

第百七回 参議院日本国有鉄道改革に関する特別委員会会議録第九号

昭和六十一年十一月二十七日(木曜日)
午前九時三十分開会

委員の異動

十二月二十六日

辞任

補欠選任

梶原 敬義君

田淵 勲二君

渡辺 四郎君

久保 亘君

小笠原貞子君

市川 正一君

野末 陳平君

秋山 肇君

十二月二十七日

辞任

補欠選任

久保 亘君

渡辺 四郎君

秋山 肇君

野末 陳平君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

山内 一郎君

伊江 朝雄君

浦田 勝君

江島 淳君

亀長 友義君

赤桐 操君

安恒 良一君

矢原 秀男君

委員

大島 友治君

梶原 清君

木村 睦男君

倉田 寛之君

坂元 親男君

下条進一郎君

田代由紀男君

高平 公友君

野沢 太三君

真鍋 賢二君

委員以外の議員
発議者
内閣総理大臣
大蔵大臣
農林水産大臣
運輸大臣
建設大臣
自治大臣
国務大臣
(環境庁長官)
(国土庁長官)

中曾根康弘君
宮澤 喜一君
加藤 六月君
橋本龍太郎君
平井 卓志君
天野 光晴君
葉梨 信行君
稲村 利幸君
綿貫 民輔君

政府委員
内閣審議官
中島 眞一君

内閣法制局第四部長 大出 峻郎君
日本国有鉄道再建監理委員会事務局長 吉田 耕三君
環境庁大気保全局長 長谷川 慧重君
国土庁土地局長 田村 嘉朗君
大蔵大臣官房審議官 大山 綱明君
大蔵省主計局次長 角谷 正彦君
大蔵省主計局次長 榎沢 恭助君
大蔵省理財局次長 安原 正君
大蔵省理財局次長 入江 敏行君
厚生大臣官房審議官 佐々木喜之君
兼内閣審議官 吉國 隆君
農林水産大臣官房総務課審議官 柿澤 弘治君
運輸政務次官 服部 経治君
運輸大臣官房審議官 井山 嗣夫君
運輸大臣官房審議官 林 淳司君
運輸大臣官房審議官 丹羽 晟君
有鉄道再建総括審議官 棚橋 泰君
運輸省運輸政策局長 堀田 澄夫君
運輸省国際運輸・観光局長 熊代 健君
運輸省地域交通局長 内田 英治君
気象庁長官 岡部 晃三君
労働大臣官房長 佐藤 仁彦君
労働大臣官房審議官 小粥 義朗君
労働省労政局長

労働省労働基準局長 平賀 俊行君
労働省職業安定局長 白井晋太郎君
建設大臣官房総務課審議官 渡辺 尚君
自治大臣官房審議官 森 繁一君
自治省行政局公務員部長 柳 克樹君
自治省税務局長 津田 正君
事務局側
常任委員会専門員 高池 忠和君
説明員
日本国有鉄道總裁 杉浦 喬也君
日本国有鉄道常務理事 須田 寛君
日本国有鉄道常務理事 山之内秀二郎君
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
本日の会議に付した案件
○日本国有鉄道改革法案(内閣提出、衆議院送付)
○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、衆議院送付)
○新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出、衆議院送付)
○日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出、衆議院送付)
○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、衆議院送付)
○鉄道事業法案(衆議院送付)
○日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出、衆議院送付)

○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、衆議院送付）

○日本鉄道株式会社法（村沢牧君外五名発議）

○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（村沢牧君外五名発議）

○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（村沢牧君外五名発議）

○委員（山内一郎君） これより日本国有鉄道改革に関する特別委員会を開会いたします。

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、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日本鉄道株式会社法、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。

これより質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○安恒良一君 私は、きょうは一つは資産の承継、それから清算事業団における長期債務の処理の問題並びにこれと非常に関連のある土地問題を質問したいと思いますが、まず最初に同僚の久保議員から資産承継問題について関連質問をいたしますので、その発言をお許し願いたいと思います。

○委員（山内一郎君） 関連質問を許します。久保君。

○久保君 最初に、運輸大臣にお尋ねいたしますが、国鉄が保有しております関連会社への出資株式等の資産の承継について、運輸大臣の基本的なお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣（橋本龍太郎君） 基本的に私も考えております点の一点であります。事業範囲が一定のエリアの中に限定をされております関連事業あるいは特定の分野、例えば貨物の分野でありますとか通信あるいはシステムといった分野に関連をするものでありますとか、これらは基本的にそれぞれの分割された企業に承継をしていくことになるかと思っております。また、複数の旅客会社等にもまたがる関連会社の場合、その出資株式の引き継ぎ方につきましては、現在国鉄及び関連会社の間において検討中であると聞いております。そんな状況にあることをとりあえず御報告を申し上げます。

○久保君 とりわけ、分割された場合、複数の会社にかかわってまいります関連会社の出資株式等についてはいろいろと報道等もなされておりますけれども、一体今国鉄が保有いたしております関連会社への出資株式等の資産は時価でどれぐらいになっているのか。

それから特に鉄道会社と密接に営業上のかかわりを持ちます旅行会社に対する出資株式の保有率と時価評価はどれぐらいになっているのか、その点についてお答えいただきたいと思います。

○説明員（杉浦喬也君） これは、これから二社ばかり今設立を考えておりますが、それを含めまして出資株式の額面総額が四百十五億円になっております。それを時価評価いたしますと九百五十九億円という数字になります。

それから旅行会社でございますが、交通公社と日本旅行の株でございますが、それらのそれぞれ国鉄の出資比率は、交通公社が全株十六億円に對しまして国鉄が六億出資しておりますので三七・五％の出資比率。それから日本旅行は、十億中五億を国鉄が出資しておりますので五〇％の出資比率というところに相なります。

なおまた、これらの両会社の時価の金額であります。ほかの企業も出資をいたしておりますので、そうしたことの関連上これらの時価を公表するということは差し控えたいと思っております。

○久保君 私が証券会社等から参考に意見を聞いておりますところでは、交通公社の株式は額面の大体四十倍程度の評価ができる。日本旅行については十倍ぐらいの評価ができるのではないかといいことではあります。大体そういうような見当をつけて間違いありませんか。

○説明員（杉浦喬也君） 今申し上げましたように、他の株主との関係等もございまして問題がございまして、先生おっしゃいました数字につきましては、お答えは差し控えていたきたいと思います。

○久保君 運輸大臣、こういう現在の国鉄が保有しております出資株式をもし分割されるという場合には、それぞれの分割された会社が今後公正に資産を分け合せて、そして特に鉄道の営業と深いかかわりを持つ旅行会社等については、それぞれの会社がその会社に応じて旅行会社等に対して出資の権利を保有するということ、その点について十分な配慮を加えて行われるものと理解をしております。

○国務大臣（橋本龍太郎君） これらの株式の引き継ぎ先につきましては、最終的にはこれは改革法による承継実施計画で承継法人に承継させる資産の一部として決定をされることになるわけでありまして、承継実施計画決定までの間に十分検討をさせていただきますと考えております。しかし、その場合にたゞいま委員の御指摘になりましたような点も念頭に置いて検討をしてみたいと思っております。

○久保君 監理委員会の答申の中にも、「事業範囲が複数の旅客鉄道会社にまたがるものは、各旅客鉄道会社の業務との関連度を考慮し、国鉄、出資関連会社等の関係者と協議して、政府においてその引継ぎ方を検討の上決定する」ということで、最終的には運輸省が承継についての考え方を決められるものと、こういうふうに答申からは理解せざるを得ないのでありますけれども、この「国鉄、出資関連会社等の関係者と協議」というのは、既に行われておるのかどうか、いかが

でしょうか。

○国務大臣（橋本龍太郎君） 先刻申し上げましたように、国鉄と当該関連会社の間においては検討は進められておると承知をいたしておりますが、運輸省としては現在この法律案を御審議いただいておりますなかでもありますし、関係者等との話し合いといった状態には至っておりません。

○久保君 国鉄と出資関連会社等の関係者との協議ということが既に行われていると私も聞いておるのであります。その協議の内容に關して既に先月新聞等で報道をされておりました。交通公社に關しては東日本に三七・五％のうち三三・五％を保有させる、特に三島・九州、四国、北海道に關してはそれぞれ〇・三％の保有にする、それから日本旅行については西日本に五〇％のうち三三・五％を保有させておいて、そしてその残りの分を他の会社に持たせる、こういうようなことが報道されておりますが、両者の協議において国鉄側からそのような考え方が示されたということについては運輸大臣は御承知でしょうか。また、国鉄はどのような考え方を関連会社との間の協議で示しているのかどうかお聞かせいただきたいと思います。

○国務大臣（橋本龍太郎君） 昨日、本委員会におきまして社会党の委員の方から三島という言葉は差別用語であるといっておしかりを受けたので、北海道、九州、四国各旅客鉄道会社と言いかえさせていただきますが、についての今委員が御指摘になりましたような内容については、私はまだ報告は受けておりません。

○説明員（杉浦喬也君） 全国的にまたがる会社でございますので、旅客会社は全国に關係がございまして、それから、それぞれの会社が株を持つべきであるというふうに思いますが、それぞれ検討を続けておるところでございますが、各案がございまして現時点ではまだ集約されておられません。

○久保君 集約されてないということ国鉄がまだ考え方を決めていないということですか。そうすると新聞に報道されているような、それぞ

れ東日本、西日本にそれぞれの会社の三分の一を超え株式を保有させておくという考え方はこれは国鉄の考えではないと、関連会社との協議においてそのようなことを国鉄が示したことはない、こういうことでよろしいでしょうか。

○説明員(杉浦壽也君) いろいろな案がございます、その案の一つとしてそういう案も検討されております。

○久保直君 時間がございませんので最後に総理に伺っておきたいのですが、とりわけ北海道、九州、四国の地域におきましては、構造不況的な第一、第二次産業を数多く抱えておりまして、地域の活性化を図っていくために今後鉄道会社、旅行社等々、特に関連の深い観光事業等にウエイトを置いた施策が強調されているところだと思っております。また、雇用の拡大のためにもこのことが非常に重要となってくるのでございますが、この鉄道会社の旅客営業を補完をし、支えております旅行社との密接な関係を維持していくことが、とりわけこれら北海道、四国、九州の旅客鉄道会社にとっては経営の安定という面から見て非常に重要な要素となってくるのだと思っております。その場合に、株の保有率と営業というのは非常に深く関係を持つものだと思うのであります。そのような考え方を一つの方として示しているというところでございますけれども、新聞に報道され、また国鉄側も一つの考え方として持っているような特定の一つの会社に大部分を保有させるというやり方では、今私が述べてまいりましたような地域の立場、地域の活性化というような問題、特に北海道、四国、九州の場合には営業見通しも非常に暗いのでありまして、そういう中で旅行社との関係において株の保有率で非常に不利なハンディを負わされるというようなことがあるとすれば極めて問題だと思うのでありまして、そういう点について総理としてどのようなお考えをお持ちになりますか。慎重な検討を要する問題だと思うのでありますけれども、総理のお考

えを承っておきたいと思うのであります。

○国務大臣(中曾根康弘君) 本州以外の旅客会社については旅行社等の動向というものは最大関心事の一つである、久保さんのおっしゃる通りであると思えます。特にこれらの地域は割合に不況地域と言われるところでございますから、やはり旅客会社に民活の軸になっていただく必要もありますし、大いにそれを奨励しなければならぬと思っております。そういう意味からいたしまして、観光やリゾート地帯を豊富に持つておられるこれらの地帯の皆様方の要望にこたえて旅行社等が積極的に協力するということは望ましいことであると思えます。またやらないことなぬことであると思えます。そういうことを確保するためにも、株の配分という問題については我々も公正に行われるように、よくその点は運輸省において見届けて、また国鉄ともよく協議してこれらの本州以外の各旅客会社が納得できるような配分率を守るようにさせたいと思えます。

○安恒良一君 私、まず最初に清算事業団における長期債務の処理と国民負担についてこれから質問をしていきたいと思えます。

まず、論議に入る前に、監理委員会と政府の計算では長期債務の額は若干違うようですから、議論の前提として確定値をひとつ述べてみてくださいます。

○政府委員(林洋司君) 長期債務の額でございますが、監理委員会は処理すべき長期債務として三十七兆三千億でございますが、確定額は三十七兆五千億でございます。それから新事業体に負担させるのがそのうち十一兆六千億でございます。確定額でございます。そして最終的に清算事業団において処理するものが二十五兆九千億でございます。そのうち新幹線の保有機構からの収入が二兆八千億、それから用地売却収入が七兆七千億、それから出資株式の売却収入が七千億、それを差し引いた十四兆七千億、これが最終的に国民負担にお願いをしなきゃならない額ということで、これが確定額でございます。

○安恒良一君 確定額ははっきりしました。

そこで、今度は六十二年度予算概算要求における清算事業団の予算措置、それから資金計画について説明をしてください。

○政府委員(林洋司君) 六十二年度の清算事業団の収支でございますが、概算要求ベースでございますけれども、支出全体で二兆八千二百三十億でございます。そのうち償還・利子、これが一兆五千八百八十三億、それから雇用対策費三千七百二十九億、それから年金等の負担金五千九百五十五億、その他がございまして、合計一兆八千二百三十億でございます。

それから収入といたしましては、新幹線保有機構からの収入、これが二千三百三十二億、それから土地売却収入を一億三千億と見込んでおります。それから雑収入等ございまして、合計六千二百六十億、これがいわゆる自主財源でございます。そして、その残額につきましては、現在とりあえず財政投融資で一兆五百億、これをとりあえずの要求にしております。

そのほかに差し引きの不足額一兆円強でございますが、これについては、補助金それから民間借入金、それからさらに財投の上積みというふうなことで対応したいということで、現在補助金等の額については未定、こういう要求をしておるところでございます。

○安恒良一君 今明らかにしたように、一般会計から補助金もしくは民間の借入金で、所要額のうちの穴があいているのが一兆千六百億程度あるわけです。ところがきょうはもう十一月の二十七日ですね、これは来年度の問題ですから穴があいたままではいけないんですが、運輸大臣、大蔵大臣、この穴埋めはどういう方法でどうされますか。補助金を幾らお出しになるつもりですか。それから民間からの借入金をどの程度お借りになつてこの一兆千六百億の穴を埋められますか。両大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今御指摘がありまして、私どもは財政投融資の当面の要求額一兆五百億のほか一兆一千五百十四億円を未定要求としておるわけですが、私どもとしては今後の予算編成過程において財源事情その他の各般の要素を総合的に勘案し、編成全体の中でぎりぎりの努力をいたしたいと考えております。この努力をいたしたいと申し上げる以上にはならないと思っております。これはあくまでも予算編成時、最後まで努力をしなければならぬ目標でありまして、現時点において確定をしたお返事は申し上げ切れません。

○国務大臣(宮澤喜一君) 運輸大臣がお考えをお決めにされましたら、それをままして予算編成過程で御協議をし決定してまいりたいと思っております。

○安恒良一君 総理、運輸大臣、聞いてください。私はそんなことでは困ると思うんですね。百年以上続けた国鉄をいよいよ解体して民営・分割化をするんだと、それをこの国会でぜひ決めてくれと言われている。ところが六十二年度、この中の一つの大きい清算事業団の収支の中で一兆千六百億もまだ穴があいている。穴があいているというのは用途がどうするかというのが決まっていなくて、この法案を成立させるに当たって、この一兆千六百億の中で一般会計から国として補助するものはこれだけなんだと、それから民間から借り入れるものはこれだけなんだと、だからこれは穴があきませんということを国民に言わないと、出発の当初から、そんなものは政府に任しておけ、十二月の二十日過ぎになったら決めるからいいだろうということで、これじゃ野党に対しても私は失礼だと思えますよ、審議する野党に対しても失礼だと思えます。

そして、大蔵大臣は運輸省の考えがまだ決まっていなから決まったらその段階で相談すると言いますが、運輸省の考えが決まっておるでしょう、少なくともこれだけは補助金で欲しい、これだけはひとつ借りたい。それを聞くのはこれからの話だということですが、それも決まっていないうで

は、とてもこの法案をこれからいよいよ大詰めの審議するにますので引つかりからざるを得ませんので、考え方が決まっておるのなら考え方をきちつと云って下さい。その上でどう処理するかということじゃないでしょうか。でないと、こんな大きな穴をあけたまま、それは後からおれたちがやるから信用せよというのはちょっとこれは無理だと思いませんか。そこはどうですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 信用せよなどというお言葉は、これを申し上げたわけではございません。ただ現実には、一方では概算要求の要求枠として与えられております中にまだいわずき間として未定要求部分に充当できる金額は千六百五十億円であります。一方で、現在六十二年を考慮してみます場合に、棚上げ債務に係る一年分の利子三千四百五十七億円の金額が今度は国債費に移るわけでありまして、ここから支出されますから、本年度の補助金ベースからこれは削減のできる金額であります。そしてまた、さらに旅客会社助成及び特定地方交通線交付金等を除きました残額というものが、本年度ベースからいきますと千六百五十億円が出てまいりまして、これが清算事業団の未定要求に係る概算要求限度額でございます。

ですから、先般同じ数字をぎりぎりお答えをすればこういうことと申しますと申し上げたわけでありまして、しかし私としては、今後の予算編成の過程においてこの千六百五十億円というものがさらに増額が可能であるかどうかということについてあらゆる面からぎりぎりの努力をさせていただきます。同時に、今後の長期債務等の処理あるいは清算事業団の運営に支障のないように努めていきますために、この千六百五十億円という概算要求の限度額、未定部分の数字そのままでなしにもう一頑張りさせていただきます。これは率直な気持ちまでを含めてお答えをさせていただきます。

○安恒良一君 余りそのところ、頑張りうという気持ちばかりですが、私は金額的に納得できませんが、これで時間をとつたらもうつたないです。今度国鉄を民営・分割するためには、物すごい長期累積債務がたまつたんだ、赤字だ、このままいくとますます国民に負担をかけるから分割し民営化しなさいな、こういふことになつていくわけですね。出発の当初においてそのことがまだ明らかになりませんので、少し私が私なりに計算をしてみました。清算事業団の収支についてこれから質問をしたいと思います。お手元に全部資料がいていてると思います。これはぜひひとつ見ていただきたいのであります。

まず、今六十二年の政府の概算要求同様に、六十二年度二兆八千二百三十億円の必要経費に対して政府の補助金はまだ未定だつたんです。そこで仮に五千億というふうに置きまして、これはなぜかという今までの実績をいろいろ見まして五千億入れたとしまして、それから用地の売却を、政府原案では三千億ですが、これは七兆七千億を十年間で売つてしまふということ、七千七百億を毎年売つたというふうにして、極めて甘い収入予定です。それでも、この表を見ていただきますとわかりますように、全収入は一兆五千九百九十億にしかありません。したがってその差が、まず一年目にここに書いてありますように一兆二千三百二十億、まず一年目にも発生するわけでありまして、ですから、これは借金でこういうことをやっていますと借りかえていくことになりまして、これは借金が増えることになるわけでありまして、いまひとつこの説明を観点を変えて説明いたしますと、清算事業団は二十五兆九千億の債務を負担するわけですね。これが私の計算でどんどん減つていくのかというふうに見ますと、横の表の債務残高のところのf項とg項のところを見てくださいます。これで見ますと、二十五兆九千億は毎年年収で減ります。これはfの項で減ります。しかし残高が残りますから、それには金利が毎年これかかります。ですから、年度末にまたこれがふえる。これは日の欄になります。その繰り返して十年後

に、総理、大臣、これを見て下さい。債務残高が減つていきますか。全然これは減らないんです。それはなぜかという、政府が五千億ずつ負担をする、一般会計から負担をする、補助金をです。その仮定計算であつても毎年一兆円から一兆五千億の赤字が出て、それに対する、借金に対するまた利子がかさんでまいりますから、このようにこれは雪だるま式になるわけでありまして、これは私がつくつたのではなくて、a、b、c、d、この項は全部政府の資料をそのまま引用いたしました。私の方で新幹線保有機構からだけだけ入つてくる、用地売却でどれだけの金が入る、株が、後からこれは詰めますが、大臣のおっしゃるとおり売つたあとで仮定してこういうふうな収支を全部出してみましたら、このようになるわけでありまして、でありますから、私がこのところ、入口でこのことを非常に強調しているのは、今おっしゃつたように千六百五十億円のすき間、これからのシーリングの中では千六百五十億のすき間しかない、それから特定地方交通線の交付を含めて五千億程度の用立ても大変難しいのではないかと、こういうふうな状況です。大臣はこれから努力することと申される。しかし用地売却は、私がこういうことを入れています、五十六年度以降、大体千六百億毎年売つていきます。ですから三千億売るのが精いっぱいじゃないかというふうな専門家は言っています。それを私はわざと七千七百億というところで計算したんですが、それでも借金は減らないのであります。

こういうことを清算事業団は続けていきますと、後からだんだんお話をいたしますが、総理、第二の国鉄になりますよ、第二の国鉄に。この調子でやりますと、これは第二の国鉄になると思うのであります。ですから、この表を見られて、運輸大臣、大蔵大臣、総理、どのようにお考えになりますか。お考えを聞かせてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今まさに拝見をさせていただきます。私なりに感じましたのは、初年度用地売却、従来の手法から見まして三千億と

考えておりますものを七千七百億置かれる。しかし七千七百億、大変無理だと思ふますよと、確かに私は初年度の場合、なかなか難しいと思ふますけれども、これから清算事業団というものの事業を考えていきます場合に、従来の国鉄の用地売却の実績とこれからの清算事業団の売却の方向というものは、おのずから相当な開きが出てくるであろうと思ふます。そして、従来の国鉄は、鉄道輸送業務という本来業務のいわば傍ら、土地の処分を行つておつたわけでありまして、清算事業団は職員の方々の再就職のお世話をしていくと同時に、これが三年間で終了をいたしました場合に、相当期間、今度は資産処分を専念する時間帯というものが出てまいります。そういう中で付加価値を高めて、できるだけ早期の売却を計画したりしてまいります。この用地売却あたりの数字というものはある程度一定の時期に集約して前倒ししていくのではないだろうかというふうな感じもいたします。

また、この株式売却等につきましても、委員、六十五年以降一千億ずつの均等の売却益を計上しておられるわけでありまして、どの辺から売れるのか、またその場合の売り方等についてもいろいろの変化があるかと考えておられて、今、委員の試算の数字そのものは私は恐らく正確なものであらうと思ふますけれども、この前提条件については相当な変動があり得るのではなからうか。今、とつさに拝見をしての感じでありまして、率直な感想を申し上げます。

○国務大臣(宮澤喜一君) 今拝見しましたので、感想を述べると言われました。ちょっとそれは急には申し上げられませんが、さしずめ感じますことを率直に申し上げます。閣議決定におきましても用地の売却等についてひとつ大いに努力をしようということでございます。この七千七百億を均等にこれ売却というふうな仮計算をしておられますけれども、これがずっと前の方、最初の何年かにまわっていきまふと、この計算はそれだけで非常に違ってくるだらうと思ふます。

○安恒良一君 それじゃお互いに、私も当てはばすでこの数字を当てているわけじゃないんですよ。現在、千六百億しか売ってないんですよ。それで、私は私なりに国鉄のあの七兆七千億を十年間で処分するということについて、いろんなこと、ただ売り出せばあしたからすぐばつと売れるわけじゃないんですからね。所要の手続なりいろんなこと、整地なりいろんなことを、後から土地で開きますが、要りますからね。そうすると、専門家に言わせると三千三百億程度かな、三千億程度かな、こう言っているんですよ。それを私はあえてもうその倍の七千七百億を一年目から売るというこれは組み立てにしてみたいんですよ。そうしたら、あなたたちは、いや、そんなことはないよと、十年間で売らぬで、ばあつと前でもって売りたいじゃないかと。売りたいじゃないかと。いうことと売れるということとは別なんですからね。それからそれだけの時間、手続、いろんなことが要るわけですから。

私が今ここで強調していることは、いわゆる第二の赤字会社をつくってはいけないという意味から言っている。それから株を三年ごろから一千億とやうとえらい不満そうに言われますけれども、株というのはもうけが出てこぬと買手がいないですよ。私から言わせると、本当を言うととつと後ですよ。それから、はつきり言いますけれども、赤字が出たら買いませんよ。九州とか北海道とか四国なんというところは赤字が出たらお買いになることありませんね。まあ大臣がお一人でお買いになれば別ですが、とてもお買いにならないと思うんですね。そういうことになる。そうすると、この株の年一千億円ずつ売れるという仮定も僕は甘目にこれは見ているんですよ、甘目に。甘みに見ても、十年たっても全然借金は一つも減っていないじゃないか、むしろふえるんじゃないですかということを言っているんですね。ですから、何か大蔵大臣なんか気安う土地を前に売りやこの表が変わってくるか言われますけれども、この数字は私がつくった数字じゃなくて、政府が清算事

業団の六十二年度収支の表を出されていますから、その表に基づいてこれは作業をしておりますから、架空の数字でない。

ただ、私の仮定で置いたところは、土地を十年間で七兆七千億お売りになるというから、これを均等にしたらだくと、それから株の売却は七千億お売りになるというから、これも甘く見て三年、四年目ごろから売れるかなということとこれをこうしてあるわけでありまして、あとの数字は全部政府の数字。補助金のところだけはこれから論争していきますが、今までの実績の中で一番近年で新しいのが六十一年度ですね。これをすべて入れると約五千億程度になりますから、利子負担分を入れてですよ。そういうことにこれしてある。

そこで、こんなことで論争してもしょうがありませんから、運輸大臣、あなたは営業収益が一定と確実にならうと、株は本当にいつごろから売れるとお考えになられているんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、まずとにかく経営が安定した企業であることを国民が御理解いただくまでは売れるとは思っておられないということと過去も申し上げております。そしてまた、そういう状態に早く到達したいものだという希望も申し上げてきました。少なくとも二年や三年は売却ができる状態にならないであらうということも申し上げた記憶がございます。また、仮にこの株の売却ができる状況になりましたときに一体どういう売却方式をとるかというたびの御質問にも、これは私どもとすれば現在N.T.T.の株式の処分の方向というものが大変いい参考になると考えておりますということも申し上げてきておりまして、いつごろからどの程度の価格で売り出せるかというようなことを今到底申し上げられる状況にはございません。

○安恒良一君 いや、どの程度の価格ということじゃなくて、政府はこの収支の中で株の売却によって七千億ということはどう出しているわけですか、株の売却によって七千億。これは今、向こうが答えたとおりですから。ですから、幾らの価格で売ることができるかということも聞いています。聞いているわけじゃないんですよ。大体私は甘目に見て六十五年度からというふうにして見たんですが、橋本さんとしては株はいつごろから大体売れるというふうにお思いですかと聞いているんですよ。年度を聞いています。

○国務大臣(橋本龍太郎君) ですから、これも先般来御答弁を申し続けておりますように、今はいつから売り出せるということをお断する状態にございませぬ。

○安恒良一君 それでは少し観点を変えてまして、清算事業団の要債還額、この利払い額をひとつ二十年間明らかにしてください。

○政府委員(林洋司君) 清算事業団の先ほど申し上げました債務額でございますが、一体何年でこれを完全に処理をするかということにつきましては、実は最終的な要債還額というものが現在まだ見通しが得られておりません。したがって、現在そういう状況の中で、何年で毎年どういう状況を設定してこれを完済するかということについての実施は具体的な計画をまだつくっていないわけでございます。

ただ、現在、私どもが先ほど御説明しましたような形で額を仮に置きまして、したがって十四兆七千億というものが最終的に処理を要する額だと仮に置きますと、やはり毎年一兆円程度の政府の助成というものを入れてやると三十年ぐらいで完済するというふうな形になるかというふうに思っております。

○安恒良一君 政府から入れているしものですか、私がまだ質問しないうちに欲しい金額を言われているんですが、私はこういう計算をしてみました。

二十年ということでもちょっとやってみますと、ピーク時には六十七年度に大体一兆九千五百億のお金が必要。それから六十二年から七十一年度にかけては大体一兆五千億から一兆七千億の元利償還がこの計算では来るわけです。二十年度で私は計算した。それから、あなたが言われたようにいわ

ゆる一般会計からの補助金の繰り入れというのが今のところ幾らここで聞いてもはっきりしないわけですね。六十二年度ですらよう言わない。そこでこれを借金による借りかえで転がしていったらどうなるだろうか、こういうことを実は考えてみたんですよ。そうすると、清算事業団が処理する債務は二十五兆九千億ですから、これ無対策でいきますと三年後には三十兆円を超えますよ。金利をこれずつと計算していくと十年後には五十兆円になりますね。もちろん、保有機構から補助金が入ってくるということで、実際は私の計算から少しは減ると思います。しかし、これ無対策でいまますと、何のことはない、現在の国鉄の姿が全然改善されない、またさらに三十兆円からの借金をつくってしまうことにこれはなってしまうわけです。

そこで、私は用地売却を七兆七千億をどういうふうにするのかというようなことを仮定を置いてやってみたわけです。ですから、もちろん後から質問しますが、土地が七兆七千億じゃなくても安過ぎると、一説では三十兆でも売れると言われているから、その売れるのが売ればそこで穴埋めがかなりできますね。しかし、これも一通りとも全部を一年や二年で売ることとは不可能なんですよ。これは口では言っても実際は不可能なことですから。そうすると、売れる時期がおくれればおくれるほど債務が増大するわけでありまして。

ですから、私はどうしてもここでは、すなわち、着実に債務を減らすためには、補助金として毎年、これはそれも税金から出すから国民負担になりますよ、一般会計から出すということですから税金になっておりますが、私はやはり一兆円台の繰り入れをやらぬ限り、この清算事業団というのは第二の赤字会社になってしまふ。そして、こんなことをあいまいにして後送りすることは国民の負担をまた増すばかりです。だから、まず今十四兆七千億、三十年の元利均等償還は年に一兆一千七百億ですね。ですから、これはそれだけ返していって三十年間の払い込み総額は三十五兆

一千億なんですよ。これはあなたがたおっしゃったように三十年の元利均等償還でやれば、これは実は国民には十四兆七千億という説明になっていく、国民に持つてもらいたいのには十四兆七千億と言いますが、三十年間の元利均等償還でいきますと、年に一兆一千七百億ずつ国民が持つて、三十年たつた後で総体で払い込んだ金額は幾らかというところ三十五兆一千億払い込まなければならぬことになるわけですよ。

そこで、それをあれするためにも、まず一般財政から、あなたもおっしゃったように、一兆円台の繰り入れがないと、それでも私の言った計算の収支は合わないわけですから、大蔵大臣、運輸大臣、そして総理、第二の国鉄をつくらないためにこのところ、この清算事業団の収支のバランスをとるために、少なくとも一般財政から補助金をこれから年に最低一兆円ずつ入れていくと、このことについての考え方を聞かせてください。これは国民にとつて、いわゆる国民負担は単に十四兆七千億だということだけでは正確ではないわけですから、そのところをひとつそれぞれ担当大臣から説明してください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) まず、今委員が御指摘になりました数値、一定の仮定を置いた推計の十四兆七千億という数値、またその前提のもとに、仮に監理委員会の試算を参考にして、三十年で借りかえ等を行いながら長期債務等の処理を完了させるとした場合に、財源補てん額が確かに各年度定額で一兆円ぐらゐになるものという推計はそのとおりであろうと思います。また、これを元利均等で償還をしていくという場合に、仮にその金利を、十四兆七千億と同等の債務について金利が七%程度と仮定をいたしますと、御指摘のとおり一兆一千七百億円余り、正確には何か一兆一千八百四十六億と聞きましたが——と計算をされております。またその累計額が三十五兆一千億円という御指摘も、その限りにおいて数値としては正しい数字であります。

ただそこで、一月二十八日の閣議において決定

がされておりますし、その中で明らかにしておりますように、清算事業団として、自主財源を充ててもなお残る長期債務等については最終的に国で処理するということになるわけでありまして、本格的な処理のために必要な新たな財源措置につきましても、雇用対策あるいは用地売却等の見通しのおおよそつくと考えられる段階で、歳入歳出の全般的見直しとあわせ検討することとなっているというところでございます。

○国務大臣(宮澤喜一君) 安恒委員の言われますことは、早くたくさん金を出せば出すほど累積債務が小さくなる、こういうことを言っておられるわけ、それはもうそれと違ひがございまして、大事なことは、早く資産を処分すればするほどまた債務が小さくなる、そこで、そういうことに努めていただいて、ある程度土地の売却の見通し、あるいは雇用関係等々の見込みがつきましたところ、そのときの国の財政、歳入歳入等も考えまして方針を決めると申しました意味は、閣議決定をしております意味はそういう意味でございまして。

○安恒良一君 運輸大臣、間違えぬようにしておかなきゃいけませんよ。十四兆七千億というのは仮定でも何でもありませんから、おたくの方で答えたことですからね。私が国民負担は幾らですかと聞いたら十四兆七千億でございましておっしゃったんです。それを三十年間の元利で七%の利子でと。私は、七%は高過ぎると思つて、六%も六・五%も出してあります、これは。きょうは配っていませんが、今でもすぐ配れます。というのは、あなたたちも七%と云っておられるから七%に合わせただけですから、六・〇になった場合どうなるかと。それでもこの表は若干違うだけで、変わってきませんでね。

それから、さらに少し論議を深めると、新幹線保有機構から、この表にも入っておりますように、二兆八千億ずつ入ってくるんですが、これ、果たして十年、二十年、三十年、長期に保証でき

るかということをお聞きしたい。

私は逆に難しいだろうと思うのは、まず青函トンネルができて上がるとか、本四架橋ができて上がると、こういうことになると、二十年前と今日では交通事情が非常に変化しております。それから、羽田の今拡張が進んでおります。そうすると、羽田沖の拡張が完成しますのは六十七年ですが、空港のダイヤが大幅な改善になります。それから建設省のダイヤは、依然としてやはり我が国の高速道路の新設、それから拡張工事などいろいろお考えになつていきます。それからこのことはいろいろ議論があるところですが、さらに整備新幹線についても、きょうはそれを細かく議論する気はありませんが、どうもいろいろ皆さんの言うことを聞いていると、法案が通つてこの予算が決まるころになると、何かこれゴアのサインが出そうなき感じもいろいろのやりとりでうかがえます。きょうはそのことに中身深く突っ込む時間もありませんが。

そんなことをしてきますと、果たして新幹線保有機構から毎年これだけの金が今後十年、二十年、三十年にわたつて入れられるかどうかということをお考えと、私は大臣、今が精いっぱい、むしろこの金は、新幹線保有機構から清算事業団に繰り入れるというのは、よほどの努力をしない限り逆に減るのではないかと、交通事情の変化はどうでしょう、そのところ。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに私は委員の御指摘になるようなケースも想定し得ると思ひます。しかし、私どもが今回この計画を取りまとめ、各会社ごとの試算を行い、資料としても御提出をいたしておりますような中身と申しますものについては、現時点における空港整備計画あるいは高速自動車道の整備計画等をそれぞれの五カ年計画の遂行の状況というものを織り込んだ試算に一応いたしております。また事実でございます。ただ、その場合に、例えばそれは羽田沖の拡張が済んで一体便数をどれぐらゐやすんだとかということになりますと、これは現時点で私ども

がまだ何ともお答えのできない部分もございまして、未確定な要素が含まれておりますことは私も否定をいたしません。しかし、現時点において私どもとしては可能な限りの試算をいたしてまいりましたわけでありまして、確かにこれらの大プロジェクトが完成をしておりますと、その影響は出てくるわけでありまして、これらの環境の変化に対しても適切な対応の行われるような経営努力というものを私どもは期待をし、その中で健全経営が維持されることを期待しておるということでございます。

○安恒良一君 かなりあなたたちの計算はアバウトじゃないですか。私は、例えば十年後の日本の今言つたような交通事情の変化とか二十年後を含めてどうなるかと。計算しておるといふならひとつ、例えば高速道路がこのように拡張されて、マイカーに今国鉄の新幹線からどれだけの人が流れていくか、整備新幹線ができた場合に三島の経営がどういふふうに変つていってお客はどうなるかと。羽田空港沖が完成したときに、今各地方ローカル空港から羽田空港へ対する乗り入れ希望がどれだけあつて、それに対してそれがどれだけの乗客の搭乗率になる等々。それから青函トンネルを貫通した場合の旅客の動きがどういふふうになつてくる、交通事情がどう減るのか。本四架橋ができて上がつたときにどう変わるのか。それが新幹線にどういふ影響を与えるのかという計算があるなら事務局示してください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) いや、ですから私がお答えを申し上げましたように、そういう御指摘を受ければこれには答えられませんが、御指摘を申し上げております。そしてまた、現在各分野における整備計画というものも大体五カ年をめぐりとして立てられておるものですから、その先のもので織り込んでおられますというところも正直に今申し上げたところでありまして、ですから、そのような例えば二十年先における航空需要の的確な数値をそれぞれの便数の増加まで含めてということ、これは私自身ができませんと申し上げて

おることでありまして、お許しをいただきたいと思ひます。

○安恒良一君 それじゃ、五年以内はできているそうだから、じゃ、五年以内を示してくだされ。五年以内は大臣あるとおっしゃっている。私が十年、二十年と言ったら、大臣、私の言葉をとおっしゃるから、じゃ、今僕が言ったやつ、五年以内のを全部見せてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) いや委員、私はですから、例えば羽田の沖合い展開ができたとして、そのときにどれだけの便数がふえるかというような資料はございませんというのを最初に申し上げておきますので、私は最初からそういう細かい数字、ですから道路の整備計画、空港の整備計画というものは織り込み済みであります。それにしても、例えば羽田の沖合い展開によってどれだけの便数がふえるかと言われれば、そういう数字はございませんと申し上げておるわけでありまして、その点は御理解をいただきたいと思ひます。

○安恒良一君 いや、私はなければならぬとおっしゃっていただきたいんです。例えば今あなたが申し上げたように、道路の拡張とか空港の整備は織り込んであると言われますと、また完全に織り込んだのならその資料も欲しいんですよ。後から出していただくなら出して、そういうふうでないと時間がもったいないし、私は率直に言つて非常に大変なこれは計算になりますし、仮定が大変要りますから、ないんだらうと思つて聞いた。ところが大臣は、何かやっぱ大臣の立場が少しあるような格好をしないとかぬものですか、そういう言われると次から次に議論がいく。あるならば、もうこれは説明が大変長くなると思ひますから具体的な資料を出してください。いづれにしても、私の結論から言うと、とても今言ったようなことを私は五年先でも確実に見通すことは非常に不可能だと思ひます。ましてや、これ十年、二十年の話ですからね。なぜかという、償却を五年

ですというふうには法律は建前にこれはなっていないんです。どうしても元利償却でいうと三十年ぐらいかかるかなというところでこれはしてありますから。

そこで、この問題で余り時間をとれませんから、私は最後にこのことを大臣にお聞きして、政府の考え方を聞かせてもらいたいと思ひます。が、今申し上げたように、私の計算で、十年間補助金すなわち国民負担を、一年五千億ですから五兆円入れても、それからこれは三十年間でいうと十五兆円入れても、それでは借金はなくならないわけですよ。そこで、どうしても私は最低一兆円台、こういうことを言うわけですね。そうすると宮澤大蔵大臣は、いやいや土地を早く売ればいいじゃないか、人を早く雇わなければいい、早くすれば借金が減るからいいじゃないかと。そこでそれが確定したときと、こう出られるわけですね。確定したときと。そうすると、私が国民負担は今幾らですかと聞いたら十四兆七千億、という考え方は、極めて私は無責任だと思ひます。そういう数字は無責任だと思ひます。

だから私がここで要求したいのは、この償還計画、しかもそれは財源の手当てを伴つた償還計画を早期に私は公表すべきだと思ひます。それから精算事業団の収支の見通しについても私は明らかにすべきだと思ひます。すなわち、額が確定をした段階で要処理額、返済方法についてはまず国会に報告をしてもらいたい。そして国民に明らかにしてもらいたい。そして私は、国会の承認を求める、こういう措置をとってもらいたい、このように思ひますが、運輸大臣、大蔵大臣どうでしょうか。

このところは非常に国民が、自分たちが幾ら負担するんだらうか、そしてそれはどういう方法で負担をしないかならうか。どういう方法——これは負担の方法はいろいろございませうね。租税としてやる場合もありますし、国債を発行するといふやり方も、いろいろあると思ひますが、いづれにしても国民は今回のいわゆる民営・

分割化に伴つてどれだけのものを持たなきゃならぬのだから、その持つ方法はなんだろうかと、これが非常に国民は疑問に思つて、心配に思つています。ですから、今これを幾ら論争したってこれは出てこないんです。総理お聞きのとおりですね。

だから、ここで私がお聞きしておきたいことは、すなわち、額が確定した段階で要処理額、返済方法については国会に報告する、これは当然報告されると思ひますが、そして国会の承認を求める、こういうことがぜひ必要だと思ひますが、この点について運輸大臣、総理のお考えを聞かせてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに御指摘の点は大変大切なポイントだと思ひますけれども、債務の額が確定した段階において要処理額、返済方法について国会への報告、承認と、大変急なといふか、とっさの新しい御提案でもありますので、至急に政府内部で検討させていただきたいと思ひます。

○安恒良一君 それでは、これは非常に重要なことですから、この法案が上りますまでの間に、まだ総括質問はあしたも続きますから、総理を含めて今の点について御相談をしていただいて、改めてまたお聞かせを願うということで、この問題はきょうはペンディングにしておきます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) この総括質問の終了までの間に全力を挙げて結論を出して御答弁を申し上げたいと思ひます。

○安恒良一君 それでは総括質問が終わるまでにその点を明らかにしていただくということにいたしました。次は土地問題に入つていきたいと思ひます。

これも資料をお手元に差し上げておりますから、どうぞ資料を。

今も議論しましたように、宮澤大蔵大臣からも、橋本運輸大臣からも、もう十四兆七千億という膨大な長期債務の処理と深いかわりがあるものが、そしてこれは国民の負担に直接密接な関係、

不可分な関係にありますのが土地の処理の方法であります。そこで、このことについて少し時間をとつて議論をしてみたいと思ひますが、土地の売却収入ですね。衆議院段階で修正されて八兆五千億ということですが、その算出根拠、私はここに議事録を持っています。十月九日の議事録を。林政府委員が答弁されておりますから、これを読み上げておいたら時間がかかりますから、これはこの議事録のとおりというところで御了解いただけますか、説明を一つ読み上げられると大変ですからいいですね。

○政府委員(林淳司君) 先般御答弁申し上げたとおりでございます。

○安恒良一君 それでは国土庁長官にお伺ひいたしますが、ここに実物を持ってまいりました。六十一年度の地価公示、これは国土庁長官、あなたのところで御発行になったんですね。

○政府委員(田村嘉朗君) そのとおりでございます。

○安恒良一君 そういたしますと、八兆五千億の数字は六十年度の公示価格に基づいて六十二年度首のものに積算をされ直した、こういうことにされておりますが、間違いないでしょうか。そこを答弁してみてくださいますか。

○政府委員(林淳司君) そのとおりでございます。

○安恒良一君 そうしますと、この公示価格及び基準地価格ですが、国鉄がお売りになるところ六千八百八十四カ所、三千三百三十ヘクタールの土地を六十一年度地価公示価格に引き直して計算をしてみました。これで全部。大変でしたが、全部やってみました。全部計算をし直しました。

そうしましたら、実に何とこれ、六十一年度の時に公示価格だけで計算をし直しますと十四兆七千億になります。十四兆七千億と、政府が言っておられる八兆五千億の差、これは一体どこから出てくるんでしょうか。

○政府委員(林淳司君) 今回、私も御提出申し上げました八兆五千億の計算でございますが、

これはあくまで仮定計算でございます。近傍類地の公示価格あるいは基準地価格、これを基礎として、大規模用地については基盤整備を行う。その後、最も有効に利用するというような前提で計算をしておりますので、当然その道路等のいわゆる減歩というものをかなり考慮しております。それから地価の上昇につきましても、先ほど先生から御質問がございましたように六十年代、この価格をとりまして、それを二年間引き伸ばしておるといふふうなことでございまして、そういう時点の差あるいは減歩率というふうなものをどういうふうな計算をするか。それから公示価格も、これはいろいろその近傍類地と申ししましても場所によって非常に大きな差がございますので、そういう公示価格のつた場所、あるいは取引事例の場所、そういうものによってもかなり差が出てくるであらうというふうに考えております。

○安恒良一君 それだけではわかりませんね。減歩率とどういふこととよくわかるんですが、減歩率というのは、私の方としては少なくとも六千八百八十四カ所、三千三百三十ヘクタールとおたくで示されたところを、今申し上げたように公示価格及び基準地価格で正確に計算してみたらこうなるわけですからね。ですから、何か知らぬけれども、おれたちがやったのは減歩も入っているし、いろんなことも入っているんだから八兆五千億は正しいんだということになると、その積算根拠を全部出してもらわなきゃならぬことになるんですね。例えば減歩率といっても、何割減歩かと。まさか一律に四割とか五割なんてそんなばかな計算はできないですね。その土地の大きさ、ある場所、用途によって減歩率は全部違ってきますからね。ですから私の方では、減歩率を機械的に見るのは危険だと思いましたが、とりあえずこういう計算をしないとこれだけになるということも言っている。

そうすると、政府が考えられたよりも、これから後からどんどん中身を追及していきますが、高く

く売れるんじゃないか、こういう感じを持っていらっしゃるから、衆議院のときにあなたたちはそれをやり直したということですから、そういう点について私の提起を受けて慎重に検討すべきところは検討してもらいたい。八兆五千億は正しいとおっしゃるならば詳細なデータを出してください。いや、実はこれだけ以上は高くは売れないんだというなら、少なくとも今言ったように、私の方で計算したこれに今度はその箇所の減歩率を入れるなり、おたくが見た価格を入れてもらえばこれはまたすぐ計算ができるわけです。どちらがあれか、そこらはどうですか。

○政府委員(林洋司君) 私どもが今回御提出申し上げました八兆五千億というのは、一定の仮定条件を置まして、その仮定条件のもとで計算したものでございますので、決してこれは確定額という性質のものではないでございます。したがって、まして、今後最終的な売却の段階におきまして、当然それぞれの用地につきましてもいろいろな都市計画との整合性等を図りつつ具体的に設計をして、一体どういふ道路をとるかというふうなことも具体的にやらなければ最終的な確定見込みは出ませんし、また現実にはこれを売却しませんが実際の額というものはわからないわけでありまして、したがって、あくまで仮定の条件のもとでの仮試算というふうに御了解いただきたいと思っております。したがって、政府の処分期待額であるとかあるいは確定額という性格のものではないでございます。

○安恒良一君 わかりました。一定の条件を置いての仮試算である、これからできるだけきちっとしてやっていこうということですから、あの数字というのは毎回言うように、一定の仮定を置いた仮試算である、確定額ではないということですね。

そこで、私はやたらに何でも土地を高く売ればいいということをやっているわけじゃありませんから、少し売却のあり方について申し上げ、さらにこういうところがこういうふう計算が少し甘いんじゃないかということについて具体

的な事例で指摘をしてみたいと思っております。まず、売り方についてであります。運輸大臣が信念のように思われている一、般公開入札、これは高く売る、それかいていろいろ不正を防止する方法だということで、答弁にもそれを貫き通されておりますが、しかし同僚委員の質問の中にもありましたが、例えば転売防止を含めて、どうしても都市開発のために地方自治体が欲しいという場合に、それ何も安く売る必要はないんです。適正な価格で随意契約というののもあっているんじゃないだろうかと思っております。

それから私は実は国鉄の本社の土地をつくり信託した場合の試算もつくって見たんです。総理、聞いておってください、後のところを総理に聞きますから。試算表を持っています。きょうそれを出す時間ありません。そうすると、早く売れば早く入ってくるということになります。けれども、土地を全部失っちゃうんですね。ところが、信託方法でいきますと、二十年で計算すると、金利等を含めて土地を売ったと大体同じ金額が出てくるやり方が信託制度としてあるわけなんです。ですから、運輸大臣、一般公開入札、それから随契、それから信託制度などについても私はやっぱりお考えになつてしかるべきではないかと思っております。

この点は運輸大臣のお考え、それから建設大臣のお考え、それから国土庁長官のお考え、そして最後に総理の——それはなぜかというところ、一つは、一般公開入札というのはいいんですが、それでなくても大都市の価格を物すごく引き上げるとおそれがありますから、これは国土庁長官としてはできるだけ土地の値上がりを抑えたいという御希望をお持ちだと思います。それから建設大臣は信託制度の検討などについてもかなりユニークなことを、いろいろのことを言われています。例えば、東京駅全体にふたをかぶせて、あの上に高いビルをつくつたらどうかというお話も建設大臣はあるようでありまして、今申し上げたように、この土地の処理の仕方というのは国民負

担に非常に重要な関係がある。だから、一方においては高く売らなきゃならぬという使命がある。しかし、一方においては土地の値上りをむちゃくちゃに誘発してはいけない。そうすると、そこに私はいろんな知恵が働いていいと思うんですね。

そういう意味から、大変恐縮であります。それぞれ所管大臣のお考えを聞かせていただいて、最後に総理の土地の処理の仕方についてのお考えを聞かせてください。まず運輸大臣からどうぞ。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今、安恒委員からお話がありましたように、私も用地の売却に当たりまして、まず何よりも国民の負担をできるだけ軽くする、また公正を期し、国民からいたずらな疑惑を招かない。その基本線から、私どもは公開競争入札を基本とする処分方式というものを基本的に譲るつもりはございません。ただ、地方公共団体が道路用地等のため公用に利用する場合などについては例外として随意契約による売却を認めることを検討いたしました。また、例えばそういう場合におきましても、これは適正な価格というものが前提であります。私は御指摘の信託による運用ということに対してその可能性までを否定はいたしておりません。ただ、現時点までいろいろなお話が参りました中で、実は収支のバランスの相償わないようなケースしか出てまいりませんでしたので、私どもとしては、これについては現時点においてなお検討すべき問題が残されており、検討を続けてまいりたいと考えております。

また、もう一つの問題点としては土地の価格の高騰ということでありまして、これは委員がよく御承知のとおり、今東京を初めとした大都市部において新規の土地供給が全くない状況の中で取引が過熱化しているわけでありまして、これは当然需給のバランスからいっても高騰いたすであらう。その場合に国鉄の用地、これだけの良質な大量の土地の売却というものが行われることは、逆に需給のバランスを回復し、全体の緩和

の効果も出てくると私は考えております。

○国務大臣(綿貫民輔君) 国鉄の用地の問題で、国有地の処分によりまして周辺の地価が上がるということは大変に問題視されておるわけでございますが、ただいま運輸大臣からもお話がございましたように、今回の国鉄用地等の大量の放出があれば地価の安定につながるという説のあることも事実でございます。運輸大臣のおっしゃる通りに、公平を期し、しかも適正な値段でこれが売れるようにというのを目指しておられるわけでありまして、国土庁といたしましては、今後とも関係省庁と十分協議をし、また清算事業団等とも御相談をしながら、周辺の地価が上がらないような方向で、ぜひこれが適切な価格で、また適正な利用に供せられるように心から期待をしておるところでございます。

○国務大臣(葉室信行君) 今先生からもお触れになりましたが、一言申し上げたいと思います。国鉄用地のうちで、売却予定地につきましては都市の再開発に関連する場所も多々ございまして、その売却に当たりましては、町づくり計画あるいは土地利用計画等に支障がないように地方公共団体とも十分協議をしながら、地方公共団体への譲渡を含め、適正に処理されるべきであらうと考えております。

○国務大臣(天野光晴君) 三大臣の答弁で全部尽きてはいると思いますが、私たちが都市計画その他いろいろ考へてはおりますが、地主さんが国鉄ですから、この法律案が通って、処分の段階においていろいろ相談があると思います。

ただ問題は、公正な処分方法はやっぱり公開入札であります。需要供給のバランスがとれて安くなるのはちょっと私は今考へにくいのでございまして、そういう観点から、これからの地価の扱いにつきまして、法外な値段が出るのやとやっぱり困るなという感じはいたしてあります。

いずれにしても、法律案が通ってから担当大臣からお話し合いがあると思いますので、十二分にそ

の善後措置は講じたいと思っております。

○国務大臣(中曾根康弘君) 各省とも固有の責任をしっかりとるものですから、それぞれのお考えを持っておるものだと思います。それは当然のことであると思ひます。しかし、この中で最も重視すべきは、やはり公正を確保するという点です。そういう点から見ますと、一般競争入札ということが原則でなければならぬ。しかしもう一面において、やはり片方においては借金を早く返す、そのためにはできるだけ高く売りたいという考えもありまして、また他方においては国鉄が地価の暴騰を誘発するということがあるのではない、これもまた大事なポイントであります。

そういう点を全部調和して考えるというのは、それらのことが具体化した場合にどれが一番適切であるかという判定を必要とする。その場合は清算事業団が審議会を設けていろいろ検討するということになっておりますが、政府としては、今言ったような諸点について重大な関心を持ちつつ、今のようないくつかの条件が満たされる方法を探索するように努力する。そういう意味において、私が今までここで御答弁申し上げた答弁を確認しておく次第であります。

○安倍良一君 わかりました。

そうすると、まず審議会の中で十分審議して、政府は適正に売ります。そして橋本運輸大臣も言われたように、一般競争入札を原則としながらも、自治大臣は自治大臣でございまして、都市計画のために必要な場合には随分あり得ると。それからまた、土地が値下がりするだろうという運輸大臣の見方は建設大臣も否定されまして、私も値下がりすることはないと思う、今の大都市における実勢価格の高騰というものは少々国鉄がこれぐらいの土地をしてもね。

ですから、これはこの前既に国土庁長官と予算委員会のときに議論をいたしましたように、転がしに對しては重税を課すという制度を早く急いでやってもらわないと、もたもたされていきますと、大体もう悪いやつがみんなもうけてしまったところ

に税制ができることになりかねませんから、早いところ総理、指導性を發揮していただいて、最近、短期の転がしが非常に目につくんですよ、短期の転がしが。だから、短期の転がしについて、私は五年なら五年の時間を設定して、その間に転がしたやつは、売買差益はほぼ一〇〇%税金で取るというぐらいの決断を持ったことをやらないうと、今の東京、大阪を初めとする、特にこれはもう東京、大阪で土地がなくなりましたから最近では政令十都市まで及んでいます、むちゃくちゃな値上がり。例えば、私は福岡ですが、福岡でも最近駅周辺の土地が異常な値上がりをしていす。こういうことになりますから、ひとつこの点は慎重にやってみようと思ひます。

そこで、もう時間がありませぬから、あなたたちができるだけ適正に高く売るといふ意味の問題点として、お手元に配付した資料で少し指摘をしておきたいと思ひます。

まず、お手元に配付した資料の第一番目は、これは私が前段の質問で使いましたように、積算単価を昭和六十一年度の地価公示、地価公示価格が不適な件数については昭和六十一年度基準地を使用したとして都道府県別にこれを集約しました。そして、百万円未満をこれは切り捨ててありまして、それによる三千三百三十ヘクタール、六千八百八十四カ所、六十一年度公示価格で計算をいたしますと、私が今さっき申し上げたやつを、各都道府県ごとの内訳を御参考に資料の第一として出してあります。これは都道府県別になるとこういうことになるというものであります。

そこで問題は、今度は通常の売買価格との関係をお互いが明らかにしておかなきゃならぬ。すなわち、実勢価格と言われているものは、一、二年前までは国土庁の公示価格の二ないし三倍あるいは数倍の取引が行われてきておりました。このところ、国鉄の大量の土地が売り出されるという以降、少し公示価格に近づきつつあることは実情だろうというふうに思ひます。数年前のように数倍という、それでも私も調べてみ

ますと公示価格の大体五割増しないし二倍では売れるというのが実情であります。

そこで、皆さんのお手元に地図、私はここにパネルを用意しました。(パネル掲示)これが錦糸町。お手元にパネルの小さいのが行っています。これはパネルです。それから、こちら側が渋谷であります。渋谷の中で、この青いところが国鉄がこれから売ろうという土地でございます。皆さんのお手元にパネルのかわりに地図を差し上げておりますから、地図を見ながらひとつ私のあれを聞いていただきたいと思います。

時間がありますから一、二の例だけ指摘をします。十分御配慮願ひたいと思ひますのであります。まず錦糸町であります。

地図にある土地で真ん中の青い地のある部分が国鉄の売却の予定地であります。その上にグリーンを塗ってあります小さな部分、町名は錦糸町三の三の九。この周辺の基準地価格は一平方メートル当たり百九十七万円でございます。また、右側の一番下にピンクの色を塗っておきました部分は江東橋三の八の十ですが、公示価格をとっている地点で百九十一万円となっております。そして、赤枠で数カ所囲んだ場所があります。これがここ一年間で取引された事例の土地であります。数カ所あります。その中で、売却予定地となっておりまして、駅の裏側がありますから、裏側の事例の方が適切だと思ひますから、それと比べてみますと、駅の裏側、上部に赤く塗ってあるところがありまして、錦糸町二の十一の物件です。約六十坪であります。本年の三月十一日に売却されたのですが、この物件は一平方メートル当たり二百六十万円で売られています。ですから、駅裏側の基準地価格と比較いたしますと一・三倍高く売れていることになりました。

次に、今度は渋谷の土地を見ていただきます。真ん中に青で囲ってあるのが、同じくこれがいわゆる国鉄の売却予定地であります。そして、国鉄用地の斜め右にグリーンで塗ってある部分の町名は同じく渋谷三丁目九の十であります。この周辺地域の基準地価格となっております。

は、一平方メートル当たり千二百万円でありま
す。公示価格については、地価はるかに上の方で
入り切れないということで、基準地価格との比較
の方が望ましいというので、これを省きました。
赤枠の囲みは同じ取引事例でございまして、これ
は大通りに面して赤く塗りつぶしてあります。本
年四月十八日の取引の事例であります。この物件
はいわゆる渋谷三の十にある四十八坪でありまし
て、一平方メートル当たりで千六百六十万円を取
引されました。一平方メートル当たり、基準地価
格にいたしますとこれは一・四倍であります。

こうした事例を述べましたように、実際の取引
価格というのは総理、公示価格よりも高く売れて
いる。これは具体的例です。この点について御認
識をしていただきたいと思うわけであります。で
ありますから、例えば、今私が二カ所の事例を示
しましたが、これは一・五倍ですね、大体一・五
倍。そうしますと、私も計算いたしました十
四兆七千億の一・五倍ということになると、実は
二十二兆円、土地を売ただけでも出てくるわけ
であります。もちろんこれにはどれだけの換地が
必要か、いわゆる道路をどうするかという、広
い土地の場合要りますから、全部が全部単純な計
算をするわけにはいきません、どれだけの用地が必
要なのかというところは、でありますから、これは
わかりやすい例であります。

その他資料をここに用意しました。こういう点
についても少し御検討をぜひお願いしたいと思
うんですが、実を言いますと、こういうことを言
いますと、いやそんなことを言ったって四十七都道
府県にあるんだ、四十七都道府県にあるんだから
これを全部売ると田舎の方はとてもそんな価格で
売れないんじゃないか、安恒君、君の言っている
のは東京だけじゃないかと、こういう御指摘があ
ると思ひますので、その点についても私の考えを
この際申し上げておきたいと思ひます。

実は八兆五千億というのは余り固執されていな
いようでありまして、例えば東京、千葉、
埼玉、神奈川、愛知、大阪、兵庫、この七都府県

だけを今度は見てみます。そうしますと、実は八
百七十九ヘクタールでありまして、全体の面積の
四分の一ですね、国鉄が今売ろうとしている面積
の四分の一はもうここにありましてあります。そ
して、今言ったような方法で私も計算いたし
ますと十一兆五千億にこれはなるわけでありま
す。で十一兆五千億にこれはなるわけでありま
す。それからこの七都府県だけ見ても、政府が考え
なっている、この前提を示されたいわゆる八兆五
千億、これは実は上回る数字になるわけでありま
す。でありますから、ぜひとも今言ったようなこ
とを考えて、ひとつもう一遍、あくまでも一定の
仮定の上においての仮定の数字だと、こう言われ
ているわけですから、このところを精査し直し
てみる、こういうお考えはございませんか。そこ
のところを聞かしてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今委員からいろいろ
御指摘をいただいたわけであります。委員の御
意見はまじめに拝聴いたしましたけれども、個別
の売却対象用地の評価額というもののについては、
今後の取引に重要な影響を及ぼしますので、この
場面におけるコメントは差し控えていただきた
いと思ひます。

また、その八兆五千億という数値、これはた
びたび申し上げておりますとおり、まさに衆議院に
おきまして御許しをいただいた仮定の試算とい
うことでございまして、これは先ほど
政府委員も御答弁申し上げたとおりであります。
ですから、これは試算としてお受け取りをいた
だきまして、この上の試算のやり直しというもの
については御容赦をお願いしたいと思います。

○安恒良一君 私、ここであなたの方から個別
のものの売却価格を聞こうとは思っておりませ
ん。おりませんが、逆に、私の方で調べたもので
少し言ってみようと思います。ぜひとも再計算を
してもらいたい。私の方で調べたことを言うのは
自由でありますから。

国鉄の売却予定地となつています目黒青葉台二

の十一の宿舎についてですが、この公示価格は
幾らですかと言つてもなかなかおしやいませ
ん。私たちの調査によれば、六十一年度公示価格
は青葉台一の四の十二で一平方メートル当たり百
六万円でありまして、基準地価格は青葉台三の一
では三百八十万円です。不動産業界ではこうし
た場合高い方を評価額としてとるのが鉄則にな
つております。ですから、私が調査したこの十四兆
七千億の算出に当たって、どうも安い方を利用し
て計算をされているんじゃないかというふうに思
います。

また、高田馬場四の二十二の宿舎ですが、基準
地価格は高田馬場四の八の七百三十万円、あ
なたたちが計算に使われた、実勢価格は千二百万
円となつております。この価格についても、ここ
で個別だから言えないと、こういうふうにおしや
れませんか。今もあなたはおしやりました。

それなら、個別では言えないけれども、少なくと
もこの前衆議院で計算をし直されたように、総額
として三千三百ヘクタールの総額をもう一遍、今
私が言ったような形で計算をし直してみよう、こ
ういふことについてはぜひ考えてもらいたい。私
はきょうは時間がもう、二十一分までですからあ
りません。本来ならお手元に配付した資料を全部説
明してみたいんですが、時間がありませんので、
賢明な大臣や事務当局はひとつこの資料の中
から私が何を言おうとしているのか、この点につ
いて十分に考えてもらいたい。

私は、やはりこれは国民の負担に直接関係する
非常に重要な問題でありますし、私たちが調査を
しただけでもいわゆる実勢価格というものと非常
に食い違いがあるというところを指摘しているわけ
です。橋本大臣も総理も、できるだけこれは公正
に売りたい、そしてそのことで、いわゆるこの国
民負担を少なくしたい、こうおっしゃっているわ
けです。ですから、私がせつかくこれだけ言つて
いるのに、それはそのままそっくり受け取れと、
こう言われてもなかなか受け取りがたいんです、
これは。受け取りがたいんです。だから私は、私

がいろんな指摘をした、まだ時間があれば指摘を
したいんですが、もうこれ以上時間はわずか
しかありませんので、いよいよ以上時間から、少な
くとも私としては、いよいよこのところにつ
いて御検討をぜひひとつお願いしたいと思ひま
す、どうでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今御答弁を申し上げ
ましたように、今回の試算はまさに幾つかの前提
を置いた仮定試算値でございまして。ですから、
将来、用地売却の見通しがついてまいりまして、
売却計画がより確実なものになる時点で当然御指
示のように試算の見直しは行くと、そういう御答
弁にさせていただきますと思ひます。

○安恒良一君 何もきょうあす中に見直せと言
っているわけじゃないんですから、きょうあす中
に。それならなかなか間に合わないというこ
とでお断りになつてもいいけれども、私が指摘をし
ただけでも、今私がわずかの時間の中で指摘をし
ただけでも、今私が問題を指摘するじゃないかとい
うことを言つておるんですから、それは謙虚に受
けとめられて、あなたも言つておるように公正に
売りたいと、こういうことですから、公正に売
りたいというところは、今申し上げたように、私
がわざ

と実際に取引の間にこんな差があるじゃないかと
いうことですね。ですから、そのところをひと
つ考えられて、やはり国民負担を軽くしていく
という意味からいって、私は率直に言つてこの
方をきつととしていけばかなりの国民負担がこ
で消える。いわゆる十四兆七千億と言われている
やつがもつと消えると思ひます。

ですから、そういう意味からいって、ぜひ今申
し上げたことについてひとつ十分、今後政府がこ
の法案成立後いろいろ土地の処分を清算事業団に
やらせるんですが、監督として、所管大臣として
おやりになると思ひますし、また、これは総理も
おっしゃつたように内閣全体の問題ですね、大
きい問題ですから。ですから、そういう角度でこ
れを精査し直すし、また売却に当たつてもそういう

がいろいろな指摘をした、まだ時間があれば指摘を
したいんですが、もうこれ以上時間はわずか
しかありませんので、いよいよ以上時間から、少な
くとも私としては、いよいよこのところにつ
いて御検討をぜひひとつお願いしたいと思ひま
す、どうでしょうか。

点については十分留意をしてやるということについて、ひとつそういう約束を大臣なり総理からいただいたものだと思いますが、どうですか。決して無理なことを言っていると思いませんか、私は。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 先ほど来御指摘をいただきました点も踏まえながら、私は今、用地売却の見通しがつき、売却計画がより確実なものになる時点で試算の見直しは行おうと申し上げました。そして、もちろんそれを受けまして、清算事業団に残される用地というものがいさかとも国民の疑惑を受けないよう、公正かつ適切な処分をしてまいるつもりでございます。今委員が御指摘のように、用地処分収入が清算事業団における長期債務等の処理の貴重な自主財源であることもそのとおりでありますので、御意見の趣旨も十分に考慮しながら、公正かつ適切な価格で用地処分を行いますとして、国民負担の軽減に努めてまいりたいと思っております。

○国務大臣(中曾根康弘君) 運輸大臣の答弁のとおりでございますが、ただいま安恒さんから具体的な事項を指摘されているお示しをいただきましたが、これらもぜひ参考にさせていただきます。

○安恒良一君 終わります。

○中野明君 私、国鉄の問題に入る前に、運輸大臣の所管でもあります大島の三原山の問題で、大変連日全国の皆さん方も御心配になつておられると思いますし、特に六千人に余る人たちが今なお不自由な避難生活をなさっているわけですが、それで、いろいろ伝えられるわけなんです、この状況で、何かまだ危険な状態というふうなことも伝えられたり、あるいは世論調査なんかを見ますと、避難をされている人はもうすぐにも帰りたい。あるいは一部安全だったところ安全なところへでももう帰りたいというのが七〇%という、これ、わからぬことはありません。恐らくそういう心境だろうと私も思います。しかしながら、危険な状態であるということになりますと、これは大

変な状態で、そう簡単にというわけにいきません。一時でも帰りたい、わずかの時間でも一遍帰って家の様子を見て、必要品は持ってきたというふうな、そういう声もたくさんあるわけなんです。が、気象庁から報告を受けておられると思いますが、現状はどうなんでしょう。ちょっとその辺を大臣から。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 実は、きょう午後補選運輸政務次官に現地へ飛んでいただき、政務次官御自身の報告をお願いしようと思っておりますが、現時点における状況につきましては、気象庁長官の方から御説明をする方が私が申し上げるより正確でありますので、気象庁長官をもって答弁をさせていただきます。

○政府委員(内田英治君) お答え申し上げます。先生御指摘の伊豆大島でございますけれども、御存じのように、二十一日の十六時十五分というときに新たに大きな割れ目が、割れ目噴火と申しておりますが、それが発生いたしました。それが急速に非常に拡大していったわけでございまして、それで非常に大量の溶岩が流れ出した、こういうことがあったわけでございます。特に、その二十一日の夜でございますけれども、いわゆる溶岩流というものが谷筋に沿って元町の市街地の方に延びていったわけでございまして、元町に接近するといふ非常に異常事態が起きたわけでございまして、これは島のどちらかといえば北部の方の状況でございますが、ところが島の南東部におきましても、地割れであるとか、あるいは地震の回数であるとか、あるいは海の変色水であるとか、こういうような異常の兆候が生じました。それで、気象庁としましては非常に厳重な警戒を要するところの状況となったわけでございます。

それで、現在でございますが、地震などは比較的鎮静化しております。しかし、海の変色水の状況もありますし、それからひずみのデータなどというもののいろいろ変化のあるものを示しているわけでございます。それで、今後の火山の活動につきまして見通し

なるものを申し上げたいと存じますが、現時点では明確な見通しというものが非常に難しい、困難な状況でございますけれども、火山噴火予知連絡会という一つのグループがございまして、これの統一見解というものがこの間発表になりました。この見解は非常に厳しいものでございまして、けれども、当面、島の南東部及び北西部でかなりの規模の噴火が起こることが懸念されるということでございます。また、もしそのようなことが起きると、島の中でも非常に広い地域にわたって危険が及ぶというところも考えられるという、非常にきつ統一見解が示されました。そのために、今後とも関係機関と一層密接な連絡をとりまして、引き続き、観測者及び関係者の安全ということを考えながら、厳重な監視に努めることにしているわけでございます。

○中野明君 総理、今御報告があったんですが、地震とか火山とかいうのは、非常に予知が難しいというところはわかります。ですから、どうも今のような状況でしたら避難が長期にわたるような感じもするわけなんです、御承知のように広い体育館で何千人という人が避難生活を送っているというところ、これにはやっぱり限界があるだろうと私も思います。ストレスもたまってくるでしょうし、プライバシーの問題もありましょうし、限界が来るんじゃないだろうかと、非常に心配に心配をされているわけなんです、そういう点、長期にわたる場合には何か住宅、仮設住宅でもつくってやはり個人の、自分の家族だけで生活できるというんですか、そういう措置をしてあげないと、これから冬にも向かってまいりますし、いろいろのこと、避難しておられる場所でもし不測の事件でも起こるといふことになる、これまた新たな問題が起ってくるわけなんです、そういう点を一応よく考慮してもらいたいなと、そういう感じを今私しているわけですが、どうかひとつその辺を含めて。

もう一つは、それで国民全体でやっぱり、桜島

もあるいは阿蘇山もやっていますし、カムチャツカの方の千島の方でも火山が爆発したというようなことで、何かしらこう今関心の高い東海大地震との関連というものが、これなんかもあるんじゃないだろうかと思っております。人もおられるように、その辺の総理として、連絡を受けておられると思っております。東海地震との関連、それから今の避難をしておられる人が余りにも長期にわたるといふ問題が派生してくるということ、そういう点を含めてお考えをお聞きしたいと思います。

○国務大臣(中曾根康弘君) 長期と短期の両方の対策を今研究させております。科学者や予知連絡会の報告等を聞いてみますと、やはり予断を許さない状態がございまして、特に北西部及び南東部に於いて変色水域が出てきたとか、そういう点は重視しなければならぬ点であります。そういう意味におきまして、やはり安全といたしまして第一義に考え、人命尊重という点をあくまで貫いてまいる考えでございます。しかし一方においては、ゆーべのテレビでもアンケートが出ていたんですが、おっしゃる通りに、約七割の方がちよっとでも帰りたい、そういうお気持ちをお持ちで、これは無理もないことなんです。そういう意味で短期と長期の対策が必要である。

それで短期的には、安全をよく見て、そして安全な地域と思われる地域に対して一家から一人ぐらい足腰の強いそういう方を選んで、そして短期にお帰ししてみよう。情勢によっては船に乗せて、そして船に泊まっていたらどうかということも考えられる。バスを用意しておいて、そして家へ行って、一時間ぐらいいいから家の周りを見てきたいとか始末をしたいとか、そういうお気持ちも十分あると思っております。あるいはこういう物をとってきたとか、そういうので、情勢によつては船にお泊めをするということも考えて、そして機動的にいつでもすぐ撤収できる、事によれば船にエンジンをかけておいてもいい。そういうことでもありますから、そういうよう

なやり方をひとつ研究してみても、今避難なさっている方々のお気持ちにおこたえできる方法を考えよ。それについてはやはり予知連絡会の皆さんや科学者の言うことをよく聞いて、本当にどの地区がどの程度安全度があるか、そういう点を見きわめなければなりません。また、どの地区にどういうふうにお帰しするかということについても、今避難なさっている方々のお考えも聞かなくちゃいけません。あるいは村当局や東京都のお考えも聞かなくちゃなりません。そういう意味において今早速相談をするようにとゆうべ実は指示したところですよ。

それから長期対策といましては、やはりまず子供の学校の問題がありまして、これは今やっていたらいいんですが、今言った、いつまでも体育館におれるという状況でもないかもしれぬ。したがって、もしこれ本当に長期的に長引くという問題については、年末年始も控えていることですから早目に対策を講じた方がいい。どういいうい対策があるか、今おっしゃったのも一つのお考えであります。そういう点も含めまして検討するようにと、そういうことで、きょう対策本部の各省の連絡会を開きまして、国土庁長官が中心になって、その点をいよいよ研究して検討するということにしてあります。

それから東海地震との関係については、連絡会及び気象庁の私に対する報告では、三原山の噴火自体が直接東海地震を引き起こすというそういう関連性は薄いと、そういう報告を受けております。

いずれにせよ、桜島の問題もありまして、全国的に警戒を要するというとも考えなきゃなりませんので、そういう点については関係各省連絡会としまして警戒については万全を期してまいりたいと思っております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 一点だけ補足をさせていただきます。今、東海地震につきましては総理からお触れをいただきましたので、桜島についてだけ補足をしたいと思います。

実は大島の噴火以来、全国の各管区にありますヘリコプター搭載巡視船を全部大島に集中しております。しかし桜島の状況も決して私どもとして安心のできる状況ではありませんので、集めましてヘリコプター搭載巡視船のうち第十管区の「おおすみ」と申します船だけは現在現地鹿児島方向へ帰してあります。

○中野明君 総理の御答弁はわかりました。どうぞ万全を期していただきたいと思っております。

それは本題に入りたいと思っております。会期もいよいよ残すところ二日ということになってまいりました。かねてから運輸大臣はこの法案は十月末成立が必要なんだということをおっしゃっておいまして、大臣のお考えからいっておくれているわけです。それで、この国鉄の改革というのは海外からも大変注目されております。どの国もやはり公営の鉄道というものが赤字で困っているというところは事実でございます。この日本における成否というものは関係者、海外からも注目をされている。こういうことで、ぜひ万全を期さなければなりません。とにかく大勢の人に職もかわっていただかなきゃなりませんし、あるいは新しい会社になつてからの労使の関係もスムーズにいってもらわなければなりません。

いろいろそういうことを考えていきますと、今後のスケジュールですが、非常に私も心配をしておる一人なんです。特に職員の振り分けといいますが、一人一人の人の希望を尊重してあげなきゃならぬでしょうし、また公平にやるということも基本原則でしょうから、ちょっとどうなんでしょう、スケジュールは本当に大丈夫なんでしょう、その辺大臣としてどういう見通しをお持ちになつていらっしゃるのか示していただきたい。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 大丈夫にしなければなりません。私は当初、何とか十一月の第一週には通過成立をお願い申し上げたいと内外に申し上げてまいりました。その当時から比べて約三週間既に時間は経過をしておるわけでありまして、私

どもとしては一日でも長い準備期間をいただきたいという気持ちは本当に切なものです。これは法律案が成立したしました後、主な手続としては、まず資産、債務などの振り分けを行う承継計画の作成、あるいは新会社の設立委員の選任もございまして、その設立委員等が行う職員の募集及び採用、新会社等の設立及び事業開始のための諸準備といった作業があるわけでありまして、これは運輸省としては、法案成立後の残された期間内に全力を挙げてこの手続を完了し、改革が無事実施されるよう、省全体を挙げて全力投球するつもりであります。一分一秒でも早い通過成立を願つてやみません。

○中野明君 そこでまず、先日もお尋ねをしたわけなんです。マスコミに自民党首脳の間とか、そういうようなことで、新会社の設立委員や役員、こういうことが報じられるわけなんですけれども、ぜひこれ大臣の考えを聞いておきたいんですが、天下りの人事とか、あるいは一部利益代表的な財界人はこれはなるだけこういふところへ、設立委員の中へ入れないようにお考えをお持ちなのかどうか、その辺をお聞きしておきます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 設立委員に関しまして、天下りといったようなことはこれは考えられないと思っております。むしろ、会社を設立するためのいわば時間を限られての委員の方々でありますし、当然それぞれ職を持たれている、あるいは職を持たれていない方もあるかもしれませんが、その方々にその期間内の仕事をお願いするわけでありまして、天下りといったような御批判を受けるものにはならぬと思っております。

また、この委員の任命をしてみます中に、私は今までのNTTでありますとかたばこ製造株式会社等々を参考にしながら人選を進めてまいりたいと考えておりますけれども、十分に御説明を申し上げれば人選の理由の御理解いただけるような人的構成にしていきたいと思います。

○中野明君 そうすると、役員も今と同じような考え方でよろしいですね。役員も天下りの人が

出るといふ心配、これどうでしょう。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは私は、その設立委員の方々が考えをいただく中で決まってくることでありますから、固定的な意見を申し上げるわけにはまいりませんが、私は、官庁から人を迎えた場合にそれが全部天下りという批判の対象になることは考えておりません。むしろ今私の頭にありますのは、それぞれの会社が最大に有能な働きをしてもらうための人材をどう集めるかでありまして、もちろん現在の国鉄の中から多くの方々を迎え入れるわけでありまして、民間からであれ、官公庁からであれ、私はこの経営に對して識見を持ちしつかりとそこに生涯をかけていただける方であれば、えり好みをするつもりはございません。

○中野明君 それから新会社が発足するに当たりまして、組織はなるだけ早目に明らかになる方が好ましいと私も思っておりますが、この本社の設置場所ですね、これ名古屋は何か決まったように、そういうニュアンスで伝わってくるんですけども、九州はどうなるんだろかということが巷間言われているわけですが、これは大体内部でどうなんでしょう、決まったんでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 所管大臣として甚だ不見識であります。名古屋はいつ決まったのでありましようか。

○中野明君 いや、そういううわさを聞くんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) うわさはさまざまなものがございますし、私どもが決めておるものもございまして、これから設立委員の方々をお呼びをいたしました後にその方々がお決めたことになると思っています。

○中野明君 わかりました。

それで、その次、新会社の組織は、なるだけ官僚的な制度を打破して、事業部別とかあるいは分社化にするとか、経営の活性化のプラスになるようにすべきじゃないかと私は思っておりますが、そういうことについて大臣としてはどういふお気

持ちをお持ちになつていますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) やはり私は、今後の鉄道輸送事業というものが地域密着型であつてほしいと思います。そのためにはできるだけ、出先という言い方が正確かどうか分かりませんが、どういう組織図になるかわからない状態でありまして、けれども、たまたま今委員は事業部とか分社とかいろいろの言葉をお使いになつたわけでありまして、そうした部分にそれぞれの責任が最大限付与され、例えば本社機能に当たるような部分はまさに基本的な部分の権限を持ちながら、実態的にはできるだけそれぞれの分野の権限がより地域に近いくところにある形が望ましいであらうと思つております。

○中野明君 先日広島に公聴会に行つたとき、公述人の方から、結局西日本会社になつて本社が例えて言えば大阪にできたとした場合、従前だったら東京へ全部お伺いを立てておつたのが、ただ今度は大阪に、広島からいへば電話が○三から○六に変わるだけでは困るんだと、やはりそれなりの広島で権限のある人がおつてどんなことができるように、それを強く望んでおられた。全国をうだううと思ひます。そういう面でお尋ねをしたわけでございます。

そこで、この改革法の二十条で設置される評価審査会ですか、評価審査会が法案が通つたら発足するわけなんです、この役割、構成、人数、設置期間、設置場所等、どういふお考えをお持ちになつておりますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) まず評価審査会の役割につきましましては、評価審査会は、新会社などが国鉄から承継いたします財産の価格を決定することを任務といたしております。

そして、その評価審査会の構成及び人数についてでありますけれども、これは委員は法案の成立後任命することとなるわけでありまして、どのような方を何人委員としてお願いをするかにつきましては、過去の同様のケースにおける財産評価機関における例などを参考に検討してまいりたいと思ひます。

例えは日本航空が民間企業から特殊会社に変更するとき、あるいはKDDが公社から民間に変更するとき、あるいは日本ターミナル株式会社、これが民間会社から特殊会社になつたときなど、何回か今までこうした機関をつくつてまいりました。従来の例を見ますと、メンバーはそれぞれの主管閣僚、関係の各省庁のそれぞれ部門の代表者、それに数名のいわば学識経験委員といったような方々を入れているケースが多いようでございます。

次に、設置の期間及び設置場所であります、これは財産の承継前にその評価を行うものでありますので、今年度中にその役割を終えていただき得ると思つております。また、組織としては運輸省に置くことになりまして。

○中野明君 それでは、第三者機関、こういうふうになつておられる機関、まだ名前はないといひないでしようけれども、この第三者機関といふのはどういふ役割をしようとしておるんですか。それをちょっと説明してください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 第三者機関と申しておりますのは、売却可能な用地の生み出しなどための機関でございます。これは国鉄改革関連法案の成立後臨時に運輸省に置かれるものであります。運輸大臣は、新事業体に承継される用地と清算事業団に残される用地の範囲を公正かつ適切に決定するためにこの機関の意見を聞くことといたしております。この機関の委員は学識経験を有する方々の中から選任することとしておりまして、その設置期間は法律案が成立をいたしました後から国鉄改革の実施時点までと考えております。

○中野明君 それではもう一つ、この今の第三者機関といふのは別に法的根拠はないんですね。後ほどお尋ねしようと思つておる資産処分審議会といふもの、あるいは今の評価審査会といふのは法的に裏づけがあつて根拠があるんですけれども、第三者機関といふのはこれはどういふ根拠でお考へになつておりますか。

○政府委員(林淳司君) 御指摘のとおり評価審査会と清算事業団におきまして資産処分審議会、これは今回御提案申し上げております法律案の中に規定がございます。それに対しては第三者機関、これは今回の法律案の中には規定してありません。これは一月二十八日に長期債務等の処理に関する閣議決定がございました。そのときに、長期債務の処理の一つの大前提として、長期債務の処理の可能な用地をたくさん生み出す、そのために第三者機関をつくつてその機関でもって十分な検討を行うと、こういう閣議決定を一月に行つておりました。これに基づいて臨時に運輸省に設置しようといふものでございます。

○中野明君 それでは大臣、資産処分審議会、この構成と人員、それから地方につくるのかどうか、それから運営のルールですね。これをちょっと説明してください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 資産処分審議会は、これはよく委員御承知のとおり清算事業団の中に置かれるものであります。清算事業団における資産の処分に関する基本方針、重要な資産の処分とそれ前提となる土地の利用に関する計画について検討することとなっております。この審議会は委員十名以内をもって組織をされまして、委員は資産処分に関し学識経験を有する者の中から運輸大臣の認可を受けて清算事業団の理事長が任命することといたしております。

なお、清算事業団と取引上密接な利害関係を有する者、例えば土地の売買を業となす者でありますとか工事請負の関係を有する者とか、こうした方々は法律上委員となることはできないといふこととで利害関係者を排除いたしております。

また、この審議会の中には、個別の大規模用地につきましまして地域ブロックごとにその利用に関する計画について検討を行う部会を設けることを考へておりますが、その運営の方策等につきましましては、これは私はこの資産処分審議会そのものの議事細則その他議事規則等によつて運営されることになると思ひますが、今の時点でこういうルール

ということを確定はいたしております。

○中野明君 それでは、もう一点だけお尋ねをしておきますが、この三つの機関ですね、これ何か重複するところがないかという心配、それから委員の中に、ことしじゅうになくなるものもあるというようにおっしゃつておられるのですが、兼任といひますか重任といひますか、そういう人が出てくる心配はないかあるか、その辺もどうでしょう。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは重複はいたさないと思ひます。まず、いわば最初のスタートは法律の成立という時点になるわけでありまして、この時点におきまして、売却可能な用地の生み出し等のための第三者機関において、新事業体に承継される資産と清算事業団に残される資産の範囲について調査審議がなされる。次に、今度は新事業体に承継される資産について評価審査会がその価格を決定される。そしてその後、国鉄から清算事業団へ改組された後に清算事業団に置かれる資産処分審議会において資産処分業務に関する重要事項が審議されるということでありまして、委員の御指摘のような心配はなからうと思ひます。また、それぞれの委員はそれぞれの機関の職務に適合する方からこれは選任をするわけでありまして、理論的には同一人物が選任をされる可能性が絶無とは私も申しません。しかし、これは法律案が通過成立の後人選を進めることであります、私は委員相互間に特に関係はないだらうと思つております。

○中野明君 それでは次の問題に移りたいと思ひます。まず国鉄総裁にお尋ねをするわけですが、国鉄の職員の方々の現在の年齢構成ですね、それで男女別、これがわかりましたら示していただきたいのであります。

○説明員(杉浦善也君) 現在の年齢構成でございますが、本年度の年度首二十七万七千人の内訳でございますが、二十歳台が八万四千七百七十八人、パーセンテージを言ひまして二九%であります。それから三十歳台が八万六千四百四十名、パーセンテージ

で三〇%を占めています。それから四十歳台が八万三千四百四十人、パーセンテージで三〇%でございまして、残り一〇%、二万七千五百十人が五十歳以上の年齢でございまして、

男女の別につきましては、女性是非常に国鉄は少ないわけでございますから、ちょっと今数字を持ち合わせておりませんが、

○中野明君 それで私、今の御報告を聞いて、これはいろいろ理由があつたんでしようけれども、五歳刻みで見ると二十四歳以下が非常に少ない、それから三十歳から三十四歳の間の人もこれまた少ない、これはいろいろ国鉄再建のための理由があつたんでしよう。それはわかるんですが、大臣が一応所見をお聞きしておきたいのですが、新会社が発足するわけですか。これは大臣の立場からは設立委員が決めることなんでしょうけれども、新会社の年齢構成ですね、これがどうあるべきか。余り極端に、私の心配しているのは、どうしても再就職をされる方は若い人が非常に希望が多い、そして若い人になるだけ受け入れたい、そういうことがもう全体の傾向としてあるわけですから、そうなりますと、極端な言い方をしたら、新会社へ移る人の年齢構成が若い人が非常に少なくなつていびつな出発にならないかということを一応心配してお尋ねをしておるわけなんです。

一番理想というのは、これは若い人から順番にお年寄りになだらかな傾斜があることが好ましいと思ひます。ですから、なるだけ新会社をしっかりとしたもの、安定したものにしていこうために、採用のときにそれなりの年齢的な考慮というものも私わなければならないのじゃないだろうか、こういうふうな私としては思うわけですが、さて設立委員の方が年齢的に、極端な言い方をすると何歳の人か何名と、こういうわけにはなかなか難しいでしょうけれども、年齢構成についていかにあるべきかといふ大臣は考慮になっておられますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これはこの社会でも同じだろうと思ひますが、殊に新たに発

足します企業体の場合に、その企業内における年齢構成はやはりバランスのとれたものであることが一番望ましいというところは間違ひがないと思ひます。そこで、今委員の御指摘になりましたような点、これは確かにいろいろな角度から私も考えなければなりません。ただ、今再就職を進めてまいります中で、雇用先が希望される年齢層というものを考えてみますと、確かに公的部門では比較的若い年齢層に対する募集が多いというところは事実であります。しかし、これは恐らく国鉄当局が大変な努力をさせていただいておられるのだと思ひますが、関連企業部門においては中高年齢層の方々の募集を中心にしていただいております。

若年層の職員のみが大量に再就職してしまつて、というような状態にならないよう求人状況にございまして、したがって、設立委員の方々の雇用条件等々の設定の中身にもよりましようけれども、私は新会社の年齢構成というものがこの再就職の問題の絡みでそうバランスを失したものにほならないと考へておりますが、なお留意をいたしたいと思ひます。

○中野明君 そうあつてほしいと私も思ひます。そこで、再び国鉄にお尋ねをするわけですが、人材活用センター、これは非常にいろいろと当委員会でも議論に出ておるところでございますが、この人材活用センターの配属といふか、設置場所と人員、もし年齢構成がわかればお示しいただきたいと思ひますが、わからなければこれはやむを得ません。教えてください。

○説明員(杉浦喬也君) 十一月一日現在で人材活用センター、全国で千四百三十八カ所設置されております。その配置人員が一万八千五百十人ということになっております。

今お尋ねの年齢構成につきましては、特に数字で把握しておりませんので正確に申し上げられませんが、全体の年齢構成と比較いたしますと四十代が比較的少なく二十代が比較的多い、こんな感じではございます。

○中野明君 それで、こんなことは絶対ないと思ひますが、人材活用センターに配属されている人

がそつくりそのまま清算事業団に行くということ、もうそんな心配は一切ないと、そういうことですか。

○説明員(杉浦喬也君) 新会社なり清算事業団に行くであらう方の配属の問題は、これは設立委員のお示しされます採用条件に従ひましてどういふ方を選ばれるかといふことの結論になるわけでございます。したがって、人活センターの配属いかんといふものと将来への配属とは全然関係がないといふふうに申し上げたいと思ひます。

○中野明君 そこで、清算事業団のことでお尋ねをするわけですが、現在は人材活用センターが今おっしゃつた全国で千四百三十八ですか、それだけの配属の設置場所ですか、あるんですけれども、恐らく清算事業団になりますとそれだけの設置場所はないと思はれるんですが、清算事業団の設置場所といふのは何か所ぐらいと想定をしておられるんですか。

○政府委員(林澤司君) 現在まだ清算事業団の組織について確定的なものを持っていないわけではございせんが、来年度の概算要求といふこととの関連で今考へておりますのは、全国に約二百五十カ所程度でございまして、これは予算の段階で最終的に確定するものでございまして、これは現在の状況から言いますと、各職員が通勤可能範囲にそれぞれ配置をされるということにならうかと思ひます。

○中野明君 私もそれがちょっと気になつてお尋ねをしてゐるわけなんです、現在の人材活用センター、これの管理局別のあれを見ますと、かなりこれ、どういふんですか、設置場所が多いのですから今おっしゃつたように通勤は可能だと思ひますけれども、この千四百三十八カ所から今の予算要求の数字で言いますと二百五十で、そんなに少なくなつてしまつと恐らくこれ通勤、東京のような便利のところはいいんですけれども、地方へ行きますとなかなかこれ大変なんです。東京なんかはもう神奈川県からでも埼玉県からでも千葉県からでもほとんど通勤可能で

すけれども、地方へ行きますとこれは大変な、同じ県内でもなかなか、三時間もかかるとか、そういう状況で果たしてですね、私の心配しておりますのは、この清算事業団に配属になったといふのか、そこで働く人たちが次の再就職の期間までの間単身赴任をせざるならぬような人が出てこないだらうかといふ心配をしておるわけなんです、その辺の心配はないでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは委員、大変申しわけありませんが、現在の国鉄の組織内における人材活用センターとそれから清算事業団におけるいわば地方出張機関、これを同一でお考へをいただくことは私はいかがかと思ひます。殊に、清算事業団の地方機関と申しますものは、また清算事業団そのものが行方再就職のための役割と申しますものは、教育訓練とか職業指導、また職業紹介といふものであります。そうなりますと、確かにこれは再就職を必要とする職員は全国に発生すると予想されますけれども、その場合の教育訓練等々を考へてみましても、職業訓練を考へてみましても、余り小さく分割した組織をつくることはかえつて私は極めて効率の悪いものになると思ひます。

また、これは年末の予算折衝の中で決定することではありますけれども、私もとすれば通勤可能な範囲といふことを考へて要求をいたしておるわけでありまして、同時にその清算事業団に移る職員は、私もとしては、これは因等におきまして、もそうでありまして、民間企業等に御採用願う場合にも、でき得れば一括採用内定をお願いし、いわばその年次計画で受け入れていただくまでの間それぞれの方角に向けての訓練、勉強等をしていただくわけでありまして、そうした点から考へましても余り細かい分散はできないと思ひます。その辺の事情は御理解をいただきまして、私どもも通勤可能な範囲でこれが対応できるように現在予算要求をしておるということを申し添えます。

○中野明君 今大臣のおっしゃつたことは私も理解できるんです。それは現在の国鉄が人材活用セ

ンターを設置している場所と清算事業団とはこれはもう当然変わってきますし、清算事業団は、現在の国鉄が新会社になつてしまふわけですから、ですから場所も清算事業団の所有している場所でないといふのが悪いでしょうし、それは同じといふわけにはいかぬのですけれども、ただ心配しているのは、東京とか大阪とかそういうところはいんですけれども、地方へ行くほど単身赴任ができてこないかなど、その配慮で設置するところしやつていふので了解いたしますけれども、単身で行くといふことになるのは大変だと、そういう思いがあるものですからお尋ねをしているわけでございます。

それからもう一つ、清算事業団のことでやはり私も一つだけひつかかるんですが、職員の処遇で、給料ですね。給料が一〇〇、九〇、八〇と、こうなつていふことがたびたび議論もされております。それは確かに、大臣の答弁を聞いておりまして、一つの考え方だと思ひます。しかしながら、清算事業団に行く人は自分の都合じやなしに、結局こういう状態になつたから再就職の準備のために行くわけでしょう。ですから、そこで給料の差が出るというのは余りにも酷だ、気の毒だなという感じがするんです。

それは清算事業団の中の職務の違い、大臣のおっしゃつていふことはわかります。わかりますけれども、何か別の方法で、本人が八〇になつたり九〇になつたりする人を救済する方法はないんだらうか。やはり本人としてはこれはつらいこととすし、国の政策でやるわけですからね。そのところの救済の方法というのを、清算事業団での給料は理屈として私大臣のおっしゃつていふことはよくわかるんですが、しかしながら本人はこれはやっぱり大変です。ですから、何かの方法で、手当てかなんとか、そういう方法で手取りといひますか、いただく給料が余り変わらないようにしてあげるのこれが一番いいんじゃないかという感じを私今なお持つていふんですけれども、その辺のお考えはどうでしょう。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私、基本的にはこれは清算事業団移行後における労使交渉事項の問題になるだらうと思ひます。しかし、これは委員も御理解をいただきながらなおかつという御質問でありますから私もできるだけいろいろな考え方をしてみたいと思ひますけれども、現在の国鉄の給与体系をそのまま移行させるということでありましたならば、私はこれはやはり国民的に見てなかなか御納得がいただけないのではなからうかと思ひます。そして、一〇〇、九〇、八〇といふのは私もまさに予算要求のいわば算定基礎として置いた数値でありますから、これについての御議論があることは私もそれなりに逆に委員の御主張がわからないわけではございませんけれども、やはり問題としては、現在のそれでは国鉄の給与体系をそのまま清算事業団に持ち込むことの合理性はあるのか。清算事業団は清算事業団としての勤務の中における合理性のある給与体系といふものが本来見出されるべきではなからうか、そしてそれは労使交渉事項の大きな柱でもあらうと、私はそう考へております。

○中野明君 労使交渉はわかるんです、それは当然交渉されると思ひますが、予算面で政府が要求の段階でこれに制約をするといふことはやっぱり労使交渉にも大きな制約を与えるんじゃないだらうか、こう心配をして今お尋ねをしていふわけなんです。

やはり新会社に行けないで清算事業団に行つて次の就職をするといふことは、やっぱり精神的にもあるでしょうし、そういう点では非常に、本人たちも生活設計は国鉄のときにやつておるんですから、例へて言へば家のローンも払つていふとか、子供の教育の問題とか、そういうことで大体の設計はできていふんじゃないから、それが清算事業団に行くことによつて二割も減つてしまふといふことになる影響が大きいだらう。その辺を何とか——一〇〇、九〇、八〇、これの大臣の答弁、説明は僕もずっと聞いておつてわかるんですね。わかるけれども、本人にとってはこれはたま

らぬといふことがありますので、労使交渉にまたなきやならぬでしょうけれども、予算で制約をしたといふのはちよつとこれ後に影響、尾を引かないかという心配と、それから本人たちのことを考えれば何かの手段の方法がないだらうかなど、こういうふうな考へております。そのことだけ申し添えておきます。

次の問題として、国鉄が民営・分割後に発足をする通信公社、これの規模と内容を説明してください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 基幹通信公社は、現在国鉄が保有をいたしておりますマイクログラフ、光ファイバーケーブル、同軸ケーブルなどの基幹的通信設備を引き継ぎ、各旅客会社、貨物会社相互間を結ぶ業務通信を行うこととしたしております。

基幹通信公社の資本金は三十二億円、職員数は五百七十人程度と考へておりまして、六十二年度における営業収入を百七十五億円、経常損益ベースで二億円の黒字を見込んだ計画をまとめております。

○中野明君 大臣、もう一つ考へておられるんじゃないんですか、システム会社、これはどうなるんですか。

○説明員(杉浦喬也君) システム会社につきましては、国鉄が現在持つております例へば新幹線等の列車のお客さんに対する座席指定、乗車券販売等のためのコンピュータシステムがございまして、あるいはまたコンテナ輸送のためのコンピュータシステム等々ございしますが、そういうソフトウェア面でのシステムを全部一括いたしました新しい会社の要請に応じてそれを使用していただく、こういう仕組みの会社でございまして。

○中野明君 それの資本金と人数はどうですか。

○政府委員(林澤司君) システム会社につきましては、ただいま国鉄総裁から御説明がございまして、ただいま国鉄が保有しておりますマルスあるいはエボックスといったような全国的な規模のコンピュータシステム、こういうものにかか

わる情報の処理を行うことでございまして、この会社の資本金は十億円、職員数は二百八十人程度と考へております。営業収入、先ほどの基幹通信公社と対比いたしますと、六十二年度の営業収入でございまして百二十三億、それから経常損益ベースで一億円の黒字を見込んでおるといふこととございまして。

○中野明君 それからもう一つ、通信関係で、NTTが発足とともに電子通信分野に競争原理が導入されました。それで国鉄が主体となつて日本テレコム株式会社というものをつくつておられます。去年の六月二十一日に許可になつた、認可になつたといふんですか、その概要をちよつと説明してください。

○説明員(杉浦喬也君) 今先生おっしゃいましたように、通信事業の自由化に伴ひまして、第一種電気通信事業、これを行うために昭和五十九年十月に設立されたものでございまして、資本金が九十億円、そのうち国鉄が三十・一億円を出資いたしておるものでございまして。事業内容は、新幹線の沿線に光ケーブルを敷設し通信サービスを提供することとございまして、既にことしの八月に東京・大阪間で専用サービスを開始いたしておるところでございます。

○中野明君 これは、職員は何人ぐらいおられますか。

○説明員(山田度君) 現在、日本テレコムの従業員数、まだ本格的に電話サービス等を開始しておりませんで専用線にとどまつておる段階でございまして、約二百二十名ということになつております。

○中野明君 それで、今大臣が御説明になりました基幹通信公社、それで今総裁から報告をしていただきました日本テレコム、基幹通信公社は発足してから結局郵政大臣に認可の申請をなさると思ひますが、これは第一種といふことになりまして、日本テレコムも第一種なんです。そして同じような仕事の分野になるんじゃないかという点から、この日本テレコムと通信公社、これを合併するべ

きじゃないかという話を時々聞くのですけれども、この辺について大臣としてはどういうお考えを持っておられますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに、日本テレコムの一一般通信サービスというものと、基幹通信会社がまさに民営化後の鉄道事業を運営するために必要な業務用の通信を行うという役割、その役割を踏まえながら考えてみますと、私もこれは将来本当に一つにした方がいいのかなという気持ちを決して持たないわけではございません。

ただ、その合併ということになりますと、やはり両者の業務内容とかあるいは設備の効率利用といったことから考えられて結論を出されるとすれば、やっぱり合併という方向は本当に考えるところの方向として浮かんてくるものではなからうかと思えます。ただ、まだ基幹通信会社は国会でこの法律案を成立させていただいて後スタートをするわけでありまして、最終的にはやはりそれぞれの経営者が利害得失を判断されて決断を下される性格のものであらうと、そのように思っています。

○中野明君 これは将来の課題だろうと思えます。それぞれやはり考えがあることですから、ここで一概に今すぐというわけにはいかぬでしょう。

そこで、午前中のいただいている時間がもうちょっとありますので、もう一点だけ。

この日本テレコムの株です。三十・一億円で、一応出資は、この株、これは分割・民営後という取り扱いになるんでしょう、その辺を教えてください。

○政府委員(林澤司君) これも国鉄の関連会社の一つでございまして、関連会社の株をどう承継させるかという点については、基本的な考え方としては、一つの会社の事業範囲内にある、例えば駅ビルみたいなもの、これはその会社にずばり承継させるといって問題ないわけではございますが、先ほどもちょっと御議論がありました旅行会社とか、それから今のテレコムにつきまして

も、ある程度やはり複数の会社をまたがるということになりますので、その業務の関連度というふうなものも考慮しながら、どう配分するかということについてはこれから検討事項であらうかと思えます。最終的には承継計画を決める段階で確定することになるかと思えます。

○中野明君 これは理論的に考えれば、やっぱり一つの会社に承継する方ではないかという考え方もできなくはないんですけども、そうかといって、各分割した会社にまたがってあるし、あるいは今国鉄が出資したんですから、国鉄の出資といふことになるかと六会社全部にも関連をさせないといふかぬのじゃないだろうか。私は四国です。北海道もだめだ、こういうことになるとこれまた不公平のそしりも出てくるんですが、その辺も含めて、まだ煮詰まっていらないようですけれども検討をしていただいて、後でがたがた言うことのないようにお願いをしたいなと思うんですが、総裁どうでしょう。

○説明員(杉浦壽也君) 今国鉄が持っております株の承継の方法につきましては、先ほど来運輸大臣、林審議官がお話しになったとおりでございまして、こういう原則を踏まえ、また今先生がおっしゃいましたような全体の会社のあり方とも密接に関連があるかと思っておりますので、その辺も踏まえながら省とも検討を重ねていきたいと思っております。

○委員長(山内一朗君) 午前の質疑はこの程度にとどめます。

午後一時二十分に委員会を再開することとし、これにて休憩いたします。

午後零時十七分休憩

午後一時二十分開会

○委員長(山内一朗君) 日本国有鉄道改革に関する特別委員会を再開いたします。

す。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○中野明君 最初に、国鉄総裁にお尋ねをいたしますが、今回の一・一〇のダイヤ改正、いろいろ評価が出ておりますが、このダイヤ改正についての総裁の感想といえますか、所感を申し上げます。

○説明員(杉浦壽也君) 今回の十一月一日のダイヤ改正は、従前に比べて大変大きなダイヤ改正でございます。今後鉄道事業をしっかりと経営していくというために、何といひしても地域の、地元の方のいろいろな要望というものを十分に反映をさせないかぬ。そういう面ではいろいろな御要望がありました。なかなか御要望に沿うことができない、そういう状態が続いたわけでございますが、今回思い切りまして、例えば毎日の昼間の、ダイヤタイムの列車本数を思い切って増発をし、在来線を含まして一日約二千本、列車距離にいたしまして十一万キロに及ぶ増発をいたしましたわけでございます。こういうことによりまして新しいサービスというものを期待していただくわけでございますが、これがまた国鉄にとどまる段階のみでなしに、今後の、法律が通りまして後におきます新しい旅客会社あるいは貨物会社のダイヤにそっくり引き継がれるわけでございます。

こうした思い切ったダイヤによりまして、今後活力のあるサービスが期待できるものというふうに私も信じておるところでございます。

○中野明君 運輸大臣はどう思われますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 新ダイヤが発足をいたしましたから、その後の、まだ短期間でありまして、その輸送実績を申し上げることはよくございまして、その輸送実績を申し上げることにしてお答えにかなえたいと思っております。

まず第一に都市圏輸送、殊に大都市圏、東京、大阪、名古屋等では、昨年に比べて、ダイヤ改正後二十日間の数字を見ますと一〇・一%ないし一・一〇%とお客が増加をいたしております。また地方主要都市圏、二十七都市圏をとってみますと、前年に比べて多いところでは一二

〇%、一〇〇%から一二〇%。この数字を見てみましてもおおむね良好な実績を上げておりまして、私は新ダイヤが国民の間に好評をもって迎えられている証左だと思っております。

ただ、新幹線は多少昨年に比べて減っておりまして、実は昨年御承知のように大きな航空機事故があり、その結果として、従来航空機を利用された方が相当新幹線に行動のパターンを移され、航空関係の実績が相当落ち込んだのに比べて、昨年は新幹線が例年に比べてふえておりました。それに比べての九六%比ということでありまして、これ、これも私は、航空機に一方ではお客さんが戻りつつあるという中で、おおむねこれは評価のできる数字ではなからうか。

これらの数字を見ましても、今回のダイヤ改正というものは、まだこれは二十日までの集計でありますけれども、私は国民に好評をもって迎えられている証左と喜んでおります。

○中野明君 大臣にそれではお尋ねするんですが、私もそうなんですけれども、国民の皆さん方の素朴な疑問として、こんなに好評、今おっしゃっているように好評であることは私も認めますし、事実そのとおりです。ただ、先日議論しました特急の問題はあれはちょっと別にしまして、好評なんです、こういうことが今までやればできるのにどうしてできなかったのか。それについて素朴な疑問といえますか、このダイヤ改正を評価した上でそういう疑問を呈する人が非常に多いんです。そういう点について大臣はどう認識をしておられるのか、なぜ今までできなかったのか、その辺どうでしょう。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは、私もその正確な分析をしておるわけではございません。しかし、やはり一番大きなものは、いわば分割・民営化という方向が示され、その中でそれぞれの地域密着型の企業経営をすることによって鉄道線路を生かしていかなければならない、さもないければ自分たちの将来もないという、いわば非常に追い詰められた形の中でこうした努力が払われてきたと

いうことは、裏返して言えば、従来、いわば全国一社制というもので、しかも公共企業体という特異な位置づけの中で、国鉄当局自身も、またこれはそれを監督する立場におりました私どもも、いわば情性に流れと言っては言い過ぎかもしれませんが、それだけの真剣な工夫を払う努力が足りなかったのではなからうか。また、その努力を払わせるだけの私どもも指導を十分にしておらなかった点がありはしないか、私は率直にそのような感想を持っております。

○中野明君 今運輸大臣も触れられましたが、私もそう思います。

要するに、国民世論といいますが、国鉄はこのままじゃいかぬということで改革をしてもらいたいという国民の世論、これが背景にあつて、しかも国鉄労使の皆さん方がそれにこたえて今回のあれができた。それにはいろいろ理由がございまして、うけれども、基本的にはバックにそういう背景があつたんじゃないか、こう思っておりますが、しかし今まだ国鉄は公社なんですからね。それで今できるのなら十年前にできなかったかな、五年前にできなかったかなということなんです、この点については総理の御所見もちょっとお伺いしておきたいんです。

○国務大臣(中曾根康弘君) やはり六分割というのが迫つてまいりました、それに先駆けて地域密着型のダイヤ編成をやつてみた、結果は非常に良かった、こういうことで、これはダイヤ編成のみならず業務の運営全般についても何らかを暗示することであると考えております。

○中野明君 先ほど総裁もお述べになつておりましたように、地域密着、地域の要望、これはきのうやきょうじゃないんですけれども、それが今日ここでできたということ、それについて私は、時が来ているんじゃないかな、こういう感じを持っております。

そこで、十一月一日にダイヤ改正をされたわけなんです、次のダイヤ改正、これはどのように実施されるというふうにお考えになつてゐるの

か、推測をしておられるのか、国鉄の方で。

○説明員(杉浦喬也君) 来年のことにならうかと思ひますが、推定ではございしますが、来年度いっぱいまで青函トンネル、本四架橋というのの完成をいたしまして、これに伴ひまして列車の運行体系を一部手直しする、列車ダイヤの改正ということが行われるであらうというふうに想定をするわけがございまして、新しい会社が発足しての初めてのダイヤ改正ということに相ならうかと思ひますが、各会社ともによく連絡協議の上で、利用者のニーズに合うように立派なダイヤ改正にもつていけるものだというふうに思つておるところでござい

ます。

○中野明君 今青函トンネルと本四架橋のお話が出ておりました。私も当然その時期に合致してダイヤ改正は必要だろと思ひますが、そうなりまして、青函トンネルあるいは本四架橋ができることによつて、要するに北海道から東京への直行といひますか、北海道から東京あるいは四国から東京、このブルーラインなんかもできるんじゃないか、このように期待をしておるんですけれども、その辺は国鉄としてどう考えておられますか。

○説明員(杉浦喬也君) お客さんの流れなりあるいは御要望というものもこれからは十分に踏まえて、本州との間の直行列車、これはもう当然にあるかと思ひますが、なお具体的に今後の課題として詰めてまいりたいと思ひます。

○中野明君 そういふ点、乗りかえをしないといふことが島国にとつては大変な魅力なんです。せっかく橋ができたわけですから、乗りかえなしに四国から岡山に直行する、あるいは大阪、そして四国は四国あるんですから、四国から集まつてきどこかで連結してそのままブルーラインが出る、こういうことを我々は非常に期待をしておる、こういうことを、大臣としてはどういふ期待を持っておられますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私も同じような夢を持ちます。しかし同時に、一方では果たして、北

海道から例えば東京までを直通の列車を運行した場合に、それだけの長時間を割いて列車の旅をエシジョイしてくださるお客様がどのくらいあるだろうか。そこまで長距離になった場合に、果たして航空機と鉄道が対抗し切れるだろうか。仮に対抗していこうとすればまさにオリエンタルエクスプレスのような、その汽車に乗ること自体が一つの楽しみとなるようなものを工夫していくことを必要とするのではなからうか、そんなことも夢見ております。

○中野明君 そこで、六十三年の春には本四架橋が開通するわけですが、これは併用橋ですから鉄道ももちろん海を渡つて走るわけなんです、この開通によりまして当然新しい会社が出てくるわけなんです、乗客増の見通しといひますか見込みといひますか、現在それは国鉄としてどの程度と見込んでおられますか。もし見込んでおられたら数字を教えてください。

○説明員(須田寛君) 本四の架橋の考え方ではございますが、宇野―高松間の片道のお客様が今約六千名ぐらいらしいと思ひます。このお客様が一日大体六千八百ぐらゐのお客様になるのではないかと、いふに推計をいたしておりますが、いろいろお客様も誘発等もございしますので、かれこれ一年間で一億人ぐらゐのお客様がこの本四の架橋によりまして誘発されるのではないかと、こんなふうに見ております。

○中野明君 そこで、乗りかえをせずに行けるということになりますと、四国四県の県庁所在地から岡山までは時間的にどれぐらゐ短縮になるか、そして現在の運賃でどれぐらゐ安くなるのか、あるいは高くなるか、その辺のこと。

○説明員(須田寛君) まず、運賃につきましては答え申し上げますが、高松―岡山間では現在宇高連絡線の運賃とレール運賃を合せて千四百円でございます。これは仮にでございますが、本四架橋の鉄道キロに充てまして幹線系の貨車を今のままとして適用いたしました場合には千六十円

でございますので、ほぼ同額というふうな感じでございます。それから松山―岡山間におきましては現在四千二百円でございますが、これが三千四百円、運賃のみでございます。それから高知―岡山間につきましては三千六百円でございますものが二千八百円、こういった格好でございます。

次に、所要時間でございますが、現在松山から岡山まで、これは列車によつて若干差がございしますが、約五時間から五時間二十分ぐらゐかかつております。それから高知―岡山間につきましては大体四時間半から五時間ぐらゐかかつております。この辺は、ダイヤの詳細をこれから設定することになりますので、細かな数字は未定でございますが、大体一時間十分程度スピードアップできるのではないかと、こんなふうに見ております。それから高松方面につきましては若干距離が迂回になります、現在の船車連絡、つまり船とそれから鉄道との連絡の待ち合わせ時間等がなくなりまして、この点につきましては三十分ぐらゐのスピードアップが期待できるのではないかと、こんなふうに見ております。

○中野明君 これはこの前申し上げたので、余りこれには時間を長く割きたくないんですけれども、ただ大臣一つ覚えておいていただきたいんですが、すけれども、松山―岡山ですね、これは場合によつては急行で行つた方が特急で行くよりも早く着くのがあつて、これは非常に一生懸命に地元を中心と考えていたことはわかるんですが、岡山に着くという、こういう矛盾もあるものから、先日私申し上げましたように、新会社の経営者の方で十分その点は、ダイヤを要えといふんじやないんですから、料金その他のことでお考えをいただけるようなことを含んでおいていただきたい、私はこう思ひます。

それからもう一つは、国鉄の現在の料金制度の問題でしようけれども、予讃線は特急をたくさんふやしていただいたんですが、ふやしたのは乗客の多い高松―松山までなんです。そうすると、宇

和島の方へ行く人は松山の駅で同じホームで別の反対側のところへ急行に乗りかえにやいかぬ。そのときにまた急行料金を払わにやいかぬわけですね。ですから、ホームから外へ出ないんですから、そういうのはもう急行料金は取らない、こういうことが好ましいんじゃないかと思ひますよ。せっかくお客さんが利用しようと思つても、結局乗りかえてまた急行料金を払わなきゃいかぬ、そういう制度、これは現在の運賃の制度ではしようがないだろうと私は思ふんですけれども、新会社になったときにそういうことも考慮に入れておいてもらいたい、こう考へております。

そこで、時刻表のことでお尋ねをしたいんですが、現在国鉄はみずから時刻表は発売しておられないことになってますね。時刻表というのは、大臣、ベストセラーですね。それで、新会社になったら時刻表を作製する計画は新会社の経営陣が考へるんでしようけれども、時刻表を作製する計画はあるのか。また、各会社ごとの時刻表というものは当然できるでしょうけれども、全国で今発売されているようなゆるゆるの六会社を一括した時刻表、これも出さなければ乗客に対して非常に不便である、こういうことなんです、国鉄はこういう点はどうか考へておられますか。

○説明員(杉浦喬也君) 今先生がおっしゃいましたように、時刻表はベストセラーと言われております。現在全国版の時刻表が交通公社を初めとして三つの会社から出版されておりますが、そのほかには北海道とか九州とか、地域に限りまして地域版がつくられております。将来を考へますと、これはお客さんに長いこと親しまれました時刻表でございまして、また利便のためにもぜひとも必要であるというふうに考へておまして、全国版、地方版ともどういうふうにしただらいいかというところを検討してございまして。

○中野明君 これは新会社になりますとそういう仕事もやろうと思つたらできないことはないんだらうと思ひます。ただ、これ前提にして時刻表をつくられておるんですけれども、今

回の一一・一のダイヤ改正、今出ている時刻表と違うのはちゃんと六分割した前提に立つてつくられておるんですね。手回しがいいといへばいいんですけれども、そのまゝ新会社に移行すると総裁もさつきおっしゃっていましたが、その前提のもとに組まれているのだからと思ひます。そういうことで、時刻表の問題は、かなり現在つくっているところとの関係もありましようしするんですが、新会社として分割されたからといって、自分のところだけじゃなしに、全国的なものをぜひこれは出版をしてみらわれないと困るなど、こう考へております。

次に、関連事業の展開についてちょっとお尋ねしておきます。四国には、現在国鉄出資の会社がありません。そういうことから考へまして、ここで御尋ねをしたいことは、まず前段として、国鉄の関連会社あるいは出資会社の活性化と体質改善をこの際やばり民営・分割とともにやるべきじゃないかと、こういうふうに思ひます。

それから後段としては、四国に現在国鉄出資会社がない。そういう地域では今後どのような事業の展開が可能になるというふうに大臣は考へておられるのでしょうか、ちょっとおっしゃってください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私どもは新会社に対しましては、国鉄の分割・民営化の趣旨にかんがみまして、活力ある経営をしていただくために、会社法案におきましても鉄道事業の適切かつ健全な運営に支障を来さない限り、広範囲な事業分野への進出を認めております。これはもう委員が御承知のとおりであります。

確かに四国におきましては、六十年度に直営店舗、構内営業の承認等関連事業約九億一千三百万円の収入を上げておりますが、これは毎年ここ何年かを見てみますと着実に、少ないとはいひながら伸びてまいりました。ですから、これから先も私は四国会社としても、現在行われておりますその関連事業を引き続き延長していかれる、そし

て拡大していかれる努力を当然払われるのでありましようし、今後とも他の新会社と同じように、経営安定化のためにさらに駅の高度利用、こういういたものを進めていただきたいと思ひますし、経営者の創意工夫によつて積極的な関連事業の展開を図っていただきたいと思つております。

なお、たまたま調べてもらいました数字を見てみますと、四国の例えは昭和五十一年度の関連事業収入というものは五億九千万でありましたものが六十年度は九億一千三百万と、倍近くまで少しづつとはいひながら伸びておりますわけですから、私はこうした努力を今後とも続けていただく。そして、その駅の高度利用等々の中で新しい事業もお考へをいただければと、そのように願つております。

○中野明君 それじゃ、ここで技術開発のことで御尋ねをします。

御承知のとおり、日本の国鉄の技術というのはこれはもう大変なものだと私も思ひます。ところが、今回の民営・分割によつて鉄道に関する技術開発のレベルやテンポがダウンすることがないだろうかという心配なんです、この点は国鉄でしようか、大臣ですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) この点は、国鉄の分割・民営という方針が出されたときからさまざまな方からその御心配をいただいてまいりました。そして、これまで集積された鉄道技術を維持し、これを総合的に研究開発していくことが極めて将来にとつても大切なことは間違いありません。

ですから今回、今おのおの旅客会社などとは独立した研究開発機構の存在が必要だということから、鉄道技術研究所、鉄道労働科学研究所、浮上式鉄道宮崎実験センターなどの研究開発部門を統合いたしまして国鉄出資による財団法人を設立しようとしておられるところでありまして、ここに国鉄の持つ技術開発力を集中し、集積することによつて今後とも私はその能力が低下をすることはない、そのように考へております。

○中野明君 そうしますと大臣、これからリニアモーター、これが非常に注目されてくることになると思いますが、これらの開発も今おっしゃったそういうところまで十分できる、そういうふうに理解してよろしいですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) センターそのものを引き継いでもらひ、その中で今後とも努力をしてみらうつもりであります。

○中野明君 それじゃ次の問題なんです、優秀な技術、これが国際技術協力という面で、現在国鉄はどういうことを今までなさってきたか、国際技術協力についてお答えいただきたいと思ひます。

○説明員(杉浦喬也君) 現在やっております海外技術協力でございますが、原則といたしまして国際協力事業団、JICAでございます、また海外鉄道技術協力協会、JRTSでございます。こうした公益的な組織を通じて実施をしております、海外からは非常にこのことについて評価をされておるわけでございますが、内容といたしまして、六十年度の実績を申し上げますと、専門家の海外派遣というところで、六十年度では七十二件、延べ二百二十八名を二十六カ国に派遣をいたしておるところでございます。それから逆に海外から研修員の受け入れというところで、二十二カ国、七十一名の研修員を受け入れてまして国鉄におきまして研修をしておる、こういう状況でございます。

○中野明君 そうしますと、これは民営・分割後はどのように実施されていくようになると考へるのか。これは大臣ですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 分割・民営化の後における専門家の派遣という場合には、これはやはり派遣要員の確保とか現場業務への精通などの観点から考へて、旅客会社などがその主たる派遣元になるであらうと考へられます。また、例えば開発計画策定のための調査団の派遣でありますとか、研修生の受け入れなどにつきましても、旅客会社のほか、今総裁の述べておられました海外鉄

道技術協力協会などを活用しながら円滑に進めていきたいと考えております。

○中野明君 これは総理にもお答えをいただきましたわけですが、やはり日本の国が今日の状況からはこういう国際技術協力というものは緩めてはいけないし、またどんなやっつけかなければならない立場だろうと思います。ところが、国際協力事業団というのがいろいろ問題もあつたりして非常にこれは残念なことではございましたが、そういうことをきちんとしていただいて、今後やはり国鉄の持っている優秀な技術というものを国際技術協力という名のもとに大いに推進してもらいたい、こういうふうに私は考えておりますが、総理として御所見を伺っております。

○国務大臣(中曾根康弘君) 国鉄は新幹線を開発したり、あるいはリニアモーターカーに今挑戦してかなりの成績をおさめておりますが、これらの貴重な技術力をやはり一括してまとめておいて、そして国際協力あるいは国内の新しい研究開発に十分使えるようにしたいと希望しております。

○中野明君 それでは、新会社と運輸省との間の認可、届け出、この関係についてお尋ねをしたいわけですが、特にいわれる北海道会社とか九州会社あるいは四国会社、こういうところは所管の運輸局、これとの間でもう済むようなそういう状態になるんでしょうか、それともやっぱり一々本省との関連になるんでしょうか、その辺はどう考えておられますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 新会社に対する認可あるいは届け出の受理などの事務を本省で行うのか、あるいは地方運輸局で行うのかにつきましては、改革関連の政省令の内容の一部として現在検討を進めているところでございます。しかし、やはり免許でありますとか工事の施行の認可でありますとか、あるいは運賃料金の設定などの認可、非常に基本的な事項はやはり私は本省で行うものになるであろうと思います。しかし、そうしたものを除いて、例えば高架化を進められるための工事、こうした鉄道施設の変更の認可でありますとか、

か、運賃料金の割引の届け出の受理でありますとか、こうしたものについては、私はやはり地方運輸局限りで処理のできるようにしておくことが望ましい方向だと思います。また、本省において処理をする事案につきましても、私は、その申請というものは当該地方運輸局を経由していただければよいことであり、東京から離れた地域の事業者の利便にできるだけ沿えるような流れを組み立てたいと今考えております。

○中野明君 今の大臣の答弁で大體理解をいたしました。が、せっかく六分制になったわけですから可能な限り地元運輸局との間で事務が進むように、そういうふうに私たちは願っております。

それでは最後の問題にいたしたいと思ひますが、この特別委員会でもいろいろ議論が重ねられてきて、やはり答弁を聞いたり、あるいは質疑を聞いておいて先送りにならざるを得ぬと、これは現時点ではやむを得ぬなと思ふものもかなりあります。またこれ百十四年間にわたった歴史の初めの切りかえで大改革でございます。ですから、ここで我々は先のことを心配していろいろ議論を可能な限り我々も考えておきたいと思いますけれども、やはり実際に出発をいたしますといろいろの問題が出てくるのではないだろうかと思ひます。これはNTTのときもそうでしたが、そのときにいわゆる政府の中に、役所の中に、運輸省なら運輸省にそういう問題が起こったときに処理をする窓口といふか、電電のときにはこれは駆け込み寺といふような言い方をいたしました。要するに中小業者とのトラブルとか、一例を挙げれば今大分指導してもらっておりますけれども、要するに電話機を売るにしても、いい番号をやるからおれのところの電話を買おうというふうなことで行き過ぎがあつたりして大分悶着が起つたこともあります。

そういうことを考えますと、何もいざこざが起ることを望んでいるわけではありませんけれども、不可抗力に出てくることもあるでしょうし、想像している以上に実際にやってみたら出てくるかもしれません。そういうときにどこへ言つていったらいいんだというところで、恐らくこの問題については林さんが随分御苦労なさつて今日おられるわけでございますけれども、林さんが窓口になるかどうか知りませんが、その担当の部署をはっきり決めておいていただきたいなど、国会の問題は国会の問題としてまた受け皿のことは考えますけれども、その辺をひとつ大臣おっしゃっていただきたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 総括審議官の苦勞をお褒めをいただきまして、私からもお礼を申し上げます。

そこで、確かに分割・民営化の問題というのはこれから来年の三月三十一日までの間に最善を尽くして準備をいたしまして、四月一日以降さまざまな問題が新たに発生する可能性というものも否定できません。また、今委員が御指摘になりましたような事態以外にも、発足いたしますそれだけの会社そのものが相談相手が必要とする場合もあらうかと思ひます。そうして、それは運輸省だけで対応できるもの、できないものもあるいはあるかもしれません。

私もとしてはこうした状況を踏まえた上で将来の体制の整備は図つてまいらうと思ひます。具体的には現在の総括審議官、今お褒めをいただきました林君の務めておりますポストであります。及び現在の国有鉄道部といふものを、新たな民営化後の各会社並びにこの国鉄の分割・民営化に対応して出てくる諸問題に対する担当の事務処理体制といふものに切りかえたいと考えております。そしてその体制を整備いたしました上で、関係各省庁とも十分連携を図りながら、運輸省のみで対応し切れない問題に対して各省庁の御協力をいただくような協力体制を組んでまいりたい。まず第一歩としては、運輸省自身の組織を分割・民営化後のそれぞれの会社の御相談等々に応じられるような、また新たに発生する問題に対して対応し得るような組織に改めたい、そのように

考えております。

○中野明君 それじゃ終わります。

○磯山篤君 質問の通告がございました基幹通信、システム会社、それから研究所、この一般的な問題は資料が提出されましたので質疑は省略したいと思います。

簡単にひとつ国鉄側にお伺いしますが、今海外に国鉄の事務所があるわけですが、これは民営会社になった後どういふふうに措置をされるのか、まずその点からお伺いします。

○説明員(杉浦喬也君) 今御指摘のように、海外ではパリとニューヨークに事務所がございます。

ここではそれぞれ日本の紹介なりあるいは外国の資料の収集等々あるいは海外技術協力の役割等を果たしておるわけでございまして、これからはそういう意味では、新しい会社ができましても海外の窓口といたしましてこの在外事務所はやはり必要であるといふふうに考えております。これをどこに帰属させるか、これは検討中でございまして、一つの案として、一番大きい東日本旅客会社に帰属させるといふことも一つの案として検討しているところであります。

○磯山篤君 次に、リニアモーターカーについてお伺いしますが、四全総の中間答申の中にも交通の分野でリニアモーターカーの位置づけが行われております。全体としては、集中と分散の調和といふなかなか難しいタイトルがあるようですが、この四全総におきまして交通のあり方については一日交通圏、こういう評価がされているわけですから、このリニアモーターカーが持つております機能から考えてみまして、総合交通体系の中でどういふ役割を占めさせようとしているのか。まず、その点からお伺いします。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 磁気浮上式リニアモーターカーといふものにつきましては、高速、低公害などの一般的特性を有する交通機関として現在技術開発が進められております。そして、将来これらの特性が発揮できる形で実用化された場合には、私は大変有効な交通手段たり得るものと

考えております。しかし、まだ現時点におきましては、輸送容量あるいは運行頻度、表定速度や建設コスト、運営コストなど旅客輸送システムとしての諸特性がまだ必ずしも明確につかめておりません。ですから、具体的な適応性につきまして、今後技術開発の進捗状況も踏まえて検討をしてまいりたい、また、まいることになろうと考えております。

○磯山篤君 従来からの宮崎におきまして実験の進展がよいから見まして、いよいよ実用実験の段階に入るといふふうに見えるわけですね。

そこで、まず国鉄側に伺いますが、ことしなり来年、予定はどういうふうになっているのか。その点をお伺いしておきたいと思うんです。

○説明員(杉浦善也君) まず本年度中に新しい電源——電源が問題でございますが、電源装置を完成させまして、今までの開発成果を大成いたしましたプロトタイプ、実用型ということでございますが、プロトタイプの車両を本年度いっぱい完成をすべく現在製作を進めております。これができるようになりますと、このプロトタイプ車両の実験によりまして、三十キロから五十キロメートル程度の短距離での実用化、これについてなお一、二年のめどでこれが実用化されることになるであろうというふうに思っております。それ以上は長距離用につきましてもなお研究を進めていきたいというふうに思っております。

○磯山篤君 今お話がありますように、限定された地域交通機関としてのリニアモーターカー、それから全国的に機能をするであろう長距離のもの、こういうふうな区別をされると思うんです。

そこで、国鉄側に伺いますが、今各地で実験線の誘致なども行われておたり、それから国鉄側からもある種の専門家を地方の自治体にも派遣をしているわけですね。言ってみますと、相当な期待感を持たしている格好になっているわけですね。

私はたまたま山梨県出身でありますので、仄聞するところによると、東京から名古屋、大阪というふう

うに中央線沿いにリニアモーターカーを開発したい、そういう話も聞いているわけですが、この点について、将来的な問題であります。国鉄側の考え方を明示してもらいたいと思うんです。

○説明員(杉浦善也君) 今までも各地からの大変御要望があるわけでございますが、一つは今の宮崎の実験線、非常に距離が短いものですから、これをさらに将来長距離にするのではないかと、その場合に実験線としてそれぞれの地域に誘致をすべきである、こういう御希望と、さらにはまた、端的にそのまま実用化するようという意味で、比較的短距離の区間におきまして国鉄の技術を生かすリニアモーターカーを実用化すべきであるという、こういう御要望と両方あるかと思っております。

が、実験の段階におきましては、私ども現在宮崎の実験センターで行っております、そういう短い区間ではございますが、これによりまして相当程度の実用化に向けての実験が可能であるというふうに思っております。

また、将来への実用化という現実の問題となりますと、これはなかなか将来の輸送需要がどうかというところとか、あるいは費用がどうかというところとか、あるいは経営主体がどうかとか、採算性がどうかとか、いろいろな問題が出てくると思っております。そうした面では、今後の課題といたしまして十分に検討をせまないと、なかなか御要望にすぐに応ずるといふわけにはまいらぬのではないかと。これからの引き続き検討課題としまして取り組んでいきたいと思っております。

○磯山篤君 技術上の問題を完全に解決しないうし、あるいは安全確保の問題もありましょう。あるいはそれが整備整とんできたとしても必要な法律が整備されないうし、そういう問題がありますので長期的になるのはやむを得ないと思っております。でも、やっぱりこれだけ開発をされつつある交通機関でありますので十分対応をしてほしい。運輸大臣、その点いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今国鉄当局から御答弁を申し上げましたように、私どもはこのリニア

モーターカーというものの将来にはそれなり大きな夢をかけております。しかし、現実にはプロトタイプ車の建造が進められておる状況で、いざ研究開発の段階でありまして、宮崎実験線における引き続いての新しい試験車両による走行試験、あるいは高速用分岐器の開発等を続けるということ、現時点においてはこの実験を一日も早く終了するというように全力を傾けたい、そのように考えております。

○磯山篤君 次に、上部構造、下部構造の問題について伺いたいと思うんです。

分割をする、それから地域の特性を十分に生かすような努力をしていく、あるいは活性化を図る、そういういろいろなことが述べられておるわけですね。分割、民営という、今審議に入っているわけですね。そこで実際は、各株式会社なり事業体が事業計画をつくるということになるわけでありまして、これは法律案を準備された当の総理大臣あるいは運輸大臣として、それぞれの会社の本社はどういう責任体制を持って、さらに、所掌事務というものはこういうものである、それから下部構造としてはこういうものを考えている、こういう仕事をしたい、それによって活性化を図る、効率化を図る、こういうふうにならなければならぬと思うわけですね。言ってみますと、本社とその次の中間機構ないしは現場の役割、責任というものを、まあ書き物にしてあるわけではありませぬけれども、イメージといいますか、期待というものがあつてこの旅客貨物株式会社法の第七条ですか、そういうものがあつておるわけですね。その点について運輸大臣の考え方を示してもらいたいと思っております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは、鉄道事業というものの自身が地域に密着した事業であること、それから、新会社は当然地域密着型の経営を実現する必要があると考へますし、具体的には、列車ダイヤの設定とかあるいは駅の設置等に関して各地域の利用者のニーズを十分把握した上でこれに即応したサービスを提供することを可能とし、また地域

経済の実態に即した事業経営が必要であることも間違いありません。そうなりますと、これは地域の実情に詳しい地方組織の判断というものが十分に事業運営に反映されなければならないことも当然のことです。

ただ、これはもちろん法律が通り、設立委員の方々がそれぞれの会社に応じてお考えをいただくことでありますし、また本社と地方組織の関係というのは新会社において内部組織のあり方の一環として検討をされるべきものだと考えておりますが、実は、考えてみまして、私は統一した形が大変つくりにくいのではないかなと思っております。と申しますのは、それぞれの会社の受け持つ地域の状況の違いが相当あるわけでありまして、場合によっては総支社制をとる必要のある地域もありましょう。あるいは営業本部的なものが必要な場合もありましょう。こうしたことを考えてみますと、私は、余りこだわった判断を私たちが示すことによってそれぞれの新会社の内部組織が弾力的に運営されないことの方を、機能されないことの方を恐れます。

ですから、原則としては、私は一番国民に、お客様に接する部分の受けとめる情報というものが反映されるような組織、そしてそのためには権限等々につきましても当然それぞれの委譲が行われる組織というものを前提に、それぞれの会社が受け持つ地域の地域、そしてお客様のニーズというものを踏まえた内部組織はおつくりになっていただきたい。基本としては、できるだけ地域に密着した、現場の声を吸収され、そしてそれぞれの末端にまで権限の委譲の及ぶような組織、そういうものを考えるべきであらうと思っておりますが、いづれにしてもこれはやはり新会社で真剣に御検討をいただくべきものと思っております。

○磯山篤君 一般論としてはそういうことだろうと思うんです。しかし、分割をした以上、分割の意義が十分に生かされなければならないのが政府側の立場でありましょう。

それから私どもも社会党案にも既に提示してあり

ここに現場の「引継簿」があります。これは東北本線の、東北地方のある駅ですが、この「引継簿」を一つ一つ点検をしていきますと、その中に「職員の指導」ということで、「国労から他組合へ」と、こういう文章が載っております。たくさん書かれておりますが、最後のところが非常におもしろいと言えは語弊がありますが、この引き継ぎ簿の一番後のところですが、「国労でテープを配付して録音して不当労働行為をねらっているの」「東部、西部、北部などでねらわれることもあるので、その種の話は職場内でしないように」。全体の引き継ぎが十分に説明をされた後にこういうふうに書かれているわけでありまして、この全部のテープを私は持っているんです。きょうここで一々お聞かせをする時間はありませんが、こういう事案が、日本じゅうとは言いませんけれども、現実にあるわけです。それからもう一つ、私のところに手紙が来まし

た。これは助役さんたちの集まりからであります。が、長文のものでありますので、特別のところを御紹介をしてみます。

われわれ運輸系統の現場管理者は、六十二年四月の国鉄改革にむけて、これが最後の機会だと思ひ、管理局の指導を受けながら、一生懸命に取り組んでおります。

まあこれは当然のことであらうと思ひます。

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う毎日です。

七月はじめて人材活用センターを作るよう局から指示がありました。その内容は「人材活用センターは実質的な選別であるから国労組合員で組合役員や職員管理調査の評価の悪いものから順に入れること」というものでした。

以下、際どいところもたくさん書かれております。最後のところにも書かれております。

いまや現場の管理者は部下を国労から何人脱退させたかが勤務評定となり、それをしない人は「意識改革ができていない」と批判されていきます。局からはもちろんいまや勤務も鉄労も我々現場管理者が不当労働行為をやることを当然と考へ、実績が上らないと局や本社に管理者はダメだといった通報をしています。

こんないわば組合管理の恐怖政治のもとで心ならずも違法行為を強いられており、日々苦悩しているのが大多数の管理者の現実です。

私共自身国労にも過去何回もいじめられていきますので良い感情は持っていませんし国労の国鉄の現実を無視した考へ方はダメだと思ひていきますが、最近の当局の労務政策を見ていくと常識を逸脱しており、長年国鉄を支えてきた真面目な職員の心を切りきざむばかりで、これでは内ゲバどころの騒ぎでなく新しい怨念を生み出すことは必至です。

職場では職員間に救い難いキ裂が生じており、このままでは不測の悲劇がおこりかねない

こと、また、こんなことで国民の期待にそえる新しい鉄道の創造など不可能ではないかと思ひ、ペンをとった次第です。

こういう手紙もいたっているわけでありまして。今まで公労委に三十何件不当労働行為についての申請が行われております。正常化を考へております。それぞれの組合あるいは組合の中の特別なグループがこの不当労働行為の申請を取り下げて労使の正常化を図ろうと。これは不当労働行為がなければならぬのでなくして、断腸の思いなんだけれども、雇用の安定というのを考へ、あるいは職場の不安をできるだけ解消しようという意味で取り下げようと、まあ必死な努力をしているわけですから、だから、そこを間違えられては困ると思ひます。

この不当労働行為というのは、先ほど労働大臣も答弁をされておりましたが、人材活用センターが発足する前にもたくさん発生をしていたわけでありまして。人材活用センターができてからも発生をしておりまして、今私が管理者の手紙を読みました。このような事態も現実にあるわけですから。私は一々これを取り上げてこの場で糾弾をするつもりはありません。これだけ申し上げれば、どういう状況になっているかということとは総理大臣といえども推察が十分にできると思ひます。

今我々が考へなければならぬのは、新しい飛躍に向かつておられます国鉄が、こういう問題をそのままにしておいて、整理整頓をしないままにさあしつかり頑張りましょうと言つてみても、労働者、職員というのはそれは簡単に手のひらを返すような状況にはならぬと思ひます。私もいろいろな職場に伺いましたが、情緒不安定な者が非常に多いんです。それから現場では人間関係が全く喪失をしているような状況の職場もあるわけなんです。朝会いまして、お互いにおはようのあいさつも出来ない、できない。お茶も一緒に飲まない、飲めないというふうな殺伐としたところもかなりあるわけでありまして。

そこで、これから不当労働行為なんということ

は絶対に考へられないわけでありまして、この際きちんと過去の問題について整理をしてもらいたいなと思ひます。もちろん、理屈の上からいえば、公労委に提訴をしているわけですから、争いが続いているわけですから。政府なりあるいは国鉄側は認めることはできないという立場をおとりになるだろうと思ひますが、私が申し上げた事例だけでも十分にお察し願えると思ひます。なお、私はたくさんきょう準備をしてまいりました。テープも持ってきましたけれども、それを皆さん方にお聞かせをすることだけが本旨ではないんです。

したがって、ひとつこの辺で、今までの問題についておのけじめをきちんとつけてもらつと同時に、これからの労務対策のあり方について見解を述べてもらいたいと思ひます。

私は、少なくともこの機会に国鉄全体の労使が腹を割つた話し合いができるような状況になつてほしいし、職場で荒廃をしているような状況のままだにしたくない、その気持ちに十分にありますので、その点を十分に踏まえて、総理、運輸大臣並びに国鉄総裁の御答弁をいただきたいと思ひます。

○説明員(杉浦喬也君) ただいま先生からいろいろな現場におきますいろいろな意味での御提言、御忠告をいただいたわけですが、私ども、そのような不当労働行為は絶対にあってはならないと。そのことにより、かつての大変問題になりましたマル生運動のようなことはもう絶対にいかぬということで、終始一貫私は現場に指導をしてまいつたところでございます。したがって、先ほどお話し申し上げましたように、現実にはそういう行為はないというふうに確信をしておるわけではございますが、しかしながら現場の管理者それぞれいろいろな問題を抱え、悩みを抱える職員との対応もございまして、そうした面でも万が一誤解を生ぜしめるようなことがあつてはならぬというふうな思つておりますので、今後とも先生の御趣旨のとおり、これからは厳重に不当労働行為が一切ないように厳しく指導してまいる所存でございます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今国鉄総裁から御答弁を申し上げましたが、私も同様に存じます。そして、やはり基本的に労使が本心に円満に話し合いをし、その状況を正常化し、そしてその中で新しい会社に向けてのステップを踏んでいくことを心から願つております。

○国務大臣(中曽根康弘君) 不当労働行為はないと私は信じております。しかし、これだけの大改革が進行中でありまして、労働者の側、従業員の側においても幾つかの流れもあり、因縁もあることとあります。それがこういう大きな大改革に遭遇しておるわけでありまして、苦情とかあるいは紛争じみたものが絶無であるとはこれは言えないかもしれません。しかし、いよいよ新しい新生国鉄に突入するとうきでございまして、願わくば労使間で十分胸襟を開いて話し合つて、そして新しい使命に向かつて邁進できるような職場環境をお互いの努力でつくり合つていってほしいと強く希望いたします。

○鶴山篤君 私は二つの事柄だけしか紹介をしませんでしたが、そのほかにたくさんきょうは持つてきております。

そこで、先ほど私が東京の運輸職場の助役さんたちの手紙を読み上げた中に、国労から引き抜いていくことが君たちの勤務評定になるぞと、こういうふうな指示されている、こういう事態は見逃すことができないと思ひます。私は一つ一つをやつてけるつもりはありませんが、まとめて言えれば、総裁、まことに遺憾な状態があつた、あるいは現に続いている、一刻も早くこういう事態を解消したいという遺憾の意の表明と同時に、今後の決意をもっと明確にしてもらいませんとこれはうまくなないと、こう思ひますが、いかがですか。

○説明員(杉浦喬也君) たびたび申し上げておりますとおり、かかる不当労働行為は絶対ないというふうな私は確信をしております。ただ、多くの管理者の間におきまして万が一そうした誤解を招くようなことがありとせば、これはまことに残念

でございます。したがって、今後ともこうした行動がないように厳重に指導をしてまいりたいでございます。

○磯山篤君 くだくも言うつもりありますが、残念であるというその心境もわからぬわけではございませんけれども、遺憾であるという意思の表明がなくてはこれはけじめがつかない、私はそう考えるわけであります。

そこで、あわせて申し上げますが、この特別委員会が審議をしている最中にも新しく人活センターへの発令が続々と行われているわけです。政府側も我々側も十分気持が乗って審議をしている最中になおかつ発令をするというのは異常な神経だと思ふ。これは直ちにやめさせるといふふうな気持ちに転換をしていかなければ、この労使の安定というふうなことにはならない。そのことを私は強く指摘をしておきたいと思ふますが、改めて総裁の御答弁をいただきます。

○説明員(杉浦喬也君) 先般のダイヤ改正に伴いましたかなりの過員が生じておることも事実でございます。そうしたことに対応いたしまして、従来の人活センターの趣旨を本当に生かす意味におきまして若干の増員を図っておるところでございますが、なおよく人活センターのスペース、環境等も十分注意しながらこれから対応していきたいと思ひます。

○磯山篤君 この間から審議されているように、人活センターに入っている大部分の人を来年四月一日からそれぞれの株式会社に必要な戦力として配置をしなければ正常な列車の運行ができない状況にあるんですよ。そういう状況にありながら、優秀な機関士や電車運転士やあるいは検修係が人材センターに入って缶カラを磨いているわけです。来年四月一日すぐ戦力になる人をそういう格好に置いてあるというのは、これは国鉄、国家にとりまして一大損失であります。そして、この法案が審議をされている最中に人活センターに発令をするというのは全く非常識じゃないかというんです。大臣、その点どう考えますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私は、これは基本的に国鉄労使の話でありますから、横から口を出したくありません。ただ先日、先般の交代の後、初めて新しい国鉄の執行部の方々が私のところに訪ねてこられました。そのときにも雇用の問題についていろいろなお話がありましたので、その席上で私から執行部の方々に、大変ぶしつけな言い方になるけれども、路線競争もいろいろ、現実には個々の組合員の幸せを考えた話し合いをしてもらいたい旨申し上げたところであります。

○磯山篤君 重要な問題について十分な御答弁がもらえませんでした。しかし、審議の状況からいまして、私はここをストップするといふふうなことはしたくないと思ひますので、これは理事会で十分に協議をしてもらいたい。いかがでしょう。

○説明員(杉浦喬也君) 再度御答弁を申し上げますが、若干の表現の違いがありましたが、正確にお答えを申し上げます。

今まで、従来から不当労働行為にわたるようなことは絶対ないというところで厳しく指導してまいったところでございます。御指摘のようなことはないというふうには信じております。しかしながら、管理者の数が非常に多数ございすので、一部におきまして誤解が生じているとすればそれは大変遺憾なことでございます。したがって、今後も細心の注意を払い、絶対に不当労働行為にわたることのないように厳しく指導してまいれる所存でございます。

○磯山篤君 今の総裁答弁ですべて満足しているわけではございません。それは公労委に提出をした組合員あるいは組合側の人にしてみますと、事実関係で争っているわけです。しかし、総裁の方はないという立場でこれまた争っているわけです。理屈からいうと、答えが出なければ、これは不当労働行為であつたとかないとかというふうな法的に認定することは難しいことも理屈上私も承知はしています。しかし、二つの例でありますけれども、鮮明にどなたが聞いてもわかるような事例を

先ほど読み上げたわけです。これが全く不当労働行為に当たらないというふうにお考えだとするならば、これはもう異常な神経をお持ちになつていられるというふうに言わなければならない。そこで私は、いよいよ重要な段階でありますからけじめをきちんとつけてほしい。それから、これからの問題についても労使が十分に話し合えるような、あるいは協力ができるような状況にいろんな分野で持つていってほしいということを言っているわけです。

かつての山崎執行部が取り下げをして正常化をしようと言つたことも私は承知をしておりますが、それは、先ほど指摘をしましたように、不当労働行為がないわけではなくして、断腸の思いで下げて、そして雇用の安定を図ろう、組織を守ろう、そういう悲痛な気持ちの中から出てきた話であるわけだ。それをいいことにして、ないと断定するようなことだけはしてほしくない、このことを厳しく申し上げておきたいと思ふんです。

総理、もう一度総括的にその点についてのお考えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(中曾根康弘君) 先ほど申し上げましたように、これは労使間で解決すべき問題で、政府が介入すべき問題ではないと思ひます。また不当労働行為のようなことはないと私は信じておりますが、しかし、いろいろ職員の中にも流れもあり、いきさつもあり、あるいはその誤解を受けるようなことがなきにしもあらずである、そういうことも考えられます。よって、労使双方が新しい国鉄へ前進するという大きな使命感に立つて、お互いが信頼できるような職場環境を整えるように両方で努力し合つて、そして国民の期待に沿うように今後とも努力するように、また政府としてもそういう気持ちで今後とも指導してまいりたいと思ひ次第であります。

○磯山篤君 前回大木委員の質問で、来年三月三十一日になれば、これは物理的にそうなるわけですが、人活センターはなくなります。これは当然のことです。しかし、こういう大事な時期に人間

を疎外するような人活センターの最近の発令というのは遺憾であるし、これはぜひお考えをいただきたいと思ひます。

一つだけ人間の異動の問題についてお伺いします。

きのうまでの質疑で、来年四月一日、君はどこの会社のどいうところであろうという職名で働け、こういうものが出るわけです。さて、そこでよくよく考えてみますと、今まで国鉄というのは全体的な視野で人事の異動が行われておつたわけですね。具体的な例を申し上げますと、博多の新幹線の車両基地の皆さん方は、これも西日本、九州から集めた検修員が大部分なんです。ところが、その会社は、新幹線会社というのは西日本鉄道株式会社に所属をする。ですから、最初、来年の四月一日、ボタンのかけ違いで十分に要望が入られないことになりまして一生そこで終わってしまう、そういうことがあり得るわけです。

そこで、新会社が発足した後の会社間の人事の異動という問題については、新しい設立委員なり株式会社が発足するようになつてありましようけれども、分割をすることによって人間的な分野でデメリットといひますが、問題点が生ずるのも予想にかたくなし、また皆さん方も想定していると思う。そのことについての考え方はいかがなものでしょうか。

○説明員(杉浦喬也君) 新会社設立に際しましては、設立委員のお示しの採用条件に従ひまして、それぞれの会社に職員が採用になるということでありまして、したがって、当面そうした陣容によりまして健全な事業体が発足し、それに向けて皆さんが全力を挙げる、こういうことに相なるかと思ひますが、その後その会社相互間に異動がどのように行われるか、これは今のところ私もなかなかお答えしにくい予想でございます。まして、場合によりましてはあるいはそういうことも例外としてあるかなという感じがいたしますが、しかしながら原則的には、やはり一度配属になりましたそれぞれの職員は、それぞれの会社におきまし

て働くというのが原則かと思ひます。

○磯山篤君 その点は以上で終わります。

前の委員会が私が要員の算定の問題について政府側に検討をお願いしておいた問題があります。それについての御答弁をまずいただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 先般御指摘を受け、事務当局に検討させました結果、監理委員会が適正要員規模を算出した回帰式につきましては、統計処理としては正しいものであるという報告を受けました。しかし、細部にわたって、こういう数字は私は苦手でありますので、事務方から補足の説明をしてもらいます。

○政府委員(吉田耕三君) 監理委員会の事務局でございまして、御答弁申し上げます。

先日、監理委員会の回帰式において理論値と実績値に誤差が出る、その誤差要因を国鉄に引き直したかどうかという先生の御提案があったわけですが、先日も御答弁申し上げましたけれども、回帰式そのものの問題といたしましては、こういう分析におきましては回帰式のパラメーターを修正するということは通常行っておりませんので、適切ではないんじゃないかと考えております。

ただ、先日申し上げましたように、この回帰式の国鉄新会社への適用に当たりましては、誤差のほとんどない部分を使用している結果となっておりますので、新会社の適正要員算出に影響を与えていたのではないかと我々は思っております。

○磯山篤君 十八万三千人の算出の基礎というのが私鉄並み、回帰方式、こういうものをとられたわけですね。私も、皆さんが使われた資料をもとにして、もう一度私鉄に当てはめてみたわけでありまして、そうなりますと、私鉄の理論値と私鉄の実際の員数との間には格差が生じていることが明白になったわけですね。なかなか上位六社の分ですね、例えば近鉄、名鉄などの大手六社の分がずば抜けて格差が生じているわけですね。ですから、裏側から監理委員会が使いました回帰方式

というのは、私鉄に当てはめるにしてみても十分ではなかったというふうに評価せざるを得ないというところが一つ言えるわけでありまして。

私どもの方は、少なくともその誤差分ぐらいは国鉄に当てはめて回復をしたらどうかと、これが五千二百名であります。それを国鉄側にもう一遍職種ごとに引き直しをしますと、前回私が提案をいたしましたように約一万二千八百七十人になる、こういうことになるわけでありまして。監理委員会事務局は、この回帰方式をつくられた後では修正が普通行われないというふうに出ておりますけれども、現実私鉄に当てはめてみても誤差が生じているわけですね。ましてや、それを国鉄の六つの職種に当てはめてみても、数字の違いというものが三千八百名なり五千名出るわけですね。それを引き直したのが前回提出した資料になつていくわけでありまして、当然そのことについて認めてもらえ、こういうふうには私も自信を持てていくわけですね。

ところが、今までの委員会の説明でいくと、回帰方式で十八万三千人であると、それが詰まってきたと十八万六千人という国鉄の積み上げ方式をよく説明をされるわけですね。しかし、国鉄がいくら積み上げた方式といたしましては日本全国で十八線区だけなんです、私どもがチェック可能な線区というのは、それ以外に果たして積み上げてあるのかないのかという合理性について評価ができないわけですね。ですから、一番そういう意味では基本になります十八万三千人に私どもが焦点を当てた点については十分に理解をしてもらわなければならぬ、こう思いますが、いかがでしょうか。もう一度お答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(吉田耕三君) 我々は、監理委員会といたしましては統計的に私鉄並みの生産性ということで処理したわけですが、政府、国鉄の方ではこういう回帰式とは全く別のやり方で、全国を積み上げ計算で最大限の効率化を図るといふ観点から、各種実態に応じて積み上げ計算を

やって、そして十八万六千人体制で現に十一月から列車が運行されているわけですね。その際に、我々の監理委員会の意見書にも書いてございまして、適正要員は十八万三千人だけれども、しかし一挙にこういう私鉄並みに持つていくことは無理があるかもしれないという理由とか、あるいはいわゆる余剰人員が膨大でありますから、新会社にも経営の過重な負担とならない限度でいわれる余剰人員の一部を吸収させることが適切であろうということで、三万二千人を十八万三千人に上乗せして、二十一万五千人で新事業体が発足するのが適切ではないかと提言したわけですね。

したがって、国鉄、政府の方で積み上げ計算で十八万六千人と三万人ふえた、その三万人は上乗せした余剰人員三万二千人から差し引いて二万九千人上乗せして新事業体発足の適正要員は二十一万五千人と、監理委員会の数字と同じにしておるわけですね。先生がおっしゃいました誤差要因を国鉄に引き直すということについて、一万三千人弱を上乗せしたらどうかとおっしゃっておりますけれども、これは総体の二十一万五千に上乗せしておられる資料を先回御提出になりましたけれども、仮にそういうようなことをするとしまして、三万二千人から引いて上乗せするということになる性格のものでございまして、二十一万五千という数字が変わる性格のものではないと思ひます。

○磯山篤君 よく聞いていますと、理屈はわかって嫌だということに聞こえます。

もう時間がありませんから私どもの主張だけ申し上げておきますけれども、計算上は四千五百十名でしたが、過小計算をしていると、我々は皆さん方が持つておられます数字で再計算をしたわけですね。そのうちの二千八百名以上が上位六社に集中をしている。その集中をしている六社を再計算をしてみると三千七百六十五名に当たると、こういうふうには私どもは計算をしたわけですね。五十五社の小さいところにつきましても多少の理論値と

実際の違いを発見しました。しかし、そのことにつきましては、ごく微小でありましたので政治的に問題にしなかったわけなんです。一々細かく修正をするならば五十五社についても修正を求めるべきでありますけれども、ごく少々でありますので私どもの方も我慢をしたわけですが、約三千七百六十五名といふと、上位六社の分というのは非常に影響力が大きいわけですね。だから、その部分について十分な理解を示して要員問題についての再検討をお願いしたというのが前回のいきさつになつていくわけですね。

十八万三千の問題について指摘をすれば、積み上げ方式の十八万六千が出てくる。私どもが具体的に問題の指摘をしますと、余剰人員というものを二万九千なりあるいは三万五千上積みしたという政治的な話でおさめようとする。土俵がみんな違うんですね。まことに残念だと思ひます。この部分は意見は一致をしませんので、私どもの主張だけを述べておきたいと思ひます。

それから最後であります。政府からいただきました参考資料の中で、省令あるいは政令の要綱案という分厚いものをいただいているわけですね。一つ一つ検討して見ておられますが、やっぱりこの条文の精神が生かされているかどうか、あるいはこの特別委員会の議論を十分に踏まえて省令、政令がつかれようとしているのかどうかというところは特別委員会の任務であらうと思ひます。したがって、したがって、この政省令の原案ができる段階には当委員会あるいは運輸委員会にお示しをもらいたい、後になって公表されたものを見たら随分違つていたということになったのではうまいかと思ひます。その点についての運輸大臣の御答弁をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 改革関連法に基づきます政省令、私どもとしてはその概要、現時点において考えておりますことは資料としてお示しを申し上げたとおりであります。そして、これを取りまとめていきますについて、それぞれの法律の

趣旨、また本委員会の御議論をも含めた国会における御審議というものを踏まえて内容を固めてまいるということは当然のことであらうと思ひます。

ただし、これは大変お言葉を返すようでありませうけれども、制度の問題として申し上げるならば、政令とか省令というものは法律と異なりまして、法律の委任に基づき、またこれを実施するものとして内閣や各省にその決定がゆだねられてゐるものでございますから、この案について国会にお諮りをするといった性格のものではなからうと思ひます。しかし、御指摘のとおり、当委員会を含め、衆参両院における御審議の内容を踏まえて政省令を取りまとめるべきであることは言うまでもありませんし、そういうつもりで努力をいたすつもりであります。

○市川正一君 私は、先般の本委員会におきまして、国鉄の赤字の真の原因と責任は、政府の経営を無視した間違つた政策の押しつけによつてたらされたものであつて、決して公社制度という経営形態によるものでないということを究明してまいりました。

国鉄百十四年の歴史とその国民経済、国民生活の中で果たしてきた役割を見たときに、今度の政府の分割・民営化法案というものはまさに国家百年の大計を誤るものであり、同時にそれはまた、鉄道のあり方をめぐつて今進んでゐる世界の大勢にも逆行するものであると言わなければなりません。

そこで、本日はその世界の大勢とその認識についてたゞしたいのでありますが、まず、鉄道の全部またはほとんどが国有あるいは公有になつてゐる国はどのところなのか、またそれはいつからなのか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(林澤司君) ただいま手元に詳細な資料がございませぬけれども、ヨーロッパ各国、これは鉄道については常に比較の対象になるわけでございますが、イギリスの場合は公共企業体でございます。それからフランス、同じく公共企業体

でございます。イタリアも同様でございます。それから西ドイツは、これはどちらかというと政府直営というような形、国有国营と、政府直営に近い形でございます。

いずれも、例えばイギリスあるいはフランス等におきましても、非常に古い時代には民営でございましたけれども、それが次第にやはりいろんな情勢変化あるいはいろんな事情によりまして国营あるいは公共企業体という形に変化をしてきたというところでございます。

○市川正一君 いただいた資料などによりまして、例えばイギリスは一九四七年から、西ドイツは一九五一年から、フランスは一九三七年から、イタリアは一九〇五年からというふうに、林政府委員が今おっしゃつたように、民営からずつと国营ないしは公有化の方向を今日たどつてまいつております。南北アメリカや大洋州などもあるんですが、国鉄監査委員会が毎年の報告で取り上げておられますのが西ドイツ、フランス、イギリスでありますので、それを中心にお聞きしたいんですが、この三国における国の助成はどうなつてゐるのか、営業収入に対する比率でお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(林澤司君) イギリスでございますが、これは一九八四年の数字でございますけれども、イギリスは収入が約一兆二千億でございます。

○市川正一君 比率で結構でございます。

○政府委員(林澤司君) 比率はここにございませぬけれども、収入が約一兆二千億、それからそれに対する助成額が約四千四百億でございます。それから西ドイツ、これが収入は約二兆三千億、助成額は一兆一千億でございます。五〇%弱。それからフランスが、収入が約一兆八千億、それに対して助成が約一兆円ということになっております。

○市川正一君 別に暗算しなくても、ここに資料をいただいているんです。西ドイツが七四・三%、フランスが八七・五%、イギリスが五四・六%です。これに対して日本の場合には、幾らになるんですか、比率で結構です。

○政府委員(林澤司君) 日本の場合でございますけれども、これは同じ年度で申し上げますと、三兆五千億に対して約六千五百億の助成ということでございますので、二割弱ということになります。

○市川正一君 一九・七%です。正確です。しかも日本の場合には、過去の債務の棚上げ分の利子補給、言うならば後ろ向き助成を除きますと実質九・二%ということになります。そこで各国の、今の三国で結構ですが、この助成に対する考え方極めて重要な意味を持ちます。ヨーロッパ諸国では国鉄への国の助成をどういうふうな位置づけてゐるのか。例えば一つは、赤字路線や公共負担などに対する国鉄の経費に対する国の財政措置はどういう見地か。二つ、基礎施設など設備投資資金への国の負担はどういう立場か。三つ、国鉄の年金負担への助成はどうなつてゐるのかについてお聞かせ願ひたい。

○説明員(山田度君) ヨーロッパの助成は必ずしも国によつて同じではございませんけれども、E.C.に加盟してゐる諸国につきましてもおおむね共通した規則がございまして、主なもの三つございまして、一つはE.C.規則一九九の六九、六九年につくられたものでございましてけれども、これによりまして、運輸企業の公共サービス義務の履行に伴う企業負担の補償措置というのがございまして、具体的には、例えば営業を継続しない、あるいは運送を引き受けなさい、あるいは運賃上このように値上げをしてはいけぬ、こういうような義務がございまして、その義務を課した場合にそれはそれ補償する。また、赤字線の運営を国の政策として必要であると認めた場合その他身体障害者等に対する政策運賃を適用した場合の補償がございまして、これが一九九の六九というものでございまして。

等二番目の規則といたしましては一九九の六九というのがございまして、これはヨーロッパ各

国、いろいろ各種の交通機関と競争場裏にありまして、各種の助成をばらばらに行ひました場合には競争上の不均衡が生じる。国の介入によりまして鉄道だけが非常に厚い助成が与えられるとかあるいは逆に薄くなるかというような場合は不公平であるというような観点から一つの統一規則ができたわけでありまして、鉄道以外の企業で、例えば国が負担してゐるというような場合の住宅手当あるいは家族手当、それから大きなものといひましては退職年金負担で他企業と異なる部分、あるいはまた鉄道と道路との交差施設、つまり踏み切りに関します助成、こういうのがござい

ます。三つ目が一九〇七の七〇というものでございまして、これは陸上交通機関に対するその他の助成措置、追加的なものでございまして、一つは追加的にそのような措置をとりましても収支が不均衡になるというケースが考えられますが、そういうものについては補償を認めてもいい。それから交通の基礎施設の負担の不公平の是正、例えば道路に對しまして特別の助成をしてゐる場合に鉄道に對してもその範囲内である程度の助成をしようというふうなもの、あるいはまた技術上の調査開発助成、こういうふうなものもございまして、おおむね三つの規則を統一的に採用しようということ、その他は各国の予算事情等によりまして判断してゐるというふうな状態であると思ひます。

○市川正一君 私は三つのテーマを出して具体的に聞ひたいと思ひます。

ここに六十年年度の国鉄監査委員会報告がございまして、そこに今言つた三つのテーマに即してつと列記してあります。第一に、国等の政策的要請ないし社会的必要性に應じたもの、例えばイギリスでは公共輸送義務に対する補償、西ドイツでは近距離旅客輸送、社会政策運賃などに対する補償、フランスでは強制運賃割引、地方旅客輸送などに対する補償がございまして、第二に、鉄道基礎施設の公的供給の考え方に基づくものというところで、西ドイツでは設備投資補助金がございまして、フランスでは基

礎施設費用に対する補償があります。さらに第三の、競争条件の調整、会計正常化のための補償として、イギリス、西ドイツ、またフランスともに年金負担金等の助成があるんです。

では、この点日本はどうかと考えてみますと、基礎施設の建設そのもの、それにかかる資金としては鉄道のAB線だけです。公共負担はといいますが、基本的にはないんです。ただ、戦傷病者の割引だけは国が負担しております。年金負担はありませんが、赤字の単年度処理もいたしております。また、赤字の単年度処理もいたしております。また、赤字の単年度処理もいたしております。また、赤字の単年度処理もいたしております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 昨年の秋、私はイギリス政府から日本の行政改革の与党の担当者として招かれ、その際イギリスの鉄道の関係者と再建監理委員会の答申を踏まえた国鉄改革の方向についての議論もいたしました。そしてその中で、なるほど各国それぞれの状況の中で単純にお互いの比較というものはなかなかできないものだなというところをそのときの議論で感じました。

私は、一つには、我が国の場合、欧米諸国に比べて都市への人口集積度が非常に高い、また狭隘な国土に都市が連鎖的に分布している、こういう地理的な特性があるために、大量の旅客を高速でかつ定時に輸送し得るというすぐれた特性を有する鉄道というものが大変適合した環境条件に置かれていて、これは欧米と比較して日本の特色であろう。そしてその中で、なるほど外国と比較して我が国においては多くの私鉄が経営を維持している、この一つの背景にもなっている、そんな議論もイギリスの関係者との間に聞かされたところでもあります。

ですから、私は、今委員が御指摘になりましたような各国の助成のあり方を否定するつもりもありませんが、やはりそれぞれの国の全体の中でこ

うしたものは判断をされていくべきだというのが、そのとき、イギリス側と議論をしたときの結論であります。

○市川正一君 実は日本共産党は、一九六九年に発表いたしました政策の中で、緊急政策の一つとして、通勤通学輸送力増強のための設備投資資金は国の財政で賄うことを提案いたしました。また七三年には、五項目の改善提案の中で、公共交通機関にふさわしい費用負担を確立することも打ち出しております。私は、この政策提案はまさに世界の大勢に沿ったものであると今も確信をいたしておりますが、これに耳を傾けず今日この国鉄の破綻を招いた歴代自民党政府の責任は重大であると思うのでありますが、大臣は衆議院で、この世界の趨勢、大勢に対する御答弁の中で、各国の交通体系はそれぞれの国の歴史と実態を踏まえて運営されることとしやいました。そして今もそういう立場でおっしゃったんですが、同時に一つお認めになったように、日本のように非常にこういう地理的、国土的条件というものは、さらに言うならば、社会的、経済的条件のものとでは、国鉄というものは、要するに大量輸送の公共機関としての国鉄というものはどういう意味と位置を持つかというところを改めて見直す、私はそういう時期にこそあると思うんです。

私は、国鉄の交通機関としての安全性を自動車あるいは航空機と対比して運輸省方面から示していただきたいと思っております。

○説明員(杉浦喬也君) お答えを申し上げます。自動車交通、航空機、国鉄の比較でございますが、なかなか比較が難しいんですが、一応輸送人キロの総体とそれぞれの交通機関で亡くなった方の数、この割合をとってまいりますと、仮に国鉄を一ついたしまして航空機は三五、それから自動車は三二・五、こういうような割合になっております。

○市川正一君 私もこれを持っておるんです。これは私の家にわざわざ国鉄から送ってきた資料ですが、今言われたように、事故による死亡率は自

動車の約三千分の一、航空機の約三十五分の一で、す。ただ、その後の「民営・分割後も鉄道は安全です。」というこのくだり、これは問題があると思いますが、このところはこれは私、信憑性があると思っております。

第二に、エネルギー効率はどうかですか。

○政府委員(棚橋泰君) 昭和五十九年度の実績で、お答えを申し上げますと、一人キロ当たりの消費エネルギーでございまして、国鉄が百二・〇キロカロリー、それに対しては家用自動車は六百六十八・一キロカロリー、バスが百七十七・〇キロカロリー、こういうことになります。ただ、これは全国平均でございまして、当然のことながら、大変効率のいい都市周辺等では鉄道の効率はもっとよくなりますし、逆にローカル線のようなところでは悪くなる。乗用車についても同じようなことが言えるかと思っております。

○市川正一君 約七倍の効率であります。

自動車との対比で、土地利用効率、これは最近国鉄の方が資料を発表されておられる「経営の現状と将来」の資料であります。通路幅一メートル当たりの輸送量は高速自動車に比べて旅客で三倍、貨物で一・八倍であります。

環境庁にわざわざお越しいただいたんですが、鉄道は自動車に比較して環境対策上もすぐれていると考えるのでありますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 鉄道につきましては、騒音、振動の面からは問題が生じている地域も見られ、自動車に比べて一概に公害の輸送機関とは言えないが、大気汚染の原因となる窒素酸化物等が排出されないこと等から、自動車排出ガスが問題となっている大都市地域などでは公害防止の観点から重要な役割を果たしていくべきであると考えております。

○市川正一君 結論を聞きたかったんですが、もう一度伺います。

五月に発表された東京都の複合大気汚染にかかわる健康影響調査総合解析報告書によりますと、

幹線道路からの距離に依存して呼吸器症状有症率の差が生じている、自動車排出ガスによる影響が示唆されたというふうに報告しておりますが、こうした状況は東京に限らず、環境庁の調査でも大気汚染の大きな汚染源の一つが自動車にあるというところは全国的にも明白だと思うんですが、いかがですか。

○政府委員(長谷川義重君) お答えいたします。ただいま先生からお話ございました東京都の調査につきましては、東京都の中に設けられました公害対策専門委員会というところが、先生が御指摘になりました調査につきましていろいろ評価いたしましたところでございますが、その結果によりまして、東京都の調査は、いろいろあったということについては非常に有用であった、しかしながら、大気汚染と健康影響との因果関係につきましては未解明な分野が残されておるので、なお調査をし検討を加える必要があるというぐあいに公害対策専門委員会が評価しているというぐあいに承知いたしましたところでございます。

○市川正一君 環境庁、お引き取り願って結構です。どうも御苦労さまでした。

私は、以上いろんな諸指標、メルクマールについて触れたんですが、中曽根総理にこの際伺いたいします。

以上のような諸点から見ても、全国的な公共交通網を持つ国鉄の果たす役割は、世界の大勢がそうであるように、日本においてこそますます大きくなってきていると思うのでありますが、その評価、その認識について伺いたいと思っております。

○国務大臣(中曽根康弘君) 国鉄は過去におきまして日本の産業、文化に偉大な功績を果たしたと認識いたしております。しかし、最近におきましてはモータリゼーションの進行そのほかの急激な変化に対応する力を失ってしまって、それがために相当な財政負担を生じなければならなくなったというところは甚だ残念な次第であります。

○市川正一君 また初めからやらんらぬのです。が、要するに国鉄の今の危機というものは、これ

はしがらみを除けばやっつけけるんだということ
をこの間申し述べました。また同時に、モータリ
ゼーションというのはこれは政府の対策の対応が
誤っていたんだ、国鉄にそれを誤らしめたんだと
いうことも明らかにいたしました。そういうテー
ブレコードみたいなお答えをいただくと前へ進み
がたいんですが、しかし時間がありませんから前
へ進みます。

磯崎前国鉄総裁は、その見解に私すべてくみ
するものではありませんけれども、朝日新聞のイン
タビューでこう述べています。「現に、ヨーロ
ッパでは、バラバラだったのを一本にしたんだ。
監理委員会の先生方も視察に行ったようだが、何
を学んできたのかね」というふうに痛烈に述べて
おります。八月十一日付の朝日新聞はヨーロッパ
の国鉄の状況を紹介しておりますが、フランス、
西ドイツ、イタリアなど、各国ともに国鉄が時速三
百キロを目指す高速列車を開発していることに触
れながら、「わが国鉄と同じように赤字に悩みな
がら、これらの国々の国鉄マンが自信と希望を持
っているのは、国家が国鉄の持つ公共性を認め、
手を差しのべているからだだろう」と、こう述べて
いる。そして次のような西ドイツの国鉄幹部の言
葉で結んでおります。「わが国では鉄道は文化の
重要な構成要素の一つという考えがあるのです。
赤字だから路線を廃止するといったら、自分たち
の文化を破壊するのだから大騒ぎになります」と
いうふうに結んでいるのであります。

では今、日本の国鉄と国鉄マンはどうなんでし
ょう。過去の栄光を今総理はおっしゃったけれど
も、現在も未来もやはりその栄光を国家として国
の文化として守ってやるべきです。日本の国鉄は
労働者の骨身を削るような努力、その陰にある家
族の人たちの涙ぐましい献身によって列車ダイヤ
の正確な運行、その安全性、これはせんだって総
理御自身もおっしゃった、そういう世界でも誇る
抜群の優秀さを持っているんです。
この際聞いておきたいのでありますが、日本の

国鉄の生産性、職員一人当たりの輸送量というの
は昭和六十年の国鉄監査報告ではこうなっており
ます。イギリスが二十七・五万トンキロ、西ドイ
ツが三十八・一万トンキロ、フランスが四十九・
二万トンキロ、これに対して日本は実に六十七・
五万トンキロです。確認していただきますから、もう
前へ進みますよ。文句があったら後で言ってくだ
さい。ですから、国鉄労働者は人員不足の中で必
死になって働いているんです。この誇るべきベテ
ランの日本の国鉄労働者が今や収容所同然の生活
センターに送り込まれて草むしりや文鎮づくりを
やらされているんじゃないですか、総裁。私は重
ねて人活センターの解体を要求いたします。

この機会に国鉄に対してだしたいんですが、
十一月の一日からダイヤ改正が行われましたが、
これは分割・民営を前提にした非人間的な殺人ダ
イヤが強行されております。ここに私、線引きを
持つてまいりましたが、これは東日本旅客株式会
社のモデルダイヤだと言っております。例えば田
端運転所、ここでは前半は電車、後半は機関車に
乗務するいわゆる混雑用というのがいよいよ入
込んできました。今まで最高三百二十キロから三
百三十キロだった運転キロが平均三百八十二キ
ロ、最高四百九十八・八キロまでになっておりま
す。作業時間は十四時間あるいは十六時間です。
出先での仮眠は二時間から三時間です。そういう
状況になっているということを国鉄当局は御存じ
ですか。

○説明員(山之内秀一郎君) 先ほど来から本委員
会でも御議論がございますように、十一月一日か
ら国鉄はかつてないほどの大規模なダイヤ改正
を実施いたしました。最大のねらいは、国鉄の体
質を強化いたしました地域に密着したお客様に
喜んでいただけるダイヤをつくること、一番の目
的でございますが、同時にやはり、これから新
事業体へ向かって民間企業に比べても恥かしくな
い、特によく似た私鉄等に比べても劣らないよう
な勤務体制も同時に施行したつもりでございま
す。

動力車乗務員の勤務につきましては、従来とか
く所定の労働時間をかなり下回っておりまして、
同じような条件の私鉄に比べても下回る例が多々
ございましたので、最近一、二年前から新しい勤
務制度を導入いたしました。勤務の充実を図ってま
いりました。具体的には先生の御指摘した事実も
ございまして、全体といたしましては国鉄の乗務
員の勤務の状況というのにはほぼ今民間の私鉄並み
というふうに考えております。

○市川正一君 田端のこれはこのとおりですかと
言っておるんです。

○説明員(山之内秀一郎君) 大体おっしゃるとお
りだと認識しております。

○市川正一君 もう一度聞きますが、同じ田端運
転所では、上野四ダイヤというのがあります。御
存じでしょうか。これは黒磯まで五百六十六・四キ
ロ、作業時間は十六時間五十三分です。拘束は二
十三時間です。ほぼ一昼夜勤務です。今まで連続
運転時間、いわゆるハンドルを握っている一系統
です。これは長くても二時間だったのが二時間
五十五分になりました。これも承知しています
か、このとおりですか。

○説明員(山之内秀一郎君) 上野四ダイヤでござ
いまして、労働時間の合計が十六時間五十三分
でございます。拘束時間が二十二時間五十七分、総
乗務キロ五百六十六・四キロでございます。

○市川正一君 大井機関区があります。これは、
東京ターミナルから東静岡まで約百八十キロ間を
従来よりも十五分短縮で運転することになりました
た。そのために、時速七十キロという制限速度い
っぱいで突っ走らないと間に合わないのです。それ
でも、二分あるいは一分三十秒おくれでも責任を
追及されておるんです。これは別の、国府津運転
所の問題であります。二分おくれで三日間の乗
務停止です。二分おくれですよ。しかもそれは、
その運転手の所属組合はどっちや、国労や、それ
ならやっつけま、こういうことになっておるん
ですよ。まさにそういう差別、そういう国労つぶ
しがこのダイヤとあわせてやられております。

ここに私、大井機関区の作業表を持ってきました。
小さいので見えにくいでしょうが、5と7、
1と9、3と6という二日間連続の深夜勤務で
す。また、新鶴見機関区でも、今度のダイヤ改正
で、深夜午前二時あるいは早朝午前六時に出動し
て退勤は十八時あるいは二十時という、そういう
作業ばかりになったんです。一睡もできない仕業
もあるんです。

こういう人間の生理を無視した仕業が組まれて
いるということを国鉄総裁は知っているんです
か。

○説明員(杉浦喬也君) 今担当の常務が申し上げ
ましたような乗務の時間その他の改正は行われて
おります。これは、いわば私鉄並みに近づいた乗
務時間というふうに私は承知しております。

○市川正一君 私鉄のこともよく調べずに何です
か、これは。しかも、これは運転部門だけじゃな
いんですよ。国鉄には、旅客駅や構内で実施され
ている一昼夜交代勤務という勤務種別がありま
す。これは、朝八時半に出動して翌朝の八時半ま
での二十四時間勤務です。したがって勤務の明け
番、非番は二十四時間確保されております。そし
て一日置きに勤務するんです。

ところが、十一月のダイヤ改正で、国鉄当局は
その非番の夜に出動させ、夜勤をやらせておりま
す。青森駅もその一つです。非番の夜に二十一時
半から出動して、翌朝の六時五分まで夜勤する。
つまり夜勤が二日間、二夜連続するんです。そう
いう中で列車の入れかえなどの危険な作業をやっ
ておるんです。こういう一昼夜交代勤務と夜勤と
の組み合わせという重大な問題は、これは従来か
ら非常に慎重な扱いをしてきました。そうする
と、これは現地の局の判断でやったんですか、ど
うですか。

○説明員(金田信義君) 青森駅におきまして、六
十一年十一月ダイヤ改正以降、航送入れかえに従
事する操車の担当、それと連結担当に、一昼夜交
交代勤務の非番の当日に夜勤勤務、二十時四十五分
から翌日の五時二十分でございますが、を指定し

ておる場合がございます。一昼夜交代勤務の非番につきましては、必ずしも今おっしゃいますように連続二十四時間解放しなければならぬものではございませんで、次の勤務の仕業の開始時期につきまして、労働基準法上もまた労使間の協定、就業規則上も何ら制約はございません。また、非番の時間も疲労が回復できるだけの十分な間合いとなっておりますので、多くの場合、夜勤の非番日の翌日には、公休日とかあるいは非休等の休日とを組み合わせた運用をしております。さらに、その勤務の指定回数も、一カ月に最高でも四回と極めて常識的な設定となっておりますので、何ら問題はないと考えております。

○市川正一君 本社の指示でやったんですか。
○説明員(釜田信義君) これは管理局長の判断に
おいてやっております。
○市川正一君 まます問題ですよ。徹夜マージ
ンを二晩するのと違うんです。これは本場に
命がけですよ。そして、そういう非人間的な非人
道的なことをやってけるとしておる。ここに私
は今の国鉄当局の指導部の体質があらわれてお
ると思うんです。私は関係労働組合との団体交渉を
きちっとやるべきだということを強く要求いたし
ます。

この十一月のダイヤ改正というのは乗客にサー
ビスをするとか何とか言うておりましたけれど
も、あべこべです。乗客にも大きな不満とまた不
便を与えております。特に、各地で特急の増発と
引きかえに急行が廃止された。そのために不満は
集中しております。

ここに持ってきた写真は、これは福知山線の相
野駅の写真です。ここで湊川相野学園という高校
の生徒が乗れずに積み残しになっておるんです。
この福知山線は、今度のダイヤ改正で急行が特急
に格上げされ、料金は上がるが今までの停車駅は
通過駅になります。しかも、普通列車は従来の六
両編成が電化したといつて二両になり、そのため
に十一月一日ダイヤ改正の日、土曜日、十三時発
の電車が八百人積み残すという事態が起こったん

です。それがこれです。学校当局や関係団体から
も大鉄局に申し入れがあったと思いますが、国鉄
当局はどうしましたか。
○説明員(須田寛君) 御指摘の点は、福知山線の
相野駅だと存じますが、確かに湊川相野学園とい
う高校がございまして、下校時に大乗列車が混雑
したということを知っております。
ただ、この日はたまたま土曜日でございまして
が、連休の前の土曜日でございまして、非常に
これからダイヤ改正の初日でございまして、非常
にお客様が多かったために御迷惑をかけたわけで
ございまして、八百名実はお客様が積み残しにな
ったという事実は私も承知いたしております。ま
た、この列車が超満員状態にございまして、二
両に四百六十名のお客様が乗りになつたとい
う事実は承知いたしております。

なお、学校当局から管理局の方に御要望をちよ
うだいしておりますので、今後何かそういった
非常に混雑をする場合には増結手配等を考えたい
と考えておりますが、その後、土曜日が三回ござ
いましたけれども、その三回の土曜につきまし
てはおお客様の数が大体三百名程度でございま
す。もう少し様子を見させていたいただきたい、こ
んなふうに考えております。

○市川正一君 様子を見るといつたつて、あな
た、積み残しが続出しておるんですよ。
私、以上明らかにいたしましたように、結局分
割・民営を前提にした今回のダイヤ改正が、実は
分割・民営というものがいかに重大な被害を国民
と国鉄労働者にもたらすか、それがひいては鉄道
そのものを破滅に導く道であるということを集
中の示したものだと思っております。私も共
産党は、国民と国鉄労働者の生活と権利及び国民
の共有財産である国鉄を守るために闘い抜くこ
とを改めて表明し、次の問題に入りたいと思つて
おりますが、当委員会に正式に提出されてお
る社会党案であります。

先日の総括質問におきまして、残念ながら時
間がございましてしたので、私はこの案が民営
化という最も重要な点において政府案と共通して
いるなど、我が党の基本的な見解を述べるとど
まりました。本日は、政党内における理論上、政
策上、また実践上の議論として若干の質問をさ
していただきたいと存じます。
まず伺いたいのは、社会党案の立場は、国鉄の
今日の事態をもたらした根本的な決定的な原因
と責任はどこにあると考えていらっしゃるんでし
ょうか。
○委員以外の議員(村沢牧君) お答えをいたしま
す。
国鉄の経営危機を招いた原因と責任を明確に踏
まえた上での対策であり改革でなくては真の国鉄
改革にならないということは申すまでもありませ
ん。国鉄がなぜこのような危機的な状況になつた
のか、要約して申し上げますならば、国鉄に対
して赤字体質のもとで借金による新幹線建設や輸送
力増強等の膨大な設備投資を政府が行わせてきた
こと、戦後の復興者の国鉄への受け入れに伴う年
金や退職金負担などが国鉄財政を圧迫しているこ
と、また交通機関の変化に政府や国鉄当局の経営
が的確に対応できなかったこと、公社の経営が自
主性が保障されなかったことなどが主たる原因と
して認識をいたしております。

このことは、本来政府の責任とすべきものを国
鉄に押しつけてきた結果によるものであります。
したがって、私は本院における社会党案の趣旨説
明で、国鉄が経営、機能、雇用の三つの重大な危
機に陥った経緯を見ると歴代自民党政府の責任
は免れない、このことの反省がなくては真の国
鉄改革にならないことを強調して申し上げてい
るのであります。また、我が党議員は本委員会にお
いて政府と国鉄当局の責任を厳しく追及してい
るのであります。

今申し上げたことで我が党の基本的な考え方
態度はおわかりになつていただけるものというふ
うに思います。
○市川正一君 私らも村沢委員の本委員会に對する
趣旨説明に即しながらお伺いしたいのであり

ますが、その中で、「急激な交通と経済情勢の変
化に適切な対応を欠いたこと、日本国有鉄道法を
初め多くの経営上の制約があり、経営の自主性が
保障されなかったこと、官僚的経営に終始し、政
治の介入が絶えず、加えて、国が政策的に国鉄に
建設させ、経営させた地方交通線などの経費につ
いて、国が必要な補償を行つてこなかったことな
どに原因があることも国民周知のことでありま
す。」というふうに、羅列といひますが、こう述
べてありますが、一番最大の決定的な責任、原因
というのはこれは政府にあるんだというふうに今
の御答弁で理解していいんですか。
○委員以外の議員(村沢牧君) 国鉄の経営危機を
招いた原因はいろいろありますが、今私が申し上げ
ましたように、その最大の原因は政府にある
と、このように思っております。
○市川正一君 だとしますと、この提案理由の中
にある「急激な交通と経済情勢の変化に適切な対
応を欠いた」というのは、これは政府の政策によ
つてそうなんだ、いわば公社形態に原因があ
るのではないんだというふうに理解してよろし
うございませんか。
○委員以外の議員(村沢牧君) 国鉄の経営危機を
招いた原因については今申し上げたところでござ
いますが、さりとて公社の経営形態にも問題があ
ったとは申し上げません。それも問題があった
というふうに思います。
○市川正一君 そこがちょっとあいまいなんです
ね。だから私は政府に根本的な、決定的な責任が
あるんだということなのかどうかということを繰
り返しお聞きしているんです。

次に、提案理由の中に、「日本国有鉄道法を初
め多くの経営上の制約があった」というのであり
ますが、日鉄法のどここのどういう制約を言つて
いらっしゃるんですか。
○委員以外の議員(村沢牧君) その前に、私の答
弁に對して御理解をいただけないという面もある
と思つたので重ねて答弁をさせてもらいたいとい
うふうに思いますが、しかし、政府に最大の責

そこで、公社についても御質問でありますけれども、現行の公社制度は、公社の形態あるいは中央集権的な問題がありますし、官僚的な組織運営になっているために当事者能力にも欠け、経営者としての責任は不明確であつて、近代的な労使関係さえ確立できないような状態にあります。また、予算や人事など国が必要以上に介入することなど多くの制約のもとに置かれており、事業運営管理面でも行き詰まつておるわけであります。この経営形態が、今日の国鉄の危機を招いたことと全く無関係であるというふうに私は思いません。したがつて、社会党案をつくる際にも、公社にすべきか会社制にすべきかの議論があり、真剣に検討してまいりました。

この際念のために申し上げておきますけれども、私どもは公社制は絶対にだめだんということは今日まで一言も言っておらないのであります。しかし、今日の経済社会の情勢、あるいは輸送需要がかつて国鉄が独占的立場にあった時代から大きく変化していることにかんがみまして、また国鉄の経営がこのような危機的状況になったことから、抜本的に改革すべきである、こういう判断をし、しかも現実的で将来に向かつての改善策を講ずべきこととしたのでありまして、そのためにこのような選択をしたところであります。

国鉄法との関係についても質問がございましたけれども、例えば経営の自主性についてであります。私たちが政治的な介入を排除する、現行国鉄法と異なるところであり、あるいは経営委員会についても、事業計画なんかは運輸大臣が認可をすることになっていますが、経営委員会の議決を要するというふうにしたところであります。私

○市川正一君 私が御質問したのは、委員の提案理由説明の中に「日本国有鉄道法を初め多くの経営上の制約」があるんだけど、どういう制約があるのかということをお聞きしたんですが、それは当然今の日鉄法の第一条に公共の福祉の増進ということを経営目的にうたわれているわけでありますから、したがって予算、決算の国会決議の承認が規定されているという点は、これは当然の私は規制であるし、そしてこれを外せということとは結局公共性の否定につながる議論になると思うんですね。そして今、委員のおっしゃった、政治的介入があるとこおっしゃった、自主性を喪失するとおっしゃった。しかし、その介入、干渉と云うのは結局歴代の自民党政府がやってきたので

あつて、これをやめさせればいいんで、今まで私、社会党はその方向で、言いかえれば民営化という方向じゃなしに国鉄の民主化という方向で闘つてこられたと思うので、そういう立場と、今度株式会社すなわち民営化という方向とはどうしてそういうふうに結びつくのかと。

委員の方から先にお話がどんどん進んでいますので、むしろ逆に私の方から後を追つかける形になるんですが、例えば監理委員会がある、こうおっしゃった。そうすると、その監理委員会というのは一体利潤第一主義にならないという保障にな

らということも恐らくおつしやるのだらうと思うので先にお伺いしますが、そういうことは一体利潤第一主義に走らないという保障になるんだらうかということですね。ここをちよつと進んでお伺いしたいと思います。

○委員以外の議員(村沢牧君) 別に進んだわけではありませんが、今主として利潤第一主義にならないかという御質問であらうというふうに思ひます。

そこで、社会党の法案はどんな法律か、これは日本鉄道株式会社社案を見ていただければ十分おわ

しかし私は、公的企業体であるからといってコストを無視してよいということにはならないというふうに思うのであります。国民の負担をできる限り軽減する意味からも企業が経営の効率化等について真剣に取り組むべきである、そのように考えております。このような考え方は、国と企業の責任の分野を明確に定め、経営の基本的事項について広く国民の各層の代表の意見が強く反映されるような経営委員会の設置もしているところでありまして、こうしたことから、私たちの案は利潤を追求する会社ではない、そのようにはつきり申し上げたいというように思うわけであります。

○市川正一君 要するに株式会社にすれば、民営

化すれば外部の干渉、介入はなくなるというのだ
 ったら、例えば全日空のあのロッキード事件はど
 う説明するのとか、それから持ち株七〇%とお
 っしゃるけれども、例えば三五・五%の株を政府
 が保有している日本航空が安全を無視した利潤第
 一主義に走ってあの悲惨事を引き起こした事実も
 その一例でありますし、それからNTT、最近一
 部株は放出いたしましたけれども、ほとんど全株
 を握っているあのNTTが今やっていることは、
 もうからない赤電話の総撤去であり、そして引き

私はそういうことを見て、もう時間が参りました。が、やはり残念ながら社会党案が最も重要な基本点において、要するに民営化を容認するという点で、政府案と事実上同調するものになっているという点を率直に指摘しなければならぬのであります。

青木さんが盛んに――時間をその分プラスアルファをお願いしまして、青木先生にちょっとお願いします。

○青木新次君 私は、尊敬する市川委員の質問であります。先日共産党の機関紙の赤旗を見たのであります。共産党の赤旗によれば、社会党が分割には困るが株式会社は結構と言うのは自民党政府の責任を免罪してやるもので、中曽根自民党、財界等をたたえることだというような記事がありました。これはまた大変失礼な論評であり、我が党案を知らない人の言いがかりであつて、中傷であると実は言わざるを得ないのであります。

したがって、市川さんはそのようなことは考えていらつしやらないと思うのでありますが、あえて申し上げたいと思うのでありますが、今の国鉄の現状からいいますと、人事も自分で決められない、運賃も決められない、ましてや予算もそうでありますけれども、そういうようなことでは大変問題が多い。したがって、これからあらゆるダイヤの運行に至るまで言われなき横波をかぶらないように、例えば今後における国鉄の運営等について眞の国民の期待にこたえるには、嫌がる国鉄に無理やりに赤字の新幹線をつくらせる、ある

いはまた赤字ローカル線をつくらせる、すぐさまその撤去を命じるというようなことの繰り返しというものはいかげんなものだろうか、そこに民主的な全国一社制を持った鉄道というものに生まれ変わる必要があるということでありますので、その点を誤解のないようにお願いしたいと思ひます。

○市川正一君 青木委員の方からそういう御発言がありましてのできつちりしておきたいと思ひますが、我が党、したがって私も、この社会党案というのは政府・自民党の最も重要な基本点、すなわち民営化という点においてこれを容認するという点において中曽根自民党内閣を免罪するものであるという不動の論拠とまた確信を持っています。それは、先ほど来ずっと申しましたように、結局いろんな原因を複合論的にはおっしゃるけれども、そしてまたお聞きすれば、その根本的な責任は政府にあるとおっしゃるけれども、よって立つところ、国鉄に自主性がなかったとか、あるいは国鉄にいわば当事者能力がなかったとかいふようなことに問題をやっぱすりかえていた。したがって原因と対策との間に大きな隔絶があり、結局のところは、私はこういうことは言いたくありませんけれども、例えばことしの三月十八日の本院予算委員会において小柳委員から、「日本社会党も日本鉄道株式会社法なるものを今つくりました。したがって、民営的手法を取り入れることは賛成であります。ただ、分割をされる、そのことについて問題があります」、要するに、分割は困るけれども民営は結構だというふうにおっしゃっているんです。

したがって、こういう問題を私はあいまいにはできない。やっぱり政党同士の問題としてはそういう政策上あるいはまた理念上の問題についてはきつちりしておく必要があるということで、せつかく我が法案について審議をやってくれという強い御要望もあったので御期待にこたえてやらさせていただきます。

そこで、時間も迫つてまいりまして、私は社会

党との間の議論をこの私の質問の結びにしたいんです。本来ならばこの最後に、当然のこととして国民の交通権はいかにあるべきかという議論を実は用意しておるわけである。しかし、山内委員長のお顔も眺めながら今物を言っているのではありませんが、私は世界の大勢について申しました。そして同時に、それが国民の交通権、国民の足を守るという立場からすれば、今度の分割・民営化法案というものはローカル線や不採算性の幹線などに対して必ずや運賃の大幅値上げ、それが無理ならば線路そのものを切り捨てるといふ仕組みになっていく、まさに国民の交通権を無慈悲に切り捨てていくものだということをやはり言わざるを得ません。私は、こういう分割・民営化というのは世界の大勢に逆行するばかりか、時代の進歩、社会の発展にも逆行するものであり、断固として廃案すべきものであるということを主張いたします。

会期延長のたくらみとともに本法案は明二十八日も採決されるやに伝えられておりますが、しかし考えてみますと、法案ごとの審議あるいはテーマ別の審議もやられておりません。また、国鉄債務の解消問題も、これも先送りになったままで、何一つ解明されておられません。私はさらに徹底した審議を尽くすことを強く主張し要求して、この質問を終わらせていただきます。

○柳澤鐵造君 最初に、この前も総理、運輸大臣から御答弁をいただいたんですけれども、もう最後の大詰めですから、十分納得できるような御説明をいただかなければと思うんです。

それは新幹線保有機構の問題なんです。新幹線の方は再調達価格を八兆四千六百億というまで算定をして、それに七・二三%の金利をつけて三十年間にわたってリース料を払え、三十年間で二十一兆三千七百二十億納めるわけです。それで、三十年間それだけのお金を納めさせても、まだ有償が無償かはそのときの国民感情で決めますと言ふ。その理由は何かといえば、総理の方から、それは国民の財産であるからという御答弁があった

わけなんです。

〔委員長退席、理事伊江朝雄君着席〕

それに対して在来線の方はどうかといえば、こちらの方は簿価でもって六兆二千九百億あるわけなんです。恐らく資産からいけば五十兆円か六十兆円になると思うんです。それだけの大きな資産があるにもかかわらず、こちらは六千三百九十四億の資本金でもって新会社に移してしまふ。そうすると、こちらの在来線のこれはその膨大な資産をわずかに一割ぐらゐでもって新会社に差し上げますというんですが、こっちは国民の財産という理解にならないのかどうか。その辺が、新幹線に對する考え方と在来線に對する考え方というものが余りにもかけ離れておりますので、その辺をもう一度解明をしていただきたいと思うんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今回の国鉄の改革におきまして新会社が承継する資産については、確かに六兆二千九百億円の価額で承継をさせることとしたしております。また、六旅客会社の資本金の合計額が六千三百九十四億円であります。一方、新幹線にかかる資産については、高い収益力を有することから、再調達価格に相当する債務を機構に負担させることによって国民負担の軽減を図るものとしたものであります。これも前回来申し上げてまいりました。

そして、先般来どうしてもなかなか御理解がいただけないで私も本当に困っておりますけれども、貸付期間終了後の新幹線鉄道の施設というものを旅客会社に譲渡することは、私どもは、その時点における旅客会社などの経営状況また新幹線鉄道の施設の状況等を勘案して判断すべきものであると考えております。そして、まさにその後において、その施設が利用され、その上を新幹線が運行をされ、それはそれぞれの会社の利益になつていくものでありますだけに、委員が御指摘のように、その譲渡が無償にすべきであるかあるいは有償にすべきであるかということにつきましては、私はやはり現時点で具体的に確定することはできないと思ひます。そして、やはりその時点に

における国民のお考えというもので御判断を願うべきことではないだろうか。これは素直に私は実は先般来申し上げておるのであります。……

○柳澤鐵造君 これはもう総理の方から答えていただかなければならぬ。

運輸大臣が今、素直に言っているはずだけれどもと言ふんですが、私が聞き出したのは、新幹線の方は再調達価格までは引き出したんです。それで、それを三十年間にわたってリース料という形で納めなさい、結果的には二十一兆円からのお金を納めなさいと言つてゐる。それでもなお、有償が無償かはそのときに決めることだ。よ、それは国民の財産ですから、ということだ。だったら、在来線の方もどうしてその再調達価格をはきき出さないんですか。恐らくそれをやったならば莫大な金額になると思う。こちらの方はそういうことをやらないで、私のあれからいくならば、さっきも言ったとおり、わずかに資産の一分相当の六千三百九十四億で渡しちゃうというわけでしょう。それで、余りこれはこちらの方を高くすれば、この前の大臣の御答弁もそうだけれども、新会社に負担をかけるという。新会社に負担をかけて大変だからこちらの方はこういうぐあいでもって、言うならば抑えたと言ふ。だから、私が今知りたひのは、新幹線保有機構までつくつての新幹線に對する政府の考え方、お取り組みと、在来線に對する考え方、お取り組みが違ふんですという、そのところを解明してくださいというのが私が聞き出したところなんです。

○国務大臣(中曾根康弘君) リースという形を新幹線の場合にとつた、独特の形をとつたというふういう考えの中にはいろいろな考えがあると思ひますが、結局、リースというのは、そのまま所有権を与えちゃうんじやなくて、貸してあげる、使わしてあげる、で使用料を払いなさい、そういうようなことで、その使用料を払って使わしてもらひ間に収益を十分上げていって、会社自体としてはもうかつていく、ある程度その中からリース料、使用料を払う、そういう考えに立つておるも

のですから、最終的には所有権はやはり清算事業
団とか国が持つておる。したがって、仮にリース
料で全部一応償却は終わるぐらいいつたとして
も、旅客会社の方はもうかつておるわけですか
ら、ですから、財産自体としてはやはりまだ国家
が持つておるあるいは清算事業団が持つておる、
そういう性格を持つておるわけですから、今こ
で、じゃそれはもちろん旅客会社にやりますと言
い切ることとは行き過ぎだと私は思うんです。

これは旅客会社がもうからないなら別ですよ。
しかし、もうかる計算ですべてできて、契約がで
きていり、あるいは法律でそれができている、そ
ういう形になっているんですから、私は非常に単
純な国民的常識から考えて、そういう考えの方が
素直じゃないかと、そう思います。

○柳澤錬造君 総理、それでもまだ私が聞いてい
ることの答弁にならないんですよ。
もしそういうことだったら、この趣旨説明のと
きの、言うならば、何で新幹線保有機構をつ
くるかというの、各社に持たしたならば東北新
幹線、上越新幹線の東日本が大変な負担になる、
それで東海道新幹線を持つ東海の方はかなりの利
益が出て、そのアンバランスがあるから一つに
しておいてということだった。もうかつておるから
じゃないわけでしょう。

それで、そんなことばかり言っておったってな
にですけれども、今度は運輸大臣、七・三％と
いういわゆる金利をはじき出した根拠は何です
か。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 新幹線貸付料は新幹
線保有機構の負担をいたします債務の償還利払い
の財源となるものでありますので、その算定基礎
となる利率につきましては、保有機構が実際に負
担をすることになります債務八兆五千億円の加重
平均利率七・二四％を採用することが適当である
と判断をしたわけでございます。

○柳澤錬造君 これは大蔵大臣でなくて大蔵省の
事務当局でいいですか、政府が財政投資融資でお
金を貸す場合の金利が幾らですかということ、

それから十年国債の利子は利回りの方でもって幾
らになっているのかということ、お答えいただきたい。

○政府委員(安原正憲) 御承知のとおり、現在低
金利局面にございまして、運用部の七年以上の期
間の預託金利は現在六・〇五％となっておりま
す。また、十年利付国債につきましては、十一月
に発行した分でございますが、これが表面利率
五・四四、応募者利回り五・五五五％となつてお
ります。

○柳澤錬造君 運輸大臣、このところは大臣の
御答弁をいただきたいんですが、政府が財政
投資融資でお金をいろいろ融資している、その利子
が今言ったとおり六・〇五％、国債の方は五・五
五とちょっと下がるわけですが、政府がお
金を貸したり国債を買ってらっしゃる利子が
それだけですか。何で新幹線のこちらの方だけそう
いう七・三％なんて高い金利ではじき出さな
きゃいけないんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今も申し上げました
ように、新幹線貸付料の基礎となりました利率の
七・二四というの、現在国鉄がしゃってございま
す負債のうち、新幹線保有機構が実際に負担する
ことになりました債務の利率そのものでございま
す。その加重平均をとったものであります。

ですから、仮に今委員の御質問にお答えを申し
上げると、大変これは失礼な答えになるかもしれ
ないんですが、今現在の財政投資融資の資金
等の利率が低下をしていること、これは私も存じ
ておりますけれども、それは今まで国有鉄道が借
り入れた約定どおりの金利を払わないうで済むとい
う性格のものにはならないわけでありまして、で
すから、これは既往の債務を新幹線保有機構が承継
する、その承継をいたします債務の利率の加重平
均が七・二四でありまして、これを申し上げて
おるわけでありまして。

○柳澤錬造君 在来線の方で先ほどのようなわず
かな金額にしたことは、言うならば新会社に余り
負担をかけると大変だということでもって配慮を

したというのが前回の大臣の御答弁なんです。そ
ういふ点から考えれば、このリース料をはじき出
す金利というものが、新会社が余裕があつて幾ら
でも納められるというならば別ですが、でも、そ
うでないことはおわかりなんですから。だつたな
らば、それは六％であり、六・二三％に下げること
によつて結果的には、この前もお話ししました
ように、三十年なら三十年のものが二十五年度も
つて納めることができるわけなんですから、そう
いうぐあいでもって金利を下げるなり、三十年間
という長い期間を短縮するなり、そういうことを
おやりになるというお考えはないんですか。

○政府委員(林澤司君) 大臣のたゞいまの答弁を
補足させていただく形になりますけれども、今回
八兆五千億という債務をリース機構の方に、現実
に既に借りておるいわゆる財投であるいは鉄道債券
というふうなものを新幹線の保有機構に承継して
もらうわけでございます。現実の債務を承継して
もらうわけでございます。その現実の債務、承継
してもらった債務、これは国鉄から承継する長期債
務、この平均の利率が七・二七％でございます。
それから鉄建公団が上越新幹線をつくるために借
りた財投であるいは鉄道債券、これも肩がわりして
もらうわけでございますが、その平均利率が七・
二〇％でございます。それから再調達価額と簿価
の差額、これについては七・二三％ということに
なるわけでありまして、これを加重平均いたしま
すと七・二四％になるというところで、現実その
利率で約定どおりお金を借り金利を払つておるわ
けでございます。そういう現実の債務を保有機
構にしようとしてもらうわけでございますから、それ
に見合うリース料を設定しなければお金が返せな
いし、金利が払えないということになるわけでご
ざいます。

○柳澤錬造君 もう時間がないから……。
しかし、林さん、新幹線に財投資金だつて出し
ているでしょう。そのときは、じゃ、今のお話か
らいうと七・二四％取つていたということになる

んですか。ほかへ出すときは六・〇五％で貸して
おつて、新幹線だけそれだけ高い融資をしていた
ということになりますか。

○政府委員(林澤司君) 六・〇五％というのは現
在の財投の利率でございます。新幹線保有機構に
承継をしてもらう債務は、五年前あるいは十年前
いふような債務がございまして、それを平均すれば
先ほど申し上げた利率になるわけでございます。

○柳澤錬造君 だから、こんなことばかりやつて
いると時間がなくなるけど、大臣、この前も今度
は民間会社になるんではないかと私が盛んに言つた
のもそこなんです。減価償却も、何も従来のよ
うな国鉄のときのような減価償却のやり方をやら
なくてもやれるんですから、だから民間企業体に
するのなら民間企業体にするよさというものをや
つぱり發揮をしてそれで、高い金利の金を借りて
おつたんでは、いつまでもそんなことをしておる
と肩がわりさせれば済むことなんです。だからも
う少し、これ以上は申し上げませんけれども、そ
ういふ点についてお知恵を働かして、そうして無
用な負担はかけない形のことをお考えいただきたい
と思つておるんです。

それから、次に設備投資の關係でちょっとお聞
きをしておきたいのは、あれにすつと出ているの
はどういう根拠でもってはいじき出しているのか。
例えば四国の場合だと五年度で三百十五億投資を
するといふんです。これは四国の資本金は五十五
億なんです。資本金の五・七倍からの投資を
する。それは営業収入の二割に当たるんです。こ
れは企業が成り立たないんです。こんなことを
したら、それは、増資をするというのなら話は
別、借入金をするというのなら話は別。どうい
う根拠でもってそういうふうな、もうそれ一つで
もって企業経営が成り立たない数字でもって組み
立てられているんです。九州の場合も同じですけ
れども、五年度で九百五十二億、資本金が二百二
十億ですから四・三倍になる。営業収入の一六％
です。こういう設備投資の金額を出したというこ

とは、企業がそこからもう破綻を来すようなことをやれということではじき出したのかどうか、その辺ちょっと説明してください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 四国会社及び九州会社の設備投資につきましては、車両及び鉄道施設の状況、輸送量、線区の位置づけなどを勘案し、安全に直結する設備の更新を最重点とするなど、重点的かつ効率的に行うこととしております。また、今委員の御指摘ではあります、その資金につきましては毎年の事業収益、減価償却費等によりまして十分調達できるものでございます。御指摘の設備投資の額によって経営の健全性が損なわれることはない、また企業経営として問題になることはないと考えておりますが、詳細の説明が必要でありましたら政府委員から補足をさせます。

○柳澤謙造君 運輸大臣、何も計数的なことよりも、営業収入の二割も設備投資にして成り立つような企業はないんですというんです。生産工場とかで新しく工場を建てるとなかなかいられない。これは話は別、鉄道事業のようなそういうものというのはいくらあってもいいからいいんですから、その辺のところ、どうしてそれで企業が成り立つというふうにお考えになるのか、その考え方を御答弁いただきたいんです。

○政府委員(林澤司君) 北海道、四国、九州の場合には、この維持更新投資につきましては、現在のそれぞれの地域の減価償却費相当額というものを維持更新のための投資として計上しております。それから輸送力整備、これはごくわずかでございまして、現在計画が確定しておるものがあるいは現在進行中のものだけに限定をいたしまして輸送力の整備のための投資を計上しております。北海道、四国、九州の場合にはいづれもこれは債務を一切承継させないということになっておりますので、この減価償却費はこれは借入金ではなくて自己資金でもって充当できるということになるわけでありまして、したがって自己資金でこれらの維持更新をやっていくわけでございます。

ので、債務が累増して経営を圧迫するということがこれは一切ない、こういう前提に立っているわけでございます。

○柳澤謙造君 林さん、それも今までの国鉄のやり方が頭の中にあるからそういう答弁が出てくる。前から言っているように、やはり民間企業になつた民間企業体の応用動作のきくようきくを發揮してやらないと、とてもじゃないけれども今度では私鉄と同じ、並みのことをやらにいかぬのですからなかなか大変なんですと私は言っているわけなんです。だからその辺の点はもう少し御検討いただく宿題にしておきたいと思うんです。

それで次に進みます、鉄道事業法の中をちょっと説明していただきたいと思うのは、第一種と第二種はわかるんです。この第三種というのが、いわゆる譲渡を目的として鉄道線を敷設する事業というところになっている。鉄道線を敷設してそれを第一種の事業をやっている会社の方に譲ると言っているんですから、それはもう鉄道事業ではない、言うならば鉄道の建設工事をする請負ではないんですか、何でそれが鉄道事業の中に入るんですかというところ。私から言わせると第三種はこれは前除しなきゃならないと思うんですが、その点はいかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) この鉄道事業法案、確かに御指摘のように第三種鉄道事業を設けております。そしてその第三種事業というのは、単に鉄道事業者の指示に従って工事請負を行うものとは異なりまして、みずから鉄道敷設の計画を立て、その責任と計算においてこれを建設し、建設完了後は第二種鉄道事業者者に使用させる、あるいは第一種鉄道事業者者に譲渡させるものであります。最近の大都市圏などにおける鉄道整備を促進する効果が期待をされるものでございます。

○柳澤謙造君 いえ、ですから大臣、この新会社、これからいけば新会社だと思ふだけけれども、自分の会社で新しく線を敷こうと思つたらおやりになりやいわけでしょう、今の私鉄がそうなんです。それから、もしなかなか資金が

ないからどこかにというならば、それは別なところに頼んで、しかしそれもあくまでも、言うならばこの第三種に該当するところは営業するのじゃないわけなんだから、線を敷くだけなんです。それから、それと鉄道事業をやる形にならないのであつて、それをこの鉄道事業法の中に入れるというところはどうかという理が通らぬというんです。これは鉄道事業ではなくて線を敷設する請負工事をするだけのことでしょう。車両をつくるのと同じでしょう。それが鉄道事業法の中に入るというところは、どうか考えたってこれは理が通らないんじゃないですか。

○政府委員(熊代健君) 大臣が御答弁申し上げましたように、今度日本国有鉄道が民営化される、そして地方鉄道法というものがあつて、これを一体的に事業規制をする法律として鉄道事業法を考えたわけでございますが、最近の、特に地方鉄道を中心にいたしました鉄道施設そのものが非常に大規模な投資を必要とする、あるいは懐妊期間が非常に長期にわたるといふことで、新線建設のような鉄道建設が、先生おっしゃる通りに在来線の民営化鉄道事業者だけでそういう敷設を進めるといふことが非常に困難な状況が片方あります。

それで最近では第三セクターによる鉄道建設を推進するといふような形が出てまいっております。ただ第三セクターで資金調達あるいはその資金の長期的な供給といったようなものを考える場合の第三セクターというものが、必ずしも列車運行そのものを第三セクターでやるという意思はない。そういう意味から、従来の地方鉄道法の、先生おっしゃる通りに鉄道事業というものは施設を持ちその上に車両を運行して輸送を行うという一本の形態の事業として免許対象にしたわけでございますが、今申し上げたようなことから鉄道施設の所有とそれからその上を運行して運送を行う主体というものを分離して、今申し上げたように三種という、一種に建設後数十年という間にわたって分割譲渡する、あるいは二種に使用料を取って使用させるという形態も今後必要である

ということ、一種、二種、三種と三つの事業種別を設けた次第でございます。単に三種は施設を建設するだけのいわば請負事業ということにはならないことにしておるわけでございます。

○柳澤謙造君 法律を見ていただいても、今のような答弁がどこから出てくるかというところは、私から言へばそういう答弁は生まれてこないんです。第三種というのは鉄道の線を敷いて、それを第一種なり二種なり、そちらの方に譲渡をすると言っている。むしろその「譲渡する」とも、運輸大臣、このところも私には理解がいかない。どちらかこれは言うならば民間企業体でしょう。もう今度は全部新会社も民間になつちゃうんだし、例えば今言う第三種というものをやるとも、民間企業が鉄道の線を引く張って、それを第一種なり第一種の方の会社に譲渡をするということになっている。いわゆる私企業と私企業が商取引をしてこれは幾ら幾らということをおやりになればいいんであつて、何でそのときの譲渡価格を、この十五条では運輸大臣の認可を受けなければならぬ。民間企業が民間企業の間でもって商売をして、じゃこれだけのものを幾らでもってあなたの会社に譲りましようということをやると、それを何で運輸大臣の認可が必要なんですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 鉄道線を敷設する者とその鉄道線路を使用して運送を行う者とが別々の場合、利用者に良好かつ安定的な輸送サービスが提供されますためには、両者が適正な事業運営のもとに安定的な鉄道線路の使用関係を維持させるということが必要であると私は思います。

この観点からいいますと、両者で鉄道線路の譲渡が行われる場合におきましても、支払い代金及びその支払い方法などが第一種鉄道事業者の運賃に直接影響を与えるものでありますから、その運賃水準というものを適正に維持していくために、譲渡価格などについて認可にかからしめることにしたわけでありまして、私はこのこと自体が過剰な行政介入になるといふおしかりを受ける性

格のものだとは思いません。

○柳澤錬造君 どうも大臣、そういう考え方を発展させると、近鉄なり西鉄なり、何でも今ある私鉄の場合でも、その考え方というものが、近鉄なら近鉄が自分の企業でやればいいけれども、どこか別のところへ頼んで線路を敷かせたということになれば、その場合もわしの認可を得なければならぬぞというところが言えるようなことになるんじゃないですか。それで、この点はこれ以上申し上げませんが、やはり民間の私企業と私企業の商取引であるのであって、そういうものにその売買の価格については所管大臣の認可を受けなければならぬというふうな考え方というものはやはり排除すべきだということの希望だけ申し上げて、後ほどまたお考えをいただきたいと思ひます。

それで、国鉄の清算事業団の關係について若干幾つかの点を聞きましてまいりたいんですが、これは念のために確認の意味ですけれども、最終的には再就職をさせる四万一千人、若干減ると思うんですが、これは三年以内に間違いなく再就職をさせるというこれは確認してよろしいんですね。○国務大臣(橋本龍太郎君) これは先般何度もお答えを申し上げておるわけでありますが、私も再就職促進法に基づき再就職促進基本計画を作成し、これに基づき公的部門を初め各分野における再就職の機会の確保、また公共職業安定所による職業紹介、清算事業団による教育訓練の実施等の再就職の援助措置によりまして、六十五年四月一日までに職員全員の再就職が達成されるように全力を尽くすつもりであります。

○柳澤錬造君 ぜひそういうふうにしていただきたいと思ひます。

それで、この清算事業団の二つの仕事というのは土地の売却処分の方なんですが、対象の三千三百三十万ヘクタールという大変な土地で、これは一般公開競争入札をしますというところ、前回からたびたびここでもって質問があり、御答弁されているのは聞いておりましてなんですが、ただ、この入札には法人だろが個人だろが外国人だ

ろが参加ができるのですかということ。

それから国民に疑惑を与えないように公正な処分をやりましますということも再三御答弁あったんですから、その点もそういう理解をして、そのための規制事項は何かお示しになるのかどうなのか。その辺をお聞きしてまいりたいんですけれども。○国務大臣(橋本龍太郎君) 公開競争入札に当たっては、原則として参加資格の制限は行いません。ただし、禁治産者及び準禁治産者並びに破産者で復権を得ない者などの契約の能力がない方、また公正な競争の執行を妨げた者、または公正な価格を害しもしくは不正の利益を得るために連合した者などについては入札への参加を制限することになると考えております。これは具体的には資産処分審議会の意見も聞いて適切に対処してまいらるべき事項でありましよう。

なお、非居住の外国人につきましては、これは私どもの立場と申しますよりも、外国為替及び外国貿易管理法によりまして、国内の不動産を取得する場合には大蔵大臣への届け出を必要とするものになるわけであります。これに対して大蔵省の方がどう御判断になるかという問題は別途ございます。

また、このチェックのやり方につきましては、現在まだ検討を続けておる最中ですが、実は想定してありますといういろいろなケースが出てくるわけであります。とにかく地価高騰の著しい地域においていわゆる土地転がしを防止するための措置として、例えば相当長期間にわたる、十年という数字が何回かこの委員会でも議論に出ておったわけであります。転売の禁止やあるいは又貸しの禁止であるとか、あるいは既に国有地等で採用されておりますように、一定期間内に着目目的に従った利用などの制限をきちんと行うといった方法も必要でありましよう。また、これは大変我々にとすれば不幸なことであると考えておりますけれども、従来例えは随意契約で払い下げをいたしました土地が、業者との土地交換といった行為のために第三者に不当な利益をむさぼらせるような

ケースが起こったこともございますし、随意契約で地方自治体等に売却をいたしましたものがその他に転売をされたといったようなケースもありまして、今そうしたものをすべてを網羅すべく、どういうふうなものにすればいいか検討を進めております。先般の御質問、本日御指摘を受けました点を含めて十分な対応を考えてまいりたいと思ひます。

○柳澤錬造君 これはもう大変なことですから、誤解をいいますか、疑惑を与えないようにどういう基準というか、ルールをつくるか、これはぜひやっていた方がいいと思ひます。

それから大蔵大臣には大蔵省の見解をお聞きしたいんですが、それは後にして、もうちょっとほかの大臣の方にお聞きをしていきたいんですが、これは運輸大臣もお聞きになっておりましたか。

国土庁長官の方にお聞きしたいのは、この前地方公聴会に参りましたとき、ある公述人からこういう意見が出たんです。今、国会で論議しているのを見たら、国鉄の損失というものをいかに減らすか、そういう意味でもって土地をいかに公開競争入札にして高く売って、言うならば債務を減らそうかというふうなことの議論ばかりしている、そんなことをやったらとんでもないことじゃないか、三千三百三十万ヘクタールというこの膨大な土地をそのようなことをしたならば全国的に土地の値上がり相場がかかる。結果的には企業にとつても個人にとつても大変な損害を受けることになる、そういうふうなことをあんたらは考えたことがあるのか。国鉄の債務について国民が負担させられることも大変だけれども、むしろ国民の立場からいくなれば、その債務を全部国民が負担してくれと言ってくれた方が国全体から考えたら被害が少ない。国土庁長官、意味がおわかりになりましたか。これは公述人が述べた意見であつて、そういうことをお聞きになって長官どう御判断を、どう御見解をお持ちになるかということをお聞きしたいんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 地価の問題は極めて重要な問題でございます。かつて狂乱地価が出ましたときから国土政策をいたしまして土地政策をずっと続けてまいりました。ちなみに申し上げますと、昭和三十年代、これは単純な算術的な平均でございますが、地価は、十年スパンで申し上げまして二・三・一・一、それが昭和四十年代は一・四・九、昭和五十年代は三・八、この十月一日の地価調査によりまして全国的には二・七の上昇ということで安定しておるわけであります。問題は、今全国的な中でも大都市、特に東京の地価の問題でございます。これはたびたび総理を初め皆さんからも御発言がありますように、最近の急激な国際化、情報化ということによりまして東京の地価が暴騰したというわけであります。しかも、それが便乗した一部のやはり土地転がしというのがあるのも事実だと思ひます。それらに対応するために、さきに東京都におきまして小規模の取引の規制も行つてもらいました。また、短期の譲渡に対する重課税ということも目下検討しているよりもむしろ実現すべく、今各府県と協議しておりますところでございます。したがって、土地の安定化ということとは国の政策の最も大切な方針でございます。今までもその方針でやつてまいりました。

今回の国鉄の用地の売却に当たりまして、周辺の地価が高騰しないように各府県と十分連絡するということとはたびたび申し上げておるところでございます。特に清算事業団の御方針等も承りながら十分協議をしましてまいりたいと考えております。

○柳澤錬造君 今度農林水産大臣、せっかくおいでいただいて……。

今国土庁長官からお話があったように東京とか大阪、特に東京が大きいんですけれども、大都市が異常な値上りをしていくわけなんです、大臣に御意見を聞きしたいのは、農林水産省は減反政策をおとりになっている。前にも私は委員会に入つていつて、お米が余るからといっておいしい米

のとれるところもどこも画一的に減反政策をやるというのはいさかいではないですかと言ったことがあるんですが、そういう意味で、ササニキだコシヒカリだというふうなおいしいお米のとれるところはそのままつらしておいにいらいたいじゃないですか。それで、減反政策をやりにするならば、今も国土庁長官が言われたように、特に東京周辺などというものが異常な値上がりをしてるんですから、わかりやすく言えば、東京都の中であつて農地を持つて、それで安い税金でもって本当にやつていくかといふやつてないような、農地だといふだけの形だけしかとつていないのがたくさんあるわけなんです。だったらこういうところをむしろ減反政策の中でというか、もう宅地に転換させて、それで宅地として供給をするということをやつたならば土地の値上がりも抑制するの役に立つんじゃないかと思ふんです。農林水産大臣の御見解をお聞きしたいんです。

○国務大臣(加藤六月君) ポスト三期対策といひますか次期対策は、農政の最重要問題として今鋭意取り組み、各界、各方面の御意見を承つておるところでございます。そして、中間的にはいろいろな発表をいたしておりますが、先生がおっしゃつたような一つの大きな線は出ております。それは食糧生産、農業、その中の稲作の担う地域、担う層というものを中心として米の大宗はそういう人によつて今後つくつてもらいたいという線は出しておるわけでございます。そして、まだ鋭意意見を聞いておるところですから、先生が言われた特定の地域を名指すものではありませんが、都市部などの市街化区域内の水田の取り扱いについても、今申し上げましたように鋭意詰めておるところでございますが、その場合は都市計画の線引き政策との整合性ということと、またもう一つは都市農業のあり方というものも配慮して決めていかなくてはならないと考へておるところでございます。

○柳澤錬造君 これはぜひ考へていい知恵を出して、土地の値上がりがしないように農林水産大臣

やつていただきたいと思ふんです。

それで、次に建設大臣にお聞きしたいのは、ここでこの前大臣が、東京駅のところをやつたならば幾らでも土地の不足が解消するんじゃないかという御見解を出したのだと思つたので、私も大変いいアイデアだと思つておつたんですが、もうちょっとそこを具体性というか、コスト的に考へてもそんなに金がかからないでやるものなのかどうなのか、実現性も含めて大臣のアイデアをお聞かせいただきたいと思ふんです。それが可能ならば、何も東京駅だけじゃなくて田町や品川もたくさんあるんですから、そういうところもやつていったならばこれはもう大変な、言うならば土地の緩和といひましょうか供給ができると思ふので、その辺お聞かせいただきたいと思ひます。

○国務大臣(天野光晴君) この間も申し上げましたようにあくまでもまだ天野私案でございます。私の考へておることにしては担当大臣である金丸副総理には申し入れをしております。そういう点でできれば早く実行の段階に移したいと思つておるわけですが、現在気遣ひ以上に狂つた地価が出ておるわけでありまして、これが我が国の経済に及ぼす影響が非常に大きくなるのではないかと考へておるわけであります。残念なことには需要供給のバランスをとるためには場所がありせん。ほとんどありません。強いて言へば汐留なんでありまして、これは今法律にかかつておるわけでありまして、法律が過ぎないうちにはこれはどうも着工の段階には至らないと思つておるのであります。そういう意味で、最も優秀な土地を使つておる、優秀な土地になつたといひましょうか、鉄道線路の上を利用するという方法はどうかというのが私の考へ方でございます。

そういう点で、大体東京駅を中心とした地域、国の土地でいえば国鉄会館も本社も入りますし、郵便局も入りますが、それで八重洲通りまでの間を使いによつては霞が関ビル十二本建つという話でございます。そういう観点から、これがも

し実現できるとするならば今土地の狂騰を演じておるその原因は鎮静できるのではないかと考へ方である。この私案を出したわけでありまして、残念なことには金丸副総理が入院しているものですからちょっと困つてしまひまして、大したことはないような話ですから病院から帰つてきたらすぐにでも話し合ひをして軌道に乗せよう。要するに私は技術者じゃありませんから、私の感じ取つたまままでこの案を出してありますから、そういう点で専門家によく検討してもらつて、採算ベースについて私は私全然素人であつておるんです。しかし十二分に採算が合うと思つておるんです。相当高価な空中権を国鉄の方に支払いをしても十二分に採算が合うんじゃないかという考へ方をいたしてあります。目下検討中でございます。

け私もつけ加へさせていただきます。現在国鉄が所有している土地は国鉄のものでありまして、そしてそれは先ほどから伺つておりますと、何かどこかに御飯を食ふにいて、自分が食ふて、私のは人の懐に手を突っ込んで私で話したい気がしてしようがないんです。ですから、建設大臣の御構想を延長して、ついでに道路の上もやつていただいたらどうなんだろうという感じさへ私はいたしておりました。これは感想として一言つけさせていだだきます。

また、清算事業団の投資事業として計画をしてありますものは、まさに清算事業団が行う宅地の造成並びにこれに関連する施設の整備についての調査、企画、広報を行ふ事業、また測量、設計、工事を行ふ事業などでありまして、清算事業団が土地の処分をしまひます関係上、その付加価値を高めるために必要な事業を政令で定めるつもりでございます。これが投資事業として今私どもの考へておるものであります。

それから第二点目に、まさに今委員が御指摘になりましたように、一つは職員の再就職の促進であります。これは三年で完了する予定でございます。また、土地の処分計画等につきましても、三年かそこらしかかるであつても、これを、これを、土地の処分についてはおおむね十年程度を目途に処分を進めていくつもりであります。この十年という、大体そのくらいの時間がたちますと、今度は年金負担の支払いを含めた、まさに長期債務等の償還業務に移つていくことになりま

す。長期債務等の処理の方策及び清算事業団の役割と申しますものは、去る一月二十八日の閣議決定で明示をしたとおりでありまして、清算事業団の業務について再検討をする必要が生じればこの時点で改めて御議論を願ふことにならうと思ひます。

○柳澤錬造君 大臣、清算事業団としてやつていくのに必要なそういう事業といふか、何かおやりになることはこれはあつていいと思ふんです。ただ私が危惧するのは、何かそこで大々的な事

業を起しちやうて、極端な言い方をすれば、清算事業団が一つの公団みたいな無制限にどこまででもいくような、そういうことだけはおやめになっていただきたい。言うならば、わかりやすく言つて、やっぱり十年できちんとやつてけじめをつける、あの年金とか何かのそういうお金の方のことなんかだったら、これは大蔵省の方へ持つていつてあの始末をしてくれと言えれば済むんですから、そういうふうになきちんとしておいていただきたい。

時間がなくて、これは総理にも答えていただけばいいんですけれども、お疲れのようだし、余り無理を言つても……。

国土庁長官ね、これは本当に土地の問題は考へて——今政府に土地政策はないと言つていいと思ふんだ、私は。もしあるならば言つてほしいと思ふんだけれども、ニューヨークのあのオフィスビルがある一番の一等地のところでも坪千三百万円、それで東京の場合は、これはこの間もここでもつてなしたら、あれ七千万になるわけですよ、坪にする。このごろは、もう七千万どころじゃない、一億のあれも出ておるような状態でしょう。それから今度は住宅地の場合になれば、ニューヨークの方は、もちろんこれは住宅地だから郊外にいけれども、坪が三万五千円というんです。東京じゅう探したつてそんな土地はどこにもありはせぬのですから。ですからそういう点でも、土地が上がつた上がつたと言つてみんな何か住宅を持つておる人が自分の財産がふえたように思つておるけれども、それはとんでもないことで、逆に固定資産税はかかってくるわけはするで結果的には損なんです。だからそういう点に立つて、この土地政策というものは本気でなつて取り組んでいただかなきゃならないと思ふんです。そういう点で、もし土地政策があるなら聞かしていただきたいし、そうでなければいいですけれども、何か一言ありますか。総理に聞いた方がいいのかな、こは。

○国務大臣(綿貫民輔君) 国土利用計画法という法律によりましてやつておりますが、中身につき

ましてはまだまだいろいろと考へていかなきゃならぬ面があると思ひます。いずれにいたしましても、先生おっしゃる通りに、日本の経済が花見酒経済にならないように十分心してやらなきゃならぬと思つております。

○柳澤謙造君 長官いいことをおっしゃつた。花見酒経済にならないように、それは本當に真剣に考へてやつていただきたいと思ひます。それから大蔵大臣、もう時間がなくなつちやうたのでちやうと聞いておつていただきたいと思ふのは、設備投資の問題で、さつきちやうとここで触れておつたんですが、民間企業というのは、戦前は設備投資をしようというときは、三分の二は自己資金で三分の一を借入金でというのが一般の状態であつた。三分の二の自己資金ということ、言うならば増資をするという形。だから企業の業績が悪ければ増資ができない。したがつて、企業の業績の悪いところは、設備を拡張しようと思つても増資ができないからそういうことがやれないということの一つのコントロールの役割を果たしておつたわけなんです。

それが戦後の場合には、自己資金が三分の一でもつて借入金金が増えたということになつた。ですから、高度成長のときなんかは、企業の状態が悪くても銀行が幾らでも金を貸してくれるからばかつと借りてきて、それでどかんどかんと工場を建てるようなこともできたわけなんです。何でそういうことになつたかということ、私が申し上げなくても大蔵大臣はもう十分御存じのとおり、言うならば資金コストが借入金で賄つた方がはるかに安くできる。増資をするということになつたならば、一割の増資をしようとするならば、そこへ税金をかけて大変な資金コストがかかる。結局、借入金に頼つた方が安上がりなやうなことで、そういう形でずつと来つた。

しかし、そのことは、資金の調達ではいいけれども企業の安定からいつたら決していいことではないことなんです。だから、そういう点から立つならば、税制の方も、今もおやりになつてい

れども、よほど思ひ切つた改革もして、言うならば、企業というものは極力自己資金でもつて賄つて、そうして大きく拡張していくような、そういうふうな企業のあり方にしていかなければ、今のやうなことをしておつたならば、悪く言えば乗っ取りとかなんだかというやうな、ああいうことも可能になるんです。そういうことで税制も含めてお考えをいただきたいし、それについて大蔵大臣、何かお言葉があれば御答弁をお聞かせいただきたいと思ふんですが、いかがですか。

○国務大臣(宮澤喜一君) 借入金の利子が経費でありまして配当そのものは利益処分であるというのには商法から来ておりますので、やはりそういうことで、戦後四十年間我が国の企業が借入金によつて設備投資を伸ばしてきたということは、私はおつしやんとおりでであると思ひます。それがまたプラスにも働いておつた面もあると思ふのでございまして、今度の税制改正では、今おつしやいましたやうなこともありまして企業の支払い配当分について法人税を軽減するといふ、軽減税率を適用しております現在の制度、これは今おつしやいましたやうなことに何分かの配慮を少しした制度であると思ひますが、それについての多少の議論がございまして、それにかつといひますと、その配当支払分に対する軽減措置といふのはだんだんやめていつた方がいいのではないかと議論の方が多かつたやうに承知しております。

したがいまして、今の御意見に對しましてのこれという私なりの判断は正直に申しまして持つておりません、正直に申し上げます。

○野末陳平君 いよいよ審議も大詰めではあります、一番今回困つたことは、これまで審議を尽くしてきておるわけなんです、この法案に關してはやつてみなければわからないといふところが多過ぎるわけ、しかも、お聞きしても今明快な答へが得られないといふ部分がまた多過ぎるわけですね。今後にまたなければいろいろな数字も出てこないといふ、そういう事情のもとで賛否を決めなきゃならないといふのは非常につらいことなんですけれども、一番心配なのは、やつてみなきゃわからないといふ部分が非常に多くても、やはりこの民営という時代の流れでして、これをやらないうけにいかない。しかし、この分割をどういう形にしちやうと、果たしてみんなそれぞれやつていけるのかという、素人目で見ているんな点で疑問とか心配もある。

例へば貨物会社でも、果たしてこれからのいろいろな交通事情を考へて貨物会社がやつていけるかなと、かなり厳しい見通しを立てざるを得ないんじゃないかと思ふわけですね。もちろんしかし、頑張つてもらわなきゃならないんですが、運輸大臣にお聞きしますが、貨物会社を独立させたという理由、一番大きい理由はどういうところにあつたんですかね。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 先般、どなたにお答えしたか忘れましたけれども、同様の御質問をいただきましたときに、たしか私はこのやうな答へを申し上げたと思ひます。鉄道輸送の中で人の輸送の部分、これはまさに一方では自動車、一方では飛行機、この二つの間に挟まれて鉄道輸送の役割が大変大きく変化をした。そして大都市圏における通勤通学輸送というものと、もう一つは中距離都市間の人的移動、これが鉄道の特性から今非常に求められるニーズの高いものになつてい

る。そういうことを申し上げたと思ひます。

と同時に、そのとき、人の移動の状況と貨物の流れの違いとして、これもトラック輸送その他に非常に大きく迫り上げられて状況が変わつてきたその結果であると思ひますけれども、鉄道の貨物特性として残つてまいりましたものは大量定型輸送の商品がその中心になつた。そしてそれは移動距離そのものが長い。例へば分割会社の一つの会社の中でその輸送が完結するものよりも、二つの会社、三つの会社あるいは四つの会社がエリアを

通り抜けて輸送されるものが非常に多い。そしてもう一つは、コンテナ輸送というものがやはり非

るのわがかりすけれども、それにしてもこれはもう六十五年以降は実に厳しい大きな問題になりますから、何とか具体的ところがあるうちでも見えるのがあると思っておりますが。

大臣、国鉄の用地売却のお金はこちらには全然救済のためには使わないと、こういうお答えでした。この原則はもう永久不変と思つていいわけですか。

○国務大臣(宮澤喜一君) 当面私どもとしては六十四年度までの答を年度末までに出さなきゃならないわけですが、そこへ土地の売却代金云々というのを考えますのは無理であろうと思ひます。それは勘定に入れるべきでないだらうと思ひます。

○野末陳平君 あと国の負担というのがありますが、恐らくここが一番難しいところで、それからもう一つは七十年をめぐつた年金の一元化、この問題がまだ残つていますけれども、この国の負担というのは大体どんなようなことがあと考えられるのですか。

○国務大臣(宮澤喜一君) ところが実は非常に難しいところがございます。諸般の検討と申しますことの中には、例えば積立金がないわけではなくとも、いろいろな要素が入つておまして、したがいましてその辺を四大臣で詰めたければならぬ、こういうふうにお考えおとるところでございまして、大変に微妙な部分でございます。

○野末陳平君 いや、微妙でもわかればいいんですけれども、わからないんです。余りこたわりませんけれども、問題は、六十四年よりも六十五年以降を含めた年金一元化のあたりが一番微妙過ぎるほど微妙なわけだとして、どうなんでしょうね、きつと有効な手が余りないままに、あれこれ場つなぎで考えられても、財源手当てがいずれはこの年金一元化の七十年になだれ込んでしまふと、こういうことが考えられるのですか。ですから、この国鉄共済の見通しというものは七十年の一元化ということ踏まえたならば、大蔵大臣、これはどういうふうになるのですか。結論はおん

ぶするのですか、ほかへまた。

○国務大臣(宮澤喜一君) 実は六十五年から先のことになります。この不足額というものが現在のようにな四百億とか七百億とかいうことではない、もう一けた多い不足額になるというふうな予測をされるもので、問題は格段にさらに難しくなるというものがほゞ予想がついておるわけでございます。そこで私どもとしては、さしずめ六十四年度までをいたしまして、その後六十五年度から後の問題をどうするか、後で検討するかというところは、まだ一切私どもの間で触れておらない問題でございます。今年度末までに当面の問題を片づけて、それから恐らくはまた関係閣僚等々でそれから先の問題をどうするかという協議に入らざるを得ないと思ひますが、そういう仕組等々は恐らく内閣官房長官を中心にお考えになられることになるであらうと予想をいたしておるわけでございます。

そこで、今おつしやいましたことでございますが、これはしたがつて私がお答えを申し上げますのは出過ぎでもありませんし、私にそういうことを申し上げる権能がある意味でないと考えておりますが、この間の委員会でも厚生大臣が、現在この問題のいわば座長であります厚生大臣がお答えになられたことの中に、六十五年以降になりますとの問題はさらに大きくなります、その段階でいろいろ年金の統合の問題がやはりいろいろな意味で議論になつてまいるということがそれ自身の問題として予想されております、それは国鉄共済のためというわけではございませんけれども、そういうふうな予想されますので、それらのことはやはり相関連して考えていくことにあるいはなるであらうかと思つておりますが、という答弁を厚生大臣がしておられまして、それをそのまま御紹介を申し上げるということとひとつお許しをいただきますと思ひます。

○野末陳平君 確かに大蔵大臣の守備範囲からちよつと出てしまふんですが、やはり国鉄共済では運輸大臣にお聞きしますが、やはり国鉄共

済のしりぬぐいというものは、恐らくは七十年の年金一元化へ向けて民間サラリーマンの厚生年金がしりぬぐいせざるを得ないところまでいくんだらう、いわゆる全年金で支拂するといふ形をとらざるを得ないんだらうと、こういうふうな常識的には思われるんですが、これはどうですか。多分そうなるであらうと思ひますね。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは大蔵大臣が主管でないということで大蔵大臣にきくそうにしておられましたが、私はいよいよこれについて物を言う資格を持ちません。ただ、委員が想定されましてケースを個人として私が想像してみますと、それはまだなかなか大変な問題があるかと思ひます。それは、例えば年金の算定の基礎になります期間のとり方でありまして、いろいろな技術的問題をも包含することになりましよう。さらに、果たして一気には、この六十四年度までの対策を組んだ後年金統合一元化というところまで走るのか、あるいは中間の過程があり得るのか等々を考へますと、さまざまな対応があるかと思ひます。そして、社労族の私として言いたいことはこの辺までございすけれども、運輸大臣としては発言をする資格がありませんということでお許しをいただきますと思ひます。

○野末陳平君 いずれにしてもこの問題は非常に大きいし、また難しいんで、ただ国鉄共済だけの問題としてはもう考えられないのはよくわかりますが、しかしこれも全くその見通しが具体的に立たずこの法案の賛否を決めなきゃならぬというの残念だということだけをつけ加えておきたいと思ひます。

これでやめます。

○委員長(山内一朗君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後五時三十五分散会

第六号中正誤

ベ 段 行 誤

二 三 元 申請 誤

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

三 二 終わり 経済 誤

一 七 終わり 経済 誤

経営 正

新生 正

昭和六十一年十二月三日印刷

昭和六十一年十二月四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局