

第百七回国会 日本国有鉄道改革に関する特別委員会 議院 第四号

昭和六十一年十月八日(水曜日)

午前九時三十分開議

出席委員

委員長 細田 吉蔵君

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 栗屋 敏信君

理事 白井日出男君

理事 大石 正光君

理事 大野 功統君

理事 片岡 清一君

理事 龜井 静香君

理事 北村 直人君

理事 古賀 誠君

理事 斎藤斗志二君

理事 笹川 堯君

理事 杉山 憲夫君

理事 関谷 勝嗣君

理事 渡海紀三朗君

理事 中島 衛君

理事 野中 広務君

理事 長谷川 峻君

理事 前田 武志君

理事 松田 岩夫君

理事 三原 朝彦君

理事 持永 和見君

理事 山村新治郎君

理事 阿部未喜男君

理事 小林 恒人君

理事 戸田 菊雄君

理事 山下八洲夫君

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 石破 茂君

理事 小沢 辰男君

理事 大島 理森君

理事 岡島 正之君

理事 片岡 武司君

理事 龜井 善之君

理事 久間 章生君

理事 佐藤 静雄君

理事 桜井 新君

理事 杉浦 正健君

理事 鈴木 宗男君

理事 津島 雄二君

理事 虎島 和夫君

理事 中村正三郎君

理事 野呂田芳成君

理事 原田 憲君

理事 増岡 博之君

理事 松田 九郎君

理事 村上誠一郎君

理事 森田 一君

理事 若林 正俊君

理事 上田 卓三君

理事 関山 信之君

理事 村山 富市君

理事 浅井 美幸君

出席国務大臣

石田幸四郎君

大橋 敏雄君

阿部 昭吾君

工藤 晃君

村上 弘君

内閣総理大臣

国務大臣

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

国務大臣

(内閣官房長官)

国務大臣

(総務庁長官)

国務大臣

(北海道開発庁長官)

国務大臣

(沖繩開発庁長官)

国務大臣

(国土庁長官)

国務大臣

(防衛庁長官)

国務大臣

(経済企画庁長官)

国務大臣

(科学技術庁長官)

遠藤 和良君

柴田 弘君

中村 正雄君

中島 武敏君

中曾根康弘君

金丸 信君

遠藤 要君

倉成 正君

宮澤 喜一君

塩川正十郎君

斎藤 十朗君

加藤 六月君

田村 元君

橋本龍太郎君

唐沢俊二郎君

平井 卓志君

天野 光晴君

葉梨 信行君

後藤田正晴君

玉置 和郎君

綿貫 民輔君

栗原 祐幸君

近藤 鉄雄君

三ツ林弥太郎君

出席政府委員

国務大臣

(環境庁長官)

内閣審議官

内閣法制局長官

内閣法制局第四部長

総務庁長官官房審議官

総務庁人事局長

総務庁行政管理局長

防衛庁参事官

防衛庁参事官

防衛施設庁参事官

防衛施設庁総務部長

防衛施設庁施設部長

防衛施設庁建設部長

国土庁長官官房長

国土庁土地局長

国土庁大都市圏整備局長

大蔵省主計局次長

大蔵省理財局次長

大蔵省理財局第三部長

文部省初等中等教育局長

厚生大臣官房審議官

兼内閣審議官

農林水産大臣官房長

通商産業大臣官房審議官

末木星太郎君

稻村 利幸君

中島 眞二君

味村 治君

大出 峻郎君

稲橋 一正君

手塚 康夫君

佐々木晴夫君

古川 武温君

千秋 健君

筒井 良三君

平 晃君

岩見 秀男君

大原 舜世君

清水 達雄君

田村 嘉朗君

柳 晃君

角谷 正彦君

頼松 祥典君

西崎 清久君

佐々木喜之君

渡辺 功君

津田 正君

片山 正夫君

森 繁一君

自治大臣官房審議官

自治省税務局長

日本国有鉄道總裁

日本国有鉄道常務理事

阿田 宏君

資源エネルギー庁公益事業部長

運輸政務次官

運輸大臣官房審議官

運輸大臣官房國有鉄道再建総括審議官

運輸大臣官房國有鉄道部長

運輸省運輸政策局長

運輸省貨物流通局長

郵政省電気通信局長

労働大臣官房審議官

労働大臣官房審議官

労働省労働局長

労働省労働基準局長

労働省職業安定局長

建設大臣官房長

建設大臣官房総務審議官

建設省都市局長

建設省住宅局長

自治大臣官房審議官

自治大臣官房審議官

日本国有鉄道總裁

日本国有鉄道常務理事

岡田 宏君

杉浦 喬也君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

阿田 宏君

日本国有鉄道常務理事 須田 寛君  
日本国有鉄道常務理事 岡田 昌久君  
日本国有鉄道常務理事 澄田 信義君  
日本国有鉄道常務理事 前田 信代治君  
日本国有鉄道常務理事 島村 幸雄君  
地方行政委員会 石川 正暉君  
調査室長 萩生 敬一君  
社会労働委員会 萩生 敬一君  
運輸委員会調査室長 萩生 敬一君

委員の異動

十月八日

辞任

小沢 辰男君  
大島 理森君  
亀井 善之君  
古賀 誠君  
桜井 新君  
関谷 勝嗣君  
中島 衛君  
山村新治郎君  
山下八洲夫君  
同日  
辞任  
粟屋 敏信君  
石破 茂君  
大石 正光君  
岡田 正之君  
齊藤斗志二君  
笹川 堯君  
杉浦 正健君  
虎島 和夫君  
村上誠一郎君  
阿部末喜男君

補欠選任

齊藤斗志二君  
村上誠一郎君  
虎島 和夫君  
笹川 堯君  
石破 茂君  
杉浦 正健君  
大石 正光君  
粟屋 敏信君  
岡田 正之君  
阿部末喜男君

同日  
辞任  
大野 功統君  
片岡 武司君  
杉山 憲夫君  
渡海紀三朗君  
前田 武志君  
松田 岩夫君  
持永 和晃君  
同日  
補欠選任  
逢沢 一郎君  
北村 直人君  
佐藤 静雄君  
三原 朝彦君  
同日  
補欠選任  
古賀 誠君  
小沢 辰男君  
亀井 善之君  
中島 衛君

十月八日

国鉄分割・民営化法案廃案等に関する諸願(安藤)

藤原君紹介(第四号)  
同(石井郁子君紹介(第五号))  
同(岩佐恵美君紹介(第六号))  
同(浦井洋君紹介(第七号))  
同(岡崎万寿君紹介(第八号))  
同(金子満広君紹介(第九号))  
同(経塚幸夫君紹介(第一〇号))  
同(工藤晃君紹介(第一一号))  
同(児玉健次君紹介(第一二号))  
同(佐藤祐弘君紹介(第一三号))  
同(柴田睦夫君紹介(第一四号))  
同(瀬長亀次郎君紹介(第一五号))  
同(田中美智子君紹介(第一六号))  
同(辻第一君紹介(第一七号))  
同(寺前巖君紹介(第一八号))  
同(中野雅弘君紹介(第一九号))  
同(中島武敏君紹介(第二〇号))  
同(野間友一君紹介(第二一号))  
同(東中光雄君紹介(第二二号))  
同(不破哲三君紹介(第二三号))

同(藤田スミ君紹介(第二四号))  
同(藤原ひろ子君紹介(第二五号))  
同(正森成二君紹介(第二六号))  
同(松本善明君紹介(第二七号))  
同(村上弘君紹介(第二八号))  
同(矢島恒夫君紹介(第二九号))  
同(山原健二郎君紹介(第三〇号))  
同(柴田睦夫君紹介(第三一五七号))  
国鉄の分割・民営化関連法案廃案に関する諸願  
(中島武敏君紹介(第一五五五号))  
同(矢島恒夫君紹介(第一五六六号))  
は本委員会に付託された。

本日付した案件

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関する法律案、新幹線鉄道保有機構法案、日本国有鉄道清算事業団法案、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法案、鉄道事業法案、日本国有鉄道改革法等施行法案及び地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案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関する法律案及び日本鉄道株式会社退職希望職員等雇用対策特別措置法案の各案を一括して議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。浅井美幸君。

○浅井委員 昨日に引き続いての質疑でございますけれども、まず最初に、きのうもいろいろと御要求申し上げました用地の売却価格の問題でございます。けさの新聞報道によりますと、本日中に提出というふうな報道がございました。これはそのような方向に進んでおるのですか、まず運輸大臣にお伺いしたいと思います。

○橋本國務大臣 報道機関の皆さんの方が私よりも大変詳しく記載をしておられまして、けさ私もびっくりいたしました。ただし、お昼の理事会までには提出をいたすべく、今、最終の詰めをいたしております。

○浅井委員 できるだけこの当該委員会の審議に支障のないように、またできるだけ私どもの要望にこたえた数字が出てくるような資料の提出方を再度お願いしておきたいと思っております。

そこで私は、本日はまず清算事業団の性格といえますか役割というか、これから触れたいと思っております。

国鉄の改革の根幹にかかわる重要課題は、まず何といっても長期債務の三十七兆五千億の処理であります。そして二つ目は六万一千人の再就職であり、三つ目は先ほど来申し上げました三千三百ヘクタールの用地売却であります。これらの課題

が、法案では清算事業団がほとんどこれを引き受けることとなります。この業務をこれから清算事業団が引き受けるに当たって、既存の公団や事業団の業務に比べて極めて大きいものと言わなければならないと思います。業務の遂行に当たって国及び地方公共団体、民間企業を含めた国民全体の協力を前提にしている大企業であります。

ところが、清算事業団法案には国会に対する報告の規定がない。ただ四十一條で債務保証の限度を国会の議決としております。このようなことだけで事足りるかというのが私が最初に申し上げたい問題点であります。なぜ国会に対する業務、財務の報告規定を置いていないのか、お答えいただきたいわけでありませう。

○橋本國務大臣 財政法二十八条には御指摘のとおり、国会に提出する予算には、国が出資をいたしております。主要な法人の資産、負債、損益その他についての調査を添付することになっております。清算事業団は確かに国の出資法人という形でありませうが、内容的には御指摘のとおり大変特殊な役割を有する事業団でございます。今私どもとしては国会に御提出を申し上げたような内容でこの清算事業団を位置づけたいわけでありませうが、今後この二十八条の規定の対象とするかどうかにつきましては、あるいは御議論等がございませうならば、今後関係機関と相談しながら決めてまいりたいと考えております。

○浅井委員 今運輸大臣の御答弁で今後御検討になるということでありませうが、余り深く申し上げませんけれども、国鉄は政府出資ではない、そういういろいろな言い方があって、この財政法第二十八條にそのままだとはしない。しかしながら、国鉄に対しては従来から政府出資を続けてまいりました。ですから私は、このいわゆる財政法に準じた扱い、こういうことをしているのではないかとこの観点から御質問申し上げたわけでありませう。どうかこの問題についてはしっかりと御検討いただいて修正を願えれば、こう思うわけでありませう。

国鉄が清算事業団に対して任せていく仕事の中身、非常に重要な役割がありますので、いわゆる清算事業団の性格としては、半官半民といえます。国のほかの会社は特殊会社でありますけれども、いわゆる特殊会社の制約も受けない、こういう形の性格であります。ほかの、財政法二十八条に基づいて従来国会報告をしておる法人がございませう。それはN T Tあるいは日本航空、雇用促進事業団、日本私学振興財団、こういう五十四法人は、既に国会報告の義務が課せられているわけでありませう。したがって、この財政法二十八条がどうしても無理というのであるならば、今私が申し上げるように、法案の追加修正をして、財務状況、業務状況、この報告を義務づけるべきだと考えるわけでありませうけれども、重ねてお伺いしておきます。

○橋本國務大臣 今御議論を踏まえて関係機関と相談をしましてまいりたいと申し上げました。そして、その対応について、あるいは修正を必要とするものなのか、法律修正を伴わなくても実行上の担保が可能なものなのか、こうした点も含めて十分検討したいと思ひます。

○浅井委員 それからもう一点、長期債務の処理方法の中で株式売却益を見込んでおりますが、改革法案の中に株式売却の規定が全く書かれてない。わずかに事業団の業務として「土地その他の資産の処分を行う」とされていただけであります。国鉄監理委員会の答申では、「当初、国鉄の全額出資により設立するが、経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。」というふうにされております。なぜ、株式公開の時期や処分の方法等の規定をこの中に置かなかつたのか、お伺いしたいわけでありませう。

○橋本國務大臣 御指摘のとおり、旅客会社並びに貨物会社の株式につきましても、清算事業団がその処分を行うということにいたしております。ただ、その御質問に対して、私は二つのお答えを申し上げておくべきであらうと思ひます。

これが将来処分のできる状態になりました場合に、これが公正な状況で処分が出来ますようにするために、資産審議会の審議を得た上で、公正かつ適切な方法での処分を行いたいと考えておりますが、具体的に私どもが頭に描いておりましたのは、現在進行中でありませうN T Tの株式処分の方法等、こうしたものが非常に参考になるものだというふうな考えであります。

ただ、まず第一は、私も自身がこうした経験を持つておりませう。同時にまた、その公開の時期あるいはその比率ということも申し上げるには、まず会社としての経営の実績が積み重ねられまないと、そしてやはりそれが一定の成績をおさめるといことが不可欠の条件であらうと私も思っております。そうなりますと、むしろ国会で御審議をいただき、これらの諸法律が成立をいたしまして新会社がスタートをいたしましてから、相当の期間その経営の動向等を見きわめせんと、株式の売却といった状態にまで実態的に到達がでないのではなからうか、率直に申し上げてその思ひます。そうなりますと、今からその処分の時期とかあるいは処分の方法、あるいは公開の時期といったようなものを規定するだけの状況に到底ない。実態的にこうした状況があることも御理解をいただきたいと思ひます。

○浅井委員 今の御答弁では納得はするわけでありませうけれども、大体そういうものが株式公開の時期あるいは処分——N T Tの例を今挙げられましたけれども、N T Tは昨年新しいスタートをして本年もう株式売却ということ、約一年後でやっております。それに倣うわけでありませうけれども、国鉄の場合、昨日から論議になりました収支見直しによつても赤字が出るようになっております。こういう状況の中でいくならば、およそ一年後ですか二年後ですか、めどはいつごろと今推定されますか。

○橋本國務大臣 N T Tの場合は非常に状況のよろしい中で民営化をいたしました。そして、私どもは今回この国鉄の分割後の姿について、清算事

業団に長期債務を集中し、負担を負わせる会社にはその資産の状況に応じた債務しか負わせておりませうので赤字のスタートが切れるという算定をいたしておりますが、私どもはこの試算はそのとおりに行くとおぼしめます。

しかし、その結果として民間に株を放出し、その株式がそれなりの信頼を持って受け取つていただくためには、やはり一年、二年という数字では余りに短過ぎはしないであらうか。むしろそういう状況の中で無理をして株式の放出に踏み切った場合、昨日の御議論でもさきまありました含み資産を前提とした投機対象として取り扱われるのではないかと、いろいろな問題を惹起する可能性がありはしないかと私も考えております。むしろこの株が大変もてはやされるようであれば我々としては本当に幸甚なことではありますけれども、やはり国民の資産を処分していきま過程の一つのプロセスとしては余り時期を限定しないでいただきたい。我々はできるだけ早くこの株式を放出して完全に民間に移譲できる状況になることを期待いたしますが、今から一年あるいは二年という時期を設定することについては、私どもとしては控えさせていただきますと思ひます。

○浅井委員 例えば、今の政府案でいいますと、本州三分割で東日本、東海会社、そして西日本会社と三つあります。東海会社、これはだれが考えても優良会社になる見込みであります。そういう例えは優良会社、東日本、東海、西日本ということになって、経理上、収支のバランス上あるいは経営の見通し上、そういう会社は今あなたが答弁なさつたようにいわゆる純民間会社にした方がいい。優良会社から順番にやるわけですか、一括してやるわけですか。

○橋本國務大臣 そうした収益のバランスをとりますために新幹線保有機構のリース料というものを二年ごとに見直すというような規定をとりまして、そこである程度それぞれの会社のバランスを調整してまいりますので、極端な内容の差が生ずるような形はとっておりませう。ただ、一括して

同時期に放出することになるか、あるいは個別に放出することになるかといったようなことは、むしろ今後の課題として検討させていただきたいと思ひます。

○浅井委員 大蔵大臣、ちょっと聞いておいてください。運輸省の六十二年度概算要求の中で、この間そちらからいただいた資料の中で、清算事業団に対する財政措置で、昭和六十二年度収入と支出がございまして、清算事業団の必要な支出は二兆八千三百億ですね。その中で新幹線保有機構からの収入、土地売却、雑収入、特定地方交通線交付金が六千二百億、財政投融資が一兆五百億、あと残り補助金と民間借入金等が未定になっております。大蔵省として、この補助金の運輸省の概算要求に対してどのようなお考えをお持ちなのか、もう一遍確認しておきたいわけです。

○宮澤国務大臣 いわゆる長期債務につきましては、資産、土地等の処分、それから今後の雇用状況等を考えまして、なるべく国民負担を軽減する形で処理をしよう、こういう方針がございまして、これは御承知のとおりでございますが、六十二年度の清算事業団の予算は、その最初の年であるというふうに私も御念をいたしております。

そこで、ただいま御指摘のように、財政投融資一兆五百億、これは民間借入金等を含めまして一応暫定的な数字として予算要求を受け取っておりますが、補助金は未定要求になっております。これは先刻申し上げましたような理由でこれから予算編成最終の時期までにいろいろな要素が不確定でございまして、それをもう少し見きわめまして上で運輸省から要求がある、こういうふうにかえまして未定にいたしております。

○浅井委員 いろいろな要素があるから未確定という。この初年度の国有鉄道の清算事業団がうまく成功するかしないか、スタートがきちんとできるかどうかというのが今私どもが一番心配な点なんです。膨大な債務がどのような形でこれから処理をされるのか、それを国の責任においてやっていかなければならない範囲のことについて、いま

だにこれが決まらないというのは一つの問題点だろうと私たちは思うわけなんです。ですから大蔵大臣、いろいろな要素というのは何でしょうか。

○宮澤国務大臣 それはむしろ運輸省側の御事情ではありますけれども、先ほど申しましたような長期債務処理の第一年でございまして、それからどのような不確定要素があるかということ、それを運輸省としてももう少し見きわめて要求をしたい、こういうお立場というふうに承知しております。

○浅井委員 いわゆる民間借入金が一兆とこれからのスタートにおいてはずすの始まりになる。補助金についてはきちんとした形で示していただき、あるいはまたついていたかいないと、運輸省としての最初のスタートでこれからの前途がまた数多くの借金財政になってくる、こういう問題でございまして、大蔵当局、財政の厳しいうちではあったとしても、従来の国鉄のこれだけの状況に追い込まれた原因は歴代の政府が国鉄を放置してきたという責任を感じていただいて、私は、この補助金についての各般の努力をここで強く要求しておきたいと思ひます。

そこで、時間の関係もございまして、職員、雇用対策に移りたいと私は思うわけであります。雇用対策は極めて重要な対策でございまして、政府は雇用対策本部を置いて再就職のフレームを閣議決定して、一応スタートをされております。

この雇用対策につきましては、従来、政府も国鉄も余剰人員という言葉を遣いながらおられたときがございました。国鉄職員が自分の生涯の仕事として国鉄を選んで、そうして就職をした、それがいわゆる会社の事情、国鉄の事情で離職しなければならない、そういう状況に追い込まれていく。余剰という言葉、あり余る、うちの御主人はあり余っている、あるいはうちの父ちゃんはある余っている人なんだというふうな、子供たちが学校でもいじめられたという例がある。そういうことで、この余剰という言葉についてはけしからぬではないかということでも私は指摘いたします。

した。最近この言葉がだんだんなくなりまして、余剰人員という言葉を使つて離職者対策という言葉になったことは、私も喜びとするところであります。

その意味において、この雇用先の確保という問題でありますけれども、当面六万一千人の離職者対策であります。この六万一千人については、今政府の試算でもあるいはまた運輸省の試算でも数はいろいろ出てまいっているわけでありまして、けれども、その就職につきましては、どうして

も、いろいろな諸状況から考えて、六万一千人おられるならば六万一千通りの温かい離職者対策が必要だということをおぼろげに申し上げたいわけでありまして、一括してこの役所だ、一括してこの事業団だというふうな——自分が一生の生涯の仕事として選んだ国鉄から離れる人たちに温かい離職者対策を私は望みたいと思つております。この点について、まず総理にその決意を伺いたいわけであり

ます。

○中曾根内閣総理大臣 今次の改革のために離職しなければならぬという立場に立たれますが皆さんのことも考えてみますと、我々としては全力を尽くして誠意ある処置をしなければならぬといたく肝に銘じております。でありますから、政府は、もう二年ぐらい前からこの問題を手がけてまいりまして、私自身がまた雇用対策本部の部長にも就任をいたしました。そして国鉄はもとより、政府及び政府関係機関、それから地方公共団体、財界等にも御協力をいただきまして、一つ一つきめ細かい対策をとるよう指示しているところでございます。

特に、北海道とか九州とか四国とかという遠距離の、雇用の難いところから移転しなければならぬというような場合も十分あり得ますので、その場合における就職先あるいは住居の問題、子供の入学の問題、こういう大問題を控えておりますので、文部省あるいは各省庁とも緊密な連絡をとります。そういう点についても心配のないよう努力していきたいと思つておる次第でございます。

す。

○浅井委員 雇用先の確保ということでありまして、けれども、一般民間企業も今の円高不況の中で非常に厳しい経済状況の中ですので、なかなか就職というものがこれから先厳しくなるんじゃないだろうかということが言われております。この中で今いろいろと進められていくわけでありまして、けれども、この確保についていろいろな課題がまだ残っております。職員の再就職先の部門別の採用フレームは決められたものの、その中身はかなり不確定なものがある。

そこで伺いますけれども、政府のスケッチエールどおりに改革が進んだ場合に、国鉄職員が新会社に入るか清算事業団に行くかの振り分けはいつごろ行われるのか、運輸大臣、お答えいただけますか。

○橋本国務大臣 これはむしろ、国会で御審議をいただいておりますこの一連の關係法をいつ成立させていたか、いつから私どもがその準備作業にかかるといふことに密接に關係をいたしますけれども、私も私として、これは本心にうらに申し上げておきたい。これは、逆算をしてみますと、新たな会社が充足をする日より少なくともその一カ月ぐらい前には、それぞれの会社に採用の内定した方々は、それぞれの会社での振り割りも決めていただかなければならぬのだらうと思ひます。また、そのための引越しの他のこともあろうとあります。そして、国鉄からそれぞれの会社に対して推薦をされた名簿を各会社が受け取り、その中で採用を決定していく等々を考えていきますと、各設立された会社が、自分の企業で採用する人間を決定する時点が、同時に新たな就職をしていただかなければならぬという方々を決定する時期にもなると思ひますので、二カ月ないし二カ月半ぐらい前には、準備状況からいけば、それぞれ、これは清算事業団を含めまして、現在の国鉄の方々がどこにこれから移れるかというのを決めなければならぬから、是非にラフな言い方であり

ますけれども、そんな感じを持っております。

○浅井委員 国鉄職員は、今精神的にいろんな不安をこの半年間持っていると云われております。自分がどの様な会社に行けるのか、自分が入れるのか入れないのか、どこへ行くのか行かないのか、新しい会社に行けるのか清算事業団に行けるのかという不安な毎日を送っていると云われております。いわゆるこれからの選定基準といいますが、この会社に入る人らないといふことの選別というか、そういうものは、まず新会社に入る人を決めてから残りは清算事業団というふうに決めるのですか。

○橋本国務大臣 今大変核心に触れる御質問がありましたので、これからの法律案が成立をいたしましたから新会社がスタートをいたしますまでの必要な準備について、簡単に申し上げてみたいと思ひます。

改革法等が成立をいたしますと、まず当然行わなければならないのは法令の公布であり、同時に第三機関の発足であります。また、設立委員会、評価審査会を発足させなければなりません。同時に、研究所、システム会社、基幹通信会社等は会社設立の手続をとらなければなりません。そして、基本計画を政府が確定をいたしますと、この中で承継の職員数が決まっております。承継法人の設立委員の方々はそれぞれの会社における労働条件とか採用基準を御決定になります。そして、それを国鉄当局に対して通知をされるわけでありまして。

国鉄は、その時点から今度は職員の配属希望の調査を開始いたします。これには一人一人の職員の、今御指摘のとおり人生がかかるわけでありまして、その決断にもある程度の時間は差し上げなければなりません。そして、その調査票の提出を受けましてから後、今度は国鉄当局がそれを集計し、分析し、調整し、それぞれの方々の、いわばあなたは例え第一志望でこの会社を希望されたが、大変地域に偏つてしまつて、その職種は大変あふれてしまつてこの会社に行つてもえ

ないかとかといった一人一人の相談をいたします。これは相当な時間を必要とします。

そして、一応候補者の名簿を作成をいたしました段階で、それぞれの承継法人、各企業に対してこの候補者名簿を提出をいたします。それぞれの承継法人はその名簿の中から職員の選考をし、採用を内定し、通知をし、その応諾の返事を受けて採用の決定をいたします。そして今度は、それぞれの承継法人、会社の中でその職員の配属を検討し、配属を決定され、そして今度は、それを受けて国鉄当局は配属の準備をいたします。それから、配属計画を決定し、配属命令をし、お引越しの必要とする方もあります。あるいはお子さんの転校の手続を必要とする方もあります。あるいは、あるいは御両親を老人ホーム等にお預けになつてゐる、自分の任地の近くの老人ホームにかわつてゐるかどうかを調べてもらつたといふような必要もあつていふやう。そして、新たな職場における移行慣熟の期間を経て新会社のスタートに結びつくわけでありまして。

ですから、今の御質問の部分は、まさに採用を各企業が、また研究所等々が決定をする段階で、清算事業団に移つていただく方は事実上確定はいたします。ですから、私もその時点で、ただ単に御本人のそれから先の人生を全く明らかにしないままに清算事業団にお移りをいただくのではなくて、あなたは例えはこの会社からの採用がありませんよ、あるいは例えはこのお役所が採用しますよ、一括採用して、例えはそれかわり、あなたは六十三年から事実上採用されますから、その前の一年間はその職に応じた職業訓練を受けておいていただきたといふたやうなことをしたい。そのためにできるだけ多くの雇用機会を確保したい。お願いを申し上げてゐるわけでありまして。

○浅井委員 今、改革法第二十三条の「承継法人の職員」のところであつたお述べになつたと思ひます。この設立委員といふのは一体だれが任命するの。どういふ機構といふのですか、どういふ組織、どういふ人数、どのような人がこの設立委員になるのですか。

何か運輸省の中に設立委員会を設けて、各会社ごとに設立委員で今言われたやうなそういう業務をやられる、それぞれの承継法人の職員の労働条件及び職員の採用の基準を提示して職員の募集を行う。この労働条件及び職員の採用の基準、これを私は今御質問をしたと思うのです。どういふ採用の基準をもつてこれから新しくこの法案が成立した場合に承継法人がやられるのか、どういふ基準を設けるのか、お伺ひしたいわけですが。

○橋本国務大臣 まず第一点、新会社についての設立委員、どのような考え方を持つてゐるかという点につきましては、私もそれぞれの会社ごとに設立委員は任命することを考えております。そしてどのような方をお願いをするかということについては、過去の特殊会社等の例等を参考に今検討をいたしておりますが、例えば全国知事会から代表を送つていただく、あるいは分割された各地域の旅客会社でありますならば、その地域の経済界の代表にもお入りいただくことにならざるでございましょう。そうした方々に半導体経験者等も加つていただくといふたやうなことを考えております。

また、その設立委員がどういふ条件を決めるのかという点になりますと、これはまさにそれぞれの会社としてお決めをいただくことでありますから、その中身まで私も限定するわけにはまいりませんけれども、当然、例えば雇用条件、給与水準といったやうなルールづくりをした上で、その中身についてはそれぞれの設立委員会に作業をお願いするといふことにならうと思ひます。

○浅井委員 新しい会社でありますから、新会社が労働条件あるいは採用の基準を決めるべきであつて、今私が答えられないといふ答弁でありますけれども、今私が答えられないといふ答弁でありますけれども、今国鉄職員は、この数カ月の間に自分

は職を離れるのかどうなのか、どういふところへ行のか、そういう基本条件といふか採用の条件等を早く示してもらいたい、こういう強い要請もあるわけなんです。それで私は今ここでただした

わけでありまして、明確な基準が出てこない。これは、採用の基準についてはもう少しこれから今後の審議の中で明らかにしていただければと思ひます。

昨日総理が、この再就職の問題の中で、この離職者対策が国の方でまだいま一つ受け入れが進んでいない、こういう話でございまして、確かに私もそう思ひます。きょうは大変、きのう以来余り運動もなされていらずいけませんので、各省庁、受け入れの確信を一通述べていただきます。

まず、自治省は何人ぐらいこれから受け入れられるでしょうか。大体的な部門の中で国が受け入れを決めるのは、この審議中に決めなければいかぬといふことになつてゐるはずなんです。いつまで何人各省はこのいわゆる国鉄の離職者を受け入れられるか、順番に自治大臣からお答えいただきます。

○農林国務大臣 自治省といたしましても、雇用対策につきましては地方自治体に協力を求めておりますが、十月六日現在で、総体の人員は一万一千五百名でございまして、そのうち九千六百名について見通しが立つております。

内訳を少し申し上げてみますと、東京都が千二百五十人、大阪府が四百五十人、愛知県が三百八十人、神奈川県、新潟、それから埼玉の各県が三百名等でございます。まだあと二千名足らず残つておりますけれども、受け入れの態勢は甚だ順調であると考えております。これらの方々が、昭和六十一年から六十五年の初頭に至る間に各地方公共団体に移れることになつてゐると思ひます。

○浅井委員 いや、私は、自治省が今まで働かされてきたのではなくて、自治省自身、今私の手元の資料によれば、十月一日は四十人なんです。あなたの自治省だけなんです。

○農林国務大臣 大変残念でございますが、ただいままでのところ三十九名受け入れが決まつております。(浅井委員「これより少ない。問題」と呼ぶ)大変恐縮でございます。

○浅井委員 大蔵省。

○宮澤国務大臣 国税庁におきまして六百人の申し出をいたしております。

○浅井委員 次……

○倉成国務大臣 外務省は、まことに申しわけございませぬが、数は少ないのでありますけれども、本年度既に十六名国鉄職員を採用いたしております。六十二年から六十五年の当初までの採用については、その目標数を六十人から八十人に定めまして努力をいたしております。しかし、できるだけこの雇用情勢にかんがみまして採用するように努力したいと思ひます。

なお、特殊法人について申しますと、国際協力事業団あるいは国際交流基金に対しても、閣議決定の趣旨に基づいて最大限努力をいたしたい、そういう決意でございます。

○浅井委員 防衛庁。

○栗原国務大臣 六十一年九月一日現在で六十二名を受け入れております。それから、六十二年から六十五年当初の間に約四百名を受け入れたというところで、国鉄側に申し出ております。

○浅井委員 労働大臣。

○平井国務大臣 お答えいたします。

労働省は雇用を預かる立場でございますので、六十一年度既に八十七名を採用いたしております。今後さらに六百七十名を予定いたしております。合計で七百五十七名となりますが、残りの六百七十名につきましては、六十二年から六十五年間の間でございまして、本年十月中にすべて採用を決定したい。約二八％と相なります。以上であります。

○浅井委員 国土庁はどうですか。

○綿貫国務大臣 私は国土庁長官と北海道開発庁長官、沖縄開発庁長官、三つを兼ねております。それぞれ役所は各省庁から出ております。国土庁はこの対象になる人員が少のうございまして、六十一年度で一名内定いたしております。沖縄開発庁は二名、北海道開発庁はまだ聞いておりませんが……（浅井委員「十一名です」と呼ぶ）ああ、

そうですか。じゃ、そのとおりです。

○浅井委員 では、経企庁。

○近藤国務大臣 経済企画庁でございますが、実はことし一名を考えておまして、来年何とか二名ぐらいはということ、今一生懸命考えておる状況でございます。

○浅井委員 官房長官、官房長官のところは離職者は何人採用されますか。

○後藤田国務大臣 六十一年度分として九名でございます。

○浅井委員 農林省は何名でしょうか。

○加藤国務大臣 昭和六十一年度百十二名採用いたしております。

○浅井委員 厚生省はどうでしょうか。

○斎藤国務大臣 お答えいたします。

厚生省は平均目標の一〇％に対して一八％の採用計画をいたしておりますが、本日までは三十三名の採用をいたしております。

○浅井委員 時間がないので、ほかの大臣の方、申しわけないのですけれども省略させていただきますが、国の採用で、大体いわゆる採用というのは新規採用の一四％以上、そういうふうな聞いておりますけれども、総理大臣、こういうふうな状況の中で、あなたも推進本部長ですか、改革の本部長としても、もう一遍各省庁に督促をさせていただきたいと思ひますが、いかがですか。

○中曽根内閣総理大臣 厳しい折からでもございまして、また、一面において行革をやつて人員削減を進めているところでもあります。役所のなかかなか難しい点もあるではあります。格のものをいいますから、先般一〇％以上というのを一四％以上というふうにも直しまして、六十二年以降からは政府はさらに力を入れるように今努力をしておるところでございます。御趣旨に沿ひまして大いに奮勵いたしたいと思ひます。

○浅井委員 少し時間が差し迫つてまいりましたので取り急ぎすけれども、では、いろいろと受け入れ部門の問題、鋭意努力をしていただくこととともに、これから新会社と清算事業団に振り分けられるわけでありすけれども、聞くところによりますと、清算事業団に行った場合、清算事業団の二千五百名の職員の給与と、それから清算事業団に属しながらはかへ出向しておる人の職員の給与ベースと、それから清算事業団で新しい職場に行くために職業訓練等を重ねておる者について、はまた違ったランク、すなわち、給与基準が一〇〇％、九〇％、八〇％という予算の仕組みになっていると聞きますけれども、この点についてはどうでしょうか。

○橋本国務大臣 清算事業団におきまして長期債務の償還等に從事をせらるる職員、これは給与水準につきましては、従事する勤務の実態を踏まえて、また監理委員会の意見等をも踏まえてまいりますので、これは関係者間においての適切な給与水準が設定をされるものと考えております。

また、再雇用を待っていた方々につきましては、これは今お話のありましたようなケースがございまして、いつまでということではありませんが、その待機期間中、その生活の支障を来さないということは基本原則でありますから、その点まで私どもはマイナスを生じるような状況にはいたしておりません。

ですから、今御指摘のありましたように、教育訓練等に從事する職員につきましては、実務に従事しておらないということ、その業務の実態を踏まえた検討という点から現国鉄並みの八〇％、また派遣、受託業務、再就職を必要とする職員の管理業務等に從事する者は、実務にも従事をしておりすけれども、同時に求職活動等を行い、三年間で退職する職員であるということもありませんし、今後の検討が必要なこと、現国鉄並みの九〇％として積算をいたしております。

この理由というものは、教育訓練等に従事いたします職員は、給与水準の六〇％、鉄道業務に従事する職員の給与水準の一〇〇％との中間値である八〇％という仮定をいたしまして、派遣業務等に從事する職員は、職業訓練等に從事する職員、教育訓練に従事する職員と鉄道業務に従事する職員のちょうど中間値という考え方をとつたわけでありす。

○浅井委員 総理、お聞きしたいのですけれども、今大臣の答えたように、同じ人間が、いわゆる本人が望むと望まざるにかかわらず、そういう雇用がえを行われる。清算事業団に行った者は給与が今までの八〇％になるあるいは九〇％になる。こういう差別というか格差というか、こういうものをつけようというのが今の考え方なんです。

私は、雇用対策には温かく、離職者対策には温かくということをもまず最初に申し上げましたけれども、今現実にはそのような冷たい風が吹きまわっているのが、これが今現実なんです。この六万一千人の中には、皆それぞれが家族を抱え、あるいはまた親しい友人やいろいろな友達から離れて、住みなれた土地を離れてやつてこなければならぬ。子供の就学の問題とかきめ細かい配慮だといながら、そのように給与において明らかに格差が出てくるというのは余り温かい施策とはいえないのじゃないですか。

○橋本国務大臣 これはそうした御指摘も私は否定はいたしません。しかし同時に、完全に清算事業団の中で本来業務に従事して事業の遂行のために働いている職員、そしていわば求職活動を行いつつ勤務をする職員、これが同等というのはやはり実はまた違った問題が出てまいります。ですから、私どもは何か一括採用を各省にもまた民間その他にもお願いをして、清算事業団にいたいただく期間を減らしてスタート時に移りかわりやすいように今一生懸命に努めております。今のような御批判を受けたいための努力と御理解をいただきたいと思います。

○浅井委員 それは私と大臣と議論の分かれるところでありす。私はもっと公平にやつてもらいたいというのをまた要望しておきたいと思ひます。

す。

そこで、最後の質問でありますけれども、総理はきのう資産処分のごときで、運輸省に処分基本計画を策定する委員会あるいは払い下げの評価をする委員会、そして清算事業団には第三者機関の資産処分委員会をつくって、三段階で公正を保障したいとおっしゃいました。この清算事業団に資産処分委員会をつくるといふのは、私どもが先国会強く主張したところがこういうふうな形にあらわれてきたことは私は評価したいと思うのです。

ただ、運輸省に処分の基本計画を策定する委員会の中身というのは一体何なのかお伺いしたいわけですが、私どもは用地の利用ということについて昨日、今の国鉄の用地というものは今の日本における非常に代表的な貴重な土地でございますので、この土地をこれから払い下げるあるいはまた再処理をする、再利用する、いろいろなことにしても、これを利用するに利用委員会というものを設けてはどうかという考え方を持っています。

公有地の活用については民間活力を生かしてという中曽根総理の主導で国有地等有効活用推進本部、金丸本部長でございますけれども、これが進められております。この本部が発表した国有地等の対象用地のうち、三大都市圏を中心とする国鉄用地は十件であったと思えます。ところで、その対象地として汐留、新宿、梅田、錦糸町を初め、国鉄本社、東京八重洲北口と南口、品川東口などがあります。汐留については東京都が買収の意向を示し、本社ビルについては東京都と建設省が計画の検討を行うなど、その利用、活用について百花齊放の感があります。

こういう状況の中ですけれども、利用計画はぜひとも必要な問題であろうと私は思います。さきに払い下げられたあの国鉄の品川駅貨物跡地の場合は、何のプランもなしに民間に売却された結果、地元の港区の公共住宅団地を核とした再開発計画が御破算になりました。こうしたことがあってはならないということから、いわゆる用地利用

というものを真剣に考えなければならぬ。

今、この間から払い下げの土地の一覧表が発表になって、各地の自治体が目を皿にして都市計画、再開発計画というものを考えておったのだけれども、これが大きな影響を受けないかというふうな心配もしております。用地、とりわけ大規模な用地の利用方法を検討するのはどの機関か、きのう述べられた運輸省の処分の基本計画を策定する委員会なのか、払い下げの評価をするところの委員会なのか、お答えいただきたいわけでありま

す。

○橋本国務大臣 確かに、御指摘のように、都市計画等の調整を今後必要とする場合は多々あるうかと思っております。私どもとしては、その第三者機関というものはまさに清算事業団に設置をされます資産処分審議会、これが地方公共団体の意見等も聞くことによって対応すべきものと考えております。

なお、その資産処分審議会の委員はどういう者から構成されるのかというお尋ねがありました。が、都市計画、不動産鑑定評価、鉄道事業関係法制等の分野に学識経験を有する方の中から、運輸大臣の認可を受けて清算事業団の理事長が任命することとなります。ただし、例えば土地の売買等を業とする者であり、清算事業団と取引上密接な利害関係を有する者は法律上委員となることはできないように仕組みとしております。ここで私どもは対応したい。

○浅井委員 私が聞いておるのは、清算事業団というものは、いわゆるやるのは資産処分審議会であって、売るといふものを、決まったものをどういう価格で売るといふこと、あるいは相手先がだれだということを決めるのであって、そうではなくて、その資産を処分する前に、用地をどういうふう利用した方が国民に対して一番効果のある用地利用になるのか、それを計画する。用地利用という大きな前提条件があつて、そこでこれは払い下げましようということが決まってから資産処分審議会になるのです。二つの構造にしないと、資産

処分というのは資産の価格を決めるあるいは公正な取引という観点からあるのです。そうではなくて、その前に、前提に公正な利用をするための委員会を総理府の中につくるといふのが私の考え方なんです。私ども公明党としては、この利用計画を検討する機関を総理府に審議機関として置き、関係省庁や学識者によつて国民のための用地利用計画をつくるべきことを提案したい、こういうことを言っているわけです。総理大臣、いかがですか。

○橋本国務大臣 私は、確かに総理府の中に一つの審議会を設けるといふお考えも成り立つとは思いますが、しかし、実態的にその国鉄の所有地を私どもは長期債務の弁償のために売却をしようといふければならないという責任を持っておりまして、その取引が公正に行われ、適正に行われることは当然必要であります。私どもとしては考慮の対象として十分考えることでありますけれども、その上にいよいよ細をかぶせるような形で何らかの規制が加えられることは、長期債務償還のためにも決してプラスにならないと私は考えております。その場合、せつかくの御意見であります。屋上屋を重ねるということにならないか、率直にそういう感じを抱いております。

○浅井委員 全然お話しにならない。国鉄用地は国民のものなんです。ただそれを売ればいいという考え方に立脚するか、これからの国家百年の大計、二十一世紀に向かってこの貴重な土地が国民に還元されるような使われ方をすることが、本来のこの委員会の審議の焦点でなければならないのです。ただ財源、これだけでこの用地の売却に当たることになったならば、私は多くの国民が大きな不満を持つと思うわけでありまして。国民が納得するような売却、利用、これが両方相まってこの資産処分というものができるのではないかと私は思うわけです。だから、公明党としてはこの用地の利用を真剣に考えて、学識経験者やいろいろな角度から検討して、このような利用の仕方をしまし

ょう、国土の開発のためにこうしまし、町

づくりのためにこうしまし、という意見をまず前提条件に置いてから処分したつて、何ら悪くないと思えます。私はおかしいと思えますよ。

○橋本国務大臣 せつかくの御指摘でありますけれども、今実は私どもにはさまざまな角度からその土地の有効利用と称するお話が届いております。そして、地方自治体は地方自治体としての立場、あるいは民間の企業経営者は民間の企業経営者としての立場から、それぞれ実は長期にわたつてのビジョンを描かれていろいろな利用のお話をいただいております。しかし、まさに長期債務の国民に御負担を願う金額をどれだけ少なくできるかということ、私どもにとっては大問題であります。それだけに、適正な利用が図られるような状態を考慮することは当然でありますけれども、これは私どもは現在御審議を願っております仕組みの中で対応できる、また、しなければなら

ないと考えております。

○細田委員長 浅井君、時間が参りました。

○浅井委員 私は、何も土地を売るなどは言っておりません。最大の利用、最大の国民のために還元される利用といふものを願つて言っているわけでありまして、何も売るなどいふことを言つたわけではございません。これだけを申し上げて私の質疑を終わります。委員長、ありがとうございます。

○細田委員長 これにて浅井君の質疑は終了いたしました。

次に、関山信之君。

〔委員長退席、佐藤守委員長代理着席〕

○関山委員 鳴崎議員に続きまして、日本社会党の立場から国鉄一連の問題についてお尋ねをいたしますが、昨日の議論を聞いてお尋ねをいた

自身いささか立ちを禁じ得ません。恐らくテレビを見ては国民の皆さんも立ちを感じていらっしゃるんじゃないかと思うのです。マスコミの方も、差別が差別じゃないやうでありますが、私のこの時間はテレビの放映がないやうでありますけれども、いづれにいたしましても、私は、百十四年の歴史

を持つ国鉄の大きな転換期にあって国民の合意形成を図る、そのことが今この委員会に求められている最大の任務だろうと思いますが、端的に申し上げて私は六つあると思うのです。

一つは、昨日来議論がありました赤字とは何なのか、国鉄が垂れ流して来たという赤字とは何なのか。二番目に、膨大な借金、この借金の中身とは一体何なのか。そして三番目に、そういう事態に追い込まれた原因は何なのか。そしてさらに、借金はいかに返済、始末をされていくべきなのか。そして、雇用は確保されるのか。しかもなお、国鉄の再生は今政府の分割・民営化の方針で本当に大丈夫なのか。

この六つ、以上申し上げた六つの課題についてお互い共通の認識ができれば、これはまさにこの時期における国鉄の改革という道が、大きなレールが敷かれることになると思うのですけれども、総理の役目は、政府の役目は、この委員会の審議を通じて可能な限りその合意形成を図っていく、そのことのためにあらゆる角度から資料も出し、あらゆる角度から今日の国鉄の経営の中身をガラス張りしながら、国民の合意をつくっていくということではなければならないんだと思うのですけれども、総理はこの点についてはいかがでございますでしょうか。

○中曽根内閣総理大臣 できるだけ資料も提出し、かつ、合意の形成に努めるという点は同感でございます。

○関山委員 そこで、いら立ちと申し上げておりますのは、私は少なくとも今六つ申し上げたうちの前提条件ですね、赤字とは何か、借金とは何か、原因はどこにあるのか。少なくとも前提となるこの三つぐらいは、それぞれ対策を持って私どもも臨んでおるわけでありまして、その認識ぐらいいは合意ができるんじゃないかと思うんですね。今までの議論を聞いておりまして、私はその議論を聞いておりまして合意ができると思うのです。

例えば赤字の問題につきましても、昨日来議論

委員の御議論がありました。既に国鉄は一般営業損益でいえば黒字じゃないか。あるいは改善計画に従えばその目標を達成しているんじゃないか。これは一つの事実です。間違いない事実だ。しかし、その赤字を出している原因というのは、今日の累積している借金に原因がある。

その借金の問題についても、これも例えば自民党の小里先生の質問なんかにもちょっと出ていますけれども、三十年前の年金負担などが長期債務等の中に含まれているとか、あるいは二十数兆円に上る長期債務、累積債務、これも五十九年の数字でいえば、既にこの春の予算委員会で明らかにされておるわけでありまして、約二十二兆円に及ぶ長期債務、その中身は設備投資が十四兆円だ。そして運営資金の不足は七兆八千億だ。この設備投資の中身は新幹線ほか大都市圏の通勤需要に対応するための政策的な要請に基づいて重ねられてきた借金です。

そしてまた、この財源についても、日鉄法の第五条では政府の出資が義務づけられているにもかかわらず、なかなかそういうことができなかった。あるいは新幹線にいたしましても、整備法第十三条で資金についての助成その他の必要措置が法的に定められているにもかかわらず、それが残念ながらできなかったのです。そういう事実というものはそれ自体を否定するわけにいかないんだと思うんですね。

ただそれだけではない。原因ということになると、総理何通もおっしゃっているように、親方日の丸の赤字垂れ流しの体質がと、こうおっしゃるわけですね。私も、私はそれ自体を否定するものでもない。社会党だって否定はしていないと思うのです。外部干渉、政治的なさまざまな国鉄に対する持ち込みが今日の破綻の状況を生み出した原因になっていることも否定できないじゃないか、こう言っているわけですね。

そうしますと、それぞれ何か違うことを言っているように見えても、少なくともこの三つの問題

については総理大臣も御否定なさるわけにはいかないんじゃないかと思うのです。これは極めて具体的な数字の問題でありますから。いかがでございますでしょうか。

○中曽根内閣総理大臣 それらの問題に關しましては、国鉄再建監理委員会が分析をして、あの報告の中に書いてあります。政府はあれを尊重する、そういう立場をとっておりますので、大体監理委員会のレポートに書かれた分析を我々は受け取って、我々の考えも同感であるという立場でおるわけでございます。

○関山委員 総理、監理委員会のレポートについて伺っているのじゃなくて、今申し上げている借金と赤字と原因の問題について三點申し上げているわけですから、そうお逃げにならずに、せめてその前段の前提条件ぐらい基本認識を一致させることが私は国鉄問題の議論を進めるために大事だと思ふものですからお尋ねをいたしておるわけでありまして、お答えいただければと思います。

○橋本國務大臣 総理とのやりとりの間に大変失礼であります、事実関係として一つだけ直していただきたいと思います。

東北及び上越の新幹線の出資をしていないとおっしゃいますが、出資はいたしております。ただ、私は数字が苦手で覚えておりませんので、必要でありましたら事務当局から御答弁をさせていただきます。

○関山委員 その手ですけれどもそれ違ふわけですよ。出資してないといふは言いませんよ。(橋本國務大臣「出資してないとおっしゃいました」と呼ぶ)要するに十分に必要措置がとられていないという意味で、これは途中で打ち切られていたのです。そこで議論をする気もないのですけれども、計画中の総工事費の一五%の約一兆五千億の政府出資が予定されていた。しかし、この政府の出資は三年目の昭和五十年で、総額三千七百八十億円で打ち切られていたのです。つまり、そういうことがあったからという側面も否定できないんじゃないですかということなをなせ御否定な

さるのですか。

○橋本國務大臣 今正確にお話しをいただきましたので、それは打ち切られたかどうかは別として、その後出資がされていないということは事実であります。先ほどは出資がないとおっしゃいましたので、出資はありますと申し上げただけであります。

○関山委員 つまり、その手の議論でこの大事な問題を議論していくことは不毛なんです。私は何も、まるっきり政府が銭を出していないとか、後藤田さん、後ろで笑っていらつしやいますけれども、本当にそうでしょうか。ですから、そういう議論のやり方というのは、いかにも数の上にあぐらをかいたなんてすぐ言われるのですよ。もう少しまじめに議論してほしい、運輸大臣だもの。僕らみたいなまだ二年生の未経験の者でも、その程度のことは承知して物を言っているのですから。どうですか、あなたはその間違いを指摘したのですが、それは間違っていないでしよう、つまり十分手当てがしてなかったということ。

○橋本國務大臣 私は別に御議論を申し上げているわけではございませんで、先ほど事実の認識を数字を挙げて確認をされましたから、その数字についてだけ補足を申し上げただけであります。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席)

ただ、その赤字というものについてどう考えるんだと言われれば、私は、御議論のような部分がまったことも決して否定はいたしません。そうした要素があったことも否定はいたしません。しかし同時に、それにお答えをするといふのは、そうした事実を踏まえて、しかし事業経営といふものを鉄道特性のある分野に特化することが十分できなかった、そして経営改善が適切に行われなかった、また、業務の運営の効率化が適切に行われず経費の削減が徹底できなかった、あるいは設備投資に伴う資本費負担が増加した、こうしたような理由もそれぞれにあると思ふます。そして私どもは、こうした問題が発生するその基本といふものを、やはり公社制度といふものの持つ一つの限界

性、また、全国一元的運営という体制的なものの中で、モータリゼーションの進行等の経済社会の急速な変化に適切に対応し切れなかった、効率的な経営ができなかったということに基本的には要因があると私は考えております。

○閣山委員 私は、最初に申し上げましたように、国鉄再建の方途がいろいろあるにせよ、この委員会でする限りの合意形成を図りたいという立場で、せめて前提ぐらいは申し上げたのですが、どうも最初の私の願ひはかなえられそうもないのですけれども、おっしゃっていること自体は共通だと思ふのです。どうですか、共通だとおっしゃいますか。

○橋本国務大臣 やはり同じ問題を縦から見ました場合、横から見ました場合、左から見ました場合、右から見ました場合、言い方はさまざまになろうかと思ひます。

○閣山委員 もう少しまじめに答弁してもらえませんか。それは詭弁というもののだね。つまり、縦からも横からも眺めてみんな議論するんですから、そういう言い方でおっしゃるなら縦横じゃないでしよう。縦から見ても、横から見ても、共通じゃないですか、こう言っているのですよ。

○橋本国務大臣 ですから、最初に私は、あなたの御指摘になったような事実も踏まえて、それは否定をいたしませんと申し上げております。ただ、それだけではありまじやんと申し上げたわけでありまして、そこが縦か横かと申し上げた理由であります。

○閣山委員 それだけではないということは、私が最初から申し上げていることです。この辺で空中戦をやっているようにありませんから、どうぞひとつ私の申し上げている意図を御理解をいただいて、以下御答弁をいただきたいと思ふのです。

先ほど申し上げましたように、いわば前段の三つの前提条件はそれなりに了解できるものとしながら、残された問題は、借金をいかに始末するかであり、雇用はどうするか、国鉄の再生は可能か

ということになるのですが、借金の始末についてはもう随分いろいろな議論が続いてきているのですけれども、今も公明党の浅井先生からもお話がありました。土地問題ですね。私も同じような観点になるのかもしれませんが、最初に国土庁の長官にお伺いをしたいのです。

きのう来ずつとお話を承っておりますと、運輸大臣はいかに高く売るかだけを強調なさる。それは、借金をともかく返すには高く売ればよいということになるのですが、しかし、果たしてそれだけでよいのかという議論はやはり残ります。とりわけ最近の土地騰貴の状況は、もう連日新聞などの報道に明らかとおりでございしますから、こういうことにかんがみまして、国土庁長官はどのようにこの問題についてお考えになられているのでしょうか。前国会の予算委員会などの前大臣の答弁などもあるのですけれども、事態はさらに土地騰貴の問題については深刻な様相を示しておりますだけに、長官のお考えを伺っておきたいと存じます。

○綿貫国務大臣 国鉄の用地の売却につきましては、国民の負担を軽減するという意味におきまして、その必要性は理解しておるところであります。

昨日もお答えいたしましたように、十月一日付で各都道府県で調査いたしました土地調査の結果を見ましても、全国的には地価は安定いたしております。しかし、東京を含む一部の都市で急激な高騰が見られるわけでありまして、これらの周辺における国有地の処分等につきましては、それが地価高騰の引き金にならないような方法というものを、各関係省庁と今鋭意検討をいたしておるところでございます。

○閣山委員 この国鉄の土地処分の問題と関連をしておきながらお考えになりますか。

○綿貫国務大臣 国鉄の用地処分につきましては運輸大臣からもいろいろと述べられておるところでございます。我々国土庁といたしましては、それらの土地売却につきましても、異常な高騰を招

かないような方法というものについて、国鉄あるいは運輸省を含めまして、各関係省庁とこれから検討を進めていきたいと考えております。

○閣山委員 もう一点ですが、異常な高騰をもたらさないようにすることは、できるだけ高くという橋本さんの御発想と矛盾しませんか。

○綿貫国務大臣 国鉄の用地につきましては、いろいろの利用計画があるだろうと思ひますし、また、一般競争入札ということも原則とするという運輸大臣の御答弁もございしますが、それらの諸問題を、環境その他も含めまして関係省庁で、高騰の引き金にならないようにということで検討を進めておるといふこととございします。

○閣山委員 ぜひひとつお願いしたいと思ふのです。それにしても土地売却については、やはりたゞいまの浅井先生の御議論にもございしましたが、関連事業への活用の方がさらに有利かもしれないとか、あるいは不当に安い売却になるおそれという場合も地方の場合なんかはないわけじゃありませんし、あるいは時価による公正な売却でも、将来の値上がり益を回収できないという、そういう問題の視点もあつたすし、今ほど来問題にしております優良地の売却により地価インフレを誘発するという側面だつて、これは本心に心配だと思ひますし、橋本大臣だつてそういうことをお考えになつていらつしやらないわけじゃないと思ふのです。その辺、総合的な立場での御判断というのはどうでしょうか。

○橋本国務大臣 今、ある意味では私もにとつて大変つらい御質問を受けておりますが、確かに私の立場からすれば、最終的に国民に御負担を願わなければならぬ長期債務を少しでも減らすためには、その用地を少しでも高く処分したいといふのは本音であります。しかし同時に、それが地価騰貴の原因と言われるような事態も、私も決して全く考えないというわけにはまいりません。ただ、ここで一つ私どもが政府内部でこの議論をいたしましたときに申ししたのは、現在、確

かに例えば東京あるいは大阪等大都市部において地価の高騰は大変著しいものがありますが、これはほとんど新規の土地の供給がないということも非常に大きな原因になつておると思ひます。そうなりますと、特に大都市部において非常に大きく固まつた国鉄の用地というものがいわば民間の需要に対して放出をされることになれば、その需給のバランスが相当緩和するということの意味では、総合的なバランスをとつた地価の形成にも役立つのではないかとこの気持も持つておることは隠しません。

そして、これは私自身が存じておるわけではございせんけれども、臨調、そしてそれを受けた再建監理委員会、そしてその再建監理委員会の検討を経て出されました「意見」からこの法律をまとめるまでの間に、政府内部において、また運輸省の内部におきましても、国鉄におきましても、この用地の処分という問題については随分さまざまな角度からの議論を交わしたと聞いております。そして、今お話しになりましたようなさまざまな、例えば信託制度の利用とか、そうしたことも検討されたこと聞いております。その場合に、清算事業団の債務の償還を行うのに十分な配当収入が期待できるかといったような点になりますと、なかなかこれという結論が出なかつたように聞いております。

また、私が運輸大臣を拝命いたしました後に、ある知事さんから売却ではなくて借りたという御陳情を受けた土地がございました。しかし、その自治体が考えられております借地料では到底債務を賄うのに足りる状況ではない。しかし、その債務を賄うに足りる状況であれば到底借地料が払えないといったような議論になり、平行線のまま終わつてしまつたようなケースもございまして、やはり私も最終的には売却という手法に頼らざるを得ないであろうと今率直に考えております。これは内部の議論も含めまして検討いたしましたものをそのままお答えを申し上げるわけでありまして、私どもとしては、相当いろいろな考

方をしてみました。しかし、的確に例えれば信託等々の手法でこの長期債務を償還し得る自信がなかったというのが事実でございます。

○関山委員 幸い、今信託制度の問題についてお触れになっていらつしやるものですから、私もそれなりに過去いろいろな経過を踏みながら御議論があったことは承知をいたしておりますけれども、確かにお話しのように、土地の大量の放出によつて需給が緩むという側面も否定はできませんけれども、今起きている事態というのはどうもそういうことではない。特に大都市、東京でありますとか大阪でありますとか大都市中心の事態はそういう事態ではない。しかも、国土庁の調査では、そういう土地の騰貴は大都市だけのものでは、地方へは波及せぬだろう、こう言つておつたのが、数字はそうでなく動きつある傾向を示している。あるいは、これだけの金余りの中でこへ持つていつてもよいもない過剰流動性が発生しつつあるというようなことを考えれば、私は改めてこの時期、長期債務の処理の方法としても、全部が全部売ると言つてはいいわけじゃありません、ある特定の部分についてはもう一過剰流動的に土地信託制度みたいなものを考える必要があるのではないかと、こう思うのです。

私も、立場からすれば、本来土地はできるだけ手放さないで、公共的に利用しながらお借金返しにという立場でございますけれども、しかし、そういう立場を強調するということとは別に、この時期何か売ればよいということにはやはりならないのではないかと。私も、もう言うやうな、どうも立場上ということになつてしまふのかもしませんが、鹿島建設の会長石川六郎さんの発言なども最近そういう御主張のようでありますし、あるいは三菱地所の中田乙一さんという方の小論などにも具体的に、むしろ競売による単純売却でなくて、場合に依つて貸し付けあるいは未利用容積の活用等の、それぞれの土地にふさわしい提供手法を積極的に取り入れていけばいいというやうな御指摘があつたり、あるいは先般新聞で御

承知のとおり、東京都では汐留など黒字運用も可能というやうな報道もなされておりますだけに、この際改めてこれを一定の部分に限つて積極的な土地信託制度みたいなものを考えてはどうか。私も、今具体的にどういう団体でということもまだあれしつてはありませんが、第三セクターのきつとした、国鉄の財産を守りながらなお長期の運用の中で債務返済に寄与し得る部分があるのではないかと、こう判断をするものですから、改めて御提議を申し上げておきたいと思つてます。

何せ土地を売るにも十年、こうおつしやるわけですね。十六兆七千億返すのに三十年と言つていふのですから、今ばつぱつと売つてばつと返すといふやうな仕掛けのものにはどつちにしたつてないのです。八年たてば黒字になると言つていふのは十分の精査を必要とするでしょうけれども、いかがですか、もう一遍検討するぐらいのことは今おつしやつていただいてもいいのではないかと、思ふのです。

○橋本國務大臣 私は率直に申しまして、検討するとまで申し上げ切る自信はございません。ただ、確かに私も、これから先清算事業団において、付加価値を高めるといふ努力も考えておるわけでありまして、そうした中で私も、よりよい道があれば、そうしたものに道をふさぐといふ必要ももちろんないと思ひます。ただ、現実には今の時点で私も、実は債務償還を行うのに十分な配当収入が期待できるかという点について自信が持てないということを申し上げました。業者の方々から、いろいろな長年の商取引の御経験の中から出てきた御意見等もさまざま述べられておることは承知をいたしておりますし、また、地方自治体がそれぞれみずからの郷土の将来の青写真に向けての図面をかくておられることも承知はいたしておりますから、いづれにし

ても私も慎重な検討が必要なのだと考えており、その中で全く土地信託等を考慮しないとは申し上げません。今の時点においては自信が持てないテーマでありますだけに、その程度でお許しをいただきたいと思います。

○関山委員 ぜひひとつ自信の持てるやうな御精査をいただまして、こういう分野も御検討いただきたいと存じます。次に、株式の問題ですが、これもいろいろな議論が重ねられてきておりまして、先ほども御答弁がございましたが、先ほどの運輸大臣の御答弁の中でも大変微妙なものでありますけれども、実はこの時の春の予算委員会でも、我が党の多賀谷議員がご意見を述べた。当時、三塚運輸大臣の時代でございましたけれども、多賀谷先生の質問は、つまりその株式は全面的に放出してしまふのじゃないで、うね、一定のコントロールをする程度のもので、政府はちゃんと株を持つておるわけじゃないかと、これをこの中で確かめられておるわけですね。これに對して三塚運輸大臣の御答弁は、「最初全額政府持ちであります。それで、逐次事業の好転を待ち株を放出するといふ方針に相なつておるわけでございまして、ただいまの議論を踏まえまして法案提出時までに十二分にその辺のところも詰めてまゐる、こういうことにならうかと思ひます。」

うなつておるんですね。そこで、先ほど来のやりとりを拝聴いたしておりますと、大臣はさつき、時期、比率を申し上げるわけですね。そこで、比率を申し上げるわけですね。政府持ち株が何%になるのかということも念頭に置かれながらそういう御発言があるのだから、この春の予算委員会でもそういう御発言がおりますから、そこをなとおひつ確かめておきたわけですね。これは法律でどうこう書いてあるわけじゃないですね。したがつて、これについてどうこうということになりますと、難しい議論になるのかもしませんが、しかし、私もやはりあ

くまでも、あくまでもというよりも、今の旅客会社やあるいは貨物会社分割の実態からして、やはり一定の責任を政府が持つていかなければならぬやうな状況が当分続くだろうという一ことになりまして、少なくともそのことについては一定の歯止めや物の考え方というものがこの時期に明らかになつておかなければならぬのじゃないかと。逐次事業の好転を待ち」ということについては大変微妙な問題のようで、なかなかきつとした御回答をいただけないままきつとした御回答が、どうも、ですからいつまでとは聞かれませんけれども、そういう判断基準でこの株の問題を扱うというぐういなどところは明らかにしておいていただきたいと、この後の議論がなかなかしにくいという側面もございまして、お聞かせをいただきたい。

○橋本國務大臣 関山さん、よく御承知でお尋ねなう大変答へにくいのであります。むしろ私も、比率としては、放出の時期とか、あるいは比率といつたものについては、ここでさつぱつと答へができる状態では、本当に一番幸せであります。ただ、現在本場にスタートをさせてみて、そしてどれだけの評価を国民からいただけたか、まだ私も、その確信が持てない状況の中でありまして、株式の公開の時期あるいは比率等について、何とも今お答えをする自信がございません。

ただ、これはちょっと例示としては適當を欠くかもしませんが、今日日本航空が完全民営化をみずから望み、私もその方針に従つて政府の保有株式を将来処分しようと考えております。私も、国鉄の今回御審議を願つて成立をした後の姿が完全民営化を目指すものでありますだけに、最後の段階においては政府保有株式を残すつもりはございませんが、むしろ政府保有株式を残さず、済む状態にまで、一日も早くそれぞれの会社は最終の姿としては完全民営であり、全株を放出するといふ決意をいたしております。その日がむしろ早く来てくれればいいと思ひます。

ります、今率直に申し上げて、その時期をいつと申し上げるだけの自信を持っておりません。

○関山委員 ですから、いつというふうな聞いても無理なんです、しかしらば放出をする条件というのは、会社の経営がどういう状況になったときのことを御想定なさるのでしょうか。

それから、監理委員会の答申を最大限尊重といえ、監理委員会は全部放出となっているのですけれども、しかし監理委員会の答申から政府の御方針をお決めになるその間には、さきの三塚大臣の答弁なり橋本大臣の御答弁にも、株式の保有についてはある中間的な判断が残るような御発言があるのです。比率というのはそういうことですか、前回のやりとりもそうなんですか。一応それはそれとして伺っておきましょう。しかし、三島基金を設けなければならぬような会社を完全民営化するというのも、これは中身の議論はしませんが、そういうことというのは僕はやっぱりなじまぬと思うのです。

いずれにしてもそういう状況で、ああこういう状況までは、この程度のものはきちんと持っていけるんだというようなお考えぐらひは示せないのですか。

○橋本國務大臣 それがお示しできるだけの状況であれば、本当に私は何も随分つもりはございません。ただ、今まさに御審議を願ひながら、いつこれらの会社の設立の準備にかからせていただけるか、そしてその設立委員の方々がどうした会社としての御方針をお決めになるか等々が未定な状況でございます。そして私どもとしては、率直に申し上げて一日でも早く完全に政府保有株式を放出し、民間の力の中で立っている状態になることを本当に願ひますけれども、御指摘のように三島基金を設ける必要があるという事実も決して私は否定をいたしませんので、その時期等、今何とも私は確定ができません。

ただ、一遍で株式の放出をするという状態にはならないだろうと思っております。そして、経営状況等を判断しながらある程度ずつ分割して民間

にその株式を放出することにはなろうかと考えておりますが、先ほど各会社の経営状態をばらばらに売るのが、それともそろそろのかという御質問がありました、それらも含めてこれから推移の中で考えさせていただきたい、これは率直にお答えをさせていただきます。

○関山委員 総理の分割、民営化に対する大変な自信に満ちた御発言と大変対照的な、いわゆる分割、民営に対する不安が今御答弁があつて、まことに妙な感じさえるのですが、これはしかし、いずれにしてもどこかで一定の考え方みたいなものはきちんとしていただかないと、まだ序の口でありますから、ひとつ早急に御検討いただくことをお願いをしておきたいと思ひます。

それから、次は利子の問題なんです、これは大蔵大臣宮澤さん、ちよつと通告漏れだったかも知れませんが、利子の問題については、国家が国民の金を、民間の金を借りているのに、利子の棚上げだとか利子のカットだとかというようなことは、政府の信用にかけてできないという御答弁が昨日の議論の中でもあるのですが、しかしこれだけの異常事態の中で、こういう利子の問題というものは、各長期債務にかかる利子の問題なんですけれども、何らかの措置があつても、緊急異常事態の中ではやっぱり考えられてしかるべきじゃないのか。一部利子をまけるとか、あるいは利子を肩がわりをするとか、何かそういうことというのは考えられないことなんではないですか。

○宮澤國務大臣 それはお言葉ではございますけれども、民間に對しましてはもちろんでございますが、政府部内におきましてはやはりおのおのの会計が独立をしておるわけでございますので、それに對する利子を免除する、あるいは削減するということとは、その会計それぞれ独立の計算に關係をいたすわけでございまして、なかなかやがて困難なことではないかと思ひます。

○関山委員 国鉄の方に伺ひますが、この利子の問題でございしても、一体どこからどういふものを

借りてどの程度の利率でということ資料として出せとお願ひをされているのですが、個別企業の秘密だから出せないというふうなことをおっしゃるわけですね。今、頭から、要するにこの手の話は乗れないんだということになつてしまひますと、これは議論してもしょうがないということになるかもしれません、少なくとも実態ぐらひは明らかにされるべきだと思ひますが、いかがですか。特に、民間借入金金の分野について、借入金、鉄道債券の引き受け等、大きな数字で結構ですからおっしゃってください。

○前田説明員 六十年代末の債務額でございますが、その中でどういふふうな各機関から借りているかということをおおよそと御紹介申し上げたいと思ひますが、まず六十年代末の債務残高は、債務整理勘定にございしますものを含めると二十三兆五千六百十億でございます。このうち大きいのは、債務整理勘定、特別勘定と言つておりますが、棚上げ勘定に約五兆三千億でございます。これは、借り先は運用部、それから一般会計でございます。それから、一般勘定の方でございますが、長期の借入金という形で借りているのがございます。これが七兆五千億でございます。その内訳は、借り先でございますが、運用部が六兆七千億、それから簡易保険局から借りておりますのは……（関山委員「民間だけでいいです」と呼ぶ）民間でございしますか、政府から借りてゐるのは、まともにして七兆五千億でございます。民間の金融機関から借りておりますのは、借入金という形でございしますのが五千八百五十一億でございます。その内訳は、信託銀行から千九百三十一億、それから保険会社から二千二百七十一億でございます。それから、その他農林系機関その他をまとめまして千六百四十九億でございます。その他は約十兆でございますが、鉄道債券でございまして、これはそれぞれ証券化いたしました流通いたしておりますので、特段の借り先がどこかということとは、保有者が不明でございますので、今のところどこが借

りているかと申し上げかねます。それから、民間借入金の内訳でございしますけれども、先ほど信託銀行と申し上げましたが、これは信託銀行全社七行でございます。それから、生保、損保でございますが、これはそれぞれ生命保険会社二十一社、それから損害保険会社二十二社でございます。

○関山委員 いずれにいたしまして借入金、それから鉄道債券もへ号、と号などという九・二％、九・一％といったような、低金利の時代にこういう債券がかなり金額に上つていっているということになり、かつまた、引き受けがシンジケートであつたり金融機関であつたりすれば、私は何らかのその辺の国鉄の側から、いよいよ困れば利子をまけてくれという話は民間では幾らでもあるのです、これから民間になろうというんだけれども、その辺は総裁、今までのこの問題についてはそれなりの御努力はなかつたのでしょうか。対応はなかつたのですか。

○杉浦説明員 お答えいたします。国鉄の場合一般の民間企業と異なりまして、財政あるいは鉄道債券というふうなものを主体にいたしまして長期債務を借りておるわけでございします。そうした金額も大変膨大なものがございします。そして、全体の金融市場というふうな面で大蔵省等の御指導のもとに對策を講じておるところでございますので、今先生御指摘のような、金利が安いにこしたことはございせんが、なかなかさうした面での実行がでないという状況でございます。

○関山委員 それは大蔵省の指導を受けてやっているとだから、国鉄としてはそういうことへの対応はできないという意味ですか。

○杉浦説明員 特に大蔵省からこういふことではないというふうな指導のもとにということではなしに、全体の我々の金融のあり方といたしましてそういう行動がとれないというふうな私ども判断をいたしております。

料請求をしておきますが、この民間借入先並びに鉄道債券の大口の引き受け先について、大口のといふのはそれなりの御判断でいいと思いますけれども、少なくとも実態ぐらゐは明らかにしてください。いかがですか。

○杉浦説明員 先ほど申し上げましたように、個別の金融機関別の引き受け額につきましては、企業の秘密等もございますので申し上げるわけにはまいりません。

○関山委員 大蔵大臣、先ほどの御答弁をいただいておるのですが、私はこういう異常な事態と申し上げたのは、まさに国を挙げて今日の国鉄の危機をどうしようかというとき、それは政府ももちろんであります、国民もそうでありまして、同時に企業だって、やはり痛みはみんな分ち合合わなければならぬという議論が絶えず出てきますよ。そして企業は、この間二十五兆円にも上る、全部とは言いませんよ、それなりに民間はこの鉄道の借金でそれなりの利益を上げてきた側面もあるわけですね。ここだけ別よという話にはならないんじゃないかと思うのですが、私は今具体的にどういう方法があるかわかりません。しかし、物の考え方として、そこだけは別だという理屈にはならないような気がするのですが、いかがでしょうか。もう一遍お尋ねしておきたい。

○宮澤国務大臣 物の考え方といたしまして、民間に対してそのような不測の損害を与えるわけにはまいりませんし、また政府の各会計に対しては、それは同じであらうと思います。

そこで、物の考え方といたしまして、過去においてそのような国鉄に対して、国がいわば納税者の負担においていろいろな財政的な援助をしてまいったことは、それはございませう。しかし、それは最終的には納税者の負担になることを決心しなければできないことでございます。物の考え方といたしましては、そのようなことであり、しかも過去にそういうことをやってみていきました結果が必ずしも好ましいことにはなっていないから、ということもございまして、物の考え方としては、私

はやはりそういうふうな考えていくべきだと思います。

○関山委員 押し問答してもしようがありませんから、後の議論にまた譲りたいと思つておます。

そこで、国民負担のあり方についてお念を押しておきたいと存じますが、これも春の段階では、新税については考えないという御答弁が当時の竹下大蔵大臣からございしますが、宮澤さん、大蔵大臣になられてもこの点は変更はございせんね。

○宮澤国務大臣 これからの資産処分あるいは雇用状況等々見きわめまして、ある将来の段階で全体、歳入歳出を見ながらこの処理を考えなければならぬわけでございます。それはかなり将来のことになると思ひますけれども、ただいまそのために新税を考へるかとお尋ねであれば、そういうことを考へておりません。

○関山委員 それから、概算要求についての御議論もありましたけれども、この段階で相違わらず漠然としてゐるのです。そこで、基本的には経過を見てゐるのではありませんか、当面六十二年度に向けていわれる補助金、これは八月十五日の日本経済新聞によりますと、補助金二千億をベースという閣議決定があるというふうな報道がございしますが、来年度予算に向けての一番問題になっております補助金はこういうことを前提にして、さしあたりあとみんな借入金でやっていく、こういうことになるのでしょうか。

○橋本国務大臣 今閣議決定云々というお話がありましたので、ちよつと事務方に確かめてみましたが、そういう閣議決定はございせん。そして、私どもとしては補助金はできるだけ多い方がいいにございせん。これは補助金でございますけれども、逆にその補助金額が今の時点で確定をいたしますと、反射的に今度は民間の借入金の額が決まってしまうという大変嫌みな中身は持つておりますために、年末の予算折衝の時点において決着ということで、未定要求をさせていたいたという次第であります。

○関山委員 物の考え方、これは絶えず不確定要素があるものですから、その条件のもとではわからない、わからない、わからない、こういうわけですね。そうしますと、せめて考え方ぐらゐはというふうな聞く以外にないのですね。

そこで六十二年度の、新国鉄といひましようか、再生国鉄のスタートにおける政府の財政的な対応というものは、やはり一つの方向性を示すだろうというふうにも考へるものですか、そこのお考えをそれぞれ伺つておきたいわけですね。運輸大臣の方のお立場は相違わらずなんですけれども、大蔵大臣、いかがでございますか。

○宮澤国務大臣 先ほど申し上げたこととございますけれども、これはいわば長期債務処理の第一年に当たるというふうに私どもは考へております。

そこで、今まにこつしやいましたように、資金計画としましては、補助金と財投からの借り入れと民間からの借り入れ、その三つの間に相関関係が当然出てまいりまして、その間のことを運輸省としてはお考へになつて、年末までに補助金の要求額も決めよう、こういうお考へであると思ひます。

私どもとしては、いわゆる資産処分あるいは雇用等々の状況を見ながらこの長期債務の処理を將來してまいると申し上げましたその第一年に当たると考へまして、運輸省から要求が出てまいりました段階でこの補助金の額を決定してまいらなければならぬ、こう思つておるわけでございます。

○関山委員 よくわかりませんが、押し問答をしてゐると時間だけがたちますので、先へ進みます。

借金をいかに返すかの問題の最後の一つ。承継法人の方に引き継ぐ債務の中身というのはどういうことになるのですか。これは具体的にどう処理されるのですか、林さんの方から。つまり、さっきのいろいろな借入金がどういうふうな……。

○林政府委員 各承継法人に引き継ぐ債務の具体的内容につきましては、これは、例えば財投がどうであるとかあるいは鉄道債券がどうでありますとかということについては資料を御提出してございますから、そういうことで御了承願ひます。

○関山委員 後で拝見します。どうもありがとうございます。

それでは次の、国鉄の再生に向けての問題について幾つかお尋ねをいたしておきたいと思ひますが、時間がなくなつておりますので、後の議論のためにお尋ねをいたしておるわけでありまして、ぜひ簡潔に、しかも中身をはつきりとひとつ御説明をいたしたいのです。

一つは、三島基金の性格というのとは一体どういふものなのか。それからこの原資は、これは事業団の会計の中でやりくりされるのでしょうか、これは私、説明を聞いていますからよくわかつています。わかつてはいます、けれどもどこまでいっても納得がいかなぬのは、つまり、原資はきつと特定をされなければならぬのじゃないのかという気がするものですから、そこら辺のところのお考えを伺いたい。

○林政府委員 三島基金の性格でございませうけれども、これは今回の六分割によりまして各旅客会社がそれぞれ健全に経営していきける、こういう条件をつくらなければならぬわけでございます。そこで、北海道、四国、九州の会社につきましては、第一の方法として、債務を全額免除するといふことでまず対応する。ところが、それでも営業損益で赤字が出ますので、その赤字を埋められるだけの基金をそれぞれ設定する、こういう考え方

で基金が設定されるわけでございます。

そこで、この基金の原資でございませうけれども、これについては特に特定してゐるわけではございませう、あくまで国鉄が三島に対して、まづそういう債務を負担する、それを承継法人である清算事業団に引き継ぐというところで、あとは清算事業団の財源全体の中でこれを処理していくと

いう考え方でございまして、特に財源を特定しているわけではございません。

○関山委員 あくまでも三島の経営の安定のための基金である、手切れ金ではない、こうですね。それから、貨物の方ですけれども、きのう黒字転換の理由はアボイダブルコストと人件費ということだ、こうなっているのですが、このアボイダブルコストの中身を聞かせてください。

それから、一緒に聞きます。そして、このアボイダブルコストはどのような手続を経て確定をされるのか。つまり、旅客会社、貨物会社の分担の割合や配分はどういう手続を経て確定をされるのか。

そして三番目は、言うなればアボイダブルコストの運用というのは、今三島基金について伺いましたけれども、性格的に言えば同じような役割を果たすということに現象的にはなるわけですね。いかがですか、その三つ。

○林政府委員 貨物のいわゆるアボイダブルコスト、回避可能経費でございしますが、これにつきましては、要するに旅客鉄道会社の施設を共用する部分があるわけでございます。それを共用して貨物輸送が行われるわけでございますが、その場合に、仮にその貨物輸送がなければ旅客鉄道会社においては発生をしない、そういうふうな考えられる経費、それがアボイダブルコストでございます。

具体的には、ではどういふのがあるかということになりますと、例えば客貨共用の線路、架線、信号設備等があるわけですが、それに関連しまして例えば修繕費が発生する。そのうち貨物列車の通過に見合つて発生する分、例えばレールの更新でありますとか、あるいは電線路、トロリー線の張りかえでありますとか、あるいはその修繕一般の費用でありますとか、こういうものは要するに旅客と貨物の使用頻度、それに応じて分配するわけでございます。これはアボイダブルである。

一方、客貨共用のトンネルの修繕費であると

か、あるいは客貨共用の線路や架線やトンネルの資本費でありますとか、これは利子とか減価償却費ですね、そういう資本費でありますとかそういうものは、貨物列車があるうがなからうが発生する経費でございますので、それはアボイダブルではない。すなわち回避不能経費、このように仕分けをしておるわけでございます。

その考え方でございしますが、今回の案では、貨物鉄道会社は旅客鉄道会社に対して、アボイダブルコストに若干のインセンティブを加えましてその使用料として支払うということになるわけでございますが、これは現在の鉄道貨物輸送の実態から見ますと十分経済合理性がある。要するに、旅客会社に費用を転嫁するのではなくて、現在の旅客と貨物の使用実態から見ますと、それは十分合理性がある費用の仕分けの仕方である、こういうふうな考えでおります。

その具体的な手続と申しますか、どういふふうな決めていくかということですが、これは結局、旅客会社と貨物会社の使用料に関する協議を経まして、協定を両者で結んでいくという形でこれが決められていくというふうに考えております。

○関山委員 その協議にかかわっては、林さん、法的な措置がかかわるという部分はありますか。あります。

○林政府委員 これは具体的には、今回御提案申し上げております鉄道事業法の中に運輸に関する協定というのがございます。その協定事項になろうかと思ひます。

○関山委員 いずれにいたしましても、この協定の中心によつて、しかも法で規定をされた約定がこの間の収支を左右するということになりますと、やはりきこのうの御議論のように、貨物の分離は非常に無理があつて、余りはつきりしない部分でやりとりがされるという感じは否定できないわけですね。

きよの議論には間に合いませんけれども、このアボイダブルコストの具体的な資料を、ひとつ

人件費、物件費その他含めて数字を入れて御提出をいただきたいと思ひますが、よろしうございしますか。

○林政府委員 可能な限り御提出を申し上げたいと思ひます。

それから、ただいま先生から御指摘ございまして、私ちょっと今答弁を間違えました。運輸に関する協定ではなくて、鉄道事業法の中に鉄道線路の使用料、線路使用料についての規定がございまして、これについては運輸大臣の認可を経て線路使用料が決まられる、こういうことで法的な手続はそこにあるわけでございます。

○関山委員 協議そのものは法的には制約がないということですか。

○林政府委員 それはもう会社同士で協議をするわけでございますが、最終的にその使用料について大臣認可が必要でございます。その中で法的に担保されるということでもあります。

○関山委員 それから、今、三島、貨物の今までの御議論を踏まえて、若干残つた部分について確かめをしていただくわけでありまして、不安定な部分を一方で抱えながら将来国鉄がどう生き延びていくかという側面で見ると、きさか気になっている部分もありまして、それはリニアモーターカーの關係なんですね。

先般、運輸、建設、国土の三省庁が実用化へ合同調査委員会をつつたというふうな報道があるのですけれども、これは運輸大臣、今までいろいろな面で国鉄が他の輸送機関に追いついてきているのですが、いずれ速くない将来に競合の關係に立つことも考えられるし、また国鉄のそれぞれのネットワークの中に組み込んでいければ、これまたある意味では国鉄再生のためのやはり大きなウェイトにもなるのではないかと、こう思うのです。この問題に対する運輸省としての、この国鉄問題とのかかわりでどういふ関連を持たせていくことなされていくのか、一言伺つておきたい。

○橋本國務大臣 これはもう委員が御承知のよう

に、現在リニアモーターカーにつきましては国鉄等において技術開発が進行しつつあります。そしてまた、それと並行して、本年度から三カ年計画で、国土庁の調整費により三省庁が共同で、リニアモーターカーの輸送特性や国土の構造、都市の構造、そしてそうしたものとあわせて総合交通体系に及ぼす影響等についての調査を行う計画にいたしております。これは私どもは一応今の国鉄改革の問題とは切り離して考えたいと考えております。

まさにリニアモーターカーは新しい軌道交通体系、機関として将来一定の役割を果たす可能性を多分に持つものであることは間違いありません。この調査そのものもそこに着目をするものであります。調査そのものも今後さらに相当な技術開発が必要であるとも聞いておりますし、当面の国鉄改革の問題とは直接に關係はないものというふうな考えでいきたいと思つております。現在、国鉄自身の開発を進めておりますリニアモーターカー、現在宮崎の実験線において実用化のための実験を行つておりまして、新たな実験線をつくるまでもなく、ここでの研究を推進するという体制にございまして。

○関山委員 直接關係ないと言ひますけれども、そうじゃなしに、地元のことでありますけれども、選挙区ではあります。私は新潟ですけれども、直接の選挙区ではあります。新幹線へのアクセスとして、今上越地方から長岡駅へのリニアモーターカーの実験線の設置の要望なんか出ています。ですから、先のことといつたつて、もう具体的にいふと、先のこととはほとんどは入り込んでくるわけですから、これは別というふうにおっしゃるの、いささかこの時期いかかと思ひます。

私ども、今いかに国鉄をよみがえらせるか、こういうテーマで幾つかずつと伺つてはいるわけですが、けれども、このリニアモーターカーはその一つの前向きな部分としてどういふ施策が考えられているかということの一つとして姿勢を伺つてはいるわ

けなすけれども、これはやはり積極的に組み込んで検討していくというお立場がないといかないのじゃないでしょうか。

○橋本國務大臣 ですから、研究推進という意味におきましては、むしろ国鉄の持つおります現在の技術力を低下させないために研究所を独立させて維持していくとしておるわけでありまして、その必要性を我々は決して否定するものではないでございます。

ただ、たまたま委員御郷土の話をされましたが、実は先日北海道に参りましたときにも、北海道の方々から、リニアモーターカーを我が地域へという実験線の誘致について大変積極的なお話を伺いました。ただ、これからの実用までには相当なテストを繰り返さなければならぬと技術者たちが申しております、その技術者たちが宮崎の実験線でのテストでこれを行うと申しております以上、私もその実験というものを追って、その中で出てきた実用化データというものを踏まえて将来を考へるという方が、私は正直な考え方ではなからうかと思っております。

○関山委員 ちよつとすれ違っているのかもしれないけれども、私は、国鉄が本場に再生をしていくためには、もちろんまさに地域に密着をして、新しい国鉄の生き延びていく道を次々とつくっていくかなければならぬということがあつたわけですね。先ほど来土地の問題を議論いたしておりましたも、ただ売ればよいというものじゃない、ただ民営化すればよいというものじゃないでしょう。問題は、中身が問われておるわけですね。したがって、そういう点では、新しい技術や新しい方向への開発の努力というのは、やはり絶えず国鉄の再建というものを軸にしてしばらくは動かなければならぬのじゃないか、そういう問題意識で伺っているわけなんです。

ですから、仮に例えば上越から長岡までこういうものがつながりますと、それはもう上越新幹線の利用度というものが随分違ってくるわけですか

ら、これは即座にいろいろな意味であすの国鉄の運営、経営にかかわってくるようなことでもあるのです。ですから、研究機関としてというようなお立場はわかりますけれども、しかし、あなたの中の頭には絶えずそういう分野が、今総合交通体系で議論しようとは思いませんけれども、さしあたり周辺にあるぐらゐのことは絶えず組み込まれていなければならぬんじゃないでしょうか。

○橋本國務大臣 ですから私は、実用になっておるものである、あるいは少なくとも実用テストまで行き得るものであれば、またお答えは違つてもいいかもしれません。しかし、現時点においてなお技術者としての良心にかけての実験を行いたい、そしてそれは宮崎の実験線において行うと技術者たちが申しております以上、それを踏み越えて実用化後の状況においての御議論までは、私は踏み越えられぬと思うのです。その点は御理解を願わなければなりません。

○関山委員 これはもうその宮崎の段階を越えているのです。橋本さんは国鉄問題でも連日お忙しいものだから、そつちの話は余り聞いてないのじゃないかと思ふんだ、運輸大臣になつてから。三塚さん、そうだな。まあいいでしょう。これはぜひそういう発想に立つてくれということにしておきましょう。

しかし、それと裏腹で、相変わらず親方日の丸というよりも、今本場に国鉄の職場へ行きますと大変な事態があるのですが、一方で、この間毎日新聞に報道された資料の隠匿ですね。これは国鉄の方に伺わなきゃならぬのだけれども、これは新聞で拝見していますから、これはこれでいいんですが、こういうのはあちこちにあるのじゃないですか。

○岡田(宏)説明員 先生お尋ねの件につきまして、実は五十九年の秋ごろ、現場における資料の帳面とそれから実際の物品との間にいろいろ乖離があるのではないかとということで、大変な調査を実施したわけでございます。五十九年の秋、それ

から六十年の春、六十年の秋、そういった三回にわたりました、現場の実態と帳簿上のものととの精査をいたしました、一応全部整理をしたわけでございます。その仕上げの意味におきまして、六十一年度の春から夏にかけて、現場にさらに最終仕上げの監査に入つたわけでございますが、その監査の席上、たまたまそれまでの調査で調査漏れのものが出てくつたという事で、その監査に対応するために現場職員がそれらを一部埋設をしたというまことに遺憾な事態でござい

ます。全国的にどうかというお尋ねでございますが、既に五十九年秋以降、六十一年度の春から夏にかけて、全体にわたつて整理をいたしました。正式に売却するものは売却をする、転用するものは転用するという形に整理をいたしておりますので、ほとんど一部の例外であるとお考えいただければ結構だということと考えております。

○関山委員 もう少しはつきり言つて下さい。一部のじゃないで、具体的に何件ぐらい挙がつていますか、その件数。

○岡田(宏)説明員 長野で新聞報道にありましたもの以外につきましては、東京周辺におきまして二件程度の問題があるのではないかとこのように考えております。

○関山委員 総裁、この期に及んでこういう事態が発生するという事については、あなた一言コメントなければ済まないんじゃないでしょうか。

○杉浦説明員 この重大な時期でございませう。国鉄全職員が改革に向かひまして一生懸命やつていられる中、こうした、何といひますか、監査を逃れるというふうなことの、いじましいといひますか、極めて好ましくないという行為が行われたという事は、私といたしましてまことに遺憾でございませう。今後こういうようなことが絶対に起こらぬように厳重に現場を警励したいと思ひます。

○関山委員 いろいろとこの手の問題について問

題があるようですから、これはまた別の機会に質問をすることがあるかもしれませんが、これはまあこれで一応置いておきます。

そこで、この問題の最後に、分割の問題について、国鉄は六十年の春に分割のデメリットという資料をおつくりになつていらつしやるのです。社会党案は、総理大臣に言わせると、親方日の丸の垂れ流しと、こう十把一からで切り捨てられていくのですが、しかし、その割じやないのです。基本的な違いは分割・民営と雇用の問題と、そして株式の保有の問題なんです。しかし、この分割・民営だつて、ある意味で言えば、分割が分割かという議論をすれば、かなりいろいろな違いが狭まつてくる部分もある。ですから、問題はやはり分割について明らかにしなきゃならぬのですが、その資料をお出しただけでせんか。

○杉浦説明員 昨年私が総裁になる前の問題でございませう。国鉄の内部におきまして分割論に対するいわばメリット・デメリット論ということで、両方にわたつて検討が行われたというふうに聞いております。

ただ、その中身の詳細についてのファイルといひますか冊子といひますか、最終的な結論になつたものを今私ども見ておりませんので、それをお出しするといふわけにはまいりません。ただ、事実がありましたということをおし上げます。

○関山委員 あつたんなら出して下さい。総裁、これは自民党の交通部に配られた資料だといふふうには私も何ておるのです。松田さんとはともかく同僚だけれども、差別、選別は困る。松田さんがもたらつて僕はもらえないという話は……これは出して下さい。

これはやはりこういうものをきちつと出していただきまして――監理委員会は確かに答申の中では、分割のデメリットはこうして乗り越えられるというの若干コメントつていますよ。しかし、そんなものでは済まないわけだし、しかも六十年の春にこういうものをつつておいて、そしてわづかあつという間にそれがひっくり返るので

すね。日本でもすばらしいと言われている国鉄の首脳陣、技術陣が、分割のデメリットはこういうものがあるよといつて時間をかけてつくった資料を、こういうものはやはりすんなり出していだいて、この機関を通じてそれはきちっと議論して、越えられるものなら越えられろということ、越えられれば、これまた僕らも政府の分割に賛成することだつてあり得るわけですね。そこは議論をしないやだめですから、それはやはり資料を出してください。

あることは、国鉄総裁、今そこでお認めになったんだ。私は、それは自民党の交通部に配られたかどうかというのはこれは仄聞ですから、別にそこをこたわつて言うわけじゃありませんが、そう言われている。あるということも認めてはいるわけだから、これは出して下さい。一番私どもと最大の争点なんだから、これは出てこない議論できない。

○杉浦説明員 今あると申し上げましたのは、そういうデメリット論、メリット論を行つたという事実はありますというふうに申し上げたわけで、また資料は私に見えておられます。

○細田委員長 関山君に申し上げます。ただいまの資料の件については後刻理事会において協議をいたします。

○関山委員 そうなんです。何でもかんでも理事会もいんですけれども、しかし、きのう私あらかじめ資料請求もしてあります。あるけれども出せないということも、あらかじめそういう雰囲気だということも承知しながら、公の場でやはり要求をしなきゃだめかな、こう思つておるわけ、私は持つています。しかし、これは正式のものじゃないんです。正式に出してほしいのです。そうでないこの議論になりませんからね。いかがですか、もう一遍。

○細田委員長 関山君に申し上げます。あなたの本委員会における発言を踏まえて理事会で協議をいたしますと、かように委員長が申しておるわけでございます。

○関山委員 わかりました。当時の運輸大臣がおっしゃっているのですから、委員長にお任せいたします。これはぜひ出して下さい。

というようにことを言つていらっしゃるに時間がなくなつてしまひまして、一番大事な雇用問題について議論をする時間がもう何分もないのですが、これも一つ資料の問題なんですよ。

林さん、きのう雇用の問題の一番基本になります要員算定の根拠についていろいろ議論を重ねてきたが、きのうの御答弁、新しい答弁なんです、今までの議論の経過を見ますと。つまり、どういふことかと言へば、今までの要員の算定の根拠は、監理委員会の回帰方式によつて算定された十八万幾らでした。しかし、きのうの御答弁では、改めて国鉄が積み上げ方式によつて数を確定をしました、こういうことですね。もう一度急を押しおきたいのですが、監理委員会の回帰方式そのものについての当否についてはどうお考えになつておられますか。最終的な数字は、きのうの御答弁のとおり積み上げ方式によつて決まつた、こういうことですね。その積み上げたというの、一体、中身はどういうことなんでしょうか。きのう、線区別で出せる、出せないまま終わつていくのです。しかし、積み上げると言う以上は、積み上げた具体的な材料があるはずなんです。これは線区別であらうと業態別であらうと局別であらうと、あるはずなんです。これはしっかり出してくだされませんか。これはこれから先の議論のためにどうしても必要な材料なんです。

○林政府委員 お答え申し上げます。監理委員会は、昨日御答弁申し上げましたとおり、これは私鉄に準拠しまして回帰式をつくりました。その回帰式によつて各線区別の要員数を計算をした、これは相当綿密な計算をいたしております。その結果が十八万三千人という数字になつたわけでございます。

それから、昨日申し上げましたように、この監理委員会の答申を受けまして、政府といたしましては、これを検証する意味で各現場において具体的な積み上げをした。これは系統別でございます。電気とか施設とか運転とか、こういう系統別に積み上げ計算をしたわけでございます。それで要員を最終的に積み上げたということでありまして、その結果が監理委員会の適正要員数にほぼ近い数字が出たということで、両者を判断いたしまして、その辺、監理委員会の十八万三千人というところが適正な要員数であらうというふうに判断をしておるということでございます。

そこで、資料といたしましては、系統別、会社別の要員数については既に御提出を申し上げております。なお、これについて何らかの御指示があれば、また検討させていただきます。○関山委員 系統別のやつは資料として出ているということだそうで、何しろ委員会始まつてからどこどこでたくさん資料を持つてこられたつて、読んでいる暇もないんだよね、本当、正直話です。それから、そういう行き違ひがあつたことはお許しをいただきたいと思いますが、しかし、線区別の資料も、これは当然出てくるはずですから、ひとつ具体的に御提出をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○林政府委員 その辺の資料の御提出については、委員会の御指示に従つて御提出を申し上げます。○関山委員 線区別全部は無理だということでありまして、幹線の重立つた線区別は数字が出る、そういう御判断もあるやに承つておりますけれども、その程度の数字は出していただけますね。

○林政府委員 先ほど申し上げましたように、系統別に現場で積み上げ計算をしたわけでございまして、したがつて、例えば運転区あたりをとりまして、複数線区を担当する運転士がその中に含まれておるといふことで、これを線区に分解するのは非常に難しいわけでございます。したがつて、その辺のところも踏まえて、具体的には委員会の方の御指示に従つて対処したいというふうに考えております。

○関山委員 この議論は、いずれ専門の担当の方で議論をさせていただきます。

雇用の問題、いろいろありますが、なお伺つておきたいのは、運輸大臣の今までの御答弁の中にも出てくる部分ではあるのですが、確認をしておきたいのですけれども、国等公的部門の一括採用の問題です。これについては、不確かな部分もあるのかもしれませんが、あなた御自身としては一括採用の方針でいきたいということなのかどうか。もしくはその見通しが立っているのかということをお尋ねをしておきたいと思ひます。

それから、もう一つ一緒にお願いいたしますが、関連事業の問題なんです。これも細かく議論をしていくとまがらないのですが、基本的に言へば、やはり玉突き現象が一番心配をされておるところであります。これは当然当該の関連企業の労使間協議というものを大事にしてもらわなければ困ると思うのですが、この辺に對しての対応を伺つておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 順序をひっくり返してお答えをいたしますが、関連企業で二万一千人の採用を国鉄当局がお願いをしておりますけれども、その中において今御心配をいたしたような現象が起きておるといふ報告は受けておりませんけれども、確かに御注意のような点は問題が起り得る可能性はあります。それは当該労使間の協議問題であらうと思ひます。

それから国の雇用部分につきまして、私は一括採用をぜひ関係各省庁にお願いをしたいと考えております。それがまた職員の方々にしても不安を解消する一助にもなる、こう考えておりますので、この後もそうした方針で努力をしたいと考えております。

○関山委員 時間がなくなりましたので、最後に総理にお伺いをいたしたいと存じますが、雇用の問題あるいは労使関係の現状など大変深刻なものがあるわけですが、一つは、やはり最終的にどういふ処遇を受けるかという問題もございします。しかし、今現実には差別への動揺とか選別

への不安だとかというものが、ある意味ではまた大変に深刻な問題としてあるわけでございまして、繰り返し、そういう問題は起こさない、起きていない、こうおっしゃっているわけでありまして、私も、私は、この間ますますそういう事態が国鉄並びに国鉄をめぐる関連事業等も含めていろいろな問題を発生させていくおそれがありまして、これに、くれぐれもそういう問題が円満に決まりがついていくことを心からお願いを申し上げたいと思うのです。

先ほど申し上げましたように、社会党の立場と政府の立場と違っているのは、分割の問題と、会社の株式の保有形態と、そして雇用の問題と、大別すればこの三つに絞られるというふうにも思うのですが、もちろんそれだけじゃありません。それから派生するいろいろな問題がありますけれども、それにしても、雇用の問題をいかにソフトウェア・デザインさせるかというところは、いろいろな御配慮はやられていらっしゃることは十分承知ですが、五十九年三万人、六十年一万九千人、六一年一万八千九百人、既にこの三年間で七万人の方が国鉄を退職をされているんですね。こういう状況だからというところはあるにしても、これは三年間で雇用の問題に決まりをつけるというなら、今の状態のままで、いわば雇用をソフトウェア・デザインさせる方法だっていろいろな議論の中から出てきてしかるべきじゃないかと思ふのですが、そんなことも含めて、最後に総理の雇用の現状等についての御認識を伺って、私の質問を終わりたいと思います。

○中曽根内閣総理大臣 今回の国鉄改革の中で一番重要な問題は、この雇用問題の処理、それから長期債務の処理、これに關係する財産処分の問題、こういうような問題がやはり最も重要な問題であると思っております。そういう意味におきまして、内閣全体を挙げてこの雇用問題には対処しようというので、かなり早い時期からもう既にその対策をやつて、今まで御報告申し上げたような政策を進めておるわけでございます。

現在の状況を見ますと、おっしゃいますように、一体自分はこの会社に行くのかと、あるいは行った場合にどうなるんだとかと、人々によっていろんな大きな不安を抱いていらっしゃる方が多いと思ひます。それらの人々に対しまして、政府は誠心誠意万全の手当てをいたしまして、心配かけないように努力してまいりたいと思ふ次第でございます。

○細田委員長 これにて関山君の質疑は終了いたしました。

午後一時より再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時二分休憩

午後一時開議 休憩前に引き続き会議を開きます。

○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。河村勝君。

○河村委員 我々民社党は、御承知のように、終始一貫して今回の国鉄の民営・分割による改革の方針を基本的に支持をして、推進を図つてまいりました。それは今も変わっておりません。しかし、民営・分割というのは非常に大きな問題でございます。基本的には、国鉄再建のために莫大な長期債務、この相当大きな部分を国の負担、国民の負担によつて処理をしなければならぬ。でありますから、国民の皆様に納得をいただくためには、国鉄の財政の崩壊は必ずしも国鉄だけの責任ではありませぬけれども、しかし、国鉄自身も徹底した合理化をやること、それと同時に、これまでの親方日の丸的な体質を改めて、一種の意識革命をやつて、そして将来民営によつて立派に仕事をやって、国民の負担に代わるといふための一つのあかしを立てなければならぬ。それにはやはり分割という大きな手術に耐えていかなければならない、そう思つて我々は賛成をしているわけでありませぬ。

しかし、国鉄は御承知のように、百余年にわたる栄光ある歴史を持つていたものでありますから、この国鉄がその歴史を閉じて新しく分割された会社としてスタートをするのですから、その会社、新しい事業体というものは、今までのような政府の支配、介入を受けないようにして、そして経営的にも自立可能になって、そこで働く労使が今度こそ一生懸命に働けば明るい未来が開ける、そういう条件をつくるのがこの改革の目的でもあるわけでありませぬ。

そういう見地から見ますと、この法案の前身には幾つかの問題点がございまして、この前、選挙前の本会議のときに質問の中でも明らかにいたしましたけれども、これから問題点を申し上げるが、総理大臣は、これまでの答弁の中で、今度の改革のこの法案は現在考え得る最善の策だと考えているとおっしゃいました。それは政府の当事者として当然おっしゃるべきであらうけれども、しかし、この審議の中で私が申し上げますことに納得をしていただけるならば、そうした政府の立場を離れて、もし手直しすべき部分がありとお考えになったら、ぜひともそれに率直に対応をしていただきたいと思います。

我々は、とにかくこの法案を今国会中に成立させて、来年の四月一日には新しい事業体がスタートできるように考えてやっております。ですから、我々の主張を駆け引きの道具に使うことはやりませぬ、できません。ですから、私が今要求していることはいわば二律背反的なもので、何も駆け引きをやらぬで、ただ本心に審議の中で、意見交換の中で一致点を見出していきいたい、そういう考えでありますから、ぜひとも私の話もよくお聞きをいただいて、そして必ずすべきものは必ずという態度で臨んでいただきたい。それを冒頭をお願いいたします。

○中曽根内閣総理大臣 民社党のお考えは私はしっかりと承知しております。私も非常に高く評価しておるところでございます。今回の審議に当たり

まして皆様方からいろいろ御指摘された諸問題等について、我々が合理的であり立派な考え方である、そういう点がありませぬ、与党とも相談をいたしまして、これを虚心坦懐に検討するにやぶさかでないと思ひます。

○河村委員 運輸大臣、いかがです。

○橋本國務大臣 私どもは一応最善と信じて国会に法案を提出いたしました。しかし、国会の御審議の中におきまして国会の御意見がまとまりました場合、それに従うことは当然であり、総理の御答弁とはは同様にございませぬ。

○河村委員 それではこれから具体的な質問に入りますが、問題点に入る前に、長期債務の問題と要員対策の話をお尋ねいたします。

何しろ国鉄再建の前提には長期債務の大きな部分の棚上げというものが絶対条件で、これがなければどんなに新しい会社をつくつても絶対に成り立たないわけですから、これが確実に行われるというところが前提条件になるわけですね。

私は、今までの国鉄の財政崩壊の経過をずっと見ておりました、それにはいろいろな原因がありますが、それだけでも、その一つの大きな原因として、これは財政当局の責任が相当大きい。なぜならば、昭和四十六年、初めて償却前赤字を国鉄が計上して以来、毎年の赤字を補うのに、一般会計からの支出を避けて借金によつて穴埋めをしてきた。金を貸してその赤字だけを補給する、ある場合には利子まで貸して孫利子を払うというふうなことで、とにかく直接一般会計の支出を避けてきたから、国の財政が何とかかんとか持ちこたえてきた。逆に言えば、それがために大改革の時期をおくりました。

もし一般会計で赤字を補てんしておれば、もう十年も前に、もうこれ以上は出せないという限界が来たはずなんです。その場合に、もうこれ以上国からは赤字の穴埋めはできないから国鉄自身でこれだけの改革をやれ、国の支払い得る限度はこれだけだということをはっきり言えたはずなんです。そうすれば、もっと早くこういう大手術

術、大改革の時期が来て、したがって、そのときにはこんな大きな余剰人員も抱えることもなかったであらうし、同時に、長期債務もこれほどに累積しないで済んだはずだ。そういう経過があることを大蔵大臣はお認めになりますか。

○宮澤内務大臣 過ぎ去ったことでありますけれども、国鉄側には国鉄側の御主張があり、財政当局には財政当局の考え方があったのであらうと思えます。そのときまで独立採算ということが可能であつたわけでございますから、なお独立採算ということをお願いをしたい、それで行けるのではないかとこの財政当局の立場が恐らくありまして、したがって、最小限のことではあるまいか。過ぎ去つたことでありますけれども、立場の相違はあつたやうに思ひます。

○河村委員 立場の相違はあつたでしょう。別段悪意であつたとは思ひませんが、結果的にそうなつてきたわけですから、過ぎ去つたことを言うのではなくて、国の負担に帰せられるもの、一応今の段階で十六兆、十七兆近いもの、さつき屋敷、売却すべき土地の評価の試算が新しく出てきて、それを計算に入れば一兆円ぐらゐ減るやうな勘定に相なりますが、しかし、いづれにせよこれからこの長期債務を処理するに当たつて、結局清算事業団の持つてゐる債務を償還しながら、債務以外のいろいろな事務を消化していかなければならぬ。その場合に同じ手法を用いたら、また一般会計の支出を避けて、借金で借金あるいは借金に類するものを償還したり充てて、それでやっていきますと、一般会計の支出は減るけれども、また問題を先送りするやうになるのです。

どんなことがあつてもこれ以上はふえないというわけにはつくわけですから、今度はもう一遍借金の穴埋めをするというやうな方式はやめるべきだと私は思ひますが、大蔵大臣はいかが考えますか。

○宮澤内務大臣 過去において国鉄が累積赤字を出したものは、鉄道事業を運営することから主として生じたわけですが、清算事業団についてはそういう問題はもはやないわけでございますから、そういう意味では過去の場合とケースが違ふ。鉄道事業を運営するためのに清算事業団の赤字が累積していくことはいかぬことにならざるやうであると思ひます。したがって、やはります持つておられる資産、土地等々の処分、それから雇用状況の進展等々見きわめまして上で、当時の繰入歳出を考えながらどれだけの国の負担をしていくべきかというのを決めてまいらなければならぬと思ひます。その間、確かに借金が借金を生むといふやうなことは、できますならばなるべくやうなことにしなせう。先々のことでありますと考えたいかなければならぬが、財政の事情等々も勘案いたしましてそれは決めていかるべきことだらうと思ひます。

○河村委員 長期債務の枠の中に「年金負担等」というのがございます。これが五兆円計上してあるというのがございます。これは本来債務といふべきものではないです。毎年定例的に支払うべきものです。これを債務に計上してゐるのは一体どういふわけですか。

○林政府委員 追加費用は、これは先生御承知のとおり、昭和三十一年以前の給付に対する支払い額でございますので、今後数十年にわたる給付が続いていくわけでございます。ただ、今回の再建対策におきましては、六十二年の当初と申しますか、六十二年の三月三十一日の時点で現在化している長期債務のほかに、将来の負担にかかわるものについてその時点で債務換算をいたしまして、そしてその額を確定し、これをどう処理するかということを検討したわけでございます。そういう意味で、追加費用については将来発生する給付のいわば年金現価と申しますか、それを来年の三月三十一日時点で債務に換算した額ということで御理解をいたしたいと思ひます。

○河村委員 年金負担、具体的に言へばいわゆる追加費用、過去の恩給期間の掛金不足を補う費用、今までは国鉄で払つていたものを来年からは清算事業団が払ふ。それに公経済負担、これは一般にすべての年金で国が払ふもの。これは当然国が毎年支払ふやうになると思ひますが、両方合わせて四千億ぐらゐ毎年払ふなければならぬ。大蔵省としては不本意であらうけれども、そういう結末になつてゐるわけですから、払ふべき義務があるわけですね。ですから、これは当然、さつき申し上げたやうな資金繰りのためのやり方ではなくて、毎年四千億程度のものを一般会計から支払つていく、そういうことでないか、また借金が借金を生むといふことになつて、固定してゐるはずの長期債務がまたふえるといふことに相なるわけですか。大蔵大臣、どう考えますか。

○宮澤内務大臣 それは先ほど申し上げました長期債務の処理方針を繰り返して申し上げるやうなことになるやうですが、清算事業団としては、資産の処分等々でやはり相当の収入の努力の余地が少なからざるわけでございますから、今の問題も含めまして、それは長期債務をどういふ時期にどのような処理をするかといふことの一端ではないかと考えます。

とで概算要求いたしております数字でございますが、清算事業団関係では、来年度支出項目として、いわゆる長期債務の償還、利子が一兆五千九百六十八億でございます。それから雇用対策費が三千七百二十九億。それから年金等の負担金が五千九百五十五億、この中に追加費用等が入つてゐるわけでございます。それから売却用地の基盤整備費が四百九十六億でございます。それから特定地方交通線の転換促進費、これは今後、特定地方交通線を来年の四月以降二年半ないし三年の間に結論を出すわけでありまして、来年の四月以降はこの転換促進費は清算事業団から支出するわけでありまして、これが二百四十一億。それから市町村納付金その他の管理費等が千九百十四億ということでありまして、支出全体で二兆八千三百三億であります。

それから収入の方でございますが、これは新幹線鉄道保有機構からの収入が二千三百二十六億。それから土地売却収入が三千億。それから雑収入が六百四十三億。それから特定地方交通線の交付金、これは一般会計からの交付金を概算要求しておりますけれども二百四十一億。合計いたしまして、いわゆる自主財源が六千二百二十億であります。したがって、この二兆八千三百三億と六千二百二十億の差額がいわば不足額でございます。そこで、補助金は現段階ではまだ未定の要求。それから財投が一兆五百億プラスアルファという要求。それから民間借入金、これも未定ということでありまして、昨日も申し上げましたやうに、補助金と財投のプラスアルファと民間借入金でもって最終的に二兆八千三百三億を資金的に賄うといふことで、年末までにこれを財政当局と検討してまいりたいといふことであります。

そこで、若干余分でございますけれども、この二兆八千三百三億、これは来年度現実に発生する経費であります。しかし、これは今後長期にわたつてこれだけの金額がそのまま発生するわけではございません。例えば先ほどの追加費用、これは次第に額が減つてまいります。それから雇用対策

です。私、私はこの際、もう一遍同じことを繰り返さないために、非常に財政の苦しい中ですから大変だとは思ひけれども、しかし、一般会計から出すべきものは出していくべきだ。もうこれ以上長期債務が累積することはないのですから、こ

てもつて一応一区切りがついたわけですから、い

ては

ては

費、これは三年たてばいゆる雇用対策は完了いたしましたので、三年たてばこの経費はなくなるといふことで、次第にこの発生経費は減少していくといふことになりまゝです。あるいは年度によって非常にでこぼこが出てくるといふことでありまして、したがって、これを長期にわたって、こういういゆる十六兆何千億の負担といふものがある一定期間をかけて解消するに当たりましては、当然いろいろな資金繰りが必要になつてまいります。したがって、一時的にはいゆる借入金でないでいくといふことでありまして、毎年発生する経費と自主財源のその差額を全部一般会計で埋めるといふことではありませんが、あくまで発生経費とそれからいゆる国民負担といふものをある一定の条件で考えました場合に、当然資金繰りが出てくるわけでありまして、その資金繰りを合せて最終的には国の責任において処理をする、ある一定期間、長期間かけて処理をするといふのが今の考え方でございます。

○河村委員 そうすると、例えば土地売却費三千億、来年は少ないわけですが、これは売れば本来債務の償還に充てるものですね。そういうものを債務の償還に充てないで、償還財源を流用してそれで使うといふことも考えているわけですか。

○林政府委員 清算事業団の収支については全体として見ております。したがって、土地売却収入をどれに充てるかといふことではありませんで、あくまで支出がどういふ項目で発生するか、それから自主財源として土地の売却収入あるいはその他新幹線保有機構からの収入といふものが毎年どう入ってくるか、その差額を、どういふ資金繰りをつけたら二十五五年ないし三十年という期間を考えて最終的にきれいにしていくか、こういう考え方があります。したがって、それぞれの支出項目、収入項目といふものがそれぞれ対応しているわけではなくて、全体として見ておるということでもあります。

○河村委員 しかし、清算事業団の収入というのは新幹線貸付料、これは後で伺いますけれども、

とにかく債務の償還財源じゃないのですね。それを流用して毎年の通常の事務といふますか費用に充てていたら、これはいつまでたつてもまた債務の償還はできないといふことになるわけですね。だから、ひっくり返して金の使い方を考えるといふたつて、新幹線貸付料を除いたら全部償還財源だけじゃないですか。そうしたらはつきりけじめをつけて、通常の清算事業団固有の仕事として長期間続くものについては、これは国の一般会計から出してもらう以外には手がないわけじゃないですか。そうなんじゃないですか。

○林政府委員 ただいま申し上げましたように、新幹線保有機構からの収入、これはいゆる二兆八千億に相当する分でございますけれども、これは三十年間清算事業団に入ってくる。それから土地売却収入については、これはそれほど長くない、おおむね十年程度で終わるといふようなことで、収入につきましてもかなり期間の違いがございます。それから支出の方につきましても、先ほど申しましたように、国鉄の長期債務の償還、利子につきましても、これは約定に従つて償還をし、利子を払うわけでありまして、年々その額は違つてくる。それから雇用対策費は、これは短期間で完了する。それから追加費用については、これは相当長期間続くといふふうに、支出、収入ともいづれもかなり年によつて変動があるわけでありまして、したがって、その支出項目についてのそれぞれの支出額、毎年出てくる額とトータルは相当の変動がありますし、それから収入の方についても変動があります。したがって、その差額については、来年度以降長期にわたつて解消するに当たりまして、もかなりの変動があるわけでありまして、その不足額を国民負担で最終的には解消する。その場合に当然いろいろな資金繰りが必要になつてくる、こういうことを申し上げているわけでございます。

○河村委員 今の説明で、大体大蔵省も同じような考えでやっておられるのだと思ひますから、見

当はつきまゝです。だから、本格的に「新たな財源・措置」については、雇用対策、用地売却等の見直しのおおよそつくと考えられる段階で検討すると政府の資料には書いてはありますけれども、結局大蔵省としては金を出さないで済ませたい。だから当分の間、とにかく本来なら償還に充てる財源を、そつちの方には回さないで、それで当然支払わなければならない毎年の固有経費といふものに充当してつないでいく、そのうち何とかなるであろうといふことなんだろうと思ひます。

しかし、その中でもこの二・八兆円の貸付料収入、これを一体これに投入するといふのはどういふわけなんですか。これは新幹線の再調達価額で評価した資産額から簿価で計上した資産額を引いた差額ですね。ですから、それは新幹線が収益力が高いから、その分だけ余計に簿価の資産以上に新事業体に債務を負担してもらおう、そういう趣旨でしょう。そうであれば、当然新幹線保有機構といふものが新幹線の資産を承継するのであれば、債務も承継するのは当たり前ですね。そうであれば、これは新幹線貸付料—新幹線保有機構そのものの存在について私は異論がありませんけれども、とりあえずそれを前提に言へば、新幹線保有機構は毎年のリース料で、その両方合わせ

た再調達価額による資産に見合つた債務の償還を毎年やつていくべきものでしょう。そうでしょ。ですから、それがこつちの清算事業団の方に回つてきて、何か他の用途に使われるといふのはおかしいのじゃないですか。

○橋本国務大臣 これは河村委員がよく御承知でお尋ねでありますけれども、今御指摘のように、確かに新幹線につきましても、他の在来線に比べて収益性が極めて高い。そしてその機構が再調達価額に相当する債務を負つて、これを基準として各旅客会社が貸付料を支払うとしても、各旅客会社がこれを健全に経営し得るといふ見込みを立てました上で、国鉄の長期債務に係ります国民の負担をできるだけ軽減したいといふことから、ま

に機構にこうした特別の債務を負わせたわけでありまゝです。

国鉄の債務をそのまま単純に承継すればいいではないかという御指摘がありますが、これを国鉄に対して特別の債務という形をとりましたのは、改革に当たつて新事業体は承継財産の簿価相当額の債務を継承するという原則、これを一方で持ちながら、国鉄が清算事業団に移行した後、雇用対策費等に充てるためのいわば現金が必要である、それを生み出す手法として考えたものでござい

○河村委員 だから、これは本場の意味の債務ではなくて、賦課金みたいなものですね。ちよつと収益力があるからその分だけ余計払え、それを清算事業団の仕事に充てよう、結局はこういうことですね。そうだとすると、東北新幹線と上越新幹線の分の再調達価額と簿価との間の差額まで、これまで召し上げて清算事業団に使うといふのは、これは乱暴じゃないですか。一体東北新幹線、上越新幹線の収支といふのはどうなつてい

○林政府委員 この点につきましては、確かに東海道新幹線は非常に大きな利益を上げておる。それから東北新幹線、上越新幹線につきましても、これは営業損益だけ見ますと利益を出してありますけれども、資本費を含めればこれはもちろん赤字でございます。そういうふうに、収益性が非常に違つていふことは言えるわけでございますけれども、結局はこの四つの新幹線が果たしておる役割という面から見ますと、その収益性の違ひといふものをそのまま会社の方に反映させるといふことになるのは非常に問題がある。そうやりますと、各会社ごとに非常に運賃水準等が違つてくるという可能性がございます。やはりこの四つの新幹線は、これは幹線の交通体系として一つの脈絡を持つて、国土の均衡ある発展といふ見地からいゆる幹線の交通体系をなしておる、そういう考え方からいいますと、やはりこの四つの新幹線を利用する旅客のいゆる負担と申します

か、これは運賃の水準になりますけれども、それをできるだけ均等化させるといふことも必要ではなからうか。したがって、このいわゆる新幹線保有機構に一括新幹線を保有させるといふのは、そういう観点も含めた方法でございまして、その点をひとつぜひ御理解をいただきたいと思ひます。

○河村委員 私、今そのことを言っているんじゃないのです。本日に再調査額ではじいた債務を、それを将来にわたって分割して払ふということなら、東北新幹線、上越新幹線を入れてもそれはまあ仕方なからう。だけれども、特別負担金、賦課金みたいなものを召し上げてほかで使うというのに、それを東北、上越のように大赤字、特に資本費がばらばらに高いから大赤字なんです。東北線は運輸収入が二千七十六億、それで資本関係費が二千八百八十九億、要するに建設費の減価償却費の方が収入より高くなるに多々あります。上越だって運輸収入は八百二十五億、資本関係費、建設費の減価償却費が千二百二十九億。一般の経費を抜きにしても建設費の償却が大赤字だということに、それを、収益力が高いからおまえのところからもお金を出してそれをほかの仕事に充てようというの、これは本来めっちゃやりますよ。だから、新幹線のリース機構のことは後でもって御質問するので、今の問題じゃないのですよ。そういうことを私は申し上げているので、これはもう一遍考えていただきたいと思ひます。

この問題ばかり議論していると切りがなくなりまして、どう言ひましても、本日に清算事業団の収支と申しますか、長期債務の長期的な償還計画というのはいまお出しになる気がないようですから、ですから一応そういう問題が大きくなるということとを指摘しておきたいと思ひます。

そこで、長期債務の償還に、償還というよりも国の負担をする長期債務を幾らかでも減らすためには土地の売却を当てるしかさしあたりのところはないわけでありまして、きのう以来土地の売却ということが非常に大きな問題になっておるのも当然かと思ひます。きょう屋の理事会の際

に、きのうから要求のあった新しい資料が出てまいりまして、これまで一応の試算額が二千六百ヘクタール、五・八兆円であつたものが、今度の試算額では、三千三百三十ヘクタールにふえたことによつて、七兆七千億までふえております。約二兆円ふえている。結構なことだと思ひます。しかし、これだけ一体出るのか、あるいはもっともつと出るのか、これはやつてみなければわからない話でありますから、これ自体の額は余り大きな意味を持たないと思ひます。

ただ、問題は、きのうから議論になっておりますように、この土地を売却するに際しまして、地価が非常に上がるとか、あるいは何か不公正なことがあるわけでありまして、やはり何よりもまず一番大事なのは、この土地の売却がガラス張りの中で、いささかの疑念を抱かせないようなきれいな形で売れるということが一番大事だと思ひます。総理もこの件については同じお考えだと思ひますが、重要なことでございまして、総理に、その辺にまず明確な答えをいただきたいと思ひます。

○中曽根内閣総理大臣 御指摘のとおり、今回の国鉄の最終的処理に当たりましては、財産処分、特に土地の売却の問題と雇用問題、職員整理の問題、これが最も重大な問題であると思ひます。

○河村委員 大事な問題であるではなくて、ガラス張りの中で、いささかも疑念を差し挟めないようなやり方でもってやるということについてのお答えをいただきたいわけなんです。

○中曽根内閣総理大臣 御指摘のように、公明正大に、ガラス張りの中で、いささかも疑念を起さない方針でやりたいと思ひます。

○河村委員 値段の問題でありますけれども、運輸省の立場で言えば高く売れば売れた方がいい、これは当たり前でありますし、また、国民負担という意味からいってもなるべく高く売れた方がいい、これは決まっておりますわけでありまして、都計計画関連で地方自治

体に売らなければならぬものがやはり相当大きな部分を占めると思ひます。ですから、この部分については適正な時価、一般競争入札に付するものについて、これはもう遠慮することはしないので、高く売れるだけ売るといふ方針でやるべきだと思ひますが、いかがですか。

○橋本國務大臣 先ほどから御指摘を受けておりますように、私どもは、公明正大にこの用地を処分するために、一般公開競争入札を原則としております。

ただ、御指摘のように、公共用地として地方自治体等から御要望のあるものは、確かに隨意契約で適正な払い下げをする方が好ましいケースもありましよう。ただ、その場合にも、やはり適正な地価というものは前提になると思ひます。そしてなおかつ、先日来問題になっておりますように、昨今一部の地方自治体で、国鉄用地を公共目的として払い下げを受けながら極めて近い時期に民間に転売をしたケース等もありまして、隨意契約をして地方公共団体に公共用地として売却をしたまま場合にも、その約束が担保されるような何らかの方法、あるいはその約束が破られた場合に對しての買戻し条件の設定とかペナルティーとか、そうしたものも十分に考えなければならぬ、それが私どもの責任であると考えております。

○河村委員 転売ないしは転売に類する行為、最近はやりの土地信託というふうなものをやれば、所有権は移転しなくとも事実上所有権が移転したと同等効果を発生させるわけで、これを防止すべきだと考えておりますが、しかし、法律で決めるというのはなかなかこれは困難ですね。国有地については転売防止の、法律ではなくて一つの取り決めがあつてやっておられるようですが、十年間とか五年間とかあるようであります、一体それはどういふやり方です、どの程度の効果があるものでしょうか。

○角谷政府委員 担当は理財局でございますが、ただいまおりませんので、私から簡単に答えさせていただきます。

現在におきましては、五年間の転売禁止あるいは転売禁止等に違反した場合の一つの違約加算金等の条項を定めて、投機的取引を防止しているというふうな承知いたしております。

○河村委員 結局、類似のようなことを運輸省としては考えているのですか。その点はどうなんですか。

○橋本國務大臣 今大蔵省から御答弁がございました。一つは私どもの参考と思ひます。しかし同時に、私はもう少し厳しくできないものかという気持ちを持っておりまして、その辺の条件についてはなお検討をいたしております。

ただ、例えばその五年の期間が十年であるとか、また、民間に転売をされて善意の第三者が取得した場合に果たして買戻しが効果を発するかどうかとか、いろいろ法的な問題がありまして、気分的には買戻し条件をつけたいという気持ちが大変強くあるわけでありまして、それが成立するか等もう少し研究をさせていただきたいと思っております。

○河村委員 法律によつて決める限りは第三者に對抗はできませんから、売られてしまえば仕方ない。結局は当事者同士の約款で違約金を取るとか、その程度のことしかできないのです。ですけれども、この際やはり十年ぐらいの転売防止の制約というのはどうしてもやらないと、これで土地の売却が行われるようになったらこれはもうおしまいですから、運輸大臣、ひとつこれはぜひとももう少し研究をして、どうしても必要な法律でやつた方がいいじゃないですか。その点を十分に検討してほしいと思ひます。よろしうございいますか。

○橋本國務大臣 十分に検討させていただきますと思ひます。

○河村委員 それでは、長期債務問題は一応終わります。余剰人員対策に入ります。

今度の国鉄改革の焦点は、やはり長期債務が一方にあると同時に、さつき総理もおっしゃったよ

うに、人員の縮減とそれに伴う余剰人員対策です。これまで六万人に上る余剰人員ですから、本当に大変なことだし、我々としても随分深刻に受けとめておりますが、政府もこの点については随分よくやってくださっていると思います。世の中今四高不況で、国鉄だけではなくて方々にこうした難題問題が起きている際であるにもかかわらず、政府機関だけではなくて民間に至るまでいろいろ手を伸ばしておやりのいたしていることは、私どもは大変高く評価をいたしております。しかし、何としてもこれだけは確保しませんとこの改革が成立いたしませんから、総理にももう一踏ん張りしていただきたいと思ひます。

これまでの努力の結果を表にしたものを拝見をいたしますと、全体の中で、他の部門に比べて国自身が採用しようと言つて申し出たものという割合が一番少ないですね。ほかが大體五割から六割くらいにいてるところで、国だけがまだ三分の一だという状況になっているわけです。もちろん行革の進行中ですから大変なところもあると思いますが、ぜひとも総理もこういう数字であることをごらんをいただいて、ひとつもう一段と頑張つていただいてこの確保に全力を挙げていただきたい、まずお願いをします。

○中曽根内閣総理大臣 政府は率先しなければならぬ立場にあるのでございますから、さらに督促いたしまして成績を上げるように努力をいたします。

○河村委員 先ほど運輸大臣は、清算事業団に行く四万一千人についても、ただいつ職が決まるかわからぬ、どこに行けるかわからぬということではなくて、大體いつごろこんなところに行けるであらうというような道筋をつけて、そして清算事業団に行つてもいいという方向で検討し、かつ実行しておられるのかどうか、伺いたいと思ひます。

○橋本國務大臣 先ほど閣下委員にお答えをいたしました中の言葉を一つ訂正させていただきますこと

とあわせて、お答えを申し上げます。

先ほど私は、実は公務員の場合一括採用という言葉を使いました。しかしこれは、公務員の採用は毎年毎年度行われるわけでありまして、一括採用という言葉は、いわば大不正確な言葉を申し上げたと思ひます。この点をおわびをしながら、あわせて御答弁を申し上げますが、国全体の国家公務員の場合の数字のおおきくは、国全体の数字は、去る九月十二日の閣議に至りますまで各省庁ごとの採用率が決定をいたしておりました。そのため、各省の数字がそろつておるといふ事情がございました。

運輸省といたしましても、例えば六十二年から六十五年までに千人という数字を、従来一〇％という採用率を規定しておりましたときには申し入れていたわけでありまして、しかし、この数字は雇用率が変われば当然上乗せをしてふえる性格のものでございます。そうした数字をあらかじめ明らかにし、そして各省庁ともにやはり人事計画の都合もありましようから、例えば何年までにどれだけの採用をするというのを決めますと同時に、あらかじめその採用を内定しておきたいという希望を大々強ういたしておきます。運輸省自身もまたそうしたという気持ちを持っております。そして、清算事業団に移りました場合にも、例えば来年どこに自分が行くという安心感を持つて事業団に身分を移つていただくようにしてまいりたい、その決意は変わりがございませんし、全力を尽くすつもりであります。

○河村委員 ぜひともそれをやっていただきたいと思ひます。

今、国鉄では人員縮減の計画を進めていて、相当速いテンポで行われておるようでありますが、具体的に一体どういうことになっているのでしょうか。現在員は幾らで、それで十九万五千人という要員規模まで持っていきたいというお話であるが、これは定員のことなのか現在員なのか、最終的に六十二年度首の現在員というものはどのくらいになるのか、その辺の数字をひとつ聞かせて

ください。

○澄田説明員 お答え申し上げます。

六十一年度首の現在員は二十七万七千人でございます。これに對しまして、現在、先ほど御指摘ございました十九万五千人の体制、これを実現すべく鋭意合理化努力を続けておるところでございます。目下のところ、十九万五千人以下の体制を目指して進んでおりますけれども、私どもの今の予測では、恐らく六十二年度首にはこれが十八万六千人ぐらいの体制に持つていくのではないかと、今、現在鋭意努力しております。

それから、今の十九万五千と申しますのは要員規模でございます。現在員ではございません。あくまでも要員規模ということで、所要員をそこまで持つていくという目標でございます。

○河村委員 ついでに、現在員の目標はどうなるのか。六十二年度首には幾らくらいになるのですか。

○澄田説明員 六十二年度首には、今の予測ではいろいろの要素がございまして、必ずしもそこまできくかどうかという点につきましてはいろいろまだ不確定要素もございまして、希望退職二万人が実現したという前提に立ちまして、私どもの推定でございますと、二十七万二千ぐらいにはいくんじやないかというぐあいと考えております。

○河村委員 計算すれば出ることですけれども、二十七万二千ということになりまうと……

○澄田説明員 失礼いたしました。ちよつと訂正させていただきます。二十五万二千でございます。

○河村委員 新会社につき幾つのが二十一万五千とすると、そうすると、清算事業団に行く数というのは四万一千を切るわけですね。一体どのぐらになるのですか。

○澄田説明員 今の状況で推移いたしますと、清算事業団移行は、監理委員会答申による数字は今の今と四万一千でございますけれども、私どもの今の推定でございますと、これを切っていく予測でございます。ただ、それも先ほど申し上げま

したように希望退職二万人が実現できたという前提でございますので、いろいろの不確定要素もございまして、四万一千は切るのではないかと、今、現在鋭意努力しております。

○河村委員 国鉄総裁、いよいよこの法案が通るとともに、一番つらい作業、新事業体に行く人々と清算事業に行く人との選別をやらなければならぬわけですね。これはどつたら仕事はありませんが、ぜひとも血の通つた、心の通つた温かい気持ちでやつてほしいということと同時に、将来を考へて誤りのないように厳正な態度でやつてもらわなければならないと思ひますが、一体どういふ決心をおやりにするか、まず聞かせていただきたいと思ひます。

○杉浦説明員 今先生お話しのように、これからいよいよ法律が通りまして後におきまして、大変な人数の職員の配置を具体的にやらなきゃいかぬということでございます。非常にそれぞれの個人が生活を抱えておる、将来の設計を持つていたのに、今先生おっしゃいましたように、一人一人に對しまして温かい気持ちで本人の将来を考えながら振り分けをやっていきたいというふうな思ひでございます。

そうした仕組みにつきましては、先般から運輸大臣からお話がございますように、法律的に、設立委員の方からの条件の提示におこたえいたしまして、私ども名簿をつくりましてこれを提出するわけでございます。そうした際におきまして準備につきましましては、私ども、一人一人の希望なりあるいは一人一人の勤務成績というものを十分に把握いたしまして、そうした条件にいかようにも対応できるように万全の準備をしていきたいというふうな思ひでございます。

○河村委員 私のところに東京の現場長さんたちから手紙が来ております。この法案の審議の経過を非常に心配をされているわけですが、この間披露があつた運輸関係管理有志というふうなものではなくて、東京駅長初め何人かの駅長、機関区長、電車区長、客車区長、そういうような各

種類の現場の長が連署をしてよとしております。私のところだけでなく、ほかにも行っております。思いまされども、中身が非常に重大な問題にもかかわっておりますので、一部分を読んで御披露いたしますので、お聞きをいただきたいと思ひます。

いよいよ国会において国鉄改革法案の御審議が始まろうとしていますが、この法案を通していただき、来年四月一日から、予定どおり新会社が発足していただきますようお願いいたします。同時に、現場管理者の心情をお酌み取り願いたいというところでございまして、そこで一番の焦点になっているのが、国鉄改革に当たり私ども現場管理者の最大の関心事の一つは、今までの事なかれの、親方日の丸的な労使関係、最大組合との無責任な癒着を清算できるかどうかということです。これができなければ、どのように経営形態を変えても、新会社の内情は旧態依然のままであるということになります。近年筋の通った労務管理が行われてきて、現場管理者としての自信もよみがえり、同時に職員意識改革も次第に進んで、国鉄改革への熱意が盛り上がりつつある。ようやくそういう時期になりました。最近になって憂慮すべきようなことが現場に流れてきています。それは、国鉄改革法案審議の過程において政労交渉が行われて、現在の労政が転換されようという内容であります。多数の職員が、改革の必要性を理解し、管理者が先頭に立ってその指導に専念している今、万が一にもそのようなことがあれば、現場にはあつたマル生以上の混乱が生じます。そうなったのではこの改革も結局形骸化してしまつて成功しないであらう。そこで、私ども現場管理者の心情を御理解いただき、今後とも国鉄の問題について一層の御指導、御支援をいただきますようお願いをします。

こういう趣旨でありますけれども、そのポイントには、やはり一番心配しているのは、こういう時期に労使関係にまた政府が介入してくるんじゃないかということなんです。

私もかつて国鉄におりまして労務関係を担当し

ておつて、自民党政府の介入に随分悩まされて、それを排除するに苦勞したことがあります。一番大事なこと、やはりこういう労使関係のことは政治が介入しちやいけないうことなんですよ。ですから、私はこういうことは杞憂だとは思ひますが、せつかくこういう訴えがございまして、この際、運輸大臣とそれから総理大臣にひとつお考えをお聞きしたいと思ひます。

○橋本内閣総務大臣 私のところにも多数のお手紙をいただいております。名前をきちんと明記をされたいものもあり、また明記をされておられないものもあります。大抵の場合、明記をしておられる方は、この御審議を急いでいただき、早く成立をさせてほしいという趣旨であります。中には真つ向から反対の御意見を正々堂々と名のつてこれらをおの方もあります。私はそのすべてにそれぞ

れ返事を書いてまいりました。その中で今御指摘になりましたようなお手紙もたくさんいただいております。しかし、基本的には労使の問題というものは労使で話し合うべきものでありまして、政府が介入すべきものではないと思ひます。しかし、所管大臣として、関係の労働組合の諸君が会いたいと言へば、私は門戸を開きつづめてはございませぬ。これまでもそうしてまいりました。ただ、その門戸を開きさないとすることは、その要望をそのままに聞いて、それに従つて行動することではないことはもちろんであります。

○中曾根内閣総務大臣 政府が労使関係に介入することはいけません。これはここではつきり申し上げておきます。

○河村委員 先ほど、清算事業団の労働条件が、その勤務の模様によつて国鉄時代の労働条件に比べて一〇〇%のものもあるし、九〇%、八〇%のものがあるというお話でありました。事情はわかるにしても、本当に私はつらいことだと思ひますので、ぜひともその辺のところはもう少し配慮をしてほしいということ、再就職のために待機中の人たち、訓練を受けている人たち、この人たちは、仮に八割給料をもらつてやはり業務の専念義務を持つのでしようか、その辺の勤務の条件というのはどういふふうに考へておられるのでしょうか。

○林政府委員 今回御提案申し上げております清算事業団法に、明文でいわゆる職務専念義務というものを書いてございませぬ。これは一般の公団等と同じでございまして、ただ、やはり教育訓練を受ける方々につきましては、これは清算事業団の職員でございまして、これは清算事業団の就業規則その他の規則に従ひまして正規の教育訓練を受けるという義務は、これは当然持つておられるわけでございます。

○河村委員 給料は下げる、だけれども仕事としてはそれだけに、ほかのことはやつてはいかぬというの、これは随分無理な話であります。もちろんそつちの方に主眼があるわけではないけれども、しかし、給料をカットするという場合には、当然それなりの、労働条件の方もそれを考えなければ私はいふさだと思ひます。これはもう一遍検討してほしいと思ひます。

余剰人員対策の問題は一応終つてしまつて、新幹線方式についてお尋ねをいたします。総理は、新幹線鉄道保有機構という特殊法人が今度できるのですけれども、一体それはどんなことをするのか、御存じですか。

○中曾根内閣総務大臣 私は、なかなか知恵を働かして機構をつくり上げたな、そういう感じがいたしました。それは、新幹線というものと、いわゆる在来線というものと、それから三分割された本州の内部の新しい新会社との調整、調和の問題、そういうような性格の差を、こういうリース方式というやり方によつて三会社のバランスをとるとか、そういうような特別の配慮を持つて新しい発想を加えた、そういう意味でなかなかよく考へた案だな、そう思ひます。

○河村委員 どうもちょっとお考えが足りないのじゃないかと思ひます。大体、行政改革を実行しながら特殊法人をそのために新設するというのは、よくよくのことではなけりばいけないのですよ。どうしてもなければならぬというなら別だ

けれども、なるべくつくらない方が本當でしよう。これは、本當は総務庁長官に伺うつもりだったけれども、病院に行かれたそうで、これを決めたときの総務庁長官は多分官房長官ですわね。後藤田さん、一行の目玉である国鉄改革を遂行するのになぜこんな特殊法人が要るかというのはわかりですか。

○後藤田内閣総務大臣 私は、一般的な原則として、あなたがもしやるように行革のさなかに特殊法人をふやすというのはおかしい、これはそれとおりのことと思ひます。したがつて政府は、今やつていくことは必ずスクラップ・アンド・ビルドとでもいいますか、一つふやすときには一つ減らすといったようなことで変化に対応する、こゝろを大体の原則としてやつていくのです。しかし、あなたも御案内のように、やはり例外のない原則はないわけですよ。これまた余りにも窮屈過ぎますと、かえつておかしなことになるではないか。今度の、国鉄という百年以来の大機構を改正をしようというときには、やはりそれなりの実態に合った処置もまたやむを得ないのではないのか、私はそういう考え方での今回のこの何とか機構といったものはよからう、こういうことにしたわけでございます。

○河村委員 この新幹線保有機構というものは、一つには、さつき債務の償還のところでお話ししましたように、新幹線は収益力があるのだから、ほかの在来線については適価に見合つた債務をしよつていくけれども、新幹線だけは再調達価額に見合つた債務をしよつてもらおう、こういうところから出発しているのですけれども、このリース機構というのはそれだけではなくて、東海、東日本、西日本と三分割やつたものですから、普通に計算をいたしますと東海会社だけがべらぼうにもうかつてしまふ、東も西も赤字になる。この問題は一番重大問題ですから後で議論しますが、ですから、この新幹線保有機構というものをつくつて、新幹線の資産と債務——債務はどうも承継し

ない。さっきの二・八兆円分、この使い方のインチキなんだ。私は極めておかしいと思っておりますけれども、とにかくその債務を三十年にわたって分割払いをしよう、その際にリース料によって収益のアンバランスを調整して、それで大体同じような収支になるようにしよう、こういうことですね。

しかし、そうであるならば、なぜこの三つの会社に初めから債務として、ちやうど収支に見合った債務として預けないのか。債務として持たせれば、このリース機構なんてなくて済むんですよ。みんなそれぞれ自分で債務を償還してくれればいい。最初にちゃんと収支のアンバランスを調整した額をそれぞれに割り当てればよろしいのですよ。そうでしょう。わかりますね。何でこんな特殊法人をつくる必要があるのですか。

○橋本國務大臣 河村委員、そのプロに対して釈明に説法のような言い方になりますけれども、私は、そういう御意見が成立しないと申し上げるつもりも決してありません。しかし、現実にバランスをとって各会社の経営を安定させていくとすれば、何らかの仕組みが必要なのは委員もお認めになると思います。その場合に、各旅客会社が経営努力をされて利用客の増減があったりなんかした場合には、こうした機構を設けることによってそれぞれの企業のバランスをとり得るという意味では、私は新幹線保有機構は一つの考え方でして御審議をいただけるものと考えております。

○河村委員 それが間違いないですね。大体各会社の収支見直し、一応三島を別にしましても、とにかくそれぞれ収支見直しは立っているわけでしょう。一回決めた以上は、後はやはり自立してやってみなければならぬ。三島は新幹線がないから、完全に最初に決めたベースでやってみようことになるわけだ。だから、いずれもいわば仮定の計算のもとに仕分けるのですよね。それで後は、およそ一生懸命計算したのだから大きな間違いはないだろう、後はみんな自分で努力して、それぞれの会社は立派にやっつけていかなさい。

こういうことですね。そういうものなんです、新しく会社をつくるときは、それをわざわざリース機構などをつくって、新幹線の建設費だけは——これは建設費じゃないんだ。東海道新幹線に至っては事実上もう償却が終わっているのですよ。それに建設費相当のものをかけて、そしてこの法律によれば、輸送量に応じて二年ごとにリース料を見直すという。一体どういうことなんですか。民間にして会社をつくった以上、それぞれの会社の自主性というものがあって、それぞれ努力しておやりなさいということですよ。それを、二年ごとにリース料を見直す。

だから、ごく簡単に言えば、この間五月の本会議で申し上げたけれども、例えば、東北新幹線が車両を増備をして、十二両編成を十六両編成にして、それで列車回数をふやして収入を上げる。そうすると、そこでのリース料は高くなる。それで、東海会社や西日本会社は何もしなかった。そうすると、リース料の総額は同じだから、債務の償還ですから、だからそっちの方は安くなるのです。怠けているとリース料が高くなる、一生懸命働いて稼ぐとリース料が高くなる、一体こんなばかやうなやり方があるのですか。

○橋本國務大臣 どうも先日来たたびと同じ議論を申し上げるようで恐縮ですが、確かに、旅客会社が経営努力をし、その結果利用客の増大が図られた場合、他の条件に変動がなければ貸付料は増加することはそのとおりであります。しかし、その場合においても、その貸付料の増加額は旅客会社が利用客の増大で得た収入増の範囲内のことでありますから、旅客会社がそれだけのやほりもうけは出るわけですね。お客がふえたからそれを全部召し上げるというのであれば、御指摘のような話は出るであらう。しかし、利用客が増大すれば、確かに貸付料もふえはいたしますけれども、旅客会社の収入そのものはそれ以上にふえているわけでありまして、それを理由として、怠け者が得になるというお話はちょっと違うのではなからうか。

そして、そういうことを考えてみますと、私は、河村委員が一つ御心配になりますことは、むしろこのリース料の見直しというものを一つの足場として、政府が民間化後の各企業に介入するのではないかと御心配をされているお持ちなのかもしれないと思います。しかしその場合に、実は類の見直しといえますか、これは法律及びこれに基づいて運輸省令で定める客観的、技術的な基準によつて算定をするものでありますから、政府の経営介入を招く恐れは私にはないと思っております。そして、全体のバランスを著実に把握していくことを考えるならば、先日、どの場でありましたか、河村委員から五年後に一遍だけ見直しをいいたしませんが、むしろバランスをきめ細かく見るためには二年ごとに見直しということの方が妥当性があるのではないかと、私はそう思っております。

○河村委員 もうかつた分を丸ごと取らないからいいんだなんて理屈は、一体どこにあるんですか。そんなことは当たり前ですよ。一生懸命稼いだら丸ごと貸付料でその分召し上げるなんて言ったら、これはもう氣違いのやることです。

しかし、なぜそんなに細かな操作をやる必要があるんですか。どんな会社だって、一回スタートしたらそれ自分の責任においてやるんで、そういう見通しのもとに初めから会社を設立しているわけでしょう、これからの見通しも一応立てて。それほど見通しの立て方に自信がないんですか。

○橋本國務大臣 むしろ今まで民間、分割の方向で一番御支援をいただいております河村さんからこういう御質問をいただきますと、大変私も恐縮をいたします。そして、我々は政府としてそれほど自信のない試算でこの法案をつくったつもりはございませんけれども、やはり将来を考えれば、それだけの安全度も見ておきたいと考えるのも、私は決して間違いないと思っております。

債務そのものも違いますが、また技術的な進展の度合いも相当違うものであります。国民の受益もそれによって異なります。これをむしろ全体のバランスをとって新幹線保有機構により調整を図る方が、私は全國民のよほど公平なやり方ではなからうかと考えております。

○河村委員 そこまで役所が面倒を見ようとするのが、そもそ間違いないんです。それは民間の会社にする意味をなくすることなんです。さっきお話があったから聞きましよう。貸付料は運輸省令によつてきちんと決めるから恣意的に変えられる余地はないというお話であったが、一体どういう省令をつくるつもりなんです。

○林政府委員 貸付料の配分基準でございますけれども、これは二つの要素がございます。一つは輸送量でございます。これはそれぞれの新幹線の人キロというものが指標になるかと思いますが、その輸送量が一つの指標でございます。それからもう一つは建設単価でございます。これは具体的に再調達単価というものを念頭に置いておりますけれども、要するに、東海道新幹線あるいは上越新幹線と比較した場合に建設単価が違ふ、それを現在その状態で再調達した場合の単価というものを一つの指標にする、それによりましてそれぞれの新幹線の新しさ、古さという問題あるいは非常に立派なものであるかどうかという側面が指標としてあらわれてくる。要するに、利用客にとつて新しくかつ立派な施設を利用するのはやはり快適であるという要素があるわけでございますから、そういう再調達単価というものと先ほどの輸送量、つまり人キロ、この二つの要素を勘案して貸付料を配分していきたいというふうに考えております。

○河村委員 二つの要素を勘案して言うのだけれど、裁量の余地があるのではありません。計算機を回せば出るというふうなものじゃないのでしょうか。どうなんですか。

○林政府委員 ただいまは実質的な話をしたわけでございますが、これについては、さじかげんの

余地がないようにきつちりした基準を運輸省令で決めていく予定でございます。

○河村委員 さじかげんのないような、計算機を回せば自然に出てくるようなリース料の変更をやるというならば、なぜ理事長一、理事二、監事二という堂々たる特殊法人が必要なんですか。計算機を回す人間だけあればいいじゃないですか。

○林政府委員 新幹線保有機構は、非常に莫大な資産を管理するということが一つございます。それから、承継した非常に大きな債務、五兆以上の非常に大きな債務を償還していくという、こういう会計経理上の仕事もある、そのほかに大規模な災害復旧工事というのについては、これはもちろん旅客会社の申し出に基づくわけでありまして、さらに他の会社の同意も要るわけでございまして、そういう大規模な災害復旧工事、これは自分で仕事をするわけじゃありませんが、一応それについての管理をしていく必要がある、そういうような諸般の業務がございまして、一つの独立法人が要るであろうということでございます。ただ、その機構については極力簡素化をしていく、要員もぎりぎり必要な要員で運営をしていくということは当然でございます。

○河村委員 資産を管理していると言われども、資産を管理するのは三つの旅客会社ですよ。持っているのは帳簿だけじゃないですか。債務を償還といったって、電子計算機を——電子でなくともいいのだ、そろばんでもいいぐらいの計算をやる帳簿があればよろしい。それだけでしょう。

それで、大災害工事をやるというのは、なぜそんな余計なことをやるのですか。どうもこの法案によると、災害工事を希望があればやる。保有機構がやるのですよ、工事能力も何にも持たない法人が、それで、一カ所で災害が起ったら、それを手当てをして、それをリース料で地ならししてほかの方にも持たせようというのですよね。大体、独立の会社を三つつくって、一カ所で災害が起って、そこでもって被害があったらその復旧

工事の費用を、山陽線で起きた事故の損害を東北の会社にかぶせるなんというばかなことがありましか。余計なことですよ。大体大規模災害工事をやるということと自体が間違いだ。私は甚だよくないと思う。

総理、聞いていて大体の筋はおわかりじゃないですか。

○中曽根内閣総理大臣 河村さんのおっしゃることとはよく理解できます。ただ、もう御存じのことと、東北新幹線あるいは上越新幹線、それから東海道、それから山陽、収益力が非常に違う、原価もまた非常に違う、そういう間にあって、今後、将来の格差がますます大きくなっていくという可能性もあるという、それも考えてみまして、やはりバランスをとる必要があると思うのです。大東海旅客会社は新幹線という状況に今なっている、しかも東海道新幹線という状況になっているものですが、東海道新幹線が配属されたところが非常に膨大に大きく利益的には膨れ上がってくる、そういうものを調節しようという、そういう意図が非常に強くあったのだと考えております。

○河村委員 おっしゃることはそのとおりけれども、なぜこんな特殊法人が要るかということにはならないのですよね。強いて言えば、そんなにこの仕分け方に自信がないというなら、一遍こっそりですよ、五年ぐらいいたら、皆さんの計算をやっておられても、五年ぐらいたてば大体わかるでしょう、見当が。そのころに一週だけやればよろしい。そして保有機構は解散したらよろしいのですよ。それ以上のことは必要ない。そうじゃないのですよ。いつまでも役所がにらんで、三つの会社にしょっちゅう、どっちが輸送量がふえたか、減ったか、何の工事をやったかというのを見て、それでリース料のそろばんをはじいて、こちを上げる、こちを下げる、一体いいと思ひになりますか。

特殊法人というのはそういうものなんです。よね。一回つくると仕事をだんだんとふやして——初めは災害工事なんてやることになっていなかっ

た。私は亀井監理委員長もこの問題ではつくる途中から随分議論をいたしました。亀井さんも再検討を約束されました。それがおかしいんですよ。そのころから、亀井さんばかりでなくて、再建監理委員会の方々は、林君もそう、これはパーカンパニーです、だから何にもしないのですというのを繰り返して繰り返して言った。パーカンパニーがいつの間にか二年ごとに会社に干渉する。災害が起きたらその工事をやってやる。それからまだあるんですよ。東北新幹線の東京—上野間の工事が残っているからそれもやってやるという。余計なことですよ。四百億ぐらいの残工事は東日本会社にやらしたらいの。利用増で簡単にそんなものはペイします。そのうちに、これをだんだん育てて、今度は整備新幹線をおれのところでやるというふうなことになるのですよ。(「そんなことない」と呼ぶ者あり) だれが保証します。だって、わずか一年の間にパーカンパニーから、理事長一、理事二、監事二、それでもう二年ごとに新会社に干渉する、災害工事をやる、そういう……(「そのようないことは心配せぬでいい」と呼ぶ者あり) 心配ないと言ったって、今私が言ったことわからないの。(発言する者あり) まあよろしい。どうなんです。そう思いませんか。

○中曽根内閣総理大臣 新幹線保有機構というものは、調節のために主としてつくられたと私は考えております。したがって、新会社が発足して、各旅客会社の経営の動向、新幹線の経営の動向あるいは今の災害等に対するいろいろな処置の実態、そういうものをよく検討しまして、私は、永久にこの保有機構を置いておかなければならぬというものでもないと思ひます。ともかく充足さして、その実績を見て、そしてその結果、ある程度の安定性のある方向が出てくる、そういうような段階においては検討しても結構だ、そう思ひます。

○河村委員 多少の前進です。この理事長、理事以下の人件費、これはどこで

払うのですか。新旅客会社が払うのでしょうか。

○林政府委員 この新幹線保有機構の人件費その他の管理費でございすけれども、これはもちろんリース料から支出をするわけでございす。それから、ちょっと先ほどの補足をさせていただきますと、財産管理、もちろんこの新幹線施設の維持管理は新会社がやるわけでありまして、やはり財産管理は、これだけの五兆円以上の財産を持つていくわけでありまして、税金もかかりまして、諸般の諸税もある、そういうものも含めていろいろな管理があるわけでございす。

それから、大規模災害復旧の問題でございすけれども、これにつきましては、鉄建公団等においても現在、貸付線については大規模災害復旧をやっておる、しかし、鉄建公団が国鉄の経営に介入しているということは一切ないということでございます。

それからさらに、二年ごとの見直しでございすけれども、これはやはり新幹線保有機構の本来の性格に絡む問題でございまして、先ほどいろいろ御答弁がございましたように、現在東海道新幹線とそれから東北—上越新幹線とは成熟度が非常に違ひます。したがって、これについてはさらにまたこれから相当期間輸送量に変動があるであろう。その場合に、これを固定的にしてしまますと、利用者負担が非常にアンバランスになってくる可能性がある。やはりこれらの四つの新幹線は日本の国土の基幹的な一つの交通部門でございすから、これの利用者の負担はできるだけ均衡化した方がいい、そのためには輸送量等によって二年ごとに見直しをしていく必要があるんじゃないか、こういうふうな考えをたててあります。

ただ、この輸送量について、これはもう輸送量のどういう指標でこのリース料を見直すかというようなことについては、法令できちんと客観的な基準を決めますので、これを機械的にそれに当てはめて二年ごとに見直しをしていく、こういうことにはなるわけでございす。

(委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席)

○河村委員 いろいろ説明があつたけれども、要するに管理費、人件費、全部旅客会社が払うんですよ。旅客会社が養うんです。その養っている会社に監督される、こういう仕組みに相なっているわけですね。

一体、貸付期間が三十年になっておりますが、終わった後は旅客会社に譲渡することになってい

ますが、これは有償ですか、無償ですか。  
○橋本國務大臣 確かに貸付期間は三十年ということとを予定をいたしております。また期間終了後、新幹線一括保有貸付方式というのは使命は終わるわけでありましても、そのときに残存している施設を、これは各旅客会社に譲渡することにしておりますが、その譲渡の方法等その段階において立法措置を講ずることとしております。

この新幹線保有機構、言いかえれば一括保有方式は、原則として国鉄の改革時、すなわち現在現存している施設の資本費の負担について、貸付期間中の貸付料の徴収によってバランスをとろうというものであります。これが三十年後に施設の譲渡を受けた旅客会社がどういふふうにしていくかというふうなことで考えてまいりますと、これは当然譲渡はしていきますけれども、どういうふうな譲渡の仕方とかということになりますと、今からちょっと決定をいたしたかねえと思ひます。

○河村委員 三十年先だからみんな大体生きてないからいいとおっしゃるのかもしれないけれども、しかし、債務を全部支払つて、なおかつ有償が無償が決まらないというのはいくらもことなんでしょうか。やらざるばかりですか。これは全部払い終わつたら無償に決まっているんじゃないですか。

○橋本國務大臣 しかし、現に存在する鉄道の敷地等々までを無償で民間に渡すということを当時の国民が了解されるかどうか、これは私にもちよつと自信がありません。

○河村委員 冗談じゃないですよ。全部ひくるめた建設費に見合う、それも時価に評価したもの、貸付料として三十年にわたって利子を払いな

がら、払うんですよ。払い終わって、それでそれが自分のものになる。月賦だって、払い終わつたら全部みんな自分のものじゃないですか。同じことじゃないですか。なぜそれがここで決められないんです。総理大臣、おかしいでしょう。国民が納得しないとはどういうことなんですか。

○中曽根内閣総理大臣 払い終わるといっても、その間でも各旅客会社は収益を得る相当量の利益を享受しているわけでありましても、そういう面から見ますと、なるほど減価償却も全部終わつてしまつたものだから、それは旅客会社に渡せばいいじゃないかという議論があるかも知れませんが、そもそもこの新幹線は国民のお金でできて

いる国の財産でございますから、そのときに旅客会社は皆民間の会社になって、それで株式も民間にもう既に譲渡になつていくかも知れません。本

当に今の私鉄と同じようになつていくかも知れません。そういうところへ、仮に減価償却が済んだからといって、そのまま無償で渡すということ

を、今ここで強断的に申し上げるということとは、これはちよつとはばかる、そう思うのでござい

ます。  
○中曽根内閣総理大臣 河村さんのお考えは、非常に商業主義といひますか、そういうものに、経済観念に徹したお考えのように思ひますけれども、こういう公共財を管理する政府の立場から見ますと、やはり国民全体がどう判断するかというところが非常に大事なのでございまして。経済観念から見たら、これはもう既にツッパになつてお

る、そういうことで、あなたのおっしゃるようなことが経済性から見れば言えるかも知れません。しかし、また片一方から見ますと、国の大きな財産によつてそういう収益も旅客会社は得たわけであつて、もうその利益は完全に享受し尽くして

いるとも考えられる。そういう状態のもとでこれだけ膨大な、大きな財産を無償でその会社、旅客会社にやるといふことが果たして、ある程度の公益性を持つておるあるいは公共性を持つておる新幹線の発生から見て許されるであろうか。私は、これを聞いておる国民の皆さんは、いや、中曽根の方が正しい、そう考へてくださるに違ひないと思ひます。

○河村委員 いや、私は余りわからないので物を言う氣力がなくなつてしまつたのです。三十年先には多分、中曽根さんも私も両方ともいないでしょう。ですから勝負はけりがつきませんけれども、じゃ、この問題は保留して、もう一つ伺ひま

しょう。  
三十年たつて払い終わった、そのときに収益調整はもうなくなるわけですね。一応。そうすると、この三つの会社はもとの姿に戻るわけだ。——ああ、そうか、有償、無償にこだわるのはそこかな。そうなりますと、三十年たつてリース料を払い終わりますと、収益格差が出てきてしまうのですよ、裸で。東海会社はうんともうかつて、東日本会社と西日本は余りもうからぬというのが、三

十年先はわからぬとおっしゃるかも知れませんが、昭和三十年と六十年、これを比較してごらんない。東京—大阪間というのが日本の輸送のメインルートであつて、ここが一番もうかるという体制は変わらないですよ。恐らく後三十年たつてもこの体制だけは変わらない。だから、裸になつたときにまた非常にアンバランスな会社ができてしまふ。もしそれを相定して、それで有償、無償論をほかしているのだとしたら、これは大変悪い。ですけれども、それに気がつかないでいるとすれば、もともとスタートが間違つてい

ますよ。そう言わなきゃならなくなる。

私は、本当は三分割論に触れることはすまいと思つていたけれども、そこまで頑張られると言わなきゃならぬので、やはり三分割したこと

がもととも間違ひなんです。収支の極端にアンバランスなものを三つづくる必要がどこにあつたのかということなんです。だから、収益のバランスするところでもって東西に切れれば、こういう

リース機構論なんというものは必要なくなつてしまふ。何も要らないんですよ。多分、静岡県と愛知県の間境ぐらゐ、あの辺のところでもって東西に分けますと、大体収支均衡します。東海道線を二つに切るといふ問題はありますけれども、実際のコントロールはすべてコンピュータで全部東京とコントロールしていただきます。それには支障がありません。ですから、そうすれば何もなくなつてしまふのです。私は、本当はそこまで言わないつもりでありましたけれども、突き詰めて言うとそこまで行つてしまふのですよ。

ですから総理、先ほどいつまでも管理機構を置くつもりはない、つもりはないままでじやなかったのですかな、置く必要はない、正確には忘れましたが、要するに……（中曽根内閣総理大臣「検討する」と呼ぶ）検討するのですか。とにかくもう一遍これは検討なさい。それでよく頭を冷やして考えていただければ、そのうち私は、テレビでお聞き

れども、考えてほしいと思います。どうですか、もう一遍検討してください、総理大臣、運輸大臣。

○橋本國務大臣 御命令であれば何回でも検討はいたしますけれども、私どもは必要と信じてこの案を提出をしたわけでありませう。

きのう、浅井委員にも私は、二分割というのは本當に一つの考え方であるというところは素直に認めました。ただ同時に、中京経済圏というものが現実には、そこに対する輸送の状況等を考えれば、三分割案も私は間違ではないと思うということをお願いした次第であります。ですから、検討は何回もいたします。しかし、私どもはそう間違った内容のものを提出したとは思っておりません。

○河村委員 大間違いなんです。だけれども、検討はするがというのじゃ、本當に期待できませんが、中曾根さんがそういつまでもやっていたいものかどうか、検討するというお話でございますから一応予をおさめますが、しかし、行革を本當に熱心にやっておられる方は、おわかりでなければならぬはずなんです。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕  
一体、特殊法人というものは常に自己肥大をいたします。一回つくと。いろんな仕事を始めまして、それで永続するものなんです。それが決して新しい民営の会社を育てるゆえんではないというところだけは間違いないが、これだけは申し上げておきましょう。

旅客会社の収支と、それから貨物会社をどうやってバランスさせるか、この二つの問題を次にお尋ねをいたします。

旅客会社の収支を見ますと、輸送人キロ、輸送量ですね、輸送人キロで見ますというところ、東日本を除いて全部輸送人キロは減少しております。ずうっと減ってきておるのです。六十五年まで。ところが、運輸収入はふえることになっております。それがなぜかといえますと、結局、運賃値上げによって輸送人キロ、輸送量の減少をカバーして、なおかつもうちょっともうかるようにしよう、こういうことなんです。そうすると、一体そんなことが可能なんだろうか。輸送量が減っていくという会社では、もう常に値上げ以外に——ベースアップなどをしなくとも、輸送量が減っていくのですから、ですから値上げをしていかなければやっていると、これは会社なんですか。そういうものが本當に成り立つものであろうか。いかがですか。

○橋本國務大臣 今回、旅客会社の収支見通しの試算におきましては、確かに運賃の改定というものを織り込んでおります。しかし、これは賃金の上昇あるいは物価の上昇等がありますために、確かに年率三ないし六程度の昇を見込んでおるわけでありませうが、これは過去の国鉄の十年間の人キロ当たり運賃・料金支払い額の上昇率、年率八程度に比べれば、随分抑えた試算をいたしております。また同時に、今度の収支の見通しの計算上、旅客会社の人キロ当たりの運賃・料金支払い額が、六十三年以降に降私鉄における場合の平均的な支払い額に徐々にさや寄せをしていくという仮定をいたしております。私鉄経営にだんだんさや寄せをしていくことを考えておりますので、国電等としましては私鉄との運賃の開きが拡大するようなことはないと考えております。この試算で推移できるものと考えております。

○河村委員 私鉄並みというのは、私鉄の場合には都市の大手の交通会社と地方の会社とは全然別のは運賃の立て方もやっております。今度の運賃値上げ、毎年三割というの、これは一体どういうふうな考えでおりますか。

○林政府委員 これは全私鉄に対して、すべての会社を比較するわけではございませんで、私鉄を四つのランクに分けております。要するに、輸送密度が八千人未満のいわゆる過疎地帯の私鉄、いわゆる中小私鉄、それから八千人から二万人まで、それから二万四千から八千人から九万六千人、それから九万六千人以上、これは大手の私鉄でございますけれども、そういう四つのランクに分けて、それぞれのランクの平均的な、要するに人キロ当たりの運賃支払い額というものを算出しておるわけなんです。そして、今回新しく算出する六つの会社について、それぞれのランクに当てはまるもの同士で比較をしていく。当然、東日本会社の平均輸送密度は高い。それから、北海道会社の輸送密度はそれより低いわけでございます。それから、先ほどの四つの私鉄のランクに合うようなレベルでそれぞれ比較をしまして、昭和六十六年度、算定から五年後に大体そのレベルに近づくように一人当たりの支払い額というものを考えていく。その結果が資料としてお出しした各会社ごとの一人当たり運賃支払い額のアップ率ということになるわけでございます。

○河村委員 それはわかりましたが、一つの旅客会社の中では運賃は同じですか。

○林政府委員 これは当面は、来年の四月の時点では、現在の国鉄の運賃水準あるいは運賃体系というものがそのまま移行するという前提で試算をしております。現在国鉄の場合、例えば幹線と地方交通線ではおおよそ一割程度の運賃差がある。さらに、東京国電その他大都市の国電については、一般の運賃より若干低い水準。これは他の私鉄との関係がございまして、低い水準にあるというふうに、既に現在でもある程度の水準差があるわけでありまして、それが新しい会社に移行する際には、とりあえず来年四月一日はそのままの姿で移行する。その後、その会社の中でどういう運賃体系をとるかというところは、これはまさに会社の経営判断にゆだねる事項ではなからうかというふうに考えております。

○河村委員 若干の裁量によって、都市の運賃の上げ方を多少小さくして地方を高くすることはやっております。これからは、大体一律に近いところですね。これからは一体それをもっていいんだらうかということなんです。

ちよっと非常に卑近な例を挙げますと、今ここは国会です。ここから私のうちのある小田原まで行くこととしますと、地下鉄でもって新宿に行くか

東京に行くか、どちらかです。それから小田原から国鉄に乗る。そうすると、赤坂見附から東京へ行くのも新宿へ行くのも、両方とも百二十円で同じなんです。ところが、東京から小田原間は国鉄が千三百十円、小田原が五百五十円なんです。二倍半。五百五十円と千三百十円。だから、小田原のロマンスカーに乗っても千五百十円、まだ国鉄の普通列車に乗るよりも安いんです。だから、私のところに陳情に来た人なんかは、国鉄に乗る人は一人もいないのです。みんな新宿へ行って小田原に乗っちゃうのです。所要時間もほとんど変わらない。

ですから、これから独立してやっていくのは、これでまた大体多少の調整はあっても三割ずつ値上げをしていくというようなことでやっております。都市は競争に負けて、それで田舎の方は、逆に私鉄の方が国鉄より倍ぐらい高いですね。この数字はちよっと後で聞かしてもらいたいと思いますが、そんなことなんです。ですから、同じようなことを考えているならば、私は本州旅客会社の将来はないと思うのですけれども、いかがでございますか。

○林政府委員 国鉄につきましては、ここ数年来、運賃改定に際しまして、大都市におきまして、並行する私鉄その他の関係で、できるだけ競争条件が不利にならないような形で運賃改定を実施してきたという経緯がございまして、ただししかおっしゃるようには、まだ私鉄との間には相当の格差があるということも事実でございます。

それで、これから新しい会社がスタートをして、先ほど申しましたように経営判断でどうするかという場合に、まさにその辺のところ、いわゆる競争条件というものを考えるということが、経営者のこれは非常に重要な仕事になってくると思っております。

先ほど申しました三割と申しますのは、これは運賃改定率ではございませんで、その会社の平均的な一人当たりの支払い額、一人当たりの運賃負担額と申しますか、それを出しまして、それが実

質的に三〇程度年率で増加をするという前提で試算をしておることでありまして、決してこれは運賃改定率ではございません。したがって、実質三〇一人当たりの運賃負担額が増加するというこの中身をどういう運賃制度で実現していくかというのは、これはまさに会社の判断にかかわる問題ということでございます。

○河村委員 私、今度監理委員会の答申を見て非常に強く感じるのは、地方交通線問題、これの扱いが君子豹変と言っているくらいがらんと変わっちゃったことなんですね。本答申の出る前に二回緊急提言というのをやっているのです。緊急提言というのは、直ちに実行せよという種類のものがあったわけですね。

その中で地方交通線、要するに特定地方交通線というのは、これはバス転換その他をして既定の方針でやっておりますから別として、そのほかの七千キロにわたる地方交通線、これを分離独立させなければならぬ。その理由は、要するに全国画一的にやっているから、資金、それから運賃、二つの基幹的な要素を全部一律にやっておる、これではだめだから何とか分離独立をすることを考えるというのが第二次提言だったので。ところが、これがすっかり消えてしまいました。しかし、地方交通線の赤字というのは依然として非常に大きいのです。

今、昭和六十年度の監査報告、これで見ますと、地方交通線七千キロの赤字というのは、六千億円を超えているのです。輸送量で言えばたったの四〇。ですから、これがガンになっていくことは、新会社になっても変わらないのです。だからこれをどうするかという問題が、この監理委員会の答申にも何も無い。何か新しい会社になれば地域の実態に即した経営ができるから、活力が生まれて何とかなるであろうというところが書いてあるだけであって、実際どうなるかというのが何にも答えが出ていない。この問題、新会社ができてすぐの問題にはならないけれども、必ずこの地方交通線の赤字というものが大きくなる

かってくるに相違ない。運輸省というのは、その辺の見通しを一体どう考えているのか、それを伺いたい。

○橋本國務大臣 数字等を私は承知をしておりますので、必要があれば事務方から補足をしてもいいと思います。今回、この十一月からダイヤ改定をいたします。このダイヤ改定の内容は、新会社発足のときそのまま引き継がれるダイヤになるわけでありまして、この地方交通線のダイヤの組み方が従来とは一変しておりますことをお気づきいただけたらと思います。

これは私も承知をいたしますと、どうやって地方においていわゆる地方交通線の利用を国民にもっとお願いができるかという観点から、それぞれの沿線地域の住民の方々の一番使いやすいダイヤ編成というものを中心にして組んでみたわけでありまして、これが一つのきっかけとして、もう一度鉄道というものを国民に見直していただければ心から願っております。

○河村委員 ダイヤを多少見直すことはできるかもしれないけれども、それでも六千億なんという赤字は、これは解消しつけないですよ。都市では私鉄との競争に負け、田舎では安い運賃で私鉄に負け、このバランスは今後も続いてしまっている。だから、なぜ分割しなければならぬかという理由であつた全国画一的経営とか、行き過ぎた相互依存関係というのは、今後新しくでき上がった会社の中でまた形を変えて存続するんですよ。ですから、これに答えを出さないと、私はこの旅客会社の将来はないと思います。現実には、さき申し上げたように輸送人キロはほとんど減っていくのだから、それを運賃値上げで補つてやるとカバールしているという状態なんです。ここにメスを入れないと、とても新しい会社の将来はないと私は思うんです。どうですか、もう一遍この問題を本格的に検討する場を設けてはいかがですか。

○橋本國務大臣 私は、実は運輸大臣というものが就任をしまして初めて知ったことであります。が、それぞれの都道府県において交通機関の依存率というものが地域によって随分違うものであるということを知りました。そして、その中で確かに自家用車の依存率が高まり、鉄道の依存率が落ちておるということは事実でございます。そして、それにはそれなりにさまざまな原因があるのかと思いますが、それに対する一つの答えとして、ダイヤの編成がえというものを、地域住民の足として今後とも使っていただけるようにということとを私は考えてまいりました。もちろん、国鉄当局の諸君は私ども以上に真剣に考えたことと思います。

この地方交通線の問題というのは、最終的にはやはり国民にその鉄道を利用していただけない限りどうにもならないことではありますけれども、その利用率が落ちてきた原因というものを私どもは調べていく過程で、やはり例えば自分たちの一番移動したい時間帯に列車がない、あるいは時間不定期で、例えば一時間ごととか三十分ごとにとくと、きんごとしたダイヤが組まれているば使いたいのにそれが不定期であるとか、いろいろな御意見をいただいた中でダイヤ改正という形で一つの答えを用意したわけであります。御指摘のように、これからは私も私としては真剣な検討を引き続き加えていきたいと思っております。

○河村委員 旅客会社については、そういう大きな問題が残っているんだということを指摘するにとどめます。

貨物会社のことを伺います。最近の赤字は六十年度で四千四百六十一億。それで、今使っておられるいわゆる回避可能経費、アボイダブルコスト、これを採用して二億二千二百億円の赤字、これが六十年度の決算です。ところが、人件費は二千五百億円で、すなわち、どこにしましても、アボイダブルコストで見ても、人件費をゼロにしても成り立たない、そういう計算になるわけです。それが今度の新会社成立と同時に、この収支計算によると一応黒字が

出ることになる。だから、ちょっと魔術みたいな感じがあります。もちろん、人件費も思い切って減らすことになっておりますが、一体こういう数字が成り立つんだらうかという非常な心配をしております。まず、その見込みについて先に伺います。

○橋本國務大臣 今回の貨物鉄道会社における今後の輸送需要というものは、通運事業者あるいは荷主の方々等の需要動向を踏まえながら、品目別にある程度の計算をしてみました。確かに、例えば石炭につきましては最近の国内炭をめぐる諸般の情勢、また、石灰石につきましては大口の荷主の動向等を勘案いたしまして、かた目に輸送量を想定をいたしました結果、現在から大幅に減少するものという見込みを立てております。これは委員の御指摘のとおりであります。しかし、石油あるいはセメントなどにつきましては、今後とも安定的な生産量が見込まれておりますことから、輸送量についてもほぼ横ばいという推移を見込んでおりました。今御指摘のポイントになりますのは、今後のいわば貨物会社の主力商品ともいえるコンテナについては、これは物流業者への一括販売の推進などにより、将来的にも順調に伸びていくという予測を立てております。

こうした結果から計算をしてみますと、輸送量全体は確かに減少いたします。しかし逆に、輸送距離が長くトン当たり収入の大きいコンテナというものが伸びていくことから、会社全体の収入は、まさに先ほど御指摘のありました要員の問題等も含めまして、着実に増加をしようと考えているわけでありまして。

○河村委員 今おっしゃったように、石油、石灰石、セメントその他車扱の大口の貨物は、六十五年までずっと減っていく。それをコンテナでカバーしているわけでありまして、六十二年で千六百十四億円の収入を予定しておりますが、一体コンテナに依存している額は幾らですか。

○林政府委員 昭和六十二年のスタート時点、初年度でございますが、その時点での、六十二年

度の貨物会社の収入、ただいま先生から御指摘のありました千六百十四億のうち、コンテナは八百一億を試算上計上しております。

○河村委員 「新しい貨物鉄道会社のあり方について」という運輸省でつくった書類があつて、大体それに基づいてこれからの会社の運営をやつていけるようでありますが、その場合、コンテナ輸送は往復列車単位の御売、まとめて列車ごと売つて、それで稼ぎなさいというようにすることに相なつてゐるようでありますが、一体八百億のうち、御売で列車ごと売るのであればカバーしてゐるのですか。

○岡田(昌)説明員 お答えいたします。

現在でも実は御売といふのはいろいろな手段、いろいろ多岐にわたると思ひます。現在でも販売の約四〇％は列車を固定的に販売いたしてあります。六〇％につきましては出荷量をつけてまして販売いたしまして、そういう意味では、突然ある日、毎日毎日ばかばか売れてゐるわけではございません。したがつて、今四〇％は固定的に売りますが、六〇％は量的に売つてゐるわけでござい

ますが、今回からはもう少しそれを拡大いたしまして、往復販売を計画いたしてあります。と申しますのは、千二百十八万トン昨年送りましたが、六十二年度は一三％増で考えておりますので、今ダイヤ改正以降は詰めておりまして、かなり往復販売ができるという段階になっております。

○河村委員 かなりといふのは大変大ざっぱな話ですが、八百億のうちのどのくらいに該当するのですか。

○岡田(昌)説明員 実は御売販売の先ほど申しましたような形で今詰めておりますので、形としては千三百七十万トンの販売が年間平均ではできるといふふうに考えております。ただ、売り方としましては、今のうちに四〇％ぐらいが固定の列車売り、六〇％は量的な売り方で売つております。それを今後会社発足と同時にだんだんと往復型に、といふのは業者もいろいろございしますので、往復で例えば千五十一列車は今六〇％売れて

おります。しかし、千五十一の帰ってくるのは四〇％売れてない。しかし、これを往復の業者ごと一括して売れるかどうかといふのは今後の詰めでございますので、売れてゐるという意味では、私も自信を持って、六十二年の会社発足につきましては千三百七十万トンぐらいのコンテナが売れるといふふうに確信いたしておりますが、契約のやり方としましては、今後さらに往復だとか、さらにもっと含めて地域別だとかといふような売り方を拡大していきたい。その方がどちらかといへば売り方としてはより固定的になる、そういうふうに考えております。

○河村委員 なぜしつこく聞くかといふと、列車ごと売つてゐる場合には、その列車に幾ら積んであらうと値段は変わらないけれども、そうでなければ、積載効率いかによつて非常に違いができるわけですね。だから、大体これまでの、今までの状態、これでは一体積載率がどのくらいであつて、今後の計画としては積載率をどのくらいにするように見ているのか。

○岡田(昌)説明員 積載率を申し上げます。

今現在、コンテナ列車平均九十個積むわけでございますが、現在メーソンの列車、地区間を走つておる列車が百七十一本のうち、百四十一本が地区外、地区を越えて走つております。長距離の列車が走つております。これの積載率は、厳密に言いますと五四％でございます。したがつて、今回の列車ではその百四十一本の列車をさらに精査いたしてございまして、十一月からはこのうちの約九十本につきまして平均八十分ぐらいスピードアップいたします。そういうようなことも織りまぜて、しかもビギンバックとかそういうものを織りまぜて考えてございまして、このメーソンの列車を充実させようといふことで考えております。これは百三十一本ございまして、この積載率は六九％、約七〇％を見込んでおります。したがつて、メーソンの列車だけの積載率を見ますと二九％のアップになります。これは全体の輸送量が一一三％にふえることを計算しておりますが、メーソンの列車に

絞り込みますと、積載率は約二九％ほど上がるというふうなことを積算しております。

○河村委員 私は、コンテナ輸送といふものがこれからの貨物会社の運命を決定する材料であつて、同時に、日本の道路事情、それから長距離トラックの過酷な労働条件等を考えれば、そうすれば、商売のやりよういかんでは、長距離の貨物はトラックから鉄道に移つてくる要素は幾らでもあると思ふのです。だから、それをどうつかんでいくかといふのが貨物会社からの唯一最大の課題だと私は思つてゐる。それには従来既成の通運業者だけに頼つてそれだまゝ買つてもらうといふことだけに集中してございまして、そうするとどうも将来性がないんじゃないか。もつと幅広く多くの物流業者を相手にして、それでコンテナを充実させることを考えなかつたらだめだと思ふので、その点を一体どう考えているかといふことを聞きたかつたのです。

○橋本國務大臣 先日、私もこの点を河村委員からお教をいただきました。今まさに御審議を願つております改正法等施行法の中でも、免許種別の統合あるいは駅別免許制度見直し等を内容として改正法の御審議を願うわけでございます。しかし、これでは足りないといふ御指摘を先日もちょうだいをしていただきました。やはり私もとすれば、現実問題として円滑な鉄道貨物輸送の確保と通運事業者の健全な発達あるいは利用者保護の機能といふものを考えます場合、これを廃止するといふのはなかなか困難だといふことを言われております。しかし、やはり新会社への移行の後の鉄道貨物輸送の動向等を見ながら、鉄道貨物輸送といふものが円滑に行われるように必要な検討を私どもは業法について進めてまいりたい、そのように考えております。

○河村委員 何か先回りして答弁されちゃつたような格好ですが、今準備しておられる改正法案の内容といふのは、あれはただ一駅一駅指定するのをまとめて指定するといふだけのことなんです。よ。あと何にも変わつてないんです。それじゃち

つともふえやしない。まず第一、今新しく通運免許を取らうと思つと、既存の業者の同意書を取りつけて持つてこいといふことになつてゐるんですよ。御存じかな。こんなのをやつていたんじゃない、どうにも世の中に逆行してゐるのですけれどもね。大臣、知つていますか、これ。

○橋本國務大臣 いや、私は存じませんでした。ですから、先日御指摘を受けて初めて私もこういう問題のあることを承知したといふことで、素人の情けなさを感じた次第です。ですから、先回りの改正部分ではこれでありまして、なほ当然検討を必要とすると思ひますし、検討いたしますと申し上げたのもその意味であります。

○河村委員 これは貨物会社の営業活動にもよることなんですけれども、私の知る限りでも、いわゆる地場のトラック業者といふのがありますね、区域貨物自動車運送事業。この業者といふのは、みんな大きな荷主を持つてゐるのが大部分なんです。ですから、速くに運んでゐるのが多くて、鉄道を利用したいといふ潜在的な需要といふのはうんとあるのです。ただ、通運会社に持つていきますと、手数料は取られるし、通運料金取られて、それでおまけに自分の荷主がわかつちやいまして、お得意さんを奪ひ取られるおそれもある。だから、なかなか持つてきませんよ。ただ、需要はある。ですから、これを広げていかなければ、やはりコンテナ輸送といふのはふえていかないのです。

それにはほとんど免許を取らしたらいんですよ。ね。もともと通運業法といふのは、貨物があり余つて、需要があり余つて、鉄道輸送力が小さくてどうにもならぬときにつくつた法律ですから、非常に制限的になつてゐるのです。ところが、今や貨物の積みおろしをやる駅なんといふのはがらなんだからね。もう閑古鳥が鳴いちゃつて、だれが入つてきたつて平気なぐらいあいてゐるわけなんです。だから、今どこか限定的な免許が



したのは、利子と特定人件費であります。

資料をもらっておりまして、私の方から申し上げても、一般勘定が一兆二千百九十九億円の利子、特定勘定が三千四百五十七億円、合わせまして利子は一兆五千六百五十六億円であります。それから特定人件費は、三千五百五十八億円、これは特定年金相当額であり、また七千六百

二十一億円、これは特定退職手当であり、合わせますと一兆一千百七十九億円ということになります。これを三百六十五で割れば、一日当たり七

十四億円という結果が出るわけであります。つまり、六十七億の赤字だと言いますけれども、実際には利子と特定人件費を合わせれば七十四億円でありますから、一日の黒字が七億円というのが実態なんであります。つまり営業収支は七億円の黒字黒字、直接輸送にかかわるところは七億円の黒字ということなんであります。いかにも何か赤字、赤字、こういうふうに言っていらいしやる中

身というのは今申し上げたとおりであります。

○橋本國務大臣　支出ということで申しますなら

ば、確かに利子は一兆五千六百五十六億円であります。減価償却費も五千九百八十八億あります。物件費等も九千八百四十億であります。人件費は二兆七千七百九十七億円であります。その中で数字を組み合わせて御論議をいただきますとも、現実の国鉄の実態は今申し上げたとおりであります。

○中島(武)委員 これは政府の資料で私が試算をして申し上げているわけであり、この中身についての間違いは何もないわけなんです。

それや、重ねてお尋ねしたいと思っておりますが、国鉄の長期債務残高の区分を、設備投資額と赤字による資本金不足額に区分をして、そして設備投資額と設備投資の長期債務残高に占める比率を明らかにしてほしいと思います。

もう一つあります。今のものを昭和五十年度とそれから五十四年度とそれから昭和六十年、この三つに分けて述べていただきたいのです。なぜこれを言うかといいますと、第一回の累積赤字の

棚上げは五十一年でありますから、その前年の状態はどうだったのかということ。それから第二回の棚上げが五十五年でありますから、その前年の五十四年はどうであったのか。そして、今民営・分割ということを言っているわけでありまして、その前年の六十年度と、こういうふうに求めおけるわけであります。

○橋本國務大臣　以前の二つにつきましては、私は手持ちをいたしておりませんので、事務当局から補足をさせたいと思います。

ただ、今の御質問、六十年度末長期債務残高三十三兆六千億円の中で、設備投資によるものは約十四兆五千億円、償却前赤字に相当いたします運営資金不足による長期債務残高は約九兆一千億円でありまゝです。なお、設備投資によるもののうち約五兆円は減価償却費相当の取りかえ工事分でありまゝです。ですから、純粹の増強工事等のための設備投資によるものは約九兆五千億円であります。残余の数字は今手持ちをいたしておりますので、事務方から補足をさせます。

○前田勲明員　御指摘の五十年の数字でございますが、五十年度は累積赤字が三・二兆円ございます。そのうち資金不足が一・四兆円ございます。したがって、残りしました一・八兆と、それからその他の設備投資等に、増強等に向けられます三・六兆、合わせまして五・四兆というのが事實上設備投資に向けられた、こういうふうに推定できます。

それから五十四年でございますが、資金不足によりますものが三・六兆、それから償却費相当分が二・五兆ございます。これと増強投資等に向けられました六・六兆がございますので、投資に向けられたものが九・一兆、こういうふうと考えられます。

○中島(武)委員　今の数字のとおりだと思つて  
すね。これは結局、パーセントに直します  
と、長期債務等累積赤字の中に占める設備投資の  
率、これは五十年度が七九・四％、それから五十  
四年度が七一・六％、六十年度が七一・四％とい

く見積もつても昭和六十年には一兆三千二百億ト  
ンキロになり、昭和四十四年度に比べて四・二倍

になる、そのため鉄道の輸送能力を当時の四・六倍にしなければいかぬ、そのために新幹線は九千キロ以上建設をして、浮いた在来線を貨物に使うんだ、こういうことが述べられております。

それからまた、これはある新聞によりますと、四十四年の春に當時の田中角榮幹事長が国鉄総裁磯崎氏らを前にしまして、赤鉛筆で新幹線網の構想をかいてみせたということが具体的に報道されております。夏頃から所謂「真つ光」が、奥が佳

つた。次は東北を抜けて札幌まで一本。北陸へ進  
四国へ、赤鉛筆は地図の上を駆けた。九州まで進  
んだところで、二階堂君がいたなとひととり言を言  
いながら鹿児島へ一本。さらに橋本君はと、水戸  
近辺から新潟方面へ一直線に一本引いたというよ  
うなことが生き生きと語られておるわけでありま  
す。そして、もう既に御存じのところであります  
けれど、それから折々衆議院の建設が台まつことい

うことはもう周知のところでありまして、東北、

上越、そして成田新幹線、この建設が始められ、いったんめでたくなります。

そこで、実は総理にお伺いしたい。

中曽根総理がたしか運輸大臣をやられているときに、第一次の再建計画が出されたと思うのですが、この再建計画は総理がよく御存じのところですね。けれども、設備投資を抑制する、そして投資見直しは十割で三兆二千億にする、ということば

規模は十年間で三兆七千億円に達するといふこと  
決定されたわけであります。この政策がずっと事  
行されていたら、長期債務はこんなふうになっ  
ていたのではなかつたかと思つたのですけれども、  
なかつたのではないかと思ふのでなければなら

理の見解を伺います。

○中曽根内閣総理大臣　もう二十年くらい前のことですから、精細には、正確には記憶しておりませんが、たしかＡＢ線等も通ずる設備投資の抑制という考えは、当時からあったと思います。

○中島(武)委員 総理に重ねてお尋ねをいたします。

を百八十度転換する、そういう内容のものであり

か。

方法と対比してみました場合、これは確かにその

こういうふうに指摘をして、

ました。第一次の方は先ほども言いましたように設備投資を抑制する、そして十年間でこれこれと、こういうふうな抑制をしておつたのですけれども、第二次は逆に超拡張政策をとつたわけでありまして、投資規模は十年間で千兆五千億、第一次計画の三と三倍であります。また、借金政策を転換して、国は補助をするんだということを言いましたけれども、しかし、実際には大した補助はされなかつたわけでありまして、総理は当時田中内閣の閣僚だつたわけですから、みづから決めた第一次計画、これは全く百八十度違う政策が決定された。同じこれはまた閣僚としてでありますから、この点についてどう思われたか、お教えをいただきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 そのころ通産大臣をしていたと思ひますが、そのことはよく記憶してありません。

ととき金の金利の状況にもよりますけれども、例えば一般金利七厘という水準を仮に仮定をさせていただいたとしたら、実はほぼ同程度の利子負担軽減効果が出ております。したがって、今御指摘のような助成方法をとつたとしても、新幹線の収支が大幅に改善をされたとは言にくい状況であります。必ずしも御指摘のとおりではないと思ひます。

これらの問題の解決についても、まず国鉄自身が今後累積債務を極力増やさないことを念頭に置いて最大限の努力を行うべきであるが、その大部分は国鉄の企業採算を越える構造的問題であり、国鉄自身の努力のみでは到底解決し難いものである。本委員会は長年にわたり、これらの問題の解決を国に対して要望してきたところであるが、これまでになされた助成措置等では問題の根本的解決にはなり得ず、事態はますます深刻の度を加えている。特に毎年度の欠損金の処理については、これを借入金によつて補てんするという欧州諸国に例をみない措置がとられてきたが、このことは欠損と借入金とが相互に増大していくという悪循環に陥ることになったのみならず、問題の処理を先送りしてきたものであつて、国鉄財政の今日の窮状を招いた大きな要因である。

○中島(武)委員 実は、鉄道建設審議会が東北、上越、成田新幹線を決定するに当たつて、政府が五〇%のお金を持つ、そういうふうになつた、こういうことがあるのです。

○中島(武)委員 仮定というよりは、半額政府出資を受けるという前提によつて試算をしてみると、非常に良好になつていくということでありまして、私が申し上げたとおりなんですけれども、私、非常に大事だと思ひます。いろいろな国鉄の赤字問題は非常に議論になつておるわけでありまして、赤字、赤字と一口に言ひますけれども、今いろいろお尋ねをしてきたこともかかわつてなんですけれども、例えば前運輸大臣の三塚さんもその著書の中で、問題は設備投資に要した資金のほとんどが戦後全期間を通じて借入金であつた、このことなんだということを言ひつておるわけでありまして、私は、そういう点ではやはり赤字は借金政策による巨大投資に原因があつたんだということを言ひつておるわけでありまして、この点について運輸大臣と総理の見解をお聞きしたい。

○中島(武)委員 私だけがこれは言つておるわけじゃないのです。例えば、これはよく御承知だと思ひますけれども、例年監査報告書が提出をされております。この中でどういふふうになつておるのか。

これは例年例年監査報告として報告をされてきているところがあります。ここにやはり国鉄財政の処理を政府においてもっと早期にやれということとを監査報告は非常に強調しているわけでありまして、私もそれはかねてから言つてきたことでもありますが、この点私は、非常に大事な点じゃないかと、もっと率直に申せば、もっと早くこの問題の解決をなせやならなかつたんだらうかというふうにお尋ねをいたしたいと思います。

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

な、これにつきましては半額政府出資を受けるといふ前提によりまして試算をいたしてあります。それによりまして、東京―盛岡間、東京―新潟間、東京―成田間、いずれも非常に収支が良好であるといふこととございます。なお東京―盛岡間、東京―新潟間につきましては、現在線の収支ともからめて相当早い時期に黒字になるということが明らかになっております。

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

こういふことが、これは総理がこの鉄建審の会長に就任したそのときに、過去の経過の報告としてやられておるわけでありまして。

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

私はず、これは運輸省の報告なんですけれども、鉄建審をこういふ点でごまかしているんじゃないか、率直に言うとうそいふ感じがするのですけれども、総理はこの点について御承知でしょう

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

○中島(武)委員 先ほど御指摘のありました鉄道審議会において、東北・上越新幹線の建設に際して、建設資金の二分の一を政府出資、残りは長期借入金という前提を置いて計画決定がされたということとを承知をいたしております。しかし、そこで今度は申し上げたいことでもありますけれども、東北・上越新幹線の建設費については、政府はこれに係る借入金の利払いのうちおおむね三・五%を超える部分について利子補給をし、資本費の負担の軽減を図つてまいりました。この利子補給によります方法と工事費の半額を出資として助成する

でありますけれども、逆に設備投資そのものは、輸送サービスの向上あるいは安全確保等を通じて経営の改善にむく寄するということであり、かねてから工事費補助金あるいは建設費補助金等の所要の財政措置を講じてきたところであります。また、東北・上越新幹線につきましては、先ほど利子補給方式において七割という仮定を置きましたが、むしろ相応の助成をしてきておるといふことも申し上げたところであります。

○中島(武)委員 経営形態に原因を求めるのは正しくない。赤字が累積したのは経営形態のせいではないわけですね。さつきから言っているとおりであります。やはり公共性の高い企業、国鉄が、民間企業並みの独立採算制でありながら、借金による巨大投資を押しつけられたからであります。借金政策でやらなければならぬ、ここにやはり大きな問題があるわけでありまして、こういうやり方を押しつけられているならば、これは経営形態に原因があるわけじゃないわけですから、たとえ国有であれ民営であれ、あるいはまた公営であっても、にっちもさっちもいかないことは言うまでもないことじゃないでしょうか。私はそういう点では、これははっきり申し上げて、いろいろと親方日の丸というふうに言われておりますけれども、それはむしろこういうものを借金政策で押しつけてきたところに、ずばり言えば政府・自民党にあるというこの点を言わなければならないのじゃないだろうか、この点は経営形態のせいにするかえることはできない問題じゃないかということをはっきり指摘をしたいと思うのです。

○中島根内閣総理大臣 私がたしか運輸大臣のころ、また総務会長のころ、記憶したところによりますと、鉄建審等を使ってA線、地方ローカル線をつくっていただきましたが、その経費はそれほど大きくないのです。国鉄の赤字の大部分はどこからきているか。私の記憶では、黒字になっていない線はどこかという、東京の山手線とか、それから高崎線、それから東海道線、大体この三つは黒字であって、あとは東北線とか山陽線とか北陸線

とか九州の各線は全部赤字になっている。これを見ますと、つまり固定資本がうんとかかるという意味は新線建設からきているので、新線建設の場合は地方ローカル線が多いわけです。しかし、その負担というものは全体の赤字から見ればそれほど多くはない。しかし、赤字の大部分はどこからかという、これはさつき申し上げたように、山手線と高崎線と東海道線しか黒字になっていないので、あとの動脈線であるところの東北本線も、あるいは山陽線も九州の各線も、北陸線も全部赤字になっておる、それが赤字の大きな原因であるということをおさ、記憶しております。これはどこからきているかと言え、やはり経営それ自体がモータリゼーションに対抗できなかったとか、あるいは人員が多過ぎた、私鉄に比べてみたら人員が多過ぎて経費も余計にかかり過ぎた、そういう部分も非常にあったんじゃないかと思うのであります。

○中島(武)委員 モータリゼーションに負けて一休幾ら赤字がでたんでしようか。私はさつきから申し上げておりますように、やはり大きな設備投資、ここに一番大きな原因があるというところは、数字が証明しているところだと思っております。それから経営収支は、さつきも見たとおり決して赤字ではないわけでありまして、先ほどはつきりしたところではありませんか。だから、私は数字を挙げてこの問題をやっていっているのであります。一番の問題というのは、やはり問題はどこにあるかと言え、借金政策で投資をしなければならぬというところがあったわけでありまして、だから、この問題を経営形態の問題にすりかえるというのは全く正しくないということをはっきりもう一度私は申し上げて、次の質問に移りたいと思います。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席) 共産党の村上議員が本会議の質問で、国鉄の全資産を再評価し、その全容を所有者国民に明らかにすべきである、こういうふうに申し上げたのに対して総理は、九月三日付官報で公表している、

こう言いました。これは時価評価をした数字でしょうか。(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願います。――橋本運輸大臣。

○橋本運輸大臣 前回、本会議の皆さんからの御質問でもその辺が大変御議論をいただいたところでありまして、政府は、新事業体に承継する事業用の資産というのにつきましては時価で引き継ぐという方針を決めておりまして、その時価を必ずしも明らかにする必要はないと考えております。なぜなら、これは国鉄資産の処分が目的なのではありません。あくまでも鉄道事業を継続をさせていくことを目的とするわけでありまして、その大半を占める事業用資産につきまして、その処分を行うことを前提にする価格で再評価をするというのは意味がないと私も考えております。ですから、国鉄財産を処分する価格で一律に再評価をすることは、今回の改革では必要がないと考えておりますし、また行方予定もいたしておりません。

○中島(武)委員 つまり今のお答えは、私の質問に対する答えとしては、九月三日付の官報は時価であるという意味を含めてのお話かと思うんですけれども、どうなんですか、その点は。総理がちょっと今座を外しましたけれども……

○橋本運輸大臣 それで結構であります。時価であります。

○中島(武)委員 村上議員がお尋ねしたのは、時価評価したものを公表されたし、こういうふうな言ったわけでありまして、すりかえないでまじめに答弁をしてもらいたいという気持ちを持つわけですね。

今の橋本運輸大臣から答弁のあった点なんですけれども、私がお尋ねしたことじゃないことにお答えをいただいたわけなんですけれども、きのうの当委員会におきまして、それからまた過日のNHKの討論会におきまして、世論調査が問題になりまして、民営・分割賛成が非常に多いという結果が出ているということが言われました。私

は、これはあれだけ政府が大宣伝をする、そして今も議論になりましたように、国鉄の経営形態に赤字の大きな原因があるんだというような宣伝があれだけやられれば、やはり国民はそうかと、じゃあ民営・分割やるのはやむを得ないなというふうな考えるのは、私は道理があると思うのです。しかし問題は、実は先ほどから言っておりますように、そうじゃないわけでありまして、そして、今の資産の問題に關してもそうなんですけれども、国鉄は赤字でにっちもさっちもいかない、そういうふうな言われれば、もう破産状態か、こういうふうな国民が思ってしまうのも無理からないところでありまして。

そこで、私がお伺いしたいのです。今橋本運輸大臣が言われましたけれども、事業用資産はその時価で引き継ぐんだというお話でありますけれども、それじゃ時価で引き継いだ資産は鉄道事業に永久に使うというふうになっているのか、あるいは将来とも他に転用できない、あるいは転売することはできない、そういうふうになっているのかどうか、ここをお尋ねしたいと思うのです。

○橋本運輸大臣 ですから、先ほど私は、本会議の貴院の御質問をも踏まえてお答えを申し上げると申し上げた。それが答弁をさらしたと言われれば、それは大変私としては心外でありますから、その点は御理解をいただきたいと思ひます。

ただ、今私は、先ほどから何回も同じことを申し上げておるのではありませんが、大変失礼ですけれども、お気に召す数字だけを拾い上げて黒字であると言われまして、事実赤字であるという状態は消えませんが、この点だけはひとつはっきりさせていたきたい。

そこで、まさに事業用の資産でありますから、事業をしていくために必要な資産を新会社に継承するわけでありまして、これは会社が存続するし、鉄道事業を営む限りにおいてそれが処分をされることは考えておりません。

○中島(武)委員 私は、赤字を何も全面的に否定しているんじゃない。經常収支は黒ではないかと

いうことを言っているわけでありませう。輸送にかかっている費用は黒字じゃないか、こういうことを言っておるのではありません、何も赤字の事実を否定しているわけじゃない。どうも、橋本さんとの論争は、本当はすれ違っていないんです。いらないけれども、すれ違わせてこられるようだから、この辺はもう一回はつきり申し上げておきます。

それじゃお尋ねしますけれども、その土地の引き継ぎがやられた、五年間を過ぎても簿価で買戻すことができますか。五年間を過ぎない間は買戻すことができますようでありませうが、この点はどうですか。

○林政府委員 今度御提案申し上げている法律案によりましますと、五年間はおっしゃるとおり清算事業団に簿価での先買い権がございます。その期限は五年間でございませうが、いずれにしましても、新会社が重要資産を処分する場合には運輸大臣の認可が必要でございませうので、その段階で行政判断が入るといふことでございませう。

○中島(武)委員 今申し上げましたのは、この改革法等施行法案の三十二条に係る問題なんですけれども、いただいた資料によりましますと、会社法の八条関係のところ、今お話のありました運輸省令で、これによりましますと、「譲渡等」に關し認可を要する重要な財産は、一定価額又は一定面積以上の鉄道施設等とする。」と、こういうふうにあります。お尋ねしたいのは、「譲渡等」に關し認可を要する重要な財産」といふのは一体何なのかということでありませう。

○林政府委員 財産の種類は、これは土地に限らずすべての資産を含むわけではございませうが、やはり認可を必要とする資産というのにつきましますは、ただいま省令案で、省令案といひますか省令の骨子案で明示しておりますように、土地であれば一定の面積、あるいはその他の資産であれば一定の価額以上というふうな、すべて細目に至るまでということではなくて、ある限界を設ける必要はあるかと思ひます。ただその場合に、先ほ

どから御指摘のような点については十分勘案の上、その面積とか金額を決めていく必要があるだろうというふうに考へております。

○中島(武)委員 例へば営業線を廃止するといふような場合だと、あるいは土地の問題だとか、そういうようなことが含まれるという話らしいですけれども、もともと先ほどから明らかになっておりますように簿価で引き継いでいる、帳簿価額で引き継いでいる、そういう土地を譲渡するという場合に、大臣の方はこれは結局何も関与しないといふことになるのでしょうか。よくわからないうち、「重要な財産」は一体何なのか。「一定価額又は一定面積以上の鉄道施設等とする。」と、こうなっているわけですね。そうすると、これは一体、もともとはその鉄道をやるということ簿価で渡されていく、引き継がれている。それに対してどうなんですか、これは関与できるのですか。

○橋本國務大臣 もともと、新たに発足をいたしました会社は、鉄道事業を営みつつ、それに關連する事業が営める状況にもなっております。それは民間の鉄道企業でも、現実に御承知のように、附帯事業によってその収支を支えていくケースが往々にしてあるからであります。そして、そうした意味での事業を行う最小限の資産を繼承してこれらの会社は発足をするわけでありませうから、売るとおっしゃいますけれども、現実にはそれを売ってしまつたら企業として存立し得ない場合も出てくるわけでありませうし、また例へば、不動産処分を必要とするような場合に清算事業団が譲り受けを可能とするわけでありませう、そうしたことで十分対応できるかと私は考へておるのです。

○中島(武)委員 これは五年間を過ぎたら簿価で買戻せぬ。そして今お話のあったように、鉄道施設であるから簿価で渡した、しかし事情があらう営業線を廃止するという場合もあるでしょうし、あるいはもつとこれは土地利用の有効活用を図りたいというふうなことであれば、この高度利用をやつて空いたところをいろいろ譲渡するとか、まあそういうことができるわけでありませうけれども、そしてそれは大変便利なところであるならは簿価との開きは極めて大きなものがあると思ふんです。その場合には率直に言つて大変大きなもうけが保証されるということになるんじゃないかと思ふんです。だから、その点についての歯どめが何もないのかという点についてもう一回伺ひたい。

○林政府委員 先ほど来大臣から御答弁申し上げておりますように、今度の鉄道の事業再建というのは、あくまで鉄道を将来にわたつてこれを維持していくということが基本でございませう。したがひまして、その事業用資産を売却するといふことは、本来的にはこれは考へていないわけでありまして、やはりそれを活用して鉄道事業を継続していただくということがまず基本にあるわけでありませう。

ただし、それにしましても、何らかの事情でその資産の一部を売却することがあるかもしれない。これはまあ、いろいろ今後の事業の合理化その他の進展状況によりましてそういう部分もあるいは出てくるかもしれない。その場合に、少なくとも五年間は清算事業団に簿価での先買い権を付与しておるということでありまして、その後につきましますのは、先ほど来申し上げておりますように、重要財産については運輸大臣の認可をもつて担保していくといふことで十分であらうかといふふうには考へております。

○中島(武)委員 五年間過ぎれば、しかしそれでもう一つちょっと伺つておきたいのは、転売をするんではなくとも大きなもうけを上げることができるといふ可能性も極めてあるわけでありませう。東京駅を再開発して十六ヘクタールほどを、霞が関ビル十棟前後分ほどをつくり出す構想があるが新聞が報道をいたしております。いわゆる天野建設相構想なんですけれども、これに対して、建設大臣にこの構想についてお聞きをしたいと思ふんです。

○天野國務大臣 私のまだ私案程度でございませう。まず政府当局には一応調査をさせておりますが、できれば十一月いっぱいぐらいに構想をまとめ上げて、来年度予算で着工できるようにしたいと考えております。

○中島(武)委員 この問題について、東京駅は当然のことですけれども、帳簿価額で新会社に引き継がれるといふことになるわけですね。運輸省からいただいた資料によりましますと、これは計算しますと平米当たり二千四百七十六円、坪当たり八千七百七十四円という数字になりますけれども、ここで新聞が報道しているところによりましますと、例へて言へば霞が関ビル相当のものを十棟前後といふふうに相当するかと、こういうふうに言つておりますけれども、これはどうなんですか。

○天野國務大臣 一応この計画は地価の暴騰を抑えようという考え方で進めております。そういう観点から一応再開発できようという地域を検討しますと、霞が関ビル八棟分以上建つという設計の権威者がそう申し出ております。

○中島(武)委員 地価の高騰を抑えるという話なんですけれども、国土庁が発表しております首都改造計画、これによりましますと、紀元二〇〇〇年までは東京区部において五千ヘクタールの事務所床面積が必要だといふことを言つております。今、建設大臣のお話を伺ひますと、霞が関ビル八棟分ぐらいのお話を伺ひますが、霞が関ビルは床面積十六ヘクタールであります。その八倍といふことになるわけですから、地価の鎮静にこれは果たして効果があるかどうか、私としては非常にこれはむしろ疑問だといふふうに思ふわけでありませう。なぜならば、五千ヘクタールと十六ヘクタール掛ける八、これとの比較を考へてみましますと、大変疑問に思ひざるを得ないわけでありませう。

てまあ七万円ぐらいというお話だったんです。そして、霞が関ビルの場合には賃貸に供している部分が九ヘクタールあるということがあります。何も私は、霞が関ビルがそのまんま東京駅でというようなことを言うわけではありませんけれども、ほぼ大体そんなに大きな違いはなくなるんじゃないかというふうに思うものですから、そして私の計算に間違いなければ、賃料などは月六十三億円入ってくるという計算になります。

簿価で引き継いだ資産でこういう事業をやるということは、新しい会社が大変大きな利益を上げることができるようになるだろうか。私たちはやはり、一体国鉄の資産というのはいくらだけあるのかということを明確にしておく必要があるんじゃないかというのを非常に痛切に思っています。今国鉄がうちにさつちもいらないから分割・民営だ、こういうふうに言うんですけれども、じゃ、時価による資産は幾らかということは何度か尋ねてもこれは出てこないわけでありまして、そういう点で私は、この問題をやはり明確にしておく必要があるというふうに考えるわけでありまして。

○橋本國務大臣 東日本会社に引き継がれる東京駅の用地というものは、東日本会社が鉄道事業を行うための最小限必要な事業用地であり、非事業用地は売却対象用として生み出してありますことはもう既に明らかにしております。

東京駅周辺の再開発につきましては、自由民主党の公的事業への民間活力の導入に関する特別調査会の御提言を受けて、現在政府部内で検討中ではありますが、線路敷については検討の対象にはなっておりません。

大変失礼であります、天野大臣の東京駅構想は、私は詳細を伺っておりませんので何とも判断のつきかねる部分であります、仮に東京駅の線路上空にビルを建設すると仮定をいたしました場合に、工法あるいは工事費、都市計画との整合性等今後検討すべき事項は相当広範にわたると思っております、現在論議は私は差し控えさせていただきます、と思います。

○中島(武)委員 私は、先ほど指摘したようにやはりこういう問題が起きてくる、だから時価で引き継ぐというのをやり、かつ、全資産を明らかにしないということになりまして、時価で幾らかということについて明らかにしなければ、今私が申し上げたようなことは一つの例なんですけれども、そういう問題が起きてきたときに、やはり国民は大変な疑問を感じるのじゃないかということになります。

同じような問題でありますけれども、私はもう一つお尋ねしたいと思うのです。通信施設の問題であります。

通信施設に対して、昭和五十一年から六十一年までの間だけでも、投資している額は千七百六十二億円になります。引き継ぎ資産額は、通信会社が三百七十九億円、システム会社が七十億円、合わせて五百四十九億円であります。私は、ここで再調達価額、これをやはり明らかにする必要があるんじゃないかということになります。

○橋本國務大臣 今御指摘でありますけれども、今回の国鉄改革というものは、国鉄の資産の処分を目的とするものではございません。あくまでも現在国鉄の行っております鉄道事業等の継続を図っていくというものを目的とするものでありますから、鉄道事業などに必要な通信設備について、その処分を行う場合の価格というもので再評価をするというのには意味がないというふうに私は考えます。

○中島(武)委員 これは新しくつくるとどれくらいかかるか、何兆円もかかるのではないかと、いろいろなことが言われておるわけですが、問題、さつきから申し上げておるように、国鉄が赤字でもう破産状態であるかのように受け取っているのに対して、いや、そうではない、こういう点だという点を明確にするために、私は再調達価額というものを明らかにする必要があると思うのですけれども、似た問題についてもう一つ伺います。宿舎用地の問題なんですけれども、この点について清算事業団の方にほぼ三分の一ばかり行くわけですけれども、そのほか、残るものは簿価でやはり引き継ぐわけでしょうか。

○林政府委員 国鉄の宿舎につきましては、現在もう既に空き家になっている部分がございます。その空き家になっている宿舎の用地については清算事業団の方へ持ってまいります。それから、現在まだ職員が入っている宿舎がございますが、そのうち適正要員規模というものを考えて、将来とも必要な宿舎に見合うものについては簿価で引き継ぎます。しかしそれ以外の、余剰人員でございまして、現在入っておられるけれども、いずれ適正規模になれば空き家になるであろうという部分については時価で引き継ぎます。

○中島(武)委員 使うものについては簿価で引き継ぐ、空くものは時価でという今の御答弁なんですけれども、ところが、これはまた、簿価で引き継いでも、高度利用をするとかいろいろやればまたいろいろ出てくるという問題があるわけですね。だから私は、これらの問題をやりまして、簿価で引き継ぐというだけではなくて、やはり時価をはつきりさせるということが非常に必要になってくるというふうに思うわけでありまして。よく言われておりますように、鉄道資産が百兆円とか二百兆円というふうにあつたら、本間に国民は、これは国民の共有財産でありますから、このまま残して借金を処理した方がよいというふうに考え直す国民もまた多いはずであります。ですから、再評価をしてその判断を国民に問うということが大変必要じゃないか。こういう点からいって、私は時価での資産額を明確にすることを要求したいと思っております。

○橋本國務大臣 今、林審議官から御答弁を申し上げましたように、売却を将来予定をする宿舎用地については時価でということをやっていると申し上げております。

そうして、今のお話を伺っておりますと、私ちょっと一瞬錯覚に陥る部分があるのであります、確かに国鉄という一つの大きな世帯が、一切借金を清算して仕事をやめてしまうのであれば、それはあらゆる資産を時価に評価がえをし、それを売却し、それによって赤字を解消することはできるであらうでしょう。しかし、私たちはその鉄道事業は存続したいのであります。そうすれば、あらゆる資産を売却してしまうことはできないのであります。帳簿上幾らあるといいますが、赤字は赤字として現に存しておるわけでありまして、事業用に必要ない資産は処分することができません。

今お話を伺っておりますと、何か借金を返すためにみんな売り飛ばしてしまつて、もうこれでなくしてしまふという状態を想定してお話かと思ひますけれども、それであれば確かに時価評価というものは必要でありましょう。しかし、業務を継続しようとする限りにおいて、引き続き必要とし、使われていく資産をわざわざ時価に換算をしてみる、私はその必要はないものと思つております。

○中島(武)委員 新会社がやらないといけないというような場合、例えば、先ほどからお話の出るようにローカル線の撤去をやらなければならぬという羽目に追い込まれた場合とか、あるいはさつきからこれも言っておりますけれども、高度利用を図るといふようなことからそういう問題が起きてくるという場合が大いにあるわけでありまして、私はそういう点でこの問題を申し上げておるわけでありまして。この点でやはり明確にしておく必要があるということでありまして。

それで、次の問題についてお尋ねしたいと思ひますが、国民負担の問題であります。事業団法の三十一條の「償還基本方針」、この問題なんですけれども、償還計画のない財政再建計画というのはあり得ないわけでありまして、どんな償還計画を立てていらっしゃるか、この点についてお尋ねします。

を想定すればとおっしゃいますけれども、我々は新会社を立ち行かせようとしておるのでありまして、その点についてはどうか御理解をいただきたいと思ひます。

また、三十一條の「償還基本方針」の中身というお尋ねであります。「償還基本方針」では、清算事業団の債務の償還等の確実かつ円滑な実施を図るという観点から、まず第一に、将来における債務償還等に関する方針の前提を示すために、清算事業団に帰属させて処理することとされた債務の償還及び利子の支払いの予定額を明らかにすること、第二に、清算事業団の自主財源の確保と支出の削減とを図り、債務の償還を円滑かつ確実に進めるために、清算事業団の資産処分、より有利な資金への借りかえ等についての政府の基本的な方針を示すこと、債務償還等の円滑かつ確実な実施のため、政府が講ずる補助金等の交付、資金の融通、あつせん等の施策に関する基本的な方針を示すこと、以上であります。

○中島武委員 立ち行かないというその問題に関して言えば、私の舌が少し足りなかつたかどうか、会社としては十分やっていけても、鉄道事業としては磨練しなければならぬといふ場合が出てくるというのを私は言つたわけであります。

それから、今の方針に基づいてやっていくという場合に、きのうは、土地の処分の問題についてめどがつくのは大体三年先ぐらいというお話がありました。そうすると、それに至るまでの三年間の収支見通しを立てておられますか、これを明らかにしていただきたいと思ひます。

○林政府委員 清算事業団に帰属する債務の償還につきましては、相当の期間をかけてこれを最終的に処理するということになつてゐます。ただ、最終的に国民の負担になる額が一体幾らになるかという点については、ある程度めどをつけないと、その辺のきまつた財源措置を講ずることが難しいやうでございます。したがって、当面、雇用対策というもののめどが立つ時点、さらに土地に

ついて、ある程度売却計画等についての詳細が固まつてくる時点まではその辺の最終的な国民負担額が確定できませんので、それまでの間は、当面の措置として、財政事情の許す範囲内で一般会計からの御負担も願ひますし、それから、足らざる分は資金繰り等によつて当面処理をしていく。いずれにしても、清算事業団として支払いをしなければならぬ諸般のお支払いには支障のないように措置をしていくというのが現在の方針でございます。

○中島武委員 まだ実際には何も決まつてないというお話なんですが、二十五兆四千億円の長期債務、これはどうなりますか。ふえるのですか、減るのですか。

○橋本國務大臣 先日來申し上げておりますように、私も、監理委員会試算でいたしましたならば十六兆を超えと言われました最終的に国民に御負担を願ひなければならぬ長期債務の額を、今一銭でも減らそうとしている最中でありま

す。

○中島武委員 これがつきりしなければ、結局国民負担は一体どうなるのかという点についてはつきりしないわけでありまして、きのうの総理がこゝで答弁の中で、民間の破綻会社は人員問題に手をつける、国鉄問題でも人員の問題に手をつけたと言われました。九万三千人が合理化で国鉄をやめなければならぬ、職を失うというこれは大変な問題であります。労働者がこういうふうな犠牲になつてゐるというときに、国鉄の債権者である大企業や大銀行が負担をしないといふのは、私は率直に言つておかしいんじゃないか。それで、一体どこにだれがどれだけの債権を持つてゐるのかという点について明らかにしていただきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 国鉄に対する債権者ということでありまして、長期借入金金の借入先は、資金運用部、郵政省簡易保険局、一般会計及び民間金融機関であります。鉄道債券の債権者は、これ自身が転々流通をしております、特定をすることはできません。引受先は、地方公共団体あるいは関連会社、金融機関及び国鉄共済組合であります。しかし、今御指摘のありました長期借入金金の借入先別の金額を明らかにせよと言われますことについては、これは個々の金融機関の経理にも関連する問題であり、差し控へさせていただきますと思ひます。

○中島武委員 国民は負担をしなければならぬ、そして形がどういふ形かはこれから決まることとすけれども、どつちにしる私わなければならぬ、しかし実際には自分の払い先がはつきりしない。私はそんなおかしなことはないといふふうに思うのです。ただ、政府保証債は都市銀行等金融機関よりも、例えば、政府保証債は都市銀行等金融機関よりも、募集引受等、この中身ははつきりしないわけですね。それから、その他の鉄道債券についても民間会社等工事の受益者、こうなつてゐる。これも中身ははつきりしないのです。国民が払うお金は一体どこへ行くのかということが明瞭じゃないわけでありまして、あるいは、貸付金は車庫会社、建設会社等関連会社とあります。個々にはわからないのです。それから都・長銀、地銀、相互、信託、生保とありますけれども、この中身がはつきりしない。

私は、ちよつと角度を変えてお尋ねしたいと思ふのですけれども、最終的に国民が負担をしなければならぬものの中には、成田新幹線もあれば南方貨物線もあれば、また京葉線貨物線も入つております。しかし、成田新幹線に八百二十八億円がかつたというのですけれども、これが使われる見込みは、半永久的とは申しませんが、あるいは半永久的に近くないわけでありまして、あるいは南方貨物線についてもそうであり、それから京葉線の貨物線についてもそうでありまして、そういうものを国民が負担しなければならぬ。ところが、大企業の方にはどういふ負担をさせるのか、またどこに債権を持つてゐる者がいるのかということも明瞭にしないといふのは大変おかしな話じゃないかと私は思うのです。もう一度答弁願ひたい。

○橋本國務大臣 ですから、今申し上げましたように長期借入金金の借入先は資金運用部であり、郵政省簡易保険局であり、一般会計及び民間金融機関と申し上げております。また鉄道債券につきましても、これはまさに流通をして転々としておるものでありますから、特定をすることは到底できません。その引受先につきましては、地方公共団体あるいは関連会社、金融機関及び国鉄共済と申し上げておりますが、ただ、個別にこれを公表しろと言われますのは、これは逆に言えば個々の金融機関の経理状況にまで及ぶ話でありまして、これはやはり差し控へさせていただきますべきものだと思います。

結論が出ませんので、私は、重ねてこういう点は明瞭にするべきであるということを要求して、次へ進みます。

雇用問題に於いてなんですが、余剰人員対策を改革法二十三条のやり方でやらたらどうか。二十七年六千名、六十二年度首、六十二年の初めであります。全員が一たん三月三十一日に国鉄をやめなければいけません。そして、このうち二十一万人だけが新会社に採用される。残りの六万一千人のうち二万人は希望退職、四万一千人は清算事業団に行き、三年の間に他に職を求めなければならなくなるわけでありまして。全員が新会社に引き継がれるわけではないのです。二十三条によりますと、承継法人の設立委員が設けられて、承継法人の職員の労働条件、それから職員採用基準を提案をし、職員の募集を行う、こうなっております。そして国鉄は職員の意思を確認をして、採用基準に従って選定をし、名簿をつくって提出する。そして設立委員がその中から採用する者に通知を出し、採用する、こういうふうになっているわけでありまして。

ですから、このことは、来年の三月三十一日をもって労働条件、賃金として築き上げてきた労働協約、協定も効力を失ってしまふ。新しい労働条件についてはどうか。労働条件は、言うまでもなくこれは団体交渉の事項なんでありまして、これらは団体交渉の事項なんでありまして、しかしその機会はどうやらないようでありまして。その点では、これは労働基本権の否定にもなるんじゃないだろうか。

また、労働者を一方的に二重にも三重にも選別をして新会社に採用するという問題であります。私は、この点について、同じく民営化された電電公社の場合に、資産だけではなくて、人員についても、労働条件、労働協約についても引き継いだのではなかったかと思うのですけれども、郵政大臣、どうですか。

○廣沢國務大臣 NTT法の附則の規定によりまして、NTT設立時に電電公社の職員であった者はNTTの職員になるとありまして、そのとおり

になっております。それから、労働協約や労働条件も、実質的にはそのまま引き継がれております。しかし、これは公社がNTTにそのまま移行したわけではございまして、複数の事業体に引き継がれる国鉄の場合とは事情を異にしていると考えております。

○中島(武)委員 たばこ専売の場合は、大蔵大臣、いかがですか。

○宮澤國務大臣 人員につきましては、公社の解散の際現に公社の職員として在職した者は公社の職員となること、資産につきましては、公社の財産がそのまま新会社に出資されました。それで、一切の権利義務を新会社が承継いたしました。

○中島(武)委員 九電力の分割のときはどうだったのでしょうか、通産大臣。

○田村國務大臣 これは昭和二十六年の五月のことでございますからもう三十五年以上前のことで、当時のことを調べるのに苦労したわけですが、発送電、九配電、これの資産とか設備というのは、電気事業再編成令というので処置されておりますけれども、職員に於いては何の法令もないのです。何の法令もなしに、それで勤めておる会社がなくなった、新しい会社ができたというので、そこへ新規にまた採用する形で入れて、そして地位、給与、勤続年限等は過去の発送電あるいは九配電時代のものをそのまま生かしたというようなことで、全く法令も何にもなしの処置というところのようです。実は、これは当時の偉いさん

はもうほとんどいないのです。それで調べるのに苦労したのであります。ようやく聞きまして、昭和二十六年といえ、孫五人ある私が嫁さんもらった年です。本当にそうなんです。苦労したのであります。ようやくそこまでわかった。当時の国会議員で今この席にいらつしやるのは中曾根総理と原田憲さんぐらい、あとは皆その後、古い話なんですから頼りない返事ですけども、それしかわかっておりません。

○中島(武)委員 九電力の問題、それからたばこ、電電——たばこ並びに電電の方は非常にきりしているわけでありまして、資産も人員も、それから労働協約も引き継ぐということになったわけでありまして。国鉄の場合には二十一万人は指名採用されるわけでありまして、指名採用されない四万一千人というのは事実上の指名解雇ではないかというふうに考えるわけでありまして。どうですか。

○橋本國務大臣 これは私はそう考えておりません。それは、二十三条において新会社はその職員を国鉄の職員から採用することになるわけでありまして、その残った職員はそのまま清算事業団の職員となるわけでありまして、国鉄職員を全員退職させるという状況にはないわけでありまして。むしろそのまま引き継がれる。一たん退職という形にはなっておりません。

○中島(武)委員 新会社に行けないことはそのとおりであります。事実であります。ですから、そこは何という規定を行っているわけでもないのですけれども、そこではっきりした選別がやられるわけでありまして、事実上の指名解雇であることは間違いないじゃないですか。

○橋本國務大臣 いや、国鉄の清算事務は清算事業団に引き継がれるわけでありまして、国鉄との継続性からいえば清算事業団が継続をしております。これはへ理屈を言うようでありますけれども、指名解雇という言い方をされるならば、実は清算事業団に残る職員の方々は国鉄から継続性を保持しておるわけでありまして、むしろ新会社に行かれる方が、もしそういう言い方をすれば指名解雇なのかもしれない。私はそう思います。これはへ理屈だと認めて私は言うのですよ。(発言する者あり)

○中島(武)委員 事実上指名されない。新会社に行くことを自分は希望してもこれは指名されないわけでありまして、その点においては事実上の指名解雇だ、こういうふうに申し上げておるわけでありまして。

それから、もう一つ労働条件の問題。この問題については、新しい会社の労働条件は設立委員が

一方的に決めるものではありませんか。これは当然団体交渉で行わなければならないという性質のものでありますけれども、この点はどうか。

○橋本國務大臣 今、ふざけているというおしかりを受けたようでありまして、私は決してふざけているのではない。清算事業団にむしろ引き継がれる、一たん解雇という状態ではないというのを申し上げて、御理解をいただきたい。それで、こういう採用方式を新会社にとりまして、新会社の職員構成等、もちろんこれはそれぞれの会社の将来を左右する重要な問題であります。そして、設立委員が分割・民営後の地域の

実情を踏まえながら、新たに発足する企業として定めていく要件の中で採用されていくわけでありまして、その職員の構成あるいは労働条件等において経営の方針が反映されるということ、私は新会社の発足としては当然のことであろうと考えております。

○中島(武)委員 四万一千名の労働者がここで新しい会社を希望しても行けない。そしてまた、新しい会社はどんな労働条件のもとで働くのか、その労働条件については設立委員が決めるわけですね。労働者はこれから働くという場所にとつとも関与してない。こんなむちゃくちゃなことであります。一方的に設立委員が決めるということになるわけじゃないですか。運輸大臣は、これはちゃんと団交の責任があるのですか。

○橋本國務大臣 私は団交の責任はないと思っております。私との雇用関係が生ずるわけではございせんので、私に団交の権限があるかどうかもちよつと疑問であります。

○中島(武)委員 文字どおり、今ここで四万一千名の働く労働者が新会社に行くことはできない。労働条件についても、国鉄で働いている労働者の人たちが、どんな労働条件で働くのかということについてもみずから発言する権利を持つていない。団体交渉でやるという権利もないことは事実であります。

ですから、こういう異常な事実上の首切り、これに対して非常に不安が広がっているわけでありまして。たくさんの方がとうとう命をみずから断つということもありました。昨年は四十五名が、本年になってから九月二十九日まで三十八名がみずから命を断つということになりました。国鉄水戸管理局水戸機関区の高野さんという方もみずから命を断られた。共産党の同僚議員が水戸管理局にこの問題で抗議に行きました。何と答えたか。同世代に比べれば国鉄の自殺者は三分の一というふうな暴言さえ吐いていると聞いております。これは人数の問題ではありません。私は、こういうことを言うというのは全く不見識だと思ひます。しかも国鉄の方では、自殺をすれば統一様式の報告書を書いて報告をせよということをしてもらっている。私は、甚だこのことについて遺憾に思ふわけでありまして。総裁の見解を聞きたいと思ひます。

○杉浦説明員 たいだいま職員の問題でいろいろ大変な状況でございます。私、一番心配しておりますのは、現場の職員がいろいろな意味で不安、動揺がある。そうしたことから、仮にそれが自殺というふうなことに結びつくことがあるとすれば、これは非常に痛ましい大変なことだと思ひます。そういう意味で私も非常に関心を持っています。痛ましい事故の原因を調べておりますが、なかなかこれははっきり言ひましてわかりません。家庭の事情、個人の事情、いろいろございまして。したがって、その事情というものはよくわかりません。しかしながら、痛ましい事故のないように私としては十分に気をつけて対処してきたい、こう思っております。

○中島(武)委員 私は、運輸大臣の見解も聞きたいと思ひます。

○橋本国務大臣 いかなる原因であれ、私は、自殺者が出るという、その自殺をされた方々に対しては本当にお気の毒だと思ひます。そしてまた、今御引用になりました国鉄の内部における発言が真実のものであるとするならば、私も人間的に憤

りは感じます。しかし、私はそういうことがあったとは思ひたくありません。

○中島(武)委員 総理の見解を伺ひます。

○中曽根内閣総理大臣 今回の新会社への移行というところが原因でそういう不幸な事態が起きないように、大いに努力したいと思ひております。

○中島(武)委員 総裁の方で出しておられる「職員自殺の報告方について」という通達で統一報告を求めていらっしゃる。私は、これは廃止した方がよろしいと率直に言ひて思ひます。

○杉浦説明員 そういう通達は廃止しております。

○中島(武)委員 民間で、一たん企業をつぶして全員を解雇して、気に入った者だけ必要なだけ集める、採用する、こういうやり方がまかり通るというふうになつたならば、労働者の雇用も権利も何一つ守られないことになつてしまひます。私は、今度出されている法律の中でこのようなことと同じようなやり方がやられるということは甚だ遺憾であります。この問題について撤回を要求して、次の問題に移ります。

私鉄並みの生産性にするということで、九万三千人もの大変な人減らし合理化をやらうとしているわけですが、結局私鉄並みということでは私鉄並みの生産性にすれば、適正要員規模は十八万三千名、激変緩和で三万二千名を合わせて二十一万五千名、これは国鉄監理委員会の書いているところでありまして。これが実際に行われたら、またこれを目標して要員の合理化が進んだならば、職員の合理化が進んだらどういう事態になるだろうか。

ホーム要員の問題について、先日参議院の予算委員会でも上田議員が取り扱ひました。あれはホーム要員の廃止問題なんですけれども、駅ごと無人化されているところも多々あるわけでありまして。このことが、乗客の安全とサービスにはやり大変な事態を引き起こされる非常に大事な点だと私は思ひます。

そういう点でお尋ねしたいのは、国鉄が最近三年間に無人化した駅の乗降人員はどれだけか、つまり、乗車人員五百人以上千人未満の駅は何駅無人化されましたか。最近三年間のことです。

○須田説明員 五十八年度から六十年年度までの数字でお答え申し上げますが、この間、千人以上の駅では無人化が一駅……(中島(武)委員「いや、五百名以上千人未満です」と呼ぶ)五百名以上千人未満の駅でお伝えいたしますが、無人化をいたしましたのは百三十八駅でございます。業託をいたしましたのが三十九駅、計百七十七駅の効率化を実施させていただいております。

○中島(武)委員 大手私鉄の十四社、これについてどうなっているかについてお尋ねしたいのですけれども、乗車人員千人を超える無人駅はどれだけあります。

○橋本国務大臣 今、資料がありませんので、後日お届けをいたします。

○中島(武)委員 私が事前にいただいた資料によりますと、小田急で一つ、それから名古屋鉄道、名鉄で八つ、これだけであります。それから大手私鉄で乗車人員五百名以下でなおかつ有人駅、これは幾らあるかということについて申し上げますと、六十二駅という数字が出ております。

私が非常にここで問題だと思ひますのは、千人を超える駅は、大手私鉄はほとんど皆駅員を置いてあるわけでありまして。さつき申し上げたように小田急で一つ、名鉄で八つという、これだけでありまして。無人駅で有名な名鉄でさえも今言つたように八つなんです。私は、そういう点では国鉄と私鉄を無人駅の問題をめぐって比較してみても、その差は非常に歴然としていると思ひます。この点では私鉄並み生産性といひながら、実際には利用者に対する安全サービスは私鉄並みどころじゃない、大変な格差が出てきています。そういう不合理な物差しで首切られる労働者はたまたまのじゃないと、これは率直に私は思ひます。そういう点では、駅員だけを見ましては、十八万三千人は適正規模とは言えないのでは

ないか、実際に見合つてやり直しをするべきじゃないかというように思ふのですけれども、どうですか。

○林政府委員 御質問について、御質問の趣旨に關して一部御答弁いたしますが、今回我々が考えております旅客鉄道会社と私鉄の関係を若干比較してみますと、一人駅当たりの駅の職員数の比較でございますが、私どもが考えております旅客会社の場合、一人駅当たり全社で約十九人でございまして。それに対して民鉄の場合は、大手十四社で約十一人、それから中小私鉄の場合で三人と

いうことで、決して有人駅の配置が今度の旅客会社が少ないというふうには私ども考えておりません。

それから、駅職員一人当たりの取り扱ひ旅客数、これを比較してみますと、今度新しくつくります六つの旅客会社の場合で、全社平均しますと、駅職員一人当たりの取り扱ひ旅客数は約十八万人。それに対して民鉄の場合は大手の十四社で四十一万八千人、それから中小私鉄の場合で二十七万人以上ということでございます。決して私どもは要員配置が私鉄に比べて少ないというふうには考えておりません。

○中島(武)委員 今の私の申し上げた点についてはどうですか。

○須田説明員 駅の要員を考えます際には、今先生御指摘がございましたが、お客様の数もそうございまして、やはり駅のお客様の性格もいろいろあると思ひます。私どもはやはり、無人駅にいたします場合におきましては、場合に応じますれば車掌を増し乗務をさせましてカバリーをさせましたり、あるいは管理駅から駅員を巡回させてピークの時間を対応させたり、いろいろなことを実は考えているわけでございます。したがひまして、お客様のサービス、それから安全その他には十分留意をいたしまして効率化を進めさせていたたい、こういうことでございまして、今後ともそのようにしてまいりたい、かように考えております。

○中島(武)委員 国鉄ですから、当然安全、サービスに努力するのは当たり前であります。だから、これをしっかり守っていきけるようにしてもらいたい。ただし、私がさっき言ったような点は、これもまた事実でありますから、やはり私はこういうふうな、私鉄並みというながら実際には私鉄並み以下になっているような状態については改めなければいけないのじゃないかということを要求しまして、次の問題をやります。

大減らし合理化と安全問題に關してでありますけれども、人減らし合理化は列車の安全性にも重大な影響を及ぼしております。横須賀線と総武線をつなぐ東京地下トンネルでは、コンクリートまぐら木とレールをつないで安定を保つためのタイプレート、これはスタリューボルトで固定をさせているわけですが、これが腐食をして数カ月でぼろぼろになってしまふ。そして、それが大変緩んで振動で飛び出してしまふ、レールがまぐら木にただ置かれていくという状態にわたりやすく言えなうてしまふ、大変危険な状態があります。国鉄にも見てもいいのですけれども、実は今申し上げたボルトというのは、スクリーボルト、これでとめてあるわけがあります。ところが、これが数カ月でこんなふうになってしまふわけがあります。なぜこんなふうになってしまふかということに關して言いますと、この東京地下トンネルは汚水が漏れ水をしてくる、それから塩分を含んだ海水、これがやはり入ってくるというところが、数カ月にしてこういう状況を生み出す原因になっていると言われております。

ところが、私が重要だと思ひますのは、国鉄当局はどう言っているかといひますと、コンクリート道床であるから大丈夫だ、こういうふうにいひまして、巡回要員も、実は昨年十二月までは八名だったのですけれども六名に減らされて、かえって受け持ち区域もふやされている、そういう状況であります。さらに巡回の回数、これも三日に一回から十日に一回に逆に延ばされてしまふ、そういう状態にあります。このために間引き点検しか

できないで危険がいっぱいだ、率直に言つてこういう状況であります。職員の問題、要員の合理化問題というのはどんなに安全性を無視するということにつながっていくかということであります。総裁はこうした事実について御存じでしょうか。

○橋本國務大臣 技術的な問題については国鉄から答えてもらひますが、事実關係で二点のみ、この場合に申し上げておきたいと思ひます。

列車の百万キロ当たりの事故の件数を見ても、現在国鉄は一・七であります。民間鉄道は一・〇であります。民間鉄道の方が、人員が多しと言われております。また、合理化と事故には少なくなつております。また、合理化と事故について申し上げますならば、昭和四十五年をそれぞれ一〇〇として計算をいたしました場合、確かに昭和六十年は職員の数はその当時の六・六・五%に下がつておりますが、事故の発生率は四七・一%まで下がつております。必ずしも数の問題ではなく、心構えの問題であらうと思ひます。

○岡田(宏)説明員 先生御指摘のございましたトンネルは、横須賀線の東京―品川間のトンネルでございます。これは四十三年に竣工いたしましたので、五十一年に完成をいたしました。地下三十メートルのところを通つております。工事に着手いたしました当時は、地下水位が非常に低位に安定をいたしておりました。ところが、地下水をくみ上げの規制が功を奏したとだと思ひますが、完成いたしました五十年前後から地下水位が上昇を始めまして、この十年間に約二十メートルの地下水位の上昇がございました。そういう原因がございまして漏水が多くなつた。しかもあの地区の地下水は、先生のお話もございましたけれども、海水がそのまゝといふことはございませぬが、一部混入をしておるといふことから、腐食も進むようになったことは事実でございます。

国鉄といたしましては、こういった状態は早くから把握をいたしておりましたので、各般の調査を行い、万全の対策を立てて対応しているところ

でございます。例えば注入をいたしまして漏水を少しでも少なくするといふような方法もその一つでございますし、それから今お話ございましたような締結ボルト、締結金具あるいはレール本体、そういったものの更新周期につきましても、他の区間より一層早く更新をするといったような対策を講じて、万全を講じているところでござい

ました。いま、この腐食の原因、今のそのボルトの原因というのは、合理化によつて生じたということでは決してないといふことでござい

ます。そのボルト、数カ月というお話がございましたけれども、私どもは数カ月でそのようなことになることはない、トンネルで平均をいたしますと十年、最低でいたしても一年以上の寿命は十分あるといふふうに考へているところでござい

ます。なお、巡回の周期につきましては、徒歩巡回の周期につきましては十日に延ばしたわけでございますが、それ以外の列車巡回あるいは軌道モーターカーによる巡回を含めまして、これらを二日に一回といふことではいたしております。したが

いても、巡回の間に何か大変なことが起こるといふような事態にはならないといふことでございまして、安全問題では全く心配はないといふことを申し上げておきたいと思ひます。

○中島(武)委員 橋本運輸大臣の方から、私が聞いたこととちがひな点がございます。特に先ほど申し上げたようなホームの条件とか、こういうものはうんと違います。車両も小さく、また短い。国鉄の場合には車両も大きく、また長い編成を行つていふような点があるわけでありま

すから、そういう点をも十分に考慮しなければならぬものだと思ひます。それから、今のお話についてなんですけれども、実際にこれはどうやって発見するか。大変発

見にくいというわけですね。合理化によるものではないといふふうに言うのですけれども、実は上から見ただけでは非常に見分けがつかないわけでありま

す。これは上から見ただけでは大変見分けがつかなくて、熟練者がよくよく点検をしなければ見にくいという問題であります。そして今、軌道モーターカーで点検をしているというお話でありま

すけれども、私が訴へられ、職員の労働者から話を聞いたところによりますと、マヤカーは走るけれども、しかしこれがどういふふうになつてい

国鉄の職員局長の通達によりますと、大量の余剰人員、この余剰人員という言葉は私も非常に使いたくない言葉でありますけれども、余剰人員がそれぞれの職場でブラ日勤の状態で生じることは必至であるため、七月一日以降、一斉に体制を整えて、増収施策、経費節減策、多能化のための教育訓練、こうしたことを目的に人材活用センターを設置したと言っております。

この人材活用センターは不当労働行為や人権侵害の場になっていくことの訴えを受けて、私どもも大変重視をして全国的に調査を行ったわけでありまして。そしてわかつてきたことは何か、これは人材活用という名前、看板とは全く実態は相反するということがはっきりしてしましました。客観的な基準なしに、当局の恣意的な判断によって人材活用センターに配属された労働者は、国鉄の労働者とかあるいは全労働の労働者が圧倒的に多く、また、それらの組合の役員、活動家を中心として配属をされているということがわかってきました。

余剰人員として特定するものではない、こういうふうな言っているのですけれども、私も実は調査に参りました。東京南局で話を聞きましたら、成績がよくならねば人材活用センターからは出られない、そういう答弁がありました。これは事実上の余剰人員の特定化であり、かつ選別化であります。また、残された本来職場、ここでは雇用不安が広がる。言うことを聞かなければあいつううになるんだぞ、こういう見せしめに使われて雇用不安がおおられ、恫喝がやられているわけでありまして。組合の役員が中心に人材活用センターに入られておりますから、事実上またこれは正常な組合活動が大変阻害をされる、そして、組合つぶしがやられるということになっていきます。仕事はどうかといいますが、運転や検査やその他のベテラン、熟練労働者が、本来の仕事と全く違う、草むしりであるとかあるいはガムがしであるとか、文鎮づくりであるとかいうような仕事をいろいろとやっているわけでありまして。

そこで、私はお尋ねしたいと思うのですけれども、東京の西局の施設部総務課長から七月の十四日付の通達で出されているものによりますと、人材活用センターへ送るための職員管理調査の総合評価、これの四及び五の者を送る。差別、選別がどこでもやられているわけでありまして。組合の所属についても書くようにということになっておりまして。組合の所属についてもこれによってまた差別をするとするならば、これは言うまでもなく不当労働行為であります。この点についてやられている実態というのは、表向きの看板とは全く違うところがやられている、こうあつてはならないという。また、余剰人員の特定化が、さっきも言いましたか、やられている。直ちにやめるべきじゃないが、廃止するべきじゃないかというふうに私は思うわけでありまして。この点について国鉄の方の見解を聞きたいと思ひます。

○杉浦説明員 人材活用センターへの配属の仕方でございますが、先生今御指摘のような事実はございせん。私どもは、本人の成績あるいは仕事への意欲、こういうものを見まして判断をいたしておるところでございます。思想、信条、組合別の差別は一切しておりません。

○中島(武)委員 私が実際に入って調べたところでもそうでありまして、文鎮づくりの職場、東京運転区の人材活用センター、ここには国鉄の組合員しかおりません。それ以外の組合員はいないのです。全員がそうなんです。そういうことであります。

それから、我々が先ほど言っているようなことというのは、何も一つの人材活用センターだけではない。総裁はそういう事実はないというふうに言いますけれども、我々自身が実際に調査を行って見ていることは、こういうことであります。私はこの点では、今総裁が言った答弁では到底納得できない、このようなことは直ちにやめるべきだというふうに思ひます。もう一度答弁を。

○杉浦説明員 先ほど申し上げましたように、本人の成績によりまして私ども判別しております。本人の組合の所属によつて決めておりません。

○中島(武)委員 それはまた違うのです。先ほどから言っているように、成績成績と言いますけれども、何が基準になつてゐるのか、公表されてないわけでありまして。これは……「出勤日数から全部調べればすぐわかるじゃないか」と呼ぶ者あり」出勤日数とかそんなこととかかわりがあるのではない。そういうことははじめに全部やられていても、送られているというのはやはり事実なんです。そういう点については、日本は法治国家でありますからこういうことは放置されておつてはいけません。これはどうしたって解消しなければならぬ、そういう性質のものだということを私は強く要求をいたしたいと思ひます。

いろいろと二度もそんな事実はないというふうに言いましたから、私はもうじやないということをお願い上げて、この廃止を強く要求をして、私の質問を終わります。

○細田委員 これにて中島君の質疑は終了いたしました。

次回は、明九日午前九時四十五分理事会、午前十時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。

午後五時二十九分散会



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

D