

第四十三回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第二十一号

昭和三十八年五月十日(金曜日)

午前十一時二分開議

出席委員

委員長 永田 亮一君

理事小澤 太郎君 理事額額 彌三君

理事高田 富興君 理事丹羽喬四郎君

理事太田 一夫君 理事阪上安太郎君

宇野 宗佑君 大沢 雄一君

亀岡 高夫君 久保田円次君

田川 誠一君 山崎 巖君

松井 誠君 山口 鶴男君

門司 亮君

出席政府委員

自治政務次官 藤田 義光君

自治事務官 奥野 誠亮君

(財政局長)

委員外の出席者

自治事務官 吉瀬 宏君

(財政局公営企 業課長)

専門員 越村安太郎君

本日の会議に付した案件

地方公営企業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四五号)

○永田委員長 これより会議を開きます。

地方公営企業法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

これより本案についての質疑に入ります。

質疑の通告がありますのでこれを許します。太田一夫君。

○太田委員 元来は大臣にお尋ねをしたいと思うのですが、御都合で御出席

になりません。政務次官もどういうかげんか出席をなさいます。したがって、不本意であります。奥野局長にお尋ねをいたします。

公営企業に関する規定は地方自治法の第二条第三項にあります。三項の三号、「下水道その他の給水事業、下水道事業、電気事業、ガス事業、軌道事業、自動車運送事業、船舶その他の運送事業その他企業を経営すること。」これは事務の例示であります。それからもう一つ、六号には病院、浴場等の環境衛生関係の営造物を設置し、もしくは管理し、これらを使用する権利を規制すること、こういふふうに分けて規定をしております。それから、地方公営企業法におきましては、公営企業と準公営企業にこれが分かれてくるのであります。公営企業法の一番眼目をなします規定というのは独立採算、十七条であります。地方公営企業の特例会計においては、その経費は当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てなければならぬ、こういふ第十七条の規定となっております。この独立採算といふことに関連をしてお尋ねをするのであります。一体政府としては、この地方公営企業の経営は経営に伴う収入をもって充てなければならぬといふのを、どの程度までの強さをもつて考えておいでになりますか、この独立採算の性格について、認識についてひとつお尋ねをしたいと思うのです。できるだけ詳細にお答えいただきたいと思ひます。

○奥野政府委員 事業の種類によりまして独立採算の考え方の程度が変わってくるのではないかと、こう思ひます。具体的な例について申し上げますと、たとえば地方団体が発電事業、電気事業を行ないます。こういうものにつきましては一般会計の負担は全然ない。これは当然のことだ、こう思ひわけございします。独立採算の徹底したもので、むしろ場合によってはそこからある利益をもつて一部河川の改修等に充てられても差しつかえない程度のものでなからうか、こう思ひます。

その次に、病院事業のようなものになつてきた場合には、最初から完全に借金だけでやつていく。そしてその収支を病院会計でついでいけといふことについては無理が伴うと思ひます。少なくとも病院の建設を一般会計で行なつて、病院経営において償還費を生み出して、こういふたまでで運営されなければならぬ、かように考えておるわけでありま

す。一般会計が負担をしていくわけじゃございせんけれども、少なくとも病院の建設費を借金でまかなう。その償還すべき元金までも病院の経営の収入でまかなつていく、これでは病院経営は赤字になつていくと思ひます。言いかえれば病院経営でまかなつていくものは建設についての償還費相当額である、これは生み出すべきである。食いつぶすことはいかに病院事業であつても不適當でなからうか、こう考えておるわけでありま

す。ただその場合に、病院事業にあわせて看護婦養成事業をするとか、いろいろなものが伴いますれば別でござい

ます。しかし病院事業は準公営企業だから当然の程度一般会計で見ざるべし。さうで、元金の償還額を全部病院の収入でまかなつていく、これは適當ではない。そこは一般会計で病院を建設し、それを病院経営者に提供していくのだ、しかし病院経営においては当然償還費は完全にまかなつていくのだ、こういふ運営をすべきだと思ひま

す。その次に、下水道の事業のようなものになつてまいります。下水道使用料金だけで下水道の建設費から運営費まで全部まかなつていかなければならぬ、こうわれわれは考えないわけございまして、下水道事業のような場合には雨水の処理という問題がございまして、一般会計から当然負担すべきである、こう考えるわけござい

ます。大まかに分けて申し上げますと、さういふような三つの部分ができるのではなからうか、こう思つております。○太田委員 最初の、いわゆる事業収入をもつてその企業運営を確保すべきだといふ中にあつた、第一に分類された事項といふのは、いま例示すれば第二条一項の水道事業ほか全部で七事業、これのことですか。いま一、二、三とおっしゃいましたけれども、最初におっしゃつた、いわゆる完全独立採算のたてまえをもつて運営されな

ければならないといふのは水道事業等七事業である、こういうことござい

ますか。○奥野政府委員 そうではございませんで、その中にも相当な開きが出てくる。したがしまして、極端なことを私は三つ例をあげて申し上げたつもりでございします。必ずしもこれにとらわれませんで申し上げたつもりでござい

ます。○太田委員 もう少し奥野さんの見解を聞きたいのですが、しからば独立採算を堅持すべき事業としていま言われた例示でありますけれども、分類されたらどうなりますか。○奥野政府委員 完全に一般会計に

いささかの負担もさせない、これが一つあると思ひます。いささかの負担もさせないのみならず、むしろ一般会計に寄与するといふものまで含んで、一般会計にいささかの負担もさせないといふものがあろうと思ひます。○太田委員 それは何と何ですか。○奥野政府委員 電気事業のようなものはさういふようなものでござい

て償うようにしていくけれども、性格上むしろ施設そのものは一般会計において施設して、経営をその方向においてゆだねていくという性格のものではないか、そう思うのでございませう。その例として病院事業をあげたわけでございます。第三には、当然一般会計が、ある程度の負担をすべきものがあるのじゃないか。準公営企業というふうにいわれているうちのものは、大体この方向だろうと思うのでございませうけれども、その例として下水道事業をあげたわけでございます。

○太田委員 そうしますと、電気事業というのは完全ベイスすべき事業でなくちゃならない、こうおっしゃった。それから病院というものは建物、いわゆる施設関係は一般会計で負担をすべきものであるが、その他はなるべくいゆるる独立採算、ある程度その収入をもつて運営費に充てていくべきものだとおっしゃる。それからCクラスになりまして下水道事業を例におとりになりました、こういうものは一般会計に寄りかかるのが当然のものだ、こうおっしゃる。A、B、C、三つのグループに分けてまして、こう考えますと、今後公営企業としては、Cクラスというのは準公営だとかあるいは公営だとかいうような議論をすることもすてに必要ないのではないか。一般公営企業から抜いてもいいじゃないかという気がする。一般会計によりかかるものならこれは抜いてしまつて議論をしたらどうだ、こういう点についてはそこまで発展する性格のものではないか。

○奥野政府委員 荒っぽい言い方をいたしますと、税金の金だけでまかなつていくというふうなものを公営企業に取り入れることはナンセンスだと思ひます。しかしながら、むしろ料金収入で大部分をまかなつていくという性格のものは、やはり公営企業の範疇において考へていったほうが適正を期し得る、こう考へておるわけでございます。

○太田委員 そうしますと、下水道の場合は料金収入があるから準公営企業として残したほうがよろしい、こういうわけですね。その見方からいいますと、それならば下水道の料金というものは、全国大体において一律である、基準があつてしかるべきだと思ひます。料金を対して基準があるのですか。

○奥野政府委員 下水道事業の建設費というものが地域によつて若干違つてくるだろうと思ひます。したがつて考へ方としては一応の基準があつて、考へ方としては下水道財政研究会において一つの考へ方が明らかにされまして、大体政府部内におきましてその考へ方が妥当ではなからうかというふうな考へられおるわけでございます。ただその場合におきまして、個々の団体においていま申し上げました建設事業費等あるいは維持管理費等が異なつてまいりますので、絶対額においては若干の開きが出てくる、それはやむを得ないことではなからうか、こう思つておるわけでございます。

○太田委員 規模によつて違ふけれども、料金というものを取るというたてものではあるが、公営企業というほどのものでないということになれば、ある程度その料金に基準があつて、その基準によつて取られる税金に類したものでないことになるのじゃないか、こう考へておるわけでございます。またその

のだということになるのじゃないか、こう考へておるわけでございます。それは野放しにしておいて、そして赤字の分は一般会計で補つていけばいい、こういうことでしうけれども、少々その辺は下水道の問題について、これは一般会計に寄りかからせるのが至当なものであるという認識から出ますと、料金のバランスは、どうもいまには、ほんとうは料金を高くしてなるべく一般会計のほうに負担を少なくしようとするような御指導に及んでいくのじゃないですか。下水道事業の利用料金を、ある程度基準を定めようというふうにしないと変だと思ふのですが、そういうふうな議論はあまり出ないのですか。いまの話では、ある程度研究されているようにお話しですが、あまりその必要性はないのですか。

○奥野政府委員 非常に大まかなことを申し上げますと、下水道事業の建設にあたりましては、三分の一は当該団体の一般会計で持ち、残りの三分の一は受益者で負担してもらつて、こゝういうたてをとおるわけでございます。そういうたてをとおるわけでございます。そういふたてをとおるわけでございます。原則として維持管理費は使料でまかなわれてしかるべきであらう、こゝういふことでございませう。ただ、建設にあたりまして、受益者負担金を徴収するところと、受益者負担金は取らないかわりに使用料を若干高くして、それでまかなつていくところと、団体によつて若干食い違いがございませう。しかし大筋として、いま申し上げましたような考へ方で運営されているのが普通でございませう。またその

いう方向で指導もして参りたい、かように考へておるわけでございます。

○太田委員 Aのグループに属する問題をもう一回お尋ねしますが、電気事業のごとくいゆるるものか企業というものは、なるべく一般会計に寄与する程度までいってほしいとおっしゃる。それからその中に工業用水道あるいは上水道、地方鉄道事業、軌道事業、バス事業というのがあるのですが、こゝういふものはどうなんですか。

○奥野政府委員 電気事業につきましては一般会計で負担してまで地方団体がやる必要はない、こゝういふ考へ方を強くとおるわけでございます。ただ総合開発事業の一環として電気事業をやる。その場合に、電気事業をやることがかつて一般会計の負担になるようなら、その電気事業を私たちがやるべきだ、こゝういふ考へ方をとおるわけでございます。こゝういふ意

味で申し上げておるわけでございます。その他の企業につきましては、一がいには言えない、やはり個々の団体の事業経営についての考へ方、それは都市経営と結びつき合つておると思ふのであります。都市経営を離れて個々の事業の独立採算の度合いを議論することは適當ではないのではないかと、こゝう思ひます。ただ、いまおあげになりましたら、交通事業一つ取り上げまして路面電車はこれは斜陽に属していると思へるわけでありませう。地下鉄は東京の例をとりまして一メートルで三百数十万円建設費にかかつておるのであります。これを全部料金にはね返していくかということになりますと非常に大きな問題になつてくるわけでございます。そうしますと、地下鉄

事業のよりなものについては、一般会計が積極的に出資すべきではないかという考へ方を持つておるわけでありませう。だんだんそういう傾向にもなつて参つてきているのでございませう。そうなりますと、路面電車は将来撤去すべき性格のものであらう、地下鉄事業は積極的に建設していかなければならぬ、こゝういふ全部料金にはね返していかうわけにいかない。そうすると当然一般会計が相当の負担をする、出資という形をとることが適當だろう、こゝういふことになるわけでありませう。中間に属するバス事業につきましては、バス事業まで一般会計におぶさることは適當ではないだろう、むしろ場合によつては、地下鉄の費用の一部をまかなうぐらゐに持つていかなければならぬのではないか。交通事業というものは三つを切り離して考へるのではなくて、路面電車とバス事業と地下鉄事業三者一体に有機的に運営をしていかなければならぬ、採算についてはこゝういふ考へ方で行なつていかなければならぬのではないかと、こゝういふように思われるわけでございます。

○太田委員 だいたひ奥野さんの話は、Aグループのものは、一般の公営企業に對しましては、いわゆる経済性の追求という点があるの頭の中に一ぱいあるような気がするのですが、その経済性というものを公営企業で追求いたします場合には、これは一般民営事業もあまたしいと思へるわけでありませう。こゝういふことになつて参りますか、住民の福祉の増進というものは二義的になつてくるのではなからうか。経済性の追求が急なればなる

ほど住民の福祉の増進という命題からは離れていくのではないだろうか、この点はどうか。

○奥野政府委員 お話のように公営企業につきましては経済性も考えていかなければなりませんし、あわせて公共性も考えていかなければならないわけでございます。

公共性という問題とは、私は相反する問題ではないと考えており、経済性という問題ではないと考えるわけであります。あくまでも経済性を考えて公営企業というものは運営されなければならぬ。言いかえれば、企業の実態というものを、経営の過程におきましてその経営成績がどうなっているか、その財政状態がどうなっているか、常に明確にしていかなければならないと思うのであります。明確にしていかなければならぬけれども、それに一般会計がある程度の補助をするとか、それがすなわち経済性を害しているんだということではないと考えております。あくまでも経済性を貫いて運営していかなければならぬ、しかし公共性の立場から、場合によっては一般会計が負担することがあっても何ら差しつかえない、それがまた公営で行なわれているゆえんではなからうか、こう考えているわけでございます。経済性と公共性ということは相反する問題ではない、こういうふうに存じております。

○太田委員 その相反しないということは言えても、公営企業法の三条の「経営の基本原則」というところに「地方公営企業は、常に企業の経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進するように運営されなければならない。」とある。本来の目的である公共の福祉の増進とい

うものは、利用料金には関係ないんだ、たとえば水道なら水道料金あるいは市電なら市電の運賃というものは、公共の福祉の増進というものにはそう大きな関係はないんだ、こういう割り切りですか。

○奥野政府委員 公共の福祉という立場から考えていきますと、料金につきましても、一部の者しか利用できないような料金を定めるべきではない、そういう意味において深い関係を持つていっていると思います。ただ、それでは料金に低ければ低いほどいいのか、こう問われれば、私はそれは考えない。料金を低くすることがかえって水の出を悪くしたり、あるいはラッシュアワーには非常な押し込みをされて、車を利用するだけでも疲れ切つてしまふ、これは住民の福祉を害するものだと考えております。料金というものは公共の福祉に大きな関係を持つておりますが、半面またた低きがよろしいというような政策はとらるべきではなからう、こう考えておるわけでありまして。

○太田委員 公営企業課長さんにお尋ねしますが、いま局長さんは、経済性の追求と公共の福祉の増進とは相反しない、こういうことをおっしゃった。それではいまの公営企業の赤字の特に顕著なるものはどういふ事業であつて、事業数にしてどれくらいのことろが赤字で苦しんでおるか。

○吉瀬説明員 お答え申し上げます。三十六年度の決算では、公営企業法を適用しております企業で、交通事業が八十四事業のうち六十事業が赤字になつております。赤字の額は六十億円、これが一番額としては大きいわけでございます。そのほか水道事業、こ

れが三百二十二の事業のうち七十四が赤字になつております。この額としましては約八億円。それから病院事業が六十七事業のうち二十九事業、三億円。下水道事業は十六事業のうち八事業、二億円。工業用水道事業は二十一事業のうち七事業、一億円。電気事業は三十一事業のうち二事業、一億円。ガス事業は三十八事業のうち十八事業、一億円。そのほかで四十四の事業のうち九事業、約一億円であります。

合計しまして、地方公営企業法を適用している企業のうちで、建設中のものは除きまして、六百二十三事業のうち二百七事業が赤字を出しております。その総計の額は七十七億円、そういう計算になつております。

○太田委員 そこでいまあなたのおつしやつた交通関係ですが、三十六年度に八十四事業のうち六十事業が六十億円の赤字を出した、それはいかなる原因に基づくのですか。公共の福祉増進と経済性の追求とは調和し得るものなりという結論からみまして、なぜ赤字が出たのですか。

○吉瀬説明員 この赤字につきましてはいろいろ原因があろうかと考えております。個々の自治体で事情は違つておるかと思ひますけれども、交通事業におきましては人件費が相当増高してまいつております。あるいは公営交通を囲むいろいろな条件が変化を来たしております。その条件といたしましては、料金がずつと据え置かれておるとか、いろいろな事情があろうかと考えております。たとえば物件賃の関係等から取り上げてまいりますと、燃料費等が非常に大幅な上昇を見ておる。あるいは交通量が非常に増高してまい

て、諸経費が増高してまいつておる。あるいは国家公務員のベースアップに準じていろいろ給与改定が行なわれ、人件費が増高を来たしておる。そういう事情が重なりましたと経済悪化の大きな要因になつておるのではなからうかと考えておるのであります。

○太田委員 先ほど局長のおつしやつたように、電気事業などは一般会計に寄与するところまでいくべきであつて、完全独立採算のたてまえでいくべきであるというのに、なお二事業が一億円赤字を出しておるといふことからいいますと、電気事業そのものがそういう赤字企業でないという点は、あなたのほうはもつと指導して、そういうものならやめさせて、民営に移せばよろしいやありませんか。先ほどから、そのこととらえて一般会計で持つといつたら、たまたまのものではないと思ひますが、どうですか。

○奥野政府委員 電気事業についてはおつしやつたような考え方を持つておるわけでございます。ただ一般に、府県が行なつておりますような発電事業は、どちらかといひますと御究りの電気事業であります。そういうことと中心に申し上げたのでございまして、赤字を出しておられますのは、離島におきまして電気供給事業を市町村が行なつておる、そういう場合にコストがかかり高くなるのですから、どうして赤字経営になる場合が出てくるわけでございます。こういうものについてまで完全独立採算でむしろ一般会計に寄与するような運用をしなければならぬ、これは私は考えていないわけでございます。そこにとちよつと説明が不

十分なところがございますして失礼いたしました。

○太田委員 課長にもう一度お尋ねしますが、あなたは赤字の原因が主として人件費にあるというように印象づける御発言でありましたが、すべてこれ人件費ですか。交通、水道、病院、工業用水、電気、ガス等、全部人件費ですか。

○吉瀬説明員 先ほど御説明申し上げました要因が、全部それだという意味で申し上げておるものではございません。特に交通の例としてそういうことが考えられる。やはりベースアップ等いろいろな給与改定が行なわれ、人件費が増高してまいつておるといふようなことが、経営悪化の非常に大きな原因になつておるといふ意味で、事項的に申し上げたわけでありまして、地方公営企業の赤字発生の原因というものは、やはり事業によつていろいろあると思ひますが、一般にその施設を建設する場合に、計画が十分に策定されておつたかどうか、計画の策定に起因するもの、それからその後のいろいろな経営を進めてまいります場合の、その経営に起因するといふものがある。御承知のように、施設建設に関する投資のよ

うなものが、住民の利用状況や何かから考えて規模が適正を欠くような場合には、赤字の発生の一つの原因になる場合がある。また建設、改良のための資金の大部分の占める地方債等の借入れ金の支払いの利子の増額というやうなもの、その経営の内容を圧迫しているだろつといふやうなこともあろうかと思ひます。それから、いま申し上げましたやうな職員のか

給与改定に伴って、事業の性格上比較的人員をたくさん要するような企業、先ほどの数字からも明らかでございませう。交通事業とか病院事業、そういうようなものはなかなかそういうような改定を吸収する余地が乏しいわけで、赤字が多くなっているのだらうかと思ひます。なお、交通事業等につきましても、先ほど申し上げましたような事情のほかに、路面交通のふくそうや何かというようなことによつて収益が低下してゐる。それからまた利用人口の増加によりまして、これに対応する施設、車両の拡充も全体的に稼働率を低下させているというようなことがあるのではなからうかと考えております。

○太田委員 課長さん、あなたはもう少し説明の中で忘れていらつしやることはありませんか。あまり新しい統計でないのでも私どもわからないのです。が、ちよつと聞いたことなんですか。でも、たとえば東京都の例をとりましても、電車は四十路線が赤字、バスは百六十路線のうち約半分の六十路線が赤字、電車、バスとも路線数のうち半分は不採算路線です。横浜におきましては、戦後陳情等によつて新設しました十二の路線というのは全部赤字で一つも黒字の路線はない。バスについて、横浜の四十六系統のうち三十三年度に赤字が十二系統あるそうです。名古屋では七十七バス路線のうち二十が不採算路線。京都市では三割が不採算路線。大体公営都市交通全体で、電車、バスとも三割から四割が不採算路線と見られている。そのことをあなたは力を入れて御説明にならなかつたのは何か根拠があるのですか。

○古瀬説明員 特に御説明に際しまして、不採算路線についてわざと落としたりわけではございません。やはり先生の御指摘のとおり、そういういわゆる不採算路線と称されるものをかかえまして、公営の交通事業がいろいろその経営に現在苦慮している、そういう不採算路線を持つてゐるということも、公営交通事業の経営に対して非常な圧迫要素になつてゐるということは事実だと考えております。

○太田委員 そういふ三割から四割の不採算路線があるということが、今日の交通事業に対する六十億の赤字の最大なる原因なんです。それを人件費だといふところに持つていつていたから、すぐに経済性と公共の福祉というものとを調和するといふ議論にならう。あなたはスタッフとして局長を補佐することに欠ける点があつたのではないですか。そういう大事な不採算路線を十分に克明に分析して、局長、こういう状態です、だから都市交通が赤字になるのはあたりまえです、人件費が上がつたからじゃないと、局長の認識はがらりと変わらなく、それを認めておるといふところがどうもいささかふに落ちない。どうです。

○奥野政府委員 私から答えさせていたしたいと思います。御指摘のとおり、不採算路線の経営がございませう。また交通事業なるものは、都市計画など一体的に考えていかなければならぬので、不採算路線も経営する意味において公営がむしろ都市においては適当だらうという考え方を私たちとしては持つておるわけでありませう。しかし、不採算路線も

経営するといふことで料金はきめられなければならぬと思ふのでございませう。当初から不採算路線を経営するのだから、当然一般会計が負担をするといふようなことで料金がきめられていない、不採算路線の経営も含んで、全体として採算がとれるということで料金にきめられなければならないと思ふのでございませう。ところが、現在たとえば大都市の公営バスでいいますと、いまの料金がきめられてからすでに十二年たつておるわけではございませう。その間に国家公務員の給与改定が七回行なわれております。しかも交通事業において人件費の占める割合が五〇%をこえてゐるでせう。そうなつてくると、経営についていろいろ問題はあつても、やはり料金と動かさないうことは、非常な無理なことではなからうか、こう思ふのでございませう。しかし、どうして料金改定というものは、他の問題よりもおくれてまいりました、ちよつといま一番おくれたところへきてしまつておるものですか。から、交通事業が非常にたくさん赤字を出したといふような状態になつておるわけでありまして、したがひまして、私たちといたしましては、どうしても料金問題に手を触れざるを得ない。もちろん経営の合理化といふことも考えていかなければならぬわけでありませうけれども、どうしても料金問題に手を触れざるを得ない段階にきておる。また現に大都市が料金改定の申請をいたしまして、すでに二年近くたつておるじゃないか、こう考えておるわけでありまして、たまたま国の物価政策の関連もございまして、そちらの問題の解

決を見るに至つていないわけでありませうけれども、そういうこともあるわけではございませう。私たち公共性を忘れてゐるわけでも、私たち公共性を忘れた採算路線を経営していることも忘れておるわけではないわけではございませう。

○太田委員 そうすると、やはり運賃問題に突きたりする。その経済性の追求といふことは、最後になると運賃問題——今日まで十二年間据え置かれておる大都市の運賃といふものは、非常に不合理なものだといふ点から出るとするならば、ここで明らかに都市のいわゆる電車、バスの料金は値上げをされるであらうといふことに相なる、また値上げをしなければその経済性の追求はできないといふことになるであらう。これは一般国民生活に与える影響も大きいと思ひますが、それがやむを得ないとするならば、またそれ一つは考えざるを得ないと思ひます。それで現在どれくらいに考えていらつしやるか。具体的に東京なら東京、横浜なら横浜、大阪、名古屋といふところ、どのくらい上げたならばそれが合ふのか。

○奥野政府委員 それぞれの団体によつて事情は若干違ふようではございませう。現在運輸大臣に、大都市がバス料金の改定について申請をいたしてありますのは、大まかに申し上げまして全体で二〇%前後になつてゐた、こう考へておるわけではございませう。

○太田委員 二〇%上げたならば、それで十二年間は上げずに済みますか。奥野政府委員 もつぱら他の諸物価がどう動いていくとか、あるいは一般の交通事情がどう変化していくか、いろいろな問題があるわけではございませう。

す。ただ、私たちといたしましては料金を上げて、また数年たつたつて料金とは妥当でないわけだから、長期的に安定していけるような態勢を考えてもらいたい、こういうことではないか。議論もいたしておるわけではございませう。

○太田委員 運賃は運輸省が認可するものでしょうけれども、公営企業としての一般地方財政に大きな影響を持つものに対して、自治省がしつかりした見解を持たないことはいけなかつたと思ひます。自治省はどのような具体的な見解を持つていらつしやるか。大臣にかわつて藤田次官、あなたが一つ御答弁いたしたいと思います。

○藤田政府委員 この問題に關しましては、実は運輸省と経済企画庁と自治省と、三者間におきまして二年來いろいろ交渉の経緯がございまして、一応昨年末、経済企画庁で相当整理をやりましたが、その中で自治省関係の大都市バスの料金改定等がそのまゝに据え置かれて今日に至つておるわけで、先ほど来太田委員が言われるとおり、公営企業の公共性と経済性、この二つの点から考えましても、私は、原因はいろいろございませうが、やつぱり財政局長が申し上げましたとおり料金の改定、これが実現せずんば、なかなか公営企業の赤字解消に向かつての経営の合理化といふようなことは解決しないのじゃないか。現在もなおこの問題に關しましては、関係各省と交渉中ではございませう。自治省としまして、いま御指摘がありましたとおり、過去十二年間据え置いた。今度二〇%程度上げればまた十二年くらいたつたら動かすのか、あるいはずっと安定するのか

は、私たちといたしましては料金を上げて、また数年たつたつて料金とは妥当でないわけだから、長期的に安定していけるような態勢を考えてもらいたい、こういうことではないか。議論もいたしておるわけではございませう。

○太田委員 運賃は運輸省が認可するものでしょうけれども、公営企業としての一般地方財政に大きな影響を持つものに対して、自治省がしつかりした見解を持たないことはいけなかつたと思ひます。自治省はどのような具体的な見解を持つていらつしやるか。大臣にかわつて藤田次官、あなたが一つ御答弁いたしたいと思います。

○藤田政府委員 この問題に關しましては、実は運輸省と経済企画庁と自治省と、三者間におきまして二年來いろいろ交渉の経緯がございまして、一応昨年末、経済企画庁で相当整理をやりましたが、その中で自治省関係の大都市バスの料金改定等がそのまゝに据え置かれて今日に至つておるわけで、先ほど来太田委員が言われるとおり、公営企業の公共性と経済性、この二つの点から考えましても、私は、原因はいろいろございませうが、やつぱり財政局長が申し上げましたとおり料金の改定、これが実現せずんば、なかなか公営企業の赤字解消に向かつての経営の合理化といふようなことは解決しないのじゃないか。現在もなおこの問題に關しましては、関係各省と交渉中ではございませう。自治省としまして、いま御指摘がありましたとおり、過去十二年間据え置いた。今度二〇%程度上げればまた十二年くらいたつたら動かすのか、あるいはずっと安定するのか

という御質問でございますが、この点に關しましては、自治体におきまして現在最後の検討を加えております。自治体側から出ました案に基づいて、自治省でいろいろ協議を重ねた上で、最終的な安定案を施行したい、こういうふうな方針でございます。料金改定ということは公共性に対して非常に問題でありまして、結論としては料金改定を中心として現在検討している、こういうふうに御了解をお願いしたい。

○太田委員 第四条によりますと、地方公共団体は、第三条の経営の基本原則、いわゆる経済性の發揮と公共の福祉の増進という二つの理念を中心として経営の基本計画というものを定めるのだ、こうなっておるわけですか。したがって、いまの場合、バスが一律に二〇％を要求してきたということは、

いかにこれはその各自治体の実情と何だか密着しておらないという感じを受けてしょうがない。だから各地方自治体ではどういふことを言っているのか、實際上経営の衝に当たっている者は、地方の経営の基本計画の中に、いづれから運賃値上げがどの程度盛り込まれてきておるのか、もしわかつていたらその点を明らかにしていただきたい。

○奥野政府委員 自治体の方で交通関係の料金を上げたい、そういうことで申請をいたしまして、そのうち軌道事業につきましてはすでに許可がなされたわけでございます。ただバス事業につきましては、率直に申し上げますと、民営のバス事業との間において企業単価に相当な開きがある。民営であれば必ずしも採算がとれないわけではないのに、公営について料金を上げるという

ことは、民営についてそれだけさらに純益をふやさしていくことになる、そういうことが妥当であるかどうか、こういうふうな議論が始まってまいりました。したがって、いまは、公営交通事業としましては、バス事業だけが料金改定の認可がまだおりていないというふうな事態にあるわけでございます。一般の物価その他の上昇、あるいは公務員の給与の改定と、いろいろのことから、料金を引き上げざるを得ない事態に迫り込まれてきておる。バスだけが今日まで相当残っており、こういうことでございます。

○太田委員 各地方自治体では、どれくらい上げてほしいと言っているのか。みんな同じ二〇％と言っているのはちよつとおかしいじゃないですか。

○奥野政府委員 バス事業につきましては、残っている大都市について申し上げます。残ったわけは、認可がまだない、すでにたくさん認可がなされているわけでございます。取り残されているのが大都市等たしか九事業でなかつたかと思うのでございます。それども、それも団体によりまして率の幅は違つております。大まかに申し上げますと、大体東京などから見て二〇％前後で、こう申し上げておるわけでございます。これも非常に大まかな申し上げ方をしているわけでございます。定期券でありましてとか回数券でありましてとかいろいろあつて、それぞれみな違つたわけでございますが、大まかなところで申し上げます。また事業によりまして若干の開きがございます。

○太田委員 だから、運賃値上げという重大問題を解決しないと経済性の追求ができないということになれば、運賃値上げの問題を解決しなければ経済性の確立ができないということになれば、これは運賃値上げなんというものは重大問題ですね、その重大問題が、たとえば十二年間ほつたらかしくなつておつたという点についてもおかしいし、今二期上げればあと十二年間そのまゝいけるだろうということも、これまた確たる保証がない。来年も上げなければならぬかもしれない。軌道のほうには上げられたといつても、軌道はすべてペイしておるわけじゃないでしよう。今日ペイしておるんですか。だからこの点は、運賃政策をどうするかという点を、私企業と同じように考へて、完全独立採算制のたてまえで考へられるとするならばたいへんなことだと思ひますが、どの程度まで運賃値上げでまかなうか。先ほどAグループの中に大体交通が入つておつたと思ひます。大体交通は独立採算制をやつていけるようですが、そうすると東京都電も横浜市電も、ともに運賃によつて経費をまかなう方向にならなきやならぬが、なつておるのですか。

○奥野政府委員 先ほどちよつと触れたわけでございますけれども、同じ交通事業ではありますけれども、地下鉄事業などにつきましては完全な独立採算というところは困難でございます。むしろ一般会計からの出資を期待しておる。また現実には東京におきましては、毎年二十億圓の出資をいたしておるわけでございます。またその他の団体におきましては、利子の引き下げを考へるという意味において補助金を出しておるわけでございます。そういうように地下鉄事業の建設についてははるかに

一般会計を必要とする際でもございまして、一そうバス事業のようなものにつきましては一般会計の負担にならないようにしたいというのが私たちの考え方でございます。

○太田委員 だから、東京、横浜市電の軌道の運賃値上げができたならば、ペイをしておられますかと尋ねておる。

○奥野政府委員 軌道事業につきましてはペイするたてまえで先ほど料金改定が行なわれたのでございまして、今後の運営におきまして、それがどうなつてまいりますか、さらに十分注意して見てまいりたいと思ひます。

○太田委員 課長、どうですか、その後の実績は。

○吉瀬説明員 それはまだ出ておりません。

○太田委員 三十六年度の統計からいいますから、新しいものがわからないのですけれども、私どもがこれをお尋ねするのは、膨大な赤字の発生原因は交通にあると先ほどの御説明で明らかになつたから、その三十六年度六十億の赤字、三十七年度においては九十億くらいあるだろうと思ひます。百億近いそういうものの赤字を、一般会計がどう処理するかという問題に地方自治団体は直面しておるから、今度の改正案で、それは補助金で全部やつてもいいのだということになるなら、また百何十億の財源の問題に突き当たるわけですか。それで尋ねておるわけですか。

○奥野政府委員 路面電車は採算が、料金改定を機会に完全にたれていくかどうかという見通しのお尋ねでございます。この点につきましては、最近の交通事情を見てまいりますと、一そう

道路交通が麻痺状態になつておるわけでございます。したがって運転効率が非常に悪くなつてきておる。これは現実にはわれわれ認識しておる点でございます。そういうことを考へてまいりますと、私、経営の担当者じゃございませぬだけに一そう全く安心だといふようなことを言う自信がないわけでございます。そういうこともございまして、一そうバス事業のようなもので赤字経営では困る。だから少なくともバス事業がすみやかに収支が改善できるように料金問題の解決をはかつていきたいと思ひます。さしあたりはいま申し上げましたような考え方をとり、同時に、少なくとも地下鉄事業のようなものにつきましては、一般会計がある程度出資をしていくべきだ、こう考へておるわけでございます。他面こういうふうな交通問題全体につきまして、どういふ態度をとっていくべきであるかというふうなことで、官界、学界、それから実務の関係者が集まりまして、現在公営交通財政調査会というものを設置して、現に審議をしております。公営交通協会の機関としてそれが設けられておるわけでございますが、十一月ごろには結論を出してまいりたい、こう思つておるわけでございます。現在のところでは、この赤字を一般会計が当然負担すべきだ、こういう建前ではなしに、あくまでも料金問題と経営の合理化問題とで解決するように努力してまいりたい、こういう建前でおるわけでございます。ただ、繰り返しましては、どうしても一般会計がある

程度持たざるを得ないのではなからうか、こういふ考え方はとつていきたいい、こう考えております。しかしいずれにいたしましても、その調査会の結論によりまして、さらに必要な努力を重ねていかなくちやならないだろうと思っております。

○太田委員　バスだけは何とかペイするよりに、こういう願望を持つていらつしやる。軌道は赤字でもよろしい、水道は赤字でもよろしい、その赤字は一般会計から補助金でやりましよう、早く言えば今度の改正はそういうことです。

○奥野政府委員　全然そういう問題は関係はございません。私たちは、公営企業につきましては、原則として収支の均衡がそれ自体において確保されていくという建前で運営してもらいたい、こう思っておるわけでございます。したがって、また一般会計と

公営企業との関係におきまして、繰り入れ、繰り出しを行なう場合でも、その繰り入れなり繰り出しなりの性格を、明瞭にした形においてやつてもらうという意味において、繰り入れ金も長期の貸し付け金であるか、あるいは補助金であるか、あるいは出資金であるか、その性質によって、その性質とよりの名称をつけてもらうというようなことが今度の改正の眼目になっておるわけでございます。

○太田委員 今度お出しになった改正案は、一体何の効果があるかという点を聞くために私はいろいろお尋ねをしておるわけですが、補助金を出すことのできるのか、長期貸し付け金の制度ができたとか、こういうことをおっしゃるのでありますけれども、パスは

ペイするような、いわゆる独立採算を堅持する運賃体制をとりなさい、
 こういうことである。それから地下鉄の投資に対する利子については、これは一般会計からできるだけ負担をしましよ、こういうことだ。だから非常な赤字のもとである軌道に対しては、これはどちらかというところと放置されているような感じです。ペイしないさい、ペイするよりにやりなさいとは言えないでしょう。軌道電車、あれは相当大きな赤字を持っているはずだ、それをどうするのですか。

○奥野政府委員 これも先ほどちよつと申し上げたのですが、路面電車は路面電車だけで採算を考えていく、バス事業はバス事業だけで採算を考えていく、こういう考え方でなしに、バス事業、路面電車、地下鉄事業もあわせて、交通機関一体としての運営を個々の団体として考えてもらふべきだし、

運輸省の運輸審議会におきましても、個々の料金の検討を加えるべきじやないか、こう考えておるわけでございませう。路面電車の利用者、バス利用者、地下鉄事業の利用者の間も違うわけでございませうので、一そうその感を深くしておるわけでございます。路面電車が若干赤字経営で、バス事業が若干黒字経営だ、全体としては収支がとれていく、そういう形がその団体の利用者その他から見て適當であれば、それも一つの行き方ではなからうか、こういうふうに考え方を持っているわけであります。

○太田委員　しかしそうしますと、不採算路線が三割から四割もあるという現状、さらに公共の福祉の増進という建前から、いわゆる経済路線でないとい

ころにバスをどんどん運転をさせ、新路線の開拓が行なわれていくということを想像いたしますと、公営企業を黒字にする——黒字にするのではないが、とんとんにするまでは容易ならざる運賃制度を考えなくちゃならぬ、地方公営企業ですから、ノー・タックスだ、税金がかからないだけだという利点だけではないと思う。赤字が出るのは当然じゃありませんか。それが私企業と違ふ点じゃないでしょうか。私企業は利潤追求だから黒字を目標にしておる。私企業と同じようにできるだけの

ものは自分のところの収入でまかない
なさい、一般会計の方になるべくおおい
いかぶさらないようにして下さいとい
うことになる、やはり公共の福祉の
増進ということで不採算路線を、バス
や電車を走らせることは不合理だとい
うことになってきますね。そうすると
公営企業の特質というものは失なわれ
ませんか。これは局長さん、どうです
か。

○奥野政府委員　不採算路線も含めて料金が決定されるべきであるということとを先ほど申し上げたわけであります。さらに料金のきめ方にあたりましてできるだけ押える、そのかわり一般会計である程度見る。これも一つの行き方かもしれませんが、今の地方財政状況なりあるいは国民負担の状況から考えてみますと、とても住民の納得のいくところではないのじゃないだろうかと思われかけております。やはりバス事業の利用者が全体としてその経費をまかなっていく、こういうことだろうと思います。バス事業の利用者でない者までが、バス事業の経費を持たせられる、これはなかなか住民は納得しない

い。そのために税金を高くするといつたって納税者はそれに応じない。これが現実じゃないだろうかと思えます。学校の問題にしても、衛生施設の問題にしても、道路にしても、税金で解決しなければならぬ問題が山積しておる今日において、不採算路線をやるから、その経費の一部を一般納税者が負担すべきだということまではいかならないのじゃないだろうかと考えております。不採算路線を経営することで、料金が非常に高くなってきて、一般のバス事業の方がその料金に對してとても

応じ切れない場合は、むしろ不採算路線を整理すべきだという議論になっていくだろうと思う。現状から考えれば、そういう段階ではなからうかと思ひます。

○山口(鶴)委員 関連して。今のお話は、公営企業に対して、税金である一般会計がどの程度公益性という面から出資なり補助金を出していくか、その限界は一体どういふことかということとが問題ではないかと思いますが、私はこの角度をかえて、一つ別のことを聞いていきたい。工業用水、これも地方公営企業の対象になっていますね。ところが工業用水につきましては、通産省の方から補助金が出ます。ところがこれに対して、いわば企業の採算性というようなことから、通産省が自治省の方とは関係なしに、というとしかれますしょうが、自治省の立場をある程度無視いたしまして、トン当りの価格を安く押える必要がある。それを押えるところまで自治体が補助金を持つべきだということという主張をやっておるということとを聞かれます。私は今お話のあったような路面電車なり、バスなり、こ

うものが利用するものについて、一般会計から自治体が公営企業に対して金を出していく。これは地方公営企業法にいうところの経営の基本原則からいって正しいと思う。ところが工業用水のごとく、これは何も一般国民大衆の直接利用するものではありません。特定の企業であります大企業に対して、トン当りの価格を一定まで引き下げるために、通産省のような一つの省が自治団体に対してある程度のをサポートすべきだ、こういうことを指導する

については、私は非常に不可解である
と思いますが、そういう点に対する自
治省の御態度をお伺いしたいと思います。

○奥野政府委員 工業用水道の建設について国が相当の補助をいたしております。この補助とからみまして、通商省が、地方団体も一般会計で相当の負担をしてもらいたい、こういう要望をしれば地方団体に向けていることも承知いたしております。それにつきまして自治省としましては、そういう態度について反省を求めて、言いかえれば自治省と通商省の間で意見の食い違いがこの点において起こったまゝになつておる。その結果、若干の地方団体が迷惑をされておるという事實はございいます。それに対しまして、地方団体に對しまして、工業用水道の建設に必要なものは起債として全部見ますよ、一般会計で持つと言つたところで、特定の大企業について一般の利用者が負担するということは、とても納得してもらへるはずのものではないのぢやないだろうかという私たちの見解を示しているわけでございます。通商省としてはいろいろな事情もあるよう

でございますけれども、基本的には私
たちは、工業用水道の建設費につ
いて、地方団体の一般会計において負担
をしていくことは、現在の段階
においてはともできないことじやな
いだらうか、こう考えておるわけでご
ざいます。

○山口(鶴)委員 自治省の態度はよく
わかります。問題は、そういたします
とそういうことが具体的に問題になっ
ている地区の工業用水、おまなところ
はどういうところがございますか。

○奥野政府委員 尼崎地区と四日市地
区が一番その例の顕著な地域だらうと
思います。

○太田委員 そういう地方自治の原則
からいまして、地方で交通機関を経
営しようが、病院を経営しようが、そ
れぞれ地方住民の要望に基づいてや
れることでありますから、地方住民
の福祉の増進ということが、公共の福
祉の増進という言葉で表現されてお
ると思ひますが、なるべくそういうこ
とを実現する方向に持っていくてもら
なければ困ると思ひます。ところが
今の話などは、奥野局長の話はよくわ
かるのだが、さて交通となると、あま
り赤字が多いせいか非常に冷淡なん
です。不採算路線は場合によっては整
理をさるべきだというふうな示唆が
あった。しかし不採算路線の整理とい
うようなことをやって赤字を克服させ
るといふようなことになりまして、い
わゆる経済路線だけだということにな
れば、これは地方住民の福祉というも
と相反する結果にならうと思ひます。だ
から地方公営企業の中このういふもの
は——たとえば交通関係などは、元来
これは赤字になるのはあたりまえじや

ないかという思想があつてもいいと思
ひますがね。赤字という問題に對し
てそうこだわって、黒字にならなけれ
ばいけないとこだわられるのはどうい
うわけでしょう。

○奥野政府委員 私は太田さんのお話
から、いままでも健全経営をやつてき
た、それがだんだんと経営が悪化して
きた、経営が悪化してきても、それは
不採算路線がたゞさん動いているのだ
からやむを得ないではないか、した
がつて、その差額は一般会計で持てば
いいじゃないか、こういうふうな意味の
御質問と仮定してお答えをしたつもり
でございます。それは、あくまでも健
全経営に立ち直るようには経営の合理化
を考え、またやむを得なければ料金問
題にはね返つてもしかたがない、こ
ういふつもりでございます。しかし、
当初から不採算路線を経営するのだ、
それはこの料金ではとてもやってい
けないのだ、そこは一般会計で負担
をしようじゃないか、こういう出発
があると思ひます。これは、これは
私ははげつこうなことだと考えてお
ります。たとえば学校統合を行な
う、そこでそれにスクール・バスを運
営することもあつて、不採算路線を積
極的に取り入れていく。そのかわり、
それは通常の料金体系ではとても全体
としてペイしないだらう。そこで一般
会計で相当の負担をしていく。当初か
らそういう計画をしていくのだ、計画
的に赤字を一般会計で埋めていく、こ
れは私ははげつこうことだと思ひます。
ただ、だんだんなくずしずし的に、
赤字がふえてきた、これを一般会計で
埋めていくということは適當ではない
んじゃないか、こういう考え方を持つ

ておるわけでございます。そういう意
味でお答えしているつもりでございま
す。

○太田委員 そうすると藤田さん、今
度はあなたにお答えをいただきたい。
そういうよりなぐあいに、当初の計画
から赤字を想定していろいろなもの
をきめるといふ場合、これが公共の福
祉にびつたり合致するならば、その赤
字は一般会計で負担してもよろしい、
こういう原則、これもわかる。そのこ
とをきめる機関は何であるかといふ
と、地方議会というよりなことで、
私はいささか不十分なような気がす
る。そこで何か地方の公営企業の審議
会のごときものをつくつて、有識者を
もつてその審議会のメンバーとして、
議会側もそれに加はるとしても、そ
ういふものに調査審議をする権限、役割
を負担せしめる、そういう地方自治
体が条例でつくる公営企業審議会とい
うよりなものが非常に必要になつてく
ると思ひますが、これはどうです
か。

○藤田政府委員 公営企業、なかんず
く交通関係の公営企業に關しまして、参
議院におきましても相当活発な論議が
ありまして、自治省としましては、従
来の立場を守りつつ、現実に即した対
策を考究する段階にきていますと考へま
す。財政局長から答弁しましたとお
り、原則としては公営企業はその個々
のワク内において完全に独立採算が
とれるといふことが一番いい姿であ
る。しかし現実には交通麻痺の現状、こ
れは政府全体の大問題でございます。
なかんずく大都市の路面電車対策、こ
れにかわる地下鉄の増強、こういう問
題になつてきますと、どうしても自治

省オンリーでは処理しにくい大問題に
なつてきつたので、いろいろ
なことを今後新しい角度から検討すべ
きであるといふふうに考へております
が、いま太田委員の言われました個々
の自治体内において、最初から赤字を
前提とした公営企業を計画する場合
に、審議会のごときものを考へたらど
うかという御発言でございまして、
これは自治省としましては、そういう
ことを全国画一的に強制することはど
うかと思ひますが、個々の自治体にお
いては、いまお示しのような構想で、議
会とは違つた形において民間の衆知を
集めた対策を練るといふような機関を考
へられることは大へんけつこうではな
いか。だからといって全国的に画一的
な審議会を計画するといふことは、ま
だ自治省としては考へておりません。
こういふ考へでございまして。

○太田委員 強制といふことになれば
いかなるものかと思ひますが、しかし
それにしても、一般会計においかに
さつてくる財政上の赤字といふもの
の原因をチェックするものは議会だけだ
といふことについては、いささか疑問
があるといふことについては御同感の
ようでございます。ただ強制であるか
どうかといふ点、いいことなら強制い
いじやありませんか。いいことを強制
するのは、長生きを強制する、しあ
わせを強制する、あなたの繁栄を強制
する、いいじやありませんか、これは
強制じやないです。いいことなら、
もう何でも進んでやるべきだと思ひま
す。別に強制とか何とかいふことはで
おつしやらないで、いいことだつたら
取り上げるべき必要があらう、同感だ
とか、もつと気前のいい返事をしても

らつてもよさそうに思ひますが、い
かがですか。

○藤田政府委員 そういふ組織を自治
体側におきまして自発的につくつて、
非常な効果をあげておるところもある
ようでございます。なかなか微妙な問
題でございます。自治省としましては、
先ほども財政局長が答弁しました
ように、公営交通財政調査会がわれ
れの相談相手にございまして、こ
ういふところで、いま太田先生のお示
しになつたような機構とか、そういう
ものがいいかどうかといふことも相談
しまして、強制しないで勧奨して、非
常にうまいような自信がついた際
においては考へることもさしつかえな
いのではないかと考へてござい
ます。この席上で直ちにそれを全国に一
律に通牒等で勧奨するといふような決
断は、まだつきかねるというこ
とを御了承願いたいと思ひます。

○太田委員 それは大臣があられても
あなたと同じ答弁になるでしようか。
大臣が御出席になつて御答弁になつて
もいまのお答えと一緒になるでし
ょうか。少々小首をかしげて聞いてお
りましたが、公営交通財政調査会とい
ふのは、何か答申でも出したものがある
のですか。

○奥野政府委員 関係各省、学界、公
営企業の担当者等で組織をいたしまし
て、ことしの十一月ぐらいには結論を
出さうといふことで、会合を重ねてき
ている機関でございます。実は自治省
のほうから、そういう調査会の設置を
要請したわけでございますけれども、
そこでいろいろ議論をしていて最中で
ございます。

○太田委員 十一月ごろに何かいい意見が出るのなら、公営企業法改正案も十一月まで待ちましょう、もしあるとするならば、それと、それがいい仕事をやつていらつしやるなら待てばいいと思うのですが、公営企業財政調査会というものが、私ども寡聞にしてよく知らなかったのですが、あるとするならば、ないよりはいいでしょう。しかしこれは重大問題であつて、いわゆる地方公営企業は赤字であるのが本来だ。この赤字というのに対するこだわりを持つということは、地方公営企業を萎縮させるものだという気がしてならない。この基本的なものは、それは調査会あたりでできるべきものじゃない。もともとあなたたちも確たる信念を持つていただいていると思うのでありますが、財政局長は財政の問題だけで、わからない、そんなことを持ち出せば、また交付税と言いだすだろつから反対だと言つておけということ、で、赤字反対、交付税反対だ、そんな共産党みたいなことを言わないで、公営企業課長どうですか、あなたは長いこと苦勞してきて、統計をずっと見てきて、地方公営企業の交通や病院は赤字だということに対して、あなた困つたことだ、困つたことだといつて小首をかしげなければならぬのですか。

○吉瀬説明員 お答え申し上げます。地方公営企業に関連しまして赤字がいろいろ出ている、経営の状態が悪化しているということは、先ほど来先生のほうからも御指摘のあつたとおりでございます。われわれとしましては、先生のおっしゃるように、この地方公営企業というものは公共性と一緒に経済性もあわせてひとつ調和をとりなが

ら、住民の福祉のために事業をやつていく企業だというように了解をいたしております。ただ公営企業は企業である以上、第一義的には、やはり企業が、現実の企業経営をやつてまいります場合に、あらゆるくふうをこらしてその経営の改善といひますか経営の合理化と申しますか、それを行なうと同時に、また地方公共団体自体もやはりこれをつくつて住民の福祉のために企業を行なつたものでありますから、これは一体となつて赤字の解決という問題、経営の改善という問題に乗り出さなければならぬと考へておりますし、また国のほうといたしまして、これは単に地方団体の問題ばかりでなしに、また地方団体と一緒になつて一歩一歩問題を具体的に解決して、その経営の改善にできるだけの協力をいたすべきである、そういうぐあいに考へております。

○太田委員 課長にいまのことでお尋ねしますが、それは努力することはいいでしょう。それは赤字だ、黒字だということとは、特別会計でやれば明らかになるんだから、それはいいでしょう。財務会計制度はしたがって企業会計方式にする、それもいいでしょう。けれども、そんなことを言って、地方公営企業の本来の公共の福祉の追求ということとを無視したり軽視したりするというものになってはたいへんだと思います。元来それは地方公共団体でやるべき仕事であるし、一般会計でやった方がいいじゃありませんか、乗車税という税金くらいに見ておけば。バス料金、運賃なんて言わずに、これは乗車税という税金だ。だから一般会計の収入にして、要るものはこちらと

要るといつて支出のほうにして、何もこれは特別会計をつくる必要というものはなくなってくるような気がする。特別会計をつくっておるから、さあ赤字だ何だかんだということになる。これはいつそのこと、全部オープンにするということをお考えになったことではないのですか。

○吉瀬説明員 先生のいま御指摘のよ
うな件につきましては、考えたことは
ございません。

○太田委員 どうして考えないのですか。私の言うのは、地方自治法の地方団体のやるべき仕事の中にきまつておるじやありませんか。特別に認可を受けてやる。——地方公共団体が元来やるべきものではないけれども、特にどうとかどうか、新しい地方公営企業法をつくつてやるというものではない。それは地方自治体の本来の仕事でしやう。だったら何も特別会計をつくらなければならぬという理由はないのじやないですか。特別会計をつくるから、赤字だという問題が起きてくる。交通で出た赤字も、下水で出た赤字も、一括して全体の基準財政需要額に算入して、交付税で見たらいいじやないですか。黒字のところへは出さぬでもいいじやないですか。どうですか。そこまで考えるのがほんとうの地方自治の発展になるのじやないかと思いますが、その飛躍したことを考えることは、研究の自由も許されないということですか。研究なさつたことがありますか。

○奥野政府委員 太田さんがどの程度本気で言つておられるか、ちよつと疑問に思ひながらお答えさしていただくのでありますが、いまの私たちの財政指導にあたりましては、当該事業に伴う収

入をもつて運営をしていくという性格のものにつきましては、収入と支出とを対応させていく、そしてその運営はどうなっておるかということを批判しやすくしていくというような考え方で指導してまいってきておるわけでございます。したがって、公営企業のように企業ごとにその収入でその経費

をまかなつていくというものは、なるべく企業ごとに会計を別にさしていくというよりなかつてで運営をしてま

いつてきておるわけでございます。税金の金をどう使つてくれてもいいというよりな大まかな、おおらかな國民はあまりないようでございますから、一そうそういう点について批判しやすいような経理をさしていくということが適當ではなからうか、こう思つておるわけでございます。会計を分けていくということ、一般会計からその会計に援助していくということとは、別問題だと思つてございます。一般会計から特別会計に援助する必要があるものもたくさんあるうかと思ひます。そういうものはちゃんと援助していいということを明確にしておくことも必要だと考えるのでございます。そのためにも会計を分けた方が、そこが明確になつていくわけでございます。その援助が妥当であるか妥当でないか、どういう性格のものであるか、これは大いに議論してその是非をきめていけばいいのじゃないか、こう考へておるわけでございます。

○太田委員　私の言つておるのは、自治法第二条の、地方団体の本来の任務としてそういう事業をやらなければならぬ、公営企業の対象になつておる事業をやることになつておるというな

ら、一般会計の中で全部やっても別に違反でも何でもないだろう。だからいっそのこと一般会計に包括して特別会計を廃止するということも、考え方によってはおもしろいのじゃないかと思うのだが、その御研究をなさったことがあるかということをお尋ねしたのですが、どうも

その自由もないらしいですから、局長のおっしゃったことで、できるならば、経済性の追求と公共の福祉との調

和をはかつていくという在来の方針で、おやりになつていらつしやることは、別にそれに対して特別異議があるわけではないのですよ。そのことはいいいのですが、とにかくお話を聞いておるうちにだんだんと、赤字というものを、運賃の値上げとか企業の合理化によつて克服しろとおつしやるから、そらすと不採算路線というものはあまりやれなくなつてくる。もしそれをやるとすれば、猛烈な高い運賃をとらなければならぬということになるような気がする。それでは地方団体の地方公共の福祉増進という使命に相反することになりはしないかという心配がある。だからまじめにやつておつて、赤字が出たら、それに対してすべて一般会計から補助することができるといふくらいのもので、この補助制度をおつくりになるものなら私も理解できるのであります。ところがどうもそうでないらしいのです。先ほどの不採算路線などはひとつ整理してもらいたいくらいだとおつしやる——あなたのほうから東京都の交通局に対して何か示唆がある。どうも最近赤字が多いけれども、こういうところはやめたらどうか、たとえば昨年の都電の撤廃論。局長、あ

なれた都電撤廃の自信がありますか。
都電を撤廃したら、今度は自動車は何台走らせますか。

○奥野政府委員 個々の具体的問題につままして、交通事業について知識を持たない私が答弁することは適當でないと思います。ただ、東京都の交通事情を見てまいりますと、バス事業があり、路面電車事業があり、地下鉄事業があります。その地下鉄事業も、営団事業があり都営事業があります。こういうことでいいのだからかという気持を持たざるを得ないわけでありまして、もう少し一体的な経営を考へて、たとえば路面電車はずすかわりにその地下鉄を整備していくというようなこともございましょうし、あるいはバスの運転回数を充実していくというような問題もあるわけでございますので、一体的な経営ができないものだろうかということは、機会あるごとに、運輸省に對しまして、経済企画庁に對しましても、議論はいたしておるわけでございます。やはりいまの道路問題は、地下も利用し、路面も利用し、高架も利用するというようなことでやっていかなければならぬわけでございますので、そうやってまいりますと、路面を走るものは自動車関係にしよう、地下を走るものは軌道関係にしよう、高架を走るものは高速自動車関係にしようというような区分も、私はできるものではないかと思うのであります。性質の違つた交通機関を全くばらばらに走らせておつて、それで交通が円滑にいくものだろうかということになってまいりますと、私はやはり疑問だと考へるものでございます。私は全く知識がございませんので、ここでとやかく

言ふことは避けたいと思います。ただ、問題といたしましては、東京都の交通の姿につきましては、確かに改革すべき重大な問題を含んでいるのじやないだろうかということを考へておりまして、東京都の交通当局もそういう気持を持っておりまして、運輸当局もやはりそういう気持を持っていろいろ努力を今後そういう意味の方向で努力をしていかなければならぬだろうと考へております。

○太田委員 藤田次官、どうですか。東京都営電車は廃止すべきものですか。赤字が多いから、赤字の路面電車などは廃止してしまえ、こういう議論ですか。あなたも賛成ですか、どうですか。

○藤田政府委員 東京都電が充足したところの交通事業から考へますと、これは絶対の路線、路面電車というものが唯一最大の交通路線であつたわけでございますが、昨今の特に民間企業の非常な発展によりまして、ハイヤー、タクシー並びにバスの発展あるいはまたサービスというものが徹底してきまして、しかもこれを監督する運輸省の認可の範囲が相当公共的な色彩を強くしてまいりましたために、公営企業たる交通事業と私企業たる民間のバス、ハイヤー、タクシーとのけじめといふものが非常にむずかしくなつてきておりますし、殺人的な交通事情でございますので、地区によりましてはやはり路面電車を廃止すべしというやうなことも、当然これは物理的にさういふ必要に迫られてくる段階が迫つておるのではないかと。基本的な方針として路面電車を廃止して地下あるいは高架に変わるといふやうなことも、現

実の必要からさういふ事態に追い込まれつつあるということ、東京都の首都部におきましては路面電車一部廃止ということもさういふ段階に切つていける、さういふ状態でありまして、賛成反対は論外にしても、さうせざるを得ないという昨今の交通事情であるといふふうに私は解釈いたしております。

○太田委員 交通関係閣僚懇談会に、あなた大臣にかつてひとつ提案してもらいたい。電車一台バス三台というの。電車を一台廃止すればバスを三台増備しなければならぬ。電車一台バス三台の原則からいまして、東京都のこの稠密化したところの路面交通といふものを都電の廃止によつて解決しようなんといふことは、木によつて魚を求めろがごときもので、とんでもない話だと私は思ふのです。何でも廃止すればいいなんといふのはとんでもない話だ。大量輸送の問題も解決ができておらないです。この路面電車といふものは、まだまだ日本の国では大事な使命を持つておると思ふから、むやみに路面電車廃止論をやつたり、路面電車の軌道の中を自由に自動車を通行せしめること、これは、電車の使命を狭めることになつて、さうして廃止にもつていこうとする現在の交通の規制の状態、こんなことなどないへんに間違つたことだと私は思ふのです。少なくとも路面電車は温存していかねばならぬ。温存することによつて都市交通といふものはもう少し円滑にいくやうな気がする。路面電車をまづ子扱いにするから、今の横浜にしても、東京にしても、あるいは大阪にしても、非常に混雑があると私は考

えておる。これはもうすでに一部廃止しておるところもありますから廃止する運命にあるだろうというやうな、斜陽産業化したやうな見解は、一部訂正していただかなければならぬと思ふのです。これは十分研究してほしいと思ふのです。

そこで今の公営企業といふものは地下鉄に移行する。地下鉄に移行する場合には、東京都の例をとれば、なぜ都営から営団にまかせておけばいいじやないか。資金の調達、利子の補給、そんなことは心配せぬでもいいじやないか。それをわざわざそんなところに、二重投資のやうな形で、同じやうなところに銀座の駅をつくつて、さあ資金が足らぬ、利子が足らぬ、——何を言つておるか。もうちょっと地方公営企業の元締めたる自治省は、断固たる大方針でずばりつとものを言つてもらつて、むだな投資とか何かは避けて合理的な指導をしていただかないと、事業のほうだけ、人件費を切り詰めよと節約運動をやることによつて、合理化といふことは、本末転倒じやないかという気がするのです。さういふ点はどうですか。都営地下鉄などやめたらどうですか。

○奥野政府委員 私たちは、都営であるか営団であるかは別にいたしまして、路面電車の経営者と地下鉄事業の経営者が、ばらばらでいいものだろうかという疑問を持つておりますが、ところによりましては路面電車を地下に埋めなければならぬところがあるのである。さうすると、どういふところから地下鉄を建設していくか。やはり路面電車を早く撤去したほうがいい

ところから地下鉄を建設していくといふことになると思ふますが、経営が別でございまして、廃止すべきところも廃止できないところになつていくわけでございます。路面電車を廃止すると地下鉄にとられるということにもなりかねないわけでありまして。私たちは、都市交通といふものにつきましては、基本的に公営のほうを望ましい、少なくとも住民の考へ方というものが、経営に十分反映できるやうな特殊法人組織が望ましい、さういふやうな考へ方をいたしておるわけでございます。都市計画と密接な関連を交通事業といふものが持つておることが基本的な問題でございまして。同時にまた、都市の発展の形態によりまして、路線をどういふやうに変更するか設定するとかいふやうな問題もございまして、またどういふところにターミナルを設けていくかといふやうな問題もありまして、都市経営と一体化していかねければならぬ性格のものではないか。さうすると、都市経営を担当する者が、それらの交通事業の経営について、十分な発言権を確保していかねければならぬのではないだろうか、さういふふうに考へておるわけでございます。したがって、現在の姿にいたしては、まさに問題があると思ひます。地下鉄事業は、おっしゃるやうに都営のものがあつて、営団のものがあつて、まさに問題があると思ひます。しかし、どちらかといふと、私たちは、路面電車もバス事業も地下鉄も、一体とした経営を考へていくことがより妥當ではなからうか、さういふふうに思つておるわけでございます。

○太田委員 それはできないのですよ。第一国鉄があるでしょう。山手線なんて都営に移せばいい、——そんなことはできないでしょう。中央線を都営に移すことはできないでしょう。できぬことを言っても始まらない。いままで何も不便がなかったことを、ことさら過剰投資をして、その利子負担に困ったりするよりなことをせぬでもないということを言っておる。何も困っていませんよ。電車というものは、地下鉄でも路面電車でもそうでありましたけれども、便利なら乗るのです。不便なら乗りませんよ。路面電車に乗りなればおのずから廃止されるではありませんか。そんなことはお客さんがきめることで、自治省はそう心配せぬでもよろしい。だから、あなたの言うように、かりに地下鉄をやるとする、名古屋あたりも八百億の建設費を地下鉄道にかけておられます。三十五年から四十年の間に百二十億ですが、全計八百億の利子負担が将来非常な負担として一般会計にしわ寄せになってくるだろうと思ふ。そうして運賃問題だ何だいつて騒ぎますが、なかなかこれはたいへんなことだ。もしほかにやる人があれば、まかせてその路線を引きささい。運輸省はちやと認可権を持っております。免許権を持っておりますからいいじやありませんか。何も地方自治体がやらなければならぬという必要はない。地方自治体が、あなたの言う経営の合理化がなぜできないかというところから経営合理化はできない。だが実際の経営をしておるのです。経営のスタッフの中に、実際にそういう的確な

知識を持つ者がおりますか。単に高給をはんでいるだけではだめだ。経営のほんとうの訓練を得た人が、今までの一般公営企業に入っておるでしょう。特に赤字の一番大宗である交通関係などにおいては、そういう人は入っておらない。名前をもらったからすぐ営業がうまくいく、名前をもらったからすぐ経理がうまくいくというわけにいかない。赤字企業について才能が十分であるかということについて点検されたのですか。人間について点検されたことがありますか。

○奥野政府委員 大都市の交通事業になりますと、私は相当なスタッフを持っています。今日行政はかきなり分化して参つておりました。交通事業をやっておった人たちが、あすは教育行政に携わるのだとか、あすは衛生行政に携わるのだとかいうわけのものはございせん。入つて参つておるわけにございせん。どこに民営の事業のスタッフと違ふところがあるのか、こう言いたいと思ふところがございます。ただ、経営のあり方は、常に経済性一本ではございせん。あわせて公共性も考えていくわけにございせん。そこで都市経営と一体的にいろいろはかつていくとか、あるいは他の部門の要望も入れて交通事業対策をやっていくとかいうようなことで、民営の場合とはかなりニュアンスの違つた運営が行なわれていくだろうと思ふのでございせん。それはあくまでも住民の意思に従つた運営でなければならぬと思ひますし、また住民の意思あるいは利用者の意思というものが反映されやすくなつてゐることは、

事実ではなからうかと私は考えておるわけにございせん。

○太田委員 あなたはそうおっしゃるけれども、そう思ひ切つてやれるような実態ではないのですよ。収入を扱うのは車掌さんですね。そのバスの車掌さんが上がつてきたとき、そのお金をどうするのですか。知っていますか。かばんの中の切符を売つただけのものを納めればよい。切符を売つた以上の金があったときには、納めてもらつては困るのです。それは全然ほうつてしまふのですか。それからもう一つお金を持つていきはしないだろうかといつて、身体検査をしているのは私営バスが一番多いのです。これはしごくあたりまえになつてゐる。ふろに入れ、そのあとでみな調べてゐる。こんなセンで今日のバス経営なんかできますか。長年やつていても、そこら辺のところには経済性追求とか合理化というところには縁遠い人が實際やつてゐる。しごくあたりまえでそういうことをやつてゐる。いま議員のバスの車掌さんは切符を切るどころではない。人命を完全に守らなければならぬ。とにかく取るべき運賃を受取すればいい。切符を切らずに、そこまで来たら、切符代だけ助かるじやありませんか。だつたら、かばんの中の錢を全部出して、あなたは三万五千円、この人は四万八千三百円と、それぞれ全部あるだけのものを納めればよいじやないのですか。一々計算させて切符の売り上げと合わない金は困るから、不足のものは弁償しろ、過剰あるはずなし、あなたの方の理屈からいつて、あるはずはないのです。だから、それは納めてもらつては困る。そういうお金の取り扱いをし

ておつて、経済性の追求だの、合理化だの言つたつて、それはお話にならない。だから人という問題と内容の問題をもう少し——合理化というのをやる場合には、あなたの方はすぐに人間が多いとか少ないとか、賃金が高いとか安いとか言うが、そういうやぶにらみはやめて、世の中の事業経営をまっすぐ見て、赤字は当然一般会計の中から負担するくらいに思ひ切つた線をお示しになるならば、これははつきりすると思ふ。

きよは初めていまお尋ねして、どうも補助金の問題というのは、少しみみちいような感じがいたしますので、課長さんにもう少し資料をいただきたいと思ひますが、具体的にどの自治体のどういふ企業がどういふ成績で、どういふ赤字を出しているか、そのところの賃金はこういふところだとか、平均年齢、平均勤続年数、平均家族数というものに至るまで、一々統計資料を出していただきたいということをお願いしまして、きよは、これで終わります。

○永田委員長 次会は公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時三十六分散会