

第六十八回国会 参議院 地方行政委員会 會議録第十四号

昭和四十七年五月十一日(木曜日)
午前十時四十二分開会

委員の異動

五月十日

辞任

柴立 芳文君
二宮 文造君

補欠選任

世耕 政隆君
藤原 房雄君

五月十一日

辞任

高橋 邦雄君
藤原 房雄君

補欠選任

稲嶺 一郎君
二宮 文造君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

玉置 猛夫君

寺本 広作君

増田 盛君

占部 秀男君

河田 賢治君

片山 正英君

高橋 邦雄君

若林 正武君

神沢 浄君

小谷 守君

杉原 一雄君

和田 静夫君

上林繁次郎君

中沢伊登子君

国務大臣

自治大臣 渡海元三郎君

国務大臣 中村 寅太君

政府委員

警察庁長官 後藤田正晴君

警察庁交通局長 片岡 誠君

自治政務次官 小山 省二君

自治大臣官房審議官 森岡 敬君

自治省財政局長 鎌田 要人君

常任委員会専門員 伊藤 保君

運輸大臣官房参事官 原田昇左右君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

労働省労働局長 岸 良明君

ものであります。

その三は、国家公安委員会が都道府県公安委員会に対して行なう指示についてであります。現行の高速自動車国道のほか、政令で定める自動車専用道路を国家公安委員会の指示権の対象に加えることとし、その他所要の規定を整備することを内容とするものであります。

なお、この法律の施行日については、初心運転者の標識掲示義務及びその保護に関する規定、国家公安委員会の指示権に関する規定等は、昭和四十七年十月一日から、路上試験の実施等に関する規定、指定自動車教習所の指定基準の整備に関する規定、免許証の有効期間に関する規定等は、昭和四十八年四月一日から、その他の規定は、この法律の公布の日から施行することとしております。

以上がこの法律案の提案理由及びその内容の概要であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛同を賜わらんことをお願いいたします。

○委員長(玉置猛夫君) 次に、補足説明を聴取いたします。後藤田警察庁長官。

○政府委員(後藤田正晴君) 道路交通法の一部を改正する法律案につきまして、補足して御説明いたします。

第一は、路上試験の実施等のための規定の整備についてであります。

まず、第九十七条第二項の規定は、現在、技能試験は、すべて試験場内で行なうこととしております。交通の流れに適應する運転能力、法令の遵守能力等その者の道路上における実際の自動車の安全運転能力について確かめることとするため、普通免許の技能試験については、これを一般の道路において行なうとするものであります。

次に、第九十六条の二の規定は、普通免許の運転免許試験を受けようとする者は、指定自動車教習所の卒業証明書を有する者等、普通免許の技能試験が免除されることとなる者を除いて、仮免許を現に受けている者で、過去三月以内に五日間以

上、路上練習をした者でなければならぬこととするものであります。その場合、総理府令で定めるところにより、交通の著しくひんばんな道路、生活道路等、路上練習に不適当な道路以外の道路において、一定の内容について自動車の運転の練習をしなければならぬこととしてしようとするものであります。

次に、第八十四条第五項の規定、第八十七条の改正規定等は、路上における練習や試験等のための仮免許の規定の整備であります。仮免許の種類を大型仮免許及び普通仮免許の二種類に分け、練習や試験等において運転しようとする者は、運転しようとする自動車の種類に応じて、それぞれ大型仮免許または普通仮免許を受けなければならぬこととする。仮免許を受けた者は、練習のため自動車運転しようとするときは、練習効果を高め、かつ、練習中の危険を防止するため、その運転者席の横の乗車席に、その自動車を運転することが第一種仮免許を受けている者でその免許を受けていた期間が通算して三年以上のもの、その自動車を運転することができる第二種仮免許を受けている者等を同乗させ、かつ、その指導のもとに運転しなければならないこととし、また、新たに仮免許練習中の標識掲示義務の違反について罰則を設けるほか、仮免許の有効期間を三月としようとするものであります。

次に、第九十六条の二の規定及び第九十四条の二第一項の改正規定は、精神病者等の一定の欠格事由に該当する者及び人身事故を起こした者等の政令で定める基準に該当するものについて仮免許の取り消し制度を設けるとともに、正規の免許の取得のための事前段階である仮免許に関する事務については、これを合理化するため、警察本部長等に行なわせることができることとしてしようとするものであります。

第二は、初心運転者に対する運転教育の徹底をはかる等のための規定の整備についてであります。まず、第九十八条の改正規定及び第九十八条の

二の規定は、指定自動車教習所における教習水準を高め、もって自動車の運転者の資質の向上をはかるため、指定自動車教習所の指定にあたって、一定の職員、設備、運営が法律で定める要件を備え、または政令で定める基準に適合しなければならぬことを明記するとともに、特に、公安委員会の行なう路上試験にかかわる技能検定に従事する技能検定員の選任及び解任、技能検定合格の証明等について規定するほか、その業務の重要性にかんがみ、指定自動車教習所の技能検定員は、刑法その他の罰則の適用については、これを公務に従事する職員とみなすこととしてしようとするものであります。

次に、第七十一条の二の規定は、他の運転者等に初心運転者であることを知らしめ、初心運転者にかかる事故の防止をはかり、また、初心運転者に初心の段階において正しい謙虚な運転の習慣を身につけさせるため、普通免許の免許経歴が通算して一年未満の初心運転者は、外国免許を受けていたことがある者等を除いて、総理府令で定める初心者マークをその普通自動車前面及び後面につけて運転しなければならないこととしてしようとするものであります。

次に、第七十一条第五号の三の規定は、初心運転者または仮免許練習中の運転者が初心者マークまたは仮免許練習中の標識をつけた普通自動車を運転している場合における他の一般の運転者の順守事項を定めるものであります。これは、一般の運転者が初心運転者等の運転する自動車の側方及び前方に安全な側方間隔及び車間距離を保たなければならないこととすることにより、一般の運転者に対して初心運転者の保護義務を課せようとするものであります。

第三は、免許証の有効期間に関する規定その他の規定の整備についてであります。

まず、第九十二条の二の規定等は、免許証の有効期間の末日をその者の誕生日とすることによって、いわゆる、うっかり失効を防止し、あわせて更新時期を年間を通じて平均化することによつ

て、免許事務の合理化をはかろうとするものであります。また、これによりまして、新たに免許を取得した者の免許証の有効期間は、その適性試験を受けた日の後のその者の三回目の誕生日が経過するまでの期間とする。更新免許証の有効期間は、更新前の免許証の有効期間が満了した後のその者の三回目の誕生日が経過するまでの期間とし、また、海外旅行等のため、更新期間の到来前に更新を受けようとする特例更新の免許証の有効期間は、その適性検査を受けた日の後のその者の三回目の誕生日が経過するまでの期間としようとするものであります。

次に、第九十二条第五項の改正規定は、新たに路上試験を実施することに伴い、運転免許試験手数料等の額は、一件についての限度額を現在の千円から千五百円に引き上げようとするものであります。

次に、第九十条の改正規定は、国家公安委員会は、交通安全と円滑をはかるため、特に必要があるとき、都道府県公安委員会に対し、従来の高速自動車国道のほか、高速自動車国道に準じ、または高速自動車国道と密接な関係を有する自動車専用道路のうち政令で指定するものについて、これらの道路における道路交通法の実施に関する事項について指示することができることとしてしようとするものであります。

最後に附則の規定についてであります。

第一項の規定は、この法律の施行日について規定しようとするものであります。なお、公布の日から施行することとしている規定は、新たな内容の変更を伴わず、もっぱら用語の統一を期するための整備を行なう規定であります。

第二項の規定は、附則第一項の規定により施行日を異にしたことに伴い、引用条文についての経過措置を設けようとするものであります。

第三項及び第四項の規定は、仮免許に関する規定を整備したことに伴い、仮免許の種類及び仮免許の有効期間について必要な経過措置を設けようとするものであります。

第五項の規定は、免許証の有効期間の末日をその者の誕生日としたことに伴い、この改正規定の施行の際、現に運転免許を受けている者の免許証の有効期間については、なお従前の例によることとし、この場合において、改正規定の施行後最初にその者の免許証の有効期間が更新された場合のその更新免許証の有効期間は、三年を経過した後のその者の最初の誕生日が経過するまでの期間とするものとしようとするものであります。

第六項の規定は、路上試験の実施に伴い、この改正規定の施行前に普通免許の運転免許試験の申請をしている者については、その受験資格及び試験方法は、改正規定の施行後においても、なお従前の例によることとするものであります。

第七項の規定は、指定自動車教習所の指定基準等について規定を整備し、技能指導員、学科指導員及び技能検定員について規定を整備したことに伴い、必要な経過措置を設けようとするものであります。

第八項及び第九項の規定は、この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用及び反則行為に関する処理手続等に関する規定の適用について、必要な経過措置を設けようとするものであります。以上が道路交通法の一部を改正する法律案のおもな内容であります。何とぞ、よろしく御審議をお願いいたします。

○委員長(玉置猛夫君) 本案に対する審査は後日に譲ります。

ちよつと速記をとめてください。

〔午前十時五十七分速記中止〕

〔午前十一時九分速記開始〕

○委員長(玉置猛夫君) 速記を起こして。

午後二時三十分まで休憩いたします。

午前十一時十分休憩

午後二時四十二分開会

○委員長(玉置猛夫君) ただいまから地方行政委

員会を再開いたします。

地方行政の改革に関する調査のうち、地方公営企業の財政問題に関する件を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○和田静夫君 まあ交付税法案の、ここで触れるべき部分について、この問題保留をしておきました。したがって、少し表の問題で質問したいんですが、まず一月の十日にですね、大臣は、地方関係線の取り扱いに連関をして、大蔵、運輸両大臣

に対して公営交通事業の経営悪化の現状にかんがみて料金の適正化、人員の縮減等企業経営の改善、合理化、財政の見直しなど、昭和四十八年度における抜本的な再建対策を検討すると申し入れられたようでありまされども、これは自治省の財政課長が執筆されている論文の中に明確にされているわけですが、そういう事実がござい

○国務大臣(渡海元三郎君) 十日の日に、大蔵大臣と私の、自治省関係の予算の大臣折衝を行な

たのでございます。この問題は、当面の大臣折衝の課題ではございせんでしたが、特に、前もって大蔵省並びに運輸大臣にお願いをいたしました。相当深夜でございましたが、運輸大臣にも待機をお願いしまして、自治省関係の予算折衝が終わりまして直後に三大臣に集まっていたら、四十八年度に対する地方公営交通事業のあり方について私のほうから申し入れを行ない、両大臣とも了承を得たという姿でございまして、いま読み上げられました文書、おそろくそのとおり、新聞か何かに出た、大体そのようなことで両大臣の了承を得、四十八年度ではぜひこの問題と取り組みたい、かように考えております。

〔委員長退席、理事寺本広作君着席〕

○和田静夫君 そこで、抜本的再建対策を検討すると言われているわけですが、いま読みましたように、例示されている部分がちよつと気になるのですけれども、まず、料金の値上げでしょう、それから人員の縮減でしょう。再建策の中心というものが、どうも自治大臣の申し入れの文書によ

ば、この二つ、こういう形で印象づけられるのですがね。これが自治大臣の意図なのか、いかがですか。

○国務大臣(渡海元三郎君) 実は、この申し入れに對しましては、それは大臣折衝で行なうべきことではないということではないかと、非常に抵抗がございました。私たちが最初に示しました案は相当詳細な内容にわたってあるものでございまして、どうしても

応じない、しかも時間の限られた大臣折衝、その範囲内での問題でございまして、その大臣折衝の議題以外のものを特別にあの晩を運んでやるものでございまして、向こうとしては非常に反発的な態度で出てきたのでございまして、それでございまして、粘りに粘りまして、文書その他にございまして、相当譲歩せざるを得なかったというのが偽らざる現状でございまして、いまその文章の点につきまして御指摘を賜りましたならば、いろいろ御批判を受ける点があると思いますが、私は文書よりも実行である、これは一つの旗上げである、あと実行をどう持つていくかは今後これから努力いたします。私たちの努力によってそれが期待できるのである。四十八年度に抜本対策を講ずるのだという旗上げだけはつくりたいという意図でございまして、自治省の事務当局にも、これではどうかという気持ちでございまして、私は旗上げだけであつたらぬから、とにかく相手を説き伏せろと言つてつくれたこの文書でございまして、したが

いまして、文書の中にはいろいろと御批判もあると思うんですけども、ぜひそういうふうな意味で御理解をお願いしたいと思つておるような次第でございまして。同時に、この問題は、単に大蔵、運輸だけなく、建設、警察あるいは経済企画庁その他関係する部面も多いんじゃないかと思つております。私たち事務当局として、政府内にも、これらの官庁にも連携を求めまして、この文書をよりどころにして、さつそく協議に入る態勢をいま着々と進めているようなことでございまして、私は、前にも申し上げましたように、衆参両院の地方行政委員会の先生方におかれましては、関係あ

る各省等と委員会でもつとつ小委員会でもつくつていただきまして、建設的な御意見を賜わり、私たちの意図を御支援賜わりたい、そして四十八年にはわれわれの期待するような抜本策を打ち立てたい、このように考えておりますので、ひとつぜひとも皆さま方の格別の御尽力を賜わりたい、かように思う次第でございまして、よろしく御願ひ申し上げます。

○和田静夫君 いま御答弁の中にあります、ちよつと大臣いらつしやる時間が短いようだから前後しますが、言われたように、大蔵、農林、通産、運輸、建設、自治それから官房長官、総務長官、それから国家公安委員長ですか、これらのすべての臨時総合交通問題関係協議会ですか、それをされるわけですか。一つ聞きたいのは、こういう系譜があつて、いまの答弁でも、若し私の質問したところは不満で、なお、実行だと言つては実行を見なければなりませんし、実行に向かつては大いに協力するつもりでございまして、こういう所作を通じて、政府として四十八年度には抜本的な対策を打ち出すというふうになさることを期待するかどうか、それとの関係で、いま言われたような形の関係協議会が設けられたというふうな理解をしていいのかどうか。

○国務大臣(渡海元三郎君) 少なくとも、大蔵、運輸大臣、自治省大臣としてこういうふうな姿で抜本策を検討したいと、こういうことの了承を得たというのが現段階でございまして、それを、そのための関係協議をつくるかどうか、あるいは、その前に事務段階においてその幹事会的なものでまず進めていくかどうか、それらは今後研究させていただきたいと、いろいろの案を検討しておるのが現在の状態でございまして、国会が終りますまでは、すぐ国会が終わつたならば、その作業に入るように進めてまいりたいと、関係各省にいま協議をしておる最中であるというのが現状でございまして。

○和田静夫君 その点はもう一べんあとで確認したいと思つてますが、五月四日の各新聞が一斉

に、自治省が、大都市公営交通事業の経営が非常に深刻な赤字に悩んでいるのを建て直すために、四十八年度を初年度とする第二次財政再建計画を策定する方針、これをきめたとして、五月中にも経済企画庁、運輸省などの政府各省の担当官で構成する第二次公営交通問題研究会——仮称ですが——を発足させる予定である、こういうふうな報じました。この報道には、私は若干正確を欠く点があると思うんですが、この構成メンバー、研究課題、それから研究作業の方法ですね、それから期限、そして、そこに出された結論が、いまの答弁との関係がありますが、四十八年度の自治省の施策として反映される、こういうふうな二つ目の問題は理解していただんですが、前段と後段とひとつ……。

○国務大臣(渡海元三郎君) 五月四日ですか、いま言われた新聞に出ました分は、私たちの構想を内政クラブに財政当局からレクチャアしましたときに、今後の進み方について申し上げた分が新聞報道として出たものであろうと、こう考えますので、局長ちようどおられますので、いま局長が進めると、そのとおりに申しますかどうかかわかりませんが、まずこういうふうな姿でやりたいという構想を答弁をさせますので、ひとつまた御批判を賜わりたいと思います。

○政府委員(鎌田要人君) 実は、この公営交通問題につきまして、ちよつとさかのぼるわけでございますが、四十五年の八月四日に当時の自治大臣のところで公営交通問題研究会というものを発足をされたわけでございます。で、そのときの研究会に對しまして自治大臣から御検討をお願いしましたのが三つございまして、都市圏の交通体系の問題、それから地方公共団体の役割、都市圏交通の経営主体、この三つにつきまして、実は一年有半御検討をいただきましたが、その一応の報告をいただいたわけですが、問題は、そういういわばある程度大きなワケ組みの問題の中で、現在の大都市交通を中心いたします公営交通が、つつもさつちもいかなくなった、こういう

せば詰まった状態になっておるわけでございまして、先ほど大臣から申し上げました三大臣申し合せの趣旨もございまして、この公営交通問題研究会というものを、さらにメンバーを若干は改めるということにもなるかと思ひますが、早急に当面の赤字対策、これもまあ抜本的対策あるいは赤字の新規発生というものをいかに防止するか、当然これは抜本対策にならざるを得ないわけでございますが、そういう問題につきまして、早急に私ども検討を再び開始方をお願いしまして、でございますれば、この明年度予算の概算要求の時期でございませう八月まではこの中間的な御答申をお願いする。もちろん、時間の制約がございまして、予算要求までに詰まきらない問題につきましては、ある程度引き延ばして精力的にこの御検討をお願いいたしまして、来年度予算の編成の過程におきましては、ある程度交通再建についての抜本対策というものが織り込めるように努力をいたしたい、これが大体いまだ腹に置いておりますところの大まかなスケジュールでございます。

○和田静夫君 構成メンバーはどうなんですか、大体予想される構成メンバーは。

○政府委員(鎌田要人君) 構成メンバーといたしましては、学識経験者が主体になるわけでござい

ますが、その場合におきまして、やはり国の財政あるいは地方の財政あるいは交通問題、こういったことにつきまして、学識はもちろんでございしますが、実務上の経験も豊かな方々を、十名余の方々になろうかと思ひますが、そういう方につきまして現在私どもの手元で鋭意人選を進め、また、この意見のまとまりましたところから実はそういう先生方に内交渉を始めておる、こういう状況でございます。

○和田静夫君 それで、当然その施策に反映——二つ目の問題ですね、答弁残っている部分ですね、そこできめられたことは自治省の施策にそのまま反映するというふうな理解してよろしいですか。

○国務大臣(渡海元三郎君) そのまま反映するということには私は限らないのじゃないかと思ひます。あくまでもこの問題は、いま各委員会の先生方にも、小委員会をつくって、まあ私たちで及ばない各省の問題もあるかと思ひますので、総合的に考えていただいて、それらをあわせて来年度の施策に一応自治省の案、あるいは運輸省が持つべきときには運輸省の案として、共同いたしまして来年度の施策に、予算編成期までに、法が必要とすれば法制まで考えまして、予算の実現とともに期していききたいと、かように考えておるような次第でございます。

実は、率直にお答え申し上げますが、私、これは省内でもあまりこれをこういった姿で打ち出すということ深く研究をせずに、むしろ私の責任じゃないかと思ひますが、私、就任いたしましたから、八月、九月ごろからこの都市交通の行き悩みが、また賃金のベアスアップで困っておられる姿があり、いろいろ大都市の交通事情の悩みを聞かされて、過去の再建計画、それらの実情も勉強させていただきまして、その結果、一ぺん立てた再建計画でございしますが、その再建計画の過程において、むしろそれを越えるところの赤字が再び生じておる、このままでは、つつもさつちもいかないうことを考えまして、昭和四十八年度が横浜を除く再建の終わる年でもございしますので、四十七年度の予算では間に合いませんけれども、また地下鉄等の補助金の制度もできましたが、もう一ぺん考え直さぬことには都市交通の健全な運営ということではできないということを感じいたしました、何らかの形で四十八年度にはこの問題にメスを入れなければならないというところをその当時から感じておったような次第でございます。たまたま閑散線のような問題で国

鉄との関係もできました。その関係で、大蔵省との運輸問題に対する折衝をすべきような場所も得られませんでしたので、この機会をつかまえて、少なくとも財政責任者である大蔵大臣、運輸の責任者である運輸大臣に私たちの悩んでおりますこの問題

を申し上げて、四十八年度の抜本改正には協力をしてやっていただけるのだという姿だけ打ち出すことはぜひともいたしたいと思ひまして、この問題を、いま申しましたような大臣折衝の機会をとらまえて旗揚げをしたような次第でございます。幸い、大蔵大臣、運輸大臣の同意も得まして、先般の地方行政委員会に大蔵大臣出席されましたときに、むしろ非常に前向きな態度で答えていただいております。この申し入れに對して、十分御認識を願つておるなという感じを私そばにおりました感じのような次第でございます。あの文章そのものには、先ほど申しましたようにいろいろの御批判もあるかと思ひますが、今後これら是一年間の研究によりまして、できるだけ抜本的なよき解決案ができるように努力してまいりたい。そのための方途についても、事務局としていま鋭意検討してもらつておるというのが現在の段階でございますので、よろしく御願ひ申し上げます。

○和田静夫君 これは自治大臣の私的諮問機関である大都市の公営交通問題研究会ですね、これが昭和四十六年の四月十二日に「大都市交通当面の対策についての報告」を行なった。また、ことしの四月の二十四日に都市圏交通の経営主体についての問題点を、四月の中間報告ですね。こういうふうな自治省として研究会を中心にすでにかなりの期間——長期間といつていいですが、研究を重ねられ、特に四十六年四月の当面の対策についての報告は、関係各省の善処方を、四十六年中に研究を実施してもらつた旨を申し上げております。ところが、これは四十七年度の政府の施策にどういふふうな反映したかということ、言つてみれば非常に疑問です。そこで、第二次研究会の発足は、こういういままでの経過を踏まえた上で新たな観点に立つて結論を求める、そういうかなりきびしい姿勢が求められなければならないと、要求されるべきだと、そういうふうな思ひです。したがって、この辺は意見として述べておきたいと思ひます。

そこで、公営交通問題研究会の「大都市交通当面の対策についての報告」、その概要をちよつとポイントだけ説明願えますか。

○政府委員(森岡敏君) かなり大部なものでございますので、まず大体の骨組みを申し上げたいと思います。

第一に、大都市交通の中で占める地方公共団体の役割がどうであるかということを描いたしております。これは、都市計画と有機的に結合した交通計画を策定しなければならぬ、そういう意味合いにおいて、地方公共団体は積極的な役割を交通政策の中で果たすべきだということを描いております。

それから第二に、大都市における各種交通機関の位置づけの問題を描いております。で、都市高速鉄道、バス、路面電車、タクシー、自家用乗用車、そういう各種の交通手段につきまして、都市高速鉄道は、大量性なり迅速性、安全性が非常にすぐれておるからこれは基幹的なものであろう。バスは、それを補充するものであろう。路面電車は、大都市においては機能を失ってきており撤去のやむなきに至っている。タクシーは、定型化できない交通需要にこたえるけれども、しかし公共交通機関としてのプライオリティーはバスが占めるべきだ。自家用乗用車については、非常に便利であるけれども、これもやはり大量輸送を考えた場合には規制方策をとるという考え方をすべきであらうというふうなことを指摘しておられます。

それから基幹交通機関としての都市高速鉄道網の整備あるいは補充交通機関としてのバス輸送の整備につきまして、その整備主体、運営主体がどうあるべきか、あるいは市町村、府県との関係はどう考えるべきかというふうなことから、基幹高速鉄道はやはり大都市においては基本的に地下鉄に吸収していく、それによって道路の混雑も回避していくというふうな形で措置すべきであらうというふうなことを指摘いたしております。バスにつきましては、先ほど申し上げたバスの役割

を踏まえまして、バス路線の再編成あるいは駅前広場、バスターミナル、バスベイなども、できるだけ積極的な設置によってバスが機動的に運行できるような措置を講ずべきだということ、それから優先レーン、専用レーンというふうな施設の設置によって、バスの運行の定時制なり迅速性を確保すべきだということを描いております。

なお、それに関連いたしまして、道路の整備を、特に郊外部においてバスがかなり重要な交通機関になっておりますから、郊外部の地方道の整備を進めるべきだということ。

それから、それとあわせて路面交通の調整が必要だ。その路面交通の調整の方策といたしまして、先ほど申しましたまず一つの考え方として、自動車、特に自家用乗用車の規制を考えると、いうことも一つの日程にのぼらなければならぬ、また路上駐車禁止を徹底すべきだ。それから、先ほど申しましたバスの優先レーン、専用レーンというふうなものの推進を考慮すべきだというふうなことを指摘されております。

最後に、大都市交通の円滑化を考えていきます場合に、やはりその地域地域で、国、地方公共団体あるいは民間の交通事業の経営主体、多くの関係者があるわけでありまして、それらがばらばらでなくて、まあ一定の協議会と申しますか、そういうふうなものの中で、お互いに意見を調整して総合的な大都市交通対策を考えていくという場所をつくることも検討すべきだ。はなはだ概要でございますが、以上をもって終わります。

○和田静夫君 ところで、地方公営企業法の施行適用の関係あるいは地方公営企業の財政の問題、これは自治省プロパーの問題としてある程度自治省が主体性をもって処理をまかされておるもの。しかし、いま説明されましたように、研究会の報告の内容を読みますと、その重要な部分が他省も主管する事項、そういうものにわたるものばかりなんです。で、公営交通事業の慢性的な赤字の問題が発生する原因は、現在では、もう一企業努力によって解決するということそんなまやかし

時代でないことは自治大臣よくおわかりです。そこで、赤字発生の原因である企業環境の改善とあるいは都市の交通政策の問題は、本来、各省庁の所掌事務の配分の関係からいって、自治省以外の他の省庁が主体性をもってとり組むべき問題であります。すなわち、都市の交通政策というのは、一自治省が取り組む問題というよりも、その多面性から見ても、政府全体が取り組むべき問題。そこで、政府全体としての熱意と、大蔵大臣がようやくその気になったとさっき言われたのですが、それに対するきびしさがなくては解決の見込みが立たないだろうと思うのです。都市の交通問題が政府全体の問題である。そういうふうな前提に、いま私が言ったように立つならば、私はやはり、さっきに戻りますが、都市交通対策関係協議会というふうなものをぜひこの機会につくる必要があると思います。そして政府自身の意思形成をそこではかつて、そして抜本的な施策を打ち出す、こういうことが必要だと思ふんです。これは私は、尊敬する渡海自治大臣がこの問題に一生懸命取り組んでおることをゆめゆめ疑うものでもないから、あなたの能力を疑うからこういう提案をするのではなくして、言ってみれば、政策の基本に基づいて考えてみると、こういう措置が、しかも四十八年に向かつてちゃんとリミットがあるわけですから早急にやるべきだ。で、こういう体制というものをつくるのが筋だということをお認めになるかどうか。そして、それはもう私は筋だと思つて、そうしていただかなければほんとうの対策は打ち出せないと考えています。この考え方は間違っているかどうか、また、そういうふうにしなかったならば政府自身のやる気が疑われても仕方がない。自治省だけが一生懸命に、大臣、財政局長、いかがですか、努力しているだけじゃだめだというふうな疑われても仕方がないんじゃないかと思うがゆえにあえてお尋ねをするわけですが、いかがですか。

○国務大臣(渡海元三郎君) その点は、仰せのとおりでございます。公営交通問題研究会の、いま

審議官から答弁さしていただいた内容でも、自治省プロパーの問題ではなくして、他省と関係することによって初めて解決する問題である、かように考えます。公営交通問題研究会がありながら、なお別の審議会をいま研究しておるといいますのも、公営交通問題研究会は、これはあくまでも自治大臣の諮問機関としてつくったものでござい

ます。しかし、提起されました問題を解決していくためには、単に自治省だけで解決し得る問題でないというところから、新たにいま和岡委員から指摘されました、政府全体として取り組まなくちゃいけない、そのために先般も急いでこの公営交通問題研究会の中間的な、二度目の中間策を出していただきました。そういうふうな機関に自治省のあり方として提案するものとしてまとめたいたしたような次第でございまして、今度できますやつは、単に自治省の諮問機関であるところのものでなくして、少なくとも、いま言われました関係協議会の下部組織の姿で、各省が丸になつてこの都市交通問題に取り組んでいくんだという姿のものををつくり上げたい。その上に立ちまして関係協議会というものを積み上げてきたい、これをせぬ限りにおきましては抜本的な解決はできない。前の再建計画が、単に財政的な問題で自治省を中心として行なわれなかった関係上、再建計画を行ないながら、なお赤字が生まれたというふうな原因もそこにあるんじゃないだろうか、少なくとも、二度目の再建計画を行ないます以上は、単に財政問題で自治省プロパーで行なうのではなくて、都市問題の根本に触れたものでやりたいという観点から申し出を行なったような次第でございまして、そういう方向で政府として取り組むことによりまして、その中で、いま悩んでおります都市交通の財政問題等も解決していきたい。消極的な財政問題の面と積極的な都市交通のあり方、今後の姿というものをあわせて解決していくようなものを、いわゆる抜本策として四十八年に打ち立てる、こういう姿で臨みたいと、かように考えておる次第でございます。

○和田静夫君 これは念のためですが、前の臨時総合交通問題協議会のような形で何か政策をつくって、そして各省に割り振っていくというような形のものではだめですからね。この辺ははっきりさしておいた方がいい。

そこで、運輸省ですね、いまの閣僚協を運輸省の側に、いま私が言ったような形の考え方に基づいて、大臣にひとつよく説明してもらって、これをとにかく実行してもらいたいと思うのですが、御異議ありませんか。

○説明員(原田昇左右君) お答え申し上げます。ただいま自治大臣のお答え申し上げた御答弁に私どもは全面的に賛成でございますので、自治省のほうから御提案がございましたら、私どものほうは全面的に協力を惜しむものではございません。

○和田静夫君 それでは、次の問題ですが、交通事業を営営する意義というのは、釈迦に説法ですが、庶民の足をまず確保する、日常生活における利便、福祉の向上をはかる、そして地域社会の向上、実態を増進するところにあるわけですから、問題の第一は、都市交通、公共交通が十分本来の機能を果たしているかどうかということでありましょう。現在の都市交通は機能を果たしている。

第二の問題というのは、累積する赤字に対しましてどのように対処するかという問題、自治省が所管しているのは主として第二の問題ですね。各省が第一の問題に取り組み熱意を尽くして、そして自治省だけが熱心だ、こういう意見として第二の問題の赤字対策、すなわち負債のたな上げあるいは再建債の発行、その利子補給あるいは人員整理、あるいは料金の引上げ、あるいは公営企業の締めつけなどが行なわれている。都市交通の機能の向上のほうはさっぱりという結果に終わらざるを得ない状態である。四十一年の地方公営企業法の改正で赤字企業の再建にいま取りかかっている。しかし、このときの赤字の発生の原因にメスを入れたために再建自体も成功しなかったし、同時に、大衆大量輸送機関としての公

営交通事業の機能も麻痺してしまつた、二度と同じわだちを踏むべきではない。公営交通事業の環境改善ですね、その他、基本的な問題の処理と財政再建とは同時に実施されるべきであると少なくとも考えています。これは自治大臣、それから運輸省のほう両方から答弁していただきたい。

○国務大臣(渡海元三郎君) 現在の自治体が行なっております公営交通事業を財政的な面からながめただけでは抜本的な解決はできません。しかも、民間の自動車輸送あるいは他の国が行なっております国鉄その他官団地下鉄等、そういったものを総合して、はたして都市交通として完ぺきにできておるか申すところではない、なかなかそれがまとまつた姿で総合的に検討され、向上されるという態勢にもなつておらぬというのが実情でなからうかと思ひます。多摩ニュータウンの都心への輸送力がいかにするかと問題におきまして、運輸省が取り組まれましたような問題にいたしましてはなかなか困難性があつたというが実情でございます。都市交通は、やはり関係する各省が丸一つとして合理化することによりまして、いわゆる悩んでおります赤字の問題も解決されていくのではなからうか。私は、この両面を同時に解決することによって初めて抜本的な対策ができるのではなからうかと、こう考えまして、単に、四十八年度の抜本対策というものを自治省プロパーということではなくして、本件主管省である本省、また財政当局である大蔵省、その他にもいろいろ関係が各省ありますが、まず一番重要な財政当局並びに運輸大臣にお願いをいたしましたような次第でございます。これは両者を合わせて初めて解決し得べき問題であり、そのような姿において四十八年度の抜本対策を立てていきたいと、このように考えておる次第でございます。

○説明員(原田昇左右君) お答え申し上げます。現在の公営企業の財政悪化の原因は、根本的に考えますと、単に公営企業だけの問題でなくて、都市交通全般あるいはさらに日本の人口の大都市へ集中する問題といったような全般的な社会経済

的な原因に根本的な原因があるということではないかと考えます。たとえば、大都市及びその周辺で人口が集中してまいりまして非常に過密現象が起る。それから経済の高度成長とともに労働需給が逼迫して賃金水準が上がる。しかもそのために、もちろん交通機関としましては労働節約的な技術導入にとめたわけでございまして、元来労働集約的な性格の強い交通業におきましては、賃金の上昇部分を吸収するほどの対策が立て得ないというところからコストが上昇するという問題がございします。それから、国民の自動車保有の増加というところから路面交通が非常に混雑してまいりまして、バス等の運行効率が非常に下がつてくるというたような問題があるかと思ひます。そこで、こういった問題に対処いたします場合は、もちろん企業経営改善策ということも考えまして、それによってコストを低下し、経営を合理化させることによってコストダウンをはかるといふことはきわめて大事なことではございしますけれども、それにはやはり一定の限界がございします。したがって、このコストアップあるいは環境条件の低下からしますサービスの低下といったようなものを回復するにはどうしたらいいかという問題がやはり根本であろうかと思ひます。そこで、それにはまず企業の内部の合理化のほかに、やはり環境をよくするという問題、つまりバスの優先レーンとか専用レーンをバスについては設けるとか、あるいは乗り継ぎ施設を考えると総合交通体系的なアプローチをこれにいたしました。バスを利用しやすくすること、これが一つ考えられるわけでありまして、それから、同時に、地下鉄等につきましても、もっとも地下鉄を利用しやすきようにするとか、あるいは路線ももう少し密なネットワークを組ませるといふような問題があるかと思ひます。しかしながら、これらの財源措置は、現在のような公共料金をたか抑制するといふだけではうまくいきませんので、どうしてもコストアップする要因の問題は、やはりある程度は利用者からの負担ということ、それか

ら物価全体に対します十分な影響を考えながら運賃の適正化という問題を検討することと同時に、大都市あるいは過疎地域につきましては、適切な国あるいは地方公共団体の助成といったようなものを組み合わせて総合的な交通政策を運営していく必要があるかと思ひます。

○和田静夫君 大臣の時間が非常にないようだから、大臣にだけ質問して、あと議決して、そして具体的な詰めの問題は大臣になくしてから局長との間でやっておきますから、あとで十分にお聞き取り願ひたいと思ひます。

そこで、もう一つ大臣に質問いたしますが、大都市の交通問題を考えるときに、何といつても、まず問題になるのは行政責任と経営責任、その問題だと思ふんです。そこで都市における交通行政の一元化、運輸省の方でも言っておりますが、これは多年関係自治体からの要望等もあつて、これは、その必要性が認められながら実は実現されてない。また、もう一つ大きな問題としては、都市がその圏域内の交通事情についてみずから事業主体となることが適当かどうかという、交通事業経営に対する自治体の役割の問題になると思ふんです。これはいまバス事業あるいは地下高速鉄道事業など、事業内容の区別やあるいは地域の実情によつてももちろん自治体の役割も違つてくると思ひますが、この点について公営交通問題研究会は、「都市交通は、都市施設と一体をなして都市機能の発揮に寄与するものでなければならぬ。したがって、都市の交通整備計画の策定実施にあたっては、都市計画と整合性を確保することが必要であり、都市計画について権限と責任を有する地方公共団体を中心としてこれを推進する必要がある。」、こうしているわけなんです。地方公共団体に都市交通に関する調整及び規制の権能を与えることと、さらにこの「地方公共団体は自ら経営する交通の有効な活用を通じて積極的に地域住民の交通確保の要請に応える必要がある。」、こうしているわけです。自治省としても公営企業が赤字だから、悪いことばでいえば、公営

交通事業を切り捨てて民間企業にまかせる、あるいはこの事物の縮小均衡をはかるというような、そういう財政本位の公共交通事業の本質を忘れたような考えを持っておらないと思いますが、都市交通における自治体の役割りですね、公共交通事業の役割りとその評価について、ひとつここで大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(渡海元三郎君) 都市の建設、都市計画の責任者、これは地方自治体でございます。これなくしては、その都市計画の中に最も必要なものは市民の足となるべき交通事業じゃないか、かように考えております。したがって、いろいろの民間企業あるいは国の直接行ないますところの交通機関等との調整その他があると思ひますが、何と申しまして、自治体を中心となつてそれらの合理的な調整を行なうことになれば、私は最も整備されたところの都市計画なるものも実現しないのでなからうか。かように考えるものでございまして、この点、私は、交通問題研究会の出していただきました御答申の意思もそこにあるのでなからうか、かように考えておるのであります。その点に對しまして、はたして現在どのような姿においてそのような協調と運営をとられるか、これはなかなか具体的にむずかしい問題であらうと思ひますが、私たちの立場といたしましては、幸い、自治大臣の諮問機関である研究会からその点も御指摘願つておりますので、各省の御協力を得てその実が上がるように今後持てまいりたいと、かように考えております。

○和田静夫君 最後に質問しますが、地方財政計画における公共交通事業に対する繰り入れ金等の計上措置について四十一年度以降の概要を後ほどお聞きいたしますけれども、これはずっと見てみますと、実は、地下鉄についてはその内容が若干改善をされておりますが、その方針に一貫性がなく、また内容的に不十分である。また、一般交通事業については軌道撤去と路面回復費だけが計上されているにとどまって、全く改善のあとが見られないわけですね。その市民の足を確保するため

に努力を重ねつつなお赤字を出している自治体の努力というものを、どうも自治大臣基本のところではたいへんすばらしい答弁をされておりますけれども、こういう面から見ると、評価をされてないのではないかと疑いたくなるような現状が出てくるわけですね。私はもっと一般会計からの繰り入れや国の助成をもっと行なうべきだと思ひます。ここだけ大臣に伺つておいて、あとはまたあれしますから、いかがですか。

○国務大臣(渡海元三郎君) 地下鉄の問題、私はあのときに、これは運輸省の問題でもございしましたが、私たちといたしまして、大臣という立場ではございせんでしたが努力させていたのだ次第でございまして、微力にしてあの程度にとどまりましたが、これで十分であるというふうなふうには考えておりません。今後ともにこれは努力せなければならぬ問題である、このように考えまして、寄り寄り丹羽運輸大臣にもお願い申し上げていような次第でございまして。

また、路面電車の撤去の問題、この赤字が現在そのまゝ公営企業の赤字の大きな一つの重荷となつていことは事実でございまして、私は、来たるべき再建計画の中には、この路面電車の累積した赤字というものをいかに処置すべきかということも考えなければならぬ一つの大きな問題であらうと思ひます。

第三点といたしまして、一般会計からの繰り入れでございまして、いわゆる地方公共団体が行ないますところのバス事業には、病院事業その他の事業についても同様でございすけれども、採算を離れた行政的な任務というものが当然つきまとうものでございす。しかしながら、この問題は、どこをもつて行政路線とし、一般会計から繰り入れるかというところに非常にむずかしい問題があるのではないかと考えます。これらにつきましても適切な基準と申しますか、ものを打ち立てることによつて初めて問題解決するんじゃないかと思ひます。大体、いまの御質問にございしましたような点は、おそろく今後四十八年に行

ないまま再建計画を立てる上において中心課題となつて研究せなければならぬ問題ばかりであると考えておりますが、できるだけこれが合理的に解決されますように努力してまいりたいと、かように考えております。

○占部秀男君 午前中にこの問題で具体的な数字をあげてみちり大臣からお聞きしたいと思つたんですが、決算委員会のほうにとられてしまつたということで、きょうは私質問を和田君だけで保留いたします。次の委員会でもやらしてもらいます。そのときにはつきりひとつ答弁をしていただきたいと思つたので、あらかじめ注文をしておきます。したがつて、御答弁はきょうは要りません。

というのは、地方団体で赤字再建問題が出てくるのは公共交通だけではないわけで、御存じのうちに、公営企業の前に一般会計で赤字再建計画の問題があつた。ところが、一般会計の赤字再建の場合にははばば七年前、これも同じように五年ないし七年という形でやつたんですけれども、ほぼ赤字がなくなつて府県、市町村の財政は一応定着をした。ところが、公共交通の場合には再建計画をやつながら赤字がどんどんふえていく。私はここにこの問題の一番大事な急所の点があると思つて、なせ、一般会計の場合と公共交通の場合と違ふのかということですね、自治省の公共交通に對する再建計画のあり方、立て方が根本的に間違つていんじゃないかということをごら、この前の一般会計の経験からしてつくづく感じておるんです。ということは、一般会計の場合と同じように、公共交通の場合にも再建計画を出して赤字を一般会計の式でたな上げをする。それで一般会計の場合は、事務事業の切り下げをし、そして人員の整理をした。これと同じように、公共交通の場合も運賃の引き上げ、合理化、こういうものを、国からの補助その他はありますけれども、微々たるもので、いづれにしても、一般会計の場合には府県、市町村の財政の中でこれを処理しよう、公共交通の場合も、主として体制の中で問題を処理しよう、同じ方向でこの二つの再建

計画は行なわれている。ここにばくは一番大きな問題があるんじゃないかと思う。というのは、赤字を出す原因が、その処理のしかたが一般会計の場合と公共交通の場合とは違ふんですよ、実質的に。というのは、一般会計の場合には、市町村が行政を縮小すれば赤字は埋まつていくんです。ところが、公共交通の場合には縮小して、体制内で幾ら縮小しても赤字は埋まらない。なぜかという、その原因は公共交通の経営の外にあるんですよ。いま大臣が言われました公共交通問題研究会の中間報告、この二、三の報告も見たんですが、その中で、赤字の出た原因は、引き続く物価上昇の中で資本費と人件費の増大、運賃適正化のおくれ等と書いてあります。物価問題、それから人件費あるいはコストの問題、あるいは運賃の問題、これ以外に、さつき運輸省の原田参事官が言われましたように、企業環境が非常に悪くなったということがあつた。これは無視されておるけれども、ところが物価の問題も人件費の問題も、これは物価が上がるから人件費が上がる、企業環境の問題はことさらそうです。いづれも公共交通の経営の体制の中では解決できない問題、それを一般会計の場合と同じように、縮小すれば埋まるのだというやうな形でやつていくところに、根本的に公共交通の赤字を処理する問題についての自治省のやり方の誤りがあつたと私は思ふのです。

具体的に言へば、いま和田君がちょっと触れましたけれども、自治省の問題だけではない、全政府的な取り組みをしつていことは、そのことをさしてゐるのだと私は思ふのですが、これをより具体的に言へば、四十一年度ですか、あのときに地方公営企業法の改正をしましたね。このときに第三条でわざわざ経済性を重視するということを入れた、公共性の問題より経済性を優先させた。さらに第三章の財務の中に、独算制を強化して、少く、これが一部だんだんと改正されて、少しずつ少くずつ穴があいてきていっているわけですが、独算制を強化したという、こういうやうなやり方を

根本的に改めなければ私はこの問題の抜本的な解決はあり得ない、かように考えているわけですが、したがって、この問題を中心具体的にこの次の委員会では大臣にお伺いをいたしますから、そういう点についてのあらかじめひとつ大臣は研究をしておいていただきたい。これをお願いをして、きょうは答弁は要りません、この次にやりますから。

○河田賢治君 大臣忙しいようですから、ごく大まかなところだけを聞いておきたいと思ひます。先ほど来から問題になっていきます第一次の交通の再建計画というのが、先ほど言われたように失敗したわけなんです、これについて、自治省としては、まだこれは終わってはおられませんけれども、しかし、年々赤字は累積しておるといふ結果から見まして、これはいわば失敗しているわけなんです、再建ができないということですね、このままでは、この点について、自治省としてどういうようにお考えになっておるか、この点をひとつはつきりしておいていただきたいと思うのです。

○政府委員(鎌田要人君) 私ども、昭和四十一年からの財政再建計画、これが失敗であったとは実は考えておられないわけでございます、やはりそれなりに、当時四百二十五億の不良債務があったわけでございますが、この四百二十五億の不良債務の解消はこれはできることになるわけでございます、これをやりませんでしたならば、この四百二十五億の不良債務というものは、また利を生んで企業をまさに崩壊に瀕せしめる、こういう事態にまで至ったのではないかと、こういう感じがいたします。実は、私は、当時からこの問題に携わっておるものでございますので、どうしてもえこひいきの言になるかもしれませんが、それなりの私どもはやっぱり意義はあったというふうな考えております。ただ問題は、これは、たれが悪かった、かしの悪かったと言つても毛頭ないわけでありまして、その後におきまする、たとえば路面電車の赤字というものをパスが

ある程度しつかりかせいでくればこれを消すといふことを考えておったわけでございますが、これはやはりパスの運行効率というものが非常に悪くなりまして、その結果、この所期の目的を達し得なかつたという点、そういう御指摘のような客観的情勢の変化に伴います要因はあるにいたしましても、かりに第一次財政再建計画と申しますれば、これにつきましては、私どもはその企業内外にわたりますてそれなりのやはり意義はあったのではないだろうかというふうな評価をいたしております次第であります。

○河田賢治君 そこは私は問題だと思ふのですよ。それは、なるほど旧債はある程度償還していただきますから減ってきたんです。しかし、他方においてさらに以上の累積赤字が出たということは、要するに、目的を達しないわけでしょう。しかし、それはほとんどモータリゼーションで自動車が増えてきた。したがって、パスの運行も、電車にかわつたパスの運行すら赤字が増大してきた、こういうことになるわけですね。そうすると、ここで私は、なるほど自治省のほうは都市ばかり見ておるかも知れませんが、やはり日本の全体としてものを、さき運輸省の方が言われましてけれども、日本の高度経済成長、そうして道路にばかり投資をして、自動車の道路をつくり自動車走らせれば、パスの運行が悪くなるのはこれは当然なんです。そうしますと、やはりそこで大きな赤字が出る。現にもう地方自治体も、御承知のとおり、あなたの方の指導のもとに、ほとんど電車で属した財産は売り尽くしちゃつて、車庫からいろいろなものをもとに、建造物、もうほとんどない。人員にしましても、東京都は一万三千七百二十四人ですか、四十一年。これが四十六年には八千三百六十六名と、五千六百八十八名、人員も減らしているのです。こういうふうな、人員の面でも、それからいろいろ車両、財産の処理の問題、あるいはバス優先レーンなんかもつくつて、こういう努力をしておりますけれども、しかし、なおかつ今日では赤字が出る。そう

しますと、こういう日本の経済全体がどういふ一体——このままモータリゼーションをどんどんふやしていく、道路はつくるといふことになれば、ますますそのほうは渋滞し、道路も渋滞、したがってパスの収益をあげる事ができないというのはこれは当然なんです。こういうところもやはりある程度政府としては見通さなければならぬと思ふのです。それに対して手を打っていかなければならぬと思ふのです。そうしますと、パスにかわつて大都市では地下鉄というものが非常に今日要求されてくるし、安全でもあり、確実でもあり、スピードも速い。こうなれば、国もまた地方自治体もあつてそちらのほうへ投資をするとか、いろいろな交通を緩和するためにこれは処置していかねばならぬでしょう。そうしないと、ただ古い借財だけが、だんだん赤字がなくなつたといつてこれで満足しておるようでは私はぐあいが悪いと思ふ。地方の大都市というものがいろいろ問題で、これは小都市も過疎もありま

交通問題、大都市の住宅問題、こういう大都市の建設についてのいろいろな意見が反映し、そして、そこで問題が早急に解決していくようなやり方をとらねば、私は、この問題はよく考えればおくれるほど非常に大きな問題を残すと思ふわけだ。

が、全体として、大都市ではこういう交通問題がいま大きなネックになっております。しかも交通問題を解決するということは、単に一般市民だけでなく、東京にはたくさん事業所があり、いろいろな官庁もあればいろいろなものがあります。こういう人の足を確保する。なるほど、国鉄と私鉄等々も乗り入れやら、いろいろなことで努力はしておりますけれども、しかし、なかなか緩和に向かつていかぬという状態なんです。これはやはり国全体としてこういう問題に対する、どのようにして全体を確保していくか。また、地方自治体の財政が困難であるのだから、したがって、地下鉄一つ掘るにしても六十億とか八十億とかいうような相当金がかかるのですから、どうしたつてそういう財政的な処置をして、これは国の一つの政策として、施策としてこの問題を解決していくような方向をとらなければならぬと思ふのです。先ほど河田委員から閣僚のあれをつくれというお話もありました。確かに、建設それから自治、大蔵、その他こういう関係のやはり大都市の

そこで、いま労働者の諸君にしましても、確かに電車の労働者やあるいはパスの労働者の方々に、地方自治体で、自治省あたりは、相当給料が高いといつて人件費に食われる。しかし、人件費に食われるような、電車とかバスとかいうようなものはそういうものなんです。大体が、ですから、ある程度年齢が、そして物価も上がる。物価の上がるのだから政府のあれですから、これに応じた労働者の生存権を保障していかなければならぬ。大阪あたりでも、二年間くらい改定をやつてないのです。私、ちよつと資料を受け取りましたけれども、そういう努力を地方自治体はやつておるのだ、そして労働者はそのために大きな犠牲をこうむつておるわけです。ですから、国の政策で物価が上がるのだし、また、地方自治体のいろいろな問題はこれは国の政策であるわけなんです。したがって自治省は、敢然としてこういう問題の中心になって、私は、地方自治体、特に大都市における交通問題を解消するという方向は責任を持ってやつてもらわなければならぬ。運輸省はたりにまかしておいたんでは、これは、運輸省は一番大きな重点は、東海道線とかあるいは新幹線の敷設なんか一番重点を置いておるのではありません、やはりそういう問題は地方自治体の代表者である自治大臣が責任を持つてこの点は閣議で主張してもらわなければならぬ、こういうふうな思ふのです。したがれば、今後とも、こまかいことは言いませんけれども、累積赤字はたな上げをして、そして国や地方自治体、地方自治体だつてぐくわすかしか持てぬと思ひますけれども、元利償還の肩がわりをやつていくとか、あるいは新しい路面バスの事業にも国の助成をする。たとえば、東京都でもいろいろな審議会を設けて

やっております。しかし、その中には生活路線、やはりバスを通さなければならぬところはたくさんあるですね。学校があるとか通勤者が多いとか、そういういわば生活路線というもののバスが出ておるわけですね。だから、あまりもうからぬからといってバスをばさばさ切ることができぬところがたくさんあるのです。だから、こういう問題についても新しい助成措置を講ずるとか、いろんなこういう諸問題について私は相当根本的に検討する必要があるのではないかと、こういうように思うわけです。その点をひとつ大臣から伺って、大臣への質問を終わりたいと思うんです。

○国務大臣(渡海元三郎君) いま和田委員の御質問に答えたとおりでございます。第一次再建計画、いま局長が申しましたように、再建計画そのものは、それなりに私も評価しなければならぬ問題であろうと思います。ただ、再建計画は自治省の権限内で行ない得ます姿だけでとどまって、交通問題というものは単に公営企業交通だけで大都市においては考えることができない。すべての交通機関を統一的に整合していく、またそれが都市計画に合っていくという点において初めて解決される問題であるという点が、前の再建計画のときにそこまで織り込むことができなかったというふうな点は、失敗という表現でおしかりを受けてもしかたないんじゃないかと、かように感じます。そのために、四十八年に行います再建計画は根本的なものにもメスを入れ、あわせて再建計画をつくっていくという姿で取り組みたい。そのために、当面の最大の責任者であられる運輸大臣並びに国家財政の大元締めである大蔵大臣に協力をお願いしたような次第でございます。

私、東京都の知事と話したんでございますけれども、ほかの都市ならぬとにかくいたしまして、東京都は専用レーンをつくるにいたしましたも、交通規制をやるにいたしましたも、監視監視は東京都知事の監督下にあるものでございます。したがって、交通制限、専用レーン等を行なうことは実施し得ることができるとある方です。

なぜそれが実施できないか、それは道路が制限をし得るまでに都市計画が進んでいない、したがって建設費関係もそのようなことができるような姿に都市計画を持っていったら、また、各私鉄のバスあるいは地下鉄あるいは国鉄、これらの並行路線というふうなものにつきましても、統一ある輸送機関にすることによりまして初めて解決し得る問題でなろうか、まあかように考える次第でございます。

いま、路線バスに対する助成を行なうたらいけないかという御意見もございましたが、民間企業でやっておりますバス路線でございます。単に公営企業だけが安易に一般会計からの補正というものを行なうことだけで解決し得るかといった問題は、その問題はそれだけで解決すべき問題ではない。しかしながら、公営企業が持ちますものの中には採算を離れて、いま申しましたような運営も必要であろう、そういう点も十分検討を加え、一般会計等の繰り入れ等を加え、合理化等をはかることによって初めて抜本的な対策をはかることができるのではなからうかと、まあかように考えておる次第でございます。私自身、大きなことをあげまして、はたしてその実効があらりますかどうか、非常にこの問題には私もじじたるものを感じとるものでございますけれども、いま和田委員御指摘のような問題、河田委員御指摘のような問題、また占部委員からも申されましたような問題、この問題と取り組まなければ抜本的な解決はできない、しかもその抜本的な解決はしなければならぬんだというつもりで取り組まさせていただきますので、ひとつ格別の地方行政に御理解ある先生方の御鞭撻を頂まして、ぜひとも四十八年度におきまして成果ある抜本的対策を打ち立てたいと存じますので、何とぞ御鞭撻賜りますようお願い申し上げます、答弁にかえさせていただきます。速記をとめてください。

○理事(寺本広作君) 速記をとめてください。

○理事(寺本広作君) 速記を起して。

○和田静夫君 そこで、局長、具体的な問題で幾つかいままでの前提の条件に立ってあれをしておきたいんですが、公営交通事業の赤字問題が粗上のぼりますと、まず問題になるのは料金値上げ、自治省の言う料金の適正化、企業であるから適正な原価主義で料金を決定すべきだということに決してすてわからねというように言うつもりはありません。しかし、事業環境が著しく悪化をして、そうしてバス事業のように外部的な要因によって大量大衆輸送機関としての機能が低下をしている、こういう中で利用者には原価をというふうな形のものをいって、これはまあたいていへん無理です。そんなことをしたらますます赤字の増大が激化をすることになりかねない。市民から足を奪うようなそんなやり方というものは許せるものではない。また、企業の存立の条件というのは、地域によって異なりますが、交通事業のように公共目的を持った事業の料金が地域ごとにより大きな格差があるというところこれは別

の問題が起ります。また料金は広く国の物価政策などの中で全体として考えていかなければいけない、そういう面もあります。とすれば、適正原価を主張してみても、料金だけを他の問題から切り離して先行させるということはこれはできないのであって、この点は、自治省としても百も御承知のことと思うんです。もちろん、自治体としては御存じのようにたいへん努力をしております。財政再建をはかるために四十七年度に一斉値上げしているのもその努力のあらわれでしょう。しかし、こうした状況のもとで事業の経営によってなお赤字が出ているわけです。で、値上げやあらはるはるこの企業努力にも限度があるんですから、やはりその場合の経営からくる赤字というものについては、国はもちろん地方も一般会計——現実には交付税の措置ですね、それによって相応のめんどろを見るということが当然必要だと思ふんです。現在、基準財政需要額の算定の際に、市町村分の都市計画費の中で、事業費補正によって高速地下鉄建設事業にかかる地方負担額

を若干見えていますし、また、財政再建団体の再建債利子負担あるいはまあ軌道撤去費、地下鉄の出資金、建設費の利子負担などの一部について特別交付税の交付、これはまあ公営企業の経営健全化のための特別の財政需要であるということで見ているようでありまして、この算定方法の概要ですね、これが一つ。それから四十七年度の基準財政需要額、それから四十六年度の特別交付税の交付額、その算定方法、この三つをまず伺いたい。

○政府委員(鎌田要人君) 普通交付税で地方公営企業に對します繰り出し金を見ておりますのが、たゞいま御指摘になりました交通事業の中で、地下鉄の建設費について見ておるわけでございます。これは市町村のその他土木費、それから都市計画費の建設費につきまして、この実負担額は八割程度になろうかと思ひますが、四十七年度の基準財政需要額で見るとありますものが五十三億、それから四十六年度におきましては六十一億でございます。で、四十七年度が四十六年度に比べて八億ほど減っておりますのは、この事業費補正の算入率、八割從來見ておりましたですけれども、四十七年度、御案内のように地方財源の不足、地方財政対策によりまして交付税の投資的経費を例の三千五百億の地方債に振りかえる、こういう措置をとりましたために事業費補正の算入割合を落としました。その落とした分が、いまこの八億の差額になつて出てまいっておりますわけでございます。もちろん、この差額に對応します分につきましては、全体的な財政措置といたしまして起債の振りかえに回る、こういうことに相なるわけでございました。

それから特別交付税で見えておりますものが、四十六年度におきましては交通事業で三十一億見ております。これにつきましては、御案内のとおり、この交通債券につきまして、三分五厘をこえるものにつきましては利子補給があるわけでございますけれども、その基礎になります、根っこになります分につきましては、これは補給の対象になつておりませんので、これを一般会計から

九

繰り出す、それを中心にいたしました額がただいま申しました三十一億という額でございます。

○和田静夫君　そこで、これは四十七年度の特交付税の配分に当たって、さらにこの特別交付税によるところの財政援助措置、これを強化するという約束をきょうこでしたのです。よろしいでしょうか。

○政府委員(鎌田要人君)　これはちょっと明快なお答えができないことを遺憾とするものでございますが、と申しますのは、一つは、実はこれは非常に大きな議論になるかと思うわけでございまして、私も、この公営交通というものと交付税との関係、まあ、これあるいは一般の税金を含めましての一般財源との関連でございすけれども、やはり基本的には、公営交通について一般会計からどういう形で、どの範囲のものが妥当なものとして容認せられるかということになります。と、その範囲はおのずから非常に局限されるを得ないであろう。と申しますのは、やはりこれは突き詰めて申しますと、税金と結局受益者負担の料金という形でのどちらかだろう。結局、いわゆる資源の配分として公平であるかという基本的な問題になるかと思うわけでございす。が、原則的には、私も、やはり公営交通機関というものは、第一次的には利用者の負担並びに企業自身の努力というのによってまかなっていかれるべきだ、こういう考え方をとっております。で、結局一般会計から持つということになります。というところ、その当該企業会計の負担として持つものがおかしいもの、たとえば当該地方団体の首長の方針といたしまして、社会的なあるいはその他の政策的な配慮から料金をまけておる、こういうものにつきましては、たとえば生活保護世帯等についてそういう措置がとられておるわけでございす。が、そういうものは一般会計から支出をされる。あるいは、先ほど御指摘がありました路面軌道の撤去、こういったようなものについて対象にすると、こういうことは私は考えられると思うわけでございすけれども、一般的な経営助成と

いう形での一般会計からの支出というものにつきましては、これは私どもの財政指導としては望ましくない。そういうことでございすから、それを特別交付税でさらにそのめんどろを見るということにつきましては、どうしても消極的にならざるを得ないわけでございす。

それから、もう一つの問題といたしまして、来年度の地方財政措置、ああいう非常に異常な事態のもとでの対策でございすので、できるだけ普通交付税に持っていきたいということで、例の千八百億の特会借入れ、それから千五百億の臨時につきましては全部これを普通交付税に投入をいたしまして、その関係で、明年度におきましては特別交付税総額がこれに比べて百九億ふえるわけですが、その中のやはりいまだ計算上は、二十億というものは、これは沖縄県の県、市町村の特別交付税として配分をしなければならぬ。これで済むかどうか、ちょっと実は私もいまいまのところ正確な見通しがつかないわけでございす。が、そうしますと、残り八十億程度しか特別交付税がふえない、こういう状況になるものでございす。それから、そういう財源の面から申しましても、いまこの席で明確なお答えを申し上げるということとはちょっと苦しいという実情を御了解いただきたいと思ひます。

○和田静夫君　さつきから大臣と約五十分間基礎的な論議をやったのは、実は、いま大臣おそらくここにいらつしやれば、わかりました、検討しよう、と、さつきからの答えの継続としてはそうなるわけですが、それが財政局長、やっぱり強化に向かつて検討される、こゝでどう強化をいたしますかという答弁がもしできないとしたら、それくらいのことでは当然じゃないですか。

○政府委員(鎌田要人君)　非常にいま申しましたようなことで、私もどなたもいたしましては困難な事態でございす。その中でどういう方法を講ぜられるか、これは基本的に、やはり先ほど申しましたように、一般会計と企業会計との負担区分ということを中心にしてやりますと、何かなしにつ

まんでやる、こういうことでもいかがかと存じますので、私いまる申し上げておりますことでこれは御理解いただいておりますので、検討をいたします。そういうことでお許しただきたいと思ひます。

○和田静夫君　それじゃ少し妥協して、もう一つ、前向きに検討いたしますと……。

○政府委員(鎌田要人君)　まあ、できるだけ努力いたします。

○和田静夫君　次官どうですか、いまのところ……。

○政府委員(小山西二君)　御承知のとおり、公営企業につきましては、明年度再建計画が一応終わるわけでございす。これらの機会に、公営企業全体につきましては十分再検討をしなければならぬ、また、再建をはからなければならぬ時期にきておりますので、御趣旨に沿ひまして、十分前向きにこの問題について善処をいたすつもりでございす。

○和田静夫君　特に、東京都の選出ですから、期待をしておきますから、答弁を。

そこで、都市公営交通の特に路上運送事業の赤字問題に対処するには企業環境の改善に取り組みなくちゃならぬ。で、毎年ずっと低下していつております時間当たりの表定速度を向上させて定時性を回復することにつとめなかつたならば、幾らワンマン化をはかっても住民の信頼性を回復することはできません。ひるがえって考えてみますと、いままでの赤字対策といふと、軌道の撤去による電車の廃止といふことを考えてみて、あるいはバスのワンマン化といふことを考えてみても、料金の自治省流で言えれば適正化といふことを考えてみても、すべて住民ないし利用者負担のしわ寄せをする、そういう施策に終始してきたと思うのです。それはワンマンバスなんかの場合、都営の場合なんかでも、御老人がおり口がわからなくてたいへん気の毒な状態というのを私どもは毎日利用しながら見ますよね。そういう犠牲の上に成り立ってきたこういうやり方では、都

市交通政策の貧困あるいは政策の不在と批判されても仕方がない。

この際バスレーンの強化、それから路上駐車禁止、それから都心部に対する乗り入れの規制、そういうものを積極的に講ずべきであるというふうな考えているのですが、この辺についてはいかがですか。

○政府委員(鎌田要人君)　優先レーンあるいは専用レーンの問題につきましては、私もかねてから警察当局にも善処方を要望いたしておるわけでございまして、この三月の二十一日でございす。が、警察庁交通局長と私どものほうの行、財政両局長の連名で「道路交通の安全の確保等の推進について」ということで、連名で実は通達を出しておるわけでございす。これはいまの優先レーンの関係だけ、かいつまんで申し上げますと、「都道府県知事および市町村長は、路線バス等の公共輸送機関の円滑な通行を確保するため必要がある」と認めるときは、都道府県公安委員会に対し、路線バス等優先通行帯または路線バス専用通行帯を設置すべきことを要請するものとする。」と、この要請を受けた公安委員会は、「要請の趣旨を十分尊重し、所要の措置を講ずるよう努める」と、こういう趣旨の通達を出しておるところでございす。また、何と申しまして、これは路面が結局雑踏しておりますために輸送効率が悪くなる。私どもの立場からいたしますと、一体この大衆大量交通機関というものを、それからその他の交通機関というものを、一体どういふふう大都市交通の中で役割をはたすべきであるのか。このところが、実はある意味におきましては、国民的な合意と言ったらやや大げさかわかりませんが、はっきりしてもらいたいという気持ちがあるわけでございす。大衆大量交通機関というものを優先するというところでございす。れば、思い切った路面交通の規制、駐車禁止、規制等はもちろんでございすけれども、場合によりましたら、時間別、車種別の規制といったようなことまで踏み込んでやっていただきたい。こ

ういう気持ちがあるわけですが、また、それぞれの役所におきましては、それぞれのまた主張があるようにございますので、その辺のところは、これからの協議の場におきまして私ども十分の連絡協議を遂げまして適切な処置をとるようになりたい、こういうふうな考えておる次第でございます。

○理事(寺本広作君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、高橋邦雄君が委員を辞任され、その補欠として稲嶺一郎君が選任されました。

○和田静夫君 運輸省、いまの自治省の答弁でよろしいでしょうね。運輸省も同じ見解でしような。

○説明員(原田昇左右君) 私、自治省の御答弁の趣旨はまことに賛成でございます。

なお、若干補足させていただきますと、バスにつきましては公営もあり私営もあるわけでございます。そして、まず私どもとしては、バス、タクシーにつきましては、大都市におけるバス、タクシーにつきましてはあり方ということで、運輸政策審議会に昨年はかりまして、昨年の八月二十日付で「バス・タクシーに関する答申」というものをいただいております。この線に沿って、私ども、バス並びにタクシーについて施策を進めてまいりたいでございます。

簡単にいいますと、まず、大都市におけるバスの役割りというものはどういふところにあるだろうか。つまり、大量交通機関としての地下鉄あるいは国鉄、それとバス、それからタクシー、こういったものの輸送分野をまず明確にするということが一つあります。その上で、バスの役割りを認識いたしまして、どういふような輸送のあり方がいかにいうことでございますが、まあいままんで申し上げますと、高速鉄道と同様に、まず、速く、わかりやすく、待た

せない、しかも信頼できる交通機関にしなければいけない。これは、そのためにやる方法としては、たとえば優先レーン、専用レーンの設定ということもございまして、車両、ワンマン方式、乗車券制度の改革とか、あるいは、系統を特に都心部等では短くしておくれを少なくするとか、系統を幾つかの基本的データに集約して、基本系統とその他の変形に編成して、これを番号表示にして、それをわかりやすくすると、各種の措置があるわけでありまして。

それから第二は、「高速鉄道との接続、乗り継ぎをよくする」ということが第二でございます。第三は、通勤通学時、昼間帯、深夜早朝ごとに利用目的に合致した別系統を設けたらどうかというところが第三であります。

それから第四は、バス輸送網を徹底的に再編成したらどうか。これは公営、私営も含めまして再編成したらどうか。

こういったようなことが骨子になっておるわけでございます。

私どもは、この答申にできるだけ沿うように施策を進めてまいりたいと考えております。

○和田静夫君 次の問題ですが、地方公営企業法の四十二条で、「別に法律で定めるところにより、地方公営企業を運営するための地方公営企業体を設けることができる。」ことにいままなっております。

そこで、まず自治省は、地方公営企業体を設けるため、具体的に検討をされて、やがて法案を提出される意図があるのかどうか。

それから第二の問題は、国鉄などの公社、すなわち国の規模での公共企業体については、政府や国会が強力に監督、監視を行なう、そういうことができませんが、数個の自治体が、たとえば首都圏の地方団体が共同をして地方公共企業体を設置するということになると、設置団体の規模が小さいために監督、監視の力が弱くて、したがって、住民の統制力も企業体の経営に及ばないという事態が予想されます。そういったことが、地方

自治の理念からは許されるべきことではないと少なくとも私は考えますが、この点はどういふふうにお考えになるでしょうか。

それから第三は、行政の事業があるいは公社や公団化によって住民支配からの分離は、地方自治の根柢をもゆるがすものでありますから、地方公共企業体についてもきわめて慎重に対処をしていかなければならない。自治省がもし立法化の意図があるとするならば、この反省をしてもらわなきゃならぬと考えているのですが……。

時間がないうちから続けてやってみよう。したが、御答弁ください。

○政府委員(鎌田要人君) 端的に申しまして、いま、四十二条の規定に基づきます地方公共企業体の組織、権限等に関する立法の作業はまだ進めておりません。

それから、実は、この地方公共企業体の規定は昭和四十一年の公営企業法の改正の際に入れたわけでございますが、このときの考え方といたしましては、この地方公営企業体のいいところ、それから、いわば民間企業体のいいところ、これを取り合わせまして、この公営企業体というものが機動的に運用できるようという仕組みというものを考へ、あるいは、行く行くはそれを受けざるにしておいて、大都市内交通の一元化をはかっていく、こういうことを実は私どもも考えの基礎に置ながらこの制度をつくったわけでございますが、将来の問題といたしまして、この地方公共企業体というものをいかにしてまいります場合におきまして、いま御指摘になりましたような住民コントロール、あるいは議会の通じてのコントロール、あるいは地方団体のコントロール、こういうものは十分に配慮していくべきであらう、その点は御指摘のとおりでございます。

○和田静夫君 都市計画あるいは都市再開発等のいわゆる都市づくりですね、こういうものの直接の責任者である地方公共団体の長に都市交通行政に対する行政権限が付与されていないというの、これは制度上大きな私は矛盾だと思っております。

す。これは自治省、同意見でしようね。

○政府委員(鎌田要人君) この点につきまして、すでに昭和四十一年でございましたが四十年でございましたが、地方公営交通制度調査会の答申以来、実は指摘をされておる問題でございまして、先般の公営交通問題研究会でも同様の指摘がございました。まあ私ども、交通問題その他の住宅問題でございますとか清掃問題、そういった問題と並びまして、いわば都市問題というものの基本的な一つであるという認識をいたしておるわけでございます。そういった意味合いにおきまして、大都市の首長というものが、自分の住民の足の確保ということにつきまして、みずから公営交通を営営しなければ積極的な施策というものを行なう場がないということにつきましては、かねてからいかなるものであろうかというのを考えておるわけでございます。ある程度大都市の首長にそういう交通調整についての権限を付与する、あるいは、それが無理であるならば、事実上の問題といたしまして、関係行政機関との協議の場におきまして事実上そういう権限が果たせるような仕組みというものを考えるべきではないだろうかというのを考えております。

○和田静夫君 これ、やっぱり都市交通を都市づくりの重要な一環として位置づけるべきですね。権限の付与についても、当面はたとえば路線の許可、交通規制、交通安全、交通安全等を対象にすべきだ、具体的にはそう考えますが、具体的な問題はどうか。

○政府委員(鎌田要人君) この点につきまして、御案内のとおり、許可権限あるいは交通規制の権限等でございますという運輸省なりあるいは警察庁なり、そういったところとの関連の問題がございまして、まあ関連各省の立場としては、それぞれの立場からの御主張がございまして、大都市の首長としての権限というものをどのようなか形でその中にいれたいか、あるいは、織り込んでいくかということにつきましては、今後の私

どもの努力、検討事項であらうというふうな考えでおる次第でございます。

○和田静夫君 私が述べましたような意見の部分については、先ほど大臣が大きく約束された関係閣僚懇談会なり協議会、そういうものの中で自治省の座は少なくとも強く主張をしていくことが必要だと思ふし、運輸省、十分に話のやりとり聞いていられしやるわけですから、運輸省もあまりエゴにとらわれずに、譲るべき権限についてはやっぱり大胆に下におろしていく、そういう姿勢を大臣に十分に吹きこんでいていただきたい、運輸大臣にですよ。これは答弁をここで求めません。

それから自治省、運輸省などの、政府全体といつてもいいですかね、最近、バスの行政路線あるいは生活路線に対して、国及び地方公共団体の財政援助を行なうことの必要性について認める方向にあります、その基準が明らかでないことを理由に実施できない現状にある。少なくとも、その基準を確立して実施の努力を払うべきだ、こういうふうな考えなのですが、その対策についてお聞きしたい。

○政府委員(鎌田要人君) この行政路線、生活路線の問題につきましては、公営交通事業協会の研究会におきまして問題を指摘されておりました、私どももこの問題についての検討を進めておるわけでございます。これからの公営交通問題研究会での重要な研究課題、検討事項の一つにならうかと思ひます。ただ問題は、私どもいかにも役人らしいというおしかりを受けるかもしれませんが、行政路線というものは、観念的には非常によくわかるわけでございますけれども、具体的に何をもちって行政路線と考えるのか。結局、御案内のとおり、これが過疎地域のように絶対的に交通需要が減っていく、こういうところでございますというところや把握が容易なものでございますけれども、大都市地域でございますというところ、このいまの行政路線というものの具体的な基準の定め方、線の引き方というのについてはある程度時間をかけてと申しますか、慎重に検討しなければ

ならないだろうという問題が一つございます。

それからもう一つは、そういう場合の基準の引き方のいかによりますか、これは御案内のとおり、たとえば東京都の場合でございますというところ、公営だけでございまして、この民間バスの問題もあるわけでございまして、それと横並びでどういふふうな把握するのか、それに対する取り扱いの問題、こういうことも含めて検討をしなければならぬと思ふところ、この行政路線の問題、先ほど、今年度の特別交付税からさつと何と見ると、こういう御意見があったわけでございますが、この辺のところがある程度明確な基準が立ててまいりますという、財政的な面でも判断がしやすいのではないだろうかというふうな考えの次第でございます。

○和田静夫君 最後ですが、路面電車、地下高速鉄道、バスのいずれの事業においても独立採算を原則とする、こういう企業経営が不可能な現状にあることは先ほど来る議論をいたしました。この現実を立脚して私は地方公営企業法の改正を考へるべきだと思ふ。で、わが党は、四月の七日に御存じのとおり地方公営企業法の一部を改正する法律案、公営企業金融庫法の一部を改正する法律案を提案をいたしました。ぜひ、あの中に盛り込んだ私たちの考え方というものをひとつ大きく受け入れていってほしい、そういうことが必要だと思ふのです。これは何もあなたの方と敵対するものではない、これは十分配慮していただきたいと思ふのですが、これは政治的な問題ですが、次官、どう思われますか。

○政府委員(小山省二君) 私は、最近の公営の交通企業関係が財政的に非常に悪化をしているその大きな原因というものはいろいろあると思ふのであります。公営企業というものを独立採算のもとに置くという可否がようやく検討される時期がきておるのではないかと感じを持っております。もし、独立採算の面に走り過ぎますと、言うならば、交通の持つ公共性と申しますか、そ

ういふものが忘れがちになる、言うならば、採算に走り過ぎてサービスというものをとなく置き忘れる、そういう経営になりがちになってくる。私は、それでよいければ交通事業などは民間に一切開放すべきである、あえて公営をもつて行なう必要はない。なぜ、公営でこの仕事をとり上げておるかという、住民の足を確保しなければならぬ、そこにはやはり交通企業の大きな意義と目的がある、このことを公営企業の法律の中でもう少し明確に打ち出されておらなければならぬのではないだろうかと思ひます。同時に、この仕事がかかり各省にわたっているいろいろな権限が分散をされておる。言うならば、機動的、合理的経営を行なうにそれぞれの役所の許可認可を必要とするというようなどころにいろいろ問題点が多く残されておるようでございます。私どもは、まあ一朝一夕にこれらの問題を片づけるということは、解決するといふことはなかなか至難のわざとは考えますが、いずれにしても、現状のまま放置を許されたい、きわめて深刻な一種の社会問題化しつつある問題でもございしますので、いま御指摘のように、これから当然各方面の関係法律を整備し、そうして公営企業として十分その使命を果たすことのできるよう改善をしていかなければならぬというふうな考へておる次第でございます。

○和田静夫君 先ほど言いませんでしたが、一応公営企業法の第七章の「財政の再建」も、言ってみれば、ずっと経過を追ってみれば明らかに失敗に終わったことだし、その内容も時間的な要素を含めてすべて実効を失ったものだといふふうな考へます。そういう意味からいって全面的に改正すべきだと考へます。特に、財政再建計画の策定及びその変更手続、これは地方議会の議決を経て自治大臣の承認を要するのであります。それをめぐって地方公営企業労働関係法に示す労働権が、まあ賃金の問題で、河田委員が先ほど触れられました、不当に抑圧をされる。団体交渉権や労働権が空文化され、労働権が不当な圧迫のもとで賃金に対する差別扱いが結果としては

出ている。こういうような事態が再び生じないよう処置すべきであると思へますが、こういう状態について労働省はどういうふうな理解をされるか。

○説明員(岸良明君) 先ほど来、この地方公営企業の交通関係企業につきましての事情を聞く間かしていただいておりますけれども、私どもも非常に困難な状況の中で再建計画が遂行されているといふことは非常に関心を持って注目をしております。ただ、御承知のとおり、地方公営法の規定が公営企業については適用がございまして、その中で当然団体交渉権、賃金につきましては労使双方の話し合いで定める、こういうたてまえになっております。ただ現実には、非常にむずかしい制度的、財政的な制約があるといふことは御指摘のとおりでございます。ただ、私どもとしまして考へますことは、やはりその企業の再建という場合には、労使の協力という相互の理解が非常に大切なことだ、そういう面から見まして、やはりそういう面の労使の協力が得られるような条件を相互に話し合つて改善をしていく、こういう方向に向かうべきが正しいんじゃないか、かように存じている次第であります。

○和田静夫君 たいへん手続的な答弁ですからあれですが、だからといって基本的な労働権が奪われることにならないわけですが、労使の協力だとか何とか言つたところで、したがって、やはり基本的な労働権が奪われ、不当なそういう意味での抑圧が起こる、こういう状態については小山次官としてもやはり配慮していかれる姿勢というものは、これは持ち続けていただかなければならぬわけですが、これはよろしいですか。

○政府委員(小山省二君) 基本的な権利というものは、あくまで尊重されなければならぬというたてまえに考へております。

○理事(寺本広作君) 速記をやめてください。

(速記中止)

○理事(寺本広作君) それでは速記を始めて。本件に対する本日の調査はこの程度にとどめます。これにて散会いたします。

午後四時三十四分散会