

第五十一回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第四十二号

昭和四十一年六月十日(金曜日)

午前十四時四十五分開議

出席委員

委員長 岡崎 英城君

理事 大石 八治君

理事 渡海元三郎君

理事 和爾俊二郎君

理事 華山 親義君

理事 龜山 孝一君

理事 中馬 辰猪君

理事 藤田 義光君

理事 村山 達雄君

理事 山崎 巖君

理事 阪上安太郎君

理事 島上善五郎君

理事 安井 吉典君

出席國務大臣

自治大臣 永山 忠則君

出席政府委員

總理府事務官 宮崎 清文君

(内閣總理大臣官房陸上交通安全調査室長)

總理府事務官 中西 一郎君

(經濟企画庁國民生活局長)

大藏事務官 鳩山威一郎君

(主計局長)

通商産業事務官 進藤 一馬君

運輸事務官 堀 武夫君

(鐵道監督局長)

建設事務官 竹内 藤男君

(都市局長)

自治事務官 佐久間 彌君

(行政局長)

自治事務官 柴田 護君

(財政局長)

委員外の出席者

通商産業事務官(重工業局自動車課長) 中村 俊夫君

運輸事務官(鐵道監督局民營鐵道部長) 峰須賀國雄君

運輸事務官(自動車局業務部長) 黒住 忠行君

建設事務官(道路局長) 吉兼 三郎君

自治事務官(大臣官房參事) 鎌田 要人君

自治事務官(財政局公營企業課長) 近藤 隆之君

專門員 越村安太郎君

六月十日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として泊谷裕夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久保田鶴松君が議長の指名で委員に選任された。

を改正する法律案及び安井吉典君外九名提出にかかる地方公営企業法の一部を改正する法律案(内閣案)の審査のため、第一班北海道、第二班神奈川県にそれぞれ委員を派遣し、各界の意見を聴取いたしました。

この際、派遣委員から報告を求めます。渡海元三郎君。

○渡海委員 私から派遣委員を代表して、今回の委員派遣について御報告申し上げます。

今回の委員派遣は、内閣提出の地方公営企業法の一部を改正する法律案、安井吉典君外九名提出の地方公営企業法の一部を改正する法律案、地方公営企業財政再建促進特別措置法案及び公営企業金融公庫法の一部を改正する法律案の四法案の審査に資するため、札幌市及び横浜市に委員を派遣し、現地においてそれぞれ各界の意見を聴取することに相なったものであります。

第一班の派遣地は札幌市でありまして、派遣委員は、委員長の岡崎英城君、大石八治君、龜山孝一君、秋山徳雄君、華山親義君、門司亮君及び私渡海元三郎の七名であります。また、現地において議員泊谷裕夫君が出席されました。会議は、六月六日午前九時から札幌市の北海道自治会館において行なわれ、岡崎議長から派遣委員、現地出席議員及び意見陳述者の紹介並びに議事運営等についてあいさつを行なった後、意見陳述者、札幌市長原田興作君、小樽商大教授伊藤森右衛門君、北海道企業局長赤沼正君、釧路市助役川越数高君、函館市交通局局長柳田利雄君及び日本都市交通労働組合連合会東北・北海道地方協議会議長齊藤市郎君の六名の方より意見を聴取し、質疑を行なったのであります。

第二班の派遣地は横浜市でありまして、派遣委員は、委員長の岡崎英城君、大石八治君、奥野誠亮君、細谷治嘉君、華山親義君、吉田賢一君及び私渡海元三郎の七名であります。また、現地にお

いて、地方行政委員として秋山徳雄君及び門司亮君が、議員として安藤覺君、大出俊君及び野間千代三君が出席されました。会議は、六月八日午後一時から神奈川県庁において行なわれ、岡崎議長から札幌市と同様、あいさつを行なった後、意見陳述者、横浜国立大学教授黒沢清君、神奈川県公営企業管理者企業庁長森久保虎吉君、横浜市長飛島田一雄君、横浜水道労働組合執行委員長長深山泰治君、横浜交通労働組合執行委員長宮原厚君及び川崎市水道局長高垣賢隆君の六名の方より意見を聴取し、質疑を行なったのであります。

詳細については、お手元にお配りいたしております印刷物によって御了承願います。

なお、委員長に報告書を提出いたしますので、これを本日の会議録に参照掲載されるようお取り計らい願います。

最後に、このたびの委員派遣にあたり、北海道及び神奈川県当局はじめ地元関係団体から賜りましたなみなみな御協力に對しまして、この機会に深甚の謝意を表し、報告を終わります。

○岡崎委員長 この際おはかりいたします。

第一班、第二班の報告書は、本日の会議録に参照掲載いたしますと存じますが、これに御異議ありませんか。

○岡崎委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は本号末尾に掲載〕

○岡崎委員長 次に、内閣提出にかかる地方公営企業法の一部を改正する法律案、安井吉典君外九名提出にかかる地方公営企業法の一部を改正する法律案、地方公営企業財政再建促進特別措置法案及び公営企業金融公庫法の一部を改正する法律案、以上四案を一括して議題とし、質疑を行ないます。

○岡崎委員長 これより会議を開きます。

先般、内閣提出にかかる地方公営企業法の一部

を改正する法律案及び安井吉典君外九名提出にか

かる地方公営企業法の一部を改正する法律案外二

案の審査のため、第一班北海道、第二班神奈川県

にそれぞれ委員を派遣し、各界の意見を聴取いた

しました。

この際、派遣委員から報告を求めます。渡海元

三郎君。

○渡海委員 私から派遣委員を代表して、今回の

委員派遣について御報告申し上げます。

今回の委員派遣は、内閣提出の地方公営企業法

の一部を改正する法律案、安井吉典君外九名提出

の地方公営企業法の一部を改正する法律案、地方

公営企業財政再建促進特別措置法案及び公営企業

金融公庫法の一部を改正する法律案の四法案の審

査に資するため、札幌市及び横浜市に委員を派遣

し、現地においてそれぞれ各界の意見を聴取する

ことに相なったものであります。

第一班の派遣地は札幌市でありまして、派遣委

員は、委員長の岡崎英城君、大石八治君、龜山孝

一君、秋山徳雄君、華山親義君、門司亮君及び私

渡海元三郎の七名であります。また、現地におい

て議員泊谷裕夫君が出席されました。会議は、六

月六日午前九時から札幌市の北海道自治会館にお

いて行なわれ、岡崎議長から派遣委員、現地出席

議員及び意見陳述者の紹介並びに議事運営等につ

いてあいさつを行なった後、意見陳述者、札幌市

長原田興作君、小樽商大教授伊藤森右衛門君、北

海道企業局長赤沼正君、釧路市助役川越数高君、

函館市交通局局長柳田利雄君及び日本都市交通労働

組合連合会東北・北海道地方協議会議長齊藤市郎

君の六名の方より意見を聴取し、質疑を行なった

のであります。

第二班の派遣地は横浜市でありまして、派遣委

員は、委員長の岡崎英城君、大石八治君、奥野誠

亮君、細谷治嘉君、華山親義君、吉田賢一君及び

私渡海元三郎の七名であります。また、現地にお

いて、地方行政委員として秋山徳雄君及び門司亮

君が、議員として安藤覺君、大出俊君及び野間千

代三君が出席されました。会議は、六月八日午後

一時から神奈川県庁において行なわれ、岡崎議長

から札幌市と同様、あいさつを行なった後、意見

陳述者、横浜国立大学教授黒沢清君、神奈川県公

営企業管理者企業庁長森久保虎吉君、横浜市長飛

島田一雄君、横浜水道労働組合執行委員長長深山

泰治君、横浜交通労働組合執行委員長宮原厚君及

び川崎市水道局長高垣賢隆君の六名の方より意見

を聴取し、質疑を行なったのであります。

詳細については、お手元にお配りいたしてあり

ます印刷物によって御了承願います。

なお、委員長に報告書を提出いたしますので、

これを本日の会議録に参照掲載されるようお取り

計らい願います。

最後に、このたびの委員派遣にあたり、北海道

及び神奈川県当局はじめ地元関係団体から賜わり

ましたなみなみな御協力に對しまして、この

機会に深甚の謝意を表し、報告を終わります。

○岡崎委員長 この際おはかりいたします。

第一班、第二班の報告書は、本日の会議録に参

照掲載いたしますと存じますが、これに御異議あ

りませんか。

○岡崎委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

〔報告書は本号末尾に掲載〕

○岡崎委員長 次に、内閣提出にかかる地方公營

企業法の一部を改正する法律案、安井吉典君外九

名提出にかかる地方公營企業法の一部を改正する

法律案、地方公營企業財政再建促進特別措置法案

及び公營企業金融公庫法の一部を改正する法律

案、以上四案を一括して議題とし、質疑を行ない

ます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。泊谷裕夫君。

○泊谷委員 質疑にあたりまして、答弁者の皆さんにお願いをしておきたいと思うのですが、実は質疑時間を相当用意しておいたのですが、実と野望理事さんの調整で、それに協力する意味で時間を詰めました。したがって、これからお尋ねする項も、できるだけ私のほうとしてもはしりたいと思っておりますけれども、答弁者のほうでも、お尋ねの節だけお答えいただくようにあらかじめお断わりしておきたいと思っております。

当委員会は五月十三日に参考人の出席を求めているとお話をお伺いいたしました。が、その際、大阪市の交通局長は、本年の四月に電車とトロリーバスの料金の改定を行なったが、四十一年度には路面電車で十九億、バスとトロリーバスで一・七億、地下鉄二十四億と、いずれも赤字を生ずる見込みだ、この原因は、路面の交通機関の速度が落ちるとか、あるいは物価、人件費が上がったということ、料金改定をやりましても追いつかないと述べております。なお同氏は、すでに地方公営企業の交通事業の赤字解消は、料金改定中心ではその根本的解決を得られないと、実務者の体験から強く主張しておったことも御承知のとおりだと思っております。なお同氏は、三十九年九月十五日の公営企業制度調査会において、大阪市のバスは昨年度時速十二キロしか走らなかったのでありまして、毎年速度は低下しておりますが、かりに時速を十六キロ、十八キロ、二十キロと上昇させますと、どうでしょう、全く民営と変わることがないのです、言いかえしますと、採算が合うと主張しておるのであります。この速度低下を無視した車キロ当たり人件費比較ははなはだしい誤りでありまして、どのように合理化しても、最近の速度低下、これに伴う経費増に追いつけませんと公述しておるのであります。この大阪交通局長が主張するように、車キロ当たり人件費の増加が路面交通停滯により生じているということでありま

すならば、これは外的条件に規制された生産性の低下として自治省としてお認めになるかどうか。

な、この委員会で、地方公営企業制度調査会の第一部長、これは交通関係であります、私どもの阪上安太郎委員の質問に答えて、特に交通につきましても、都市の過密人口化でありますとか、住宅問題でありますとか、道路関係など、いずれもそういった企業などと非常に不可分の関係のあったことは御指摘のとおりでございますと答えておるのでありますけれども、根本的な地方公営企業の採算を考へる場合に、大きな問題としてこの外的条件というものが、自治省としてまずお認めになるかどうか、このことについてお考えを明らかにしていただきたいと思っております。

○柴田(議政府委員) 公営交通の赤字の原因、特に大都市の公営交通につきましても、交通の過密化等の外的要因があることは御指摘のとおりでございます。

○泊谷委員 自治省でいまの一般的な事情について御認識をいただいておりますが、大阪交通局が主張するように、車キロ当たりの費用、特に人件費の増加が路面交通停滯によって生じておる、これは外的条件に規制された生産性の低下というものを具体的にみてみますと、大阪では昭和三十七年度の時速は、三十年に比べて電車では一・一％、バスでは一・五％の低下、東京では二十九年度の時速、バスが十六・五キロ、電車十四・〇六キロであったのが、三十七年にはバスは十四・八キロメートル、一〇・五％も低下しております、電車は十二・八七キロメートルで、八・五％も低下となっております。時速低下は、一日当たりの車両走行キロを短縮し、乗務員の超過勤務、人員増を招いて生産性の低下をもたらした、結局これはコストの上昇を呼び起こすということ、御承知のところでありまして、東京の交通局の計算によれば、かりに昭和三十七年度の時速が二十九年度並みに回復すれば、三十七年度事業収支不足のうちバスで七割、路面電車で七割五分解消する、こういうことを主張されております。

具体的資料は昭和三十七年度東京交通局発行の「交通事業の現状と財政再建方策」の中に出ておるのでありますけれども、バスの場合、費用増加額は七億六千九百九十九万四千円、そのうち人件費増加は四億三千二百九十九万七千円、事業収支欠損が十億九千九百九十九万七千円、こういうことになってまいりますと、事業収支欠損に対する速度低下による負担額は七〇％ということになっております。路面電車の場合は、費用増加額八千五百一十六万六千円、人件費の増加は二億四千八百八十二万六千円、事業収支欠損は、六億四千四百七十六万六千円、これまた事業収支欠損に対する費用増加分は七割五分ということになっておる。この資料について自治省はお認めになりますか。

○柴田(議政府委員) ただいまお示しになりました資料につきましては、私も十分に承知しております。しかしながら、速度の低下が資本の回転率を悪くいたしまして、それが営業収支に相当影響を及ぼしているというところは事実でございます。

○泊谷委員 建設省の道路局長にお尋ねをいたしたいのですが、建設省発行の建設白書、昭和三十九年のものは持つておられますが、これによりまして、「東京都部主要交通点交通量及び混雑度の推移」が発表されております。「混雑度」とは道路構造令第七条による第四種、自転車混合率一〇ないし四〇％に定める単位区間交通量をいう。一般に、混雑度一を越えたと自由走行が困難となり、三を越えたと強制追従走行となる」というふうに説明しておりますけれども、その後調べられまして昭和三十七年九月二十五日の統計が出ておりますが、最も混雑度をきわめておると思えます飯田橋、青山一丁目、本郷三丁目、さらに都内としては、数字的にもゆるやかと思えます大森六丁目、この混雑度の指数は、最近の統計として幾らくらいになっているのかお示しいただきたいと思

います。

たします。

○竹内政府委員 お答えいたします。東京都部の主要交通点の交通量でございますが、三十一カ所につきまして警視庁が統計をとっております。そのうち主要なものについて申し上げます。

道路の改良をいたしましたところ、あるいは立体交差をいたしましたところ、あるいはほかの街路等が改良されましたところ、あるいは都市高速道路が開通いたしましたところ等につきましても、交通量はふえておりますけれども、混雑度は低くなっております。しかし、それ以外の路線につきましては、逐年交通量が上がっておりまして、数字がございまして、ただいま御指摘の飯田橋その他の資料は、ちょっと手元にございませんので、後ほどきまして御説明いたしたいと思います。

○泊谷委員 都市局長さん、おたくで出しました建設白書で見ますと、昭和三十七年のが一歩新しい、いまあなたのおっしゃった形になっておる個所があれば教えていただきたいのです。私の持つております資料では、これは建設省の資料ですけれども、先ほど言いましたように、混雑度三をこえたと強制追従走行ということで、自動車ではあると程度ですが、この統計で見ましても、昭和三十三年ですと飯田橋は五・六、それから宮地は六・七、青山一丁目は六・六、本郷三丁目は五・五となっておりまして、それから昭和三十七年になりますと、飯田橋は一〇・〇です。それから宮地が九・三、青山一丁目が九・三、本郷三丁目が八・八で、警視庁の統計を見ましても、昭和三十七年の実績ですけれども、十サイクル信号がとりましますと車両列は二キロ四百並ぶ、こういうふうにご報告しておるのですが、いま立体交差その他で、車両がふえたけれども、混雑度は緩和されたというお話ですが、そういうところ一カ所でもあるのですか。

○竹内政府委員 手元に具体的数字がございせんが、いま御指摘の中では、青山一丁目は放射四

号線を改良いたしましたので、あそこは交通量はふえておりますけれども、混雑度は減っております。それから、いま御指摘以外の点で申し上げますと、日比谷でございますが、日比谷の交差点が、交通量がふえておりますが、昭和三十九年におきまして大体現状維持の状況になっております。それから虎の門が三十九年度若干交通量がふえておりますが、混雑度は減っております。それから、あと赤坂見付でございますが、これも立体交差をいたしました結果混雑度が減っている。その他まだ二、三カ所あると思っておりますけれども、そういうような道路改良をいたしましたところは、交通量はふえておりますけれども、混雑度が減っているという結果が三十九年に出ているわけですね。

○泊谷委員 質疑をして一番困るのは、あとで会議録に残るわけでありまして、何か混雑緩和が明るい見通しでされるというふうなお話の部分だけ、特に一つや二つ取り上げられて話をされても、私のほうとしては全体を把握するのにたいへん困るわけです。

いまこれは自治省の公営企業課で出された資料を同僚議員からいただきましたけれども、これを見ましても、いまお話しのようなことが顯著に出ている数字が見当たらないわけでありまして、であります、具体的な資料を持たないでお互いに論争してもいたし方ありません。

混雑度は自由走行が困難となるという条件の数字であります、東京都内で混雑度二に抑える道路整備は何年後にできるとお考えであり、具体的にどのよういつの措置をとられておるか、それを明らかにしてほしいと思います。

○竹内政府委員 ただいま申し上げましたのは、特定の交差点につきまして混雑度が緩和している地点を申し上げたわけでございますが、一般的に申し上げると、御指摘のとおり交通混雑はひどくなっているような状況でございます。

それに対する対策でございますが、東京都の区部につきましては、街路網の再検討、それから高

速道路網の整備ということにこれに対処してまいるといふ考え方で、今後二十年後に起こります東京都の交通需要、これは地域的に押えておきますけれども、そういうような交通需要に対処できるような能率的な道路交通体系をつくるという考え方で、環状六号線の内側にしましては、すでに都市計画決定が行なわれ、環状六号線の外側につきましては、現在都市計画決定を行なうとしておるわけでありまして、これによりまして二十年間に大体事業費をいたしまして一兆九千億の金が必要というところでございますが、この金は今後東京に対する道路投資を相当いたさなければ、十分その事業が達成できないと思われましても、現在東京都についております予算の数字等から見ますと、毎年一割から一割以上くらいをふやしていくという計算をかりに仮定いたしますと、一兆九千億の事業は達成できるのじゃないか、計算的にはそういうことが申し上げられると思えます。

○泊谷委員 二十年先になりますと、長い話ですが、これは道路局長にお尋ねをすることにいたしますけれども、これまた建設省の道路統計年報の一九六三年版で見ますと、道路率はワシントンが四三％、ニューヨークが三五％、ベルリンが二六％、ロンドン二二％、パリ二六％、こういうことになっております。国内を見ますと、東京区部は一・六、横浜が一・三、四、大阪が九・三、神戸が一・八、名古屋が一・八、二、こういうように統計上数字は出ているのですけれども、この道路率は二十年後にはワシントン、せめてニューヨーク並みにはなるのですか。

○竹内政府委員 ただいま御指摘のとおり、外国の都市に比べて非常に道路率は低いわけですね。したがって、この道路率を急速にふやしていくことは非常に困難かと思われまします。そこで今度二十年後を目ざして考えております都市計画におきましては、幹線交通というものを重視いたしまして、幹線交通の中で特に立体交差——交差点が一番詰まるわけでございますので、交差点の改良、それから重要な方向別に主要な路線の強化、それから高速度道路の整備というふうなことで、幹線道路で自動車道をさばっていく道路を整備しようというところでございます。ワシントン、ニューヨーク等におきまして道路率の中には、細街路網と申しますか、それ以外のいわば生活に結びついたような街路も入っておりますので、われわれとしては幹線街路の整備、立体交差の推進、高速度道路の整備というふうな方向で対処しようというところで計画をきめようとしておるわけでありまして、

○泊谷委員 結局、整理をして聞いてみると、新しい構想はあるけれども、それは六号線とか八号線という環状線を強化するというところで、都内の道路率はあまりふえるような状況にない。そうしますと、地方公営企業で考えてみますと、東京都交通局などというものは何の配慮もない——それは極端な議論になりますが、あまりお考えにないことになりませんか。

舗装率でもあまりにひどい。イギリスは一〇％、それから西ドイツ六五・一％なのに日本は一三％。かねて世上実力大臣だといわれた方になくなった河野さんが、道路整備五カ年計画を出して四兆一千億金をかける。もちろんこれはガソリン税とか自動車税、軽油引取税というふうなことで、ほとんどが業者におぼさっているわけですね。けれども、かりに四兆一千億かけても、建設省の統計では、一九六六年で舗装率二〇％だ。建設省の一九六三年の統計について道路局長にお尋ねをしたいと思いますけれども、あなたのほうで出しております道路現況というのを見ますと、まだ四トン積みのトラックが行き帰りでできないところ、四トンのトラックが通れない道というのが五九％もある。小型四輪のすれ違いができない道路が六五％あると計上しておるのですが、これはあまりにも大きな数字なので、私は間違いないかと思っておりますが、間違いないか。

○吉兼説明員 ただいまお尋ねの具体的な数字は、私ちょっと手元に持っておりませんから、数字については正確には申しかねますけれども、御承知のように、わが国の道路は、国道それから府県道、市町村道とございまして、九十数万キロのうち大部分、八十五、六万キロが市町村道でございます。おそろく御指摘の道路は市町村道に大部分あるんじゃないかと思えます。

それから前段の舗装率云々の件につきまして、確かに西欧諸国に比べて低うございまして、これはわが国の道路の発達と歴史からいまして——まあ西欧諸国は道路の改良といいますが、道路を広げるというふうな時代があまりなかった。いきなり舗装に入ってきた今日にまいっております。したがって、イギリスのごときは、一〇％という状況になっておりますが、わが国は、まず道路を広げてから舗装というふうな過去の歴史をたどっておりますので、なかなか道路全体の整備が進まないというふうな実情をひとつ御了承いただきたいと思います。

○泊谷委員 お帰りになってから建設省の出した統計をもらいただきたいと思うのです。確かに、市町村道に、いま小型四輪の行き帰りでできない道路の数字が七〇％になっておりますから大きいのです。全国平均で六五ですから、県道、国道推して知るべしという程度のものにおたくで出しておる数字は出しておるわけですね。

道路事情のことについては、一応その程度にしまして、次に通産省の中村自動車課長にお尋ねをしたいと思います、自動車の生産量は昭和三十年、三十五年、最近と、どの程度の伸び率を示しているか。それから、あわせて運輸省の黒住さんのほうにお尋ねをしたいのですが、三十年、三十五年、最近の車両の保有両数はどういう推移をたどっておるか、これをひとつお聞かせいただきたいと思います。

○中村説明員 お答えいたします。

御質問の昭和三十年、三十五年、四十年におきまして自動車の伸びでございますが、昭和三十年におきましては、全体の生産が七万三千三百二十六台、これを一〇〇といたしますと、三十五年度は五十六万八千五百五十五台、七六五の指数にな

ります。それから四十年度は百九十三万七千九百八台、これは三十年度を一〇〇にいたしますと、二六四〇と、二六倍ということになります。

○黒住説明員 各年度の終わりの数字をとっておりますが、三十五年の三月におきましては二百八十九万八千四百七十九両でございます。それから三十九年の三月が五百九十三万七千二百七十三両、四十年の三月になりまして六百九十八万四千八百六十四両でございます。それから、ごく最近の本年の一月末の数字では、七百九十六万一千八百六十七両になっておりまして、現在ではおそれ八百万台をこえているのではないかと思います。

○泊谷委員 いま質疑で明らかになったように、道路のほうはいギリスが一〇〇%の舗装率に比べて、日本は四兆一億の金をかけても二割程度だ、車両の生産量は、いま話がありまして、三十年に比べて三十五年は七六五という倍数字、それから四十年には二六四〇という驚異的な数字を示しておる。保有台数についても、いまお聞きの数で、おおよそ倍、昭和三十五年に比べて倍と倍以上です。ことに入りますと、もう三倍近い数字に手がかかっておる。狭い道路にこれだけの車両を入れるということになりますと、たいへんだと思うのです。しかし、自動車産業は、関連する中小企業が多いですから、国の施策としてもこれを調整してとめるというわけにはまいりますまいと私は考えるのです。

大体、車の生産量を各国の統計で見ますと、生産量そのものはイギリス、フランスと肩を並べるくらい車両ができた。イギリス、フランスは通産省の統計を一九六二年で見まして、西ドイツで輸出は四六・七%、イギリスは四一・五%、日本の場合はわずかに五%にすぎないわけですね。特に目立つのは中国とかソビエト圏内、中国などは十年間で一般乗用車は七台しか輸出をしてない。

こういうことで、進捗通産政務次官にお尋ねをしたいのですけれども、いま建設省の答弁をお聞きのとおり、道路事情は一朝一夕でうまくいきま

せん。交通戦争ということがいまの佐藤内閣の当面打開しなければならぬ緊急の政治課題である。物価と並んで重要な問題になってきた。でありますれば、自動車の生産はとめるわけにいかぬとすれば、必然的に海外への市場を求めて意欲的に自動車の輸出に力を入れなければならぬと思うのですが、私が聞いた話で、いまは解決されたかもしませんが、何か車両でもタイヤが四つついておりますと、戦略物資だという言い方で、ソビエトの場合にはコム制限、あるいは中国の場合にはチンコム制限ということで輸出制限がなされておる様に聞いているので、事実かどうかわかりません。だが、昨年の春、中国貿易団の日本の四トン積みのトラック一千両を買いたいという申し出に対して拒んだ事実を見れば、これはほんとうではないかという気がするわけです。イギリスの内閣は、キューバのカストロのところに六トン積みのトラックを一千両売っていますね。車そのものを売ったからといって赤く染まるわけでもない、輸出にどうにもならないんだし、この輸出について通産省は積極的に、民間にまかせるばかりではなくて、力を入れるべきだと思いが、その方策についてお伺いしたい。あわせていま輸出は自由競争になりましてから、コストの問題もありまして、具体的なネックはどんなものでどう始末をしようとするのか、この点についてお答えをいただきたいと思ひます。

○進藤政府委員 自動車の輸出は近年非常に伸びております。わが国の輸出産業の中でも、造船だとかあるいは電気器具に次いで六億以上の輸出をしておりまして、政府といたしまして、今後、自動車はますます輸出に重点を置いていきたい。それには国際競争に勝てるように力をつけていくということ、また量産体制に入れるようにしていきたいという考えでございまして、トラックはそういうあれに入っておりませんが、今後の輸出のネックとなる問題につきましては、大體において、現状においては国内のそうした量産体制をつくることによって輸出を伸ばしていく覚

悟しております。

○泊谷委員 政務次官にお尋ねしたのは、事前の連絡も十分でなくて事情をよくおわかりないかと思つてありますが、輸出増進と言われても、一九六三年の政府で出した統計を見まして、戦後中国には乗用車は三台しか行っていないのです。かりに六台売ったとすると、指数では十割増しですね。だから何%伸びたということではなしに、とにかく車のできてくる両数が、イギリスとフランスと同じで、もう二百万両近いのですよ。百九十三万七千九百八台というお話が先ほどありましたように、これだけの車両ができるわけですが、輸出につきましては、内容を精査してみますと、特需関係です。特需関係なら国内の道路は走れないわけですから、そのことは逆に、車両がたくさんできれば、運転手をつけないければならぬ。一カ月二万四千円くらいで、自動車学校で連成の運転手をつくらなければならぬ。私も取っつき話ですが、一万六千円ばかりの金を払って免許証をもらいましたが、車が思うようにころがってこれないのですよ。こういうのは事故が起きないからいいですよ。ところが、わずかにばかり動くのがおつて、狭い道路でおたおたしておれば、気の長いのも何もあったものではない。私は自動車産業が伸びるのをとめてくれと願っております。これは、関連産業も多いわけだから、問題になりそうなのにコム制限、チンコム制限がありそうだから、これはいいかねと聞いている。

もう一つは、かりにもし制限が廃止されても、自動車の販売競争が激しいのだから、政府として特殊の保護政策を立てなければ、海外に市場を求めることは困難ではないか。

この二つについて政務次官の考え方を尋ねたわけですが、もう一度わかりやすくお答えいただきたいと思ひます。

○進藤政府委員 トラックはコム、チンコムに入っておりません。また、外国に輸出します場合に、アメリカ等につきましては、排気ガスの問題で非常に制約されておりますので、そういう点も

今後考慮して将来の輸出に当たりたいと思つております。

○泊谷委員 この問題はこれでいいでしょう。排気ガスはごく最近騒ぎになってきたのです。前からうるさい問題ではなくて、アメリカで車両を買うのに、排気ガスが条件としてついているわけですから、それはアメリカでもオーストラリアでもけっこうなことです。どこと言わないけれども、道路幅員をどんな実力大臣が出たって急によくなるということはできないでしょう。でありますと、その直接的な影響を持つ車両の生産調整——調整ということばは使いたくない。だから、海外に市場を求めることを意欲的にやることが、都市の交通混雑を解消することになるのではないか。それを、通産省は全然業者のことにだけ眼を当てておいて自動車産業をながめているということから、思い切って一歩前進してもらわなければならぬのではないかと申して申し上げたわけですが、これはまた次回、機会を設けて政務次官と話をさせていただきますと思ひます。

そこで、もう一つ、交通に携わる者から考えますと——これは国鉄の出している資料ですが、世界的にイギリス、フランスと比べて、日本で特殊な事情が一つあります。何かというと、鉄道の踏切が、カナダの場合などは、踏切から踏切までの距離は二千六百六十二メートル、アメリカの場合は千五百六十五メートルというような数字が出てくるのですが、だいたい改良されましたけれども、日本の場合、四百八十八メートルに一カ所です。これは三年ほど前の統計ですから、少し数字は変わっていると思ひます。これだけ踏切は踏切を多くして地域開発に協力していることに、裏を返して言えはなるわけです。そのことは交通停滯を来たして、これは公営企業ばかりでなくて、民営の私鉄にしても、バスにしても、たいへん大きな影響を受けているわけで、これらの問題について特にその企業だけにその採算ベースを合わせるという指導のしかたはちょっと酷ではないか、こうい

うふうに私は思うわけです。このお答えは、交通問題の総合調整は総理府でやるというように聞かされておりますが、きょうおいでいただいたのは陸上交通安全調査室長さんですからちょっと御無理なお尋ねかと思うのですが、もしお答えいただけるならばこのことについてお考えを明らかにしていただきたいと思います。

○宮崎政府委員 お答え申し上げます。

ただいまの御質問の点でございますが、私のほうは主として交通事故の防止をいかにするかという観点から総合調整をやっておりますが、そういう観点から申し上げますと、道路交通環境の整備拡充ということが非常に大きな一つの問題になっております。その一環といたしまして踏切道の改良促進——これは先生御承知と思いますが、踏切道改良促進法という法律がございます。これは現時法で本年三月に失効することになっております。本国会におきましてさらに五年延長をいたしまして、それに基づきまして踏切道の立体交差あるいは保安施設の整備、これを五年間さらに強力にやる予定になっております。

○泊谷委員 自治大臣にお答えをいただきたいと思うのですが、いま道路事情、車両生産量、それから踏切事情などを申し上げてまいりました。これは自治省の出している「公営交通の現状と分析」という本から拾ったのですけれども、ただ単純な採算ベースで原価計算をしてみますと、こういうことになるのです。路面電車は百キロ当たり費用百八十三円八十一銭、車キロ当たりの輸送人員が十一・七二人、人キロ当たりの費用は十五円六十七銭。公営バスは百キロ当たり費用九十七円四十七銭、車キロ当たりの輸送人員は六・〇九人、人キロ当たり費用は十六円一銭。これは自治省の数字なんですけれども、公営バスと路面電車と比べて、路面電車の方が原価が安いという数字が出ているのです。

それから、いま道路事情を訴えてきましたが、道路事情で見ますところになってくるのです。路面電車と自動車の路面使用比較面積、使った面積の

比較が出てくるのですが、電車、八〇〇型一車当たり使用面積が二六・一五平米、ラッシュ時の乗車人員百三十七人、一人当たり使用面積〇・一九平米。バスは、いすゞB型三二型ですけれども、これが一車当たり使用面積二三・三〇平米、ラッシュ時の乗車人員が八十人、一人当たりの使用面積は〇・二七九平米。トロリーバスは一車当たり使用面積が二四・五〇平米、ラッシュ時の乗車人員九十一人、一人当たり使用面積が〇・二六九平米。そうして中型トヨベツトは一車当たりの使用面積が七・二〇平米、ラッシュ時の乗車人員一・七名、一人当たりの使用面積は四・二三五平米となっております。理屈だけで考えると、原価が安くて、困難な道路事情の中で本来路面交通に携わっております公営企業の路面電車とあるいはバスは、ほかよりは採算が合わないけれども、合理的な成り立つわけですから、これが、これは始末のつかない問題が、東京都の機関別の時速という問題では出てくるわけでありまして、都電が十二・八七キロメートル、地下鉄が二十九キロ、国鉄が三十八・二キロ、これが決定的な問題を生んでおるわけですが、自治大臣として、採算ベースだけ考えて、地方公営企業の世話をしております市長さんなり、あるいは交通局長なり、そこに働く従業員の諸君の問題以外に、こういう大きな問題については、その当該関係者だけで始末させるということでは、何らかの国としての方策を立てるのが私は筋ではないかと思うのです。自治大臣のお考えはいかがですか。

○永山国務大臣 お説のとおりでございます。国の財政援助、また一般会計の負担並びに企業努力等総合して、健全経営に進むという方向で検討いたしたいと存じております。

○泊谷委員 そうしますと、今度は、数字を出しても年配の大臣の毒ですから、一般的な話を進めます。大臣答えて下さいように。

五月十三日のこれも地方行政委員会参考人として出席されました、社会党の主張ははずして自

治省で制度調査会にお願いしました部会長の古川さんは、これは交通関係の先生ですけれども、公述の中でこう言っておるのです。「独立採算といいますが、公営企業でございまして。私企業と違いますが、やはり企業会計と一般会計との経費負担の区分」を明確にすべきだが、地下鉄はもう路面電車も、バスでも、「費用の性質が十分収入に満たないもの」とか、あるいは地下鉄のように企業の性質からすると企業が全部の費用を負担し得ないというものにつきましては、一般会計から負担しまして、「したがって、私企業の独立採算とは意味が違っている」と述べておるのです。地下鉄になりますと自治大臣の仕事ではない。それは運輸省ですから、あとから答えていただきますけれども、結局ここで言っておることは、その関係当事者、利用する都民だけにこの始末をさせようといつても無理じゃないか。だから、国の何らかの措置が必要だというふうにおっしゃっておるのですけれども、この考え方については、いろいろな事情があるでしょうが、一般的に同意をされてしかるべきだと思ふのですが、いかがなものですか。

○永山国務大臣 やはり国の財政的援助、あるいは一般会計、その他経営の近代化、あるいは東京都のような場合のものは、企業の総合一体運営、あらゆるものを総合いたしまして、経営の公益性と、そして企業の健全化、合理化というものが計画されるべきものであると考えるのであります。

○泊谷委員 後段のほうは、もう三日も四日も、大臣からいやになるほど聞かされたので、大体傍聴して聞いておるのですが、古川さんの言っておる大事なところを大臣が逃げられるので困るのですが、古川さんはさらにこう言っておるのです。「設備その他につきまして自由企業でやれない、営利だけで割り切れない点の事業につきましては、公営企業体制はそれを補完する作用であつて」と、こう言っておるのです。民間企業でやれないから公営の企業でやらせる、だから補完の必要があるのだ、こういうふうに、あなたが委嘱をし

ました制度調査会の部会長が私どもの地方行政委員会に述べておるのです。これは自治大臣、とばけたらだめですよ。これはやはり、私も古川さんの言うとおりのこと、というお話がなければいかぬと思うのですが、もしそれが違うというならば、どういふ事情で古川さんの意見は違ふのか、それをお聞かせいただきたいと思ひます。

○永山国務大臣 やはり交通関係につきましても、政府のほうで金融その他の関係においても考えておりますので、基本的には、言われることは間違いなく考えております。

○泊谷委員 金融の話が出ましたが、金融の話はもう少しあとにしましょう。大臣がだいぶ気負い込んで話をされましたから、石炭並みに利子補給をやつてもらうという注文をしますから、事務当局と十分打ち合わせをしておいてください。

運輸省の皆さんにお尋ねをしたいわけですが、これは午後連合審査が持たれることになっておりますから、先輩議員の方から掘り下げてお尋ねすると思うので、一般的な聞き方になると思ひますが、地方行政委員会でも言いました制度調査会の古川部会長は、「地下鉄につきまして独立採算制を貫徹することが非常に困難な状態でありまして、非常に公共性を持っておりまして、地下鉄の建設費等につきましては大幅な公共負担を必要とする、利子の補給も必要とする」ということがあの答申の中で最も大きな力点をかけたところだ、こういう節回しをされておるのですが、主管官庁として、このことについて、どうしてこの法改正のときに——法改正になれば自治省になります、埋没してしまつて、これだけははずされたのか、私としては理解に苦しむのですけれども、それらの経緯についてお答えをいただきたいと思ひます。

○堀政府委員 地下鉄の建設につきましては、非常にキロ当たり工事費がかさみますので、地下鉄の経営に非常に大きな圧迫を及ぼしていることは明らかでございます。そのために従来より建設費の補助という形でわれわれはやってきたのであり

ますが、四十一年度の予算におきましては、従来の補助の方式が手ぬるいということとでその計算方式を変えまして、建設費につきまして、その利子負担が六分五厘になるように、その差額を補助するといふような形にいたしました。前年度三億ばかりの補助金でございましたが、本年度は一億八億にふやしたわけです。これでも決して十分だとは思っておりません。将来におきましてはさらにもっと手厚い補助の方式を検討していきたい、かように存じております。

○泊谷委員 堀鉄監局長としてはなかなかお答えしにくいと思うので、これはちょっと筋違いですが、永山自治大臣、閣僚の一人として、地下鉄の問題でお答えいただきたいのです。主管事務は中村運輸大臣にあることはわかっているのですか……。

公述人の話の中にもありますが、これは七分三厘で百四十億の赤字で、元利で五〇%というのたいへん経営が悪化してきている。ところが、ほかの国では、何だかんだといつても、地下鉄をやらないければ理屈抜きに都市交通は収拾がつかなくなってきた。いま日本の政府の場合とはにかくど

んどん掘らして、そのあとをやるというようなかまなわけでありまして、地下鉄は、いままさし上げるまでもなく、同じ速度で同じ線路を走るわけでしょう。追突もないわけだ。事故が少なく、輸送効率が低いわけですね。通常路面交通であれば、五十キロのものあれば、三十キロのものもあって、速度のおそいのにじやまされるから、建設省も悩んで、三車線、四車線の速度別に交通帯をついたわけですね。地下鉄はそれがいわけですから、これはどの国でも常識化して、全額政府が負担しているのはストックホルム、マドリッド、モスクワ、ローマもそうです。が、かりにそこまできかないにしても、こしは予算編成が終わったということも事実問題として認めるのですけれども、来年からはこの問題について意欲的に国の助成をするというようなことを

閣議で考えていいんじゃないか、もうその時期にきているんじゃないか、おそきに失しているんじゃないかと私は思うのですけれども、大臣の考えを、今後閣議でどういうこれに対するお骨折りをいただけるか、その点を明らかにしていただきたいと思ひます。

○永山国務大臣 お説のような点についても本年度予算編成にも自治省としては相当考えたのでございまして、来年度予算編成を目ざしまして、お説のような観点において努力をいたしたいと考えています。

○泊谷委員 次からの質問は時間の関係でぼつたりとお尋ねいたしますから簡単に答えたいでございますが、答申の主要部分であり、また古川部会長が料金決定の迅速化の問題を取り上げ、これは非常に重要な問題で地方公共団体の議会の議決のみで足りる、国の認可を必要としないという意見が強い。ただし、非常に公共的な性格を持つておりますからして、一カ月前に届け出をし、国は調整を加えて、また必要な場合には修正を命ずるという調査会の答申の線にいんじやないか」という主張をされておるのでありますけれども、堀鉄監局長、この答申についていかがお考えでありますか、その考え方を明らかにしていただきたいと思ひます。

○堀政府委員 公営企業の料金決定については地方議会の決定だけでいいではないか、これにつきましては、われわれは交通企業全体につきましても合理的な交通分野、企業分野というものはなければならぬし、料金につきましてもバランスといひますか、他の交通機関との調整の問題がございします。公営企業を地方議会の決定だけにおまかせするといふことは問題があるんじゃないか。ただいまの、もし悪ければあとで修正するといふ修正権を持つておれば十分ではないかといふことがございしますが、これはなるほどそういうことがスムーズに行なわれるならばけっこうだと思ひますが、事実上高いから下げるとかというようなことは、事実問題としてなかなかやりにくい点がある

るのではないかと、十分それらの御意見については拝聴する値打ちがあると思ひますので、われわれとしても十分検討してみたい、かように存じております。

○泊谷委員 堀さんもう一つ、これは重大な問題で、簡単に答えていただくのは困難かもしれませんが、大阪市の場合は大阪市営が大体市の勢力圏内を押えているわけですね。路線としては東京都の場合には環状線の内側であり、荒川放水路の内方といふことでありまして、先ほどの建設省の話からいっても道路事情の緩和、六号線、七号線、八号線といふ外郭を強化するといふことで、全くの都心部でございします千代田、丸の内、これを中心にやっております都営といふものはどうしても採算が合わない、どう努力しても合わない、こういうことはだれしも覚えていると思うのです。そこで問題は、総合的都市交通の広域運営ということが調査会で取り上げられたのでありますが、なかなかむずかしい問題だと思ひますけれども、この答申にどう対処されようとおるのか、その考えを明らかにしていただきたいと思ひます。

○堀政府委員 ただいまの御質問は、都市交通の一元運営の問題と拝聴いたしました。いろいろ背景を持って今日存在をいたしておるわけでございます。これらのものが一元化されて運営されるならばいろいろ利点があることは、もう私から申すまでもなく明らかだと思ひます。それでわれわれとしても、方向としてはそうあるべきである、これを一挙にやるといふことは事実問題として非常にむずかしいだろう、ですからどういふ段階を通過して、いかなる方法で、そしていかなる時期にそういうふうに行っていくかということについて、いま都市交通審議会におはかりしておる次第でございまして、その結論が出ればそれに従つて考えていきたい、かように存じております。

○泊谷委員 最初自治大臣、後段は柴田局長にお尋ねしたいのですが、大阪の局長は公述の中でこ

う言っているのです。累積百六十億の赤字と申しますけれども、この中には、物価政策でバス料金、トロリーバスの料金が路面電車と切り離されまして、民営を上げておつて公営だけ三年間だけストップされて、抑制された分が五十八億ございします。これは全額補てんしてやろうという話があつたように、利子補給というやうなことでなくて、全額補てんをお願いしたいと主張しておるのです。そもそも政府の物価政策で公共料金の抑制策、私はそれは政治の姿勢としていいと思うのですが、採算の合わないところは全然地方の団体や関係者にまかして、政府だけがいい子になっているのはずいぶん限りだと思ひますが、これは始末されるのでしょね。大阪ばかりではなくて、関係が二、三方所あるはずでありますから、その処理方針もあわせてお答えいただきたいと思ひます。

○柴田(護)政府委員 昨日もお答え申し上げたのでございますが、お話のように、料金ストップによるバス料金の損失をどう考えるか、いつからストップがあつたかという問題でいろいろ議論がございしました。言うならば、バス料金のストップされたのは、私どもの理解では、いわゆる料金ストップ令というものは、正式には三十八年末、三十九年一月の閣議でございしたものであつたわけでありまして、抑制されてきておる。その三十九年ごろから三十八年ごろまでの間のいきさつは、先生御承知のとおりと思ひますけれども、これは経営合理化とかなんとかいふことでいろいろ議論がある、言うならば多分に水かけ論的なことになされてございします。しかし三十九年の初めにはつきりとした強制措置でございします。これはの当時もいろいろこれに対する善後策が問題になりまして、とりあえず政府資金でもつてその間をふないで、それによるつなぎの利子負担を事実上負担せしめない措置をとつてまいりました。今日もそういうやうな措置が続けられております。し



金を納めます。だけれども、私どもが税金を納めて注文するのは、病氣にかかったときなどは病院にめんどうを見てもらえるのがまず第一歩じゃないかと私は聞きたい。ところが病院の独立採算制とかいって、経費の八割方は利用する者から取り上げている。船のほうも港のほうも何で同じに取り上げないのかと聞いている。港を利用するものについては市から逆に金を持ち出して応援までしてやっつて、一般市民が病院を利用するのを何でこの痛めつけなければならぬのか。これは自由民主党の政策として絶対譲れぬ線ですか。

○永山国務大臣 私、どうも具体的な意味がよくわからぬのでございますが、局長並びに港務関係の人から答弁をさせていただきますかと思ひます。

○泊谷委員 とにかく時間がないという、とらばさみにかかったようなもので、ここは一番きょう聞きたいところだった。今度公営企業も独立採算制を前面に打ち出しているわけでしょう。であれば、みんなが一番利用する病院のほうは、確かに利用する人にとり金を出しているのではありませんか。自治省の統計ですよ。ところが港務のほうはそうならない。全然優遇されて、病院を利用する者と大きく差があるのはどういうわけなんだ、同じにできないかと、こう聞いている。

○永山国務大臣 この点は港務行政の問題でございすから、よくその関係方面と相談をしてみたいと思ひます。

○泊谷委員 財政再建債で、参考人が異口同音に三分五厘というものを主張しているのですが、大臣にまず自治省の考えとして聞くのですが、石炭は何分で金を貸していただきますか。先月十日閣議で定めました内航海運に対する利子は何分にきめましたか。一昨日閣議で定めました韓国に対する二十年七百二十億の利子は何分にきめましたか。

○柴田（護）政府委員 実質上三分五厘でございす。

○泊谷委員 いま柴田さんから話がありました。石炭は六分五厘なんです。利子補給をして実質上三分五厘と言われた。これは去年変えまし

て、さらに変わったはずですが、大蔵省も見えておりますね、通産政務次官もおわかりだと思ひますが、六分五厘のやつを二度利子補給をしまして、そういう形になっていませんか。今度十日にきめました内航海運の船舶調整は三分五厘ですよ。一昨日の新聞によりますと、韓国に対する経済供与二十年七百二十億、三分五厘ですよ。これは一体どういふわけなんですか。一般市民が利用する水た電車だ、バスだといふものが七分三厘の金を使わなければならぬで、この特定のものが三分五厘といふのはどういふわけなんですか。また自治大臣として、これに近づけようという考えがあらひますか。

○永山国務大臣 再建債に対しては、お説のようにひとつそれに近づけるような努力をいたしたいと考えております。

○泊谷委員 近づくように措置したいと言つて、内容は明らかにされないのですが、そのことはこの委員会を通して、与野党関係委員で話がまとまれば、大臣としてもそれに協力いただけるというふうに理解してよろしいのですか。

○永山国務大臣 本年度予算編成にあたりまして、自治省といたしましてはそういう方向で努力はいたしました。国の財政その他で、提案しているとおりになつておるのでございす。来年度予算編成を目ざしまして、さらに努力いたす考えでありますけれども、しかし皆さん方の院議に対しては十分尊重いたしたいと考えております。

○泊谷委員 委員会でも申し上げるのはどうかと思つていたのですが、私は札幌でああなたの演説を数多く聞かしていただいたのだけれども、あのあなたの話というものは、刷新連盟と言ふのですか。革新とか刷新というのはいい名前ですがね。しかいまの大蔵大臣の直系で、永山さんがものを言えはほとんどきまるといふふうな新聞は書き立てたのです。出している法案の関係があつて、なかなか歯切れのいいことは言えないと思ひますが、いまの問題はどう考えたつて、隣りの国に金を貸すのが二十年七百二十億、三分五厘で、市民

の飲む水だ、バスだ、電車だ、それが七分三厘といふのはどうもおかしい。これは与野の先生だつてそう考えてしょう。そういうふうな委員会では話がつまれば、あなたとしては前に経緯があつたやうであります。さらに閣僚の一人としてそれに努力していただくというのはいいのでしょ

○永山国務大臣 院議は尊重いたしたいと考えております。

○泊谷委員 約束の時間になりました。残念ですが、来てもらつて質問しないのは失礼ですから、経済企画庁の中西さんに一つだけお尋ねしておきますが、経済企画庁の諮問機関である物価問題懇談会が、五月三十一日に都市交通料金安定策について意見書を出したのをごらんいただきましたか。

これは自治大臣も聞いてもらなければならぬけれども、その中で、「交通料金は、能率的な経営を前提とした原価主義によることを原則的たてまえとすべきものであるが、国鉄、地下鉄、私鉄、公営鉄軌道及びバス事業等各種輸送機関の投資の性質あるいは企業の現況から見て、原価主義による運賃が長期的に見て合理的な交通体系と運賃体系とを実現させるという保証は必ずしもない。それは一つには、交通事業がみずからの責任によつて生じたのではないコスト要因（いわゆる「外部不経済」）具体的にはラッシュ時の片道輸送や都市中心部の交通混雑」を何とか吸収せざるを得ない立場にあるからである。」として、たとえばということ

で数多くの提案をしております。たとえば公営バスの優先運行、あるいは電車の停留所新設に伴うところの地価の上がつたものに対して、その受益者負担を財源に充てるとか、数多く出ているのでありますけれども、経済企画庁としてこの答申にどう対処されるのか。私はきょうの審議に重要な点だと思ひます。いま自治省から出されておりますものはあくまでも独立採算制であるといふところが先ほどの話から、外部的要因によつて、それだけでは採算ベースがとれるものではないといふことは、おおよそ理解をいただいたところだと

思ひます。一般国民の立場から物価問題としてとらえた、この交通政策のあり方について思い切つた提案をされておると思ひますが、この点についてお答えをいただきたいと思ひます。

○中西政府委員 お手元にお持ちのようでございますが、五月三十一日の都市交通についての提案の前文のやつと終わりのほうに、いろいろ提案をするのだけれども、政府のほうで検討の上、実行上の諸問題を明らかにして当懇談会に報告されたという御要望があらせて来ております。そういう観点で関係各省庁の御意見をいただいて、その上で私どもこれに対処する方針をきめてまいりたい、かように考へておるわけでございす。

○泊谷委員 最後で恐縮ですが、自治大臣、交通網の問題、水道もそうですが、急激な人口増、それから無政府状態の宅地造成、これを度外視して独立採算制を議論させようといつたつて、それは無理だと思ひます。最終的には、総合的な町づくり、都市づくりといふもの、土地あるいは人口増に対処した交通網といふものを考へなければならぬと思ひますが、それに対して地方自治団体のお世話をする自治大臣としてどういふ方策を持っておるか。

それから、せっかくお忙しいところをおいでをいただきましたので、大蔵省の鳩山主計局長にお尋ねしたいと思ひます。当委員会もだいたい審議を重ねてまいりまして、先ほど話がありましたように、再建債の利子の問題は、自治大臣にかわつて聞いていただきましたが、石炭の場合、あるいは韓国の二日前きめましたが、七百二十億、二十年、三分五厘ということですが、こういうふうな下げるべきだと思ひます。さらにこの再建計画の年数も五年ではうまくないと各参考人が口をそろえて話をしていすのですが、こういう空

気の中で、委員会がもし意思が一つにまとまれば、大蔵省としてもそれは当然その措置をとらざるを得ないと思ひます。それについてお考へがあれば、この際述べていただきたい。

○永山国務大臣 お説のような関係でありますか

ら、各関係機関ともよく連絡をとりまして、総合的な立場においてやらなければならぬと考えております。

○鳩山政府委員 再建債の利子補給につきまして、その年限あるいは補給する幅につきましてもいろいろ御議論のあったことは拝聴いたしております。私ももといたしましては、予算のときにきめたことでありまして、政府として一応その原案を御提出いたしたのでございますので、そのような線で成立させていただきたいと思っております。

○泊谷委員 鳩山さんは、立場上そういう返事しかできないのかもしれないけれども、だれが何と言ったって、隣の韓国に三分五厘、二十年で貸したり、石炭は六分五厘で去年からまた利子補給しまして、千七百億のたな上げは、実質利子は排除されることになったでしょう。山一さんのたな上げもあるぞ」と呼ぶ者あり。山一まで出す気はないけれども、みんなが利用する電車やバスに、あなたたちが独占して金庫を持っておるような顔つきで話をされては困るのですよ。そこはやはり均衡をとるのだということになったら、大蔵省としてはその趣旨に沿って始末をしないと考えるという答弁があつてしかるべきだと思うのですが、いかがですか。

○鳩山政府委員 私どもは事務当局でございますので、もちろん国会でおきめくださることは、これは当然そういうことで最高機関でおきめくださったことでございますので、私も事務当局といたしましては、原案で成立させていただきたいという希望を申し上げたわけでございます。

○泊谷委員 ありがとうございます。これで終わりにします。

午後零時十四分散会

〔参照〕

委員派遣報告(第一班北海道)

今回の委員派遣は、内閣提出の「地方公営企業

法の一部を改正する法律案」、安井吉典君外九名提出の「地方公営企業法の一部を改正する法律案」、地方公営企業財政再建促進特別措置法案及び「公営企業金融公庫法の一部を改正する法律案」の四法案の審査に資するため、札幌市及び横浜市に委員を派遣し、現地に於いてそれぞれ、各界の意見を聴取することに相成つたものであります。この際、私から概要を御報告申し上げます。

まず第一班の報告を申し上げます。

第一班の派遣地は、札幌市であります。派遣委員は、委員長岡崎英城君、大石八治君、亀山孝一君、秋山徳雄君、華山親義君、門司亮君及び私、渡海元三郎の七名であります。また、現地に於いて、議員泊谷裕夫君が出席されました。

会議は、六月六日午前九時から札幌市の北海道自治会館において行なわれ、岡崎団長から派遣委員、現地出席委員及び意見陳述者の紹介、並びに議事運営等について、あいさつを行なつた後、意見陳述者六名の方より意見を聴取し、質疑を行なつたのであります。

以下、意見の要点を簡単に御説明申し上げます。

まず、札幌市長原田与作君は、一般会計との負担区分を明確にした上で独立採算制をとる政府案は大筋として賛成であるが、料金算定要素には借入金のみでなく、拡大再生産のための資金をも見込むべきではないか、国の配慮は、具体的内容を掲げべきで、さし当り、都市の交通路線は道路管理者の意見を尊重すること、地下、高架交通事業の建設費に対しては道路事業等に準ずる国庫補助をすること、上水道事業にかかるダム建設に伴う負担金の軽減と長期納付を希望するとともに、企業職員の給与は、政令等で算出方法の基準を示すこと、再建債については、四十年度分をも対象とし、かつ、利子三分五厘以上について利子補給をすべきである、という意見でありました。

次に、小樽商大教授伊藤森右衛門君は、公営企業の経営原則は、企業性の発揮によつて公共性を

助長するものであり、能率的運営を図り、過去の赤字を計画的に解消する政府案は原則的には問題はない。ただ、改正点の運用上に問題がある。すなわち、一般会計との負担区分が明確にされては、利用者の負担は企業からうくべき財貨又はサービスの範囲に限られるべきである。企業の長期経営計画の策定を管理者に義務づけ、この計画を基礎に料金の安定を図るべきである。企業の内部要因による赤字でも長期間で解消すべきであり、利子補給も大巾に行なうべきである。管理者の自主性の強化は結構であるが、業務監査の責任を負わすべきである。企業職員の身分を地方公務員とし、待遇のみを別扱いにすることは現実問題としてむずかしいのではないか、経営の状況に応じ給与を考慮する場合、どの程度斟酌しうるか、生産経済的な事業体の場合、業績評価の基準を設けるべきではないか、との意見でありました。

次に、北海道企業局長赤沼正君は、基本的に政府案に賛成し、公営企業の今後の健全運営を図るためにも国会の成立を要する。ただ、法の運用に際して、能率的な経営、かつ適正な料金収入でも、なお、経営困難な先行投資的性格を有する工業用水道事業等については国の財政援助措置を講ずること、企業意欲の増進と業績の向上のためにも企業の各業種に適合した給与の種類及び基準を明文化すること、資金区分の改善、企業債の償還条件の緩和をはかること。特に工業用水道事業について補助率を引上げ、また妥当割れの額に對し、その大半を国庫補助とすること、等の意見がありました。

次に、釧路市助役の川越教高君は、積雪寒冷地という北海道の特殊性のため、水道事業について、建設費が割高となり、このしわよせで水道料金の場合、本州より三、四割高い。この上廻る分については国が援助すべきである。また施設の拡張、改良のため、国は低利融資を行なうほか、工業用水道と同様に上水道についても国庫補助を行なうとともに、一般会計からの繰入れや補助は、地方交付税の基準財政需要額に算入すべきであ

る。国の料金抑制によつて生じた赤字は、国が補てんするとともに、再建債は四十年度までの赤字を対象とし、利子三分五厘をこえるものは全額国で利子補給を行ない、かつ償還期限も相当長期にすべきである。なお公営企業の財政再建は、現在の社会状態の中で、給与費の切下げなどで解決することは困難である。政府案に對し、社会党案を十分考慮、加味した法案を決定されたい、という意見でありました。

次に、函館市交通局長柳田利雄君は、再建債の対象年度を四十年度とし、自主再建についても財政的な援助をすべきである。年三分五厘をこえる利子は全額国で利子補給するとともに、償還期限も長期に、また都市の特殊事情を考慮して弾力的に運用すべきである。給与制度の現行からの移行については労使間の充分な話し合いの上行なわれべきである。管理者は市長の一身であり、議会は住民意志の代表であるから管理者の権限はこれらを充分配慮して決めらるべきである。以上の諸点を勘案の上、公営交通事業の経営健全化を図るため、すみやかに本法案を決定せられたい、という意見でありました。

最後に、日本都市交通労働組合連合会、東北、北海道地方協議会議長齊藤市郎君は、公営企業の今日の危機を招来した基本的要因は外部要因にあり、この真の原因究明のないまま立案された政府案では再建は不可能であること、労働基本権に抵触するが如き合理化を強制していること、財政再建についての政府案の内容が姑息で、莫大な累積赤字を解消するためには抜本的な財政措置が必要であり、料金の値上げや、地方議会の権限縮小と管理者の地位の強化による独立採算制強化等、重要問題を提起しているのを再検討すべきであり、政府案に反対する、との意見でありました。

以上の陳述に對し、引き続き各委員から陳述者に對し、管理者の職務と長期経営計画の策定、一般会計の負担区分と利用者負担の範囲、職務給の具体的な明示、恒久的制度改正と臨時的財政再建の一本化に對する法体系のあり方、公営企業と独

立採算制、管理者の地位の強化及びその任免に対する議会の承認の要否、工業用水道事業の採算の見通し、一般会計からの繰入れ或は補助金に対する地方交付税基財政需要額への算入基準、函館市交通事業の経営合理化の経緯、借入金の利率別内訳及び一時借入金と赤字との関係等について熱心な質疑が行なわれ、それぞれ陳述者より答弁がありました。

次に、第二班の報告を申し上げます。

第二班の派遣地は横浜市でありまして、派遣委員は委員長の岡崎英城君、大石八治君、奥野誠亮君、細谷治嘉君、華山親義君、吉田賢一君及び私、渡海元三郎の七名であります。また、現地に於いて地方行政委員として秋山徳雄君及び門司亮君が、議員として安藤覺君大出俊君及び野間千代三君が出席されました。

会議は、六月八日午後一時から神奈川県庁において行なわれ、岡崎団長から派遣委員、現地出席委員及び意見陳述者の紹介並びに議事運営等について、あいさつを行なった後、意見陳述者六名の方より意見を聴取し、質疑を行なったのであります。

以下、意見の要点を簡単に御説明申し上げます。

まず、横浜国立大学教授黒沢清君は、政府案は地方公営企業の性格を公共性と企業性の調和の上に立つ企業体とし、独立採算性、企業自主性及び企業責任体制の三原則により、地方公営企業の経営の合理化、財政再建等に資するところが大きい。料金は原価主義の原則を遵守すべきであつて、一般物価政策を考慮するあまり、料金抑制方針をとることは妥当でなく、地域差の著しい水道については高料金を避けるため価格差補助金を負担する必要がある。また、地方公営企業の経営費用は企業自体で負担すべきであるが、病院における社会保障的経費については地方自治体が、また、地下鉄等の建設費は地方自治体と国とが分担すべきである。さらに、財政再建については七年程度の計画により資金の供給、利子補給等によつ

て再建を図るべきである。また、大都市の路面電車等は廃止すべきである、との意見でありました。

次に、神奈川県公営企業管理者企業庁長森久保虎吉君は、神奈川県水道事業及び電気事業について、検針、集金の隔月方式、漏水防止対策、事務の機械化等経営の合理化の実績や将来の水資源の見通しにふれ、さらに内閣提出の法案について受益者負担の原則は公営企業の特長性から考へて当然であること、独立採算制は原価計算の基礎を明確にする意味からも必要であること、なお要望として低利資金を供給してもらいたいこと、耐用年数に見合う償還年限を定めてもらいたいこと、ダム等大規模の設備投資について国の補助制度を考へてもらいたいこと、等の意見の陳述がありました。

また、横浜市長飛鳥田一雄君は、地方公営企業は公共性と企業性という二律背反の要請があるが、法案としては、企業性より公共性を重視してほしい。とくに横浜市のように人口流入の激しいところは、拡張のための資金を旧横浜市民が負担するのは不合理であり、国の経済政策によるものであるから国の援助を願いたい。内閣提出の改正案は制度改正と再建の部分で同一法案の中で扱われているが、両者を分けてほしい。また、赤字企業の再建案を自治大臣の承認にからしめていること、承認に当つて条件を付し得るようになっていくこと等は地方自治権を侵すおそれがあることにも労働法上の権利の侵害になるおそれもあるもので再検討してほしい。再建については、利子補給の限度は三分五厘以上のものとする、再建期間間は十五年位とすること、不良債務は四十年度末の額とすること、さらに、企業をとりまく外的条件の整備にもつと配慮してほしい、との意見でありました。

また、横浜水道労働組合執行委員長深山泰治君は、水道事業の歴史は、事業拡張と料金値上げのくり返しであり、料金改訂は大体二年に一回の割合

合で実施しており、また経営の合理化は五十八才の定年制の実施をはじめ、やり尽している。現在水道事業の経営を圧迫しているのは元利償還金の重圧であり、企業のいわゆる外的条件が経営を圧迫している。しかるに政府案はこれらの赤字原因の徹底的究明が不十分である。具体的にいえば、給与に関する改正規定は公営企業の危機を救うこととは関係がない。経営の安定のためには企業の労使関係の安定が先決である。また、政府案の四十三条の自治大臣の勧告権、四十四条の再建計画の承認にあつて条件を付する権限及び五十条の起債の制限規定は削除すべきであり、また利子補給は三分五厘以上のものとし、再建期間をもつと延長すべきである。さらに、制度の改正部分と再建の部分は区分すべきである、との意見でありました。

また、横浜交通労働組合執行委員長宮原厚君は、地方公営企業制度調査会の答申は赤字原因の究明が充分でない。横浜市交通事業の赤字は人口増が大きく、東京のベッドタウンの性格があること、車の速度が低下し経営効率を低下せしめていること、元利償還金が大いこと等に原因があるとし、企業経営の合理化は企業内部の合理化だけでは達成できない。むしろ企業をとりまく外的条件の整備が先決であるとしている。政府案については、負担区分の規定が抽象的であること、給与に関する改正規定は能率に名をかりた賃金切り下げであること、自治大臣に再建に関する勧告権、条件を付する権限等を与えているのは企業の自主性をそこなうおそれがあること、これらの権限と団体交渉権、協約締結権との関係が不明確であること等について述べたあと、地下鉄建設費について国の財政援助をすべきである、との意見でありました。

最後に、川崎市水道局長高垣賢隆君は、企業の独算制を建前とした政府案は賛成であるが、川崎市の水道事業については現在の料金に巨額の先行投資分を含めることは事実上困難であるので国の助成措置を望むこと、財政悪化の主たる原因は元利償還金の増こうにあるため、既往債を含め、利

率の引下げ、耐用年数に見合う償還期限の延長、水資源の開発や地域開発等について国の積極的な助成措置を要望するとともに、再建団体と否とに拘らず利率の引下げ等、広く水道事業に対し恒久的な措置を講じ企業の自主性を尊重してその発展を図るべきである、との意見がありました。

以上の陳述に対し、各委員から陳述者に対し、長期的観点からみた場合の赤字企業に対する起債制限と赤字団体に対する自治大臣の勧告権との関係、今後公営企業を赤字にしないための方策、企業債の償還期限と耐用年数との関係、負担区分とくに地下鉄に対する財政援助、病院の企業性、地方公営企業の公益性と設備投資原資の性質、国と地方団体と公営企業との負担区分、自治大臣の承認権、勧告権と地方自治との関係、管理者と長と議会との関係等について熱心な質疑が行なわれ、それぞれ陳述者より答弁がありました。

以上をもつて報告を終わりたいと思いますが、このたびの委員派遣に際し北海道及び神奈川県当局はじめ地元関係団体から賜りましたみなみならぬ御協力に対しましてこの機会に深甚の謝意を表し、報告を終わります。