

第九十三回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 六 号

昭和五十五年十月二十四日(金曜日)

午前十時十二分開議

出席委員

委員長 小此木彦三郎君

理事 加藤 六月君

理事 宮崎 茂一君

理事 吉原 米治君

理事 中村 正雄君

理事 木部 佳昭君

理事 近岡理一郎君

理事 浜野 剛君

理事 古屋 亨君

理事 水野 清君

理事 井岡 大治君

理事 小林 恒人君

理事 小淵 正義君

理事 四ツ谷光子君

出席國務大臣

運輸大臣 塩川正二郎君

出席政府委員

運輸大臣官房長 杉浦 喬也君

運輸省鉄道監督局長 山地 進君

委員外の出席者

日本国有鉄道總裁 高木 文雄君

参事 株式会社明電舎代表取締役会長 関 四郎君

参事 国学院大学経済学部教授 雨宮 義直君

参事 読売新聞社論説委員会委員 村尾 清一君

参事 桃山学院大学講師 高屋 定國君

運輸委員會調査 荻生 敬一君
室長

本日の會議に付した案件

日本国有鉄道經營再建促進特別措置法案(内閣提出、第九十二回国会閣法第一号)

○小此木委員長 これより會議を開きます。

日本国有鉄道經營再建促進特別措置法案を議題といたします。

ただいま委員長の手元に、本案に対し、久保三郎君から修正案が提出されております。修正案は、お手元に配付してあるとおりでございます。この際、提出者から趣旨の説明を求めます。久保三郎君。

日本国有鉄道經營再建促進特別措置法案に対する修正案
〔本号末尾に掲載〕

○久保(三)委員 日本国有鉄道經營再建促進特別措置法案の修正案の御説明を申し上げます。

提案された国鉄經營再建法案は、過去債務のたな上げと經營改善計画についての条項を除けば、地方交通線対策についてであります。しかも、そのために国鉄を現在支えている日本国有鉄道法、国有鉄道運賃法、鉄道敷設法及び日本鉄道建設公団法をこの特別措置法で改正しようとしており、いづれも地方交通線に關係しており、国鉄の經營の分野から地方交通線を廃止あるいは分離しようとするものであります。

現在、エネルギー問題、環境保全等交通を取り

巻く制約条件の中で国鉄の機能をいかにすべきかは重要な課題であり、国鉄經營の再建は、この課題にいかに取り組むかが問題であります。しかるに、今回の提案の主たる部分は、地方交通線の切り離しであつて、地域交通を分担している国鉄が有無を言わず撤退しようとするもので、われわれのとらざるところであります。

よつて、本法案に対し、次の諸点を修正すべきものとして修正案を提出した次第であります。

その一は、特定地方交通線対策についてであります。

原案は、国鉄が政令の基準に照らし、バス輸送に転換することとして特別地方交通線対策協議会に協議させ、二年後に結論を得ない場合であつても国鉄が代替輸送の手配をして当初の決定どおり当該特定地方交通線を廃止することとなつております。この対策は、まさに問答無用、一方的な結論を押しつけるものであります。特別地方交通線として予想される線区は、当該地域交通の維持整備に深くかかわりがあり、原案に見るように国鉄の經營、營業取支だけの観点からのみその存廃を決定し、一片の通告によつて廃止することは問題がありますので、広く關係者の意見を聞き、特に利用者と地域住民の生活に責任を負うべき地方自治体の長等も加わつて協議の協議の協議において協議を行わせ、その結論を得て処理する必要があると知事や当該地域交通の確保についての意見を出すことによつて關係住民の声を反映させようとするものであります。

次に、原案は、地方交通線を他に貸し付けまたは譲渡できる道を開こうとしていますが、地方交通線にかかわる地域交通の維持整備は現下の交通問題であり、適切な交通政策の展開が強く要求されていくところである。国鉄の營業取支と都合だけでその經營から分離するかどうかの前に、当然地

域交通の維持整備について關係者による検討が必要であります。政府は、最近われわれの主張も入れて地域交通の維持整備計画を各都道府県ごとに陸上交通審議会の部会を設けて策定することになつており、国鉄地方交通線に限つて、当然なことであるこのような手続を省略し、国鉄經營から分離することをすべきではありません。よつて、この条項は削除することといたします。

次に、原案によれば、地方交通線によつては、地方交通線の運賃は収支の改善を図るため必要な収入の確保に配慮して決めることとしていますが、いふところの運賃は、幹線系に比べ割り高なものと考えての運賃を設定しようとするものであります。地方交通線の実情は、いまより割り高の運賃を設定した場合、収支の改善が図られるものではなく、むしろ国鉄離れを強要するものとなり、かえつて収入悪化を招きかねないと思つております。また、これによつて利用減を期待し、ひいては營業線の国鉄からの分離または廃止を企図するものと言ふべきでありましょう。かかる方策は国鉄經營再建に相反するものでありますから、この条項を削除することといたします。

また、都市を中心とする国鉄運賃はその区間や路線に並行した地方鉄道または軌道の運賃に比べかなり割り高となつております。国鉄の利用を妨げているものがあり、資源の最適配分からも公正競争の観点からもこれを調整し引き下げるべきもので、かかる措置によつて競争力を回復し、国鉄の利用を増加させ經營再建に役立てるべきであります。よつて、かかる運賃調整の条項を新設しようとするものであります。

次に、地方交通線に対する助成の条項についてであります。

原案は、地方交通線の運賃に要する費用を補助するとなつていますが、地方交通線の運賃は地域における国民生活を支えるものであり、かつ、經營

には限界がありますから、国鉄の責任で収支の均衡を図ることは困難であり、その運営については、国の政策的責任もありますので、適正な国鉄の経営努力がされた場合に生ずる欠損は、国においてその全額を補助することと修正するものであります。

次は、国鉄の新線建設についてであります。

建設後開業したとしても輸送効率が著しく低いことが予想されるものについては、国鉄の経営上あるいは地域交通体系の整備のため引き続き新線建設を続けようとするものを除いて、その計画を中止すべきであります。原案は、地方鉄道業者の要請によって新線建設を続ける道を開いており、すが、形を変えた政治路線の建設であり、とらざるところであるので、これに關係する条項を削除しようとするものです。

最後は、国鉄の自主性に關係しての問題です。原案によれば、国鉄が運輸大臣の承認を得て進めている経営改善計画も中途において運輸大臣は変更の指示ができることといたしていますが、過ぎたる干渉であり、国鉄の自主性と責任を無視したものでありますので、本条項を削除することとするものであります。

以上で説明を終わります。何とぞ慎重御審議の上、御賛成いただきますようお願いいたします。

○小此木委員長 以上で、趣旨の説明は終わりました。

○小此木委員長 次に、本案について、参考人からの意見聴取に入ります。

本案審査のため、本日御出席いただきました参考人は、株式会社明電舎代表取締役会長関四郎君、国学院大学経済学部教授雨宮義直君、読売新聞社論説委員会委員村尾清一君、桃山学院大学講師高屋定國君、以上四名の方であります。

この際、参考人各位に一言ごあいさつ申し上げます。

本日は、御多用中のところ御出席をいただきま

して、まことにありがとうございます。本案につきましても、それぞれのお立場から忌憚のない御意見を承りまして、審査の参考にいたしたいと存じます。

次に、議事の順序について申し上げますが、関参考人、雨宮参考人、村尾参考人、高屋参考人の順序で、お一人十五分程度に取りまとめてお述べいただき、次に、委員の質疑に對しお答えをいただきます。

なお、念のため申し上げますが、発言の際は委員長許可を得ることになっております。また、参考人は委員に對し質疑をすることはできないことになっておりますので、あらかじめ御承知願います。

それでは、関参考人をお願いいたします。

○関参考人 関でございます。

私は、今回提出されました日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について、賛成の立場で以下口述申し上げるものであります。

本論に入ります前に、委員各位にまことに失礼とは存じますが、簡単に自己紹介させていただきます。よくお許しをお願いいたします。よろしいでしょうか。

私は、昭和七年から三十年間国鉄で、主として電気関係の仕事に従事してまいりましたが、その後、重電メーカー中最も国鉄と縁の深い株式会社明電舎に三十七年に入り、自來十八年間、経営危機に瀕していた同社の再建に没頭していたため、その後の国鉄の事情について次第に疎くなつておりました。幸い一昨年五月、島秀雄前会長の後を受けて日本鉄道技術協会の会長に就任いたしました。主として輸送技術の点からではあります。国鉄経営の前途の容易ならざる状態にあることを痛感いたしました。就任早々でありましたが、早速二年計画で、学界を主とし、国・私鉄の中堅技術者に交通評論家、メーカー代表各一名を加えた委員会を組織し、鉄道技術体系の総合調査に着手し、先般報告書をまとめて運輸省、国鉄に提出いたしました。この審議の過程において、

て、国鉄の経営状況は、私の退職後年を追って悪化の一途をたどり、抜本的対策を勇気を持って断行しない限り、この再建は不可能となるであろうということを痛感いたしました。これがあえて本日参考人として出席し、不明をも顧みず委員各位の温かい御理解を得たいものと熱望する次第でございます。

前置きが大変長くなりましたが、まず第一に、国鉄再建の必要性であります。

国鉄は近年その赤字は年々一兆円に近づき、その累積赤字は六兆円にも達し、国の財政に深刻な打撃を与えるようになってまいりました。従来陸上交通機関の最大、最強のものととして、戦後復旧の重任を果たしてきました。私の在任当時の三十五年には、国・私鉄合計で国内客貨輸送量の六三%を引き受けていました。その後道路、空港、海運の整備発達に伴い、五十三年度にはついに三〇%を下回るようになりました。それでは、国鉄の役目は先細りで、ついには終局を迎えるべきものと云えば、決してそうとは考えておりません。

五十三年度の国内総輸送量約一兆一千八百億トンキロの三〇%、三千五百二十億トンキロを運んだ国・私鉄の消費エネルギーは、電力約百三十億キロワット時及び軽油約八十万キロリットルでした。残りの七〇%を引き受けた自動車、内航海運、国内航空は約六千二百萬キロリットルの石油を消費しました。これらの各種エネルギーを熱量に換算しますと、同じ人トンキロを運ぶために鉄道はその他に比べて約七・五分の一の間に合つたこととなります。しかし、これは総体的に見た結果であつて、鉄道でも一車に数人しか乗らないような場合には、消費するエネルギー量は鉄道以外よりも反対に多くなり、幹線系または大都市圏の大量輸送でかせぎ出した分を吐き出した結果が入っていることを知っていなければなりません。

鉄道では単線約六メートル、複線約十メートル幅の土地が必要です。自動車では行き違いの必要上最小八メートルは必要です。片道二車

線、往復四車線の高速度路では通常二十二メートルの幅をとります。

御承知のように、日本は世界人口稠密な国ですが、その上農耕したり、人が住んだり、工場を建てたりすることのできる土地は全国土面積の三三%弱しかなく、その割合はスウェーデンと並んで世界一少ない国であります。国民一人当たり約三百坪の土地に当たりますが、その中で食糧をつくり、機械を動かし、住居をつくらなければなりません。騒音公害で騒がれなくても輸送用の道路や鉄道に使う土地もできるだけ少なくし、一本の道路でもなるべく多く利用しなければなりません。

では、交通事故はどうでしょうか。私も国鉄にいた三十七年ころまでは、死者百名を超すような大事故が鉄道には四、五年に一度は必ずと言ってよいほどあつたものでした。五十三年度の輸送旅客数は七十億人で、事故で死んだ人は四百五十四人、一億人につき六・五人まで逐年減少してきております。これは踏切改良、信号近代化に加えて、職員の努力の成果であると敬意を表しております。

一方乗用車は、これはバスは除いてありますが、五十三年度輸送人員百七十八億人に対して死者は七千二百人、一億人当たり三十三・六人で、鉄道の約五倍に当たります。このような利点を持つている鉄道の全廃などはどういふ考えにとはできません。したがって、今回の再建案を勇断を持って実行することは絶対必要だと思ひます。

余り数字ばかり並べて恐縮ですが、鉄道は全廃することはできませんが、国民の税金に寄りかかつていつまでも赤字経営を続けることもまた絶対許すことはできません。私もが鉄道に期待すべきものは何か。前述の諸条件から勘案しても、その特性の最も發揮できる分野、すなわち大都市圏及び都市間の旅客輸送、幹線の大量集約貨物輸送に對して将来とも大きく期待されます。これらの分野において、国の基幹的輸送機関として安定した良質なサービスを提供することが国鉄に与えら

れた使命であると信じます。この使命に対して国鉄当局の全知全能を傾注しての必死の努力をこの機会に切にお願いいたします。

しかし、この国鉄に期待される使命を完全に遂行するためには、この分野の合理化、近代化ももちろん必要ですが、いまや鉄道運営もまた大きなシステムとしてあらゆる技術の総合であることを念頭に置いて、広い視野から見直すことが必要です。従来から再建案は幾たびか提出されましたが、具体的な方策について明確に示されなかったように思われます。今回はその点について明確に示していることは全面的に賛意を表する私の気持ちであります。

しかし、この法案の実施のため従来より不便を感じ、反対の気持ちの方もおいでのことと思いますが、この十数年間の陸上交通は大変革を遂げていることは御承知のとおりだと思います。戦後の道路網の発達、小単位のパス輸送が頻繁に走るようになり、また、マイカーや自転車の交通も、昔の砂利道のことを考えれば大変な変わり方です。大きく日本の将来を考えれば見地から、また国の財政破綻を防止するためにも、本法案成立に御協力いただくよう、何とぞ御理解いただきたいと存じます。

最後に、これが実施に当たられる国鉄の幹部並びに職員の皆様にご協力をお願いすることがあります。それは頭の切りかえということですが、古い規定でみずから縛ったり、従来の慣習から抜け出すことを恐れたりすることのないよう、大胆率直に本再建計画を遂行するとともに、合理化に御協力願う方々への深い理解を持って処置されることを希望いたします。また、近代化に伴い、従来い

ちずを守り続けてきた分野も、新時代に即して自分自身を鍛えていくことが大事です。

私の経験を申し上げてまことに恐縮ですが、昔のモートルの明電はいまやパワトロニクスの明電と名前を変えたばかりでなく、従来モーターなど回転機をつくらせていた四千人が千人になり、静止機器をつくらせていた二千人が七百人に、そして従

来ゼロであった電子機器、コンピューター部門が二千人に変わりました。退職ではなく配置転換または関連会社で他業務に移り、新しい分野で自己をみがき、いままです一つのことしか経験のなかったものが多能化し、次の時代に即応すべく張り切つて勉強しています。これも財政破綻すれば会社がつぶれるからと思ひ切つて新しい転換を決心したたまものです。

国鉄職員が一体となって、次の新しい時代に存在できる日本国鉄に必ず生まれ変わると信じ、私はこの法案の成立を大きな期待を持って見守りたいと思います。

終わります。(拍手)

○小此木委員長 ありがとうございます。

次に、雨宮参考人をお願いいたします。

○雨宮参考人 国学院大学の雨宮です。

きょうは日本国鉄再建促進特別措置法案について参考人として意見を述べる機会を与えられましたので、日ごろ私が考えていることを申し上げて参考意見とさせていただきます。

きょうは時間が大変限られておりますので、きわめて一般的、概括的なことしかお話しできないことをあらかじめお断りしておきます。

国鉄再建につきましても、皆様御存じのよう

に、昭和四十年代のころから取り組まれて、過去数回再建案が出されたことは皆様よく御存じのところだと思います。しかも、いずれも失敗に終わったと言つていいかと思うのです。そこで、今回が最後のチャンスという言われ方が出ておられるのですが、この法案を拝見しますと、率直に言ひましてこれでは一本本当に国鉄の再建ができるのだろうかという疑問に思わざるを得ません。

国鉄の問題といふのは、言うまでもなく日本国鉄を日本の交通体系の中でどう位置づけていくのか、こういう課題と深く関係しているわけですから、この法案は国鉄の再建の中心に地方交通線対策を置いているのであります。法案を見ますと、結局は赤字額の多い地方交通線を整理すれば、昭和六十年代に経営の健全性を確保す

ることができるといふ考えに立つて国鉄の再建を考えている、こう言つていいと思うのですけれども、この考え方には私は疑問を持つわけです。と言いますのは、大変大上段にかぶつて恐縮ですが、これも、日本国鉄法第一条を見ますと、これは皆様よく御存じのことですけれども、こう書いてございます。「国が国鉄事業特別会計をもつて経営している鉄道事業その他一切の事業を営むに、能率的な運営により、これを発展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国鉄道を設立する。」こうなつております。

日本国鉄道というのは、つまり公共の福祉を増進することをその目的としている、こうなつておるのであります。このことは、路線が赤字であるとか黒字であるとかいふのではなくて、公共の福祉、これを言いかえてみますと、国鉄を利用している地域住民のニーズとか判断に基づいて国鉄の建設が行われなければならないし、廃止も行われなければならない、こういうことだと思つておすね。そこでは地域住民の判断が優先されるべきであつて、経営収支を優先して、言うところの見切り発車に安易に取り組むべきではないというふうに私は考えます。

また、この法案を拝見しますと、八条に地方交通線と特定地方交通線の規定があります。これはここで読むまでもないでしょうが、この規定にいずれも「政令で定める基準」という表現がありますし、特定地方交通線にかかわつては「運輸省令で定めるところ」といふふう書いてございまして、一体その政令がどうなつておるのか、実は私も大に大に不明確なわけです。私が今回参考人として出席するに当たりまして法案関係の資料をいただいたわけですが、その資料の中にも政令は入つておりません。新聞に一部報道されておりますが、私もその程度の情報は知っておりますが、一体何が幹線鉄道網で、何が地方交通線で、一体何が特定地方交通線になるのか大に不明確であります。これほど大事な法案が出されておるので

から、法律ができる過程で国民の納得のいく政令、地方交通線及び特定地方交通線についての明確な政令を出すべきであると私は考えます。さもなければ、きょう出席しております私を初め参考人はもとより、該当する地域住民も、それから議員の皆様方も、この法案について一体どう判断したらいのかわからないのじゃないか、こう私は考えます。地方交通線問題を中心に据えながら、地方交通線の規定が不明確であるというのでは取り組みようがない、こう申し上げておきたいと思ひます。

次に、地方交通線の運賃の問題に入つてみたいと思ひます。

この法案の十三条に、「地方交通線の運賃については、地方交通線の収支の改善を図るために必要な収入の確保に特に配慮して定めるものとする。」と書いてございまして、いわゆる地方交通線の特別運賃であります。この法案には別に値上げをするとは書いてございせんが、新聞等で二ユーロをキヤッチしますと、国鉄では現行運賃の五割アップ程度を考えているということでありまして、国鉄が従来全国一律運賃をとつていたために多くの矛盾を生じていることは事実であります。都市で私鉄に対して大変高い運賃になつてしまひましたし、一方地方では逆に国鉄が私鉄やバスよりも相対的に安い運賃になつておることは事実であります。しかしながら、運賃を値上げすると一般的には国鉄離れが生ずることは当然でございまして、地方交通線においても運賃を特別に値上げすることは現実の公共の福祉の理念にも反しますし、ますます国鉄離れを促進しかねない、こう考えるのであります。

きょうは、最初に申し上げましたように、概括的な話をさせていただきますけれども、ここに一つの資料がございます。これは外国の資料なんです、スウェーデンの国鉄の総裁がスウェーデンの交通通信大臣に報告したことしの八月二十五日付の報告であります。これは大変興味深いのですが、御承知の方も多いと思ひますが、スウェー

一デンでは昨会計年度、一九七九年七月から一九八〇年六月にかけての昨会計年度でなければ、この間に運賃を下げまして、詳細はとも申し上げる時間がないのですけれども、最高で四〇%の値下げをしまして、乗客を二五%ふやして、運賃収入で一〇%の増加を見て収支の均衡を図ったという報告がございます。これは英文で書いてあるのですが、ロー・プライス・ドライブ・サクセス、つまり低運賃政策が成功したという報告であります。これは運賃を値上げすることだけが経営収支の改善ではないということを示す一つの国際的な経験でありますけれども、日本の国有鉄道もこういう点に多く学ぶ点があるのではないかと、私は考えるわけです。

先ほど申し上げましたように、国鉄は長い間全国一律賃率をやっております。今後運賃の問題を考える場合には、再建案との関連で言えば、むしろ運賃を値下げしたり、割引政策を導入して利用客をふやすことによって収入をふやす方策を考えるべきではないかと私は考えております。結局、国鉄を再建するには鉄道を利用してもらうほかないわけです。鉄道を利用してもらうということとは、鉄道を利用する社会的習慣を確立するほかないということですので、そのためには運賃の割引というのは大変有効な政策であると考えていると思います。一般に鉄道の利用客をふやすにはどうしたらいいかと言いますと、言うまでもなく、一つは、サービスを改善することです。一つは、運賃の割引ですね。国際的に見てもこれしかないわけです。現行の国鉄がこの線についてないことに私は批判を持っているところなんですけれども、今後の国鉄の再建を考えるならば、いま言った方向を当然考えるべきだ、こう考えます。運賃問題を一般的に言わせていただきますと、どこの国でも利用者負担だけで運賃負担をしているところはないので、公的負担と利用者負担があるわけですが、公的負担と利用者負担の負担区分を明確にするというのが運賃問題に取り組む原点だろうと思うのです。そこで、公共割引と言われ

るものについて公共負担をすることはもとよりですけれども、この問題はさらに発展させますと、通路費用の公的負担問題をも含めて考えなければならぬ、こう私は考えております。西ドイツでは鉄道の通路費負担について検討した経緯があるのですが、日本の国鉄でもこういう問題について当然取り組むべきではないかと考えております。ただ、冒頭に申し上げましたように、国鉄を日本の総合交通体系の中でどう位置づけるかということとこの問題は関連しておりますので、ここでは問題点の指摘だけにとどめさせていただきます。

今回の法案が地方交通線対策を中心に国鉄の再建を考えているということについての私の考えは以上のとおりですけれども、結局のところ、この法案に最も欠けているのは、先ほど述べました点から言って、公共の福祉、つまり公共性の観点だと考えます。法案の中で経営収支の改善という言葉が盛んに出てくるわけですが、地方交通線の問題を経営収支の改善という視点から扱いますと、バスへの転換とか第三セクターへの移管とか、廃止の論理が出てきてしまうのは当然だろうと思ふのです。地域住民が廃止を望まない場合、つまりその地域の地方交通線のニーズがある場合にそれを無視してしまうということは、国鉄の持っている公共性が後退してしまう、こう考えざるを得ないわけです。国鉄へのニーズというのは長年にわたって培われてきたもので、それぞれの地域社会に根づいた公共性のあるものだ、こう私は考えております。トランスポート・テイション・ブ・アーという言葉があつて、交通に関して貧困であるという層を想定しますけれども、つまり公共交通としての鉄道以外に利用する交通手段を持たない層が問題にされるのであります。実は国鉄が持っている公共性といふのは、このトランスポート・テイション・ブ・アーというものはもとより、マイカーを持っている者にとつても国鉄が必要であるという意味での公共性を考えるべきじゃないかと私は考えるのであります。これは一つの比喩であります、病院があつて

病人があるわけですが、病院というのは別に病人にだけ必要なものではなくて、健康な者にとつても病院は必要であります。つまり日常活動を保障しているという意味で病院が必要なんであり、つまりけれども、国有鉄道が持っている公共性といふのはこういう点にあると考えざるを得ないのであります。

こういう発言をしますと、やや心情的になつてくるのであります。国有鉄道といふものは、日本ばかりでなくて、ヨーロッパの場合を見ても、単に経済価値だけでとらえられてはいないのであります。つまり公共性論議と絡んで、国の財政と深く関連してこの問題を考えなければならぬという視点がどうしても出てくるわけです。

そこで、今回の法案を拝見しますと、財政補助に關して一定の規定がなされております。たとえば特定債務の償還に要する長期資金の無利子貸し付けがありますし、利子補給がありますし、償還条件の変更がありますし、地方交通線の運営に要する費用補助がありますし、財政上の措置といふのも加わつております。これらを見ますと、国の財政による措置があるということがわかつて、一定の評価をすることができるとはありますが、これらの財政のかかり合い方を見ますと、概して後追ひ的な補助、後追ひ的な財政措置でありまして、積極的、前向きな財政補助の規定はないと見られるのであります。公共性の問題や公共の福祉の問題を考えるにはどうしても前向きな補助の問題を考えなければならぬ、こう言つていいかと思ひます。たとえば、外国の例を挙げて恐縮ですが、イギリスにPSO補助といふのがございまして、つまりパブリック・サービス・オブ・リゲーションに關する補助、つまり公共サービスの義務に対する鉄道への補助ですけれども、この補助ですと、たとえ赤字であつても公共サービスを維持すべき場合には補助をするということになつております。国有鉄道の再建といふことを考えるならば、現行のサービスを少なくとも維持する、でき

れば拡大するという方向で考えなければ国鉄の再建ということは考えられない、こう私は考えるわけですから、そこで、財政の補助案項について私は不満があるといふことをこの席で申し上げさせていただきます。こう考えております。

限られた時間で、きわめて一般的、概括的なことしか申し上げられないのですけれども、問題点を申し上げて、私の参考意見とします。

以上です。(拍手)

○小此木委員長 ありがとうございます。次に、村尾参考人にお願ひいたします。

○村尾参考人 村尾でございます。読売新聞の論説委員をいたしております。

私は、国鉄再建法案に条件付きの賛成の立場で申し上げます。

この法案は、一口に言うところ五年後の昭和六十年までには国鉄の収支・バランスを一度回復するといふのがねらいだと思ひます。累積赤字が六兆円だとか、ことしもまた九千億も赤字が見込まれるとか言われておりますけれども、果たしてその財政再建ができるのかといふことを言われると、それは神様も答えることができないと思ひます。国鉄の人は、財政再建ができるかではなくてやらなければならないのだといふことは、たてまえとしては言っているのですけれども、一人一人聞いてみると、やはりかなり不安を持っている。

昭和四十四年から今度で四回目の再建案で、また出たのかと国民は思つてゐるわけですから、これでも、大体五十一年に五割も上げてから国鉄離れといふのがひどくなつてきてゐる。それで、そういう値上げはもうできないし、今度の再建案の中では、いつも言われている三本柱の中では、要するに企業努力、合理化しかない。国から七千億も、それから五年後には一兆一千億も出してもらつて、いふことを前提にしたがらうの再建案ですけれども、その企業合理化とか努力といふのは、言われなげらないうまでもなく、地方交通線、特に特定の、世間で言う赤字ローカル線の整理です。

その前に、企業合理化というのは、いわゆる三十五万人体制で、ことしの二月で四十二万四千人いたのを六十年代までに三十五万人にする、七万四千人も減らす。どうしてその三十五万人という数字が出てきたのかといふと、皆さん御存じのように、三十五万人だと人件費の営業費の中に占める割合が、いまの七四％から五四％になる。人件費が五四％といふことは、まだ国鉄が黒字基盤だった三十年代のときと同じだ、だから三十五万人にするのだというのが国鉄側の説明だったと思います。ことは一万一千人定員削減がもうすでに八千人ほど実現しておりますから、これは多分できます。これはよく聞きますと、要するにこれは定年退職者が一万七千人いるのだそうです。しかし、それを全部採らないというわけにいかないので、仕事を続けていくためには新しく採用しますので、それだけ減っていくわけではないわけです。そんなわけで人員の方の合理化も着々と進んでいるわけです。

先ほどちょっと申し上げた今度の骨子である地方交通線の整理というのは、いままで十数年やってきてどうしてもだめだったのは、やはり地方の方の反対が非常に大きかったからなんです。それは皆さん御存じですけれども、野党側の主張なされていくところを拝見しますと、どのローカル線を廃止するのか、それを一律に政令で決めるのは白紙委任をすることになるし、その政令の内容もわかってないじゃないかといふのが多かったと思います。確かにそういう疑問がありましたので、何か政令案の骨子みたいなものがちょっと出てきているようですが、地方交通をどうするかといふのをそんな国鉄の採算の立場からだけではなくて、地域の交通とか産業とか、そういうものをどうするかという立場から論じなければいかぬという議論があります。だから、一歩進んで、協議会などでも、地域交通をどうするかといふことを決定する権限を運輸大臣ではなくて地方公共団体の首長の知事にやらしたらどうかという意見も出てきておりますけれども、そうすると、いまま

での運輸省の権限というのは全く崩れてしまうのは当然ですけれども、現実的にそれができるかどうかといふところにいま一つの問題があると思います。

それから、特定運賃ですが、地域差によってローカル線なんかではあちこちでやっているのが普通ですけれども、一律運賃でなくて線区によって運賃が違っている。これはもうからぬところのローカル線は上げる。それなら、東京のような大都市の国鉄のようにもうかつていふところは下げたらどうかという意見もあります。これはやはり道理で、非常に賛成者があって、国鉄としてもちょっと痛いところですが、ただ、いままでとては、独立採算制といふと、もうかつていふところの金をもうからない地方へ回して、それで賄ってきたわけです。しかし、それが国鉄離れによってもうできなくなっているといふのが現状であるわけです。だから、もうその国鉄の体質全部を見直してやらなければいけないときに来ていると思います。これをこのままほったらかしておきますと、その赤字といふのは雪だるまみたいにくれて、かえって、後でどんと国民の税金の世話にならなければ本当につぶれてしまうといふような事態になると思います。

それから、地方新聞なんかのマスコミの意見を見ますと、総論賛成なんですね。国鉄再建といふのはやはり必要なことで、そのために赤字線の整理も望ましいことではないがやむを得ない、ただし、自分のところだけは特殊事情があるのだ、たとえば北海道、たとえば九州、自分のところだけは何かかならないかといふのが本音なんです。いわゆる公共性を強調したらどうしてもそうなるわけです。赤字だろうが何だろうが、とにかく公共性の立場からは赤字ローカル線でも何とかしてくれないかといふわけです。ところが、それが国鉄としてはもう限度にきてやれないといふわけです。それで、高木総裁なんか、公共企業体に入種の企業精神といふんですか、そういうものの導入はどうしても必要だ、公共企業体といふとどうし

ても親方日の丸、赤字が出れば税金でしりぬぐいしてもらえばいい、そういう觀念にいつになつて、赤字になるとすぐ運賃値上げといふように短絡しがちなわけですが、そうしないためにはどうしても企業精神といふものを導入しなければいかぬといふことを前から言っているわけですが、その公共性とそれからその企業性の矛盾といふのがあつたわけで、そのバランスをとりながら再建していくわけですから、非常な名人芸が要るわけです。

その大きな歴史から見ると、国鉄といふのが日本にできてから一世紀、百五年たつていて、日本の交通の幹線の主なものを占めていたのが、新幹線のできた三十九年から赤字に転じて、それから四十八年の石油ショックでまた打撃を受けて、それで五十一年のときに五割上げた国鉄離れが来てしまった。それで、もうにっちもさっちもいかない、このままではすでに破産状態といふことになつていくわけですから、私たちも正直に申しますと、国鉄といふものは公共性があるのだから、ローカル線なんかで余りひどいローカル線でないれば、国から応分の助成を受けてしかるべくやってくればいいじゃないか、それぐらいの感じでしたので、それけれども、そうしたら国鉄の方では、もうローカル線などは赤字経営だから利用者の要求にこたえられぬ、もうやめさせてもらふといふことを言い出したわけです。そこまで来ているのか。確かに国鉄の人の目の色も変わつてきているのです。

そうすると、そんなにあれするならといふのでいろいろ聞いてみたのですけれども、今度の再建法案は三十五万人体制にするといふことで、これも甘んじよう人はいるのではありませんか、しかし、これも着々と進んでいる。それから、ローカル線も一律に政令で一日に一千二百人以下のところは全部切ってしまうといふのじゃなくて、いろいろ例外を設けているのです。たとえば、朝夕のラッシュの大きいところは特定ローカル線でも残す。それからあと、なだらけ地域、十日間ぐらい

通えないような一種のなだらけ地域があるのですけれども、そういう雪深いところも残す。それから、並行した道路のないところも残す。そういうふうにして残していけば相当残るとはくは思うのです。

だから、この程度のカットといふんですか、全然やめてしまふのじゃなくて、いわゆるバスに転換したり、それから第三セクター、いわゆる自治体が企業と一緒に経営する、自治体は、御承知のように、国鉄に直接出資することができないですから。あるいは、ある野心的な企業家がいて、自分がやりたいといふ人がいればその人にやらせる。幾らでも方法がありますので、国鉄の職員も非常に大変な事態になっているんだといふことを、いま労組の人たちもよく意識してきておりますので、労使が協力してもっともつと合理化、減量を進めるといふ条件つきでこれに賛成いたします。(拍手)

○小此木委員長 ありがとうございます。

次に、高屋参考人にお願ひいたします。

○高屋参考人 高屋でございます。

今回の国鉄再建法案につきまして意見を述べようといふことでございますので、簡単にこの機会をもちまして私のふだん考えていますことを述べさせていただきます。先生方の法案審議の参考になればと思つて参つた次第でございます。

今度の法案が出ました機会に国鉄といふものを根本的に見直す、これは見るいい機会じゃないかと思うわけでありまして。と申しますのは、運輸交通といふのは本来やはりこれは経済活動でございます。経済活動といへばそこに経済の原則を貫徹しなければならぬものだ、私はそう思うのです。しかし、それがいろいろ関係によつて、いま問題の中心になつておりますのは、いわゆる地方ローカル線でございますか、その廃止とか第三セクターに持つていくとかバスにかえるといふことが中心になつておりますけれども、しかし考へてみましたら、なぜそこに鉄道が置かれたかといふ歴史を一遍考へる必要があるのじゃないか。

それはいい面もあれば悪い面もあるでしょうが、その点について簡単に財政的負担でやっていくとかいうことでなくして、財政的負担ということは全国民に対する負担でありますから、そういうことの問題と、それからもう一つは、その責任というものを明確にした上で前に進まなければ国民は納得できないと思います。こういう大きい観点から、いま行詰まった国鉄の再建法案を考えていただきたい、私はそういうふうに思います。

その前提に立って、いろんな問題についてどうするかというのを考えなければならぬ。その場合よく口に出されますのは、公共性とかあるいは国家的と言われるのですけれども、私はそういう点については余り納得できない。国民の経済活動ばかりでなく、あらゆる活動、私はすべてにおいて公共的だと思っています。反社会的な活動以外は全部公共的だと思っています。こういう複雑な社会においては、それぞれ国民が分業体制の中でのいろんなことをやっておるわけです。たとえば町におる八百屋さん、これは食生活の一部を分担しておられる。これは公共であります。経営規模が大きいからという形において公共性を口にされるのは、私は余り理解できない。こういう観点から今度の問題も考えていただきたいというふうにふだんから考えております。そして、根本的には、経済原則に従うことが資源なき日本の物的あるいは人的資源の配分を公正化するものだ、これをいわずに人為的にやることは、私は不健全な資源配分になっていくというふうに思います。しかし、具体的にはもうでき上がってしまっている。そこで、この問題が現時点でどうなのかというふうに考えますと、やはり国鉄の再建については二点から考えなければいけないと思う。積極的な面と消極的な面です。

積極的な面と申しますのは、やはり運輸交通といたしまして国鉄が持っているネットワークなり情報網なりあるいは不動産なり、いろいろあるわけなんです、それを現在の社会におけるあらゆる経済活動の中において最大限に利用されておられるかどうか、こういうものを具体的にやってもらえるかどうか、私はその点がまだ十分じゃないかというふうに思います。それから次は、公的負担の問題についてですけれども、たとえば学生の交通割引とかあるいは福祉関係、これは国鉄だけが負担すべきものじゃないと思います。これは奨学のためならばやはり文部省なりあるいは地方の教育委員会なりその他教育関係が国鉄に対して負担すべきものです。あるいは福祉関係においてもそうです。そういう問題は負担を明確にして、はっきりと分担すべきものは分担する、こういうふうにするべきじゃないでしょうか。

それから、消極的な面においては、やはり企業体、経営体としての生産性の問題であります。これが日本の同じような業種、同じような仕事において、現時点において同じような生産性であるかどうか、こういう問題も厳密に見られる必要があるのじゃないか。私はそれに達してないのじゃないかというふうに感じます。

それから最後に、日本の全運輸交通輸送体系の中で明確に国鉄の分担すべきものはどうであるかということ、これは時代の変化によって変わりますけれども、その位置づけをして、その中でこれだけのものをやるのだというような明確な問題を出すべきである。その中において今度の問題が出されるのであれば私もそう反対しませんが、そういう前提がなくては賛成しかねるというふうに私は申し上げるわけです。

大ざっぱな点はこうでございますし、また後ほど御質問がございましたらお答えしたいと思います。したがって、最後に、でき上がったローカル線の問題というのは、私が先ほど一番最初に申し上げましたように、できる問題点は何なのかということまで申し上げますと結論は出てくるのですけれども、しかし、そう簡単に賛成できないのは、一つでいい上がつてしまふと地域の利害関係者はそれなりの生活関係というものができてしまふ。それに対して一片の法案において簡単になされてはまずいのであります。それを実行されるについては、関係者において十分に慎重な配慮の上で物事がなされるべきではなからうかと考える次第でございます。

簡単でございますけれども、私のこの法案につきましても概略を申し上げて、終わらせていただきます。きいたと思います。(拍手)

○小此木委員長 ありがとうございます。

○小此木委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。橋本進君。

○橋本委員 本日は、参考人各位におかれましては大変貴重な御意見を述べていただきまして、厚く御礼を申し上げます。

若干の質問を申し上げたいと思うのですが、御存じのとおり、わが国の交通体系というものが非常に変わってきております。道路交通網が大変整備されました、またモータリゼーションによって大変な自動車の普及が行われておる。たしかきの新聞に出ておったと思いますが、日本一の自動車生産台数はアメリカ合衆国を大幅に上回るというふうな記事を読んだわけでありまして、また、航空網の方も、ローカル空港を含めまして空港が整備されました、飛行機の利用客も非常にふえてきておる。そういうことから国鉄を利用するお客さんがだんだん減ってきておる。今度のいわゆる国鉄再建法というものは、国鉄の減量といえますか、そういう面が非常に強いわけでありまして、角度を変えますと、国鉄を再建するために貨物も含めまして国鉄の利用者をふやして、そして収入増を図らなければならぬ。恐らく今度の再建法が成立しますと、売上高といえますか、収入は減るのじゃないだろうかという気がしておりますが、いま申し上げましたように、国鉄の収入をふやすために前向きの面からどのように考えておられるか、これは参考人皆様方にひとつ御意見を伺いたいと思います。

まず、参考人からお願いたします。

○参考人 お答えいたします。

ただいまの収入をふやす方法というふうなお話でございますが、私直接その経営の任に当たっておりませんので……。最近、外部から見ても、国鉄は鉄道輸送以外のところでもかなり収入の増加を図るような努力をしているように見受けられております。しかしながら、私どもが考えておりますことは、大体日本で道路に車が通るようになったのは明治維新以後でありまして、そして長年の間、車交通というものは——鉄道が明治の初めに来たときは非常に大きな驚異であって、鉄道輸送というものに対する国民の期待が非常に大きくなった。これが一つの大きなショックといえますか、そういうことで鉄道に対する過大な期待になっていたのじゃないか。

ヨーロッパの方を見ますと、大体第二次世界大戦が済んだ後では、ヨーロッパ各国とも昔から車の道路ができておまして、ドイツなんかはアウトバーンのようなものが戦前からできておりましたし、そういうようなことから、戦後、一九五〇年ぐらいまでの間に、イギリス、フランス、ドイツあたりのような主要国が大体七、八千キロの鉄道を撤去しております。日本では道路が非常に発達してなかったために、鉄道が通ることなどは地方としては非常に大きな期待を持っていたと思えますが、この辺がヨーロッパと日本の皆さんの考え方の違点じゃないか。

それで、鉄道本来のものの赤字をそのままにしておいて、ほかで増収を図るとか、また運賃を下げて収入をふやすとかいうことは、現在道路網がヨーロッパと余り違わなくなつた、先進国と違わなくなつたという時代になりますと、やはり対策としては、先進国の欧州あたりでやっておりました鉄道を必要としないところを撤去するというこ

とをもっと勇敢にやるべきだった。

私、実は盛岡の鉄道管理局長をやっておりますときに、田沢湖線をせび通せということを県知事が言っております、それと一緒に、あそこに仙岩峠という峠があるのですが、そこに道路をつくっております。だから、道路を通すなら鉄道の建設はやめたらどうかと言ったところが、知事いわく、どちらもあるのだ。というのは、道路には負担金があるけれども、鉄道は全く国の金でもってやって、おまけに固定資産税が入ってくる。こんなのをやらなくともいいと言ったらおれは落選しちゃう、こういうような話をしたぐらいであります、これが日本のいまの体質であるから、そういう体質をここである程度、乱暴かもしれないけれども、ショック療法としてでも、とにかく世の中が変わったのだ、道路網がこれだけ整備されたら鉄道だけによらなくても十分に生活できるのだということをやはり相当強い態度で示すということが大事じゃないか。少しばかりの増収とかなんだとかいうことでは、とても国鉄の財政は直らない。私はこれを年来確信しております、どうもお答えになっているかどうかわかりませんが、簡単に……。

○雨宮参考人 お答えさせていただきます。

考えによっては大変むずかしい問題で、日常生活をやっておられる国鉄当局がお答えすればいいのかもしれないけれども、私がどんな基本的な枠組みでこういう問題を考えているのかということ、で答えさせていただきます。

このことは、実は私、先ほどの参考意見の中にも織り込んでおいたわけですが、収入増を図る、結局利用者をふやす方策をどう考えるかということがまず先決なわけです。先ほど言いましたように、国際的に見て鉄道の利用客をふやすには、交通サービスを改善するのと運賃を下げるのほかにないのです。交通サービスの改善の眼目はスピードアップなのです。これはイギリスでも西ドイツでもそうですけれども、最近インターシティを導入して大変成功しているのです。実際客がふえて

いるのです。これは実際、統計がありますからくらになればわかると思いますけれども、大変好評です、ふえています。ですから、客をふやすという意味から言えば、交通サービスの改善の中でスピードアップというのが大変大きな効果があると思うのです。それからもう一つは、何と云っても運賃だと思ふのです。これは最近の国有鉄道の運賃は大変高くなりまして、都市では物すごい矛盾があるわけですが、やはり運賃を割り引くという考え方、先ほど言いましたように、国際的には成功した例もありますし、運賃を下げて増収になって、しかも収支が改善したのですから、こういう国際的経験もあるのですから、こういうものの中から、以前のような硬直的な考え方ではなくて取り組まれたらいいかというのが私の考えです。

○村尾参考人 国鉄の収入をふやすためにはどうしたらよいかということ、非常にむずかしいことですが、先ほど雨宮先生が言われたように、サービスの改善と運賃を下げる、それしかないと思うのです。

たとえば、サービスの改善というのはどういふことがあるかという、勤労が出してきているのには、たとえば新幹線や貨物を運んだらどうかとか、女性コンパニオンをつくらどうかとか、それから座席が五列になっているけれども四列にしたらどうかとか、いろいろ細かなことを言っておりますけれども、要するにまだサービス精神において国鉄は足りないところがあるというのがあり、その限度はあると思いますが、もっとやりやるべきだと思います。

○高屋参考人 収入増と申しますと、やはり先ほど参考人の方がおっしゃったように、サービスの向上というものと、それから地域的に、たとえば東京都内とか近畿とかいうように私鉄と競合して、非常に国鉄の高いところは国鉄離れしておりますから、私は週に一回京都から垂水まで講義に行っておりますが、国鉄で行きますと九百七十

円、私鉄で行きますと五百七十円、一時間ちよつとかかりますが、それで片道が四百円違うのです。これでは私鉄へ行きますよ。こういうことはきめ細かい運賃問題というのを考えることが必要だと思ふ。

二番目は、やはり国鉄が持っている不動産、ネットワーク、あるいは情報網というものを最大限利用して、関連産業をもっと大いにやられたらいいじゃないですか。ホテルとか事務所とか百貨店、何でもいと思う。私鉄のその点を参考にされたらいいと思う。そして、収入を上げられたらいいと思う。

それからもう一つは、文化の地方誘致分散、これに国鉄も一緒にやってやられる、これは都市に集中化した文化を地方に持っていくということ、これは非常にいいことだと思ふ。国鉄もそれをやられて利用客がふえるということをお考えになられたらどうか、大体そういうふうなことを考えております。

○橋本委員 雨宮先生、高屋先生から国鉄の総合交通政策の中ではつきりした位置づけというものを考えなければならぬという御意見があったわけですが、国鉄に対して、国の総合政策の中でどのような役割かといいますか、位置づけというものを、非常に問題が大きいですが、先ほどそういった意見がございましたので、お聞かせをいただければありがたいと思います。

○雨宮参考人 これもまた大変大きな問題ですが、私の考えている枠組みを申し上げますと、国鉄を日本の交通体系の中でどう位置づけるかという問題を考えますときには、実は鉄道の問題だけを考慮しておいたのではだめでして、交通機関全般にわたる調整が念頭にあるわけです。このことは、日本のいまの行政の中では大変むずかしいことともよく承知しておりますけれども、交通手段として日本の交通体系の中に入り込んでいるものといえますのは、鉄道がありますし、道路がありますし、航空がありますし、海運があるわけですね。それそれ基本的な通路として鉄路と空港と港

湾と道路を持っているわけですね。この基礎施設について、一体どういう体系を日本の交通体系として持とうとするのか、この考え方には総合交通体系の問題というのは考えられない、こう考えるわけです。これはここ数年主張がされているところだと思ふけれども、国の全体的な会計制度の中でこういう問題を考えるような仕組みを考えなければならぬじゃないかというふうに考えるわけです。言葉はどういう言葉を使うにせよ、総合交通特別会計制度というものをつくって、日本の基本的な通路については枠組みをついていくような考え方を出していかないと、総合交通体系の中で国鉄の位置づけというのはむずかしいから、こう考えます。

○高屋参考人 非常にむずかしいことですが、やはり鉄道と申しても、一つは経済性の観点からと、それから二つ目はエネルギーの観点から、二点からこれを推し進めて、航空、船舶、自動車それから鉄道、これをまず考える。これは前提になると思うのです。それから、今後石油が一バレル五十ドルぐらいになるのじゃないかというように言われております。そういう予測も持ちながら、これらのモーターゼーションというものが一体野放しでいいのかどうかということも考えなければいけないと思う。そういう形において大量輸送型は国鉄に持っていく、鉄道に持つてくる。もっと大きな荷物は船舶でいく、あるいは非常に遠く離れたところでは航空で持つていくというふうなことで総合的に見るべきじゃないか、それが大切なこと。一番問題にしなければいけないのはモーターゼーションの問題、野放しでいいかどうか。モーターゼーションの問題はエネルギーの問題とかあるいは石油価格の問題もありますけれども、それ以上に今後道路網の問題というのは、これは直接に自動車を持つておる方にはかかってこないけれども、実際全体として見れば、これ以上ふえますとこれは急速な社会的負担増になる、こういうことも計算しなければいけないということ、いま雨宮参考人がおっしゃった

ように、各地域と中央において各利害関係者の委員会を持ってやるべきじゃなからうかというふう
に考えております。

○橋樑委員 閣下から若干明電舎の経営の問題に
触れたのですが、非常に長く国鉄におられまして技術の大先輩というふうに向ってござい
ますが、新幹線が世界最高の技術と言われているが、
すけれども、それ以降の技術開発というものが、
国民の、あるいは利用者の求めるニーズに対応で
きない。そういったことが経営改善の立ちおくれ
た一つの原因ではないかというふうにも考えるわ
けでありますけれども、今後、大先輩であります
閣下が、将来の国鉄の技術開発についての可
能性についてどういうふうに考えておられるか、
お聞かせいただきたいと思ひます。

○閣下 閣下から若干明電舎の経営の問題に

ちょうど私も新幹線の建設の当時おりましたも
のですから、開通のときはやめておりましたけれ
ども、この当時の新幹線は当初予算の倍になった
というので非常に高くなった。それで約五百キロ
ですが、これが三千八百億かかって非常に高いと
言われたのですが、これは車両込みでキロメート
ル当たり七億でできたわけです。しかも、日本で
一番人口密度の高い、しかも人口の四割が東京一
大阪間の五百キロにいます。そして、経済発展した
生産の四割が五百キロの間に集中しているという
ところは世界じゅうにないわけでありまして、こ
れが開通したところが、開通した初年度において
すでに三百億の黒字を出して、そしてごく最近ま
で東海道新幹線だけで一千億以上の黒字を出して
いた。これは非常に大きな輸送革命であって、当
時鉄道斜陽論というのが世界じゅうにありまし
けれども、新幹線を見て、世界じゅうの鉄道がこ
れでもって鉄道はまだ生きていけるのだというこ
とであつた。これは先ほどスピードとサービスの
向上ということをはかの参考人の方もおっしゃ
いまして、全くそのとおりであります。
ところが、大阪以西の新幹線を二百十キロを二
百六十キロにするということになりましたために

建設費が三倍くらいになりまして、いまの東北新
幹線はキロメートル当たり大体六十億となつてお
ります。そして、しかも人口密度から産業とい
うものが非常に減つていっているために、世界一新
しい輸送機関であつたこの新幹線という方式が、
必ずしもいつてもいいものだと限らないというこ
とがわかつてきたわけでありまして、恐らく東北新
幹線が開通しましたら旧幹線の方には余り乗らな
くなるし、これまた大変な大きな赤字になるんじ
やないか、私、そう想像いたしております。

しかし、それではそれでいいか。そのためにい
ま国鉄では、うわきに聞きますと、この新幹線方
式をもっと安くやるということについて真剣に、
ことに先ほど申しました技術の総合体系というよ
うな研究をきつかけにしまして、もっと安く新幹
線をつくるという方法はないかということの探索
と、それからもう一つは、いまモノレールとか磁
気浮上式の鉄道とかというふうなものも研究され
ておりますが、これらについては、確かにスピー
ドの速いものは試運転では五百キロ以上も出しま
したけれども、しかし、輸送力をそこまで増すと
いうこととコストの面で、これは私個人の意見
であります。余り将来性があるとは思われな
いわけでありまして、しかし、とにかくこの現在あ
る幹線系の鉄道または新幹線のようなものもつ
と技術的に検討して、安くて同じ効果を上げる
というものを考え出すというのが国鉄に属する技
術者の義務でありますし、必ずそういうところが
あつて、そこで限度というものが決まってくる、
その将来を大体予測した限度というのが今度の幹
線系と地方線との境目になつておる、こういうふ
うに私は解釈しております。

○小此木委員長 次、久保三郎君。

○久保三郎委員 社会党の久保です。
参考人の皆さん、本日はお忙しいところをお
いでいただきまして、貴重な御意見を拝聴するこ
とができました。大変有意義でありがたくお礼申し
上げておきます。

そこで、限られた時間でありまして、全部の
参考人の方々からお聞きできないかもしれませ
んが、できるだけ補充した御意見をお願いしたい
と思つております。

まず第一に、閣下にお伺いしたのであり
ますが、一つは、いまもお話がありました新しい
鉄道の建設についてであります。
新線建設について、今度提案されてきたものは
鉄道建設公団法の法律の例外規定みたいなものを
出してまいりまして、国鉄の新線建設は、御承知
のように、敷設法に基づいて国鉄の経営を前提に
して建設するわけでありまして、その中でも特に
AB線と言われるローカル線、そういうものにつ
いて、われわれとしてはこの際国鉄の再建ばかり
じゃなくて、日本の交通体系そのものを一遍見直
す必要がありはしないかとも考えております。
特に地域の交通については、いま提案されてお
るように、在来線であるローカル線、特に輸送効
率の低いローカル線は、基準の決めようにより
ますけれども、一定の基準によって廃止をしてい
こうというのが大きな問題になつております。そ
こで、その問題はなるほど問題であります。そ
れほどに考えているなら、まず第一に、われわれ
は、輸送効率に関与しても、法律に予想するよう
な特定地方交通線というものに該当するようなも
のは改めて建設すべきではないかという
ふうにご考慮しております。

そういうことを前提にすれば、ただいま申し上
げたような法律、敷設法あるいは公団法の特例の
ように地方鉄道業者によつて、中身は業者並びに
第三セクター、特に第三セクターの問題が多いよ
うに思ひますけれども、その手によつて要請があ
れば従来通り建設をします。そして、できたも
のは貸し付けまたは譲渡、当然いまの国鉄に貸し
ていけることと同じ方式で無償で貸し付けること
なるかと思ふのですが、われわれとしては、国
鉄の経営がこういうふうになつたし、国鉄の特定
地方交通線を処分しようというさなかであります
から、政府自体も国鉄のためにそういう路線をつ

くることにやはり内心じくじたるものがあつて、
風穴をあけておく、しかし新線建設はやめられ
ないということ、政治路線と一言で言いますが、
政治路線を今後も引き続いてつくるためには特例
が必要だということで、この法律でそういう条項を
設けようとしているのではないかとこのように思
うのであります。国鉄の新線と言われるいわゆる
AB線の建設について閣下はどのようなふう
にお考えでありますか。これが一つです。

それからもう一つは、いまもお話がありました
整備五線の問題がありますが、これまで新幹線を
やつてまいりましたし、遠からず東北あるいは上
越、そういうものができ上がるわけなのでありま
すが、それにさらに列島改造論で全国ネットワ
ークの一環としてやろうというのが整備五線であ
りまして、政府はこの建設についていまだに明確な
線を出していません。私は、お話しのとおり、も
しもこういうものをこのままの体制の中で建設し
ていくとするならば、なるほどお説のように割り
安の建設費でよければつくつたにしても、在来線
の維持は困難になるであらう、こういうふう
に思ひます。私は単に在来線を死守しようとか固
守しようということだけでは交通政策は進められ
ませんけれども、やはり判断の問題だと思ふので
すね。将来の交通体系の中で主要幹線は全部新幹
線にするということは、決めることによって一つの
決め方でありまして、その場合には、在来線の処
理はもはやこれは廃線を前提にしなければならぬ
であらうというふうに私は思ふのです。それは極端
な考えかもしれませんが、そういうものを何ら議
論もせず列島改造論に見られるような形で整備
五線をつくるというのは、私は間違ひではないか
というふうに思ふのです。

それからもう一つは、いま政府・与党の中で議
論しているのは、国鉄の経営は非常に苦しいから
整備五線の建設費はひとつ国鉄の負担にならない
金でやろうじゃないかというので、財源調達につ
いて検討を加えているようでありまして、また、国
鉄当局、特に総裁は、利息のつかない金ならば結

構でございませうという答弁もこの席でしたことがあります。非常に不思議だと私も思っているわけなんです。本日に国鉄再建なり日本の鉄道のあり方を考えているのかどうか疑いを持つような考えもあるわけでありまして、この辺について国鉄の、しかも技術者の最高までおやりになった関さんから、先ほどの話に続いて整備五線の扱いについてどのようにお考えでありますか、お伺いしたい。

それからもう一つは、整備五線の話は別としても、間もなく開通しますところの東北や上越の新幹線に関連して、手前どもはこれに連係して、ピームラインというか、その先ですね、こういうものの改良に重点を置くと同時に、在来線でいま幹線と言われるものでも単線のものが数多くあります。そういうものを一刻も早く複線化して国鉄の機能を十分にやらせる。あるいは電化して効率的なものをつくり出すことが先決ではないかと思うのですが、将来の展望に対して整備五線を優先すべきか、在来の幹線の輸送力増強、近代化を推進することがいいのか。もちろん両方やるという説もあるかもしれませんが、われわれとしては、在来の幹線の輸送力を近代化し、増強するということだと思っておりますが、その点についてお伺いしたいと思ひます。

それから続いて、雨宮参考人にお伺いしたいことは運賃制度についてであります。

御指摘のとおり、今回の提案は、言うならローカル線で値上げをして収支の改善を図ろうという、私は先ほど手前どもの修正案を提案して説明しましたけれども、これは本によって魚を求めるとききものであって、収支の改善どころか、収支はかえって悪くなるだろうと思うし、何かローカル線から現在の利用者を追い出す一つの手段として使うのではないかとさえ思っているわけでありまして、正しいやり方ではない。むしろ御指摘がありましたように、都心部を中心に並行する地方鉄道軌道に対して国鉄が割り高な運賃になっている面がありますから、そういうものを調整す

るのがまず第一に国鉄再建の道ではないかと提言したわけなんです。しかしながら、基本的には国鉄の運賃制度というのか、国鉄ばかりじゃなくて交通運輸の運賃料金制度というのは、御案内のとおり、それぞれ事業法によって個別原則主義でやっておりますから、当初の出発はかなり並行でありましたが、いまや全然土台が違つてまいりましたので、そこから出てくることの運賃料金はかなり格差がある、不均衡があります。

そういうことから言つて、総合交通体系を策定しても、運賃制度がいまのように個別原則主義でだけいくというようなことでは、国鉄は御案内のとおり全国にネットワークを持っておりまして、これが一律賃率制、片方はそれぞれの地域で個別原則主義でありますから、当然いまのような時代になりますれば、都会地では割り高になる、ローカルでは安くなるということになろうかと思うので、必ずしも適正な資源配分には通じないのではないかと思うのであります。

そういう意味から言つて、運賃料金制度をもう一遍総体的に洗い直し、特に都会地におけるところのような運賃は各個ばらばらの運賃がありまから、やはり運輸連合的なものをつくりながら、そこで共通運賃制度を導入するとかいうのの思い切つてやらぬと、国鉄のためにも地域交通のためにもならぬではないか。だから、百歩譲つて手前どもは、そういう運賃制度をもう一遍洗い直して、その中からローカル線の運賃はどうあるべきかを考える時期ではないかと思うのであります。いまや短兵急なローカル線の追い出しのための運賃値上げに反対している理由はそこにあるわけなんです。雨宮参考人の運賃に対する御見解を承りたい。

それから、村尾参考人にお伺いしたいと思ひます。野党はこの法案に部分的に反対しています。賛成する部分は、御承知のように、過去債務のたな上げについては、国鉄の経営の実態から見て、これは当然やむを得ない措置だと思つて賛成であり

ます。しかし、御指摘のように、ローカル線の扱いがあとで中心であります。この扱いは、心情としてはわからぬことではありませんが、極端にそのものについてはわれわれは反対である。もう一つは何か反対かという、御指摘の政令による基準ですね。手前どもは、廃止を前提にした、あるいは運賃値上げを前提にしてローカル線のある一定の基準で決めることに反対であります。廃止の前提や運賃値上げに直接通ずる基準であつてはならぬと思つてゐるわけなんです。

ただし、ローカル線の中でも、いろいろこれから地域交通の分担の問題あるいは地域交通の発展のために国鉄のローカル線はいかにあるべきか。それからもう一つは、国民大衆の中から大変声が出ております。ローカル線においてもサービスが必ずしも十分ではない、もっと輸送サービス改善することによって利用度は上がるわけではないかというふうにも思うし、また地域住民のためにかなり利益するところがあるわけでありま。ところが、ことさらにローカル線から旅客や荷物を追い出す施策に終始している国鉄の経営に対してはかなり厳しい批判があります。そういう意味からいって一つには反対をしております。そういう基準でありますから、そういうことであるとするとすれば、法律事項ではないかとさえわれわれは言つてゐるのです。政令に任せて、役人の手によって勝手な基準を決めさせたんで困るといふことさえ言つてゐるのであります。いづれにしても、審議の過程でこの基準は最終までにはこの委員会でもわれわれはきちつと確認していくつもりであります。

いづれにしても、その基準がどう決まろうとも、大変むずかしい問題。廃止を前提、運賃値上げを前提のことであつてはならない。むしろ私どもは、地域交通にどういふふうな役割りをさせるかということは民主的な手法によって協議させることが当然ではないか。なるほど国鉄の心情からいけば、もはやそういう協議をやつても結論はつ

かないですよという話なんです。結論はつかないかもしれませんが、つかなくても、これは民主的な手法を放棄すべきではないかと思うのであります。そういうことの議論の分かれ目が非常にあるわけでありまして、いづれにしても、そういうことを考えていきたい、こういうふうにも思うのです。が、いかがでしょうか。

それからもう一つ、村尾参考人からお話がありました地方の権限の問題であります。

なるほど、御指摘のように、いま直ちに運輸省の権限を地方自治体に譲れと言つても、とてもじゃないが官僚の抵抗に遭つて、これはできません。われわれ本委員会も超党派の決議をしたことがあるのですが、これは二年以上たつておりますが、いまだに抵抗してあります。手前どもは、少なくとも地域の交通に対する計画やその他を立てるぐらいの責任は地方自治体を持つべきだし、責任を持つと同時に、そうすれば財政的にも責任を持つことが当然に出てくると思うのであります。これはなかなか簡単にはいかないことは事実でありますから、それを一挙にいきなりきょうあすにやろうとつて無理でありますから、この法律案の中で、少なくとも最終結論は協議会で、結論が出ない場合には県知事の意見を出してもらおうじやないか、こういうことで修正をお願いしているわけでありまして、そういうことについていかがでしょうか、お伺いしたいと思ひます。

それから、それは必ずしも廃止をやめさせるといふか、そういう前提であつて、乗らぬものは廃止だと思ふのです。どういふふうにするかは地域の住民の問題と国鉄当局の熱意にかんにかかわると私は思つてゐるわけでありまして、廃止に反対だけにとられてもこれは困ると思ふ。いづれにしても、それをどうするかというのをオープンにかけたいのはいいいではないかと思ひます。それからもう一つ、村尾参考人にお伺いしたいのは、第三セクターのお話がありまして、なるほど今度の法案には第三セクターということを前提にして書いてゐるものがあります。それは

御説のとおり、現行法体系の中では地方自治体は国鉄に対して資金援助はできないということですから、第三セクターならばできるであろうということです。これはやりようがあるから第三セクターに持つていこうというのは、当局者の言うならば口実ではないかというふうには私は思うのです。これはやろうとすればできるのです。そういうものを放棄して、簡便に、いずれにしても厄介者だからどこかに経営は分離していこうということでありまして、手前どものとらざるどころであります。

時間ありませんので、高屋参考人にもお聞きしたいのですが、一応お三人の方からお聞きしたいと思ひます。

以上です。お願いします。

○関参考人 お答えいたします。
余りたくさん御質問があったものですから忘れてまして、全部網羅できるか、大変申しわけないと思ひます。

実は、今度のこの法案の中に、新線建設をすることを認めるというような条文があるのは、恐らくこれはもう全然やらないと言つてしまつてもたてえですが、私は政府の方から聞いたわけじゃありませんからわかりませんが、たとえば北海道の東部小牧なんかの開発が非常に進んできて、あそこには線路が要するというようなことが仮に起きたとしたら、これをやらざるを得ない場合も生じ得るのじゃないかということも考えたのではないかと私は考えます。

それで久保先生は、整備新幹線はどうか、私は、あれは絶対反対です、これは久保先生と同じですが、あれは先生は、整備新幹線をやるために新線建設を認めるという条項が残つたのではないのか、そうお考えじゃないかもしませんけれども、まあ政府から聞いてもおりませんからわかりませんが、むしろ日本が相当に経済成長しておりますから、どこかともでもないところに、考えてもいなかったところに、新しい大きな、たとえば

生産工場ができたというようなところに鉄道が要するという場合を考えて、そういうことの条項ができたのではないかと考えております。これは想像でありまして、お答えになっていないかもしれませんが。

それから、これは御質問の中になかったかと思いますが、国鉄の使命は何かということ、先ほど冒頭陳述で申し上げたので繰り返すまでもございせんが、大都市圏と都市間の旅客輸送、それから大量貨物の中長距離輸送というようなところが国鉄の分担すべきところであるということ、冒頭に申し上げたわけでもございまして、これを進めるためには現在のままでいいかということ、現在の旧幹線であっても、これは相当に手をかけて増強もしなければならぬし、できるだけサービスを増やしていく。いまのところそういうところをほつたらかして、やめるところだけやめるといふ意味ではないかと考えております。また、そうすべきではないと思ひます。しかし、道路網がこれだけできたときにはやはり従来とは考え方を變えて、鉄道が通つていないことを名譽であるとかというように余りこだわらずに、国鉄が自立できるということに對して、手をかけてやるといふことはぜひ必要じゃないか。これはいままでは政府当局も、何か皆さんの御協力を得るためか、言ひ方がおとなしく、波風を立てないように言う傾向があつたために、どうも期限を切るとかやるとかというところがはつきりしなかつたけれども、今度はこれかなんか切つて言つておられますので、これはそういうふうなショックを与えることが、地方の人たちになるほど世の中は變つたんだなということとを氣をつけさせるためには、多少乱暴な話ではございせんが、ぜひ必要なことではないか。納得づくでやるといふことはもちろん大事であります

が、これも私は冒頭陳述で、世の中が變つた、国鉄職員の頭も切りかえろと申しましたけれども、やはり国民の皆さん方も頭を切りかえていただきたい、こういうことも含めて申し上げるつもりでございせんが、どうぞよろしく……。

○雨宮参考人 運賃制度についての御質問だと思ひます。私、参考意見の中で総合交通体系とすることを発言したわけですが、実はこの運賃制度という問題についても総合交通体系といふような枠組みの中で当然考えていかなければならない、こういうふうなことを考えておられます。いいましますのは、日本の運賃制度は、戦後運賃料金の個別原価主義に基づいておつたわけですが、これはいわば日本の交通政策が競争的な交通政策であつたことの一つの基盤だろつと思ひます。こういうことの延長で実はいま問題になつてくるような国鉄の再建問題も問われてくる、こう思ひます。

そこで、今後の運賃制度については、競争的な交通政策の中で競争に任せておくのではなくて、どうしても調整が必要になつてくるのだらう、こう考へるわけですが、そこで、その調整の手段として総合交通体系とか総合交通政策ということをして上げるわけですが、これも全国レベルと地域レベルがございまして、全国レベルですと国鉄の幹線と航空機との運賃が問題になるでしょうから、これは総合運賃政策とでもいうようなもので調整していくことが必要だろつと思ひます。ここ数年、大空航空機が伸びて国鉄の利用が少なくなつたこと、背景に運賃水準のアンバランスがあつたことは皆さんよく御承知のとおりで、そういう形での資源の利用というのは大変むだでありますから、どうしても全国的なレベルでの調整ということが今後当然必要になつてくるだらうと思ひます。

また、地方レベルでは、おつしやるように、できれば共通運賃率による運賃が形成できれば、これは利用者にとつても大変便利なわけですが、世界の都市を見ましても、たとえばドイツですと、ハンブルクとかミュンヘンとかフランクフルトとか、大変便利なんです。私、フランクフルトへ行きまして、地下鉄に乗つて、その券でまたバスへ乗れる。大変便利な都市交通になるわけですが、それで、日本のように私鉄と国鉄の運賃が違ふ、し

たがって安い方に客が流れていく、こういうことではなくて、利用者がサービスへの需要に応じて交通機関が選ばれる、こういうことを考へるには、どうしても共通運賃率ということを導入しなければならぬでしょうし、日本の現実を踏まえましてなかなかむずかしい課題ではあるわけですが、運賃連合的なものを考へていかないと運賃制度のあり方としては今後だめなんではないか、こういうふうなことを考へております。

以上です。

○村尾参考人 お答えいたします。

先ほど、廃止を前提に政令でいきなりやめるのは非常に穩当でないやり方じゃないかという御意見でありました。しかし、この場合、どこを廃止するかというのを国会で決めることとなりますと、またこれもいろいろ不穩当なことが出てくるので、むしろこれはもう運輸省の責任で決めて、いづれ非常に暴力的といひますか、ばつさりといひますか、あいつちを突きつける形でやつた方がかえつていい面もあるのではないかとと思ひます。ただし、それは非常に地方の実情と合わないときには、その知事さんの意見を入れたらいいというあれですが、それも知事さんは公選ですので、どうしても地元のことがあつて、恐らく現実の問題となつてきたら、これはやめろということをはくは言えないと思ひます。それでも何とか知事の意見を入れるというふうな道、住民とかその代表である知事の意見を非常に反映させる道というのは当然残しておくべきで、政令ができて何人以下だからこれはもう全部廃止してしまふとかバスに転換してしまふという体制になるのは、ちよつと行き過ぎのような氣がします。

それから、第三セクターにするのは国鉄が責任をもう放棄したのではないかとあれですけれども、公共団体側としてどうしても自分のところが必要だと思ふときには、自分が金を出してどこかの企業と一緒にやつてやるという制度があつてもばくはいと思ひます。国鉄が、どうしても自分分はこはやれぬのだ——国鉄も恐らく本当はや

大変大きな問題でございますが、冒頭で申し上げましたように、失礼でございますけれども過去の国鉄の再建築というものは全部失敗したのでです。今度の法案が通ってもそうだろうと思えます。もっと根本的な問題があるのじゃないか。それは確かに物質的なものもありますけれども、私は本気にやるという気構えがまだ見えないと思う。たとえば無料パスだとかいような優遇措置、これはわずかでしよう。しかし、国民に本当にそういう気持ちを持っているということを見せるために、精神的にもあらゆる優遇措置をやめるというところまでもやられていないし、積極策もまだやっていないという限りにおいては、これでは私はまた失敗を重ねるのではないかというように思っています。

○西中委員 いまもちょっとお話ありましたけれども、内容から申しますと収支のバランスをとろろというところに焦点がかかっておるわけでございますね。しかし、審議の過程でもいまのお話でも私も同じように思うのですけれども、やはりこの

再建のためには、政府ももちろんでありますけれども、国鉄当局の経営努力というものを断然なく果敢にやらなければならぬ。それでなければ国民の共有財産としての国鉄、また公共性を持つておる国民の足、こういう立場からいって、単に財政上の援助をするとか、また赤字ローカル線を切り捨てるとか、こういうことも国民の支持、理解がなければならぬ話じゃないし、また納得したい問題だとも思います。そういう点で国鉄の経営努力が何よりも先行していかなければならぬ。これが十分見られないというふうな考えでいるわけではございません。したがって、この努力を一体どういうふうにお考えか、そういう点で努力はしているという評価をしている方もいらっしゃるようでございますけれども、これは法案に賛成、反対は別として、国鉄としてはやはりこういうようにすべきだという皆さんの何かいいお考え、国鉄に対する注文、なるべく具体的な何かありましたら、全参考人の皆さんにお伺いしたいと思います。

○関参考人 これは繰り返して申し上げます、私も国鉄にいてかなりむずかしい新しい問題をやってきておりましたが、これはやはり最高責任者から幹部がまず本心にそういうところを示すということが非常に大事だと思ひます。しかし、それをするためには国会が、国鉄がそう言っているのだから言うのとおりやらせてやろう、そして本当にやらなかったら責任をとらせるといふような決心をして監視するということをやっていたら、ただで済むと思ひます。私は、過去の在職中の経験から見えてきかないことではない、こういうふうには確信しております。

○雨宮参考人 お答えします。御質問の趣旨は、収支バランスをとるといふ面、当局の経営努力について考えはどうかということかと思ひます。直接お答えになるかどうかかわからないのですけれども、やはり収支バランスをとる努力は国鉄の中ですべきだと思うのです。た

だ、こういう言葉があるのですけれども、ヨーロッパの鉄道でも、自立採算には失敗したけれども、収支均衡には成功したという評価がヨーロッパの鉄道にはあります。つまりどういふことかといふと、自立採算、言うところの独立採算はできつたのです。収入の中に助成を含めた分と支出はバランスする、これは成功した。この例が外国の鉄道でも多いですね。こういう中で生き生きとした鉄道の姿が描かれてくるんだらうと思ひます。これを追求するには国鉄の自己責任部分というものを明らかにしていく必要があるのだ、これを明らかにしないと国鉄としては努力の助成して何を自己責任部分で追求していくのか、この辺が私としては収支バランスをとるといふ意味での国鉄当局の経営努力だろうと思ひます。

○村尾参考人 国鉄の監査委員長の安居さんが、いろいろなかの要素を洗って国鉄の努力だけでやれることをあれすると、五年間で大体二千五百億回復すると収支がバランスする、年だと五百億、それならやれぬことではないだろうといふことをおっしゃってござりましたけれども、そういう前途に明かりが見えてきています。組合の人たちもいままでも何となく斜陽産業で何をやってどうせだめだといふような感じがだんだん少し薄らいできたといふ感じがします。それだけです。

○高屋参考人 お答えいたします。これは午前中私が冒頭に申し上げましたように、積極的と消極的の二つに分けて考えた場合でも、積極的な営業努力といふものはまだまだあるんじゃないか。私が申し上げましたように、ある形においては国鉄が持たなくてもいいものまでも負担しているわけですから、そういうものは負担責任の方から持ってくればいい。これは一つの言葉で言えば同じ税金だからという声もあるのですけれども、私はそれは違ふと思ひます。明確にはつきりすべきだと思う。あるいは不動産とかネット、いろいろな持っている国鉄の有利な点を最大限に利用することがまだまだあるといふふう

思ひます。

それから二番目、消極的な面においては、企業努力の問題であります。それについてまだまだある。それから、年金の問題、新線の問題。いまこんなに大変なときにまだ赤字になるであらうといふことが明確な新線をやろうといふことを聞いたら、これは本当に真剣にやらないといふことは明白なことだ。それからもう一つ、年金の問題一つにしましても、国鉄が公共性というならば、そのために税金から補助せよといふのなら、国民と同じような年金を考えたらどうですか。たとえば国民年金、厚生年金、共済年金、ばらばらで共済年金はいいと言ふ。国民の立場から見てもこれは承知できない。こういう努力はまだあるんじゃないかと私は思ひます。

○西中委員 関参考人と村尾参考人にお伺いをいたしたいと思ひます。

今度の法案の中でいろいろ問題はあつたわけですが、中でも地方交通線対策についてお伺いをしたいと思ひます。今度の審議の中でいろいろな政府の答弁が出てまいりました問題としては、たとえば地方交通線に現在より割り高な運賃、当面五割増しを導入するというお話でございます。それから、バス等に転換する場合の線区に国が鉄道とバスとの格差を補助する、しかし補助は五年間に限る、その後はわからない、やらない、こういう形になっております。結局国鉄の赤字というものが地域住民なり地方公共団体なりの負担増といふことになるわけでございます。結局地方交通線対策といふものは、地方の交通サービスが低下する、一方で運賃負担がふえる、こういうことで大変な不安を抱えておるのが現状でございます。何といつても地方交通線は住民の生活に密着した交通手段であることは間違いないと思ひます。それなりの過去のいろいろな経緯も歴史もあつてそれぞれに深い愛着を持っておられるわけでありまして、ですから、この地方交通線対策を進めるに当たっては地域地域の住民の意向といふものを十分に反映させることが大事だろうと思ひます。

です。

こういった点について、大変な問題でございますが、どういふ御意見をお持ちになつておるか、お伺いをしたいと思います。

○関参考人 お答え申し上げます。

冒頭にも申し上げましたとおり、そういうようなところの撤去とか何かの場所に当たつた方々には大変なショックであらうし、迷惑もかかるだろうから、そういう人たちの気持ちを十分に察してやるようにいふことを私申し上げておるわけではございません。ただし、法律でどうであるからとか何とかといふことをもう考えないでやれといふくらいは乱暴なことを申しました。実は三十年に十河総裁が就任されました。そのときの国鉄の工事経費は五百億でありました。それで、車両が新しくつくれない。そのために輸送に非常に混乱を来したといふときに、車両を賣つた金が五百億では足りないといふ場合に、十河総裁は、五カ年年賦でもつて七分五厘の利子をつけて、車両会社で自分で資金調達して、それを五カ年間で償還して、こういう計画を立てられました。ところが、経理当局は、一年間の国庫債務は許されていけるけれども、五カ年なんかの長期の国庫債務は憲法違反だといふ話をされたときに、十河総裁は、憲法違反はおれがやつてやるからやれ、これくらい意気込みでなければ、あのころの、昭和三十年の国鉄は、ちょうど宇高連絡線の沈没したときの長崎さんの後に十河さんが行かれたわけですが、あのときの国鉄だつて非常に苦しい状態だつた。しかし、そういうふうなトップから、憲法を破つてまで——憲法問題、大変うるさい問題になつていますが、これはまあ一つの修飾語でしようけれども、憲法違反はおれがやるから、とにかく言つたとおりのやれと言つて車両を整備されました。そして、そのときに、実は国鉄の通信線を、裸線を廃止してマイクロウェーブの通信線、これは借り上げ通信線といふことでもつてやつて、国内の車両と通信を整備したといふような例があつて、こういうようなトップ、幹部の決心

次第だということを申し上げたいわけで、その決心を十分に実行させるように、ひとつ国会から激励していただきたいというのが私の意見でございます。

○村尾参考人 地交線に対しては、その土地土地の人が特別の感情を持っていると思います。たとえば自分の娘がこの汽車で嫁に行つたとか、これで息子が出征したとか、もう理屈でない、理性を超えたものを持っていると思うのです。だから、そういうものを一定の人数以下の方は廃止するといふと、それはもうどうしても反対だといふのは無理ないのです。心情的に言えばそうなのはおかたつていふのですけれども、ただそれを国鉄から言ふと、いわゆる大都市でもうけた部分を地方のそれに回して、できる間はそれをやっていた。ただ、それが限度に来てやれなくなつた。そういう立場になつた以上、自分の孫が出征したり嫁が行つたこの線をどうしても廃止したくないんだつたら、何とかして自分が金を出してでも、国からも千何百億が出してもらつていふのですから、その上に自分もそれじゃあと千円余分に出さうとか、そういうふうになつていふのでもやむを得ないのじゃないか、そういう気がいたします。

○西中委員 終わります。
○橋樑委員長代理 小淵正義君。
○小淵(正)委員 民社党の小淵です。
お忙しい中、参考人の皆さん方、大変御苦労さまでございます。

今回の再建案については、いまさら私が申し上げるまでもなく、参考人の皆さん方は十分御承知の上で御意見を述べられていられるわけでありますので、あえて端的に御質問申し上げます。

これは高屋参考人から一つのはっきりした御意見が出されておりましたが、要するに、最も根本的に大事な問題として、本気で国鉄当局がやる気構えがまだ見えない、そういう意味のことを一つポイントに言われておつたわけであります。そういう点で考えてみました場合に、本当に国鉄

自身が特権的なものをすべて吐き出して、真に裸になつて、いまから本当にスタートしよう、そういう形で、そういうふうな感じでこの再建案に取り組んだ姿だといふふうに、あの方、関参考人、雨宮参考人、村尾参考人、残り三人の方は、こういう姿勢についてはどのようにお考えなのか。もう大体国鉄は今回はやる気があるといふこととで、もう大再建案が出たんだといふふうにお考えなのか。やはり高屋参考人の言われるように、まだまだ自分たちの側から見た場合においては、ぬくぬくとしたところ、自分たちの特権等についてはさわらないで、そして、まだまだそういう余地があるんじゃないかという角度で物を見られておるのかどうか。そこらあたり、ひとつお三人の方にお尋ねしたいと思ひます。

○関参考人 お答え申します。

これは幾ら言つても水かけ論になると思ひますが、私はここで国会の皆さん方も、国鉄本気になつてやれという態度を見せるか、まだまだ怪しい、本気じゃないと言ふかでもって、やる方の腹構えが違つてくると思ひます。やはり信頼して、本当にやるかどうかすつかり見てやろうといふことが一番大事じゃないか。そういう意味で、私、全面的に本法案に賛成だと言つたのは、多少、たとえば二年たつたらもう自動的にやめてしまふんだといふような、一見乱暴に見えるようなものもありまふけれども、そういうものでも通して、とにかく本気にやつてみる、そのかわりおまえの言ふとおりにやらしてやるからやつてみるという激励といふか、そういう態度を見せていただくことがこの際大変に大事だと思ひます。実を言いますと、国鉄の再建といふのはこれが最後のチャンスじゃないかといふふうに考えられますので、私としては端的にそういうことを申し上げております。

○雨宮参考人 大変答えにくい質問であるわけですが、私は冒頭に、この再建案では、最後のチャンスといへば、国鉄は再建できないだろうといふことは申し上げたわけです。

それは別として、一体本気にやる気があるのかどうか、私はどう見ているか、これはちよつと私の判断を留保させていただきたいと思ひます。

○村尾参考人 実は、国鉄はこれから十年の間に二十万人の人が定年退職をしていくわけです。絶好のチャンスです。だから、それをどういふふうにして国鉄がやっていくか、それを本気でやるかどうかといふのは、私もこれから注目させていただきます。

○小淵(正)委員 ありがとうございます。

先ほどから、関参考人の方から絶えず言われておるのですが、ともかく国鉄自身、おまえたちが十分やるだけやれ、国会は国会として、それについては十分見守つて、われわれとしてやるべきものはやるんだぞ、しかし責任を持たせてしつかりやらせるところはやらせろ、簡単に言ふところいう意味でのお話がよくあつておつたようであります。いろいろ高屋参考人からの御指摘にもあつたのでありますが、国鉄がもっと多角的経営をやつたらどうかとか、国鉄の持つ特殊性の優位性、持てる力をフルに生かして経営に当たつたらどうかとか、いろいろそういうことが御意見として出されておつたわけでありまふ。こういった点は、前々から、お互いいろいろな角度から国鉄の問題を見る場合に言われておるわけでありまふが、それがいざとなつた場合になかなか取り組めない。その要因は一体何だろうか。

私は、個人的な見解ですが、国有鉄道法という、ともかく何かをやるにしても、法律でがんじがらめになつてしまつていふ。何かやるとしたら、まず法律を改正しなければいかぬ。国鉄自身も本当にその気になつてやろうとしても、そういう一つの大枠があるからこそ、いつの間にかあつた体質になつてしまつていふのじゃないか。私から言わせまふならば、国鉄当局自身から、われわれがもう少し自由に何でもやれるような形にしてくれといふことがどうして出ないのだろうかとか、逆にそういう気がするわけでありまふ。

そういう意味で、私、素人ですが、国、国有財産といふか、国民の共有財産であるといふ形の中で成り立っている国鉄といふのは、やはりそういう発想で考え、そういう発想で物事を見ながら経営をやつていこうといふことは無理なんではなか。皆さん方参考人の方でも御意見があれば、それぞれお聞かせいただきたいと思ひます。

○関参考人 端的に申しますと、従来、新しい鉄道を敷くということになりますと、これは鉄道建設審議会にかけて議論されます。そうすると、どこに鉄道を敷くかということがたちまちわかつてしまつて、その沿線の土地は上がりまふ。これが私鉄のようなどころでやる場合には、先に買収しておいてから鉄道を敷く、そういうようなことで不動産でもうけるというようなことができますが、それが国鉄という政府機関として縛られていふところのやりかただと思ひます。実を言ひますと、そういうことがあつても、最近ではステーションデパートとかなんかたくさんつくつて、そういうところで、持っている不動産を利用して幾らかでも収入増を図ろうと非常に努力をしていふやうであります。本筋の鉄道でちゃんと経営が成り立つかどうか、そういうことを幾らやつてもこれは幾らの足しにもならない、やらないよりはいいでしょうが、そういうふうには私には考えがた。ですから、やはり本筋の鉄道をちゃんと採算とれますと言つたら、それじゃやつてみる、そのかわりもう少しうまくいかなかつた場合には責任をとらせるといふ態度があつてやらせてみるということが大事じゃないかと思つて先ほどから申し上げておるわけでございます。

○雨宮参考人 私から申し上げることは余りないのですけれども、確かに多角経営を考えるべきだといふ基本線は、私は反対ではありません。ただ、これは従来からの問題で民業との関連があつてなかなか容易でない問題であらうことは事実です。そこで、基本としては、国有鉄道といふのは

交通サービスを生産してそれを販売しているわけですから、本業で成り立つように考えていく中でできるだけ多角経営の方針も考える、これしかないのではなからうかと考えております。

○村屋参考人 亡くなった石田総裁が、いろいろな公共負担やそういうものを押しつけられて、女の子が赤ん坊を負わされていろいろな荷物を持たされるようなものだと言っていたし、財界の人々も、国鉄というのはがんじがらめに縛られて水の中にほうり込まれて泳げと言われているようなものだと言っている。いろいろな法律の束縛がありますが、この間の弾力法案で運賃の値上げを運輸大臣の判断だけでできるようにしても、そう勝手に上げられるものではないですね。幾ら当事者能力があっても国鉄が金がなければしょうがないので、そういうことを考えます。

○高屋参考人 お答え申し上げますが、ここまで来ましたが、限りにしてやはり国鉄というやり方、企業形態自身までもある程度考えなければならぬ段階にきているのじゃないか。やはりこれは公共性という名によって実は非公共性的なことになってくる面もあるのじゃないかという形まで突っ込まなければいけないところまで来ているのではないかと。ということまで考えております。

○小沢(正)委員　雨宮参考人にお尋ねいたしますが、言われた要旨は、国鉄というのはやはり公共の福祉に寄与せねばならぬ、それがまず第一であつて、そういう中で、でき得れば運賃政策は、もっと利用しやすいように、運賃を上げるといふことよりも、いかに安くして大衆により利用されるかという方向で取り組むべきじゃないかというような示唆があつたのじゃないかと受けておられますが、そういう中で、いままでやっているのはすべてが後追い対策、後追いの処置ばかりやつていふじゃないか、もっと積極的な対策というか、そういうものを考えたかどうかといふことを言われておつたと思いますが、それは具体的にどういふことを指すのかといふことが一つ。

は、十五年、二十年昔と違つて、重点経営といひますか、やはり新幹線が一つの大きな特徴、それから大都市圏を中心としたあいつた都市における一つの役割り、それから中堅の都市間の輸送、それにそれぞれの地方では特に通勤その他の生活線を中心とした地方線、大体こういう四つぐらいに分けられた中でそれぞれ特徴を生かすようにやるべきじゃないかという気がするわけでありますが、そこらあたりについて、従来のようにただ国鉄ということだけですべてにあらゆるものを書いていくということでは、もう現状に合ふぬのじゃないかという気がするわけでありますが、そういう考え方は、一体雨宮参考人のあれからいきますならば、そういう整理すること自身がやはり国鉄の公共性からいっていかぬ、無理だ、そういうことはいかぬのじゃないかというような御判断なのかどうか、そこらあたりについて御質問いたします。

○雨宮参考人 御質問、二点あったかと思うのですけれども、最初、前向き財政補助とはどういうことかということです。私はきょう冒頭に、公共の福祉及び公共性という視点を踏まえて今回の法案について批判をしたわけです。私、実は運賃問題の展望としてはこういう展望を持っているのですけれども、国有鉄道を福祉の視点を入れて考えますと、言うところの営業路線、つまり営業路線としてやっていける路線と営業路線としてやっていけない路線、これが地方ローカル線になるかと思うのですけれども、分けなければならぬいださう、こういうふうに考えているわけです。従来ですと、全国一律賃率の中でもうかつたところからもうからないところへ補てんする、内部補助の原理を使っておったわけですが、この内部補助の原理も使いにくくなったわけです。そこで、私としては、営業路線についてはかなり競争市場での運賃を考えながら運賃を設定して、割引運賃すらで考えるわけです。こういう中でむしろ増収すらできるのじゃないかということ指摘したのは先ほどのとおりです。

ところで、地方ローカル線ですけれども、これを割り高運賃という考え方でやるのではなくて、営業路線に対してはむしろ、言葉は適切でないかもしれませんが、福祉路線として維持するものかもしれませんけれども、福祉路線として維持するならば維持せざるを得ないだろう。そうなつてきますと、その赤字部分については当然補てんをしなければならぬわけです。これは前向きの助成、つまり先ほど私は外国の例を挙げたわけですが、けれども、公共サービス義務として、パブリック・サービス・オペレーションとして維持しなければならぬ路線に対しては、イギリス鉄道でも補助しているように維持していく、こういう政策を考えざるを得ないのじゃないか、こういう点前向きの法案の中には見られない、したがって前向きの助成がないのではないか、こう申し上げたわけです。

それから、二番目の御質問は、新幹線鉄道網都市間の鉄道、都市内の鉄道、地方ローカル線この四つぐらゐに市場が分かれるのではなからうかという御指摘ですね。これはそのとおりで、私も先ほどインターシティーというような形での高速列車がヨーロッパで成功している例を申し上げましたけれども、やはり鉄道が都市間で成功するためには、好むと好まざるにかかわらず、ある程度のスピードアップによって競争機関に対抗するほかにいと思うのです。その意味では、新幹線網や都市間鉄道では市場を踏まえた競争が可能だと思ふのです。

ところで、問題は地方交通線の問題と思うのですけれども、地方交通線については、最初に申し上げた第一点の御質問と関連して、残すとすれば福祉路線として残していかなるを得ない、つまり割り高で残すのではなくて、前向きの形で助成を考へて残す、こういう考へでおります。

○小渕(正)委員　最後になりますが、関参考人にお尋ねいたします。

〔檜橋委員長代理退席、委員長着席〕
経歴、御経験からいつて、国鉄に勤務され、しかも特に技術畑を歩いてこられた。特に現在には

ういった技術関係の会社での責任者になられておるようでありますが、関参考人から見られた場合に、今日までのそういう過去の国鉄での生活、経験その他を含めて、いま端的に国鉄でメスを入れなければならぬのはどういう部門か。われわれが聞いておる範囲でも、特にいまあいつた運行関係においては、かなりいろいろと合理化されながらかなり努力されているけれども、全然メスが入れられていないのが、何といいますか、工機部ですか、国鉄の中では専門的にはどう言うんですかね、ああいふ車体の点検整備、いろいろな機械の、そういう何とか工機部というのがあるそうですが、そういうところが民間ベスで考えたらもう考えられないようなスローピッチで関係の仕事がされているような話も聞くわけであります。要するに、そういう一つの独占的な関係、そういうところとか国鉄病院といいますが、年間何十億かしらの赤字を出しているとか、端的に言って、鉄道が走る場合の、どうしても必要でありますけれども、そういう付帯設備部門の中において、わりあい根に近代的なメスが入られていないのじやないかということをよく聞くわけでありますが、端的にお聞きいたしますが、いままでの御経解が、その他からいって、そこらあたりの御見解がありますれば関参考人からお聞かせいただきたい、かように思います。

○関参考人 お答え申し上げます。
いろいろ問題がありますが、一つは、地方交通、これは私に直接の質問じゃなかったですけれども、先ほどございました、地方の運賃が安くても、中央が犠牲になっているじゃないかというのは、結局何らかの形で国鉄の赤字というものは国民の税金でそれは償われているということを考えますと、一地方を便利にするために国民全体の税金の中から賄うということは、やはりそれは一体納得されることであろうかということとは、私ども、ひとつ考えておかなければならないことじゃないかと思ひます。
それからもう一つは、新幹線の問題であります

物輸送市場というのとは違ふが、片方では貨物固有の経費を負担しながら、片方で労働市場が制御されていく中で国鉄の貨物輸送というのはよみがえってくるのじゃないか、私はこう考えているわけですが、それから、単に国鉄貨物輸送の問題を鉄道の中の問題だけで考えるのじゃなくて、日本全体の貨物輸送市場という視点で見ることがあるというのが私の考え方でございます。

○村尾参考人 ヨーロッパでは鉄道というのは大体貨物を運んで、人間は車で運ぶというふうになつてきつてありますが、わが国ではまだ鉄道はどつちかという人が中心になつております。貨物は、昔のように、工場ができたらずそこへ引き込み線ができてというような時代ではなくて、輸送構造が変わつてきてしまひましたので、昔のようになつてもだめなのですが、ただ具体的に言うと、順法闘争のために荷主がいつ着くかわからぬというので、せっかく戻りかけてくるのが逃げたというふうな例を聞いております。それだけです。

○高屋参考人 個別の問題になりますと私もなかなかむずかしいのでございますけれども、貨物については何と申しましても産業構造が変わつたということ、トラック問題を並行的に考えた上で考える。ほかの参考人の方もおっしゃいましたように、トラックが実際に公平な競争でない形で出ているとか、しかしながらまた逆に見ますと、トラックというのはある工場の入り口から行くという便利さもあるわけなので、こういう点はよく見てみると、産業構造の転換ということとの関連において考えなければならぬ。そういうことで、だんだん減るということもある程度やむを得ないだろう。

しかしながら、もう一つは、大きい問題として、トラック輸送がもたらす社会的問題、ことにエネルギーの問題あるいは公害問題、こういう問題をもう少しやれば、もう少し公平な競争問題が出てくるのじゃないかというふうに考えます。

それ以外私はまだ突っ込んでおりませんので、失礼でございますけれども……。

○三浦(久)委員 村尾参考人にお尋ねいたします。

このローカル線の廃止の問題と地域開発との関連をどう見るのかというのが大変重要な問題だと私は思つております。ただ一定の基準で、地域の事情というものを全く考慮に入れなければずばり切つてしまふ。富士見産婦人科みたいなじゃないかという人もおりましたけれども、たとえば産炭地と振興臨時措置法という法律があります。旧産炭地の振興をこの法律によつて行つております。また、北海道開発も法律によつて行つております。すね。そのほか新産都市、そのほかにも国土庁管轄の定住圏構想とか、そういうものもあります。ですから、そういう地域の将来の発展展望、こういうものを考慮に入れた上で、やる場合でも十分にそういうものを考慮に入れなければならないのじゃないかというふうには私は思うのですが、その点については参考人はどういうふうにお考えになつていらつしやいますでしょうか。

○村尾参考人 そういうあれではどの問題でも全部言われるのですけれども、各省の間の連絡というものが十分とれていないために整合性を欠く部分がやはりあると思ひます。それは御指摘のとおりだと思います。

○三浦(久)委員 その一定の基準について、参考人は先ほど雪で十日間以上道路が閉鎖されたとか並行道路がないとか、それからまた混雑時に片道一千人以上乗る場合には例外措置があるのだから十分残すというお話でした。ところが、いま道路が整備されているからこれではもうほんのわずかしかなかったのです。そういう状況なんですよ。それで、政府はこういう重要な基準まで政府案としては出してきていない。それは自治省とか建設省とか国土庁とか、各省との政令案について合意ができていないのです。そういう段階でいましてにむき審査を進めているというのが実情なのです。私も大変けしからぬ話だというふう

に思つておるわけなのですけれども、それは私の意見ということにとどめておきます。

それで、関参考人にお尋ねしたいと思ひますが、国鉄の場合は利息の負担というのが大変大きいですね、これも御承知のとおりであります。

五十四年度でも八千二百五十一億円の利子負担で、一日に二十三億円支払つております。これだけ利息を払うと大概普通の会社だったらやめていけないのじゃないかと私は思うのですけれども、財投からの融資は別といたしまして、大企業や大銀行が持っている鉄道債券、この鉄道債券の残高が現在五兆三千億円あります。一年間にこれだけでも三千億円以上の利息になります。元利合計の償還額を入れますと五千億円をはるかに超えるという膨大な額であります。こういう金利負担、また元金の償還、こういうものを一時ストップするとかいろいろな手当てをしなければ、この資本主義社会の中の企業というものは、破産状態に陥つていけばこれを再建するというのは不可能に近いのではないかと私は思うのです。そういう意味で、こういう膨大な利子負担というものを解消するためには、私はこういう大企業や大銀行が持っている鉄道債券、こういうものをこの債権者たちにやはり利息の支払いを、六十年が再建のめどであれば六十年までは待つてもらうとか、そういう措置を講ずる必要がある。これはどの会社でもやっております。鉄道で言えば京成電鉄もいまやっております。ですから、国鉄だけ大企業や大銀行に毎日毎日巨額な利息を払い、元金を支払うというふうなことは、やはり私は一定の制限を加えるべきじゃないかというふうに思つてゐるので、参考人のお考えをお尋ねしたいと思ひます。

○関参考人 いまの御質問に対しては、私、技術の方はあれですが、国債問題は鉄道債もさることながら、国債が非常に大きくなって国債発行を制限しようという時代でありまして、非常にむずかしい問題だと思ひますので、私の説明の範囲外じゃないかと思ひますが、しかし……。

○三浦(久)委員 おわかりにならなければ結構です。

それから、やはり道路と同じように国鉄がいろいろな設備投資をいたします。新幹線をつくつております。また、いろいろな線増をやる、複線化をやる、電化をやる、いろいろな設備投資をいたしておるわけでありまして、そういういわゆる鉄道の基礎的な設備、たとえば駅舎であるとか線路であるとか、そういうものは国の負担でやるべきだと私は思うのです。運賃でやるべきじゃない、国の負担でやるべきである。ということ、これをやっていますと、もう大変な利子負担になつてしまふ、借金だらけになつてしまつていくわけですね、いまみたいに。新幹線をつくるとか、どこかにまた線をつくるとか、そういうようなことは全部国の政策でやらしてやるわけですね。ですから、当然国が責任を持つてやる、そして、いわゆる運賃というものはランニングコストを賄う、そういう程度にするべきだということに思つてゐるのですけれども、一遍にはできなくても徐々にそういう方向に持っていかなければならぬと思つてゐるのですが、各参考人の皆さんの御意見を伺ひたいと思ひます。

○関参考人 そういうふうにはやつていただけは国鉄は大変喜ぶと思ひますが、しかし、私はそれで心配いたしますのは、国でやつてくれるのだからといって非常に必要以上にぜいたくな金のかつた設備になるというようなことになる、これは総体的に見てやはりマイナスだ。必要にして十分というふうなことは、やはり経営上から見て判断していかないと、国にやつてもらうんだとなると、最近の、たとえば新線建設で鉄道公園にやつてもらうときには、国鉄は新しい線ができる人数がふえますから、メンテナンスフリーで無人で保守の要らない設備にしてくれというふうな注文をつけるのですから、非常にりっぱになりまして、そういう点で、もしも私が国鉄であればそういうことはやはり国にお願いするということとはしたくないと私は考えております。

○雨宮参考人 冒頭の私の意見陳述の中でいまの御質問に関連した発言をしておきましたので、繰返すことは必要ないと思うのです。私は、通路費負担を公的負担する考え方を考えるべきだということをお願いいたします。

あのときも申し上げたのですけれども、これは実は日本ばかりじゃなくて、西ドイツで実際に四つのモデルをつくって、実質的に分離した場合はどうなるかという計算をしたことがあるのです。日本でもやはりこういうことをすべきだと思ふのです。そういうことをした上で一体どうなのか、ただ論議しているだけじゃなくて行政当局でこういうモデルをつくって、その結果一体どういふことになるのか、私はやる値打ちがあるといふふうに考えております。

○村尾参考人 戦後の日本でやはり道路に対する投資に比べて鉄道に対する投資は足りなかったと思ひます。

○高屋参考人 私は、すぐにはその御意見に賛成しかねるわけですが、と申しますのは、一番初め申し上げましたように、輸送とかこういうことは全部経済活動だと思っておりますから、それがあらゆる形において補助され、いろいろなことをやるというところは、人工的なことになるといふことは正しい人的資源の配分を曲げることになるといふので、私はすぐには賛成しかねます。

○三浦(久)委員 ありがとうございます。

○小此木委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 いま非常に大きな問題になっております三K赤字の一つが国鉄であるわけでございまして、三Kいずれをとりましたも、やはり根本的な制度そのものを改革していかなければ解決にならないと思うのです。少々の手直しでは根本的な解決にならないと思っております。そういう意味で、今回の国鉄法案、これだけですべて解決されるものとは思ってないわけで、しかし、閣下参考人のおっしゃってございましたように、一つの突破口となるということで私は賛成している立場なのでございますけれども、国鉄といふもの

の果たしてこういう経営形態でいいのかどうかというのに非常に疑問を感じております。

たとえば、欧米の大きな会社でもそれぞれはデビジョンに分けて、そして、それぞれに社長がおつて、そして、それが経営責任を持つ。もし、そこが赤字を出さなければその社長は首になる。こういう形で責任を持って経営を任されているわけですね。しかし、国鉄の場合にはこれが単一の企業体でございまして、事業部にも何にも分かれておられない。まして経営の責任があつて、失敗した場合の責任といったこともとれないといふようなことではないかと。

そういうことを考えるときに、国鉄のいまの巨大な経営形態で果たしていいのかどうか、管理体制としてこれでいいのかどうかということに非常に疑問を持っております。その点について、それの参考人の方から御意見をいただきたいと思ひます。

○閣下参考人 お答えいたします。

この経営形態については、私ももちろんうろ三十年ぐらゐ前に、松永安左衛門の産業計画会議でもって民営分割論といふことを大分検討したことがあります。そのとき松永翁は、とにかくいまのままで置いたら国鉄は大赤字になる、松永さんの言つたとおりになっていったわけですが、それは経営責任といふものがはつきりしていない。そのときに民営分割論という題目を、私も常任委員に入つていたものですから、国鉄は徹底的な改革が必要であるといふ題名に変えてもらったのですが、あのときに民営に賛成してやっておいたらよかつたかなという感じもするのですが、しかし果たしてどうだったろうか。結局その人が非常に国のためを思つて公平なふうになつてくれればいいけれども、それが自分のふところを肥やそうといふような人物がもしも総裁に選ばれますと、非常にこれはおかしいことになつてしまふ。国の名前において非常に変なことになるといふことを心配しまして、私も、至らなかつたかも知れませんが、けれども、そういうことがあります。

もう一つは、昔私も入りましたときは鉄道省に入つたわけでございまして。戦後にこれが公共企業体になつて分割されて、しかし、そのときは公共企業体ですから国鉄は国に呼ばれることがなかつたのです。そして、運輸省が全部代弁してというよりも、運輸省が監督官庁であつて、全部運輸省の方で国鉄のいましているような答弁をしたわけですが、ちょうど長崎総裁のときだったと思ひますが、鉄道会館問題から直接呼び出される習慣がついてしまひまして、それで私も国鉄にいるときは大分呼び出されたわけでござい

ますが、しかし経営形態としては、完全に官営であるか民営であるか、それともいまの公共企業体であるかといふ三つのどれかを選択するといふことかと思ひますが、いまのようにとにかく公共企業体の総裁は会社の社長だといふようにして、国会の運輸委員会が役員会、ボード・オブ・ディレクターズのあるに、それですすから私は、任せておいて責任を追及すべきだといふような、現在を肯定する姿勢なのです。これが現在として一番いい方式であるかどうかといふことは、私も判断がつかないますが、一応三つの場合を私経験して、現在公共企業体という状態にある場合には、せつかく経営を任せてやっているので、先ほど申しましたが、これが最後のチャンスで、幸いに組合関係も非常によくなつてきたように伺つておりますので、この公共企業体のいいところもあるはずですから、こういう機会にひとつ思い切つてやってみろといふのが必要ではないか、そういうふうに私は考えております。

○中馬委員 全体のことでお答えいただきましたけれども、民間であつてもあるいは国営であつてもあるいは公共企業体であつても、いまのように単一で一つの事業経営形態にするのがいいのかどうか、それそれぞれに分割して、そして管理体制をはつきりする、責任体制をはつきりするといふ形がとれるのではないかと思ひますが、その点についてもお答え願ひしたいと思います。

○閣下参考人 それはどちらでもできると思ひます。もうコンピュータも発達しておりますので、各境界を通過する人とか貨物とかの運賃計算なども、これは自動的にできるようになるから、そういうことは簡単にできると思ひます。

しかし、たとえばその社長にどういふ人になつてもらうか。そうすると、これもどうも名前を挙げていかどうかかわりませんが、九州でいうと、九州電力の相談役をやつておられる瓦林さんは、いま九州の鉄道、国鉄の非常勤理事になつておられますが、あの鉄道をそっくりくると言つても、組合を離して物をもつて新たにやらせるのならできるけれども、いまのままでできないといふようなことを、これは余り公開しては困るかも知れませんが、そういう話もしておりますので、実際にやるとなるとなかなかむずかしい問題が出てくるのではないかと、こういうふうに考えております。

○雨宮参考人 この法案で問題を解決できないと言われたので、これは私、全く同感であります。問題は経営形態の問題ですね。公社がなぜ存在するのか、私は二つの理由があると考えております。一つは、民間でできないものを公社がやってくといふのが一つです。もう一つは、公社がリードしていくといふことです。その公社が属する産業構造をリードしていくという形で公社の存在形態があると思ひます。私は、国有鉄道といふのは公社の形で存在し得るというふうには実は考えて、けさからの発言をしておるわけでありますけれども、この法案で解決はできない、じゃ、どうすればいいかといふ中で、はしよつて申し上げましたけれども、日本全体の交通体系の中で国鉄を位置づけるという話をしたわけですね。そのことは総合交通体系という考え方に密着すると言つたわけですが、これも、実は総合交通体系といふものをけさほど来の論議で、全国レベルで考えるにしろ地方レベルで考えるにしろ、こういうものを考えるときには、実は中核的な役割りを果たす交通手段が必要なのであります。国有鉄道といふのは、いまい

いる問題になっているわけですが、何といつても日本の交通体系の中では、全国レベルにおいても地方レベルにおいても、その輸送量を見ればわかりやすいけれども、中心的な役割を果たしていると言つてもいいと思うのです。そこで、もし総合交通体系というものを考えるとするならば、国鉄を軸にして考えざるを得ないだろうと思ひます。そういう立場に国鉄というものはあるのだと思ひます。つまり、いま挙げましたように、民間でできないものを公社でやるのではなくて、公社が産業構造をリードしていくという立場に国鉄はあるのだという位置づけで考えております。

○村尾参考人 分割論と経営形態論とは一つものだと思ひますけれど、地域分割して民営にするというのは、理念としては非常にあり得ますけれども、現実としては、たとえば北海道鉄道株式会社とか九州鉄道株式会社というのを引き受ける人は、ぼくはいいと思ひます。それから、それはあつても、貸す銀行はないと思ひます。

○高屋参考人 余り詳しくそこまで突っ込んでおられませんけれども、しかし、現在において、国鉄だけでなくて、公企業というものが自身を考えなきゃならないときにあるのではないかと。これは一つの例でございしますが、外国の例ですけれども、すべてが公企業になったら社会主義国なんです。社会主義国が非常に生産性が悪い。したがって、これは変えなきゃならぬということ、現在、社会主義国は全部考えております。ソビエトにおいても各企業ごとに利潤導入をやったり、あるいはユーゴスラビアなんかでは自主管理型として責任において各企業ごとにやっている。その市場は、いわゆる自由市場、競争の市場形態をとっているというこの社会主義国もあるわけです。すなわち公的な形が、ないしそこが、企業努力というものが、これはもう世界じゅうどこにおいても問題になっているわけなんです。

そういう点で、この日本の公企業全体においても考え直さなきゃならない、その一環として国鉄も考えなきゃならないかというふうに私は考えて

おります。

○中馬委員 先ほども、九州の国鉄をたとえば分割したとしても労働組合がいまのままであつては引き受けられないというお話が出ましたですけれども、その労働組合のことも聞かして、国鉄のやる気あるいは経営努力だとかあるいは職員の仕事といったような話になってきますと、結局は経営は人だということになってきますね。

その人の問題でございしますけれども、国鉄にいろんな問題があるかと思ひます。人事管理のあり方やあるいは身分制度のあり方、それから、もちろん労働組合のいまの特に国労、動労に対する国民の批判は非常に強まっていますけれども、そういうことも含めて、いまの国鉄の特に人事面におけるあり方をどうお考えになっているか。またして、どうしたらいいかということをお聞かせいただきたいと思ひます。順番にお願いします。

○関参考人 現在の人事問題といつても、私の様子、現在あんまりよくわからないので、それはお答えいたしかねますが、とにかく人間の集団であるところのあれに、やっぱりトップがこうやってみたいということ、それじゃおまえの言うとおりやらせる、そのかわり全責任をとれよというやらせ方が、人を使うのに一番大事なことじゃないかというふうに考えます。それはいまの配置がいいかどうかということ、私の知らないところでございしますので、お答えいたしかねます。

○雨宮参考人 先ほども同じような御質問があつたかと思ひますけれども、つまり本気でやる気があるかないかという御質問だつたと思うのです。そのとき私は、その問題に対しては回答を留保すると申し上げたのですけれども、今回も、内部のこの問題については、回答を留保させていただきます。

○村尾参考人 昔からよく言われているのですけれども、学主という言葉が残っているのはもう国鉄だけだということです。ごく少数の国立大学の出身者の人が幹部になる。それじゃなくて人材登用

の道を開けとか、それからコンパニオンのような女性を新幹線に使つたり出札係に使つたらどうだという声はあるのですけれども、まだいろんな内部事情があつてやれないでいるようです。だから、国鉄にはその人材もいるし、それから、いわゆるこれだけ大きなマンモス企業を大きな過ちもなく毎日毎日動かしているわけですから、相当人材はいると思ひます。それけれども、ただ中に、国鉄だけではなくて日本の会社あるいはあらゆる組織の中に不合理な面はまだまだ残っていると思ひます。

○高屋参考人 人事問題について具体的には私も分析していませんで詳しくわかりませんが、私も国鉄を利用したり私鉄を利用したり、いろいろ両方使うことが多いものですから、その感で申し上げますと、国鉄の方はもう一つ労働規律はきちつとやっているというふうには感じません。

○中馬委員 最後に、この法案を実施していくに当たつて、これはこれだけに限らないのですが、いろいろな場合に政治的な圧力で事が左右されるのが国鉄のいままでの例でもございまして、今回そのようなことが起こるとせつかくのこの法案の意図したところが曲がってしまうわけではございしません。非常に慈悲的な形でローカル線が廃止されたり廃止されなかったり、こういうことになってまいります。そういうことを、これは国会の立場として気をつけていかなければならない問題でございしますけれども、また、この法案やあるいはこれを施行する立場に立つた者としてどういう配慮が必要なのか、参考人の方にお聞きして、質問を終わりたいと思ひます。

○関参考人 どうもむずかしい御質問でちよつとお答えに窮するわけですが、やはりリトツプの意気込みということ、何回も繰り返して同じことを言つてまた言うのかと言われるかもしれませんが、それがこれを成功に導くかどうかの決め手だというふうに私は確信しております。

○雨宮参考人 先ほど御質問の冒頭で、この法案では解決できないと言われて、私も同じ意見だと

発言させていただいたわけですね。けき方から私には、この法案では国鉄再建はできないだろう、大変疑問であるということをおし上げていただいております。その延長の中で、一体的政治的圧力があつた場合にどうかという御質問には答えようがありません。

○村尾参考人 御質問の趣旨が十分わかりかねますので、返事を保留させていただきます。

○高屋参考人 私は詳しくわかりませんが、国鉄の関係当局の方からもつと現状を詳しく、こゝまで来ているんだということを国民に知らすということ、それから働いている従業員に対しても、こんな状態だ、それから、いままでの過去にいろいろあつたことの責任もどうなんだというのを裸になつて、一緒に考えていくという以外に方法がないのじゃないか。それでもうまくいかにどうかわかりませんが、それよりも、それくらいはやらなければいかぬのじゃないかと思ひます。

○中馬委員 長時間、貴重な御意見をありがとうございました。

○小此木委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人各位に一言御礼を申し上げます。

本日は、御多用のところ、当委員会に御出席をいただき、貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表して厚く御礼を申し上げます。(拍手)

次回は、来る二十八日午前十時理事会、午前十三時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後二時四十分散会

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案に対する修正案

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の一部を次のように修正する。

第七條を削る。

第八條第一項を次のように改める。

日本国有鉄道は、鉄道の営業線のうち、幹線鉄道網を形成するものとして政令で定める基準に該当する営業線以外の営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

第八條第二項を次のように改める。

2 日本国有鉄道は、前項の承認を受けた鉄道の営業線（以下「地方交通線」という。）のうち、輸送効率が著しく低いもので政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

第八條第六項中「その廃止の予定時期及び」を削る。

第八條を第七條とする。

第九條第一項中「特定地方交通線を廃止する場合に必要となる輸送の確保」を「特定地方交通線に係る地域交通の確保」に改め、同條第二項中「当該都道府県警察の職員」の下に「並びに当該地域における交通に關し學識経験を有する者」を加え、同條第三項を削り、同條第四項を同條第三項とし、同條第五項を同條第四項とし、同條を第八條とする。

第十條第三項から第五項までを次のように改める。

3 第一項の規定により會議を開始した日から二年を経過した日以後において、前條第一項に規定する協議が調わないことが明らかであると認められる場合には、関係都道府県知事は、特定地方交通線に係る地域交通の確保に關する事項に關し、運輸大臣及び日本国有鉄道に對し、同日から三月以内に、意見書を提出することができ。

4 前項の規定による意見書の提出があつたときは、運輸大臣は、その写しを國の關係行政機關の長に送付しなければならない。

5 第二項の規定は、第三項の規定による意見書の提出があつた場合について準用する。

第一類第十号

運輸委員會議録第六号

昭和五十五年十月二十四日

次のように改める。

（運賃の調整）

第十條 日本国有鉄道は、鉄道の営業線の全部又は一部が地方鉄道又は軌道の営業線に接近し、又は並行している場合において、運賃を調整することにより当該地方鉄道又は軌道との競争力を回復することが可能な鉄道の営業線又はその区間を選定し、運輸大臣の承認を受けることができる。

2 日本国有鉄道は、前項の承認を受けた鉄道の営業線又はその区間の運賃を定める場合には、当該地方鉄道又は軌道の運賃を參照するものとする。

（国鉄新線の取扱い）

第十一條 この法律の施行の日において日本鉄道建設公団法（昭和三十九年法律第三号）第二十條第一項の規定により基本計画を指示されている国鉄新線又は同法第二十一條第一項の規定により工事実施計画が認可されている国鉄新線であつて、日本国有鉄道がその営業を開始した場合に第七條第二項の政令で定める基準に該當することとなると認めて告示したものについては、当該基本計画は定められなかつたものとして、当該工事実施計画の認可は効力を失う。ただし、次項の規定による国鉄新線の建設に關する事業については、同項の規定による期限までは、この限りでない。

2 運輸大臣は、日本鉄道建設公団に對し、政令で定めるところにより、相當の期限を定めて、前項の規定により告示された国鉄新線に係る工事実施計画に基づくその建設に關する事業をその期限までに中止すべき旨を命ずるものとする。

第十三條から第十七條までを削る。

第十八條を第十二條とし、第十九條を第十三條とする。

第二十條第一項中「第十八條」を「第十二條」に改め、同條を第十四條とする。

第二十一條中「第二十條」を「第十四條」に改

め、同條を第十五條とする。

第二十二條を第十六條とし、第二十三條を第十七條とする。

第二十四條を次のように改める。

（地方交通線に係る補助）

第十八條 政府は、地方交通線につき適切な經營努力がなされたにもかかわらず欠損を生じたときは、日本国有鉄道に對し、毎年、予算の範囲内で、当該地方交通線に係る欠損金の額に相當する金額を補助することができる。

第二十五條中「第十八條、第十九條、第二十三條」を「第十二條、第十三條、第十七條」に改め、同條を第十九條とする。

第二十六條中「第二十二條の承認、第七條の經營改善計画の変更の指示、第十二條第二項の認可並びに第二十條第二項」を「第十六條の承認並びに第十四條第二項」に改め、同條を第二十條とする。

附則第三條中「第二十條第一項」を「第十四條第一項」に改める。

附則第四條のうち、第十條の二第二項に二号を加え、同項を同條第三項とする改正規定中「第十八條」を「第十二條」に改める。

附則第四條のうち、第十條の二第二項の次に一項を加える改正規定中「第八條第一項」を「第十條第一項」に改め、「営業線」の下に「又はその区間」を加える。

附則第五條から附則第八條までを削る。

昭和五十五年十一月十四日印刷

昭和五十五年十一月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局