

衆議院

日本国有鉄道改革に関する特別委員会議録 第六号

(一一)

昭和六十一年十月十三日(月曜日)
午前十時開議

出席委員

委員長 細田 吉藏君

理事 小此木彦三郎君

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 甘利 明君

理事 白井日出男君

理事 片岡 清一君

理事 亀井 善之君

理事 古賀 誠君

理事 鈴木 宗男君

理事 田中 直紀君

理事 中島 衛君

理事 野中 広務君

理事 長谷川 峻君

理事 増岡 博之君

理事 森田 一君

理事 若林 正俊君

理事 小林 恒人君

理事 戸田 菊雄君

理事 山下八洲夫君

理事 石田幸四郎君

理事 大橋 敏雄君

理事 柴田 弘君

理事 工藤 晃君

理事 村上 弘君

出席國務大臣

内閣総理大臣 中曾根康弘君

外務大臣 倉成 正君

大蔵大臣 宮澤 喜一君

運輸大臣 橋本龍太郎君

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

総務庁人事局長 手塚 康夫君

北海道開発庁計画監理官 大串 国弘君

国土庁計画・調整局長 星野 進保君

国土庁土地局長 田村 嘉朗君

国土庁大都市圏整備局長 柳 晃君

外務省条約局長 小和田 恒君

大蔵大臣官房審議官 大山 綱明君

大蔵省主計局次長 新藤 恒男君

大蔵省主計局次長 角谷 正彦君

長官 篠沢 恭助君

文部省初等中等教育局長 西崎 清久君

文部省高等教育局長 阿部 充夫君

厚生省社会局長 小林 功典君

厚生省年金局長 水田 努君

運輸政務次官 柿澤 弘治君

運輸大臣官房審議官 井山 嗣夫君

委員外の出席者

運輸大臣官房国策審議官 林 淳司君

有鉄道再建総括審議官 丹羽 晨君

運輸大臣官房国策審議官 棚橋 泰君

運輸省運輸政策局長 熊代 健君

運輸省地域交通局長 佐藤 仁彦君

労働大臣官房審議官 小粥 義朗君

労働省労働局長 平賀 俊行君

労働省職業安定局長 白井晋太郎君

建設省建設経済局長 牧野 徹君

建設省都市局長 北村廣太郎君

建設省道路局長 萩原 浩君

自治大臣官房審議官 渡辺 功君

自治省行政局長 柳 克樹君

自治省税務局長 津田 正君

会計検査院長 大久保 孟君

日本国有鉄道総裁 杉浦 喬也君

日本国有鉄道常務理事 岡田 宏君

日本国有鉄道常務理事 川口 順啓君

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 前田喜代治君

日本国有鉄道常務理事 山田 度君

運輸委員会調査 荻生 敬一君

委員の異動

十月十三日

小沢 辰男君

桜井 新君

浅井 美幸君

同日

石渡 照久君

田中 直紀君

草川 昭三君

補欠選任

石渡 照久君

田中 直紀君

草川 昭三君

補欠選任

桜井 新君

浅井 美幸君

同日

石渡 照久君

田中 直紀君

草川 昭三君

補欠選任

石渡 照久君

田中 直紀君

草川 昭三君

補欠選任

桜井 新君

浅井 美幸君

同日

石渡 照久君

田中 直紀君

草川 昭三君

補欠選任

石渡 照久君

田中 直紀君

草川 昭三君

補欠選任

第二類第八号

日本国有鉄道改革に関する特別委員会議録第六号

昭和六十一年十月十三日

一

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。大橋敏雄君。

○大橋委員 我が国の鉄道が国有から民有へと、いわば歴史的な大転換を図ろうとしているわけでごさいますけれども、国民はかたずをのんでこれを見守っていると思うのであります。まずその一つは、大改革、合理化、これに絡んで一般国民を巻き添えにするような不祥事件が起こるのではないかと不安を抱えていることが一つでございませう。もう一つはお金の問題でありまして、国鉄の膨大な借金やあるいは資産の処理などの後始末が果たして立派にできるかどうか、また新会社の経営、サービスはどのようにやっていくんだらうかというところが一つです。三つ目が人の問題であります。最重要課題と言ってもいいわけでごさいます。鉄道事業に継続していく人、それから離職して新しい職を求めて出ていく人、この際完全に退職していく人。そして四つ目に、退職していく人は自分の将来の年金、つまりこれに対する関

心が非常に高いごさいます。その他もうろうというところでございませう。今の内容につきまして、多少順番は変わるかもしれませんが、順次質問していきたいと考えます。

最初に、国鉄の合理化に絡む問題からでございしますが、国鉄総裁にお尋ねしたいと思ひます。

国鉄百年の歴史の中で最高を記録した職員の在籍人数は昭和何年で何名だったのか、そして現在の在職職員数は何名になっているか、お尋ねしたいと思ひます。

○杉浦説明員 過去、国の時代とそれから公企体の時代を通じて最も多い職員数を抱えた年は昭和二十二年でございまして、そのときの職員数は約六十一万七千人でございまして、最高になりました理由は、戦地からの復員それから満鉄職員等の採用というところがその理由かと思ひます。

○大橋委員 現在数、お述べになりませんでしたけれども……

○杉浦説明員 現在、ことしの四月一日の職員が二十七万七千人でございまして、現時点ではそれよりも少し減っていると思ひます。

○大橋委員 今の御答弁では、昭和二十二年で六十一万七千人であった、それが現在二十七万七千人からまだ減っておるんだらうということ、約三十八年間は減っているわけでごさいます。半分以下に減っているわけですね。いわばまさに人減らし、合理化の歴史であったと言つても過言ではないと思ひます。今も総裁の方からお話がありましたように、私も国鉄の資料を見てまいりましたら、昭和二十二年から十九年度までの採用員数は五十八万人になっております。それから昭和二十年、戦後です、二十年から二十三年、三年間で二十五万九千人、何はともあれ戦中、戦後の大量雇用、解雇の原因となつてしまつたと言つても過言ではないと思ひます。そこで、最終的な国鉄問題でございまして、

歴史を振り返るのも意味があるかと思つて見てみたわけでごさいます。戦後の歴史の中で最も深刻な事件が起こつたのは第三次吉田内閣の時代でございまして、昭和二十四年五月三十日、十万人以上の人員整理、これも若年層を中心に人員整理をするという法律が成立をいたしました。二カ月の短期間の間に事件が連続してございまして、その記録が残つておりますが、その二十四年のころは国鉄がストを決行して拡大しつゝあつたわけでごさいますけれども、六月の十日に東神奈川で人民電車事件が発生してございまして、翌日、マッ

カーサー総司令部からストの中止勧告が行われております。六月の三十日は、福島県の平警察署が占拠されておる、いわゆる平事件が発生いたしております。七月一日、問題の第一次人員整理基準、九万五千人が発表されたわけですね。その四日後の七月五日に、初代国鉄総裁下山事件が発生いたしております。その死因の真相はいまだにぞろぞろと

言われておりますけれども、それから七月の十二日に第二次人員整理六万二千人が発表され、その三日後には、七月の十五日、三鷹で無人電車が暴走してございまして、いわゆる三鷹事件発生で、死傷二十人という記録があります。

このように不祥な事件が続々と発生しているわけでごさいます。当時は戦後の混乱期、あるいは思想的にも右と左とに真つ二つに對立して激突している時代ではございまして、時代は、歴史は繰り返されるということわざもありませう。既に過激派による鉄道妨害の同時多発事件も起こつてございまして、二、三日前にも変な事件が起

つてございまして、また、きょうの新聞報道等にも「中核派の地雷工場摘発」というような記事まで出てございまして、最後の国鉄総裁という立場での杉浦国鉄総裁と総理にいかなる心境、心構えで対処なさうと思ひます。

○杉浦説明員 昭和二十四年の当時の混乱、私も記憶に新しいところでごさいます。当時の社会事情、大変な情勢であつたということ、それ

から当時の九万人近くの大量の解雇という非常に端的な政策がとられたということ等を背景といたしましてそうした事故が起こつたということでごさいます。現時点、合理化の進展という意味におきましては同じでございまして、そのやり方につきましましては、政府を挙げまして雇用の確保という問題を非常に重要な問題としてとらえて、総理を初め全政府がそうした面での御支援をいただいております。私も、一人も路頭に迷わせないということを基本的な方針といたしまして、職員の気持ちを安心させるように日夜苦勞してございまして、

そうした面、安全の問題、あるいは社会的ないろいろな事件というものがあるのは社会的なあるいは雇用の問題について万が一そうした原因があつては絶対ならぬというふうに私は思つてございまして、万般の施策を通じて懸命の努力をしていこうと思ひます。そして安全問題は、これは私どもの交通事業者の最大の使命でございまして、大きな事故はもう絶対に起こさないという方針で、今臨んでおるところでございまして、

○中曾根内閣総理大臣 百十一年に及びます国鉄の歴史を想起して、先輩たちの御努力に心から敬意を表したいと思います。

人員整理の問題は最も大事な問題であり、政府としても最大の注意をもちつて万全の措置を講じておるところでございまして、秩序整然として、そしてこの対象になる方々の生活に不安を与えないように、あらゆる方面に目を配り気を配りながら、我々としては最大限の努力を傾けてまいりたいと考えて、これが秩序整然として行われるように念願いたしております。

○大橋委員 それで、国鉄総裁にもう一度お尋ねいたしますが、今、分割民営に対する国民世論は大枠七〇%以上が賛成の意を表しているわけでごさいます。肝心の国鉄職員の内部は一体どうなつていっているのだらうか。

実は、先日行われました国労の臨時全国大会では、非常にそういう意味では遺憾な結果になつて

いるように見ているわけですが、総裁としてはこの辺はどのように考え、努力なさろうとされているか、お尋ねしたいと思います。

○杉浦説明員 国鉄の職員数は、現在二十八万人、大変な数でございます。例えば巨大大タンカーというようなものが方向転換を今やろうとしておられるわけですが、なかなか一朝一夕にはまいりませんが、一生懸命改革の必要性、雇用の安定の問題につきまして職員に語りかけをしておられるところでございまして、職員の対応におきましても、企業人教育、あるいは既に行っております一般の企業への派遣とか、あるいは直営売店を自分で経営するというような事柄の行為を通じて、各職員も民間的な経営はどういうものか、現在と比較してどういふ問題があるかというようなことを次第に自覚をしつつある状態でございます。

○改革の意識の問題につきまして、最近若手の諸君なりあるいはまた管理者の諸君が、みずから各地域におきまして国鉄改革に重大な関心を持っていろいろな集いを開催をしているということがあるわけでございます。全国的にそうした意識の問題は非常に高まりがあるというふうに思います。

今お話しの組合の問題でございますが、労使関係、こういった時期でございますので何よりも信頼関係を置きたいということで、各組合に私は一生懸命呼びかけをしておるところでございますが、各組合のいろいろな主義主張がございまして、こうした面での反応の早いところと遅いところがございます。

最近の国労の動きにつきましても、ようやく新しい方向へ転換しようという動きが前の主流派の間で大変光が見えたことは非常に喜ばしいというふうにおっしゃっていただいておりますが、せんだつての臨時大会におきましては、そうした方向が一応とんざしたということは非常に残念であるわけでございます。私も、組合との信頼関係を今後とも築き上げたいということで、各組合に対して今まで以上にお話し合いを進め

て理解を深めたいというふうにお考えであるとでございます。

○大橋委員 しつかり努力してもらわないと、これまで国労の中でも一生懸命今の方向に同調していかうという動きがあったわけでございますから、その方々の努力が無にならないようによろしくお願いしたいと思います。

再建監理委員会、六十年七月二十六日付の「国鉄改革に関する意見」の最後のところに「変革の苦しみ乗り越えて国鉄の過去を清算し、将来にわたる鉄道の役割を十分に果たし得る体制を確立して、百年の歴史を有する国民的財産を健全な姿で次の世代に引き渡すことが我々の世代の責務である」と考へる。これはまさに全体の意見がここに述べられていると思います。そういうことで次に移りたいと思います。

まず二番目のお金の問題、借金と資産の処理の関係になるわけですが、清算事業団が処理すべき長期債務のうち二十三兆一千億の財源についてでございます。これはいづれどんな形で確保されるのかということがこれまでも論議されてきたわけでございますが、いまだに定かではございません。土地の売却収入あるいは株式売却収入、そして国民負担によつてその二十三兆一千億円があてがわれることになっているわけでございますけれども、その処理財源というものは実際的には裏づけのない単なる計画予算案であると言われるものでないかと思ふのです。そのことがこれまでの論議でもかなり進んできたわけでございますが、私がもう一つ非常に不思議に思っていることは、あと半年後に来ている、法律が成立した場合の話ですけれども、六十二年度から新発足する清算事業団の収支見通しが非常にあいまいだということでありまして、それこそ半年後に迫った新会社の収支の見通しがあいまいだということとは、いかに皆さんの内容であるかを証明することになるわけでございますが、それを申し上げますと、支出の方は長期債務償還額で一兆六千億、余剰人員対策で三千七百億、三島基金、土地造

成費などで小計で二兆八千三百億円と計上されておりますことに對しまして、収入の方がさっぱりです。土地売却で三千億円、新幹線をリースする保有機構からの返済金で二千三百億円、その他九百億円、小計六千二百億円、全然話にならないわけでございます。財投資金から借り入れ一兆五百億が計画されたようでございますけれども、それでも一兆一千六百億円というのが不足しているわけでございますが、こんな収支の立て方があるのでしょうか。

○橋本國務大臣 今大橋委員からの御指摘であります。確かに私も六十二年度の予算編成のための概算要求におきまして、収支見通しをはじきました上で来年度の概算要求をいたしております。そしてその中で御指摘のように補助金及び民間借入金に未定の要求をいたしております。

ただ、これは委員よく御承知のとおり、財政投融資で一兆五百億を計上し、まさに民間借入れ等が一体どの程度まで可能なものなのか、その辺は現時点においては定かではございません。また、全体の中におきまして補助金としてどれだけを受け入れるべきかにつきましても、全体の財政需要の中におきまして、今後予算編成の過程で財政当局と自身が折衝すべき項目であります。ですから、決して要求自体は皆さんのものではありませんが、これは私は予算編成に向かうそのプロセスとしての概算要求でありますから、御理解をいただきたいと思ふのであります。

○大橋委員 今の御答弁では納得しかねます。と申しますのは、今も申しましたように、もう法律が成立すれば六十二年から発足する新会社の収支見通しでありまして、一兆一千六百億円というのをごとからどう対処されるのか、いまだに定かでない。恐らく一般会計からと民間からの借入れになるんであらうと思ふわけですが、その内容もまだ明確ではないんですか。

○橋本國務大臣 支出の方は、委員先ほどお述べになりましたとおり明らかに数字は出ておりま

す。そして収入の方、多少細かく申し上げますならば、新幹線保有機構収入の二千三百三十二億というものはまさにそのとりの数字であります。土地売却収入の三千億というものはいわば清算事業団が三千三百三十ヘクタールの売却資産を受け入れ、今後処分をしていきますその初年度として売却可能数字をはじき出したものであります。また、雑収入六百四十三億という中には、例えば派遣職員一万人の負担金受け入れとして百四十億円、あるいは新事業体から受け入れます市町村納付金負担受け入れ三百七十三億円、租税公課負担受け入れ、これも新事業体からの受け入れでございますが、百三億円、また一般会計からの受け入れ額をいたしまして、御承知のとおり戦傷病者の割引がございまして、それに係る受け入れで十七億円、不用になりました車両の売却収入として十億円。また一般会計からの補助金として特定地方交通線交付金を二百四十一億円計上いたしております。これが六千二百六十六億円の内訳であります。

ですから、その残余の部分で委員が御指摘として、けしからぬとおしかりを受けますけれども、この財政投融資の額そのものも実は変動の可能性を持つておる数字であることは御承知のとおりでありまして、まさに予算編成の結果確定をいたしますべき金額として補助金について未定であります。民間借入金等についても未定を立てておりますこと自体が皆さんの資金計画とおしかりを受けるのは当たらないかと私は考えております。

○大橋委員 今る御説明申されましたけれども、それは六千二百億円の説明でありまして、私が今お尋ねしているのは一兆一千六百億円をどうするんだ、この不足額をどうするんだ。それは清算してみなきゃわからない内容だから今のところ――そうじゃないの。

○橋本國務大臣 私の言葉が足りなかったかもしれません。清算ではございませんで、これは予算編成の過程において財政当局との折衝の結果補助金として幾らを受け入れるか、また民間借入金

がどの程度までいけるかということを確認したいと申し上げたわけでありまして、要求の段階としての未定要求であるというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○大橋委員 それでは百歩譲りまして、この一兆一千六百億はいつの時点までにはつきりするんですか。

○橋本國務大臣 予算編成の最終段階までにはこれは当然確定をいたさなければなりません。

○大橋委員 じゃ次に移りますが、処理すべき長期債務等の配分の中で、事業団における処理の内容容として年金負担等として五兆円が計上されておりますが、これはいかなる内容のものであるか、説明願ひたいと思ひます。

○林政府委員 お答え申し上げます。

年金負担等五兆円でございますが、その中の一つは追加費用でございます。昭和三十一年以前の給付に対するものでございますが、これが四兆八千億でございます。それからもう一つは公経済負担の清算金でございます。これが約二千億というふうに見込んでおります。それからもう一つは恩給負担金としまして一千億ということで、年金関係、これらにつきましては、新会社から切り離して清算事業団の方で処理をするという計画でございます。

○大橋委員 簡単に申し上げますと、整理資源に対する費用について清算事業団が五兆円、今おっしゃったのは四兆八千億ですが、それがいわゆる年金現価として積まれたんだと理解してよろしいですか。

○林政府委員 おっしゃるとおりでございます。まして、六十二年以降、いわゆる昭和三十一年以前の給付原因が解消しますまでの毎年の給付を六十二年の時点に、年金現額に換算をして計上をしたものでございます。

○大橋委員 追加費用は、その整理資源として五兆円が計上され、年金現価としてとられたんだという話でございますが、これはいつかの時点で五兆円がファンドされるといふふうに理解してよろしいですか。

しいですか。

○林政府委員 現実にファンドされるといいますよりは、六十二年の時点で四兆八千億の年金現額というものに換算をいたしまして、そしてそれだけの債務を清算事業団がその時点で負う、これについては、当然六十二年以降毎年五千億弱の支払いがあるわけでございますが、それは逐次減っていくということでありまして、現実の支出は毎年毎年出てくるわけでございます。したがって、六十二年の時点で四兆八千億の債務を清算事業団が負担しておけば、それについては最終的にいわれる追加費用の支払いは可能であるということでございます。

○大橋委員 運輸大臣、今お話があったのですが、大蔵大臣がいかにもしませんね、整理資源としての年金現価である、年金現価というのは当然ファンドして、そこから生み出される利益も換算しながら、将来にわたって支払いが可能であるというふうな計算されるわけでございまして、もしその利益が生み出せないような状況であれば年金現価という言葉は当たらないのじゃないか。今清算事業団に四兆八千億担当として責任を持たせるんだという話はわかるわけでございしますが、もしファンドしなければ利子分がまた不足していくわけですから、収支の数字がまた変わってくるわけですね。その点いかがですか。

○橋本國務大臣 今、林総括審議官からお答えをいたしましたように、この仕組みは、ファンドを形成して、その運用によって処置していくという形をとっておりません。むしろ、将来にわたっての整理資源に必要な額、それ自体を債務として清算事業団が受け入れる、そしてそれを今後において償還をしていくというやり方でありまして、この方式はこの方式で私は成立をいたすものと思ひます。

○大橋委員 そうしますと、恐らくファンドしなければ不足額が出てくるわけでございまして、その不足額についてはまた借り入れをやらねばならぬ、ということになると、全体のいわゆる総額も

変わってきますし、また事業団において処理する、担当する額も当然変わっていくということでございますね。

○橋本國務大臣 と申しますよりも、将来にわたっての整理資源に係る債務を一括して清算事業団に計上したわけでありまして、その数字自体が問題なのではなくて、むしろ今後各年度ごとに償還していきまます数字が予定どおり償還されなかった場合には将来にわたってその債務が存続をする、そういうふうな考えた方が素直ではないでしょうか。

○大橋委員 私が最初に、このお金は年金現価でしようかと聞いたら、そうでございます。年金現価というのは先ほど申しましたように過去勤務債務に対する支払いの原資でございますから、当然それは利子が生み出せる計算として成り立っているわけですから、そういう意味からいって少しおかしいのじゃないかということをおっしゃっております。これは議論が合ひ合いませんので、次に移らしていただきます。

順番からいきますと人の問題に入りましたので、ついでに退職していく方々の問題を取り上げてみたいと思ひます。

国鉄年金財政と国鉄の自助努力の問題をお尋ねしたいわけでございますが、その前に、国鉄職員で退職して現在年金を受けている人はどのくらいいるのかお尋ねしたいと思ひます。——では、私の方で調べてありますから言いますので、もし間違いがあれば訂正をしてください。六十年代末で四十四万三千人というふうに理解しておりますが、もし間違いがあれば後で訂正してください。

このように大変な対象者がいるわけですね。と同時に、これからは続々と退職して老齢年金を受け得る立場になるわけでございますが、年金は給与所得ということで課税の対象にされていることは承知しておりますが、問題は、六十五歳以上の高齢者に対しては優遇措置が講じられているわけですね。しかしながら、今政府の方では課税強化の内

容でいろいろ検討されているわけでございます。今の検討のまま実施されまますと、例えば厚生年金の例をとりますと、今夫婦で平均年収百八十万になつてはいるはずですが、月に十五万です。ということは、今度の課税強化が実施されたとすれば九ヶ月間分が税金に持つていかれる、一ヶ月間は飲まず食わずで暮らさなさいという形になるわけでございます。厚生省においても年金と税金の研究が設けられたと聞いておりますけれども、結論は出たのでしょうか。その辺は検討されたのかどうか、あわせてお答え願ひたいと思ひます。

○水田政府委員 お答え申し上げます。

税につきましてはやはり税金の論理だけではなく社会保障の論理も十分踏まえて検討してもらう必要があると私も考えております。ことしの二月からその両面にわたって造詣の深い学者の方々に集まっていたいただきまして年金税制に関する研究会というものをつくりました。その中には、政府税調で御活躍いただいている大阪大学の藤田先生であるとか東大の貝塚先生にも御参加いただきまして、ことしの九月に厚生大臣に「公的年金税制のあり方について」の御提言をいただいております。

その主たる内容を簡単に申し上げてみますと、皆年金になりまして四半世紀も過ぎてこれから本格的な年金時代を迎えるに当たって、高齢者の生活維持を図る上で年金制度が果たしている役割を十分認識しながら年金に対する課税制度というものを考えていくべきであるというのが基本的な基調になつております。

時間がございませんでかいつまんで申し上げますと、高齢者は収入、支出の両面から生活条件に制約がある、しかも、退職後二十年に及ぶ老後生活というものが一般化している中で、生活基盤を賄うに足る終身給付をその実質的価値を維持しつつ保障する年金制度というものが今後とも重要であり、こういう観点に立つて年金税制について配慮すべき点としましては、国民的な制度として確立している公的年金については、その給付費が

こういう観点から、**公的年金にふさわしい税制**のあり方としては、**今申し上げました老後の生活維持の基盤を支えるものとして、いわゆる社会連帯の合意のもとに設定された標準的年金額、六十一年度価格で二百二十万までは課税が及ばないよう**にすべきだ。このことが**公的年金に対する国民の信頼を得るゆえんでもある**。また、この標準的な年金額を上回る**公的年金についても、現に年金に依存して生活を維持している人が課税強化によつて生活設計に新たな負担を生じること**は適切ではない。この二点について集約をしていただいたいということでございます。

そこで、これは総理によく理解していただきたいし、また認識を同じにしたいと思つてゐるところでございますが、我が国の公的年金に対する基本的な部分ですね。この認識をまず合わせたいと思ふのですけれども、基礎年金の導入に際しまして、二十一世紀に向けて長期的、安定的な公的年

また、総付率の六九％は予測されておりました。ピーク時の八三％を大幅に抑制したということ、当時は非常に不満の声、反対の声が強かったわけでございますが、負担のことを考えるとやむを得ないのではないかなということと法律が成立をして、ここの四月一日に基礎年金が導入された形で出発をしたわけです。これはそのままお認めいただけたと思いますが、いかがでしょうか。

年金の問題につきましては、政府も公的年金の統合ということから打ち出しまして、今まで公社等を中心に努力をし、国家公務員あるいは公社あるいは地方公共団体、国、府県、市町村、そういうようなものを対象にいろいろな統合について努力してきたところでございます。その中にやはり国鉄の年金問題というものを助けないければならぬという頭も必ずしもないとは言えないのであります。その一環といたしまして基礎年金あるいは二階建て年金、そういうような形で大きな変革をもくろみつつ前進してきたところでございますが、既定の方針に従いましてそれらの年金の大改革は進めてまいるつもりであり、かつまた国鉄の問題

○大橋委員　今私が聞かんとしたところとちよつとずれております。というのは、基礎年金を導入して、二十一世紀の年金を決めるに当たつて社会保障年金としての水準を決定しましたよ、それは今申しましたように年額二百一十四千四百円になつた、これはもうぎりぎりのいわゆる社会保障年金としての長期安定的な年金として二十一世紀に向かつての内容で設定したんですよ、これは社会保険年金です、きりぎりの線ですからこれに食ひ込むような課税がなされないようにお願いしたい

○中曾根内閣総理大臣　その趣旨に沿って今後も努力していきたいと思つておるところであります。

いますが、とにかく高齢者というのは稼働能力がございませぬ。それから心身の機能が低下をいたしておりますし、また加齢に伴う出費の増大あるいは生活維持の不安、安定性が問題にされる状況にあるわけですから、言うならば非常に弱い立場の方々です。その六十五歳以上の夫婦が現在では年金額は百八十万円です。月に十五万円。まではせめて非課税にしていきたい。今いろいろ税制調査会の方で研究されているようでございまして、また報告があっているかもしれません、それはそれなりとして、今言った分だけは絶対に課税強化しない、また、それ以上ふえる分については現行の内容よりも強化されないようにし

○水田政府委員 先ほどお答えしました年金税制に関する研究会の御提言にありますように、今回の年金改革で設定されました六十一年度価格で標準的な年金額年額二百二十万、それから、それを超えるものについても現行よりも課税強化にならないようにという線を出していただいておりますので、私も、その線に沿って財政当局にこれからも理解を求め、協力をしていただくように努力をしてまいりたい、このように考えておる次第でございます。

ございます。これという結論がもちろんまだ出て
まいったわけではございませんが、私の承知して
いるところでは、税制調査会では、そういうふう

化するとか、どういう考え方で整理をしたらいいかということを検討しておられるというふうに承知をしておりますけれども、ただいまのところ結論が出たわけではございませんで、その答申を待ちまして考えてみたいと思っております。

○大橋委員 きょうの我々の要望もすっかり胸に入れたながら最終的な判断をしていただきたいことを強く要望しておきます。

何といひましても、今後生活年金だとかあつるいは恩給に一〇〇％依存している人がどのくらいいるだろうかという調査が五十九年度も行われただけですけれども、そのときも四一・九％だったか非常に高い率ですね。いよいよそれがふえて

きていゝるんではないかと思うわけでございますが、老後生活、いわゆる社会保障としての所得を年金にいかにか依存しているかということを十分承知していただきたいと思ひます。

それでは次に移りますが、国鉄年金に關して六十一年の十月十一日に「国鉄改革のための基本方針」という閣議決定が行われております。また、六十一年の十一月二十八日に連合審査の際に政府統一見解というのが出されておりますが、この閣議決定とか統一見解というものはどの程度の權威があるものだろうか、非常に私は今疑問を抱いていゝるところでございますので、まず初めに總理にその辺をお伺ひしておきたいと思ひます。

○中曾根内閣總理大臣 先ほど申し上げましたように、閣議決定及び統一見解の線に沿つて誠意を持つて努力してまいりたいと思ひておるところでございます。

○大橋委員 これは、言うならば國民に対する公約だと思ふのですが、いかがですか。

○中曾根内閣總理大臣 政府としての考え方を國民の皆様方にお示しした、そういうつもりでおります。

○大橋委員 コウヤクといつても薬のこゝろ薬ははがされまゝけれども、皆さんのこゝろした統一見解だとか閣議決定というものは難なものではないことは十分御承知のほうでございますので、その立場から御質問申し上げます。

国鉄の自助努力ということがよく言われておりますが、職員は、再度にわたつて給付の引き下げ等が行われているわけでございまして、私は、国鉄全体云々ではなくて、国鉄の職員そのものの立場から見た自助努力はもう十分限界ぎりぎりまでなされていゝるに思ふのでございまして、これまでどのような自助努力で職員の給付引き下げが行われたか説明願ひたいと思ひます。

○篠沢政府委員 お答え申し上げます。

先生御指摘の国鉄職員における自助努力ということになりますと二つあるかと思ひます。長い歴史の中でのいろいろな努力はあつたわけでござい

ますが、特に大きなものとして二つ申し上げたいと存じます。

一つは、五十九年四月でございまして、例の制度統合の際の措置でございます。このときには、五十九年度以降、他の共済に比べて国鉄共済の年金水準が一割程度低くなるまで年金額のスライドを行わないといふことを一つしてあります。同時に、このときには国鉄の組合員の掛金率が千分の百二まで引き上げられております。これは本俸ベースでございまして、現在では標準報酬ベースで話をしておりますから、標準報酬ベースに直しますと千分の八十四・九五といふところまで、かなり高い数字でございまして、引き上げをしたわけでございまして。

それから第二番目には、御承知のとおり、本年四月に共済年金全体の制度改正が決定をいたしました。昨年の年末の臨時国会で法案が成立いたしました。この際にはいわゆる職域年金の相当部分といふものを国鉄については設けないといふことになつたいたしました。それからまた、いわゆるみなし従前額保障と申しますか、これは国鉄については御遠慮いただこう、こういったような措置はとつておるわけでございまして。

○大橋委員 たしか昭和五十八年に公共企業体職員共済は国家公務員共済年金に吸収されたわけですね。それまでは国鉄共済は有利な立場にいたつてございまして、国家公務員共済並みに抑えられた。その上にまた一〇%ほどのカットを受けたわけでございまして。また次に、基礎年金導入の際、官民格差の是正という一環から基礎年金が共済にも導入されたわけですが、これは、共済年金も基本的に厚生年金並みに抑え込まれたわけですね。ただし、共済年金は公務員の特長性といふことで、職域部分が、新厚生年金部分の二〇%が上乘せされたわけですね。しかし、国鉄職員の皆さんはこの上乘せも、職域部分もカットされたわけですね。そして保険料はこれまでない高い保険料を取られるようになっております。今共済年金の中

ではトップですが、八十四・九五となつておりますね。したがひまして、私は、国鉄職員の自助努力はもう限界ぎりぎりまで行われていると判断するわけでございまして、この点いかがですか。

○篠沢政府委員 お答えいたします。

国鉄職員の自助努力は、おっしゃいますように相当厳しい状況に、共済年金に比べてましてそこまですべての面でございまして、これは事実でございます。しかし、その問題を踏まえまして今後その点をどう考えるかといふことになりまして、こゝういった掛金の状況でございましてか給付の状況でございましてか、いろいろ国鉄共済年金の実態を踏まえながらに検討していくべき問題ではないかといふふうな考へておるわけでござい

○大橋委員 実は先ほどの統一見解のときにも、今後は国鉄の自助努力と國の負担も含め、諸般の問題を検討して収支が整うように努力していきま

すといふ趣旨が述べられていゝるわけでございまして、国鉄年金がそもそもこんなに苦しい状況になつてきたのは、先ほどから議論しておりました整理資源に相当する財源を、本来ならば恩給期間の問題等ですから國が面倒を見なければならぬ問題を国鉄の運賃に依存した、肩がわりした格好になつてきたわけですね。

私なりにちよつと調べてみたわけでございまして、例えば昭和五十年、国鉄の給付総額は一千八百二十九億圓だつたわけですね。それから五十二年は整理資源なんですよ。それから五十二年も五十二年も五十二年も、今資料を持っておりますけれども、ほとんどの金額は、五十五年は総額で四千三百三十五億圓でございまして、その中の二千七百三十七億圓は整理資源関係なんですね。これは七〇%までいゝておりません。六三・一%には落ちておりますけれども、長い間そういうことで、国鉄の運賃ではなくて國が当然面倒を見てなければならぬそういう内容を国鉄の方に背負わせたわけですから、国鉄年金が苦しくなつていくのは当然のことござい

ます。そして今申しましたように、職員の方の自助努力はなされてきたわけですから、これからはいよいよ國の責任でこの不足額を埋めてもらわなければならぬと思ひわけでございまして、いかがでございますか。大蔵大臣。

○宮澤國務大臣 先ほどお話しした自助努力ということについては確かに非常に厳しい努力をしてもらつておることはそのとおりと思ひます。が、さりとてこの問題全部が片づいたわけでもないこともよく御存じのとおりでございまして、したがひまして、十一月二十八日に申し上げましたように、これは六十四年度までの分はともかく支払いに支障がないように考へていかなければならぬ。六十五年以降はさらにその後を検討いたします。前段につきましては、本年度中に諸般の情勢も考えながら結論を出す、こゝういふふうな申し上げておるわけでございまして。

○大橋委員 そこで具体的にお尋ねしますが、国鉄年金が国家公務員共済年金に助けられていゝるわけでございまして、六十年から六十四年度は財政調整がなされたわけですね。それでようやく収支均衡してゐるところだつたわけでございまして、今回の国鉄改革で十万人以上も削減することゝがわかりまして、均衡してゐた収支に対して年平均約七百億圓が不足してゐる格好になつたわけですね。この問題についてだれがどのようにして穴埋めをするのでしょうか。

○宮澤國務大臣 昨年の十一月二十八日に統一見解を申し上げまして、關係の閣僚が本年度中にこの答えを出さなければならぬと申したので、協議を続けておりました。運輸大臣と官房長官と年金担当大臣と私でございまして、ただいま仰せられましたようなこともその際私どもの検討の対象になつておるわけでございまして、ただいまのところまだ結論を出していません。

○大橋委員 要するに、六十年から六十四年度の内容は三十二万人だつたのがもう二十一万五千人に減つていくんだということから、年七百億圓も

赤字が出てくるわけですね。その後六十五年以降、またどうなるのだろうか。いよいよ問題になるわけですよ。というのは、今言うように、この不足分をまさか職員に求めるわけにはいかぬでしょう、もうこれ以上は、そうなつてきまうと、国で面倒見なければならぬ、また国が面倒見るべきだということ、先ほど当然国鉄の運賃で面倒見なくていい内容を見てきたわけですから、この際は国の方で面倒見てくださるということ、今、私申し上げようとしているわけです。

さて、先ほどの五兆円の整理資源に対する年金現価が清算事業団の方で担当されるということ、この分については一応めどがついたと見ましよう。しかし三十一一年七月以降のいわゆる公企体の新法以後の支払いについては、全く問題が出てきております。私は、今の国鉄の年金財政は恐らくゼロに等しい、こういうふうに判断しております。今の積立金の残高、恐らく四千二百二十億だと理解しておりますが、いかがですか。

○篠沢政府委員 四千二百億弱と理解しております。

○大橋委員 この中で恐らく住宅ローンに一千億、そしてまた債券の方で一千億が出る形になっておりますので、直ちにこれは利用できないわけですね。そうしますと、この手当てをしない限りは四千億もないわけでございます、年金の財政の立場から見えていきますともうないに等しいわけですね。これ一体どうするんだということなんです、総理、これをどうしていったらいいのでしょうか。

○宮澤国務大臣 ないに等しいとも申し上げられないのでありまして、中に流動性のちよつと乏しい部分があるという事は言われましたとおりと思いますが、これから六十四年度までの間でございまして、その中でできるだけ流動性のあるものから、そしてまた流動性の乏しいものは流動性をつけるという努力は、これはもうしなければならぬことだと思ひます。

○大橋委員 では、もう一つお尋ねしますが、国

鉄年金の財源がなくなつてきた、自助努力で職員の方にはそれなりに辛抱してもらつた、しかし、先ほどの統一見解ではございせんが、自助努力の中には国の負担も含めて、こういうことがあるわけではございせん、今後は必ず国の責任でそれを賄つていくことも考える、こういうふうな理解してよろしいですか。

○宮澤国務大臣 ただいま積立金のことをお話しになつたわけではございせんから、そういうことについて最も最善の努力をいたさなければならぬ、ただいま私も閣僚が何度か協議をいたしておりますことは、最終的に昨年の十一月二十八日の統一見解で申し上げましたようなこと、すなわち六十四年度までの支払いには支障を生じないやうに処置をいたしますということにつきましては、これは統一見解のとおり守つてまいらなければならぬと思ひます。

○大橋委員 監理委員会がつまり長期債務の整理の仕方を示しまして、清算事業団の方でこれだけのものは責任を持って処理していきます、こう決まつてはいるわけですね。その中で先ほどの整理資源に対する五兆円何らかの問題も決められて、その三十一一年七月以前の問題はこれはそれなりに処理されたと理解するわけではございせんが、その後については先ほど申しましたやうな非常に乏しい財源でしかないわけですね。

そこでお尋ねしたいわけではございせんが、国の責任も含めるわけではございせん、恐らく今の国鉄資産が売却されることになってきているわけではございせんが、そういうものが年金財政の中に配慮されるのかどうか、いかがでしょうか。

○宮澤国務大臣 共済の六十四年度までの問題を具体的にどのやうに処置するかという事は、先ほど申しましたやうに今年度の末までに閣僚間で結論を出しまして支払いに支障のないやうにいたしますという事は統一見解で申し上げておりますところではございまして、これはそのやうに誠実に結論を出してまいります。

ところで、これはやはり一種の長期債務であらうとおつしやる点については、それはもうそういうことでございまいしょうから、そういう意味で資産の処分と無関係ではない、そういうことは申し上げることができると思ひます。つまり、考え方の問題といたしまして無関係とは申し上げない、こういうことだと思ひます。

○大橋委員 私は今聞きたいことは、整理資源の方は清算事業団の方で責任を持つてくださるということになつて安心でございせんが、あと、肝心の三十一一年七月以降の職員の皆さんの今後の年金財源がどうなつていくのか。今言つたやうにもうほとんどなくなつてきている状態にあるわけではございせん、その財源について、今言つたやうに、整理されている国鉄の土地、その収入等を充てる考えはないのか。

というのは、この前の統一見解が出されるときの質疑応答を見てまいりました、前の大蔵大臣がその資産の売却等も考えられまうという趣旨のことを発言しているわけですね。という事は、最初に計画された後に三千三百ヘクタールの追加の土地が出てきたわけですから、これが売れて入つてくるお金は年金の方に回したつていいんじゃないか。確かに国民の負担を軽くしなければならぬという事も重要なことですけれども、年金財政を思つたときに、そちらの方に回してもいいんじゃないかという考えに立つわけではございせんが、その点いかがでしょうか。

○宮澤国務大臣 そのところを先ほど、考え方の問題といたしまして、あるいは観念的にはと申し上げましたやうであります、これはいわゆる長期債務の一つでございまして、長期債務の処理のために国鉄の持つております土地等の処分をできるだけ有効にやつていかなければならぬ、できるだけ国民負担を減らさなければならぬ、という事は御承知のとおり私どもの考えているところではございまして、したがって、そういう資産の処分の結果が長期債務の処理に当然のことながら関係をするという意味におきまして前大臣もそのやうに答弁をしておられるものと思ひます。

います。したがって、ただいま仰せのやうに処分できる土地が三千三百ヘクタールにふえたのでその増分をもつてこの支払いに充てるといったやうなそういう具体的な考え方を申し上げておるのではありません、観念的に長期債務と資産処分との関連を申し上げておるということではございせん。

○大橋委員 いずれにしても国の責任で何とかしなければならぬ状況に追い込まれていることは事実であります。

そこで、六十五年以降の財政がまだ、いよいよ不明であるわけではございせんが、政府の考え方とすれば今後の年金の各制度間の統合で財政調整を図らうという考えのやうでございせんが、これから地方公務員共済もありまして、あるいは最終的には七十年をめどに全般的な統合を図るのだという話ではございせんが、この国鉄年金の赤字に対する国の責任がはつきりしないので幾ら統合しましやう、統合しましやうと言つたつてだれも了解しないではない、納得しないではない、ですから、統合するからには国はこれだけのものをきちんと責任を持つて財源を充てます、したがって制度間統合を了解してください、そういうことでいくならば、むしろ私は昭和七十年を待たずに早くやるべきだという考えがございせんが、この点いかがですか。

○宮澤国務大臣 六十五年以降はさらに問題が難しくなるだらうという事は恐らく仰せられるとおりでございまして、それとの関連もあつて今おつしやいましたやうないろいろな問題が出てくる、その処理の中でこの国鉄の問題が大変に大きな比重を持つておるということ、それも私はおつしやるべきであると思ひますが、実は六十四年度までの問題をきちんと年度末までにはいたさなければならぬ。したがって、六十五年からの問題はその後に鋭意ひとつ詰めてまいらなければならぬと思つております。問題が容易でないであらうという事は御指摘のやうに想像するにたかくございせん。

○大橋委員 総理にも確認をとっておきたいのですが、今国鉄年金財政は非常に厳しい。前回の大改革のときに国家公務員共済等の皆さんに助けられてやっとなってきたわけですが、今度の改革でまた十万人以上の人が計算上変わってくるわけですが、年に七百億の赤字が出てくることははっきりしたわけですね。しかもお金がない、こういう状況にあるわけではございませんか、六十四年度までの年金財政の確立をどんな手法でやっていくか、当然国の責任が明確にされねばならぬわけではございませんか。

と同時に、六十五年度以降の年金財政はまたいよいよ厳しい問題になってきます。給付の面では、先ほど申しましたように全体の整合性が図られたわけですが、負担の面はまだ非常に不均衡でございまして、これを調整していかなければならぬ。その統合の内容でございまして、けれども、総理大臣といたしてもこの点を十分踏まえた上で対処をしていただきたい。御意見を承っております。

○中曾根内閣総理大臣 その点につきましては閣議決定及び政府統一見解も出しておるところでございますから、その趣旨に沿ひまして最善の努力をいたしてまいる所存でございます。

○大橋委員 それでは年金問題はその後で終わりたいと思いますが、次は人の問題でございまして、一番重要な問題だと先ほど申し上げたわけですが、私は今度の国鉄改革の人員整理を見てまいりますと、六十二年度の在籍職員は約二十七万六千人である。そして大きく分けますと、新事業関係に二十一万五千人、清算事業団の方に六万一千人、その中で二万人は希望退職を募るといふ計画のようではございますが、要するに二十一万五千人と六万一千人、大きく振り分けられる作業が行われるわけですが、職員の皆さんは、そのいずれかの労働条件あるいは採用基準についてどういふものがあるのかと当然知りたがっているわけではございますが、これまでの質疑を聞いておきますと、とにかく法律が成立して新会社

にゆだねる以外ないのだ。法律が成立をしたならば準備室を設置する。その準備室が設立委員を決めて、その設立委員は新会社の採用基準、労働条件をそこで決めるのだ。その決められた内容を国鉄の方に提示をする。この提示された内容で国鉄の方は基準、条件に基づいて本人の意思を確かめながら割り振りを決める、そして名簿にまず登録をする。その内容をまた再び設立委員の方に返して、そこで最終的に判断が下され、採否が決まっていくな、こういうふうな話がなされていたと思ひますけれども、私の理解がもし間違つておれば訂正してください。

○橋本国務大臣 概略においてその手順に間違いはございません。

○大橋委員 そこで、私は私なりの提案でございしますが、職員は基本的な労働の問題それから職業選択の自由ということもございまして、自分が今後行くべきところの労働条件とか採用基準等を知らなければならない、今言うように法律を盾にとつて、今の段階ではどうにもならぬとおっしゃるならば、今の労使の協議の場において、少なくとも準備室に提示できる参考意見のまとめといひますか、そういうものはやるべきではないか。少なくともその程度のことをやらないと、職員の皆さんの意見とか意思は全くどこにも反映されないんじゃないかという不満とか不信が残ります。いかがでしょうか。

○橋本国務大臣 今の御提案そのものは、率直に申し上げて大変無理なお話をなさつておると私は思ひます。

というのは、この法律が通らなければ、この法律によつて生まれる新会社そのものは存在しないわけでありまして、そして、それぞれの新会社の設立委員はそれぞれの会社の置かれる立場あるいは地域の実態等を踏まえてそれぞれの計画を組むわけでありまして、その作業を現在の国鉄が行うということとは私は大変おかしいことだと思ひます。まずこれが第一点であります。

それと同時に、私の方からぜひこの機会にお願

いを申し上げたいのは、今職員が不安を持つというお話をされました。私もそのとおりだと思ひます。だからこそ私もこの国会で一日も早く成立をさせていたが、すべてがはつきりと職員の前に提示できるようにさせていただきたいとお願ひを申し上げているわけでありまして。

そして私も今考えております作業手順、先ほど委員お述べになりましたとおりであります。労働条件、採用基準の決定がされました時点から職員の配属希望調査を開始し、調査表に希望を記入していただくわけでありまして、私も実はこれに三、五週間の時間を考えております。

これは第一次の広域配転をいたしましたときにも、実は御両親が特別養護老人ホームに入つておられるために、変わる意思はあるけれども変わつた行き先で老人ホームにすぐに入られるとか、あるいは公立の高等学校にお子さんが入学をしておられる、その転校の可能性はどうかといった家庭状況の中で配転に応じられないという結論を出された方々も随分ありました。それだけに私もこれは一生の問題として、その配属希望等の調査に当たられるためにはそれなりの決心の時間、御相談の時間が必要と考えております。それだけにこの時間を三、五週間私どもはとりました。

同時に、それが御本人の意思を全く無視して配属が決められたりすることがないように一人一人に対して、例えば特定の会社の特定の部分に大変希望が集中してしまつたような場合に、それはすべての方の御希望に應ずることはできません。そうなりますと、あなたの第一希望はこうだが、ここにはこういう理由であなたは無理なので第二希望のこちらに移つていただけないかと、そういう御相談の期間を入れて、調査表を締め切つてからいよいよ候補者名簿の作成までに六週間という時間を計算いたしております。私ももとより一番貴重なのはこの時間でありまして、この時間がきちんと我々に与えられさえすれば、今委員が御指摘になりましたような、我々の希望が全くわからぬ、行き先が全くわからぬ、不安で仕方がない

と言われるような声に対しては我々はこたえていける、そのように考えております。

○大橋委員 確かに今度の、分割・民営になるわけ、会社は新しいものでございまして。しかしながら実態的には鉄道がなくなるわけではないのですから、鉄道をそのまま継続するわけですからね。だから鉄道という特殊な仕事場のいろいろな問題がありますので、当然、従来そこに勤めてきた方々の意見というのは非常に重要な問題になるわけですから、そういう意味で労働者の意見が十分反映されるような中身を、つまり労使が話し合つてあつたことだと労働条件とかあるいは採用基準とか厳しいそういうしつかつめらしいものではなくとも、こういうふうにあるべきではないでしょうか、あつてほしいとかいうものを労使の間である程度まとめる必要はないか、こう申し上げているんですよ。

○橋本国務大臣 会社は六十二年四月一日に発足をするわけでありまして、その時点以前に労使は存在しないわけでありまして。六十二年四月一日に会社が発足いたします以前に労使は存在しないのであります。

○大橋委員 余り型にはまつたことを言つてもらつては論議にならぬと思つたのです。事実、労働組合が現にありまして、また使用者の立場に国鉄当局はあるわけですから、ただ形の上でなくなるのであつて、実態はつながつていられるわけですから、そういう意味で言つていられるわけですよ。

○橋本国務大臣 しかし、今の大橋委員の御質問をそのままに肯定するとすれば、むしろ新会社の発足に当たつてのあらゆる設立の準備といふものは、現在の国鉄が恣意的に行わなければその関係は存続をいたしません。現在の国鉄が恣意的に新たな会社の設立を行うのでなければ、その労使関係といふものは存続しないと思ひます。しかし、それでは新たに発足する会社といふものの性格は今までの国鉄と全く変わりのないものになります。そういう状態がいいとは思ひません。ですから設立委員の方々に計画の策定、そうし

た基準の作成というものをお任せをし、いわば国鉄はその意思を受けての補助者の立場で作業をするという形に組み上げてあるわけでありまして、私は機械的に労使が存在しないとして申し上げるわけではなく、まさに新たな会社設立されるわけでありまして、むしろ労使関係が存続を維持するに必要ならば、これは現国鉄と清算事業団においては労使の関係は成立し得ると私も思います。継続する部分はあると思います。しかし、新たに設立されるそれぞれの会社はまさに現在の国鉄の恣意的な設立によってつくられるものであつてはならないと申し上げておきたい。それが労使は存在しないとして申し上げる意味であります。

○大橋委員 今の説明はそれなりに理解できないわけにやございませんが、いずれにしても、現在の職員の心境は、その労働条件ないしはその採用基準についてどういふものかという非常に不安を抱えていることを改めて主張いたしておきますので、その点を十分踏まえた上で配慮していただきたいと思います。

次に、分野別の雇用の場の確保が現在どうなっているかお尋ねしたいと思います。

○中島(眞)政府委員 内閣の雇用対策本部の事務局でございます。

現在まで、六万一千人の目標に對しまして、国が約五千人、それから清算事業団を含めまして特殊法人などで約四千八百人、それから地方公共団体が約九千六百人、以上合計いたしまして、公的部門で約一万九千四百人となります。それから一般産業界が約一万九千七百人、それから国鉄関連企業が約二万一千人でございまして、全体では重複を除きまして約五万九千五百人の採用の申し出がなされている状況でございます。

○大橋委員 基本的に公的部門には三万人ということで打ち出しがなされているわけでございますが、その公的部門の内容をもう少し詳しく御説明願いたいと思います。

○中島(眞)政府委員 公的部門につきましては、国につきましても各省庁それぞれございまして、

六十一年度の採用分につきましてはすべて出そろっておりますが、六十二年分から六十五年当初分につきましては先般九月十二日の閣議決定をもちまして採用すべき割合というのを決めたこととございまして、まだ一部しか出ておりません。そういう状況のもとで六十一年度と六十五年当初までの分も含めまして国の合計が約五千人というところになっておるわけでございます。

それから特殊法人等、これは認可法人を含みますが、清算事業団の方では非事業用地を引き継ぎまして、これに對して基盤整備事業等を行います。そのほか日本電信電話株式会社などから認可法人から六十一年度から六十五年当初分につきましては採用の申し出がございまして、これが約二千三百人でございまして、清算事業団の約二千五百人と合わせまして約四千八百人が特殊法人等の申し出でございまして、

それから地方公共団体につきましては、都道府県それから市町村それから特別区からでございます。都道府県の方が一番進んでおりまして、まだ全部でございせんけれども相当の都道府県からの申し出がございまして、これは六十一年度から六十五年当初まで合計いたしまして約九千六百人の申し出がある状況でございます。

○大橋委員 総理にお尋ねしますが、退職していく、また再就職を願っている皆さんの希望は、とにかく公的部門に行きたい、それから地元が欲しい、地元で公的部門、これが最大の希望ですね。それができない場合は関連企業ということでございまして、一般産業界にはやむを得ずというものが皆さんの本當の気持ちのようでございますので、三万人を公的部門で採用していくんだ、こういうことが早々と打ち出され、また採用率も決められてもう一カ月以上もたつたわけでございますが、私は少なくとも雇用の場の確保、つまり公的部門の地域別、職域別、そういうものは少なくとも月内くらいにまできちっとそろえるくらいの努力をすべ

きではないか。それがはっきりしないと身の振りが、判断がまた変わっていくんではないか。やはり希望に沿った姿での再就職、退職ということにしたいわけでございます。その点総理に少なくとも月内には数の上では地域別等にきちっと把握できるように努力するということの決意をしていただきたいと思います。いかがですか。

○中曾根内閣総理大臣 前にもこの席で国あるいは公共団体の方におかれて、特に国がおかれていてと申し上げまして、それ以後におきましては鋭意努力をしております。本年は採用予定の一四％は国鉄からとるようになり、ということでも数もふやしまして今鋭意各省を督促しておるところで、できるだけ早く一括してまいりたいと考えております。

○大橋委員 とにかく職員の皆さんの気持ちは公的部門、せめて関連企業まで、やむを得ず一般産業界にということになっているわけでございますが、それでは一般産業界は今どの程度把握されておるのでしょうか。

○橋本國務大臣 今一般産業界、一万九千七百名の応募をいただいておりますが、そのうちで一万一千二百名につきましては採用条件等が既に明示をされております。残り八千五百名分につきましては今鋭意その採用条件等を詰めている最中であります。

ただ、大橋委員おっしゃいましたが、私は民間も非常に御努力をいただいておりますし、そしてまた、民間の各分野で国鉄の職員を受け入れようという気持ちも随分広がっております。それから私から言えば、もっとたくさん声をかけていただきたとお願ひしているところではあります。それから、私は必ずしも職員の方、自分に一番ふさわしい職場をということであつて、今お示しになりましたような順位に固定されてはいないと思っております。それだけに民間産業界における雇用の場を一層拡大したいと努力中であります。

○大橋委員 一般産業界に対する希望というのが先ほど言ったように非常に低いわけでございます。で、職員の皆さんが希望するところへ行かぬためには、その職場の選択肢が広いほどその確率は上がってくるわけですから、三倍、四倍と職場の確保をお願いしたいところでございます。

ところで、実はある調査に参りましたら、今円高不況で非常な離職者が続発しているわけでございます。その離職者から実は思ひがけない声がかつたのです。国鉄の改革について、退職あるいは再就職する人に対しては国を挙げて援助がなされているけれども、我々は一体どうなるのだ、こういう手厳しい声がかつたわけでございます。この一般産業界に対する失業者救済には労働省としても当然全力を挙げていると思ひますけれども、国鉄職員のこうした再就職の場の確保とどのように連携をとつてなさっているのか。また、労働省として今の急激な円高による物すごい失業多発、今後も深刻な事態にならうかと思うわけでございますが、どのように対処されていくか、お聞かせ願ひしたいと思います。

○平井國務大臣 お答えいたします。

委員御指摘のように、当面する日本経済の最大の課題というのは雇用問題であると申し上げても間違いない、かように考えております。基本的に雇用対策という問題をとらえた場合どうしても不可欠の問題は、思い切った内需の拡大によりまして景気を刺激し総需要量をふやす、その中で雇用の増加を図つていかなければならぬ。私はもう抜本的な対策だと思つております。その中で一般産業界を取り巻く景気問題、雇用不安が非常に目立っております。労働省は関連する国鉄の雇用安定と申しましようか、雇用確保についてどのような連携をとつておるかということでございますが、現在国民的課題とまで言われております国鉄問題の成否、ずつと政府答弁にもございまして、国にましますこの問題の成否のかぎであらうかと私は思っております。

そこで、国鉄職員再就職を図るためには、ただいま委員が申されましたように、やはり公的部門においてこれは相当の責任を持たなければいかぬ、当然関連企業にもお願いをいたさなければいかぬ、そしてまた御希望の向きがいろいろあるうかと思ひますけれども、一般産業界にもきめ細かく御要請を申し上げてそれなりの雇用の場を確保していかねばならぬと思ひます。

当然のことながら労働省といたしましては各都道府県に設置してございまして再就職促進連絡会議、これを通じて既に関係の経済諸団体にいろいろお願いをいたして雇用の確保に努めておるところでございまして、さらに公共職業安定所において事業主説明会の開催、さらには求人開拓を実施いたしまして、国鉄における雇用対策等の担当者に対する実務研修、この実務研修の実施等の援助、これらの施策の実施に努めておるわけでございまして、当然のことながら、こういう国鉄職員の雇用対策の推進に当たりましては、国鉄本社とはもとよりのこと、各都道府県さらには各安定所と各鉄道管理局段階においても非常に密接な連携を図りながら取り組んでまいっておるところでござい

ます。

さらに今後の問題でございまして、当然非常に必要になってまいります職業訓練、これも国、都道府県を挙げて関係機関におきまして全力を挙げて取り組んでまいりたい。当然既に予算要求もいたしておるところでございまして。

以上が第一点でございまして、いま一つ、一般の非常に円高不況等で離職者も多発しておる、こういう難しい状況の中で一般雇用対策がどうかというお尋ねでございまして、ただいま前段で申し上げましたような内需の喚起ということで先月、既に総合経済対策を発表いたしましたので、その中で労働省といたしまして雇調金の内容について指定基準を緩和していこう、さらに助成率も上げていこうというふうな強化策もとっておるわけでございまして、さらには地域別、業種別に非常な不安もございまして、今後さらに地域対策

これも地域の雇用開発促進という面において具体案を練っておりまして、さらに強力な施策を展開してまいりまして、何が何でも当面する最大の課題である雇用問題につきましても全力を挙げて対応してまいりたい、かように考えております。

○大橋委員 円高不況による失業率は全国で今、従来最高の失業率を示しているときでございまして、造船、石炭あるいは鉄鋼、繊維、北洋漁業等々もその中小企業は今非常に深刻な状態に立ち至っております。恐らくこれから続発するであろう失業者の問題もございまして、国鉄の職員の問題とあわせて万遺憾なきよう、ひとつ最善の努力をお願いしたいところでございまして。

ここで運輸大臣にお願いがございまして、雇用の問題で、九州の方からかなり大阪あるいは東京の方に広域異動していく方がいるわけでございまして、その中で一番気になっていることは高校生の転校の問題なんですね。これは文部省の方もそれなりに配慮をしてくださっていると思うのですが、けれども、特に運輸大臣から文部省との連携をとってもらって、この点を何かしらもらいたいと思ひますが、いかがなものでしょうか。

○橋本国務大臣 御指摘の点は私も非常に気になっておる点でありまして、実は第一期の広域異動を行ないます場合にも、文部省に相当積極的な御協力をいただきました。しかし、不安が残ります、なかなか現実に応募をしてくださる方々の最後にやはり応募断念という一つのポイントは、まさに公立高等学校にお子さんを通わせておられるケースというものが随分あったと思ひます。そして、結果的にまた八十七名、公立高等学校にお子さんを通わせておられる方々で広域異動を受けてくださった方がありまして、随分文部省にも御努力をいただきましたが、実はどうしても十名だけ入学ができませんという事態になり、私学等へのお願いを申し上げておるという実情がござい

ます。それだけに、これからは広域異動ばかりではなく、殊に新会社の設立に向かつて人員の配置をしていきます場合に職場を移っていただくケースも相当出てこようと思ひます。その時点における最も配慮すべき点、先ほど申し上げました御両親を老人ホームに入れておられるといったようなケースとあわせて、私どもとして非常に慎重に考えなければならぬポイントだと思ひます。文部省にも、また老人ホーム等につきましても、厚生省にも十分御協力をいただこうと思ひます。また御協力もいただけると信じております。

○大橋委員 せっかくの努力をお願い申し上げます。

時間がもう迫ってまいりましたので、最後に九州関係の経営見通しについてちょっと確認をしたのでありますけれども、六十二年度の新会社収支見通しの数字がくるくる変わっているような感じがしてなりません。最終的な営業収入その他の内容をちょっと示していただきたいのですが。

○林政府委員 九州会社の六十二年度の経営見通しでございまして、営業収入が千九百九億でございまして、それから、営業費用が千三百七十九億でございまして、その結果として、営業損益が二百七十億の赤字ということでございまして、これに基金を設定して二百八十一億の利息を受け取りますので、結果的には十一億の黒字というのが九州会社の試算結果でございまして。

○大橋委員 私もそう理解していただければ、何か最近事務局が入手した情報によりますと、営業収入の千九百九億が千八百一億に訂正されたように聞いたのですが、そういうことはいいですね。

○林政府委員 私どももちょっと今千八百一億という数字は持っておりませんが、恐らく監理委員会の数字が、これは現在九州会社全体の鉄道、バス、関連事業全部を含めた数字でございまして、けれども、あるいは部門を分けた数字が何かかと思ひますが、後でちょっと調査してみたいと思ひます。正しい数字は千九百九億でございまして。

○大橋委員 それでは後で結構ですので確認をしてみたいのですが、営業損益が三角の二百七十億になつておるのが事務局の方では二百五十六億だ、それから受取利子が二百八十一億のところ

が二百六十七億、こういうふうに変つたように報告を受けたので、変わつていなければ結構だけれども、もし変わつていいる場合は改めて理由を聞かせていただきたいということです。

もう二、三分ありますのでもう一つ最後にお尋ねします。

九州の新会社の旅客運賃、またその運賃の引き上げ率が他の地域に比べて非常に高いという話を聞くわけでございまして、現在の国鉄運賃と比べてどのようになつていくのか、それから将来の引き上げの考えについてどういふふうになつていくのか、お尋ねしたいと思ひます。

○橋本国務大臣 先ほどの数字につきましては、後ほど事務局が調査をいたしました結果を御報告いたします。

また、今般お示しをしております政府試算、六十二年度以降六十六年度までの人口当たりの運賃、料金支払い額の年の平均の上昇を約五%と見込んでおります。ただ、六十二年度発足時は現行の運賃体系がそのまゝいわけでありますから、六十三年度以降ということに実際上はなりません。ただ、国鉄の過去十年間の人口当たりの運賃、料金支払い額の年の平均の上昇率は約九%であります。ですから、この五%という見込みは私どもは決して高過ぎるものとは考えております。

○大橋委員 では、もう時間が参りましたが、最後の最後に要望申し上げます、九州は九州の会社ができるわけですから、九州は九州の会社、現在稼働いたしております北九州にある建物とい設備とい、あるいは陣容、体制とい、全部今機能しているわけでございまして、変なところに持つていかないよう、それは新会社の問題でございまして、ましようけれども、運輸大臣の方から私の気持ちを十分伝えていただきたいと思います。いかがでしょうか。

○橋本国務大臣 私の郷里も実は西日本会社の本社を誘致しろと願ひしております。実はそういう御

継続される事業に必要な資産について、これをわざわざ処分価格に換算し直すという必要はないと私たちは思うところです。

○村山(憲)委員 これは議論してもなかなか回答を得られませんが、借金を返すためという受けとめ方は、これは私の言い方が悪かったかもしれせん。そうじゃなくて、国鉄事業を再生して守っていくためにはこれしかないんだというのがあなたの方の説明ですね。で、ただ処分をするという意味ではなくて、やはり国鉄というものを再生するためにも、国鉄の現状はどうなっているのかということをつかまなければこれは議論のしようがないんじゃないですかという意味で私は聞いていますので、これはいずれにしても何はあるかということとはわからないということを確認しますね。

それからもう一つは、六つの旅客鉄道会社に資産を承継しますね。その資産の承継の仕方は、事業用資産は原則として簿価、関連事業の資産は時価で換算をして承継する、こういうふうな説明されているわけですが、その六つの旅客鉄道会社に承継される資産のうち、簿価で承継されるもの、時価で承継されるもの、その区分はわかりますか。

○林政府委員 簿価で承継されますのは、新しい六つの旅客会社あるいは貨物会社が本来の鉄道あるいはバス等の事業の用に供する資産でございます。時価評価をして承継をさせますのは、例えば駅ビルでございますとか——現在駅ビルに貸しておる敷地でございますね、そういう関連事業用の敷地でありますとか、それからもう一つは、現在国鉄がいろんな会社に出資しておりますけれども、そういう企業に対する出資株式でありますとか、こういうものは時価で評価をして承継をさせるといふことでございます。

○村山(憲)委員 いや、私が聞いているのは、六つの旅客会社だけでいいですから、その六つの旅客会社に承継される資産のうち、例えば九州旅客鉄道株式会社は資産は三千億円ですね。三千億円の資産が承継される。その三千億円の資産の中で、

言うなら簿価で承継されたものが何ば、それから時価で承継されたものが幾らという大まかなその区分だけはわかるんじゃないですか。できればひとつそれを資料に出していただきたい。

○林政府委員 それでは会社別に申し上げましょう。(村山(憲)委員)それは後で資料を出してくればいい」と呼ぶ) それでは後ほど資料を調整しましてお出しいたします。

○村山(憲)委員 では、それはひとつ資料で出してください。

私がそれを申し上げますのは、再建監理委員をいたしております加藤教授がこういうことを言っているわけですね。「新会社に帳簿上の価格で資産が移されれば当然そこには現実の資産価格との差が存在します。すなわち含み資産です。含み資産の有無はその企業の株価に影響します。それが多ければ株価は高くなります。」こういう説明をしているわけですね。その株が高く売れば国民はその分負担が軽減される。ですから、土地と同じように株が幾らで売れるかということは国民負担には大変な影響があるわけですね。したがって、そういう実態がわからないとやはりなかなか判断しにくいというふうに思いますので、ぜひその資料は出してもらいたいと思うのですが、ここで言われているような含み資産というのは大体どの程度あるというふうに考えたらいいますか。

○林政府委員 含み資産というのはどういう意味で使っておられるかよくわからないのですが、いずれにしても、私どもとしては、本来の事業の用に供する資産については、簿価で承継をすることに初めてその会社が健全経営が可能である、要するに健全経営、最大限の効率化をやった上でぎりぎり健全経営を行える限度で簿価であるといふことでありまして、そういう意味では必ずしも含みがあるということではないといふことでございます。今後その会社の経営努力等によりまして収益性が向上していくという場合に、その収益性の向上の原因として何らかの含みがあつたかどうかという問題はあろうかと思いますが、私

どもとしましては、現段階では、簿価で引き継ぐことによってぎりぎり健全経営が確保できる、こういうことでございいますから、そういう意味では、含みが必ずしもあるということではないといふふうに考えております。

○村山(憲)委員 それは、実際に株式会社が株を放出する場合にその株がどの程度の価格になるかということとは、その会社の持っている健全な経営の姿だとか条件とか、いろいろなものが基礎になると思うのです。その場合に、資産がどの程度あるのかというふうなことも当然これは計算の中に入るわけですから、したがって、そういう意味で加藤教授は、簿価で承継されたことによつて仮に時価との資産評価との間に大分差があればそれだけ健全な経営になるといふので、株価は上がる、それを含み資産と言ふ、こういうふうな説明をしていると思うのです。これはまたいざ機会を見て質疑をやりたいと思いますから、先ほど申し上げました資料だけひとつ出していただきたいと思うのです。

それからもう一つは、地方の人たちは、今例えば九州を考えますと、ほとんどのローカル線は赤字ですね。したがって、民営になるところしたローカル線はいずれ廃線になるのではないかと、いうようなことを大変心配をしているわけですね。まず第一にお尋ねしたいことは、北海道、四国、九州、この三島の会社については、六十二年度から、健全経営とはまだいかならないにしても、いずれにしても黒字が計上できる、こういうふうな説明をされているわけですが、今持っておる路線をそのまま引き継いで維持してなおかつ黒字経営でやっていけるということを確認を持って明言できますか。

○橋本國務大臣 委員御承知のとおり、三島の経営につきましても経営安定基金を設けております。そしてその安定基金の金額も、再建監理委員会の試算を詳細にはじき直してみまして、そのままで足りないということから、追加をして今回御審議をいただいております。

特定地方交通線につきましてはこれは転換をしていただかなければなりませんけれども、その他の在来線につきましては、地方線につきましては、私たちは今十一月からスタートをいたします新しいダイヤ、これを一つの振り出しとして、それぞれの地域の方々が使いやすい鉄道というものを目指すことによつて、三島の会社は経営として黒字、最終的に安定基金を入れて黒字になり得る、そしてその中において地方線も存続できる、その確信をいたしております。

○村山(憲)委員 その特定地方交通線との関連で申し上げますと、特定地方交通線は、再建法が二年ないし二年半延長されます。延長ですから効力を持っているわけですね。二年半ぐらいたるとそれはもう廃案になる、そういうことになると思うのですが、今申請中のもの等についてはその再建法の適用で処理をされるわけですか、どうですか、この点は。

○林政府委員 現在、特定地方交通線として、バス転換等を行うという前提で廃止の申請をしておるものがあるわけでございますけれども、これは来年の四月以降その廃止の申請は承継される、引き継がれるということでございます。

○村山(憲)委員 そうしますと、今申請中のものは引き継がれるのだけれども、これは分割された各会社に引き継がれていくわけですか。

○林政府委員 廃止申請中のものにつきましては、来年四月以降六つの旅客会社にその経営が引き継がれるということでありまして、あと、今回の法案によりまして、第一次、第二次地方交通線については二年、それから第三次地方交通線については二年半という期間をかけてバス転換等の手続を協議していただく、そして、その二年ないし二年半の間にその協議が調つてその廃止の許可申請というものがなされた場合には、その後それぞれ六カ月間の期間を置いて実際の転換をしていただく、その場合には、本来の転換交付金あるいはその後五年間のいわゆる欠損等に対する助成というものが継続される、こういうことでございます。

○村山(憲)委員 それとの関連で年度の鉄道事業法の第二十八条を見ますと、「鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。」運輸大臣は、当該休止又は廃止によつて公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除き、前項の許可をしななければならない。こういう規定になっているわけですね。これは、今までのその関係の法律を見ますと、むしろ逆にこういうふうになっているですね。地方鉄道法の第二十七条を見ますと、「地方鉄道業者ハ主務大臣ノ許可ヲ受クルニ非サレハ運輸営業ノ全部又ハ一部ヲ休止シ又ハ廃止スルコトヲ得ス」、むしろ積極的に防衛する側に立っているわけですね。廃止させない側に立っているわけですね。今度の場合は逆にむしろ廃止の方を、奨励と言つては悪いですが、廃止がしやすくなるように認めなければならぬという規定になっているわけですね。そういう意味から申し上げますと、今すぐとていうのではなくても、こういう二十八条との関連を考へてまいりますと、やはりどうしても採算がとれないというようなローカル線は、この規定からすれば廃止の運命になるのではないかと、いうようなことが心配されるわけですが、なぜこういう条文にしたのか、ちよつと御説明いただきたいと思つたのです。

○橋本國務大臣 なぜそのような条文にしたかと言へば、法制局の審査の中で、他の類似の、最近できておりますようなものと全体の符號を合わせたというところであります。私も細部にわたつては存じません。

ただ、今委員が読み上げられましたように、二十八条は、事業の廃止については採算性のものを判断基準としているのはございせん。まさに廃止に伴う公衆の利便の阻害状況というものを、見て許可の可否を判断するわけでありまして、その廃止が地域住民にとつて極めて大きな利便の阻害になるという状況であれば、この認可はいたさないと私は考えております。

○村山(憲)委員 私は、総理の答弁は残念ながら聞き得なかつたのですけれども、今度こういうふうな改革をしていく前提は、国有鉄道という公共性よりも、やはり企業としての健全な経営というものを中心とせざるを得ない、そういう意味の答弁があつたと思うのですが、そういう意味の解釈から前提を踏まえて考えた場合に、この二十八条というものは、今運輸大臣が答弁されたことよりも、どうしても採算がとれない、赤字の解消がでない、これは例えば九州鉄道株式会社のお荷物になる、こういう状況になれば、この二十八条が適用されて廃止されるという運命になっていくのではないかと、いうふうに思つたのですが、そういう点はどうでしょうか。

○橋本國務大臣 御指摘でありますけれども、私も、鉄道事業の持つ公共性は今までにも一度も否定をいたしておりません。ただ、その上に立つて現在国鉄に負わせている、また、従来負わせてきたと同様の考え方を、この交通機関の依存度の大きく変わつてくる中で将来ともに国鉄という形に求めていくことはいかぬものか、他の例えば民間鉄道の有する公共性と差異をつける論拠がないというのを申し上げてきたわけでありまして、公共性を否定は私どもはいたしておりません。ですからこそ、今の御指摘の条項につきましても、採算云々が理由ではなく、あくまでもその地域の住民の利便、これが阻害されるかされないかに重点を置くわけでありまして。

○村山(憲)委員 そうしますと、私はやはりこのわたるのですけれども、これまでの地方鉄道法では、もう一通読み上げますと、「地方鉄道業者ハ主務大臣ノ許可ヲ受クルニ非サレハ運輸営業ノ全部又ハ一部ヲ休止シ又ハ廃止スルコトヲ得ス」、廃止することができないと、これは強く歯どめをかけているわけですね。今度の場合には、「運輸大臣は、当該休止又は廃止によつて公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除き、前項の許可をしななければならない」と、むしろ積極的に廃止ができるような条文になっておるとい

うふうになつておる。その変わった理由は一体どこにあるのですか。

○熊代政府委員 お答え申し上げます。

先生御指摘の地方鉄道法は非常に古い法律でございまして、我々今回の鉄道事業法を立案します場合に、最近の立法例を参照したわけでございます。最近の立法例におきましては、先生御指摘のような公共の利益が阻害されるおそれがないと認めるときでなければ許可をしなければならないという書き方をしておりますのは電気事業法、ガス事業法だけでございまして、そのほか電気通信事業法、道路運送法、航空法等々におきましては、今申し上げたような公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除き許可をしななければならないという規定のしつぷりでございまして、内容的には今大臣が申し上げましたように、我々としては特に規定のしつぷりによつて廃止を促進するとかそういう意思は毛頭ございせん。

○村山(憲)委員 それから、次に移りますけれども、現在国鉄が継続しておる事業が、ありますね、例えば複線化の問題とか高架の問題とか。また、今継続してないけれども計画している事業もあると思うのです。そういう現に継続事業としてやっている仕事やら事業やら、あるいはこれから計画をしておる事業、今持つておる事業等々は、株式会社化に承継された場合に全部承継されるわけですか。

○橋本國務大臣 私は基本論のみお答えを申し上げ、なお必要があれば政府委員から補足させたいと思つております。国鉄が改革をされた後におきまして、例えば複線化などの輸送力増強に関するような投資、こうしたものにつきましては、基本的には個々のプロジェクトごとの投資効果あるいは採算性を見きわめた上での新会社の経営判断によつて行われるべきものであらうと思つてます。

また、例えば連続立体交差事業のような、高架事業の工事のようなもの、こうしたものにつきましては、それぞれの都市の側と鉄道事業者側が協

議をされた上でそれぞれの都市側の都市計画事業として実施をされる。しかし、例えば踏切がなくなることや安全性の向上も図られるというようなことになりましてからは、これは国鉄が改革をされた後におきましても都市側から新会社に対しての協議があれば個別に十分検討をしていくという性格のものではなからうかと思つてます。

もし具体的に説明を必要とすれば、事務当局から補足をさせます。

○村山(憲)委員 これから会社になつて、踏切をどうするか、あるいは線路を複線化するとかいうような問題については、当然それは会社とその地元の関係者と協議してやるということになると思つたのですけれども、現に継続している事業あるいは今持つておる計画の事業等々については、そのまゝこの新しい会社に承継されるのか、引き継がれるのかという意味でお聞きしているわけですが、これは例えば具体的に申し上げますと、日豊本線なんかは今複線化をやっております。ついでにお聞きしますけれども、その複線化の現状がどうなっているのか、一体これは完成までにどういうことになるのか、新しい会社に引き継がれてやることになるのか、具体的に聞きたいと思つたのです。

それからもう一つは、大分駅の高架なんか、期成会ができて今までもずっと交渉して、運動しておるわけですね。これはまだ決定しているわけじゃないんでしようけれども、こういう高架なんかをつくる場合には、建設省と国鉄と協議をして、国鉄が一〇%の財源負担をするというようなことの取り決めがあるように聞いているわけですが、これも、こういう協定というものはやはり新しい会社になつても変わらないのかどうか、そういう点についてもお聞きしておきたいと思つたのです。

○杉浦説明員 具体的な日豊線の問題につきましては、現状、大臣認可を受けた工事の区間の完成されましたキロ程が百十九・七キロメートル、約九〇%でございます。残りをどうするか

という問題でございますが、これは新会社への承継計画の中にこれをどう織り込むかという問題でございまして、諸般の事情等を十分勘案いたしまして、承継計画書作成までにこれを決めたいというふうに思っております。

それから、高架化事業でございますが、今御指摘のように、運輸省と建設省との間の協定がございまして、この現状は、今一応事業調査が完了をしており、そういう段階でございすけれども、これから都市計画事業の主体者でございす大分県知事から都市計画上の協議がございすれば、これは恐らく九州旅客会社が従来どおりの運賃協定の取り決めに従いましてこれをどうするかという取り扱いを決めていくものと思ひます。

○村山(富)委員 そうすると、もう一遍確認しますが、今継続してやっている事業、それから計画で決定している工事があるかもしれませんが、そういうものは、承継する話し合いの中に入られるものと入れられないものが出てきますか、どうですか。

○杉浦説明員 おっしゃいますように、これから全部洗い直して、今やっておりますけれども、承継するものとそうでないものというふうに分けま

す。

○村山(富)委員 それから、お尋ねしますけれども、現在国鉄が実施しているいろいろな割引制度がありますね。例えば身障者に対しては五割引きするとか、あるいは学生割引は二割引きするとか、あるいはまた、運賃減方式といまして距離が長くなると運賃が安くなる、こういういろいろな制度というのは、全部各会社に承継されるわけですか。

○橋本国務大臣 今御指摘のように、国鉄において現在身体障害者に対して普通運賃の五割引き等の措置を講じております。また、平均約七割の通学定期割引等を行っております。

本来、旅客会社の運賃、料金の割引というのは、旅客会社の自主的判断で行うべきものでありますけれども、そしてまた、新たにスタートをいたし

ます会社に現行の私鉄の割引等を大きく上回った負担を押しつけるというものは、私どもも適当ではないと思ひます。

しかし、現在の状況を見ておりまして、私どもは、旅客会社の経営見通しからいいますと現行程度の割引の実施は不可能だと思ひます。そしてまた、他の事業者がとっております同様の措置に比べても、それほどの差異があるわけではございせん。ですから、当然、運賃制度の運用上、私どもとしても現行の割引制度が維持されるように最大限配慮してまいりたいと思ひております。

○村山(富)委員 さっき運賃の問題やらそれから割引制度の問題やらそれから路線の休廃止の問題等々についてもお尋ねしたわけですが、再建法に基づいて特定地方交通線を廃止する場合に、協議会を設けて、そして協議会で十分議論をして、検討して、できるだけ地元の下解を得ながら結論を出していく、こういう手法をとられておるわけですね。こういう国民生活に重要な関係がある、あるいはその地域の経済に大変大きな影響を持つ、そういう運賃の問題とか路線の休廃止の問題とかそういう問題について、利用者や消費者のあるいは地域の方々の声が反映されるような、そういう場というのはこの法律の中では全然ないわけですね。制度の中になくはないわけですか。

私は、やはりそういう点も考えていつて、そしてこれから国鉄が厳しい状況乗り越えて再生をしようということですから、そういう皆さんの協力も得なければいかぬということから考えますと、当然利用者の声が反映できるような機関を設ける必要があるのではないかと思ひますが、そういう点についてはどういふふうにお考えでし

うか。

○橋本国務大臣 今国鉄の運賃改定の認可あるいは路線の休廃止の許可等を行おうとする場合には、運輸審議会に諮問をし、同審議会が必要に応じて公聴会を開催するなどさまざまなお声を聞かせていただき、慎重な審議を行った上、下した決定を尊重して行う、こういう形になっております。

改革法の施行法によりまして運輸省設置法の第六條の改正が行われておるわけでありまが、その中で、新会社につきましても御指摘のような問題はございまして、原則として同様な手続がとられるようになっております。この運輸審議会の場というものを、私どもは、まさに委員御指摘のような利用される方々、地域の住民の声というものを集約し、判断をさせていただく場所、そのように考えております。

○村山(富)委員 私は、その運輸審議会というものを、本當の意味で地方代表の声が直接反映されるところとか、それから利用者の声、消費者の声が直接反映されるところとか、そういう委員の構成についてももう少し検討する必要があるのではないかと

思ひます。それから、先ほど申し上げましたように、再建法に基づく特定地方交通線の休廃止の問題については、あれだけの協議する機関を設けてするわけですから、やはりそれと同じような考え方で、十分地域の住民の声が反映されてそうしたものが決定されるというふうな民主的な方法というものを検討する必要があるのではないかとと思ひますが、これはもう答弁は要りませんから、今後ひとつ十分検討していただきたいと思ひ

ます。

それからさっきの含み資産との関連でちよつとここで聞いておきたいのですけれども、株式の放出についてはこれから生まれる会社の状況によつて時期を考へるというふうな答弁がされたと思うのですが、どういふ状況になったときに株式の放出ができるのか、またその時期は大体何年ぐらいい先になりそうだとお考えのこととお考えになって

おりますか。

○橋本国務大臣 たしか、私は、株式が放出できるめどをつけるまでに三年ぐらいはかかるんじゃないか、大体それぐらひはかかるだろうという見通しを申し上げた記憶がございまして、ただ、これはまさに実はこれから後スタートをいたしますそれぞれの会社というものを国民がどう受けとめていただけるか、そしてどう支持し、

信頼していただけるかということによつても大変変わってくるものであることは間違ひありません。それだけに、一つのめどとして、そういうものを正式に決めたわけではございせんが、たしか私は三年ぐらひはかかるんじゃないかという御答弁をこの前も申し上げました。

なお、そのためには会社としての安定的な経営の実績というものが積み重ねられていくことが不可欠の条件であります。また、その経営動向等を見きわめた上で、公開の時期あるいはどの程度の比率をまず売却すべきかといったようなことについては判断するのが至当ではなからうかと思ひております。

その処分をする場合は、資産処分審議会の審議を受けた上で公正、適切な方法を選んで処分をするわけでありまが、これも先般ちよつと、一つの考え方として申し上げましたのは、現在N.T.T.の株式処分の方法が検討されておるわけでありま

す。これなどは一つの私どもにとつての重要な参考ではなからうか、これを一つの参考として進めてまいりたい、そのように考えておりますが、まだ時期をいつまでと申し上げる状況にはございせん。おおむね三年ぐらひはその様子を見なければと考へております。

○村山(富)委員 おおむね三年ぐらひはという意味は、おおむね三年ぐらひ経過した状況を見ながら、あの再建監理委員会の報告書を見ますと、一遍に全部放出するというのではなくて逐次放出していく、こういうことが書かれておりますけれども、やはりそういう手法になるわけですか。

○橋本国務大臣 本當は、一遍にばんと放出をしてしまつてそれを大変高く買い取っていただけるような状況があれば、これは大変望ましい姿かもしれませんが、しかし、売却いたします以上、できるだけ有利な状況の中で処分をすることを考えれば、やはり一定の比率ずつ放出をし、最終的にゼロにするということになるわけだろうと思ひます。ただ、そのときの、これは国鉄から新たに生まれた会社の経営状態のみではなく、その放出を考えま

年金統合一元化の方向において将来国鉄共済をどう位置づけ、その負担を解消していくか等、私どもが研究を要する部分は多分にあるかと思ひます。先国会でありました先々国会でありましたか忘れましたが、政府は官房長官から統一見解を出し、本年度中に六十四年度までについて工夫を講ずるといふことも申し上げておるわけでありまして、全力を尽くして対応したいと考えております。

○村山(憲)委員 ちよつとまた私お尋ねしますけれども、私は、やはりこういう状態になつてきた責任はどこにあるのかという責任の所在を明確にしないと、これからその償いをだれがすればいいのか、負担をだれがすればいいのかという問題とやはり関連をするわけですね。

そこでお尋ねをしているわけですが、責任準備金というのがありますね。例えば今年金をもらつていて、受給者が何年ぐらゐ年金の受給期間があるだろうか、それに対する原資がどれくらい要するだろうか、それから今掛金を掛けている組合員が将来退職をして年金をもらうようになる、そういうものに対する原資がどれくらい要するだろうか、そういう責任準備金というものはじやつと持つていなければならぬわけですよ。その責任準備金というのは大体どれくらい要すると想定していますか。

○川口説明員 責任準備金という名前のものではございませんが、ただいま国鉄共済組合には六十年末現在におきまして四千二百億円の積立金を持つておるわけでございます。今後の準備金の額がどれくらい必要であるかという御質問に對しましては、追加費用につきましては、過去の昭和三十一年六月以前の期間を有する者が特定できますので、今後の追加費用の発生額は推計できるわけでございます。それがたゞいま約四・八兆円といふふうには算定しているわけでございますが、それ以外の今後の給付、あるいは昭和三十一年七月以降の給付といふことになりますと、そういう個々の職員が特定できませんので、推計は困難

でございます。○村山(憲)委員 推計が困難、ある意味ではそういういいかげんなことだからこういうことになるのですよ。それは年金といふのはそんなものじやないですか。今掛金を掛けて、何年間掛ければ退職後幾らもらえるといふことをやはり期待して掛けておるわけでしょう。その掛けた金が無くなつてしまつた、こうなつたら年金は成り立たないじやないですか。

これは厚生年金だつてほかの共済年金だつてみんなそうですよ。今年金を受給している人がこれから大体何年間ぐらゐ受給期間があるだろうか、それに掛ける原資がどれくらい要するだろうか。今掛金を掛けておる組合員が毎年毎年やめていって年金をもらうことになるわけでしょう。そういう方々が年金をもらうために必要な原資はどれくらい要するだろうかといふことは、的確に一銭一厘間違ひなく何は要りますかといふことは私にはわかりませんよ。ですけれども、どの程度の原資が必要だといふことは、それはみんな大まかに想定してありますよ。そうでなければ年金制度が成り立ちませんよ。今あなたがおっしゃつたように四千二百億円しかない。一年間に支出をしている年金の給付額は何ぼですか。

○川口説明員 近年の実績でございますと、年間当たり約八千億円の給付でございますが、今後国鉄職員が、どのような退職期間を持つたか、年齢層の人がいつごろ退職あるいは転職するかといふことは極めて流動的でございます。難しい要素があると思ひます。

○村山(憲)委員 八千億円要するのでしょうか。四千二百億円持つていたつて何にもならないじやないですか。だから、国鉄の組合員の皆さんは、雇用はどうなるかとあわせて年金はどうなるだろうかとか心配してありますよ。これは専門家の計算によりますと、大体国鉄の共済は、責任準備金は追加費用も含めて十三兆円ぐらゐ要するだろうといふふうに言つていますよ。それは参考にと勉強してください。そこで、少し話を交えますけれども、先ほど来

お話がありますように、六十年から六十四年までの他の共済組合の援助も受けながら、財政調整を受けていながら、五カ年計画をつくつて財政見通しを立てておるわけですね。この財政見通しは三十二万体制を前提にしてつくられた財政見通しですね。もちろん、共済組合の組合員が減つていっているわけですから、この財政見通しは当然修正されなければならぬ。

ここでちよつとお尋ねしますけれども、財政調整を受けておる額は年平均幾らですか。組合員が減少したことによる財源不足は幾らになりますか。

○篠沢政府委員 お答えいたします。現在の財政調整、現在決まつておりますあるいは実行中の財政調整によります援助額は、年平均四百五十億円といふことになっております。これは先生御案内のように、六十一年度から年を追ひまして多少ずつ金が増えるようになっておりますけれども、年平均では六十四年度までの間四百五十億でございます。

それから、もう一つお尋ねの職員がこれから減少していくことに対して、これから保険料の減といつたようなものがどういふふうな推移をするのかといふことにつきましては、実際のところはこのことから職員のどういふ年齢層の方がどういふ形でどういふふうな退職をされるかといつたようなこととか、不確定な要素が大変多いでございますので、正確な数字を申し上げることはできないのでございまして、おおむねの概数としては、私どもとしては、労使負担分を合わせまして四百億円程度かな、そんなふうに見えております。

(委員長退席 佐藤(守)委員長代理着席)
○村山(憲)委員 そうしますと、四百億円程度不足をする。それから、年度の年金制度の改正によつて六十歳から――国鉄の場合にはもっと早くもらうのでしょうけれども、六十四歳までは独自給付しなければならぬ、その独自給付の中には公経済負担といふものが入つてないわけですね。そ

の公経済負担の分はどの程度あります。○篠沢政府委員 ただいま先生から御指摘の、基礎年金制度導入といふような形で公経済負担がどう姿を変えるのかという御質問につきましても、正確な数字は先ほど申しましたような事情でこれからいろいろ推計をしてみなければならぬ問題でございまして、現在持ち合わせがないのでございしますが、これまで五年間におきまして、国鉄が負担をしてまいりました公経済負担といふものがございます。その中で六十五歳未満の方についての公経済負担といふのがどんな姿であつたらうかといふところから演繹してみますと、それがおよそ二百億ぐらゐでございますから、私ども、二、三百億の影響が出るのではないかと、そんなふうに見ております。

○村山(憲)委員 そうしますと、組合員の減に伴う不足額は労使でこれを負担をしますから、両方合わせますと大体四百億、それから公経済負担の分が例えば三百億、こう仮定しますと七百億円不足するわけですね。この七百億円の不足といふのは大体どういふふうな始末をするつもりですか。

これは六十年から六十四年までの財政調整をした上での計画を立てた、その計画を立てたとき、七百億円だけややはり見込み違ひが出てきていますので、この分は何かの形で補てんをしてもらわなければならぬと思うのですが、その処理はどうされますか。

○篠沢政府委員 お答え申し上げます。たびたび御質問をいただいている問題かとも思ひますが、昨年末十一月二十八日に官房長官から申し上げました政府統一見解にございすような諸般の検討を尽くしまして、六十一年度中にその処理を遺漏のないように決定しなければならぬといふことで、そういうことで本年の八月末以降、四大臣の懇談会という形で検討の場を設けて進めておるといふことでございます。

○村山(憲)委員 どういふふうな中身の話で進めるわけですか。これはむしろ大蔵大臣、どうですか。

○宮澤國務大臣 閣僚会議をいたしまして、統一見解のとおり、ともかくあそこに書かれておりますように、支払いに支障のないような答えを出さなければならぬわけでございまして、それを年度内には出してしまわなければならない。実は正直なところ非常に苦勞をしておるわけでござい

ます。○村山(憲)委員 いやいや、苦勞をしていると言つて済めばそれでいいんですよ。苦勞をしていまして済めばいいんですよ。これは私先ほど来るる申し上げていますが、こういう状況をつくり出した責任というのは、むしろやはり国鉄当局なり、それから運輸省なり大蔵省なり関係するものにあるわけですね。ですから、そういう経過を踏まえた上で、しかもこの組合員の数が減ってきたというの、何も組合員が勝手にやめていったわけじゃないんですよ。それは国鉄の政策としてあるいは国の政策として数が減らされているわけですから、そしてこういう結果になっているわけですから、その責任はやはり国が持つのは当然じゃないですか。あるいは国鉄当局が持つのは当然じゃないですか。そういう前提を踏まえて議論をしているんですか、どうですか。

○宮澤國務大臣 午前中にもいわゆる自助努力について相当厳しいものがあるということも申し上げておるわけでございまして、この統一見解のとおり、つまり自助努力と国の負担を含め諸般の検討を加えまして、支払いに支障のないようにいたしますと、こういうことを申し上げておりますから、このことだけは何としても実現をしなければならぬわけでございまして。それは年度中に、年度末までにその決定をいたします。

○村山(憲)委員 ちょっと国鉄に聞きますけれども、国鉄自体が自助努力をしてきている、その自助努力の中身というのは何ですか。

○川口説明員 国鉄におきましては、従来の年金財政の運営に当たりましていろいろやってまいりましたわけでございまして、一つは掛金のアップということもございまして、それから追加費用

の繰り入れ増ということもやってまいっておりますし、また昭和五十九年四月からのいわゆる年金統合法の実施に当たりましていろいろ必要な措置を講じてまいっておるわけでございまして、これは既裁定者のいわゆるスライド停止ということもやったわけでございまして。それから、本年四月施行の共済年金改革法によりまして職域部分の停止あるいはまたみなし従前額の適用というようになことも自助努力の一環としてやってまいりましたわけでございまして。

○村山(憲)委員 もう時間がありませんからこれ以上申しませんが、ただ一つ要請しておきますけれども、こういう共済組合員の数の減に伴う財政見直し、収支見直しというのは大分やはり変わってくるわけですから、したがって、今のこの改革によりまして二十一万五千体制にするわけですから、三十二万体制でつくった収支見直しからは財政見直しが変わってくるわけですから、これは不確定要素はありますよ。当然あります。不確定要素はありますけれども、今立てられる意味で、三十二万体制から二十一万五千体制に変わっていくこの五カ年間の財政の見直しというものを、つくって出してください。いいですね、出せますか。

○篠沢政府委員 六十四年度までの収支見直しを年度別に示せというお話でございしますが、先ほどからも説明に出ておりますように、これから六十五年までの間に約四万人に上る職員の方の再就職が予定されるわけでございまして、その方々の、再就職される方の年齢構成でございまして、年金給付に結びつく高齢者がどのくらいのか、年金給付に結ぶつかない若齢者の方の割合で動かれるのかといったようなこと、あるいは年金給付に直接結びつかない若齢者の方のどんなふうな姿になるかといったような点で非常に不確定要素が多いわけでございまして。

そういうことで、年度別の収支につきまして確たる見通しを立てたいものでございまして、その数値を現在時点で明確にお示しすることはできないのでございしますが、ただいままでのところ、

財調をやりました後でも七百億程度不足をしており、こう言っておりますのは、単なる一定の、一つの私どももなりの仮定の計算に基づく、いろいろなケースを想定いたしまして出しましたものの平均値ということでこの程度で見込んでいけるだろうという数字でございまして、そのようなものとして御了承いただければありがたいと思つてます。

○村山(憲)委員 要するに二十一万五千人体制になるわけですから、仮定で結構ですから、一応その財政見直しを出してください。

それから、ついでに聞きますが、主計局次長は、今、一年間に財政調整をされる負担分は何ぼしていただきますか、あなたの分で結構です。

○篠沢政府委員 国家公務員それからNTT、たばこ、この全体を通じて広い意味での公務員でございまして、公務員一人当たり一万五千円を国鉄共済への救済のためにお出しをしておるといふことでございまして。私の場合は平均値より若干高い数字を出させていたいております。

○村山(憲)委員 私は、総括的に申し上げたいと思つてますが、国鉄のこれまでの経過というものを考えてみますと、戦後、経済復興のためにやはり国鉄というのは大変大きな役割を果たしておるわけですね。これはやはり何となく物々運んだり人を運んだりするの、国鉄しかなかったわけですから、ある意味では、そのために人がたくさん要するというのを抱え込んだ。同時に、旧満鉄や外地から引き揚げてきた方々を抱え込んだということもあるでしょう。これは、言うならば国の政策としてそういうふうになされてきたわけですね。それがだんだんだんだん時代の変遷の中で、技術革新等もあつて計画的に人がどんどん減らされていった。言うならば、共済組合の組合員やらそこで働いている労働者には何の関係もないのですよ。

これは全く国の政策としてあるいは国鉄自体の問題としてやられてきたのですよ。それを、先ほど私は国鉄自体はどういう自助努力をやつていましてかと聞きましたら、何のことないじゃないですか、

か、その責任のない組合員、共済組合の組合員に全部負担を転嫁している。仲裁裁定は完全に実施されていませんよ。にもかかわらず国鉄の共済組合の掛金率はどの共済組合に比べても一番高いのです。負担は重いのです。しかもスライドはないのです。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕
今度の年金改正で職域年金はストップ、もたえないのです。そういう状況に追い込まれて、すべて労働者に負担を転嫁しているのです。それを国鉄は自助努力と称しておるわけですね。中身はそうでしょう。

私は、これはやはりどこから考えてみても国鉄当局と国が、政府が責任を持つべきものだというように思ふのです。それを他の共済組合なんか負担を転嫁して、そして財政調整で賄つていこうという考え方は基本的に間違ひです。そういう点を踏まえて、私はこの点は強く指摘しておきたいと思ふのですが、今度の長期負債を返済するのに、不要な用地はこの際売却しようというのなら、何をしてもやはり共済年金の責任財源だけはきちと確保する必要がある。そうでなければ、組合員は安心して将来を楽しみに働けぬじゃないですか。四千二百億円しかない、もう我々がもう年金の財源はこれしかないんだ、国家公務員や他の共済の皆さんに御迷惑をかけて援助をしてもらわなければ年金ももたない、こういう状況になつては困るというものはやはり私は改善をする必要があると思ふのです。ですから、今後の方針として、私はるる申し上げましたけれども、共済組合の今日に至つた責任というものを改めて、これから国鉄なり国が責任を持って年金支給に支障のないようにいたしますということをしっかりと約束してください。これはだれがするのですか。

総理大臣、あなたのお話をしてください。

○橋本國務大臣 あちらこちらにまたがりますので、それでは私から答弁をさせていただきます。

今まで村山委員が御指摘になりましたすべてを私は否定するつもりはございません。それだけに、少なくとも支払いに支障のないようにいたしますという約束を政府はいたしました。そして、それを国鉄の自助努力と国の負担ということで、年度内にその対応を決定するということも約束をいたしました。全力を尽くします。

○村山(憲)委員 一つだけ申し上げておきますけれども、年金というのはいろいろな仕組みがあります。今度は基礎年金で統合したわけですね。その上に今度は報酬比例部分をつくったわけですね。そして、その上に今度は企業年金をかぶせていったわけですね。それは公務員の場合は職域年金で若干違いますが、そうしますと、この報酬比例部分は給付と負担が全然違うのです。皆それぞれ制度によって違うのです。特に国鉄の年金の場合には企業年金的な運営をやっているわけですね。例えば四十七歳から年金を支給するという制度があります。これは減額率が四割です。ところが、他の公務員の場合には減額率は八割です。違うのです。違うということは、やはりその企業体の経営の体制が違うから、それに見合うような、企業の体質に合った年金の支給制度にならなければならないのです。だから、これを一緒に考えるというのは無理なんです。

それと同時に、やはり政策的にこういう結果が生み出されておられるわけですから、年金の一元化などという話もありますけれども、それはもう二階のつくり方が全然違うのですから、それを一元化して、そして財政調整だけで金を賄って、いこう、どんぶり勘定でやっていこうというような考え方は、これは経過的に見ても間違いなんです。そういうことから考えて、私はもう一遍申し上げておきますけれども、この年金の財源についてはそういう形でもって賄うという考え方はこの際やめて、これは国家公務員の皆さんもあるいはN.T.T.の皆さんもたばこ会社の皆さんも、もうこれ以上負担がかかることは御免です、現にこう言っていますよ、これは間違ったことをやっているわけ

すから。

これからのこの年金は、国鉄の改革とあわせて大変大きな重要な問題ですから私はもう一遍確認しますが、総理、責任を持って年金は支給に支障を来さないようにやりますということ約束できますか。

○中曽根内閣総理大臣 先般の閣議決定並びに政府の統一見解の線に沿いまして、誠意を持って努力をいたします。

○村山(憲)委員 どういうふうな誠意を持ってやるのかわかりませんけれども……本当の意味で内容がわかって言っておられるのかどうかちょっとわかりませんから、またこれはいずれ機会を見て十分議論をいたしましょう。

そこで、もう時間が参りましたから、次に、雇用問題に入らせていただきますが、最近の雇用情勢を見ますと、例えば円高不況によって中小企業があちこちで倒産をしたり、人員が削減されたりなんかして整理が行われておる。あるいはまた造船や海運や非鉄金属や石炭や水産業に至るまで、いろいろな制約があつてだんだん失業者がふえてきておる。恐らく失業率は戦後最高水準に達しているのではないかと思うのですが、今の現状はどういうふうになっていますか。

○白井政府委員 お答えいたします。

最近の雇用失業情勢は、円高の進展などで、製造業を中心として求人が減少を続けるとともに、本年に入りまして離職者も増加傾向を示しております。このため、有効求人倍率は八月に〇・六一倍それから完全失業率は二・九%という水準に達しております。

○村山(憲)委員 いろいろ努力をされているけれども、雇用情勢というのは極めて厳しくなってきた。こういう現状にあるわけですね。それに加えてまた新卒者がふえていく。そうしますと、いよいよ雇用状況というのは厳しくなるわけですね。

こういう状況にあるわけですが、政府は第五次雇用対策基本計画というものをこしらえて、

昭和六十五年の完全失業率が大体二%ぐらいというのを目安にしているわけですが、今の情勢から考えてこの目安は達成できますか。

○白井政府委員 お答えいたします。

今御指摘のように、最近の雇用失業情勢は円高の影響等もあり、厳しさが目に見られるわけですが、基本的には内需を中心とした景気の着実な拡大を図っていく必要があるというふうに考えております。

具体的雇用対策の面におきましては、高齢化産業構造の転換等に的確に対応し、雇用の安定を確保していかねばならないわけでごさいます。第五次雇用対策基本計画に基づきまして、景気変動に対応した失業の予防を中心とする機動的な雇用対策、それから高齢者対策、さらに総合的な雇用情報システムを導入いたしまして、職業紹介機能の強化等を図りまして、ミスマッチが生じないような労働需給システムの整備、さらに技術革新等に伴います経済、社会の変化に対応した能力開発等の諸対策を図って雇用対策を進めてまいりたいというふうに考えております。計画に示された六十五年の目標に向けて最大限の努力を払ってまいりたいというふうに考えております。

○村山(憲)委員 総務庁の統計局が六十一年度の八月分として労働力調査の速報を出していますけれども、これを見ますと、完全失業者の数は百六十九万人、前年同月に比べて二十一万九千人増加しているわけですね。特に、この中で、前年同月に比べて非自発的、自分からでなくて離職させられた者が十一万人多くなっているわけですね。こういう現状を見ますと、私は失業問題、雇用問題というのはなかなか深刻になっていると思うのです。

そこで、先ほどお話ししましたように、労働省は持っている政策の中に、例えば中高年を雇用した場合に若干の援助をするとか、それからまた、一時休休とかそういう場合には雇用調整の助成金を出すとかが、いろいろな手だてを講じて、できるだけ失業者を出さない、できるだけ雇用を確保してもらう。その上でさらに、高齢化社会を

迎えて定年も延長してもらいたい、六十五歳ぐらいまでは雇ってもらいたいと言つて盛んに指導しているわけですね。さらにまた、時間短縮もやつて、この際仕事かふえなければ一人がたぐさん仕事をするのでなくて、労働を分かち合つてみんなで働こう、こういう指導もやっているわけですね。こういう全体の労働情勢というものを考えて国鉄の人員削減というものは配慮されているのだろうか。もちろん、国鉄から職場を去る人に対して雇用の保障することは大事なことでですから当然やってもらわねばなりませんけれども、しかし、そういう全体の雇用情勢というものを踏まえた上で考えてこういう労働者の削減なんというものをやられてきたのだろうか。これは国鉄の労働者がずっと入つていけばその分だけ余計に事業体は人を抱えるわけじゃないのですから、本来採用される者が採用されなくなる、よく言う玉突きということになるので、余り雇用情勢全体の改善には役立たない、むしろ悪い作用を及ぼすということも言えるわけですが、そういう全体の雇用情勢というものを踏まえて国鉄は計画したのだろうかということを私は心配するわけですが、その点はどうでしょうか。

○橋本国務大臣 今回の国鉄改革に伴いまして、残念ながら離職をさせていただかなければならない方々の雇用問題が非常に大切であることは委員御指摘のとおりであります。一方、私どもの所管だけを考えましても、造船、海運を初め雇用情勢が極めて深刻であることは論をまちません。そうした中で、この国鉄の改革のために職場を離れなければならぬ方々の問題と全体の雇用情勢との調整は、これはいたしてまいりませんでした。これは率直に申し上げて調整はいたしてまいりませんでした。先日、民間の労働組合の方々がほかの問題で私を訪ねてこられましたときに、大臣、国鉄はいいいすな、我々のところを一体どうしてくれんのですというお話がออกมาして、大変お答えに窮する思いをしたこともございますけれども、民間の場合、これは世界的な経済の流れの中、そして

その中における日本の経済構造、産業構造の転換といった中から生まれてくる部分、これに對しても國が一生懸命に對應していかなければならないことは事實であります。今日まで公社組織でまわりました國鉄というものを新たな姿に切りかえていく中で出てくるその離職者に対しては、我々はやはり全責任を擧げてその方々の職を確保する責任があると思ひ、努力をいたしております。

○村山(富)委員 私、やはりそういう全体の雇用というものを考えた場合に、國鉄の事業さうまくいけばいいと——もちろんそれはいつてもらわなければ困りますけれども、そういう判断をする際に、雇用というものは全体どうなっていくんだらうかというようにも当然配慮してそれは検討されてしかるべきだった、こう思うのですが、そういうことを前提にして、果たして國鉄が今計算をしていられる要員はそれでいいのらうかということをお私に心配しますから、要員算定の根拠について若干お尋ねしたいと思ふのです。

再建監理委員会が算定した回帰式による數値は、そのトータルにおいて實際にこの六十一ですか、二ですかの私鉄による實在人員の數と狂いがあるのじやないですか。計算しますと四千五百二人ぐらいの數が違ふんです。これはもつと中身を申し上げますと、例えば駅の職員、これは回帰式で計算をした計算値が一万七千五百五十五人、實際における人員は二万三千八百八十三人、二千八百二十八人違ふんです。運転士の場合には、計算値が九千二百五十四人、實際人員が九千三百四十三人、車掌、施設保守、電気保守、車両保守、こういう職種の分類で計算しますと、計算値のトータルは五万二千九百九人、それから實際人員は五万四千七百一十一人、四千五百二名違ふんです。これは例えば六社の在來線だけの要員數を出して計算してみますと、回帰式によりまして九万五千二百三十一人必要である、それに國鉄の特殊性を加味して一二を掛ける、さらに管理部門の比率一・一八を掛けますと十三万四千八百四十七人になる。これを専門の學者が線形回帰式で計算をしますと大体

實際人員に合ふんです。その計算は、十三万七千七百十八人に一・二を掛け一・一八を掛けますと十九万五千九百九人になるのです。ですから、その差は六万六千二百二人不足をするということになるわけですね。これまでの質疑を聞いておりますと、この監理委員会の回帰式に現場からの積み上げもやりながら見直してこういう數字になったのです、こういうふうな説明をいたしておりますけれども、これは數字が大幅違ふのです。

そこで私は、資料として積み上げ方式でやつてきたその内容を、職種ごとにあるいは線区ごとに計算をした數値を資料で出していただきたいというふうな思ふのですが、どうですか。

○橋本國務大臣 大変申しわけありませんが、數字の点を事務方からお答えする前に先ほどの答弁を多少補足させていただきます。

今私は質問の趣旨をちよつと取り違えてお答えをいたしました、今お話を伺つておりました補足をさせていただきます。いま思ひましたのは、そういう状況の中の六万一千の方々の職を確保してありますから、今できるだけ國自身が減量化を進めていく中ではありますけれども、國等で三万人の雇用を、また國鉄関連事業分野において二万一千人の雇用を確保しようとしておるわけでありまして、民間で一万人を何とか御採用をいただきたいとお願ひをいたしておりますが、先ほど委員から御指摘のありましたような他職種からの移職者というふうなこともその点においては十分考慮に入っております。

○林政府委員 今回、政府及び國鉄におきまして、具体的な現場の方から積み上げた適正要員數というものにつきまして、先般、系統別、会社別の資料をお出しいたしました。さらにその後、委員の方のいろいろ御要求がございましたので、本日、これを管理局別、系統別、それからもう一つは幾つかの線区について、これは一つの仮定を置いた計算でございますが、幾つかの線区にこれを六十年度決算の方式を当てはめた場合にどういう數字になるかという資料を御提出を申し上げたとこ

ろでございます。

○村山(富)委員 いや、私もこの資料を見ましたけれども、これだけじゃやはりこういう食い違ひがどうして出たのかというのがわからないわけですよ。實際に必要な要員というものは、そういう計算式で計算をした場合にいずれが正しいのかというのがわからぬわけですよ。ですから私が言うのは、線区ごとに職種ごとに全部の積み上げた資料を出してください、それを比較してみなければおからぬじやないですか。これだけ出せたのだから出せるでしょう。

○林政府委員 要員の算定につきましては、國鉄再建監理委員会でもいわれる回帰式を使いまして、いわゆる回帰モデルを使いまして、私鉄との関係で生産性を比較して各線区別に積み上げ計算をした數字、それが十八万三千人という數字でございます。それから今回、それを受けまして、私どもとしては検証の意味も含めまして各現場において具体的な積み上げ計算をした、その結果がトータルは十八万六千人ということでありまして、その場合に、先般申し上げておりましたように、各系統別の積み上げ計算というのは、これは具体的な線区についてこれを当てはめることは非常に難しいわけでございます。なぜかと申し上げますと、卑近な例をとりますと、例えば東京駅の丸の内北口で切符を改札をしておられる方、この方は具体的にどういふ線区に乘られるお客さんを扱っておられるかという、これは中央線とか山手線とかあるいは総武線とかあるいは新幹線とか、いろいろな線区のお客さんを扱っておることになるわけでありまして、それから車掌さんをとってみますと、この車掌さんはかなり長距離乗務をいたしますけれども、三つ四つの線区にまたがって乗務をしておられる、それも一つの車掌区だけじゃなくて幾つかの車掌区の方が同じ複數線区を乗務しておることであるので、そういう現場の系統別に積み上げた數字というのは、線区別にこれを落とすというところは、これは非常に難しいわけでございます。ただ、いろいろ計算の仕方は

あるだらう、こういう御要求がございましたので、六十年度の線区別の配分という方式を使いまして、一つのそういう仮定を置きまして、幾つかの線区についてモデル的に計算をしてお出したというのが本日の資料でございます。

○村山(富)委員 資料を求めますと難しくなるような話ばかりするわけですが、例えば三つの線区にまたがって汽車に乗っていく人、車掌さんですね、の場合には三分の一ずつと計算すればいいじやないですか、計算の方法は幾らでもあるじやないですか。ですから、これだけの特定の地区の線区だけの資料を出しているわけですから、答弁の中にありましたように、監理委員会が計算をした回帰式の數値とあなた方が現場から積み上げてきた數値とあわせて計算をしているわけですから、その計算をした資料を出せばいいじやないですか。そうすると、今度は私どもが計算した數値とどこがどう違ふのかという食い違ひがわかるじやないですか。實際にその必要要員はどつちが本場に正しいのかという結論を出せるじやないですか。ですから、そういう意味で、もう答弁はいですから資料を出してください、時間がもうないのです。

その次にお尋ねしますけれども、きょうこれは午前中にもちよつと質問があつたようにお聞きしましたけれども、今の國鉄の職員が承継会社に雇用される。で、年金やらそれから退職金は通算されますね。そうすると、資金やら、それは給与ベースですね、給与ベースなんかの実績、それから年次有給休暇等々の持つていく権利といったようなものは承継されますか、どうなりますか。

○林政府委員 ただいま御提案申し上げております法律によりますと、新しい六つの旅客会社あるいは貨物会社その他の承継法人でございますが、それぞれ國鉄職員の中から新規に職員を採用する、こういうことでございます。したがって、新しくできる会社の労働条件というのはこれは設立委員会が新たに定めて、それでもって現在の國鉄職員の中から新しい会社の職員を募集す

る、こういう方式をとっておりますので、労働条件は、現在の国鉄の労働条件と承継法人の労働条件はこれがおのずから異なってくるということでございます。

○村山(宣)委員 いやいや、僕が聞いているのはそんなことじゃないのだ。年金やら退職金はこれは継承されるわけですね。そうすると、給与ペー
スやらそれから年次有給休暇やら、これは新しく採用になりますと一年間勤務しなければ労働基準法による休暇はもらえないわけですからね。ところが、継続されますとそれは権利はつながつていくわけですね。ですから、そういう意味のことを具体的に聞いているわけですね。それは、新しく会社に雇われるのですから、いろいろな意味の勤務、労働条件が変わってくるでしょう。しかし、年金やら退職金が承継されるのならそういうものも承継されるのじゃないですかと聞いているわけですね。

○林政府委員 年金とか退職金につきましては、これは法律的に期間を通算するということを明文で規定をしておるということで通算されるわけでありまして、先ほど申しましたように、新しい承継法人の職員は新規に採用されるということでございますので、賃金あるいは労働時間その他の労働条件はこれは承継はされないということでありまして、あくまで新しい会社の設立委員が決定をして、そしてその条件で職員を募集するという形をとるわけでございます。

○村山(宣)委員 もう時間がないから、これはまたいざ議論をしますけれども、それでその次にちよつと聞きますけれども、これは新しい会社を採用されるかされぬかは設立委員が労働条件やいろいろな採用の基準を示して、そしてそれを受けて国鉄が職員に提示するわけですね。こういう条件で新しい会社は雇いますという提示するわけですね。その提示を見て、私は行きたいという意思があるかどうかを確認するわけですね。確認をした上で国鉄が名簿を選定して、そしてその名簿を設立委員等に提出するわけですね。そして、その

名簿を受け取って設立委員が採用を決定して本人に通知する、大まかに言えばこうなるわけですね。その場合に、労働条件や採用の基準というのは公開して募集されますか。もう時間がないから端的に言ってください。

○林政府委員 労働条件とかあるいは採用基準というものはこれは設立委員会が決めまして国鉄に通知をする、国鉄においてそれを例えば現場に掲示するとかあるいは職員に配布するとかいう方法でいわゆる公開をしまして職員の募集を行うわけでありまして。

○村山(宣)委員 そうすると、私はこの条件に合致している、資格もあると思うし、それからぜひ入りたい、こういう意思があった人は、私は受けたいと思いますという希望を述べる、その希望を聞いた上で国鉄が選定するわけですね。選定して名簿を提出するわけですね。その選定される基準は何ですか。

○林政府委員 採用条件というのはこれは設立委員会が定めることでありまして、現段階では具体的にはまだ決めかねるわけでございますけれども、一応考えられることとしては、年齢でございますとか、あるいは適性でございますとか、あるいは健康状態とか、そういうふうな要素が入つてこようかと思ひます。

そういう具体的な採用条件というものを示しました段階で職員の募集を行うわけでありましてけれども、そこでその募集した結果各事業体ごとの要員数がアンバランスになることは考えられま
す。その場合には、その採用条件というものに照らしまして国鉄当局の方で具体的ないろいろな調整が行われるというふうな考えております。

○村山(宣)委員 それは、経過や手続はいいのですよ。国鉄が選定するのですか。その選定をするときの基準は何ですかと聞いているわけですね。何で選定するのですか。

○橋本國務大臣 これは設立委員が決めましたルール、それぞれの会社の最もふさわしい人という視点からの基準になります。ですから、今審議官が

述べましたように、例えば適性、健康、年齢、さまざまなものが想定をされますが、そのルールに従って決められるということでありまして。

○村山(宣)委員 これは大変私は大変大きな問題だと思ふのです。それは設立委員がその採用の条件等々を示すのでしようが、それは公開するのでしようが、それを見て、私は学歴も職歴も、どういう内容かわかりませんが、示された条件を見た上で合致している、ぜひ新しい会社に入りたい、こう思つて希望を述べます。希望を述べただけです。あと受けられるか受けれぬか、入れるか入れぬかは、その国鉄が選定する基準に入られぬか入れるわけですね。入られぬか入れば入れぬわけですね。そうしますと、本人は、私は合致している、だから入れますと思ひます、こう思つたつて、国鉄が選定して入らなければ入れぬじゃないですか。本人、家族も含めた運命が決まるのですよ。運命が。これは大変大きな問題です。あなたは簡単に考えているけれども、その基準をはつきり示さぬで、いや勝手に決めるなんてばかな話はないでしよう。

○橋本國務大臣 勝手に決めるというふうな非礼なことを申し上げたつもりはありません。ただ、設立委員がそれは自主的に決めるものであることは間違いないでございます。本来、そのとおりであります。ただ、今御指摘のような事態が起こらないようにするために、いわばその御本人の希望を調査しましてからその配属が、それは確かに必ずしも御本人の希望どおりにならない場合はござい
ますから、そうした場合に状況を御説明し、第二希望あるいは第三希望といったような調整をするために私も私どもは時間が一分でも欲しいと何回も申し上げているわけでありまして、そして、本人の希望を調査票として締め切るまでに三・五週間の日時をとつておりますもの、それを受けてその配分を確定するまでに六週間という日数をとつておりますもの、まさに一人一人の人生の一大事でありまして、十分御相談ができる時間をとつて私どもはお願ひをしているわけでありまして、十分慎重

重は期します。それだけの時間を与えていただきたいと思います。

○村山(宣)委員 いや、時間を与えろとか与えぬとかという問題ではなくて、それは国鉄が選定をするのでしようが、本人は、私は示された資格を見たら全部合つていて、だから行けると思った、だけれどもたまたま国鉄当局が選定した名簿の中には入れられなくて入れなかった、こうなつた場合に、私は何で入れなかったのだらうか、全然本人はわからぬまま入れぬことになるじゃないですか。これはある意味から申しますと、職業選択の自由を奪うことになりまして。

これはもうこれ以上議論しませんが、いいですか、時間がないから議論しませんが、ただ一つだけ聞きます。国鉄が職員管理台帳というのをつくつていきますけれども、この職員管理台帳はそういう選定をする場合に使われますか、使われませんか。はつきりそこだけ言つてくれればいいです。使われぬか、使われぬか。

○杉浦説明員 職員管理台帳は、職員の個々の勤務成績を詳細に記載しております。採用基準の中に勤務成績、これは当然に入らうと思ひますが、そうした場合におきましては、管理調査は当然に参考にいたします。

○村山(宣)委員 その管理台帳を見ますと、労働組合運動をやつたかやらぬかとか、処分を受けたとか受けぬとか、そんなことまで入つておるわけですね。これは明らかに労働基準法の二十二条か、抵触しますよ。そういう思想、信条やら組合運動やらをしたものがそんな参考になるといつたら、これは労働基準法に違反しますよ。これは後でまた時間をかけて議論しますから。

それから、もう一つ聞きますが、人材活用センターというのは大変イメージが悪いのですよ、イメージが。いいですか。しかも、これから再就職をする皆さん、清算事業団に入る四万一千人。私は仮にも人活センターに入つて悪い人か悪いとは思いませんよ、悪いとは思わぬけれども、今世間一般から言われるのは大変悪いのです、イメージ

が。

○細田委員長 村山君、時間が参りました。

○村山(富)委員 しかも、こういう選定をして、そして新会社に入つた者、あるいは公務員に採用された者、だんだんこの清算事業団にはふるいにかげられた、あなた方から見て悪い人ばかりが残るじゃないですか。そういう者をだれが責任持つて世話をするのですか。私はこの際、人活センターのイメージを変えるためにも、そうでないとするならば、ローテーションを組んで、入れる人は一応大體経験をして入るといふぐらいにして公平に扱う必要があるのではないかと。さもなければ、この人材活用センターはやるべきだ。

○細田委員長 村山君、時間が参りました。

○村山(富)委員 そういうことを考えて、全体が公平に扱えるような仕組みにする必要があるといふふうに思うのですが、最後にそのことだけ聞いて終わります。

○杉浦説明員 人活センターは、余剰人員の特定をするものではございません。適正に運用をしたと思います。

○細田委員長 これにて村山君の質疑は終了いたしました。

次に、小林恒人君。

○小林委員 既に多くの委員の皆さん方から基本的な部分について触れられておりますが、いましばらく、どうしても正確に承っておかなくてはならない事柄が幾つかございますので、御質問させていただきます。

明日は十月十四日でございます。長いこと国鉄の中で育つてきた私にとつてみれば、百十五年の歴史を刻んできた鉄道記念日が明日、鉄道記念日というのは明日の記念日をもって終了するのだからかなという大変寂しい感慨が一つはないわけではございません。加えて、私は昭和三十一年の国鉄採用でございましたから、まじめに働いていればちょうど明日の鉄道記念日には、家内ともども表彰式に参加してはえある効績章をいただく日になるわけでありませう。残念ながら途中から若干

ルート変更した経緯もございまして、私の父親が持つております効績章を昨日も自宅に帰つてしみじみ眺めながら、おれはどうとうこれはもらえなかつたなという、こんな気持ちで効績章というものを眺めておりました。昭和三十一年以来ですから、本当に三十年間国鉄の一つの歯車になつていかなうてはいけないうちの気持ちを持ち続けてきたわけですから、結構長い時間になるわけですが、国会に出していただいてから以降も、国鉄再建法やあるいは監理委員会法、そして今回の九本にも及ぶ法律案との対応でございまして、片時も国鉄というものを頭の中から失念することのない毎日だつたと思つてゐるわけです。

そこで、基本的な部分、ひとつ前提条件としてお伺いしておきたいのは、国鉄改革の目標は一体何なんだろうかというところが一つどうしてやつたかめません。昭和六十年の日本国鉄監査報告書によれば、まず冒頭に、一般損益は「前年度に對し三千九百七十五億圓改善し三千八百八十九億圓の利益を計上した」と明記をしております。一般損益でもつて利益を計上している企業体が、確かに再建法以来、いよもつと先の四回に及ぶ経営改善計画を組み立ててきた政府や国鉄にしてみれば随分多くの御苦労をされてきたと思ひますし、それと対応する現場の労働者各般におかれても大変な苦勞をしてきてゐるわけでありませう。にもかかわらず、今回の法律の中で、明年の三月三十一日から四月一日に変わる間で列車は恐らくただの一秒たりとも休止をするということにはならないであらうと思はれる状況の中で、大きな改革だけが進んでいく。数多くの資産は繼承をされるけれども、しかし、残念ながら労働力についてだけは繼承をしないという、こういった前代未聞の改革案になつてゐるわけでありませうけれども、改革そのものの目標がどこに置かれて、どのように進めようとしてゐるのか。国鉄は改革をしようとなしなにかから公共性は確保されなければならぬし、国はそれを監督する機関として責任を持たなければならぬことは言をま

ちません。経営形態の改革のみによつて今回の改革が進められようとしてゐるのだからというところが疑問でならないわけでありませう。この点について、まず基本的な部分だと思ひますので、前提条件としても一度克明に大臣の所見を賜つておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 小林委員御本人が長い間国鉄で働いてこられた体験をお持ちでありますだけに、改めて私から申し上げること自身があるいは蛇足かもしれない。しかし、せつかくのお尋ねでありますので、私なりに改めて申し上げてみたいと思ひます。

確かに、一部の部分のみを指摘をされれば、最近国鉄の状況が改善をされてきたという事実を私は否定をいたしません。しかし同時に、国鉄の経営全体を眺めるとき、昭和六十年には一兆八千億圓余の損失を生じておること事態でありませう。国からの助成を除けば二兆四千億圓余の損失となつておること事態であります。また、繰越欠損金が十四兆圓を超え、長期負債が二十三兆六千億圓に達してゐるという状況も、これもまた事実であります。そしてこのような経営状態がそのまま推移していくとすれば、国民の最終的な負担はますます過大になるであらうと思ひます。再建監理委員会の「意見」でも指摘をされておりますとおり、必要な資金の調達も困難になり、事業運営自体にやがて重大な支障が生じかねない状況であります。私も、こうした状況をまことに改革法第一条に記す「鉄道事業その他の事業の経営が破綻し」という状態としてとらえたわけでありませう。私は、こゝまで来る間にはさまざまな原因があつたこと、これも否定はいたしません。こゝで何回も御議論がありましたように、敗戦直後外地から引き揚げてこられた満鉄あるいは朝鮮関係者を受け入れ、しかも、本当にその日その日の一片のパンを得るのに延々長蛇の列をなさなければならなかつたような時代において、物資輸送の本当に文字どおり国民の動脈として働かれた国鉄職員、の姿というものを、子供心に私も忘れてい

るわけではありませう。しかし、そうした状況の中から、次第次第に時間がつたにつれて国民の交通機関に対する依存度も変わり、それとともに鉄道輸送そのものが国民生活の中に占めるウェイトというものが変わつてきたということもまた事実であります。そして今日、近距離輸送においては自動車、長距離輸送においては航空機が、それぞれ国鉄とのシェアを大きく逆転をし、鉄道輸送というものを国民が求める度合いは、まず大都市における通勤通学、そして中距離の旅客輸送、こうしたものに変わつてまいつたことも否定のできない事実であります。こうした状況の中で、私も、国鉄という以前に、鉄道、鉄路というものを生かしていくとすれば、その鉄道の持つ路線というものを生かしていくとすればどうすればいいかを真剣に考えてまいりました。そして同時に、こゝういふ状況になりました原因には、さまざまな原因の積み重ねとはいひながら、その時代の変遷に對し切れなかつた公社制というものの持つ限界をも考え、同時に国民の鉄道輸送に対するニーズの変わりというものを考え、そしてなおかつ鉄路を生かしていくとすれば分割・民営という手法しかない、こゝういふ結論にたどり着いたわけでありませう。

そして、それぞれの新たに発足をさせる会社を健全にスタートさせるためには、現在抱えております国鉄の長期債務というものを、負担し得る内容を持つ本州の三会社等にはそれぞれ分与します資産に應じた債務はゆだねますものの、その多くは清算事業団に集め、それを国鉄の不用の資産の売却等によりましてできるだけ返済をし、最終的に国民の御負担を仰がなければならぬ部分をできるだけ軽減をいたしますと同時に、新たに発足する旅客会社等が鉄路を生かし得る内容を持つために、こゝういふことからこうした改革を考え、現に御審議を願つてゐる次第であります。

○小林委員 運輸大臣の大変懇切な御答弁でありますけれども、それではなぜ分割でなければならぬのかという部分、なお疑問が残るわけですが、

私も社会党も、今日まで国鉄のあり方というのについてはそれなりの検討を続けてまいりましたし、私も社会党改革案として、現行の国鉄というものについてはやはり改革をしなければならぬ、こういう観点から三本の法律案を提起をいたしました。加えて、論理立ての中では、鉄道交通システムのあり方そのものが時代のニーズに一部合わなくなっている部分があるのだから、だとすれば、国民の側から見た国鉄再建のプログラムというものでなければならぬだろう、決して上意下達の形態だけではなしに、そういった視点というものをもう少し大切にすることが必要であるのではないのか、こういう観点からの検討を数多く重ねてまいったわけでありました。

特に、巨大組織を一元的経営をしていくということについての欠陥指摘、この点について、適正な経営規模というのはどうしてもわかりません。三島の北海道、四国、九州を比較してみても、数は大変大きな異なりがありますし、本州三会社を見ても、数の部分、営業キロの部分で大変大きな違いが明らかになってきております。加えて、貨物そのものの扱い方については全国一社制だということでありますから複雑だと言わなければいけないわけでありまして、明確な経営責任ということとを現行国鉄というものを軸にして政府が考えるのだとすれば、ここはむしろ分権化をすることと十分だったのではないかと気が持てる今なお強く持ちます。むしろ分割することによって責任の所在が極めて明確になってしまふ、こういう疑問を大変強く持つわけでありまして、いわゆる分割のデメリットというのは数多く存在するのではないかと想定をされますけれども、数々のデメリットを指摘をいたしました今までの委員会審議の経過を見ますと、結果的にはやってみなければわからないということが余りにも多過ぎるのではないのでしょうか。分割そのものについて適正な経営規模、本当の意味で適正になり得るのかどうなのかという論議があり得ることは示していただきたいものだと思います。

○橋本國務大臣　むしろアマチュアがプロにお客えをするようなことで大変僥倖でありますけれども、しかし適切な経営管理、あるいはその地域の実情に即した運営、あるいはその不合理な依存関係の排除といったような要請から考えた場合には、理論的には、地域的にはできるだけ小さい経営単位に分割する方が適切かもしれません。しかし、ここに一つの例示としての数字、よく委員御承知であります、各会社ごとの旅客流動の完結度から見ても、北海道会社の場合には九九％がその域内において旅客移動は完結をいたしております。四国会社の場合には九六％、九州会社の場合には九五％の完結率であります。ただ、この完結率の数字から申し上げますと、実は公明党案で東西二分割論を言われまして、その二分割論に論議を与える部分もあるわけでありまして、けれども、しかし、東日本会社が九九％、西日本会社が九八％、東海会社、一番自己完結度が低いと言われおるものでも八〇％、今私ちよつと古い数字を出してしまいましたが、最近の数字では八六％になっておったと思ひます。中京経済圏というものの存在を考えれば、この分割というものは私は至当な分割ではなからうかと思ひます。まさにこれだけの自己完結度を持つておりますそれぞれの地域を全国一社で統括をいたしました場合に、例えば、それはいろいろな対応はできると仰せになるかもしれませんが、少なくとも、人も人事面は本社が管轄しなければなりません。また、それに伴うさまざまな問題もあるはずであります。しかし、分割をされました新たな会社はそれぞれの地域において、ある場合にはバス、ある場合には並行する民間鉄道、さらには航空機等と競争をしなければなりません。そうした状況を考えれば、私も全国六ブロックというのはちよつと適切な規模ではなからうかと考えております。しかし、それならせ貨物という御指摘であります、これも委員よく御承知のとおり、旅客の移動の度合いと鉄道による貨物の輸送の距離というものは全く異質であります。仮に貨

物をブロック化した場合には、二ブロック、三ブロック、四ブロックとブロックをまたがっての輸送というものが極めて多くなるわけでありまして、これは例えば帰りの荷物を集めるとか、そうしたことを考えてみても、分割のメリットよりは、一本で運営をし、むしろ今後想定されるコンテナ輸送等の伸びを考えた場合には、全国一社の方がスムーズな運営ができ有利であると考へた、私はそのように全体を理解をいたしております。

○小林委員　貨物の分野についてはまとめて後ほど御質問申し上げたいと思ひますけれども、分割する場合にどうしてもデメリットが出てまいります。これは好むと好まざるにかかわらずデメリットは出るわけです。これを克服するために相当のエネルギーが費やされることになるわけですね。目下のところ、分割することによって投資をしなければならぬ費用の問題などについてはほとんど触れられていないわけですが、この点についてはどう思ひますか。

○橋本國務大臣　私は、個別の身になりますと十分な知識を持ちませんので事務方に補足をしてもらいたいと思ひますけれども、総論的に申し上げるならば、私は、会社間の協議によりそれぞれ十分対応ができると考へております。

○林政府委員　分割に伴うコストの問題かと思ひますけれども、確かに、全国一本の場合に比べまして、分割した場合にその分野において若干のコスト増があることは否めないと思ひますが、しかし、先ほど大臣から申し上げましたように、またがりというのは非常に少ないわけでございますので、そのコスト増というのはごくわずかで済むというふうに考へております。

○小林委員　分割というのは、非常に簡単に二つの文字であらわされているわけですが、結果として、これが行われることになれば資産及び負債の分割も行わなければならないことになる。資産の分割に当たっては、共用駅設備であるとかあるいは通信設備などの設備、それから鉄建公団、

全国規模の出資会社等にかかわる出資金分割基準が問題となるのではないかな、こんなことが想定をされますし、負債そのものを考へてみた場合に、債務の引き継ぎは不可能なのではないだろうか。例えば鉄道債券一つをとってみても、個々に、あなたのお持ちの鉄道債券は今度は旧国鉄に行つたのか、あるいは新会社のAに行つたのか、Bに行つたのか、Cに行つたのかわからなくなるといふ心配を持ちますけれども、そういった理解と協力を得て、正確に負債の分割までやり切れるという考へ方のもとにこういった検討が進められたのでしょうか。

（委員長退席、佐藤（守）委員長代理着席）

○橋本國務大臣　長期債務の継承についてどういふふうに確定するかと言われまますならば、各会社が承継をいたしますその長期債務の内容は承継計画書において確定することになるわけでありまして、現時点で考へておりますのは、旅客会社等が承継する国鉄長期債務四兆八千三百億円のうち、六千六百億円は民間借入金、四兆一千六百億円を鉄道債券と考へております。こうした債務の配分にしましたのは、一つは、各事業体の今後の資金調達の方法あるいは社債の発行限度等を勘案して、国鉄の長期債務のうちまず民間借入金を全額を旅客会社等に承継をさせる、残りは民間引き受けの鉄道債券を承継させることが適当であるという判断をしたわけでありまして、御指摘のとおり、確かに鉄道債券は転々としており、債権者が特定したいという問題はございます。しかし、当該債務を承継した承継法人及び清算事業団が連帯して弁済の責めを負う、改革法の二十六条に規定しておりますように連帯債務の形で対応をしますもので、債権者の利益を不当に害することにはなりません。ですから、個別の債権者の同意は、いわばこの窓口でも大丈夫ということでありまして、問題はなかつたと思ひます。

○小林委員　大丈夫というお話でありますから心配がないのかなという気がしないではありませんが、ちよつと課題が違ふのでありますけれども、

株式の売却の件について先ほど同僚委員からの質問が出ております。三年ぐら以後には株式の売却を行うのかという、この経営主体そのものの今後の推移というものは大切だというお話がありましたけれども、株式の売却をする場合、これは外国人にも売却をする、こういうことになりますか。

○林政府委員 外国人に対する特別の制限は規定をいたしておりません。

○小林委員 規定がないということは、国内のみ株式の売却を行うだけではないに、外国人にも売却をすることがあり得る、こういうことになりすね。これは、資本主義社会体制の中での自由競争でありますから、いろいろな角度からの競争があることを前提にして、外国人に対しても株式の売却を行う、いわゆる規制がないわけですね。ましてや民営化をされてしまうと、民営化された会社に対して国が規制措置を加えるということは将来ともあり得ないと思えますけれども、そのとおりですか。

○橋本国務大臣 先ほど私、三年と申し上げたかどうか、正確ではないがという言葉を使いましたけれども、一体どの程度までに売れるかどうか、まさにそういうつもりで申し上げておりました。そして、外国人の株式保有制限を付しておらないことは事実でありまして、理論的には、これは外国人が購入をしたいと考えれば購入は論理的には可能であります。しかし、それでは分割後の新会社について、外国人の株式取得制限といったようなことを法律上付することが果たして妥当なものであるかどうかと言え、私は必ずしも妥当なものではないと考えております。

○小林委員 建設大臣の御都合があるようですから、いわゆるアメリカ論のところを一区切りつけて、国土庁と建設省にちよと疑問点がございますので、御質問申し上げておきたいと思っております。

一つは、既に古い資料になってしまいましたけれども、発表されているものの中に四全総に向けて「国土空間の新しい未来像を求めて」という要

旨が、これは五十九年十一月の段階で発表されております。この中には交通システムのあり方という項目も起こされておまして、それぞれ道路網の整備等が回数を重ねて計画をされてまいりました。

（佐藤（守）委員長代理退席、委員長着席）

私も、国鉄のあるべき姿を検討するに当たって、道路網の整備と鉄道網というものの相関関係は非常に大きいと思っております。

過般、北海道でいろいろと調査をしてみましたけれども、実に多岐にわたって、高速道路の完備に伴い、高速道路を使用する都市間距離バスが拡大の一途をたどってきているわけであります。ちなみに申し上げますと、旭川と札幌間なんかで見ますと、バスの運賃は千七百円で国鉄を使うと三千三百円かかる。これはもちろん特急料金を含んでのことでありまして、時間にしますとバスは二時間五十五分、国鉄だと一時間四十五分、時間に差はありますけれども、座ってあるいは陸橋を渡らなくてもよいといった便宜等もありまして、バス輸送が大変拡大をされているという経緯があるわけですね。将来的な国土の開発計画と道路網の整備という観点で、国鉄の再建に向けた考慮が今日なされてきたのかどうかという件について一つはお伺いしておきたいと思っております。

○綿貫国務大臣 私は国土庁長官であり北海道開発庁長官でございます。今北海道のお話が出ましたが、北海道では今高速道路に対して約一千キロの要望が出ておりますし、また、高規格道路その他につきましても一千キロ程度の要望が出ておるわけでございます。本土に比べてまだ供用部分が少ないんじゃないかというおしかりを受けておるような状況でもございまして、道路網に対するニーズが非常に強いということでありまして、交通体系の中でそれぞれの交通機関が果たしていく使命というものはたくさんあると思っております。今日、交通体系の中で国鉄の果たす役割というものはいろいろ変化がございまして、特に北海

道におきましては、大量の旅客輸送という意味におきまして今後とも鉄道の果たす役割は極めて大きいと考えております。それらの点も考えながら、道路網の整備あるいは今後の新しい旅客鉄道会社、それぞれが整合性を保ちながら成り立つような計画を今後四全総の中でも考えていかなければならぬ、このように考えております。

○小林委員 六十二年度が第九次道路整備五カ年計画の最終年度に当たるわけですね。したがって、六十二年十月の段階では道央自動車道の岩見沢―美瑛間が開通するということになるわけでありまして、整備計画全体の既に五％に達することはいまうは明らかになってきているわけですね。こういう状況になった場合、加えて、現行でも年々増加しつつある都市間バス輸送、札幌を起点として、先ほどもちよと申し上げましたが、正確に申し上げますと十三系統二百九十二往復の便が既に設定をされて、非常に数多くの乗客を輸送しているわけですね。一万四千六百八人程度毎日輸送するという形態になりましたか。こういうことを考えますと、ある意味で函館本線の札幌―岩見沢間、札幌―旭川間というのは比較的国鉄のシェアの高かったところが、高速道路の完成と同時に、お客様のニーズというのはそれぞれに変化をいたしますから、変わっていくことになるのではないかと、これは想定されますね。

道路の方で、それは利用頻度が高まらないと、せつかく高速道路をつくっても北海道の高速道路は余りペイしないぞというお話が数多くあるわけでありまして、そこら辺が総合的な見地から十二分に検討されれば、鉄道の果たす役割というものはおのずからどんどん小さくなっていくという認識を持つての上でなければできない作業ではないのかという気がいたしますけれども、長官は北海道開発庁長官も兼ねて、将来の北海道のありべき姿というのを大変真剣に御勉強されているようでありまして、今後のことも含めて、第九次までではなしに、十次、十一次と続くであろう道路整備計画、こういったものとの関連の中では

どんな見解を持っているのか、お示しをいただきたいと思います。

○綿貫国務大臣 北海道は今いろいろ産業におきましても曲がり角に来ておると言われまして、これからの活性化を考えていかなければならぬ。その意味におきまして、さらに道民の皆様方のあらゆるニーズを満たすような方向で、北海道の新しい第四次の総合開発計画も今考えておるところでございますが、その中でも広い北海道の交通網というものは極めて多くのニーズがあるわけでありまして、時には飛行機、時には道路、時には鉄道、そういうふうになっておると思っております。その意味におきまして、道路網の整備も進めながら、一方では新しい民間の知恵を生かして、それぞのサービスや新しいニーズを開拓することに よって立派な基盤をつくり、経営を維持していただけるものと確信をいたしております。そういうものをすべて含めて、今後の北海道総合交通体系というものを軸にして北海道の開発を進めていきたいと考えております。

○小林委員 長官に一つ御質問しておきたいと思っておりますが、ただいまのお話とちよと食い違っているのではないかと懸念される事柄が一つあるのです。

これは、陸上交通審議会の部会というものを設定をして、北海道の段階では、渡島管内を中心にし函館を中心とした五十キロ範囲内の交通体系をどう整合性のあるものにつくりかえていくか、こういう議論をした際の議論の六割、七割が、鉄道網を維持、存続をさせながらということが前提で組み立てられて運輸省に報告されてきているわけですね。これは私もその要求からしますと、全道的、全国的に部会を数多く開催をして、それらの集大成を総合交通体系に結びつけていくという、こんな努力をぜひ政府は急いでほしいなという気持ちを持っておるわけですが、なかなかテンポがスローでありまして進んでいない。そんな見地からすると、今長官がおっしゃられた中

身とは道民ニーズというのは大分違うのじゃないだろうか、まだそこまでは十二分に北海道の中身を勉強していただけなかったのだろうか、こんな気がしてならぬのでありますけれども、いかがですか。

○綿貫国務大臣 小林さんの鉄道を基軸にして地域の発展を図っていく、こういうお話でございますが、今この国鉄法案の国会が開かれておりますように、いろいろと世の中の変化も来ているわけでございます、その中におきまして、国鉄の民営・分割化によりまして北海道の新しい鉄道会社の果たす使命というものが極めて大きいと私も考えております。それもちろん考えながら、しかも道民の皆様方がさらに便利に交通網を利用し、北海道の活性化を図っていただきたい、こういうふうにご考えておられるわけでございます。小林さんも北海道の御出身でございますが、私も北海道開発庁長官になりましたから、私は道産子の気持ちになって道産子の目で北海道の開発をやります、こう言っていましたので、あなたと考えるは全く今後とも一緒だと思いますので、よろしくお願ひします。

○小林委員 道産子の気持ちになって北海道を考えるとということありますから、ぜひ私もも期待をしたいと思いますし、五百六十万道民の期待を一身に集めていることについては万々お忘れのないように、ひとつ私からもこの際お願いをしておきたいと思っております。

北海道の課題、数多くあるのですが、ちよつとこれは後に回しまして、先ほどの分割のアメリカの部分で、もう一度ここに話を戻して御意見を伺っておきたいと思っております。

会社を分割するのだから輸送計画、輸送管理関係などについて連絡調整機関が必要ではないか、今までも何回となく議論をいたしました。ところが、先ほど運輸大臣の御答弁の中でも、例えば北海道は北海道の中だけで輸送が大半終わっているよという御意見でありまして、なかなか私どもの思うような答えが出てこないわけです。なるほど、資産は承継するけれども要員は承継をしないというところから、こういう言い方をしておかなければ後々困るということがあるでしょう。実態として収入の清算関係であるとかあるいはダイヤの調整であるとか、さらに資材の購入等にかかわる経理の推進め方、それから企画商品等の販売にかかわる部分など、取り上げてみますと、分割をする前提をした場合には、非常に重要な機構として調整機能がなければ必ず後々問題になってくる。逆にどうしてもこれを設定をしないということになりますと、もうからない会社の中ではその中で縮小に次ぐ縮小だけが進行していく、日本列島全体の中で国民ひとしく国からの恩恵を受ける権利があるのではないかとこの観点からすれば、例えば交通という分野でその欠落するものが生じたとすれば、これは運輸大臣の責任に帰するところ極めて重大と言わなければならぬのでありますけれども、連絡調整機能というものについて、考え方をもう一度ただしておきたいと思ふのであります。

○橋本国務大臣 個別の御指摘、これはむしろ専門家である国鉄なりあるいは事務方なりからお答えをする方が正確であろうと思ひますので、個別の部分についての答弁はそうさせていただきますと思ひます。

ただ、既に何回も御説明を申し上げ、関係の資料等も提出いたしておりますように、三島会社も経営安定基金を設けて、一定の利益は、特定地方交通線を除いて、地方交通線を含めて収支がバランスをするように私ども仕組んだつもりであります。ですから、内容的に今述べられたような不安点というものはないと思ひますが、その実務的な問題については事務方から補足をしてもらうようにいたします。

○林政府委員 ただいま先生御指摘の分割に伴う技術上の諸問題でございますが、これについては、分割というものを責任を持って遂行するためにはやはりこれを十分詰めるなければいけないということで、私どもとしても相当研究をいたしました。

その結果でございますけれども、ただいま先生から御指摘ありましたようなダイヤの問題でありますとか、収入あるいは経費の清算の問題でありますとか、その他直通運輸の問題、やり方、運賃、あるいは企画商品の問題等いろいろございますけれども、基本的には、私どもの検討結果によりましてこれは会社間の協定で担保できるというふうにご考えております。これは、今回の法案におきましても「運輸に関する協定」というのがございまして、運輸に基本的には、この運輸に関する協定をおくということによつて解決可能であらうというふうにご考えております。ただ、例えばダイヤ等につきましても、これは単に旅客会社間のまたがりだけではなくて、後ほど御質問があるかと思ひますが、貨物会社の問題も絡んでおります。したがって、ダイヤについては、あらかじめルールを設定して協定を結んでおくということのほかに、具体的なダイヤ調整については各社のダイヤ調整会議というふうなものが必要ではなからうかと思ひます。ただし、全体としてのこの分割に伴う諸問題のために何らかの機構が必要であるというところまでは、これは私どもとしては必要ないのじゃないかというふうにご考えております。

○小林委員 会社間協定で十分ということですから、ここは会社間協定で間に合なかつた場合どうするのかという心配がないわけではありませぬけれども、ちよつと課題を先に進めさせていただきますと思ひます。

北海道会社が持つエリアの中で、青函トンネルは北海道会社が持つ、この明記されましたね。私は、国会へ出していただいていた以降、この青函トンネルに大変興味を持っている者の一人なんですけれども、一つ教えておいていただきたいのは、公海下に我が国の財産を管々と二十年間かけてつくくり上げてきた。公海の定義あるいは公海に伴う条約などいろいろと調べてみましたけれども、函館側から三海里、青森側から三海里は我が国の領海ですから問題はないと思ひます。しか

し、残された大半というのは公の海になるわけですね。ここに我が国の財産が築き上げられた結果——以前私は運輸委員会の質問の中でもしておりますし、大蔵大臣になられております宮澤さんは、かつて昭和五十六年に参議院の決算委員会の中で大変奇妙な答弁をされているわけです。公海下といえども我が国の管轄権は全面的に及ぶと考えられる、関係省庁とよく検討し、将来疑念のないようにしたい。私どもの質問は、主権は及ぶのかというところが質問の要旨なのであります。かつて検討が進められておらなかったから公海下の管轄権は及ぶとだけお答えになったのかなという気がしないうちはありませんけれども、主権が及ぶと思ひますか、今日段階で。

○倉成国務大臣 お答え申し上げます。沿岸国が自国領域内から公海部分の海底下までのトンネルを掘削した場合、同トンネルの公海の海底下の部分については管轄権を行使することが一般国際法上認められておる、こういう意味のことを宮澤大蔵大臣が官房長官のときにお答えになったのではなからうかと思ふ次第でございます。したがって、一國の主権が及ぶのはその領域の地下及び上空を含む全範囲に対してであり、上部が公海である場合には主権が及ぶというのは適当でない、かように考えておられるわけでございますが、管轄権と主権の関係等につきましては、条約局長が参っておりますのでお答えを申し上げます。

○小和田政府委員 ただいま外務大臣がお答えしたとおりでございますけれども、若干技術的な面について御説明いたします。

主権という言葉はいろいろな意味に使われますけれども、小林委員が御指摘になっております主権というのは領域主権という意味でお使ひになっているのだらうと思ひます。小林委員御指摘のよに、一國は、国の領域に対して、そこにあるすべてのものに対して支配を及ぼす最高の権力を持つておるという意味で主権という言葉が使われるわけでございますが、先ほど外務大臣から御答弁を

いたしたように、海底トンネルというのは、上が公海部分があります場合には、その公海部分は領域ではございませんので、そういう意味におきまして、そこに主権が及ぶという言い方は言い方として必ずしも適切ではなからう、こういう意味で政府は管轄権という言葉を使っているわけでございます。しからば管轄権とは何かということになりますと、これは結局立法、司法、行政というような作用を行う、そういう権能のことを一般的に管轄権ということで行っているわけでございます。そのトンネルに対して、それを占有して支配し、そこに先ほど申し上げましたような立法、司法、行政というようなあらゆる権能を及ぼすということとは、我が国が当然に国際法上有している権利であるというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○小林委員 公海に伴う条約の中では、ケーブルであるとか電線等の埋設については、公海の下底については了とされているわけですね。しかし、トンネルを掘っていいとは書いてないわけですね。トンネルを掘るとすれば、これは掘る段階で各国の了解を求めるとかあるいはそれなりの理解が必要だったのではないだろうかという気がします。

主権が及ぶか、管轄権の範囲内なのかということとは非常に重要なことでありまして、三年前私は運輸委員会質問するに当たって、防衛庁に、例えば津軽海峡をソビエトの原子力潜水艦は年間一体どれくらい航行するのでしょうかという質問書を出しましたら、宗谷海峡で二百隻程度、津軽海峡は百五十隻程度、程度というお答えをいただいたのです。今回も同じ質問をいたしましたら、これは極めて重要なことであって、浮上して航行したものについての目視できたものについてだけは答弁できるけれども、海底深く静かに潜航したソビエトの原子力潜水艦が年間何隻通ったかということについてまではどうしても説明することはできないというお答えだったのです。何でこんな質問

書を出したかというと、トンネルの真上にソビエトの原子力潜水艦が深く静かに潜航して停泊をした、停泊という言葉は正しいかどうかわかりませんが、それから地下百メートルのところには我が国の管轄権が及ぶと言われるトンネルがごんごんお客様を運ぶという状況に立ち至ったとき、あんな危ないですからそこをよけてくださいと言えませんかという問題が出てくるんじゃないですか。公海なんですよ。どうお考えになりますか。

○小和田政府委員 先ほど申し上げましたように、公海の下にありましてトンネルでございまして、領海部分あるいは領域から掘っていった、地下をずっと通ってそのトンネルが公海に及ぶというような場合には、そのトンネルに対して管轄権を及ぼすことができるというのが一般国際法上確立していると言っている原則だと思ひます。そういう先例、学説等もその点についてははっきりしていると思ひます。ただ、御指摘のような公海部分がある上にあるというその公海部分につきましても、先ほど御指摘のあったような公海条約の適用があるわけではございまして、外国の軍艦、潜水艦等がそれを通過するということとは許されているわけではございまして、もちろん、その結果としてそのことが危険を及ぼすような事態になるかどうかというようなことは、これは一般的な公海の使用の自由の原則との関連で考えられるべき問題であらうというふうに考えます。

○小林委員 公海の定義の中で、海はもろろんのこと、水面から上も、それから海底の下にも、特定の国が主権を及ぼしてはならないということとは明確なんです。こういう前提で考えますと、公海下に我が国が勝手にトンネルを掘ってしまった。掘ってしまったのですから、間もなく使用されようとしているのですから、かつて宮澤さんが官房長官時代に、省庁間でよく検討し、将来疑念のないようにしたいと答えたのが昭和五十六年の参議院の決算委員会なんです。その後ここはどういう検討をされたのか、明らかにしてください。

○小和田政府委員 一九五八年のジュネーブ海洋

法条約の一つであります公海条約の第一条の定義にございまして、公海というのは海洋の部分のことを指しているわけではございまして、したがって、公海条約の適用があるのはその公海の部分に当たります海洋及び海底でございまして、その地下の部分については公海条約の適用がそのままあるわけではございせん。先ほど申し上げましたように、一般国際法上の問題として、領海ないしは領域からその海洋を使わないう、陸と申しますか海底の地下を通ったままでトンネルを掘るというようなことは従来から認められておる、学説上もそれは異論のないと思ひます。先ほど委員に御理解をいただきたいと思ひます。先ほど委員の御指摘のあった検討の件につきましては、そういう国際法上の立場を踏まえまして、現実にもそこに対して具体的に行政権、立法権というやうなものがないという形で行使されるかという実務的な問題として、関係各省庁の間でいろいろと検討しておるということではございせん。

○小林委員 答えになっていないのです。なぜこんなことをしつこく聞くかという、運輸大臣、こういう非常に重要なものを北海道会社が受け取れと、こう書いてあるから私は聞いていますのですよ。いいですか。極めて重要なことなんです。今、条約局長ちよつと答えられておりましたけれども、公海下、地下の問題は適用除外だと、一体どこに書いてあるんですか、そんなことは。明確にしてください。

○小和田政府委員 根拠について示せということでありまして御説明いたしますが、公海に関する条約の第一条は次のように規定しております。「公海」とは、いづれの国の領海又は内水にも含まれない海洋のすべての部分をいう。こういうことではございせん。それ以外の、海洋の中に含まれない地下、いわゆるサブソイルという部分でございまして、その点につきましては、御承知のように、大陸棚でありますれば大陸棚のレジームの適用があるということで、大陸棚の開発については沿岸国がそれを探索、開発する主権的な権利を

持つということが規定されているわけではございせん。

津軽海峡の場合について申しますと、あそこは大陸棚に相当する部分であらうと思ひますが、いづれにいたしましても、海底のトンネルを掘削するというのは、大陸棚の法理とは別に、先ほど来るる申し上げておきますように、沿岸、領域から地下を通じて掘っていくトンネルというものは沿岸国として国際法上なし得ることであり、それが沿岸国の管轄権に服するものであるということとは、従来から学説的にもあるいは先例の上でも例のあることでございせん。先例についてお尋ねでございせんならば、具体的な例としては、例えばイギリスが十九世紀に炭坑を陸から掘ってまいりまして、公海部分の下にまで開発をしたというやうな先例が挙げられるかと思ひます。

○小林委員 管轄権は宮澤さんがもう今から四年も五年も前にお答えになつておるんです。管轄権は及ぶんだらうと思ひます。仮に及ぶと認識していいんです。しかし、主権は及ぶのかという質問の趣旨なんです。トンネル内の財産総体にかかわって主権は及ぶんですか。管轄権だけども、おまえら北海道会社を経営しないのか。間もなくできるんですから、主権が及ぶのか。間もなくできるんですから、主権が及ぶのか。間もなくできるんですから、主権が及ぶのか。

○小和田政府委員 先ほど外務大臣が御答弁申し上げたとおりでありますけれども、主権というものはいろいろな意味に使われますし、管轄権というところもいろいろな意味に使われるわけですが、先ほど外務大臣が主権があつた地域に対して及ぶという言い方をすることは適当ではないということをお申し上げしたのは、あれは領域の一部ではない、そういう意味におきまして、領土、領空、領海に対して主権が及ぶと同じような意味においてはそこに主権が及んでおるという言い方は適切ではない、こういうことで申し上げたわけではございせん。他方、管轄権というのは、先ほど申し上げましたように、国の作用としての立法、行政、司法とい

うような作用を行う、そういう権能を総括して管轄権と言っているわけではございまして、具体的にこのトンネルの場合について申し上げますならば、このトンネルに対して立法、司法、行政の権能を我が国が及ぼすことについては国際法上何ら問題は無いということではございまして、あそここのトンネルそのものに対しての規制あるいは所有権、権利義務関係というものを我が国の法律によって行うということについては何ら問題はないというのが政府の立場でございまして。

○小林委員 私の記憶によれば、たしかこの関係省庁というのは十八省庁はと答弁された記憶があるわけですね。官房長官、いつの日までにこの協議、結論は出されるのでしょうか。

○小和田政府委員 御指摘のように関係省庁が多数にわたっておりますので、私が責任を持ってお答えをするのは必ずしも適当ではございせんけれども、現在、地方自治法その他の関係におきまして既にいろいろな形で各省間の検討は行われているわけではございます。ただ、いろいろな法律がいろいろな形で適用になりますので、その作業がいつまでに終わるかということになりますと、ちよつと私が責任をもってお答えするわけにはまいりませんけれども、現にそういう作業を政府部内においてやっていることは事実でございまして、できるだけ早く具体的な結論は出したいというふうに考えます。

○小林委員 こんなことだけで時間を費やさせませんが、しかし、非常に重要な課題なんです。世界初の海峡、公海下を縦貫するトンネルが我が国の技術力によって開発をされている。そこを政府にとつても私にとつても非常に大切なお客様が通過をする、荷物が通過をする。管轄権は及ぶが主権は及ばない。極めて危険な要素もないわけでは無いとすれば、これはできるだけ早い時期に結論を出していただきたい。少なくともこの審議をする過程では、青函トンネルは北海道会社を持たせるんだよということも法律の中で明確にして提起をした以上は、この法律ができ上がるまで、審

議が終了するまでには結論を出す必要があると思ひますので、ひとつ強く要望をし、以降の質問は後々に送りたいと思ひます。

それから、せっかく官房長官おいででございまして、大変お忙しい中お呼び立てをして恐縮でございまして、記者会見の時間があるようでありまして、一つだけ御質問を申し上げたいと思ひます。

これは昭和六十一年の二月の十八日の予算委員会でお尋ねをした事柄なのでありますが、官房長官にお答えをいただきました。いわゆる公共負担問題、国鉄の運賃上の公共負担問題です。このとき、当時の藤波国務大臣は次のように答えておられるわけですね。御指摘のように、国鉄の運賃上の公共負担の問題につきましては、政府で閣議了解をいたしまして、その後鋭意関係省庁で検討を重ねてきておるところでございまして。しかし、なかなか答えが出ない、こういうお答えだったわけですね。

特に「遅くとも六十一年度以降に運賃改定をするという機会があれば、その機会をタイムリミットとして必ずこの問題の解決に当たるようにいたします」ということをお答えを申し上げたところでございまして、と。ことしの九月に運賃改定というのはやられたんですね。私も何らかの答えがないのでありますけれども、公共負担問題、学割であるとかあるいは身障者の割引であるとか、国鉄は赤字だ、赤字だと大変おしかりを受けているさなかに、トータルをいたしますと六百億をはるかに超えるくらいの公共割引をいたしているわけですね。これは国庫負担することが正しいのではありませんかというのが我が党の論理であります。そのことを踏まえて関係省庁の間で十分協議をしたい、こうお答えになつてきて、六十一年度以降に運賃改定をすることがあればその機会には適切な答えを出しますと、こういう答えであつたのであります。さて、ことしの九月までの間にどのような結論を出されたのか、明確にお答えを賜りたいと思ひます。

○後藤田国務大臣 おっしゃる通りに、前の官房

長官のときに予算委員会でおっしゃるような質疑応答があつたことは承知をいたしております。同時に、この問題については、国鉄再建監理委員会からも御承知のとおり答申が出ておるわけではあります。そこで、政府としては関係省庁の間でいろいろ検討いたしました。ことしの八月に一応の結論を出しておるわけではございますが、その結論をせっかく御質問なさつた小林さんに私どもの方から御返答しなかつたということでは確かに申しわけないと思ひますので、ここではつきりとお答えをいたしておきたいと思ひます。

これは、やはり今の国鉄が民営化になるに当たつて、従来国鉄がいわゆる公共負担、おっしゃる通りに学割とか、あるいは身障者あるいは傷病者ですか、大体この三つだろうと思ひますが、そのうち学割と身障者につきましては、私鉄と現在国鉄が公共負担として負担してあるのは内容的にどちらが重い、どちらが軽いとも言ひがたい。

そこで、政府としては、再建監理委員会の御意見にあるように、私鉄並みの負担は従来から国鉄がやっていたに過ぎないが、将来ともそれをお願いをせざるを得ない。しかしながら、私鉄以上に負担しておるものがある。それは戦傷病者の扱いであろう。ならば、この戦傷病者について私鉄以上に国鉄に負担をお願いをしておつた分については、これは何らかの措置を必要とする、こういう結論でございまして。そこで、関係省の間で、ことしの十二月には予算の折衝があるわけではございまして、その段階で結論を出そうということに相なつておる、かように結論を出しておりますので、お答えをいたしておきたいと思ひます。

○小林委員 そこで、新会社の経営見通しについて質問を移したいと思ひます。

特に三島取支、北海道、四国、九州の収支問題については多くの皆さん方から既に御質問がありまして、私は、そういった質問とよくそうしない範囲内で、出身が北海道ということもあつて北海道の収支がわかつてきますと、四国や九州などについてもある程度イコールになる部分があるものです

から、北海道については少しく細かく精査をしてみました。過去昭和五十五年から六十年までの実績を平均しますと、毎年収入の面では四・三八%の減少を見てきたわけですね。六十二年の試算をするに当たつて政府の側で示した数字がありますけれども、これを見ますと、余り大きく減少するようない、四%も五%も収入が減少していくような数字にはなつておらないわけですね。もちろん、これは監理委員会の答申と運輸省として法案を提出するに当たつて再精査をした部分では若干の異なりがあるわけですが、平均して四・三八%の減少というものを、六十年から六十一年度、六十二年にかけての間では二年間九・七%くらいになりまして、これくらいは減少を見込んで精査をしなければならぬはずの運輸収入が、逆に六百六億円という形ではね上がつていくような数字になつてきているわけなんです。どうしてこういうことになるんだろう。

ここでもう一つだけ念のために質問しておきたいと思ひますが、今回の法案の中では、特に北海道の場合、長大四線については保留四線と呼ばれて保留をされてまいりました。追加の選定承認がなされたのが六十年八月二日でありまして、監理委員会の答申以降に追加承認をされているという認識をいたします。だとすれば、監理委員会の答申というのは、長大四線、保留四線ですね、標準線、池北線、名寄線、天北線、これは新会社が承継をするという前提で試算をされてこういう結果になったのかなという気がするわけですね。けれども、その点での正確な意味での数字をお示しをいたしたいと思ひます。

○林政府委員 ただいま先生御指摘の保留四線、第二次地方交通線でございますが、保留四線につきましては、監理委員会の試算あるいは今度我々の試算におきまして、いずれもこれは既に転換をされたという前提で計算をしております。したがつて、その点においては、ベースは同じでございまして、あと収入の面につきましていろいろお尋ねがござ

ございましたけれども、輸送人キロにつきましては、六十二年以降は減少していきというふうにご考えております。ただ、六十二年は一応今のところ、北海道の場合三十六・一億人キロと私ども考えております。六十三年度は三十七・六億人キロでございますが、これは青函トンネルが開通いたしますので、そちらの方の輸送人キロがふえていくということが特殊要因として入っております。その後六十四年度が三十六・三、六十五年度が三十五・二、六十六年度が三十四・〇という形で輸送人キロはやはり減少傾向をたどるであろうというふうに見ております。

それから運輸収入につきましては、六十二年が六百六億でございますが、六十三年度については、先ほど申しましたトンネル関係の収入が増加するというところで六百六十八億ということで、六十二年に比べると六十数億ふえておるといふことであります。その後、六百八十七億、七百六億、七百二十六億で微増ということでございますが、これについては先般申し上げておりますように、いわゆる人キロ当たりの支払い額と申しますか、一人キロ当たりの支払い額が若干ふえていく、北海道の場合、六%程度見込んでおりますが、その程度の増があるということも前提に計算をしておりますのでございます。

○小林委員 私どもも、これは単純計算でできるのです。過去五年間に運輸収入が四・三八%ずつ減少してきた。それから、運賃値上げをすればどの程度の増収になっていくのかということについては、実に単純計算で計画を組み立てることができるといふことで、ちなみにこの十四線区を中心にして計算をしてみますと、運輸省の林さんのお答えだと六十二年は六百六億と云われておりますけれども、どうも六百六億という数字に誤りがあるのではないかなという気がしてなりません。本当は六百五十八億という数字に修正をされるのが当たり前ののではないだろうか。五十億円違うというのではちよつと大変な数字でありまして、どうしても輸送人キロが減少

していくということと、既にことしの九月の段階で運賃改定を完了した、こういうこととの関連からしますると、まず一つは、六十二年の試算数字というのは、これはだれが計算してもできることなんであって、先ほど申し上げたように、六十三年度に高速道路が開通する、こういう要素が出てきた場合、あるいは逆に、青函トンネルはちよつと危ないけれども開通するぞ、開業するよというふうなことになる場合、若干の相違はあったとしても、そんなに変わるものではないはずなんです。それが大きく違ふということではちよつと理解に苦しむのでございませうか、この点私の指摘していることがわかりませうか、わかつたら正確にお答えをいただきたいと思うのであります。

○林政府委員 ただいま先生おっしゃいましたように、六十年と六十二年を比較してみますと、六十年は三十八億人キロ、それが六十二年は三十八・一億人キロということで、まあ二億人キロ程度減少しておるわけでございます。それに対して収入の方は、六十年が六百五億、六十二年が六百六億とほぼ同額になっております。これにつきまして、六十一年度に運賃改定をいたしております。その分がいわゆる人キロの面では減少しておりますが、六十一年度に、この九月に運賃改定をしております、六十二年にその効果が出てくるということでありまして、したがって、輸送人キロは減つても収入はほぼ同額ということになっておるわけでありまして、それから、六十三年度に六十二億の運輸収入の増があるわけでございますが、これにつきましては、一部はいわゆる青函連絡線が青函トンネルに移つてくるということに伴う増収、それからもう一つは、六十三年度からある程度人キロ当たりの収入を増加させておりますので、その効果というものが相乗的にあらわれて六十二億の増加になっておるといふことであります。

○小林委員 それと同時に、きょう我が党の要求に基づいて理事会に報告された、旅客会社の管理

局別、系統別の要員数について数字で示されました。

線区別に要員をはき出すというのは大変難しいことについては、私も全くの素人ではありませうから理解できないわけではありませう。例えば、このきょう提出をされた資料で北海道の千歳線なんかを見ますと、施設関係が六十一名、電気系統が十九名という数字が出てきておるわけですから、営業系統が八十一、運転が百七十三といふ、こういう数字が出てきておるわけですが、管理部門の数字をプラス・マイナスをいたしますと、おおよそその数字は、これは私どもも監理委員会が使用したと言われる回帰式なども駆使をして計算をしたのですから大きな違いはないのでありますけれども、ただ、系統別に言いますと、例えば私どもが四百七十一・五キロの函館本線を試算いたしますと、現行配置をされている施設関係要員というのは千二百八十一名いるのです、運輸大臣。今度のこの推計要員を試算をいたしますと三百二十九名になるという、こういう数字が飛び出してきたのです。

千歳線なんかでは現行七十九名配置されているものが六十一名に落ちる、この程度のものなんです。しかし、これは六十二キロの線区でありまして、千二百八十一名配置されている職員が三百二十九名で了するという、こういう数字のトータルになります。きょう当委員会に提出をされたこの「旅客会社の管理局別、系統別要員数」として提起をされたもののより具体的な数字を私どもが試算をしますと、こんな格好になってくるわけですよ。運輸大臣、四百七十一キロの線区を施設の皆さん方が旅客を安全輸送する、貨物を安全輸送をする、とりわけ北海道の場合は冬期間雪が降るといふ、こういう条件をも踏まえて考えた場合に、千二百八十一名の要員がわずかに三百二十九名で安全を担保することが可能だと判断をされますか。○橋本國務大臣 私は、そういう数字、どちらが望ましい数字であるのかを完全に理解する資格が

ありませんので、事務方から答えさせたいと思います。

○山田説明員 お出しいたしました資料は、国鉄におきまして一定の仮定を置きまして、北海道につきましては千歳、札沼、富良野につきまして計算いたしましたけれども、御指摘のような函館本線につきましては特に施設という面での計算はいたしておりません。したがって、その三百二十九名とおっしゃるものの試算の根拠はわかりかねますので、ちよつとお答えしかねます。

○小林委員 いいかげんにしなさい。これはいいかげんにしてもならなければ困るのです。これは政府側が責任を持って数字を示した以上、前もって私どもも計算したのです、多分この数字をはき出してくだらうと。だから他の箇所では、例えば千歳線なんかは幾らも数字変わらないのです。私たちがはき出した数字ときょう提出をされた数字とはほとんど言つていいぐらいい変わらぬ数字です。ところが、この中でこつぱいだと思われる数字があるのです。例えば、あなたたちはきょうは出さなかつたけれども、積み上げ方式で、十一月のダイヤ改正をやつた後にはこれぐらゐの数字でございませうというの、これは監理委員会の答申と相まってこんな計算をしたのですといふ、必死になって何日間も何日間も何百人もの人がかかつてやつた計算でしょう。函館本線は計算してませんという話はないのです。よ。深名線なんかに至つては、現行駅要員が十九人のところ、五十六人なければ仕事できませんという数字になるのです。ふえるのです、十九名が五十六人に。いいですか。車掌さんなんかは今まで十四人で事足りたけれども、二十九人なかつたから列車運行できませんという数字になってくるのです。

ちなみに函館本線の運送要員なんかは、現行二千六百八十人の要員を擁しているけれども、五百九十四人でいいという数字になるのです、きょう出された数字というのは、これはおよそ五分の一でしょう。これぐらゐの数字になってくる。あな

たうち、都合が悪い線区については出さないで、都合のいい線区だけ出したにすぎないじゃないですか。計算してないとは何ですか、計算してないとは。計算もしてないが、全国、全国の二百を超える線区の安全運行、それから会社別に区分けをしたって、きちっとお客さんのニーズにこたえられますよ、それが言えるのですか。そんなものないままでもって審議ができるか。正確に答えてください。

○山田説明員 先日来申し上げておりますように、国鉄におきましては適正な要員規模を想定してまいりまして積み上げてまいりましたが、それは箇所に積み上げてきたものでございまして、御指摘のように線区別ということになりますと、例えば草率区の場合に挙げますと二線区、三線区にまたがりました乗務をしておられます。そういう意味で、それらを適正に配分して計算するということとはあくまでも原価計算上の推定ということにならざるを得ないわけでありまして、私どもの今回の要員の想定につきましては、原価計算上の想定ではなくて、それぞれの箇所に業務量を見て積み上げたものでございまして、したがって、線区別に配分された数字には至っていないということとでございます。御要望がございましたので、おむね各会社それぞれ三つの線につきまして一定の仮定によりまして想定をしたということとでございますが、その他の線については仮定計算はしておらないという意味でございます。

○小林委員 山田さん、もっとまじめに教えてください。旅客会社等の管理局別、系統別要員数とあなたたちは答えたのです。そして本委員会に資料を提出したのです。私が今質問している中身は、実績対推計要員、こう言っているのです。私はあえて推計と言っているのです。だから、私の推計が間違いだというのなら、あなたの推計は間違いですよと言ってくればいいのです。しかし、計算をしないで済んだという言い方は私には理解できません、こう言っているのですよ。いいですか。線区別に、系統別に積み上げてして

いかなければ、監理委員会は数字を出してそのバックデータを出さなかつたわけですから、これはなかなかわかりづらいではありませんか、本当にこれで列車運行ができるのでしょうかという心配をするのは当たり前でしょう。あなたたち委員会に法案を提出しているわけですから、そこを私は正確にお聞きをしたいから言っているのですよ。なぜ答えていただけないのですか。やる必要がないとは思われませんか。

○林政府委員 再々申し上げておりますけれども、監理委員会は私鉄の生産性というのを見まして、それについて一定の回帰モデルをつくりまして、結果的に積み上げてトータルの要員数を出してきた、こういう計算方式をとっているわけでありまして、それに対して今私どもとしては、その監理委員会の一応の数字を受けまして、具体的に現実の問題としてこれを現場の機関ごと、積み上げ計算をしてみたわけでありまして、その結果が先ほど申しましたようにトータルとして十八万六千人ということ、監理委員会の十八万三千人とその差は約三千人ということでは近い数字が出たということ、私どもとしては、その十八万六千人という数字で、新しい会社のいわば適正要員というものはこれで十分ではなからうかというふう

に判断をしておるということとあります。そこで、先般来再々申し上げておりますけれども、この私どもが計算しました現場の積み上げ計算というものは、あくまでもそれぞれの業務機関単位に積み上げをしておる。業務機関というものは、先生十分御承知のとおり複数線区を受け持つおるわけでありまして、例えば、先ほど申しましたように東京駅の丸の内北口の改札の方は中央線、山手線、総武線あるいは新幹線、いろいろなお客様を扱っておられる。では、その方は一体どういう割合でそれぞれの線区に割り振つたらいいのかというのには非常に難しいわけでありまして、したがって、業務機関ごとに積み上げた要員を線区に割り振るといふのは基本的には無理があるわけ

でございます。そこで、その点については再々申し上げてきたわけでありまして、その点について一定の仮定を置いた推計でもいいから出して、こういう委員会からの御要求もございまして、私どもとしては、きょう出した資料に書いてございまして、「一定の前提を置いて試算せざるを得ない」ということ、そこで、六十年の線区別の原価計算における人件費比率を基準として推計をいたしました、こういう前提条件を書いた上で、本当の仮定計算というもので計算をしてお出しをさせていただいた、こういう経緯でございますので、御了承いただきたいと思います。

○小林委員 この問題は後に残します。私も線区別に要員をはき出すことは大変困難だということとを全くわからないで質問しているつもりはないわけですが、大変難しいのだから、しかし、こうやって出してくるから、出してきたらそれに対する議論をしなればいけない。私は出せないと思ったのです。例えば……（発言する者あり）

○細田委員長 御静慮に願います。○小林委員 出すのだとすれば、私がさっきから申し上げているように、推計という字が入って出してきたのであれば、理屈を言っているのではありません。推計はこうですという数字だとすれば私もそれなりに理解します。何とも書かずに要員規模はこれこれと、こう出されたら信じなければいかぬではないですか。ですから、この議論というのはいまだ後へ続きますよ。

そこで、貨物の問題についても少しく質問しておかなくてはなりません。監理委員会は、貨物鉄道会社は基本的には政府において検討してくれることを望んだのです。しかし、大綱で一万五千人弱もあれば全国一社でもって貨物会社を経営することはできる、こういう形になってまいりました。それぞれ検討した結果なんですよ。一万二千五百人という数字が出て、加えて、輸送量は六千五百万トン体制という監理委員会の言い分が逆に減少して五千八百万トン体制、こういう形に

なつてまいりました。そこでお尋ねをしておきたいのは、輸送量について五十九年度対六十年対比では九%の減少をしてきているわけですが、六十年を基軸にして六十二年度五千八百八百万トン体制ということになれば、実に一五%の減少を見ることになるわけですね。一体コンテナがどれくらいあればこの輸送体系を維持することができえるのか。車両は一体何両あつて、どの程度の歩どまりで輸送体系を組み立てれば、貨物会社は提案をしようというに黒字会社として経営をしていけるような形になるのか、この資料では私にはわからない部分が多々あります。

なぜこんな質問をするかというと、これもまた北海道の例を出さなければなりません。六十一年十月四日の北海道新聞で「年間わずか九万トン残存炭鉱、三山で試算」こういうタイトルでもって新聞報道がなされているわけですが、通産省もお見えたと思ひますけれども、石炭鉱業審議会の答申というのはいまだ出ていないはずですよ。出ていないにもかかわらず、九万トン体制でもって昭和六十四年から六十六年までの間、国内炭の輸送需要そのものについて試算をされた理由が私にはわからない。なぜこういう数値を示すことができたのか、その理由についても明らかにしていただきたいと思ひます。

○岡田（昌）説明員 お答えいたします。最初の全体の輸送計画はどうだという御質問でございますが、コンテナにつきましては六十年度は千二百八十八万トン送らせていただきました。六十二年度は一三%増、千三百七十二万トンということとございまして、これは今回ダイヤを抜本的に変えましてスピードアップを図る等行っておりまして、既に通運業者等も含めまして実績の見込みを積み上げております。したがって、積み上げ計算におきまして千三百七十二万トンは送れるというふうを考えております。一方、車扱でございますが、六十年度は五千六百三十七万トン送りまして、今回は石炭石等につきましてはかなりの減少を見込んでおります。また、石油、セ

例えばの話で恐縮でございますが、例えば農作物等につきましても農作、表作がございます。そして、こしは裏作であるというようなときでございますと、私どもとしては収入としては低目に見えます。しかし、それは裏作であることを願っているわけではございませんで、我々輸送を行っている者にとっては輸送量が多ければ多いほどありがたいわけでございますけれども、収入を立てる場合にはそのようにして算定しているということでございます。

と申しましたように我々送る側とすれば固まつた貨物が多ければ多いほど助かる、むしろそういうものは積極的によつていきたい、そう思つております、もちろん収支を考えた上でございますが、○小林委員 時間がほとんどなくなりましたので、貨物の問題で旅客会社との相関関係など数多く御質問を申し上げたい部分がありましたけれども、これらについては留保せざるを得ません。しかし、特に旅客輸送、貨物輸送を含めて、これは正確を期さなければ、地域経済に与える配慮といひます

三千三百三十ヘクタールですね。去る九日の委員会におきまして、この用地の売却あるいは処理方法については土地信託もあり得る、こういうたしか御発言もあつたわけであります。それでまたその後記者団の質問に対しては、処分審議会でこういう問題も検討してもらおう、このようなこともマスコミには書かれておるわけであります。が、その辺はそのように理解してよろしうございますか。

○中曾根内閣総理大臣　土地の処分という

らそうとうよい判定といふものには、それが身たるべきものである。そして、その結果として役立つか役立たないか、あるいは公正に行われるか行われないか、どの場所がそういうものになるか、適当であるかどうか、そういうすべての問題は、やはり清算事業団に置かれる審議会において選択して決めていただくのが適切である、そういうふう

うに考えておる次第でございます。

○柴田(弘)委員　そこで、清算事業団に果たしてそういう検討の可能性といえますか、そういうことができるかどうかという問題もあるわけであ

ります。運輸大臣、あなたはやはり九日の答弁の中で、ただいまの総理の発言、そういった土地信託の可能性もあり得る、あくまで公正そして借金返済のための売却ということを原則とするのだけれども、そういった場合もあり得るといふことであります。一応運輸省、国鉄ではあくまで借金返済のためから売却以外にはない、こういったことをおっしゃったのですが、微妙に総理の御発言と違ふと思ふわけなんです。だから、私は今の総理の発言というものなるほどなという肯定する部分もあるわけですが、やはり将来の問題としてそういう可能性があると総理の発言であります。あなたもお認めになりますか、どうですか。

○橋本國務大臣 先日御答弁を申し上げましたのも、総理と私と基本的に食い違いはないと考えております。と申しますのは、総理は、将来そうした可能性を残しておく方がより国民の利益につながるという判断をされました。その可能性を私も否定をいたしておりません。ただ、実は、ここまで参ります過程ではいろいろなお話がございました。そしてその中で私もひとつは、要するに信託あるいは貸し地によって得られる配当あるいは借地料というものが清算事業団の債務の元金の償還額に見合う数字に現実にならなかつたという事実関係から、現段階においては慎重を期しておるところでございます。

そして、今総理から御答弁がありましたように、まず私もこの国鉄用地の処分をしていきます場合に何よりも考えなければならぬのは、その資産の処分が不透明な印象を国民に与え、そこに何らかの疑惑が生ずるのではないかといったような御心配を国民にかけないことだと思ひます。そのためには、やはり公開入札というものが一番明らかでございましょう。確かに私も隨意契約というものを、地方公共団体が用地を取得したいという場合については否定してまいりません。した。現在も、例えば道路用の敷地とかこうしたものについて、私もその可能性を否定はいたし

ておりません。ただ、たまたまこの国会の御審議が始まりましたから、地方自治体に隨意契約によつて払い下げました国鉄用地が他目的に転売されたというケースが連続して発生をいたしましたために、こうした状況が続くとすれば、またその心配があるとすれば、やはり私も、国民からお預かりをしている資産を売却していくわけでありまして、たとえ地方自治体に売却をいたした場合であっても、相当程度の例えば転売禁止期間を設けるとか、それが万一破られた場合には逆にその転売によつて得た利益を完全に吸収し得るようなペナルティーの方法を考えると、非常に厳しい対応を考えなければならぬのではないかと考えておるところであります。総理と私は基本的に食い違いはありません。

○柴田(弘)委員 前段の部分だけ答弁をしていただければいいのですけれどもね。だから、そういった地方公共団体に對しての将来の用地の売却等を含めた土地処理の問題では、運輸大臣も総理と同じように、土地信託の制度も将来的にはあり得るだろう、その道を決してふさぐものではない、こういう理解を私はしているのですが、基本的に変わらないということであるか、重ねてもう一遍運輸大臣、一言で結構です。

○橋本國務大臣 理論的にその可能性を否定いたしておりません。ただ、現実には今までも私は遭遇しなかつたということでもあります。

○柴田(弘)委員 理論的であろうが現実的であろうが将来の可能性なんですよ、総理の言っていることは。どうも微妙にニュアンスが違ふと私は思うのです。それは運輸大臣という立場で、なるほどそれは一般公開入札にせよ隨意契約にせよ用地を売却していく、これは私はわかるのです。ところが、総理がそのように土地信託の可能性もあるという御発言をされたから、運輸大臣の御発言と微妙にニュアンスが違ふ、こういうふうには思つておりますからお聞きをしたわけでありまして、一緒でいいですか。——じや言つてくだされ。理論的とか現実的とかじゃなくて、

可能性なんです。

○橋本國務大臣 もし多少ともニュアンスの違いを感じられたとすれば、私は主管大臣として、最大限高く売りまくりたい、そして、最終的な国民にお世話をお願いしたかなければならない長期債務の額を減少したいという一念であります。しかし総理のお立場からすれば、地価高騰等を考へて適切な対応というものも当然考へてあります。それはやはり、内閣総理大臣とそれに任ぜられて一閣僚との間には地位の差もありますから、そういうところから出てくるものはあるかもしれません。

○柴田(弘)委員 それは運輸大臣、そうじゃないのですよ。要するに私は、あのときの発言を聞いています。あなたも閣僚の一人であるなら、やはり政府としての、中曽根内閣としての一つの、土地の処分についての統一見解というのをはきちつとあつていいと思うのです。そういう意味で私はいろいろ聞いています。

それで、この問題に関連をせずとあと議論を進めてまいります。とにかくつきり言つて、いろいろおっしゃつておられますけれども、特に自治体等のいわゆる地域活性化、いろいろな事業を今国鉄用地を中心にしてやつていこうと考えている。そういった処分の仕方については政府内部でまだきちつと詰まつていない、あるいはまた、運輸省、国鉄当局においてもまだ詰まつていない部分があるんじゃないか、私はこういうふうに思っています。

そこで建設大臣にお伺いをしたいわけでありまして、それから、新都市拠点整備事業というのがありまして、それからもう一つは、来年度からおたくの方でいろいろ御計画になつておられますが、定住拠点緊急整備事業、レインボープロジェクト構想というやつがあります。それはお聞きするところによりますと、国鉄用地を中心にしていわゆる地域の活性化につながつていく事業だ、こういう説明を聞いておりますが、その目的あるいはまた現在の状況、あるいは来年度の概算要求等々につ

いて御説明を賜りたいと思ふのです。

○天野國務大臣 都市内に位置する国鉄跡地は、一般市街地の中心部に存在してまとまつた規模を有しているため、都市整備上有効に活用していくことが必要であります。しかしながら、国鉄跡地周辺地域は、跡地の高度利用を図る上で、道路、下水道等都市施設が十分整っていないのが現状であります。周辺地域を含めて都市再開発を行い、基盤整備を計画的に行うことが必要であります。このために、建設省は昭和六十年度より、大都市及び地方中核都市において国鉄跡地等を活用した新しい都市拠点の形成を図るため、新都市拠点整備事業を実施しているわけでありまして、また、来年度からは、地方の中小都市においても国鉄跡地と既存中心市街地を一体的に整備する定住拠点緊急整備事業を創設するよう予算要求中でありまして、このようにして、地方公共団体が中心となつて行う計画策定及び事業に積極的協力するものであります。

○柴田(弘)委員 今大臣から御答弁いただきました。資料をいただきましたが、この新都市拠点整備事業は、もう既に事業地区として継続、新規を含めて七地区、そのうちの六地区が国鉄用地です。それから来年度概算要求で八カ所、そのうちの七カ所が国鉄用地なんです。私の方の東海地方の笹島あるいはまた岐阜、こういうところも一応その中に考えられているわけなんです。それからもう一つレインボープロジェクト、定住拠点緊急整備事業というのは、地方の中小都市でやろう、青森県の黒石市なんかもう相当計画ができています。

私は、こうした基盤整備をしていく上には、一つは、やはりどうしても地方自治体というものと一緒になつて取り組んでいかねばいかぬと思ふのです。例えばアクセス道路を一つつけてくれとか、そういったことをやるにしても、みんな自治体の了解とか協力力が得られなければできない。やはりこうした建設省の事業をそういった自治体とよく連携をとつてやつていく。そしてあわ

せて自治体が、例えば今総理からいろいろ答弁がありましたが、いろいろな手法があると思います。中には随意契約だけでいけぬ場合もあるかと私は思う。しかしそれは、そうした建設主体とか開発主体が一体どこか、あるいはそれはどういう目的のためにつくるのか、公共性、公益性があるのかどうか、地域の活性化、発展につながるかというものをきちんとすれば、その辺は少なくとも建設省がこういった事業について、あるいは自治体等々の要望があればそういった道を開いていくというものも必要ではないか、私はこんなふうにも考えておりますが、建設大臣、ひとつ御所見をお伺いしたい。

○天野国務大臣 もとより地域の地方自治団体とよく相談し合ってやらなければいけないことでありますから、これは持ちつ持たれつで国鉄の土地、跡地などを利用しながら進めていくようにしたいという考え方でございます。

今具体的に進めておる地区についていろいろ問題があるというのなら、それは担当局長に答弁をさせますが、ひとつどうぞよろしくお願いします。○柴田(弘)委員 これは担当局長でも結構ですが、これも、現実の問題としてこうした二つの事業が今後進行してまいります。調査をする、そしてその次には事業をしていく。やはり国も三分の一でしか、事業補助をしていくわけなんです。せっかくやって、それが自治体の要望を聞けなくて、そしてこれが一般競争入札でほかにかきわかれてしまふ、こういう場合だつてあつたら私には思ひます。だから申し上げたいのは、自治体の意見を聞きながら、あるいはまた運輸省を初め関係各省庁とよく連携をとりながら、自治体の要望に沿った土地の売却なり活用の仕方というものをきちんとひとつ対応していただきたい。もちろん、運輸大臣がおっしゃった、総理がおっしゃったように、いささかの疑念もあつてはならないし、公正に対応していただきたいわけでありますが、その辺も一言運輸大臣、建設大臣でも結構ですが……○天野国務大臣 今話したように、決して建設省

独自の態度で進むようなことはございせんし、あくまでも関係する地方自治団体、政府機関と話し合いの上、地域住民のお役に立つような措置を講じたい、そういうふうに考えているわけでございます。

○柴田(弘)委員 そこで運輸大臣、今建設大臣から御答弁がありましたように、今建設省では積極的にそういった事業をやつていこうとしておられるわけなんです。そこで、いろいろな地域が存じませんが、地元のことにについてはよくわかつておりますので、例えばの話で、地元の問題で私は一つ問題を提起させていただきたいと思ひます。

笹島、十二・四ヘクタールですね。これはもう地元では一体何にするか、コンベンション・コンプレックス案もありまして、あるいはまたドーム型の野球場をつくらう、どうも最近の地元の情勢ではコンベンション・コンプレックス案が一つのあれになってきたわけなんです。あるいはまた岐阜、これも国の新都市拠点整備事業、今の建設省の事業ですね、これを導入してもらつて新しい都心づくりを目指していきたい。これは岐阜の貨物駅用地二・一ヘクタールです。そういうふうなあれもあります。それから、稲沢も相当な貨物の跡地で三十五・二ヘクタール、何とか周辺地域を含めた再開発事業の構想を求めている。住宅建設とか先端技術産業の誘致を図つていきたい、そして濃尾平野の中核都市にしたい、こういういろいろな考え方もある。静岡も、国鉄東静岡駅の二十一ヘクタールについて、静岡県中部の核となるべき開発を進めたい、こういうことで各自治体がいちいちな検討委員会とか懇話会をつくつて既にいろいろ進めておるわけですね。やはりこういうところが、ストリートに自治体が全部用地を、いいですよ、引き受けますよというところは私は問題ないかと思ひますが、そんなところばかりじゃないと思ひます。一部分というところもあるでしょう。あるいはまた、全体

的な計画の中でこの部分というところもあると思ひます。あるいは中には、公共的な目的のために、地域発展のために民営を導入してその開発計画を立てていこう、こういうことでありますが、しかし、そういったものも今後自治体の方の意見をよく聞いてやつていくと今建設大臣がおっしゃるならば、あるいはまた、基盤整備にどうしても自治体の協力を仰ぎたいというのであれば、やはり今後の用地の処理のあり方、活用のあり方ということを考えて、十分これは政府部内で検討していかなければならぬ、こういうふうには私は考えるわけでありまして、どうですか。

○橋本国務大臣 今さまざまな角度から御議論がございましたけれども、私どもは、例えばその新都市拠点整備事業が行われ、結果的に道路等の基盤整備が行われればそれだけ国鉄用地の付加価値が高められるわけでありまして、長期債務の処理にむしる好影響を及ぼすであらう、率直にそう感じております。地方都市所在の国鉄用地の中には、むしろこの制度を活用して地方公共団体の負担軽減を図りながら基盤整備を確実に実行した方がいゝ場合も、それは多分御指摘のようにあるだらうと思ひます。しかし同時に、新都市拠点整備事業は、それによつて整備をされる国鉄用地が地方公共団体に随意契約で譲渡されるということも前提に行われているものではないことも、またこれは明らかであります。

(委員長退席、小里委員長代理着席)
この点は委員はよく御承知であります、委員会の席上で明らかにいたしておかなければなりません。

国鉄用地の処分につきましては、監理委員会の「意見」におきましても、基盤整備による付加価値というものは清算事業団に帰属させる、結果的に国民の負担軽減に役立てるというところであります。また、新都市拠点整備事業の実施というものが公開競争入札の原則を制約するものではないと全くなくと考えております。むしろ、今、御自身の御郷里の話を初め、各地域でさまざま先行してい

る地域利用についての委員会等々についてお話がございました。私どもとしては、各地で検討委員会等々が設立をされて検討されておるといふ話は聞いておりますし、また個別に陳情されてきたケースもございまして。

しかし、随意契約で売却をいたします場合には、適正な価額というものが前提であることは論をまちません。そして国鉄の用地というものの処分の性格から見ても、繰り返して申し上げるようでありまして、国民が、だれが見てもわかるような明らかな形で処分をされなければならぬということも事実でありまして、今この検討委員会等で地域においていろいろな御議論がおりますものは、その処分にあたりまして資産処分審議会で十分検討の上、適切に対応してまいりたいと考えておることでございます。

○柴田(弘)委員 運輸大臣、私が申し上げておるのは、それはあなたのおっしゃるようによい一般公開入札という原則はわかります。そして公共的なものに限つてのいわゆる随意契約、こういうものも私はわかる。だけれども、ずっと先ほど来建設大臣から答弁があつたように、自治体等の意見を聞いていくということがやはり一番大事だし、付加価値を高める、基盤整備をするといった、地方自治体のそういった協力がなければいけません。だから地方自治体等の意見をよく聞いて、そしてその処理、活用方法等については、例えば民営を利用してお願いする場合もあつたら、それをむげにばつと、こういうわけではなくて、今後十分な検討をしていくという用意があるのかないのかというのを私は聞いておるのです。ただ、これもあきまへん、あれもあきまへんということではねのけられるかどうか。そうすれば、今度処分審議会の役割というのはいかだ、それで十分対応できるか、こういった問題は次の問題として出てくるわけなのであります。きょうは、利用計画委員会のところまでの議論は私は申しなかつてもいいわけでありまして、やはりそういった点をまずきちんと検討されていかれる意思がある

かどうか、こういう問題を聞いていたわけなんです。

○橋本國務大臣　ですから、私は、資産処分審議会がその処分を決定していく段階において地方自治体の御意見を全く無視するなど申し上げていくつもりはございません。

ただし、地方自治体が公共目的を名目として払い下げを受けた不動産を他に転用し、転売をしたケースが現実に出てくる状況の中で、地方自治体の御計画だから随意契約と一概に私が申し上げられないことも、これは御理解をいただきたいのです。また、この処分についてさまざまな地方でいろいろな御計画が進んでおります中には、本

当にその地域の公共施設のみに限定したようなお考えをまとめておられるケースもあるようであり

ます。また、まさに住宅をおつくりになつて分譲されるような計画をお持ちのところもござい

ます。あるいは、そうした目的が混在をしておる

ところもございします。ですから、一概に私は、その地域で研究をしておられるものが何でもかんでもだめだと申し上げることは今いたしませんけれども、しかし、国民の資産を処分する以上、地方自治

体といえども、現実のケースが示すようにその負担にこたえ得なかつたケースがあるとすれば、注

意の上にも注意を重ねたい、嚴重の上にも嚴重に

対応したいと申します私の気持ちも、委員御理解がいただけると思つております。

○柴田(弘)委員　だから転売禁止もきちっとされるわけでしょう。要は、そういった禁止規定もきちつとやり、あわせて、果たしてその開発主体が一体どこになるのか、あるいはまたどういったものをつくっていくのか、こういったものをきちつとしてやっていった上においての今後の検討だ、やはりそういった一つの道というものをきちつと開いていくべきだ、私はこういうことを申し上げて

いるわけでありまして、その辺はひとつ御理解をいただきたい、こう思います。

そこで、最近の地価上昇の問題、国土庁長官もお見えになっている。総理、国鉄用地の売却に絡んでいろいろと問題が本委員会においても提起されておりますが、この地価対策というのはもつと早く、これは国鉄用地が云々という問題の前に地価全般が相当値上がりしているのです。だから私は、きちつと対応がある程度の一定の方向で立てられていかなければならぬ、こう思つておるわけ

なのです。地価対策の閣僚会議の設置も云々されておりましたが、まだやっていない。ましてい

わんや、その対策についてもまだきちつとしたものがない。ちよつと遅きに失している感があるのじやないか、こう思いますが、どうでしょうか、その

○中曾根内閣総理大臣　最近における東京等大都市における、しかも事務所を要請するという面から来る地価の高騰については、私も非常に心配しております。ただ、全国的に見ますと、たしか二七

非常に心配をしているわけなんです。検討されることはいいのですが、だからそこら辺のところを、一般的な地価対策とあわせて、やはり今回こういった国鉄改革に伴っての用地売却に絡んで、それが土地騰貴のさらなる火つけ役にならない、やはりこれは一番大事だと思えます。検討する、検討するとおっしゃっているのですが、これはもう何回となくこの委員会において検討するのですが、その検討の中身というものを、国鉄用地に限っては一体どうされるのだ、そこら辺のところ、何かありましたらお聞きしたい。

○綿貫国務大臣 国公有地の処分というものが引き金になりまして地価の高騰を招いてはならない、これは十分考えていかなければならない問題でございます。今検討する、検討すると言われますが、いろいろ関係する省庁も多うございまして、やはりそこはよく協議をして、今柴田さんおっしゃる……(柴田(弘)委員「国土庁の考えを聞いているのです」と呼ぶ)国土庁は、今申し上げましたように国土利用計画法という法律に基づいてやはり土地の高騰を抑えていくという目標を持っております。しかし、国鉄その他の問題につきましては、今申し上げておりますように、関係省庁とも十分協議をして、地価の高騰の引き金にならないような方法がないか、これは検討を進めていきたい、こう考えております。

○柴田(弘)委員 どうもわからないのです。検討を関係省庁とこれからはやっていく、こういうことはわかるわけです。遅いというのを私言っている。では、一体どういうことをやるのですか、具体的に。関係省庁は関係省庁として、それはいろいろ関係省庁お見えになりますから、特に運輸大臣お見えになりますから、そう言えないかも知れませんが、国土庁としてはどうなんですか、こうした方がいいという方法がありますか、そういった問題を中心にして検討を進めていくわけでしょう。その中身をお聞きをしたいのですよ、私は、教えてください。

○綿貫国務大臣 柴田さんもよくおわかりの上お

聞きになっていると思いますが、大変にいろいろ今、清算事業団という中でも知恵を出してもらわなければならぬところでございまして、国土庁も知恵を出さなければならぬ問題、知恵と知恵とを合せて、同じ政府でございましてから整合性のあつたような方向を見出していきたくと考えております。

○柴田(弘)委員 綿貫長官、大蔵委員会のときからよく知っていますから私はこれ以上申しませんが、まだあるかもしれないが、きちっとされていないのです。だから心配して私は言うておるわけなんです。だから、この辺で私はこの問題はやめておきますけれども、本場に一つの問題として、そういった引き金にならないような対策というものをやはりきちっとお立ていただきたい。これは御要望しておきます。

建設大臣にもお聞きしたかったのですが、きょうはいいです。

そこで、私は今度の民営化という問題について、分割民営、民営・分割と言われておりますが、これは議論がありまして、今回の法案を見てまいりますと、どちらかというと民営化、民営というよりも分割に主体が置かれていまして、これはつきりと、六つの旅客会社として一つの貨物会社、この七つの会社というのが、なるほど建前としては株式会社形態をとっているのですが、やはり当初は国鉄の全額出資によるいわゆる特殊会社である、これはもうはつきりしているわけなんです。

それで、今回のこの法案を見る限り、果たして完全な純民間会社に移行できるかどうかということとはつきりたわわていません。株式売却についても、運輸大臣の御答弁を聞いても、これはやはり三年をめどにするということであつて、その辺の純民間会社に移行するいわゆる手順あるいはまたこういった実態、こういったものがまだ明らかにされていない、こういうふうにいるわけでありまして、これは株式売却と非常に関連をしている問題であります。果たしていつこうした特殊会

社的なこの会社が、株式会社形態とはいえず、いつまでもこれが純民間会社に移行できるのか。やはりこの辺の一つのめどをきちっと立てないと、いかにこの国鉄改革が最善の方法である、収支も黒字ですよ、あるいは不退転で国鉄改革を取り上げていくんだ、こうおっしゃってでも私はそれは空理空論の域を出ない、やはりやってみなければわからぬ、こういうことになると思えます。だから、その辺の時期、めど、そしてあわせてそれまでの実態を伴った具体的な手順というのについてお聞きをしていきたいわけでありまして、いかがですか。

○橋本国務大臣 私が今それをすばつと申し上げられる状況であつたら、本場に幸せたいと思つてます。まず第一点の、株式について清算事業団が行う処分というものでありますが、これは処分に当たつて資産審議会の審議を経た上で公正、適切な方法で処分をしていきたいと考えております。具体的にはそのやり方等につきましては、現在進行中のNITの株式処分の方法が有力な参考になるであらうと考えております。

しかし、株式の公開の時期あるいはその放出していきまされるそれぞれの時期、その比率といったようなことになりましては、やはりまず会社としての経営が安定している、安定的な経営の実績というものを皆さんに見ていただいた上でなければ、これは到底まだ売却というところに至りません。さらには、その放出を考えた時期における経済情勢全体の状況もございまして、そうしたことを見ますと、私も私としては、会社の発足後の経営の動向を十分見きわめた上で判断したいという以上のことをお願いすることはかえつて不謹慎ではなからうかと考えております。

○柴田(弘)委員 不謹慎だとかおっしゃいます。やはりそういう純民間会社への移行のめどというものがきちつと十分立っていないで、ただ制度的な改正だけをしても私は二つは問題だと思つたのです。そういった意味から、確信を持った将来の純民間会社の一つの見通しというものは、やは

り法案を出す以上はある程度政府の方で立ててしめるべきじゃないか。ましていわずや、黒字の収支見通しも出してきておるわけですから、不退転の決意でやっていく、これが最善の方法だとおっしゃるなら、やはりその見通しを立てないでそういった国鉄改革というものを論議するというのは私は不毛の論議だと思つて、こういった観点で申し上げた。だから、これは一点私は重要な問題として指摘をしたいわけでありまして、そのときに本場に会社法というものがどうなるか、純民間会社になつたときに、そのめども立っていないのです。分割・民営化後に、これは船出したまふとこの会社法とそして鉄道事業者としての鉄道事業法と二つの規制を受けることになる。だから私は、これはもう質問いたしません。恐らくそのときには、移行したときにはこの会社法というものは必要であるのか、このか、こういった議論も出てくる、私はこう思つてます。まだそこまでのめども立っていないというならばそこまでの議論を私は申しませんが、やはりそういった一つの重要な問題として私は指摘をしたいわけなんです。だから、本場にこれは大問題だと私は思つてます。不謹慎だとおっしゃいます。や、めどというものが立たなくては議論はできない、こういうふうに思つてます。

そこで、会社法第一項ですか、一項にいろいろ関連事業の問題等が書かれております。私、一つお聞きしたいのは、国鉄総裁、あなたたは分割・民営化後の会社は問題が二つあるだろう、こうおっしゃつていた。一つは、要するに限られた用地で、事業用地でどういふふうにならねばならぬか。やはり空中権という問題がここに出てくるのではないかと問題が一つある。それからもう一つは人の問題。やはり意識改革をしていかなければならない。経営陣のいわゆる民間企業への取り組みの問題もある。時と場合によつては、これは経営陣のスタッフの中には民間人も登用もしなければならぬ。こういった意味のことをある雑誌の対談で述べられていたわけでありま

すが、そこら辺の真意、状況というものをひとつ御説明をいただきたいと思ひます。

○杉浦説明員 新しい鉄道会社の何といひましても中心の使命は、立派な鉄道をしっかりとやっていく、こういうことに尽きると思ひます。ただ、今後の民間会社としていろいろな意味での活力ある事業活動というものが期待できるわけでごいまして、今まで国鉄で関連事業をいろいろやってまいりました。これからは一層自由にそうした面での進展が望まれるというふうに思ひます。

新しい会社の用地問題につきましては、これはできるだけ用地を生み出して、これを売却をし債務の償還に充てるといふ基本方針に従ひますと、事業体そのものでは本来事業の用地というのが主体になるというふうに思ひます。そこで、その活用方法として、現在の駅舎、高架下等をもっと有効に活用するという方法、それからもう一つは、よく今までも議論になりましたが、線路の上があいておる、この上が使えるいかという問題がございいます。国鉄でもそうした面での検討を今まで行ったこともございいます。できますればそういうことを実施したいと思ひます。が、ここでやめたことのない例でございいますので、非常にいろいろな問題がある。一つはやはり何といひましても、それはお客様を安全に輸送してあります現実の列車が下を走っておる、こういうことに着目しなければいけないし、将来のそれらの計画を十分に練らなければいけない。それから工事事に当たりましては、やはり列車運行というものに着目しまして、絶対に安全でなければならぬ。それから仮に上空に何かつくりました場合に、私権を設定してしまひますと、これをいざ使おうとした場合に非常に問題が出るというやうないろいろな問題がございいますので、そうした面では慎重に検討した上でこれらの施策を講じなければいけぬというふうに思ひます。

それから人の問題でございいますが、これからの新しい民間企業としての勉強、これは私も十分にやっておりますが、なかなか実際のところ民間

企業をやっておりますので、本当のところよくわかりません。したがひまして、これからは鉄道の事業をしつかりやるわけではございいますが、いろいろな民間的な発想という立場から申し上げて、人の問題は、経営者の問題は私から申し上げるべき筋ではございませぬが、やはり民間の経験の豊富な方に十分にアドバイスをいただいた方がいいのではないかとこのように私自身は思つております。

○柴田(弘)委員 総理どうですか、今の空中権の問題と新しい会社ですね、それからもう一つは人の問題、民間人の登用というものの、簡単にひとつお伺ひしたい。

○中曾根内閣総理大臣 空中権という問題は新しい法学的概念でありまして、これは法的にも十分検討するべき課題であると思ひます。今国鉄の線路上にいろいろなものを施設をするという点については、總裁からお言葉がありましたやうになかなか複雑な問題もありまして、治道の住民の賛否というやうな問題も必ず出てくると思ひます。日照権と絡むとか。そういう意味で、よほど注意深い配慮をもって検討を進める必要があると思ひます。

それから民間化につきましては、これはちょうど電車の場合と同じように設立準備委員会をつくりまして、これは大抵民間の有力な人が中心になつていただいてやりました。設立準備委員会において次の会社の役員構成を決める、候補者を決める、そして設立総会においてそれを決定する、そういう段取りでいきました。私は、今回でできる旅客会社につきましても大体同じやうな方向でいくだろうと思ひますし、その中にはやはり民間の有力な、目のきいた、腕前のしつかりした、そして清潔、公平な人材が入つて、そして民間的手法を大幅に保証できるやうな体制を組む必要がある、そう感じております。

○柴田(弘)委員 あと関連で草川委員がやられますので、私は簡単に地方交通線の問題で、果たしてこれは将来どうなるだろうということで、私の

地元もいろいろと心配をしているのですが、一つは国鉄瀬戸線の勝川―西枇杷島間、これは今回の改革によつてもきちつと来年度以降予算を計上されてやられるかどうか、その開業の見通し。

それから、岡多線は第三セクターで発足することになりました。愛知環状鉄道会社というのですが、これはやはり今後運営が大問題だ。もちろんこれについてはいろいろと新線補助金ですとか転換交付金ですとかあるいは運営費補助等々がありますが、そこら辺の金額、見通し、簡単にひとつ御説明をいただきたいと思ひます。

それからもう一つ、工事施行と開業の見通しですね、それだけ。

○林政府委員 一つは瀬戸線の勝川と枇杷島間の問題でございいますけれども、この区間の問題につきましては、昨年の国鉄再建監理委員会の「意見」におきましても、完成後東海会社が経営を行うという前提で意見書が出されておるわけでごいいます。同区間につきましては、当面、現在道路等の公共事業等と一体となつて行ふ必要のある工事に限定して建設を進めております。

今後の建設の進め方でございいますけれども、鉄建公団と結局は経営主体となる新しい東海会社というものが十分協議、検討してこの取り扱いを決めていくということになろうかと思ひます。

開業時期でございいますけれども、これについては現段階ではなかなかその時期を明示するのが非常に難しゅうございまして、ただ建設工程とか予算措置というものを考えますと、やはり工事完成にはこれから五、六年はかかるだろうというふう

に思ひます。

それから次に、岡多線、瀬戸線の、今度第三セクターになりましたけれども、その転換交付金等の問題でございいますけれども、これにつきましては、岡多線、これは岡崎と新豊田間でございいますが、この転換交付金の限度額は五億八千五百万円

限度額は二億五千八百万でございいます。

以上でございいます。

○柴田(弘)委員 審議官、要するに路線免許の免許がおりたわけだ。あと工事施行だ。工事をやる、開業があと一年ぐらひ、こういうことですね、そこら辺の見通し。

○林政府委員 失礼いたしました。

工事着手から一年ぐらひの期間がかかるというふうに考えております。

○柴田(弘)委員 最後に、時間も参りましたので総理にお聞きしておきますが、総理、先回この総括質問の中で、本州旅客会社の二分割論、三分割論、そんなったときに、要するにそれはいろいろな競争原理が働く、それから、東海会社を一つでかしたということは、それとあわせていわゆる中京圏という一つの経済圏を形づくつてゐる、そしてそれが中京圏なり中部圏のいわゆる活性化というものにつながつてくる、こんなやうな意味の御発言をされました。

今、総理も御承知のやうに、中部新国際空港とあるいは伊勢湾岸道路の民活とか、いろいろこの中部活性化のためにやっております。それとどう関連づけて、その東海会社が民営化になつてそれが存立をされることが活性化につながつていくかという問題が一つ、総理のお言葉のやうに、もし中京圏の経済圏というものが一つの単位であり、そこにこの活性化とそして一経済単位でのこの存立というものが意義があるならば、私は、当然これは中京圏の一番中核都市である名古屋にこの本社は置くべきであらう、これはもうだれの目から見ても間違ひない。どうも水面下では東京へという話もあるが、そこら辺、これは総理の御所見という基本的な考え方ですね、中京圏、東海会社の存立の意義とあわせてひとつ最後に伺つて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○中曾根内閣総理大臣 名古屋のことを申し上げる前に、まず三分割に賛成していただく、それがまず先決ではないかと思ひます。私が本州三分割を申し上げましたのは、できるだけ分割した方

が活性化して地元に着着する、そして民間的手法が取り入れられる。しかし、流動性の完結度というものがありませんから、それを見るとやはり東、真ん中、西で、真ん中というものは完全に一つの完結度を持つておる、独立の社会経済圏である、名古屋を中心とする大社会経済圏である、そういうふうには我々は考えておりました、やはりそういう意味から、名古屋のような、これから非常に未来性のある、エネルギーに富んだあそこを独立させるといことは、特に名古屋の人は商売がうまくいいますから、ですから、あれが中心になって民間経営をやるといことになる、東と西に非常に大きな刺激を与えて影響を持つてくる。これは、本州を東と西だけにしてしまうと、かなり大きな膨大なところですから、やはり手が届きかねる点も出てこまじき情勢が出ると思うのです。二つに割ってしまつて両方が安易にしまつて、そして改革やら密着した努力が多少減殺されるんじゃないか。そこへ中部の名古屋、中部圏というものが出てきて、得意の民間手法でやっていただければ東にも刺激を与え、西にも刺激を与える、この三つが競争し出すと、二つだけではやはり競争が鈍い。衆議院の定員でも二区より三区区がよいという、そういう御主張がございましたけれども、競争は激甚になれば激甚になるだけ密着しますからね。そういうような面からも、私は三分割を支持して、あれがエネルギーの原動力になつてもらいたいと思うのです。その中心は、私の感じではやはり名古屋じゃないかと思ひます。

しかし、これはいづれもその準備委員会設立のときに皆さんがいろいろお決め願ひ、また会社設立のときに定款で決めていただくことでございいますから、我々はそこを干渉はいたしません、物事は常識というものがあつたので、常識に従つて行われるであらうと予測をいたしております。

○柴田弘一委員 それじゃ、私の時間が参りましたので、関連質問を草川委員にお願いいたします。

○細田委員長 この際、草川昭三君より関連質疑の申し出があります。柴田君の持ち時間の範囲内

でこれを許します。草川昭三君。

○草川委員 草川でございます。同じ我が愛知県でございいますので、もう一問総理に、今のお言葉が付加して確認をしておきますが、設立委員の選定ということにも非常に重大な影響があると思ひます。これは総理の御意向というのはやはり大きな影響力を与えようと思ひます。これは、それは従来どおりNTT並みのことをお考えになつておられるのか。例えば学者代表というのも、それは全国的な視野の学者なのかあるいはローカル的な選出のものをお考えになつておられるのか、あるいはまた財界も、全国的な背景を持つたれるものがあるのかあるいはローカル的なものをお考えになつておられるのか。そういう中で今の御発言では、もう東海新会社の本社は名古屋に決まつたやうな御発言でございまして、そのように理解していいの、あわせてお伺ひします。

○中曾根内閣総理大臣 私がそういうものを決める権限はないので、設立準備委員会及び総会においてお決め願ひ、そういうことであると思ひます。

それから、設立準備委員の資格というやうなもの、やはりその地盤において非常に力もあり、かつ信用もあり、そして公正であつて、しかも全世界、全日本を見渡せる見識のある方というものがまず第一にいいのではないかと思ひます。学者にいたしましても、こういう地域に密着した民間会社をつくらうというのでございいますから、地域性というものをやはり尊重することが大事である。もとより、その地域だけしか目が届かないという方では困りますが、そういうところを通して、日本的な、世界的な視野をお持ちの方が適当ではないか、こう私は考えております。

○草川委員 少し具体的な問題提起をしたいと思ひます。まず、用地管理について。

一つは、未登記の土地の処理について、過日当委員会が約二万筆の未登記があるという資料が出ておりますが、最近国鉄用地として長期間使用していた未登記の土地が第三者に転売をされてい、買主から土地の明け渡しを要求されたケ

スが現実にあるわけでございいます。具体的に、例えば何線、御殿場線の何々駅、どこかの広場か、おつやつつていただきたいと思います。

○岡田(宏)説明員 今先生お話ございました転売の事例は、一件だけございいます。それは、御殿場線の富士岡駅構内の駅前広場の用地でございいます。

○草川委員 それは、駅前広場が二人の旧地主の名義がそのまま残つておる、これが六十年の一月三十日に第三者に転売をされて仮登記をした。用地の広場は約千平米だと言われておりますが、その後どういふ対応をなされておられるのか、お伺ひします。

○岡田(宏)説明員 当該用地は、戦時中に町から寄附を受けた用地でございいます。その寄附を受けた用地の中に未登記の用地があつたということとで、その未登記の用地が転売をされたということとでございいます。この件につきましては裁判所に起訴を提起をいたしております。現在までに第二回の口頭弁論を済ましているという状況でございいます。

○草川委員 平米は今おっしゃいましたか。

○岡田(宏)説明員 面積につきましては千三平米でございいます。

○草川委員 問題は国鉄の対応でございいますけれども、六十年五月だと思ひますが、早急に処理を要する未処理物件、駅区等用地、管理用地及び宿舍用地で未登記になつておるものうち、個人名義になつておる、第三者に名義移転をされるおそれのあるものを早急に調べろということをおつしやつておみえになりますか、六十年一月三十日に仮登記になつておる。ところが、実際はこの駅ができたのは昭和十九年ごろでございまして、大変その当時は混乱をしておるわけですから、売った、あるいは領収証があるとかないとか、いろいろなことがあると思ひます。ございいますけれども、いづれにいたしましても、悪徳不動産業者がこの未登記の土地に目をつけて、現在国鉄にこの用地を例へば東京の一等地と交換をしてもいいというやうな働きかけがあるやに聞いておりますが、そういう事実はどうですか。

○岡田(宏)説明員 そのやうなお申し出には一切応じることができませんので、裁判を提起をしておるという状況でございいます。

○草川委員 それはぜひそういうことのないやうに裁判をやつていただきたいと思います。その裁判は登記請求事件だと我々は承知をしておるわけですが、どうですか。

○岡田(宏)説明員 そうだと思ひます。譲渡、質権、抵当権、質権の設定、その他一切の処分を禁止をさせていただきたいという仮処分の申請もいたしております。

○草川委員 いずれにいたしましても、そういう事例があることはこれで明らかになりました。そこで、登記でございいますけれども、一口に登記といひましても国鉄としては旧鉄道省から国鉄に名義を変え、さらに新会社に移しかえる、あるいは鉄道の敷地の中には旧白地といひまして昔の国の土地があるわけでございまして、大変な処理が残つておるやに我々もお伺ひをいたします。特に保存登記の場合は六万筆から七万筆残つておる、こゝ言われるわけでありますが、現在人員が、専門の方々が約四百から五百、二千人の方々が応援をなすつておみえになりますけれども、そういう方々が一体いつまでこの作業を続行できるのか、あるいは清算会社だけなのか、あるいは新会社にどのように残られるのか、先行きが非常に不安であります。そういうやうなことが続く限り、この未登記の土地処理の問題について悪徳業者なり悪徳者がどのやうにばつこするかわかりません。具体的に今後の展望をお伺ひします。

○杉浦説明員 現在、未登記の用地がたぐさございいます。移行時までにできるだけこれを完全なものにしたいというところで頑張つておるわけですが、非常に数が多いこともございまして、やはりこれは主として清算事業団の方への仕事というに相ならうかと思ひます。そのための必要な要員等につきましても十分配慮していきたいというふうに思つております。

○草川委員　では、この問題はこれで終わります。続いて、未稼働資産についてお伺いをします。六十年代末現在の建設仮勘定の残高についてお伺いをしたいわけですが、未稼働施設、土地、構築物、未竣工施設、土地、構築物その他、合わせて一体未稼働資産が現在どのようなようになっておるか、トータルでいいから御説明願いたいと思います。

○林政府委員　現在の国鉄の未稼働施設、それか

ら未竣工施設等でございますが、そのトータルは八千二百十六億円でございます。

○草川委員 では続いて、未竣工施設の内容について言ってください。

○前田説明員 今お話がございました建設仮勘定の中に、実際には財産としてはできておられるけれども使っていないものというものと、それから実際には現在まだ工事中のものであるというものがございまして、工事中のものの中には、一部工事を凍結しておるものもございまして。

○草川委員 その中の一番主なものは名古屋の南方貨物線、トータル予算三百五十億、残百九十億、そして今までの利子が百六十億、こういうのが入っておるかどうかが、お伺いします。

○前田説明員 今お話のございましたとおりでございます。

○草川委員 会計検査院にお伺いします。

会計検査院は、この名古屋の南方貨物線、進捗率が主体工事、高架九七％、土地の取得一〇〇％、こういう状況の中で二回にわたって、投資が生かされていなくて、こういうように検査報告に特記をしておられることがあり得ると思うのですが、その点どうですか。

○大久保会計検査院長 お答えいたします。

南方貨物線につきましては、先生御指摘のとおりでございます。すなわち、昭和四十二年三月に着工した南方貨物線建設は、四十七年には完成する予定となっていたにもかかわらず、五十二年度当時まだ完成に至らない状況でありましたので、投資効果の遅延などの点を特記事項として掲記し、また五十五年においては貨物営業全体を特記事項として取り上げておりますが、この中で貨物輸送の基幹施設としての機能が発揮されていないという点を指摘しております。

以上でございます。

○草川委員 問題は、来年の四月から民営化するわけですが、この名古屋南方貨物線を貨物会社が引き継ぐのか、あるいは新しい旅客会社が引き継ぐのか、あるいは清算事業団が引き継ぐのか、こ

れを明らかにしてもらいたいと思います。

○橋本国務大臣 今御指摘のありました南方貨物線として建設されましたもののうち、既に在来線として使用されている部分につきましては旅客会社へ承継をさせます。残りの区間の取り扱いにつきましては、将来の利用可能性等を検討し、承継計画を決定するまでに結論を得たいと考えております。

○草川委員 問題は、今お話がありましたように、並行して使うというのはただ単なるホームで遊んでいるところを使うというだけですからね。延長二十六キロ、これは遊んでいるわけですね。だから少なくとも、これは鉄建公団と違いますから、国鉄自身がやっている仕事ですから、少なくともこの委員会でも、国鉄関連法案のいろいろな資料を見ても、もちろん新会社と利益計画にも入っていない、あるいは清算事業団もどのように処置をしたらいかがという見通しも入っていない。いつこれを決めるつもりですか。法案をここで審議しているのではありませんか。法案をここで審議してきいていないというのは、そんなばかなことがあり得るのか。（発言する者あり）それはあなた、これは鉄建公団の話じゃないですよ。国鉄の直接工事だよ。（橋本国務大臣）これは国鉄の話ですよ。と。これは法案提出者である運輸大臣の責任だよ。法案審議の前になぜこの話を詰めなかったのですか。

○林政府委員 ただいま大臣から申し上げたとおりでございますが、要するに在来線として現在使用されている部分、これは駅の一部とか若干ございましては東海会社の方にその資産及び債務を引き継ぐことになっております。それから、それ以外のいわゆる工事凍結部分でございますけれども、これにつきましては今回の試算上は清算事業団の方にこれを移すという前提で試算をしております。したがって、そういう前提のもとに一応の試算をしておりますけれども、具体的にこれを最終的にどう処理するかということにつきましては

ては、先ほど大臣から申し上げましたとおり、これは承継計画で最終的に決定をするものでございまして。試算としてはそのようにしているというところでございます。

○草川委員 それはあくまでも、これは利子の話だつて同じなんですよ。利子だつて、今までの百六十億の利子というのは建設仮勘定でいわゆる未稼働資産の中に入っていないのですよ、未稼働資産の方には。片一方はこっちだ、片一方は本体に。つまりは将来どうしたいかわからぬというように、よくもこの国鉄再建の審議をするということになったものですね。そんなことで審議なんかできっこないですよ、今の答弁では。もうちょっとはっきりしてくださいよ。やれるのですか、そんなことで。審議の前提ですよ、こんなものは。

○林政府委員 今回の試算につきましては、やはり新会社の将来の経営基盤というものをしっかりとさせるということが大前提でございまして、したがって、南方貨物線につきましては、現在在来線に使用されている部分はこれは現在稼働しているわけでございますから、したがってこれについては資産、債務とも新会社の方に承継させる。しかし、それ以外の凍結部分についてはこれは将来の使用見込みが現在立たないということでございまして、これは清算事業団の方に資産も債務も移すということで、いわば東海会社の負担をそれだけ減らすという前提で試算をしておりますこととでございます。

○草川委員 いや、要するに壊すのですね。つくったものを壊すということを言ったのですか、今あなたの発言は。高架をつくったものを壊すということ、今あなたは答弁しておられるのか、はっきりしてください。

○林政府委員 これを直ちに壊すということではございませんけれども、試算上はあくまでも東海会社のやはり健全経営ということを考えなければいけませんので、したがって、将来の使用見込みの現在立たないものについては、現在の試算では清

算事業団の方に移すという前提で計算をしておりますこととでございます。

○草川委員 私の言っているのは全然違うのですよ。違うことを言っているのですよ。とにかく駅舎は、駅といったって駅のホームなんてないのだから。あいている土地はそれは現在の国鉄が使うのは当たり前ですよ、そんなものは。しかし、本体の二十六キロというのは高架になったまほつたらかしらね、これは。一体それをどこが引き継ぐのかと聞いたつて、引き継ぐところはまだ未定だと言っているのではありませんか。そんなことでよくこういう大切な国鉄の議論をやるといふことになりませんかというのを言っているのです。これは大臣から答弁してくださいよ。

○橋本国務大臣 でありますから、将来の利用可能性等を検討して、承継計画を決定するまでに結論を得たいと申し上げております。

○草川委員 それはいつですか。じゃ、それはいつ出ますか。

○橋本国務大臣 将来の承継計画を決定するまでにと申しております。

○草川委員 それは私は極めてずさんだと思っております。そういう議論というのは、少なくともわざわざこういう特別委員会をつくったんでしょ。特別委員会をつくったということは、皆今まで出ておる方、あらゆる考え方というのは、当局の考え方、全部出すわけでしょう。それで、国民の納得という前提であれだけの歴史のある国鉄を民営化するのじゃないですか。なぜそれが我々の前に出ませんか。（細かいことを言えば幾らでもあるよ、それは）と。細かいことを言えば幾らでもあるよ、三百五十億とかですよ。（発言する者あり）それは違うんだよ。これは国鉄の直営工事なんだ。よく勉強してください。（発言する者あり）

○細田委員長 御静慮に願います。

○草川委員 よく我々が言っていることは、委員長は国鉄の出身だからおわかりだと思っておりますが、国鉄の直営工事が全く行き先がどうしたらいいかわからぬというばかなことを我々は黙って聞

いておるわけにはいかぬですよ。だから我々は、少なくともこの委員会の前にその対応を明確にし、ろということを書いておるわけですよ。

○橋本國務大臣 一体、私はこの南方貨物線というものがどういふ歴史を持っておるものかまでは存じません。しかし、私が聞きまして中におきましては、貨物線として計画されたものであるけれども、地元との調整に長時間を要し、この間に貨物輸送を取り巻く状況が急激に変化した結果、並行する東海道本線だけでも今後とも十分対応できるようなったため、貨物線としての必要がなくなつたと聞いております。そういう状況を踏まえて、先ほども申し上げましたように、既に在来線として使用している部分については旅客会社に承継をさせる、残りの区間の取り扱いについては将来の利用可能性を検討し、承継計画を決定するまでに結論を得たいと申し上げておるわけでございます。(発言する者あり)

○草川委員 ちよつと静かにしておってくださいよ。(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願います。

○草川委員 静かにするまで議論しませんよ、極めて重要なことですからね。(発言する者あり)

○細田委員長 御静粛に願います。——質問を継続してください。

○草川委員 南方貨物線の問題は、今言いましたように三百五十億ですよ。しかも、過去の利子というのは百六十億になつておるわけですよ。あと百数十億のお金が必要なんです。しかし、それをかけたとしても実際は運営が難しいのです。私は、そういう路線だからこそ承継計画を明確にするべきじゃないかと言つたのです。ところが、今は決まらないと言つて。じゃ一体いつまでに決まるかといえ、見通しは明確じゃないでしょう。新会社の対応というところが前提になつてくるわけですよ。私は、こういう問題については、最後にこれは総理に聞きますが、まだほかにあると思つたのです。総理、どうですか。

○中曾根内閣総理大臣 やはり国民の大事な財産

ですから、拙速を排してあくまで公正に、そして有効に使われるような方策を考へるべきである。余り拙速で、国会があるからといって余り急ぎ過ぎたりして間違つたことをやるとかえつてよくない、そう私は思ふのであります。

○草川委員 じゃ、この点については、まだ私は今の答弁では納得いたしません。ですから、今の答弁では納得しませんからこれは留保いたします。留保して、またしかるべき時期に理事の方々の御指示に従つて態度を表明したい、こう思います。

あと三分残つておりますので、時間がございせんが、安全問題について最終的に私の問題提起だけしておきます。

実は、新幹線の安全問題については構造物で限界が来ておるのじゃないかというのが専門家の御意見で出ております。例えば、当初設計で考慮した疲労の繰返し二千万回というのは既に十年前前に超えておるといふのです。橋梁なんかも随分ひび割れがあるといふのを、実は一九七七年三月の「鉄道技術」の中で、国鉄の現場の課長さん、これは土木部の課長さんが繰返し、大変な状況だ、橋梁も随分ひびが割れておりますよ、シューというのですが、橋げたを支えているところも随分割れておりますよ、破断寸前のものまでありますよ、というふうなことが随分数字で出ております。修理はしておるんだけれども大変だといふ具体的なデータが出ておるのです。これは技術屋の資料ですが、私もこれはそのとおりだと思つたのです。

そこで、新会社は、基本的な橋梁のかけかえなんかの見積もりといふのを経営計画の中に一体どの程度入れておるのか、こつこつ伺ひをしましたら、新年度の予算では二十億だといふわけですよ。しかし、その三分の一は塗装のやりかえぐらいで、基本的な構造物の取りかえといふのですか、つくり直しといふのですか、そういうことまではまだ考へておりません。橋梁の年度も六十年から七十年前後でしょう。しかし、今の新幹線の疲労からいいますとこれもちよつと前倒しで考へなければなら

らないといふことは、少なくとも専門家は指摘をしておるわけですよ。ところがそれが、少なくとも我々のこの資料の中にはどこを見ても出ていないわけでありまして、そういうことについてどのようにお考へになるのかといふことを運輸大臣とそれからまた総理にお伺ひをして、時間になると思ひますので、私の質問を終わりたい、こう思います。

○橋本國務大臣 私は、大変申しわけありませんが、専門家ではございませんで、答弁資料を見ながらお考へをさせていただきます。

施設関係の、東海道新幹線の施設維持更新費あるいは老朽施設の修繕費、これは安全確保のために当然必要な経費を見込んでおると私は信じております。具体的には、施設関係の維持更新投資として、東海沖地震対策、変電設備取りかえなどで、六十二年以降五年間平均で毎年二百六十億円程度を見込んでおることです。また修繕費におきまして、六十二年度において線路施設関係及び電気施設関係を合わせて三百六十億円を見込んでおるわけでありまして。

実は、会計上の償却期間が委員がよく御承知で、お尋ねのとおり鉄道橋梁の場合、鉄筋コンクリート造五十年、鉄骨造四十年と定められておりますが、私どもはむしろ、これには安全率を見込んでさらに相当年数の耐用年数があると考へておりました。橋梁関係の維持更新費としては、橋台の補強あるいは落橋防止等を引き続いて行うように見込んでおりますが、老朽橋梁の取りかえといふことに限定をされますれば、東海道新幹線が建設後約二十年しか経過しておらないことから、該当する橋梁がないため見込んでいないというふうな報告を受けております。ただ、橋梁の維持のために必要な修繕費には所要の額を見込んでおるところであります。過去の実績からまいますと、大体毎年二、三十億円ずつ橋梁の修繕費が必要だつたようでありまして、六十二年以降も同程度を見込んでおるところであります。

○中曾根内閣総理大臣 新幹線の管理については、万全を期して、安全を期してやらしたいと思つております。

○草川委員 これで終わります。

○細田委員長 これにて柴田君、草川君の質疑は終了いたしました。

次回は、明十四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。

午後六時四分散会

昭和六十一年十月十八日印刷

昭和六十一年十月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P