

第七回国会 衆議院 日本国有鉄道改革に関する特別委員會議録 第十号

昭和六十一年十月二十三日(木曜日)

午前十一時一分開議

出席委員

委員長 細田 吉藏君

理事 小此木三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 山下 徳夫君

理事 嶋崎 謙君

理事 河村 勝君

理事 甘利 明君

理事 白井日出男君

理事 遠藤 武彦君

理事 小沢 辰男君

理事 大石 正光君

理事 片岡 清一君

理事 亀井 善之君

理事 古賀 誠君

理事 佐藤 敬夫君

理事 桜井 新君

理事 鈴木 宗男君

理事 園田 博之君

理事 虎島 和夫君

理事 中村正三郎君

理事 野呂田芳成君

理事 原田 憲君

理事 前田 武志君

理事 町村 信孝君

理事 村上誠一郎君

理事 若林 正俊君

理事 小林 恒人君

理事 戸田 菊雄君

理事 村山 富市君

理事 浅井 美幸君

理事 遠藤 和良君

理事 柴田 弘君

理事 小里 貞利君

理事 三塚 博君

理事 井上 普方君

理事 西中 清君

理事 井上 喜一君

理事 江口 一雄君

理事 小川 元君

理事 尾形 智矩君

理事 大島 理森君

理事 亀井 静香君

理事 久間 章生君

理事 古賀 正浩君

理事 齊藤斗志二君

理事 杉浦 正健君

理事 関谷 勝嗣君

理事 津島 雄二君

理事 中島 衛君

理事 野中 広務君

理事 長谷川 峻君

理事 二田 孝治君

理事 増岡 博之君

理事 松田 九郎君

理事 森田 一君

理事 上田 卓三君

理事 佐藤 徳雄君

理事 堀 昌雄君

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 阿部 昭吾君

出席政府委員

工藤 晃君

村上 弘君

大蔵 大臣 宮澤 喜一君

運輸 大臣 橋本龍太郎君

労働 大臣 平井 卓志君

自治 大臣 葉梨 信行君

官(経済企画庁長)

近藤 鉄雄君

官(国土庁長)

綿貫 民輔君

内閣 審議官 中島 眞二君

日本国有鉄道再

建設委員会事務

局長 吉田 耕三君

経済企画庁総合

計画局長 及川 昭伍君

局長 勝村 坦郎君

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

国土庁地方振興

局長 澤田 秀男君

大蔵省主計局次

長 角谷 正彦君

大蔵省理財局次

長 入江 敏行君

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

運輸大臣官房國

有鉄道再建総括

審議官 林 淳司君

運輸大臣官房國

有鉄道部長 丹羽 晟君

運輸省運輸政策

局長 棚橋 泰君

委員外の出席者

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 須田 寛君

日本国有鉄道常

務理事 長谷川 忍君

日本国有鉄道常

務理事 岡田 昌久君

日本国有鉄道常

務理事 澄田 信義君

日本国有鉄道常

務理事 山田 度君

参 考 人

亀井 正夫君

地方行政委員会

調査室長 島村 幸雄君

運輸委員会調査

室長 荻生 敬一君

辞任

白井日出男君

亀井 静香君

古賀 誠君

桜井 新君

中島 衛君

中村正三郎君

長谷川 峻君

山村新治郎君

若林 正俊君

関山 信之君

村山 富市君

同日

井上 喜一君

江口 一雄君

遠藤 武彦君

小川 元君

古賀 正浩君

佐藤 敬夫君

青藤斗志二君

町村 信孝君

村上誠一郎君

佐藤 徳雄君

堀 昌雄君

同日

大石 正光君

杉浦 正健君

園田 博之君

虎島 和夫君

二田 孝治君

前田 武志君

同日

補欠選任

新君

長谷川 峻君

若林 正俊君

尾形 智矩君

古賀 誠君

山村新治郎君

補欠選任

村上誠一郎君

遠藤 武彦君

小川 元君

井上 喜一君

江口 一雄君

町村 信孝君

佐藤 敬夫君

青藤斗志二君

古賀 正浩君

佐藤 徳雄君

堀 昌雄君

同日

補欠選任

大石 正光君

中島 衛君

虎島 和夫君

二田 孝治君

園田 博之君

杉浦 正健君

前田 武志君

中村正三郎君

白井日出男君

関山 信之君

村山 富市君

辞任

尾形 智矩君

補欠選任

亀井 静香君

十月二十三日

国鉄の分割・民営化関連法案廃案に関する請願
外一件(緒方克陽君紹介)(第四一〇号)
同(児玉健次君紹介)(第四六七号)
同(中路雅弘君紹介)(第四六八号)
同(児玉健次君紹介)(第四六六号)
国鉄分割・民営化法案の廃案等に関する請願
(児玉健次君紹介)(第四六六号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

日本国有鉄道改革法案(内閣提出第一号)

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に

関する法律案(内閣提出第二号)

新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出第三号)

日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出第四号)

日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清

算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置

法案(内閣提出第五号)

鉄道事業法案(内閣提出第六号)

日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出第七

号)

地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び

納付金に関する法律の一部を改正する法律案

(内閣提出第八号)

日本鉄道株式会社法案(伊藤茂君外八名提出、衆

法第一号)

日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に

関する法律案(伊藤茂君外八名提出、衆法第二

号)

日本鉄道株式会社退職希望職員等雇用対策特別

措置法案(伊藤茂君外八名提出、衆法第三号)

○細田委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、日本国有鉄道改革法案、旅客鉄道株
式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律
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。

本日は、土地、長期債務、経営見通し、一般問
題等について集中審議を行います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し
ます。上田卓三君。

○上田(卓)委員 私は、三島会計を中心としたし
まして諸問題につきまして御質問を申し上げた
い、このように思うわけでございます。先週末の
土曜日に四国高松で地方公聴会がございました。
私もそちらに参加させていただいたという関係も
ございまして、とりわけ四国を中心にしたし
まして御質問を申し上げたい、このように思っ
ております。

さて、政府の民営・分割化の中で、北海道それ
から四国、九州の三島につきましては長期債務を
引き継がないということで、別建てで会社ができ
る、こういうこととございまして、しかし、
この三島会社は赤字が予想される、こういうこと
から、経営安定基金の利子でその穴埋め、補てん
をする、こういうこととございまして、特
に、北海道につきましては六千二百億、四国に
ついては一千九百億、九州は三千七百億、計
一兆一千八百億のこの基金で、過去十年間の国
債の利回りの平均が七・五%である、こういうこ
とで、この運用の利子で欠損を穴埋めをする、こ
のようなこととございまして。

政府の案によりますと、四国は初年度の六十二
年度は三億円の黒字が見込まれる、あるいは以降
六十六年度まで毎年十数億円の黒字を見込んでお
られるとございまして。御存じのように全線赤
字路線で昭和六十年度には五百三十二億円の赤字
を出している四国において、分割・民営と同時に
黒字転換となるという見通しそのものに、実は大
変疑問を感じておるところでございまして。

まずこの輸送量の見通しに疑問があるわけでござ
います。例えば監理委員会の試算によりますと
昭和六十年度は十五・二億人キロ、そして六十
二年度は十五・二、六十三年度は十五・六、六
十四年度は十五・一、六十五年度は十四・七、六
十六年度は十四・五、こういうような見通しのよ
うでございまして、政府の見通しによりますと、
昭和六十年度が十五・九、それ以後十五・二、十
六・三、十五・八、十五・三、そして六十六年度
には十四・八億人キロ、こういう形で、政府案に
よりますと監理委員会の試算よりも相当強気の輸
送量の見込みを行っておるわけでありまして、そ
の根拠というのはどこにあるのか、ひとつお答え
をいただきたい、このように思います。

○林政府委員 監理委員会は昭和五十八年度の実
績をベースにして将来の輸送需要を推定しておる
わけでございまして、その後五十九、六十と実績
が積み重なってまいりましたので、政府試算では
昭和六十年度の実績をベースにして将来推定をし
たわけでございまして。監理委員会で想定した当時
より六十年度の実績がかなり上回ったということが
ございまして、そこをベースにして推定をしたた
めに、全体として輸送需要は監理委員会よりは増
加しておるということとございまして。

○上田(卓)委員 今のお答えでは、六十年度が割
といひ成績であった、こういうことから、それを
ベースに今後の計画を見通した、こういうことの
ようでございまして、国鉄の資料によりますと、
例えば昭和五十四年から六十年度の年平均の輸送量
の減少率は四・七%であるわけでございしま
す。そういったしますと、監理委員会においてもあ

るいは政府見通しにおいても、過去の四・七の平
均の低下率というのを考えますと、私は相当問
題があるのではないかと、こういうふうに考えざる
を得ないわけでございまして、例えば過去の四・
七%減ということになりますと、先ほどの四国の
数字でいきますと六十年度は確かに十六億人キロ
ということになります、その後十五・二、十
四・五、十三・八、十三・一、十二・五というこ
とで、六十年度には監理委員会では十四・五、
政府見通しは十四・八、しかし四・七%減少で計
算すると六十年度は十二・五億人キロというこ
とで、はるかに下がるという状況にありま
す。ちなみに、年平均三%減ということにいたし
まして六十年度においては十三・六億人キ
ロ、こういうことになるわけでございまして、や
はりこの輸送量の見通しが狂いますと大変この会
社が先行き不安である、こういうことになるわけ
でございまして、その点やはり政府の見通しは
甘いのではないかとと思うのですが、その点につ
いてもう一度お答えをいただきたい、このように思
います。

○山田説明員 四国の輸送量につきまして大要御
心配をいただいているわけでございまして、大要御
心配をいただいているわけでは、監理委員会の
時点より約二年程度新しい時点で見えておると思
います。五十六年から大体の傾向線上に乗っておると思
います。ごく最近、五十九年及び六十年ぐらいか
らの施策といたしまして、地方密着型、地域密着
型ダイヤといたしましていろいろとダイヤ上の改善
あるいはまた販売努力等を重ねてまいりまして、
従来の減少傾向よりは緩和してきているものと見
ております。

例えば五十六年度から見ますと、十九・六億人
キロでございましてけれども、六十年度時点で十
六・二億人キロということとございまして、この
傾向線上で見えてまいりますと大体カーブに乗っ
てるものと思えますが、ただ、六十三年度におき
まして本四備讃線の開業というものを予定してお
ります。したがって、これは従来の低下傾向

よりは、さらにそれに上乗せする要素である私どもは前向きに受けとめております。この本四備讃線のせつかくできてまいります橋を利用いたしまして本州への直通列車を増発してまいりたいという構想を持っておりますが、そういうことで六十三年度より輸送量の増加を見込んだというものが今回の政府試算における増分でございまして、監理委員会よりはその分だけ多くなっております。

しかしながら、その後もさらに厳しい輸送推移をするものと見通してございまして、結果的には監理委員会と政府試算との差は六十六年度におきまして〇・三億人キロというふうに、大変かく見たとというふうに考えておるわけでございまして。

○上田(卓)委員 確かに地方密着型とかその後のいろいろのローカル的な努力ということもわからぬこともないわけでございまして、また、本四架橋瀬戸大橋の開通等によってやはり輸送量も伸びるのではないかとということもそれなりの一理であるというように思っています。しかし、それと同時に、やはりそのことによって車が横行するという問題とかあるいは高速道路の完備とか、そのほかいろいろな交通網の発達によってかえって、政府の見通しでも六十三年度はある程度高く見積もっておりますが、その後はやはり下降線をたどっておりますというのが現状ではないか、私はこういうように思うわけでございまして、そういう意味で、政府の案においてもやはり輸送量は減っていくという見通しに立っております。ただその減り方が過去のような四・七％のペースになるのか、あるいは低く見積もっても三％ということにもなるのか、あるいはもっと高目の、そんなに減らないということになるかどうかということであらうと思いたすが、輸送量がどうなるかということはこの会社の存立にやはり大きな影響があるということはこれまた言うまでもなからう、こういうように思っておるわけでありまして、その点は余り樂觀的に見るのじゃなしに、やはりそういう非常にシビアな形で見ていかなければならぬのではないかとい

うように思います。

さらに、そういう輸送量の減をカバーするという意味から、年平均六％の運賃の値上げを考えておられるようでございます。しかし、全国的な過去の十年間の運賃値上げの動向を見ますとそれ以上の値上げをしておるようございまして、六％と言っておりますが、やはりそれ以上の値上げでそういう輸送量の減をカバーするという可能性も出てくるのではなからうか。運賃が値上げされますと、その分だけお客が、利用者というのですか、やはり減るということも考えておかなければならぬのではないかと、こういうふうに思うわけでございまして、どう考えましても、政府は何とか四国会社あるいは三島会社はやっていけるんだというところで過大な見積もりをしている嫌いがあるのではないかと、こういうふうに思っておるわけでございまして。その点についても一度お答えをいただきたいと思います。大臣、お願いします。

○橋本國務大臣 今基本的な問題点につきまして審議官並びに国鉄当局からお答えを申し上げたわけでありますが、多少私から補足をさせていただきますと、監理委員会の試算時に比べて経営安定基金そのものを政府の手で積み増ししてあることも御承知のとおりでありまして、私どもは決して甘い予測を立てたものではございません。また同時に、今委員が御指摘になりましたように、他交通機関との関係というものは当然考慮に入れなければなりません。これは道路の整備五カ年計画でありますとかあるいは運輸省自体の空港整備の五カ年計画でありますとか、こうしたものの進捗状況を見込んで需要予測を立てておるといこともこの際あわせて御報告をいたしたいと思いたす。

先ほど、今後の運賃の改定というものにもお触れになりました。確かに運賃の改定は六％程度見込んでおります。そしてこれが今委員御指摘のよう、従来の国鉄の実績とでも申しましようか、九％程度上がったものに比べれば低く抑えておることも事実であります。しかし、これは今

度はローカルのそれぞれの他交通機関との競争というものを考えていきます場合に、そう大幅な運賃の改定によってその収益減を補うという手法はとれるものではないと思いたす。そして、そのために私どもとすれば、それぞれの会社が関連事業の進捗によっていわば利益の上積みをすることを期待しているわけであります。

現在の収支試算におきましては、私どもそれだけの会社がどんな関連事業を将来考えていくか予測はできませんので、現在国鉄が経営をしております関連事業というものが引き継がれ、大体現在の収入は約三％と言われておりますが、これを土台にして、これが明年は四％、そのうちに七％と、まさに今国鉄が経営しておるものを引き継いだそれらの関連事業の収益のみを算定の基礎に入れたおるわけでありますから、それぞれの新会社、それぞれのアイデアによって新たな分野を開拓し、新たな事業を行い、それによって利益を上げていきますものは、当然今の収支試算の上に上積みされていくものでもございまして。

それやこれやを考えてまいりますと、私どもなりに相当厳しく三島会社につきましても積算はいたしたつもりであります。それなりに私どもは前進が図っているものと考えております。

○上田(卓)委員 その問題について大変私も疑問を持っておりますし、心配をいたしておるわけでありまして。輸送量が減っていく。幾らかの改善はされておるとはいうものの、今後の全体の交通体系の中で果たしてどうなるのか、あるいは過去の実績から見てそれをそれ以上にならないようにどうカバーしていくのかということにもかかわらず、政府の見通しによりましては減少傾向にある。さらに運賃の大幅な引き上げも利用者を減らすということになるとするならば、私は、さらに先行きは不安であらう、こう言わざるを得ない、このように思うわけであります。

そこで、四国の鉄道の基盤は、現地で報告があつたのでありますが、また政府の資料に基づいても実は全国最低水準にあるわけでございまして、電化率は〇％、全国平均は四三・八％でございます。それから複線化率はたったの三％、全国平均は二七・八％、それからコンクリートまくら木への転換率は八％、全国は四〇％、こういうような状況でございます。現在香川県の一部のみ電化工事が進行中でございまして、本年度四十億円の予算で工事がなされる、こういうことでござい

ますが、この資金の不足分十二億圓は新会社の負担になる、このようございまして。

ところが、この向こう五年間の設備投資額はほとんどが現設備の維持更新のための投資でありまして、新規投資はほとんどない。例えば六十二年度の設備投資額は六十三億圓でございまして、そのうち維持更新投資が何と六十億圓で、新規投資がたったの三億圓、こういうような微々たるものであります。これは大変問題ではないか、このように思っておるわけでございまして、そういう意味では今後新規投資はしないということになつておるのかどうか。それから、やはり四国の県民の宿願でありますところの複線化とか電化事業は今後どうするのか。もうやらないのか、それとも別途財源を手当てするのか、どうなつておるのかということをおひとつお聞かせをいただきたい、このように思いたす。

○橋本國務大臣 この間もたしか井上委員にでありましたかお答えをしましたが、四国の輸送力増強の投資につきましては、現在主要なプロジェクトとして進行いたしておりますものはそのまま持ち込んでまいります。六十二年度以降につきましても、これら継続する線増、電化工事のほかに、経営の体質改善投資としての例えば踏切の近代化でありますとか、こうした投資も見込んでおります。今回の投資計画の策定というものは、現在工事を施行中であります未完成なもの及び投資効果等を勘案をいたしますと今後の五年間にほぼ確実に実施されると予測されるプロジェクトについて輸送力整備等の投資額の中に見込んでおりました、その限りにおいては今後の需要に私どもは対応できると思いたす。

しかし、その後における例えば複線化、電化等輸送力増強投資というものは、実は個々のプロジェクトごとにその投資効果、採算性を見きわめられた上で、それぞれの会社の経営判断によって行われるべきものではないか、私どもは基本的にそう考えております。四国会社につきましても、投資効果のある案件というものは必要に応じて実施をされていくべきでありましょう。その場合には、現在民間鉄道等におきましても行っておりますように、必要な資金確保について政策金融としての開銀融資等を私どもは考えております。

○上田(卓)委員 昭和六十三年に本四架橋が開通する。それから六十四年度に高松空港の整備が完了する。それから、それ以後いづれにしても高速道路網の整備、こういうことになってくるわけでございまして、四国の全体の交通体系から見ても鉄道部門は著しいおくれが予想される。これでも新規投資が見込まれないということになれば、四国の鉄道事業というものはもうなくなってしまうを得ない、こういうことになるのではないかと、思うわけでございします。それに対応しようということ、政府の援助がないままに新事業体の経営努力だけでということになりますと、これまでかつて国鉄が陥ったような形で、やはり借金によって、長期債務によって近代化を図っていくということになればまたそれは赤字体質ということになるわけで、それが嫌ならば他の交通産業に皆取られてしまつて四国の国鉄はやっていけない、こういうことになるのではないかと、こういうことで私は大変危惧をいたしておるわけでございします。

それから、四国での公聴会では、四国は地質の關係また台風などの気象の条件で災害の多発地帯である、災害が起つた場合の復旧対策は新会社の方に責任を負わせるのではなくて、政府からの援助が必要だとの意見などが陳述人からたくさん出ておつたわけでございまして、この点についてどう考えるのか。もともと経営基盤の弱い四国の新会社に災害復旧対策をすべて負わせるのは、私

は無理があるのではないかと。政府として何らかの援助を、システムを考える必要があるのではないかと。設備投資においてもそうでございします。

それから、もう一点それに関係して申し上げたいのは、本四架橋児島一坂出ルートが完成した後は宇野一高松の航路は原則として廃止するという閣議決定がなされているようでございしますが、四国の地元ではこれを何らかの形で存続してほしいという意見が大変強いわけでございします。また、これまでに蓄積された運航のノウハウ、技術あるいは船舶や関連施設などの財産をこのまま捨ててしまふのは大変惜しい、これらの財産を活用して新規事業の分野を開拓する可能性はないか、こういうような意見が出ておるわけでございします。特に昭和六十年度の国鉄監査報告では「蓄積された運航ノウハウ及び船舶等の財産の活用、例えば、クルージングなど新しい事業分野の開拓の可能性についても検討することが望ましい。」というところがなされておるわけでございしますが、今の諸点について大臣、お答えをいただきたいと思います。

○橋本國務大臣 大変多岐にわたる御質問でありますので、順次お答えを申し上げます。

まず御指摘になりました安全あるいは防災投資、この確保につきましては、安全輸送というのは当然必要な問題でありますし、その投資を確保することが重要であることは私どもももちろん認識をしております。新会社においても、むしろ健全経営を維持していく上でも安全、防災投資というものは極めて重要視されるべきものでありまして、十分私どもも配慮していきたいと思ひます。

例えば現在国鉄に対して行つております助成の中で、防災事業費補助あるいは踏切や保安施設の整備費補助、こうしたものは、安全輸送が鉄道事業にとって最大の使命でありますから、新会社に対して引き続き行つていきたいということ、六十二年度予算についても私どもは概算要求をいたしておるところでございします。こうした点について十分心を配つておることはぜひ御理解

をいただきたい。

また宇高航路につきましても、これは大変言いにくいのは、私はその片側でありまして、同じような陳情を地元では私も受けております。四国だけではございしません。しかしこれは、本州四国連絡橋児島一坂出ルートが完成をいたしました段階で原則として廃止する旨の閣議決定が昨年十月十一日に行われておるわけであります。これは変えられない事実でありますし、またこの閣議決定を招きました新たな本四連絡架橋、そしてそれが稼働いたしました場合の宇高航路というものを考えました場合に、現在の運営実態から考えて新会社が連絡橋の完成後もこれらの航路を存続するとは考えられないという判断があるわけであります。が、最終的には新会社の経営者が判断をされるべき事項であらうと私は思ひます。そして、いわゆる連絡船業務というものは異なった形での活用というものは現地においてもいろいろ相談をされておるところでありますし、それらの状況というものもは新会社においても判断をされるであらうと思つております。

○上田(卓)委員 今後の問題についてはすべて新会社、新会社ということですが、その新会社が果たしてやってくれるかどうか、そういう手当てがないままに新会社にゆだねるということにやはり地元の人たちが不安を感じておるということにございします。

その端的な例が、例えば三島会計の赤字を基金の利子で埋め合わせをする、こういうことでございまして、利子を受けなければいけないような民間会社というのは果たして民間会社と言えるのか。これは後段でまた述べようと思つておつたわけでございしますが、いづれにいたしましても過去十年間の利回りが平均七・五％である、そういうことで、例えば四国については初年度百四十億円で、それから利子補給があつてやつと三億円の黒字、こういうことのようにございします。しかし、それは七・五％の利子でそれだけであります。先ほど大蔵省の銀行局から聞きましたら、今の長

期金利の利子は六・四％であるということを聞いておるわけでございまして、それが事実であるかどうか。まず確認することと同時に、六・四％ということになりますと一・一％見込み違いということになっておるわけで、それだけでも四国で二十億円の減が予想される。三億円の黒字になりまして十七億円の赤字がでるということになりますし、また北海道においても六十億円のこれは見込み違いが出てくるわけであります。九州においても三十億円の見込み違い。そういう意味で、六十二年度からの三島新会社はすべて赤字という結果になるのではないか。その点ひとつお答えをいただきたい、このように思ひます。

○橋本國務大臣 今三島基金というものが政府補助と同じじゃないかというお話でありますけれども、実は三島基金に対して経営安定基金を設定したという趣旨は、これらの会社の発足に当たつて現在の国鉄事業を継続して経営していくに足る経営基盤の整備を図ろうということにございします。ですからこの措置はあくまでも、新会社の発足に当たつて三島基金に対しての固有の資産として一定の基金を設定する特別の措置でありまして、まずこの基金を設定したことを理由として以後の会社経営に、例えば他の旅客会社以上に政府が介入をするというような性格のものではないと思ひます。私、私はこれが政府補助と言われることにも多少疑問がありますし、民間会社とする趣旨に何ら反するものではないと思ひます。

また、現時点における金利というものを、私は私は大変申しわけありません、その正確な数字を存じません。恐らく委員が述べられたような現在の水準ではありましよう。ただ、三島基金の運用利回りを設定いたしました基準というものは、あくまでも過去十年間の長期国債の応募者利回り、その平均というものを参考に七・五％としたものでありまして、私はこの数字をとつたことはそんなに無理な設定ではないと思ひます。私は国際金融は素人でありまけれども、今の金利水準について各国の金融担当者の中にもいろいろな議

いけるのだ、いけるのだ、やってみたい、心配するな。それはいいですよ。やりなさい、心配するな。後は政府が責任持ったと言うのであったらいいのですけれども、政府は責任持ちもしないで、いけますよ、やりなさいだけでは問題があるのではないか、こういうふうに私は思うわけで

そこでやはり、政府の思うように収支がいかなかった場合に一体どうなるかということになりますと、これは運賃の値上げということにもなりましようし、余り値上げをすると客離れということにもなりかねない、私はこういうふうに思うのですね。あるいは要員の切り下げ。それでなくとも要員を相当削減しておるわけでございますので、それ以上やることによって安全運転が確保できるのかという問題も一つ出てくると思います。それから、赤字路線というのですか、そういう都

分では、やはり路線が廃止されていくというところにもなりかねないのではないかと、私はこういうように思うわけでございまして、将来的に行き詰まってしまう路線が次々に切り捨てられていくということになりますと、一体四国なり九州なり北海道の経済に与える影響はいかなるものだろうか、こういうふうに思うわけでございます。

四国の公聴会でも、分割・民営に賛成する人中にも、あるいは反対の中にも、やはり新会社の

経営見通しに対する不安やあるいは産業基盤の弱い四国経済の中での鉄道事業の強化充実を訴えるという意見が大変多かつたわけでございます。北海道の場合においても、基幹産業ともいふべき水産、林業、石炭、鉄鋼、造船などが軒並み内圧、外圧の直撃を受けて、開道以来かつてない経済危機と言われているもとで、国鉄職員を半分にし、また地方交通線の廃止ということになればその影響はかり知れない、こういうふうに思っておるわけであります。そういう意味で、公共交通としての鉄道の役割あるいは地域経済の中での鉄道事業とかあるいはバス事業の役割をやはりどのよう

に位置づけるのかということが一番大事な問題

○橋本國務大臣 私どもは、繰り返し申し上げておきますように、それぞれの会社が立ち行く試算をお示しをし、立ち行くようにいたしてあります。そして、長期にわたって安定的な経営が可能になることを試算でもお示しをいたしてあります。また、民営化というその趣旨から見て、むしろ国に依存する体質というものをなくしていかなければならないということからも、会社が充足をいたしました後において私どもは特別の助成を行うことは考えておりません。

○上田(卓)委員 うまくいけば物事は何でもそんなに苦しまなくてもいいのですけれども、やはり最後うまくいかなかったときに、それが国民経済に与える影響、地元にも与える影響が大かつ非常に重要な問題であるために、最後はどうするのかということをお明らかにしない限り、そういうことになればやはり三島会社というのは切り捨て御免というのですか、固有の資産という言葉がございまいしたけれども、そういう意味でこれは手切れ金とかいうのですか、そして、その会社がうまくいかなかったら、それは赤字路線廃止あるいはその会社が倒産してもやむなし、こういう恐ろしい意図が含まれている、こう言ってもいいや、うまくいけばいいんですよ。しかし私は、なかなか先行き難しい、金利の問題も含めて非常に難しい状況であるということをお申し上げておきたいです。

分割についてのメリットというものをいろいろ聞いておきますと、いわゆる地域の要求に見合ったきめ細かなサービスとかあるいは責任体制の具体化とか幾つかあるようでございますが、同時に、分割によるところのデメリットというのものはたくさんあることもまた事実ではないか。例えば管理部門の重複ですね。これはむだの拡大ということになります。あるいは各会社間の乗り継ぎなどで運賃割高になるのではないか。あるいは三番目には、乗り継ぎ精算など、従来にはないコストの負担ということもありましよう。それから四番目には、現在既に完成している

オンラインなどのシステムを分割会社がリースで借りるということでは屋上屋を重ねることにならないかという意味で、分割のメリットも数々あるでしょうけれども、デメリットというものも数々あるということをやはり十分に考えて、慎重に対処しなければならぬ。

特に、そういう経営安定基金という基金の利子でもって、未来永劫その補給がなければやっつけられない会社というものを考えたときに、幾ら民間民間といっても果たして民間会社と言えるのか、あるいは私鉄からの要求をどうするのかというようなことも私申し上げたわけでありましよう。そういうことを考えますと、鉄道とかバスとか、あるいは貨物というものもそうでございますが、やはりそういう不採算でもやらざるを得ないという会社で公共性のあるものについては、全国一社制で見ていくという社会党の案というものがやはり一考されてもいいのではないかと、私はこういうふうに思っております。そういう点で、今までもそういう不採算の部分があるということとで公社制ということがやはりあったわけでございます。そして、今度民営化するということであります。が、それをデメリットのある分割にしないかやならぬということについて我々は非常に疑念を感じておるといことを申し上げる次第でございます。最後に大臣の御感想をお聞かせいただきたいと思います。

○橋本國務大臣 基本的に、私どもからいたしますと、仮に民営にいたしました全国一社制というものであっても、その場合には現在の国鉄の持つ問題点というものはそのまま内在をし、将来に移行するものではないかという感じを持っております。

ただ、本日御議論いただきました中に、我々が将来にわたって考えておくべき問題点も幾つか示唆をちょうだいいたしました。それらの御意見については今後私どもなりに参考として勉強をしてまいりたい、そのように思っています。

○上田(卓)委員 時間が来ましたから終わります。

す。
○細田委員長 これにて上田君の質疑は終了いたしました。

○細田委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。
ただいま審査中の各案について、本日、参考人として日本国有鉄道再建監理委員会委員長長亀井正夫君の出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○細田委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○細田委員長 質疑を続行いたします。小林恒人君。
○小林委員 先般各部門にわたっての御質問を申し上げてきたところであります。加えて同僚議員の皆さんの各般にわたる議論が展開をされておりました。今なお私どもが解明を求めている部分に不十分なものも数多く存在するわけでありまます。そんな立場から、きょうもまた幾つかの部分について御質問を申し上げたいと思っております。正確な意味での御答弁を冒頭にお願いをしておきたいと思っております。

運輸省と建設省、労働省三省で、積算基準のための根拠として労賃にかかわる三省協定が行われていると記憶をいたしておりますけれども、昭和六十一年度の三省協定にかかわる労賃の単価について、地域別に、大ざっぱで結構ですからお示しをいただきたいと思います。

○橋本(幸)政府委員 先生のお尋ねは、公共事業を施行する際の単価の問題だと思っております。ただいま申し上げたように、三省協定で、調べまして至急御返事を申し上げます。

○小林委員 それじゃ、それは後ほどこの質問中にでも、簡単なことだと思えますから、調べた結果をお知らせをさせていただきたいと思っております。

○岡田(忠)説明員 地域別に異なっております。ただいま具体的な数字は持ち合わせておりません。

その考え方としては、先ほど先生からお話があったように三省賃金に準拠した労賃を使用いたしております。
○小林委員 そんな難しいことではないのです。が、こんなことはできれば常識的にお答えをいただけるかと思っておったのであります。それで、後ほどできるだけ早い時間帯で答えを出していただきたいと思います。

果をお知らせをさせていただきたいと思っております。
国鉄における軌道保守作業の積算単価は、昭和六十一年度は、軌道にかかわって幾らと算定をされておりましたか。

○岡田(忠)説明員 地域別に異なっております。ただいま具体的な数字は持ち合わせておりません。

○小林委員 そんな難しいことではないのです。が、こんなことはできれば常識的にお答えをいただけるかと思っておったのであります。それで、後ほどできるだけ早い時間帯で答えを出していただきたいと思います。

実は、なぜこんな御質問を申し上げなければいけないかという、本年八月の段階で、大阪にございまして大阪建設工業株式会社の中の労使紛争、これは新幹線の保守業務を施行している会社でございますけれども、ここの労使紛争がもとで、計画をされておいた夜間保守作業が突発的に延期になったという、私はある意味での事件ではなからうかと思っております。こういう経過があったことを聞き及んでおられるのであります。これは賃金紛争を軸にして発生をしたと伺っております。これは賃金でも、この点の経過について御承知でしょうか。

○杉浦説明員 国鉄と今先生おっしゃいました大阪建設工業株式会社の間で工事請負契約をいたしまして、新幹線の軌道整備事業、これが継続をされておりました。その間にストライキが当該大阪建設工業株式会社で発生をいたしまして、八月五日と八日の二日間、この作業が中止をされたという事情でございます。

○小林委員 さらに具体的に申し上げますと、本年五月に大阪建設工業の従業員七十名をもって全日本建設運輸連帯労働組合近畿地方本部関西地区生コン支部新幹線大阪保線分会を結成をした、あわせて労働基準法の遵守を初め職場の諸要求を提出をした。しかし、今日まで三度にわたる団体交

渉を重ねてきたが、一向に進展を見ておられない。その中で、これは組合員の言い分であります。が、突発的にストライキを実施されて結果的には保守工事が延期になるという極めてゆゆしい状況に立ち至った経過を見ますと、当該大阪施設工業の大西専務が団体交渉の席上で一貫して労働組合否認の態度をとり続け、法律を守るか否かは会社で検討すると答弁をするのみで、問題の解決のため具体策を何ら示さなかったというところから端を発したと私どもは承っているわけであります。この点の経過について御認識でしょうか。

○岡田(宏)説明員 私ども、会社の中におきます
労使紛争の詳細については承知をいたしております。
せん。

それから、先ほど先生から例の三省眞金のお話
がございましたけれども、実はこれはまことに申
しわけございませんが、大変地域が多くかつ職種
も非常に多いものですから一々その数字をそらん
じているほどではございませんので、まことに申
しわけございません、今調べております。

○小林委員 当該労働組合のことだから関係ないと言わんばかりの御答弁でございますけれども、国鉄新幹線総局長高木謙治名をもって六十一年八月二十九日、本年ですが、大阪施設工業株式会社社長に対して「契約履行の確保について」という書面まで出されているわけです。これは公文書で出されているわけです。公共機関の安全性、正確

性は綿密に組み立てられた個々の保守作業を確実に実施していくことで支えられておりますということがこの文面の中では記載をされているわけです。したがって下請会社である大阪施設工業は今後の取り組み方について文章をもつて回答せられたし、こういう締めくくりになっているわけです。

こういう事態を発生せしめたということを重要だとお考えでしょうか。重要だとお考えだとすれば、内容について正確に承知をする必要があるのではないのでしょうか。

重要な件事でございます。したがって、当該会社がストライキによりまして休業をした、その間の事情は私どもは承知をいたしておりますけれども、しかし、契約の当事者として我々々は当該会社に対して、その契約を履行してほしい、そういうことがないとこれはもう新幹線の運行上、安全上の問題として極めて重要であるというところで、ただいま先生おっしゃったような文書を会社に対して提出し、その善処方を要望したものでございます。

○小林委員　善処方を要求したのはわかりましたけれども、もう既に十月の下旬ですからね。回答はどうだったのですか、回答は。

○岡田(宏)説明員 会社側からは、今後労使関係の信頼回復に努め、契約の履行の適正を図ってきたいという趣旨の回答をいただいております。

○小林委員 労使間の信頼関係を回復をする、そういう回答が出てきたのだとすれば、問題は賃金紛争から端を発しているわけですからね。――ま

だわかりませんか。

○岡田宏 説明員 今調査中でございます。地域
としては、先生今御指摘がございました大阪
地域の、それから軌道工ということでよろしゅう
ございますでしょうか、少し職種と地域を限定さ
せていただきますと、大変膨大な資料に当たり
ますものですから。——それでは、そのようにし
て今調査を進めております。

○小林委員　できるだけ早く調べてもらいたいと思いますし、私がこの件で申し上げておきたいことは、こういうことがあってはならない、労使間の信頼関係もない程度の会社に国鉄は工事を委託をしているのですかということになるわけでしょう。数多くの旅客の安全輸送を図っていくという責務から考えるならば、こういうことがあっては

ならないだけに、賃金紛争ばかりではなしに労働組合に対する否認行為、こういった現象があらわれていることについて、これは会社の問題だと言いつける問題ではない。やはり正確を期する必要があると思うんですよ。

書面で見ますと、数字がなかなか出てこないから私の方から申し上げますけれども、実に低賃金で働かされている。日中時間帯の一日単価がせいぜい六千五百円、夜間作業に入ってせいぜい五百円の上積みしかない。日中と夜との賃金格差が非常にささやかな状況で業務に従事をしているという実態もあり、あえて三省協定まで御質問申し上げながらこのようなことのないように善処をしてほしいという願いを込めての質問なんです。總裁のお考え方を示していただきたいと思います。

○杉浦説明員 私どもが契約の相手方として選ば
 していただいております会社、これはやはり会社経営
 として健全性を保つということが大事なことであ

り、契約の継続性が必要であると思います。しかしながら、内部におきます労使紛争、こういう問題について私どもは介入をする一切の権限はございませんし、意思もございません。したがって、これは当該会社のみずからの責任において労使紛争を解決することを期待するものであります。

○小林委員　質問してないことまで答えていただく必要はないのですからね。要するに、工事を下請に出した餌として、しかし一方では旅客の安全輸送ということが軸で経営をされている経営責任者としてどう考えているかということをお伺いしただけの語ですから、その点についてお間違ひのないような受けとめをしていただかなければ困るのです。後ほど書面で結構でございますから、数字についてはお示しをいただきたいことをお願いしておきます。

それから、これは運輸省にちよつとお伺いをしておきたいのですが、旅客鉄道株式会社法の中の第十条に「中小企業者への配慮」という項がございます。仮に政府が提案をしている法律案どおりに施行されることになったと想定をした場合に、今日旅行業法二十七条では、旅行業を営む場合に、例えば営業保証金の供託、取扱主任者の選定、旅程管理資格の取得などなど、国鉄は適用除外となっているわけです。民営化をするというこ

とになった場合に、旅行業法二十七条との関連で
はいかような取り扱いをされますか。

○林政府委員 それは、今まで国鉄でございましたのでそういう適用除外規定がございましたけれども、今回の改革によりましていわゆる民営会社になるということでございますので、当然その旅行業法のたゞいまの規定は適用になります。

○小林委員　それでは、それらに伴っての、例えば取扱主任者というのは資格が必要なんです、国鉄は養成をされましたか、あるいは養成する計画がございますか。

現在自発的にその資格を取っております者が約四百名ばかりおります。今、新しい改革によりまして、今のような主任者を、少なくとも「みどりの窓口」のごいいます駅、約七百駅でございます。

が、この程度には置き、さらに将来は有人駅に置きたいということで考えておりますが、現在その資格を取らせるためのいろいろ養成、研修をいたしておりますので、先般も受験をさせましたところでございます。

○小林委員 次の課題に入ります。
きょうは大変お忙しいところを監理委員長においでをいただきましてありがとうございます。
過般にも御質問申し上げておりますから、貨物に

言うまでもなく、全般的な答申をされるに当たつて、貨物問題については一時保留をするという若干御説明を賜りたいと思つてゐるのであります。

部分がございましたし、加えて、後に出された答申の中でも、随分多くの部分について言及することなく、当該省において十分に検討をするようにという検討事項が数多く出されました。貨物に限

つては全国一社体制で経営をするという、路線決定をするに当たっては大変難しい議論を監理委員会の中でもされたのだと思いますけれども、問題点等について簡単に幾つかの点をお示しを賜りたいと思います。

○龜井参考人 お答え申し上げます。

貨物問題、今先生がお話しございましたように、これは非常に難しい問題で、私も委員会が発足した当時、その前年度の成績を見たところ、売り上げがたしか三千億弱に対して出費が一兆円に上っている。七千億の赤字。まあこの数字を見たときには茫然自失、一体どうしたものだろうかと深刻に考えた次第でございます。

そこで私もいたしましては、やはり旅客と貨物というものは、これは全く同じレールの上を輸送いたしますけれども、対象物が違いますし、性格も全く違う。そこで貨物については、やはりこれは経済合理性という観点からいろいろ考えていく必要があるのではないか、そして旅客につきましては御承知のように六分割ということにいたしましたけれども、貨物につきましては、これは全国一社制、一本ということにするのがよからう。ですから第一点は、旅客と貨物というのは分離して、経営責任を明確にするということが非常に大事ではないか。

それから第二点は、今度はそれについての、貨物一本の場合に成り立ち得るかどうか、いろいろ仮定を置いてやりました。そうしますと非常に恐るべきことが——その当時三千億の売り上げが二年ぐらいますと二千億ぐらいいの売り上げになりましたが、従業員は何と四万六千人というものがかわつておる。そうすると、一人五百万円としますと人件費だけで売り上げをはるかに超えておる状態である。そうすると、これから予想される貨物に適應するくらいの陣容で、どういう方角で、しかも新たなニーズに対応するのにどうしたらいいか、いろいろな角度から検討いたしました。しかし、そこに貨物の将来の動向という不確定性の問題がいろいろございまして、もろもろ考えました。それからアボイダブルコストとか、いろいろ技術的な問題もありまして、ですから、そういう問題については想定をしたところ人員の適正化といえますか、それからコンテナというものの需要がこれからどんふえていく、そういう

ものに対応してその規模に持つていけばいいけるはずだという確信を得まして、あと細部のところは専門的に検討してもらったらいかがかというところ、運輸省と国鉄にこれをお願いするという意見書を出した次第でございます。これもなるべく早急に出してくれということ、昨年の年末には案が出てまいりました。これによって私どもの意見書は補充された、こういうふうな考えておる次第でございます。

○小林委員 私どももこの監理委員会の答申を待つまでもなく、あるいは法案を待つまでもなく、幾人かの学者の皆さんの御意見なども伺いながら、貨物のあり方論と申しましょうか、そういった部分については結構幅広く勉強させていただきまして、一番問題なのは国内物流、五十六億トンと呼ばれている物流が国内には存在するわけでありまして、監査報告書によりますと、結果的には五十六億トンのうち、シェアがトンキロにしてせいぜい五割程度にまで落ちてしまった国鉄の貨物輸送、こういう問題点が一つはあるわけですが、しかしこれは現行輸送をしている貨物だけに限定してよいのだろうかという議論を随分したわけでありました。

そんな意味では、貨物輸送というのは荷物をも含めて国内経済に大きな影響を与えるという視点を持つたからこんな議論が当然なされたわけでありまして、五千八百万トン体制という限定した範囲での全国一社における貨物輸送体制、こういう最終的な結論を出されたことについて監理委員長はどのように感想をお持ちでいらっしゃいますか。

○龜井参考人 運輸省並びに国鉄で鋭意検討されて、人員を適正化する、それから今までの金利負担といえますか借金も軽減をする、そして旅客会社との間の費用分担についても適正を期するというところによって、大変な御努力によりまして、恐らく今先生御指摘のように、豊かな社会に日本がなっております、物の流れというのはほとんど

ふえていくわけでございますね。しかも持つていくのは嫌だというふうなことでございますから、そういう潜在需要をトレスして、民間化によってやる気を起こせば、今が最低であって、必ずこれから需要は伸びていく。しかも、きょうはトラックの問題はお触れになりませんでした。が、今トラック輸送というものは特に太平洋ベルト地帯ではほぼ限界に達しておると思っております。これからのあの体制でやり方によってはよくなるというスタートポイントを、非常にいい案をつくられたというふうに私どもは評価しておるのでございます。

○小林委員 貨物についてのみ全国一社制をしいた。考え方によれば、貨物会社は旅客部門から独立して全国一社の事業体ということになるわけですが、分離によってスケールメリットは発揮し得なくなるのではないだろうか、こういう考え方を実は私どもは持つわけですね。全国ネットワークの維持は貨物列車の運行というソフト面に限定をされてしまふ、レールを中心としたハード面は旅客会社が持つことになる、別々に保有をするということになった場合、客貨の分離で利害の対立が起ころしはしないか、随分多くのデメリットがあるのではないかという議論が今までもなされてまいりました。先ほど監理委員長も触れられておりますように、アボイダブルコストそのものをとってみても矛盾があらはれないかという議論があるわけですね。そういう問題点を軸にしながらもなおかつ分離の方がベターであるという方向を示唆されたことについては、ちょっと理解しづらくいところがあるわけですね。この点についての御見解をもう一度賜つておきたいと思ひます。

○龜井参考人 先ほど申し上げましたように、旅客と貨物というのは性格が全く違う点があるわけでございます。旅客の方は、人間が行きますから、乗つてくれば、しかも大体往復乗る。大体行つて帰るというのが人間です。ところが貨物の方は、大体ある物を特定すれば行ききりというものが全体でございます。そういう面からこれは全国

一本にして、四国のミカンを青森へ運んで、青森のリンゴをこちへ持つてくる、こういうふうにしてやつていくのが合理的、そういうことで全国一本を考えました。

その場合に、やはり貨物と旅客というものは性格が違いますので、経営責任を明確化するということ意味で分けた方がいい。しかも、人間というのは、一生おれは貨物でやるのだという気持ちと、旅客会社へ行つたり貨物会社へ行つたり、あつちへ行つたりこちへ行つたり、今まではそういうことでした。これはもう先生、事情はよく御承知だと思ひます。そういう意味で、一生ここでやるのだという気持ちでやるのと、また自分は旅客の方へ行けるかもしれないという気持ちでやるのでは全く変わってくる。これは人間性という問題からいたしまして貨物というものはやはり分離した方がよろしい、しかも先ほど来申し上げているように、やれば伸びるに違いない、そういう確信を持つてこれを分けたということでございます。

○小林委員 運輸大臣、ちょっと御所見を賜つておきたいのでありますけれども、監理委員長のおっしゃった御主張、客貨の分離をした、こういう考え方なわけですが、私どもとは若干異なる点があります。一方では、こういった大改革を推し進めていく過程で大変な余剰人員が出ざるを得ない、こういう考え方になつた場合、例えば旅客変動、貨物輸送量にかかわる変動といったものなども将来的に考慮をしておかなくては行けないのではないだろうか。そんな場合に、客貨各会社との要員交流というもののについてはあるべきだと考えますか、それはそれぞれの会社ごとに始末をすべきだと考えられますか、考え方を聞かせていただきたいと思います。

○橋本國務大臣 大体専門家の小林さんが私にお尋ねになるのは大変正しいと思ひます。けれども、率直な感想から申し上げれば、私は必ずしも固定的にそれをとらえる必要はないと思ひます。これは率直に申し上げて、固定的にとらえる必要はないと思ひます。

○小林委員 これは国鉄並びに運輸省の見解を賜っておきたいと思うのでありますが、私どもの考えた鉄道のあるべき姿というものと政府あるいは監理委員会が示した案との違いはありますけれども、しかし一致する部分が多々あるわけですね。例えばモータリゼーションに伴って現下盛んに言われることは、レール特性を十二分に生かすような状況になっていない。例えば戸口から戸口までという、こういう発想からする、ニーズだと言えどもそれまでのことであらうけれども、そういったことになってきた場合に、それはレールでは戸口から戸口までということにはなり得ないわけですね。したがって、勢い貨物輸送というのは減少していくという、こういう経過をたどってきたわけですね。

それから、今後の貨物会社における経営指針として、マーケティングの拡大というような角度ではレール特性をどのように生かして全国一社での貨物会社を経営しようとしているのか、具体例があればお示しをいただきたいと思っております。

○林政府委員 先ほど来御議論がいろいろございまして、貨物につきましても、私どもとしてはやはり方次第で将来はかなり展望があるんじゃないかというふうに考えております。

それは、大量長距離輸送というのについて、これはやはりトラックと比べた場合に非常に強い特性を持っているということが言えると思っております。そのためには徹底したコストの削減、それから非常に質のいい輸送商品というのをつくっていくということ、これが非常に不可欠の条件でございまして、これはやはり経営責任を持った独立の全国一本の貨物会社ということによって初めて達成できる。例えばコンテナで申しますと、八百キロあるいは千キロというふうな距離帯の、しかも大量の流動があるところでは、これはトラックに比べれば非常に強い特性を持っております。それからもう一つは、百キロ前後のいわゆる大量物資輸送でございまして、石炭とかあるいは石灰石、これについては今回非常に目

の輸送需要を見えておりますけれども、石油あるいはセメントといったものについては、これはやはり固定的な需要があると思っております。そういう面を生かしていくことによって、貨物輸送というもののについては、むしろ旅客会社と併営することではなくて、ぎりぎりの責任を持った貨物会社という形でやることによってその特性を十分發揮して将来健全な経営をやっていくということは十分可能ではなからうかというふうに考えているわけでございます。

○小林委員 私はもう少し具体的にこれは検討しなければ十分なものではないのかという気がする。私は、私なんかは長いこと国鉄にいましたから、貨物の輸送というのはこういう範囲、こういうエリアという、勝手に私自身も決めてしまっているところはあるんですね。ですから、こんなものは改革をしていかなければいけないんだという気がしないではないのですが、知り過ぎていますからよくないという、固定観念の中に陥ってしまっているところがあるんだと思っておりますけれども、輸送対象の軽薄短小化、多様化、それから輸送サービスの水準高度化というものが一つはあります。それから長距離はカーフェリーが充実をしてくださる。適切なルートの設定という意味では貨物輸送というのは、監理委員長、先ほど、例えば静岡のミカンを青森に、こういうお話がありました。しかし、年間を通じて今だって秋冬季節繁忙輸送体制というのははしかれていくわけですね。秋から冬にかけての繁忙というものが存在をするわけですから、季節的な課題の解消あるいはマーケティングを中心としたルートというふうな問題のついて必ずしも今回の法案の中で目に見えるものがないのではないだろうか。それは新会社があればいいという課題ではなくて、前段私が反省を含めて申し上げるようには、国鉄の貨物の果たさなければならぬエリアというのは相当固定観念が定着しているという前提からすると、やはり経営指針といえますか、そういうものはもとより具体的に示すべきではないのかなという気がす

るのですけれども、監理委員会並びに運輸省の御見解を基本でありますから承っておきたいと思っております。

○龜井参考人 これは私どもが貨物考えたときの考え方を申し上げてお答えにしたいと思っておりますけれども、今回のできた案では、コンテナに主体を置いて、車扱いは、やはり今先生おっしゃったように物の流れが減ってくる、例えば石炭が減るとかいろいろで減らしてある。そういう意味の合理性がございまして、それからコンテナに重点を置いたという点は、今先生御指摘のように軽薄短小化ということ、しかも物の動きというものが豊かな社会になると非常に多くなっている。例えばゴルフバッグも運ばずに宅配便で運んでもらうという時代が変わってきたわけですね。そういう意味で、そういうものを知恵を働かせればコンテナによってやれる。私は宅配便の経営者の何人かに意見を聞きましたら、やはり特に太平洋ベルト地帯はもうトラックがいっぱいになっちゃっている、いろいろな問題も出てきたので、国鉄のコンテナ中心にこれで大いに活用したいんだ、ただ、今のダイヤなりサービスが残念ながらそれに適応してない、これさえよくなればうんとふやしますよという。そういう点に私は非常に励まされて考えておるわけでございまして、やり方によっては非常に明るい。

もう一つ、余談でございしますが、宅配便で私はそのときに非常に勉強になりましたのは、宅配便を運んでおる運転手ですね、あれは単に運ぶだけの人でないと申すのです。第二にはセールスマンの役をやります。それから第三は、情報の端末機を持つて情報を集めてくる。どういふ物が動くか、その情報によって、やはりゴルフバッグというものを送ることが一つの商売になるという判断をして始められた。それが飛躍的に伸びた。先生方もお使いになっておられると思っております。

そういう意味で、考え方を持てば、今言われまして今までのとらわれた考え方から離れる、そういうところに民営化という意味も非常に多いとい

うことで、私は非常に先に明るい希望を持っておりますということでございます。

○橋本国務大臣 私は、今監理委員長が監理委員長としてのお考えをお述べになりました、その方向、もちろんそのとおりだと思います。と同時に、今回の貨物会社の収支をお示しをするに当たっての商品需要というものを予測をいたしました。それ自体がまさに今後あるべき貨物会社の経営の方向であらうと思っております。

御承知のとおり、従来国鉄の貨物輸送で非常に大きなウェイトを占めておりましたものの中で、まさに非常に減少という判定を下して積算をいたしましたものもございまして。横ばいという判断で伸びを見込まなかったものもございまして。そして、まさにコンテナというものの将来の貨物会社のいけば経営の成否をかけた試算をいたしたと申し上げても過言ではないかもしれません。そしてそのコンテナ輸送を伸ばしていくということになれば、これはまさに固定観念だけの発想では対応できない部分は多々出てくるであらうでしょう。また周辺業者との連携その他においても新たな発想での展開を考えてもらわなければならぬ部分も多々あると思っております。まさに私はその需要の予測、そして収支試算に用いました商品構成そのものがこれからの貨物会社に対する指針というべきものであらうと考えております。

○杉浦説明員 今先生からお話がございました点について私、二、三、大臣、監理委員長の補足を申し上げたいと思っております。

先生御指摘のように、鉄道貨物輸送の特色はレールの外に両端の集配行為が伴う。戸口から戸口へといいますが、そこにどうしてもレール輸送の宿命がございまして、これが非常にコストが高いというところに問題点があるわけでありまして、まずレール部門におきましては極端な徹底した輸送体系の効率化、合理化、これが必要であらうということでありまして、これがコンテナ輸送あるいは専貨輸送の直行便の体系に組みかえた基本的な考え方であり、また両端の集配におきまして

はやはりどうしても従来の通運業者も使わなければいけませんし、販売体制におきましては両端におきまして通運業者の販売能力というものが十分活用する必要があります。これが第一点でございます。

それから、貨物輸送のあり方につきまして、単に荷物だから運ばなければならないという観念ではやはりいけない。おっしゃいますように軽薄短小の貨物に移行してまいっておりますから、貨物輸送であらうとやはりスピードが要求されますし、また正確性が要求されます。そういう意味では今回のダイヤ改正におきましてかなり思い切ったスピードアップを行い、また定時的な運送というようにすることが荷主にわかる、こういう信頼性を保つようにいたそうとしていくところでございいます。

さらにまた、自動車との連携輸送というようなものが今後とも検討されるべきだと思います。今回ダイヤ改正におきまして初めてビギンバック方式というものを採用いたしました。トラックを列車に載せて運ぶという日本で初めてのやり方でございます。いろいろ技術的な問題がございまして、今後この検討を要しますが、そうした自動車輸送と列車輸送というものをうまく組み合わせるといふような工夫も今後絶対に必要ではなからうかというふうに思っています。

○小林委員 今答弁されたような形で未来がバラ色ならいいなとも思うのです。ところが現実は大変厳しいとございましてバラ色でないところから、この点は大丈夫か、この点は心配ないのかという質問をするわけですが。

例えば、今総裁なんかも言及されている点で申し上げますと、都市内輸送というのはどうする気なんだろう。トラック輸送との提携というのをどう綿密に図っていくかというようなお話が出てまいります。ところが現実にはヤード敷地などについては売却対象になっているのです。都市内あるいはその周辺における貨物輸送用地という

のは、こういった立場から見ると荷主ないし物流業者誘致の強力な手段になるのだとすれば、現行貨物ヤード跡地などについては特に都市周辺に集中をされていることも確かなんでありますから、全部だとは申しませんが、そういう有効活用をするという計画は目下のところありませんね。ないことに不思議さを感じます。バラ色の未来像を示すのだとすれば、せつかく持っているような土地の有効活用などについて検討された経過があるのなら一つでも二つでも結構ですからお示しをいただきたいと思います。

○岡田（三）説明員 現在でも、トラックの中継あるいはトラックでそこにたまりにするという意味の、デポと申しておりますが、その用地を持っておりまして、そして今回の改正におきましては約四十カ所ぐらい考えました。ただ、もちろん貨物会社は収支を厳しく算定いたしておりますので、むだな用地は持ちませんけれども、必要最小限度なような用地は自動車運送業者との接点の用地を持ちました。そしてまたもう一つは、十三カ所、これは駅を廃止したその跡地に代行基地というものを設けまして、これはピストンで自動車輸送を行うというところも設けまして、対策を講じているつもりでございます。

○小林委員 必ずしも十分だとは思っていません。将来的にぜひそんなことなかも十分考慮すると。

十一月のダイヤ改正の内容を見ますと、いうと、ヤードを使用しなくなる地域というのはいずれに明らかでございまして、そういうことだけを考へてみても、有効活用をしていくという方向での検討は、ぜひ所管大臣である運輸大臣を中心にして積極的に進めていただくことができるのかどうなのか、所見を賜っておきたいと思っております。

○橋本國務大臣 これは私、申し上げていいのかわか、先ほどから大変考えておりましたが、たまたま、私自身こういう方面は素人でありまして、貨物の流通に当たっている業者の二、三に自分の郷里で聞いてみました。そして返ってきた答

えは大体共通でありまして、国鉄さんの貨物と組んでこれからは商売をやりたいと思う、だけれども、今までの国鉄さんというのは威張っていて我々を相手にしてくれなかった、だから、民間になればきつと我々も対等に扱ってくれてちゃんと仕事ができるようになるだろうし、そうすれば国鉄さんの貨物だってよくなるんじゃないでしょうか、率直な感想としてそういう表現を幾人かから聞きました。そうしたことも含めて十分考えてまいります。

○小林委員 そこでやはり帰結するところは、この貨物問題というのは余りこの委員会の中で議論されていまいから内容的にまだまだ相当幅広く存在するのですけれども、旅客と貨物を分離をしたというところから出てまいります問題点、例えばレールなどの基礎施設の使用、列車ダイヤの調整、経費の負担のあり方などについては、旅客、貨物会社間の協議によることが基本になってくると思っております。両者の円滑な事業運営を確保するために事前に適切なルールを設定するとともに、必要に応じて法的措置を含めた所要の担保がなければならぬのではないだろうか。法案にはこうしたことについては何も基本的なことは示されていないと思うのでありますけれども、法的措置について必要だとお考えでしょうか。

（委員長退席、佐藤（守）委員長代理着席）
○林政府委員 貨物会社と旅客会社の間の例えはダイヤの設定ということについては、基本的には、ただいま先生おっしゃったようにそれぞれの会社の協議というものがまず基本になると思っております。その上で、例えば協議をし、ダイヤ調整会議を必要に応じて開催するというふうなことで調整をしていくわけでございますけれども、やはりその前にあらかじめ一つのルールというものを決めておく必要がある。どういふふうな優先度でどういふふうな形でダイヤを設定するかというふうなルールを決めて、これは恐らく運輸に関する協定という形でなされると思っております。それから、法的にはそれは届け出ということになるわけであ

ります。それから、運行計画等についても、これは届け出があるわけでございますが、そのようにして、必要に応じて行政サイドとしてもその実態を把握して、所要の指導が必要であれば指導をしていくということになるわけでありまして。

さらに、これはそうやたらと使うものではないと思いますが、最終的な公益性の担保という意味におきましては事業改善命令というものが法律上は規定をしてございまして、例えばダイヤ等についてどうしてもこれは変更が必要であるというふうに行政が判断した場合には、そういう事業改善命令でこれを担保することも法的には可能でございます。これについては、やはり基本的には民営会社でございまして、やたらと行政が介入するのはよくないと思っておりますけれども、最終的にどうしても必要な場合にはそういう担保措置もあるということでございます。

○小林委員 事業改善命令なども含めてというお話ですが、アボイダブルコストについては若干の議論がされた経緯がございまして、政府側から「回避可能経費（アボイダブルコスト）」について、こういう書面が示されているわけですが、これなんか見ても、企業が違っている見地からすると、例えば現行は国鉄一社でやっているわけですから、アボイダブルコスト論というのでしようか、こういったものがあつたとしても、論理的なものとしてこういうものがある、こういうものがあるという議論をすることはできるのだと思っております。しかし、実際に会社が異なってくるということになると、おのれの会社の利潤追求というのはいくらも当たり前のことになってくるわけでしょう。例えば「動力費のうち、電力料については、機関車の走行により電力を消費するので、後述の発電所の資本費相当額を除き、機関車の走行キロに就いて算出することとしている。」というこんなことを初めとして、「架線の修繕費のうち、トロリー線の張替に係る費用は、パンタグラフが通過するたびにトロリー線が摩耗していくので、通過量に応じて客貨に按分することとしている。」

逆に回避不可能経費というものも存在するわけですね、逆の論理として。

私も若干の勉強をさせていただいた範囲内では、例えばヨーロッパ圏あるいはアメリカ圏などでは、例えばポロプコストの導入などにかかわってはいない方法かなと思って導入してみただけでも、結果的には矛盾が拡大を遂げて、あなたたちが示したこういったものが逆に矛盾を生じてきて、解消への方向をたどっているという論文も明らかにされているわけです。私も、そういう事情が単なる論文としての位置づけだけではないし、今正確に回避可能経費という論理に基づいて始末をするんだから問題ないよという言い方だけでは済まないような気がする部分が多々あるわけです。

回避不可能経費の中には、例えば「トンネルの修繕費は、壁面等の修繕に係る費用であるが、これは、経過年数、湧水等、列車の通過本数とは無関係の要因により発生するので、これは旅客鉄道会社の負担とする。」こう書いていますけれども、常識的に考えますと、客車というのは軽いんです。貨物列車というのは一車に何十トンも積んで、重いのを何十両も引っぱってとんどん走る。振動が与える壁面への影響というのを考えたら、貨物会社は関係ありません、こういう分け方をしたことにしては私は疑問を感じますよ。私自身も工務屋の端くれですからね。こんな考え方については慎重な議論をされたのでしょうか、こういう書面を出す以上は、御回答を賜りたいと思います。

○林政府委員 このアボイダブルコストにつきましては、具体的な内容はかなり今まで数年かけていろいろな勉強をしてみました。

それで、この考え方でございますけれども、確かにおっしゃるように、当初、ヨーロッパ特にイギリス国鉄において各部門別の収支管理ということが目的でこういう考え方が導入されたというふうに考えておりますけれども、その後、この考え方企業間の負担関係というものを決めていくと

いうことは、現実にも例として存在するわけであります。例えばアメリカの場合でございますけれども、アメリカのアムトラック、いわゆる都市間の旅客公社でございますけれども、このアムトラックにつきましては、まさにいわゆる私鉄のレールを借りて運行しているわけでございますが、その場合にはこのアボイダブルコストという考え方をベースにして使用料を払っておるということでございます。

（佐藤守）委員長代理退席、委員長着席
今回私も伺いたしましたが、やはりこの考え方は、基本的にはその業務がなければ回避できる、ということに逆を言うのと、その業務がなくなると残る経費というものは、これは旅客会社がいくれにしても負担せざるを得ない。決して旅客会社がそれによって損するわけではございません。少なくとも最低限それは旅客会社として負担せざるを得ない。お出しした資料にもございますように、例えば電力の関係を考えますと、発電所というのは、最大の出力というのは当然旅客サイドの方のいわゆるピーク時の電力量というものをベースにして発電所の規模というものが決定されるわけでございますので、貨物がなくても発電所の資本費というのはどっちみちかかる経費である。そういう考え方ではこれは旅客会社の負担にしているのではないかと。貨物会社はその回避できる経費だけを負担する。しかし、それプラスやはりインセンティブが必要でございますから、旅客会社に対して、旅客会社が使わしてやろうという気を起こすだけのインセンティブは与えなければいけません。こういうことで、今回の試算におきましてもある程度のインセンティブは計上してあるわけでございます。今後、貨物会社が経営努力によつてそれだけの収益力を高めればその分だけインセンティブは多くなるわけでございます。そういうことで、この考え方は決して不合理なものではないというふうに考えておるわけでございます。

○小林委員 不合理でないと言いつける。主張です

から、それは主張としてお伺いしておきます。私もそれは不合理だと思つておるものでありますけれども、時間があるから、余りこのことについてだけ議論しません。もう幾ばくもなくなりましたので、簡単にあと一つだけ御質問申し上げておきたいと思つております。

旅客会社と貨物会社に資産をそれぞれ承継していくということになるわけですが、具体的に基準が示されておられません。ちょっと調べてみましたら、例えば具体的な例ですが、東海道貨物別線、小名木川線というのは旅客会社に承継をされると伺いましたが、現下のところ貨物列車しか走っていない線路がなぜ旅客会社に承継をされるのだろうか。ちょっと理由がわからないのでありますが、この点について簡単に御説明をいただきたいと思つております。

○林政府委員 ただいま御指摘の東海道別線でございますけれども、確かにこれは、本来、東海道本線が旅客で非常に過密になってきた。したがって、同じ東海道本線を旅客と貨物が共用するというのは問題があるということで、当初は貨物専用のつもりで東海道別線をつくつたわけでございますけれども、その後貨物の需要も落ちてきた。一方また旅客需要が非常にふえてきたということで、現在では東海道別線は旅客列車もこれを使つておるわけでありまして、したがって、今回の仕分けの考え方としては、貨物だけしか絶対使わないというものについては貨物会社に承継いたしますが、客貨が共用する線路についてはこれは旅客会社に承継させまして、旅客会社に使用料を払つてこれを使う、こういう形で整理をしたわけでございます。

○小林委員 もう時間が参りましたからこれ以上質問しませんが、東海道貨物別線というのが正確な名称ではありませんか。それから、最近旅客列車が使つておることを、私も調べておりますからわかっています。臨時の列車が使つておるのではありません。臨時の旅客列車をたまたま東海道貨物別線を走らせている、こういう例があること

について承知してあります。しかし、そもそも貨物列車を運行するために建設された線路であり、私は前段申し上げておるうちに、貨物の将来あるべき姿というものを考慮してみた場合に、なぜ旅客会社に承継されるのですか、これは不思議です。そういう気持ちで非常に強く持つのです。したがって、後ほど結構ですから、具体的に何を基本にして承継基準をつくられたのか、この点についてお知らせをいただければありがたいと思つております。

持ち時間が参りましたので質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○細田委員長 これにて小林君の質疑は終了いたしました。

次に、堀田雄君。

○堀田委員 本日は、この特別委員会が国鉄民営、分割問題について、私は随分古くからこの国鉄問題にかかわつておるもので、その過去の私の議論をいたしましたことを踏まえながら、特に、一休民営というのはどういうことなんでしょうかという問題、要するに昭和五十七年七月三十日、臨時行政調査会が「行政改革に関する第三次答申」というのを出しておられまして、「新しい仕組みについての調査会の結論は、現在の国鉄を分割し、これを民営化することである。」これが私はこの問題のスタートだ、こう理解をしておるわけでございます。

きょう亀井監理委員長に御出席をいただきましたのは、亀井さんは住友電気工業株式会社の会長をしていらつしやまして、長い間民間会社の中でお仕事をいらつしやつておるわけでありまして、この民営というものは民間会社にするということだというふうに私は理解をいたしておりますので、一休民間の会社というのは本来どういふものだろうかということをお聞きしたいと思います。

ここへ御出席の皆さんは、実はこの国鉄問題については全然責任が、ゼロとは言いませんけれども、ほとんど責任のない方が今ここへお並びにな

つていただいているのです。橋本さんは、私も長い付き合いでありますけれども、橋本さんが運輸省の関連した仕事なんというのはこれまで一回もなかったことはないのじゃないかと思ひます。大臣いかがでございますか。

○橋本大臣 就任をいたしましたときに申しましたとおり、本当に本人がびっくりいたすぐらい、地方事務官問題に携わった経験の経験であります。あとは、社会労働委員会に国有鉄道関係の不当労働行為問題が持ち込まれたとき対応したという記憶ぐらひであります。

○堀委員 でありますから、きょう私は、この委員会に御出席をいただいた方にいろいろと問ひ詰めるとかそういう気持ちには実は毛頭ないのであります。これは非常に重要な基本問題を含んでおりますので、そこに専門家がおりますけれども、要するにこれから申し上げることをお聞きいただいて、一体民営化とはどういうものか、分割をするということ、資本主義というこの経済体制の中で一体どういうことを意味するかということとをちょっと申し上げたいのであります。

最初に、昭和四十二年四月十九日、今から約二十年前でございますけれども、ここで実は私は、水田大蔵大臣と当時の磯崎副総裁に来ていただきました。ちょっと論議をしております。ポイントだけをちょっと申し上げます。

ちょっと国鉄のほうからお答えをいただきましたのですけれども、昭和三十七年から四十年の間の黒字線、それから赤字線で直接費がまかなえる分と直接費がまかなえなかった分というもののシフトの姿を答弁をしていただきたい。それに対して磯崎副総裁は、私の方の黒字線と赤字線につきましては、

昭和三十七年度が赤字線の赤をカバーしまして六百二十億円の黒字、三十八年度は六百七十億円の黒字、それから三十九年度に急激に悪くなりまして二百十四億円の赤字、四十年年度には千九百億円の赤字というふうに、この数年間で非常に急激に悪くなりました。

赤字線から発生いたします赤字の絶対額は、昭和三十七年度は四百七十四億円で、昭和三十八年度には五百十五億円で、昭和三十九年度は千三百億円で、昭和四十年年度は千四百四十億円になっております。この赤字線の中にも、ただいま御質問の中にございましたとおり、いわゆる直接費はまかなえる線と、それから直接費もまかなえない線とがございます。一応一緒にして御答弁申し上げますけれども、大体昭和四十年年度には赤字線から出ます赤字の合計が千四百四十億円で、赤字線の数が二百三十一線、全体で二百四十二線でございますが、九五％も実は赤字である、こういうことでございます。

昭和四十二年でございます。

そこで、いまのお話のように、国鉄が言っています経費の中の直接費と間接費というのがありますが、企業として見ると、ともかくもそこまではがまんができるというのは、赤字であつても直接費はまかなえるということが企業というものの限界だと思ふのですが、大蔵大臣はどうお考えになりますか。

○水田国務大臣 企業の限界は、直接費はまかなえるというのが限界、それがまかなえないというところではもう企業にならぬ、こう思ひます。

こう水田大蔵大臣は答えておられるのであります。そこで私は、

私も同じだと思ひます。

そこで、いま国鉄副総裁が答へられました直接費をまかなえない線、それが昭和三十七年には線数が百二十二あつて、赤字が二百四十八億円だつた

それが三十八年には百三十一線にふえて、赤字が二百八十九億円で、三十九年には百七十八線にふえて、六百三十二億円という赤字になつてくるわけです。

それが四十年になりますと、これは何と百九十九線——全部で二百四十二線の大体八二％の百

九十九線というのが直接費をまかなえない線、こうなっているわけです。赤字金額が九百二十八億円で、企業というのは、いま大臣がお答へになつたように、何にしても直接費をまかなえるところまででない企業としてはおかしいわけですから。しかし、その直接費もまかなえない線が八二％の百九十九線もあつて、その赤字が九百二十八億円で出ているにもかかわらず、国鉄は依然としてそれを続けていかなければならぬというのは、なぜでしょうか。

それから、三十七年に百二十二線で、全体の五四％しかなかったのです。

というように申し上げます。

直接費すらもまかなえない線、あなたの言う限界外のものが半分あつた。

それがだんだんふえてきて、このトレンドというのは逆転しないと思ひます。

国鉄副総裁どうですか。いまのどんどんふえてきているトレンドが逆転しますか、この二、三年で。

○磯崎副総裁 非常にむずかしい御質問ですが、あらゆる努力をいたしましても、全体の傾向としては逆転することはむずかしい、ただ運賃を値上げしていただきますので、多少の出入りはございます。赤字路線だったものが黒字線になることはございますが、それでも全体の傾向が全般的に変わるといふことはちよつとむずかしいのじゃないか、こういうふうに考えております。

それで私は、運賃だけを上げたから収入がふえるということにはならない。それはさつき私が申し上げたように、独占企業であつた時代と比べて、いまはバスが競争する、また、都会地へくれば自家用車で競争がある、私鉄電車その他の競争がある。あらゆるものがあるのです。片一方、飛行機もあるわけですからね。あらゆる競争の中でやっております。この国鉄のかつての独占企業と

しての性格がいろいろにいまそのままだとされて、国鉄にすれば、制約というところで、実は手かせ足かせがされていると思うのです。

こういうふうに私は申し、そしてその先で、もちろん、企業が黒字ですつといけるのなら、利子の負担が幾らにならうと、それはあなたのおっしゃるとおりでしょう。

しかし、すでに副総裁が最初に答へておられるように、国鉄というのは、すでに現在赤字になつておるわけですね。運輸収入その他でまかなえない部分がすでにあるわけですから、赤字になつてはいる企業がさらに借入れをしなければならぬ。資本主義の民間ベースなら、こういうことは常識からいって私は銀行で金を貸さな

いと思ふのです。水田さんどうですか。大体資本主義社会で銀行が——これは公共企業体、国だと思つてから別ですが、そうではなしに、民間企業で、ともかく毎年赤字が出ます、

そうして金を貸してくだされ、設備投資をやります、タイムラグが十年なり二十年あります、二十年先には何とかわ返してきでしよう、しかし、当分の間、十年から二十年は毎年赤字でございます、そのうちにはともかく借金の利子も借金でまかなわしてもらわなければまかなえない、銀行の立場に立つて金を貸せませんか。

○水田国務大臣 私なら貸せません。それで私は、貸せないでしよう。資本主義というのはそういうものですね。

こういうことで、この中で私は、今の国鉄というもの四十二年の段階で、もうこれは成り立たないところに来ていますよ、それをこれだけはつきり申し上げておきたいのですけれども、実は政府も運輸省もどこもこの問題に全然本気で取り組んでいない。これが四十二年でございます。

その次に、今度は五十一年です。ちよつと今から十年前であります。昭和五十一年十月八日、運

輸委員会でございます。

本日、この法律のわが党としての最後の質問を私が行わせていただくわけでありますが、実は、私の感じでは、国鉄の再建問題というものは、政府はきわめて局限された狭い範囲の問題として受けとめられておるような感じがしてなりません。政治というものは、確かに、経済あるいは国民生活の当面の問題に対処しなければならぬのは当然でありますけれども、さらに重要なものは、われわれがこれから二十年三十年先のわが民族の将来について現在やらなければならぬことを行い得るかどうかがということが政治上の重要な課題であるというふうに私は考えているわけであります。ですから、その観点に立つて、今後二十年三十年の日本経済における長期展望の中における日本国有鉄道のあり方はいかにあるべきであるかという問題について私はこれから少しお尋ねをしたいと思うのであります。

こういうふうに申して、要するに歴史的に昭和二十四年に三つの公社ができました。一つは電電公社、一つは専売公社、一つは国鉄です。ところが、専売公社と電電公社は実は今日に至るまで、民営化になるまでは独占企業であつたわけですが、公的企業の独占企業。しかし国鉄だけは、既に昭和三十一年のこの時点から競争の中で大変なダメージを受けてつあつた。これが同じ公企業ということで今日まで放置されてきたというのは、私は率直に言つて自由民主党政府がそういう政策上のビジョンを欠いたし、本質を十分にわきまえていなかったのじゃないかということが感じられてなりません。

そこで、これは三本総理との論議でございます。総理に申し上げたいのは、総理、言葉だけではだめなんです。やはり言葉の裏づけになるものをあなたがこゝでお答えをいただかないとだめなんです。再建の方向については自分もそうだとすることはそれは私も評価しますよ。し

かし、それだけでは中身にならないのです。そこで、ちょっと中身の問題に入るのですが、総理は企業の独立採算という制度はどういうふうにお考えになりますか。

これを民間の企業で考えてみましょう。民間の企業がバスをやっているとしまして、バスの事業としてはペイしなくなつてきたとすると、民間企業というのは利益を主体にしていますから、利益の出ないところはやめまします。だんだんとやめてくる。ところが、もし都市バスが同じようなことをやっていると、都市バスというのは住民サービスのためにあるものであつて利益のためにあるのではありませんから、人が減つてきたからといってやめられませんか。要するに、民営バスと都市バスとの違いはどこにあるかといへば、民営バスはもうからないところはほとんど圧縮して、もうかるところだけで論議ができる。ところが、公営バスはもうからなくてもサービスしなければいけません。都市交通の責任者はやめたいと言つてしまふが、しかし、市は市民サービスのために残せと言ふ。そうなれば、やめたいと言つてところが企業採算として合わないのなら、本来市が補助してやるということになければ成り立たないのは当然でしょうね。

これは国鉄も同じじゃないかと思うのです。民間ならやめたいところをたくさん抱えておるのに、国は地方自治体の関係もあるし、住民の関係もあり、やりなさいと言ふ。言うなれば、企業として採算をはずれたものを強制しておるわけですね。企業の採算を離れたものを強制するならば、それに対する何らかの対価がないと独立採算という原則は成り立たないと思ひます。これが第一点です。

第二点は、赤字になつていくにもかかわらずいろいろな割引やその他のことが行われておる、これが非常に大きな問題ですということでありま

なければならぬのに、実は飛行機の場合は飛行場は国がつくる、トラックの場合は道路は全部国がつくる、船の場合は港湾は全部つくる、国鉄だけが土地を買つて、その上に道床を敷いてレールを敷いて全部自分でやらせている。既に競争条件で劣後になつておる国鉄が依然としてこういうことをやっているのではどうにもならぬということ

そこで私はちよつと試算をしてみました。要するに昭和三十一年から赤字になつて、それから後もし仮に国鉄が求めておる地方交通線の赤字と公共割引の赤字分を国が全額持つていたとしたならば今日の国鉄の損益勘定の債務の状況がどうなつたか、五十年度末で計算をしてみますと、その累計はいま三兆三千二百五億あるのですが、もしこれを国鉄が望むように、国が三十九年以後地方交通線の赤字とそれから公共割引の負担部分を——これは法律を越えた部分ですよ。それを入れてもらつたならば、五十年度末で六千四百八十一億円しか実は国鉄の損益勘定の赤字はないのです。

これは、桜田国鉄監査委員長ですかね、桜田さんが監査委員長で、このとき成田委員長に会いたいと言つておいでになりました。私、政審会長でおつき合ひいたしました。私はこの問題を、桜田武日経連会長でありますところの国鉄監査委員長に申し上げたわけですね。要するに競争条件に既におかれておるものに対して、本来ならその部分を見てやらなければならぬのに赤字の企業にまだいろいろな負担をさせて、赤字企業は知らぬぞ、おまえのところやれ、累積赤字がどんどん出ていく、これが今日の国鉄を招いた問題だ。

これは五十一年度の十月八日でございますから、今から考えるとちよつと十年前でございます。二十年前に問題を指摘をし、十年前に問題を指摘をしてなかつた今日この状態になつたというのは、私に言わせれば、今いらつしやる皆さんは関係ないのですけれども、歴代自由民主党政府がこの国鉄問題については大きな怠慢と誤りをしてきた、

こう思うのでありますが、これは細田委員長に聞いた方がいかもしませんが、委員長、いかがですか。

○細田委員長 せっかくでございますが、私、答弁をする立場にございませんので、いろいろ承つておるところでございます。いろいろ感懐はございますが、答弁は控えさせていただきます。

○堀委員 結構です。一応申し上げただけです。それは結構でございます。

そこで、これは運輸省事務方で結構ですけども、イギリス、フランス、西ドイツの鉄道の形態というのは公営だと思ひますが、どうですか。ちよつと答弁してください。

○林政府委員 イギリスは国営でございます。それから西ドイツ、これも国営でございます。それからフランスも、これは一時民営の資本も入つておりましたけれども、たしか五八年ころでございましたのでしようか、完全国営になりました。

○堀委員 実はこの欧州の三つの国鉄は全部国営であります。たしかこれらの国鉄は、その年度に赤字が出ますと——今世界の国鉄で黒字になる国鉄などあり得るわけはないのでありますから赤字が出るのですが、この赤字は単年度で国が補てんをしていくというふうに承知しておるのですが、どうですか。事務方、答えてください。

○林政府委員 これは国によつて違ふと思ひますが、例えば西ドイツの場合で申し上げますと、かつてこれは、毎年出た赤字を、その決算の数値に基づきまして二年後にその全額を政府が補てんをするという制度でございました。ただ、数年前からその赤字について政府が全額補てんが非常に難しくなりまして、その一部しか補てんしない。例えば……

○堀委員 簡単にやってください、時間がないから。フランス、イギリスはどうですか。

○林政府委員 イギリスにつきましては、いわゆる補助の限度を設けまして、その補助の限度内ではか助成は出さないというふうになつておると思ひます。

しているいろいろ私考えましたのは、やはり公社という仕組み、先ほど先生がおっしゃいましたね、ここに根本的な問題があるのではないか。そうすると、この公社を外すということは民営化、民営化という今の日本の法制では株式会社というシステムがいい。しかし当面は、これは国有という、

で行つてフェリーが何かに乗つたりいろいろしてゐた人は、一日二万五千台の四国と本州の間を車で通過することになりますから、国鉄の利用度はかなり影響を受けるだらう。七十三年には神戸—鳴門ルートが完成をいたします。一日に三万三千台、これがそこへオンしてきますから、七十三年からは大変な時代が実には起ころうわけでありま

大阪・松山は一・三倍ですが、東京・高知は十・八倍に旅客がふえているわけであります。要するに、これからはゆくりした国鉄で行くなどという時代が過ぎて速いものを使いたい、こうなるわけでありますから、自動車がどんどん行く、飛行機もどんどん行く、その中で一体四国旅客会社は、この皆さんの見通しでは横ばいになっているわけですね、収益は増加しない。しかし、基金から百四十億程度入れてでも、やがてこれは百四十億ではカバーできなくなる、赤字決算がますます大きくなってきたときに、この四国の会社というのは一体どうなるのでしょうか、それを私は大変心配しているわけであります。監理委員長はどういうお見通しでございましょうか。

○堀井参事人 私どもは横ばいにいけるという確信を持ってこの案をつくりました。といいますのは、今先生おっしゃったように、モータリゼーションあるいは航空、これによって四国の産業がこれから興り、経済活性化ということができると人間の動きがもっと激しくなる、こういうことであれば今より下がることはないだろう。しかも、独立をして自分たちの鉄道だ、こういうことでいくという気構えができれば、この実績は三陸鉄道なり樽見鉄道におきまして見捨てられたようなものがまた伸びてきた、樽見鉄道なんか非常に乗客がふえております、そういう状況が出てくるというふうに確信をしております。

○堀委員 こういう問題は極めて冷徹な問題でありまして、いろいろな期待や希望を持っていたことは自由なものでありますけれども、私が今ここで申し上げているのは客観的事実を申し上げているだけなのです。要するに過去はこうでしたよ、その過去においてやってきたことが突然何か変わるか。今四国の状態を見ておまして、坪内さん、御承知のような大変な経営の神様みたいな人でももうともかくギブアップしておられるということは、日本経済というものの動きがどんどん変わっていくわけであります。堀井監理委員長は四国に非常に産業が興ってとおっしゃるのです

が、現在この状態が、人口がどんどんふえるように、産業が興隆するように四国がなれば大変結構だと私は思いますし、何とかこの四国旅客会社がうまく運営できるのはいと思うのですが、経済的な問題というのは問題が違ふのじゃないだろうか。

そこで、時間がありませんので、今の私のこの経済的分析、そして企業というものの本来のあり方、公営企業というものが持たされている一種の宿命といえますか、民間と違って公的な制約がある。だから、もしどんどん赤字ができてどうにもならなくなってきたら、恐らくこの民間会社になつた会社は線路を縮小してしまうだろうと思うのです。せざるを得ないでしょう。そこらの点についてひとつ運輸大臣、一体そういうときに国はどうするのか、いよいよ赤字で今の線を減らしたいということがどんどん起きてきたときに一体どういふふうになるのか、そのお気持ちだけ、あなたがそのときにいらっしゃるわけじゃないので、今から十五年から先の話を言っているわけでありまして、運輸大臣としてはどういふふうにお考えになるのかを承りたい。

○橋本國務大臣 たびたび本委員会でも御答弁を申し上げてまいりましたが、私どもはそれぞれの新会社の積算に当たりまして、例えば道路の整備計画あるいは空港の整備計画、これらを参酌しながら、将来の他の交通機関の変動というものも要因として計算に入れてまいりました。そしてその上で、四国会社につきましても私どもは採算がとれるという見通しを立てたわけでありまして、その中で、確かに特定地方交通線につきましてもバスへの転換等をお願いいたさなければなりません。しかし、その他の地方交通線についてはむしろこれを積極的に生かしていくことによつて鉄道収益を上げていきたいということ、これをつくり上げておるということでありまして。

○堀委員 宮澤大蔵大臣、これは国に關係がございまして、国の財政に關係がございまして。私は、今はこの問題はちよつと時間がありませんから触

れませんが、こういう民営化ですか、そうなった企業で、しかし公的にはこの路線は必要だということには、国は財政的に今後協力をする可能性があるのかどうか、その点を一点、大蔵大臣に伺いをしておきたいと思うのであります。

○宮澤國務大臣 いわゆる三島基金という構想は、毎年毎年の補助に頼るということでは企業努力というものがなくなつてしまふので、その限度を決めまして基金を創設するということが考へ方であると思ひますが、社会的な意味合いの高い、この種の公的な色彩の高い企業に対して国民の負担においてそういうことをする、そういう考へ方であると承知しております。

○堀委員 今回の基金はたしか千九百億円で四国の分のベースになるのだと思うのですけれども、しかし、千九百億では賸えなくなる時期がやがて来るだろうということを考へているわけですか。それはいつ来るかわかりません。しかし、少なくとも今私が申し上げているこういう経済的なトレンドから見ると必ず来ると思はることは断言できるのです。過去に、四十二年に私が言ったことが確実に起きている、五十一年に言ったことも確実に起きているのですから。だから、そういうことになつたときに国が財政として対応するということができれば、一体国鉄というものの公共性、今度の四国会社といえどもこれは公共性の交通機関でございまして、そういう意味で、公共性の高い交通機関については国民全体の利益を守るという角度から——いけるうちはいいのですよ、いいのですが、先の将来にはそういう問題が必ず起くるということを予測して、私どもが生きていくうちにそうなるかどうかは別ですが、しかし会議録にはちゃんと歴史的に残るのでありますから、私がここで言ったことがやがて起きた、しかしそのときには国もそれなりの対応をしますというところであるならば私はこの考へでいいだろう、こう思うのであります、ちよつとそこだけもう一点、大蔵大臣から御答弁をいただいて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 私は運輸政策の責任者でございませんでその立場から申し上げることはできませんが、運輸大臣におかれて、やはりこの種の企業と申しますか、四国における鉄道、これは国民的な必要があるという判断をされ、それが政府の判断になつておるわけでございます。しかもそれは、私企業としてはやはりどうしても経常損益はしばらく赤字である、しかもこれはやめるわけにはいかない、そういう場合に国民的な負担において三島基金を設けた、私はそういうふうな理解でございまして。

○堀委員 終わります。

○細田委員長 これにて堀君の質疑は終了いたしました。

午後零時三十八分休憩

午後一時四十分開議

○細田委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。石田幸四郎君。

○石田委員 経企庁長官はお見えになっておりますか。——それでは、経企庁に関する質問は後回しにいたします。

用地問題についてお伺いをいたしたいと存じます。

土地の売却問題について、今までの質疑の中でいろいろと議論が交わされてきたわけでございますが、先般も御指摘を申し上げましたように、運輸省の考へ方と国土庁の考へ方、いわゆる国民が負担すべき債務を少しでも軽減をしたいというので運輸省の方はなるべく高く売りたい、こういうような議論の中で一般公開入札の話が一つ確定的に出ております。それから任意契約の話が出たわけでございます。それから土地信託の話も出ましたけれども、いずれにいたしましても、これらの売却については、国民が負担すべき債務を軽減するという方向と、それから東京等の都心部にお

きます土地の抑制の問題と、話が非常にふくそうをいたしておるわけでございます。特に国鉄売却地の売却価格ですが、そのウエートは都心部にかかっておって、約八〇％がそれに当たつてであらう、こんなような話も委員会でも伺つたわけでございますが、事は極めて重大でございます。特にこの売却計画、前回公示価格を中心とした予想売却価格、八兆五千億の価格が出たわけでございまして、六十二年度は三千億を売却するといふような計画だそうでございますが、そうしてみますと、六十三年度からはざつと九千億規模の売却、一遍にはいかにいたしまして、ならして考えてみて——じゃちよと委員長、今用地問題の質問を始めたわけでございますが、経企庁長官がお見えになったようでございますが、それらの方へ議題を切りかえさせていただきますか、と思ひます。

○細田委員長 どうぞ。

○石田委員 それでは経企庁長官の方にお伺いをいたします。

この前、総合交通体系のお話を若干申し上げたわけでございますが、その際、経企庁長官の方は「一九八〇年代経済社会の展望と指針」、その中のいわゆる運輸政策に関する部分ですか、これについてのお話があるかとございまして、その中身について若干さらに話を詰めておきたいというふうに思つてございまして。

この「政策の基本方向」の中で、「国民生活の安定と向上」の中の「八 良質なネットワークの形成問題」について、さらにそれが分かれておりました「幹線交通」と「地域交通」、こういうような分類になつておるわけでございまして、その「地域交通」の項を見ますと、このように言われております。

地域のモビリティの活性化を図り、地域発展の基盤を充実するため、広域ブロックから地方都市圏に至るまで各段階に応じた計画的な交通体系の整備・充実が必要である。その際、地方公共団体、国の関係機関等の協調を緊密にする

必要がある。

こういう項目があるわけでございまして。前回もお話し申し上げたのでございしますが、全国一本の交通総合体系というものを考えることはなかなか難しい、そういうようなことで私は地域的な交通体系をまず基本的な考え方の方が早からうという意見を申し上げたわけでございまして。この五十八年八月に閣議決定をされた「経済社会の展望と指針」を見ますと、まさにそういった趣旨でこの地域交通問題が取り上げられておるわけでございまして。そういった意味におきまして、これをさらに具体性を持たせなければならぬと思つたわけでございまして、これは一体経企庁が直接なされるのか、あるいは地域の問題でございましてから運輸省にやらせるのか。

特に地方の実情を聞いてみますと、県ごとではいろいろ物流の問題、その他の交通の問題もいろいろな検討をされていくようですね。そういうような状況があるのですけれども、長官も御存じのとおり、今の交通の流れというのは一つの県だけではどうしようもない、やはりブロック的な観点で考えなければならぬですね。今度の国鉄の分割についてもし政府が提案をされている三分割案は、その三地方においてそれぞれ旅客の流動性というものがほぼ完結を見ておる、これもブロック的な考え方をちよと広げたというような感じなんではないかと。

そういうようなことを考えてみましたが、この地域交通というものをもう少し政策的に方向づけができれば大変ベターであると思つておるわけでございまして、これに対して経企庁はどういうような対処の仕方をなさろうと思つていらっしゃるのか、この点を伺いたいと思ひます。

○近藤国務大臣 お答えをいたします。

先生の御指摘もございましたように、「一九八〇年代経済社会の展望と指針」におきまして、交通に対する取り組み方、基本的な考え方は、各交通手段間のいわば競争と利用者側の自由な選択、これが適切に発揮できるよう形をこれから交

通ネットワークをつくっていく、こういう原則を示したものでございまして、そういう中で遠距離は航空なり、中距離間は新幹線を中心とした鉄道、さらには大都市圏とか地方圏においては鉄道、さらにバス、タクシー、そうしたことでそれぞれの地域の特性に応じた形の交通機関が利用されることを望ましい、こういうことでございまして、この「展望と指針」の中では全体の考え方を示したわけでございまして、地域地域の具体的な計画につきましては運輸省を中心として、またそれぞれの責任者、具体的には都道府県とかそういった関係者の中で話を詰めていただくことではないかな、こういうふうに考えておる次第でございまして。

○石田委員 運輸大臣、経企庁長官のお話を聞いていらつしやうと思つたのですが、各県間にわたる協議、私どもも今までのいろいろな新聞等でも拝見をいたしておるわけなんですけれども、例えば水資源の利用であるとかあるいは高速道路をつくるとかいうような個別の問題になりますと、割と意見交換がスムーズにいっているらしいのです。ところが、いわゆる交通全般という問題になりますと、なかなかこういった問題が各県ごとの協議の中で進むというケースは、余り私も地元の動きなんかを拝見しておつて見られないわけなんです。経企庁の方は全国のそういった物流の動きであるとかあるいは人間の動きであるとか、そういうものを観察しながら基本的な施策を施そうと思つていらつしやうなわけでございまして、ブロック的な流れ、これについては運輸省の方で何らかの交通政策をこれから誘導するようなものをおつくりにならうというふうな、そういうようなお考えがございまいしょうか。

○橋本国務大臣 これはもう委員が御承知のように、私どもは本来都道府県単位の計画をつくつてまいっております。しかしその場合にも、実は地域ブロックとしての産業構造とか施設計画等についても整合性を持たせるような工夫はいたしたから進めておるものであります。地域ブロックごと

の交通計画を一律に策定すべきかどうかと真正面から議論をいたしますと、実はこれまでの交通計画の策定状況とか実施状況あるいは国土庁が現在策定作業中の四全総との関係などというものは出てまいりまして、私どもとして検討しなければならぬ部分もなお残されております。

ただ、都道府県の区域を越えた交通計画、例えば昨年七月の「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」、これは運輸政策審議会から御答申をいただいたわけでありまして、こうしたように必要に応じてつくつておるところでございまして。ただ真正面からとりますと、先ほど申し上げたような検討部分が残るというところでございまして。

○石田委員 私がこれを申し上げておる根拠は、まさに今度の国鉄改革に關しての問題でございまして、新聞を拝見いたしておりますと、北海道はこれは一つの県でございましてからよろしいのでございまして、九州でも九州ブロック的なそういう交通体系みたいなものが必要ではないかというふうな御意見もあつたやに新聞では拝見しておる。私も四国へ行つて公聴会に参加しましたけれども、四国の意見陳述者も交通体系というところを盛んに言つていらつしやう。それはやはり道路と鉄道との関連という問題があるわけでございまして、そういった意味でこれはひとつ、特に鉄道がこんなふうに分割になることが一つのチャンスではないのかというふうにも思ひますので、特に四国、九州のこれから鉄道の安定というところを考えたみましてもあるいは経営基盤の問題を考えてみましても、この二つの地方についてはもう少し地域的な運輸政策というものができないかなと。いわば四全総の話も出たわけでございしますが、国土庁長官、四全総はいつごろ取りまとめというふうにお考えでございましてか。

○綿貫国務大臣 ただいま御審議をいただいております国鉄法案によつて国鉄がどのような形になるのか、それらも見きわめつつ内容を固めていきたいと思つておるわけで、来春早々までに内容

を固めたい、こういうふうと考えております。

○石田委員 四全総、来春というお話が出たわけでございますので、もちろんそれを見てからでなければならぬと思ひますけれども、そういう意味で、ぜひこの点御検討を願えないか。

これは二つございませう。運輸大臣にお願いしますのは、四国、九州の方の各県の連合体の中ではなかなか話が煮詰まらない感じもありますので、あるいはそういったものを推進するという立場でも結構でございますけれども、そこら辺、もう少し運輸の総合政策的なものが出せないかな、こういうふうにするのでございませう、いかがなものでございませうか。

○橋本国務大臣 紋切り型のお答えをしてしまいますと、私どもの立場から言えば、総合交通体系といふものが対策についてはいわれる五六答申といふものがあり、その五六答申といふものが私どもとしては現時点において十分たえ得る内容を備えておるということになるんだと思ひます、紋切り型のお答えをしますと。

しかし、その後の、今御指摘を受けました国鉄自身の分割・民営といった変化あるいは内外における経済情勢とかの変化等もあるわけでありまして、また円高あるいは原油安、こういった動向も見えなければならぬかもしれない。そうした中で今後の我が国の経済構造の調整のあり方あるいはまさに今国土庁長官からお話のありました四全総の策定状況等も勘案しながら見直しを必要とする場合があるかないか、あるとすれば総体的な、御指摘を受けたような特定の地域を想定しながら見直すべきなのか、そうしたことにについても検討をしていきたいと思います。

○石田委員 経企庁長官にお伺いをするわけでございますが、今国土庁長官、四全総のお話ございました。そういうことで来春ということでございます。それから、先般来お示しの「一九八〇年代経済社会の展望と指針」、これは五十八年八月の閣議決定でございますから、昭和に直しますと六十五年までの目標かなというふうに思ふわけでは

ございます。それで、鉄道の状況も変わりますね。

それから四全総も出てくる。この「経済社会の展望と指針」もそういった意味では少しずつ変わっていくというふうな思ひますので、そこら辺で総合交通体系、前回おつくりの意欲を示されたわけでございますが、そこら辺もにらんで、ここ何年かの間で総合交通体系をつくり得るのではないかな、こんな感じがいたしますけれども、経企庁長官の御所信を承りたいのです。

○近藤国務大臣 先ほど申し上げましたように、「展望と指針」の中では基本的な考え方、原則を示したわけでございますが、大都市圏とか地方都市圏とか、具体的に固有な名詞でここはこう、あそこはこうという形のとりまえ方をしていないわけでございます。

ただ、お話がございましたように、これは六十五年までのプランでございますが、私どもの方でリボルビングプランということ、その目標の六十五年をセッとし、毎年毎年の現状に即して計画をまさにリボルビングしながらつくりだして発表しておる段階でございますので、先ほど申しましたように具体的な固有な名詞を持った地域としてどうだという形までは実はこれまでやっておりませんが、御質問の趣旨を体して、どこまで具体的なものになり得るか。まあ経済企画庁としては全体の計画という形でやっておりますので、ブロック化または特定地域化ということには必ずしもやっておりませんが、いろいろ研究をさせていただきますかと思ひます。

○石田委員 研究するというところでございませうからそれ以上申し上げませんが、これは運輸省あるいは経企庁の方か、いずれかにいたしまして私的な単なる勉強機関でもいいからそういうようなものが設置できて、私的な機関として何らかの御意見がまとまるようなことであればベターかなというところでございませう。これは御要望にとどめておきます。なお細かい問題もあるわけでございますが、長官のお時間もございませうから、経企庁長官結構でございます。ありがと

うございました。

再び土地の問題に戻りまして、先ほど来申し上げておるわけでございますが、いずれにしても六十三年度から相当な金額、規模を売却しなければならぬ、そういう事態に迫られておるわけでございます。そこでこの間から、抑制か公開入札原則かという問題の中で、高く売るか抑えるか、ここら辺の問題について論議が交わされてはおるのですが、いずれにしても基本的にはどうもはっきりしない。

特に国土庁長官の方にお伺いをしたいのでございませうが、これからいろいろ協議をする、あるいは運輸省とも知恵を出し合つてというお話でございますけれども、今申し上げましたように、実際六十二年度から現在の倍以上の、六十三年度になりますればざっと六倍規模の土地が売却されるようになっているのでございませう。これはどうしても基本的な方針をどこかで詰めていただかなければならぬ。一体いつごろをめどにして運輸省との協議をまとめようとしていらっしゃるのか、これだけはどうしてもお伺いをいたしておきたいわけでございます。

○綿貫国務大臣 先般の委員会でも石田先生から御質問をお受けいたしました御答弁申し上げましたが、今度の国鉄の用地に關しましては、今度の法案が通りました後で、国鉄の清算事業団その他に設けられます用地の処分を審議会、これらでいろいろと協議いただくわけでありませうが、そういう機関とも十分協議をさせていただきながらこの方向を相談してまいりたい、こういうふうに考えておる次第でございます。

○石田委員 そのお話はこの間も伺ったわけでございますが、私が申し上げますのは、土地売却の量的な問題はもう迫られてきているわけでございますから、これは仮に抑制が強く働いて一〇％ぐらいの影響が出ますと、実に八千五百億ぐらいの影響が出てくるわけでございます。そうしますと、意地の悪い言い方をいたしますと、抑制が強く働くことによって国民負担が八千五百億ふえる

というふうなことになるってしまふわけでございます。現内閣の中でその方針を御決定なさるのがどちらに主導権があるのかわかりませうけれども、仮に国土庁だとしますと、国土庁長官は大変な責任を負わなければならぬわけでございます。やはり時期的な問題を、ここまではこの段階においてははっきりさせるということがなければこれは特別委員会の審議も前へ進まない、当然参議院の段階でもまた問題になるということになってくると私は思ひます。いま一度御答弁をお願い申し上げます。

○綿貫国務大臣 先般からお話し申し上げておりますように、この国鉄用地の売却がなされますことは当然国鉄として必要なことだと認めておりますが、そのために周辺の地価が異常な高騰をしないようにという配慮をしていかなければならぬ、こう申し上げておるわけでありませう。

従来からも国土庁は、国公有地の処分に当たりましては、その土地に關係のあります地方公共団体の開発計画等の調整、あるいは土地騰貴につながらないようにいろいろの条件をつけていただくようなお願いをしたり、また場合によっては高騰いたしております場合にはその時期あるいは地域についてしばらく見合わせていただくとか、いろいろな關係のことをその場その場でいろいろ御要請をしたこともございませう。したがって今回の場合も、今、清算事業団の処理に当たりましていろいろの問題が出てきた場合には御相談をしていく場合もあり得るのではないかと、こう申し上げておるわけでございます。

○石田委員 林審議官の方にお伺いしますけれども、今申し上げましたように、たしか今までの計画ですと六十二年度は売却規模は三千億程度です。六十三年度以降はどのぐらいの規模になるというふうに思つていらっしゃいますか。

○林政府委員 六十二年度の概算要求で、清算事業団の自主財源の一つとして土地売却収入三千億というものを一応計上しております。これは暮れの前算編成の段階までにさらにもう少しよく

詰めまして、この三千億に少しでも上積みできるかどうかということについても検討したいと思っておりますが、現段階では三千億程度。これは、今までも国鉄の資産充当という形で毎年土地を売却しておりますけれども、この実績が、予算上は千六百億でございますが、大体千五百億程度でございますので、その倍程度は初年度消化できるかな、こういう考え方で計上したわけでございます。

その後につきましては、現段階ではまだ確たる数字を詰めておりませんが、徐々にふやしていきたいということで、最終的には十年程度をかけて土地売却についての処理を終わりたいというふうに考えているわけでございまして、二年度目以降の確たる金額はちよつと今の段階ではまだ算定しかねるという状況でございます。

○石田委員 今運輸省の土地売却の計画について伺いましたが、六十三年以降はまだ計算をしていらつしやらない。これはむづかしいかな、やむを得ないことであらうと思うのですが、しつこいようでございますけれども、六十三年以降になりましてとどんなことをしても五千億は下らないわけですか。それで、既に随意契約、一般公開入札と、こう出ましたですね。方法は出てきたのだけれども、そうすると、八兆五千億の予定価格と申しまうか、一つの試算でございますけれども、これらはどうもはつきりしない。これで一体国民の皆さん納得されるかなという感じがしてならないわけなんです。

いずれにしても、いろいろな工夫をしなければならぬことは私もわかつております。ですから先般取り上げたのは、大型整備を必要とする箇所は何か所ぐらいありますかというのことに對して、たしか百カ所ぐらいというようなお話もございました。その百カ所を想定してみますと、地ならしをしておいて、半分なら半分は一般公開入札、半分なら半分は随意契約というようなことになっていくわけですよ。だから、その間におきましていろいろな工夫の仕方はあるかもしれないけれども、あるいは先ほど長官がおっしゃった、今の地域においては大変土地の高騰があるからむしろ売るのは後の方へずらしてくれというようにすることになりますれば、これは国土庁の御要請はわかるにしても、しかし今度は運輸省の方は、年間に一兆二千億規模の土地をばはんばん売れるかというところはならぬでしょう。やはり平均的にいく以外にない。そうすると、やはりそこに向か方向性がはつきりしなければ、資産処分めどというものはあるいは国民負担分というめどは出てこない。今の国土庁長官のお話でございますが、三年後になるか五年後になるかわからないわけでございますから、これじゃだめだと思ふのです。少なくとも事業団の事業がいよいよ発足する来年の三月ぐらいまでが一つのめど、あるいはまた、一年ぐらゐり経過した六十三年の三月末ぐらゐり、一年ぐらゐり経過した六十三年の三月末ぐらゐり、いづれにしてもそこら辺の方針を出さないことにはその後のめどは出てこないはずなんです。そういう意味で私は申し上げておるわけですが、いかがでございますか。

○綿貫国務大臣 一説には、一斉にばつと売り出した場合には地価が下がるのじゃないかというふうな説もあるのです。だから、この売り方の問題とかその他いろいろ絡んでまいると思うわけでございます。まして、運輸大臣がいろいろ御答弁になっておりますような点、また今後国鉄の中にあります清算事業団の方向、それらを刻々に御相談をしたり各関係省庁と協議をしながら、国鉄の資産が国民のためにうまく売却できますように、また同時に周辺の地価が暴騰しないように、その辺の知恵をこれからお互いに協議をしてやっていく、こういうことだと思ひます。

○石田委員 それ以上話は詰まるまいと思ひますから、これでやめましょう。しかし、そういうような危惧がどうしてもこの法案を審議している中にあつたということをよくよくひとつお心にためていただきたい。国民の皆さんにも同様な心配があらうかと思ひます。私が申し上げているのは、

なり単純論理であるというようなおしかりを受けのかもしれないけれども、しかし極めて大事な問題でございますので、よくよく留意をされたというところを御要望いたしておきます。それから運輸大臣の方にお伺いをいたすわけでございますが、土地信託の問題についてでございます。この間御答弁もいただきましたが、我が党の委員の御質問に對して、もし土地信託方式を導入する場合、その実施の詳細については政省令で規定しなければならぬ、このように林審議官が答弁をされておるわけでございます。そしてそれは、もしこの方式が導入することになればという前提条件でそういうふうにおっしゃつておられるのでございまして、私その場にはいなかったものですが、すからちよつとそこ点お答えいただきたいと思ふのですが、いかがでしょうか。

○林政府委員 おっしゃるとおり、将来いろいろ検討を行ひまして、その結果、直ちに売却するよりはそれが有利であるというふうな確たる信託が得られればそういうこともあり得るという、将来の仮定の問題として申し上げたわけでございします。

○石田委員 そうしますと、運輸大臣、これは総理大臣からも、土地信託方式もあるよ、一つは土地価格高騰抑制という意味合いも含めてそういうことをおっしゃつたわけでございますが、今の審議官のお話でございまして、これは将来検討であるというふうなニュアンスでお話が出ていて、したがつて今のところは省令にも書いてない、こういうふうなお話なんぞでございます。運輸大臣として、総理答弁もあつたのでございしますが、これはあくまでもやはり今後の検討課題というふうにして思つていらつしやるのか、あるいは総理がそこまでおっしゃつたんだから検討を直ちにするとはいふふうにおっしゃるおつもりなのか、ここら辺はいかがなものでしょうか。

○橋本国務大臣 これは先日、総理を横に置いて申し上げては総理に大変失礼でありますけれども、総理もおられる委員会の席上で、私は信託と

いうものの可能性は否定いたしませんということでは確かに申し上げました。ただ、清算事業団の土地の処分、これはあくまでも、繰り返し申し上げておきますように、一つは将来における国民に御負担を願わなければならぬ、また本当にその不動産の処分というものが、疑惑を呼ばないようにするためにも、公開競争入札というものの基本というものを私どもは崩すつもりを持っておりません。そして、随意契約で地方公共団体等に譲り渡す場合につきましても適正な地価が前提であることは当然でありますし、しかも、それは国民がどなたも疑われないような、道路でありまうとか本当に国民の用に供されたいというものが明らかでケースというものをのみを想定して実は私は随意契約の話を申し上げてまいりました。そして、その時点でも私は総理の目の前で申し上げており、総理もそれを御否定になつてはおりませんから、私どもとしてはまさにその信託の方法による運用の可能性というものを完全に否定するものではないと思ひますけれども、現時点における検討の結果によれば、信託というものが通常長期間のものが多く、またその信託によつて得られる配当というものが清算事業団の債務の元利償還額に見合うかどうかという問題があり、現段階においては慎重に考えざるを得ないと思ひます。

なお、今国土庁長官に御議論になつておりましたさまざまな想定について、私も横で拝聴いたしておりましたが、そうした具体的な処分についての問題としては、先般の御指摘もあり、清算事業団に置かれる資産処分審議会において私どもとしては検討してまいることを考えております。

○石田委員 国土庁長官、もう結構でございますから。そうしますと、資産処分委員会が正式に発足した時点でこの土地信託問題も検討をする、こういうことになりましようか。

○橋本国務大臣 土地信託問題も検討をする可能

性のテーマであります。

○石田委員 そうしますと、少なくとも六十二年三月末まではなおこれは検討事項として残るんだ、土地信託方式というのはその後の検討の中に入るんだ、こういうふうに理解してよろしゅうございませうか。

○橋本國務大臣 先般もお答えいたしましたように、実は私どもは、この清算事業団による用地処分というものの、いろいろなケースを今までも検討してみたいました。そして例示で申し上げましたように、ある地方公共団体から借りたというふうな御要望のあったケースまで含めまして、実は信託の場合でもどうやっても元利償還に満たないという結果しか出てこなかったというのが従来の検討の結果であります。それだけに、私は決して検討の可能性を否定するものではございませうけれども、早急に動き出すものとも考えておりません。

○石田委員 大分わかったようなわからぬような話でございしますが、いずれにしても、現段階一つの方法としては考えられるかもしれないけれども、今考えていない、こういうことだろうかというふうに理解をいたしたいと存じます。

次に、用地の貸し付けの問題について若干お伺いをいたしたいと存じます。

先般私の方で資料要求をいたしましたところ、一万平方メートル以上の用地貸し付けが十六件、一万以下の貸付件数が四万七千件、このようにあるというふうに言われておるわけでございします。この中で、これらも売却の対象として考えているというふうな御説明があったのでございしますが、これを両方合わせてみますと、一万平米以上のものが三百四十八ヘクタール、それ以下のもの四万七千件で三百九十八ヘクタール、合計で七百十二ヘクタールになると思うのでございしますが、このうち売却予定の土地はどのくらいと見ていらっしゃるのか、御答弁をお願いいたしたいと存じます。

地三千三百三十ヘクタールと申しますのも、ごく最近把握をした数字でございします。そういう中では、今どこにどれだけ貸付地があるかということにつきましては、ごく概算になるということをお承知おきいただきたいと思います。おおむね百五十ヘクタールあると把握をいたしております。

○石田委員 この貸し付けの中で百五十ヘクタールぐらいいが、したがって七百十二ヘクタールのうちの五分の一ぐらいいになりますね、二〇％強が売却予定になっているようではございしますが、この百五十ヘクタールのうち事業団に返還してもらってそれから公開入札するもの、それから使用状況等によって返還を求めることができない、したがって隨意契約になるもの、引き続き貸し付けでいかざるを得ないもの、こういう三つのケースがあるかと存じますが、それでいいかどうか。それから、それぞれそれが百五十のうちどのぐらいのパーセントになるのか、お答えをいたしたいと存じます。

○杉浦説明員 売却予定の中の貸付地につきまして今先生がおっしゃいました今後の方法でございしますが、これは原則といたしまして今使っておる使用者に全部返還を求めます。その返還につきましては原状回復をして返還を求め、それから返還をされましたらこれを公開競争入札に付する、こういうのが原則でございします。ただ、貸し付けの相手方が地方公共団体等の場合がございまして、いわゆる公共的な使用が行われておる、そういう貸付地がございします。この場合はいわゆる公開競争入札ということにしない、原則の例外としてまして、今までのいろいろな議論がございしましたが、公共的な目的に使用されるという場合には隨意契約の対象となり得るということとございします。

いすれにいたしまして全部返還を求めるといふことでありますので、原則として貸付地を継続して貸し付けをするということとは考えておりません。

○石田委員 貸し付けはもうしないのだというお話でございしますから、それはよろしゅうございませう。

しょう。

ただ、この隨意契約のうち、例えば地方自治体等公共用地に使うもの、これは隨意契約の答えが出ているのでございしますが、現在貸しておる中には民間に貸し付けておるものもあるように思うのです。そういうもので売却せざるを得ないもの、ちょっと総裁のお答え、これは民間の場合でも隨意契約の分は残るのじやないでしゅうか。

○杉浦説明員 全部返還を求めますので、その売却予定用地の売却方法につきましては、これは一般論になってくるわけでございしますが、今まで運輸大臣その他から御説明ございましたように、いわゆる公開競争入札が原則であり、公共的な用に供する場合に、これはいすれ省令で決まることになると思いますが、隨意契約もあり得るということとございします。一般の民間の場合には隨意契約はございせん。

○石田委員 ちょっとおかしいんですけれどもね。この資料を見ますとそんなふうには考えられないのですが。例えば電力会社あるいは私鉄の連絡設備、線路敷あるいは自動車の駐車場、こういうのなんかもあるんですけれども、これは返さして、そして一般公開入札にしちゃうんですか。こういうのは細かいのがたくさんあるんじゃないですか。

○杉浦説明員 その点が若干、例外の中のまた例外でございしますが、例えば私鉄に現在貸しておりまして私鉄との間で連絡運輸を行っておる、そういうような場合に、これは公共的に使っているというところで、この場合に隨意契約もあり得るかと存じます。

○石田委員 細かいやつ、四万七千件もあるわけですから、それを一つ一つ出せなと言ったってこれはどうしようもない話ですからそんな要求はいたしません。特に民間に対して隨意契約でも払い下げざるを得ない場合ですね、この委員会でもしばしば問題になっていたように、不当に安い価格で売却をされるということのないように、あるいはそれが転売されて国民から指弾を受けるこ

とのないようというふうなことでの質疑があったわけではございしますが、そこら辺のことは十分配慮しながらやっていただきたいというふうに思いますが、いかがでございませうか。

○杉浦説明員 隨意契約の場合におきますやり方はもう全く公正が第一でございまして、今までのいろいろな御答弁申し上げましたように、公開競争入札によるもの以外の隨意契約にありましては、あくまで近傍地価格その他適正な時価を基本といたしまして予定価格に組むことになろうと思ひます。

○石田委員 四万七千件の中の細かい問題を議論してもしょうがありませんので、それだけの時間もないでしょうから、その問題については特にそういった点御注意ありたいということと、御要望だけ申し上げておきます。

次に、貨物鉄道の問題についてお伺いをするわけと存じます。

私が今手元に持っておりますのは、日本国有鉄道が発行いたしておりますところの「R」という小冊子、十月号でございします。この中で「活力ある貨物鉄道をめざして」というので、岡田常務理事と読売新聞の論説委員松井さんとの間でいろいろと対談が交わされておるわけでございします。この岡田常務理事の弁明といひますか、貨物鉄道を全国一本にしなやならないということのいろいろなお話が出ておるわけなんです。どうもこれを見て、従来私どもが主張しておりました旅客併合、その立場からこれを考えてみますと、どうしても貨物だけを別にしなやならないという理由があんまりはつきりしないと思ひます。そういう意味で、これから若干質疑をお願いいたしたいと思ひます。

まず、岡田常務理事は、旅客と貨物ではレールを使って輸送することは同じであるが、営業の対象もそれぞれの輸送の方法も違うということを挙げていらっしやいます。「違うものを一緒にやろうとする」と経営責任がどうしても不明確になるので、むしろその特性を明確にし、経営責任をは

きりさせ、コスト意識を高めて、独立採算でやっているようにして活力ある会社にする、というのが旅客と貨物を分ける基本です」というふうにおっしゃっておる。さらに、それだけならば貨物も六つの会社に分けてもいいではないかということが考えられるが、貨物輸送には特色がある。一つには、輸送距離が平均して八百キロメートルになるコンテナ輸送などは全国的規模で動いている。そしてその中で、さらに一つの本質的なことは、貨物は片道輸送である、どうしても空車で帰すわけにはいかないという特質があるんだ、全国的に見て物資の流動もあるから何かを載せて帰りたい、そのためにはばらばらの会社でやるよりも全国一本の会社でやった方がやりやすい、こういうようなことを挙げていらっしゃるわけでございます。しかし、貨物輸送は距離が長いあるわけでございますので、余りこれは分けるような理由にならぬのじゃないかというふうな気がしてなりません。

さらにもう一点挙げていらっしゃるの、石油、セメント、石灰石などの専用貨物の大部分は一旅客会社内で完結しておる、むしろそういった点を岡田常務理事も触れられておるわけでございます。それについては、石油とかあるいはセメントとか石灰石とかそういうものは比較的距離は短いんだけど、それをやっている会社、これは全国的に物流が計画をされておるわけでございますから、やはりこれは全国一本で扱った方が、その他のそれだけの会社、例えば石油会社なら石油会社に対しての利便の提供にもなるわけであるから、全国一本の貨物会社の方が対応しやすいというふうなことをおっしゃっておるわけでございます。しかし、これは私はちよつと言葉足らずではないかなと思うわけでございます、いずれにしても、そういうような条件が仮にあったとしても、それは特に貨物会社だけを別に取り出して一つの機構をつくらなきゃならないという理由にはならないのじゃないか、こういうふうな思うのでございますが、これに対してどう反論をされますでしょうか。

○岡田(昌)説明員 対談でできるだけ易しくと思いましたが、舌足らずの点たくさんあったと存じますので大変失礼いたしました。まず先生御指摘の、一社の方がいいのではないかと、いうふうには私が申しました点は、申しました点のほかにいろいろなことが考えられます。確かに、トラック輸送等におきまして、共同してあるいは荷物をあつせんしながらやっておられる業者もたくさんございます。また、大きな物流業者の中には、各支店を展開いたしましてやっておられます。それぞれを私、批判する力もございませんし、それぞれ皆さん方一生懸命やっておられることでございまして、私、鉄道貨物だけを考へてみますと、先ほど申しましたような片荷のほかに、実はそのためのいろいろな操配、例えばコンテナが偏るあるいは貨車が偏るというものの操配、そういうものが当然起こってまいります。そのほかにも、実はダイヤの編成を行う場合に、個々に地方地方でやるよりも、そのニーズを一本でつかんでやった方がはるかに編成の仕方が易しいというふうに私は考へております。

それからまた、収入精査におきましても、これは収入精査する場合には、通過するだけのところもございまして、やはり客貨をきちんと分けなければ収入精査ができません。その場合にも、旅客の中の貨物、また貨物対貨物というふうになる必要ではないかというふうには私は考へております。あるいは、運賃を実際に適用する場合の弾力化の問題、あるいは発本位では営業できませんので、発本位にならないような営業の仕方とか、あるいは物流業者自体の連携とか、いろいろ取りまとめればばらばら申しましたけれども、もちろん組織論でございましていろいろ考へ方ができると思いますが、そういうものを勘案いたしまして私は全国一本の方がよりベターではないか、そんなふうな考へております。

○石田委員 よりベターであるということは、要するに一本の方がやりやすいであろうということ、旅客併設ができないことではない、こういう議論にもなりますね。その点、何か大きな欠陥がございませうか、いかがですか。

○杉浦説明員 基本的な考へ方といたしましては、旅客と貨物というものを今まで一緒にやってきたわけでございまして、貨物部門におきまして非常に大きな赤字が出る。そうした赤字をどういうふうにしてきたかといふと、結局、一種の内部補助で全国的な旅客部門、特に黒字部門で補てきしてしまつた、こういうのが今までの実態でございまして。

経営というものを考えますと、やはり旅客の輸送と貨物の輸送は非常に違ひますので、こうしたものをしっかりと分離いたしまして、貨物は貨物なりにしっかりとコスト計算及び収支バランスといふものを見る必要があるという意味におきまして、まず客貨というものは分離をする必要があるというふうに思ふわけでございます。さらにまた、これを旅客のようには分割した方がいいのか一本化した方がいいのかという議論につきましまして、今岡田常務が一、二、例を挙げて申し上げましたとおり、貨物輸送の特殊性からいまして全国一本の方がいいという結論になつたわけでございます。

○石田委員 この雑誌の中で岡田常務理事が挙げられておるのは、こういうことをおっしゃつておられるのです。石油とかセメントとか石灰石などを輸送せしめる企業がその他の鉄道輸送の商品を利用している、そういう意味で全国的な対応が必要である、そのために貨物一会社案の方がいい、こういうふうにおっしゃつたのでございまして、けれども、私はそこところはちよつと疑問なわけでございます。石油なら石油を運搬をしている会社がある、そしてその他のものについても鉄道輸送を利用して、こういう話なのでございまして、石油を運ぶのにコンテナを利用した場合は、何か他の商品分を割引するというようなことには基本的にならないのではないかと。専用列車は専用列車の運賃、コンテナはコンテナの運賃であるはずでございまして、こういうものは会社対貨物会社という契約ではなくて、やはり一本一本の運賃というふうになるわけではないか、こういうふうな思ふわけでございますが、これはいかがでございますか。

○岡田(昌)説明員 先生御指摘のように、契約としましてはコンテナあるいは車扱別々でございまして、例えば例で大変失礼でございますが、石油でも北海道で冬季に送る場合大変困難な輸送になります。また、メーンの太いところで送る場合どうするんだということを、我々はもちろん個別に契約するわけでございまして、相手は全国的な規模で物流を考えまして物流に対応しているわけでございます。それに対して我々がどういふふうに対応したらいいかといふことでございまして、まず最近の例で言いますと、損したり得たりといふことを各地で展開いたしております。そういう場合、全体的な総合的な物流をお互いに考へて仕組むをつくつて、全国的な規模で展開した方がよりやりやすいと思ひますし、現にそういうやり方で基本的な輸送を考へてやってきております。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕

○石田委員 それじゃちよつと話が違ひのじゃないでしょうか。運賃、料金の問題について、国有鉄道改革法等施行法案に基づく運輸省令案要綱が出ておりますね。これを拝見をいたしますと、「貨物会社が鉄道事業の運賃及び料金の実施に、貨物輸送に用いる場合に添付する書類は、貨物会社が実施する運賃及び料金が日本国有鉄道が実施していたものと同一であることを説明する書類とすること。」というふうになっておるわけでございます。これはいわゆる認可料金でございまして、あるいは認可の運賃であるわけでございます。一つは会社を全国的にいわゆる貨物会社がお得意にするから、そういうものも勘案し

てこっちはまけたりこっちは基本ベースでいったりというようなことは、この認可運賃の制度からいけば極めて違背していることになりませんか。いかがですか。

○林政府委員 たゞいま先生がお述べになりました運輸省令でございますが、これは施行法によりまして移行時の経過措置を定めております。すなわち、貨物運賃につきましては、将来と申しますけれども、原則としてこれは認可運賃でございますけれども、この経過措置によりまして、その移行時点で従来国鉄が実施していたの同一の運賃である場合にはこれをみなし規定でもって認可は要らない、不要にするという経過措置を設けたわけでございます。その同一であることを政府として確認するために、この省令にございますように「同一であることを説明する書類」を運賃なく出してくださいというふうにしておるわけでございまして、あくまでこれは移行時点で同一運賃ならば認可があったものとみなすという経過措置であります。したがって、その後におきましては、これは会社の経営判断でいろいろな運賃体系が考えられる、会社の自主判断で運賃が設定されるということとでございます。

○石田委員 今の問題は違った角度から御質問しようと思つたのですが、しかし、従来はそういうような運輸省に届け出をした認可料金、認可運賃であつたわけですね。そうすると、今国鉄でやっているのは、大きな会社があつて、それが国鉄さんのお得意であるから、一本一本の契約ではなくてそれ以外に運賃をまけていくというケースもあるということですか。

○岡田(昌)説明員 現在の運賃の中で会社別に割引をしていることはございません。石油なら石油というものを、どこからどの石油について、それが大量であり定型でありあるいは季節であり、そういう面を勘案して割引をいたしております。会社別には割引をいたしておりません。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕
○石田委員 そういうことになれば、先ほどの原

則論が消えてくるわけでございまして、まあいいでしょう、そこら辺いろいろ議論していても始まりませんから、違った角度から少し議論を申し上げたいと思います。

先ほど、ダイヤ編成の問題が出ました。私は前回も議論をいたしましたけれども、何といったって設備そのものは旅客会社が保有をいたしておるわけでございまして、このダイヤ編成権というのは、貨物会社はその優位性というものが旅客会社よりも少ない、こういうふうに見ておるわけですね。したがって、ダイヤ編成の場合を考えたときに、貨物会社が、例えば東京から福岡へ行く場合、東日本から東海、西日本、九州と四社に交渉しなければならぬわけですね。旅客会社と貨物会社が併営の場合は三社交渉で済む、こういうような問題。それから、清算事務あるいは連絡事務も、貨物と旅客を併営した方が一段階減少することとができるはずでございまして、そういう意味でも事務の簡素化にもつながる、こういうふうには私は思ふわけでございまして。ここら辺の問題は、貨物会社一本で別にしようというときにはそういう議論は全くありませんでしたか。

○杉浦説明員 旅客会社と貨物会社との相互関係におきまして、清算事務あるいはダイヤの変更におきまして協議、いろいろな角度から調整を要する事項がたくさんございまして。そういう場合に、今先生おっしゃいましたように、旅客会社だけでそれそれ貨物を持っておれば手続は貨物一本のものよりはやはり簡単ではないかというふうな見方もあるいはあろうかと思ひますが、また別な見方からいいますと、貨物会社一本、それが六つの旅客会社に相談をすれば足りるというふうな見方もございまして、これはどちらが手続、経費その他簡便であるかはなかなか一概に言えないと思ひます。

○石田委員 私はそれではなかなか納得しませんが、前回もちよつと触れましたけれども、例えば貨物専用の運転士の人が三千人おつて、そして、その一五%ないし二〇%が受託、委託という

ことで貨物会社、旅客会社両方の運転を兼務する、こういうふうな言われておるわけですね。こういう点を考えてみても、併営の方が簡単だ、清算事務の手続もする必要がない、こういうふうには思わざるを得ない。

それで、これをさらに聞いてみると、貨物会社一万二千五百人、この要員の中で、現実に駅などでは切符を切った人が荷物の扱いあるいは整理等もするというような話も聞いておりました。恐らく一万二千五百人ぐらゐの中で一〇%から二〇%ぐらゐの間で要するに旅客会社の仕事もするし貨物会社の仕事もするというような話も聞かえてきているわけですね。そこら辺、受委託の関係、仕事が多くなる部門は、貨物会社の中で、一万二千五百人のうちの私が申し上げた一〇%ないし二〇%の人、千二百五十人ないし二千五百人ですか、そのぐらゐの人たちが両方の仕事をするという仕組みになっているわけですか。

○岡田(昌)説明員 基本は旅客と貨物がそれぞれ明確に責任を分けて、コスト意識を持ってスタートしようというふうな考えておりますので、貨物会社をつくる場合は、マイカンパニーといひますか自分たちの会社であるというところで、貨物の職員は基本的に貨物の仕事をやるというふうな考えております。したがって、一万二千五百人の要員は基本的にそれだけで貨物の仕事を完結すべきでございまして、例えば乗務員の場合のように、線区によつては貨物列車が一日一本しかないというところもございまして、そのうすると、一本行つて十時間も向こうで待つのは大変不合理になりますので、そういう場合には例えば旅客列車を運転してくる、また逆の場合もあろうかと思ひます。そういう場合をいろいろ具体的に詰めていく段階でございまして、やはりメインは一万二千五百人が自分たちの会社であるという意識を持ってやるという仕組みを考えております。

○石田委員 基本的な考え方はさうでしょう。それでなければおかしいですよ。だから、私は現実

論を申し上げているわけで、聞いてみると、やはりそのぐらゐの人間が両方の仕事をするんだというのでしよう。これは違ふのですか。

○杉浦説明員 個別の列車の運用なりあるいは駅の使用等におきまして、若干そういう旅客と貨物が相互に受託し委託するというような関係が生ずることは事実でございまして。ただ、その辺がどの程度発生するか、余り多くの人數ではないと思ひますが、今精査をいたしておる段階でございまして、全体の姿に影響のあるような人數ではないというふうには思ひます。

○石田委員 しかし、ここでの御説明はさうなつておりますけれども、現場でのお話を聞くとなかなかさういふぐらゐになつていないのですか。さらにお伺いいたします。そういうふうくそうを避けた方がいいというのが私の趣旨でございまして、それではお伺いするわけでございまして、この貨物会社、要員が一万二千五百人というふうな想定をされておるわけでございまして、この一万二千五百人がそれぞれの社屋に入つて仕事をやるわけでございまして。そうしますと、一万二千五百人のうち、収容すべき貨物会社の専用の駅舎といひますか、事務棟といひますか、そういうものがどの程度あるのですか。四国なんか聞きますと、ほとんど貨物会社の建物の中にはそういう場所はないから、旅客会社のそういった建物を借用して、そしてそこへ要員が配置されるのだというふうな聞いております。恐らく北海道あたりだつて九州だつてそういう傾向が多いでしょう。下手すると一万二千五百人のうちの半分は旅客会社の社屋の中に入つて仕事をすることになるわけでしょう。そうすると、その清算事務やなんかいろいろ複雑じゃないですか。どうもそういうことを考えてみると、これは貨物会社をばんと先に分けちゃつた、分けちゃつたから今やむを得ずそこら辺のいろんな整理の仕事をしているというふうな感じがしてならないわけですね。私のこの指摘は間違ひでしうか。

○岡田(昌)説明員 先生御指摘の四国の貨物につ

きましては、確かに総勢九十人ぐらゐと算定いたしてありますので、確かに駅の中に貨物の要員が一緒になつて仕事をしたいと思いますけれども、それは実は貨物の独自性、コンテナを中心とした貨物がメインになりまされども、それをやることにつきましてはさらに経営意識を持ち、責任を明確にし、そして営業意欲を持ってやるということについて、旅客の駅舎を借りてやるにしても差し支えはございませんし、また、しかしそうかといつて貨物のフロントの駅の資産は貨物会社の資産でございますので、それを使いまして十分やっていけるし、またやらなければならぬというふう

のはもう旅客会社に委託してしまふ、その方が清算事務やなに必要ないわけですね。簡単にいわゆる人件費幾らというふうなことで出てくる方がよるベターではないか、こういうふうな思ひますので、この貨物会社の要員の配置については、もとより合理的に弾力的に運用をすべきではないかというところを申し上げたいと思ふのですが、いかがですか。

○岡田(昌)説明員 駅で確かに先生おっしゃる点もございまして。しかし、メインの大きな駅はすべて貨物専用駅でございまして、ここは貨物職員が専用してやっていますので、そこは貨物会社で、やはり貨物会社をつくる上に一番大切なことは、やはり貨物会社をやって貨物会社を立派にしていこうという一つの団体ができて初めて貨物会社ができるというふうなことを考えておりますので、そういう意味では、人数が少なくても、あるいは場合によつては四国のように九十人であつても、四国はメインが石灰石を除きますとすべて本土とのやりとりでございまして、そこで一体となつて仕事をしたい、そして貨物会社という意識を持ってやっていくということが欠くべからぬことだと私は思ひます。

○石田委員 それは質問の観点とちよつと違ふじやないですか。私は、例えばそういう清算事務を行うようなことを考えると、そういうふうな旅客会社の建物の中に入つて仕事をすればならぬわけですよ。四国の例をとると、この九十人というのは完全に貨物会社の建物の中に入つて仕事をしているわけじゃないわけですよ。工場だつてそうでしょう。貨物の工場に五人か十人配置するといふのでしよう。旅客会社の方は百人ぐらゐの貨物のそういう工場に要員を持っていくわけですか。北海道だつてそういう傾向が出てくる。そういうまあ、こゝろ辺でもうやめましょう。

いづれにしても、そういう意味で、政府がどうしても貨物一本化で推すというならば、逆に言えば、貨物の工場に五人や十人配置するというようなことであれば、そういうものは完全に旅客会社の方に委託をしてしまつて、そして、むしろその要員を営業なら営業に回して営業活動を拡大していくというふうな方向の方が私は合理的だと思ふのです。今回の国鉄の改革だつて、合理性が一つ追求されている大きな柱でしょう。だから、例えば山陰の方を考えると、同じような現象が起るわけでございますから、運転士にしてもあるいはそういう設備要員にしても、そういうものはもう旅客会社に委託してしまふ、その方が清算事務やなに必要ないわけですね。簡単にいわゆる人件費幾らというふうなことで出てくる方がよるベターではないか、こういうふうな思ひますので、この貨物会社の要員の配置については、もとより合理的に弾力的に運用をすべきではないかというところを申し上げたいと思ふのですが、いかがですか。

○岡田(昌)説明員 駅で確かに先生おっしゃる点もございまして。しかし、メインの大きな駅はすべて貨物専用駅でございまして、ここは貨物職員が専用してやっていますので、そこは貨物会社で、やはり貨物会社をつくる上に一番大切なことは、やはり貨物会社をやって貨物会社を立派にしていこうという一つの団体ができて初めて貨物会社ができるというふうなことを考えておりますので、そういう意味では、人数が少なくても、あるいは場合によつては四国のように九十人であつても、四国はメインが石灰石を除きますとすべて本土とのやりとりでございまして、そこで一体となつて仕事をしたい、そして貨物会社という意識を持ってやっていくということが欠くべからぬことだと私は思ひます。

○石田委員 もう余り時間がなくなつてきましたけれども、要するに、今の国鉄の貨物会社を考へてみますと、要するに、荷物は通運業者が集めてそしてそれを運んでおるといふようなのが現実であらうかと思ひますが、こゝろ辺の關係はどんなふうにお考えになつておりますか。貨物会社そのものが要するに荷を集めるような、そういうような営業方式もこれからどんどん拡大していくのか、あるいはまた通運業者が主としてそういう貨物の集配等は依頼をしていくのか、そういう点はどんな方針でございましょう。

○石田委員 この百十三社の中で赤字が計上されている、累積赤字で結構でございますけれども、そういう会社がどのぐらゐございますか。

○長谷川説明員 先ほど申し上げました筆頭株主である会社百十三社でございますが、そのうち累積赤字の会社が合計で四十七社でございます。ちよつとこれの内訳を申し上げますと、四十七社のうち現在営業中の会社が三十八社でございます。それから未開業が九社、合わせて四十七社、以上でございます。

○石田委員 これらの会社の中で七社別にその資産が継承されるもの、これをできれば御報告をお願いいたします。交通公社のように全国規模のものについては今後七社別に資本を持つと

○石田委員 もう余り時間がなくなつてきましたけれども、要するに、今の国鉄の貨物会社を考へてみますと、要するに、荷物は通運業者が集めてそしてそれを運んでおるといふようなのが現実であらうかと思ひますが、こゝろ辺の關係はどんなふうにお考えになつておりますか。貨物会社そのものが要するに荷を集めるような、そういうような営業方式もこれからどんどん拡大していくのか、あるいはまた通運業者が主としてそういう貨物の集配等は依頼をしていくのか、そういう点はどんな方針でございましょう。

○石田委員 この百十三社の中で赤字が計上されている、累積赤字で結構でございますけれども、そういう会社がどのぐらゐございますか。

○長谷川説明員 先ほど申し上げました筆頭株主である会社百十三社でございますが、そのうち累積赤字の会社が合計で四十七社でございます。ちよつとこれの内訳を申し上げますと、四十七社のうち現在営業中の会社が三十八社でございます。それから未開業が九社、合わせて四十七社、以上でございます。

○石田委員 これらの会社の中で七社別にその資産が継承されるもの、これをできれば御報告をお願いいたします。交通公社のように全国規模のものについては今後七社別に資本を持つと

いうふうな振り分けをするのかと思いますが、そこら辺の実情について御報告をいただきたいと思ひます。

○長谷川説明員 出資会社百二十二社を七社に分けてまして申し上げます、北海道が四社ございまして、それから東日本会社が五十社、東海会社が六社、西日本が二十五社、九州が五社、それから貨物会社が二十六社、差し引き六社が全国規模の会社でございます、これにつきましては今株式をいかに七社に引き結ぶか、その辺は検討中でございます。

○石田委員 さて、その中で心配なのは特に赤字会社の問題でございます。旅客会社もしくは貨物会社が、現在赤字を出している出資会社に対して将来この赤字を到底負担できない、こういうふうな判断をした場合に経営から手を引きたい、こういうふうになったときに、これはあくまでも新会社の長の判断によるのか、あるいは運輸省はこれに対して何らかの行政指導的なものをするのか、そこら辺についてはどんなお考えでしょうか。

○橋本国務大臣 これは委員が御承知のように、国鉄がその業務運営に必要がある場合また財政上に必要がある場合に今まで運輸大臣の認可を受けて関連会社に出資をしてきたわけであります。ですから、こうした関連会社への出資の必要性というものは国鉄改革によって直接的に影響を受けるものではないと思ひますから、分割・民営に際して新会社に出資の株式を承継させることとしたのは今国鉄当局から申し上げたとおりであります。

ただ基本的には、将来にわたってその出資を継続するかどうかというのは、これは赤字であるかないかとかは全く別の問題としてそれぞれの新会社の経営方針にかかる問題でありますし、新会社の経営者の判断にゆだねることになるものと私は理解をいたします。

○石田委員 なるほど運輸大臣のおっしゃることごとくともございすけれども、あくまでも従来国鉄の業務に関連して出資会社ができていて、そう簡単に手放すわけにはいかないというような

ことにもなるかもしれないけれども、しかし北海道、九州の経営が問題になっているわけございまして、そういうものが赤字を生むということになりますと、これは本体の方で責任を持たなければならぬというふうなことになりますね。そういうものの赤字が拡大をされていくということになりますれば本体の方の経営にも響いてくるわけございまして、責任を持たなければならぬわけですから、そういった意味で私は将来の問題として申し上げておるわけですね。これは原則はあくまでもやっぱりその新会社の長の判断になりますしうか、いかがですか。

○橋本国務大臣 私は、御指摘の問題はなるほど考えておかなければならぬと思ひます。しかし基本としては、その会社が赤字であるのかどうかは、今後の関係を継続するしないというのは私は新会社の経営方針になるものと思ひます。

○石田委員 わかりました。さらに話をほかの問題に切りかえておきたいと思ひますが、新幹線が東海道新幹線から山陽新幹線に延び、上越、東北の新幹線ができたわけございまして、いわゆる山陽新幹線ができて東京から博多まで新幹線が通つておるわけございまして、五十七年から六十年までの間四年間で約八百二十八万人、一年間で二百七十八万人おるわけございまして、これがあと十年ということをご想定してみますと、まあこのまま推移するとは考えられませんが、単純計算でいきますと二千万人からふえて一億五千万人時代になってしまうというふうなことが考えられます。そして、一時新聞などでも話題になりましたけれども、やがてこの東海道新幹線が走っている線区というものは六十年代末ではパンクするのではないかとこの予測が出てまして、そしてそれに伴って中央新幹線構想が必要ではないか、こういう議論がされたことがございまして。

そういう意味で、この東海道新幹線が走っている線区の許容量というのはこの十年間で心配はな

いかどうか、そこら辺についての御答弁をお願いを申し上げます。

○須田説明員 東海道新幹線が最近二、三年お客様が順調にふえていることは事実でございますが、最大のピークでございまして昭和五十年でございまして。実は、東海道新幹線だけで申し上げますと、その後お客様がどんどん減りました、昭和五十四年がボトムであつたわけございまして、昭和五十年に對しましてようやく昨年度で八七%まで復元したという状況でございます。

今後の問題でございますが、昨年は非常に順調でございましてけれども、これはつくば博等のいろいろ特殊要素がございましたので、やや異例と存じます。したがって、これから私どもはさらに数年先を見通しました場合には恐らく横ばいであろう、その後も空港の整備でございましてとかあるいはその他の状況等を考えますとそれほど大きな伸びが期待できないというふうに考えておりますので、私どもは今のところ輸送力の限界に達する時期というのは相当先ではないか、当分問題はないのではないだろうか、こんなふうに思つておる次第でございます。

○石田委員 そうしますと、仮に輸送量がふえた場合にはどんなふうに対応されますか。今新幹線、東京から名古屋の間はひかりが一時間四本ないし五本、四本原則ですか、走っておりますね。かなり過密になっているような感じでございますけれども、これはさらにまだひかりもふやせる、これだもふやせる、そういう状況なのか、あるいは列車を長くして対応しようとしていらっしゃるのか、そこら辺はいかがでしょうか。

○須田説明員 現在、六・四ダイヤという規格を使つておりまして、東京発を基準にいたしまして、一時間にひかり六本、こだま四本が許容できる規格のダイヤを使つております。ところが、現在におきまして実際ひかりを六本全部使つております時間帯は一本もないわけございまして、お客様の非常に多い時期の臨時列車等でいっばいに

なる時期がございまして、ほとんどの時間帯は四本しか使つておりません。それからこだまは四本の規格を持っておりますわけございまして、これも規格を全部使つていない時間帯はございまして、ほとんど二本しか使つていないということございまして、まだ比較的にはややゆとりがあるという状況でございます。

連結両数につきましては、現在ひかりは全部十六両でございまして、こだまはかつて十六両でございまして、お客様が減少したものでございまして、現在十二両にいたしております。したがって、これからお客様がふえました場合の対策をいたしましては、現在のひかりのあいっております規格をまだかなり使えますので、これを使うことと、それからこだま号を場合によりまして編成増強をすること等まだいろんな余地もございまして、ダイヤパターン自体もまだ変更の余地もございまして、その辺を考慮して対応してまいりたい、こんなふうに考えております。

○石田委員 もう一点伺いたいのでございますが、そうしますと、この旅客の伸びというのは最大限いましてこの線区で一億四千万人、そこら辺がピークか、こんなふうに想定していらっしゃるのでしょうか。

○須田説明員 現時点におきましては、先生の御指摘ございましたよりもさらに弱気にむしろ実は考えておりまして、一億四、五千万人の段階には達しない。ちよつとこれは人キロベースで私どもいろいろ検討いたしておりますので正確な比較にはならないかも知れませんが、現在東海道新幹線だけで申し上げますと、山陽を除いて申し上げますと、六十年代で三百六十六億人キロでございまして、私ども、昭和六十五年時点におきまして、約三百億人キロというところでございまして、むしろ弱含み、横ばい程度に見えておりますので、大体今程度の輸送量が相当まだ続くもの、また、これを維持するもの今のような客観情勢から見ますとむしろ相当施策を必要とするぐらいの感じだ、こんなふうに思つております。

○石田委員 それからも一つ、時間もありませんけれども、他の問題でお伺いをいたします。

前同、私どもの草川委員が御質問をしました。愛知県の南方貨物線に關連してお伺いをいたしたいと思つてお伺いします。

この論議をいろいろ聞いておると、いわゆる主体工事が九七%で三%ばかり工事が残つておるわけでございしますが、一部を旅客会社が利用しておる、その財産については、あるいは債務については旅客会社が継承することになっておる、それ以外の工事は清算事業団が引き継ぐということをおっしゃつておりました。

そこでお伺いをするわけでございしますが、この清算事業団に引き継がれた南方貨物線、しかもこの間の大臣のお話では、貨物の環境変化で、貨物は東海道本線と十分であるからその必要はなくなつたといふに言われました。そうしますと、一体、これだけ膨大な経費をかけてつくつた貨物の設備といふものは将来どうなるのだろうか、あるいは他の利用方法を考えるのか、ここら辺が依然として不明確なままになっておるわけでございしますので、その間の考え方を伺いをいたしたいと思ひます。

○林政府委員 先般も御答弁申し上げましたけれども、一応私どもの試算上は、現在工事凍結分については清算事業団の方に移すという前提で試算をいたしております。ただし、これにつきま

しては、これから移行時点までにさらにその将来の見通しといふものをもう少しよく詰める必要があると思ひます。承継計画をつくる段階までにですね。それで、今後の名古屋の東南部と申しますか、その方面の輸送需要といふのはどうなるだろうか、それからもう一つは、現在の東海道本線の輸送余力と申しますか、それがどういふ見込みであるかといふことをさらにもう少し詳細に詰めて、承継計画の段階で最終的にその辺の判断をするといふことにならうかと思ひます。

ただし、いづれにしても、その段階で旅客

会社に持つていくあるいは清算事業団に持つていくということが決まつたといひました。仮に清算事業団に持つていくといひました。将来的にその施設についてどうするかといふのはなお清算事業団段階でもいろいろ検討する必要があると思ひますし、地元とも十分御相談しながら、将来見通しを踏まえながら最終的な取り扱いを決定していくといふことにならうかと思ひます。

○石田委員 そうしますと、今のお話を承つておりますと、どうも早期にということと考へられそうもないので、四、五年ないし十年先に結論というふうな感じになるのでございしますけれども、そんなふうな理解してよろしうございしますか。

○林政府委員 明確に何年というのとはなかなか難しいわけですが、一つの節目としては、承継計画をつくる時点での判断が一つあるかと思ひます。それから、その段階を過ぎて現実に旅客会社に仮にこれが引き継がれることになりますれば、それは将来的にやはり使うという前提でございしますから何らかの使用方法を考えることになりましようし、それから清算事業団の方へこれを移行する場合に清算事業団においてやはり早急にその辺の見通しをつくるということにならうかと思ひますので、明確に何年というのとはちょっと難しいうございしますけれども、今すぐどつちかといひますか、その帰趨を決めるといふことでは必ずしもないといふことであります。

○石田委員 林審議官、さらにお伺いいたしますが、この利用方法を提起するのは、所屬が決まりますればその所屬の方の提起になると思ひますが、引き受ける場合はあくまでも旅客会社が貨物会社かといふことになるわけで、やはり採算の問題から、いや引き受けません、引き受けられせんといふようなことになるんだと思ひますけれども、しかし、貨物はもうあきらめたといふことでしよう、これは、そうすると、対象は旅客会社です。いろいろな話もあることは私も知つておりますけれども、旅客会社が利用方法を確定する場合は、決定権が事業団にあるのかといふことになり

ますと、いかがなものでしょうか。

○林政府委員 決定権と申しますか、一たんは先ほど申しましたように承継計画をつくる段階で、これは政府が基本計画をつくりまして、それから現在の国鉄で実施計画をつくらせて大臣の認可をとるわけでございしますけれども、その段階での判断、政府あるいは現在の国鉄の判断というものが一つあるかと思ひます。それで、あと旅客会社に行つた場合には、当然それは旅客会社がどのようない方をするかといふことを決めるわけでございしますが、清算事業団に行つた場合には、清算事業団においてその活用方法等があればそれを検討していくといふことにならうかと思ひます。

○石田委員 運輸大臣、こういうような問題、まさに氷山の一角かと思ひますけれども、せっかくつくつたんだけれども、要するに使い道がないといふわけですね。私、思いますに、何百億かけてやつたものが利用ができませんといふことで、要するに国民の税金なりそれなりを使つてつくつたといふふうに考えられなくないわけですから、こういうようなむだなものをつくつたその責任は一体どうなるんだといふことをついつい考えたくなるということですね。

例えば南方貨物線なるもの、あるいはその他の問題にしてもそうでございしますけれども、その見通しを誤つた人たちがいるのは、もう国鉄を卒業して、おらないのじゃないかと思ひます。それども、しかし何らかの形でやはりこれは大きな失敗であつたかといふようなことできちんと記録にとどめるとか、何らかの措置がないと国民の皆さんは納得しないんじゃないかな、こんなような感じがいたしておるのでございしますけれども、大臣の御意見を承りたいと思ひます。

○橋本國務大臣 その責任をいふことになりまします。認可を与えたのは運輸大臣でありますから、その地位を継承している私であらうと思ひます。

ただ、それはそれといたしまして、大部分完成している施設といふものを活用して、あるいはそ

れこそ道路あるいは倉庫等鉄道以外の用途に利用する可能性も含めてむしろ十分検討する必要がある、今、だからそれが悪かつたかと言われるなら認可を与えた運輸大臣の地位を継承する私の責任でありましようが、むしろ今後どういふようにしていくかを考えることの方が大切であらうと私は思つております。

○石田委員 その議論をしてもしようがないのでお聞きしませんけれども、実際にこれはもうだめなんです。壊す以外にない。

そのことは別にしまして、こういった施設に關連してお伺いをいたすわけでございしますが、北海道の札幌駅周辺、これは今着々と高架化が整備をされておるわけでございします。今後こういうふうな地方自治体あるいは地域の要望によつて高架化の要望等が出てきた場合に、かなりの額になるわけですね。私も岐阜でそういうような要求が起つていて、これはよく知つておるのですけれども、考へてみましますに恐らく千億単位の資金になるだらうと思ひます。

札幌を考へた場合に、いわゆる札幌市あるいは道ですか、そちらの方からかなり地方自治体が負担をしておる。そういうような意味でこの工事が進んでおるわけでございしますけれども、将来どういつた何百億あるいは一千億に近いような工事を必要とされた場合、その資金の手当てといふものは恐らく各旅客会社として手に余るものではないだらうか、こう思ひます。そういうようなことで、要求が出てきた場合に、政府はそれに対して貸与するとか、あるいはそういうような用意はあるのか、この点を一点お伺いをいたしたい。

それから、特に今年特定都市鉄道整備促進特別措置法が成立したわけでございします。これは運賃の一部分のアップを認めて、それを将来の工事費に充当するといふようなことでございします。この適用が今度の旅客会社にも適用されるのかどうか、この点について、二点お伺いをいたしたいと存じます。

○橋本國務大臣 道路と鉄道の連続立体交差化事

業というものは、都道府県知事が鉄道事業者と協議を行った上で都市計画を行うものであることは委員が御承知のとおりであります。

そこで、ほかの部分を含まして、今三島というお話がありました。三島会社におきましても、旅客会社が負担する高架工事の負担額は受益相当部分ということでもあり、また六十二年以降の旅客会社の収支試算におきましても所要の費用は見込んでおりますので、今後とも必要な高架化事業というものは実施可能だと考えております。なお、こうした投資については、民間鉄道の場合と同様に、必要な資金の確保については政策金融としての開銀融資などによる対応が考えられると思っております。

それから、もう一点御指摘のありました特定都市鉄道整備促進特別措置法、これは理論的には分割・民営後の旅客鉄道会社も一応その対象となります。しかし、指定都市で、鉄道工事が東京、大阪、名古屋の都市圏における既存線の輸送力増強のための複々線化等の工事、大規模な工事、その整備期間十年内の工事費がその会社の年間旅客運送収入以上になるものという限定をされておられますところから見ますと、旅客鉄道会社の予定されております運送収入の規模などから見ますと、実質的にはこの法律の適用というのはいささか想像したいのではなからうか。理論的には適用の対象になります。

○細田委員長 石田君、時間が参りました。

○石田委員 時間が参りましたからこれで終わりにいたします。

ただ、先ほど来、私問題にしておりますように、貨物の問題については細かい議論がまだたくさんあるわけでございますが、先ほど国鉄総裁が答弁をされましたように、貨物会社ありきということで無理をして経理上の操作をする、仕組みを複雑にするというようなことは絶対やめてもらいたい。これだけはぜひひとつ留意していただきたいことを申し添えて、質問を終わりたいと思っております。

○細田委員長 これにて石田君の質疑は終了いたしました。

次に、河村勝君。

○河村委員 この委員会でも、土地売却問題がいろいろな角度からたくさん質問がありまして、いろいろな議論がなされました。その中で、三千三百三十ヘクタールの土地を放出したら土地インフレを起こすおそれがあるのじゃないかということとでいろいろ議論がされております。

しかし、私は、今度の場合のように土地があらじめオープンになって公表されておいて、それで地主は一人で、そのやり方がガラス張りの中で公明正大に行われるという前提が必要ですね。これだけオープンにやっておれば、もう原則的に都市計画関連のものは当然適正な時価で地方自治団体等に売却、しかしそれ以外に一般公開入札でできるだけ高く売るといことが十六兆七千億とも言われる債務をなるべく減らす、余計減らすということにもなるのだし、それで特にインフレを起こすような可能性というのはないであろうと私は思っているのですが、国土庁長官はどう考えておりますか。

○綿貫国務大臣 先ほど石田さんの御質問にもお答えしておいたわけでございますが、売り方の問題、あるいは物件によっていろいろ違うと思いますが、一斉に売り出した場合に逆に土地の供給が過剰になって下がるのではないかと、いろいろな議論もあるわけでございます。いろいろのことが想像されるわけでございますが、しかし昨年あたりから一部の国有地が売られて、ある程度の高値を呼んだという事実もあるわけでございます。そういうこととありまして、運輸大臣が御答弁になっておりますように、国鉄が今後用地を売り出しになります場合には、私は、やはりそれなりのいろいろな目的があるわけでありますから、適正な値段で取引されるものだと思うしております。異常な高騰が起きるというようにすることは、やってみなからぬわけでございますが、なるべくそういうことが起こらないように常軌的な取引が行

われるように期待をいたしておるわけでありまして。

○河村委員 国有地の払い下げが現実に周辺土地の高騰を生んだという例が最近あるのですか、本当に。

○綿貫国務大臣 具体的な例では、五十九年の三月に国鉄品川駅の東口の貨物跡地が売られた場合、周辺の地価公示価格が一平方メートル当たり五十二万円というときに落札価格が二百二十万円というようになっております。また、旧司法研修所跡地は、六十一年の八月八日に入札いたしましたわけでございますが、当時、周辺の地価公示価格が一平方メートル当たり三百十万円というときに落札価格が八百四十七万円、そういう例もございます。

○河村委員 しかし、それは公示価格より高く売れたというだけのことであって、それが周辺の土地の価格にずっと波及していったということではないのでしょうか。ただ単独にそういう例があった、そういうことじゃないですか。

○綿貫国務大臣 国土庁は直接土地を売り買いますところではございません。いろいろ各省庁におきまして国有地あるいは公有地を処分される場合には、その地元の公共団体等との計画の調整とかあるいは地価が暴騰しないようにいろいろの地元の計画との調整をしたり、また高騰した場合にその土地の売却をしばらく見合わせるようなことをやってほしいというようにお願いをしたり、そんなことをしながら暴騰しないような施策も講じてまいっております。また、国有地の売却によって直ちに周辺の地価が暴騰するということに即断するのは早計だと思います。

○河村委員 次の新聞で見たか、住友商事の人と、それからあの言葉は初めて聞いたのですけれども、上げ屋というのがある、それが組んで土地融資をめぐって詐欺があった、そういう記事が出ておりましたが、この種類の上げ屋というのが土地融資の——地土げ屋か、あれは一体どういう種類のものですか。

○綿貫国務大臣 新聞で解説しておるとおりだと思いますが、転がし屋というのか、その辺の、中間マージンを得るためのいろいろなことをする商売なんだろうと思えます。

○河村委員 この地土げ屋というのは、私は多分大きな商社、大きな企業に対するダミーですね、俗に言う。それで大きな企業が表面に出ると仕事もやりにくいというので、ダミーで土地を買わせるといふのはあるんですね。これは大体、不特定多数の地主がいっぱいあって、それをばらばら買っていったらそれを転がしていくということが多いわけですね。だからそういうことが起きるんで、今度の場合のように、特定の土地、公表された土地に対して買い手がつかない場合には、それが転がしを目的とするのではなくて自分で何かの利用計画を持ってそれで買うということであれば、それは公示価格との乖離は多少あるかも知れぬけれども、しかしそれ自体で異常な価格になるということとはまず考えられなくて、そう考えるのが正當じゃないでしょうか。いかがですか。

○綿貫国務大臣 河村さんも国鉄の用地になるべくいい値段で売れることを期待しておられるようでございます。確かに国鉄にすればそういうことだと思います。

私も国鉄さんが用地を売って国民負担を減らしていただきたいということをいっていただいております。私がおっしゃるわけでございますが、異常な値段を生むような事態が起こらないように、こういうことをおもんばかっておられるわけでございまして、それがそういう心配がなければいいことではない、こう考えております。

○河村委員 何しろ今金余り時代ですから、確かに土地を買うという余裕は方々にいっぱいあるわけですが、これは正当な利用計画を持って買われるものなら、このくらい規模の土地が買われていくというのは、大蔵大臣、今の過剰流動性、これは大蔵省が内需拡大をさっぱりやらぬものだから過剰流動性が生じているということになりませんが、過剰流動性を吸収していくというのに大い

に役に立つのじゃないのですか。逆に土地インフレを防止することになりはしませんか。転がしてはなくて、本間に利用計画を持ったところが七兆円ぐらいの土地を買っていくということになれば大いに役立つと考えるべきじゃないのですか。いかがですか。

○宮澤内務大臣 適正な価格で有用な目的に使われてまいりますれば、そのとおりだと思います。

○河村委員 要は土地転がしを防止できるかできないかということなんですね。

大蔵省、この前、国有財産の転売防止の扱いを聞いたのですけれども、ちょうど専門家がいないでよくわからなかったのですが、理財局の人がおりましたら……

○入江政府委員 国有地というのは、御承知のとおり国民全体の貴重な財産でございますので、これが土地転がしの対象になるというようなことは厳に抑制しなければならぬわけでございまして、民間への処分の場合には、御承知のとおり一般競争入札を国有地の場合原則としております。ところが、その実施に際しましては、今御指摘のありましたように、投機的な要因の対象になるあるいは実需がないのにその対象になるというやうなことを、これを排除しなければならぬわけでございまして、そういう観点から条件を付しております。

今の御質問の具体的な条件を、やや細くなつて恐縮でございますが申し上げますと、一定規模以上の土地、例えば市街地でございまして二千平米以上の土地、そういう一定規模以上の土地につきましては五年間の土地所有権移転の禁止、いわゆる転売禁止五年間という条件を付けておりますし、さらに必要がある場合には、工事着工を二年以内になさい、それから五年以内のそれを完成しなさいという工事着工、完成条件というのを付しておりますし、さらには権利設定も五年間禁止するというやうな条件を付すことにいたしております。

この条件に違反した場合には売買代金の一定割合を違約金として徴収することにしており、またそれからも、極端な場合、例えば工事着工、完成、それから今の転売禁止、そのすべての条件に違反したような場合には五割の違約金が徴収される、こういう状況になっております。

○河村委員 この違約金五〇％というのは、実際やったら例がありませんか。

○入江政府委員 実は今申し上げた条件を付すようにいたしましたのが、つい数年前からでございます。現状では全部違約しないですきに工事着工して、あるいは完成し、転売をしないということになっておりますので、現実には五割という徴収実績はございません。

○河村委員 実際、違約の例がなくて適用がないというならこれ以上望ましいことはないのです。

運輸大臣、この前転売禁止を十年くらいというお話がありました。買戻し条件といたしてもこれは法的に恐らく無理でしょう。契約でもって買戻し条件をつけても、善意でも善意でなくても第三者に対抗できないでしようから、ですから、結局は違約金制度というのが一番有効な気がします。土地転がしの利益を考えれば少々ぐらいいやうなものであつてもかどうかはわかりませんが、私も、今の国有財産の五〇％というのは割といふ線じゃないかと思ひますけれども、場合によつては、国有財産の場合それくらいだから今度の場合にはもう少し高くということかもしれません、その辺でもってお考えになつたらいかがでしようかね。

○橋本内務大臣 まさに今理財局の方からお話のありましたルール、これは私もとして大変参考になるものと思ひます。ただ、私は五年よりもつと長く期間設定をしたいと思ひます、五〇％が妥当かどうかはなお検討させていただきます。思うのです。むしろ私からしますと、後で転売をするには高過ぎるぐらのお金で公開入札で買つていただくことがベストでありまして、そういう状況を一番よく見ております。

○河村委員 国土庁長官、いかがですか。

○橋本内務大臣 国鉄の用地が適正な値段で処理できますことを望んでおります。

○河村委員 私はどつちかというところから論じて、これだけオープンにガラス張りやっておれば、それだけ透明なことはできませんから、少しぐらいいいのは高くてもいいのですよ、本間に。国土庁長官が御心配になるやうなインフレの懸念はないのですから、土地転がし防止の、国有財産よりちょっときつものをつくっていくというぐらいいいところまでぜひやってほしいと思ひます。

次に清算事業団のことなんです、この前——この前というか、この委員会での答弁で、運輸大臣、あなたは存続期間を十年と考へておられるという御返事があつたように思ひますが、そうでしょうか。——国土庁長官、結構ですよ。大蔵大臣、もうちょっと待つて下さい。

○橋本内務大臣 いや、私が申し上げましたのは、十年をめぐりしてめどをつけた、そのめどは、十年をめぐりして十年というのを申し上げておきます。これは、清算事業団自体は償還の終了までは存在し得るわけでありまして、監理委員会ではその期間を二十五年とか三十年というふうに見ておられます。ただ、私もとすれば、この長期償還の償還という大きな業務に際してその見通しが全くつかない状態が延々と続く状態では困る、そしてその不動産、すなわち用地の処分というものはやはり一つは十年ぐらいいいめど、そういう意味では私は十年という言葉を使つたと思ひます。

○河村委員 非常に大胆な発言で、大変結構なところだと僕は思つていたのですが、さて十年はちよつとどうだろうかという気もしたもので、それから、ちよつとお尋ねをしたわけであります。

債務の償還が続く間は残すということになりますと、さつきのお話のように土地がべらぼうに高くたかさん売れて、それで債務がなくなつてしまふ、常識的に、長期債務は残つて、やはり借りかえてつないでいくというこれまでの大蔵省の手法

が財政再建との見合ひで続くのだらうと思ひますが、大蔵大臣は一体どのくらいで償還できるとお考えですか。

○宮澤内務大臣 恐縮でございますけれども、確たる御返事がまだできる段階ではないようでございます。

閣議決定によりまして、御承知のやうなことで、本格的な処理のために必要な財源措置につきましては、雇用対策、用地売却等の見通しのおおよそつくつと考へられる段階で、歳入歳出の全般的見直しとあわせ検討、確定したいということをお願いしております。その模様、時期、年限等につきましてはそのときにやはり考へていくということであらうかと思ひます。

○河村委員 十年と言われたときに、私が一番これはどうするのだらうと思つたのは、例の二兆八千億。新幹線の調達価格と帳簿価格との差額で、これが毎年二千億ぐらいいづつ、一種の特別負担金みたいになつて旅客会社から新幹線保有機構を通じて、それで清算事業団に入っていく。そうすると、これは二兆八千億の三十年均等償還です。それから三十年続くのです。もし仕事が終わるまで置かなければならぬとしたら、清算事業団も三十年続いでしまふということになつてしまふので、これは一体どう考へるべきなんですか。

○橋本内務大臣 私は、清算事業団の業務というものをとおおむねこのように分離できると思ひます。一つは、まず職員再就職の促進であります。この業務は、法律案で明らかにしております。と、この三年で完了するわけでありまして、また、長期債務そのものの償還については相当長期にわたるものとなるでありますけれども、土地の処分というものについては、私は本間におおむね十年程度を目途にこれを進めてまいりたいと思つております。

そうなりますと今度は、その十年というものがもし私の思つたとおりに進めば、実は主力業務は、今委員御指摘のやうな問題をも含め、また年金負担の支払いなんかも含めた、まさに償還業務

という部分に当たってくるわけであります。ですから、今大蔵大臣から御答弁がありましたように、この役割については去る一月二十八日の閣議決定で方向は示されているわけでありますけれども、もしその時点において清算事業団の業務というものを再検討する必要が出たと仮定をいたしますと、やはりその時点で改めて御論議を願うものになると思います。

○河村委員　私は十年というのは大変いい見当だと思つてゐるのです。なぜかといへば、土地は確かに十年あれば処理できるでしょう。あとの仕事というのは清算事業団でなくたっていいのです。余剩人員の処理、これはもう三年で済むわけですから、あるいは土地の方は十年からかないで処理が終わるかもしれないですね。そうすると、あとは結局広い意味での債務の取り扱いですね。

年金関係も一応長期債務の中に分類して入れてあるのですからね、本当は随分性格が違いますけれども。ですから、十年というのがいいか、むしろ余剰人員の雇用対策が済んで、それで土地の売却が終わった段階で、残りの業務は大蔵省に入れてしまふということなのじゃないですか。私は、そういうふうに割り切つてやればすべてがきれいに処理できる。未償還の債務は、これは当然大蔵省に行つても一つもおかしくないのですよ。そうでしょう。それから年金の追加費用等は、公経済負担はもちろんですが、これも結局大蔵省で何かの形で面倒見なければならぬ。だからあとは大蔵省に持つていくということであれば、これで清算事業団というのはきれいになくならないことであらうと思いますが、大蔵大臣、いかがですか。

○宮澤国務大臣　それは、お言葉でございますけれども、どのような債務が残つてまいりますか、今おっしゃいましたほかにいろいろありそうな感じが実はいたしておりますで、そこで、それらのことをやはり将来ある段階で全部見きわめをつけないければならないと思つておりますけれども、簡単にどうもそうだろうとおっしゃいますと、さあ、それはやはり将来決定しなければならぬこと

とではないかと思っております。

○河村委員 随分用心なさいましたけれども、今申し上げた以外にないので、未償還の債務は。あとあるのは二・八兆円の特別負担金、これは収入になるのですから大蔵省が怖がる理由は何もないですね。だから、利子や何か払わなければならぬのは今申し上げた以外にはないので、よ、全くないのです。もし自信がなければ大蔵省の事務当局にお聞きになっても大丈夫です。いかがですか。

○宮澤国務大臣　やはりいろいろな問題が残りますので、今にわかにはどうもお答え申し上げられない。

○河村委員 どうも用心深過ぎます。それでは総理大臣になるのはなかなか難しいと思います。いや、本当にはいいのですよ。間違いないのです、洗いや、正しい申し上げたのですからね。

ところで、清算事業団は国鉄と法人格が全く同じ、したがって、労働契約、雇用契約、それと労働協約もそのまま引き継がれるということになるんですか。

○橋本國務大臣　国鉄改革に伴つて現在の国鉄が清算事業団に移行するわけでありますから、労働協約は原則としては有効だと私も思います。しかし、清算事業団において行われる業務は、鉄道事業等を行うものではなく、従来の状態とは全く異質のものになってくるわけでありますから、私は、これを前提とした労働協約については実は実質的に意味を失つてしまうものも相当あるんじゃないかというふうに思います。ですから、むしろ移行時まで現在の労働協約について可能な限り整理をすると同時に、清算事業団の業務にふさわしい労働条件となるような、必要に応じての労使交渉というものが行われるものと考えております。

○河村委員 実際問題と理論的なものと分けて考えないといけないので、事前にそういう労使交渉が行われて変わっていけば、これはもちろんそれでその新しいものがそのまま継承されるということ

とですから、理論的には同じことですね。ですから、実際問題は抜きにしまして、理論的には労働契約も労働協約もともに継承される、これはもう正しいわけですね。そうでしょう。

○橋本國務大臣　理論的にはそのとおりであります。

○河村委員　ですから、もし新しい実態に即した賃金、勤務時間その他をつくらうと思えば、事前に国鉄である間に新しいものにふさわしいように更改をしておくか、そうでなければ新しい清算事業団になってから労使交渉をやつてそれを交えていく、こういうことになるわけですね。

そこで、事業団に行く人たちの給料を、先般あなたは事業団固有の仕事をする人はこれは満額一〇〇%、それからあとは態様によつて九〇、八〇——八〇というのは教育訓練を受けている人たちの、そういうふうな発言をされましたが、今の理屈で言うと、それはあなたの一つのお考え方であつて、そういうものを土台にして改定をやつていきたい、そういうふうにお考えになっている、そういうふうにして了解していいのですか。

○橋本國務大臣　消費事業団の職員は給与条件といふものについては、従事する勤務の実態を踏まえ、また同時に監理委員会の意見にも示されておられますように、職員の生活の安定にも十分配慮して今後適切な給与条件といふものが設定されるべきものであると考えております、具体的な給与と条件の設定というものは、私は必要に応じながら条件の設定が行われると思います。ただ、先日もまして労使交渉が行われると思います。私がお答えを申し上げましたのは、予算の積算として、御指摘のありましたような形で予算を積算しているということであります。

○河村委員　大蔵大臣、お帰りになって結構です。

私は、これは願わくは、教育訓練を受ける人たちであつても当然、引き継がれていきなり給料が下がるというのも随分気の毒でありますから、またそう長い期間ではないわけです。ですから、基準内賃金ぐらゐは確保するというような考え方

で扱ってほしい、そう考えているのですけれども、一体その点はどうお考えですか。

○橋本國務大臣 私は、委員の御質問が理解できないわけでは決してありません。そうしたことも含めて、清算事業団の職員の給与と条件についてはその生活の安定を十分配慮して確定すべきものだと、設定すべきものだ、こう考えております。いざ、設定にしても、私は、今後関係者間で適切な給与条件が設定されるべきものだと考えています。

○河村委員 それでは次に、旅客会社の収支の見通しと地方交通線のかかわりについてお尋ねをしたいと思います。

この前、問題を提起だけして、それでこれからどうすべきかという議論を省略をいたしました。そこで私が申し上げた一つは、地方交通線問題というのは、再建監理委員会の答申の出る前の緊急提言、第一次、第二次緊急提言では分離、独立、特定地方交通線は別として、特定地方交通線を除く七千キロの地方交通線について余りにこれが重荷になる、だから早急に分離、独立をさせよというのが第一次、第二次緊急提言で続いて出されているんですね。これはすぐに実行せよというので、何といいますが、単なる意見ではない。それが今度、本答申が出された段階で一切触れていないのですね。これは一体どうしてこう変わっちゃったのか私は非常に不思議に思っているのですが、どういふことだとおなにはお考えになっておりますか。御存じでしょうか。

○橋本國務大臣　これは、私も実は再建監理委員会の作業を横目で見ておりました立場でありますから、正確であるかどうかの自信はございません。ただ、再建監理委員会が確かに二度にわたって行われた緊急提言の中で、特定地方交通線以外の地方交通線というものについても、第三セクターかあるいはバス転換等の推進の必要性を述べておられた、この事実は私も存じております。

て、最終的に再建監理委員会からいただいたいはば処方せんと申しますか御意見の中では、特定地方交通線を除く地方交通線については、現行の国鉄の経営形態を離れて、分割・民営という姿の抜本的な改革の中で、地域と一体となった活力ある経営を行うことによって存続させることができるという方針を打ち出されたわけでありまして、政府としての立場からすれば、再建監理委員会が最終的にそうして述べられたその結論の見解というものを実に最も適したものとして認めて法律案の形にまとめ、その実現に努めておる、私の立場からするとそういう感じでおるわけでありまして。

○河村委員 おわかりにならなくてもこれはやむを得ないのですけれども、ただ、再建監理委員会がなぜ分離、独立をやれと言ったかというその理由です。理由は、とにかく従来のようなやり方では労働賃金、それから運賃、そういう経営の基本的な事項が画一的になるから、だから地方交通線というのは独立してやらなければならぬのだというのが趣旨であつたわけですね。一体、今度六分割された段階で果たして賃金の画一性、それから運賃の画一性、これを克服して、それで地方交通線が重荷にならないで済むようなことができれば、ああいうか、そういう疑問が残るのです。その点は一体どうお考えになっておりますか。

○橋本国務大臣 これは河村先生は専門家でいて、どうもアマチュアにそういう質問は少々ずるいと思うのですけれども、輸送密度八千人未満の線区を運営している中小の民鉄四十九社の五十九年度決算というのを見てみますと、このうち二十社が全事業で利益を計上しております。そうしますと、そういう状況を現実に私も考えてみますと、これは要員の合理化等もありましようし、さまざまな努力をもちろん行う必要はあるわけでありまして、そうした中でそれだけの思い切った改革を行っていかば、私は、旅客会社が鉄道部門を中心として地域と一体になって経営していく中で、地方交通線は十分維持しつつ経営ができるかと考えております。

○河村委員 今あなたのおっしゃった数字は地方私鉄ですか、地方私鉄の収支ですか。

○橋本国務大臣 まさに地方私鉄でありまして、例えば弘南鉄道、福島交通、長野電鉄、関東鉄道、上信電鉄、秩父鉄道等々、ずらずらと並んでおります地方の中小私鉄であります。

○河村委員 そうしますと、それは何か収支が償っている。関連事業の問題もありませんけれども、それは後回しにしまして、それは鉄道部門だけでの損益になっていまいしょうか、どうでしょう。

○林政府委員 ただいま大臣が申し上げました数字は全事業でございます。

○河村委員 全事業だとちよつと問題が残るのでありますが、それにしまして、その前提に、こういう地方の私鉄と今の国鉄との間の運賃の格差、それから賃金の格差、それが一体どうなっているかというのがわからなければ、今の私の疑問の答えにはならないわけですね。それはどうなっていますか。

○林政府委員 確かに中小私鉄の場合は、大手私鉄に比べれば賃金水準等には差があると思ひます。そういう意味では、今度の場合同一の会社でございまして、その辺のところの事情は必ずしも同じではないというふうには考えられませんが、ただ、これからの新しい会社では非常に経営面で効率化が進んでいくと思ひますので、赤字は出るにしても、その幅は相当小さく済むだろうというふうには考えております。

○河村委員 話をよそに持っていかないで、今私の聞いたことだけを返事してください。一体、今の国鉄と地方私鉄との賃金の格差、それから運賃の格差、これはどうなっていますか。それだけ返事をしてください。

○林政府委員 賃金についてはちよつと今調べますけれども、運賃でございますか、運賃というよりは人キロ当たりの運賃料金の支払い額、単価というふうにお考えいただきたいのですが、ランクを仮に四つに分けますと、八千人未満の民鉄の場

合は人キロ当たり二十三円、これは六十年度の実績でございます。それから八千人から二万四千人までが二十一円九十銭、それから二万四千人から九万六千人までは十九円九十銭、それから九万六千人以上が同じく九円九十銭ということになっております。

○河村委員 格差は、国鉄は……。

○林政府委員 国鉄を比較いたしますと、現在八千人未満が十四円、これは同じく六十年です。それから八千人から二万四千人が十四円七十銭、それから二万四千から九万六千までが十二円、それから九万六千以上が十円二十銭ということ、格差を見ますと、八千人未満が民鉄の方は国鉄を一といたしますと一・六四、それから八千人から二万四千までは一・四九、それから二万四千から九万六千までは〇・八三、九万六千以上が〇・九七という状況でございます。

○河村委員 全部並べて数字がよくわからないような表現になりましたけれども、ですから、私は今地方交通線の話をしているわけですから、いわゆる地方私鉄と国鉄の運賃を比較すれば八割ぐらゐの国鉄の方が安い、そういうことになるわけですね。ですからこの格差、賃金の格差は今わからなせんけれども、これからこれはあえて追及をいたしたいことと、これを一体新しい会社の中でどうやって消化をして、それでこういう赤字を減らしていくかというのが、これが最大の問題になってくるのです。

この間私は、この国会から小田原まで行くのに、国鉄で行くと千三百四十円、小田原まで行くといふ五百四十円というお話でしたが、とにかく倍かかる。都市ではそうなっております、地方では逆に国鉄の方が八割安い。だからこれを一体、この間の運賃の収支見直しを見てしまして、本当に消化していくのだからうか。

この間、私は林審議官の説明を聞いておりました、今話のあった輸送密度によって四つのランクに分けて、それで今度の旅客鉄道については四つの私鉄のランクに見合うようなレベルでそれぞれ

比較して、昭和六十二年度発足から五年後に大体そのレベルに近づくように一人当たりの支払い額というものを考えていく、こういう答弁をしているのですが、どういうことかどういふことになるのですか。例えば東日本鉄道なら東日本鉄道全体をひくくため、輸送密度ではどのランクに属するといふのを決めて、そのランクの私鉄のレベルに合わせて運賃を決めていく、こういうことなんですか。どうも意味がよくわからなかつた。

○林政府委員 先般申し上げたのは大ざっぱでございまして、若干御説明いたしますと、先ほど申しましたように、私鉄を四つのランクに輸送密度別に分けたわけでございます。それと、基本的には全国の国鉄の線区を三百十単位に分けまして、これは、線区は実は管理局境で切っておりますので全部で三百十単位になっておりますけれども、このうち新会社には引き続き単位線区ごとにそれぞれの輸送密度のランクに当てはめまして、それが昭和六十五年の時点でそれがすりつくように考えた。

ただ、その場合当然、特に輸送密度八千人未満というような線区ではそのまゝいきますと非常に大きなアップ率になりますので、これは上限を六・五％で切っております。そこで頭打ちにするというところで、毎年の改定率を六・五％で頭打ちにするという形でそれぞれ昭和六十五年までにすりつけを行った。そして、それらを全部合計いたしました、それぞれの会社ごとの収入あるいはその年度別の運賃支払い額のアップ率というものを出したということ、あくまでそれぞれの線区と各私鉄の輸送密度ランクとを対応させたということでございます。

○河村委員 そうすると、大づかみに言つて、線区別運賃の積み上げで計算をしたということになるのですか。

○林政府委員 運賃ではございませんで、これは運賃となりまして、普通運賃、さらには定期、さらには特急、急行というふうな料金、いろいろございまして、そういうことではなくて、各それ

それの線区の人キロ当たりの運賃料金全体の支払額、いわゆる単価というものがございますから、あくまでその単価で比較をしたわけでござい

ます。

○河村委員 運賃料金算定の基礎になるキロ当

りの単価ということですね。

そうすると、今後運賃は、やはりこれは運輸省

がずっと認可の責任を持ってやっていくわけだす

ね。これから旅客会社がどういう方針で臨むか

は、これはそれぞれの経営者の考え方でありま

すけれども、もし線区別運賃体系というようなもの

をつくって、これは仮定の話ですけども、それ

で運賃改定の申請をしてきたらそれには応ぜざる

を得ない、そういう計算方式をとっているとい

うことになりませんか。ですから、運輸省として

そういう考え方ではこれから臨んでいくということ

なるのでしょうか。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕

○林政府委員 先ほど申しましたように、年率は

上限を六・五％ということで抑えておりますの

で、昭和六十五年の時点でも線区の間でそう大

きな開きはないでございます。

それから、現在国鉄におきましては幹線と地方

交通線では一割の格差がついているわけでござ

います。これが今後どうなるかということであり

ますけれども、例えば私鉄の場合でも、同一会社

の場合はそれほど大きな格差はついていないケ

ースが多いと思います。先ほど申しましたように、

八千人未満でありますと現在国鉄に比べて私鉄は

一・六四、六四％高いわけでございすけれども、

例えば名鉄なんかの場合であります、やはり

あそこも採算の非常に悪いローカル線を抱えてお

すけれども、その運賃格差は、たしかベースを

〇〇としますと一一・五、一二・五という二つの

れて運賃の認可申請がなされると思っております、

そういうことで対応していきたいというふうに考

えております。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕

○河村委員 これは新しい会社の問題になります

から、これ以上言っても仕方ないでしょう。し

かし、いずれにしても、私は大ざっぱに言っ

て、これから新しい会社がスタートをしまして

も、鉄道部門だけで本営に配当を立派にやれるよう

な会社になるかという話になると、どうも余り見

込みないような気がするのですよ。

私の手元にあるのは大手私鉄の五十八年と五十

九年の鉄道部門だけの収支実績のリストがあるの

ですけれども、五十八年には九七・八ですから欠

損ですね。それで、五十九年は運賃改定をやった

年ですね、それで一〇・一・五、こういう数字を私

は持っております。これは民鉄協会の資料です

が、これは正しいでしょうか。——いいです、こ

れは民鉄協会の出したやつですから間違いないで

しょう。

こうなると、運賃値上げをしたときは一割の

黒、それからその一割が消えていって、だんだん

なくなつて赤になるといふことの繰返しという

ことですね。そうすると、鉄道部門だけじゃ私鉄

の株が七百万や八百円になるといふ可能性はゼ

ロで、ほとんど株はもともといふことで、とても

商売にはならない。ですから、今度の旅客鉄道の

場合でも、私鉄の平均的な関連事業収入という

のは会社によって格差が大きいものですから比較

しにくいけれども、ならしてバス部門を除いて多分

四〇％ぐらいと考えていますが、大体そんなもの

じゃないでしょうか。

○橋本國務大臣 大体その程度だと思ひます。た

く株が売れて、それが借金の償却ができるほどの

ものになるということが一番望ましいわけですよ

ね。ところがどうも鉄道部門だけでもって今程度

の関連事業をやっていたのではとても見込みがな

いと思うので、これからこれを思い切つて拡大せ

にやならぬ。そのためには、私は二千六百ヘク

タールの土地を三千三百三十ヘクで売る面積を拡大

したのは本当は反対でして、とにかく洗いざらい

裸にしたんじや差し当たり関連事業を拡大する有

力な根拠地を失いますから本当は私は残念だと思

ひますが、まあしかしこれは動かしようがない

し、今切実な問題だから仕方ないとして、

今度の旅客鉄道法の中で、関連事業を認可にか

わらしてあります。一体、これはなぜ私鉄と同

じにはできなかったのでしょうか。私鉄の場合に

は、それぞれ定款にさえ書けば、あと、それぞれ

の事業の事業法の枠はあるけれどもそれ以外は自

由ですよ。そしてこの場合、関連事業について

私鉄と区別する事由というのは実際はないと私は

思うのですが、どうなんでしょうか。

○橋本國務大臣 これは私はいろんな原因があつ

たろうと思ひます。現在の国有鉄道からいけば事

業用地として賃借で引き継ぐ資産を活用して行

っていく関連事業等々もありましよう。そうした場

合に、いわば駅という巨大な空間とそこに昇降す

る多大な人数をそのまま相手取ることのできる関

連事業というのは、一般の民間事業者に対しては

極めて脅威的な武器になるかもしれません。しか

し、私どもとしては本営に民営化の趣旨を考え、

自由な事業経営を認めることが本来の姿だと思

っておりますから、事業範囲については特に制約を

加えておりません。ただ、本来の目的である鉄道

事業の適切かつ健全な運営に支障を及ぼすような

と認めるときに、認可をしなければならぬ」と

してあるわけでありまして、そうした観点とい

うのも御理解をいただきたいと思ひます。

○河村委員 その認可の際に、十条という中小企

業に対する配慮の項目がちよとひつかかるの

ですが、その認可をする際に、十条というのは一

体どの程度の意味を持つのですか。

○橋本國務大臣 恐らく、この法律案の審議中

の間に河村委員のところあるいは民社党に對し

ても、中小企業団体等から国鉄が民営・分割後営

事業というもののについて非常に心配をする声とい

うものがたくさんあつたであらうと思ひます。そ

して私どもとすれば、あの規定を用意いたしまし

たそのゆえんのものといへば、これは新たにス

タートする各会社はそれこそ大企業としてそれ

の法律の適用を受けるわけでありますけれども、

も、相願わくは、それぞれの営む事業がそれぞ

れの地域のそれぞれの業種、中小企業に影響を与

えないような事前の調整というものをしておいて

もらうことが望ましい、そうしたことを指導してい

きたいと考えておりまして、そうした根拠を必要

としたということでありま。

○河村委員 時間が来ましたので終わりますが、

一つだけ。この認可が包括的な認可なんですか、

個別的な認可なんですかという事です。例え

ば不動産事業を認めるといったらそれでいいの

であつて、個別のどこで不動産事業をやってい

いかとかなんとかというのじゃなくて、要するに

定款に書くのと同じような効果を持つのかどう

か。

○林政府委員 これは要するに、認可の判断基準

が、先ほど御答弁申し上げましたように鉄道事業

に対する「適切かつ健全な経営」という観点から

ばよろしいわけでありまして、個別の企業というのではなくて業種というものを基本に考えております。

○河村委員 ですから、ごく簡単に言えば、不動産事業はどうせやらなければならないのですが、不動産事業を認可するといったら日本じゅうどこでどんな規模でもやってもよろしい、こういうことになるわけですね。

○林政府委員 これはこれからの検討結果にもよりますが、一応私どもが今考えておりますのは、産業分類表に言いますところの小分類、その程度のくくりでよろしいのじゃないかと思っております。

○河村委員 変な言い方だな。小分類とわからぬことを言われたのは困るので。不動産業も幾つにも分かれておるのですか。

○林政府委員 それほど細かく分かれておるわけではございませんで、例えて言いますと、例えば旅館というのは一つの分類でございますね。あと、簡易宿泊所とか下宿業とかいう程度の分類でございます。

○河村委員 終わります。

○細田委員長 これにて河村君の質疑は終了いたしました。

次に、村上弘君。

○村上弘委員 きょうは、政府の国鉄分割・民営化政策のもとで国鉄の第一線現場が今どうなっておるか、そのことを国鉄の総裁や運輸大臣はもとより、広く国民に知っていただきたい、そういう問題についての絞って紹介もし、お尋ねもしたい、こう思います。

国鉄の経営危機の原因は、国鉄の経営形態にあるのではありません。それを無理やり国鉄の経営形態のせいにして、政府はみずからの責任を棚に上げて、しゃにむに国鉄の分割・民営化を強行しておるわけでありまして、どうしても現場に無理が出てくるわけです。よく、無理が通れば道理が引つ込むという言葉がありますが、今国鉄の中は、上は国鉄総裁から下は第一線の労働者に至

るまで、分割・民営化に批判をし、抵抗し、反対する者は最高責任者であろうと管理職であろうと現場の労働者であろうと実際上排除されたり村八分にされたりするなど、ある種の無法状態がまかり通っておるのであります。

一日、東中議員が告発をした職員管理台帳に基づく驚くべき振り分け作業の進行も、その典型の一つであります。だがしかし、あのような振り分け作業の進行の背後では、第一線の現場でもつと冷徹な振り分けが日々実際に進行をしているのであります。その典型の一つが、今や有名になつていて全国一カ所を超える人材活用センターであつて、ここに国鉄分割・民営化の諸矛盾がある意味では集中しているものであります。

ところで、最初に国鉄当局に確かめておきたいのですが、十月一日現在の人活センターの数は全国何カ所か、合計何人が収容されておりますか。同じく十月一日現在の国鉄の所要定員といふゆる余剰人員は、それぞれ何人になっておりますか。

○釜田説明員 十月一日現在の人活センターの設置箇所は千三百八十三カ所、配置職員数は一万七千七百二十人でございます。

それから、十月一日現在の所要員及び余剰人員をお尋ねでございますけれども、まだ十月一日現在には集計中でございます。九月一日現在で申し上げますと、所要員は二十三万八千人でございます。過員は四万二千人でございます。

○村上弘委員 そうしますと、この人活センターは九月一日時点で比べまして六十八カ所ふえ、それから収容されている人は二千五百十人ふえたわけですね。それから、九月一日現在のようですが、所要定員は本年首が二十三万九千人ですが、それが二十三万八千人ですから約八千人ばかり所要定員が減つておりますね。ですから、それだけいふゆる余剰人員がふやされておつて、年の初めに比べますと、三万八千人から四万二千人に余剰人員がふえておるわけでありまして、そういうわけでありまして、これから人活センターの数もふえるであらうし、そこに収容される人

たちもふえていくことになると思ひます。もう一つお聞きしておきますけれども、そうしますと、ことしの年末時点で人活センターに入れられる人の数はどれくらいになると見込んでおられますか。

それから、国鉄当局としては、当分の間ということが人活センターに担務収容されている人の期間となつておりますが、最終時点はいつまでということをお尋ねしておりますか。

○釜田説明員 今年十一月にダイヤ改正をやりまして、それに伴ひまして効率化を行います。その時点で余剰人員の数は恐らく八万人を超えるかと思ひます。

ことしの年末時点では、あと希望退職とかあるいは今の現在員が減る要素がいろいろありますので明確に申し上げることはできませんけれども、おおむね約八万人程度ではないかというぐあいと考えております。

○村上弘委員 それから、当分の間というのは大体いつまでの時点かというふうに考えていますか、それもお答えください。

○釜田説明員 当分の間と申しますのは、もし法案が無事成立いたしますれば来年の四月一日から新事業に移るわけでございます。そうしますと局面は変わつてまいりますけれども、私どもは今、当分の間と申しますのは、余剰人員のローテーションを通常の人事異動と申しますととらえておりました、通常の人事異動と申しますとは一年ないし二年ぐらゐが常識でございます。その他、仕事の内容によりましてそれぞれいろいろなローテーションがございますので、一概に申し上げるわけにはまいりません。

○村上弘委員 察するところ、来年の三月三十一日時点までが当分の間ということのようでありまして、それから、ダイヤ改正時点で八万人の余剰といふことですから、これから人活センターの設置数も、そこに入れられる人の数もますますふえていくのであらうということに相なるわけでは

す。そうでありまして、この人材活用センターの実態が一体どういう状況にあるかといふことはいよいよ重要になつてくるわけですね。

私も共産党は、九月の初旬に議員団を挙げまして国鉄の現地調査を行いました。そして人材活用センターなるものの状況などもいろいろ調査をしたわけでありまして、具体的に申し上げますと、例えば大阪に宮原電車区という職場がありまして、その電車運転士大家計美さんほか八名が、七月二十六日、八月一日、九月八日、九月十一日付の四回に分かれて宮原電車区大阪派出所人活センターへの担務を指定されまして、人活センターに入れられたわけでありまして、この大家さんのことについては九月四日付の朝日新聞に載つていたが、人活センター発令で最後の乗務となつた「雷鳥」、教習所で運転席からホームへおり立つ大家さんを妻と孫娘の二人が拍手で迎えた、こういうことも報道されておるわけでありまして、この実際上配転された、収容されたこれらの人々は、いずれもベテランの電車運転士であつたわけですね。そして、いずれも国鉄の組合員であり、組合役員経験者などの活動家でありました。毎日電車の運転をしていた人々が、ハンドルを取り上げられて人活センターへ入れられて、ほとんど何の仕事も与えられないわけですね。大家さんらが、人材の効率的活用といふのが何の仕事もないというのはどういふことかと追及をいたしますと、当局の担当者は、古い時刻表を机の上に置いて、これでも研究しておいでください、そういう状況なんですね。これが果たして人材の効果的運用ということになるのだろうか、これはほど遠い状況であることは明白であります。

それから、東淀川駅の交通安全指導係の上原一孝さんほか八名も、八月六日、七日、九月一日付でそれぞれ吹田信号場の人活センターに担務を命じられ、そこに配置をされております。この人々は本来の職務とは全く関係のない草刈り、草刈り、庭木の整備などの業務をさせられてきたわけですが、そのために、後で触れますように、

この人たちが守っていた怖い踏切と呼ばれる長大踏切の安全性が著しく脅かされる状況が生まれていくわけであります。

国鉄当局は、この人材活用センターの設置目的について、職々二一一号の通達で数項目出しておられます。「人材活用センター」に配置された要員については、「いやしくもブラ日勤との指摘を受けることのないよう教育も含め有効な活用方を図ることとする。」その他ありますが、「なお、今回、業務運営の必要から上述のような措置をとる訳であり、余剰人員の特定化を目的とするものではない。」というふうに言っておられるわけであります。しかし、実際の状況は、先ほど言いましたように余剰人員の有効活用にはほど遠いものであります。

それから、実際の作業内容を現場でもよく聞きましたけれども、いろいろな類型がありますが、一つは、先ほどのようにほとんど仕事を与えられていないというのがあります。それからもう一つは、全く本来の職務と関係のない、草むしりその他をやらされているというのがあります。それから第三は、今までの仕事と全く同じ仕事を人活センターの判断のもとでやっている、こういうものもあります。これは特に保線区関係に多いようですね。

例えば、東京の保線区関係の人活センターでは、線路の保守、修理、管理など、ほとんど全員が以前と同じ仕事をしているわけです。電気関係も大体同じであります。九州の門司地域の保線区関係でも、七月十八日から七月二十四日ごろにかけてつくられた人活センター、これは二つあります。

○細田委員長 御静粛に願います。

○村上(弘)委員 若松人活センターが三十八人、直方保線区小竹人活センターが二十四人。さらに、十月一日に当局が新しく保線区の合理化としてスタートをさせた二カ所の人活センター、折尾人活センターに二十一人、若松人活センターに二十二人。これは、そこに入られている労働者は

保線の仕事として同じ仕事をやっているのですね。なぜ人活センターに入れられたのかということとがこれまた疑問に思われるような、理解に苦しむような状況もあるわけですね。しかし、にもかかわらず非常に忙しんでいることは、人活センターに入れられる最大の理由、最大の根拠は、その人がどの労働組合に所属しているか、ここに一番の大きな特色があるということが、いろいろ調査をすればするほど明らかになってくるわけであります。

そこで、人活センターに担務指定をする場合の選定基準については勤務成績などを総合的に判断して決めるということが言われるわけでありますが、しかし、一昨日東中議員が紹介をした職員管理台帳の二十項目による選定でも明らかにしたように、結局、組合所属と組合活動が中心の選定基準になっているわけですね。人活センター収容の選定基準も事実上これが中心になっておるわけであります。

そこで、今人活センターに収容されている人たちの労働組合別の内訳、所属別の内訳がわかっておればお答えをいただきたいと思っております。

○釜田説明員 先ほど申し上げました人材活用センターへ配置されておる人員一万七千七百二十人のうち、組合別にパーセンテージで申し上げますと、国労が七九％、動労が九％、鉄労が六％、全動労が二％、その他四％でございます。

○村上(弘)委員 明らかに、組合の構成数とその収容されている人との比率を見れば、もう圧倒的に国労、こういうことになるわけですね。

国労大阪地本の数字も私調べてみました。九月二十五日現在の大阪地本関係で人活センターに入れられている人は九百七十五名で、そのうち国労が七百八十八名、八〇・八％。それから鉄労が百三十四名、一三・七％。それから全動労が二三名で二・四％。それから全鉄労が十二名で一・二％。動労が七名で〇・七％。こういうことになっています。

○細田委員長 御静粛に願います。

○村上(弘)委員 大阪の場合、鉄労が百三十四名と割と多いのですが、これは直営売店、それから動労の七名はパソコン教育というふうに、実際にそれまでやっていた仕事の延長でついでにおる、こういう特徴があるわけですね。明白なことは、国労の組合員が人活センター入りをねらい撃ちされておるということであります。

そこで聞きたいのは、この職々二一一号通達、人活の担務は自分の間ということではない、つまり、このことを言われないわけでありますが、結局はこういう状態で、人活に入れられている人たちが事実上特定化された状態が続くのではないか。

○杉浦説明員 通達に明示してありますように、人活センターに配属される人間を余剰人員として特定はいたしておけません。したがって、そうした今後の振り分けその他にこれを使うというようなことは毛頭ございせん。

○村上(弘)委員 総裁の言われるお話を聞いておりますと、非常に白々しい気がするわけでありまして、少なくとも今収容されている人たちは、人活センターがある限り結局続くであろうし、それからほとんどが国労の組合員であるという状態も続くであろうし、それは事実上の特定化でありまして、人の思想、信条によって差別しておるものではありませんか、実態がそういうことになっておることはもう明白であるわけですね。

そこで、もう一つぜひお聞きしたいのは、これはどこでも共通しているわけでありまして、その職場に事実上余剰がなくても、広域配転で北海道や九州から配転されてくる職員のためにところでんのように人活センターに押し出される、こういう仕組みがあるわけでありまして。

今、私ここに持っておりますが、本年九月四日付の隅田川客貨車区長あての要求書があります。これは、隅田川客貨車区長あての要求書が、東京北鉄道管理局隅田川客貨車区長あての文書を出している

ます。その中にこういうことを書いていますね。

「隅田川客貨車区に於ける七月十五日」、これが事前通知日であります。現在の基準定員は、検査係の「余剰人員」が存在せず、長欠者を含めると一名の減員状態である」にもかかわらず、ペーランの検査係三名、これは国労の副分会長、書記長、青年部書記長ですね、こういう人たちが松戸電車区人活センターへ担務がえを行われているわけでありまして。それから、同じ時期に大宮客貨車区より四名の検査係を転動させている。また、退職前提の休職制度の適用によって検査係一名、検査係二名の欠員が生ずるのに、先ほどの三名の担務指定を解除してはいないのです。その上に、当局は九月一日付でまたしても大宮客貨車区より検査係三名を転動発令をしている。要するに、この三名を所属区に復帰させないためによそから配転をさせておるということになるわけですね。この「三名は国鉄の職務制度に於ける規程上の検査係としての本来の業務を所属区に於いて就労させる事を書面で要求するものである。」こう言っているわけですね。

実際上その職場では定員減であっても、わざわざよそから配転をさせて、そしてこの三名はもとの仕事につかせないということが続いているわけですが、これは非常に非合理的なやり方ではありませんか。

○杉浦説明員 広域異動に参加いたしました諸君は、故郷を離れて、熱意ある、また成績の非常に優秀な人たちであります。これは本務に従事をさせるということにいたしております。

人活センターの配属の問題は、職員の意欲なり適性なり勤務成績を所属長がその権限と責任において判断をし、適材適所に配置をいたしておるものでございまして。

○村上(弘)委員 いかにも適材適所でないかということはおおいにわかってまいりますが、今言っておられるようなことで、隅田川客貨車区の実情を説明したことにはならないと思います。実際にその職場に余剰があってもなくても、ある特定

の人を追出すというやり方がその基本にあるということは極めて明白だと思えます。

そこで、今人材活用センターに入れている労働者が文字どおり大義なき迫害に遭っているわけであり、このような職場の事情や実態からかけ離れた要員運用というものが、国鉄本社から、つまり上から押しつけられるために、職場や現場に近い管理者がいろんな矛盾や困難に直面をしているわけであり、

ちよつとここで資料を配りたいわけですが。

○細田委員長 はい、どうぞ。

○村上(弘)委員 ちよつと委員長、配っている間に、審議が聞えないようなことについては制止してください。国会は言論の場ですから、賛成であろうと反対であろうと、言っていることが聞えないければ審議にならないです。これはとめてください。

○細田委員長 はい、注意しますから続けてください。村上君、もう資料は配られましたか。

○村上(弘)委員 今お配りしております資料は、東京西局施設部総務課長の各長あての文書であります。ここに書いてあることの要点は、一つは、「上部機関は当初予定を繰り上げて七月末には設置を完了するよう強く指導している」、これは人活センターを早くつくれというあれです。第二は、「希望退職・公的部門への転出等流動的な面があるほか、いわゆる勤務成績4及び5が全てスピニングの対象となった場合においては施設関係トータルとして逆に欠員を生じることとなり人活センターへの担務指定数の確定は極めて困難となつてしまふ」、第三に、これは先日、東中議員が指摘した問題ですが、「とりわけ職員管理調書の総合評価において現場長と人事課との差が大きいく人事課の評価(本社登録簿)によることは施設関係にとつて極めて苦しい実態にある。」こういうことが訴えられておるのです。そこで、各長がいろいろ工夫してほしいということが述べられておるわけであり、

こういうことのはかにも、職場の実情に合わない上からの押しつけ、人材活用センターへの無理やりな担務指定という事実上の労働条件の変更、これは国交を避けるために担務指定などというすり抜けのようなやり方をとっておるわけであり、すけれども、そういうやり方をとらざるやうなことに、ここには朝日新聞九月三日付でこういうものがあります。『国鉄・旭川鉄道管理局 大量転出させすぎて列車運行支障の恐れ』『カムバックノ運転士』『異動延期しても足りず民間から呼び戻す』、こういう記事ですが、こういうことが報道をされておるわけです。

○細田委員長 御静粛に願います。

○村上(弘)委員 こういうように、国鉄の分割・民営化の強行、そのための人減らし、そのためのゆがんだ振り分け作業の押しつけが管理者の内部にもさまざまな困難や苦悩を生み出している、こういうことがこの文書には端的にあらわれておると思うわけですが、総裁はこういう事実について知っておりますか。

○杉浦説明員 ただいまの資料はちよつと私、見えておりません。よく中身を拝見させていただきたいと思ひます。

○村上(弘)委員 現場のことはさっぱり伝わってないというのが実情だろうと思ひます。要するに、現場では上から押しつけられた実情に合わないいろいろな指示や指令のためにさまざまな困難や苦痛の状況に置かれておるということですね。この委員会では既に同僚議員が質問の中で触れましたけれども、職場管理者有志の会というものが紹介されておりました。私もその東京運転職場を一部紹介したいと思ひます。これは九月八日付で「東京運転職場管理者有志」ですね。こういうことが中にあります。

特に職員の査定にかかわるものについては、本人の勤務態度、能力、適性など、厳格公正に処理するよう務めています。しかしながら、我々現場管理者が職員に日々

接し、公正に判断し局へ上申したものが、最近差し戻しになる場合が次第に多くなり、職員管理とは何か考え込んでしまふ毎日です。

例えば、職員管理調書で前から管理者に反抗的で技量も不十分な職員がおり評価を5で上申したところ、局から「この男は3にしておけ」と指示がおりました。彼は勤務の役員をやっています。

また、こういうことも書いていますね。

八月末になり局から国労組織を切り崩せとの具体的指示がありました。マル生での苦い経験もあり、これだけではないだろうと思つていたことが現実の指示となつてきました。私共は、実際に国鉄改革を推進する国鉄幹部の姿勢や考え方が間違つていたのでは、国民負担を含む大きな代償を払って行われる改革が台無しとなり将来に大きな禍根を残すことを大変心配しています。

現場からみると、本社局が次から次に打出す施策は、我々管理者より早く勤務の役員が知つており、しかも施策の意図するところは、当局の大義名分は立てながらも、実際は組合所属により有利不利が決まるという誠に巧妙で不条理きわまりないものです。

数多くの実質的な不当労働行為、一方的な人事政策、国鉄幹部と勤務松崎委員長が結託して進めている国盛り物語のような労働政策は、真の国鉄改革を最終的に破局に導くものではないかと思ひます。

その他いろいろ述べておりますけれども、こういう声については総裁は一度も聞いたことはありませんか。

○杉浦説明員 今お読みになられました書面も私見たことがございますが、だれがつくつたのかよくわかつてはおりません。いろんな意見あるいは怪文書が大変出回つておるようでございますが、私もその中から正しい意見をくみ出し、今後参考にしていきたいと思います。

○村上(弘)委員 どの点が正しいと思ひられますか。

か。

○杉浦説明員 現在なお実情をよく認識し、今後のあるべき姿をよく理解をせなければならぬというところでございます。

○村上(弘)委員 実際上巧妙なやり方で労働組合の所属、とりわけ国労に所属している者を差別、選別、振り分けていつておるといことが現場の声として、真実の悩みの声として挙げられておるんですね。さきの文書もそうであり、運輸大臣、今いろいろ私が指摘しましたようなことは全く根も葉もないことだと思ひますか。

○橋本国務大臣 私のところにもたくさんのお手紙をいただいております。そして、私は一応すべてに目を通しております。そして、その中には今委員が御指摘になりましたような文書も参ります。が、そうした文書について私が大変不思議なのは、いずれも差出人のお名前がない、お返事を出しますとあて先不明で返つてくるということになります。逆に、大変私どもにこれからの改革の方向というものの中で自分たちの努力を訴え、絶対にこの国会で改革を仕上げてほしいという投書には、皆住所がきちんと記され、お名前が記されております。

○村上(弘)委員 国鉄の中では国鉄分割・民営化が事実上の最高規範、法律にかわるほどの今や権力的な作用をしておりますから、職場で批判的な意見を出すということがいかに命がけのことであるかということは少しはおわかりだろうと思ひます。名前を出したり所を書くということは、もうほうり出されるということを覚悟しなくちゃならぬでしょう。そういうことをよく理解して判断する必要がありますか。

私は、この所属する組合の違いによつて人の扱いを差別するというようなことがあつてはならぬと思ひますが、これに関連して再就職の問題では、我々は分割・民営には反対だし、人減らしも反対ですから、再就職の必要も本来ないわけであり、最近の大阪朝日の報道を見ますと、滋賀県の受け入れ試験のことが報道されております。

す。それを見ますと、滋賀県の例は「全員受験厳
迎なのには」ところが「国鉄内部で事前選考 国
労組合員排除めだつ」こういう見出しで出ておるの
ですね。滋賀県の稲葉稔知事は十月二日の県議
会で、希望者は全員受験してもらいたい、こうい
う趣旨の発言をしておりますね。しかし實際に
は、最終応募者二百八十人を内部選考で百七十七
人に絞って受験させることに結果としてなってお
るわけです。それで、国労と勤労の組合員各十一
人が応募した米原機関区では、内部選考に残った
のは国労が三人に対し勤労は十人、まあ米原駅そ
の他ずっと出ていますけれども。

自治大臣おいでいただいておりますけれども、そういう自治省のもとにあります各地方自治体での公務員採用の基準というものはどういふもののか、労働組合の所属によって受験資格に差をつけるのか、お聞きしておきたいと思ひます。

○葉梨国務大臣　地方公共団体が国鉄職員を採用するに当たりましては、国鉄の推薦者の中から選考することとしていただいております。選考に当たりましては、優秀な職員を採用するため、地方公共団体が採用を予定しております職種に、地方公共団体の能力、適性を判断した上で適正に行われているところがございます。そして、その当該職員がどの組合に属しているかということは選考の際の基準にはなっておりません、しておりませんことをはっきり申し上げておきます。

○村上弘委員　まあ当然のことだろうと思います。職員の採用に当たって受験資格に、組合の所属によつて資格があるかないか、そんなことはありませんと言うのは当然のことだと思います。

これは自治体関係そのものではありませんけれども、大阪の天王寺管理局の管轄のもとに鳳駅という駅があります。そこでは個人面接その他いろんな形で振り分けがやられておるわけであります。が、ここの九月の十日に鳳駅の駅長が、その中で横井さんという職員に対してこう言っているんですね。三重県知事は国労の者は三重県職に採用しないと云っているぞ、こういうことを言っている

んですね。それから、同じく鳳駅の中助役が、三重県の知事は意識改革をしていない者は採用しないと言っているぞ、こういうことを言っているんですよ。三重県知事が果たしてそういうことを言ったかどうかということがありますが、これは言ったかもしれないし、言っていないかもしれません。仮に言ったとしても、国鉄の管理職の人、駅長や助役が、こういうことを言っているぞと言いうこと自体について、それは適切な対応であると考えるかどうかが、総裁、どうですか。

○杉浦説明員 事実の調査をいたしました、そのような事実はございません。

○村上(弘)委員　ちよつとよくわからなかったのですが。

○杉浦説明員　今おっしゃいましたような事実について調査いたしました、そんな事実はないですね。

○村上弘委員 それはそういう事実がありましたなどとは言わぬでしょう。ですから、私どもは天王寺管理局局長とも実際にこの問題について……

○細田委員長 御静粛に願います。御静粛に願います。

○村上(弘)委員 そのときに管理局長はそういうふうに通ったとまではもちろん言うまいせん。しかし、三重県やいろんな自治体の人たちが集まってくれているところ、いろいろ説明をしないと、そういうようなことを言う雰囲気があるということ

とを言いましたね。そのことについてあなたはどうするんだと言ったら、そのことに対してきつぱりした態度は言わないのです。ですから、そういうところにも、今私が幾つか挙げましたこういう

のは決して部分的な問題じゃないんだということ、こういうところまで組合の所属による振り分けがされておるんだということを指摘しておきたいと思います。

そこで、時間がなくなってきましたけれども、人材活用センターと安全のかかわり、このことについてお尋ねをしてみたいと思います。

これは、組合の所属によってどんどん振り分け

がされていっておることを通じて、ベテランの労働者が人材活用センターに入れられていく、そこへ広域配転でふなれな人たちが入ってくる、こういうことで今や国鉄の安全輸送が大変脅かされておるわけです。——自治大臣、もう結構ですから。

御承知のように、国鉄は全国で二千五百八十二名の第一次広域配転を行っております。大阪鉄道管理局管内では、三百七十三名の動労組合員が主に九州などから大阪に配転されている。すると、その分だけ大阪は余剰人員ということになって、人活センターに押し出されていくわけです。

○細田委員長 御静粛に願います。

○村上弘委員 そこで、宮原電車区大阪派出所の場合は、五十九名の勤務の組合員が広域配転で配置させられた。そして、この広域配転者のうち十数人は九州では単線の電車の運転をしておつた

人たちあるいは電気機関士の経験だけの人たちで、これが過密ダイヤの大阪の仕事につくわけで、電車の運転士であった人の場合にはわずかに二、三日の講習と一カ月の線路見習いをやっただけで、また電気機関士経験者はわずかに一カ月の学

園教育と二カ月そこそこの見習いをやるだけで大阪の複線や複々線の乗務につくわけです。自分の運転している電車と同じ方向に走る後続電車に追い抜かれてびびくりする、こういう事例もあるのですね。あるいは、何本もある複線の信号機で信

これは八月二十八日のことですが、ベテ

十五キロメートルルアワー以下でブレーキを扱ったが効かないために、追加ブレーキと言ったところが、ブレーキ位置は抜き取り位置になって制動が効かずに三十メートルほど行き過ぎた。こういう小さいミスではありますけれども、そういうのが頻発しておるわけであります。

それからもう一つは、私が実際に行つて見たのですが、新大阪の駅の近くに東淀川という駅があります、その駅の近くに北宮原という五十メートルの長い踏切があるわけです。この踏切は線路が八本あります、遮断機が、もちろん両方の入り口にありますが、真ん中にもう一つあるのです

ね。ですから、よくないでない自動車が来ると、入り口の遮断機がいていますと、その向こうがおりておつても入ってしまうわけですね。それで非常に危険な事態が生まれるわけです。ですからこれは非常に怖い踏切だということになっておる

わけて、かつて人身事故も何回か起こっています。東海道本線の普通、快速、新快速、急行、特急、普通貨物、高速貨物など、実に八種類の列車が方向やスピードを違えて入れかわり立ちかわり通過するわけです。一日当たりの通過本数は合計

ふなれな広域配転の労働者がついてからは、八月にはこの非常停止措置が五件にはね上がったおるわけです。

記録を見ますと、八月八日午後二時十分、北宮原踏切に車が進入、中間でとりこになる、特発扱いで車をバックさせる。八月十日午後一時八分には、女性運転の車が進入し、貨物列車接近、前方の遮断機が閉まる、バックするにも後方に東海道本線があるので閉まってとりこになる。これは……

○細田委員長 村上君、時間が参りました。

○村上(弘)委員 こういう非常に神経をすり減らす仕事に広域配転の人がついて、その人自身がどう言っているかという、神経を使うし、体が参って入院してしまいました、むちゃくちゃです、早く他の仕事に変えてほしい、こう言っているのですね。

人活センターがいろいろな矛盾を生み、今や安全にまでかわつてきておるといふ状態で、これは新幹線の十一月ダイヤ改正でもそういう事態がこれからやつてまいります。

○細田委員長 村上君、時間が参りました。

○村上(弘)委員 全国でそういう事態が生まれるわけですが、そういう問題について、安全第一の国鉄の問題ですから、非常に危険なこういう事態が今や生まれつつあるということを考えて、人材活用センターは廃止すべきじゃないか、それぞれのベテランは本務に戻すべきじゃないか。

○細田委員長 村上君、時間でございます。

○村上(弘)委員 分割・民営化はやめるべきだといふことを指摘したいと思いますが、総裁と大臣の最後の答弁をお聞きしたいと思います。

○杉浦副委員長 安全には万全の対策を講じ、しっかり責任を持ってやっております。

○橋本国務大臣 御意見は拝聴いたしました。

○細田委員長 これにて村上君の質疑は終了いたしました。

明二十四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。

午後五時十八分散会

日本国有鉄道改革に関する特別委員会公聴会議録第一号中正誤

ベ 段 行 誤 正

二 一 四 お気毒 お気の毒
三 末 三 ちゃつと ちゃつと

同 第二号中正誤

ベ 段 行 誤 正
六 二 末 六 モラル モラル

昭和六十一年十一月一日印刷

昭和六十一年十一月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D