

(第二類 第八号)

衆議院 日本国有鉄道改革に関する特別委員會議録 第五号

昭和六十一年十月九日(木曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 細田 吉藏君

理事 小此木三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 山下 徳夫君

理事 嶋崎 譲君

理事 河村 勝君

理事 甘利 明君

理事 小沢 辰男君

理事 片岡 清一君

理事 亀井 善之君

理事 古賀 誠君

理事 桜井 新君

理事 関谷 勝嗣君

理事 武村 正義君

理事 中島 衛君

理事 野中 広務君

理事 鳩山由紀夫君

理事 平沼 赳夫君

理事 森田 一君

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

理事 遠藤 和良君

理事 柴田 弘君

理事 工藤 晃君

理事 村上 弘君

出席政府委員

内閣審議官 中島 眞二君

内閣法制局第四部長 大出 峻郎君

北海道開発庁計画局長 大串 国弘君

経済企画庁総合計画局長 及川 昭伍君

環境庁大気保全局長 長谷川 慧重君

国土庁土地局長 田村 嘉朗君

外務省条約局長 小和田 恒君

外務省国際連合局長 中平 立君

大蔵省主計局次長 角谷 正彦君

厚生大臣官房審議官 佐々木喜之君

兼内閣審議官 楠澤 弘治君

運輸大臣 橋本龍太郎君	労働大臣 平井 卓志君	自治大臣 葉梨 信行君	国務大臣 綿貫 民輔君	国務大臣 近藤 鉄雄君	国務大臣 利幸君	内閣審議官 中島 眞二君	内閣法制局第四部長 大出 峻郎君	北海道開発庁計画局長 大串 国弘君	経済企画庁総合計画局長 及川 昭伍君	環境庁大気保全局長 長谷川 慧重君	国土庁土地局長 田村 嘉朗君	外務省条約局長 小和田 恒君	外務省国際連合局長 中平 立君	大蔵省主計局次長 角谷 正彦君	厚生大臣官房審議官 佐々木喜之君	兼内閣審議官 楠澤 弘治君	運輸大臣官房審議官 井山 嗣夫君	運輸大臣官房審議官 林 淳司君	運輸大臣官房有鉄道再建総括審議官 丹羽 晟君	運輸省運輸政策局長 棚橋 泰君
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	----------	--------------	------------------	-------------------	--------------------	-------------------	----------------	----------------	-----------------	-----------------	------------------	---------------	------------------	-----------------	------------------------	-----------------

委員外の出席者

運輸省地域交通局長 熊代 健君

労働大臣官房審議官 佐藤 仁彦君

労働省労働局長 小粥 義朗君

建設省都市局長 北村廣太郎君

自治大臣官房審議官 森 繁一君

自治省行政局長 柳 克樹君

自治省財政局長 矢野浩一郎君

自治省税務局長 津田 正君

日本国有鉄道総裁 杉浦 喬也君

日本国有鉄道常務理事 前田喜代治君

地方行政委員会調査室長 島村 幸雄君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

十月九日

小沢 辰男君

亀井 善之君

長谷川 峻君

増岡 博之君

山村新治郎君

同日

古賀 正浩君

田中 直紀君

武村 正義君

鳩山由紀夫君

平沼 赳夫君

古賀 正浩君

武村 正義君

鳩山由紀夫君

補欠選任

長谷川 峻君

小沢 辰男君

増岡 博之君

山村新治郎君

古賀 正浩君

田中 直紀君

武村 正義君

鳩山由紀夫君

平沼 赳夫君

亀井 善之君

本日開議に付した案件

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關する法律

案、新幹線鉄道保有機構法案、日本国有鉄道清算

事業団法案、日本国有鉄道退職希望職員及び日本

国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に關する

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

場

場

場

場

場

場

場

場

場

年くらいかかるのじゃないかということでござい
ますけれども、それが今日ではその見直しにつ
いてはどうなんですか。大体そのようにいって
いるのですか、いつてないのですか。

○林政府委員 たいだいま申し上げましたように、
昭和四十六年の基本計画策定時におきましては、
ただいま申し上げたような目標、予想というもの
をしておいたわけでございまして、その後、
実際の輸送量が当時の見込みとは相当食い違つ
ておるわけですね。当時の予想より輸送需要が大体
半分程度以下というのが現状でございます。それ
から建設費も当時の予想に比べて三倍以上とい
うふうな状況でありまして、したがって当時の
試算前提が相当狂っておりますので、現段階で
は、東北、上越というのは今のままの姿でいつた
場合にはいければ採算がとれるかということに
ついては、その見直しはなかなか難しいわけであ
ります。そこで、今回のこの改革法案では、そ
ら辺のところもいろいろ勘案しまして、新幹線は
一括保有で、いわゆるリース方式という方式をと
って、全体として新しい会社の経営基盤の確立と
いうことを考えたということでございします。

○上田(卓)委員 運輸大臣、今のお話のように、
当初在来線も含めて十一年ぐらいていベイヤンじ
やないかということが、今なかなかその後の社会
的变化等も含めてその独算のめどがつかない、こ
ういうようなことですね。私は大体そんな
ものだと思ふのです。だからそういう点で、あ
る程度長期的、と言ったってどの程度というこ
とになるかわかりませんけれども、少なくとも五
年とか十年という一つの見直しの中で何とか採算
が合うんだというふうなことであっても、これはな
かなか難しい、こういうことになっておるわけ
でありますから、こういう部分というのは相当長期
間というように我々考えなければならぬのではな
いか。そういう意味では短期的には赤字補給も含
めて相当な赤字になってくる、こういうことは明
らかにしておるんじゃないやなからうか。

例えばもう一つ、青函トンネル、これも十五年
で約六千億円ですね。実際完成しても、それを後
どのように利用するかというふうなめどが立つ
ていない、こういうことでもありますね。

それから本四架橋、これも非常に大事なこと
でありますけれども、しかしこれとて、これは鉄
道が通るわけじゃないんでしょ。通りますか。
(橋本国務大臣 備置線が通ります)とあつた
来。そういう点で、この本四架橋というものを一
つとりまして、直接国鉄というものと一体とこ
まで関連性があるのか、こういうことにならざる
を得ないし、いわんやこの採算性ということにな
れば一体どうなるのかということ、これ自身も
非常に大きな問題があるのではないかと、こうい
うふうに思つておるわけがあります。

あるいは大都市圏の輸送力の整備とか、ある
はその中でも東海道線とか総武快速とか京葉線な
ど一つ見ても、それらが採算に乗る部分もある
し乗らない部分もあるわけですが、現在の
東海道新幹線、非常にドル箱的ではありますが、
しかしこれ自身もやはり開業まで相当な期間が要
つたし、また開業後の程度で採算がとれたのか
という点に、一番いいところでも相当無理をし
ていうことになるのではないかと、私はこう
いうふうに思つておるわけがあります。

こういう点については、例えば昭和三十七年三
月二十八日でありますけれども、きのう、おと
いすか、ある委員からのお話があつたようで
ございすけれども、当時の鉄道建設審議会での小
委員長をされておりました田中角栄先生がこうい
う発言をしておりました。「採算のとれないとい
うの投資をしてはならない」といふことは間違い
と考へていたら、鉄道の持つ本當の意義は失わ
れると思ふ。私は、鉄道はやむを得ないことであ
るならば、赤字を出してもよいと考へている。「
私はこれは全く正しい意見だと思つておるわけ
であります。この点について運輸大臣はどのよう
にお考へでしょうか。」

○橋本国務大臣 今御指摘になりました事項のう
ちで確かに青函トンネル、これはたしか四十六年
四月に基本計画が決定されました当時、青函連絡
船の客貨輸送量が非常に増加を続けていた。
また、慢性的な輸送力不足であり、しかもそ
の輸送の安全性、安定性を確保する必要性がある
ということから、まさにナショナルプロジェクト
としてスタートをした。そのために、調べてみま
すと、まさにナショナルプロジェクトとして、し
かも本州と北海道を一体化するといった意義等
も込めて着工が決められておりました。収支試算
というふうなもので確定したものが実はないよう
であります。これはその時点においても相当な助
成措置をしなければ収支の均衡は難しいという予
測がされていたようでありまして、その点をとら
えて考へれば、私は上田委員の御指摘が必ずしも
不当であるとは思いません。国鉄というものが確
かに従来まさに公共輸送の中心をなし、全国的な
輸送の中核をなしておりました時期においては、
私は御引用になりましたような田中先生の御意見
等も当然成立し得るものであつたと思ひます。

そして、今日、全く国民の交通に対する依存
度、かつ交通機関別の依存度というものが変わ
つてきている状況の中で、私はこれから先も国鉄を
含めて鉄道輸送に採算を度外視した公共性を求め
るというこゝとはいかなるものであろうか、むしろ
やはり設備投資につきましても、効率的な経営形
態のもとで採算に配慮しながら国民のニーズに適
合した投資をしていくことの方が真に利用者の利
便になるものではないかと考へております。

これは大変恐縮な話でありますけれども、実は
私自身が運輸行政というものに全く十分な知識を
有しないままに運輸大臣を拝命した。その中でさ
まざまなデータを見てまいりました。そういうし
たところ、その中で本當にある意味では地域の特性
があるものが交通機関依存度においても大変差異
がある。また同時に、鉄道輸送というものがまさ
に国民のニーズとして求められているものは、大
都市圏における通勤通学を中心とした輸送、また

自動車の移動では遠過ぎる、航空機を利用するに
は近いという、いわば中距離の移動。こうしたこ
ろに大衆国民の鉄道というものの対しての希望
がかかつてきておる。こういう状況を見ますと、
私どもは、新たに民営化していくべき性格を持つ
国鉄、現在の国鉄、それが将来におきまして、や
はり他の交通機関が持つと同様の公共性はもちろ
ん必要でありますけれども、それを越える公共性
の負担を求めるということは将来には合わないの
ではないかと、そんな感じがいたしてございま
す。

○上田(卓)委員 鉄道がやむを得ないものであ
れば、必要であれば赤字を出してもいい、当時はよ
かつたんだけれども、今はそうはいかないんだと
いうふうなお話のようですね、一つは。その中身
からいって、やはり国鉄は今後は採算性を考へて
いくべきだ、こういうことなのですが、私も国
鉄というものは一つの企業体でありますからそう
あつていいと思ふのです。

しかし、そういう国鉄の意図というものを度外
視して、先ほど私が申し上げたように、国鉄の長
期債務と言われる中の半分に近いという債務、
設備投資、そういうものの多くが政治的な、我田
引水ということもありますが、政治路線というよ
うなことも言葉としてもあるわけですが、そうい
う政治的なものとか、あるいは政策的なものとか、
あるいは公共性という場合は、これは国として
責任を持つてその部分についてはフォローしてい
く、赤字でもそのことを公共性という立場からフ
ォローしていくのが国の立場じゃないかと思ふ
のです。そして、そういう立場で今まで赤字覚悟で国
鉄にある程度採算を度外視してやりなさい、政府
が責任を持ちましようというところで積もつてきた
この長期債務が今日になっておるんじゃないので
すか。大臣、ひとつその点をお答えいただきたい
と思ふのです。

○橋本国務大臣 私は、採算を度外視して赤字を
覚悟で何でもかんでもやりなさい、全部政府が責

任を持ってあげますというふうなことはなかつたと思います。むしろそういう形をとらずに、やはり経営の健全化が図られるべきであるという前提というものは私は従来からあったと思うのです。そしてそれぞれの時期において、先ほどお話がありました、例えば新幹線の敷設を決めた時点においても、あるいは青函トンネル、これは先ほど申し上げたように特殊な事情がございます。しかし、例えば本四架橋の中で鉄道を載せることになつております備讃線の計画にいたしましても、それぞれにおいてその時点においては、やはり将来において黒字に転じ、経営を悪化させないで済むというそのバランスはとっておいたものと考えております。赤字でいいからとどんやれ、そういう性格のものではないと思います。

○上田(卓)委員 確かに、国鉄に対して、赤字になつてもとどんやれ、政府が面倒見てやろう、そういうふうな、私もよと言ひ過ぎたかも知れませんが、私はそういう意味で言ったのじゃないに、やはりある程度採算性を度外視してでも国民の要望あるいは諸般の事情からするべきものは、赤字を出してもするということ、今までも正しかったし、今後もしやすべきだと私は思っています。必要なら赤字を出してもする。そのために政府というものはあるんだから。非常に財政難であるという一つの前提がありながらも、にもかかわらず国民の要望なりを、あるいは政策的な立場でそれをどう実現していくかというところは、私は今後も追求されなければならない課題だ、こういうふうに思っているのです。

そこで、例えばそういう立場から上越新幹線とか東北新幹線がある程度、十一年ぐらいたてば採算をとるようになることとやったらけれども、実際にまだにそれが見通しが立たないというふうなこと一つ見てもそうだし、青函トンネルもそうなんです。これからやろうとする整備新幹線も、果たしてそういう意味でどこまで採算の見通しがあつてこれから計画しようとするのか、これについても私は未知数じゃないかと思うのです。しかし、必要ならやろう、やろうじゃないか、何ほども政府が見てやろうということじゃないにしても、ある程度必要ならやろうという路線がそのままだと踏襲されているんじゃないですか。その点どうですか。

○橋本国務大臣 今整備新幹線にお触れになりましたけれども、整備新幹線につきましても、今検討委員会です。それこそ収支のバランスから、あるいは財源から、将来影響等を勘案して結論を出すというところで検討が進められております。しかしこれも、全く赤字になり、あるいは地域の交通体系がそれによって大きく影響を受けるような形で検討委員会の結論が出されるとは私は考えておりません。

同時に、これは上田委員、大変恐縮でありますけれども、ちょっと私は数字を申し上げさせていたたきたいのです。実は、確かに敗戦後、私は敗戦のとき小学校の二年生でありますけれども、敗戦後の混乱期において国鉄が国民生活の維持向上のために果たした役割というものは極めて大きかったと思います。そして、その当時においてはまさに国鉄というものは国民の動脈であり、本当に大きな役割を果たしてきたと私は思います。しかし、その後、一方では自動車交通というものがとどんや伸びてきた、道路も改良されてきた、また、最近特に航空輸送が人的輸送、貨物の一部を含めまして非常に伸びてきた、そういう中で鉄道の果たす役割というものは変わってきたと思うのです。そして、その変わりつつある交通体系の中で従来と同じ考え方、国鉄を考へていたら、また鉄道を考へていたら、これは狂いがくると私は思うのです。現に今鉄道輸送に対して一番国民の要望の強いのは、実は五百キロから七百五十キロの移動であります。次に高いのは三百キロから五百キロの移動であります。千キロを超えればもう完全に航空機の輸送量がふえる。百キロから三百キロの間の移動は自動車や圧倒的なシェアを占めている。そうしますと、私は先ほど申し上げたように、都市圏

における通勤通学輸送あるいは中距離都市間の輸送、こういうものが中軸になる鉄道というものを頭に描く限り、従来の国鉄に求めたと同じイメージを今後とも鉄道に求めるといふには無理がありはしないか、私も率直に申し上げるとそういう感じがするのです。

○上田(卓)委員 それは大臣、私も同感です。確かにそうですよ。昔のように鉄道に依存するといふよりも、こうやってモータリゼーション化といふんです。マイカー時代あるいはトラック輸送といふものも非常に進んでいます。今までは貨車を利用しておつたものがトラック輸送といふことと。当然幹線道路とか高速道路とかあるいは都市部では環状線とか、とどんや整備しておるわけですから。また、当然空も海も整備されておるわけですから、鉄道に依存する部分が減つてきていくことは事実です。客観的に、そういうふうな政策をしていくのですから、国の方が、やりながら、なおかつ国鉄に、嫌がる国鉄と私言います。んよ。しかし、政府のあるいは議会の圧力で、圧力と言へば語弊がありますけれども、国鉄に過大な任務を今まで押しつけてきたのじゃないですか。そして破産状態になつたといふことで、けしからぬ、どうなんだ。国鉄に押しつけるのは押つけておいて、当然私は、国鉄の当局は労使ともに、それは一つの事業体としてやはりある程度採算性というものがなければ、そんな何ほ何でも、国の方が赤字は見えてやるから何ほ何ほと言つたて、ちょっと待ってください、我々はやはり一つの組織だからといって、私はそれだけのセーブというのですか、そういう自覚というものがあつたと思うのです。にもかかわらず、政府の後押しというのですか、口はうまいことを言うのだけれども、実際金は出さぬといふことで、困り果てているのが国鉄の実際の姿であると思うのです。

そういうふうな、鉄道輸送というものがかつてのようにならないうちに、だんだんだんだんシェアが狭くなつていけるにもかかわらず、なおかつ新幹線がどうだとか、これから整備新幹線がどうだとか、本四架橋がどうだとか、そういうような形で実際押しつけてきた交通政策全体の、そういう意味で私は国の責任だと言わざるを得ないと思うのです。だから、これを国鉄の責任というよりも、そういう現在の国鉄の状況に持ってきたといふのは、これはひとえに政府の責任、あるいは国会の責任もあるといふふうな考えざるを得ない、こういうふうな思っているのです。その点はひとつ大臣、お言葉ですけれども、大臣のお言葉は全部あなたにお返ししなければならぬ状況にあるのではないかと、こういうふうな思っております。総理大臣、いかがでしょうか、この意見について。

○橋本国務大臣 今の御指摘を私は決して否定をいたしません。ただ、そういう状況を招いた原因が、今せっかくの委員の御意見でありますから、私はそれは甘んじてちょうだいいたします。ただそういう、あるいは政府も責任があるかもしれない、国会も責任があるかもしれない、そういった圧力といふものは、あるいは影響を国鉄が排除し得なかつた原因は何だといへば、実はここに公社制といふものの持つ限界があつた、私どもはそう思っております。

だからこそ、民営というものが必要ではないか。そして、その地域性を今度考へていけば、やはり分割といふものも、旅客の場合には、それぞれの地域内完結度に応じて適正規模に分割をした方がいいのではないかと、今考へ方を出してきたわけでありまして、まさに今考へ方を出した御批判は甘んじて受けますが、それが私どもが民営が必要であると考えたポイントでもある。その辺は御理解をいただきたいと思うのです。

○中曽根内閣総理大臣 国鉄の使命という中には公共性が非常にあるといふことであります。そこで、国土の均衡ある発展、そういうふうな考えもありまして、青函トンネルをやるとか本四架橋をやるとか、そういう思想でやつたので、それはそれなりに私は意味があつたと思うのであります。

しかしその後、高度経済成長以来大きく変化しました。競争路線が出てきた、あるいは競争業種というものが出来た。そうすると事態は非常に変わって、ほかに輸送手段がないという状況ではない。あるいは飛行機を使い、あるいは道路を使うという形になって、輸送体系が激変してまいりました。そういう点から見ても、もはや今までの国鉄と性格が違ってきて、民間会社と競争しなければ生きていけないという形になってきて、それがサービスとかその他の面にもまた影響もしてきました。そういう大きな時代の変化というものの新しい観点に立つて、やはり根本的改革をやる時期が来た。そういう一面においてある、そう私は思うのであります。

○上田(卓)委員 だからすぐ民営だ、公社制が問題だ、こういうようなことで飛躍があるようですが、これについてはさらに詰めていきたい、このように思っております。

一つは、そういう長期債務の中での過大な設備投資、これも必要悪として当然必要だから今までやってきた、こういうことの結果だろうというように思っています。

それから年金制度も含めてですが、国鉄のいわゆる因縁といいますが歴史性というのですか、そういうものも大臣もちょっとおっしゃられたと思うのですが、そういう意味で、例えば国鉄共済年金の追加費用の累計ですが、これは五十一年から昭和六十一年の十年間で三兆八千三百億に達しておるわけでありまして。

もともと国鉄というのは、大臣もおっしゃられたように、戦後海外からの引揚者の雇用対策というのですか、失業対策という言い方がいいのかどうか別として、雇用対策として戦後の経済復興のために相当な貢献を果たしてきたということも、これまた私、事実ではないかというふうに思うのです。それが今日の年金の危機を招く、こういうことになってくるわけでありまして、例えば昭和五十年のときにはこの年金の追加費用が八百八億あったのです。それがずっと積みもり

積もって、六十年程度だけを見ますと四千五百八十一億、こういうことになっておるわけでありまして。

そういう点で、年金の問題一つ見ても、これは国鉄の責任というよりも国策としてそういう雇用対策、引揚者に対する対策という立場から、国鉄に国が押しつけたというのですか、国鉄がそれを引き受けたという結果が、今ツケとして多くかぶさってきているという面が一つありますね。

それから、それに関連してありますが、その中身として例えばこういう問題がありますね、軍人恩給。国鉄職員で召集を受け軍人として兵役に従った人は、その期間が軍人恩給期間として通算される。その軍人恩給は約十七万人分。八十二年で十七万人分がある。

それから恩給負担金。これも、鉄道省として国の事業であったとき任官し退職した官吏の恩給を、公社になった後も負担している。これが百三十四億ありまして。

それから共済年金に通算される恩給。国鉄共済が充足して以降退職した人で、恩給期間と共済期間を合計して資格を得、通計して年金を受ける人の恩給分、これが約十四万人分、九百五十五億円。いずれも八十二年の分でございすすけれど。

それから、官吏として任官する以前の人の年金ですね。これは鉄道省時代年金制度があったのだけれども、その年金が二千八百九億あります。

それから、外国特殊法人に勤めた人への恩給相当分。南満洲鉄道、華北鉄道などに勤めた人に対して、恩給と同じように給付が行われた。その恩給相当分が約一万人分、二十二億あります。

こういうような部分で、本来戦後の国鉄とは関係のない、戦中、戦時中のそういう戦時体制の中での、敗戦処理というふうな状況の中でなされたものもここに含まれておるわけでありまして、この点について、厚生大臣もお見えでございすすので、運輸大臣も含めてこういう点についてどう考

えておられるのか、お答えいただきたい、このように思っています。

○橋本国務大臣 個別に挙げられた数字は、いずれも正しいものであらうと思ひます。私、ちょっと正確な数字を覚えておりません。ただ、旧令恩給法を引き継ぐことによって、国鉄共済に非常に大きな影響が出た事実には否定しがたいものと思ひます。

○斎藤国務大臣 国鉄共済年金問題につきまして、御承知の通りでございます。ただ、ただいま国鉄年金問題に関する関係懇談会をもちまして、昨年の十一月政府統一見解をお示しをいたしました中におきます、昭和六十四年までの間について「国鉄の経営形態等の動向を踏まえつつ、国鉄の自助努力と国の負担を含め、諸般の検討を加え、支払いに支障のないようにいたします。」こうなっております。この中で、主に当面する六十四年度までの分について現在検討をいたしておるところでございます。また、六十五年以降のことにございまして、この検討の後に速やかに六十五年以降の問題について検討に入りたいと思ひます。考えておりますので、残念ながらまだ直ちに申上げることができないわけでございます。

同時にまた一方、年金の将来、昭和七十年をめぐってこれを一元化をいたしてまいらうということを考えておるわけでありまして、そういう中で年金制度全体の改革に取り組む、御承知のように基礎年金構想というものを實現をいたしたわけでありまして、いわゆる俗に言う二階建て部分、報酬比例部分等についても今後見てまいらなければならぬわけでありまして、これまでの各年金制度の歴史的な沿革等によりまして、それぞれ負担と給付にばらつきもあるわけでありまして、そういうばらつきなども調整をいたす中で一元化へ向けて検討を進めてまいる、そういう中で国鉄の問題も当然入ってまいることである。いずれにいたしましても、国鉄共済の年金支給が確保されるように努力をいたしてまいりたいというふう

に思っております。

○上田(卓)委員 国鉄の共済年金についてもやはりこういう大変な状況になっておるわけでありまして、そのいわく因縁は先ほど申し上げたようなそういう歴史性から来ておるわけでありまして、十分にひとつ対処をしてもいい、こういうふうに思っております。そういう意味で、やはり国鉄の長期債務と言われるものが、過剰とは言いませんが、国鉄の荷には重いような設備投資といいますが、そういうものがあつたり、あるいは戦後の引揚者に対する戦後復興での役割、そういう国鉄が多くの人を雇用対策で抱えたこともこれありということも考えていただいたのではなからうか、こういうふうに思っております。

そこで、冒頭の話になるわけですが、長期債務の、累積債務の責任は、私は国鉄というよりも、やはり原因を掘り下げてみるならば政府に多くの責任はあつたということがわかつていただけなんじゃないか。押しつけがましい言い方になるかも知れませんが、押しのけても、どうも大臣の話あるいは総理大臣の話や、政府も責任がある、国鉄にあるんだ、その国鉄の公社制度に問題があるんだ、もう諸悪の根源はそこにあると言わんばかりのそういう言い方というのはどうもいいたけない、もっと謙虚に政府の責任というものを痛感してもらふ必要があるのではないかと、そうしてどうするかということがやはり議論にならないければならぬ、こういうふうに思ひます。

そこで、昭和五十八年の国鉄監査報告というのがあるわけでありまして、その中の長期債務問題についてのくだりでありまして、「その大部分が国鉄の企業採算を超える構造的な問題であり、国鉄自身の努力のみでは到底解決し難いものである。」と正しく指摘しているわけですね、私が先ほどから言っていることはこのことを言っているわけですが、ところが、国鉄再建監理委員会の答申の中身を、その部分のくだりを読みますと、「国鉄の経営が悪化した最大の原因は、公社という自

主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている現行経営形態そのものに内在するという認識に到達した。もうまるっきり違いますが、これは、片方は、監査報告によると、「国鉄自身の努力のみでは到底解決し難い」云々というところになっておるのですね。監理委員会ではこれはもう公社制度、そういう経営形態に根本的な、国鉄そのものにあるんだ、こう言っているのですけれども、この矛盾をどのようにお受けとめられていますか。

○橋本国務大臣 これは決して私、理屈をこね回すつもりはありませんけれども、設備投資による累積債務の構造のみを強調されましたけれども、私は先ほど運転資金不足による、通常で言えば償却赤字に相当するもの、これも申し上げておることは一回ここで確認をいたします。

そこで、私は、再建監理委員会の結論と監査報告に打ち出している問題、本質的には同じことではなからうかと思えます。国鉄という組織の存続の中で、継続する中で、それこそ監査委員会は仕事をしてくられた。そしてその中で、国鉄という公社組織の中ではとても解決できない問題であるということをおっしゃっている。監理委員会は、まさにそれが経営形態そのものであるということまで掘り下げられた。本質的には同じ問題点を指摘しておられる。ただ、その監査報告の中では監査委員会というものの性格からして、では国鉄の経営形態をどう改めるとか、そういうことまではお触れになっておらないということでありまして、指摘されている問題は延長線上のものとは私は理解をいたします。

○上田(卓)委員 それじゃあれですか、同じ中身ではないか、矛盾していないという、延長線上というふうな考え方ですけれども、これはどうも常識的に見ても理解できないと思うのですよ。国鉄の監査報告では、「国鉄の企業採算を超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。こういふことですね。それはやはり長期債務のことを述べておるわけですね。

それで、こういう状況で国鉄自身では解決できない問題だ、こう言っているわけですから、国鉄の公社制を変えたら云々というものと全然問題は別だと思ふのですよ。そんなことも何となくないんだから。そうでしょう。ところが、それを何か国鉄の公社制を変えればそのものが全部解決するようない方というものは私はいただけない、こういうふうに思ふのです。

ちなみに、鉄道事業というものを例えれば外国なんかではどうしているかということになるわけですね。私は、前国会でも大蔵委員会で質問をたしかせていただいた記憶があるのですけれども、フランスとかイタリアとか、鉄道の歴史の長いものがあるわけですから、外国ではどういふことになっていくのですか。こういう国有鉄道の長期債務にかかわって国の援助というのですか、そういうものは相当日本と違うように我々の資料ではあるのですが、どうですか。

○林政府委員 ヨーロッパ諸国でも、国によってやり方がいろいろ違うわけでございますけれども、例えばドイツあたりは、かつては単年度、毎年出た赤字を二年おくれで国がこれを補てんするというやり方をとってきたわけですね。ただ、最近に至りましては、その赤字補てんがやはり国家財政上非常に難しいという状況になってまいりました。資産を売却したり、あるいはとりあえず借入金でしのぐというふうなやり方に最近では変わってきておるといふことであります。

それから、例えばイギリスなんかの場合であります。これは日本と違ひまして、イギリスの場合は特定の都市交通で非常に赤字が出るものから、その都市交通については国なり地方団体というものがそれなりの補償をしていくという形をとるといふことと、それからイギリス国鉄全体についての赤字については、これは国の方が一定の補助の限界を設けて、その限度内でおさめてもらうという、そういうノルマといふもの、そういうものを国鉄の方に課しておる。そういうふうなやり方をとっておるといふことで、国によっ

ていろいろやり方が違うわけでございます。

○上田(卓)委員 私の手元の資料では、一九八四年、西ドイツでは運輸収入が一兆五千億、それに對して国の補償金で、二年目に一年ずつ補償するといふことのように、八千億円の補償金を出してあります。これは全体の五三%が国の補償金。だから、公共性を国鉄に求めておるわけですから、やはり鉄道は独立採算、採算を頭に入れたら、しかし、採算を度外視した部分を公共性という形で国有鉄道が引き受けているわけですから、その赤の部分を国が補償金という形で毎年単年度決算で国鉄会計に繰り入れるといふことで、西ドイツでは八千億、五三%。それから、フランスは一兆一千六百億、国の補償金は六千三百億、五四%が国が補償しているのです。

ところが我が国の場合は、一九八六年、ことしでありますけれども、三兆二千億円の運輸収入があるわけでございます。それに対して補償金はいくらと三千七百億、たったの二二%しか国が見てない、こういうことになるわけですね。こういうことを一つ見ても、他のヨーロッパ諸国に比べて相当なやり過ぎ負担というのですか、先行投資的なものを設備投資で押しつけておりながら、その赤字部分、公共部分に充当する部分が非常に日本政府の持ち出しが少ないといふところに大きな問題があるんじゃないか、私はこういうふうに思っておりますわけですが、この点についてはどのようにお考えですか、大臣。

○橋本国務大臣 私は、実は単純にその数字の比較はできないのではないかと思います。それぞれその国の交通特性、地域の実情、さらにその国民の個別交通機関への依存度、これは全く違うわけでありまして、一概な対比は私は難しいと思ひます。

○上田(卓)委員 確かにそうでしょう。やはり日本の事情というものもあるわけですからね。だから、ある日突然、これだけのたくさんな長期債務ができたわけじゃないでしょう。やはり十数年にわたってずっと積み重ねてきたんだから、もっ

と早くなぜ国の方がこういう破産状況に——私はまだ破産状況だとは思っていないのですよ、後から申し上げますが。しかし、あなた方は破産状況だとおっしゃっておるわけですから、それじゃ破産状況であるとするならば、なぜここまでほったらかしたのか、今までなんでもっと国が手厚い援助をしてくれなかったのか、そこに政府の責任というものをやはり追及せざるを得ない、私はこういうふうに思ふのですが、総理大臣どうですか。

○橋本国務大臣 どうも、私の前任の運輸大臣がたぶんおられまして、先輩方の責任をと言われますと、大変私もお答えがしづらいのであります。

ただ、今までに何回か経営改善計画というものが練られ、そして国会でも御審議をいただき、それが事実であります。しかし、それで解決できなかったといふことも事実でありまして、私どもは、今こまごま全体の状況を押詰まってきた中で、やはり鉄道というものを生かし、国民が今まで親しんで守ってきた鉄路というものを守るという決意を下し、そしてそれに基づいた法律案を国会に御提出を申し上げ、今御審議をいただいておりますわけでありまして、いよいよ何回か国鉄という形の中の経営改善計画は繰り返してまいりましたけれども、それで解決をし切れなかったといふことで御理解をいただきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 国鉄の赤字につきましても、さまざまな要因があると思ひます。御指摘のよう設備投資の問題もございします。金利負担という問題もそれから随伴して出ております。

しかし、近年に至りましては、やはり経営的手法というものが民間の運輸業者に対抗できなかった、あるいは飛行機に対抗できなかった、そういうふうな経営問題という問題もなきにしもあらずである。もう一つは、やはり労使問題というものが必ずしも正常化してない。そういう意味において能率的な経営というものが阻害されて、赤字を

つくる原因にもなった、サービスの低下にもなった。そういうようなこともございまして、一言でだれに責任があるというふうに決めつけることは難しい、非常に複合的な、相乗的な結果をもってこういう結果が出てきたと考えざるを得ないと思います。

○上田(卓)委員 総理大臣、確かに国鉄の今日のこういう膨大な赤字、長期債務というものを考えますと、先ほどずっと私が言ってきたところの国鉄のそういう特殊な生い立ちというのですか事情というものと、あるいは公共性ということも国鉄の採算性を度外視した設備投資というものもあるが、それ以外に今日言われているところの親方日の丸的とか、そういう問題に対する民間的手法というのですか、発想の転換といいますが、もともととて企業として経営に取り組む姿勢というものの問題ないとは言えないだろうし、また、当然労使問題というものも大きな問題としてあることも、これまた事実だと私は思うのです。

そういう国鉄に対する内外からのいろいろな批判ということの中から、経営問題についても、後から申し上げますが、また、おととい嶋崎委員からもお話ありましたように、ここの近年、一般営業損益というものは黒字に転じている、こういうこととでありまして、全然見通しがないということじやないわけでありまして、問題はやはり、一にも二にもこの長期債務、これをどうするか、この処理にあるわけでありまして、経営そのものは今非常に正常にいらっている、さらに努力すればもっといいものになっていくだろうというように私は思っております。この過去のものから類推してすぐ公社制度をやめて民間ということは大きな飛躍があるのではないかと論点で、私は先ほどから申し上げておるところであります。

そこで、この長期債務の中身であります。先ほどからずっと申し上げておりますように、国鉄監理委員会の方で示されておるところの長期

債務の中身というものは、ことし、六十一年の四月ごろですか、これが一つの基準になっているのじやないかと思うのですが、まず、長期債務は二十五兆一千億、それから特別退職等のものが二千億、それから年金負担等が五兆円、それから三島会社安定基金であります。これは一兆二千億、雇用対策費が九千億円で、それから鉄建公団ですか、これが四兆五千億、それから本四架橋が七千億、トータルで三十七兆五千億という数字が出ておるわけですが、この中で、いわゆる国鉄自身の長期債務と言われるものはこの二十五兆一千億だと私は理解しておるわけですが、これでいいんですか。

○橋本(国務)大臣 いわゆる国鉄長期債務と言われましたのも、一般勘定並びに特別勘定の累計が二十五兆七千九百九十六億円ということはそのとおりであります。

ただ、例えば、やはり年金の負担にいたしましたも、あるいは本四架橋の鉄道が利用する部分についての負担にいたしましたも、これらが私は国鉄の負担すべきものでないとは思いません。そして、その累計額というものが再建監理委員会から示された内容になっておることも委員御承知のとおりであります。

○上田(卓)委員 確かにそういう点はあると思いますが、やはり本来の国鉄の長期債務と言われるものにプラスアルファされて、関連はあるとはいえず、それはいろいろいきさつがある部分でありますから、それを国鉄の長期債務だというように形で押しつけるということはいかかものだろう。か、こういうふうには思っておりません。だから、当然三島会社の一兆二千億なんか全然、これはこれからのものであるわけですから、今までの国鉄の長期債務でないことははっきりしておるわけですし、また雇用対策、九千億円で、これもやはり民間化する、分割するに際してのそういう費用というように考えていいのではないかと、私こういうふうに思っておりますので、そういう意味で、何か国民からいうと三十七兆円も長期債務が

あるのかということ、非常に誤解を与えている部分があるわけですから、そういう点で国鉄本来の、純粹のものを取り出せば二十五兆何千億という数字であるということをはっきりとやばり認める必要があるのじやないですか。

○橋本(国務)大臣 委員の御指摘、確かに一般勘定並びに特別勘定を合計をいたしました国鉄の長期債務が二十五兆七千九百九十六億円であることは、そのとおりであります。

ただ、同時に、なぜ清算事業団にこれだけのものが集中をしたかといえます。これからは、これから新たに発足をいたします各旅客会社あるいは貨物会社、それぞれこれから自分の足で立つていって債務の中で、例えば確かに人口そのものの少ないといった事情のある三島の場合には、長期債務は引き継ぎをさせておきませんし、また、収支がバランスをいたしますように安定基金を設けたわけでありまして、同時に本州の旅客会社等に対しては、その資産に見合うだけの債務は負担させましたけれども、これから起こり得る、例えば年金の負担にしましても、あるいは本四架橋が完成をいたしました時点で負担すべき費用にいたしましたも、これを一度にきちんと処理をしようとするならば清算事業団にそえたということでありまして、その手法自体、私は間違っているとは思っておりません。ただ、一般勘定、特別勘定の合計額が長期債務として二十五兆七千九百九十六億円で、これはそのとおりであります。

○上田(卓)委員 そうだと思っております。だから二十五兆約一千億、それが国鉄の長期債務である。それ以上言う必要はないのです。あと、あなたの方でこの民営・分割ということの中から、この際というところでいろいろひつけて、本来ならば昭和三十三年に鉄建公団という形で新幹線については処理しているその部分についての四兆五千億もひつけてしまふ、そして三島会社の一兆二千億もひつけてしまふ、雇用対策の九千億もひつけてしまふ、そして三十七兆円が国鉄の長期

債務なんだ、だから破産だ、こういうように言っているところに問題があるわけでありまして、そういう点、大臣の方でちゃんと頭の中で整理をされ、国民にわかりやすく説明していただいておりますわけでありまして、その点について余りくどく申し上げる必要はないと思います。

そこで、さらに論点を進めたいと思うわけですが、先ほど申し上げましたように二十五兆七千億、二十五兆約一千億でございしますが、これだけの負債があるから国鉄は破産である。一般営業損益はもう黒字体質に転換しておる。あと問題は、約二十五兆一千億のそういう長期債務についてこれを何とかしなければならぬ。当然年金の問題も別に関連してあるということも、これまた事実であるわけですが、そうすると、当然本四架橋の問題もそれはあります。これは別建てでありますから、国鉄の分は国鉄の分では計算すればいいとはいえないものの、私はそういうふう整理していかねばならぬだろうと思っております。

そこで、普通民間の企業であれば、破産とかあるいは倒産ということになりましたら、負債が幾ら、資産が幾らということでは評価します。そういう点で、国鉄の場合は負債額がどうやってわかっておるわけでありまして、資産がどうもわからない、こういうことになっておるわけでありまして、特に六十年度の国鉄の土地資産、これは昭和三十年にそれ以前の簿価の部分は時価に再評価しております。それから三十年以後の部分については買い取った時点の簿価になっておる、こういうことであります。国鉄の総資産は八千四百八十一億、こういうことですので、そして土地面積、これは約六万六千ヘクタール、こういうことですのであるわけですが、ちなみに週刊誌などでも、いや国鉄の資産は全部評価すると百兆円くらいあるんじゃないかというふうなことも言っている部分もありますし、また、先般私ちょっと聞いたのですけれども、野村総研の調査によりますと、昭和三十年から六十年までの地

価の上昇率は、五大都市で六十四倍、それから市街地で四十二倍くらいではないか、こういう試算をされておるわけですね。そうすると、四十二倍ということになりますと三十六兆円あるわけですね。それから六十四倍ということになりますと五十四兆円ということになるわけですね。だから、どのように見積もるかということにもなってくると思いますが、大臣は大体どのくらいあるというようにお考えですか。

〔委員長退席、佐藤（守）委員長代理着席〕

○橋本國務大臣 私、上田委員が御計算になりましたような考え方をとったことがありませんでした。ですから、そういう数字は考えたことがありません。なぜなら、今上田委員は破産会社の例をおとりになったわけでありまして、国鉄は民営・分割の後においても業務を停止するわけではございません。そしてその土地その他は依然としてレールが敷かれ、活用をされていく性格のものであります。ですから、こういうものを私どもは資産として計算をしたことはございませんでした。ただ今回、長期債務を返済していくために監理委員会では二千六百ヘクタールの処分可能地があるという御指摘でありましたが、国鉄自身が精査をされて三千三百三十ヘクタールの売却可能土地があるということと提示をされましたものにつきましては、先日委員会にお届けをいたしましたとおり、総額として約七兆七千億ぐらいという見積もりがされております。

○上田（忠）委員 国鉄は破産しているわけでもありません。現実には走っているわけですから、営業しているわけですから。しかし、監理委員会では、民間では破産会社だ、こういうことでしょ。国鉄はもうこれはだめだ、だから民間で分割するんだということになるのですから、民間でいうたら破産会社扱いですよ。ですから、少なくとも負債はわかっていくわけですから、そうした資産はどのくらいあるのかということ、ちゃんとある程度国民が知っていたらいいと思えます。そういうことを考えた場合に、そういう

民間サイドの感覚で言うのと、決して破産状態じゃないに結構やってる、正常にやっているのじゃないですか。どこの企業でも皆借金があります。ちゃんと渡しているのですから。

ちよつと監理委員会、聞きますけれども、一年間に、利子とかそういう支払い部分がありますね、どれぐらいあるのですか。一兆円くらい、もつとあるのじゃないですか。そういうものは渡せないような状況になっているのじゃないのでしょうか。ちゃんと渡すものは渡しているのじゃないのですか。にっちもさっちもいかぬようになっていくのですか、どうですか。

○前田説明員 昨年度、私の方の損益勘定で支出いたしました利子は、若干の取扱諸費も入っておりますが、一兆二千九百九十九億でございます。

○上田（忠）委員 昨年度、利子は一兆二千億。元金はどれだけ渡していますか。

○前田説明員 昨年度償還いたしました元本でございますが、一兆三百四十九億でございます。

それから、先ほどちよつと私、損益勘定といいますが、国鉄の損益で負担した利子と申し上げました。そのほか、建設期間中の利子でございます。それから、あるいは債務整理特別勘定で払いました利子等もございまして、それを入れますとさらに一兆六千億ぐらいの利子を払っております。

○上田（忠）委員 大臣、今お聞きのように利子で一兆二千億、元金で一兆三百億ですか。それからそのほかで一兆六千億ということですから、大変な支払い能力がありますね。一年間に三兆八千億からそういう支払いをしている、一般営業損益では黒だということでありまして、普通の会社であつたらどんな金を貸してくれるんじゃないですか。民間会社であつたら銀行は喜んで金を貸しますよ。こんな会社であれば、こう思うのですけれども、どうですか。

○橋本國務大臣 これは、現実に国鉄当局が資金を調達するのに大変な苦勞をしております。実態をごらんいただければ、民間が大喜びでお金を貸してくださる状況であるかどうかということは、事実

が証明するように私は思います。

ただ、先ほどから申し上げておりますように、先ほど上田委員は国鉄の資産、それが一体総額でというお話をされたわけでありまして、それが全部総額として、これが破産でもう仕事を終わつてしまふのでありまして、それは確かに全部処分の対象になるであらう。しかし、その大半は今後とも事業を継続し、分割されたそれぞれの企業が事業用地として使っていくものでありますから、それを資産と言ふのは、私は時価で評価をしると思つておるわけでありまして、御無理ではないかと思つておるのです。ですから先ほど申し上げましたように、売却対象地は再建監理委員会時代においては五兆八千億と言われておりました。委員会のお命により、それを一定の仮定を置いた上で伸ばしてみまして七兆七千億、売却予定地域としてはこれだけのものがあります。ということをお答えをしておるわけでありまして。

○上田（忠）委員 いや、だから民間の新社にその資産が引き継がれるわけでしょう。売却するものは別にして、売却しない、今国鉄が利用しているその資産は皆新社に引き継がれるわけでしょう。そうすると、国民からいうたらこの財産は国民の財産ですよ、平たく言えば。そうすると自分たちの財産が新社に、これはもう全く民間の会社へ引き継がれるわけですから、国民の感情からいうたら、一体国鉄の資産は何ぼあるん、我々得しているのか損しているのか、新社は損するのだから、やはりそういう感情になるのは当然じゃないですか。だから、実際にそれを売るのでないんだつたらなおさら時価に評価してあげたらいけないじゃないですか。売るなら、時価にしたらまたちよつとという問題になるかも知れませんけれども、売らないんだつたらなおさらある程度評価してあげたらいけないじゃないですか。非常に難しいというところはよくわかります。しかし、いづれにしてもしななければならぬじゃないですか。あるいは新社社としても、これは六十二年度からですか、その場合に負債は幾ら、それから

資産は幾らという形式で、そういう試算表といたうのはないのですか。

○林政府委員 まず、先ほど破産に近い状態であるかどうかということについて御質問ございましたけれども、通常の民間企業であります。メーカ一なんかの場合ですと、年間売り上げと大体同程度の負債というものが大体限界である、年間売上高を越えたと赤信号がつく、こういう状態でございまして。私鉄なんかの場合ですと若干装飾率が高い経営構造というのがございまして、大体年間売り上げの一・三倍ぐらいになります。大体その辺のところが限界でございまして、それを大きく超えたと、これはもう経営的には成り立たないというのが普通の常識なわけですね。

国鉄の場合ですと、年間売り上げが大体三兆円でございますから、二十五兆というものは七、八倍ということでありまして、七倍ないし八倍の負債があるということになります。これはもう民間会社でいへば破産に近い状態、近いというよりも、むしろもう完全に破産の状態というふうに言えるのじゃないか。その場合にはもう資金調達、現在国鉄は公社でございまして、そういう信用のもとに資金調達は何とかできておりますけれども、これが仮に民間であれば資金調達は全く不可能というのが現状だろうと思つておる。

〔佐藤（守）委員長代理退席、委員長着席〕それから、先ほどの御質問でございましてけれども、例えば破産の場合、この場合には先般にも申し上げましたけれども、いわば債権の保全、要するにこれはもう完全に企業は成り立たないという診断がまずありまして、したがつてその後債権整理をするという観点から、その事業はもう廃止する、そしてその資産を時価で再評価しまして債権者にこれを分配していく、要するに最大限の債権者の利益保護を図っていくという手続であるわけでございますので、これは完全に時価評価をいたします。

それから、会社更生の場合、これは企業を継続していく場合でありますけれども、この場合にも

確かに会社更生法ではいわゆる企業継続価値という観点からいわば再評価をするわけでありすけれども、その場合にも企業を継続していくために、企業継続というのを前提にしまして、そういうことで可能な限度の再評価というのが会社更生法の場合の手続なわけでありす。

今回私もこの法案を御提出いたしました改革案では、要するに新しい会社は諸般の収支計算をし、いろいろな検討をした結果、簿価を基準として資産を引き継ぐということで初めて会社の経営が成り立つということでありすので、したがってそれをいけば企業継続価値というふうになんとして簿価を基準とするというふうな法律に書いてあるわけでありす。したがって、これを時価で評価することになりますと莫大な赤字が出て、これは会社は到底成り立たないということでありまして、したがって簿価を超えるいわゆる時価で評価することとは、これは全く意味がないというふうなことを考へておられます。

○上田(卓)委員 それは納得できません。簿価で計算すれば何とか収支が合う、時価ですれば全然収支が合わない、そういうことではないと思ひます。だからちゃんと、それはもう新会社に対してはつきりと責任をとるという意味からも、ある程度の時価というものを引出して、引き渡すなら引き渡すということが考へられてしかるべきだ、こういうふうに思っております。そういう意味で、この新会社での六十二年の資産と負債の試算表というものができておるようであつたら出してもらいたい。その試算表、明細表、出ますか、ありますか。

○林政府委員 会社ごとの資産、負債を明記した貸借対照表ですね、これは出してございます。会社ごとにも全部提出してございます。全部国会の方へ提出してございます。

○上田(卓)委員 やはり国民は、国鉄の資産が全体どれだけあつて、簿価じゃなしにやはり時価でどの程度の価値のものが新会社に引き継がれるのかということ是非常に関心があるわけでありす。

から、この点についてさらにひとつ御検討をいただきたい、こういうふうに思ひます。

それから、この清算事業を通じて処分するところの三千三百三十ヘクタールですか、これについてであります。最初は二千六百ヘクタールというもので五兆八千億、その次に政府見通しというもので三千三百三十ヘクタールで五兆九千億。それが、きのうでしたか、おとといでしたか、さらに七兆七千億という数字が出てきておるわけでありす。都心部での地価の高騰というものは一年間だけでも五〇%以上超えるものがあるというふうに聞き及んでおるわけでありす。そういう点で果たして最近の地価上昇の土地の実際価格をどれだけ反映しておるのかということ、それから、この土地を十年間で売り渡すということ、それありますから、これから土地がどれだけ上がったのかというふうなこともなにかねないの、そういうふうなものが一体どのようにおるのか。政府で持っている御自由に売った方が實際利益が上がるということに、それだけでも十分負債を賄われるのではないかなという感じが、一週にこの一年間に売り飛ばすわけじゃないで、十年間で売るといふことでありすから、相当トータルが、今七兆七千億ということ、これは實際このとおり売れるかどうかは別ですが、もっと高くで売れる場合もあるし売れない場合もあるかも知れない、余り高く過ぎたら地価の暴騰につながるし、余り安く売り飛ばすと国民の財産が安く売り飛ばされるということでも問題もあるわけですから、いづれにしてもやはりその点について非常に国民の皆さん方は関心が深いわけでありすから、それを一体どのように考へておられるか、お聞かせいただきたいと思ひます。

○橋本内務大臣 先般来当委員会でお答えを申し上げておりますように、二千六百ヘクタールという数字は、再建監理委員会の作業の過程において、新会社に引き継がず売却可能な土地として出てまいった数字であります。その後国鉄当局が精査をいたしましたところ、三千三百三十ヘクタールが売却可能であるという数字が出てまいりました。そして、その五兆八千億という数字は監理委員会が試算をされた数字であります。私ももとしましては、これからこれらの土地を売却していくに当たりまして公開入札を、国民から余計な疑惑を持たれたりしないために公開入札を原則として対応したい、その場合の予見を入札者に与えたいといふことから、その数字はお出しができませんと申し上げてきたところであります。

ところが、先般来当委員会の御審議の中で、例えば先般公表されました公示価格等を参考にしながら、仮定を置いて、一体その五兆八千億というものはどこまで伸ばせるのか、伸びるのか、仮定の計算でよろしいから試算を提出しろという御指示がありまして、仮定計算で七兆七千億という数字を申し上げました。

なお、再建監理委員会当時五兆八千億と言われしておりましたものが、当初委員会に御提示をいたしましたとき五兆九千億と申し上げておりましたのは、北海道会社で土地で持たせるべき資産と考へておりましたものを現金で持たせる形に切りかえまして処分対象地域をふやしましたために、その分が一十億ふえておつたということでありす。

○上田(卓)委員 きのうの毎日の夕刊によれば、こういう記事が出ております。「地価公示価格は、行政組織などが土地価格を推定する目安にすぎず、実勢地価とは大きな差があるのが常識。」「一般に都会地では公示価格は実勢の四分の一といわれていたが、それをもとに推定すると、売却益は三十兆円に達する、こういう報道があるわけでありす。私は土地なんかいらないと考へておるわけでありす、私には土地なんかいらないと考へておるわけでありす、いづれにしてもこういう公示価格は地価の実勢の四分の一、それが正確であるかどうか別にして、都市部においてはそういうような意見があるということのようでありす。

が、そういう意味から見ても、やはり国民から見ると、あの七兆七千億というのもどうなのか、こういうような感じをいたすわけでありす。この点についてどのように考へていますか。

○橋本内務大臣 私は毎日新聞さんがどういう推計によってその金額をはき出されたのか存じませんけれども、先ほどから申し上げておりますとおり、その七兆七千億という数字はまさに再建監理委員会の提出された数字に委員会の御命令により仮定を置いて試算をいたしましたものであります。そして、これは私の立場からいたしますと、この不用地の売却によって最終的に残る、国民に御負担を願わなければならぬ金額を少し減らしたわけでありす。しかし、都市計画その他いろいろな要素があるわけでありすから、そういう点を配慮しなければならぬことも事実であります。そして、例えば道路に使われるような土地、こういうものは隨意契約で売りさすなければならぬものがあるかも知れません。しかし、その場合においても地方自治体に払い下げたものが他に転用された例がございますので、そういう場合に目的外に使われたり転売をされたりすることを防ぐ措置というものを考へなければならぬ。厳正に対応するつもりでありまして、私はその毎日新聞さんの推計理由は存じませんけれども、私も私としてはあくまでも御命令どおり仮定の試算としてこの数字はお出しをいたしております。

○上田(卓)委員 いずれにいたしましても、この国鉄用地の売却については、今日の都市部ではもう最後の新規土地、供給の土地がもう本当にわずかなつておるわけですから、最後の部分だと言つてもいいと思うので、やはり慎重な配慮というものがされなければならぬ。当然地価の暴騰につながつてもいけないし、安く売るといふことについても問題があるし、そういう点でそれらはどういう目的に利用されるのかという点でそれらもやはり非常に大事ではないかというふうに思つ

ております。

特に、これも新聞記事で見てびっくりしたのですけれども、きのうの朝日新聞によれば、大阪の鶴橋の駅近くで国鉄の用地売却地にラブホテルが建つておつた、もつてのはかだ、こういうふうな思つておるわけでありまして。そういう点で、やはりそういう土地転がしかあるいはそういう不正目的に使われるということがあるわけでありまして、その予防のための、例えばきのう大臣は五年以上の転売禁止といふことが、そういうようなことも述べられておると思うのですが、やはり私は最低十年くらいは転売禁止ということもあつてしかるべきだといふように思つておるわけでございます。ぜひともこの点についての考へ方を明らかにしてもらいたいし、あるいはまた都心部での大規模土地の利用について、やはり運輸省、国土庁あるいは関係自治体、学識経験者などによるところの審議会の設置というふうなものもぜひとも必要ではないかと思ひますし、あるいは公開入札での利用目的の明示、それとこの違反に対する罰則規定というのですか、そういうものも非常に大事である、こういうふうに考へておりますので、これについては運輸大臣と総理大臣にお答えいただきたい、このように思ひます。

○橋本國務大臣 その大阪の事案につきまして、私も新聞で見て驚いております。必要がありましたら国鉄当局からこれについては答弁をさせていただきますが、今御指摘の問題点は、いずれも大変大事な問題でありまして、まさに資産処分審議会がその役に当たるわけでありまして。そしてそこはそれぞれの専門家、しかも利害関係を有しない専門家によつてきちんとした運営をさせなければなりません。

また、御指摘のように私自身転売禁止の期間を本当に十年程度は持ちたいと考へておりますが、実は第三者に売り渡された場合に、これは買ひ戻しの特約をつけておりました、それがなかなか効果を発しません。今、国有地の場合には違約金等を徴収するようになっておるようであります。

れども、これが一つは今御指摘のように、処分価格が実勢価格と乖離しておりました場合には、三〇〇程度の違約金をかけてもなお転売してしまつた方がもうかるなどということも考えられないわけではないわけでありまして、そうした場合の対応についても今工夫を凝らしております。御指摘の点は大事に受けとめたいと思ひます。

○上田(卓)委員 その点についてはぜひとも真剣に方向を出していただきたい、このように思ひます。

次に、清算事業団の資金計画であります。十六年で償還する計画が提出されておるわけでございますが、毎年幾らくの償還することになるのか、あるいは清算事業団債というのですか、債券の発行なども当然しなければならぬのではなかつたかと思ふのですが、その目的とか発行条件とか、そういうものも非常に大事だと思ひます。いづれにしても元金それから利子も含めて毎年相当償還しなければならぬ、こういうことで、株式の売却が六十四年以降ということのようでございますが、いづれにしてもこの七兆七千億でございますが、それが実際に売れるかということにもなりましようが、まあ四、五年で売れるということに仮定しても、恐らく四、五年もたてば後どうするのかが問題になってくるのじゃないかと私は思ふので、その点についての具体的な資金計画を示していただきたいし、また、国民負担と言われておりますところの十四兆六千億でございますが、これについても、年利七・五%にいたしましたも二十五年間で総額で、元利で二十五兆円か六兆円くらいになるんじゃないかというふうに私は思ふわけでございます。そうすると一年間で約一兆円ぐらゐの金が必要になってくる、こういうことになるわけでありまして、大蔵大臣は増税をしないで債務償還、こういうことであります。が、実際どうなるのか、そういう資金計画を明らかにしてもらいたい、このように思ひます。

○林政府委員 清算事業団の長期債務の償還計画でございますが、これは既に資料として御提出を

申し上げておりますけれども、六十二年度はこの長期債務の元利合計で一兆四千六百億、これは約定に従つて償還をし、利子を支払つた場合です。が、その後十年程度は、ピークは一兆九千五百億程度でございますが、大体一兆六、七千億というものが毎年の元利合計でございます。その後逐次減少してまいりまして、大体昭和八十六年、スターから二十四年後くらいに約定による償還はほとんど終了するということでございます。

それで、清算事業団全体の、清算事業団は国鉄の長期債務だけではないと申すので、そのほかにも先ほど来御議論がございまして追加費用の支払いでありますとかあるいは雇用対策費、あるいは三島に對する基金とか、いろいろあるわけでございますが、そういうものも毎年度の支出というものをそれぞれ支払つていく必要があるわけでありまして、それは来年度で見ますと、六十二年度の年間の支払い額が約二兆八千億になるわけなんです。それに対して約六千億の自主財源が一応見込まれております。残り二兆二千億について、先日来申し上げておりますようにとりあえずは財政事情の許す範囲内で国からの助成を行う、あとは資金繰りに困らないような措置をしていくということでございます。

そして、最終的に何年でこの清算事業団の債務を完全に処理をするかというのことはこれから検討でございますが、いづれにしても相当長期にわたつてこれを行う必要がある。監理委員会でも二十五年ないし三十年という期間を予定しておるわけでありまして、そういう期間をかけて処理をしていく。その場合に当然これは国民に御負担をお願いしなければならぬ部分があるわけでございますが、これについて本格的な財源、措置というもののについては、雇用対策はおおよそ三年で終わる、それからそのころには土地の売却について大体最終的なめどが立つてあらうということ、今から三年後、スタートから大体三年程度の期間をかけてその辺の確定をいたしました、その時点で本格的な財源、措置を講ずる、そして長期

にわたつて完全にこれを償還する、こういうことで現在考へておるわけでございます。この趣旨はことしの一月二十八日の閣議決定に盛り込まれておるところでございます。

○上田(卓)委員 時間も迫つてまいりましたので、総論的に申し上げたいのですけれども、いづれにしても今までの議論の中で私が感じますのは、確かに経営形態につきましましては民間的手法というのですか、そういう、社会党案もございまして、民間ということになつてもそれはいいというふうに思ふわけなんです。あるいは公社制度のもとでも、もう既に一般営業損益において黒字という形に経営的にはなつておるわけですから、私は、公共企業であつてももつと民間的手法で発想の転換をすればいいわけであつて、何 bodies が民間になつても頭がついていかなければ何にもならぬということにもなりかねないわけでありまして、必ずしも体を変えたら頭が変わるというものでもないわけですからその点は柔軟に考へておるわけですが、私たちはそういう意味で、やはり分割というものについて相当デメリットというものがあつたのではないかと、こういうふうに思つておるわけでありまして。

特に貨物会社などは、絶対にこれはもう独算制にはならないのではないか、大変な状況になりはしないだろうかというふうに思つておりますし、あるいは三島会社についても果たしてどうなのか、もう既に三島基金の千六百億円の積み上げがなされておる、こういうことで、こういうものが、基金を取り崩しを将来しなければならぬという状況にもなつてくるのではないかと、こういうような気もいたしますし、あるいはバス部門が十三グループの分割が十グループの分割になつて、あるいは北海道と四国と九州はそれをまた旅客会社という形で、独立してはなかなか難しいということ、結局七グループになつておるようでございます。そういう点で一たん旅客会社にひつつけた三グループが将来また独立ということに果たしてなるのかどうかというふうなこともいろいろ

るあるのではないか、こういうように思っておるわけでありませう。そういう意味で、やはり分割によるところのメリットよりもデメリットの方が多いのではないか、そういう意味でやはり十分にこの国会審議の中でそのことを明らかにしないと、初めに分割ありきという態度はいかぬものであらうか、こういうように思っておるわけでありませう。

それから、例えばデメリットの中に、現在例えば国鉄と私鉄あるいは地下鉄などの相互乗り入れですね、この切符の精算はコストがかかり過ぎるということ、実際はやってないというふうな状況のようでございます。しかし、三島会社などにおいてはその域内での行き来が圧倒的部分ということ、その部分については余り大きな問題はないだらうと思いますが、都市部を含むところの西日本会社一つとっても、確かに地域外流動が三割というところのようでございますけれども、しかしそれが何と四千万人にも達しておるわけでございます。収入の四割を越えるというところになりますと、そのことだけで果たして精算ができるのか。したら、コストが高くて全然成り立たない。そういう意味から、かえって一本の全国単一の事業の方が採算がとれるというふうなことも聞いておるわけでございます。そういう点でやはり大変大きな問題があるのではないか、こういうふうに考えておりますので、そういう点についての考え方というものはひとつここで明らかに、再度運輸大臣それから総理大臣からお聞かせをいただきたいと思います。

○橋本内閣総理大臣 大変広範な御質問でありますので、要点に絞ってお答えを申し上げます。旅客会社の分割に対し貨物が一本にまとめられております理由は、まさにこれから鉄道で運ばれる貨物の特性と申しますものが従来とは変わってくるという点であります。しかも、区間を越えて長距離に輸送されるものが多い実態、殊にこれから先主力商品となるであろうコンテナ等

においては一層に長距離にわたるわけでありませう。これは一本で運営した方がより望ましい形だと私たちは考えております。

細部にわたっては客貨は差し控えますけれども、いづれにしてもそれぞれの会社が大体均等の利益を上げられる、そうした試算をお示ししておるとおりでありまして、私どもとしてはこの方向に自信を持っておるということだけ申し添えます。

○中曾根内閣総理大臣 上田さんの御所論をずっと拝聴いたしました。なるほどともだと思ふ点もなきにしもあらずであります。特に、今までの国鉄の性格から見まして、公共性ということに重んじてやってまいりました点には、国鉄の責めに帰すべからざる点もあると私も認識いたしております。

ただ、ここで申し上げたいのは、高度経済成長以来の日本の社会経済の大変革という問題が出てきて、交通体系がここで大変革をいたしました。し、輸送手段もまた大変革をいたしました。それに順応する時期がなかった。そういう点が非常にあると思うのであります。そういう欠陥を克服して、これからのいわゆる国鉄を再建していく方策がどこであるかというのを考えてみますと、やはり競争原理あるいは市場原理というものを思い切って取り入れてやる以外にはない。それがまた従業員の前途を保障するゆえんであるし、サービスもよくなる。そういう考えに立つて分割をやったわけでありませう。

この分割の点が上田さんのお考えと我々と一番違う点でございますが、我々はこれによって競争させる、そしてそれによってコストの低下とサービスの向上を望む。本州二分割、三分割という点、大分我々も議論いたしました。中部というものを入れましたというものは、本州も東と西だけでやるという点、やはりマンネリズムになつてしまつて、そうした活発な競争原理が動かぬ。割合に採算点のいい中部というものをこへつくることによつて、これが両方に大きな刺激を与えて、

そして激しい競争が出てくる。そういうような意味におきまして我々は市場原理、競争原理というものを取り入れ、民間手法を取り入れるという意味で分割というものに踏み切ったわけでありまして、その点はぜひ御理解をいただきたいと思ふ次第でございます。

○上田(皇)委員 時間が来ましたので終わりたいと思ひます。外務大臣、時間がのうて、せつかく来ていただいたのですけれども、申しわけない、結構です。

○細田委員長 これにて上田君の質疑は終了いたしました。

午後零時四十五分より再開することとし、この際、休憩いたします。

午前十一時四十八分休憩

午後零時四十六分開議

○細田委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。石田幸四郎君。

○石田委員 一昨日来いろいろと国鉄改革論議が交わされておるわけでございますが、私も、基本的な問題並びに用地の問題あるいは貨物問題、安全あるいは災害対策、そこら辺を中心にしたしまして、個別の問題についていろいろ伺いたいと思ふわけでございます。

まず、総理にお伺いをいたしたいわけでございますが、百年余の歴史を持つ国鉄が今大改革をされる、この国鉄はまさにさまざまな要件によつて破壊を来そうとしてゐる、そういうことから改革論議が起きているわけでございます。私は、今回の改革論議というのは、国鉄そのものというよりはまさに鉄道そのものの再生を目的とした改革でなければならぬ、このように思つておるわけでございますが、総理の見解を承りたいと思ひます。

○石田委員 また、今総理から総合交通体系の話が出たわけでございますが、きのうも審議の中で経企庁長官も総合交通体系なる言葉を引用されておるわけでございますけれども、この鉄道の再生という問題を考えても、また、国鉄がモータリゼーションの発達に対して対応できなかつた、あるいは航空機による旅客輸送に対する対応が不十分であつた、いろいろな問題があると思ふわけでございます。そういう意味におきまして、自動車、それから航空機、船舶、鉄道、この四つの大きな輸送機関の整合性を図つていかなければならないと思ふのでございますが、今政府はそういう意味での総合交通体系なる政策をお持ちであるのかどうか、そこをまず伺いたいと思ひます。

○近藤国務大臣 お答えをいたします。総理からもお話ございましたように、経済、社会の変化に対応して、高度化、多様化しながら増大をしております人や物のモビリティを確保して経済の発展、国民生活の向上に資するためには、総合的に交通政策を推進していく必要がございます。そのために、昭和五十八年に閣議決定をいたしました「一九八〇年代経済社会の展望と指針」において次のような政策の基本的考え方を示しております。

すなわち、交通政策の推進に当たっては、各交通機関の適切な競争と利用者の自由な選択が反映されることを原則としつつ、今後とも財政、空間、環境等の制約の強まりが予想されますので、各種の計画や他の社会資本の整備等と調和を図り、全体として効率性、整合性が保たれるようにする必要があります。また、その整備に当たっては、需要の動向、交通手段の特性に応じ、できる限り相互補完的に組み合わせ、長期的な視野から順次選択的に整備し、効率的な体系の形成を

図る必要がございます。さらに、安全の確保、環境の保全及びエネルギー効率の向上を図る必要がございます。こうした基本的な考え方では幹線交通についてはまず高速交通網の形成を図り、大都市圏と地方圏及び地方圏相互を幹線交通網によって円滑に結びつけ、国土の均衡ある発展を図ってまいります。

こうした考え方では、高速自動車国道、さらに鉄道、新幹線、そして航空網、こうしたものを総合的、相互補完的に結びつけた体系をつくりたい、これがこの「八〇年代経済社会の展望と指針」に示された内容でございます。

今回の国鉄改革は、こうした基本的な考え方に基づき、輸送需要の動向を的確に把握し、適切かつ健全な運営体制ができるように国鉄の経営形態の抜本的な改革を実施するものでございまして、それぞれ地域地域の具体的な需要に即応しながら、従来のような全国画一の対応ではできなかったきめの細かい対応を民営化によって行うことができる、こういうものと私たち考えている次第であります。

○石田委員 私が生上げております総合交通体系というのは、例えば昭和四十六年に運輸政策審議会が答申をいたしました我が国の総合交通体系、こういうものがかつてあったわけですね。ところが、この四六答申にも貨物輸送は国鉄として増強をすべきである、強化をすべきである、そういうような構想がその中に盛り込まれておったわけでございます。しかし、実際にやってみましたら貨物の需要というのは大変な停滞に次ぐ停滞で、ついにこの四六答申なるものは破綻をしましてしまっているわけですね。

その後、昭和四十年年代の後半においていわゆるオイルショックがございました。このオイルショック後のいわゆる総合交通体系をつくらうではないかというふうな、そういう議論が運輸委員会あるいは物価に関する特別委員会等で実はあったわけなんです。その当時の経企庁長官は福田さん、総理であった福田さんが当時経企庁長官をやった

おられたのを私は今も覚えているのでございますが、総合交通体系をつくるべしという議論は、野党の要求もありましたけれども、政府もつくりたい、こういうようなことはおっしゃっていただいたのでございます。しかし、いまだに総合交通体系なるものが経済企画庁の方から提示をされておらない。そういう意味で、いわゆる今長官がおっしゃった、確かにそういうことも文官としてはありますけれども、まさに自動車あるいは航空機、船舶、鉄道、こういうものをかみ合わせたいわゆる総合交通体系なるものが現在存在をしないのではないかとというのが私の危惧であり、指摘であるわけでございます。

まさに総理もおっしゃったように、今度の国鉄改革というのは鉄道を再生させるための改革であるわけでございますから、その鉄道が今後どんな目的、どんな日本経済に対する貢献をするのか、やはりそういう意味でももう少し明確な位置づけというものが必要ではないか、こう私は考えておるわけでございます。今後この交通体系をおつくりになるつもりはございますか。

○近藤国務大臣 先生の御指摘がありました四十六年の考え方の流れの中で、先ほど申しましたように「八〇年代経済社会の展望と指針」を基本的な考えとしてつくっておるわけでございますが、毎年毎年のいわゆるリボルビングプランの中で、それぞれ現実に適応した形で総合交通がいかにあるべきかというところについては、経企庁が中心になりまして関係各省と調整をしましてまとめておるわけでございますので、この国鉄の民営化を踏まえまして、さらに大きく条件が変わってまいりますから、そういう中でリボルビングプランを改定する形の中で今後総合交通体系の推進を具体的に進めてまいりたい、かように考えておる次第であります。

○石田委員 しかし長官、今申し上げましたように、もう福田さんの時代からこの問題は何回も議論をされたけれどもできなかったという経過があるわけなんです。私は、これは全くできないこと

ではないというふうにお考えしておりますけれども、例えば自民党の加藤現農林大臣、この方も、全国的な総合交通体系をつくるということは非常に困難だけれども、地域的な総合交通体系を考えてみてその上に積み重ねをしていけば、一つの、大変アバウトではあるかもしれないけれども、将来の方向を指示するといった体系というものが考えられるのではないかとこのことを言うていらっしゃる。私もその意見には全く賛成でございます。この経済動向の変化の大変激しい時代に、一遍に全国的な総合交通体系をつくるというのは無理なんです。空間の利用の問題もございまして、いろいろな変化がありますからかなり無理。しかし地域的に考えることは、これはかなり可能なわけなんです。

そういうようなことで、私も地域別の総合交通体系をまずつくってみたいかどうかというふうな議論をしたことがあるのですけれども、それすらも出てこない。もう十年たっているわけですよ。十数年たっている。それでも出てこない。こちら辺について、なぜ今までそういうことが不可能であったのか、どうすればこの総合交通体系なるものができるのか、そこら辺の御意見はいかがですか。

○近藤国務大臣 先ほどお話ししましたように、今度の国鉄の民営化というものはまさに鉄道輸送にとつては革命的な状況の変化でございます。したがって、地域の実情に応じて、本来国鉄というか鉄道輸送が果たすべき役割がもっともつきめ細かく具体化をしてきて、それが鉄道輸送の合理化、競争化、そして採算性の効率につながるというふうにお考えいただいております。

地域の積み上げという話もございしますが、全体として長距離は当然航空輸送でございますが、地方中距離間の都市圏の交通は鉄道輸送の方がベターであるし、大都市圏内の通勤通学のような交通は、これまた鉄道輸送がスペースの経済の問題やエネルギーの問題を考えると適切である、こういうふうにお考えのわけでございますので、基本的な考

え方は今申しました「展望と指針」に含まれておりますし、その具体的な輸送施設につきましては、国土庁で考えておられるまさに四全総の中でこれまた具体的に取上げていかれる問題だというふうに私も考えております。

いずれにいたしましても、先生のお話もございまして、こうした総合交通体系について新しい状況のもとでひとつどういうふうなことを今後考えていくのかについて関係各省それぞれと御相談をしてみたい、かように考えております。

○石田委員 それ以上の議論をしてもつまらないと思っておりますので、いずれにしても近藤長官任期の中でぜひ総合交通体系なるものの模索をしてみたい、これを要望を申し上げておきたいと思っております。

私はなぜこの総合交通体系なるものを問題にしたかといいますと、この鉄道輸送というものを、今後改革後の展望を見た場合に、例えば自動車関係については道路に対する特別会計方式があるわけ、そういうような措置がされておるわけでございます。また航空行政の中を見ても、やはり飛行場の建設についての計画もありますし、またそういう財政措置も行われておる。また船舶についても、やはり港湾整備ということでも第何次計画というふうな形で進んでおるわけでございます。そういったものがそういう措置も行われ、予算もつき、政府が助成をいたしておる。

しかし、四本柱の中で将来の鉄道輸送の問題を考えたときに、政府がやるべきそういうものが一体どんなものがあるのか。このまま港湾も整備します、飛行場も整備します、自動車に対する道路整備もいたします。特に自動車網というものが、この鉄道輸送の中の旅客部門あるいは大幅に貨物が減少したという最大の問題であるわけでございます。私はそれをけしからぬと言っているわけではございませんけれども、そういう道路網に対して政府が多額の金をつぎ込んで整備をされている一方、鉄道に対するそういうような措置が欠けているとすれば、これはやはり将来ともに貨物はどんどん減

る傾向になってくると思う。現にこのいただいて
おります資料を見ますと、貨物輸送というのは
は民間会社になって、貨物会社になって六十二年
度後の試算を見てみるとさらに減少傾向をたど
ているというデータが出ておりますね。そういう
傾向はこのままにしておいたならばそういうよ
うな轍を踏むであろう、こういうふうには思
うわけでございまして、これはかつて運輸省には
合交通特会の考え方、住田さんが運輸次官をや
られていたときにそういうような構想もあつたわ
けなんです。しかし、残念ながらこれはつづれて
しまった。そういうことを考えてみますと、まさ
に住田次官が考えられた総合交通特会なるもの
は、鉄道用の問題についても配慮をしようとい
う、そういう構想があつたように私は理解をいた
しておるわけでございまして、運輸大臣、これは
将来どういふふうにいたしますか。

今確かに大変な赤字が出ております。長期債務
の問題が問題になっておりますから、そういうよ
うなところまで踏み込んだ議論がないのでござ
いますけれども、しかし、このままの形で鉄道輸
送の環境というものはだんだん衰微してくる危
険性は多分にある、こう思わざるを得ないわけ
でございます。自動車に対しては道路の特別会計
措置がある、港湾は港湾整備がある、空港は空
港整備がある。鉄道問題はどうか。

○橋本國務大臣 今経済企画庁長官から御答弁が
総合交通体系あるいは政策という意味でござい
ましたが、委員御承知のように、都道府県単位
の計画というものは一応できておるわけでござ
います。そして私も一応承知しております。交
通体系というのは、やはり各交通機関がおの
の特性を發揮することによって国民生活ある
いは国民経済上のニーズに的確に対応できる
質の高い交通サービスが提供できるようなもの
であるべきだと考えております。

その中において、今例えば航空あるいは港
湾といった形でお取り上げになり、さらに道路
の特別会計という形で自動車交通への対応を
述べられた

上で鉄道へという御示唆があつたわけであり
ますが、これはもう委員がよく御承知のとおり
に、我が国には今日まで民間鉄道というものと
国有鉄道というものが並列的に鉄道事業を
経営いたしておりました。そして、その中で
全国的なネットワークというものを国有鉄道
が維持してきたことは御承知のとおりであり
ます。しかし、それが現在の交通機関に
対する国民の依存率の中で性格が大きく
変わり、都市部における通勤通学輸送を中心
とした一つのネットワークとして中距離輸
送という方向で御審議を願つておるわけ
であります。

そうなりますと、これは鉄道の持つ性格とい
うものはまさに変わつてまいりました。その
持つ公共性というものをこれは決して否定す
るわけではありませんが、国として今後とも
十分な指導等が必要と思つております。特別
な財源措置を用意するということには私は直
ちに結びつかないような感じがいたします。仮
に分割をいたしました、今後スタートをする
であろう各会社に対して何らかの財政措置を
考慮するとすれば、当然民鉄に対しても同様
なことを考えなければなりません。今P線の
ようなものもありません。基本的には、やは
り私はこれから特別な財政措置を必要とする
ような形はとるべきではないとむしろ考
えております。

○石田委員 現時点の問題を論議すれば、それは
運輸大臣おっしゃった事例を私も理解を
しないではないのです。しかし、先ほど申し上げ
ましたように、運輸省においてもかつて案
として考へておられた。それは確かにモータ
リゼーションの発達もあるでしょうけれども、
そういうものに相呼応した一つの政策があり、
財源措置があつたわけですね。そういうのは
ほとんど発展を遂げたわけですね。特
に青森から九州に至るまで幹線道路の大
骨ができておりますけれども、それを横断す
べき幹線道路がまだいろいろと

できませんでした。そういったことによつて
いわゆる旅客も貨物も減少したという事
実を考えたときに、やはり私は将来さうい
った措置を考えなければならぬと思つて
いるわけですね。

後でもまた議論をいたしたいわけでも、
例えば安全対策という問題を考えても、
鉄道の老朽化というものは年々ひどくなつ
ていっているわけですね。例え耐用年数
を二倍以上に延ばしているもの、三倍
以上延ばしているもの、そういうもの
の数が上つて徐行運転をしなければなら
ない、そういうようなところも出てきて
いるわけですね。そういうような問題
まで考えたときに、果たして新しい旅
客会社がそれに対応するようなそ
ういった投資ができるだろうかとな
ると、例え北海道あたりで年に百二、
三十億でも、例えともしてもできる
数字ではないわけですね。私たちも
現場へ行つていろいろの意見を聞き
ましたけれども、さらにそういう輸
送力を増強するための経費なんとい
うのは、予算書を見てもますと数億
です。そんな程度では私は老朽化を
防ぐことはできないと思つて。そう
いった意味でもそれが一つのポ
イントになるかなと考えてお
るわけですが、いずれにいたしま
しても将来の問題としてこのことは
お考えをいたしたく、この問題に
ついては一応質問を終わりたいと
思つてございまして。

次に、長期債務にかかわつての用地売却問題
がきつ、おととい大変な議論になつて
おるわけですね。これについてお伺い
をいたしたいわけですね。まず、総
理にお伺いをいたしたいわけですが、
用地売却のポイントと申しますか、こ
れを考へるべき原則論があると思
つております。一つは、昨日来非常
に議論になつておりました、長期
債務を減らすために一般公開入札を
原則としてできるだけ多額の売却
を売りたい、こういう問題

が一つ要請として出ておると思つて
います。これは私も否定しません。しか
しもう一つは、やはり今まで蓄積され
た国鉄用地、今まさに売却しようとし
ている国鉄用地というものは、国民が
支払つてきた運賃、あるいは国民が
支払つてきた投資資金、そういうもの
で投資されたもので売却されたものと
同時に、その活用が、国民の目から
見て国民のために確かに役立っている、
そういうような活用が期待をされて
いる、こう思つてございまして、私
はこの二つの問題が国鉄用地の売却
に対する基本的な問題点ではな
いかならうかと思つておるわけ
でございますが、総理はいかが
お考えでございませうか。

○中曾根内閣総理大臣 国民の大切な財産でござ
いますから、公正に行われるということが基
本であると思つて。今回の改革におき
まして、まず運輸省に財産に関する
処分の委員会をつくりまして、こ
れが新しい旅客会社に行くべきもの、
その振り分けといいますか、基本計
画をつくる。それに基ついて旅客
会社に行つた分について評価をどう
するかということ、運輸省に同じ
ように評価委員会をつくる。それ
から清算事業団の内部に審査委員
会をつくる。そしてこれが適正に
審査をする。そういうふうな委員
会をつくることによりまして、客
観性と公正を保証しようというこ
とをまずやる考へております。そ
れから今度はおのの処理をする
という段階になりましたら、これは
やはりガラス張りの中で行われ
るよう、これが保証されるという
ことが大事であると思つて。

価格の問題等について非常に大きな
関心をお持ちです。相手によりまし
よう、公共団体の場合、あるいは一
般競争入札の場合、おのの適正に
行われるように我々も心がけてま
いらなければならぬ、そう思つて
おります。○石田委員 今総理のお
話を伺ひました。長期債務の国民
負担分を減らすというふうな考
え方

今御引用になりました報道は私も見まして、どういふことかと確かめてみました。幹事長からの御連絡によれば、国有鉄道の所有地についての論議であったのではない、むしろ出席された経済界の方の中に建設省の宅地の審議会の委員の方がおられ、その審議会の役割と限界というものをから総論としてのお話が出たと聞いておりまして、報道の中身とはちょっと違ったようであります。事実関係としてこれだけ申し上げておきます。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕

○石田委員 新聞の報道、少し趣旨が違ふというお話、それはそれで結構でございます。しかし、そういうお話があったからといって、依然として基本方針、公開入札による最高値、あるいは抑制策、そういったものの中には大きな差が出てくるということは、これは否定できないのじゃないですか。そういった意味で総理、統一見解を出すべきだと私は思っているのです。

○中曾根内閣総理大臣 一般的に言つて、一番公正に出るのは一般競争入札だろうと思つて、しかし、地方公共団体のような公共性、公益性を持つてゐるものについてはこれは指名ということも、随意契約ということもあり得ると思つてゐます。それが一応の原則だろうと思つてゐます。やはり公正ということがこの際は一審大事だと思つてゐます。だがしかし、東京のような場合には地価抑制という要請も出てまいります。そういう面からしますと——だから適正価格と私は申し上げておる。最初から申し上げたのは適正なる価格という意味であります。しかし、この適正価格を生み出すという意味においては、必ずしも一般競争入札によらない方がよいという場合もあり得る。だから、これはケース・バイ・ケースでおのおのの審査会なり委員会が、そのたびごとにこれはどうすべきかということ、大きなものについては、大事なものについては、また問題のあるものについては考へべきではないか。場合によっては信託制度ということによって、所有権は旅客会社が持つておる、そして信託で民営でやらせる、そうすれば

ば一挙に幾らで買ふという問題は出てこない。そういうようなやり方であれば、空中権という問題もその中に包含される、そういう場合もあり得ると思つてゐます。そのかわり、じゃ旅客会社は金が一挙に入らぬじゃないか、借金を返せないじゃないか、そう言われるかもしれないが、しかし、これは考えようによつて、民営とかそのほかでやれば、大体二十年間ぐらいのそこから出てくる収益料というものを考えれば、じゃこれはどれぐらいで信託として一括してもらへるか、そういうことも時価が出てこないでやり得るということもあり得る。あるいは分割的に支払つていくという場合も幾つもございますね。

ですから、ケース・バイ・ケースで何が一番適正に行われるかという点を考へて、一般競争入札もあれば、あるいは公共団体に対するような場合もあれば、あるいは信託制度を活用する場合もあれば、そのほかのいろいろな考え方をそのときに考へるのが適正になるのではないかと思つてゐます。

○石田委員 総理の言つていらつしやることはわからぬのではないのですけれども、しかし、私がなぜこれを問題にしますかといふと、七兆七千億の数字が出ましたね、八兆五千億ですか、じゃこれをちよつとお伺いしますけれども、審議官に伺つた方がよいのかも知れませんが、この七兆七千億は公示価格で一応算定をされたわけでしょう。そうですね。その他の条件を加味してこれが出てきたのですか。

例えば大型の換車場でございますと、今の公示価格は容積率二〇〇％、準工業地帯でということとでその公示価格が出てゐるわけなんです。これは大都市、特に都市の中心部ということになりますれば、実際に活用するということになりますれば、容積率二〇〇％なんというものは、これは問題にならない。どうしてもこれを上げていかなければならぬ。そこでまた価格の算定の基準は変わつてくる、こういうふうにも思ふので、念のため伺つておるわけですが、いかがですか。

○橋本内閣総理大臣 審議官からお答えをいたします

前に、先刻の総理の御答弁を補足して申し上げたいと存じます。

総理からお話がありましたように、また委員からも御質問がありましたように、この用地の活用というものは理論的にはさまざまなものが考えられるわけでありまして、しかし、一番大切なこと、私どもが一番大切なことと考えておりますのは、この用地を処分していきまことに際して、あくまでも公正にこれを処分したと国民から御理解をいただける手法ということがやはり第一義的に必要なことでありまして、ですから、私どもは実は、本当に公開競争入札というものを原則にし、地方自治体等が、例えば公共用の道路といった特定の目的のために払い下げを受けたという場合には随意契約もあり得るが、しかしその場合においても転売禁止その他の処置は十分に講じたい、違約の場合に對する対応策も講じたいということを申し上げてまいりました。

また、この用地処分につきまして、——大切な部分でありますから、ここだけ言わせていただきたいと思います。これを基本的に売却という方針を決めてまいります過程においては、御指摘のような、例えば土地信託等も検討はいたしたわけでありまして、あるいは、ある自治体からは借りたいというお話もございました。しかし、そうした場合で、結局長期債務を減らすためにはいずれも足りないというところが計算の結果出てまいりました。その結果、私どもは売却というものを前提に今日対応を考へておるわけでありまして、総理がお話になりましたように、基本的にさまざまな形態はあり得るわけでありまして、あくまでも私どもとしては、現在においては公開競争入札による処分というものを前提としております。

また、算定に對しまして、細部のお尋ねにつきましては審議官からお答えをいたさせていただきます。

○林政府委員 ただいまお尋ねがございましたけれども、昨日お出しいたしました七兆七千億の用地の積算につきましては、これは一昨日、この質疑の中で、例えば再建監理委員会の試算の仕方、

こういうものを延長して出すというふうな方法ではどうか、こういう一つの仮定条件をお示しいただきましたので、それに従つて計算をさせていた

だいたというところでございます。

そこで、基本的には六十年の公示価格というものを基礎としておるわけでございますが、大部分の用地はこの六十年の公示価格というものを採用しております。しかし、大都市等の用地につきましては、それだけではなくて、その近傍類地の取引事例というふうなものも参考に計算をさせて

いただいておりますことでもあります。

したがって、先生いろいろ御指摘でございますけれども、具体的にそれぞれの土地について、実際の道路計画はどうなるか、緑地計画はどうなるか、そういう公共施設とかいろいろのものがどうなるか、それからさらにそこについて一体どういう用途変更があり得るかというふうな点については、これはやはり現実的にその土地の売却を具体的に計画して、そして具体的にそれを売却する時点でないとわからないわけでありまして、あくまでも現在は、そういう一般的な仮定条件のもとに計算をさせていただいたということでございます。

○石田委員 私がなぜそういうことを申し上げるかといふと、結局五兆八千億にしても七兆七千億にいたしましたけれども、それがどういふ基準で考えられたかといふのは明確じゃないのです。今申し上げましたように、一般公開入札があくまでも原則なのか、地価抑制策というものがそれに加わつてくるのか、あるいは今お話がありました隨意契約あるいは公開入札、例えば隨意契約がこの三千三百ヘクタールのうち三分の一ぐらい出るとすれば、一般公開入札を原則にしたものを七兆七千億と考へた場合に、これはやはり一兆円以上の差が出てきちゃうのです。だから、七兆七千億あるいは五兆八千億の価格表示というのは全くの一つの試みの算であつて、それを私は否定するわけじゃないのです。だけれども、今その五兆八千億なり七兆七千億なりのいゝゆる考へ方の基準という

ものを明確にしていかなければ、国民の皆さんがこの価格はそういうことで根拠があつて考えられた数字かなというところをおわかりをいただけない、そういう意味で私は申し上げておるわけでございます。

もう少し先へ行きまして、例えば私は一つの考え方を示すわけでございますが、用地を売却するということを考えた場合に、今の国鉄用地の中で、売却可能なものが一つあるだろう、これはいわゆる公開入札、随意契約、いずれもあるわけでありまして、それから、土地を整備した後に売却をする、公開入札、随意契約、両方ある。それから、土地を整備した後に、土地の画整理組合等の方式を導入して、そして道路やあるいは下水道等を完備した上で売却するものがある。それから、例えば国鉄の本社のように、当分使わざるを得ないから暫定利用をした後において売却しよう、これも公開入札、随意契約、いずれもあるわけでございますけれども、こういう一つの手法が考えられる、こう私は思うのでございますけれども、総裁、どうですか、こういう考え方も成り立つのではないですか。

○杉浦説明員 売却の対象によりまして、今先生がおっしゃいましたような三通りでございまして、四通り、そういうようなやり方が考えられると思ひます。特に大きな用地の場合、周りの地域との整合性あるいはその用地の使い方によりまして付加価値を高めるための道路整備その他、こういうものが必要であるかと思ひます。そうした意味で、なるべく高い値段で売りたいという趣旨を貫徹するためにはいろいろな仕組みを考えていきたいと思ひます。

○石田委員 今申し上げたように、総裁もこの方法を否定しなかつたわけでございますけれども、だから、そういうことも価格を算定してみる上において取り入れていかねばならぬかというふうには私は思ひます。すぐにも売却可能なものあるいは土地整備さえすれば売却できるもの、これが一体どのくらいあるかというこ

とも一つのめどの立て方だと思ふのですね。そこら辺もできれば後で資料としてお出しただきたいわけですが、今私が申し上げました四つの方法、では、これについてどうですか、資料をつくって提出をしていただけますか。

○林政府委員 先ほど申し上げましたように、現段階ではあくまで一般的な基準によつてしか計算ができないわけでございまして、個々の土地について具体的にどういうふうな形で付加価値をつける、あるいはどういう形でこれを売却するかという点については、これはやはり現実的にこれを売却する時点でないとなかなかわからないわけでございます。そういうことでございまして、個々のそういう付加価値のつけ方あるいはどの範囲について付加価値をつけるかということについては、現段階ではちょっとこれは算定が難しいと思ひますので、御勘弁をいただきたいと思ひます。

○石田委員 私はそういうことは不可能じゃないと思ふのですけれどもね。出しにくいということであればそれはそれで結構ですが、この中で一番問題になるのは、土地整備をして、しかも土地画整理組合等の方式を導入してやらなければならぬ、そういった大型の売却予定地、これは一体どのくらいあるのですか。いかがですか。大体で結構ですけれども。

○杉浦説明員 今運輸省からお答え申し上げましたように、なかなか将来予測はできませんが、私の方からの概要の見込みで計算した段階では、約百カ所くらいあるかと思ひます。

○石田委員 さて、ここで土地の利用計画の方へ入っていきます。だんだん時間がなくなつてきたのですけれども、国鉄の方で考えられていたのは約百カ所くらい、こういうことをおっしゃつておるわけでございまして。そうしますと、この百カ所についてはそれぞれその地元で、あるいは国鉄の係の方も入つていたというふうに思ひますが、それぞれの総合整備計画、そういったものが現に発足しているものもあるわけでございます。そ

ういものが中心になつてこの土地の活用が考えられてくる、こういうふうな思ひのでございまして、私の認識は違つておりましようか。

○林政府委員 現在、国鉄の大規模用地について地方公共団体等がこういうふうに使いたい、ああいうふうに使いたいというふうなことをいろいろ御計画あるいはお考えになつておられることは私も聞いてはおります。ただし、これは私も聞いては全然オーライしてゐる話ではございまして、私も聞いては、現段階ではそういう問題については全く白紙の状態にあるというところで、先ほど来大臣が申し上げておられますように、今後対処してまいりたい、こういうふうな考えでおるわけでございます。

○石田委員 その問題なんです。しかし、現に国鉄からの資料によりますと、三十カ所くらいそういうような地方自治体も入つて、民間団体も入つて計画委員会あるいは構想委員会なるものが練られておるわけですね。そういったものを的確にどこで判断をしていくかということをいろいろ運輸省に伺つたらば、資産処分委員会であるというふうなお話なんでもございまして、それではやはり不十分じゃないか。きのう、おとといですか、我が党の浅井委員の方からも御質問がございまして、当初やはり総理も言われたように、その活用の仕方というものが重要であることはお認めになつたわけでございまして、そういった意味で、そういった地方ごとの計画を尊重していかなければならぬ、こういうふうな思ひでございまして、それで、資産処分委員会なるものがどれだけの機能を持つかわかりませんけれども、そういったものが的確にここで判定をする資格と能力があるのかしら、こういうようなことも考えてみなければならぬわけでございまして、そういった意味では、やはり公正に土地が使われる、た

だ国鉄当局の要望だけじゃなくて、もちろん都市計画の綱がかかるわけですからそれが前提になりますけれども、当然地方の方々が要望されている

ような、そういうような土地の活用というものが大前提になる。

そこで、例えば名古屋の笹島あたりの構想が新聞にも大きく出ているわけなんです。その中に第三セクター方式か何か活用して、いわゆる公共部門で使う一つのエリア、それから商業部門として使うエリア、こういうものが計画されているわけですよ。そうすると、片一方は随意契約で、恐らくそうなると思ふのですね、片一方は一般公開入札ということになつて、それと、国鉄が要望されている予定価格とぶつかるおそれもある、ないかもしれないがぶつかるおそれもある。やはり計画をきつとまず最初に決めて、それからいよいよ売却価格というものが想定されるのだと思ひますので、そういう意味では、やはり計画をしっかりと審議できる強力な機関がなきゃいけない、こういう意味で昨日来この点を申し上げておるわけですが、いかがでございましよう。

○橋本国務大臣 一昨日そして昨日、浅井委員から同趣旨の御質問をいただきました。その必要性を私は決して否定をいたしておりません。そして、資産処分審議会というものをその御指摘の目的に役立つものにしたいということも申し上げてきております。そしてそれだけの機能も持たせたいと考えております。

○林政府委員 ただいま大臣が申し上げたとおりでございまして、いわゆる土地利用計画、これは地方自治体のいろいろな都市計画に関連する土地利用計画があると思ひます、こういうものについては、将来個々具体的な用地の処分に当たりましては、当然それとの調整を図っていくということが必要でございまして、このことは、清算事業団法の中にもその旨は明記してあるわけでございまして、したがって、将来個々具体的に土地を処分する場合に、清算事業団の資産処分審議会の場におきまして必要に応じて地方の方々の御意見も伺いながら、その辺の利用計画を固めつつ処分計画を固めていくということになるわけでありまして、ただ、それはあくまで具体的な処分時点の問題で

ございまして、現段階では個々の土地についてそういう想定は難しゅうございまして。したがいに先ほど申しましたように、一定の仮定条件のもとに一般的な基準で計算をさせていただいたということでございます。

○石田委員 現時点においては一般的な根拠で計算をするというその意味はわかるのです。ですけれども、地方の計画というのはほとんど進んでおるわけですね。もう既にこれは売却されるであろう、そういうことを想定してそういう計画が進んでおるわけですから、その受け皿を早いとこつくらないと、計画ができてからそれはだめでございましてという言い方はできないわけですね。その点を憂慮している。特に、どうしても処分委員会の中でそれをやるんだ、計画委員会だめだとおっしゃるなら、処分委員会の中でそういうような部局というものが当然必要になつてくるわけですね。一歩下がって申し上げればそういうことですけれども、いかがですか。

○橋本国務大臣 今御指摘になりましたような地方の計画というものは、私も幾つか陳情等を伺っております。そしてその中には、なるほど私も私どもが考えられるようなものもございまして。しかし同時に、民間の土地と交換を予定し、それを前提にして計画を組まれるようなものもございまして、私は、一概に地方の計画だからといってそれが全部対象になり得るものとは考えておりません。それだけに、今御指摘のような点を考えれば、この資産処分審議会の中にそうした機能を持たせる工夫というものはいたさなければならぬと思ひます。

○石田委員 昨日出された八兆五千億の数字に伴って、土地の価格については不確定要素が多いというので幾つか挙げられておるわけですね。特に三番目として、「土地の価格は、基盤整備の方法、用途等によって大幅な差が生じる」というふうな言われているわけでございますから、いち早く、先ほど申し述べられた百カ所については、その計画が妥当であるかどうか、あるいは意見交換

をするという作業が必要になってくるというふうなことは私に思ひますので、この点は強く要望をいたしておくわけでございます。いづれにしましても、この八兆五千億を想定するに於いての条件というもの、あるいはほかの方法もあるかもしれないが、要求の中では、時価相場で一過計算してみたらどうか、これも一つの試算の方法としてあるかもしれないですね。そういうようなことはお考えになりませんか。

○橋本国務大臣 私どもは、当初監理委員会の試算の数値で御勘弁を願いたいと委員会にお願いを申し上げました。しかし、委員各位の大変強い御要望があり、一定の仮定を置いた数値、しかもその監理委員会試算の数値を伸ばしたものでよろしいから試算せよという御命令を受け、昨日提出をいたしましたわけでありまして、これ以上いろいろな試算をいたしてみまして混乱をすることは私は避けたいと思ひます。

○石田委員 いずれにしましても、この八兆五千億の問題については不確定要素が多いということですね。国民の皆さんは、どうしてそういうような数字が出てきたのか、一つ公示価格という基準が出てきたなというふうなことがございまして、それから、そういう意味において、今後例えば公開入札を原則とすればどうか、あるいは随意契約を何%取り入れればどうかというふうな、あるいは私が指摘をいたしました用地の売却方法、こういうことも加味してみるとか、そういうような諸条件を整備することが国民の皆さんに納得をいただく一つの手段であるか、こういうふうには私に申し上げておるわけでございますので、そこら辺のことは今後の問題として十分ひとつ御検討をいたしたい、こういうふうな思ひをお考えです。その諸条件整備についてはいかがお考えですか。

○橋本国務大臣 先ほど総理からお答えを申し上げましたように、さまざまなケースが想定はできるわけでありまして。ただ、現時点において私たちがこうであるということを申し上げてまいりました。その範囲内において一生懸命に勉強させていたきたいと思ひます。

○石田委員 もう用地問題はそろそろやめなければいかぬのですが、建設省の見えになっていくわけでございますが、この中で、国鉄用地を当てにしようとするのが、現時点でどのくらいあるか、将来調査費をつけてこういう形でやりたい、その中に国鉄用地が含まれている、そういうような用地がどのくらいありますか。お答えください。

○北村政府委員 お答えを申し上げます。私どもでただいま国鉄用地を対象といたしまして都市の活性化、再開発に役立てている事業がございまして。六十年代から開始いたしました新都市拠点整備事業でございますが、これにつきましては、六十年代、六十一年度の二カ年間に調査箇所及び事業箇所を含めて十一カ所中十カ所が国鉄用地でございます。それから、六十二年年度要求しております九カ所の中で八カ所がやはり国鉄用地でございます。それから、六十二年年度から新規に地方都市におきまして、国鉄の用地と既存の中心市街地等あわせまして再開発を一体として行おうという新しい事業を要求しております。定住拠点緊急整備事業という名前をつけて要求しておりますわけでございますが、これは七カ所要求しておりますので、全部これは国鉄用地を対象と考えております。以上でございます。(石田委員)合計二十五カ所ですか「と呼ぶ」は、合計で、全二十七カ所中国鉄用地二十五カ所でございます。

○石田委員 大臣、ですから、もう既に建設省の方はつばをつけておるわけですよ。現に愛知県の名古屋市の熱田区にある国鉄用地で二・七ヘクタールが、まだ売却されてないのですけれども、それもこの都市整備計画の中にも含まれておる。だから、これを仮に自治体を買収なりあるいは住宅・都市整備公団が買収なりということになる

と、これは随意契約というふうなことになるってまうわけですね。そういうふうなことで、そういう制約の面も既にあるわけですよ。だから、いわゆる利用計画委員会を強固にしなければ、これを機制的に整備しなければならぬというふうなことも、そこにも一つの原因があるわけなんです。この議論をしているところを終わってしましますから、これはもういったことを十分勘案をいたしたい、十分注意しながら対策を立てていただきたいということを御要望だけ申し上げておきたいと思ひます。

次に、貨物論議を少しやっておきたいと思うのですが、国鉄当局に対して、私が貨物鉄道会社全一社制のメリットについてどういふ問題が考えられるかというのを要求をいたしました。これは大臣、ごらんになりましたか。――まだごらんにならない。

○橋本国務大臣 国鉄当局に要望されて、国鉄当局が提出をした資料というのは私は存じません。○石田委員 そうですか。それを読んでも、その輸送形態が旅客輸送に比し輸送距離が長く、コンテナ列車の約六割及び紙・化成品等の車扱列車については複数の旅客鉄道会社にまたがって運行されることになる、そういうふうなことで往路復路不均衡、こういうふうな特徴があるんだというのです。そういうふうなことから一元的に行うことが望ましい、こういうふうな言われたいです。全部読めばいいんですけれども、しかし、どうもこれだけ見たのでは、我が党は、貨物会社を一会社にするというところは非常に効率的悪いし、経営というものが非常に不安定なのじゃないかなというふうな思ひをおるわけでございます。そう

いった意味で、じゃこれは国鉄当局、総裁にお尋ねをするわけでございますが、これらのメリット、それからごらんになって、これがもし旅客併合であつてもこれらの問題は全部クリアすることができるかと思ひます。これら全部クリアすることができるかと思ひます。これら全部クリアすること

つちでもできる、こういうふうに私は思うのですね。

○杉浦説明員 貨物問題としまして、将来どうしたいかということの検討の結果、これは監理委員会の御答申なりあるいは運輸省の検討の結果、これは全国一社ということになったわけでございます。私どもの方で先生の方に御説明した内容も、なぜ一社にしたのかという、そういう理由をいろいろとお話ししたのかと思います。したがって、メリット、デメリットという観点からの議論ではなかったと思うのですが、いざこれにいたしましたも、貨物輸送というものは旅客と違ひまして、やはり全国的な輸送実態というものがございまして、そうしたものに着眼いたしますと、全国一社制の方が望ましいということでございます。

○石田委員 それはおかしいと思いますよ。メリット、デメリットを検討しないで一社にしましたんというところはあり得ないわけで、もう時間もありませんので具体的に指摘をしたいと思ひます。

一つはダイヤ編成論の問題ですね。いわゆる貨物会社が貨物の輸送についてどういうダイヤを編成するかがこれはもう最大の商品なんです、最大の商品。ところが、実際の輸送手段というものは旅客会社が所有しておるわけで、その旅客会社の営利性が当然優先をされるわけですね。そういった点で、本間に貨物会社がダイヤを確保することができぬのか。その確保ができぬあるいはまた十分な商品としてたえ得るようなそういうものが減らされる、そういうような心配はございませぬか。今までの議論を聞いてみると、まさにこのダイヤ編成によって貨物の商品価値が決まるので、恐らくこれは社長会の最大の議題の一つであろう、こういうふうに言われているわけでございます。そういう点からいって、それは、六十二年発足時は貨物会社あるいは旅客会社のそれぞれの幹部というのは多く国鉄から来られるでしょうから、割と話がつかうかもしれませんが、五

年先、六年先になって、それぞれの会社がそれぞれの努力をするような状況になったときに、その輸送手段を所有している旅客会社の方が発言力が増してくることは私は当然だと思う。そういう意味で、ダイヤ編成という問題は、私は、貨物会社にだんだんに不利になっていくおそれがある、こういうふうな指摘をざるを得ないのですが、いかがですか。

○橋本国務大臣 先ほどの総裁の答弁とは別に、私も全国一社制を採用しましたことについて、委員が触れられました以外のところで多少述べてみたいと思ひます。

一つは、貨物運賃というものが個別折衝により決められている実態から、各社ごとにその折衝を要することになる、あるいは契約も各社ごとに取決めなければならぬとなると、通運業者にとつて大変不便なものになりはしないかという懸念を、分割した場合に私どもは持つております。今御指摘になりましたダイヤの問題は、確かにこれが失敗をすれば大変大きな問題であることは間違ひありません。ただ、あらかじめ関係会社間でダイヤ設定の優先度、調整ルール等についての協定を結ばせることにしております。十分これは調整をされるかと考えておりますので、分割によって貨物のダイヤ設定が特に難しくなるような状態というものは想定はいたしてございせん。しかし、これは運輸省としても、今後の貨物輸送の中でおおきく占める比重というものを考えました場合には、その重要性は十分認識しておりますので、貨物列車にも十分配慮してダイヤ設定が行われるように指導はしてまいりたいと思ひます。

○石田委員 それは大臣おかしなことをいいます。それぞれの旅客会社、貨物会社は民営会社です。民間会社です。自主的なことによつてダイヤ編成にどういうふうに取り組むかが決まるんじゃないでしょうか。ですから、今までの御説明を受けていると、まさにこのダイヤ編成権なるものは社長会の最大の議題である、それを協定されることを命ずるわけですか。

○橋本国務大臣 ですから、私どもは、その話し合いの中で貨物輸送について特に不利益になるような状態が設定されるとは考えておりません。ただ、もしそういう状態が起れば、これはやはり国民生活に極めて大きな影響を持つ貨物輸送でありますから、運輸省として指導をいたすのはこれはまた当然ではなからうかと思ひます。

○石田委員 貨物会社の収益、今後の営業試算表なんかを見てみますと、余りよくないことは御存じのとおりでございます。これは非常に問題なんでしょう。それは、極端に悪くなれば貨物会社から運輸省の方へ助けてくれという話もあるでしょうけれども、しかし、通常は各会社間のいろいろな協議によつて一年一年改定をされるべき問題だと私は思ひます。そういう中で、貨物会社が有利なダイヤを組めなくなる、その部分が経営に對して決定的な影響を与え得る。今いわゆる黒字計算になつていられるけれども、赤字計算にもなり得るわけなんですよ。そのことを私は御指摘をしていられるわけでございます。

時間がありませんから先に行きましょう。次に、アポイダブル論が貨物会社の経営の基本になつていられるわけでございます。その実態については先ほど議論がございました。私は、このアポイダブルコストというのは、私の目から見るとならば、まさに貨物を存続させるための政治原価である。市場原理、競争原理にもなじまない、こういうものではないかというふうに思ひます。現に日本の経済界の中で、民間会社で、使つていられる資本費負担をしないなどというのはどうだい無理な構想ではないか。他の国に行われているからこれは適用できるんだというふうなことでございませうけれども、そういうような問題が基本的に存在する。自由主義経済の中に無理やりアポイダブルコストというものを導入したということについて、私はいささか批判があるわけでございます。しかも、このアポイダブルコストの適用期間というものをどう想定するかというのが私は非常

に問題であろう、こういうふうに思うわけでございます。

貨物会社の経営見通しがずっと暗いというようなことからこのアポイダブルコストの適用を考へておられると思うのでございませうけれども、仮に一つの議論として、貨物会社が貨物輸送の伸びがあった、あるいはまたその他の理由、いわゆる貨物会社の資産を活用して貨物会社の黒字がふえてきた、そういうような場合には、資本費を負担している旅客会社は、もうちょっとこのアポイダブルコストを上げてもらえないか、そういう要求、特に北海道、その他四国、九州にしても経営は厳しいわけでございますから、西日本会社でも厳しいわけでございますから、そういう要求が出てくる可能性がなしとはいへない。しかし、貨物会社がそれを認めるようなことになつてしまつたら、たちまちまた経営が危うくなつてくるわけでございますから、貨物会社の方から見れば、アポイダブルコストというものの適用期間はある程度保証してもらいたい、そういうような御要望があるのではないかと、こういうようなことを考へておられるわけでございますが、このアポイダブルコスト論に對して、将来そういう要求が出てこないというふうな運輸省はお考えなのかどうか、お示しをいたしたいと思ひます。

○橋本国務大臣 一般的に、二つのものがある施設を共通に使う場合、この両者の使用頻度が近似していれば、これはその施設にかかる費用を基本的な部分を含めて案分するということは普通であります。同時に、使用頻度に大きな差がある場合に、使用度合いの少ないものが追加的な費用を負担するというのが私は普通の方法であると思ひます。この議論の中で、まさに今御指摘のように、現在の鉄道貨物の輸送の実態から見ますと、旅客輸送が高頻度で利用している線路等の施設を共用するという形でありまして、これは委員がまさにおっしゃいましたとおり、他国でも利用されている形態であります。そうして、基本的には私どもは、将来にわたつてその使用頻度が大きく変

わらない限りにおいては継続的にこの方法がとられると想定をしております。ただ、この関係に大きな変更が生じ、貨物会社が極めて大きな黒字を享有できるという状態になりました場合には、私は、それは旅客鉄道会社から貨物の会社の方に話し合いが持たれ、その時点での実態を踏まえての新たなルールづくりあるいは具体的なコストというものが定められると思いますが、その使用頻度に大きな変更が生じない限りはこの状態が続くと考えております。

○石田委員 今までの御答弁を聞いておりますと、条件の置き方がいろいろ問題なんですね。ただ、この貨物会社は当初再建監理委員会では一万五千人と想定した。運輸省が試算してみたら一万二千五百人でよろしい。しかし、その一万二千五百人もかなり余剰人員を抱えざるを得ないという条件のもとに二千五百人余計抱えておる。数年後一人にすると、二千五百人の人件費を考えると、年収四百万と計算しても、五、六年後には発足時よりも百億円収入がふえるわけですね。二千五百人やめるとなれば物件費も減るでしょうね。そうすると、貨物会社というのはその他のいろいろな営業努力によってかなり大きな黒字を生める可能性があるので、それが何年後であるかはわかりませんけれども。

そうしてみると、そういったアポイダブルコストというのは、それぞれの旅客会社から、七年後になるか十年後になるか五年後になるかわかりませんが、せめても変更してもらいたいというような要求が出てくる可能性がある。それは何を意味するかというと、それを変更すれば貨物会社というのには生かさず殺さずというふうなことになるでしょう。そういうような危惧があるからこそ、昨日浅井委員が指摘した、いわゆる貨物会社志望の人には非常に少ない。貨物会社というのには二千五百人さらにまた数年の間に整理されるということ、貨物会社の経営基盤というものは非常に不安定じゃないかというふうな不安に思っている、そういう

ところから貨物会社志望の方が少ないのじゃないかなというふうには私は想定をいたしておるわけでございます。この議論は一つの仮定を置いた議論でございますからこれ以上申し上げませんけれども、アポイダブルコストというのはいささか意味で問題がある、こういうふうには思わざるを得ないわけでございます。

それから特に、私の党は、こういう貨物会社というのには旅客会社に併合させた方がいいというふうな言っておるのですけれども、じゃ、一体この一万二千五百人のうち大体どんなように配置されるのですかと、北海道が千二百人、東日本会社地域が五千七百人、東海会社が千五百人、西日本会社が三千五百人、四国会社は九百人。ここに支社をつくることには九百人なんですよ。貨物と旅客会社の間には運輸士等の受委託、その他の問題の受委託もあるわけですね。そうすると、四国なんか九百人ぐらいの支社をつくるよりも、旅客会社に全面委託をした方が経費の節減にもなるんじゃないかなという感じがする私にはしているわけですね。これは非常に問題ですよ。しかもその中では運輸が三十人、工場が十人でしょう。こういうようなことはもう四国会社に委託をされた方が事は早い。そういう欠点をこの貨物会社は持っているというのを私は指摘せざるを得ないわけですね。

まあこういうのは議論でございますから、これ以上御質問しても無理かと思いますが、いずれにしても、この貨物会社の数値をいろいろ見ておりますと、輸送量はどんどん減ってしまうというふうなことで、しかもそういう中で収入はふえていく、そういうような大変奇妙な試算を出しているの、そういうのでなければ、そこら辺はかなる理由によりましょうか。

○橋本國務大臣 先日もお答えを申し上げたわけでありまして、貨物会社の今後の需要予測につきましては、通運業者あるいは荷主等の需要動向を踏まえながら次のような考え方をとりました。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、石灰石について大口荷主の動向等を勘案したために輸送量を想定いたしました結果、これは大幅に減少するという数字になっております。しかし、石油とかセメントなどの場合は今後とも安定的な生産量が見込まれているというところから、輸送量についてもほぼ横ばいに推移すると見込みました。そして今御指摘のように、荷動きが減りながらなせという御指摘に対しては、今後の主力商品として期待をいたしております。コンテナにつきましては、物流事業者等への一括販売の推進などによりまして、将来にわたって順調に伸びていくという予測を立てております。そうなりますと、全体の貨物量としてはやや減少いたしますけれども、輸送距離が長い、また、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ということから、会社全体の収入としては着実に増加し得ると見込んで試算をいたしましたわけでありまして。

○石田委員 時間がありますので……。しかし私は、運賃収入が四年間で百八十一億も急増するといふようなことはちょっと問題かなというふうなふうに思っております。その中で、特に輸送量の問題で北海道、九州、四国、ここの辺の営業係数はどういふふうになるのか、ここの辺を御要求したいと思っておりますが、後で資料をいただければか。貨物会社の営業係数(橋本國務大臣「地域別ですが」と呼ぶ)三島の地域別を。資料は後で結構ですが、いただければか。

○林政府委員 貨物会社については全国一本で会社を考へておりました、先ほど先生御指摘ありましたように、要員数につきましてはそれぞれ地域に当てはめてみたわけでございますけれども、収支はやはり全国一本でないと、地域に分けることは非常に難しいうございまして、その点はちょっと御勘弁いただきたいと思っております。

○石田委員 林さん、それはありませんよ。私たちが今まで視察をした中では、例えば滝川駅の駅に行ったことがありますけれども、そこでも私たちが視

察に行つたときは営業係数を掲げていましたものの。計算してできないことはないと思っておりますので、まあ一遍御考慮ください。答弁はいいでしょう、もう時間がないから。では後で議論をしましょう。

それからもう一つ、アポイダブルコストの中で、各旅客会社に支払うべきアポイダブルコストによる経費は六十二年度についてそれぞれどのくらいになるか、これも後で結構でございますから資料をちょうだいをいたしたい、こう思いますがいかがでしょうか。

○林政府委員 アポイダブルコストとして旅客会社に支払う費用は三百億でございます。(石田委員「会社別はわかりますか」と呼ぶ) ちょっとその辺は、検討してみますけれども、会社別は難しいかなと思ひます。

それから、先ほどの、先生おっしゃいましたけれども、それぞれ確かにターミナル等でのターミナルの収支というのを示しておりますけれども、これはそのターミナルに発着する貨物の、例えば発貨物についてどれだけ収入があったかというふうなことであります。これはその地域の収支ではないわけなんです。発地でどれくらい収入があったか、それに対してそのターミナルでどれくらいの経費がかかったか、こういう計算でございます。これはその地域の収支ではないわけでございます。したがって、貨物の場合は全国的にいろいろな貨車運用とかコンテナ運用をやっておりますし、それから収入も、これは発地で収受するといふふうなことになるので、これを地域別に収支を出すというのには恐らく困難だろうと思ひますので、その点は検討いたしますけれども、なかなか難しいんじゃないかというふうなことを考へております。

○石田委員 じゃ、その点は了解しました。もうあと十分しかありませんので、最後に公害対策の問題についてまとめて御質問をいたします。ことし、名古屋の地域の住民が起こしました新

幹線公害訴訟が和解をしたわけでございます。環境庁の暫定目標値七十五ホン以下に沿うよう、騒音、振動の軽減に努力をするとのそういう条件で、国鉄側が条件提示をして和解をしたものでございます。過去十年間に投じられました音源対策あるいは家屋対策費は、東海山陽についてだけでも約千三百億と言われているわけでございます。さらに、この環境庁の暫定目標値七十五ホンについては、住宅密集地について五年以内に達成すべし、こうなっておるわけでございます。今後、東京・博多間約千四百キロ全域で、七十五ホン以下、環境基準に合うように下げるためには大変な費用がかかるのであらう、こういうふうに思っておるわけでございますが、これらの費用については、六十二年以降、新会社の収支試算見込みの中に入っておりますか、これをまず伺っております。

それから、今申し上げましたように、それぞれの会社の規模が非常に小さくなるわけでございしますから、その対策費を出すということになりますと大変な負担になるわけでございまして、そこら辺はどう考えているのか。また、新会社がやることではなかなか済まされない、できないかもしれない、そういう場合に、政府に対策策があるか、あるいは政府がこれを援助するとか何かの方策を立てることがあるのか、全く新会社にお任せなのか、そこら辺の問題を含めてお答えをいただきたいと存じます。

○橋本國務大臣 今御指摘のありました東海道・山陽新幹線の環境対策につきまして、委員は全区間という御指摘をされたわけでありますが、全区間という形では私も今対応を考えておりませんでしたが、住宅密集地が連続しております地域につきましては、五年以内を目途に七十五ホン以下になるよう努めることということで、本年度から対策を講じております。その千四百キロのうちで住宅密集地域が連続している区間というものは、施行延長で約百八十キロ程度ということを考えておりまして、この部分の費用につきまして

は新会社の経費の収支計画の中で見込んでおります。ちなみにその金額は五カ年で百五十億円でありまして、環境対策全体としては東海、西日本両会社で二百十三億を見込んでおりますので、この百八十キロについては対応ができると思っております。

現在対策を講じております住宅密集地域の連続している場所、これは今、住宅地域における環境基準が達成のできる範囲が大幅に拡大をしております。商業地域につきましてはほぼ達成できるものと考えております。これは委員が御承知のように、住宅地域におきましては既に防音工事等を相当完了いたしまして、一応住民の生活環境の保全に努めておる状況になっております。以上のような数字をもとにいたしております。私どもは、新会社になりまして十分この百八十キロの環境対策はたえ得ると考えております。それを前提にしておりますが、やはり住民の生活環境にかかわる問題でありますから、運輸省としても十分今後ともに様子を見ながら対応していきたいと思っております。

○石田委員 大臣、そこまで明言されるわけでございします。御信頼を申し上げなければなりません。ただ、この問題はかなりお金がかかると思っておりますので、十分な継続的な措置を私はお願いいたします。

こういう問題を含めまして、私は実はもう一テーマ持っております。安全投資問題をやりたかったのですけれども、時間ももうほとんどありません。この間北海道に行つて、北海道総局の様子もいろいろと伺ってまいりました。また、今までも運輸委員会、安全投資について年々その投資額がだんだん減っているというのを何度も指摘をしてきたわけでございします。北海道の新会社、たしか六十二年当初は設備投資が百四十二億円、それに輸送増強予算が五億四千万くらいあったわけですね。この実態はどうなんだと言ったら、現場では、私がこういうことを申し上げると後で物議を醸すかもしれないけれども、確

かに厳しいですと、そういう表現。足りないとは言えませんがね。国鉄当局の方でございしますから、足りないとは言えない。大変厳しい。

これは各旅客会社の試算表を特にまた精査してみなければならぬわけでございしますけれども、安全投資については、旧来のいわゆる古い施設、いまだに大正年代につくられた設備が修理されながらその使用にたえ得るようによられておるわけでございします。これはどう物理的に考えてみましても、摩滅現象というものは避けられないわけですね。そのために徐行運転箇所や何かが相当な規模に上つておるといふことを考えますと、この安全対策については、当然政府で何らかの対策を講じなければ、いわゆる鉄道という輸送機関の根本的な使命である安全性というものが年々損なわれてくる。これは今度の試算表を見ましても、大体設備投資が今までの十年間と比較いたしまして一八〇の削減なんです。三千億円台から二千四百億円ぐらいいつておる。また、輸送力増強等のあれを見ましても、八百七十六億でしたかね、従来のそういうような経費に比べると、これは六五％減なんです。そういうような計算で経営が成り立つような試算をしていらつしやるということについては、これは政府はもう一考を要する問題であらう、こういうふうに思います。

この点については、また時間があれば議論をすることになったしまして、そのことを強く指摘をいたしまして、私の質問を終わりにいたしたいと思っております。どうぞ大臣、何かございしますれば……

○橋本國務大臣 これは議論を申し上げるつもりはございしません。ただ、今御指摘のように、確かに五十六年、五十七年を加えて御議論をいただきますと六五％という御指摘を受けます。ただ、その五十六年、五十七年というのは新幹線投資がピークに達しておつた時期でもありますので、この点は御理解をいただきたいと思ひます。

○石田委員 それはいささか議論のあるところですね、またこの次にいたしましょう。

○山下八洲夫君 次は、山下八洲夫君。○山下(八)委員 まず最初に、総理にお尋ねをいたしたいわけでございしますが、実は十月七日に、私たちの同僚でありまた先輩の、この委員会の理事でもございします嶋崎委員の質問に対します総理の答弁について、確認を含めて私まず最初に伺いたいと思ひます。

そのときの質問の内容を簡単に申し上げますと、分割・民営化に反対をする五千万署名につきまして質問がなされたわけでございしますが、そのときの総理の答弁を伺っておりますと、私もまだ議事録をきちんと読んでおりませんが、てにをはの部分は違ひかも知れませんが、社会党がやられたような署名はそれなりの意義はあると思うが、顔を出さないでやる世論調査とは大分違ひ、日本人は大部分は頼まれればあいいいと署名をする、報道機関のやる調査の方が信憑性が高い云々、このような答弁があったわけでございします。確かに署名を街頭、いろいろなところでよく行つております。だけれども、日本国民はきちんと、これはどういう目的の署名活動であるだろうか、それをやはり確認をして署名を行つておる、私はそのように確信をいたしております。しかもこの署名は、三千五百四十四万四千二百八十八名の多くの国民が署名をなさつたわけでございします。そういう中で、私のところにも、ちょうどあのときテレビ放映もございましたし、山下さんあの答弁は余りにもひどいじゃないか、このような電話をちょうだいしました。何か社会党本部にも随分そのような抗議の電話が入つたそうでございします。過去に――過去といふよりごく最近でございしますが、九月二十二日のあの自民党全国研修会の米田問題での発言問題あるいはまた女性のネクタイ発言問題等々、このところあるわけでございします。そのようなことを考えていきますと、この答弁も一連の答弁として重大な発言だといふふうに私は受けとめております。その辺につきまして総理の答弁をいただきたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣

私は冒頭に、やはり社会党がおやりになった署名は署名なりに、それなりに意義があると思うと評価はちゃんとしておるわけです。ただ、報道機関等が顔を見せないで、顔を見せないという意味は、戸別訪問みたいな形で一人一人が相対で、知っておる人とか行つてやる戸別訪問的なやり方でやる場合、署名をもらいに行く場合、それから報道機関等がアルバイト等を使つて顔も知らない人が行つてどうですかと聞いた場合と、そういう場合に答える場合には、戸別訪問的に来られると情が移るのですね、情が移るものだから、ああいいよと。日本人は非常に情が深いですよ。ところが、アルバイトなんかで顔も知らない人が来た場合には、割合にイエス、ノーをはつきり言える。日本人にはそういう特性があると思うのです。そういうような面を私は考えて、日本人にはそういう特性がある、そういうふうにして申し上げたのであります。

○山下(八)委員

今の総理の御答弁をお聞きして、何か日本人は大変情にもろい、その情によつてこのような重要な内容の署名も行う、結論を申し上げますと、そのような答弁のようでございますが、私は、このような署名的なもの、これは場合によれば政治の流れを大きく変える問題でもございまして、少なくとも日本の知識ある国民の皆さんはそのような軽率な考えで署名をするとは考えられないわけでございます。そういう意味ではきちっとやはり理解をなさり、そして確信を持って署名をなさっている。私は、そういう意味からいいますと、少なくとも三千万人以上の皆さんが署名されたわけでございますし、そのすべての皆さんがあのテレビを通じて本心に大変ショックを受けていると思つておるわけですね。そういう意味で、もう一度その部分について御答弁いただきたいと思います。

○中曾根内閣総理大臣

社会党がおやりになりました署名についてはそれなりに私は意義があることとであり、国民の意思も表明されているのだらうとは思ひます。この点は先ほど申し上げたとおりであります。

○山下(八)委員

この問題はいつまでやっても切りがありませんので、この辺でおきたいと思ひます。

いろいろと国鉄の用地問題が議論をされているわけでございます。今、六万六千二百三十ヘクタール、そういう中で、簿価では一定の数字がわかつていくわけでございますが、きょう私のところの上田委員の質問の中にも出ました。この国鉄の土地を中心とした資産がお幾らなのか、これが盛んに質問した中에서도出てこないわけでございます。少なくともこれから大改革をしよう、そんな状況の中ではこれは出ないはずはないと私は思ひますし、ぜひまず出していただきたい、そのようこそをねをお尋ねしたいと思ひます。

○橋本国務大臣

先刻来の答弁の繰返しになつて恐縮でありますけれども、私たちは、今日の国鉄改革というものが国鉄資産の処分を目的とするのではなくて、あくまでも鉄道事業の継続を図つていくことを目的として物事を考えております。そういう態勢であります以上は、そのまますし、事業用に引き継がれていきます資産というものは、事業用の資産というものは、処分を行う前提で再評価をするというのには私は意味がないと思つております。先ほどからそういうことを繰返し申し上げてまいりました。仮にも国鉄資産を何らかの方法によつて時価で評価をいたしたと仮定をしてみましても、これは国鉄の現在抱える膨大な長期債務の処理問題にとつては何ら解決にならないわけでありまして、その資産を全部継続して使われるのでありますから、売り飛ばされるものではないのでありますから、これを再評価するというのは、私は全く意味がないという感じがいたします。むしろ何らの解決にならなくて、苦しい資金繰りの状況が変わらないばかりではなく、再評価をする結果、減価償却費とか諸税の負担が増してしまつて長期債務がさらに増大する、むしろ利払い増によつての経営の圧迫要因にすらなるのでは

○山下(八)委員

国鉄用地を中心に、国鉄というものの自身は国民の共有する大変重大な、また重要な財産であるわけでございます。今回の大改革を行おうという中で、少なくとも国民に対して負担を軽減するといふ考え方はあろうかと思ひますが、国民の財産を三千三百三十ヘクタール、一応民間であるいは公機関も含めて払い下げをなさる。売却益が七兆七千億円でございまして、大体そのようなことも出てきているわけでございますが、現実には、この重要な貴重な土地をこのように売却しない、と本心に再建がでないのか、また、売却をしない、と国民負担がふえるのか、この辺のことが明らかにしないとならないと思つたわけですね。その上にも立つても、私は、今だけだけの資産があるのか、このことも重要だと思ひますし、最近新聞によりますと、何か今度は土地だけではなくて国鉄用地の空中戦、このような記事も出ております。それは、東京駅のホームの上だとかあるいは新宿駅のホームの上だとか、あるいは軒並み山手線のあるホームの上あたりが空中戦になる要素は確かにあるわけでございます。そんなことがあれば、から、そういうことを実現真剣に考えていけば、本心に貴重な国有財産でもありますこの土地を売却する必要があるか、そういうことも疑念を感じているから私は今お尋ねしている次第でございます。

○橋本国務大臣

委員、繰返しになりましたが大変恐縮であります。一点正確に申し上げたいと思ひますのは、七兆七千億というのは予定売却額はございまして、これはあくまでも、再建監理委員会が要するに処分をする土地として二千六百ヘクタールの土地を捻出をし、それを五兆八千億という数字で表現をいたしましたものを国鉄自身がさらに精査をし、事業用地として新会社に引き継がない、いわば処分可能な土地として三千三百ヘクタールというものを提示をいたしました。この価格について、本委員会の御議論の中から、お許しをいただいて一定の仮定を置いたあくまでも試算でありまして、この七兆七千億というものは私どもが売却をし、得ようとしている収入ではないということだけは正確に申し上げておきたいと思ひます。

その上で私どもから申し上げなければならぬものは、まさにそのとおり処分を予定しておりますものについては一応私どもはすべての土地を資料として提出をいたしました。しかしこれは、先ほど総理からさまざまな場合を想定して御答弁がございましたものを受けて私が御説明をいたしましたように、国民から疑惑の眼を注がれたりするようないふことが、あくまでも公正な処分を前提として一般公開入札によつてこれを売却する、その場合の予見を与えないために現在個々の地価については公表を御了承いただきたというところで今日まで御説明を申し上げておるわけでありまして、委員が問題としておられるものは、まさにそれ以外に、今後とも鉄道事業というものが継続していくために必要な資産を時価評価をし、というお話でありまして、それは先ほど申し上げましたように、そういう操作をいたしました結果としての減価償却費、諸税等の負担が増すといったこと、長期債務がその結果さらに増大をし、利払いの増により経営の圧迫の要因になることすら私は恐れているということを申し上げたわけでありまして。

○山下(八)委員

御案内のとおり、社会党は民営的手法は取り入れられますけれども、全国一社制で国鉄を再建しよう、こういう法律案を提案させていたでいては、これは御案内のとおりであるわけでございます。そういう中で、本心にこの貴重な国民の財産であります用地を、軽々と言いますと言葉はちよつと悪いわけでございますが、本心に売り渡さなくても、もつと英知を出し合つてそして再建をする道はないか、そのことを探ることが私は大変重要だと思つたわけですね。

本日、私は、建設大臣さんをお願いしておりますのであれですが、特にきょうまた昼にいただきました資料を見させていただきました。過日も

では、国鉄の場合は、今日の的に考えてみまして、仮に累積債務が今申し上げました三十七兆五千億といたしても赤字と言ひ切れるのかどうか、そのこともぜひこの際お互いに検討し合うべきだと私は思うわけです。その辺につきまして御答弁いただきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 私は、三十七兆五千億といわず、本来の現在国鉄の持つております累積債務の二十五兆七千九百九十億という数字でありまして大変な赤字だと思ひます。

○山下(八)委員 それは確かに大変な赤字であることは事実なんです。だけれども、実際、それを一方では土地売却で一部国民負担を軽減していく、あるいは分割・民営にして、後ほどまた地方税の問題で触れたいと思つておりますが、あらゆるところで保護政策をとつて、そして何とか将来やってくる、このようなものが出てきていくわけですね。だけれども、実際に国民負担というものは大変あるわけですから、その国民負担をやはり少なくすることは、民活導入というものは私は一〇〇%いけなかつたと思つておりません。ですから、社会党も特殊会社方式を提唱しているわけでございます。ですから私は、売ればいい、分割すれば再建できる、ここが大きな問題であるわけですから、売らなくても再建できる方法を探ろうではないか、そうやって今提起をしているわけですから、その辺について今私の考え方を申し上げたわけですね。だから、三十七兆円にいたしましたけれども、今申し上げましたとおり空中戦、空中戦で騒がれるのであれば、その空中をうまく活用することをお互いに知恵を出し合おうではないですか。(十年前に聞きたかつたね)と呼ぶ者あり) そういう土俵をつくるのではないですか。そのことが私は大事だと思つたのですが、いかがでしようか。

○橋本國務大臣 今、委員の中から十年前にそういう御意見が聞きたかつたという言葉がありました。が、私も実はそういう感じがしないわけではあります。ただ、そういうことを抜きにして、今の御意見に私なりにこうお答えをしてみたいと思ひます。

私も、現在の国鉄の状況は本場に深刻に受けとめております。これは委員も御同様であります。しかし、国鉄が多様な輸送機関の発達に伴う輸送構造の変化というものに抗し切れずに今日の状況に至つたという中には、単に公社制度による自主的かつ弾力的な経営が困難であつたといふことばかりではなく、やはり全国一元の巨大組織というもので画一的かつ競争意識というものの乏しい運営が行われてきたために、私は、輸送需要のきめ細かな対応ができなかつたということが極めて大きな原因だつたと考えております。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕もとより、それ以外にいろいろな原因があることはけさほど上田委員また石田委員から御指摘があつた点でもあります。

ですから、実は私も、この国鉄の新しい改革というものを考えていきます場合に、大変失礼であります。社会党案のように、民営化はする、しかし、全国一社制はそのままに存続するということでは不徹底ではなからうかという感じをまず持つております。(それはない)と呼ぶ者あり) そういうふうには感じないということでありまして、また、七つの支社にということをお考えいただけるわけですが、恐らく人事あるいは給与決定等々の基幹的な部分は本社が握ることになるのでありましょう。そうなりますと、地域の他の交通機関との対比の中での競争というのにも限界が生じるのではなからうか、私もそんなふうな感じも持つておるわけでございます。さまざまな論議はいたそうと思へばいろいろな議論はできるわけでありまして、今御指摘になりましたようなお考えについて、私も必ずしもそのとおりでないと思ひます。むしろ、むしろこの際、公社制というものを持つていた一つの壁を突き抜けていくとすれば、そして新しい道を求めるのであれば、分割・民営にまで進むことの方が

がより望ましい形ではなからうかと考えております。

○山下(八)委員 私は、公社制だから、同時にたとえ民営的手法であつてもこれだけ巨大企業であるから、分割して民営化しない限りきめ細かなサービスを含めましてなかなか管理運営が難しいだらう、このようなことは時代錯誤もいいところだらうと思つております。今や世界じゅうに進出をしまして企業も活躍をしておる時代であるわけですから、地球の裏側まできつと管理をしなから今行つていく時代であるわけですね。なぜできなかったか。私は、なぜできなかったかというより、したくてもさせていただけなかった、このことが重大だらうと思ひます。粗っぽい言い方になるかも知れませんが、極端な言い方をしますと、駆け出しで許していただきたかと思つておるわけですが、(二年生)と呼ぶ者あり)二年生の駆け出しです。ですから許していただきたかと思ひますが、私は、東海道新幹線、東京・大阪間は別にいたしまして、極端な言い方をすれば、国鉄のレールというのは全部政治路線と言つても決して言い過ぎではない、そのように一方で思つておるわけですね。だが現実にはその地域では大変重要な足でもあるわけですね。レールでもあるわけですね。地域もぜひつくつてほしい、今でも要望はたくさんあるわけですね。そういう中で赤字を覚悟して建設をしないといけないう、このようない問題があつたわけですから、私はそういう観点からもやはり考えていただければいいと思つておるわけですね。立派に働いてきたわけではございません。働かないから赤字を出したわけではございません。初めから赤字がわかつていて建設している部分があるわけですね。

ですから、私が今申し上げるのは、そうであつてもやはりいつまでもこのように放置することはできない。だから、社会党はそれなりに全国一社制で、そして将来に向かって地方ローカル線等が廃止されないうに何とか努力をしていく。小さくすればするほど、同じ赤字でも痛みは大きいわけですね。そうしますと、地方ローカル線等の廃止

は今より可能性としては高くなる、こういうことは当然だと思つておるわけですね。そんなことも防いでいく。そう考えますと、全国一社制の上できつと運営をしていく、こういう方向を打ち出していただきたかと思つておるわけですね。先ほど申し上げましたとおり、大臣の答弁にお返しするわけではございませんが、私は、今の日本におきまして全国一社制にいたしまして管理をしなからすることは十分やうにける、また地域性を生かすこともできる、そのように確信をいたしております。

○橋本國務大臣 これは私も決して議論をするつもりで申し上げているわけではないのですけれども、たびたび繰り返して実は他の委員にも申し上げてきたことではあります。今国民の交通機関別の依存度というものを考えてみました場合に、都市部における通勤通学輸送、そしてまた中距離の都市間輸送、これが鉄道に對して一番求められ、利用されておる部分であります。まさに航空機に長距離の旅客がとられてしまつた。三百キロ以内の場合にはむしろ自動車の方が国民の依存度は高くなつた。そういういわば国民のニーズの変化の中で将来を考えた場合に、私は分割方式というものが非現実的だとは決して思ひません。今、委員は管理能力は十分にあるというお話をされましたが、全国一社制で行けるという議論を展開されましたが、この点は私は本場に意見を異にいたします。そしてこの分割・民営案でも、資料として御提出を申し上げておりますように、特定地方交通線につきましては、これはバス転換を本場に考えておりますが、転換を考えなければならぬ状況にあります。その他の地方交通線については、むしろ分割後のそれぞれの会社においてこれを存続し、再生させるといふ考え方で計算をいたしておることも御理解をいただきたいと思つたのです。

○山下(八)委員 この辺で議論しております、持ち時間以後に支障がありますので次へ移つていきたいと思ひますが、いづれにしましても、社会党案をもっと深くお互いに議論をする場も

つくつていただきたいな、そのようにも思います。

若干雇用問題に触れさせていただきたいと思うわけですが、仮定という話をつけまして恐縮であるわけですが、仮に新会社へ移行した場合、まずその最初のスタートは最低二十一万五千人体制からスタートをするのでしょうか。

○橋本国務大臣 御指摘のとおりであります。これは多少の説明をさせていただきまますならば、関連事業等を経営する場合に、その分野に従事し得る要員も含み、同時に離職者の数をできるだけ減らしたいということから算定をしております。

○山下(八)委員 そういたしますと、六十一年四月一日現在二十七万七千人の職員だというふうには私は理解をしているわけですが、せんだつてのこの委員会の中でも希望退職者の数が出たようですが、一万六千幾つだったかな、出たよう

でございますが、最終的には一応二万人というところで希望退職を募っているわけでございます。そうしますと、その後もう一つ特別退職ですか、これはどれぐらい見込んでいらっしゃるのか、その辺ちょっと御答弁いただきたいと思ひます。

○杉浦説明員 六十一年度中の特別退職というところでございます。希望退職が二万人ございますが、いわゆる一般的な特別退職は約五千人というところで、両方合わせまして本年度中に二万五千人退職するであろうというふうに計算しております。

○山下(八)委員 大体今年度中に二十五万二千人を予定なさっているということでございますね。そういたしますと、二十五万二千人から二十一万五千人を引きますと三万七千人でございますか、たしか三万七千になると思ひますけれども、このような言葉は使いたくないわけですが、このように国家的な事業を行おうとしているときでございますし、特に国鉄に採用されましたときの職員の皆さんは、やはり公機関でございますし、きちんと試験を受けられて、優秀な成績で合格をされて、そして生涯鉄道マンとして退職まで

勤め上げよう、こういう気持ちで私は職員になられたと理解をしているわけでございます。そういったしますと、このような思ひでもないような大改革が目の前に来ている、職員の皆さんも大変な不安を感じていらっしゃるわけでございます。そういう中から、当面見ていきますと三万七千人、余剰人員という言葉は使いたくありませんけれども、ほかに転職をさしたって急いでしな

ければならない分、あるいは希望退職の二万人の中にも多くの方が、退職後再就職を考えている方もいらっしゃると思ひます。そういうことを含ませましても五万七千人ぐらゐになるわけでございます。そこで申し上げたいのは、五万七千人、やはり責任を持って国及び国に準ずる機関で私はずべて採用すべきだと思ひますが、その辺はいかがでしょうか。

○橋本国務大臣 昨日、国鉄当局から、四万一千と言われている数字は約三万七千という見通しが述べられました。ただ、私どもは、その希望退職の二万の方々をも含めて、あくまでもやはり国鉄を去つていかねなければならぬ六万一千の方々に對しての職場を用意しようとする努力をしております。ただ、山下さんは全部国または国に準ずると言われましたけれども、私は、現在国自身が

国家公務員の数を抑えて減量経営をしようとしておるときに全部をというのはいさぐろ無理なことだと思ひます。そして今その六万一千、あくまでも私どもは六万一千名を対象としてその職場を用意するつもりであります。そのうちの二万一千名はやはり国鉄に関連した関連企業で御採用をお願いしたいと思ひます。そして国、地方公共団体、これは三万人という目標を立てて現在努力をいたしておるわけでありまして、そのうち国及び特殊法人等関連というところで一万八千五百人を目標といたし、地方自治体にも一万一千五百人の受け入れをお願いをし、努力をしておるところであります。民間に、これは山下さんのお話からい

きますと民間の話をしちやいかぬのかもしれませんが、民間にも私どもは一万人以上の雇用

をお願いしたいということで今大変御努力をいただいておりますわけですが、私どもは、あくまでもこの六万一千の方々に對して国として全力を挙げて新しい職場を用意し、移つていただける状態をつくらうとは考えておりますが、全部国家公務員というのはこれは無理であります。その点は御理解をいただきたいと思ひます。

○山下(八)委員 私も本来なら六万一千人、この数字の方が正しいと思ひます。そういう中で、この六万一千人の方も退職まで国鉄で勤め上げる、本当にこういう気持ちで国鉄職員になられたと私は思ひます。私がちやうど少年時代といひますか幼年時代といひますか、少年時代と言つた方がいいと思ひますが、線路のわきでよく遊んだものです。そしてあの機関車を見て、私もあの機関士になりたい、こういうあこがれを持ったこともあります。多分大臣も、私もちやうど先輩ですけれどもそのような世代だと思ひます。それぐらゐ国民に愛され、そのような世代の方がたくさん国鉄に入り、そして今現実に路頭に迷つて

いるわけですが、それぐらゐに愛情を持って自分で選んだ職場なんです。それが現実にはこの大改革で本当に不安を感じているわけでございます。ですから、希望して、私はどうしても民間企業に行きたい、そういう方は、私は民間を否定するわけではございません。どんな民間企業へ行つていただいてもいいわけですが、それだけでも、やはり最終的には国が責任をとる。そして国で六万一千人どうしても確保できない、そうしたら地方自治体にもあるいは関連企業にも、全部に

やはりお願いする、これは当然のことだろうと思ひます。だが国が、やはり国の機関に準ずるようなそういうところで責任を持つていく、これが一番今の職員も安心する道ではないか、そのように思ひます。

特に、地方自治体は三千三百でございます。そのうち小さな自治体もございまして、村の小さな自治体もございまして、一人採用するのが困難なような自治体もあるでしょう。あるいはまた東京都のよ

うなマンモスもあります。そういう中で、この三千三百の皆さんにもそれはお願いしていく、これが必要であらうと思ひます。だが国で責任をとる、そういう形で、まずこの採用、職員の安心を買うためにもやはり確保する、大臣、そのようなことを考えていただいてもいいのではないかと、私はそのように思ひます。いかがでしょうか。

○橋本国務大臣 今、六万一千の職員を路頭に迷わせると言われましたが、私どもは、そういう事態を招きたくないからこそ今必死で一人でも多くの方々を採用していただきたいと民間企業にもお願いをし、関係各省庁にもまた特殊法人にも地方自治体にもお願いをいたしております。そして現在、数から言えば五万八千五百人分だったと思ひます、ちやうど今数字を忘れましたが、既に求人

をいただいております。それだけの努力をこまでも払つてまいりました。これからは私もい

○山下(八)委員 また私の町が出て恐縮でございますが、岐阜県というのは内陸で海がないわけですが、その中の人口五万三千という小さな町に私は住んでおります。人口は五万三千です。その中で国鉄職員が今日でも五百名ぐらゐいらっしゃるわけですが、私のところにも毎日のように、例えば市役所へ入れぬだろうか、どこかい職場はないだろうか、本当に真剣になつて悩んでいらっしゃる。そして五年ぐらゐ採用も停止されていま

す。その上に立ちまして、今若い人といつても二十四歳以上なんです。そういう中で、大体独身者も年ごろの独身者でございます。結婚もしたい。山下さん、僕振られたよ、国鉄に勤めているから先が不安だと言われた、そのような人も現実に見えました。それぐらゐ大変な状況が今現場で生まれているわけですが、今度岐阜県で越美南線が長良川鉄道として六十一年の十一月十一日に新しくスタートいたします。ここでは全部で七十六人の要員でスタートをするわけでございます。その中で国鉄のOBの皆さんが三十一名就職をされます。今派遣職員とい

が、いかがですか、自治大臣。大臣、いかがですか。

○柳(克)政府委員 先生のおっしゃることもわかれるところあるわけでございますけれども、ただ、試験の実施機関である地方公共団体の方からいたしますと、余りたくさんおいでいただくというのも試験の手続上非常に難しいということもございいます。先生おっしゃる通りに、団体によっては五倍を少し超えても受けさせているところもあるかもしれませんけれども、一般的な話としては、やはりその程度のめどというのが試験を行う場合の地方公共団体における通例でございますので、御理解いただきたいと存じます。

○山下(八)委員 通例であるならば、わざわざ何でこうやって通達を出されるのですか。そうでしょう。通例であるならば出す必要はないじゃないですか。現場に任せばいいじゃないですか。そうじゃないですか。

○柳(克)政府委員 たびたびで恐縮でございますけれども、五倍といいますが、その上の方を切ったということだけではございませんで、それぐらいの人数を出してほしいという意味もあわせてあるわけでございます。そういう意味で通例というものを申し上げたわけでございます。

○山下(八)委員 そんなあいまいな、出してほしい、この文章からいきますと、そう理解できないですよ。まあ行ったり来たりになってしまっていますからこれ以上申し上げませんが、強く要望しておきたいと思ひます。自治大臣、これは撤廃をしていただきたい、そのように強く要望しておきたいと思ひます。もう御答弁はいいです。

いづれにしても、このようにいろいろな面でも、国鉄の職員の方々は、雇用問題一つとっても、毎日悩ま抜いていらっしゃるわけですね。そのことを考えますと、すべての皆さんが安心していただける、そういう意味では、雇用の問題につきましては、まず公機関最優先でぜひ今まで以上の御尽力を心からお願いしたいと思ひますが、いかがでしょうか。

ようか。

○橋本國務大臣 先ほどから繰り返して申し上げておりますように、政府としては、国家公務員で、またそれに準ずる機関において一万八千五百人を、地方自治体において一万一千五百人という採用目標率を設定いたしております。その目標の貫徹に全力を挙げるつもりでございます。

○山下(八)委員 それから、全然角度は違うわけでございますが、国鉄職員は最終的に何名がいいのか、こういうような議論もたびたび出ております。何か監理委員会の回帰式でやりますと十八万三千になった、そして国鉄の積み上げ方式でやりますと十八万六千人でございますか、そのようになった、そして十一月のダイヤ改正ではそれが十八万六千三百人だったと思ひますが、三百人になった、これも当然積み上げ方式だろうと思ひます。そういう中でこの線区別の資料は出ない、そうおっしゃっています。なぜこの線区別の資料が出ないのか、ぜひ私はお尋ねしたいと思ひます。

○林政府委員 その点につきましては先般も御答弁申し上げたわけでございますが、監理委員会の線区別のモデル計算というのに対しては、それをを受けて政府の方としては検証の意味も含めて現場から積み上げをやったわけでありまして、それは運転とかあるいは電気とか施設とかというふうな系統別に積み上げをやったわけですね。例えば運転をとりますと、ある電車区で幾つかの複数の線区を担当しているわけですね。その電車区に所属する電車の運転士は一つの線区だけ運転しているわけじゃありませんで、複数の線区を運転しているというところであります。現場のそういう機関ごとの積み上げになりますと、線区にそれを配分するということとは非常に難しいわけでありまして、そういう意味で、各線区別の要員数というのは計算の仕方が違うものですから出ないということをお願いしているわけでありまして、ただ、その辺についてどういった資料を御提出申し上げるかということについては、これは委員会の方の御指示に従いますというのを昨日も申し上げたわけでございます。

○山下(八)委員 いや、その線区別が出ない――私は今の御答弁を聞いても不思議で仕方がないのです。例えば電気なら電気で、Aという区間で仮に百人要るとしますね、Bというところで百人要る、だけれども、両方あわせれば百五十人です。それを現場の積み上げじゃないですか。例えば乗務員にしたらどうでしょう。いろんなところを乗務されるでしょう。私は東海だからあの付近の線名がすぐ出るわけですが、例えば高山線では乗務員が何人要る、そして中央西線では何人要る、あるいは東海道では何人要る。だけれども、そういうことの中から今度はあわせると、例えば三百人の人が二百五十人なら二百五十人で済む、そういう形で出るじゃないですか。括弧でくくればいいだけじゃないですか。そんなこと簡単じゃないですか。だから全体的な数字が出てくるのじゃないですか。

○林政府委員 線区に要員が張りついているわけじゃないのです。例えば電車運転士はAという電車区に張りついています。その電車区の運転士は、その乗務割りに従って幾つかの線区、複数の線区をまたがって乗務をしておられるということになります。別のBという線区の運転士はまた別の線区をやっておられるということでありまして、したがって、その線区に要員が張りついているんじゃないやなくて、あくまで運転区あるいは電車区というふうなところから要員が張りついているわけでありまして、これは不可能なわけでございます。

○山下(八)委員 そんなことないですよ。例えば高山線に列車が何本走っている、それに対して機関士さんが何人要る、車掌さんが何人要る。例えば今度東海道へ、名古屋なら名古屋を拠点にして、東海道には何人要る、それすべてわかるのじゃない。またがっている、けれども、それをあわせて結局は括弧でくくれるじゃないですか、完全

に。そうやって現場から積み上げていっているのでしょ。電車の本数とか、あるいは……(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願ひます。

○山下(八)委員 だから、そういうことで出せるじゃないですか。それはちょっと委員長、理事会で検討してくださいよ。もう時間がなくて次をやらなくてはならない。(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願ひます。

○林政府委員 何遍も申し上げますけれども、資料の提出については、昨日も申し上げましたように、その点については委員会の方の御指示に従って対処いたしますということを申し上げております。

○山下(八)委員 時間がなくなりますので、もうこの問題は終結をします。

地方税の問題について質問したいと思ひます。特に今回の八法案の中の一つに地方税の問題がございいます。私は、地方税の問題はなるべく簡潔に、そして明快な御答弁をいただきたいと思ひます。茶の木畑に入りますと時間がなくなりましたので、私もしつかりきちんと書いてきましたから、なるべくわかりやすく短い言葉で御答弁いただきたいと思ひます。

まず固定資産税の性格について、政府は、資産の所有の事実と担税力を見出して課税する物税であると思ひます。これは自治省の「地方税制の現状とその運営の実態」の「意義の中にも、「固定資産税は、固定資産の資産価値に着目し、その資産を所有することに担税力を見出して課せられる物税」である云々というところが書いてあります。同時に、市町村にとって極めて有力な市町村税収入でもある。「市町村税の大宗をなすもの」の「このような言葉が使われております。私は全くそのとおりだと思ひます。そういうことを考えますと、物税とは、所有者の個人的事情、例えば収益、収入等の要素で課税する人税とは異なっており、これらの事情を考慮せずに、資産だけで税負担を考へる税とされていると私は受けとめていま

に。そうやって現場から積み上げていっているのでしょ。電車の本数とか、あるいは……(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願ひます。

○山下(八)委員 だから、そういうことで出せるじゃないですか。それはちょっと委員長、理事会で検討してくださいよ。もう時間がなくて次をやらなくてはならない。(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願ひます。

○林政府委員 何遍も申し上げますけれども、資料の提出については、昨日も申し上げましたように、その点については委員会の方の御指示に従って対処いたしますということを申し上げております。

○山下(八)委員 時間がなくなりますので、もうこの問題は終結をします。

す。それで間違いないですね。

○津田政府委員 固定資産税は委員のおっしゃる通りに物税でございます。かつ現在の市町村におきまします重要な財源でございます。

○山下(八)委員 今私は政府の考えは変わっていないという答弁をいただきましたので、そうしますと、固定資産税の課税において、資産所有者の収益の状況によって納税者の間に税負担の差を設けるのは固定資産税の性格に反すると思ひますけれども、それは間違いないですね。

○津田政府委員 今おっしゃられたことは、固定資産税の基本的性格でございます。ただし、政策的な配慮というものがやり得ると考えております。

○山下(八)委員 政策的配慮の点についてはちょっと保留しておきます。政策的な配慮があるという考えでございますけれども、今の考えも、政府の考えが変わっていないと私は確信しました。三島の旅客会社は、国鉄再建監理委員会が言いましたように、営業損益で赤字が生ずるという点で本州の旅客鉄道会社と異なっており、改正案で設けられてる固定資産税での差の理由がこの赤字だからということになると、これは政府の言う固定資産税の性格に反すると思うわけですが、その辺いかがですか。

○津田政府委員 御提案しております法案におきまして、北海道、四国、九州の各旅客会社には本州の旅客会社以上の軽減措置を講じておるわけでございますが、この趣旨は、経営基盤がこれら三島の旅客会社が非常に厳しいということ、そしてかつ、この三島の旅客会社におきまします鉄道事業の維持存続上必要とすることが、地域の発展あるいは地域交通の確保上必要というような政策的配慮によってやっておりますのでございます。

○山下(八)委員 三島が厳しいといっても、三島は黒字なんです、あれがこうなってますと。昭和六十二年以降五年間の旅客鉄道会社経営見通し」というのがあつたわけですが、北海道会社にしてしましても、租税公課を見ますと六十四年度から

ぐっと伸びていきますし、東日本にいたしましてもあるいは東海、西日本にいたしましても、四国、九州にいたしましても伸びていくわけですね。分割、民営にすれば黒字で出てきておるのですね。その辺から見ると、今の御答弁はおかしいのじゃないですか。

○津田政府委員 運輸省の試算におきまして経営が成り立つようになつておるわけでございますが、その前提としては、御承知のとおり、長期債務を承継させない、あるいは経営安定基金を設けるといふような国の措置が行われておるわけでございます。ただ、若干御説明を申し上げますと、物税でございますので、幾ら利益が出たから何割税金をまけるとか、あるいはどの程度赤字が出たからどの程度まけるといふことではなくて、経営基盤自体が苦しいということでございます。経営努力によって赤字、黒字、それに応じて税の軽減措置をとる、そういう性格のものではなくて、今回の措置はあくまで物税という性格を守っております。

○山下(八)委員 確かに経営基盤が怪しい……「怪しいのじゃない、弱いんだ」と呼ぶ者あり(笑)訂正します、経営基盤が弱いということと軽減している。そうしますと、幾ら政策的といひましても、私は物税の税の本質が本当に破壊するのではないかとおもうわけです。確かに今御答弁がなつたところ、それは三点ぐらいが理由になつておると思うわけです。その一つは、長期債務を継承させず基金を設けるなど、国で経営安定の特別の施策を講じていく。あるいはまた国土の均衡ある発展、地域住民の交通確保等関係地方自治体における意義がある。あるいはまた、一定期間内に経営を軌道に乗せるための基盤の安定強化を図る必要もあるだろう、このようなきが理由になつておると思うわけです。

ただ現実、今申し上げましたように、一つ目については、国で施策を講じていることは、直ちに地方税の特別措置を講ずる理由にはならないと思うわけですね。それは地方自治体の公益に合うかどうかで判断しないといけない問題だと思ふわけですね。二つ目の理由については、確かに地方自治体と関係があることは私は否定しません。公益を理由にして特別措置を講ずる理由にはならないと思ふわけですね。しかし、同じ旅客鉄道会社であるのに、経営基盤が弱いといひても、三島会社の路線がある市町村の方が、どつちかといひますと本州会社の路線がある……(発言する者あり)ちょっと静かにしてください。

○細田委員長 御静粛に願います。

○山下(八)委員 本州会社の路線がある会社よりもその公益性を高く認めなければならぬのが本当だと私は思ふわけですが、その辺が不明なわけですね。だから、公共性が高くなれば固定資産税の軽減措置で差を設ける理由にはならないと思ふわけですね。三島会社の地域の方が旅客会社がなくならぬことによる支障の度合いが大きいから、だから心配してそのようなきがやっていると私は思ふわけですね。これは分割、民営によって生まれる旅客会社の存立はその地域に任せることに今回の改革のねらいがあるから、このような特に三島会社についてはその地域での応援が本州以上に確保された、私はそのように思つておるわけです。その辺についてはいかがでしょうか。

○津田政府委員 先ほど申しましたように、長期債務の承継の問題あるいは経営安定の基盤、ここいらは、要するに全国的な観点からの基盤整備の援助というようなきがもあるかと思ひます。しかし一方、地域の足を確保するといふ意味では、ローカルな意味での公益性といふことは十分考へていひたないかと思ひます。もちろん先生御承知のとおり、現在でも固定資産税におきまして離島の航空の確保のためにその軽減措置等を講じておるような状況でございます。

○山下(八)委員 ちょっと私は大蔵大臣にお尋ねしたいと思ふわけですが、これは国税じゃないから関係ないとおっしゃらないでほしいわけですね。やはり国税と地方税は表裏の関係にありますからちょっとお尋ねしたいと思ふわけですね。

近年、自民党の税調の方は大変参加希望者が多いようでございますし、また年末、そこでいろいろと適否を決定するための各界の要望書が何か電話帳と呼ばれておるようでございまして、人気があつて、毎年どんどん厚みを増している私も聞いています。また一方では、政府税調の方は残念ながら力を失いつつある、このようなお話を伺うわけですが、このような現象は、近年、国の財政難でかつてのように国が業界等に補助金を出すことができなくなつたため、かわりに税の特別措置で税金をまけてもらおうとする業界と、それをバックアップする各省の攻撃の結果じゃないかな、私はこのようなきがしてなりません。業界としては、補助金でもらうのと税をまけてもらうのは差がないわけでございますし、むしろ税金の方が、補助金と違って予算審議などに掲載する必要もないですから、どちらかといふとこたえて都合がいいんじゃないか、そのように思ひます。税の特別措置が隠れた補助金と言われるゆゑはそこにあると私は思ふわけですね。そこで、このような形の税の補助金は、本当に国の財政窮迫により増加をしておるというこたはわかるわけですが、どんどんどんどんふえていくというこたは大変な問題だと私は思ふわけでございますが、その辺は大蔵大臣としてどのようにお考えでしょうか。

○宮澤国務大臣 ただいまのお尋ねにはいろいろ側面があるわけでございますけれども、まず原則的に申しまして、先ほどからお話があります政策的減税といふことは、これは個々の場合にもあり得ることである。それは結果として財政の負担による助成ではないかとおっしゃれば、経済的効果はそういうことにならうと思ひますが、ただその場合、税金を取つてそれを補助するといふことは、その間に徴税費の問題が入つてまいりますから、むしろそれよりは政策的な減税をした方がコストが安いという考え方はございまして、それから補助を受けるというこたになれば、それなりにいろいろなきが問題があるという観点は一つ確かにあると思ふのでございまして、いずれにしても、財政

的な援助をそういう形で受けることになるという点では、そういう目的に確かに奉仕しておると思ひます。

ただそこで、そういうことは原則論として申せば、政策的減税というものが、いわゆる租税特別措置法のようなものでございしますが、余りたくさん積もつてまいりますと、それは大変に税法そのものを混雑させますし、ある段階では、そういうものを整理して課税ベースを広くした方が結局税率が下げられるのではないかと、いろいろな問題は確かにございすわけで、アメリカの場合も昨今そういうことをいたしたわけでございすし、今回我が国でも、所得税なり法人税なりの簡素化あるいは税率を下げるといういたしますと、その反対面としていろいろなそういう特別の減免措置というものはなるべく整理をする、やはりある程度年月がたちますと、一遍きちんと整理をするということも要りようだと、このことだろふと思ひます。

○山下(八)委員 整理をする、当然私はそのとおりにだと思ひます。整理ではなくて、今回国鉄が分割・民営されますと、ますます煩雑に拡大をしていくわけですね。ですから、私はこの観点から見ましても大変な誤りだと思ひわけですが、その辺は大蔵大臣、いかがでしょうか。

○宮澤国務大臣 今の点は具体的な話でございすので、私は実は所管でございせんけれども、どういふ感想を持っておるかとおしければ、それは公社がいわゆる民間会社になるわけでございすので、基本的には民鉄と同じベースで考えるべきものである。つまり、納付金というものは、固定資産税に変わっていくというものは、それは筋としては私はそうでなくちゃならぬと思ひます。ただ、ただその場合、激変緩和であるとか、あるいは非常に経営力に問題があるとかというところでは、経過的にそれを軽減するということは、これはいわゆる政策減税ということになるわけでございす。運輸大臣と自治大臣が御相談になつてやられること、法律をもつて国会のお許しを得てやる

ことは、それはそれなりの意味があるかと私は思ひます。

○山下(八)委員 余り担当大臣でない大蔵大臣に申し上げるのは恐縮であるわけですが、大変いい答弁が返つてくるものですから、つい重ねてお尋ねしたくなるわけですね。

確かに今政策減税、私は理解しないと言ひません。だけれども、今度の国鉄の分割・民営の、例えば東日本にいたしましても東海会社にいたしましても、本州にありまします新会社は二分の一であるわけですね。三島につきましても二分の一に激変緩和のために固定資産税を緩和をされている。私は、これが仮に分割・民営されたとしても、西日本会社であれば西日本の最大の鉄道としての基幹産業であると思ひわけです。北海道は北海道で全く同じだと思ひわけです。そういうことを考へていきますと、今回の国鉄の分割・民営につきましても二分の一、本州の方の新会社に激変緩和されました。あれは償却資産だけが緩和をされているわけですね。政策減税でも行き過ぎではないかと思ひます。大蔵大臣、もう一度その感想をお聞かせください。

○葉梨国務大臣 各旅客会社の固定資産に對しては、特別措置をNTTと比べて厚く講じているのはどういふわけか、こういう御質問だと思ひます。

旅客鉄道会社に対します措置は、土地及び家屋をも軽減対象としている点で、基幹的な電気通信回線設備のみを対象といたしましたNTTに對する措置とは異なつたものとなつておりますが、このように、国鉄に關しまして経過的に負担軽減措置の適用対象範囲をNTTよりも緩和することとしておりますのは、第一には、電気通信サービスの一層の質的充実と低廉化を目的とする電電公社の民営化と、破綻しております経営の再建と健全化を図ることを主たる目的としております国鉄改革とは、いずれも同じ民営化といつても趣旨が異なつておるわけでございます。第二には、国鉄再

建監理委員会、意見」においても、分割・民営化により私鉄並みとなることは前提としておりますが、経過措置によつて、当分の間、現在と同程度の負担とすることを求めておるわけでございす。第三には、電気通信回線設備がその資産の大宗をなすNTTと異なりまして、国鉄におきましては、線路設備、車両等の償却資産額も膨大でありましますけれども、NTTよりもはるかに大量の土地及び家屋を所有しておりますので、それらを除外した場合に、昭和六十四年度における税負担の増加率が多くなる、再建監理委員会「意見」の趣旨に反することになる、こういうことからNTTとは異なつた措置をとつたということでございます。

なお、この経過的な負担軽減措置の対象となりますものは、六十二年三月三十一日現在で固定資産税が非課税とされる固定資産に限られるわけでございます。旅客会社が所有する固定資産のすべてがその対象となるわけではない、来年の三月三十一日以降に加えられる固定資産につきましても、一般の民鉄と同じような措置がとられる、こういうことでございます。

○山下(八)委員 一般の民鉄と同じような措置がとられる、そうおっしゃるからまたここで質問が出てくるわけですが、一般の民鉄の措置以上に随分されておるのですよ、今回の措置は。

○葉梨国務大臣 今までは国鉄が所有しておりました資産についての各般の軽減措置、内地の三民鉄会社、それから三島民鉄会社にそれぞれの経営内容に應じた軽減措置がとられているわけでございます。そのほか新しく新会社が発足しましてから加えられる固定資産については民鉄と同じ措置で固定資産税が課せられていく、こういうことでございます。

○山下(八)委員 一般の民鉄は固定資産は軽減されてないのです。今度は三島につきましても四分の一に軽減されておるのです。本州の会社については二分の一軽減されておるのです。民鉄は軽減されてないのです。

○津田政府委員 御提案しております税法のこのような軽減措置の考え方でございますが、これは納付金から固定資産税に移行する、それで民営の鉄道会社になる、そうすると民営の鉄道並みにする、こういうような措置が一つ。それから、従来納付金が二分の一であつたものを七十二年までですか、それまで激変緩和のための、従来の納付金の率二分の一にしておく、こういうような措置。それから、一番最初御質問ございました三島におきまします三島にその二分の一、合わせて四分の一の軽減措置、このような措置が組み合わさつておるわけでございます。

○山下(八)委員 いや、なぜこのような質問をするかといふと、一つは運輸大臣、それこそ分割して民営化すればいろいろな、一地方税だけでもこの膨大な措置が行われているわけですよ。そうしないといふと三島は成り立たない。だから安定基金まで予定をされる。いろいろな手を尽くされるわけですね。特に本州より九州あるいは四国の方が経営が困難だからこのような措置がなされた。本当に将来、もし分割・民営化された場合経営が成り立つと判断されるでしょうか。そして十年後——これは後から質問します。

○橋本国務大臣 先ほどから繰り返して御質問があらましたが、私もまた新たにスタートいたします各旅客会社につき、今御質問のありましたような税制上の措置を自治省にお願ひをし、講じていただきます。そして、そうしたものを計算の中に入れてながら各旅客会社の収支を計算をし、三島会社につきましても安定基金を設けることによつて各旅客会社の収支がバランスをとれるようにしたわけでありまして、経営は安定し得ると考へております。

○山下(八)委員 自治大臣、今から質問します。一応十年たちましたらこれは激変緩和を解くのですか。

○葉梨国務大臣 ただいまの予定では、十年間の激変緩和措置をとつて、十年たちましたら一般の民鉄と同じように固定資産税の納付を求める、こ

ういうことでございます。

それから、先ほど申し上げました来年の三月三十一日以降に新しくつけ加わる固定資産についての固定資産税の納付につきまして、東日本、西日本、それから東海会社については先ほど申し上げたとおりでございます。恐縮でございますが訂正をいたしますが、三島の鉄道会社に対する固定資産税は二分の一軽減でございます。全く課税するということと半分に半分だけ課税する、こういうことでございます。新しい固定資産税について。

○山下(八)委員 今の考えでは十年後ということでございますが、それを私はきちっと守っていただきたいと思うわけですが、それであっても実質的には十年であるわけですね。六十二年度と六十三年度につきましては現行どおり納付金制度で行う。なぜ納付金制度で行うのですか。同時に、納付金制度はこの二年間をきちっと守られるのかどうか、その辺を含めてお願いします。

○津田政府委員 御提案の法案の内容におきましては、六十二年度と六十三年度は納付金の措置で処理いたしたい、かように考えております。この考え方は、六十二年度、例えば固定資産税でございますと、これは六十二年一月一日が賦課期日になります。これはまだ分割されておられませんので固定資産税は取れないということになります。それから、六十三年度分を固定資産税で考えますと、六十三年度の一月一日が賦課期日という格好になるわけでございます。そういったしますと、膨大な資産等を抱えております国鉄資産、登記のされていない部分もございまして、あるいは地籍等の確認というような作業は非常に膨大な手間がかかるわけでございます。市町村の立場から申しまして六十三年度は固定資産の評価がえの作業を抱えておりますので、そういうような作業の点からいっても難しいのではないかとということ。

それから反面の話でございますが、納付金の場合におきましては、これは前年の三月三十一日が固定資産の評価に見合うような、賦課期日に見合うような格好になっております。そういったしますと、六十三年度の納付金というのは、六十一年度末、六十二年三月三十一日、国鉄最後の日と予想されておりますこの時点がいわば抽象的な租税債務が発生してある、こういう関係から申しますと、清算事業団が一括六十三年度、固定資産税ではなくて納付金制度によって処理するということが適切ではないか、かように考えまして、作業的なこと、また法律的な問題からもこのような内容にしておるわけでございます。

○山下(八)委員 固定資産税においては、納税義務者である所有者のほかその固定資産の価額と必要事項を固定資産課税台帳に登録をしないといかないということになっていくわけですね。けれども実際、きのうですか資料が出されたようでございますが、何か国鉄用地というものは未登記の用地三百三十ヘクタール、二万筆、そして戦後の混乱期から住民が占拠している国鉄用地も六千四百七十件、四十五ヘクタール、こんなにあるということですね、これをきちっとやるためには十年くらいかかるのではないか、このようなことも言われているわけですが、その辺を整理して、逆説になりますけれども、今度は六十四年度からきちっと税として確保できますか。

○津田政府委員 財産の整理につきましては、新しい法人の方々にも最大限の御努力をいただかなければならない、御協力をいただかなければならない、かように考えておりますが、市町村また自治省自体も、配分資産の関係がございまして、最大限努力して整理してまいりたい、かように考えております。

○山下(八)委員 最大限努力といいますが、けれども、これだけの膨大なものを二年間で整理できるというふうには私は思わないわけですが、そうしますと、本当にまた大きな問題を、汚点を残すのではないか、そのように思います。

本当は地方税の問題、まださわり程度しか質問をしていないわけでございます。もともと質問したいことがたくさんあるわけですが、もう時

間がなくて私は大変悲しく思っております。これは大臣も、六日の夜にそれこそ提案理由説明をされました。そして最後に、何とぞ慎重審議の上とおっしゃいました。私は税の問題にしましてはまだほんのちよっとしかいたしておりません、この地方税の部分だけでも、まだまだたくさんしたいわけですね。そういう意味で、これからもうひとつ慎重審議を尽くす機会をつくっていただきたいと思っております。特に委員長にもそのことを要望したいと思っております。そういう意味で、ぜひ最後に運輸大臣と、そしてそのことにつきまして総理の御見解をお聞きしたいと思います。

○橋本國務大臣 確かに「慎重御審議の上」と申しましたが、同時に速やかに御可決あらんことをともお願いをいたしました。

○中曾根内閣総理大臣 運輸大臣と同じです。

○山下(八)委員 ありがとうございます。

○細田委員長 これにて山下君の質疑は終了いたしました。

次回は、来る十三日午前九時四十五分理事會、午前十時委員會を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

昭和六十一年十月十六日印刷

昭和六十一年十月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局