのと私同じ考えでございまして、やはり私自身も、答申をいただきました検討を加えまして、このときに本州二分割がいいか三分割がいいか、これは非常に検討を加えた点でもございまして。結論といたしましては、今亀井さんが申されたとおりで、やはり旅客の移動の完結性という点から見ますと、中部というものは一つの独立圏を形成している場所である、そういうことと、もう一つは、分割をなすかというのを考えると、競争させるという意味も一つある。その場合に、本州を二分して東日本、西日本というだけにした場合、あるいは三分割して中京圏、中部圏というものを

中に入れた場合、どちらが刺激が多いか、どちらが競争が激しくなるか、どちらがサービスがよくなるかという面を見ますと、やはり中部圏というエネルギーに富んだところを独立に一つつくりまして、そして、東と西の場合には非常に離れ過ぎております。下北半島から下関に至るまでという、そういうような間に割合に高密度の中中部圏というものをいれて、いろいろな創意工夫や新しい発想も出させて、そういう三つが本州の中において競い合う、その方がはるかに分割の理想に近い

だろう、そういう面も考えまして三つに踏み切ったということでございます。

○浅井委員 今分割あるいは民営という点について議論をしているわけでありまして、もう一遍また戻しますと、分割というのは国鉄改革の目的では本来ない。民営というものを主体に考えたときに、やはりもう少し考え方が、今のような考え方だけでいいのかということもございまして、また今の御答申の中に営業路線、職員の数あるいは企業間の収益格差、そういうものが述べられました。しかしながら、私は私なりの考え方を述べたならば、今回いただきました法案関係資料集の四ページ、旅客鉄道会社の経営諸元、あるいは十四ページの旅客鉄道会社の経営見通し、こういう数字の上から見まして、東日本会社、そしてまた東海、西日本会社と一緒にした会社の方が企業間のバランスや経営見通しについて非常に適切に分かれていようには私は思っております。

（佐藤（守）委員長代理退席、委員長着席）

この資料によりますと、東日本会社の職員数は八万九千六百八十八人です。東海、西日本を一つにした会社では七万八千六百八十八人です。営業キロは東日本が七千五百キロ、東海、西日本が七千二百キロ、営業収入は、一兆四千三百八十三億円で東日本の営業収入であり、東海、西日本を一緒にした会社が一兆五千四百六十七億円の収入であります。資本金が二千八百七十七億、東海、西日本が三千九十四億。このように見ますと、既にこの数字で明らかのように、企業規模はほぼ同じになります。この点についてはどうでしょうか、お考えでしょうか。

○橋本國務大臣 私は、この前、討論会の際にも、公明党案の二分割というものの一つの理屈があることは認めるということを申し上げました。そして、今委員から御指摘になりましたような形で対比をいたしました場合、確かに御議論のように、東日本会社と西日本会社、二分割のされた会社形態というものはほぼ規模的にそろってまいります。これは私も決して否定をいたしません。

○浅井委員　企業規模というのは、この三つの会社の企業規模を後で私は述べたいと思いますけれども、職員数や営業路線キロなどの大ききで検討して、企業間の収益格差、企業間の格差の是正、これはやはり考慮しなければならぬと思います。また政府案、いわゆる監理委員会案が原案になりました政府案が、東海、西日本を一つにして東日本との企業間の格差を少なくする方がよいと考えたのは、監理委員会が分割条件とした旅客の流動の

○橋本國務大臣　御指摘の数字はのとおりであります。その意味において浅井委員の御論議に私は異論を唱えるものではございません。しかし、現実には経済圏が存在をし、それなりの完結度を持つ地域があるとすれば、それを土台に置きながら分割案を考えた、それもまた私は一つの理屈として御理解がいただけるのではないかと思っております。

○浅井委員　東日本は首都圏を抱えております。西日本は近畿、大阪を中心としておりますけれども、大阪の通勤線である環状線、そして山陽新幹線、山陽線あるいは山陰線、紀勢西線、この将来

○浅井委員 私は、今申し上げたことについては、分割の問題というのはあくまでも民営のための措置を考える、そしてその数をどのようにするかは今申し上げた経済効果あるいはまたこれからの新会社の経営見通し、そういうものを考えて、影響や条件を考えた上で検討され、今回のこの審議の中で一つの選択の問題だと申し上げておきたい、このように思うわけでございます。

亀井監理委員長、大変お忙しい中を御出席いただきました。どうぞお帰りください。

そこで、次の問題に移りたいと思います。  
貨物輸送でございますけれども、諸外国において鉄道をその国の貴重な財産として育てております。中でも、省エネ、無公害、交通安全などの観点から、鉄道貨物輸送を重要視しております。私は日本の貨物をこれからも育てたい、また貨物を運

貨物輸送は現在膨大な赤字を出しております。先般いただいた資料によりますと、客貨合計した赤字が一兆四千六百十九億円、貨物の赤字は六千十八億円、このようになっております。それが今回の貨物の収支見通しになりますと、逆に十六億円の黒字となっております。このいわゆる魔術的な数字の変化、これを見てにわかには信じがたい点がございますけれども、一体六千億近い赤字はどうかへ消えてしまったのか、御説明願いたいと思います。

○林政府委員　お答へ申し上げます。

一つには、まず経費のとり方が現在の国鉄の客貨別計算と違うわけでございます。現在の国鉄の客貨別計算は、それぞれ旅客、貨物の個別費をまずとりまして、それから共通費についてはいろいろな輸送量その他の指標によりまして案分をしていくわけでございますが、今回の新しい貨物会社案におきましては、回避可能経費と申しますか、いわゆるアボイダブルコスト、これを経費としてとっておくという点が大きく異なります。

それから、さらに個別に申し上げますと、人件費でございすけれども、要員規模、これはひとときの三分の一程度に、一万二千五百人でございすますが、約三分の一程度に縮減をしておるといふことで、大幅な合理化を図っておるわけでありま

す。あと、諸経費についても節約を行っておるといふことでございまして、それらの結果が、最終的に試算をいたしましたところが十六億程度の黒字が出るというふうな結果になったといふことでございす。

○浅井委員 アボイダブルコストという余りよくわからないような計算方式で出されるわけでありますけれども、これはまた次の機会にはかの委員にやつてもらふことにいたします。

国鉄職員の進路希望アンケートがここにございす。その中で、国・政府関係機関、地方公共団体、国鉄関連企業あるいは一般産業界、旅客鉄道会社、貨物会社その他の新事業体、こういうアンケートが六十一年の一月三十日に行われております。これを見ますと、貨物会社の希望というのは非常に少ない。三十歳台では二・四％、そして二十九歳以下は一・四％、二十九歳以下、三十歳台、四十歳台、五十歳台とっておりますが、全体で二・四％。この項目の中には研究所や病院も含まれてゐるわけだ。実質は貨物はかなりこれよりも低い。二十九歳以下は今申し上げたようにわずかに一・四％。これは、貨物会社は将来性がない、そういう企業だと職員は考へてゐるのじやないかと私は思ふわけだ。運輸大臣、どうでしょう。

○橋本国務大臣 実は私はその数字を存じませんでしたが、今拝聴して改めて驚いております。ただし、そういう見方というものはあるいは現在あるのかも知れません。そして今の国鉄における貨物の状態を前提にされれば、あるいはそうしたものが出てくるのもやむを得ないこともかもしれま

せん。しかし、新しい貨物鉄道会社がコンテナ輸送あるいは石油、セメント等の大量定型輸送にいわば特化するといったような徹底的な輸送の効率化を図っていき、同時に、要員の適正化、物件費の縮減等コストの低減に努めていたなきながら努力をしていただく限りにおいて、私は将来がな

いは考へておりません。ただ、そのためには、もちろん通運とかトラック事業者等物流業者との密接な連携プレー、そうしたことによる収入の安定的な確保を図るといった努力は必要になります。そして現在においてもビギンバック等を検討いたして

しておりますのは、そうした将来へ向けての布石でありまして、私の立場からするならば、貨物といふものの将来にも夢を抱けるような図面をかきたいものだ、またかいてもらいたい、そのように考へております。

○浅井委員 これから一万二千五百人の職員が予定されてゐるわけでありますけれども、社員が進んでやる気の起る会社、少なくとも旅客会社と同様な労働条件を貨物会社の職員にも整へるべきだと私は思ふわけだ。そうした環境となるような配慮が必要だと思ひますけれども、この点について伺つておきたい。

もう一点、貨物会社の活性化のために営業の自由を認め、努力とアイデアが生かされる企業とすべきだと私は思ひます。今少し御答弁がござい

ましたが、既存の業者との協調もいし、路線、区域業者の自由な利用、またみずからの集配もできるよ

うにする、そういうことも検討をさらに重ねてもらいたいと思ひますが、いかがでしょう。○橋本国務大臣 第一点の職員の処遇その他の問題につきましては、本来新たに生まれる会社の経営陣が考へるべき事項ではありましようけれども、当初において今御指摘のような点を十分具備しなければならぬといふのは、私もそうだと思ひ

ます。また、これはむしろ浅井委員の方がよく御承知のように、英国におけるフレイトライナーといったようなものも、私も御指摘を受けて勉強いたしました。そうした新たな考へ方のもとに、商品開発等につきましても一層の努力を必要とするものであることは御指摘のとおりだと思ひます。

○浅井委員 今運輸大臣も触れましたが、イギリスのフレイトライナーという会社は、国鉄から分離して、みずからトラックも船舶も海上コンテナも保有して、一方、既存業界の利用も促進させ、鉄道貨物を活性化させてゐるわけでありま

す。十分これらも参考にさせていただきたいと思ひます。そこで、貨物に関する最後の質問でありますけれども、貨物運賃といふのは後払いが通例になつてゐます。旅客の場合は即払う。その後払いについて、貨物会社の当初の資金問題で、無利子の貸付資金等を用意することはできるのかでござい

な。この運賃後払いの問題は重要な問題であり、いづれ改めて質問も重ねて行なうなければならぬでしようけれども、何らかの具体的措置をとる必要はないか、御答弁願ひたいと思ひます。

○林政府委員 貨物会社の資金繰りについてのお尋ねかと思ひますけれども、現在お出ししてあります貨物会社の法案でござい

ますが、これは特殊会社でございすので、いわゆる財投の対象機関にはなりません。したがって、公的な資金ではなくて、一般の民間の金融機関との間でその辺の資金繰りはいろいろと御相談をいただくということにならうかと思ひます。

○浅井委員 いずれにせよ、貨物の将来性といふのは、余り楽な経営形態ではないわけだ。貨物会社に対するとその温かい配慮というか、あるいは手足を縛ることのないように特段の配慮を私は特に切望しておきたいと思ひます。

そこで、次の課題でありますけれども、長期債務の返済の問題であります。五十七年七月の臨調の第三次答申において、国鉄改革についての提言がございす。その中に、経営形態移行に際しては、長期債務の処理を解決すべきであることが一つの柱として政府に答申をされております。こ

れを受けた再建監理委員会は、六十年七月、「意見」において、仮に二十五年または三十年で借

りかえ等を行ひながら処理すると、毎年一兆四千億ないし一兆三千億の財源補てん額が必要であり、新たな財源、措置を講ずる必要がある、国は総合的かつ国民的な処理方策を検討、確立すべきである、このように言われておりますが、まずこの問題を先送りしました今回の審議の中で、この問題について聞いておきたいと思ひます。

長期債務の償還計画の中で、処理方法は、用地処分で五兆九千億、株式処分で〇・七兆円、新幹線鉄道保有機構で二兆八千億、合計九兆五千億に

ございす。そして残りは、十六兆四千億については六十二年一月二十八日の閣議決定で新たな財

源、措置といふことで述べておられます。この新たな財源、措置といふことについて、先ほども議論がございしましたけれども、一体新たな財源、措置といふのは何を指し、何を考へ、何を検討する

対して注目をし、心配もしております。用地売却あるいは雇用対策の見通しがおおよそつくと考えられる段階、これはいつごろでしょうか。

○橋本國務大臣 清算事業団自体の業務の内容から、またその任期からいっても、おおむね三年ぐらいいは見なければならぬと思っております。

○浅井委員 三年間、この新たな財源、措置というのはいままま放置されるわけですか。

○橋本國務大臣 そのころまでには、少なくとも雇用対策にいたしましても、また不動産の処分のおおよその方向等につきましても、ある程度のめどがつくと考えておりますので、その時点まで待ちたい、そしてできるだけ国民負担は少なくしたい、そう考えております。

○浅井委員 新たな財源対策が決まらないままこの法案が通って発足していく、そして数年の間清算事業団がその収支の不足分を金利のつくお金を借りて、また資金繰りをやっていくということとありますが、雪だるま式に長期債務がふえていく今の国鉄の赤字体質、借金を払うために借金をするということをまたこれから続けようというわけですか。この辺のことについては、私どもは少し納得いきかねると思えます。まして国鉄改革にはなっても行財政改革にはなりませんよ。橋本さんは今まで行財政改革をやられていたんじゃないですか。この点はどうでしょう。

○橋本國務大臣 大変意地の悪い御質問をされますが、これはお考えをいただきましても御理解のとおり、新たに民間の企業として発足をいたしますものと現在の国鉄のいわば清算部分を引き継ぐ清算法人というものでありますから、必ずしも行革に背くものではないと強弁をさせていただきますかと思えます。

そして、一時的に確かにその赤字を清算事業団に全部集中するわけでありまして、もちろん分割された旅客会社のうち本州の三会社等資産の継承部分に見合う債務は持つてもらいますけれども、その大半は清算事業団に集中するわけであり

ますし、その間残念ながら他の職場に移っていたかなければならなくなる、現在の数字で言えば四万一千人の職員は、この清算事業団において職業の訓練等々の機会を持つていただかなければならぬわけでありまして、また三千三百三十ヘクタールに上る土地の付加価値を高めるための努力というものも事業団がいたすわけでありまして、その間において一時的な財政需要というものがあろうかと思えます。しかし、最終的にはこの形においてきつりと清算をし、分割されてスタートをする企業というものがそれぞれ自分の足で立てる状態にしていきたい、そういうことで考えておるといことも御理解をいただきたいと思えます。

○浅井委員 私は一番最初に申し上げました。この国鉄改革のやらなければならぬこと、しかしながら、今日の国鉄の財政状況が厳しくなった責任は政府にもあるんですよ。その政府が今いよいよ新たな財源をつくらなければならぬときに、これから土地は高く売れるだろう、だから何とかその場合はいいのでおけ、そしてまた、今の間は清算事業団がどこから借りてきて借金にしておけ、金利はついていようがない、こういう長期債務の返済計画ですか。大蔵大臣、どうですか。

○宮澤國務大臣 私はそうではないと思えます。で、結局みんなに民間会社になつてもらって、できるだけいわば荷を軽くして、そして市場経済のもとで一生懸命やってもらいたいというにつきましましては、やはりその荷物をだれかがしよっていかなければならぬわけでございます。それは、しよえるものは民間会社にも資産に見合つてしよってもらいますが、そうでないものはどうしよてもらわなければならぬというものが清算事業団というものだと思います。それで、浅井委員の言われるごとく、早く清算事業団は清算をしてしまえとおっしゃるかと思いますが、これは先ほどから御議論のように、それなりの大きな資産を持つてございますから、できるだけこれをいわば上手に処分をしてもらって国民の負担を

軽くしていただきたい。そのためには、今運輸大臣は三年ぐらいいかなと言われましたけれども、その問題もあり、雇用の問題もあり、ある程度年月がたちまして、見通しを立てて、歳入歳入全体の中から、さてどれだけの長期債務が残りますか、残りませんが、そういうことを見きわめまして処理をいたしたい、どうもこれが私には一番合理的な方法ではないかと考えるのでございます。

○浅井委員 まあ金利のつく借入金でしばらくの間賄えというやうなやり方のように聞こえておりますし、新たな財源というものの性格もまだこの審議の中では明確に出てきていない、問題点を残したままの国会のこの法案の審議だと私は思わざるを得ません。

そこで、大蔵大臣にもう一つ伺いたいのですけれども、長期債務の処理方針の中に出資の株式売却収入を〇・七兆円計上しておりますけれども、その根拠と内訳金額を伺っておきたいし、またいつごろこの新しい会社の株式を売られるつもりなのか、御答弁をお願いします。

○宮澤國務大臣 これは、評価の方法が実はないものでございまして、とりあえずと申しますが、やむを得ず額面金額で計上いたしてございます。

○浅井委員 いつごろですか。

○橋本國務大臣 今の出資株式七千億円、〇・七兆円の内訳は、昭和六十二年度首における旅客会社等の資本金の額、その六千七百億円と帝都高速度交通営団に対する国鉄の出資持ち分の三百億円の合計でございまして、額面価額で試算したということでありまして。

○浅井委員 もう一点、大蔵大臣に伺っておきまされども、きのう政府は各旅客会社の予想配当率を五％というところで資料を出されました。仮に五％とすれば、資本金のことで、旅客六社の総額六千三百九十四億掛ける五％は三百二十億になります。これが事業団に入る。十年で三千億、これが償還財源に組み入れられていないというのはどういうことか。財源として見逃しているように思いますが、どうでしょう。

○林政府委員 ただいま五％程度ということでございますが、これは一応その収支見通しを五年間やつております。最終年度である昭和六十六年、この時点では、各社ともつてみれば、税金を払った上で五％程度の配当が可能であろうということ、これは収支試算の数字をお出ししてございまして、その数字からも可能性は十分お飲み取りいただけると思っておりますので、そのようにお出ししたわけでございます。

これにつきましては、そういう考え方で五％の配当が試算上は可能ということになっておりますが、当然それは株主に帰属するわけでございます。それで、政府と申しますか、事業団が株を所有している間は事業団の収入になりますし、それからそれを売却するときは、当然その五％程度の配当が可能で企業、そういう企業価値というもので株が売却されますので、そういう意味でいけば回収は可能であるというふうに考えておるわけでございます。

○浅井委員 だから、新会社の株式はいつ売られるか、いつごろ売られるのか、これをお聞きしたいわけですが。

○林政府委員 これにつきましては、現時点ではいつごろというのなかなか難しいところございまして、この法律をとおした上で来年度四月に新しい会社がスタートを切る、その会社の経営努力その他の経営状況というものを十分見きわめた上で、清算事業団 さらには政府の方で、この辺の判断をしていくということとございまして、現段階では、いつというのなかなか申し上げられる段階ではございません。

○浅井委員 次に、国鉄再建監理委員会の債務処理の方針や、政府の一月の閣議決定に際しても、株式の売却益は〇・六兆円、そしてあくまでも新会社の株式売却益だけであったはずですが、今回見ると〇・七兆円になっております。いつ、どういう理由で営団地下鉄への出資額を株式売却益として三百十億を追加することにしたのか、これをお答えいただきたいと思えます。ほかの国鉄関

連合社百二十一社の出資はすべて新会社に帰属しております。これは大蔵大臣、運輸大臣にお答えいただきたいと思ひます。

○林政府委員 確かに、国鉄再建監理委員会の意見書によりまして〇・六兆というところでございまして、今回、先ほど運輸大臣から御答弁申し上げましたように、精査をした結果、資本金の額が正確には六千七百億、さらには営団地下鉄の株式、これは国鉄の所有株式でございしますが、これが三百億ということで、新しく主として営団地下鉄関係の株が、出資分がつけ加わったということであつたわけでございます。これについては、再建監理委員会の段階では、営団の国鉄の出資持ち分の扱いについては政府の方に検討をゆだねておつたわけでございます。その後、そのような形で清算事業団に国鉄の出資分は移す、将来はその株式を政府が買い取る、こういう形に政府の方で検討の結果決めたということでございます。

○浅井委員 今の答弁の営団地下鉄への国鉄の出資額は三百十億。施行法の附則の第二十四条、出資分は「清算事業団から適正な価額で政府に譲渡されるものとする。」この「適正な価額」というのは一体幾らなんですか。大蔵大臣、これはわかりませんか。

○宮澤国務大臣 これは、清算事業団に資産処分審議会というものをつくりまして、そこでその意見を求めて決定をするというふう聞いております。

○浅井委員 今私は長期債務の返還の話をしていくわけですが、ところが、先ほどから国鉄監理委員会の〇・六兆円の株式売却益がいつの間にか〇・七兆円になった。それは精査した結果だ。その中に営団地下鉄への出資額も入った。この営団地下鉄に入つた三百十億、営団地下鉄は国鉄の新しい事業会社とは違って現に存在する法人なんです。評価しようとするば、NTT同様理論的評価額が出るはずなんです。最低十倍の三千億ぐらいになるのではないかと言われております。私の方で試算しても三千億、ある人は十数倍、このような値

打ちがあるんじゃないかと言われておるものが、この償却の試算では三百億しか見積もられていない、十分の一しか見積もられていないというの、この長期債務の返済計画がずさんではないかということをおし上げたいわけなんです。なぜ時価に評価された金額がこの中へ出てこないのか、出資額だけでいいのかということをおこで問題にしているわけなんです。

○熊代政府委員 先生にお答えいたしますが、営団地下鉄は、御承知のように帝都高速度交通営団法という法律によりまして特殊法人になっておりまして、現在の形は国鉄及び営団の路線の存在する地域を区域とする地方公共団体だけが出資できるといふ形になっております。

先生おっしゃいましたように、一般に公開されておる株でなくて、今申し上げたように地方公共団体及び国鉄、この国鉄の部分につきまして今度の施行法で政府が肩がわりするといふ形にし、その手続的な問題として施行法の附則で適正な価額で譲渡する、当然その時点では額面額じゃなくて適正な評価を行った額で政府が引き取る、こういうことになりまして。

ただ、今申し上げましたように、一般の民間が持てる形になっておりません。それから累積赤字がまだ少しございまして、補助金を長年にわたつて国及び東京都から受けている、そういう企業の中身でございまして、今の時点で額面に対して何倍に評価できるといういろいろな評価の方法はあると思ひますが、それが今の時点では明確にこれが一番正しいといふことが言えないので、当面他の旅客会社等の株と同じで額面額をもつて一応見込んだ数字にした、こういうこととございまして。

○浅井委員 だか、説明に無理があるのです。株式の売却益として、なぜ適正な価額として評価額を計上しないのか。非公開の株式の評価は資産その他の指標から理論的に出てくる、このように言われております。六十一年度予算の中にも、NTTの株式会社の株式売却益が計上されているわけなんです。今回これをしなかつたということは私は

問題だろうと思ひますが、大蔵大臣、どうでしょう。か。

問題だろうと思ひますが、大蔵大臣、どうでしょう。か。

○林政府委員 これは、やはり先ほど答弁がございましたように、営団地下鉄については、現在の状況では現実の市場価格というものがなかなかわかりにくいという点がございまして、それから新会社につきましても、先ほど申しましたように、分割・民営化してからしばらくの間その経営状況というものを引きわけて、配当の可能性、どの程度の配当ができるかということを見きわめないこと、実際の株価はなかなか推定しにくいということ、現段階ではその辺の推定は非常に難しいわけでございます。したがって、とりあえずこれは額面価額を計上してあるということでありまして、将来その辺のところを十分見きわめた上で現実の価格を算定し、当然適正な時価でこれを売る、その分だけ国民負担は軽減されるということになるわけでありまして。先ほどの三年程度の期間を見きわめてという中には、その辺の事情も含まれておるといふふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○浅井委員 私ども、この長期債務の試算表の審議に当たつて、含み資産あるいはまた時価の評価というものがさういふふうに変つてくる、なかなか計算しにくい、さういふことから、もっとわかりやすい試算表にしてみたいといふ意味からこのような話をしていくわけでありまして。

ここで話は少し変わりますけれども、東京都は都営地下鉄と営団地下鉄を一体的に運営したい。この際、国鉄改革のこの際の際に運賃の清算事業団から、もしこれが政府に入つてきた場合、これから営団地下鉄に当たつての処理といひますか、東京都の要望は受けられるのですか、受けられないのですか、その点をお答えいただきたいと思ひます。

○橋本国務大臣 今御指摘がありました問題は、私は今の時点では大蔵お答えのしにくい問題だろうと思ひます。なぜなら、二つの経営主体の利害に直接かかわる問題であるということ以外にも、

現時点において両者の間に経営上かなりの差異がある、格差が生じている。また職員処遇についてもさまざまな問題があるように聞いておる。むしろ今後とも地下鉄の整備を進めていく上で資金調達が多様化を確保していききたい。さうしたことから考えますと、今これを統合するといふよりも、両者の経営の効率化、殊に都営地下鉄の経営改善というものを一層促進していただくと同時に、利用者の利便向上という観点から、総合的な情報案内の実施とか乗り継ぎの円滑化のサービスなど、むしろさうした意味での一体化施策を進めることの方が適切ではないか、そのように考えております。

○浅井委員 さのう我が党の資料要求で、清算事業団の長期債務償還年次計画が昭和六十二年から昭和八十七年まで出てまいりましたけれども、この年次計画の中で支払いの計画、償還、利子、これが国鉄の長期債務、鉄建公団債務、本四公団債務等々のこの形が出てまいつております。その年次計画は出ましたが、支払いの計画だけで、財源の計画がその中にはございせん。十六兆四千億という国民負担になってくるこの財源、この計画が年度ごとにならぬといふのはどういふことか、お答えいただきたいと思ひます。ただ、これは確かに不確定要素はわかるけれども、おおよそどうならなければいけないかという資金計画は恐らく出せるはずであります。これをいつ出すのか。これは出せないといふことになると問題になると思ひますけれども、どうでしょう。

○林政府委員 昨日提出を申し上げました償還年次計画、昭和八十六年あるいは八十七年以降は一括してございましてけれども、これは現在、清算事業団の方に持つていこうとしておる現実の債務、国鉄、鉄建公団、本四公団の現実の債務、これは鉄道債券でありますとか、あるいは財投でありますとかいふふうな具体的に特定できますので、そのような債務について、現在の支払い条件に従つて年次の償還計画を立てたものでございまして、したがって、清算事業団としては、毎年、こ

の表にございますように、六十二年度であれば一兆四千六百億、六十三年度は一兆七千四百億というふうに元利が出てまいりますけれども、このほか、先ほど来御議論いたしております追加費用でありますとか、あるいは三島の基金でありますとか、いろいろな清算事業としての債務がございます。そういうものを現実に出して毎年の支払い額を想定することはできるわけでございますけれども、その財源については、先ほど来御議論いただいておりますが、三年程度の期間をかけて十分に、その辺の自己財源と申しますか、土地でありますとか、あるいは先ほどの株式でありますとか、そういうものについての見きわめをつけた上で本格的な償還財源というものを確定したいというところでございまして、現段階ではこういう支払い計画は現実の約定に従った支払い計画というふうに御理解をいただきたいと思っております。

○浅井委員 これは先ほどから繰り返して問題になっているわけですが、財源というものの計画が一つも示されないうまま、これから三年間ずっと経過をしていく。一体どうなるのか。利子を払うために清算事業団はまた借り入れて、さらに利子がふえるということになってきましたら、この償還計画も年次計画もまた変わってくるのじゃないか。

昭和六十二年国鉄の長期債務の中で、償還が六千二百億、利子が七千八百億。昭和六十三年度の償還が七千二百億、利子が七千四百億の合計一兆四千六百億。六十四年度で償還が七千八百億、利子が六千八百億、合計一兆四千六百億。こういうような形で全部年次ごとに計画が出されていても、今言うように、ここで清算事業団に対して国家的な補助や、あるいは補助金という形や、あるいはまた無利子の長期貸し付けとかいう形でやらないと、今出されている長期債務償還年次計画というのには狂ってきませんか。

○林政府委員 この償還計画、年次計画と申しますのは、これは現実に現在借り入れをしておる、あるいは債券を発行しておるものについての元利

の支払い計画でございまして、したがって、約定どおり支払いをしなければならぬものでござい

ます。そこで、これ以外の支払い要素も含めまして、六十二年度でいいますと二兆八千億程度になるわけでございますが、これについて資金繰りも考えながら長期にわたってこれを完全に解消していくというところでございまして、そのためには、先ほど来たびたび申し上げておりますが、まず三年程度かけて十分最終的な額の確定を行う、その上で二十五年ないし三十年という長期にかけて、いわゆる国の負担としての財源をどういう財源をもつて幾らぐらい補てんするか、当然その支払いについては毎年毎年でこぼこは出るわけでござい

ますが、これについては短期的な資金繰りでもってこれを埋め合わせていくということになるわけでございます。したがって、この年次計画は約定に従った支払いということでありまして、これについての財源というところであります。それはとりあえずは借りかえていくしかしょうがないということになるわけでござい

ます。そこで、旅客会社の収支見通し、これに入りた

ずお伺いしておきたいと思

います。○橋本國務大臣 これはまさに今回の改革自身が、国鉄をむだのない効率的経営形態に改革をして、真に利用者の利便にたええられる鉄道として再生することを基本にしておられるものであると私も認識をいたしております。ですから、当然新会社においては事業運営の最大限の効率化を行うと同時に、関連事業部門ももちろん含めさせていただきまして、民間の鉄道と同様、できる限りの増収努力を図るべきものと考えております。

ただ、新会社の発足に当たりまして、国鉄職員の雇用対策の問題もありまして、経営に過重な負担とならない範囲でできるだけ多くの職員を引き継いでもらうということから、職員数としては、旅客会社は適正要員を超える規模で出発すること、また関連事業の十分な拡大についてはかなりの日時を要するであろうということから、必ずしも民間鉄道並みの収入を確保し、会社自身も民間鉄道並みの体制で発足することにはいたして

おりません。しかし、その理念と言われますならば、できるだけ早期に民間鉄道並みの効率経営を目指すというところにある、今の御質問についてはそのお答えを申し上げたいと思

います。○浅井委員 新しい旅客会社は人員を減らし、長期債務や年金負担の軽減、こういうことで身軽になつてスタートするから何とか黒字になるだろうという御答弁でござい

ますけれども、その中で私は、この新しい鉄道会社で民間経営並みの経営努力がどれほど行われるのかという点について非常に疑問に思

う。こういう民間経営と同様な経営努力がどこにあらわれているのか、具体的に示す数字はありますか。

○林政府委員 具体的な数字というのはちよつと難しいのでござい

力費とか修繕費とか業務費で今運営をしてきてい  
るわけですか。それから、再建監理委員会の考え方は、  
このような数字において十分事足りる。それが今政府  
見通しでは、六十二年では、北海道は三百五十二億  
から四百四十四億、業務費は四百十八億から二百五  
十億にふえております。東日本は二千八百四十一億  
から二千九百六十八億、東海は千三百九十四億から  
千五百三十四億、西日本は千六百八十三億から千八  
百五十三億、このようにふえてきて、六千七百三十八  
億が七千三百五十二億、このように見ますと、物件費  
合計では、六十二年度は監理委員会試算よりも六百  
十四億もふえております。これで経費の節減や効率経  
営を前提とした収支見通しになっていると言えらる  
かどうか、お答えいただきたいわけですか。

○林政府委員 これも先ほどの委員の関係と同じ  
でございます。国鉄再建監理委員会の計算では、こ  
れは完全に私鉄の現実の動力費あるいは修繕費、業務  
費というもののリンクした形でそれぞれ会社の必要経  
費を推計したということでございまして、それを受け  
取った政府側といたしましては、さらにこれを現実  
にやはり落としてみなければいかぬということでも現  
実にすべて落としまして、積み上げ計算を綿密にし  
たわけでございまして、その結果、例えば北海道あた  
りでは雪の影響というふうなことが、ある意味では  
監理委員会の計算では不足をいたしたということ、そ  
ういう要素を加えたというふうなことから、その他現  
実に私鉄と違う要素もございまして、積み上げ計算を  
いろいろした結果、このように若干それぞれふえてき  
たという結果になったわけでございまして、

しかし、やはり現実に現在の国鉄が安全に運行  
されるためには、私鉄と違った要素というものはそ  
れなりに加味していかなければいかぬ、こういうこ  
とであらうかと思ひますので、その辺のところを  
加味した結果がこのような数字になったとい  
うことでありまして、決してむだを中に包含して  
おるといふことではございません。

○浅井委員 そういう答弁ではこれから、今出さ  
れている数字もまた信じられなくなりまして、現  
実に精査すればこのように数字が変わるなんとい  
う言い方は、あなたも再建監理委員会にいたし  
ないか、再建監理委員会の数字はずさんなのか、  
三分割だつてずさんなのか。もう一遍答弁して  
ください。

○林政府委員 監理委員会で計算をいたしました  
ときには、やはり限られた期間でございまして、し  
かなりマクロ的な推計をいたしております。先ほ  
どの委員もそうでございまして、それから経費も  
そうでございまして、むしろ私鉄のいろいろなデ  
ータを分析いたしまして、それにリンクした形でマ  
クロ的な計算をしたというのが監理委員会時代の  
計算でございまして、したがって、監理委員会  
の意見書におきましても、これについては現実に  
精査をすれば変動することがあり得るということ  
を委員会の意見書そのものにも書いてあるわけで  
ございまして、政府側といたしましてはむしろ、そ  
のようなマクロ計算をもちろん十分念頭に置きな  
がらも、異なる要素というもののについては現  
実に積み上げていく必要があるということ、すべて  
現場からの積み上げを行いまして、もちろんその  
積み上げとおりをそのまゝのみにしてはいるわけ  
でございまして、それを十分精査した上で最終  
的な推計値を出したということでございまして、

○浅井委員 随分ずさんだ監理委員会だとい  
うことで、あなたも証明しているわけですから  
も、そういう言い方をすれば、数字は、今出さ  
れている六十二年の数字も六十三年度の数字も  
また精査すれば変わってくる、こういう状況が予  
想されるわけですか。問題だと思ひます。これはま  
たもう一遍後で重ねて申し上げますけれども、

そこで、もう一つ問題点があります。この旅客  
鉄道会社の経営見通しの中で当然入っているけれ  
ばならなかった費用の問題で、ここで損害保険料  
の問題を私は取り上げたいと思ひます。  
国鉄というのは従来公社でございまして、から、  
事故や災害に備えた損害保険というものは予備費

あるいは国を当てにしていたので、大規模な災害  
とか大事故、こういう保険というものは今まで国  
鉄が入ってなかった。ところが、民間会社であ  
れば、民間鉄道というのは全部こういう損害保険料  
を支払っています。損害保険料を払わなければなら  
ないことになっております。大手私鉄の方の損  
害保険料の支払い額は、鉄軌道事業と全事業につ  
いての保険料の支払い額は御答弁いただけますか。

○熊代政府委員 お答え申し上げます。  
大手私鉄十四社の昭和六十年度の損害保険料の  
支払い額は、鉄軌道事業で十一億八千万円、全事  
業で三十億六千万円になっております。

○浅井委員 大手私鉄の損害保険料は、東武、西  
武、京成、京王、小田急、東急、京浜急行、名古屋  
近畿日本、南海電気、京阪電気、阪急電鉄、阪神電  
気、西日本それぞれがこの損害保険料を支払って  
おります。これは鉄軌道事業です。ほかの関連事  
業についても、やはりそれなりの損害保険料を  
払っております。

大手私鉄の全営業距離は二千八百七キロです。  
これが今損害保険料は十一億八千万円です。国  
鉄の場合は、営業キロは二万七千キロです。損害  
保険料をこれに当てはめたら一体どうなるか。今  
回の九十億近くの本来掛けていなければならな  
い、民間会社、民鉄がみんな掛けているこの金額  
が、今出された政府の旅客鉄道会社の経営見通  
しの中に入っていますか。

○林政府委員 今回の旅客会社の収支試算の中  
には、いわゆる保険料という形では入っておりま  
せん。例えば車両をとって見ますと、これにつ  
いては、現在国鉄におきましては保険という形では  
なくて、自家修繕と申しますか、いわゆる修繕費に  
よつてその対応をしてきたというところでござい  
ます。そういう形で、車両につきまして今回の会社  
で全体どれぐらいの額を見込んでおるか申しま  
すと、約九億四千万程度の額を見込んでおる。先ほ  
ど民鉄の場合十一億というふうな考えですが、  
そのうち車両が大体五億というふうな考えま  
すと、大体その倍近い額が従来のペースでの社内

修繕費という形で含まれておるといふことでござ  
います。

○浅井委員 今私の言っているのは、車両の修繕  
費も問題ですけれども、人身事故の問題なんです。  
人がけをする。人がけがをした場合の保険料は  
一体どこで払うのかと言っているのです。修繕料  
に人身事故が入るわけではないでしょう。人命が失  
われて、何が修繕費なんですか。人身事故のこ  
とを聞いています。だから、こういう基本的な  
ことが今回のこの経営見通しに積算されてい  
ないことはおかしいから、大臣、これは問題だと言  
っているわけですか。人間がけがをした、死んだ、そ  
の補償費が修繕費ですか。

○橋本国務大臣 損害保険という御指摘に対する  
とらえ方が車両ばかりを考えた点は大変申しわけ  
なかつたと思ひます。

○浅井委員 だから、この収支見通しの点につ  
いては、先ほどの問題とあわせて、これは二つ問題  
があることを指摘しておきたいと思ひます。

それからもう一点。六十二年度予算で、国は国  
鉄に対して鉄道防衛事業費補助を八十七億七千五  
百万円、踏切補助金を十一億六千万円出してい  
ます。今度の六十二年の概算要求では、鉄道防  
衛事業費補助八十五億六千万円と踏切補助金九億  
九千万円を要求しているはずですが、運輸大臣、  
これは御存じでしょうか。

○橋本国務大臣 現在、国鉄に対して、防衛事業  
費補助及び踏切保安施設整備補助を行つておる  
ことは御指摘のとおりであります。安全運行、  
安全輸送というものが鉄道事業にとって最大限の  
役割でありますから、新会社になりまして、引  
き続いてこの助成措置は行いたいと考えて要求を  
いたしております。

○浅井委員 この収支見通しの中に特別利益とい  
う項目があります。これは北海道会社に十二億と  
いうことで計上されております。「北海道会社の  
特別利益は青函航路と津軽海峡線の経常損益の差  
に係る青函航路の欠損補填額である。」という  
補助金の形で出てくる場合、国鉄の方の旅客鉄道

会社の経営見通しの中にも何らかの形で、鉄道防災事業費補助あるいはまた踏切補助金の、安全対策のための特別利益という形であらわれないものかどうか、これはどうでしょうか。

○林政府委員 ただいまの防災事業費補助でございませうけれども、これは損益の問題ではなくて資本勘定、いわゆる投資的な経費でございませうので、資金繰り表の中にはそれを含めて計算をしてございませう。

○浅井委員 これも問題点の一つではあるのです。それから、私は次の問題について申し上げたい。建設大臣、大分お待ちでございますので、そこへ移りたいと思います。

道路整備と新会社の収支見通しでありますけれども、現在第九次の道路整備五カ年計画が進められております。五十八年度から六十二年度にわたる計画でありますけれども、この計画の中から、道路整備によって交通体系の変化に影響を及ぼすと思われる国土の基盤整備の施策項目に該当する、例えば高速自動車国道、都市高速道路、大規模幹線道路、本四連絡橋等に関する事業費は五カ年で約七兆五千八百億、六十一年度について見ても約一兆五千億の事業費が投入をされております。建設省にこの点について確認しておきたいと思っております。

○萩原政府委員 先生御指摘の第九次道路整備五カ年計画におきまして、高速自動車国道等の国土の発展基盤となります幹線道路網の整備には、約七兆六千五百億を充てることといたしております。また、その内訳は、高速自動車国道の建設に約四兆一千億、首都高速道路等の都市高速道路に約一兆四千二百億、湾岸道路などの大規模な幹線道路に約一兆三千七百億、本州四国連絡橋に約六千六百億となっております。

○浅井委員 このような多額の金額を投入しての道路整備であります。このような道路整備が交通体系の変化、いわゆる旅客や物流などに影響が出てくるのは明らかです。経済企画庁長官、この点

についてどう思いますか。確認しておきたいと思っております。

○近藤国務大臣 先生の御質問は、総合交通体系と幹線道路の関係についてでございますが、幹線道路の整備と申しますのは総合交通体系の重要な要素でございます。しかし、これと並行いたしまして、例えば長距離都市間の交通の場合には航空網の整備とか、中距離の都市間の交通手段としては国鉄、鉄道、また大都市圏内の交通機関としても陸上輸送の鉄道の役割が非常に大きいと思うわけでございませう。したがって、今回の国鉄の改革案は、そうした総合交通体系の中で、国鉄、鉄道が本来果たすべき役割がより適切に、柔軟に、実際に即して活用できるようなそういう体制を整備するものと考えておるわけでございませう。

○浅井委員 政府の出されている新しい会社の収支の見通しが、道路整備、これに伴うところの交通の変化、鉄道から車に、道路へ、人的、物的の流るの変化というものがこの経営見通しの中に果たして加味されたのかどうかというところが問題点なんです。この経営見通しというものは、そういう道路、新しい幹線道路、新線の道路、新しい高速道路ができたことを全然加味していない。だから問題にしておるわけですよ。これから幾つかの道路が出来ます。この影響について今私は問うておるわけです。経企庁長官と運輸大臣、お答えください。

○橋本国務大臣 私は細かい作業を熟知しておるわけではございませんけれども、新会社の収入を試算いたします段階におきまして、鉄道のネットワークはもちろんでありますけれども、高速道路あるいは空港等の整備見通しも織り込んだ需給予測をいたしたという説明を受けております。その中で、当然道路整備が新会社の収支に与える影響も考慮されたという説明を受けております。

○浅井委員 それは違ふんです。経済企画庁長官、この経営見通しに経済企画庁は参画しましたか。○近藤国務大臣 国鉄の作業でございませうので、私も直接は関係はしておりません。

○浅井委員 経済企画庁は参画していないと言っている。運輸大臣、うそ言っちゃ困るよ。経済情勢の変化、いわゆる人的、物的の動向の変化というのは当然この旅客の経営の見通しの中に入らなければならぬ。どんな営業収入がふえる、乗客がふえる、貨物がふえるという見込みはないわけですよ。当然減つていなければならぬ。それなのに、この試算からいうならば、資料の中で出てくるのは、六十二年度、六十三年度、六十四年度、六十五年度、六十六年度、この五年間を見たら、北海道も収入はふえている、東日本も数字はだんだんふえている。こういうふうな数字がふえているのは、一体何の根拠で営業収入がふえていくのか。六十二年度の旅客の鉄道会社の経営見通し一つにしても、これから昭和六十二年までに供用される高速自動車道は、本四架橋、児島一坂出ルート、北海道縦貫、岩見沢から美瑛、東北自動車道は浦和から川口、常磐自動車道は日立北から平、近畿自動車道は吉川から丹南、福知山、四国横断は善通寺から川之江、九州は小倉東から八幡と、このようにどんどんどんどん供用は開始されるのに、この旅客の流動が変わらない、あるいはまたそのことを計算しないというのは余りにもずさんじゃないですか、収入見直し。

○橋本国務大臣 今うそを言っているという御指摘をいただきましたが、私はそういう説明を受けておりますと申し上げました。そして私は、事務方の諸君が私にうそを教えたとは思っておりませんので、恐れ入りますが、事務方の御説明をお聞きいただきたいと思っております。

○林政府委員 需要予測でございませうけれども、運輸省では従来から総合交通モデルというのをつくってまいりまして、これは相当大がかりなモデルでございませうが、このモデルに空港あるいは道路整備の五カ年計画というものを全部加味したいろいろな各交通機関の指標を全部入れまして、交通機関ごとの分担関係、その他どのようにそれが推移するかというものを全部含めて各交通機関の需要予測を出しております。今回の政府の収支試算に当

たりまして、この総合交通モデルを使いまして、現実の道路整備五カ年計画あるいは空港整備五カ年計画というふうなものを織り込んだ形で需要予測をしておるといふことでございまして、そういう各交通機関の相互の影響というものは十分織り込んだ形で需要予測をいたしております。

○浅井委員 総理、日本の政府の中では経済企画庁があるのです。なぜ運輸省と国鉄だけでやるのですか。こういうのはちゃんと内閣として、中曽根内閣としての全体責任の上において、経済企画庁というのはそういう経済予測をきちんと精査するところであり、専門なんです。その人たちの知恵もかりないで、勝手に運輸省と国鉄でやった試算じゃないですか。そういうやり方はいいのかどうかということをお聞きしたい。また、今の答弁では、精査をした、あるいは経済情勢とか、貨物の状況とか、航空とか、交通体系とか、そういうものを勘案したと言いますが、なぜそういう政府の機関を使わないのか、私は問題だと思いたす。御感想はいかがですか。

○中曽根内閣総理大臣 私は、経済予測の基本的な部分は、当然今のモデルを使う場合には使っているだろうと思っております。それは、経済企画庁がつくっております見積もりがございませう、予測があれはたしか成長率は大体実質四％程度ですとよくいふという、そういう幾つかの指標はございませうが、ああいうような経済企画庁が中心になってつくりました五カ年計画あるいは八カ年計画でしたか、そういう経済予測の指標というものは当然使われているのではないかと考えます。

○近藤国務大臣 総理の御答弁の中にあったわけでございますが、実は五十八年八月に閣議決定いたしました「一九八〇年代経済社会の展望と指針」、これは経企庁が中心になりまして、関係各省それぞれ検討して作成したものでございませうが、この中で、総合交通体系の中で国鉄、鉄道輸送の結果役割について、それぞれ検討して前向きにとらえ方をしているわけでございませう。

なお、総理からお話がございましたが、経済の見通し、実質四％の経済成長ということをご前提として、いろいろ必要な数字の計算をしております。

○浅井委員 私は旅客会社や貨物会社の政府の試算が全くすべてでためたと言ふんじやありません。予測値であることは認めます。しかし、政府が新しい会社に対して行える債務保証期間、旅客会社法案は五年間だけとして、その期間は十年を超えることができない、こういうことも考え合わせて、果たして新会社の経営が改革の目的どおりの成果が出ないという状況になつてもそのまゝにしておくのかということも申し上げたいために、私は収支見通しの例を挙げて指摘しております。

今いろいろと強弁はされるわけでありまうけれども、政府が提出した旅客会社の収支見通しについては、我が党が今指摘したように、いわゆる民営化による効率経営の成果が物件費の節約という形でこの試算表の中には、見通しの中には載せられておりません。また、旅客会社の損害保険に関する支出も車両だけで、人間の、人的の問題には触れられていない。支出の中で欠落しておる。収入は、今申し上げたように、具体的な増収計画に基づく収入増や道路整備による収入増減、そういうことも見落としかつておることを私は指摘しております。

こうやって見ますと、政府の出された今回の収支見通しというものは極めてずきんと指摘せざるを得ません。私はここで、この資料は再提出してもらいたい、この再提出がなければ審議はできない、このように思いますけれども、委員長、お取り計らいをお願いします。

○橋本国務大臣 私どもは、委員会の意を受けて、理事会でお決めた資料を提出しております。また、最大限忠実に資料を提出いたしております。また、理事会の御決定等があり、なお精査の御命令があれば、できる限りの努力はいたします。

○細田委員長 それでは、浅井君に申し上げます。ただいまの資料の点は、理事会において協議をいたします。

質問を続行してください。

○浅井委員 私は、今この問題について、物件費あるいは損保というか、損害保険というか、そういう問題が改善されていないということをご指摘し、また収支の中に載せられていないということをご指摘したわけですが、それも、何もかもが、いやもうこれは精査したあれでございまして、あるいは実態に即したあれでございましてということで、政府案が唯一無二のようなやり方ではないかと思うのです。もう少し謙虚に物件費というものもその中に含めるべきだ。また今の損保の問題も、民間会社になるんだから、もし何かあれば、普通の人も火災保険に入るあるいは損害保険に入っているわけでありまして、民間会社がこれから運営する場合にそういう保険を掛けておくというのは常識であります。今までの国有鉄道はそういうことをやらなかったから、そういうものが抜けておつた。先ほどの監理委員会ではありませんけれども、時間の制約があつて取り急いだから、そういうものが精査されてなかった、こういうことが後で出てこないように、私どもはこれを指摘しているわけですが。

私どもは基本的に、分割することについて余り反対ではありません。もちろん民営について賛成であります。しかしながら、問題点は問題点として指摘しているわけですが、一たんこれがスタートしたならば後戻りはできない。あれは悪うございまして、あれは間違ひでしたでは済まないし、また国民負担が起つてくることだから、この辺について旅客会社の経営見通しというものはつきりしておきたい、こういうことで申し上げているわけですが。

それでは、委員長のお話でございまして、次へ進ませたいでございます。それは用地売却について申し上げたいわけでありまして、この用地売却も、長期債務の返済に大きなかわりがあります。当初、五十八年度、再建監理委員会が、二千六百ヘクタールの国鉄用地を売却して

五兆八千億の財源を生み出したい、こういうことで用地売却の計画が出てまいりました。ところが、これはいろいろと今問題を醸しております。今国会では、三千三百ヘクタールですか、七千件、五十八年度よりもさらにふえた面積、またさらにふえた件数、そういうものがあつたから、わずか一千億しかふえなかった。これだけの大きな面積がふえ、五十八年度から五十九年、六十年、六十一年と三年も経過しておるにもかかわらず、わずか一千億の上積みで試算されておるということは一体どういうことか、まずお答えいただきたいと思ひます。

○橋本国務大臣 まず、その一千億と言われる部分について御説明を申し上げたいと思ひます。

非事業用地売却収入は、監理委員会試算で、御指摘のとおり五兆八千億でございました。そして、監理委員会の試算におきましては三島基金の見合とされておりました土地を、たしか北海道会社であつたと思ひますが、北海道会社に現金で給付をいたすことにいたしました。それを一千億円上積みして五兆九千億という数字を監理委員会試算の数値として御提出を申し上げたわけでありまう。

○浅井委員 五兆九千億、七千件の三千三百ヘクタールですが、この土地の五兆九千億になった根拠、積算基礎、何をもとにどれを計算してこの数字が出てくるのですか、これをお答えいただきたいと思ひます。

○林政府委員 ただいま大臣から御答弁申し上げましたように、まず五兆八千億は、監理委員会の数字をそのまゝこの表には計上してございまして、あと一千億ふえましたのは、これはただいま大臣から答弁いたしましたように、三島会社に基金の一部として土地を提供するということになっており、またしたのを、今回政府の方でそこを見直しまして、基金はすべて現金にする、そして土地については清算事業団の方へ持つてきて、これを売却対象にするというふうな方針を変えましたので、その部分について一千億上積みをしたということであり

ます。根つこの五兆八千億は、監理委員会の数字をそのまゝ計上しておるわけでございます。

○浅井委員 監理委員会は五兆八千億の積算の基礎はどこに置かれたのですか。

○林政府委員 監理委員会の方では二千六百ヘクタールの時価の推定をしたわけでございますが、その方法としましては、公示価格を基準にいたしまして、それに実勢の状況を勘案して算定をしたというふうな聞いております。

○浅井委員 この土地、監理委員会の場合のときでも、二千六百ヘクタールの七割は東京や大阪という大都市です。三年間に地価の上昇が目立つと言われている、狂乱地価とも言われているような状況の中で、土地は値下がりをしたことはない。そのような状況の中で、仮に五十八年度から三〇％の値上がりをしたというだけで一兆円以上の増収は見込める、こう言われている。そう言われているのに、監理委員会の五十八年度試算が五兆八千億、それが三年間たつて面積はふえて一千億しかふえないというの、だれが聞いたつて、国民が聞いたつて、みんなおかしいと言つておるのです。こんなものを信じておるものはだれもいないし、そんなばかことを日本の政府はやっているのですか、こうなつておるわけですか。なぜもっときちんとした実勢価格に近いものがこの中で出てこないのかというのが今問題になつておる。あなた方は、言いくるめというか抗弁して、強弁して、あるいは予見を与えろとかどうだとかこうだとか言つておられますけれども、そんなことはだれでもがわかつておることです。

この間から国鉄の土地の公表をした。その公表したことによつて、不動産業者だとか、土地業者だとか、民間デベロッパーだとか、あるいは大手企業だとかは、みんなきちんともう計算済みなんです。それで、こんな五兆八千億とかいう金額なんというの、何の数字なのか全然わからないのです。監理委員会が五兆八千億だから、我々も五兆八千億で信じろというわけですか。お上で決めたことはどれも正しいという言い方ですか。

五兆八千億の積算基礎というのは、公示価格に若干の現状を加えただけ、そんなものは全然わかりませんよ。公示価格なら公示価格、基準価格なら基準価格、はっきりしたそういう数字というものを示していただかないと、何をブラスし、何を考えたのかかわらないものを我々に納得させようというのはちよつとおかしいじゃないですか。

○橋本國務大臣 私は、再建監理委員会がどういう試算をしたかは、再建監理委員会の委員ではございませんので存じませんが、今浅井さん自身がはたしなくお触れになりましたように、この国鉄の所有地の処分というものが世間の関心を大變集めておることは、これは間違いないがございせん。そして私も、国鉄の長期債務を今後処理していきまます上で、当初監理委員会ベースでは二千六百ヘクタールと言われておりましたものを、国鉄自身の積み上げによって三千三百三十ヘクタールまで生み出してきたこの土地、これをできるだけ高い値段で処分をしたいと考えております。ですから、これはあくまでも五兆八千億プラス、再建監理委員会の当時には土地で北海道会社に渡すとしておりましたものを、土地ではなくお金で渡すことにしましたために一千億、これがふえた、不動産処分としての一千億がふえた。この五兆九千億という数字はまさに監理委員会の試算の数字でありまして、私もとしましては、これをできるだけ高く売却をして、最終的に残る、国民に御負担をいただかなければならない債務を少しでも減らしたいとおるわけでありまして、

ずさんという御指摘でありましたが、今までの御質疑の中でもさまざまな角度からの御指摘をいただきましたが、私もとしましては、この売却を予定しておりますそれぞれの物件につきましてのいかなる予見も業者の人たちに与えたくはございせん。そしてまた、その結果として国民の財産であった国鉄の土地というものを処分していく中で、国としても損をしたくはございせん。そうした点から、資料としては全部御提出を——その土地や何かについてできるだけのお示しはいたし

ますけれども、金額的な面については御了解をいただきたい。先ほどから繰り返してお願いをしているわけでありまして、

○浅井委員 運輸大臣が苦勞しながら答弁していることもわかります。わかりますけれども、これは、こちらに座っておられる議員の皆さん方だつて、これだけの値段、五兆八千億から九千億しかないと思つていらつしやる人は一人もいないと私は思いますよ。それを今この審議の中で、長期債務の償還方法はこれでございまして出されている金額が五兆九千億ですから私は問題にしているのです。長期債務の返還の仕方が——今これはふえる話ですから、もつと値打ちがあるだろうから高く売れるだろうという話だから、やや問題の角度が違ひますけれども、もし五兆九千億入らない、歳入欠陥が出るとしたらどうなんですか。だから、会計法上いへば、ふえても減つても問題はあります。あの収入というものは、十六兆四千億は国民負担になるかならないか、どういう形で負担になるのかということと今問題になってきている。今減りそうだから、割合話はまだ、あなたの方の話でも我々がまあまあというふうになりますけれども、もしこれが歳入欠陥が出るようになったら、もつと大変じゃないですか。そういうことからいって、減つてもふえても本来会計法からいへば問題なんですか。

今、大阪の方で大鉄局の建物、大阪駅の北、梅田貨物駅、梅田コンテナヤード、こういうのは大阪では超目玉です。東京で汐留、東京の本社、同じように並び称されていきます。大阪だつて甲子園球場の約七倍の土地だと言われているのです。これは、企業や不動産業界にいろいろと話を聞いてみますと、安く坪が二千万、高ければ六千万から七千万、大鉄局の官舎の角地の部分だつたら坪は一億だという声もある。現状は道路や水道等がない。このままでは安い払い下げになるだろうから基盤整備をしなければならぬ。払い下げて安値になる反面、基盤整備をされれば高い価格で売れる、こういう話があるのです。そんな話で沸いているん

だ。それを我々が国会審議の中で、それは五兆九千億、これは予断を許すから値段の方は御勘弁願ひたい、これだけ資料を出しました、売る場所は出しました。今売場所の話じゃないのです。中身は何ばかり、金額の話をやっておるわけです。その金額がどうだということ、その金額の積算の根拠は一体何なのかと聞いた、公示価格にプラスアルファと。一体そのプラスアルファというのは何なのか、我々にも明快に、いや国民の前に明快に、この五兆八千億の積算の根拠を示す責任があなたの方にあるんだと私は言いたい。それが言えない言えないというのでは、これはもう平行論なんです。それで数字だけ、収支の見通し、長期債務の返還計画、これを御承認くださいとあなたの方は私たちに出示してきています。これを承認しろと言う方が無理なんじゃないですか。おかしいと思ひますよ。どうでしょう。

○林政府委員 トータル額の五兆八千億円につきましては、先ほど申し上げましたように、国鉄再建監理委員会で個々の土地につきまして公示価格、それと実勢との関係を加味しまして、ほとんど現実に近い形で時価を推計したというふうに聞いております。ただ、その時点は五十八年の公示価格をベースにしております。今回はそれから時点が少しずれております。時期が少し変わっておりますというところが一つ、もう一つは、面積につきましても二千六百ヘクタールが三千三百三十ヘクタールに変わつておるといふことでございまして、

で、そういう事情の変化というものを勘案しましてこの五兆八千億は見直す、すなわち監理委員会の計算方法を用いて、これを延長するという形で、そういう仮定条件のもとでこの五兆八千億の見直しの額を算定いたしますといふことを午前中に運輸大臣から御答弁申し上げたわけでございまして、○浅井委員 答弁になつていないと私は思ふのです。五十八年に、現状に近い公示価格、基準価格、実勢価格に近いものを試算をした、それは信じましよう。それから三年たつて地価が高騰してきている。それが面積もふえた。ふえて三年後の

今日、今それが一千億しか上がつていないのですかと聞いたら、それしか上がらないと言ふから、おかしいんじゃないか、こつ言つておるわけですね。○橋本國務大臣 いや、その一千億の点につきましては、もともと北海道会社に資産として提供されるべきでありました不動産を売却処分の対象地として、それに見合う金額を北海道会社には交付をいたしました。それがちよつと一千億円であります。それが売却予定地に加わりまして、ちよつとその時期の価格でいへば一千億分が上乗せをされて五兆九千億になったといふことであります。ですから、これはあくまでも再建監理委員会の土台の上における数値であります。

委員の御指摘のように、では、それは現在の価格ではないではないか、それ以降の地価の上昇その他を考慮すれば、しかもその二千六百ヘクタールに対して既に三千三百三十ヘクタールという量的にも拡大をしたものになったのならば、当然その金額は動くはずだといふ御質問は、私はその限りでそれが過ちだとは申し上げておりません。ただ、今金額をいかなる形で示すことは、これからの資産処分の上で大変さまざまな影響を及ぼす可能性があるとということから、その数字はお控えをさせていただきたい、繰り返してお願ひをしてまいりました。

ただ、午前中、あくまでも仮定を置いて、その五兆八千億に見合う数字というものを現時点に引き直してみてくれという御指示がございまして、ですから、総額については、私もはあくまでも仮定の上の試算として計算をさせていただきますという御答弁は申し上げております。その計算があつたのいつごろ——特に、まだ私ずつとこにきづけになつておりますから、事務方にいつまでにその試算ができるかといふことを尋ねる暇もない状況であることは委員が御承知のとおりでありまして、できるだけ早くその試算が終了すればお届けをいたすことにならうと思ひますけれども、あくまでも仮定の数値でしか今お答えのしようがないといふことは御理解をいただきたいと思います。

○浅井委員 私、仮定ということでありませうけれども、今回の審議に当たって心配している点というが、何でもかんでも政府に白紙委任を下さうというふうなやり方、言い方、これは問題だろうと思うのですけれども、今の仮定というのは一体どういう根拠の仮定なんですか。仮定の計算といつても、私たちは子供じゃないのですから、どういふ計算をしてそれを出します、いつまでに出しますというのをやはりはっきりしてもらわないと、私たちはこの土地の数あるいはまた面積を審査しているわけではないので、金額を審査しなければならぬのです。ですから、その仮定なら仮定はどういう仮定に基づいて計算をします、この辺をお答えいただきたいと思うのです。

○橋本国務大臣 たしか、これは小里委員からの御質問に対して、私はそういう数値はできないと申し上げましたところ、公示価格というものもあるではないか、これを引き伸ばして、その五兆八千億の上に立つた推計をしてみることができないか、そういう趣旨の御質問をいただき、首をひねっておりますところ、ぜひやってみようということになりましたので、これはあくまでも仮定ということになります、それではそういう試算をいたしてみようというお答えを申し上げたわけでありませう。先ほど申し上げましたように、いつまでということ、事務方に作業の時間を聞く時間すらきよう私はないことは委員が御承知のとおりでありまして、この委員会の審議が終わりましたから改めて事務方の諸君に、そういう仮定の試算をしろと事務当局に命じた場合どれくらいか、少なくとも一両日のうちにお出しができるだろうと私は思っております。

○浅井委員 この際、念のためにお伺いしておきますが、大蔵省の理財局、大蔵大臣でも結構ですけれども、地価は三年前から今まで、三年間たつて大都市の一等地というのは一体どういうふうになっておりますか。国鉄の土地というのはまさに日本列島の中の貴重な土地なんです。貴重、重要な土地なんです。大蔵省の理財局が国土庁長官が、どちらでも結構です。

○綿貫国務大臣 十月一日に各都道府県で調査をいたしました地価の発表をいたしました、四十都道府県におきましてはほぼ二〇程度、ほとんど横ばいでございます。東京を含む八都県で、多いところでは四〇〇という極端な値上がりを見ておるところもあるということでございます。先日新聞で発表したとおりでございます。

○浅井委員 「売却可能用地の推計」で、五十八年度価格というのは、「当該用地の現況によつてではなく、当該用地が商業地あるいは住宅地として最も有効に使用される場合を想定し、近傍における商業地及び住宅地の公示価格、標準地価格等を基礎として評価した」ということですから、六十二年度初めの価格については三年間の地価上昇率を毎年五〇と想定して算出をしている。それで六十二年度初めでは六兆六千億という数字が出ていますが、これは間違いありませんか。

○林政府委員 今先生の資料をちょっと私よく存じないのですけれども、恐らくこれは監理委員会が試算をしたときに、五十八年の公示価格を基準として実勢を加味して積算をした、そうしたところ、二千六百ヘクタールにつきまして六十二年にはその評価をすれば六兆六千億になる、それからいわゆる基盤整備費その他を引きまして、その結果として五兆八千億になるという数字ではないかと思ひます。

○浅井委員 いずれにせよ、用地入札の問題について、時間も余りございませうけれども触れなければなりません。政府は、今度、日本国有鉄道清算事業団法によれば、「土地の処分に関する契約の締結の方法は、一般競争入札の方法に準じた方法とする。ただし、次のような場合には、随意契約によることができる」ということ。この中で、随意契約によらない場合、一般競争入札、そして「国、地方公共団体等に公共用、公用等の用に供するため必要な土地を譲渡す

ることを目的とする場合」は随意契約、こういうように書いておりますけれども、この随意契約による特別の場合、随意契約によらない場合があるいはまた一般競争入札によらない場合、こういうものに対しての例を挙げて御説明いただけますか。

○林政府委員 具体的な例といふのはちよつとここでは挙げにくいわけでございますけれども、資料として既に御提出をいたしました政省令の案がございませう。そこで「土地の処分に関する契約の締結の方法」ということで、法律上は「一般競争入札の方法に準じた方法」、これが原則である。ただし、省令で定める場合はこの限りでないということ、その省令で随意契約による場合を幾つか想定してあります。もちろんこれについては、この法律の御審議をいただいた後で、現実に省令を制定する段階で正式に決定する事項でございますが、現段階で考え得る方法として六つほど掲げてございませう。

一つは、その契約が国とか地方公共団体等に公共用あるいは公用という形で使用される、そういう場合に必要土地というものを国あるいは公共団体に譲渡する場合、あるいは一般競争入札によつて公告を行つても入札者がないという場合でありまして、かつ予定価格以上の価格で契約が締結できる場合、あるいは再入札をいたしましたも落札者がない、そういう場合でありまして、予定価格以上の価格で契約が締結できる場合、あるいは落札者が契約を結ばない、そういう場合、あるいは金銀以上の価格で契約の締結ができる場合、あるいは貸付契約の内容がこの法律の第一条の目的を妨げない場合であつて、貸付期間が一年を超えないごく短期の貸し付けの場合、それから契約が売却を目的とする場合であつて、その予定価格が一定価格を超えない、こういうふうな場合を応現段階では想定しておるということでございます。

○浅井委員 この随意契約というのは、国とか地方公共団体等に公共用、公用等の用に供するため必要な土地を譲渡することが目的とされております。ところが、新聞報道によりますと、和歌山県では、町に払い下げられた国鉄の土地が一般の民間に転売されていくということが報道されておりました。この契約は、国、地方公共団体等の中に、例えば大きな土地であるので地方公共団体も財政負担が困る、だから民間も入れて第三セクター方式で払い下げを受けた、そういう第三セクターが入った場合でも公用等の用に供する、このように判断するわけですか。

○林政府委員 現在の国鉄用地につきましては、これが地方公共団体に譲渡される場合のほかには、いわゆる公法人と申しますか、公的な法人といふものに対して譲渡する場合も随意契約で行うことができるようになっております。現段階では、しかし、この辺については、これからの清算事業団としての売り方というものは、できるだけ財源をたくさん確保するとか、いろいろな面では、どういふ売り方を考えるかといふことについてはこれから相当慎重に考えなければいけないだろうということとございまして、これについては最終的には、この法律を成立させていただきましてならばその晩において、運輸省令を定める段階でそこは十分に十分に慎重に検討したいというふうに考えております。

○浅井委員 それから、先ほどの御説明の予定価格以上の価格で契約を締結する、この予定価格といふのは一体実勢価格なんですか、時価なんですか、あるいはまた評価額なんですか、基準価格なんですか。

○林政府委員 先ほど御答弁申し上げました六番目でございますけれども、契約が、売却を目的とする場合であつて、その予定価格が一定価格を超えないとき、というものは、非常に安い場合、例えば鉄道林、これは地方の鉄道林等につきまして価格が非常に安い場合がございませう、こういうものについてはそれほどシビアな縛りが必要ないんじやないかということで、ある予定価格というものを決めまして、その安い予定価格による場合には随契約ができる、こういうことを想定しておるわ

けてございます。

○浅井委員 それを聞いているのではないのですよ。予定価格というのは一体どういう価格かと聞いているのです。予定価格は一定価額かとは聞いていないのです。予定価格というのは時価なのか、実勢価格なのか、評価額なのか、基準価格なのかと聞いているわけです。

○林政府委員 これは時価でございます。例えば入札する場合には、企業者側で時価で予定価格をつくりまして、それでもってそれを目安にして、これはもちろん公表しないわけでございますけれども、入札をするわけでございますが、あくまでこれは時価でございます。

○浅井委員 いわゆる随契にまつわる問題が今までいろいろとありました。したがって、この随契に対する、後から国民の疑惑のかからないような歯どめというか転売規制だとか、いろいろな問題についてはもう一遍また明日子細に伺いたいと思いますけれども、いずれにせよ、今この用地の問題については最大限国民の関心を集めている問題なんです。この用地の問題についての売買、あるいはこれから売るに当たって不明朗なことのないようなやり方というものを私もまた考え方として持っておりますので、それはまた明日子細に申し上げたいと思います。

大体時間が参ったようでありまして、この際、この席で資料の提出を求めておきたいと思えます。

国鉄の関連企業が離職者に対して、受け入れをするわけでありまして。約二万一千人についてございますけれども、国鉄関連企業は八百六十五社あって、既に受け入れを表明した企業としては、大手で鉄道弘済会、日本交通公社、日本食堂、営団地下鉄等でございますが、その他についてはまだ子細に聞いておりません。二万一千人の確保ができるかどうか、この点について私は心配な点がありますので、この点を明らかにするために、委員会に明日までに資料の提出をお願いしたいと思います。

また、もう一点、関連企業と国鉄とでは給与水準に差がございます。関連企業の職員の年代別給与水準と国鉄職員の年代別給与水準の比較、これをぜひ出していただきたい。

この二点について要望いたしますが、総裁、いかがでしょうか。

○杉浦説明員 御指摘の数字は明日までに提出いたします。

○浅井委員 本日はいろいろな点がございましたが、時間も参りましたので、本日の質疑はこれで打ち切りしたいと思います。

○細田委員長 次回は、明八日午前九時三十分より委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時五十六分散会

昭和六十一年十月十五日印刷

昭和六十一年十月十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局