

第七回 参議院日本国有鉄道改革に関する特別委員会公聴会會議録第一号

昭和六十一年十一月十四日(金曜日)
午前十時開会

委員の異動

十一月十三日

補欠選任

木宮 和彦君
宮崎 秀樹君

鈴木 貞敏君
山崎 竜男君

十一月十四日

補欠選任

野末 陳平君

秋山 肇君

出席者は左のとおり。

委員長

山内 一郎君

理事

伊江 朝雄君
浦田 勝君
江島 淳君
亀長 友義君
赤桐 操君
安恒 良一君
矢原 秀男君

委員

大島 友治君
梶原 清君
倉田 寛之君
坂元 親男君
鈴木 貞敏君
田代由紀男君
野沢 三三君
真鍋 賢二君
増岡 康治君
森田 重郎君
山崎 竜男君
吉川 芳男君

政府委員

運輸大臣官房長
運輸大臣官房審
議官
運輸大臣官房国
有鉄道部長

事務局側

常任委員会専門
員

公述人

明治大学教授
早稲田大学教授
慶應義塾大学教
授
明治大学教授
山口 孝君

本日開会に付した案件

○日本国有鉄道改革法案(内閣提出、衆議院送付)
○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、衆議院送付)
○新幹線鉄道保有機構法案(内閣提出、衆議院送
付)
○日本国有鉄道清算事業団法案(内閣提出、衆議院

送付)

○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、衆議院送付)
○鉄道事業法案(内閣提出、衆議院送付)
○日本国有鉄道改革法等施行法案(内閣提出、衆議
院送付)
○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、衆議院送付)
○日本鉄道株式会社法案(村沢牧君外五名発議)
○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(村沢牧君外五名発議)
○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(村沢牧君外五名発議)

○委員長(山内一郎君) ただいまから日本国有鉄
道改革に関する特別委員会公聴会を開会いたしま
す。

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係る法律案、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、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
びに日本鉄道株式会社法案、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
案の各案を一括して議題といたします。

本日は、各案につきまして、お手元の名簿の四
名の公述人の方から御意見を拝聴いたします。
一言ごあいさつを申し上げたいと思います。

吉田公述人、中山公述人におかれましては、御

多用中にもかかわらず、本委員会のために御
出席を賜りまして、まことにありがとうございます。
委員会を代表いたしまして心から厚く御礼を
申し上げます。

本日は、忌憚のない御意見を賜りまして、今後
の審査の参考にしてまいりたいと存じますので、
どうかよろしく御意見を申し上げます。

次に、会議の進め方について申し上げます。
まず、お一人十五分程度の御意見を順次お述べ
いただきます。その後で委員の質疑にお答えを
いただきます。

それでは、順次御意見を賜りたいと存じます。
まず、吉田公述人にお断りを申し上げます。

○公述人(吉田忠雄君) 国鉄問題はここ一年間で
大きく変わりました。去年の四月十六日に本参議院の運輸委員会参考
人として意見を申し上げる機会を与えられたので
あります。そのときから今日に至るまで、国鉄問
題は国民の多くの支持を得まして、分割・民営化
の方向に大きく前進してきたというのを強く感
じてまいりました。それに加えて、国鉄人も
この民営化を前に、意欲的に国鉄内部がかなり活
性化しているというのを至るところで感じてま
いりました。そうした中で、この国鉄の分割・民営
化につきまして、国会で慎重に審議され、そして
来年の四月の発足に当たりまして、順調に、そし
て健やかに国鉄が誕生することを願っているもの
であります。

さて、私自身は、社会科学を長年研究してまい
りまして、常に胸に刻んでまいりましたものは、
イギリスのエコノミストでありますアルフレッ
ド・マーシャルが、社会科学を学ぶ者として冷静
な頭脳と温かなハートということを教えてくれた
のであります。この国鉄問題という日本の根幹に
かかる大きな問題を見る場合でも、冷静な頭脳

と温かなハートが必要だと信じております。特に、この冷静な頭脳という点では、合理的な物の見方、考え方、まずこれを行い、そして具体的な政策を進めるに当たって温かなハートで臨んでいただきたいということであります。

ところが、国鉄問題を私は見てまいりまして、合理的な物の見方、考え方、随分損なわれた歴史が続いてきたと思うのであります。昭和三十一年に国鉄が赤字に転落いたしました後のことから取り上げてまいりたいと思っております。

昭和四十七年十月二十五日、国鉄労働組合中央執行委員長中川新一さんは次のような合理化反対の指令を下しているのであります。「先に当局側から提案してきている昭和四十七年度合理化事業二十一項目については大会決定の反合方針にもとづき、九月反合闘争を通じて先送りさせてきた」

「当局は強硬な態度をとりつつあるので、本部はこれに對して引き延ばしをはかりこの合理化事業を実質的につぶすべく努力中である」、このように指令を出しまして、具体的なものとしたし、これは「各地方本部はそれぞれの工場支部に對し、業務切り捨て、順法闘争とくに最近工作労働者の自発性にもとづく減産闘争、生産性を上げる、それを減らすという「減産闘争等に積極的にとりくみ、持続的な職場闘争を進展させること」という指令を出しているのであります。大要私は悲しい指令であつたと思つたのであります。合理的なものを進めていってほしい、その時代的背景の中で、合理的なものに正面から反対するこの指令を私は悲しい思いで見詰めてまいりました。

その後、多くの方々から私のところいろいろな御希望なり御意見が寄せられたのであります。その一つは、昭和四十九年十二月二十一日に国鉄ダイヤ混乱防止利用者会議というところからの要望であります。こんな公文書をいただきました。「経済生活の大動脈ともいえる日本国有鉄道の列車ダイヤが混乱を重ねることは、物資供給を著しく阻害するだけでなく、社会的、経済的にも不安を増大させる要因となり、国民全体の損失であ

ろうと考えられます」。そして「国労・動労はじめ国鉄当局及び関係機関の責任において「列車ダイヤ混乱を回避し、経済・社会不安を解消されるよう要望致します」。これが昭和四十九年に出されたのであります。このときに、もしも貨物輸送その他の点で荷主の要望を先取りいたしましたならば、今日の国鉄の衰退はなかったかと思うのであります。

私たち国鉄に関心を持っている、外部の人々だけではありませんが、そうした中で国鉄国民会議というものを結成いたしました。私も発起人の一人であり、宣言の草案を書いた一人として次のように書きました。「現在の国鉄は荒廃の中にある。その真因は、一方において積年にわたる政治的・経営的・財政的破綻に求めることができると同時に、労使双方の自主性のなさ、職場秩序の破壊、暴力の横行、勤労意欲の喪失など、内部要因も見がすことはできない」。このような宣言を昭和五十年三月四日に出したのであります。この前後、我が家にいろいろな抗議文、抗議電報が参りました。電話もありましたが、これは出所がよくわかりませんでした。ので、証拠のあるものだけを本日持つてまいったのであります。その中で一つだけ御紹介申し上げます。消印は水戸からで、一九七五年一月三日になっております。国鉄労働組合水戸信号通信区分会から「貴殿が世話人として設立を準備している新しい国鉄をめざす国鉄国民会議」、これは「大企業奉仕、国民無視の当局責任を現業労働者に転嫁することは絶対に許せない。もし我々の抗議を無視し発会式を強行するような場合は、われわれは重大な決意をもって対処する」。こんなふうに手紙をいただきました。私の家に来た手紙の一部分でございます。

私たち決起集会のときに、国労、動労の代表の方がいらつしやうて、私がその抗議文を受け取つたのであります。そして、こうした「国鉄の今日の窮状は、政府の公共性を無視した国鉄経営政策の矛盾に起因するものであつて、その根本を正すこととなくして、あたかもその原因が労働組合のあり

方と、職員の社会的責任免除のもとでの怠情にあるとする批判を受けることはできない」。多分、甘受することはできないという印刷ミスではないかと思いますが、そのような抗議文を私がいただきました。間もなく、国鉄新聞の中でこんなふうに出ていたのであります。この結成総会では、世話人に名を連ねていた五人——名前は出ておりませんが、ここでは省きたいと思ひます。五人は「国労・動労のするどい抗議電報、抗議ハガキなどにより、理事からはずれたが、政府・当局が意図してつくったことは明らかである」。このような記述がなされているのであります。

私は責任者の一人として申し上げますが、政府当局から依頼されたことは全くございません。多くの国民の代表の方、いろいろな組織の方々から要望を受けたということでありましたが、ただここで書いておる「するどい抗議電報、抗議ハガキ」、これは事実であります。そして、代表者がやめていったことも事実であります。

こうした悲しい過去の合理的な発想に対する悲劇的な歴史を振り返つてみまして、この一年間、本間に国鉄問題よくぞこまて来たという実感を強く持つものであります。外部からの要望や批判をほとんど受け付けず、国鉄の内部の労使双方が互いに足を引っ張り合うかのような形で国鉄は今日の惨たんたる状況をたどつていったと思うのであります。そして、巨額な赤字も国民に負担させたまふ公共性を口にして、それを免罪符としていたやうであります。しかし私は、この年間二兆円前後の巨額のもの毎年国鉄に投資された、このことにつきては、もしもその巨額なものを動労者の住宅や、生活が苦しい方々に対する社会保障その他の手厚く報いる方向に使つていただくことがはるかに公共性に貢献するものだと思うのであります。その点でも国鉄ができる限り自力で歩む方向で合理化を進めていただきたいと思いますし、今回ここで審議されているものも、国鉄が蘇生する最後の、しかも最善の方策であらうと思うのであります。

御承知のとおり、日本の民間企業は世界のトップを進んでおります。同じ日本人でありながら、民間企業ではトップへ行き、そして国鉄の場合には国民の大きな負担になっているこの状況をどのようにしたら国鉄は蘇生できるのか、このことに思いをいたしますと、私は民間企業がこれまで成長した要因というものは三つあると考えているのであります。第一は経営者のすぐれた決断でありました。第二は労働者の汗の結晶でありました。第三は信頼関係のある労使であります。この三つが結ばれたところの産業分野、企業は大きく飛躍していると思つたのであります。そして、いずれもこれらは下からの協力によつてでき上がったのであります。そして、機能的に見ますと、私は次の三つのものを実施してきたならば組織は活性化し、蘇生するということを觀察してまいりました。

一つは、提案制度であります。下から盛り上げる創意工夫その他、提案制度を大々的に取り上げる。例えば、私が調べましたところでは、トヨタ自動車車の提案制度は年間およそ二百万件を数えるのであります。そして、採用率は九〇%以上ということでありました。

第二は、多能職化であります。一人の人間が幾つかの仕事をごなすべく、忙しいとき他から援助を求める、そして暇なときには忙しいところにお手伝いに行く。従来、国鉄の場合には縦割りでありました。可能な限り横割りにしていく。そして、いろいろな職業訓練をなすことであります。

第三は、適材適所ということでありました。本人の能力を発揮するためにも、社会的な役割を果たすためにも、適材適所、これには転勤ということがあります。この三つを行つたならば、私は国鉄は蘇生すると思つたのであります。

その具体的な案は、今回政府が出しておりますもので、私は若干の異論がないではありませんが、基本的には賛成であります。そして、この私が今申し上げました三つの具体的なものを実施するためには分割・民営化が最も適切だということであ

ります。もしこの分割・民営化を軌道に乗せました場合には、提案制度も吸収できます。人事労務管理も十分実情を考慮して行うことができ、特に多能職の方向を打ち出すことができるのであります。そして、働く人々にとつて、自分の汗した結果を目の当たりにすることもできるのであります。

このように考えまして、いろいろな具体的な解決案が今組上に上つてゐるわけでありましたが、新しく出発しようとするこの国鉄につきまして、この本委員会でもあるいは参議院でもぜひこの案を成立させ、国鉄人が冷静な頭脳と温かなハートで働いていけるようぜひ御協力いただきたい。そして、私自身はこの案につきまして、分割・民営化について、若干の部分については意見がないわけではありませんが、そのことはむしろ軌道に乗った段階で若干の軌道修正はあるかと思いますが、基本的にこの案に賛成だということを申し上げたいと思ふものであります。

終ります。

○委員長(山内一郎君) ありがとうございます。

次に、中山公述人をお願いを申し上げます。

○公述人(中山和久君) 御紹介いただきました中山でございます。

私は、国鉄の分割・民営化法案に反対の立場から意見を述べさせていただきます。

私がこの分割・民営化法案に反対いたします理由はいろいろございます。

まず、赤字の根拠について、これが一番問題の中心だといふに考えておりますが、その赤字になった根拠が公社形態であり、あるいは労使関係にあるということが唯一最大の理由であるとは到底私には考えられないからであります。それからさらに、国民の交通権を確保するという考え方を前提にいたしましたも、今回の分割・民営化法案には反対せざるを得ないといふに考えております。しかし、本日私が公述人として出席させていただきましては、むしろ労働法を専攻している者としての意見を述べる機会を与えていただいたと考えますので、労働法の立場から、それも

二つの問題に絞つて私の意見を申し述べさせていただきます。

国鉄改革法案の第一条が規定しておりますように、国鉄の経営が破綻しているということであるならば、それに伴つて何らかの企業整備が不可欠であるといふのは当然のことになります。ただ、果たして国鉄の経営が真に破綻していると言えるかどうかという点については議論があります。私必しも破綻しているとは言えないといふに考えておりますが、一応破綻しているといふことを前提にして考えてまいります。と、破綻した企業の再建のためには、従業員の雇用と労働条件に大変化を生ずるのは避けがたいことであると考えます。民間企業においても、企業整備が相次ぎ、労働条件の切り下げや解雇などによる人員の削減が毎日のように報道されている今日ですから、したがって国鉄においても、破綻に瀕しているならば何らかの企業整備が労働条件の切り下げや人員削減をもたらすということ自体は、労働法から見て直ちに違法という理由はないと言わなければなりません。

しかし、改革法案による労働条件の切り下げ、人員削減などには、労働法の観点から申しまして、どうしても反対と言わざるを得ない違法な措置が含まれていると考えております。

その点を二つに分けてお話をしたいと思います。第一は労働条件の切り下げあるいは変更の問題、それから第二は雇用の変動の問題ということになります。

まず第一の労働条件の切り下げあるいは変更の問題についてですが、改革法案によりすると承継法人、新会社というように呼ばしていただきますが、新会社の職員の労働条件は設立委員が国鉄を通じて国鉄職員に対して提示するということになっております。この場合、提示される労働条件が現在の労働条件と同等であるか、あるいはそれよりもすぐれたものであるかという場合であれば別問題にすべきことではないということになりますけれども、恐らくは現在の労働条件を下回るものが

が提示されると考えなければならぬと思ひます。

確かに、設立委員の側が提示する労働条件は、労働者募集に当たつて労働基準法の第十五条が要求しております労働条件の明示という要件に従つて提示されることになりましょう。その場合に設立委員がどういふ労働条件を定めるかは、新会社の将来を考慮して適切と考える条件を設定し提示するといふ側面があることは疑いのない事実だと思ひます。しかし、そのことは設立委員の側の側面の問題であつて、同時にその事実のもう一つの側面は、国鉄職員の現在の労働条件が変更される、とりわけ切り下げられるという事実であるわけです。この場合、一つの行為が二つの側面を持つていますから、したがつて設立委員が募集するに当たつて、労働条件を設定する自由という側面だけを強調して、労働者の側にとっては労働条件の重大な変化を生ずるといふ側面を無視することとは、これは労働法の側から言つて許されないことであると言わざるを得ません。

そして、労働条件の一方的な変更、とりわけ切り下げについては最高裁判所の判例があります。就業規則の変更に関するものですけれども、秋北バス事件の最高裁判所大法廷判決は、労働条件の一方的な切り下げは原則として許されないということを決文の中で明示しているわけであります。したがつて、労働条件の変更が不可避的なものである場合には、少なくとも労働者の集団的な意思を問ふこと、つまり団体交渉を尽くすということが、労働条件の一方的な変更が適法であり有効であるための、とりわけ労働条件の切り下げが適法であり有効であるための前提条件であると言ふことができるわけです。

ところが、この改革法案等をめぐる衆議院段階での政府の御答弁を拝見しておりますと、設立委員はこれまで職員との間に労働関係が成立していない、したがつて団体交渉の余地は全く存在しないといふ見解を採用しておられる。したがつて、さきにお話しいたしました、設立委員の側が労働条

件を自由に設定し提示するという一つの側面だけしかとらえていないと言わざるを得ないわけですね。しかし、設立委員が受け入れられますのは現在の国鉄の職員であつて、その将来の使用者に設立委員がなることはこれは疑いのない事実であります。したがつて設立委員は、現在の国鉄職員の将来の使用者として団体交渉に應じなければならぬ立場にあるといふことは、労働法上は明らかであるといふに考えます。

確かに、会社を新たに設立するという場合に、不特定の労働者を対象として募集するというのであれば、不特定労働者を対象とする団体交渉は不可能であるといふことは言えないわけではないと思ひます。しかし、今回の国鉄改革法案で行われる承継法人の場合は、こうした不特定労働者に対する募集とは決定的に異なつてゐるところが問題だと思ひます。なぜなら、職員の側にとつてみまると、現在の国鉄の職員を組織しております労働組合のほとんどすべてが、新会社にやがて採用されることになる職員を組合員として認めるわけですから、それらの組合員のために、現在の国鉄の労働組合が、将来の使用者であるあるいは採用先である設立委員を相手方とする団体交渉の当事者適格を有するといふことは疑問の余地がないと思ひます。もしそうでないとするならば、移籍される国鉄職員の団体交渉権は来年の四月一日まで行使することのできない権利であるということになってしまいます。そういった法律の解釈、運用は基本権である団体交渉権を侵害するものであるといふほかはないと考えるのであります。

他方、清算事業団に移行する国鉄職員について見ますと、これは現在の労働条件がそのまま維持されることになりまふ。もし、清算事業団の中での労働の内容が異なることを理由にして労働条件を切り下げる必要があるのであれば、それは団体交渉によらなければならぬのであつて、一方的に八〇%に切り下げるなどということが許されるわけでないことは最高裁判例の示すところ

であります。国鉄は全力を挙げて職員に団体と団体交渉を尽くさなければならぬ義務が依然として存在します。仮に国鉄が破綻しているというところを口実にしてもこの義務を免れることはできないわけであります。

こうして、労働条件の切り下げあるいは変動につきましても、新会社に移行する職員についても、清算事業団に移行する職員についても団体交渉を尽くさなければならず、改革法案の審議が団体交渉権を無視する見解のもとに進められているというところは、労働法から見ても職員の労働基本権を侵害する違法な内容を持つものであると言わざるを得ないと考えます。

それから第二の問題であります雇用の変動にかかわって申し上げたいのですが、現在の国鉄の職員は一人残らず現在の国鉄を離れて新会社があるいは清算事業団に移行または移行することになります。直接、直ちに解雇されることはないとは言っても、こうして振り分けを受けるということ自体は、労働条件上あるいは雇用上の大変革であるということには疑いなくあります。念のためつけ加えますと、解雇は労働条件上の変動の一つであることは言うまでもありません。国鉄職員それぞれについて行われる新会社あるいは清算事業団の選別は、こうした労働条件の大変動に伴う選別でありますから、したがってそれなりに十分慎重な手続を経なければならぬと言いうことができません。

労働法の領域でこれまで経験してまいりました最も徹底した労働条件の変動に伴う選別は、いわゆる企業整理に伴う整理解雇であります。この場合、整理解雇による労働者の労働権との調整を図るために、四つあるいは五つの前提条件を満たさなければ整理解雇は有効でないということが学説上主張されてまいりました。例えば、一つには、人員整理のための選別の基準を立てるに当たっては、その基準は明確であり客観的でなければならぬ。そして二つ目には、その基準を具体的に個々の職員に当てはめるに当たっても客観的で公正で

なければならぬ。それから三つ目に、このすべての過程において団体交渉を尽くすということが整理解雇が有効であるための条件として主張されてまいりました。そして、大部分の裁判例においてもこうした条件が承認されてまいりました。国鉄改革に伴う職員の振り分けは整理解雇そのものではないと主張し、しかし、労働条件の相当な変化を伴うということを考えれば、整理解雇について要求される前提条件に近いようなものが要求されると考えなければならぬと思います。

ところが、改革法案によりまして、新会社の採用基準は設立委員が国鉄を通じてその職員に提示するということとなっております。この採用基準の客観性、公平性、適法性を担保するのは結局設立委員の善意と良識以外にはないという構造をとっているわけですから、設立委員が四月一日までは団体交渉の相手方とならないという衆議院段階での政府見解があることは労働条件の切り下げの点で申し上げたとおりですから、したがって団体交渉を尽くして採用基準の客観性、公平性を担保する方法は存在しないと言わざるを得ないわけですから。

そして、衆議院段階での運輸大臣の御答弁によりまして、採用基準の中には年齢、健康、適性が問われるということになっております。確かに年齢や健康はまさに客観的な基準ということになりましようし、また適性についても客観的なものにする方法は十分にあると言いうことができると思いますが、しかし、国鉄総裁の御答弁によりまして、現在の国鉄当局が作成しております職員管理調書を活用するということが答弁されております。この現在の国鉄当局が作成した管理調書を基準にするというところは、労働法の側から申しますと、客観性、公平性を担保し得ないものと言わざるを得ません。というのは、職員管理調書の立案も作成も団体交渉を経たものではありませんし、また職員管理調書における評価点はいくらでも使用者側の評価にすぎない、使用者側の内部資料にすぎないものであるからであります。したがって、職員管理調

書を採用基準の中に組み入れるということ自体が、採用基準に要求される客観性、公平性を損なうものであると言わざるを得ないわけですから。したがって、この第二の問題、つまり職員の選別の問題につきましても団体交渉権を無視する構造になつていて、労働法の視点からは違法なものと云わざるを得ないと考えております。

労働法は、労働者の自由な意思を尊重するということの基本原則としております。労働者一人一人では自由にその意思を表明することができないので、労働者団体、つまり労働組合を結成し、労働組合の代表を通じて初めて使用者と対等な立場で意思を述べ、使用者と交渉することができるのであつて、労働組合の結成、団体交渉の促進ということが労働組合法の立法目的であると労働組合法第一条自身が規定をしております。現在の国鉄の改革問題のように、労働者の労働条件と雇用とが引き下げられ不安定になるこの時点において、この原則は最も尊重されなければならない原則であるというふうな考えをしております。

以上の理由から、私は国鉄改革法案の団体交渉権無視の構造について反対であるという意見を申し述べさせていただきます。

○委員長(山内一朗君) ありがとうございます。以上で公述人各位の御意見の陳述は終わりました。

これより公述人に対する質疑に入ります。質疑のある方は順次御発言をお願い申し上げます。

○安恒良一君 本日は大変お忙しいところを吉田先生、中山先生に御公述いただきまして、ありがとうございます。

私の持ち時間が三十四分、これも往復でございますので、一人の先生に大体私十七分ずつぐらい、これは私がしゃべりますことを含めてでございますから、よろしくお願いをしたいと思います。

まず私、中山先生に少しお伺いしたいのですが、労組法、労働法の専門的な立場からいろいろ御開陳がございまして、分割・民営には反対だとい

立場の上で御開陳があったんですが、また先生が最近お書きになりました二、三の論文も読ましていただいています。そういう上で次のようなことを御質問したいと思います。

まず、私ども、今審議している案では新会社に行く者と清算事業団に行く者に振り分けられる。雇用労働条件について、労働組合の交渉の相手としては、そういう場合に私はやはり国鉄当局と設立委員会が考えられると思いますが、問題は、三月三十一日まで公労法、四月一日から労組法と、こういう大変難しい状況になる。そこで、公労法下の交渉と労働組合法下の交渉が同時に行われるということになるのかどうか。その際の第三者機関は先生御承知のように公労法中労委かという問題がございまして、この点について、それから公労法下の国交と労働組合法下の国交との関係、相違点についてひとつ先生のお考えを聞かせていただきたい。

第二番目には、先生も今触れられましたが、清算事業団に行く者は雇用が継承される、解雇でない、こういう政府の答弁が我々の審議の中であるんですが、他企業へ転職されることを前提にしてそれまでの仕事から外す、すなわち職業訓練をやる、こう言っているわけですから、私には結果的には解雇ではないか。解雇であるとするならば、現在の使用者である国鉄の法的責任はどうなるのか。それから整理解雇における使用者の責任と国鉄の責務についてひとつ御意見を伺いたい。

それから第三番目には、これは去年からことしへかけての出来事ですが、協約締結の条件としてまず分割・民営を認めると、これに賛成することを持ち出しています。国鉄の改革に賛成することを団体交渉を展開するための条件としている。このことが法的に許されるのかどうか。もちろん私も社会党は党の方針を持っておりまして、民営的な手法はとらなかなければ、分割には反対と、こういう方針は持っています。しかしそのこととは別に、当局側がこういうことを持ち出しておりますので、先生の専門的な立場からひと

つお教を願いたいと思います。

それから吉田先生には二つのことをお伺いをしたいのでありますが、吉田先生の御意見を聞いておきますと、今日国鉄がこんなに行き詰まった最大の原因が、まあ最大というお言葉はお使いになりませんが、どうも御主張は、いろいろまたこれも先生の公述なり論文なりを読ましていただきますと、労使関係にあるんだと。それからいまいつは、いわゆる縦割りにあるんだと、こういう御主張のように聞き取れますが、果たしてそういうことなんだろうか。例えば私、例を挙げますと、初めから不採算とわかつてる路線を次から次に国鉄当局の意思を無視してつくられた政府、自民党ですね。また住民側からも、不採算とわかつておつてもここには鉄道を敷いてもらいたいという住民のニーズがあつて、それに従つてたぐさんの線路をつくつてきていますね、特に鉄建公団が誕生してから。そういうものをすべて国鉄の負債というのでやらしている。ここに僕は一番大きな原因が一つありはしないか。この点を先生が全然お触れにならなかったのは、冷静な頭脳、温かいハートと先生まずはおっしゃいましたんですが、本当にそういうことになるんだろうかなという感じが私はいたします。この点について、国鉄の赤字の最大の原因の中にその点がなかったのかどうか、この点についてお聞かせを願いたい。

それから第二番目に、トヨタ自動車なり民間の労使関係のあり方を言われた。私も民間出身なんです。そうすると、今度のような場合、民間はどんなやり方をするだろうといふと、いわゆる倒産会社ではないと言っているわけですね、事業を継承するという。事業を継承しますと、新しい経営者はまず事業を継承された後、当該の労働組合との間に、事業を継承したが今の人員ではやっていけない、だからひとつこれだけ人を減らして欲しいとか、こういう交渉を持ち出すわけですね。そこで労使が交渉して、なるほどと、新事業会社は今までと違つてこれじゃやっていけないから、じゃ希望退職をどうしようとか、こういう

労使が十分話し合いをしてやる、そのことが新しい事業会社が非常にうまくいくことだと思う。私は民間で長い間そういう経験をしてきました。今回の場合は全然それがないわけですね。それで先生がおっしゃる通りに本当に国民が希望する国鉄に再生できるのだろうか。やはりこの事業を継承したら継承した方が団体交渉を持つて、どうしても人員が多過ぎるならこれだけはひとつやめてもらえないかと合理化提案をし、そのかわり再就職については保障する、こういう普通きちつとしたやり方をして、勤労意欲を持つて行き詰まった会社を進展させるという事例は民間ではたくさんあるわけですね。そういう点についてのどうも先生のお考えがはっきりいたしませんのでお伺いをしたい。

以上です。

○公述人(中山和久君) ただいまの御質問三点ございまして、そのうちのまず第一番目からお答えをさせていただきます。と思います。

つまり、この分割・民営化法案が実行に移されるという過程で、団体交渉は法律上どのような関係に立つのかという点が御質問の中心だと思ひます。

言うまでもなく、現在の国鉄の職員は公労法、公共企業体等労働関係法の適用のもとにあります。公労法は労働組合法の特別法という形式をとっておりますから、したがつて公労法上の特別の制度が現在の国鉄職員及びその団体に對しては適用になつてゐるということになります。その公労法は何を中心にして構成されてゐるか申しますと、国民の利益を守るために公共企業体においては争議行為は許されません。そのために、争議行為を禁止することの代償として、公労法などによる特別のあつせん、調停、仲裁のシステムをつくるというものを軸として公労法は構成されてゐるわけでありまして、したがつて、公労法が適用されてゐる限り、つまり法案が成立したとしても、来年の四月一日までの間は現在の国鉄職員はこの公労法の適用を受けストライキを禁止されてゐると

いう法律上の状態を続けることになります。それに対して承継法人、新会社の方はこれは完全な民間企業ということになりますから、そうすると新会社の労使関係については労働組合法が適用になる。したがつて、政府答弁にございますように、来年の四月一日以降は労働組合法、労働関係調整法が全面的に現在の国鉄の職員に對して適用になつてくるということになります。

問題は、この改革法が成立して四月一日までの間で、先ほど申し上げましたように、設立委員等を相手方とする団体交渉が行われるということになつたときに、その団体交渉は労働組合法上の団体交渉であるのか、それとも公労法上の団体交渉であるのかという点に絞られてくるということになります。設立委員は民間の使用者でありますから、そしてそこにやがては民間の労働者、労働組合法適用労働者になる者を雇い入れるに当たつて労働条件を設定し、採用基準を定めるということでありまして、したがつて設立委員を相手方とする団体交渉は労働組合法の適用を受ける団体交渉であることは疑いないところと言へるわけですね。こういう将来の使用を相手方とする団体交渉につきましても、労働法の中ではたぐさんの判例、実例があります。そして将来の使用が国交応諾義務を負うということは、例えば事業は相当異なりましても、日産自動車とプリンス自工の合併の際の労働委員会の命令や最高裁判所の判断などに示されてゐるとおりであります。したがつて、将来の労働条件をめぐる設立委員との交渉は労働組合法上の団体交渉である。したがつて、それについても国交拒否が行われ、あるいは調停、仲裁を必要とする場合には、これは労働委員会がその任に当たるといふことになります。

それに対して、現在の国鉄当局は、先ほど申し上げましたように、設立委員が設定する労働条件や採用基準について国鉄は全く第三者であることはできないのですから、したがつて国鉄当局を相手方とする団体交渉というのが公労法のもとで行われることは異論のないところでありまして、この

場合、その団体交渉については公労法が紛争を担当する機関ということになってまいります。したがつて、団体交渉がもし二重に行われる、設立委員を相手方として行われ、同時に国鉄当局を相手方として行われるという場合には、今申し上げた法律関係が二重に適用になつてくるということにならうかと思ひます。

問題の中心は、四月一日までの間に労働組合法上の団体交渉を行うに際して、その国交が行き詰まつたときに国交打開のための争議行為ができるかどうかという問題になつてまいります。これは意見が分かれるところですが、私どもはそうした場合に当該争議行為は正当性を取得するといふふうに考えております。これは将来の仮定の問題ですけれども、労働組合法適用ということ前提にして考えれば、その団体交渉を促進するため争議行為もまた正当性を認められるといふふうに考えます。

それから第二の御質問は、清算法人に移行する現在の国鉄職員は、清算法人ではせいぜい三年間しかとどまることはできないので、その間教育訓練を受け民間企業等に振り分けられていく、したがつてそうなるのであれば一種の解雇ではないのか。解雇であるとするれば、むしろ整理解雇に当たつて使用者が必要とする、先ほど申し上げました四つあるいは五つの条件というものを国鉄当局は充足しなければならぬということにならないかという御質問であつたと思ひます。

清算事業団への移行が解雇そのものであるかどうかということになってまいりますと、これは法律的に言えば必ずしも解雇そのものではないと言わざるを得ないわけですね。というのは、雇用は継続するという形態を持つております。しかし、継続はするけれども、その雇用は極めて不安定であつて、三年後の清算事業団の業務の主たる部分が終了したときにどうなるかといふことは、法律の上では全く不明確と言わざるを得ないわけですね。その意味では、清算事業団に移行する国鉄職員の身分が非常に不安定なものになつてくるとい

うことは疑いのないところでありまして、その点に着目すれば、それは解雇に近い法的性質を持つてはないかという立論は可能であるというふうに考えます。私先ほど、雇用上の変動について整理解雇の場合に近い誠実交渉義務を国鉄が負担しているんだということを申し上げましたけれども、それは今申し上げたような清算事業団に移行することが雇用の極端に不安定な状態に置くということとを前提として申し上げたつもりであります。

それから第三の御質問は、現在の国鉄と国鉄労働組合との間の団体交渉が、国鉄労働組合が労使共同宣言に署名するかしないかということとをめぐっていわばデッドロックの状態にあるということとを前提にし、それが団交を再開する、あるいは団体交渉を促進するための前提条件とすることが許されるかどうかという御質問であったと思います。

この問題を考える場合の大前提は、労働組合がみずからの政策を立て、あるいはみずからの方針を樹立することはこれは労働組合の自由であつて、国家も使用者も一切の干渉をすることは許されないという大原則であります。これは日本が批准しておりますILOの八十七号条約の中でもはつきり規定されていることでありまして、労働組合が政策を立て運動の方針を樹立することについていかなる者も干渉することは許されない。これは日本国がILO条約を批准して負担している国際法上の義務であると言ふことができます。国内法上考えてみても、憲法が保障しております団結権の具体的内容は、団結の内容に対する国あるいは使用者の干渉を許さないというものであることは、例えば労働組合法七条三号が使用者の労働組合の組織運営に対する干渉を不当労働行為として禁止しているということを見ても明らかであります。

そのことを前提にして考えますと、国鉄労働組合が国鉄分割・民営に賛成するか反対するかというところは国鉄労働組合自身が決定をする問題であつて、それがいいとか悪いとか、あるいはそれ

を変更して国鉄分割・民営に賛成しろというふうな要求することは労働組合の内部運営に対する干渉であると言わざるを得ないわけですが、したがって、国鉄当局が団体交渉を再開するための条件として国鉄改革に協力するということを主張なさるというのは、私に言わせれば労働組合の内部運営に対する干渉であつて、労働組合法七条三号、支配、介入に該当することになると言わざるを得ないわけですが。

この種の問題は、最近最高裁判所の判決の中で明白な判断を示されております。御承知かと思ひますけれども、最高裁判所のメル・オーダー事件判決は、会社側が生産性向上に協力するという条件を条件としたとして、その条件をのまなければ一時金の支払いをしなさいという方針をとつて、この条件に賛成した組合の組合員及び非組合員に対しては一時金を支払うけれども、しかしこの条件を受け入れない組合の組合員に対しては一時金を支払わなかつた。それが労働組合法七条三号、反組合的差別待遇に当たるか、それから七条三号、労働組合の運営に対する支配、介入に当たるかというところが争われた事件であります。これに対して最高裁判所は、会社側が生産性の向上に協力するという内容が不明確な条件に固執して、しかもこの条件に反対することがあらかじめわかつていたにもかかわらず、それを前提条件として団体交渉を事実的に展開しないで、そして組合が拒否しているから一時金を支払わないということ、七条三号ないし三三三三に該当する不当労働行為であるという判断を最高裁判所は下されたわけでありました。

その後も最高裁判所は、これまた有名な日産自動車における残業差別事件といわれるものにつきまして、交代制勤務の制度を採用することに反対しておりました労働組合の組合員に対しては一切残業をさせないという会社側の方針が不当労働行為になるという判断を下されたわけでありました。その場合に、交代制勤務に賛成するか賛成しないかというのは労働組合の自由である、そしてその

交代制勤務に賛成しない者に対しては一切の残業を与えないというところは、これまでの労使関係の経緯からいって、交代制勤務に反対している労働組合が絶対に応ずるはずがないということとを十分承知の上で、それをのまないという理由を理由に残業上の差別を行っているのであつて、これは七条三号、三三三三に該当するんだという判断を下されているわけでありました。

したがって、そういう最高裁判所の判断の延長線上で考えてまいりますと、国鉄労働組合が分割・民営に反対である、国鉄改革に反対であるという態度をとっているからといって団体交渉を事実的に展開しないとすれば、それは労働組合法の七条三号、正当な理由のない団体交渉拒否に該当すると言わざるを得ないと考えております。

○公述人(吉田忠雄君) この世の組織や人間に神のように無謬のものはないと私は信じます。どのような組織でも人間でも過ちを犯す可能性があらうと思ひます。

今日、国鉄が病める巨象であるという認識は、恐らく国民の圧倒的多数は同じ認識を持っていると思うのであります。その原因につきましても、非常にふくそうしております。一つだけに限定することは間違ひだと思ひます。例えば、私がかつた労働関係にあるかのように述べたところならば、私は労働関係も大きな原因であるということとを申し上げたのであります。唯一絶対の国鉄の病める原因がそれだと申し上げたつもりは毛頭ございません。そのことを私はこれまで述べてまいりましたし、国鉄に関する私の著述におきましても、そのことはいろいろ複雑な原因である、そして政府も反省してほしい、あるいはそれをつくられた住民も反省してほしい、けれども全部政治が悪いと言つてもたれかかつている国鉄の当局もあるいは労働組合も反省してほしいという趣旨でここで申し上げたつもりでございます。ですから、自分たちだけが正しい、その批判は許さないということをもしもある組織が言つたとするならば、そこにも原因があるということを私は強く申し上げ

たいというところでございます。だからこそ今日、国鉄を蘇生させようとするところで政府が責任を持っている点で負担してほしいという今日の法案になっておりますし、同時にまた、労使関係も私は相互に信頼できるものとして鉄道を蘇生してほしいという趣旨できょう申し上げたつもりでございます。ですから、繰り返して申し上げますと、ある労働組合だけがやつたというふうには毛頭考えておりません。けれども、その労働組合にも重大な責任があつたということだけは申し上げたいと思ひます。

第二点でございます。民間ならばどうかということでございます。今、鉄鋼あるいは造船関係は大変な不況で、働く人々は苦しんでいるのであります。そのときに鉄鋼、造船の例は他社に出向しております。そして雇用を守り、労働条件を守り、家族の生活を守りながら今働いているのであります。国鉄全体につきましても地域的な大きな偏りがありまして、全体から見れば人々が多いということとは、私はそう考えておりますし、政府の案もそのような考え方で貫かれているのであります。ただ私はここで、余剰人員という言葉は大変嫌でありまして、働く人々に対して余剰という、生きていることをあたかも抹殺されかねないような言い方はやめてほしい、そしてそのような対策でやらないでほしいという思いであります。

さて、国鉄内部で人が多いということ、このことは私は率直に感じております。その一つの解決案として広域異動がございます。民間部門では国鉄で言う広域異動をやつてまいりましたし、今もやつております。時には自分たちの企業とは違った会社に出向して働いております。そしてグループごとで助け合い、あるいは関連するところへ出向して一時期そこで働いてもらおう、やがて自分の会社が雇用を拡大できるならば戻つてもらおうということでも苦勞しているのではありません。国鉄につきましてもほほこれと同じようなもの、これを私はまず第一に望むものであります。

残念ながら広域異動につきましては、例えばこ

の東京周辺、都市周辺についてはほぼ予定した数
が応募されなかつたのであります。政府のいろ
ろな試算がなされておりますが、比較的人が多
くいるのは北海道あるいは九州、こうしたものを例
に挙げる事ができると思ひますが、こうした
ところから、九州から関西へあるいは北海道から東
京へ、もし労働条件が下らない限り、そして
自分の能力を發揮する場所がある限り、鉄道を愛
するならばこのような異動もやむを得ないと思
ひます。ただし正当な理由で、例えば家族の病氣と
かその他で動き得ない、こうした人々は、もちろ
ん応募しなくとも、その地域で職のあつせん、こ
うしたものをやうていく必要があつるかと思ひま
すが、しかしかなり多数の方々の広域異動の余地
はこれまでありました。既にそのことは国鉄当局
によつて打ち切られたといわれておりますが、最
後の最後までこの広域異動については国鉄当局は
努力していただきたいと思ひております。

そうした中で、この異動ということをもつて考
へまして、あと全体の数といひましては、私はは
かり国鉄は余りにもこれまで人を採用し過ぎ、そ
して能力を十分發揮できる職場を確保できなかつ
た、こうしたことでや誤解を受ける可能性があ
るかと思ひますけれども、国鉄の蘇生のためにあ
る人数は縮小せざるを得ない、こう考へておりま
す。ただその方法は、一時的にもたらずのではな
しに、例えば国鉄から地方自治体その他にできる
限り吸収していただく、あるいは民間企業でも吸
取していただく。民間企業でやうてゐる手法を国
鉄にもある程度とつていただきたいということと
あります。そして、あと清算事業団という、一定期
間生活を保障し、職業訓練を行い、新しい職場を
開拓する余地をさらにつくつていく。こうして内
部からの努力と外からの協力によつて国鉄の人
員問題を円滑に解決していつてほしい、これが私
の考へ方でございます。

○安恒良一君 私、時間は十一時九分までです
から、今お二人の先生からお答えいただきたいん
で、ちよつと吉田先生は私の二問目のとり方を、

私のしやべり方が下手だったのかどうか、先生と
り違へられた。

私はこういうことをお聞きしたわけです。民間
会社で事業が行き詰まる、そこで新しい事業体な
り新しい経営者が引き継ぐ。そのときの手法とし
ては、もちろん負債から新事業から引き継ぎまし
て、そして引き継いだ上で、そこでどうしてもや
はり適正人員でないという場合には、その時点で
おいて、労使協議によつて、実は自分が新しくや
ることになった、しかしどうしても今の数ではう
まいかないので、こういうふうには希望退職を募
りたいというやり方が普通のやり方ではないだろ
うかと。私も国会議員になる前、もう三十何年
ずつと民間で仕事してきていますから、いろいろ
な民間のやり方を承知しております。そのような
やり方が普通のな、そうやるのが今度新しく事
業を引き継がれ、またそこにとどまつてやられる
皆さん方にも非常に一生懸命やろうという気持ち
を持たすことになるんじゃないだろうか。そうい
う引き継ぎのやり方、手法について労使のあり方
あなたがたがおつしやうてゐる労使の信頼関係のあり
方についてお聞きをしたわけですから、そのと
ころ、時間が若干ございますので、お考へがござ
いましたら聞かせてください。

○公述人(吉田忠雄君) 私も少し思ひ違ひをして
いた点でございますが、ただ私は、新会社になると
きは新しい形であるよう、その期間に人員問題を
解決していただきたいということを申し上げま
しまして、御質問の趣旨と若干回答が、私、勘違ひいた
すから、新しく出発したところで新たに交渉
すると、さらに私は労使関係が悪化していきと思
うのであります。そこへ行くまで、四月一日まで
に解決していただきたい。それに最善を尽くして
いただきたい。そして、じや解決できずにそ
こへ行った場合にどうなるのか。この点について
はちよつと私は発言する資格はないやうでありま
す。しばらく冷却期間を設けていくという方法も
ございまいし、あるいは直ちに強引と思われ

るような方法で出す方法もあるやうかと思ひます
が、私は、もし新しい発足の段階でなお人員の、ず
ばり申しますと、人員整理の問題があるというこ
とは悲劇であります。その問題があつた場合に
はしばらくの間冷却期間を設けてほしい、こんな
ふうには私は考へております。

○安恒良一君 終わります。

○田代由紀男君 本日は、公述人の皆さん方には
それぞれ貴重な御意見を御開陳いただきまして、
ありがとうございます。皆さん方の御意見は大
変有意義なものでありますので、十分に参考にさ
せていただきたいと思つております。

なお、理解を深めるために若干の質問をさせて
いただきます。

この特別委員会には、伊江委員、江島委員、野沢
委員、青木委員、市川委員と、国鉄出身の先輩が大
変多いと思ひます。総括で質問をお聞きしまし
て大変感激したわけでありまして、私も場所は違
ひますが、学校を出てから満鉄におりました、二
年間ぐらゐ、短い期間でありましたが現場に、し
かも列車区は、駅は新大塚、今の長春、そして運転
乗車車掌は奉天、それから運転車掌は吉林という
ことで、吉林で助役になつて、ノモンハンに硝煙
消えやらぬハイラルの軍隊に行つたわけでありま
すが、そういう経験からいたしまして、ひとつ今
度の改革というものは本当に大変だと思つてお
ります。

そこで、私のそういう短い体験の中に入れまし
て御質問をしますが、私の持ち時間は往復十六分
でありますので、簡潔に御答弁をいただきたいと
思ひます。御指導をいただきたいと思ひます。

まず第一に、国鉄の現状についての基本認識で
あります。吉田公述人の御意見はよくわかりま
したが、中山公述人の御意見は、そういう問題を、
仮定を前提としてという御発言がありまして、そ
ういうところが共通認識において欠けておるよう
に思つたわけでありまして、昭和六十年で一兆
九千五百億もの巨額の赤字でありますし長期債務
は二十三兆でありますから、これは何とかして、

このまま放置はできないことは皆さんお話しのと
おりであります。これには政府の助成、国民の
負担を増すことだけではどうにもならぬわけであ
りまして、抜本的な経営改善態度に徹底するとい
うことは大事なことであります。そういう認識に
つきましてもう一回先生方の御意見を拝聴したい
と思ひます。

次には、時間がありませんから、改革の方向に
ついてであります。国鉄の行方鉄道事業は今日
においても国民生活に大きな寄与をいたしており
ます。また、経営の活力さえ取り戻せば、まだ国民
生活の充実に重要な手段であることは申すまでも
ありません。そのためには、まず第一に経営自体
が健全であることが前提でありまして、今日の国
鉄の調達資金がほとんど利払いや債務の償還に使
われておるようでは事業活動はできないわけであ
りますから、この経営の大きい部分を国に依存す
ることではやはり活力は出てきませんので、健全
体制の確立が必要であります。自立できる体制
をつくる必要であると思ひます。この点に
ついてまず御意見をいただきたいと思ひます。

第二は、努力する者が報われるという仕組みで
あります。吉田公述人がおつしやうたように多
様性、それから意見の具申といひますが、我々の
ときには意見の具申というのが出ていきましたが、
そういう仕組み、能率主義、そういうものを多様
に取り入れました。役職員がやる気を起こし活力
のもととなるような制度、これは現在の公社制度
では制約を受けて無理でありますから、やうばり
改革に当たつては経営の自主性を持った民営化と
いう方向が必要であると思ひます。その点、御意
見をいただきたいと思ひます。

第三は、競争であります。今、中国でもソ連でも
競争原理を取り入れつつあるわけでありまして、
特に中国では、今、吉田公述人がおつしやうたよ
うに、今までは縦割りであつたのを横断経済とい
ひまして、こういう経済を取り入れつつあります
が、こういう巨大な競争であります。今のよう
な巨大な組織で、ゆるま湯につかつておるやうな

状態では企業自体がだんだん腐敗していく。そこで企業自体が切磋琢磨して競い合うということが大事であろうと思います。そこに分割の問題が出てくると思いますが、これに対する御意見をいただきたいと思ひます。

第四は、地域との対話、利用者との対話であります。鉄道は人と人との触れ合いを大事にしなければなりません。またサービス産業である、そのことが大事であります。人はいろいろな価値観や欲求を持っておりまして、これを適切に酌み取って経営に生かしていくこと、また地域のニーズを把握して現場から経営に生かしていくということがまた経営に活力を高めるために必要であります。そのことが実現されるためには、現場と経営とが一体性を持ったもので、かつ現場を重視し地域に目を向けた経営でなければならぬと思ひております。

以上の点を、現在提案されておる分割の方向、すなわち数社が互いに競い合つて経営規模としても適正な規模に持つていくこの方向が、我々としては、従来の全国一元の巨大組織からよりコンパクトな能率的な体制、こういう方向がいいと思うわけであります。こういう問題につきまして先生方の御意見をお聞かせ願へば幸いと存じます。

○公述人(吉田忠雄君) まず、国鉄の今日の原因につきましては、私は、先ほど申し上げましたさまざまな原因があつて、それぞれ原因があるということでございます。

第一の御質問の経営依存、どのようにしたいいかと申しますと、私は国鉄では今、自立していくためにはコストの低減を図ることだと思ひます。今国鉄では収入の増加を図ろうとしておりますが、もちろんこれも必要でありますけれども、コストの低減が企業を健全化するポイントだと思ひます。一、二の例を申し上げます。ある駅を開設しようということでこの駅の工事費の見積もりを工事会社で見積もった金額はそれをはるかに上回

る金額、倍くらいだったと聞いておりますが、そのような案が出て地元の方々を驚かしたということとを私は聞いております。小さなことですが、もう一つございいます。ある国鉄の職場の方から聞いたのでありますが、職場で暑いのでクーラーを入れる。二十万円くらいのクーラーであります。それを設置する。ところが、あるところからこれは国鉄関係の工事会社に頼めというところで、その見積もりが百万円近くの工事費。ところが、民間の人に聞きましたら、いや十万円で作れる、あるいは五万円で作れるということでありまして、従来のやり方ではコストの低減を図ることがいかに必要かということとをこの二つの事例、私が聞いたものでございましてけれども、そうしたことで、国鉄で今経営自立のために必要なものはコストの低減に重点を置くべきだという事例として申し上げたいと思ひております。

第二点で、意見具申ということでありまして。私は創意工夫と申し上げたわけでありまして、そのために民間の知恵をかりる、そのために新しい会社には要所要所に民間の知恵者をぜひ集めていただきたいということでございます。

次いで、競争原理ということでございます。地域との関係でございますが、私は現在の世界のどの社会でも国有化は死滅したと思ひます。国有化産業で成功した例は私は寡分にして知りません。やはり資源を有効活用するためには市場原理は不可欠であります。そうした点で、国鉄はこれまで市場原理を無視してきたために貨物で大きくおくれをとつて、そして旅客部門で今最後の生き残りの競争をやつてゐる。しかし、国鉄にはすぐれた方々がおります。エンジニアは世界最高のレベルであります。事務系の方々も現場の方々もすぐれた人材は少なくないのであります。私はすぐれた方々の知恵と努力、特に提案制度によつて必ず再生できると信じております。そのためには市場原理の中で競争生き残りしていくということでございます。以上、御質問にお答えいたしました。

○公述人(中山和久君) 御質問いただきました点につきましてお答えをしたいと思います。

まず、国鉄の現況についての認識の問題であります。私も吉田公述人と同じように、国鉄の現状をたらしめている要因は非常に多様なものがあるという点では認識は共通していると思ひます。ただ問題は、その多様な要因のうちのそれぞれについて、どういふ比重を置いて将来の改革を考えていくかという点にあるのでありまして、その比重の置き方では吉田公述人と私の間には大きな違いがあるというふうに考えます。

私は、最初に申し上げましたように、国鉄の現在膨大な赤字を抱えているその赤字のよつて来たる原因がどこにあるかということについての見解がそもそも分かれておりまして、私は必ずしもそれが国鉄の労使関係にあるといったような、あるいはそれが大きな理由の一つであるといったような考え方をとりませんので、その意味では認識に大きな違いがあると申し上げざるを得ないわけでございます。

それから最後の御質問にありました市場原理を取り入れる必要があるかどうかという問題になります。これは私の専門外でありますので何とも申し上げようがありませんけれども、ある程度の市場原理が必要であるということは私も否定をしないつもりであります。ただ、その市場原理を取り入れることが公社形態をとつての限りは不可能であるのかどうかという点になります。私は今までの公社形態が市場原理に対応することを不可能にしていたとは必ずしも考えないのです。

それは同様に、最後の御質問にございました地域あるいは人との対話が必要である、それを適切に酌み取る必要があるという、これは私も全く賛成の考えであります。国鉄の経営について地域、それからとりわけ国鉄で働いてゐる人たちの意見というものが大幅に反映できるような仕組みが必要であつたのであつて、それは公社制度のもつても決して不可能ではなかつたというふうに考えております。むしろ、公労法第八条によつて公

社の管理運営に関する事項は団体交渉の対象にできないというように除外をしてしまひました。その結果、国鉄で働いてゐる人たちが、先ほどお話しになつておりますようないろいろな提案があり、経営改善についての考え方があり組合の方針があつたとしても、それを国鉄当局との間で団体交渉ないし協議の議題として取り上げるについで、公労法八条の管理運営事項は交渉の対象にできないという制度が阻害要因になつてきていたというふうに考えております。

したがつて、公社制度を仮に持続するとしても、その公社のあり方についていろいろな細工を考へることは可能であつて、例えばヨーロッパの国々で非常に広範に採用しておりますように、経営それ自体についての労働者の参加あるいは地域住民の参加という方式を考へる余地は仮に公社形態を持続したとしても十分にあらぬのではないかとこのように考えております。もし今までの公社形態がそれを阻害してゐたとするならば、それを克服することをまず考へる必要があるであつて、唯一解決する道が分割・民営化であるというふうには私は到底考へられないという立場でお答えを申し上げます。

○田代由紀男君 今、両公述人の御意見をいただきました。大変感銘しておりますが、私は終戦直後、当時私たちのときには満鉄は五万人と言つていましたが、もっと終戦時は多かつたらうと思ひますが、満鉄、華北交通、華中交通、鮮鉄というところから大勢仲間が引き揚げてきて国鉄に抱擁していただきました。そういうのも一つの赤字の原因になつておるのではないかと身が切られるような思ひがします。両公述人がおっしゃつたように、今度の民営・分割によつてよりよい効果が生れましようにさらに御指導をいただきたい。また、中山先生の「国鉄と労働問題」というのも「法律時報」で拝読しまして、そういう心配がないように私は対処ができと思ひておりますので、この面でもさらに御指導と御鞭撻をいただきたいと思ひ

ます。

以上で終わります。

○野沢太三君 野沢太三でございます。

吉田先生、中山先生におかれましては、お忙しいところ貴重な御意見を賜り、まことにありがとうございます。

私は、この七月の選挙におきまして、これまで三十年近く勤められた国有鉄道の職員から本議席をちやうだいした者でございます。そして、たゞいま政府提案の分割・民営の法律こそこの我が愛する鉄道を蘇生させる唯一の方法と考えて現在動いておるものでございますが、そこで両先生にお伺いたしますのは、公共企業体という制度の問題点、これが私ども中におりましたときにも、思うことがなかなかできない、やりたくてもいろいろと束縛がある、非常に制約が多くて自由な意思で決められない、こういう悩みを持ってまいりました。そして今回、それを克服しようという議論を重ねておるものでございますが、これを民営・分割という形で蘇生させるといふことのメリット、あるいは反対でございましてその反対の御理由、これについて御意見をまずちやうだいたしたいと思ひます。

○公述人(吉田忠雄君) ただいまの御質問にまずお答え申し上げたい点は、分割・民営化をやりますと、従来国鉄で制約されましたさまざまな事業に国鉄は手を出すことが、もう国鉄じゃなくなるわけでありまして、手を出すことができるということでございます。今日の私鉄が、鉄道事業では苦しくても関連事業で蘇生しているところも少なくございませぬ。ただ、国鉄が出ますと、関連する商店街その他いろいろの圧力を受けて困るというふうな意見もないわけではありませんが、国鉄も周辺の民間企業もそこで競争していただきたい。その意味で、民営化は国鉄の事業を拡大させる一つの大きなステップになろうかと思ひます。

○公述人(中山和久君) 今までの公社形態をとっておりまして国鉄がいろいろ活動しにくい状態にあったということは、おっしゃるとおりであります。

す。ただ、それが一体公社形態をとっているために活動ができなかったのかと申しますと、私は、必ずしもそうではなくて、国鉄が公社であるというこのみならず、それ以外のいろいろな法規、規則等々によりまして国鉄の活動領域についてのいづれががらみの制約が行われていた、それは仮に公社形態を持続してもがらみの制約を解除することによつて、あるいは緩和することによつて十分克服することができるといふふうな考へておりまして、したがつて分割・民営が唯一の方法であるという御意見には私は賛成できないとお答えする以外はありません。

○野沢太三君 国鉄が今日の困難な事態に至りました原因について、いろいろな原因があるというところで両先生とも御指摘をちやうだいたしてありますが、その中で一つ共通しておられるのは、内部的にいろいろの問題を抱えておった、特に経営者並びにそこに働く職員、この関係をより望ましい方向に変えていくことによつて蘇生ができるのではないかと、こういう点で共通の御意見があるのかと思ひます。ただ、その方法あるいは考え方において両先生の間に御意見の違いがございまして、私は、公共性を持った鉄道といひましても、経済合理性の範囲を超えた形で労使関係というものは存在し得ないのではないかと、これをこれまでの歴史は教えていると考えるわけでございます。

そこで、これまでの国鉄の労使関係を考へてみますと、何としてもトラック、船、飛行機、あるいは同業他社である鉄道企業者としての私鉄と比べましても、大変に生産性が落ちた、働きが落ちた、そしてコストにおける競争で敗れた、これが大きな原因ではないかと思ひわけでございます。これにつきましても、どのように努力することによつてこれを脱却することができぬか。そして、その中で必要な労働の条件、基本権はまた守る道があるのではないかと考へるわけでございます。会社が減びても労働基本権だけ残ったということでは飯が食えないわけでありまして、その点につきましてもひとつ御意見を賜りたいと思ひます。

す。

○公述人(吉田忠雄君) ただいまの野沢先生の御意見、私は基本的に全く同じ意見でございます。

それを、基本的な立場を申し上げて、具体的に申し上げますと、やはり経済合理主義をこれまで国鉄に貫かせなかつた要因の一つといひましたし、政治の大きな壁があつたと思ひます。今回この法案を通していただくことによつて政治主義から脱却していただく、そして国鉄人が自由に経済的に活動できるような形をつくつていただきたたい、これが今回の法案の最大のポイントになつておると思ひます。しかし、にもかかわらず、組織を動かすのは人間でございます。形骸だけが上がつても、中身を活性化し血を流すのは人間である。そこには人間の知恵をかりた経営者もおりまして、働く側でも、過去においては自分たちにも責任があつた、これから協力してやろうというこの姿勢が国鉄を活性化することにならうかと思ひます。

ところがこうした場合、大枠はこの法案で審議されておりますが、細かな点ではやめていくことによつて初めて問題点がでてくる場合が多いと思ひます。大筋においては私は分割・民営化以外に救いはないと思ひますが、やってみて微調整が必要なものが出てくると思ひます。そのために、例えば私が一番恐れておりますのは本州の分割が三つでいいのかどうか。私は今の段階では今の法案でぜひ通していただきたい。しかし進めていった後、やはり大きく過ぎて経済合理性を貫く点では若干不都合はないかというふうな点でやがて数年後これらを再検討する時期が来るかと思ひますが、そうした問題点と同時に、今度は具体的な職場の内容で、このように改善したいというふうな具体案がさまざまあるはずであります。

この十一月一日からのダイヤを見まして、かなりよくなつてまいりました。現場の人々の創意工夫が実つてゐる一つでもあります。これらを積み重ねることによつて、私はでき上がった形に血が

通つていくと思ひます。そのためには労使関係も重要な要因の一つであるということ、外の殻と中の血の通つたものを血みどろになつて自分たちでつくつていく、それが国鉄を新しい鉄道として再生させる道だろう、こう思ふのであります。ですから、人間の知恵をかりた創意工夫制度をフルに生かす、これでございませぬ。

○公述人(中山和久君) 御質問にございましてコストにおける競争で国鉄が敗れたということが果たして当たつてゐるかどうかという問題につきまして、私はお答えをする資格がないと申し上げざるを得ません。ただ、労使関係が望ましい方向に向かつていくということが望まれるという点については私も全く同意見であります。そして労使関係を望ましい方向にリードしていくために何が必要であるかということでは恐らく考え方に若干の違いが生じてゐる、その点が一番中心の問題ではないかというふうに考へるわけですが、

私も決して、会社が減びても労働基本権だけが生き残ればそれでいいんだなんということを言つてゐるつもりはありませんで、労働者も、働いて収入を得て自分の生活を維持していく。そして、その労働者が働く意欲が出るかどうかというの、自分が働いてゐるその労働について、どれだけ自分の意思が尊重されてゐるか、自分が人間としてどれだけ尊重されてゐるかということによつて労働者の勤労意欲が高まりますし低下もしてくるという点は、おっしゃるとおり私も恐らく全く同じ考え方をとつてゐるようになりまして、

ただ、そうやって労働者が自分の労働について誇りを持ち、責任を持ち、そして満足感を持つというために何が必要であるかと申しますと、それは結局、働く者の意見が国鉄の経営や運営に対してどれだけ反映されてゐるか、あるいは反映される道がどのように開かれてゐるかというところに大きなポイントが存在するわけでありまして、私は、過去における国鉄の労使関係がそれほどひどいものではなかつたというふうな考へております。むしろ、日本の多くの民間の労使関係を中心

に私は研究をしてまいりましたけれども、そういった民間の労使関係に比べてみて、国鉄の従来の労使関係が特に間違っていた、あるいは悪いものであったという評価は私はしておらないわけです。

しかし、現在こうやって国鉄改革が具体的な問題になってきて、その結果、国鉄の職員が雇用の面で労働条件の面でも大変な変動にさらされるようになった。そのときに国鉄労働者の意思が全く聞かれない形で、とりわけ、その集団的な意見が全く聞かれない形で国鉄の改革が実行されるということになれば、それが一体労働者の勤労意欲をかき立てる条件を形成することになるだろうかという、私はその点は大いに疑問があります。まして、先ほど吉田公述人が四月一日以降に持ち越してはならない、現在のこの時点でこそ基本的な解決を図るべきであるという御意見を出されておりました。私もその点全く同様で、四月一日以降に持ち越せばこれはストライキ禁止が解除されることになるし、また労働組合が多数存在し相互に競争し合うということになってきます。そうなれば少なくとも四月一日以降の労使関係というのは非常に難しいものになってしまいます。そうしないに何ができるかという、現在のこの国鉄改革の途上で徹底的な団体交渉を尽くすことである。

つまり、労働者の集団的な意見を聞いてその意見を尊重するということによって初めて将来の国鉄あるいは新会社の労使関係というものの良否が担保されるというふうに考えているわけであります。

○野沢太三君 私は元国鉄の職員の一人として身びいきで言うわけではございませんが、国鉄職員の一人一人はそれぞれ資質もあり努力もそれぞれありの働きをしてきたと誇りを持って申し上げられると思います。しかし、公社制を初めとする一連の仕組み、あるいは各種の労働協約その他に基づいて就業のルール、こういった仕組みのために能力を十分発揮できないという立場に置かれた結果がこのような事態をもたらした最大の原因ではないかと、かように考えるものでございます。

そこで、今大変な移り変わりの変革のときでございます。先ほど中山先生も団体交渉をすることが解決につながるおっしゃいましたが、ただいまの国鉄当局はある意味で当事者能力がない、すべてこれは今後出てまいります設立委員会あるいは新しい会社の当事者によらなければ新しい条件は決められない。いわば、当事者能力のない者が集まって団体交渉をしてもやむを得ないのではないかと思いますが、中山先生にその点について御意見を賜れば幸いです。

○公述人(中山和久君) 団体交渉における当事者能力の問題は、これはもう御承知のとおり随分長いこと前から議論されてまいりました。例えば、基本的な労働条件である賃金の決定について、公社である国鉄が団体交渉においてそれを決定する当事者能力がない。そのために長い間有額回答ができないという状態が続いてまいりました。そういう当事者能力のない状態に置かれていけば、団体交渉を幾らしてもそれは前進しないことは明らかでありまして、団体交渉の権利を尊重するという以上は、当局の側でそれに見合った当事者能力というものを備えなければならぬということはおっしゃるとおりであるというふうに考えております。

その当事者能力の欠如が、今こういう大改革を直前にしてもなおかつ当事者能力がない。むしろ従来は持っておりまして個別の労働条件の処理についての能力すら設立委員等にゆだねられることになって国鉄が当事者能力を失ってしまったというところならば、それはまさに重大問題でありまして、私は、そのことの結果、国鉄職員の団体交渉権が全く空洞化してしまうということは許されるべきではないというふうに考えます。というのは、団体交渉をする権利は、国鉄労働者にとってみれば基本的な人権そのものですから、したがって、使用者側の都合によって労働者の基本的人権が丸ごと空洞化されてしまうということが許されるはずはないと考えるからであります。

そうなつてまいりますと、一体どういう形で団体交渉を組織すれば当事者能力を発揮することができるといふことが現在の中心問題ということになるかと思ひます。これはいろんな方法が考えられるわけでありまして、私ども労働法研究者といたしまして、もうことしのずつと早い段階から、従来の団体交渉の枠組みの中では解決できないというのであれば新たな協議制度というものを設けるべきである。その協議制度の中には運輸省も入るし国鉄当局も入るといったように、もつと規模あるいは内容を、構造を新たにした労使の接触の場というものを至急に設けるべきである。そうでないといふと国鉄の労使関係というのは団体交渉権を空洞化したまま改革に移行してしまうことにならざるというところを、私も研究者の間では何度かの声明の中で希望を申し上げてきたわけであります。

その考え方はこの段階になつても全く同様であります。先ほど設立委員に対する交渉と国鉄当局に対する交渉というふうに分けて申し上げましたが、実際の交渉のやり方として見れば、これは運輸大臣の衆議院での御答弁の中にあつたように、国鉄はむしろ設立法人に対する補助者の地位に立っているというところは明らかであります。そうであれば、設立法人に国鉄を加えたものを相手方とする団体交渉という方式を考えなければ、国鉄職員が憲法によって保障されております団体交渉権は空洞化してしまうことになるだろう、こういうふうな考えるわけであります。

したがって、最低限度設立委員プラス国鉄当局という形で当事者能力を形成する。もし、運輸省自身も例えば各新会社の人員等について細かい事項についての大きな権限を持っておられますから、そうすると運輸省自体もまたその交渉の場には参加する必要があるわけでありまして、そうしなければ運輸省、設立委員、そして国鉄当局という三者を統合した形で相手方を前提とする国鉄の労働者との間の団体交渉あるいは労使協議というものが促進されなければならない。これはもう

至急にそれを実現しなければ団体交渉権の権利の空洞化ということになることはできないだろう、こういうふうな考えております。

○野沢太三君 最後に、我々の今やっております仕事は、いわば枠組みづくり、仕組みづくりでございます。しかし、そこで中身が最も大事。そこで働く人たちの意欲が向上する、能力が上がる、これが最も大切だと思います。先ほど吉田先生は、そのために必要なことは提案制度であり、多能職化であり、適材適所というふうな御指摘をちょうだいいたしました。まことにさうでございますが、さらに加えて、教育訓練、鉄道の技術あるいは業務の知識というものはなかなか文部省では教えてくれない。我々は先輩から見よう見まねでこれを習ひ、また部内の職場教育で習うてまいりました。この点につきまして先生の御意見を一言伺ひまして、私の質問を終わります。

○公述人(吉田忠雄君) 現在の国鉄にはいろいろな教育機関がございます。私も過去ここで講義を若干担当してまいりました。ただ、職場が荒廃してから随分閑散たる状況でございます。形だけで、中身に血を流すようなことは過去においてはなかなか難しかったのであります。内部にいる方々が、自分たちがやるんだというその教育、そしてそれに代えて新しい経営者の方々が教育訓練をやつていただきたい、そして今からその準備を速やかに進めていっていただきたい、こう思っております。

○野沢太三君 ありがとうございます。

○矢原秀男君 まず、吉田先生にお伺いをしたいと思います。御苦労まででございます。今吉田先生のお話を伺つておまして、二点ほど伺ひをしてみたいと思ひます。国鉄のこの巨大な債務に対して、長い歴史の中で貢献とマイナス点がございまして、四つの問題点というものを監理委員会でも痛切に指摘いたしておりました。衆参の中でもそういう問題については責任論というものが非常に明確に浮き上がつておりますが、今後の問題といたしまして、

先生がおっしゃいました民間会社に移行するこの六つの会社が自力でやってほしいと、こういう観点の中で三つの点を述べられました。蘇生の要件として、民間活力の経験という中から、一つは経営者の英断、二番目には労働者の汗と勤労、三番目は労使双方の協調、こういうふうな端的に述べておられるわけでございます。

この中で経営者の英断という立場の一つとして、今まで国会でも論議をされました一つに、将来の方向として二十一世紀に対する交通政策の総合的なものがなぜできなかったのかということ政府や当局に非常にお互いの質疑があったわけでございますけれども、なかなか現在まで、こういうふうにするべきであるという決断は出ておりません。国内の輸送機関の件にいたしても、国鉄の客輸送というものは、四十五年に三・三％、五十九年には二・三％に低下をいたしております。貨物については、四十五年一七・三％のものが五十九年には五・二％と惨憺たる状況でございます。まさしく私は、今後経営者の英断というものが非常にこれは大事になっていく。そういうことで、二十一世紀を志向する場合に、民間会社として自力でやっていく、そういう立場の中で交通総合政策に似たようなプランというものを明示すべき点もまた経営者に必要ではないかと思ひますけれども、そういう点でどうすべきであるというふうな指針がございましたら一点伺いたいと思ひます。

それからもう一つは、私も確かめておりませんが、きょうの報道機関のニュースを見させていただきまして、今民間会社は六十歳定年に努力をされている。あるところでは六十五歳まで保険制度との連携で努力をされている。ところが新会社は五十五歳定年を働きかけねばいけないという厳しい報道のニュースもきょうは見受けているわけでございますけれども、労使関係の双方協調という立場の中でこういうものがまたどういふところに発展をしていくのかという心配も私はしているわけでございますが、その二点をお伺いしたいと思ひます。

思ひます。

中山先生にお伺いしたい点は、労働法の専攻のお立場で労働者の権利を守るという立場のお言葉をいただいております。私も本当に敬意を払っているわけでございます。私自身も会社へ勤めまわしたときに、戦後三十年時代でございますが、鉄鋼労働争議の渦中に会社勤めをいたしました。そこでは争議の中で血を流し、失職をして、そうして再就職もできない、そういう私自身非常な傷を持っています。一人でございませうけれども、今私が考えておりますのは、何とかして新会社で働く人たちが安心してやっていけるような希望の職場であってほしい、こういうふうな懸念、心配をいたしております。

先生の雇用条件の変化、人員削減、こういうふうな非常な心配の中で団体交渉権というものが労働者の権利を守る大きな前提であることのお話を今伺ったわけでございますが、具体的な面から一つは伺いたいわけでございます。きょうの報道で、国労の静岡地本の、労使正常化という形で三点のいろんなお話しというものが前向きに進められているように報道されております。一つは、労使の信頼関係を基本に当面する課題を積極的に推進する。二番目には、諸法規を遵守し一致協力して安全輸送に当たる。三番目は、新事業体の基盤確立へ向け企業としての自覚を基本に労使一体で取り組む、こういうふうなことでございませうが、私自身該当の方々にお声を伺っておりますので、以上の論評は避けたいと思ひますけれども、先生の専門の立場から、こういう形の三つのことを申し上げましたけれども、こういう点が懸念をされるから組合としては注意をすべきであるというふうなことがもしございませうとお伺いしたい。ところが一点、今吉田先生にお伺いいたしました新会社の五十五歳定年の方に働きかけの動きというものも報道されておりますけれども、この点中山先生のお立場からどういふような見解がございませうか、それぞれお伺いをしてみたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○公述人(吉田忠雄君) 第一点の、経営者に対する指針であります。

私は、新会社発足に当たりまして、最高経営陣の中に従来の国鉄の指導者とともに民間からのすぐれた方々をお招きしましてその知恵をかりていく、そのような経営姿勢であってほしいと思ひます。そのような中で幾つか国鉄が新しく蘇生できるような余地があるかと思ひます。例えば、まず惨憺たる状況の貨物であります。貨物はトラック便並びに宅配によって国鉄は減びてまいりました。国鉄に勤めている方々も、ふるさとに物を送るときに従来のトラックがありまして宅配を使っているような状況ですから、自分たちの職場のものを愛さないような状況では残念ながら衰退させるを得ないのではありません。けれども、私は貨物につきまして、遠距離の貨物については国鉄は工夫できないかどうか、こう思ひます。

九州から冷凍のトラックが東京までやってまいります。あるいは新潟から夜中にトラックが高速道路をどんどん飛ばしているのではありません。私はあれは資源のむだだと思ひます。鉄道にしたらならばエネルギーも資源もかなり有効活用できるのにならぬ、こういう思ひであります。ただ、競争する上では、国鉄が余りにもひどかったので、悪かったのが競争し得ない状態になりましたが、例えば鉄道に貨物自動車載せるような、小型トラックを載せるような方法、一部分これに似たようなことが考えられ試験段階でなされているようでありませうが、私は例えば貨物については、これが一つの蘇生できるポイントになるのではないかと思ひます。新幹線を利用する、あるいは長距離列車にこの貨物自動車載せ、そしてトラックの運転手は始めと終わりだけ、場合によってはこの貨物の列車の中に乗り込んで、着いてからまた運転するということもありませうが、このようなトラック輸送の行き過ぎを救う点でも国鉄の活躍する余地はあるかと思ひますのであります。

旅客につきましても、鉄道のよき、私は日本では

そのよさという点では最高の力を発揮していると思ひます。それは大量輸送をしているということでありませう。東京という都市圏で国鉄があるから通勤時間前に人々が集まることのでき、やがて帰宅することのできるような状況でありまして、これほど国鉄が活性化している国は他の国と比べてほとんどない状況だということとは、私は敬意を持って国鉄を見ているつもりであります。

けれども、全国一律にやっているために、とりわけローカル線に大きな赤字が出ているのであります。その点で、例えばレールの上を走る軽量のバスであります。試作段階で着手されているところ聞いておりますけれども、例えばローカル線の場合に、三両くらい大きな列車でお客様が数人しか乗っていないというふうな状況が国々全国で見られているのであります。これを小型のレールバスで、そして間隔を縮めまして十分か十五分に一本、三両の大きなものを二時間に一本ではなしに十分か十五分一本レールバスを走らすことによつて、私は、鉄道も再生するし同時にまた地域の方々にも喜ばれ、同時にこれまで車でやっていたいろいろなエネルギーの消費その他を節約できる面もあるかと思ひます。考えてみますと、このように旅客、貨物分野で鉄道が果たす役割はあると思ひます。それらを地元合うような形で創意工夫をやってほしいということでございます。

第二点の御質問は、今六十歳から六十五歳、高齢化社会を迎えてそのような状況の中で、国鉄の五十五歳は余りにも酷ではないかという御質問ではなからうかと思ひます。私も五十五歳定年を胸痛む思ひで見詰めております。しかし、かつて国鉄では定年退職のときに三月三十一日付ではなしに四月一日付で退職をし、そうすると号俸が一号俸上がるとかいろいろなことをやっていたやうであります。私は、民間では三月三十一日、そうでないところでは四月一日ということでは不公平であります。そして、今

も国鉄では年金を受けることができるのであります。五十五歳の年金は不可能であります。全国民に適用する場合には、これは高齢化社会が激化する中で全く不可能なことをやっている。そうしたことを考えますと、五十五歳定年は、本当にお気の毒であります。こうした最小限の保障措置があるので、国鉄が再生できるまで忍んでいてほしい、五十五歳定年やむを得ないということでございます。

では、長期的に見ましてこの雇用をどうしたらいいのか。私は、民間も官庁も行く行くは六十五歳定年で、そして年金を六十五歳というところで、社会保障の整合性を持つ政策を日本は採用しなきゃならないと思います。今は官公庁だけが恩恵に浴して国民はその恩恵に浴していない。官民の格差が大いのであります。喜びも苦しみともに分かち合うような国づくりを進めていく上で六十五歳が行く行くは目標となりましょう。しかし民間企業では、これから高齢化が深刻化する二十五年以内に、一年刻みで六十歳定年から六十一歳、そして五年後には六十二歳というふうに延ばしていく。こうした努力を進めていく。

しかし、国鉄の場合には、今五十五歳でいろいろな機関に就職あつせんをやっていくことがまず当面の処方せんとして考えられるのであります。が、いま一つ大きな流れとしましては、労働時間の短縮ということが雇用の拡大につながるわけがあります。これは国鉄だけではございませぬ。民間企業の方が労働時間、国鉄よりちょっと長いように統計上出ておりますけれども、民間企業ではこれからベースアップよりも、お金で取るよりも労働時間の短縮で実質賃金の向上を図っていく。これが私は大きな流れとして社会的問題になっていくんじゃないか。それには、国民にあるいは勤労者に理解していただくためには、しばらくの間、若干の時間が必要でありましょうが、労働時間の短縮によって労働条件を高めていく、これによって雇用の拡大していく、これが日本の生きる道ではなからうか。その中に国鉄、過渡期に

おいては若干の苦しみがあろうと思いますが、せめて年金で補いながら生活を確立していつていたきたい、こんな思いでおります。
○公述人(中山和久君) 御質問の第一点でございしますが、国労の静岡地本が三つの条件について交渉を促進しようとしているというお話。それについて組合として注意すべき点は何かあるかという御質問でございと思います。

先ほど申し上げましたように、組合がどういふ方針を立てるかというところは、これは組合自身決定すべき問題でありまして、第三者があれこれ言うという自体好ましいことではないというふうなことは私に考えております。とりわけこれほどの方針をおとりにしたというところには恐らくいろいろな理由があるに違いないと思われまふので、現場に直接行くかあるいは直接具体的な事実関係を聞きまして上でそれは私の意見を申し上げることもできるかと思ひますけれども、今の御質問のようなその事実関係だけでは、どうも私の意見を申し上げるには適切でなからうという気がいたします。

ただ、一つだけこれは間違ひなく申し上げることができると思ひますのは、最近外国の人たちと会って話をすると、どうも日本には労働組合というのが存在しなくなったのではないかと、そういう評価をされるわけです。なぜ外国の人たちがそういう評価をするかと申しますと、これは労働法の基本でもありますが、労働者と経営者というのとは全く立場が対立するものである。したがって労働者の考え方と経営者の考え方というのとは対立するものだということを前提にして労働法は出発しておりますし、また多くの国の労働組合はそれを基本として活動をしている。つまり、両方の立場が違ひ両方の言い分が違ひということとが前提になっているというわけです。ところが、日本の現在の労働組合の中には、どうもその基本自体がゆるがせになってきて、労使協調ということがいわば至上命題になってくる。

そうなる、基本自体がゆるがせになっているのではないかと、これが外国の人たちの言う、日本には労働組合がなくなってきたところではないのかという指摘の中心点だと思ひます。私は、静岡地本の問題について申し上げますと、私は、やはり中心は組合の立場というものを放棄しないということが基本であつて、その上であればそれぞれの事実関係、情勢に応じていろんな対応の仕方というのとは可能性があるだろう。基本として、組合の立場を忘れないということだけが私に今申し上げることができただ一つの間点であるということにならうかと思ひます。

それから第二の五十五歳定年制の問題ですが、これは二つ考えなければならぬ問題点があるかと思ひます。一つは、現在の国鉄職員の定年がどうなっているかということのかかりにあります。もし、現在の国鉄職員の定年が新会社における五十五歳定年によって引き下げられてしまふということになつてまいりますと、先ほど申し上げましたように、労働条件の一方的な引き下げが許されるかどうかという、最高裁判決が問題にいたしました基本問題がこの場合にも問われるわけでありまふ。秋北バス事件判決自体定年制をめぐる判決でありましたし、またその後の下級審、多くの裁判所の判断は、定年制の変更について、多くは合理性のない一方的な変更であつて無効であるという判断をしております。国鉄の場合、新会社に移行するところと、一つのクッションが入りますから、したがって一つの会社が直接に定年を引き下げるという措置とは基本的に性質が違ひますので全く同じというわけにはいきませぬけれども、先ほど申し上げたように、労働条件の変更という考え方から立つてみれば、今お話ししたように、五十五歳定年制を施行することが一体どれだけ社会的に見て合理性を主張することができものであるかという点、問われるべき第一の点だと考えまふ。

それから第二の点は、その社会的に見て合理的という判断の基準にもなりますけれども、ことしの十月の一日から中年の雇用の促進に関する法律の改正が実施されました。それによると、企業が定年制を採用する場合には六十歳とするよう努めることが要求されております。ですから、六十歳定年制というのは、現在の日本の法体系の中では官民を問わず、官の場合は法律で決まっていますし、民の場合は法律によって努力義務として課せられている、いわば日本全体を共通する原理になつていふことができていふと思ひます。そうだとすれば、新会社は、六十歳定年を努力義務として課されているにもかかわらず五十五歳を採択しなければならぬ社会的な合理性が果たしてあるのかどうかというところに問題の焦点が絞られてくるわけでありまして、私は、その第一の点及び第二の点で五十五歳定年については慎重な取り扱いを必要とするというふうに考えております。

○矢原秀男君 どうもありがとうございます。
○内藤功君 而先生のお話、また、いろいろなお書きになつたものを拝見いたしましていろいろなことをお聞きしたいと思ひますが、私に与えられた時間が少ないので、中山先生に一回、大きな問題ですがお伺いしたいと思います。
現在の国鉄の大きな額の長期債務、これを生んだ責任は、私は率直に言つて政府の政策、特に借金をつぎ込んで膨大な設備投資をやつたという問題に基本的なものがあると考えておるんですが、それなるがゆえに国鉄の労働者に対するいろいろな人権の侵害というものは私は非常に許せないことだと思つております。そこで御質問は、いわゆる人材活用センターについてであります。

本年の七月以降各地に設置をされて、全国で約一万七千人の方がここに配置をされていると言ひれております。中でも組合の中で、全体の中で五割を割つたと言ひられる国鉄労働組合の特に活動家、幹部が全体の八割を超えておるといふ事態であります。私は幾つかの人材活用センターを自分

のこの目で見てまいりました。また、そこに入っている方々の切実な訴え、家族の話も聞いてきました。私は非常に問題だと思ふのは、次の五ヶ条ぐらゐに整理されるかと思ふんですね。

一つは選定基準、これは一体何を以て選定基準とするか。特に、組合の活動や組合所属が選定基準にされていることは問題じゃないか。二つ目は選定方法ですね。その人がある日突然呼ばれて、あなたはあそこへ行つてくれ、こう言われるケースがほとんど全部である。ここにいわゆる団体交渉の余地がないというのは問題だ。三つ目は、職場で非常に有能な、運転、検修、駅ホーム要員が後が非常に困るのに人材活用センターにやられていく。中には電話をわざと人材活用センターにかけてきて、あの検査はどうやっていいんだ、修繕はどうやっていいんだ、これじゃ過剰要員じゃないやありませんか。四つ目は、職場と仲間から物理的に隔離するというのが労働法上どういう問題があるのか。五つ目は、派遣された人が、窓ふきとか掃除とか床のガムはがしとか文鎮づくりとか、およそ人材活用の名に値しないことをやらされていく、これでいいの。

私は、ざつと思ひ当たるところでこういう点があります。御専門の労働法の見地からどうとらえられるのであろうかということをお話しただけなにかと思ふのであります。結論的に、こういう人材活用センターは労働関係の正常な運営に反するし、解散して、ここに入っている人はもとの職場で働かせてあげるべきだ、私は強くそういうふうにも思ふわけなんです。この人材活用センターには例外もあるだろうと思ひますけれども、特に見せしめ、懲罰的な形のセンターに一方的に送り込む、そういう業務命令を正当化する理論が労働法上あるんでしょうか。私は考えられないと思ふんですが、お教えいただきたい。特に、先生の御専門の判例や命令などから見てどうかということもお答えいただきたい。

時間が短いので、私はこの一問だけ先生にお伺いするにとめておきます。

○公述人(中山和久君) 御質問のありました人活センターについては、私も調査に伺つたことがあります。ただ、残念ながら当局の方で立ち入りを断られましたので現場に入つて人活センターの内容を直接に調査することはできませんでした。ただ、人活センターに入っている職員の人たちからのいろいろな意見や事実についてはお伺いをし、今御質問が五ヶ条ばかりありましたが、その点についてはほぼ同様な印象を私も受けております。

私は、人活センターの最大の問題点は、人活センターに送り込まれるということが労働の内容について一番大きな変化であるという点だと思ひます。とりわけそれが見せしめであり懲罰的であるということになりますと、これはもう労働の名に値しないことになりまして、例えば全く無価値な労働をさせられるというのは、これは労働の変化どころじゃない、むしろそれ自体が一つの懲罰であつて、労働法的に申しますと、使用者が懲罰権を持つておられるけれどもその懲罰権の行使というのはあくまで合理性の範囲内にとどまらなければならぬ、その範囲をはるかに超えて事実上の見せしめ的な人活センター送りが行われるということとは、労働法の側からは許されるべきことではないというふうな考へております。

そして、人活センター送り込みが労働の内容の変化であるというところにとどまるといたしましてもなおかつ問題なのは、その労働の内容の変化を使用者側の一片の業務命令によつて行うことができるかという問題です。例えば労働法の中では、配置転換、転勤、出向等々といったような労働の内容の変更を伴う使用者の業務命令の正当性、合法性というものが争われてきたたくさんの事件があります。そういう事件を処理するときの基本的な視点は、当該業務の変更をしなればならぬ業務上の必要性がどれだけあるか、それに対して、当該職務の変更によつて労働者がこうむる不利益の程度がどれだけあるかということをはかりにかけまして、そのはかりがバランスがとれているれば当該業務命令は正当性がある、しかし、その

はかりが労働者の方に大きな不利益を課しながら業務上の必要性は非常に小さいということであるならば当該転勤、転出、出向の業務命令は無効であるとするのが、これまでの判例あるいは学説の一般的な考え方であつたと言ふことができると思ひます。したがつて、人活センターへの業務命令というものが、正当性が主張できる条件というものが果たしてどれだけあるかということが個別に点検されなければならぬということになります。

そして、さらにもう一つ問題なのは、こうやつて労働条件の変更が行われるについては当該労働者を代表しております労働組合との団体交渉を回避することは許されないという、先ほど公述申し上げました団体交渉権についての基本原則とかかわりがあります。その点にかかわつて申し上げますと、人活センターにおいてどのような労働をさせると、それからそのための労働者の選抜をどのようにするかということ一切を含めてこれは団体交渉事項であることは間違いないことでありまして、団体交渉を経ないで人活センターを設置し、そこに懲罰的な選定基準に基づいて労働者を選抜し業務命令によつて送り込んでいくということになれば、それは労働法から見れば違法な措置であると言わざるを得ないというふうな考へております。

以上です。

○内藤功君 それに関連して、例えば人材活用センターに配置をされる、その場合に、賃金はちゃんと与えられているんだ、経済的には不利益を与えていない、だからいいじゃないかと、こういうことを言う人もいます。それについて、経済的な不利益がないけれども自分は本来鉄道に、運転をやりたいとあるいは検査をやりたいと、修繕をやりたいとあるいは駅の営業の仕事をやりたいと入つたんだ、鉄道が好きなんだという人に対して、あるいは草取りやら窓ふきやらさせ、あるいは駅の清掃をやらせるといふことが恒常化している。しかし賃金は同じだからいいじゃないか、こ

ういう理屈が労働法では通るものでしょうか、どうなんでしょうか。

○公述人(中山和久君) ただいまの御質問は、労働組合法七条一号の「不利益な取扱」という規定の、その不利益の内容にかかわる部分が大部分であるというふうに承りましたが、労働組合法の七条一号が組合所属や組合活動を理由として不利益な取り扱いをしてはならないと言ふ場合のその不利益という概念は、単に経済的な不利益だけでなく、精神的な不利益を含むものである。それからさらに、それだけではなくて、組合活動をすすめる利益が奪われる場合、例えば立候補の自由が侵害されるというような配置転換などについては、組合活動をすすめる利益もまたこの七条一号で禁止している不利益取り扱いで保護する利益に該当するんだということは、これは学説上も判例法上もほぼ完全に一致しているところであると言ふことができます。

したがつて、人活センター送りになるということが経済的には不利益にならない、賃金の面でマインナスにならないからといって組合七条一号で言ふところの不利益取り扱いにならないかという、決してそうはならない。精神的な、つまり従来自分がやつておつた仕事ができなくて、そしてむしろ無価値に近い仕事をさせられるというのは精神的苦痛そのものです。それは不利益に該当するということだからこれは労働法で言えば恐らく常識的なお答えにならうかと考へております。

○田淵哲也君 まず、吉田、中山両先生に対してはひととお伺ひしたいと思ひます。これは、公共性と経済合理性の関係についてであります。

私は公共性と経済合理性というものは決して矛盾するものではないと思ふんです。むしろ、公共事業だから経済合理性を無視してもいいというのは間違ひであつて、経済合理性を追求することがよりよく公共的な使命を果たせることになる、こゝう思ふのであります。しかしながら、シビルミニマムとかそういう観点から経済合理性に必ずしもマッチしないこともやらざるを得ない場合があ

る。ただその場合に、余り費用と効果の乖離というものが大きくなるとそれは国民のコンセンサスが得られなくなる。コンセンサスが得られなくなれば、それはもはや公共性を失いつつあると見なければならぬと思うんです。国鉄の場合にはもう既にそういう状態に入りつつある、そしてその原因がどこにあるかというのが非常に問題でありま

すけれども、私はやっぱり政治の介入というものがそういう乖離をほとんど大きくしたのではないかと気がするわけでありま。そして、この点について特に中山先生にお伺いしたいことは、公社制でもやっていると聞かれますけれども、政治というものは必ずしもきれいごとだけでいく社会ではない、非常にどろどろした面を持っておるわけでありま。公社制とかそういうことでやりますと、政治のそういう仕組みから見た場合に、必要以上の介入というものを遮断できないのではないかと。中山先生も、国鉄の赤字の原因の大きな部分として採算無視の負担を国鉄が押しつけられたと言われておりますけれども、私は、政治とのそういう関係というものを整理しない国鉄の再建というのは不可能ではないか、こういう気がするわけですが、この点は中山先生にお伺いしたいと思います。

それから第二点は、吉田先生に対してでありますけれども、そういう意味では分割・民営という基本的な方針には賛成しますけれども、しかし今回の政府の進めおる分割・民営によっても本当にそういう政治との遮断ができるかどうか。私はやはり鉄道事業という性格から見て政治の介入が全く不必要というわけにはまいらないと思ひますけれども、必要以上の政治の介入が今後行われないうちかという、若干危惧を持つわけでありま。特に、整備新幹線の現在進めつつある状況を見ますと、まだ新会社ができる前に着工を始めてしまおうというような動きが政治の場からは起こっている。そういう危惧を持つ者でありますけれども、こういう点について吉田先生の御意見を伺いたいと思ひます。

それから第三点は、吉田先生はこの分割・民営には賛成だけれども若干の意見を持っておられる。一つの点は、先ほど触れられました本州の分割の問題であります。そのほかにも差し支えなければ御意見を伺ひしておきますと今後の審議にも非常に参考になるのではないかと思ひますので、よろしく願ひしたいと思います。

○公述人(吉田忠雄君) まず、整備新幹線についてでございます。

私は現在着工することについて反対でございます。少なくとも新しい鉄道が再生し軌道に乗るまで整備新幹線に着手してはならないと思ひますし、再びこれが鉄道に対する政治介入ということとで鉄道の未来にとって暗いものを落とさざるを得ません。参議院の良識でもってこれを阻止していただきたいというのが私の偽らざる率直な気持ちでございます。確かに地元では整備新幹線の要望が強いと思いますが、例えば高崎から富山へ出るこのルート、従来の線でもいろいろ整備しますと若干のスピードアップができるかと思ひます。それを従来の線をほとんど犠牲にして新しい新幹線をつくるということは、必ずしも賢明な選択ではないし、経済的な合理性という点では私はこれには反対であります。少なくとも数年間、新しい鉄道が蘇生するまでこの整備新幹線は着手しないていただきたいということでございます。

第二点で、新しく鉄道が発足するに当たっていろいろ問題点というふうな点で、私も細かな点を考えていないわけではございません。そこで先ほど、本州の分割を今は今の原案どおりやりまして、数年後もう一度再検討していただきたい、こう申し上げたのであります。いま一つ懸念いたしますのは、従来の新幹線会社のリース方式がこだけ肥大化しないかどうか、こだけが官僚化しないかどうか、これも大きな疑点を抱えている一つでございます。

それ以外に小さな点はございますが、大きな点で今新しく追加いたしましたこの点をつけ加えた

と思ひます。

○公述人(中山和久君) 私に対する御質問は、国鉄の現在の危機を招いたのは政治の介入に主としてある、その点は私も同意見と申し上げてよろしいかと思ひます。そして、その原因が公社制度にあるのかどうかというところが御質問の中心点だったと思ひます。

御承知のように、国鉄が公社の形態をとりましたのは昭和二十三年のことでありまして、私は国鉄を公社化したことは必ずしも必然性がなかったというように考えております。当時の占領軍当局の意向等々があって、そしてとりわけ労使関係というものを国家公務員とも違うし民間の労働者とも違う第三の形態に移行するための措置としてわが公社化ということが行われ、その結果公社というものの経営における独自性、自律性というものをどう担保するかという点については、私は必ずしも十分な議論が尽くされてはこなかったというふうな思ひます。

日本ではいわゆる公共部門の企業体というのは実に多様にありまして、直接の国営企業の形態とあり、あるいは地方公営企業の形態をとることもあれば、公社の形式をとっていただいところもあれば、あるいは公団の形式をとり、あるいは全額政府出資あるいは部分的政府出資の形態をとる企業体もあるというように、およそ多様な形態を日本における公共部門は採用しているわけです。そのうちの一つである公社形態が一体公社における政治的介入を不可避のものとするようなものであるのかどうかということになりますと、私は公社の形態が必ずしも必然的に政治的介入を排除できないものではないかというふうな考えております。逆に申しますと、仮に民営化したとしてもその民営化された企業が政治的介入を排除できないという場合も恐らく残るに違いないわけ、今での上がろうとしております新会社の場合も清算事業団の場合も、恐らくは依然として政治的介入というものは完全にシャットアウトすることはできないのではないかと気がしてしょうがないわけです。

したがって、政治的介入あるいは行政的介入というものをどうやって防止するかという観点に立ちますと、私は公社制度のままであってもそれを排除あるいは緩和する方法というのは十分あるのであって、それを考えることが先決であって、分割・民営化すれば政治的介入が解消してしまうというわけにはいかないだろうというふうに考えておるわけでありま。

○秋山肇君 吉田、中山両先生から御意見を伺ひましたわけですが、私は思っている疑問を率直に両先生に申し上げて、お答えをいただきたいと思ひます。

累積赤字の原因というのはいろいろあると思ひますが、この中で一番欠如していたというのは内部努力を怠ってきたということだと思ひます。先ほど吉田先生のお話の中に、職場の広域異動のお話もあつたと思ひます。これから分割をされた後、それぞれの会社それぞれ地域の人たちがそのまま移れるということでは果たして国民の納得のいく民営としての効率性が上がることなのかどうか。今までの内部努力の徹底がされていらない経営、吉田先生は先ほど民間の経営者をしていとお話もありましたけれども、その点も含めましてぜひひとつ、そういう効率ある経営のできる会社になつていくのかどうか。やはりこの辺が、労働問題も含めまして、それでお勤めをいたしたいという方が遠くに移るといふのも大変なことではないか、いろいろあると思ひますが、両先生の御意見をお聞きしたいと思ひます。

○公述人(吉田忠雄君) 今分割・民営化の中で国鉄は大きく揺らいでおりますが、私は国鉄人を信頼いたします。中にひどい人物もいるかと思ひます、ひどい組織もあるかもしれないが、しかし一つでしたら全部よくあるいは全部悪くなるというところでありま。今回は幾つかの会社で競争し合います。生き延び得るものとだめになるものが出るかもしれません。私は内部努力だけで解決するとは思ひませんが、内部努力なしには解決しないと思ひます。その意味で、内部努力をするか

どうか、国鉄人をまず信頼しやってみよう。その結果どうなるのか。大部分は蘇生すると思います。蘇生し得ないものがあるならば、もう一度その原因を点検して、どうするのか、最終的な案が出ようかと思ひます。私は、そうした点でまず国鉄人、異常な人もいないわけではない、こう思ひますけれども、基本的には信頼したい、これが結論でございます。

○公述人(中山和久君) 私は内部努力が必要であるという点は全く賛成ですが、その内部努力をするための前提条件は、働く者の意見が当該事業体の運営について反映できるというルートが確立されていることであるというふうに考えております。それがなければ効率ある経営というものを期待することはできないわけで、その意味で、新しい会社ができるということになります。ならば、その会社においては従業員である人たちの個別及び集団的な意思というものを経営の上に十分に取り込んでいくという方針があるいは制度がつけられないならならぬのであつて、それに、先ほどの御質問でお答えしましたように、地域の意向もまた反映できるようなルートを考えるべきであつて、そうすることによって国民や住民の期待する鉄道事業の効率ある運営というものが初めて確保できるのではなからうかというふうに考えております。

○秋山盛君 吉田先生、その期待をされる、私も当然その気持ちは先生と一緒になんです、そういう中で、先ほど先生がちょっとおっしゃつていられた広域異動ではないんですが、それぞれの人的配置という問題については、今の分割でそのまま、何というんでしょうか、各地域で持ち上がつていつていいとお思ひなんでしょうか、どうでしょうか。

○公述人(吉田忠雄君) 組織にはいろいろなメカニズムが動いております。そして、私、国鉄が果たして全部が全部完璧に協力体制で動くかということ、そうでない不協和音も出ることは若干予想できるところであります。その場合にどうするの

かということですが、私は、組織としてやっぱり不協和音は時にはあるけれども、圧倒的多数の人々がそれらを乗り越えていくならば鉄道は蘇生すると思ひます。逆に、異常なそうした少数の人々に対して、あのようになつてはならないという偉大な教訓を多くの方々に与へまして健康やかに伸びていくこともある。現代の国鉄人によつて現在の鉄道を蘇生させていってほしい。そして、経営陣に対しては外部から少し入りましてお手伝いすることもあろうかと思ひますが、自力でやっていくことを基本にしながら、私はそれを国鉄人の多くの方々にかけたいと思ひます。ぜひこの参議院でも御賛同を得て、国鉄人に期待していただきたい、こういう思ひでございます。

○委員長(山内一郎君) 以上で公述人に対する質疑は終わりました。

公述人の方々に一言お礼を申し上げます。公述人の皆様には長時間にわたり有益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。ありがとうございました。委員会を代表し、厚くお礼を申し上げます。

午後一時三十分から公聴会を再開することとし、これにて休憩いたします。

午後零時二十九分休憩

午後一時三十二分開会

○委員長(山内一郎君) 日本国有鉄道改革に関する特別委員会公聴会を再開いたします。

休憩前に引き続き、各案について公述人の方から御意見を拝聴いたします。

一言ごあいさつ申し上げます。

藤井公述人、山口公述人におかれましては、御多用中にもかかわらず、本委員会のために御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。

本日は、忌憚のない御意見を賜りまして、今後の審査の参考にしてまいりたいと思ひますので、

どうかよろしく御意見を申し上げます。次に、会議の進め方について申し上げます。まず、お一人十五分程度の御意見を順次お述べいただきまして、その後で委員の質疑にお答えをいただきたいと存じます。

それでは、順次御意見を承りたいと存じます。

まず、藤井公述人にお願ひいたします。

○公述人(藤井弥太郎君) 御紹介いただきました慶應義塾大学の藤井弥太郎でございます。交通経済論を専攻しております。

私は、国鉄の改革について分割・民営化に賛成の立場で意見を述べさせていただきたいと思ひます。

現在、鉄道は激しい競争下に置かれていますが、今後の交通市場において一層激しい競争にさらされると予想されます。国鉄改革は鉄道再生の問題としてとらえるべきで、鉄道が競合交通手段の発達に対抗して今後の社会において生き残り、役割を果たすために、鉄道の特性を最もよく発揮できる組織に改革される必要があると思ひます。

まず、民営化についてですが、交通事業において私企業でなく国鉄のような公企業が存在いたします理由は、私的独占による弊害の回避であるとか、巨額の公的補助が行われる際の受け皿としての適合性であるとか、あるいは大規模な内部補助の手段としての機能などにあると思ひますが、国鉄の公企業方式といひますのは歴史的な役割を果たしてまいりましたけれども、現在の交通市場におきましては、鉄道はこれらの要件を大部分失つております。既に鉄道は独占状態になく、また競争により大規模な内部補助も不可能になつております。競争下では、政策と経営の責任分離を明確にして市場変化に弾力的に対応し、特性を柔軟に発揮し得る経営形態が必要であります。特に我が国の場合には、公という名前が付きまゝと、利用者も経営者も職員の方も一般社会も、すべてに甘えが生ずることが避けがたい傾向があります。現段階では、鉄道の特性を有効に展開するには民営

化が適切な措置と考えます。

次に、分割、特に地域分割についてでございますが、地域分割には本質的に異なる二つの観点があるように思ひます。ここではそれを仮に私なりに絶対論と相対論というふうに整理いたします。と、絶対論と申しますのは、国家社会の一体性を保持するために鉄道の全国一体的な経営が不可欠であるという見方で、鉄道の一体的な経営が無条件の前提とされるわけです。一方、相対論は、鉄道の経営規模を時の社会経済の発展段階での交通市場における特性の発揮という効率の観点から判断しようとする見方でありまして、かつての鉄道が唯一の陸上交通手段であつた時代と異なりまして、今日の社会では多数の交通手段が利用可能でありまして、社会の一体性を鉄道だけに維持せねばならぬと先験的に想定する絶対論の状況は、私はもう過去のものとなつていゝのではないかとこのように思ひます。

したがつて、鉄道の経営規模は鉄道の特性、機能から判断すべきであるように思ひます。この点で、鉄道の全国一体的な経営が主張される場合でも、競争力の上からそれが鉄道にとつて有利であると主張されるのであれば、それは内容において効率論、相対論でありまして、絶対論からの一体的経営の主張とは本質的に異なるということを注意しておく必要があるのではないかと思ひます。

効率論、相対論として鉄道特性の効率的な発揮という観点から見ましたとき、地域分割の主なメリットは、第一に需要への対応の上から、第二に組織の運営管理というところから、市場に密着した柔軟な経営が容易となる点にあります。その点からすれば経営規模は小さい方がよいと言えるかと思ひます。経営規模が小さいければ、市場に密着したサービスを提供し、また市場の実情に即したコストの実現とか、それを反映する運賃を設定することが可能になります。

一方、一つには規模の経済性あるいは二つにはネットワークの効果という点から見ますと、経営規模は大きい方が効果的であります。ネットワーク

クの分割は直通サービスの協定を必要とさせますし、そのために事業者間取引コストを発生させます。また、コストの上での規模の経済性を減少させる、あるいはネットワーク規模の大きいことは販売上、集客力の上で非常に有利でありますので、その点が失われるということにもなります。

これらの分割のメリット・デメリットの双方を相対的に秤量して鉄道の最適な経営規模が判断されねばならないわけですが、この場合、判断の上での決定的に重要な要因は、現在あるいは今後の社会において鉄道特性を発揮できる市場の大ききであらうと思います。交通流動の実態から、鉄道に競争力があり、その特性を最も発揮できる市場、そのような市場の規模に対応した経営規模が求められる必要があります。

現状で鉄道の規模が、特性が発揮でき、したがって最も競争力を持ち得る市場は、中距離以下の需要の高密度な市場というふうに常識的に言えるかと思ひます。かつて、臨調の七分制のベースで議論されておりましたときに、私は、本州内の分割はもとと少ない方がよいというふうに述べたことがあります。当時は不十分な資料のもとで大ざっぱな議論であつたのですが、その後公表されたトリップ完結率の実態その他から見ると、提案されております六分割、本州内三分割といひますのは、三百キロないし七百キロ程度の市場に経営資源を集中することになりますので、鉄道の特性の發揮に適切と私は考えます。しばしば問題にされます直通サービスの分断ということは、各社間の契約あるいは協定でかなり避けることができる。各社が経営に意欲的であるほど、真に需要のある直通サービスは協定の対象になるだろうというふうには私は考えるわけでありまして、そのようなサービスは残るはずである、あるいはそのような努力が私われるべきであるというふうに私は考えます。必要ならばその場合政府の関与も配慮があつてよろしいかと思ひます。

非分割論の場合、通常、徹底した分権化ということが言われるんですが、分権化が徹底すればす

るほど、それが有効であればあるほど、ネットワークの効果の分断とか内部取引コストの増加という問題は分割の場合と同様に発生するはずであります。

分割のいま一つの問題点として、ローカル線問題がございます。民営化でローカル線の廃止が進むということがよく言われていますが、これは分割の問題点というよりは民営化の問題点であるわけですが、これにはなぜ民営でなく公社なら赤字線を維持できるのか、その納得できる説明が必要になります。それはさておきまして、ローカル線問題と地域分割の問題との関連は、地域分割により各社の幹線の収益力が違ふわけですので、内部補助が可能な程度が相違する。したがって、赤字線の維持水準が各社で違ふかもしれない、そういう点にあるわけですね。もし鉄道の維持に絶対論の立場をとりますならば、つまり交通のミニマム確保の役割を鉄道だけに期待すべきだということであれば、全国で路線維持の基準が相違することとは余り好ましいことではありませぬ。しかし、現状で過疎地域における交通のミニマムをしようとしているのは、私の考えでは、主として鉄道よりはいわゆる過疎バスであります。

輸送密度二千人以下の特定地方交通線のバス転換は、その意味でミニマムの足を奪うものでは私はないというふうに考えます。むしろ、実際には国鉄の赤字線があるために地方バスの採算に影響して、バスにおける内部補助の機会がなくなり、結果として鉄道から離れた山村において最後の足である過疎バス路線が廃止に追いやられる、そういう誘因が出てくるのも事実であります。そのような地域交通体系の攪乱要因となるおそれもあると思ひます。

特定地方交通線以外の地方交通線につきましては、輸送密度が二千人から四千人以下の地方交通線は鉄道として存続できるかどうかの境目にあるわけですね。まず各旅客会社の経営努力が期待されるわけですが、実際に廃止のケースが多発するとは私には余り考えられません。しかし、その可能

性が全くないとも言えないわけですし、その場合には、地域社会として維持が必要なら、各社と県、その他の自治体との間のサービス供給契約が行われるべきだろうというふうに思ひます。鉄道だけを切り離して考えるのではなくて、他の利用可能な交通手段とあわせて地域が選択の権限を行使し、かつ責任を負うのが経営と政治の分離というふうに思ひます。もともと公共性の確保ということに基本的には責任があるのは、選挙で選ばれた政府や自治体である、経営側にあるのではないというふうに私は考えるわけですね。経営側としては、政府や自治体の与えた社会的な目的に対して最もよく効率を発揮することが結果として公共性を全うすることだというふうに私自身は考えております。

また、近年道路整備の進捗によりまして都市間バスが発達しておりますので、輸送密度の比較的小さい市場におきましてはかなり鉄道にかわるサービスの提供されるのではないかと。監理委員会の御意見では、国鉄のバス部門は原則として鉄道から分離されることになっておりますけれども、北海道、四国、九州などでは鉄道と相互に補完し合うものとして一体的に経営することが望ましいのではないかとこのように考えます。それから輸送密度四千人以上の地方交通線、これは私鉄並みの経営であれば鉄道として維持が可能な領域というふうに分類されている路線でありますので、問題は経営努力のあり方にあると思ひます。

いずれにしても、監理委員会の御意見では民営化に際してはすべての地方交通線が一応維持されるということになっておりますので、問題は今後各社がどれだけ創意を発揮して効率的で地域に密着した経営に成功するか、そこがポイントであると思ひます。しかし、三島におきましては経営努力にも限度があり、鉄道の主要ネットワークの維持さえ困難な事態が予想されるわけですね。そのために経営安定の基金を設けることは適切な措置であるというふうに考えます。基金は一つの前渡し補助でありまして、発生した赤字に対する通常

の事後的補助よりも経営効率改善の誘因を与えることができますので、補助の方式としてはすぐれていると思ひます。

次に、改革案では新幹線の長期的構想が必ずしも明確になっておりません。鉄道分野についての長期的な展望が現在必要であると思ひますが、新幹線は今後の鉄道にとって言うまでもなく戦略的に最も重要な手段であり、長期的な展望が必要でないかというふうに考えます。これにつきましましては、一方でこれ以上の整備は浪費であるという見方と、他方で、整備のタイミングの問題はともかくとして、ある程度のネットワークの整備はなお必要だという見方がある、今後の社会における鉄道の果たすべき役割からどうその整備を進めるか、それについて国民的な合意が必要のように思ひます。

改革案では、新幹線につきましては保有機構の制度が提案されているわけですが、保有機構は収支調整、内部補助のシステムとして機能を与えられているわけですね。新幹線の下部構造につきましては、保有と利用を分けるいわゆる上下分離のシステムとしての機能もそこには追加して認められるのではないかと。私自身かつて新幹線の上下分離を提案したことがございまして、下部構造の上下分離というのには、実は鉄道以外の交通手段では整備維持のために普遍的にとられている方策であります。例えば、高速道路や国道は道路公団や国、自治体によつて整備され所有運営されておりますが、その上を利用する車は個々の企業や家計の車でありまして、航空でも、空港は国や自治体などによつて整備運営され、利用はエアラインがしているわけですね。その意味で、鉄道における上下分離はこれらほかの交通手段との競争上一つのコールフッティングに近づける機能があるというふうにも考えられます。

現在の案では、保有機構は既存の新幹線の償還のための内部補助システムということがきちっとして機能として考えられているわけですね。けれども、さらに進めて新幹線の整備について、これら

高速道路やその他の交通手段の整備方式、つまり新幹線ネットワークについての償還主義であるとか、プール制の方式ということも検討されてよいのではないかと考えるわけです。このように上下分離は、巨額の投資による資本費負担を分散して旅客会社の経営に及ぶ影響を回避する方策であるわけです。

この場合に重要な点は、申すまでもなく、どのような資金調達にしましても当面の負担軽減になりますので、計画の採択がルーズになるおそれがあります。したがって歯どめが重要であります。基本的には三十年から四十年程度の償還期間内に利用者負担により償還が可能な線区の範囲にとどめる必要があるのではないかと、私はそういうふうに思うわけです。公共補助はその間の資金フロー確保の役割を受け持つということが考えられるわけです。

さきに述べました今後の新幹線整備の可否につきましては、既に整備新幹線は法定化されておりますし、これからの鉄道網として新幹線ネットワークが現在程度でよいという見解は比較的小ないのではないかと思います。見解が分かれるのは主に整備のタイミングの問題です。一方で、国の財政の現状や鉄道改革の経営基盤をまず固める必要がありますし、他方では、来るべき高齢化社会、大団二〇〇年前後で西欧並みの老人人口比率あるいは扶養家族比率、二〇二〇年で西欧の水準をはるかに抜く老人比率になるわけですが、そういうような来るべき高齢化社会で成長を維持するために、労働力人口比率が低下する前に時間のかかる整備を済ませておくべきだという要請もあるわけです。実は私もその一人なんです、その意味で整備の方式につきまして早い時期に合意に達する必要があるのではないかと、そういうふうに思うわけです。

また、分割・民営化が目指す鉄道の経営特性発揮のためには、経営に対する規制は独禁法の趣旨の範囲内でできるだけ緩和する必要があるのではないかと思います。今回の新事業法では事業分野の

自由化や運賃割引の弾力化が規定されていて適切な措置だと思えますけれども、実際の規制は運用に依存するところが非常に大きいわけで、運用がぜひ今回の改革の趣旨に沿って行われることを望むわけです。

最後に、どの業種にしましても構造調整というものには短期の対策と長期の対策があるわけですが、短期の対策にはいろいろ困難があるとしても、そのことで長期の対策の機会を逸してはならないというふうに思います。手術が痛いからといって鎮痛剤を与えて根本的な手術を延ばしてしまえば、時期を逃して結局は命を失うことになりかねないわけです。国鉄改革のような構造調整には経過的に厳しい問題が多くて、特に職を失う方々の問題は心が痛むものがあるわけですが、今後の社会で鉄道が生き残ることができ、鉄道が果たし得る役割を最もよく達成する経営形態は何かという観点から長期の対策に踏み切るべき時期だというふうに私は思います。

ちよつとお聞き苦しい、早口で申し上げたと思いますが、以上が私の意見でございます。ありがとうございます。

○委員長(山内一郎君) ありがとうございます。次に、山口公述人にお断いを申し上げます。

○公述人(山口孝君) 明治大学の山口であります。私は、大学の方で会計学と経営分析論というような講義を担当して研究しております。そのような立場から国鉄問題を勉強しておりますけれども、この分割・民営化には賛成することができません。

まず、本題に入る前に一言申し上げたいことがあるわけでありまして、それは、中曽根内閣が来年度の四月一日を期して新会社を発足させたいということとで現在審議を進めておられますけれども、衆議院段階における審議の内容を仄聞しますとかなり不十分であります。一つの経営体、今回、はつきりしませんが、二十四ぐらいになると当初言われておりました。こういうような経営手法をとるとということは経営の根幹にかかわる大問題

でありまして、私が今思ひ出すことができるのは、第二次世界大戦が終わりました当初、財閥解体が行われまして、御承知の三井物産あるいは三菱商事というような会社がつたすたに解体されました。これ以外に私は思ひ出すことはできません。

御承知のように、商法の二百四十五条で、「営業ノ全部又ハ重要ナル一部ノ譲渡」あるいは「営業ノ全部ノ賃貸、其ノ経営ノ委任」というようなことを行う場合には株主総会の特別決議を必要とします。株主の過半数が出まして、三分の二の賛同を必要とすると、こうなっております。このことか否かというような案件は、先ほども申し上げましたように経営の根幹にかかわる最重要問題でありまして、慎重な審議と圧倒的多数の支持がなければ行ふことが許されないわけでありまして、さらに、国鉄の場合には分割だけではありません、これに對して民営化というような経営形態を根本的に異にするものに変えようとしているわけでありまして、一層の慎重審議が必要だと、こういうふうにかえております。

そこで、こういう審議をする場合には、普通、直近の、一番近い国鉄経営に関する資料を求めて、刻々と国鉄の経営状態がどうなっているかを調べることがあります。例えば現在ですと、九月三十日に終わりました中間決算の結果がどうなっているのか、あるいは現在十一月でありますから既に出ていいると思ひます、十月における国鉄の営業状態が前年同月に比べてふえているか減っているか、こういうことも含めて慎重に審議をしていただく必要があると、こう考えるわけでありまして、いかがなものでしょうか。

さらに、私は国鉄の九法案をつぶさに拝見しましたけれども、これに目を通してみると、率直に申し上げまして実に難解で非常識で不明な点が多いわけでありまして、このことについて一々触れるわけにいきませんけれども、例えば改革法案第一条において公共性原則を全く捨ててしまつて、輸送需要に対する対応の原則と効率性の原則を持つ

てきた理由は何か。あるいは、同じく二十三条における国鉄職員的全員解雇を思わせるような条文があります。これについても大いに疑義があります。さらに旅客鉄道会社法の附則第四条二項における、限りなく資本を過小にできるような非常識な条文があります。一般的に商法では、必ず資本総額のうち二分の一は資本に入なければならないといふと、こういうふうになつてゐるわけでありまして、国鉄法案では「二分の一を超える額を資本に組み入れないことができる」、こういうような条文の意図は一体何か。あるいは、新幹線鉄道保有機構法案における第一条目的の条文、清算事業団法案第三十八条の財務諸表における財産目録を掲記する必要があることの理由など、私が質問できたらぜひお聞きしたいような疑問が満ちてゐるわけでありまして、ぜひ参議院では逐条審議に基づいて国民にその内容を明らかにして国民の審判を待つべきだと考えるわけでありまして、

内容に入らしていただきますが、国鉄改革法案の第一条に、御承知のとおり、国鉄が破綻したと、こういうことが書かれております。先ほど申し上げたような理由で解体をするんだと、こうなつておりますが、国鉄が赤字になつた真の理由は一体何であるかと、これが問題であります。

私の経営分析によれば、この赤字の原因を分析する手法としては、御承知のとおり、昭和三十八年までは国鉄は黒字でありました。国鉄はことしで百五十年目を迎えておりますけれども、ほぼ一貫して昭和三十八年、一九六三年までは黒字だったわけでありまして、そして、その翌年から純損失を計上し今日に至つておりますから、いわば三十八年の黒字の最終の年として現時点における財政状態を比較して分析すれば、その赤字の原因が明らかになるわけでありまして、

この期間における営業収入は、三十八年における五千六百八十七億円から、六十年、直近の財務諸表によれば三兆五千五百二十八億円へ六・二四倍に増加しております。六・二四倍であります。これに對して費用は五千四百四十四億円から五兆五千

七百二十八億円ですから、十・八三倍にも増加しております。この収入増加を上回る費用の増加が赤字の原因であることは当然であります。

では、一体どのような費用が増加しているのでしょうか。費用の一つの分類方法としてこれを經常経費と資本経費に分けることができるのは御承知のとおりだと思います。經常経費はいわゆるランニングコストでありまして、經常的、日常的に発生します人件費、動力費、修繕費等々の費用であります。従業員の営業活動から生じます費用がランニングコストであります。これに對して、資本費というのは借入金の子と減価償却費から成っております。これは投資の結果から生じた費用であります。これは全面的に経営者の投資の意思決定、投資戦略から生じたものでありますから、経営者の責任に帰することは明らかであります。

今この双方の伸び率を見ますと、經常費の伸びが九・二倍であるのに対し、資本コストの伸びは実に十七・〇三倍にもなっているわけでありまして、とりわけ、御承知の支払い利息は三十八年度の二百五十二億円から六十年年度の一兆二千九百九十九億円へ実に四十八・四一倍にも増加しております。他方、經常費の中の人件費が問題になります。特定人件費を含めても、これは三十八年に比べて十・〇四倍にしか増えておりません。このうち臨時例外的な人件費であります特定人件費を除いた人件費の増加率は五・一六倍と、営業収入の増加率を下回っているわけでありまして、

このような比率を申し上げると、伸び率などというのは当てにならないんじゃないかと。例えば、基準になった年の金額が小さければ倍率は高くなる、こういう考え方もあるわけでありまして、そこで六十年年度の営業収入を一〇〇として、これを私鉄大手十四社と比較してみました。すると、まず先ほど申し上げました支払い利息の営業収益比はどうなっているかといいますと、国鉄は美に三四・三五%であります。つまり営業収益に對する三分の一以上が経費としていわば落とされてし

まう、こういうことであります。これに對して私鉄は一五・一八%でありますから、利子の支払いは半分以下にすぎません。半分以下であります。それから減価償却費は、これは国鉄が一六・五八%であるの對して、私鉄は九・三九%でありますから、減価償却負担も国鉄は極めて多いわけでありまして、御承知の、国鉄は人が多くて人件費がかかり過ぎると言われておりますが、一般人件費の対営業収入比率は国鉄が三三・三四%であるの對して大手私鉄は三五%と、国鉄よりも高くなっているわけでありまして、決して国鉄の経営上の人件費が高いということはないわけでありまして、

以上から、国鉄の経営を圧迫した要因は明らかにこの資本費にあり、借金による設備投資による利子負担と償却負担にあることは明白なものであることもまた明白なものであるわけでありまして、しかも問題は、この償却前赤字となった昭和四十六年であります。償却前赤字になったというときには何らかの經營的な対策がとられなければいけませんけれども、それ以後むしろ急激に設備投資額が増加していくわけでありまして、これは經營の通念に反するいわば非常識な經營が行われたと言わざるを得ないわけでありまして、実際に私が今申し上げた赤字になりました昭和三十九年以後六十年までの国鉄投資を累計しますと十三・七兆円にも達しており、ピーク時である五十三年度から五十六年度ですね、このときはまた赤字も非常にふえている時期でありますけれども、この時期に国鉄のみで毎年一兆円の投資が行われておりますし、鉄建公団を含めれば一兆五千億という巨額な投資が五十三年から五十四年という二年度には実施されているわけでありまして、御承知のとおり、このことにつきまして経営改善計画では、このようないわば資本費、特に支払い利息あるいは特定人件費を除いて計算をしますと一般営業損益では大幅な黒字になっているということを明らかにしていることは十分御承知のとおりだと思います。

さて、ではこのように明らかに經營の一般的に營業損益は黒字基調になっておる、こういう状況の中で、いわば資本費負担で赤字になっていることを理由にしてなぜ分割・民営化しなければならぬのか、それはどういう理由だろうか、これを考えてみました。私にはそれは三つある、このいうふうな考えられます。その一つは、これは国鉄を分割しまして、新会社を収益主義的につくり上げて、そして速やかに一割配当できる会社にして株式公開で膨大な資本利得、プレミアムを稼ぐようにしたい、こういう政府の要請があると、これを考えるわけでありまして、第二は、分割・民営化によって財界に巨額の利益の取得の機会を与え、このことでもあります。第三は、国鉄に働く革新的で階級的な労働者に対して思想の転向を迫つて、あるいはこの人々たちを新会社から追い出そうとしていこうとあります。この三つの点につきまして多少申し述べたいわけでありまして、

第一の一割配当を速やかに可能にするような会社をつくるということ、政府は次の手順を考えているようでありまして、
第一に、鉄建公団を含めた長期債務総額のうち約三分の一のみを新会社社に負担させて残りを清算事業団に移しかえてしまふ、これが一つ。特にその際、三島の旅客鉄道会社社に對しては退職給付引当金以外の長期債務をゼロにします。そして、先ほど申し上げたようなことで資本準備金なるものを膨大にして、資本金を限りなく小さくしているわけでありまして、さらにその上、御承知のとおり三島に對しては一兆一千何百億円というような基金をつくり、そこから利息を与える、こういう方策をとっております。さらに、資産は原則として帳簿価格でこれを分割をし、膨大な含み資産を保持させることにしました。その上、御承知のとおりほぼ三人に一人というような国鉄労働者の削減を行い人件費の圧縮を図るわけでありまして、
以上のようなことを行いながら、分割をした後は収益重視の立場から運賃の値上げ、ローカル線の撤去、関連事業の拡大、土地売却による利益を

得ると、こういうことによつてこの一割配当を可能にするいわば会社をつくり上げて株式を公開し、そしてそこから膨大な資本利得を得よう、こう考えていることは間違いないわけでありまして、

第二番目に、分割・民営化によつて財界に巨額の利益取得の機会を与えようとしている点であります。

御承知のとおり、日本經濟は第一次、第二次石油ショックを経まして低成長期に入っておりますし、まして昨年から、御承知のとおり五カ國蔵相あるいは国立銀行會議が開かれて、円高基調に入つて經濟界が不況に悩んでいるということ、は事實であります。したがつて、この際財界は内需を拡大し大企業中心に多くのもうけの機会をつくり出さなければならぬと考えているわけでありまして、国鉄分割・民営化はこうした状況のもとで財界に大きな利益を与えることになりました。

この点についてまず第一に、皆さん御承知のとおりでありますけれども、国鉄の所有する土地については三つの点で膨大な利益を保障するわけでありまして、第一に、このいわば五・八兆円というようなものを売却する、こういう中には大都市周辺の非事業用地が多数含まれておりまして、これを買い受けることによつて大もうけをする、これをこれを駅ビル化する、あるいは路線の上空を利用すると、こういうようなことから事業を拡大するわけでありまして、さらに第三番目には、今のところはまだつきりしませんけれども、三年経過後ということが言われておりますが、の非採算路線を撤去してそしてその跡地を利用すると、こんなような形で、三つの形態で国鉄の非事業用地あるいはローカル線を撤去した用地を利用できるわけでありまして、

次に、財界はこうした会社の役員の人事を占めることによりまして機材の購入、土地の売却、関連事業の開発などで大きな利権を得ることができ

券報告書を見ましたら、そこには、石川島播磨重
工の社長でありました真藤氏が社長になっている
ことは御承知のとおりであります。同時にまた、
臨調委員でもあった瀬島龍三氏や日経連会長の大
槻文平氏が取締役、相談役で入っております。こ
ういうことが行われてはならないと私は考えてい
るわけでありませう。

第三番目の問題であります。これは国鉄労働
者に対する思想転向の強制と人減らしの点でせひ
申し上げたいわけですが、それは、現在そ
れが行われる根拠は余剰人員だ、余剰人員がある
のだということでありませう。私が経済学的に考
えた場合に、この余剰人員というのは絶対的余剰
人員ではございませう。これはもうけるための
余剰人員であります。つまり、もうけるための人
員削減であり、それから国労、全動労の革新的な
労働者をつぶすための人減らしであると、こう考
えざるを得ないわけでありませう。

御承知の国鉄監理委員会の答申によれば、国鉄
職員はこれは二十一万五千人まで減らされて六万
一千人が余剰人員とされております。このうちで、
御承知の北海道では一万三千人も減らされて
削減率は実に四六・四三％であります。九州が四
〇・七四％というように、半分以上の人員
が減らされるわけでありませう。これで例えば北
海道、九州では国鉄が本場に動くかどうかとい
うことが大変問題になっております。それから御承
知の東京周辺でも、ホーム要員が二人のうち一人
が削減されるとか、あるいは夜の八時以後はせつ
かくこれまでおいておりました改札口が閉ざされ
るといふような合理化が行われております。これ
は乗客の安全や利便が軽視されている証拠であり
ます。飯田橋では御承知のようにホームが大きく
湾曲をしております。しかも島状になりまして
壁がありません。非常に危険なホームであります。
この危険な飯田橋でさえ二人のホーム要員が一人
に減らされておいて、このことについて乗客
から訴えがなされているのが現状であります。
以上から見て、この余剰人員というのが収益

主義的余剰人員であることは明らかであります
し、それから御承知の余剰人員が国労、全動労を
つぶすためのものである。これは人活センターと
いうのをつくってそこに活動家を集めている、こ
ういうようなことからもおわかりのとおりであり
ます。

結論を申し上げたいわけですが、このよ
うな中で私は全国一円の鉄道をどうしても守って
いきたい、そう思うわけでありませう。私は最近、六
十二年度の運輸省国鉄道路部の概算要求を見まし
たら、これで概算要求は五兆百二十四億円にも達
しているというのを見てびっくりしました。そう
して、特に清算事業団では二兆八千三百三億円の
うち収益的収入は、つまり後で払わなくてもいい
収入は五千九百六十九億円、六千億円しかなく約
二兆二千億円の資金が必要である。今のところ、
これに對して一兆七百四十一億円のみが決められ
て、残りの一兆二千億は資金手当てがついてない。
こういう状況であります。これはひとりで清算事業
団だけではありませう。それ以外のところでも
意外に金を食います。しかも、金を食うのが国
鉄道が金を食うのではなく、民営化される中で金
を食う。何のために金を食うのか、捨て金ではな
いか、こういうような新聞での報道もなされてい
るのは御承知のとおりであります。このようない
わばむだに金を使うのではなく、ぜひ私は、今一
般営業損益では黒字基調になっているわけであり
ますから、何とか全国一円の国鉄道を守る中で
国鉄の再生をする、それは十分可能な時期に來て
いるので適切な措置をとっていただきたい、この
ことを心からお願いするわけでありませう。

最後に申し上げたいことがあるわけでありま
す。
御承知のとおり、国鉄には二十七万人の職員が
おられて、彼らは極めてすぐれた技能を持った
運転手であり補修工でありあるいは営業の人たち
でありまして、彼らは一刻もおくれることなく列
車を運行させているわけでありませう。また、新幹
線とか通信等におけるすばらしい技術もあるわけ

でありますし、それから御承知のとおり、国鉄の
保有するいわば含み資産は巨大なものでありまし
て、これは政府答弁でも数年前七十兆円と言われ
ておりましたし、現在は二百兆を越すだろう、こ
う言われております。これらはすべて国民の蓄積
した大きな財産であります。

これら、つまりすぐれた人材、すぐれた技術、そ
して膨大な財産が今分割、民営化の危機にさらさ
れているわけでありまして、私はこのことをどう
しても見過ごすことはできないわけでありませう。
私にとつて国鉄はトータルな意味では、決してそ
この人材あるいはその技術あるいはその膨大
な財産だけではありません。それ以上のものであ
ります。つまり、これは百十五年という長い伝統
の中でつくられた財産でありまして、この財産は
決して物ではありませう。そこに含まれている人
間の生活様式、つまり文化であります。この文化
を今解体するというのは非常に残念でありまし
て、つまり日本は文化国家だ、こう言われている
時期にあえてなぜ我々のひいおじいさん、おじい
さん、我々に長く継承されて、それを愛しそれを
育ててきた国鉄を分割しなければならぬのか、
この点についていわゆる文化国家を標榜する日本
の政党の皆さんにぜひ反省を求め、この全国一元
の国鉄を守っていただくことを願って、私の公述
にさせていただきます。

以上であります。
○委員長(山内一郎君) ありがとうございます。
以上で公述人各位の御意見の陳述は終わしまし
た。
それでは、これより公述人に対する質疑に入り
ます。
質疑のある方は順次御発言をお願いします。
○安倍恒良一君 まさ藤井先生、山口先生、大変お
忙しい中、私たちの審議の参考のために貴重な意
見を述べていただきましてありがとうございます。
私の持ち時間は三十四分でございます。しか
もこれは往復なのでございます。そういう角度か

らひとつお答えを願いたいと思います。

まず、藤井先生に何点か御質問をしたいのであ
ります。先生、交通経済論の立場からいろいろ
言われましたのですが、私は、先生がおっしゃ
いましたように、まず今やらないかならぬことは、
二十一世紀に向けて我が国の交通の総合体系とい
うのをやはりどうしても立てないかならぬ。今日
国鉄がいろいろ先生から御指摘があったようなこ
とで衰退してきたことは、やはり政府みずからが
鉄道の分野、航空機の分野それから貨物のトラッ
ク輸送とか船舶とか総合的な交通のあり方とい
うことをきちつとしないまま、ある場合には道に物
すこい投資が進む、ある場合には鉄道にも投資が
進む、いわばやや場当たり的なところがあつたん
じやないだろうか。ですから、先生がおっしゃ
たように、先生は分割、民営賛成と言われている
のでありますが、私は、それをやるにしても、総合
交通政策というものをきちつとしないでも、これから
分割、民営されて本当に国鉄が生きて残っている
んだらうかどうか、この点を大変疑問に思いま
す。先生の御説明の中でその点もある程度触れ
られたかと思いますが、少し考え方を聞かしてい
たきたいと思います。

それから少し具体的なことになるんですが、「三
日前、御承知のように新幹線が架線摩滅のため
に事故を起こしたわけですね。今度あれが分割を
されますと、例えば故障した場所は中部なら中部
で起きたと、ところが東京駅まで運んでこなければ
ならない、東京駅へ運んでまいりますと東京駅
からこれをさらにそれぞれのお客様ニーズにこ
たえて各地域に運ばなきゃならぬ、こんな事故が
起こってくるんですが、今は国鉄一元化をしてお
りますから、例えばいわゆる切符の精算から、そ
れから必要に応じていわゆる臨時増発等々できる
だけお客様を目的地に運ぶべく努力する。これ
が分割されてまいりますと、自分のところの会社
の責任じゃない、たまたま架線が途中で切れるわ
けです、それぞれエリアが決まるわけですから、
そのときなんか、私は大変なこれは分割のデメ

リットの一つの問題だと。

それからいま一つは、貨物会社というのは、今のようないくつかの貨物会社が一会社で本当に貨物会社自体が黒字になっていくんだらうかどうか。分割されずとも、自分のところの旅客優先のダイヤがどうしてもこれは引かれることになる。ところが貨物会社だけでは一元でずから、そういう点で、先生御指摘になったようなところで、私は貨物会社なんかというのは黒字になんかならないで大変なことになりはしないかと思うんですが、そのことをどう考えられるか。

それから先生のお話の中で新幹線保有機構と新幹線の必要性についていろいろ交通経済論から言われておったんですが、そのことと、これから行われようとしている新幹線の建設と国鉄の今回の再建案についてはどういうふうな考えられるか。整備新幹線というもののについて、やはり先生のお言葉をかりると二十一世紀に向けての交通のニーズということになりですね、これは率直にそれと今度のいわゆるこの法案との関係においてどのようなお考えをお持ちなのであらうか。それと同時に、これもちょっとそれと関係しますが、例えば青函トンネルとか本四架橋、これと今度の国鉄の再建について、先生自体としては、先生の交通経済論からどういうお考えをお持ちでしょうか。本四架橋、今建設中でありまして、青函トンネルはほぼでき上がったんですが、これをどういうふうな効率的に使うようにお考えになるのかということをお聞かせください。

それから最後に、私もやはり交通出身なんです、交通というのは人の生命を預かっておりまして、一分一秒と遅いなくやっていかなくやならぬのがこれは交通の使命なんです。国鉄はそれを果たしてきていますし、私は私鉄の出身であります、どこでもそれをやっているんですが、そういう場合に一番必要なことは、先生は全然そのところに触れられませんでした、国鉄の職員は、いわゆる新事業体ができましたら新事業体が全部まず引き継ぐべきじゃないか。そして、その

後、新事業体として適正要員を考えた場合に、適正要員から言うと若干のオーバーがあるというところが出る場合になったら、それは労使の団体交渉の中で協議すべきじゃないか。普通民間企業がやりましますのは希望退職を募るという方法を労使合意の上でやっていくって適正に持っていくんですが、今回のやり方は全くこれはもうそういう余地はないわけですね。

そういう中において、本当に先生がおっしゃったように、分割をした場合、民営化した場合こういう非常にメリットがある、そのことが国鉄が生きた唯一の道だと、唯一とおっしゃいます。それでは、その方向で言われたんですが、それを運営する今度の労使の信頼がないと、これはどの産業でも同じであります、特に交通産業といたしまして、ちょっとの誤りでも多くの乗客の生命に關するところ、どうしても労使の信頼関係の中でやっていかなくやならぬとき、今回のこの法案のいわゆる国鉄の人員の扱い方について、私なんかも民間から出ておりましたとも常識的に考えられないんですが、そういう点についてどのようにお考えなのか。

それから山口先生には会計学、経済分析論を中心にしたがら広範な御意見を賜ったわけでありまして、問題は、先生は分割も反対、民営も反対、今のいわば公社でということだと思えます。その場合に、御承知のようにやはり資本費の投資ということは今までも必要だったしこれから必要なんです。この資本費というのは、現状維持をしていくための補修関係、それから新しいいわゆる設備投資とこれ率直に言って両方ございまして、そういうものの投下がされてきて、そしてある段階から減価償却自体がもう不足をしてきた、こういう事態になった。そうしますと、こういう場合に、先生はそこまではおっしゃらなかったんですが、例えばヨーロッパのドイツ、フランス、イギリス等々の鉄道の会計のあり方、単年度ないし一二年の会計でいわゆる設備投資、資本費が非常に膨大でそれが赤字をつくたところまで言

われたんですが、それならばそれをどういうふうな処理していいかわかる公社形態をしながら国民のニーズにこたえられるのか、そのところの御説明が先生の御意見になかったものですか、ごさいましたら、どういうふうな今申し上げたようなことについて対処をされようかとされているのか。

それから先生のお言葉をかりると人はもう全然余ってないんだからということで、私の質問についてはあれだろーと思いましたが、ただ御承知のように、モータリゼーションが進む中において、どうしてもやはり現在規模よりも人が多いという場合が起ってくるわけでありまして。例えば、私は九州の西鉄というところに勤めておったんですが、かつては一万八千人おりましたけれども現在は一万八千人。これはあくまでも労使協議の中で、モータリゼーションの進行の中で漸次人を減らして、なだらかにこれは減らしてきていくんですが、こういう場合のことについて、私は少なくとも今回の場合は国鉄の職員はすべて新事業体がまず引き継ぐ、そしてそこで労使が団体交渉のルールに応じて適正要員について話し合う、このことが極めて必要ではないかと、こういうふうに思います。

が、先生の場合はもう現状の人員でということだったからそのところがなかったんですが、先生もいわゆる経営学をやっておられたわけですが、その意味から言うと、モータリゼーションが進んで鉄道の持つ分野、貨物の持つ分野、自動車、飛行機の分野がかわってきていることはこれは事実なんです。そこらについてお考えを聞かせてください。

以上です。
○公述人(藤井弥太郎君) 答え申し上げます。大分たくさん御質問をちょうだいいたしましたので、適切にうまく全部お答えできるかちょっと疑問があるんですが、最初の御質問は総合交通体系の御質問であつたというふうに思います。私は、現在総合交通体系は理念としては既に公に確立されているというふうに考えております。

昭和四十六年の運輸政策審議会の答申においては、原則として交通産業のあり方は市場原理をもとにする。ただし、二つばかりそのときに条件がついておりまして、一つはミニマムの問題は市場原理では処理できない。第二に開発利益その他の外部効果の問題も処理できない。この二つの問題について適切な措置をとった上で市場原理を有効に活用すべきであるというふうな、これは序文にたしか書いてありまして、あるいは序論の部分に書いてありまして、後の方の部分と若干整合しなかったというのが問題点でありますけれども、理念としてはそういう問題で考えられてきたと思います。それから昭和五十六年の運輸政策審議会の答申におきましてもその考え方は受け継がれていると思います。

したがって、あとはこの理念をどのように展開するか、その問題で、これは従来の考え方にもあるいは市場の組織の仕方にも、いろいろそれぞれいきさつによつてできていくわけですので、徐々に時間をかけてその方向に持っていくということであらうかと思えます。その点で、先ほどちょっと申し上げました過疎地域におけるバスに対する補助金が、このごろ財政赤字にもかかわらず、行政当局の御努力やあるいは議員の先生方の御努力があつて幸い維持されているという点を私は大変に評価したいと思つておるところであります。ただ、問題は一つ、いわゆる道路の整備の仕方において、高速道路の整備の仕方と新幹線の整備の仕方は若干まだ整合がとれていない点がございまして。この点を私は、先ほど新幹線のあり方もほかの道路施設のあり方と同じように徐々に直していったらいいかと思う、そういうふうに申し上げたわけなんです。

それから第二の点、これは分割の場合の各社間の連絡が一体的な経営の場合よりもうまいかないのではないかと御質問かと思ひます。私は技術的な問題は詳しく知りませんが、各社がもしもお客さんにに対して非常にセンシティブといたしますか、ビジネスオリエンテッドであれば、

お客様の有利になるようなことであれば明らかにやるはずだというふうに考えております。したがって必要があれば、政府が御調整になるのは十分必要な場合であるかと思えますけれども、一般的には私はまず経営がどのような対応をするか、それを見てもよろしいのではないかと思います。若干ちよつとこれはきつい言い方ですが、英国で言われたことを引用いたしますと、英国では公的独占は私的独占よりも世論に対して鈍感であるというふうに言われております。私は民間企業の方がお客様のことはセンチティブに考えるのではないかとこのように思っております。

それから三番目に貨物の問題ですけれども、貨物は御案内のように汎用性を失っております。先生の御指摘のように採算の問題でもなかなか難しい分野だということに私も考えます。今申し上げることが出来るのは、特性分野への特化と、それからいわゆる回避可能費用による価格決定がどこまでうまくいくか。旅客会社、貨物会社それぞれの経営のインセンティブがどのように働くか、それ次第だということに考えているわけですが、それから、これも経営のあり方にむしる最終のところは帰するのではないかとこのように考えるわけですが、同じような形態の、イギリスの場合に同じようなナショナル・フレート・コーポレーションという会社がブリティッシュ・レーンと別にあつたわけですが、なかなかこれは公社の間でもうまくいかなかったというのが現状ではないかと思ひます。

それから四番目に整備新幹線の問題ですが、これは先ほど申し上げましたように、私には私の提案がございましたが、現在の提案ももちろんそれはいろいろな提案がなされていて、それぞれに論議をお持ちなわけで、これらについてできるだけ早く合意を取りつけないものだというのが私が先ほど申し上げた点でございます。

それから、いま一つ関連すると思ひますが、青函トンネルあるいは本四連絡橋でございますが、本四連絡橋の問題につきましては、私は青函

や本四、あるいはそのほか建設公団が建設しておりますCD線にしましても、いずれはやはり鉄道が使うことになると思ひます。したがって、鉄道の問題でありますし、率直に申し上げますと、青函トンネルなんかは非常に大きな事業でございますので、経済成長の時期にあれをつくつておいたのが私はむしろよかったのではないかとこのように、非常識と言われるかもしれませんが、そういうふうな思っているわけですが、長い目で見たときにどうかという点では、国鉄の問題というよりは、それらも含めて鉄道の問題として効率的にそれをどう使うか、それが現在の問題であらうというふうに私は考えております。

それから最後に御指摘いただきました人員の問題ですけれども、実は私はこの分野については知識がございません。私自身が申し上げられるのは、労使の間で適正、公正な処置が行われて、できる限り摩擦を少なく、雇用が継続されるようにというふうなことを考えているだけでございます。

以上でございます。

○公述人(山口孝君) 安恒さんから二つの御質問を受けまして、一つは資本費の問題ですね。今後国鉄を再生させていく上でも、どうしても設備投資は必要じゃないか、これは一体どうしたらいいか、こういうことだと思ひます。

その点についてお答えする前に、なぜこんなに過大な設備投資と利子になつてしまつたかは、安恒さんも御承知のとおり、田中角栄さんが内閣総理大臣のときですけれども、ちょうど昭和四十七年七月七日になられたんですが、あれが高度成長の一番最後のところですね。御承知のとおり、あれまでは毎年売り上げが大企業二〇〇%もふえるというところで物すごい高度成長で、その時点で判断をして、どうしても今後そういう物流あるいは人の動きを予測した場合、国鉄ももつと投資しなきゃいけない、それから道路もつくるし、パイプラインも引くんだ、こういう構想を立てられた。これは率直に言えば多くの人があの時点で間違えたけれども、需要予測の大きな間違いを犯さ

れて、そして過大投資をした、こういう点があります。それ以外にいろいろな問題があつたと思ひますが、少なくともその点がありまして、あのような過ちをもう犯すことはできない、そういうふうな考へております。

あれはあのときの事情でありましたが、低成長期には、今後設備投資をするのは本当に国民に最低限必要な設備投資を集めてやっていく、こういうことにならざるを得ない、そういうふうなことは考へておられて、しかもその部分については本当に国民が要望する設備投資であれば国家が出資をする、こういう状態ですね。少なくとも基礎施設には全額出資をし、上物については半分の補助をするというふうなことで節約しながら投資をやり、そしてその後減価償却ができるようになれば、その減価償却費を有力な再投資資金にして使っていくというふうなやり方です。安恒さんどうだろうか。この点につきまして、安恒さんも御承知のとおり、西ドイツでは区分会計というのをやっておりまして、道路その他は国家的領域でやる、こういうことですね。そして、公共的領域は補助金を出す、こういう方法も一案かと思ひわけです。

それから第二番目の、モータリゼーション化が進んでいる、これは確かに無視できませんですね。このモータリゼーション化の進行の中で国鉄の需要が相対的に減少した、絶対的にはそう減っていないけれども、これも否定できないわけでありまして。ただ、一つはトラック規制というのはかなり重要ではないか、公害とか、御承知のトラックの労働者の労働条件というのは大変厳しいものでありますから、このところを規制していく。全体的に言えば、ある程度総合交通政策のようなものを判断に入れながらモータリゼーション化の間違った発展を抑えていく、こういうことが一方では必要だと、こう考へるわけでありまして。

それならば、そのことで国鉄の余剰人員は出ないか、こういうことなんです。私は余剰人員ではないと思ひますが、ただこういうことを四、五

年前から考へておりました。御承知のとおり、国鉄の場合にだんだんと高年齢者層がずうつとふえてまいりまして、この方たちはいずれもう退職が迫っているんだ、こういう方がかなり多い。だから、そういう要員不補充政策で何かこの数年あるいは十年ぐらゐを過ごせないだろうか、このところを長期的な観点で雇用政策、人員政策をやらばうまいくんじやないかと、そう私は考へておりましたけれども、国会の方ではかなりドラッグ的な人員削減計画をやっている。これは人を切るといふのは生身ですから、なるべくやる人の補充を少なくするという形でやっていただければ非常によかつたと、こんなふうに私は考へているわけでございます。

○安恒良一君 まだちよつと私の持ち時間がございまして、そこで重ねて藤井先生にお聞きをしておきたいんです。

ミニマムの問題で、藤井先生は過疎バスを言われておりますが、先生御実態を御承知かどうか。私たちが一生懸命過疎バスを守りたいと思つてやっていますけれども、今国から出ている補助金は百億切れているわけなんです。地方自治体合せて二百億切つている。そこで、どんどんミニマムであるはずのこの過疎バスが毎年毎年切られていくんです。これはもう大変な努力をしているんです。ですから交通ミニマムのことについて考へなきゃならないのは、いかにモータリゼーションになつても、お年寄りとか子供は自動車の免許をとれませんし、それから北海道のような積雪地帯では自動車は過疎バスでもどうにもならぬわけですね。長大路線がございまして。

そういう意味から言うと、先生の御指摘は、いわゆる鉄道よりもバスでと、そしてバスの場合にはミニマムだから、過疎バスについては国が補助金を維持しながらやればいいけれどもミニマムはもう守れていくんじやないかという御主張ですが、現実には残念ながらほとんど路線廃止、どうしてもやっせよという、地方自治体もやりきれないという

ことで、これはもう毎年毎年残念ながら第三種路線と言われるものがどんどん減っていつていっているですね。これが今日の実態ですから、そのところろはそういう実態を御承知の上で藤井先生はミニマムとしては鉄道よりもバスがあるじゃないかと、そしてそれは過疎バス地域に対する地方自治体の助成でやっていけるじゃないかという御主張でしたが、これはかなり現実とかけ離れておりますので、そこそこはどうかというふうにお考えでしょうか。

○公述人(藤井弥太郎君) お答えをいたします。

私は実は、交通経済論というものをやりましたのは、どちらかというと乗り物が好きでこんなことになってしまいましたので、全国の国鉄はほとんど乗ってあります、過疎バスも北から南までかなり乗っているつもりでございます。現在も国土庁の方の關係で過疎地域の見直し、過疎法の見直しの時期になっておりますので、過疎バスの調査で先週も行ったばかりでございます。かなりよく知っておりますのであります。

私の申し上げましたのは、一つは、公共用の交通のミニマムを守るというのは既存の公共用交通事業者を守ることと同じではないという点の一つです。問題は公共用交通、みんなの足を守ることもなものであって、既存の公共用の事業者以外のやり方があればそれも大いに開発されるべきじゃないかというふうにお考えをいたしております。

過疎バスにつきましては、確かに今先生御指摘のように随分廃止が行われているわけですが、私がより問題としたいのは、元来バスも走っていないようなところでは人々はどうかやっていただけたのか、それについては全く調査がないし、全く政策がなかったわけですね。昭和五十六年の運輸政策審議会のときには、それで自家用車の準公共利用という点を提案いたしました。それに対して行政当局も種々お考えがございましたが、結局それは成立しなかったわけですね。

私はそれを非常に残念に思っている一人ですが、鉄道の場合には、長距離の路線といえます。

は、あるいは積雪あるいは道路について条件が悪い場合には御案内のように特定地方交通線からは除かれているわけですね。したがって、今先生の御指摘の部分は既に措置がされていると私は思っております。これについては御意見と違ふのかも知れませんが、私自身はそういうような条件があると思っておりますし、各地へ参りましても、問題はむしろ今申し上げましたような現在事業者がいな部分でミニマムをどうやって守るか、私はそこそこが現在自分の一番の関心の点であります。

過疎バスの問題について、それが重要だというのは今のお話のとおりでございます。私が特に申し上げましたのは、鉄道の内部補助がバスの内部補助の機会を奪ってしまっている。その点を御指摘申し上げたかったわけでございます。

○安恒良一君 結構です。

○吉村眞事君 本日は、藤井、山口両公述人、大変ありがたうございました。貴重な御意見を伺わせていただきました大変参考にさせていただきます。

さて、最初に山口先生にひとつ伺っておきたいことがございますが、先ほど、経常収支はもう既に黒字基調になっておるようには会計上の分析をすれば見られると。であるならば、全国一本の国鉄というものを守っていくという、そういう強い御希望をお持ちだと、こういうふうにおっしゃったと思っております。そして、黒字基調であるから全国一本で今のままでもやれるじゃないかという御趣旨はそれでわかりました。そして、それにや全国一本でなければいけない理由について、その後私が承ったところでは、国鉄の現在のものは長い歴史の産物であり一つの文化だ、これを分割、破壊をするのはよくないという御趣旨であったかと思うんですが、その文化の破壊ということだけでございましょうか、それとも別に積極的な理由をお持ちでございましょうか。

○公述人(山口孝君) 私の言葉が足りませんでしたが訂正いたしますが、私が申し上げたのは、経

常収支というよりも、あそこでは一般営業損益とこういう形で改善計画に出ておりました、これが黒字になっていて、そういうことでありまして、一般営業損益といまして、これは御承知のとおりいわゆる営業収入の中から経常経費を差し引くという形で、いわゆる資本経費とそれから特定人件費を除いております。これを除くと黒字だ、こういうことでございまして。したがって、いわゆる特定人件費とそれから資本利子については政府が別個に手当てをし、こういう条件でもう既に黒字基調だと、こういうことを申し上げたわけであり

同時に、私、全国一本、一元の国有鉄道を維持すべきだ、こういうふうにおっしゃったのは、文化と

いうことをちょっと強調し過ぎたわけでありまして、やはり私の文化といふのはいわゆる人間の物質的あるいは精神的な生活様式、こういうことで物的面、つまり経済的な面も含んでいるわけでありまして、私は経済的に見ましても全国一元が望ましい、こんなふうにお考えをしております。これは、今突然の御質問でこれにまとまっておりませんが、けれども、やはり日本の場合には御承知のとおり、こういう狭い国土の中に比較的人口が稠密に住んでおまして、この人たちがいわゆる物を移動させ、人間が移動する、こういうようなことを滞りなくやっていくということのためには、やはり料金も一律料金であることが望ましい、こういうふう

に思っています。と同時に、むだな途中で乗りかえとか乗り継ぎとか、そういうことなしにやはり一本で九州から北海道まで行ける、こういう体系をむしろなぜここで分割しなければならぬのか。こういう私の申し上げ方は、いわゆる現在の一元鉄道というのが、いわば日本のような狭い国土で比較的人口稠密な地帯では最も望ましい方法である、むだにそういう摩擦を起こす必要はないのではないだろうか、こういうことだと思

○吉村眞事君 一律料金の問題、つまり先ほど来

割合話題に出ておりますが、国鉄の内部ではいわゆる内部補助の格好で一律料金が行われておる。先ほどの一般経常営業収支損益の問題と、それから人件費の私鉄との比較のお話をさっき先生から伺いましたけれども、御存じのように東京のいわゆる国鉄の電車区間の運賃料金は、これは私鉄と比べると極めて高額になっております。こういう高額な料金の部分が非常に大きな部分を占めておりますからそういう形になるのではないかとと思われる点もございまして。これが全国一律料金という内部補助が今の国鉄のようにほぼ完全な格好で行われておらなければ、先ほど先生がその前提としておっしゃった点が若干変わるのじゃないかという気がいたしますが、その点についてはいかがでしょうか。

○公述人(山口孝君) 必ずしも十分質問の意図がわかりませんでしたけれども、要するに吉村さんのおっしゃるのは、今大都市周辺の運賃は私鉄運賃に比べて随分高くなっているじゃないか、こういう問題ですね。そういうことが起こったのは結局内部補助の機構の中でそういうことが起こったので、分割・民営化すればそういういわば高いところを値下げできるんじゃないか、私鉄並みに、こういうお話だろうと、そういう感じがしたわけなんですけれども、そこはちょっと違ひまいしょうか。

○吉村眞事君 損益が均衡することに内部補助で高いところで得たものを回しておるから、国鉄全体として損益がバランスしているのではないだろうかというのを申し上げた。

○公述人(山口孝君) 高いところから回しているから全体がそうになっているのではないかと、こうおっしゃるわけなんですけれども、やはり私としては、全国一元鉄道の中でぜひ料金を維持していく。その場合、確かに私鉄料金に比べて大都市周辺の国鉄料金は非常に高くなっている、こういう問題が起りまして、そのところについてはやはり十分な配慮が必要になってきていると私は考えておまして、決して高いのはいいということ

を考えておりません。

むしろ私が心配しておりますのは、最近聞くと
ころによれば、国鉄が分割・民営化すれば逆に私
鉄はもうかる。それによって今度は国鉄に自由に
料金を合わせる事ができる、そうすればもうかる
。だから、むしろ全体として値上げの風潮にな
ると。ですから私は、むしろ現状を維持しながら
大都市周辺の非常に高くなっている料金を下げる
ように当然努力をする、このことが必要でありま
す。これは政策的にやらなければならない問題で、
今まで放置されているところが問題だ。

私はやはり、人が乗るといふことが基本で、そ
の増収を図るためにどうしても必要な運輸手段
に対して高い料金を吹っかけてしまったという
最近の料金政策ですね、これは間違つたと、こう
いうふうに考えているんですが、いかがでしょう
か。

○吉村眞事君 私は、今先生がおっしゃいました
ように、都市周辺の運賃料金が非常に高過ぎると
いうことは困る。私鉄がその程度でやれるなら本
来国鉄もその程度であるべきなんだが、今高く
なっているのは今後の問題として直さなきゃいか
ぬ。そうすると、それを直していきまうために、先
生は先ほど別に民営も分割も必要はない、今の
ままで黒字基調になつていけるんじゃないかという
話であつたものですか、それはそのところを
是正しようと思ふは今の黒字基調ではなく、な
つたりもう少しほかの方法が要るんじゃないかと
いうことをちょっと申し上げたかったのでござい
ます。

○公述人(山口孝君) その点については、通勤政
策として現在のような比較的——今補助金がどの
くらいになりましたでしょうか、六十年六千億で
現在三千億ぐらいでしょうか、これをやっぱり
ふやして勤労者に報いる、こういうことは当然
やっていた方がいい、むしろその点についてこそ
補助金を十分出していいと、こう考えているわけ
です。

○吉村眞事君 よくわかりました。

その辺を最初に伺つておきまして、ひとつ新幹
線の問題が先ほどから質問の中にも大変出ており
ますし、先生もお触れになつておりますが、現在
新幹線が既に三線動いております。それからさら
に整備新幹線が現在問題になつておるわけで、整
備新幹線の問題につきましてもは既にもうこの数
回の全国総合開発計画で整備をするという方針が明
らかにされておるわけでございまして。その方針に
基づいて、既に三本の新幹線ができておりますが、
藤井先生の御意見は、現在できておる新幹線は当
然もちろん必要であつて、その必要を満たして
おるし、将来のものについても必要だという御意旨
の御陳述があつたように思ひます。山口先生は、
先ほど過大投資のところで、需要予測の誤りが
あつて新幹線が資本費の膨大を来したという御陳
述でありましたが、そうしますと現在あります新
幹線も時期尚早であつたというお考えでございま
しょうか。

○公述人(山口孝君) 現在あります少なくとも東
北・上越新幹線の問題なんですけれども、現在の
上越新幹線はもう御承知のとおり永久に赤字基調
である、こういうふうになつておるわけでござい
ますし、東北新幹線も資本費が非常に多かりまし
て赤字である、こういうことであります。ですから、あ
いような巨大なプロジェクトを組む場合には
やはり慎重な需要予測が必要であつた、こう思ひ
ますし、それから並行線の在来線との関係をどう
調整するかとか、こういうような問題について必
ずしも十分ではなかつた、こう考えておるわけで
あります。やはりその点については慎重な討議とあるいは資
金に対する手当て、例えばこのものにつきましても
借金でやるという形になつて、そうなるものと
利子がふえるということになります、国家財政が
大きな危機になるということがあるけれども、私
はあれだけのどうしても必要なプロジェクト、あ
れだけのものをやるのでしたら国がせめて基盤ぐ
らいは金を出すという形でやればよかつた、それ
を全部借金でやらせてしまつた。そこに大きな問
題がありましたし、それからやはり慎重ないわば

在来線との関係とか需要予測もやるべきではな
かつたか、こんなふうな考えているわけではな
い。

○吉村眞事君 需要予測をすれば、今先生御指摘
のようにある種の線区は私は、未来永劫というこ
とはないと思ひますけれども、相当長期にわたつ
て採算がとれないという路線は整備新幹線の中に
はあると思ひます。しかし、整備新幹線を建設し
てほしいという全国各地の強い要望とか、それを
くみ上げるといふことが受けとめて全国に高速交
通網をつくつていくという考え方は、必ずしも近
い将来に採算がとれないけれどもこれはやらなきゃ
いけないという判断が私はあつてのことだと思ひま
す。

今先生のお話の中でややそれに近いようなお考
えがございましたので、必ずしもそれはやるべき
ではないと言つておるんじゃないかというふうな
うに受け取れましたので、もう重ねてお聞きしな
くてもいいと思ひますが、そういう採算的にはかな
り遠い将来まで無理があるものでも、必要がある
場合、現実の新幹線の今ある部分とか、予定され
ている部分のうちにはやらなきゃならぬものがある
とお考えでございましょうか。

○公述人(山口孝君) どうも失礼しました。先ほ
どはいわゆる既存の新幹線の問題しか触れませ
んで、今後の整備新幹線の問題については申し上げ
ませんでした。私は住民の要望で悲願ともなつ
ていふような御承知の今の盛岡から青森、札幌と
いうような線ですね、あるいは九州あるいは北陸
新幹線、こういうようなものにつきましてもはや
り十分審議を尽くして、本当に住民が必要だとい
う要望があればこれを手がけていくのがいいだろ
うとこう考えますが、ただしその場合には従来の
轍を踏まないように、また借金による利子がふえ
る、こういうことでは困るわけで、そのところ
をきちんとした上でやっていたら、そのために
は建設費も本当に節約をしていただかないといけ
ませんね、本当に節約する。そしてその資金は私
はやはり国家予算でやるのが一番いいと思つてい

るんですけれども、そういうような形で必要なら
ばやるべきだ、こう考えております。

○吉村眞事君 どうもありがとうございます。
大変はつきりわかりました。
それから貨物の問題がこれまで先ほど来かなり
話題に上つておりますが、私は国鉄といふものは
鉄道の貨物輸送については、現在の姿というのは、
一つの原因によつて非常に顕著な影響を受けたん
じやないかとかねがね思つておるわけでございま
す。と申しますのは、いわゆる貨物の立て直しを
国鉄が考へて、そしてコンテナを活用することに
よつて、そしてまたその特性を生かし得る路線を
十分に増強することによつて将来の活路を見出
そうとしたことがございまして。その結果かなりな成
果が上がつて、貨物の輸送量が年々相当に、特に
コンテナの輸送量がかなり顕著に伸びておつた
と。またまた長期のストがございました。

このストの結果、当時国鉄の貨物を利用して
いた顧客が大変大幅にいわゆる国鉄離れを起こした
という事態がございまして。それが非常に大きな現
在の国鉄貨物の衰退の引き金になつたというふう
に私は思つておりますけれども、両先生のお考え
を伺いたいと思ひます。

○公述人(山口孝君) 貨物輸送問題なんですけれ
ども、これは御承知のとおり、国鉄は一時ヤード
を物すごく近代化しまして物すごい投資をしたわ
けなんです。ところが、ヤード輸送というものが
現在の非常にスピードアップした貨物輸送に適應
できないというふうなことから、御承知のとおり
コンテナ輸送にかつてかなりその面では収益を
上げてきた、こういうふうな承知をしておりまし
て、だからやはりヤードでやるというやり方を十
分生かす切れないうちにコンテナ輸送というふう
にかつた。その辺のところをやはり考えなければ
いけない、そんなふうには私は考へております。
もつとも、そのヤードが膨大な含み資産になつて
おるようでありませうけれども、それは別として、
そういう問題が一つあつたわけでありまして、
それから先ほどおっしゃいましたストというの

は、たしかあはれは五十年の十一月二十六日ごろから一週間にわたってあった。これが非常に貨物離れの原因になったんじゃないか、こういうふうにおっしゃっているわけですが、その問題について基本的な言え、日本のいわば公共企業体の労働者がスト権を剥奪されているというふうな根深い問題がありまして、ああいう事態になつてしまった。その是非から論じなければならぬ、そんなふうには私は考えております。同時に、そういう言われ方をしておりますけれども、むしろやはり私はそれよりも、モーターゼーシオン化、トラック輸送が安くて便利だからこれにとられていったわけで、一時的なストによつてもう懲りたというふうには言われているものではないだろうか、私は考えているわけです。

○公述人(藤井弥太郎君) ちよつとぼんやりしてしまつてこの部分の……

○吉村真事君 貨物が現在非常に衰退しておりますが、私はその大きな原因、私は転換点がストによつて顧客の信頼を失つたことにあるのではないかと考えておられますが、それについていかがでございますか。

○公述人(藤井弥太郎君) 大変失礼しました。

今吉村先生のおっしゃった点が非常に大きな転換点だったというふうにも思います。ただ、私は山口先生と若干意見が違ひまして、全体的な流れは、軽薄短小という言葉をあらわされますように、鉄道の特性よりはむしろトラックの特性に合ったようなそういったような産業構造になつてしまつてしまつて、そのことはやはり基調としてはあつたと思います。それが意味で激変の形であらわれたのは先生の御指摘の点があつたかと思ひますけれども、その程度でよろしいでございますでしょうか。

○吉村真事君 わかりました。

貨物問題は、今後の国鉄問題にとつては私も一番重要な問題の一つだと思つてございます。それで、私個人の意見としては、鉄道貨物生き残り得る分野というのはいまだかなり残つておると

いう気がいたします。しかし、そのためにはやはりどうしても顧客の信頼を再び取り戻すというところがぜひ必要だという気がするわけでございまして、その顧客の信頼を取り戻すということのためには、先ほど山口先生も若干お触れになりましたが、今の公労法の問題からよつて来る深い根がある問題ではあります。やはり私は、公企業体として労使ともに甘えがあつたということ、顧客の信頼を失つたということの重要性よりもそれぞれの主張を通すことの方にあつたという、そのいわゆる公企業体の甘えにあつたのではないかと気がいたしますが、この点については両先生どうお考えでございますか。

○公述人(山口孝君) 今おっしゃいました貨物輸送の問題につきましては、少し意見を申し上げたいんですけれども、新会社になりまして新しい貨物鉄道についてというふうな運輸省の試算も出て

いるわけでありまして、あれは非常に不思議でありまして、たしか七月か八月の臨調答申では貨物問題については抽象論で何も数字がでませんで、そして十一月に運輸省で出せということで、しかもそれも運輸省で十一月末までにでませんで、十二月の二日ごろに出た。十二月ですね、かなりおくれましたよね。そして、その内容も極めてあれ無理して一千二百万ぐらいの黒字をつくつていて、という感じですね。しかもそれは、先ほどちよつと藤井公述人もおっしゃいましたように、今の既存の国鉄でやつていない方式ですね。つまりアポイダブルコストという、今四人家族の中で一人が外へ出ていった場合に減る費用が貨物の費用だと、こういうやり方をするわけですね。だから、極めてわずかな共通費しかこの別会社である貨物会社に負担させないという方法を考案しまして、まあイギリスのやり方の方でありますが、そうして辛うじて黒字をつくつてはいるけれども、果たして黒字になるかどうかわかりません。

その点については、吉村さんおっしゃるとおり、貨物については抜本的な方策を考えなければいけないと、そういうことでありますね。そして、その

抜本的な方策を考へるといふ場合に労使協調でなければいけない、こういうことで、ストをやつちやいけない、こういうふうなところに結論を持つていかれたけれども、もうその次元ではないところでこれはやはり抜本的に考えなければいけないだろうと、私はそう考えております。

○吉村真事君 藤井先生はどうお考えですか。

○公述人(藤井弥太郎君) 私ども、貨物の問題についてはなかなか難しいだろうと思ひますが、確かに今先生言われましたように、特性を非常に發揮して行へば、例えば現在のところトラックの輸送量が幹線に非常に多いわけですから、もつと利用運送をインセンティブを与えるようなやり方があるのではないかと、これは吉村先生の御本なんかも拝見しているわけですが、私もそういうふうには思つてはおります。

ですから、どこら辺までインセンティブを働かせることができるか。一つには、なるべく規制は緩やかにしてもらいたい、経営の人のなるべく自由なインセンティブを働かせるように。ただ当面は、どちらかというと、言葉は悪いんですが、運び屋的なところに徹する方が、まだ外へ行つてマーケットを確保するだけの人材がなかなか育つかと、いいますと、先ほどからお話のように、長い間の公社の生活でございまして、ある程度時期が必要なんじゃないか。その育つのを待ちながら総合物流的なところまで拡大していくのがよろしいのではないかと、そういうふうには考えております。

○吉村真事君 それでは最後の問題といたしまして、いわゆる公共性と言われる問題のうちの、地交線といひますか地方交通問題、これにおきまして内部補助問題でございまして、先ほど来お話を伺つておりました、山口公述人は全国一本で国全体で内部補助をやつて平等にやれ、こういう御趣旨のようでございます。藤井先生の方は、先ほど来伺つておられますが、この分割をした範囲での内部補助、これはやはり必要だとお考えになりますか。

私は、元来は線区別な運賃が可能ならばそれが望ましいと思つております。コストに見合わない運賃といひますのは、それを主張することは間接的にほかの人が負担しろと主張しているわけですね。私は、そういうような主張というのは不公平です。それから非効率であるというふうには考えております。ただ、現実の問題として、一つ一つの線区に違う運賃というの、これはなかなかつきません。ですから、実際の問題としてはある程度平均化された運賃にならざるを得ない。したがつて、その範囲において内部補助というものも存在するでしようし、あるいは赤字線と申しますけれども、これは山口先生おられてなにするけれども、私も経済学の方で言う完全配賦費用という概念から出てくる赤字線でありまして、共通費とか培養効果を一切考へていないわけですね。それらを考へますと、実は放置しておいても赤字線でありながら企業が維持する場合があり得るわけです。その範囲を超える内部補助というのは、私は元来は望ましくない。ただ、実行上の問題としてはかなり平均化されることはあり得るだろうと、そういうふうには考えております。

○吉村真事君 両先生、大変ありがとうございました。大変参考になりました。参考にさせていただきます。御苦勞さまでございます。時間の制限がございまして、端的に質問してみたいと思ひます。

藤井先生は交通の専門家でございますので、まず一つは、将来といたしまして二十一世紀にわたる新幹線というものはどうなのかという問題でございますが、順序といたしましては、この国鉄の改革が万全でなければいけない。第二番目に検討されるのは、きのうも議題になつておりましたが、整備新幹線、これは財源の問題、地方線に与える影響、いろんな問題があると思ひます。しかし、年月は人を待たずに行くわけでございまして、私も、収支の黒字、赤字という段階から見たときに、私は、我々運輸委員会中央新幹線という陳情を

そういう意味で藤井先生、二十一世紀、このリニアモーターカーというすばらしい鉄道の技術が日本の中で活用できる時期、実施する営業の段階としてそれはいつごろなのかということを、簡単で結構ですからまず一点お願いします。

そして、今お話がございました貨物会社でございますけれども、特性を発揮するとしても、現在の貨物のトンキロベースを見ておりますと五十九年五・二％になっておりまして、その将来を非常に私も懸念しておりますけれども、三島基金と

それから最後の一点でございますけれども、先生も、特定地交線の問題、これをきのうも議題にしておりましたのですけれども、過疎バス転換の場合に学生の割引が三倍から四倍になっている。そして交付金で、重目は三点に分けております。

それから山口先生にお伺いをしたのでございますが、先生は会計学、経営分析論の御専門でございますので、私も、昭和二十年から今日までの国鉄の財政の推移、そういうような問題を見させていただいてゐるわけでございますが、先生のお考えの一端は、国鉄のいろんな諸問題の、経営計画の特徴というものについて数点に分けて述べていらつしやいます。

一つは設備投資先導型であった。利益計画よりも投資計画が先行し、国鉄工事に伴う膨大な需要を独占資本に与えた。二番目には、暫定的性格であった。いつも計画を完遂する前に挫折をする。その原因は、無理な需要予測、インフレーション、金利、そして減価償却費などの増大による。三番目には、負債依存型である。計画に伴う設備投資の多くは政府出資によらず、借入金に依存する。

この中で一点だけ、こういう形の中で先生に伺ってみたいと思うのです。運賃値上げの問題でございますけれども、民間に移行をするわけでございますので、収支のバランス、経営の効率化の中でどうやってこれが先行すると思えます。そう、う

○公述人（藤井弥太郎君） お答えいたします。

最初の問題は新幹線の問題でありまして、現在の整備新幹線が全部建設される方がいいかどうかというのは私はかなり疑問に思っています。先ほど申し上げましたのは、歯どめ、例えば私が考えておりますのは、三十年とか四十年、現在上越新幹線の鉄建公団の償却が四十年でございしますが、その程度の範囲内で、利用者負担で償還が可能な歯どめというのが一つ考えられるのではないかと、いうふうに申し上げたので、その点からいきますと、整備新幹線のうちどの程度がのってくるか、それに入るかどうかは、全部が入るというふうには私には考えられませんので、その点はちよつと補足して御説明申し上げたいと思います。

それで、先生の中心となるお話はリニアモーターの新幹線ということでございますが、あいに

それから二番目に三島の基金の問題でござい
ますが、これも先ほど先生、私の意見として額が十
分か、インフレに対応し得るかというふうに言わ
れまして、確かに私はそういうふうに書いたこと
がございまして今でもそう思っておりますが、こ
れはどちらかといいますとむしろ、まあこの議論
自身が額が増額される前でございましたというの
も一つあるわけです。インフレに対応するかどう
かというのは、元来はその基金を運用して対応し
ていくべきものであります。ただ、その点で、運用
に当たって、リスクを冒すような運用の仕方が許
されるかどうか、これはかなり問題がありますの
で、その点でインフレ対応に必ずしも十分でない
条件が起ってくるかもしれないという危険は私は
感じております。ただ、その場合は、むしろ個々に
ケースとして処理した方がいいのではないだろう
か、今ここで一律の基準で処理するというのはな
かなか難しいのではないかとというふうに考えてお
ります。

それから三番目に、貨物についても三島基金と同じような基金を設けたらどうだろうというお話であります。私は、三島基金の場合には、先ほど安恒先生のお話でちよつと言い過ぎたかもしれませんが、鉄道にもやはりミニマムの部分とというのはあるわけです。先ほど申し上げましたように、特定地方交通線の中から除外されているような線区もあるわけでして、この三島基金というのは基本的にはミニマムの援助のための基金である

ろうというふうに思います。貨物の場合は、私はその特性を生かしてむしろ経営努力によって生き残るべき部分であるかと思ひます。したがって貨物については、基金という先生の御提案でもありませんけれども、私はむしろ自主的な経営にまかしたいというふうに思っております。

それから四番目に、バス転換、学生の問題でございますけれども、確かにお話しのとおりバスに転換いたしますと通学定期が約三倍ぐらゐになる。これは、一つには国鉄の貨率が全国画一貨率でバスよりも低い貨率になっていること、いま一つには国鉄の通学定期の割引率が七五割だったわけなんです。バスの場合には一般に四〇割の割引になっています。その両方が効いてしまつてバスに転換すると非常に高い通学定期になる、それはそのとおりなんですけれども、お考えいただきたいのは、ほかのバスの学生は高いバスの定期で通っているわけなんです。したがって、一般的にこれは教育の問題として措置されるべきで、転換の問題というのはその転換の期間に限って措置されてしかるべきでないかというふうに私は思っております。総理府の統計で調べますと、鉄道を利用する通学生よりはバスを利用して通学する者の方が平均的な所得水準が低いという結果が出ておりますので、バスの通学定期を何とかもう少し、例えば高校生について大幅な割引ができないかというのには私も思ひますけれども、それは国鉄のバス転換ということではなくて教育の問題として考えていただきたいと先生方にお願ひしたいと思います。

以上でございます。
○公述人(山口孝君) 運賃規制の問題なんですけれども、その前に私の「激動の中の国鉄」というのをよく読んでいただいて御理解いただいていて非常にありがたく思ひますが、現在御承知のとおり運賃問題が大変な問題になっておりまして、先ほどもちょっとお話が出ましたように、第三セクターになりますと運賃が三、四〇%値上がりしますですね。それからバスになると二、三

倍上がるということで、これはやはり分割・民営化は困る、そういうことを一層強く考えるわけがあります。

ところで、運賃に歯どめをかけたというようなことを私も考えるわけでありまして、運賃に歯どめをかけるにはどうしたらいいかという基準があるかどうかということなんですけれども、私の今まで書きましたものから結論を申し上げれば、一つはやはり、先ほどお話ししましたように、今まで設備投資を先行させながらしかも借金でやっていくという形で金利負担がふえる、こういうようなものを今までは運賃で負担していく、つまり運賃の中には資本コストが入るんだという造成資本説の考え方がありましたね。これはやはりやるべきであらう。

やはり運賃というのはこれはまさにランニングコストを一つの基準として決めるべきであつて、そういう資本コストまでも負担するには耐えられないだろう、これが一つあるわけでありまして、したがって私は、運賃決定はランニングコストを一つの基準にすべきであつて、資本コストを含むべきでない。したがって、その面から言えば、いわばランニングコストの上昇の範囲というものがぎりぎり運賃を上げる範囲である、こう考えますし、別の言葉で言えば、そういう長期経営計画の投資計画というものがあればこの分は別個のものとしてよほど慎重に考えていただかなければ困るだろう、こんなふうにもちよつと考えているわけなんです。

○内藤功君 両先生には非常に貴重なお話をいただきました。また今までお書きになったいろいろな論文、文献等を見させていただいております。時間の関係で山口孝先生に三三三と御質問申し上げたいと思ひます。

第一点としましては、今日国鉄は列車を走らせることによつて一日六十七億円の赤字が出るんだ、だから一日も早く民営・分割化にしないかいかぬと盛んにこういうふうに急ぐ意見がまたにございます。一体、この実態はどうなんでしょうか。特に昭和六十年年度の営業収支は三千

百八十九億円の黒字であるということもまた一面言われております。会計学御専攻の立場からもしこの問題についての御試算があればぜひそれもあわせてお示しの上お考えを伺いたいというのが第一点でございます。

質問を先に申しますが、二点目はヨーロッパの先進諸外国の鉄道制度の問題をお聞かせいただきたいのです。それは私もいろいろと調べてみまします中に、例えば西ドイツの区分会計制度というものが言われ、またフランスの法律制度では交通権というものが最近規定をされているということを知りました。そういう交通権というものの思想、これなどについてヨーロッパの鉄道制度の事情についてお聞かせいただけないか、これが第二点でございます。

それから三点目でございますが、お話し冒頭の部分で、今度出された関連法案は法案として見た場合に非常に難解で非常識であるということと幾つかの条文をずらずらとお挙げになったわけでございますが、できまじたら、その中のどれでも結構ですが、一つあるいは二つにつきまして具体的に、こういう点が法案として非常識とお考えになるのだというこの御説明をあわせていただければと思ひますが、以上三点についてお願ひをいたします。

○公述人(山口孝君) 内藤さんから三つの質問がありました。

一つは、六十七億円毎日赤字が発生しているんだと、したがって早く分割・民営化しなければとめどなく赤字がふえるんだ、こういうことであります。この内容は一体何だろうかというので私も非常に気になっておりました。例えば、この六十七億円という試算そのものも、御承知のとおり六十年年度の全体の赤字が一兆八千四百七十八億円でありまして、それ以外に例の特別措置での利子の支払いが三千四百五十七億円ございます。これを足しますと二兆一千九百三十五億円、それを三百六十五日で割つてみたわけでありまして、こうしますと一日六十・一億円になりますので、七億円

足りないんで、これは一体どうなっているんだらうかと。これはこういうときに直近の赤字を入れているのかな、中間決算までのところをやったのかな、そういう感じがするんですが、私の計算ではどうも六十億円というふうなことになるわけでありまして、じゃこの赤字は何から発生しているか、これは非常に難しいわけでありまして、私は一つの基準として先ほど例に挙げました大手の私鉄十四社と比較をしてみまして、特にコストの中で飛び抜けて大きいものがございまして、それが三つありました。

一つは、例の利子であります。利子が非常に大きくかかっている、これは先ほど申したとおりであります。これが私鉄その他に比べますと一九・一七%も多いわけでありまして、それから減価償却費も非常に多いわけでありまして、これが七・一九%。それから特定人件費が非常に多い。この多利子の異常高から生じている部分が二十億円でありまして、それから償却部分が八億円でありまして、それから特定人件費が三十三億円ということになります。ですから、言うなれば過大な利子とそれから過大な償却とそれから例の非常に六十年年度に退職者がふえたということも含めた特定人件費の激増、この分を含めましてこれが三十三億円で六十一億円になる、こんなふうな計算ができると思ひます。

時間が余りないようではありますが、二番目に、ヨーロッパの先進諸国でどうなっているのかということでありまして、御承知のとおり、西ドイツでは区分会計というのをやっておりますね。これはいわゆる鉄道会計を三つに分けて、その一つが企業の領域、こういうふうに分けられる部分でありまして、さしずめ日本で言えば、今どのくらいですか、二万一千キロか二万キロぐらいになりましたか、そのうちの一万一千キロが幹線鉄道ですね、これは企業の領域と、こういうふう

でありまして、これが公共的領域と、こういうふうになります。企業の領域、公共的領域、それからもう一つは国家的領域、これを道路と書いてあるわけですが、こう三つに分けるわけがあります。

そしてもちろん、国家的領域というところは道路と同じような形でそこで投資をやっていく、こういうことをやる。そして企業の領域では私鉄と競争していく。そして地交線と言われる部分については、これだけ一生懸命やっても赤字が出た、これについては補助を出す。企業の領域は、企業として合理的な経営をやれ。地交線に対しては補助金を出す。それから国家的領域については全部国が出資しないし投資をする。こういうやり方を、そこで働く経営者やあるいは従業員の役割分担が明確になったということで非常に評判がよろしい、こういうことを聞いているわけであります。

それからもう一つは、フランスではいわゆる交通基本法というのがミッテラン政権のもとでできました。ここでは、要するにいわゆる全体の総合交通体系をつくっていく、こういう中でいわゆる国鉄の役割を明確にすると、その基礎は言うまでもなく、いわば人には、自由に移動をし、そして情報を自由に通じ合う、それを安く行う、しかもその交通に関する情報もできるだけ取得できるという権利が基本的に与えられなければならない、こういう発想に基づきましてそのような交通基本法ができました。その中で今まで廃線化されましたような地方交通線も復活させる、こういうような政策もとられている、こういうことはあるいは御承知だろうと思います。

その中で、一つはサッチャーのイギリスでは、いわゆる合理化ということで地方交通線はかなり切っていく、こういうやり方をしていることも御承知のとおりだと思いますが、けれども、サッチャーといえども国鉄全体を民営化するという発想はないんですね。その赤字のものを切るということでありまして、したがって、御承知のとおり、

イギリスでは全体の営業収入に対して五四・六%の補助をしております。それからドイツでは七四・三%の補助をする、フランスはもっと多くて八七・五%。これに対して日本では現在六十年で六千一億円、営業収入に対して一八・八%しか補助をしない、こういうようなことになっておりますので、やはり国鉄に対してはもう少し補助をふやしながら経営の改善をしていけばすばらしい全国一元の国鉄が維持できるのではないだろうか、こんなふうに考えております。

それから時間がありませんので、法案の中の十分な点、まあちよつと極端な表現で、ずさんなもの、非常識なもの、こういうふうな考えだものがあるわけでありまして、例えばたしか特殊法人になります清算事業団とかその他については、財務諸表というところに貸借対照表、損益計算書、財産目録というのがついているわけですが、あの財産目録とは一体何かというのはどうも解明されないですね。

なぜかといいますと、純粋な意味の財産目録は財産の清算価値による評価ですね、リストアップであります、これをやってくれば大変すばらしい、そう思います。実は私は、これを今からもう二十年前からやっていたらやはり国鉄に対する認識が変わったと思います。つまり、一方では赤字があるけれども他方で時価評価すればこれだけの財産があるんだということが明確になれば認識が変わったと思えますが、果たして今度清算事業団その他に適用される財産目録なるものが、今申し上げた時価評価による財産価値を表示するものなのか、あるいは単純に貸借対照表から資本の部分を除いたものだけなのか、この辺ははっきりしない、こういう問題がございます。

それから先ほどちよつと申し上げました、いわば新しい会社についての新たな資本金額については限りなく資本金を小さくできる、これも非常識でありまして、一般の商法では、できるだけ資本金をふやすという発想で商法改正が行われたばかりであります。五十七年に、商法改正に基づいて

プレミアムを全部資本準備金へ入れないで発行総額のうち二分の一は必ず資本金へ入れないといふ規定ができたのに、なぜか国鉄では二分の一を超えて資本金に入れないことができるという、この逆の条文が入っているわけですが、これはやはり非常識だといふふうに私は言わざるを得ないわけでありまして、その他幾つかありますけれども、まだ時間がございませんでしようか。

もう一つ申し上げれば、新幹線保有法の中にいわゆる国土の均衡ある発展を趣旨として新幹線保有機構をつくるんだと書いてありますけれども、それならば、地方交通線も含めて国土の均衡ある発展といふことを言うべきであって、現在の新幹線だけで国土の均衡ある発展を期すといふことは無理ではないか、こういうような点も御意見を伺いたいと思いますし、その他いろいろありますけれども、以上にとめておきたいと思ひます。

○柳澤謙造君 藤井先生、山口先生、本日に貴重な御意見を聞かせていただきましてありがとうございます。藤井先生の方に新幹線の保有機構といふことについてちよつとお聞きをしたいと思います。

改革法をこらんになっておわかりになっていると思うんですが、いわゆる国鉄は全国一元的に経営をしてきたからだめになっちゃったといふ、この分割をと、こういうふうになつたわけなんです。ところが新幹線の方では、利用者の利便を考へて一つにしておくのだといふこの保有機構をつくる、こういうふうになつていくわけなんです。その辺のところが矛盾を感じにないかどうかが一つが一点です。

ドユーザーが負担しているのがかなりのウェートを占めているわけなんです。したがって、もしそういうことになると、高速道路を走る人は当然これは通行料を払うべきだけれども、一般のいわゆるガソリン税やそういうものはずっと減らさなければならないという、そういうお考えにつながるのかどうか。

その二点をお聞かせいただきたいと思うんです。

○公述人(藤井弥太郎君) お答えいたします。最初の件で保有機構のことでございますけれども、保有機構は実際の運用、利用に当たる機関ではなくて、収支調整の機構になっているわけです。したがって、これは新幹線については巨額の資本投資が必要で、その資本投資を調整する機関としてつくられているわけでありまして、私はこれが全国一本の形というのは、お話しのところは、利用も全国一本ということと全体的な収支調整といふことはやはり違うのではないかとこのうふうで考えております。

例えば、先ほどこれは山口先生の、先輩でいらつしやるので大変失礼ですが、学問上のことでお許しいただきますが、例えば東北・上越新幹線につきましても、上野へ開業してからまだ一年か二年しかたっておりません。そのときに赤字であるのはこれは当然でありまして、初期においては償却の資本、償還の資本、利子の資本が非常に莫大にかかります。したがって、三十年、四十年といふような長い間にわたって評価されるべき投資につきましてもは機構を要するといふのが保有機構の考え方ではないかと思うんです。そういう意味で、私はむしろ巨額の資本投資が必要だといふこの場合、単年度主義でやりますとこれは非常に巨額な資本投資が初期に出てまいりますので、それを避けるために保有機構というものがつくられる、私はそういうふうに理解しております。それから、いま一つの点で高速道路のことを言われましたが、ちよつと私言葉が足りなくて先生の誤解をお招きしたかと思ひますけれども、私は

高速道路もその中に含めてというのではなくて、高速道路の方式と同じような方式を鉄道でとる場合に保有機構というシステムが利用できるか、そういう意味で申し上げたわけです。つまり、道路公団のような機構として考えることはできないだろうか、そういう形で申し上げたわけです。御案内のように、道路公団の場合には償還方式をとっているわけですが、それが、単年度決算ではなくて、後の利用量が多くなった人にも負担してもらおうという形で、これは空港整備特別会計が借入金をやったのと同じ考え方がとられているわけですが、そういうようなシステムを高速鉄道の整備にも考えたらいかがでしょうかというところで、保有機構というものを高速道路方式を適用したらというふうに申し上げたので、高速道路も保有機構でやれということをお願いしたつもりではございませんので、その点は御訂正をいただきたいと思ひます。

○柳澤謙造君 ありがとうございます。

道路公団の方は、また私なりの意見もあるんですけども、それはもう先生のお話だけお聞かせをいただいて終わりたいと思ひます。

それから山口先生の方にお聞きしたいのは、今藤井先生もちょっと触れられたんですが、先ほど東北新幹線はもう永久に赤字にならないとおっしゃられたと思うんです。これは私も藤井先生と同じように、かなりの資本費の負担の中にいわゆる東北新幹線の開通というものが大幅におくれたんです。その大幅におくれたのが全部資本費へかかっていって、うちもさつちもいなくて、わかりやすく言うと、私なりの言い方をさせていただきますと、国鉄が今日のような破綻を来す大きな要因の一つというのは、コスト意識というものがありません。民間の企業ならそんなことはないんですけれども、そこが公共企業体といういわゆる国営でやってきたがゆえにそういうコスト意識を持たないでずっと来た。

したがって、今度のこの法案の中でもそうなんです、今希望退職二万人を募っているわけなん

です。きのうの話で、ほぼ一万八千人に達したというわけですが、この法案審議をしているときは五月だった。そのときに、これは答弁するのは運輸省の方ですが、私が言ったことは、来年の三月三十一日までに希望退職を申し出ればその人たちは退職金の上に十カ月加算をして差し上げるということでしょう。考えてみていただきたい、今五月ですよ。こうした合理化をするというならば、私なりに考えるならば、九月末までに申し出ていただければその方には半年分の給料を払わないで済むんだから、じゃ十カ月じゃなくてそこへもう二カ月上積みして、十二カ月の退職金の上積みをして差し上げましょう。そして、そういうふうに希望する方はできるだけ早く希望を申し出ていただいて、そのかわりそれだけ余分にそういう退職金をふやしてあげて、それで就職口も探してやるということ、それが本来の姿ではないんですかと。言ったんですけれども、運輸省からの答弁は、いえ、来年の三月三十一日までのいいんです。十カ月をふやすわけにはいきませんと言ひます。

私のようなやり方をすれば、十カ月を十二カ月に上積みした退職金の加算を払っても、これは概算ですけれども、私がそのときにこうやりながらあれしつて約四百億ぐらい国鉄の経費は浮くんです。ところが、それでもそういうやり方をしないというか、考えないというか、その辺のやっぱりコスト意識。ですから、そういう状態にあるということを御理解いただいても、現状のままでよろしい、従来どおりの公共企業体のままでしておけ、全国一本にしておけというお考えなんです。何かということをお聞きしたいのです。

○公述人(山口孝君) 先ほど私が申し上げました東北・上越新幹線で多分永久に赤字と申し上げたのは、上越新幹線の方ではなかったかと、そう思ひます。あちらは永久に赤字だと、こういうふう

に言われています。そこで、東北・上越新幹線がなぜ相当期間赤字になるか。これは結局建設期間が長引いた、こ

う期間が長引いたということよりも、建設費が随分ふえた、これはもう十分御承知のとおりですね。たしか八千億が一兆八千億になりましたね。あれは東北新幹線の方でした。そういう形で上越新幹線も随分当初のいわれるあの投資額を大きく外れたもの、これは期間が長引いたからそうになったという点もありますが、当初の予算がずさんに立てられている、ここが一つあると思います。同時に、私の持論になりますけれども、それをいわゆる全部借金でやらせたというところに大きな赤字の原因がありまして、今柳澤さんがおっしゃった、やっぱり官僚主義でタイミングが悪いぞと。こういうこともわからないわけではないわけでありますが、私は主要な原因はそのタイミングのことよりも、当初の投資計画のずさんさと、それからやはり借金によつてそれをやったこと、こう考えざるを得ません。

それから、あとの退職金の勧奨の問題、これについては御意見を承るということにしておきたいと思ひます。

○秋山肇君 藤井、山口両先生から貴重な御意見をお伺いしたわけでありますが、まず最初に藤井先生にお伺いをしたいと思ひます。

国民は知らないうちに国鉄にこれだけの大きな累積赤字があったというふうになっているわけですが、その中で、先生は先ほど全国ほとんどローカルのところまで乗った経験がいろいろあるというところであります。いろいろな観点からほかの先生方からも質問がありましたので、私は、私鉄にお乗りになった場合と国鉄にお乗りになった場合、先生のお感じになったそのサビビスに対する比較をお述べいただきたいと思ひます。

○公述人(藤井弥太郎君) お答えいたします。これは大変私の主観になってしまふのですが、私がお感じしたことは、一点ございまして、なぜ国鉄の運転士さんたちは運転台の後ろのカーテンを引くのであろうかという点です。これは私は乗り物が好きなものだから必ず前へ行って外を見るのですけれども、今ではそうではありませ

んけれども、前までは運転台の後ろのカーテンをお閉めになる。それはどういふことなんだらうかという点を非常に感じたことがあります。お客と自分たちを切り離すという考え方がありなんだろうかと。私はむしろカーテンをあけていただいて、車内がどうなっているのか運転士さんにもときどき見ていただく、あるいは車掌さんにも見ていただく、あるいは乗客の方でも、私なんかは子供を連れて前を見ますと子供は非常に喜びますので、なぜそういうような発想が出なかったのだらう、その点を非常に感じたことがございします。

それからもう一つは、国鉄の気動車の色はなぜあんなに汚いという点でありまして、このころ、最近では非常に明るい色になりましたけれども、確かに赤の赤というローカルの気動車の色は供給上は非常に安く整備ができるだろうと思ひますが、余りにも供給者側の発想が強過ぎるのではないかと。いふに私は思つておりました。私鉄の場合には御案内のようにちよつと色の洪水ぐらゐに勝手な色を塗りますので、これもいささかどうかと思ひますけれども、感じました点を申し上げれば、今思いつく点はそういうふうなことではないと思ひます。

○秋山肇君 利用される方々も当然今の先生のお考えと同じような感じ方をされると思ひます。それで、これは民営化になった場合に、そういう今の運転席を仮に仕切っているというふうな姿勢、これはぜひ直していかないといいなと思ひます。

続きまして、山口先生にちよつとお伺いをいたしますが、先生は先ほど鉄道が日本の文化であるというお話がございました。確かに百十四年、五年になんなんとする歴史を持っているわけですが、日本の新幹線からまたローカルのところまで隔々であるわけですが、その辺に、今藤井先生のお話にありますように、どちらかというと、乗せてやるんだと。乗っていたんだという姿勢が欠けていたというふうには私は思ひます。

先生から、全国一本化でいい、今のままで十分再建ができるというお話がありましたけれども、この点についてやはりなかなか国民の皆さんはそういうふうにしてもらえないと思いますので、これは私見で結構ですから、ぜひひとつ御参考の意見をお聞かせいただきたいと思います。

○公述人(山口孝君) 私は、実はきょう五時から明治大学の方の教職員に国鉄問題で話をするわけでありまして、そのポスターを持って大学の職員のところに行きましたら、女性が言うわけですから、きょうは先生ばかりか、国鉄の職員は来ないかと、こう言いますので、いや、一人来るよと。私は国鉄職員にあこがれていた、あの制服がすごくいいんだと言ったんですね。私は国鉄職員と結婚したかったと、こういうふうに言います。

先生がおっしゃるような側面もありますが、同時に反面、国鉄職員というのは、やはりそれ自身生きがいを持ち、誇りを持ち、その誇りと生きがいによって日本の国鉄を一分もたがわずに運転をしてきた、こういう側面がありまして、そして私の大学の女性職員もかつてはあこがれていた。今もあこがれているようですけれども、非常に残念だ、こういうところがありますので、やはりにこやかに人と接触するという、私から言えば商業主義的なところがありませんけれども、それはやっぱりきちんと本務を守り、責任を守ってこれまで運転をしてきた、こういう側面をぜひひとつ理解をしてやってほしい。もちろん、そういう職員も今後は全国一元化の鉄道が守ればまた別の側面も兼ね備えていくに違いないと思いますけれども、私は、前者の面で今日までしっかりやってきたというところを評価していただきたいと心から願っているわけであります。

○秋山肇君 今の先生のお考え、これは民営になっても基本としてぜひ守っていただかなければいけないことですし、先生のお立場で私どもも十分これから論議をいたしますし、その後もお互いに注目をし合い、監視をし合うという言葉は悪いんですが、国民の立場で見なければ

いけないと思いますけれども、先生のお立場でぜひとも今のお考えを強く通していただきますことをお願い申し上げます、終わります。

○委員長(山内一郎君) 以上で公述人に対する質疑は終わりました。公述人の方々に一言お礼を申し上げます。

公述人の皆様には長時間にわたり有益な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表いたしまして厚くお礼を申し上げます。

これをもって公聴会を散会いたします。

午後三時五十三分散会

昭和六十一年十一月二十日印刷

昭和六十一年十一月二十一日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局