

第七十一回国
参議院地方行政委員会會議録第十三号

(三二六)

昭和四十八年七月三日(火曜日)
午前十時四十一分開会

委員の異動

六月二十九日

菅野 儀作君

菅野 儀作君

七月三日

高橋 邦雄君

高橋 邦雄君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

委員

補欠選任
高橋 邦雄君

補欠選任
高橋 邦雄君

補欠選任
高橋 邦雄君

補欠選任
高橋 邦雄君

久次米健太郎君

柴立 芳文君

寺本 広作君

河田 賢治君

片山 正英君

斎藤 寿夫君

原 文兵衛君

増田 盛君

秋山 長造君

神沢 浄君

戸叶 武君

上林繁次郎君

藤原 房雄君

村尾 重雄君

森岡 敏君

伊藤 保君

細野日出男君

広岡 治哉君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

佐々木 啓君

国民生活研究所 松隈 秀雄君
日本都市交通労働組合連合会書 内木場忠巳君
記次長

本日の会議に付した案件
○地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(久次米健太郎君) ただいまから地方行政委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。去る六月二十九日、菅野儀作君が委員を辞任され、その補欠として高橋邦雄君が、また本日、高橋邦雄君が委員を辞任され、その補欠として橋直治君が選任されました。

○委員長(久次米健太郎君) 地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律案を議題といたします。

本日は、本案につきまして、亜細亜大学教授細野日出男君、法政大学教授広岡治哉君、国民生活研究所会長松隈秀雄君、日本都市交通労働組合連合会書記次長内木場忠巳君、以上四名の参考人の方々から御意見を伺います。

この際、参考人の方々に一言ごあいさつ申し上げます。

皆さまには、御多忙のところ御出席をいただき、まことにありがとうございます。皆さまからの忌憚のない御意見を拝聴し、今後の本案審査の参考に資したいと存じております。

これより参考人の方々に順次御意見をお述べ願うのでありますが、議事の進行上、お一人十五分程度でお述べを願ひ、参考人の方々の御意見の陳述が全部終わりました後、委員の質疑を行なうこと

といたしますので、御了承願います。それでは、まず、細野参考人にお願ひいたします。

○参考人(細野日出男君) 亜細亜大学教授細野日出男でございます。

私は本法案につきまして、第四条と第七条の修正を含んで賛成するものでございます。

地方公営企業は、昭和三十五年ごろからだんだん赤字がふえてまいりまして、三十八年ごろかなりひどくなりましたので、三十九年、四十年には地方公営企業制度調査会という調査会が設けられまして、その答申に基づきまして四十一年に地方公営企業法が改正されました。そこで、赤字をた

な上げて再建債にするという趣旨の、財政再建の章というのが第七章として追加されたのでございます。

昭和四十年年度末の公営企業の赤字につきまして、財政再建計画を立て、財政再建債を発行するということがあったのでありますが、地方公営企業の中では、交通事業がやはり一番その当時でも成績が悪かったのでございます。そのほか、水道、病院――まあ電気あたりが一番いいほうであったのでございます。

この地方公営企業法の改正の柱と申しますのは、過去の赤字を再建債にする、それに対して、国が三分五厘以上八分までのところの利子補給をするという件と、それから料金改定を進めるといふことと、それから経営合理化をするといふことの三つが柱でありまして、四十一年度からは単年度赤字をなくすといふことが大前提であったのでござい

ます。水道等ではこれがほぼ達成されたようなことでありますけれども、病院と交通事業とは成績が悪くて、ことに、交通事業は初めからの単年度赤字をなくすという線がくずれてしまひまして、赤字が毎年累増する。ついに、路面交通

だけでも千十億円というような赤字になっておるような状態でございます。

その交通が悪かったことの一番の原因は何かと申しますと、私は、やはり水道や電気等と比べまして、独占が崩壊しておるといふことのために、料金改定をいたしても思うほど増収が出ないといふこと、お客が減りきみであるといふこと、根本的にはこの現象は世界的でございまして、都市交通のいわば成長産業でなくなった、斜陽化するといふ点であるのでありますが、そのほかにも一つ非常に大きなことは、道路交通の状況が非常に悪くなった、環境が悪くなったために経営の

能率があがらなくなった、お客に見捨てられるといふような面が出てきておったことがこれが非常に大きな原因でございまして。ただし、この原因は民営交通も同じこととございまして。ところが、公

営交通が特に悪いといふことは、これはやはり料金改定がおくれたといふことと、上げ方の足らなかつたといふこと、もう一つは、営業費の中であつた人件費の割合が民営に比べますと著しく高いといふことが原因であつたと思つております。

交通事業は、水道や電気等に比べますと非常に労働集約型でございまして、人件費のウェイトが非常に重いわけでございまして。この人件費が、毎年のように、結局インフレにつれてましてペースアップしなければならぬといふことになりましたこととが、やはり交通事業の立ち直りをさせなかつた重大な原因だと考えております。

再建債の利子は、三分五厘をこえる分については国庫補給が行なわれたのでありますけれども、しかしながら、三分五厘以下は企業で持つて、元金償還も企業で持つていふことであつたのでありますけれども、このほうは実は過去の赤字の資本化に過ぎませんので生産性を持ちません。したがつて、運賃収入、料金収入からこの三分五厘以下の

利子と元金償還分を支持するという出所がほとんどないようなことで、これが赤字を累増するというところになった主因であると思うのでございます。

そこで今回は、公営路面交通事業だけにきまして、特別に財政再建、経営の健全化の特別法、単独立法ができたのでございますが、四十一年度以降の失敗の愚を繰り返さないということが絶対に必要であろうと考えておる次第でございます。

そこで、本法案の第七条によりますと、再建債利子は国庫補助が大幅に認められまして、修正によりまして、公営企業金融公庫の基準金利までのところを三分五厘を超えるものについて、あるいは政令の定めるところによって全額もしくは一分七厘五毛以上を国庫が補助する、補助する、これは非常に大きな柱でございます。前のときは、利子は三分五厘以上しか補助されませんでした、今度はそれ以下でも補助される、補助されるというところになりました点が、非常に再建にとって有利な点でございます。

それから第八条のほうでは、再建債の利子の残りの分、国庫が補助してくれない残りの分と、元金償還の分は、これは地方公共団体の一般会計から補助する。これもたいへんな発展でございます。公営交通の経営健全化のためにはたいへんありがたい規定であると思うのでございます。つまり、地方公営交通は、料金収入でまかなわなければならないものは全経費ではなくて、人件費、物件費を主とするところの純営業費用、あとは何かしかの生産資本、そのうちの借入れ資本の元利払いを負担すればよろしい。ところが、ここの予算によりまして、バスの購入費に対して十四億円も国庫補助があるというようにございまして、ここから、生産資本でも補助を受けるというようにすることになっておる点も、たいへんこれは再建のためには有利な条件だと存じます。で、膨大な赤字再建債の元利償還というものを解放されたということになります。ごく簡単に申しますと、いわゆる全面的独立採算制というもののから、ほぼ営業

費独立採算制とも言っているようなものになってきたということでありまして、今度はこれを十分に守って単年度赤字を出さないようにやっていくということが何よりも必要であろうと考えるのであります。

次に、二条には、「事業運営の効率化と利用者負担の適正化」ということがうたわれておりますが、「事業運営の効率化」ということは、収入の増加をいかにしてはかるかということ、それからいかにしてコストダウンをはかるかということの二つに尽きるわけでございますが、二のほうの、「利用者負担の適正化」、これは端的に申しますと、料金改定と料金の引き上げ——適時適率に引き上げを行なうということでありまして、このことは、これはいままで十分に行なわれていなかったこととございまして、このことはぜひ達成する必要があると考えておるのでございます。民営に比べまして、公営のほうは、特に首長や地方の議会というものが関係いたしまして、非常に民営に比べますと政治的に取り扱われるということが多いきみがあるものでございます。去年の十月の東京都のバス料金改定などにもその例が見られるわけでございます。

それから第三条には、「国の配慮」ということが規定してございまして、「経営の健全化が円滑に推進されるように配慮するものとする。」ということになっておりますが、このうちで非常に重要なことは、やはり料金改定認可の促進、適時適率の認可をすみやかにやるということが、これがこの三条にうたわれていることの大事な内容だと考えます。それからバスについては、道路混雑の解消、道路交通環境を改善すること、これも企業の手では何もできないこととございまして、やはり国の配慮にまっとうところが非常に大きい次第でございます。

四条には、「交通事業再建計画の策定」ということがうたわれておりますが、今度の再建計画は、前は七七年という計画でございしましたが、今度は十五年という非常に長期の計画になりました

た。これは元金償還を地方自治体の一般会計で持つというたてまえから、そういう長期化することやむを得なかったのだと思いますが、それだけに、これから先十五年という長期にわたってのこととありますから、途中の変動ということがずいぶん多いと想像されます。この辺のところでもって、再建計画というものを十分に練ったものをつくりになる必要があると思うわけでありまして、それから第五条には、自治大臣はこの再建計画について必要な条件をつけて承認することができるとなっております。この条件というものが非常に重要な意味を持つだろうと考えます。

そうして第九条には、再建計画の執行を確実にするということのために、自治大臣は、業務執行の改善が再建計画に合わない、適合していないと認める場合にはいろいろ要求することができるという規定が入っております。また、再建計画の条件に従わずまたは大臣の求めに応じなかった場合には、期間を定めて利子補助をとめることができる。もう一つ、計画達成が困難となったと認められるときは、計画承認の取り消しをやって、補助をやめる。これは前の再建計画のときには、こういう一種の罰則的規定はなかったわけでございます。今度はこういう規定ができましたので、再建計画を進めるといふことのために一つの大きな担保になっていると考える次第でございます。

それから十條関係では、関係行政機関の長に対して、いろいろの措置をしてくれるように申し出るといふことが出ておりますが、これはやはり道路交通環境が非常に悪くなっております。これは企業の手ではどうもできないこととございまして、国の行政機関もしくは地方の行政機関のほうでもってできるだけのことをやってくれるということが必要で、そのことの規定でありまして、これもけっこうな規定だと考える次第でございます。

最後に結論として申し上げますが、今度の健全化促進法案というものは、要するに過去の赤字についてはみんな国庫もしくは地方公共団体の一般会計で持つということをきめておるわけでございます。

まして、言いかえますと、国の納税者と地方の納税者が過去の赤字は一切しよい込んでくれるということになっております。こうなりました以上、納税者に対して、そういう重い負担をしてもらった以上、企業の経営関係者——経営当局も、従業員もでありますけれども、公営の真義、なぜ企業を公営するのかというところの真義に徹するということが非常に必要だろうと思ひます。他の条件にして同じければ、公営は民営企業に比べまして安くいいサービスができるはずなんでございまして、なぜかと申しますと、税金を納めないでよろしい、配当をしないでよろしい、借入れ資本の利子が安くて済む、少なくともこの三つの大きな特権を持つておりますので、他の条件が同じければ、民営より公営のほうがいいということとは当然のこととございまして。これが公営——私はいわゆるミックスエコノミーにおきますところの公営の真義だと考えております。この公営の真義というものに徹して今後の公営交通の経営が行なわれることを心から念願するものでございます。

これで私の公述を終わります。 どうもありがとうございます。

○委員長(久次米健太郎君) どうもありがとうございます。

次に、広岡参考人をお願いいたします。

○参考人(広岡治哉君) 法政大学の広岡でございます。専門は交通政策を研究しております。

今度出されました法案は、過去の公営交通事業の経営にかかる累積債務、これをたな上げすることとを主眼にした法案であるように見受けられます。私は公営交通事業が置かれていた困難な状況から見、そういった措置は当然とられるべきやむを得ない措置だといふふうに思ひます。

ただ、問題になりますのは、不良債務に対して再建債を発行した場合、その元本の償還とそれから利子負担でございますが、これについて、元本とそれから三分五厘までの利子が地方公共団体にかるように見受けられるわけですが、その点については、私はそれほど地方の都市の財政の実情をよく承知しておりませんが、かなり地方財政を

圧倒するものになるのではないかと心配を持っております。で、その点については賛成しかねるわけでありませう。

それからもう一つは、過去の債務の処理についてはいたしかたがないといたしまして、今後、ほんとうに公共交通事業を健全な運営のもとに確保することのために、もう少し、こう積極的な都市の公共交通経営の理念あるいは具体策が示される必要があるのではなからうかというふうな考へておられるわけでありませう。その点については衆議院の附帯決議でかなり問題が取り上げられておられるのでございませうが、ここでは、私自身の考へを若干述べさせていただきますが、委員の先生方の御審議の参考にしていただければありがたいというふうに思っております。

都市の公共交通サービスというものは、私は、今日の都市の市民が生活していく上で欠くことのできない不可欠なものであると。市民の生活自体が、もちろん市民の自立心、自立的な市民を基礎としなければならぬわけでございますけれども、同時に、市民の共同と連帯なしには都市は成り立たないわけでありませう。それは、ことばをかえて言いますと、市民の活発な交流、これが都市の実体であるというふうな考へるわけでありませう。で、その市民の交流を可能にするものが実は交通の施設であり、交通手段であるというふうな考へております。したがって、道路であれあるいは鉄道であれ、あるいは道路の上を通行する公共交通機関であれ、これは非常に高度に社会的な、共同的性格を持つものである。で、これからの都市の将来というものを考えます場合、市民ができるだけ平等にチャンスを与えられるということが欠くことができないだらう。それは市民大多數の要求であるわけでありまして、そういった平等度の高い、文化水準の高い都市を求めるといふ市民の要求を実現していくことが、私は政治であるというふうな考へておられるわけでありませう。そういう意味では、過去の大正時代、あるいは戦前に通用したものが、今日通用するというふうな考へ

ることはできないのでありまして、常に直面する時代の課題を解決していくという姿勢が必要であらうというふうな考へておられるわけでありませう。

で、そういったいわば都市についてのビジョンなりあるいは目標の設定なりをいたしていきませうと、その中で都市の交通サービスというものを考えますと、独立採算制を固守するということが適当ではなかったというふうな考へるわけでありませう。で、理念的には、もっと市民全体の共同の生活手段あるいは生産手段として公共交通というものを早く位置づけて、それにふさわしい責任を国や地方公共団体がとるべきであったというふうな考へるわけでありませう。

しかし、ともかく前回の地方公営企業法の改正以来、財政再建に取り組まれてきたわけでございませうが、そこで、その再建計画は結局失敗に終わったというふうな考へておられるわけですが、その結果として、今回こういう法案が出るのと同時に、本年度の予算案においては、地下鉄の建設についても、またバス事業についても、助成措置の前進が見られたということについては、私は積極的に評価したいというふうな考へておられるわけでありませう。

で、独立採算制の問題点、それではないかにあるべきかということについて、少し私の考へを述べさせていただきます。独立採算制が適当でなかったということについては先ほど申し上げましたけれども、公共交通事業の財政危機が進展していったその直接の原因として、二つの問題があげられるのではなからうかというふうな考へておられます。

一つは、インフレーションの影響ということであつたと思ひます。現在、インフレーションは世界的な規模で起こっておりまして、最近の物価騰貴は座視していることはできないわけでありませう。市民生活を根本から不安定にする原因になっているわけでありませう。実はしかし、この一、二年において、卸売り物価も消費者物価も大幅に騰貴しているのですが、それ以前から、実は消費

者物価あるいはそのサービス料金というのは非常に騰貴しております。これはやはりインフレの原因が、不均等にそれぞれの商品やサービスのコストアップを進めるということの結果であつたと思はれるわけですが、公共交通事業の場合には、どうしても人件費のコストに占める比率が高いものですから、インフレーションの影響を受けやすい性質を持っているわけでありませう。ところが、公共交通事業は、市民に必需的なサービスを提供しているものであるがゆえに、公共料金として抑制されるを得ない。つまり、インフレーションが進んでいるときにはまさに物価安定上の料金を抑制する必要があるに生ずる。そうして料金の引き上げが抑制されながら、しかもその負担はその交通サービスを提供している企業自体に帰着させられてしまふ。それに対して、たとえばヨーロッパの諸国でやっておりますような、値上げを抑制したことに対する補償、償いというようなものが財政的にはとられてこなかった。この点は、長年続いてきたために、非常に公共交通事業の体質を悪化させてきたというふうな考へるわけでありませう。

それからもう一つの原因は、何といつても環境の変化、特に混雑の問題であつたというふうな考へるわけでありませう。それは大体、大量の自動車の交通を前提としていない都市の構造、都市の道路の体系、その中へ急激にふえる自家用車が進入してくるわけですから、それがどうしても道路の容量から見て適正な——これは時間速度を含めた適正交通量という意味でありますから、それを越えて自動車が進入するものから、そこで混雑が発生することになります。混雑が発生しますと、バスのように、停留所ごとにとまていく、しかも比較的短距離に停留所がございまして、そこに毎停留所とまていくというふうな運行方式をとる事業の場合に、非常にこの混雑の影響を受けて速度が下がる、速度が下れば、車両や乗務員の生産性も下がっていく、コストは上がっていく、しかも、乗客の側から見れば、いつバスが来るのかわからない、非常に不

規則になつてしまふ、しかも時間がかかるということで、バスの乗客は減つてくる。路面電車が通った道をバスもまたたどるということになるわけです。こういった環境からくる経営の逼迫要因、これも直接の原因であつた。ですから、インフレーションと、それから都市の道路環境、この二つの問題について、過去の趨勢を逆転させるような、そういう政策がとられるのであれば、実は今後、健全な経営を確保するということが、成算をわれわれは持つことができないわけなんです。もちろん、たとえば施設あるいは設備、これを公共財源でまかなう、そして料金で運営費をまかなうことにすると、現在の政府案はそこまで徹底しておりません。かなり中途はんばでございませうが、方向としてはそちらの方向に向いてきて

いると私は考へるわけですが、かりに、そういうふうな市民の共同の生活手段として公共交通機関、特に公共交通事業を位置づけて、そういった施設あるいは設備部分に公共財源を投入するとしても、このインフレーションと道路の混雑をこのままにしておいたのでは、今後の健全な経営というものは必ずしもかろうと思ふ。その点におきましては、インフレ対策について、政府がもっと総合的な政策を大胆に行なうことが当面の急務であるというふうな考へるわけでありませう。その点は、ぜひ委員会の御審議の中で、この法案そのものではございませうけれども、公共交通事業の健全な経営を確保するという目的からいへば、重要問題として取り上げていただきたいというふうな考へておられます。

それから環境の問題でございませうが、いずれにしても、大都市の交通におきましては、自家用車の利用を無制限に認めるということではもうできない。これは世界じゅうの——アメリカを含めて、ヨーロッパの諸都市を含めて、共通の認識が得られておる結論でございませう。したがって、都市の空間を有効に利用する、都市の限られた空間を有効に利用して、都市の全般的福祉のレベルをあげていくということのために、どうしても効率的な利用というものをわれわれは考へなければ

ばならない。そのためには、新しい交通技術の導入を含めて、公共交通機関を軸にした都市の設計、都市の運営というものを考えるを得ないわけであります。そういう意味では、たとえば住宅の団地なんかを開発します場合に、公共交通の計画と整合した計画をつくるべきでありましょうし、およそバスも鉄道も利用するのに不便だということなど、ところに住宅地を開発することを認めるべきではないのであります。そういうような都市計画においてもそういう配慮は必要でありますし、すでに現在、存在して混雑しております道路につきましては、当然、乗り合い輸送、公共乗り合い輸送を優先するというふうな道路利用の割り当てを行なう必要がある。それは具体的にはバス専用レーンを拡充するとか、あるいは優先レーン、あるいはまた専用道路というふうなものをつくっていくということになるだろうと思ひます。そういう政策を並行して進める。さらに、バス事業につきましては、従来のように不規則に運行しておるということでは、旅客の信頼も得られませんので、たとえばバス・ロケーション・システムを導入するとか、あるいは場合によってはデマンドバス方式も含めて新しい改善を考える。あるいは身体障害者や老人や子供の乗りやすいような車両の構造を考えるとか、あるいは停留所に屋根をつけるとか、いろいろなやはり改善を要する点があるかと思ひます。

では、そういう改善が企業の料金収入でもって今後可能であるかというふうに考えますと、現在の非常に弱体化し、疲弊した公営交通事業の現状を見ておきますと、自力でもってそれが直ちに可能であるとはいえない。ですから、そういったバスサービスを改善するための設備資金、これは一部分は、都市計画道路であるとか、駅前広場であるとかといったような、そういう土木的な公共施設でありますし、一部分は、そういったバスターミナルであるとか、バスの停留所であるとかいうような、バス事業に直接関係のある固定施設であります。また、一部分は車両でありますけれども、

も、そういったものについても、要するに改善して経営の拡大を可能にするような、そういう投資について、国や自治体が積極的に援助していく、それが実は体質を強化していくカンフル注射の役割を果たすんだらうというふうに思ひます。そういうこともあわせてやっていただきたい。

時間もございせんので、結論になるわけでございしますが、基本は、市民の共同生活のために公共交通サービスというものは欠くことができない。だから、地方自治体は、その都市の公共交通を市民の最後の足として確保する責任を持っている。それについては、単に企業経営者として終始するのではなくて、その外部も含めて環境を整備する責任を持っていくんだということを明確にさせていただきたい。で、事は、かなり道路行政あるいは都市計画行政、あるいは交通行政全般にかかわりますので、そういう点につきましては、そういった全般的な改革を検討していただいて、その中で公営交通事業の再建そのものの精神が生きてくるような発展を期待したいというふうな考え方をしております。

かなり私の意見の、何といひますか、大ざっぱな陳述に終わりました。法案そのものについてごまかい言及をすることができませんでしたが、もし御質問がございましたら、またお答えするということにしまして、これで私の陳述を終わらしていただきます。

○委員長(久次米健太郎君) どうもありがとうございました。

次に、松隈参考人をお願いいたします。
○参考人(松隈秀雄君) 参考人としてお呼び出しにあずかりました松隈秀雄でございます。皆さん、すでに御承知かと思うのであります。が、全国の三十九の都、県、市が会員になっております公営交通事業協会というものがございす。たまたま、その協会の中に都市交通整備調査会というものが設けられてまして、十四人の委員が任命されておるわけでございます。たまたま、私がその会長をいたしておりますので、今日もその関係でお呼び出しがあったんではないかと思うのでございます。

でございます。その調査会に、四十七年の五月八日に、公営交通事業協会会長さんから「公営交通事業の経営悪化の現状にかんがみ、その財政の健全化をはかるための方策を示されたい」と、こういう諮問がございましたので、十四人の委員の方が相当時間をかけて勉強をいたしまして、答申を取りまとめまして、四十七年の八月の二十五日に提出いたしました。

今回、提出されておりますところの地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律案並びに政府の予算案、さらにはまた、衆議院の附帯決議等を拝見いたしますと、幸いにいたしまして、この調査会の答申が、一〇〇名とは残念ながらまいるまいけれども、かなりの部分が採用されているということは、調査会の面目から言っても非常にありがたいこととてでございます。

それでは、内容はどんな答申をしたかということについて簡単に申し上げたいと思ひます。

まず、公営交通事業の経営の悪化ということ、公営ばかりでなくて、民営にも関係のあることとありまして、それからいたしまして、都市交通の一元化という問題にまで入るべきかどうかという議論が出ましたけれども、時間の関係で、今回は企業形態論のほうは見送ることにしたわけでございます。

答申の内容は、総論と各論に分かれておりますが、総論といたしましては、都市交通における都市への過度集中ということと、それからモータリゼーションによる私的交通機関の過度の増大から引き起こされておると。つまり、公営交通事業の経営の内容の問題であると同時に、外的条件が非常に変わってきておる、そういうことが公営交通事業の採算を悪化させ、赤字問題に当面してきと、こういうことになるといふことを申し上げておるわけでございます。つまり、第一には、路面交通機関の運行の速度が鈍って、定時性、規則性が失われ、利用者の信頼感の減退とともに、輸送需要が相対的に減少しておる。それから、路面交

通機関の状態からして、大都市においては重要性を増している高速鉄道の建設、特に都心部における地下鉄の建設に非常に多額の投資を必要とするという状態になってまいっております。しかも、路面交通機関も高速鉄道も、朝夕のラッシュ時に備え、また車内や車外を要員を持つ必要がある、片荷輸送というような状態になっております。これがコストアップにも相当影響があると、こういうふうなわけでございます。

それらの状況が重なり合ひまして交通事業の経営が悪化していることは、すでに皆さん御承知のことと思ひます。公営交通事業協会に属する全国の三十九都府市の公営交通事業の四十六年度末の累積赤字額が千九百億円をこえておると、こういうような状態でございます。

次に、「公営交通事業の重要性」でございますが、公営交通事業は都市交通の中で極めて重要な位置を占め、いわゆるシビルミニマムを維持するために大きな役割を果たしております。しかも、私的経営による公共交通機関の活動が、一般的に都市交通事業の採算難という状態の中でおのずから制限されるを得ない、こういうことのために今後公営交通の役割はますます増大するという傾向にあるわけでございます。

そこで、財政の健全化のための基本的な考え方を必要とするのであります。そのためには、たとえば、既存道路の利用方法を改善し、バスの走行を優先するような外部環境の整備を勇敢に推し進めることを前提として、経営合理化の徹底、それから利用者負担原則の確立、利用者負担の貫徹が公共機関として適切でない場合には、地方公共団体の一般会計もしくは国家財政による助成、それから過去の不良債務の処理という四つの点が必要であるということをお答申しております。

第一の経営合理化につきましては、人件費の割合が多いという公営事業の欠点を改めて、人件費の割合を抑制すること、つまり、事業管理者が責任を持って経営の合理化に努力することを求めたいと思ひます。

それから、利用者負担については、運賃がコストを完全に回収するとともに、適正な利潤を確保するものでなければならぬという原則を打ち立てております。物価政策的な意図などから、原価をまかなえないような低い運賃を押しつけるというところは、結局、不足分を租税で埋めることになって、利用者以外にも負担を求めることであるから公平とは言えない、つまり、公営交通事業は、企業として原価を運賃でまかなう独立採算制に徹することが原則であると、こう言っております。

それから運賃の決定につきましては、諸条件の変化が激しいときには機動的に行なわれることが望ましい。ところが、現在の運賃決定方法は非常に欠点がある。そこで将来の方向としては、アメリカの公益事業委員会のような、政治とは切り離された機関が中立的に運賃を定めるような仕組みに改める必要があるということを示唆しております。それから、さしあたっては、運賃決定のための二重行政を改めて、地方公共団体が地方議会の同意を得て独自に決定できるように制度を改めるべきであるということを言っております。さらに、交通施設は、利用者に対して直接的な便宜を与えるばかりでなく、沿線の住民や都市の事業者なども間接的な利益を受けますので、これを課税などの方法で吸収して、交通施設整備のための財源に繰り入れることを検討すべきである。その例をいたしましては、アメリカのサンフランシスコの例あるいはフランスのパリの例なんかを引いておりますのでございます。

それから過去の不良債務の処理につきましては、財政再建計画を持つ地方団体はそれを繰り直し、財政再建計画を持たない団体は新たに再建計画をつくって、計画的な不良債務の処理をはかる必要がある。この際、再建債の元利償還につき、当分の間、国及び地方公共団体の一般会計が全額を補給するなどの措置を講じなければならぬ、こういうふうに申しております。

以上が総論でありまして、次は、公営バスと地下鉄を各論として取り上げておりますが、公営バ

スの経営改善につきましては、第一が、コスト引き下げのための経営の合理化であります。さらにその内訳は、人件費の削減、それから運行路線系の再編成、バスの車種と規格の統一という三つをあげております。

それから二番目として、需要増大のためのサービス改善。これは、営業時間を改善する、始業時を繰り上げるとか終業時を繰り下げるとかといったようなことでございます。それから、バス・ターミナル及び停留所を改善する。それからバスの車両の改善。これは先ほどもお話がありました。

それからバス優先のための道路利用の改善が三番目でございます。国や地方の公安委員会は、バスの優先レーンや専用レーンの設定に積極的な姿勢をとって、道路行政はそれを容易にするように道路改善対策を進めるべきであると、こう答申しております。それから、これも先ほどお話が出ましたが、道路交通の混雑を緩和するため、自家用車そのものの規制を強化し、路上駐車等のきびしい取り締まりや、間接的な自家用車増加抑制策としての租税の重課、自動速度制御装置や、自動過積みですね、よくいって積む、過積載防止装置の義務づけなどを考えたい、こう申しております。

それから、四番目として、運賃の適正化と間接受益者負担でございます。運賃というのは、合理化された経営のもとで総括原価——これは何かという営業費用プラス公正資本報酬、その総括原価をまかなうものでなければならぬ、こういうふうな定義しております。それから、利用状況の悪い線とか、特に終業時間をおくらせること等のような場合には、割り増し運賃ということも考える必要がある、こう申しております。

それから、間接受益者負担といたしまして、たとえばバス路線の開設が不可欠な住宅団地などにつきましては、その開発者に、バスの運行上必要な用地、つまりバスターミナルあるいは建物、さらには車両などなんかにについても負担させていいと、一種の間接受益者負担を考慮する必要があると、こう申しております。

それから、行政バス路線に対する財政負担問題であります。行政バス路線については、さきに四十五年の十二月にも提案したのでありますが、やむを得ず行政路線を認めるといような場合には、行政路線への財政負担を国及び地方公共団体は、行政路線については割り増し運賃を採用する必要がございまして、こう申しております。しかし、行政路線については割り増し運賃を採用する必要があるんで、そこで押えることができるかもしれないんですが、しかし、また節度に欠けた行政路線化が際限なく広がるのを防ぐ意味で、行政路線の基準をあらかじめ定めておく必要性というものを前にも答申しましたが、今回も強調しております。これは衆議院の附帯決議を見ましても、行政路線について触れておられるようであります。

最後に、地下鉄事業の経営の改善でございます。調査会といたしましては、四十四年の十月に、大都市においては地下鉄の公共大量輸送機関として不可欠であることの認識から、その建設費のうち、地下及び高架の構築物の部分を財政負担とすることを提案しました。四十五年度から地下鉄建設への財政負担が実現しましたが、必ずしも十分とは言えなかったのがございまして、ことに建設費の五割程度であって、しかもその支払いが八年間にわたる分割負担、こういうことであります。が、それでは困るんで、建設費に対する補助額の引き上げは、地下鉄の建設費に対する国及び地方公共団体の負担を地下及び高架の構築物の費用の全額とすべきである。そして、財政負担分の資金の支出を迅速にし、工事完了時までには支出が終わるようにして、建設に伴う利払い負担の軽減をはかるべきである、こう申しております。

それから、低利、長期の資金の供給としては、公営企業金融公庫資金を充当するとして、その公庫債の利率を引き下げてほしい。償還年限も延長してほしい。これらは衆議院の附帯決議等にも取り上げられております。

それから最後に、この地下鉄建設は都市づくりと共同立案をする。わが国の欠点といえば、この都市計画の総合性という点に欠けるところがあ

る。これがやはり経営面にも影響してくるんで、都市づくりと地下鉄建設の共同立案の場をぜひ設定してほしい、こういうような趣旨でございます。きわめて簡単ではございましたが、内容を説明申し上げ、先ほども申し上げましたが、内容の説明の部分が今回の法案及び予算で実現を見ようとして、それからなお衆議院の附帯決議等においてもこの趣旨がかなり生かされているということを付け加えたいと思っております。

○委員長(久次米健太郎君) どうもありがとうございました。次に、内木場参考人にお願います。

○参考人(内木場忠巳君) 都市交通の内木場です。腰かけて発言をすることをお許しをいただきます。ただいままで、三人の学者先生の方から、きわめて高邁な御意見が出されておりますけれども、公営交通の事業に従事をする職員の人として、私は地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律案に対して意見を申し上げたいと思っております。特に、発言の機会を与えていただきました委員会の委員長さんをはじめ、関係の皆さま方に心から感謝を申し上げる次第であります。

本法律案は、すでに衆議院で審議をされました。一部が修正をされて本院に送付をされておりますが、私は、この審議過程で明らかにされた点も含めて、私たち公営交通事業に働く者にとつて最も重要であると思われる幾つかの点について触れてみたいと思っております。

まず、第一の点は、公通事業の赤字の原因についてであります。先ほど、松隈先生のほうからいろいろとお話がありましたけれども、御承知のとおり、公営交通事業は、昭和四十六年度末において千九百二十九億円にのぼる膨大な累積欠損金を生じております。一方、国鉄においても、同年度末において八千億円をこえる欠損金を計上しておると聞いております。また、民営バス事業でも、地方過疎交通におきましては、ほとんどの企業が深刻な経営危機におちいっている聞いております。このように、経営主体のいかに問わ

ず、すべての交通事業が経営危機におちいついてい
るといふ事情は、とりもなおさず、その原因が共
通する企業外の原因によるものであることを証明
していると思ふのであります。

政府は、昨年の七月、大都市交通の再建に關する
文書を發表いたしました。従来の再建対策が財
政政策にのみ重点が置かれたことを反省をして、
徹底した企業環境の整備が確立をされねばなら
ないと思ふのであります。このことは、交通を取
り巻く現状を見るとき、いささかおそきに失した
感がしないでもありませんが、まことに當を得た
指摘であつたと思ふのであります。しかるに、今
回の法律案を見ても、その指摘が積極的
に盛り込まれていないと痛感をするものであります。
たとえば、法律案に「国の配慮」とされている事項
などは、当然、国の責務としてその内容が明確に
義務づけられてしかるべきであると思ふのであ
ります。このことは、同法案の第十條との関連
において考える場合、私の申し上げたような措置
をすることがいかに重要であり、かつ、必要なこ
とであるかを御理解をいただけたと思ふのであ
ります。

私はこの機会に、すべての交通事業、なかんず
く、最も深刻な影響を受けている大都市並びに地
方中核都市の公共交通事業の経営悪化の要因、い
わゆる企業外要因について若干申し上げたいと存
じます。

御承知のとおり、昭和二十七年、地方公営企業
法が制定をされまして、独立採算制をたてまゝと
する公営企業が誕生をいたしました。問題の根本
的な原因はこのことにあると思ふのであります。こ
の後、昭和三十三年ごろから経済の高度成長政
策が進められ、その結果、現在では経済大国に発
展をいたしました。このことは、国民の生活水準
を高めるためにかなりの効果をもたらしたことは
否定をできませんが、しかしながら、メリット以
上のデメリット、すなわち成長政策のひずみのほ
うが大きいのではないかと思ふのであります。こ
のひずみは、物価あるいは税金、公害、都市環境

など、全般にわたつていふと思はれますが、成長
政策と交通とのかわり合ひは、環境悪化の問題
としてとらえることができると思ふのであります。

私が申し上げるまでもなく、高度成長政策は、
企業と人口を極度に都市に集中をする結果を生み
出しました。産業の拡大発展は輸送システムの変
化をもたらし、モータリゼーションの発展と基幹
道路の整備拡充を引き起こしました。経済の発展
による国民生活水準の若干の向上は、マイカー時
代を呼び起こす原因となつております。加えて、
都市活動の長時間化あるいはまたスピード化は、
前述の傾向に拍車をかける結果となつております。
このような状況の中で、無原則といわれるような
拡大を続けた都市は、ますます外縁化をし、新し
い団地をはじめ、公共的諸施設が、交通とはほと
んど無関係に開発整備されていく実情を見のがす
わけにまいりません。

一方、地方都市においても、過疎化が進行する
中で、地方の中核都市は、交通に關する限り、大
都市とは同様の現象を呈しているものであります。
極度の交通渋滞による表定速度の減退、輸送距離
の長大化による輸送効率の減少、交通規制措置の
不十分さが引き起こした交通環境の悪化、路面交
通にかゝる新交通機関建設の余儀なきに至り、そ
のために建設をした地下高速鉄道の膨大な建設費
金調達、都市再開発と住民要求による行政路線の
増大、経済情勢の変動による物価高騰がもたらした
経常経費の増大など、現在、公共交通事業の深刻
な経営危機を引き起こしたものは、その大部分
が、前に申し上げたような企業外の原因によるも
のであることを十分御理解をいただき、その解決
に必要な措置を、ぜひとも国の責任において講じ
ていただきたいのであります。

特にこの機会に申し上げたいのは、赤字の原因
と国の責務との関係であります。いままで申し上げ
たように、赤字の原因の大部分が企業外にある
ことはすでに述べたとおりであります。その解決
策として、住民生活に直結した公共輸送機関
を優先して取り扱う交通規制の強化であります。

これをぜひとも全国的に早急に実施をしていただ
きたいのであります。大都市における規制措置は
近年見るべきものがありますが、地方に行くほど
その規制が緩慢になつていくのであります。ま
た、車庫確保に關する法律など、現行法規の厳守
なども、ざる法というそりを受けることのない
ようきびしく適用されるべきであります。

第二の点は、国による財政負担の問題でありま
す。私は、公共交通事業が、地域住民の要求にこ
たへ、地方自治の確立に寄与する目的で設立をさ
れていふ以上、それに要する経費を全額国が負担
せよなどという考えはないのであります。しかし、
今日の危機の原因が明らかにあり、また現在の
税制との関係における都市財源の実態から見て、
発生している赤字について、国が責任を持つて措
置するのは当然のことと考えております。

たとえば地下高速鉄道については、現在一キロ
当たり九十億円の建設費を要するといわれており
ますが、これにつきましても、路面交通の極度の
混雑の結果、地下にもぐらざるを得なくなつたも
のであり、都市住民の通勤、通学その他必要な生
活条件確保のための交通としての使命を果たすた
めの手段である以上、少なくとも、実質国道並み
の助成がなされるべきではないかと思ふのであり
ます。現在国の助成も改善をされ、本年度形式六
六兆となつたことを評価いたしますが、さらに改
善の必要があると思はれます。

次に申し上げたいのは、地方債償還に對する国
の措置であります。このことについては、衆議院
の審議の過程で政府の見解が一応明らかにされて
おりますが、なお十分の感を抱かざるを得ませ
ん。さらに付言をしたいことは、行政路線に對する
助成であります。確かに、行政路線の基準を作
成することはきわめてむづかしいことと思ひます
が、公共交通事業の危機要因のおもなものの一
として行政路線があることを考える場合、放置す
ることはできません。本年度は、行政路線に對す
る措置として、バス購入費の補助十四億円が形を
変えて計上されておりますが、私はこの政府によ

る努力を多しなげらる、なおこれは基本的に解
決をされるものでないといふことを指摘をし、一
日も早く解決策を立てていただくよう、本委員会
にお願ひを申し上げる次第であります。

以上の財政に關することなどは、本来ならば企
業の側が指摘すべき問題であります。そこに働
く私たちがいたしましても、重大な関心を持たざる
を得ないのであります。なぜならば、それは、
われわれ職員の労働条件と密接不可分の關係を
持つていふからであります。以下、私たちの労働
条件について若干の意見を申し上げます。

法律案第四條第三項二号は、衆議院で修正をされ、
その表現が「合理化」から「効率化」と変わりました
が、私たちはこの点に重大な関心を持つ
ものであります。すでに御承知のとおり、再建団
体に指定をされている都市は、一部の都市において
都市で合理化が進められ、一部の都市においては、
給与表に至るまで改善がなされております。諸手
当あるいは日常の労働諸条件についても、多くの
改善がなされて現在に至つていふのであります。

よく都市交通労働者の賃金は高いといわれてお
ります。賃金の比較は、勤続の年数あるいは労働
者の平均年齢、労働時間をはじめとする一連の
諸条件、福利厚生施設、男女構成比など、多くの
要素がからみ合つておりますから、これを正しく
分析をしない限り、単純比較をすることはきわめ
て危険であり、不合理であります。むしろ、比較
をするのであるならば、基本的に同じ身分で律せ
られていふ当該地方公共団体の一般職員や、ある
いは公営企業の職員と比較をすべきであると思
ひますが、私の所属をしていふ都市におきましても
同じ条件のもとでは、交通職員のほうが、他に比
して二号俸程度給料が低く抑えられていふ事実を
私は御報告を申し上げ、御理解をいただきたいと
思ふのであります。

このような実情は、再建指定下における計画運
行上の合理化のいわゆる所産として生じているこ
とをば訴えたいのであります。換言すれば、交通
事業の中には、もはや合理化するものはほとんど

残されていないと言つても過言ではありません。それにもかかわらず、衆議院の審議の段階では、なお、依然として従来同様の合理化を企業職員に求める声があったというふうに聞いておりますが、このような経過を見るにつけても、たとえ「合理化」という字句が「効率化」という表現に変わったとしても、深刻な危惧の念を払拭することができないのであります。何とぞ慎重な御審議をばお願いを申し上げたいと思ひます。

また、本法案の全部を通じて受ける感じとして、政府による指導、悪くいえば介入の強化というのが懸念をされます。労使間のいわゆる労働協約及び確認事項は、いずれの場合においてもそこなわれなくてはならないと思ひます。

いうまでもなく、事業を再建をし、健全化する原動力は、そこに働く労働者の力以外にはないと思ひます。職員が労使間の慣行を信頼をし、事業の将来に、きざなことはありますけれども、夢と希望を持って働くという、そういったシステムが確立されるに、真の再建への道筋が私は求められる、確立をするものと考えております。衆議院の審議過程におきまして、このことは重要な事項として討議をされたこととありますが、労使間の協定あるいは確認事項、過去における慣行が今後阻害されることのないよう、配慮されることを強く御要請を申し上げます。

私は、限られた時間の中で、赤字の原因と国の責任、あるいはまた国による財政負担の問題、職員の労働条件という三つの事項について、きわめて概括的に申し上げました。何とぞ十分な御審議をお願いを申し上げます。特に、私も職員は、他のだれよりもこの職場をば愛し、そしてこの職場の将来を一番心配をしている、そういうことを強く訴えたいのであります。どうかひとつ、皆さま方の慎重な御審議をいただきまして、住民の足として、りっぱにその使命にこたえることができるような交通事業を律する法律案をつくっていただきたいことをお願い申し上げます、私の意見にかえります。ありがとうございます。

○委員長(久次米健太郎君) どうもありがとうございます。以上で参考人各位の御意見陳述を終わります。それでは、これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願ひます。

○神沢清君 参考人の皆さんにはいろいろ貴重な御意見を聞かせていただいていた、へんありがたき思ひます。

時間の関係もありますから、私は、御意見を聞きながら率直に感じたような点について、それぞれ一問ずつお伺いをいたしたいと思ひますが、最初、松隈参考人、広岡参考人、お二人に同じ質問をさせていただきたいと思ひます。

今度、利息は国がめんどろを見る、それから、元金については、地方公共団体でもって始末をしるというふうなたてまえになっているようでありまして、地方公共団体に始末をしるということになりまして、いまの地方行政の制度の中におきましては、それじゃその始末をするところの財源はどうするかというふうな問題が当然起るわけでありまして、これは、やはり国の責任として、他の行政分野から見てもそうすけれども、国がめんどろを何かの形で見ていかなければならぬはあかない、こういうことだと思ひます。あるいは企業環境の整備をやらなきゃだめだ。これもしかし、やっぱり行政の分野の問題でありまして、当然、国の行政の責任として考へていかなきゃならない問題だと思ひます。そうやってまいりますと、実は先ほども、あれは三条ですか、「国の配慮」というような点について、参考人のどなたかから御意見の触れられていた部分もありましたけれども、私は、やはり第一次再建計画の失敗の経緯等にかんがみても、この際、はつきりと国の行政の上の責任というものを明らかにする、たとえば自治体に始末をさせる元金の問題についても、それは実は裏からは国も責任をとるんだと、こういうようなことがきっぱりしめないと、この法律というものは

ほんとうに生きないんじゃないかという感じが率直に感ずるわけでありまして、これをひとつ、両参考人から御意見を承りたいと思ひます。

それから、細野参考人にもお伺いをしたいんですが、御意見を聞いておきますと、独立採算制という考え方は確立をされるべきであるという、徹底をされるべきであるという御意見だったように承ります。しかし、それに加えて、たとえば沿線開発などというふうな分野がありますから、それは税金取つても、税金といいますが、いづれかの措置を公営交通に協力させるために、ともいいんじやないかという御意見なども加わっております。それから同時に、企業環境の整備というものが伴わなければならないという御意見もあつたように思ひます。そうなりますと、独立採算制という考え方は、一つのたてまえ論としてはあるかもしれないが、実際には、独立採算制という考え方というものは、実際にはもう存在し得ないという感じが私は率直に受けるわけでありまして、その辺の御所見を承りたい、と思ひます。

それから、内木場参考人にお尋ねをいたしたいんですが、「合理化」が「効率化」に衆議院でもって修正をされた。私も、これからの審議の中で、大体それは内容的にどういふふうな定義上の違いがあるかという点も詰めていきたい、こう考へているところであります。しかし、先ほどの御意見の中でも、非常に私なども懸念をいたしますのは、皆さんの御意見の中にも出ておりますが、やっぱり人件費の問題というふうな点に触れられるわけでありまして、そうやってまいりますと、今後の公営交通の再建の途上におきましては、どうしても従業員の方たちに、いわゆる労働者の皆さん方にしわが寄せられていくのではなからうかという懸念が残るのでございまして、そういう点の参考のためにひとつお尋ねをしたいと思ひますが、第一次再建の計画の

実施の段階におきまして、職員の労働基本権なんかにかかわる問題とか、あるいは労働協約などにかかわる問題とか、あるいは労働条件の改善といひますか、これらにかかわる問題だとかいふ点について、もし、簡単に私どもが承知ができませんような実例的なものでもありましたら、それらも含めて御意見を承りたい、と思ひます。

○参考人(松隈秀雄君) 先ほども申し上げましたように、公営企業の赤字の原因の大部分というのは、外的条件の変化によるものである。それならば、全然、企業内部には問題がないかといへば、企業内部においても合理化の余地はある。ことに民営と比べた場合に人件費の割合が高い。これは先ほどお話が出たように、平均年齢が高いけれども、それは考慮して、たとえば合理化をするというときに、配置転換等によりまして行政職のほうにかえて現場職員の平均年齢を下げるとか、そこにくふうはあるはずである。しかし、外的条件の悪化によつていままで累積してきた赤字というものは、これは利用者負担にするということになると、利用者の負担が過重になって、結局、それはまた需要の減少につながるからして、料金は適正のところにきめざるを得ない。そうして、したがって、外的条件の悪化によつて生じたことに過去の不良債務については、これをたな上げする意味において、その元金及び利子は国及び地方公共団体において負担すると。その場合に、国は財政が一本であり、かつ大きいから負担しやすいが、地方団体の負担が増すということについて心配があることはたしかであります。で、これにつきましても、私、たまたま地方制度調査会のほうの委員もしておるんであります。地方制度調査会におきまして、国民の福祉増進については地方団体の責任がますます重大になってきておる。その場合に、地方団体が財源難に苦しんでおるとを檢討すべきであるという意見が出ております。やがてそういう答申も出るかと思ひます。

るが、この公営交通は、先ほど来お話がありましたように、国民のシビルミニマムを達成する最小限度の福祉行政、したがってこの福祉行政のために地方団体が財政上苦しむならば、これを援助するということは当然言えると思うのであります。それから、いわんや病院とか水道等についても赤字が出てゐる。地方団体の福祉行政に対応する財政支出に対する財源難をどう緩和するかということ、他の面においても目下検討をされておるので、いずれは答申が出て、政府においても十分その点は考慮していただけるものかと思ひます。

○委員長（久次米健太郎君） なお、ちょっとこの際、細野参考人が、会議の前から、十二時までになるべくはというようなお話もございまして、細野参考人に対する御質疑の方がございましてら……。

○参考人（細野日出男君） ただいま御質問がございましたのですが、独立採算制についてでございますけれども、私が申し上げましたのは、いわゆる完全独立採算制ではないわけでございまして、今度の案ではほぼ営業比独立採算制という程度の、これはぜひやる必要があるというふうに考えておるのであります。といいますのは、日本経済はいわゆるミックスエコノミーでございます。民営と公営とが並び行なわれている。しかも、東京のようなところでは、同じところに十のバス事業が走っておりまして、これが公営は都営が一つである。九つは民営である。この民営のバス事業というのは、これは御承知のとおりみな独立採算制でやっているわけであります。それに対して、公営は、過去の赤字については補助金が出るというところになりましたけれども、まだ自動車購入費の十四億円の予算がごとしはつくというようなこととして、これでも、民営から見ますと公営はうまくやっているとことなるわけでございまして、ですから、私はミックスエコノミーにおいては、公営と民営というものはやはり同じ運賃でやっつけなければならぬというところから見ましても、独立採算制というものが必要だと

思ひますし、また、これを完全にはずしてしまひますと、ワクがなくなつてしまひまして、のべつまくなしに——たとえば行政路線にしてもそうでございませうけれども、一応私は原則としては行政路線の場合でも営業比独立採算のワク内でもってやるべきである。それ以上やらなければならぬというものに対しては、特別一般会計補給金というふうなものを出す必要があると思ひますけれども、原則としてはやはり独立採算のワク内で行政路線を考慮する。これは第一次行政路線だろうと思ひるのであります。そういうふうな考へておる次第でございまして。

○委員長（久次米健太郎君） それでは、神沢委員の御了解も得ましたので、細野参考人に対するだけ、ひとつ、もしございしたら委員の方から……。

○村屋重雄君 いまお答えいただいたことをお聞きしたかったです。このことはひとつ省かしていただきます。

ただ、一番最後の御意見の結論として、公営企業精神に立て、また徹するようにというお話がございましたが、そのことでちょっとお伺ひしたいのですが、公営企業の精神に立て、徹しなければならぬということ、公営企業を負擔する人に精神的にお話しなされておるのか、公営企業全体に、なおひとつ公営企業ということに立つようにという御意見かということなんです。この点につきましてはいまお話ししましたように、企業全体について、独立採算制については現在も変化しつつある、これは認める、その上、いま御意見がありましたような、営業面を含めた一つのワクに制約されたひとつの国及び一般会計の営業権であるという御意見があったと思ひます。これはよくわかります。これは、最初の、私が申し上げました公営精神に徹せよという点についてのもう少し御意見を伺いたいということが一つ。

いま一つ、御意見の中で、人件費の負担についてのお話を伺ひましたが、端的にもう一度お尋ねしたいと思ひますのは、いままでの問題になつて

いる累積赤字が、その重要なウエイトを人件費が占めた、こういう御意見なんです。それとも今後の再建計画の進め方に対して、やはり人件費というものは一つの大きなウエイトになるという御意見なのかどうかということ。当然、これが地下鉄企業の今後であり、また、高速鉄道の今後というものに対しては人件費における負担というものは非常に少ないのですが、いま問題になつています路面交通、とりわけバス事業については、当然人件費というものが中心になるべきなんです。そういうふうな点で、従来の赤字は人件費がウエイトが大きかったということだけのおことばなんです。今後においても、これが一つ大きなウエイトを占めるから、これにもっと考慮を払えという御意見をお持ちなんです。この点をちょっと伺いたいと思ひます。

○参考人（細野日出男君） 私は公営の真義ということ——ミックスエコノミーの国において、いわば自由資本主義体制でもって、そこに企業の民営が原則であるところへ公営もある程度並び行なわれているというところで、なぜ企業を公営にするのかという理由を考えてみますと、

（委員長退席、理事寺本広作君着席）

先ほど申し上げましたように、公営のほうがよくて安いサービスができるからというところにあると。ですから、悪くて高いサービスをやるのだというところ。これは公営の真義が失なわれているということになる。その点を関係者はみな十分に認識をしてもらいたいということなんです。つまり、民営のほうがいいじゃないかということになったんじや公営の意味がないじゃないかということになるわけであります。

それから、人件費につきましては、実は公営交通で見ますと、昭和三十三年、三年ぐらいまでは——鉄道でございませうけれども、バスも大体そうであつたと思ひますけれども、むしろ、民営のほうがやや高く、公営のほうがやや安かつたのであります。ところが、三十五年ぐらゐ、人事院の勧告というものがどんどん出てくるようになり

ましてからあと、だんだん公営の人件費が高くなつてきまして、鉄道なんかでは、二割ないし——平均一人の月収というものを比べてみますと、民営と公営とは相当の格差が出てゐる、これが直らずに、その格差がほぼ維持されているというふうな状態にあるのであります。ですから、結局、利子補給をしておりますけれども、現実には、実際は人件費の——実はバス事業なんかの平均コスト——車キロあたりのコストを見てみますと、物件費のほうでは、公営も民営もほとんど変わりはないのです。多少の出入りにはありますけれども、ほぼ似たようなものです。人件費だけが格段に高いという結果になつております。ですから、それはやはり税金で、赤字債の利子補給という——形は利子補給になつておりますけれども、実際は人件費を納税者が補給しているというふうに見てもいいというふうなものだと思つてゐるわけでございまして。したがって、過去にも問題でございましたけれども、これからも毎年ベースアップのあることでございまして、やはり相当問題になるだろうと思つてゐる次第でございまして。

○藤原房雄君 参考人の方々に聞かれました、本日、たいへん御苦労さまでございました。時間もありませんのであれでありますが、広岡参考人につきましては、先ほど、交通政策という観点から貴重な御意見がございました。この第一次の再建計画が失敗に終わった原因、いろいろあるわけでございまして、このたびの措置につきましても、政府の考へておりますことはわからないわけじやありませんが、今日のこの高度な経済成長の中にありまして、このぐらゐの、今回の政府の措置ぐらゐでは、これはもうとても、たちまちまた同じことが繰返されるだろうと。やっぱり抜本的な改革がなければならぬ、こういうことから、先ほど広岡参考人のおっしゃつておりました、この改善に対しては、より積極的な理念がなければならぬということについては、私も非常に同感とするところであります。このことについて詳しいお考えをお聞きしたいのであります。

すが、時間もありませんから……。また、先ほど何点かおあげになってお話しございましたが、やはり第一次、第二次、同じことを繰り返すということは、あまりにも能のないことでありまして、やはりこういう時代の推移というものは私もある程度予測できるわけでありまして、それ相応の対策というものも現時点でも考えられるわけでありまして、まあ先生のお考え等も含めて、今回のとられた処置、そしてまた今後に対するお考えをわずかな時間ではんと申しわけないんでありますが、お聞きしたいと思ひます。

それから、内木場参考人に対しては、企業努力ということが言われるわけですが、これは当然な事柄ではないかと思ひます。しかし、現実お仕事に携わっておられる立場からいいますと、人件費が高いとか何とかいろいろ言われておりますが、この企業努力というものは現在までもずっとしてきたわけでありまして、今日考えられる何点か、お話ししたわけですが、どのぐらい、今後この企業努力という問題につきまして、具体的にどのぐらいというか、どういふことについてできるのかという可能性の問題なんですけれども、特に第一次の再建計画のときにはワンマン運行についてのお話が、強力な指導があったわけですが、実際、一人の方が多くの方々の人命を預かるというわけ、非常に重要な仕事をなさるわけでありまして、ワンマン運行につきましては、運転なさる方に非常な労働の強化といひますか、疲労を増すといひますか、こういうことになりはしないかという、そういうことからいまして、このワンマン運行につきましても非常に――私は専門外でありますからよく詳しいことはわからないわけですが、負担をかけることになるのではないか、こういうことからいまして、企業努力ということにもまず限界があるのではないかというふうな気がするわけでありまして、先ほど、まあ従業員の方々が非常に高齢な方々が多いとか、配置転換しろとか、いろいろなことがありましたけれども、現実問題、この企

業努力ということについて、内木場参考人の立場でどのようにお考えになっていらっしゃるのかという、その点をちょっとお伺いしたいと思うのですが。

○参考人(内木場忠巳君) 先ほど、神沢先生のほうからも御質問がございましたけれども、あわせて私の考え方を申し上げてみたいと思ひます。

まず第一の、神沢先生の御質問でありますけれども、そのことは、たとえば一つの結果が非常に非常識なものであるか、あるいはきわめて不適切であるかどうかという判断というものは、これはある意味では主観の問題でもありますが、見解の分かれるところでありまして、こういったものが介在してくる以上、かなりむずかしい問題ではありますけれども、そこに働いている労働者としての立場で申し上げますと、たとえば昨年の賃金の問題をきめる場合に、労働組合との間には一応合意が成立した。組合流に申し上げますと、賃金に関する確認を取りつた。たまたま再建指定を受けている団体でありますから、そうなるまいりますと、計画の変更というものを手続をしなければなりません。きまりに従って事前協議をしようとしたところが、それはきわめて非常識であるいは不適切ではないかと、こういうふうな指摘をされて、そしてこのことがたいへん難航をしたという事実も発生をいたしております。しかし、職員の側から見ますと、正常な団交権を行使して企業管理者との間に取りきめを行なったことであるから、やはり受ける感じとしては、労働権を侵害をされたという、そういうきわめて大きな憤りをもって今日に至っているという事実もござ

います。

また、私が所属をいたしております都市も再建指定団体でございますが、過去六年の間に、基準内賃金に関する部分等におきましてもいわゆる減額をいたしまして、そのことは、この期間にたとえれば退職をする人たちにとっては、退職金の算定基礎にもなつて、結局不利益をこうむりながらやめていくという事実もござりますし、あるいは、

近隣の再建指定団体でないところにあります手当等について、同じような企業環境を持てているのであるから、こういった手当等についても、やはり復活をすべきでありあるいは新設をすべきであるという要求を起さしても、再建指定団体である限り、新しい手当などというものを保持していくという、中央官庁に大きな目玉を食らうというところで、すでにその段階から、やはりこの団交権の正常な行使というものが著しく阻害をされるということでは、数多く実は起こっているものであります。このことが一つでござります。

それからもう一つの御質問に対して私が申し上げたいのは、たとえば路面電車の問題でございますが、路面電車は斜陽であるから早急に撤去すべきであるという意見が一時支配的になったことがござります。しかし、最近では、運輸省の方々の御意見を聞きまして、たとえば路面電車の撤去は非常に時期尚早であったという意見も最近聞かれるようになってまいりました。そして、今日残っている路面電車というのは、やはり路面電車はそれなりに、たとえばある都市においてはまだまだ主幹交通的な役割りというものを果たしながら機能をしているということもござりますので、そういうものを、企業努力という形で早急に撤去するということでは私は当を得ていないと思ひます。

また、ワンマンカー等につきましても、正確なパーセンテージを存じませんが、昭和四十八年度末においては、おそらくその普及率が九〇名をこすのではないかと、事業計画において、そういうふうに関及しておりますが、御承知のとおり、私どもの交通事業というものはほとんど都心にそれが片寄っておりますから、たとえば狹隘な市道、こういったものなどがあります現状を見ても、これ以上ふやすということはかなり無理なことではないかというふうに考えます。したがって、ワンマンカーを一〇〇名に持つていくということでは、これまた当を得ていないことではないかというふうに考えざるを得ません。

さらに、先生御質問の点についてでありますけれども、ワンマンカーの疲労度と申しますか、そういうものについて、私もなによりに、関西を中心に実は実態調査を行なったことがござります。特に大学の先生方の御協力や指導もいたいただいて経緯がありまして、私も、残念ながら、その結論を得ることができませんでした。きわめて困難な、あるいは複雑な条件が介在をいたしておりますから、データとしてここに御報告申し上げることはできませんけれども、職場で働いている労働者の実感からすれば、なれというものが手伝ってやむを得ずワンマンカーの運行に従事いたしておりますが、で得るものならワンマンカーというものは運転をたくない。なぜならば、非常に疲れる。そして慢性的な疲れがそこに病気の発生率を高くしている。たとえば関節炎、胃腸病、あるいは神経系統の病氣といった、こういったものがやはり発生をするということが職場の中で非常に強く言われているのでありまして、こういったものからいいますと、で得るものならばやはりこのワンマンカーというものをこれ以上ふやすということは、私は当を得ていないのではないかと。

しかし、構造的に交通というものを改革をしていくということについては、それは時代の趨勢でもござりますし、そういったものについてはわれわれも十分対応していかなければならないと考えておりますが、これと、見のがしてはならないことの整備、拡充、こういったものが相補わなければならない、企業努力というものの名において、一方的に、先ほど先生御指摘のようなことをばやていくということは、私はたいへん大きな問題があるところだと考えております。

○理事(寺本広作君) ちょっと待ってください。細野参考人にお急ぎのようでございますから、細野参考人に御質疑のある方からお願ひいたします。

○河田賢治君 ちょっと細野先生に聞きますが、

先ほど、他の委員がちょっと聞きましてたけれども、公営企業における人件費の問題、これはのちに内木場さんから私も詳しくは聞こうと思っておりますけれども、なかなか人件費と申しまして、大体、政府関係あるいは地方自治体関係では、いわば年功序列の賃金体系というものが大体中心になっておる。したがって他の民間企業のように、経済の非常な発展期に、あるいはその企業の発展期には、新しい人をどんどん入れる。したがって、そういうときには比較的高給を支払う。現在でも私鉄あたりは若干若い人は高いようでありましてけれども、公営よりも。しかし、事、公営企業が、このようにいわば四面楚歌の状態でんだんと整理の時代にきている。企業をやりますとも、ワンマンカーをほとんど一〇〇％にし、あるいはまたいろんな財産を売り、あるいはまたその他のいろんな整理をやつて、ほとんど今日では企業内の努力を続けてもそう大きな変化がないほど今日整理をされてきているわけですね。しかし、これをもつてまだ人件費が高いといつてこれを減らすということになれば、それこそ、人の乗らぬ電車をつくるか、それとも現在の人々を繰入れかえするか、これしかないわけですね。普通、公営企業でも、専売とか、その他婦人の方の多いところでは、お嫁にいくころにはやめて交代もしますから、比較的人件費は全体としては高くないと思ひますけれども、しかし、公営企業はだんだんと——もう新しい人は入れてないですね。そうすると、古い人ばかりになる。一年、一年、勤続年数も多くなる。一年、一年、年齢も——高給になる。定年になれば、これはそれなりに職場を去っていくわけですが、ここで企業の努力、あるいは人件費が高いということを言つても、私は無理ではないかと思うのです。若干、それは地方自治体でも、他の職場等々が、少しは人も最近はおえたりあります。だから、その中で配置転換なんかが可能なものもありまして、うけれども、また、本人が希望し、労働組合もそれを承認すれば、そういう処置もとれるでしょうけれども、全体としては、

今日の公営企業の状態を見ますと、これはとうてい人件費を減らしてそして経営の効率化をやるというても、かなり無理なところへきているのではないかと。特に、先ほど来から外的条件、すなわち他の条件によつて今日の公営企業が電車がかわりまた今度はバス自体も電車と同じ運命にあるわけですから、こういう場合にどうなるか。人件費なんかの問題を中心にお考えになりますか。これは数字の上や何かでははつきりとは言へますけれども、現実の問題としてどういう処置をとるのが正しいと思はれるか、その辺を聞いておきたいと思ひます。

○参考人(細野日出男君) お答え申し上げます。

いまおっしゃいましたようなことが日本の現実でございます。そして、昭和四十一年の財政再建のときに、行政職一号俸的な給与体系を改めて企業職的な体系にするようにという趣旨のことが自治省からも出たと思ひますが、それが七年たちましても実現しないままに置かれていて、まあざいいます。これは結局日本の実情であつて、まあやむを得ない状態だといふふうになつていて、まあと思ひますが、私はしかしながら、これは市民のコンセンサス、利用公衆のコンセンサスを得た上であるならばそれでもしかたがないといふことを考へております。つまり、東京都のような場合は、民営も公営も同じところを同じ運賃で走っているわけでありまして、したがって、平均の運賃といふものをとりますと、民営ならば何とかなれる、ところが、公営だけは赤字が出る、人件費が高い分だけ赤字になるという結果になるわけでありまして、その赤字はだれが補給をするかといへば、東京都民に補給させる、つまり都の納税者に補給させるといふことをはつきりさせまして、それを市民の世論に訴えて、選挙等の題目にもしまして、その上でもって市民がそれを認めてくれるという場合に、これは私はいわば公式化されるものだと考へている次第でございます。

それからもう一つは、アメリカ等では、都市交通はやはり公営が少し出ておりますけれども、公営と民営とが同じ労働組合をこしらえております。したがって、地域格差はありますけれども、公営と民営との間の格差というものは出てこないのではありません。日本の場合はそうでない。民営と公営との労働組合が別々になっております。公営の労働組合はいつでも行政職のほうを向いておる、同業のほうは向いていないといふところが今日の結果になつておるのだと思ひます。高いことは現実でありますけれども、これが市民が承認したものであるといふことならば、私は引込むつもりでございます。それだけでございます。

○理事(寺本広作君) それじゃ細野参考人、まことに御苦労さまでございました。ありがとうございます。

なお、神沢委員と藤原委員の質問に対する広岡参考人の答弁が残つておるようですが、お願いいたします。

○参考人(広岡治哉君) それでは、最初に神沢先生の御質問にお答えしたいと思います。

御趣旨は、国の責任を明記すべきじゃないかという御趣旨であつたと思ひます。同感でございますが、まあ簡単に私の考えを述べさせていただきます。

最近では、市民の自治意識が非常に高くなつてきているわけでございますから、私としてはできるだけ地方自治を徹底したい。したがって、都市の運営についてはそれぞれ個性があつていいといふふうを考へておるわけですね。その都市の、自治体を構成する市民の合意があれば、たとえばその都市交通の運賃を無料にしたってそれはかまわない。無料論というのは現実にあるわけですね。私個人は無料論に対しては賛成でありません。

〔理事寺本広作君退席、委員長着席〕
施設や設備を公共財源でまかなつて、運営費用は料金で徴収するのが一番よろしいといふふうに考へておるわけでございますけれども、その辺は実は市民の自治にまかせるべきではないか。それはどこから出ているかと言ひますと、市民のそういう交通の必要を最もよく理解できる、その都市の

実情に合った運営ができるのは地方の自治体であるという考え方であります。ただし、そういう基本精神を生かしていくためには、現在の行政それから財源の配分、そういったものについて根本的な改革を行なわないとできないわけでございます。また、そういうふうな地方自治を徹底いたしましても、なお全国にはいろいろ発達状況の違い、あるいは自然的な条件、歴史的な条件の違いもございまして、国民的なレベルでナショナルミナムを確保しようということになりますと、当然国としてやらなければならぬ財源の再分配といふことも残ろうかと思ひます。ですから、そういう抜本的な改革をした場合には、私は国として一般的な指導と助言、あるいは一般的な基準に従つての援助にとどまるべきだといふふうに思ひますが、現在は何しろ非常に中央集権的でございます。地方の各分野の行政は中央政府の非常に強い介入のもとに行なわれている。過去に公営交通事業の経営を悪化させた——主として外部の要因でございまして、外部の要因も、国の政策に基づいて生じたといふものがほとんどでございます。先ほど私は、インフレ政策と道路環境の悪化、これが二つの直接的な原因であるといふことを申し上げたわけですが、インフレ政策にしましても、これを押える、物価を少しでも安定させるための努力をしようと思へば、中央政府の努力なしにはできないといふことでございます。それから、特に道路の問題について、先ほどの公述を補足しておきたいと思ひます。先ほどの一応自由な消費者の選択に従つて、つまり、消費者の好みに従つて自動車を選択されておると、その結果、バスなり路面電車が使われなくなる、これはやむを得ないじゃないかといふふうには言われるわけでございますが、実はその背景には、非常に国の道路重点、というよりも、自動車を通すための道路の道路政策というものが重点になつてきた。そのために、本来道路というものは、実はいろいろな生活目的のために使われる多面的な空間なんです。これは自動車のために占領された。

自動車によって起るさまざまな公害とか環境侵害、そういったものが現れてきたまま自動車はふえてきたというのが現状でございます。ですからそういう意味では、自動車は十分道路なり環境を保全するための費用を負担しない、地域社会に被害を与えながら、つまり、現在の公害企業が、ちょうど公害を生じさせてきて、たれ流しにしていたと同じような条件のもとに自動車が増えていくわけですね。これでは都市の福祉を上げることはできない。逆に都市の環境は悪化するばかりである。そこで、自動車を制限しなければならぬというところになっていくわけなんです。

そこで、その際に当然市民の交通の必要を満たすためには、それにかわり得るだけ効率的な公共交通の便利なシステムを確保しなければならぬ。それを確保するばかりじゃなくて、これまでのように非常に混雑した乗り心地の悪いものではなくて、もっといいものを都市に入れていかなくばならぬということになる。そういうものを整備していくためには、単に利用者の料金では負担し切れないわけでありまして、それに対しては、たとえばアメリカの場合には、百億ドルという非常に巨額の都市交通の改善のための資金を連邦政府が用意して、都市交通の改善に乗り出しているわけなんです。各国についてもそういう積極的な姿勢が見られるわけでありまして。

日本も当然、現在の機構でいえば、中央政府も地方自治体も積極的に取り組むべきだと思うのですが、その際の財源は、やはり現在の自動車、その主としてガソリン税によって現在になわけていくわけですね。そのほか税金がございまして、自動車に負担させる税金を公共交通整備の財源として活用すべきであると、これが私の一つの考え方、それは当然なんだと、これは実は自家用車がふえてきたことによる被害を公共交通機関が受ける、公共交通機関の、実は乗客と労働者が受けるというところをございまして、これを放置しておきまうと、だんだん公共交通の能力が下がってサービスが悪くなつて、しかも一人当たりの費用は上がっ

ていきますから、結局、被害者がだんだん高くなる料金を負担しなきゃならぬという被害者負担になっていくわけですね。これは現在の競争システムの影響でありまして、これは経済学の教科書で非常に簡単なモデルで、競争によって合理的に資源が配分されるというふうな結論を導きますけれども、実際には社会的ないろいろな制度のもとで競争が行なわれているわけでありまして、その社会的な制度は、必ずしも自由な競争が最適の結果をもたらすというふうな仕組みにはなっていないというところをございまして。ですから、社会的な環境に應じた対策をわれわれとしては当然発見しなければならぬ。

それからもう一つの論点は、やはり公共交通施設、たとえば地下鉄のようなものを念頭に浮かべていただければ適切だと思うんですが、鉄道が敷設されますと、駅前の広場はものすごい土地の値上がりになります。それを目ざして土地の買い占めも行なわれる、こういう状態があります。あるいは都心に霞が関ビルのような建物ができると、どっと通勤者がふえる。そのために地下鉄を建設して運ばなきゃならぬ。その際に、一体利益を受けている者はだれなのかといふと、毎日乗車している利用者ばかりが利益を受けているわけではなくて、実際には非常にまとまった利益を入手することができ、それを資本として運用することができるところに非常に大きな利益が発生するわけですね。で、これは、公共施設の整備のほうは一般の市民あるいは乗客の負担で整備しておいて、そこから得られる果実だけはある特定の人が独占するということ、非常に社会的な不平等をそこできつくり出すことになる。で、最近の商社の買い占めに対して非常に市民が憤慨しているわけですね。けれども、こういった公共的な事業が一部の市民に非常に大きな富を与える。それは本来は都市の市民の全体の努力の結果なんです、それが少数の市民に落ちるといふことは、市民の連帯といふんです、市民みんなの力で都市をつくっていくという、そういう市民の精神に非常なマイ

ナスをもたらすのです。こういったものは当然手をつけて、間接受益者の負担金として徴収してそれを公共交通施設の整備の財源に回すということが必要であると思う。当然、たとえば東京都で現在そういう事業所に対する財源構想なんかを検討しておりますけれども、実は中央政府がやはりもっと積極的にそれに取組まなければならぬというふうな考え方をしているわけをございまして。で、実は中央政府の段階の各種の審議会の答申でも、それは検討すべきであるという結論は数年前から繰り返し出ているわけですね、ちっともそれが具体化しないということで、市民はその点についてはしびれを切らしている状態ではないかというふうな思っているわけですね。

簡単に、まだ足りないかと思いますが、神沢先生の御質問に対しては以上で答えとさせていただきます。

それから藤原先生の御質問ですが、要するに、私自身は、今度の法案は過去の累積債務、そのうちの流動負債の流動資産をこえる部分を不良債務というふうな考え方を、それをたな上げするということ、それを骨子としているわけです。私は現在から今後、公共交通機関の置かれていく立場からいって、過去の重荷はやっぱり除かなきゃいけない。これを企業の収入でもって返していくということは不可能だと、もしそういうことをやれば、公共交通のサービスはますます悪くなつて、かえって市民の利用を妨げることになるだろうと思っております。そういうふうな向きの債務の処理も、これ当然必要だといふふうに思っております。しかし、今後そういう事態を再び起こさないためには、やはりもっと経営の健全化できるような内外の政策をとるべきであらうというふうな考え方をしているわけですね。で、そういう改革としてあげられるのは、もう時間がございませんで簡単に申し上げますけれども、まず第一に、公共交通を優先する原則を確立する、これが何より大事だろうと、で、公共交通を優先するためには都市そのものを計画する段階からセットしていかねばならぬと。これは

ハンブルグ運輸連合で運輸連合をつくった一つの目的は、ハンブルグが都市計画と交通計画、特に公共交通を中心にした計画と一体化するというところに運輸連合結成の一つのねらいがあったわけですね。その点は、非常に向こうの幹部も強調しておいたところをございまして、日本ではその点が非常に悪いわけでありまして、その点をまず公共交通を軸にした都市というものを考えていく。それはあらゆる段階で、都市を計画し、建設し、運営するあらゆる段階でそれを考えていくということが必要だろうと、これが第一点でございます。

それから第二点としては、何しろ、公共交通のサービスは、そのほかの面では市民の生活というものはどんどん向上してきているわけですが、事住宅と交通に関する限りは非常に悪いわけですね。ですから、これをこのままにしておきまうと、自家用車はふえるばかりだといふふうに思っています。

そこで、公共交通のサービスを改善する必要がある。で、その改善の一端については、先ほど申し上げたわけですが、車両とか、ターミナルとかあるいは運行方式とか、そういったものを改善すると同時に、たとえば運賃の制度にしてもやはり考える必要があるわけですね。現在のよう、鉄道とバスは全く連絡がない。あるいは鉄道と鉄道でも、会社が違えば運賃はもう併算制で二本建てになつてしまつて、こういうことでは非常に使いにくい。また、接続して乗ろうという者は不利になつてしまふ。あるいはハンブルグとかミュンヘンでは、地帯性運賃で、ある地帯の中では、ある二時間なら二時間の範囲内では、鉄道でもバスでも自由に乗りかえができるというふうな切符が発行されていますが、当然そういう公共交通機関をもっと利用しやすいものにしていくというふうな必要がわけですね。たとえば国会あたりは、自家用車でおいでになるのには便利かもしれませんが、バスで来ようと思つて非常に不便なところなんです、この辺は。それから地下鉄を利用する場合にも、かなり銀座あたりに比べて不便でございます。こういったところへたとえば来

よつという場合に、どこの会社のバスでも、早く来たものに乗って、自由により乗る事ができるという事になれば、これはもとバスの乗客がふえるわけですね。昔の路面電車というのは、そういうネットワークで乗りかえが可能であったわけですから、お客さんは便利であったわけですね。まさに市民の便として使われてきたわけですね。ところが、現在は非常にその点で、おくれた状態にあるわけですね。その点で、交通調整を含めてサービス改善の必要がある、これが第二点でございます。

それから第三点は、技術革新を積極的に導入する。技術革新を積極的に導入するためには、現在の公共交通事業の企業努力だけでは、財政そのものが非常に悪いためにそれが不可能でありますから、これを改善するための基金を中央政府がつくりまして、そして都市に援助する。それからまた、開発研究について、国のレベルでもって積極的に努力することが必要であろう。まあこの三点。柱をあげるとすれば、この三点が柱になるんではないか。

最後の結論として申し上げますと、これは国鉄の再建でもそうなんですけれども、ともかく、財政がこれほど悪くなつて、つまり人間にたえていけば、かなりの重病人でございまして、こういう重病人が立ち上がるためには、やはり本人が再建するという意欲に燃えることが必要ですね。本人が再建するという意欲に燃えるということは、やはり自分自身の仕事に対して誇りを持つ、将来に対して希望を持つということが何より先決の問題だと思ふのです。ですから、働いている人に勇気を与えるようなやっばり理念ですね、これが示される必要がある、これが私の結論でございます。

○村尾重雄君 ごく簡単に、一点、内木場参考人にお尋ねしたいと思うのです。

路面交通事業は、特にバス事業ですね、このような運営について人が大きなウェイトを占めるという事は、先ほど御意見があったように、これ

はわれわれもわかります。したがって、賃金なり労働条件が、労働意欲を高めるためにこれが必要であるということもわかるんです。そのことも触れられておりますが、われわれはそのまま了承します。

ただ問題は、先ほど帰られました参考人の御意見の中に、過去においての累積赤字は人件費が相当な部分を占めた理由の一つとして、民間交通労働の従事者と公営従事者との賃金差があったという点、この点一つと、それから今後、とりわけ民間バス事業もなかなか東京都においては盛んですし、地方においてもこういう影響があると思ひますが、今後の路面バス事業の運営について、現在も実際に民間企業との賃金差というのはどういう状態なんでしょうか。あなたの御記憶になつておる点でお答えいただけたらけっこうだと思ひます。

○委員長(久次米健太郎君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(久次米健太郎君) 速記を始めて。

○参考人(内木場忠巳君) ただいまの御質問に対して、私どものほうの見解を申し上げます。

その前に、委員長のほうからお話しありましたけれども、簡単に申し上げますと、昭和二十三年に人事院ができて、そしてストライキ権、そういうものを結局禁止したかわりに、いわゆるこの代償機能としての人事院勧告制度というものが適用をされたわけでありまして、昭和二十七年ごろ、私どもとしては、都市交通労働者にふさわしい――当時、業種別賃金と言つておりました、この賃金体系というものををつくるべきではないかという事で、企業管理者の側に申し入れをしたことがあります。そのときに企業管理者の側からのお答えというのは、少なくとも地方公務員であるから、賃金の基本的な部分については公務員一般職と同じようにいきたい、そして、その特殊性については手当をもつて処理をするということ、このことが今日に至るも修正をされずに

実は生きてゐるわけでありまして、そういう立場で考えますという、私どもの理解としては、あくまでもわれわれの賃金というのは地方公務員としての基本的身分によつて律せられ、そして今日、その給与表というものが現在に至つていて、こういうことなものでありまして、少なくとも、職場の中における限り、賃金が高いという考え方というものは全然持っておりません。したがって、他のことを私はとやかく申し上げる気持ちはありませんけれども、やはりわれわれとそういう単純比較をして、こちらが高いというのであれば、逆に申し上げて、こちらのほうが安過ぎるのではないかと、こういう意見も実は出てくるわけでありまして、この辺のところを十分ひとつ御了察をいただきたいと思ひます。

したがって、私どもとしては、このような経過がありますから、賃金に対して高いという指摘をそのまま肯定をし、あるいはまたそうかと申して、これを今後の企業努力の目標として、言つてみれば労使協調の中で据えるということには、はなはだ同感できません。これははっきりひとつお答え、私どもの見解として申し上げておきたいと思ひます。

したがって、今後のやはり問題としては、少なくとも、同じ産業に働く労働者の賃金というものは同一レベルを持つことが望ましいということとは、細野先生の御意見の中にもありましたけれども、そういった立場を指向するとするならば、これは今後の問題でありますけれども、民間企業の方々とも十分にやはり話し合ひをしていくという課題にならうかと考えております。

○河田賢治君 広岡先生にお尋ねしますが、料金はいま自治体が承認する、それから運輸省がさらに承認する、こうしてきまるわけですね、若干のズレができますが、本来はこれは自治体が独自にやるべきだと私たちは考えておりますが、ところが、おくれればそれだけ運賃収入が減る。何か、私まだよく調べてないのですけれども、外国でも何か実施してゐるところがあるらしいのですが、

おくれた場合にその損失額を国が補償する制度があるという事実はありますか。つまり、国家賠償ですね。ちよつと無罪の判決をした場合には被告に対して賠償すると同様に、運輸省がそういうふうにおくらせた場合、地方自治権の侵害じゃありませんけれども、いわば侵害しておくらした場合には、国はそういう営業期間を補償する、そういう制度があるかどうか、このことをひとつお聞きしたいと思ひます。

それから、あと、連合会の書記次長さんですね、内木場さんにお聞きしますが、大体、人事院勧告が出て地方公務員も一応きまりますが、公共交通はやっぱり一つの特長な企業となつておりますので、よく十賃制とか、十一賃制とかいって、ずいぶんおくれたりすることがあるんですが、おくれた場合、大体どのくらいあるのか、それらの処置がどのようにまた元へ戻る――元へ戻るというよりも、決定されるのか、その辺のところをちよつと詳しく――詳しくはいいんですが、簡単にひとつお願いしたいと思ひます。

○参考人(広岡治哉君) 河田先生の御質問にお答えしますが、フランスの場合には、運輸大臣が、物価政策上、料金の値上げが必要であるにもかかわらず値上げを抑えた場合、これに対しては国が補償する、そういう補償が項目起こされておりました。それで援助が行なわれております。これは補償という意味での財政援助です。そのほかには財政援助の項目でございますけれども、たとえば社会政策的割引の分であるとか、あるいは通勤割引の分につきましては、フランスは一昨年の公共輸送機関便益税という税金をつくりまして、それで税金を事業所にかけまして、その財源でもつてその分を援助するというような制度を行なつております。そのほかの国でも、たとえばイタリア等でも、これは赤字補償という形で、イタリアの場合には非常に料金を抑制しておりまして、それに伴う損失については市が補償する、市に対して国が援助するという制度を講じております。西ドイツ等でも、

明確に項目として値上げ拒否に対する補償という項目は私は見たことはございませんが、実際の運用ではそういうことがやられているように覚えております。

○参考人(内木場忠巳君) 先生御指摘の点は二つに分けられると思います。一つは再建団体の場合、それからもう一つは非再建団体の場合。非再建団体の場合は、いろいろ多少のことはありますけれども、大体その年の十二月から翌年三月の議会等で財源措置がされる。そうしますというと、ほぼこれで完了と、こういうことになります。再建団体の場合は、御承知のとおり、当然賃金改定をした場合に計画変更というものが伴いますから、まず、団体交渉できめるということについてかなり時間がかかる。その時間がかかる一つの目安が、やはり大筋、大綱妥結といえますか、お互い合意に達するといえますか、それはやるように努力をする、こういう話が出てくるのがほぼ翌年の三月初めごろということになると思います。それからいろいろとお互い協議をしていきますから、どうしても完全に制度化して、いわゆる給料表に基づいて給与が支給されるということのその段階までは、大体国家公務員なりあるいは当該地方公共団体の一般職員ないしは他の公営企業職員が給与確定して一年ないし一年半後になる、こういうふうに考えます。したがって、この間におきましてはきわめて不規則な、たとえば貸し付けだとかいうことによって、何といいますか、局面を糊塗するといえますか、こういったことで、精神的にもあるいは事実上の生活設計をつくる上でも、非常に大きな不安が伴うということでございます。

○委員長(久次米健太郎君) それでは、参考人の方々には、非常に御多忙の中にもかかわりませず、長時間にわたりまして御協力賜わり、しかも有益な御意見の御発表をちょうだいいたしまして、まことにありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。

これをもって参考人に対する質疑は終了いたしました。

本日はこれにて散会いたします。
午後零時五十六分散会

昭和四十八年七月十八日印刷

昭和四十八年七月十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A