

第百二十回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 九 号

平成三年四月十二日(金曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 龜井 善之君

理事 鴻池 祥肇君

理事 武部 勤君

理事 柳沢 伯夫君

理事 山中 末治君

理事 井奥 貞雄君

金子 一義君

坂本 剛二君

平泉 涉君

古屋 圭司君

宮崎 茂一君

山村新治郎君

緒方 克陽君

関山 信之君

細川 律夫君

草川 昭三君

高木 義明君

出席國務大臣

運輸大臣 村岡 兼造君

出席政府委員

運輸大臣官房長 松尾 道彦君

運輸大臣官房國有鐵道改革推進

総括審議官 大塚 秀夫君

運輸大臣官房國有鐵道改革推進

部長 黒野 匡彦君

運輸省地域交通

局長 佐々木建成君

運輸省地域交通

局長 松波 正壽君

運輸省海上技術

安全局長 戸田 邦司君

運輸省海上技術

安全局長 小和田 統君

運輸省海上技術

安全局長 小和田 統君

委員外の出席者

参考(日本国有鐵道

清算事業団理事

石月 昭二君

参考(日本国有鐵道

清算事業団理事

莊司 暁夫君

参考(日本国有鐵道

清算事業団理事

池田 本君

運輸委員會調査

長岡日出雄君

委員の異動

三月二十七日

草川 昭三君

同日

市川 雄一君

補欠選任

市川 雄一君

同日

草川 昭三君

補欠選任

草川 昭三君

同日

市川 雄一君

補欠選任

市川 雄一君

同日

市川 雄一君

補欠選任

市川 雄一君

同日

市川 雄一君

補欠選任

市川 雄一君

同日

市川 雄一君

補欠選任

市川 雄一君

三月十六日

船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法

律案(内閣提出第八一〇号)(予)

四月十二日

船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法

律案(内閣提出第八一〇号)(参議院送付)

三月二十日

精神薄弱者に対する運賃の障害者割引の適用に

関する請願(石田幸四郎君紹介)(第一九八号)

四月二日

精神薄弱者に対する運賃の障害者割引の適用に

関する請願(木島日出夫君紹介)(第二二六号)

同(串原義直君紹介)(第二二六号)

同(上田利正君紹介)(第二二八号)

同(貝沼次郎君紹介)(第二三一九号)

同(坂井弘一君紹介)(第二三二〇号)

同(嶋崎謙君紹介)(第二三二二号)

同(菅原喜重郎君紹介)(第二三三二号)

同(徳田虎雄君紹介)(第二三三三号)

同月九日

精神薄弱者に対する運賃の障害者割引の適用に

関する請願(北沢清功君紹介)(第二三三九号)

同(中曾根康弘君紹介)(第二四一〇号)

同(日笠勝之君紹介)(第二四四一〇号)

同(清水勇君紹介)(第二四四六号)

同(谷村啓介君紹介)(第二四四七号)

同(亀井久興君紹介)(第二四七七号)

同(水田稔君紹介)(第二四七八号)

は本委員会に付託された。

三月二十二日

北海道新幹線の建設促進に関する陳情書外一件

(札幌市中央区北二条西六北海道議院内新沼浩

外一名)(第五五号)

東北新幹線盛岡・青森間の早期建設に関する陳

情書(青森県八戸市内九一の一の一田重一郎)

(第五六号)

北陸新幹線の早期着工と並行在来線の存続に関

する陳情書外一件(富山市新津町七の三八富山

市議院内五十嵐俊行外一名)(第五七号)

九州新幹線鹿児島ルートの建設促進に関する陳

情書外四件(鹿児島市山下町一一の一鹿兒島市

議院内中島耕二外四名)(第五八号)

東北新幹線盛岡・青森間の早期建設に関する陳

情書(青森県八戸市内九一の一の一田重一郎)

(第五六号)

北陸新幹線の早期着工と並行在来線の存続に関

する陳情書外一件(富山市新津町七の三八富山

市議院内五十嵐俊行外一名)(第五七号)

九州新幹線鹿児島ルートの建設促進に関する陳

情書外四件(鹿児島市山下町一一の一鹿兒島市

議院内中島耕二外四名)(第五八号)

東北本線沼宮内から八戸間の存続に関する陳情

書(若手県二戸郡一戸町高善寺字大川鉢二四の

九稲葉暉外五名)(第五九号)

奥羽本線の完全複線化促進に関する陳情書(青

森県八戸市内九一の一の一八戸市議院内刈田重

一郎)(第六〇号)

日豊本線の高速化、複線化に関する陳情書外一

件(熊本市水前寺六の一の一熊本県議院内北

里達之助外一名)(第六一号)

磁気浮上式リニアモーターカー常磐ルートの導

入に関する陳情書(青森県八戸市内九一の一の一

刈田重一郎)(第六二号)

リニアモーターカー実験線の充実強化と東九州

新幹線の早期実現に関する陳情書(沖縄県浦添

市宇安波茶三八〇浦添市議院内又吉政二)(第六

三三号)

J R豊肥本線の早期完全復旧に関する陳情書

(熊本市水前寺六の一の一熊本県議院内北里

達之助)(第六四号)

精神薄弱者の鉄道運賃等の割引に関する陳情書

外二十四件(奈良県吉野郡天川村沢谷六〇中森

雅嗣外二十四名)(第六五号)

仙台北空港の拡張整備と国際空港機能の整備に関

する陳情書(青森県八戸市内九一の一の一八戸

市議院内刈田重一郎)(第六六号)

秋田県北空港の早期実現等に関する陳情書(青

森県八戸市内九一の一の一八戸市議院内刈田重

一郎)(第六六号)

秋田県北空港の早期実現等に関する陳情書(青

森県八戸市内九一の一の一八戸市議院内刈田重

一郎)(第六六号)

秋田県北空港の早期実現等に関する陳情書(青

森県八戸市内九一の一の一八戸市議院内刈田重

森県八戸市内丸一のの一の一八戸市議院内河田重一郎(第六七号)

航空運賃の低減措置に関する陳情書(沖繩県浦添市宇安波茶三八〇浦添市議院内又吉政一)(第六八号)

新石垣空港建設の即時着工に関する陳情書(沖繩県石垣市美崎町一四石垣市議院内桃原正正)(第六九号)

離島空港等交通体系の整備に関する陳情書外二件(熊本水前寺六の一八の一熊本県議院内北里達之助外二名)(第七〇号)

重要港湾の整備促進に関する陳情書(松山市一番町四の四の二愛媛県議院内野間越)(第七一号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案(内閣提出第七四号)

地方自治法第五十六条第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件(内閣提出、承認第二号)

船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第八一号)(参議院送付)

○亀井委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、本日参考人として日本国有鉄道清算事業団理事長石月昭二君、理事荏司暁夫君及び理事池田本君の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○亀井委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

○亀井委員長 これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。山中末治君。

○山中末委員 日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案につきまして質問を申し上げます。

これまで資産処分審議会の答申に基づく土地の処分方式が幾つか出ております。今度の株式交換予約権つき事業団特別債券方式、これを今度は提案をされたわけでありますが、この提案を今取り上げられる理由はどの辺にあるのか。それからもう一つは、この方式を適用していく対象土地は、聞くとところによりまして沙留ということも聞き及んでおりますが、他にどこが予定されているのか。また、その面積等はそれぞれ幾らぐらいあるのか。あわせて御質問申し上げたいと思っております。

○大塚(秀)政府委員 清算事業団の抱えます膨大な長期債務の償還財源として、清算事業団用地をできるだけ早期に適切に処分していかなければならぬわけでございまして、地価への影響を排除する意味で、いろいろな地価不顕在化法による処分を考えてまいりました。

そのうちで、沙留のような大規模用地につきまして、今回国会に提案させていただきました法律に基づく株式交換予約権つき事業団債を取り入れるという趣旨でございまして、幾つかこの方式についてはメリットが考えられます。

第一が地価対策への配慮でございまして、土地を株式という金融資産に変えて最終的な処分を行うことから、土地のみならず建物建設による開発利益などを含めた価値としてあらわされるために、地価に悪影響を与えないというところでございまして。

第二に、一体的開発が確保されます。貴重な都市開発空間でございまして沙留などの大規模用地を

分割売却せずに、地方公共団体などが強く要望しております一体的、計画的な開発が可能であるというところでございまして。

第三に、巨額な資金の調達が可能となる資金を、市場流通性のある債券を発行することにより、一般投資家を対象として証券市場を通じて調達することができるところから、大規模用地の処分が具体化していくこととなる、こういう点が考えられるわけでございます。

なお、今申し上げましたように、この特別債券発行方式につきましては大規模用地を考慮しております。また、とりあえずは沙留を対象として今検討しているところでございますが、その他には品川の東口の用地、また梅田北口の操車場跡地、それから東京駅付近の清算事業団用地、こういったところを候補として考えております。

○山中(末)委員 それぞれの面積もわかっておればということをお聞き上げました。

○大塚(秀)政府委員 今例示して申し上げました候補地の中で、沙留は約二十二ヘクタールでございます。それから品川東口が約十ヘクタール、それから梅田北口の操車場跡地が約二十ヘクタール、東京駅付近、これは丸の内側と八重洲側に分かれておりますが、これが約三・五ヘクタールといったところでございまして、これにつきましては、大規模用地でございまして、この用地の中から公共施設等に減歩されるということも予定されております。

○山中(末)委員 それでは、今説明がございましたように、地価等への配慮、一体的に開発が可能だ、それから非常に地価の高いところで適当な規模の面積がある、こういうことでございまして、一応この東京駅の場合、両方合わせて三・五ヘクタールということですから、これから開発されるその他の分について、今の四方所はわかりませんが、その他の開発の分についてもこの法案が適用される場合があり得ますか。

○大塚(秀)政府委員 清算事業団の用地につきま

しては、これは基本的に公開入札で処分していくということになっておりますが、先ほど申し上げましたように、地価対策等から、地価の不顕在化法として建物つきの土地処分方式あるいは土地信託方式、また不動産交換ローン方式等をとっているところでございます。

この法律に基づきます特別債券方式というのは、債券を発行する手続、またそれが株式に変換されるまで相当な期間を要するという点から、大規模用地で他の不顕在化方式では不適当なところというところを候補に考えておりますので、今申し上げました四つが候補地でございますが、その他のところについては今のところ他の方式で可能ではないかということで検討を進めております。

○山中(末)委員 それでは、この機会にちょっと大臣にお聞きしたいと存じますが、昭和六十一年三月八日、衆議院の予算委員会が我が党の川俣健二郎議員の質問に対して、時の運輸大臣の三塚運輸大臣は、地価プラスアルファ、適正な評価額プラスアルファというふうになつておるのですが、議事録を素読みしますと、五兆八千億円、これはそのときの一定の場所の額でありまして、「五兆八千億円プラスアルファ」ということで、国民負担をできるだけ軽減をしようという、これが基本的方針であり、これからの進め方でありまして。というふうな答弁をされております。これは、適当な価格で売却すればよいというのであればそれでいいわけですが、プラスアルファの要素が入っているようなんですね。そのプラスアルファによって国民負担をできるだけ軽減する、こういうところまで答弁をされております。

それでその後、今お話しございましたように地価の顕在化をさせないという方針が出てまいりました。時間的には三塚元運輸大臣の答弁の方が随分先なんですけれども、地価を顕在化させないという方針が出てきておるわけですね。その当時の運輸大臣の御答弁が即地価を上げたのかどうか、これはまだわかりませんが、そういう方針が出されておったのであります。今回こういう

法案が出てまいりまして、その答弁だけではちよつと足りないというふうな感じも私はいたしますので、この三塚元運輸大臣が説明、答弁をされた基本的方針なるものが今日の段階では消えてしまつて、新しい基本的な方針というものが出てくるのかどうか、そのあたりをお尋ね申し上げます。

○村岡國務大臣 当時の三塚運輸大臣が、国民負担をできるだけ軽減してまいりたい、これが基本方針であります、こういう答弁をしておりますが、この基本的方針は変わらないと思つております。清算事業団の用地につきましては、適正な価格が前提となりますが、債務のこともありますのでできるだけ高く売却するという方針は現在も変わりません。その後、地価が上昇しておりますので、総額も、当時は五兆八千億と言つておりましたが、大きくなつてゐると考えております。

○山中(末)委員 私は、今の大臣の答弁でも、そういう答弁になるのかと予測してしまつたのですけれども、その当時、適正な価格で売却するということがあれば余り問題ないけれども、何兆何千億円プラスアルファという答弁が議事録の中に出ていますので、その考え方は国民負担を減らすという面では積極性があるわけです。だけれども、それはその後の反省で、そういう考え方が行き渡りますと今度は地価高騰につながつてくる、地価が顕在化してくるという両刃の剣のような感じがしまして、その辺をはつきりしておかぬといふかぬのではないかと。

大臣は、今、三塚元運輸大臣の基本的な方針はそれでいいのだという意味の御発言でした。そういうことになる、今度出ました法案の約四カ所の土地についてはこの方式でいきますけれども、これは適正な価格プラスアルファという考え方でなしに、先ほど大塚さんから説明ありましたように地価の顕在化をさせないというところに努力点が見られる、ほかにも理由はありますが、その基本的な方針という考え方については、三塚元運輸大臣のおっしゃり方も、意欲はわかるけれども、

国民負担を軽減していくという意欲はわかるけれども、ちよつと適正じゃないのではないかとこのように思ふてなりません。

今おっしゃつた四カ所以外については、清算事業団がこれから売却していく土地については三塚元運輸大臣の考え方が生きてくるという意味にとつたのですが、そういうことでよろしうございませうか。

○大塚(秀)政府委員 先生御指摘の三塚大臣の御発言というのは、当時、六十年四月時点の公示額から五・八兆円という計算をしたわけでございますが、そのころは実勢価格と地価の公示額の間に実態的には相当幅があつたということで、五・八兆円プラスアルファということと言われたと理解しております。したがつて、その意味というのは適正な範囲内でできるだけ高く売却して債務の償還に充てるという趣旨でございまして、その点は現時点でも変わつておりません。ただ、最近では地価対策が浸透してまいりまして、地価公示額と実勢価格の間にそれほど差がなくなつてきておるといふことも事実ではないかと考えます。

私も、今の株式交換予約権つき債券方式による大規模用地の処分のほかに、他の用地につきましても同様に適正な価格の範囲内でできるだけ高く売却していくという方針は変わりがございまして、そのために地価の顕在化法として他の方式も採用してまいりまして、この地価の顕在化法というのは、公示額等より安く売るといふ意味では全くございませんで、地価に影響を与えない範囲でできるだけ適切にかつ債務償還に資するような価格で売却するという趣旨でございませう。

○山中(末)委員 趣旨はよくわかつておるのですが、議事録を見る限りは、今おっしゃつたように公示価格と実勢価格はあつたときは差があつたのですよ、それをうまくそういう言い方をして、そして適正な価格で売却するということになれば問題なかつたのです。

プラスアルファというふうな言い方をしていまさら、この議事録を見るだけでは意欲はわから

ぬことはないのですよ、国家負担をできるだけなくしていくのだという意欲は、だけれども、表現としてはこれは妥当でなかつたということですから、これからについては、大臣にもお願いしておきたいと思ひますが、やはり実勢価格と公示価格との差があるから、これは実勢価格で売るのが公示価格で売ることという問題ですが、本当は、適正な価格というものは実勢価格を何らか集めてそれで計算していくということですから、やはり適正な価格で売却する、その中で国民負担がなるべく少なくなつていくという努力を積み重ねたいといふことならいいと思うのですが、このままの議事録の文章を読むとそういうことに聞こえますので、特にそういう場合には影響が大きいうございませうから、これから特に御留意を賜りたい、このように存じます。

次に移ります。

六十二年度首で三十七・一兆円となつていたところの国鉄改革に伴つて処理すべき長期債務等の総額の中で、償還財源として分類された内容と金額、これがございませう。これは清算事業団から出ていますものを見ますと、その当時のものだとおもいますが、その後、現在時点での数字がどう変わつてゐるのか、この機会にお尋ね申し上げたいと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 清算事業団の承継しました長期債務につきましては、約二十五・五兆円が、その後金利等の増で二十七・一兆円にまでなりましたが、ことしの三月二十九日に、営団の出資持ち分、清算事業団の持つております持ち分を政府に一括譲渡すること等もございまして、平成三年度首では二十六・二兆円と見込んでおります。

この債務を土地、JR株式の売却収入と新幹線鉄道保有機構に対する償還で償還することとなつておりますが、当時の一つの見込みと比べまして、土地の売却収入につきましては、その後の地価の趨勢等を反映して総額が上がつてまいつてゐると考えております。平成三年度首の地価公示額をもとに清算事業団が計算してゐるところにより

ますと、約十五兆円になるということでございませうが、ただ最近の地価の動向も不透明でございませうので、この数字についてはなお精査が必要だと考えております。

それから、先生御指摘の資料等におきますJR株式売却収入というのは、これは額面を計上しておりますが、実際にJR株式を売却するときには、額面の四千五百九十五億ではなしに市場価格で売却できるということでございませう。ただ、この売却価格が幾らかということとは、株式市場の動向もございませうので、現時点で私も予測することは困難でございませう。

また、新幹線鉄道保有機構の貸付料のうちの清算事業団への債務につきましては、その後毎年の貸付料の一部から償還してゐるところでございませう。

そのような全体的な今後の収入というのは今のところ正確に見積もることが困難で、今後JR株式の売却が始まりましたら全体的な予測、計画が立てられるものと考えておりますが、いづれにしても、先ほど先生御指摘いただきましたように、土地も適切な範囲内でできるだけ高く売却し、JR株式につきましても適切な範囲内でできるだけこれを売却するというところで、全体として最終的な国民負担をできるだけなくす方向で努力したいと考えております。

○山中(末)委員 数字が大分変化をしてきてゐるようですが、そういうふうな中で、国民負担十三兆八千億というのは数字は変わつていませうか。

○大塚(秀)政府委員 今も御説明申し上げましたように、もともとこの十三・八兆円というのは、株式売却収入を営団とJR合わせて一・二兆円としております。このうち〇・七兆円が営団の出資持ち分でございまして、これは既に政府への売却で九千七百億円ぐらいになつております。残りの〇・五兆円と見ておりますJR株式、これは先ほど申し上げましたように額面の株式を書いてございませう。当時から売却収入というのが予測でき

ませんので、そういう計算上国民負担を十三・八兆円としたものでございますので、その当時としても、実際に株式売却できればそれより少なくなるということとは十分予測し得たわけでございます。その後土地も上がっておりますし、JR株式の売却も、JRの経営が順調でございまして早期に行い得ると予測が立ちますので、国民負担というものはこれより限りなく少なくなる、そしてできるだけなくす方向で考えていかなければならぬ、努力していかなければならぬと考えておるわけでございます。

ただ、具体的な数字については現在のところ申し上げられない状況でございます。  
○山中(末)委員 国民負担の軽減ばかりを言うわけじゃないんですけれども、御尽力されて、できる限り国民の負担を下げていくという御努力、これを要望しておきたいと思えます。

ただ、気になりますのは、この文書に、これは清算事業団から出されている文書でございますが、「事業団としては可能な限り自主財源からの収入の増大に努め、それでもなお不足する分については最終的には国による処理(国民の負担)をお願いすることになっていきます。」というふうに書いています、これはやはり一番後に国民負担と言われる国からの支出、それに何か期待しておられるような印象を非常に強く受けるんですよ。これは活字になっていきますからね。

ですから、もう少し意欲を持った決意のほどをここで示しておくべきじゃなかったのかなというふうには実は私は考えています。そうしませんと、国民負担というのは一番最後に残ってしまった、その前にいわゆるここに書いてありますところの自主財源をどうして求めていくかという前提がありまして、それで幾ら努力してもだめならこの国民負担で最終的にはお願いすることになっていきますと書いてありますので、何かこれは昔から言う武家の商法と違うかという錯覚を起こしかねません。もう少し意欲が欲しいなというふうに思っておりますが、そういう意味で、国民負担の十三兆

八千億をどこまで軽減することができるとか、これをこの法律案の施行によってひとつ判断をしていかざるを得ない。ですから、さっき大塚さんがおっしゃったできる限り国民負担を下げていきたいということに大いに努力をお願い申し上げたいと思います。これは要望いたしておきます。

それから次に、現在ある出資会社でございますね、これの設立の経過と、これから設立される出資会社の計画はどのようなものがございますか。これが一つ。

もう一つは、この法律案を見る限りにおきまして、出資会社の全体像というのが出てこないのです。これはもちろんこの法律案だけでございましてから二、三項目書いてあるだけで、それによって実現していくところの出資会社の全体像というのはなかなか浮かんでこない、イメージというのは浮かんでこない、出資会社というのは大体こういうものなんだということを国民の前にわかりやすく説明が要るのじゃなからうか、こういうふうに思いますので、全体像をひとつ説明していただきたい。

それから、この法律が施行された後の会社の設立、株、債券の発行、株式上場、それからその後の見直し、こういうものについてもあわせて説明をいただきたいと思います。

○石月参考人 ただいま先生からお話のございました国民負担の問題でございますけれども、清算事業団といたしましては、事業団が発足いたしましたところと比べて、その後JRの経営も非常に順調であり、また土地の値上がり等もございまして、最大の限の努力をしてできるだけ国民負担を少なくするという前向きな姿勢を示したつもりでございますので、この点、ひとつぜひ御認識をいただきたいと思います。

お尋ねの、まず現在事業団が既に設立してきた出資会社でございますけれども、現在ございまして、昭和六十三年十二月に、関東地域を主体としたしまして、マンション販売の媒介とか事業団の土地に関する情報誌の発行、さらには住宅展示

場の運営、簡易駐車場の運営というような、事業団の土地を開発されるまで暫定的に利用する業務を行っておりますレールシティ関東という会社がございます。

次に設立いたしました会社といたしましては、平成元年三月に、都心に残されました非常に貴重な開発空間である汐留の土地につきまして、この暫定利用を主として行う、加えまして、その汐留に関連する必要な都市施設の配置を含めた土地の有効利用活用のための調査業務を事業団の委託を受けて行うレールシティ汐留企画という会社を設立いたしました。それから、平成二年四月でございますけれども、不動産交換ローンを実施いたしました。この受け皿会社といたしまして、レールシティ東開発株式会社及びレールシティ西開発株式会社を設立いたしました。これが現在まである既設の四社でございます。

次に、今回の株式交換つき事業団債を発行するに当たりまして、その受け皿会社とどういうものを考えておるかというお尋ねでございますが、この点につきましては、法律を通していただきましたところならば、関係法令の整備後、早速私どものところでは会社の設立準備室をつくりまして、具体的な定款の内容であるとかそれから組織であるとかを検討したいと考えておりますが、とりあえずの会社の仕事といたしましては、この汐留地区を対象として設立される会社でございますが、どういう開発をやるかというその基本計画の策定が主要なる任務になりますので、現金出資で、比較的小規模の会社で主としてそういう企画業務をやる会社をとりあえず発足させる。その後、都市計画等の開発条件が確定いたしました後、都市計画等が済みますれば、現物出資をいたすことになりまして特別債券も発行いたしますので、この段階においてはもう少し組織を拡充しなければいかぬのではないかと考えております。

さらに、将来これが、都市開発が、不動産開発が進みましてちゃんとした会社になった場合どんな会社になるか、こういうお尋ねでございますが、私どもといたしましては、この新しく設立される出資会社は、汐留というように都心に残された唯一の優良な土地を統一的な計画のもとに一体的に開発する、二十一世紀に残るようなすばらしい町づくりをやるという事業主体でございますし、また、現在いろいろなシミュレーション等をやっておりますが、その不動産賃貸規模等につきまして、汐留の面積等を考えれば、現在ございまして、大手不動産会社の賃貸規模と比較いたしますと決して遜色のないような賃貸の床面積を有する会社になります。

加えまして、新しくつくる会社でございますので、最新の建築技術によりまして都市計画法上の用途とか容積率の規制限度いっぱいまでの効率的なビル建設が図られる、さらに賃料も、新しいビルの新しい賃料でございますから、既存の賃料に比べれば比較的利益の賃料が期待できる、そういう意味でかなりいい会社になるというぐあいに考えておる次第でございます。

以上、簡単にございしますが、先生のお尋ねに対しての私の説明でございます。  
○山中(末)委員 後ほど関連したこともお尋ねしたいと思いますが、株式上場後の新しい会社の位置づけと、株式上場後の新しい会社の位置づけ、位置づけというのは、いわゆる運輸省もしくは清算事業団との関連においてどういうふうになりますか、お尋ねをしたいと思えます。

○大塚(秀)政府委員 この特別債券発行に基づく子会社と申しますのは、清算事業団が土地を現物出資してつくる会社であり、将来、債券が株式に変換されるまでの間は子会社の株式は清算事業団が全額保有しているということで、清算事業団の一〇〇%の子会社でございます。  
債券が株式に全部変換されますと、変換されないものについては清算事業団は株式を処分して、純粋な民間会社になります。この民間会社になるまでの間に清算事業団と協力してその大規模用地につけて計画をつくり、ビルその他の上物施設をつくっていくわけでございますが、完全な民間会

社になった後は不動産賃貸業を行う会社というように位置づけられると思います。

○山中(末)委員 そうしますと、株式上場までの十年とか十二年とか、その期間がありますね。その間は清算事業団が唯一の株主でございまして、いろいろな計画を立てる場合、今理事長がおっしゃったようにマスタープラン、土地利用基本計画をつくったり手順を追っていく、これはその子会社がつくるわけですね、出資会社が。その場合も、清算事業団は清算事業団の持っているノーパーハブをそこへ持っていく、そして協議する、運輸省側も運輸省としてのノーパーハブをそこへ持っていく、この目的に沿うような、そういう事業がうまく達成できるような関係はあるわけですね。

○大塚(秀)政府委員 そのとおりでございまして。

○山中(末)委員 上場後なんですけれども、今おっしゃったようにそれはもう一つの株式会社として歩いていく、そしてそれはいわゆる土地とか建物とかを貸していく、こういう会社としてひとり歩きしていくわけですね。その場合は、清算事業団あるいは運輸省との関係は、いわゆる公的な関係は特になくなってしまふわけですね。

その場合、それから後、ちょっと私も割り切らないかぬなというふうには思っているのですけれども、なかなか気持ちの上で割り切れないものがございます。まして矛盾を感じているわけですが、それは一個の独立した株式会社でございまして、今度は株主があつて株主総会の意向とかそういうものを酌みながらその会社は経営をされていく。

せつかく留めのある場所ではないものができたけれども、数年をたえずしてそれは売却されてしまふとか、こういうことはないのであるのか、それはもう考えてもしようのないことなのか、割り切らないかぬなという感じはするのですけれども、その辺が気になって仕方ありませんが、そのあたりをどういうふうにお考えになつていかお聞かせいただきたいと思います。

○大塚(秀)政府委員 この方式というのはあくま

でも清算事業団用地の土地の処分を行うための方式でございまして、最終的には、土地の処分が行われて清算事業団あるいは国のコントロールの及ばない民間企業になっていくというのはやむを得ないのではないかと考えております。ただ、先ほどの処分方法のメリットとして申し上げました一つでございまして、計画的な開発というのは、この子会社が完全な民間会社になる前に行われるものでございまして、一体的、計画的な開発は保証される、これは清算事業団を通じて国も指導できるところでございまして。

それから、それは民間会社になったら勝手なことができないかと申しますと、このような大規模用地については都市計画決定が行われまして、それぞれの開発地区というのが定められますので、業務地区あるいは文化施設の地区、そういった区画の中で、将来幾ら民間会社といえども勝手に他の業務に変えていくというようなことは都市計画に制限されるということが一つでございまして。

それから、この会社が特定の企業に結びつくというようなことがないためには、この会社が株式交換を終えて完全な民間会社になっていく過程で、安定株主対策というこれは清算事業団を通じて考えていかなければならないと考えております。

○山中(末)委員 わかりました。

そういうことになりましたと、今度は株主の問題が重要なファクターを持つてくると思うのですね。それで、株式発行に關して、今おっしゃったような内容を含めて債券発行のときから注意しなければならぬ点があるんじゃないか。その裏側には、今くしくもおっしゃった安定株主対策というの会社としては一つ出てくると思うのですが、特定の業者とか会社とかがこれによって特定の利益を得るというようなことはございませうか。債券発行イコール株式発行につながりますが、株式取得につながりますが、これで注意すべき点があればお聞かせいただけますか。

○大塚(秀)政府委員 安定株主対策というのは、

清算事業団が債券を発行して株式を保有している間には直接出てまいらないわけですが、債券を発行するときにその債券が特定の者に偏らないように販売されるということは確保する必要がありますと考へております。そこで、証券会社に委託して公募する方式を採用する考へてございまして、幸いにして人気が高まって応募の方が多いという場合には、公正な抽せん等の方法で相手方を選定し、広く国民の投資家によつて債券が保有されるようなことを考へなければいけない。それから、将来株式に変換されるに当たりましては、これはJ-R株式の上場の際にも同様な問題がございまして、中立的な企業等による安定株主ということも考へなければいけないんじゃないかと申しております。

○山中(末)委員 今おっしゃったことはまことに大事なことだと思つたのです。それはそういう方針を確認して進めてほしい、このように思ひます。これは確約されたというふうには私はとておきまされども、方針としてそれが大事だ。

それともう一つは、この債券を発行される場合、清算事業団が募集するわけにいきませんので、証券会社とかそういう資格のあるところへ委託をされるのです、そうですね。そういう場合、これは実は大きな金額でもございまして混乱の起こらないようにやらなければいけません、先ほど申されたように広く国民一般に債券を引き受けてもらう、こういうことでございまして、証券会社へ委託する場合にもその点は十分配慮をしていただくと同時に、証券会社へ委託するその間の証券会社の利益は、手数料だけに限られますか、そのほかに影響が及ぶことがございませうか、影響が及んだら大変だと思うのですが、お伺いします。

○大塚(秀)政府委員 これは他の債券の発行の場合と同様で、手数料だけに限られると考へております。

○山中(末)委員 手数料は幾らですか。

○石月参考人 今度の特別債券につきましては、

いまだこの種の債券は日本に存在いたしません。従来、一般に発行されております社債の発行の場合の手数料というのは約二%でございまして。

○山中(末)委員 この債券を発行するときの手数料は二%と考へてよろしいでしょうか。

○石月参考人 先ほど申し上げましたように、まだこの種の債券というのは日本には存在いたしませんので、現在のところ、確言はしかねますが二分二%程度でおさまると考へております。

○山中(末)委員 これは幾つもの証券会社に委託をされるのか、その関係もございまして、額が非常に多うございまして、だから私は手数料二%でおさまりますかというのを申し上げたけれども、本当はそれより少なくて、評判がよければこれはいけるという考へを期待してもよろしいでしょうか。

○石月参考人 私どもこの債券を発行するに当たりますのは、従来行われております引受募集の方法で発行したいと考へております。この方法によりますと、証券会社が事業団から委託された価額で投資家に販売するわけにございまして、証券会社はその募集すべき債券のすべてを投資家に販売することが原則となつておりました、この募集の状況につきましては取引所とか大蔵省その他の監督官庁に対する報告義務が附されておりますので、その点は問題ない、こういうぐあいに考へております。

○山中(末)委員 私どもが今日まで聞き及んだところの状況によりますと、この企業というのは、東京のいい場所、面積も実にいい面積がありまして、一体的な開発もできますし、便利な場所でもございまして、これは清算事業団さへきちつとやられれば非常に有望な将来性のあるものだといふように、私も得た情報ではそう思うのです。ですから、それに参画していただく証券会社へ委託するとも、できるだけ偏らずに一般の国民に、先ほど大塚さんがおっしゃったように、広く行き渡るような方法、完売してしまふという方法で、これこそ意欲を持ってやっていただきたい

いなど、このように要望いたします。

それと、汐留の土地の利用計画から事業完成までの手順、これは先ほど石月さんがおっしゃいましたので省きますが、その土地利用計画から事業完成までの間に地方公共団体の許可、審議等があるわけですから、そういう中で公共用地の要望等も、これはいわゆる道路とか河川とか公園というものではなしに、そういうものは当然都市計画事業の中に入りますから、そのほかに、例えばこういう施設をつくりたいのでひとつ公共用地としてその用地が欲しいとかいうふうな場合も地方公共団体としては出てくる可能性があるのかという感じがするのですが、その点について、土地利用計画から事業完成までの間に、地方公共団体がそういうプランをつくれる中でそういう要望が出てくる場合に、協議されるという場はございますか。

○石月参考人 汐留開発の都市計画、この前提となるものは私どもの資産処分審議会の方で答申を出しました土地利用計画でございます。この土地利用計画の策定過程におきましては地元公共団体、東京都、港区の皆様の参加も得まして、その意見を十分反映して土地利用計画ができる、それを踏まえて都市計画決定が行われるという手続になっておりますので、その点で、先生のおっしゃる地方公共団体の要望は十分に吸収されているというぐあいに考えております。

○山中(末)委員 では、地方公共団体と協議とか話し合いをする場はある、こういうことでございすね。そのように受けとめておきます。

あと時間がなくなりましたけれども、一番後の方でございますが、この法律施行に関連しまして、この法だけではまだ行き届いたものでもありませんので、必然的に政令の整備というものが組上につくるといふうに聞いておるわけですが、その政令の内容というのは何と何が必要なのか、粗いもので結構ですからお示しをいただきたいと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 特に政令で定めるべきもの

としては、今回の株式交換につき特別債券の内容でございまして、法律の第四十条第八項で債券の発行その他の必要な事項は政令で定めるとありまして、その中で、発行の方法あるいは申込証、引き受け、払い込み、債券の発行、それから株式交換につき債券の原簿の問題、交換の手続、交換株式の保有義務等について定める予定にしておりますが、まだ具体的な内容は検討中でございます。

○山中(末)委員 これはだめかなというふうに思っておりますけれども、先ほどから債券の発行から株式の交換まで申し上げたのですが、そういう有望な株式なら清算事業団として幾らか保有すべきじゃないかという意見、これも私たちの議員の中では出てくるのです。それは、清算事業団が保有するとそれだけ債務の償還が減ってくるので調子が悪いのだということも存じておるわけですか。

といひますのは、個人の場合、自分の土地を手放すのは惜しいけれども、今手元に金がないのでこの土地を手放したいんだ、しかしこの土地は非常に有望なんだ、手元に金さえできればそれをも一回買い戻したいぐらゐの土地なんだという場合がございすね。それでもやむを得ない、手元にお金がないので売り払う、しかしこの土地がやはりうまく発展してほしいという願いがこもっております。その場合に、願いがこもっているだけで、先ほどの話では、会社が発足すればこれはもうその会社が株主とともに独自の活動をするというところで、清算事業団も国としても公の面ではそれに一切関与できない。そういうものをもちと発展させてほしいということその株式を保有することはどうしてもできないのか、お尋ね申し上げます。

○大塚(秀)政府委員 十年間は清算事業団が保有するということになります、十年前後を経て株式に変換された後、なお清算事業団がその一部を持てないかという点につきましては、国鉄改革の趣旨からしまして、清算事業団というのは土地や株式の処分によって長期債務を返還していくとい

う暫定的、限時的な機関でございますので、これを永続的に株式保有のために存続させるといふのは適当でないと考えております点が一点。

それから、このような不動産の開発の会社については、清算事業団がいままでコントロールするよりは、民間の活力を活用して民間企業として進む方が将来のためではないか、株式に変換する後の株式の価格の維持等の面からもその方が望ましいと考えております。

それでは、清算事業団が暫定的な機関なら運輸省ないし国が一部を持ったかどうかという御意見もあろうと思ひますが、これも行財政改革の趣旨、国鉄改革の趣旨からして、国有財産として一部残すのは不適當であると考えておりますので、どうしても今のスキームのように将来は完全な民間会社、つまり土地の処分を終えるということにならざるを得ないと考えております。ただその際に、公正さの確保その他で安定株主対策等にも配慮しなければならぬ点は、先ほど申し上げたのとおりでございます。

○山中(末)委員 もう時間が来ましたが、この開発の問題につきましては、非常に国民も注目をしておりますし、失敗のないように、所期の目的が達成できるような御努力を特に期待いたします。それから、この開発については特定の会社とか特定の者が利益をこうむるような結果にならないように特に御配慮をお願い申し上げておきたい、これは要望いたしておきます。

時間が参りましたので、一つ残っていましたけれども、これで終わります。

○亀井委員長 次に、細川律夫君。

○細川委員 関連で御質問をさせていただきますと思ひます。

東北新幹線の東京―上野間が六月二十日に開業が予定されております。これについての運賃及び料金は既に決まっているのかどうか、まずお伺ひいたします。

○大塚(秀)政府委員 東北新幹線の東京―上野間はことしの六月二十日に開業する予定でございます。

して、今後この区間について運賃、料金を設定する必要があると思いますが、JR東日本の申請を受けて運輸大臣が認可をして決定すべきものでございまして、今後申請を待つて決定することとなっております。

○細川委員 昨日の新聞報道によりますと、JR東日本では特急料金について五百円値上げをするというような報道がありましたけれども、事実そういうような話が運輸省にあったかどうか、そしてこれに対してどのように対応したのか、仮にこの五百円とした場合に上野及び東京からの料金はどのような内容になるのか、御質問いたします。

○大塚(秀)政府委員 東京―上野間の運賃、料金につきましては、開業も迫っておりますので、さうしますと、JR東日本と私どもの間で非公式かつ事務的に議論しているところでございますが、まだ申請も出ていない段階でございますので、その具体的内容は決まっております。

なお、JR東日本の議論の中で一つの案とされております五百円が追加となった場合は、現在の上野までの特急料金に一律五百円が加算されることとなります。

○細川委員 大臣に御質問したいと思ひます。

上野―東京間は三・六キロメートルでありまして、新幹線の駅から駅までの距離としては大変短い距離なんですけれども、これに一律五百円の特急料金をプラスということはいかにも高い、サーピスが向上したということを考えても余りにも高いと思ひますけれども、大臣はどのようにお考えでしょうか。

○村岡国務大臣 先ほど総括審議官がお答えしたように、上野―東京間の料金につきましてはまだ申請も出ていない段階でありますので、私から具体的なコメントは避けたいと思ひますけれども、申請があった場合には、利用者に過大な負担とならないように厳正に審査したい、こう考えております。

○細川委員 この新幹線の今までの上野までの料



金でいきますと、例えば盛岡から東北新幹線を利用した場合、盛岡から宇都宮まで乗った場合、小山まで乗った場合、大宮まで乗った場合、いずれも特急料金は五千三百円でございます。この宇都宮―小山―大宮間は七十キロメートルあるわけでございます。そしてもう一つ、盛岡から上野まで、この間の特急料金は五千三百四十円となっております。大宮―上野間が三十キロメートルですから、この三十キロメートルで三百四十円のプラスになっているわけでございます。

こういうような従来の特急料金の体系からいいますと、この東京―上野間、わずか三・六キロメートルでありまして、これを一律に五百円プラスということは当然高過ぎて考えられない、むしろ大宮―上野間三十キロメートルでプラス三百四十円になっておりますから、当然これは東京まで行ったとしても同じような料金、盛岡からは五千三百四十円の同じ特急料金にすべきであろうというふうに私は考えます。

また、新幹線そのものが通勤にも最近も多く利用されておりますし、また日常的な旅行などでも新幹線は必須の交通機関になっておりますから、そういう意味でも、利用者の方からすれば安い料金で新幹線を利用できるというふうにはしなければならぬと私は考えます。

そういう意味で、再度この点については、私は特急料金は値上げをしないという考えなんですけれども、大臣のお考えを聞きたいと思っております。

○村岡国務大臣 先生おっしゃいますように、新幹線は最近通勤を初めとし日常的な国民の足として広く定着しており、このような利用実態を踏まえ、運賃及び料金につきましても適正な水準を確保すべきものと考えておりますが、いざいかにいたしまして、先ほども申しましたように申請がまだ出ておりません。出た段階でいろいろな問題で検討を加えなきゃいけない、こういうふうには思っております。

○細川委員 大変抽象的な答弁ですが、きのう新聞などで報道されておまして、五百円じゃ高い

のではないかと、しかも三・六キロメートルで何もしないで、新幹線の料金を上げることはないじゃないかというふうな声が大変強いと思うのです。そういうことに対して、具体的に何と大臣のお考えを聞かしていただきたいと思います。

○大塚(秀)政府委員 先ほど私が答弁申し上げましたように、まだ非公式かつ事務的に、いろいろな資料に基づき、またJR東日本側の意見を聞いています段階でございますので、大臣から今こうするということを申し上げられる段階でないことを御理解願いたいと思っております。

○細川委員 これは運輸省、運輸大臣に認可の権限があるのでありますから、運輸省としての考え方というものをきくと、これは国会の場ですから言っていただかないと承服をしかねるわけですね。

そもそも国鉄が民間に移行したときに一番心配されたことは、値上げがされていくのじゃないか、利用者が利用しにくくなるのじゃないか、そういう心配があった国会でも大変議論になったわけなんですから、そういう観点からも、こういう場できくと運輸省としての考え方、これをぜひ聞かしていただきたいと思います。

○大塚(秀)政府委員 ただいまJRと非公式な議論をしている中でJR東日本の主張というのは、今回は新線部分が開通したわけでございますから、その開通に伴いまして駅関係の要員増、改良費用等の経費がかかるという点、それから上野―東京間が従来の山手線等の利用に比べて時間短縮でき、利用者のサービスが改善されるという点をとらえて、新線開通に伴う運賃、料金改定の際に料金についても何らか手を加えたい、改定したいというふうな意思表示をしておるわけでございますが、私も今結論を申し上げるにはまだ資料等も十分取り寄せておりませんし、また具体的に認可申請が出てきた段階で我々も公的な判断をしなければならぬ。したがって、認可の段階にはなぜそのような認可をしたかということについては世間的にも申し上げる必要がございますが、

この段階で私もあやふやな資料に基づいて先に結論を申し上げる段階でないということで御理解願いたいと思っております。

ただ、先ほど大臣から申し上げましたように、利用者に過大な負担をかけないという観点に極めて重要だと考えております。

○細川委員 質疑時間が終了したということですから……

利用者に過大な負担をかけない、これは当然のことでありまして、具体的に五百円プラスをする、東京―上野間五百円一律にアップをさせる、そうしますと、先ほど申し上げましたように今までの新幹線の料金体系と違ってくるわけなんですけれども、それは私はおかしいと思うのです。東京―上野間だけにその費用がかかったとしても、東北新幹線全体を考えた料金というのは当然設定すべきでありまして、そこだけに費用がかかったからといって、あるいはサービスがそこだけ向上したからといって、それに一律五百円は高い、むしろ値上げはすべきでないというふうに考えますけれども、もう一度お願いいたします。

○大塚(秀)政府委員 ここで先生の御指摘について私がJR東日本の説明ばかりを申し上げますと、まるでそれを支持したような感じになりますので、むしろ私としては、そういうJR東日本の説明も十分に聞いた上で、先生の御意見も当然踏まえて公正妥当な結論を出さなければならぬと考えております。

○細川委員 それでは国民の要望として、新幹線の運賃の方は、三・六キロメートルの区間、これは当然上がると思いますが、しかし、特急料金については値上げはしないということとでひとつ対処していただきたいと思います。

最後に、もう六月二十日に迫っておりますけれども、この運賃、料金の決定をするその手続的なものが今から間に合うのかどうか、タイムリミットはいつになるのか、お聞かせ願いたいと思っております。

○大塚(秀)政府委員 運賃及び料金につきまして

は、基本的には運輸大臣の認可事項でございますが、料金につきましては、認可に先立って運輸審議会の審議を経る必要がございます。ただ、JR東日本の主張としましては、指定席の販売等の準備期間が必要なのであれば四月末までに認可してほしいと今事務的に言っているところでございます。

○細川委員 今、東京―上野間の開通に伴います特急料金について御質問しましたけれども、庶民が利用しやすい新幹線として、特急料金の値上げはしない方向でぜひひとつ運輸省の対応を心からお願い申し上げます、私の質問を終わります。

○亀井委員長 次に、緒方克陽君。

○緒方委員 今の問題で一つだけ聞きたいのですが、新幹線の特急料金というの、その体系は要するに一定の距離で決められていると思うのです。そうすると、今度東日本が言うようなことになると、体系そのものが壊れてしまうということになるのじゃないかと思うのですが、その辺はどうですか。

○大塚(秀)政府委員 今回は東京―上野間約三・六キロという新線の開通に伴う運賃、料金をどうするかという問題でございますから、今までの体系そのものを要するといふ話ではないと理解しております。

○緒方委員 体系が変わらないということであれば、従前の料金で設定されるのが当然であるというふうに申し上げておきたいと思っております。

それでは、法案について質問に入りたいと思っております。法案の資料だけではなかなかイメージがはっきりしないということでありまして、同僚議員からいろいろな質問が出たわけでありまして、私も事国民の財産の処分の問題であり、お金の問題であるわけですから、このことがわかりやすく処理をされていかなければいけない。土地の処分がされ、そして債務が返済されていくということにならなければならぬわけですが、非常にわかりにくいという意味で、少し資料を確認したいと思う

のです。

社会党として政府側から説明を受けた後、我々が質問するというところでさらに大塚さんの方から説明をいただいたのですが、その資料があるわけですから、その中で「スキーム図」というのと「株式交換特別債券方式の仕組み」「特別債券の標準的スケジュール」、それから「債券の一例」「会社の概要」というものを示されているわけでありまして、これは本法律案と一体だということとで、追加資料というふうなことでしていかないとなかなか質問がしにくいものから、追加資料というふうな受け取りたいと思うのですが、どうですか。

○大塚(秀)政府委員 この特別債券発行方式につきましては、例えば、今候補地となっております汐留の例で申し上げますと、今後東京都が都市計画を決定するに当たり容積率が幾らになるかはまだ定まっておられませんし、その時期は、平成四年度の初めということで計画はしておりますが、これは東京都が行うことで、完全に確定してはいない要素がいろいろございます。

しかし、この方式をわかりやすく御理解いただくために、いろいろな仮定を前提として、その一例として資料をつくって御説明をしたというふうな御理解いただきたいと思います。

○緒方委員 確かに、それは不確定な要素はあるでしょう。あるでしょうけれども、何らかの根拠を示さないと結局議論にもならないということであって資料として出されたわけでしょうから、そういう意味では追加資料というふうに確認をしていきたいと思っております。

二番目に、「株式交換特別債券方式の仕組み」の問題でございますが、開発条件が確定した後に債券発行額が決まることになるけれども、その決定の権限はどこにあるか、その発行額の根拠はどうして決まってお答えいただけるのかということについてお答えいただきたいと思っております。

が、この汐留について特別債券を発行する場合に

は、まず清算事業団の方で、資産処分審議会に今の予定では特別な部会を設けてこの内容について議論をしていただく、かつ、債券を発行するに当たりましては運輸大臣の認可を受けるということになっております。この認可は大蔵大臣も協議いたしますが、その際に、債券の発行の内容等について政府でもチェックいたしますし、それ以前に、資産処分審議会におきまして専門家に御検討いただくことになろうかと思っております。

○緒方委員 次に、場所の問題ですが、先ほど同僚議員の質問の中で、この方式は汐留で出発するが、汐留と梅田と品川と東京、東京の場合は三つあるようですけれども、そのことについて、法律ができた後ひとり歩きするのじゃないかということとでこれ以外にはないのかということに対して、今のところそれ以外はないかということについて話でしたが、今のところということになるとその後あるのかということにもなるわけでありまして、そこはある程度明確にしてみたいと思っております。

○大塚(秀)政府委員 今のところは上限と考えておりますが、これに近い規模の用地として、例えば名古屋の笹島地区とかございます。今のところはこの処分方式をそのような地区に採用する予定はございませんが、この処分方式が動き出して、これは非常にいい制度であって他の地区にも適用すべきだという声が出てきたり、あるいは世間がそういうふうな理解した場合の問題がございまして、私がここで四地区に限定すると言っていることがかかと思っておりますけれども、今の段階で申し上げれば四地区が対象じゃないかと思っております。

○緒方委員 この汐留を含めて四つの土地の処分が計画されているわけですが、その資産評価額は最新のところで一体どうなっているのかということとをとお答えいただきたいと思っております。

とをとお答えいただきたいと思っております。

○大塚(秀)政府委員 先ほども申し上げましたが、現在の清算事業団の保有しております土地の総評価額というのを、平成二年四月に公表された土地価額公示額で見直しました結果約十五兆円であると考えておりますが、それでは汐留、品川等がそれぞれ幾らかということについては、これを申し上げますと地価を顕在化させたということにもなりかねませんので、個別な価額評価については御容赦願いたいと思っております。

ただ、汐留につきましては、このスキーム上、資料等で三兆円から四兆円というのを一つのめどにして検討していくが、これは債券を具体的に発行します平成四年度の段階で地価が変動しておるでしょうから、最新のデータに基づいてもう一度専門家に鑑定して評価していただくことになろうかと思っております。

○緒方委員 それで、一つ一つの会社が今までの説明によると出資をしていくわけですが、四つの会社が発足をするとということになるわけですが、二、第三というふうになるでしようけれども、どういう流れで計画をされているのかということについてお尋ねいたします。

○大塚(秀)政府委員 汐留につきましては、この法律が成立しましたら直ちに手続の準備に入りまして、平成四年度には処分を開始する方向で進めたいと考えております。

その他の地区については引き続きということとでございますが、今決まっておりますのは、このような大規模用地も含めて平成九年度までに実質的な処分を終了するということが閣議でも決定しておりますので、この趣旨に沿って進めたいと考えております。

問題をできるだけ早く処理して、閣議決定の線に沿ってこの方式の導入について検討を進めたいというのが今の計画でございます。

○緒方委員 それで、この特別債券の発行の問題ですが、先ほど同僚議員から質問がありましたので、一、二飛ばしていきましても、この売り出しは全部か、あるいは部分的なものもあるのか、恐らく全部だというふうな思っているのですが、大体どういう形で売り出しがされていくわけでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 ただいま申し上げましたように、具体的な発行方法等については資産処分審議会が検討した後、運輸大臣の認可を受けることになりまして、平成四年度に債券を売り出す。ただ、その前提として、都市計画決定によって容積率等が改められませんかとの将来の青写真が描けないということもございまして、そういうものと関連して、時期を選択して債券を発行して処分していくことを考えております。

○緒方委員 そして特別債券が売り出されて、最終的には株式処分がされるわけですが、債券発行後、何年後になるのか、そしてそれは全部なのかどうかということについてお尋ねいたします。

○大塚(秀)政府委員 つい前に前提を汐留のケースで申し上げまして、今平成四年度と申し上げたのも汐留を念頭に置いたこととでございますが、この場合には、平成四年度に債券を発行するとともに、子会社は現物出資を受けてその地区について上物を建設して、上物ができるとテナントに賃貸をして賃貸料で利益を上げていく、利益が上がれば株式というものが価値が出て上場もできるようなものという仕組みになります。私も、これも今後さらに詰めていかなければなりません。今考えておりますのは、そのようなビルが全部完成して賃貸料から利益が上がつて一人前の会社になるのには十年ぐらいではないか。したがって、十年後に株式交換ができる時期になり、その際債券を保有している投資家が交換権を行使する、そういうスケジュールを頭に描いております。



す。

○緒方委員 それで、先ほど資料ということで確認をしまして「特別債券の標準的スケジュール」ということでいきまして、最終段階で株が処分されて上場をされた場合に、元本部分を差し引いたいわゆるキャピタルゲイン分というもののうち、二分の一が投資家への割り増し部分、それから残り半分が投資家の追加払い込みということで事業団に入って、その部分がまた債務の償還に充てられるということになっているわけですが、先ほどの質問でもありましたように、できるだけ国民負担を少なくするという観点からすれば、この部分が二分の一という考え方についてどうなのかという気持ちがあるわけです。

例えばこの表で見た場合に、何十倍に見るかといういろいろな方式があるわけでありましてけれども、二十五倍ということで売れたと仮定いたしますと七・五兆円で、一兆二千五百億が投資家、それから残りが事業団の収入ということになるわけでありまして、そういうことはいかがなものか。もともと事業団の返済部分をふやすということとで、例えば事業団三分の一、投資家三分の一というように考えもあつていいのではないかと思うわけですが、この辺、大臣はどのようにお考えでしょうか。

○村岡国務大臣 今、事業団と投資家と折半ということで、事業団の方をもう少しふやしたらどうか、国民の負担を軽くするという意味でふやしたらどうか。こういうことは私どもとしても大変望ましいことでありますけれども、一方、これは特別債券、あるいは将来株式になるわけでございますが、投資家の魅力が減少する、こういうような状況もございますので、その点も十分踏まえ、資産処分審議会の専門委員の意見も聞いて決定をしたいと考えております。

○緒方委員 それでは、「特別債券の標準的スケジュール」で汐留の場合の例で少し具体的にお願いしますと思いますが、まず、子会社の設立が平成三年の秋ということで、ここでは幾ら出資を

されるわけですか。

○石月参考人 会社の設立は、今後の都市計画の決定の時期等とも関連いたしますが、私どもとしてはできるだけ早い時期に設立をいたしたいと考えております。

当初は、会社の業務は主として汐留開発の基本計画の策定にございまして、約二十億程度の現金出資で会社を設立して調査業務に当たらせていた、こういうぐあいに考えております。

○緒方委員 そして引き続いて子会社への土地の現物出資ということで、平成四年度の中ごろを予定しているということに表ではなっておりますが、そのときに株の値決めをするために一定程度の債券を事業団が持つておく必要があるということでありまして、それはどの程度のものと考えていらっしゃるでしょうか。

○石月参考人 一応二割程度持てば十分ではないかというぐあいに考えております。

○緒方委員 そうすると、二割ということになりますと、六千億、六千億ですか、どれくらいになるのですか。

○石月参考人 一割ないし二割と訂正させていただきますが、まあ一割でございますと三百億ということになります。

○緒方委員 一割か二割かというのは、三百と六百では随分この数字が違つてわけですが、幅がそんなにあるのですか。

○大塚(秀)政府委員 具体的な割合は今後検討していくこととなりますが、N T T株や沖縄電力株の場合には、売却株数の約一割を値決めのために入れていますので、これらを参考にしたいと思ひます。

○緒方委員 そういたしますと、子会社の設立で二十億、それから子会社への土地の現物出資のときに三百億、一割ですと、債券を事業団も購入するということになるわけですが、そういういたしますと、政府からもりました資料でいきますと、最終的には子会社の上場に伴い株式交換権を行使したときに、元本部分とそれからそれに

キャピタルゲイン部分がありまして、キャピタルゲイン部分が二つに割られて清算事業団と投資家へということになります。その部分は、この表でいきますと右の欄に出てくると思いますが、それはあなたの方から説明をいただいた債券の一例でございます。どの程度の部分がふえてくるということになりますか、三兆円ということを一例として挙げた場合のことになるわけですが。

○大塚(秀)政府委員 株式の一割でございます。これは値決めのためでございますから、処分をいたしますと、これはキャピタルゲイン分も含めて清算事業団の収入になるわけでございます。これは債券と出資会社の株式の交換と出資額との関連にもよりますが、例えば、債券を三兆円発行して、株式をその分として三兆円としますと、一割として三千三百億の資本金にしなければならぬというふうな計算になります。

○緒方委員 三千三百億、もっと細かに言えば、子会社設立の二十億も入るのじゃないですか。(大塚政府委員「はい」と呼ぶ) そういたしますと、三千三百二十億になる。

私が質問しているのは、それがされていって、最終的に子会社が上場された場合の株式交換権の行使がされたときに、それは幾らになるのですかというところをお尋ねしたわけです。

○大塚(秀)政府委員 これは非常に難しい計算で、株式が上場等をされた場合に時価が何十倍になるかという関連で数字が違つてまいります。したがって、今申し上げました例でも何十倍かによつて違ひますが、株式のうち、今の例で申し上げました三千三百億としますと、三百億は、その何十倍かになりまして入札価格そのものが処分収入になり、残りの三千億については、最初に仮に三兆円債券を発行したとすれば、それが株式に転換されますので、これは仮置きでございますが、キャピタルゲインの二分の一が事業団収入になると事業団収入になる。これは何十倍になるかによつて額が違ひますので、それぞれについて計算が必要だと思ひます。

○緒方委員 ですから、政府の方から資料をいただいたもので見まして、仮に二十倍といひますか、六兆円ということになった場合にはどうなるのですか。

○大塚(秀)政府委員 単純な計算で申しわけございませんが、その三百億分が六千億になるということでございます。

○緒方委員 わかりました。六千億というよりも、二十億まで足せば六千四百億ですか。その部分が縦で出てくるということですね。

そこで次に、この会社のイメージについて少しお尋ねしたいのです。

先ほど同僚議員から質問がありましたように、この会社の将来がなかなか見えないということとあります。しかし、どうもいろいろお聞きしてみると、会社の設立のときには二十億円で設立をされて、それから現物出資と三千億という形になっていくわけですが、株式が上場されたとき、およそ十二年後、そのときには資本金三千億円の会社ということになります。現在、三千億円の資本金という会社は、日本の上場された企業の中ではかなり大きな方になるというふうに思ひますが、何番目ぐらいになるでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 かなり大きな規模になると思ひますが、何番目ということとはちょっと申し上げられません。

これは、資本金というのもそれぞれ、過小資本の会社もございまして、割合大きな資本金の会社もございまして、例えば自動車会社でございますと、トヨタなどが二千五百億、日産などが二千億、それから新日本製鉄が四千億ぐらいというふうな現在、状況でございます。そういう企業に比べて資本金が大きい過ぎないかという疑問もございまして、この資本金というのは現物出資の土地をあらわしている資本金でございますので、土地がそのまま生きて上物をつくるというので、それに見合った利益が確保される。逆に、どの程度利益が確保されるかによつて資本金の額を決めればそういうことも可能ではないかという私の一

つの試算の例でございますので、もちろん具体的に会社をつくる時には、そういう将来の収益ももう一度専門家に検討してもらって資本金額を決めなければならぬのじゃないかと思っております。

○緒方委員 今の話はちよつとおかしいのじゃないですか。要するに、資本金がこれだけ大きいということをやると、いや、他のところの会社の資産とかその他を比べれば、資本金の額だけでは会社の内容を見ることができないという意味で、何か三千億をまた変えるような話もあるようですが、その辺は一つの考え方として、大衆的に債券を買ってもらう場合に、余り高いとなかなか買ってもらえないということで、皆さんの考えでは債券の額面を五十万にしたということでありまして、これを仮に百万にすれば千五百億ということになるのですか。その辺はどうなんですか。

○大塚(秀)政府委員 これは、債券の発行総額と株式の額面額と、それが上場された場合の時価として株価が何十倍になるかという関連でございますので、一つのパターンとして、仮に三兆円債券を発行すれば三千億ぐらいの資本金で二十倍として六兆円ぐらいになる、こういう仕組みで全体として可能じゃないか、かつ三千億ぐらいに現物出資の土地を評価した場合に、土地代というものが新たに投資する必要があると、土地代というものがつくった場合に、それに見合う、つまり配当可能な利益を生むのじゃないか、そういう点で私も一つの試算をしているわけでございます。

○緒方委員 いや、私が質問しているのは、あくまでも資本金ということで政府の方でいろいろ検討された上で三千億円という数字が出たでしようし、それが何か変わるような話であれば、これは審議にならぬじゃないですか。その辺は一定の根拠があつて、いろいろなことを考えられてやられているのじゃないですか。その辺はどうなんですか。何かあいまいな話じゃ議論もできませんよ。

○大塚(秀)政府委員 先ほども申し上げましたよ

うに、債券発行総額三兆円、資本金三千億というようにするのは一つの例でございますので、これがそのまま汐留の債券発行総額になるというものではございません。汐留につきましては、来年度、債券を発行する直前の時価等を参考に、できるだけ消化可能な債券発行総額を決めなければならぬ、またその時価に見合つて資本金額を定め、その上物の賃貸料等も計算しなければならぬ、こういうことでございますので、これで固定しますと、かえつて今後汐留等について、先ほど大臣からも申し上げましたように、できるだけ適正な価格の範囲内で高く処分していくという趣旨にも合いませんので、一つのパターンとしてこういうことが可能だということでございますが、債券発行総額その他、そのときの土地の時価によつてこの内容も変わってくるということは御理解願いたいと思います。

○緒方委員 今の話を聞いておりますと、地価がそんなにむちゃくちゃ変わるわけではないでしょう。三兆円という根拠も、これは一番想定される近い数字で出されていると思うのですが、それが何か変わるかもわからぬという話になれば、議論のしようがないじゃないですか。ある程度中心的にこの辺になるんじゃないかということで出されている数字じゃないのですか。

○大塚(秀)政府委員 これは地価の算定法でございますので、汐留の地価が三兆円というのは、その地価を我々があらわしたようなものでございまして、そういうふうには私どもは判断できませんので、汐留の地価等を基準にして三兆円から四兆円ぐらいが今のところは想定されるものだが、具体的にはいろいろ専門家の鑑定を受けて、その開発後の地価等を想定して発行総額を決める、これがまさに地価の算定法に土地の処分方法でございますので、説明資料ではそういうものを出しましたが、ここで、地価が幾らか、もう決まっておるんじゃないかということについては、御答弁は御容赦願いたいと思うわけでございます。

○緒方委員 それで決まったというふうに言つて

いるわけじゃないのだけれども、三兆なり四兆という幅があるわけだけれども、それはそれぐらいの考えでしよう。その場合に、資本金というのは、投資家のことを考えれば債券額面を余り上げればなかなか買ってもらえないじゃないかということになれば、結局三千億程度あるいは四千億程度の資本金ということに結果としてはなるのじゃないですか。

○大塚(秀)政府委員 そのとおりでございます。○緒方委員 そこで、これは日本経済新聞社が出した会社年鑑ですけれども、資本金のランクがあるわけですが、一番大きいのは日本電信電話で七千八百億ですね。以下、東京電力、関西電力と続いて、東海銀行が十三番目で三千九十五億ということで、これは平成三年三月二十二日現在の、日本経済新聞社が出したやつでございますが、これでございますが、数字的にはそういうことになりまして、どうですか。

○大塚(秀)政府委員 ちよつと今手元にあれを持っていませんが、単に額の順位からいえば、非常に高いランクに属すると思います。○緒方委員 それで、この会社は上場されますと、今日の業界での分類では、最初はビル建設業のようだけれども、その後は不動産賃貸業ということになるようですが、それは間違いないかどうかということ、会社の性格。それから、不動産賃貸業に最終的になった場合に、その会社は、今日の、例えば三井不動産が千二百から千三百億、それから三菱地所が九百億で、住友不動産が八百億程度の資本金ということになっておりますが、これは清算事業団の方からお答え願いたいのですが、大体そういうふうになりますか。

○石月参考人 先生のおっしゃったとおりの資本金になっております。具体的に申し上げますと、一番大きい三井不動産の資本金が千二百八十四億でございます。建物の賃貸面積が百八十四万平方メートルでございます。三菱地所の資本金が八百三十九億

でございます。建物の賃貸面積が百七十四万平方メートルでございます。住友不動産の資本金が八百六十三億、賃貸面積が四十四万平方メートルでございます。これに對しまして、出資会社の現在のシミュレーションによりますと、建物の賃貸面積として七十一万平方メートルのものを考えております。

○緒方委員 この会社が認可申請をされていくわけですが、設立の場合にはほかの会社と違う点があるのかどうか、あるいは認可申請の手続はどういう形になっていくのか、その点についてお尋ねいたします。

○大塚(秀)政府委員 清算事業団が全額出資するという点を除いては、通常の会社の設立と同じような手続を進めます。○緒方委員 その手続はどういう形になるんですか。事業団の方から。○石月参考人 私どもは、法案が成立いたしますれば、関係諸法令の整備を待ちまして、その手続に従ひまして私どもの定款を定め、運輸大臣の方に認可を得るようお願いするということになると思います。

○緒方委員 これも政府からいただいた資料ですが、昭和六十三年十一月十五日、当時は運輸大臣石原慎太郎氏ですけれども、それに対して、日本国有鉄道清算事業団理事長杉浦さんの名前で、「レールシティ関東株式会社に対する投資の認可申請について」ということで、投資額とか投資の理由とか、それから役員といたしますか発起人まで含めて、それから定款も含めていろいろ出ておりますが、そういうものとはは変わらぬというところであります。

○石月参考人 そのとおりでございます。

○緒方委員 それから、この会社は、設立から上場までに性格が変わるのかどうか、会社の性格についてお尋ねをいたします。

○大塚(秀)政府委員 株式が変換されるまでは、事業団の全額出資の子会社ということで、事業団が直接コントロールするという形の子会社としての性格は変わりません。

○緒方委員 それで、実はこの会社は、あの地区に霞が関ビルのようなものを五つぐらい建てるといふことのできないが、そのためには膨大な資金が必要だといふふうに言われているわけであり。その資金も、今日、公定歩合も下がろうかというところであり、かなり資金的にいろいろ問題もあるといふことにもなるのではないが、資金調達は果たして大丈夫なのかどうか、その辺はどのように考えていらっしゃるか、事業団の方からお答えを願いたいと思います。

○石月参事人 御案内のように、この会社は、汐留という都内の最も優良なる土地を、金銭の支出を伴わないで取得するわけでございます。またその上に、建物の建設費につきましては、現在まだ都市計画等が確定しておりませんので明確に申し上げることはできませんが、先ほど先生がおっしゃいましたような金利を含めて九千億、一兆円近い額にトータルではなるのではないかと、あいにく想定しております。

しかしながら、この事業団の現物出資を受けたいい土地の上につくる会社でございますので、それに即応したような十分の賃料も取れる見込みもあり、そういうことを勘案いたしますと資産価値が非常に高いものを持っておりますので、それを担保として十分民間から借り入れることが可能だといふぐあいに考えております。

○緒方委員 今の点で再度お尋ねしますけれども、これは公的なお金は入らずに、あくまで民間のお金を銀行その他から調達をされるということになるわけですか。

○石月参事人 一応そのように考えております。

○緒方委員 そこで、この会社は設立のときは小さい会社ですけれども、十年後には不動産賃貸業ではもうトップもトップ、倍の資本金ということになるし、先ほど事業団の方からは貸し付けの面積なんかでいうとトップではないかという話もありましたけれども、大変な会社になるということとは間違いのないわけですが、この会社の

人事はどこで、だれが決められるのでしょうか、政府の方にお尋ねいたします。

○大塚(秀)政府委員 この会社は、基本的には清算事業団が出資する清算事業団の子会社でございますので、その人事等も清算事業団が中心となって定めることとなりますが、この会社の目的に沿った人事が行われるように清算事業団には指導していきたいと考えております。

○緒方委員 質問したのは、どこで決めるのかというのを聞いたわけで、事業団で決めるわけですね。

○大塚(秀)政府委員 そのとおりでございます。

○緒方委員 そうは言いますけれども、設立の場合には認可申請があるわけですね。その辺の絡みはどうなんですか。

○大塚(秀)政府委員 認可申請書等にはそういうものは添付されているから、私もそれを見るというんですか、どのような内容かを知る立場にございます。

○緒方委員 そこで、この人事というのは非常に大きな問題があると思うのですが、特定の人、今までの辺の開発をしてきたところの人等になるんじゃないかとかいろいろ話があるわけですね。そこで、事業団の方が申請書に名前を記して大臣に認可申請をするということのようですね。けれども、事業団としてはこのトップの人事はどのような基準で決められるわけでしょうか。

○石月参事人 この会社は、基本計画の策定、その後の事業の実施に関連いたしまして事業団と極めて密接な関係にある会社でございます。したがって、職員、役員の構成につきましては、まず従来から事業団で汐留開発に従事をしておりまして汐留開発について十分に知識のある人を起用したい。それから、今後の開発の各段階に応じまして、都市計画とか区画整理というような関係の開発諸制度に通曉した人も必要でございますし、また、その開発資金の調達に関係いたしまして金融のエキスパートも必要でございますし、また、

そのテナントの開拓等の営業活動を行うためには、これは不動産会社の経験のある方に来ていただかなきゃいかぬということで、ノウハウを持った優秀な人材というものを官民にわたって広く集めて考えていきたいというぐあいに考えております。

○緒方委員 結局そのところで、不動産を、いわゆる清算事業団の用地を処分するというための一つの会社ができていって、その巧みな仕掛けの中で結局運輸省その他の天下りの人たちが、しかも非常に大きな会社の役員になるということに結果としてなるといふことで、そのためにつくられないんじゃないかといふようなことになりかねないわけでありまして、天下りといふようなことがあ

るのでしょうか、ないのでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 この会社が貴重な都市空間を一体的、計画的に開発していくという意味において、いわゆる天下り人事は排すべきだと考えますが、一方、この会社が適正に公的に開発していくということから見れば、それなりに各分野に精通した人間も必要である、特に清算事業団とは人事上も緊密な連絡を持つべきではないかと考えております。

○緒方委員 これは非常に大きな問題でありまして、関心事だということ、このことについては後ほど同僚議員がまた質問をされますので、そういうことでとどめておきたいと思っております。

最後に、これは大臣にお尋ねをいたしますが、用地の処分の問題で、こういう形で、大都市にあつてしかも非常に価値の高い用地の処分ということとか、あるいは地域開発に協力するといふことが役立つといふことが、そういうことでやる部分もあるわけですが、地方などでは実際には事業団の土地だけれどもなかなか買手がつかない、要するにそこは地方自治体の道路にするとかあるいは駐輪場にするとか、そういう地方自治体のごとくに適当な値段で譲渡をすれば公共団体も非常に助かるという意味で常に陳情がされているわけでありまして、今回の汐留のような比較的価値の高

いものじゃないものが現実に地方には数多く残っているわけでありまして、これは用地を早く処分するという観点からも、そういうものは地方自治体に早急に処分するといふことが国民のためになるというふうな思いのところでありますが、その点について大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

○村岡国務大臣 先生御承知のとおり、清算事業団の用地は清算事業団の抱える膨大な長期債務の償還のための貴重な財源でありまして、その処分に当たっては、国民負担の軽減を図るとともに、公正さを確保するため公開競争入札によることを原則としておりますが、確かに今やっております汐留みたいな中央の土地と比べて、地方についてはなかなか処分が難しいというところも聞いております。

また、地方におきましては、J・Rの土地じゃないか、いわば国の土地じゃないか、非常に安く利用したい、こういうような考えで来るところもあるやに聞いておりますけれども、地方公共団体が公用、公共用の用途に供することが確実な場合には、地域整備に配慮する観点から随意契約により売却することとしたしております。この場合でも適正、適切な価格で配慮したい。もちろん駐輪場や道路あるいは駐車場、そういう場合につきましてもケース・バイ・ケースで今の方針に沿って指導してまいりたい、こう考えております。

○緒方委員 以上で私の質問を終わります。

○亀井委員長 午後一時から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後十一時五十九分休憩

午後一時一分開議

○亀井委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。常松裕志君。

○常松委員 まず、設立される予定の子会社の定款を、あるいは定款の案をお示しください。

○石月参事人 会社の定款におきましては、会社

の設立目的としてその行う事業を規定することになつてゐるところは御案内のとおりでございますが、今回設立いたします新たな出資会社は、汐留地区内の、事業団より現物出資を受けた土地におきまして不動産事業を行うこととされておりますので、基本計画の策定並びに実施設計、建設工事等を順次実施していく予定でございます。さらに、賃貸ビルの開業に向けましてテナントの募集等の営業活動を行うとともに、完成後のビルのメンテナンス計画等を策定していくこととなっております。また、ビルの開業後にはビル施設の管理、テナントの管理等、現物出資を受けた土地におきまして不動産賃貸事業を実施していくこととなっております。

新会社の定款におきましては、これらの具体的な事業を規定するものとしております。建設計画の立案、建設工事の実施などの不動産開発事業、不動産賃貸などの不動産管理運営事業及びこれらに附帯する業務というように記載されることになると思ひます。

○常松委員 資本金の額及び設立委員の氏名等についてお答えください。

○石月参考人 資本金の額等につきましては、現物出資をいたします土地の価格等を下回らない範囲内で、今後金融情勢等を勘案しながら決めていくことにならうと思ひますけれども、一応千億から三千億程度の範囲内というぐあいに考えております。

それから、設立委員につきましては、現在のところまだそこまで検討はいたしておりません。

○常松委員 いつその会社を発足させる予定なのか。

○石月参考人 年内に発足させたいと考えております。

○常松委員 年内に発足させる会社の設立準備委員を、まだ考えていないということですか。

○大塚(秀)政府委員 この会社の前提となります法案がまだ国会で御審議中でございますので、その準備といひましても、事業団の中でこれから行

うものでございますから、私どもそういう会社につきましては法案成立後に諸準備を行いたい、事業団を指導したいと考えております。

○常松委員 それは国会の軽視ないしは無視じゃありませんか。

この法案は、目的として汐留あるいは梅田、品川等の非常に価値の高い土地の売却を行うために必要な法案というような説明がございました。申し上げるまでもなく、大変貴重な国民の旧国鉄の財産ですね、それを処分をする会社の中身について国会の審議の場に提出をされないというのでは、審議のしようがないじゃありませんか。どういふ会社になるのか全然見当がつかないじゃありませんか。NTTが民営化するときに、これは通信委員会ですけれども、国会には会社法が提出をされて、そして一年以上にわたつて慎重に審議をされたという経過があるじゃありませんか。どうして今回はそういう基本的な会社の輪郭のようなものがこの国会に提出をされないのですか。

○大塚(秀)政府委員 ちよつと先ほどの説明を補足させていただきますが、清算事業団が子会社をつくる場合、設立発起人は一人でもできますので、従来の例ですと理事長が設立発起人になっております。

それから、先ほど現物出資ということで資本金額を申し上げましたが、これは汐留その他共通して言える額を理事長から申し上げたので、汐留を想定してつくりまします会社は今秋にも発足させたいと考えておりますが、当初は現金で清算事業団から二十億円前後を出資してまず会社をつくり、その会社が諸準備を行うとともに、都市計画決定をされた後に汐留の土地を現物出資する、こういう手続で考えております。

○常松委員 それは先ほど諸方委員の質問に答えていらつしやるからわかります。

私がお尋ねをしているのは、その資本金の額、それは会社の基本になるわけですから、あるいは、設立準備委員は一名だということですから、それも、概ね役員にはこういう人を予定している

か、そういう資料がなければ、国民の財産の処分にあたるこの委員会の審議として極めて不十分な資料ということになりませんか。

○大塚(秀)政府委員 法案が成立する前に余り具体的にいろいろ決めるというのはいかぬものかとも思ひますが、今申し上げましたように、設立発起人については御説明しましたが、出資金額については、清算事業団の予算の管理費に分類されるものの中から、運輸大臣の認可を経て、今のところ二十億円ぐらいを出す。それから、後に現物出資する際の出資金額につきましては、これは時価より低い額で出資することができるとなっておりますが、先ほど私御答弁させていただきましたけれども、汐留の土地について来年債券を発行する直前の時点での地価というものを鑑定評価して債券発行総額を決める、それとの関連において、先ほどは一つのメルクマールとして、めどとして三千億と申し上げましたけれども、そういう形の出資額なら利益も計上でき、将来上場できる、これは他の企業に比べて資本金額だけでいいますと非常に大きゅうございしますが、そういうことを今念頭に置いて会社設立を進めたいと考えております。

ただ、役員にだれを任命するかどうかはまだ白紙でございまして、これも先ほど申し上げましたけれども、この会社は清算事業団全額出資の子会社であり、清算事業団と一体となつて今後計画を進めていく上で清算事業団とは人事上緊密な連携を保つてやらなければならぬ、そう今は考えられるだけで、今後具体的に進めていかなければならぬと思つております。

○常松委員 では少し逆の質問をしますけれども、なぜ今この法案なんですか。どうして今急いでこの法案をどうしても決めてもらいたいというふうな委員会に大臣なり運輸省としては提出してきているのですか。いいじゃないですか、もつと先で、とりあえず二十億の会社をつくつて、そして国会がきちつと審議できるように、定款その他、あるいは資本金の額はこうするんだというも

う少し我々が審議できるような資料を出さなければ、どういふ会社ができるのかわからないで決めると言わなければなりませんか。

○大塚(秀)政府委員 この処分方式というのは、特別債券の発行について、また、証券取引法第二章を適用するといふようなディスクロズの問題について法律改正が必要なのでございしますが、そういう法律を国会で成立させていたいただいでこの処分方式がスタートできるわけで、その法律をお認めいただけるかどうかかわらないうちに会社を先行させてしまふということも、これは行政上問題があるかと思ひます。

そして、この法律をなぜ今急ぐかということにつきましては、清算事業団の長期債務というのは年々多額の金利を生むものでございしますから、その長期債務の償還財源である土地の処分というのをできるだけ早期に行つていかなければならぬ、しかも、中規模用地、小規模用地については軌道に乗つてきておりますが、その土地処分の中でも処分収入として大きな割合を占める大規模用地について、今後の清算事業団の債務償還の過程の中で早く処分をしなければならぬということを検討しました結果、この処分方式が必要だということでは法律を出させていただいたわけでございます。

この法律でそういう処分方式が決まりますれば、東京都もそれに基づいて汐留地区の都市計画決定をする、そしてようやく平成四年度に間に合う。他の地区を順次行つていきました、一昨年暮れの閣議決定にございしますように、実質的に平成九年度に土地処分を終えるというふうな目標が達成されるかと考えております。

○常松委員 大塚さん、そういうことを聞いてゐるのじゃなくて、このつくりられるであろう現物出資後の会社の概要を示せと迫つてゐる、特に資本金をどのようにして決めるかということを示せと迫つてゐるわけですか。それは言う必要はないと思ひますけれども、仮に運輸省から出ている資料のよ

うに三千億の資本の企業になったとします。その企業が配当できるかどうか。先ほど言ったように、トヨタのような非常に優良企業でも二千数百億円の資本金ですよ。日産はもっと少ない。NTT会社をつくるときのその資本金の決め方、あのときの七千八百十億ですか、これも時間がありませんか。こういふ議論があつて決まらなかつたわけだ。設立された後の会社がどうなるか、株式の配当ができるかどうかということも含めて国会は責任を負つてゐるわけですから、そうすると、その資本金については、法案を通してしまつたら後は全部運輸省と事業団に任せるんだ、そういうわけにはいかないじゃありませんか。ですから、きちつとこういう根拠でその資本金は決めますと、少なくともその根拠ぐらゐは、資本金を決める根拠、こういう根拠で決めます。大体目の子で三兆円ぐらゐの資産だから、十分の一にして三千億に決める、こういうことじゃないかと思ふのです。ですから、決める根拠を答弁してください。

○大塚(秀)政府委員 これは繰り返しての御説明になります。これは貸貨料にかかつてゐるわけでございますが、この貸貨料というのは地価とも関係がございまして、この地価については、現時点での周辺地価公示額等から想定するものではなしに、できるだけ債券を発行する直前の地価というものを参考にして考えなければならぬ。それから、債券発行総額と資本金の額面額との関係でございますが、資本金の額面額というのが債券の総額と将来いよいよ入れかわるわけでございますから、その債券総額と額面額が入れかわつたときに、今度は株式の額面額が時価でどれだけになるかということも判断しなければならぬ。この三つのファクターでそれぞれの額が決まってくるわけでございますが、まず時価というのはその時点で決まってくる。それから、債券発行総額が今度は株式に通常一口対一口で交換されるわけ

でございますが、それが交換され、かつ将来株式が例えば二十倍になる、十五倍になるといふときのキャピタルゲインが投資家にも還元され、事業団にも還元される。この三つのファクターを考えますと、例えば債券発行総額が三兆円といたしますと、株式額面を三千億として、経常利益が六百億円以上上がれば一割配当が可能だと考えられますが、そういう状況になり得る。

そうしますと、上場した場合に株式の時価が幾らになるか、これはまた予測することは非常に難しい。うございませうけれども、他の不動産事業の例などから見て、仮に二十倍になるとすれば六兆円近くになる、私もはさし一つ一つの試算をしておるわけでございますが、それぞれが一つの密接な方程式になっておるもので、この方程式に投入する変数というのはそのときの地価によらなければならぬ。平成四年度の債券を発行するならば、現時点での仮の、仮置き数字で申し上げれば私が申し上げたとおりでございますが、これは私どもの最大の要請、任務というものは、適正な価格の範囲内でできるだけ高い価格で処分しなければならぬということでございますから、この時点で債券発行総額あるいは株式の額面を決めてしまふというわけにはいかぬことを御理解願ひたいと思ひます。

○常松委員 要は、この法案が通過をいたしますと、事業団が保有している土地については時価より低い価額で現物出資をすることができ、理論的に言つて清算事業団が持っているすべての土地について現物出資をすることができるようになるわけですね。理論的にです、この法案からの帰結で言へば。

そして、国会からしますと、現物出資された土地がどう処分されるか、どうなるかということについては審議の外になります。違ひますか。その設立された民間会社はどう処分をするかということであつて、国会からすると処分は対象の外になりませんか。沙留の土地の例について言えば、

これで仮に沙留何とかという会社が設立されたとします。現物出資をされますね。そうすると、その現物出資をされた土地がどう処分されるか、どうなつていくかということ、どう運営されていくかということ、国会の審議の外になります。ね。いわばこの法案は、そういう、国会の立場から見ればその審議の外に置かれるような側面のある法案じゃありませんか。だから、できるだけその設立される会社についての詳しい内容が国会に示されなければ、私は国会の審議としては非常に不十分だと思ふのです。

特に、先ほどから聞いていて私は非常に不審に思ひましたのは、例えば値決め株のことが出ていましたね。値決め株のことなんかは全然出ていない、今まで附属資料の中に、その附属資料の中に全然出ていない値決め株が、一割発行するといふわけですね、先ほどの答弁です。そうすると、この値決め株は、一割といふことになりまして、仮に三千億円の資本金とすれば三千三百億円。その三百億円が上場されるときには仮に言えばその約十倍近い三千億円といふものになつていくだろう、こういうことが全然今まで資料で国会に出ていないのです。私はきのうの説明は聞きましてけれども、大塚さんの説明なりあるいは運輸大臣のこの間の趣旨説明のときなりに国会にそういう資料は出てこないじゃありませんか。これは値決め株の問題一つですけれども、ほかにもそういう問題は、私も素人だからわかりませんが、あるかもしれない。そういう資料を全部出してもらわなければ審議ができないんじゃないかと私は思ふのです。

しかし、一つ約束してもらひたいのは、国会の中でそういう不十分な資料しか出されてないことを私は遺憾に思ひますけれども、ここで審議されていることが今後政令なり省令なりあるいは会社の運営なりにきちつと生きていくのかどうか、そのことを、ここでのやりとりがただ国会での適当なりとりだということではないと思ふのです。きちつとこの後の審議の中に生かされると

いうことであるならばともかくとして、全くこれだけの条文で、そういう重大な国民の財産が処分をされていくことになるのに、これだけの不十分な資料で、この程度の資料でいいかどうかということがあつてはならないと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 確かに関係者の方々に御説明したときに、最初の現金出資の額、あるいは値決め株といふ入札対象になる株式のことにについては説明資料等に省略いたしました。しかし、そういうものを加えますとますます説明内容が複雑になつてきますので、これは全体の債券発行総額の流れの中では、ネグレクトといひますか、一応説明しなくても決して土地の処分にとつてマイナスとかいふものでないで説明しなかつただけでございます。ここでこうして説明している他の事項とあわせて、国会で御審議いただいてある中で私なり事業団の代表が説明しておることあるいは答弁していることは当然今後生かされることでございますし、その辺の問題については十分留意しながら今後この内容を固めていかなければなりません。

ただ、地価というのは流動的な要素もございまして、ここで余り全体を固めるといふことは問題があります。これは、御質問の中にもありますようにできるだけ適正な範囲内で高く売らるべきじゃないかという御要請にこたへるためにも、事前に額その他を決めるのにかかつて問題があるかと思ひますが、今後十分審議過程も公開しながら内容を詰めていきたいと思ひます。

○常松委員 今の審議官の答えどおり、ぜひ、国民の財産ですから、審議過程その他も公開しながら進めていただきたいと思ひます。そこで、子会社について聞きましたから、少し子会社関連のことを幾つかお尋ねをいたしますが、私の問題意識はこういうことです。この設立をされるであろう子会社は、今まで出されている資料でいふと、まず九千億ぐらゐの借り入れをして、ビルをつくつて、そしてたな子を募集する、そういう業務を行うわけですし、同時



にそれに関連したその後の事業もあるでしょうけれども、そうすると、九千億からの借り入れをするとかあるいはそのためのテナントを選ぶということになる、相当大きな権限ですね。少し嫌な表現をしますと、人によっては、あるいは汚職、腐敗、利権の温床になるんじゃないかというふうな、そういうことを心配する声もあるぐらいいわば大きな権能を持った会社の役員ということになります。この会社の役員をどういう基準で選考していくかというふうなことを考えているのです。さつき石月さんから四つほど範疇が挙げられました。もう少し詳しくその辺をお答えください。

○石月参考人 現在のところ、具体的、どういう方を役員にするかというふうなことは決めておりませんけれども、従来私どもが設立してまいりました子会社と同様な考え方、この会社につきましても、事業団と極めて密接な関係にある仕事でございまして、その仕事の内容からいくと、従来から沙留等の土地処分に関連してございました事業団の職員、並びに今後この種の土地を開発していくに関連いたしまして関係地方公共団体との都市計画等の調整の問題やそういう問題もございまして、そういうことに明るいう方々、また会社が現物出資を受けて現実にテナントを募集するような事態になれば不動産営業に明るい方々、そういう方々を入れて考えていかなきゃならぬと思っております。

とりあえずの問題といたしましては、先ほどから申し上げておりますように、当面は基本計画の策定を事業団と密接に連絡をとりながらやるというのがこの会社の仕事でございまして、規模としても極めて小さく、少人数で発足をしたいというぐあいに考えております。

○常松委員 当然のことですけれども、この秋につくる会社と現物出資の対象になる会社とは、これは同じ会社だというふうな理解してよろしいですね。

○石月参考人 同じ会社でございます。

○常松委員 それで、今の石月さんの答弁は緒方さんに対する御答弁の中でありましたけれども、やや角度を変えてお尋ねしますと、あの周辺の土地をある特定の不動産会社が買占めているというふうなうわさがあります。周辺の住民の皆さんはそういう心配をしています。そして、その大手の不動産系列にどうもゆかりのある人が、この会社の取締役なりあるいは社長なりというところに就任をする可能性があるんじゃないか。レールシティ沙留企画株式会社というのがありますね。これは今、沙留にゆかりのある人、計画にゆかりのある方というふうなことを石月さんおっしゃいましたけれども、これなんか計画をつくっているわけですから非常にゆかりのある会社ということになるでしょうね。レールシティ沙留企画株式会社、こういうところから横滑りをしてくるとか、そんなこともあるんですか。

○石月参考人 沙留企画という会社は、沙留の暫定利用といいますが、沙留の土地が開発されるまでの間、駐車場とかいわゆる住宅展示場とかいう形で収入を得て活用するという仕事のほかに、将来のこういう沙留の土地における不動産事業の展開に備えまして、どのように交通施設を張りつけたらいいかと上下水道を入れたらいいとか、そういうことにつきまして事業団の委託を受けてまして調査をする仕事をやっております。そのほかにも、事業団の命を受けて、関係の地方公共団体との調整等の役割もやっております。

このような仕事は、この会社が発足いたしました後もまだ存続するわけでございまして、沙留企画の人が行くというふうなことは別に考えておるところではございません。沙留企画という会社はそのまま残しておくつもりでございます。

○常松委員 要するに石月さん、周辺の住民や国民から見ると、国民の財産なんですから、そういうものが、疑惑を持たれるような人事はないというふうな約束してもらいたいのですよ。

○石月参考人 少なくとも、新しく設立されます出資会社は、国家公共の土地である沙留の土地を開

発する会社でございまして、いやしくも国民から疑惑を招くような人事は行うつもりはございません。

○常松委員 あわせてもう一つだけ聞かせてください。その子会社が、役員が非常に高い退職金とか賃金とか、つまり先ほど緒方さんがおっしゃいましたけれども、事業団とか運輸省とかの天下り先をつくるのじゃないか、そういうふうな余り聞きたくもない話も巷間伝わっているやに聞いていますから、そうした賃金とか賞与とか退職金とか、そういうものについても国民の財産を運営する企業としての当然の一定のモラルみたいな、規範みたいなものがあると思うのですけれども、その辺についても基本的な考え方を示してください。

○石月参考人 今度設立いたします出資会社につきましては、先ほどから申し上げておりますように、当初は沙留の開発の基本計画をつくるという仕事でございまして、その後実施設計というふうな段階に入り、さらに工事に着手いたしまして建物が完成するのに三年ぐらいはかかる、それからようやく収入が入ってくるという会社でございまして、少なくとも建物完成いたしましたテナントを募集するまでの間というのは全くの赤字続きの会社でございまして、高額の退職金とか高額の給与を支給する余裕がもとも出てこない会社でございまして。その後、約十年を経まして株式が上場され、極めて優良なる不動産会社になった場合には、それはやはり不動産会社としての、他の類似企業の例等を参考にしながら、適切な給与体系というものを決めればよろしいのではないかと考えておるところでございます。

○常松委員 次に、特別債券についてお尋ねをいたします。まず、特別債券の発行額はどのくらいなのか、その基準は何なのか、お答えください。

○大塚(秀)政府委員 特別債券方式では、特別債券を発行することによりまして債券発行時において土地を処分したのと同程度の債務償還効果も

たらされることを期待していることから、基本的には現物出資された土地が有する資産価値に見合う金額を確保した上で、さらに債券の消化が可能であれば、できるだけ開発利益等も含めて高い価額で発行したいと考えております。

最終的な処分効果は出資会社の株式を処分した時点で確定するものでございまして、キャピタルゲインの一部が改めて事業団収入となりますが、この会社の株式評価については高い評価がなされるものと見込んでおまして、それを両方合わせて相応の債務償還効果が期待できると思っています。ただ、今後この方式の対象となる候補地について具体的に債券を発行するに当たりましては、資産処分審議会に諮り、できるだけ適正な価額の範囲内で高い価額の総額を決めたいと考えております。

○常松委員 この売り出した特別債券は、これは長期債務の返還に充てられるというふうな理解してよろしいわけですね。

○大塚(秀)政府委員 原則として全額長期債務の償還に充てられると考えております。

○常松委員 ということになりましたと、国会いたしましたしまして、それが長期債務の返還に充てられるわけですから、そうすると、現物出資をした株式にいわば変換を予約するこの当初発行される債券が、一体どれだけの金額になるかというのは、これは長期債務がどんなふうな減っていくかというところと直接リンクしているわけですから、したがって、その債券の発行額がどのようにして決められるかというのを資産処分審議会が決めるのですというところだけでは困るのです、この委員会の審議として、もう少し運輸省として、資産処分審議会が決めるにしても、こういう考え方で審議会に諮るという答弁をしてください。

○大塚(秀)政府委員 一番近い候補地である沙留を例にとらしていただきますと、沙留というのは二十二ヘクタール、六万五千坪ございまして、これについて東京都に都市計画決定をしてもらうわけ

でございますが、そのときに公共道路あるいは公



園等に当てられるところを区画整理事業によって減歩されるということになります。そのかわり、そういう公共道路が整備されることを前提にして容積率が、今の辺で四〇〇％でございしますが、相当部分は一〇〇％までもいくであろうと考えられ、これによって、減歩されますが、残りの区域については価格が上昇すると考えられます。

この減歩の割合につきましては、清算事業団の土地で今まで区画整理事業方式でやっておるものの平均を見ますと、大体四割程度でございします。したがって、二十二ヘクタールのうち四割程度は減歩されるのじゃないか。しかし残りの土地がその周辺の公共道路に面している土地と同程度あるいはそれ以上の価値を持つてくる、公共道路に面した区画のいいものになりますから。そのような都市計画決定がされ容積率が決まった上で、その価値が幾らであるかというのを周辺類似の土地の公示額と比較しつつ、専門の不動産鑑定家に評価してもらって全体の価値を決める、これが第一段階。

それが、開発後といいますが都市計画決定後の地価になりますから、これで大体時価に見合った土地の処分ができるわけでございしますが、この処分方式というのは、そのような土地が将来、上物もできて開発利益も上積みされていくということもございします。その開発利益の一部を債券発行総額にも入れるか、あるいはそれは将来の株式の時価として見るか、この辺は債券を購入する投資家がどの程度、一口五十万円としましたこの債券の魅力を感じるかということにもなりますので、余り債券発行総額を多くして将来の利益が薄くなりますと、これは消化が困難になる。その辺の兼ね合いで、専門家の意見を聞きつつ、最低限は地価公示額相当額は確保した上で、あるいはこれにプラスアルファをして債券発行総額を決める、こういうことになろうかと思ひます。

○常松委員 一言で言えば、確実に国庫に入ってくるであろう、国庫といいますが、長期債務の返還に充てられるであろうというのは、都市計画が

された後、開発条件が確定をした後のいわば時価といえますか、時価で評価した資産額、これが少なくとも長期債務の返還にこの債券の売却を通して充てられる、こういうふうな理解してよろしいわけですね、債務償還という点から見た場合には。

○大塚(秀)政府委員 ただ、今の点、余りそのとおりでございしますと、債券発行総額が決まった時点で、それがすなわち地価だ、地価が顕在化しているじゃないかということになりますので、なかなかそのとおりでございしますと申し上げられないのですが、開発利益等も含んでこれだけの債券発行総額が確保され、それはまあ土地を処分したと同程度以上の効果がある、こういうふうな御理解いただきたいと思ひます。余り直接的に結びつきますと、このような不顕在化法というのが実は地価を幾らと決めたということになるおそれもございますので、その辺を御理解願いたいと思ひます。

○常松委員 次に、その特別債券の発行について、緒方委員からの質問の補足のよう質問になりますけれども、この販売は全部証券会社に委託をするわけですね。

○大塚(秀)政府委員 現時点では証券会社に委託して公募する方法を考えております。

○常松委員 どういう証券会社ですか。

○石月参考人 具体的にはどの証券会社ということとは決めておりませんが、広く国民の皆さんに手に入るように、できるだけ多くの証券会社に委託したいと思っております。

○常松委員 先ほど手数料の話が出ましたけれども、二％として概算六百億から一千億くらいの手数料収入が入るといふ非常に大きなものになるわけですから、特定のことになるとまたいろいろ問題が出てきますから、要するに今の答弁は、一定の条件を満たしている証券会社だったとしても投資家からすれば買える、そういう販売のされ方を、こういう理解でよろしいわけですね。

○石月参考人 そのとおりでございします。

○常松委員 だれに買ってもらうことを期待しているのでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 今回の特別債券の趣旨からいいますと、広く一般国民も購入できるようにしたいと考えております。

○常松委員 それは非常に理想的でしようし、この運輸省から出された資料にもそうしたことが記載されているわけですが、まさかこれだけの規模の債券が大衆投資家だけで消化されるということはないのだからと思うのです。一定の機関投資家の参加ということも当然予定されていると思ひますけれども、そうでしようね。

○大塚(秀)政府委員 公募方式でございしますから当然機関投資家も参加すると思ひますが、これだけの資金調達額でございしますから、むしろ一般国民も参加していただかなければ資金が調達できないと考えております。かつ、そのように、一般国民が参加しやすいように、今転換社債等については一口百円の例が多々ございしますが、今回の特別債券は五十万円くらいを目安にしたいと考えております。

○常松委員 そういう場合にもう一方で出てくる問題は、この債券は同時に一対一の比率で株式に交換されますから、当然将来の株主ということになるわけですが、その安定的な株主対策ということも当然必要でありまして、表現は非常に悪いのですが、今非常に評判の悪い、例えば暴力団なんかを買占めるといふことだってあり得るわけですから、そういうことも含めて、安定株主対策みたいなことは、先ほど答弁がありましたけれども、いかがでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 これはJ-R株式の上場の場合にも同様な問題があると思ひますが、この会社につきましても安定株主、しかも安定という意味が中立的な安定株主を確保して、この会社が健全に将来とも運営されなければならないと考えますので、そういう安定株主対策というのは、事業団

が全額株を保有している間にもいろいろな方法を検討していかねばならないと考えております。

○常松委員 中間的なという御発言がありまして、そこが非常に重要だと思ひますので、事業団の方もぜひその点は、大塚さんが答弁したからあれは大塚さんの答弁であつたということではなくて、事業団も同じくそういうことでやってもらわなければ困ると思っております。

そこで、もう一回戻って債券の発行額ということになりますけれども、これからどのくらい債券が発行されるのかというところはやはり金融市場関係者なんかだつて注目しているわけですね。それで、この運輸省から出されている資料では一応三兆円、あるいは先ほどの答弁だと三兆円から四兆円というお話です。しかし、三兆円から四兆円というのはちょっとおかしいのじゃないか。沙留の土地、ことし出た公示価格で評価したって、どう考えたって六兆円くらいになるのじゃないですか。公示価格をあつて面積に掛ければどう考えたって六兆円近いことになるのですけれども、三兆から四兆というのはちょっと低過ぎるのじゃないか。

○大塚(秀)政府委員 周辺の地価公示額のあるものをとつて二十二ヘクタールに掛けると先生御指摘のとおり数兆円以上になると思ひます。しかし、これは住宅地でもそうでございしますが、公道に面している住宅地と公道に面していない住宅地というのは値段が違います。というのは、公道に面していない宅地については専用道路をつけなければならぬ、その分を差し引いて価値が決まるわけだと思ひます。この沙留の場合も、あれだけの面積のものというのは道路等を整備しなければ建物が増えない。したがって、近傍類似と申しまして、今地価公示がされているようなところは公道に面しているものでございしますから、沙留についても、先ほど申し上げましたように公共道路等を減歩した上で評価しなければならぬ。ただ、近傍のものが例えば容積率が六〇〇％と

か四〇〇％に対して、公共道路が整備された後の容積率が一〇〇％になれば、それは当然の留の方が価値が高くなると思えますので、総合的に判断して価値を決めなければならないと思っておりますので、私も三兆から四兆円というものが絶対的なものと考えております。これから地価公示額がまた改定されると思しますので、そういう点を含めて適正な価格にしなければならぬと思っておりますが、そういうもので試算しますと、その辺に今のところは落ちつくような計算になっております。

○常松委員 その額についてはその程度にしておきます。

今度は債務の返還についてですが、現時点では全額債務返還に充てるということでしたけれども、それは債券が売却をされればその売却とほぼ同時に、同時期に、あるいは即座にと言ってもよろしいですけれども、長期債務の返還に充てられるということでもよろしいのですか。

○大塚(秀)政府委員 この点につきましては、今後JR株式の処分の場合にも同様な問題が生じますが、現在の清算事業団の債務というのはそれぞれ償還期限がございます。したがって、多額な処分収入が一旦に入った場合には繰り上げ償還という問題になる。このあたりは、繰り上げ償還ができるかどうか等について、財投の場合には財政局とも折衝しなければならないという問題が残りますが、基本的には債務をできるだけ減らしていくという方向で長期債務に充てるということになるかと思えます。

○常松委員 次に、債券の利払いについて、利息を払いますね、この利息の利率はどのくらいになりますか。

○大塚(秀)政府委員 将来の株式へ変換した場合のキャピタルゲインといいますが、株式時価と元本との差の利益分、これが債券の購入者にとって魅力があるという反面、債券についての利子ではできるだけ低くしたいと考えております。基本的に、これも今後の詰めによつてところがございます。

が、現在の通常の債券の二分の一程度の利率で消化できるのではないかと考えております。

○常松委員 仮に今の御答弁で計算をした場合に、予想される利子の支払い総額はどのくらいになりますか。

○大塚(秀)政府委員 現在の事業団の有利子債務の平均利子が大体六・五％でございまして、その二分の一とすれば三・二％前後、これは今後の金利動向によつて変わってまいります。

○常松委員 だから、その支払われるであろう利子の総額は十年の間に大体どのくらいになると予想されておりますか。

○大塚(秀)政府委員 利率によつて変わってまいります。私が申し上げた三％で考えますと、大体一兆円でございます。

○常松委員 その一兆円の原資を将来のキャピタルゲインのところで充てたいということですね。このフレームとしては、形としては、将来株式公開をした場合のキャピタルゲイン部分から一兆円を補てんしたい、こういうことですね。

○大塚(秀)政府委員 キャピタルゲインがどれだけになるかにもよりますが、それで補てんをし、あるいは補てんをしておつて来れば長期債務に充てる。逆に、補てんするに足りない場合にはその分が持ち出しでございまして、現在の清算事業団の長期債務の平均利子が六・五％でございまして、六・五％の債務を持つているよりは三％の債務を持つている方が得だ、こういう計算結果になります。

○常松委員 次に、事業計画といいますが、あるいは都市計画といいますが、それに対する周辺住民及び自治体等の意見の聴取あるいは反映というような点での質問を二、三したいと思えます。

申し上げるまでもなく、御近所の方々からすれば非常に大切な土地であります。御近所の方々が大変心配しておりますのは、今事業団が考え、あるいは我々が審議しているような計画が進められた場合には、周辺の地価が大変高騰して、そして固定資産税が上がる、相続税が上がるということ

で、長年住みなれた土地に住めなくなるな、そういう心配をしている周辺の住民の方々がたくさんいらっしゃるわけですね。私は、やはりそういう皆さんの意見というものを我々は十分耳を傾けなければいけないと思えますし、また計画等にも反映をさせていかなければいけないと思えますが、これから都市計画の決定がされるわけであり、これも、これは都市計画の問題ですから自治体の問題だ、東京都の問題だと言えはそういうことになりましようけれども、どうですか、事業団はそういう周辺の住民の皆さんのさまざまな御意見なりそういったものを、これまでの間に、あるいはこれからどんなふうにもその計画の中に組み入れていきたい、あるいは耳を傾けていきたい、こんなふうな考えていらっしゃるのですか。

○池田(秀)参考人 先生御指摘の、周辺住民の方々の意見交換等も含めまして、今まで土地利用計画をつくってきたという過程におきましては、当然資産処分審議会あるいはその地域計画部会で土地利用を審議していただきました。そういう中で、部会の中あるいはさらにその検討調査会というような場にも自治体の方にも出ていただいておりますので、自治体を通じてのいろいろな御意見は伺つておるというふうな理解をいたしております。

ただ、今もお話ございました土地利用計画を要旨としたような形でいわゆる都市計画決定、区画整理事業の区域あるいは新たな道路の設定等々につきましまして、これからの審議をお願いすることになりますので、そういう場におきまして当然区画整理等の都市計画の案が出てまいりました段階で意見を伺うとか、あるいは公示、縦覧という手続もございまして、そういう場におきましていろいろな御意見を伺いながらやってまいりたいというふうな考えております。

○常松委員 もう少しはつきりお尋ねしますけれども、これからこの事業を進めていくに当たつて、事業団あるいはこの新しく設立される会社が周辺の住民の皆さんの意見を聴取する、聞く、耳

を傾けるということをお約束していただけたんですね。

○池田(秀)参考人 ただいま申し上げました都市計画の段階におきましていろいろな御意見を伺うということのほかに、具体的な建物を建てるということになりますと、当然周辺地域の方々の御了解が必要になります。したがって、そういう場におきまして、事業団みずからあるいは設立されました会社の関係者が住民の方々の御意見を伺う機会は十分あると思っておりますので、先生御指摘のようによつてまいりたいと思えます。

○常松委員 今回の汐留の開発が進んでいきますと、確かに地価は顕在化はさせませんけれども、先ほど審議官が御答弁されたように、周辺の地価は必然的に高騰せざるを得ないと私は理解しますけれども、その点いかがですか。

○大塚(秀)政府委員 影響がないとは考えませんが、汐留地区の周辺というのは既に都心の中の都心でございまして、これ以上周辺が開発されたからといって地価が大幅に上昇するということはないのではないかと。それから、周辺地区は既に監視区域でございまして、監視区域としての必要な措置がとられるのではないかと考えております。

○常松委員 そういうふうな言えはそうですけれども、経済の実勢でいえば、とにかく都市計画が行われて、そしてこの地区の容積率が仮に一〇〇％になったとします。そういうことになれば、それはこれまでの通例でいえば地価が上がっていく。そして、それは昔からそこに住んでいられた方々にとっては、固定資産税や相続税が、特に問題なのは相続税ですけれども、上がつて住み続けられなくなつてというふうな被害をこうむるというふうな周辺の住民の方々が受けとめていることについては、事業団は理解していますか、そういう声を聞いていますか。

○池田(秀)参考人 汐留にございまして事業団の区域を中心とした地域の中の問題と、それからその周辺にかかわる問題、あるいはこれらに同時に発生い

たします、あるいは進められております地下鉄の計画であるとか新交通システムの計画あるいは新しい道路を設置するという問題があるということになります。

これらが全体的に行われるわけでございますが、今先生がおっしゃいましたような地価がどうなるという問題につきまして御意見のあることは伺っておりますが、一方、新しい町づくりという観点から進めなければならないこともあろうかと思っておりますので、その両者を相まわつてうまく合理的にやつていくのが都市計画かと思ひます。そういう中で一緒にやつてまいりたいと思つております。

○常松委員 最後に大臣に伺いますけれども、今申し上げましたように、周辺の住民の皆さんの目もあります。また、清算事業団に対する国民の目というのは相当厳しい目があると私は思うのです。例えば、口を開けば私は取り上げて、千四百七十人の方々の去年の四月に首を切つた。その首を切つておいて、首を切つた張本人の杉浦さんは今度全日空の会長になる、あるいは今度こういう形で清算事業団の偉い方々はほとんど天下つていく先ができてくる、一方、千四百七十人の方々は闘争団をつくつて頑張つて、こういうことなども含めて、事業団に対する世間の目はいろいろ厳しいというふうな受けとめていただかなければならないと思ひます。

そこで大臣、最後に、この沙留開発、この法案に関連して、周辺の住民の皆さんなり国民の皆さんに対する大臣の決意といふべきかあるいはお気持ちといふべきか、そういうものがありましたらひとつこの際御開陳をいただきたいと存じます。

○村岡国務大臣 先ほど来各先生から、あるいはただいま常松先生から、いろいろ審議の過程を私も聞いておりました。本法案が成立いたしますと、事業団用地のシンボルでありまして沙留の処分についての見通しをつけることができまして、本格的な償還が大幅に前進することとなると思つております。

特別債券方式の実施の担い手となる出資会社につきましても、債務償還のみならず、都市空間の開発等の観点からも重大な使命を有するものでありますので、先ほど来言われておりますように周辺の方々の意見も十分聞き、かりそめにも疑惑があるような、国民から非難されることのないよう全力を尽くしてその業務に邁進すべきものと考えておりますが、運輸省といつたしましても、このような観点から常に注意を注ぎながら、必要がありますれば事業団を通じて指導監督を厳重に行つてまいりたい、こう思つております。

○常松委員 よろしくお願ひします。

○亀井委員長 次に、春田重昭君。

○春田委員 同僚議員の多岐にわたる質問で若干重複する点があるかと思ひますが、御了解いただきたいと思ひます。また、答弁者におきましては、限られた時間でございますからひとつ簡潔に御答弁いただきたい、こう思つております。

まず、清算事業団の理事長に御答弁いただきましたと思ひますが、現在清算事業団が抱えている債務総額は幾らなのか、その償還財源は何をもつて返すのか、これを御答弁いただきたいと思ひます。

○石月参考人 現在私ども清算事業団が抱えております債務総額は、平成二年度首におきまして二十七・一兆円でございますが、現在まだ二年度の決算が完結いたしておりませんが、種々の債務削減策をとつていただきました結果、平成三年度首には二十六・二兆円になる見込みでございます。

それから、現在私どもこの債務の償還財源として持つておりますのは、一つは引き継ぎました土地でございます。これは現在約十五兆と見込んでおります。それから次はJ.R各社の株式でございます。これは額面は五千億でございますが、これは今後上場によつてどの程度の値段がつくかというのとは今後の上場時の株式市況によるといふことでございます。そのほかに新幹線保有機構に対す

る貸付金がございます。これが現在約二兆円ほどでございます。ちよつと正確な数字を今調べます。

とつていう方式でございますけれども、私鉄十四社をとりましても、一昨年暮れあたりは額面株価の四十倍にもなつておりました。しかし、今は二十四倍ぐらひでございます。そうすると、これから本州三社を何年間でやるか、私どもは少なくとも土地の処分の終了時期でございまして九年度までには処分したいと思ひますが、その時点その時点でどの程度になるかといふこと、これを評価するのが難しいし、また、この株価といふのが償還計画の中で大きなウェイトを占めます。したがつて、二十倍にするか十五倍にするか三十倍にするかによつて償還計画はすつかり変わつてきますので、いろいろな想定でいろいろな例をつくるということとでございますが、またこれが世間に出てくるというので、先生に個人的にこういうケースですとこうですといふことなら御提出できるかと思ひますが、これが世間に漏れると、運輸省は株価をこう考へてゐるのかといふことになりましますので、その辺は御理解願ひしたいと思います。

○春田委員 確かに審議官の御答弁どおりだと思ひますが、いろいろなケースがあるかと思ひますが、そういう形でひとつ提出していただきたい、こう思つております。

当初、国民の負担は、六十二年四月の時点ではいわゆる二十五兆五千億円のうち約半分の十三兆八千億円でございました。これは今後の株価の行方にもよると思ひますが、運輸省としてこの国民への負担ですね、最終的にあるかどうか、これはどうお考えになっておりますか。

○大塚(秀)政府委員 今までは私どもは極力なくす方向で努力すると申し上げてきましたが、J.R株式についても、完全民営化という方向で極力早期に処分するということも必要であります。一方では長期債務の償還財源として株式市況を見ながら適正な価格で譲渡しなければならぬ、こういうことも我々の努力のうちでございます。最終的には極力なくすと考えております。

先ほど先生御指摘の十三・八兆円というのは、これは株式を額面で見ておりますので、そのよう

な額には絶対ならないと申し上げていいかと思ひます。

○春田委員 つまりは、株式が今額面で大体五千億弱あるわけですから、これが例えば二十倍だったら十兆円、三十倍だったら十五兆円になっちゃうわけですね。そして残り十一兆円は国民負担でなくなる、そう考えていいわけですね。最低、株価の評価が何倍ぐらいいった場合国民負担はなくなるか、この点をお答えいただきたいと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 非常に問題のある評価をしなければならぬと思ひますのと、それから、現在の長期債務の償還必要額というのは二十六・二兆円でございまして、毎年ここから金利が一・五兆円前後発生します。したがって、早くこの長期債務の元本を償還していけば金利も減ってくる。ところが、後にすればその金利がまた長期債務の中に繰り入れられて債務が増えるというので、二十六・二兆円分を用意すれば相殺されるというものでないところが難しゅうございまして。

ただ、先生の御質問のように考えますと、今の土地の評価が約十五兆円でございまして、二十六・二兆円から引くと残りが十一・二兆円になる。今JR株式総額で四千五百九十五億ございまして、三島はいつ上場できるかわかりませんが、本州三社が当面問題になって、本州三社の額面が合計で四千二百二十億でございまして、これが仮に三十倍になると、四、三、十二で計算は合いますが、先ほどの金利という問題がございまして、いつの時点で収入が入ってくるかということも関連がございまして、その辺を総合的に考えなければいけないと思ひております。

○春田委員 いずれにいたしましても、株の評価が三十倍以上にならないければ全額返済にならないということでは受けておきます。

次へ進みます。

今回の汐留駅の跡地の土地処分です。これは、債券を将来株に変えるということで、初めての作業である、画期的なものであるという御答弁がござい

いたしました。対象地域はこの汐留駅と、将来は品川、梅田北、東京駅付近でも考えていきたい、こういう御答弁でございました。これは残りの品川、梅田北、東京駅付近でもそれぞれ地域ごとにやはり出資会社をつくっていくのですか。

○大塚(秀)政府委員 この出資会社と申しますのは、単に土地を開発していくだけではないに、将来債券が転換される株式をその会社が持っているということになりますので、投資家がその会社の将来というものを予測できないわけはない、そういう意味で、債券投資家の保護の意味からも、それぞれの箇所について会社をつくって、それぞれの箇所についての債券を発行するということになるかと思ひます。

○春田委員 それぞれの箇所を会社をつくるということではございますが、同僚議員の質問であったように、この会社についてはいろいろな問題を含んでいて私は思ふのです。民営化の名のもとに巨大な権力がこの会社に集中していく、汐留におきましても九千億円というビルを建設していく、大変な権力といひますが、これがそこへ集中していくわけではございまして、これがあと三カ所もできるとなれば、もしこれ事故があった場合、大変なことだと私は思ふのですが、その問題につきましては後で質問させていただきます。

そこで、債券を発行して株式に変換するスケジュールが運輸省から出されておりますけれども、まず都市計画をつくらなければならぬ。平成四年度の初めに決定という形に一応計画でなっておりますが、これは、今回の都市計画区域はいわゆる区画整理で行うようになっております。事業団の用地が二十一・六ヘクタール、周辺の土地が含まれて計画では三十六ヘクタールになっております。したがって、かなり民有地がおります。

民有地には当然地権者がおいていられると思うのですが、こういった方たちが何名ぐらいいられるのか、こういった方たちの合意を得ていられる平成四年の当初に都市計画が決定されるのかどうか、この辺の見通し、また東京都ないし港区はこの都市計

画について十分協力があるのかどうか、その辺もお聞かせいただきたいと思ひます。

○池田参考人 今お話ございましたように、汐留地区につきましては国鉄事業団の用地二十一・六ヘクタールのほかに周辺にも民有地等々ございまして、今、土地区画整理事業でこれをやろうということ、当局等で進めていただいておりますが、まだ具体的な範囲がどこまでかということが確定をいたしておりません。

先ほど先生言われました三十六ヘクタールと申しますのは、事業団として資産処分審議会の中で土地利用計画を全体としてどうしようかということとを審議していただいた範囲でございまして、その中のある部分になるのかあるいは全体になるのか、あるいはそれを超えるのか、この辺がまだはっきりいたしておりませんので、具体的な地権者の数というのは、その中身によって具体的な範囲によって決まってくるものでございまして、その辺、現在まだ調整中ではございまして、ちょっと数字を持ち合わせておらないわけではございまして。

なお、この都市計画につきましては、既に新交通システムの建設あるいは地下鉄十二号の建設等々の都市計画に関連しまして汐留地区内の一部の道路につきましては都市計画が決定されておりますが、残余の道路あるいは汐留地区全体の今申し上げました土地区画整理事業につきましては、今都市計画決定をする前段としていろいろ地元と調整をさせていただいておられますので、これをそのまま進めていただきたいと思います、十分間に合うようにしていただきたいと思います、十分間に合うようにしていただきたいと思います。

○春田委員 いや、お願いをしているのじゃなく、間に合うかと聞いているのですよ。

○池田参考人 間に合うと思っております。

○春田委員 私が運輸省にお願いした資料の中には、仮に三十六ヘクタールが対象になった場合は地権者二百十名、こう聞いております。二百十名というのは大変な数ですよ。これだけの方たちの合意を得ようと思つたら、来年の平成四年の初め

でしよう、間に合いますか。

○池田参考人 既に地元地域とお話をしていたいておりますので、間に合うと思っております。

し、間に合うと思ひます。

○春田委員 この都市計画がおくれた場合は全体がずれ込んでくるわけですから、その辺のところはひとつ地元地権者とよく何回も話し合いをしながら進めていただきたい、こう思っております。

ところで、この都市計画の策定の中で用途地域を変更されますね。住居地域から商業地域にするということ、容積率が四〇〇%から一〇〇%になる、先ほど大塚さん答弁されました。容積率を緩和することによって当然建築物が建つて床面積が増加されますね。このプラスになった面は、都市計画、線引きを見直すわけですから、東京都なりましたは港区に私は還元すべきであらう、こう思ひます。

また、土地利用の方針の中では四つのゾーンを考へておられますね。業務ゾーン、商業ゾーン、文化ゾーンとか居住ゾーン、特に浜松町寄りについては、いわゆる居住ゾーンを含めた総合開発となっております。地元の方と連携をとりまして、何か要望はないかと言ったところ、要するに地元としては、業務用のビルとか商業ビルばかり建てないで住宅もやはり建ててほしい、こういった要望が非常に強いのですよ。そういった面、この都市計画の中にその住宅は入るのかどうか、確認しておきたいと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 既に土地利用計画でも居住機能も含めて計画が決まっておりますので、居住機能を当然取り入れて今後検討しなければならぬと思っておりますが、ここは大変高額な地価のところではございまして、どういう居住機能にすべきか、億ションばかりで来たというのじゃ、これまた問題でございまして、十分東京都と、住宅政策当局と御相談しなければならぬと考えております。

○春田委員 そんなですね。分譲なのか賃貸な

のかわかりませんが、いずれにしても一等地でございますから大変な高額の価格になると思ひます。そこで、先ほど言ったように、いわゆる都市計画を変更することによって事業団としては相当プラスになるわけですから、そのプラスになった面はやはり地元還元するというところで、そういった住宅の価格についても特段の配慮をして、いわゆる一般の方たちが入るような賃貸なり分譲取得価格にするといったことも私は配慮していただきたい、このようにこれは要望しておきます。

さて、事業団が土地を、現物を会社に出資するわけでございますが、この会社の全体像が全然わからない、非常に不透明である、こういうことで今までもさんざん論議されてきたわけでございますが、私も全く同じ意見でございます、こんな見えない会社のことに對して国会の審議をやれといっても、賛否の態度なんか出せないですよ。これは大臣、どう思ひますか。全然わからないでしよう、この会社。

○大塚(秀)政府委員 今御説明しました会社の概要以外には、人事等はこれから決めていくことでございまして、この過程につきましてもはできるだけ広報その他の手段を通じて世間にも知っていただくとともに、先生方から要請がございましたら何でも情報公開して、不明朗にならないように考えたいと思つております。

この会社自体は、清算事業団と一体となつてまず基本計画を立てていくということで、現物出資された後は上物を建設、管理するという、目的は非常に明確な会社でございますし、また、清算事業団の能力やノウハウも動員して、できるだけ管理費は節減してコンパクトな会社になければならないと考えております。

○春田委員 大塚さんはそんな不明朗のないような会社にしていきなさいとおっしゃっておりますけれども、九千億円ないし一兆円というビル建設、これは大変な権限ですよ。権力がそこへ集中するわけですから、私は事件とか事故が起らない

いのはおかしいぐらいに実は思ひます。いろいろな雑誌なんかに出ておられて、そういったことが巷間うわさされておられるわけですが、これは十分過ぎるほど事業団なりまたは運輸省が監視しなかつたら大変な問題になると思ひます。これは大臣、どう思ひますか、正直言つて。

○村岡(秀)大臣 先ほど常松先生にもお答えを申し上げましたが、かりそめにも疑惑があつたり国民のためにならないようなことがないように、ひとつ厳重に運輸省としても指導監督を続けていきたい、こう思つております。

○春田委員 このビル建設の九千億円、これは大体何年ぐらゐで返済していくのですか。

○大塚(秀)政府委員 十年間ぐらゐに建設を終えて貸貸できるような仕組み、十年後には利益が計上できるような形で考えております。

なお、この十年間というのは、清算事業団が全額子会社の株式を保有しておりますので、確かに毎年巨額な投資を行います、清算事業団において、また清算事業団を通じて厳重に監督していくつもりでございます。

○春田委員 十年間で利益を出すように考えていきたいという御答弁ですが、株式を上場するのは大体何年後ぐらゐなんでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 平成四年度に現物出資をいたしまして、十年後には上場基準に達するようないきなり利益が出て上場できるのではないかとというスキームを一つの試みとして描いております。

○春田委員 東証の上場の基準では、いわゆる前三年から利益が出なかつたら上場されないんじゃないですか。十年目から利益が出るんだつたら上場できないじゃないですか。いわゆる上場前の三年間、三割でしょう。二年前は三割、前年は四割の利益がなかつたら上場できないんですよ。十年目から利益が出るんだつたら上場できないじゃないですか。

○大塚(秀)政府委員 ちょっと補足的に申し上げますと、これは一気には各ビルを建ててらんじやなしに、各ビルを順次建てていくわけでございます

が、先生御指摘のとおり、直前の年には資本金の四割、その前二年間は資本金の三割でございます。仮に三千億の資本金とすれば、九百億、九百億、千二百億円の利益を計上しなければならぬというところでございまして、十年後に上場できるような利益が計上できるというふうには計算していらっしゃると思ひます。もちろんそれには鋭意この会社もビル建設その他について努力をしていかなければならぬ。できるだけ早く上場して株式交換するというのが、その間の利息の支払い等を節約する上でも重要でございますので、早く株式に変換するというのも一つの目標じゃないかと考えております。

○春田委員 この九千億円のビルの建設の請負企業との契約ですが、どんな方法を考へておりますか。

○池田(秀)参考人 汐留地区におきます開発事業につきましては、高層のオフィスビル等の建設が主体となつております。こういうものを予定をいたしております。

これらの建設につきましては、高度な技術を要するということでございまして、だれでも参加できるといふものでは決してございせんが、一方、そういう技術的にも非常に難しいものでございまして、一定の実績と資力、信用を有する者でなければならぬというふうな考へております。ただ、当然公正かつ適正な方法によりまして契約の相手方を決定する必要があるものと考へておりますし、また既に国内で行われておりますいろいろな開発プロジェクトの例等も参考にしまして今後決めてまいりたいというふうな思つております。

○春田委員 入札方法ですが、これは随契約のか指名なのか競争なのか、どう考へてですか。

○池田(秀)参考人 今まで国内で行われております大規模プロジェクト、例えば関西国際空港であるとかあるいは東京の地下鉄建設等々の例を見ますと、契約方式は指名競争入札というのが主体でございますので、こういうことを参考にしてやつて

まいりたいというふうな思つております。

○春田委員 先ほどから何回も言つておられるように、この出資会社は大変な権限、権力を持つわけですね。聞くところによりますと、六十階建て、高さが二百メートルですか、そんなに高いビルが四棟ぐらゐ建つ。床面積が延べで百七十七ヘクタールというビルを建設するということになっております、大変なそういう権力を握るわけですが、これに対する運輸省の指導監督、これは株を上場するまでの十年間は当然事業団の下で、また運輸省なりの指導監督がございまして、ところが株が上場された十年後には、完全民営化されて運輸省、事業団の手を離れていく、こういうお話ですね。これだつたら、十年後この会社が何をやるかも運輸省としては何ら関知できない、こうなるわけでございますが、そんな形ではないのでしょうか。やはり運輸省は何らかの形で監督する、また指導する、そういった形が必要じゃないかと思うのですが、どう考へてですか。

○大塚(秀)政府委員 今回の処分方法も清算事業団の用地の処分の一方法でございますので、原則として処分後について運輸省ないし清算事業団が監督していくという立場にございせんが、先生御指摘のように極めて貴重な空間を管理する会社になるわけにございまして、定款上の配慮、あるいはこれについての都市計画で決定した施設というものは容易に他に変更できませんので、そういう面での規制、それからまた、この会社について株主が特定のグループに偏らないような中立的な機関による安定株主対策、こういったことを十年間に事業団を通じて指導していかねければならないと考えております。

○春田委員 時間がございせんから、次に進みたいと思ひます。

いわゆる特別債券の発行総額です。同僚議員からも何回も質問されておりますが、これも全く不透明でわからない。全然国会にも出されてない、法案にも出されてない、こんな重要事項が明らかでないものについては非常に賛否の態度が



とりにくいと思っております。

そこで、この発行総額についての基準といま  
すか根拠をお伺いしたいわけですが、二十  
一・六ヘクタール、更地の場合、いわゆる公示価  
格ではじいた場合の価値は幾らか。それから条件  
を、何といふか容積率を高くしますね、用途  
を変えます、そういった条件をつけていけば当然  
価値が上がってまいります、そのときの資産価  
値。それからビルがで上がり、道路が整備され  
れ、鉄軌道が、そういった都市施設が整備され  
た後の利益。それぞれ価値が違うと思うのですが、  
それぞれ試算した場合、どれくらいの金額になる  
のか、お答えいただきたいと思うのです。

○大塚(秀)政府委員 先ほどから申し上げてお  
りますように、現在の周辺の地価等を勘案して、沙  
留の例だと思いますが、沙留についての地価総額  
は幾らかといつても、これは地価の顕在化とい  
う面で予断を与えてはいけないと思いますが、先  
ほども申し上げましたが、三兆円から四兆円とい  
うことを想定しております。この額というのは、現  
在の更地ということではなしに、来年度の初めに  
も都市計画決定が行われて、公共道路が整備さ  
れ、かつ容積率が上がったときの価格をもとに、  
減歩分を除いた残りの土地についての総額とい  
うことで今はじいておるわけでございます。

ただ、先生御指摘のとおり、そういう都市計画  
決定が済み、容積率が変わった後の更地の価格と  
いうものと、その後そこに建物が建ったときの価  
格、町並みが全部整備されてからの価格というの  
は違うと思えます。そのどれを債券発行総額にす  
るか、私どもとしては都市計画決定後の更地の価  
格を回収すればこれは一応土地を処分したことにな  
ると思えますが、債務償還の見地からできるだ  
け多くの発行総額を得たいとは考えております。  
しかし、この発行総額を余り高くすると、将来  
の株式の時価とほとんど同じになればキャピタル  
ゲインが得られなくなつて、こんな債券を持つて  
いても普通の債券の金利の半分の金利しか得られ  
ないというので投資家に魅力がなくなる、こうい

う問題がございますので、投資家が魅力を持つ範  
囲内においては、あるいはその都市計画後の地価  
に開発利益の一部を上乗せするくらい発行総額  
を得られるのじやないかと考えておりますが、  
この辺は、その時点において専門家の意見を聞い  
て、消化できるという責任も持たなければならい  
せんで、そういうことで考えたいと思えます。  
最低限でいいますれば、都市計画決定後の更地の  
価格を基準にして考えるということになろうかと  
思います。

○春田委員 そこで、運輸省から一例という形で  
出しておりますこの参考資料には、発行総額を三兆  
円として、債券総額は五十万円、口数を六百万口  
としておりますが、今審議官がおっしゃったよう  
に、これが四兆円になった場合、債券の総額は、  
三兆円の場合五十万円という形で出ておりますけ  
れども、どんなふうにお考えになっております  
か。

○大塚(秀)政府委員 先生の御指摘は、多分その  
債券総額が変わった場合に額面を変えなければ株  
式との転換の比率が変わつてくるじやないかとい  
うことだと思えます。その場合に、株式と一対一  
にしないで転換率を変えるか、あるいは株式の額  
面を変えるか、つまり地価がそれだけ値打ちがあ  
るとすれば貸賃料というものもとと取れるじや  
ないかという見方もございしますので、その辺は今  
後詰めていかなければならないと考えます。しか  
し、債券発行額、あるいは株式の変換率というの  
は、一般投資家にできるだけわかりやすい、一対  
一・二とかいうようなことにならないようにはし  
たいと思っております。

○春田委員 投資家の受取金利でございしますが、  
これは金利は通常の金利の二分の一、この一例で  
は三%になっておりますね。それプラス、将来株  
に転換した場合キャピタルゲインの二分の一が投  
資家に返つてくる、こういうことでありますが、  
仮に五十万円の債券を買った場合、投資した場  
合、この特別債券と他の商品と十年後に受取金利  
を比較した場合、他の商品もワイドとかいろいろ

な定期とかいろいろあると思うのですが、一番高  
い商品と比較した場合、この債券が株式に変換す  
るとき何倍以上の株式の評価があれば投資家に  
とつてはメリットがあるのか、その辺お答えいた  
だきたいと思えます。

○大塚(秀)政府委員 これは他の金利等も変動し  
ておりますのでそのときで違ふと思ひいま  
すし、私も他の商品について詳しい知識がありま  
せんので、他の魅力といひますかスイートナーが  
あるかもわかりませんが、例えば定期貯金が現在  
金利が六・三三%でございしますが、この場合で  
と倍率が十八倍ぐらい、ワイドが七・二〇%の金  
利がございしますが、この場合で二十倍ぐらい、こ  
ういう想定はございします。

○春田委員 すなわち、十八倍ないし二十倍以上  
のいわゆる株価の評価が十年後になつたならば投  
資家にはメリットがないという形になるのです。  
自信はありますか。

○大塚(秀)政府委員 今の不動産関係の類似企業  
との比較、またこの会社というものが、土地が現物  
出資というので事実上投資経費なくして使えると  
いうようなことで、貸賃料による利益というものが  
相当計上できるというようなことを総合的に勘案  
すれば、十年後、これはよほど株式市場が暴落し  
たりすれば別でございしますが、今のような状況で  
ございしますと二十倍ぐらいはいくのではないかと  
考えております。

○春田委員 時間がなくなつてまいりましたの  
で、最後一、二点聞きたいと思ひますが、この  
法案にも載つておりますけれども、投資家保護の  
企業内容等の開示、これはリスクの情報について  
も私は適時適切に公開すべきであると思つており  
ますが、どうお考えになっておりますか。

○大塚(秀)政府委員 今回の特別債券は、一般の  
事業団債と異なり、特に子会社の株式に変換する  
という内容でございしますから、この子会社の将来  
の計画、内容等を投資家に情報公開しなければな  
らないという判断で、法律上特別に、他の国債等  
と異なり証券取引法第二章の開示制度を適用する

こととしたわけでございします。これでできるだけ  
子会社の内容を開示しなければならぬと思つて  
います。その具体的内容は証券取引法の所管官  
庁でございします大蔵省とも相談して決めたいと  
思つております。

○春田委員 この地価を顕在化させないための手  
法として今回のやり方が出されたわけでございま  
すが、しかし私は、これだけの大規模な開発が行  
われれば、当然周辺の地価も上がつてくる、だか  
ら結果的に、そういった競争入札をして土地が上  
がつていくんじやなくして、この大規模開発によ  
つてやはり土地が上がっていくということが考  
えられるのです。

そういった点で私は、投機的なそういった動き  
が一部言われているわけでありましてけれども、そ  
ういったものについては、運輸省だけじやなくし  
て関係各省、また地方自治体とも連携を密にしな  
がら十分監視してほしい。大塚さんは先ほどの答  
弁で、既に監視区域だからそう上がることはない  
と思ひますというところでございしますが、しかしこ  
れだけの都市開発をやる、すばらしい地区になる  
わけですよ。そういった面では私は相当これから  
また上がっていくんじやないかという心配をして  
おります。危惧をしております。この辺のところ  
も十分各省または各地方自治体とも連携をとりな  
がら、そういった投機的な行為に対しては厳しく  
監視していく、これを私はお願いしたいわけでござ  
いしますが、御答弁いただきたいと思うのです。  
○村岡国務大臣 地価を顕在化しないということ  
でこういうような特別債券方式、公開入札という  
のが原則でございしますけれども、いろいろ東京都  
あるいは国の状況がありましてこういうような特  
別債券方式になつたものと思ひます。

こういうような開発が行われますと地価もある  
程度上昇するかと思ひますが、先ほどもお答えし  
たように、国土利用計画法というものもございま  
して、監視区域内でございしますので、この点も、  
開発するに当たりまして東京都あるいは国土庁、  
こういうところとの打ち合わせをしながら、高騰



しないような状況でやっていきたい、こう思っております。

○委員長退席、二階委員長代理着席

○春田委員 最後になりますけれども、いすれにいたしまして、今回の法案というものは、会社の全体像が非常に不透明、不鮮明でありますし、また債券にしても株式にしても全体の総額がわからないし、またキャピタルゲインの問題、また金利の問題、発行口数の問題、額面の問題、いずれもわからないわけですね。そういった面で非常に私は心配する点が多々あります。また、この会社に巨大なる権力がやはり集中していく、そういったことで心配もされているわけでございますから、どうか大臣におかれましては、また運輸省におかれましては、事業団におかれましては、そういった国民の貴重な財産が変な方向に走らないように、十分監視しながら進めていただきたいと思います。私はこのことを強く要望して、質問を終わりたいと思います。

○二階委員長代理 浅井美幸君。

○浅井委員 日本国有鉄道清算事業団は、国鉄改革の実施に伴って昭和六十二年四月一日に事業団法で設立されました。そういう特殊法人であって、旧国鉄の大半の債務を承継し、その債務を清算しなければなりません。その清算は、土地あるいはJ.R株式の売却でこれを償還していくのが主たる業務なんです。

大臣、この国鉄改革というのは非常に大変なことだったのです。六十一年あるいは六十二年にかけて、それこそ国民の注目の中で民営化ということに踏み切ったわけなんです。そして今年四年を経て、この清算事業団の債務が二十六兆二千億も残っております。その中で、今回沙留、同僚議員がいろいろ御指摘を皆さんなさったろうと思えますけれども、非常にわかりにくい。また、問題も多いように私どもも思います。

それはなぜかといえ、いわゆる事業団が約二年間かけてこのことを考えてきたというけれども、その間我々運輸委員あるいはまた議員に対して

て、その経過あるいは考え方、そういうものをきちんと説明してこなかった。この二、三日以来、質問をするというので、あるいはこの法案は問題だということで、運輸当局や事業団の方は説明にお見えになりました。しかし、この土地は国の財産であるとともにそれは国民の財産なんです。この国民の財産を軽々に処理をする、あるいはまた後代に悔いが残るような処分の仕方というのは私どもは避けなければならぬ、こういうふうに思うわけです。その処分のあり方について運輸省としてはこれが最高だということでお出しになったわけですが、そういうふうな観点から見ると、国民共有の財産であり、その処分に当たって十分な配慮がなされたか大臣は思われますか。

○村岡国務大臣 今先生のあれで、十分な配慮をなされたかどうかと。

まず、先生御承知のとおり二十六・二兆円の債務、毎年一・五兆円ぐらいの利息を払わなければいけない、やはりどうしても早く清算事業団の債務を返還しなければならぬ。一方、先ほど申し上げましたが、公開入札が原則でございますけれども、一極集中の結果、土地の高騰その他がありまして、地価が顕在化するとは好ましくありません。東京都あたりあるいは地方からも要望がありまして、顕在化しない方法でこういうような特別債券方式を考えたいと思います。

先生おっしゃいますように、軽々に処分を急いだり、そういうことはしてはならないのでございまして、けれども、しかし、この債務の返還について、運輸省の方で、あるいは清算事業団の方で、あるいはまた都市計画その他、こういうことも十分に話し合って、少なくとも国民の疑惑になるような、あるいはまた近くの住民の方から批判とならないような方式にひとついきたいと思います。私、いろいろ問題はあろうかと思いますが、この方式が最良で、そして今後運営に当たりましては、厳重に十分に指導監督してまいりたい、こういうふうに考えております。

○浅井委員 せっかく大臣が今御答弁ですが、十

分に指導監督ということにつきましては具体的に後でお伺いいたします。

まず質問の順番といたしまして、これは清算事業団にお伺いすることなんです。国鉄の改革時におきまして国鉄の長期債務等の償還計画がつくられました。そして、六十二年四月当時ですけれども、国鉄の債務が十六兆八千億、鉄道公社と本四公団の債務が二兆一千万、経営安定基金が一兆三千億、年金負担等が五兆三千億。このときの試算としては土地が七兆七千億、これは公示地価を基準とした試算だということです。J.Rの株式が五千億、新幹線鉄道保有機構の債権が二兆九千億、営団の出資持ち分が〇・七兆円。今日現在の数字は変わっていませんが、それとも変わっておりますか。

○石井参考人 清算事業団が発足いたしました数字は先生がたいたお述べになりましたとおりでございますが、その後土地の値上がり等もございまして、私どもの方で現在の時価を平成二年度首で評価しますと、土地が約十五兆程度と想われます。

株式の方は、六十二年度の計算は額面でございますので、今後売却時に幾らになるかということ、これは市場に聞かなければわからないわけでございます。それから、これはさておきまして、営団の出資持ち分につきましては、一口百円の出資証券を先般の特別国会におきまして三十二倍に評価していただきました。残りの債券約九千四百億でございますが、これを全部一般会計に代物弁済させていただきます。新幹線保有機構からいただく金でございますが、これは発足時約二兆八千億ございましたけれども、これを繰り上げ償還をやったり、それから各年にもらってまいりまして、現在では約一兆九千億となっております。

○浅井委員 長期債務の内訳はどうなっていますか。今の資産の方でしよう。

○荏苒参考人 債務の方につきましては、総額で二十六・二兆円というふうになっておるわけでは

ございますが、中身といたしましては、旧国鉄債務が十二・八兆円、鉄道・本四公団債務が一・五兆円、経営安定基金が一・二兆円、年金負担等が四・六兆円、その後事業団になりまして借りかえました債務等は六・一兆円ということでございます。

○浅井委員 これは大臣、六十二年の四月に、清算事業団ということで長期債務の償還計画が各年度別にずつと出たのです。先ほど私が申し上げた数字と明らかに違ってきているのは、事業団の借りかえ債務が六兆一千万というのがふえました。国鉄債務は四兆円減っております。そういう変化に伴い、きちんとした償還計画が我々にも出されなければなりませんし、また、その償還計画は閣議で了承を受けなければならぬと思うのですけれども、そういうものが六十二年の四月のままで全然放置されておる、あなた任せというか、政府はそれに対してきちんとした関与をし、あるいはまた運輸大臣として、これから毎年度という償還計画になっているかという御関心をお持ちですか。

○村岡国務大臣 清算事業団の債務は土地及びJ.R株式の売却等により償還することとしており、土地につきましては、平成元年十二月の閣議決定に従い、平成九年度までに実質的な処分を終了することとしております。また、J.R株式についても、同閣議決定に従い検討、準備を進めているところでありまして、その処分は、J.R各社の経営動向、株式市場の動向等に影響されるものでありますことから、現時点において売却の終了時期等を見通すことが非常に困難であります。

いすれにいたしましても、土地及びJ.R株式の効果的な売却により国民負担を極力なくすべく今後とも努力をしてまいりたい。償還計画、株の方が見通しが立ちませんので、その点についてはなかなか容易じゃない、こう思っております。

○浅井委員 今大臣はしなくもおっしゃったように、この償還、我々も一生懸命考えています。考

えて、またあるいは勉強しても非常に不確定要素が多いということ。

土地の売却がいつできるのか、これは後で私は清算事業団に文句を言いたいのですけれども、六十二年からことしまで一体何をしていたんだ、一生懸命努力したのか、売ったのか、借りている利子ばかり払っておるんじゃないかと言いたいのじゃないんですけれども、この計画どおり進んでいない。今政府のいわゆる申し合わせで、平成九年度までは土地は全部売ってしまえ、こう言っておる。ところが、言っておきながら、新幹線鉄道保有機構からの返済なんか二十五年間かかる。JR株式だって、先ほどの御答弁じゃないけれども、何倍で売れるなんと言ったら予断を与えるために言えませんか。

そういうものの中で我々は、国鉄の債務というのは国民の負担と大きなかわりがあり、あるいはまた土地を売るにしても、国民の財産だという観点から、この問題ははじめに取り組めば取り組むほど非常に頭が痛い。だから、不確定要素があるながらも、その不確定要素をそのまま、しようがないかという、今回のこの法案を審議するに当たってこれしかないと言いたいところ、に、我々だつてずっと胸に落ちてこない。

例えば、東京の一等地であるところの、もう再び出ないと言われた汐留の土地が、十年たつたならば民間になってしまふ。それも地価が顕在化しないというために時価よりもはるかに低く売ってしまう。本来ならば競争入札で時価相当以上で売れるものを、時価よりも低いもので売って、そしてそれが民間に移ってしまうということには、我々として何ともしつくりこの問題は受けとめられないところがあるのです。

大臣の今の御答弁でも、清算事業団が不確定要素もあつてなかなかこの計画が立てにくいということ、めどを平成九年度までとおっしゃる。本当にこれがそういうやり方ではないのかどうかというところを、まず私は前提で大臣にお聞きしたいのですよ。

○村岡国務大臣 確かに先生御指摘のように、不確定要素が非常にあらうかと思ひます。私も、先生のように経済知識とか証券知識がないわけではございますが、先ほどお答えしているように、幾ら幾らということをご想定しているということとは、予断を与えたりすることもあるのだから言えない。

同時に、先ほどの質問に出ましたけれども、六万五千坪、時価に直すと六兆円というようなことにもなるかと思ひます。しかし、私も国会の合間を見まして汐留の用地を見にいきました。先生方御承知のとおり、あの広大なところに道路はございませぬ。したがって、開発するには道路を相当数つけなければいけない、区画整理するには、私の聞いている範囲ではやはり四割ぐらい道路用地あるいは公園等に出さなければいけない、そうするとあとは六万五千坪の六割しか残らない、こういうようなことで総括審議官や清算事業団の方は慎重な答えをいたしていると思ひます。

が、国民の財産でありますものを非常に安く売るとかなんとかということは決して考えておりませんし、実際に競り合入札をすれば一番いいのでございませぬ。一番いいのでございませぬが、現時点ではそれができないので、この特別債券方式を考えた私は思つておりますので、この点の苦しいところも先生御理解をお願いしたい、こう思つております。

先ほど申されましたいろいろな雑誌に出ていることも私読ませていただきました。したがって、そういうような特定の、あるいは疑惑のあるような状況には、当然これは皆さん注目のところでございますから、そんなようなことには絶対させませんので御理解をいただきたい、こう思つております。

○浅井委員 それから、清算事業団ができたが、たときの本来の目的と確かにやや中身が変質してきていると思ふのです。これは大臣と清算事業団の理事長にもお伺ひしたいのですけれども、本来、元国鉄が持つておつた土地を処分するとい

う、その売却が主たる目的だったのですけれども、売れないということになってきて、だんだん民間会社というか不動産会社というか、開発会社というか、このパンフレットを見ますと出ていますように、今でも四社ですが、レールシティ関東株式会社、レールシティ汐留企画株式会社、レールシティ東開発株式会社、レールシティ西開発株式会社、ここへ皆清算事業団が資本金を出している。本来清算事業団には二千五百人の職員がおるのです。そのおる者が、民間のノウハウをもちあつてもわからないか知りませぬけれども、こういう株式会社をまたつくる。今度またこの汐留に汐留開発会社をつくる。一体この清算事業団といふものは何で設立されたのか、このことについての目的が、中身がだんだん変質しているように私は思ふのです。

そして、レールシティ関東株式会社が何をやっているかという報告義務もない。清算事業団は金に勝手に出しておる。だけれどもこのレールシティ関東株式会社といふのは民間なんです、株式会社がすなわちこれに対する監督だとかこれに対する国会報告だとか、こういうものの義務づけは全然ないわけですね。清算事業団法の中にそういうものがあるのですけれども、こういう形でどんどん進んでいく。

汐留のいわゆる払い下げが終わり、次のところは大阪だ、全国三千何カ所あるといつたときに、こういうものばかりがどんどんできて、一体どういふふうな形にしようとしているのか、ちよつとよくわからない。

(二階委員長代理退席、委員長着席)

○石月参考人 まず最初に、先ほど先生からおしかりをこうむりました清算事業団の債務の償還が大変おくれしているではないかという点でございませぬけれども、御案内のように、土地処分は私どもが当初計画しておつたよりもおくれおることは事実でございます。これは一つには、やはり鉄道の用地でございまして、直ちにすぐ商品としての

土地として売るわけにはいかない。現に線路がある、道路が、接道条件が全然悪いというような土地でございまして、こういうものは、私どもの言葉で基盤整備と申しまして、その鉄道の線路を取り払い、また必要な施設をほかに移転しということ、大変時間がかかるという点をひとつ御理解いただきたと思つておるわけでございませぬ。いま一つは、もう先生御承知でございませぬので申し上げませんが、清算事業団発足後の地価高騰の影響で、事業団の土地処分原則である一般競争入札がほとんどできなくなつた、そういうことで土地処分が若干おくれおりました。しかし、その対策として地価が顕在化しない処分方法を考えろということ、資産処分審議会等の答申もいただきました。よやくこれが実を結ぶ時期になつてまいりまして、そのことで平成二年度は約一兆円近いものを何とか実現したいと思つて努力してまいりまして、それに近い数字の土地処分をやつたところでございませぬ。

その意味で、私どもの方はそれなりに最大限の努力をしているといふところをひとつ御理解いただきたと思つてございませぬ。

それから、いろいろの出資会社をつくつてはならないかというところもございませぬが、先生今御指摘のレールシティ関東という会社は、事業団の用地が開発されるまで相当時間がかかりますので、その開発されるまでの間、あいてる土地を駐車場にするとか住宅展示場にするとかという形で収益を上げる、それを事業団の職員が直接やつていたので非常に非効率でございませぬので、OB等の方も採用いたしまして、できるだけ安いコストでそういう業務を事業団の代行としてやろうといふことでやつておるわけでございませぬ。その他、事業団が不顕在化方式の一端をいたしまして例えばマンション販売等をするということになります。が、そのいろいろな販売業務とかそういうようなことをこのレールシティ関東というのは行つていふところもございませぬ。

それから汐留企画につきましても、汐留企画と

いうのは、同じような暫定利用のほかに……(浅井委員「もういいです。わかりました」と呼ぶ)先生御存じのようでございますから省略させていただきます。

その他、レールシティの東、西というように開発株式会社をつくっておりますが、これも不動産交換ローンという不顕在化方式を導入する上ではどうしてその受け皿としてこういう会社が要るわけでもないとして、不顕在化方式に伴って必然的に出てきた会社だということに御理解いただければありがたいと思ふ次第でございます。

○浅井委員 大臣、地価を顕在化させないということ、これは土地対策の上から必要でないといふことは申し上げません、必要だと思ふます。しかし、国鉄改革の清算業務の中で国民の負担を少なくして国鉄の清算業務をやりたいという気持ちと相反するものなんですね。高く売りたい、片一方はそうじゃない、抑えろという。その辺のところの問題で、今回もまたこの汐留の土地のことを会社にして、そして先ほどの大塚さんの返事では大体都市計画決定時の価格を参考に決めてほしい。だけれども、それを高くすると一般投資家に魅力のない債券なので買ってもらえない。そうすると、精いっぱい高く売りたいのに、株主、一般投資家の方に目が向くと安く売らなきゃならぬという、その谷間にある問題なんですね。そこが我々がこういう方法でいいのかという納得のいかない点になっていくわけなんです。これは大臣もおわかりいただけていると思うのですが、民間会社にするために、そういうことで株主への配慮なんというところが出てくる。それが非常に問題が多い、これは指摘しておきたいと思ふのです。

それから今の、民間のノウハウを持ってきて民間会社にして効率的に、能率的にやりたい。清算事業団の職員がやればいいんです、今はそれは清算業務なんです。変わってきているのです。それだけまた持ってやらなければならぬなら、やらなければならぬ仕事をやらなければならぬです。それが二千五百人の職員の仕事なんですよ。

それを民間の方にやった方がより効率的で安くつく。そんな安くつくというより、職員をふやして民間会社をつくってやっていけばそれだけ給料もかかるし、投資もかかっているのです。そういうことも考えないで、ただ単にそういうものをつくれればいい、不動産会社や管理会社をつくれればいいというような考え方を事業団がいつまでも持つておけるのでは、私は困ると思ふます。

時間も参ったようでございますけれども、最後に、運輸省からもあるいは事業団からもこの改革案について何回か説明を受けましたけれども、内容の詰めがいかにも不十分です。数字自体についても非常に不確定な部分があります。だから、このような重要な法案をたった一日の審議で上げようとするところに私は問題があると思ふのです。本来これだけの重要な、三兆円あるいは五兆円、六兆円と言われるような膨大な国有財産の処分をするときに、国の予算全体から見てもこの金額は膨大なんです。それを軽々に決めるというやり方は私は非常に疑問に思ふます。本来は慎重審議できちんとした討論をし、あるいは議論をし、勉強もし、そして後代の批判を招かないような処分方法というものがあつてしかるべきだと思ふますので、この点を強く指摘しておきたいし、最後に大臣の所見を伺っておきたいと思ふます。

○村岡国務大臣 先ほどの先生の御意見等を踏まえまして、こういうような相当大きなプロジェクトあるいは相当な資産の処分ということにつきまして、今後ともひとつ先方へ情報提供をやりたいし、それからまた、今理事長からお話ございました、みだりに出資会社をつくるのではなく、私どもの方でも出資会社の場合にはこれを認可するというようなこともございますので、こちらの方でもそういう点も十分指導監督いたしますし、もしこの案が成立して動き出す場合には、浅井先生初め先方の今までの御意見等も十分に勘案しながら、厳重に、少なくとも疑惑のないような運営の方法をやりたいと思ふますので、御理解をお願いしたい、こう思つております。

ます。

○浅井委員 終わります。

○島井委員長 次に、佐藤祐弘君。

○佐藤祐弘委員 本来はこの問題は、土地の処分の問題と、もともと国民共有の貴重な財産でありますからそれをどう使うのかという二つの面があるのだと思ふのです。今回提起されているのは処分後の開発も含めてのものになっていて、そういう点でいろいろ必要な要素が複雑に絡み込んで入っているというように感じております。

順次お伺いしていきたいのですが、最初に、やりとりも既にありましたが、幾つか確認したい問題があります。それは債券の問題です。債券の額の決定ですが、御説明では現物出資を三回に分けてやるのだというふうに聞いたのですけれども、それはそのとおりでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 まず、会社をつくりましたに現金で約二十億円を考へてございしますが、この秋に会社をつくりまして、基本計画等を清算事業団と手伝いつつやっていく。都市計画が決定された後に汐留なら汐留の土地を一定の額で現物出資する、こういうことでございしますので、二回でございます。

○佐藤祐弘委員 そうしますと、都市計画決定もされて基本計画も定まる、その後で現物出資という段階取りですが、その債券の総額はその時点で何を基準に決めるということでしょうか。

○大塚(秀)政府委員 都市計画決定をされまして区画整理がされますとともに容積率等が改定されますと、それだけ土地の価額が高くなりますので、まずそれで地価というものが、周辺の公示額も参考にしつつ容積率も勘案して決まることになります。

これが一つの債券発行総額の基準でございしますが、この汐留の土地を例にとりまして、そこに上物が建ち町並みが整備されてくると、開発利益というものが上乗せされます。十年後にはまた相当な価値が出てくると思ふますが、それをどの程度取り入れるか取り入れないか、その辺は将来の

株価の時価額等をにらみつつ、投資家にとの程度魅力を与えるべきか、投資家に購入される範囲内でできるだけ開発利益も取り入れて債券発行総額を決めたいと思ふております。

○佐藤祐弘委員 処分の場合に、従来の方針で顕在化させない、公正さの確保と同時に売却と同程度の収入を得ることとするというのが基本だと思ふのですが、その点は保証されるのですか。

○大塚(秀)政府委員 従来の価額というのは、今私が申し上げました中の都市計画決定後の地価公示額を基準とした額でございしますので、その分でも保証されているわけでございします。しかし、それにさらに将来の開発利益というものをオンするかどうかということとは十分検討する必要があると思つております。

○佐藤祐弘委員 もう一点、債券の額面五十万という御説明も聞いていたのですが、大体そういうことかということ、それから、けさほどの質疑の中で、総額は三兆あるいは四兆にもなるというお話がありましたけれども、これは低利ですから、将来、株取得の段階でも持ちこたえられたいという人でなければなかなか飛びつけないと思ふのです。そうなりますと、一般投資家も購入しやすいうちに、できるよというところでありますけれども、多くは機関投資家であるとか大企業、大資産家というような人たちが入手するということになるのじゃないかと思ふのですが、このあたりはどう考へておりますか。

○大塚(秀)政府委員 そういうことにならないように、一般の転換社債等の例ですと一口百万円というのが多々ございしますが、一口五十万円と一般大衆も購入しやすいくというところ、それから、この発行に当たっては証券会社の窓口等で公募して、一般大衆も窓口で購入できるようにする、こういうことを考へております。

また、これだけの巨額な資金でございしますから、特定の機関投資家等の資金だけで調達できるものではございませんので、逆に一般大衆が参加

しなければこれだけの債券は消化できないと考え  
ております。

○佐藤(祐)委員 しかし、なおかつ逆に、大変巨  
額ですから一般投資家もということですが、かな  
りの部分が機関投資家とか大企業所有ということ  
になるだろうと私は思うのです。

それに関連して、先ほどの答弁で中立的なのが  
望ましいとかいう答弁がありました。これはど  
ういう意味ですか。

○大塚(秀)政府委員 この会社というのは、十年  
をめぐって株式に全額債券が変換された時点から純  
粋な民間会社になるわけでございまして、これだ  
けの土地を管理して不動産賃貸をやるわけでござ  
いますから、特定のグループに会社を支配される  
等があつてはならないと考えておりますので、安  
定株主対策という意味は、中立的な、つまり運営  
系統に発言しないような株主を確保していかなけ  
ればならないと考えておるわけでございまして。

○佐藤(祐)委員 運営系統にかかわらないような  
株主という今のお話ですが、建設とかで関連する  
企業なども当然いろいろ出てくると思ひますけれ  
ども、そういうのも排除することですか。  
○大塚(秀)政府委員 排除することとは難し  
いと思ひますが、そういう株主が支配権を持たな  
いように安定株主を確保する、これはJ-R株式上  
場の前にも同様な問題がございまして、同様  
に考えていかなければならないと考えております。

○佐藤(祐)委員 私はその点は、実際にやってみ  
なければわからない要素もありまして、確たる保  
証はないという感じがいたします。ですから、そ  
こには大変問題が含まれているということだけ御  
指摘しておきたいと思ひます。

そこで、今回私が中心的な問題と考えておりま  
すのは、具体的には要するに沙留です。  
沙留につきましては、もう十年も前から、あの  
地域は一等地ですから、どう使おうか、使いたい  
という議論が盛んにあつたわけです。具体的なプ  
ラン的なものにいたしまして、私が承知してい

るのでは、一九八二年になります。東京都臨海  
地域開発研究会というのが「沙留地域再開発計画  
報告書」というのを出して、どういう方向で進め  
ていくかというような具体的な動きが始まつてい  
る。その研究会には、住友とか鹿島とかの大建設  
会社、そういう企業も入つておりますし、国鉄の  
東京第一工務局も特別会員に入つていたのです。  
報告もまとめているわけですが、そういう動きが既  
に、これは八二年ですが、その前の年、さらにそ  
の前あたりからあつた。

そして八三年からは、こういう具体的な沙留地  
域再開発計画というふうなものが出ましたから、  
あの周辺で猛烈な地上げが始まるんです。当時  
の新聞を見ますと、何度も繰り返して出ていま  
す。いろいろな記事も持つてきていますが、特に住友  
とか三井グループが買い占めに大変動きまして、  
ダムミを使つてのものが非常に狂走したわけだ  
ね。建設省も、ダムミを使つてのものはもつと慎  
めというふうなことを言わざるを得ないような状  
況があつたわけですね。その時点で沙留について  
いけば地価狂乱の引き金になつていっているん  
です。八三年の当初で、例えば浜松町一丁目で見ま  
しても、坪五、六百万円だったのがもう一挙に六千万  
円になつたというふうな事例さえあるんですよ。大  
変な地価狂騰、高騰の引き金になつた経過もあるん  
です。

しかもこれは、国鉄の民営・分割の話が公式に  
出てくるのもつとずつと後なんです。大体が再  
建監理委員会がスタートするのが八三年ですね。  
その前からもう、そういう沙留をどう使うかと。  
国鉄自身をどう再建するのか、国会審議ももちろ  
んまだ何もありません。その段階から先行的に、  
あの土地をどう使うかというのがJAPIC、財  
界大企業中心の組織であります。JAPICで  
ありますとか、それから東京都のこういう研究会  
でありますとか、いろいろな形でそういうことが  
計画される、構想されると思ひますかね、とい  
うことがあつたわけですね。

ですから私は、国鉄の貴重な一等地を活用する

ためにどう再利用、再開発をするかということが  
民営・分割のむしろ大きなねらいであつたとい  
ふふうにも考えるし、現実の流れはそんなんで  
ね、沙留開発計画がほとんど先行していき、その  
後に国鉄監理委員会ができて、民営・分割の具  
体的な法案が国会へ出てくるのは八六年三月です。  
ですから、当初からそういう点で私は、国鉄の土  
地問題については非常に問題がある、大変重要な  
問題があるというふうな認識をしてきているわけ  
です。

それで、結局今回のこの法案は、そういうか  
ねからの国鉄用地を再開発に使いたいというJ  
APICその他、もちろんJAPICだけではなく  
て政府も、中曽根首相が責任者、推進本部長にな  
りました国有地有効活用推進本部というのにつ  
くつて、いわゆる民活路線で大々的に促進もした  
わけですね、それをいよいよ具体化するものだと  
いうふうに考えていますが、そういう点はどうい  
うふうに考えていますか。

○大塚(秀)政府委員 沙留の操車場跡地について  
随分以前からいろいろ意見が出ていたことは事  
実でございまして、国鉄改革に当たつて、貨物機  
能の変化に伴う国鉄貨物の不必要になつた用地を  
処分して長期債務、借金の返済に充てるというこ  
とが一つの柱になつたことも事実でございまして。  
しかし、沙留の処分に当たりましては、民間に  
任せればもつと早く処分できるといふような声も  
ございましてけれども、この沙留というものが東京  
に残された貴重な都市空間、しかも大きな空間で  
あるという認識から、地元東京都や港区の要望も  
これを一体的に開発すべきだということござい  
ましたので、地価の不顕在化法として今回の特別  
債券発行方式を導入いたしました。この方式が、  
特定企業の思惑を排除するということにおいて  
も、結果的には中立的な企業が全体的に管理運営  
していく面でも、一番今の時点で目的になつた  
方式ではないかと考えております。

○佐藤(祐)委員 基本計画を決めますね、それは  
一番土台になるのは何ですか。「沙留地区の土地

利用に関する計画について」という資産処分審議  
会の答申がありますね、恐らくそれが一つの土台  
になるのじゃないかというふうにも思ふのです  
が、あるいは沙留企画というふうなプランも  
出しています。そういうものと基本計画との関係  
はどうなりますか。

○大塚(秀)政府委員 土台になりますのは、一昨  
年の二月に報告されました資産処分審議会の土地  
利用基本計画でございまして、この計画策定に当  
たつては地元も参加して検討したということでご  
ざいます。

○佐藤(祐)委員 私が今申し上げているのは、か  
ねがね、単純に言いますとあの地域を使つて高度  
再開発をしたい、霞が関ビル五棟分とかいろいろ  
なことも言われていました。要するにこの資産処  
分審議会の土地利用計画というの、大体従来か  
らJAPICその他で言われてきていた高度再開  
発に沿うものかと思うのです。業務系ビル、オ  
フィスビル中心の開発。地元の意見も聞いたと言  
われるが、私はその点については後でまた意見を  
申し上げたいと思つていますが、そういうことで  
すから、結局は、かねがねのねらいを保証してい  
くといふことが実現していく、今回はそのステッ  
プになつていっているものかというふうな言わざ  
るを得ないと思つています。

大臣に関連してお聞きをしたいのですが、政府  
としては東京一極集中の抑制、解消というのは大  
きなテーマになつていまして、私は、今回の再開  
発の計画はそれに明らかに反するものかと思つて  
います。大臣はどう考えていますか。

○村岡(務)大臣 東京一極集中の是正を図り、多  
極分散型の国土を形成するということは、第四次  
の全国総合開発計画の基本的目標といたしてお  
るところであります。同計画におきまして、東  
京圏は、我が国の首都として国内的な中枢機能  
のみならず、金融、情報等の面でも世界の中核都市  
の一つとしてその役割を果たしていくことが求め  
られておまして、この一極集中は正措置を図ら  
なければ東京圏は将来五百万人もふえる、こうい

村岡国務大臣　確かに、汝留に大きなビルが  
建つたりなんたりということは、先生のおっしゃ  
るとおり集中の方になるかもしれませんが、私

は緑が少ないのですよ。都民一人当たりの面積は、区部では二・二平方メートルですね。ロンドンは三十・四、十五倍ですね。ほかは、ワシントン

○佐藤(祐)委員　文化・イベントの町というと、

この会社には、当然工事を受注する建設会社の人間が銀行員となって出向している。人数までわかれます。そういうことがあって、そこでいろいろ



部に漏れているというようなことで入札がストップするとかいろいろな事態も起きていたわけですね。それだけに、先ほどの答弁では上物のいろいろな整備に九千億ですか、それだけの巨額の開発を進めるということですから、出資は一〇〇%しておりますが純然たる民間でございます、絶対疑惑が持たれるようなことが起きないようにやりまうと言われても、その保証がどこにあるのかという点は、これは依然残る疑問ですね。大臣は、決意は表明されたけれども、具体的にその人事、事業計画その他について公正さがどう担保されるかという点はどうですか。

○村岡国務大臣 先ほど理事長から、会社の方の人事その他を決める、こういう話がございます。清算事業団については、運輸省としてもその人事とか何か今現在決まっておりますが、ことしの秋というような話もありましたので、そういうような人事については御指摘の点がないようにしていきたいと思います。私自身は、九千億というような開発の状況であろうかと思えますけれども、これは一年やそこらで行われるものでもないし、また、入札の面も出ましたけれども、東京都のウオーターフロントのようなものではなく、そういう形態にするのではなくて、従来いろいろ官公庁でも入札形式はとっております、たまにおかしなものも出てきますけれども、そういうようなことのないようにしていきたい、こう思っております。

○佐藤祐委員 時間が終わりになってきましたので、最後に申し上げて終わりたいと思います。汐留というところは、皆さん御承知のとおりで、「汽笛一声新橋を」のときの新橋駅です。去年、港区の調査で、あそこから当時の新橋駅のホームの遺構というのが発見されたんですね。それから江戸時代の大名屋敷跡が随所にあるという問題もあるですね。それも発見されて、東京都としても調査をするということになっているのですよ。仙台的伊達藩とか会津藩の松平家とか、いろいろな江戸屋敷があったり大砲の練習場があっ

たりとか、かなり貴重な江戸時代の遺構、遺跡がある。だから、その辺からいろいろな地元では要望が出ています。鉄道発祥の地としてそういう記念公園にする必要があるのじゃないかと、それからまた、そういう史跡などもありますから、そういうものも生かす工夫とか、それから何よりも地元で強いのは、今、地元だけじゃなくて東京都民の強い要望は、住宅要望ですね。ですから、私は結論的に申し上げておきたいのですが、事業団その他の文書にしばしば出てくるのですが、「都心部に残された貴重な開発空間である」という文言があります。開発空間とあるところの問題があると思うのです。あくまで開発の対象としてみんな見ているわけですね。その開発というものはオフィスビルの乱立なんですよ。そうでなくて、私たちは、都心部に残る貴重な国民の財産であって、公共空間だということに思うのです。だから、財界、大企業がねらっているような開発の方向に土地を提供するんではなくて、本当に切実な都民の要望とか東京都のあるべき都市像とか、そういうものも含めて、緑と住宅、公園とかそういうものをベースにした再開発、そういう方向に転換すべきだ、それとは逆の方向に進める今回の法案には反対だということを申し上げて、質問を終わります。

○高木委員 国鉄清算事業団法の一部を改正する法律案につきまして若干の御意見を申し上げます。まず、今回の改正の趣旨は、いわゆる国鉄改革の一環といたしまして、国鉄の長期債務をその資産の処分を適切に行うということに極めて大切なことであります。同時に、私は、国民の負担をできるだけ少なくして、しかも地域振興に大きく寄与する、こういう土地の処分、これが最も留意される点ではないかと思っております。私たちよく地方都市に行きまして旧国鉄の跡地を見るわけですが、なかなかにして貴重な土地がそのままになっておるという光景をよく見かけるわけでございます。今回はとりわけ大都市

圏の汐留等ということに焦点になっておるわけですが、まず債務処理が事業団としての大切な業務でございますので、今日まで事業団の土地処分の状況は一体どうであったのか、こういうことにつきまして、まずその売却実績についてお尋ねをしておきたいと思っております。

○石月参考人 事業団の土地処分の実績でございますが、先ほど申し上げましたように、事業団の用地は鉄道線路等がございまして、これを撤去して商品として売れるような土地にする、こういう作業もございまして、若干そのための時間を要する。そのほかに、事業団が発行いたしました直後の六十二年十月には、地価高騰に対処するために、地価高騰のおそれのある地域においては当分の間は一般競争入札を慎めという閣議決定が行われたわけでございます。

私どもの所有しております土地は、現時点で大ざっぱに申し上げまして、価格ベースで申し上げますと九〇%が地価高騰地域といえます。監視区域にございまして、そういう意味で手足を縛られたような格好になっておりまして、結果といたしまして、従来事業団の土地の売却の主流は、地方公共団体が公共、公用の用に供する場合に行うことのできる随意契約が主流になってまいりました。ようやく平成二年度に至りまして地価が表面に出ないような不顕在化方式による土地処分というものが実を結んでまいりまして、平成二年度につきましては、その地価不顕在化手法による土地処分も加わりましてかなりいい実績が上がっております。でございますが、過去の三年間におきましては処分がうまくいかなかったということでござい

ます。ちなみに金額を申し上げますと、事業団発足の六十二年度には千三百二十九億円、六十三年度は二千四百一十億円、それから平成元年度には二千七百六十八億円、平成二年度は目下集計中でございますが、一兆円近い土地処分が可能になるうかと思っております。次第でございます。

六十二年から平成元年度、大体当初の目標では九千五百億円、こういう目標に対して六千三百十八億円の実績でございます。これは買い手がいないのか。特に自治体あたりへ公共用地として残すことは大切でございますので、自治体としては、とりわけ地方においては財政の脆弱なところがほとんどでございますので、地方に行けば行くほど、そういう地方自治体としての買い手がいないというのはいさ、理解できるわけでございますが、同時に体制の不備、いわゆる本当の意味の努力をされておったのかということも、私は、今回売却に向けてそれなりの努力をされたのか、そういうことについてもぜひお聞かせをいただきたいというふうに思います。

○石月参考人 ただいま申し上げましたとおり、平成元年度までは私どもの土地処分の主流は自治体に対する公共、公用の随意契約でございました。地につきましてはどのような利用計画があるかというようなことを御相談し、それに基づきまして土地の利用計画を資産処分審議会に諮ってつくると、また、その他の土地につきましても、自治体の方で御要望のあるものについては積極的にこれを売ってまいりました次第でございます。

○高木委員 債務の処理の見通しでございますが、膨大な債務、二十六・二兆でございますが、そういう債務があるわけでありまして、当然土地の処分あるいはJRR株式の処分、これにつきましては現下の経済情勢等を見ながら対応されると思うのですけれども、こういうことに対して、その債務処理の見通しについて今現時点でどう考えておるか。特に今日時点で年間どのくらいの利子の額に上っておるか、その辺を含めてお聞きたいと思っております。

○石月参考人 債務の状況につきましては、事業団が発行いたしましたときは二十五・五兆円の債務を負って出発したわけでございますが、その後、ともかく巨大な債務でございますので、金利がさがりまして年々ふえてまいります。それで、



平成二年度首には二十七・一兆円にふえました。このような状況に対処して、このままでいって事業団の債務の累積傾向がとまらないというので、政府でいろいろの措置をとっていただきたい。そのおかげで平成三年度首には二十六・二兆円に減らせる見込みでございます。

平成三年度には、土地処分はまた昨年に引き続きまして、その五割増しの一・五兆円の土地処分をやるということで一応計画をしております。

なお、事業団の債務償還資源といたしましては、御案内のように大きなものは土地の売却収入とそれからJR各社の株式の処分でございますけれども、株式の処分は、閣議決定によりまして諸般の情勢をにらみながら遅くとも平成三年度以降検討することになっておりますので、今後株式の上場等によりまして大きく債務が償還できれば、事業団の債務の累積傾向というのはとまるというぐあいに考えております。

いずれにいたしましても、ともかく金利が大きゅうございますので、私も、土地処分は時間との競争だと思って一生懸命やっている次第でございます。

○高木委員 一年間の利子はどのくらいに上りますか。

○石月参考人 約一兆五千億でございます。

○高木委員 次に、いわゆる今回の法律改正の内容容であります株式交換予約権つき事業団債方式というところでこの土地処分を実施しようとするわけでございますが、このいわゆる特別債方式、これについて、これは大都市圏の大規模用地というふうに言われておりますが、特に汐留というのはいくらにか出ておられるのですけれども、実施予定地についてはどう考えておられるのか、そういう方式を使う背景も含めてひとつよろしくお願ひします。

○大塚(秀)政府委員 今回の特別債方式と申しますのは、大規模用地について一体的な開発が必要であり、かつ、その資金調達において通常の他方式では調達が困難である、そのような用地を

対象として考えているわけでございます。したがって、汐留のほかに品川の東口あるいは梅田北、また東京駅の国鉄本社跡地・八重洲側の用地、こういったところ、上限として四カ所を考えておりますが、今後この株式交換予約権つきの特別債の運用状況によつては、他の候補地ということも出てくる可能性はございます。しかし、今のところはその四つを考えております。

○高木委員 債務償還については早期かつ効果的に処分をするということは当然でございますけれども、さらに一歩進んで、いわゆる地価対策への配慮あるいはまた都市整備の観点、こういう面についてこの方式は十分に対応できるのかどうか、その辺は一度、非常に心配になるところでございますので念のためにお聞きをしておきたいと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 この方式による大規模用地の処分におきましては、地価対策の面では、一方で、地価を顕在化させないということと周辺の地価に悪影響を及ぼさないという点がございまして、他方で、都市空間を一体的、計画的に開発することによつて、例えば業務用地、良好な業務施設を提供することによつて総体的にそのような用地の地価の安定に資するのじゃないかと考えております。

それから、都市整備との関係におきましては、このような大規模用地、いずれも土地利用基本計画に基づき地元の都市計画決定を経て都市計画決定に従つて一体的、計画的に開発していくものであり、他の方式と異なり、子会社が全体を一括管理する上においても都市整備に最も有効ではないかと考えております。

○高木委員 次に、資金調達の面についてですが、いわゆるこの特別債の購入者として、私たちは、そのイメージなんですが、やはりその債券が売れるかどうか、十分に目標どおり売れるかどうか、これが一番大きな心配なんです。どういふ方々を念頭に置いておられるのか、一体この資金調達がうまくできるであろうかという観点からお伺いをしておきたいと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 我が国内の個人資産も年々増加しております。この資産が銀行預金に回るか有価証券市場に回るか、そのときどきの金利にもよるわけでございますが、私どもとして、今回の特別債券については証券会社に委託し広く一般投資家を公募するというところで調達する、その際に一般投資家に魅力のあるような商品形成することとが当然前提となり、その辺については十分検討する必要があると考えております。

○高木委員 改めてお伺ひしますが、調達額はどの程度お考えですか。

○大塚(秀)政府委員 一番近い事例としての汐留を前提に考えますと、汐留について今後都市計画決定が行われ、区画整理がされて容積率等が改定された時点での地価の総額を鑑定して、その総額をもとに、将来の開発利益の一部をもし組み入れられれば組み入れて債券発行総額を考えたい。しかし、先ほど申し上げましたようにこれが消化できるような魅力をつけなければならぬので、商品としての魅力ということも勘案しつつその総額を検討しなければならぬと考えております。

○高木委員 次に、いわゆる開発構想の点なんです。汐留用地の開発につきましては既に各種調査が行われておると聞いておりますが、やはり一つの開発構想なり基本方針なりはきちっとしておかなければなりません。したがって、その開発構想はどういう形で協議をされ、どういふものなのか、そしてまたその手順についてもあわせてお伺いをしておきたいと思ひます。

○大塚(秀)政府委員 汐留は東京に残された貴重な都市空間であり、その規模から、地元公共団体を加えて資産処分審議会でも検討を行い、一昨年の二月に土地利用計画を出したところでございまして、この土地利用計画におきましては、汐留について「国際化等に対応した多機能空間の形成を図ることから、業務・商業系を主体とする土地利用とする。」ということで、四つのゾーンに分けて、業務・商業系あるいは居住機能を含む高度な

業務・商業系あるいは文化・交流を主とした業務・商業系、そのように分けているところでございます。

○高木委員 この汐留地区の開発に合わせまして、いわゆる交通アクセス、地下鉄とか新交通システム、こういう整備も計画をされておると私は聞き及んでおりますけれども、その現状について、また今後どう整備をされていこうと考えておられるのか、その点についてお示しをいただきたいと思ひます。

○佐々木(建)政府委員 お答え申し上げます。汐留地区の開発に関連する鉄道及び軌道としましては、地下鉄の十二号線及び新交通システムの臨海線の整備が予定されております。地下鉄十二号線の環状部につきましては、平成元年の五月に免許、それから新交通システムにつきましては昭和六十三年十一月に免許を得ております。現在いづれも工事着手に必要な工事施行認可申請が出されておりました。審査をしているところでございます。

汐留地区における鉄軌道の施設は、都市計画道路補助三百十三号線を中心に予定されておりました。十二号線は道路の直下に汐留駅を設け、それから新交通システムにつきましては道路上に汐留駅を計画しているということでございます。なお、事業者として申請しております内容を見ますと、完成予定は地下鉄十二号線が平成八年度末、新交通システムにつきましては平成五年度末という予定になっております。

○高木委員 今でも交通渋滞、通勤通学の大きな問題が生じておられるわけですが、こういう開発がなされますと、もちろん開発途中もそうですが、開発後もこれまた多くの方々の出入りというものが出てくるわけでございます。したがって、私は、今の交通渋滞解消策と同時に、やはりこの面についても一極集中を排除する、そういう交通アクセスが当然前から練られるべきだと思っておりますが、重ねてその辺を念を押しておきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○佐々木(建)政府委員 昭和六十年に出ました運輸政策審議会の答申で、平成十二年、西暦二〇〇〇年を目途の地下鉄の整備計画等が盛り込まれておるわけでございまして、十二号線につきましてもは汐留等ももと通るといふような予定で計画されております。新交通システムにつきましても実態に即して整備が行われているということでございます。汐留に対するアクセスという意味では非常に効果のある路線がもとと予定されて、これから着手が行われるといふふうになっておるわけでございます。

○高木委員 次に、出資会社についてお尋ねしますが、この開発事業を行うべき出資会社というものの役割はかなり大きな地位を占めておるわけでありまして、この出資会社、いつごろという方法で設立する予定なのか、お尋ねをしておきます。

○石月参考人 汐留開発を行います出資会社につきましては、この法案を成立させていただき、関係の法令が整えば、直ちに、できるだけ早い時期に発足させたいと考えております。その前に、私どもの方といたしましては、事業団の内部にこの出資会社の設立準備室をつくりまして、いろいろ組織のあり方とか定款の内容とかそういうものを決めまして、運輸大臣の方に出資の、投資の認可の申請をすることになるかと思っております。

初めに発足いたしましたときの出資会社の主な任務というのは、都市計画決定を踏まえましてどのような不動産開発をやるかということが主要な任務になります。その基本計画の策定が主たる仕事になります。とりあえずの問題といたしましては、大臣の認可を得て二十億程度の出資をいたしまして、その会社で少人数で基本計画の策定をすることになるかと思っております。その後、実施設計その他が進みまして、なおかつその都市開発条件としての換地というようものが決まりました段階になります。これで現物出資をいたし、債券も発行する、工事も始まるということになりますので、この段階でまた組織を若干拡大していくという形で考えている次第でございます。

○高木委員 私は、特にこの出資会社におかれてはしかとした経営理念を持っていたきたい。というの、これまでも出ておりますように、いわゆる雇用のための会社ではなくて、あくまでも事業推進をする会社である、こういう前提に立ちながら効率的な運営を進めていただきたい。特に、こういう事業につきましてはノーハウが必要でございます。したがって、清算事業団としてもこれまでの経験の中からかなりのものがあると思われまますけれども、どうしても民間人の採用というの、も大切な問題だと私は思いますが、民間人の登用についてどういうこととお考えでしょうか。

○石月参考人 先生お説のとおり、この会社は、いざ建物の建設が終わりますればテナントを募集し、それからビルの賃貸を行うというような仕事もございまして、また、ビルのメンテナンスを行う仕事もございまして、こういう仕事等につきましましては、民間のノーハウを極力導入していかなければならない。また、資金調達につきましても、相当膨大な資金調達が必要でございますので、やはり金融の専門家の意見も聞かなければいかぬ。そういう意味で、官民を問わず各般の分野で必要の人材を集め、衆知を集めて効率的な運営をやっていくたいと考えている次第でございます。

○高木委員 今後、例えば建設工事につきましてもあるいは建設が終わった後のテナントの契約にしましても、これまでよく言われておるの、とにかくいわゆる企業関連あるいは国鉄関連ということで、なかなか多くの公正な参入がでない、そういう声も一部では聞かされたわけでございまして、今回はその辺については、公正に仕事の参入あるいはテナントの契約、こういうことが行われるものと私は確信しますけれども、その点はどうでしょうか。

○石月参考人 お説のとおり、旧国鉄の用地という極めて公的な資産でございます。その上で展開される不動産事業でございますので、広く各般の皆様方に参加いただいて、いい仕事をやりたいというぐあいに考えている次第でございます。

○高木委員 地方自治体との関係なんですが、これはもちろん汐留の問題も東京都、港区等との連携は当然十分にしていかなければなりませんし、特に土地利用に関する計画の策定あるいは都市計画決定あるいは用途地域の変更、こういったこと等々につきましましては、どうしても地元自治体との十分な協議がなければならぬと私は思っております。同時に、貴重な公共用地をそういう一つの一体的な開発の中にも残していくというのが大事なことでございます。したがって、そういう意味でも地方自治体の意見を十分組み入れるということが当然なされてしかるべきであらうと思っておりますが、その点についてどう踏まえておられるのか。

○石月参考人 私どもの汐留開発の計画というのは、もとと資産処分審議会の土地利用計画に基づいておるものでございます。資産処分審議会が土地利用計画を決めます場合には、地元の東京都港区に御参加いただきまして、その意見を十分に取り入れて土地利用計画を決める、その土地利用計画を踏まえて都市計画が決定されるという形になっておりますので、その意味では地元の意見は十分に反映していくことが可能であると考えております。

○高木委員 次に、いわゆる地価税ですね。地価税の創設に伴いまして、今後、今時価三兆円と言われておりますが、地価の動向が必ずしも将来にわたって明確ではございません。また、資産価値の変動もこれは予測が難しいところでございまして、とりあえず今回の地価税につきましましては、国鉄清算事業団が有する土地の処分などにつきましましては地価税は課さない、こういう特例もあるようでございますが、一体この地価税というものがこの事業に対してどういう影響を与えていくであらうかということについて、今日時点どう踏まえておられるのか。

○石月参考人 お答え申し上げます。特別債券との交換によりまして株式が処分された時点から出資会社は課税を受けることになりましたが、御案内のように、税率が〇・三%と低うございますので、これによる影響は極めて小さいものだと思います。これに考えております。

○高木委員 時間も限られておりますので、最後になりますが、そういうふうなこの問題については不確定要素が多い。そういう中ではありますけれども、私は国鉄改革法の精神にのっとり事業団が持つておられる土地の処分については早期かつ適切に行ってほしい、こういうことで切に御期待申し上げます。

同時に、特に申し上げたいのは、この出資会社の設立に当たっては、できるだけ簡素で効率的な経営を心がけていただきたい。そして、目的の達成を図って国民負担の軽減をしてほしい、こういうことを申し上げたいのですが、最後に大臣の決意をお願いしたいと思います。

○村岡国務大臣 二十六・二兆円という膨大な債務を抱えまして、国鉄用地の処分につきましましては、急がなければ毎年一・五兆円も利息がかかるということで、この処分その他について一生懸命頑張りたいと思っております。先ほど来各先生方から、不確定な要素も多い、確かに地価を顕在化させないというようなところで不確定要素も多いわけでございますが、一方、国民に迷惑のかわらないよう、いやしくも疑惑のないようにひとつやっていきたいと思います。出資会社につきましても、先生おっしゃいますように効率的な、簡素な、目的に沿ったものをつくっていききたい、こう思っております。よろしくお願いをいたしたいと思っております。

○高木委員 終わります。

○亀井委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○亀井委員長 本案につきましては、日本共産党から討論の申し出がございましたが、理事会の協議により、討論は御遠慮願うことになりましたので、御了承願います。

これより採決に入ります。  
日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案について採決いたします。  
本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○亀井委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○亀井委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、佐藤敬夫君外三名から、附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。  
提出者から趣旨の説明を求めます。佐藤敬夫君。

○佐藤(敬夫)委員 ただいま議題となりました日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。  
まず、案文を朗読いたします。

日本国有鉄道清算事業団法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)  
政府は、本法施行に当たり、次の事項について配慮すべきである。

一 株式交換予約権付事業団債券方式(以下「特別債券方式」という。)の実施が日本国有鉄道清算事業団(以下「事業団」という。)の資産価値の高い大規模用地の効果的な処分を目的とするにかながみ、当該用地の現物出資評価額、特別債券の発行額、金利等の決定に当たっては、公正かつ適切に行われるよう十分に配慮すること。

二 事業団は、特別債券方式の実施による効果的な債務償還の実現を図るため、その用地の現物出資を受けて事業を行う出資会社の経営が適正に遂行されるよう必要な指導を行うこと。

三 特別債券方式が都市圏に残された貴重な開

発空間として都市整備の観点からも重要な土地において実施されることから、当該開発の推進に当たっては、長期的観点から適切な開発が行われるよう関係地方公共団体等との十分な連携を図るよう努めること。

四 今後、事業団の所有する資産の処分に当たっては、本法案に関する国会における議論に十分に配慮すること。

本附帯決議は、当委員会における法案審査の過程におきまして、委員各位からの御意見及び御指摘のありました問題点を取りまとめたものでありまして、本法の施行に当たり、政府において特に留意して措置すべきところを明らかにし、事業団の債務の処理の推進を図るため、地価を顕在化させない土地処分の方法である特別債券方式の実施に遺憾なきを期せうとするものであります。

以上をもつて本動議の説明を終わります。(拍手)  
○亀井委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

佐藤敬夫君外三名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○亀井委員長 起立多数。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。村岡運輸大臣。

○村岡国務大臣 ただいま事業団法の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果御可決をいただき、まことにありがとうございます。(拍手)

また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、政府として十分の努力を怠らない所存であります。

まことにありがとうございます。(拍手)

○亀井委員長 次に、内閣提出、地方自治法第五十六条第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件を議題といたします。

本件に対しましては、質疑、討論ともに申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

地方自治法第五十六条第六項の規定に基づき、中部運輸局岐阜陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件について採決いたします。

本件は承認すべきものと決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○亀井委員長 起立総員。よって、本件は承認すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました両案件に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○亀井委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○亀井委員長 次に、本日付託になりました内閣提出、参議院送付、船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○村岡国務大臣 ただいま議題となりました船舶

安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海上における通信は、過去数十年にわたり、モールス設備を主体とするシステムにより行われてまいりました。しかし、このシステムにおいては、モールス通信の専門的知識技能を有する者しか操作ができない、電波の到達距離が短く付近の船舶にしか救助を求められない、突然の転覆等の際に警報を発し得ない等の問題点がございました。

これらの問題点を克服し、簡易な操作で、船間通信はもとより、世界中どの海域にいても常に陸上との通信が行えるよう、最新の無線技術を利用したテレックスや無線電話を主体とする大規模の構築について、国際的な検討が進められてまいりました。その結果、この新しい海上無線通信システムを実施するため、千九百七十四年の海上における人命の安全のための国際条約、いわゆる SOLAS条約の改正案が昭和六十二年十一月に国際海事機関において採択され、平成四年二月一日から発効することとなりました。

また、近年の海難発生状況を見た場合、発生総件数はほぼ横ばいで推移しているものの、海洋レジャーの普及に伴い、小型・近距離航行船の海難が増加いたしております。一方、無線通信技術の開発、普及により、無線設備の低廉化、小型化、操作の簡易化、利用可能周波数の拡大等が図られ、無線設備の施設を義務づける船舶に關してその対象を拡大するための環境が整いつつあります。

これらの状況を背景に、SOLAS条約の改正の国内実施を図り、新しい海上通信システムによる通信の確実性を飛躍的に向上させるとともに、無線設備の施設を義務づける船舶の範囲を拡大し、船舶の航行の安全性の向上を図るため、今回、この法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、条約の内容の国内実施を図るため、船舶の航行する水域に応じて陸上との間で相互に無線通信を行うことができる無線電信または無線電話を施設することを義務づけること、従来の通信士資格に加えて、新しい海上通信システムに対応した海技従事者の資格を新設すること、新設する資格の免許要件、受験資格等について規定を整備すること等について改正を行うこととしております。

第二に、船舶の航行の安全性の向上を図るため、従来無線設備の施設を義務づけられていなかった船舶に対しても、原則としてその航行する水域に応じて適切な無線設備を施設することを義務づけることとしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○亀井委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る二十六日金曜日午前九時二十分理事會、午前九時三十分委員會を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時二十四分散会

### 船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律案

#### 船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正する法律

##### (船舶安全法の一部改正)

第一条 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の一部を次のように改正する。

第四条を次のように改める。

第四条 船舶ハ命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ航行スル水域ニ応ジ電波法(昭和二十五年法律第百三十一号)ニ依ル無線電信又ハ無線電話ニシテ船舶ノ通航性及人命ノ安全ニ関シ陸上トノ間ニ於テ相互ニ行フ無線通信ニ使用シ得ル

モノ(以下無線電信等ト称ス)ヲ施設スルコトヲ要ス但シ航海ノ目的其ノ他ノ事情ニ依リ主務大臣ニ於テ已ムコトヲ得又ハ必要ナシト認ムルトキハ此ノ限ニ在ラズ

前項ノ規定ハ第二条第二項ニ掲グル船舶其ノ他無線電信等ノ施設ヲ要セザルモノトシテ命令ヲ以テ定ムル船舶ニハ之ヲ適用セズ

第五条第一項中「同条第一項各号」を「同項各号」に、「第四条ノ」を「前条第一項ノ規定ノ適用アル」に、「無線電信又ハ無線電話」を「無線電信等」に改め、同項第三号中「無線電信若ハ無線電話」を「無線電信等」に改める。

第八条第一項中「旅客船」の下に「十二人ヲ超エル旅客定員ヲ有スル船舶ヲ謂フ以下同ジ」を加える。

第十七条中「三十万円」を「五十万円」に改める。

第十八条第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め、同項第六号中「無線電信又ハ無線電話」を「無線電信等」に改め、同項第九号中「無線電信若ハ無線電話」を「無線電信等」に改める。

第十九条中「二十万円」を「五十万円」に改める。

第十九条ノ二中「十万円」を「三十万円」に改める。

第二十条中「二十万円」を「五十万円」に改める。

第二十一条から第二十二条までの規定中「五万円」を「二十万円」に改める。

第二十四条第一項中「三十万円」を「百万円」に改める。

第二十四条ノ二第二項及び第二十五条の四十三中「五万円」を「二十万円」に改める。

第二十五条の四十四第一項中「三万円」を「十万円」に改める。

「五十万円」に改め、同条第二項中「五万円」を「二十万円」に改める。

第二十五条の五十五中「五万円」を「二十万円」に改める。

第二十八条第三項中「十万円」を「三十万円」に改める。

第三十二条の次に次の一条を加える。

第三十二条ノ二 第四条第一項ノ規定ハ沿海区域ヲ航行区域トスル小型船舶又ハ平水区域ヲ航行区域トスル船舶(旅客船ヲ除ク)、総噸数二十噸未満ノ漁船其ノ他之ニ類スル船舶ニシテ政令ヲ以テ定ムルモノニハ当分ノ内ニ之ヲ適用セズ

第二条 船舶職員法(昭和二十六年法律第四百九号)の一部を次のように改正する。

第四条第二項中「第三号まで」を「第四号まで」に、「及び海技士(通信)」を「海技士(通信)及び海技士(電子通信)」に改める。

第五条第一項中第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 海技士(電子通信) 次のイからニまでの資格の別

イ 一級海技士(電子通信)  
ロ 二級海技士(電子通信)  
ハ 三級海技士(電子通信)  
ニ 四級海技士(電子通信)

第五条第八項に次のただし書を加える。

ただし、一級海技士(通信)の資格と海技士(電子通信)の資格の相互間については、一級海技士(通信)の資格は、海技士(電子通信)の資格の上級とする。

第六条第一項第一号ロ中「三級海技士(通信)」の下に、「四級海技士(電子通信)」を加える。

第七條の二第四項及び第八條第二項中「海技士(通信)」の下に「又は海技士(電子通信)」を加える。

第十三條の二第六項中「又は二級海技士(通信)」を「二級海技士(通信)、一級海技士(電子通信)」に改め、「三級海技士(通信)」の下に「又は四級海技士(電子通信)」を加え、同条に次の二項を加える。

7 海技士(通信)の資格について試験を受ける者が海技士(電子通信)の資格の海技従事者である場合(一級海技士(通信)又は二級海技士(通信)の資格について試験を受ける者が四級海技士(電子通信)の資格の海技従事者である場合を除く)及び四級海技士(電子通信)の資格について試験を受ける者が二級海技士(通信)又は三級海技士(通信)の資格の海技従事者である場合には、学科試験を免除する。

8 一級海技士(電子通信)の資格について試験を受ける者が二級海技士(電子通信)又は三級海技士(電子通信)の資格の海技従事者である場合及び二級海技士(電子通信)の資格について試験を受ける者が三級海技士(電子通信)の資格の海技従事者である場合には、学科試験を免除する。

第十四條第三項中「海技士(通信)」の下に「又は海技士(電子通信)」を加える。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成四年二月一日から施行する。ただし、第二条並びに附則第三条、第四条、第六条及び第七條の規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(船舶安全法の改正に伴う経過措置)

第二条 平成七年一月三十一日以前に建造され、又は建造に着手された船舶であつて、第一条の規定による改正前の船舶安全法(以下「旧安全法」という)第四条第一項各号に掲げる船舶に該当するもの(第三項の規定の適用を受ける船舶を除く)に係る無線電信又は無線電話については、平成十一年一月三十一日(同日前に第一条の規定による改正後の船舶安全法(以下「新安全法」という)第四条第一項の規定による無線

電信又は無線電話を施設し、及びこれに係る新  
安全法第五條第一項の規定による最初の検査に  
合格した船舶については、当該検査に合格した  
日。第三項において同じ。までの間は、新安全  
法第四條第一項の規定にかかわらず、旧安全法  
第四條第一項又は第二項の規定の例により施設  
することができる。

2 前項の規定により旧安全法第四條第一項又は  
第二項の規定の例により無線電信又は無線電話  
を施設した船舶に関する新安全法第五條第一項  
の規定の適用については、同項中「前條第一項  
ノ規定ノ適用アル船舶」とあるのは、「船舶安全  
法及び船舶職員法の一部を改正する法律（平成  
三年法律第 号）附則第二條第一項ノ規定  
ノ適用ヲ受クル船舶」とする。

3 平成七年一月三十一日以前に建造され、又は  
建造に着手された船舶であつて、旧安全法第四  
條第一項各号に掲げる船舶以外の船舶又はこの  
法律の施行の際現に同條第三項の規定により無  
線電信若しくは無線電話を施設することを要し  
ないこととされた船舶若しくはこれに相当する  
船舶として運輸省令で定めるものに該当し、か  
つ、新安全法第四條第一項の規定の適用を受け  
ることとなるものに係る無線電信又は無線電話  
については、平成十一年一月三十一日までの間  
は、新安全法第四條第一項の規定により施設  
し、及び新安全法第五條第一項の規定による検  
査を受けることを要しない。

（船舶職員法の改正に伴う経過措置）

第三條 第二條の規定の施行の際、現に同條の規  
定による改正前の船舶職員法（以下「旧職員法」  
という。）による二級海技士（通信）若しくは三級  
海技士（通信）の資格の海技従事者である者又は  
現にこれらの資格について旧職員法の規定によ  
る海技従事者国家試験に合格している者であつ  
て、同條の規定の施行後において、運輸省令で  
定めるところにより、運輸大臣が指定する講習  
の課程を修了したものが、当該講習の課程を修  
了した日から一年以内に同條の規定による改正

後の船舶職員法（以下「新職員法」という。）によ  
る一級海技士（電子通信）、二級海技士（電子通  
信）又は三級海技士（電子通信）の資格について  
新職員法の規定による海技従事者国家試験を受  
ける場合には、学科試験を免除する。ただし、  
当該海技従事者国家試験を受けようとする時ま  
でに、同條の規定の施行の際その者が受けてい  
た旧職員法による二級海技士（通信）又は三級海  
技士（通信）の資格についての免許が失効したと  
き（新職員法第八條第二項の規定による場合に  
限る。）、若しくはその免許が取り消されたと  
き、又は当該資格についての旧職員法による海  
技従事者国家試験の合格が無効とされたとき  
は、この限りでない。

第四條 新職員法による海技士（電子通信）の資格  
の海技従事者の船舶職員としての乗組みについ

- (14) 一級海技士（電子通信）、二級海技士（電子通信）又は  
三級海技士（電子通信）の登録  
(15) 四級海技士（電子通信）の登録

理由

千九百七十四年の海上における人命の安全のた  
めの国際条約の改正に伴う最新の技術を利用した  
世界的な無線通信制度の実施に対応し、あわせて  
船舶の安全性の向上を図るため、同制度の実施に  
必要な無線設備を同条約の適用船舶等に対して義  
務付け、及び当該無線設備に係る無線業務に従事  
する海技従事者の資格を新たに定めるとともに、  
無線設備を施設しなければならない船舶の範囲を  
拡大する必要がある。これが、この法律案を提出  
する理由である。

では、平成四年一月三十一日までは、新職員法  
第三章及び第二十八條の規定（これらの規定に  
係る罰則を含む。）は、適用しない。

（罰則に関する経過措置）

第五條 この法律の施行前にした行為に対する罰  
則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第六條 附則第二條から前條までに定めるものの  
ほか、この法律の施行に關して必要となる経過  
措置は、政令で定めることができる。

（登録免許税法の一部改正）

第七條 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十  
五号）の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号（イ）に次のように加え  
る。

| 登録件数       | 登録件数       |
|------------|------------|
| 一件につき七千五百円 | 一件につき二千五百円 |

運輸委員會議録第三号中正誤

ベシ 段行 誤

三 二三 思っています。 正

同 第四号中正誤

ベシ 段行 誤

五 二二 工共事業 正

同 第八号中正誤

ベシ 段行 誤

五 一七 御検討 正

御健闘

平成三年四月二十三日印刷

平成三年四月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局