

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○西銘委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。荒井聰君。

○荒井委員 民進党の荒井聰でございます。

きょうは、JR北海道の問題について、特に奥田局長と議論をしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

私は、JR北海道問題というのは別に党派に係しないし、あるいは政府が云々というようなことと違う問題だろうというふうに思っていますので、いい議論ができればというふうに思います。

この間、私、廃線あるいは維持困難と言われていた路線を随分乗りました。一言で言えば、ひどいものです。JR北海道という会社は、本当に運輸サービスをしている会社なのか。朝のすよ、朝の九時四十分始発という最終列車があるという。日本一早い最終列車だと町長が嘆いていました。あるいは、災害に遭ってこのところは今

不通なので、バス連絡の状態だとダイヤには書いてあるのに、実際はそこは走っていないかったとか、そういう話がたくさん、乗ってみてわかりました。一番感じたのは、この会社は地域に愛されていないよな、地域との関係が非常にそこを生じているなというふうに思いました。

今から二十年前、もうちよつと手間でしようか、ホリエモンというITバブルの寵児が出てきて、その方が、会社は誰のものかという論戦をしかけました。そのときにホリエモンは、会社は株主のものさと言いました。

しかし、日本は、会社についての文化、伝統は、少し違うんだと思います。同じ問いを松下幸之助に問いかけたら、松下幸之助は、会社はお客さんのものであり、従業員のものであり、社員と言ったのかな、そして地域のものだよというふうに答えたと言われています。こういう伝統があるから、日本の会社は、世界の中でも、百年以上、あるいは場合によっては室町時代から続いているというような会社が存在している理由だというふうに言われているんです。

しかし、今、JR北海道を見てみると、そういう感じが一切しないんですね。会社は誰のものか。お客さんのもの、本当かな。従業員のもの、最近、従業員がどんどんやめています。そして最後は、地域のもの、地域と協議を始めても全然乗ってこないという状況にあります。

こういう状況を鉄道局長はどう思いますか。監督官庁として、さらには唯一の株主として、今までずっと指導してきたわけですけども、どのよ

うにお考えでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

冒頭からちよつと通告いただいている質問なのですけれども、今、民間企業のあり方というか、一つの日本型のスタイルということかと思えますけれども、そういった理念をお示しいただいたというふうに思っております。

JR北海道の問題を考えますに、いろいろな外的要因はあるんですけども、そういった中で、やはり沿線の皆さんに利用いただけていないという実態もあろうかと思えます。

そういった意味で、利用していただく、皆さんの鉄道だという意識を持ってJR北海道が沿線の皆さんに接するということは大事なことであろうかと思えますし、また逆に、沿線の皆様も、そういったJR北海道の取り組みの中で、北海道の鉄道がマイレールという意識を持ってやっていただければ大変ありがたいというふうに思いました。

○荒井委員 そういう中であって、それでは会社は努力をしなかったのかというと、皆さんのお手元の資料の三ページを見てみてください。この資料は、これ一枚あれば、この三十年間のJR北海道を取り巻いている環境の、幾つかのイベント、さらには、どういう経営安定基金の資金が捻出されたのか、売上高はどうだったのか、社員の数はどうだったのかということを一応全部出したつもりであります。

これを見ると、社員一人当たりの売上高と、これはずっと向上しているんですね。つまり、会社の生産性というのは、努力して上がっている

んです。それが一つ。

それから、一人当たりの給与、年収です。これはずつと下がっています。年収が下がっているから生産性が上がっているんですけれども。北海道では、北海道庁の職員の給与よりも高いじゃないかという議論が時々非難がましく道庁側から出されることも多いんですけれども、これを見ると、同庁の職員よりも給料はずつと下なんです。

社員として、私は、JR北海道は頑張ったと思います。従業員も、それから会社も頑張ってきたんだというふうに思います。この点、奥田さんはどういうふうに評価しますか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

JR北海道においては、大変厳しい経営環境の中、これまで、ここにいる書いてありますけれども、利用促進策などによる増資の取り組みでありますとか経費節減に向けた事業運営の効率化など、鉄道を持続的に運営するための方策に取り組んできたというふうに承知をいたしております。

新千歳空港アクセス線の整備でありますとか、石勝線を初めとする高速化事業でありますとか、新幹線開業もしくは札幌圏での新型車両の投入でありますとか、そういったことをやってきております。

さらに、JR北海道は、会社発足以降、業務の効率化に努めておりまして、三十年の間に社員数を半減させるとともに、これを通じて人件費を三割以上削減するなど、さまざまな経営努力をしてきているというふうに承知をいたしております。

ちよつと御紹介ありました、よく、JR北海道

の給料はまだまだ高いんじゃないか、下げられるんじゃないかということでもありますけれども、御参考までに申し上げますと、JR北海道の給与水準につきましては、例えば、給与水準、これは年収ベースでありますけれども、北海道庁が六百四十九万円、北海道電力六百七十五万円に対して、JR北海道は五百二十八万円、こうなっておりますのでございます。

○荒井委員 決算ベースでは四百九十万円という数字も出ているんですけれども、計算の仕方によっていろいろあるんだろうと思うんですけれども、北海道の中の一流と言われている職場、そこで働いている人たちの給与水準から見ても、かなり低いということが言えると思います。

それでは、どうして低くせざるを得なかったのかということなんですけれども、資料四というペーパー、これは、経営安定資金の運用益の年々の推移を棒グラフで示しました。

当初は、昭和六十二年—平成元年などは、ずっと七・三％に近い運用益が出ていて約五百億円の運用益が出ていたんですね。ところが、低金利になりました、これがずつと下がって行って、平成二十四年では二百五十億、平成二十八年度は二百三十六億という、恐らく決算ベースでしょうけれども、これが出ています。平成二十五年、二十六年、二十七年が上がっているのは、国の支援によって積み重ねがあったのでここは上がっているのだと思いますけれども、それがなくなれば、平常ベースでいくと、二百五十億でも多いぐらい、もつと低減していくんだらうと思います。

この経営安定基金の将来の見通しというのは、局長、どう見ておられますか。

○奥田政府参考人 まず、経営安定基金については、一旦元本を北海道に渡した後はJR北海道において自主運用されるものであって、その運用益が金利によつて変動するということは、御案内のとおり、当初から想定された仕組みであります。

したがって、金利情勢にはさまざまな変化がある中で、長期的な情勢の変化に伴って運用益が減少しているということについては、基本的にはJR北海道の経営努力によつて対処することが求められておりますけれども、しかしながら、こうした考え方に立ちつつも、JR北海道の厳しい経営状況を踏まえまして、国としても、これまで、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増しなどを行ってきたところであります。

下支えにつきましては、平成九年度から十三年度貸付分について四・九九％、十四年度から二十三年度貸付分について三・七％で鉄道・運輸機構がそれを引き受けまして、支払い利子の累計額が二千七百八十七億円、あと、平成二十三年度から四十三年度まで、実質基金の積み増し二千二百億円、毎年五十五億円の利息収入をお渡ししている、こういった支援をしておるわけであります。

今、今年度の基金の運用見込みは三％台の後半であったかと思えますけれども、これについては、現下の金利情勢の中では、それなりに努力をしているという数値かと思えます。ただ、今後の見通しということについては、長期的な金利情勢が見

通せませんので、ちよつと今、何とも申し上げられないということでございます。

○荒井委員 恐らく、政府のそういう仕組みがない限り、これはもつと下がると思います。なぜならば、今出ている経営安定基金の運用益というのは、過去の金利の高いときのものが含まれているからですね。今、ここにも出ていますけれども、国債金利はほとんど、高くて二%ぐらいのはずです。すから、そのところは、現在よりも高く出るということは、恐らく考えられないだろうというふうに思います。

ところで、資料二を見てください。これは、この三十年間のJR北海道、JR九州、それからJR東海、JR東の営業損益の表であります。

私は、この表を見て、国鉄民営化というのは大成功したんだなというふうに思います。なぜならば、現在、右肩上がり、JR東もJR東海も、経常損益を数千億の単位で積み重ねているんですね。

これは十年ごとの表です。例えば、JR東は、当初の国鉄民営化のときには、全体の1%がプラスになるように、利益が出るような、そういう制度設計、各会社全部1%になるように制度設計をしています。

したがって、JR東もJR東海も、百三十八億とか七十八億のプラスになるように、債務の処理をしてもそういうふうになるように制度設計をしていて、大体それに近い数字になりましたけれども、十年後、JR東海は六百十三億のプラス、JR東は一千四十一億円のプラス。平成十八年度、

二十年後ですね、それが、JR東が二千三百七十九億、JR東海が二千六百七十七億。そして、三十年後、現在は、JR東は三千四百十六億の経常利益を出し、JR東海は五千四百十三億という、これはもう世界に冠たる企業ですよ。これだけの利益を出している。

それが、三十年前に設計したことから始まって、こういう状況になったということは、私は、国鉄民営化というのは大成功したと思うんです、たった一つだけを除いて。その一つがJR北海道です。

JR北海道は、当初、九億円のプラスになるように制度設計されていたんですけども、十年後からマイナスになり、現在、平成二十八年度では、百八十八億円の赤字として経常損益が出されています。

こういう差が出たのは何なのか。なぜこういう差が出てきたのか。もちろん、JR東海やJR東は、民営化して、極めて多くの経営努力を注いだんだと思います。人材的な有利さも、あるいは地域としての有利さもあつたんだろうというふうに思います。

しかし、私は、大きな意味というか、大きな要因の一つが、やはり金利だと思います。JR東海、JR東、JR西には、全部で六兆円の、資料一を見てください、国鉄長期債務というのは三十七・一兆円あったんですね。この三十七・一兆円をどう処理するのかということが、国鉄民営化のときの最大のテーマでありました。結局、国鉄清算事業団が二十五・五兆円を負担し、JR本州三社及び貨物が五・九兆円を負担し、新幹線鉄道保有機

構が五・七兆円の負担をする、こういうスキームでスタートしていったんですね。

その後、十年たちまして、債務の処理の方式を、このとき、自社さきがけ政権のときでありまして、私、さきがけの政調副会長として携わっていましたが、この債務を清算事業団が処理することが不可能になって、一般会計に切りかえるという作業をした覚えがあります。

こういう形で債務というものの処理をしていったのが、実は民営化という意味だったんです。

この過程の中で、低金利によってどこが一番利益を得たのか。それは、債務をしょつたところから、一番債務をしょつてくれたのが国ですから、国の償還金額は、当初の七・三%というものから大きく低減していると思います。そのほかに、東も、それから西も東海も、全部で六・一兆円の債務を肩がわりしたわけですから、しょつたわけですから、その実質返還というものは、実額として少なくなつたというのが実態だと思います。そしてそれが、この三社の大きな利益を出すことの原因力にもなつたんだと私は思います。

こういうことは、時代の流れというものを的確につかんだ経営者の能力でもあると私は思うんですけれども、しかし、このときが一番最初の計画の設定の仕方に、私は、金利の部分についての調整機能というものをつけ損ねたんじゃないか、もう少し、金利変動を前提としてそういうものを調整するようないか、そういうことがあつてもよかつたのではないかというふうに思うんですけれども、いかがでしょうか、鉄道局長。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

お尋ねに直接あれですけれども、お問い合わせについて、金利の低下によつて国やJR本州三社がどういふ恩恵を受けたかということをおおよそ参考までに申し上げたいと思います。

平成十年十月に、当時の国鉄清算事業団の二十八・三兆の債務のうち、二十四・二兆を国が負担することとされたところでありますが、その平成十年十月における平均金利は二・六％でありました。このうち、国が承継した有利子については、平成二十七年年度末における平均金利は一・一六％となっております。

昭和六十二年の国鉄分割・民営化の当時に比べて債務の平均金利が低下したことよつて、仮に債務の平均金利に変化がなかったとした場合と比較すると、国が支払う利子の額は減少したものと考えられますが、その差額については試算を行っていないところであります。

また、JR本州三社の債務の平均金利についても、昭和六十二年の会社発足当初に比べて低下しておりますが、各社は、会社発足以降、設備投資などを行うために新規に債務の借入れを行いまして、国鉄から承継した債務及びその借りかえ債務とあわせて利子の支払いを行つていくというところから、国鉄から承継した債務及びその借りかえ債務のみについて平均金利の低下による差額を試算することは難しい、これがまず実態でございます。

そういった中で、国鉄長期債務の処理につきましては、国鉄改革の際に、JR各社は、それぞれ

の事業の健全かつ円滑な運営を阻害しない範囲の債務を負担することとされまして、JR北海道など三島会社は、債務の承継が免除されております。

残余の債務は清算事業団が負担することとされまして、土地や株式の処分によつて可能な限りの処理が行われた。最終的に、先生からお話がありました平成十年の債務処理スキームにより、清算事業団の債務の多くが国の一般会計に承継されたということでありまして、こういった問題を考えるに当たつては、こうした経緯を踏まえる必要があるというふうに考えておるといふことが、済みません、ちよつと回りくどくなりましたが、一点目。

あと、金利の変動について、そういった仕組みをつくつておくべきではなかったかということにつきましても、経営安定基金に関することかと思ひますけれども、これは、国鉄改革当時の国会での議論におきまして、当時の中曽根総理それから橋本運輸大臣からもるる答弁を申し上げておりますけれども、一旦経営安定基金を渡した後は、長期的な情勢の変化についてはその会社の経営努力において対処がなされるべきであるということとされたところでございます。

なお、先ほども申し上げましたが、そういった中でも、JR北海道に対しては、私ども累次の支援をさせていただいてきているということでございます。

○荒井委員 時間がもう五分しかないものだから、資料六とやります。

これは、北大の政策大学院の石井さんという方が試算したものであります。石井さんは、政策投資銀行に長く勤められていて、そういう民間の経営感覚の非常にすぐれた方でもあります。

これによると、路線廃止、今、維持困難ですとJR北海道が提案しているところを全部廃止したとして、百五十八億円。それから、一部、アポイダブルコストという貨物の、そこが、もしもアポイダブルコストではなくて、普通のコストにしたら、彼の試算ですけれども、それだと五十七億円が出てくる。そして、最後にもう一つ、青函トンネルの貨物との共用というのを工夫して、青函トンネルを高速化できるようにすると、二十二億円が出てくる。

そうすると、これは一六年計画の経常損益をマインナス百七十五億と見ていますけれども、そこから引けば大体六十億くらいのプラスが出てくるよという計算です。これはあり得ない計算なんですけれども、マキシマムで見ても物すごく難しいJR北海道の経営再建だということがこれでわかるというふうに思ひます。

もちろん、アポイダブルコストを全部取つてしまふということも無理でしょうし、それから、維持困難な路線を全部廃線するということも困難ですから、これは全部マイナス側に働いてくるわけでありまして。したがって、これを見る限り、JR北海道の再建というのは、抜本的な再建計画を出さなければならぬだろうというふうに思ひます。

そこで、資料の五を見てください。

これは、五年前に、民主党政権のときに私どもがやったことだったんですけれども、福島第一原発の事故によって、被災者に対する相当な賠償が生じました。この賠償を東京電力だけで負担することは不可能だろうというふうに思いまして、各電力会社に、共補償のような形で補償に協力をしてくれないかということを頼み込みました。

それぞれの会社は株式会社ですから、そんなばかなという議論の方が強かったんですけれども、最後は、同じ電力の仲間でもあるし、将来、ひよつとすると自分たちも同じような事故が起きるかもしれないということで、原賠機構法、原子力賠償機構法の中に、各大手電力が三・七兆円、法律改正をこの間しまして、今度は新電力も含めて、七・九兆円の被災者総額のうちの半分を東京電力以外が支援する、そういう仕組みをつくりました。鉄道の分野でもそういうことができるかどうかというのは、物すごく難しいです。難しいんですけれども、かつては同じ釜の飯を食べていた人たち、たまたま北海道へ行ったのと東京へ行ったのと、給料は大きく違うわ、あるいは、廃線をしていくと恐らく人員も過剰になるでしょうから、云々かんぬんという話につながっていくことになつてくるんだらうというふうに思います。

もう一つ。もう一、二分しかない。まだいいのかい、これは五分前と書いてあるけれども。

資料の七というのを見てください。これは青函トンネルのダイヤグラムです。

これを見ると、青函トンネルというのは、新幹線のためのトンネルじゃなくて、貨物のためのト

ンネルだというのがわかりますよね。貨物が三十八本、臨時が十三本です。新幹線は、定期で二十六本、臨時で六本です。そして、あいている時間は二時間ちよつとです。二時間ちよつとの間で保線をしなれないといけないんですね。

時速二百キロで走る、これは百七十キロに落ちていのか、そういうトンネルということを考えてると、このダイヤグラムは極めて危険性が高いということが言えると思います。

もう質問時間は終了したと言われています。この続きはまたやりたいと思いますけれども。

私は、先月アメリカへ行ってきたんです。アメリカで今最も有名なアメリカ人は、資料の人を見てください、フレッド・コレマツさんという人です。

このフレッド・コレマツさんは、ことしの一月のグーグルの表紙を飾りました。この方は、戦中、太平洋戦争中に日系アメリカ国籍を持っている人たちが強制収容されたんですね、それがアメリカ憲法違反だと言って訴えた人です。そして、クリントン政権のときにその裁判が終わりまして、裁判に勝利したんです、勝ったんです。そして、彼は、何かがおかしいと感じたら、それを口に出すことを恐れてはいけないということを言ったんです。今、この言葉はアメリカでとても大きなムーブメントをつくっています。

この言葉は、私は、日本に今一番必要なんじゃないかと思えます。どこかおかしいぞと思ってるんだけど、誰も口に出して言わない。

○西銘委員長 時間ですので、まとめてください。

○荒井委員 はい。

特にJ R北海道の問題についてはそう思います。引き続き次回以降もJ R北海道問題をやろうと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。どうもありがとうございます。