

衆議院 日本国有鉄道改革に関する特別委員会公聴会議録 第一号

昭和六十一年十月十六日(木曜日)
午前十時開議

出席委員

委員長 細田 吉藏君

理事 小此木三郎君 理事 小里 貞利君
理事 佐藤 守良君 理事 三塚 博君
理事 山下 徳夫君 理事 井上 普方君
理事 嶋崎 譲君 理事 西中 清君
理事 河村 勝君

出席政府委員

神奈川大学経済学部教授 村尾 質君
日本長期信用銀行常務取締役・調査部長 竹内 宏君
弁護士 牛久保秀樹君
運輸政務次官 柿澤 弘治君
運輸大臣官房審議官 井山 嗣夫君
運輸大臣官房国運輸部長 丹羽 晨君
委員外の出席者 日本国有鉄道常務理事 川口 順啓君
地方行政委員会調査室長 島村 幸雄君
運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

十月十六日
辞任 小沢 辰男君 補欠選任 北村 直人君
亀井 静香君 尾形 智矩君
長谷川 峻君 谷津 義男君
原田 憲君 佐藤 静雄君
増岡 博之君 古賀 正浩君
小林 恒人君 新盛 辰雄君
村上 弘君 児玉 健次君
同日 辞任 尾形 智矩君 補欠選任 亀井 静香君
北村 直人君 小沢 辰男君
古賀 正浩君 増岡 博之君
佐藤 静雄君 原田 憲君
谷津 義男君 長谷川 峻君

出席公述人

東京大学経済学部教授 岡野 行秀君
駒澤大学経営学部教授 近藤 慎夫君

本日の公聴会で意見を聞いた案件

新盛 辰雄君 小林 恒人君
児玉 健次君 村上 弘君

日本国有鉄道改革法案(内閣提出第一号)

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に
関する法律案(内閣提出第二号)

新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出第三号)

日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出第四号)

日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清
算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置
法案(内閣提出第五号)

鉄道事業法案(内閣提出第六号)

日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出第七
号)

地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び
納付金に関する法律の一部を改正する法律案
(内閣提出第八号)

日本鉄道株式会社法案(伊藤茂君外八名提出、
衆法第一号)

日本国有鉄道の解散及び特定長期債務の処理に
関する法律案(伊藤茂君外八名提出、衆法第二
号)

日本鉄道株式会社退職希望職員等雇用対策特別
措置法案(伊藤茂君外八名提出、衆法第三号)

○細田委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、日本国有鉄道改革法案、旅客鉄道株
式会社及び日本貨物鉄道株式会社に關する法律
案、新幹線鉄道保有機構法案、日本国有鉄道清算
事業団法案、日本国有鉄道退職希望職員及び日本
国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する
特別措置法案、鉄道事業法案、日本国有鉄道改革

法等施行法案及び地方税法及び国有資産等所在市
町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正
する法律案並びに伊藤茂君外八名提出、日本鉄道
株式会法案、日本国有鉄道の解散及び特定長期
債務の処理に関する法律案及び日本鉄道株式会
社退職希望職員等雇用対策特別措置法案の各案につ
いて公聴会を行います。

この際、御出席をいただいております岡野公述
人、近藤公述人に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、大変御多用にもかかわらず御出席を賜
りまして、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各
案について慎重な審査を行っていただいておりますが、
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。両公述人
におかれましては、それぞれのお立場から忌憚の
ない御意見を述べたいと存じます。

御意見を承る順序は、まず岡野公述人、次に近
藤公述人の順序でお願いすることといたします。

なお、御意見は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
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
きを願いたいと存じます。

それでは、岡野公述人をお願いいたします。

○岡野公述人 ただいま御紹介にあずかりました
岡野行秀でございます。

私、東京大学経済学部で四十一年以来交通経済
学を担当しております。私の教え子の中にも現
在国鉄で働いている者が数名おりますし、現場の

優秀な職員の中から大学研究委託員として、今まで十名ほど私のところへ来られまして研究したこともございます。こういう関係で、私も、国鉄について、国鉄のこれまでのいろいろな施策の関係でもお手伝いしたことが何回もございまして、このたびの日本国有鉄道改革法案及び関連法案と日本鉄道株式会社法案及び関連法案について私の意見を述べさせていただきます。

私は、内閣提出の日本国有鉄道改革法案及び関連法案には全面的に賛成であります。お許しいただいておきます時間が制約されておりますので、国鉄改革の核心である改革法案第六条の旅客鉄道事業の分割及び民営化とそれに伴う措置について私見を申し上げさせていただきますと思います。

国鉄の財政が破綻を来していることは周知のこととてございまして、昭和四十年代初めから二十年間に繰越欠損金と長期負債は雪だるまのように膨張し、また昭和六十年度も一兆八千五百億円の純損失を計上し、繰越欠損金は八兆八千億、長期負債合計は十八兆円を上回っております。これに加えて、二度にわたって特定債務整理特別勘定へ移しかえられた繰越欠損金五兆三千億がございまして、政府からの助成金を除きまして六十年年度の旅客・貨物収入に雑収入を加えまして三兆三千億、これに対して、人件費、物件費の合計が三兆七千億円で、赤字支払いや減価償却に充てる額が残らない状態でありまして、企業としては完全に行き詰まっているという事は言うまでもありません。

私は、過去、昭和四十七年五月八日の衆議院運輸委員会参考人として、国鉄運賃法及び国鉄財政再建特別措置法の一部を改正する法律案に関する意見を陳述いたしました。そのとき、民間企業に会社更生法を適用するのと同じ考え方、国鉄が自主的に健全な経営ができるように措置をした上で累積債務を一掃すべきであると申し上げました。当時の累積欠損金は四十六年度末で八千億、長期負債は三兆八百七十億円でございまして、

五年後の五十二年四月二十七日の運輸委員会、いわゆる運賃弾力化法案について参考人として陳述したときにも、再び全く同じ見解を述べました。したがって、今回の国鉄改革の基本的な考え方、十数年前からの私の見解と一致しております。ただ、余りにも遅きに失したことを大変残念に思う次第であります。

破綻した国鉄に会社更生法と同じ考え方を適用するのであれば公社形態のままでもいいではないかと言ふ人もあります。しかし、鉄道を再生し、鉄道が果たすことのできる役割を一〇〇％發揮できるようにするには民営化すべきだと思います。公社形態については、政治の介入、国民の過大な要求、そして公企業であるがゆえの経営に対するさまざまな制約など、既に各所で御指摘されている欠点があります。ルードウィッヒ・フォン・ミーゼスという著名な学者がおりますが、彼が一九四四年に出版した著書「ビューロクラシー」の中の一章に「ビューロクラティック・マネーリズム・オブ・パブリック・エンタープライズ」、訳しますと「公企業の官僚的経営」という章がございまして、その中でミーゼスは、公企業に不可避と思われる欠点を余すところなく明快に分析し、指摘しておりますが、国鉄の問題点がそのとおりであることがそれを読みますとよくわかります。

これを改め、経営成果を高める、それは社会にもたらす便益の増大につながりますが、そのためには民営化するのが最善の策であります。どのような施設設備を備え、それと労働、資材等をどのように組み合わせるべきかのような生産物——この場合は輸送サービスであります、生産物を生産し、幾らで売るか、つまり、投資、投入物の調達、生産、販売の意思決定が経営の責任者によって行われることが何よりも重要であります。常に利用者のニーズを的確に把握して経営の意思決定を行えるようにすべきであります。

次に、分割についてですが、国鉄改革が問題になり始めましたころ、当初、分割しないで全国一社か、あるいは分割するならばできるだけ細かく

分割するのがよいのではないかと考えたことがありました。しかし、主として次の理由によって、分割する方がよいという結論に到達しました。

第一は、地域ごとに交通市場、したがって輸送の市場の条件、性格が異なるので、分割する方が市場の条件によく対応できます。第二は、不採算路線、私は私なりの厳密な意味でこの用語を使っておりますが、不採算路線の存続ないし内部相互補助の問題が明確になること。第三は、第一とも関係しますが、全国一社体制であれば、単に国鉄であるという理由で、コストその他の条件の差異にかかわらず、国民がすべて同じように扱うことを要求しなくなる。以上三点の理由によります。

第二の理由から説明させていただきます。

不採算路線の存続の問題は別にしまして、不採算線が生ずる赤字を採算がとれる路線の黒字で補てんできるようにする、しかもそれを一律の賃率で行うことが採算のとれる路線の運賃を必要以上に高め、国鉄の競争力を低下させたことは、再建監理委員会が指摘するまでもなく、以前から指摘されておりました。全国一社のように経営単位が大きくなるほど不採算線を存続することの他へ及ぼすマイナスの影響がいまになりまして、分割して経営単位を小さくすればその中で内部補助を行わねばなりませんから、それがもたらすマイナスの影響あるいはそれが可能な限度が明確になり、どのような鉄道路線を持つべきかが明確になります。この点からいいますと、分割は小単位にする方がよいということになります。

第三の理由と第一の理由につきましては、一つの例を挙げてあわせて述べることにはしたいと思います。

ことしの夏、北海道を旅行いたしました。実は釧路から千キロばかり知床半島等をレンタカーで走ったわけですが、ほとんどの道路が国鉄の線路と並行して走っております。一週間の旅行の間に、網走に泊まった一日を除きますと、国鉄が走っているのを見たのはわずかに富良野線と一列車

だけでありました。

そこで、北海道を旅行した途中で国鉄の北海道総局に立ち寄りまして、かつて大学で私の講義を受講したことがある職員と話をいたしました。その中で、札幌・小樽間に高速道路を利用する急行バスが運行されるようになって国鉄の特急列車の利用客が三〇％近く減少したということでありました。この状況を改善するために特急料金の引き下げを行うことを考えて本社にその意向を伝えたと、急行バスとの競争があるからといって当該区間の特急料金の引き下げをすぐ認めるわけにはいかないということでありました。恐らく本社は、他の地域で、同じ国鉄なのに一部の特定の区間の特急料金を安くするのはおかしい、自分の地域の特急料金も引き下げろ、そういう要求が出てくることを危惧したに違いないと推察します。このような本社の行動は、国鉄に対する国民の考え方を考慮しますと無理からぬこととあります。分割・民営化は、国民の従来の国鉄に対する考え方を改めさせ、地域の市場の実情に応じた対策を適切かつ速やかに採用できるようにすると考えられます。

また同時に、彼らは私に、北海道へ赴任して初めて、本社にいたときに考えていた鉄道一般の経営のあり方とは異なる北海道の鉄道の経営のあり方というものがわかったと語っておりました。こういう点から、分割は地域に密着した鉄道輸送サービスを提供できるようにするとされておりますが、これは観念論ではなく、事実としてそうなるであろうと確信しております。

分割の仕方につきましては、当初から私は、三島を独立させるべきだ、同時に基金といういわば持参金を持たせる方式を考えておりました。したがって、この点については私は法案と同じ考え方を持っております。

本州三分割につきましては、具体的な、詳細な数字を持っていないので、分割する方がよいけれども、どのように分割すべきかについては私自身、自信のある案を持っておりませんでした

が、この法案の三分割案は、ほとんどのトリップが地域内で完結するように分割されていますので、適切であると考えます。

私は、今回の国鉄改革は国鉄の再生ではなく鉄道の再生を目指すものと考えております。日本の鉄道は、ヨーロッパ諸国の鉄道と比べましてはるかに市場の条件に恵まれております。一九八三年度の輸送状況を比較してみても、日本の国鉄は、輸送人員でイギリス国鉄の九・八倍、西ドイツ国鉄の六・四倍、フランス国鉄の九・四倍、輸送人キロでイギリス国鉄の六・四倍、西ドイツ国鉄の五・〇倍、フランス国鉄の三・三倍の旅客を輸送しております。もっとも貨物輸送ではこれらの諸国に及ばず、トンキロでイギリスを上回るだけですが、いずれにしてもヨーロッパ諸国の国鉄と比較しますと市場の条件にずっと恵まれているわけであります。

最初に申し上げましたように、これまで大学委託研究生を十数人お預かりした経験、あるいは国鉄で働いておられます自分の教え子たちを見ましても、これらの人々は素質的に非常にすぐれております。私は、国鉄の職員は素質的に非常にすぐれており、その潜在能力を発揮するならば、この恵まれている市場で十分な成果を上げると確信しております。

先日、ある雑誌で東京の大手の私鉄の社長さんと懇談をいたしました。その社長さんも、私たちが、国鉄の分割・民営化についてどう考えるか、どう評価するかというふうに質問いたしましたところ、東日本鉄道株式会社が当面の相手になるわけですが、国鉄にはもともと非常にすぐれた人材がおり、そして技術も非常にすぐれている、彼らが本当にやる気になったならば、東日本鉄道会社は自分たちにとって非常に強力な競争相手になるだろう、このように語っておられました。

分割・民営化は、この潜在的な能力を発揮できるような環境をつくることにはかならないと思えます。これはあたかも、プロ野球で素質に恵まれているけれども実力を発揮できないでいる選手が、

トレーニングで他の球団に移った途端に環境がよくなくなったために実力を発揮するようになるケース、こういうケースがこの分割・民営化に伴う国鉄の将来であるとと考えております。(拍手)

○細田委員長 ありがとうございます。

次に、近藤公述人にお願いたしました。

○近藤公述人 たいだいま御紹介にあずかりました駒沢大学の近藤と申します。

ちょっとしたことを痛めまして、まことに申しわけありません、お聞きづらい点はお許しただきたいと思ひます。

国鉄経営が危機的状況にある、そういう認識は、責任論は別として、これはもう何人も否定することはできない、私もそういう認識に立っております。昨年公表されました再建監理委員会の意見書でも述べられておりますけれども、今改革を行う必要があるという点も同様に感じております。しかしながら、分割・民営がなぜ必要かという問題になります、意見書あるいは政府法案の趣旨とは少しく趣旨が、あるいは認識が異なるのであります。

改革の前提として、国鉄財政の破綻の原因につきましてはこれまで多くの識者によって指摘されたところであります、国会の当特別委員会でも討議が深められていくことは承知いたしております。その破綻の原因というのは、もう言うまでもなく外部干渉、経営の自主性の喪失、不正常な労使関係、事業範囲の制約あるいは全国一元化組織、そういった理由が挙げられておりますけれども、それらは挙げて公社制度に内在するものというふうな形で批判されております。

私の考えでは、公社であろうとなかろうと、現在と同じような諸規制が加えられれば結局同じことになろうかというふうに考えております。つまり、公社制度が企業形態論の立場から見まして即悪であるというのではなくて、そもそものゆえんは、昭和二十三年七月二十二日付のいわゆるマッカーサー書簡に基づく公共企業体の日本的あり方を決定したときに基本的には端を発しているのでは

はないかというふうに考えております。

しかし、今私はこの場所であらう国鉄破綻の原因説明というふうなことに時間を費やす意図も余裕もございません。本日の公述の目的は、当然ながら現時点での改革論議ということでございますので、以下では主として国民の見地から見て国鉄問題にどのような論点があるのか、大変限られた範囲でございまして、私の専攻が会計学でございますので、会計的な問題を中心にお話をさせていただきます、こういうふうな考えております。

前置きが大変長くなりましたけれども、時間の関係もありますので、結論だけまず先に述べさせていただきます。補足的な説明は後ほどの質疑でお答えしようというふうに考えております。

まず第一は、分割・民営化の経営目標は民鉄事業並みの水準を目指すという点に關しての私見でございます。

第二は、政府提案の分割・民営化と全国一社制との経営収支上の比較検討ということでございます。

第三に、民営化のとらえ方について一定の見解を述べたいと思っております。そこでは、国民各層あるいは国家、地方自治体等の費用負担確立の原則というものを中心に述べさせていただきます。

最後に第四に、総合交通体系から見た鉄道の優位性と交通体系をめぐる諸問題を会計の見地から論じてみたい。

こういうふうに、大体四つほどに絞ってお話ししたいと思っております。

第一の点でございまして、私は国鉄問題を論ずるときに民鉄問題を避けて通ることはできないのではないかとこのように考えております。

というのは、常に国鉄改革と対比すべき民鉄の現状でございまして、特に大手十四社の経営状態を中心と申しますと、公益事業とはいえず私企業でありますので、言うまでもなく株主に対する

一〇%以上の長期安定的な利益配当を維持する責務を経営者は負わされております。

しかしながら、会社の商号にも使われている本業であるはずの鉄道部門ないしは会社によって自動車部門の営業収支に寄与する度合いは極めて低いと言わざるを得ません。例えば、昭和五十年から六十年の十年間の実績で見ますと、鉄道、自動車部門の利益貢献度が最も低い五十年、この年には大手十四社平均でわずかに二四・四という数字になっております。裏を返せば、副業に依存しなければ私鉄はやっていけないということになります。副業依存度は五十年には何と七六・〇という驚くべき数字になっております。つまり、民鉄の長期安定配当は兼業で辛うじて支えられていると言わざるを得ません。

これが何を意味するかはもう御承知のとおりだと思いますけれども、要するに、企業間競争からは鉄道部門のみに依存できず、これは脱車輪戦略のあらわれだと存じます。輸送部門の経営不振は、土地分譲を中心とする兼業部門のウェイトを高めて収益をカバーしてきたのが実態であります。すなわち、輸送効率がよいとされる民鉄でさえ、バス、鉄道のみでは独立の企業体として成り立ちがたいという証左と言えましよう。要するに利益配当が捻出されないのではありません。鉄道、バス部門の採算及び会社への寄与は、運賃値上げの実施年度に限られる傾向にあるわけです。したがって、大手といえども、国鉄同様に兼業規制があれば、とうの昔に破綻していると言わざるを得ません。

その他、私鉄問題についてはいろいろございまして、後ほどの質疑の点にかえさせていただきます。

第二に、政府提案と一社制の問題でございまして、新たに提出されました十月三日の政府統一資料を見ますと、三島基金の積み増しによって六社全体の当期利益が計上されることになっております。各会社の推計値を見ますと、前回法案

提出段階に参考とされたと思われる監理委員会デ
ータと今回の統一資料で示された各社の収支見通
しとの間に相当大きなギャップが見られます。今
回のデータの断り書き部分に「本資料の内容は、
現段階における運輸省及び国鉄による試算結果で
あり、新会社発足までの間に更に精査されるべき
ものである。」と述べております。となると、仮に
法案通過後に三たび収支見通しに変更されるので
はないかという危惧を感ずるのであります。算定
根拠を持たない我々国民としては、いつの段
階の何を信じて判断をしていいのか理解に苦しむ
ところであります。

別の見方をすれば、精査に精査を重ねて万全を
期すと好意的に受けとめることもできますが、い
やしくも自信を持って大改革を進める以上、最終
見通しを固めてから法案を提出すべきではないか
と判断いたします。なるほど、それは予測とい
うものは難しいものかもしれませんが、五年、十
年先のデータというのはいかに積算に積算を重ね
ても信頼性に乏しいのであります。我々部外の国
民一般にとりまして、算定結果だけが報道等を通
じて流れてくるわけでありまして、今言ったよ
うな点について奇異の念を持つのはやむを得ない
ことと存じます。

さて、分割新会社の収支見通しを拜見します
と、人件費につきましては、全国一社制の場合で
すと、一般管理費あるいは管理職、非現業職は分
割した場合よりもさらに削減されるのではないか
という点が考えられます。さきの意見書によりま
すと、一社制における事業部制は、過去の歴史的
ないきさつから、経営の重要な要素である運賃や
労働条件の決定権などが本社に留保される結果、
経営環境等の変化に弾力的に対応し得ない、それ
ゆえ否定されましたけれども、当局に当事者能力
があり、徹底した分権化の確立を図れば十分機能
するものと思われまゝ。昭和四十五年での失敗
は、今日の大改革を前提とした場合とは質的に異
なり、同じ轍を踏むとは考えられません。
今回の改革状況を見ますと、多分西日本だと思

いますけれども、分割をしてさらに支社制を導入
するということでごさいます。これは一種の事業
部制の合理性をみずから認めたものではないでし
ょうか。多分反論としては、地域に密着したとい
うことになりましようが、地域を強調する余り、
国全体の見地が国民意識から遠のくおそれがある
と存じます。

その他、物件費、設備投資、もろもろございま
すけれども、これも後ほどにいたしたいと思います
す。

第三に、一社制を前提としたこれからの会計情
報の公開のあり方について述べたいと思ひます。
分割・民営化を実現しますと、六旅客会社、貨
物会社、新幹線保有機構、バス会社、その他、ト
ータルで二十数社という数になります。将来、兼
業、関連事業を子会社、関連会社を設けて経営を
しますと、実は大変な数の同一資本による独立会
社が存在することになりましよう。国鉄財産の分
散化は国民共有財産の運用状況または行方をわか
りづらくするもので、たとえ公認会計士の厳重な
監査が実施されるにせよ、国民共有財産の全体像
を知ることが著しく困難になると言えましよう。

したがって、この点に關しましては、例え
ばイギリス国鉄での決算書に見られますような、
国鉄単独の決算書の公表のみならず、連結会計で
すとか、あるいはインフレーションに対応したカ
レントコスト会計というような公表の仕方、ある
いはドイツの国鉄に見られますような区分会計制
度、つまり責任領域別の費用負担の原則の確立の
ために、国鉄で現在実施しています主要幹線ある
いは地方交通線というような区分会計ではなく
て、いわゆる政府で責任を持つ領域あるいは企
業、国民がそれぞれ負担すべき範囲、こういった
ようなものを確立するためには、ドイツの区分会
計方式が絶対に正しい、いや絶対的なものと思
いませんけれども、それらを範として、国鉄改革
の際には国民にそういうような情報を提出して、
国鉄活動の実態というものをこれからは表明して
いくべきであるというふうに存じます。その場合

に、やはり全国一社制という点は、資本の分割に
よる財産の行方の不明確という点から会計上も重
要になるかと思ひます。

最後に、もう一点は、これは自動車問題に触れ
ることはタブーかもしれませんが、しかしなが
らモータリゼーションによって膨大な社会的
費用あるいは社会的損失が生じております。した
がって、鉄道輸送の存在理由あるいは一元的維持
について、やはり競争基盤の平等化と申します
か、モータリゼーションが進行することによって
生ずる不平等な自動車、モータリゼーションの利
益享受、こういった問題についてのいわゆる社会
的負担の公平化の問題をここで論じてみたいと思
ひます。

モータリゼーションによると、本人の過失の有
無に關係なく膨大な人的損失と申しますか、人命
の損失がございます。過去十年間ぐらいで、負傷
者まで入れますと、大体大阪市全体の人口が死ん
だりけがをしたりするような状態でありましよう。
それに比べて鉄道輸送というのは、年間に二百
人から三百人程度の犠牲は出ておりますけれども、
大量輸送のメリットから、そういうような安全
全輸送、大量輸送という面では、自動車優先主義
よりもすぐれた点があるかと思ひます。

第二に、硫酸酸化物や窒素酸化物による酸性雨
による森林、湖、河川の見えざる損失でありま
す。このような点は、近年ではカナダ、アメリカ
では国境間で国際紛争の一つの問題にもなつてお
るわけで、これは自動車だけではなく、煙によ
りまして生ずる社会的損失ははかり知れないもの
であります。つまり私の言いたいことは、このよ
うな社会的損失、費用というものを計量化して、
やはり自動車によって利益を得ている層は何か
の形で費用負担をして、そして社会的損失を与え
られた方に還元すべきではないか、そのような負
担を増大させることによって、鉄道とのいわゆる
採算性の均衡というものを考えていくべきではな
いか、そういうことを念頭に置いて考えたわけで

す。
最後の問題につきましては、非常に計数化、計
量化のできない難しい問題でございますけれど
も、やはり会計の領域では、公営管理のための会
計ですとか、あるいは社会責任会計ですとか、そ
ういうような領域もございまして、計数化をす
ることによって各種交通機関の存在理由あるいは
バランスのとれた交通体系、そういったものの確
立のために役立たせることができるのではないで
しょうか。

それから、もう一点つけ加えておたきま
すと、例えば国鉄、民鉄、その他の事業体の、そ
こで働いていられる人材の会計的評価もできま
す。つまり人間資源会計という問題であります。それ
によって、果たして国鉄というものは他の産業に比
べて劣っているのかどうかというように比較検討
も、人間資源会計というように問題の追求によつ
てある程度解明することができるといふふうに私
の立場では考えております。

大変限られた時間ですので、もうこれ以上詳し
くここでは述べられませんので、後ほどにさせて
いただきます。どうもありがとうございました。
(拍手)

○細田委員長 ありがとうございます。
以上をもちまして両公述人の御意見の開陳は終
わりました。

○細田委員長 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。

○津島委員 両先生、大変忙しい時間を私どもの
ために割いていただきまして、有益な御意見をあ
りがとうございました。

岡野先生のお話でございすけれども、今度の
国鉄改革は鉄道の再生を目指すものである、また

いろいろな意味でそれは可能であるというお話がございまして、先生の所論の内容に加えてこのような結論に對しまして、私も非常に励まされる思いで意を強うして聞かせていただきました。今後とも私も必要に応じてアドバイスを与えていただくように、この機会にお願い申し上げます。

近藤先生のお話でございすけれども、いろいろ参考になる点がございましたが、なお幾つかの点について御質問させていただきますと思ひます。

まず第一に、四つの点を挙げておられますけれども、分割・民営の経営目標につきまして、民鉄並みを目標にしていることについては非常に大きな問題がある、こうおっしゃったわけでありま

す。その問題点の一つとして、現在の民鉄の経営を見ますといわゆる脱車輪が進んでいるばかりありませんかと。そのこと自体について、私はここで聞きするつもりはございませんけれども、むしろ現在の民鉄の運賃決定に当たりまして、かなりオープンにコストを計算して運賃を決定してまいりますね。その上で鉄道分野だけ取り上げまして、民間鉄道は赤字ではないわけであります。その運賃決定が適時適切に行われているという中で、健全な経営を進めておられるわけですね。国鉄が現在のような膨大な赤字をつくってしまったという事は、どうも今のようない民鉄並みではないが悪いよという議論を支持することにはならない。少なくとも民鉄並みの経営はおやりになれるんじゃないか、やっていたらいいよという声があるのではありませんか。その点、どういふふうにお考えか、ひとつお聞きしたいと思います。

○近藤公述人 ただいまの御質問でございすけれども、第一点は、確かに運賃原価を決定する際には、全社ではありません、私鉄のいわゆる鉄道部門の収支だけで計算する、運賃原価の算定根拠にしている、これはもうそのとおりでございす。私の申し上げたい点は、この資料にありま

すように、最後に出てきます差し引き収支の過不足の問題でございす。これは五十七年、五十八年、赤字でございす。それから経常利益、鉄道部門収支だけの経常利益で見ますと、五十七年は十四社で百八十三億でございす。五十八年には百八十四億でございす。つまり、一年間、経常利益がたった半分になってしまふ、非常に不安定だということでございます。したがって、二年ローテーションないしは三年間で運賃値上げをしなければ、鉄道部門の収支はバランスがとれないということでございます。それから、大手私鉄並みの合理化を進めて生産性を高めまして、このような実態である。つまり、私鉄会社が鉄道部門あるいはバス部門だけで経営したら、到底経営は成り行かない。

したがって、現在進めている改革でございすけれども、国鉄の場合も、少なくとも今着々と進められている改革は、大手並みの生産性を目標として人員の削減とかあるいは生産過程のいろいろな合理化問題とかをおやりになっていると思ひますが、そこで行きましても、国鉄で本当に私鉄並みの生産体制になつても黒字が計上できるかどうかといふと、私は非常に危惧の念を持つわけであります。つまり、国鉄の場合は、やはり民間並みといふことであれば、所有している膨大な設備を活用して兼業部門等も活性化しなければ、到底私鉄と競争ができないのではないかと、う気がいたします。

○津島委員 ただいまの御説明でございすけれども、一般に企業、しかも公営企業が赤字を出すという場合に、ただいまの国鉄の仕組みで言え

ば、その赤字は利用者であろうとならうと国民負担にいくわけであります。ですから、どのような議論がございまして、民鉄の鉄道部門がやれるくらいに経営はしてもらいたいという議論は、私どもは、最低限の議論であり、また国民の支持は得られるのではないかと考えておることを申し添えておきたいと思ひます。

二番目に、先生は全国一社制と分割の問題を取り上げになりましたね。ここで岡野先生の御意

見と両方拝聴しております、まず第一に私は、交通市場の地域性というものを先生はお認めになるのかどうか、近藤先生にお伺いしたいのです。もしこれをお認めになるとすれば、これを画一の条件によってやってくることは、よってさまざまな問題が起つてくることは、先生も否定されな

と思うのです。この矛盾をそのままにしておき

ますと、先ほど先生が三番目に挙げられました費用負担のあり方、これを明確にしろとおっしゃったのだけれども、交通市場の地域性を認めながら全国画一にコストを計算するということを放棄しておきますと、費用負担のあり方は全くわからなくなつてしまふのじゃないか。

特に、分割をするとならなくなる、国民共通財産の姿がわからなくなると先生はおっしゃるの

ですけれども、今のうちに膨大な、群盲が象をな

それから、さっきの御質問でございすけれども、ばらばらにした方がわかりやすい、こういうふうにおっしゃいましたが、それは逆でございまして、少なくとも今の段階では、我々国民の立場からいいますと、監査報告書一冊見れば国鉄全体がわかります。しかし、一応国民にはそれしか公表されておられません。したがって、少なくとも日本

国鉄の監査報告書に示されているような全体的な実態はある程度公表されておきます。しかし、これを二十数社、関連会社、子会社ばらばらに分割しますと、国民一般としましては、今までの国鉄の全体像がどうなつてい

と、百数十社にわたる決算書全部を集めてこないと全体がわからぬ。この場合、相互に債権債務の問題とかいろいろ問題がありますから、そういったような相殺とか、連結会計の場合には非常に難しい調整問題が出てきます。そうしますと、逆に私はそういった点ではわがわからなくなる、こう申し上げたわけであります。

○津島委員 私も、企業会計を長年やってきた者の一人でございますが、非常に手間がかかるけれども、手間をかけた方がよくわかるという面もあるといふことをこの際御指摘を申し上げておきたいのです。

その問題と離れて最後に一点だけ。先生は最後に、総合交通体系との関係で社会的費用の計量化をしたい、そしてそれにふさわしい費用の負担を考へていきたいという御意見を述べられました。これは私は大変参考になる御意見だと思ひます。そのために、社会的費用といふものがそれだけの交通サービスに伴う費用として、やはり具体的に、しかも現実的に算定をされていかなければならないという興味におきましても、先ほどの問題に返つてまいりますけれども、膨大な全国一社が何となくはなしに国民のために交通サービスをやっていくという姿は、社会的費用の計量化のために甚だぐ悪いという意見があると思ひますが、その点をひとつお伺いしたい。

は確かに社会問題であるという点での認識は先生とそう違わないと思うのでございますけれども、実際にこれを制度的に確立するとなりますと、残念ながらこれからの研究課題でございますし、それは政府、民間一体となつてそのような点の確立に、国鉄が来年どうなるかとやはり継続的に考えていくべき問題ではないか、そういう認識でございます。

○津島委員 どうもありがとうございます。

○細田委員長 次に、戸田菊雄君。

○戸田委員 きょうは両先生、大変御多忙のところ公述人として参加をしていただいて、本当にありがたいと思います。

まず、岡野先生に、経営形態の問題で触れられておったようでありまして、その点について質問しておきたいと思うのです。

今後二十一世紀に向けての日本の交通全体、これは陸海空すべて含めて一体どうあるべきか。殊に国鉄の場合は、今日まで第六次計画、再建方式ということで三十七年以降やってまいりました。それに対してことごとく失敗したのである。これは何かというと、大量の投資です。三十七年以降、三兆円から始まって総体二十四兆円という負債を背負ってしまった。これはすべて国が新幹線とか何かをやる場合に、大投資が国鉄の自前方式で全部持っていたのだ。こういう状況の中で、殊に三十七年ですと、今の予算総額からいけば三十兆円台、そのときに三兆円の膨大な投資をやったのです。だから、社会的に景気浮揚その他で国に対する寄与は相当あったと思うのです。ところが、これらはすべて結果的には自前方式でやれ、こういう結果が今日の債務を生んでいると私は思うのです。ですから、こういう経営全体の中で総合交通政策と相まってどういう態様がいかか、この辺をちょっと意見として聞かせていただきたい。

○岡野公述人 お答え申し上げます。

ちょっと御質問の趣旨がわからない点があるのですが、後者の方の、昭和三十七年以降の膨大な

投資が今日の国鉄の問題になったという御指摘についてはわかるのですが、それと総合交通体系との関係で、このような投資をしていってはいかぬか、が悪いというふうにおっしゃったのでしょうか。○戸田委員 ちょっと私の舌足らずで申しわけなかったのですが、今国際的に交通はすべて高速化、広域化しています。日本国内においてもそうです。一つ新幹線の例をとれば、東京―仙台間は二時間で大体来るわけですね。それから、名古屋から東京までもそういう状況です。そういうものに対して、全体の交通政策としては広域化、高速化に進んでいる。ところが今回、民営・分割というところで二時間単位でみんなぶつた切っているのです。これが果たして効率、運用その他に結びつくかどうかということです。

○岡野公述人 この点で申し上げますと、今四全総でいろいろ検討している中でも、交通の広域化、とりわけこれまでの交通体系は東京、大阪、中心への高速化である、広域的な地域内では決してそうではなくて、九州の知事さんたちは、知事会をやるときには東京より大阪へ集まった方が早い、そういう状況であったわけで、広域的に高速化を図ろうというのがこれからの方向だろうと思

います。それにつけても、国鉄を使えば二時間ということでありまして、どこへ行くにも国鉄を使わなければならぬという理由はないわけでありまして、最も効率的に早く行ける交通手段が使えればいいわけでありまして、したがって、国鉄を分割するときに二時間単位になっているからいかに悪いというところにはならないわけでありまして、車でも結構でありますし、場合によっては、将来コミューターなんかも出てくるかもしれません、いろいろな交通手段が利用できる、それによって広域的に高速化が行われればよいということでありまして、国鉄の分割とは私は直接関係がないというふうに考えます。

○戸田委員 債務等の問題について一点お伺いしますが、監理委員会の答申の中で、三十七・三兆

円の債務分担は、国鉄長期債務として二十五・四兆円、それから年金負担、三島基金、余剰人員対策、鉄建公団の資本負担、本四架橋の資本負担、この鉄建公団の青函トンネルとか本四架橋等は国鉄の負債とは違ふのじゃないでしょうか。この辺の見解をちょっと聞かせていただきたい。

○岡野公述人 私が申し上げましたように、これは国鉄の再建ではなくて鉄道の再建である、したがって、鉄道のために投資したものはやはり鉄道が負担しなければならぬというのが建前だろうと思ひます。そして、確かに鉄建公団の場合には、大変残念ながら、三十九年に鉄建公団ができまして、私が調べただけでも、五十二年までに鉄建公団が手をつけて開業した線区を調べますと、A B線のうち、実に四〇％近くが今回の第一次、第二次特別地方交通線に指定されている。いかに収益を生まない、赤字をもたらすような投資をしたかということであるわけです。したがって、今鉄建公団が建設している中には、特にC D線のようなのは将来十分に使えるものもございまして、今回新しい会社がそれを負債として受けなければならぬというものは、私は当然であるというふうに考えます。

○戸田委員 近藤先生にも今の見解をひとつお伺いしたい。それから、国鉄が大手民鉄同様兼業化されれば経営効率はよくなつて採算がとれる、こういう見解についてはどうでございますか。

また、外国の例を述べられましたけれども、確かに西ドイツ等は、大投資はほとんど国が面倒を見ます。国鉄自身としては、大体交通施設、安全施設、そういうものに限定をされる。そして単年度主義で全部やりまして、いわば累積債務なんというのはいない、年度決算で全部やっております。そういう点があります。そういう点についてひとつお聞かせを願ひたいと思ひます。

それから、総合交通体系から競争基盤の平等化、すなわち交通市場の競合化で運営する、こう

いうことでありますが、総合交通体系との関係でどう判断されておりますか、その問題について。それからもう一つは、株の問題は全然内容が触れられていないのですけれども、例えばNTTの場合は三分の一が保有、あとは売却、こういうことになりまして、国鉄の場合は全然それが触れられていない。単に収支試算の中において資本金○六兆円、総体においてとっているだけで、これはどういふことで今後対処したらいいか、そういう見解をも含めて説明していただきたいと思ひます。

○近藤公述人 大変盛りだくさんな御質問で、一遍に答えられるかどうかわかりませんが、第一番目の私鉄並みの経営効率ということでございまして、これは現にそういう形でもう改革をお進めになっているので、したがって、もし来年四月にスタートすることになれば、当然そのときの体制というのが私鉄並みの水準になっているはずであります。人員の面とかいろいろな面で、こういった点で国鉄は民鉄並みになるというふうに存じます。

しかしながら、私の場合は、民営化あるいは分割化という場合に、特に民営化という場合には一応括弧つきの民営化、つまり今四月にスタートしようとするときの民営化と、それから五年あるいは何年先かわかりませんが、完全民営化です。すなわち、いわゆる株式の完全売却、こういう時点での民営化とは少し区別して考えておるわけでありまして、少なくとも括弧つくと申しますか、括弧つきの民営化というのは、実際は公営ですから、世間で民営民営と言いますから全く株式会社になつてしまふのじゃないかという誤解をする向きもかなりあると思ひます。さしあたりの段階で私は今言った民営化には反対してはいないわけでありまして、

ただ問題は、将来、完全民営化したときにいろいろな諸問題が生ずるだろう、この点はペンディングにしてほしい、慎重に今後の成り行きを見た

上で判断してほしいということをお願いしているわけ、何でもかんでもだめだというふうには言っておりません。最初に申し上げたとおり、今改革に着手しているわけですから、これは当然ある程度進めなければ国鉄は再生しないという点は、私も共通した認識であります。

それから、さっきのドイツの会計の問題でございますか、この点ちょっと出ましたけれども、ドイツの場合は、私、五月に実はある雑誌にその問題を書いたわけでございます。つまり、安全輸送と申しますか、国民に対して責任をとるべき基本的な施設、インフラストラクチャーといえますか、基礎設備については国家が責任を持つ。それから商業的な他の輸送分野と競合する分野については企業あるいは国民がひとしく責任を持つ。だから、運賃値上げの場合もそのような区分別経理によって、例えばこの領域で赤字が出たというところになれば、国民は、値上げは絶対反対ではなくて、やはり受益者負担の原則から、ああなるほど、こういう理由でこれはこの分野から生じた赤字なのか、では運賃値上げに甘んじなければならぬというところになりますし、この分野は国家の責任において生じたというなら、これはやはり国が補てんすべきだろう。つまり、幾つかの分野別に責任を明確にし、その上で、経営努力の結果いろいろの問題が生じた場合には、これは国民も負担しなければなりませんし、鉄道の経営当事者も、それぞればやはり合理化の努力のためにいろいろそういう義務を負わされるということになるかと思えます。

そういう意味でドイツで、これはドイツの会計制度としてやっているわけではございませんけれども、営業報告書の中に一九八〇年度から毎年そういうものを入れています。政府も企業も労働組合も報道界も、いろいろな領域で一応ドイツ方式のやり方というものは共感を持って受けとめられているというところがございますから、ひとつ我が国もこういう点をお考えになったらどうかというところでございます。

それから、競争基盤の平等化という問題でございますけれども、これはさっき自民党の議員さんにもちょっとお答えしましたが、私自身、最終的に、どのようなそういう社会的費用という問題を計量化したらいいか、計量化したらいいかというところはまだ考慮中でございますから、今すぐ具体的に申せませんけれども、やはりこれだけ自動車が増えはらんして、今昼間、都内で、ちょっとここから銀座へ行こうといったって三十分ぐらいかかる。そして地方へ行けばどうかというと、今度は歩道がなくて、大多数の人間の方が車をよけて歩かなければ歩けない。そのような形で自動車の利用者というのは大変利便を受けております。

しかし、その反面、もたらす公害というのはたばこの害どころじゃありません。これはもう特に田舎へ行きますと、杉林とかそういったような森林は酸性雨によりまして、つまり排ガスを出したところで被害が起るのではなくて、上昇気流に乗って、はるかかなたの遠隔地で被害が起るというふうな非常に難しい問題があるわけでございます。しかし、そのような損失はやはりそういう利益を受ける人によってカバーしなければならぬ。だから、そのようなルールというものを決めなければならぬ。鉄道はそういう公害はどの程度出すか、自動車はどの程度出すか、こういうことをやはりきちっとしていかう。そうしますと、確かに自動車の方はもう少し高くなるかもしれない。自動車メーカーに負担させる、石油業界に負担させる、これはちょっとできないかもしれない。だから、いわゆる車を利用する人が目的利用税の形でその分税金を負担する。そうすると、多少貨物トラックやなんかの運賃コストも高くなるかもしれない。そのようなことによりまして鉄道の場合とのバランスがとれるようになると思えます。

それから、最後にもう一点だけ、ここでお話をさせていただきたいのですが、国鉄運賃が非常に高い、こう申しますけれども、私鉄運賃を決定する場合でも、基本的な運賃を決める基礎というのは全体の事業計画であります。これはもう電力会社もガス会社もみんな同じであります。だから、そこで国鉄の当事者能力のない経営者が自分で設備投資とかいろいろな意思決定ができないとしたら、膨大な、今の財政状態ではしきれないような、膨大な事業計画を決めなければならぬ。そのような事業計画をもとに要員計画、修繕計画、資本計画、その他いろいろ入れています。すると、国鉄運賃は当然高くなる。これは私鉄より高いのは当然であります。したがって、いわゆる括弧括弧の民間化と申しますが、そういう形になればその辺の問題点の解消はこれからだんだん進んでいくのではないかと考えております。

大変長くなりまして申しわけありません。

○戸田委員 岡野先生に二点ほどお伺いしたいのですが、今回の民営・分割に当たって、効率的な経営のあり方ということで、監理委員会としては民鉄方式をとります、こういうことを言われているんです。しかし、出されている法案をいろいろ検討しますと、すべて運輸大臣の許可事項に入っています。軽微な変更まで届け出をしない、こうなっているのです。がんじがらめですね。専決事項、全部そこへ行っちゃっている。民鉄の、いわば本場の民間手法の自主経営というものは全然ないように考えられるのですが、この辺の見解をひとつお伺いしたい。

それからもう一つは、民営・分割されますと、必ず運賃は格差運賃でもって地域によって違ってくる。あるところは三割、あるところは六割高い。今までですと遠距離運賃法という運賃制度で全国同様にやられる。それが今度はばらばらにならう。さらに運賃が上がる。八十五線、既に地方ローカル線は切られています。今後やはり民営手法でいきますと、採算のとれないところは全部切っていくということになりませんか。そういうことがないかどうか、見解はどうですか、お聞かせ願いたい。

○岡野公述人 お答え申し上げます。

第一点の効率的な経営の件については、これは戸田先生と同じ意見でありまして、確かに運輸大臣のいろいろな許可の点が法案に出ております。ただ問題は、これは今までの国鉄法よりは少なくとも緩くなっていることは間違いございません。

それから、法律の問題と実際の許可行政との厳しさというところは別でありまして、法律は緩くできていても、その運用について厳しくすれば実際上は厳しくなります。ですから、私は、法律の上ではこういう許可のものを決めておいても、実際上の法律の運用に当たっては、経営の自主権を最大限に発揮できるように緩く活用するということをしていただきたいというふうに思っております。

その一つの例として、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に關する法律案の第十条に「中小企業者への配慮」というのがございます。これも条文を見ただけではどの程度、どういうふうに配慮をするのかというところはわかりませんが、この配慮が非常に厳しい形でなされるということになりますと、これはがんじがらめになります。それから、それを適当な範囲で、もつともな程度の範囲で抑えるのであれば、自主性は損なわれないということになりますので、法律そのもので決めている、法律の中に示されていること、それが実際上どの程度の、効率的な経営を阻害するような規制になるかについては、むしろ実際の行政を含めて考えるべきでありますので、私は法律の上でそれが以前よりも緩めであるという点で評価したいというふうに考えております。

第二番目に、分割・民営をした場合に運賃格差が起るだろう、現在のようないくつかの社制でなければ遠距離運賃が問題になるだろう、それから運賃が上がるだろうし、赤字線は廃止されるだろうというお話ですが、私は運賃格差は生ずるだろうと思っております。むしろ生じていいというふうに考えております。

なぜコストの条件が違ふところで同じ運賃でやらなければならないのか、それはむしろ私は不公平だというふうに考えます。例えば電力についても、九電力でコストが違えば、九電力の会社でそれぞれ違った料金を徴収しております。もっと激しいのは水道料金でありまして、水道は、その水道をつくるためのコスト、水のコストが非常に違います。地域によって非常に違います。これも当然であります。したがって、確かに運賃格差はできるだろうというふうに思います。しかし、それは鉄道がどの程度実際に必要であるかということから起こるわけでありまして、運賃格差そのものがあっても、自分たちが払うに十分なサービスであるならばそれを支払うべきだと考えております。

それから遠距離通減ですが、既に遠距離通減は行うということをおっしゃっているようでありますが、これは行か行かないかということに別にしまして、私はこの法案全体を考えたときに、常に、もし自分が経営者であったならばこれでやっていけるだろうか、あるいはどうするだろうかというのを考えて読んでいただければと思います。遠距離通減の場合でも同じでありまして、私が会社の社長であるとして、今の併算制で、ただ加算して高い運賃にしたらお客さんはふえるだろうか減るだろうか、これはやはり隣の会社と相談をして、遠距離通減をやった方がお客さんも乗ってくるし、収入も上がるというのであれば、私は喜んで遠距離通減をいたします。したがって、何もこれを初めから決めておかなくとも、遠距離通減があった方がいいところについては当然行われるというふうに考えております。

三番目は、運賃は上がるかということですが、現在、交通市場が既に競争的になっております。先ほど例を挙げました札幌―小樽の間等でもそうでありまして、九州の博多―熊本の間でもそうです。競争が非常に激しくなっておりますので、今度は自分たちで運賃を割合に値上げしやすくなったからといって運賃を値上げすれば、鉄道離れが起こることはもう明らかであります。それから、いかにコストを下げて、運賃を上げないでお客さんに使ってもらうか、あるいは多少高級なサービスをコストをかけてやって、そのかわり高い料金を払っていただく、そういう形でいろいろのサービスを提供するだけ低い価格で提供するということをやらない限り鉄道は生き延びられないと思いますので、すぐに運賃が上がるなんということは到底考えられないと思います。

それから、赤字線廃止の問題であります。これは本当は詳しく申し上げますと少し時間がかかるのですけれども、赤字線を廃止するかどうか。現在、例えば第三次特定地方交通線に挙げられているものもござります。第二次のものもありまして、実はこれは一線一線あらゆる手段を尽くしてみても、どのぐらい収入が上げられ、どのぐらいコストが下げられるのか。二千人の利用者に満たないからといって全部条件が同じではなく、コストの条件も、利用者が支払う能力についても違うわけでありまして、一線一線あらゆることをしてみて、例えば、これは少し簡単なものでも、駅をふやしてやれば乗るというのであれば、駅をふやすコストとそれによって使ってくる人の数がふえるのを考えながら経営をしていくわけですね。したがって、今までの国鉄の会計上に出てきた赤字になつていて線をどう切つてしまふなどということとは、私が社長であれば、自分が持っている資産をできるだけ活用して収入を上げ、成績を上げようということでありまして、喜んでどんどん切るなどということはないわけでありまして、切るところは、どう見てもお客さんが乗ってくれないところだけ、どう見てもお客さんが乗ってくれないところだけを切る、廃止するということになるのだらうというところは私はあり得ないと考えます。

つ見解を後で述べていただきたいと思う。それから、今回民営・分割に持ってきた監理委員会の手法というものは、民間の破産会社の再建方式で来ているのです。そういうことだとすれば、資産なり財産目録なり全部時価でもって計算をして、これで一体財産はどのくらいあるのか、そして足りないところはどこを補てんをするかということ、一生懸命やります。ところが、今回はそういう点で全然その手法ののちとていない。例えば三十七・三兆円の総体の債務について、普通なら、民間手法なら、銀行債権六割カットしますよ、あるいは商品債権何割カットしますよ、こういうことで全部カットします。借金も、これは大事だけれども、この際やむを得ないからペー

スアップはやめてくれというようにすることでいろいろとやります。ところが、全然やっておられないですね。殊に国鉄というものは、国と国鉄は親子の関係です。この債務が膨れてきたというのはほとんどが利払いですからね。この債務に対して、投資金の六・二％なら六・二％の利払いでもって大変な債務が膨らんでいていくわけですから、本

当に民間手法でもって今回再建をする。監理委員会でも指摘しているように、これは明らかに破綻状況だ、それで民間手法をとります、こう言っているのです。やはりそういうものをやるべきだとは思いますが、国が減免をびた一文もやらない。これは国でやるべきだ、こういうふうに考えますが、その辺の見解が一つであります。

それから、含み資産が非常に多い、三十一年の簿価でもってやりますから。ですから、今時価にすればほとんど千分の一ないし千分の一でやられておる。そうすると、そういう含み資産を各会社でもっていっぱい抱えることになる。これを

として売却をする、こう言っている。例えば東京駅前の国鉄本社、これなどは坪一億、こう言われている。不動産会社は聞いたら、大体東京ですと五千万でもペイしましよ、こう言っているのです。そういう高価な時価評価でいっていると

きに、簿価でもって全部くられてやるのですからね。そういった不当性が今回の民営・分割の発足に当たってある。こういう点をやはりきちっと是正をしてやらなければいけないだらう、こういうふうに私は考えます。

それからもう一つは、用地売却の場合に大体公開入札が原則、これは橋本運輸大臣も言っています。しかし、随意契約もやりますよ、こう言っている。それが私は非常にくせ者だと思ふ。ですから、こういうものに対する歯どめがないかどうか、こういう見解をひとつお伺いしたいと思ひます、両先生から。

○近藤公述人 今二点ほど御質問をちょうだいしたと思ひますけれども、まず国鉄が旅客会社として独立する場合、簿価で引き継ぐ、こういう問題につきましてもいろいろ問題があるんじゃないやなからうか、そういう御趣旨だと思ひます。

これは、やはり引き継ぎをする場合に、今の国鉄が破産して全く新会社をつくるということと、それからもう一点は、今の事業を改革の上引き継ぐ、こういう場合とでは資産評価のあり方に若干違いがあるんじゃないか、こういうふうに考えますし、同時に、このことは労働者の雇用問題にもかかわる問題だらう、私は労働問題は素人でござい

ますけれども、素人なりにそういうふうには判断するわけではございません。というのは、もしも国鉄が破産した、新会社になるんだということになりますと、新事業体は全く新しく人間を雇用するし、当然破産した企業としては、自分の財産をやはり時価評価して負債を引いて引き継がなければならぬ。となりますと、新会社は時価評価で資産を評価しなければいかぬということになります。しかしながら、一方、今の事業体を改革の上引き継ぐんだ、こうなりますと、簿価で評価して

も別に問題は起きない。ですから、どういふ基本的な姿勢で今度の改革というものをとらえているのか、この見方によって会計上の評価もいろいろそういう問題も絡めて出てくるのではないかと

思ひます。

き、簿価でもって全部くられてやるのですからね。そういった不当性が今回の民営・分割の発足に当たってある。こういう点をやはりきちっと是正をしてやらなければいけないだらう、こういうふうに私は考えます。

それからもう一つは、用地売却の場合に大体公開入札が原則、これは橋本運輸大臣も言っています。しかし、随意契約もやりますよ、こう言っている。それが私は非常にくせ者だと思ふ。ですから、こういうものに対する歯どめがないかどうか、こういう見解をひとつお伺いしたいと思ひます、両先生から。

○近藤公述人 今二点ほど御質問をちょうだいしたと思ひますけれども、まず国鉄が旅客会社として独立する場合、簿価で引き継ぐ、こういう問題につきましてもいろいろ問題があるんじゃないやなからうか、そういう御趣旨だと思ひます。

これは、やはり引き継ぎをする場合に、今の国鉄が破産して全く新会社をつくるということと、それからもう一点は、今の事業を改革の上引き継ぐ、こういう場合とでは資産評価のあり方に若干違いがあるんじゃないか、こういうふうに考えますし、同時に、このことは労働者の雇用問題にもかかわる問題だらう、私は労働問題は素人でござい

ますけれども、素人なりにそういうふうには判断するわけではございません。というのは、もしも国鉄が破産した、新会社になるんだということになりますと、新事業体は全く新しく人間を雇用するし、当然破産した企業としては、自分の財産をやはり時価評価して負債を引いて引き継がなければならぬ。となりますと、新会社は時価評価で資産を評価しなければいかぬということになります。しかしながら、一方、今の事業体を改革の上引き継ぐんだ、こうなりますと、簿価で評価して

も別に問題は起きない。ですから、どういふ基本的な姿勢で今度の改革というものをとらえているのか、この見方によって会計上の評価もいろいろそういう問題も絡めて出てくるのではないかと

思ひます。

それから、先ほどの御質問で私一つ落とした点なんです、株式売却という問題でございすね。この問題にまず若干絡んでいすけれども、完全民営化したときに株式を売却する。そうすると、これは必ず私鉄と同様に企業間格差というものが生じますし、ましてや貨物という問題も入ってきますし、したがって五年先の経営実態がどうなるか、これは恐らくだれもわからない話ではないかと思うのです。だから、その場になってみないと、各社がどういうふうになるのか、あるいはならないのか、この辺も見当つきません。問題は、売却時期は恐らく一緒にできないだろう。それから、売却するとき、特に三島の場合には基金が与えられています。基金は、三島はお困りでしょう、営業損益で赤字を出すんだから基金で黒字を出して、どうか黒字でやってください、こういう趣旨だと思ふのでございすけれども、今度は三島が営業損益の段階でうまくいくようになった、そうすれば基金は清算事業団にお返し願いたい、そして国民全体が負担する負債にやはりそういうものは充ててべきだろうというふうに考えます。

それから、じゃ株価は幾らになるかという問題ですけれども、とりあえず今の政府の案ですと、会社は簿価で引き継ぎがでることになっていす。いろいろ資料を拝見しますと、どうも六社全体と貨物を入れて資本金が六千七百億円、こういう金額であります。それから、国民負担の債務に充てる株式売却に七千億円充てている。三百億はちょっと誤差がありますけれども、およそくついているわけですね。そうなりますと、そのときの株価のつけ方いかんによっては分割譲渡を受けた人は膨大なプレミアムを得ることになる。それは全国民が利益を享受するのではなくて、そういった株を購入できる一部の層のみに還元される、そういう問題がありますから、やはり株式売却のときの、もしも売却があるとすれば、株価といたうものは非常に慎重に考えなければ、これは大変な問題になるだろうというふうに考えております。

○細田委員長 岡野公述人。

○戸田委員 結構でございす。

時間がありますけれども、最後に二点ほど伺いたいのですが、今回の民営・分割に当たっての中心は幾つかあります。多様ではあります、そのうちの二点について見解をお伺いしたいのです。

その一つは国民負担分ですね、最終的に十六・七兆円。審議の段階で土地の売却費が七・七兆円になりましたから、若干これは減りました。これは国民の負担ということで指摘をされて、政府はまだそれに対する回答を与えておりません。どうするの、全然ない。こういう点についての見解が一つであります。

それからもう一つは、財産や何かは全部新会社にくれてやりますよ、しかし職員は別ですよ。これは一たん実質的に解雇されますね。そして六十二年度首で二十七・六万人、新事業体は二十一・五万人にいたします、こうなっております。その余剰人員と称するのが九万三千人おりますよ。これを今国鉄推薦、設立委員会推薦、そして最終的に運輸大臣で確定、こうなっていくわけですね。だから私は、これは全く不法じゃないか、こう考えるのです。憲法二十七条の職業選択の自由あるいは二十八条の労働三権の付与の問題等々の保障ですね。この財産保障と労働権保障というものはやはり経済支柱の二つの柱と言われているのです。これは憲法の根源にかかわる問題、そういう団結権すら否認をしている。会社更生法はいくなら、その所在するところの組合の代表あるいは従業員の過半数を占める代表、これとよく協議をする。納得のいく協議です、そういうことで秩序が生まれているのですから、そういうものが全然ない。一方的に運輸大臣がそれをやっている。だから、こういう点の雇用政策というものはないのじゃないか、こういうふうには私に考えるのです、その二点についてひとつ見解をお願いしたいと思ひます。

○岡野公述人 国民負担の問題ですが、十六・七兆円と大体計算されておるわけですが、具体的にどうするかはこれから問題でいいと私は思うのです。という事は、これは国民にどのくらい責任があるかということになるのですが、これは国鉄であつて、そして国の関係でありますから、国は打ち出の小づちで金をつくり出すわけにはいかないわけですから、結局税金等々で上がってきたものから国鉄に出す、あるいは財政投融資のような形で出していったわけで、その結果として今行き詰まっております。十六・七兆円、土地の売却いかに得るわけですが、いざいかにしても十分あり得るわけであらう。

か、面倒を見てもらうにしてもやっていけるかも知れない。その場合でも、職員等について、労働者について、それが将来企業をやっていくのにもふさわしくないといひますか、うまくいきそうもないといふことであれば、可能性としては経営ができる場合であつても、それは会社更生法に従つて再建をしないで、引き受け手がいないだろう、多分それは解散してしまふだろうということになると思ひます。

国鉄がそもそも赤字になり始めた最初のころは、国民は徹底的に運賃値上げに反対をしまして、そのため運賃値上げがおくられまして、場合によつては運賃値上げが見送られたりしまして、それが赤字の原因になり、だんだん積みも積もつてそれが赤字を生むようになったことも事実であります。それから、さまざまな地方のローカル線を建設したことについても、これもやはり国民が希望したので、それが政治を通じて反映されて建設されたに違いないわけでありまして、私は、これは何らかの形で国民が、ある種の国鉄再建税ですかどうかかわりませんけれども、そういうような形で負担せざるを得ないということは明らかであると思ひます。もちろん、インフレが起されば、この額がうんと減ることになることは間違いないと思ひますが……。

○近藤公述人 今の最後の問題、ちょっと私の専門外でございすので、御意見を差し控へます。

それから、第二の点ですが、これは会社更生法といつても、私は民間の会社更生法と全く同じ手続でやれと言ふわけではなくて、民間の会社更生法と同じ考え方でやれといふことであります。民間の場合でも、その行き詰まった会社をどうするかというときに、その会社はあるいは成立するかもしれない。もちろん減資をし、そして債務等々については一部を切り捨てるとか棚上げすると

○戸田委員 それでは時間ですから。どうもありがとうございました。

○細田委員長 次に、柴田弘君。

○柴田(弘)委員 きょうは、岡公述人にお忙しといふところを本当にありがとうございます。また、貴重な御意見を伺ひまして非常に参考になるわけでありす。

今いろいろと御意見を拝聴いたしておりましたが、私、まず第一に、非事業用地の国鉄用地、御承知かと思ひますが、三千三百三十ヘクタールのいわゆる売却あるいは処分の方法、このあり方につきましても具体的に御意見を承りたい、このように思ひます。

○岡野公述人 今までの特別委員会審議の中でこの売却のあり方をめぐつて、総理初め運輸大臣等々からいろいろと答弁がありました。それを聞いておりました。どうも政府の中で意見の食い違ひがあるんじゃないか、このようないふ感じは持っております。もちろん、この売却あるいは処分は当然に当たります

は、公平、公正、そしてガラス張り、これが大原則であるという事は当然であります。ただ、具体的な手法でどうしていくかという問題がこれから大きな問題になってくると思うのです。例えば、御承知だと思いますが、今建設省の方で、国鉄用地を中心にしたしまして地域の活性化のために新都市拠点整備事業あるいは来年度からは定住拠点整備事業、これは地方都市であります、とにかくやっつけていこうということで、それぞれ調査費がつけられまして進行している部分もあるわけでありまして。

いろいろとあちこちの具体的な事例を見てまいりますと、土地の活性化あるいは使用について自治体がストレートに払い下げを受けてやる場合、これは随意契約でやっつけていく場合もあるかと思ひますが、この点についてもまだ運輸省においては、事業そのものは付加価値がつく基盤整備になるから否定しないんだが、随分まで担保はされていらない、このような答弁である。一方、建設省の方は、やはり当の自治体の意見に従って政府部内でもよく検討して対応していかなければならない。これは微妙に食い違っておるわけでありまして。

こういったところを見てまいりますと、こういう処分のあり方について、受け皿の問題、建設主体、開発主体の問題、あるいはそれが本当に地域の活性化のために役立ち、また公正、公平に行われるという一つの原理原則を確立していけば、そういった問題は自治体の意見等をよく聞いて対応していかなければならない。例えば、今はやりの民活でやるといふ場合もあるわけでありまして、あるいはひょっとすると第三セクターを設立してやる場合もあるかと思ひます。こういったいろいろな問題が出てくる、私はこのように思ひますが、そういった観点につきまして、ちょっと前置きが長くなりましたが、処分のあり方、売却のあり方、こういったものにつきまして両公述人にまず御意見を伺っておきたい、このように思ひます。

○岡野公述人 国鉄の非事業用地の売却、処分

につきまして、私は、ちょっと補足をします。が、原則として売却はできるだけ高く売るべきであるという考え方をとっております。といひますのは、土地というのは、今皆さんが自分たちで不動産を経営しているというのを考えればすぐわかるわけですが、土地の一番高い価格はだれがどう決めるかといひますと、自分がそれを最も有効に稼げるように使った場合に一体どのぐらいの不動産収入があるであろうか、そしてそれをつくるためにどのぐらいのコストがかかるか、そうすると用地にこのぐらい払ってもいいなということが出てくるわけでありまして。したがって、最も有効に使って最も稼げるような人が一番高い価格をつけるわけですね。それより低い価格で売りますと、実はその有効に使えぬ人たちが見えますと、資本利得、キャピタルゲインをみすみすくくれることになるわけでありまして。したがって、安く処分するということは特定の人にキャピタルゲインを与えるということでもありますので、原則としてできるだけ高く売らなければ、それが国民が負担しなければならぬ負担分を減らすのに役立つ、そういうふうに私は考えております。

ただし、特定の場所については、これはぜひこういうように利用したいというようにことが自治体あたりで出るかもしれません。その場合にはどう考えるか。その場合でも、原則的には、やはりそれだけの価値があるならば自治体でそれだけ払えばいいじゃないかというのが私の基本的な考え方ですけれども、それが無理であるならば、それと同等な価格に多少の色をつけるというぐらゐの程度であつて、ただし、それを自治体が当初の目的どおりにちゃんと使うということを担保した上で行われる、行う、その程度の緩め方しか私は考えておりません。原則としてできるだけ高く売る、それがキャピタルゲインの不当な発生を防ぐことになるというのが私の考え方でございます。

○近藤公述人 私は少し見解が違つたのでござい

ますが、確かに非事業用地を最大限高く売るといふことは、これは自分が商人であれば当然そういうことは考えますけれども、そのことによつて国鉄の問題で費用軽減がなされましても、今度は周辺土地の価格の上昇、そういったような、だれもが知っているような問題が生じまして、それによる固定資産税の増大とかいろいろの問題で、あちらを立てればこちらが立たないという問題であると思ひうのです。

したがひまして、国鉄の土地を処分すると、確かに今の国鉄の危機を救うという観点に立てば最大限に高く売るといふことは当然だと思ひますけれども、しかしながら、政府見解でもいろいろ建設省とか御意見がお分かれになつていくように、これは非常に難しい問題ですので、目いっぱい高く売るといふよりも、むしろ社会全体の地価の安定ということと、国鉄の方の債務返済が多少減少しても、これはやはり適正な何らかの基準価格を決める委員会が決定すべきだろう、むしろその方が日本国土全体の地価の問題から考えますと適正ではないか、最大限でなくともよろしいのじゃないかと僕は思ひます。

卑近な例ですけれども、私は東京の下町に住んでおりますが、最近ではもう価格というものはめちゃくちゃでありまして、虫食ひ的に土地が買われていて、最後に一軒頑張ったのが追い出される。ちょうどイギリスの昔の閉い込み運動じゃありませんけれども、下町から住民がどんどん消えていく、こういう現象が現に起きていますし、国鉄問題の処分の方法をそのような最大限で売るなというところですべて物事を考えた場合には、はるかに社会的な問題というのは大きい、そういうふうに私は考えております。

○柴田(守)委員 岡野公述人の御意見は、やはり長期債務の返済というのを重点に置いての御意見だと私は思ひます。今近藤公述人からお話がありましたように、やはり高く売るといふことは、それは一面からい

ば私も決して否定するものではない。ところが、今まで例がありましたように、また今後恐れられていきますように、いわゆる周辺地価の上昇というものがつながつてくる可能性が十分ある。その場合の歯どめというのを一体どうやっていくかという問題も実は議論をいたしました。ところが、国土庁にいたしまして、これから関係省庁と相談をしていくのだということで、本委員会においてはまだきちつとした見解というのには示されておられません。

それで、果たして今回の国鉄の用地の放出というものが——私はやり方だと思ひます。だから、そこにはしっかりと政策選択をして、きちっとした歯どめもかけていかなければならぬと私は思ひますが、運輸大臣が申しますように、用地を供給するのだからそれは上がりますよ、そんな単純な議論だけで、そういった発想のもとに行つていくということとは非常に危険性がある、こう私は思ひます。

でありますから、岡野公述人にお聞きしたいのは、高く売るのは、一面からいへば私も決して否定するものではない。その長期債務をできるだけ少なくしていこう、国民負担を少なくしていこうという気持ちには私もわからぬではありませんが、それ以上のいわゆる大きなデメリットというものを考えていかなければならない、それについての歯どめ。

それからもう一つ、国鉄用地というのは国民の共有の財産であります。でありますから、その地域のいわゆる地域政策あるいは活性化、また都市計画等々といふものとやはりきちつと整合性のある密着したものをつくつていかなければならない、そこに国民の共有財産の大きな利用、活用之道があるのか、このように私は考えておりますが、その辺についての御意見があればひとつお聞かせをいただきたい、このように思ひます。

○岡野公述人 第一の、周辺の地価の上昇に拍車をかけるだろうという議論については、これは極めて特殊な条件を除きますと実はないわけであり

ます。あるというのは、実際にもっと高い値段がつけられてもしかなかったのが、ただ実際上つけられていなかったというだけであります。

といひますのは、もし国鉄の非事業用地を売却した場合に、その利用によって隣の利用価値が直接に生ずる、それがなければ利用価値がなかったけれども、例えば非事業用地をホテルにした、そうしますと、そのホテルの周辺で、多分お客が来るだろう、喫茶店をやたらもうかるからというので、それ以前と比べればもっと高い地価でもいといふことは起きますが、そういうことがないといふと、実は本来隣の土地は、潜在的にはそういう価格がつくべきものであったものがただつかないだけであって、そういう地価に影響するといふことは表面にあらわれた面であって、実際のメカニズムの中では影響しないといふふうで考えます。それが第一点であります。したがって、国鉄の累積債務の国民負担分を減らすということはもちろんありますが、それと同時に、特定の人にキャピタルゲインをみすみす与える必要はない、これは大変な不公平だというのが私の基本的な見解であります。

それから、もし都市計画上のこのようにこういふ形で使うのが望ましいといふことであれば、それは都市計画の方が先行しまして、国鉄の特別の用地だけでなく全体について都市計画ができて、そして国鉄の用地の部分についてはこういう利用の仕方しかできないといふことであれば、その条件のもとで入札をすればよろしいわけでありまして、その場合には、ただ何にでも使つていいという場合と比べますと売却価格は安くなるかもしれないませんが、そのかわり都市計画上プラスになるわけですから、国民も、少し負担がふえるけれども、それでよくなれば我慢しようといふことであれば、それは結構であると思ひます。

○柴田(弘)委員 具体的な問題でもう一つお聞きしておきます。これは両公述人にお聞きしたいと思ひますが、用地の活用方法で土地信託制度と

いうことが今この委員会でも実は議論されたわけでありまして。この辺についてはひとつ端的に率直に、その土地信託制度の導入、活用ということについてはどうでしょうか、両公述人からお聞かせいたしたいと思います。

○岡野公述人 この土地信託を活用するといふことも全く考えられないわけではありません。一つは用地を、例えば非事業用地であるけれども、これは新しい会社が事業に使おう、そのかわり、その分について債務も一緒につけてもらうということをやつてもいいわけですね。ただし、その場合に、新しい鉄道会社がこれを非常に有効に利用して収益を上げることができれば、その収益をもつてつけられた債務を返済することができるといふわけがあります。そういう使い方が一つあります。その場合に、用地はあるけれども、自分のところで果たしてうまく使えるかどうかといふことであれば、土地信託の形で利用させて、地代相当分といふか配当分といふか、その分け前をもらうといふことも一つのやり方でありまして、それは、有効に自分自身が見えるか、それともその部分は委託してやつた方がいいのかという判断によると思ひます。

○近藤公述人 国鉄の本業以外の問題になります。これはいろいろなノハウというのか、私鉄の場合には長い歴史がありますけれども、国鉄当事者がそういういろいろな問題に今直接介入をしたとしてもなかなか難しい問題ではなからうかと思ひます。こういふような観点からしますと、やはり適正な監督のもとにある程度そういったような方法も考えられるのではないかとこのように考へております。

○柴田(弘)委員 そこで、この用地の利用、活用という問題でもう一問お聞かせいただきたいのですが、御承知のように三千三百三十ヘクタールの処分につきましては、清算事業団に置かれました資産処分審議会という検討される、今の都市計画上の問題ですとか自治体のいろいろな意見ですとか、そういったものを処分審議会に検討して

もらおうというのが政府の考え方であらうと思ひます。土地信託制度もそうでありまして。

しかし、私も考へておりますのは、そういったものもろの土地の処分につきましては、今後いろいろなケースが出てくると思ひます。その中で、やはり一つの地域の政策に見合った土地政策あるいは都市計画上の問題もいろいろ出てくると思ひます。そういういろいろな問題が複雑に絡み合つて、私は、この三千三百三十ヘクタール、いろいろなケースが出てくると思ひます。複雑に絡み合つてくると思ひます。そういう問題を処分審議会だけで果たして処理しているかどうかといふことも、私は正直に言いますと疑問に思つております。でありますから、少なくとも国民の共有財産であるこの膨大な国鉄の非事業用地の処分にあつては、やはり処分審議会だけでなく、私は総理府に利用計画委員会、まあ仮称であります。私が、そういうことも設置をして、国が、政府がこうした貴重な用地の活用、利用といふものをきちつと検討していくべきではないか、このよう

な考え方であるわけでありまして、この資産処分審議会とは別に、いわゆる総理府の中に置く利用計画委員会の設置といふことについてはどのような御意見でございましょうか。この辺の御意見があまりまだらひつとお聞かせいただきたいと思ひます。両公述人にお願ひいたします。

○岡野公述人 その処分の委員会であるといふことが議論できないのかどうか、屋上屋を重ねる必要もないだろうといふのが私の感想であります。要するに、その中で何を審議してどういふふうにするかといふことの問題でそれを片づけることができるのかといふこと、そのように思ひます。

○近藤公述人 委員会のあり方につきましては、私もそれほど特別今の御意見と違つたわけではございません。

ただ、この非事業用地の処分の問題について一点だけちょっと申し上げたいと思ふのですけれども、とにかく今度の改革によって土地を全部処分する、これで将来国鉄経営といふものももし成り

立たなくなつた場合、二度と累積赤字を補てんする土地はないんだ、再建はないんだというような認識のもとにひとつこの問題は慎重に考へていただきたいと思つております。

○柴田(弘)委員 時間が迫つてまいりましたので、続きまして御意見をお聞かせいただきたいと思ひますが、いわゆる分割・民営化の経営収支の見通しの問題であります。

これは政府がもう既に資料を提供いたしておるわけでありまして、この六十二年の営業収入を見てまいりますと、北海道会社あるいは四国会社ともに監理委員会が答申いたしました金額よりもそれぞれ三十七億九千九百万円減少している。それから九州のみがただ二十八億増加している。一方、営業費用はそれぞれ、北海道が三十一億、四国が十四億、九州が四十二億増加している。監理委員会の答申が出ましてからわずか一年二月であります。このように修正をしなければならなかつたといふことは、経営の先行きに非常に不安定要因があるのではないかと、まさに綱渡りの経営と私は言わざるを得ない、こう思ひます。

これらの三島会社には、御承知のように経営安定基金が千六百億円上積みされて一兆一千八百億円になりました。その運用利子で辛うじて黒字をひねり出すという苦しいやりくりである。本州会社の方にはいきましても、飛行機離れの影響とか、あるいは新幹線の好調といふことで増額修正をされましたが、これも本間にそのとおりいくのか、一過性の現象ではないかといふふうに心配をされるわけでありまして、この経営見通しについてはどうかといふこと。

それからもう一つ、これは先ほども出ておりました運賃の問題ですね。いろいろと見てまいりますと、それぞれ三％から五％ないし六％、各会社毎年上げていくわけでありまして。ところが、一方においてはいわゆる輸送人員が、たしか西日本会社以外には減少傾向である。そうしますと、やはり経営収支を何とか黒字に持っていくために、客離

れ現象、運賃の値上げ、そしてそれに対しての客離れ現象というものが起る、そしてまた運賃の値上げ、この運賃の値上げと客離れ現象というものが相互に繰り返されていって悪循環になるおそれがあるんじゃないか、こんなふうに危惧をされるわけですが、その辺についての御見解、経営収支見直し、そして運賃の値上げの問題について両公述人の御意見を承っておきたい、こう思います。いかがでしょうか。

○岡野公述人 この経営見直しにつきましては、もちろんこれを非常に明確に、確実なものとして見直しを出すことはまず不可能であることは間違いないと思います。ただ、この内容を見ますと、今度多少訂正が加えられましたが、確かに四国などを見ても、相当これでも大変だろうというふうには私は思っております。しかし、その基金をつくってもらったことにより少くとも当面やっていけるだろう、そのように考えております。

それから、そもそもこの経営の見直しは、まず絶対だめであるというふうな見直しでは困るわけですね。そうかといって大甘の、これだったらもうだれがやっても案にやっていると見通しであつても困るわけでありまして、私は、そういう点からいいますと、この経営の見直しはまあかなりかたいところであろうというふうに考えております。

どの会社にあつても、幾ら国鉄であつても、どんな民間の会社も、例えば新年度の初めにその新しい営業の見直しを発表します。ところが、常に非常に正確な会社であつても、年度の途中で減額修正をしたり増額修正をしたりします。鉄道の場合でも同じでありまして、景気がどうなるか、それから利用者がどうであるか、場合によっては、観光については天候がどうなるかということにも影響されるわけでありまして、したがって、努力をすればこれよりもっとよくなるだろうし、そういう自然的条件が悪ければ場合によっては多少悪くなることもある。しかし、それに

しても、かたく見積もって経営の破綻を来さないでやっていくということになれば、それで私は十分であつて、この経営の見直しについてはそういう考え方で見ております。

それから運賃について言いますと、私が先ほど最初に申し上げましたように、国鉄の職員が新しい会社へ行って大変やる気になれば、実はかなり増収にすることが出来るだろう。いろいろな工夫をもう既に考えております。あるものはもう現在でも実施されております。そういう点からいいますと、運賃を上げるといっても、これは物価上昇分があればほとんどそれに見合う程度というぐらゐに考えて、それで頑張れば、いわゆる運賃値上げと客離れの悪循環というものをむしろ避けることが出来るのではないかと、私はそのように考えております。

○近藤公述人 二点ほどお答えしたいと思ひます。まず経営収支の見直しの問題でございます。五年計画というものが出ておりますけれども、実は何年か前に、固有の名词を出していかどうかわかりませんが、京成電鉄が倒産寸前で再建計画をやつた。あのとき、銀行が融資したとき、再建計画を何度も出させて、それで銀行が協調融資をしていてどこまでのデータを信用したかというところ、五年計画の債務返済計画を京成がつくつて出したもののうち、結局三年までですね。三年以降は改めて協議をするということで、五年計画というのは信用してはいないわけです。

つまり、我々が見せられたデータというのは結果でございます。これは会社の決算書でもそうでございます。問題は、どういふ根拠でこういう結果になったのかということが国民にわからなければ、我々は何もお答えのしようがない。結果を見て、これを信じると言へば、そうですかと言わざるを得ないわけですが、少なくとも運輸省あるいは国鉄の積算の根拠が過去の実績をもとにやっているとすれば、実績年度に近い初年度あるいは運賃値上げの予定されている二年度、この辺まで

の収支予想はほぼ根拠が正しければ信頼できるものだと思うのです。しかし、三年以降の予測については、これを信頼する方がどうかしているのじゃないかというふうに思っております。

それから、収支のもう少し細かい問題を申し上げますと、設備投資の問題、私自身、いろいろ調べてみたのですが、九州と四国、ここはもう大変老朽車両が多過ぎるにございまして、もう既に税法上の耐用年数を過ぎているものが四国の場合四六・五%、六十年間に耐用年数に達したものは、総数三百七十両のうち、これは客車百二十両を除きますけれども、気動車とかそういうものの三百七十両のうち百七十二両を更新しなければならぬ。新会社発足時にはさらに五十三両が耐用年数に達しますから、全体保有車両の六〇%、二百二十五両の更新が計算上は必要になってまいります。今回出されたデータは、再建監理委員会データよりも四国の場合十億円の設備投資の増額を行つておりますけれども、その大半が車両ではなくて地上設備である。となりますと、その金額で果たしてこのような設備更新が新会社では出来るか、もしやったら赤字になるのではないかと。

考えられますことは、今の国鉄総裁も、昨年度か、九州へ視察に行かれたときに記者会見で申しているように、今の国鉄のうちに九州と四国は新しい車両に取りかえるのだ。となると、結局新会社をきれいにさせるために、今の国鉄のいわゆる一般工事業予算四億圓の中で駆け込み投資をして、そういう形でいい姿を見せるのではないかな、私も国民側から見るとそういう疑念を持つわけでありまして。

九州の方も、機関車、電車、気動車、総数千七百九十六両のうち、今後十年間で更新を要するのは六五%であります。電車、気動車の大半、これは耐用年数が二十年間を過ぎますけれども、大半が耐用年数が過ぎたか過ぎようとしている状態でありまして、それにもかかわらず再建監理委員会当時のデータでは車両投資に二十九億圓しか計上しておりません。今回、今度の資料で設備投資全

体で昭和六十二年の二十六億圓の積み増し、以下毎年二十億程度の積み増しに改められておりますので、九州の場合は四国と同様の駆け込み投資になつていくかどうか、この辺はもう少し私も調べてみたいと正確なお答えはできませんので、九州の場合、ちょっと控えさせていただきます。

それから二番目に、運賃と旅客離れということでございますけれども、これは必ずしも両者の間にそう明確な、ここで断定できるような相関関係があるかどうか、その点は私はちょっとよくわかりません。

○柴田(弘)委員 どうもありがとうございます。時間が参りましたから終わります。

○河村委員 次は、河村勝君。

○河村勝君 公述人には御苦労さまです。民社党の河村勝でございます。

先ほど岡野先生にお尋ねをいたしました。先ほど先生のお話の中で、不採算線区のことについて、全国一社制である場合には地域市場の実態に即した仕事ができないから、どうもその辺があまりいになつて、行き過ぎた内部補助が行われて企業としての活力を失わせる、そこで分割をやることによつて、不採算線区の存廃を含めてもつと実態に即した対応ができるであろうという意味のこのように理解をいたしました。もし違ひましたらおっしゃっていただきたいと思ひます。しかし、実際分割をしてみても、幹線線区と地方交通線——特定地方交通線は別です。これは廃止またはバス転換が決まつておりますから別にして、それ以外の、国全体で言うところ七千キロに上る地方交通線というものがあつて、これが現実には大きなガンになつていっているわけですね。今までの変換でない形で残つていっているわけですね。それが分割をしたことによつてどういふふうに変換され、どういふふうに対応できるというふうにお考えになつておられるのであろうか、それを伺いたいと思ひます。

○岡野公述人 不採算線区の問題であります。

私、最初に申し上げたときに、この内部相互補助の問題に絡む存廃については、実は分割はできるだけ小さい方がいいというふうに申し上げました。それは、小さければ、その会社の中でこの赤字の線を経営するためにはどこからか収入を持つてきて埋めてやらなければならないということになれば、明らかにわかるわけですね。例えば一番簡単な場合には、三線か四線持っているところを考えるといいわけですね。一線を残すために二線、三線から収入を上げなければならぬということになったらどうなるか、どの限度までできるかということとは明らかにわかるわけですね。

したがって、その東日本会社というのはそういう意味ではちょっと大き過ぎるかなという気が実は私の見解としてはしないでもないわけでありまして。本当はもうちょっと小さくてもいいじゃないかというふうに思うわけでありまして、ただ、今まで不採算と言われているものはすべて、今まで国鉄が今までの国鉄のやり方で経営してきた結果として不採算であるのであって、例えば輸送密度が四千人もあれば、これはやり方いかんでは十分やれるところも出てきましようし、したがって、今まで不採算であるからといって、今後新しい会社になって不採算であるとは限らないという認識を私は持っております。

これを一線一線調べて、そしてさらに幹線との連絡の関係もありますから、本間に培養線の役割を果たしているのかどうかということまで含めまして一線一線調べていけば、その結果として、この地方交通線は特定地方交通線には指定されなかつたけれども、やはりこれはこの中でやっていくわけにはいかぬというところが出てくると思えます。その場合にはそれを廃止することを考えればいいのではないかと、そのように考えております。

○河村委員 地方の私鉄として独立しておればやれるかもしれない、そういうケースがあるというお話でありましたが、運賃水準、賃金水準、これがそういう場合には変わっておりますね。ところが、分割後におきましても、幹線系の線区と地方

方交通線と大きな格差を運賃の面でつくることは事実上不可能ではないかというように私は思っています。いわんや、一つの会社の中で賃金水準を変えようというのは、言うべくして不可能であると思ふのです。そういう条件を前提に置いたらおっしゃるようなことが可能なのだろうか、どうでしょうか。

○岡野公述人 先ほど申し上げましたように、私は自分が社長になったとしたらどうするかということですが、もしその場合、相当節約して、しかも何とかあらゆる手を打つて、例えば、場合によっては増強もしてお客さんを誘致しようとして、それでもうまくいかなくてどうしても若干の赤字が出る、その赤字を他線の収入で埋めるには限度があるということになったら、私は沿線の地方自治体に伺いまして、何かコントリビューションをしてくれないか、そのコントリビューションをしてくれれば赤字を出すということを考えていると思います。それから、場合によってはそれは逆に、ここは特別に少し運賃を高くしてもいいか、それでもお客さんが使ってくれるというのであればそういうふうにすると思います。

要するに、利用者の方は、自分が使うに当たって、その鉄道サービスが自分が金を払って使うに値するサービスであるかどうかということを基準にして行動するわけでありまして、英語でいいますとグッド・バリュー・フォー・マネーになるようなサービスを提供することこそ経営者の仕事であり、したがって、会計上の現在赤字線と言われているものの存廃についての考え方は多少違いますがありますので、その点をちょっと注意しておきたいのですけれども、そのように配慮をして行っていくということになると思えます。ただ、こういうことも今までの国鉄と同じように許さないということになりまして、やはり今後の鉄道会社にとつては一つの問題が、国鉄時代の問題がそのまま残るということになると思えます。

○河村委員 私もそこにこれからの大きな問題があるのだらうと思っているのです。それで伺った

わけですね。

それから、先ほど、本州三分割はその地域内で輸送の流れがほぼ完結しているから、自分はこの流れでいいと思うというお話でありましたが、輸送の流れを考えると一線一線、やはり企業として分割をしたら、その中でそれぞれの会社の収益が一応バランスしなければ不合理であると考えられるのですが、今度の場合、どうもそういうぐあいはいかななくて、企業外の力によって収益調整をしなければならぬようになっておりますね。その点は一体どうお考えになっておりますか。

○岡野公述人 今の御質問の趣旨は、六つの旅客鉄道会社に分けた場合に、またがり輸送の場合……。違いますか。

○河村委員 輸送の流れがほぼ完結しているというのとはそのとおりだと思います。ただ、具体的に言えば、東海会社だけがえらくもうかっているわけですね、東と西ははってばあておけばだめであるというように格好になっているわけですね。それでやむなく新幹線保有機構などというものをつくって、収益のバランスを図らなければならぬというふうな形になっているわけですね。その点をあなたはどのようにお考えになっておりますか。

○岡野公述人 経営の見通しと、それから現実にはどうなるかによるわけでありまして、けれども、最初の調整の仕方は、それだからこそ三島についてはいよいよゆる基金を与えて三島でもやれるようにするということでありまして、東日本、西日本等本州三社についてはそういうものなしに、逆に債務をつけて調整したということでありまして、その債務の調整によって、収益が著しく条件によって不公平になるということは避けられるというふうにお考えになっております。

○河村委員 近藤さんについて伺います。先ほど、民営・分割によって私鉄と同じような状態に持っていくというのは事実上不可能であろう、その中で、私鉄の場合でも鉄道部門ではもうかってない、だから鉄道だけでも上げるようにするのは無理だというお話でありました。しか

し、それなら私鉄並みに——私もそうだと思うのです。私鉄は鉄道部門だけで配当できるようにはなっておりますよね。ですから、それは事実だけれども、附帯事業によってカバーしているわけですから、新しい会社も附帯事業を私鉄並みに四〇％くらいやれるあるいは三〇％くらいやれるという状態なら、分割・民営にした新しい事業体が十分に私鉄に拮抗できるようにするんじゃないか、そう思うのですが、その点はどうかお考えですか。

○近藤公述人 にかか商人は、私鉄のような大ベテランの不動産業者とかそういう業種と到底——国鉄の職員が急に兼業の問題に手を出しても、それはできません。私は、経営というのはそれは甘くないと思っております。しかしながら、民営鉄道と同じような諸条件、こういったものに合わせて国鉄で問題を考えていけば、それに近い水準の経営は何とかやっていると、その程度の認識はあります。

それからもう一点、大手十四社、十四社といいますが、経営内容が十四社みんな違うのです。だから、平均で物を見るというのは非常に危険な面もあるという点をちょっとお答えとして申し上げておきます。

○河村委員 終わります。

○細田委員 次は、中島武敏君。

○中島(武)委員 両先生、大変お忙しいところ御苦勞さまでございます。

最初に、岡野先生にお尋ねしたいのですが、最初のお話の中で、分割・民営には全面的に賛成である、国鉄財政は破綻している、六十年代も一兆八千億円の赤字だということを述べられました。先生も御存じかと思うのですけれども、監査委員会の報告でも、六十年代一般営業損益は三千八百九十九億円の黒字でございます。それでもなおかつ膨大な赤字が累積しているというのは、これはもう申し上げるまでもないのですけれども、東北・上越新幹線などを初めとして非常に大きな投資を借金でやるように、政府・自民党の押しつけ

によるものであることは明瞭であります。それで、先生はまた、公社は政治の介入を招きやすい、こういうふうに言われました。私は、そのように余り一般化するのじゃなくて、やはりその責任を明確にするということが非常に大事なんじゃないかと思うわけですが、この点について先生の御見解はいかがですか。

○岡野公述人 第一の点の経営改善計画の収支であります。今御指摘がありましたように営業収支で黒字になっておりますけれども、これはいわば親がずっと商売してきたところをそのまま借りまして、家賃もその他も全部親が払ってくれる、それで自分のところは仕入れて売ってもうかっただけ、その収入だけを考えているようなものであります。もし自分が独立しますと、そのすべての費用を負担しなければならぬとたちまち赤字になる、そういうケースでありますから、これは少なくとも企業経営が成立するという意味での黒字ではないということを最初に申し上げておきます。

それから公社の場合であります。実は、先ほどちょっと申し上げましたように、鉄道建設公社が発足してから五十二年までに完成して開業した分のAB線の中で、既に四〇〇程度が特別地方交通線に指定されている。あるいはもう既に廃止されたものもございますが、ということは、いかに初めから乗りそうもないような、使われないような線をおつくりになったかということであり、また、これがつくりられたという背景は、これは時の政府だけではなくて実は国会の先生方皆さんに私は大変文句を言いたいところでありまして、この鉄道を建設することについては与野党全部一致していたというふうには私は理解しております。したがって、こういうことがないようにするためにはやはり政治の介入をなくすべきである。

それから、一社であります。私が見たところでもいまだにまだ建設中のところがあります。早くつくれば、これは観光のお客等々でいいのではないかと思う線でも、まだ完成しておりませ

ん。既に二十年近くたっております。それは一社でやって、そして建設をしていくということになりますと、特別の線を一遍につくってしまった方が本当は収益にすぐ寄与するわけですが、政治的な関係で、それではあそこもやれ、ここもやれと、すべてカメが歩くようにそれぞれのところで少しずつやっていく。それで全部一緒にでき上がればいいですが、結局、お金がなくなってしまうと、それがだんだんスローダウンして、支出だけしているけれども、収益を生まないような格好になっているというところであります。したがって、私は、やはり経営の責任は、もし経営がうまくいかなければその経営の責任者がすべての責任をとってやめるとか、そういうような環境でない限り経営が本当には行われないというふうに考えております。

○中島(武)委員 公社制度だから、またいろいろ押しつけてあるのは国会にも大いに責任があるというお話ですけれども、念のために申し上げておきたいと思うのですが、私も共産党は、膨大な設備投資を赤字でやるというようにことをやればこれは大変なことになる、だからそういうことをやってはいかぬと実は言ってきたのだということ、この問題に関しては念のためちょっと申し上げておきたいと思っております。

きょうはちょっと論争というのじゃないので、時間も余りありませんので進みたいのですけれども、分割のメリットについて述べられた中で、全国一社制では内部補助を行うので不採算路線がいまにされてしまふ、分割して小さくすれば不採算路線の存廃を明らかにすることができ、こういう趣旨であったかと思うのです。それで、私、この御意見を聞いておいて、これはどうも率直なところを言って、不採算路線は廃止をするという御見解のなかのなにかという感じを持って聞いたのですけれども、それでよろしいでしょうか。

○岡野公述人 多少詳しくなりますけれども、ある線を廃止するかどうかということを考えると、通常、現在の赤字というのは、会計上、すべ

ての共通費から何から配賦した後でできた費用と収入を比べております。その収入についても、実は完全な一線だけで終わっている線であれば、その収入は完全に確定できますが、またがり線があれば、その収入のある分は配賦してその収入としているわけでありまして。

それで、赤字が黒字かということであれば、その経常的な収支で決まるわけですが、存廃を考えた場合には、私が社長であればどうするかといえますと、まずこの線をやめたならばどのくらい節約できるのか。例えばこの前、北海道で駅を売ったようですが、二つだけ買い手がついて一万幾らだったということですが、これが果たして売れるものかどうか。要するに、この線をやめたならば本当に節約できる分は幾らあるだろうか。その次に、あらゆることをやってみよう。逆に金をかけてもいいわけですが、あらゆることをやってみて、そして収入がどれだけ上げられるか。要するに、あらゆる努力をしたあげくに、収入と節約できる費用、したがってこの中にはもう役に立たない、経済学の言葉でいいますとサンクコストといいますが、そのサンクコストに当たる分はもう考慮に入れないで考えます。というのは、やめたところでそれは回収できるわけではありませんが、その上で、やめれば回避できる費用、これは帳簿上の費用ではなくて実際に回避できる費用であります。これと比べて収入の方がまさるならば私は続けまふし、それから、例えば鉄橋があっても、鉄橋を外す方のコストが高いので鉄橋はそのままにしてしまふ。帳簿上は鉄橋のコストがありますが、やめてもそれは節約できるわけではありませんが、したがってその鉄橋のコストは入れない。要するに、やめるならば節約できる費用と最大限の努力をして確保できる収入とを比べてどうしてもコストの方が上回るというのであるならば、原則として、やめさせてくれというふうに言います。その上で、しかしその足りない分はどのくらいかということ、地方自治体なりあるいは沿線の住民がクラブをつくって寄金して

もいいよということであれば、私はその分を含めて経常収支が成り立てばやめよう。そういう意味でありますから、現行での赤字線のすべてが廃止される。私はむしろ助かる分が結構あるんじゃないかというふうに考えておりますので、その点誤解のないようにしていただきたいと思っております。

○中島(武)委員 もう一つ、分割のメリットについて述べられたことについてお尋ねしたいと思っております。北海道を例に挙げてお話をされました。札幌―小樽間の高速道路を運行している高速バスの影響で国鉄の特急乗客が減少している、こういうふうなたしか発言されたかと思うのです。さらに、その対抗上、料金に特例を設けるよう提案したところ、が、本社は拒否したというふうには何か私は聞かされたのですけれども、要するに、本社は実情をよく知らないから分割した方が地域の実情にに応じていろいろやるメリットがあるのだという趣旨であったかと思うのです。

それで、お話を聞いておいて私が思いましたのは、これは札幌―小樽間じゃなくて、ひょっとしたら札幌―室蘭間の間隔が広いかなというふうに思いました。といいますのは、札幌―小樽間は非常に短いのです。これは三十分くらいなんです。鈍行でも四十分か五十分かそこらくらいですから、ここはお客が競争に負けて減っていくとか何とかいうような区間ではなくて、ほとんど乗らないのです。ここは余りにも近いところですから、特急のお客というのは、この札幌―小樽間だけ乗るというお客はまずいないわけでありまして、ちょっとこれは、お話を伺って、札幌―小樽間じゃなくて札幌―室蘭間のことじゃないかなという気がいたしました。

それから、札幌―室蘭間だとしますと、ここは国鉄と並行して確かに高速道路、高速バスが走っているわけですね。それで、ここはやはりバスに對抗する上から特別料金制が既に採用されておるわけでありまして。例えば札幌―千歳空港間で

すと乗車券と特急券合わせて九百円と、普通にか
かるものの半に近いような値段でやっていると
ありまして、その点では全国一社制であつても
こういうふうな、どうすればよくいくかという
ことができるのでありまして、何かちよつと論議
として例を引かれたのは正しくないのじやないか
なという気が率直にいたしましたので、お尋
ねしたいのです。

○岡野公述人 私メモをとって話を聞いたわけ
ではございませんので誤りがあるかもしれませ
ん。しかし、たしか私の記憶では間違いないと思
うのです。

国鉄の本社で拒否したわけではございませ
ん、直ちにそれをオーケーと言うわけにいか
ないというの、やはり国鉄のある意味ではつら
い立場でありまして、国民の方は国鉄は一つであ
るというふうな考えでいますから、したがって、あ
るところで特別の料金をやるならばなぜこの場所
でやっちゃいけないのか、あそこであるのは不
公平じゃないかと、そういう見解になつてしま
うわけです。それは実は鉄道を生かす道になら
ない。競争の条件あるいはコストの条件で違
うところについては、それぞれにふさわしいよう
な形の運賃なり料金なりをできるだけ設定でき
るようになり、そして利用者をややすく、それが
一番やらないといけないこと、こういうことを
やるためには、もう一つ申し上げましたように、
やはり北海道の鉄道は北海道の鉄道としてやる
べきで、鉄道一般で考えているような経営では
だめだということをおっしゃいましたが、私は、
むしろその点も含めて、より地域に密着してや
る方がよいサービス、そしてよりよい経営が
できるだろうと確信しております。

○中島(武)委員 終わります。

○細田委員長 これにて午前中の公述人に対する
質疑は終了いたしました。

西公述人には、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。厚く
御礼を申し上げます。

午後一時三十分より再開することとし、この
際、休憩いたします。

午後零時二十一分休憩

午後一時三十分開議

○細田委員長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

この際、御出席をいただいております村尾公述
人、竹内公述人、牛久保公述人に一言ごあいさ
つを申し上げます。

本日は、大変御多用にもかかわらず御出席を賜
りまして、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各
案について慎重な審査を行つておるところであ
ります。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たいと存じます。

御意見を承る順序は、まず村尾公述人、次に竹
内公述人、続いて牛久保公述人の順序でお願い
することといたします。

なお、御意見は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
いたいと存じます。

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
きを願いたいと存じます。

それでは、村尾公述人にお願いたします。

○村尾公述人 私が村尾でございます。横浜にあ
ります神奈川大学の教師をしております。きょう
は国鉄分割・民営化問題について話せと言われて
参つたわけですが、私の名前、ちよつと読みにくい
字ですが、村尾賢と読みます。

最初に申し上げておきますが、私は国鉄の民営
化には反対しません。条件つきではあります

民営化には反対しません。分割に反対でありま
す。分割は絶対に避けるべきであるというふう
に考えています。これは後で申し上げますが、分
割には正当な理由がない。それとデメリットが大
きいというのであります。

私のレジュメは渡りましたね。レジュメを見
ながらレジュメはワープロでやろうかと思つた
けれども、まだだれもないので時間がかかり過ぎ
るので、汚い手で申し上げるのですけれども、手
書きでやりました。

経済的デメリットにきょうは焦点を絞らせてい
ただきます。経済的デメリットと技術的デメリ
ットがあるのですが、時間の関係で、技術的デメリ
ットは後で質疑応答の間でもしチャンスがあれば
お話し申し上げることにしまして、経済的
デメリットに限定してお話し申し上げたいと思
います。

経済的デメリットを三つぐらい挙げましたが、
第一は規模の経済性を失う、規模の経済性の喪失
ということでありまして、
規模の経済性と申しますのは、皆さんよく御存
じと思ひますが、工場なんかで生産規模を増大
する、大量生産すると生産コストが下がるという
業の特性であります。これは、大きな設備を持つ
近代化の産業は大体規模の経済性があると言われ
ていまして、鉄道もその代表的な一つでありま
す。ところが、分割すると規模の経済性が失われ
るというわけでありまして、
この点につきましましては、私の尊敬します慶応大
学の藤井弥太郎教授、これは近代経済学のすぐれ
た理論家でありまして、マルクス経済学じゃないで
すよ、近代経済学のすぐれた理論家ですが、この
藤井弥太郎教授が去年の「経済評論」の特集号(増
刊号)で次のように述べています。

「路線網あるいはネットワークの大きさという
意味では、地域分割により規模の経済性が失われ
るかもしれない。『かもしれない』というのは、慎
重な理論家の特有の発言でありまして、失われる
と言っていると思つていただいてもいいと思ひま

す。」「とくに、(中略)ネットワークが大きいこと
は、他の交通手段との競争において販売力やマー
ケティングの面できわめて重要・強力な競争力の
要因である。源泉である。つまり、分割すると企
業規模の経済性が失われるということを言つてい
るわけでありまして、
私もそう思います。国鉄が現在全国的な路線網
を持つていてということが、中長距離のバスや航
空機の潜在的な旅客を何とか確保していくための
大きな力の源泉になっていると思われるわけであ
ります。このデメリットをわざわざ自分から捨て
て競争力を低下させるといふことは、非常に愚かな
やり方であると言わざるを得ません。これによつ
て、せっかく民営化で効率よくやろうとする新し
い鉄道会社が非常にマイナスになつてしまふ。せ
っかく民営化で規模の経済性を発揮しようと思つ
てもできないという変なことになつてしまつて、
民営化の効果を阻害してしまふというわけであり
ます。これが、きょう私がレジュメの題に書きま
した「分割は民営化の効果を大幅低下させる」
の第一の原因であります。

二番目は、レジュメの1.(2)に書きましたよう
に、「収益の外部流出による利益インセンティブ
の阻害」。結局、それによつて中長距離の各社間
直通列車減少のおそれがあるということでありま
す。この問題は、監理委員会の意見書では技術的
問題に入れておりますけれども、私は、一応経済
的問題に入れたわけですが、
もう少し詳しく申し上げますと、この問題を考
えるためには、現在の国鉄を分割された各社で運
賃収入をどういうふうに分配するかとか、費用を
どう分担するかどうかということがはっきりしないと
答えが出ないのですが、監理委員会の意見書には、
どういふわけか、その点に一切触れていないので
すね。こういう点で私は、この報告書はちよつと
欠陥商品だと思つておられるけれども、何にも触れ
ていない。ですが、想像するに、恐らく現在の私
鉄の相互乗り入れと同じやり方を考えていると思
われます。このやり方は、今ヨーロッパの各国

鉄の相互交流の場合と同じやり方であり、例えば今の東京では、東急が高速交通管轄で、相互に相互乗り入れ、この場合に、渋谷から東の方には東急が管轄の路線に入るわけですね。管轄の路線に入ると管轄の運賃で計算して、収入は全部管轄の収入になるわけですね。だから東急には収入は入りません、渋谷から東は。しかし東急の列車が走っているという形ですね。収入は全部管轄に入りますから、もちろん費用も管轄が負担します。ですから、東急は電力費もただで使えますし、レールもただで使えます。それから、あと車両の費用と運転手、交代しない場合の運転手の人件費なんかは、後から管轄が清算して東急に払うわけです。もちろん、管轄が東急に入り込んだら同じ、逆のことが行われます。

そういうやり方を分割各社に適用した場合どういうことが起こるかという、短距離の場合は余り問題はないのですが、長距離の場合、例えば東日本会社が島根県の津和野、私も一度行きました。美しい津和野に旅客の観光キャンペーン、最近よくポスターで「日暮れが惜しくなる」とか京都のキャンペーンをやっておりますけれども、そういうキャンペーンで津和野にお客を呼んだ場合、運賃はみんな東海道新幹線と山陽新幹線と、あと小郡からの山口線ですか、そこに行っちゃうのです。理論どおりいくと東日本会社はゼロになります。しかし、それではまずいということで、まだこれは決まっていけないみたいですが、もしも、もしもしたら熱海までは東日本会社の収入になるかもしれない。しかし、そうなるてもキロ程から見まして全体の割ぐらいいであります。これでは東日本会社は利益が少なくて意欲をわかせないということになります。そういうことで、非常に利益インセンティブが阻害されるということですね。そうなる場合、細かいことは後でまた申し上げますが、そういう直通列車が減るおそれがあるのです。これもいろいろ問題があります。

す。後で質疑応答のときに申し上げますが、減るおそれがあるということになります。西日本会社も、同じように、東日本にきた場合、三陸海岸までやっても余り収入にならないというところになってくるわけですね。みんな東海会社と東日本にとられてしまうという格好になるわけですね。時間がなくなりますから、細かいことは後でまた申し上げます。

ところが、監理委員会の意見書によりまして、各会社は民間的経営の発想でやるので、共同、協調して開発、販売が行われるから大丈夫だと樂觀しているわけですね。ですが、私に言わせると逆でありまして、民営化されるから利益に敏感になる、だからそういう利益の少ないところには熱意を失うということになるのでありまして、意見書は少し樂觀し過ぎているというところであります。意見書では、今、例えば伊豆急との間の特急踊り子号なんかうまくいっているというように例を挙げていますけれども、これはちょっと特殊例でありまして、この問題も後で質疑応答のときに若干詳しく申し上げます。

第三の経済的デメリットは、「追加的費用の発生」ということであります。

これは、分割各社間でいろいろダイヤとか運賃の協議、清算といったようなことが起こります。これはヨーロッパの今申し上げた相互乗り入れで起こっているわけですが、これも時間がないので後で申し上げます。

以上で三つですね、規模の経済性が失われる、それから収益が外部に流れて中長距離の直通列車が減るおそれがある。

これで一つ言い落としましたけれども、直通列車が減れば、結局分割各社にとつての経営にマイナスになることはもちろんですが、それ以外に国民経済的にもマイナスになる。というのは、その減った分が飛行機にいったりマイカーにいったりしますと、安全とか公害とかエネルギー消費の面でマイナスになります。そういう国民経済的なマイナスにもなる。あとはもっと単純に、鉄道旅

行の好きな人の楽しみが減るということにもなるわけですね。

それから三番目のデメリットは、今言いました追加的費用の発生であります。以上、三つの経済的デメリットがあるということです。

次に、二番目の「国鉄分割には根拠がない」という話であります。

まずその一番、「本州三分割では地域に密着した運営は不可能」。これは実は監理委員会の意見書も認めているんですね。監理委員会の意見書を見ますと、最初の方で、地域に密着した経営が必要だ、それから不合理な依存関係も省かなければいけないというところを書いているので、すけれども、そのすぐ後でこういふふうに言っているんですね。地域に密着するためには地域的になるべく小さい経営単位にしなければいけないと言った後で、しかし、小さい経営単位に分けるために、全国三十カ所ある鉄道管理局単位、その辺に近い単位でやってみたら、技術的な問題が大き過ぎる、あと経営の利益の格差が大きくなる、収益差が著しい、それから安定経営の基盤となる路線を持たない会社が多くなるというので、これはだめだということでは捨てられるのです。つまり、監理委員会の意見書でも地域に密着できる小分割案は捨てられたわけですね。

しかし、本州三分割ですと、結局東日本会社の東京の本社が青森のダイヤを組み、運賃を決めるという形で、現状と余り変わらないことになってしまふんですね。結局地域に密着できないということでもあります。大多数の国民は、分割すると地域に密着できると期待してあります。しかし、もう意見書自体それはあきらめているので、これは国民の期待を全く裏切るものですね。ですから、分割の第一の根拠は消えたと言わなければなりません。政府は、法案を通す前にこの点をしっかりと国民に知らせる義務があると思うのです。黙ってはおかぶりしてやるのは非常に悪いと思います。

それから二番目です。「本州三分割では不合理な依存関係の解消も無理」、でかい分割では東京の運賃が私鉄並みにならないということですが、これも時間がないので省略します。後で申し上げます。

それから、二ページ目の最初に書きました三番目、「経営管理の限界を超えている」というのは素人論議だ」という話であります。これは実際にそう思います。大き過ぎるというのは耳に入りやすいのですが、実際にはそういうことはない。経営規模が大きくなると、最近ライオンジュタインという人が言い出したX非効率ということがありまして、確かにそれはあると思います。X非効率というのはビュロクラシー、官僚主義による効率低下ですね、それは確かにあると思います。ですが、大企業にはやはり先ほど申し上げた規模の経済性もあるわけで、どっちが強いかわかりません。

この点、アメリカのすぐれた産業組織論の学者、産業組織論というのには独占とか競争とか寡占問題をやる学問ですが、その世界の第一人者でありますジョー・S・ベインという学者がこういうことを言っているのです。アメリカでは最大の企業でさえも、まだ巨大規模の不経済性をこうむるほど大規模になってはいない。当時、この本が書かれたころ、アメリカの自動車会社のGMは五十万人の従業員を持っていた。それでも大規模過ぎて不経済になってはいないと言っているのです。

それから最近の例ですと、一九八三年十二月三十一日に企業分割されましたアメリカ最大の電気通信会社AT&T、有名な会社ですが、この会社は、分割されたとき、八三年十二月三十一日現在の従業員数は、何と九十六万五千五百七十八人いたわけですね。国鉄の三倍ですね。それでもX非効率で経営効率が下がったから分割されたのではなくて、独占力が強過ぎるために、アンチトラスト法、日本の独禁法によって企業分割されたわけでありまして、こういうことを考えますと、企業がでか過ぎる

から経営の管理の限界を超しているというのは、どうも素人論だと言わざるを得ません。結局、国鉄の経営がもうまくいってないとする、それは規模が大き過ぎるからではなくて、公社という形態にあったのではないかと考えられます。公社形態の方が原因なんで、三十万人という人間が多過ぎるのではないということですね。ですから、分割は全く見当外れだ、民営化だけで十分だというふうに私は考えます。

最後に、「提言」であります。

以上述べましたように、国鉄分割には根拠がない。つまり地域に密着もできないし、大き過ぎるというのも素人論だということになります。根拠がないわけですね、この二つが二大根拠だったわけですから。それが消えてしまった。一方、さつき言いましたように、規模の経済性が失われるとか、直通列車が減るとか、追加的費用が発生するといったような経済的デメリット、それから、きょうは申し上げられませんが、技術的デメリットが出てきて競争力が低下する。つまり、民営化によってうまくやろうとしている競争力を低下させてしまうというのが分割であります。

私としては、本当は旅客も貨物と同じように全国一社でやる方がいいと思いますが、状況を考え、一歩を譲りまして、結論は、三島のみ分割して本州は一本で経営しろ、本州は一元的に運営すべきだというふうに考えます。そうすれば、今述べました経済的デメリットあるいは技術的デメリットも大幅に減って、まあまあいいというふうになるのではないかと思います。三島はある程度やはり地域に密着できる。本州の、東京が青森のダイヤを決めるような問題じゃないですから、三島はある程度地域に密着できるということ、これはメリットがあるということ、三島だけは認めるといふ考えであります。

ただし、もしも三島の経営が赤字になった場合、最近の新聞によりますと赤字になるそうですが、万一赤字になっても絶対に解散しないという前提が必要であります。これについては私なりの

論拠を持つていますが、雑誌にも書いていますのですけれども、きょうは時間がないし、議論が変なところへいくと悪いので、やめておきたいと思ひます。

とにかく、本州は一本として一本の運営をすべきだ、もしも強引に分割して数年後にまた統合するという羽目に陥るとか、あるいはそれでも自民党さんのあるいは政府のメンツがあつて強引に不都合のままで分割体制を維持するというようなことにならないように願うものであります。

最後に、一言申し上げます。

ここに「いまこそ、政策転換の好機。」と書きましたのは、変な話ですけれども、今国勢が分割の危機にさらされて、反対の政治勢力は非常に弱まっているのですね。まともに反対できるのは我々研究者ぐらいのもので、国勢はだめになりそうなんです。残念ですけれども、ですから、それがむしろ逆に政策転換の好機ではないか。今政府が政策転換しても、国勢の力に屈服したと思われないうですね。政府のあるいは自民党さんの英知によってやったというふうに解釈されますから、非常にいいチャンスではないかと思うわけでありまして、ですから、力関係からではなくて、勇気を持って、それから英知を持って、私の申し上げた点を理解いただきまして、二十一世紀に向かって日本の交通のために適切な政策転換をされることを心から期待するものであります。どうもありがとうございます。(拍手)

○細田委員長 ありがとうございます。次に、竹内公述人にお願ひいたします。

○竹内公述人 たいま御紹介いただきました竹内でございます。

私の結論は村尾先生と反対でございます。分割・民営に賛成であるということでありまして、

現在、国鉄は二十五兆円の債務を持つています。メキシコが今大変困つておりますけれども、その債務総額でも十五兆円であるというところでございますから、もしこれが国際的な

マーケットであっても、考えられないほどのスケールの累積債務であるというようにござります。

この原因は既にいろいろ議論されておりますけれども、既に鉄道時代は終わつたつとあるというようにござります。御案内のとおり、旅客の輸送では二十四分の一になりましたし、貨物輸送ではたつた数%でございます。ですから、この鉄道は国家的な事業としてやるような段階ではもはやなくなつたというふうなことはなからうかと思ひます。鉄道は、大都市周辺の過密地帯の輸送手段と、それから新幹線というすばらしい技術の出現によりまして中距離輸送の中心でございまして、長距離輸送はもう飛行機の時代が変わつた、こういうことではあります。

残念ながら、日本の過去の政策は余りにも鉄道にフィットし過ぎておりましたので、その結果、交通網の体系とかあるいは自動車網の体系とか、新しい社会の進歩に乗りおくれたのではなからうかというふうに思われるわけでありまして。例えば、日本の飛行場で高速道路が飛行場に入つているところはごくまれでござります。これではエアポートではなくて、エアフィールドではなからうかというふうな皮肉もあるわけでございます。

甚だ素人でございますのでよくわかりませんが、御無礼はお許しください。思うわけでございますが、民営にいたします最大のメリットは、政治的な介入をこの経済的な経営から排除するということが最大の目的ではなからうかと思ひます。

御案内のとおり、国鉄は設備投資も独自でできない、人事も動かさない、まして一番重要である賃金も独自に動かせないというふうなことでござります。これでは当然当事者能力がございませんで、利益を追求する方法もないというふうなことではなからうか。私も企業に勤めておりますけれども、その企業で努力した成果が何らかのメリットとして目の前にわかる指標として明示されないということになりますと、勤労意欲は必ず失わ

れるわけでありまして。

それから、中国でもソ連でも、能率を上げるために賃金で価格メカニズムを生かす、よく働く人にはよく賃金をやる、なかなか働かない人には賃金をその分だけ下げるといふようなことで能率の向上を図つていく時代でございますけれども、そのようなこともなかなかできにくいというふうなことになると思います。国鉄はもはや企業体ではないというふうな感じがするわけでありまして。

もちろん、ここにいらつしやる先生方、そういう方ではございせんけれども、何となく国鉄を全国民でむしり取つたというふうな感じがするわけでありまして。そのむしり取つた残高が実に二十五兆円に達したのかなというふうにすら思われるわけでございます。

ですから、国鉄も当事者能力がなくて、しかも鉄道時代を終わった衰退産業でございますから、それこそ責任を持たせて企業を経営すべきのとき、まさに一層政治的な力が加わつてきた。昭和三十九年、まさに日本は自動車時代に移つたときから国鉄が赤字になり、衰退すればするほど政治的な力が加わりやすい体質を持つていたということで、債務が累積してきたというふうに思われるわけでございます。

そういうような点から申しまして、政治的な関係から国鉄を外す。しかも、現在は国鉄は必ずしもシビルミナムではございせん。地方に行きましても自動車にお乗りになつて、あるいは甚だ口幅つたいようなことでございまして、あれども、国鉄の赤字路線廃止で陳情に来られるときに、飛行機に乗つてこれらバスに乗つてこれらから考へますと、国家は当然国鉄から手を引くべきであるというふうに考へるわけでありまして。

今のような状況のもとで働いておられます、実にやる気がなくなるわけでありまして。実際に国鉄の労使関係がうまくいかないとはいへない問題があるのも、やはりそのような政治が介入し過ぎて自分たちの目的が達成されないというか、勤労

意欲がわかないというようにあるわけでございますし、例えばだれも乗っていない電車を一人で運転されているという国鉄の職員の方は大変お氣遣いでございます。それにもかかわらず事故が発生しなかつた。これは実に国鉄の職員の方のレベルの高さを物語っているというように感じられます。何となく政治的な力よりもはるかに国鉄の職員の方が頑張っているのではなからうかというように感じます。

分割につきましては、やはり現在よく議論されておりますように、東京都とかブロックでとりますと、国鉄の使われておりますのは大部分地域内輸送である、こういうことであります。遠方は飛行機を使うというように時代でございますから、どうしても全国的なネットワークを張る意義が非常に少ないというようにございまして、張ればかえってデメリットが大きくなるのではなからうかというふうに思われるわけでありまして。

元来、鉄道事業は全線として衰退産業でございますから、どういたしまして他の分野で収益を上げながら投資を向けていかなければならない、投資資金を生み出していかなければならない、あるいは黙っていますと鉄道のお客が減りますから、どういたしまして鉄道のお客をふやすような対策が必要だ、こういうようなことであります。私鉄ではいろいろな努力をしているわけでございます。国鉄でもまさに駅は町の中心にあるというようにございまして、この町の中心が非常にうまいぐあいに開発されて、すばらしい町づくりができたならば、国鉄のお客は必ずふえるに違いないというように思われるわけでありまして。

今までは全国均一料金とかいろいろ原則がございまして、ですから、一番もうかる東京の国鉄の運賃が私鉄より高い。一番もうかる国鉄にとられていくわけでありまして、地方で余りもうからないところが国鉄の運賃が安くなっておりまして、これでは経営の戦略としては非常に問題があるというように思われるわけでありまして。その上、東京の駅は実に惨めでありましてけれど

も、地方の新幹線の駅はお客が来ないのに実に堂々としていっているような、投資のミスアロケーションが発生しているというように感じがいまして、過度の投資としか思われないうような豪華な駅もあるわけでありまして。

そういうことを考えますと、どういたしまして、企業に任せていいますか、民営にいたしました効率的な投資を進めていかなければならないとともに、新たな需要を開発するためには国鉄に周辺の業務に大いに活躍してもらいまして、ちょうど電力会社が電力の需要を生じさせるために地域の開発に努めていると同じように、民営化された国鉄は、地域の開発とか美しい町づくりであるとか、町の中心にすばらしいいろいろな施設をつくるとか、そのような担い手に当然なっていくべきではなからうかというように感じがいまして、方向にありまして、さもなくば、鉄道の需要は減退していくかもしれないと思われるわけでありまして。

そのような観点から見ますと、六地区に分割されましたり、貨物会社ができたという点に若干の疑義があるような感じもいたします。相当な経営努力をし、政治的な関係から一切外すというようなことを厳しくやりますと、どういたしまして、赤字路線とかいろいろ不採算の投資を強要され、再び国鉄の、私どもの国民の重要な資産がむしばまれていくのではなからうかというように感じがいまして、ございまして。

そのような点から考えますと、本州三分割になりまして、あるいはもうちょっと細かい方がいかなどという感じもいたしますけれども、それはともかくとして、これらの新しい会社が全力投球して、あるいは残業に次ぐ残業ぐらいのことをやりませんと、どういたしましてもうまいかないのではなからうか。その意味で、民営・分割の後、この新会社でございまして、大変ハードな時期が多分あるのではなからうかというところでござ

います。以上申し上げたような観点からぜひ民営・分割化していただき、しかもそこから先、新会社として発足されるその会社は、大変苦しいことではございまいしけれども、民間企業の数倍の働きをして、ぜひともこの新しい鉄道の位置づけをしていただきたいというように思われるわけでありまして、それと同時に、新しい交通体系、つまり日本は特に航空ネットワークが非常に充実しているというようにございまして、全体のそのような交通体系の中から国鉄の位置づけをするというようにございまして、国鉄だけを考えますと、日本の交通体系はさらにさらにおくられてしまいうような感じがするわけでありまして。

甚だ口幅ったいことを申しましたけれども、以上で公述を終わらせていただきます。(拍手)
○細田委員長 ありがとうございます。
次に、牛久保公述人にお願いたしました。

○牛久保公述人 今国鉄の分割・民営化に対して、国鉄の膨大な土地を中心に国民の疑惑が集まっております。政府は特別委員会に三千三百ヘクタールのリストを提出して、公示価格を根拠に七兆七千億円の算出したました。この値段は、国民負担金の額に直接はね返るものであり、十分に精査されるべきは当然のこととあります。資料を今お配りしておりますが、その二枚目、三枚目にあるとおり、私たちの試算だけでも、一千二百一十六ヘクタールで、三千三百ヘクタールのわずかに三六・九%で十八兆八千六百億円の価値になることが判明しております。三千三百ヘクタールはこの試算の三倍近い面積ですから、総額は、二倍とまではいって、若干の値上りを含めて二十五兆円規模と見られるものとなっております。この売却予定地の時価を見るだけでも、国鉄自身の借金とされている六十年度末の二十三兆六千億円を超える金額となるのであります。この土地のリストは、より厳密に総合的に検討されることは当然のこととありますが、現在の国

鉄当局はそのことを行う能力を十分持っているということを明らかにしたいと思います。例えば二冊目の資料に添付いたしました一枚目から二十四枚目までの資料は、渋谷の駅と錦糸町の駅の国鉄の土地の分析表であります。

渋谷の駅について見ますと、一枚目の右側に単価一ヘクタール三百九十九億円、すなわち一平方メートル三百九十九万円と算出をしております。しかし、この資料の六枚目に「地価調査表」という分析表がございまして、この公示価格を昭和六十一年四月一日現在のものにし、基準地価を十月一日現在のものとすると最新の情報を記入し、さらに取引事例、例えば昭和六十一年四月の坪五千万円という渋谷駅周辺の取引事例を記入するならば、現在の渋谷駅の土地の時価は一平方メートル二千万円が妥当であるということとはどこに判明するところでありまして。

私どもはこういった分析表を既に幾つも入手しておりますが、十枚目にある地図を見ていただければ、国鉄当局の資料の土地が、なぜ三百九十九万円という三分の一の値段で評価されるのか。すべての土地について厳密な検討を再度なすべきことが必要だと考えます。

この見直しの意味はそれだけではありません。すなわち、再建監理委員会委員長はその談話で、本改革案が国鉄事業を再生させる唯一の方策であり、かつ国民の負担を最小限のものとする最善の方策であると確信すると述べました。しかし、この売却の土地の値段を見るだけでも、最小限の国民負担どころか、国民負担などなくても可能なことを示しておりますが、このことは、高く売れば国民負担が少なくなるというレベルの問題ではなくて、そもそも再建監理委員会の答申の計算上の前提が根本的に狂っていることを意味しているのであります。私は、そういう点で、再建監理委員会の答申を撤回し、算出をやり直すことを求めるのであります。国鉄の資産は土地だけではありません。国鉄

は、NTTにも比すべき全国鉄道電話、みどりの窓口などのコンピュータ通信システム、光ファイバー通信システムなどの全国通信網を持っています。資料一冊目の四枚目から七枚目に記載いたしましたこの膨大な日本列島を縦断する通信システムを、資産価値として一体どのように見るのでしょうか。国鉄当局は単なる電線などの物的設備と見て、帳簿価額二千七百億円と算出しています。が、とてもない話です。

また、国鉄は、二冊目の資料の最終枚に引用しましたとおり、膨大な企業の大株主です。しかも、私どもの調査によりますと、持ち株比率は、営団地下鉄五四％、日本交通公社三七・五％、日本旅行五〇％などとなっています。それは単なる株の額面額ではなくて、裁判上の実務でも純資産価値方式などとして再評価されなければならないほどの比率になっています。そのほか川崎の火力発電所などの膨大な資産全体について再評価をして、売却ではなく活用方法も含めて全面的に検討し直すこと、それは企業再建の実務の当たり前の大前提であります。

また、国鉄の財産上驚くべき事実も判明しております。一冊目の資料の八枚目に掲載いたしました、昭和六十一年度国鉄に初めて名義を変更するなど、登記名義変更の件数が一年度で実に百十五万三千八百九十九件もあるということがこの間判明いたしました。また、私どもが国鉄関係者から聞くと、数年間にわたって百万件以上の膨大な存在し、登記の土地が今なお膨大に存在し、数年間にわたって百万件以上の登記整理が続くということが言われています。そもそも企業再建、企業譲渡などが論ぜられるとき、その企業がいかなる土地を保有するのか、登記を完結せずして土地の譲渡が行われることはないのです。

私は、この土地問題などで判明したさまざまなデータ分析を見ると、いま一度分析を根本からやり直すことが求められていることを感じます。貴委員会が、国民の負託にこたえ、すべてのデータを国民に公開し、客観的に検証されることを心か

ら望むものであります。

この計算上のずさんさは、資産だけではありません。余剰人員と言われる人員の計算においても同様です。

大手私鉄の人員費比率が五〇％であるのに比べて、ことしの国鉄の人員費比率は三六・九％になりました。また、国鉄の豊田駅と京王線八王子駅との比較がよくなされますが、国鉄豊田駅の方が一人当たり収入は一・七倍、一人当たり列車本数は一・二倍となっています。営業キロ数で比べると、私鉄は一キロ当たり十八・四人の人員を持っていますから、仮に私鉄並みと考えると、国鉄の必要人員は三十八万六千四百人ということになるのであります。どこに九・三万人も退職させる余剰人員があるのでしょうか。

次に、経営形態論について意見を陳述いたします。

これらの議論の前提は、従来の経営形態では経営が成り立たないということにあります。果たしてそうでしょうか。このことについて、昭和六十年度監査報告書はその百五十六ページ、一枚で配りいたしました。その資料の中にも明白なとおり、一般営業損益で三千八百八十九億円という巨額の黒字を国鉄は昨年度で出したことを示しています。この黒字額は、営団地下鉄を除く私鉄大手十三社の営業利益二千四百七十九億円の一・二九倍という規模のものになっています。このことは、国鉄の財政問題というものは、国鉄の通常の経営形態とは別の問題であるということを確認に意味しています。

問題なのは、監査報告書でも認めているとおり、利子及び債務取扱諸費等の資本経費であり、特別の特定人件費というものであり、それらは、いずれも個別に発生した原因と責任を明確にして、いかなる経営形態をとろうとも、独自の債務処理の方法をとることが求められるものであります。政府案でも、分割・民営化では解決できず、結局、国鉄の土地の放出と国民負担に求めている、さらに二兆円の資金負担を十年以上も行うと

も報道されています。

債務処理について言うならば、その内容をすべて国民の前に公開して、一つ一つその債務の種類を検討すれば、十分に解決可能な事態であると考えます。この点から見ても、国鉄の財政問題とは、国鉄改革法第一条の規定する経営の破綻などでは全くないことが明らかであります。

また、分割・民営化の問題点は、経営形態論にとどまりません。政府案に対して、国民生活が一体どうなるのか、極めてリアルな問題であります。

まず、地方ローカル線は加速度的に廃止が進行します。公共性を捨て去り、営利中心の民営鉄道が、全国的利益の配分というバックアップもないまま経営されると、ローカル線が廃止されていくのは当然の事態だからです。

さらに、国鉄改革法第六条は、資料一冊目の十枚目に記載しましたとおり、鉄道事業の役割を、主要都市を連絡する中距離の幹線輸送と大都市圏輸送と地方主要都市圏の輸送としています。ここからは、過疎地域の輸送であるとかブルートレーンなどの長距離輸送は、そもそも鉄道事業の役割から外されているのであります。この法律どおりとするならば、この二つの日本地図にあるとおり、日本列島の鉄道網はすたすたに切り裂かれていくことは明白であります。

ここには国民の生活権、教育権がかかっています。資料十二枚目にある廃止された北海道相生線の場合には、右上にある津別・相生間が、国鉄定期が五千八百四十円だったところが、民間バス定期で二万二千八十円と三・七八倍にはね上がり、高校生の通学は極めて困難となつてきています。十四兆円から十六兆円と言われている国民負担についても、歳入欠損が言われる国家財政のもとでは、財源確保のために、結局大増税に道を開くものであります。

さらに、国鉄の安全が危惧をされています。分割・民営化の先取りとして実行されているホーム要員の廃止、保線職場の人減らし、検査、修

繕の周期の延長は、大事故を予感させるほどの事態です。一冊目の資料十三枚目にあるとおり、国電の飯田橋駅では、要員合理化で、七・五日に一回の事故が三・九日に一回と、この間一・九二倍に増加をしています。国電中央線のホーム事故が多発をしています。安全の面から見ても、人減らし、合理化のための余剰人員づくり、広域異動、熟練技術労働者を収容する人材活用センターは直ちに中止し、撤廃すべきものであります。

東海道新幹線の安全問題も重大です。資料十四枚目にあるとおり、東海道新幹線の構造物は既に限界に近づき、雪害対策は実施されず、東海地震対策は決定的におくれています。これらの大事故防止策は、新幹線保有機構が行わないとするならば、一体どこが行うのでありましょうか。一民間旅客鉄道会社でなしに得る財政負担ではありませ

ん。以上述べてまいりましたが、私は、政府案の国鉄分割・民営化に反対いたします。私だけではありません。今、国鉄分割・民営化に反対する声は全国に広がっております。地方自治体における国鉄の分割・民営化反対、ローカル線廃止反対決議は、二冊目の資料二十五枚目にもあるとおり、昭和六十一年九月現在で八百六十自治体に上つています。また、私どもが全国の選挙公報を集めて分析した結果、資料一冊目の十七枚目にあるとおり、分割・民営化に賛成した議員は全体で五十三名しかおりません。

鉄道は、エネルギー効率から見ても、さらに無公害、無事故の交通機関としても優秀な交通手段です。さらに、日本の国鉄はすぐれた人材と技術、優良な資産を持っています。そして、何よりも国民に愛されてまいりました。それはこの国のすぐれた文化の一つともなっています。これを分割・民営化するなど、まさに暴挙と言わざるを得ません。まして、百十五年を迎えた長い歴史を持つ国鉄をわずか二カ月程度の審議で廃止してしまうなど、全く納得できないものです。

私は、国鉄の分割・民営化に真剣に賛意を表す

る人をも含めて、今必要なことは、データを公開し、正確に分析し、そして、分割・民営化の功罪を国家百年の計に立つて徹底的に慎重に討議することと考えます。その点で言うところ、昭和六十二年四月一日実施にこだわる理由は全くないと考えられるものであります。

貴委員会の慎重審議を心から要望いたしますし、私の意見陳述を終わります。(拍手)

○細田委員長 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開陳は終わりました。

○細田委員長 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。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。津島雄二君。

○津島委員 三人の公述人の先生方のお話、それぞれのお立場から大変興味のある、また参考になる御意見を伺わせていただきました。ありがとうございます。興味が深く拝聴させていただきました。したが、若干の疑問点がございまして、御質問をさせていただきます。

まず最初に、村尾先生でございますが、民営化に反対しない、分割にいろいろ問題があるというお話でございましたが、まず最初に、規模の経済性ということを非常に言われましたね。大きいことはいくらでも、私は政治家的にそういうふうに乗ったのでありますが、現下交通市場の実態につきましても、ただ大きいことがいいことではないよ、鉄道特性を持った鉄道市場のあり方というのはいくらいいものですよ。

昔のように日本全国を国鉄が独占的にやっていたときには、大きいことはいくらでも、五百キロから千キロ以上にわたると飛行機との競争にさらされる、そのほか鉄道事業が独占でなくなったという

現状において、先生がおっしゃった大きい規模の経済性が、全国一本でなくとも分割をされることなくなっていくというところについては、今の鉄道特性あるいは今の交通市場との関係でどういうふうな受けとめたいのかというところをまずお伺いをしたいわけでありまして。

関係して二番目の問題点になるわけですが、そういう大きな規模でございまして、収益の外部流出を防いで、そこに利益インセンティブが生まれる、こうおっしゃったのです。これは逆に言いますと、大きな規模で片一方に非常に能率のいい市場があり、片一方に非常に悪い市場があるという補助が起る。内部補助というものは、私から申し上げるまでもなく、経済学的にデイスインセンティブです、ある意味では、効率的悪いところに補助がいりますから、だからそういう意味で、大きくて、収益が外部流出せずに内部補助が起ることを直ちによしとする先生の所論に対しては、私はどうも疑問が残るわけでございますが、この点をお伺いをしたいわけでありまして。

三つ目にお伺いしたいのは、今度は根拠の方について三点お挙げになりましたけれども、それを総括いたしまして、規模が大きくなると今決して限界を超えてない、悪いのは公社制だとおっしゃった。しかし、私は例えば一つの例を挙げますと、画一運賃のデメリットについてまず先生どうお考えでしょうか。けさの議論にも出てきたのでありますけれども、北海道で並列する高速道路ができて、バス運賃との競争になった。そのときに北海道は、そこでの競争が大事だから特急運賃について特例を設けてくれ、こういうことになる、いやいや全国一本のあれだから、特急は特急で全国で見させてくださいというふうな、そういうことで非常に画一性のデメリットがあらわれます。そういうことから考えますと、交通市場の現況からいってもメリットが発揮できるような形の企業にすることの方がいいという考え方がかなり説得力があると思うのでありますが、その点をどう

いうふうにお考えになるか。

最後に、いずれにいたしましても今の国鉄は非常に重体であるということは先生もお認めになられているようにございまして、これを立ち直らせていく上で、企業として一体どうして立ち直らせていくか。先生は民営化はいいとおっしゃるのですけれども、今、逐年二兆円に近いような赤字を出してある、そういう企業をそのまま民営化していいということに受けとめることはなかなかできないわけでありまして。それは、裏からいえば毎年毎年国民負担でやりなさいという話になるわけですね。そういう国民負担を国民に納得させていくかどうか、私ども政治家としてなかなかその根拠は見出しがたいわけでありまして、それ、それそれについてお教えをいただきたいと思っております。

委員長、牛久保先生にも御質問がございますが、分けて……

○細田委員長 後にしてください。

○津島委員 以上、ひとつ村尾先生お願いいたします。

○村尾公述人 必ずしも完全に理解できなかったのですが、最初の、規模の経済性が今の例えば航空に旅客を食われている中でどうかというお話でしたが、ちょっと次元が違うと思うのです。規模の経済性には二つありまして、工場規模の経済性と企業規模の経済性というのがあるのです。私が申し上げたのは企業規模の経済性です。今おっしゃったのは恐らく工場規模の経済性に関する問題ではないかと思うのですけれども、私が申し上げた規模の経済性は企業でして、結局販売力とかマーケティング、そういう面の問題ですから、別に市場が独占が失われようとか何しようとかやうそれは問題があるのです。独占が失われたらこそマーケティングが重要になるわけで、その点で、別に航空に食われたから、企業規模の経済性がでかいとなくなるという問題ではありせんから、一応別問題だと思っております。工場規模の経済性

と違うのです。航空機との長距離が強いのか弱いかというものは生産力面で、工場規模の経済性に関する問題だと思っております。私の言っているマーケティングとか何とかいうのは企業規模でありまして、これは全国ネットワークがあれば強いわけ、これはもう航空に食われようが何しようが関係がないんだと私は理解しています。

それから、二番目の質問はちょっとわからなかったもので、これは後回しにさせていただきます。三番目の、画一運賃でいいのかとおっしゃったのです。私は別に画一運賃は主張しません。事実、現在の国鉄でも画一運賃は捨てていまして、地方交通線は高い運賃を取っていますし、画一運賃は私は別に主張もしませんでして、主張はしていません。

それから最後の、赤字を民営化にしたいのかとおっしゃったのですが、私は、赤字はやはり国民の負担ですから、なくす必要があると思うのです。ただ、完全に赤字をなくすることは不可能の場合があるということにつきまして、先ほど変な方向に議論が行くとまづいと言って避けましたけれども、私の根本的な考え方がありまして、今言いましたように国民の税負担を避けた方がいい、だから赤字はできる限り縮小すべきだけれども、完全な黒字にはなれないのは仕方ない。

これはヨーロッパあたりではもう確立していると思うのです。先ほど竹内さんおっしゃった、お客のいない車を運転しているという話がありましたが、本当、私三年前にベルギーのブリュッセルへ行きましたけれども、夜中の十二時半過ぎごろ、私のアパートから見ると、二、三人しか乗っていない路面電車が毎日のように十二時四十分に入っていきます。赤字なんですね、大赤字。収入の七三％が国の補助であります。それでも全然国民は批判しないみたいですね。つまり、ヨーロッパでは公共交通は赤字であるのは当然だと思っております。

そう思わないのは日本だけです。なぜかという、私鉄の大手が黒字だからですね。これはぎゅ

そこで、一つだけ申し上げておきますけれど、

もう一つは、牛

まず、その中には、国が国有鉄道に貸し付けて

具食持てこさしきりてかひ

負担になるということだけ申し上げまして、私の質問を終わらせていただきます。

○細田委員長 関山信之君。

○関山委員 三先生方には、きょうは本当にお忙しいところをおいでいただきまして、貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。

最初に、竹内先生に一言だけ確かめておきたいと思うのでありますが、きょうは議論の場でもございませんで、賛成、反対の立場で先生と御議論を申し上げる立場にはございせんが、先生のお話を承っておりますと、大変に大胆な感じがするが、いささか乱暴じやないかなという感じがする御発言がございました。言うならば、鉄道時代は終わりがつある、衰退産業だ、そして、もはや国家事業としてやるべきでもないし、シビルミニマムでもないという御発言の趣旨なんですか、けれども、そういう延長線上でいきますと、つまり、今国鉄はもう自然死をさせるはかない。とりわけ、私もそういう論理からいけば、地方交通線などというものはもうまさに死してやむを得ざるものだというように受けとめられるのです。そして、なお先生のお話を承っておりますと、国鉄としては周辺の事業、まあデベロップみたいな仕事をせよとやる以外にないんじゃないかというふうな御趣旨なんです、そのように承っておりますよろしくございませうか。

○竹内公述人 私が申し上げたかったのは、国鉄は独占事業としてやるような段階ではもはやなくなつた、こういうこととございませうし、それから、国鉄をシビルミニマムと考えますと、あの経済的な合理性がなくなりまして、結局それは国民の税負担になつて反映するということとを申し上げたわけでございませう。

それから、地方のローカル線でございまして、これはやりようによつては採算に乗るところもあるかもしれないというふうなことであります。よく有名な、千歳から帯広までは民営の特別な車両をつくりましたら、これは採算に乗つたというふうなことであります。ですから、地方を全

部一括して何か補助をするのではなくて、それぞれ独立性を持たせて、その人々の創意工夫を生かしたらいいかなというふうなことを申し上げたわけでありませう。

やや乱暴かも知れませんが、勤労者といひますかあるいは私企業に働く人々の英知といひますか、その努力といひますか、そういうものをぜひ信じていただきたい。私企業に任せるとすべしとだめになるのではなからうかというふうなこともかも知れませんが、私も私企業に働く者は、かえつて私企業に任せた方がよくいくのではなからうか、創意工夫が生かせるというように存じているわけでございませう。そのようなかからのおずとローカル線のあり方は決まつてくるといふような感じがいたしているわけでございませう。

失礼いたしました。

○関山委員 衰退産業でありますとか鉄道時代は終わりがつあるという御発言がありましたもので、それから、国鉄独占の事態でなくなりつつあるということは、それは私も承知をいたしておりますが、必ずしもその前段の御発言の趣旨だけではないというふうな承つておきたいと思ひます。

そこで、これは村尾先生にお尋ねをしたいのですけれども、やはり一方で、この法案自体もそうなんですから、今国鉄の改革に臨んで、何よりも効率優先、経済合理主義というもので、何よりも物差しを当てて仕切つていくという流れがございませう。しかしこれは、我が国の最近の状況の中におきまして一連の流れになつております臨調路線といひますか、規制緩和の流れといひますし、競争原理の一層の導入、民間活力の導入といったようなものとつながっていくのでありませうが、私も私どもは、交通分野に關しては、さっきの先生の御発言にもあるのですが、必ずしもすべて市場原理で仕切るわけにいかない代物ではなからうか。

これは、設備投資が何兆円にも上る極めて膨大なものを持つてゐる、あるいはあまねく国民の足

は守らなければいかぬ、あるいは安全性の問題といひたつたようなことを考えますと、先ほど先生の御発言にもございませうが、やはり公共性といふものが絶えず市場原理とのバランスの中で確保されなければならぬのですが、その前提として総合交通体系といふようなものについて一つきちんとしたものがなければならぬじやないかと常々思つておるのですが、いかがでございませうか。一言だけ、これはごく簡単にお答えをいただければ……。

○村尾公述人 私も確かにそう思ひます。市場原理で一〇〇%はできない。昔は鉄道独占があつたからこれを規制しなければならぬという状況でしたが、今は逆に独占が崩れて赤字になつたので、その意味で、交通といふのはいつも市場の中で異端児でありまして、昔は独占という一世界に独占が初めて出たのは鉄道なんです。自由競争がだめになつてきて政府が介入する。今度は逆にその独占が崩れて、普通ならもうとくに鉄道は姿を消していけるのですが、それは消せない。なぜ消せないか。これは今お話しやつた公共性だと思ひます。

公共性という意味が非常にあいまいですが、普通、経済学的に言つて、公共性といひますと、独占性と社会的必需性だと言われますが、私は、それはかりでなくて、もう少し、これは先ほど言ひました藤井弥太郎さんなんか、近代経済学とか言ひますけれども、利用可能性といふことですね。今使わなければ、将来利用するかもしれないといふことで、利用可能性を持つてゐる、これが鉄道の重要な使命であるといふふうに言ひまして、これが公共性の一つの重要な論点だと思ひます。

そういう意味で、これはシビルミニマムとかいふような形で言ひますけれども、私も総合交通体系は必要だと思ひますし、市場原理一点張りではないかなんかの交通にはあるといふふうに考へております。

○関山委員 きょうは先生から分割にかかわる問

題についてお話があつたのですが、何分にも時間が大変短うございまして、十分な御議論の展開をいただけておらないようでございますので、少し伺つておきたいと思ひます。

今もお話ございました収益の外部流出という問題、利益インセンティブの阻害というふうな問題について、国鉄改革の意見書などでは、日航とのルール&ジェットの問題や踊り子号の問題など具体的に挙げて、そういう心配はないのだといふ、総じてこの意見書では、私も一番最大の問題にいたしております分割のさまざまなデメリットあるいは技術的な困難性などについては、いとも簡単に樂觀的に処理をされるように書かれておるわけなんです、この問題について、先生も少し詳しくお聞かせをいただけたらと思ひます。

○村尾公述人 利益の外部流出の問題ですね。先ほどちょっと時間がなかつたので申し上げませんでした、今言ひましたように、意見書では、民間の発想でやれば大丈夫だといふことで、その例として、今は国鉄さんと日本航空の間でやつてゐるルール&ジェットの共同販売、共同宣伝があります。しかし、これは例にならないですね。車両の乗り入れがないわけですから、鉄道と飛行機ですから乗り入れ全然なし。したがつて、運賃収入の配分などということも費用負担関係も起こりませんから、これは全然別のケース、何を言つてゐるかという感じがする。

もう一つの伊豆急の特急踊り子号、これはまさに乗り入れであります、これはたまたま条件がよかつたからなんです。私、調べてみましたら、東京から伊豆までの国鉄線の運賃が二千元になります。それから、伊豆から伊豆急の伊豆下田までの運賃が千二百四十円。これは、国鉄はこの間の九月の値上げ前の運賃ですが、二千元と千二百四十円と割とよくバランスしてゐるということですね。さっき言ひましたように、一割なんといふものじやないのです。ただ、伊豆急の方がちょっと少ないのですけれども、伊豆急としまして

は、首都圏の旅客を吸引できるという大きなメリットがあるのです。ですから、運賃収入がやや少ないぐらいは問題じゃないというところで、非常に伊豆急にとってもよろしい、条件が合うというところでこれはうまくいっていると思います。ですから、国鉄さんの場合は全然違うのです。伊豆急と今の国鉄の関係とは全然違うのです。西日本とかに入っていた場合、あるいは東海、西日本に入っていた場合の運賃の分担関係とは全然違うということです。

大抵そんなことでよろしいでしょうか。

○関山委員 つまり、これは非常に特異な例だというふうな受けとめてよろしいわけですね。

○村尾公述人 ええ、そうなんです。いつもそういうところは限らない、現国鉄相互の場合は。片一方はよそのところに入ったのがほとんど大部分で、例えば京都に行ってもそうなんです。京都に行く場合でも、大部分は東海会社と西日本に入る。東京の会社は熱海までもらえるかどうかかわからないのです。意見書には何も書いてないです。東海線は東海会社が管轄すると書いてあります。ですから、その会社が全部運賃収入を取るのです。全部東海会社へ行ってしまいう可能性もあるのです。しかしそうならないのではないかと思つて、さつき熱海までは入るかもしれないと言つたんですが、そこはまだ全然わからないのです。

○関山委員 実は、当委員会でもこの分割の問題に關しては、運賃収入をどう配分するかとか、経費の配分をどうするかとか、その他具体的な問題についてまだ当局サイドのきちとした答へが出ておりません。ですから、大要議論のしにくい部分もあるのですけれども、その限りでは、意見書に沿っているいろいろお考えを伺うほかはないわけでございます。そこで、収益が外部流出をする、つまり、せっかく東日本会社で、企画商品なんかもそうでしょうけれども、他の旅客会社の商品を生懸命売つてみても収入はほかの会社へ行つてしまふというふうな問題との関連で、今津島先生から、そういう利益インセンティ

ブを、全国的な非分割、つまり一社体制でやる、逆に内部補助の方に回つてしまつて、これはいかぬのじゃないかという趣旨の御質問がございました。

私も逆は逆に、今国鉄の改革法を見ておきますと、分割と言つておるのですが、事実上、例えば新幹線保有機構にいたしましても、三島基金にいたしましても、まだ十分議論が展開されておられません。貨物会社のいわゆるアポイントメントの問題につきましても、これは旅客会社と貨物会社との協議というふうなことになると思います。それから、時に内部補助的な役割を果たさねない、そういう要因もはらんでおつたりしまして、今、政府案が分割をしているという割には、その分割のねらいの一つである内部補助、過度の内部補助、まあ過度という場合にどこまで限度かという問題が残りますけれども、一向にその問題は解決されてないのじゃないか。そういう意味でも、私も余り分割意味なし、こう思うのです。が、先生、そこら辺のところ、もう少し詳しく御意見を承つておきたいと思つた。

○村尾公述人 お答えいたします。私は、大きい分割であれば地域に密着した運営ができないう理由で、大きい分割であれば不当な依存関係はやはりなくなるかと思つて、結局、東京の山手線あるいは私の乗つてゐる横濱線、横濱線も今第二位の黒字だと思つて、こういふところの旅客が青森、秋田の旅客の運賃を負担するという関係はなくなるかと思つて、意見書を見てもなくなると思つてないです。結局は負担することになると思つた。

それで、実はこの点、意見書自体が自己矛盾を犯していると思つた。意見書は、先ほど申し上げましたが、小分割すると経営の基盤となる路線を持たない会社がたくさん出てくると書いてあるのです。経営の基盤となる路線を持つてゐるというところはどうかということ、つまり黒字路線を持つてゐるということですね。それがそれ以外の赤字路線を支えるということですね。これ

はつまり、黒字路線が赤字路線を支えるという内部補助を肯定しているわけですね。だから、三分割でも、大きい三分割ですと経営の基盤となる路線があるから三分割がいいのだというところは、結局、東京の山手線なり横濱線が地方の交通線を支えるということを確認しているわけですね。ですから、監理委員会の意見書自体が自己矛盾だ。一方でそれをなくさなければいかぬと言いつつ、一方で安定経営の基盤となる路線が必要だということとを言っているのは全くの自己矛盾でありまして、私は委員長に聞いてみようと思つたのです。そこをどう考えているのか。私も非常に疑問に思つております。

○関山委員 先ほど申し上げましたように、実は私もまだその辺のところを十分国鉄なり運輸省の意見をただ段階に至つておりませんので、なお先生の御意見を承りながら今後たまたまいかなければならぬと思つております。

追加的費用の問題についてのお話もございましたけれども、これは具体的にはどういう中身があるのかでございますか。なお、ヨーロッパの例などにもちょっとお触れになったようでございますけれども、そういう問題にもお触れをいただきながら、これはまたはっきりしてないのですが、つまり、ダイヤ編成の問題、費用負担の問題、その他分割各社間のいわば経営のさまざまな分野における調整機能というものがどこになければ、これは一体本当にやつていけるのだからかという心配がございまして、今までのところでは、各社間の協議といった程度の域を出ておらぬわけでございます。この辺についてはどのようにお考えになりますか、お聞かせをいただきたいと思つた。

○村尾公述人 お答えいたします。

本当にどういふふうな調整するのか、意見書に全然出ていないのです。この点もやはりちよつとした欠陥商品だと思つた。先ほどの分配方式も何も書いてないのと同じで、協議、調整をどうするのか、何も触れておりません。この点で、

先ほどちよつと言いかけてましたヨーロッパのことを。

私、実は三年前にブリュッセルに留学したときに若干調べてまいりましたが、ヨーロッパの鉄道は今非常にスムーズに動いております。私も夏のバカンスのときに鉄道で盛んに旅行しました。一社で経営しているように非常にスムーズに動いております。それにはやはり苦労をされているのです。五つの機関があるわけですね。欧州時刻表会議、CEH。これはイギリスは乗り入れておりませんから、一応サブという格好で、全部ドイツ語とフランス語をやつてゐるわけですね。それから欧州貨物列車時刻表会議、LIM。これはイタリア語ですね。あるいはCEM、フランス語ですね。それから欧州旅客運賃会議、CEV。それから中央清算事務局、BCCですね。それから国際鉄道連合、これは世界的な組織ですが、ULCというのがあります。

こういうのがあります。ダイヤについては時刻表会議あるいは貨物列車時刻表会議に諮つて、これは二年ごとに本部が會員の国の都市を回つて移動するのですが、時刻表の決定も二年に一回ずつやります。それは西暦偶数年ですね。奇数年には小幅の編成がえがあつて、偶数年ごとに大きい改正をやるのです。あと貨物列車時刻表会議をするのです。旅客運賃会議というのは運賃を決めるのです。営業活動をダイヤ面に反映させるためのことをやるのが旅客運賃会議。旅客運賃会議はCEVといふ。中央清算事務局はBCC、これはベルギー国鉄の財務局が担当しています。あと国際鉄道連合は世界的な組織ですが、ヨーロッパの国鉄については費用計算の単価を決定するという仕事をやっています。こういふものがありまして、そのほかいろんな協定がありまして、協力して非常にスムーズに動いているわけですね。日本が分割した場合も、必ずそういう協議、調整の機関が、常設機関が必要になると思つたのです。そのために追加的費用が必

要だと思ふんですが、何にも書いてないのです。これは去年の春の都留重人先生が主催した会議のときに僕は加藤寛さんに聞いたのですけれども、いや国鉄さんが教えてくれないからわからないなんて逃げていましたけれども、そういう状況であります。

それから今の、何ですか、その後にはちょっとダイヤ編成のことをおっしゃったんですか。

○関山委員 いや、結構でございます。

今、ヨーロッパの状況についてお話をいただいたのですけれども、やはりこの種のものがないければ、ダイヤ編成の問題など、これはそれぞれ運賃収入の配分方式やあるいは費用負担の形態などが定まりませんと、ある一定の前提を置きませんとなかなか議論しにくい問題ではあると思いますけれども、一応ヨーロッパ並みあるいは私鉄並みという方式でいくということを前提にしておるようでございますが、そういうものを前提にして議論いたしますと、例えばダイヤ編成などについても、かなり楽観的な書き方をしておりますが、先生の御判断では、この種のいわば調整機関みたいなものが本場にきちっとできないとやれないんだというふうにおっしゃっていただくことになるのでしようか。今のヨーロッパの例に対する御判断から、今仮に分割になるとして、その種の機関の存在について御判断を伺っておきたいと思ひます。

○村尾公述人 そのとおりであります。日本でも同じような常設機関が必要になるだろうと思ひつています。その場合に、やはり各社利害が対立しますから、ダイヤ編成にしても、意見書が言っているように楽観できないと思うのです。意見書では、今の国鉄さんの中で分割各社間にまたがって運行している列車は全体の三割しかないと言ひつていますけれども、実数は、旅客が五百本、貨物が私の計算しましたので大体百八十本ぐらいあるんです。全部で六百八十、約七百本が交流するわけですから、そんなに簡単なものじゃないということ、それから、私鉄さんが今六千本の列車が

交流しているから、これでも平気でやっているんだということを言ひつて楽観しているのですが、これは全然比較にならないですね。

私鉄の場合は近距離ですから、ピーク時とオフピークの時間が一致しているんですね。東急と営団が乗り入れても、どちらも同時にピークが起るわけで、非常に利害が一致しているんです。ところが、国鉄の場合はそうはいかないですね。長距離の、例えばブルートレインは小倉から発車して東京に入ります。それが朝のラッシュ時間にぶつかるわけですね。逆に、こっちから行ったのが向こうのラッシュ時間にぶつかります。それから、静岡あたりでも何か朝のラッシュにぶつかるのだそうです、それで文句が出ているんだそうですけれども。

これはどうするかというと、今のところ東京の朝のラッシュだけは避けている。ブルートレインを入れない。しかし、それ以外は全部ラッシュ時に通しているんですね。これは夕方方もかかるらしいんですね。夕方ラッシュ時に出発がかかるということがあります。東京の朝以外は全部ラッシュ時に突っ込んでいくという話であります。

しかし、これは今国鉄が一社だからできているので、もし分割されたらそうはいかないと思うのです。もうラッシュ時は御免だということ、ブルートレインの到着時間がまちまち時間になっちゃう、早過ぎたり遅過ぎたりなっちゃう可能性が強いわけで、そうするとブルートレインの人も落ちるといふわけでありまして、ダイヤの編成はそんなに簡単にいかないと思うのです。私鉄と比較にならないです。私鉄は非常に恵まれている。

特に、問題は貨物ですね。貨物はもうダイヤを昼間組めなくなるおそれがあると見ています。貨物は、そもそも安全の問題からいっても、昼間入れたくないですね。鶴見事故がいい例で、昼間入ると事故を起こすおそれがあるから、貨物は入ってほしくないのです。しかも、旅客会社はよそから入ってきたら自分

のところの収入になるから歓迎しますけれども、貨物は収入にならないですからね。意見書には書いてないですけれども、なぜそう思ったかというところ、貨物は旅客会社の路線を借りるんだからレールの賃借料、使用料を払えと言ひつています。というところは、費用を負担するということですから、貨物はレールの使用料も電力料も全部払うのだと思います。ということは、収入も貨物がもらうということなんです。貨物はレールを全然持っていないのですから、収入を全部もらうか全部もらわないか、どっちかです。恐らくもらうことになる。そうすると、貨物列車が入ってきたら旅客会社の収入にならないのです。収入にならないくせに一方で危険な車両であるということになると、貨物はもう招かざる客で総スカンを食っちゃって、昼間は走れなくなるというおそれがあると思うのです。そうすると、貨物はますます遅くなり、トラックに対する競争力がますます落ちるということ、非常に問題が起ります。この点からも、ダイヤと絡んで貨物は問題ですね。

要するに、そういうことでまたその調整のためにいろいろと常設機関が要るし、調整のためにお金もかかるし、特に時間がかかると思うのです。それから精神的苦勞ですね。利害対立。

今ヨーロッパはスムーズに動いていると言ひましたが、実際はなかなか苦勞があるらしくて、ヨーロッパは国鉄を統合しろという声も一部にあるのです。各国は自分の国の利益に縛られて個別に行動している、これではだめだ、ヨーロッパは国鉄を統合しろという声もある。今ヨーロッパはECということで非常に一体感がありまして、国家意識が薄れていると言ひつていますけれども、もしかしらば僕はヨーロッパの国鉄統合がそのうちに実現するんじゃないかなという気もしないでもないのです。わからないですけれども、つまり、向こうは今統合の機運があるのに、こっちは分割するというのは、それはもう逆だなどという感じがするのであります。

○関山委員 今、貨物列車のお話がありました。ですが、私も、貨物列車の論理と旅客会社の運賃配分や費用負担の理屈とは全く違った理屈立ててやっているものだから、こういうものが一緒に、それぞれ相互に競争し合うと、一体どういう結果が生まれるんだろうかというようなことは、かなり専門的、具体的なこともありまして、よくわからない部分があるのですけれども、こういう問題というのはどう考えたらよろしいのでしょうか。

例えば、正直言つて、一社体制でやらせるというのは無理がかなりあるんじゃないかと思うのですけれども、現実、この無理が、今お話しのようなことになっていくとすると、これはもう貨物会社として成り立たないというふうなことになるかなんかじゃないかと思うのですが、貨物の一元運賃について重ねて御意見を承っておきたいと思ひます。

○村尾公述人 貨物の一元運賃のことですが、私は、基本的に貨物を分離して一元運賃することは、採算がとれるかどうか心配ですけれども、一応論理的にはいいと思うのです。いいことがあろうと思うのです。というのは、政府の補助の目的がはっきりするということです。今、旅客も貨物も込みで補助を出していますが、私は、本来、貨物は補助をもらうべきでないと考えているんです。イギリス国鉄も、それはフルコストじゃないですけれども、アボイダブルコスト、回避可能原価は貨物は償うという原則を七八年から実現しています。日本もぜひそうあってほしいと思ひつてます。ですから、分離して補助は旅客だけに補助する、貨物は補助しないという原理を適用する意味で、貨物を分離することはいいと思うのです。今お聞きになったあれは何ですか、論点は。貨物の……

○関山委員 経営として成り立つのかどうかという事です。

○村尾公述人 それは、この間の新聞を見ますと

成り立つというあれが何か出てくるらしいですけれども、これは僕は相当難しいと思うのです。ただ、私は貨物は結局鉄道だけをいじくってはだめで、トラックの方に問題があると思っていますね。というのは、一番大きいのは、やはりトラックの労働条件が非常に悪い。賃金の絶対額はそんなに低くないんですけども、労働時間がもう殺人的に長いんですからね。十何時間も働くというので、時間当たりすると二割ぐらい安いんです。こういう状態をまず直さなければいかぬということと、あとトラックの公害規制をもっと厳しくやるというようなこと、そういうようなことである程度トラックを抑える。これは抑えるというのではなくて、当然もうべき賃金を上げるようにする。あるいは労働時間を少なくするという事です。トラックの労働時間を少なくして、もっと競争力を下げないとうしようもないというふうに思っています。

○岡山委員 ありがとうございます。

余り時間もなくなりましたが、きょうほとんどお触れにならなかった技術的なデメリットの問題についてはお伺っておきたいと思うのです。政府と申しましようか監理委員会と申しましようか、監理委員会の意見書でも、従来の運輸委員会あたりの議論でも、これはともかく民鉄、私鉄がやっているのだから心配ないんだということ、すべてこの技術的なデメリットについても押し切られておるわけなんです、実は先ごろ、これはもう国鉄の内部にも、あの仁杉総裁以前のころには分割についてかなり深刻な御議論もあったようでありまして、専門家の間でもさまざまな問題を残しておるうちに聞いてはおるんですけれども、具体的な詳細なデータもまだ十分に整っておらんものでありますから、今はこの意見書の極めて楽観的な物の見方だけが前面に出ておるわけでございますが、先生、この問題の御専門の立場からこの技術的なデメリットの問題についてはどのようにお考えか、お聞かせをいただいております。

○村尾公述人 先ほど時間の関係で省略しました技術的なデメリットの問題について、若干お話し申し上げます。

まず、これには大きく分けまして三つばかりの種類がありまして、列車運用上のデメリットと、それから費用、収入配分上のデメリット、それからもう一つは利用者のデメリットと、三つに分けたわけなんです。

列車運用上のデメリットの一番は、やはり先ほど申し上げましたダイヤ編成が難しくなるという話であります。で、私鉄は、さっき言いましたようにピークの時間が合致するから問題ないという事。もう一つは、私鉄は、たとえよその列車が入って来た場合でも運賃は自分のものになるからいいんですが、そのほかに、よその列車が入ってくると、自分の方の列車をふやさないでピークの本数がふえるということですね。東急さんが自分をふやさないで、営団さんの電車ですべて入れるといふことで、非常に投資の節約になるという事ですね。そういうデメリットもあるという事を考えておかなければならぬ。その点で私鉄とは違ひ。私鉄は非常に有利である。国鉄はそういうことがないんです。国鉄は、近距離の場合には国鉄でも起こりますけれども、長距離列車の場合にはそういうことが起こらないという事。それから、お客を吸引するという点もそうなんです。長距離列車は余り吸引効果がないという事。

それからもう一つは、これは私はわからなかつたんですが、国鉄さん内部で出された分割反対の意見書、問題になった意見書らしいんですが、この中で言っているんですけれども、新幹線の列車運用が硬直化する。つまり、ダイヤを編成するときに、どの列車をどこでやるという事をきちんと決めておかないと、途中で臨時列車を運転できなくなつちゃうという事で、ヨーロッパは今そうなんです。ヨーロッパは二年に一回で、もう決まっちゃうたら変更できない。そういうヨーロッパ並みの硬直したダイヤになつてしまふということでありまして。

あと、二番目の費用、収入配分上のデメリットとしましては、まず費用の単価の決定の問題があるんです。つまり、例えば人件費を配分する場合とか、特に賃金に差があると人件費を後で清算するといつてもどっちの賃金で計算するか、乗入れた方の賃金で計算するのか、入つて来た方、入れた方の賃金で計算するのか、ここに賃金格差があると問題が起きます。で、中をとって中間的な値としまして、いづれにしても賃金の安い方にとつては負担になりますし、高い方にとつては取り足りないという事になりますから、どっちにしても満足できないことになるので、中間値をとつても、そういう難しい問題が起きます。

もう一つは、運賃収入配分手続が複雑化するということなんです。今は純収入計算方式といひまして、行き先や経由地がはっきりわかなくても、大体推定でやるらしいんです。そういう部分がかなりある。これは例えばフルムーンパスとかナイスミディパスとかあるのは周遊券といったようなやつは、どこをどう行つたかわからないんです。あと、短距離では、我々は自動販売機で買いますと、行き先はわからなくて値段だけ書いてあるのがあります。今は推計でやっているんですけれども、今は内部の管理資料ですからそれで済んでいゝんですが、もしもこれが経営各社間で分けるとなると、実績と内容が合わないといけない、そうすると全部はつきりさせなければならぬ。したがって、自動販売機も全部改造するとか取りかえるという事で設備投資が必要になりますし、フルムーンパス、周遊券のたぐいも全部、行つたところを行つたところで判こを押すとかスタンプを押すとかいうことで、記入する必要があるという事で旅客も面倒になるし、国鉄も業務が増すという問題が起きます。

三番目は、貨物があることによつて非常に複雑化する問題があります。というのは、先ほど言いましたように、旅客列車の場合はよその会社が入つてきてもただで行けます。つまりよその、営

団に東急が入つてきたら、東急には電力をただで使わしてあげます、レールもただで使わしてあげますというんで、自分で全部、それは営団の帳簿で費用が計算されます。ところが、貨物が入つてきますと、貨物は違うんですね。貨物からは収入が来ませんから、電力費を下さい、レール費用も下さいということになります。ですから、旅客会社は電力費用とレール費用を一面では自分で負担しながら、一面では貨物会社からもうという複雑な計算が起きます。そういう複雑なことが起きます。私、会計学の専門でないもので、すから、これがどういふことになるのかよくわかりませんけれども、とにかく複雑化することは確かです。そういうデメリットがあるということです。

最後に、利用者のデメリットは、これはよく言われています。初乗り運賃の重複が起くるんではないかということ。これは意見書では起こらない、通算制にするから大丈夫と言つていますが、どうもこれはまゆつぱだと思ふんです。最初は世論を気にしてそうやうでしようけれども、必ず中で反論が起くると思ふんです。

各経営者、やはり経営がつかいやすから、初乗り運賃を欲しいですね。そうすると、国鉄さんは私鉄に対しては初乗り運賃を取らしてあげる、で、もとの国鉄同士だと初乗り運賃を取らしてくれない。これは理論的に矛盾しているんじゃないかという反論が必ず起くると思ふんです。私鉄と同じにしろ、おれも民営化しているんだ、私鉄だぞ、何でおれだけ別扱いするんだという反論が必ず出ると思ふんです。そうすると、数年に於いてこれは結局つぶされるんじゃないかと思ふんです。理論的に矛盾していますから、結局初乗り運賃を払う。そうすると、遠距離運賃減制もつづれちゃいますね、初乗り払うわけですから。という事で、この初乗り運賃、遠距離運賃減制の問題も、意見書では楽観して見ますけれども、僕は最初だけであつて、数年でつぶれるおそれが非常に強いと見ています。

まあ大体そんなようなことで、技術的デメリットとしては。

○岡山委員 ありがとうございました。きょうは主として分割の問題についてお話を伺いました。最後に、牛久保先生、土地の値段が十八兆という金額に上るといふ御数字の提示がございましたが、先生はこの土地の処分の問題についてその是非、売却をしてその処分をするというそのことについては是非も含めて、どう扱うべきかということについて最後に一言お聞かせをいただきたい。

○牛久保公述人 とにかく国鉄には大変な土地があるということに改めて気がついた事態になっています。今、都市再開発また都市の活性化などを含めて見たときに、土地をどのように活用するかという、その面からも極めて深刻な事態になっています。東京で言いますと、住民の皆さん方がいろいろ要求を実現しているとしても、土地があるかないかということが最大の問題になるわけです。それから、大地震のときの避難場所、それから緑地、スポーツをする場所などを含めて、総合的にこの国鉄の土地問題については検討しなければならぬ。そういう点でいきますと、一たんこの公共用地を民間に払い下げるといふ事態になったときには、二度と国民の手にこの土地は戻ってこないという点で、私は国鉄の土地の放出については極めて慎重であるべきだというぐあいに考えています。

それでは、なぜ値段を出すのかということについて言いますと、私は、これだけの活力性を持っている資産をお互いに認識し合って、どう活用するかという国民的な討議を開始すべきだろうというぐあいに思っています。その点でいきますと、駅が交通と通信、産業の中心地点であるということを考えてみたときに、ここにオフィスビルを建てるなど、国鉄のそういうような新たな事業拡大などについては十分容認する余地があるのだらうというぐあいに考えています。

なお、私も東京で弁護士としていろいろな仕事をしていますが、地価の狂乱、高騰というのが相

次いでいますが、私は実際に現場で、国鉄の土地が放出されるということを知機にして土地の値段が上がつてきているということを見ています。そういう点での国土政策の立場から見ても、私は、一たん国鉄の土地の放出はやめるといふ政策判断をして、今の土地の異常な事態にストップをかけるべきだというぐあいに考えている次第です。

○岡山委員 どうもありがとうございました。

○細田委員長 石田幸四郎君。

○石田委員 まず、竹内公述人にお伺いをいたしたいと思ひます。

先ほどの先生のお話をいろいろ承っておるわけですが、私どもの公明党も分割・民営賛成ということなんでしょう。これには若干中身が政府案と違うところもあるわけですが、基本的な考え方についてはそう大きな差異はない、こんなふうに思っておるわけでございます。

ただ、実際に国鉄がそれぞれ民営の会社になった場合を想定をし、そして将来のことを考えてみた場合に、先ほど総合交通体系のお話も出たのでございますけれども、現実には、モータリゼーションの発達によつて道路が必要になってくる、そういうところからいわれる道路に対する政策あるいは財政的な裏づけ、こういうものが積極的に行われておるわけでございます。飛行機にしても同様、飛行場を建設するについての財政負担というのは、国も相当な額を負担しているわけでございます。あるいは船の場合も、港湾の整備五カ年計画というものが何回かにわたつて行われておるわけでございますが、そういうような状況の中で、旅客の伸びがないあるいは貨物が激減してきたというような背景を見ますと、やはりそういうふうな行政指導の結果も影響をされているのであろう、こういうふうな思わざるを得ないわけでございます。

そういうことで、鉄道が将来大型の投資をしなければならぬ場合、今話題になっているのが整備新幹線の問題でございますが、九州にあるいは

また北陸の方でもそういうような新幹線を導入したいという御要求も出ておるわけでございます。そういうような大型の設備投資をする場合、あるいはまた現在研究されておりますニアモーターカー、こういうものを導入しようということになりまして、何千億の単位では済むまい、こういうふうな考えられるわけでございます。

そういうふうな考えてみますと、私は、将来の鉄道という問題、これが衰微産業で、全くなくなってしまうということではもちろんないわけでございます。それから、そういうような大型投資をしないうような時代が来たときに、やはりそういう政策、そういうような制度というものが考えられなければならないか、こういう議論を実はこの間の特別委員会等でおったわけでございます。

現在政府の方は、とにかく赤字の処理に追われておりますし、何とか民営・分割しようというところで、その目先の方だけにとらわれておりますので、それに対する確たる答弁はなかったわけでございますけれども、私は、将来鉄道が民営化され、分割されるに従ひまして、そういうような問題が必ず出てくる時代が来る、こういうふうに見ておるのでございますが、こういうふうに見て、現に東北新幹線にしましても上越新幹線にしましても、あるいは青函トンネルにいたしましても、その資本費を負担するような仕組みで来まして、そういうことがまたいわれる国鉄の財政悪化の大きな要因になっていることも、これは否定できない問題であらうと思うのです。そこら辺のことも考えまして、今私が申し上げました考え方に付いてどんなお考えがあるか、お聞かせをちょうだいしたい、こう思うわけでございます。

○竹内公述人 まさに先生の御指摘のとおりでございます。現在国鉄は、過去の路線といえますが、そのもとで大赤字になって、そこに政治的な問題も絡まって赤字になって困っている、そのようなことでございますけれども、オーバーに言い

ますと、国家百年の計を考えますと、まさに東海道新幹線が大成であったように、新しい技術進歩を起せば鉄道も復活する可能性はもろろあると思っております。特にニアモーターカーなどが将来できれば、これはまさに航空機に匹敵するような輸送システムになるに違いない。それによりまして土地の供給量はふえることになりま

す。大都市とかその周辺の供給量も、時間距離が短縮しますのでふえることになりま

す。それから、このような密なネットワークができれば地方にも最先端の情報がよく流れま

システムを検討し、あるいは技術開発を進めるべきであるというように考えられるわけであります。整備新幹線ができてしまっても当分は採算には乗らないというわけでございますけれども、国家がやるべきことは、五十年先にトータルしてみたら、全体の国民経済が成長し、総合的にメリットがあつたというのがまさに国家のやるべき仕事ではなからうかというふうに存じているわけでございます。

○石田委員 ありがとうございます。

それから、村尾公述人にお伺いをさせていただきますか。

先ほど先生の御議論をいろいろ承っておたのでございますが、先生は基本的に民営化はよろしい、そのかわり全国一会社であるというふうな話を基本になされたと思うのでございます。しかし、現在の公社制におきましますところのいろいろな弊害というのは、いろんな角度から指摘をされておるわけでございます。当然民営をお考えになつたこともそこから来ておると思うのでございまして、公社制の廃止だけで果たしてこの問題が解決できるのか。

もちろん、前提としては、民営化するに当たっては長期債務の棚上げなどが必要であらうということとは推測できるわけでございますけれども、例えば、貨物なんかは今も御指摘がありましたように、全体のシェアの数%しかない、また、今までの資料によりますと、専用列車等はますます減るであらう、こういうようなことも言われておるわけでございます。その分を他でカバーをするというふうなことも言っておるのでございましてけれども、そういうようなモータリゼーションとの関連におきまします貨物の減少傾向、そういう問題を考えなければならぬのではないかと。あるいは果たしてこの民営化一社案で今までの赤字体質が払拭できるものであらうか。また、先生は先ほどヨーロッパ等の例を見て赤字はやむを得ないのではないかというふうなお話もされたわけでございますね。

話が混同してはいけませんので、二つに分けたらいいと思いますが、公社制を廃止をいたしまして、今までのいろんな体質、例えば一兆二、三千億の借り入れをしてその分を借金返済に充てていくというふうな状況等も考えまして、私はなかなか簡単ではないのではないかと考えますので、民営化一社案の中で際立ってメリットが考えられる点をひとつ御指摘をいただきたい、これが一点であります。

それから、先ほど先生がおっしゃった、鉄道輸送というのはヨーロッパの例を見ても赤字はやむを得ないのではないかとお話をございまして、当然これは先ほど話が出ておりましたように、将来は一〇%の配当などを義務づけられるというふうなこともございまして、やはり営利性というものが重視されなければなりません。したがって、民営では鉄道赤字はやむを得ないのではないかと、いう議論は、ちょっと対抗できないのではないかと。

もちろん、そんな単純な論理で先生はおっしゃっているとは思いませんので、そういうような赤字を生むであらう、だから赤字にはならないのではないかと、それに対してじゃ一体どんな手だてでこれらのものをカバーしていかうとされるのか。今の私鉄のように関連産業をどんどんどんどん拡大をしまして、そしてツーペイにするのか、あるいは他の方法をお考えになつていらっしゃるのか、御意見がありましたらばお伺いをいたしたいと存じます。

○村尾公述人 今おっしゃった後の方から答えたいと思います、どういう方法で、民営化された場合に赤字をカバーするかという問題ですが、私も前から、国鉄のままでずっと兼業をやれというのが私の持論でありまして、まして民営化されたら、できれば私鉄並みにどんな兼業をやれという意見を持っています。その意味で、僕は今資産を売りさばくことは賛成しないですね。いいところはとっておいて、例えば汐留なんかとって

おいた方がもうかるかもしれない、わかりませんが、その辺はよく計画を練って、利用できないところを売る、自分がこれから兼業化するときには役に立つものは売らなというのが私の意見であります。

あとは普通の合理化とか近代化でやるしかないと思うのですけれども、幸い監理委員会の「意見」でも赤字になると言っていますから、三島も赤字になるのかどうか、この間は赤字になると言っていたようにすけれども、怪しいと思いますが、まあなつてくれればいいと思うのですけれども、要するに普通の合理化努力と今の兼業です。問題は地方交通線をどうするかという問題であります。

これは実は問題で、先ほどちょっと触れかけましたが、僕はさつきちょっと言いましたように、マイカーの進出時代には今の交通市場は市場としての機能をうまく発揮し得ないということ、だから、普通の市場だったから、赤字だったからやめちやえばいいんですけれども、今の鉄道は、赤字だからやめちやうというのを世論はなかなか許さない状況があるわけですね。だから、その辺は結局現実の力関係になつてくると思ひますね。

僕は、市場が壊れている以上は、ヨーロッパ並みに赤字になつたらカバーしろ、だから、幹線は完全に赤字にする、地方交通線の赤字の公共的補助は仕方がないと考えています。だから、例えば北海道が赤字になつた場合も、これは北海道全体として公共的に支えるのは仕方がないと私は思っているのです。北海道なんか、特に車が物すごく発達していると思ひます、田舎ですからね。こういうところではもう普通の市場の論理は買けないというふうに私は考えています、国民の税負担ですから、できるだけそれは減らす必要はありますが、絶対出さないというのはいやよくないかと私は考えています。

○石田委員 それでは、先ほど合理化のお話もちょっと出たのでございまして、余剰人員なんて嫌な言葉が横行しておるわけなんですけれども、今国鉄の試算によりますれば、六万一千人を退職せしむるというようなことになつておるわけでございます。民営化された場合に、先生はこういった人員問題についてはやはり縮小の方向をとらざるを得ないと思ひていらっしゃるのかどうか、お伺いをいたしたいと思ひます。

○村尾公述人 余剰人員問題は私の専門外なので余りお答えしたくないのですが、まあ素人として申し上げましたら、民営化するのであれば一応やむを得ない面もあるけれども、しかしどの程度それを救えるかですね。救うまでは何とか面倒見てやれ。これは失業しても社会保険が要るわけですから、いずれにしても金がかかる。経済学的に言いますと機会費用なしでありまして、これは失業したら失業保険が要るわけですし、失業保険で細々とやらせるぐらいなら、それを鉄道に補助をして、安い賃金でも何でも働かせるという格好にした方がいと思ひます。とにかくそういう人の就職問題が解決するまで何とか支えてやる。その間公共的に補助がある程度、ある期間出ても仕方がないというふうにお考えます。ただ私、この問題は素人ですので余り深入りしたくないのですけれども。

○石田委員 それでは最後に、牛久保公述人にお伺いをさせていただきますが、今日の国鉄の赤字体質、先生のお立場からいたしますと、いろいろな政治責任の問題も出てくるでございまして、あるいは投資の拡大をそのまま、今も申し上げましたように、資本費を国鉄に負担させる等の問題も赤字拡大の要因になつておるわけなんです、いわゆる赤字の問題はそういうことだけではない。

例えば、今も申し上げました貨物の減少などというの、四十六年の総合交通体系なるものが通政審ですか、あそこから出た。その方針が間違つていたせいもありまして、貨物ヤードなんかを拡大をした。しかし、そういうことが、現実の市場メカニズムの中でいわゆる荷物の減少というのが出てきたわけございまして、こういうものも国

鉄が赤字になる大きな体質になっているわけですね。そういうようないわゆる市場メカニズムによって起こった赤字体質、そういうようなものなども、公社制度を現状のままで維持していくということも前提に考えたときに、なかなか私は対抗できないのじゃないかという心配は一つしておたわけでございます。

それに対するお答えをひとついただきたいのと、先ほど用地の問題に触れられて、関連事業の積極的な拡大のような御発言があったのでございますけれども、公社制度そのものの中でそういった関連事業をどんどん拡大していくということになりますと、これはちょっと問題なのではないかというふうに思うわけでございます。そういった意味で、現在の公社制を維持するということが前提にして、この二つの点、どんなお考えなのかお聞かせをいただきたい、こう思うわけでございます。

○牛久保公述人 貨物の問題についてですが、私も研究している最中ですが、大胆な改革をなしなければならぬというぐあいに思いますが、例えば、私も現場をずっと調査をして非常に驚きますのは、汐留の貨物のヤードですが、クロネコヤマトが大部分を占めて作業をしているわけですね。あのところは国鉄として十分仕事ができる可能性を本来持っているのではないだろうか。それから、武蔵野線沿線の大きな貨物ヤード。都市内の国鉄貨物と、それからそういう第二山手線規模のところまでの貨物と、その後の自動車輸送などの総合的な関連性、それから国鉄を使った高速貨物輸送などの位置づけをなしていくならば、私も貨物の再生は十分できるだろうというぐあいに考えています。そのことの検討がなされないまま、貨物はもう時代おくれだということにはならないだろうというぐあいに考えています。

それから、関連事業の拡大の問題についてですが、国鉄、鉄道事業の将来性という問題について斜陽であるというお話がござりますが、例えば今

までヨーロッパの話が出てきておりますが、アメリカにおいても決して斜陽ではない事態が今出てきているわけですね。例えばロサンゼルスについて言うと、自動車万端のような社会でしたが、結局鉄道をもう一度再生しないことには都市機能が成り立っていないという中で、地下鉄を再生するべきだという真剣な検討がなされているわけですね。

それから、アメリカの鉄道事業の再生の問題で大変有効な方法として出てきているのは、交通網と通信事業とをミックスさせて、駅がその都市の中心の総合センターとしての役割を果たしていく。例えばボストンの駅の総合開発などがなされていくわけですが、その点から見ると、国鉄の分割・民営化の問題について、旅客鉄道会社の分割問題が議論されておりますが、私は、国鉄の持っている経済性というのを考えますと、通信事業、それから旅客鉄道事業、それから土地事業、貨物事業、そういう機能分割というのをしていることは、結局国鉄の将来性をみずから道を閉ざすことにもなっていくのではないだろうか。それは、この国の経済の発展という立場から見ても、害をなしていくのではないだろうか。

そんな意味で、第二電電などの話もござりますが、私も、現在の国鉄の通信網、日本テレコム、社長がその前向きでしたが、電信事業を始めますとNTTよりも三割安で通信事業ができるということが雑誌のインタビューなどで答えられていることが、そんなことが総合的に活用されている鉄道事業の発展ということには私はあるだろうというぐあいに考えています。

地方交通線の問題についても、そのような問題として総合的に国鉄の収支を見ていけば可能だと思えますし、現に社会党の先生や公明党の先生や共産党の先生が御質問なさったというぐあいに御聞きしてありますが、ことしの経常収支が巨額の赤字を出したというこの問題については、私は分割・民営化の大前提が崩れている問題として、国鉄の企業努力にこそ今当面見守るべき可能性が現

に出てきたのではないかとというぐあいに考えている次第です。

○石田委員 もう終わりでござりますけれども、ただ、牛久保先生のお話は、鉄道をそのまま残していく、それについてやり方はいろいろあるということもござりますが、いわゆる公社として、鉄道をそこまで力を持ってあらゆる分野に進出することが他の民間企業との関連で許されるべきであるかという、ここに私の質問の要点があるわけございまして、ちょっと恐れ入りますが……

○牛久保公述人 その一点だけに答えさせていただきますが、公社であることによって総合的な調和というのが図られていくのではないだろうか。私もやはり関係者の方と相談してありますが、これだけの、巨額のような大企業の体質を持つているこの国鉄のものが、このまま民営という形で完全に市場原理に放置をされていくことこそ、私は、いろいろな産業との摩擦を大きくしていくという点で、公社として残しながら各産業との調和を図っていくという点をこそ検討されるべきだというぐあいに考えております。

○石田委員 終わります。

○細田委員長 中村正雄君。

○中村(正雄)委員 村尾さんに最初お尋ねいたしました。

村尾さんのお述べになりました意見を総合いたしますと、民営は賛成だ、しかし分割のあり方について、いけない。そうして恐らくその趣旨は、本州を三つに分けるのではなくして、本州は一本でなくてはいけいけいではないか。それを前提にして分割のデメリットをたくさん挙げていらつしやうと思えます。したがって、お聞きいたしました理論については、それぞれ肯定できる面、たくさんあると思えます。

しかし、本州を三つに分けることによってのメリットもあると思えますが、それは別にいたしまして、先生のおっしゃいました意見の範囲内で私、一つだけ疑問点がありますのは、北海道、四

国、九州はそれぞれ別会社にする、本州を一つの会社にする、こういうことではございますが、確かに北海道と四国は別会社も考えられますけれども、本州を一本にしないでいけいけいなのであれば、なぜ九州だけ分離しないといけないか、別会社になくてもいけいけいということが私わかりません。

御承知のように、九州と本州ははっきりと密着しているわけなんです。島として九州はありますけれども、しかし鉄道という面で見れば、東京から鹿児島まで一本の線路でつながっているわけなんです。したがって、北海道、四国はわかりませんが、本州一社制でなくてはいけないというのであれば、九州だけ切り離すということがなぜか私わかりませんので、その点だけひとつ理由をお聞かせ願いたいと思えます。

○村尾公述人 九州は本州と一体だということ、私、今言われてまして本場にそうかなと初めて思いました。これはまさに私の研究不足であります。私は、九州がそんなに本州に密着していると思わなかったのです。私は、一般的に三島はそれぞれ地域性がある、それぞれダイヤを組むのにも北海道、四国をやれば都合いいのでござんたらうと思ひまして、何となく九州も同じだと思つたから言つたものであります。もし九州のことを正確に調べますと本州と一体性が強いということでしたら、私は、九州は本州と一体として、三島だけ分離という意見に変更してもいいですが、きょうは何とも申し上げられませんが。

○中村(正雄)委員 次に、竹内さんにひとつお尋ねしたいと思ひますが、お述べになりました意見は、旅客会社を中心にしての分割ということが中心になっておると思ひます。旅客会社は、御承知のように六つの会社に分けるわけですからそのとおりでございますが、貨物会社は全国一社制でございまして、したがって、これについてどういうふうにお考えになっておるか、御意見を承りたいと思ひます。

○竹内公述人 私は、貨物会社全国一定でうまく

いくのかという、先ほどもちよつと申し上げましたけれども、そのような感じも持たないわけではございません。貨物の集荷というのは非常に地場結びついて、そうしてそこに居座つて一生懸命集めないと集荷ができないというようにございまして、それから配達もまさに地場と結びついていなければ配達ができないというようにございまして、そういうことになりまして、この新しい貨物会社は、よく言われておりますように、石油であるとかセメントであるとかコンテナであるとか、そういうものの長距離輸送が中心になるというお考えかな、それももつともな考え方だとは思いますが。

ただそれには、コンテナを走らせるためには、例えば船と直結させるとかさらに追加的な設備投資が必要だという感じがするわけでありまして、ですから、貨物会社が特に追加的な設備投資が要るかもしれない、そのときには赤字体質でありながら追加的な設備投資をするということについて、若干世論の問題といえますが、あるかなという感じがいたします。それはむしろ、私企業になつたら責任は一挙にそこにかかってくるので、それから先は余り心配しなくてもいいのかなという感じもいたしますけれども、一部に危惧は残っております。

○中村(正雄)委員 牛久保さんに一点だけお尋ねいたしますが、牛久保さんのお述べになりましたそれだけの意見は、結論的に言いますと、今の改革案は資産状態等検討されておらない。言いかえれば、改革案をつくるまでの道順が間違つておるから今の改革案は練り直せ、こういう結論的なように聞かされたわけではございません。これも確かに一つの理論だろと思ひます。そうしますと、重複するかも知れませんが、今の国鉄を改革しなければいけないということについては御異論はないと思ひます。したがって、ではどのように改革すべきか。言いかえれば、今の制度そのままで、公述の中に人の数も三十八万幾ら要る、こう

言われております、これは現在の人員よりも多いわけではございますが、したがって、今の機構で、そうして人はもう少しふやさなくては行けない、こういうふうにお考えかどうか、その点だけお聞きしたいと思ひます。

○牛久保公述人 手順が間違つてゐるということ、結論も間違つてゐるというぐあいに考えています。最終的な案について言いますと、結局今、先ほど經常収支の数字も見せて、三千億円という黒字になつてゐるというのを申しましたが、国鉄で言われている財政問題というのは、いわゆる資本経費と、それからこの間の希望退職などで出てきている異常な特定人件費、この二つの問題点が集中しているわけでありまして、これは経営形態を、いかなる問題をとらうと、それとは相対的、独自に解決をしなければならぬ問題なのである、そのところを私は解決すべきであるというぐあいに考えている次第です。

経営形態の問題について言いますと、民営という言葉については大変おかし。今政府案の出している民営というのは、民営ではなくて、中曽根首相も述べているが、民有でございまして、今まで国有であつた、国民の共同財産と私は言つていますが、それが民間資本のものになつてしまふという、このことが果たして認められるかどうかという点を含めて、いかなる国民の大きな資産が民有になるのかという、これは国民に判断を提供するために詳細なデータが公開されるべきだというぐあいに考えている次第です。

それから人員については、再建監理委員会の答申が、私鉄並みの生産性であるならば余剰人員だといふぐあいにござつてゐるのですから、私鉄並みの基準という目で見れば、人件費比率で大手私鉄よりも既に下がつておるというところ、それから私鉄並みというレベルの長さで見れば、三十何万という数字にもなつてしまふものであるという点で、私は再建監理委員会が言つております回帰方式の数字なるものをずっと検討してみたのですが、どうしても納得いかないのです。

ね。

そういう点で、国鉄にしかるべき人員は一体何人なのか。例えば小さな問題ですが、ホームに駅員さんがきちんと配置をされてゐるならば、それは何人なのか。上野の保線区というところに、私は現場に入りまして、この一年間で二百六十名の職員の方が百名も減らされて、毎日線路が巡回できなくなつてしまつてゐる、これが適切なのか適切でないのか。まさに安全のために一つ一つ積み上げ方式で人員を検討せずして、単純に私鉄並みという回帰方式は、私は国民の負担にたえる方策ではないというぐあいに考えている次第です。

以上です。

○中村(正雄)委員 終わります。

○細田委員 中島武敏君。

○中島(武)委員 三人の公述人の先生方、大変お忙しいところ御苦勞さまでございます。

牛久保公述人に伺ひたいのですけれども、国鉄の民営、分割のねらいの一つというのは、私は率直に申し上げて、闘争労働組合をつぶす、それからまた、活動家を首切るといふことにあると考へております。この分割、民営化された新しい会社は、資産は引き継ぎますけれども、人員は引き継ぎませんし、また労働条件、労働協約も引き継がないわけでありまして、このために、二十七万の国鉄の職員の全員が一たん解雇をされて、氣に入る者だけ新しい会社に入社採用される。それからまた、このために労働条件について団体交渉する権利も失われるという実態であります。また、新しい会社の発足を指して、先ほどから言われておりますように要員の合理化が非常に大きく進められておりますし、また、そのために人活センターも設けられて、余剰人員としての特定化が事実上進んでゐる。そのことはまた安全上も問題を引き起こしているという、私はこの辺の問題というのは非常に重大な問題だと考へておるわけでありまして、牛久保先生にこの辺の問題についての御見解を伺ひたいと思ひます。

○牛久保公述人 改革法二十三条に関連してだと思ひますが、新会社はその経営体を引き継がれるときに労働者も引き継がれるというところは、これは余りにも当然過ぎることであり、労働法諸法の根本原則の一つであります。ですから、協約や協定も引き継がれますし、現に電報、たばこの民営化の場合には、当然のこととして行われました。

私は、民間の労働関係の事件も現に担当しておりますが、財産などを全部新しい企業に引き継ぎながら労働者を引き継がないという事態については、数多くの労働裁判例などで、法人格否認の法理という、別な法人をつくり上げることによつて労働者を解雇するというのは法人格の乱用であるということ、雇用を継続させるべきだという判決、判例、法理がござつてゐる次第です。例えば、いろいろな事例がありますが、ある新聞社で、Aタイムズという名前だった会社を解散してAタイムズという会社にしたわけですが、これは当然同一会社であるということ、雇用は引き継ぐことになつたわけですね。そういう点で、この憲法、労働法規のもとにおいて、国会がこのような憲法、労働法の原則を踏みにじるような事態については、私は敢として戒めるべきだといふぐあいに考へてゐます。

ところが、このことにつきまして葛西国鉄職員局長は、まさにこのことが新しい画期的なシステムだといふぐあいに述べられてゐるわけですね。その際に、国鉄の場合には、彼の言葉で言いますと、甘い協約、協定があるから、それを引き継がないことにメリットがあるんだといふぐあいに述べていますが、協約、協定が甘いから辛いといふことについて言ふならば、使用者と労働者側において立場と意見が異なる、だから団体交渉が行われるべき性格のものであります。私は、協約、協定が現在の職場の条件に適応されるか適応されないかという問題については、このような新法人をつくることによつて切り捨てるといふ、労働法の原則を踏みにじることはなく、適切な団体交渉で労使が協議を尽くすべきものである。それが憲

法の言う団体交渉権を規定した精神であるというぐあいと考えている次第です。

あわせて、採用問題について、国鉄改革法二十三条は三重のチェックを行おうとしています。働く意思があるかどうか、名簿に載るかどうか、そして新会社が採用するかどうか。これは私ども

この間の国鉄労働組合、全動労という労働組合に
対する不当労働行為の教々を見てきているときに、
国会でいかなる答弁がなされようとも、実際に
現場においては労働組合差別、思想差別のチエ

バックがなされるということは必至の事実だというぐあいには考えています。そのような可能性を残す法案についても、私は、不当労働行為を禁止しているという国家の今の法秩序の立場から、撤回をすべきだというぐあいには考えています。

安全問題について先ほども述べましたが、人減らしの結果、安全を十分守るような体制になってきていないということを十分注視していただきたというぐあいに考えています。

あわせて、国鉄労働者の自殺が今や社会問題になってきています。一人の自殺者が出るたびに、その周りには十名の予備軍があるというぐあいに言われていますが、乗客の命を預かる公共交通の

場において、このような異常事態については早急に解決をすること、これが私は今何よりも必要だというぐあいには考えています。

人材活用センターの問題について言えば、私は、国家的な不当労働行為だということにあわせて、実際に人材活用センターの現場を回ってきて、

て、この國の民主主義のあり方にかかわる問題だ
というぐあいに思っています。例えば松戸の電車
区で言いますと、ブロック塀の會事に、危険とい

う電気整流器が置かれている倉庫が突然人材活用センターになったために、労働者はその中で、夕

法の言う個人の尊厳の尊重に反する事態として、

べき問題である。こういうことを放置したまま、公共の交通が残るとか、国鉄分割・民営化は安全を尊重するものだと言われているけれども、私は具体的な事実でそうではないということを今証明しているのではないかというぐあいに考えています。

○中島武委員長 牛久保公述人に伺います。

人材活用センターについてのお話がありましたけれども、これのねらいについて、牛久保さんはどういふふうに考えていらっしゃるか、いろいろあちこちを回ってきて感じられているところを率

直にお聞きしたいと思います。

○牛久保公述人 人材活用センターに置かれている人たちの労働組合の所属とその労働組合の活動

の経歴などを国会で具体的に御調査いただければ、たどころに判明すると思います。国鉄の労働組合、全動労の労働組合の職場の活動の中心

な部分を担った人たちが、一斉に人材活用センタ―に置かれています。私は、これは二重の意味で不当労働行為だというぐあいには思っています。

一つは、積極的な組合活動家に対する差別であると同時に、残された組合員の皆さん方は団結の中心軸が失われていくという意味で、労働組合に

対する支配、介入の不当労働行為に当たるといふぐあいに考えています。

分の生きがいと能力を開発していくという意味で、仕事を奪い、そして本来の熟練労働者に何の合理性もないままチューイングをはがすような

ことをさせ、さらに私も現場を見てまいりましたが、九州のある人材活用センターでは四十過ぎの労働者の方にパソコンの操作を今教えているわけ

ですが、この人たちについて言えば、これまでの熟練労働を生かして国民の公共サービスに励むこ

とこのことこそが彼の生きかいてはなかったろうかという点で、私は、人間の本来の勤労精神、そういうものにも反する事態が起きてきているとい

うぐあいに思っております。

○中島(武)委員 最初の話にもあったのですけれ

ども、余剰人員の問題ですね。これはもう本当に嫌な言葉なんですけれども、そういうものはない

という見地に立つておられるわけですけれども、この根拠についてどういうふうに考えていらっしゃるかとということについて伺いたいと思います。

して積み上げについては、国鉄当局が国会の指示に基づいて全面的に行うべきだというぐあいに思っております。そして、実際に余剰人員がいるかどうかという問題について言いますと、私は数多

くの労働事件の現場を見てきて、職場が空、ボ
カ、やみだとか、さらに余剰だとかということに
なると、必ず職場の規律が荒れ、そしてその結果

が実際の職務に影響し始めてきていることを見てまいりました。そのような体験から見てきて、日本国鉄が世界の国鉄にない正確なダイヤで安全

な国鉄として進行しているということは、国鉄労働者が自覚的な規律に基づいてこの国鉄を支えている、そのことは、私は余剰人員がないということ

とを示す大変大事な間接事実の一つではないかというぐあいに考えています。

具体的な数字について言いますと、きょうお示

した各種私鉄との比較を見ますと、私鉄に比べて国鉄労働者は多いという結論は、きょうの資料から見て、いづれも決して出てきません。それ

ならば、回帰方式なるものは、いかなる根拠でその回帰方式の数式が得られたのか、そのことの論証が得られない限り、私は余剰人員という結論は

出し得ないだろうというぐあいに考えています。

○中島(武)委員　最後に一つ伺いたいのですけれども、人舌セリタリに大変多くの労働者動員がな

うり込むということのために、安全上の問題もいろいろ起きてきているように思うのですね。さ

つきも一部お話があったかと思いますが、この問題について最後にお伺いをいたしたいと思ひます。

○牛久保公述人 今、人材活用センターの問題は、国鉄の安全に一般的な影響があるというだけ

だきまして、まことにありがとうございました。
厚く御礼申し上げます。
明十七日午前十時より公聴会を開催すること
し、本日は、これにて散会いたします。
午後三時五十八分散会

昭和六十一年十月二十三日印刷

昭和六十一年十月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局