

第九十三回国会 運輸委員会公聴会 議 録 第 一 号

昭和五十五年十月二十三日(木曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 小此木三郎君

理事 加藤 六月君

理事 橋本 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 林 大幹君

理事 細田 吉藏君

理事 箕輪 登君

理事 久保 三郎君

理事 浅井 美幸君

理事 三浦 久君

理事 中馬 弘毅君

出席公述人

経済評論家 小暮 光三君

福岡県田川市長 滝井 義高君

東洋電機製造株 式会社社長 土井 厚君

鳥取県若桜町長 武田 吉造君

社団法人日本鋼 光協合理事 田崎乃武雄君

全国消費者団体 連絡会代表幹事 工藤 芳郎君

委員外の出席者

運輸委員会調査 室長 荻生 敬一君

委員の異動

十月二十三日

辞任

佐藤 文生君

補欠選任

細田 吉藏君

同日

辞任

細田 吉藏君

補欠選任

佐藤 文生君

本日の公聴会で意見を聞いた案件

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(内閣 提出、第九十二回国会開法第一号)

○小此木委員長 これより会議を開きます。

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案につい

て公聴会を行います。

本日御出席願いました公述人は、経済評論家小

暮光三君、福岡県田川市長滝井義高君、東洋電機

製造株式会社社長土井厚君、鳥取県若桜町長武田

吉造君、社団法人日本鋼光協合理事田崎乃武雄

君、全国消費者団体連絡会代表幹事工藤芳郎君、

以上六名の方でございます。

この際、公述人各位に一言ごあいさつ申し上げ

ます。

本日は、御多用中のところ御出席いただきまし

て、まことにありがとうございます。

申すまでもなく、本委員会といたしましては、

本案について慎重なる審査を続けているところで

ありますが、この機会を得まして広く皆様方の御

意見を拝聴いたしますことは、本委員会の審査に

資するところ大なるものと存じます。公述

人各位におかれましては、それぞれのお立場から

忌憚のない御意見を述べいただきたいと存じま

す。

御意見を承る順序は、小暮公述人、滝井公述

人、土井公述人、武田公述人、田崎公述人、工藤

公述人の順序でお願いすることにいたします。

なお、御意見はお一人十五分程度でお願いする

こととし、その後、委員からの質疑にお答え願ひ

たいと存じます。

念のために申し上げますが、発言する際は委員

長の許可を受けることになっております。また、

公述人は委員に対して質疑をすることができない

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。

それでは、小暮公述人にお願ひいたします。

○小暮公述人 私は、小暮光三でございます。

私は、御審議中の国鉄経営再建促進特別措置法

案の一日も早い成立を期待しているものでござい

ます。こういう御点から、本日は三つほど申し上げ

させていただきますと思ひます。

一つは、今回の再建措置法案ができました背景

についてでございます。二番目には、再建対策の

特徴といえますが、注目される点、三番目は、こ

れに関する私の経歴を申し上げます。それらとい

と思ひます。

そこで、第一点の再建対策の成り立ち、背景と

いうものでございますが、御承知のように、国鉄

は四十四年から財政の再建に取り組んでまいっ

て、今日ではもうすでに十二年を過ぎしております

です。再建の手がかりとしては、運賃の改定あ

るいは企業努力、国の助成、こういう三本の柱を

使ひまして関係各方面におかれましてはそれ相当

の努力をなさってきたものと見ておりますが、残

念ながらその成果については必ずしも期待どおり

の結果が得られていないように見られるのであり

ます。

こういうことにつきましてはいろいろの原因が

ございましょう。一概にこういうことだからこう

なったというのをきめつけるわけにはいかぬと

思ふのでありますが、それらの原因の中で、特に

注目されますものの一つに運賃改定のずれがあっ

たと私は思ふのです。国鉄の運賃は、四十四年、

最初に財政再建計画に取り組みました年に引き上

げましてから四十九年の十月まで、実に五年半据

え置かれたわけでございます。この間、経済界に

はドルショックあるいはオイルショックというよ

うな事件もございましたし、あれやこれやで経済

そのものの基調が高度成長から安定成長に切りか

わった波乱の年でございます。こういうことがあ

りましたために、また、国会におかれましては政

府におかれましては国鉄の運賃を据え置かざるを

得ない、こういう事情も十分にあったと思われる

のでありますが、運賃、料金というものは企業的

活動の指標であるといふことは、この指標が

凍結されますといふと、企業活動というものは

ちやうどかじをなくした船のようになりまして、

どこに漂着するかからぬというようになりなり

やすいものであります。国鉄の場合も例外ではご

ざいませんで、事実そういう形に近い結果が出て

おります。つまり、この五年半の間に国鉄は懸命に

助成金をふやす、そういうような努力をなさいま

したけれども、四十五年度と五十年の実績の比

較してみますと、国鉄の経営損失は

六倍あるいは累積欠損金は五倍から五・六倍、こ

ういうふうなふえてきたわけでありまして、

それで、国鉄が赤字が出るということは、御承

知のように、赤字はそのまま借入金金の増加に振

りかわっていき性質のものであります。借入金金

があれば当然国鉄の払う利子その他の債務費がふ

まして、これが人員費等の増加と相並行しまして

さらに国鉄の経営を悪くする、こういう相乗効果

を發揮するわけでありまして、

こういう結果になりまして、政府、国会におか

れまして、五十一年度の秋になりまして、一遍に

このおくれを取り戻そうというお考えであったか

どうかは別といたしまして、名目五〇％という大

幅な運賃引き上げをいたしました。ところが、経

済界は、御承知のように、五十一年度から安定成

長経済に移っておりまして、この大幅な運賃引き上げが、逆に国鉄に対する旅客、貨物の離反というふうな、いわゆる国鉄離れという現象が起きてきたわけでございます。

さらに、五十二年の暮れに運賃法の弾力化措置がとれましたが、この段階になりますというところ、もう運賃、料金が国鉄の財政再建に寄与する効果というものは最初に期待したほどのものの上げられない、こういうことがはつきりしましたので、政府は今回の財政再建措置に踏み切ったものと私は見ております。

これを経過的に申せば、五十二年の暮れに閣議でもって国鉄再建の基本方針を御了解なされた。この方針を受けて、国鉄は、それから一年半が経過した結果、昨年の七月に、国鉄再建の基本構想案というものを運輸大臣に提出したわけでありました。政府はこれを受けて今回の対策を立てたものであります。政府は、今回の対策と国鉄の基本構想案を比べてみますと、ほぼ全面的に国鉄の研究の結果を取り上げて、これでやろうじゃないかという形になっておると私は見ておるのであります。この対策を法律的に裏づけするものが、皆様御承知のように、ただいま御審議中の国鉄法案である、こういう経過をたどったと思えます。

そこで、今回のこの法案に盛り込んでおります特徴といえますが、注目される点は何かという第二の点に移りますが、私は今回の特徴として挙げられるものの第一に、今度こそ国鉄はかなり強くやる気を出しているという感じが、今度の再建対策全体から受けるのであります。つまり、三本の柱と言つてまいりましたけれども、運賃改定にはもうそれほどの大きな期待はつけない。そうすると残された道は、国鉄自身が企業努力でもってこれを立て直すというふうな方向に行かざるを得ないじゃないか、こういう決心を固めたものと私は見ておるのであります。その方向は何ぞやと言え、いわゆる経営の重点化、業務の省力化あるいは組織運営の効率化、こういうような手段を講じてとにかく国鉄を立て直すという気魄が見

えているように私は思います。

しかしながら、国鉄がいかにそういうふうな力を見ても、現在の国鉄の状況というものをみますと、国鉄の力だけではどうにもならぬものもあることは皆さん御承知のとおりであります。いわゆる構造的問題というものの、この問題については、ぜひひとつ国の施策をお願いしたい、国鉄は企業努力に専念するけれども、国におかれてもこの国鉄の構造問題の解決に御尽力いただきたい、こういうのが今度の再建対策の大きな柱であると私は見ておるのであります。

それから、第二点の特色といしましては、今度の対策の中に、国の基幹的交通機関として、国民の輸送需要に適合した輸送力の確保を図るのだ、こういうことをはっきり申しております。つまり、最近二十年ぐらゐの間を振り返ってみますと、国内の交通事情は、御承知のように、大変変わつてきております。港湾も空港も、大々整備されておりますし、航空機も船舶も非常に発達しております。道路などは、国道はほぼ一〇〇%、都道府県道でも八〇%ぐらゐが舗装されている。自動車も大変普及しておる。こういうふうな交通の設備が発達いたしますと、国民としては、どうしても自分の交通需要に応じて交通機関を選択するといふことをやるようになります。こういうふうな基礎事情が変わつてまいりましたのに、国鉄だけが、大正十二年の鉄道敷設法以来の体系をそのまま保持しようといふことならば、私は、こういう国民の輸送需要に適合することはとうていできない、こういうふうな考えをもちます。

今度の再建はそこを目標として、輸送需要のあるところにはそれに適合した輸送能力を確保しようじゃないか、輸送需要の少ないところにはそれにふさわしい輸送機関を整備しようじゃないか、こういうふうな考えをもちます。この考えをもちます。これについては、国鉄の再建計画がスタートしました四十四年から、国鉄の役割りというものは都市間旅客輸送である、あるいは大都市圏の旅客輸送である、あるいは大量定形貨物輸送

であるといふことを掲げておりましたけれども、残念ながら具体的に余りその効果が上がつていなかった。今度こそひとつこれをやるのではないかと、今度の対策の第二番目の特徴ではないか。こういうことをやることは、いわゆる政府に総合交通的な施策をお願いするということにもなりましよう。皆様の御関心の深い地方交通線の問題にも当然触れざるを得ないのであります。

よくマスコミやその他の面で、今度の対策は過疎地帯を切り捨てるのであるとか見切り発車であるとか、こういうきつい言葉を使つておられますが、私はこの言葉は必ずしも正確ではないと思つております。今度の再建対策を見ておまして、そういう過疎地帯であるから切り捨てるのだ、あるいは見切りのだといふような無理な節は一つも読み取れないのであります。つまり、輸送需要が少なくなつたところにはその少なくなつた輸送需要に適合した輸送機関を配置しようじゃないかというのであります。この点につきましては、いずれ皆さんの方にも御意見があらうかと思つて、私はどうも見切りとか切り捨てという点についてはいささか誤解があるのではないかと、こういうふうに見ておるものでございまして、

これに関連しまして、ちよつと私の経験を申し上げさせていただきますが、私は新聞社をやめましたから今日まで十数年になります。体が自由になりましたので、ずっと毎月一回ないし二回は地方にお邪魔をしまして、皆さんにお目にかかつておりますが、その経験から見まして、十数年前には、地方に参りますと、雪が降つたために自動車は通れないといふようなことがありました。現に私は、弘前、大館、秋田に講演の旅に出ましたときに、弘前でいささかおしゃべりが過ぎまして汽車に乗りおくれしました。大館の皆さんに悪いからというので自動車で駆けつけようと思つたから、雪があつて路面が凍つていて危ないからやめてほしいといふので、結局次の汽車を待たなければならぬと、大館の皆さんに御迷惑をかけたといふようなことがございました。

それが、五年後でありまして、今度は北海道を一回りする講演の日程がございまして出かけたのであります。ところが、ちよつと小樽から旭川へ行くころから国鉄のダイヤが乱れ始めまして、どうも国鉄のダイヤによつたものでは間に合わない。そこで、ひとつ自動車で行かうといふので、旭川から富良野、狩勝峠を通りまして、帯広、広尾、釧路と通つた経験がございまして、ちよつと三月の雪の多いときでございました。しかし、自動車ですしも不自由がなかった。私はそれだけ交通事情がよくなつてきているのだと思つておりました。

さらに、ことし参りますと、北海道の相当山の中の温泉場にも参りまして道路がきつと整備されておまして、わずかに軒しかない温泉場でございます。真冬でもクローズしない、一年じゅう営業ができます。それは路面の除雪をちゃんとやつてくださるから、一年じゅう路線バスが通つております。こういうことでございまして、こうなりますと、もう雪が多いからだめだ、鉄道でなければだめだといふような事情はごく特殊の例になつていゝのではないかと、そのくらいよくなつていゝ。

それから、今度行つて特に感じましたのは、北海道の道路のいいことではあります。真つすの道路でもつてりつぱな舗装ができております。聞きますと、ここ十年ぐらゐの間に国鉄が投資をしました金は千六百億円ぐらゐだそうでありまして、開発庁と道庁が空港と道路にかけたお金は一兆九千七百七十二億円、ほぼ十二倍半ぐらゐの金がかかつていゝ。ですから、道路が非常によくなるのは当然でございまして。しかし、りつぱになつた道路の上を走つていゝ自動車は余り多くないのではありません。それから、その道路のわきに国鉄の線路がございまして、自動車で通つていゝ間、一遍も国鉄の列車を見なかつた。といふことは、それにふさわしいほどの輸送量がないのじゃないか。輸送需要がないのじゃないか。そういうところ

にまで道路もよくし、鉄道も置いておくといふ

そればかりじゃございません。私はちよつと関心がありましたので、途中ところどころ駅に寄つてみました。駅に寄つてみると、駅員が多いところで七、八名ぐらいたと思います。構内の掲示板を見ますと、列車の本数が少ないところでは一日二往復、多いところで五、六本しか通らない、ですから、そこに配置された駅員はかなり力が入余っている。どうなさっているのだという質問もしてみたのですが、掃除をするとか草木の手入れをする、それぐらいではとても時間がこなし切れない、したがって、仕事に対する熱意というものが上がらない。これじゃ活気がなかなか出ないのではないのか。こういう経験をしみじみしたわけでございます。

以上のようなわけで、私は今度の再建対策できたいきさつ、それからその特徴などから見ましても、ぜひ今度こそ皆様の御理解のもとに一日も早くこの法案を成立させていただきたいことをお願いするわけであります。

もしこの法案がまた過去のように紆余曲折をいたしますと、その不幸は単に国鉄ばかりでなしに、これは国の政治としても相当問題になるのではないか、そういう時期に来ていると思うわけがあります。

そういうわけでございますので、ぜひひとつ成立にこぎつけるようにお願いをしたいということをお願い上げて、私の公述を終わらしていただきます。

どうもありがとうございました。(拍手)
○小此木委員長　ありがとうございました。
次に、滝井公述人にお願いたします。

○滝井公述人 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について、地方の一市長として、反対の立場から意見を述べさしていただきたいと思います。

とです。現在、国家財政の中で、三K、いわゆる国鉄と米と健康保険という三つの迷路に日本の政治は入っているわけですが、その中で健康保険とというのは、予防的な対策を講ずれば医療費は減ると私は確信をいたしております。しかし、勉強すればするほど、米と国鉄は迷路から出ることができないというのがいまの客観的情勢ではないかと思ふわけです。そういう意味で、この特別措置法では国鉄の再建は恐らく六十年程度までには不可能ではないか。

それはまず過去の歴史的な経緯をごらんいただきたいと思います、過去四回再建案を国鉄はおつくりになったわけです。まず第一次の計画を昭和四十四年の九月につくりました。そして十一年、五十三年には黒字になるという目標を立てたわけですが、

これもためになりました。それから第二次は四十八年の二月、これも十年で、五十七年には収支の均衡ができるという目標だったのですが、だめでした。それから第三次が五十年の十二月でございましたか、五十一年、五十二年で収支の均衡を

標としましたが、これもためでした。それから四次が五十二年一月、おおむね五十四年に収支の均衡を図る。こういうものを四回やりましたが、二年足らずで全部だめになったわけです。そこで、今度第五次の計画を出して、五十四年十二月に關

議了解を得まして、六十年代までに少なくとも国鉄の経営を健全化して、収支の均衡を図るということになってゐるわけです。

いただきますと、柱はいつでも基本的には三本です。すなわち、運賃の値上げと合理化、しかもあるときは五万人、あるときは十一万人、あるとき

は六万人、あるときは七万四千人というように、必ず合理化、首切りが伴っておりまゝす。そして、そういうことをやれば国が助成をします。助成は濃淡いろいろありました。しかし、とにかく一貫

きますと、昭和三十年には、輸送しておるシェア
 というのは旅客で五五%、貨物で五二%であつた
 のですが、五十四年は旅客二五%、貨物一〇%と
 減つていつてゐるわけです。現実に東京あるいは
 県庁所在地の乗客その他は増加しておるかとい
 うと、決して増加しておりません。減りつつある
 わけです。しかも、五十四年度の監査報告をごらん
 いただきますと、とにかく国鉄の総裁は、トンネ
 ルの先が見えた、明るくなった、こうおっしゃ
 っておるのですけれども、どうもそうではないのじ

やないか。ずっと五十年ごろからの国鉄の赤字は、五十年度は九千四百四十七億ぐらいですか、それで五十四年度は八千二百十八億円で、五十三年度に比べたら六百四十九億減っているのですけれども、しかし、五十五年と五十六年度の狀態を

見ますと、もうすでに電気料金が上がり、石油の値段が上がる。イラン、イラクの状態によっては、さらにこれは百十一日か二日の貯蔵しかないわけで、ランニングストックしかないわけですから、もうすでに政府自身が、運輸省自身が五十五

年の国銀の赤字は八千八百九十九億、五十六年は一兆七百八十九億になります、再建のトンネルは、出口が見えるどころじゃない、まさににお先真っ暗だ、こういう客観情勢が明確に出てきておる。しかも、経済は低成長です。乗客がどんどん

それからもう一つは、この地方交通線です。これを今度はいままでと違って法律で本格的に切っていくことになるわけですが、一日一キロ当たり

二千人以下のところを切るということなんですけれども、こういうところかどの程度の一体赤字の要因になっているかというと、五十二年で国鉄

の赤字が八千三百三十九億円の中で二千三百六十四億円、三〇％です。あと七割はいわば幹線と言われるところが赤字なんです。したがって、このローカル線を切り捨てても、幹線のところでどう

それから、そういう赤字線、ローカル線を切り捨てるというのに、国鉄は一体ローカル線について創意工夫をこらしてそこに乗客のふえるような方途をやったことがあるかというのと、やったことがないわけです。たとえば依然として大きな電車を走らせずに、保線区で使っているようなミニカーを走らせる。タクシーと同じように踏切、踏切でとめて、つつつつ、つつつつ行ったら、お客は幾らでもふえてくると思うのです。そういうことをやったらどうだと言ふけれども、国鉄はずうと

たいが大きくてそういうことはできませんと言うわけです。できないから首を切る、あるいは地方線を切ってしまうということでは、これはとてもだめです。

それから同時に、それならば六十年代になった

ときにどういふ形になるかという点、そのときになるほど五百億ぐらいの黒字になるわけですから、一方においては莫大な退職金と年金が出てくるわけです。これは御存じのように、国鉄は共済組合の中でも最も老齢化傾向の強い職員が多い

わけで、したがって、ここだけで六千百億、六十年で出てくるわけです。そして同時に、東北新幹線やら上越新幹線というのが開始されます。これでもう三千億赤字が出るわけです。一方で二千三百億の地方線を切るが、幹線で三千億赤字が出る

ところを平気でおつくりになるわけです。これはいわば少し分裂的な状態が出ているのじゃないかという感じがするわけです。こういう理由で、この再建特別措置法というのは、六十年に黒字基調

になることは不可能である、収支均衡は不可能である、これが基本的な第一の考えです。

それから第二には、非常に根本的な問題を考え

なければいかなのは、国鉄がもし特定の地方交通線を廃止するならば、それは私は国鉄の自殺行為であると考えております。

私は産炭地に育ったのですが、昭和三十年代か

り安いというので、エネルギー革命、スクラップ・アンド・ビルド政策を政府はおとりになりました。しかし、おとりになりまして十年もたないうちに、あれは間違っておった、石炭を見直さなければならぬ。いわば油の値段が石炭より高くなってきた。油が入りにくくなってきたわけですね。しかも、政府は御存じのように省エネルギー政策をとりまして、現在燃料の中の七五％というものが油で占められているのですが、それを昭和六十五年には五〇％に切り下げるわけです。そういういわば省エネルギー政策をとり、同時に、もう一方は、一体石油の運命というのはこれからどの程度あるか。せいぜい深海部の探査その他をやっても長くても三十年ではないかと言われているわけです。あるいはこれはもう少し延びるかもしれないが、しかしいまのような状態だったら、二十年ぐらいを見ますと、いまのようにモーターゼーションがどんどん進んでいく、石油の税を取り上げて、そして道路をつくっていく、とすると、もし油が入らなくなるときには一体自動車はどうなるのかということです。ここらあたりをもう少し、総合的な交通政策を立てたときには十分討議をしていかないと、いまの日本の社会は、石油がしみ込み、自動車がしみ込むというような、そういう社会になっておりますけれども、石油と自動車が同時になくなったときに、道路というものは長大な道路ができた、しかしそれならば自動車を電氣にかえ、あるいはガスにかえる、こんなものは非常に効率が悪い、能率が悪いものになる。という、道路は無用の長物になる。そのときに国鉄は、まさに百年の大計として国鉄が生きていかなければならぬ。すなわち、石炭を切り捨てたら、十年したらしまったと見直すと同じように、また石炭と同じ轍を国鉄で繰り返すような感じがしてならないわけです。そこで、総合的な交通政策を、運輸省は陸海空三つとも持っておるわけですから、国鉄が今日の運命になったというのは、航空機の政策がむちゃくちゃに進み、高速道路がむちゃくちゃに進み、

フェリーがむちゃくちゃに進んでいくということに今日貨物のシェアが一〇％になり、旅客が二五％になっておるわけですから、一つの省でそういう総合的なものを見ながら、計画経済でなくとも、少なくとも経済計画、交通計画ぐらいは持つておかなければならぬ。それを持つていなかったところに今日の悲劇があると言わざるを得ないわけですね。こういう根本論を二番目に提起したい。それから三番目は、地域開発との関係でございます。さきに私たちが過疎地域の市町村長、住民、議会が一体になって国会にお願いをしまして、この四月一日から、旧過疎法が十年の期限の経過が終りまして、新しい過疎地域の振興法ができたわけです。この過疎法の中で、三条、五条をざらにいただきますと、地方における交通通信体系を整備するということがあるわけです。この地方の交通通信体系の中には、それはバスと船だけであって汽車は入らぬという主張がありましたので、私は市長会で、そんなばかなことではない、これを入れるべきだという主張をしまして、それは政府に申しませうということになったわけですね。その後、この六月から九月ごろにかけて、私たち全国千百十九の過疎自治体は過疎振興計画をつくったわけです。その振興計画をつくるときには、当然鉄道道を頭に置きながらつくったわけですね。それは、県の過疎振興計画の方針に基づいて私たちが具体的な過疎振興計画をつくり、それを総理大臣に出して、そして総理大臣は関係大臣と協議をすることになっておるわけですが、私たちがこの国鉄の特別措置法とはどういう関係があるのか。一方においてはそういう決議をして計画を出して、一方においては今度はそれを切るというような分裂的な形は困るわけです。もう一つ例を挙げますと、産炭地域振興臨時措置法です。これは五十六年の十一月十二日に期限が切れますけれども、この期限が切れるものを、

いま産炭地域振興審議会はどういうような答申を出すかということをお討議中でございます。やがて、来月の初めぐらいには恐らく答申が出るのじゃないかと思うのです。この場合に、産炭地域をブロック別に振興していくという新しいアイデアが出てきました。そうしますと、ブロック別に審議する場合に、私たちはその地域の経済基盤を非常に大事に見なくちゃならぬわけです。経済基盤の中で一番大事なものは交通ネットワーク、交通網でございます。たとえば内陸部で新しく産業を興そうとすれば、企業を誘致しようとするれば、交通網の整備がなかったら内陸部に来ないわけですね。皆さん御存じのように、日本の産業というのは臨海工業地帯に発展をしております。したがって、私たちは当然経済基盤として新しいビジョンを出しなさいと通産省から言われ、県と相談してビジョンを出したときには、たとえばわれわれの筑豊の地帯で言えば、二百一十号線とか三百二十号線とか二百号線という国道とともに国鉄をびちりと位置づけておるわけです。これは大事な動脈です。そういう国鉄と道路網という二本のものがもしここで切られてしまえば、何のために産炭地のビジョンをつくったか、何のために基本計画をつくり、実施計画を出したかわからなくなってしまうわけです。こういう点についても非常に大きな矛盾が出てきました。

それからもう一つ、全国的な規模で定住圏構想というのがあつたわけです。この定住圏構想は、一九八五年には三大都市、東京、大阪、名古屋を中心とする人口は六千四百万人になるわけです。六千四百万人になったら大変だということ、五千五百万人に政府は抑えようという方針でございました。そうしますと、九百万人だけは三大都市に集まる人をその田舎にとどめておかなければならぬわけですね。これが日本型社会福祉構想だと政府は説明しているわけです。そうしますと、そういうところに出ていくのは青年ですが、鉄道を全部のけてしまふ、一日二千人以下になってしまふということになりますと、青年は田舎に魅力を持ちません。すなわち、過疎が進み、そういう定住圏構想というのは絵にかいたもちに終わってしまうことになりまふ。こういう地域開発との関係についてどうしても納得がいけないわけですね。それから四番目に、ローカル線問題について、実はいままで国鉄はいろいろ答申を出したのですが、国鉄地方交通線問題小委員会のお出しになった「国鉄ローカル線問題について」という、この文書でございます。この最後にすばらしいことを書いておるわけです。これまでローカル線対策は国鉄経営の改善に重点が置かれ、地域住民の足の確保について十分な配慮が足りなかったことが大きな原因であつた、これがうまくいかなかったのは配慮が足らなかった、こういうことですね。だから、今後立法や行政上の措置をとるときには地元との連絡調整を十分しない、それから同時に、経営の状態とか国鉄の持つておる情報というものを全部公開しないといふことを書いてあるのです。こういうことはいままでなかったことですが、今度の小委員の皆さん方は非常に民主的なローカル線問題の取り扱いをしていただいているわけですね。

国鉄は、いままでこの特別措置法の立法に入る前あるいは立法過程において、われわれ自治体とひざを交えて、現地にきて意見を交換して住民の意見を吸収してこういう立法をやったという事実は何もないわけです。まさに天下り的な、官僚的な、よろしむべし、知らしむべからずという態度でおやりになっているわけです。こういういわば生活ダイヤ、国民生活の中に組み込まれておるダイヤはそういう死に方をさせるわけにはまいらぬという形になるわけです。これが四番目です。それから最後に、ローカル線の切り捨てと教育の問題についてひとつぜひお知りいただきたいのは、私の市郡十六万のところですが、県立の保育短大がございます。ところが、御存じのように、最近国鉄がほとんど列車を間引いていくわけですね。その保育短大というのは県下各地からやってくるわけですが、授業が八時とか九時にはできな

いのです。国鉄がたまにしか伊田という駅に來ないわけでは、九時四十分からです。そして、授業は四時に終わってしまうのです。クラブ活動も何もできないです。教育が成り立たないわけでは、それからもう一つ、もし今度ローカル線で一日一キロ当たり二千人だと、これで、私の市に六つの線があるのですが、二つがまずだめになり、一キロ当たり四千人になりますと、あと四つあって、これが全部夏の陣になるわけでは、そうしますと、私の地域には国鉄が一つもなくなる。そうしますと、十六万の市郡ですが、高等学校が六つあるのです。それは東の方に二つ、それから南の方に一つ、中央部の東と西に一つずつ、中央に一つ、六つあるのです。そこに通学する人は全部国鉄を利用して、高校生は御存じのように十八歳以下ですから、自動車の運転免許は取れません。いわば交通弱者です。こういう交通弱者が利用をしておるものを、単に経済合理主義で切っていくという血も涙もない政策、しかも幹線だけは損であろうと何であろうとやるというならば、田中角榮先生じゃないけれども、いままでの日本の経済というのは大企業と大都市が支配をした、これからの日本列島というのは太陽と水と人間が豊かになるものになければならぬと日本列島の改造論にお書きになっているのですけれども、まあ改造論少し間違ったところはありましたけれども、根本精神はそうおっしゃっている。したがって、私は、そういう点では一歩下がって、人間が主体ですから、そういう教育の点を考えなければいけない。国鉄にそういう考えは全然ない。

こういう点で、私は、本特別措置法案については、一地方自治体の市長としては納得ができませんというところでございます。(拍手)
以上でございます。(拍手)
○小此木委員長 ありがとうございます。
次に、土井公述人にお願いたします。
○土井公述人 私は、本法案について全面的に賛成の立場で、以下公述するものでございます。

第一に、国鉄経営再建の必要性でございます。このところ年々八千億円から九千億円にも及ぶ巨額な赤字を発生している国鉄財政の現状に堪がみまして、国民の間には、いわゆる三K赤字の最たるものといったしまして、国鉄の再建問題に深い関心が持たれるに至っております。国鉄の再建につきましては、すでに数次にわたります再建計画がございまして、それらがいずれも中途で打ち切られ、成功を見なかったことは御承知のとおりでございます。この結果、昭和五十四年度末で累積赤字は六兆円にも達し、このまま推移するとするならば、将来どうにもならない巨額な国民負担を次の世代にまで残すことになりかねない事態となっております。

一方、国鉄のわが国交通体系の中で果たす役割を考えると、近年、航空機、マイカー、トラック等国鉄以外の他の交通機関が急速に発達してまいりまして、輸送市場に占めております国鉄のシェアは低下してきております。しかし、鉄道の特長が最も発揮されます分野、すなわち都市間旅客輸送、大都市圏の旅客輸送それから幹線における大量定形貨物輸送につきましては、国鉄は基幹的交通機関として依然として大きな役割を果たし、将来においても強い輸送需要が見込まれております。したがって、これらの分野につきましては、今後ともわが国の基幹的輸送機関として安定した良質な輸送サービスを提供することが国鉄に課せられた使命であると考えられます。このためには、国鉄経営の再建、すなわち収支の均衡を回復することが前提条件でございます。今回の法案審議を通じて再建の方向づけが明確になり、一日も早く新しい国鉄再建計画が軌道に乗ることを私は期待する次第でございます。

次に、再建対策について述べさせていただきます。私も民間で事業の経営に当たっている者として、経営上の赤字が予測されます場合には、企業の存続をかねて、全社一丸となつて徹底した減量経営、生産性の向上を達成する

以外に進むべき道はないのでございます。従来考えられてきた国鉄の再建計画は、御承知のように、国鉄自身の企業努力、国の援助、利用者の負担すなわち運賃改定、こういう三本柱で収支の均衡を図るとされてまいっております。しかしながら、前にも触れましたように、数次にわたる再建計画が途中で挫折したその原因を考えてみますと、私は、輸送量や経費の見通しの甘さもございましたが、再建の三本柱の相互関係が余りにも不明確であつたと思わざるを得ないわけでございます。

申すまでもなく、国の財政援助は逐年手厚いものとなってきております。国鉄自身の経営努力もそれなりの実績が上がっておりますし、また評価できるものでございます。しかしながら、現実の姿を見てまいりますと、これに運賃改定が加わりまして、その年度年度の予算編成の中でいわゆる国の財政との間で綱引き状態となりまして、結果的にはその年々の予算のつじつまを合わせるのが精いっぱいだという感じがいたします。

さらに、国鉄が一般の企業と異なっているのは、一方では国鉄の持つ公共性という見地から種々の制約がございまして、国鉄の企業努力といつても、一体どこまでをカバーすればいいのかという点が不明確なまま再建が叫ばれてまいりました。また、運賃改定は、従来三本柱の中でやや高いウエイトがかかった感じがございました。昭和五十一年の五〇％という大幅な改定以来、いわゆる国鉄離れの現象が顕著になりまして、他の交通機関との厳しい競争のもとでは、今後大幅な運賃改定による収支の改善を期待するのは困難な状況に立ち至っていると考えられます。

このような複雑な状況のもとでは、適確な再建の処方せんを見出すことは簡単なことではございません。ただ言えることは、やはり国鉄自身の企業努力と国の行政、財政上の支援を大きな柱とせざるを得ないこと、そして、両者の役割りを明確に定めておく必要があるということでございます。

このように考えてまいりますと、昨年の七月に国鉄が策定いたしました政府に提出した再建の基本構想案におきましては、まさに国鉄の抱える問題点を浮き彫りにいたしまして、まず再建のためには一番重要と考えられる経営の重点化、職員数三十五万人体制への移行という国鉄自身の経営努力の目標を前面に打ち出し、なお国鉄の努力のみではいかんとしても構造的な問題等の事項について国の援助を要望したものでございます。国の苦しい財政状況のもとで、赤字救済のため国鉄への援助、助成の拡大ということは、税金をさらにつぎ込むこととございまして、国民のコンセンサスを得る必要がございまして、それには、まず何よりも国鉄自身の徹底した企業努力によりまして収入の増加、経費の節減を図ることが大前提であると存じます。しかも、この中で、自立経営の分野を明確にいたしまして、伸ばすべきものと縮小すべきものを明らかにした点はまさに画期的なものと云えまして、従来の再建計画と違つた新しい再建の構想として、私は全面的に賛意を表するものでございます。幸いに政府においてもこの考えをほぼ認められ、昨年末の閣議了解となりました。

これに基づきまして、所要の法的措置が今回の法案に盛り込まれているものと理解しております。この法案では、再建のため国鉄と国の果たす役割りが明文化されており、必要な措置事項が細部にわたつて法律の裏づけがなされている、この点、政府の国鉄再建に取り組む熱意に私はまことに心強いものを感じるものでございます。国鉄の再建は、前にも申しましたように、国民にとつて緊急を要する課題でありまして、一日も早く国鉄、政府が一体となつて新しい再建のスタートを切るべきでございまして、この法案が速やかに可決され、実施されることを期待するものでございます。特に、地方交通線対策につきましては、国鉄の再建上ぜひとも必要な対策でございまして、国として法律の裏づけをもつて対策をとられる点につきましては高く評価するものでございます。が、地域と十分な協議がなされまして、円滑に推

進されることを願っております。

最後に私が特に申し上げたいことは、この法案が成立いたしました実施された際には、第一の当事者でございます国鉄としては、さらに労使協力を進められ、再建の基本構想案に掲げた各般の企業努力を不転の決意を持ってやっていただきたいということでございます。中でも、人件費負担の低減に着目した職員三十五万人体制の実現のため、従来はややもすればちゅうちょの見られた減量経営のための施策は、これに国鉄再建の成否がかかっていることを御認識になって、勇気を持って実行する必要があると考えております。政府におかれては、閣議了解及びこの法律に基づきまして、国鉄の経営努力の成果を支援するために国のとるべき施策を着実に実行していただきたい。特に、法案の第三条に規定されておりますわが国の交通体系におきまます基幹的輸送機関としての国鉄の機能を十二分に発揮できるよう、各般の行政上の措置がとられることを希望しております。この場合、かつての国の総合交通政策といたしまして、一般の経済活動同様、交通市場においては、各種交通機関の競争と利用者の自由な選択によりそれぞれ分担関係が決まるという考えが述べられておりますが、その後の省エネルギー、省資源の重要性という事態を御察察の上、限られた資源や設備を最も有効に活用する見地から、抜本的な見直しをしていただきたい、かように考えております次第でございます。

以上をもちまして、公述を終わらせていただきます。(拍手)

○小此木委員長 ありがとうございます。次に、武田公述人にお願いたします。

○武田公述人 私は、鳥取県の若桜の町長の武田でございます。国鉄若桜線の継続運行対策協議会の会長もいたしております。この若桜線の対策協議会は、鳥取県選出の国会議員の先生に全部御参加をいただき、また県議会議員の御参加を得まして、若桜線の継続運行を関係者の皆さんとぜひとも確保したいという立場でつくつておるものでございます。鳥取市を初め、沿線にございます郡家町、船岡町、八束町、そして若桜町、それぞれの市長、町長、議会議員さんをメンバーといたしまして構成をいたしておりますところでございます。

この活動をまず最初に申し上げますと、去る五月十四日には、六千七百四十八名の住民の署名簿をもちまして請願書とともに衆議院、参議院に請願を提出をいたしてまいりました。また、八月三日には、鳥取県関係の国会議員の方々、それから県議会の議員の方々の御出席のもとに、関係住民約千名をもちまして国鉄若桜線の継続運行大会を開催いたしましたところでございます。

私は、本日の公述人としてしまして、ローカル線を抱える田舎の町長の一といたしまして、地域における実態を数点の立場からぜひとも皆さん方にお聞きいただきたいというふうに思っています。ところで、国鉄再建の対象となつております輸送密度三千人未満の路線、いわゆる赤字ローカル線は、大体全国で九十路線というふうになつておられておりまして、これがバス転換への候補線と言われているようにございます。

以下、私は国鉄若桜線の実態を申し上げさせていただきます。国鉄若桜線は鳥取市と若桜町を結ぶ二十九・五キロの路線でございますが、これは先輩が大変に長い間苦勞をいたしまして昭和五年に開通をし、本年はちょうど五十年を迎える年でございます。その間、鳥取市を初めといたしまして沿線の町村は、国鉄若桜線の恩恵によって大変にあらゆる分野で発展向上を遂げてきております。しかしながら、国の経済成長に伴いまして過疎化の現象が激しく、若桜線におきましては沿線に二つの過疎の町村を抱えております。若桜町は特に過疎化の現象が激しく、昭和五十五年人口九千六百六十八人から五十年度には七千人弱に減少し、やと近年に至りまして減少鈍化の兆しがあらわれたところでございます。御承知のように、過疎対策の基本は何といましても第一に交通機関の整備拡充であるうかと思つてございます。特に、国鉄若桜線は鳥取市から若桜町を結ぶ大動脈でございます。また、地域発展の動脈として過疎地域において重大な役目を果たすと同時に、若桜線沿線の町村といつたしましては、若桜線を考えない地域の総合開発計画は無い等しいと言つても過言ではなからうというふうに思つておるところでございます。

また、通学費の点でございますが、申し上げてみますと、通学の場合、一カ月の定期が若桜町から郡家町まで国鉄を利用いたしますと三千三百三十円でございます。バスを利用いたしますと一万八千円。通勤の場合でございますと、郡家で六千三百円、バスでございますと一万一千七百六十円、約一・七倍の数字になるわけでございます。特に通学の場合は三倍の高きに上るわけでございます。

また、次に若桜線沿線の立地条件の立場から申し上げますと、山陰地方は、御承知のように、日本海と中国山脈の間にございまして、山陰特有の気象条件のもとに、降雨量、降雪量ともに大変に多い地域でございます。特に冬季の十二月から三月の間は、降雪が続き、平たん地でも二メートル弱の深い雪に閉ざされます。ために、道路交通に多大の障害を与え、また例年交通事故の発生が多く、そのために通勤、通学は国鉄若桜線のみには依存しなければならぬのが現実でございます。

また、通勤、通学の現状を申し上げますと、若桜線午前六時五十分、同じく八時五十分発の利用状況を申し上げますと、定員七百七十九名に對しまして乗客は九百十六名、一・一八%の利用でございます。また、鳥取線午前七時三十分は、定員二百七十五名に對しまして乗客は三百五十一名、

ます新幹線は、すでに相当額の赤字がいまから考えられ、また、新幹線の整備計画に掲げられております路線につきましても大幅な経営赤字になることを仄聞いたしておるところでございます。このようなことを耳にしますときに、国鉄再建、とりわけ赤字ローカル線に対する基本的な取り組み姿勢に、われわれ過疎地域、辺地におります者といたしましてはいささか疑問を抱くものでございます。

また、鳥取市と若桜町を結ぶ二十九・五キロの路線でございますが、これは先輩が大変に長い間苦勞をいたしまして昭和五年に開通をし、本年はちょうど五十年を迎える年でございます。その間、鳥取市を初めといたしまして沿線の町村は、国鉄若桜線の恩恵によって大変にあらゆる分野で発展向上を遂げてきております。しかしながら、国の経済成長に伴いまして過疎化の現象が激しく、若桜線におきましては沿線に二つの過疎の町村を抱えております。若桜町は特に過疎化の現象が激しく、昭和五十五年人口九千六百六十八人から五十年度には七千人弱に減少し、やと近年に至りまして減少鈍化の兆しがあらわれたところでございます。御承知のように、過疎対策の基本は何といましても第一に交通機関の整備拡充であるうかと思つてございます。特に、国鉄若桜線は鳥取市から若桜町を結ぶ大動脈でございます。また、地域発展の動脈として過疎地域において重大な役目を果たすと同時に、若桜線沿線の町村といつたしましては、若桜線を考えない地域の総合開発計画は無い等しいと言つても過言ではなからうというふうに思つておるところでございます。

私は、国鉄の経営内容につきましてでございますが、総合的な経営体制づくり、あるいは国鉄本来の使命、役割りを考えますと、ローカル線問題は、部分的な視野の中で、国鉄再建という大義名分のもとに、過疎地域、辺地、山村の将来を考えずに、ただ弱者へのしわ寄せ以外の何物でもないのではなからうかというふうに思つておるところでございます。一方においては、多額の経費によります投資で数年後完成運行を予定されてお

私は、国鉄の経営内容につきましてでございますが、総合的な経営体制づくり、あるいは国鉄本来の使命、役割りを考えますと、ローカル線問題は、部分的な視野の中で、国鉄再建という大義名分のもとに、過疎地域、辺地、山村の将来を考えずに、ただ弱者へのしわ寄せ以外の何物でもないのではなからうかというふうに思つておるところでございます。一方においては、多額の経費によります投資で数年後完成運行を予定されてお

また、鳥取市と若桜町を結ぶ二十九・五キロの路線でございますが、これは先輩が大変に長い間苦勞をいたしまして昭和五年に開通をし、本年はちょうど五十年を迎える年でございます。その間、鳥取市を初めといたしまして沿線の町村は、国鉄若桜線の恩恵によって大変にあらゆる分野で発展向上を遂げてきております。しかしながら、国の経済成長に伴いまして過疎化の現象が激しく、若桜線におきましては沿線に二つの過疎の町村を抱えております。若桜町は特に過疎化の現象が激しく、昭和五十五年人口九千六百六十八人から五十年度には七千人弱に減少し、やと近年に至りまして減少鈍化の兆しがあらわれたところでございます。御承知のように、過疎対策の基本は何といましても第一に交通機関の整備拡充であるうかと思つてございます。特に、国鉄若桜線は鳥取市から若桜町を結ぶ大動脈でございます。また、地域発展の動脈として過疎地域において重大な役目を果たすと同時に、若桜線沿線の町村といつたしましては、若桜線を考えない地域の総合開発計画は無い等しいと言つても過言ではなからうというふうに思つておるところでございます。

また、鳥取市と若桜町を結ぶ二十九・五キロの路線でございますが、これは先輩が大変に長い間苦勞をいたしまして昭和五年に開通をし、本年はちょうど五十年を迎える年でございます。その間、鳥取市を初めといたしまして沿線の町村は、国鉄若桜線の恩恵によって大変にあらゆる分野で発展向上を遂げてきております。しかしながら、国の経済成長に伴いまして過疎化の現象が激しく、若桜線におきましては沿線に二つの過疎の町村を抱えております。若桜町は特に過疎化の現象が激しく、昭和五十五年人口九千六百六十八人から五十年度には七千人弱に減少し、やと近年に至りまして減少鈍化の兆しがあらわれたところでございます。御承知のように、過疎対策の基本は何といましても第一に交通機関の整備拡充であるうかと思つてございます。特に、国鉄若桜線は鳥取市から若桜町を結ぶ大動脈でございます。また、地域発展の動脈として過疎地域において重大な役目を果たすと同時に、若桜線沿線の町村といつたしましては、若桜線を考えない地域の総合開発計画は無い等しいと言つても過言ではなからうというふうに思つておるところでございます。

私は、国鉄の経営内容につきましてでございますが、総合的な経営体制づくり、あるいは国鉄本来の使命、役割りを考えますと、ローカル線問題は、部分的な視野の中で、国鉄再建という大義名分のもとに、過疎地域、辺地、山村の将来を考えずに、ただ弱者へのしわ寄せ以外の何物でもないのではなからうかというふうに思つておるところでございます。一方においては、多額の経費によります投資で数年後完成運行を予定されてお

私は、国鉄の経営内容につきましてでございますが、総合的な経営体制づくり、あるいは国鉄本来の使命、役割りを考えますと、ローカル線問題は、部分的な視野の中で、国鉄再建という大義名分のもとに、過疎地域、辺地、山村の将来を考えずに、ただ弱者へのしわ寄せ以外の何物でもないのではなからうかというふうに思つておるところでございます。一方においては、多額の経費によります投資で数年後完成運行を予定されてお

また、鳥取市と若桜町を結ぶ二十九・五キロの路線でございますが、これは先輩が大変に長い間苦勞をいたしまして昭和五年に開通をし、本年はちょうど五十年を迎える年でございます。その間、鳥取市を初めといたしまして沿線の町村は、国鉄若桜線の恩恵によって大変にあらゆる分野で発展向上を遂げてきております。しかしながら、国の経済成長に伴いまして過疎化の現象が激しく、若桜線におきましては沿線に二つの過疎の町村を抱えております。若桜町は特に過疎化の現象が激しく、昭和五十五年人口九千六百六十八人から五十年度には七千人弱に減少し、やと近年に至りまして減少鈍化の兆しがあらわれたところでございます。御承知のように、過疎対策の基本は何といましても第一に交通機関の整備拡充であるうかと思つてございます。特に、国鉄若桜線は鳥取市から若桜町を結ぶ大動脈でございます。また、地域発展の動脈として過疎地域において重大な役目を果たすと同時に、若桜線沿線の町村といつたしましては、若桜線を考えない地域の総合開発計画は無い等しいと言つても過言ではなからうというふうに思つておるところでございます。

また、鳥取市と若桜町を結ぶ二十九・五キロの路線でございますが、これは先輩が大変に長い間苦勞をいたしまして昭和五年に開通をし、本年はちょうど五十年を迎える年でございます。その間、鳥取市を初めといたしまして沿線の町村は、国鉄若桜線の恩恵によって大変にあらゆる分野で発展向上を遂げてきております。しかしながら、国の経済成長に伴いまして過疎化の現象が激しく、若桜線におきましては沿線に二つの過疎の町村を抱えております。若桜町は特に過疎化の現象が激しく、昭和五十五年人口九千六百六十八人から五十年度には七千人弱に減少し、やと近年に至りまして減少鈍化の兆しがあらわれたところでございます。御承知のように、過疎対策の基本は何といましても第一に交通機関の整備拡充であるうかと思つてございます。特に、国鉄若桜線は鳥取市から若桜町を結ぶ大動脈でございます。また、地域発展の動脈として過疎地域において重大な役目を果たすと同時に、若桜線沿線の町村といつたしましては、若桜線を考えない地域の総合開発計画は無い等しいと言つても過言ではなからうというふうに思つておるところでございます。

一二八%でございます。なお、午後の四時十分、五時四十二分は、定員五百三十四名に對しまして六百五十八人で、実に一二三%の高きに上つてゐるの現在の状況でございます。

近年、御承知のように、国道の整備によりまして乗用車が大変にふえ、自家用車によります通勤者が多くなつてまいりました。これは若松線沿線でも例外ではございません。しかしながら、朝夕の混雑時におきましては、若松一鳥取間三十一キロでございますが、このうち郡家一鳥取間十キロにおきましては特に混雑が激しく、汽車にて約十五分の距離でございますが、それに要する時間が四十分から五十分を要しております。それがために、途中から汽車を利用する通勤者がだんだんとふえてまいっております。この傾向は、燃料費の高騰とともにますます激しくなることが考えられるわけでございます。

以上のような若松線の状況から、われわれ沿線の者といしましては、何とか利用もふやしていただきたいということを絶えず考へておるところでございます。このたびの国鉄法案につきましては、一キロ当たり二千人という一つの線から考えられておるようでございますが、若松線は千五百七十名で表に載っております。何とか二千名以上の利用、と同時に国鉄若松線に対する認識を深めていきたいということから、ささいなことではございますが、特に若松町といしましては、国鉄利用の対策といしまして、駅の構内の敷地約千平方メートルを借り入れまして、国鉄利用者の自転車置き場、約百三十台分でございます。また、遠距離から駅までの自動車利用に対する駐車場、約六十台分でございます。これを約九百万円の工事費と年間六十万円にわたる賃料をお払いいたしました。整備をいたしておるところでございます。

なお、いわゆる隼より始めろという言葉もございしますが、私の町におきましては、職員の出張につきましては、回数券を利用いたしまして、すべて国鉄を利用しての出張ということを実施いたしました。

ているところでございます。

次に、利用者の立場から、国鉄利用に当たつての意見を少し申し上げてみたいと思ひます。

その一つは、若松線に關してはスピードのアップでございます。実情をお話し申し上げますと、山間地であるために、カーブとかあるいは勾配の關係でむずかしい事柄もあらうかと思ひますが、二十九・五キロを普通で五十七分、遅いものでございまして七十五分といった時間を要しております。

いま一つの点は、列車のダイヤの編成でございます。年々近郊に勤務する人も多くなりました。また、勤務場所が遠くなり、あるいは週休二日制等のことも出てまいりまして、列車を利用する状況に変化が参つております。

したがしまして、利用者の立場から申し上げてみますと、いま申し上げました列車ダイヤをいま少し考へていただくことが利用向上につながると思ひわけでございます。スピードのアップ、ダイヤの組みかえ、いわゆる乗りやすい、利用しやすい国鉄を考へていただくことがまずは急務ではなからうかと思つておるところでございます。

最後に、国有鉄道法の第一条を読んでみますと、「國が国有鉄道事業特別会計をもつて經營している鉄道事業その他一切の事業を經營し、能率的な運営により、これを發展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する。」と書いてございます。「公共の福祉を増進すること」を目的として、ここに日本国有鉄道を設立する。」と書いてございます。わ

れわれ辺地あるいは過疎地におきましても、公共の福祉増進を願うものであります。

以上の立場から、私は、この法案に反対をいたしまして、私の公述を終わらさせていただきます。

(拍手)

○小此木委員長 ありがとうございます。

次に、田崎公述人にお願ひいたします。

○田崎公述人 国鉄の財政を立て直すための日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案がいま臨時国会で御審議されております。私は、國民の健全な觀光旅行の育成確保を任務といたしております立場の一員といたしまして、今回の法案はぜひ成立させていたいただきたいとする立場から、意見を申し述べたいと思ひます。

本法案を是とする理由は次のとおりであります。

まず第一の理由は、わが國が近い将来直面するであろうエネルギー問題と鉄道の有用性を考へてあります。いま、世界最大の石油産地中東で、問題のイラン・イラク戦争が起きております。そのため、イラン、イラクが自由世界に供給してまいりました原油は、現在全面ストップの状態にございます。その量は、自由世界全消費量の一五%に当たると言われております。この二、三日、アメリカに新しい動きが出てきたようでございすけれども、もしもホルムズ海峡が通航不可能というような事態に立ち至りますならば、サウジアラビアやクウェートの油も積み出しが不可能となりまして、全世界の消費量の四割はとまることになるのだのであります。幸か不幸か、世界は現在いづれも低成長下にあるために、たちまち世界が石油ショックに陥るということがないだけであります。備蓄量が百日と少しのわが國といしましては、実は板子一枚下は地獄と言つてもいいのではないかと思ひます。

仮にいまそういう戦争がないといたしまして、あと三十年も掘り続けられればゼロになることが必定の石油は、航空機がこれを使えば、全く同じ人数、同じ距離を輸送いたしますのに鉄道の七倍、自家用車がこれを使いますならば同じく八倍も消費するというこの恐ろしい輸送方法を、石油に全く弱いわが國が本當にいつまで続けていく氣でありますか。

私は代替エネルギーのことも一つ強くありませんけれども、最近、京都市が通産省の委嘱を受けて電気バスの実用テストをしたのだそうでございますけれども、その結果は、エネルギー関係費が普通バスの七倍かかったと申します。三年後

に実用化が公表されましたアメリカの電気自動車も、積載し得る最大の五百キロのバッテリーを搭載しても、そのエネルギーはガソリン五リットル分の能力にしか当たらないと言われております。まして廃棄物で問題の原子力その他の実用化などは、二十一世紀に入つてからのことだと聞いております。

現在考えられる代替方式も、このようにコストが非常に高くつくか重量がかさんで非能率的となれば、恐らく航空機も車もそれらを使いこなせないのは自明の理だと思ひますけれども、仮に使用をいたしまして、もうすでに空港や道路の新設、拡張そのものが住民意識の高揚でもうどうにもならないものであることは、だれもが認めることであると思います。わが國の交通政策は、いま本當にまじめに、しかも早急に今後の進むべき道を考え直さなければならぬ時期に來てゐると思ひます。

ところで、先行きの情勢に敏感な民間企業は現在どう考へてゐるかと思ひますと、これは貨物の例でございすけれども、これからの軽油不安に備へましてトラックから他に転換しようとするもの五二%、うち八〇%はすでにその手配を終へてゐるようでございまして、これから海運へというものが二〇%、海運と鉄道両方便つてというものが三八%、そして残りの四二%はいずれもこれからは鉄道を使つて輸送したいというふうに出ております。

わが國には、過去約百年、あまたの犠牲と税金をかけましたレールのネットワーク、これは私どもの父祖の残してくれた遺産とも言えると思ひますけれども、きわめて効率のよい輸送機関、国鉄がございまして、いまこそこれを見直しまして、起死回生のための再建法というカンフル注射を本當に打たなければ、今年度中にも国鉄は企業としての機能を失ひまして、土台から崩れ始めるであらうと思ひます。そんな事態を何とか回避して食いとめるのは、現在これを利用いたしております私どもの義務、責任だと思ひます。私

は決して減行くものへの郷愁でそんなことを考
えているのではありません。国民に本当に有用
なものを国家的見地からいまだ救わなければ、手お
くれとなつて、この国鉄が二度と機能しなくなる
と思うのであります。

次に、第二の理由は、いま御審議が進められて
おります本法案は、過去のしがらみと言われます
過去債務のたな上げを初めといたしまして、再建
に必要な各種の措置を総合的に織り込まれた新し
い構想に基づく法案でございます。これまで問題
とされてまいりました地方交通線については、
単なる足切りではなくてフレキシブルな対応策が
盛り込まれております点、私は評価できると思
うのであります。

従来、国鉄の再建は、国鉄自身の企業努力、国
の行政と財政の援助、利用者にも負担してもらう
運賃値上げ、この三本の柱で収支の均衡を図ろう
というものであります。しかしながら、この方
法はこの数年で惨憺たる結果を招来しております。
世に言うところの「一物一価の法則」どころか、
国鉄運賃は並行私鉄の倍か倍以上というケースが
全国各地に出現いたしました。私鉄やバスがそ
にあるならば国鉄を使うのは常識というのはい
まや常識でございます。グリーン車ならば片道
で、普通車を使つても日当その他の付帯経費を合
わせて考えますならば、飛行機の方が安くつく
というように旅客完全排除型の運賃体系ができて
つております。私も日ごろ問題としておりま
す。観光客は、汽車賃が高くて足が遠くへ伸ばせま
せん。旅館やホテルの方は客室が一向に埋まらな
いので、宿泊料金も下げるわけにはいきません。
かくしまして、国鉄に頼つておりましたリゾート
などは、まことに救いがたいどころに陥つており
ます。街の灯は細るばかりでございます。私も
といたしまして、業界、会員ともいろいろな
方法を考えますけれども、出口のないトンネル
の中でみ込んで右往左往するばかりというのがこ
の数年の状況でございます。

それが今回の新しい構想では、収支の改善は国
鉄自身の企業努力と行政、財政の支援というふう
に明確に打ち出されておりました。都市間と大都
市間の旅客輸送、そして大量定型貨物輸送は、ス
トレートに鉄道の持つ特性が生かされますところ
から、これは国鉄の責任で取り組む。一方、昭和
六十年代までに合理化を図つて、要員は三十五万
人体制に移行する。逆に大量一括輸送になじまな
い、つまり鉄道が鉄道特性を発揮できない分野に
つきましては、省エネルギー及び地域住民擁護の
観点から有効適切な輸送体系の形成を図りまし
て、あわせて公的助成の道を開いてその解決を図
るというものでありますので、まさにこれは先ほ
ど私が申し上げました全世界がいま真剣に取り組
まなければならぬ省資源、省エネルギーという
大命題に合致する時宜を得た施策、構想だと思
うのであります。

最後に、本法案に賛成いたしますと同時に、こ
の際、国及び国鉄に対していささか望みたい
ことがございます。

その一つは、最近の新開業区間は一応別といた
しまして、そもそも国鉄路線のほとんどは、私
鉄と違ひまして、まず採算を考へて建設したもの
ではなかつたはずだと思ひます。ましてや、農道
の奥の方まで舗装されまして、大都市以外では一
家一台以上の車があるというような社会情勢に
なれば、計算上赤字線が出るのは当然でありまし
て、それでも国民が、地方地方で申しますならば
市町村民ですが、それらの人々が生活路線として
どうしても必要だと判断されるならば、それはま
さに橋や道路と同じでございます。住民サービ
スという行政の問題として、もっと早くからその
維持保全のために措置を講ずべきであつたらうと
思ひます。これを機会に、今後はもっと声を大
にして関係諸機関、そして一般国民に言うべきこ
とは言つていただきまして、本当に幅の広いコン
センサスを常に培つておいてほしいと思ひます。
また一方、国鉄御当局には、かくもこの問題が
もめるその一因は、国鉄に対する不信感を利用
者、国民に伏在するからでありまして、本来なら

ばこの大事なときに利用者である国民が真の味方
として後ろについてくれないかならないはずで
あります。その利用者をオルグする努力がな
されていなくて申し上げたいと思ひます。

最近連続して発生いたします各種の運転事故等
も、平素運転台でだらしない漫画を読んでいるよ
うな運転士を目撃している利用者からするなら
ば、新聞が書かなくても、同情の余地ないたるみ
事故と決めるのは当然でございます。要助運転
手のように仏頂面でいやいや切符をよこす駅員に
は、だから国鉄は赤字になるのだよといった全く
筋違いの批判が出るのも、お金を払う立場からす
るとごく自然の感情なのであります。

将来に向けて明るい光が望めます本法案がぜ
ひ成立することをお願いしながら、これを機会に
国鉄の経営施策の柱の一つに、国鉄及び職員の人
メーションアップ、これを追加していただきたいと思
ひまして、私の公述を終わりたいと思ひます。

○小此木委員長 ありがとうございます。

次に、工藤公述人にお願ひいたします。

○工藤公述人 私は、利用者の立場から本法案に
反対の意見を述べたものであります。同時に、
国鉄はぜひとも経営面だけではなくて国民本位の
国鉄として再建をしていただきたい、こういう願
いを持つものでございます。

今回の経営再建促進特別措置法の骨子は、国鉄
職員の削減等、いわゆる三十五万人体制、ローカ
ル線の問題、わけでも百六十五線中八十八線の廃
止、廃止以外のローカル線の増し運賃制の導
入、この間における毎年一定率の運賃改定の繰り
返し、こういうことによつて、昭和六十年をめど
に一般純損益で収支均衡を達成するという内容を
持つものであるでございますが、私は以下の理由
によつて反対をいたします。

第一は、本法案骨子を見る限り、再建計画は、
いわゆる収支均衡自体に目的が置かれておつて、
国鉄の果たす使命、つまり国鉄を利用する人々の
立場が著しく軽視されてはいないかという点が

第一点でございます。

第二番目は、仮に本法案どおり今国会で原案が
可決されたとしても、計画内容の具体的
実施がきわめて困難ではないだろうか、つまり収
支均衡を達成することが非常にむずかしいのでは
ないかと見られるわけでございます。これは他の
公述人の方からも言われましたけれども、過去の
事例から言いますと、昭和四十四年以降、過去四
回の再建計画が出されております。その中で、ほ
ぼ実施できたのは運賃値上げだけではなかつた
ろうかというふうに思つております。

また、今回の計画は六十年までをめぐりにして
おるわけであります。六十年以降どうなるのか、
その辺も大変心配になるところでございます。ま
た、六十年代というところから切つて計画を出され
たのかというところも非常に疑問でございます。原
案にもございますが、現在建設中の東北、上越新
幹線等にかかわる新たな赤字発生は必至でござい
ますが、これなども、より長期的に国鉄を再建す
るよう見る必要があるのではないかと思つてわけ
でございます。

そこで、この再建をするについて一番大事なこ
とは何かということでありまして、私は二つの点
を基本的な問題として指摘をしたいと思つて
います。

一つは、国鉄の公共性を重視する必要があると
思ひます。全国で二万一千キロの営業路線を持
ち、年間七十二億人の旅客、一億四千万トンの貨
物を輸送する、陸上交通機関としては最大かつ安
全性、効率性の高い公共輸送機関であることは言
うまでもないところでございまして、法的な根拠
といたしまして、「能率的な運営により、これ
を発展せしめ、もつて公共の福祉を増進すること
を目的として」というのが日鉄法的一条にあるわ
けでございます。つまり、公共性のために、私企
業のような採算性を犠牲にしても、運賃について
も、公正妥当、賃金及び物価の安定に寄与する
として、運賃をできるだけ低く抑えて国民生活を守
る、国の経済、文化の発展に寄与するという特性

が本来国鉄には与えられておるわけでありま
すから、本法案は一貫してこの日鉄法の第一
条の精神に基づいて貫かれておらなければ
ならないと思ふわけでございます。

第二番目は、国鉄がこういった経営破綻と
いふべき事態になったことについての原因を、
改めてわれわれ国民はつかむ必要があると思
ふので、この辺の原因についての見解が違ひ
ますと、対症療法が異なってくるのではない
かと思ふわけでありま。私どもは消費者団
体といたしまして、ことしの十一月六日、七
日に全国大会を開きますが、毎年こういった
議論を国民のサイドからしておるわけござ
います。

一つは、国鉄がこういった事態になった原
因の第一は、国鉄というものは、御存じの
ように、昭和二十四年に戦前の鉄道省から
新しい公社として発足したわけでありま
す。当時の資本金は八十九億でありま。特殊
の法人としておつたにも、必ずしも育ての
親として、特に育ち盛りの時期に、昭和三十
年代の後半あたりに、一番育ち盛りであり
ますから、栄養も要する時期でありま。この
時期にもっと政府からの出資を追加するとい
うたような措置がとられるべきではなかつ
たろうか。昭和四十五年に至るまで、国鉄
は創立以来二十年間政府からの追加出資は
行われておりません。民間企業であります
と、当然二十年間も増資をしないという企
業はないわけでありま。それから、こうい
った点は国鉄が経営をしていく場合に、非
常に困難ではなかつたろうか。同時に、そ
ういう育ち盛りの時期に、御存じのように、
高度経済成長政策がとられて、たとえば東
京・大阪間に新幹線が建設される。したが
いまして、偶然かもしれませんが、昭和三十
九年からは償却後の赤字が発生するわけ
でありまして、それまで黒字経営だった
国鉄が年度三百億の赤字を出す。これが
きっかけとなりまして、以後雪だるま式に
赤字がふえていくように思ふわけございま
す。

それから第二番目の原因は、自動車とか
飛行機を中心の交通政策がこういった時期
から政府によってとられていく。わが国の
エネルギー政策が石油から石油に移行して
いきま。そういう状況の中で自動車産業や
航空機産業に重点を置いた交通政策が進め
られてくる。逆に言えば、国鉄そのものに
対する重点策が行われないというような形
で、これまた国鉄は大変ひどい目に遭うわ
けでございます。最近の五年間を見ましても、
高速道路に対しては十九兆五千億の予算が
ついておりま。国鉄に対する助成は、多くな
ったとはいへ、道路予算に比べますと非
常に微々たるものであると言わなければなら
ません。こういったことが国鉄の経営を悪化
させた基本的な原因であらう。運賃の値上げ
が時宜にかなわなかつたというふうな御
議論もよく聞かれますが、私はかように考
えるわけでございます。

それでは、国鉄をどのようにして再建し
ていくのかということでありま。国民が国鉄
に期待する向きは本当に大きいわけであり
ま。ぜひとも国鉄を政府の責任において再
建をしていただきたいと思ふわけでありま。
その一つは、競争関係にある交通機関に優
位するような施策を積極的に確立させるこ
とが重要であると思ひます。たとえばモー
ターリゼーションの無秩序な拡張に一定の
歯どめをかけるとか、省資源、省エネルギー
の交通機関として国鉄の特性を周知宣伝す
るとか、特殊法人として国鉄は一応独立し
ておりま。政府としてもこれはより積極的
に考える必要があるのではないかと思ふわ
けでありま。

将来を展望してみますと、原油価格は
今日三十ドルと言われておりま。最近の経
済雑誌などによりま。八五年には六十
ドル、九〇年には九十ドル原油が出てく
る。こういったような事態を迎えま。自動
車産業そのものは期待するところございま
せん。そういう事象の中で、国鉄はいま
まこの法案にありま。そういう形で地方
ローカル線などを一定限度削っていくま
と、将来禍根を残すようなことになりはし
ないかと憂えるものでございま。

また、国鉄を再建するために人件費の
問題が論じられておりま。特に戦中戦後、
国策上採用された職員の出職金、共済金等
につきま。やはり政府が責任を持つべき
ではないかと思ひま。

もう一つは、運賃値上げの問題であり
ま。他の競争交通機関に比較いたしますと、
特に大都市圏では国鉄が非常に高くなつて
おることは御存じのとおりございま。たと
えば大都市圏では、大手私鉄と比べま。普
通運賃では国鉄が二倍、通学定期では三
倍というふうになっておるわけでありま。こ
れらの運賃を今後とも上げるというこ
とになりますと、一層競争関係に打ちか
つことができないわけでありま。これは
やはり思ひとどまるべきではないかと思ひ
ま。

次に、地方ローカル線の廃止の問題
でありま。これは本法案もかなり嚴重な手
だては講じておると思ひま。基本的には関
係住民との十分なコンセンサスが必要であ
りま。

また、廃止外のローカル線について
の割引増し運賃の問題でありま。これは現
在、国鉄の運賃決定原則でありま。原価補
償主義が今後どうなっていくのかという
ことが問題になると思ひま。つまり、路
線別収支をとっていくま。いわゆる個別
原価主義ということになるわけだと思ひ
ま。それが、そういったま。黒字の路線に
ついてはこれを値下げしなければならぬ、
論理上そうなるわけでありま。その辺は政
府はどのようになされるのか。この辺は
運賃体系上の問題としてわれわれは非
常に不安に思つておりま。本法案を見る
限りではそれがはっきりしないというこ
とでございます。

次は、先ほども新幹線の例をとりま
したけれども、今回の法案に貫してゐるもの
は、やはり経営の面からの採算性を重視した
考え方でありま。すけれども、現状につ
いては採算性を重視する、

しかし一方では設備投資などについては
必ずしも採算性を重視していない、逆に
言えば採算性を無視してでも新線をつ
くっていくというふうな考えま。これは
国鉄に關連する企業との非常に複雑な
関係等もございま。したが、私どもは、こ
の点では矛盾があるのじゃないか、現状
では採算性を重視する、将来については
採算性をある程度軽視しても設備投資を
やっていく、この点がなかなか納得が
できない、こういうふうな思ふわけござ
いま。

以上、基本的な観点から本法案につ
いて反対をするというこ。意見を述べ
させていただきます。(拍手)

○小此木委員長 ありがとうございます。
以上をもちまして、公述人各位の御意見
の聞陳は終わりました。

午後零時三十分から公聴会を再開する
こととし、この際、暫時休憩いたします。
午前十一時三十八分休憩

午後零時三十三分開議
○小此木委員長 休憩前に引き続き公
聴会を開きます。

これより公述人に対する質疑を行います。
質疑の際は、公述人を御指名の上お願
いいたします。

なお、質疑時間は、理事会の申し合
わせにより、お一人お一人を含めて二十
分以内となっておりますので、よろしく
お願いいたします。

質疑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。

○宮崎委員 きょうは公述人の皆さん
方、遠いところから御苦労さまでござ
います。午前中貴重な御意見を拝聴いた
しまして、二、三、御質問をしたいと思います
と。まず、滝井公述人、武田公述人共
通の問題でございま。質問をさせていただきます。
御承知のように、国鉄輸送が戦前から
比べます

とうんと減ってまいったわけでございます。これは日本の産業構造が変わってきたこと、日本人の所得がふえたということ、時間価値というのが非常に貴重になってまいりました。いまでも汽車で行った人が自動車で行く、あるいはまた飛行機で行く、こういうことになるわけでございまして、交通機関の輪廻と申しますか、だんだんと歴史的な変遷をたどってきたわけで、ある程度やむを得ない点もございします。しかし、いろいろとお話を承っておりますと、企業努力が悪いとか、国の助成が足りないとか、あるいはまた運賃の値上げの時期が過ぎたとか、いろんな問題があるわけでございますが、しかしながら、いまの時点に立ちまして国鉄財政を考えますと、御存じのように、毎年一兆円というような赤字を出してございまして、これをどうしたらいいか。私もただでなくして国民みんなで考えて、国鉄の輸送機関の中におけるシェアは非常に衰えてまいりました。旅客輸送で二五%、貨物輸送で一〇%、そういったようなシェアになってまいりましたけれども、やはりこれから国鉄の前途、国鉄を何とかして再建しなければならぬ、こういうふうな思っているわけでございまして、今回の法律案を出したわけでございします。

そのうちの第一点、財政再建。いままでの相対的な赤字がございします。そしてまた、いまのような状態を続けると、毎年毎年巨額な赤字になる。この赤字をどうしたらいいか。

滝井公述人のお話によりますと、今度の計画でも多分再建はできないのじゃないかと非常に批判的なお話でございました。そういった批判は別にいたしまして、それならひとつ財政再建をどうしたらいいか、こういう点につきましてお伺いをいたしたい。

また、武田公述人に対しましては、これは地方の体験に基づく非常に貴重な御意見でございまして感謝いたしておりますが、もし、どういふことをしてくれという全体の問題としての御意見がございましたら、再建に対してどうしたらいいとい

う点をお聞かせ願いたいと思ひます。どうぞよろしく願ひいたします。

○滝井公述人 宮崎先生にお答えいたします。

私たちの時間的な価値観というのが非常に高まりまして、経済よりかむしろ時間が大事だということ、御指摘のように、自動車から航空機へと変わったわけですが、国といたしましては、自動車にしても航空機にしても船にしても鉄道にしても、総合的な政策をこれは当然とらなければならぬわけですね。ところが、その総合的な政策をとっていかないということが一つ大きな問題であろうと思ひます。それからもう一つは、燃料の面から私たちは効率性をもう一遍、こういう客観的な石油情勢の逼迫の中で考えてみる必要がある。そういう燃料の面とそれから輸送機関の両面からもう一遍国鉄というものを大所高所に立つて見直す必要があるというのが基本的な私の立場でございします。

ところが、今度のこの特別措置法というのは、いままで国鉄財政再建と申しておったのが、国鉄経営再建というようにいわばニュアンスが違つてきております。それだけに、国鉄もいろいろ考え直して、ある程度総合的に物を見なければならぬなという考えはあると思ひます。けれども、いま申しました二つの側面からもう一遍長期の展望に立つて考えてみる必要があるであらう。

それからもう一つは、八十八と九十九の地方線を切ることに急でございします。最前も私御指摘を申しましたように、あの小委員会、地方の意見を十分聞かなければいかぬ、それから国鉄の資料の公開、財政状況というものをこの際明らかにするということをきちと最後のところにお書きになっておるわけですね。そうしますと、これほど日本の地域社会に重大な影響を及ぼす法案を出しになるのですから、国鉄は、たとえば私の住んでおります筑豊を一体、石炭を掘るときにはあれほど四通八達した鉄道があるわけですが、石炭がなくなり、人口がだんだんいなくなりまして、利用者が少なくなるのは当然です。それなら

ば筑豊に対して国鉄としてはどういふビジョンを持っているのか、そういう地域における国鉄のビジョンというものを提示して、こういうビジョンのもとにこういうローカル線の合理化、切り捨てをやりますということを明らかにする必要があるわけですね。そういうことがないわけですね。したがって、幹線ばかりが目について、足手まといになる枝を切る。いかなる大河といえども、幾つかのせせらぎが集まって、そしてそれが大河になるわけですね。新幹線とか大きな幹線だけが残って、枝葉を切ってしまうやがて幹が枯れるというこの論理というものが忘れられておるわけですね。

したがって、私、いま申しました二点から、もう一遍長期展望に立つた見直しをやっていくというところになれば地域の住民も恐らく協力するであろう、そういう協力の形をとらないと、みんなに知られ、みんなに親しまれ、みんなが使つておるこの国鉄の再建はできない、そういう基本的な考え方でございます。

○宮崎委員 総合的な交通政策あるいは燃料問題あるいはまた地域開発の観点から長期的に見直せば、これは私は反対はいたしません。しかし、いまのこの差し追った、こういったような、いま提言されたような問題はなかなかむずかしい問題で、こ

こ一年、一カ月、二カ月でできる問題ではございせん。したがって、いま私が御質問申し上げておきますのは、財政をどうしたらいいのか。いまのような赤字であります、一兆円を出るわけでございます。御承知のように、国はいままでずっと三本柱の方策を立ててまいりました。運賃の値上げあるいは国鉄の企業努力、国の助成、こういったことでやってまいりましたが、運賃の値上げは部分的にはあるいは可能かもしれせんが、全般的に申し上げますと、運賃値上げをする必要が滅多にない段階でございしますし、企業努力はもう三十五万人体制で国鉄にいろいろと努力していただかなければならぬのですが、お話を伺いますと、そうしますととにかく国鉄の財政再建のためには国が全部財政的にはめんどろ

ろ、こういう結論になるのですか、その辺ひとつ来年度からの一兆円の赤字をどうしたら解消できるかという点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○滝井公述人 私は、国鉄が他力依存の形をとる限りにおいては国鉄の再建はできないと思つております。私たちの産業地も非常に多くの国の助成を受けて現在生き延びておるわけですが、やはり今後十カ年間というのは、自立的な住民をつくり、みずからの力でみずからのふるさとを再建をしていくという、そういう自立性のないところに社会の発展はありせんから、国鉄も同じだと私は考えております。したがって、いままでの歴史的な過程をあらためて、今度これを決める過程をあらためて、国鉄が致命的な打撃を受けて、国鉄が倒産して死んでしまふという情勢は何もないわけですね。だから、私は、こ一、二年じっくり長期的な観点からもう一遍原点に返つてやる必要がある。そういう形が行われていないのです。

とにかく日本の交通政策について全般的な総合的な討議をいままでやられたことがあるかというところ、調べてみると、そんなものはないわけですね。だから、私は、そういう観点で、いま言った燃料政策も大きく変わらうとしておりますし、それからもう道路も大体いまの状態では行き詰まりだと思ひます。それから、自動車についてもやはり問題が非常にあると思つております。そうしますと、そういう乗り物の客観的な、対米関係その他から見ても非常に行き詰まりがきつたところ、それから燃料も行き詰まりがきつたところ、道路も問題が出てきておるということになれば、やはりそういう観点からもう一遍洗い直すという意味で、ここ二年ぐらひかけて総合的な討議をする。そして、その中で国鉄が自立的に立つていく。

御存じのように、今度のような形が生まれても、国鉄の共済組合なんというものは他のどの共済組合に比べても、もはやどうにもならない状態です。たとえば現在でも国鉄の職員一人が多分〇・七四人ぐらひを賄う形になって、六十年になりますと恐らく一人が一・二か一四ぐらひ、一

以上賄うわけです。日本が老齡化社会になりましても、御存じのように、まだ七人か八人で一人賄う。これから十年ぐらいしても三人か四人で一人賄うという状態。ところが、国鉄は現実にはそうではない。そういうことで、すでに五千六百億円とか六千億円の赤字がそれだけで出てくるわけなんです。だから、それを国で全部見れるかというと、私は、いまのような国の財政で、十五兆も国債を出しているという段階で、簡単にいかないのじゃないか。そうすると、国はできるだけ見てもらうが、もう少し総合的な政策の中でそういう赤字をどう吸収するかということは検討してみる必要がある。

ただ、残念ながら、私たちがこの法案を、公述人として出しているいろいろな情報を集めようとしても情報がないわけです。たとえば政令案なんかというの、本間に新聞で見ただけであって、この法律にはたくさん政令が、大事なところは全部政令で決められてしまっています。そうしますと、その政令がどういう内容になるかによって違ってくる。たとえばラッシュ時に千人というのを八百か九百に下げると、三つか四つの線がすぐに生じてくるわけです。そういう政令案その他もわからないし、財政実態も十分資料がないということ、しにくいのですけれども、ただ勉強した限りにおいては、最前申しました国鉄と米の問題というのは、すればするほどむずかしい。だから、もう一遍原点に返って、私はいまのような形をこころ、二年じっくりみんなやる。そのときにわれわれ地方も加えていただいて、そして地方のビジョンをお互いが討議をしてコンセンサスができ、合意を得た上でやっていたら、こういう形にしたいだきだきと思っているわけです。

○宮崎委員 時間がございませぬから、私の期待のできるような答弁ではないようでございますけれども、よくわかりました。

いま総合政策という問題が出てまいりましたので、先ほど計画交通とか交通計画というように言葉が濫用公述人の口から出ました。御承知のように、私もいろいろ異なる輸送機関を国民が求める、つまり輸送需要に応じた輸送機関の整備をし、そしてまた廃止していく、これが交通機関に対する基本的な態度だと思っております。ですから、輸送需要のあるところは、これは新幹線でも港でもあるいは空港でもどんなに拡充しなければならぬ。輸送需要のないところはやはりだんだんと減らしていかなければならぬ。これが私は総合交通政策の基本だと思っておりますが、濫井さんは交通というものを何か計画をしてそのとおりやらせる。たとえば自動車はもう余り乗っちゃいかぬ、これはそういう政策誘導はございします。御存じのように、ガソリン税もうんと高くしたり、重量税をやったりいまやっております。そういうような立場からお考えなのか、ちよつとその辺の御意見をお聞かせ願いたい。計画交通というような言葉がちよつと聞かれましたので、総合的な輸送計画という点について御意見を承りたいと思います。

○濫井公述人 経済の計画的な形をやるという形になると、きわめて社会主義的なニュアンスが出てくるわけです。いま自由主義社会でございしますから、したがって、交通需要が非常にふえてきたときに、それをそのまま自由に放置をするという形になりますと、現実のように国鉄がどんなに形になっても、重要な国有の機関でございしますので、したがって、ある程度そこに資本主義における経済計画と同じように交通の計画というものをいれてみたらどうだろう。そうなりますと、たとえば道路というのは、御存じのように、税金をつぎ込んでつくっていくわけです。ところが、公害その他は何も責任は自動車はないわけですから、国鉄は御存じのように、国鉄の財政の中からルールをつくっていくという、そういう競争状態というものが全く国鉄に不利な状態になっておるわけです。しかし、これは不利にならないような形で競争させるといふことは、ある程度計画経済でなくて、資本主義の中における計画でできるのではないか、そういう意味でござい

います。

○宮崎委員 おっしゃる通りに、いわゆる交通機関のイコルフッティングという問題が数年前にございしました。いま道路の建設費の中で、ほとんどガソリン税です。一般の税金から出ておりません。つまり受益者が負担したしております。国鉄の方がむしろ国の税金を使っているわけでございますから、その点はよく御理解していただきたいと思ひます。

それから、時間がございませぬから工藤公述人にお伺いしたいのですが、利用者の立場から本法案に反対ということでございますが、結局はどうしたら財政再建ができるかということについて、御意見がございましたらお聞かせ願ひたいと思ひます。

○工藤公述人 本法案が、従来の例からいって本に再建をするという意気込みと可能性を持っておるのかどうかということ、私たちは疑問を持っています。そのためには、国鉄がこういうふうな赤字になった原因に対して分析をしてみることが必要だということをおし上げていただひたいと思ひます。

現状の収支についてどうするかということでございますが、これは競争関係にある企業、たとえば大都市圏であれば私鉄、地方においては自動車といったものに国鉄が本間に競争に打ちかつようにならなければならぬ。一方は私的な企業でありまして、国鉄は公的な企業であります。一方は利潤を対象とするものであり、一方は利潤を対象としない企業でありますから、利潤を対象とするものとそうでないものとを競合させた場合には、利潤を追求するものが勝つことは現在の社会では当然だと思ひます。ですから、国鉄は基本的に採算性は大事にしなければならぬけれども、長い間の蓄積においてこうなつた国鉄でありますから、急に現状において収支の均衡がとれるとか、それから六十年と言ひますけれども、六十年はあと五年でありますから、この段階で簡単に採算がとれるものではない。したがひまして、相当長期な計画

において、国鉄の経営収支が悪化した現状を願ひつつ、それに対して回復するような措置を幾つか何か一つ二つの問題で抜本的に解決するものではないだろうか、このように私は考えております。

○宮崎委員 もう時間がございませぬので、最後にいま地方ローカル線の廃止が非常に問題になっておりまして、私も郷里の者から陳情を受けております。あるいは誤解があるのかもしれないけれども、ある一定以下の非常に採算の悪いところ、国鉄に対する需要がないところ、そしてまたバスにほとんど転換をしようとするところ、そういったところについて廃止しよう、そのためにはすぐ廃止するというわけじゃなくて、公共団体の皆さん方にも協議会に参加して議論をしていただひて、そして二年間ですかの後に第三セクターにするとかバス転換にするということ、決して地方住民の足を切るわけではございせんので、足を、いまの国鉄だけに依存しているものをもつと経済的なはかの方に移していただきまして、そして国鉄の赤字をなるべくひとつ少なくするような御協力も願ひたい、また、そうすることが交通機関を利用する人々にとりまして——だんだんとバス輸送に転換しているわけでございますから、決して足を切るとかいうことではございせんので、どうかひとつその点を御理解願ひまして、地方の発展のために御努力をお願いしたいと思います。

もう時間もございませぬが、御意見がございしますればどうぞひとつ述べていただひたいと思ひます。

○濫井公述人 公述でも申し上げましたように、たとえば、私の故郷は筑豊でございしますが、将来筑豊を国鉄としてはどういうようにしたいというビジョンを示していただひたい必要があるのですが、それがたいわけですね。そうしますと、一日一キロ当たり二千人、一日一キロ当たり四千千人、一日一キロ当たり八千人、こういう三つの段階の算術数

字でいきますと、最前御指摘申し上げましたとおり、私の方では四千人になると全部なくなってしまうわけですね。したがって、そういうことでは困ります、まずビジョンを示してくださいと言うけれども、お示しがない。

それからもう一つは、たとえばAならAという線が十二キロあるとしますと、その十二キロ、レールをのけてバスにするわけです。そうすると、十二キロのバスにするときには、その路線を当然アスファルトかコンクリートにしなければならぬわけです。その金が一キロ幾らぐらいかかるでしょうかと云ったら、国鉄は大体五、六千万かかるというわけです。そうしますと、十二キロを鉄道からバスに切りかえますと七億から八億の金がすぐかかってしまうわけです。そうしますと、一体何年で路線ができるでしょうかと云うと、これは全くわからないわけです。一年でできないければ、その線を利用しておった人は一年間方途がない、こういう問題が出てくるわけです。だから、そういう点ももう少し明らかにしていただかなければならぬし、それだけのお金をかけるならば、最前私が御指摘を申しましたように、アスファルトにするよりレールのままでミニカーを通した方がいいという形になるわけです。四、五百万かければりっぱなミニカーができるのじゃないか。そういう何か新しい創意と工夫というものを、ローカル線をつぶそうという場合に非常に弾力的な対応をしていただく、そういう形で話し合いをしよう、協議会をしようということであれば、話し合いに応じ、あるいは国鉄再建のために御協力申し上げるにやぶさかでないわけです。

〔委員長退席、関谷委員長代理着席〕

そういうことがいかにもわからずに算術的な数字だけが一これは国鉄が公式に発表したものではありません。新聞その他を見ながらわれわれがそれを写して、いわば群盲象をなでる形で、地方線はこうなるのじゃないかと実は心配をしておる段階でございますが、むしろ国鉄が堂々と、こういう法案を出す段階で同時にここはこうですよとい

う路線に対する公式の見解を出していただく必要があるであろう、そう思っております。

○武田公述人 先ほどの質問についてでございますが、財政再建の問題でございます。

私は、ローカル線を抱える町として意見を申し上げたわけでございますから、財政再建につながるかどうかよくわかりませんが、財政再建ということをお考えますと、ただ出るものを節約するというだけで財政再建ができるかどうか、大いに疑問があるかと思ひます。

公述人のそれからお話がございましたけれども、と同時に、企業努力で、利用する人、収入もふやすということをお考えなければいけません。はなからどうか、そのことを考えなければいけません。このたびの法案を見ましても、私は思ひます。この点で、ローカル線の切り捨てなりあるいは三十五万人体制なり、また国の援助等いろいろございますが、収入をふやす、この点についての国民全部を挙げての努力というのが掲げられていないではなからうかと云うことを私、思うわけでございます。国鉄は、何といましても大量の人を正確な時間に運んでいく、これについては飛行機もございまして、バスもございまして、一番信用しているのは国鉄だろうと私は思っております。

そのようなことから一つの例として申し上げますと、現在走っております、私も時々使う東海道線の洗面所一つを考えてみましても、現在の家庭生活を考えた場合に、本当に利用できるきれいな洗面所でございますか。そこに石けん一つないような状態でございます。輸送業、サービス業を考えた場合に、そのようなこともなくしてほかの企業あるいはほかの輸送業と対抗しようと思つても無理ではなからうかということを、細かい点かもしませんが、私、思うわけでございます。そのようなことをみんなかかって努力をする必要があるではなからうかということを思ひます。

それから、いま一ついたしましたは、私もローカル線の立場から、国鉄にも参りまして営業係数の出ております基礎計算を見させていただくとを再三お願いいたしました。しかしながら、残念ながらまだ収入が幾ら、支出が幾ら、差し引きこうだということだけでございまして、その中身をよく伺っております。やはりそのようなものをよく国民の前に見せていただきまして、利用者あるいは沿線の者が努力しなければいけない点をはつきりしていただいで、これをわれわれ利用者あるいは存置をお願いしている者といひまして一生懸命に努力して、しかる後にお互いに話し合いの結果考えるのがいまの政治ではなからうかということを私、思っております。

以上の二点申し上げまして、果たして財政再建につながるかどうか知りませんが、意見を述べさせていただきます。次でございまして、終わります。

○宮崎委員 時間がございまして、終わります。

○関谷委員長代理 次に、久保三郎君。

○久保(三)委員 社会党の久保でございます。本日は、公述人の皆さん大変遠いところからもおいでいただきまして、それぞれ御意見をちょうだいし、われわれとしても大変ありがたい御意見をいただいたというふうに思っております。そこで、限られた時間でありまして、全部の方にお聞きするのが礼儀上からも当然かもしれませんが、あるいはできないかもしれませんが、あらかじめ御了承ください。

最初に、ずっとお尋ねする事項を申し上げますので、終わりましたから、順次お答えいただけます。結構だと思います。

まず、第一に、小暮公述人にお願ひしたいのですが、御承知のように、われわれも運賃を値上げして収入を増すということはやはり限界に來たと思っております。運賃法定制緩和といふのをさきにやりました、そのときには、御指摘のとおり、もはや運賃で経営を好転させるということには限界に來、また、運賃を上げることによって経営

が厳くなってきたという事実を率直に認めなければいかぬと思うのであります。御承知のように、来年度の予算編成に当たつても、いまそれぞれ内部で折衝しているようでありまして、運賃値上げを考えないでやろうというふうにはなっていないのであります。多ければ一割以上の値上げをやろうとしております。これは、単に物価政策とかということだけでなくて、いま申し上げたような観点からわれわれは上げるべきではない、こういうふうには考えているのです。

いま審議中のこの法律案の中にも、御承知のように、ローカル線全体に対して、法律の文言そのものが奇妙きつてつな文言なんでありまして、地方交通線の収支の改善を図るために収入の確保について特段の配慮をして運賃を決める、いわゆる値上げをしるということなんです、こういうことを書いてあるのが実は法律案の一つの条項になっています。これは小暮公述人のお話とはずいぶん違う話でありまして、われわれとしては、もちろんこういうやり方は、極端な言い方かもしれませんが、唯一のよりどころにしている国民の足を運賃値上げということを追いつけをくれるという、言うならば陰謀ではないかというふうにさえ思ふのであります。それは言葉でありますから、極端な言葉かもしれませんが、そういうふうに思えてなりません。しかも、やり方は、俗な言葉で言うところの汚いじゃないかということでありまして、ローカル線は、御承知のように、いま非公式ながら提示されている基準によりますれば、国鉄の営業線二万一千キロございまして、そのうちの大体半分ぐらい、一万キロなんです。だから、撤去あるいはバスに転換するものもあることながら、そういう対象にならないものでも、国鉄の大体半分ぐらいの線は一般の運賃より高くなる、いままでの国会審議の中で国鉄当局の答弁によりまして、五割増しぐらいをひとつ考えていこうじゃないか、こういう話なんです。これは、恐らくわれわれとしては、法律の文言どおりにならないことは事実だし、かえって収入減、利用減がはな

はだしくなるのではないかと思うのでありまして、その点についての御見解はいかがか、こういうふうに思うのです。

それからもう一つ、小暮公述人がおっしゃいました、マスコミ等言っている見切り発車というのは適切な表現ではないじゃないかというお話なんです、私もやはり見切り発車じゃないかというふうに考えているのでありまして、これは見解の相違と言ったらそうかもしれません、法律をお読みになっておわかりのとおり、一定の基準というのをこれから政令で決めますね。われわれ国会議員としては決めるについては重大な関心を持っていま審議中でありまして、決めた基準で最初からもう廃止、この線はこういう基準によって廃止です、ついでには後のバスの転換の方法その他について御相談をいただきたい、二年たつても結論を得なければ国鉄当局が最初の決定どおり廃止はします、こうなる。その他の公述人の方からも御発言があったように、その地域における交通でありますから、その根幹と言ったら語弊がありますが、そういうものですから、これをいかにように処理すべきかというのは、その地域住民や地方自治体あるいは経済団体の経済上あるいは生活上の大きな問題なんです。だから、そういう関係者のもので、後の始末を相談するのじゃなくて、この線路をいかにすべきかということとを御相談いただくのが手順ではないだろうか。もちろんそこでは、恐らくこの法律案の原案をつくら人は、それはだめだ、みんな残せということに結論がなるかもしれないから、それじゃもう法律をつくつても全然何にもならぬから、つべんからこれは廃止と決めなければだめだ、こういうことなんです。これが現代に合う思想でしょう。か。そうなるだろうという予見でもって国民大衆に押しつけるということとは、私は為政者として非礼だと思ふのです。だから、これは見切り発車で、われわれとしては見切り発車だけはやめたいいいじゃないか、ローカル線の処置は民主的な手法によって決めるのが当然ではないか。地域の問題とか

地方の問題というのは、それぞれ皆さんからお話があったとおり大事な点なんです。だから、国鉄の独断や政府の独断、役人の独断でそういうものを決めるべきではないというふうに私も考へていっているわけなのでありまして、御見解をひとつさらにお漏らしたければ結構だと思ひます。それから、滝井市長さんにお伺いしますが、今度の法律案の中では、ローカル線は国鉄の経営から分離しようというのがまず第一の大原則です。そこで、分離の方法としては、御指摘がありました特定地方交通線、いわゆる廃線をする、廃止をするという前提に立ったものとそうでないものと二つございまして、そうでないものについては、先ほど申し上げたように、運賃の値上げをやると同時に、国鉄の経営から分離して、地方鉄道業者、言うならば民間の企業あるいは第三セクター、そういうものに譲り渡し、貸し付けができるような道を改めて開いているわけなんです。

そこで、滝井公述人にお伺いしたいのは、特に市町村、自治体に関係ある第三セクター、こういうもので引き受ける、そういうものについてどういうふうにお考えになるか、この点です。

それから次に、土井公述人にお伺いしたいのであります、国鉄再建というのは、先ほど来皆さんからもお話があったように、入ってくるもの、収入を積極的に確保するということがあります。それからもう一つは、支出を切っていくという、切っていくというのは語弊がありますが、歳出を減らす、経営の努力、そういうことでいろいろあるわけでありまして、その中で特に、土井公述人は電気機器を製造されている会社をおやりになっていると思うのであります。国鉄に関係あるかどうかは別にして、そういうものを一つ一つおられる経営者として御意見を承りたいのです。国鉄には関連会社というのがたくさんあります。国鉄でなければ使わないような品物をつくっている会社がございます。あるいはサービスをやる会社もあります。大体において、国鉄は御案内のとおり赤字であります、関連の企業は黒字で

あります。もちろん黒字でなければ倒産でありますから、やっていけませんからあたりまえの語であります、黒字だからどうこうではありませんけれども、国鉄のいろいろな物品の調達、工事の請負、そういうものについていま世間では高いじゃないかというふうに言われている。こういうことについて公述人としてはどういうふうにお考えでありますか、お伺いします。

それから次に、若様の町長さん、先ほどお話がありましたように、いろいろ国鉄に対する御注文もありました、これまでも国鉄のサービス改善について、ダイヤの編成とか車両の改善とか、そういうものについて現地の国鉄には御要求なさっておりますか。なさっておるとすれば、それを聞いていただけける機会がありましたかどうか。聞いていただけないときは、あなたもああそうか、なるほどと納得するような明確な理由がありましたかどうか。大変細かい点であります、そういうことをお聞きしたい。

それから、先ほど田嶋公述人は、運賃が高いという、運賃値上げのために客離れ、サービスの問題も含めてでしょうが、それで旅行者という、観光業者、言うならばホテルやそれらのものも開古島が鳴く始末だ、こういうお話です。国鉄の経営を改善するために観光協会のお立場から――

いままで国鉄を利用してはいるわけですからね、メンバーが。そういう立場から経営の改善について提言をなさったことがございますか、あるいは御相談があったことはありますか。それだけお伺いします。

それから次に、工藤公述人ですが、先ほど御指摘のとおり、われわれはローカル線の運賃を値上げするのではなくて、むしろ御指摘のあった大都会中心の並行線の運賃が割に高くなっているから、こういうものについて引き下げるのは当然ではないかというふうな提言もしているわけでありまして、国鉄は御案内のとおり全国一本の賃率でやっております。そうなりますと、地域の運賃という、地域における交通の運賃全体から

見れば、地域だけで運行している企業、それは都会地の場合には輸送の成績がよろしゅうございますから、民間の企業は早く言えば運賃は安い。ところが、国鉄は全国一本でありますから、ローカルの方は比較的安くて、それで都会の方が高い、こういう矛盾があるので、それについて、全国一律賃率制と地域運賃の問題について何かあなたの考へていることはございますか。いかがでしょう。以上です。

○小暮公述人 お答えいたします。

第一点は、運賃を地方と区別することがおかしいじゃないか。最近の問題としましては、同じような現象が電力にございまして、原子力発電の立地地域には電気料金を下げよう、これも同じような、上げるのと下げるのの間違いでございます、これは運賃理論あるいは料金理論から見れば若干矛盾を感じざるを得ない。しかし、現実の政策として電源立地を進めるのだ、あるいは地方交通線の合理化をやるためには地元の方にも多少感覚を持つていただきたい、そういう意味でやると私は見ておりますので、そんなにたくさん、二倍にも三倍にも上げるのではないのですから、これはやむを得ないのではないかと、こういうふうに見ております。

それから、第二番目の見切り発車の点でございますが、見切りというものは協議会の期限を二年に限ったということと出たと思うのでございます。こういう例は四十七年の廃案の再建対策のときに、あれは五年以内という年限がついていたと思うのです。つまり、地方交通線の整理をする場合には、だからやらせていたのではいつまでたつてもなかなか御了解いただけないという過去の経験もございまして、この二年というのを設定したんだと思うのであります。そのねらいは、何でも構わない、見切ってしまうというのじゃなくて、その二年間に協議会でとつくり相談をし、撤去した後においてはどういう足を確保するかということを決めましてこれを実施していく、こういう手続に法律はなっているように私は読んでおります。

ので、久保さんとは見解が違ふかもしれませんが、見切りという言葉は適切でないんじゃないか、こういうふうな考えをしております。

以上でございます。

○関谷委員長代理 公述人の皆様方をお願いいたします。

時間の制約がありますので、御答弁は極力簡略にお願い申し上げます。

○滝井公述人 久保先生にお答えいたします。

法案に、ローカル線を分離して特定地方線にする、その場合に廃止するものとその他のものがある、その他のものは運賃を上げて、地方鉄道業者なり第三セクターにやらせる、第三セクターは地方自治体が入る、おまえたは引き受けられるか、こういうお話でございます。こういう体系自身は非常に問題があるのは、こういう形でやるけれども、たとえば二分の一の補助金を出すとか、転換交付金を一キロについて三千万円やるとか、五年間は地方鉄道業者だった赤字の二分の一は補助するとか、結局最後には国鉄が国がとにかく金を出すわけです。そういう出す金があれば、その金でこの五年間いまのローカル線を、最前鳥取の町長さんが言われたように、五年間ひとつみんで寄ってたかって勝負してみようじゃないかという、それは五年でなくて二年でも三年でもいいのです。それだけの金を出してやってくれたらいいのです。いまわれわれ自治体は、第三セクターで引き受けてそんなことをやる状態ではないわけです。二、三年か五年くらいわずかの税金をもらっても、とてもたえられないような地方財政の状態じゃない、こういう国鉄を取り除こうということの自治体は財政的に非常に苦しいところですから。したがって、そういう点ではむしろ第三セクターに任せる前に、そういう金があるんならば、その金を国鉄が持つてきて、全部集めて話し合つて、どうするかということをやっていた方がいいんじゃないかと思ひます。

○土井公述人 久保先生の御質問にお答えするのは私は不適格者のような気がするのでございませ

す。と申しますのは、先生のお話で国鉄の関連産業では黒字のところが多いという御指摘がございましたが、実は私のところは長年赤字で悩んでおりまして、最近減量経営をやりましたどうかやら黒字になったということでございます。

それで、その経験から申し上げてみたいと思うのでございませうけれども、私の方も物品を国鉄に納入をしておるものでございませうが、調達の仕方としては、御承知のとおり、競争入札と随意契約とあるわけでございませう。競争入札の方は競争で決まりますので一応問題ないと思ひますが、随意契約の方は、国鉄では大変に豊富な資料と長年の経験から積算をされて価格の決定をされているように了解しております。一会社は経営者といましては、もっと高くしていただきたいものも実はあるわけでございませうが、そういうものはなかなか聞いていただけない。それで、私の方でも、相手様は大変な経験と資料を持っていらっしゃると思いますので、そういう場合には、うちの中をたたくと申しますか、もっとコストダウンができるはずだということをやっておるのでございませう。そのコストダウンをやつて努力をしてみますと、全部が全部とは申し上げませんが、多くの場合にはコストダウンの余地があると申しますか、そういう結果が出ていますように私は理解をしておりますので、公正妥当な価格で調達がなされておるといふふうに考えております。

サービス業につきましては、私、その方のことで、経験ございませうで詳しくございませうので、答弁を控えていたきたいと存じます。

○武田公述人 先ほどの国鉄に対する要求の件でございませうが、特にサービスの点ということについてはとりたてて申し上げてもおりませうし、これについては国鉄自体で考えていかなければならぬことじゃないかと思ひます。

私の方で要求といひますか、お願いをいたしたものは、まず第一点といたしまして、時間の組みかえでございませう。と申し上げますのは、朝早く出ましてバスとの関係でうまく連結しないとい

うことがございませう。そういうようなことから、何としても若松線の時間帯を考えていただけないかということをお願いいたしました。が、バス会社の方がやってくれまして、国鉄の方は聞いていたでございませう。これが第一点でございませう。それから、いま一つといたしましては、所要時間の短縮でございませう。ちなみに申し上げますと、公述でも申し上げましたように、二十九・五キロの距離を走るのに一番少ない時間のものが五十一分、長い時間のものは八十分かかっております。同じ汽車が走りながら八十分と五十一分、しかも距離はほとんど同じでございませう。これでも企業努力がされておるのかどうか。利用しる方用しる方と申しても、使える道理はないと思ひます。その点についてしばしば国鉄の方には申しておりますが、残念ながらいまだもって直つてないのが実情でございませう。

それから、いま一つといたしましては、日中にこのような状態のものでございませうので利用してない、これは私たちも認めております。しかしながら、それが四両、五両も連ねて走つておるわけでございます。これは責任者の話ではございませうが、なぜそのように三両、四両つないでいるのかということをお聞きしますと、それを若松線に走らせなくても、どこかのホームにあるいは引き込み線に置かなければいけないのだ、それならむしろ連ねて走つていた方が安上がりだ、このようなむづかしい話も聞いております。果たしてこんなことで——しかも計算をするときには恐らくその分も入っているのではなからうかと思ひます。われわれとしては本当にそのような返事しか聞かしていただけないというところでございませう。

○田崎公述人 久保先生からの御質問は、私も日本観光協会が国鉄のこういう状況に対して経営改善の立場から何か物を言つたことがあるかという御質問だと思ひますけれども、私ももしもしでは、陳情の形でそういうことを申し上げたことはございませうが、会員同士の意思の疎通を図る

機構等、これ以上運賃上げをすればますます国鉄は経営が苦しくなるという論陣を張つたことがございませう。

逆に国鉄から意見を求められたことがあるかというところでございませうけれども、それはございませう。

○工藤公述人 いろいろな交通機関があります。運賃体系がそれぞれ違ふわけですね。たとえばバスの場合でありますと、全国が三十五のブロックに分けられておまして、標準原価主義がとられておるわけですね。国鉄の場合は全国一律になつて賃率で決められておるということで、今回の改正がどういふふうな方向であるか、私はまだ確たることはわかりませんが、推測するところによりますと、個別原価主義、つまり路線別運賃ということになるのではないかと。個別原価主義ということになりますので、こういう体系をとっている交通機関がほかにはないわけですね。

そうなりますとどういふことが予測されるかといひますと、一つは、運賃の決定原則は法律事項でございませう。ですから、これをどのように変更されるのか、法律の改正が必要なんじゃないかと思ひます。

もう一つは、その結果は体系的に非常に複雑なものになるだろうというふうに思ひます。また、実情からいっても、どの路線に割り増し運賃をするかというところは、採算ベースでいくわけですから非常に流動的なわけでございまして、利用する者からすれば非常に法的な安全性が害されるおそれがあるんじゃないかと思ひます。

なお具体的な事項を存じ上げませんので、以上のように心配をしておるわけでございます。

○久保(三)委員 時間ですから、終わります。どうもありがとうございました。

○関谷委員長代理 次に、西中清君。

○西中委員 きょうは遠路御多忙のところ、大変御苦勞さまでございませう。いろいろとお伺いをさせていただきました。皆様方十分御理解の上で御関心を深くしておいでいただいておりますといふこと

に感銘いたしておりますが、時間もございませんで、おわかりのことというのを前提に簡単に御質問させていただきます。

小暮公述人、土井公述人、田崎公述人にお伺いをさせていただきます。

先ほどから賛成の立場でお話ございました。それなりの理由もわからないわけではありせんけれども、いろいろ委員会におきまして、また現地調査等その他通しまして、私も率直に申しまして、今度の国鉄再建構想、六十年度で収支を均衡しなければならぬ、こういう基本的な考え方があるわけでありまして、先ほどお話がありました運賃改定がもう限度にきているのじゃないか、それから、これ以外に上越、東北新幹線の赤字の問題とか、それからまた年金の問題でございすね、こういったことは別にいたしまして、現状の国鉄経営、または本法律案が成立しました後の国鉄の経営が六十年度で収支が均衡するかどうかというのは、私には大変疑問を持っておりますのでございまして、その点可能かどうかというようにお考えなのかどうか、率直な御意見をお伺いしたいと思っております。

○小暮公述人 お答えします。

可能にしなければいけない、そういう細点のものと対策がとられたのであって、対策の初めからもうだめなんだということであってはいけませんし、私はそれは解釈しております。ですから、対策にとらわれている点を関係各方面においてできるだけ推進していくこととなれば、その描かれた構想に近いものが必ず出てくるであろう、そういうふうに見ております。

○土井公述人 小暮公述人と同意見でございす。

○田崎公述人 六十年度で均衡するかどうかということでございますけれども、先ほど私が申し上げましたような努力を積み重ねて、やはり六十年度には均衡させなければいけないのだというふうに考えております。

○西中委員 そこで、先ほど私が私の意見を申し

上げましたが、これは非常に困難な話だというように考えておるわけですね。いまも、やるのだというところで、何としてでも努力をして収支均衡を図らなければならぬ、そういう立場で見ているんだというふうなお話でございす。

そこで、赤字経営を打開するためには、この国鉄の経営努力、これはいろいろな意見があるわけですね。国鉄職員が働かぬじゃないかと、または国鉄がいろいろ企画をしている利用者に対するサービスが悪いとか、いろいろな意見があります。皆さん方は率直に国鉄当局にもっとこういうふうにしたらどうかという御意見もあるのじゃないかと思うのです。お互い知恵を出し合って、国民の共有財産でございすし、公共性を持つ国民の足でございすから、これは賛成、反対別にして、すべてが何とかしなければならぬという気持ちを持っておりまして、われわれは政治家の立場で物を言っておりますが、皆さん方として、また御経験の深い立場として、私はこういうことをもつと国鉄に要求したい、経営努力としてこういう点が足らぬのじゃないか、何かこういう建設的な御意見があればお伺いをさせていただきたいと思っております。

○小暮公述人 私は、今回の再建対策に盛り込まれた項目は、どれ一つとりましてもそうなまやさしいものとは思っておりません。一口に三十五万人と言いましても、御承知のように、労使の協調、これはなかなか困難であります。こういうものは、困難であります。しかしそれを貫かなければならぬ。貫くためには、やはり国会の皆様方を初めて、押し留めていただかなければ困ると思うのです。それをぜひお願いしたい。おれは反対だ、こういうことでと末端にいつてばらばらになつてしまふ。その点よろしく願いたいと思います。

○滝井公述人 お答えいたします。国鉄というのはいままで、昔は駅長さんというのは地域の社会に相当コミュニケーションを持つておったのですが、最近の国鉄というのはそういうものがないわけですね。したがって、鉄道の唱歌にあるように、やはり列車というのはわれわれの心のふるさとみたいなものがあるわけですね。だから、国鉄をこれから大きく変えようとするれば、国鉄は地域に出てきて、地域の駅長さんを中心に、私の方で言えば門鉄あるいは九州総局ですか、そういうところの首脳部が出てきて、筑豊をどうするのだ、この地区はどうするのだという具体的なビジョンを話し合つてつづいて、法案をやるという形にしてみたい。いまからでも遅くないという感じがございす。

○土井公述人 国鉄も公共企業体でございすので、その企業の側面を取り上げて申し上げますれば、経営状況が悪くなつてまいりますとどうしても後向きの対策というものがふえてくると存じます。したがって、行政当局も国鉄の経営幹部も、後向き、後追いの仕事と申しますか、始末をつけることに非常に追われております。追われるというのにはある程度やむを得ないこととございす。そのために積極的施策の方が、二の次になると言ふと言ふ過ぎかもしれませんけれども、やりたくてもなかなか手がつかないという面が出てまいておると思ひます。今回の再建の案の中で、三十五万人体制というものは、私はこれは攻めの体制であるというふうな考えでございまして、その点を高く評価しておるものでございまして、ぜひ今後は前向きの対策を進めていくべきであると考えております。

○武田公述人 先ほど申し上げましたが、何といたしましても利用者がふえるということを考えていきませんとじり貧になることは、幾ら議論してもはつきりしていることだというふうには私は思ひます。そのようなことから、先ほど国鉄の努力ということについて申し上げましたが、なるほど、地方にいますか、それなりの特徴があるところといひますか、国鉄ができることではデゴイチを走らすとかあるいは弁慶がどうだというふうなこ

ともございす。しかしながら、これは国全体の問題として利用について考えていく必要があるのではなからうかということを一つ考えます。それと、いま一ついたしましては、先ほど話もございしましたが、私のところも米子鉄道管理局というところの配下にございす。私もたびたび管理局には行つていろいろお願いをするわけでございますが、私の町なりあるいはこの若松の沿線でいろいろ交通問題に対して検討する場合、残念ながら国鉄の方から出てきていただいております。やはり国鉄というのは高いところに座つてい

るのかというふうな感じがするわけでございます。私もあるとき米子に参りまして、やはり米子鉄道管理局は山陰における国鉄の管理局なのだから、山陰あるいは鳥取県におけるこれらの交通網というもののついてどのようにあるべきかという意見を言われてしかるべきではなからうか、いたずらに本社からの指令を各自治体に伝達するということであれば米鉄管理局も要らないではなからうかというのを私は言つたことがございす。やはり何としても、本間に国鉄を皆が離れていかないよう、時間の正確さ、大量の人が輸送していただける、安全だということについては、いろいろ議論されても国鉄を信頼しているのが国民だと思ひます。そのようなことから、国鉄とわれわれと一緒にして利用者の増に努力していかなければいけないというふうに思つております。

○田崎公述人 国鉄の経営努力に何か知恵がないかということでございますけれども、私は国鉄当局のスタッフの方々につきましては、大変きめの細かい努力をしていらつしやと思ひます。ただ、先ほど申し上げましたように、現場の職員は、大変残念でございすけれども、かなりやる気をなくしておるといひますか、全力を挙げていないということも認めざるを得ないと思ひます。それはやはりうちの家計はだめなんだよ、だめなんだよと朝から晩まで聞かされる子供みたいなものでございまして、どうせ先行きだめならばがんばる力も出てこないと思ひます。やはり一人一人

の職員に先行き明るい希望を持たせるような体制を組んでやること、この際一番大事だと思ひます。

○工藤公述人 国鉄自身の力では今日再建できる状況にはないということが前提であります、なお国鉄自身は政府に対して大幅な助成を引き続き要求すべきだと思います。

二番目は、これもやはり政府に要求すべきことであります、総合交通体系の中で国鉄の特性を生かした政府の誘導策を、国鉄自身も努力するとともに、政府にもお願いしなければならぬのではないだろうか。

三番目は、先ほども申し上げましたが、採算のとれない新線建設はしばらく見合わせるべきではないだろうか。

四番目は、やはり値上げという手段はしばらく見合わせて、がまんをして、別途収入をふやす方針、つまり利用者のニーズに応じたサービスの改善等を中心に収入面をふやすというこの方が、長期的に見た場合には国鉄の再建につながるのではないかと。

五番目は、職員の一部でありましようけれども、電車の落書きをしたり、よけいな紙を張ったりする場合はまだあります。これは正当な争議権の行使とは似て非なるものであるというふうなわれわれ利用者は考えておりますから、ああいうふうなことは職員の姿勢にもかかわることでありますが、そういうことは自重された方がいいのではないかと。

以上です。

○西中委員 それでは、小暮、土井、田崎公述人にお伺いいたします。

赤字線の対策というものは、国鉄経営再建を図るためにはぜひとも十分考えていかなければならぬ問題でございます。一方で、本法案が仮に成立した場合に、先ほどから、地元からというか、地域からの代表の方が非常に切実なお話をなさっております。特別運賃の導入や路線のバス転換、要するに国鉄の廃止ですね、これに伴って地域交

通サービスが非常に低下する、こういう危険性の懸念を示されておるわけでございます。そうした地域住民側に立った立場で言いますと、非常に不安が強いことは紛れもない事実でございます。それから、公共性と採算性という問題、いろいろあると思ひますけれども、この赤字線対策を進めるに当たってその対策のあり方、これは地域住民の意見を十分に反映させなければならぬ、こういうふうに私たちは思ふわけでございます。一方で、先ほどのように管理局は余り物を申さない、話し合いに依拠して欲しい、こういうことでございます。

て、地元が大荒れするということがあることがあれば、なおさらまた国鉄にとつては再建の支障になると思ひます。本法案では、二年の協議期間という限定もされておるわけですが、もう一つ問題として、地元の住民の立場に立つて考えられたときにどうあるべきか、この辺の御意見をお伺いしたいと思います。

○小暮公述人 地方交通線の問題は、大きく言えば先ほど公述をしたとおりでございます。ただ、個々の問題について考えますと、今度の対策の中にも協議会というのがありますが、あれをもう少し拡充をしまして、地域の交通はどういう体系がいいのかということと二年の間にじっくり話をし、そして、それでもなお反対というときには別として、そういう手続を真剣に進めるべきだと思ひます。

○土井公述人 地方交通線と言われるものは、少しかたい言葉で言えば利用度の低い公共運送機関ということであらうかと思ひます。非常に日頃の交通事情が全体によくなりまして、それを国民が享受しているわけでございます。また、国民も非常に豊かになってきておる。そういう中で、これまであるものが、これまで享受している便益というものがなくなる。その限りではマイナスが生ずるわけでございますが、これが心情的に非常に納得しがたいものがあることは私は否定できないと思ひます。特に、鉄道の敷設にずいぶん努力をされた方がいられる地域において、そのものをとるということでありますると、大変に困惑をするというところもあるかと存じております。

しかしながら、問題は、包括的に一つのものとして考えないで、個別に各線区ごとに見ていくということがきわめて必要じゃないかと思ひます。そしてまた、世代が変わつてまいりますとともに、かなりその問題についてはさめた目で見てゐる人もふえてきているようにも聞いております。そういう点もあわせて考えてみてはどうかと思ひます。

○田崎公述人 今度の法案では、地方のいわゆる赤字線をいきなり切ると言っているわけではないわけですが、どう残すかを相談すると言っているわけでございますので、私はその場でのいろいろと地元と協議をいたしまして、それでもどうしても必要であるならば、それは企業を離れた措置として考えるべきだと思ひます。

○西中委員 ありがとうございます。終わります。

○関谷委員長代理 次に、四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 公述人の皆さん、大変お忙しいところ、また御遠方のところ、本日は本当に御苦労さまでございます。幾つかの質問をさせていただきますので、どうぞよろしく願ひいたします。私、まず最初に、滝井公述人と武田公述人のお二人に聞かせていただきたい、このように思ひます。

いま私たちが審議をしております国鉄再建法案にある地方交通線対策には二つの重大な特徴と問題がある、このように考えております。

一つは、廃止対象にする路線選定の基準を政府が政令で一方的に決定する。廃止を前提としての路線選定である。廃止後どうするかという協議でしかない。二年間の見切り発車条項で一方的に廃止される。これが一点です。

もう一点は、廃止基準が、国鉄路線が地域に果たしている役割を利用人員の数というふうなき

わめて狭く見て決定されてしまう。この二点だと思ひます。ここには、国鉄路線がその地域住民の生活やあるいは経済の発展にどのような役割りを果たしていくかという側面が全く欠落をされている、このように思ひます。したがって、バス等に転換した方がよい線は廃止するが、しかし、その地域の交通網、交通体系をどう整備して改善していくかというふうなことは全く考えられておりません。国鉄自身が、地域の基幹的交通機関として国鉄線をどのように整備をしていけばよいのか、こういう側面も全くこの法案にはない。ただ国鉄の路線を切ろうということがただでござい

先ほど滝井市長さんは、今度の法案が出されるに当たっては地域には何の相談もなかった、全く一方的に押しつけてこの法案を通そうとしてゐる、こういうふうにもおっしゃいました。また、武田町長さんは、先ほどのお話の中で、国鉄が地域で果たしている役割り、まず時間が正確である、運賃が安い、それに比べてもしバスにかわるならばその問題が崩れてしまふ、しかも降雪地帯等では交通事故の問題等もある、こういうふうなお話でございました。

そこで、お二人にお聞きしたいと思ひますが、筑豊地区の国鉄ローカル線や若松線が、法律にあるような、運輸省が政令で考えているような基準で廃止されてしまつてよいのかどうか。地域の実情に照らして、このたびの法案が皆様の地域の御実情にこたえてゐるのかどうか、その点をお聞きしたいと思います。

○滝井公述人 お答えをいたします。

基本的には先生のお考えのとおりでございます。したがって、一方的に政令で基準を決めて、そして廃止されるということは非常に困るわけ

たとえば一番困るのは、この特定地方交通線を次のような場合に除くというのがあるのです。これは新聞で見たのですけれども、地方交通線のうち四千八未満の路線で次のものを除く。ラッシュ

一時間当たり千人以上、豪雪のため並行道路が十日間以上途絶、それから三番目が並行道路未整備というのですが、たとえば私の方で糸田線とか糸田線というのが一日一キロ当たり二十人以下で、やり玉に上がるわけです。その糸田線にしても糸田線にしても、大体遠賀川の上流の彦山川または中元寺川の堤防に沿って道路が通っておるわけです。これは堤防が道路になっておりますから、道路があるわけです。そうしますと、道路が整備されておれば、レールをのけても自動車道はもうつくらなくてもいいことになってしまふのじゃないか。そうなりますと、これは大変なことになるわけです。その場合に、ある程度お金で、転換交付金とか何とかいうのを三千万円とか何とかくくれるという話があるのですけれども、そういうお金で物が片づけられていってしまふ、こういう形では、地域として長い目で見た場合に非常に困るわけです。だから、そういう点を私たちはやはり、変な言い方をしますけれども、法律というのは、政令で法律の中身を充実することもできれば、骨抜きにすることもできるわけです。これは官僚独特のやり方で、御存じのように、政令は閣議決定すればもういいわけです。国会とは無縁なものとは申しません。けれども、なかなか国会の目の届かないところで政令がつくられて実施されていくという問題がある。したがって、私たちの生活ダイヤですから、そういう細かい点を来て話し合いをして、こういう形になるのですよという納得の上でこの処理をしていただかないと、先生の言われたとおり天下りになって、いよいよやる段になったら、ぎすぎすしてかえって法案の所期の目的が達成できない状態になるのではないかと、これは、前にもどなたかおっしゃったとおり、そういう形になると思います。したがって、つぶさに国鉄は手のうちを示してもらわなければならぬ。そういう形になれば、これはある程度軌道に乗りながら、話し合いを直すところは直すという形になると思います。ぜひそういう形にしていきたいと思います。

○武田公述人 結論から申し上げますと、ただ利用人員だけで閉止対象にされることについては、残念ながら全く反対をいたしたいと思っております。

私たちが国鉄の赤字を何とか解消しようということにつきましては、若桜線について申し上げますと、公述のときに申し上げましたように、若桜から郡家までが若桜線になっております。駅員がおりますのは若桜駅に一人と郡家駅でございまして、その間においては全部無人になっております。と同時に、御承知の方もあらうかと思ひますが、若桜町は全面積が二百一平方キロございまして、そのうち九四％が山で、材木の産地でございまして、そのような地域でありながら、国鉄の赤字解消ということから、貨物の取り扱いについても協力をお願いしました。現在若桜線で取り扱っておりますのは郡家駅までで、それ以外の駅では一つも扱っておりません。そのようなことから、私たちは赤字の解消につきましてはできる限りの協力はいたしてきておるところでございます。しかしながら、最後の方法として、二千人に満たないものを廃止するのだ、バスにするのだ云々ということが出されてくると、われわれはいたしましては、何としても若桜線の運行は維持しなければいけないと強く思っております。それから、いま現実の問題として考えます場合に、若桜線は、申し上げましたように、若桜町から郡家まででございます。また、郡家から鳥取までが約十キロあるわけでございます。現在の生活圏から言いますと、東部の鳥取の広域圏は鳥取市を中心とした十四カ町村で形成をいたしておるわけでございます。といたしますと、経済活動は何としても鳥取市が中心になるわけでございます。

（関谷委員長代理退席、委員長着席）
若桜線が廃止されて郡家でおられた場合、現在の状況、特に国道二十九号線の混雑状況からいたしまして、通勤通学者が本場に正確な時間で鳥取まで送り込まれることは絶対にないと思ひ思っております。

おります。そのようなことから、若桜線の存置については、これから大いに運動して、ぜひとも残していただくようお願いしたいと思っております。ところでございます。

○四ツ谷委員 次に、工藤公述人に三点にわたって御質問させていただきます。

先ほど公述人の方からも国鉄運賃が高いという問題については御指摘がございました。特に大都市圏において私鉄との格差が非常に著しいことは、もうすでに常識のようになっております。

そこで、私は日本の国鉄の運賃と諸外国、西ドイツ、フランス等におけるそれぞれの鉄道と航空機との運賃比較がどうなっているかを調べてみました。大体五百五十キロ程度のところをそろえてあります。パリ―アムステルダム間というふうにそろえてあるのですけれども、フランスの場合には航空機が二等運賃の約二・七倍、ドイツの方では航空機は鉄道二等運賃の二・四倍になっております。ところが、日本の方ではどうなっているかといえますと、航空機運賃は鉄道二等運賃の一・四倍ということ、ほぼ同額というふうな驚くような状況でもあります。

それから、物価指数との関係はどうであらうかというのを見てみますと、昭和三十五年を一〇〇とした場合に、物価指数が約三・八倍に五十四年度はなっております。時間がありませんので、初乗りだけの場合を申してみますと、初乗りの場合には三十五年に比べて指数が十倍になっている。その指数で比べてみますと、消費者物価の方は三八三・三、それから国鉄の指数が一〇〇〇というふうになっておりまして、国鉄運賃の上がり方が異常になっている。

こういうふうな国鉄の旅客運賃が他の交通機関と比べて非常に割が高くなっているというのにはだれが見ても明らかだと思ふのですけれども、消費者の皆さん方の立場からどのようにお考えになっているのか、それが一点でございます。

もう一点は、定期の割引の問題についてお考えを聞かせていただきたいと思います。

政府、国鉄は、公共負担というふうな問題がどうあるべきかというふうなことの対策をなかなか講じずに、一方的に通学定期の割引率を毎年切り下げております。ところが、その定期の割引率の根拠というのか、前提となっておりまして輸送コストから見ても四〇％が適切だというふうには言っているんですが、利用者はパーセントで負担しているわけじゃなくて、金額で負担をしているわけでございます。ですから、たとえば新宿―八王子間の一カ月の定期が、国鉄は四千四百三十円、私鉄は千八百円とんでもない差が出てくる、こういうことになると思ふのです。

問題は、著しく割り高な国鉄運賃にあることは明らかだと思ふのですが、たとえば五十三年度の鉄道客貨別経営成績表を見ますと、旅客収入が一兆九千六百五億、経費が二兆二千九百九十三億、差額が二千五百八十八億でございます。不足分を補助と思えば一三％ぐらいの値上げで済むはずなんですけれども、この五十三年度の経費の中には今年度たな上げしようという過去債務も入れています。それから国鉄総裁が昭和六十年に再たな上げをしてほしいと言っておられる年金や退職金の経費まで入れているわけなんです。三年間連続して割引率の引き下げ、基本運賃の値上げを実施したために、通学定期は、十キロメートルの場合で見ますと千四百五十円から二千六百四十円と実に一・八二倍に上がっているということなんです。このまま続けていくと、ダブルパンチを受けるわけでございます。

このように、運賃の基礎となる国鉄の輸送コストや経費の内容に重大な問題が含まれている、このように思ふのですが、全くこれ考えずに四〇％程度が適切だ、こういうふうなやり方について消費者の立場からどのようにお考えでしようか。

時間がないようですので、一応この二点で区切らせていただきます。

○工藤公述人 第一点の運賃が高いということでございますが、御指摘のとおりでありまして、東

京一新宿間、東京一西船橋、新宿一八王子という地下鉄や私鉄と比べた表はもうすでに新聞各紙などで御存じのとおりであります、利用者から見ますと、国鉄は、たとえば東京の中央線の場合、非常に便利なわけですね。ぜひ乗りたいという希望を持っておられるわけですが、余りにも高いものですから、結局私鉄の方に流れてしまふ。今日の状況から言いますと、私鉄は十一月にも値上げしようということで、ビールで言いますとサントリーと麒麟みたいなぐあい、値上げをする必要はないけれども値上げするというような形に、麒麟麦酒みたいに私鉄はなりつつあるわけで、非常におかしなことになっていると思うのです。運賃負担が高いというよりも、もう利用しないのです。ますます客離れが進んでいるということでございます。

それから、定期の割引の問題につきましては、たとえば学生定期などにつきましてはいろいろな通達も出ておまして、文部大臣、厚生大臣に対して給費名で出るとか、閣議了解なども昨年出されておるわけですが、こういう受けざらがはつきりしないまま割引率がどんどん高くなるというのですか、低くなるというのですか、どんどん負担が多くなっていくというのが急速度に進んでいておるといふことで、学生の皆さんの生活を聞いてみますと非常に大変だということでございます。おっしゃる通りに、四〇%というのは何を根拠にしているのか、およそ国鉄運賃の問題については、原価主義が本来原則であります、ほとんど原価というものが明らかにされないで、運賃の単年度の収支が赤字であるということだけでどんどん値上げがされていくというふうな状況で、定期の割引については合理的な根拠がないというままで現状のような推移になっているということは、非常に残念に思っている次第でございます。

○四ツ谷委員 最後に、田崎公述人にお聞きをしたいと思ふ。

先ほど公述人のお話の中に、現在の国鉄運賃は

お客を完全に離してしまうような運賃体系になっているという御発言があったと思うのです。そのために旅行客が遠くへ行かない、行けないというふうな状況になっているという御指摘があったと思ひます。ところが、今回の再建法案及び対策では、運賃抑制というふうなことは全くないわけですね。一方的に運賃で不足分を補っていくという方針でございますから、この計画案が出されるに、当初予定は五割の値上げだといふふうなことを見込んでおったのが、来年には七・九%になるのじゃないかといふふうなことも言われております。過去債務のたな上げ、人件費の圧縮とかを打ち出してありますけれども、投資資金を依然として借金に頼っている。その金利負担も年々膨張しまして運賃に対する圧迫になっている、こういうふうに思ふのですが、こういう状態が続いてまいりますと、公述人のお立場から言いますと、この状況では旅客がますます国鉄から離れていくというふうなことはないか、そういうふうな公述人がある程度御批判をされましたような運賃体系を是正することはできないのではないかと一うふうに思ふのですけれども、公述人の御意見を伺いたしたいと思います。

○田崎公述人 御指摘のように、私も経営再建のためにこれ以上運賃値上げをすることは国鉄の経営再建にとって好ましいことではないと思ひます。思ひますけれども、ただいまここで論議されておりますのは、国鉄の経営再建をどうするかという問題でございますので、少なくとも現在の国鉄の経理の仕組みでは、組織自体がこれでは立ち行かなくなる、輸送業務そのものが組織としてできなくなるということを御審議されておるものと私理解しておりますので、運賃値上げ以外のいろいろな施策について、ぜひこれを通されまして、運賃値上げはそれの補助的な措置として最小限度におやりにならないければいけない、そういうふうに思ひます。

○四ツ谷委員 どうもありがとうございます。

○小此木委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 どうも御苦勞までございます。ずっと貴重な御意見を賜ってきたわけでございますが、小喜公述人もほかの方も御指摘されましたように、何度か再建計画が出てきているわけですが、それはどれ一つとして成果が上がっていないわけですね。また、いろいろな方々から国鉄に対する御不満とか、あるいはいろいろな提言もございましてけれども、それを実際に国鉄は取り上げてくれないという御不満も述べておられました。

私もずっと運輸の方をタッチしております、幾つかの提言もしてまいりましたけれども、しかし、いつどういふ提言をいたしても、できない理由を説明されるのが国鉄なのです。お役人はそうかもしれない。こういう方法があるんじゃないか、こういう人事管理があるんじゃないか、私は民間の経営に少しはタッチしておた者としてかなり具体的な提言もしてまいりましたけれども、それはこういう法律があるからできないのだとか、こういう労働組合の動きだからできないのだとか、それがほとんどなんです。ですから、私は、むしろいまの国鉄がこの形、この経営形態で改善されることは、はっきり言ひましてあきらめてしまいました。皆さん方もそのお気持ちだと思ふのです。

そうするとき、やはり経営形態を変えなければだめなんじゃないか、むしろ民間に移した方がよいんじゃないかというのを最近感じております。その一つとしてこの法案が出てまいっているわけで、そういう意味で、たとえば地方交通線の中でも場合によっては第三セクターなり民間に移してやっていったらいいんじゃないかというところが可能性としてここに出てくるわけですね。そういう意味で評価をしている者の一人なんです。ございましてけれども、もう公営企業というのをそろそろ明治のときと同じように民間に払い下げて、そして、その効率的な経営形態に任せっていく時代に入つたのではないかと思っております。さうな意味で、民間移管といいますが、国鉄の民

営論を私たちは主張いたしておりますが、そのようなことにつきまして、経済評論家の立場での小喜公述人の御意見をひとつ承りたいと思ひます。

○小喜公述人 お答えします。

私は、国鉄に限って申し上げれば、現在では民間に移すことは実際上も理論上もまずいと思つておるのです。仮に移すとしても引き受け手がございませぬ。私はそう見ておる。そこで、これに民間的能力を上げるようなやり方を加えていく。たとえば、今度の法律を拝見しましても、七つも八つも関連法律がございまして、ああいうふうになんじがために縛っておることをできるだけ軽くしてやる、そして創意工夫を発揮できるような体制にしてやる、このことの方が大事だと思うのです。そういうふうな考え方をしております。

○中馬委員 同様の意味で、民間企業を経営しておられる土井公述人にひとつ。

私が言つております意味は、国鉄を全体を一挙に民間に移管してしまふということではなくて、部分部分からでも、民間が引き受けられるところあるいは第三セクターでやれるところは、地域の要望に沿える企業形態に移していった方がいいんじゃないかという意味でございますので、その意味も含めて土井さんにお伺ひします。

○土井公述人 国鉄の全体のあり方としましては、大変に基本に触れる非常に重要な問題であると思つております。国鉄全体といたしましては小喜公述人からお話があったこととはほぼ同様の意見を持っております。

ただいま先生の方から特別にお話ございました地方地方の問題としまして、第三セクターであるとかあるいは従来地方鉄道を経営している者がこれを引き受けるということがあれば、それは一つの解決策になるのではないかと思つております。地方線区の実情から考えますと、民間で引き受けるということは非常にむずかしいことではないかと思つております。勢い第三セクターというふうな方法が考えられるのではないかと存じております。

○中馬委員 工藤公述人も、利潤を追求するものと利潤の追求を目的としないものを競争させることと自体が無理だというような御発言もございまして、さような意味で、今回の地方の部分について、自動車もあるわけでございすけれども、場合によっては第三セクターあたりで地域の住民の方々と話し合って引き受けるというその点についてだけの御意見なんですけれども、どういうようにお考えになっておられますか。

○工藤公述人 国鉄の使命というのは、むしろ民間でやれないところをやったのがいままでの経緯でございすから、今後地方の部分にいたしましてもやはり国鉄なりが責任を持つという対応は引き続きやるべきじゃないだろうか。第三セクターにいたしましたも、内容いかんという点もございすけれども、なお慎重に考えて、きょうの御議論全体を通じて伺っておりますと、ローカル線を廃止するのじゃないんだ、必ず何らかの形で代替性を持たせるのだということでありますれば、一層なおさらでありまして、とにかく国や国鉄が引き続き責任を持つという対応は、地方ローカル線にいはばいけど今後とも一層必要なんではないだろうか、このように考えます。

○中馬委員 武田公述人にお伺いしたいと思ひます。お話によりまして、町政を預かって、同時に自転車置き場をつくらしめ駐車場を整備したり、あるいはまた国鉄に乗るようには町民の方にPRされたり、非常に御努力をなさっていることを評価したいと思ひます。

その中で、スピードアップだとかあるいはダイヤの組みかえを国鉄に申し入れてもそれが聞き入れられない、また、いろいろな意味での提言もあるけれども、それが国鉄としてはあのかでかいずうたいで末端まで届かないんだという御意見でありましたけれども、それをむしろ地域の方々だけで、もちろん国からの助成があることは前提でございすけれども、もう少し地域の声

の届く範囲に企業形態を置くことの方の意味をどうお考えになりますか。

○武田公述人 ただいまの問題でございすが、結論的に申し上げますと、やはりローカル線を持つていける地域は本当に財政的にも苦しいところとございす。御承知のように、私のところも新通疎法でも指定をされ、公述のときも申し上げましたけれども、隣の八東町も過疎の町村でございす。また、鳥取県も大変に苦しい県でございすし、そのような中でございすので、企業等も至って貧弱な企業というのが現在の鳥取県の状態だと私承知しております。そのようなところから考えました場合に、必要だということとは当然住民の方も口をそろえて言っておりますが、それをいわれる第三セクターとかあるいはほかの企業でいうことについては、とうていでき得ないのではなからうかというふうなことを私は思っております。

それと、いま一ついたしましては、あるいは極論かもしれませんが、国有鉄道も、いま少し国有鉄道として過疎地域における鉄道についても日の当たるような形を考えていただけたらという気持ちがあるのでもございす。

○中馬委員 滝井公述人にお伺いいたします。多面連絡ではなくてミニカーを走らせて、踏切のようなどころでもとめてお客を拾ったらいじやないかという御提言ですけれども、私も同じような主張をいたしております。地域ではそのような運行をするのがむしろローカル鉄道の役目じやなからうか、そうすることによってお客はほとんどふえるであろうというところは全く同感なんです。そうするならば、これは先ほど言いましたように、私もいろいろなことを見もし、調べもしてきましたけれども、国鉄にやらしても無理じゃないかという気がしてくるのです。ですから、市を預かっておられるわけですので、地方自治体などで、自治ですから他に治めてもらおうのじやなく、自分たちでやるという意欲からすれば、たとえば広島カープが今度優勝しましたけれども、

ああいったように地域の人たちみんなが盛り立ててやっていくといった企業形態をつくることの方に、もう一つ考えを及ぼせないかという気がするのですが、いかがでしょうか。

○滝井公述人 いま先生の御指摘のように、いろいろな話し合いの中からお互いが納得した上で、住民の合意もできて、最終的な結論がそういう方向がいいという形になったときには、私たちはそれでいいと思ひます。

ただ、この法律の形態やその他をござらぬいただきますと、そういう形にはならぬわけです。問題はそこです。だから、国鉄当局に対して、あの保線区で使っているようなミニカーを走らせる、そういうと、職員さんでもこれは簡単に運転ができるわけです。そういう何かやる意欲を労働組合も出すし、国鉄当局もやるという形にした方がいい。私たちのような地方自治体は、産炭地は、失対事業と同対策で手いっぱい、とてもいま国鉄を運営するなんていう実態にないわけです。そうなりますと、そこに職員がふえることになりま

す。そうすると、一人の職員がふれば、いまは御存じのように、退職金も入れますと大体五百万円ぐらゐかるわけです。自治省はなるべく人をふやすなという形できているわけです。そうしますと、そういうものを抱えれば抱えるほど人件費がかさんで、自治体はますます赤字になる。だから、私は、試行錯誤もしなければいけません。第三セクターにやらしたり地方鉄道業者にやらしたりした場合に、その五年間は全額見るとか二分の一見るとか、政令にどうもそういうものがあるようですね。そういうものを、たとえば試みに国鉄で二年間だけは地方線ですべてみよう、君たちの言うミニでやってみよう、それで、その間にお互いに話し合いながらよりよい方法が見つけられるのじやないか、そういう試行錯誤というものがあつていい。そういう試行錯誤をせずに、一挙に何か理想の彼岸を求めていくということに、今日国鉄の五回目の悲劇が出てくるのではないかと、う感じを持っております。

ですから、そういう点では私たちが非常に弾力を持っております。やはり地方自治体はイデオロギーではないけれども、きわめてフレキシブルに弾力を持って、みんなの話し合いの中で最大多数の最大幸福を求める以外にありません。いま身体障害者とか老人が草深い田舎から医者にいくとか、こういう交通弱者しかその線に乗っていないわけですから、学生生徒あるいは通勤者。したがって、そういう点ではもう少しゆとりを持って、国鉄がおおらかな気持ちで話し合いのできるような場ができれば、いまのような形の弾力的なものも、最終的に合意ができればできる、こう思っております。なるべく弾力を持って対応していきたいと思ひます。

○中馬委員 前向きの御発言、どうもありがとうございます。そのようにやはり地域との話し合いというのが大事だと思うのです。その中から、先ほど武田町長さんの方は国鉄に乗る運動を始めておられますし、また、滝井市長さんの方はそのような形で前向きの方策も御検討のようでございます。そのようなことを話し合う場として、法案の意図とは少しずれるかもしれませんが、私案の意図というものが今度発足されるわけですから、その中でい言った、私の場合は経営形態は国鉄というものに必ずしもこだわらぬでいいじやないか、国鉄が若干タッチするとしても何か方法があるんじゃないかと、これを評価したいと思ひます。そのような意味で、協議会のあり方、この法案の協議会というところで大体皆さん方御理解いただいていると思ひますが、このあり方は、このままでいいとか、いやこういう点は直したいといった意見がありましたが、それの方からお伺いしたいと思ひます。まず、小暮公述人から。

○小暮公述人 お答えします。私は、形としてはいまの法律に盛られている形がいいと思ひます。問題は運営です。この委員役をなさる国鉄の方とか、これを切り回す方々のやり方いかんによるのが非常に大きいと思ひま

す。
○滝井公述人 国鉄当局が政令その他で基準をきちつと決めて、それをあたかも法律と同じような形で追ってこれれますと、弾力が持てないわけです。そこからあたりをもう少し、最前御説明いたしましたように弾力を持てるかどうかということが非常に問題だと思ふのです。

たとえば、ラッシュ時に一時間当たり千人以上、こういうように決めますと、じゃ九百九十九人のときはどうなるのか、八百人はどうなるのかという問題が出てくるのです。こういうように千人以上と決めますと、役所はもう政令事項は法律と同じようにやっていくおそれが出てくる。ところが、私たちの自治体というのは、そんなにスイカをびしゃつと真つ二つに割つたようなぐあいにはいかぬわけですから、地域のいろいろな実情がありますから。だから、そういう弾力が、一体いまのようなこういう国会で公聴会までやる段階で国鉄が持てるのかという、持てないのじゃないか。だから、私は、そこらあたりをこの法律を出す前にもう少し根回しというか、われわれとのコミュニケーションをしてほしかった。しかも小委員会は、それをおやりなさい、いままでいかなかったのはそれをやってないからいかなかったぞと言っているにもかかわらず、おやりになっていないし、それから国鉄の経営状態とか、どの線が一体二千人以下になるのかというの、国鉄は公式に私たちに出したことはないわけですが、全部新聞その他どこからかそういうふうとしたニュースで一つの表をつくって、私たちは群盲象をなでる形で恐慌を来しているという実態です。だから、そういう点で出発点が少し問題があったという感じがいたします。

○土井公述人 お答えいたします。
法案としてはこれでいいと存じておりますが、今後の具体的運用の面では、あるいは政令に書かれた以上にまた具体的な問題が運用の面では出てくることと存じます。その辺は十分に地元関係者とのコンセンサスを得て、協議の進め方について

十分のコンセンサスを得るように努力することが望ましいと存じます。

○武田公述人 この特別措置法の第八条でございしますが、私もこれをいただいでちよつと読んでみたわけでございしますが、この中に四項でございしますか、「前項の通知を受けた都道府県知事は、当該通知に係る営業線の選定について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができ」というふうになっております。しかし、そのときには、政令の中がわかりませんので何とも言えませんが、政令ですでに決定をされてから通知を出すようになっているのではなからうかというふうに思いますが。私といたしましては、その線の決定をされる時点において、少なくともその地域の県知事の意見は聞いていただきたい。それでこそ初めて、後の協議会は本場に建設的な内容のもとに二カ年間の協議が持たれるのではなからうかというふうに私は思っております。

○田崎公述人 究極的には現在の考え方いいと私も思いますが。それは当然それぞれの関係する地域地域で実のある相談をすることは大変結構だと思ひますけれども、地域エゴがそれを阻害することにはなつてはならないと思ひます。やはり将来日本の交通体系をどうするかという大局的な立場から考えるべきであると思ひます。

○工藤公述人 御質問は第九条の協議会だと思ひますが、これは一つは構成の面でございしますが、ここでは「政令で定めるところにより、関係行政機関等の長又はその指名する職員、関係地方公共団体の長又はその指名する職員及び関係都道府県公安委員会の指名する当該都道府県警察の職員、こういうことになつておるのですが、一つは、やはり利用者の代表といったようなもの——利用者というものは、ここに列記してありますような諸機関に比べますと、情報の収集にいたしましても、こういった法的知識にいたしましても著しく劣る面があるし、また情報の収集なんかについては非常に困難があるわけでありまして、やはり利用者協議会みたいなものをここで育てていってその

代表を参画させるということで、慎重にこの構成をやつていただきたい。

なお、審議のあり方について、つまり運営でございしますが、民主と公開を基本とした運用をされる必要があるのじゃないか。

以上でございます。

○中馬委員 どうも長時間貴重な御意見をお伺いしてありがとうございます。

御苦勞さまでした。

○小此木委員長 これにて公述人に対する質疑は終了いたしました。

公述人各位には、長時間にわたり貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表して厚く御礼申し上げます。

以上をもちまして公聴会は終了いたしました。次回は、明二十四日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後二時二十五分散会