

○今村委員長 次に、荒井聰君。

○荒井委員 民主党の荒井聰でございます。

きょうは、太田大臣とこういふふうで議論するのは二度目でございます。

先般、私は東京駅を視察させていただきました。東京駅の駅長室に後藤新平の写真があったんですね。後藤新平が初代の鉄道院総裁であるということとそのとき初めて知りました。

後藤新平の主張は、日本は鉄道の軌道の幅を標準にするべきだ、あるいは広軌にするべきだということはずっと主張していたという人である有名だというふうに聞いていたんですけども、その彼が鉄道院総裁でありながら、結果的には、広軌鉄道にしていれば日本の新幹線というのはもっと早くに実現していたと思うんですけども、それが実現できなかったのはなぜだったんだろうか、日本の鉄道の問題というのは基本的に何が問題だったんだろうかということを考えるきっかけになりました。

ちようど大正年間、後藤新平が活躍したのはそのころなんですけれども、そのころ、日本を代表する政治家でもう一人、原敬というのがいました。この原敬が唱えたのが広軌鉄道ではな

くて狭軌鉄道だ、なぜか、日本じゆうに鉄道網をつくっていくんだ、張りめぐらせていくんだ、なぜか、日本の近代化のために、あるいは地域振興のために鉄道は必要なんだという主張です。

原敬のこの主張と後藤新平の主張とが真つ向ぶつかつて、結果的には原敬の主張が今の日本の鉄道の基本的な概念になっていったんだろうというふうに思います。それは、大正年間ですから、そのときはそういう必然性があつたし、そういうことだったんだろうと思います。

しかし、大正年間、あるいは明治の末から大正年間にかけて、日本は幾つかの誤つた選択をしております。

その一つが電気のサイクルです。東と西でサイクル数が違いました。それぞれ、アメリカ方式とドイツ方式を採用したために、今でもその調整に苦しんでいます。

鉄道についても、狭軌と広軌の採用というのは、もう少し違う考え方があの当時しっかりと議論されていけば、今の日本の鉄道事業というのは大きく違つていたのではないだろうかというふうに思っております。

さて、今回、JR九州が民営化をするということで、経営安定基金を与えられた三島の中で初めてというか、よくやったなと思うと同時に、大丈夫かなという思いを持ちました。

今、国土交通省がつくつてくれたこの資料なんですけれども、この資料を見ていただきますと、恐らく国鉄民営化の一番の優等生であります。JR東日本は、運輸業が六七%です。利益も、その六七%に匹敵するような六九%の利益をそこからたたき出しているということです。

さて、JR九州に近い民営の電鉄はどんなところがあるのか調べてみましたが、東京急行電鉄は一兆円の規模ですので、ちよつと大き過ぎる。京王電鉄が四千億です、全体の収益が。四千億のうちの営業利益が三百四十六億あるんですけれども、ほぼ運輸業は収益と比例して、運輸業の輸送の方の利益をたたき出しています。

こういう形が私は運輸関係の事業体としては自然体であり、かつ健全なだろうというふうにいるんですが、九州を見てください。営業収益は三千五百七十四億ですけれども、その中で、しかも運輸サービス業というのが約五〇%を占めています。しかしながら、その中は運

輸事業は百三十二億円のマイナスで、結局、駅ビルなどの不動産事業で利益をたたき出している。これでは、運輸業者なのか、それとも不動産業者なのかと問われてもやむを得ないような収益構造になっているのではないかと、うふうに思うんです。

こういう中で、民営化というのは、私は理想というか夢だと思います。JR九州にとつても、ずっと三十年間追求してきたことで、夢だと思います。しかし、こういう状況の中で完全民営化を認めたということは、私は旧運輸省にとつても国交省にとつても大胆な決断だ、うふうに思うんですけれども、そこについて、鉄道局長、どうですか。どういう判断で健全な経営だ、というふうな判断をしたんですか。

○藤田政府参考人 JR九州につきましては、これは他の大手民鉄と同じような事業形態でございませうけれども、鉄道事業のほか、駅ビルなどの関連事業を展開しております。連結決算で見ると、平成二十六年、二百五十五億円の經常利益を計上しております、これは一般的な上場会社と比べても遜色のない水準であると考えております。

鉄道事業につきましても、御指摘のように赤字でございますが、JR九州が発足したときには、昭和六十二年、二百八十億円の赤字でございました。これが、平成二十六年は百四十億円で縮小しております。

これはいろいろ要因がございますけれども、例えば平成二十三年度の、九州新幹線の全線開業、これに当たりまして鉄道運輸収入が大きく増加した一方で、減価償却費が増加するとか電力料金の値上げがあるとか、こういったことがありまして、百四十億円の赤字となった。いろいろの要因がございます。

こういった要因がございますけれども、今後さらに、鉄道事業につきましては、新幹線の乗車率の向上やインバウンド施策の推進によりまして、一層の収支改善を見込んでおります。

それから、関連事業につきましても、さらに積極的な取り組みによりまして、会社全体の収益向上を図るといふ方針であると承知しております。

あわせて、経営安定基金の取り崩しによりまして、財務状況の改善も達成されるものと考えております。

こうしたことから、JR九州につきましては、経営基盤が確立し、完全民営化後も安定的な経営を行うことが可能であるというふうに見込んでおります。

○荒井委員 では、JR九州の社長さんにお聞きしたいんですけども、将来、運輸事業で収益を出せる自信はありますか。あるいは、それはいつぐらいを考えておられますか。どういう抜本的な方策をとろうとお考えですか。

○青柳参考人 JR九州としましては、これまでどおり、収益の増大と経費の節減ということを進めてまいることが考えております。

ただ、先ほど先生が御指摘のように、現状は今、約百四十億の赤字ということでありまして、この鉄道事業の黒字化の時期を具体的に今ここで示すということは困難でございますが、これまでどおり、御利用がふえております新幹線の増収施策や、駅周辺のまちづくりを通じた鉄道利用の増加、そしてインバウンド施策の推進による鉄道運輸収入の増加など、営業収益の増加策をこれまで以上に強力に進めてまいると同時に、自動券売機の増設等、システム化による人件費の削減などに取り組み、鉄道事業にお

ける赤字の縮小、収支改善に努めてまいりる所存でございます。

○荒井委員 大臣、JR九州は物すごく頑張ったんだと思いますよ。思い切った決断をしたんだらうというふうに思います。

私の調べたところで、鉄道本体が赤字で経営をしているという民鉄はないのではないかと、あるいは阪神の方の民鉄も幾つかあると思、いますけれども、本体のところでは赤字で経営をしているところは、私はないのではないかと、いうふうに思います。

その意味で、九州のこの決断というのは大変大きな、大胆な決断だし、それを認めた国交省の決断というのも私は重いものがあると思うんです。

このあたり、太田大臣、いかがお考えでしょうか。

○太田国務大臣 当初二百八十億円だった赤字額が百四十億まで縮小したということの話が、鉄道局長からありましたし、そして、荒井先生、後藤新平、原敬のときからの、一番スタ

トのときの大事さということの含蓄のあるお話を聞かせていただきましたが、ここは鉄道事業で黒字化するというところに全力を挙げてもらいたい、そしてまた、バブルのときにいろいろな企業がそうでありましたが、本業を忘れるなということが随分言われたということを、改めて、きょうの質疑を通じてJR九州にはかみしめてもらいたいと思います。

ただ、観光という点でも、今、今までとは違うステージに入りつつあるというふうなことをどういうふうに入力していかれるのか、これからのやり方によってはかなりできる部分もあり、また、従来は、駅というのは、単に乗り、おりるということだけの駅だったと思います。本業ということに付随してあらぬことに投資をするというのではなくて、駅そのものと、そしてその市のまちづくりということが連動していくという中に、プラス要素というものは必ずあると私は思っております。

時代状況の中で、本業を忘れず、そして時代の中で展開されてきている新しい要素というものをしっかりと取り込んで、所期の目標と、そして完全民営化したことで成功したというところまで歯を食いしばって持つていってもら

いたいということを強く期待しているところでございます。

○荒井委員 民間企業で、かつて製造業で最大の赤字を出したのは日立製作所だと思、います。年間で七千八百億だったかな、赤字を出したんですね。それを、川村さんという、かつて副社長で、子会社に転じていた人が戻ってきて、二年間で二千二百億円の黒字に会社を転換いたしました。

そのとき川村さんというのは何をしたのかという、赤字部門を徹底的に削減したんです。徹底したんです。そして、黒字の部門は何なのかという、ことを社内徹底的に議論をして、そこに資源、資金と人材を集中したんですね。これが私は民間企業ゆえんの経営方針だ、というふうに思います。

私の地元の北海道でも、イオンという巨大な流通業がありますけれども、そのイオンに伍して、イオンよりもはるかに収益性の高い流通業を営んでいる経営者がおられます。ラルズという会社なんです。そのラルズという会社の社長さんがよくおっしゃっているのは、赤字の店舗から撤退することが経営の第一原則だ、赤字

からの脱却の第一原則だということを常々言っております。

鉄道部門が赤字だということは、その最大の原因は、赤字部門、赤字路線を抱えているからですね。先ほど私は後藤新平と原敬の話をしましたけれども、なぜ日本はこれほど赤字路線を抱えるようになったのか。

原敬は、大正十年に日本の鉄道網一千万キロ計画というものを立てます。そして、この地域でも鉄道が来るような、それが地域振興策だということ唱えて、多くの国民の喝采を浴びて、それで、当時、赤字であろうがなかるうが関係なく、どんどんつくっていったというのが原敬の計画だったと思うんですね。その呪縛に今でもとらわれているのではないか。

昭和六十二年に民営化をするときに、赤字路線をどうするのかと。国鉄が、国有鉄道のとくに、最大の赤字原因は何かというと、赤字路線がどんどんふえたことですから、それをなぜとめられなかったのか。政治家がそこに介入して、自分のところに駅を持ってくれば、鉄道を引けば、次の選挙はもう安泰だ、鉄道を廃線した人は次の選挙は落選だ。先ほど、大臣、病院の話をしましたけれども、町立病院が廃止に

なった町長は次の選挙では落選ですよ。鉄道も同じような境遇にあったらどうというふうに思うんです。

しかし、そのところをもう一回考え直さないと、運輸事業についての健全な経営なり民営化というものは、私は、どこかで壁にぶつかってしまうのではないだろうか。九州は、壁にぶつかっているにもかかわらず、大胆にそこを踏み切ったんだろう。将来の、これだけの赤字路線を抱えていてもやれるという自信がおりなんだろうというふうに思うんです。

ただ、不動産業というのは極めてリスクな仕事だろうと思います。不動産の地価というのは、大変上がったりがつたりする業界でもありますよね。にもかかわらず自信をお持ちだということ、私はそれを高く評価するんですけれども。

この赤字路線、昭和六十二年に民営化するとき、全国の一日四千人以下の乗降客しかない路線については、廃止をしていくか、あるいは第三セクターに移していくという整理をいたしました。それでも、ほかに代替の交通機関がないという場合には、四千人以下の路線であっ

ても存続させるということをそれぞれの会社に義務づけたわけでありませう。

もう一つ、JR九州の概要というこの図を見てください。

四千人未満のところ、JR九州では、当時、十二の路線が残ったんですね。ほかに代替交通機関がないとか、あるいは特殊な事情があつてそれを残したんだらうというふうに思います。このうち、今でも十一路線が赤字ですね。赤字というよりも、四千人未満です。四千人未満のところを赤字で記してありますけれども、かなりの距離のある路線です。これを生かしたままJR九州さんは民営化をやるといふことは、私は非常に厳しいのではないかとこのように思います。

これは、JR九州さんに聞くよりも、そのところをどう考えたのか、鉄道局長にお聞きしたいと思えます。

○藤田政府参考人 まず、全体の経営状況といましては、先ほど申し上げたとおり、関連事業を含めまして、JR九州は、完全民営化後も安定的な経営を行うことが可能であると考えております。

それから、鉄道事業につきましても、これからの収支改善を見込むと同時に、関連事業も、例えば駅ビルでありますとか不動産でありますとか、そういった鉄道事業に関連する、鉄道事業あつての関連事業という形態でございますので、そういった意味でも、鉄道事業を大事にしなければいけないだろうと思っております。

それから、四千人という当時の特定地方交通線の基準につきましては、当時と経営効率等々が変わっておりますので、必ずしも今の時点で四千人が一つの目安になるかといえ、それはまた別途の議論が必要なのではないかと思っております。

いづれにしましても、そういった状況、それから JR九州の鉄道ネットワークの意味、すなわち、地域において大変重要な役割を果たしておりますので、そういったことを踏まえて、今後しっかりと維持する必要があると思っております。それはまた可能であると思っております。

○荒井委員 この場で質問する多くの同僚議員は、鉄道網を維持しろ、赤字であつてもそれを維持することが地域ネットワークの維持であり、あるいは地域住民の利便性、公共性を持

つゆえんである、そういう主張をされております。私もそうだとは思いますが。

しかしながら、先ほど、民間企業の原理というのは何なのかという、赤字の部門を切り取っていくということで採算性を確保していくというのが株式会社あるいは民間企業の原理原則だと私は思うんです。

そこからいくと、非常に大きなハンディをしながら、民間企業として、完全民営化機関としてこれから進まざるを得ないということの苦しさは、私はそのことを大変だと思うと同時に、JR九州の決断を多とするところであります。

大臣、この赤字路線問題というのは、これから北海道とか四国とか、そういう問題が出てくると思いますが、もつともつと大きな意味が出てくると思えます。

実は、民主党政権時代に、交通政策基本法、これは一年前にできたんですかね、交通政策基本法というのをつくって、いろいろな交通機関を総合的に利用していいこうということを法律としてつくり上げていったわけでありませう。

先ほどの原敬の話に戻りますけれども、原敬の時代は多分、バスだとかバストレーンだとか、あるいは道路もなかったでしょう。そういうときには、唯一の鉄道が、ある意味の文明開化、そういう性格を持っていて、鉄道が来るということが、世の中にその地域が進出していくというか、脚光を浴びていく入り口だったんだろうというふうにも思うんですけれども、時代は少し変わったのではないのでしょうか。そして、それを後押しするような交通政策基本法という法律をつくり上げていったわけですので、もつとそこは柔軟に、さまざまな交通機関を多様に組み合わせていく、その役割を国交省は本来担うべきなのではないでしょうか。

今のスキームでいくと、あるいは指針は、国交省が赤字路線の廃止について指針をつくって云々かんぬんということでしょうけれども、そのときに地元の了解を得てということでしょう。地元が了解するはずですよ。地元が了解できないものを民間企業の中で、民営化企業の中で課しているというのは、私は少し無理があるのではないだろうかというふうにも思うんですけれども、いかがでしょうか、大臣。

○太田国務大臣 地域の交通全般ということを考えてときに、BRTであるとかバスをどう

するかとか、総合的な対策で、結論的には、その利便性やネットワークというものを、そして生活ができるという方に持っていかななくてはならない、そのために多様な公共交通システムを採用していくということが大事だというのが、交通政策基本法の中の、持続可能な交通ネットワークを形成する、役割分担が大事であるということの趣旨だと思います。そうしたことは、今後の方向性で、常に考えていかななくてはならない問題であるというふうに思っています。

また、全国でもそうした試みがあつて、路面電車等でも、LRTを使うとかさまざまなこと、そしてまたバスでも、コミュニティバスやあるいはダイヤモンドバスというような形がとられて、その任を担っているという状況だと思います。

今回、JR九州がそうした決断をし、指針の中にも、基本としては赤字路線の維持ということとを、こちらの支援という形もあるんですけども、ということを位置づけ、そして、あそこにはイとロというのを書いていくようにしようというふうになっておりまして、ロの方では、よくその辺が、できないということの説明して

住民が納得できるとか、いろいろなことがきめ細かく書かれているところでありませう。

それらを総合的に考えていくということの基本方針にしながらも、JR九州は鉄道会社として新しく出発するわけでありませうが、極力、私としては、日本の鉄道というのは、日本人の心の中で、鉄道が通ると物すごく喜んで、鉄道がなくなるということは物すごく落胆するということがあつてという特殊性もあるわけでありませう、その辺も踏まえて、JR九州は指針というものを受けて対応してもらいたい、こう思っています。

当たり前だと思つておりまして、この間、アメリカ・カリフォルニアで、総理が行つたときに、あそこで日本の新幹線をとということをやっているんですが、新幹線を喜ぶと思つていましたら、半分ぐらいの人が、車社会の中で反対であるということをやっているという。国情の違いということもあるんですが、日本は鉄道ということについてはもうちよつと違う感覚を、喜ぶ感覚を物すごく持っているということも私は大事にしなくちゃいけないと思つていますが、先生の御指摘は非常に配慮の行き届いた御指摘だというふうに思つております。

○荒井委員 大臣、ありがとうございます。

そうなんですよね。鉄道気違い、鉄キチというのは我が党にも何人かいますけれども、鉄キチと大威張りで胸を張って言う国民性というのは、ひよつとすると日本ぐらいかもしれないですよ。鉄ちゃんというんですよね。鉄ちゃんにもいろいろ種類がありまして、そんな話をしているとあれですから、次に安全問題について、時間があと四、五分間なので、時間がないので、その話をしたいと思ひます。

芳賀繁さんという方の書いた「事故がなくなるない理由」という、この方は国交省の審議会メンバーにもなつておられるようですけれども、その方がリスク・ホメオスタシス理論と、これを、これはアメリカでできた理論らしいのですけれども、それを紹介しながら、安全問題について論じております。

この人のこのリスク・ホメオスタシス理論というのは、安全対策を講ずれば、それを運営する人たちは心のどこかにすぎが生じて、結果的には事故率はそれほど下がらないんだという理論なんですけれども、これは大規模な社会実験をやつていて、そういう面があるんだという

ことを実証しているんです。多分そういうところがあるんだろうと思います。

事故というのは、基本的な安全対策を講ずることはもちろん必要なんですけども、最も必要なのは、この方が最後の結論で述べていることはとても示唆に富んでいます。今が大事だと思っている人たちは事故に遭いやすい、将来が大事だと思っている人たちは将来のためにいろいろな行動をする、そういうところでは事故が起きないんだ、そういう結論なんです。

これは、北海道 J R のことで考えるとまさしくそうなんです。北海道 J R は、ここ数年、恐らく数十年かな、民営化できないですよ。関連事業でも黒字にならない。あるいは、鉄道の赤字路線はうんと抱えたまま、鉄道事業でも黒字にならない。未来のないところの職場で延々と働くという人たちにとっては、これはなかなか、未来に夢を持って働く、そういう環境になりですから、事故を防ごうという気持ちに前向きにならないんだというのが彼の言っていることで、私は当たっているなというふうに思っています。

そういう意味では、安全対策の基本というのは、安全風土とか社会風土とかも大事なんです

けれども、未来に希望を持つ、北海道の場合だと、九州が兄貴分で民営化した、その次は俺たちだ、その希望をどうやって持たせられるのかということに私は尽きているのではないだろうかというふうに思っています。

これは最後に大臣に、大臣の見解をお聞かせ願えればと思います。

○太田国務大臣 人は、未来というものを、希望というものを、未来を現在に考えるという、今の今ということと未来というものの一瞬の中だと思えます。現在の判断と未来との十字路に今の一瞬をどう捉え、今ということはどう生きるかということだと私は思います。

確かに、安全ということで、この会社に未来があるかないか、我が人生に未来があるかないか、一つ一つ大事なことだと思いますので、J R、特に北海道の問題でこの二年ずっと携わってきましたけれども、一人一人に少し芽が見えてきた、そういう、おもしろいという言葉は目の前がぱっと明るくなるというので「面白い」という言葉だそうで、インタレスティングということも、インタレストというのを、インターの中にエストがあるという、何物かが生ずると

いうことがインタレストということだと聞いています。

未来が描けるように、鉄道会社、それぞれ苦戦をしているところがいっぱいありますので、バックアップをしたい、このように思います。

○荒井委員 どうもありがとうございます。終わります。