

第2節 債務面

1. 債務引き継ぎ

国鉄改革において処理することとされた長期債務等の総額は37兆5千億円であった。(表2-2-2参照)JRその他の新会社に対しては、その経営に支障が生じない範囲で債務の承継が行われたため、北海道、四国、九州の三島の旅客会社については、その厳しい経営環境にかんがみ、債務の承継がすべて免除され、さらに経営安定のための基金(1兆2千億円)が設定された。(これから生ずる利息収入が事業運営費に当てられる)

新会社が承継しない残りの債務は、すべて日本国有鉄道清算事業団に帰属することになった。(表2-2-3参照)

2. 国鉄清算事業団

国鉄改革の実施により帰属した国鉄長期債務等の償還、これに充てるための土地・JR株式等の資産の処分、旧国鉄職員の再就職の促進など、改革を円滑に進めるうえで重要な業務を担って発足した。

国鉄再建監理委員会の見込みでは、事業団の引き継いだ債務25兆9千億円は、旧国鉄用地売却収入により7兆7千億円、JR株式売却収入により7千億円、国民負担により14兆6千億円を償還する予定であった。

しかし、国鉄用地売却はまもなく頓挫した。1987(昭和62)年10月、地価の異常高騰対策として、大都市部の国鉄用地の公開競争入札売却の無期限の延期が閣議決定されたためであった。事業団法により、一般競争入札による売却が原則的処分方法とされたため、わずかに公共の用途に利用する場合に限り、地方自治体との随意契約(事業団側から契約の相手方を指名)による処分ができたに過ぎなかった。

国鉄改革に当たって処理すべき長期債務等

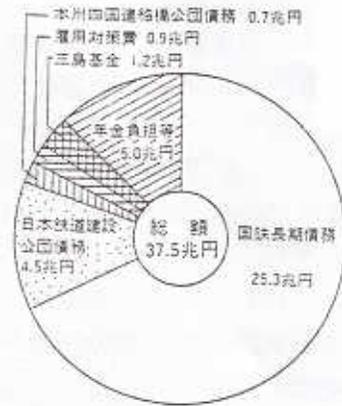


表 2-2-2 (昭和 61 年版『運輸白書』より転載)

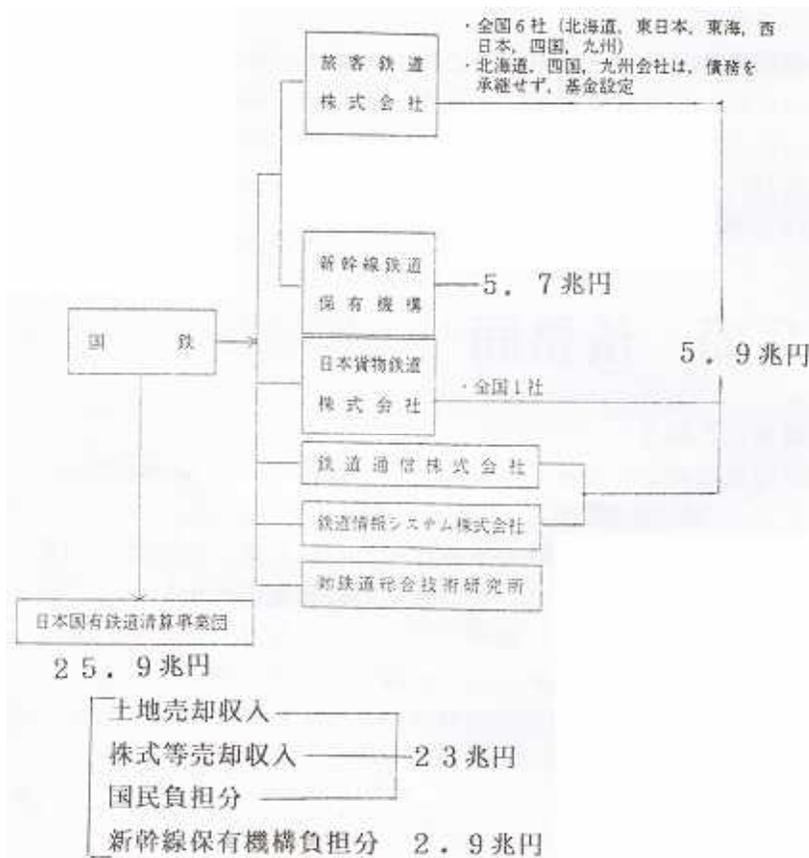


表 2-2-3 (昭和 61 年版『運輸白書』より転載)

3. 国民負担

清算事業団による債務償還の方法として、国民負担も予定されている。国民負担分は、事業団が引き継いだ債務 25 兆 9 千億円のうち、土地処分益・株式売却益で償還できなかった部分につき発生するものである。よって、実際に土地処分・株式売却のいずれもが完了していない現段階では、その存在は不明確かつ流動的である。

しかしながら、土地処分を促進するために、随意契約の要件が緩和されて、一般競争入札の原則は崩れ始めており、少なくとも国民負担が試算 14 兆 6 千億円から大幅に縮減することはなさそうである。また、株式投資の人気も近年低迷しており、株式売却益にも大きな期待はできない現状である。さらに、いずれの方法も社会経済政策上の諸問題（地価対策、証券市場の動向など）と関わるので、安易に国民負担分を消すために売買価格を高くすればよいというわけでもなく、結局国民は知らぬ間に国鉄の借金の保証人にされてしまいそうである。

将来、国民負担の額が確定した時は、政府は、それを予算に組み込むか、あるいは特別税を賦課する措置を講ずることになるだろうが、いずれも国会の議決が必要であり（憲法 86 条、84 条）そのときの議論に注目したい。