

第九十三回国 参議院運輸委員会公聴会會議録第一号

昭和五十五年十一月十二日(水曜日)

午後一時六分開会

出席者は左のとおり。

委員長 黒柳 明君
理事 伊江 朝雄君
山崎 竜男君
目黒今朝次郎君
桑名 義治君

委員

江島 淳君
大木 浩君
梶原 清君
高平 公友君
山本 富雄君
青木 新次君
瀬谷 英行君
広田 幸一君
小笠原貞子君
柳澤 鍊造君

政府委員

運輸省鉄道監督
局国有鉄道部長

永光 洋一君

事務局側

常任委員会専門
員

村上 登君

説明員

日本国有鉄道副
總裁

馬渡 一眞君

公述人

元北海道新聞論
説主幹

大内 基君

早稲田大学商学
部教授

中西 睦君

明治大学商学部
教授

清水 義汎君

流通経済大学名
誉教授 中島 勇次君
広島修道大学商
学部教授 中川 輝男君
朝日火災海上保
險株式会社東京
営業第二部副部
長 柳田 一男君

本日の会議に付した案件

○日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(第九十二回国会内閣提出、第九十三回国会衆議院送付)

○委員長(黒柳明君) ただいまから運輸委員会公聴会を開会いたします。

本日は、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案につきまして、六名の公述人の方々から御意見を拝聴いたします。

この際、公述人の方々に一言ごあいさつ申し上げます。

本日、御多用の中、本委員会に御出席いただきましてありがとうございます。委員会を代表しまして心から御礼申し上げます。忌憚のない御意見をお聞かせいただきまして、本委員会の審議の参考にさせていただきます。よろしくお願いいたします。

次に、会議の進め方につきまして申し上げます。

まず、六名の公述人の方々からお一人十五分程度の御意見を順次拝聴し、その後約一時間三十分委員の質疑にお答えいただきたいと存じます。

なお、本日の会議の趣旨は、皆様方の御意見を承ることでありまして、私どもに対する御質問は恐縮ながら御遠慮願いたいと存じます。

また、会議を円滑に進めてまいりたいと存じます。

すので、御発言なさるときは、委員長と呼び許可を得てからお願いいたします。

それでは、これより順次御意見をお述べ願います。

まず、大内公述人をお願いいたします。

○公述人(大内基君) 私は、はるばる北海道から参りました。

実は、今度の国鉄再建法によりまして、赤字対象線になっておりますのは全国で約四千キロであります。そのうち北海道はその半分の二千キロになっております。つまり北海道の実情を訴えればローカル線廃止の実態というものがあつて、北海道を中心にこれからの赤字ローカル線の問題について意見を申し述べたいというふうに存じます。

委員長、ちよつと参考資料がありますが、委員の皆様にお渡ししてよろしうございますか。

○委員長(黒柳明君) 結構であります。どうぞ。

○公述人(大内基君) よろしうございますか。

○委員長(黒柳明君) どうぞ。

○公述人(大内基君) 北海道には現在国鉄の線区は三十六ござい。そのうち再建法案によりまして廃止対象になるのが二十七線区に上つております。つまり、全線区のうち七割五分が廃止対象になっております。このことは委員各位が十分御承知のところでありまして、知識だけではなかなか実感がつかぬにくだらうというふうに思ひまして、いまお手元に配った資料、これをごらんいただきたいのであります。

細く書いておられますのが残る線でありまして、太く書いておられるのが廃止される線であります。一見しておわかりだらうというふうには存じますが、北海道からほとんど線路がなくなつてしまひます。もともと北海道の鉄道というのは、いまからちよつと百年前、一八八〇年小樽の手宮というところから札幌に引かれた三十数キロ、日本で三番

目に古い鉄道であります。この線区というのは小樽と札幌との間の人間の交流を図ることを目的としたものではなくて、札幌の後背地でありましてこの産炭地、特に幌内炭鉱の石炭を小樽港から積み出すためにつくられた線路であります。

総じて言へば、北海道の資源を本州資本によつて収奪するためのものであつたというふうに極言しても差し支えないだらうというふうに思うんであります。その先兵的な役割りを果たしたものは実に鉄道であります。明治の初め、北海道の人口は明治二年に六万人でありました。鉄道の敷かれた当時は十万人に足りませんでした。それが現在五百五十万、五十数倍、六十倍にもなつてゐるということは、この鉄道によつて北海道が開発され、そこに人口が定着したことを物語るものであります。

ところで、この鉄道でありますけれども、実は当時の労役に服した者でありますけれども、もちろん屯田兵が参りました。原住民のアイヌ民族が参りました。さらに忘れてならないのは囚人労働であります。一時五千人を超える囚人がこれらの開発のために道路もしくは鉄道の建設のために酷使されたのであります。私たちもよく血と汗でもつて物を築き上げたという言ひを言ひますけれども、北海道の場合は血と汗ではなくて、実はこれらの囚人やあるいは屯田兵たちの人柱の上に築かれた線路、道路であるというふうには言つてもよろしいのであります。というのは一つの資料がありますけれども、一八九〇年、ですから、いまから九十年前のことですけれども、これらの労役によつて一年間に百六人の死者を出してゐます。罹病した者、病氣にかつた者、実に十一万九千人、これはさきの衆議院議員をしておりました渡辺惣蔵さんが「北海道社会運動史」という中に記されたものであります。このような数字から

も察せられるように、まさに北海道の鉄道というのは四人やあるいは屯田兵の血と汗ではなくて、人柱の上に築かれたそういう線路だということをぜひ皆さんに御認識をいただきたいのであります。

そうして、戦後ようやくしてこれらの線路がわれわれ民衆の手に移った。北海道の開拓が線路によって進められる、住民の福祉の発展に役立つつよくなった。そのとたんにいま皆様のお手元に差し上げたように北海道から全部線路を取ってしまうというような、これが今日の国鉄の再建法案なんでありまして。しかも、これは都市から地方に行きどまりの線を取ると同じなものであります。北海道は広域地帯でありますから、道庁の下に十四の支庁を置いてあります。いわばこれはミニ県庁であります。このミニ県庁と結ぶ線もいづれも廃止対象になっていきます。たとえば日高本線であります。浦河というところと苫小牧を結ぶ線、あるいは留萌と深川を結ぶ線、さらには釧路と網走とを結ぶ線、いづれも支庁所在地であります。こういう線まで全部廃止対象になっていきます。のみならず、最も重要視しなければならぬのは、実は北海道の鉄道の根幹というものは、札幌を中心にして東西に二本の幹線が走っています。北の方は札幌から旭川、北見を通って網走に至る線であります。これが北の方の線でありまして。一方札幌を通りまして、滝川を通り、帯広、釧路、根室を通る線、南の線であります。これが二つの幹線でありまして、この幹線と幹線とを結ぶ線、これがいま言いました釧網線であり、同時に北見と池田とを結ぶ池北線であります。これによって初めて幹線が結ばれているのであります。私たちは鉄道網という言葉を使いますが、これらは幹線の線を取ってしまえば、残るところは幹線のみになりまして網ではなくなりまして。もう鉄道網ではなくて鉄道線になります。ついでにちょっと数字を挙げますけれども、廃止線区の対象市町村の数は実に百二十六であります。

す。北海道全部の市町村は二百三十三か所あります。半分以上が廃止対象になります。駅の数が実に四百三十三、人口にして二百六十万が直接的影響を受けるわけでありまして。したがって、北海道にとりましては、鉄道から仮にバスに転換するとしましても、これは単に不便の問題ではなくて、生きるか死ぬかの死活の問題だということでありまして。改めて言うまでもないと思えますけれども、北海道は第一次産品が中心であります。農産物にするとバレイショとかあるいはタマネギであるとか、さらに林産物では木材、あるいは石炭というようなものがあります。つまり最も大量であり最も値段の安いものであります。こうしたものを輸送するのに、一体バスに転換することによってどういふコスト高を招くのかということも十分考慮に値することだろうというふうに思っております。

ところで、こういうことを申し上げたいのであります。たまたま先般私たちが北海道から百五十名の者が中央に北海道の実情を訴えるために陳情に参りました。運輸省やあるいは国鉄にも参りまして陳情したのであります。その際国鉄並びに運輸省から言われたことは、北海道は道路に力を注いで十分に発達しているから線路は取っても差し支えないのではないか、こういう話がありました。あるいはまた、北海道のある鉄道の幹線の人は、線路のかわりにバスが走ればバスの方がむしろ便利になるのではないかと、こういう発言もしております。でも皆様、こういうこともひとつお考えいただきたいのであります。廃止対象になっておりますところの深川から名寄というところ、道北地帯であります。深名線というのがあります。豪雪地帯であります。単に雪が深いばかりでなくて恐ろしく寒いところでもあります。この方面では年間零下三十数度になることもまれであります。暖かい地方にお育ちの委員の皆様にはおわかりいただけないかもしれませんが、私旭川に二年ほど住みました。零下二十数度になりまして、町を歩いておりましたも頭のしんが凍りそ

うになって目まいがします。三十数度になりますと、私見たことがありませんが、人の話によりまして電線にとまっておりますスズメが凍死して落ちるそうでありまして。自然に生きるところの能力を与えられていないのは、小鳥でさえもあの寒さの中で死んでしまふんです。そういうところでもって鉄道をバスにかえて、吹雪の中でいつ来るかわからないところのバスを街角であるいは野原で待つていふのでしようか、そしてこれが便利といふものでしょうか。いや、確かに地獄が極楽かわかりませんが、死の国へ行くのには便利なバスかもしれない。こういう実態の中でバス転換が図られるとするならば、北海道の生活というものは根柢から破壊されるというふうに言ってもよろしいのであります。

道路が整備されているというのを運輸省などでは強調しますが、一体この道路というものがどういふものかという実態もひとつ見てみたいというふうに思っております。ことしの春であります。たまたま所用がありまして、道東——北海道の東の方を車で通りまして、ある山の峠を通りましたときに、大きく看板に、クマに注意というのが出ていました。クマに注意ですよ。いたく注意して済むことかどうかわかりませんが、クマに注意と、落石に注意とか、あるいは急カーブに注意と、このことは私たちよく目にしますけれども、クマに注意と、これは私も初めて見ました。実に日本の政府というのは動物愛護の精神に富んでおりまして、クマのために散歩道をつくつてある。しかもそれを舗装してある。そしてその峠の下を走っております列車は大きくが抜けていつ脱線するかわからないという状態なのであります。同じ交通機関の中で、一方は高度成長の中で、特にその後の不況の中で公共投資という名のもとにどん金がつぎ込まれ、国鉄に対してはほとんど金がつぎ込まれていないというのがどういふアンバランスを生んでいるものかというふうに思うわけでありまして。

の再建法案の中には総合交通体系を確立するということをうたっておりますが、単なる抽象的な言葉だけであります。具体的に一体どういふ総合交通政策をとるのかということが明示されておられません。たまたま五年間のうちに七万数千人の人員を削減することによって国鉄を黒字に転換するといふことが一つの目的になっているのでありますけれども、一体今日の国鉄の職員がどういふ役割を担っておったか、いや、戦後今日までどういふ役割を担っておったかということにも思いをいたす必要があるだろうというふうに思うのであります。

戦後、外地からたくさん引き揚げてきた。あの荒廃の中で日本を復興させるためにはどうしても鉄道を維持しなくてはならぬ。たかさんの人間を雇い、そしてその人たちの努力によって確かに日本は復興しました。しかし、その結果として今日見るように国鉄の職員の数が多し、年齢もきわめて高い。同じ公社でありながら電電とは比較にならない高賃金に悩んでおることも事実であります。しかし、それらは本来国の政策として行った人員増でありまして、年齢構成もそういう理由から来ているということになれば、これは単なる国鉄内部の問題として考えるべきではなくて、国全体の政策の中において判断すべき性質のものだといふふうに思っております。私は、今次の再建法案を通じて特に印象を持ったことは、赤字の問題を国鉄内部に限定し、これを何とか解決しようといふふうに考えているというふうな案だと思っております。そうではなくて、本来交通というものは、国全体の政策の中においてどうあるべきかという、そういう観点から問題を考えるべきだといふふうに思っております。国鉄内部で幾らひねくり回しても今日の国鉄の赤字は解消するものではないといふふうに思っております。いたずらに弱い者にしわ寄せをし、労働者にしわ寄せをするような再建法案でありましては恐らく国民の納得も得られないだろうし、協力も得られないだろうというふうに思っております。

特に遺憾に思うことは、今次再建法案が住民の意思をほとんど聞いていないということであり、す。いや、確かに案の中では二年間協議会をつくってそれぞれ協議をするということになっておりますけれども、あの中身を詳細に検討いたしますと、住民の意思が反映する余地がほとんどありません。国鉄というのは、いや、交通というのはまさに国民の生活と直結しています。したがって、あくまでも住民の意思を尊重し、住民とともに語り合う中でもって交通政策というものはつくり上げられるべき性質のものであるというふうに私は思考するのであります。

どうか賢明な委員の皆様におかれましては、これらの実情を踏まえまして、今次再建案について十分な御討議を賜りますようお願いをいたしました。私の陳述を終わります。

どうもありがとうございます。

○委員長(黒柳明君) どうもありがとうございます。

次に、中西公述人をお願いいたします。

○公述人(中西睦君) 中西でございます。私は条件の賛成という立場から公述をさせていただきます。

そもそも国における交通体系というのは、最適な資源配分並びに所得の最適な適正な配分というものを目的として、しかも有効な競争環境を生かしつつ、しかも福祉の向上に役立つべき体系をつくるべきであるというふうに考えております。しかしながら、今日までの交通政策、特に私は交通市場政策という立場から論じさせていただきますと、歴史的に市場メカニズムを維持しつつ、その中においてサービスの公正さ、負担の公正さというものを維持して、秩序を守りつつその体系を守ってきたのが一九六〇年代までの終わりであったらうと思えます。そういう意味で消費者主権というものを常に前提に置きながら今日まで政策が実施されたものと私は理解しております。

そういう関係から考えてまいりますと、そういう市場メカニズムに任せては不公平の問題その他

の問題が出てくる場所において、公共的な規制という意味で、たとえば市場参入規制とか、サービス規制とか、もしくは運賃料金規制というふうなものも織り込みながら今日まで行ってきたわけでございます。しかしながら、私個人もただ市場メカニズムだけにゆだねていかという問題については、一〇〇%それを認めているわけではございません。すでに委員の方々も御存じのようにイコールフットイング論の出した一九六〇年代以後、わが国の交通政策というのは、調整政策を中心としながら、いわば適正輸送の分担というものをいかにすべきか、また、省エネルギー資源対策をどうすべきか、環境の抑制をどのようにするべきかという形での調整政策の重点政策へと移ってきているわけでありまして。しかしながら、それに対する種々のこれまでの議論というものは、ここで時間の関係上申し上げませんが、その中において、いわば二つに大きく分かれている論拠があると思えます。

すなわち、これは国際的にも言えるわけでございますが、今後もやはり自由主義諸国におきましては、市場メカニズムを中心としながら最適な資源配分と適正な所得分配を図るべきであるという理念のもとに、ディレギュレーションと申しますか、いわばレギュレーションをできるだけ排除するような形で持つていこうとする考え方の国々とか、それからやはりリレギュレーションと申しますか、規制を強化するべきであるという考え方の中で進められている二つの論拠がございます。私は、その中間というところにわが国はあるんだらうというふうに考えておりますけれども、そういう論点から考えましても、この国鉄の今後の役割り分担という意味では、考えられておりますように、やはり都市間並びに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おける役割りというものは、今後重要であることはもちろんであります。しかしながら、最近におきまして、年々八千億ないし九千億の赤字を出している、そして累積赤字も六兆円近くになっている、

これをだれが分担するのか。すなわち利用者が負担するのか、間接的に国民全体で負担するのかという問題が今度の法案にも大きくいろいろな関連を持ち出してくるものだと私は考えております。

すなわち、そのような国鉄の必要性の中で、それを維持していくとするならば、これは国民全体で負担する負担の増大ははかりしれないものがあります。また今日までも、昭和四十四年以後たびたびこの財政再建の施策が練られ、またこれが議会で通過してその実施に踏み切られてきたわけでございますけれども、ここで改めて言うまでもなく、三本柱の中で、やや行政、財政上の支援はありましたとしても、国鉄自身の企業努力という点では、私個人も非常に欠けている点があったのではないかと今度ふに考えざるを得ないわけでありまして。さらに、そのような三点の問題でも、やはり運賃の改定、運賃値上げという形の中でいざわば財政再建の中心があつたということとは否定できないだろうと思えます。それがどのような今日の結果を招いているかということは御承知のとおりでありますので、その説明を省かせていただきます。

そのような中で、では、いまのようなままでおいていいのかということになりますと、何らかの形でこの財政を再建することは緊急の急務であるというところは改めて申すまでもないだろうと思えます。そのときに今度の法案が出たわけでございます。法案の骨組みについては改めて申し上げる必要もないと思えます。私個人につきましても、三十五万人体制というものが本当にそれでいいのかわり面では疑義を持っております。ある調査結果によりますと、三十万でいいという線もありまして、二十万人体制でもいいという考え方もあります。わけでありまして。しかしながら、やはり現在、やつと労使関係というものの協調体制もでき、これからやるぞという考え方が出ている中で、一つの私は線としての三十五万人体制が打ち出されているのであろうというように推察いたします。

また、今度の法律でも非常に大きな重点である

地方交通線対策でございますけれども、もちろん私もこのシビルミナムと申しますか、国民一人一人の足というものの確保は、これは最大の前提条件であるということも私もそのとおりであります。しかしながら、国鉄の今日の状況からいまして、独占体制の時代にありまして、または経営の内容のよかつたときに円滑に作動することのできた内部補助政策の限界というものが大きく見えていくわけでありまして、極端に言うならば、内部補助体制というものは崩壊しているというふうに考えてよろしいのではないかと思います。

それから、先ほどの大内公述人からありますが、そのような理解、私も出身が九州でございますので、筑豊地区を初め、この採算路線の厳しさというふうなものについては、私自身も経験しておりますが、しかし、それをすべて公共補助に頼っていくべきかどうかということは、今後のそういう調整政策の尺度も、またその絶対的な評価もできない現状の論戦の中で、これは国鉄の財政再建の一つの目玉として考えられる中で、この内部補助政策の限界の見え方の中で、ただ公共補助に頼るべきであるという考え方を貫いていいたいかどうかという問題には私は大きく疑問を持つものであります。その中で、今日地方交通線対策という形の中で、もうすでに御承知のような体制がとられてあるわけでございますが、もちろんこの足の確保というところは重要でありまして、いまのような形でいざわば維持されるならば、国民一人一人の負担の公正という立場からは非常にゆがめられた状態であるというふうに考えざるを得ないわけでありまして。その点を考えてまいりますと、確かにいろいろな施策が考えられますが、これ以外のまた方法も考えられるかもしれませんけれども、非常にこれまでの長い歴史の中での私は一つの結論である、また一つの方法であるというふうに考えざるを得ないわけでありまして。その意味では、私自身も北九州の出身で、北海道とともにローカル線の非常に多いところでございますけれども、私は現在のように輸送需要が少なく、そして鉄道の特

性が發揮できない分野において、しかも代替交通機関の利用可能性がある分野においてこれを維持することが国鉄の再建にどうであるかという点では、私は全面的でないとしても、この地方交通線対策に対する一つの決断はするべき時期に至っているというように私は考える次第でございます。

また、第三番目の債務のたな上げの問題並びに助成の問題でございますが、国鉄が果たして言っておられるように指定人件費や特定の六千億というものを国家が補助すれば、国鉄が再建できるかどうかというものについては疑義が持たれます。しかしながら、それはそれとしまして、私は過去の財政再建計画の中で、国鉄自身が、労働者の方々も含めて、自分たちで最後の、いわば自分たちのやるべき場所をどのようにするべきか、また完全にやらなくてはならないという一つの意欲が今度の法案の中には出てきているというように私は感じますし、それを信じていっていいと思います。もちろん今度の法案で、私個人としましては、国鉄が完全に六十年に黒字化すると考えられませんが、しかし、そのような資源配分並びに所得配分という国家的な目標並びに有効競争を保持しつつ、しかも効率的な輸送体系を維持する上から見れば、ある場合には、いわば決断をせざるを得ない時期であろうというところは、常々私も考えていたところであります。そういう意味で、私はセカンドベストという形ではございますけれども、この法案には、まだ種々いろいろ論点も考えられるかもしれませんが、私はやはりいまやろうとしているものを委員諸先生方の御助力もいただいて、これは私も含めましていざや踏み切るべき時期である。すなわち、これによって完全にできないかもしれないけれども、いざや向上することは間違いない。とするならば、それについてはやはり前進をするべきであるという概念から私は賛成をするわけであります。

しかし、その場合に、私が常に申し上げたいのは、やはり国鉄内部の方々の御努力がこの法案の成立に対するいわば帰趨を決する第一の条件であ

ろうというように私は考えております。過去の過程の中には、やはり非常な甘さがあったというところとは否定し得ないというように私は考えておりますので、その辺を国鉄の労使全体が一丸となつてこれを実施するということを前提としまして賛成とさせていただきます。

○委員長(黒柳明君) どうもありがとうございます。

次に、清水公述人にお願いたします。

○公述人(清水義弘君) 国鉄の再建論につきましては、従来から非常にいろいろな議論が出ております。私はまず国鉄の再建というものを考えた場合、何を再建するのかということとを明確にしておかなければならないことだと思ひます。私は、国鉄の現在再建しなければならぬことは、国鉄そのもののサービスの低下の問題、それから経営の問題、それからわが国における輸送構造の中で鉄道をどういう形に位置づけていくのか。私は、地理的な条件、それから平地面積当たりの人口密度の問題、それからすぐれた高度の日本の工業水準の問題等から考えますと、鉄道中心の輸送体系というものにも少し踏み込んだ議論をすべきではないかというふうに考えております。そういう角度から意見を言わしていただきたいと思つております。

すでに、昭和五十二年の十二月二十九日の閣議了解によりまして、国鉄再建の基本方針という中で、交通における競争の激化というものは認識をされております。また、昭和四十年以来、国鉄なり公営交通の再建論の中で絶えず言われておりますことは、外的な要因をどう除去するのか。そしてその外的な要因の理由の一つには、必要以上の交通における競争の激化をどのように調整していくのかという議論は御案内のとおりであります。また同時に、そういう中で総合交通体系論というものも議論をされてきたわけであります。しかしまだこの点が、すでに十月の十七日の運輸委員会での議事録を拝見してございまして、国自体がまだ結論が出ておりません。運輸省当局は、来年の

春ごろにはその結論が出ることを期待してございようということが速記録を見させていただいて、載っているわけでございします。そういうことを考えますと、いわば昭和四十年以来のわが国の輸送構造の中の矛盾なり、抜本的な解決なり、将来へ向かつての大きな方針の確立というものは、まだ十分確立されていないというふうに見るべきではないかと思ひます。

こういう中で、実は率直に申し上げて、現実的にいままでの公営交通、国鉄の再建論というのは赤字対策論である。いわば企業経営というもののうちの国鉄の運営論ではなくして、独立採算制、いわば採算性をどのようにして担保していくのかというミクロの角度からの国鉄再建論ではないかと思ひます。今回の再建の問題にいたしましては、やはり財政の再建、いわば赤字対策が中心になつていくわけでありまして。そういうような赤字問題というものを全くネグつてしまふということに決して私は申ししてはございせんが、一体、今日の国鉄を取り巻く状況がどうなつているのかという一、二の点について指摘をしたと思ひます。

昭和五十四年度の監査報告書を拝見いたしました。相変わらず国鉄の旅客輸送は前年度に引き続いて低下の傾向が出てきていることを指摘しております。監査報告書で一％と言つておりますが、概算いたしますと、一％という金額は二百億の減収というふうにも読み取れるわけであります。

また、モータリゼーションの問題を見まして、今日交通事故、公害あるいはエネルギーの問題、こういう中で自動車に対する抜本的対策は必要だ。特に家用車が急増する中で、潜在競争力を持ちます家用車が急増する中で、運輸行政の中でどう対処していくのかという問題は、国会においても提起されたことを記憶しておりますけれども、これまた今日までこれに対する対策が十分打たれておらないわけであります。昭和五十四年度十二月末現在で、すでに自動車の数は、乗用

車、貨物車、軽自動車だけで三千五百八十二万台に上つております。しかも貨物自動車は八百六十七万台、これはもろに営業用の貨物と競合関係に入つております。一九七八年、すでにわが国は人口三・四人に一台という自動車の保有台数を示しております。これがまだふえつつある傾向でございします。

そういう中で、一体交通事業関係予算がどうなつていくかと思ふと、昭和五十三年度の運輸関係の公共事業費は実に七兆三千九百十五億に上つております。ところが、このうち五兆以上が道路に使われている。こういう形が、果たして総合交通体系というものがどうなるかわかりませんが、国が考えている将来ビジョンの中で整合性があるのかどうか。この点と国鉄の再建の問題は、私は不可分の問題だというふうに認識するわけであります。

また、国鉄と他の輸送機関の競争関係の一例を申し上げますと、東京―札幌間におきましては、昭和四十年におきまして国鉄のシェアが四九％でございます。これが今日では五％に下落しております。東京―金沢間を見まして、昭和四十年で九八％であったものが七九％に下落しております。逆に航空機は、それまで四万二千人の旅客が八十四万六千人と急増をしており、東京―福岡間におきまして、昭和四十年で八三％のシェアが三〇％の減少、いわば長距離有料旅客が航空機にどんどん吸収をされているわけであります。このことは自動車と鉄道との関係にも言えるわけであります。東海道線関係を見ますと、東海道線の静岡―浜松間、それに並行する東名の袋井―菊川間、この辺を例にとりますと、昭和四十八年度を一〇〇といたしますと、国鉄の急行、特急の輸送人員は指数八二に下落をしております。逆に高速道路の方の台数を見ますと、昭和四十八年一〇〇であったものが一二〇にふえておる。それから東北線関係でございますと、東北線と東北縦貫道、それを比較いたしますと、国鉄が、昭和四十八年を一〇〇といたしますと、五十四年に七八、

自動車の台数は、同年比較で一〇〇が一七三と上昇をしております。これが九州の鹿児島本線と九州縦貫道の区間を一部抜きまして見てみますと、昭和四十八年度に国鉄が一〇〇であったものが六一、自動車の台数の方は逆に四十八年一〇〇であったものが三三五という指数になっております。こういう状況を一体抜きにしまして国鉄の再建ができるかどうか。

昭和五十四年度の運輸白書の発表に当たりまして、地崎運輸大臣は、効率的な輸送体系を整備し、省エネルギー型の交通社会を形成していくことが運輸行政に課せられた当面の課題であると強調をされております。私も全く運輸大臣の御指摘のとおりだと思っております。けれども、昭和五十二年度と三十五年を比較いたしますと、自動車のエネルギー消費量は、輸送機関全体の伸び率五倍をはるかに上回り九倍になっております。昭和三十五年、鉄道の消費エネルギーのシェアは三二％でありました。自動車は三四％でありましたが、昭和五十二年度には、鉄道六％、自動車六四％となっております。五十四年度の運輸大臣の御指摘は、全くその後効果があらわれていないわけでありました。

こういうような角度から見えてまいりますと、この法案の第二条、いわゆる経営の健全性というものを確保するための基盤の問題でありますけれども、それは内部基盤でいいのか悪いのか。私は、鉄道のような場合がある程度経営基盤を確立するためには、市場の占有性を担保をしていくという形がない限り非常にむずかしい条件を持っていると思います。しかも、反面におきましては法律で規定されておりますように、きわめて公共性の高い社会的な性格を持っております。こういう場合に、この第二条というものを現実に移す場合に、内部的な経営の健全性という点ではきわめて問題が出てまいりと思っております。

また、第四条の運賃及び料金の適正化の問題にいたしましては、従来適正化と言われておりますけれども、運賃の性格と料金の性格すらいまだに

あいまいであります。ややもいたしますと、運賃より料金が低いというような現実であります。委員の諸先生方御承知のように、運賃というのは輸送対価であり、料金というのは使用料であります。輸送対価よりも使用料が高い、こういう形がダイヤ改正のたびごとに出てきておりますし、東北新幹線のダイヤ等を見てみますと、各駅停車の「ひかり」というような珍現象が起きております。

あるいはまた、第八条を見てまいりまして、この第八条以下主に地方交通線対策であります。が、かつて国会でも論議になりましたように、過疎と過密の問題、これと交通の関係をどうするか。現在のように都市圏に不正に集中している人口問題をどうするか、あるいは生活圏の問題をどうするか、これらの問題も出てまいりますし、第九条におきましては学識経験者の意見を聞くことができるという規定もございますが、その辺はむしろ聞かなければならないとすべきではないでしょうか。また同時に、地域住民の意向を十分反映をする。現在交通というのは生活の必要手段であります。そうなりますと、住居を撤去することと交通なり道路を撤去するということは、同一ではないにいたしてもきわめて重要な要素を持つということでありました。

第十二条、十三条というのを見てまいりますと、これは国鉄の運賃制度の根幹にかかわる問題でございます。鉄道固有の原則との整合性の問題にも触れてくるわけでありまして、御承知のように、鉄道国有法第一条におきましては鉄道固有の原則を明記をしております。そして、ここで例外とされている「一地方ノ交通ヲ目的トスル」云々という解釈は、これは民営を国有化する場合の規定であります。これを拡大解釈をいたしまして逆に国有から民営に落とす場合の解釈というものは慎重にしなければならぬと思っております。

同時に、鉄道敷設法第五条におきましては、鉄道建設「審議会ハ本邦経済ノ発達及文化ノ向上ニ資スルコトヲ目標トシ」て審議決定しなさいとい

うふううたわれております。建設する段階では国民経済全体を配慮し、そして国民の文化の向上という角度から決定をする。そうして、それが経営採算の面から撤去され、あるいは他の輸送機関に転換をされるということでは、鉄道敷設法とこの法律との整合性がどうかという問題にもなっております。しかも、先ほど引用いたしました十月十七日の議事録では、いま国の方では運政審の方で将来の日本の交通政策の方向を示すべく総合交通体系について十分御審議の模様でございます。だいたいたしますれば、その方向が出た段階で、それとの関連で国鉄をどうするかという角度からの御論議が至当ではないかと思っております。そういう意味で、どうぞ委員の先生方の皆さん方におかれましては、この法案審議につきましてはできるだけ慎重な配慮と時間をかけていただきたいという形で、早急にこの結論を出すことについては反対だということを申し上げて陳述を終わらせていただきます。

○委員長(黒柳明君) どうもありがとうございます。次に、中島公述人をお願いいたします。

○公述人(中島勇次君) 中島でございます。

私は、この法案に賛成し、これをぜひ成立させていたきたい、こう考えるものでございます。その理由は、この法案に盛り込まれております国鉄再建計画の基本構想に、これまで十年余りにわたってやっつけてまいりました再建努力に失敗した苦に経験の踏まえて、見方によつては一種の開き直りというものを感ぜさせるような抜本的な発想の転換が織り込まれているという点でございます。あるいはこの点が国民の一部には強い反発を感じさせる点があるかと思いますが、私はこの勢いで今度こそ国鉄の経営を健全なものに立て直していただきたいと強く希望するわけであります。

そこで、今回のこの基本構想にあらわれている再建計画に対する発想転換の意義というものを国民の皆さんによく理解していただく、そのために

はここで改めてこれまでの再建計画がなぜ成功しなかったか、その原因をもう一度かみしめてみる必要があるかと思っております。

これまでの再建計画が成功しなかった背景には、御承知のような予測しがたい経済情勢の大きな変化という不運な一面もございましたが、その根底には、何といたしても政府並びに国鉄当局のこの問題に取り組む基本姿勢に一種の甘さといえますか、大きな誤算のあったことをこの際謙虚に反省してみなければいけない、こういうふうに思います。これまでの再建計画の骨組みは、御承知のように、昭和四十四年九月に閣議決定されました国鉄財政再建に関する基本方針で示されておりますけれども、それを要約いたしますと、まず経営体制を近代化して、鉄道の特性を発揮できる分野を重点的に拡充強化する、それによつて輸送量を経済成長の波に乗せて大幅にふやしていく、それとあわせて経営合理化を進めて経費の膨張を極力防ぎ、十年後、つまり昭和五十三年度には償却後の黒字、つまり完全な自立採算体制を回復する、それまでの間、政府は財政援助によつてそれをバックアップする、いわゆる三本柱説であったわけでございます。

この構想の第一の問題点は、基本的に拡大再生産によつて国鉄が自力で赤字経営から抜け出すことができない、こういう発想でございます。つまり、輸送量の大幅の増加を財政再建の原動力といいますが、一番大事な柱としていた点でございます。この計画の壊れた原因は、つまり弱点は、その一番大事な柱、つまり輸送量の増加の期待が外れますと再建計画全体が根底から崩れ去ってしまう、こういう運命に置かれていたわけなんです。

事実はそのような結果に終わったわけでございますが、ではその予測がどの程度狂ったのか。これを数字の上で見ますと、当初計画の昭和五十三年度の輸送量目標は、旅客が二千九百三十億人キロ、貨物が九百六十億トンキロと、こうなっております。その実績を見ますと、旅客は千九百五十八億人キロ、目標の六七％、貨物は四百四億トン

キロ、目標の四二%、大幅に落ち込んでしまったわけでございます。この誤差は、もちろん経済成長率の落ち込みという影響も大きかったと思いますが、重要な点は、交通市場の構造とか性格が根本的に変わった、変わってしまった、それによる国鉄離れの現象というものを甘く見ていたところに大きな誤算があったのではないかと。経済成長率は落ちましたが、全体としてはふえているわけですから、その中で国鉄だけがこういう大きな落ち込みになったというのは、やはり自動車その他の競争機関の影響だろうと、私はこういうふうに考えるわけです。

それで、次に第二の問題点は、輸送量の過大の期待がままに申上げましたように大きく計画を狂わしたわけですね。先ほど申し上げました数量差を五十三年ベースで収入に単純計算でやってみますと、約一兆四千億近い誤差が、収入の狂いというものが出たわけですね。この面で、この輸送量の見込み違いが計画を大きく崩した。そればかりでなく経営合理化の効果を阻んでいた。輸送量が年々ふえるということを前提とした輸送計画ですから、その中でできるだけ経費を抑えていこう、つまり仕事量を減らさないで人を減らしたり経費を減らす、こういうところに労使関係の紛争の原因もあつたであろうし、またその効果が余り期待できなかったと、こういう点もあつたかと思ひますが、一番大事なことは、輸送量の落ち込みがわかつたときにはもうすでに経営合理化は手おくれになつてゐる。つまり、いつも常に経営合理化が後追いの形にならざるを得ない仕組みになつてゐる。これを外から見ると、いかにも国鉄は経営合理化が不熱心だ、親方日の丸だと、こういうふうな歯がゆさが感じられるわけですが、その背後にはこういう計画の仕組みそのものの中に一種の弱点があつたと、こういうことを改めて認識しておく必要があるかと思ひます。

第三の問題点は、国鉄の財政基礎の構造的欠陥というものに当初計画の中では余り注意を払つて

おらなかつた。だからこそ自力で回復できるんだと、輸送量さえふやせば自力で回復できるんだという発想になつたわけですね。この国鉄の赤字経営体質というものの根は決して最近のものではないし、まことに古いものだと思ひますが、御承知のように国鉄は、終戦直後から荒れ果てた輸送施設をまず復興する。それからインフレに追いつけなかつた運賃問題。復員者とか大陸引揚者を吸収することによって一時は六十一万人にまでふくれ上がった要員問題。それから通動輸送の混雑緩和、あるいは老朽化してしまつた輸送施設の全面的な取りかえとか、そういうような公共企業体としての立場からやむを得ず企業策の採算を度外視して行つてきたさまざまな公共施設のツケが累積されて財政構造の中に大きな欠陥ができていたわけですね。もちろん、これが独占体制であれば何とかしのぐ方法もあつたかと思ひますが、後退してしまつたと、これによってその根にある構造的欠陥が顕在化して今日言われているような救いがたい赤字体質というものになつてしまつた。こういうわけですね。したがって、この過去の原因による財政構造の欠陥にメスを入れる必要があるということが痛切に感じられるわけですね。

それから第四の問題は、国鉄に義務づけられているいわゆる公共性の問題でございます。これまでの再建計画の中では、鉄道独占時代と同様に国鉄の公共性というものが強く前面に打ち出されまして、これを国の財政援助を引き出すためのいわば一種の大義名分として使つてきたと、こういうような傾向があつたように思ひます。したがって、公共性を見直したらどうか、こういうような意見はもちろん当時は余り聞かれませんでした。あるいは今日でも多分にこれははばかる言葉だ、いわば一種のタブー視されているような言葉だと思ひます。一般論といたしまして、公共性と独占性というものは非常に密接な関係にある、い

わばうらはらの関係にあると考えられます。したがって、かつてのこのような鉄道独占時代に国鉄の公共性を見直せ、こういうようなことを言つたところが、これはもちろん全く世間に通用しない意見だつたと思ひます。しかし、今日ではもちろん国鉄全体としては非常に高度の公共性を持つておりますけれども、部分的には特定の地域とか、あるいは特定の輸送目的などにつきましては、鉄道よりもっと便利で経済的な輸送手段が幾らでもある時代となつてゐるわけですね。そのようなところでは鉄道の独占性が失われる。それと同時に、反射的に公共性の方もおのずからその重みを失つてきてゐると、こういうふうに見るべきだと思ひます。

私がこのような意味で国鉄の公共性を見直せと、余り皆さんにいい顔されないというところを強調いたしますのは、公共性というにしきの御旗を立てられてしまふと、すべての経営合理化がストップしてしまふ、またそれを通そうとする国鉄の財政援助が幾らあつても足りない、こういうことにならうかと思ひます。

そこで、私はこの問題について御理解をさらに深めるために、公共性にもコストがかかるものだということを御理解いただきたいと思ひます。ローカル線の赤字は乗客が少ないためだということとは常識的にどなたでもわかつてゐることだと思ひますが、たとえば百人定員の客車に大体六十人乗つてくれれば採算がとれると、こう見込まれてゐるところに二十人しか乗つてくれない。そういう場合にはこの列車はまるで空気を運んでゐるようなものだと言つておられますけれども、実はその空席は公共性を運んでゐるのだ、こういうふうに見るべきだと思ひます。その空席にもまあ乗客と若干の差はありますが、余り変わらないうコストがかかつてゐる。この問題が国鉄の財政問題と関連する点は、この公共性を運ぶためのコストを一体だれがどのような形で負担するか、また一方において経営合理化、つまり国鉄全体のコストを削減するためにコスト負担者のいないこの公

共性の輸送をどんな形でどこまで切り捨てられるか、この二つの問題に何らかのけじめをつけてからならぬ限り、国鉄財政の再建という問題の本質的な前進はとうてい期待できない、こう私は考えます。

まあ、以上のことを前提といたしまして今回の再建計画の基本構想を見ますと、まず第一に、基本姿勢として縮小再生産の方向を打ち出している。それを前提として三十五万人体制を目標とする徹底的な減量経営に踏み切らうとしてゐる。

第二番目に、財政基礎の構造的欠陥にメスを入れる。国鉄の経営努力の及ばない分野、いわゆる構造的欠陥は政府の責任において処理しよう、こういうふうなことが明確に打ち出されてゐる。まあ言いかえれば国鉄の努力の分野と政府のやるべきことをここで一応けじめをつけた、この点であります。

第三に公共性の見直し、こういう点では、内部的には利用者の少ない貨物取扱駅を廃止するとか、効率の低い貨物列車の打ち切りをするとか、乗客の少ない旅客列車を間引きするとか、細かい問題もいろいろ考へておるようでありますが、特に多年の懸案であつた地方交通線に対して積極的取り組み姿勢が織り込まれてゐる、この点であります。全体を通して、これまでと全く変わったひとつ積極的な再建意欲が見られるというのが、私がこの法案に賛成する理由でございます。

しかし、その反面、今回の再建計画の基本構想の中には、いまいろいろ指摘いたしましたようにかなり画期的な問題が含まれてゐる。利用者及び国民一般に与える影響というものは非常に大きいものがあるかと予想されます。したがって、この法案が通つて具体策を決めて実行するに当たりましては、国民一般の理解と協力を仰ぐために十分なPRと慎重な御配慮をお願いいたします。その点につきましてはまだ政府及び国鉄御当局に對していろいろ要望したい点もございますが、時間がございませんのでここでは省略いたします。

以上でございます。

○委員長(黒柳明君) どうもありがとうございます。

次に、中川公述人をお願いいたします。

○公述人(中川輝男君) 広島から参りました中川輝男であります。

大方の方は御承知の方も多いと思いますが、広島市内にはいろいろな車体の路面電車が走っております。有名でございますけれども、多くの都市が都市交通の障害であるといつて軒並みにレールをめぐった中で、市民や電車労働者の支持と協力の結果存続し続けているわけであります。朝夕の車の渋滞をよそに、大変便利な市民の足として愛されながら有効に機能しております。モータリゼーションと安い石油の大量消費の時代には一見逆行した選択であったかに見えましたが、結局は長期的な見通しを持った賢明な市民の知恵であったということが現在証明されつつあると思えます。まあ自画自賛めいてやや恐縮な点がありますがけれども、このことは国民、市民の日常の足にかかわる交通問題には長期的で住民の納得のいく展望を持って対処をしなければならぬという、ごく一般的でありますけれども、しかしごく重要な教訓を与えてくれたように思うわけでございます。

ただいまから国鉄再建法案に対して反対の意見の陳述を行いますけれども、その前に大方の合意があるかを見えます総合交通体系の確立という方向には賛意を表しておきたいと思えます。しかし、従来のように、最近はお金がだんだん変わってまいっていると思えますが、モータリゼーションと道路政策を基調として、輸送マーケットでのいろいろな交通諸機関の競争に任せるというのには反対であります。国鉄をやはり中心とした公共大量輸送機関を主体に、航空機、自動車、船舶をそれぞれ分業的に位置づけて、かつ国民の必要最小限の足の確保という点で国家の相応の財政負担を明確にする方向に総合交通政策を転換するということが賛意を表するものであります。

さて、反対の第一は、端的に赤字ローカル線に対する処理の問題であります。ローカル線の利用効率の悪いものを廃線とし、あるいはバスをもってかえるというのは、特に過疎地域の実情や住民の心情を無視し、あえて地域や住民に一層の苦痛と困難を押しつける結果となると思えます。廃止対象と考えられている一日の乗車密度二千未満の路線は、中国地方は五路線、約三百キロメートルであります。広島県北の三次と島根県日本海岸江津を結ぶ三江線の場合について言いますと、明治以来八十年の地元住民の悲願が実って、やうと昭和五十年八月、五年前に全線開通を見たばかりであります。沿線二市九町村にははなはだしい過疎地域でありまして、乗車密度は五十二年程度から五十四年度まで平均して六百四十一人、中国地方ではたしか最低の路線であります。開通以降、これが過疎に歯どめをかけた一つの要因と見られております。ところが、やうと五年後にはもう廃止が取りざたされている始末でありまして、沿線地域では村の存亡を左右するという危機感があふれております。

ローカル線廃止で最終的に切り捨てられる地域は全国にたくさんあるはずであります。いわゆる交通弱者だらけの住民の足を奪うだけでなく、地域の産業を没落させ、大田河川の源流地域になるわけでありまして、自然や山林資源の荒廃や乱費につながることに、国土保全上も問題であります。バスに転換いたします場合でも、そうでなくとも財政基盤が弱く四苦八苦している地方財政に最終的に背負われることになるわけでありまして、住民の負担を重くする、そして国鉄の赤字は自治体や住民に嫁嫁され、押しつけられる羽目になりかねないものであります。

心情論ではかり物を言うつもりは毛頭ありませんが、直接的、個別的な経済効率や国鉄の企業性からばかり物を言つては、国鉄に対する国民の期待やその反映としての公共性の柱は消滅してしまふというように思えます。経済効率一本やりで公共性を抑えつけないで、より高いより長期的な判断基準が必要であらうと思うわけであります。

さらに、廃止の具体化に当たって設けられる地方協議会の手続では、聞いておきますところ二年間での見切り発車が規定され、また構成メンバーに地元住民の代表が入っていないということも重大な問題であると思つております。

第二は、同じく地方線に対して特別に割り高な運賃制度を導入しようとするのであります。これはかつての運賃値上げ、利用者の減少、収支の悪化、さらに値上げの悪循環としてすでに経験済みのものであります。これが経営収支の改善につながることは考えられず、むしろ縮小再生産に向かう可能性が強いと思つております。あるいはその意図はローカル線を終局的に放棄することにあり、ローカル線の分断的で区別的な受益者負担方式というのは、区別的な受益者負担方式一般を否定するものではありませんが、特に経済力の弱い交通弱者に負担を加重することになるわけでありまして、経営改善に苦慮する余りのこういう制度は、国鉄の完全な企業性の偏重、公共性の放棄と言わざるを得ない点から反対をするわけであります。

先ほど清水公述人からもおっしゃいましたように、総合交通政策を確立してその後十分慎重に委員の皆様御審議をお願いしたいというわけで、さしあたり二点の反対の点を申し上げた次第であります。

○委員長(黒柳明君) どうもありがとうございます。

次に、柳田公述人をお願いいたします。

○公述人(柳田一男君) 柳田一男であります。

私は千葉県浦安町に住み、常陸東武線を利用して通勤しております。また、会社では営業面を担当しております関係上、毎日ほとんど国鉄の電車や地下鉄線を利用してお得意様を訪問したり、ときには全国各地を新幹線などを利用して飛び回っており、国鉄の利便を深く感じているものであります。

断基盤が必要であらうと思うわけであります。

さらに、廃止の具体化に当たって設けられる地方協議会の手続では、聞いておきますところ二年間での見切り発車が規定され、また構成メンバーに地元住民の代表が入っていないということも重大な問題であると思つております。

第二は、同じく地方線に対して特別に割り高な運賃制度を導入しようとするのであります。これはかつての運賃値上げ、利用者の減少、収支の悪化、さらに値上げの悪循環としてすでに経験済みのものであります。これが経営収支の改善につながることは考えられず、むしろ縮小再生産に向かう可能性が強いと思つております。あるいはその意図はローカル線を終局的に放棄することにあり、ローカル線の分断的で区別的な受益者負担方式というのは、区別的な受益者負担方式一般を否定するものではありませんが、特に経済力の弱い交通弱者に負担を加重することになるわけでありまして、経営改善に苦慮する余りのこういう制度は、国鉄の完全な企業性の偏重、公共性の放棄と言わざるを得ない点から反対をするわけであります。

先ほど清水公述人からもおっしゃいましたように、総合交通政策を確立してその後十分慎重に委員の皆様御審議をお願いしたいというわけで、さしあたり二点の反対の点を申し上げた次第であります。

しかしながら、国鉄の経営状況はこのところ毎年九千億円に近い赤字を生じ続けているというところで、このまま推移していくと将来膨大な赤字が累積され、後世に大きな国民負担を残すだけではなく、国鉄の輸送サービスがこのまま維持できかどうか、不安を感じるものであります。この間国鉄も、少しでも収入をふやすとか人員を種々工夫して減らすなど経営努力をしてきたと思ひますし、また政府も可能な限り財政援助を行ってきたと思ひますが、一向に改善されておひません。

私なりにこの原因を考えてみますと、かつて国鉄が明治以来わが国の交通運輸の中核として産業経済の発達に大きく寄与してきましたが、近年の、特に昭和四十年代に入ってから航空機、自動車、海運等他の交通機関の急速な発達によって国鉄の輸送分野は大きく侵食を受けてまいりました。すなわち、三十五年当時は国鉄は旅客で五〇%、貨物で四〇%のシェアを持っていたものが、最近では旅客二五%、貨物一〇%と大幅に減少したもので、このような事態に対して国鉄のあらゆる面での対応がなされたことが今日の経営悪化の原因であると考えられます。

さらにまた、経費の面で見ても、特に四十八年のオイルショック以来の物価の急激な高騰が収支のバランスを大きく崩したのと思ひます。さらには五十一年に行つた五〇%もの大幅な値上げで利用客が減つたことも響いていると思ひます。

利用者にとって国鉄というのは国そのものであるから、赤字を出しても、輸送シェアが減つても税金で補てんし、いまままでどおり国鉄の輸送サービスを維持すればよいという考え方があります。各種交通機関が発達し、国民が自由にこれらを選択できるようになりました今日、まして国の財政自体の健全化が問題になっていることを思えば、国民経済全体から見てこのような考え方がよいのか、私は疑問に思つております。また、この

ような考え方が一方にあって、たとえば地方ローカル線の問題に象徴されるように、マイカーの普及などによって幾ら利用客が減っても国鉄が現在まで運営してきたわけで、結果的に国鉄経営のあり方があいまいなものとなり、赤字がふえ続けるという事態になっているものと思います。

私は、国鉄が各種交通機関の中であって、たとえば新幹線の高速度性、大都市における通勤輸送など、国民にとって最も必要とされる輸送サービスは今後も提供してもらわねばならないと考えております。またさらに、他の交通機関に負けないようより質のよい、たとえば冷房化率の向上、高性能通勤電車の投入、運転保安設備のさらに向の上のようなサービスアップを図ってもらいたいと思います。

貨物の例で申しますと、危険度の高い石油製品が海岸部から消費地である内陸部へ鉄道という安全な敷地内で大量に輸送されていますが、これをタンクローリー輸送にすべて切りかえる事態になると仮定しますと、いまださき渋滞事故の多い市街地道路をたくさんタンクローリーが走り、この場合の事故を考えますと住民はさらに不安な生活を送るという事態になりかねません。このように国鉄の特徴が発揮できる分野の輸送サービスを今後とも維持拡大していくためには、現在のような経営状態から一日も早く脱却してほしいというものであります。

国鉄を再建するにはどうすればよいのか、なかなかこれだという決め手がないむずかしい問題だと考えますが、私は昨年七月国鉄が発表した国鉄再建の基本構想案を読み、これこそ残された最後の再建の道だと思いがいたしました。この構想では、国内における各種交通機関の現状を十分認識した上で、かつてない徹底した効率的、重点的な経営に取り組むことを柱として、伸ばすべきものは伸ばし、一方国鉄ではいかに努力しても運営ができない分野からは撤退するという考え方を打ち出しております。このことは、本年十月のダイヤ改正において、貨物列車の削減のほか、旅客列

車についても、いままでは増発増強できたものを初めて輸送に合わせて列車本数などを見直し、これを減らすという画期的なことを行ったと聞いております。このような徹底した重点的経営方針を前面に打ち出し、なお国鉄の努力でいかにともしがたい過去債務の問題等についてこれを明確にし、政府に善処を求めているものであります。国鉄の再建のためみずから決意を持ってこのような考え方を打ち出したことは、私としては全面的に賛意を表するものであります。

今回本運輸委員会において審議されている法案は、このような考え方を全面的に取り上げ、国鉄の責任、国のなすべきことを明確にし、再建のため必要な法的な裏づけがきちんとしてされているものと考えますので、本法案に賛成するものであります。

最後に、一日も早く国鉄再建の明るい展望が開け、国民の鉄道としての健全な経営下において労使協調された明るい鉄道となるようお願いして私の公述を終わります。

○委員長(黒柳明君) どうもありがとうございます。以上で公述人の方々の意見陳述は終了いたしました。

これより公述人に対し質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願います。

○目黒今朝次郎君 公述人の方々からいろいろお話がありまして、共通的に言えることは総合交通体系をやはりつくって、それに整合性のある再建を十分時間をかけて国民にわかりやすくしてほしいというのが共通的であったと思います。

それで、これは大内公述人にお伺いをします。この先ほど資料も出されました。これはマスコミとか労働組合の段階ではこういうことが言われておるわけですが、国会の審議の段階では全然こういうものは政府も国鉄も委員会には提示してないんであります。全然提示してない、衆参両院でも。したがって、私たちは法案の条文と政令というんですが、政令と、その政令の

具体的な中身ですね、それをやっぱり国会に出して国民にわかりやすく議論すべきだと、こういうお願いをしておるわけですが、政令とかこういう中身については出さずにはまいらぬというところで国会が審議が行われておるわけでありまして。でありますから、皆さん方が地方で関心を持っている国会審議というのとはきわめて抽象的な審議に終わっていると言っても私は過言ではないと、こう思うのであります。皆さん方が非常に大きな関心を持っておることを国民の代表である国会が具体的に審議をし、しかも国鉄の使命を達成するためには、やはりこういう具体的な案を国会に提示をして議論をしてもらって、同時に関係国民の意見を聞くということが最も皆さんが共通して言っている国民の合意と理解を求めるものと、こう思うんですが、これに対して大内公述人と川公述人の御見解を聞きたい、こう思います。

それからもう一つは、中西公述人と中島公述人、あるいは清水公述人のお三人にお願いしたいんですが、何回か再建計画をやって流れてきたと、そう言われておるんですが、そして一面では再建計画ではなくて赤字対策だと言葉も使われております。あるいは公共性の見直しだということも言われておるんですが、一体全体国鉄の現在の十一兆の借金、六兆円の累積赤字、これがすべての面の問題の根源になっておるわけでありまして、この十一兆円の借金と六兆円の累積赤字は、国鉄労使の責任でできたものか、国鉄の労使にかわりなく国の政策として行われたいわゆる赤字である、この御理解か。そしてその問題と関連して、いま東北新幹線、上越新幹線も建設されておるわけでありまして、これも開業と同時に三千ないし四千億の赤字だということを国鉄当局は認めておりますし、青函連絡船は何兆円という莫大な金を抱えておるわけでありまして、この青函連絡船をどのように経営に結びつけるかということすら国鉄も運輸当局もいまだに計画が立たないと、こういう現状であります。この東北新幹線、青函連絡線と現在の十一兆円の借入金あるいは六兆円の累積赤字、いわゆる国鉄赤字は、国鉄の労使を離れたところに赤字の根本的な原因があるんじゃないかと、そのことをこの法案はほとんど手をつけていない。たな上げという一部分ありますが、中身は手をつけてない。これで果たしてこの法案で再建ができるのかと、この点をお三方に聞きたいと思っております。

もう一つ最後に、公共性の見直しという言葉が、これは中島先生、公共性の見直しと言われましたが、過疎過密地帯でむしろ交通手段を持たない、しかも非常に文化の恩恵に浴していない過疎地帯の方々にこそ公共性の見直し、いい意味の公共性の見直し、ローカル線の足の確保という点は、この高度化された社会であればあるほど、取り残されようとする北海道とか九州とか、あるいは過疎地帯の方々にこそ公共性の公共性たるゆえんを敷衍するのが私は国鉄本来の任務であり、政治の原点ではないかと、こう思っております。公共性の見直しの角度がちょっと違うようではあります。いかに考えられるかお伺いいたします。

○委員長(黒柳明君) お座りになったままお答えいただいて結構ですが。

○公述人(大内基君) いや、立った方がぐあいがいいです。

実は昨年の暮れからことにかけてまして、まあ昨年以來と言った方がよろしいんですが、政府によりまして国鉄再建のためにいろいろ議論が行われたことは新聞報道などで国民も十分承知しております。しかし、具体的な中身につきましてはほとんどわからなかった。それが再建法案ができて国会にかかって、これは大変だということになりました。自分の目の前から線路が取られるというのであわてまして、たとえば北海道の例を挙げますと、ことしの四月までに百四十六の市町村が反対決議をしています。それまでは何も知らなかったというような状況であります。

したがって、今度の再建法案が仮に国会を通ったということになりますと、実は国民は余り

中身を知らないうちに再建法案を通されたということになるわけでありまして、その後政令で線路がどうなるかということになるわけなんです。ありますが、ここで新聞報道を引用することは余りいいことかわかりませんが、私たちそういうものより知る手段がありませんので新聞報道を頼りにして申しますと、たまたま、つい先ごろ運輸大臣と自民党の政調会長が札幌に参りまして、この政令の問題について記者団と話し合いをしたようでありまして。その際に、ともかく法案は通せと、そして政令でもって何とかしてやるからというようなことを言われたというふうに新聞報道をしております。あるいは北海道出身のある代議士は、おれの目の黒いうちは絶対にこの線路からは線を外さないということを選挙区で豪語をしているというところも伝えておきます。そうなりまして、政令の中身がどうなるのかは私たち全くわからないと、いわば一人のあるいは数人の政治家の、何といひますか、政治力によって内容がどうでも変更になるというような政令案であつては国民を無視することもはなはだしきものだといふに私たちは考えるわけなんです。

したがって、当然まず国会でもって政令の中身を十分に審議をして、そうすると、これは当然国民全部が知ることになるわけでありまして、それから、そういう上で国民全体が討議に参加するような形をぜひつくっていただきたいというふうに考えるわけでありまして。特にこれから法案が通りますと、例の協議会がつくられるわけでありまして、けれども、その協議会の構成メンバーを見ましても、残念ですが、国民の声が反映するようにはできておらずであります。先ほども申しましたけれども、交通というのはいまだに私たちの生活にとって衣食住に次いで欠くことのできない重要な問題でありまして、生活に直結しているのではありませんから、当然私たちも参加する中で、これからの協議が行われなければならないものだというふうに思考するわけでありまして。どうかそういう点をぜひ国会の場でもって十分御討議い

ただければ幸いですというふうに思うわけでありまして。以上。

○公述人(中川輝男君) 大内公述人のお答えと全く同然でございますが、この地方路線というのは大方が生活路線をなしております。で、それだけに非常に生活に密接なかわりを持つわけでありまして、単に法律ばかりでなく政令に至るまで細部に至るまで審議を尽くし、国民に広く周知せしめて、そして国民の合意を皆様の審議、採決の中で反映していただきたい、それがやはり一番基本的な民主主義のルールであろうというようにも思うわけでありまして。

非常に簡単でございますが、以上でございます。

○公述人(中西隆君) まず第一に、その国鉄赤字の責任は労使の問題なのか、それともいままでの政策、政府の問題なのかという問題でございますけれども、それは両方私にはあったと思います。確かに戦後における問題というのは、増大する旅客並びに貨物輸送にどのようにたえていくかという形で、四十年前後まで、高度成長期以前までは非常に大きな国鉄の役割があつて、その後御承知のように高度成長期が起つてきたわけですが、その中における政府の責任というものがあつたというところは言えると思います。しかしながら、それと同時に並行して、やはり労使の関係における問題点というのは非常に大きな問題もやつぱり抱えている。それをどのぐらいの割合なのかと言われれば、私にお答えできませんけれども、これがその後におけるところのやはり十一兆円並びに六兆円の累積赤字の問題にも関連してくると思います。

ところで、そのような問題をどのように取り上げるかということで、では全部それが公共補助というふうな形またはたな上げというふうな形で可能性能があるのかといへば、これは非常にむずかしい問題であらうと思います。だから、私は先ほども申し上げたように、交通政策という価値観が非常に変わつてきていたということを私はこの中で申し上げたとおりでございます。ずつと、総合交通体系というのが四十年代の後半に出てくるまで、すべて市場メカニズム中心で、消費者主権主義というものを尊重するという形で交通政策が行われてきた。すなわち、私たちはそれは経済行動と申しますけれども、それに今度初めて、今度は社会行動といつてよろしい経済外の要因、省資源とか環境だとかいろいろな問題を、または分担論の問題だとかという問題が出てきたわけでありまして、その歴史性の中で、かつてはそれは研究者である私も含めましてそれが一番是であるという考え方の中で進んできた。しかしながら、やはり言うところではそれをいま悪かつたということも言つては私はいけないんだと、いままさにこういう問題を抱えたときにどうするかという形で考えるべきであらうという考え方に立っています。おまが四割でおまが六割なんていうことは言い得ないだらうと、それが一つ。

それから、東北、上越新幹線のような赤字のでさるようなものを今後どうするのだと言いますけれども、これもやはり国鉄自体が本当にやりたくてやったのかという問題になつてまいります。これはやはり政策、国家の交通政策との兼ね合いであるだらうと。これまでは私たちの学会の内部でもいわば新幹線分離論のような問題とか、いろいろ論議されておりますけれども、時間がございませぬけれども、それはやはり私は負担にはなるだらう。しかし、それに対していまからどのように考えておくべきかというところは考えておくべきであらう。ただ、もう一度申し上げておきたいのは、私は総合交通体系の論理、確かに運輸政策審議会でも議論されておりますけれども、いままで何十年にわたつてきた論理の中を、わづかこの三月までとか四月までに、総合交通体系の論理、さつき言う社会活動、社会行為というふうないわば視点の転換が本当に図れるだらうか。それを持つて国鉄財政再建をするべきだといふお考えもあつたようですが、私はそのようなことをして

いれはますます危殆に瀕する、緊急な課題である、だから、いろいろな問題があるけれども、セカンドベストとして私は本案を緊急にやつていただきたい、そういうふうに考えております。

○公述人(清水義弘君) 一つは借入金金の問題でありますけれども、御承知のように国鉄というものが公共企業体になる前に、いわば資本の蓄積ができていないような仕組みのままこの数十年を経緯して、しかも公共企業体になつた段階で自己資本というものを十分持たされないうでスタートした。そういう形の中で、また昭和三十年以降の第一次近代化計画以来借入金中心の設備投資を行つてきた。これは私はやはり経営者にも責任がありますし、それから政府にも責任があると思うんですね。もうあの当時からこのままだと借入金で水ぶくれになつてどうにもならぬということが言われておつたわけでありまして、これについてはやはり経営側の方でははつきりできないものはできないといふことをなせ明らかにしたのか。いわばこのことが公共企業体が成立したときの、いろいろ議論はありましようが、あのときの最低の一つの原則はオートノミーの確立であつたはずなんです。政治のオートノミー、それから人事のオートノミー、それから経営のオートノミー、この三つの自主性を中心に国鉄が体質の大きな転換を遂げたわけなんです。この三つともだめだつたわけですね。そこに私はいま中西先生がおっしゃられたように、政府が何割で経営者が何割かということも私はこれはちよつとわかりませぬけれども、しかし両方に責任がある。

それからもう一つは、あの高度経済成長期になぜ経営者は積極策を打たなかつたのか。いわば太平洋岸メガロポリスと言われる新しい産業立地と莫大な生産力を持つ産業基地が建設される中で、引き込み線という問題については全く関心が薄かつた。そのために四十年の第二次五カ年計画が終つた段階では、十年間の過程で昭和三十五年あたりからぐんと自動車が出てまいりますから、東海道新幹線が完成をした段階では、産業資本から

の要請の輸送力増強はすでに国鉄から自動車に移ってしまつた。こうなつてまいりますと、これは国鉄だけの問題ではない、非常に多くの政策的な問題だ。いわば昭和三十年のあの高度経済成長という段階で当然新しい交通体系というものを政治の場では議論する時期でありましたから、なぜフランス運輸法のような基礎的な運輸法規がその当時からできていなかったのか。今日でもできておりません。ほとんどが免許を中心とした免許法的な性格が多い。こういう点については、これから時間がかかると思つたとしても、やはり考えていかなければならぬ問題じゃないかと思ひます。

それから、総合交通体系につきましては、これはやっぱり私は道路と自動車、石油、この三つに引つ張られたと思ひます。特に総合交通政策を確立します場合には、交通全体として安全性、無公害性、それから規則性なり快適性なり便利性なり、それから経済性、この三つが調和をとれていかなきゃならぬわけでありましたけれども、たとえば羽田、成田の問題を見ても、現在空域が成田ができる前の次元と比べますと、国内民間航空だけで羽田だけのときは約四百五十、現在六百と言われているんですね。そして、飛行場の数を見ますと世界で五十番目に近い。それから、飛行機の所有機数を見ますと、これは二十番目に近い。ところが、国内線の旅客数を見ますと世界で三番目なんです。こういう網渡りがなされていくのか、そこにはやはり政策不在の問題があるからじゃないか、こういうふうに考へております。

○公述人(中島勇次君) 御質問のまず第一点は、十一兆に及ぶ累積赤字は国鉄労使の責任があるいは政府の責任かと、こういう点でございまして、私は国鉄の労使は国鉄経営を任されているわけですから、この赤字に全然責任がないと、これは言えないと思ひます。ただ、私が先ほど申し上げましたように、国鉄の累積赤字の中には、本来ならば国が政策的にやるべき費用負担が相当ある。一例を言えば、御承知のとおり、終戦直後のインフレ時代に国鉄の運賃をインフレ抑制のため

にずっと抑えてきました。そのために足りない資金は国が貸してやるからやつていけど、こういうことになつていたわけですから、言いかえれば、たまたま国鉄が公共企業体という一つのバランスシートを持った組織になつていまして、そこで本来は国、大蔵省が賄うものを、そのバランスシートにつけていまして国策を遂行してきたと、こういうふうな考へます。したがって、その大きな部分はやはり国の責任である、責任というより国策の一つを国鉄のバランスシートにつけてかえてきたんだと、こういうふうには私は考へるべきだと。

それから第二点は、青函連絡船というのは青函トンネルのことだと思ひますが、そうでしょうか。——この青函トンネルとか新幹線とか、これからつくる問題について、私は北海道を陸続きにするということとは、将来の長い目で見た国土開発というのか、国民の福祉を極力平等にするという意味で非常に有意義なことだ。しかし、国鉄は公共企業体だから国鉄がやれということとは、これは国鉄はそこまでは責任や権限を持たされていらないわけですね。これは国の長期計画としての中です。それから、この負担はやはり国の責任、つまり国民全体の負担の中で解決する、国民共同の一つの国民的なプロジェクトだ、こういうふうには考へべきだ。それから、新幹線の、整備新幹線もありますけれども、いまだにこれをやるということとは、国の財政もありません、そこまでは及びませんけれども、長い目で見れば、いつかはやはりこういう鉄道の根本的な近代化というのによつて日本の国土が本当にすべて生かされると、こういうことでやはり国の責任においてやる。国鉄はやはり財政のバランスを崩さない範囲内でその運営を任せてもらふ、こういう考へ方以外に割り切り方はないと思ひます。

それから第三点は、その公共性を見直さという言葉は、これは心情的に考へますとけしからぬことだと、こういうことになりまして。しかし、そういうふうな心情的に頭からそう言わないでもっと冷静に合理性を持つて見ますと、僻地にたとえ一

人の人が住んでいても、そこに鉄道を敷かなければいかぬのかと、じゃ何人までなら敷いていいのかと、これは非常に割り切りにくい問題。もちろん一人いてもそこに足をつけてやるということとは、本質的には公共性の上から尊重しなければいけませんけれども、問題はその費用を一体だれが負担するのか、国民全体で負担するならば、国会で皆さんが、こゝまでは税金、金がなければ増税してでもいいからこゝまで鉄道を敷いてやれ、残してやれと、こういうことをおっしゃるならこれはそれで結構です。しかし、国全体で、中央でこゝまでは見切れないから、この部分はひとつ地域で考へてくださうと、そうすると、必要があれば地域の中で、やはりその選択の問題だと思ひます。すなわち、その費用を負担するか、その公共性を生かすかということは、一にかかつて選択の問題。だから今回のこの法案の中では、国鉄全体の大半の中ではこゝまではほとんど見切れませんよと、あとはひとつ地域で考へてくださうと、方法についてはいろいろ御相談しようじゃないですかと、こういう体制になつていくから私は先ほど来その姿勢には賛成だと、こう申し上げております。

以上でございまして。

○山崎電男君 大内公述人にお伺いしますが、北海道からわざわざ御苦勞さまでした。

ところで、北海道から東京までどういう乗り物でいらつしやいましたか。

○公述人(大内基君) 飛行機で来ました。

○山崎電男君 これは当然だと思ひます。それでも十年、二十年前でしたら飛行機というものがいまみたいに発達してなかったわけですから、とにもかくにも東北本線、それから青函連絡船、そして札幌までの線と、こういうことでわれわれも行かざるを得なかったわけなんです。

そこで、今度の国鉄再建法が三本柱からできておりますのは御承知のとおりですが、いま問題になつてくるこの地方ローカル線ということも、実は端的に言えば乗る人が少なくなつたんですね。で、乗る人が少なくなつたということはどういう

ことかという、やはりそれだけ先ほどのお話のように自動車の普及がなされて、好きな時間に自分の玄関先から目的地の玄関先まで行けるという便利さもあるということ、それとこのローカル線問題と離しては私考えられないと思ひます。そこで、いま政府がこの法案を出すに当たつて、地域の足は確保いたしますと、絶対に確保いたしますと、ただその足が、こういう時世になつてまでやっぱり国鉄しかないのか、あるいはバスがいいのか、あるいは民鉄、第三セクターがいいのか、その辺をじっくり考へてみなければならぬときへ来たと、こういうふうに政府は言っているわけなんです。

それで、先ほど目黒先生もおっしゃいましたが、いまのところの線が地方ローカル線になつていくかというところは政府でも発表しておりませんけれども、実はこの国鉄が赤字であるということは何年か前から言われておることでありまして、これは先ほどのお話のように、政府としても総合交通体系の中で国鉄の役割はどうかという役割りかということをはっきり示さなかつた、そのままするこゝまで来てしまつた。これはわれわれ運輸委員会に属する国会議員にも責任があることですから、そういう情勢になつてしまつたという中で、国民は国鉄が赤字だということをわかつていながら実はさほど騒がなかつたし、国民はある意味では国鉄なんというのには親方日の丸だと、つぶれるはずはないんだということではいままで来てしまつたわけですが、そこで、赤字線といいますが、ローカル線を存続するためにはいまが負担を、現在は何だかんだ言つても、だれかがその負担をしなきゃならぬ、その負担をする場合に、国でやれということとは、結局国民全体が負担をしなきゃならぬということですから、やっぱり地域格差をなくしたり、地方の時代だと言われる現在において、どんな場合でも現在ある線を廃止するということはいいことじゃないから、われわれ国民全部がこれを負担いたしましたしようと、こういうことになつてくるとお思ひになるかどうか

ういうことになつてくるとお思ひになるかどうか

か、これを大内公述人、それから中西公述人、中島公述人にお伺いしたいと思ひます。

○公述人(大内基君) お答えをいたします。

私、先ほども述べましたように、国鉄の赤字の問題を国鉄内部だけに限定して考えるべきものではないというふうには思ひます。本来国鉄の赤字が何によって発生したかということは委員各位が十分御承知のところでありまして、モータリゼーションの発達あるいは航空機の発達、さらには港湾の整備、いろいろあると思ひますけれども、ただ私は指摘したいというふうには思ひますのは、これらの道路にしまして、あるいは航空機が使用する飛行場にしまして、あるいはフェリーが使用する港湾にしまして、いずれも国の投資によって行われております。私は必ずしもこれらの投資をむだだと言つてもはございません。がしかし、先ほども申し述べましたように、実は北海道の山の中にクマの通るところにまで道路をつけているのであります。クマが出るということは、車がほとんど通つてないということの裏返しであります。それが公共投資という名のもとに莫大な金を投下されている。しかもこれ冬期間になりまして当然除雪しなくちゃなりません。莫大な費用であります。のみならず、北海道におきましてはスパイクタイヤを使いますから道路が非常に傷む。補修費にこれまた大変な金がかかります。一体こういうような投資をすること、国鉄が赤字線を引き止めることとどちらがより住民にとって、住民の福祉にとってあるいは生活の向上にとつて大切なことを大きな目でもって判断すべきではないかということが私の申し述べたいことなのであります。

それから、御質問にないことでありますが、若干関連して申し上げたいというふうに思ひますが、最近、北海道だけでなく、北海道が特にひどいのであります。北方脅威論というのがあります。週刊誌などによりまして、いまにも北海道がどこかの国から攻められるというふうな印象を与える記事がたくさん出ております。これ

は新聞に出たことでありますが、本州から北海道の大学に子供を出している親が、これは北海道に子供を置いたら大変なことになるから、すぐ帰つてこいという手紙を出したということが投書欄に載つておりました。まさにそういうような空気がいま日本じゅうを覆つております。これはマスコミの行き過ぎなのか、それともためにするためのものなのか私にはよくわかりません。がしかし、少なくとも何かの脅威があるがとき言動が政界にもずいぶんあるようでありまして、もしや本場にそういうことをお考えだということになりますと、国防のために一体鉄道はどういう必要性を持つていられるかということの関連においても、私は国鉄の撤廃の是非ということをお考えすべきものではないかと思ひます。

私は、決してどこからの脅威があるから国鉄を残すべきだというふうに主張するものではありません。ただ、脅威論というものがあつて中道を取るといふのは国全体の政策の上において整合性が欠けているんじゃないか、国全体の政策が一貫してないということを指摘したいのであります。

したがらば、もう一度繰り返しますけれども、赤字の問題を考へる場合には、国鉄内部に限定するのではなくて、国全体の政策の上にもつと小さくてもいいです。日本の交通政策の上においてどの分野にどう投資すべきか、そういう観点に立つて交通政策というものが立案され、その上でもって国鉄の役割りということも当然決まってくるだろう。残念ですけれども、今日国鉄の再建法案というものはそういうものが欠落する中にもつてつくられたということに対して私はきわめて遺憾の念を持つていられるのであります。

○公述人(中西隆君) 私は負担の公正という意味とサービスの公正という観点から話させていただきます。

まず最初に、先ほども私申し上げたように、国鉄の内部補助政策というのは完全に崩壊している、また成立しにくくなつてい、そういう中で、ことに私も、中島公述人からも話のありまし

たように、減量体制をとらざるを得ない今日の環境の中で、地方ローカル線の、最初に強調しましたようにシビルミニマムというものが維持されなくてはならない、すなわち足は確保されなくてはならないけれども、私は果たして現在のところ、これから慎重に審議されるんではないかと思ひます。いま主張されているように、いわば残すもの約四千キロ、外すもの五千キロというものが究極にそのまゝになるとは考えませんが、その中で私はやはりいまいふゆる足を確保するということの前提に立つたとき、現在におけるローカル地方におけるモータリゼーションの進展というふうなものをお考へていくときに、果たして地方鉄道路線を残しておくべきかどうかという点を、私は負担の公正という点からはもうその限界を超えているという判断に立ちましてこの法案に賛成しているわけ

です。もちろん、協議会のあり方、そのメンバーの構成、非常に重要であります。しかしながら、その負担の公正という観点からいへば非常な格差が都市の利用者とローカル地方の利用者との間に出現している。では、所得格差がどれだけあるのかと、そういう問題も勘案されてまいりますと、そこに一つの問題も出てまいりますと思ひます。すなわち、経済的外の問題というのが出てまいりますと思ひます。そういう意味で、サービスの負担という問題、公正さというものを言わさせていただきますと、その意味ではやはりこれは維持されなくてはならないし、何らかの形で他の手段にかかわるとして、何らかの負担を国家的に行うべきであるとする場合には、補助という問題が出てくるだろうと思ひます。補助もやはりこれは国民の間接負担でございまして、そういう負担の公正というものを考えた観点でやはり考へていかれるべきではないかというのを私の主張といたします。

○公述人(中島勇次君) 御質問は赤字ローカル線の問題だと思ひますが、公共性を保持するという立場から考へますと、まず足をつけてやるということが大事だと思ひます。鉄道でなければいけ

ないというのはそれなりの理由のあるところしか考へられない。ですからこの負担は、いずれにしてもまたま乗る人だけがすべての費用を負担するわけにはいきませんからだれかが補助しなければいけない。いままでは独占体制ですから国鉄が大都市あるいは主要幹線のもうけでそれを負担してきただけで、中西公述人の言われるようにその力がなくなつたと、こうなりますと勢い公共補助しなけりやうです。そこで、公共補助をするにしても、国に幾らでも金がある、あるいは地方自治体が幾らでも金を持っていてやれるということになれば、鉄道がよければ鉄道あるいはその他便利な方法でやれますけれども、やはりお互いに苦しい財政の中でやりくりするとするならば、公共補助でやるにしても国民一般の税金がなるべく軽く済むような方法をやたらにいいじゃないのか。だから、バスをやつた方が鉄道でやるよりも安いらんだと、赤字が少なくて済むんだということであればそういう方法でやる。もちろん利用者、沿線の皆さんから見れば非常に不服だと思ひますけれども、そこはやはりお互いの話し合いで納得して、なるべく不自由を感じさせないような手だてを講じた上で対策を講じていただく、これが必要だと。

以上であります。

○山崎電男君 それでは、清水公述人、中川公述人、柳田公述人にお伺いしますが、いま道路の問題が出ておりました。道路は御承知のとおり目的税ということで、自動車税、ガソリン税の中から道路財源にしか使えないような仕組みの税を設けて、それで道路をつくつていられるわけなんです。そこで国鉄あたりにも、たとえば東北新幹線、盛岡以北、札幌まで持つていくにもいまだ財源がありませんから、そういう財源を見つけようじゃないかと思ひます。新幹線を見つけても、いまの日本の経済状態では新幹線を見つけても余剰がない。その中でこういうローカル線問題が出てきていられるわけ

です。そこで、お三方にお尋ねいたしますが、やはりこれからの国鉄でもそういうような道路財源と同

昭和五十五年十一月十二日
【参議院】

じような財源を見つけて、まあこれ税金につながるわけですが、整備をしなければならぬのか、あるいはこの辺で鉄道を新しくつくることはやめた方がいいかと思ひになるのか、端的に、ごく簡単で結構ですからその点の御返答をいただきたいと思ひます。

○公述人(清水義汎君) 道路と目的税の自動車の関係でありますけれども、この自動車の問題が新しい問題にいまぶつかっていると思います。それは、一つは公害の問題、それからもう一つはいわばエネルギーの問題、そういう中で自動車税そのものも抜本的に変えていかなるを得なくなつてき

ているんじゃないか。自動車といえども公共輸送機関を分担する自動車もございます。これはトラックを含めてでございます。ところが、問題は自家用車でございます。そういうような形、いわばこれは私は一つの間接的規制の手法だと思いますが、そういうものと公共輸送機関の財源の問題、それから、いわゆる総量規制の中で出てきた新しい輸送需要を鉄道で吸収していくことによつて収入の増加を図っていく、この辺のやはりバランスシートをどうとっていくかということがこれから検討されなければいけない課題かと考えております。

については国鉄に任せるにしましても、そしてラ
ンニングコストの問題が国鉄の問題であるにしま
しても、基礎的な負担は絡めていかなければなら
ないであろう。今後鉄道をつくるのかつくらない
のかということは国民のいろんなニーズがやはり
あるんだと思いますので、その辺については私は
お答えしかねますが、ただ道路に対していろんな
特定財源が付与されておりますが、国鉄について
はあるいは国鉄の今後の問題については、そうい
うことじゃなくて一般財源から回し得るのではな
いか、回さなければならぬのではないだろうか
と、そういうように考えております。

○公述人(柳田一男君) 御質問の第一点の道路と目的税、こういう関係でございますけれども、これ清水先生がおっしゃいましたように非常にむずかしい問題だと思います。特に地方線区が整理されたりなんかしますと、やはりファミリーカーというんでしょいか、自家用自動車の場合も考えなければなりませんし、また幹線走るトラック輸送対策とか大型バス対策とか、こういうことも考えまして慎重に決めていかなければ、御審議願わなければならぬ問題だと思ふわけでございます。

それから、第二点の新しい鐵道を地方につく
かと、こういう点でございますけれども、これに
つきましては、私が考えておりますところは、基
幹輸送――具体的に話しますと、東京――札幌間
は航空機で行くと、その後は北海道の幹線に任せ
ると、こういうような場合には利用者の利便を図
るために接続線路を設けるとか、そういうことは
賛成だと思ひます。その他につきましては新しい
線区はつくるべきでない、こう考えております
す。以上です

○桑名義治君 清水公述人にお願いをしたいわけ
でございますが、先ほどからいろいろと御高説を
伺いまして本当にありがとうございます。

清水公述人は、今回の国鉄再建法に關しまして、総合交通体制というものの結論が一応出てから出すのがよろしいのではないか、あるいはまた、いままでの国鉄再建法というものはむしろ赤字対策

論であつた、こういう御議論があつたわけでございますが、今回の政府の国鉄再建基本構想には、昭和六十年年度までには国鉄の財政を立て直す、こういうことがうたわれているわけでございます。そこで、実際に今回の法案によりまして国鉄の財政再建が、あるいはまた経営基盤が確立できるかどうか、いまだに予測するということは非常にむずかしい問題でございますが、どういうふうにこの点についてお考えになりますか。また、この国鉄再建あるいはまた経営基盤の確立ということについては、ほかにまだ御意見がございましたらお聞きをしたい、こういうふうに思っております。

それから、中西公述人にお願ひをしたいわけですが、中西公述人の公述の中には、これは今回のこの法案に対しては賛成という立場でいろいろ御高説を伺ったわけでございますが、同じようにこの問題について今回の法案にこういう面がプラスすればなお一層ベターではなからうかという、何かそういう御意見がございましたら付していただきたいと、こういうふうに思っています。

それから、もう一氣に全部お話をしておきたいと思いますが、清水公述人にお願いをしたいんですが、今回のこの法案の中には、地方交通線は大体平均五割増しぐらいの特別運賃制度を導入する、こういうことがうたわれているわけでございますが、この問題はいわゆる採算重視という立場からわれわれは見ているわけでございますが、いままでの国鉄の公共性という立場から考えた場合にはいかなるものだろうか、こういうように思っているわけでございますが、この点についての御意見、これは大内公述人も一緒にお願いをしたいと思います。こういうふうに思っております。

それから、中島公述人にお願いをしたいわけですが、公共性の問題についていろいろと御議論があったわけでございます。そこで、確かに国鉄につきまして一番重要なことは、こういう公共交通機関というものは採算性を重視するのか公共性を重視するのか、その両面に立っていきままで議論がなかなか発展しにくかった、また、そのはざまの

中にいつのまにか国鉄がこういう状況の中に落ち込んだということもまた一面言えるのではないが、こういうふうに思うわけでございますが、このいわゆる公共性と採算性、これは概論的に、こういう項目を考えて取捨選択をすべきだという、そういう概論的なもので結構でございますので、その点について伺っておきたい、こういうふうに思うわけでございます。

それから、清水公述人にもう一点だけお願いをしたいわけでございますが、先ほどから交通総合体系ということがいろいろとお話に上がっているわけでございますし、先生の御意見も陳述をなさったわけでございますが、さらに何かつけ加えることがあったならばこの点についての御意見も伺っておきたい、こういうように思いますが、よろしく願ひいたします。

○公述人(清水義沢君)　まず第一点は、財政健全化のためにこの法案の成立によつて経営基盤が確立されるかということでございますが、現状の国鉄のサービス純度、それから外的要因、これが放た置かれていることを前提に考えますと、財政健全化の見通しというものは樂觀を許さないと思つております。もちろん、その中で非常に莫大な金額がたな上げになる、これは前々から言われたことでござりますて、これは非常に大きな必要性と、これだけは早急にやるべきだと思いますが、しかし単年度赤字、こういうものが簡単になくなるかといううと、これはなくならないだろう。ただ、極端な言い方をいたしますと、もうからない線は全部やめてしまふ、黒字の線だけ残すということになれば別でございますけれども、これは現実問題として不可能でございますし、それこそ公共性、社会的必要性との観点がでてまいりますので非常にずかしい。

それでは、第二の御質問の中で出ている経営基盤を確立するためにどうすればいいかということですが、まず私は、国鉄の経営体質というものを、少しここで本格的に体質そのものにメスを入れるべきじゃないのか。特に国鉄経営体というの

間も三時間も待たして平然としておられる。こういうことでは、これは旅客の吸収は不可能だと思ふんです。私は前々から、せつかくコンピュータを導入したのであれば、年間修学旅行計画を全部セツトして、あの旅行列車をもう一回回復してもらいたいということを主張しておるものの人でありますけれども、なかなかこれが実現をしていただけません。そのために徐々に中高では最近では飛行機へ移りつつある。ところがわれわれはひやひやものであります。万一これが事故が起きた場合には完全に一斉死亡でありますから非常にこわいんです。これはやりたくないわけです。それで今度はバスを使いますとタイムテーブルが全く維持できない。そういう意味で、それを好んでく、しかも安定的な膨大な層が——これは一例でありますけれども、そういう点ではもう少し積極策をまず考えるような体質を考えていただきなさい。

それから、地方交通線の割り高な特別運賃制度ですが、これは非常に私は社会的に問題があるんじゃないかと思ひます。一般的に地方線区の国鉄のサービスは悪いです。従来から、国鉄というのは大体本線で使つたものをローカル線へ持つていくわけです。一時は五十キロレールを地方の三十キロレールへ持つていくと、東海道線で使つていた特急を今度は地方の急行へ回すというようなことまで言われているような地方線冷遇であります。しかも無人駅もある。非常に合理化が進んでいる。しかも地方に住んでおられる方はそこに住まざるを得ないから住んでいる。いわば居住と職業の選択の自由がもっと自由でありまして、そこに住まなくてもいいような社会環境があるなら別に住まなくてもいいような生活と密着しちやつてゐる。いわば選択がきかない。こういう中で割り高な特別運賃制度というものを導入することは非常に問題があるのではないか。

それから、総合的な交通対策といふのは、まず基本は、日本の交通の基幹を何にするかといふことがまず第一であります。そして補完に何をさせるのか。そして、補完にいたしましても基幹にいたしましても、一般の産業と違ひましてストックがきかない。しかも、旅客は旅客、貨物は貨物のきかないのが交通部でございまして、やはり市場をある程度占有化して安定性を持たせる。それをいふば従来から言われておりますところの各交通機関にそれぞれの任務分担をさせると

いうことが、抽象論じゃなくて法制上も占有化せ得るような方向がまず第一だ。第二は、そういうような角度から見しても、今日の公害問題、エネルギー問題はこれはどうしても抜きにできないわけがあります。特にエネルギー問題は二十一世紀の前半における重要な課題になることは、これは間違いないわけです。そうすれば、これらの資源を有効に使っていくという形の中から交通問題も考えていかななくてはならない。それから環境保全対策、交通事故対策、安全の面からも考えていかなきゃならない。そうすればいわば選択の自由の論議というものは、この交通の問題につきましては、特に公共輸送機関の体系整備の観点からは相当重視をしていかなきゃならないでしょう。

○公述人(中西睦君) まず最初に、たびたび申し上げましたように、総合交通体系というようにものがこの一、二年のうちに早急に本当に国民的なコンセンサスを得るまでに確立できるのか。私は、できないんじゃないかと思います。すでに何何十年という経過を経た、いわゆる市場メカニズム中心型の形で持ってきた、それに不公正な分野が出たところをいけば公共規制というふうなものを行ってきた。それにさらに問題点が出たところを、いけば調整というものを行うようになってきているわけですね。それを一挙に、いままでの理念を欠いた経済性、いわゆる効率性の評価の基準になっておりますが、いまは、それを一挙に覆すような形で、いまの清水公述人のような体系

へ持ち込んでいけるのか。これには相当な時間がかかるだろう。そういう意味で、それを待つてから国鉄問題を考えるということになりますと、これは大変な問題が起ることは認識しておられます。そういう意味で、非常に緊急性があるということをもっと最初におし上げておきたい。

それからもう一つの問題点は、では、こういうような今度の法律で経営基盤は確立されるのか。これは前提は、ここに書かれておる法律のとおりすべてが実施され実行されたとするならば、私は、経営基盤はある程度確立してくる。完全だとは私も言い切れません。しかし、これは国のいままでの政策にして、たとえば経営計画にして、これをいままでできるのかと私に言われても、それはできるといふことははっきり言えませんが、いままでと違つて、先ほどからも言われているように、はつきりとした自分のできる分野と、それから国の補助を、構造的な問題を国にお願いするという明確な分離をこれほどしたことはいままでなかった。そういう意味で、私は完全に黒字になるといふことについてはまだ疑義もありますけれども、いままでのような形よりもさらに改善されるであろうという点では、私は一応同意できるのではないかとこのように考えております。

もう一つあるんですが、新たな法案を追加したという問題については、私はある程度昔から分割論者であります。その辺で、分割的なものをどのようにに織り込むかということ、この場合に個人としては考えますが、そのいろいろな分野、いろいろな労使関係の問題から、それからいままでの過程、これはもう何時間あつても足りないという時間が要すると思いますが、そういう意味から見ればセカンドベスト策、またはいまの段階ではベスト策として今法案をやつていただきたいと、そういうふうに考えております。

○公述人(大内基君) 私には、地方線の割り増し賃金をどう思うかという御質問でございました。この割り増し賃金という考え方の基盤にあるのは、赤字だから割り増し賃金をするということだ

というふうに思ふんであります。としますと、一体、国鉄でもつて黒字なのは何線あるのか。私よくわかりませんが、大体全国で八線区ぐらいたと想ふのであります。残りには幹線を含めて全部赤字であります。赤字だから割り増し賃金を取るということになれば、日本全国をみんな割り増し賃金にするのが本当じゃないか。なぜ地方線だけ割り増し賃金を取らなければならないのかということに對して大きな疑問を持ちます。特に心配することとは、地方におけるところの住民の所得と都市における住民の所得との格差の問題であります。改めて御説明申し上げるまでもないと思いますが、地方の方がはるかに収入が少ないんです。その収入の少ない中で負担増を強いる結果になるわけであります。

特に強調したいと思ふのは、これまで北海道に例をとってまして恐縮でありますけれども、たまたまローカル線廃止問題が話題になったときに、興部という高等学校の先生が非常に嘆いていたことが新聞に出ておりました。実は自分の学校では三分の二が列車通学だということでありまして、これは一つの高校が三分の二が列車通学だということ、この高校だけの特殊事情ではないと思ふことです。北海道は非常に広大であります。したがって、どの町村もみんな高校をつくるというわけにいきませんですから高校の数が限られていまして、したがって、列車通学する数が非常に多いというところであります。これがいま言いました割り増し賃金を全部引つかぶるといふ結果になります。特に強調したいことは、廃止の場合、バス転換した場合どうなるかということでありまして、ある線区で話でありますけれども、現在一カ月の通学費約五千円ぐらにかつていたところであります。これが廃止によりましてバス転換になった場合には一万七千円かかるそうでありまして、一万七千円もかかるということになりますと、とてもこれは高校にやれないというふうにおやじに言われている。こういう現象が、仮にバス転換をしなくても割り増し賃金を導入した場合には各所に

起きるだろう。高校はいまや義務教育と同じようにに見られて今日であります。こうなりますと、子供の教育を奪う結果になるおそれもありますので、この点について、割り増し賃金導入についてはきわめて大きな疑問を持っております。以上であります。

○公述人(中島勇次君) 私に對する御質問は、公共性と企業性とを割り切る何か考え方の基盤はないか、こういうお話だと思ふます。

この問題は学界でもあるいは実務界でも非常に論争の多い問題ですが、いまだにまだはつきりした答えが出ていないんです。私の考えでは、一般によく公共性と企業性とは二律背反的な問題だ、こう言われましても、私は全くそれは違つて、つまり公共性と企業性というのは次元の違う問題で、これを二つすり合わせてどこでその整合性を持たせるかということはないんだ、無理だ、こういうふうな考えです。

というのは、企業性というものを単に国鉄の採算がとれればいい、こういうような考え方では考えますと、これは非常に曲解されると思ふんです。企業性というのは、言いかえれば経済合理性の問題で、できるだけ少ない資源の浪費でより価値の高い生産物を国民に供給する、こういうことですから、ですから、企業性はあるいは日本国有鉄道法第一条にありますように、能率的経営というものはそういうことを意味しているんですね。むだをなくしてそして国民の持つてゐる資源を最大限に利用して国民にそれを返してやるというのが企業性だと思ふんですね。ところが、一方公共性の方はそういうような経済性を別にした政治分野で判断すべきで、これは社会的に見て必要だからこれは供給すべきである、これは社会的に見て余り意味がないからもうやめてよといふと、政治判断で識別すべき問題だと思ふんですね。したがって、この二つを一つの論理で解くという方法はな

いと思ふ。強いて言へば、もし企業性というものを、独立して、そしてしかも厳密に言う企業性を持つて運営しろというならば、その範囲内で最も経済性を持ったサービスとしてできる範囲内では公共性におつき合ひはできない。しかし、それでは政治的に見てこれはいけないんじゃないか。

だから、その分は政策費として、これは経済原則と別の分野で、その経済を支えるような方法を講じない限り問題は解決しないだろう。たとえば母子家庭のようなところに、これはもう人間は働けばいいんだ、楽な暮らしをしたければ一生懸命働けと言ふのは、これは理屈じゃないんです。しかし、すべての人間に母子家庭と同じような感覚でいつたら、もう国民経済は崩壊してしまふ。働ける人は大いに勤勉努力して節約して働きなさいよ、しかし母子家庭のような人は、政治的判断でこれは社会的にこういう人たちはみんな助けけてやらなきゃいかぬ。これを公共性と企業性をどこで割り切れといつたら、母子家庭と、それから一般の働き手と二つ物差しでやれといふようなもので、そこにやはり問題のけじめというものがある、私はこういうふうな理解をしています。

○小笠原貞子君 まず、この法案に賛成とおっしゃる方に御質問をさせていただきますかと思ひます。本委員会でも、この法案がかかりまして二日の審議をいたしました。私たち審議するときに一番困りましたことは、一体どの線が残つてどの線が切り捨てられるのかと、その基準は一体どうなんだと。これは法律として政府でお出しになったからには、政府の責任で統一した考え方を示されなければ、もう本当に、しっかりと審議がかみ合わないということをや再三再四申し上げたんですけれども、いまだに政府としての統一された見解というのはいまだに出ていない。そして運輸省が、各省庁とおおむね了解されたという程度の運輸省案で話が始まつてゐるわけなものですから、まして地域の皆さんにとっては、これは一体どうなるんだというふうな非常に混乱がそこから起きてくるということをもっと最初におし上げなければならぬと思ふんです。

個々の実情などを考えていたらこれは法案として
できないよと、だからそういうものは考えない、

この地方はもう赤字路線だから、だから特別運賃加算しますよと。毎年どんどん交通料金というの

なと思うのですけれども、そういう立場に立つ

鉄道に私が申し上げましたことを置きかえますと、やはり赤字というのは、経費に見合わない、こういうものは、私は数値は覚えておりませんけ

れども、いわゆる経営指数のところでは一〇〇を超えるものとか、そういうことで新聞紙上に出てくると思います。要するに、収入に見合わない経費を強いられているのだ、こういうところから赤字が出てくるのだと思います。それに對してはどうしたらいいかといふことです。やはりいまこの法律で見ますと、地方協議会等において、バス路線に切りかえるとか、それぞれ協議をしながらその赤字路線を何とか解消していく、こういうふうに私受け取っておりますものから、そういうふうに対処したらよろしいんじゃないかと考えております。以上です。

○小笠原貞子君 やつぱりかみ合いませんね。

○公述人(中島勇次君) 私に対する御質問は、今度の法律の中では地方交通線の整理の基準がはっきりしてない。したがって、国会の場で議論しようにもどうも根拠がはっきりしない。これについて一体国会の意見を今度の地方交通線の整理に反映させるにはどうしたらいいか、こういう点だと思います。

私は、この問題はもうここまで来ますと国鉄の経営問題というより一種の政治問題になってしまった。したがって、この問題はやはり政治の枠組みの中で処理していかなければもう進行しない。そこで、政治の枠組みでいけば、どうしても最も国民の総意である法律というもので枠組みを決めて、そしてある程度の枠組みの中では、次は行政の段階にゆだねる。その行政のあり方については、これは国会の場で幾らでも御意見を反映させる場があると思いますが、そういう点でいいますと、先生が先ほど御指摘になったように、すべての線についてこの線はこうすることですよ、これ全部やったら法律にならないし、また国会の場やあるいは法律をつくる段階ではそこまで具体的に細かくやるべきものではない。むしろ基本姿勢、基本方針をはっきり決めておいて、行政に任せる枠組みを決めておいてその中でやっていく。今度の法律の体制では、一応そういう枠組みははっきりしておいて、そしてこれから先のことは政

令その他にゆだねる、あるいは地方協議会その他によって地方の意見も吸い上げる、こういうふうな体制の中でやっておきますから、これは本当なら先生の申しやるようにすべてはつきりしないけれど、もしやれども、ここで全国のやつを全部法律に織り込んだらともこの法律審議は一年かかっても解決しないと思いますので、その点で私はいまのやり方はやむを得ないです。

ただし、私は先ほど申し上げましたように、これについては相当地方によって、事情によっていろいろ問題がある。だからこそ二十年、三十年前から議論されて解決しないんですから、ですから、そういうことは解決しないから、こゝろでこれをもう一回国民全部が自分たちの問題として、やり方によっては自分の税金の負担がふえるんですから、そういう考えで冷静な目で見ていく。そういう意味で、おっしゃる部分については、やむを得ないと、私はこういうふうな考えをします。

それでよろしいでしょうか。

○公述人(中西隆君) 私、小笠原委員からのあれは限定させていただきまして、私も、整理の基準につきましても細かく何々線は何々というふうな決め方は法律で決めるべき問題なのかというのとは否定的なんです。やはり、これはその線区線区の歴史性があり環境がありいろいろな問題がありますけれども、それはやはり地方住民というふうなものとか国家とが政治的な場の中で考えていくべき問題であるというように私は考えます。だから、私は負担の公正のところだけ御質問にお答えさせていただきます。こうしたいと思います。

負担の公正という意味は、私は現在の環境の中では、今度対象になっている路線の中で、地方交通線の中では内部補助の限界を超えているということを言いたいわけなんです。だから全部、先ほどの公共性と企業性と同じでございすけれども、だから負担の公正を、町にいる人もそういう先ほどの北海道の例の出たところも、全部それだけ割り高にしてよろしいよという考え方は持つて

おりません。だからこそ、その中にも法律では私はそれを期待しているのです。先生方の御努力を期待しているのです。そこには、私はその中における足を確保し、そしてある種の格差ですね、私はもう一つの負担の公正とサービスの公正というのを申し上げましたけれども、そういう意味での確保をする意味で、私はそこには公共補助の問題というものは必ず浮かび上がってくると思ふんです。それも、私はいまの段階でこれは何割するべきであるというふうな形を決めるべきではないというふうに考えております。だから、私は割り高は純粹経済性にのつた意味での割り高運賃であるべきではないと思つています。私の読み取りました範囲では、法律の中ではそういうところはうたつてないようでありまして。だから、その辺を私は信じたいたと考えております。

○小笠原貞子君 時間がございますので簡単にまたお伺いしたいと思つてしまいます。大内公述人、さっき北海道の例をとられましたけれども、一番北海道が対象路線が多うございまして、特殊事情もございまして、いろいろおっしゃっている中で私も非常に感動し、昔を考えたんでございしますが、ちよつとお伺いをさせていたいただきたいのですが、先ほど申し上げましたように、北海道の場合には、日本で北海道だけですね、エネルギーの大きな役割りを果たす石炭というものの生産、輸送の問題で、そしてまた、冬場は北海道はいまもう石炭ではなくていろいろなお役所の指導によりまして全部灯油にかわつてまいりましたので、今度逆に灯油を入れなければならぬと。そうすると、石炭と灯油という貨物の輸送量、それから農業、たとえばジャガイモ、カボチャ、タマネギ、いろいろと食糧基地としての北海道のそういうものの輸送に對しての影響は私は相当大きな影響を与えるのではないかとこのように考えているんですけれども、大内公述人のお考えはいかがでございましょうか。

人の御意見も伺い、また私たちも国会の中でいろいろ困難な点も申し上げましたけれども、やつぱり地元住民がどの程度の法律、この政府の考へている問題について正しく認識できているかどうかという点はどういうふうにかんじられているのか。そこで一緒になつてというふうなところまで来ているのかどうなのかという二つの点をお伺いしたいと思つてます。

それから、清水公述人、大変交通の専門家でいらして、私もいろいろ読ませていただいたりいたしました。先ほどちよつとこちらの賛成の方の答弁が、私の端的に質問したことと外れてそれされたという面があるわけでございますけれども、国鉄が受けている財政援助と国道と比べますと、道路の方が三倍以上ございまして、非常に大きな額、道路につき込んでいっているのは先ほどおっしゃいました。それで、赤字を出しているのは一体どこかと、これももう先生御承知だと思つてます。地方ローカル線全部切つても一千億程度というところで、その赤字を出している七割というのは幹線から出ていますよね。しかも、その幹線の中でそれじゃどこから出ていっているかと、これはまさに貨物の方から出ていっているんだと。そうすると、やつぱり財政をどう再建していくかということになる、私先ほどそこが聞きたかったわけですね。一体こういう赤字をどこが出してきているんだ。じゃそれに対してどういう手を打つかということがまずなければならぬと思うわけですね。しかし、貨物運賃については今度の場合にはこれは別になっていまして、貨物の会計の収支でこれから考えていきたいと思います。そういうふうなことになっておりますので、その辺の点について、一体真の原因はどこにあるかというふうにかんじられていらつしやるかということをお伺いたいわけでございます。

○公述人(大内基君) お答えをいたします。実は先ほど申し述べました線のうち、たとえば釧路から網走に行く線、釧網線でありまして、非

常な重要な線、幹線とも言える線であります。実はこれは冬期間になりますと、全部オホーツク海岸の各地域の油が釧路港に陸揚げされて、この釧路線を通じて実は北の方に全部送られるわけなんです。これがもしも廃止されるということになりますと、オホーツク海岸の住民はエネルギー供給を受ける上において重大な支障を来すことはもう目に見えておられるわけなんです。さらに逆に、今度は油にかりましていま石炭が重要視されておられるわけなんです。これもまた線路を切られますと、ようやく重要視されておりました石炭の輸送にまことに重大な障害を来すというおそれもあるわけなんです。

特に委員の皆様は御留意いただきたいというふうに思うのは、北海道の開発との関連の問題であります。北海道に開発ができたときの経緯の問題はいろいろありますからここでは触れないことにしますが、少なくとも国では特別の省庁、開発庁というのを設けて特別の予算を計上し、北海道の開発のために努力をされているわけでありまして、その結果として北海道の人口もふえたとし開発も確かに進んだのでありますが、これまた先ほど申し上げたように、この開発に果たした国鉄の役割りというのは実に大きい。しかも今日日本で残された開発の地域はどこかと言えは、まさに北海道であります。その残された北海道の開発を目前にしておいて、どうも列車を取ってしまおうというのは全然これはいまの政策とは全く根本から違うのではないかと。じゃ先に開発庁をなくしてから線路を外す方が本当じゃないか、矛盾もはなはだしいものではないかというふうに私には思えるわけがあります。

ところで、住民の認識、意識の問題であります。私たちが北海道にいる人間から見ると、本州各地におけるところの住民は自分のところの関係線区はきわめて少ないために非常に意識が低いのではないかと。これを心配しています。ただし、北海道は先ほど来申しますように七割五分の線区が廃止対象になっておりますので、住民はこ

の点について相当の大きな認識を持つようになりまして。

一つの例を挙げますけれども、私たちキャラバン隊というのを全道五班組織しまして赤字ローカル線廃止反対の運動をしたわけなんです。その集会所、各地におきまして集会を開きました。その集会の一つの例として富内線というところにある富内という町でも集会を開いたときに、たまたま町議会が開かれておりました。町議会では町議会の中止を申し出て町長以下町議員が全部集会に参加をいたしました。残念ですけれども、この日参りませんでした。次の晩静内というところでも同じような集会を開いた際に、これには私参加しましたが、あの田舎で七百人の人間が参加しまして、しかも会場に入り切れないような状態でありました。ということは、どんなに線区の廃止について重大な関心を持っているかということの証明だということに思われるのであります。ただ、残念ですけれども本州各地においては認識がきわめて不足している。そういうことが反対運動の盛り上がりや低くしているのではないかと。うふうに私たちが残念に思っている次第であります。

以上、私の答弁を終わります。

○公述人(清水義弘君) 簡単に主要な点を二、三ポイントをしぼって意見を言わしていただきたいと思っております。一つは、国鉄そのものが民間企業と違いますから、これは配当もない、それから莫大な資本蓄積の必要もない、こういう性格を持っております。ですから民間企業と違って企業自体がある程度の公共負担を余裕があればすべきでありまして、今日のような国鉄の財政、非常に危機状態では公共負担分についてはこれは私は国がめんどう見るべきだと思っております。

それから第二は、当初から赤字、黒字を度外視してつくった路線がございます。これは私は社会政策的路線あるいは社会的必要路線と言っておりますが、これについての経常経費の維持補償は国家の責任においてやるべきじゃないか。

それからもう一つは、かつての運賃政策にございました。たまたま昭和四十五年ぐらいまでは国鉄は貨物、それから旅客別々に収支を出しておりました。私二十年から四十五年まで試算をいたしました。その結果が、たしか私の記憶では旅客は二十五年間の通算が五十億の黒でございまして、貨物は一兆二千億前後の累積赤字になるのです。こういうものは貨率そのものが当時普通等級が一等級から十等級ございまして、原価を割ってない等級が二、三だけなんです。三が貨率指数一〇〇ですから、幾ら輸送してももうからない。それから特別等級が全部貨率が原価を割っております。こういうものを国鉄運賃法の中で国会で審議をして決定をして、これは赤になるのがあたりまえで、いまさら赤になったってびっくりしても私しようがないと思っております。これは当然国民経済全般あるいは産業に対する保護政策としてお組みになったのでありまして、これはやはり国家が持つべきじゃないか。

それからもう一つの大きな形は、輸送構造が変わることによって、自由競争はある程度前提にしておりますから、従来の国鉄そのものが遊休施設化して出た赤字です。これは国鉄がどんなにやっても非常にむずかしい。しかしその反面、これらのものを遊休施設化しないような積極策をなせばいいの。その一例が思いつきではございませうけれども、あの修学旅行列車の回復策なんかをなせようという考えはないかというのがその面でございます。それから三つはやはり大きな赤字をやったのは莫大な設備投資と借入金。借入金の上に、しかも資本の有機的構成度が高まりますから当然平利利潤低下の法則にぶつかるといえるのは、これは経済学上の原則でございまして。その三つが私は主要な背景だというふうに考えております。

○柳澤謙造君 最初に公述人の先生方きょうおいでをいたしておいて、私がもう一つ安全保障の特別委員会が並行してきょう開かれております。それから総理も来ておりますので、出たり入ったりして大変失礼をいたしましたことをまず

おわびを申し上げておきます。時間も過ぎておりますので二つだけお聞きをしたいと思っております。

最初中島公述人の方に。先ほど国鉄の独占制が失われてきている、だから公共性を見直せ、そうでないと経営合理化がストップしてしまうじゃないか。私も国鉄が独占性を失ったというところはそう思うわけなんです。ただ、独占性が失われてきたからむしろ公共性が出てきたので、独占性を持つておられたときには少々のことがあっても何も心配はなかった。それがだんだんいま薄れて貨物なんかもう一割以下しか運ばないようになってしまったためにいろいろ公共性が問題になって浮かび上がってきた。そう判断すべきじゃないでしょうかというふうに思うのです。だから公共性というならば市場経済下の企業性といいますが、それをいまいどうやってそこで調和をするかということがいまこへ来た一つの再建の大事なポイントで、その辺をどうバランスをとるかということだと思っております。

ですから私が聞きたいのはそういう観点に立ちまして、先ほど中島公述人は、今回の再建案は再建意欲が見られるから私は賛成になりました、こう言われたんですが、本来からいくならば、もっと前にどうなんぞ旅客も貨物も減っていきくことがわかっていただんだから、こんなところへくる前に今日を予測をして、むしろ再建政策を立てて取り組んでこなくちゃいけないから、その辺はむしろおくれたという感じがするんです。そうすると、従来も、もう四十四年から何回もいろいろ再建に取り組んできたんだけれども、従来は再建意欲がそれほど感じられなくて、今回だけは再建意欲があるというふうに感じられたという、その受け取り方の感じの点だけで結構です。からお聞かせいただきたいと思っております。

それから、もう一つ、中川公述人にお聞きしたいんですが、広島は、時代に逆行するようだけれども市電を残しておいてよかった、やっぱり長期的展望に立ってそういうことはやらなくちゃいけ

ないのではないかと云われたんですが、時代に逆行するようだけれども市電を残しておいてよかったという、その辺のところの理由というものをちょっとお聞かせいただければと思います。

以上の二つだけお願いします。

○公述人(中島勇次君) まず最初の公共性の問題ですが、どうも私、失礼な話ですが、先生の独占性がなくなると公共性が高くなるというのはちょっと私うなづけないんですけれども、これは一例ですけれども、イギリスでは旅客については非常に公共性というものを重視して、そして、これはEC共通の規則ですけれども、公共性を保持するために鉄道が過重負担になるものは国がこういう原則で補助するんだと、こういうことをやっておるわけですね。ところが、貨物については全くいまフリーな姿勢をとっている。つまり、公共運送人としての義務を外して、そうして運賃も鉄道と荷主の話合いで納得のいくことでやりなさいと、細かいことは別ですけれども、大きな姿勢としてそうなっております。

というのは、要するに公共性というのはそれが行っても必ずこれは運んでくれる、こういってうな一つの公共運送人の運送引き受け義務というものはこれは一番大事なポイントになっている。公共性があるから、いや私はあんなの荷物はいやだとか、えりざらいできないような立場、義務を負わしているわけですね。そういうところにあって、ところがいまは、これ私が聞いたわずかな例ですけれども、荷主にもっと鉄道を利用してもらいたい、こういうふう盛んに国鉄の人たちに頼まれるけれども、義理は長年の間柄ですから感じられるけれども、残念ながら国鉄を利用していただくや商売が成り立たないから、だからトラックを使うんですよ。こういうことになりますと、つまり、そこでもうすでに鉄道の独占性が崩れているわけでございますね。ですから、しかし、トラック業者は採算とれないやつは断っているわけですが、しかし鉄道の場合には、やはり鉄道は運送引き受けの義務がありますからどんなに採算が合わ

ないものでも引き受けなきゃいかぬ、こういうことをいつまでもやっていったんでは、これは国鉄の合理化というものはもう切りがないんじゃないだろうか。そこで、やはり公共性がなくなるといことは国鉄全体についてそんなこと言っているんじゃないに、昔は、独占時代は千編一律に絶対的な公共性があつたんだけれども、いまは公共性のある部分とない部分とあるんです。だから、それをこれからよく見分けながら対策を講じていかなければ合理化というものは前進しないだろう、これが一つ。

それからもう一つの問題は意欲の問題です。今回の再建計画の基本構想は国鉄の発想が非常に尊重されている、こういうことを聞いております。したがって、国鉄は責任があるんだ、こういうことも言われております。これはちよつと皮肉な言い方ですが、じゃいままでのやつはだれがつくってだれに責任があつたんだと、こう問い返したくなるようなものがあるわけですね。これは私は、国民一般が一体国鉄の再建というものをいままでどういう目で見見ていたんだらうかと、国鉄けしからぬ、けしからぬと言わなければならない。いままでの再建計画の構想にはかなり希望的な、国鉄のしりをたたくようなきついノルマがあつた。たとえば、輸送量の見込みにしましても、もっと努力して運べ、あるいは運賃問題にしても、もっと運賃を上げて利用者負担してもらえ、こういうようなかなりやはり国の政治の上から国鉄に働かせようという面があつたのではなからうかと。

しかし私は、この段階で、国鉄は国民の足であるということを国民全部が是認してくるならば、国鉄のトップがその国民の足を健全にするために必要なことはどしどし政府に対しても国民に対しても主張すべきである、言にくいことでも言うべきである。私はその一端が今度のこの基本構想、今度の法案に盛り込まれた再建計画で初めて出てきたような受けとめ方をしている。ですから、一般に言われていますように、国鉄自身がこ

うやってほしいということを言つてできたやつなら国鉄の人たちも責任があるし、また意欲も持つてやるであらうと。だから、三十五万人体制なんというのはいさやましい、口で言える問題じゃないと思います、現実問題としたら。あるいは減量経営と一口に簡単に言いますけれども、現実の現場に行つたら、そう簡単にもうおまえやめろとかもつと働けとか、こういうことは言えるものじゃない。しかし、そこまで腹を決めたということとは、私は今度こそ本気でやる気があるんだなと。いままでは、そう言っちゃ悪いけれども親方日の丸があつたと言われても仕方がない面があるんじゃないですか、私はそう思います。

○公述人(中川輝男君) 私の論述のいわばまくらとして申し上げて、一般的な、しかしかつ重要な教訓をわれわれに与えているんじゃないかということでございますが、残してよかったというのはやはり市民として現に利用する者としての実感でございます。

一つは、先ほども言いましたけれども、やはり朝の渋滞のときに、軌道を持つている路面電車というのはいすいといと行きますし、まあやや快適性なんかには欠ける点はあるけれども、無公害性、それから時間の確実性という点についてはやはり市民は非常に徳としている面はあるようでございます。それは市内の主要な国鉄駅とも連結しますし、郊外の宮島というところとも連結をいたしておりますが、黒字を例年続けておりますし、利用者も増大している。そういうところから一般的にもそう判断できるというふうに思っております。

○委員長(黒柳明君) 以上をもちまして公述人に対する質疑は終了いたしました。

一言ごあいさつ申し上げます。
公述人の皆様方には長時間にわたりまして御貴重な御意見を開陳いただきましてありがとうございます。本委員会を代表いたしまして深甚なる謝意を表する次第であります。どうもありがとうございます。

これにて散会いたします。
午後四時十九分散会