

第四百十三回国会

参議院日本国有鉄道清算事業団の債務処理及び国有林野事業の改革等に関する特別委員会会議録第五号

平成十年十月十四日(水曜日)
午前九時四十分開会

委員の異動

十月十四日

辞任

小川 勝也君
山下八洲夫君

補欠選任

藤井 俊男君
前川 忠夫君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

中曾根弘文君

委員

加藤 紀文君
鈴木 正孝君
成瀬 守重君
川崎 幸子君
寺崎 昭久君
魚住裕一郎君
宮本 岳志君
市川 一朗君
岸 宏一君
国井 正幸君
佐藤 昭郎君
齊藤 滋宣君
清水嘉与子君
常田 享祥君
仲道 俊哉君
馳 浩君
依田 智治君
若林 正俊君
郡司 彰君
佐藤 雄平君
谷林 正昭君

衆議院議員

修正案提出者

国務大臣

内閣総理大臣
大蔵大臣
農林水産大臣
運輸大臣
郵政大臣

政府委員

大蔵大臣官房審議官
大蔵省主計局次長
大蔵省理財局長
国税庁次長
林野庁長官
運輸省鉄道局長
郵政省貯金局長
自治省財政局長

事務局側

常任委員会専門員

藤井 俊男君
前川 忠夫君
和田 洋子君
荒木 清寛君
日笠 勝之君
弘友 和夫君
須藤美也子君
富樫 練三君
淵上 貞雄君
村沢 牧君
戸田 邦司君
渡辺 秀央君
西川きよし君

衛藤 晟一君

小淵 恵三君
宮澤 喜一君
中川 昭一君
川崎 二郎君
野田 聖子君

福田 進君
寺澤 辰麿君
中川 雅治君
大武健一郎君
山本 徹君
小幡 政人君
松井 浩君
二橋 正弘君

小林 正二君

常任委員会専門員
館野 忠男君

本日の会議に付した案件

○日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案(第百四十二回国会内閣提出、第百四十三回国会衆議院送付)

○国有林野事業の改革のための特別措置法案(第百四十二回国会内閣提出、第百四十三回国会衆議院送付)

○国有林野事業の改革のための関係法律の整備に関する法律案(第百四十二回国会内閣提出、第百四十三回国会衆議院送付)

○森林法等の一部を改正する法律案(第百四十二回国会内閣提出、第百四十三回国会衆議院送付)

○地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、東北森林管理局及び関東森林管理局の設置に関し承認を求めるの件(第百四十二回国会内閣提出、第百四十三回国会衆議院送付)

○一般会計における債務の承継等に伴い必要な財源の確保に係る特別措置に関する法律案(第百四十二回国会内閣提出、第百四十三回国会衆議院送付)

○継続調査要求に関する件

○委員長(中曾根弘文君) ただいまから日本国有鉄道清算事業団の債務処理及び国有林野事業の改革等に関する特別委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
本日、小川勝也君が委員を辞任され、その補欠として藤井俊男君が選任されました。

○委員長(中曾根弘文君) 日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案、国有林野事業の改革のための特別措置法案、国有林野事業の改革のための関係法律の整備に関する法律案、森林法等の一部を改正する法律案、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、東北森林管理局及び関東森林管理局の設置に関し承認を求めるの件及び一般会計における債務の承継等に伴い必要な財源の確保に係る特別措置に関する法律案の六案件を一括して議題といたします。
前回に引き続き、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。
○依田智治君 自由民主党の依田智治でございます。当委員会における審議も三日目に入っており、大分問題点も出尽くしておるといふ状況でございますが、私はそれらの議論を踏まえまして、二点に絞って質問をさせていただきます。
一つはJRの厚生年金移換金の追加負担問題、これを土光臨調の昔にさかのぼって原点からちよつと論じてみたい、これが一つ。あと一つは、そもそも鉄道事業とか林野の事業というのは、地域発展とかその他のいろいろかみ合わせると必ずしも営利性だけではない面があつて、これは今回とりあえずこういう案をつくつたけれども、将来的には国家としてこういう問題についてよほど腹を据えた基本的な対応策を講じていかなければ再び大変な事態になるのじゃないか、こういう問題認識を持つて、その基本的問題を二点目にお伺いしたいと思います。
まず、JRの厚生年金移換金追加問題でございますが、この点についてはもう既に決着済みじゃないか、そもそも民間企業たるJRに追加的に負担させるということは憲法二十九条の財産権の侵

害だというような議論がございます。一方、そもそもこれはJ Rに在る現在の人たちの厚生年金等を処理する問題だから、全く関係ない一般国民やその他の厚生年金加入者等にも負担をかけている現状からすれば、やはりJ R自体もある程度の負担は必要じゃないか、こういう議論が対立しておるわけがございます。そして、今回、苦肉の策として当初案の三千六百億を半減してJ Rに負担を求めるという案をつくった。

これについてはいろいろ意見がございますが、私の立場は、この案は新聞社説等でもこれはあり得ないとかむしろワーストだというような意見もありますが、ベストではないがやむを得ない。きのうも加藤寛先生が言っておりましたが、セカンドベストかなという感じしております。それだけに、今後我が国林業や鉄道の育成、さらにJ Rといふものをせつかく民間の企業としてつくったわけですから、これがしっかりと立ち行くように国としてもしっかりと見定めていくということが大変重要で、与党等にも附帯決議をすべしという意見もございますが、私はそういう視点に立った対応が重要じゃないか、こう考えております。

私はちょうど中曽根内閣のときに秘書官をやっておったのですが、行政改革の問題はもう池田内閣以来臨時行政調査会等をやつてきまして、ここに宮澤先生がおられますが、鈴木内閣の時代に土光臨調といふものをつくり、中曽根さんが最後にやつぱり三公社等の民営化が行財政改革の集大成として必要だということで、まず六十年に電電公社、さらに専売公社の民営化に踏み切り、最後の六十二年にこの国鉄民営化をやった。

そこでちょっとお伺いしたいのですが、民間会社が立ち行かなくなったという場合に、これを何とか立ち行くようにしようかという場合には会社更生という手続、さらに破産して破産財団がその財産を売り渡すとか、いろいろそういうシステムがあるんだけど、これは民間に例えればどういう手続になるのか。会社更生的な手続なのか、破産に基づく手続的な感じなのか、この点を

ちょっとお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 依田委員にお答え申し上げます。

破産が会社更生なのか、こういう御議論でございいます。もちろん破産は事業の廃止でございいますので、今回、事業は継続をしているということから、当然更生という手続であろうと思っております。

この基本的な認識は先生が一番御存じでありますけれども、J R七社は民営・分割をし、これが自主独立経営できるようにしていく、でき得れば1%の収益を上げられるようにしていきたい、これが第一であります。

そして第二は、国鉄がしよってございました長期の債務というものを清算事業団に資産と一緒に引き継がせまして、それを清算していく。そして、その当時のもくろみとしては、二十五・五兆円の借金が十三、四兆円まで資産売却によって減らすことができるのではなからうか、そこで将来のスキームといふものをもう一度つくりなさい、こういうのが当時の考え方であつたろうと思っております。したがって更生であらうと思っております。

○依田智治君 大体、会社が立ち行かなくなったという場合に、何とかこれを立ち直らせていきたいというときには、できるだけ荷を軽くして、そしてやれる見通しを持って新会社をスタートするというのが本来である。そういうことで、重い荷物は清算事業団という公益清算法人に任せて、J R七社といふものは分割してできるだけ軽くして、しかし責任を持って対応しようということをやっておいた。

しかし、その際に積み残したことがある。これは会社更生法の二百七十条に、更生会社が在職中の役員や従業員は新会社設立に当たり引き続き就職したときは更生会社を退職したとしての退職金は支給されず在職期間が通算されるというふうなのがあります。退職金はもちろんですが、鉄道共済、これ自体も当時相当な赤字になっていたはずですから、新会社を設立したときにはこれも本来

は決着をつけるべきものであつたのではないかと思ふんですが、この鉄道共済を当時J Rがスタートしたときはどういう扱いにしたのか、そのあたりをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 会社の経営、それから労使関係、これについては新しいJ Rとは切れた、新しいものがつくられたという認識でありました。しかしながら、年金の問題、それから退職金問題は引き継がれていく。退職金についてはJ Rがそのまますべての職員の退職金を引き継いで支払いを行う、それから共済年金という制度をそのまま継続いたしましてやっていくという結論が出されたところであります。

ただ、きのうも御議論にありましたように、共済年金といふものをいつか厚生年金に移換していかなくならぬなという議論が当時からあつたことは事実でございいます。

○依田智治君 したがって、このときにきつちりとこの問題は、J Rは少なくとも将来においてこの問題について、あとは自己責任において積極的に対応していく、しかしそのための財源ないろんな問題については十分面倒を見るというシステムでスタートしていれば今日の問題は生じない。

しかし、このとき鉄道共済といふのは共通のあれとして、清算事業団に在る人も含めて七社の関係者もみんな鉄道共済としてずっと来た。しかし、九年になつていよいよ厚生年金に統合するといふときに、さてと。八年、準備したときにこれをどうするかといふことで、この八年に最終的には国において処理すると言いつながら、千七百億はJ R、その他は清算事業団、こういう形で七千七百億ですか、このスキームをつくった。

この関係で、やはりこのときにも、本来民営化している組織ならば、むしろ旧国鉄分も含めて引き続いてJ Rで雇用している職員についてはすべてJ Rが負担するといふスキームの方がすきつとしていたのではないかと思ふんです。それを、発足後だけはJ Rが面倒を見るがそれ以前の国鉄期間分は事業団である、ここに私は今日の問題が

残つたと思ふんです。この点はどういうわけかというこゝになつたのか、この点をお伺いしたい。

○国務大臣(川崎二郎君) 確かに御指摘どおり、J Tのように年金についてはそのままそこで決着をつけて処理をすれば今回のような問題が生じなかつたかもしれません。しかしながら、当時、旧国鉄の身分をそのまま引き継いでおります清算事業団という組織が残っている。そこがN T、J Tとの違いであらう。

したがって、年金の事業主負担の原則、国民負担ではないという原則の中で、清算事業団とJ Rといふ全部で八つの会社なり事業団が引き継いでいく、負担をしていく、こういう決定をされた。そして、今日、清算事業団が解散をするといふときに、この年金の移換金問題が今回御提言をさせていただくような形で再び御議論をいただくようになってきた、こういうことでございいます。

○依田智治君 平成八年の閣議決定で「最終的には国において処理する」といふのがきのうも議論になつていますが、この文言は、私ちょっと調べてみましたところ、昭和六十一年の「国鉄長期債務等の処理方針等について」という中でも、旧国鉄において自主財源等でもつてもなお残る長期債務等については最終的には国において処理するといふことで、清算法人がいろいろやってもなお余るときは国において処理するといふ表現がございまして、結局それを八年にやつた。そのまたそこにおいて国において処理するといふのを若干先延ばしした、こういう認識だと思ふんです。

そういうことで、もうここで決着だ、決着じゃないんだという水かけ論はありますが、結局これは国民負担、さらに他の厚生年金加入団体等にも今後六兆円もの金を負担してもらふという現実等を考えますと、今回二分の一にしたものをJ Rに負担してもらふといふことは、そう威張れた話ではないけれども、やむを得ないことかなと私は考えております。

時間もだんだんなくなつてきたので次に移ります。

東海大地震も予想されるという中で、ＪＲ東海等がもしそういうものに見舞われたときの危機管理積立金というようなものが例えばどの程度でできているのか。精いっぱい営業しているだけではどうにもならぬですね。そういう点も加えると、私は国鉄を引き継いだＪＲというものはやはり国民の足として、国としても相当ないろいろ目を配りながら立ち行くように、そしてまた地域の発展にも貢献できるようなシステムにしていく必要がある、こう考えております。

第二点は、時間がなくなりましたから林野と固めてお伺いしますが、やはり国鉄も林野も、鉄道事業とかはただ採算だけで成り立つ分野でない。旧国鉄は三十九年から赤字が積みもつていった。本来なら民間会社ならばこれは立ち行かなくなつてとくに破産し清算しているはずなのに、これは国があればですから大分金を借り入れ、補助金等もつき込んで、雪だるまになつていつてしまったわけですね。そういう点を考えると、それはただ過剰人員とか放漫経営という問題だけじゃなくて、設備投資というものもやつぱりやつていかざるを得ないという鉄道事業の本来の問題です。

うものはどういうところから起こっていたのか。恐らく公益性というものがあるからこそ若干問題でも設備をふやしていかにかいぬということを考えますと、そのあたりのことと、今後、鉄道事業なり林野事業というものを国として維持していくためには、現在つくったＪＲの健全なる運営というものと同時に、鉄道事業、林野事業というものを国の事業としてびしっと財源も裏づけた対策というものが大変重要じゃないか。そういう事業の本質を踏まえた将来的なビジョンというか対策というか、それについて最後にお伺いして、私の質問時間はあと四分しかありませんので、二分ぐらいずつ御答弁いただければありがたい。

ございますけれども、鉄道の総収入の一割以上の被害を受けた場合は国が援助をするという第一のシステムになっております。それから、鉄道全体の使命として、まず幹線鉄道網というものを全国じゅうにしっかりネットワークしていく、そして同時に今日生じております大都市圏における混雑状況、こういうものを緩和していく。そのために果たして民間だけでやり得るかという議論になれば、まさに先生のおっしゃるとおりであろうと思ひます。新幹線のスキーム、また常磐新線のスキーム、国ができるだけの援助をしていかなければならないだろう、またこれから出てまいります。ＪＲ北海道の経営問題等を考えていったときに、青函トンネルを全部ＪＲに任せていいだろうか、こういう議論も当然出てくるだろうと思つております。

○国務大臣(中川昭一君) 今、先生御指摘のように、国有林野、民有林も含めてでありますけれども、森林の果たす役割は財を供給するということ、そして大きく分ければ二つ目といたしまして公益的機能ということで、とすれば、今までは林野会計が独立採算でございましたので、また高度経済成長等の需要も多くて比較的伐採の方にウエートがかかっていたことは事実でございます。しかし一方、経済状況あるいは金利状況あるいは外材の輸入等で大変に収支が厳しくなってきたというところで、現状で三兆八千億の問題が生じておるわけであります。

今後は特に国有林の場合には公益的機能にシフ

益的機能に充当する。森林の果たす公益的機能はある計算によりますと約三十九兆とも言われておるわけでありますから、この果たす役割というものをますます重要にしていかなければならないと思っております。

一方、特別会計として実は木材や土地等の収益も上がるわけでございますので、そういうものも財源とする。また、先生御指摘のように、山を守るためにもこれからも投資が必要でございますから、そういう意味で投資も必要であり、またいろいろな一般会計等からの繰り入れて収支もきっちとした形で今回の計画を改めてスタートさせていただきたいということで御理解をいただきたいと思ひます。

て、私の質問を終わります。(拍手)
○郡司彰君 民主党・新緑風会の郡司でございます。私は国有林野関係につきまして質問させていただきます。ただきたいと思っております。

過日、関係法案の提案理由の説明をいただきまして、この文言も私なりに読ませていただいております。そのような流れの中で疑問に思ったところについて質問させていただきます。

まず、特別措置法の関係でありますけれども、

その上に立ちまして、「その他」というふうな表現がございますけれども、国民に今回の法案の趣旨を広く理解してもらう、従事している方々にも何をきちんと行えばいいんだということを理解してもらうためにも、例えば水源涵養でありますとか、あるいは地球環境の保全でありますとか、温暖化防止でありますとか、国民の保健衛生でありますとか、そういうった文言をきちんと盛り込んだ方がいいのではないか、またそういうふうなことによって先ほどのような意識の高揚も生まれる。

それについて、さらに大臣の方で具体的にどのような公益的機能というものについてどのように進めていくお考えなのか、伺いたいと思います。

○國務大臣(中川昭一君)　まず、先生御指摘になりました今回の抜本的改革の大きなポイントの一つが、特に国有林野関係におきまして公益的機能を大部分、八割と二割という一応の仕分けをしておりますけれども、そういうふうにしたわけでございます。

森林、特に国有林の場合には、日本の面積の六割を占めると言われております森林の中でも国有林が約四割程度だと思いますが、特に脊梁山脈地域といましようか、山奥の方に非常にウエートが高いということで、上流から中流、下流という流れの一番奥の奥の方に国有林のウエートが高い。日本のような細長くてしかも三千メートル級の背骨があつて、ある外国の学者に言わせると日本の川は川ではなくて滝だという表現をした方もいるぐらいに急峻な地形の中で、しかも年間二千ミリという平均雨量のこの日本という自然条件をいかに緑豊かに、また農業をしてさらには地域に住む人々の生命にかかわる水といった生活の基本

にかかわる部分で森林が役割を果たしておるわけであり、これがまさに水源涵養であり、国土の保全だろと思う。

この前の幾多の災害におきましても大変な災害が出ましたけれども、森林が整備されていることによって、森林の機能によって最悪の事態から防ぐことができたというふうなお話も何うと、我々としての使命も非常にやっていてよかつたなと思うわけであり。

さらに、今後は教育的な観点、都市と山村部との交流あるいは保健休養といった文字どおり多面的で国民ひとしく恩恵をこうむるような機能につきましても積極的にバックアップをさせていただきます。

ただ、そういう長くなることでございますので、法律的文書としては国土保全等という形で代表的な例示になっておりますが、その等の中には極めて重要な多くの項目が含まれていると御理解をさせていただきたいと思ひます。

○郡司影君 先ほどの文章に続きまして、「地域における産業の振興」というふうな字句がございます。今、大臣の方で八割はというふうなシフトの問題をお話しされましたけれども、この産業の振興ということ、これまで特にパブルのときにリゾート開発あるいはゴルフ場開発というふうなことで大変に山林あるいは山野が荒廃をしたというふうな苦い経験を持っているわけであり、それから、ややもすると反する文言ではないか。そういう意味ではこれは本来削除すべきだ、もしこの文章が残るといふことであれば、再び乱開発が起らないよう十分な注意というふうなものを行政の中で生かしていただきたいと思います。

○国務大臣(中川昭一君) 先生御指摘のように、パブルの時期には一部かなり山の中にも無理やりゴルフ場をつくったような例もあるようでございますが、この法律の中で書かれておる産業の振興というのは、あくまでも「地域における産業の振興」ということを条文として明記させていただいた

ておるわけであり。

産業の振興といへば、一つは木材産業という二割部分も林野の重要な使命であらうと思ひますから、ウエートはぐつと小さくなりますけれども、やはり国産材を安定的に供給していくということも国民経済的に見て必要なことだと思ひます。

それから、こういうところは中山間、過疎の地域が多いわけでございますから、そういう地域の発展にお役に立てるような産業の振興ということ、木材産業、あるいはまた先ほど申し上げたように、都市との交流によって人が来ていただいているような楽しみを享受していただけるというふうな意味で、あくまでも国家的な使命である木材の供給と、地域に根差した、地域の発展のために役立つような産業の振興ということが条文の趣旨でございまして、決して乱開発等のようなことを考へておるということではないことを御理解いただきたいと思います。

○郡司影君 大臣のお考えをお聞きしまして、そのとおりだと思ひます。つきましては、曲解をするということをしていろいろな会社がしないような考へ方をきちんと通していただきたいと思います。その後、今言ったようなことの方針に従ひまして必要な施策を行うというふうなことでございしますから、国土の保全あるいは公益的機能の維持増進についての具体的な森林施策というふうなものが出てくるんだらうと思ひます。

例えば国土保全の関係でいいますと、国有林野内における崩壊危険箇所というものが約八千八百というふうな言われておりますけれども、このうち緊急に保全すべきところがどのぐらいあつて、今年、長野や秋田の方では山地崩壊とか土石流というふうなことで痛ましい犠牲者も出しているわけでありましたから、こういうことが今後起きないような具体的な施策、そのことについてお答えいただきたいと思います。

○政府委員(山本徹君) 先生御指摘のように、こ

の夏を中心とした豪雨等で各地の森林において地滑り等の被害が発生したのは事実でございます。そういった地域を私どもは危険地域として把握いたしておりましたが、今回の被害にかなりがみまして、こういった地域以外の地域においても実際に災害が発生しておりますので、十月いっぱいをめどに再度全国の危険地域の総点検をいたしておるところでございます。こういった総点検等に基づきまして、緊急に特に公共施設等があるような災害の危険地域等を中心にできるだけ早く治山事業等を実施して、地域の住民の皆様が安心して暮らせるような条件を整備したいと考えております。

○国務大臣(中川昭一君) 全国で治山関係で危険箇所が二十万カ所あるというふうな我々把握をしております。ただいま先生はその中の国有林についての数字をお挙げになりましたが、これは国有林、民有林問わず治山という観点から国土保全ということ、今回本当に災害が集中いたしました大きな被害が出たわけでありまして、ただいま長官が申し上げたように、早急に全箇所を点検して万全の措置をとっていただきたいというふうな考へております。

○郡司影君 この措置法の関係につきましては平成十五年まで、五年間だと思ひますが、期間を集中改革期間というふうなうたっているわけでありまして、この五年間を経過した後に、その五年間で本当に盛られた趣旨が実行されていくのか、そのような中間的な見直しというものが行われてしかるべきだというふうな思ひをしておりますけれども、全体のスキームを含めて五年後に一つの見直しを行うというふうな考へはありでしょうか。

○国務大臣(中川昭一君) 五年間の集中改革期間というのは、主にスタートに当たつての民間からの借入れをしていくということ、それによって財投運用部への資金の返流をスタートさせていくということでございますが、それと同時に人員関係の早期給付金、職員手当でございますけれども、これをやっていくこと、あるいは組織の見直し等が集中改革期間の主な業務でございます。

今回の法案におきましては、五年ごとに管理経営基本計画を定めてその進捗状況を毎年公表いたします。それから、特に債務処理に関する施策の実施状況は毎年国会に報告することになっておりますので、五年ごとの見直しと毎年の国会への御報告ということで、皆様にまた状況を御報告させていただくことになっております。

○郡司影君 次の質問とも若干関連していただけたらと思ひますが、一方では農業基本法の見直しが行進しております。答申が出された。当初、食料・農業・農村という中に、いわば川上、川下、森林の問題も含めてもう少し包括的な基本法というふうなものになるのではないかと思ひました。また、森林の振興については限定をされたといひますか、扱いが少ないうえであります。そういうふうなところからいいますと、森林・林業行政全般にわたる公益的機能を重視したこの位置づけ、そういうふうな意味からも、環境あるいは循環型社会というふうな時代に対応したような新たな林業基本法、こうしたものの見直しについて考へていただければいいか、お聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(中川昭一君) 今回の新しい食料・農業・農村基本法の答申はあくまでも答申でございます。これから御議論いただくわけでありまして、農業だけという仕切りにはなっていないというふうな理解をしております。

と申しますのは、あの答申のウエートの一つが中山間地域でございます。中山間地域といへば、これはもう森林と一体不可分のものであり、このように理解ができます。そしてまた、農業における国土保全あるいは多面的機能というものは林野の公益的機能、国土保全とかなり質的にも重なり合う部分がございますので、そういう意味で新しい基本法の答申というものと林野とは全く別ではない、むしろいい意味でトータルとして概念的には同じスタンスに立っているのではないかと、このように私は理解をしております。

また、林業の方の基本法につきましては、この条文の趣旨がまさに国土の保全とか国民のためにとかいう趣旨が冒頭に掲げられておりますので、今回の特に国有林の改革の趣旨と合致をしているというところで、今回の審議とこの基本法の見直しとは矛盾するものではない、要するに基本法の精神にのっとった形で御審議をいただきたいというふうに考えております。

○都司彰君 中山間地の問題も農業基本法見直しの中で盛り込まれていくと。確かにそうなのでありますけれども、一面からしますとこれは農業の分野における価格の問題、それとの関係でE.U.の方の緑の政策その他の関連の側面の方がちよつと強いのではないかと、そういうふうな思いもしております。

さらに、この林業基本法がそういうふうな趣旨なんだということでございますから、冒頭に申し上げましたような字句の問題として、法律の条文として長くなる短くなるということではなくして、やはり基本法という場合には宣言法的な意味合いもございますから、そういう意味で先ほどのようなことを申し上げ、見直しについてもそういうふうなことを申し上げたつもりでございます。

その後、「職員数を業務に応じた必要かつ最小限の」というふうな記述がございます。これは何回もこの委員会の中でも議論になったわけでありますけれども、例えば改革がこれまでも数次にわたって行われてまいりまして、七八年の六万五千が九七年には一万五千というふうな形で来ている。現場の職員はどの改革のどのところが最後なんだというふうな思いが強いわけでありまして、裏返して言いますと、非常に不安を持って毎日の業務についている、そういうふうな聞いていますわけでありまして、

さらに、この一兆円返済、その前の三・八兆円というふうなものがございましたけれども、そのときでも返済のために人員が削減されたというふうに見える向きが少なくないわけでありまして、今後この一兆円の返済のためにさらに削減が進む

というふうなことになるれば、先ほど来お話があった法の趣旨に沿ったような管理経営が適切に行われることが難しくなってくるんじゃないかと。日本の国土の七〇％を占める森林の守り手でございますので、わずか一万人前後ということが本当に適切なかどうか。これ以上の削減は望んでいないというふうな思っておりますけれども、お考えを改めてお聞きしたいと思います。

○国務大臣(中川昭一君) 今回の抜本的な改革は、率直に言いますと過去四回の計画の反省に基づきまして、また時代の要請でもあります国土の保全、公益的な機能ということの重視ということから、先ほどから申し上げておりますように、生産林を約二割それから公益林を約八割という仕分けにいたしまして、そして造林、間伐、林道等のいわゆる現業部門は全面的に民間に委託をするということになりまして、国の業務としては森林の保全管理、計画の策定等の業務に限定をするということになるわけでございます。

その結果、今いろいろ御議論いただき、またおしかりもいただいておりますが、森林管理署の数あるいはまた人員等も必要最小限のもので対応し得る、そしてまた生産林活動、資産の売却等によつて、そういうぎりぎりの体制でやっていきながら、しかも五十年の間に一兆円の剰余が生まれる、したがって三・八兆円のうち一兆円については自分の力で返済ができるという計画になっているというふうな御理解をいただきたいと思っております。

○都司彰君 今、大臣の方からございましたけれども、累積債務の三兆八千億のうち二兆八千億については一般会計に、残り一兆円超を今お話しになったような形でもって返済をするというふうなことでございます。

返済のお金をどうやって捻出していくかということになると、幾つかの方法があると思いが、先ほど申し上げましたように、私は人員の削減によるものについては反対だ、その前段で三兆八千億そのものも一般会計に帰属をさせるべきだ

というふうな考えも持っております。

例えば自治体等の公的セクターに公有林というふうな構想も含めて譲っていただく、そういうふうな考えがあるわけでありまして、現下の経済状況や各自自治体の財政がなかなか逼迫しているというふうなことを聞いておるわけでありまして、から、そのような状況の中でどの程度の面積、どの程度の箇所、どの程度の額をそういうふうな譲っていただくと考えているのか。また、今現在、具体的にそういうふうな問い合わせ、引き合いがあるのかどうかについてお尋ねをしたいと思います。同時に、もう一つ、都市部の土地を売却するというふうな話も当然出てくるのだらうと思っております。

私の住んでおります茨城は、前は林木育種場だったと思っておりますけれども、その土地を譲り受けて今新しく県庁舎を建てていて、来年の四月から入るというふうな準備を進めております。そのような土地も確かにあったわけでありまして、けれども、聞くところによりますと、なかなか林野庁が持っている土地の中で都市部でそうそう額の大きなものが出るようなところというのは少ないんじゃないか。一説にまだ茨城県がそういう候補地としては一番大きな土地を持っているのだという話も聞かされておりますけれども、それでもそんな面積、額になるのかというふうな思いがございまして、これについてもどのぐらいの面積、箇所、額として見込んでいらっしゃるのか、お聞きしたいと思います。

○国務大臣(中川昭一君) 二点御指摘がございました。

具体的数字については長官の方から答弁させていただきますけれども、基本的な考え方としては、我々の方で必要となるような林野・土地については売却をする。一方、自治体等の公的セクターからの要望も強ございまして、もちろん自治体の財政事情が厳しいことも承知をしておりますけれども、我々としてはできるだけそういう要望を優先させていただくということで、随意契約による売り払いということにしておるところでございます。

でございます。

今後につきましては、こういう景気低迷の時期ではございますけれども、ここ十年近くの間横ばいでございますので、これもある程度我々の立場から見れば見込めるのではないかと、そういうふうに考えております。

それから、二点目の都市部のいわゆる高層物件的なものは、確かにバブルのときにいろいろと新聞等でも話題になったような大口の、高層のものというものはこういう状況でございますから、多くはないとは思いますが、何でもかんでも高いものを切り売りするというものではございませんで、あくまでも必要に応じてということではございます。都市部においてもそういう庁舎の敷地等、今後の組織・要員の合理化によつて生じるものについては売り払いの対象として見込んでおるところであります。

今後の見直しについては長官の方から答弁をさせていただきます。

○政府委員(山本徹君) 土地等の売り払いの実績見直し等でございますけれども、最近では市町村等に随意契約で売却いたしております件数が八百件前後でございます。金額にいたしまして三百億から四百億を超える金額を毎年売り払っております。

市町村等の利用の目的は、森林公園あるいは道路用地、それから土地改良区が農用地を開発される場合等が主な目的でございます。私もこれまでも、住民の福祉あるいは地域の振興のためのさまざまな目的の公用、公共用の取得の要望が寄せられておりますので、国有林野事業の運営に必要なものは確保するという基本的な方針のもとに、こういった地方公共団体等からの御要望に対しては、特に今後組織・要員の合理化によつて生じます比較的市街地にございまして、そういって土地等も新しく出てまいりますので、そういった土地も含めて地域の住民のお役に立つように地方公共団体のニーズに応じて売却を行ってまいりたいと思っております。

私どもが把握している状況では、大体これまでに準じた御希望があると把握いたしておるところでございます。

○郡司彰君 国有林でございますので、ただ売ればいいというふうなことではなくて、その後の使い道についても十分留意をいただかなければならないと思っています。

そしてもう一つ、林産材の売り払いといいますか、その関係があるわけでございますが、一つの目安になるかどうかあれですけれども、分収育林というのがございまして、緑のオーナー制度というふうなことで一般的に知られているわけであり

ます。

始まりましてこれまで額にすると五百億ぐらいの額が全国のそうした心ある方々から寄せられて、それぞれ事業として行ってきたと。一番早いものにつきましたは、九九年でありますから、来年度から分配金の関係が出てくるというふうに聞いておりまして、現在の例え一口で五十万とい

【委員長退席、理事成瀬守重君着席】

○国務大臣(中川昭一君) 先生御指摘のように、昭和五十九年度に発足いたしました分収育林事業は来年初めて主伐期を迎える林分がござい

ます。これについて五十万で一口応じたけれどもどのぐらいになるかということでございますが、分収額は収穫量と立木販売価格を基本に算定することにな

っておりますけれども、収穫量につきましては今年度中に調査をしておる最中でございます。また、価格は、一般競争入札によって立木販売を

いうのが現状でございます。

○郡司彰君 時間が余りなくなつてまいりました。いずれにしましても、新聞等によると元本割れの可能性があるんだというふうな記事が出てお

ります。元本を保証するというのをたつての投資でございせんからそれはそれで、ただ今後のこの返済計画の中における林産材の売り払い

というものが同じような経過をたどる可能性もあるのではないかと。

そういう意味で、改めてこの一兆円の返済計画は大臣は可能だと思つていらつしやるか、あるいは二割、その辺はきちんとやらなければ国民の理解が得られないというふうな答弁もありま

した。たけれども、精神的な意味も含めての努力目標というふうにとらえていいの、簡単にお答えをいた

○国務大臣(中川昭一君) 五十年かけまして一般会計からいろいろな援助をいただきながら一兆円の分もお返しをしなきゃいけないということ

であります。その主な収入源といましては、林野・土地の売り払いと並んで、やっぱり林産物収入というものが金額的には一番多い計算になつて

おるわけでありまして、その根拠をいたしましては、いわゆる伐期に入つていく木がこれからどんどんふえていく。今

まではちょうど二十年代、三十年代に植えた木がまだ伐期に達していないということが木材、国有林野の低迷の一つの原因だったわけでありま

す。けれども、これからは国産材時代、まさしく量的にもそういう時代に入ってくるわけでありま

す。一方、木材価格は過去十年等の数字を見ましても、今不景気でございますが、これより下がることもないけれども高く見積もることもできないとい

うことで、ほぼ横ばいという前提に立つております。それから土地等の売り払いについては、過去の

実績はここ数年平均六百億ぐらい毎年売つてい

るわけでありまして、一応二十五年で毎年二百億

というかなり低目の数字を計算して手がたく見込んでおるつもりでございますので、五十年先でござ

いますから、いい意味でもつらい意味でもいろいろなる変動はあるとは思いますが、かた目に

見てこういう計画を立てさせていただいて、一兆円の剰余をもつて充てさせていただくという計画

になっております。

○郡司彰君 時間がございせんので次に移らせていただきますが、定員内、外というふうな要員の呼び方、余りほかのところでは聞かないわけ

でありますけれども、大卒定員外という方が山の方に熟知をされている技術的なものを持つた方なの

ではないかと、そういうふうな思つておりました。年齢構成が官民を問わずそういう方々は非常に

に年齢が高い。聞くところによると、全体を管理する範囲を全部熟知するのには十年では足りない

だといふふうな話も聞いておりますから、そういった方々を若いうちから育てるというふうなこ

ともひとつやつていかないとこれから大変なことになってくるのかなと。

それから、内の方については異動が大体二年ぐ

らいというふうな形も聞いておりまして、やはり地域、山に精通した方々がいらつしやらないと困

ると思つております。森林事務所の配置、要員等についてもいろいろ検討をいただいておりますけれども、できれば定員外というふうなものを

この法の中でも明記をする中で複数配置というものを考えていただきたい。

それから、大蔵大臣の方にも最後にちよつとお願いをしたいと思つたけれども、現在、労使の話し合いも含めて要員や事務所の設置については協議をされているというふうに承っておりますが、最終的に要員の問題につきましては閣議での了承ということになるだろうと思つております。財源的には今度一般会計への帰属ということでございますから、当然そういう意味でのバックアップとい

います。

○国務大臣(中川昭一君) 定員外職員の方々は

はり地元精通しているというところは私も地元で

よく知つておるところでございます。要員全体の

規模については、今まさに労使間で協議を詰めて

おる最中でございます。基本的にはその結果を

尊重したいと思つておりますけれども、今後の

業務に際した必要最小限度のものとするという

ことが大前提にあるわけでございます。

一方、現場の実情あるいはもちろんこれも大原則

でございますが、雇用身分についてはいわゆる本

人の意思に反して首を切らないという大前提も

ございまして、そういう前提を踏まえながら検討

を進めている最中であり、定員外の職員の扱いに

ついては今現在そういう状況の中で検討している

状況でございます。

○国務大臣(宮澤喜一君) 労使交渉が林野庁で行

われ、さらに農水省と総務省との交渉も行われ

る、その後に関連決定の原案を農水省はつくられ

ると思つたので、今の段階で大蔵省が何か先

そこで、きょうまさにデビューでございますので、大変失礼なこともあるかと思いますが、そこはひとつまげてお許しいただきたいと思ひます。

まず初めに、清算事業団の債務処理等の問題について少し伺いたいと思ひます。

細かい数字はよろしうございしますが、当初十三・八兆円が残るということでスキームが組まれていたというふうに思ひますが、それが今二十七・七兆円という数字になっている。いろいろ議論を聞いておりました、大変高利な金がある原因になっているというのを聞いておるんですが、この間に収入というものがどれだけあったのか、これをちよつと聞きたいと思ひます。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。

昭和六十二年から平成九年度までの実績で申し上げますと、収入でございますが、土地売却収入が六・五兆円、株式等売却収入が三兆円、新幹線保有機構に対する債権からの収入、現在は運輸施設整備事業団でございますが、そこからの収入が二・六兆円、それから国鉄清算事業団に対する国からの補助金が約一・六兆円等、その合計は十四・四兆円でございます。

以上でございます。

○谷林正昭君 この十四・四兆円というものが、当初の計画から見ると、こんな言い方をしたら変かも知れませんが、順調に収入としては入ってきているんじゃないかというふうに思ひます。それが今二十七・七兆円に膨れ上がっているということについて、議論の中では大変高利な金の返済、これが滞っている、滞っているという言葉は変かも知れませんが、原因になっているというところになっております。本当にその金利だけでこれだけに膨れ上がったのか、果たして何かの原因がまだほかにもあるのではないか、こういうふうな疑問も若干感じますので、その辺を大臣の方からお答えいただきたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) まず、金利が金利を呼んだという話でありますけれども、根本は元本の

返済のためにいつ土地が売れたか、いつ株式が上場できて売却できたか、これが大幅におくれたというのが一つの原因であろう。したがって、元本はそのまま残されて金利がござんできた、それが大きな数字に上がってきたということが根本的な理由であろうと思ひます。

したがって、土地の売却がおくれたとき、株式の上場がおくれたとき、止血作用として何かできなかったのか、また今日、十一年たっておりますけれども、もう少し早い時点で何か対策がなかったのか、早い抜本策を出すべきでなかったかと、こういう御批判については私ども謙虚に受けとめたい、このように思っております。

○谷林正昭君 批判を受けるということは、もう少し前向きに考えていただいて、責任の所在を明らかにするということまでいきませんでしょうか。

○国務大臣(川崎二郎君) 例えば土地を早く売るべきだったという議論はもちろん内部にありましたが、きのうも一部報道の意見を引用してお話をさせていたところでありまして、時、運輸省、大蔵省そして清算事業団は早く土地を売ったかった。しかし一方で、国として土地の高騰という問題を見逃すわけにいかぬ。どっちが政策的に上であつたかというの、まさに当時の政策的決定としてやはり土地の高騰は抑えなきゃならない。これは国会での議論、マスコミの議論もそうであつたと思つております。

ただ、それによつておくれた、おくれたがゆえにだんだん処理スキームがおくれたとき、もう少し早く出すべきだったということについては先ほど申し上げたとおりでございます。

○谷林正昭君 批判を甘んじて受けるというふうな御発言でございますから、その辺はまたこの後の政治で少しお互いに考えていかにやらぬのではないかなというふうに思ひます。

次に、大蔵大臣にお尋ねしたいんですが、この大きなスキームの中で、郵貯、たばこの方

ら組み入れるということになっております。また、たばこの関係でありますけれども、JTは今まで民間会社を目指して非常に努力をされていまして、まさに社員が一丸となって努力をされていまして、消費税に続いてまた値上げがされる。この状況を、禁煙運動だとか嫌煙運動だとかこういうものが広がっているときに、さらに追い打ちをかけるように売り上げが減る、こういうことについて非常に心配されると思ひます、そこに働いている人たちが経営者の人たちは。

そういうことについて、この後そういうJTの会社に対してどう配慮されるのか、これが一点。それから、突然の値上げということになるかと思ひますので、株主の皆さんに対してどう対応されるのか、それが二点。それから、先般の議論を聞いておまして、大蔵大臣は愛煙家の協力を何としてでも得ていきたいというふうなお話をなさつておるわけでございますけれども、具体的にどう理解を求められるのか、この辺を聞きたいと思ひます。この際、真の民営化のためにJTの株の放出を考えたかどうか、こういうことを、時間がございますので、よろしくお願ひします。

○国務大臣(宮澤喜一君) このたびの国鉄並びに林野の問題につきましては特別税を起したということ、いすれにしても値段を上げさせていただくことになりましたから御迷惑のかかることはもうまことにそのとおりでございます。そういう意味で威張つてどうも申し上げるような種類のことはございません。愛煙家に御理解を得たいと申し上げておりますのはそのような気持ちでございます。

要するに、国鉄にいたしましてもそうでございまして、林野もそうでございますが、理由はともあれ、国の一般会計が債務のかなり大きな部分を承継しなければならぬ、このことが明らかでございます。それは昨年の財政構造改革会議でもいろいろに議論されたことでございまして、一般会計にも債務を承継するいわゆる債務償還能力とい

うものには限りがございますし、他方でし、今それを所得税、法人税等の値上げによつてカバーするというような状況にはないという判断が大勢でございます。

そこで、やむを得ずたばこについて御負担を願う、あるいは郵政事業について特別の御配慮をお願いするというようなことをいたしつつあるわけで、どちらもひとつ一般会計の力にも限りがございますのでお願いを申し上げますというふうなスタンスのものでございます。

それでもしかし、殊に国鉄の場合には今後生ずべきいわゆる利子が利子を生むという雪だるまがさらに太っていくことだけは避けたい。ただ、根雪の部分は処理できずに残る、それは今後六十年の減債計画の中でやっていくしかない、その財源はたまたま特に見通しがあるわけではございませんというのでございまして、今の国の状況でございます。

そこで、たばこを選びました理由、これも愛煙家からいへば余り納得のできる理由ではないとおっしゃるかもしれないのですが、比較的嗜好的な品物であるということ、それからたばこの価格の中に占める税金の割合が少し下がっておりますから、従来程度までリカバリーすることはひとつお認めを願いたいといったようないろいろなこと。それから、耕作者にもある程度の配慮はしなければなりません。たばこ会社あるいは小売人の方々は、値段が恐らく上がることでございまして、ある程度のマージンは申請がございましたら考えなければいけないというぐらひのことは一生懸命やっております。そのことはよくわかつておりますが、合理化等々でまた考えていただけておられませんかというふうに思つております。

それから、たばこ会社の株式を放出したらどうかというお話でございますが、三分の二は国が持つていなければいけないという規定がございします。これは結局、専売から変わりました民営の会社将来ちゃんとやっていけるかどうか、これは

会社自身の問題はかりでなく耕作者との関係もございまして、したがってそれを確かめるまでは国が三分の二はやっぱり持っている必要があるというところは今も同様に考えております。

したがって、三分の一は放出してもいい、売却をしてもいいということで、三分の一は既に放出をいたしておりますので、国が三分の二をいつまで持っている必要があるかというところは耕作者の関係それから会社との関係がございまして、今のところ放出すべきものは放出し終わったという状況でございます。

○谷林正昭君 たばこの関係は合理化で対策を立ててもらいたいというお話がありましたけれども、ただいま目いっぱい現場では合理化をしながら何とかコストダウンをして経営の安定に努めているということも理解してあげていただきたいというふうに思います。

時間がないので次に移りますが、JRの追加負担について少しお聞きしたいと思っております。

せっかくでございますので、修正案の提案者の衛藤先生にきょうお見えいただきました。どうもありがとうございます。

その前に運輸大臣にお尋ねいたしますが、このJR各社、七社ありますが、これはどうも話を聞いておりますと、あるときは民間会社だと言ってみたり、あるときはちょっとひもつきだと言ってみたりするようなニュアンスが耳に入ってくるんですが、このJR七社は果たしてどちらなのか、まずそれを運輸大臣の口からお聞きしたいというふうに思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 国鉄改革の基本はJR七社を民営・分割し、そして自主独立経営をしていくというのが基本であります。ただ、今日では本州三社の株の一部を国が有しておりますし、また三島、貨物については一〇〇%という状況にある。したがって、この問題を一日も早く解消するのが私どもの仕事の大きな部分であろうと思っております。

○谷林正昭君 済みません、民営会社かどうかの

かお尋ねしているんですが。

○国務大臣(川崎二郎君) 民間会社でございます。

○谷林正昭君 民間会社ということ前提に衛藤先生に修正案についてお尋ねいたしますが、まず、端的に申し上げまして、この修正案が二分の一にJR負担を削減した、ここあたりが非常に不明確、あるいはどういう根拠でどういう経緯があつたのか、ここあたりが非常にわかりにくいところがございますので、そこあたりを明確にお答えいただきたいと思っております。

○衆議院議員(衛藤一君) JR社員のための年金の原資を全部国民に負担してもらうということにつきましては、もう無理があるということには御承知のとおりでございます。そういう中で、いろんな議論を踏まえまして、JRの社員の年金はJRと国民とで支える、お互いに支え合うことが適切ではないのかということ考えたのがJRの負担を二分の一に減額した根拠でございます。

さらに、もっと具体的にということでございますが、一般的には公的年金におきましては職員のための年金の負担はその二分の一を経営者が負担するというのが原則でもございます。そもそもJR社員分の年金移換金はJRの社員の年金のための負担でございますので、その点を考慮したときに、今般の移換金のうちの二分の一をJRの負担とするということがJRと国民とで負担を支え合う姿として最も適当ではないのかというぐあいに考えたところでございます。

○谷林正昭君 JRと国民とで支え合うというふうな御答弁がございましたけれども、国民と支え合うというところが私たちが気になるんですね。変だなと思うんです。それは平成八年に既に決着済みであつて、その決着済みのものをなおかつ今民間会社だとおっしゃったJRに新たな負担を押しつける、こういうものだということふうに思います。

もしそうだとしたら、筋論からいえばゼロか一〇%か、これがポイントだと思ふんですね。そ

れが二分の一というのはどういう根拠なのか。それはきのうどなたか参考人の先生がおっしゃいましたが、足して二で割るというような政治的なものなのか、そうじゃない、もっと議論の上に立つて国民にもわかりやすい、そしてJRにもわかりやすい、そういうものなのか、今の答弁では聞き取れません。恐れ入ります、もう一遍聞かせてください。

○衆議院議員(衛藤一君) 六十三年の閣議決定では、御承知のとおり「最終的には国において処理する」と。それが、移換金債務につきましては「事業団の既存の債務等と同様の取扱いをする」というぐあいに平成八年の閣議決定がなされておることは御承知のとおりでございます。

そういう中で、先ほどから申し上げておりますように、もともとJR社員分の年金移換金はJRの社員の年金のための負担でございます。そういう中で、一般的にでございますが、公的年金におきましては、職員のための年金の負担は二分の一は本人が、それから二分の一は経営者が負担するというふうな点を考えていただくと、移換金の中の二分の一はJRに負担していただくというところの方がまさに国民とJRとで負担を支え合う姿として最も適当ではないのかという判断をした次第でございます。

○谷林正昭君 それでは、運輸大臣にお答えいただきますが、平成八年に決定した内容というのは、それはどこかに新たに見直すとか、そういうことは書いてあるんですか。お答えいただけます。

○国務大臣(川崎二郎君) 先ほどの私の発言で誤解があつたら訂正をさせていただきます。正確には法に基づき特殊法人、そして民間手法で経営をしてほしい、こういうことであります。

共済年金から厚生年金への移換金問題でございます。

御承知のとおり、国鉄改革のときに経営と労働はまさに新しいJRとは切れた。国鉄とは切れた。しかし、共済年金の問題また退職金の問題等については、従業員福祉の問題でありますから、福利厚生の問題でありますから、引き継ぐという形で共済年金制度というものは継続をされてきたわけでありまして、その中で、平成八年、言われるとおり一つの結論が出された。それは事業主負担という原則でございます。JRと事業主であります国鉄清算事業団が負担すべきであるという結論が出された。では将来的にこの清算事業団の問題をどうしますかというときに、「国において処理する」という文言が使われたわけでございます。

〔理事成瀬守重君退席、委員長着席〕

したがって、清算事業団が今解散されるときに、この清算事業団が負担するとされた厚生年金への移換金問題が今日御提案をされておるような議論として出てまいったということでございます。

○谷林正昭君 国の責任で処理をするということ、それが聞いてもこれは国が負担をするということ、だれが聞いてもこれは国が負担をするということ、ふうに私はとると思ふんですね。マスコミの論調もそういうような論調一色だということに私は思ふます。

あわせて衛藤先生に、いろいろな新聞に目をお通しだと思ふますが、このマスコミの論調に対して修正案はたえ得るのかどうか、修正案提出者として少しお聞きしたいと思ふます。

○衆議院議員(衛藤一君) 実は私も平成八年の厚生年金への移換のときに自民党の社会部会会長をさせていただきまして、この問題にタッチをさせていただきまして。

年金移換につきましては、JRに対してはみんな相当な配慮をさせていただいたというものが正直なところでありまして。陰に陽にJRの年金がちゃんとやっていけるように、鉄道共済をここで終息させて厚生年金に移換させるということについて、大変な額をほかの厚生年金等から負担をし

ていただきながらやらせていただいたところでございいます。四十一年間で六兆円に上る負担等も一緒にやっていたかぎり、この移換はやつと成立したところでもございいます。

そういう意味におきまして、少なくとも一般的な公的年金におきましては、職員のための年金は二分の一は経営者、二分の一は社員というふうになつてゐる。その中で経営者分ぐらゐは、いわゆる二分の一程度はJ.R.が負担をするということではない、J.R.社員のための全部の年金を国民に負担を押しつけるということでは、これまた国民の皆さんに説明のできない中身ではないのかというぐあいに思います。

そういう意味におきましては、そういう中でという形が最も適切であろうかということも考えたときに、今回のような形での、ぎりぎり、せめて当初案の二分の一程度の負担についてはJ.R.にも負担をしていただかないことには、国民の皆様がちゃんと申し開きができないのではないのか。

一部では、ただいま先生がおっしゃいましたように、何か割り勘かバナナのたき売りのような説明もございすけれども、しかし国民の皆様に対する説明といたしましては、全部を国民負担ということをお願いするには大変な無理があるのではなからうかというぐあいに思います。

○谷林正昭君 議論するには余りにも時間がございませぬので、納得のいかないままに質問を終わるような格好になります。運輸大臣に最後に聞いていただきたいことがあります。

それは、J.R.西日本旅客鉄道労働組合がまとめた阪神・淡路大震災のときの家族、従業員あるいはお客さんにどう接したか、これを私は読ませていただきました。今のJ.R.の従業員の皆さんは、西日本に限らず、まず第一に安全ということをお考えになつてゐる。そして、安心して利用できるJ.R.、それこそ時間を守りたい、守る、とにかく国民から愛されるJ.R.になりたいという一心で、まさに経営者の皆さんや労働者の皆さん、その他家族を含めて一生懸命頑張つておいてゐる。赤字になつてゐることもまだまだあるというふうな聞いておられますが、その人たちはもつと苦しい目に遭つて頑張つておいてゐる。そういう中であつて、今新たな負担を押しつける人たちが経営する人たちは非常に戸惑ひを感じてゐる。

私が聞きたいのは、一生懸命頑張つて本営の民営になろうと思つて、そして世界の行政改革の本になろうと思つて頑張つておいてゐるJ.R.の経営者、従業員の皆さんに対して、ぜひ運輸大臣の方から激励の言葉と、今の状況をどう思つておいでになるのか、感想を聞かせていただきたいというふうな思います。

○国務大臣(川崎二郎君) たびたび御答弁申し上げておりますけれども、J.R.七社が大変な努力をされてきた。そしてサービスの改善も図られてきた、これは私も大きく評価をいたしてゐるところでございいます。

ただ、六十二年改革時に、先ほども申し上げましたように、経営また労働関係というものは新しくなりましたけれども、まさに従業員の福祉というものをしっかり守らなかならぬという立場の中で、年金制度は継続してまいります。共済年金という形でやります。しかしながら、その共済年金も成り立たなくなつた。厚生年金に移換をされる。そして、多くの皆さんの御負担をいただくながら、この年金制度を守り、厚生年金へ移換をし、そして将来の年金というものが間違ひなく支払われる、これを担保するための今回の措置というふうな御理解を賜りたい、このように思います。

○谷林正昭君 激励はないんですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 再三申し上げてゐる通り、大変しっかり仕事をしていたいておるといふことについては高く評価したいし、先ほど申し上げたように、やはり残された株について早く売却をしていくということが大きな使命である

し、しっかりやっていたかと思ひます。

○谷林正昭君 終わります。

○魚住裕一郎君 公明の魚住裕一郎でございます。

きょうはもう三日目でございますけれども、なかなか理解できないことがたくさんございいますので、順次質問をさせていただきます。

この国鉄債務、林野の債務の処理法案が参議院の方に送られてまいりました。各新聞社からいろいろな論説が出ておりますけれども、非常に評判が悪いというか、何やつてゐるんだというふうな形がよく出ております。ある社の社説の中では、「こうした意味を理解せずルール無視を押し通して世界に恥をさらした政治家と官僚の罪は重い」、という一節もございました。これは全国紙の社説の一節でございますけれども、まさに私たち政治家あるいは官僚の諸君の罪は重いというふうな断罪をしてゐるわけでありまして、しっかりと議論をしなければいけないと思つております。また昨日、当委員会でも参考人をお呼びいたしました意見も拝聴いたしました。自己責任の原則というふうなことが言われている中で、この政府のやり方は政府自体のモラルハザードではないだろうか、こういうような意見もございました。

この辺の問題、特にJ.R.の追加負担の問題につきましてそういう論が展開されたわけでございますが、まずJ.R.の追加負担についてお聞きをしたいと思ひます。

先ほど衛藤先生、また運輸大臣の答弁がございましたけれども、議論すればするほど何かよくわからないうか、特に二分の一という部分につきましましてわからないことがあります。衛藤先生、恐縮でございますが、この二分の一にした趣旨、理由をもう一度ちょっとお教えいただけますか。

○衆議院議員(衛藤慶一君) お答えさせていただきます。

私どもは、J.R.の社員のための年金について、平成八年にこれを厚生年金へ統合することにいた

しました。J.T.、J.R.、N.T.T.のおのの共済年金を厚生年金に統合いたしました。そのときにどういふ形で統合するかという問題が生じて、一応の移換状態が決まりましたけれども、最終的には国がどういふ形で関与するのかが、ちようど六十二年から十年たつたところで、事業団の債務処理を行うところとちようど一緒に最終的に処理をしなければいけないということになつたわけでございます。

それにつきまして、私どもは、J.R.社員の年金のための原資を全額国民に負担していただくということにも無理があるということで、当初ございました案に対してどういふ形でやるべきかということについていろいろ議論が行われましたけれども、そういう中で、やはりJ.R.社員分の年金移換金はJ.R.の社員の年金のための負担でございますので、先ほどから申し上げておりますように、全部国民に負担してもらふのも無理がある、ついでにこれは二分の一をJ.R.に負担していただくこと。

一般的に申しますと、公的年金におきましては職員のための年金の負担は二分の一が本人、二分の一が経営者負担ということになつてゐるので、そういうことを考慮いたしますと、移換金のうちの二分の一をJ.R.の負担とすることがJ.R.と国民とで負担を支え合う姿として最も適当ではないのかという判断をいたしました。二分の一という形での修正案を提案したところでございいます。

○魚住裕一郎君 確認でございますけれども、このJ.R.に負担させる二分の一というのは、これは本人負担分ですか、経営者負担分ですか、ちよつと確認だけ。

○衆議院議員(衛藤慶一君) 私どもの判断の基準として一般的な公的年金の扱いとして申し上げてゐるわけでございます。これそのものを経営者負担分だとかあるいは本人負担分だというぐあいに区別したというわけではございません。

一般的にはそういう形でございますので、やはり経営者分の負担と考えられるものについては、

二分の一相当でございますから、二分の一相当をJRの負担とするということについて国民的な理解が得られるのではないのか、全体を国民負担とするということには無理があるのではないのかということでは、これを二分の一にしたところでござい

ますが。で、毎年二百二十億JRに負担をしていただきまして、平成八年に統合いたしましたので、そのとき決まっておりますJR負担分が千七百億円でございまして、その千七百億円は、平成九年はそのうちの中から千七百億円分として百六億円の負担をさせていただきます。

三千六百億円というのは今回の処理の問題でございまして、三千六百億円につきまして、私どもは修正案として、そのうちの二分の一をJRに負担していただきたいというぐあいに、当初は三千六百億円をJR負担ということで提出されておりましたけれども、種々の議論を経ながら二分の一についてはJR負担に、そして二分の一については国の負担、国民負担という形で修正を申し上げたところでございます。

先ほど申し上げましたように、それにつきましては、お互いに支え合うという形でやるべきではないのかということでは、二分の一に修正をさせていただいたというのが実情でございます。

○衆議院議員(衛藤晟一君) 平成二年から八年に、厚生年金への統合前に年金のための負担を毎年二百二十億していたところでござい

ます。平成九年は、年金統合後はJRが千七百億円分の負担をしているわけでござい

ます。それが換算いたしますと毎年百六億円に相当するわけでござい

ます。今回のJR負担を政府案の二分の一に修正すれば、結局、年金に関するJRの負担は統合前まで行ってきた負担とほぼ同程度ということになるというように考えています。

○魚住裕一郎君 いや、全然違うことだと私は思っておりますけれども、要するに千七百億のうち三千六百億をどうするかという議論で、その半分は持つてちょうだいという話で、そして経営者と本人分だ。そうすると、もう既にJRが持つてしまった千七百億の部分についても経営者と本人分があるから、そのどっちかについては国が持つべきじゃないの、同じ衛藤先生の論理で言えばそういう議論です。だから、衛藤先生の筋を通せばそういうことになってきやしませんか、そこについてはどうお考えですか。答弁をお願いします。

○衆議院議員(衛藤晟一君) 平成二年から八年までが毎年二百二十億JRに負担をしていただきまして、平成八年に統合いたしましたので、そのとき決まっておりますJR負担分が千七百億円でございまして、その千七百億円は、平成九年はそのうちの中から千七百億円分として百六億円の負担をさせていただきます。

三千六百億円というのは今回の処理の問題でございまして、三千六百億円につきまして、私どもは修正案として、そのうちの二分の一をJRに負担していただきたいというぐあいに、当初は三千六百億円をJR負担ということで提出されておりましたけれども、種々の議論を経ながら二分の一についてはJR負担に、そして二分の一については国の負担、国民負担という形で修正を申し上げたところでございます。

先ほど申し上げましたように、それにつきましては、お互いに支え合うという形でやるべきではないのかということでは、二分の一に修正をさせていただいたというのが実情でございます。

○魚住裕一郎君 ちよっと時間をもつたいないというか、全然納得できませんし、私の認識ではその修正提案者の論理自体も破綻をしているなというふうに断ぜざるを得ないわけでござい

ます。そういうところからきっちり分けてやったスキームではないのかというふうに思っております。もちろん三千六百億自体も、私たちの感覚からすれば、一般国民の感覚からすれば、国が約束したことをまた今さらながらひっくり返したなというふうに思うわけでござい

ます。さらに二分の一に修正したことによって余計論理の破綻というか、混乱が巻き起こったというふうに私どもは認識をしているところであります。そこで、今回の処理スキームの中で、国鉄の債務の中で繰り上げ償還のことが出てまいります。また、林野についても利払いについての八百五十億ですか、国鉄については二千五百億繰り上げ償還によって財源を確保するというところでござい

ます。この資金運用部の資金の繰り上げ償還を認めるというか、今回は認めて利払いの減った分を財源に充てるということでは、お金の借りていて、それが各地方自治体でいっばいお金を借りていて、その利払いでも大変だということでは、大蔵大臣のところにも要請とか陳情とかいろいろ行っていると思うんです。この繰り上げ償還を認めるかどうかの基準というものは一体どういうような形になっておるんでしょうか。

○国務大臣(宮澤喜一君) 私の受けております説明は、資金運用部の資金はいわゆる貸付利率と預託利率とが同じで、その間にマージンがないように運営されておりますから、したがって早期償還をいたすような経営基盤になっていない、こういう説明でござい

ます。それはすべての場合にそうである。ただ、今回の場合は、国鉄清算事業団にいたしましても貸付対象が削減をいたします。そして、一般会計がその債務を引き受けることになりましたので、したがって債務者がなくなった、そういう状況の中で初めてこういうことが可能になる、そういう説明を受けております。

○魚住裕一郎君 国有林野については事業体はなくなりませんね。ですから、この点についてはいかがですか。今、大臣のとはちよっと違うなと思うんですが。

○国務大臣(宮澤喜一君) それも申し上げるべきでしたが、国有林野に対しまして一般会計が債務を取り上げました。取り上げましたといいますが、自分の債務にいたしましたので特別会計の債務でない、こういう論理のようでは、ちよっとちよっと納付できない部分もござい

ますけれども、一般会計で引き取っちゃえばそうなるのかなというところになるのでしょうか。ただ、実際これは、国が金貸し業と言ったら語弊があるかもしれませんが、要するに融資

しているという事業でござい

ますから、やはり金利が下れば、一般的な感覚からいえばその利払いで苦しんでいるところを繰り上げ償還したいというのが一般的だと思いますので、ぜひその辺、各自自治体の問題もあるだろうし、いろんなところがあると思いますので、御配慮をいただきたいと思

います。それから、運輸大臣にお聞きをしたいんですが、きのう加藤寛先生に参考人としておいでいただきました。衆議院での参考人の意見陳述の中でもあり、またきのうも、今回のこのJRの負担についてJRの納得、了解が大前提だというようなことを明言されておりました、この場で。それで、JR各社に御納得をいただいているのかどうか、また御納得をいただくべくどのような努力をされているのかについてお聞きしたいと思

います。

ないかと私は思いますし、またマスコミ各社、あるいはもう国民世論と言っても私はいいと思うんですけれども、これはおかしいんじゃないのというところになってきていますが、その点はいかがですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 一方で、JR七社の理解として、国鉄の長期債務問題が後送りされていくということについては、決していいことではないというように私は聞かせていただいているところでございます。

○魚住裕一郎君 それで、先ほどJRの性格づけについての質問がございました。業績がいいと言われている本州三社でございますけれども、まだ株を国の方で、事業団ですか、持っております。特殊会社だといえ、これは早く完全に民営化していくべきだと思ふんですね。株式はいつごろまでに売却する予定になっておられるんですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 本州三社につきましては、市況が許せば一日も早くこの売却を行いたいということでは打ち合わせを行っているところでございます。一方、三島につきましては、十三年を目標に上場を果たしていきたい、こういう計画を持ちながら努力を重ねているところでございます。貨物についてはもう少し経営の改良を進めなければならぬ、このように思っております。

○魚住裕一郎君 市況が許せばという話でございますが、具体的にはどういふような状況を指しておりますか。日経平均が三万九千円になつてからというふうな話じゃちよつとたまらないものですか。

○国務大臣(川崎二郎君) まさに私の立場と魚住委員の立場は一緒であると思ひます。一日も早く売りたい。しかしながら、市場関係者の声を聞きながら、どういふ時点で放出したら最もいい売却ができるのか。正直言つて、借金をたくさん抱えておりますので、少しでもいい値で売りたいというのが本音でございます。

○魚住裕一郎君 先般、この三島会社とJR貨物への支援が新聞記事に出ていました、無利子融資

の拡大あるいは固定資産税の軽減というような言い方でございますけれども。民営化していくという状況の中で政府のいろいろな援助とか支援をやっているが株式を上場していくというのは、市場経済原則からすれば何かつじつまが合わないように思ふんですが、その点はいかがでございますか。

○国務大臣(川崎二郎君) これは六十二年改革に属する話になると思ひます。当時、どういふふうな民営・分割をすべきか、本州は三社に分ける、北海道、九州、四国はそれぞれやつていくという中で、当初からこの三島についてはなかなか経営が難しいという理解でございました。そして、先ほどからも御議論があらましますように、公益的な性格は考えていかなければならぬ。同時に、民営にして独立をさせていくならば当然収益は上げていかなきゃならぬ、一%以上いかなきゃならぬ。その中で経営安定基金というものが設けられてスタートをした。そういう意味では、ある意味では原資を持ちながらスタートをしたということでもあります。

その原資から生まれる果実が、今日の経済状況で、このような経済状況を正言言つてその段階で予測いたしております。大変厳しい経済状況の中でその果実が生まれない。そこに対する支援というものはやはり将来を目指すためにはやっとなければならぬ、このうちで、無利子融資とか、でき得れば税制的な問題にも取り組んでまいりたいと思つております。

また、北海道の例を再三申し上げておりますけれども、青函トンネルはこれから補修の時期に入つてまいります。これを全部JR北海道にかぶせるといふことがどのぐらい経営に影響を与えるか、これも十分考慮した上で我々がすることはしなければならぬ、このうちで、上場という大きな課題と公益性を持ちながら、まさに民営化で自主独立でやっていくということ、我々はそのサイドでどのぐらいの援助ができるかというところは当然考えていかなきゃならぬのじゃないか、このうちで、このうちで、

ます。

○魚住裕一郎君 時間がもう本当になつてきましたので、私の頭の中の順番を変えて、まじつと森林法の一部改正についてお聞きをしたいと思います。

今回、間伐の適切な実施ということで、森林施業計画の認定要件の見直しという形で出てきておりますけれども、この間伐等の手入れが必要と森林面積というものは人工林という中で一体どのぐらいあるんでしょうか。

○政府委員(山本徹君) 人工林の面積は国有林、民有林を含めると約一千万ヘクタールでございますけれども、この約半分程度が間伐等の保育管理が必要であると考へております。

○魚住裕一郎君 手入れというか、その中で間伐等が具体的に実施されているのはどのぐらいの割合なんですか。

○政府委員(山本徹君) 間伐の実施の割合でございますけれども、国有林についてはおおむね必要と間伐は実施されておりますけれども、民有林におきましては五割前後であらうと思つております。

○魚住裕一郎君 五割という話でございますけれども、何で手入れというか間伐をやらぬのかというところでございますが、その点についてはいかがでしょうか。

そして、今回のこの改正によつて五割がどのぐらいになるのか。八割になるのか九割になるのか、その辺の見通しについてはいかがでしょうか。

○政府委員(山本徹君) 間伐が民有林においてなかなか進まない理由でございますけれども、間伐材は主伐材に比べて十センチとか二十センチ程度のやや細目の材になります。これもオイルショック以前ですと、例えば足場の丸太に使つたり等、いろんな多面的な用途がございましたけれども、現在それがスチールパイプにかわつたり、いろんな代替材が出ておまして、間伐材の用途が今少なくなつておまして間伐材が市場で売れない。

したがつて、間伐を実施いたしましても、いわゆる切り捨て間伐といふますか、その場で伐採してそのまま置いておかざるを得ないというような森林が相当、今の間伐実績で見ても半分以上はそういった状態にございます。

間伐材が有利に売れないことと、それからこれに対して間伐に要する人件費がかかるといったようなことでもなかなか進まないのが実情でございますけれども、今回の森林法で施業計画の中に間伐をきちんと位置づけさせていた、また予算も増額させていただいておりますので、これによつて今以上に間伐が進められることを私も期待しております、また間伐材の新しい用途の開発、あるいは間伐材をできるだけ安いコストで搬出するような作業道の整備等についても努力してまいりたいと考えております。

○魚住裕一郎君 今、切り捨ての話が出ましたけれども、きのうの参考人の陳述の中でも、ことし台風とか大雨がございましたが、切り捨てたものが大雨で流れて、これが今度は橋にひつかつて洪水の原因になつていふようなこともございました。やはりきちつとした手入れが大事でございますし、またそれを搬出するといふのは本当に大事だ。生命、身体、安全のためにも大事だと思つておりますが、間伐を森林所有者が進んでやるようにいふインセンティブがあればいいの、大臣はどのようにお考えになつていられるか、お聞きをしたいと思ひます。

○国務大臣(中川昭一君) 今、長官から答弁申し上げましたが、特に民有林の間伐が非常におくれている。おくれているインセンティブという言葉は適切じゃないかもしれせんけれども、そうせざるを得ないのは、やはり木材のいわゆる利回り、収益性が極めて落ちていふ。それから、間伐助成をやりますけれども、大体人件費がメーンでございます。そういう意味でなかなか間伐をやりたいとやれないといふのが現在の林業関係にあるんだと思ひます。

そして、先生御指摘のように、私も八月の災害

で福島、栃木を見てまいりましたが、まさに間伐材あるいは流木が横たわっているところであつてダム状態になつて、そこで水がせきとめられて一挙に周りに流れて大変な災害を起したと。まさに間伐、あるいはその後のきちつとした後片づけが必要だと思つております。

そういう意味で、今回の森林法の改正におきましては、森林所有者が策定する森林施業計画の認定要件の中に新たな計画的な間伐の実施という要件を一つ入れることによりまして、間伐に対して助成の要件を定めるということも含めまして、やはり間伐の重要性、間伐をやることによって残された機能、価値というものが上がつていくわけでもございます。そういう意味で、特に民有林における間伐の必要性、防災あるいは木材価値としての価値等も含めて認識をしていただくために、今申し上げたような間伐についても助成措置を講ずるというようなことを今考えておるところでございます。

○魚住裕一郎君 森林施業計画のことが出ましたけれども、今回のその認定また伐採の届け出の受理でありますとか、また伐採計画の変更命令、施業の勧告等の権限、これを県知事から市町村長へ委譲するというような内容になつております。地方分権といへば、確かにそういう面からすれば一歩前進かなと評価できる反面、市町村においてそういう人材と知識があるのか、そういう裏づけとなる財源があるのか、また、大きく言えば流域で全体的な計画をやらなきゃいけないだろう。そうすると、その中で市町村がここにおいて実際に有意義な計画ができるのかというふうなことにちょっと危惧をしております。

特に受け入れ体制についてどのような状況になつてくるのか、自治省としてもこの改正案は歓迎なのかどうか、コメントをください。

○政府委員(二橋正弘君) 今回予定されております森林法の改正によりまして、今御指摘がございましたような森林施業計画の認定でありますとかあるいは伐採計画の変更命令など、そういう森林

所有者への指導に関する事務が都道府県知事から市町村長に委譲されることになるわけでございます。分権という観点からそういう方向は必要ではないかというふうな私どもも考えておりましたが、そういう事務の委譲が円滑に進みますように担当省庁とよくお話をいたしながら、要員の点も含めまして必要な財源措置につきまして、地方財政計画あるいは地方交付税の算定を通じて適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

○魚住裕一郎君 終わります。(拍手)

○富樫三三君 日本共産党の富樫三三でございます。

長期債務の問題について伺いますけれども、清算事業団が分割・民営化の当初に引き受けた債務が二十五兆五千億円。本来ならばこれが減つていくはずなのに、十一年後の現在二十七・八兆円にも膨らんでいる。この原因については、多くの要因がありますけれども、何よりもその処理を先送りしてきた、あるいはそもそもJR本州三社の負担が少な過ぎたことなど多くの要因があります。そして、この抜本的な処理策を講じなかった政府の責任が一番重大であります。

もともと今回の処理案も、大蔵大臣が認めておりますように、元本返済の財源は全く不透明なままに国民の負担を一層ふやそう、こういうものがありますから、到底抜本的な処理策と呼べるような代物ではありません。問題の解決にはその原因と責任に沿った解決策、これがどうしても必要であります。

そこで、私は、この債務が膨らんできた一つの要因として、新幹線の譲渡収益流用問題についてまず伺います。

新幹線保有機構、これは当初八・五兆円の債務を承継いたしました。そのうち二・九兆円は清算事業団への返済ということでありました。この保有機構は現在は運輸施設整備事業団というふうな名前が変わつておりますけれども、新幹線をJRに売却することに伴つて清算事業団への債務の返済額を減らして私鉄やJRなどへの無利子貸し付

けに回してしまいました。

平成三年度から十年年度までにどのくらいこの無利子貸し付けに回したのか、まずその合計金額を明らかにしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 運輸施設整備事業団による常磐新線を初めとする都市鉄道の整備及び幹線鉄道の高速度化に対する無利子貸し付け、平成三年から平成十年年度まで二千三百七十二億円の貸し付けでございます。

○富樫三三君 そうしますと、一年間で大体約四百億円ぐらい、平均しますと。

次に、平成三年に新幹線をJRに売却したときに再調達価額として一・一兆円を上乗せしたわけでありまして、これを整備新幹線の建設費に充てております。平成十年年度までに合計幾らになつてくるのか、お答えいただきたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 新幹線譲渡収入のうち、平成十年年度までに整備新幹線の建設に充てた額は五千四百三十二億円でございます。

○富樫三三君 そうしますと、初年度は別として、大体一年間に七百二十四億円。

最初につくられた新幹線保有機構は新幹線のリース料として毎年JRから入る二千三百億円を全額清算事業団に返済してきていたわけでありまして、それが平成三年に新幹線を売却した。それを契機にして、この二千三百億円の中から、先ほどの無利子貸し付けと整備新幹線の建設費、これを合わせますと年間約一千百億円、これが債務の返済ではない方向に使われる、こういうことになつたわけですね。清算事業団へはそれまでの約半分の一千二百億円しか返済していない。

こういうことでありますから、本来の新幹線保有機構の目的から外れた使い方、そういう意味では流用ではないかというふうに思ふわけですが、どうですか。

○国務大臣(川崎二郎君) まさに政治の議論であらうと思ひます。先ほどから幹線鉄道というものを

をどう考えるかという御指摘もいただいております。

果たしてすべて民間に任せてやり切れるものか。国としてしっかりとした政策を立てながら、例えば過疎地域に対する支援、また例えば東京、大阪等、これはもう地下鉄でいかなきゃできません。多額の建設費がかかる。こういうものに對してどういう形で政府として支援をしていくか。その中で、政治の御判断で、整備新幹線というものは幹線鉄道としてしっかりと整備していくべきである、また常磐新線もやるべきである、こういう結論に至つたと理解をいたしております。

○富樫三三君 それは財源が違ふでしょう。

もともと新幹線保有機構をつくつたのは、新幹線をリースして、そのリース料で清算事業団の借金を払う、債務を負担する、そういう目的で最初にスタートした。それを途中から、新幹線売却を契機にして別の方にその財源を使うことにした。ですから、もちろん新幹線をつくることであるとか、あるいは都市での交通を確保するであるとか、あるいは都市での交通を確保するであるとか、そういうことはありますよ、あるけれども、それは財源が違ふでしょうということを言っているんですよ。どうですか。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。昭和六十二年に、先生お話しのように新幹線のリースというところでスタートしたわけでありまして、けれども、この財源につきましましては基本的には実は流用はしてありません。

それから、平成三年に新しくそれ以外の第二次評価として一・一兆円の新幹線の譲渡代金が出てきたわけでございますが、この財源につきましては、先ほど大臣から申し上げましたように、新幹線あるいは常磐新線等々の都市鉄道の無利子貸し付けの利子分といいますが、そういうものを負担するという形で、こちらが政策判断として長期債務ではなく鉄道整備の方に回させていたのだというところでございます。

それと、もう一つ補足させていただきますと、

先ほどの昭和六十二年からスタートしました新幹線のリース料の収益の中で、実は資金繰りの上で一部常磐新線等の無利子貸し付けに回しているというところは事実でございますけれども、この利子分につきましては、先ほど申し上げました平成三年に調達いたしました第二次の評価益、これをもつて充てていくということでございまして、六十二年に用意いたしました長期債務の返済スキームに影響を与えるものではないという考え方でそういう措置をさせていただいているところでございます。

○富樫三三 長期債務の返済のスキームに影響を与えるものではないというふうな今お答えがあったわけですが、一番最初につくったときにその長期債務の返済に充てるということでつくった組織、新幹線保有機構、今名前が変わっていきましても、このお金がほかの方に流れていくということも事実ですね。そこはどうですか。

○政府委員(小幡政人君) 新幹線のリース料として用意いたしました部分、一・九兆円、当時二・九兆円ですが、現在一・九兆円になっておりますが、これについては返済の約定期限がございまして、その約定期限にゆとりがある部分につきましては、先ほど申し上げましたような都市鉄道整備のための無利子貸し付け財源として暫時使わせていただいているというは事実でございます。

これにつきましては、先ほど申し上げましたように、必要な利息を用意いたしまして、長期債務の方に後刻約定期間に関に合うように返させていたたく、こういう意味での一時使用をさせていただいていることは事実でございます。それにつきましては、どういふことでございまして、第二次の売却のときの、一・一兆円の新幹線売却益の財源をもちまして利子補給をするということで、先ほどの原スキームに影響のない形で対応させていただいているということを申し上げておきたいでございます。

○富樫三三 無利子貸し付けやあるいは整備新幹線の方にそのお金を使うということについて、

債務の返済に支障を来さない範囲、こういうふうな先ほどお答えいたしました、今は余裕があるということでお答えいただいたわけですが、本当にそういう状況なのかという点についてございまして、まず伺いたいのは、平成三年度と平成四年度の清算事業団の収入と支出、これをまず明らかにしていただきたいと思います。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。平成三年度の清算事業団の収入でございますが、約一兆一千八百億円、それから平成四年度の収入は約一兆二千二百億円でございます。

それから、利払い等の支出でございますけれども、平成三年度は約一兆四千八百億円、平成四年度は約一兆四千五百億円でございます。

○富樫三三 先ほどの話と違うじゃないですか。今の報告、今の答弁だと、清算事業団の方は新幹線を売却した平成三年度、そしてその翌年度、これはいずれも赤字になっているじゃないですか。これで余裕がある、返済のスキームには変化はない、大丈夫なんだ、支障は来さない、こういうふうな言えるんですか。大臣、どうですか。

○政府委員(小幡政人君) 先ほど私が申し上げましたのは、昭和六十二年に用意いたしました新幹線のリース料等を使つての返済計画、これに支障を与える、あるいはそれを変更するものではないということをおっしゃったわけでございます。

○富樫三三 私が開いたことに正確に答えていただきたんです。清算事業団の平成三年度の収入支出、平成四年度の収入支出です。私の調査とは先ほどの数字は若干違っているようですので、もう一度正確に答えてください。

○政府委員(小幡政人君) 先ほどの御説明いたしました平成三年度の支出、利払いベース、利払い等でございますが、平成三年度一兆四千八百億と申し上げましたけれども、ここで我々が内訳としておりますものを申し上げますと、利子、それから債務取り扱い諸費、追加費用等、特別負担、管

理費等、総合計一兆四千八百十五億のことを申し上げたわけでございます。

○富樫三三 私の手元には、あなた方がつくった資料があるんですよ。これで言いますと、平成三年度の支出は一兆五千九百億円でしょう。平成四年度の支出は一兆六千六百億円でしょう。あなた方がつくった資料ですよ、これは。

これで見ると、大臣、流用を始めた平成三年度は四百億円の赤字ですよ、清算事業団は。平成四年度は五百億円の赤字ですよ。この二年間だけでも九千五百億円の赤字になっているんですよ。平成六年度はマイナスイナス八千八百億円、平成七年度はマイナスイナス八千七百億円、昭和六十二年から平成八年度までの合計で何と三兆七千七百億円も赤字になっているんですよ。

清算事業団が、元本どころか利息さえも返済できない、今債務がふえて困っている、こういう事態になっているときに、余裕がある、支障を来さない、こういうことが言えますか。大臣、どうですか。

○国務大臣(川崎一郎君) 六十二年当時のスキームの話と、新たに新幹線を整備するためにリース料としてJRRに御負担をいただいた額、その関係と、今御指摘いただいております平成三年度、四年度、極めて多額の赤字が出ているじゃないか、まさにこれが利子分であるかと思ひますけれども、この問題と直接的に結びつけられるというのは私どもちよつと理解できません。

○富樫三三 私の方が納得できないんです、それじゃ。

もともと清算事業団の返済のためにこの機構をつくったんですよ。それを途中から、新幹線を売却したということをお金の使い道の目的を変えたんですよ。これが流用だということなんです。

皆さんのつくったこの資料によれば、最初二十五兆五千億円だったという債務が、流用が始まった平成三年が二十六兆二千億円、その翌年が

二十六兆四千億円、こうやってどんどん債務が膨らんでいって、ついに二十七兆八千億円になったんじゃないですか。

本来のやり方であればこういうふうにはならなかったはずだということですよ。皆さんがつくったグラフですよ、これ。どんなふうになっているんですか。本来使おうべきところに使わないでわざわざ流用したその結果でしょう。大臣、どうですか。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。先ほど大臣からお答え申し上げましたように、この新幹線の譲渡益をどのように使うかということでございまして、お話のようにすべて長期債務の方に回しましたならば、先ほど先生お話のように、現在の債務は少なかつたであらうというのことは事実かと思ひます。

ただ、先ほど大臣から申し上げましたように、一つの大きな政策判断として、長期債務の問題も大事ですけれども、鉄道整備の必要性、緊急性というございまして、国会におきまして御審議の結果、そういう振り分けになったということでございますので、それは政策判断としての結果であるというふうな考えをしております。

○富樫三三 それは政策判断を間違えたということですね。要するに、長期債務については責任を負わない、こういう体制ができたということじゃありませんか。政策判断の結果、大臣、あなたの政策判断、当時あなたじゃなかったかもしれないけれども、大臣の政策判断あるいは内閣の政策判断、その誤りの結果として債務がどんどん膨れ上がっていった、こういうことをあなたは答弁しているんですよ。そういうことではないんですか。

○国務大臣(川崎一郎君) 先ほど数字を申し上げましたように、整備新幹線のために新たな負担をいただいで五千四百億円使ったことは事実でございます。その部分を委員は借金返しに使うべきだと思いますけれども、そこは先ほど申し上げたよ

うに、長期債務を返す一方で、日本の交通体系というものをどうしていくかという議論の中でまさに政策判断がされ、また国会でも御審議をいただいたもの、こういうふうな考えております。

○富樫三郎 長期債務を返済する一方でと言いますけれども、長期債務はふえているんですよ。逆なんです。減っていないんですよ。こここのところはしっかりと見ておかないといけないところだと思ふんです。

こういう政治責任、これは本場に今大事だと思ふんです。反省をして本場にこの債務に責任を負うということであれば、こういうやり方について改める、これをやらなければ解決しないと思ふんです。

大蔵大臣、先日、本会議での我が党の宮本議員の質問に対して、元本部分の処理をするだけの財源が今は調達できない、これが現状だ、こういう趣旨の答弁がありました。今、私が申し上げた無利子の貸し付けやあるいは整備新幹線の流用、こういうことをやめれば一年間に一千億円の返済ができるわけです。毎年四千億円の元本返済分の四分の一にもなるんですよ。大蔵大臣、責任ある答弁をお願いします。

○国務大臣(宮澤喜一) 運輸大臣が言っておられますとおり、そこは政府全体として政策判断をいたしましたということだと思います。

○富樫三郎 そうですね。そうしたことだからなかなか問題が解決しない、こういうことだと思ふんですね。そこで、もう一つ次の問題を伺いたいと思ふいます。

分割・民営化の時点で本州の三社が承継した債務が過小見積りであったことや、あるいはそのJRが簿価で受け継いだ国民の資産、土地、これを売却して莫大な利益を得ていること、前回もこれは指摘されました。債務の返済の基本ルールに基づいて応分の負担をすることが本来の筋道であるということ、これも明らかにしたわけでありますけれども、これとの関連で幾つか伺いたいと思ふいます。

一つは、金沢駅の駅前の北土地区画整理事業に関連して、JR金沢支社ビルの土地を金沢市に売却した、こういうふうな言われております。その面積と市への売却金額、旧国鉄からJR西日本が受け継いだときの帳簿価額はそれぞれ幾らですか。

○政府委員(小幡政人) お答え申し上げます。お話ししたJR西日本金沢支社用地の売却面積、価格、それから簿価でございますけれども、金沢市に譲渡いたしました金沢駅構内は面積約三千五百平米、譲渡価格約百十億円、六十二年にJR西日本が引き継ぎましたときの簿価は百七十万円でございます。

それから、本件譲渡は金沢市の実施いたします土地収用対象事業への協力のために行ったものでございまして、事前にJR会社法に基づきまして運輸大臣がチェックをし認可したところでございまして。

○富樫三郎 運輸大臣がチェックをして認可したということですが、百六十八万円の土地を百十億円で売ったわけですから、まさに六千六百倍、こういうことなんですか。この売却した土地はJR金沢支社の土地の一部であって、このときに売却しないで残した土地もあるんです。それは、区画整理で駅前の一等地になる、そういう場所を五十五億円で金沢市が買い取って、JRに換地として提供した、こういう経過なんです。さらに、JRは、この市が提供した換地にはその支社のビルはつくらないでそのまま残しておいて、ほかの場所に支社のビルを移転し、古いビルの解体費や新しいビルの建築費、こういうもので移転補償費として八十五億円を手に入れたわけなんです。

結局、JRは百六十八万円で入手した国民の財産を、五十五億円の土地と百九十五億円の現金にかえたわけなんです。五十五億円の駅前の一等地は将来にわたってホテルでもデパートでも大いに金もうけができる、こういうわけでありまして。国民の財産がこのように金もうけの道具にされていくんです。一方では莫大な債務を抱えて、その

返済のためにたばこ特別税や本来ならば利息として国民に還元するべき郵便貯金まで繰り入れて国民に負担を押しつけようとしている、こんな話がありますか。

こういう仕掛けをつくってきたのがあなたたちでしょう。特に大蔵大臣と運輸大臣の責任は重大だと思ふんです。両大臣、どうですか。答弁願います。

○国務大臣(川崎二郎) 土地収用法に基づいて地方自治体ができるだけの協力をしていく、これは公益の性格を持つJRとしては当然のことであると思っております。

その結果で利益が生じた、それを返せという御議論でありますけれども、五年間に限ってはそういう見直し規定も設けておりましたが、JRが独自でまさに収用法に基づいて、または私どもの許可も得て行った行為でありますので、御理解を賜りたいと思ふいます。

○国務大臣(宮澤喜一) ただいま運輸大臣が言われたとおりと思ふいます。

○富樫三郎 土地収用の対象地として協力したんだ、こういうことなんですか。実はJR西日本の有価証券報告書、これを見ると、こういうふうに書いてあるんです。関連事業として、「駅を中心とした資産、西日本全域に広がる約五千キロのネットワーク及び豊富な人材等の経営資源を最大限に活用できる事業分野を中心に、駅ビル、ホテル、デパート、ショッピングセンター、」と、こういうふうな「事業展開を図っております。」と、こういうふうに書いてあるんですよ。市に協力したという側面もあるけれども、同時にJR自身がこうやって進出をしているんですよ。そのために国民の財産を使っているわけなんです。そういうことではないのか。ここが今まさに問われているわけなんですか。

あわせて、もう一点伺っておきたいと思ふんですけれども、これは埼玉の大宮の南側です。浦和との境のところにあるんですけれども、埼玉新都心計画、今これが区画整理事業を中心にして進め

られているわけなんです。話が多少入り組んでおりますのでパネルをつくってまいりました。(資料掲示)

これがその地域です。よく見てください。真ん中を通っているのが京浜東北線、これが新幹線、ここが大宮の駅、こういうことです。ここはほとんどが旧国鉄の停車場だったところなんですけれども、それを県が一部買い取って、清算事業団の土地も合わせて区画整理を行っている、こういうわけなんです。

区画整理の前にJR東日本がこの地域に、この黒点のところに約五千平方メートルの土地を持っていたんです。これは清算事業団に渡さないうでJRが持っていた土地です。区画整理をやった結果として、これは二カ所に換地をもらっているんです。このオレンジの丸のところなんです。ここにはこの全体の新都心計画の一番の目玉になる三百六十メートルのビルをつくる。その土地の真ん中にJRは換地をもらったんです。この面積は大体三千五百平方メートル。もう一カ所、ここは新しい駅ができる真ん前のところなんです。ここに九百平方メートルの土地を換地としてもらったんです。

ここの土地はほとんど使いものにならない土地、これを一等地のところに二カ所も換地をしてもらう、こういうことが実際に行われているわけなんです。

こういう事態を見たときにどう思うかと思ふいます。

○国務大臣(川崎二郎) 清算事業団の土地も合わせて埼玉新都心の未来像、まさに市が中心になつてお考えのことに協力したんだらう、こういうふうに理解をいたしております。

○富樫三郎 この区域内で清算事業団から埼玉県が買収した土地、一平方メートル当たり約五十万円です。この区画整理事業というのは、換地の結果、土地の価値がほぼ二〇〇%、二倍に上がるだらうということを前提にして換地計画が立てられ減歩率が算定される、こういう状況になっているわけなんです。

このオレンジのところ、ここにはこの裏側にあるというビルが今構想として考えられているんです。これは高さが三百六十メートルです。この敷地の真ん中のところにJRの土地がちゃんと来るように換地設計をやったわけなんです。この価格に基づいて算定をすると、換地設計の結果受け取った面積は二カ所で四千四百平方メートル、これは倍になるとすれば一平米当たり約百万円、ですから四十四億円になるんです。ただ同然の土地が四十四億円の価値を生み出すわけなんです。

いずれも一等地で今後莫大な収益を生み出す、これに間違いはないと思うんです。この土地は本来ならば清算事業団に移管するのが筋だったのではないかと、こういうふうにも思うんですけれども、どうですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 先ほどから申し上げておりますとおり、市の方が取用法に基づいてJRが事業用として使っておった土地をどうしても分けてほしい、その中で換地というものが行われたという理解をいたしております。

○富樫三三君 事業用としてそれを使いたい。この場所ではるか前に既に停車場の機能は廃止しているんです。ですから、JRが鉄道事業の用地としてここに持っているはずがないんです。もう停車場がなくなつたわけですから、そういう土地を持っていたんです。このこともぜひ指摘をしておきたいと思ひます。

次に、このピンクのところですが、ここに新しい駅がつけられることになりま。この駅についてなんですけれども、ここにきます駅舎が約八十五億円、東西の自由通路がきます、この建設費が五十四億円、合計で百三十九億円のお金がかかるんです。この百三十九億円については国と埼玉県、浦和と大宮と与野の三市、この三者で全部負担をするんです。JRは一円も出さないんです。で、上がつた八十五億円の駅舎はそのままJRに寄附される、こういう事態になっているんです。どうですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 今の仕組みは初めて聞

かせていただきましたので、勉強してみたいと思ひます。

○富樫三三君 運輸省が知らないわけがないですよ、これは。駅舎をつくるんですよ。運輸省と相談しないでできるはずがないでしょう。大臣がたまたま知らないというところは仮にあるとしても、運輸省は全部知っているはずですよ、そういう中身については。

○政府委員(小幡政人君) 我々は鉄道事業法でJR各社を見ておりますけれども、当該案件については我々事務段階でも承知しておりません。

○富樫三三君 承知していないということであれば、ぜひ調べて後で報告をしていただきたいと思ひます。

時間がなくなつてまいりました。私は金沢と埼玉の例を取り上げたわけですが、それを見ても、JRは簿価の財産、この国民の財産でばらもうけをしているのが現実であります。それは土地の売却であつたり区画整理であつたり、あるいは新駅や自由通路、こういうことです。国や地方自治体の負担をふやしているんです。しかも、JRのもうけ分は一体だれが負担しているか。これはすべて国や県や市なんです。まさに国民が負担している税金であります。そのJRの分割・民営化のときの債務承継が過小見積りであつたというところもはつきりしたわけですが、このJRの本州三社は民間会社とはいっても法に基づく特殊法人なわけでありまして、これは会社としての社会的な責任、公共交通機関としての責任、こういう点から見てもJRが自分の負担をすることはいわば当然のことだといふふうに思うわけなんです。

○委員長(中曾根弘文君) 富樫君、時間が参りました。

○富樫三三君 こういうことにメスを入れないで放置しておくこと、あるいは逆にそれを認可すること、このこと自体重大な問題だといふ点を指摘したいと思ひます。大臣、どうですか。最後の答弁で終わりにします。

○国務大臣(川崎二郎君) 六十二年改革の基本は守つてまいりたいと考えております。

○富樫三三君 終わります。(拍手)

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。事業団債務の増大を初めとして、北海道、四国、九州の三社、とりわけ貨物会社の赤字問題、それから国鉄職員でありましたJR不採用問題、分割・民営化の残した負債の遺産は余りにも大きい、これがきょうまでの委員会における主な議論ではなかったかといふふうに私は思つております。したがって、今回の長期債務の議論に当たりましたら、こういう分割・民営化の負債の側面を補てんする方策といふのをやはりきつちり定めていくといふことが非常に大事なことでないかといふふうに思ひます。不十分ではあるとはいへ、この旧国鉄の長期債務処理法案といふものが一定程度、まだ決まつてはおりませんけれども、方向が見出し得つたところという状況の中で、JR各社としては一段と民営化が進むのではないかと、こういうふうに認識をしております。

したがって、一つの政策の課題として、今日、全国的な鉄道ネットワークの整備、維持をしていく仕組みといふものが欠如していることは大きな問題だと思ひます。災害における鉄道施設の被災の結果、復旧費用は会社負担となる、同時にあわせてローカル線などはどうせ赤字だから長期にわたつてローカル線をしていく、復旧の見込みがない、あるいは廃線にしていくような状況に追い込まれるといふようなことが出てきています。

また、採算性重視の結果、例えば山陰本線ではトイレのない車両が導入されたり、岩手では大都市型のロングシートの車両が入る。冬なんかは、あけつ放しになると、せつかく暖房しておつた車内が急に冷蔵庫になるような感じになつてくる。そういう面では、乗客の利便性、快適性といひましようか、いろいろ問題が起きておるところでございまして、そういう問題についてもこれから先しっかりと点検、チェックしていかなければならな

いと思つておるところです。

補助金で路線を建設して、運営は鉄道各会社に任せるという上下分離方式の検討など、この際、全国的な鉄道ネットワークの整備、それから維持をする仕組みといふのを設けることに乗り出すべきではないかといふふうに思つておるところでございまして、やはりそういう観点から政策といふものをこの際考へてみてはどうかといふふうに思つておるところです。大臣の決意をお伺ひしたいと思ひます。

同時にあわせて、道路や空港や港湾には整備計画があり、総合交通体系の中でやはり鉄道整備計画といふものも考へていくべきではないかといふこともあります。国土交通省になるに当たつて、交通会計の特別会計を見直して総合交通会計を設けてはどうか、そして総合的な交通整備といふものをやるべきだといふふうに考へますけれども、大臣の見解をお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 今御指摘いただきましたように、大きな課題でありました国鉄の長期債務問題に一定の方向が結論づけられましたら、まさに私どもの次の課題といふふうに考へております。環境問題、エネルギー問題等にかんがみましても、鉄道に対する期待といふものは極めて高いといふふうに思つております。

一方で、先ほどからもお話が出ておりますけれども、例えば都会地における地下鉄整備といふものが民間業者でやつていくけるだろうかといふことになる、東京都におきましても、営団は国の補助金が三五%、そして都の補助金が三五%というのが現状であります。また、新幹線についてはもう御高承のとおりでございます。また、過疎地域におけるこの問題をどうしていくか、大きな課題であります。既に運政審においても、鉄道整備の円滑化策の検討といふものが必要だろう、こう言われているところであります。

一方で、国土交通省という形で行政改革の結論としてその道づけがされ、来年にもその法案を御審議いただくことになるだろうと思つております。その中において新交通政策をどうしていく

も言って恐縮ですが、私はそう思うんです。
そういう意味において、今度のスキームの一兆

円というのが、どう聞いていても、これはずっとおとといからきのう話を聞いておりましたも、JRと同じようになかなか無理のあるスキームで、五十年先のことなんというのはだれも保証できない、しかしあえてそれを今出さざるを得ないということだろうと思うんです。

そういう意味において、新しいスキームの推進に当たってまず一つは、要員の削減あるいは合理化ということだけで走らずに、一番大事な技術者、これは同僚議員からも話がありましたし、参考人も話していかれました。この技術者のことを大事にすると同時に、むしろ育成していく。もう大分高齢になってきている。そういうことのとらえ方をしっかり大臣も事務当局もしていただいてこの事業に当たってほしいというふうに思いますが、その件についての所見を承りたいということと、もう一つは、そういう立派な技術者あるいは専門家ができて民間に委託して、民間の合理的な、しかも採算ベースに乗っていくノウハウを吸収して事業を達成していくということではないのかなと思うんですが、いかがですか。

○国務大臣(中川昭一君) 今、渡辺先生のおっしゃっていることは私自身非常に大事なポイントだと思っております。ともすれば、五十年計画で一人人員はどうなるのかというお話、これはもちろん大事な話であります。人の生育の話でございますから。しかし、先生のお育ちになった環境の御披露がございましたけれども、やはり国を愛し、国土を愛し、自然を愛し、山を愛し、木を愛し、という気持ちが非常に大事だろうと思っております。

ちょっとわき道にそれますけれども、今回の改革をきっかけにして、そういう山を愛する、子供たちに対する普及みたいなものもぜひやっていかなければいけないのではないかなと思っておりますが、先生御指摘のように、人数はこれだけ少なくなりましたというだけではだめなのでありまして、技術力、それから先生が今力説されました山を愛する気持ちを職員の皆さんに持っていたらいい

うな要員体制というものにぜひ持っていくべく、その点も含めまして今労使の間でいろいろと議論していると思っております。

それから、現業部門といましようか、生産部門の事業は民間に委託するわけでありませうけれども、民間の受け入れ体制もきちっと受け入れられるように我々としてもバックアップをしていく必要があると思っております。また先生御指摘の国有林と民間との間の技術交流、あるいはお互いに切磋琢磨する、あるいはまた共通の価値観を持つ、共有するといった点、それぞれもともとだと思っておりますので、これから実施段階で大いに御参考にさせていただきます。

○渡辺秀央君 国を守るというのは何も防衛だけで守るのではなくて、こういう自然を守ることがまさに国を守ることで、ふるさとを愛する心なくして国を愛することはできない、国の繁栄なくしてふるさとはない、そのふるさととはまさに林野というか山間地的なことだろうと私は思っているんです。

国有林の次の問題として要員問題、一、二質問が出てあるいは重複の面があるかと思いますが、ちよつと時間がなくなつてまいりましたので簡単に申し上げますと、いわゆるこのスキームは自民党、社民党、さきがけさんの三党間の合意ででき上りましたね。平成八年度末の一万五千人を将来目標として平成十五年度末に三分の一程度にするということ、そのことが当時の話し合いの中で消えているんですか。簡単に、一言でいいんです。

それからもう一点、この要員問題については労使の間で話し合うということになっていきますね。労使の間で決定したものを閣議が決定する。この経費の負担というのは一般会計でやっていくということではない、これは当然そうなんでしょうけれども、また債務が重なっていくことになるというふうに懸念をいたしますが、その点もあわせて。そうでなければ結構です。

○国務大臣(中川昭一君) 一万五千人を三分の一

にするというふうに出たのは去年八月の概算要求の段階で出た数字であります。その後、与党間の協議の中でそういう具体的な数字は消えております。

ただ、これからの事業をやっていくと、必要最低限の事業として議論をしていく上での一つの目安として、先生が今おっしゃったおむね一万五千人の三分の一程度を基本としつつというふうな言葉、形容詞が三つくらい入ったようなふつとした言葉になっておまして、最初にそれがありませんかというところでございます。

それから、人件費等につきましても、これは一般会計からの注入ということになっております。

○渡辺秀央君 ぜひその要員のところを、とかくまたそこがいかげんになっていくと大変だと思っております。また恩を繰り返すということにある意味においては、別の面においてはなるかもわかりませんが、気をつけていただくように希望いたします。

時間がなくなりましたので、大蔵大臣、このJR問題、運輸大臣が当面の形ですけれども、これは通告しておりませんので、もし感じがありましたらお聞かせ願いたいんですが、実際の株主というのは、大株主は大蔵大臣官庁等一ということにたしか法律的にはなるんだと思うんです。これは運輸大臣ではないはずなんです。

そういう意味で、私はきのうも若干のことを申し上げましたが、このJR問題を円満に解決しない、法律はできたけれども、お互いに言うことを言い合つて対決し合っているということではやっぱりうまくない。一言言いませんけれども、さつき私と若干違つた質問がありました。JRは借入金

の負担が当初の資産見積もりが低くて少なかったというふうな話がさつき私の直々前のごとくで質問がありました。

しかし、十四兆五千億という負担は、これはJRの発足時における収入見積もりということとを考えると、JR東海の収入の六・七倍ですよ。そ

して、JR東日本の収入の四・五倍なんです。これは普通の企業では倒産の危険性で充足しているんですよ、本当は。この資産の評価ということば、いろんな見方、考え方があろうと思うんですが、しかし実際に十四兆五千億の負担をかけられて発足した当時のJRというのは、これはもう今電機業界だって大体二倍ですから、借入額は。去年倒産した東食なんというのは〇・八倍ですよ。そういうことを考えれば、JRというのは、一般的にと言つていいの、破産寸前の状態からスタートした。債務額が売上高を何倍も上回ったところでお発したなんということはなかなか大変だったというふうに思うんです。

そういう意味で、企業経営をやっている人たちがというのは、JRはよくやってきたね。最近になってさっきの何か駅舎の話とかいろいろありますけれども、えらい景気がいいように見えているとは思いますが、しかし一千万円の株価がいわゆる三千億に影響するということなことで、まあまあ国家にとつてJRは財政的にも貢献をしていると言つていいでしょう。

そういう意味で、事業者当局である運輸省とJRとやっているわけですから、この法律の通過した後のいわゆる円満な解決のためには、やっぱり株主総会というのが一番大事なことですから、そういう意味では大株主で筆頭株主である大蔵大臣のこの円満な解決に向かつての、あるいは納得に向かつての、理解してもらふについての御努力をぜひ私は期待したい、こう思います。いかがでしょうか。

○国務大臣(宮澤喜一君) 昨日、お話を承つておりましたときに、この問題が非常に混乱した原因の一つとして、事業団との間の信頼関係が欠けておるといふお話がありまして、亡くなられた政治家の名前にも言及されました。

不思議なことでございますけれども、役所から特殊団体とかあるいは民間企業が分かれていきますときに、お互い今まで同じ屋根の下にいた人たちがあるときから突然監督する側とされる側とい

う関係に立つて、癒着をするのかと思うとむしろその逆になるということは非常に不思議なことではないかと。渡辺委員も大きな役所の大員をされて、その役所にもそういうことがございまして、どういふことなんだろうかと私はいつも不思議に思っております。このことは、全体としてやはり関係者の皆さんに反省をしていただきませんかとお互いに不幸なことではないかと思っております。

したがって、今おっしゃることはよくわかるわけでございます。この株主は実は清算事業団でございますけれども、しかしおっしゃっていることはそのとおりと私は思いますので、せっかく事業団が苦しい中からこうやって出てきていい評判をだんだんとりつつあるわけですから、これがよくなくてくれるというよりは私は大事なことで、これも、これがよくなくてくれることがございまして、このことをやった意味があるのでございまして、それから、そのところは私も政治に関係する者の一入といたしまして渡辺委員の御指摘は十分に肝に銘じて感じられるところでございまして。

○渡辺委員 どうもありがとうございます。御期待申し上げます。(拍手)

○西川きよし君 よろしくお願ひ申し上げます。先日に続きまして、現在残っております土地約千五百ヘクタール、資産価値にいたしまして約五千億円を今後どのように売却していかれるのか。きょうは会計検査院の指摘に基づきまして御質問させていただきます。本日も引き続きまして、この土地区画整理事業による面的整備が必要なの、こちらについてお伺いしたいと思います。

具体例をいたしまして、大阪の梅田貨物駅についてお伺いしたいと思います。昭和六十年に旧国鉄が吹田操車場跡地への貨物機能全面移転の方針を決定したわけでございます。移転先の吹田市、そして摂津市が貨物駅受け入れに難色を示したことで長期間にわたってめどが立たない状況が続きました。しかし、ここ数日、大阪の

方、地元の新聞を見させていただきましたと、この事例について関係五者の覚書が交わされたという大きな報道がされております。

この問題のこれまでの経緯と現状をわかりやすくひとつ御説明をお願い申し上げます。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。

梅田貨物駅の貨物機能を吹田信号場へ移転し、その跡地を売却するため、事業団は六十二年発足以来十年余にわたって地元吹田、摂津両市と協議を重ねてまいりましたが、理解を得るに至らなかったことから、昨年六月、吹田地区に移転する貨物量を半減する見直し案を地元両市に公式に提示させていただいております。

事業団の見直し案を受けまして、地元両市は吹田信号場跡地を中心とする町づくりの基本構想の検討を進めた結果、両市の市議会においても、事業団の提案を受け入れるとともに、跡地の整備を求める決議が採択されたところでございます。

さらに、両市議会のこの決議を具体化するため、大阪府、吹田、摂津両市、事業団、それにJR貨物の関係五者間で貨物駅移転のための条件等について協議を重ねておりまして、十月七日に合意に至ったところでございます。

今後、この合意が両市議会でも承認されますよう関係者でさらに調整を進めていく、こういう状況でございます。

○西川きよし君 今回のこの覚書というのは、あくまでもこれまでの協議経過を踏まえて現時点での協議結果を確認するために締結されたものでございまして、今後さらに関係者間で協議を進めていくとお伺いしております。

貨物駅を受け入れる側の地域の住民にとりましては大変不安なことはいっぱいあると思います。例えば貨物としてまた貨物のトラックの排気ガス、つまり環境に対する不安等々があると思うわけですが、これは当然のことですが、十分な理解を得るためにひとつよろしく御努力をいただきたいと思っております。

できる限り住民の意見を聞きながら協議を進めていきたいと思います。今後協議を進めていく上で特に住民に理解を求める、そういった場合にはどういふ努力をいたしますか、見せていただきますとかなかなか変則的な土地が多いものから、どういふふうにされていくのかと、私もすぐ近くに住まいがあるものですから、お伺いしておきたいと思っております。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。

梅田貨物駅は事業団にとりましても残っている数少ない大規模用地でございます。その売却のためには貨物施設の移転につきまして吹田、摂津両市の御理解がぜひとも必要でございます。そういうことで、昨年六月、吹田地区に移転する貨物量を半減するという決断を行って、地元提案をさせていただいたところでございます。

地元住民の方々は、貨物施設の受け入れに当たりまして、貨物トラックの運行による排気ガスあるいは騒音のレベルが悪化しないようにという要望が出されていることは承知をしております。貨物駅に出入りいたしますトラックの量を一日千台以内にするとか環境アセスメントの実施、それに貨物専用道路の整備や緑地の確保というふうなことににつきまして、環境対策には十分配慮してまいりたいと考えております。

さらに、貨物駅の整備に当たりましては、事前に住民の方々に十分説明を申し上げるということとともに、住民の意見を可能な限り事業計画に反映させていこうと思っております。貨物駅の移転が住民の理解を得て円滑に進みますよう最大限努力してまいりたいと思っております。

○西川きよし君 大変難しい問題を御説明いただいたんですけれども、道路のことなんかは特に住民の皆さんは不安だと思っております。仮にこの五者間の協議がまとまりまして、移転後の土地について、そしてまた残る半分の貨物量の問題、あるいは土地の売却方法など解決を図っていくかなければいけないことはたくさんございますけれども、この点についての基本方針と申し上げます。

か、ぜひお伺いしておきたいと思っております。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。

今回の国鉄長期債務処理法案におきましては、国鉄清算事業団の解散後は鉄道建設公団が残ります土地の売却を進めていくこととなりますが、先ほど申し上げましたように、梅田貨物駅は残る数少ない大規模用地でございます。早期に売却する必要があります。このため、貨物施設の移転につきまして吹田、摂津両市の御理解が得られるよう、昨年六月以来、吹田地区に移転する貨物量を半減するという提案を行ったところでございます。

一方、その結果大阪駅に残ります二分の一の貨物の移転先を今後検討する必要がありますが、梅田貨物駅は大阪駅前という都心に残る貴重な開発可能用地でございます。大阪市が二十一世紀に向けて発展するためにもその整備が重要というところでございまして、残り半分の貨物の取り扱い、貨物移転後の跡地の開発、土地売却の基本方針について、今後、大阪府等と調整してまいりたいと考えております。

○西川きよし君 二日間わたってこの土地処分についてお伺いいたしました。

五千億という金額はきのうも申し上げましたように本当に莫大なお金であります。毎日大きな金額を聞いておられますと小さいのではないかなというふうな錯覚に陥つたりすることもありますけれども、本当に国の大切な財産であります。しかし、その一方で、ここまで処理がスムーズに進まざる問題、困難と申し申し上げます。今後、今お一層粘り強い対応によって早期に、一円でも高く売っていただきまして、国民の負担を少しでも和らげる努力をしていただきたいと思っております。

最後に、大臣にその御決意をお伺いして、私の質問を終わりたいと思っております。

○国務大臣(川崎二郎君) この法律が御可決をいただきますと、清算事業団は約一週間で解散手続に入ると思っております。

そうしますと、鉄建公団に移籍をしていただく。今千百名でございますけれども、三百名ほどは再就職先の見通しが立っております。残りの八百名の方については、これから私も努力しながら、まず身分を決めていかなければならないだろうと。

といひますのは、土地を売れば売れば自分の仕事がなくなくなる、将来仕事がなくなくなるわけですから、不安を抱えた中で仕事をしていただかなければならない。したがって、まず身分を決めていただいて、要するに再就職先を決めていただいて、そこから再出向していただいて、まさに十一年努力してきたベテランでありますから、その方々に仕事を続けていただく、こういう方策を考えているところでございます。

その中で、昨日からずっと御指摘ありましたように、現有の土地を建物として使用されている方々やまた自治体の方々や住民の皆さん方の理解を得ながら、一日も早く売却が可能になるように努力をしてまいりたいと思ひます。西川委員御指摘のとおり、一円でも高く売れたらなという思ひの中で頑張りたいし、私どもも協力をしてまいりたい、こう思っております。

○西川きよし君 ありがとうございます。(拍手)

○委員長(中曾根弘文君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後三時三十分まで休憩いたします。

午後零時十分休憩

午後三時三十分開会

○委員長(中曾根弘文君) ただいまから日本国有鉄道清算事業団の債務処理及び国有林野事業の改革等に関する特別委員会を再開いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。本日、山下八洲夫君が委員を辞任され、その補欠として前川忠夫君が選任されました。

○委員長(中曾根弘文君) 日本国有鉄道清算事業

団の債務等の処理に関する法律案外五案件を一括して議題とし、休憩前に引き続き質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○成瀬守重君 私は、当委員会における締めくくりに総括質疑において、自由民主党を代表して質問いたします。

まず、国鉄清算事業団の債務処理法案の関係で質問いたします。

振り返れば、公社制度のもとで我が国の輸送構造の大きな変化に対応できず破綻するに至った日本国有鉄道を再生させるべく、さまざまな反対や困難を乗り越えて、分割・民営化を内容とする国鉄改革という戦後の総決算ともいふべき大改革を昭和六十二年に断行しては、十一年が経過しております。この国鉄改革により新たに民間企業として出発したJR各社は、それぞれの経営責任のもとで立派に鉄道事業を継続しております。

しかしながら、清算事業団に残した長期債務はその後減ることなくふえ続け、今年度には約二十八兆円という巨額に達しており、このまま放置すれば利子が利子を生むという悪循環によりさらにその債務はふえ続けることが予想されます。この国鉄改革の残された課題ともいふべき国鉄長期債務の処理に最終的な決着をつけるべきときを迎えていて私は考えております。

ここで清算事業団債務の本格的処理の早期実施の決意について運輸大臣にお伺いいたします。

○国務大臣(川崎二郎君) 春以来、法案の御審議をいただけてまいりました。また、私が運輸大臣拝命以来、八月から衆議院の特別委員会が審議が始まり、今日まで御審議をいただけてまいりました。十月一日に清算事業団を解散し、この法で規定されておりますけれども、国会での審議、さまざまな課題を抱える中、今日まで審議が続けられてまいりました。その間、資金運用部資金を借りる、つなぎ資金を借りながら今日続けておられるというのが現状でございます。

そういった意味で、どうぞ皆さんの御審議を

いただき御可決を賜りますようお願い申し上げます。この法案が可決されましたら、一週間程度をもって清算事業団を解散し、鉄建公団に業務の一部を引き継ぎながらまた新たな目的に向かって動いてまいりたい、このように考えております。

○成瀬守重君 清算事業団の債務は昭和六十二年度初めには二十五・五兆円でありましたが、先ほど述べましたように、今年度初めには約二十八兆円に膨らんでいます。当初の考え方は土地や株式を売却することによりできる限り債務を減らすということが方針であったはずですが、ところが全く反対に債務は増加してまいりました。債務がこれだけふえてしまったということについて、原因とその責任についてどう考えるのか、たびたびこの委員会の席上で質問がありますが、再度、運輸大臣にお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 今、御質問をいただきましたように、国鉄改革の基本は二つであらうと思っております。

第一番目は、分割・民営によって七社が自主独立経営を行えるようにしていく、でき得れば一程度度の利益を上げられるような体制をつくり上げてまいりたい、そうした思ひの中でスタートをいたし、七社については今お話しいただいたとおりでございます。

一方、清算事業団という組織、まさに旧国鉄の身分をそのまま引き継ぎました。長期債務を引き継ぐと同時に資産を引き継いだわけでございまして、そして、これが順調に資産の売却、株の上場がなされるならば十四兆円ぐらいの借金に今日なつていただろうと。まさに今、十四兆円のスキームを御審議いただかなければならないところであつたはずでありますけれども、二十八兆円という債務になったところでございまして。

基本的な認識として、やはり土地の売却というものが、当時、運輸省なり大蔵省なり清算事業団から売却すべきであるという強い意見もあつたようでありましても、政治の大きな判断、土地

の高騰をこれ以上招いてはならないということから見合せられた、そのことが最大の理由だと思っております。なお、時間がかり過ぎてしまったために金利が金利を呼ぶという形になってしまいました。もう少し早く処理スキームを見直しすべきではなかったかという厳しい御指摘に対しては、私も反省を謙虚に受けとめなければならぬ、このように思っております。

○成瀬守重君 今回の清算事業団の債務処理の内容は、平たく申し上げれば、清算事業団の二十八兆円の債務のうち有利子債務と無利子債務を合わせた約二十四兆円の債務については国が負担する、三・五兆円の年金負担については鉄道建設公団が負担する、〇・八兆円の厚生年金移換金負担のうちJR社員以外の分とJR社員の分の二つの一を合わせた約〇・六兆円については鉄道建設公団が負担し、JR社員の二分の一の〇・二兆円についてはJRが負担するといふものであります。

国の債務承継に伴う利払いのために、その意味においては国鉄と全く関係のないたばこや郵便貯金からも支援をいただかなければなりません。

今回の処理方策の中で一番と言つてよいほど議論となつたのは、厚生年金移換金についてのJR負担の是非についてであります。

ここで、なぜJRに負担させることになつたのかということについて運輸大臣にお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 六十二年改革当時にJRとまさに旧国鉄は、経営の問題、労使の問題等は分かれました。しかしながら、従業員の福利厚生という面で、退職金はJRが責任を持って支払う、そして年金については共済年金制度を残すという形でまいりました。

もちろん、共済年金制度が将来的に厚生年金に移換されていかなければならないだろうと。これはNIT、JTあわせの課題であつたと思ひますけれども、平成八年にその課題が出てまいりました。厚生年金への移換金問題ということで議論がされ、当時事業主でありました清算事業団とJ

Rが負担すると決定されたところでございます。

しかしながら、今日、清算事業団の解散、まさに事業主の解散という中で、JR職員のための年金負担分、この移換金につきましてはJRに御負担をお願いしたいということで私どもはお断りをしてまいったところでございます。

ただ、そうした経過の中で、衆議院におきまして、修正として、このJR職員のための負担金につきましては、国民とJRが等しく負担をすべきではなからうかということと二分の一という修正になり、私どももやむを得ない修正であるということとで受けとめたところでございます。

○成瀬守重君 この問題につきましてはいろいろ議論が出ておりますが、どのつまりは、この負担を全部国民が負担するのか、それとも一部をJRが負担するのかということに尽きるのでないかと考えております。

JRに負担させるのではなくて国が負担すればよいとか、鉄道建設公団が負担すればよいという意見がありますが、国が負担するとなると、結局、国民が負担するということにはかならず、その意味では無責任な意見と言わざるを得ないと私は考えます。

しかし、JRにとっては、今後も負担を求められるというのではとても安心して経営を行っていくことができないというのも事実でありますし、既に上場を果たした本州三社の株式を持っている株主にとっても、そのような心配をしているのではないでしようか。

そういった中であって、民間の株式会社に負担を求めるのは筋が通らないという意見はございますが、JR各社は単に商法に基づく株式会社ではなく、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に關する法律に基づく会社であります。そういった意味においてもこれは当然考えなければならぬ点ではないかと思っておりますが、さばりながら、殊に経営状況の厳しいJR北海道、四国、九州の各旅客会社及びJR貨物につい

ては、経営基盤の安定に向け財政、税制等の適切な援助の拡充に努めていただきたいとぜひお願いしたいと思っております。

また、本法施行後もJR各社と引き続き協議を行い、関係者の理解を得るよう努めていただきたいと思います。運輸大臣の考えを承りたいと思っております。

○国務大臣(川崎二郎君) 政府といたしましては、経営状況の厳しいJR北海道、四国、九州の各旅客会社及びJR貨物会社については、経営基盤の安定に向け、財政、税制等の適切な支援策の拡充に努め、実質的負担増とならないように配慮することといたします。

また、政府は、本法施行後もJR各社と引き続き協議を行い、関係者の理解を得るよう努力をいたしてまいります。

○成瀬守重君 小淵総理、今の点につきましていかがでございますか、お考えを聞かせていただきたいと思っております。

○国務大臣(小淵恵三君) ただいま運輸大臣から答弁申し上げたとおりでございます。こうした経営状況の厳しい北海道、四国、九州あるいは貨物、それぞれの会社につきましては、その安定のために政府といたしましては実質的な負担増にならないように配慮いたしていきますことは当然でございます。

また、政府といたしまして、JR各社との関係におきましても、引き続き協議をし、関係者の御理解を得ることのできますように政府を挙げて努力をいたしてまいりたいと思っております。

○成瀬守重君 この処理スキームにより清算事業団の債務処理が完全に決定されるのであり、JRに対して負担を求めることはないと、いうことでよろしいのでしょうか。再度この問題について運輸大臣にお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 冒頭に申し上げましたように、JR七社がまず自主独立の経営を行うというのが第一の考え方であります。第二の考え方として、国鉄清算事業団に長期債務と資産を負

わせた、そして資産の売却の後、残った長期債務について処理スキームを考える、こういうのが国鉄改革の基本でございます。

そういった意味で、旧国鉄の身分を引き継ぎます清算事業団が解散されるというこの法律が通りましたら、まさにもとに戻るといふことはあり得ないと思っております。鉄建公団は引き続きの業務を引き継ぎさせていただきますということになります。

○成瀬守重君 今回の債務処理により清算事業団は解散することになります。事業団の職員は、はつきり申し上げて、債務をできるだけ減らすことが仕事である以上、どうしても世の中の批判を浴びることになります。しかし、職員の皆様方はさまざまな制約のもとで懸命にその職務に励んでこられた、よくやってきたというのが私の偽らざる評価だと思っております。

今回の事業団の解散により、その職員の方々の再就職も重要な問題であると考えます。運輸大臣も十月一日に事業団職員の激励に行かれたようですが、職員の方々にとって事業団での業務が充実したものであったとするために、再就職対策をきっちりと実施していく必要があると考えます。

ここで、清算事業団職員の再就職対策について政府は万全を尽くすべきであると考えますが、現状と決意について運輸大臣にお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 平成八年度当初で事業団プロパー職員は千八百七十二名でございます。JR各社、各官庁、特殊法人、また民間等の多数の採用申し出をいただき、五百名以上が再就職の決定をいたしましたところで、今現在、十年度当初で千七百七名でございます。

解散をされました後、三百名程度の就職は既に内定をいたしました。八百名の職員につきましては、資産約五千億の土地が残っておりますわけでございます。これを売っていただかなければならぬ。新しい人がやるといふよりも、やはり今日のまでの経験ということとぜひ仕事を続けてもらい

たい。しかしながら、土地を売れば売るほど自分の仕事がなくなくなるということでありますので、まず身分確定のために、今御指摘いただきましたように、再就職先を先に見つけた上でその仕事をしていたら、将来の見通しを立てていくということが一番大事であろうと思っておりますので、省を挙げて頑張りたいと思っております。

○成瀬守重君 最後に、清算事業団の債務処理は国鉄改革の総仕上げともいえるべき重要課題です。はつきり申し上げて、債務の処理はだれかに負担をお願いしなければならぬ以上、だれからも喜ばれるものではない得ません。しかし、このまま放置すればかえって債務が増加します以上、これ以上の先送りには絶対に許されず、痛みを伴うものであってもこれを断行することが政権与党としての責任であると考えております。

しかし、今回の債務処理に際して、今後も広く国民の方々に多大な御負担をお願いしなければならぬ。このように多額の負担を国民に対して求めざるを得なくなったことについての責任と、清算事業団債務の早期処理に向けた決意について、小淵総理にお伺いしたいと思います。

○国務大臣(小淵恵三君) 改めてでございますが、国鉄長期債務の処理につきましては、昭和六十三年の閣議決定に基づき資産の処分により全力を挙げて取り組んできたところでございますが、先ほど運輸大臣からも御答弁がありましたように、土地売却、こういう点が思うように進まなかったことは事実でございます。そのため大きな債務を依然として背負つて、その上さらに年金関係の負担も負つたことでありまして、その債務が増加するに至りましたことは、まことに遺憾であると同時に、政府としての責任も痛感いたしておる次第でございます。

この間、政府といたしまして、一兆六千億に及ぶ国庫補助金の交付や一般会計による事業団の有利子債務の承継など、その時々情勢での処理のためできる限りの措置を講じてきたところでございますが、この事業団債務につきまして国民

瀬委員の方からも聞かれたことでございますけれども、二十八兆円もの巨額な債務になつてしまつたその原因及び責任についてお伺いしたいと思います。

ます。

二十七兆八千億、国民一人当たりでは二十万円というふうに分けられるわけでございます。旧国鉄の長期債務がなぜこんなに巨額な借金になったのか、これを知りたいと思うのが国民感情というものでございます。

土地、株、資産を売却しまして二十五兆の借金を十三兆八千億に減額した上で、最後は国民の負担をお願いして最終的に処理したいというのが清算事業団の任務であつたはずでございます。ところが、借金を減らすことができなかったばかりか、逆に利払いのために借金が雪だるま式にふえてしまったということでございます。常識で考えましても、借金というのは返済がなければおくれるほど利子が膨らんでいくということでございます。サラ金なんて言わなくてもこれは当然の常識でございます。

国の事業の中でこのあたりのことをどのようにお考えになつてこられたのかお伺いしたいと思ひます。これは運輸大臣に先にお伺ひして、それから総理にさらに高い見地からのお答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 川崎委員にお答え申し上げます。

国鉄改革の基本は御指摘いただいたとおりでございますけれども、まず経営の悪化、そしてサービスの状況が必ずしも芳しくない、労使関係、そういうものを見たときに国鉄を改革しなければならぬ、まさに国民の総論の中でスタートをいたしましたであろうと思つております。

そして、まず民営・分割をすることによって七つに分けられた会社が自主独立経営を遂げていく、その結果としてサービスの改善が図られる、そして収益も一程度上げられるようになったらいい、こういう期待感もあつてスタートをいたしました。本州三社については安定基金の収益が出ないということでは一段の政策が求められてお

る、貨物については時代の変化の中で経営改革というものが求められておる、これが一つであらうと思ひます。

当然、会社更生法という議論が午前中ございましたけれども、まさに経営悪化であります。したがつて、借金の部分をすべてJ・Rに負わせるわけにはいかぬ。そこで、清算事業団が国鉄の身分を保ちながらその長期の債務と資産というものを受け継いでスタートをいたしましたわけでございます。御説のとおり、順調にいけば今十四兆円ぐらいの債務が残つて、その処理のスキームを国会で御審議いただいておりますという筋であつたろうと思つております。

ただ、清算事業団の職員が一番残念がつておるんだらうと思ひますけれども、土地が売れるときに土地高騰を招くということから手控えるという政府の大きな決断がなされたことであります。これは国会での議論、またまさにマスコミ挙げての議論であつたことも事実であらうと思つております。そして、阪神・淡路大震災の結果として株の売却もなかなか進まなかつたということから、御指摘のとおり、まさに処分がなければおくれるほど金利がさかんで二十八兆円という結果になつてしまつたと思つております。

再三お答えいたしておりますけれども、土地の処分ができてきたときに、株の処分ができてきたときにはもう少し早く決断をすべきでなかつたのかという御指摘については、謙虚に反省をしてまいりたいと思つております。

○川崎幸子君 総理にお答えいただく前に、私の問題意識を総理に聞いていただきたいと思います。

国鉄改革、J・Rが発足しまして確かに国民は大変喜んでゐる部分がございますけれども、この借金の問題がツケとなつてゐるわけでございます。その場合の御説明が、地価の高騰が鎮静化するまで閣議でも、あるいは国会でも、あるいはメディアが挙げまして日本全体が国鉄の用地放出は控えるべきだと、こういう合意があつたということ、あ

るいは株価の低迷が災いしたというような御説明を聞くわけでございます。

一国民の立場から見ますと、バブルを生んで、それからバブルが崩壊した後の経済運営、これについて政府の失敗があつたのではないかと、政策運営の失敗があつたのではないかと。そうした政策不況、政府の失敗についての御答えがない限り、どうも国民には問題がすりかへられて、この借金が雪だるま式に大きくなつたことの理由としてすりかへるの説明が行われているのではないかと、信頼を失わせる一つの原因になつてゐるのではないかと、私はそのように思ひますが、総理、いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(小淵恵三君) どういう観点からお答えしたらいふかと思ひますけれども、バブルが起つてしまつて、その後それが崩壊をいたしました、今日その後遺症に悩んでおるわけでございます。最も大切な金融問題におきましても不良債権を抱えて、バブル以降の解消を今日まで引きずつてきておるわけでございます。そういう点で経済が非常に好調であつた時期、これはある意味ではバブル経済と言われたところもあります。以降、今日になつておるわけでございます。

そうした過程の中で、この旧国鉄の債務をいかに解消するかという努力につきまして、その時々におきましては政府としても対応をいたしてきたわけでございますが、先ほど来運輸大臣も御答弁申し上げておりますように、まず優良な旧国鉄用地を売却することによつてかなりの債務を返済できるであらうという予想が大いに崩れてしまつたという点もございまして、また、借り入れましたお金の利子が利子をまた生んでくるという雪だるまのような状況に今日相なつてきておるわけでございます。

今日に來てそうしたことがいよいよそれこそにちもさつちもいかに、こういう状況に至つておりました、今回こうした最終的な結論を得るべく努力をいたしてきておるところでございます。そういう意味では政府もその責任を大いに感

じ、そして、それから対応に對しましても努力をいたして、なきやならぬ、こう思つておる次第でございます。

○川崎幸子君 誠実にお答えいただいたところでございますけれども、答弁席の前でちよつと総理はつぶやかれまして、どうお答えすればいいの、かちよつと困惑の表情が見えましたが、そのあたり国民がどういふ答え、どういふ点について率直に総理の生の声を聞きたいと思つてゐるか。

私の質問の仕方もうまく総理にメッセージとして伝わらないとしたら、それは私の言葉の使い方がまずいということかも知れませんが、なお一層じかに率直にお話しただく、それが国民の不信感を払拭することであり、またそれをしないことがえつて非常に高い代償を支払うことになるということを経理に申し上げさせていただきますかと思ひます。

さて、処理スキームが出てまいつたわけでございますが、マスコミ論調は、マスコミを挙げて反対と、残念ながらそれが現実であつたと思ひます。さきの通常国会が始まりましたところ、法案提出のころにまず全国紙全紙が一斉に反対の趣旨の論陣を張られました。また、通常国会が終りました臨時国会が始まり、この法案が審議されるという状況になつたときにも同じような状況でございました。

そして、その後、衆議院での審議が進み、追加負担というところが二分の一に減額されたわけですね。当初の案の額からJ・Rは二分の一に減額されて修正可決され、今参議院の審議を迎えている。このときでもまだ筋が通らないですとか、あるいは理屈が通らないですとか、財源手当てはこれでは一体いのかといった厳しい論調があると私は思つております。こうしたマスコミを挙げてのいわば反対論調、これについてどうお考えでいらつしやいますでしょうか。

これは運輸大臣と大蔵大臣にお伺ひしたいと思ひます。それぞれのお言葉でお返事をちようだいしたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) マスコミの御批判は、

一つはJR負担の問題、一つは元本償還財源というものが明確になっていない、またもう一つあるとすれば郵便貯金、たばこの負担を求める、こういうところにあるのかなと思っております。

私の立場からJR負担問題について申し上げますと、これはもう再三申し上げているところでありまして、JR職員の年金、これを安定的に供給するために、支払うためにだれが負担をすべきかという議論であらうと思っております。

私どもは、昭和六十二年当時の改革、その当時想定されておりました共済年金から厚生年金への移換金の問題、この問題について平成八年に事業者である清算事業団、そしてJRの負担というところで決定をし、そして今日、清算事業団が解散をするというときにJRの御負担をお願いいたしていただくわけでございます。このJR職員の年金を支払うための移換金、これの理解というものが多少お互いが違ふのかなというような気がいたしております。ただ一方で、マスコミと言われますので、二分の一にいたしたときに千八百億円また国民負担がふえたという表示があったことも事実であらう。

そういう意味では、JRが負担をするのか国民が負担をするのか、こういう議論の中で、私どもはJR負担という御主張をいたしてまいりましたけれども、衆議院では半分ずつにせいという形での一つの結論をいただいた、こういうふうに思っております。

それから、償還財源につきましては、衆議院でもまた参議院でもいろいろ議論がありました。道路目的税というのを使つたらどうか、新幹線の財源を回したらどうか、こういう意見もありました。交通税という意見もありました。しかしながら、そうした意見がなかなかまとまらないという今日の中で、国家財政の中でお願いをしていくという結論に相なった。その辺がいろいろ御批判をいただいている理由だろうと思っておりますけれども、私どもも考えて出させていた

結論でございますので、御理解を賜りたいと思っております。

○国務大臣(宮澤喜一君) お答えするのは実は非常に難しいのだと思いますが、まず最初に、郵政特会にお願いをしたということについては、これはもうひとえに関係者の御協力と言しか申し上げようがございませんで、直接に関係のある話ではございませんで、比較的順調な運営をしていらつしやるということに対して期限を限りまして御支援を願う、こういうお願いをいたしたわけでございます。

それから、たばこの関連も、これも余り立派な説明ではありませんけれども、納税者全部にお願いするよりは、価格の中でこの税金分が少し下がつておりますこともあって、愛煙家の方へひとつお願いできませんかという、そういうベイスのことでございます。

それらはいずれも一般会計で一般の納税者に御負担を願うよりもまだお願いができればという気持ちの部分でございまして、JRのことはこれはきつと全然違ふお話でございます。

私どもは、運輸大臣が言っているらしいです。ようい、移換金のあたりはいろいろ難しい経過はあったけれども、そういうことでお願いができれば一番いい、大蔵大臣としてはそう思うわけでございますけれども、そこは遺憾ながらなかなかお互いの了解がつかずやや争いの形になっておりますことは残念ですが、しかしこれがそんなことに関係ないということになってしましますと、それはまた非常にそこところが一番世論の批判の高いところで、関係がないではないかと。

そうしますと、それは結局は納税者の負担になるといふことしかやりようがありませんで、国としては新しい雪だるまがふえることはもうない、しかし根雪の方に手はつきませんというぐらゐ困つておるところでございまして、もしJRの負担はいかぬという一般の世論であれば、それは一般の納税者をお願いするしかないということにどうもならざるを得ないというあたりで、私は

マスコミから不評判だということは承知しながら、それではそのかわりの答えは一般の納税者をお願いするしかない。こういうことは余り言いたくないことでございます。そういう聞き直ったようなことは言いたくありませんけれども、問題としてはそうなるのだと思ひます。

○川崎幸子君 運輸大臣も大蔵大臣もきつとそのように誠実な懇切丁寧な言葉でマスメディアにも御説明くださったのだと思いますが、問題の中心にはまた後ほど入らせていただくとしたしまして、私が伺いたかったのは、なぜその説明はマスコミに受け入れられなかったのだろうか。メディアが悪いのでしょうか、理解不足なのでしょうか。そのあたりの受けとめ方をむしろ伺ひしたかったというところでございまして、重ねて伺ひしてよろしくございませうか。

○国務大臣(宮澤喜一君) これは余り申し上げたくないのですが、これは余り申し上げることについての責任論でございまして、これはもう運輸大臣も言われますように謙虚に聞かなければなりません。このよつて来つて生まれた事態の解決ということになりましたら、JRに負担させるのはよくないぞという御議論であれば、それならそれはどこに負担させることになりましようかと、この両方の比較において私は議論が成り立つべきものではないかと。

これは、大蔵大臣としてはちよつと聞き直つたような感じがいたしますから余り申し上げたくないのですけれども、しかし実際は問題はそういうので出されまさんと本来の答えは出ないんではないかと思ひます。

○川崎幸子君 重ねて御答弁いただきましたけれども、私の理解では、やっぱマスコミはどこかで感じていたのではなからうか。何を感じているかという、一問目の借金が巨額になったことの原因と責任、そこでございまして。政府の失敗に対する率直な反省がない、それから本格処理に向けてどのような決意ないし態度で臨もうとするのか、そのポリシーが見えない、その真剣さに欠

けるとところが私はマスコミに訴えるものがないことの原因ではないかと思つておりますが、私の受けとめ方は間違つておりましようか。私はこのような受けとめ方をしております。

それでは、次に進みます。

厚生年金へのJR年金の移換金問題でござい

ます。これはたばこ、郵貯とはちよつとわけが違ふだらうというふうにお答えいただいたわけでございますが、私もそのように感じておりますけれども、今マスコミの反応について伺ひしたと同じような非常に異常な状態であることを国民は感じているのではないかと思つております。

どういふことかといひますと、JR各社の反発の強さでございまして。法案提出前後からJR七社が緊急アピールをなさいましたり、新聞の全面広告をなさいましたり、結局この問題は決着済みの問題であるのに信義則違反ではないかというところで態度を硬化しているわけでございます。

運輸省とJR七社といへば当事者同士でございまして、この問題について一致協力して解決していかなければいけない立場の当事者間で非常に異常な反発といひましようか、異常なというの

はやっぱり国民の目から見れば私はそのように映るのではないかと思つておるわけでございますが、こういう印象を与えることについて運輸大臣はどのようにお考えでいらつしやいませうか。

○国務大臣(川崎二郎君) 私の前任者であります藤井運輸大臣、また我が党の先輩であります運輸大臣経験者の皆さん方に間に入つていただきながらさまざまな話し合いが行われてきたことは事実でございます。しかしながら理解に至らなかつた、これも一面お話を申し上げておるとおりでございます。また、先ほど自民党から御指摘いただきました、今後も継続して理解をいただくように努力をせよということでもありますので、守つてまいりたいと思つております。

なお、私の立場でございましてけれども、事務的な折衝はいたしておりますけれども、私自身JR

と一度機会を持ちたい、このような投げかけをいたしましたけれども、国会での法案審議の状況を見守りたい、こういう御意見でございましたので、この審議が続いている間については少し遠慮させていただいております。一つの結論が得られれば、その時点で話し合いに入ってまいりたい、このように思っております。

○川橋幸子君 そのように御努力はしていただくのが国民の立場からすれば当然と言ふとちよつと言葉はきついでしようか、お願いしたいと存じます。

この間のやりとりの中で、私はJRの方が態度を硬化させたというそちらの気持ちがよくわかるような気がいたします。メディアの報道がそうだったと思われるかもしれませんが、私はそれに共感を覚えるといえます。同情を禁じ得ない部分があったのでございます。説明なさるときに、国において処理するというあの約束事は処理の方法を決めるという意味であつて負担を決めたいわけではない、これはやっぱり開き直りといえますか、詭弁といえますか、そのような印象を与えていたし方のおっしゃり方だと思ひます。

それから、参議院の審議では割合率直な御答弁は聞かせていただいたような気がいたします。厚生年金への統合に伴う積立金不足の問題というのはばんやり頭の隅つこにはあったんだけれども、これから資産処理の動向あるいは経済の動向等々、不明材料がたくさんあったので、そこところは余りはっきりしていなかったんだというような率直な御答弁があつたというように私は受けとめさせていただいております。むしろこうした率直なお答弁の方が、JR社員の年金ならJRの会社が負担して当然という年金の理屈でございしやうは、相手にも考える余地を与えることではなかつたかと思ひます。今この問題は年金の論議の問題ではなくて、追加負担を納得してもらふ、そういう信義則の中で相手とどこまで納得できるかという説得力の問題だつたのではないかと思います、その点について

ではどうお考えでしょうか。

○国務大臣(川崎二郎君) 国鉄再建監理委員会の時代から、負担をする、処理する、こんな用語の使い分けをしてきたことは事実でございます。しかし、それが官僚言葉でなかつたのかということになると、今御指摘のように、お互いの行き違ひがあつたのかなという反省はいたしております。

しかしながら、基本的な姿勢として年金の問題ではないとおっしゃいますけれども、JR職員の年金の負担というものを国民に負担させるのか、JRに御理解をいただくのかというどちらだと言われれば、私どもはやっぱりJRの御理解をいただきたい、こういう姿勢でやってきたつもりでございます。

行き違ひがあつたことについてはそうかもしれない。

○川橋幸子君 先ほど大蔵大臣もおっしゃいました、運輸大臣も今おっしゃいました。JRが負担しなければ国民負担がふえる。これはある種のおどしのような、JRにとつてはそういう印象を与えるのではないのでしょうか。それから、国民にとつても、JRが負担してくれなければ自分の方の負担がふえるのかなと。

どちらにいたしましても、年金移換金の問題は二十八兆の中から比べれば金額にすれば小さな部分でございます。ここはどつちが得、どつちが損というよりも、むしろ政治、行政の企業との約束、国民との約束、そういう信義則の問題であつたと。同じことを何回も明敏な大臣の前で繰り返して申し上げる、私はじくじくする思いをしながらも、ぜひそのことは御理解いただきたいという意味で質問をしております。

これは年金問題とは次元が違ふ、年金問題かもしれないけれども事はそこが済まない次元にエスカレートしていく。国がかかわつた不良債権の問題についてどこまで信頼を得ながら処理していけるか、こういう問題についての認識が、大変申しわけないんですけれども、不足しておられたような気が私はいたします。

そこで、関係者間の納得をいただくとか、あるいは世論のコンセンサスを得るとかということがこの件については一番重要な点であるわけでございますけれども、この点につきましては、直接の当事者である運輸省とJR各社の間の納得について、本当に仕切り直しをするぐらいにもう一回話を詰めていただきたいということが一つ。

それから、くしくも大蔵大臣、運輸大臣がおっしゃつた、国民負担がふえますよと。国民はその程度のことはわかつていられると思ひます。つまり、国の責任とか、あるいはそれが特殊法人であつてもそれでございすけれども、財政的に成り立たない法人の負担、それには国が出資する、国の出資は一般会計で賄うとなれば、いずれは国民の負担に返つてくることはわかつていられるわけでございますけれども、あえて国民負担に名をかりすさといふものを考えるわけでございます。

冒頭、私はきよう質問させていただきます前提には金融問題と同じようにモラルハザードを生まないといふことが一番大きな課題であるといふふうに認識しているとおっしゃいました。二十一世紀を目前にして、二十世紀中の赤は今の私たちが当事者の間で決着をつけよう、二十一世紀はもつと明るい未来を迎えられるようにしよう、そういう時期に当たりまして根拠を残すような感じがいたしますが、政治におけるモラルハザードの問題、あるいは国民の信頼を得る問題というものについてはどうでしょうか。

これは一応JRの年金問題から始まつておりますので、運輸大臣にまず御答弁いただきたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 国民の理解を求めていく中で、先ほど大蔵大臣が言われましたように、JRが負担をすべきか国民が負担をすべきか、このういつた議論が衆議院でも重ねられてまいりました。また、ある政党はJRの負担をもう少し六十二年に戻つてふやすべきだと、こういう御議論もありました。そういう議論が衆議院でなされる

中で、やはりここで問題の決着を先送りさせてはならないという判断をいただいて半分半分という一つの結論をいただいたらう、このように私どもは理解しております。

また、今後私どもは、先ほど約束をさせていただきまして、JRと機会を得ながら話し合いを続けてまいりたい。そして、JRと我々の話し合いが続くことによって、理解が深まることを通じて国民の理解につなげていくのではなからうか、このように理解をいたしております。

○川橋幸子君 私ども民主党はこの問題を非常に重視しております。衆議院で修正されて、それで少し抵抗が弱まつたというふうな観測があるかもわかりませんが、原則を大事にしたい、この姿勢を貫くことが民主主義のなかめであつて、国民に對するアカウンタビリティーを発揮するという方向であるといふこと、私は、当初の約束とおひ信義則を守るといふことで、二分の一になりまして、千八百億の追加負担は撤回すべし、モラルハザードを生むという高価な代償を払わないために勇気ある撤回を今お願いしたいと思ひます。

くだいようでございますが、いま一度御答弁をお願いいたします。

○国務大臣(川崎二郎君) JRにおきましても、この問題を先送りしてはならないというのは共通の認識だろつと思ひます。どうぞ御理解を賜りたいと思ひます。

○川橋幸子君 民主党の主張は御理解いただけたことかと思ひます。

さて、次の利払い問題、利払い費のかさんだ費用の処理問題についてお伺ひしたいと思ひます。根雪の処理はともかくとして、今は新雪が降り注いで雪だるまのように借金がふえるのだけは防ぎたい、本案がこのように借金を持つていて、この点は私どもも理解しております、評価しているところでございます。ただし、いろいろな問題点があると存じます。まず、資金運用部からの繰り上げ償還の問題で

○川橋幸子君 利払い費の処理の第二は郵貯の問題でございます。

その中で、御指摘のとおり、郵便貯金特別会計は平成十年度と十一年度では単年度赤字となるわ

でございます。
御理解いただきたいと思ひます。

う意味では私どもは目的税とは思っておりません。しかし、いずれにしても御負担をお願いする

ことには違いありませんで、当分の間ということになっております。

今、たばこの価格の中に占めるいわゆる税の該当分は少し下がっておりますから、それを従来どおり程度に戻さしていただくと、理屈を言えばそういうことを申し上げることになります。が、当然、価格は上昇いたしますので、御迷惑をおかけいたします。当分の間というのは、五十年とか六十年とかということは今はっきり考えて申し上げておられるわけではございません。

普通、たばこの税は地方の収入も本来あるわけでございますが、これは国だけでいただいております。また、国の歳入補てんなんものですから、そんなことも幾らか気になる点があるという感じがいたします。経済情勢も変わってまいりまして、いろいろございまして、当分の間と、文字どおりそういうことで申し上げておられるので、腹の中では五十年とか六十年を持っておられるかとおっしゃれば、そういうことでもございませぬ。

○川橋幸子君 一番の問題は元本をどうやって償還していくかということでございます。非常にしつこい根雪の処理こそが大きな課題であるわけでございます。

今回の財源の条文については、歳入、歳出面にわたる努力によってお金を生み出して、六十年にわたって返済と。いわば中身がほとんどない、何か精神規定のような規定のしぶりになっているわけでございます。たばこの方の元本返済に充てられる金額というのはごくごくわずかでございまして、これが元本償還についての着実な原資になるわけは全くないわけでございます。しかし、この根雪が一番大きな問題であるといえます。二十世紀には不良債権の課題を残さないという政府の姿勢であるといえます。少なくとも何らかの政府の姿勢、対応の方向が示されるべきではないでしょうか。

この委員会でも、財源問題については、総合交通利用税等々、一々挙げさせなければ、さまざまな財源の問題が話題になっておりました。それ

については、今回の法案では、財政構造改革会議で合意に至らないというのは時間的に間に合わない。とにかく新雪がふえるのをここで防ごうというところで合意を急ぐのに優先したもので、その部分についてはほとんど触れられていないというのが実態かと思えます。

五年後に一体政府はどうするのか、ぜひこの大きな課題についての処理についての政府の姿勢というものを伺いたいと思えますが、大蔵大臣、お伺いしてよろしいでしょうか。

○国務大臣(宮澤喜一) 政府はただいま、御存じのようにはつきり減債の対象になっております長期債務、大きな金額を持つております。これは御存じのとおりでございますけれども、今回、この事業団が背負っております、これも政府関連の債務であつたには違ひありません、あるいは林野もそうでございますが、それととにか根雪がふえるのだけはとめたというののせいでございしました。したがって、根雪の部分についてはつきり国の長期債務の中へ、まあ認知されるというのはそういうことでございませぬ、結局、ですから、国の大きな長期債務の部分について、それ全体を国が今後どうするか、そういう問題の一部になったというふうに考えております。

それなら、それをどうするかということにつきまして、国の大きな債務を今後どういうふうにしていくのか。六十年で償還をいたしますということと申し上げ、減債基金を積んでおられますけれども、はつきりいつとだけできるということとは実はわかっていないわけでございますから、そういう意味で、そういう債務の中に取込みさせていたという、そしていわば国民経済の努力の中で、あるいは財政の努力の中で、歳入、歳出面の努力の中でやがて償還していかねばならない債務の一部である、こういうふうにかねてから至ったわけでは。

と申しますのは、日本の経済というのは今最悪のところにあるとして、いつまでもこういうことが続くことはないであろう。そういういたします

ば、名目成長もゼロとかマイナスとかいうことでなくてプラスになっていく。そうすれば、それだけ租税もやがてはふえてくるはずでございますし、そういうことを長期にわたって考えますならば、債務は大きいけれども、しかしこれだけの国力のある国でございまして、そんなに私は心配しておりません、本当を申し上げますと、本当を申しますと心配してございませぬし、日本の経済の将来はそれは解決ができておると思っておりますので、長い年月のことでございますから、それはそう考えておいていいだろう。

むしろ、今これを税金でもいただいて処理しろということになりますと、それはもうほとんど現実性のない、日本の経済に害はあつても得はないことだろう、そういう判断をいたしておられます。日本の経済の将来の中でこれは処理できる、処理しなければならぬ債務の一部として心得るに至つた、こういうことでございませぬ。

○川橋幸子君 それで、聞き方を變更しまして、五年間郵貯で持ちこたえられる、あるいはたばこも、愛煙家も協力するといったしまして、五年後には財源問題について根本的な検討をしてくださいませうか。

○国務大臣(宮澤喜一) 郵貯から御協力いただくのは五年限りでございますから、そのときにその部分をどうするかということは考えなければなりません。

○川橋幸子君 検討していただけますかということのお願い口調は、実は私は使っていない言葉なんです。今日自戒しております。国民を代表して、これはすべきと、抜本的な改革案について、ちゃんと関係当事者が、縦割りじゃなくて、本当に日本の将来を考えて真剣に取り組んでいただきたい、取り組むべきだ、これは国民の声であることをお伝えさせていただきたいと思えます。

さて、国鉄の問題は以上いたしました。林野の問題について伺わせていただきます。

まずと、公表のタイミングというのが非常に大きな問題になりましたこと、それから三・八兆のうちの二兆は処理するけれども一兆は経営努力でとらえていけるけれども、これは今までの経営の経過から見て実現不可能なことではないのか、こういう一兆円というのは返せるのかということ、三、四兆といたしましては、森を守るといいますか山を守るにはむしろ人材、技能というものをしつかり守る、こういう手当てが必要であるということが言われた、この三点が大きな問題であつたかと思えます。

ところで、まず最初の公表のタイミングでございますけれども、くしくも七月十二日の参議院選の翌日の七月十三日にこの林業の方はスキームが公表されたといひます。法案要綱だったので、何か本当に選挙の翌日といひますと非常に意図的なものを感じてしまつたわけでございます。これは事務方の政治家の立場を思いやる深情けでございませぬ。それと政治家の側で、参議院選でこのように与野党逆転のような勢力分野の変更があるということとはつゆ疑問、勝利を信じられなかったのか、大変意図的なものを感じてしまつたわけでございます。

しかし、考えますと、こういう問題というのは逆に王道を行くような国民に対するアカウンタビリティーを発揮していただきたいということでございます。政治はゲームではないわけでございます。しかもこの林野の関係の債務処理あるいは公益的機能を明確にするという方針転換、政策転換というのは新大臣のもとで堂々と説得され、進められるべき話だつたのではないのでしょうか。

中川大臣は精通した専門家という定評のある大臣でいらつしやいますから、率直な御意見を伺わさせていただきます。

○国務大臣(中川昭一) 七月十三日に公表いたしましたのは、今回の抜本改革に伴う全国二百二十九の営林署の再編の発表でございます。これは

あくまでも案でございます。しかし、長い間スケジュールのとりまじり自治体を初めいんな方々の御意見を聞き、爾々と作業を林野庁内部で進めた結果、七月十三日に成案を発表させていただいたところでございます。逆に、この作業は政治の状況によって左右されるべき問題ではないというふうに考えております。

新大臣たる私といいたしましても最善の案だと思っておりますので、法案成立をさせていただき、政省令の完備をさせていただいた後、十分時間をとらせていただいて、関係市町村に御理解をいただくながら新たなスタートをこの案でもって切らせていただきたいというふうに思っております次第でございます。

○川橋幸子君 時間がなくなりましたので、最後に一点、運輸大臣に御質問させていただきます。

旧国鉄に勤務しておられた方の再就職問題が宙に浮いております。千四十七名という非常に多い人数に上っております。労使それぞれ主張はあったと思ひますが、さまざま経過はあったと思ひますが、十一年たつとなりまして、その人の人生だけではなく家族を含めて非常に人道上の問題ではないかと言われる状況に今日至っているわけでございます。東京地裁の判決が出たことを踏まえて、また今回の国鉄長期債務処理についての、これは非常に政府側としては意欲的な案だと思つていらつしやると思ひますが、これを機会に何らかの労使がテーブルに着くような努力をしないと、きつかけを失つてしまふ危険がございます。その点についての運輸大臣の御見解を伺ひまして、私の質問を終わらせていただきます。

○国務大臣(川橋二郎君) 今御指摘いただきましたJR発足時の職員不採用問題、中労委の命令を不服としてJR、そして国労とも東京地裁に対して命令取り消しを求めた。結果はJRが全面勝訴という結果になりました。これは第一審であります。今係争中でございます。

この結果を受けて、この委員会でもたがた

びお話がございますけれども、例えば国鉄清算事業団と話し合いということになったらどうなるのか。清算事業団が解散されるわけですから、その場合には鉄建公団というものが話し合いの相手、場合によっては係争の相手になるかもしれない。そういう機をとなえながら、関係者の努力の中で私どもがなすべきことがあれば努力をしてまいりたい、このように思っております。

○川橋幸子君 六十分あると思つて悠々と聞いておりましたら、大分質問をお願いして飛ばした部分がございます。おわびしたいと思ひますが、この問題は本当に日本の金融再生と同じ重要な課題でございます。金融の問題の陰に隠れて、むしろどさくさ紛れに何かわからないような処理をされた、こういう後世に対する禍根を残すことが私は一番の心配でございます。

どうか閣僚、総理以下御努力くださいますようお願い申し上げます。質問を終わらせていただきます。

○荒木清寛君 公明の荒木清寛でございます。

この国鉄債務の処理の問題は決して先送りできない、そのことは我々も認識をしております。しかし、だからといって道理に反することをしてはいけない問題である、これもまた重要な原則でございます。

先ほど先行議員の質問の中で、マスコミも挙げて反対をしている、どうですかという話もございました。きのうは参考人で玉置参考人がいらつしやいましたが、こういう発言がありました。ウォール・ストリート・ジャーナル、ニューヨーク・タイムズ、世界の名立たる新聞がJR追加負担を愚案だと言つて日本政府を笑ひ物にし、かつ怒りをあらわにしているではありませんか、このようにおっしゃったんです。

ですから、私も調べてみました。九月三十日付のウォール・ストリート・ジャーナルの記事とその訳文を国会図書館から入手したわけでございます。そこにはこういうことも書いてあります。

ジョン・ケディ議員、民主党ですが、ジョン・ケディ議員は経済における日本の信頼性は危機に瀕しているとし早々に日本政府に於てた手紙に書いた、またその手紙に彼はJRグループに対して力づくで追加負担を課すことになれば日本政府とアメリカ合衆国及びその他投資家との信頼関係は粉々になるであろうと書いたという紹介もございました。

こういう手紙が来てどういふ返事を日本政府は出したのかは知りませんが、それにしまして、も、こういう筋の通らない法案を通してしまふということには国際的に見ても日本の信用を落とすことになるのではないのでしょうか。そういう心配、その点を総理はどう考えていらつしやいますか。

○国務大臣(小淵恵三君) 今回の国鉄長期債務の処理方策のうちJRの負担問題につきましては、一部には根本的な誤解があったように思われるというところでございまして、今回の措置は我が国政府が民営化されたJRに利益の納付をさせたり国の債務の肩がわりをさせようとするものではない、そのようなことは政府としても国鉄改革に基づいて我が国の民営化政策に合致するものではないと考えられるわけでございます。

今回、JRに負担を求めるのは、共済年金に係るJR社員分の移換金であり、自分の社員の福利厚生のための費用である、このような負担は民営化された企業としても自分で負担することは合理的な負担でありまして、また我が国政府としては、このような特定企業の社員の福利厚生のための費用まですべて一般国民の負担、すなわち税金による負担とするわけにはいかない、こう考えて今般の法律案を提出させていただいておるわけでございます。

荒木委員が今御指摘をされました九月三十日付のウォール・ストリート・ジャーナル、これにつきましては、そういった経過につきまして、率直に申し上げてすべて御理解を願つた上でなくて、既に民営化されておるので、民営化されたものに

ついで株主の問題からこうしたことにつきまして御指摘のような論文が出されておるんだと思つておりました。そういった点で、先ほど申し上げましたように、政府としては、その後のいろいろ経過につきまして十分御理解いただければ若干こうした誤解は解き得たものではないか、こう考えております。

○荒木清寛君 その新聞には共和党の議員も批判しているという紹介もあります。日本のマスコミがござつて批判をするということは、私も新聞は全部読みますけれども、近時珍しいことではないかと思つておるわけです。

委員長退席、理事成瀬守重君着席
それで、総理がおっしゃる通りに、追加負担が筋が通るのか通らないのか、限られた時間で繰り返しになる部分もありますが、議論をしたいと思ひます。

その前に、国有林野の長期債務の問題について一点だけお聞きいたしますが、平成九年六月三日に「財政構造改革の推進について」という閣議決定がございまして。これは小淵総理も当時外務大臣として参加をされておりますから内容は十分御案内だと思ひます。その中で、農林水産に関する部分の(4)として、

国有林野については、今後の行政改革の議論を踏まえた上で、森林のもつ環境保全等の公益的機能の発揮に留意しつつ、経営の在り方及び組織等の抜本的な改革に取り組み。こうした改革や財政構造改革五原則を踏まえた上で、森林整備のための財政措置の在り方、累積債務処理の方策、森林からの受益に対応した税財源を含めた費用負担の在り方等につき幅広く検討する。

とございまして。そこで、今回上程されておりますいわゆるたばこ特別税と、ここに言われています「森林からの受益に対応した税財源」とはどういう関係にあるんでしようか。総理にお聞きします。

○国務大臣(中川昭一君) たばこの話と林野から上がる収益との関係という御趣旨の御質問かと思いますが、済みませんが、もう一度質問を繰り返していただけますでしょうか。

○政府委員(寺澤辰廣君) 閣議決定と今回の法案のたばこ特別税の関係、事務的に一言、大臣が御答弁されます前に御説明をさせていただきます。

御指摘の国有林野についての三つの検討項目のうち、先生の御指摘は森林からの受益に対応した税財源を含めた費用負担のあり方とたばこ特別税の関係でございましたが、たばこ特別税との関係でいいますとこの項目は関係がございませんで、累積債務処理の方策とたばこ特別税につきましては、今回の抜本的処理スキームの中で利払い費にたばこ特別税が充てられる。ただ、利払い費と申しますのは、二・八兆円を一般会計に承継をして一般会計が負担する利払い費に對しましてたばこ特別税が充てられるということでございます。

○荒木清寛君 総理、農水大臣でもいいですけれども、そういうことじゃなくて、この閣議決定の趣旨はそういう森林からの受益に対応した税財源も含めた検討をする中でこういう累積債務の方策を検討すると、素直に読めばそういうことではないですか。

○国務大臣(中川昭一君) 今回の抜本改正の国有林野特会の中では、国有林の中で上がっていくいろいろな収益、木材代金、地代あるいは林野代等の収益を一兆円の元本部分に關して特会の中でお返しをしていくということでありまして、一方、二・八兆円につきましては一般会計の中でやっていくわけでありまして、今大蔵省の方からも説明がありましたように、二・八兆の利払い分につきましては、たばこ特別税と一般会計の中の農林水産予算とで折半をしてこの二・八兆の利払い費として返していくというスキームになっております。

○荒木清寛君 いや、総理、そういうことじゃなくて、やはりこの抜本改革というのはこういう受益に応じた税財源を含める中で債務を返してい

く、これがこの閣議決定の趣旨であつて、今回の抜本改革と言われる法案はこの閣議決定を先送りして全く関係のないたばこ税を持つてきた、そういうことじゃないんですか。だから筋が違っているんじゃないでしょうか。総理、いかがですか。

○国務大臣(中川昭一君) たばこの関係はあくまでも林野特会とは別の世界であるということを変更して申し上げていただきたいと思います。

○国務大臣(小淵恵三君) なるほど、この平成九年六月三日の閣議決定におきまして、五原則を踏まえた上でのことで、その中で累積債務の処理の方策ということでございまして、それを幅広く検討した結果こうした考え方も生まれてきたと、こういうことだろうと思っております。

○荒木清寛君 それでは、国鉄債務の方に移行しますが、まず総理に、今回のスキームというのは抜本改革なんですか。

○国務大臣(小淵恵三君) 抜本的改革ということとは、それこそ元本、それから利息、こういうものを全部含めましてすべてにわたって解決できるということになることが抜本改革と言われますれば、これはそうしたことになるのではないということでございます。

しばしば申し上げておりますように、現下の状況にかんがみまして、どうしても利払いが利払いを生んでくるといふような状況でこれを進めることはできないというところ、最後の段階に参りまして、この問題の処理をまずは行わせていただき、そして元本につきましては将来にわたりますて検討を進めさせていただくということでございます。

○荒木清寛君 運輸大臣にもお聞きいたしますが、今回の処理スキームは抜本的な処理策でしょうか。

○国務大臣(川崎二郎君) 六十二年の改革當時に、再三申し上げておりますとおり、まず民営・分割という問題、そしてもう一つは清算事業団が長期債務と資産を引き継いで処理に当たる、そしてその資産の処理がある程度めどがついた時点

で、當時は十四兆円を想定していたわけでありまして、その中で最終的に清算事業団といふものを解散するとか清算するか、そういうものをはっきりさせるということでもあります。そういった意味では、旧国鉄の身分を引き継ぎました国鉄清算事業団といふものを解散させるというのにはある意味では一つの結論であらうというように考えております。

○荒木清寛君 いや、私は端的にこれは抜本的な処理スキームかどうかと。昨日の一般質疑では抜本的な改革であるという御答弁があったかと思ひますが、いかがですか、運輸大臣。

○国務大臣(川崎二郎君) 六十二年以来の改革を進めてまいって清算事業団をここで解散させる、一つの結論を得る、そういう意味では抜本的と言われれば抜本的かもしれせん。そういう理解をいたしております。

○荒木清寛君 そうしますと、総理と運輸大臣とは認識が違つておられますか。この法律案要綱の趣旨によると、「当該債務等の抜本的な処理を図ること」とが緊急の課題となっていることにかんがみ、ということと御提案になっている。総理は今も、そういう元本を返さないという意味では抜本的なものとはいえないというお話であり、運輸大臣は清算事業団を解散するという意味ではある意味で抜本的であると。一体我々はこのスキームをどう認識したらよろしいでしょうか。総理、もう一回御答弁願えますか。

○国務大臣(小淵恵三君) 運輸大臣が御答弁申し上げておられますように、清算事業団を解散して新しい時代に入りたという意味では抜本的なこともありますが、私が申し上げたのは、元本の返済は残つておるわけございまして、一般論的に言えれば、すべて元利返済をされましてきちんとした形の中で考えることが抜本的という考え方もできるだろうと思つております。しかし、今回の法律案でございますことは、今も申し上げたように、新しい今回なさなければならぬ措置をいたすという意味では、運輸大臣が今答弁いたしましたよう

に、現時点におきましてはこれは抜本的と、こういうことなのかもしれせん。

〔理事成瀬守重君退席、委員長着席〕

○荒木清寛君 小淵総理は抜本的改革でないと言われ、後段ではあると言われ、ますます我々は理解ができませんが、いずれにしましても、先ほどの質疑でもありましたように、郵便貯金からの二千億円というのは五年間しか入ってこないわけですから、六年後にはどうするかという話になるわけですから、このスキームでは元本の返済については具体的に触れられていない。そのことは間違いないわけでございます。

そういう意味で、昭和六十年以降のこの累積債務が増大した反省というのは、なぜもう早く手を打たなかったのかと。それはもう再々、今回の委員会でも政府側からその反省が述べられていくわけですから、それをなすことについて、元本の返済については先送りというのがこのスキームであることはもう間違いないわけですから、そういう意味では、総理、抜本的かどうかという言葉の論争をしておつてもしょうがないんでしようけれども……(統一見解と呼ぶ者あり) 出してもらった方がいいですか。

ではその前に、このスキームは要するに抜本改革かどうか、その点についてまず政府の統一の見解を出していただけますか。

○国務大臣(川崎二郎君) 総理もお答えになりました日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律、日本国有鉄道清算事業団を解散する、抜本的な処理を図ることが緊急の課題と。清算事業団という立場から見たら、まさに解散という抜本的なものであらうと。しかし、御批判をいただいておりますとおり元本問題が残るということ、総理がまあ抜本的といへば抜本的、いや、そうでないかもしれないという御答弁をされた、こういうふうな理解しております。ただ、清算事業団という立場からすれば、まさに解散ということでありまして、私は抜本的な一つの処理であらうと思つております。

○荒木清寛君 総理、いずれにしても元本償還のための財源をどうするのか、この点は言及がないわけですね。そういうことも含めた本当の抜本改革スキームをなぜ今回作成して我々国民の前に提案されなかったのでしょうか。私は、総合交通体系の見直しという中で、財源、税源も含めた見直しの中でこの元本をどう返すのかというのが本当の抜本改革であって、それをやっていたらできなかったんですが、なぜできなかったんですか。もう技術的な話はいいですよ。

○政府委員(寺澤辰廣君) お答え申し上げます。利払い費につきましては御指摘のとおり財源が個別具体的に確保されているわけでございまして、元本償還のための財源は当面は一般会計の歳入、歳入面においての努力により確保するという形でこのスキームが組まれているという意味で、元本についてもきつとやりますという趣意で、政府としてこのスキームを決めますときに決定しているわけでございます。

○荒木清寛君 ちよつと先ほどの総理の率直な答弁と違いますが、いずれにしてもいずれかの時点でこの元本をどうするのかという話になるわけですか。

総理にお尋ねしますが、そのときに、よもやJRに直接あるいは間接にさらに負担を強いるということにはなりませんね。

○国務大臣(小淵恵三君) そのようなことなしに私が言う抜本改革を行わなければならないというふうに考えております。

○荒木清寛君 今、私は直接あるいは間接に負担をさせることはありませんね。それはありませんといいことでもよろしいわけですね。じゃ、もう結構です。

それでは、もう時間も押してまいりましたので、今回の年金移換金の負担区分の変更は合理的であるという政府の立論に対して、いかに不合理であるかということを私は述べたいと思います。

昭和六十三年一月二十六日の閣議決定では、

「土地処分収入等の自主財源を充ててもなお残る事業団の債務等については最終的には国において処理するものとする」、もうさんざん問題になっておる閣議決定であります。この最終的な負担先にはJRが入っていないわけですね。総理、いかがですか。

○政府委員(小幡政人君) お答え申し上げます。

これは総理、運輸大臣からもたびたび答弁いただいておりますけれども、その閣議決定におきましては、将来国においては処理するということが、いわばその段階においては決めているということ、でございますので、JRについては負担を求めるあるいは負担を求めない等については、一切決まっていなかったという解釈でございます。

○荒木清寛君 運輸大臣、私は衆議院の議事を起こした書類を持ってありますが、運輸大臣もそういう認識ですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 処理するという表現には、まさに今政府の方からお話をさせていただいたとおりであります。

ただ、国鉄改革の精神というもののについては、るる申し上げておる通り、まず民営・分割、七社の自主独立経営、そしてこれらの清算事業団の債務を引き受け、資産をもらい、そして処理をしていくということではありますから、それを両方合わせていくことはあつてはならぬな、こういうこととお答えをいたしておるわけですね。

○荒木清寛君 ですから、この負担先にJRは基本的に入っていない。衆議院でもそうお答えになつておりますが、そういうことでよろしいわけですね。

○国務大臣(川崎二郎君) 処理するという表現に入っているか入っていないかと言われれば、処理するはまさにそのときに考えるという話ですから、全くすべてのものが入る。しかしながら、国鉄改革の精神としては、清算事業団の負担というものをJRにまた戻すということがあつてはならないと、私は精神の問題として申し上げております。

○荒木清寛君 そうしますと、平成八年三月八日の閣議決定では、いわゆる移換金債務七千七百億円、最終的にどうするのか、これは「事業団の既存の債務等と同様の取扱いをするものとする」ということですから、その精神においては、もうこれはこれ以上JRには回さないという、そういう理解になりますね。

○国務大臣(川崎二郎君) まず、JRと清算事業団ということで負担という表現を使いました。負担を決めた。そして、清算事業団が解散をされる、そういう事態のときには政府が処理するということですから、まさにそこで考える。そして、同様にというのは、その時期に同様にやらせてもいますよということをおっしゃっております。

○荒木清寛君 これはさんざんここで議論されてきたことですが、六十二年一月二十六日の閣議決定における国において処理するということは、国鉄改革の精神からすれば、もうそれ以上JRにツケは回さない、そういう解釈になるんだというお話だったでしょう。それと同様に、この七千七百億円の事業団負担の移換金債務も処理をするというのでありますから、その精神からしたら、これはもうJRにはこれ以上ツケを回さないという、先ほどの答弁からすればそういう話になるんじゃないですか。

○国務大臣(川崎二郎君) いろいろ申し上げておりますのは、国鉄再建監理委員会の時代から負担をするという表現と処理をするという表現を使わせていただいております。処理をするというのは、やはりその時点において国がどのような方策でどのような財源でこれを処理するかを考えた上で、実行しますと、こういうことを書いておる、私はこう述べているわけでありまして。

○荒木清寛君 先ほどの答弁で、六十三年の閣議決定は処理をするというふうに書いてあるが、国鉄改革の精神を考えればもうこれ以上JRには回さないという趣旨だというふうにおっしゃったじゃないですか。

○国務大臣(川崎二郎君) ですから、申し上げて

おりますのは、国鉄清算事業団のその当時の仕組みとしてその判断をしましたよ。ただ、今回のものは年金移換という新しい問題のテーマで、六十二年のテーマとは違いますよということはお話し申し上げております。

○荒木清寛君 では、どうして同様の取り扱いをするなどということを書いたのか。少なくともJRとしてはもう平成八年の年金統合の時点において一千七百億円の負担をした、これで最後である、もうこれ以上のツケ回しはないと思つたのであるではないですか。そのときに、いやいや、これは残った七千七百億円についても最終的にはまたおたくにツケが行くかもしれないよと、そういう話をしたんですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 先ほどからお答えいたしておりますが、また川崎委員にもお答えをいたしました。確かに、官僚用語として処理するという言葉が、負担をするという言葉と処理をするという言葉を使い分けをしてきた。この処理するという言葉がある意味では行き違ひになつてしまつたかな、そこが今JRの御理解をいただけない理由になつておるかもしれない、これは私も感じております。

しかしながら、それではJRの職員の年金を払っていくために国民負担を求めるべきか、JRに負担を求めるべきかという議論になれば、これはまた別の話として私どもは御理解を賜りたい。したがって、今後も誠意を持って説得を続けるということでございます。

○荒木清寛君 いや、大臣が今言われたことは、一遍契約で確定した債務も実質的な理由があれば変えてもいいよという話ですよ。だから、日本というのはルールがない国ですねなんて言われてしまふわけですね。

そこで、もうわずかですから、運輸大臣は退職手当についてもJRが国鉄期間分を含めて自分の社員の方を負担していることが国鉄改革の方針として決められているという趣旨の答弁をされ、これをJRの今回の年金移換金追加負担を正当化す

る論議の一つとされていますが、そうですか。

○国務大臣(川崎二郎君) 六十二年の改革時に、経営と労使の関係、これはもうJRは国鉄時代のものを引き継がない、こういう決定をされたところでありました。しかしながら、従業員は福利厚生のための年金については共済年金という形で継続をしていく、そしてそれは今厚生年金に移換というところで問題になっておりますけれども、それが一つ決定された。

それから、退職金の問題はどうしようかねということ、国鉄が切れるならば一たん退職金をそこで支払って新しい会社としてスタートをするのかどうか。その議論の中で、国鉄の職員がJRに引き継がれた場合、その職員の退職金はすべてJRで支払いますと、そこに新しい会社が設立したときに四割程度の退職金が積まれていたというところは事実でございます。

○荒木清寛君 ですから、四割程度の退職給与引当金をもって新会社に移行しているんですから、その国鉄の期間の退職金というのはJRが自分の懐を痛めて払ったんじゃないかと、その退職給与引当金で、それを原資として払っているんじゃないですか。JRが払っているんじゃないじゃないですか。JRの負担において払っているんじゃないでしょうか。

○国務大臣(川崎二郎君) こういう想定はできないだろうと思うんですけども、JRに移られて、例えば一年で全員がおやめになったといえども、当然六割は出さなきゃならぬという理屈になるんだらうと思います。したがって、JRは当然負担をしている。

○荒木清寛君 いや、しかし実際JRになって一年間でみんなやめていないわけですね。

どうして四割かという、これは平均在職期間が十二年、だからこの四割の引当金を復利運用すれば、それでもって全部払えるという四割なんです。ということは、結局この退職金だってJRの負担で払っているわけじゃないです、もちろんやめるときにはJRの名前で払うんでしょうけれど

ども。しかし、その原資は引き継いできた退職給与引当金なんです。今、今回の年金のように国鉄の分分までJRが負担をするというのとは違うわけですよ。どうですか。

○国務大臣(川崎二郎君) ちょっと理解が違っている。

要は、JRが継続して職員の退職金について責任を持つ。そして、四割の積み立てをしてあったということでありまして、四割積んであれば全部支払えるということにはつながらないと思っております。

○荒木清寛君 ですから、これは大蔵省の税法の解釈によっても、十二年間平均して勤めるんだから四割を復利運用すれば何とかならないか、その四割じゃないでしょうか。

私は、この退職金の今の問題をもってこの国鉄の期間の移換金の分までJRが払えというのはおかしいと思うんです。JRはその間については事業主でも何でもなかったわけですね。別の会社だったわけですね。別の会社の分の移換金までなぜJRは払わなければいけないのか。それは国民に負担を回さないからということでは決して正当化できない、私は重ねてそれを申し上げまして、質疑を終わります。(拍手)

○宮本岳志君 日本共産党の宮本岳志でございます。

まず、総理にお伺いをいたします。国鉄分割・民営化から十一年になりますけれども、大きな問題として、旧国鉄長期債務をどう解決するのか、これは今後六十年間にわたる重要な課題であります。また、未解決の問題として、一千四百七十七名のJR不採用問題もござります。

民営化に当たり、当時の橋本運輸大臣は一人も路頭に迷わせないと国会で宣言をいたしました。これは公約と言ふべきもので私は思います。政府として、行政の一体性、継続性の責任から見て、この言明、この公約を当然守るべきだと考えますが、総理のお考えをお伺いいたします。

○国務大臣(小淵恵三君) 橋本内閣時代のそうし

たお約束、それを守るために今最善の努力をいたしておるわけでございますが、特にこの不採用問題につきましては、歴代の運輸大臣、労働大臣が政治決着に向けて労使双方に協力を求めてまいりました。

関係者の間で大きな隔たりがあるのが現状でございますが、過ぐる五月二十八日に地裁でJR勝訴の判決が出されたところでありまして、政府といたしましては、本判決が問題解決の契機となり得ると考えられることから、今後の関係者の対応を見守りつつ、引き続き努力してまいる所存でございます。

○宮本岳志君 多分お間違えになったと思うんですが、これは橋本内閣時代じゃなくて、中曽根内閣時代の改革時の問題でござります。

○国務大臣(小淵恵三君) 失礼いたしました。

○宮本岳志君 それで、この問題は、やはり十一年経過して国民の働く権利、生存権にかかわる重大問題だと私は思っております。

一千四百七十七名の労働者とその家族の皆さんはJRに採用されなかったためにアルバイトでの収入しかないというような状態、給食費すら払えなかつたという小中学生、高校進学をあきらめざるを得なかつた中学生など、本人はもとより、子供たちを初め家族全員が生活上で大変な思い、大変な犠牲を強いられてきた十一年だと思っております。人道上からもこれ以上放置することは許されぬ問題だと思っております。

総理、政府を含めてこれを早期に解決すべきだと考えますが、もう一度、そういう人道上の問題として放置できない、これについてのお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

○国務大臣(川崎二郎君) 五月二十八日の判決がJR全面勝利であったことは御承知のとおりであります。その後、この判決を一つの契機として、お互いに話し合いをしていく詰められないものか政党内でも御努力をいただいているところでございます。また、そこまでの経過として、運輸大臣なり労働大臣、時の所管にある方々が歩み寄り

を求めてきたことは事実でございます。

JR全面勝利という一つの結果を受けて、例えば国鉄清算事業団との一千四百七十七名の方々がテールに着くという場面が生じてくるのか、そうしなければそういった関係者の努力を見ながら我々としてなすべきことがあればやらなきゃならぬ、こういう対応をいたしているところでございます。

○宮本岳志君 総理は本会議での御答弁でも、今後の関係者の対応を見守りつつ引き続き努力をしてまいる所存でござりますと、こういうふうにも御答弁されておりますので、ぜひ今お話のあったような方向も含めてしっかりと対応、努力をしていただきたい、このことをお願いしておきたいと思っております。

続きまして、私は低利借りの問題についてお伺いをいたします。

言うまでもなく、ここまで債務が膨らんできた要因の一つは利払いであります。我が党はこれまでも一貫して投資資金の低利借りを主張してまいりました。今回、投資資金の繰り上げ償還を行うとして、これは一歩前進だと考えております。これによって毎年六千六百億円の利払いが四千億に二千五百億に減少するということは極めて重要でありまして、これまでの我が党を初めとする主張の正しさを示すものだと考えております。

しかし、今回の法案で免除するとなつて八・三兆の無利子債務、これは長期債務の側から見れば無利子債務ですけれども、一般会計の側では決して無利子ではないんです。国民負担という観点から見れば有利子債務だと私は思います。この分の一般会計からの利払いは先日の本委員会での答弁でも六十一一年以来既に総額で四兆一千七百五十億円に達している、こういうことが確認されました。

問題は、この無利子債務八・三兆円については繰り上げ償還を行わないとして、これが重大だと思っております。平成十年度の予算を見ましても、

この利払いは年四千三百億円を超えておりますけれども、八〇％は財投資金でございます。これを繰り上げ償還して借りかえれば、単純計算でも利払いは二千億程度下がるというふうに思っています。そこで、大蔵大臣にお伺いいたしますが、こんなに効果が明らかであるのに、この無利子の債務の方、このたび一般会計に引き受けるというこの分についてなぜ借りかえを行わないんですか。

○政府委員(中川雅治君) 今回の国鉄清算事業団の債務の繰り上げ償還でございますが、これは国鉄長期債務の本格的処理策の一環として、国鉄清算事業団が廃止され一般会計に債務が承継されることによりまして資金運用部は従来貸し付けを行ってきた根拠、目的を喪失するという考え方のもとに、いわば本格的処理策の一環として清算事業団債務の償還を受けることを決断いたしましたものでございます。

一方、先生から御指摘のありました既往の一般会計承継債務でございますが、これは今回のような本格的処理策の一環ということでではなく、国鉄清算事業団がこれから発足する昭和六十二年三月末、あるいは清算事業団が存続中で本格的処理策が講じられるまでの業務を統括している中で、その時々国鉄清算事業団の債務を軽減するために、本来、国鉄清算事業団が負担すべき債務を一般会計において承継をした、つまり一般会計が肩がわりしたものでございます。言いかえれば、資金運用部と国鉄清算事業団の債権債務関係が資金運用部と一般会計との債権債務関係に置きかわっただけのものと認識すべきでありまして、その時点で繰り上げ償還という考え方はございませんでした。

この一般会計承継債務は以上のような経緯で生じたものでございますが、現時点におきましては、資金運用部と一般会計の債権債務となっております。清算事業団の債務とは完全に切り離されたものでございます。

この債権債務は現時点では約定金利で既に定められたスケジュールに沿って償還が行われている

ものでございまして、今回の本格的処理策の一環としての措置とは同列には論じられないものだというふうに考えております。

○宮本岳志君 できるだけ手短にお願いをいたします。先ほど本委員会でも、今回の繰り上げ償還に関して、なぜ林野の債務についてはそうしないのかと。例えば、清算事業団がなくなるからというのであれば、これは林野庁はなくなるからというので、林野特会に残るではないかという議論がございまして、このときのお答えは、一般会計に承継するからでございますと、こう大蔵大臣はお答えになりましたが、これは一般会計に承継するのになぜこの分については償還しないのかと私は聞きたいんです。大蔵大臣、いかがですか。

○政府委員(中川雅治君) 資金運用部がほかのところへ貸している債権を一般会計が承継したという事例は過去にも幾つかございまして、

したがって、一般会計が承継したということと繰り上げ償還をするということではございませんで、今回の林野の場合には、国有林野事業改善特別措置法が廃止されまして、いわゆる今までの資金の貸し付けの目的が失われる、それで今回の林野特別会計はいわば公益的な側面を重視した新しい考え方で生まれ変わる、その今後の林野特別会計には資金運用部は貸し付けをしない、こういうことで全体がセットになって繰り上げ償還という措置が講じられるものでございます。

○宮本岳志君 なかなか理解しかねる御答弁だと思ふんですけれども、先ほどの御答弁、最初の御答弁を聞きまして、同じ旧国鉄の債務でありまして、それは、今回の処理にかかわるものであると、かないとかという議論はありましたけれども、同じ旧国鉄の債務でありますし、また同じように一般会計に承継しながらこれについては繰り上げ償還をしないというのは、筋が通らないというだけではないか、このことによつてどんどん膨らんでいっている利払い費、これがまさに隠れた形での国民負担になるということを私は指摘をしている

わけでありまして、

ですから、これについても、この前、私はいろんな試算を出しましたけれども、膨大な額の国民負担ということになっていく可能性があるわけですから、改めてこの無利子債務と言われるものの利払い費についての一般会計での、何といたしますか、国民負担の軽減、利払いの軽減ということをやるべきだということに思っております。

それで、総理にお伺いしたいんですけれども、総理は何度も、ここまで債務が膨らんできたというのは大変遺憾だということについては本会議の御答弁でもおっしゃいました。また、できるだけ国民負担を少なくするというお気持ちも持つておられると思うんですよ。その点で、先ほど申し上げたように、この分の利払いは借りかえないために膨らんでいっている。これは私が聞いているところでは八・三兆のうちの大体八割は財投資金だということですから、これもあわせて借りかえる、繰り上げ償還する、こういう御決断はいかがですか、されませんか。

○国務大臣(小淵恵三君) 公社公団の分も含めまして、資金運用部の資金のあり方につきまして検討する過程でこの問題については考慮していくべきものと考えております。

○宮本岳志君 つまり、私が本会議で繰返し指摘してきたように、この国鉄債務の処理という問題は、二十八兆円ということが出ていますけれども、実際はさきさきその他の国民負担の中身がある。七十兆ということも言いましたけれども、まさに今銀行の早期健全化という議論もやられて、ここでも六十兆とかいう議論がやられています。私、本場にこういう議論を見て思うのは、住専のときには六千八百億という議論がありました。また、消費税や医療改悪のときには九兆円という議論がありました。そして今、ここで議論されているのはまさに六十兆、七十兆と。一体どこまで国民に負担をかけていくのか、こういう点を本場に怒りを持って受けとめるわけでありまして、

次に、自動車重量税など道路特定財源の活用について質問をいたします。債務返済のための財源問題です。

我が党は、長期債務の解決のためには、J R本州三社に応分の負担を、このことと同時に、道路、港湾、空港など交通関係特別会計を一元化した総合交通特別会計をつくって道路特定財源を活用することを一貫して主張してまいりました。これは今や広く国民の間で世論になって広がっております。マスコミや学識経験者の間にもそういう声が聞かれます。昨日の参考人質疑でも、日本大学の桜井教授、元国鉄再建監理委員会代表代行の加藤寛参考人、そして玉置和宏参考人、そういう皆さんも自動車関係税の活用について賛同を表明されたと思ひます。昨日お招きした参考人の半数がそういう所論を述べられたというふうに思ふんです。

大蔵大臣は本会議での私の質問に、道路財源の活用について実は財政構造改革会議でもそういう有力な意見があった、しかしながら強力な反対があった困難だったと答弁をされました。また、別の場所での答弁では、何といたしても、今のうちに既得権と申すと言葉が悪いかもしれませんが、はつきりそれらのものは使途が決まっております、こういう新しいところに導入することには大変な抵抗がございましたと、こうお答えになつていらっしゃる。議事録もございまして、この既得権というのは一体何ですか、そしてどういふ抵抗があったんですか。

○国務大臣(宮澤喜一君) これはもう長い長い歴史のある話でございますが、結局、財政構造改革会議でも、理屈からいえば委員のおっしゃるようになんか交通関係のものを一つにして財源を合わせてからそれで本場に、ですから学者さんはおっしゃいます。理屈はそうなんです、おのおのの財源には法律によるものがあるいは慣例によるもの等いろいろありまして、道路は道路、自動車は自動車、もう何十年の貸し借りも含めまして、北方領土なんという言葉が実はあるぐらい、

いつ貸した、いつ取り返すんだと、もう大変長い間のあれがございまして、本当を申し上げます。

ですから、ひとつ何かの機会にもう全部持ち寄って新しいことをやろうじゃないかとでもならない限り、財源の方が動いてこない。会計が仮にできまして、財源の方が来ませんから動かないというのが実は実情でございまして。これは一種のある意味で行政改革というんでしょうか、それとも行政改革、税制改革というんでしょうか、大変にしがらみの多い問題でございまして。

○宮本岳志君 大蔵大臣は私よりもずっと御年配です。で長い歴史も御存じなのかと思ひますが、しかしこういうことについてさまざまな指摘がされております。

一橋大学の石弘光教授は、昨年五月五日付の日経新聞で、「ガソリンは酒、たばこと同じように拒絶物資である。過去の経緯に問題が残るかもしれないが、税理論から言って一般財源として用いてもまったく問題はない。」と指摘し、「揮発油税、自動車重量税などの税収を道路特定財源に自動的に割り当てている国は今日、世界広しといえど日本ぐらいなものである。」と、こう語っております。

ぜひお伺いしたいんですが、日本以外に自動車重量税や揮発油税を自動的に道路特定財源に割り当てている国がございまして、大蔵大臣。

○国務大臣(宮澤喜一君) 申しわけありません、お答えできる者がおらないかと思ひます、大変複雑な問題なものですから。お許しください。

○宮本岳志君 ぜひ調査をして、このことについてもきっちり調べていただきたいと思いますね。

それで、私は、こうして学者の間からも非常識だという指摘をされているわけですから、この道路財源の活用に対しては踏み出すということが大事だと思ひます。これまでのしがらみというふうなことをおっしゃいますけれども、まさにそのしがらみがこまめで財政も行き詰まらせてきたし、長期債務の大量にもなってきたと。私

は、今ここで七十兆なんという負担を国民にかけるといふ議論をやっているわけですから、そんなしがらみだとか既得権だとか、そんなことで国民は絶対に納得しない。改めてこのことについての検討が必要だと私は思ひます。

こういう議論をやりまして出てまいりますのは受益者負担という言葉を言っております。総理も答弁で受益者負担ということをおっしゃいました。それで、私が指摘したいのは、交通政策に対してこういう受益者負担という考え方というのは今もう世界でも時代おくれになってきている、そういうこともぜひお考えいただきたいと思ひます。

昨日の桜井参考人も交通の社会的費用という考え方を紹介されました。交通の社会的費用というのはEU諸国などで今随分広がってきている考え方ですが、つまり騒音とか渋滞とか環境破壊とかさまざまな影響を例えば道路であれば自動車と与えている、だから当然その交通がさまざまな与えている、それを解決するためにかかる費用というのはやはりその交通に負担をさせていく、そのために交通全体をしっかりと体系的に見直して、交通の社会的費用という観点から例えば道路の財源も鉄道に充てる、そういうさまざまな影響のないような分野にこのお金を使っていく、こういう考え方がドイツやEU諸国で広がっている、こういうことも御紹介をいただけたらいいです。実際にこういう考え方に基づいてドイツでは鉱油税の鉄道への充当は当然とされておりますし、スウェーデンでも実際に鉄道に自動車関係税から資金を振り向けております。

大蔵大臣も本会議での私の質問に、将来の問題としては考える可能性があるとお答えいただきました。将来の問題と言わず、本当にぜひ早急にこのことについて踏み出すべきだと考えますが、大蔵大臣の御答弁をお願いいたします。

○国務大臣(宮澤喜一君) 恥ずかしいことを申し上げるようですが、例えば自動車と鉄道は一種の敵なんですね、おかしなことではござい

まけれども。競合関係にあるといったようなことを乗り切りませんと、この話は、本当に理屈としては総合交通体系というものがあっているんですが、それこそ長い間の関係というものが深くございまして、しかしどうしても理屈でおっしゃれば、私は委員のおっしゃることは理屈としては当たっていると思ひますが、なかなか現実にはその長い間の溝を埋めることができません。しかし、そういう努力はしなきゃなりません。

○宮本岳志君 最後に、自動車重量税について伺いをいたします。

自動車重量税創設の理由について、当時の福田国務大臣は、四十六年度予算では自動車重量税を一般財源として受け入れることにしたのです。したがって道路財源として発足しました自動車重量税はひもつきであるとかあるいは特定財源であるとかそういう形をとっておりません、七一年国会での答弁でございまして。

自動車重量税は特定財源ではなく一般財源なんですから、いわば何の根拠もなく六千七百億円、これが道路特定財源に回されていると私も考えますけれども、せめて直ちにこの分は自動車重量税については長期債務の元本返済の財源に回すべきではないか。御答弁をお願いいたします、大蔵大臣。

○政府委員(寺澤辰廣君) お答え申し上げます。先生御指摘のとおり、自動車重量税の四分の三、これは国分でございまして。残りの四分の一は地方の財源でございまして、四分の三の八割が現在道路財源として使われているわけではござい

ます。税法上はその四分の三は国の一般財源でございまして、税創設及び運用の経緯から道路財源として現在使われているということでもございまして。○宮本岳志君 世界広しといえどもそういうことをやっている国はないというわけですから、本当にこの点についても真剣に御検討いただきたい。これまで議論してまいりましたように、政府は六十二年改革当時のルールというものを幾つも踏

み破ってきた。JRの債務承継額を不当に過小なものにし、それが実際と食い違つても気づきながら見直そうとしなかった。さらには、原則に反して売つてはならない土地を売却して大もうけするJR本州三社を黙認して、全く無責任な対応に終始してまいりました。そして最後には、その不始末のツケを全部国民にツケ回しする。

このようなやり方は絶対に許されないということとを強く指摘いたしまして、私の質問を終わります。(拍手)

○村沢牧君 私の持ち時間も極めて少ないし、したがって今までの我が党の主張や質問を確認する意味で質問いたしたいと思ひます。

宮澤大蔵大臣、私はこの委員会に参加いたします。ちやうど今から十二年前、国鉄の分割・民営化のときの論議を思い出しております。私も実はあのときは社会党案の提案者といまして、民営化することはいいけれども分割は反対だということ、参議院では社会党の提案者になりました。中曽根総理や橋本運輸大臣がそこに座りまして、いろいろと私たちの質問を受けたこともあります。

そのときのことを考えまして、十二年たつても変わっていない、同じことを言っているんだというふうな思ひます。例えば、そのとき社会党の案は結局成立しなかったけれども、自民、社会、公明、民社、新政クラブが満場一致で附帯決議をしていっているんです。

その中を見てもみますと、十二年前も同じことを言っておったんだなと思ひ出すんですが、そのとき、「国鉄長期債務等の処理については、六十二年度を含め、各年度の予算において的確な措置を講ずること。」、こういうことになっているんです。宮澤大蔵大臣はその後大蔵大臣をやられ、総理もやつたんですが、一体どういうふうに取り組んできたんでしょうか、ちやうどお伺いしたいのです。

○国務大臣(宮澤喜一君) そのときのことと覚えておりますが、やっぱり役人が書きましますと同じよ

○国務大臣(小渕恵三君) 今般のJ・Rの負担につ
きましては、衆議院におきましてこれが修正をさ

○国務大臣(川崎二郎君) 民営・分割いたしました七社の中で、本州三社の経営は順調に推移をさせていただいております。三島、貨物につきましては、特に三島につきましては再三お話し申し上げましたとおり、経営安定基金からの果実というものもが少なくなっております。そういけばならぬものあわせて私どもは支援をしていかねればならぬと思います。今日の経済情勢というのは当初予定された絳済情勢ではございませんので、できるだけの援助をしたい。その中で、無利子融資一千億円を予定いたしております。二分の一の負担になったか

それで、それでと申してはおこがましいかもしれませんが、ある程度、今度の八十二銭の値上げについて、恐らく小売のマージンといったようなことも起こってくるであろう。どういう申請をされますか不明でございますが、そういうことも心構えとしては考えておりますし、また耕作者の価

力を尽くしてまいりたいと思っております。

なお、清算事業団は解散をいたしますけれども、この問題については鉄建公団が引き継いでいくということになります。

○村沢牧君　時間が余りありませんが、国有林問題について、私も先般来質問で要請しましたの

で、確認をしていきたいと思ひます。

大蔵大臣、確認いたしますけれども、労使間の合意ができて、農水大臣がこのようにいたしますと、そういうことで閣議決定を求めた場合、民間委託にないない業務は国で実行する、あるいは山守的な技能者の森林事務所への人員配置が必要、こういう国会論議を踏まえて大蔵省として対応してもらいたいと思ひます。

改めて大臣の見解を伺いたい。

○国務大臣(宮澤喜一君) 林野庁におきましていろいろ労使の交渉が行われるわけでございますけれども、恐らく非常に厳しいことになると思ひます。

また、定員等については、総務庁長官の御所管でもございますから、そういう御相談もあるものでございましょう。それに先んじて私がかれこれ申すべきことではございませんけれども、恐らく与えられた状況が非常に厳しいでございますし、特殊な業種でもございますから、農水大臣が最終的に閣議に諮議されますときには、私としても農水省のお立場は十分踏まえて対処させていただきますつもりでございます。

○村沢牧君 国有林の累積債務中、一兆円は林野特別会計で処理する。大変厳しい問題だと思う。先ほど私が指摘をしたように、農水省が出している試算表のようにいきつこないんです。ですから、一体どういふふうに進むのか、この中間年度において見直しをする、そのことがどうしても必要なんだけれども、その辺、はっきりしてもらわなきゃ、大臣、どうですか。

○国務大臣(中川昭一君) 管理経営基本計画、五年ごとに見直すわけでありまして、これも毎年度公表いたしました、必要とあらば見直しを含めて検討をさせていただくことになっております。

それから、財務状況、債務状況につきましても毎年国会に報告をさせていただき、次年度の作業に資するようにしていきたいということで、毎年チェックをいただくということになっております。

○村沢牧君 今だって農業白書とか林業白書を国会に出すことになっている。国会に出しただけじゃだめなんですよ。本当にできておるかどうかわかりません。今までもどおりいかなかったらそれを見直しをして、また直していく、そのことをしなきゃだめですから、ぜひやってください。

それから、この累積債務の問題について大蔵大臣にお伺いしたいんですが、法律によって新しい制度がいろいろ出てきます。しかし、それは政令の定めるところによつて、政令で決めていくわけですね。やっぱり国有林野事業を抜本的に改革していくためには、その政令について、本当に改革するにふさわしいような政令にする。そしてまた、今までもいろいろ言ったけれども、大蔵省、農林省が言ったような形になっていない。やっぱり大蔵省も見直しをしたものについてはそれだけの予算をつけていくという考えがなくては、またそういう態度がなくてはいいけませんので、改めて要求をしておきます。

時間が来ましたので、大蔵大臣の答弁を求め、私の質問を終わります。

○国務大臣(宮澤喜一君) このたびは公益的、公共的な行政の性格から独立採算制も改めたわけでございまして。しかも、一兆円というのは私もこれはなかなか大変なことだろうと内心は思ひますので、できまうことはできるだけ誠実に財政の方もやってみようと思ひます。

○戸田邦司君 自由党の戸田邦司でございます。大分時間も過ぎたまいっておりますし、また短時間でいろいろお伺いするというわけにもまいりませんので、幾つかの点について確認をしておきたいと思ひます。

まず第一の点でございますが、私は、今度の問題で問題を複雑にしたといひますか、国民の目から見ると甚だわかりにくくした、これは政府に責任があると思つております。

仕切りをした。あれは国民の目から見ると、あれでおしまひになったかな、おしまひだろうとだけれどもが思ったと思ひます。それで、現在その三千六百億に関する限りはJRRが負担するのが正当である、こういうことになっているわけでありまして、あのときに、その当事者、政府側もJRR側も何の確認もしていない、これが一番問題を複雑にしたんじゃないかと思つております。

今、長期債務の処理の問題を検討している最終段階ということになるかと思ひますが、私は年金の問題がこの問題をとらえるときに非常に問題を複雑化してしまつたといふふうに考えております。これは政府とJRRだけに責任があつたといふわけではなくて、あのときに立法府も一言言うべきであつたかもしれない、そういう意味で立法府にも、国会にも責任があつたかと思ひます。

そういうことで、今回のこの問題について、やはり常日ごろからこの問題の本質はこういうことであるといふことを国民にわかりやすく説明していく、それが国の責任ではないか。特に、今回の問題については最終的には納税者が負担しなければならぬ、これは年金の問題についても一部負担しなければならぬ、また長期債務の処理についてはちろん国民がそれを負つていかなければならぬ、そういうふうな仕組みに相なつていけるわけでありまして、その国民の理解を得る努力、これを相当かたい決心で進めていっていただきたいと思ひます。

それからもう一点、これはよくあることなんです、先ほどからウォール・ストリート・ジャーナルにこう書いてある、あるいはニューヨーク・タイムズにこういふふうに出ていると。そういうことが正しいのであればそれはそのままよいといふならさうと反論しておいていただきたい。これが国の利益を守つていく、国の評価を守つていくための最低限のやり方ではないか、そういうことを思つております。

これについて総理大臣の御決心をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(小淵恵三君) いずれにいたしましても、国民の負担なくしてはこうした問題は解決できないわけでございまして、そのための理解を求める努力を傾注していかなきゃならぬということはそのとおりかと思ひます。その点で十分でなかつたと申されれば、我々もさらに反省をしながら国民の皆さんのより一層の御理解を求めていきたいと思ひます。

また、今御指摘にありました外国その他におけるこの問題についての指摘につきましては、これはまた適時適切に対応して、そうした問題の本質についての理解を諸外国において、今回のJRRの民営化に伴つての株主の権利その他につきましてもいろいろ御指摘があつた点についても、今回の法律のあり方につきましても、十分説得をしていく努力はいたさなきゃならぬと考えております。

○戸田邦司君 ぜびその点はしっかりと進めていただきたいと思ひます。

次に、今回の年金で新たな負担をJRRに求めるという件について、今の各社の経営状況などを考えますと、北海道、四国、九州、この三社に関する限りは経営安定基金などを積んで相当支えてきたつもりであつたかもしませんが、ここ数年の低金利でそういう経営安定基金の効果というものが全くなくなつてしまつていまして、また、JRR貨物に関する限りは、これは相当抜本的なことを考えなければここ数年のうちに黒字さえ危ぶまれる。

そういうふうな状況になっているわけでありまして、この四社に対しては、設備投資なりそういった面で金融上の面倒を見るとか、そういうことを注意深く観察しながら相当手厚く進めていかなければならぬということではないかと思ひますが、この点について運輸大臣の御所見をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 御指摘いただいたとおりだろうと思ひます。

六十二年改革の当時、七社を民営・分割し、果

たして自主独立経営でやっていけるだろうかと思
んな心配したものでございまして。そういつた
中、本州三社が経営の実を上げて、まさに安定し
た経営をされておる、大きく評価をしてみたい
と思います。一方で、経営安定基金を設けたい
ればなかなか利益の確保は難しいだろうという中
で三島なり貨物はスタートしたということも事実
であります。

そういった意味で、今の経済状況に照らして私
どもは何をなすべきかしっかり考えていかなきゃ
ならぬと。無利子融資というものも考えたと思
いますし、これは一千億というところで御答弁申し
上げております。それから、税制等につきましても
年末に議論をしてみたい、このように思っ
ております。

私は就任いたしましたまだ数カ月でございま
すけれども、正直、御陳情を受けておりまして、一
番多いのが新幹線かと想定いたしておりました
ら、実は東京の地下鉄の話が一番数が多いござい
ます。営団地下鉄、国から三五%補助、都から三
五%補助で、まさに上下分離でしたが、つくられ
る、そして経営をしていく、それでも経営がなか
なか難しいですというのが都市部における交通
の実態であることも事実であります。

過疎地域の問題等を考えていったときに、私ど
もは何をなすべきか十分勉強しながら努力をし
てまいりたい、また御指導もいただきたいと思っ
ております。

○戸田邦司君 先ほど来、雇用の問題が議論さ
れております。この問題、JR不採用の問題もあり
ますが、その前に、清算事業団が解散されるとい
うことになりまして、今一千百名ぐらいの人たち
が働いているわけですが、この人たちの今後の職
場の確保について、既に仕組みを考えておられる
ということですが、ひとつお話しただけ
ればと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 今お話がありましたよ
うに、現在千百名ぐらいの職員になっておりま
す。平成八年度におりました職員がJR各社、省

庁、特殊法人、また民間にも行っております。ま
た、合わせて三百名ぐらいが今後の見通しがつい
ていて、これからでございます。残り八百名の問題に
ついて、これからまさに省を挙げて取り組まなけ
ればならないと思っております。

また、御可決をいただきましたならば、一週間
ぐらいで清算事業団の解散の手続に入ってまいり
たい。鉄建公団に移ることになります。仕事をす
ればするほど、土地を売れば売れば自分の仕事
が少なくなるというものが実態でありますので、将
来保障という立場でまず再就職先を決めて、そこ
から出向みたいな形で取り扱いをしていただい
ければありがたいなということで全面的な努力をし
てまいりたいと思っております。

○戸田邦司君 先ほど来議論されてまいりました
JR不採用の千四百七十七名の問題、これは既に御答
弁いただいたとおりですが、やはり国鉄改革の入り
口は成功した、今その出口に向かいつつあって、
すべてが解決するというわけにはいかないと思
います。しかし、国鉄改革の成功のいわば大きなか
ぎの部分と言ったことができるのではないかとと思
います。こういった面についてもきちっとした解決
ができない限り国鉄改革が成功したとは言えな
い、そういうふうに私は受け取っております。

先ほど来の御答弁ではありますが、やはりも
と積極的に政府がそれなりの努力をしていただ
くということが必要なのではないかと思ひますが、
運輸大臣、この点についてお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) この問題の解決に向け
て当時の与党間で話し合いが行われ、また当時の
政調会長からも一つの提言が出されていることは
事実でございます。また、裁判の結果というもの
も受けながら、どのようにこの問題を展開させて
いくか、まさに関係者が御努力をいただいでお
り、また私も自由民主党もその中に入らせてい
ただいております。

いい糸口が見つかれば私も努力をしたい、
また糸口が見つかるとも側面から援助が

できれば、このように思っております。

○戸田邦司君 この一点で最後にしたいと思ひま
すが、実は国有林野問題、一兆円の債務を残して
これを返済していくという計画になっておりまし
て、さまざまな状況を考えてもこの一兆円の返
済というのは非常に難しい、私はこう考えており
ます。

そこで、その返済計画を立てて、いろいろリス
トラもしてこの計画を進めていくことになると思
ひますが、経済状況その他諸般の状況が変わって
くると必ずこの計画というのは見直さないととい
けない。国鉄長期債務の問題だつて、六十二年に計
画を発表して、それを途中で状況が変わったとい
うので、その状況に応じて変えていくというよう
な努力が足りなかつたために最後にこういうよう
なことになるってしまったということが私はあり
ると思ひます。

それと同じとは申し上げませんが、こういった
国有林野のような改革を進める場合に、そういう
状況変化に応じて計画を変えていく、勇気を持っ
て変えていくということがないと、また債務が債
務を生んでいくという状況にもなりかねない
かと思ひますが、こういったことについて今後
の対応も含め総理の御見解をお伺いしておきたい
と思ひます。

○国務大臣(中川昭一君) 五十年間で一兆円の剩
余を出して、現在の三・八兆円のうちの一兆円を
お返ししようという、ある意味では非常に期間の
長い壮大な計画でございます。

なぜこれが成り立つのかといえ、木が五十
年、百年という長いタイムで営々として日本の国
土の中で生い茂ってきている恩恵をこうもつてい
るということが一つの原因にあると思ひます。

一方、五十年を経済的に予測しますといろんな
状況があるわけございまして、過去五十三年以
来四回にわたる計画もいずれも見通しと違ったこ
とになったことは先生方の御指摘のとおりであり
ます。

しかし、逆に考えますと、現在の置かれてい

経済状況、このデフレ経済の状況を一刻も早く脱
却することによって逆に計画よりも早くよくなる
ということも考えられるわけございまして、で
ざりざりのスリム化をした上で皆様の御理解を
いただいて、本来の公益的な機能と一部の生産機
能とをうまくミックスしたしまして、国有林野の
国土の機能を守りながらやっていくという前提で
この計画を進めていくことによって計画どおり
なっていくことを私は確信して、この法案の御審
議をお願いしているところでございまして。

○戸田邦司君 時間も参りましたので、これで終
わります。(拍手)

○西川きよし君 よろしくお願ひいたします。
いよいよ私で最後になりましたが、私はまず今
回の旧国鉄債務について、納税者のコスト意識に
ついてぜひお伺いしてみたいと思ひます。

昨日の参考人質疑のときにもお尋ねをしたので
すが、今回の旧国鉄債務の問題で、これだけ莫大
な金額を長期にわたって負担をしなければなら
ない問題でありながら負担をお願いされている国民
の関心というのがともすれば小さいのではない
かな、そういう面があると思ひます。

例えば、先日、年金審議会の意見書が提出され
たことが大きく報道されました。そのときには
たくさんお便りをいただいたり、お電話をいただ
いたたりいたしました。びっくりいたしました。若い
方からお年寄りまでいろいろな御意見をちょうだい
いたしました。現実、今回の問題は一部の関係
者を除いて一般生活者というような方々からは、
それはおかしいではないか、それはやむを得ない
のではないかとというような声はなかなか私の方
にはいただきませんでした。

これは、やはり今回の負担のあり方が、例えば
直接に現金で払うとか、たばこ以外は値上げがさ
れるといったことがないがために一般生活者の中
にまでなかなか浸透しなかつたのではないかな
というふうに思ひわけすけれども、今回の旧国鉄
債務の問題に対する国民の意識という点について
はどのように感じておられるのかというのをぜひ

僕は運輸大臣にお尋ねしてみたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) 御指摘いただいたとおり、確かに国民の関心は低いと思っております。

私は昭和二十二年生まれでございます。先生は昭和二十一年生まれ、戦後生まれの者として、将来、十五年後、二十年後の年金問題、医療問題、介護の問題等を大変不安に感じる、だから財政再建に取り組んで将来きちんとしなきゃならぬ、これが去年の世論であつたと思っております。

しかしながら、経済の極めて厳しい低迷期を迎えて、財政再建議論よりもきょうの糧を、きょうの経済を一日も早く立て直すのが優先である、こういう時代背景の変化というものが、少しこの問題、まさに長期債務という問題について国民の関心を呼ばない理由になっておるのかな、それだけに私も今回の処理結果というものをやはり国民にしっかりと知らせていかなきゃならないだろうと。また、衆議院でも御指摘をいただき、先ほども御指摘をいただいたわけでありまして、けれども、国内だけでなく国際的にも今日の状況、この問題点というものは御報告していかなくちゃならないだろうと思っております。

また、この採決が終わったから終わったという話ではなくて、来年以降国会へ報告し、そしてマスコミ等を通じて情報公開しながら、この債務の処理状況というものは明確にしていかなければならないだろう、このように思っております。

○西川きよし君 大蔵大臣にもこの意識について一言いただけないでしょうか。

○国務大臣(宮澤喜一君) 恐らく国民が普通に考えておられることは、J Rというのはとてもよくやっているんじゃないか、それを何だかもう分かれてから随分時間がたつのに、何か古い証文みたいなものを持ってこれられて取られるというのは何かかわいそうだなと。それから、たばこの方は、何でもたばこに関係あるんだろとかというふうな、簡単に申しますと、きつとほとんどの国民がそう考えていらつしやる。実は国がこういう債務があつて、そうでもないない、一般会計からと私どもは

申しますが、一般会計と申し上げても国民は御自分のことだとはお思いになりませんから、そうじゃなきゃ自分に返ってくるというふうな意識はほとんどお持ちになつていないんじゃないでしょうか。

○西川きよし君 ありがとうございます。

これまでの政府側の答弁の中で、最終的に国民に負担を求めざるを得ない場合にあっては、国民に受け入れやすい負担として、国民生活上必ずしも強制感を伴わないものとする必要があるということをおっしゃつておられます。

私が考えるには、少々強制感が伴うにしても、そのことによって国民に深く関心を持つていただく、より理解を深めていただく、そして納得した上で負担をしていただくというふうなことも必要ではないかなというふうに思うわけです。そうすれば、今後の債務の実情、広く交通政策、そういう意味におきましてもしっかりと注意を意図も強く持つていただける、政府側もその都度しっかり説明をしていただかなければいけないと思うんですけれども、そういう意味ではむしろ強制感が伴うというふうな、そういうことも僕は必要ではないかなというふうに思うんですけれども、運輸大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(川崎二郎君) 大変勇気のある発言だと思ひます。

しかしながら、先ほど申し上げましたように、今日の経済情勢というものを考えたときに、今新たな御負担、まさに痛みの伴う御負担を出してかえつて経済の足を引っ張るということがあつてはならない、消費者のまさに購買意欲というものがまた下がるといふことがあつてはならぬ、やっぱり今は何とか国民に明るさを与える時期ではなからうかなと思つております。

ただ、御説のとおり、先ほど年のことも言わせていたいただきましたけれども、まさに我々は財政再建という問題を大きな課題としてとらえなきゃならぬ、これはまさに国民の痛みを伴う、勇気を持って言うときは言わなければならぬだろうと

思つております。

○西川きよし君 国会に参りまして十二年になります、ここは毎日の生活の中では本当にわからないことだらけで、何か国会に来ていただけて私たちがいい生活をして、ひよつとしたら特権やそういう地位を利用しておいしいこともあるのではないかなというふうにおもひます、我々もそう思つてまいりました。でも、このことはなかなか本当にわかりません、ここへ参りましてはわかりません。ですからこそ、まじめに庶民の代弁者としての勇気を持つて是非々々を基本に自分ではやらせていただいておりますけれども、なかなか難しい。きのうも参考人の先生がおっしゃつておられました。国民にとってなかなか受け入れられない強制感を先送りしているという自覚を持つてやつていかなければならないというふうにある先生がおっしゃつておられました。

今回の法案が成立をしてこの処理策がスタートしたといたしまして、この問題は国民の理解を深めていく努力というのが大臣も今おっしゃつておられましたけれども非常に難しい問題であると思ひます。

もう答弁はいただきますけれども、ぼつぼつおしまひになつてまいりましたので、最後にぜひこれだけは質問させていただきたいと思ひます。

余り林野庁の方にはお伺ひすることはなかったんですけれども、私は実は高知県で生まれました。幼いころ父親が材木商と工務店をやつておりました、私が七歳か八歳ごろに失敗をして大阪に出てまいりました。すぐに山があつて川があつて、大変すばらしいところでした。

今回、こういう議論をお伺ひしながら子供のころを思い出しておつたんですけれども、毎日の生活の中で東京とか大阪で慌ただしく生活をしておりますと、やまもすれば緑だとか水、そして空気、人間が生活をする上で最も大切なものを当たり前のように錯覚することが多々ございまして、しかし、そうした陰には、いわゆる見えないと

ころで森林を育てていらつしやる多くの方々の御苦勞、また病氣になつた方々の心をいやしたり、そして子供たちの教育の場として、また福祉の場として、いろいろと勉強をさせていただきまして、いろいろなこともやつておられますし、木、山、というものは、この議論の中でもお伺ひして、本当に大切な役割を果たしていると私も改めて認識を深ういたしました。

政府は国有林改革を行おうとしている中で、そうした私たちの生活を支えていただいている一万三千五百人の国有林職員の立場を、そしてまた事業団の方々の再就職もそうだけれども、本当に皆さん方の立場になつてこの一万三千五百人、ぜひとも皆さん方の心を大切に今後お取り組みいただくということについて、心からの御答弁を總理大臣に一言いただければと思ひます。

○国務大臣(小淵恵三君) 常々、委員が働く方々あるいはまた弱者の皆さんの御気持ちを心として御質疑いただいて、また歴代政府の者も答弁させていただいておりましたが、改めて敬意を表しております。時々、委員が全国から寄せられたお手紙を紹介しながら、そうした方々の気持ちを体しながらお仕事に専念されておること、改めて敬意を表します。

今の山で働く方々、私も生まれが山間地でございまして、特に林野の多いところで育ちました。黙々として山に入って木を育てておられること、大変な作業をされておられると思つております。そうした意味で、目立たないところかもしれないけれども、我が国土を守り、またその中で林野を守つていく方々をしっかりと見守つてやらなきゃならぬ、こう考へております。

ぜひ我々も、今回の法律は法律でございますけれども、そうした方々に対する愛情を持つて今後とも対処いたしたいかなきゃならぬ、今の御質問を承りまして心から感じた次第でございます。

○西川きよし君 ありがとうございます。(拍手)

○委員長(中曾根弘文君) 他に御発言もなければ

ば、六案件に対する質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(中曾根弘文君) 御異議ないと認めます。

暫時休憩いたします。

午後六時四十三分休憩

午後六時五十三分開会

○委員長(中曾根弘文君) ただいまから日本国有鉄道清算事業団の債務処理及び国有林野事業の改革等に関する特別委員会を再開いたします。

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案外五案件を一括して議題といたします。

この際、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案の修正について寺崎君及び宮本君から発言を求められておりますので、順次これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 私は、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案に対し、民主党・新緑風会及び公明を代表いたしまして、修正の動議を提出いたします。

その内容はお手元に配付されております案文のとおりでございます。

これよりその趣旨について御説明いたします。

鉄道共済年金の厚生年金への統合に伴って必要となつたいわゆる年金移換金の負担問題については、平成八年の厚生年金法等改正法の規定によりまして、年金受給者の旧国鉄期間分は清算事業団が負担し、JR期間分はJRが負担することと決定され、既に決着済みの問題であります。

しかるに、政府は、今回の法律案によりまして、旧国鉄期間分についてもJR社員となつた者の移換金の負担をJRに押しつけようとしているのであります。

そもそも年金移換金の負担が事業主としての負担である以上、旧国鉄期間には存在しなかつたJRが旧国鉄の事業主としての負担を負うべき筋合

いは全くないにもかかわらず、今回、法律によつて民間企業であるJRに負担を強制しようとすることは、国鉄民営化の趣旨に反するばかりでなく、わずか二年前に法律で決着済みの問題を合理的な理由もなく変更を迫るものであり、民主主義のルールにも反するものであります。

したがって、今回の法律案におけるJRに対し負担を強制する規定は削除されるべきであります。

なお、この点につきましては、衆議院においてJRの負担分を二分の一にする修正がなされましたが、JRの負担分そのものが削除されるべきであります。

以上が修正案提案の趣旨であります。

次に、修正案の概要は次のとおりであります。

一、日本国有鉄道共済組合等の長期給付事業の厚生年金への統合に伴う費用負担に充てるものとして日本国有鉄道清算事業団が負担することとされていた額については、政令で定めるものとする。

二、その他所要の規定を整備するものとする。

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(中曾根弘文君) 次に、宮本岳志君。

○宮本岳志君 私は、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案に対し、日本共産党を代表いたしまして、修正の動議を提出いたします。

その内容はお手元に配付されております案文のとおりでございます。

これよりその趣旨について御説明いたします。

旧国鉄長期債務約二十八兆円の処理をどう進めるかが今問われております。政府案は、旧国鉄長期債務の元本返済財源について、歳入歳出の見直しによる財源確保と云うだけで、旧国鉄債務とは何ら関係のない郵便貯金特別会計からの繰り入

れ、たばこ特別税を財源とするなど、国民負担に転嫁するものとなっております。しかし、本来この長期債務の処理は発生原因と責任に即して解決を図ることを基本とすべきであります。

政府は、十一年前に国鉄を分割・民営化したとき、長期債務問題の解決を図ることを最大のうたい文句にしましたが、実際には分割・民営化によつて発足したJRを不当に優遇して、国鉄の優良資産をただ同然で引き継がせました。一方、国鉄清算事業団には長期債務二十五兆五千億円を引き継がせ、土地売却などにより約十四兆六千億円もの返済が行われたにもかかわらず、実際には債務は約二十八兆円にも膨らんでしまいました。これは、清算事業団が利払いのために新たな借金を重ねるといふ悪循環を繰り返して、本来返済に充てるべき資金まで他に流用するなど、有効な対策をとらなかつたことにあります。これを放置してきた政府の責任は重大であります。

本修正案は、これらの経緯を踏まえ、JR本州三社に応分の負担を求めるとともに、道路特定財源を活用した総合交通特別会計の創設、長期債務返済資金の流用をやめさせる所要の措置を講ずることにより、国民に新たな負担増を求めることなく長期債務の処理を図るものであります。

次に、修正案の概要につきまして御説明いたします。

第一に、国鉄分割・民営化時の閣議決定に基づく原則に照らしてもJR本州三社の債務承継は過少であり、これを是正するための措置として、応分の負担を求める措置を講ずるものであります。

第二に、約二十八兆円に上る長期債務の返済について、新たな国民負担なしに行うために、道路特定財源等の見直しによる道路、港湾、空港等の交通関係の特別会計を一元化した総合交通特別会計を創設、新幹線鉄道施設の譲渡の対価の活用など、財源確保の必要な措置を講ずることにしていきます。

以上がこの修正案の提案の理由及びその内容であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたしますし、趣旨説明を終わります。

○委員長(中曾根弘文君) これより六案件及び各修正案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○寺崎昭久君 私は、民主党・新緑風会を代表して、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案に対して、民主党・新緑風会及び公明の修正案に賛成し、原案並びに民主党・新緑風会及び公明以外の修正案に対して反対、並びに一般会計における債務の承継に伴い必要な財源の確保に係る特別措置に関する法律案に対して反対の討論を行うものであります。

国鉄長期債務は、法令に基づき、国鉄清算事業団すなわち国の債務とJRの債務とに明確に区分されたものであつたはずであります。JR各社が着実な債務返済を行つてきた一方で、国鉄清算事業団の債務は、当初二十五・五兆円であつた債務が、土地や株式の売却を行つたにもかかわらず、平成九年度首で二十八・一兆円にも膨れ上がつております。したがって、国鉄清算事業団の債務増加の原因をきちんと検証し、責任を追及するべきものであり、JRに追加負担を求めることは筋違いといふべきであります。

さらに、昭和六十三年の閣議決定で土地処分収入等の自主財源を充ててもなお残る長期債務等については最終的には国において処理するとされてあることを想起すれば、いわゆる年金移換金をJR各社に求めることは、この閣議決定に明らかに反するばかりでなく、法的にも社会常識としても正当性に欠けるものであります。

さらに、二年前の国会において厚生年金保険法等の改正が行われ、平成九年四月より行われた日本鉄道共済年金の厚生年金への統合に伴い、移換金の不足額として清算事業団が約七千七百億円、JR各社が約千七百億円を負担することで最終的な決着を見ています。したがって、JR負担を半額にすればよいという問題ではありま

せん。

民主党・新緑風会及び公明は、ＪＲ負担については、これを削除する修正を求めているところであります。

次に、債務承継財源確保法案ですが、国鉄清算事業団の長期債務と国有林野の債務処理のために、郵便貯金特別会計から毎年二千億程度、合計一兆円、たばこ特別税を新設し毎年二千二百四十五億程度を一般財源に繰り入れることになっておりますが、長期債務と全く関係のないところから財源を持つてくるといった手法は納得のできるものではありません。

政府は、最終的に国において処理するとの約束を守り、社会常識に反するやり方、あるいは課税の公平性にもとる手法ではなく、まずみずからの責任を明らかにした上で、本当の行政改革と地方分権、むだな公共事業の中止、事業費の削減などにより、一般会計の健全化の中から財源を見出す努力をすべきであります。

また、本委員会と同時に審議されました国有林野改革法案については、破綻した国有林野事業会計に今後一兆円の債務を残すなど、抜本改革からはほど遠く、断固反対であることをあわせて申し上げ、私の討論を終わります。（拍手）

○鈴木正孝君 私は、自由民主党、社会民主党・護憲連合、自由党を代表して、国鉄債務処理法案等六案につき賛成、民主党・新緑風会、公明提出の修正案、日本共産党提出の修正案に反対の立場から討論を行います。

最初に、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案についてであります。

約二十八兆円にも及ぶ国鉄清算事業団の債務処理はもはや先送りのできない最重要課題であります。そして、現在行っている事業団の債務償還等のための緊急措置としてのつなぎ資金も十一月中には底をつく見通しであり、この異例の事態を一日も早く解消しなければなりません。

今回の処理策の焦点であるＪＲ各社に対する年金負担の追加は、衆議院における修正において、

清算事業団が負担することとされた移換金負担のうち、ＪＲの社員分について事業主であるＪＲの負担をＪＲ各社の経営状況も勘案して半分に軽減しております。これはＪＲが平成九年四月の年金統合前まで行ってきた企業としての負担と同程度であり、適切な措置であります。

次に、国有林野事業の改革のための特別措置法案等についてであります。

現在、国有林野事業はまさに危機的な財務状況に直面しております。国有林野は国民共通の財産であり、国土の保全等、その使命を果たすためには本質的な改革が必要であります。

今回の改革案は、管理経営の方針を公益的機能重視へ転換し、保健利用の活用、さらに民間事業者への委託、組織機構の合理化、累積債務の削減を図るものであり、これら関係四案を成立させ、早急に実施しなければなりません。

最後に、債務の承継に伴う財源確保法案についてであります。

我が国財政は危機的な状況にあり、財政構造改革の先送りは許されません。

今回は、現在の財政状況を踏まえながら、国鉄及び国有林野問題の抜本的処理の一環として、郵便貯金特別会計から一般会計への繰り入れ、たばこ特別税の創設等、可能な限りの努力をして財源を補完するものであります。国を挙げて、また国民の理解を得ながら、将来の世代に過大な負担を残すことがないよう果敢に処理を行おうとするものであり、適切な措置であると思っております。

以上、賛成の理由を申し上げ、私の討論を終わります。（拍手）

○魚住裕一郎君 私は、公明を代表いたしました。ただいま議題となりました政府提出の森林法等の一部を改正する法律案並びに民主党・新緑風会、公明提出の日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案に対する修正案に賛成し、その他四法案、一承認案件に反対する立場から討論を行います。

今回の法案審議を通し、本法案がその場しのぎ

の法案であり、抜本的処理策とはほど遠い法案であることが明確になったと考えます。根拠もいまいで筋の通らない本法案がもし成立するようなことがあれば、行政改革のモデルと言われた国鉄改革に大きな傷をつけ、日本が世界の笑い物になってしまふことを私は非常に危惧いたします。

以下、反対する理由を申し述べます。

第一に、ＪＲの年金移換金に対する追加負担の問題でございます。

この問題は平成八年の国会審議を経て既に決着済みの問題であり、一方的理由によりＪＲに追加負担を求めていることは、当時の議論を全く無視した国会軽視そのものであります。

そもそも、国鉄清算事業団は旧国鉄の後継体であり、その債務は当然国において処理すべきものであります。今申し述べた処理というのは負担という意味であります。今回のＪＲの追加負担は、国の債務を民間企業に負わせることを意味し、国民の役割分担の明確化による行財政改革の遂行に逆行するものであります。

そして、自己責任の原則からいえば、筋が通れば全額負担、筋が通らなければ全額非負担であります。半額負担であること自体、まやかしの外物でもありません。

また、当事者でありますＪＲの合意、納得が得られていないということも問題であります。ＪＲ側も、法案成立後、連憲訴訟を起こす構えがあるとも報道されております。この強制的追加負担は、政府・与党のおこりであり、暴挙と言わざるを得ません。

反対の第二の理由は、国鉄債務並びに国有林野債務の処理と、郵便貯金の特別繰り入れにあるいはたばこ特別税の創設の間に、いかなる因果関係も存在していないということであります。余っているから持ってくる、また取りやすいたるところから取るスキームでは、全くの御都合主義であります。

第三の理由は、元本償還の問題であります。大蔵大臣みずからお述べになったように、元本償還については何も決まっていらないのと同様であ

ります。国民の皆様に対し、納得のいく財源を明らかにし、明確な償還スケジュールを指示し、旧国鉄並びに国有林野の愚を二度と繰り返さない計画を示すことが政治への信頼回復の第一歩と考えております。

最後に、第四の理由として、政府・与党の責任が全く明らかにされず、だれも納得できる責任をとっていないことでもあります。

民主、公明提出の修正案は、政府提出法案の問題点の中で、最重要問題だけに於いて修正することを旨としたものでございます。

委員各位の御賛同を賜りますようお願いをいたしまして、私の討論を終わります。（拍手）

○須藤美也子君 私は、日本共産党を代表して、森林法案を除く国鉄債務処理法案初め政府提出の五案件及び民主党、公明提出の修正案に反対、日本共産党提出の修正案に賛成の討論を行います。

まず、これら重要法案をたった三日間の質疑で打ち切り採決することに厳しく抗議するものであります。

国鉄債務処理法案に反対する第一の理由は、債務返済計画が抜本的処理とはほど遠いものであるからです。

政府は、抜本的処理策を先延ばしにして、債務を二十七兆八千億円へと増大させました。その上、法案は、当面の利払いのみに対応するだけで、元本返済財源には全く裏づけがないのです。こうした無責任な対策は容認できません。

第二は、巨額な債務のほとんどを何の責任もない国民に押しつけるものだからであります。

質疑では、政府の債務返済計画が過去と将来の国民負担総額が七十一兆一千億円と国家予算に匹敵することが明らかにされました。しかも、利払い財源は、旧国鉄と全く関係のない郵便貯金特別会計からの繰り入れやたばこの増税分を充てることになっております。国民への債務の押しつけは絶対に認めるわけにはいきません。

第三に、国鉄分割・民営化の際における債務負担のルールに照らせば、本来、ＪＲ三社に応分の

負担をさせるのは当然なのに、こうしたやるべきことをせず、国民負担をふやすのは許されなことです。

なお、民主党、公明提出の修正案は応分な負担を行うべきJR三社の負担をなくすもので、賛成できません。

今求められることは、交通関係の特別会計を一元化した総合交通特別会計を創設するとともに、むだな投資をなくし、債務返済の財源を安定的に確保することです。JR本州三社への追加負担分も合わせるならば、年間四千二百億円程度の財源確保は可能であります。

次に、国有林野関連法案についてであります。累積債務が三兆八千億円に膨らんだ原因は、独立採算を押しつけたまま木材の輸入自由化を進め、赤字対策として高金利の財投資金を投入し続けてきた政府の失敗にあることは明らかであり、そのツケを国民負担に回すことは許されません。これが反対の第一の理由です。

第二は、管林署の統廃合、人員の大幅削減が国有林野事業を事実上の機能停止にさせ、国有林の公益的機能を守ることができなくなるからであります。

第三に、一兆円の債務処理計画が確実に達成できる保証はなく、企業的な運営のもとで不安定な林産物収入に頼る方法では、さらなる土地の切り売りや管理経費の削減が避けられず、国有林の一層の荒廃を招くことは必至だからであります。

今必要なことは、地域住民や自治体、国民の期待にこたえ、国が国有林に責任を負う体制を確立することでありです。

そのことを強く指摘し、反対討論を終わります。(拍手)

○委員長(中曾根弘文君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案について採決を行います。

まず、宮本君提出の修正案の採決を行います。

本修正案に賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 少数と認めます。よって、宮本君提出の修正案は否決されました。

次に、寺崎君提出の修正案の採決を行います。本修正案に賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 少数と認めます。よって、寺崎君提出の修正案は否決されました。

それでは次に、原案全部の採決を行います。本案に賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。(拍手)

次に、国有林野事業の改革のための特別措置法案について採決を行います。

本案に賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、国有林野事業の改革のための関係法律の整備に関する法律案について採決を行います。

本案に賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、森林法等の一部を改正する法律案について採決を行います。

本案に賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、東北森林管理局及び関東森林管理局の設置に関し承認を求めるの件について採決を行います。

本件を承認することに賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 多数と認めます。よって、本件は多数をもって承認すべきものと決定いたしました。

次に、一般会計における債務の承継に伴い必要な財源の確保に係る特別措置に関する法律案について採決を行います。

本案に賛成の方の起立をお願いします。

(賛成者起立)

○委員長(中曾根弘文君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、六案件の審査報告書の作成につきまして、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(中曾根弘文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(中曾根弘文君) 継続調査要求に関する件についてお諮りいたします。

日本国有鉄道清算事業団の債務処理及び国有林野事業の改革等に関する調査につきましては、閉会中もなお調査を継続することとし、本件の継続調査要求書を議長に提出いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(中曾根弘文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、要求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、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(中曾根弘文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後七時十八分散会

(参照)

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案に対する修正案(寺崎昭久君提出)

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案の一部を次のように修正する。

第九條を次のように改める。

第九條 改正前施行法第三十八條の二の規定により事業団が負担することとされていた額については、政令で定めるところにより、公団が負担する。

第二十五條中「承継法人」の下に「新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律(平成三年法律第四十五号)附則第十九條の規定による改正前の日本国有鉄道改革法第十一條第二項の承継法人をいい」を加える。

附則第五條第一項中「平成八年改正前の共済法」を「平成八年厚生年金等改正法第二條の規定による改正前の国家公務員等共済組合法(以下この条において「平成八年改正前の共済法」という。)」に改める。

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案に対する修正案(宮本岳志君提出)

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案の一部を次のように修正する。

第二條の見出しを「(一般会計による債務の承継等)」に改め、同條第一項第三号中「附則第二十四條」を「附則第二十五條」に改め、同條に次の一項を加える。

3 日本国有鉄道改革法第十一條第二項の承継法人は、第一項の規定により政府が承継する債務の償還の財源に充てるため、日本国有鉄道の改革の経緯及び当該承継法人の経営状況等を勘案して政令で定めるところにより算定した額に相

当する金額を、政令で定めるところにより、国庫に納付するものとする。

第七条中「附則第二十五条」を「附則第二十六条」に改める。

第九条を次のように改める。

第九条 改正前施行法第三十八条の二の規定により事業団が負担することとされていた額については、政令で定めるところにより、公団が負担する。

第二十五条中「承継法人」の下に「新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律（平成三年法律第四十五号）附則第十九条の規定による改正前の日本国有鉄道改革法第十一条第二項の承継法人をいい、」を加え、「附則第二十六条第二項」を「附則第二十七条第二項」に改める。

附則第五条第一項中「平成八年改正前の共済法」を「平成八年厚生年金等改正法第二条の規定による改正前の国家公務員等共済組合法（以下この条において「平成八年改正前の共済法」という。）」に改める。

附則第三十三条を附則第三十四条とし、附則第九条から第三十二条までを一条ずつ繰り下げる。

附則第八条中「附則第十二条、第十五条、第十二条及び第二十六条」を「附則第十三条、第十六条、第二十三条及び第二十七条」に改め、同条の次に次の一条を加える。

（検討）

第九条 政府は、一般会計における事業団の債務の承継等に伴い必要な財源の確保に関し、財政状況、社会経済の情勢等を勘案し、経費の効率的な使用等の観点から検討を加え、その結果に基づき、道路、港湾、空港等の交通関係の特別会計を一元化した総合交通特別会計の創設、新幹線鉄道施設の譲渡の対価の活用等必要な措置を講ずるものとする。