

第九十三回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 八 号 (その一)

昭和五十五年十月三十一日(金曜日)
午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 小此木彦三郎君

理事 加藤 六月君

理事 榎橋 進君

理事 福岡 義登君

理事 西中 清君

理事 阿部 文男君

理事 佐藤 文生君

理事 永田 亮一君

理事 古屋 亨君

理事 三塚 博君

理事 水野 清君

理事 井岡 大治君

理事 小林 恒人君

理事 浅井 美幸君

理事 三浦 久君

理事 中馬 弘毅君

出席國務大臣

運輸大臣 塩川正十郎君

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

日本国有鉄道総裁 高木 文雄君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

十月三十一日

辞任

近岡理一郎君

補欠選任

核井 新君

同日
林 大幹君
細田 吉藏君
辞任
核井 新君
近岡理一郎君
細田 吉藏君
林 大幹君

本日開議に付した案件

日本国有鉄道経営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)

派遣委員からの報告聴取

○小此木委員長 これより会議を開きます。

去る二十九日から二日間、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案審査のため、第一班を北海道に、第二班を愛知県及び岐阜県に、それぞれ委員を派遣いたしました。

この際、派遣委員から報告を求めます。第一班 関谷勝嗣君。

○関谷委員 団長の小此木委員長にかわって、私が、第一班、北海道班の派遣委員を代表して御報告を申し上げます。

派遣委員は、団長の小此木彦三郎君、宮崎茂一君、関谷正君、福岡義登君、浅井美幸君、小淵正義君、四ツ谷光子君、それに私の八名で、現地参加として委員小林恒人君が参加されました。

北海道班は、十月二十九日、東京国際空港を出発し、千歳空港に到着後、直ちにバスにて現地視察に向かい、車中にて、国鉄北海道総局長から管内の概況の説明並びに札幌鉄道管理局長から幌内線の概況について説明を聴取いたしました。岩見沢駅に到着後、同市長から国鉄万字線、幌内線の確保に関する陳情を受けた後、列車にて幌内線の視察を行いました。

同線の概要について申し上げますと、幌内線は岩見沢と幾春別間十八・一キロと三笠と幌内間二・七キロ、計二十・八キロから成り、現在一日当たり旅客列車十四本、貨物列車十本が運行されております。昭和五十四年度の輸送量は、普通旅客二十二万人、定期旅客三十三万人、貨物五十六万トンで、同年度の収支状況は、収入二億四千二百万円、支出十七億三千六百万円、収支係数は七一八という状況であります。

次に、幾春別よりバスにて札幌線のバス転換区間の視察に向かい、車中にて北海道総局自動車部長から同線の概況説明を聴取いたしました。

札幌線のバス転換区間の概要について申し上げますと、札幌線は、昭和十年以来桑園と石狩沼田間百十一・四キロについて開業しておりましたが、新十津川と石狩沼田間三十四・九キロについては、昭和四十七年営業を廃止し、バス輸送へ転換いたしました。この区間は、昭和十九年に一時廃止し、昭和三十一年に復活した経緯があり、国鉄バスがすでに運行しておりましたが、鉄道の廃止による代替輸送として国鉄バスを十二回から二十五回増便し、同時に地元の要請を受けて、休止線の復活、路線の新設を各一系統行っており、また、区間停留所個所数は、鉄道の十一カ所に対し、四十四カ所と増加し、うち二十八カ所に待合所が設置されております。さらに、廃止後の鉄道路地は各町に譲渡され、農地、道路、倉庫、住宅等に利用されております。

以上、視察を終りました後、札幌市において一泊し、翌三十日、北海道厚生年金会館におきまして、現地各界の六名の意見陳述者の方々から、本法律案について意見を聴取いたしました。

意見陳述者の意見の概要について、ごく簡単にその要旨を御報告申し上げますと、まず、北海道大学経済学部教授早川泰正君は、賛成の立場から、国鉄経営の実情を見ると、各種の経営努力にもかかわらず、五十四年度末繰越損失が六兆円にも達しており、根本的な施策を打たない限り再建は不可能である。今年度の予算の内容は、五十四年度末債務のたな上げを含む財政政策が行われることを前提に進められているので、早急にこの法律が成立しないと資金的に重大な破綻を生ずると思う。なお、法案の施行に当たっては、北海道における経済社会活動の実態に即した交通体系のあり方を総合的に検討し、その中で国鉄本来の役割の認識を確立していくとともに、北海道における鉄道と自動車の有機的な関係に十分留意してほしい等の意見が述べられました。

次に、北海道羽幌町長藤沢一雄君は、反対の立場から、昭和五十二年に出された三全総計画では地方の時代とうたわれ、これにより定住圏構想が打ち出された。本法はこの考えを根拠から覆すものである。北海道の開発は鉄道とともに進められ、鉄道は北海道の大切な社会資本であり、通勤、通学を主体とした重要な交通手段であるので、これが廃止されると地域の生活形態及び経済に大きな影響をもたらす。本法においては、単に国鉄の経営的要請から、現在の輸送量だけを基準に廃止路線を割り出すという一律基準を採用するとともに、特定地方交通線対策協議会の協議期間二年で協議が調わないとき廃止に踏み切るということは、地域の実情を無視した考え方である。特定地方交通線の廃止による赤字の解消はわずかである。果たして六十年までに三十五万人体制ができ、借入金の返済が可能であるか。退職金、年金に対する財源対策については何一つ示されていない。総合交通政策の具体的な明示がなされるまで、本法案を凍結を願いたい等の意見が述べられました。

次に、株式会社北村船具店代表取締役社長北村

實君は、賛成の立場から、この法案は、国鉄再建のため、国鉄にみずからの徹底的企業努力を義務づけることと、地方交通線対策及び国の行財政上の措置を定めるものであり、国鉄の再建のためぜひとも必要なものと考えられるのでその制定に賛成する。国鉄は、まず再建に向かつて労使一体となって取り組む姿勢を示し、その上で国民の協力を求めるべきである。国民は、ただ国鉄に従来どおりの輸送形態の継続を求め続けることを改め、国鉄の経営再建をみずからの問題として受けとめ、できる限りの協力をすべきである。地方交通線の基準を制定するに当たっては全国を同一基準で律することなく、北海道の将来を踏まえたものが国における北海道の位置づけを十分勘案することを要する。その上でバス転換が適当とされる場合、バスと鉄道の運賃、なかんずく通学定期の格差が著しく教育上の大きな問題となるので、この点について国等の十分な配慮を望むとの意見が述べられました。

次に、北海道大学経済学部教授松井安信君は、反対の立場から、国鉄は、戦前戦後を通じて、公共交通機関の大動脈として、国家的、国民的課題を背負われ、国鉄労使もそれに誇りを持って、その任務を果たしてきた。二十四年の独算制の施行後も経営の枠を大きく超える国の経済改善の一環を担われ、それが三十九年以降の累積赤字の大きな要因となっている。公共負担については区分を明確にし、国鉄経営の基盤を確立すべきである。国鉄への公共投資は、道路、港湾、空港と比較すると異常に不公平、不均衡で、このアンバランスが旅客、貨物輸送の効率低下の重要な要因となっている。その上国鉄のみに借入金、利子を負担させて、いわゆる構造的欠損となつて国鉄経営を圧迫させている。赤字の六割は貨物収入であり、旅客収入の赤字の七割は幹線である。赤字克服の対象として第一に着手すべきは貨物と幹線である。北海道は三全総、定住圏構想を受けて、北海道新発展計画を目前に実施中であり、福祉国家、地方の時代への時代的要請からいって、赤字

字地方交通線の廃止は再検討する必要がある等の意見が述べられました。

次に、札幌開発株式会社取締役社長赤井醇君は、賛成の立場から、本法案は、国鉄再建の抜本的な諸施策を盛り込んだものであり、国鉄自身の経営努力を厳しく求め、経営改善計画の策定、実施等を義務づけることと、国鉄の経営努力によりがたいいわゆる構造的欠損について、国の行財政上の措置を定めることとされており、原則的には賛成である。ただし、国鉄の再建に対して、国の助成、国民の協力を求めるからには、何よりも国鉄自体の再建に対する熱意と血のじむような努力がなければならぬ。国鉄は、労使一体となって真剣に再建に取り組む姿勢を示すべきである。また、地方交通線問題は、道民にとって大きな課題となつては、政令で線区の基準を策定するに当たっては、わが国における北海道の役割、積雪寒冷の気象条件等の特殊事情について、単に統計値や机上の検討ではなく、それぞれの地域の実態を十分に調査の上、十分な配慮を要する等について意見が述べられたのであります。

最後に、北海道今金農業協同組合長村本光夫君は、反対の立場から、法案は、地元の合意が得られなくても一方的に赤字路線を廃止することが可能であり、さらに赤字線区について地域別特別運賃の導入ができるようになっては、これは函館圏を含む道南地域にとっては大きな問題であり、地域の過疎化に拍車をかけ、経済、産業の低下、教育、文化の発展に重大な影響を及ぼし、地域社会の崩壊を来し、住民生活を根底から覆すものである。特に厳しい自然条件のもとで切り開いてきた瀬棚沿線の開発において果たした国鉄の役割りは大きく、鉄道はわれわれ住民の命綱となつてゐる。北部松山の主な産業は農業、林業、水産などの第一次産業であり、国鉄の廃止は地域の産業振興に、また地域住民の生活に密着する物資の輸送に与える影響ははかり知れないものがある等の意見が述べられたのであります。

以上、六名の意見陳述者から意見の開陳が終つた後、派遣委員から意見陳述者に対し、本案による国鉄再建の可能性、特定地方交通線選定基準、北海道の特殊性、バス転換及び第三セクターへの移譲問題、特別運賃の導入、貨物輸送及び年金問題等について質疑が行われ、滞りなく、全部の議事を終了した次第であります。

なお、現地における会議の詳細につきましては、その内容を速記により記録をとりまして、それによって御承知願いたいと存じます。

会議の記録ができましたならば、本日の委員会記録に参照掲載されるようお取り計らいをお願いいたします。

以上をもって、第一班の報告を終わります。

(拍手)

○小此木委員長 次に、第二班橋樫進君。

○橋樫委員 団長の加藤理事にかわつて、私が、第二班、愛知県及び岐阜県班の派遣委員を代表して御報告を申し上げます。

派遣委員は、団長の加藤六月君、井岡大治君、吉原米治君、西中清君、中村正雄君、三浦久君、中馬弘毅君、それに私の八名が参加いたしました。

愛知、岐阜班は、十月二十九日、新幹線で東京駅を出発し、名古屋駅に到着後、直ちにバスにて鉄道建設公団が建設中の樽見線鍋原第四根尾川橋梁の現地視察を行い、続いて、外山小学校体育館において岐阜県副知事より県下のローカル線の実情について陳情を受けたのであります。

なお、バス車中にて、名古屋陸運局長、国鉄名古屋管理局長及び鉄建公団名古屋支社長から、岐阜県における鉄道、バス及び樽見線の現況を聴取いたしました。

まず、樽見線の概要について申し上げますと、同線は昭和三十三年以来、大垣と美濃神海間二十四キロが開業しており、現在は一日当たり旅客列車は二十六本、貨物列車は大垣―美濃本間間十二本が運行されており、昭和五十四年度の輸送量は、普通旅客十九万人、定期旅客六十三万人、貨物七十五万トンで、同年度の収支状況は、収入二億七千九百万円、支出十億九千二百百万円、収支係数は三九二という状況であります。

以上、視察を終りました後、名古屋市内において一泊し、翌三十日、愛知県産業貿易館国際会議場におきまして、現地各界の六名の意見陳述者の方から、本法律案について意見を聴取いたしました。

意見陳述者の意見の概要について、ごく簡単にその要旨を御報告申し上げますと、まず、愛知学院大学法学部教授の浪川正己君は、賛成の立場から、今回の国鉄再建法案は、再建を推進するための種々の施策を盛り込んだものであり、おおむね妥当なものである。国鉄自身の企業努力として最も期待するのは、徹底した合理化による生産性の向上である。また、要員合理化だけでなく、経費、投資等業務全般にわたる徹底した合理化を期待する。地方交通線問題は、地域における効率的な交通網の形成及びエネルギー対策の見地から取り組むべきであり、輸送密度がきわめて低い線区では、鉄道が適当かどうか、疑問を感じる。今回の対策は、単に廃止だけでなく、地域における足の確保として、バス路線化、第三セクターによる運営、関係道路の整備等の種々の案を用意している。積極的に取り組んでもらいたい。なお公的助成のルールの確立、特に年金問題について早急に助成の道をとるべきである旨の意見が述べられました。

次に、三重県熊野町長名越成夫君は、反対の立場から、ローカル線はその大半が過疎、農山村地域に敷設されており、廃止するということは、沿線及び奥地の過疎現象に一層拍車をかけることが明白で、過疎地域振興法の立法趣旨からも問題がある。今回昭和六十年までに廃止しようとしている輸送密度二千未満の路線に係る赤字は、赤字総額の約一〇％にすぎず、国鉄赤字の根本的な解消にはならない。名松線廃止に対する反対理由として、沿線の白山高校は、全校生徒の六四％が国鉄を利用しており、廃止されると、下宿等をさせるため家庭の負担増や世帯分離等、一層過疎化

を生ずる。また、老人、子供及び病院の通院等多くの問題がある。自動車の運行も、山すその道路で曲折が多く、冬季は積雪のため不通となり、通学、通勤にバス利用は不可能である旨の意見が述べられました。

次に、社団法人中部開発センター専務理事の塩野谷格君は、条件つきで賛成の立場から、今回の再建法案は、単なる地方交通線対策法案ではなく、総合的な国鉄再建のための施策を盛り込んだ法案であるので、私は賛成する。地方交通線問題については、今回の法案に盛り込まれた第三セクター方式、バス路線化等の諸対策は、おおむね妥当であると考えられ、また、フランス等の諸外国における対策と比較しても方向としても正しいと考える。賛成するに当たっての条件として、第一に、バス転換の場合、安定性、定時性等の鉄道のすぐれた特性をバスに付加する配慮の必要、第二に、国は公共割引の政策担当箇所による負担、バス専用道の道路予算による維持及び転換交付金の弾力的な対応策、第三に、赤字額の多い幹線系統区の反省、収支均衡に向けて労使一体となった増収対策、合理化、サービスの改善に取り組んでもらいたいとの意見が述べられました。

次に、弁護士小山齊君は、反対の立場から、今回の法案は、国鉄をどうするのかについての将来ビジョンが欠けており、場当たり的であって、国鉄再建法の名に値しない。特定地方交通線対策を中心に、公共性の切り捨てが目に見え、企業性を追求する余り国鉄利用の地域住民や国民の存在を忘れている。地方交通線の選定基準は経済性のみがその選定基準となっている。協議会については、構成メンバーに住民代表、学識経験者を加え、地域の事情と民意を反映させるべきである。また、見切り発車事項の二年は短か過ぎる。線区別、地域別運賃の導入によって、総合原価主義による運賃決定の公共性が捨てられようとしている。また、この方式の導入がやむを得ないとしても、運賃値上げに歯どめが必要である。国の責任範囲を明確にするともに、総合交通政策を策定

することによって国鉄の役割りを定める必要がある旨の意見が述べられました。

次に、松坂屋本社開発事業部長の永縄悦司君は、賛成の立場から、国鉄再建を促進する種々の施策を盛り込んだ今回の法案に賛成する。国鉄は一般会社にたとえますと、会社更生法の適用を受けるべき状態である。現在、国鉄運賃は、全国一律制になっているが、今後は輸送コスト、他交通機関の運賃レベル等の動向を十分配慮し、線区別、地域別運賃を定めるべきである。公共負担は、通学定期の割引等国鉄に負担させる理由はなく、政策担当箇所の負担とすべきであり、また、線路敷等の設備は国または地方に移管して、国鉄の負担を軽減させるべきであるとの意見が述べられました。

最後に、主婦の長沼てる子君は、反対の立場から、安い運賃で利用できる国鉄に依存している学生やサラリーマン、そして住民の方々も多く、法案は、これらの方々を犠牲に追い込んでいく。国鉄は赤字を理由にローカル線を切り捨て、第三セクターへの譲渡も、経営不振の路線を申し出る民間企業が果たしてあるのか疑問である。また、職員の合理化も人権を無視した合理化は絶対に避けてはしれない。新幹線整備の膨大な費用はローカル線の赤字などと比べようがなく、弱者切り捨ての論理がはつきりしている。通勤者の定期割引、身体障害者の運賃割引等、当然文部省、厚生省、労働省において負担すべきである。今回の社会党提出の修正案に全面的に賛成である旨の意見が述べられたのであります。

以上、六名の意見陳述者から意見の開陳が終わり、その後、派遣委員から意見陳述者に対し、国鉄の今後のあり方、地方交通線の長期的展望と地方自治体の対応、対策協議会のあり方、バス転換後の諸問題、特別運賃制度及び年金問題の解決策等の質疑が行なわれ、滞りなく、全部の議事を終了した次第であります。

なお、会議の速記による記録の取り扱いにつきましては、第一班と同様のお取り扱いをお願いいたします。

いたしたいと存じます。

以上をもって、第二班の報告を終わります。

(拍手)

○小此木委員長 お諮りいたします。

第一班及び第二班の現地における会議の記録が後ほどで次第、その記録を本日の会議録に参照掲載することに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔会議の記録は本号(その二)に掲載〕

○小此木委員長 内閣提出、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案及びこれに対する久保三郎君提出の修正案を一括して議題といたします。

ただいま委員長の手元に、本案に対し、加藤六月君外三名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。加藤六月君。

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

〔本号末尾に掲載〕

○加藤六月委員 私は、自由民主党を代表して、本法律案に対する修正案について、その趣旨を御説明申し上げます。

修正案の案文は、お手元に配付してありますので、その朗読を省略させていただきます。

修正案の趣旨は、第一に、特定債務等の選定基準日が「昭和五十五年三月三十一日」となっておりますが、これを「この法律の施行の日」に改めると

ともに、これに伴う所要の修正を行おうとするものであります。

第二に、特定債務に係る利子補給の適及適用等について、所要の経過措置を設けようとするものであります。

以上であります。

何とぞ御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○小此木委員長 以上で、趣旨の説明は終わりました。

これにて本案並びに久保三郎君提出の修正案及び加藤六月君外三名提出の修正案に対する質疑は終了いたしました。

○小此木委員長 これより本案及び両修正案を一括して討論に付します。

討論の申し出がありますので、順次これを許します。宮崎茂一君。

○宮崎茂一委員 私は、自由民主党を代表して、自由民主党加藤六月君外三名提出の修正案及び修正部分を除く原案に賛成し、日本社会党久保三郎君提出の修正案に反対の討論を行うものであります。

御承知のように、国鉄の累積赤字は、昭和五十四年度末において六兆円を超え、本年度におきましては六千八百億円の国の助成にもかかわらず、一兆円以上の赤字が予想され、実質赤字は運輸収入の六三％にもなるという破局的状況に立ち至っているものであります。

かかる事態に対処するため、政府は、昨年末の閣議了解に基づき、職員三十五万人体制の実現などの経営改善計画の実施、バス転換を含む地方交通線対策の推進、債務の再たな上げ等の国の助成措置等、国鉄経営の再建を推進するための特別措置を定めようとして、本法律案を提出したのであります。

私どもは、国鉄が今日までわが国陸上交通の大動脈としてその機能を果たしてまいったにもかかわらず、かかる破局的状況に立ち至った大きな原因

因が、種々の構造的な問題の内在にあることを考えるとき、国鉄の再建対策には、この現状を凝視し、思い切った発想の転換が必要であると考える次第であります。

国鉄の今日の合理的な振返りについて、昭和四十四年度の第一次国鉄再建計画において、十年間に六万人の縮減、四十七、八年の第二次再建計画においては、十一万人の縮減計画を立てたのでありますが、いずれも竜頭蛇尾に終わっております。

今回の再建対策は、昭和六十年度までに七万四千人を削減して、三十五万人体制を実現しようとするものでありますが、この計画は、国鉄みずから作成した国鉄再建の基本構想案に基づいたものであり、これにより、一般入件費を営業収入の七四％から五四％にしようとするもので、国鉄経営の改善に大いに資するものと賛意を表するものであります。

国鉄再建は、まず国鉄みずからの努力によって行うべきことは言うまでもないところであります。この三十五万人体制の実現こそ国鉄再建の第一歩であると思えます。

次に、地方交通線の問題について申し上げます。地方交通線問題は、早くからその対策の必要性が提唱されておりましたが、昭和四十三年九月の国鉄諮問委員会の意見書において、八十三線区二千六百キロについては、速やかに自動車輸送にゆだねるべきである旨の勧告がされ、次いで、昭和四十四年九月の閣議決定において、地方開線線の転換の促進が提唱され、さらに、四十七年の国鉄財政再建対策要綱においては、地方開線線の五年以内の撤去が定められ、予算措置まで講じられたのでありますが、関係地方公共団体の同意が必要であるということになったため、この計画も進展せず、今日に至ったのであります。政府は、今回、昨年一月の国鉄ローカル線問題についての運政審の答申に沿って閣議了解を行ない、それに基づき、ここに初めて地方交通線対策

が法律上規定されたのであります。

地方ローカル線問題が提唱されてから実に十年以上の歳月が経過しているものであります。国鉄経営の再建のために大きな意義が存するものと高く評価するものであります。

本案における地方交通線の選定は、政令の定める基準によって国鉄が行うものであります。その転換については、地域住民の足の確保、利便の増進等代替輸送に配慮し、関係地方公共団体等を合せて十二分の協議を行うこととするものと、バスまたは第三セクター等の鉄道へ転換する場合、転換後の初期投資の費用、赤字補助及び利用者の定期運賃差額補償等の予算措置が講じられることになっており、きわめて妥当な措置であると思えます。

次に、国鉄の構造的欠損に対する国の助成の問題であります。

本運輸委員会は、昭和五十二年十月の国鉄運賃弾力化法案の審査に際し、国鉄再建の基本方向において、国鉄の構造的欠損については、公的助成を含む所要の対策を講ずべきことを提言いたしました。これが同年十二月の閣議了解となり、さらに、昨年十二月の閣議了解において、国鉄のいわゆる構造的欠損等に対し行財政上の措置を講ずる旨の決定が行われたのであります。

本案は、この閣議了解に基づき、五兆五百九十九億円の過去債務をたな上げるとともに、地方交通線対策のための補助を行うことを規定しているものであります。また、ことに時宜に適したものと賛意を表するものであります。

今回の再建対策は、従来の対策と異なり、減量政策を中心としながら収支の均衡を直接の目標とせず、まず六十年度までにその経営の健全性を確保するための基盤を確立することとし、引き続き、事業の収支の均衡を図ろうとするものであります。また、国鉄の現状に即した適切な措置であると思えます。

この目標達成のためには、国鉄みずからが労使一体となって、血のじむような努力をせねばなら

りません。そして、その上に立つた国の助成及び地方公共団体の支援、さらには国民の理解と協力がないと、国家財政上、赤字の三Kの最大なものであり、いまや国民的緊急課題となっている国鉄再建はなし得ず、将来巨額な国民的負担をもたらすものと在ります。

最後に、修正案について申し上げます。自由民主党加藤六月君外三名提出の修正案は、法案の成立がもたらしたことに伴う所要の整理で、当然のものであります。

これに対し、日本社会党久保三郎君提出の修正案は、地方交通線の転換の結論を対策協議会において行わせようとする内容を主たる内容とするものであります。その協議が調わない場合の処置が明瞭でなく、従来の経緯から見ても、これでは地方交通線対策の推進は望むことができず、昭和六十年度までに国鉄の経営基盤の確立をすることが不可能であると思われ、これに反対するものであります。

以上をもって、私の討論を終わります。(拍手)

○小此木委員長 福岡義登君。

○福岡委員 私は、日本社会党を代表し、政府提案の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案及び加藤六月君外三名提案の修正案に反対し、わが党の久保三郎君提出の修正案に賛成の討論を行います。

政府案に反対する第一の理由は、累積赤字のたな上げ、構造的欠損の公的負担など、行財政上の措置については評価できるところであります。国鉄経営再建の基本となるべき国鉄の使命が明らかにされていない点についてであります。

なるほど、法案の背景となっている昨年十二月二十九日の閣議了解において、国鉄は、都市間輸送、大都市圏旅客輸送及び大量定額貨物輸送の分野を中心に経営の重点化を進めるとあります。しかし、経営再建の目標年度における国鉄の輸送量は、現状とはほとんど変わりなく、旅客において、わずかに四％程度の増加で二千五十億人キロ、貨物においては、全く現在と同じ四百億トン

キロとされております。

交通分野におけるエネルギー、環境保全、交通安全など、予想される制約条件を考えれば、国鉄は根本的に見直されなければなりません。

それだけの交通機関の特性を生かし、かつ有効に組み合わせた総合交通政策が樹立され、その中における国鉄経営の基盤が明らかにされなければなりません。この点が国鉄再建の基本となるべきであります。政府案では、これらについての配慮が十分でございません。

第二の反対理由は、国鉄再建が理不尽な大合理化を前提としている点についてであります。さきに申し述べました昨年十二月の閣議了解において、現在の職員数四十二万人を昭和六十年度において三十五万人に削減することとしたしております。これは交通政策からの帰結ではなく、いわゆる三K赤字解消という発想に基づくもので、国鉄の使命を無視したものであるばかりか、サービスの低下、交通安全に対する不安など、大きな問題を残すことになるのであります。

第三の反対理由は、特定地方交通線の切り捨て政策についてであります。

法案において、特定地方交通線の基準は政令に委任することとしておりますが、その内容は、一日一キロ当たりの乗車人員二千未満の線区は、きわめて少数の例外を除いてこれを一方的に廃止しようとしております。これは住民参加の地域交通計画を否定し、公共交通の任務を放棄するものであり、容認することができません。

第四の反対理由は、地方交通線への割り高特別運賃制度の導入についてであります。

地方交通線に割り高な特別運賃制度を導入することは、通学、通勤などの利用者に負担増となり、住民生活を圧迫することはもちろん、結果的に国鉄離れとなり、国鉄再建に逆行するものであります。

第五の反対理由は、新線建設についてであります。政府案は、廃止しようとしている特定地方交通

線以下の乗車密度しか見込まれない線区であつても、第三セクター、地方鉄道業者など、経営を引き受けるものがあれば工事を継続するとしております。これは結果的にむだな投資となる可能性が強いとともに、新たに政治路線の道を開くものであつて、とうてい賛成することができません。

以上、政府案に対し、反対の理由を申し述べてまいりました。

次は、加藤六月君外三名提出の修正案についてありますが、同修正案は、政府原案の実施期日の変更などで、本質的に政府原案と何ら異なるものではないので反対であります。

次に、わが党の久保三郎君の修正案に賛成する理由を簡単に申し述べたいと存じます。

第一は、地域交通の確保についてであります。政府案においては、特定地方交通線の廃止を一方的に決定し、その転換方法について協議し、しかも二年間に結論が出ない場合は、これまた一方的に廃止またはバスに転換することとしております。このやり方では、地域住民や地方自治体を見做す非民主的なやり方で容認できないところであります。

修正案は、廃止を前提とせず、地域交通確保について利用者代表をも含めた協議会で協議し、その中から一定の方向を出そうとするものであり、妥当なものであります。

修正案賛成の第二の理由は、運賃問題についてであります。

政府案の地方交通線に割り高特別運賃制度の導入については、さきに述べた理由で反対であります。修正案では、割り高特別運賃制度をやめ、都市部における私鉄に比べるかに高くなつてゐる国鉄の運賃を適切に調整することを提案しております。この措置は、国鉄離れを防止し、国鉄再建に直結するものと確信いたします。

第三は、むだな投資をやめ、政治路線の建設に道を開くことを封ずることは当然のことであり、第四は、政府案において地方交通線の運営につ

いて法的助成の規定を設けたことは一歩前進であります。が、修正案は、国と国鉄の責任分野を明確にし、国鉄が経営努力をしてもなお欠損が生ずる場合は、政府はその欠損相当部分を助成するのが適当とするもので、賛成であります。

修正案に賛成する第五の理由は、国鉄再建については、基本的に国鉄みずからの経営姿勢が厳しく問われており、その当事者が重大な決意を持つてそのための努力を精力的に行うべきであります。このため、国鉄の当事者能力を確保するためにも政府は過度の介入はするべきでないもので、再建計画の実施過程で政府による計画変更の指示事項を政府案から除外しようとしていることは当然であります。

以上で、私の、政府案及び加藤六月君外三名提出の修正案に反対し、久保三郎君提出の修正案賛成の討論を終わります。(拍手)

○小此木委員長 西中清君

○西中委員 私は、公明党・国民会議を代表して、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案及び加藤君修正案について反対の立場から討論を行います。同時に、久保君修正案に対して賛成の討論を行うものであります。

本法案の問題点の一つは、経営再建法案とはいふものの、再建に必要な課題を解決する施策がほとんど示されていないということであり、

国鉄の財政を圧迫する上、東北新幹線の開業に伴う赤字増、職員構成のひずみからくる年金負担や退職金問題、借入金依存の投資など、いわば構造的な赤字についての抜本的な施策のメスをいれずして、政府の国鉄再建のための基本構想が目指す六十年度における収支の均衡を図ることはとうてい無理であると判断します。

したがって、これらの問題の解決策を欠く本法案が仮に成立したとしても、国鉄の財政を立て直すことは不可能であると申し上げたい。

わが党が指摘してきた総合交通政策の確立と、いま述べた赤字構造の解決こそが再建の要件であり、政府、国鉄はまずこれらの対策を確立するこ

とが急務なのであります。

次に看過できない問題は、地方交通線への特別運賃制の導入であります。これは利用率の低い路線、すなわち過疎化が進む地域ほど割り高な運賃になるということであり、過疎地の産業の振興など過疎対策に逆行し、政府の定住圏構想とも矛盾する運賃制度と言わざるを得ません。さらに、都市圏に比較して列車の運行数が格段に少なく、無人駅や貨物取り扱いのない駅が多いなど、いわば質の悪い交通サービスに割り高な運賃を課すことになり、このような経済原則に反した運賃制度を容認することはできません。

第三点は、地方交通線対策の内容についてであります。わが党は、過日、地方交通線の実情と地域住民の意見を聞くため、各地でその実態調査をしてまいりました。住民の反応は一律に政府、国鉄の再建に取り組み姿勢に疑問を投げかけ、鉄道が廃止され、バスに転換されたときの地元への影響に不安を抱えていることであります。そして、国鉄の赤字のしりぬぐいをなぜ過疎地のわれわれがしなければならぬのかという強い反発の声が多かつたのであります。

本法案の地方交通線対策には、地元住民の意見を反映させる場がなく、対策協議の期限を二年間に限定するなど、地元無視の性格が余りにも強いと云えます。

このほか、鉄道廃止に伴う転換交付金の補助の内容とその財源の不明確さ、対策の内容と対策推進に当たつての各省庁間の意見の違ひなど、明確にしなければならぬ問題点が余りにも多く残されております。

第四点は、再建に関する国鉄自身の企業努力についてであります。本法案には、国鉄がみずから血を流してでも経営の改善に努めろといふべき項目が何一つとして見当たらないのであります。すなわち、借入金は国が処理し、赤字線対策では住民と地方自治体に負担を強押し、労働者には合理化を押しつけるのみで、大前提となるべき経営努力が欠落していることであります。

以上のように、国鉄の財政の健全化もなし得ず、地域の発展を阻害し、国民に負担を強いる本法案には反対であることを明らかにいたします。

引き続いて、私は、久保君修正案に対する賛成の討論を行います。

本修正案に賛成する理由は、まず、政府原案のように廃止を前提として地域住民や自治体に鉄道撤去後の対策を迫るのではなく、地域交通のあり方を十分に協議し、適正な交通体系の選択を地域にゆだねているという点であります。

第二の理由は、地方交通線の特別運賃を原案から削除していることであります。

さらに、本修正案は地方交通線の赤字助成を明確化していることであります。

地方交通線は地域の発展に欠くことのできない交通機関であり、地域の動脈であります。したがって、国鉄の使命としての公共的立場から維持運営すべきであり、新線の建設は重点的、計画的に行うのが望ましいのであります。政府原案のように、いたずらに採算性のみを前提として廃止すべき性質のものではありません。地方交通線を地域振興のために維持するに当たって、国鉄が企業努力をしてもなおかつ計上される赤字に対し、国の助成措置を明らかにした本修正案こそ妥当と考えます。

以上、政府原案及び加藤君修正案に反対、久保君修正案に賛成の討論を終わります。(拍手)

○小此木委員長 小淵正義君

○小淵(正)委員 私は、民社党・国民連合を代表いたしまして、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案並びに久保、加藤両修正案に対し、反対の立場での討論を行います。

まず申し上げたいのは、今日の国鉄の再建に対するわが民社党の姿勢について申し上げたいと思ひます。

私ども民社党は、終始一貫今日まで国鉄の現状を憂へ、真剣に取り組んできたのであります。しかしながら、残念ながら今回の再建計画を見ます場合においては、ただただ運賃値上げだけでこれ

からの国鉄を再建する、そのような姿勢しか見られないということがあります。もちろん今回の再建計画は、国鉄が持つ外的や構造的な要因を排除し、国鉄自身が独立採算制による公共企業体としての企業責任を明らかにすることでは当然のことです。

しかしながら、私は、このことをなすに当たってはその前提条件があると思うのであります。今日までの国鉄当局の姿勢を見ると、国鉄の持つ社会的責任を自覚し、企業経営者としての責任を果たして全うしていたであらうかということと考えました場合、残念ながら、今日までの国鉄当局の経営姿勢を見た場合においては、そのような理解ができないのであります。

今日の国鉄の置かれてある現状を見ると、職場における管理者層の大多数は官僚的な態度に終始し、経営者の感覚に乏しく、こうした態度が国鉄経営全体を悪化させる要因になっていることは否めないと私は思うのであります。

また、このような要因を挙げますならば、その国鉄に根差している体質的な問題であらうかと思うのであります。そういう意味では、企業経営として最も初歩的である人事運用の面においても、まさにそういう問題が何ら解決されていないところ、一つの国鉄の持つ体質があるうと私は思うのであります。

職場における管理権の喪失、職場規律の混乱、それに伴う勤労意欲の喪失、少なくとも競争条件整備のための近代化に伴う合理化諸施策の立ちおくれ、どれ一つをとってみても、今日の国鉄が企業経営として当然着手すべきこういった問題に何ら積極的に取り組まれているというところを断ぜざるを得ないのであります。

今回のこの法案審議に当たりまして、公聴会等の機会を通じての公述人の賛成意見のすべてが、その前提条件となるものは国鉄の労使一体としての取り組みであるということを強調されておられたのも、私はここに問題があると思うのであります。

したがって、これらの問題解決のために国鉄当局が果たしてどのような決意を持って今回の再建案に取り組みようとしているのか、責任ある経営者として勇断を持って対処する決意を、国鉄当局が内外にその姿勢を明らかにすべきだと私は思うのであります。

しかしながら、残念であります、今回のこの再建案に見る限りにおきましては、質疑を通じての国鉄経営者の当局の態度を見ましても、いま私が指摘するそういった問題について、何ら積極的な意図を感じられないのはなはだ残念に思うのであります。

このような立場から、本来国民は、国鉄自身が現在みずからの痛みを痛みとし、血を流し、肉を切り、みずからどのような真剣な経営再建に取り組んでいるか、そういった国鉄の努力の中において初めて国民は共感を得るものであり、そのような国民の共感を得て初めて国鉄再建の基盤ができるというふうには私は信ずるものであります。まず、このような原則的な立場を考えまして、今日のこの再建法案に対する国鉄当局の今日までの情性の姿勢が何ら改善される曙光も見出し得ない、そのような立場から反対をするものであります。

次に、地方線対策の問題であります。この問題は、御承知のように、全体の収支バランスの中で大きな比重を占めているという問題には手をつけず、ただ単なる地方線を切り捨てるという中で再建を図ろうというのがこの地方線対策であろうと思うのであります。いま私が申し上げるまでもございせんが、地域における公共性は、特に地方線については重要であります。しかるに、国鉄自身は、これらの地方線に対する積極的な改善策を講ぜずして、そうして国鉄全体の再建に対する真剣な取り組みもまだいろいろせざるして、ただいたずらに一方的にこれら地方線の対策を推進していこう、切り捨てていこう、地方における公共的な性格を放棄してしまおうという国鉄自身の姿勢に對しましては、わが民社党としては断じて許すことができないのであります。

以上申し上げましたそういった要因から、今回の再建法案に對しましては反対、また、そういった基本的な立場から、それぞれの修正案に對しても反対の意思表明をするものであります。

以上です。(拍手)

○小此木委員長 四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 私は、日本共産党を代表し、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案に對し、反対の討論を行います。

最初に、私は、本法案が法的に致命的欠陥を持つものである、本来政府において速やかに撤回されるべきものであることを強く指摘するものであります。

廃止対象路線を選定する際に不可欠な一つ一つの営業線の名称、起点、終点は、本来法律で定めなければならないものであります。にもかかわらず、本法案にはその定めがなく、また道路法五条のごとき法律による政令委任もありません。したがって、政府は、本来法律事項である営業線の名称、起点、終点を政令で定めることもできないわけであり、その結果、政府はこままでは廃止対象路線の選定もできないことになり、まさに本法案は致命的欠陥法案であると言わなければならない。しかるに、政府は、わが党の指摘に對し、何ら明確な法的根拠を示すこともなく、廃止対象路線の選定を政令で定めると強弁しており、これは、住民にとって廃止か存続かという重大な路線選定を政府が自由に行うことができることになり、まさに白紙委任にほかなりません。このような白紙委任は、国会中心主義をとる憲法に明白に違反していると言わなければならない。

次に、本法案の内容についてであります。第一に、本法案によって実施しようとしている国鉄の経営改善計画は、国鉄の公共的役割を際限なく切り捨て、国民と国鉄労働者に一方的に犠牲と負担を求めるものであり、絶対に容認できないものであります。来年度に予定している一〇%値上げを初めとする毎年連続の運賃値上げや線区

別割り増し運賃の設定は、利用者に高負担を押しつけるばかりか、乗客の国鉄離れをますます促進するものになっております。また、国鉄職員が三十五万人体制は国鉄の安全輸送を脅かし、地方交通線の一方的切り捨てを初めとする利用者へのサービスの一切り捨て、国鉄の公共的使命の放棄と一体不可分のものであります。しかも、地方交通線の廃止に当たっては、二年間の協議で国鉄が一方的に廃止できるといういわゆる見切り発車事項まで規定して路線切り捨てを強行しようとしています。これではいま国民が求めている国鉄再建とは全く逆行するものであります。

第二に、国鉄財政破綻の真の原因にメスを入れようとし、政府の再建策では国鉄財政の再建は不可能だということであり、約五兆円もの、鉄道債券を初めとする設備投資のための長期負債には何らの対策も講ぜず、今後も引き続き借金依存の設備投資を続けようとしています。これでは国鉄赤字の八割にも匹敵する利子負担がますますふくれ上がり、財政危機を破局に導くことは明らかであります。

さらに、国鉄赤字の約七割を占める貨物赤字に對しても、要員削減などの対策で一時逃れに取つておろしているだけであります。旅客には高く、大企業貨物には安い国鉄の運賃体系には手を触れようとせず、貨物赤字はたれ流しというありさです。

また、大企業の物流対策の変更により振回された結果、国鉄の貨物投資で莫大なむだ遣いが発生していることも明らかにしております。ところが、政府は、陸上貨物輸送分野における国鉄の役割を高める対策を何ら打とうとしてはおられません。これではエネルギーの節約、自動車公害と交通事故の防止という国民的課題にこたえるものにもなっておりません。

以上が、わが党の本法案に反対する理由であります。次に、社会党提出の修正案について述べます。修正案は、路線廃止の見切り発車事項と割り増

し運賃制の削除、地方交通線欠損の補助拡大など同意できる点もありますが、全体として政府の反国民的施策を容認するものとなっており、とうてい賛成できないのであります。

すなわち、政府案は、国鉄に対して経営改善計画の作成、実施を義務づけていますが、これは運賃の連続値上げ、安全とサービスの切り捨て、人減らし合理化の実施を強制するものであります。修正案はこのような重大な問題を持つ経営改善計画の作成、実施義務を容認しているのであります。

また、現在新線建設の多くが政府の一方的な予算措置によって中断させられていますが、修正案は、地域住民の強い要望である新線の工事を一切認めないというものであり、とうてい容認することはできません。

以上が、社会党修正案に反対する理由であります。

これまでもわが党は国鉄再建の抜本的対策を提言してまいりましたが、今後も国鉄の民主的再建のため全力を挙げて闘うことを表明し、討論を終わります。(拍手)

○小此木委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 私は、新自由クラブを代表して、政府提案に係る日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案並びに加藤六月君外三名提出の同修正案に賛成、久保三郎君提出の修正案に反対の討論を行います。

わが日本国有鉄道の財政が赤字に転落したのは、GNPに占める道路投資の比率が二%を超えて、地方道に至るまでの整備が進み、自動車普及率が飛躍的に増大して本格的なモータリゼーションを迎えた時期と軌を一にしています。すなわち、昭和三十九年度以降国鉄の赤字は年を追って増大し、いまや年間赤字は一兆円を超え、赤字累積額は約七兆円にまでふくれ上がってしまいました。

戦後三十五年、わが国の経済、社会の各分野ではモータリゼーションに限らず、石油革命、流通

革命、都市化の進展、脱工業化、石油ショックなど多岐にわたる変革が次々に押し寄せてきました。多くの民間企業では労使ともに血の汗を流して努力でこの時代の変化に対応してきたのであります。

しかるに、国鉄は、この十五年間、激しいモータリゼーションのあらしにさらされながら、自動車に移行する旅客や貨物を運送するだけで、輸送形態も経営形態も、さらには人員管理も運賃政策も従来のまま何ら変革することなく続けてきてしましました。

この間に数次にわたる再建計画が立案されはしました。しかし、それらはいずれも債務のたな上げや助成拡大、運賃値上げなど、その場しのぎの施策にすぎず、経営の根幹に触れる抜本策ではなかったがために何ら実効が上がりぬまま今日に至ったのであります。

国鉄が抜本的に取り組まねばならぬことは、まず第一に、輸送需要の構造的変化に対応して鉄道特性を生かせる分野は積極的に伸ばし、努力しても対処できぬ分野は公共性を配慮しつつ他に転換を図ることです。

本法案によって鉄道輸送としての需要が少ないローカル線を特定地方交通線として選定し、バス運行等への転換を図る道が開かれたことは、かような意味で評価するものであります。

ただし、これはあくまで転換の道が開かれただけではありません。特定地方交通線がバス運行等に転換されたがために、何年か後、以前よりずっと便利になったと評価されるためには、老人、学生等交通弱者対策を含め、政府並びに国鉄当局は格段の配慮をいたすべきことを申し添えます。

第二に、経営形態についてであります。従業員が四十二万人というマンモス事業体を単一の企業経営体として果たして機能的に管理し得るかという問題です。地域別とするか、部門別とするかはともかくとして、それぞれの部門ごとに人員管理を含めた経営責任を明確にするとともに、公共

負担等企業経営の範囲を越える部分については、その責任の所在を明らかにする必要があります。この点は本法案に触れられておりませんが、国鉄はいずれ分割し、それぞれ国有民営という形態に移管すべきだと提唱している私どもは、本法案の地方交通線の第三セクターまたは民間への譲渡案項はこの主張に沿ったものとして積極的に評価し、今後の課題として指摘しておきたいと思ひます。

第三に、運賃政策についてであります。価格の決定は企業経営にとってその命運を左右する重大な決断であります。運賃法定制のもとでは国会が決めてくれるということ、ともすれば無責任になりがちであつたものが、三年前の運賃法定制緩和に引き続き、本法案によってさらに全国均一賃率の枠内ではあるが、割引制度や地域特別運賃が認められることは、国鉄総裁に当事者能力が付与されるとともに、その経営責任が明確に問われることになりました。運用誤りなきよう弾力的に対処して国鉄再建の実を上げられんことを望むものであります。

さらに、国鉄は、新線建設の場合におけるいわゆる政治的圧力の介入を排し、真に国民的立場に立った効率的投資に徹する経営態度を貫くべきであります。同時に、国民や地域住民も国鉄に対する過度の期待や甘えを排さねばならないと考えます。特に本法案にいう政令決定事項である特定地方交通線の選定に当たっては、いやくも国民の疑惑を招くような政治的配慮を排し、厳正中立、公平無私の立場で臨んでいただきたい。このことなくしては本法案の意図する国鉄再建はまたもや画餅に帰してしまふことは明らかであります。

当然のことながら、本法案の成立、施行だけで国鉄の再建が達成されることは考えておりません。しかし、国民の理解を得ながら本法案の目的に向かって労使が一体となつて取り組むなら、再建の糸口だけはつかめることを確信するものであります。さきに幾つか指摘した総合的、抜本的改革を今

後に期待して、久保三郎君提出の修正案に反対、加藤六月君提出の修正案並びに政府提案の原案に賛成の討論といたします。(拍手)

○小此木委員長 これにて討論は終局いたしました。

○小此木委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案並びにこれに対する久保三郎君提出の修正案及び加藤六月君外三名提出の修正案について採決いたします。

まず、久保三郎君提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

○小此木委員長 起立少数。よつて、本修正案は否決されました。

次に、加藤六月君外三名提出の修正案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

○小此木委員長 起立多数。よつて、加藤六月君外三名提出の修正案は可決されました。

次に、ただいま可決いたしました修正部分を除く原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

○小此木委員長 起立多数。よつて、本案は加藤六月君外三名提出の修正案のとおり修正議決すべきものと決しました。(拍手)

お諮りいたします。

ただいま修正議決いたしました法律案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

【報告書は附録に掲載】

○小此木委員長 この際、加藤六月君から発言を求められておりますので、これを許します。加藤六月君。

○加藤(六)委員 ただいま議決されました本法律案につきましては、長時間にわたり、きわめて熱心かつ慎重な審査を行ってまいりましたところであり、その審査の過程におきまして、委員各位から国鉄経営の改善のための諸施策につきましまして、数多くの貴重な御提言がありました。

これらの事項を集約して、今後の国鉄の経営の改善に資するため、先般の理事会におきまして、鋭意協議をいたしました結果、「国鉄経営改善方策」についての提言」として文書として取りまとめました。

この「提言」において取りまとめましたことは、委員各位の御質疑によりさまざまの角度から取り上げられ、政府当局及び国鉄当局の答弁を求められましたことは、お聞き及びのとおりであります。

したがいまして、本日の理事会の協議に基づき、その全文を本委員会の記録にとどめておきたいと存じます。

以下、全文を読み上げます。

第九十二回国会に提出され、第九十三回国会に継続した日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について慎重に審査を行った結果、国鉄経営の改善方策についての提言について左記のとおり合意した。

政府及び日本国有鉄道は、本法律案が成立した後において、この提言の実現を図るよう強く要請する。

記

国鉄経営改善方策についての提言

国鉄の経営については、再三にわたりその再建のための計画が立てられたが、経済社会情勢の変化に伴う輸送構造の变革及びこれに対応す

る適切な施策の遅れ等により十分な成果を上げることができず、依然として改善の兆しが見られない。今や交通に課せられたエネルギー、空間、環境等の制約条件の中で、国民経済の立場に立ち国鉄がその特性を發揮し、有効に機能できるように改めてその経営の改善の促進を図る必要がある。

国鉄の経営を改善するためには、国鉄経営上の諸問題について責任の所在を明確にするとともに、国鉄自身の徹底的な経営改善努力と労使の協力が不可欠であり、そのための障害を取り除くことが必要である。

また、国及び地方公共団体の強力な支援に加え、国民の理解と協力が要請される。

一 責任ある経営体制の確立と経営改善の推進
(一) 国鉄は、安易な経営姿勢を排除し、責任ある経営体制を確立して、主体性を持つて経営の改善を推進し、その実効を上げるよう努力すべきである。

(二) 国鉄は、各部門について業務運営全般の効率化、機構・組織の簡素化等を徹底することにより、経費の増大を極力抑制すべきである。

(三) 国鉄は、利用の増進、関連事業の充実及び積極的開発、資産処分等の徹底等により、収入の増加に努めるべきである。

四 国鉄運賃については、各種営業割引の拡大等きめ細かな工夫を凝らすことにより、収入の増加を図るとともに、国鉄の特性が十分發揮できるよう配慮しつつ、各種運賃制度のあり方について検討すべきである。

(五) 設備投資については、当面現状程度の規模に抑制することとし、投資計画の適正化に配慮するとともに、新規投資は、国鉄の特性發揮のための改良工事を主とし、在来線の復線、電化等の輸送力増強については、輸送需要、投資の効率性、採算性等を考慮して推進すべきである。

二 財政上の措置

(一) 戦後の要員事情に起因する退職金、年金の異常増加分につき、退職金については異常増加分に対する利子補給を継続するとともに、年金については年金制度の抜本的検討等緊急に対処すべきである。

(二) 地方交通線のうち、バス輸送等への転換を行わないものについては、徹底的な経営改善措置の実施にもかかわらず生じた欠損については、所要の公的助成を行うべきである。

(三) 運賃上の公共割引は、それぞれの政策実行部門の負担とするよう速やかに措置すべきである。

四 大都市通勤・通学輸送対策のための輸送力増強工事等社会的要請に基づき企業採算を超えて実施しなければならない投資については、その負担軽減のための助成を拡充すべきである。

三 総合交通政策の確立

(一) エネルギー、空間、環境等の外的制約条件の変化に対応し、総合交通政策のあり方を速やかに見直し、新しい総合交通政策を確立すべきである。その際特に地域住民の足となる地域交通サービスの確保に十分配慮すべきである。

(二) 効率的な輸送体系の形成を図る見地から、都市内における通勤時の家用車の使用抑制と公共交通への転換、トラックの運賃ダンピング及び過積載の規制の強化、ダンブカーの協業化の促進、国鉄とトラックの協同一貫輸送体制の整備、国鉄・通運の協調体制の強化等を行うべきである。

(三) 総合交通政策に基づき均衡ある交通体系の維持発展を図るため、公共投資のあり方、財源調達等について総合的に検討すべきである。

以上であります。

政府及び国鉄においては、本法律案が成立いたしましたならば、この提言の実現を図るよう強く

要請するものであります。

終わります。(拍手)

○小此木委員長 この際、塩川運輸大臣及び高木日本国有鉄道総裁からそれぞれ発言を求められておりますので、順次これを許します。塩川運輸大臣。

○塩川運輸大臣 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案につきましては、慎重御審議の結果御採決をいただき、まことにありがとうございます。

また、ただいまの国鉄経営改善方策についての御提言につきましては、この御提言の趣旨を十分体しまして、今後その実現を図るよう努力してまいる所存でございます。(拍手)

○小此木委員長 高木日本国有鉄道総裁。

○高木説明員 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案につきましては、慎重御審議の結果御採決をいただきまして、まことにありがとうございます。

また、ただいまいただきました国鉄経営改善方策についての提言につきましては、その御趣旨に沿い、みずから徹底した企業努力を行い、労使相協力して国鉄経営再建の確実な実現に向けて総力を結集いたす決意でございます。

ありがとうございます。(拍手)

○小此木委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時五十一分散会

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。

第十八条中「昭和五十五年三月三十一日」を「この法律の施行の日」に改める。

第二十三条中「昭和五十五年三月三十一日」を「この法律の施行の日」に改める。

附則第一条の見出しを「(施行期日等)」に改め、同条に次の四項を加える。

2 第十九条の規定は、次項の規定の適用があるものを除き、第十八条の政令で定める債務につき日本国有鉄道がこの法律の施行の日の前日までに支払った利子についても、適用する。

3 次条の規定による改正前の日本国有鉄道法第五十四条の六の規定により政府が昭和五十五年度において日本国有鉄道に対してした日本国有鉄道が支払うべき利子に充てるべき金額の補給は、第十九条の規定に基づいてしたものとする。

4 第二十条及び第二十一条の規定は、昭和五十五年度に相当する日本国有鉄道の事業年度の予算から適用する。

5 日本国有鉄道が昭和五十五年度に相当する事業年度においてこの法律の施行の日の前日までにした債務の償還及び利子の支払のうち、次条の規定による改正前の日本国有鉄道法第五十四条の五の政令で定める債務(以下「旧特定債務」という。)及び同条の規定により日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る債務の償還並びに第十八条の政令で定める債務に係る利子(旧特定債務以外の債務のうち償還した金額に相当する部分に係る利子を除く。)の支払は、第二十一条の規定により読み替えられた次条の規定による改正後の日本国有鉄道法第三十九条の五の規定による特定債務整理特別勘定の収入支出予算に基づいてしたものとみなす。

附則第四条のうち、第十条の二第二項に二号を加え、同項を同条第三項とする改正規定中「昭和五十五年三月三十一日」を「同法の施行の日」に改める。

附則第六条のうち、第三百四十九条の三に一項を加える改正規定中「第三百四十九条の三」を「第三百四十九条の三第一十五項の次に」に改める。

昭和五十五年十一月二十日印刷

昭和五十五年十一月二十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

第九十三回国会
衆議院
運輸委員會
議 録 第 八 号 (その二)

(本号(その二) 参照)

派遣委員の北海道における意見聴取に
関する記録

一、期日

昭和五十五年十月三十日(木)

二、場所

北海道厚生年金会館三階黎明の間

三、意見を聴取した問題
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案に
ついて

四、出席者

(1) 派遣委員

座長 小此木彦三郎君

関谷 勝嗣君

関 晴正君

浅井 美幸君

四ツ谷光子君

(2) 現地参加委員

小林 恒人君

(3) 意見陳述者

北海道大学経済
学部教授

北海道羽幌町長

株式会社北村船
具店代表取締役

社長

北海道大学経済
学部教授

札幌開発株式会
社取締役社長

北海道今金農業
協同組合長

早川 泰正君

藤沢 一雄君

北村 實君

松井 安信君

赤井 醇君

村本 光夫君

〇小此木座長 これより会議を開きます。
私は、衆議院運輸委員会派遣委員団団長の小此
木彦三郎でございます。

私がこの会議の座長を務めますので、よろしく
お願いを申し上げます。

この際、私から、派遣委員を代表いたしまして、
一言ごあいさつを申し上げます。

皆様御承知のとおり、ただいま本委員会におき
ましては、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法
案の審査を行っているところであります。

当委員会といたしましては、本法案の審査に当
たりまして、国民各層から意見を聴取するため、
名古屋市と御当地におきまして、この会議を催し、
各界の代表の方々から忌憚のない御意見を伺い
しようとするものであります。

御意見を述べいただく方々には、御多忙中に
もかわらず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。厚く御礼申し上げます。

まず、この会議の運営につきまして御説明申し
上げます。

会議の議事は、すべて衆議院における委員会運
営についての議事規則及び手続に準拠して行い、
議事の整理、秩序の保持等は、座長であります私
が行うこととしております。発言をなさる方々は、
必ず座長の許可を得て発言していただきたいと存
じます。

なお、この会議におきましては、御意見を述べ
いただく方々は、派遣委員に対しての質疑はで
きないことになっておりますので、あらかじめ御
承知おきを願いたいと思います。

次に、会議の順序につきまして申し上げます。
まず、午前中に各意見陳述者から順次御意見を
お述べいただき、午後再開して、派遣委員から質
疑が行われることになっております。したがいま
して、時間の関係上、御意見陳述の時間は、一人

十五分程度にお願いいたしたいと存じます。
それでは、本日御出席の方々を御紹介いたしま
す。

派遣委員は、自由民主党の関谷勝嗣君、宮崎茂
一君、私、小此木彦三郎、日本社会党の福岡義登
君、関晴正君、公明党・国民会議の浅井美幸君、
民社党・国民連合の小淵正義君、日本共産党の四
ツ谷光子君の八名であります。なお、現地参加と
して、小林恒人君が出席されております。

次に、本日各界を代表して御意見を述べていた
だく方を御紹介申し上げます。

北海道大学経済学部教授早川泰正君、北海道羽
幌町長藤沢一雄君、株式会社北村船具店代表取締
役社長北村實君、北海道大学経済学部教授松井安
信君、札幌開発株式会社取締役社長赤井醇君、北
海道今金農業協同組合長村本光夫君、以上の方々
でございます。

それでは、早川泰正君から御意見を述べていた
だきたいと存じます。

〇早川泰正君 国鉄再建促進特別措置法案につ
きまして、賛成の立場で意見を申し上げます。

第一の理由は、国鉄の財政悪化であります。御
承知のように、国鉄は昭和三十九年より赤字に転
換いたしました。以後、毎年大きな損失を招いて
おります。昭和五十四年度の収支決算で申します
と、収入が二兆九千億、経費が三兆七千億、ここ
で八千二百億円の損失となっております。

過去の損失の累積欠損を見ますと、昭和五十年
におきまして三兆一千六百億、昨年度でありま
すけれども五十四年度は、一般勘定分だけで三兆
五千億、これに特定債務整理の特別勘定分を加
えますと六兆五百六十八億という巨額に達して
おります。

このように財政が悪化いたしました理由につき
ましては、いろいろなことが言われておりますが

れども、その一つ、恐らく最大と思われるもの
は、モータリゼーションの進展であろうと考えま
す。昭和四十年を一〇〇としたしまして、五十四
年度の全国の乗用車の数を見ますと約十倍、北海
道におきましては約十二倍と急増しております。

それから、トラックであります。これは全国、
北海道ともに約二・七倍であります。

こうした状況のもとで、北海道におきましての
旅客輸送のうちで、これは五十四年度の数字であ
りますけれども、国鉄が一四％、自動車が一〇％、
他は私鉄、航空機となっております。それから、
貨物でありますけれども、同じく北海道におきま
して国鉄が二六％、自動車が七四％。それから、
東京―札幌間の旅客の輸送は、すでに御承知のよ
うに、航空機が九六％という圧倒的な多数を占め
ております。

このような国鉄の財政の窮状に対しまして、過
去すでに数回にわたって再建策が講じられてまい
りました。昭和四十四年以来現在まで、四回にわ
たり、いろいろなそれに対する対策が講ぜられて
まいっております。たとえば運賃の改定、それか
ら国の助成、利子補給、補助金、特別交付金等々
であります。そのほかに、要員の縮減、それから
特に今回の法案におきまして一つの大きな問題に
なるうと思いますが、地方交通線の合理化、転換
が従来からいろいろと進められてきたところであ
ります。

こうした背景のもとで今回の法案の性格を見て
まいりますと、これもすでに御承知のように、四
つのポイントがあるように思います。

その第一は、経営改善計画の策定、実施という
ことであります。これにつきましてはいろいろなこ
とが言われておりますけれども、その一つは「事
業量、職員数その他の経営規模に関する事項」と
なっております。ここでは昭和六十年に三十五

昭和五十五年十月三十一日

万人の体制に持つてくるということが一つのポイントであらうかと思ひます。

その次が地方交通線対策でありまして、これもよく知られておりますように、地方交通線、特定地方交通線、こういうものを選定いたしまして、特に特定地方交通線の中でバス輸送に転換するのが適当である、こう思われるものを選定、公示いたしまして、そして、そのバスを中心とする代替の輸送機関につきまして、特定地方交通線協議会を設けてそこでこれを審議する、それに要する期間が大体二年、このようになっております。

三番目が国の助成でありまして、債務のたな上げ、これは五十年以後、五十年末と五十四年度末の特定債務を一括してたな上げする。金額にして五兆五千九百九十九億円となっております。なお、その助成につきましては、先ほど申しました地方交通線対策というところになります、その地方交通線運営のための補助、それから特定地方交通線に対して、転換に要する交付金を補助する、こうしたことが助成策の中心であります。

最後が特別運賃の問題でありまして、収支改善の必要な地方交通線につきましては、運賃収入確保のために特定の割引増し運賃を全国的に設定しよう、こういうことになっております。

以上の法案の内容を見ますと、現在の国鉄の財政状況のもとにおきまして、後ほどさらにまた申し上げるまでもなく、総括的にはこれは必要である、このように考える次第であります。

なお、この中から特に地方交通線の問題だけを引き出して、以下少し意見を申し上げたいと思ひます。

従来から、過去四回の再建策におきましても、地方交通線対策がそれぞれ問題になっておりましたが、今回の法案の一つのポイントにこれがなっていることは御承知のとおりであります。地方交通線がいかに国鉄の赤字の一つの重要な部分になっているかというところはよく知られておりますが、全国の五十四年度の数字を見ますと、営業キロにおきまして、幹線系が五九%、地方交通線が

四一%、輸送量におきましては、幹線系が九六%、地方交通線はわずかに四%、収入におきましては、幹線が九四、地方交通線が六、経費は、幹線が八九、地方交通線が一、それから損失は、幹線が七一、地方交通線が二九、約三〇%近くが地方交通線から出る損失、こうなっております。このような営業キロ、それから輸送量、それから損失、こういう項目を見ますと、そこにやはり大きなアンバランスがあることがわかるわけであります。こうした事実から、後ほどまた特に申し上げるまでもなく、国の財政が御承知のような状態で、財政再建が焦眉の問題になっておる。それからまた、財政の負担を全国的に公平化しなければならぬ。こういう大きな要請があるわけであります。

そこへ持つてまいりまして、もう一つは、エネルギーその他を中心とする資源利用の適正化。この三つの原則と申しますか、三つの見地から見まして、地方交通線のこのような赤字の状況を放置すべきではない、このように考える次第であります。

たとえばエネルギーの面でありますけれども、地方交通線のエネルギーの比較を鉄道とバスについて見ますと、これはもちろん輸送密度が低くなれば鉄道の方がバスよりもよいエネルギーを食う勘定になるわけであります。輸送人員が一、二千人未満の場合、鉄道はバスの一・六倍のエネルギーを消費する。これがさらに千人というところになりますと一・九倍のエネルギーを鉄道の方がよい使います。こういう計算が出ております。

そこで、交通体系のあり方ということが当然問題になるわけであります。これにつきましましては、昭和五十二年の十二月に、これもよく知られておりますが、閣議の決定がございまして、国鉄再建の基本方針の中で「国鉄経営の在り方」こういう項が決定されております。これは御承知のとおりでありますけれども、国鉄の業務の中心は都市間の旅客輸送、それから大都市圏の旅客輸送、それから大量定形貨物の輸送、こういうものを中心とする。それに対して効率性の低い分野につきましては、他の輸送機関、これはバスとか私鉄がある

わけでありましても、それとの関連において効率的な輸送体系を形成する、こういうことが国鉄を中心とする交通体系の基本的な考え方になっております。

これを踏まえまして、五十四年一月の運輸政策審議会の最終報告は「国鉄ローカル線問題について」ということになっておりました。これをもとにして今回の法案の地方交通線に関する部分が形成された、このように理解をしております。

この場合、輸送手段をバスに転換するということ自体であります。これは少なくともその限りにおいては輸送力を確保する、ただ単に輸送をとってしまうのではなくて、そういう形で輸送力を確保する、このところが一つの重要な点であらうかと思ひます。

なお、古いことになりましたけれども、四十六年七月の運輸政策審議会の「総合交通体系に関する答申」というのがありまして、この中で「総合交通施設整備計画」というのが出ております。この計画の中の「地方交通体系」というところで、バスへの転換を含む地方交通網の再編、整備が必要である、このような答申が四十六年の七月にすでに出ておるわけであります。

なお、ヨーロッパの二、三の事例を見ますと、ヨーロッパは日本よりももちろんモータリゼーションが早くやつてまいりました関係上、すでに地方交通線に該当する部分の廃止が相当進んでおります。一九六一年つまり昭和三十六年から一九七八年、昭和五十二年までの十七年間に於ける事例を見ますと、イギリスにおきましては、旅客営業キロのうち七千七百九十四キロ、フランスにおきましては五千三百三十八キロ、西ドイツにおきましては四千五百六十六キロ、これだけの旅客営業キロがいずれも廃止ということになっております。

そういうところから、次に北海道の地方交通線の問題、今回ここで公聴会が持たれるということが、恐らく北海道の例の赤字路線ということがその一つの理由になつていゝと私は考えておりますので、それにつきまして意見を若干述べさせていただきます。

ただきます。

北海道の地方交通線が特に赤字が多く、アンバランスが大いであることは、いろいろな機会に指摘されておるところであります。先ほど昭和五十四年度の全国の幹線系と地方交通線とのパーセントを申し上げましたけれども、これを北海道について全国と比較いたしますと、営業キロにおきましては大体全国の逆になっております。つまり幹線系が四一%、地方交通線が五九%、大体全国と逆ということになっております。したがって、輸送量、収入その他においても地方交通線の占めるパーセントは当然全国を上回っているわけでありま。しかし、損失の面を見ますと、地方交通線の損失は、全国の二九に対して北海道におきましては三三%、全国を上回る損失、こういう数字が出てまいります。

よく言われます収支係数であります。北海道の場合、千歳線以下七線についていゝゆる幹線系の収支係数を平均いたしますと二・四六、これに対して地方交通線、これは歌志内線以下二十九線ありますが、その平均が六〇五という数字が出ております。特に地方交通線の中で最も低いもの、万字線以下十二線を見ますと、これは収支係数一〇〇〇であります。そのうちで特に高い白糠、深名線、この二つを見ますと、これは二〇〇〇を超えております。

こうした地方交通線の経営が非常に悪化しているというところは、一つには、北海道の本土と違つた特殊事情、たとえば面積が廣大である、人口密度が少ない、それから気象、風土、文化、その他生活面において道内各地域が非常に格差が大きい、こういうところもありましようし、また特に、後ほど問題にならうかと思ひますけれども、現在北海道が進めておられますところの新総合開発計画の進展、潜在的な発展能力を顕在化する、こういうことにも関係があるかと思ひますのであります。しかしながら、私が先ほど申しました国の財政の再建、それから財政負担の公平化、それから資源利用の適正化、こういった三つの観点から見ます

ると、北海道にはいろいろな特殊事情はありますけれども、あるからといって、そのために特定の地方交通線を単純にそのまま維持すべきである、こういう理由はその存在しない、このように考えざるを得ないわけであります。

そこで、北海道として望ましい交通体系はどういう交通体系かということですが、これはやはり道央の都市圏、それから道内における地方中核都市、こういうものを結ぶ主要幹線を現在以上にさらに整備発展させる、そして、それ以外の地方交通線に該当する部分につきましては、輸送の実態を十分検討した上でバスへの転換もやむを得ない、このように判断いたします。

なお、貨物につきましては、これも一つの重要な問題でありますので、貨物輸送の体系化を考える。先ほど出ましたような大量定額貨物の輸送は鉄道を中心として、その周辺の集配機能については主として自動車にそれにあたるべきである、このように考えております。

最後に、今回の法案、私はそれに賛成いたしますけれども、それが通過してこれを実施される段階になりますと、北海道はもちろんです、一九八〇年代を迎えた全国各地域における総合交通体系のあり方というものが恐らく改めて問題になってくると思います。

その背景をいたしましては、すでに日本は低成長時代に入っております。そうして、エネルギーの問題、それから財政再建の問題、こうした幾つかの困難な問題を控えておるのでありますが、そういうところでもう一度国土利用の再編成を考えなければいけない。たとえば昭和五十二年に出ました三全総、第三次全総計画を例にとってみますと、その中に定住圏という有名な構想があり、交通、産業、いろいろな面においてその地域の特性に応じたものを形成する。その中に交通体系というものが当然入ってまいります。この交通体系を中心としてバス転換その他のものを含めた合理的な交通体系を構成しなければいけない、こういうことが三全総においても盛り込まれておるわけであります。

地方の時代とかいろいろなことが現在言われておりますが、こういうことを一つの大きな出発点にいたしまして、今回の法案が発足をしたその過程におきまして、八〇年代における交通体系のあり方に照応した議論がこれから活発に起こるであろうということを期待いたします。

以上をもちまして私の陳述を終わります。
○小此木座長 ありがとうございます。
次に、藤沢一雄君にお願いいたします。

○藤沢一雄君 私は、北海道留萌支庁管内の羽幌町という町の町長をしております。この国鉄法案に對しまして、道民の立場から、さらに僻地に住む住民の立場から、この法案に反対ということ意見述べたいと思います。

十月九日の北海道新聞は「道内国鉄存続は十線だけ」の大見出しで一面トップで報道いたしました。

ここに北海道の鉄道線路図があります。十分おわかりだろうと思いますが、一応気持ちをあらわす意味でこちらに願いたい、こう思うわけであります。

この緑の線が幹線と称する営業線、黄色の線が地方交通線と称されるもので、それぞれ五線ずつ、合わせて十線が残されるだけ、あとの二十六線、赤い色で書きましたが、これはレールを取り払ってしまおうという案であります。

見られるとおり、まず海岸線を走る鉄道はほとんどなくなり、道民の足であるはずの国鉄は、ざたざたに分断され、本道経済や住民生活に大きな影響を与えます。おまけに黄色の地方交通線、これは割り増し運賃を出すなら汽車を走らせてやろう、このようなものでありまして、この考え方を知った道民は大変なショックを受けております。

私の町では、いま部落ごとに町づくり推進懇談会というものを開催中であります。例年ですと、

側溝を直してほしい、除雪道路をふやしてほしい、お医者さんはどうなったんだろかなど、住民にとつて身近な問題ばかりがまず取り上げられるわけであり、これは大分違つた雰囲気であり、いきなり、鉄道がなくなつたら、また、鉄道がなくなるといふけれども、一体どうなんだろう、本当にそうなるだろうか、まさかそんなことはないだろう、どうなんだ町長ということ、国鉄廃止問題が出されるわけであり、政治としては弱い者のためにこそ存在するのだ、この庶民の素朴な期待と信頼が裏切られるんじゃないだろうかという切実な不安感に変わつております。

私の町には歯医者さんが三軒あります。隣近所の町や村からもずいぶん通つております。医療問題で会合を開いた折、あるお医者さんから、鉄道がなくなるといふが、いまの政府ならやりかねない、鉄道のありうちに札幌に出たいもんだ、子供も、鉄道もないへんびなところではどうもということであるのを流しているんだ、こういう話がありまして、私は正直なところ、返事をする前に何となく顔色が青ざめてまいりました。国民は公平に公共的な交通サービスを受けられるという国の交通政策は一体何なのだろうか、考え直していただきたい、こう思うわけであります。

私は、国鉄再建法案に反対する理由として、おおよそ次の三点から申し上げてみたいと存じます。

一つは、北海道開発促進の立場からであります。五十二年に出された三全総計画では、地方の時代とはつきりうたつております。これにより定住圏構想が打ち出され、国民はどこにいても安全で、快適で、文化的な生活が送れるというものであります。加えて、人間と経済活動の大都市集中による弊害は、過密、過疎現象などの形で一層際立つてきたものを、地方に人口、産業の誘導を図ろうというものであります。一方、地方の側でも、自分の住む土地からそのよさや特性を引き出し、新しい地域創造を行おうという機運にあります。これらの社会的公平を進めようとする根源は、

何といつても中央と地方を結ぶ交通ネットワークの確立が重要なポイントであります。しかし、いまこの考え方は根底から覆されようとしております。

北海道の開発は、拓殖鉄道の時代から父祖三代、百年間、鉄道とともに進められてきました。鉄道は北海道の最も大切な社会資本であり、百年の投資を蓄積した財産なのであります。それがいま失われようとしております。

廃止の運命にある羽幌線を例にとります。留萌駅は七十年前の明治四十三年に開業され、以後、昭和七年羽幌駅開設、現在の羽幌線が幌延まで全通したのは昭和三十三年でした。実に四十年の長い歳月を費やして建設されたものであります。

国鉄の二本の線路は、ふるさとと都会を結ぶ心のきずなでもあります。道路があるから、車があるからといって私たちの心が満たされるものではない、鉄道は、田舎に残つて生活する者にはまさに精神的な支えであります。

北海道には三十二市、百八十町村があります。九月現在で二十四の市議会と百七十六の町村議会がこのローカル線廃止反対の決議をしており、北海道議会も同様であります。この事実こそ、道民の不安と怒りと戸惑いを示すあかしであると存じます。

次には、経済効率だけから、いわゆる赤字だから、もうからないからという点で国鉄の存廃を論じることが果たして妥当なことでしょうか。鉄道の問題は政治の問題であつて、経済効率だけで存廃を論じるべきでないと思ひます。国民は公共的な交通サービスは公平に受けられるべきであります。現実にはわれわれはこの百年このサービスを受けてきました。しかし、いまになって、おまえのところは人も乗らないし、赤字だからバスでがまんしなさい、鉄道は人のたくさんいる都会を中心にして、理由か、それは損が少なからずとばかりにひびいんじやないでしょうか。東京や札幌には電車やバス、さらに地下鉄と、乗り物はいっぱいあります。田舎にはバスしかない。遅くな

れば自分の車で帰れ。交通手段の選択さえ許そうとしてくれない。弱者は死ぬというのと同じであります。そこには政治という発想は少しもありません。

日本は、いまやアメリカをしのぐ経済大国になろうとしております。わが国は五十三年度に二百四十億ドル、五十四年度に四百億ドル、五十五年度は六百億ドルもお金を使って油を買っております。量はさほど変わらないのに値段が上がったわけでありまして。五十四年には百六十億ドル、三兆七千億も前年より多く払いました。五十五年には二百億ドル、四兆五千億も多く払おうということになっております。ローカル線を廃止して八百億の金を浮かすより、日本全体のお金の使い方をもう少し真剣に考えていただきたいものであります。それが政治というものでないでしょうか。夜のネオンサインをしぼく消すだけで羽根線の赤字ぐらいい出てくるんじゃないでしょうか。何もかも便利で文化的な生活をしている都会の人たち、彼らの中には私たちの子供もきょうだいもおります。私たちは、彼らの故郷を守るため、大地や海や森を育てるため、不便を忍んでがんばっております。都会に住む人たちがその利便性に合った運賃を国鉄に払ってはいかがでしょうか。それがどうですか。都会よりも便数もぐんと少ないのに、さらに高い五割増しの運賃を取ろうというのであります。弱者いじめの最たるものだと思います。

三審目には、国鉄再建法案の中身についてであります。第一に、いままで申し上げたように、単に国鉄の経営的要請から、現在の輸送量だけを基準に廃止路線を割り出すという一律基準の採用には反対であり、北海道には特例措置を設けていただきたく存じます。

失礼な問いかけであります。北海道の面積が本州府県に比較していかに広いか御存じでありますか。約八万三千五百平方キロ、実に香川県の四十四・四倍であります。いまの日本に未来を

託する開発の余地を残しているのは、このように広い北海道だけです。それだけに特別な配慮をお願いする理由があると存じます。

第二に、特定地方交通線対策協議会の協議期間は二年、協議が調わないときは廃止に踏み切る、この間答無用、国民不在の考え方には反対であります。ぜひ再考願いたく存じます。

第三に、政府がこの法案を強行して特定地方交通線を廃止しても、赤字の解消はわずか八百億、廃止によって浮く国鉄職員はわずか八万人であります。三十五万人体制への縮小が果たして五年間でできるのか、新幹線や在来線への投資による借入金返済が可能か、退職者への退職金、年金に対する財源対策はどうなのか、問題はたくさんあるのに解決への道はこの法案では示されておりません。また、さる税金で帳じりを合わせるようになるのではないのでしょうか。総合交通政策の具体的な明示がなされるまでこの法案の凍結を願うものであります。

私の住む留萌支庁管内は、九つの市町村より成る人口九万人の過疎地であります。この五年間に毎年一つの町で百人ずつ減った勘定であります。鉄道がなくなったらさらに急激な人口減少が起きるでしょう。多額の投資をした港湾もその機能を半減させ、道央との有機的な連携も大幅に制約される。地方の暮あけと言われた五十三年から、一転して地方の崩壊につながろうとしております。北海道の交通体系のベースは鉄道であることは、北海道開発の歴史がそれを如実に物語っております。それがいま根っこから壊されようとしております。手を挙げ、足を伸ばして元気に走っていた鉄道が、手足をもがれて胴体だけで寝かされていくような姿、これがこの法案の結果であろうと存じます。

十月二十七日の朝日にこんな記事が載っています。「(一石二鳥)「これほどうまくいくとは思わなかった」——政府・自民党内には今こんな声が聞かれる。当初は「衆院通過——参院継続に持ち込めれば上々」との見方をしていた国鉄再建法案と

郵便料値上げ法案に、「成立のメドがついた」からだ。」云々との報道があります。加えて、「国鉄」は十一月四日に衆院通過が確定的となり、舞台は参院に移る。」とあります。

新聞報道でございませうから必ずしも信用されるものではないでしょうが、このような重要な法案についてはより慎重に時間をかけた審議が必ずなされるものと期待をいたすものであります。

今回、このような地元の意向等を公述する機会を得たことに感謝を申し上げますとともに、前述したような地域の実情を十分くみ取って、諸先生におかれましては今後の審議に十分反映していただくようお願いいたします。

政令案はまだ白紙のようでございます。この公布までに最後の期待を持っております。どうか先生方、生きた政治が実証されますよう心からお願いを申し上げます。私の意見を終わります。

○小此木座長 ありがとうございます。

次に、北村實君にお願いいたします。

○北村實君 道民の一人としての立場から、本法案に賛成の意見を申し上げさせていただきます。先般発表されました国鉄監査報告書によりまして、五十四年度の国鉄の赤字は約八千億円という巨額に及び、民間会社であれば破産の状態であると言われております。

私は一市民として、これまで国鉄がわが国経済の発展や国民生活の面で大きな役割りを果たしてきたことを知っておりますし、道路が整備され、航空機が発達して、国内交通における国鉄の地位が以前に比べて低下したと言われているものの、将来にわたって国鉄がその機能を十分に果たしていくようさらに大きな期待を寄せております。そのためには、一日も早く経営再建のための抜本的な対策が確立されることが必要であります。

私は国鉄の財政の悪化は、実は国民の大きな負担になっているのだという認識を持っております。したがって、国鉄が経営を再建し、赤字を減らすということは、とりもなおさず国の財政や国民の負担を軽くするということであり、まさに国

民的課題とも言うべき重要な問題だと考えます。本法案は財政面だけを考えた再建ではなしに、日本の交通体系全体の中で国鉄の果たすべき役割り、位置づけを明確にした上で、国鉄がみずからの責任においてなすべき経営努力について経営改善計画を策定し、これを確実に実行することを義務づけ、国は累積債務のたな上げを初め、地方交通線の運営費の補助あるいはバス転換促進のための費用補助等、財政上の特別の配慮を行うこととしております。これらの措置は国鉄再建のためぜひとも必要かつ妥当と考え、この点からも本法案の制定に賛成するものであります。

国鉄の経営問題は、国鉄が企業体としては余りにも巨大で、かつ歴史的、政治的要素が多くあるために、私たち一般国民にはきわめてわかりにくいものがあることは事実であります。しかし、国鉄の再建が国民的課題である限り、私たち国民としては国鉄の経営責任に属するものと国の責任において処理しなければならぬもの、そしてまた国民として協力しなければならぬ分野の区別だけは明確に判断して認識する必要があると思っております。

国鉄は公共企業体であるとはいえ、企業体である以上、民間企業と同様の減量経営に徹する必要があることは言うまでもありません。資料によりまして、五十四年度の赤字のうちに占める割合となつております。つまり幹線での赤字の方がより大きいわけですから、この部分については特に国鉄労使の努力を期待しなければなりません。

国鉄の輸送量が減少したことについては、わが国の経済構造の変化もあることは否定しませんが、国鉄が利用者に対するサービス提供の姿勢を欠いた点にも大きな原因があったと考えるのは私一人ではないと思います。法令や規則などいろいろの制約もあると聞いておりますが、少なくとも職員の方一人一人の意識行動が、サービスをよくする、あるいは悪くしないという方向に通じてほしいと願うものであります。

一方、国や国民としては、国鉄がかつて陸上交通で独占的な地位を確保していた時代、あるいは国鉄しか交通手段がなかった時代と、現在のようし、道路網が整備され、モータリゼーションが進展し、航空機が発達して、利用者が多くの交通手段をみずから選択できるようになった時代とを区別することなく、国鉄に対し昔どおりの役割を期待し続けるということについて、改めて考え直すことが必要ではないでしょうか。かつて国鉄はそういうことまでやっていたのだからこれからはやるべきだといった、国鉄の能力以上のものを要求し、国鉄の責任ばかりを追及するだけで国鉄の再建は可能でしょうか。

本法案では、国鉄は合理化や関連事業など、みずからの経営努力を進めるとなっており、また国鉄の経営努力ではカバーできない部分に国が財政的援助をすることとなっております。

私たち国民としては、このような国及び国鉄の姿勢に対し、国鉄再建は単に国や国鉄だけのものではない、私たちがどう考えるのかという選択を迫られている認識に立つて、本法案について積極的な姿勢をとるべきだと考えております。

さて、本法案の中心的テーマであります地方交通線についてであります。先ほど述べましたように、赤字の額こそ全体の二九％とはいいながら、一人のお客をキロメートル運ぶ費用で見ますと、地方交通線では幹線系統の約九倍の赤字という非常に大きなものになっているようです。また、五十四年度の数字で見ても、地方交通線から生ずる赤字は約三千億円で、そのうちの約三分の一の一千億円前後について国の助成がなされているわけですね。地方交通線の赤字は、もはや国鉄の経営努力だけではどうしようがないということば、多くの人が認めているところですね。そうならば、これは国すなわち国民の税金を使うしかないわけですね。

私は地方交通線について、単に赤字だからバス転換すべきだという考え方に賛成するものではありません。ただ、世の中が変わって道路もよくな

っているし、車もふえている現在、地域の足を鉄道だけに守らせるといふ考え方には、この機会に国民全体の問題として検討する時期に来ているのではないかとこのように考えております。

かつて鉄道を撤去し、バスに転換したところでは、かえって便利になったということも聞いておりますし、省エネルギーの面でも、すべて鉄道の方が有利であるとは言えないという話も聞いております。その線区の利用実態や地域の事情により、利用者にとっても不利益にならないように、また国民にとっても最も経済的な交通手段というものを真剣に考える必要があるのではないかと感じております。

いままで申し述べたのは、いわば一般論とも言うべきものですが、どの線区がどうなるということについては、専門的見地から、あるいは地域の事情をよく考えて決めていただかなければなりません。特に北海道においては、地域の発展に国鉄が果たしてきた歴史や厳しい自然条件といった特殊な問題があるわけですね。こういった問題を抜きにして本州や九州と同じ条件を設定することにについては、若干の疑問を抱かざるを得ません。地域の事情と国鉄の経営問題とが調整された上で具体的な決定をしていただくことをお願い申し上げます。

その上でバス転換が適当とされる場合、問題となるのはバスと国鉄との運賃格差、なかなかバス定期運賃であります。道内におけるバス運賃の国鉄運賃に対する倍率を求めますと、普通運賃で平均一・五倍、通学定期運賃は平均三・八倍に達しているのですね。本道の高校進学率は漸次上昇しているものの、五十四年三月現在九一・一％で、全国都道府県別の下位から四番目に位置し、全国平均値で五年のおくれが見られます。通学割引については、国鉄は公共負担であるとして国の助成を求めており、それなりに理解はできますが、特定地方交通線の対策に当たって、この著しい運賃格差が本道の過疎地域における教育問題に悪い影響を及ぼさぬように、高校の新設もさ

らなければならない。国等の十分な配慮を要望いたします。

最後に、これは本法案と直接関係がないかもしれませんが、私の国鉄に対する要望をつけ加えておきたいと思っております。

それは、地域振興という問題に対して国鉄が積極的にビジョンを示し、地域をリードしていただきたいということですね。私の住む函館におきましては、青函トンネルの開通という大きな問題に直面しております。地元では、観光あるいは文教都市という新しい町づくりを進めておりますが、何と申しましても国鉄の方向が大きな要素になるのでございます。青函局では、函館駅の貨物

跡地を活用した関連事業の導入に、地元の駅前再開発計画と一体となって取り組んでおります。現在のところ、国鉄の資金事情等もあり、難航しているようではありますが、この計画には地元を挙げて協力するとともに、大きな期待を寄せているところでございます。また、連絡船の活用に対する国鉄の努力についても地元では高く評価されてお

り、市民もまた協力を惜しむものではありません。私たち市民は、国鉄が地域に密着し、相互提携の施策を通じて協力し合い、理解を深めることが重要であると考えております。国鉄が合理化の面だけでなく、ビルドの面でも積極的に地域をリードできるようにするためにも、一刻も早く再建し、軌道に乗るよう期待いたしまして、私の意見陳述を終わります。

○小此木座長 ありがとうございます。

次に、松井安信君にお願いいたします。

○松井安信君 松井であります。先ほど早川先生から総論的に再建法案の内容紹介がありましたので、私、そういうのは省略しまして、内容について四点左右申し上げたいと思

います。一番最初に、何もかも反対だというわけではないということ、二点ばかり、この再建法案の趣旨について、基本的方向について、評価を申し上げます。

第一点は、国鉄をわが国輸送の大動脈の中核に位置づけて、他の交通機関との機能分担と協力を図るため、行政措置で懸案の総合交通体系の実施を急がなければいかぬということをこの法案で言っている点は、前向きなものとして一応評価いたします。

第二点は、国鉄の設立趣旨であります公共の福祉増進を図るために、国の責任と国鉄の責任、いわゆる公共負担区分をできるだけ明確にして国鉄経営の基盤を確立する、なおその上で国鉄当局の経営努力にまつという点で再建法案を提示されている、この点については前向きの姿勢だと思つて評価いたします。

しかし、先ほどから早川教授のお話が出ましたように、非常に厳しい国家財政と国鉄経営の現状ではありますけれども、これまでの膨大な累積赤字をわずか五カ年間で約五百億ぐらいの黒字へ転換するというこの再建法案の計画は余りにも短兵急で、結果的には計量的な帳じり合わせになっている感を感じません。

高度経済成長とそれから経済の効率主義が、わが国の経済を自由世界第二位の経済大国に押し上げる上で大きな効果があったことはわれわれも知っております。しかし、太平洋ベルト地帯、臨海重工業地帯の急速な発展、自動車、オイル、道路を一応戦略拠点としてまいりましたこれまでの高度経済成長政策は、反面においていろいろなひずみ、過疎過密、交通公害、またオイル危機を契機とした諸問題、こういうひずみや不公平を残して、今日GNP信仰からバランスのとれた安定成長、社会資本の公平な配分が行い、地方の時代、福祉国家へと大きく転換しなければならぬという歴史的な時代的要請が出てくることも、皆さん御存じのとおりであります。この観点に立つて、四点左右反対陳述の意見を申し上げます。

第一点は、先ほど一応評価すると言つて、一応という条件をつけたわけでありまして、公共負担をさらに明確にすべきであるという点であります。

戦前戦後を通じて、先ほどの陳述にもありましたように、国鉄は公共交通機関の大動脈として、国家的、国民的な課題を背負われ、また国鉄労使もそれに誇りを持ってその任務を果たしてきたと思います。二十四年の独算制の施行後も、そのことは本質的に何ら変わっておりません。その独算制の経営の枠を大きく超える国の経済政策、輸送政策の一環を担われて、それが三十九年以來の膨大な累積赤字の大きな要因になっていることは、議員の皆さんの御承知のとおりであります。

公共負担を次の点において明確にされることを私は要望いたします。

第一点は、国の関係省庁負担の公共負担を明確にして、そして、それに基づく助成を行うこと。第二番目は、国鉄の公共の福祉を増進するための公共負担、独算制の枠を超える設備投資の借入金、利子の自己負担、地方交通線の赤字問題、この点についても本法案はもう少し明確にすべきだと思います。

初めに述べましたように、このようなことを申し上げることは、福祉国家や地方の時代ということが時代的な要請になっている今日、公私混合形態の国鉄経営は、総合交通体系の中核としてむしろ助成、定着させるべきであるという私の意見の上に申し上げるわけであります。

第二番目。五年間の国鉄再建案というのは期間が短過ぎるのではないかと申しております。

先ほど来言われたような膨大な赤字を突きつけられますと、また、国のいまの財政の危機状態を考えますと、国鉄経営当局がこういうような再建案で経営努力の方向を示されようとする気持ちはわかります。また、こういう案の提示もわかりませんが、しかし、先ほど申しましたように、計量的な、または逆算的な帳じり合わせの無理というか、そのツケが六十年度以降に幾つか別枠で寄せられていくという点であります。

独算制では負担できない東北、上越新幹線の継続工費が、先ほど私が申しましたように、公共負担つまり財政出資ないし助成の根本的な、また、より明確な解決方法を示さないまま、従来のままのパターン、借入金で計上されていることであります。また、その開業で予想される赤字は約三千億円前後だといふふうにも私は聞いておりますが、それが損益勘定注2というところで、一般純損失の枠外で処理されておることであることでもあります。

もう一つの例は、戦後処理の一環として国鉄が抱え込んだ大量の復員者等々による年齢構成のひずみ、他公社にちよつと考えられない四十五歳以上が四三%という年齢構成がこの国鉄の年齢構成だということを知りまして驚いているわけであります。そういうのがまた構造的欠損の一因になっているわけでありまして、これまた再建案では六十年度まで一般純損失の枠外として、特定純損失として計上されております。

第三番目。先ほど話が出ておりましたけれども、公平の原理という点で二点申し上げたいと思っております。

第一点は、国鉄への公共投資の不公平ということでありまして。これは先ほど早川教授が御指摘になりましたように、公共交通機関の関係投資を見ますと、先ほどもありましたので繰り返しません。鉄道については四十年から五十三年で二・六倍というのに対しては、他の道路、港湾、空港というふうなものは六倍だとか十倍倍というかつこうでの投資が行われておる。これが高度経済成長を支えた一面ではありますけれども、余りにも不公平な公共投資で、総合交通体系の観点から申しますと、これは余りにもアンバランスな投資であるということがわかります。しかも、先ほど申し上げておられますように、それは国鉄の独算制の経営のための借入金赤字負担、利子負担というかつこうで背負わされてきた。これはわれわれ経済学の常識からいいますと、これはわれわれに、まさに言われるとおりに構造的な欠損要因と

言う以外にはありません。一応は評価いたしますけれども、この点について再検討を早急にされる必要があると思ひます。

二番目の問題に入りますと、地方交通線の廃止の不公平であります。これも先ほどから出ておりますので繰り返しては省略しますが、中央公聴会でもそういう指摘があったのでありまして、これはだれが見てもそうなのであります。要するに五十三年度の赤字約八千億円の六割が貨物収入で、旅客収入では、赤字の七割は幹線である。これは早川教授からも先ほど御指摘がありました。しかも、聞くところによりますと、今度廃止され、バス転換をされるという約八十路線の赤字分が約八百億円で、そうすると全体の赤字の約一割というところでありますので、どうしても赤字克服対策の着手の順序が反対になってはいしなないかというふうには思われます。前述のひずみは正や福祉国家とか地方の時代への時代的な要請からいって、この赤字地方交通線の廃止というのはそういう角度から再検討してしるべきだろうと思ひます。

ちなみに、これも先ほどちよつと出ましたけれども、三全総の定住圏構想というのを受けまして「北海道新発展計画」副題「安定した生活と豊かな地域社会の創造をめざして」というのが五十二年の七月に発表されております。これも議員の皆さんは御存じだと思ひますが、その計画の柱に、「充実した生活の環境づくり」「創造性に富んだ人づくり」というのを先行させまして、三番目に豊かさを高める産業づくり「長期的発展の基盤づくり」というのを掲げておられて、経済優先の計画というふうになつておられて、その計画はすでにいま着々と実施のプロセスにあります。また、地域住民の感情からいいますと、国、道の政策がわれわれの町づくりという方向に転換して、自分たちの番がやつと回ってきたと思つたやうに、ばつさり地方交通線を切ってしまうという今度の案になつておるわけでありまして、こ

れは公平の原理からいって、経済性効率の面に、より多く政治の問題としてどうしてもこれは先生方に検討していただかなければならない問題点だと思ひます。まして、協議会へ地域住民の代表が参加することは当然のことだと私は思うのであります。これが除外されておる、これは何としてもう考慮していただきたいと思ひます。

一番最後に、その住民の同意というものを得られるように資料を提供し、討議を十分に尽くし、合意を得るというのは、先ほどの陳述者の発言にありましたような点からいっても、これもまた当然の民主主義的なルールだと私は思ひます。

最後に、三十五万人体制という問題では、これは公、私の企業形態にかかわらず、先ほど北村さんもおっしゃいましたように、効率性を高めるといふことは当然のことでありまして。その点が国有企業とか公社形態において効率性が悪いという意味で、先進国ではいろいろな問題を起していることは言うまでもありませんが、しかし、これは経営基盤を確立した際においては公、私いずれの企業形態であつても、輸送効率を高めて競争条件に対応し、国民のニーズにこたえていくというのは当然のことでありまして。すでに国鉄では四十四年から五十四年の十年間に五万一千人の人員の合理化が行われておるようでありまして。そして、この再建案で示されておられますように、さらに五年間に七万四千人の人員合理化を計画しております。先ほど申しました要員構成のひずみによつて六十二年までに約二十万人の集中的退職者が出るということでありまして。そして、ひずみは大幅に正常化されるというふうな統計資料では示されております。としますならば、第一番目に、集中的な退職者の異常分の差額助成、年金がどういふふうになるかというのが、先ほど指摘いたしましたように、六十年度以降、未調整として、またはペンディングの課題として残されている、これが第一点。

第二点は、集中的な退職者と新規採用予定者との交代がこの五年間でうまくいくものかどうか。

高速度、高性能の輸送機関に適合する高度の熟練労働者が適正に配分されることが、先ほどの公共の運輸の安全性第一という点から言います。非常に重要なことでありますが、私はこの五年間に於ける三十五万人体制というのは、そういう点で十分を期しておるかというのが不安であります。その点において、議員の諸先生は、今後の審議及び国鉄当局のそういう計画案についての資料の検討について、十分再検討をしていただきたいと思ひます。

あとは、北海道の特殊事情についてちょっと申し上げたいと思ひましたけれども、時間がもう参ったと思いますので、一点だけ議員の皆さんに申し上げて終わります。

ごく最近「北海道80年代の可能性」というので拓銀調査部から出版された本があります。私はそれに従って申し上げたのですが、時間がありませんので省略いたします。特に調査部長の石黒氏が書かれておる論文をお読みになつていただくと、私のきょう陳述したことがかなり書かれております。

では、以上で終わります。

○小此木座長 ありがとうございます。

次に、赤井醇君にお願いいたします。

○赤井醇君 私、赤井でございます。早速公述させていただきます。

まず、国鉄の再建計画は、昭和四十四年に国鉄財政再建促進特別措置法に基づきまして国鉄の財政再建に関する基本方針が閣議決定されまして以来、国鉄自身の企業努力、国の行財政上の支援、利用者負担による運賃決定を三本柱とする基本的考え方でも進められましたが、近年、この運賃改定により支収の改善は必ずしも期待できない状況に立ち至り、結局残りの二本柱による経営改善を図らざるを得ない状況になっております。

国鉄は昭和二十四年に公共企業体として発足しましたが、当時は国鉄がわが国復興の最大の担い手であり、かつその原動力となつて、昭和三十年代に入つて復興は急速に早められ、輸送力の整備

増強が強く求められまして、昭和三十二年を初年度とする第一次五カ年計画から設備投資の時代に入つたのでございます。四十年代に入りまして、経済社会の発展は目覚ましいものがあり、産業構造も変化し、エネルギー革命、モータリゼーションが進行し、経済社会のいわゆる輸送ニーズは自動車あるいは航空機への転移が進み、これに伴つて国鉄経営はいわゆる赤字時代を迎えるようになったのであります。

こんな経過を見ても、一方では国鉄が、国力を回復し、培養するという国家的目的のため、設備の増強をみずからの借入金で進め、そのため大きな金利負担を今日に残してまいつておるのに対し、他方では、国は急増する液体エネルギーの消費に目的税を課すなど、それらを財源としたし、まして道路網の拡充整備を急ぎ、結果的にはモータリゼーションを誘導する施策を進めてまいつたと言ふことができると思ひます。

こうした観点から見ます限りにおきましては、私は、国鉄に対して他輸送機関と同等な競争を迫ることに、率直に申し上げて、いささか無理なものがあつたのではないかと考えるのであります。

もちろんこれは一つの見方にすぎません。国鉄が今日まで数々にわたつて進めてまいりました再建計画は、そのいづれもが十分満足される成果を見ずに経過してきたと考えますが、その背景には、言うまでもなく国鉄みずからの努力に反省を求め、その努力をいささかといたしまして、根本的な問題としてわが国の他交通機関を含めて、その交通体系のあり方について総合的な検討がなされ、国民的コンセンサスが十分得られてこなかったことが挙げられると考えます。これがひいては国鉄の再建施策におきましても国民の協力を得たい状況をもちましてきておるものと思ひます。

これらの結果、国の行財政上の措置が漸次手厚く講じられてまいつております中にありまして、国鉄の経営状態は容易に改善されません。最近五カ年での収支を見ただけでも、毎年八千ないし九千億円の欠損を続けており、もはやこれをこ

れ以上放置することは、国の財政上から見てもとうてい許されるものではなく、早急に根本的対策を講じ、国を挙げて強力に国鉄再建を進めなければならぬと思ひます。

そこで、国鉄は、御承知のように、昨年七月にいわゆる国鉄再建の基本構想案を提出いたしました。その中で、再建に当たっては、鉄道特性を發揮することのできる都市間、大都市圏の旅客輸送及び大量定形貨物輸送については、輸送サービスを充実強化し、その他の輸送需要が少くない分野については減量化対策を講じたいとする意向を明らかにいたしました。さらに、業務全般につきましては、近代化、合理化、見直し等を徹底的に進めることにより、昭和六十年代において職員三十五万人体制を実現すること等、そして国鉄の経営努力のみでは解決しがたいいわゆる構造的問題を個別別挙し、これに対する公的助成を要望いたしております。

このような従来になつた国鉄の明確な意志を受けまして、政府におかれては検討の結果、今日の法案が提出されたものと承知いたしております。

この法案は、第一には、国鉄に対してみずからの経営努力を厳しく義務づけていること、第二には、交通機関として国鉄の位置づけを明らかにして、それぞれ所要の対策を定めていること、第三には、国の国鉄に対する特定債務な上げを初めとする財政上の措置について規定していることとあります。

すなわち、この法案では、国鉄の持つ輸送機能上の特性をより以上に明確にするとともに、交通機関として国鉄の位置づけを明らかにして、まず国鉄みずからが公共企業体としてこの経営努力に最大の努力をすべきことを厳しく、具体的細目にわたつて規定しております。さらに、国鉄の公共性と企業性とのバランスを考慮しまして、構造的な問題について国の財政上のとるべき措置を具体的に規定づけておるのでございます。

国鉄が赤字になつております要因について、それぞれ適切に措置するものであると考えております。今日これ以上放置できないと思ひます。要するに急務を要します。国鉄の再建のためにも、いづれもきわめて緊急に必要とする措置であるといふふうに考え、この法律の制定に原則的に賛成するものでございます。

しかしながら、国鉄の今日の経営状態が必ずしも国鉄自身の責めに帰すべきものばかりではないと思ひました。この法案に基づきます再建策では、たとえば五十四年度決算での一般勘定長期債務残高が十兆四千四百九十三億円、すなわちこれを国民総平均で見ますと、国民一人当たり十万円という大きな長期債務と、毎年約八千億円からのいわゆる赤字のツケを国民の協力で解決していかうとするものであります。直接、間接を問わず、これだけ膨大な協力を国民に求めるからには、国鉄は何よりも国鉄みずからの再建に向かつて血のにじむような努力と熱意をまず国民に示さなければならぬと思ひます。

言葉は悪いかもしれませんが、世間で言われる少なくとも親方日の丸的な安易な考え方や行動があつてはならないということは申すまでもございせん。そして、合理化等再建策に臨みます当局側と組合側の姿勢におきましても、素朴な一般国民感情から十分理解できるようなものでなければならぬと思ひます。本日に再建を目指すためには、たとえ立場の相違があるにいたしましても、労使の協調により、大乗的な見地に立つて、必ず合意できるものではないかと考えます。そして、国民の国鉄への信頼感をより一層深めるべきことを強く望むものでございます。

次に、地方交通線の問題について若干申し上げます。いわゆるローカル線と称せられます地方交通線の問題につきましては、特に北海道については、先ほど来お話がございすように、きわめて重大な問題でございす。昨今の新聞報道によりますと、旅客輸送密度が

いわゆる四千八未満の線区が一律に特定地方交通線として選定されるとも報道されております。北海道における営業線三十六線区について、過去三カ年の平均実績を見てみても、この輸送密度四千人以上の線区は特定のわずかの線区に限られておりまして、極端に少ないと、北海道の鉄道の存在そのものが否定されることになりかねないというふうにも思うわけでございまして、一律に選定基準を決められるということ、そこに私はどうしても問題があると存じます。

この基準は、もちろん法案審議の過程を受けて具体的に化されるものと存じますが、いかに再建策上とはいえないながら、先ほど来お話がありましたように、私も、北海道開発におきましていわゆる鉄道の持つてまいりました特殊性というものをから考えまして、これはもつと慎重に扱われた上での取り扱いであるべきではなからうか、このように考えております。

そういう意味で、若干ここで北海道民の立場から申し上げてみますと、北海道は開道以来わずか一世紀にすぎないわけでありまして、開拓の当初から、北海道開発というのは国の施策として進められて今日まで来ております。事実、中央依存の傾向が今日も強うございまして、また、それを必要とする現状にあると思っております。しかし、マクロ的に見てみましても、北海道の開発はようやくその糸口についたばかりとも言えるのでございまして、北海道こそ、本州地域にかわって今後大きく開発が進められるべきわが国最大の開発可能地域であるというふうにも申されます。

こういった意味からも、北海道開発を先導してまいりました北海道におきまして鉄道の使命を全国一律に論ずるということは、必ずしも妥当ではないと考えております。私は決してこの地方交通線の問題について甘えるような考え方は毛頭ございせんが、とにかく本州と異なり本道のこうした特殊な事情について、十分御理解を得たいというのを強く訴えたいのでございまして、また、鉄道をバスに転換することそれ自体を、

私はすべて否定するつもりはございません。国から手厚い配慮を得ての北海道総合開発計画によつて、ともかく北海道の道路網の整備が進みまして、冬期間の除雪体制も強化されてまいりました。今日かえってバス輸送にゆだねる方が、いうところの国民経済的な観点からも、また省エネルギーの面からも得策であり、同時に利用客の利便を高めて得る場合もあると考えます。しかしながら、ただ単なる鉄道の旅客輸送の面だけでこれを判断し得ない線区が存在することも明らかでございまして、特に申し上げたいのは、北海道の冬期間におきます交通の問題でありまして、厳しい、いわゆる積雪寒冷という気象条件下にあって、天候の平穩なときには冬季交通の確保はそれほど心配がないのでありますが、これが一たび異常気象時、たとえば豪雪時あるいは猛烈な吹雪のようなときなど、しかも、これが何日間も連続するときなどは、全く予断を許さない事態が生ずるのでございまして、

北海道の冬季の交通対策につきましては、ただ単に統計値や机上での検討ではなく、それぞれの地域の実態をば身に感じつつ、十分に調査把握し、慎重な判断をされなければならないと存じております。もちろん、同時に、道民生活上の影響につきましても同様の配慮を望むものでございまして、特に北海道民の日常の消費生活におきまして鉄道の依存度、なにかんなく、たとえば灯油でございましてかそういった冬季の生活必需品の流通の問題については、よりの確な状況の把握というものが行われまして、それぞれ適切な措置を講ぜられることを望みたいのでございまして、

要しますに、地方交通線を初め国鉄再建についての諸問題は、その対象路線とされているものが特に多いと考えられる北海道におきましては、特別に深刻な影響を及ぼすわけであります。国鉄の再建がもはやこれ以上放置し得ないところに立ち至つてきている以上、まず国鉄のみならず、そして国、地方自治体利用者ともどもに協力し合つてこれに当たつて、解決を図つてまいらな

ければならないと考えております。今日これを放置いたしますことによつて、さらに事態は悪化し、結局は後の世代にも大きな禍根を残すことにもなるわけであります。相互理解のもと、いまこそ十分なコンセンサスを必要とするときであると存じております。

そうした意味におきましては、先ほど来申し上げますこの施行に当たつての政令、そしてまた地方交通線等に対する基準の問題、これらにつきまして、より以上の慎重な御審議、慎重な実態把握を行われた上での措置を特にお願ひ申し上げるわけであります。

政令制定に当たつての関係方面の適切な対応を心から御期待申し上げまして、今日緊急に必要とする国鉄再建のために、本法案に賛意を表するわけでございまして、

以上でございまして、

○小此木座長 ありがとうございます。

次に、村本光夫君にお願いいたします。

○村本光夫君 それでは、与えられた時間の中で発言をいたしたいと思います。

私は、今金町農業協同組合長の村本でございまして、私の直接関係しております地域の路線は、道南の、日本海に沿ひまして、長万部を起点にいたしまして瀬棚町を終点とする約六十キロ余りの路線でございまして、この国鉄の合理化問題で、昭和五十二年に青函線の局長さんからわれわれにお示しされた内容の経過を若干申し上げ、今日までの運動の概要を申し上げたいと思ひます。

沿線の町村は四カ町村でございますが、五十二年の八月に青函局長から貨物の合理化問題についての御提案がなされました。その後、五十二年の十一月にわれわれ四町村が、それぞれこの局長から出された合理化、改善の問題についての反対期成会をつくりまして、各関係機関とそれぞれ長い期間、何十回にわたつて議論を重ねてまいつたわけでございまして、その経過につきましては、各関係省庁なり、また青函局に要請をしましてまいつてござ

いますので御案内だと思ひますけれども、その時点で瀬棚線について、まずわれわれ農民の立場から貨物が主体になってきますので、五十二年に一日二往復実施しておつた貨物線が、五十三年には一往復に切られた、こういうことでございまして、その後、このまま貨物を存続するということになりまして、瀬棚線の全廃につながる、このような局長のお話もございまして、それぞれ行政関係ともわれわれ農民団体がいろいろ協議したわけでございまして、われわれ農民の立場から、この農産物の搬出に対しては、どうしても国鉄がなくてはならない、こういうことでお願いをしてきたわけでありますけれども、瀬棚線が全廃になるのか、それとも貨物がある程度譲つて合理化して、瀬棚線の存続をさせるのかというふうなことになります。局長さんはその時点で、ある程度貨物の合理化に協力すると瀬棚線は廃止にならない、あわせて今後この施設の整備なり環境の整備をするために予算をつける関係もありますので、できるだけ早く御回答をいただきたい、こんなようなことで、最終的に五十四年にやむなく貨物の運行が年に五カ月ということになった次第でございまして、

特に私たちの瀬棚線につきましましては、バレイシヨの生食の主産地でもございまして、秋の期間につきましましては、このバレイシヨの輸送で遠く関東、関西まで運ばれるわけでございまして、この最盛期の九月、十月、十一月ということで三カ月、それから生産資材の搬入期に当たりましては三月、四月ということ、この五カ月を限定されてしまつたわけでございまして、

なお、バレイシヨ等につきましましては、三カ月で終わるわけでございまして、一月、二月まで、消費者の要望もございまして、また市場等の関係もございまして、冬季保管をいたしながら輸送しておるというのが現状でございまして、せめてバレイシヨのある期間だけでもという要請をいたしたわけでございまして、これも取り入れていただかなかつた、こういう経過が実はござい

ます。その時点で、先ほど申し上げたように、そ

れに協力すれば瀬棚線の廃止はないのだ、こういうことをお互い約束されながら今日まで進んできたわけでございませうけれども、今日このような促進特別措置法案が上程されました。

松山管内でこれに関連する線は瀬棚線、そして江差線の合理化ということでございまして、松山支庁管内の町村議会、松山総合開発期成会、そして松山支庁管内の町村議長会、あわせて、後援といったしまして北海道国鉄地方交通対策松山地区本部、このそれぞれの関係機関十四団体が集まりまして、国鉄地方線存続松山地区大会を今金町の町民センターにおいて開催したわけでございまして。

このことにつきまして、すでに各関係省庁には要請なり陳情を申し上げてございまして、十分おわかりだと思ひますけれども、こういう経緯を経て今日この瀬棚線が進んでおるということでございまして。

われわれ全般的な農民の立場から、なぜ国鉄の貨物線が必要であるかと申し上げます、言うまでもなく、政府は口を開けば北海道は食糧基地であるというお話がございまして、われわれもそのとおりだと思つて食糧生産に努力しているわけでございまして。北海道の主たる農産物の生産量をざつと申し上げますと、五十四年に米で八十六万七千トン、牛乳で二百万トン、パレイシヨは二百三十万トン、ビートが二百九十万トン、それから大豆を含めて菜豆類が一萬五千トン、小麦が二十五万トン、タマネギが四十万トン、トータルいたしまして八百八十万ないし八百九十万トンという大量の農産物が生産されておるわけでございまして。そして、生産された農産物のほとんどが関東、関西の遠方に移出をされる。

このような状況の中で、この農産物を移出する金額につきましては、実は膨大な金額になるわけでございますが、これがたまたま一番コストの安い国鉄貨物線を利用しておるわけでございまして。その他、トラックまたは船等によつても一部が搬出されておると思ひますけれども、この一番コストの安い国鉄の貨物が、われわれローカル線から

廃止をされる。この地方線の沿線はほとんど農民でございまして、国民の食糧を自給するために大変苦勞し、そして安い農産物を供給しているわけでございまして。そういう過程の中で、いま国は一番輸送コストの安い国鉄の貨物を廃止いたしましてトラック輸送に切りかえる、このような状況下にあるわけでございまして。

われわれ直接荷物を預かつている立場から考えますと、いまだとえばパレイシヨに例をとつてみますと、パレイシヨが生産されて農業倉庫に入ります。それから選別、包装、その他諸経費が運賃を入れてかかるわけでございまして、距離によつても若干誤差があると思ひますけれども、そのうちの大体五〇％が運賃でございまして。それが今回トラック輸送に切りかえられるということになりますと、現在の運賃よりもまだ二五％程度高くなつてまいります。

なお、日通の計算からいいますと、冬季におきましては約五カ月間、これまた冬季割増しというところで二〇％の割増し金が取られるということになりますと、これはたとえ芋の例をとつて申し上げておるわけでございまして、品物によつてはそれそれ違ふかと思ひますけれども、農産物は重量の重いものでございまして、消費地は遠いわけでございまして、このような形になると、いまのような農産物の価格——御案内のとおり、特に北海道の場合、もうすでに米の場合も価格が下げられております。あわせて、畑作農産物につきましても、外国の輸入政策に基づきまして大幅に低減をしておる。このような状況の中で、運賃がこれほど高騰するということになりますと、全く営農ができないような状況になるというふう

にわれわれは判断するわけでございまして。特に、ただいまは生産物の搬出についてお話し申し上げたわけでございまして、再生産に使われる営農資材、肥料、えさ、その他の温材等を搬入しなければならぬ。両面での負担をす

ることではなからうかというふうにも過言でないんじゃないやなからうか、このように判断されるわけでございまして。

過去におきましては、四十八年のオイルショックの時点、われわれは国鉄オンリーで貨物を運んでいるわけでございまして、たまたま市場の都合によりまして、たとえば大きな西武なり阪急のデパートにパレイシヨを送る場合、やはり都合によつて日程を決められて注文が来る場合がございます。その場合にトラックをお願いした経過があるわけでございまして、トラックは、油がないから行けません、地元で油を用意したら行つてあげますよ、こういうことでございまして。

ところで、へんぴなローカル線におるわれわれは、油の備蓄はございせん。油がなければおのずから市場にも生産物の供給はなかなか円滑にできないということになりますと、大きな社会的な問題になります。われわれはやはりどんな苦勞をしても、多少われわれが犠牲になりましても、生産された農産物を市場に供給するそれぞれの役割りというものがあつてと思ひます。

そこで、われわれの申し上げたいことは、国鉄も先ほどから十分お話を聞かせてもらつておりますけれども、それぞれ公益的な役割りというもの、長い取引の中で、お互いにその責任の分野というものがあつてくるんであらうというふうにかえらるわけでございまして、今回の問題で、われわれの農産物の移出に対する軽視の面につきましては、全くどこでも持つてもらえようなどにはなつておりません。上がったものは全部差し引きされて生産者の負担ということになりますと、大変大きな農業問題に発展するであらうというふうにかえておるわけでございまして。

この点については、公益という文字の面からいきまして、先ほどからいろいろ赤字解消のため、そしてまた国鉄の経営改善ということばかりですけれども、そのために大幅な国の助成があるはずでございます。そしてまた、われわれ零細な農民であつても、それぞれ国鉄を利用し、すべての

こういう施設を利用するために、応分の税金負担はしているはずでございます。何のためにローカル線に在る地域住民だけが切り捨てられて、その負担をしわなければならぬかというこの意図は、われわれは全くわかりません。こういう点につきまして、われわれこれから将来営農を続けていくために、どうしても国鉄の貨物が必要であるというふうにかえておるわけでございまして、今回のこの法案については、そういう面から見ましても、私たちは反対せざるを得ないというのが心情でございます。

なお、この瀬棚線また松前線が廃止になりますと、これは函館圏を含む道南地域の大きな問題ともなるわけでございまして。私たちの地域のことを若干申し上げますと、この瀬棚線は、地域に居住し、生活する者についての経済、産業、教育、文化、こういうものの発展に重大な影響を及ぼし、地域の過疎化に一層拍車をかけるような事態にならうと思ひます。道南全体の経済の低下と労働雇用の問題、こういう不安定な問題が大きく影響してくるであらうというふうにも考えるわけでございまして。地域振興どころでなくして、むしろ存在権を否定するような地域社会の崩壊につながる、このようなことも懸念されるわけでございまして。地域の産業、経済、文化に重大な影響を与えると同時に、過疎化に拍車をかけ、そして交通事故、公害を増大させる住民無視の法案でなからうか。

この交通事故の問題等につきましても、瀬棚線関係におきましては、昔年りの路面をただ舗装したにすぎません。瀬棚線におきましても、今日大変な交通事故が発生しております。二、三日前にも、私のすぐそばで交通事故が発生し、即死と同様な形であるわけでございまして、即死という事態の中で、なぜ無理してこのように廃止をし、トラックなりマイカーに移行するのか。この事故件数を見ましても、トラックなりマイカーが全体の事故の七〇％も八〇％も占めておると思ひます。国鉄や飛行機はそんなにないわけでござい

まして、こういう危険な交通網に切りかえていくというのとは、全く今日の時代に逆行しているのではなからうか、このようにも判断されるわけではございません。

そういう中で、私たちもいろいろな合理化の問題は苦勞があると思いますが、われわれローカル線の立場から見ますと、この線につきましては衣食住に次ぐ、欠かしてはならない大事なわれわれの足を守る機関でなろうか、このようにも考えております。地域経済、文化の発展に密着していると同時に、特に敷いた自然条件の中で切り開いてきたこの瀬棚沿線の開発にとって、国鉄の役割りは大変大きなものがございます。

なお、鉄道があるからこそ、この土地に残って黙々と食糧生産を続けていくとかという愛着心がわいてくるわけでございまして、ぜひともひとつわれわれ住民の命の綱としてこの国鉄ローカル線を存続させていただきたいというのが、込めての念願でございます。

そういう面で、どうかひとつ先生方におかれましては、もうすでに、私が申し上げるまでもなく、この反対の運動なりその他の問題等については、各関係省庁から大変な数でもって要請がされていると思いますが、今回このような時間を与えられましたので、私の考えを述べまして、反対の意見といたします。

○小此木座長　ありがとうございました。
 以上で、御意見を述べられる方々の意見の開陳
 は終わりました。

この際、時間が大変短いので恐縮でございますが、午後零時十分まで休憩させていただきます。

午前十一時四十二分休憩

午後零時十一分開議

○小此木座長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

派遣委員の質疑を行います。
質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。関谷勝嗣君。

○関谷委員 きょうは、公述人の皆様方にはお忙しいところを時間を割いていただきましたまして、忌憚ない御意見を午前中伺わしていただいたわけでございますが、まずそういつたことにお礼を申させていたただきたいと思います。

一人に二十分というところでございまして、十分時間がございますので、はしよって主な点だけ御意見を伺いたいと思うわけでございます。

まず最初に、松井公述人にお伺いをいたしたいと思ひます。

まず一つは、松井公述人は時間がないので十分に述べる事ができなとおっしゃっていらつしやつたわけでございますが、北海道の特殊事情というものをもう少し詳しく列挙をしていただきたいと思います。

国鉄の五十四年の決算による全体の損失は、御承知のように、約八千億円あるわけでございますが、その中の北海道の鉄道部門では千九百億円というようなことで、約二四％もあるわけでございまして、全体の四分の一が北海道であるわけでござ

ざいます。そしてまた、私たちがこの北海道へ来て地方公聴会を開催いたしました目的もそこにあるわけでございまして、北海道の交通線をどうするかとこの法案で占める比重も非常に大きなものがございます。したがって、

北海道の特殊事情というものを列挙をしていただ
きたいと思います。それが一つでございます。

もう一つは、松井さんがおっしゃられましたのが、
地方交通線を整理しても、その赤字は約八百億
である。そういう少しのものを切るよりも、幹線

の方がもっと赤字は大きいのだから、それも考えなければならぬのではないかというようなこと。確かに赤字の金額自体から見ると、それはそうだろうとは思いますが、それで今度は幹線を切ることができるかといいますと、

これは需要が地方ローカル線に比べてぐっと大きいわけですから、それを切るわけにはいかないわけයි。そういうことを

考えますと、この地方ローカル線をどうしても維

持したいということになりますと、国民の国鉄に対する考え方というものがいろいろな会合、意見の交換を通して変わってこなければならぬと思うわけでございます。国鉄といえども公共企業体であるということでございますから、それでは、

ローカル線を残すために国鉄には国の予算でもつてすべてを援助するのだということになれば、それは残すことができるかもしれないけれども、実際問題としては、いまだでそういう考えもございませんし、そういう国民の要望も私はないと思

うわけでございます。そうはいいまして、国鉄が多少なりとも財政赤字というものを是正していくためにはということで、その中で一生懸命考えましたのが特定地方交通線をバスに転換をさせていただくということでございまして、バスもない

というようなことでございましたらこれは大きな問題でございますが、バスでやる。まして、北海道のような気候条件が非常に大変なところでは、積雪で十日以上そこをバスが通ることができないということがございます場所ではこれを廃止すること

とはないわけでございますから、そういうようなことを考えましたときに、金額で八百億円ということを見ればそういう御意見もあるかもしれません、私は一つの方法として、これもやむを得ないのではなからうかというようなことを感ずるわ

この二つの点につきまして、松井公述人にひとつ御意見を伺いたいと思います。

○松井安信君 第一点ですが、一応数字的になつては、先ほどの本をお読みになつてい

ただきたいと思います。そこでのポイントは、大体五十一、二年を境にしまして、北海道の従来の中央型といえますか、シエアの形態がいろいろなかつこうで逆転して、少しずつではありますけれども、逆の動きをしている。つまり、北海道にお

ける出荷高または生産高、その他いろいろ挙げれば数字はたくさんありますが、そういうようなものがやや増加傾向に向かっているところというかつこう

の資料であります。

もう一つは、Uターン、Jターンのいわば雇用の問題が一応札幌を中心とした中央圏だけではないくて、むしろ問題は旭川とかそういうような地方の拠点中核都市と言われるようなところに人口の歩どまりが進んでいっている、また若干増加傾向

いまの御質問の北海道の特殊事情であります
が、そういう場合に、先ほどの公述人の方たちが
考までにごらんいただきたいということでありま
す。

らも出ましたけれども、一つは、地域が二〇％の地域を占めている、国鉄の職員数の大体一〇％ぐらゐを占めている、このことは御承知のとおりだと思います。

そういうような状況で、経済構造をちよつと見

てみますと、やはりまだまだ第二次産業は残念なことにシェアが低くて、貿易構造といえますか、取次構造を見ますと、かなりの資源が本州に供給されて、日本経済全体における従来のパターンが、いいとは申しませんが、残念なことにまだそういう

う意味で第二次産業中心の産業構造というのが定着をしていない。そういうような点から言いました。その北海道の意思と今後の可能性から言つて、それから先ほどのような数字の動きを見まして、非常に期間が短いけれども余り早急な結論を出す

のは私は差し控えますけれども、そういう傾向を踏まえ、先ほどの北海道新発展計画における計画の柱を考えた投資計画または産業発展計画の中では、基調としての生活圏構想の樹立というような方向でいま全体の北海道の計画も進行しつつあ

りますので、その中においての国鉄のあり方というような位置づけを考えていただきたいというのが私の第一点のお答えであります。

それから、第二点の問題であります。確かに私自身、先ほどはかなり時間をはしっております。

たので、せっかく御質問いただきましたから申し上げたいと思うのですが、一応赤字のシェアといえますか、北海道または全国における地方交通線

の赤字の割合は数字にあらわれているとおりであります。問題は、そういうものを分担しておる北海道の、御指摘のように、法案の特定地方交通線の候補になっているところとか、指定の可能性を持つておるところなどを見ますと、効率的には確かに御指摘のような点があるだろうと思えます。ですから、そういうような問題のあるところにおいて効率性を考えていくという視点を私は基調として一応最初に申し上げたわけでありました。

ただ、効率性を考えるという問題の前に重要なことは、国鉄の企業体としての性格、そしてまた、二十世紀に臨む今後の方向性という問題であります。

国鉄が従来担っていた役割りを、今度の再建法案の第一条で書いてありますように、中央のいわば動脈線として見ると同時に、経営の重点は、自主努力によってかなり効率性の方に移っておりまして、もう一つの公共性という面から資源を供給していくという機能を考えますと、末梢神経は全部地元にあるわけでありまして、そういうような点を考えた場合に、効率性だけの問題で考ええなくなるのじゃなくて、むしろ十年先ないし二十世紀に及ぶ北海道の可能性、本州との間で果たす役割り、そういうような連結の問題をお考えになつていただいて処理をしていただきたい。

そして、ちよつと付言しましたように、それは言つても、とりわけ大事なのは、国家財政の赤字ということからいいますと、国鉄財政が非常にピンチになつておることは私もよく承知をしております。そういう状態といふのは北海道の置かれておる状態、赤字の実態、効率性と公共性の問題、そういうような点の資料を十分提供して、候補地域の線については住民の意向も十分に参酌していただいで検討していただく必要がある、その点がやや拙速の感を免れないというふうに申し上げたわけでありました。

○関谷委員 私たち、昨日も現地調査をさせていだきまして、北海道の特殊事情というよう

なことを勘案してまたいろいろ検討もいたしたいと思ひます。

次に、藤沢公述人にお尋ねいたしたいと思うわけでございます。

町長さんとして現地の事情を細かく御報告をいただきました。その内容につきましては私たちも十分に理解する点もたくさんあるわけでございます。あるわけでございますが、昨日、御承知のように、札沼線の新十津川から石狩沼田まではもうバスになつておる、路線は廃止されておるわけでございますが、そのところも実際に見せていただいたわけでございます。国鉄が廃止されると非常に町の発展に支障を来すというようにおられるわけでございますが、私は、バスに転換をいたしました場合には、それだけバスの回数といひますから、乗る方の時間帯が多くなるわけでございます。国鉄でございますと、どうしても列車と列車の間の時間がバスよりは長いわけでございますから、そういう機会も少ない。それから、バスでございますから停車場も何倍という多くのものをつくることのできるわけでございます。私は便利さという点で考えましたら、決して列車に劣るものではないと思ひます。あるいはそれ以上の効果を得ることができると思ひます。

私はいろいろな地域の方々の御陳情をいただくわけでございますが、国鉄がなくなると困るのだというところをまず考える前提になさつてからのいろいろの御陳情が多いと思ひます。それで、実際に町長さんのところで、国鉄が廃止されるとどういふふうになるのだというの、私いろいろ陳情をいただきましたが、案外その内容はないわけでございます。先ほどのお話を伺ひましたも、もう一つそういうようなことが私はわかりませんでした。

したがいまして、本当にバスになつたらどういふふうになるのか、私は困らないと思ひます。ございますが、それをひとつ詳しく最初説明

をしていただきたいと思ひます。

○藤沢一雄君 確かに御指摘のような反論を、私も先生方にお願ひに参りますとよく申されまゐります。ただ反対するより、もう少し条件を出したり可能性を秘めた提言も含めて何かないのかという話があるわけですね。しかし、考えられている中に、基本的にはバス転換という問題も含め、さらに私の町の場合は、名寄と羽幌を結ぶ名羽線鉄道というAB線の新線建設を抱えており、北海道では北部三線の中でいま美幸線に次いだ役割りを持つておりまして、これが管内それから町の七十年來の悲願になつております。それだけに、まず本線である羽幌線、留萌線がなくなつたらそういう線路はもろに話にも何にもならぬ。

さらに、実は五十年にわが町では羽幌川を切りかえまして羽幌新港をつくらうということ、大体切りかえ費に百四億、港湾建設費に百七十億かけまして、二百七十六億に及ぶプロジェクト構想が運輸省、開発庁、建設省と三省協議が調ひまして、その工事がすでに走り出しております。道北最北端の不凍港という役割り、木材や石炭その他の積み出し港あるいは輸出入港という役割りをそこに求めるといふことで、これが管内の、それからわが町の非常に大きな夢であるわけですね。それに結びつくいまの線路がなくなればという最も重大な不安をまず持つておる。それに絡みまして、たとえば第三セクター等による運営母体を提供しなければ新線建設はまかりなりませんよ、そういう構想は今度の国鉄再建措置法案の中にも盛り込まれておるようによろしく思ひます。

さればといつて、現状の中で、しからばどういふ財源分担をし、どの程度住民に負担をかけるのか、それから国はどうか、あるいは道はどうか、こういう形のものがか定かでない現状で、それは賛成ですという立場には持つていきません。これは堂垣内知事も同様な立場から、少しくそういう問題に対する見解を差し控えようじゃないかという形で意思統一は終わつております。したがいまして、留萌港、天塩港、うちの管内から

いきますとそういう港の機能を發揮させる将来への展望は、やはり貨物輸送という長距離輸送的なあり方、それからバスだけでは、あるいは車だけではだめだという一つの背景、これは数字にはあらわすことはできませんけれども、そういう点では心情的に非常に大変なことになると思ひます。

これは住民の方に説明いたしましたも実は理解してもらえない面もございます。それが歯がゆいわけでありまして、そして、皆さん方にも、しからば反論としてこうなのだというのを私が申し上げようと思ひましたも、そういう具体的な資料その他については言明の限りでないわけでありまして、これは御理解いただけたらと思ひます。すけれども、そういう点を一通り申し上げまして、地域の実態というものを、それから、これが北海道総合開発につながる一つの大きな流れのポイントになつてくることは論をまちません。ですから、そういう面の練り直しも当然考えられますので、そういう点からまず鉄道は残しておいていただきたい、こういうことを申し上げたいわけでありまして。

○関谷委員 もう時間が来たわけでございますが、あと一つだけ早川公述人に御質問させていただきます。思ひます。

皆さんの御意見の中にもございましたけれども、また、われわれ衆議院の運輸委員会のそれぞれの方々の質疑の中にも必ずございましたが、通学のための定期の割引、これの問題が出てまいりました。そして、この負担というものは五年間は国で援助をするとか、その先になるとまだはつきりはいたしません。が、いずれにいたしましても、そういう負担というものはどうしても交通の事業者の負担になつてくると思ひます。そうなりますと、今度はバスの方の運営がまた大変な赤字になるという危険性もあるわけでございます。まして、こういう割引料金というのに対して今後われわれはどう対処をしていくかといひます。どうか、こういう考えで進んでいくのがいいのであ

うかというのを常々考えておるわけでございませう。

早川公述人として、こういう割引制度について、これは通学の定期だけではなくてあらゆるものに国鉄がやっておるわけでございしますが、お考えがございましたらひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。

○早川泰正君 十分なお答えになるかどうかわかりませんが、先ほどちょっと触れましたが、今回の法案の一つの柱に国の助成がございします。その中に、ただいま御指摘になりました地方交通線の対策に関する助成、通学定期に対しては五分とか、それから私鉄、バスへの転換の場合には二分の一分ですか、それぞれやっておりますので、こうしたことが当然今回の措置に伴って起こってくる善後措置と申しますか、そういうことは必要だと思ひます。ただ、ただいま御質問の趣旨は、そういうことはいいとして、これをいつまで続けるのか、つまりそういうことが本質的にいいかどうか、こういう趣旨と私は理解するのですけれども、これはやはり決して無期限ではなくて、ある一定の期間を限ってやるべきである、そして、その期間内にできるだけ地元の努力、企業者の努力、そういうものによって負担を軽くするという努力がなされなければならぬと思ひます。それでもなおかつバスに転換した場合に国鉄よりも料金が低い、こういうことは起こり得るわけであります。私は、バスに転換することによって全く従来と同じサービスが得られるとは必ずしも考へておりません。メリットもあらうかと思ひますけれども、デメリットも当然起こつてまいります。こういうものは、やはりある程度地元の方に負担をしていただかなければならぬだろう。財政の負担の広く全国的に見た公平化という点からいって、これはやはり得ないのではないか、このように考へております。

お答えになりましたでしょうか。
○関谷委員 ありがとうございます。
○小此木座長 福岡義登君。

○福岡委員 皆さん、どうも御苦労をかけました。早川先生にちよつとお尋ね申し上げますが、先生の御意見の中に自家用車とかトラックがだんだん伸びてきて国鉄がこういうふうになつたというお話がございました。おつしやるとおりなのでございします。五十四年度の実績で見ますと、国鉄は旅客輸送は全体の二五、六%、貨物は一〇%に落ちておるわけであります。ところで、国鉄の再建という考えの中に、昭和六十年の輸送目標も立てておるわけであります。旅客はわずかに増を見込んで数%の増になっておりますが、貨物は全く横ばいの四百億トンキロの見通しを立てておるわけでありませう。

私も考へますのに、交通関係の制約条件というものがいろいろあると思ひます。たとえば、一番大きいのはエネルギーだ。あるいはお話があらした交通事故の問題もある。あるいは交通公害の問題、いろいろ制約条件があると思ひます。したがって、将来の日本の交通を考へるときに、大量輸送機関である国鉄の事業分野がこれでいいのかという疑問を持つわけですね。もう少し国鉄の事業分野というものは拡大をせざるを得ない、そういう条件下にあるように思ふのですが、先生の御見解を聞かしていただきたいと思ひます。

たとえば、今度の再建法案の中で、国鉄の一つの任務として都市間輸送というのが明示されていゝる。都市間輸送の最たるものは東京―大阪間で、航空機と新幹線が無制限と言つていいほど競争しておるわけであります。航空機の方は大変なエネルギーの消費である。北海道で言いますと、東京―札幌間は当然航空機が持つべきだ。道内の交通はやはり大量輸送機関である国鉄がもう少し使命を受け持つべきではないかという感じがするわけでありませう。再建のための一番大切なポイントというのは、国鉄の経営基盤、事業分野をどう考へていくかということになると思ふのですが、申し上げました現状が旅客二五、六%、貨物一〇%程度では足りないと思ふのでありますが、先生のお考えを聞かしていただきたいと思ひます。

第二番目に、今度特定地方交通線の基準を乗車密度二千人を考へておるわけでありませう。この分岐点になつておる二千人乗車密度というものがどうなのかという問題でありませうが、経済学立場から考へられまして、公共輸送と経済性といひましようか、その分岐点は今度の法案では二千人というものを考へておるのですけれども、別に何か考へる基準というものがあつたらうか。以上、二つをちよつと聞かしていただきたいと思ひます。

○早川泰正君 大変むずかしい御質問で、またこれも十分お答えできるかどうかわかりませんけれども、第一点は、広く言えば国鉄の今後のあり方ということにならうかと思ふのですが、六十年の目標が果たして妥当かどうか。これは私、実はそれをまだ詳細に吟味しておりませんので、お答えできないのでありますが、恐らく現在の交通情勢、国の経済成長、エネルギーの制約、こうした問題を勘案して、できる限り、最大限のところがたゞいま御指摘になつたような数字だろうと私は理解いたします。

航空機と間の関連では、特に先ほど私も申しましたけれども、札幌から東京までの場合は九〇%以上が航空機でございします。それから国鉄も、千歳に空港をつくりまして、むしろ飛行機とドッキングするという考へ方、これは一つのあり得べき交通体系の方向を示したものと私は言つてよろしいかと思ひます。

それで、北海道の場合ですが、確かに道内の場合には国鉄の占める割合が大きいだろう、こういう御指摘でございまして、それはそのとおりかと思ひます。面積が広いのですから。しかし、先ほどから私が申しましたように、北海道といへども、ただ面積が広い、過疎化が進んでいるというだけの理由で地方交通線の問題を余り特殊だといふふうで考へることは、私は実はとらえないわけでございませう。これは先ほど申し上げた財政の問題、負担の公平化、エネルギーの適正利用という点から、そういうふうで考へております。

私は先ほど都市間交通、大都市間の旅客輸送、定型大量貨物の輸送、こういうものについては国鉄、それ以外のものについては適宜代替の輸送機関を用いるということをお願いしたわけでございませうが、北海道につきましてもやはりその原則でいくべきであるといふふうで考へております。ただ、先ほど来お話に出ましたような、たとえば食糧基地の問題であるとか、あるいは北海道が日本に残された唯一の発展のポテンシャルを秘めている地域であるとか、そういうことが従来から言われております。そこで、その中で交通体系がどうあるべきかということは、今後さらに検討を要する一つの重要なテーマであらうと思ひます。

ただその場合、私はやはり八〇年代の一つの大きな制約条件といたしまして、国の財政の再建、たとえば北海道の開発予算をとつてみましても、こゝ一、二年の伸びというものはほとんど横ばいでありませう。それ以前の大体二五%から三〇%程度の伸びに比べると、そういう点で開発予算そのものが非常に抑えられてきております。それから、御承知のように、北海道の特例、これもまた三年間で大分削られるような状況のもとであります。北海道民としては大変残念なことではあります。国全体の経済の運行という点から見ると、そういうものは方向としてはやむを得ない。そうなつてまいりますと、北海道内における交通のあり方というものは、やはりそういう観点から考へていかざるを得ないわけでありませう。

北海道の場合は、定住圏に対応いたしまして総合環境圏、それから北海道の発展計画におきましては広域生活圏、それぞれ現在いろんな計画が進行してございします。そういう中で、一体交通体系をどういふふう位置づけるかということが、さしあたって北海道に課された今後の大きな問題だと思ふのでありますが、そういう問題に対処する方向としては、先ほど私が公述で申し上げましたような考へ方がどうもやはり一番妥当ではなからうか、こういうふうで考へております。

以上が第一点でございします。

それから第二点は、これは実は大変むずかしい問題で、果たして二千人の基準がどうか。これは八千人、四千人、二千人と幾つかのランキングがございまして、これを一体何で出したのかということでありまして、たとえば中小私鉄、バスのいわゆる収支ぎりぎりいっばいの均衡線、これが一日一キロ当たり八千人であるというところから、だんだん数字が出てきたものだと思います。しかし、その数字が果たして厳密なものかどうか。また、それですべて一律にいかねばいかぬかどうか。これはたしか午前中のあれで赤井公述人からそういう御指摘があったのを、私もそのように考えております。これもたしか議會でどなたか答弁なさったのを新聞で拝見しますと、明らかに一つの案、そういうたき台みたいなものでありまして、これについて政令で定める基準がどうかというのを御審議いただくわけでありまして、これはこれから議員さんが大いにやっつけていかなければならぬお仕事だと思っておりますが、そういう点から見まして、一応私は八千人、四千人、二千人という線が、いわゆるクリチカルなラインではないかというふうに考えております。しかし、なおかつ、これだけですべて機械的に一律にいつていいかどうか、これは今後十分に御審議いただきたい、そういう点だと私は考えております。

以上であります。

○福岡委員 ありがとうございます。

今度は赤井さんにちよつとお伺いをしたいのですが、一つは、運賃の問題であります。

今度の再建法の中で、どなたかお話があったんですが、二つの問題があると思ひます。一つは、地方交通線に特定運賃制度を導入するという事です。運輸大臣のお考えでは、大体五〇〇くらい地方交通線の現在の運賃を上げたというお考えであります。もう一つは、バス転換にいたしますと運賃が三倍くらいになる。そうしますと、私どもは、国民や住民の皆さんの負担がふえることはもちろんでありますけれども、国鉄の再建ということから考えますと、これによって国鉄離れが一

層進むんじゃないかという心配をしておるわけがあります。

過去、国鉄離れを起こした理由で一番大きかったのは、五十一年の五〇〇の運賃値上げがあるわけでありまして、このときに五〇〇の運賃の値上げをしたんですが、実際の収入増は二〇〇しかなかった。計画に対しては三割お客が逃げたことになった。それを一番心配するのでありますが、どういう御見解か、ちよつとお伺いしたいと思います。

もう一つは、午前中の御意見の中には全然なかったものでありますけれども、実は新線建設の問題がこの再建法の中にあるわけでありまして、北海道では石勝線がいま工事中であります。これは完成しましてとても黒字にはならない、赤字であります。工事を中断しております建設途上にある新線も、北海道に何線か御承知のようにあるわけでありまして、この再建法で、これを引き受けてくれるものがあれば、引き続き工事をやっていくというわけでありまして、たとえば第三セクターであるとかあるいは民間の地方鉄道事業者であるとか、そういうものが引き受けてくれることが明らかになれば、赤字であっても、つまり乗車密度が二千人以下の線であっても建設をするということにはなっておるわけでありまして、これはちよつと矛盾があるように思ひまして、国会でもいま問題として審議をしておるところであります。この新線建設に対して、民間の会社経営をされている立場から、御経験などの上に立つての御意見を伺えればと思ひます。

以上、二つをお願いいたします。

○赤井辭君 まず第一点の特別運賃に関連します問題でございます。

お話しございましたように、たしか五十一年の年に五〇〇くらいの値上げをした。これがきつかけであつたかどうかは別にいたしましても、確かにおつちやるように、運賃の収入の減というようなこと、かえつて俗に言われる国鉄離れ、私ども、その点はよく承知をいたしております。

私、考えますのに、国鉄離れという現象の中に

は、一つは、確かにそういう運賃によりまして経済的な問題、国民に与えます比較論と申しますか、こういうことによつて、もうそんな高いところには乗れない、もつと安いのがあるじゃないかという意味で、本当に乗る必要があるとするならば安い方に乗る、これは当然だと思ひます。そういう意味からの国鉄離れというものが、まず一つの原因としてあつたと思ひます。

それから二つ目は、そういう経済的な理由ばかりでなくて、国鉄というもののに対する信頼感、いわゆる安全であり、的確に、確実に輸送される、快適である、こういうものに対してどうも不確定である、どうも安全でないとは申しませんけれども、要するにそういう心配が起きてくるのか、そういうことに対するいろいろな精神的な問題、言葉は悪いですがけれども、いわば国鉄に対する信頼が薄れてきている。こういうものと両方相まつて私は国鉄離れというものが起きてきているのではないかと思つております。

そこで、お尋ねの件でございしますが、まづ地方交通線等についての特別運賃の問題であります。これはこれからどういふふうな決められるかわかりませんが、まず原則としては、第一には、先ほど申しました比較の上でそれを突破するような特別運賃になつては、やはり人情的にもその目的を達成できないだらうと思ひます。

そこで、いろいろな資料を拝見いたしますと、たとえば現在の地方交通線と並行いたしております中小私鉄あるいはバス等の現実の運賃との比較をいたしますと、あえて申しますが、国鉄の方が相当安くなつております。いろいろ数字は出てくるようでありまして、それは省略いたします。そういう面からいいますと、少なくともそれに同等とまでいかなくても、十分そのあたりの経済的な採算を考えられて特別運賃がかけられるということ、これは先ほど来お話でございますように、やはり一種の経済的な均衡を図るという意味からも、私はあつてしかるべきだらう、こう思つております。

ただ、これについては、市民感情としては、激変をするようなことでは困ると思ひます。まあ段階的に、いわば激変緩和の措置を講じていたいただきたいものだな、こういうふうな考えております。

それから二つ目の新線の問題でございますが、これは私、何も申し上げなかつたことは、逆に言つて研究不十分で、どうも大変申しわけないのでございまして、たえて申されました石勝線でございます。

開発にぜひ必要だということで、多年にわたつて北海道道民の念願、と申しますよりも、実は私もあの建設をぜひ何とかしてほしいということ、一生懸命運動も申し上げたようなものでございまして、ともあれ、石勝線というのはそういう経過で、大きく申しますと北海道開発にぜひ必要だという考え方でございまして、先ほど申し上げましたように、これも北海道の特殊性と申しますよりも、鉄道の持つ先導性によつて北海道の開発というふうなものが考えられて一つのあらわれだと存じております。

そこで、そういう点からいいますと、なるほどおつちやるように、これはとても黒字は考えられない。私もそう思ひます。思ひますけれども、こういう特殊な事情のものについては、やはり先ほど私が申し上げましたような北海道の事情を考えていただいて、端的に言つて残していただきたいという気持ちなんです。

ただ、残す場合に、これはみんな残しておつたら、本当にいわゆる赤字解消にはならないわけでありまして、これは結局国鉄もそうですが、地方自治体、それから利用者、三者を含めた協力というふうなものによつて、私は残されるものであるならば残してもらいたい、こう思ひます。要するに、私も第三セクターといったようなものが適当ではないんだらうか、国鉄の現状でこれを残しましても決してうまくいかぬではないか、こういう感じがしておりますので、そうしますと、残すというからには非常にむずかしい問題があると思ひますけれども、第三セクターというものが適当

ではないだろうか。これは私の全く勝手な言い方でございませうけれども、そういうふうな意見と申しますか、考え方を持っております。

○福岡委員 あと二、三分しかないんで、簡単に藤沢さんに伺いたいします。

問題になっております特定地方交通線、一言で言いますと将来の見通しですね。努力をすればある程度利用者がふえるのか、努力をしてももうだめなのか。いろいろあると思うのです。お話のありました開発計画との関係などを考えていけば、いまは利用者が少ないけれども、あるいは貨物が少ないけれども、将来はある程度の量に達するのだという、その辺の関係をちよっと聞かしていただきたいのと、大切な点は、この国鉄再建法案だけではなくて、全体的に地域の交通をどうするかというのには非常に大切な課題だと思っております。ですから、地方自治体として、北海道なら北海道というものを単位に考える、あるいは郡なら郡というものを単位に考える、市町村なら市町村というものを単位に考えた地域の交通計画というものは必要だと思ふんですね。その地域交通計画の策定について、北海道における何らかの動き、もしくはお考えというふうなものがあれば、時間がありませんので十分にはお聞かせいただけないと思ふんですが、要点だけでも結構でございますから……。

○藤沢一雄君 まず、一点目の今後これによつて利用者がふえるだろうか、こういう点でございませうが、これはやはりやり方だろうと思ひます。それと、私は先ほど非常に情緒的な言い方で反論申し上げておりますが、住民感情というものはそんなものだと思ふのです。国鉄に対する信頼、これがどの程度利用者につながるか、これは利便性の背景もあります。ですから、これについては政治という側面が出てやむを得ないから、私はそういう点で申し上げているわけでございまして、この点、定かであるとは申し上げかねます。

次に、二点目の北海道開発計画に即応する役割りが地方交通体系の中でどういう位置づけになる

かという御質問だと思ふのですけれども、これは道の総合開発振興計画の中で明らかに結論はつけております。しかし、その方向が現在のこのような国鉄再建法案に絡む措置を予想したものでないこともまた事実でありますから、したがって、これが出ますと当然改定されるでしょうし、昨年ですが、流れましたけれども、陸上公共輸送整備特別会計の創設の問題、これによる財源のバランスによつた総合交通体系、これは当然地方バス路線にもかかるわけであります、これからの重要な点であります、これを踏まえた上で練り直すという点が必要であらうかと考えております。

○福岡委員 終わります。

○小此木座長 浅井美幸君。

○浅井委員 公述人の皆さん、大変御苦勞さまでございませう。

今提案されておりますところの財政再建法案は、国鉄の過去債務のたな上げと、それから経営改善計画というものを除きますと、地方交通線対策といふことが、赤字路線をどう位置づけるかというところが問題でございまして、今回の法案の最大の焦点はその点にしばられてゐるわけでございませう。私も昨日から現場を見させていただきましたし、また各般の御意見も伺つたわけでございませう。

私は早川公述人にまずお伺ひしたいのですが、この財政再建法案というのは、六十年代に国鉄の財政収支の均衡を図る、このようなことを目指しているわけでございませうけれども、果たして今日のこのような国鉄の現状の中で収支の均衡が本当に実現するのだろうか、この点につきましてはお伺ひしたいと思います。

第二点目は、この地方交通線をたとえば地方自治体だとか第三セクターの部門に移譲できる、こういうことが含まれております。先ほど赤井公述人は、これはやむを得ない措置で賛成だというふうな御意見でございましたけれども、これについて早川公述人はどのようなお考えをお持ちで

か。

第三点目に、企業でございませうから、収支相調わなければならぬということ、地方の赤字路線につきましても、収支均衡を図るために割り高な運賃をこれから設定しようという話がいま出ております。五割増しというふうな数字も出てまいっておりますけれども、このような数字、五割増しが果たして妥当なのか。一律五割増しが妥当なのか、それとも路線別によつてそういう運賃を設定するののか、その辺についてのお考え、以上三点をまずお伺ひしたいと思います。

○早川泰正君 第一点の、今回の法案で六十年の国鉄の収支が均衡できると思ふかどうか、こういう趣旨のお尋ねでございませうが、私は、これは均衡するように努力をしなければならぬ、このように理解をしております。しかし、これまでの経過を見ますと、先ほど申しましたように、四十四年以來すでに四回にわたつて再建策を講じております。その都度、ある期間を目標としてやつてきているわけでありますが、それぞれの事情によつてついに今度まで赤字がますます累積をしております。こういう状況を考えますと累積をしております。六十年の収支均衡が簡単にできるとは考えておりません。少なくとも六十年をめどにいたしまして健全経営ができる、これで健全経営の基盤が何とか確立していける、こういうめどだけをつけていただくとすることが、私の最低限度それに期待するところでありませう。そうして、めどがつき次第、これは一年か二年かあるいは三年かわかりませんが、できるだけ早く早い機会に、実際のバランスにおいて収支均衡を図るようになつていただきたい、これが最小限度私が期待するところでありませう。

第一点以上のお伺ひでございませう。

第二点の、第三セクターに移譲することが可能かどうか、これも大変むずかしい問題であります。第三セクターに移譲して収支が調うとはちよつと考えられませうので、私鉄にしろ何にしろ、そういうものを引き受ける、それこそ第三セクターが

そう簡単に出るということは残念ながら期待できないのであります。しかしながら、もし第三セクターが可能であれば、これは当然足りない部分の赤字を補てんするということは今回の法案の中にも十分盛り込んであります。そういう点から、補助がどれくらい出るかということにらみ合ひて第三セクターに移譲できるかどうかということを実際に決定するの、これは協議会の段階になるかどうかわかりませうけれども、至当であらう、こういうふうに考えます。

それから、第三点の割り増し運賃の問題であります。五〇%がいいかどうかということ、私ここで的確にそれが低いとか高いとかいう議論を申し上げる材料を持合せておりませんが、しかし、いずれにいたしましても地方の赤字ローカル線と、割り増し運賃はどうしても必要だろう、こう考えております。恐らく御質問の趣旨は、負担の公平という点から見てそれが問題になりはしないかということかと思ふのでありますが、地方の方が仮に五〇%なら五〇%高い運賃を払うということは、明らかにそれだけ負担が重いということでありませう。しかし、考えてみますと、現在の地方のいわゆる特定地方交通線のそれに該当するところの私鉄の料金と国鉄の料金を比べますと、これは先ほどどなたかから御指摘になつたと思ふのですけれども、明らかに国鉄の方が安いわけでありませう。つまりその分だけ国鉄は民間に比べて安い料金でサービスをしています、こういうこともやはり言えるかと思ふのであります。そういう点から見ますと、割り増し運賃の設定というものは、率のどれくらいかは一応別にいたしましてもやむを得ない、妥当だろう、このように私は負担の公平という点から見て考えております。

これが第三点であります。

○浅井委員 ありがとうございます。

国鉄の運賃が北海道におきましてはほかの交通手段よりも安いということではございましたが、関西などは並行する私鉄の運賃の方が国鉄よりずつ

と割り安でございます。ですから、あなたが現在の国鉄運賃が割り安と一概には判断できないところもあると私は思います。

そこで、私は松井公述人にお伺いしたいのですけれども、先ほどと同じ質問で非常に恐縮でございますが、松井公述人は、六十年代国鉄の財政収支というものの均衡がとれると思われるかどうか、この点を第一点にお伺いしておきたいと思ひます。

第二点といたしまして、先ほど公述人が述べられましたように、集中的な退職者というものが出て、確かにこの五年間で三十五万人体制をとりまします。現在におきましても戦後措置のために大量の人員を抱えた国鉄でございますので、高齢者が多くて、そのためにすでに年金問題が国鉄の財政の中で大きなウェートを占めております。この年金問題について、先ほど公述人から未処理のままだという御指摘がございました。確かにそのとおりでございます。この年金問題についてどのようなことを一番適當であるとお考えですか。

この二点をお答え願いたいと思ひます。
○松井安信君 第一点ですが、先ほど、未処理または別枠処理ということで、六十年代の黒字というのは赤の問題が別枠処理になっておるといふことを申したのですが、六十年代をめぐりに収支均衡であるかといういまの御質問に対しては、非常に無理であると思ひます。努力目標ということを早川教授おっしゃいましたが、そういう意味の努力目標が示されておりました。ただし、私、よいいなことを言つてはいけません。指示を受けておりますけれども、これが成るか成らないかといふことは、三十五万人体制及び地方ローカル線の問題について本当に協力が得られるかどうかといふところがポイントだと思ひます。

それで、一応御質問の第一点でございますが、だからこの問題につきまして、そういう意味での処理を得られるのは、熟練の労働者が集中退職する場合に、高速度、高性能の交通機関に対応できるように人員配置ができるかどうか、これが問題

だということ——これは先ほどの問題で、いまの御質問の問題ではございませんが、そういうことを申し上げたわけでありまします。

それで、いまの年金問題についてどうするか。あれはいま皆さんの御検討中である。また、この法案でも今後検討するといふことにはなつておると思ひます。この問題については私、専門家でありましますので正しく答えられると思つておりませんけれども、類似的な公的な公共機関のそういう意味での年金制度の問題がどう調整されていくのかといふのが、さしあつて国鉄の集中的な退職者の年金問題についての必要な手がかりになるのではないだろうかと思ひます。それ以外にもすでに年金制度については、他の種々の年金問題についての検討が進行中でありましますので、今度は類似的な年金問題とそういうようなものをどういうふうな処理するかといふような問題が出てきて、そういうような総合的なかつ最終的な解決が得られると思ひます。だから、その過程においては国家財政の方で別枠に置いて特別にたな上げするといふことを一応検討することになつておるわけですが、その内容については何も示されておられませんので、未解決な、未処理の問題だから何とも答えようがない、こういうふう

に先ほど申し上げたわけでありまします。
○浅井委員 ありがとうございます。
藤沢公述人にお伺いしたいのですけれども、私も全く藤沢公述人の御意見に賛成なんです。ただ、財政のことを考えるならば、適当な路線が並行して、地域住民の皆さん方がそれによつてより恩恵を受ける、そして、いまの負担よりも過大な負担にならない状況の中でバス転換ができるということになればそれは許されてもいいのではないかと、私はそういう考えを持っておるわけです。どうしてもバスに転換してはいけないという理由、バスであつたならば許さないという最大の理由、これについてお聞かせ願ひたいと思ひます。

また、ほかの公述人の中で、このバス転換についてまずいという御意見がございましたならば、お聞かせいただければと思ひます。
○藤沢一雄君 先ほどちょっと触れたわけでありまします。いまの北海道内の実態は、まずほとんどの市町村がと言つていいほど、この法案に対する何らかの形の意思表示については反対を表明しておるわけでありまします。そこで、私は、そういう多くの市町村の代弁という形の中でも立場を明らかにする必要があるといふことから全体的な公述をいたしたわけでありまして、その中身としては、抽象的に過ぎましても、大方の住民の感情を代弁したつもりでありまします。したがつて、そういう先生の御質問の中で、しからば、すべての道民がバスに反対なのかといへば、そんなことはありません。いやバスでもいいよという町長さんはいらつちやいます。三千万円もらつて、おれたちはこういうことをしようかなという方も現実におります。しかし、道内の場合にはそういう方はごく少数であるといふ実態でありまします。

さらに、第三セクター等による移管という問題がその前段にありますが、たとえば関東における野岩線のような新線建設の例の中の第三セクターの設置合意、これあたりは観光を主体とした線でございますので、明らかに北海道内の開発あるいは産業振興という立場からの線とは違つておるわけでありまして、私どもが、道を初め決断を下せない背景にはそういうものがあるわけでありまします。自治省が、そういうことは賛成してはいかぬよという意味のほかに、そういう背景があります。

たとえば、どうしてバスに反対するのだといふ中には、一例といたしまして日高線があるわけでありまします。あそこは苦小牧に通う高校生がおります。近辺の七百数十名が通つておるわけでありまします。これらを特定の時間帯に送り迎えするといふ手段を、いま国鉄を外した場合にバスに頼るとしたならば、相当多大な配車準備が必要であらうし、そういうものに対する配慮がない。いづれ出されるわけでありましますけれども、そういう点も実は各地における通学生を主体とした僻地町村の悩みでもあるわけでありまします。それに実例が三

倍近い負担増につながつたという実態、こういうものもやはり懸念されるわけでありまします。そういう点から申し上げたわけでありまします。御理解いただきたいと思ひます。

○浅井委員 ありがとうございます。
○小此木座長 小淵正義君。

○小淵正義委員 大変お忙しいところ御苦労さまでございます。

ただいままでの公述人の皆さんの御意見を拝聴いたしました。言われていることはいろいろ差異はありますが、一般的には、今回の国鉄再建法案に対して賛意を表明される方並びに地方線問題をとりあへてそのことで反対される方、こういうふうにお分かれになつたと思ひます。しかしながら、一つ特徴的なのは、北海道の地域性といひますか、特殊性といひますか、そういう点から特に地方線については格段の考え方を持つてほしいといふのがほとんどの方の御意見ではなかつたかと思ひます。

そういう御意見をお聞きしながら端的に私、お尋ねしたいと思ひますが、特に早川、北村、赤井、三名の方にお願いしたいのでございまして、今回の国鉄再建法案を評価されて賛成され、非常に前向きなもので、大体そういう御意見だつたと思ひます。今回の再建案を、どこか点を一番評価されて前向きだといふことで御理解されておるのか、そういうお考えをお持ちなのか、非常に端的な御質問で恐縮でございますが、三名の方に尋ねるわけでありまします。

あわせて、この再建案で国鉄が六十年代に収支均衡のバランスをとるといふ計画について、先ほど早川公述人からは御意見を承りましたので、その点はあと二名の方にお願いいたしますが、この再建案で大体国鉄再建は可能だ、こういうお考えをお持ちなのかどうか、この二つの点につきまして、時間が限られておりますので、要約してひとつお知らせいただきたい、かように思ひます。

○早川泰正君 第一点の御質問でございますが、今回の法案のどこを一体特に重く見て評価するか

という趣旨でございますね。これは私は、最初に四つのポイントを申し上げて、その四つが、形は違いますが、いずれも何らかの形で昭和四十四年以降の対策の延長発展線上にある、こういう趣旨のことを申し上げたつもりであります。したがって、私が特に取り上げましたのは地方交通線の問題であります。北海道の場合それが一番大きく関係いたしますので取り上げましたけれども、そういう点から見ると、特に私を評価すべきかという点から見て、ちよつと私お答えいたしかねるのではありません。強いて言えば、四点ともいずれも、従来のいろいろな経過を踏まえてこいでいけば最終的に法案として出てくる、そういう点は評価すべきだと言えは評価すべきであります。この中のどこを特に評価するかということになりますと、これは四つともみんな総合的に、有機的に関係してまいりますので、そういう点では特にどこを取り上げるかということとはちよつとお答えいたしかねるのではありません。

そういうことで、お答えにならないと思ひますけれども、

○北村實君 きわめて簡単なことでありまして、どうしようもない時期に来ているのだ、そういう中で国鉄はこれから一生懸命やりますという決意、それに対して国がある程度めんどうを見ましよう、そういう基盤の上に立つて出された一つの法案だと思ひます。それに対してわれわれ国民も、それであれば協力していかねばならないというようにごく簡単なことで先ほど説明を申し上げたはずでございます。

次に、再建が可能かどうかということは、そういうふうな経営基盤を確立する状態に恐らく昭和六十年ぐらにはなるだろう、そうさせたいというところでありますので、なるべくひとつこれからの法案審議の過程におきまして十分実現可能な方向へ先生方御協議いただいて持つていつていただきたい。

いろいろ地方交通線の問題等もあります。本当に私はこの法案の中の大きな問題であろうかと思

います。そして、鉄道というのは人や物ばかりでなく、かつて文化を運んで北海道の開拓、開発に貢献してまいつたわけでございます。それらが急にそこで切れてこつて来ないということになると、恐らく心情的にも住民の方は不安を持つのではないかと、どうしたらいいか。いろいろな考え方もあるかと思ひますけれども、それが案外オープンにされていい。そういうたまたま台がないものだから住民の人もより一層不安の状態が続いていくのではないかといいことでもあります。もちろん、これから地方の時代ということでございまして、魅力ある地方をつくるためにこれらの交通機関を加えて地域の文化発展、住民生活の向上というものをみんなで一緒に考えてほしいなと思ひます。

お答えになりましたかどうか、以上でございます。

○赤井静君 お尋ねの第一点でございますが、私の申し上げましたのは、要しますに、いままでなかなか赤字再建ができなかったその経過の中で、今度はそれを踏まえて、いわゆる国鉄の使命をもう一度考え直して、それに基づく国鉄のあり方を明確に位置づけたということでございます。そして、これに基づきますとえば構造的欠陥の問題であるならば、国は十分これに対して助成をする、こういう中でこの国鉄の再建をとにかく急がなければならぬ、こういう趣旨を十分理解いたしまして、私はこれを重点として賛成をするというわけでございます。

第二点の、この再建案で可能かどうかということでございますが、これは先ほど来お話がございましたように、なかなか容易なものではないと思ひます。特に国鉄の持つておりますいろいろな構造的な問題があると思ひます。たとえば中小の、あるいは大きなところもそうで、私鉄に比べて国鉄独特の構造的な問題があると思ひます。したがって、そういうことから、たとえは運賃の問題にしましてももう少し簡単に上げるなど

というわけにいかぬ。私鉄の方は簡単に上がるといふわけではありせんけれども、比較の問題としてはそういう構造的な問題がやはり一つあるのではないだろうか。

それからもう一つ、何といひましても全国一律の組織になって運営されております、そういううちの老後の問題、資金の問題、それらのいろいろな制約の面がございまして、これは一般の私鉄等における問題の改善に比べて非常にむずかしい問題があるというのを私は十分承知しておりますけれども、ともかくこういう案によつて、そして言われる三十五万人体制というものをあくまで確立しながら、できるだけの努力、要するに幹線系統については極力収入を上げる、それ以外の分野については縮減の方向をとっていくということでありまして、そういう中でどうしてもこの再建を果たさなければならぬ、またそうしていただきたい、私はこのように思つております。

○小淵(正)委員 ありがとうございます。

続いて、北村さんにお尋ねいたしますが、今回の国鉄再建案の中身は、いまさら私が申し上げるまでもなく、みずからがやるべきところ、構造的なものであるものとして根差したものであることは国に助成、負担をしてもらおう、あとは赤字ローカル線対策、この三つになっておるわけでありまして。そういう意味で、先ほどの御意見の中では、国鉄の経営責任がより明確になったという趣旨のことを仰せられたわけでありまして、確かに昭和六十年に三十五万人体制をとつて何とか収支のバランスをとつていこうということにはなつておりますが、これだけで果たして本当に国鉄としての経営責任が明らかになつたのかどうか。私の方から見ますならば、これはまだそういう意味では何だか非常に抽象的な感じがするわけでありまして、この点について、より経営責任が明確になつたという点で御意見を少し伺わしていただきたい、かように思ふ次第であります。

あわせて、松井公述人にお願ひするわけでありまして、公共の責任負担の明確化という意味でい

ろい問題を言われておりました。さらに、もつと具体的にこういうものを示していかなければいけないというところ等を一つの問題点として指摘されておられたわけでありまして、具体的にどのような点を指して言われておるのか、二、三具体的なものがあればお示しいただきたい、かように思ひます。

○北村實君 実は私も、昭和六十年をめどにこの再建法案が策定されて、それに向けて進もうというところに理解しているわけですが、じやその六十一年の後はどうなるんだということが実は残された問題だといふふうに、多少疑問に思つておるわけなんです。とにかく経営改善計画に基づきいろいろ考えつ、あるいは地方交通線対策等進めながら、一応の経営の基盤を昭和六十年に置くんだ、その後は、私は、その時点あるいは前後並行してやられても構はないと思ひますけれども、総合交通体系といふものをやはりもう一度見直して、国鉄の役割、位置づけといふものを明確にして、六十年から後にその方向へ向けてひとつ進めていつていただきたいといふふうに思つております。

○松井安信君 お答えします。

さらに明確にという点は何かという御質問ですが、たとえば私がいろいろ資料で若干試算したところでは、構造的な欠陥については国の責任を明確にする、その分担保をいわば助成の形で前向きに処理していく一定の配慮はしているといふのが五十五年度予算であります。

そういう問題で見ますと、私の試算はデータはまだ十分とれない点もありますが、国の負担と思はれる構造的な欠損で、たとえば五十三年度くらいを見ますと、一兆一千四百億圓くらいの構造的欠損と言はれるものがあるかと思ふんですが、その負担、財政補助は五千数百億圓になつておるようでありまして。

それを明確にするといふのは、先ほど二つに分けて申しましたが、こういうものの差が出てくるのはどこかと申しますと、利子を負担するといふ形があつても、元の返済は、これは国鉄の構造的

赤字というところで処理されていくわけですね。もちろんそれについての若干の配慮が出ておるようでありましても、そういう点、たとえばさっきの問題では割引運賃の問題、料金の問題にいたしましても、やはり各関係省庁で一応お挙げになったものが、大蔵省の方で集計されたものと、実際に国鉄が構造的な欠損として負担している赤というのとの適合性があるのかないのか、これはむしろ皆さんのほうにそういう点の御検討をお願いしたい。われわれにとつてはや資料不足であります。大体そういうようなことが、さらに明確にするという問題点であります。

○小淵(正)委員 引き続き、赤井公述人にお尋ねいたします。

先ほどから、並み大抵の再建でないけれども、本当に国民へのサービスに徹して、そして、まさに労使が一体となつて取り組まなければならぬ問題だらうというような意味のことを言われたと思うのでありますが、今回の再建案の中で、確かに財政的基盤の整備その他そういう物的な面においては一つの形が出ておるわけでありま。あと一つは、いま公述人の方が言われましたように、やはり国鉄が持つてゐる一つの体質、特に国鉄内部が抱えてゐる体質といひますか、労使関係といひますか、事ごとに今日までのこういう状況の中で合理化反対、その他いろいろと国民に非常に不信感を植えつけたような一連の行動が発生し、そういう経過から国民が国鉄離れをしていった一つの要因にもこういうものが挙げられてゐるわけでありま。そういつた点から考えますと、私はどのような再建案でありましても、真に国鉄の労使が一体とならなくては、この六十年を目標した再建案は達成できないのじやないかという危機の念を持つてゐるわけでありま。しかるに、現在の四囲の状況を見ますならば、とてもそういう環境にないのじやないか。国鉄当局としてはそういう意気込みを持つて今回のこの再建案を策定されておるわけでありま。現在置かれてゐる周辺環境を見ますならば、すべて

に反対、そういう意味で、労使本当に話し合つて、これから本当に国民のための国鉄としてサービス向上に努めて、一緒に行くじやないか、そういう一体感のものを期待が持てるような環境ではないのじやないかと私は思うのでありま。そこらあたりについてはいかがお考えでございませうか、お聞かせいただきたいと思います。

○赤井幹君 外から見ましての感覚としては、いまおっしゃられたように、私も現在はその思ひます。しかし、少なくとも先ほど申し上げましたように、これだけ大きな問題、しかも、とにかく赤字を国民全体の協力の中で済ましていくんだ、そして再建をなし遂げていくんだというこの大きな問題を抱えた今後においては、いまの状況は仮にそうであつたにしても、必ず私はこれに対して労使協調してつづいていく体制がでるといふふうに思つておられます。また、そのことはぜひお願いをしたいと思つておられます。

○小淵(正)委員 どうもありがとうございます。時間がございませんで、一言だけ村本さんにお尋ねいたします。

先ほどのお話の中で、北海道の農産物、大体八百八十万トンくらいじやないか、こういうお話がございませんで、これらの輸送状況について、ほとんどすべて国鉄を利用してゐるのか、そのうち何割くらいがトラック輸送に依存してゐるのか、ちよつと立場は違ふのでわかりなかつたら結構ですけれども、参考までにひとつ。先ほどのお話の中で、輸送コストがますます高くなるというところで、これがより物価高に拍車をかける、こういう形になつていくようなお話でございませんで、一応そこらあたりの実態がもしおわかりでありますれば、お教えいただきたいと思います。

以上です。

○村本光夫君 ただいまの御質問でございませうけれども、この総生産量の何%が国鉄であるかといふことにつきましては、専門的な分野でございま

せんで、具体的なものは調査しておりません。米にいたしましても、これは政府が運賃を持つてゐるわけでございます。

ただ言へますことは、こゝ一、二年前から余り米の問題、それから北海道としてことし初めて取り扱う特別自主流通米のようなものは、これから生産者がこの負担をしていかなければならぬ。もちろん牛乳のようなものも、加工され乳製品となつて出ていくものが相当あるのじやなからうか。あと大きなものはタマネギ、それからパレイショ、これはでん粉加工その他地元で加工されるものは別といたしまして、生食のものとはほとんど国鉄輸送でなければ、現在のパレイショの価格から見れば採算が合わないような状況ですから、こゝういふものは国鉄を利用してゐると思ひますし、今後もしそういう形の中でわれわれとしては考へておるわけでございます。

ついで若千申し上げませうけれども、生産資材等の問題につきましても、たとえば今金が函館経済圏を起点にして、国鉄で函館から今金までの生産資材を、たとえばトン当たり計算いたしますと、国鉄運賃がトン当たり千九百六十七円である。それに卸から蔵入れまでのトン当たりの経費が千二百五十円で、トータルして三千二百十七円。これは大抵十五トン車が入つてきますので、これが函館から今金へ入庫するまでの経費を含めて四万八千二百五十円になる。それが現在の今金の場合には五カ月でございませうから、それ以外の貨物は八雲で中継をいたしまして、八雲から横持をかけた今金に入つてまいります。その場合に、トータルいたしまして、これが十五トン車で五万九千三百五十円かかります。これは日通計算でございませう。

そうなりますと、直接国鉄が今金駅まで持ち込むものと、八雲駅から中継するものととの差が一萬一千百円ということ、二、三%の割が高くなるわけでございます。それに、先ほど申し上げたように、これが冬期間になりますと、日通の車で運んでもらつても二〇%の冬期間の割り増し運賃がか

かる、こういう計算に相なるわけでございます。これがどこにも該当するかどうかは別といたしましても、大半のローカル線についてはこういう問題があるのではないかと考へます。

特に今金の場合は、本線まで約四十キロございませう。道路等につきましても、まだ舗装がされてない道路もございませうので、そういう面についてはほかの地域と若干異なる点もあるかと思ひますけれども、たとえば地元の見解を申し上げて御回答にかへたいと思ひます。

○小此木座長 四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 公述人の皆さん方には、大変お忙しいところを本当にありがとうございます。

それでは、二、三の点について質問をさせていただきますが、初めに早川公述人と松井公述人にお願ひをしたいと思います。

このたびの再建法案が仮に成立をしたといたしましても、果たして国鉄の再建ができるのかどうか、これは非常に疑問のあるところだと私は思つております。なぜかと申しますと、今度の再建法案の中には、本当の意味の赤字の原因が明らかにされてない、そういう点があると思ひます。いろいろございませうけれども、まず一つは、独算制だということ、借金政策で赤字がどんどんふくれ上がつてきている、毎秒毎秒二万六千円からの利息を払つてゐるという大変な事態になつております。この借金政策をやめさせて、国が適正に基礎設備等に投資をする。当然だと思ひますけれども、もう一つ、大企業や大銀行が引受手になつてゐます鉄道債券というののございませうが、これも五兆三千億に上つておまして、毎年毎年これに対しては確実に五千億から六千億の利払いがされております。普通の企業でございませうと、いまの国鉄はまさに倒産寸前、というよりも倒産した企業、倒産した企業の場合に、このような債権をそのままに放置はできない、当然これはたな上げをされてしかるべきだと思ひます。この辺にはきちりと利息が払われてゐる、こういう点がござ

います。今回は、先ほど松井公述人のお話の中にもありました、貨物赤字が、赤字だ赤字だと言っているけれども、七〇%がその赤字のうちで占めている。この問題を抜きにして、地方ローカル線が赤字だから、皆さん方のためには犠牲を忍んでいただいてもバスに転換をする、あるいは運賃を値上げをする、そういうふうなことでこの再建が本当に国民的なものと考えられるかどうかというところが非常に大きな問題だ、私はこのように考えております。

とりわけ、先ほど村本公述人の方からもございましたけれども、中長距離輸送の貨物につきましては、採算が悪いとか効率が悪いというふうなことで切り捨てていく。ところが、これが国鉄の特性だということで、大量定形輸送に非常に重点が置かれているわけです。それはそれで当然国鉄の特性を發揮すべきだと思うので、国鉄の遊休土地をもっと有効に使うべきだということを指摘をしております。約二千四百二十九億円に上るものが遊休地として、もっと有効に使ってしかるべきだという指摘をしておりますけれども、たとえば愛知県に岡多線というのがございます。トヨタ自動車のために、ここに大変な設備投資をして、自動車運搬基地をつくった。ところが、この岡多線が今度廃止対象になっているというところは、自動車運搬大企業のいわゆる物流計画が変わりますと、国鉄がいかに至れり尽くせりの設備投資をしても、それが使われなくなる。しかも、これは鉄建公園から借り受けているわけでございますので、三十年にわたって毎年十六億円ずつ借金を払っているわけではございません。だから、この線が仮に今度の廃止対象になって、なくなりましたら、借金だけは国鉄について回る、こういうきわめて片手落ちな事態がそのまま放置されている、こういう問題があるわけです。

大企業優先の貨物体系、こういうふうなものにメスを入れていく。物流計画に国鉄が振り回され、政府が振り回されるというふうなことでは、本当に赤字をなくすることはできない、このように考えております。こういう貨物赤字にメスを入れて抜本的な対策を考えていく、こういうふうに私は考えているのでございまして、両公述人の御意見を伺いたいと思います。

○早川泰正君 大変むずかしい問題で、これも十分お答えできるかどうかわかりませんが、私も国鉄の再建というものを赤字をなくするという観点だけからは考えておりません。これは今までたびたび御意見に出ましたように、赤字という点、損失そのものの絶対額から見れば、幹線の方がかかるに多いわけでありまして、地方交通線は、先ほど数字を申しましたけれども、全国で一九%、北海道で三三%ですが、だから、赤字をなくするという観点だけから見れば、むしろ幹線をやめてしまおう方がいい。しかし、国鉄というのが交通体系の中で持っている役割、これは何も国鉄に限らず中国の経済の中で交通体系がどうあるべきかという点から見ると、そうはいかない。そこで、地方交通線の赤字が問題になるわけである。こういうぐあいに私は申し上げたわけでございます。ただいま御指摘のように、確かに借金経営、借金体質というものは簡単に直すわけにはいかないと思ひます。先ほど御指摘のように、鉄道債券の棒引きということは、民間の自由経済のためからいいますと、そういうことはできないことでございます。しかるべく国がこれを負担するもの、今後の国鉄の再建のために必要なことは言うまでもありません。ただ、財政の負担をできるだけ効率的にやつていきたい、これが私は負担の公平につながるのだと考えております。そういう点から見ると、国の経済全体の動きの中で、産業の発展とにらみ合わせながら国鉄の経営がどうあるべきかということを考えていかなければならないと思ひます。

ただいま御指摘の愛知県のトヨタのあれですか、それにつきましては、私はデータをいま持っておりますので、ここでは何ともお答えできませんけれども、民間産業のあり方と国鉄との絡みといえますが、関連においては、恐らくそういう具体的な例がたくさんあるかと思うのであります。これはこれなりに国鉄利用の効率化、国鉄でなければこれだけ効率的に輸送できない、こういう観点からこういう問題をそれぞれ処理すべきだろうと思ひます。したがって、借金体質を一挙に改善するということはほとんど不可能なことだろうと思ひます。

ただ、先ほど来、六十年をめぐって均衡できるかどうかという御質問がいろいろございしましたが、私は努力目標としてそれはそうすべきである。ただそれは、労使の関係も、先ほど御質問にございしましたように、協調していただかなければいけないのでありますけれども、国鉄にもそれ相当の経営面の努力をしていただかなければならぬし、また国もそのためには相当程度の負担を払っていかねばならぬ。ただ、その負担を払う払い方については、私の考えでは、負担の公平化、それから低成算下における財政再建のものにおける資源の有効利用、こういう観点から国も国鉄に対する援助を今後とも続けていくべきであろう。そして、私が先ほど申しましたのは、六十年をめぐって最低限財政健全化のめどが立つ、そういう基盤がある程度できるといことが最低限期待するところでありまして、均衡化はあるいはそれ以後になるかもしれません。そういう考え方で私は申し上げたわけでございます。

ただいま御指摘のようないろんな点は、これは単に国鉄に限らず、経済そのものの制度と申しますか、そういう点から、公私混同の混合経済のものにおいてはいろいろある形で公企業と民間との間の絡みというものが出てくるかと思ひます。そういう場合に、一体何を考え方の基準に置いたらいいかという、私はこれを先ほど申し上げた三か点に置いて考えているということで、大変抽象的

でお答えにならないかもしれませんが、私はこのように考えております。

○松井安信君 基調としては、私、先ほど基本線は一応お答えしたつもりであります。結局私は思うのですが、現在こうだからこうすべきだという問題のとらえ方が、大体いままでの経済政策の転換の中でやられてきた常道だろうと思ひます。問題は、こうだからこう行くという、その案が、果たして実現が可能かどうか、そういう場合に、一歩を踏みとどまって、いままでにいろいろ累積してきた諸矛盾をこの際整理する。その大きな原因の一つに、構造的な欠損というのがあるわけですから、経済政策についてはある点の変更を要しますと、政策の担当責任という点では、自民党を中心としていままで経済政策がリードされてきていると思ひます。だから、そういうような問題では、これからこういうふうな再建案を出すという提示についての一定の評価は先ほどしましたけれども、いままでの諸問題を抜本的に直していくという問題がなければ、その再生産を六十年以降にやるようなことでは、いかに国民の協力があっても解決は得られない、そういうふうな考えで先ほどの基調を私は言ったわけでありまして、ですから、第二点としましては、これだけの膨大な赤字があり、財政危機にあるにもかかわらず、経営基盤を確立するという形を立てない限りは、今後のいかなる財政再建計画も困難である。最後のチャンスというかつこうで再建案が一応提示されているようでありまして、しかし、労使一体と地域の協力、いわば住民の協力ということが必要ならば今後の再建は無理だと思ひます。私、ちよつと時間をとり過ぎますけれども、たとえば国鉄経営者の幹部の方、また組合の幹部の方とも私、お会いしました。ところが、労使一体でがんばれという問題の前に、いずれもが経営責任者のような発言をされるので、私が驚くくらいです。つまり事業量をいかにしてふやしたらいいかという問題で、減量経営の効率主義という問題

は公、私のいづれを問わず必要であるというふう
に先ほど私は申し上げておるわけですが、ところが、
それを達成するためには、労使の協力及び住民の
理解がなければ、この計画は単なる効率性の問題
だけでは処理できない。その問題が非常にむずか
しい問題であるということがあります。

それから第三点として、私が先ほど申し上げた
公平の原理という問題であります。いまでも無理
しなくても世界的に福祉国家的な方向に向かおう
としている。そういう大きな動向から言えば、努
力案ではあっても今年度の案で五年間の非常に短期
の問題に全精力を集中するというような形だけで
はなく、もう少し広い視野を持ってもらいたい。
とりわけ北海道の場合は、先ほどの説明でわか
りますように、言うならば国家の経済政策の一
環をそのまま忠実に担い通してきた。国鉄またし
かりだと思ふのです。

そういうような問題でありまして、私、時間を
とって恐縮でしたけれども、今後再建案を成功さ
せるかどうかという前に、いままでの矛盾を、こ
の際一挙にということは無理でありまして、や
はり国の責任及び国鉄の責任は責任として明確に
する、公共負担を明確にするというようなことで
年次計画を明確に示していく。その細部につい
ては、三十五万人体制にしても、運賃にしても、そ
他の効率性の問題にしても、十分データを示して
今後においても検討する。しかし、何よりも大事
なのは、経営基盤の確立と相まって過去の諸矛盾
をまず抜本的に解決する決意だ、それがなないと
めだろ、そういうふうな思ひます。

○四ツ谷委員 それでは、今度は藤沢公述人と村
本公述人にお伺いしたいと思ひます。

今度の再建法案の中の地方交通線対策の問題
は、二つの問題点があると思ふのです。

一つは、その選定基準をいわゆる政令に白紙委
任をしている。その政令の中身は、委員会でもた
びたび議論になっているところですが、それによ
りてに運輸省の案のようなものしか示されていな
いということ、非常にあいまいになったまま地

元の皆さん方に不安感を抱かせているという問題
が一つだと思ひます。

もう一つは、法案の中に示されておられますの
地方交通線の選定に当たりましては、輸送量と利
用人員、そののみに選定基準を置きまして、皆さ
ん方が強調していらつしやいます地域住民の生活
あるいは経済基盤というものが基準の中に全く無
視されている、こういうところに大きな問題点が
あらうかと思ふのです。

私の調査によりますと、北海道の冬の生活と灯
油というのは全く切り離せないと思ふのです。し
ども、興浜南線の雄武町では、二万キロワット
の石油製品を苫小牧から貨車四百九十三両で輸送
しておられるそうですが、これをトラック輸送に
切りかえると、輸送コストは三倍以上に値上がり
する。そうでなくともことは灯油が上がりついで
る。今後イラン情勢等の変化によつてますます石
油製品が上がるということになり、それに拍車を
かけて、こういうふうな生活直撃の問題が出てき
ていると思ひます。

北海道においては、石炭の輸送の問題はこれま
た産業開発という点では欠かすことのできない問
題だと思ひます。私の調査によりますと、歌志
内線、夕張線でもたくさん石炭を国鉄によつて
運んでおりますけれども、これが全部今度
の廃止対象というところで、歌志内だけでも八
十台以上のトラック輸送にかななければいけな
い。こういうことでまいりますと、省エネルギー
の問題からいいますと、また先ほどから出てお
ります道内の道路事情の問題からいいますと、
交通公害等々極めて深刻な問題が起つてくるこ
うなことが考えられます。

昨日も、私たちをお迎えいただきました幌内線
の反対運動の皆さん方から、ちよつと私そばに寄
りましたら、年寄りが多くて国鉄でなかつたら困
るのだという本当に切実なお訴えがございまし
た。

こういう観点から、お二人の公述人に、このた

びの法案の中の政令の基準というものがいまのま
まではきわめて不都合だ、こういうふうには思
うのですけれども、先ほどから何回もおっしゃつ
ておりますが、もう一度、いまの道民の生活実態、
産業の実態等から、政令の問題点についてお願い
したいと思ひます。

○藤沢一雄君 政令が白紙のような状態と私も申
し上げたわけですが、その申し上げた意味
は、これから委員さん方が現地公聴会あるいは現
地視察等を経て、われわれの希望をかなえてくれ
るであらうという強い期待を持ってそういう表現
をとつております。しかし、現状予測されます中
身からいいますと、私も北海道に住む者にとつ
ては、あの基準では大変なことになる、われわれ
の地方における生活根拠という問題に非常に大き
な影響を与えるから、ひとつ考え直していただき
たい、こう申し上げておるわけでありまして。した
が、いまして、先生のおっしゃるとおりであると思
ひますが、そういう点でひとつよろしくお願い
をいたしたいと思ひます。

二点目の灯油の問題で、紋別の例を挙げられた
のでございますが、その点私はよく承知しており
ませんが、確かにそういう点もあるでありまして
う。ただ、北海道の冬季における道路事情という
ものは、正直に言つて、政令案に予想されるよう
な、十日以上交通不能という状況のところは比較
的少のうございまして。したがつて、せつかくそう
いう点が盛られましても、私どもに及ぼす利便は
ないわけでありまして、それだけ開発庁の努力が
買われるという面もあるかと思ひますが、それ
はさておきまして、石炭輸送におきましては明ら
かに御指摘のとおりであらうと考えます。したが
つて、あのような状態の中で果たしてすべてトラ
ック輸送に頼れるのか、交通事情はどうなのか。
さらに、私ども自治体を預かる上においてゆるが
せにできない問題に、最近の交通事故死の、いわ
ゆる交通安全運動という行政上の困難な課題がご
ざいまして、これらにもやはり少なからぬ影響を
与えることは必至であると考えますので、こうい

う点はひとつ御再考いただきたい、このように考
えます。

○村本光夫君 ただいま羽幌町長さんの方からそ
れぞれお話しをいたしましたけれども、地元の合意
が得られなくて一方的に赤字路線の廃止ができる
という法案の中身、また地域別運賃の導入ができる
ということを考えてみますと、こういう僻地ほど
将来その負担を背負わなければならぬ、そして
生産コストの安い農産物を出さなければならぬ
という大きな大きな問題がございまして。トラッ
クの問題もございまして、特に生食の秋の出荷にな
りまして集中してくるわけでございまして、秋の
農産物の出荷時期に果たしてそれだけのトラッ
クが用意できるのかどうかということも、過去の経
過からいって大変な問題がございまして。

そういう面から見まして、どうしても道路網の
問題も関連してくるわけでございまして、道
道南地帯は特に内地府県と一番近い窓口であるだ
けに交通が大変激しいわけですが、道路面につ
いては比較的改良されておらないというのが現状で
ございまして。そういう中でそういうものが現代的
に集中された場合に、これは大変な交通問題が起
きますであらう、このようなことも心配されてお
ります。われわれといたしましては、何としてもそ
ういうものの緩和とあわせて、トラックが独占し
た場合に二倍も三倍もはね上がるのじゃなからう
かという心配は当然出てきます。国鉄であればそ
ういう心配がないわけではございまして、そういう
ものを十分調整するために国鉄の貨物線は絶対
になくしてはならない、このようにわれわれは考
えておるところでございまして。特に地域別の運賃
の格差等が導入されるようになりまして、これま
た大変なことになるだらうと思ひますので、この
点についてはひとつ十分慎重に御検討をいただき
ながら進めていただきたい、このように考えてお
ります。

○四ツ谷委員 どうもありがとうございます。
○小此木座長 これにて質疑は終わりました。

この際、一言ごあいさつを申し上げます。
意見陳述者の方々におかれましては、長時間に
わたり貴重な御意見をお述べいただき、まことに
ありがとうございます。拝聴いたしました御意
見は、本法案の審査に資するところをわめて大
なものがあると信じます。厚くお礼を申し上げま
す。

また、この会議開催のため格段の御協力をいた
だきました関係各位に対しまして、深甚の謝意を
表す次第であります。

それでは、これにて散会いたします。

午後一時五十九分散会

派遣委員の愛知における意見聴取に
関する記録

一、期日
昭和五十五年十月三十日(木)

二、場所
愛知県産業貿易館国際会議場

三、意見を聴取した問題
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案に
ついて

四、出席者

(1) 派遣委員

座長 加藤 六月君

檜橋 進君

吉原 米治君

中村 正雄君

中馬 弘毅君

井岡 大治君

西中 清君

三浦 久君

(2) 意見陳述者

弁護士

愛知学院大学法
学部長

三重県一志郡町
村会長

婦野町長

社団法人中部開
発センター専務

理事

弁護士

松坂屋本社開
事業部長

主 事

浪川 正己君

名越 成夫君

塩野谷 格君

永堀 悦司君

長沼てる子君

午前十時開議

○加藤座長 これより会議を開きます。

私は、衆議院運輸委員会派遣委員団団長の加藤
六月でございます。

私がこの会議の座長を務めますので、よろしく
お願いを申し上げます。

この際、私から、派遣委員を代表いたしまして、
一言ごあいさつを申し上げます。

皆様御承知のとおり、ただいま本委員会におき

ましては、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法
案の審査を行つているところであります。

当委員会といたしましては、本法案の審査に当
たりまして、国民各層から意見を聴取するため、

各界の代表の方々から忌憚のない御意見を伺ひ
しようとするものであります。

御意見を述べたい方々には、御多忙中に
もかわりませず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。厚く御礼を申し上げ
ます。

まず、この会議の運営につきまして御説明申し
上げます。

会議の議事は、すべて衆議院における委員会運
営についての議事規則及び手続に準拠して行ひ、
議事の整理、秩序の保持等は、座長であります私
が行ふことといたしております。発言をなさる
方々は、必ず座長の許可を得て発言していただき
たいと存じます。

なお、この会議におきましては、御意見を述べ
たい方々は、派遣委員に対しての質疑はで
きないことになっておりますので、あらかじめ御
承知おきを願ひたいと存じます。

次に、会議の順序につきまして申し上げます。

まず、午前中に各意見陳述者から順次御意見を
お述べいただき、午後再開して、派遣委員から質
疑が行われることになっております。したがいま
して、時間の関係上、御意見陳述の時間は、一人
十五分程度にお願いいたしと存じます。

それでは、本日御出席の方々を御紹介いたしま
す。

派遣委員は、自由民主党の檜橋進君と私、加藤六
月、日本社会党の吉原米治君、井岡大治君、公明
党・国民会議の西中清君、民社党・国民連合の中
村正雄君、日本共産党の三浦久君、新自由クラブ
の中馬弘毅君、この八名であります。

次に、本日各界を代表して御意見を述べていた
だく方々を御紹介申し上げます。

弁護士、愛知学院大学法学部長浪川正己君、三

重県一志郡町村会長、婦野町長名越成夫君、社団
法人中部開発センター専務理事塩野谷格君、弁護
士小山幸君、松坂屋本社開発事業部長永堀悦司君、
主婦長沼てる子君、以上の方々がございまして、
それでは、浪川正己君から御意見を述べていた
だきたいと存じます。

○浪川正己君 ただいま御紹介いただきました浪
川でございます。

まず、国鉄再建法案について陳述人としてどう
考えるかという点を申し上げ、続きまして、国鉄
における経営の合理化について、第三として、地
方交通線問題、第四として、公的助成問題、とり
わけ年金問題に限って申し上げたいと存じます。

まず第一点として、国鉄の再建法案についての
私の基本的な考え方を申し上げます。

国鉄の現状というものは、現在六兆円を超える
累積的な赤字を抱えております。さらに、毎年一
兆円近い赤字を生み出さざるを得ない状況に見ま
すならば、まさに破産状態ではないかと言つても
過言ではないと思ひます。このような状態が続
くとすれば、国鉄というものは、国の基幹的な輸
送機関としての使命を果たすことが不可能ではな
いかというふうに思ひます。また他方、わが国に
おけるエネルギー情勢を考えますと、将来とも、
わが国における交通体系におきまして、省エネ
ルギー輸送機関である鉄道がその主力を担うべき
だというふうに考える次第であります。

私は、以上のような観点から考えますと、国鉄
を現在の経営状態から一日も早く脱却させまし
て、将来にわたつてその経営基盤をしっかりと
ものに改善することが急務ではないかというふう
に思ひます。

今般の国鉄再建法案を二つに分けると、従
来から国鉄が再建のために当面しているものもろ
の施策がほぼ盛り込まれていると思ひます。次に
述べると若干の不十分の面もありますが、お
おむね妥当な内容を具有しているものと考えま
す。

第二点、国鉄による経営の合理化についてであ

ります。

国鉄は、明治初期に誕生して以来、わが国にお
ける陸上輸送の需要に、すべての面に対応してそ
の路線及び列車体系を發展させてきたと思ひま
す。かような方向というものは、昭和三十年代以
前の自動車と航空機が十二分に発達していない
段階におきましては、近代的な、そして便利な交
通機関として鉄道のほかはなかつたということが
できましよう。こういうような方向は一応正しか
つたわけでありましよう。しかし、現在のよう
に航空機、自動車というものが異常に発達する、
そして近代的な交通機関として発達してまいりま
すれば、鉄道が持つていたすぐれた便益というも
のは、やや角度を違えて考えなければならぬ。

私は、かような航空機、自動車の発達というよ
うな背景のもとに、国鉄は、その鉄道としてのす
ぐれた特徴を發揮できる分野、すなわち、まず都
市間の旅客輸送と大都市圏の旅客輸送、それから
大量的、定型的な貨物輸送、こういう三つの分野
に国鉄のすぐれた特徴を發揮して、重点的に経営
がなされるべきだというふうに思ひます。したが
つて、それ以外の分野については、国鉄としては
原則として撤退を図るべきだというふうに思ひま
す。もともと、鉄道路線を社会的要請によつて存
置しなければならぬというふうな場合について
は、財政的な十二分の裏打ちが必要じゃないかと
いうふうに思ひます。

要するに、経営の重点を置く分野と撤退すべき
分野というものを明確に峻別をして、経営の合理
化を図るべきだというふうに思ひます。

かように考えますけれども、国鉄自身について
要求いたしますことは、国鉄というものは背後に
国が控えているのだ、赤字が出てしまふと、後
よく親方日の丸だというふうなことが言われま
すが、こういうような觀念を全く脱ぎ捨てて、業務
運営における徹底した合理化による生産性の向上
を図つてもらいたい。つまるところ、国鉄自身の
厳しい経営努力というものを期待したいのであり
ます。

よく鉄道の問題について、輸送密度が一日キロ八千名ないと採算ベースに合わないということが一般的に言われております。この点、国鉄について見ますと、かような採算ベースという輸送密度につきまして、一部のものは黒字でありますけれども、その他は、かような採算ベースに関する輸送密度についても赤字が多いのであります。もちろん、国鉄には経営的に努力をしてもどうにもならないというような、いわゆる構造的な欠陥等の特殊事情がありますけれども、これを差し引いても、業務運営に甘さがあるのではないかとこのことを痛感いたします。

私は、国鉄に対して、昭和六十年までに要員の合理化をする、いわゆる三十五万人という方向とか、経費あるいは国鉄の投資面についても全般的に見直しをしまして、徹底的な合理化を期待したいと思うのであります。もし、これが実行されないとするならば、われわれ国民感情として、現在の国鉄としての再建は納得できないと言わざるを得ないのであります。かような場合におきまして、いわば法というものは形式であり骨格であります。これを肉づけ、血を通わせるのは国鉄自身であるというふうに思います。したがって、この法案成立の晩におきまして、十二分な対策がとれない場合においては、場合によっては国鉄は民営などによって運営することもいたし方なからうというふうに思います。

第三点として、地方交通線問題について所見を述べたいと思います。

いわゆる赤字ローカル線問題というのは、国鉄再建に関する重要な問題の一つであることを失わないと思います。鉄道が輸送機関として必要であるかどうか問題になっている路線は、輸送密度がきわめて低い線区であります。今般問題となっている点は、輸送密度が二千人にも満たない、コスト的にもまたエネルギー的にも非効率と考えられるローカル線についてであります。この点について、代替輸送機関としてのバス輸送などへの転換を図るべきであるというようなことであると思

われます。

この対策に対しまして、すぐに赤字線の廃止ということを連想しがちでありますけれども、この事後の対策につきましては、バス輸送、第三セクター、民間業者などによる代替輸送の方法が考えられております。しかも、これが決定につきましては、地方協議会という場を通して地域住民の意向が反映できるようにしているようでありま

す。また、先ほど申しましたように、エネルギーという問題は現下のわが国の焦眉の急の問題であります。こういう問題についても、やはりエネルギーの効率の側面から十二分に検討してみなければならぬと思います。

私の聞くところによりますと、国鉄は、かつて幾つかの線区を自動車、バスに転換した実績があるようでありま

す。その場合におきましては、その地域の停留所の増加あるいは運行本数の増加等によりましてサービスが向上し、地域住民からも大変喜ばれているというような事例もあるやに聞いております。また、先ほど申しましたエネルギー対策の観点から考えましても、輸送密度のきわめて低い線区につきましても、私はバス輸送等の方法が得策ではないかと思うのであります。

翻つて、私は、国鉄の持つ使命を考えますとき、将来とも鉄道の特徴が発揮できる都市間、大都市圏の旅客輸送、大量定型的な輸送を中心に経営の重点化を図り、その他の輸送需要が少なく鉄道の特徴が発揮しがい分野については、減量化を図るのが急務だと思います。

ところで、この赤字ローカル線、いわゆる特定地方交通線の存廃については、地域住民につき、もろもろの重要な問題を包蔵していると思

います。題については、私は国鉄は積極的に取り組んでもらいたいというふうに思います。

第四として、公的助成の問題について触れたいと思うのでございます。

先ほど申しましたけれども、国鉄の現時的赤字の要因の中には、必ずしも国鉄の経営努力だけではないかと思ひがたいものがあります。かようないわゆる構造的欠損というものが、ややもすると国鉄の経営の任に当たる者に対して無力感を抱かせているような感じがいたします。また、国鉄の経営者がその経営に対して、いたし方ないのだというようなことで責任回避の理由にもされがちであると思ひます。こういうような問題については、一方においては国は公的な助成のルールを確立し、その赤字要因の除去に協力することが理想ではないかというふうに思います。他方、国鉄の経営者は残された赤字要因の除去に全力投球をし、経営者としての責任を負うべきであると思ひます。

この助成の問題については、私は特に年金問題にしばって申し上げたいと存する次第であります。

御存じのとおり、国鉄は国の機関として、戦中戦後の鉄道省の時代におきまして、戦争中は戦時輸送力の増強、戦後は満鉄等海外にありました鉄道関係者が引き揚げ等によって大量的にわが国鉄に復帰をいたしてあります。言ってみれば、これは当時の戦争あるいは戦後のわが国の施策によつて、大量に職員採用を余儀なくされたというふうに私は思います。したがって、かように大量的に一時的に採用したことによつて、国鉄職員の年齢構成にもいろいろとひずみが生じておりまして、かようなひずみが近年、国鉄における退職金あるいは年金問題として経営的に大きな負担となつていくことも見逃し得ない事実であると思ひます。もつとも、退職金については数年前よりすでに国による助成がなされてはいるようでありま

ついでのを道を開いてほしいと思います。

この年金の問題につきましては、同様な電電その他の機構もございすけれども、国鉄の場合はとりわけ年金の成熟度と申ししましうか、これが非常に高いようでありま

す。資料を見ますと、今後の十年間に約二十万人の新しい年金受給者が生ずる、一方、組合員は約七万人減る予定である。組合員が減り、年金受給者がふえるのでありますから、成熟度が上がるのは当然のことでありま

す。いわば十人の組合員で十一人の年金受給者を支えるというような、異常な状況ではないか。

こういう点を考えますと、国の他のいろいろな年金制度との絡み合いもありま

す。国鉄の赤字の構造的欠損として、この問題は早晩妥当なルールを確立していただきたいと思ひます。

以上で、私の陳述を終わります。

○加藤座長 ありがとうございます。

次に、名越成夫君にお願いいたします。

○名越成夫君 私は、三重県一志郡郷野町町長名越成夫でございます。

一志郡は六カ町村によりまして形成をされております。今回の国鉄地方線の名松線沿線に五カ町村がございす。したがって、この郡の町村会長として、関係町村長の考え方も含めましてここに発言をさせていただきますと存じます。

私が申し上げることは三つございす。一つには、国鉄の使命について、二つ目には、地方線の問題点について、三つ目は、直接関係がいたしますところの名松線廃止反対の問題でございす。

第一点は、国鉄の使命についてでございます。国鉄は、申し上げるまでもなく、公共機関として、公共の福祉を増進する目的のもとに国民にひとしく利便を与える使命があると思ひます。国鉄は、公社という企業形態をとつておられるわけでございまして、公共性のきわめて強い事業でございす。したがって、今回の地方交通線対策につきましても、学識経験者の意見なりあ

るいは関係する住民の考え方、また地方公共団体の意向を十分に吸い上げていただき、地方末端までの理解と協力を得ながら、長期的観点に立つて政策の実効を確保していただくことが国鉄の使命ではなからうかと存ずるものでございます。

第二点は、ローカル線に対する問題点でございます。

ローカル線はその大半が過疎、農山村地域に敷設されておりまして、これを廃止するということは、沿線及び奥地の過疎現象に一層拍車をかけるということとは明白でございます。また、過疎対策として国は特別に過疎地域振興法を制定されておるわけでございまして、その立法趣旨からいましてローカル線の廃止は非常に問題がある、かように私は考えるものでございます。

さらに、国鉄の再建対策といたしまして地方線の廃止が重要な柱となつておるわけでございまして、中日新聞は、十月二十日の「財政危機の中心」という表題で、国鉄の赤字の八〇％は乗客輸送でなく貨物輸送にあると指摘をされております。また、今回昭和六十年度までに廃止しようとする赤字は、赤字総額の約一〇％にすぎないと言われておるのでございます。したがって、国鉄地方交通線の整理のみでは国鉄赤字の根本的な解消にはつながらないと思つてございまして、国鉄赤字の解消が国民的課題であるということは、私もよく承知をいたしております。しかしながら、このために地方交通線を廃止することが最善の方法であるかどうかはもう少し広い論議が必要ではなからうかと存ずるものでございます。

次に、八〇年代は地方の時代であると言われております。すなわち、私も町村自体が創意工夫をこらして地元産業を生かし、住民が安心して働き、生活できるような町づくりをしていかなければならぬ時代であると思つてございまして、したがって、国と地方公共団体とのコミュニケーションがさらに強く求められるときであらうと思

うのでございます。この時期における地方交通線の廃止は、こうした地方の努力を断ち切り、ますます地域格差や過密過疎を推し進めることにならうと思つてございまして。

次に、廃線しない場合は民間事業者あるいは第三セクターに経営を任せるということでございまして、プロの国鉄が運営しても赤字になるような路線を運営することはきわめてむずかしく、その可能性はきわめて薄いと存じます。仮に設立されても赤字経営は必至でございまして、国の赤字助成後の地方自治体の財政負担は避けられない。現在でも苦しい地方財政を一層圧迫し、地方自治体としてはどういたえ得られないことにならうかと思つてございまして。

以上、地方線に対する全般的な私の考え方を申し上げさせていただきます。

第三番目には、直接関係をいたします名松線廃止に対する反対でございまして。

鉄道敷設法によりまして、この名松線は三重県松阪市から名張を経て奈良県桜井市に敷設をされることになっておるわけでございまして、しかし、たゞいまは三重県一志郡美杉村でとまっておりますわけでございまして、したがって、十分にその機能を発揮いたしておらないということは事実でございまして。さらには、奈良県側におきましては、その沿線であるところの大字陀町、葛田野町、榛原町、室生村、曾爾村、御杖村、桜井市、こうした市町村がこの路線の延長をたゞいま国に対して熱心に陳情されておるわけでございまして。したがって、そういう観点からいまして、名松線の廃止はできない状況にあるのではないかと私は思つてございまして。

さらに、過去におきまして国鉄の合理化策に協力をいたしまして、地域住民は不便を忍んで無人駅なりあるいはまた貨物取り扱いの廃止等について協力をいたしてまいつたわけでございまして。それが今回廃線ということになれば、そういう希望もなく、今日まで協力をいたしてまいりました沿線住民の国鉄に対する不信感がきわめて強

くなるのではないかと、かように考えるものでございます。

さらに、名松線沿線にある白山高校は、全校生徒の六四％、生徒数にいたしまして五百四十七名がこの名松線を利用していただいております状況でございます。さらには、この名松線を利用しまして、松阪市、津市、鈴鹿市、久居市等にありまして、この十数校にわたる高校に通学をいたしておる生徒が約二百六十名あるわけでございまして、廃止されることによりまして下宿等をせざるを得ない状況になり、家庭の負担もきわめて過重になり、あるいはまた世帯分離や過疎等が一層進む状況になるのではないかと、かように考えるものでございます。

次に、マイカー時代とは申しながらも、自動車の利用はほとんどが若い者でございまして。家にある老人あるいは子供等は従来名松線を利用してまいりましたが、その足がなくなるといふことになれば、特に病氣等によるところの通院等に対しまして不安を与える結果となり、行政上におきましても多くの問題点が起こつてまいらるわけでございまして。

次に、現在民間におきまして経営されておるところの自動車等もございまして、何と申しましても険峻な山合いの道路でございまして。非常に狭くて曲折が多く、しかも冬季は積雪が多いわけでございまして、しばしば不通の場合があるわけでございまして。したがって、通学、通勤等にバスを利用することは不可能な状態にあるわけでございまして。

以上、今回の地方交通線の対策は、国の総合交通体系とこれを実施するところの政策が明らかにされないまま、短期的な収支採算性の観点のみから全国一律の基準で廃止しようとしておるわけでございまして。また、国鉄赤字を地方にしわ寄せしようとするものであると言わざるを得ないと私は思つてございまして。地域の均衡ある発展を図り、定住構想の実現のためにも、国鉄の果たす役割、機能を考え直すべきであると思つてござい

す。過去の実績や採算の面のみでなく、国の地域振興施策ともよく照らし、長期的、総合的な観点に立つて検討し、対処していただきたいと思つてございまして、そのためにも地域住民の理解と協力によつてこの問題を実施されることを特に希望いたします。私の陳述を終わりたいと思つております。

ありがとうございました。

○加藤座長 ありがとうございます。

次に、塩野谷格君にお願ひいたします。

○塩野谷格君 現在、わが国の解決すべき至上命題の一つが国鉄財政の再建であることは、国民各層ひとしく理解しているところであります。国鉄は、昭和五十四年度末において約六兆円の累積欠損を抱え、米、健保とともにわが国財政悪化の一因となつており、しかも、放置しておくならばこの傾向は今後も続くことが懸念されております。ちなみに、昭和五十四年度の純欠損は八千二百億、五十五年度は一兆円を超すことが予想されておることは御案内のとおりでございまして。

このような情勢にある今日、国鉄の財政再建のための抜本的対策の確立は国民的課題となつておると申せましょう。今回の国鉄再建法案は、過去に論議された幾つかの同類の法案にも増して、国鉄が置かれておる状況を真剣にとらえ、再建のための具体的かつ有効な方策を提案していることを評価いたしまして、私は、幾つかの条件を付した上で同法案の成立を希望いたします。

以下、私の本法案に対する条件つき賛成の理由を述べさせていただきます。

顧みますと、国鉄は明治初頭以来約百年にわたつて日本の交通の根幹を形成し、国民生活の上に多大の貢献をもたらしてきましたことは、歴史の教えるところでございまして。しかし、昨今の社会変動の激しさは、このような国鉄の役割りに対して何らかの変化を要求するに至りました。かつて国鉄が国のすみずみにまで敷設されたころ、だれが現在のマイカーや航空機の飛躍的な発達を予想し得たであらうでしょうか。これら国鉄を取り巻く

周辺環境の変化に對して有効な手段が講じられなかったならば、現在の国鉄の窮乏は避けられないであろう。必要な対策が必ずしも的確にはとられなかったのが事実ではないでしょうか。現在、国鉄の赤字の割合は、このような環境の変化がもたらした欠損、いわば構造的な欠損であると言えます。現にマイカーや航空機が現在の隆盛を見る以前における昭和三十八年度までは、国鉄は黒字経営を行っていたのであります。

さて、国鉄が現在置かれている状況に對しては、幾つかの対応策が考えられます。前述の社会情勢の変化に對した輸送体系の確立、つまり経営の重点化は、まず筆頭に挙げられなければなりません。また、経営の実情に合った運賃政策も必要でございましょう。政治路線と言われ、建設したところでほとんど利用者が期待できないというような新線の建設は、厳しく戒められるべきであります。さらに、借金が借金を生むような過去の累積債務のたな上げは、国鉄労使の無力感を払拭し、達成可能な目標を与えて奮起を促す意味で、ぜひ必要ではないかと考えられます。さらに、このような国鉄のみの努力だけではどうしても解決できないような問題に對する施策以外に、国鉄自身の人員削減等の合理化を含む経営努力が不可欠なことは言うまでもございせん。国鉄の再建問題は、これら諸対策の複合的な取り組みの中で見出すべき事柄と私は考えます。

一方、国鉄には他の交通機関では果たし得ない使命がありますことも事実であります。一般に公共的使命と呼ばれているのがそれにあたります。幾らマイカーが普及いたしたとはいへ、これに依存することができない階層は将来を含めて必ず残るのであります。こうした人たちの移動需要に對する最終的な保証は、公共交通機関以外では担い得ません。また、鉄道を取り上げた場合、それが町づくりに果たしている役割りは非常に大きいものであります。均衡のとれた効率的で安全な市街地の形成を考えますと、鉄道は単なる一交

通手段にすぎないとは言えせん。また、地域社会の人々が鉄道に寄せる信頼感の強さも無視できないのでございせん。これらをすべて経済的尺度で割り切り、何が何でも単純に収支均衡させようということは、無謀ではないだろうかと思われ

ます。このように考えました場合に、今回の法案は、世に言われるような単なる地方交通線対策ではなくて、総合的な国鉄再建のための施策を盛り込んだ法案と見受けられます。また同時に、いま申しました公共交通機関の必要性も認めたものであると感じられますので、部分的に不満足な箇所は見られますものの、基本的に賛成するゆえんでござ

います。今回の法案は、国鉄再建に当たった際の総合的対策を盛り込んだ法案であることはいま申し上げたとおりでございせんが、特に地方交通線問題に對する論議が起つていられることも事実でございせん。また、私が属しております中部開発センターというのは、中部圏の総合的な開発整備及び町づくり等に関する調査研究を主たる目的とする組織でございせんので、法案賛成の前提となる条件を申し上げる前に、地方交通線問題について一言申し述べたいと存じます。

地方交通線問題の根本は、モータリゼーションの発達により、鉄道が社会経済的に見た場合、地域における最適の輸送機関でなくなったという点にあります。この結果、地方交通線は国鉄の営業キロの四一%を占めるにもかかわらず、輸送量はわずか四%、収入も六%にすぎないのであります。地方交通線だけで年間二千三百億円の赤字という数字になってあらわれております。加えて、ここ数年の国民の関心事でございせんエネルギー問題から見ても、輸送密度のきわめて低い線区に對してはむしろバスの方が省エネルギー交通機関であるという事実も見逃せないものでございせん。さらに、自動車の普及は、都会においてこそ一段落いたしましたものの、地方ではなお高い伸びを示しているという事情もございせん。これら

の諸事情を勘案いたしますと、一定の社会的使命を終えた鉄道路線を実情に合った形に変えることはどうしても必要であると言わざるを得ません。赤字の絶対額自体は幹線系の方が多いのではないかと御指摘もあるかと存じますが、かといつて、それはこのような明白な不合理を見逃してよい理由にはならないと存じます。

一方、国鉄の有する公共的性格の重要性は先ほど申し上げたとおりでございせんが、この相反する二つの命題を解決するために設けられたのが、今回の法案に見られる第三セクター方式、民営移管、バス路線化等の諸対策でございせん。これら多様な選択肢を設定して、地方の意見を反映させて決めるという考え方は、問題解決の実践的な手法として評価できます。また、このような行き方は、地方の時代と言われている今日において特に大切ではないかと存じます。交通問題は、地域によつてさまざまに事情が異なる問題でございせん。今回の法案によりまして地方の人々が鉄道運営に参加できるようにすれば、国鉄の運営が自分たちの考える方向で行われるならば地方の国鉄は維持し得る、こういうふうな考えの人たちにチャンスを与えることにもなります。地域の実情に合わせたきめ細かい経営も期待できましょう。現在のように全国一律の基準で国鉄を運営していかうという考え方が自明に無理が生じているのが地方交通線問題のもう一つの顔でございせん。

私はかつて外国で生活をしたことがございまして、現在もヨーロッパを中心に多くの知人がおります。その関係でときどきヨーロッパに参りまして、また、つい一昨日も二週間ほどの出張でパリから帰つてまいりました。このような私の経験から申し上げたいことは、地方交通線問題は日本だけの問題ではないということにございせん。今日、このような意見発表の機会を持たせていただくことになったものでございせんので、フランスに住む私の友人にあちらの鉄道事情について尋ねましたところ、フランスでもやはり地方交通線はフラ

ンスの国鉄と言われるSNCFを考える上で一つの重要なポイントになっているということにございせん。そして、一九三〇年から七〇年代の初めに至るまで、フランス国鉄は路線を四万キロから二万五千キロまで縮小いたしておるということを教えてくれました。これは実に四〇%に及ぶ路線の廃止でございせん。しかも、その大部分がローカル線であるということもそのときに教えていただいたのでございせん。この間の事情は、鉄道発祥の国、イギリスにおいても同様であると聞いております。こうした諸外国と比べますと、日本の場合は地方交通線対策が遅過ぎたと言ふことができません。いや、事態はヨーロッパほどには深刻ではなかった、そういう点からいいますと、地方交通線が残されたというふうな考えられるような気がいたします。いずれにいたしましても、一つの方向として今回の法案の考え方は間違つていないと思うのでございせん。

とは申しませんが、私は今回の法案のすべてに満足いたしているわけではございせん。最初に条件つき賛成と申しましたが、以下、その条件について、大まかに三つに分けてお話し申し上げてみたいと存じます。

一つは、申すまでもございせんが、今回の措置によつて地方が不当に不利益をこうむることがないように御配慮いたされたいということにございせん。そのためには、地方があくまで鉄道の維持を希望する場合に用意されている第三セクター、民間移管への道をできるだけ平坦に整備していただきたいということにございせん。

このような観点からいたしますと、現在転換交付金として予定されている八千億圓に對する付金として予定されている八千億圓の持参金は、余りにも少ないと言わざるを得ません。一般に地方交通線と言われている輸送密度八千人以下の路線は、民営で行つても赤字が出ると思われるのでありますけれども、それよりはるかに条件の悪い特定地方交通線をこのような条件で切り離そうとすると、地方の猛烈な反対が起きるので

はないかと存じます。地方にチャンスを与えるという考えからいたしますれば、いまま少し温かい心遣いを期待したいと存じます。

私がこのように申し上げるのは、余りに短兵急に事を進めてすべてを無にすることがないようという点から申し上げておるのでございいます。

国鉄の試算によりまして、今回の法案が実施され、輸送密度二千人以下の路線の四千キロが廃止され、また年間約九百億円の赤字が軽減されるというふう聞いておりますが、このような赤字削減のための努力は当然必要と申せますが、一気に達成することをねらうのではなく、徐々に実現されるよう御配慮されていかでございませう。

また、交付金の支出基準も、全国一律営業キロ当たり幾らとするのではなく、路線が短く、不利なところには多目にするといった弾力的な運用も必要でございませう。さらには、転換後の赤字補てんも、五年で打ち切るということのように聞いておりますけれども、貴しい地方財政をお考えいただき、もう少し長い目で見ていただきたい、このように考えるのでございいます。最終的には社会経済的に見て廃止はやむを得ないというような路線でありまして、地方の人々の実験のチャンスを与え、運営が不可能なことを納得していただいた上で廃止するという方法が、この場合、迂遠に見えて意外と近道であると私は考えるのであります。

さらに、鉄道の維持が不可能で最終的にバスに転換するような場合でありまして、バスをできるだけ鉄道に似たものにするよう御配慮いただきたい。たとえば廃線敷をバス専用道路といたしますれば、定時性の確保、スピードアップに大きな効果が期待できます。そのためには、専用道の建設、整備、維持に必要な費用はすべて一般の道路の予算で行ってもよいのではないかと、こう考えるのでございいます。

また、今回の法案を表現するに当たって予定されている政令の中身を先日新聞で拝見いたしました。地方交通線、特定地方交通線の定義など、

関係向きの御努力によりましてよく吟味されたとお見受けいたしました。この上は、廃止の対象となつて輸送密度二千人以下の四千キロの路線について、一線ごとにもう一度見直された上で、できるだけ不公平のないような、かつ地域の実情に合致した基準を設定していただき、その上で確実に実施に移してくださるようお願いいたしますと存じます。

と申しますのは、かつての再建計画で同じような趣旨の地方交通線廃止案が組上につた際、最終的には運用の段階でなし崩しにされてしまったことがあると聞いていますからでございいます。法を有効なものとするためには、ぜひ慎重かつ厳正な法の運用をお願いいたしたいと存じます。その意味で、二年間の期限つきの協議は厳守する必要がございませう。ちなみに、フランスでは六カ月でございしました。今回の法律の趣旨をよく理解して誠実に対応した地方がばかみることがないようにぜひ御配慮いただきたと存じますのであります。

二つ目は、条件というより希望でございしますが、国鉄が今日のような状況に陥つた要因の一つには、国としての総合的な交通政策がなく、鉄道、自動車、航空、船舶といった各種の交通機関がそれぞれ無原則に、また必ずしも平等とは言えないような競争を続けてまいつたからであると言えましよう。この結果、マイカーが異常にふえ、鉄道、バスといった公共交通機関の輸送ウェイトが落ち

てくるといった現象となつてあらわれているのでございいます。このため、現在ある交通体系は、安全、環境面、エネルギー効率の面から見まして必ずしも満足のものではなくなつておりまして、また、交通弱者に過酷なしわ寄せが加えられている原因ともなつております。よつて、今回の法案を契機といたしまして、国として望ましい交通体系はどうあるべきか、また、その中で公共交通機関はどのような役割りを果たすべきかという広範な議論を起こしていただきたと存じます。以上、今回の法案に賛成するに際して、主とし

て政府当局に対していろいろとお願いを申し上げましたが、それにも増して国鉄自身に要望したいことも多々ございいます。よつて、賛成に当たつての第三番目の条件といたしまして、国鉄の自助努力を望みたいと思ひます。

今回の法案が成立いたしましたとしても、国鉄自身の経営努力がなければ再建は不可能であります。赤字額そのものが地方交通線よりも幹線の方に多いということをお願いすることからも明らかでございいます。そのためには、現在、経営改善計画で想定されております三十五万人体制の実現は絶対の条件と申せましよう。今回の法案によりまして平穩な生活を脅かされる多くの人々に思いを寄せていただき、国鉄労使は、この人員削減のほかに、も絶えざる合理化、サービスの向上、経営努力等を遂行して、国民とともに産みの苦しみを分かち合つていただく義務があるのではないかと存じます。

以上、いろいろと申し上げましたけれども、最後に一言だけ申し上げておきたいと存じます。それは、現在ある国鉄の赤字問題は、国、国鉄、国民の共同責任であるということとでございいます。国鉄の性格をあらわして親方日の丸というような言葉がよく使われておりますけれども、実は国鉄問題に関して、日本全体が親方日の丸意識になつてゐるのではないかと申さるのであります。

現在、国鉄の累積赤字六兆円、これは国民一人当たりの負担額にすれば一体どれだけのなるか。そして、国鉄問題を論じている人々が、すべてこのことを自覚しておられるでしょうか。国鉄は倒産しないというのを盾といたしまして、日本全体が安易にもたれ合つてゐる、そういう結果が今日を招いてゐるという思いが私には捨て切れなないのでございいます。ツケは最終的に国民一人一人に回されるということを国はもっと周知徹底させる必要があると存じますし、国民もこれにこたえて、自分のこととして国鉄問題を考える必要があるかと存じます。

以上、地域の開発における交通政策の重要性を

認識する者としていたしまして、ぜひとも申し上げたいことだけを述べまして、今回の陳述といたしたいと存じます。

○加藤座長 ありがとうございます。

次に、小山君にお願いいたします。

○小山君 端的に意見を申し上げます。私は、この法律案に反対いたします。

私の意見は、まず総体的批判、第二に反対項目とその理由、三番目に関連意見という順序で申し述べてみたいと思ひます。

まず第一に、この法案に対する総体的批判を申し上げます。

この法律案は、国鉄の再建を目指すものであります。そうであるならば、国鉄をどうするのにかつての将来ビジョンが前提になければならないと思ひます。すなわち、わが国の総合的な交通体系の中でどのように国鉄を位置づけるべきか、また国鉄の経営の機構と経営の方式はどうあるべきかについて将来目標があつて、これに近づくための具体的なステップがこの法律案でなければならぬと考へます。しかし、この法律案は、右のビジョンを欠いております。場当たり的であります。国鉄再建の名に値しないと考へます。言い過ぎかもしれませんが、この法律案は、とりあえずやつてみよう法であり、あとはまた考へてみよう法であるということができるかと思ひます。

国鉄経営の経営理念は二つあります。一つは、公共性であり、二つは、企業性であります。そして、交通市場の今日の状況のもとで、経営理念のウェイトが公共性から企業性へと移されつつありますが、これは一面ではやむを得ないと考へます。しかし、この法律案は、特定地方交通線対策を中心にしたしまして、公共性の切り捨てが目に見えると思ひます。企業性を追求する余り、国鉄利用の地域住民、ひいては国民の存在を忘れてゐるのかと思ふほどであります。これでは国民の理解と納得は得られません。国民の支持のない法律ができても、その実現はむずかしいかと私は思ひます。

国鉄経営における企業性の重視は、確かに世界

ことでありましょう。そこで私は、監査委員会がしばしば述べておりますように、労使はともに過去の行きがかりを捨てて協力体制をつくるべきであると考えます。そして、そのときはいまをおいてないと思ひます。

また、その方法であります。労使関係修復のアクションはやはり国鉄当局がとるべきであると考えます。国鉄当局はこの事件を取り下げて、国労、動労に対して手を差し伸べるべきでありましょう。組合の方もこの手を握り返すに違いないと思ひます。

二つ目に、国鉄再建に関する国の責任範囲の明確化について申し述べたいと思ひます。

国鉄を再建するには、国の責任範囲を明確にする必要があります。そうでなければ、国鉄の努力目標も明確には定まらないからであります。赤字は今後もふえ続けます。恐らくは昭和六十年以降もであります。一体これをどうするのだからうか。

これについて国はどのような形で関与し、責任を分担するのか。具体的に言えば、工事費を中心とする設備投資の負担を今後どうするのか。過去債務をたな上げいたしましたも、この投資財源を借入金に求める限りは国鉄の財政改善は望み得べくもないからであります。また、地方交通線を中心とする避けようのない赤字をどう埋めていくのか。公共割引、これは通学や身障者の割引であります。公共割引、これは通学や身障者の割引であります。公共割引、これは通学や身障者の割引であります。

また、国はわが国における総合的で体系的な交通政策を策定し、その中における国鉄の役割りを定める必要があります。そして、その上で国鉄の抜本的な機構の改革や経営方式の抜本的な転換を図るべきであると思ひます。

この抜本策については私なりの試案は持つてお

ります。時間がありませんのでこれは割愛して、以上で私の意見を終わりたいと思ひます。

○加藤座長 ありがとうございます。

次に、永縄悦司君にお願いいたします。

○永縄悦司君 たいだいま御紹介いただきました永縄でございます。

私は、本日賛成側としてここに出席しているのではありませんけれども、私は、国鉄のやつてゐることについてすべて無条件で賛成しているというわけではございません。国政上及び国鉄再建のために本法案がいかに重要なものであり、かつ必要であるかという点について賛成しているものであります。前もつてお断りしておきたいと思ひます。

国鉄はわが国の最高の基幹的輸送機関でありまして、今後ともその重要性には変わりはなく、一日も早く収支均衡の上、再建されるべきものでありつて、本法案の早期成立を希望いたしますのであります。

現在の国鉄は、御承知のように、高速道路の発達とトラック、タクシーといったものを含めたモータリゼーション、そして航空機とか地下鉄とかの整備が進められた結果、旅客、貨物ともにその利用度は年々低下いたしました。国鉄の旅客及び貨物のシェアは、昭和三十五年と五十四年とを比較いたしますと、旅客が五十一%から二五%、貨物が三九%から一〇%と低下しております。現在国鉄が六兆円を超える赤字を抱えていることはすでに述べられたとおりでありますけれども、さらに、これらも起因いたしました毎年一兆円近くの赤字を計上するということになっておりまして、その経営はまさに破局的であると言わざるを得ません。これを一般の会社にとえまると、会社更生法の適用を受けるべき状態だと思ひます。このまま放置いたしますならば、国の基幹的輸送機関としての使命は果たし得なくなるものと思ひます。

このような状態に陥つたのは国鉄の経営努力の不足だとばかり言っているわけにはいかないものであつて、大きな要因としては、総合的な運輸政策

の欠如、すなわち自動車、バス、私鉄、船舶、航空機といった各種の交通機関が秩序のないままに、しかも不平等な競争を続けてきたことや、国鉄の発生的、構造的な問題が起因していると思ひます。

たとえば、マイカーの利用増大という問題はわれわれ小売業に従事しております者にとつても大きな変化をもたらしたし、昭和四十年までは余り見られなかつた郊外型のショッピングセンターなどが全国に展開され、現在盛況をきわめております。このような時代の変遷に即した経営が国鉄として迅速に対応できたかどうかということを見てみますと、むしろ国鉄としてはそういうことができなかったという点については同情する必要があると思ひます。

国鉄の経営を早急に健全化させるためには、国鉄労使の現況自覚と反省、そして、その上にたゆまざる企業努力を要求するのは当然のことであり、また、国民的課題として、国鉄の再建はぜひともなし遂げなければならぬ問題なのであります。そのためには、会社更生法を適用された会社との再建の一般的手法である債権の切り捨て、たな上げ、または利息免除並びに子補給や、収支採算面から見まして撤退すべき業種、国鉄に置きかえますとスクラップすべき赤字路線とその代替交通機関、要員の合理化、新規事業においては採算重視志向は当然であり、山陽特殊鋼、興人、佐世保重工、この近くでは林紡など、中には一〇〇%減資などの思い切つた手段をとつて再建を図つております。

先日、衆議院運輸委員会から送られてきました運輸省鉄道監督局作成の国鉄経営再建促進特別措置法関係の参考資料を見ますと、この法案は、単なる地方交通線対策だけではなく、国鉄再建のための基本的な法案でありまして、昭和五十二年十二月の国鉄再建の基本方針並びに昭和五十四年十二月の国鉄の再建についての閣議了解は、両者ともわれわれ国民としては十分理解できるものであります。また、昭和五十四年一月二十四日、国鉄

地方交通線問題小委員会の「国鉄ローカル線問題について」の結論もまた納得できるものでありまして、ここに本法案に対して賛同の意を表するものであります。

次に、具体的な問題につきまして、二点ほど申し上げます。

まず、線区別、地域別運賃についてであります。これは運賃の改定ということにもなるうかと思ひます。電力とかガスなどの公共料金も、ある程度は電力、ガス会社の収支を参照して料金が決められております。国鉄についても、線区別、地域別に見て、採算面や競争関係の有無といったものを考慮して運賃を設定すべきものだと思います。

後ほどお配りいたしますけれども、「主要鉄道営業キロ数および収入内訳」という資料から抜粋いたしますと、たとえば東武鉄道は、営業キロ数で鉄道が四百八十キロ、バスが三千三百八十一キロ、営業収入千二百十億円に對しまして鉄道が五五%、自動車が一三%、不動産が二二%となつております。また、この近くの名古屋鉄道は例にとつてみますと、営業キロ数が鉄道で五百三十九キロ、バスが三千七百四十四キロ、営業収入七百九十億円に對しまして鉄道が五七%、自動車二〇%、不動産が二三%であります。これを国鉄に置きかえてみますと、鉄道が二万一千三百三十二キロ、バスが一万四千三百四十二キロ、営業収入二兆六千五百七十七億円に對しまして鉄道が九四・二%、自動車一・四%、不動産三・七%、その他として船舶が〇・七%という構成になつております。国鉄に比べますと、大手私鉄のバス路線と自動車収入のウェイトが高いことがよくわかると思ひます。これは明らかに地域対応としてバスが鉄道をうまく補充しているのでありまして、輸送密度の低い地域ではバスを走らせ、エネルギー消費という点でも合理化され、配慮されている証左だと思ひます。輸送密度の低い地域ではバスの方が鉄道よりエネルギー効率が良いというところはすでに皆様御高承のとおりでありまして、国鉄の地方交通線でも同様のことが言えるの

ではないかと思ひます。

運賃の一例として、名古屋鉄道管理局内の樽見線美濃本集—美濃神海間の国鉄料金と岐阜乗合バス(五十五年四月一日現在の料金)を比べてみますと、国鉄百二十円に対して、バス料金は二百十円で一・七五倍です。通勤定期は三千六百円対九千四百五十円で二・六三倍、通学定期は千七百六十円に対して七千五百六十円で、実に四・三倍という高額になっております。また、岡多線岡崎—新豊田間の運賃を同様に比べてみますと、普通運賃では二・四倍、通勤定期三・六倍、通学定期は四・八倍となっているのであります。このように同じ区間であつても料金に大きな差が見られ、採算面からも、エネルギー効率という点から見ましても、国鉄の悪く言えば非合理性がうかがえると思ひます。

これは地方交通線と地方バスとの料金比較であります。同じ鉄道同士でこれを比べてみますと、まず東京の大手私鉄と国鉄の新宿—八王子間では、京王帝都電鉄は国鉄に対し、普通運賃で五〇%、通勤、通学定期で五〇%でありまして、これはちょうど国鉄の半分の料金で走っているわけです。いかに国鉄がサービスを施しても競争相手に食われてしまうのは当然のことだと思ひます。では、大阪地区ではどうか。阪急電鉄の梅田—三宮間と国鉄の大阪—三ノ宮間とを比べてみますと、阪急は国鉄に対し普通運賃で六〇%、通勤定期で七〇%、通学定期で五〇%と、これも私鉄がきわめて割り安であり、これでは競争に勝てないと思ひます。

しかし、地方の中小私鉄と国鉄とを比べてみますと、茨城交通の勝田—阿字ヶ浦間では、昭和五十五年四月二十日現在で、私鉄は普通運賃で二・三倍、通勤定期三・二倍、通学定期三・七倍となつてゐます。また、近江鉄道の米原—貴生川間では、私鉄は国鉄に対して普通運賃で一・六倍、通勤定期で二・四倍、通学定期で四・四倍となつてゐます。これでは国鉄が採算面で苦しいことはよくわかると思ひます。

このような矛盾はいかにして解決したらいいだろうか。国鉄が運賃を設定する場合、全国一律制であり、コストとか競争関係の有無は考慮してないからであります。線区別、地域別の運賃で対応できるように考慮しなければならぬと思ひます。

次に、国鉄の割引運賃について申し上げます。国鉄の運賃には通学定期割引、身体障害者割引などの公共割引制があります。この割引は利用する側から言えば確かに多ければ多いほどいいわけですが、これら文教対策とか福祉対策の施策が国鉄の経営の中で行われているということについては、いささか矛盾を感じる一人であります。国鉄が昭和二十四年から五十四年までに負担した割引額は、通学割引で六千八百四十億円、その他を加えますと実に七千四百一十億円の巨額に上つております。余裕のある国鉄ならまだしも、これを国鉄が負担しなければならぬ理由は理解できません。負担すべき関係省庁を明確に分離し、国としても国鉄再建にさらに力を入れていただきたいと思ひます。

これから申し上げます二つの問題については、本法案と直接関係はないかと存じますけれども、私の所感の一端として申し上げます。まず、新線の建設と宅地等の開発についてであります。これは在来線についても同様なことが言えると思ひますが、国鉄が新線を建設する場合、政治的、社会的な要請に基づくケースが多く、私鉄のような周辺の宅地開発とか観光開発をして、その将来性を見越して、しかも採算面を重視して建設するのはきわめて少ないと思ひます。これから国鉄としては、まず投資採算ということを重視しなければならぬと思ひます。そして、高収益につながる地域に注目していかねばならぬと思ひます。

鉄道と言へばだれしもが想像しますのは、まず大量輸送とか大量交通機関ということであり、そして経済性に富んでいるとかエネルギー効率がいい

とかいうことだろうと思ひます。しかし、遊園地の中の電車ならいざ知らず、一つの収益事業としての国鉄が、何両もの車両をつないで走っている地方交通線ではほんの二、三人しか乗っていないというような情景を連想され、これが当然だと言われる方は一人もいないと思ひます。ところが、昨今の地方交通線ではよく見かける風景なのであります。これでは鉄道本来の目的を達しているとは言えないと思ひます。モータリゼーションなどの環境の変化という点については、私鉄も同じ影響を受けていると思ひます。こういつた中で、私鉄はいかに対処しているか。後ほどお話ししたいします主要鉄道収入内訳表をごらんいただきますと、私鉄の不動産収入がいかにウエートが高いか、よくわかり願ひます。周辺の開発に熱心で、ちよつと例を挙げますと、近くの名古屋鉄道の場合、各務原線とか広見線などの宅地、住宅開発というものは目をみはるものがあると思ひます。新線、在来線とも、可能な限り住宅公団とか関係企業とタイアップして沿線の住宅開発や観光開発に力を入れ、利用客の増加に努め、収入増を図らなければならぬわけでありまして、国鉄はただ車両を走らせていけばいいのだというようなことではいけないと思ひます。そのためには、国の強力な総合対策を望むものであります。

最後に、線路敷地の一部の国または地方公共団体の負担について申し上げます。鉄道を除いた大量輸送機関として航空機、バス、トラックなどが挙げられますが、その運行は空または道路でありまして、自前の専用路線というものを保持していないのであります。鉄道のように線路敷を買収したり線路を建設したりする必要はありません。確かに国は国鉄に対し工事費の一部を負担しているかもしれませんが、線路敷の用地買収には多額の資金を必要とし、線路建設もまた莫大な資金が必要なのであります。これらがすべて国鉄の負担となつてゐるわけでありまして、借入金とか鉄道債券でその資金を賄つてゐる国鉄としては、その利息や償却費は現状ではとても負担しか

ねる額に上つております。公社として国鉄に採算面より福祉面を要求するという考え方もありますけれども、そうだとすれば、線路敷用地は国鉄から一部分離させ、国または地方公共団体の資産として移管できないだろうか。また、地方交通線では、一部線路設備費等も同様、移管できないだろうかと思ひます。このような思い切つた発想の転換を図ることも一つの改善策につながるものでありまして、国鉄の早期再建に役立つものであると存じます。

以上、お聞き苦しい点もあつたかと存じますが、これにて終わらせていただきます。

○加藤座長 ありがとうございます。

次に、長沼子君にお願いいたします。

○長沼子君 長沼でございます。

現在、国会におきまして日本国有鉄道の経営再建促進特別措置法案が審査されておりますが、その中で、昭和六十年度までに一日の利用者が二千人以下の地方ローカル線の廃止が云々されております。

資料によりまして、昭和三十九年、わが国経済が高度成長期に入りましてから、その利用率の下降が目立つてまいつております。このことは、道路行政が盛んになり、それにつれてモータリゼーションが進行してまいりました。こうした事情が国鉄の利用率を著しく低下させたのであります。しかし、一方では、安い運賃で利用できる国鉄に依存している学生やサラリーマン、そして住民の方々も多くおられることを考えますとき、この法案はこれらの方々を犠牲に迫り込むことになりはしないかと案じられてまいります。

赤字ローカル線のほとんどが政治路線だと言われておりますし、私自身も、以前は、集票目的のための政治路線に強い反感を感じ、廃止を望んだ時期もございました。しかし、実情を知るに至りまして、政治路線といえども住民の強い希望によつて建設されたものですから、赤字だからという理由だけで切り捨てるなどということがあつてはならぬと思ふようになりました。

こうした点を考えますとき、国鉄が抱えている膨大な赤字の問題は地方ローカル線にあるのではなくて、中央幹線の推進にのみ目を向けておられる政治にこそ、その責任があるのではございませんか。新幹線整備の膨大な費用は、地方ローカル線の赤字などと比べようもありません。この点だけを取り上げましても、この法案はやはり弱

国鉄再建法の修正対案を読ませていただきます。

塩野谷陳述人にお伺いしたいと思うのですが、たとえば地方から地方空港の要望が非常に強いままでもYSS11で飛んでいたところを、滑走路延ばしてジェットを飛ばしてほしい。そうしないと、国鉄と競合をするという問題があるわけで

しますと、まず国鉄の場合は、私、先ほど述べたように、使命を果たしたものと今後使命をたすべきものと区別する必要があると思うのでね。

けか停車時間が非常に長いのです。ある駅で私は感じたのですけれども、特にこれは複線でございますから、反対から来る列車を待つ必要もないわけですが、また、追い越されるということもなかつたのですが、非常に長い停車時間がある。スピードアップということは、他の交通機関との競争の上でやはり図つていかなければならない。それから、乗りかえの便利さ、そういうものも十分配慮しなければいけないと思うのです。

総合交通体系というのは、利用者により便利さを与えるということであろうかと思ひます。たとえば名古屋でございまして、岡多新線と、名鉄が豊田新線をつくりまして乗り入れてるわけですね。

その場合の国鉄側の待ち時間が非常に長い。ですから、私鉄と国鉄とのリンクの仕方、こういうこともやはりもう少し能率よくいかないものだろうか。私鉄の便利さと国鉄の公共性というものを、もう少し双方の交通体系のリンクする、そういう結節上の時間待ちというようなことがなるたけないようにやつていかれるということも、競争ということよりも相互の交通体系の補完関係を強化していくことになり、そのものも利用者の増加にもなるのではないかと私は考へております。

○小山君 国の国鉄再建について果たすべき責任範囲についてであります。諸外国の例を見てみましても、繰り越したな上げの赤字について切り捨てを行つておるようであります。また、設備投資についても、私はこれは国の責任において行ふべきであると考えます。それで、このままほつておきますと年々赤字が累積していくわけでありますが、累積すればするほど深刻になります。

これはイギリスの例であります。年度欠損の処理を毎年やつておるわけであり。法律に定め、それに従つて行つておるわけであり。たとえば、一九七五年でイギリスは損益四百三十三億円の赤字を出しておりますが、国が欠損補てんとして同額を出しております。一九七六年、やはり損益が百八十七億円のマイナスを出しておりますが、やはり同額の補てんをしております。このと

おり統計を読むべきかどうかは自信がありませんが、不採算路線については、大臣と公社とが協議をして、いわば収支の差額相当分をとかく埋めるのだというふうな法律で決められておつて、そのとおりにしておるというふうな聞いております。

また、年金についても、わが国だけでなく、諸外国もかなり大きな負担で悩んでおるようであり。その場合でも、やはり何ともしようがない分については国が補助をしておるというふうな聞いておりますし、わが国もそうすべきではないかと思ひます。

大体以上です。

○永縄司君 いま小山さんからおつしやつたとおりだと存じますが、現在、国鉄の持つております長期借入金というのは五兆二千七百億円であります。それで、鉄道債券が四兆六千二百二十億円で、合計いたしますと、借入金に頼つてゐる金額が九兆八千九百二十億円。これを単純に前年度の金利で見ますと、利子とか債務取扱費用として五千五百二十五億円というのを計上してゐるわけであり。この額がもしなかりせば、では実際国鉄は幾らであつたろうかといひますと、約千七百億円で済んでゐるのではないかと、約千七百億円で済むものが、これだけの金利があるためにどうしても赤字になつていく。要するに、借金が借金を生んでいくのだという意味から言ひますと、こういう国鉄再建を論ずるのを契機として、これくらいの金額を一挙にたな上げしてしまわなければ次の再建はむずかしい、こういうようなことが申し上げられるかと思ひます。

以上です。

○浪川正君 二点についてお尋ねのようでございますが、まず年金問題でございます。

先ほども申し上げましたように、国鉄の年金という問題については非常に成熟度が急上昇している。電電とか他の同様な公社に比べて見ますと、全く異常とも思ふ状況だ。昭和六十年にはその成熟度が一一・四%になるというふうなことです

ね。これは先ほども申しましたように、国鉄の持つ構造の欠損の最たるものだと思うのです。

ところが、この問題については、国鉄自身の問題というよりも、この原因になつたものは、いわゆる先ほども申しましたように、戦争中の戦時輸送を増強せよ、それには人が要る、戦後は、御存じのように、海外からの満鉄とか華北交通とか、いろいろ当時の外地における交通網からの撤退というふうなことが原因になつて異常に膨張した。こういうようなことは、いわば当時の国策に沿つた形の採用であつたわけですね。それが今日の現状においては、一気に噴き出して退職金とか年金に向かつていく、いわゆる異常な成熟度を招来したというところなんです。

そういう点において、年金という問題は他の同様の機関との兼ね合いもありましようし、助成という問題はいろいろ省との関係において熟慮しなければならぬ問題もあると思ひますけれども、これは国鉄赤字の大きな要因でありますので、でき得れば早急にルールを確立して、公的助成の国による手当て——国がやつたらというわけではありませぬけれども、原因の一端がそういう点にあるので、私は、速やかに公的助成の方法を講ぜられるのが得策ではないかというふうに思ふわけですね。

それから、第二点の地方線の赤字対策でございますが、先ほど来議論になつておりますけれども、今日の様相におきまして航空機あるいは自動車の異常な発達というふうなことで、国鉄としてこれに對してすべて競争できるわけではありませぬ。そうならば、競争できる特徴を持つたもの、先ほども申しましたように、大都市圏の旅客輸送とか都市と都市を結ぶ旅客輸送あるいは定型的、大規模な貨物輸送、こういうものに一応ウェイトを置いていく。いわば今後の赤字対策の大きな柱として国鉄の向かうべき面は、鉄道の持つてゐる利点というものをよりよく發揮することが必要ではない

か、かように私は思ふわけでございます。

以上です。

○橋本委員 どうもありがとうございます。

○加藤座長 吉原米治君。

○吉原委員 社会党の吉原でございます。午前中各陳述人の皆さんから貴重な御意見を承りました。が、時間の関係もございまして全部の皆さんにお尋ねをするわけにまいりませんので、特に、今回出されております国鉄再建法の政府原案に賛意を表明しておられる方々にだけお尋ねをいたしたいと存じます。そういう意味では、浪川さん、塩野谷さん、永縄さん、このお三方に問題点を一つずつお尋ねしたいと思ひます。

最初に、浪川さんの方にお尋ねしたいのは、国鉄の経営のあり方というのですか、御承知のようには、国鉄は株式会社ではないのですから、そういう意味では、日本国有鉄道の事業の基本的なあり方についてどういう考え方を持つていらつしやるのか。

また、午前中の意見陳述の中で、経営の重点を置く分野と撤退分野を明確にすべきだというふうな御発言もあつたやに承るわけでございしますが、そういう表現はどういうお考え方で述べておられるのだろうか。むしろいま国鉄が考へておる撤退をしたという分野は、大方は過疎地帯、つまりローカル線、採算的に言ひますともうからない路線であります。こういう路線を国鉄が引き揚げるという場合に、その後を、民営鉄道にしろ第三セクターにしろ、そういう不採算なローカルの路線を民間にやらせるといふ発想は、これは国鉄の持つ公共性といひますか、そういう観点からいかなものかと私は疑問に思ふわけですね。

それから、軌道とバスとの違いですね。軌道を外してバスに転換すれば利用者の足が確保されるからそれで事足りるというお考えの方のようでございますが、軌道の持つておる特徴と、またバスでないといふ分野とがあるわけでございまして、単に足を確保するからそれでいいじゃないかというわけにはまいらぬわけでございまして、から、

か、かように私は思ふわけでございます。

以上です。

○橋本委員 どうもありがとうございます。

○加藤座長 吉原米治君。

○吉原委員 社会党の吉原でございます。午前中各陳述人の皆さんから貴重な御意見を承りました。が、時間の関係もございまして全部の皆さんにお尋ねをするわけにまいりませんので、特に、今回出されております国鉄再建法の政府原案に賛意を表明しておられる方々にだけお尋ねをいたしたいと存じます。そういう意味では、浪川さん、塩野谷さん、永縄さん、このお三方に問題点を一つずつお尋ねしたいと思ひます。

最初に、浪川さんの方にお尋ねしたいのは、国鉄の経営のあり方というのですか、御承知のようには、国鉄は株式会社ではないのですから、そういう意味では、日本国有鉄道の事業の基本的なあり方についてどういう考え方を持つていらつしやるのか。

また、午前中の意見陳述の中で、経営の重点を置く分野と撤退分野を明確にすべきだというふうな御発言もあつたやに承るわけでございしますが、そういう表現はどういうお考え方で述べておられるのだろうか。むしろいま国鉄が考へておる撤退をしたという分野は、大方は過疎地帯、つまりローカル線、採算的に言ひますともうからない路線であります。こういう路線を国鉄が引き揚げるという場合に、その後を、民営鉄道にしろ第三セクターにしろ、そういう不採算なローカルの路線を民間にやらせるといふ発想は、これは国鉄の持つ公共性といひますか、そういう観点からいかなものかと私は疑問に思ふわけですね。

それから、軌道とバスとの違いですね。軌道を外してバスに転換すれば利用者の足が確保されるからそれで事足りるというお考えの方のようでございますが、軌道の持つておる特徴と、またバスでないといふ分野とがあるわけでございまして、単に足を確保するからそれでいいじゃないかというわけにはまいらぬわけでございまして、から、

そういう意味で軌道とバスとの果たさなければならぬ役割割りといえますか、これについてはどういふ御認識をされておられるでしょうか。

また、いま話をしましたように、第三セクターというのは、言ってみれば沿線の市町村、それに県が関係しますが、それに民間事業者が入るといふふうな構成になると思いますけれども、こういう第三セクターでやればいいといひましても、先ほど嬉野町長さんがおっしゃっていましたように、沿線の自治体がそう豊富な財源を持つておるわけではございませんので、そういう意味でこの第三セクターというのが現実的なものなのかどうなのか。国鉄が引き揚げた後は当然そういう制度でもって運営をすべきだ、これは国鉄の経営の基本的なあり方という点から考えますと私も疑問に思っております点でございますから、この点をひとつお答え願いたい。

それから、塩野谷さんの方には、この法案が通りますと、特定地方交通線の線区ごとに対策協議会が持たれることになります。それで、この対策協議会は地方の意見を聞くという意味で大変いいことだ、こうおっしゃっていました。私も、私もそのことは否定いたしません。大いに地元沿線の皆さんの理解と納得を得なければならぬのは当然のことでございますから、そういう意味で線区ごとの対策協議会が必要だと思いますが、政府原案の方はこれを国鉄の経営から外すということが前提になっていて、その後始末をいかにしたものかという相談をする機関が、言われておるこの対策協議会の中身でございますので、国鉄の経営から外すという大前提がある限り、必ずしも地方の皆さんの意見をくみ取った処置だとは私も思っていないのです。ですから、長沼さんからお話もございましたように、わが党が出しております修正案は、そういう意味で存続も含めた、あるいは国鉄の経営も含めた対策協議会を持つべきではないか、そして結論が出なかつたら該当の県知事から最終的に運輸大臣に意見書を提出する、その出した意見書は尊重しなければならぬ、こういうこと

とにいたしておるわけでございますから、対策協議会の今回の提案のあり方が一体妥当なものなのかどうなのか、私もはきわめて非民主的な強権的な条項だ、こう指摘をしておるわけでございますので、その点ひとつ塩野谷さんの方からお答え願いたい。

それから、永縄さんの方に御尋ねをしたい点は、実は政府原案では、午前中の御発言の中にもありました特別運賃制度を導入することになっておる。平たく言いますと、この特別運賃制度というのは、国鉄は、御案内のように、全国一律の賃率ですが、そうでなくて、二万一千キロの中の九千キロが俗に言われております地方交通線、この九千キロにわたつて高い賃率を掛けよう、つまり、並行しておる私的な輸送交通機関と比較して割り安になっておるからこれを引き上げようというわけです。逆に言いますと、都市部では国鉄の方が高くて民営の方が非常に安い、そういう意味では地方と中央とは非常にアンバランスが出ておるわけでございます。いま言われましたように、この特別運賃制度というのは、政府原案によりまして、相当利用者が減つておると言われておるこの地方の利用者の運賃を民間並みに引き上げよう、あるいは一気にかかなくても当面五割ぐらいは引き上げようという国鉄総裁の答弁が出ておるわけでございます。

そうなりますと、最後に御発言なされた長沼さんの御発言の中にありましたように、いま少々不便でも駅まで自転車で行くか歩いていくかして安い国鉄を利用する、あるいは通学生等については特にでございますが、安いがゆえに国鉄を利用しておるとおる利用者の立場に立ちますと、逆に国鉄離れを生じさせて本当の意味の国鉄再建策にならぬ。同じ料金なら近くのバス停に行つてバスを利用する。少々遠いけれども安いから、あるいは安全で決められた時間に目的地へ到着するから列車を利用しようとしておる利用者の皆さんの利用を逆に締め出すことになってしまふ。そういう意味で、今回提案の再建策の中に言つております特

別運賃制度というものは再建策にならない、むしろ都市部の民営と国鉄との運賃のバランスを調整すべきだ、こういう趣旨で私も修正案を出しておるわけでございますので、この特別運賃制度は是非について永縄さんの方からお答えを願いたい。

以上です。

○浪川正己君　ただいまお尋ねの第一点でございますが、国鉄の経営のあり方はどうなのかということ、あわせて国鉄の法的な地位はどうなのかというふうなことだと思ひます。

確かに、仰せのとおり、国鉄は、いわゆる商法上の営利を目的とする社團法人ではなくして、運輸大臣の監督下にある特別法上の公社法に基づいて存在する法人でございます。ですから、国鉄の法的地位あるいは性格としても、株式会社のごとく採算ベースで営利第一主義というわけにまいらないことは当然のことだと私は思ひます。もとより国鉄というものは、公共性を有する国民の足としての機能を持ったものであるというふうに思ひます。ところが、現実的には六兆円に及ぶ赤字を出している。しかも、そのツケが最終的には国民に回つてくる、こういうふうな状況で、ただに公益性であるからといってかような膨大な赤字を出すということは、やはり一つの企業体ということも考えなければならぬ。こういう点において私は、当然に公益性を前提にしているけれども、企業性というものを全く没却することはできないうと思ひます。そういう点において、国鉄が株式会社のごとく収支相償い、一定の利潤を追求する企業体ではないのだということは申すまでもないと思ひます。

それから、第二点でございます。私、先ほど申しましたように、国鉄というものは、現在の航空機あるいは自動車、こういうものの異常な発達、道路網の整備というふうなことを踏まえて考えるならば、いたずらに国鉄が従来の全国津々浦々にわたる路線を担当するというような力はないと思ひます。国鉄は、従来明治、大

正、昭和の初期から中葉にかけてはいわば陸上輸送の王者であつたけれども、こういうことは幻影にすぎない。王者たる地位を退いたんだ。そうならば、王者としての特徴というものを引き出して、それをひとつ今後経営の面に乗せていったらいいのじゃないかというふうに思ひます。

そういう点において、私は三点、これは繰り返しますけれども、大都市圏の旅客輸送、都市と都市との間の旅客輸送、あるいは国鉄でなくてはなし得ないような定型的、大規模な輸送というものを重点的にやつていく。それによつて経営の効率化あるいはこの法案に盛られた精神をよりよく伸ばし得るのじゃないか。さすれば、反面において全国津々浦々にある鉄道動脈をある程度整理することが必要だということです。そういう点において、撤退すべき面もあるのじゃないか。そういう撤退面につきましては一応十分なる対応策を考え、この法案によりましていろいろと地方交通線の選定あるいはその代替輸送という問題についての一応の方途も規定されておりますので、そういう点において、思い切り減量するためには泣いて馬鹿を切るという方法論も必要じゃないか。

もとよりその点について、地方路線、赤字路線についてぜひとも存置しなければならぬという場合は、十二分の助成対応ということを考へて措置をする。これは私も大学の教授でありますから、学生の足あるいは中高の足の確保も必要だと思ひます。そういう社会的要請によつて存置しなければならぬ場合もあるかと思ひますけれども、もしその路線に対応する十分な道路がある、しかもバスの輸送が可能である、それが効率的だということ場合には撤退することも必要じゃないか。いわば減量経営の一つの方法論としてこの撤退を考えるべきだということで、二つの点にしばつて今後の国鉄を考えるべきだということを申し上げたわけ

です。第二に、この点に付随して軌道とバスの機能性をどう考えるのか。おっしゃるとおり、これはレールがあればそこを走らせればいいわけでございます。

ますが、バスの場合、当然道路の問題がございます。鉄道は大量の、しかも他の輸送手段よりも効率的であることはもとより申すまでもないと思ひます。ですから、軌道とバスというものはその機能性において長短相補う面がありますけれども、レールの魅力というものは確かにあります。しかし、私はこれに付加して考えるのに、鉄道が昔から通っているのだからそれを終始動かすというのでもやはり問題だということです。その軌道に沿うところに適正な道路が敷設されておれば、十二分にその地域住民の足が確保できるならば、代替輸送も考えるべきじゃないかということで、決して軌道とバスを混同した形で申し上げたわけではございません。

それから、それに付随しまして、いよいよ路線廃止という問題になって、代替輸送はいかにしたらいいかという問題にかかってくると思うのです。この代替輸送についてはバスとか第三セクターが登場してくるわけでありまして、おっしゃる通り、第三セクター、民間による運営というのは、確かにこの案によりまして輸送密度が二千人未満だということは一応廃止の方向に進むわけでございますので、採算ベースに乗らないことはもとより当然のことです。ただし、民間がそういう場合に採算ベースが合えば当然に引き受けることは可能だと思ひますけれども、ただ思ひますのに、そういう路線に付随する地方公共団体、赤字で苦しんでおる面もありましようけれども、たとえば学校が設置されておれば登校のときあるいは帰るときに大量に一時に乗るわけですが、その場合に一定の距離は鉄道が必要だということには、ぜひともそういうことについて地方公共団体でできる範囲内のことを国が助成してやるべきだということとで第三セクターによるものが現実的かというところ、これはなかなかむずかしい問題ではありますけれども、代替輸送の一つの方法としてその意味を認めたいと思ひます。

以上です。

特定地方交通線の廃止を前提とした協議会のあり方についての御質問であるかと存じます。法案によりまして、国鉄は協議会にかける場合、運輸大臣の承認を得るわけですね。ですから、国鉄は、協議会にかける前にまず路線ごとに実態をよく検討される必要があると思ひます。十分地域の実情を見ていただき、各路線ごとの不公平さがないように十分御検討をいただきたいということをおっしゃるわけですね。そういうことを前提にしてまいりますれば、私は廃止を前提にした協議会のあり方は決して非民主的だとは思ひません。この案より民主的にする方法はほかにあるかと思ひますけれども、私はこれが民主的ではないとは思ひますけれども、私はこれが民主的という協議が私は適当であるということも申し上げました。存続を含めて議論することはむしろ協議会の紛糾を呼んでなかなか結論が出ないのじゃないか、むしろそれにかける前に十分議論しておくということであれば実効は期せられるのではないかと私は考へております。

○永縄悦司君 先ほどおっしゃったのは十三条関係の地方交通線の運賃についてだと思ひますが、運賃を高くすれば鉄道利用者は減つてしまふ、ますます赤字になるのじゃないかという御指摘だと思ひますが、現在でもすでに赤字なんです。それがさらに減つてきたところで大した赤字は出ないと思ひます。それと、代替交通機関を今回の場合ですとバスなり何なり考えると言っているわけですから、私は料金を高くするのも一つの方法、それから代替交通機関でもつてこれを賄うのも一つの方法、要するに国鉄さんがやつてみたいと言っていることについては、今回国鉄再建という大きな前提があるわけですから一応やらせてみたい、そういうことを申し上げているわけですね。

以上でございます。

○加藤座長 吉原君、いいですか。

○吉原委員 再質問いたしたいのですが、持ち時間がなくなりましたので、残念ですがまたの機会に……。

どうもありがとうございました。

○加藤座長 次に、西中清君。

○西中委員 公明党の西中でございます。きょうは大変貴重な御意見を、また貴重なお時間を割いていただきまして感謝をいたしております。

私は、先ほどから採算性という話が出ておりますので御意見を伺いたしたいのですが、今度の再建法は、六十年年度に収支の均衡をとるといふ、いわば再建の基礎固めといふんです。そういう性格を持つておると思ひます。ただ、午前中陳述人の皆さんからお話もございましたけれども、総合交通体系が固まっていけない中で、国鉄がこうした法律案を出して再建をやるうとしておるといふ点で、国鉄の占める位置というものがもう一つ明確でない。先ほどからいろいろ御意見は出ておるわけでありまして、その上でその持つております目的というのか、財政再建についてもまた残された問題が数々あるわけでございます。たとえば上越、東北新幹線の赤字が当面十年ぐらひは続くだろうというように国鉄当局は言つておるわけでありまして、それから、年金問題、さらには整備新幹線五線の建設、これも断念をしたわけではありません。こういった新しい事業もこれから新たに巨額な赤字を生んでいくわけでありまして、六十年の収支均衡にこういうことは条件に入つておらぬ。年金も別だ。先ほど、どなたか忘れましてけれども、一般企業で言えば会社更生法にかかるといふ状態だ、そういうものの再建の場合には、こうこうというふうな方法でやつていくのだとおっしゃつた。こういうことも考えないでこの法律案は出ておるわけでありまして、そういう点について浪川さん、塩野谷さん、永縄さん、御意見があらましたらお伺いしたいと思ひます。

○浪川正己君 国鉄の性格は、先ほど申しましたように、公共性を強度に持った機構だといふふうにおもひます。ですから、一般企業と同じ様に考えることができないことは論をまたないわけでありまして、東北新幹線、上越新幹線というものは一つの国家的な今後のあるべき交通

のためのものだと思うのです。ですから、この再建については除外をして考えるのは当然だろう。それから、おっしゃる通りに、基本的にこの再建法というものは国鉄の基礎固めをするためのものである。しかし、これによつて直ちに収支相償い、収入支出の均衡が生ずるとは私は思ひないわけですね。これは志向するところはそうであるけれども、現実はこのような形で、先ほど申し上げたように、あくまでも法というものは形式であり、内容を盛るものは国鉄自身だろう、この法案に肉をつけ、血を通ずるのは国鉄の経営努力だろうといふふうに思ひます。ですから、収支相償うことを目標としておりますけれども、将来に向かつて、とりわけ六十年代に向かつての健全財政ということ、山積する問題がすべて解決し、この国鉄再建法というものがすべての特効薬というわけにはまだまいらない。ですから、当然に均衡財政が望ましいけれども、将来に向かつて健全財政の確立を私はお願いしたいために先ほど申し上げたわけでありまして、そういう点について、この法案は一応国鉄自身にそういう大きな課題を課したところが、健全財政の方向を歩む一つの路線数だといふように思ひます。

以上です。

○塩野谷格君 ただいまの浪川さんの意見と私の意見は全く同じであります。その健全財政ということとは、一朝一夕に直ちに黒字に持つていくことはなかなかできないと思ひます。しかし、姿勢というものは大事でございまして、基礎固めをするという努力をぜひいただきたいと思ひます。

それから、運賃の問題も若干御説明したいと思ひますが、運賃を上げるだけで財政の再建ができることは私は思つておりませんので、今後運賃の値上げについてはなお検討を要する点があろうかと思つております。

また、経営の再建ということ全体を考えますと、国鉄の数十万人という職員を組織して運営していくということは、今日の時代には非常にむずかしい

いのではないかと思ふのです。数十万という人を動かす、そういうことは今日の時代には非常に不可能に近い、私はそう思つております。そういう大きな組織を運営される非常な御苦労を私よく感ずるのでありますが、今日においては非常にそれはむずかしいことであるということをつけ加えて申し上げたいと思ひます。

○永縄司君 先ほど、一般の会社でありますと会社更生法を適用されるのだというのは私が言つたのですが、それぐらい厳しい条件に現在あるのではないかと。ですから、公社であるためにそういった会社更生法の適用を免れてゐるというところに国鉄の再建のむずかしいところがあるのだと思ひます。

いろいろな点につきましては、浪川先生並びに塩野谷先生のおつしやつたとおりだと思ひますけれども、そういう意味で、さらに厳しい状態を乗り切るためにもこの法案はぜひ通して、一応やつてみないとわからないのではないかとこの感じもするのであります。

以上です。

○西中委員 それから、もう一点お伺いをしてくださいと思ひますが、国鉄の財政再建の中で将来大きな問題になつてくる、まあ当面も問題になつてきておるわけですが、いわゆる年金の問題でございます。これは公企体によつて、また国家公務員その他の共済年金、いろいろ制度の違いがあるし、歴史も違つてございまして、非常にむづかしい問題でございまして、しかし、何らかの解決を見なければならぬわけですが、国鉄總裁の私的諮問機関から出ておられます考えの中には、そうした公企体の共済、国家公務員の共済といわゆる一元化、統合という考え方が出ておるわけでございます。そうした一つの考えがあるわけですが、何らかの解決をしなければならぬというお話があつたけれども、皆さん方としてはどういふお考えを持っておられるか、お伺いをさせていただきますと思ひます。

浪川さんと塩野谷さんをお願いしたいと思ひます。

います。

○浪川正己君 先ほどから申しましたように、年金というものの、特に国鉄の現段階というものは異常な形で、成熟度が非常に高いということなんです。そういう点におきまして、この原因関係が戦中戦後の増員によるものだということ、これは私自身の私見ですけれども、他の公社あるいは一般公務員の場合とやはり一緒にできないような状況があると思ふのです。とりわけ、先ほどちょっと申しましたけれども、将来は受給資格者十一人に対して十人の組合員が年金を出していかねければならないということですね。いわゆる年金受給者と拠出する組合員の関係が非常にアンバランスだということです。そういう状況には、戦中戦後の原因が大きく機能しているのだというふうに思ひます。

そういう点から、これを大きく手術するためには、大きな国家的助成という方法論しかないのではないかとこのことですね。そういう点において、私はいろいろ他の年金制度、公務員の年金制度を含めて洗い直しは必要でありましようけれども、国鉄の持つ特有性というものに着目するならば、やはり一応国鉄の年金制の持つ一つの難点というものを考えますと、個別的な助成というものが必要ではないかというふうにいふ思つております。

まだ専門的にこの点について調べたわけではありませんが、自分の私見を交えて申しました。

○塩野谷格君 年金問題について私は余り専門でないで、御意見を申し上げることはできませんが、一応浪川さんのおつしやられたような点は十分理解できる点でございまして、国家的助成を行うという点で進めていくことが必要ではないかと、私はこういうふうに考えております。

○西中委員 終わります。

○加藤座長 次に、中村正雄君。

○中村(正雄)委員 民社党の中村でございます。地方公聴会という性質上、私は白紙の立場で、それぞれ意見を述べられた方に、賛成の意見を述べ

られた方には反対という立場でひとつ質問いたしたい、反対の意見を述べられた方には賛成という立場でひとつ質問いたしたい、かように考えます。最初に、浪川さんにお尋ねいたします。

御承知のように、いまの国鉄がこのようになりました根本の原因は、やはり国鉄の持つております構造的な問題あるいは社会経済の変化、いままでの政策の不徹底や不備並びに国有鉄道自体の経営の非能率的な問題、これが原因でこのような破産寸前の状態になったことは御案内のとおりです。したがつて、今度の法案の骨子では、公共企業体という性格、これは経営という立場から見れば非常に不明確な企業体の性質でございまして、したがつて、今度の法案によつて、国有鉄道の公共的な部門については国が責任を持つて解決をする、企業的な部門については国有鉄道が改善に改善を重ね、企業努力の積み重ねによつて収支の均衡を図ろう、これが法案の骨子でございまして。

ところが、国鉄が幾ら企業努力をし、職員が不退職の気持ちで改善に当たつてもおのずから限界がある、こういう説がございまして。それは何かと言いますと、たとえば国鉄と同じ企業、これは民鉄もございまして、バスもあれば航空機も海運もある。同じような交通という事業に携わりまする企業にしても、国有企業という体質から来る問題、それが同じ性質の企業であつても、民営に比べてはどうしてもやはり経営という面についての体質が違ふ。そこに、企業を改善しようとしても限界がある。もし、これをやり得るとすれば、国鉄の全職員が発想を根本的に転換しない限りは、企業努力を幾らやっても収支の均衡はとれない、こういうことを言われる方があられるわけなんです。この見解に対してどういふふうにお考えになるかという点が第一点でございまして。

第二点は、この法案の重要な部分ではありますけれども、一要素にすぎません地方交通線の問題、これが一番大きな問題になつてゐるわけなんです。ところが、地方交通線をつくるというところは、御承知のように、十年、二十年、長ければ五十年

の年月をかけてでき上つてゐる鉄道なんです。しかも、その鉄道というものは、地方開発ということが一番大きな観点になつてつくられた線が地方線であるわけなんです。したがつて、今日赤字だからといって、あす、あさつて、五年、十年後にいつまでもいまの赤字が続くかどうかということとはわかりません。愛知県の方でありますので御承知のように、たとえばいまから三十年前、豊田市がいまのように繁栄するとは恐らく皆さん方も御想像もされなかつたと思ひます。したがつて、赤字であるという現時点をとらえて、これを国鉄から経営を切り離すということはどうかという意見が非常に強いわけがございまして、また国鉄の経営を解除しても引受手があるかどうか、これは二、三についてはあるかも知れませんが、ほとんど不可能だ、こういう意見が世論として出ておるわけなんです。

また、今度の再建法につきましても、当事者であります国鉄の職員自体が、皆さん方御承知のように、反対です。当事者である国鉄の職員に理解を得ることができないような政策が、一般国民に理解を得ることが果たしてできるかどうか、私はむずかしいと思ふのです。この三点について浪川さんにお伺いいたしたいと思ひます。

○浪川正己君 まず、第一の点ですが、国鉄というものが企業と違つて公共的性格を持つてゐるのだ、やはりこういう努力についてもおのずから体質的に限界があるのではないかと、こういうことについてどう思ふかという点とだと思ふのですが、国鉄のそういう性格というものはおつしやるとおりだと思ひます。ただし、現実にはここに生じてゐるこういうような多額な赤字、そして、そういうものが結果的には国民的な負担となつてくるわけなんです。ですから、この問題について、ただに国鉄というものが公社であり、公共性を追求するのだというだけでは済まされない、いわば国民生活あるいは国家経済を脅かすような状況が出てゐるのではないかとこのことなんです。

ね。そういう点において、一つには、やはり体質というものは、これは公共性と企業性という相反する命題に対して、いわば二律背反的なものでありますけれども、これを何とかアウフヘーベンできるような、止揚できるような方向を極力探っていくかなければならない。この法案にあることもやはりそういう基礎固めの一つであると思ひますので、私は、この法案をこれにして、ぜひとも国鉄の方向というものを、ただに公共性だけではなくて、収支相償うような健全財政の確立の方向をぜひ探ってもらいたい。国鉄の体質がそういうような体質なんだからいたし方ないということではなかなかこの問題は解決できない、抜本的にはやはり考え直さなければならぬ体質だということふうに思ひます。

それから、第二点でございますけれども、確かに地方線の問題は地域住民にとっては重要な問題であると思ひます。おつしやるように、地方線を設定するには十年、二十年という長い建設期間、目的も地方開発と思ひます。しかし、私は、こういう地方線を考える場合に、地域の状況というものも時代時代によつてずいぶん変わつてきている。社会的条件、経済的条件、あるいは人口についても過疎化とかそういうような、いろいろわれわれが予測し得ないような時代の進展とともに変わる要因というものも看過できない。ですから、そういう点において、地方線の持つてゐるそういう客観的情勢というものを踏まえて考えるならば、初期のそういう地方開発というものと必ずしも軌を一にしない場合においても、場合によつてはこの問題についてこの法案に盛られてゐることく一つの方向づけをせざるを得ないのでないかというふうに思ふわけです。

それから、第三点の、国鉄の労組はこの問題について反対の体質だ、ところが、いわゆる経営者サイドについてはこれを進めていきたい、こういうようなことでありますけれども、私は、これは特に労働者に対してやはり十二分なる理解を理事者が求むべきだ、そして六十年代までに三十五万

人体制という問題があるけれども、これもどうも私のあれでは、首切りによつて達成するというようなことではなくして、今後の減量経営に伴つて路線の整理をしていく、そして、ある程度の方向づけというものはあるならば、十二分にその対応、特に三十五万というものができるのではないかと、いうふうには私は予測をしてゐるわけです。特に、人員が異常にふくらんだ戦中戦後の者がほぼ定年的に退職していらつしやる。加えて採用について、減量経営をしていつて、従来十人採つておつたところを五人にするとか、そういうようなことで経営の合理化も当然に考えなければならぬ。そういう点において、労組に対しては経営者は十二分なるコンセンサスを得て、そして国鉄のみの内部の問題だけではなくて、全国的なコンセンサスというものを基本にしてこの問題について対応していかなければならないと思ひます。現状は労使相はむという感じもありますが、これは従来のいろいろな問題点もあると思ふのです。ね。そういうことを総ざらして、労使も協力してこの国鉄再建に向かつてもらいたいというのが私の考え方です。

以上です。

○中村(正雄)委員 それでは、次に名越さんにお尋ねいたしたいと思います。

これは地方線の問題ですが、先ほども申し上げましたように、公共的な部門につきましては帰するところ国民の税金によつてすべて政府が責任を持つて賄おう、企業部門については一応利用者の負担を願おう、国鉄自体も最善の努力をする、これが今度の地方線の対策問題の中心になつておるわけでございます。したがつて、それに対して利用者が負担のできない地域の問題については、地方自治体もこれに対応する負担をしなければならぬということが一般論として言われておりますが、この点についてどうお考えになつておるか、これが第一点でございます。

それから第二点は、御承知のように、赤字続きの地方線を持つております国有鉄道は、固定資産

産税だけでなく、納付金まで地方自治体に対して納めてゐるわけでございます。これが赤字の一つの部分になつてゐることは当然でございますが、この制度に対してどのようにお考えになつておるか、これが第二点でございます。

第三点は、おつしやいましたように八〇年代は地方の時代だと言われております。おがましい言い方ではありますけれども、地方の時代というのは、利益だけは享受するけれども負担は国が負担してくれ、これでは地方の時代とは言えないわけで、権限も責務もすべて地方が負うということ、を前提にしなければ地方の時代は出現しないわけでございます。したがつて、私は地方交通の問題については、地方自治体も應分の負担をするという考え方がなければ地方の時代としての地域の発展はできないと考えるのですが、この三点について名越さんにお尋ねいたします。

○名越成夫君 ただいまの御質問に對しまして私の考え方を申し上げたいと存じます。

第一点の問題でございますけれども、今回の赤字対策の問題がいわゆるローカル線にきまつてしまつて、私には午前中陳述を申し上げたわけでございます。従来の国鉄の債務のたな上げ、またローカル線の対策、特別運賃制度の導入、こうしたことが今回の一つの大きな柱になつておるようでございます。もとよりこの問題につきましても、地域住民の皆さん方の十分なコンセンサスを得れば、多少のそういう問題についての理解は得られるのではないかと私は考えておるわけでございます。

第二点は、国鉄における固定資産税等の問題でございますが、ローカル線の廃止によつて、恵まれない地域の住民自体が大変困るということでございます。私どもはこれを中心として考えておけるところの固定資産税といった問題については、私どもも町村といたしましても当然そういう考え方には協力をお願いして上げていかなければ

ならない、こういうふうにお尋ねでございます。

第三点は、地方の時代においては、すべてを国に依存するという考え方はないと思ひます。当然私ども自治体の考えるべきは考えていかなければならない、こういうふうにお尋ねでございます。

以上でございます。

○中村(正雄)委員 私の質問に對してはお二方とも中心の答弁はありますが、時間でありましてので打ち切ります。

○加藤座長 この際申し上げますが、名越成夫君は所用のため退席されます。

御多用のところ御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

どうぞ御退席ください。

次に、三浦久君。

○三浦(久)委員 公述人の皆さん、どうも大変御苦労さまでございます。私、共産党の三浦久でございます。

私は、中村委員と逆に、立場をはつきりして御質問をさせていただきたいと思ひますが、私はこの法案に反対であります。私どもも、国鉄の財政再建というのはどうしてもやらなければならぬ問題だと思つております。しかし、地方交通線というものを切り捨てる前にやらなければならぬことはたくさんある。この法案ではその点について触れられていない、手をつけていない、そういうふうにお尋ねでございます。

そこで、私は最初に塩野谷さんにお尋ねいたします。

皆さんの陳述を聞いておりますと、特定地方交通線は一日の乗車密度が二千人未満、こういうような響きを受けるのですが、これは一日の乗車密度四千未満が特定地方交通線です。この乗車密度というのは、一日にどの一キロの線路をとつてみても一キロ平均四千乗つてゐるということですから、大変多数の人が乗つてゐると私は思ふのです。ただ、六十年代までには乗車密度が一日二千人未満の路線を廃止してバスに転換する、こう

いうことになっております。

まずその前提をはつきりさせておいてお尋ねいたしますが、六十年代までにバス転換される地方交通線の赤字は、五十四年度末の決算で九百五十五億円であります。これは五十四年度の全部の赤字八千二百億円の一二%に当たります。その助成で、七千億近く助成がありますから、この助成がないといたしますと全部の赤字は一兆四千億圓ぐらゐになりますから、その赤字の中のわずかに七%にしかすぎないものであります。ところが、幹線の赤字はいま全体で七〇%に及んでゐるわけです。その中でも特に貨物の赤字が大変多うございす。これを貨客別損益で言いますと、貨物の赤字はその七〇%を占める。国鉄が赤字になりました昭和三十一年から五十三年度までの貨物の赤字は累積四兆圓を超えてゐるということです。ところが、旅客の方はどうかといふと、これは七千億圓以下であります。ですから、旅客の五・六倍の赤字を貨物が出しているということなんです。ですから、私は、この貨物対策というものをやらなければ経営の収支改善はできないのではないかと見てゐるのです。

ところが、今度の再建法の審議で運輸省が出してきました経営指標によりますと、五十五年度も貨物の総輸送量は四百億トンキロであります。それでは、六十年代はどうなるのかと見てみますと、同じ四百億トンキロなんです。全然変わらないのです。それでは、貨物の値段を上げて収支を改善するのかもしれない、そうではないのです。上げると荷離れしてしまう、国鉄離れしてしまうというので、こゝしの初めに運賃の改正がありましたけれども、そのときには等級制度をなくしてしまふ、そして大量定期貨物については割引運賃を三段階に設けてゐるのです。ですから、安く安くという方向ですから貨物の赤字は全然消えてゐない。そうしますと、結局旅客の収益で貨物の赤字をカバーしていく、そういう国鉄の体質は依然として続いていくと思つてゐるのです。その点について、貨物の収益改善のために何か

いい方法があつたらひとつお教えいただきたいと思ひます。

○塩野合格君 貨物の問題はおつしやられたようなことで、私も聞いておりますが、一つの改善策の参考になるのは、民鉄がかつては扱つておりました貨物を切つてゐたこと、民鉄さんは貨物の取扱量、そのウェイトをだんだん落としてほつてゐることも一つの参考になるのではないかと思つております。国鉄自身のあり方としては、早急にそういう形をとり得るかどうか、なお問題があるといふ思ひますが、方向としては、貨物の取り扱いを減らしていくことが一つの方法ではないかと私は思つております。

○三浦久委員 永綿公述人にお尋ねいたしたいと思ひますが、永綿さんは、いまの国鉄の状況は会社更生法を適用するやうなものだと思つてゐました。私もそのとおりだと思つてゐる。ところが、会社更生法を適用して会社を更生させるために最初に何をやるかという場合に、債権債務をどうするかということが一番大きな問題です。今度の場合には二兆七千億圓の長期債務のたな上げ分があります。これは国が融資したあの財投の部分だけなんです。財投の一部分であります。それで、大企業とか大銀行が持つてゐる鉄道債券、これは膨大なものなんです。これに全然手をつけていないというのが現状なんです。この大企業や大銀行が持つてゐる鉄道債券の残高はどのぐらゐあるかといふと、五兆三千億圓あるのです。そして、それだけで一年間に三千五百億圓以上の利息を払つておるのです。全体としては八千億圓以上です。これは元金も返してありますから、元金は一年間にやはり二千五百億圓以上払つてゐるのです。

そこで、六十年代までが再建のめどだとすれば、そこまでこれだけでもちよつと待つてもらえば、一年間に六十億のお金を支払わなくても済むといふ結果になるのです。そうすると、地方では口一カル線ははがれてしまつて大変苦勞する、また運賃の値上げで苦勞してゐる、それから労働者は要員の削減で苦勞する、国もまた多額の助成金を出して乏しい財政の中からやりくりしてゐる、みんなが苦しんでゐるのに、今度の財政再建法では大企業、大銀行だけは、これだけ大きな問題を抱えてゐながら、いままでもどおり元金も利息もそつくりそのまま返してもらふという結果になるのです。資本主義社会の中で会社更生といへば、債権債務、元利、これをどうするかといふことが一番問題だ。ここに何も手をつけないといふところに私は大変不公平さを感じると同時に不合理性を感じてゐるわけですが、永綿さんの御意見を承りたいと思ひます。

○永綿悦司君 おつしやるとおりだと思ひますし、そう言いたいだらうと思ひますけれども、言えない苦しさというのをはわかつていただきたいと思います。私はそう言うべきだと思ひますけれども、そういう主張のできない国鉄の苦しさを理解していただければわかると思ひます。

○三浦久委員 長沼さんにお尋ねいたしたいと思ひます。

主婦の立場で運賃の値上げが家計を大変圧迫してゐるというお話があつたと思つてゐるのですけれども、いまの国鉄というのは、五十二年に、運賃の値上げは経費増の範囲内では運輸大臣の判こ一つでできる、国会の審議は必要ない、こうなつてしまつて、そのために安易な経営姿勢を生んでゐる。私は思ふのです。むだ遣ひがあつて毎年会計検査院から不当事項を指摘されてゐるのです。大井埠頭の問題なんか、千二百億圓も過剰の設備投資をして指摘されておりました。御当地の岡多線にしても、今度廃止の対象になつておりますけれども、これもトヨタ自動車の要請で五百億も六百億もかけてつくつた。それが今度十年足らずでもって廃止されてしまふという結果になるのです。これはCD線として建設されておりましたので、廃止された後までも一年間に十六億圓ずつ二

十年間も鉄建公団に借料を払わなければならぬ、こういう問題が全部運賃におつつかぶせられてくる。その上に、今度はこの法案が通りまして第三セクターでやるということになります。これは五〇%未満の運賃の値上げになります。バスに転換をする、これは国鉄よりもはるかに高いことは永綿さんが非常に詳細に陳述されました。たとへばきのうわれわれが見てきた樽見線の問題でも、永綿さんがちゃんと出しておられますが、通勤定期、通学定期ははるかに高くなるわけです。こういうことについて、足を確保するのだといふながらも、実際には非常に大きな負担をしなければならぬ足の確保ができないという状況になるわけですが、この点についての長沼さんのお考えをもう一度聞かしてくだされ。

○長沼てる子君 先ほど申し上げましたけれども、国鉄というのは国民の足を守るという至上命令があるわけでございます。赤字だからそれを切り捨てて第三セクターに、またバス路線に切りかえる、そうすれば目に見えて運賃が上がることはわかり切つてゐます。だから、いまお話しになつたやうに、鉄建公団に何億もの金を長年にわたつて返さなければならぬという状態の中では、こつちの路線は切り捨てていただきたくない、やはり国鉄でもつて経営していただきたくないということでございます。

○三浦久委員 また長沼さんにもう一点だけお尋ねしたいのです。社会党の修正案に賛成だと思つてゐたのですが、きのう私たち樽見線を見ましたら、美濃神海と樽見間はいま建設中なんです。これはAB線です。ところが、社会党の考え方は、修正案の中では、現在建設してゐるAB線については、開通した後には特定地方交通線になると見込まれるやうな路線は一切工事は認めない、ですから、美濃神海と樽見間の工事も認めない、工事認可はその効力を失ふということになつてゐる。失つてしまふのですから、第三セクターとしても残らない、結局ぶつ壊してしまふよりしようがないといふこ

とになるわけですが、そういうように美濃神海と樽見間の建設ができなくなることについては、長沼さんほどのお考えになつていらっしゃるのでしょうか。

○長沼君 子君 私もしつき申し上げたことの中に不備な点もあったかと思ひます。いまの御発言のように、第三セクターに切りかえることのできるような線路はつくりだせないということ、そのつくりだせないという意味は、やはり運賃に影響するということの意味でつくりだせないということではないでしょうか。この点をはつきりしていただきたいと思ひます。

○三浦久委員 いえ、国鉄の財政に悪い影響を与えるから工事認可はその効力を失うというわけですね。結局はつくりだせないというお考えなんです。では、結構でございます。

では、小山さんに法律問題でちよつとお尋ねしたいのですが、時間ありませんので簡単に申し上げます。

政令で定める基準が八条一項にございますけれども、その政令で八千人とか四千人とかいう基準を決めていくわけですが、そのほかに線路の終点と起点というもので政令で決めるというのが政府の考え方でございます。そうなりますと、たとえば御当地の大垣の駅からいま申し上げました美濃神海までの間の樽見線は地方交通線。ところが、美濃赤坂に行つてゐる線がございすね。これは大垣から出ておりますけれども東海道本線になつてゐるのです。そういったと、美濃赤坂に行くあの線の方が乗車密度は大変低くて、樽見線の方がたくさん乗つてゐると思ひます。同じような枝線であつても乗車密度が高いものが切り捨てられて、少ないものが残つてしまふということになるわけですね。こういう不合理をどうするのかというところなんですけれども、政府の考え方によりまして、自分が政令を定めるときにそれを合理的に改めるというわけですね。そうしますと、いままで東海道本線に入つておつた美濃赤坂まで行く線も、東海道本線から外してしまふと切り捨てられ

てしまふことになるのです。逆に樽見線を東海道本線の一部だということに規定すれば、それで残つてしまふ。ですから、枝線の場合には、さあ切るも残すも自由自在という結果になるわけですね。これは法律が政令に委任してゐる事項をはるかに超えてゐるので、結局切るも残すも政府の政令次第、こういう結果になつてゐるのじゃないかと思ふのですけれども、こういう点についてはどのようにお考えですか。

○小山君 なかなかむづかしい御質問でございます。とにかく法律が政令に委任する、それは条件なしで委任する場合もありましようし、条件をつけて委任する場合もあるでしょう。本件の場合には法律によつて委任するのだけれども、その決め方についてしかるべき事項をつけて委任するという方法もありましよう。また政令をつくる前にそれなりの諮問委員会の意見を尊重して決めるという方法もありましよう。いろいろ工夫すればできないことはないと思ひます。

○加藤座長 次に、中馬弘毅君。

○中馬委員 皆様方、どうも御苦労まででございます。新自由クラブの中馬弘毅でございます。

国鉄の再建の問題ですけれども、国鉄が三十九年に赤字を出してから、再建計画というのは四回ぐらいてきてゐるのです。しかし、その都度計画が実行できなかったということなんです。われわれも今回のこの法案で国鉄がすつきり再建できると思つておりません。いままでの計画は小手先の再建といふものは、抜本的に経営形態までも含めて変えていかねばだめだと私も認識いたしてあります。今回の場合はその一つの突破口になるという認識のもとにこの法案を評価してあるわけでございますけれども、この経営形態ということをごさいます方一言ずつはお話しになつたようであります。

まず、長沼さんにお尋ねいたしますが、国営化したらどうだというお話がございました。しかし、私の考えですと、たとえば電力、ガスといったも

のでも、あれがちやうど国鉄と同じように日本全体が一体となつた一つの企業体であつたとして、果たしていまのように安く順調に供給されておつたかどうか、非常に疑問に思ふのです。塩野谷さんでしたか、四十数万人という単一のあの大きな企業体というものが果たしていいのかどうか疑問に思ふという御意見もございました。それで、長沼さんは国営化ということをお考えになりませんか。それが効率がよく、そして国民に負担なく安く供給できるか。場合によつては、国営化でしたら値段は政策ですから幾らでも安くできるのですけれども、結局はそれは税金という別の形で負担になるわけですね。その点に対してどうお考えでございますか。

○長沼君 子君 それはもちろん税金で賄われることはわかりますけれども、いまのように公共企業体である場合は市中銀行から借り入れなければならぬというところがございます。いま利息につきまして、一日十何億円という利息を払わなければならぬ。それが雪だるまになつて赤字が膨大になつていく。そういうことが国営によつて緩和されるのではないかと感じから私は申し上げました。昭和二十四年まではたしか国営だつたと思ひます。それがアメリカの指示によつて公共企業体になつたということをお聞きしております。

○中馬委員 ありがとうございます。

社会主義圏の国々でも、そういった全くの大福帳的な国営化は効率が悪いということで、利潤動機を織り込んで、それぞれが責任体制を持たせたいわゆる独立採算的な企業形態にしていこうとしてゐるのが現状じゃないかと私は思ふようなことでもございます。

その点に対して、塩野谷さん、いかがお考えでございますでしょうか。

○塩野谷君 私は、もともと国がやる仕事はまことに能率が悪いものだと考えております。しかし、われわれ人間でありますので、そこに企業努力をするという知恵を働かすべきだと思ふので

す。法律があつて国営化された組織であるから、あるいは公社であるから、公共性だけを追求していればいいという考え方では成り立たないといふ私は思つております。能率が悪くてもいいのだというところは、法案のどこにも書いてないと思ふのです。ですから、国鉄のような組織の中でも、なるだけ民間の持つ創意、そういうクリエイティブな考え方を導入するような組織にならなければならぬと思ひます。また、先ほどとも人数が大き過ぎると申し上げましたが、今日の時代ではとても責任の持てないような状況で管理能力が問われているということでございますので、私は、国営化されたいろいろの企業を諸外国で見ましても決してよくなつていないケースが多いということも参考になると思つております。

○中馬委員 どうもありがとうございます。

今度の法案はときどき誤解があるようでございます。何か線路を引つぱがして陸の孤島にしてしまふのだというような反対の意見があるようですね。この間もある方々の陳情を聞いております。とそういうようなお話でしたから、ちよつと誤解があるのじゃないかと思ふのです。これは先ほどお話がございましたように、要するに鉄道というもののから、それぞれの交通機関の特性を生かしてバスの方にかえていこうとしてゐるわけでございます。バスでなくとも、場合によつては第三セクターでももう少し効率のいい鉄道の運営をしていただいても結構なわけでございます。そのようにかえていくことも一つあるわけです。バスはバスの部門でそれぞれまた考へてやつていく。停留所の数も多くなるかもしれないし、また本数も二時間に一本、一時間に一本という形じゃなくて、三十分ごとに走る、十五分ごとに走るということもそれぞれの自治体の方や地域の方々が研究されればできるわけでございますから、そういう面に関しまして、企業経営に直接タッチされております永縄さんにお伺ひいたします。

先ほどの経営形態等も含めて、大きな会社でもそれぞれ事業部に分けたりあるいは別会社にした

りして効率よく図ってやっておられるわけであり
ますけれども、そういう点は国鉄のいまのあり方
に対してどうお考えになっておられるか、そして
どのような方策がいいか、ちよつと御意見を聞
かせ願いたいと思います。

○永縄悦司君 問題が大きいのでちよつと即答を
いたしかねますけれども、職員が四十二万人とい
う企業体を一本にまとめて管理し、経営してい
くというは大変なことだろうと思います。私も
の關係で申し上げますと、やはり關係会社を六十
幾つ分けて、それぞれの特徴ある業務に分けてい
るところもたくさんあります。そういった意味で
いきますと、ある程度そういったお考え方も正し
いかとは存じます。

ただ、先ほどからおっしゃっていますように、
公共企業体として、福祉だとか地方開発だとか、
そういうことについて国鉄が要求され、しかもそ
の開発費は、先ほど申し上げたように、全部自前
である。そういったところに、片や要求はするけ
れども負担はおまへ持ちだぞという形では、国鉄
としてはどうしても成り立つていかないであろ
う。やはりそういったところも、公共福祉を要求
するのであれば、それ相応の国としての負担を考
えるべきであるし、それから過疎地に住んでお
るというの、悪く言えば一つの宿命かとも思うの
です。モータリゼーションが発達しまして、商店
街なんかの場合、あちらがつぶれたりこちらが
つぶれたりということでもめている場合もある
りますけれども、それもやはり一つの宿命だと思
つて、それ相応な対応が必要だと思ふのです。

○中馬委員 実は名越町長にお伺いしたかったの
ですが、フランスの事例なんかをお述べになった
のはどなたでしたか、塩野谷さんでございした
のですか。この間、運輸委員会での公述人の御意見
をお聞きしているときに、いまの国鉄の地方ロー
カル線であつても、たとえば踏切ごとにとめてみ
たりあるいはもう少し小さな車両で動かしたり、
その方はミニカーとおっしゃってありましたけれ
ども、そういうものをもう少し開発してても地域

の人たちの利便を図つたらどうかということをお
つしやつておつたのです。しかし、国鉄は、その
ことを自分たちが提言しても、どうしてもやつて
くれない。これは当然だと思ふのです。先ほど言
いましたように、あのようななかでかい組織でそ
のような末端の音が反映されるわけもないので
から、むしろそれぞれの地域で、第三セクターで
も何でも結構ですけれども、たとえばいまの線路
敷そのものを利用してでもそういうことができる
ということ、ある自動車メーカーの技術者が言
つておりました。そのような自動車のようなもの
であつた国鉄の線路の上を走らせて、地域の利便に
沿うようにあつちこつちとめてくれるようなもの
が簡単にできるのだというような話も聞いており
ます。

フランスで大部分ローカル線をはがしているとい
うようなお話もございましたが、そういうことに
関連して、実は名越さんにそういうことも考えた
らどうかということをお聞きしたかったのです
が、塩野谷さんに、かわつてもお答えいただけ
たらと思ひます。

○塩野谷格君 私、フランスへたびたび行きます
が、今度行ったときに、新しいフランスの新幹線
をちよつと拝見してきました。パリリヨン間の
四百二十五キロを時速二百六十キロで二時間で走
るという新幹線でありまして、陸のコンコルド、
こういうふうに言われております。私は時間の関
係で乗れませんでしたけれども、拝見したところ
ですと、軌道のゲージが千四百三十五ミリです
ね。ですから、日本の新幹線と同じものです。在来線
のゲージとも同じでございします。ですから、日本
と違うのですけれども、昔の線路を使いながらこ
ういう新しい時速二百六十キロの新幹線を走らせ
ることができると、こういうことでございまして、

日本の在来線はゲージが狭いからこういうよう
な新幹線ができるかどうか疑問だと思ひます
が、新しい技術を使ってこういうような技術革新
を行つていくということは、私は必要じゃないか
と思つております。ただ、ミニカーがいいかどう

か、私は技術的にはよくわかりませんが、新幹線
をお引きになるというような計画の前に、もう少し
在来線の路線の整備、つまり地方線なんかはず
いぶん曲線が多いですね。ああいうところをもつ
とスピードの出るような直線化を図っていくとい
うようなことで、従来の財産を生かしながら新し
い時代に対応するという工夫もあるのではないかと
思つております。フランスは、そういうふう
に在来線の線路を使つて新幹線を走らせている、こ
ういうことでございします。

○中馬委員 浪川さんにお伺いしたいと思ひま
す。
先ほど、バス転換してかえつて地域の人々に喜
ばれている、利便になつていっているという事例
の御報告もございましたが、また同時に、民営移
管論もお述べになつたようでございます。そうい
う点に関して、いままでの話の推移等もあわせて、
地域の人たちがむしろ二時間に一本しか走らない
ようなローカル線よりもバスにしてよかつたなと
いったように国鉄もしなければいけないと思ふの
ですが、そういう点も含めてひとつ御意見をいた
だきたいと思ひます。

○浪川正己君 先ほど、路線にかえてバス運行をし
て地域において喜ばれていると申しましたのです
が、やはりいろいろケース・バイ・ケースだと思
ふのです。ですから、これは成功した一例だと思
ふのですが、当然に国鉄の場合ですと、それぞ
れとまる区間もある程度距離が必要でしょうし、
小回りがきかない。そういう点において、バス路
線にいたしますと、それぞれの利用あるいは通勤、
通学という点においても、至近距離に停車
ができる。こういう点において画一的にこういう
ような方法が成功するとは思ひませんけれども、
ケース・バイ・ケースでその地域の実情に即応す
るような体制ということが必要じゃないか。

ですから、この地方交通線の問題につきまして
は、地域の利益というものを直ちに無視できない
わけでございますので、いろいろ路線に即応する
道路があるかどうかということを勘案しな

ければならぬし、また場合によつては冬季積雪が
あつて道路を通行し得ないというようなことで、
しかも住民の足が必要だという場合については、
やはり社会的な要請として従来の運行をしなければ
ならぬ場合もあるのではないかとこのように思
ひます。そういう点において、この問題につ
いては、一応基準はございしますけれども、きめの
細かい対応を国鉄に要望したいというふうと思
つております。

以上です。
○中馬委員 どうもありがとうございました。
時間が参りましたので、終わります。

○加藤座長 井岡大治君。
○井岡委員 社会党の井岡ですけれども、大方の
皆さんから各方面にわたつてお聞きしてございま
したので、私は一問だけ浪川公述人にお尋ねをいた
したいと思ひます。

いまのお尋ねの中で、地域地域において国鉄は
配慮をし、こういうお話でございましたから、私
は大方それで尽きておると思ふのですけれども、
特別地方交通線を残していただきたいというその
御要望の中に一番大きく出ているのは通学の問題
なんです。

実は、きのうも私たち樽見線を視察をさせてい
ただきました。帰りにたまたま高校の学生さんが
乗つたわけですが、その学校の生徒数は
千人、こういうことでした。それで、学生さん
のお話ですが、あなた方大垣からここに何ほぐらい
通つておいでですか、こう質問いたしましたところ、
大体クラス五十二人だ、こう言つておりました。
そして、八クラスある、こういう話でしたから、
約四百人ですが、そのうちの三分の一は大垣から
通つています、こういうお話でした。

これは帰るときはいいのです。ところが、朝行
くときは、学校が八時半なら八時半ですから、だ
つと乗るわけですね。そうすると、いまのバスは
大体五十二人、補助いすを入れて六十人です。あ
れをああいうのではなくて長目のいすにしまし
て、バスが大きく乗れるようにして、八十五人、

これはもうけつから押さなければ乗れないのがバスの事情です。そういたしますと、三割から三割四分、五分、こういうことですから、三百五十人から四百人の生徒を運ぶには五台なり六台、一時に出さなければいかにぬわけです。そうしないと学校の始業時間に間に合わないわけですな。

第三セクターでやったらいいじゃないか、こういう意見があるわけです。国鉄はそう答えているわけです。ところが、現実に通字だけのために第三セクターをやり得るのかどうか。こういうことを考えると、私は単に第三セクターでやれとかあるいはバスでやれとか、こう言ってみても、これは口頭禪であつて現実の問題ではない、こういうふうに思うわけですが、この点について何か御参考になる御意見をお聞かせいただきたいと思います。

○浪川正己君 私も教育に従事する者として、こ
ういう存廃について、特に通学の学生のことを思
うと非常に胸が痛むわけでありますけれども、当
面のあれとちよつとあるいは違ふかと思ひます
が、実例として、私の大学はいま愛知郡日進町、
ちよつと名古屋市と接するところにございます。
東名高速道路のすぐわきなんですけれども、交通
線としては現在地下鉄が藤ヶ丘というところで、
学校まで約六キロ余りありますけれども、学生は
現在一万二千人おります。ですから、当然にその地
下鉄の最終地点から学校まで六キロの間歩くのは
大変なんです。したがって、どうするかという
ことで、現在は名鉄バスによる輸送をしているわ
けでございますけれども、一万二千人のうち三、
四千は自家用車あるいはモーターバイク等を利用
しています。その余の者については、周辺からも
下宿が近い者は通っておりますけれども、約三割
はバスを利用して学校に来る、こういう状態です。
学校としては、やはり時間帯が、大体九時二十分
から始まりますけれども、九時前後についてはも
うぐつと収容できるような形のバスを並べまし
て、名鉄にお願いして運んで欲しいというのが実情
です。

ですから、バスで輸送というのは、大量に輸送する点においては確かなかなかむずかしいものがありますけれども、愛知学院大学の場合は、一応バスのピストン輸送で学校まで通学せしめている。その中間地帯はその本数を減らすということですね。そういうことで、多様なバスのサイクルをしている実情でございます。ですから、できる限りは国鉄の持っている大量的に、一気に、省エネルギー的に運べるという特性も生かして、そういう問題に国鉄さんも対応していただきたいと思ひます。

以上です。

○加藤座長　これにて質疑は終わりました。

この際、一言ごあいさつを申し上げます。

意見陳述者の方々におかれましては、長時間にわたり貴重な御意見をお述べいただき、まことにありがとうございます。拝聴いたしました御意見は、本法案の審査に資するところをわけて大なるものと信じます。厚く御礼を申し上げます。

また、この会議開催のため格段の御協力をいただきました関係各位に対しまして、深甚の謝意を表する次第であります。

それでは、これにて散会いたします。

午後一時五十九分散會