

第七十一回

午前十一時一分開会

七月九日

辭

林田悠紀夫君

辭任

玉璽 猛夫君

補欠選任

林田悠紀夫君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

久次米健太郎君

2014, 2015

柴立芳文君

寺本 広作君

河田 賢治君

是

鬼丸 勝之君

片山 正英君

齋藤 寿夫君

林田悠紀夫君

原 文兵衛君
曾曰 盛君

增田 盛秀
安井 謙吉

安井 謙吉
秋山 曼吉

移山長進君
申民爭言

和日 争夫

和日 齋夫
泰良 弓生

藤原 房雄君

村尾 重雄君

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
84

江崎 真澄君

森岡
敵君

兼田要人君

金日夏

事務局側	常任委員會專門員	伊藤 保君
説明員	運輸大臣官房參事官	佐藤 久衛君
	運輸省鐵道監督	中村 四郎君
	局民營鐵道部長	高橋 寿夫君
	運輸省自動車局業務部長	

問題をかかえております。それで、緊急措置を財政的な面でもとられただけでは、決して今後の対策を講じられるということじゃありませんで、同じことが繰り返されるんじゃないか、こういう懸念を非常に強く持つわけであります。このことにつきますしては、提案理由の説明の中にも、「都市における交通の円滑化を確保するためには、基本的には、都市計画と都市交通との有機的な調整をはかるとともに、各種交通機関の機能分担を明確化し、合理的な都市交通体系を形成するようにつとめることが不可欠」であると、このように認めていらつしやるわけであります。このたびの第二次の再建策をとるにあたりまして、各種の交通機関の機能分担を明確にするとか、合理的な都市交通体系を形成するにどうするかしなければならぬということはここにうたっておりますが、提案理由の中にもありますけれども、具体的にこの問題については今後どういうようにお進めになるお考えなのか、まず、この点からお伺いしたいと思います。

〔委員長退席、理事寺本広作君着席〕

○國務大臣(江崎真澄君) 交通渋滞の問題につきましては、道路が車の増加を追いかけるというような形で今日に至りました。全くその点は、見通しが悪かったと言え、確かに一つの見通しのそこは道路計画にあつたというふうに言わなければならぬと思います。したがって、今後は、今後でできる特に新しい道路につきましまして、これは建設省においても都市計画いろいろな配慮をされておるようでありますが、やはり広い道路といたただけでなしに、歩行者が優先して安全度が保障される。そしてまた、自転車の見直しと申しまするか、自転車道路等についても今後配慮をしていく。で、現在すでに非常な混乱が起きておるこの状

況をどう解決するか、これは、中央政府はもとよりでありますが、それぞれ関係の地方公共団体においても非常な苦慮をしておるところであります。したがって、今後できるだけ、これは交通規制という面、それから従来ある道路を分離帯等によって安全度を増す。広い道ならばまた自転車専用道路とか、あるいは広い歩道ならばそれに乗り入れられるように構造の改善をする等々、至急、ひとつ関係各省庁が連絡を密にいたしまして、そういった具体化に手を打ちたいというふうに考えております。

○藤原房雄君　ただいまお話ししましたが、何といいたしても、この公共輸送機関の運行をスムーズにするということのためには、運行を確保するということのためにはいろいろな諸施策が必要だろうと思いますが、最近、新聞に報じられておりますが、都市部への諸車の乗り入れ規制——交通規制につきましてはいろいろ御検討のようであります。通行税をどうするか、いろいろ御検討のようでありますが、現在の段階におきます検討の内容についてお伺いしたいと思ひます。

○説明員（高橋寿夫君）　お答え申し上げます。

先日、新聞にちよつと出たわけでありますけれども、これはまだ政府の正式に検討している案でもございません。私も運輸省の自動車局の一部局の中で一つの試算を作成している段階でございますので、そういったことを前提にいたしまして、ちよつと簡単に私ども考えていることを御報告申し上げます。

先生いまお示しのように、道路をどんどんつくりまして、これ而走る車の量を制限しなれば、現在の都市交通はどうにもならないということとは言うまでもないことでございます。特に、公共交通機関の運行の確保ということを考えます上には、どうしても、個人的な交通機関というもの

の制約を考へる必要がある。私は、都市交通におきましては一〇〇%の自由を市民が求めるという結果になるというふうな考へておられます。したがって、都市における最大の市民に与えられる自由というものは制約された自由でなければならぬ、というのが都市交通の基本であると思ひます。したがって、マイカーを持つていらつしやる方も、都市生活をみんなで楽しむという観点に立ちまして、制限された自由をエンジョイするというのが基本であると思ひます。もちろん、都市の道路に制限のない広がりを持つてゐる町は別でございませうけれども、特定の大都市等におきましては、もはやそういったことは許されせんので、そういった場合にございましては、好ましいことではございませうけれども、都市の道路の効率的な利用という面から制約を加へる必要があるということが基本でございませう。したがって、たとえば、乗り入れ賦課金とか、通行税とか等々の形でお金をとりたいとしても、この二義的のお金で何か財源にしようというところは本来には、やはり、そういう経済的な賦課を課することによって車の総量を減らすということが本来の趣旨でなければならぬと思ひます。

そこでむずかしいのは、どういった地域を対象にするか。たとえば東京の場合ですと、二十三区全域にかけるべきなのか、あるいは特定の環状八号道路とか、あるいは七号道路とかいうところから中に入るものについてかけるべきかという問題もございませう。また、対象をいかにすべきか、マイカーだけに限るべきなのか、あるいはさらにもう少し広げて、道路の使用に対する一つの対価という意味でもうちょっと広げるべきなのかということについても、なお検討する必要があると思ひます。

また、これを経済的な賦課金とした場合に、一体それでは、一回当たり幾らのお金を徴収するようにしたら抑制効果がどのくらいあがるだろうかと

という点が問題でございませう。実はこれはかなり問題でございまして、いわゆる禁止的なお金を取れば、それは抑制効果はあがりますけれども、本来、都市の道路を使うということが悪ではないのであつて、さき申し上げたように、制限せられた自由というところであつて、禁止的な金額を課することについてはやはり問題があると思ひます。ところが、安くいたしますと効果がない。このジレンマをどう解決するかという点がやはり問題でございませう。

それからまた具体的なこれの規制の方法、つまり、ステッカーを張ることによって区分をするというふうなことにいたしましても、どこでどういうステッカーを買ふんだ、売るんだという話、あるいはそれを張つた車と張らない車の識別をだれがどういふふうにするんだというふうなチェックの方法の問題、これはかなり頭の痛い問題でございまして、警察官その他に相当労働がかかる問題でございませうので、相当慎重な検討を要すると思ひます。

それやこれや、いろいろございませうけれども、私もそれはもういふたふうの賦課金方式というものが、東京なら大阪なり、大都會の自動車交通量を減らす唯一絶対のものであると思ひておりませう。これはやはり、従来やつておりました警察の交通規制のやり方と、いわば縦糸と横糸とからみ合ひまして、最適な組み合わせを持つたときに初めて有効な効果があるものでありまして、この経済規制を万端と考へる見方はとつておりませう。したがって、その経済的な規制につきましても、いま申し上げたようないろいろな問題がございませうけれども、これらの問題を検討した上で、さらに今度交通規制の手法とどう組み合わせたら一番いい効果があるかという点について、関係省庁と相当慎重な検討を要すると思ひます。

したがって、いまのような考へ方を一休いつの時点になったら煮詰めることができるんだらうか。そう二月や三月で煮詰まるものと思ひませうけれども、できるだけ政府関係機関に働きかけ

まして、皆さんのお知恵を伺つた上で、できれば一つの試行段階でもつけようでありますから、何とか早く実施をしたいというのが、私も立案を担当しております事務部局の念願でございませう。簡単に経過を申し上げました。

○藤原房雄君 いまのお話、大体わかりました。が、なかなかむずかしい問題があるようでございませうので、いろいろひとつ検討しなければならぬことだと思ひます。

この都心部に対する諸車の乗り入れ規制とともに、もう一つは優先レーン、それから専用レーンの問題でございませうが、この優先レーンや専用レーンは、十分な道幅がなければ設けられないという。三車線以上ですか、こうなつておるはずであります。二車線のような道幅の狭いところこそ公共交通機関を優先させなきゃならぬ、こういう考へ方も当然起つてくるわけであります。これは時間を限るといふことで、やはりラッシュ時において公共交通機関がスムーズに運行できるようにという配慮が、三車線以上の道幅の広いところだけではなくして、狭いところについても、時間を限つた専用レーンといふことが必要ではないか。設けるといふ、こういうことが必要ではないか。現在は二車線のようなところについては優先専用レーンが設けられてない。こういうことにつきまして、現在もお考へがあるのかどうかといふことを、道幅の狭いところについても優先または専用レーンを設けるお考へがあるかどうか。公共交通機関を優先させるという。これは限られた時間、時間を限つてやるわけでありませうけれども、そういう必要があるのではないか。道路が拡張されれば問題はないわけでありませうけれども、地方の中核都市等におきましてはそう簡単に拡張できるわけでもありませんし、現状がなかなか打開されないといふことから、こういうことも一つは考へられることだと思ひます。

それから、先ほど大臣がおつしやつておりましたけれども、自転車の専用道という。最近非常に自転車が見直されておる、こういうことで、こ

れも一ぺんにどこでというわけにはいかないかも知れませうけれども、最近そういう考へが非常に強くなつておるといふことからいたしまして、自治省としまして、今後のことについていろいろお考へになつておることがありましたらお伺ひしたいと思ひます。

○國務大臣(江崎真澄君) バス、特に公共交通を健全にするためには、やはりこのバスの優先レーンといふようなものを確保する、これは大事なことでと思ひます。御質疑を通じましてそれは強調された点でありますので、これは関係省庁と連絡をとつて、これが確保できるように、また、終日確保することが困難であるならば、せめてラッシュ時だけでもほんとうにバスが優先するように、ラッシュ時にマイカーで都心に乗り込んでくるものが道義上反省されようといったような雰囲気づくりがこれから必要ではないかというふうに考へられます。

それから、自転車の問題であります。これは先ごろ来、警察庁の交通局長に相当細部にわたつて具体的な計画を立てさせておるわけですが、これは名古屋などではすでに実行されておるといふ報告を受けましたが、都心部に向けて、裏通りを、自動車を締め出して自転車専用で開放しておる。これが相当な成果をあげておるといふことでした。それから広い歩道には当然乗り上げさせ。で、この車道と歩道との段差をなくする工事も完了しておるといふことであります。したがつて、にわかにいま自転車専用道をつくるといういましても、これは道路全般の構造がもとより狭いといふこともありまして、非常な不備もございませう。したがつて、やれるところからやつていくといふつもりであります。

それから、これはいま関係各省庁で話し合ひをしておりますが、総理にも同意を求めまして、政府として、このラッシュ時の車の規制等々を思い切つて手が打てるように、関係各省庁に政府の方針として方向を打ち出してもらおう、こういう構想でいま進めておるわけであります。その原案づ

くりのようなくをいま関係省庁でやっておるわけ、特に、私の関係しておる自治省、警察庁等においてその作業を進めております。これが成り立ちますと、主として運輸、建設というところ、それから総理府などに協力を求めるわけでございしますが、具体化したい。具体化すれば、これは共鳴して下さる地方公共団体の首長の同意を得て、モデル地区といえまするか、実験地区というように手始めにしたらどうか。そういう場合には、たとえば郊外から駅において、その駅からそれぞれのつとめ先に向かうといったような駅前広場を運輸省に提供してもらって、そこへ自転車置き場等、公共施設をつくる。そういう場合には、自治省が何かのやりの助成方を講ずるというようにすることもありましよう。また、建設上、道路構造については、これは建設省側が配慮してもらわなければならぬ点も多々あるわけです。一つずつ具体化してまいりたいというふうに考えておるわけでございします。

○藤原房雄君 新しい最近の考え方として自転車の問題が出てきたわけでありまして、非常に変化の激しい今日でありますので、これは、新しい時代に即応した問題につきましても、ひとつ早急に御検討いただきたいと思ひます。

次に、都市交通整備調査会におきましても、モノレールの問題につきましても非常に積極的に取り上げておりますが、交通体系の中でモノレールをどういう位置づけで考えられているのかわかりません。今後また、モノレールの建設について、これは早くからいろいろ議論されておりましたけれども、具体的にまだあまり進んでいないわけでありまして、

【理事寺本広作君退席、委員長着席】

建設の計画、また、これからお進めになるというわけ、現在地下鉄には相当力が入っておりますけれども、モノレールの建設というものはあまり進んでいないように思っておりますが、この建設について将来どうお考えになっていらっしゃるのか

という、交通体系の中のモノレールの位置づけといたしまして、どういうふうにお考えになつていらっしゃるのかということ、今後の建設計画ですね。モノレールにつきましても、いろいろな開発、新都市交通システム等、御研究になつていらっしゃることは私もよく承知しております。けれども、いざいざにしましても、モノレールの長所、短所、いろいろなものがあるのだらうと思ひます。また、現在地下鉄がどんどん進められておる。これらのものとの比較、こういうことからいたしまして、モノレールについて、自治省としましてどのようなお考えになつていらっしゃるのかということについて、ちょっとお伺いしたいと思ひます。

○説明員(佐藤久衛君) 先生御指摘のモノレールにつきましては、今後の都市交通の体系の中でどのように位置づけるかということにつきまして、私どもとしましては、都市内の交通機関というものは、都市空間の有効利用というふうな問題と、それから交通事故が少なくということ、さらには騒音とか排気ガス、振動などの、いわゆる交通公害というふうなものの発生量が少なく、そういうふうなものが都市交通機関の中で大きな役割りを果たすべきだ、こういうふうな将来の構想を描いておるわけでございまして、モノレールはこういった条件に一応適合する要素を持つていて、こういうふうな存じております。さらに、輸送能力等について見ますと、大体ピーク一時間当たり二万人から三万五千人程度の輸送能力を持つておりますので、いわゆるこの程度の輸送能力の発生している都市等においては、一つの適切な交通機関ではないかと、こういうふうな考えでおります。

現在、岐阜とかあるいはまた熊本、その他、二、三の都市におきまして、私どものほうと一緒にあります。具体的な計画を検討しつつある段階でございしますけれども、それぞれの都市におきましてどういったモノレールを採用すべきかどうかということにつきましては、それぞれの都市におきましますところの路面交通事情の問題、あるいはまた交通規制の問題、それから、これらの都市につ

きましては、御承知のように、バスの路線網が整備されているわけでございします。先ほどから問題になつておりますところのバスの優先通行措置というふうなものがあるのかどうか、今後どういふふうな生かしていくべきかというふうな問題等をもあわせて考えまして、その導入をする必要があるんじゃないかということ、いま検討している最中とございします。

それで、こういったモノレールにつきまして、は、大体いま申し出ております建設主体というのは、地方公共団体、あるいはまた地方公共団体と民間と合わせました、いわゆる第三セクターと申しますか、そういうふうな建設主体が一応考えられておるようでございます。

これの建設につきまして、先生御指摘のよう、地下鉄と同じような考え方方で補助をしたらいいじゃないかというふうな御意見があるわけでございします。これにつきましては、地下鉄建設につきましても、現在、基礎工事費の六六％というものを国と地方公共団体で補助しているわけでございします。そういった事柄も踏まえて、その補助方式というふうなものも当然検討されるべきではないか、こういうふうな考え方であるわけでございします。

○藤原房雄君 路面交通事業の再建対策という、特にバス路線網の再編成ですね、これは検討されておるわけでありまして、地下鉄についても同じように再編成については考えなければならぬ点があるのじゃないか。具体的な問題で、首都圏で都営一号线がございしますが、終点が西馬込になつておるわけでありまして、これが国鉄の南武線につながるようになつて、他線との一たいい乗り入れてちゃんと接続するようになっておるわけでありまして、それを地下鉄によって、もう少し延ばして、そうしてより有効な活用をするようにすべきじゃないかという、こういうところが何方所があるわけでありまして、バスと地下鉄の再編の問題についてはいろいろ検討するこ

とになつておりますけれども、現在私どもが見た段階におきましても、何点か考えられる点があるわけですね。特に地下鉄網につきましても、相当巨額な費用を使つてつくるわけでありまして、現在ある、既在の路線をより有効に使つていくという考え方がなければならぬと、こういう点では地下鉄網の再編、活用する考え方というものを強く進めなければならぬ、有効に、利用する利用者の便益のために再編成を考へるべきではないか、こういうことを痛感するわけであります。これは都営一号线の問題は一つの問題であります。が、たいへんな建設費がかかるわけでございまして、また新たにどうするということについては、いかにも申しませんが、現在使つておられますものとの連携、それからバスとの関係、こういう問題について鋭意努力をし、問題について、有効な活用というのについて検討すべきだと、こう思うのであります。当然お考えになつていらっしゃることも思ひますけれども、今後の計画、そうしてまたそれらに対する基本的な考え方についてお伺いしたいと思ひます。

○説明員(中村四郎君) 地下鉄網と既存の国鉄なり私鉄との連携の問題につきましては、私ども、地下鉄網を設定いたします場合の基本的な考え方としましては、ただいま先生申されましたように、都心部を貫通いたしまして、原則的には国鉄なり郊外私鉄と連絡を持つと、これが一つの考え方でございます。それからまた住宅地域と都心との直結の問題については、地下鉄を郊外へ延伸する、あるいはそれと郊外私鉄との間に直通運転を行なう、こういう考え方でも進めてまいつております。都市交通審議会におきましても、既存の交通機関と地下鉄網が一体として機能するように有機的な路線網を形成すると、こういうことに相なつております。したがって、われわれとしては、接点につきましては、乗りかえ駅の改良とかあるいは連絡通路の設置の問題、それから案内標識の徹底と、こういうことをはかつておりますが、何と申しましても、乗り継ぎの利便、あ

るいは都心への到達時間の短縮というようなことを考えますと、御指摘のように、直通運転ということが有効な手段でありまして、昭和三十一年に一号線と郊外の二私鉄との直通運転を実施しました以来、東京におきましても日比谷線と両端の私鉄、あるいは東西線と国鉄の中央線、総武線との直通運転、あるいは千代田線と常磐線の直通運転、こういうものを実施してまいっております。現在工事中の八号線、十三号線、あるいは十、十一号線につきましても、直通運転の計画を進めておるわけでありまして、また、大阪地区におきましても、御堂筋線、堺筋線との郊外私鉄との直通運転ということも実施されておるわけでありまして、このように、われわれといたしましては、地下鉄網設定にあたっての考え方でも進めておるわけでありまして、西馬込の問題につきましても、現在、一号線については、御存じのように、京浜急行と京成電鉄との直通運転をやっておりますが、西馬込の問題につきましては、今後運輸政策審議会におきまして、これと南武線方面との需要をよく見きわめまして、その既設線との連携ということを当然検討をいたしてまいりたい、かように考えております。

○藤原房雄君 最後に地下鉄建設費の補助についてですが、これも同僚委員から質疑があったことだと思ひますが、ここの予算から、純工事費の五〇％方式から六六％方式に増額されるということとありますけれども、これは御存じのように実質五割ちよつという現状でございますし、またその支払い方法につきましても六年分割という、こういうことで、非常に物価騰貴、また建設費のかさむ地下鉄工事におきましては、実質効果が一——地方自治体にとりましてはたいへん負担になっておるわけでありまして、この地下鉄建設費補助については、実質六六％、また建設費一括交付すると、こういう制度を確立すべきじゃないかと。現在、百万都市以上のところにおいて、どうしても地下鉄を建設しなければ交通渋滞の解決にならないということで建設が進められておりま

す。現在さらには五十万都市に至る地方の中核都市においても地下鉄の建設が計画されておる。地価の高騰によって、どうしてもやはり路面より地下にもぐらなければならぬという、こういう現状にありまして、この地下鉄建設にあたりましては、十分な補助の内容の充実といひますか、実質的な六六％、また建設費の一括交付という、こういう制度が確立されないと、なかなか地方財政、地方自治体にとっては大きな負担になって、なかなか地下鉄建設ができません。そのために交通渋滞の解決がなかなかはかれない。また、計画があつても實際建設が進めない、そのことのために都市計画が進まない、こういう問題が起きてくると思ふのであります。この問題につきましては、前回よりは、このたびはもう少し前進したといひますものの、さらに、地方自治体の現状からいひまして、より一歩進めていただきたいというのが、進めるべきだというのが私どもの考え方でありまして、自治省としまして、この点どうお考えになつていらっしゃるか。いろいろな問題ございまして、時間もありませんので、この一点だけお聞きして終わりたいと思ひます。

○国務大臣(江崎真澄君) 建設費につきましては、いま御指摘のように、非常に大幅な改善措置をとつたわけですね。しかも、過去の建設にかかる特別債、そしてその孫利子の補給の拡充、企業債の貸し付け条件の改善などを行つたわけでありまして、経営の圧迫要因であつたいわゆる資本費の負担、これは今度の措置によって大幅に軽減されることになつたわけでありまして、藤原さんが御指摘されるような事情はもとよりございまして、政府としては、今回の措置といひますのは、相当思い切つた措置をしたつもりでございまして、今後、料金の適正化であるとか、この省力化の推進であるとか、いろいろ企業の効率化をはかつて努力をしていけば、これは地下鉄の場合には、まだ何といつても交通機関としてはこれは青年期の機関であります。ただ、この設備費が非常に大きい。まあそれを見たというわけでありま

るので、十分、今後健全な運営が期待されるものというふうに考えております。この点を、ひとつ政府側の努力も認めていただきたいというふうに考えます。

○和田静夫君 六月二十八日の私の質問、さらに今月になって五日の神沢委員の質問、それとのかね合ひで、まず、一、二お聞きをいたしますが、第三条との関連で、この法律は地方公共交通事業の経営の健全化の促進に関する法律、こう銘打たれているわけでありまして、政府がこうした法律を出すに至つた背景というものは、地方公共交通事業に対する国の責任意識というものが強く働いていたと、こう思ふんですが、そう理解してよろしいですか。

○政府委員(鎌田要人君) 結論的には御指摘のとおりだと思ひます。公共交通事業というものは、第一次的には当該地方団体の経営と責任で行なわれるべきものでございまして、やはり地域住民の足の確保という上にも果たします役割りの重要性、あるいはまた最終的に、他の民間企業が交通事業から撤退をするという場合に、最終的には、やはり地方団体というものがこの住民の足の確保に携わらなざるを得ない。こういったこともろろの点からいひまして、この公共交通事業の経営の基盤の強化をはかる、そのために、経営上現在生じておりますところの赤字というものの解消をはかつてまいり、こういうことが必要であるという国の政策判断というものが基づいて今回の措置がとられたと、こういうことでございまして。

○和田静夫君 ある自治省の役人の方が、都市交通問題と都市問題というのはイコールである、こういうふうな漏破しているのをどこかで読んだ記憶があるのでありますが、そういう意味では、今日の都市交通問題というのは、単なる経理上の赤字をどうするかといったようなびぼう策で解決できる、そういうものではありません。どうにもそういうことにはならない。まさに都市問題という国家的課題に取り組む、そういういかまえて、その財政措置なりあるいは交通環境の整備、これに国

も一歩踏み込む方向に向いてきた、そういうふうな第三条を理解をしておいてよろしいですか。

○政府委員(鎌田要人君) この第三条の規定の考え方でございますが、やはり自治大臣の提案理由の趣旨にもございまして、この都市問題、都市計画といふものとたとえば交通問題といふものは、これは密接に結びついておるわけでございまして。都市問題は、交通問題だけでございせん。住宅の問題もございまして、あるいは良好な生活環境を維持するための各種の生活関連社会資本の充実、こういった問題等々あるわけでございまして、そういう問題につきましても、やはり地域の自治体でございまして、この都市、地方自治体といふものが基本的に取り組むべき問題、そのために地方自治体の存立の意義と根拠があるわけでございますが、それに対して、地方自治体として手の及ばないところがある。手の及ばないところにつきましても、やはり国といたしまして、いわゆる機能分担という考え方のもとに、この都市問題を自治体が解決をしてまいる、そのために、やはり適切な配慮のもとに所要の措置を講ずる、こういうことであると思ふわけでございまして、その考え方のあらわれが第三条と、こういうふうな御理解をいただきたいと思ひます。

○和田静夫君 それから、まあ大きく言つては、第三条を通して国の責務というもののについても深く理解をしてい——いま一、二の質問をいたしました。自治大臣、そう理解をしておいてよろしいですね。

○国務大臣(江崎真澄君) これは財政局長がお答え申し上げたところで尽きるところでございまして、当然企業であります以上、直接の責任は、当該企業を持つておる地方公共団体の首長、この人に負つてもらう。しかし、当然その公共性から申しまして、国側としてもあつた限りの協力とそれに対する深い理解を示す、これは当然なことであるというふうに考えます。

○和田静夫君 この原案にありました「合理化」が、「効率化」という形に衆議院段階で修正をさ

れ、改められてきました。この経過、その内容について。

○国務大臣(江崎真澄君) これはまあ「合理化」ということばのほうが広く使われるので、私どもは「合理化」と最終結論に表現したわけでありまして、どうも「合理化」ということばは、見方によって首切りだとか労働条件の改善に主眼を置いて進めるといふような誤解をされる向きも無いわけじゃないわけですね。そこで、もとより政府としては、首切りであるとか労働条件の改善とか、さようなことを前提にして交通事業の経営の健全化をはかるなどとはゆめゆめ考えておりません。したがって、これはあくまで労使の信頼関係、一般住民の協力のもとに経営改善が行なわれることが望ましい。したがって、そういう見方を前に申し上げたようなそういう誤解といたしまして、見方をされるようなことばは変えるにやぶさかでない。「合理化」、「効率化」、何もそうこだわることはいないこと、で、「効率化」についてはいま御説明申し上げたような疑義をさしはさむ向きがあったわけでございます。

○和田静夫君 すなわち、職員の労働条件の改善などというものを意図するという意味のことを当然的には含まないという、こういう形で理解をしておいてよろしいわけですね。これは事務局、よろしいですか。

○政府委員(鎌田要人君) ただいまの大臣の御答弁のとおりでございます。首切りあるいは労働条件の改善、こういうことを直接的にそののみを意図しておるものではない、こういうことでございます。

○和田静夫君 六月二十八日では実は懸案になった問題でございますが、地方公営企業法十七条の三にいう「災害の復旧その他特別の理由」、この特別の理由があるかないかというのはだれが判断するのかという私の質問に答えて、森岡審議官は次のように答えられました。速記録を読ませていただきますが、「法律のことでございますので、その解

釈は、行政上は政府が最終的に判断するというところであらうかと思ひます」。で、この答弁は私は訂正をされてしかるべきだと実は思ふのですが、自治大臣、そもそも法律の機能なり作用というものを一体どのようにお考えになっておられるのか、今後の議論の前提として、これとの関連で伺っておきたいのであります。まあまさに釈に説法であります。私は、法律というものは、その適用を受ける者にとっては、その規定に従って行動しなければならぬという、そういう意味で一種の強制であります。が、もう一つの側面から見れば、法律の規定の範囲内で行動する限りは何人からも制約を受けないという意味で、自由と権利を保障する機能を持っていると思ひます。これは法律の持っている機能の民主的な側面だと実は私は考えているのであります。したがって、ある法律が民主的であるかどうかということは、その規定する内容自体が民主的でないければならないということはまあ当然でありますけれども、もう一つ、いま言ったこの法律の民主的な側面が十分に生かされなかつたらならない、そういうこともまあ大切だと思ふのです。で、憲法第九十二条には、「地方公共團體の組織及び運営に關する事項は、地方自治の本旨に基いて、法律でこれを定める。」とあります。この場合に、「地方自治の本旨に基いて」というのは、この自治体の自主性をできる限り尊重するものでなければならぬことを一般的に規定したものであります。「地方自治の本旨に基いて、法律でこれを定める」。で、私がいま言った、法律の規定の範囲内で行動する限り何人からも制約を受けないという、法律のこの民主的な側面が十分に生かされるべく運用されなければならぬということ、ここを強調されてしかるべきだと実は思ふんです。そういう意味で、先日の答弁というものは肯定ができません。で、また法律そのものというものは、かりに民主的内容を持っていなくても、その解釈なり運用は一々自治省の指示に従わなければ違法だ、まあこの間の答弁によればそういうことになります

が、そんなことでは、地方自治の本旨に基づいて法律で定めたということにはならないというふうに考えるわけですね。

で、さきの委員会、身障者あるいは老齢者などに對して行なう無料制度によつて生じた減収を一般会計から補てんするのは地公企法十七条の三の「補助」として合法化されるかと答弁された。まあ当然の解釈であります。で、毎年度、交通事業再建費の当該年度の元利償還額から国の利子補給金を控除した額を一般会計から特別会計に補助するといふのもまああつていいでしょう。

で、私が問題にしておるのは、そういう自治省の考え方よしあしではなくて、違法か合法かの判断が自治省の手に握られておることがまさに問題だと、実はあの答弁で考えたので、法制局長官の出席を求めたんですが、したがって、私は、地公企法十七条三の「特別の理由」があるかないかというのは自治省にありとする森岡審議官の解釈には、いま言った理由で承服できません。その解釈からすれば、地公企法十七条の三といふのは、一般会計からの補助は自治大臣の定めるところによつてこれを行なうということになるのではないだろうかと思ふ。

また、自治省の財政局の公営企業第一課あるいは第二課編の「改正地方公営企業法解説」の六十三ページにこう書いてあるわけですね。「改正法により具体的に政令で規定された経費については、企業会計は一般会計等に対し権利としてその負担を要求でき、一般会計等は企業会計に義務として負担することとなる。しかしそれ以外の経費については、一般会計等は企業会計に繰出しできないといふものではない。制度上負担区分として一般会計等が負担する経費は、経費の性質及び各事業の性格に応じて通常の場合負担すべきであるといふものについて政令で定められるのである。しかしこれら経費以外に、たとえば災害の復旧に要する経費のように臨時例外的に一般会計等が補助して差しつかえないあるいは補助する必要がある場合も考えられるので、各地方公共団体がその財政

の状況、企業の置かれてゐる具体的状況に応じて自主的判断に基づいて補助し得るよう、従来の補助規定は存置することとした」、こういうふう

に書いてあるわけですね。どっちがほんとうなのか。この機会に統一見解を求めたいのであります。

○政府委員(鎌田要人君) この十七条の三の規定についてでございますが、この十七条の三の規定に基づいて、一般会計なり他の特別会計が地方公営企業特別会計に補助をするかしないかということにつきましては、これは当該地方団体の自主的な判断にまかしてゐるわけでございます。

ただ問題は、御存じのとおり、この地方公営企業法の全体の立て方と申しますのが、これはもうあらためてここで申し上げるまでもないことでございますけれども、一応経費の負担区分というものを前提に置かしまして、その負担区分において確立せられました考え方に基づく費用負担を別にいたしました。その他の経費につきましては当該企業の収入をもつて必要な経費をまかなうと、こういう柱をもつて一貫いたしておるわけでございます。その運用につきましては、やはりその範囲を逸脱するということとは、これはやはり法律の全体の立て方からいたしましていかうかであろうかと、そういう意味におきまして、政府として法律の解釈のいわば統一的な基準といふものを確保する必要がある。あるいはまた地方団体に對しては、指導という権能も、当然自治大臣には留保されておるわけでございます。また、地方団体からこの疑義について照会をしてまいる。それに対してわれわれとして適切な判断もしなければならぬ。こういう面も、地方公営企業法の運用の円滑を期するといふ面におきましてあるわけでございます。

で、先般、森岡審議官の御答弁を申し上げましたのは、この後段、いわゆるこの十七条の三の規定の解釈というものは、これはやはり法律としていま申しましたような前提のもとに政府にあるんだと、こういうことを申し上げたわけでございます。

して、具体的にその金を出さずに出さないかということの判断というのは、地方公共団体の自主的な判断にまかしておると、こういうことでございます。後段のほうに森岡審議官の答弁が重点を置かれていた答弁であったということでございますので、その点は私から補足をさせていただきたいというふうに考える次第でございます。

○和田静夫君　じゃ、端的に言つて、第一義的には地方公共団体にあると、こういうことでいいんですか。

○政府委員(鎌田要人君) そのとおりでございます。

○和田静夫君　そこで、まあ私も第一義的には地方公共団体が行なうと理解をしています。それをいまの答弁で了としたします。

そうして、ちよつと考えてみますと、この法案の第八条というのは、大臣、必要になるのではなからうか。この「交通事業再建団体は、地方公営企業法第十七条の三の規定にかかわらず、毎年度、「云々」という言い方は、地公企法十七條の

的に判断をしてしまつてゐることになるのではないだらうか。第一義的には地方公共団体にあるのに、どうもこの文言、「地方公營企業法第十七条の三の規定にかかわらず」ということは、自治省が第一義的に、いわゆる政府が第一義的に解釈をしてしまつてゐるのではないだらうか。つまり、

「特別の理由」についての判断が第一義的に地方公共団体にあるといふ確認をされたのであります。が、そうであるならば、ある地方公共団体の交通事業が再建団体に指定された場合、当該地方公共団体が、その指定されたことを特別の理由と判断して自主的に一般会計から補助できるわけですから、この第八条は不要になるのではないだろうかというのが私の見解なんですけどね。

○政府委員(鎌田要人君) その点はいささか私どもも認識を異にいたしておりますて、この第八条の規定を設けたということは、非常に意義があることだと私どもは理解をいたしておるわけでござい

ます。と申しますのは、本来でございますれば、やはりこの第十七条の二の二項の規定、こういうもの、十七條、十七條の二、十七條の三と、こう

この新法第八条の規定を設けませんでした場合、この累積不良債務の解消のための元本あるいは利子、というものを一般会計が持つということとは

まあ当然には出てこない。むしろ、この第十七条の三の規定をそのまま読みますというと、やはり先ほど申し上げました現在の地方公営企業法全体の立て方からいえますというところ、できないというふうに解さざるを得ない。ところが、この新し

い法律をつくりまして、国の財政援助あるいは一般会計の財政援助のもとに既往の累積不良債務を解消すると、身軽なかつこうで地方公営交通事業が出ていく、こういうまあいけば画期的な制度をつくったわけでございます、したがって、この第八条の規定は、この第十七条の三の規定によれば消極に解せられるその財政支出というものを、一般会計に対していわずに当然支出をする

ことができるのだ、こういうことで、そこに大きな道を開いたというところでございまして、この第八条の規定がございませなければ、やはり一般会計で、元本並びに国が利子補給いたします以外の利子部分、こういったものを負担するということとは当然には出てまいらない、こういうふうに理解をいたしておる次第でございます。

○和田静夫君　ということば、やっぱり、さつき私が言ったとおり、こうもうすでに政府の側は、解釈としては、十七条の三に再建団体というものの指定そのものは当てはまらない、それからもう除外してしまっているのだと、こういうことが前提的にやっぱりあるわけですか。

○政府委員(鎌田要人君) 財政再建団体でござい
ませんければ、この十七条の三の規定によつて
「特別の理由」云々ということでの財政支出を
するということは当然には認められない。それ
を、財政再建団体については、この再建計画に基
づいて再建を執行しておるということを前提にい

たしまして、これはまあ無条件にこの一般会計からの財政支出を認めておる、こういうことでございます。

○和田静夫君　そうですから、言ってみれば第八条という規定は要らなくなりませんか。

○政府委員(鎌田要人君) 逆に、そういうことで、すから、第八条でそこを明確にするということが必要になってまいるのだらうと思います。

○和田静夫君 第一義的には地方公共団体にあり。しかし、それは漫然と解釈をされていたものではなかったものだから、行政的にはやっぱりチェックをしなければならない。それはまあ自

治大臣として当然お考えになることでしよう。そういう意味ですか、いまのを要約をしますと。

○政府委員（鎌田要人君） 私の上上げておりま

すことを端的に申しますと、財政再建団体でなければ、第十七条の三の規定によって一般会計が財政支出をするということは当然には認められない。それを財政再建団体につきましては、この新法の第八条の規定によりまして、無条件に十七条

三の規定のいわば適用があるんだ、出してよろしいんだ。こういう——そういう意味におきましては非常に重大な特例というものを認めておる、こういうことでございます。

○和田静夫君　そうだから、第八条の、「十七条の三の規定にかかわらず」というのは別に必要じゃないじゃないですか。そこで何もきめなく

たつて、さっきの論理からいって、十七条三でもって補助できるわけでしょう、指定をされたものについて。

○政府委員（鎌田要人君） そのところの考え方の問題だと思います。第十七条の三の規定の適用があるんだよという行政指導で足りるのではない

かというのが、おそらく先生の御質問の真意だろうと思うわけでございますが、やはりそうではございませんで、これだけの国の財政援助というものも伴いながら、また、一般会計に対するこの財政支出というものをしているわけでございますから、これにつきましては、やはり法律に明確に規

定をして、十七条の三の規定にかかわらず出せるんだよという、こういうことをやはり規定をするということが法制としては正しい姿勢ではなからうかという、私どもの政策判断に基づいておるわけでございます。

○和田静夫君 政策判断に基づいていると言われれば政策判断に基づいているんだらうと思うのですがね。どうも私ここでひっかかるのは、実はた

とえばこの「地方公営企業法逐条解説」、関根則之著、地方財務協会から出された本であります。この著者、おそらく関根さんという方は自治省関係者でしょう。そうすると、その百五十六

ページに「一般会計から補助することができる場合として、法は災害の復旧の場合のほか「その他特別の理由により必要がある場合」と規定し、補助できる場合の具体的事由を制限的に列挙するのではなく、いわゆる概括的な規定の仕方をしている。しかし「特別の理由」とは単に経常的でない何か特殊な理由があればよいというように広く解釈されるべきものではなく、災害に準ずるよう

な、災害の場合と同程度の合理的理由がある場合のみがここにいる。特別の理由に該当すると解されるべきものである。具体的にどのような場合があるかという問題は極めて困難な問題であるが、たとえば、炭鉱所在地の水道事業で炭鉱閉山に伴い急激に給水人口が減少してしまったような場合はこれに該当すると考えてもよいであろう。非効率

な経営のために生じた赤字に対して漫然と補助するということが認められないことはいまでもない。」と書かれているわけです。地公企法十七条の三の「特別の理由」について地方団体があまりに広範に解釈することをおそれて、いま政策的にお考えになって第八条。そこで、私はやっ

ぱり行政的にチェックをされようということだろうと思うのですね、政策的に。そういうことであれば、この地公企法の十七条の三を、いま言ったような形で、こういう行政指導で、先ほど私が言ったような形で徹底されれば、それで足りるんじゃないだろうかという感じがどうしてもするん

です、何べんこれを考えても。しろうとですから、おまえの考えは足りないと言われればそれまでです。それにもかかわらず、第八条にこういうふうな書き方というのは、いかにも、この自治省が、地方公共団体の交通事業が再建団体に指定されることを、この閣議さんが言う文章でいけば、「非能率な経営のために」そう言ったという予断をまずされて、そして再建団体に指定されることを、地公企法十七条三の「特別の理由」から自治省が第一義的に判断をしてはじめてしまっている、こういうことにどうしてなるんですかね。そうなりませんか。

○政府委員(鎌田要人君) 繰り返すことになるかもしれませんが、実は昭和四十一年に地方公営企業法の大改正を行いました。そのときに、この負担区分という十七条の規定との関連におきまして、十七条の三の規定というのはむしろ落としたらどうだ、こういう論議も実はあったわけでございます。ただ、その点につきましては、まさに災害等の場合——ここに書いてございますような場合というものがやはり想定されるわけでございますから、この四十一年改正前にあった規定というものは存続をしたいと思いますという経緯が、実は私どもの立法の過程ではあったわけでございます。その考え方の基礎にございましたのは、やはりこの一般会計が交通事業に対して金を出すというところにつきましては、これはやはりこの公営企業制度の全体の立て方からいたしまして、きわめて限定的に解釈すべきである、むしろ、その限定的な場合というのは、本来負担区分というもので解決すべきものではないかという考え方があり、負担区分である程度カバーができるならば、むしろこの補助の規定というものは削除をしたほうがいいではないかという有力な議論があったわけでございます。

その点はそれといたしまして、やはり一般会計から交通事業に対して財政支出をするということ、ある程度、この今度の新法の第八条におきましてはまあ義務づけておるといふふうにも考えら

れるわけでございまして、それであるならば、やはりそれは法律の規定をもって根拠を明確にして、その財政支出というものを明らかにすべきではないか、こういう考え方でございまして、私どものほうでこの第十七条の三の特別の事由というものを先取りで第八条で書き込んでおる、こういうことではございません、むしろ、この財政再建の促進のために、一般会計からの財政支出の道を再建団体については認めよう、それについては十七条の三の規定との関連が出てくるから、第十七条の三の規定にかかわらず、いわば一律無差別に再建団体については一般会計の財政支出という道を開く、こういうことでございまして、その点は、行政指導だけではやはり足りないのではないだろうかというふうに考える次第でござい

○和田静夫君 ちよっとはあれだな。こう解釈することができるといわれる端に言ってみたらこれは解釈の問題ですか。行政規範の問題ですか。

○政府委員(鎌田要人君) やはりこの第八条の規定を新しく設けましたということは、これは解釈の問題ではなくて、いまの先生の用語に従いますれば、行政規範の問題というふうに考えるべきではないかと思ひます。

○和田静夫君 これはやっぱりその行政規範の問題だと言われる——ぼくもそういうふうな、これ、ずっと自治省の考え方そうだろうと思つて、想定をしてみましたが、そうすると、どうしても私はこの第八条というのは必要でない、十七条の三という法律が現存している、それを、言ってみれば行政指導を強めていくことによってできる、こうどうしても解釈せざるを得ませんから、第八条は本委員会でもやっぱり修正をする、削除をするということになるというものが、ぼくは法律から言つて至当だと、こう思ふんですがね。

○政府委員(鎌田要人君) 第八条の規定を、お示しのようになつてしまふことになりまふという、当然には、一般会計からこの元本なりあ

るいは利子の残余部分というものを出すという解釈が私は非常に困難になつてくるんじゃないかというふうに思ひます。と申しますのは、やはりこの一般会計で累積不良債務のたな上げ分については、元本を持つてあるいは利息を持つていうことは、この第八条の規定を用いまいと、現在の地方公営企業法の十七条の三の規定の解釈としてはいさゝか無理があるんじゃないだろうか。と申しますのは、これは明らかに十七条の二の二項の規定を見ていると、これは、その経費は、前項の規定により計においては、その経費は、前項の規定により云々を除く、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てなければならぬ、というふうなことがいけば地方公営企業運営の基本原則になつておるわけでございまして、そうでございしますから、やはりこの累積不良債務といふことも、これは当然当該地方公営企業の経費でございしますから、それを解消するためには当該公営企業の収入をもつてこれを消してまいらなければならぬ、というふうになるわけでございまして、現に、御案内のとおり、四十一年のいわゆる第一次再建のときのこの規定におきましては、いまの新法の第八条のごとき規定を設けませんでしたから、元本部分というものをこの一般会計が公営企業会計に

対して支出をするというところは認められなかった。ただ、例外といたしまして、路面電車の累積不良債務につきましては、これはこの十七条の三の規定によりまして、私ども、再建計画の変更の際にこれは認められたことはございしますけれども、当然には十七条の三の規定の運用としてはそれは出でまいらない。いわばそういう面におきまして、この再建団体につきましては第八条の道を開いたことによつて、私はこの再建というものが実効あるものになつてまい、こういうことでございまして、第八条の規定は、これはやっぱりどうしてもなければ、一般会計の財政支出というものは担保されないとはいふに考える次第でございします。

○和田静夫君 私、ちよっとやっぱりどうしても理解できません。とにかく行政的な規範であるの

ならば、現行法十七条の三が生きていくと、どうも現存するという考え方が。しかし、これはあつてもう一べん、残された交通以外の病院その他の問題で、この公営企業全体で論議をする機会をもらつていますから、そこでもう一べん少し考へて論議を、きよりの取り扱ひを別にしても一べんあれしてみたいと思ひます。

それでは、ラッシュ時の表定速度について先日答弁が出なかつたわけですが、その後、運輸ですか、交通ですか、返事が出るようになりましたか。

○政府委員(森岡敏君) 表定速度の計算につきましては、鉄軌道の場合は基準ダイヤ表から算定いたしておるわけでございしますが、バスにつきましてはそういう計算がなかなか困難でございします。で、一つの方法として、毎年度特定の日を選びまして、その日の実績をとる、あるいは年間を通じて推計をするという二つの方法があるわけでございしますが、いずれにいたしましても、全体の走行キロを総所要時間で割りまして、一時間当たりの平均走行距離を算出しておる、これが表定速度の計算の方法でございします。

そこで、路線ごとに、先般御質問があつた後、東京都交通局で調べてもらつたのでございします。調べました中で一番終日の表定速度の低いところ、これは江古田——池袋間の目白通りでございしますが、終日の表定速度が時間当たり十・五キロでございします。朝のラッシュ時は九・四キロ、夕方のラッシュ時は九・五キロ、終日平均の表定速度に比べて約一キロ前後低くなつております。これに對しまして、始車時は十二・一キロ、日中は十・九キロ、終車時は十一・八キロ、これはいずれも終日の平均の速度を上回つております。それから、比較的表定速度が低く申しました例よりも高いもの、これは環七通りの王子駅から新宿駅までの間でございします。終日の表定速度が十四・八キロ、朝のラッシュ時は十四・二キロ、夕方のラッシュ時は十四・二キロ、同じでございします。始車時は十五・三キロ、日中が十五・六キ

口、終車時は十七・三キロということでございます。ラッシュ時はこの場合には終日の表定速度よりも〇・六キロ低くなつておる、こういう状態でございます。

○和田静夫君 これは実は先般もちよつと触れましたが、人が一番利用するとき、必要とするときに、一体車の運行状況がどういふふうになるかというところがわからなくて、都市におけるバス事業の経営の健全化をどうすべきやという問題にはんとうに対処するというわけにはいかないだろうと思ひます。ラッシュ時のこの公共輸送機関に対する需要を円滑に充足するためには車がどの程度必要なのか、あるいは常時確保しておかなくてはならない人員はどうなのか、あるいはバス専用レーンの設定はどうあるべきなのか、あるいは車種別規制時間帯をどうすべきなのか、職員の勤務体制ややりくりをどうするのか、あるいはピーク時との関連で効率的な経営はどうあるべきなのか等々、おそろく非常に多くの基本的な問題、そういうものに關係を持つ実態が十分にこの調査をされていない状態ではないのだろうか、先日のやり取りから見てですね、こういうことは非常に遺憾だと思ふのですが、これは一応指摘するにとどめておきます。

で、私がこの一日の平均的な表定速度よりも、人が一番利用する時間帯の表定速度というものを問題にしたのは、サービスの向上というものは、人が一番欲しいときに必要とするものを提供することだと思ふからであります。実はこの企業環境の悪化から、サービスは年々低下しているとは見ています。そこで、料金の問題をここで考えなければなりません。実は自治省は、この路面交通の赤字問題のことになると、自治省といひますか、政府全体、必ず料金の適正化、すなわち値上げの問題を持ち出されるわけですね。交通料金というのは、他の交通機関との料金の關係、あるいは料金引き上げによる利用者の減少、あるいは物価対策等、さまざまな関連を考慮する必要があると。単純にこの原価主義を貫くことは私はでき

ないと思ひます。特にワンマンカーなどによつて老人や子供、身障者等に対する配慮が著しく欠落することになったり、さきに述べた表定速度の問題を見ますと、そこでも値上げというわけにはなかなかいかないわけですね。で、路面交通の赤字問題で、料金値上げを持ち出すのは、そういう意味で間違ひで、自治省としても、金がかかってもよい、まず安全が確保で、そして利用しやすい交通機関をつくるということを先に考えるべきではないだろうか。そうした上で、次に料金の値上げのほうも考えるという態度でいくべきではなからうか。何もしないから値上げだけを先行させるというところは許されないと考えているわけですが、それはそれでよろしいですか。

○政府委員(鎌田要人君) 私ども、今度この再建計画というものを立てます。立てまして、この企業の重荷というものは、全くこれは当該企業以外で処理をするわけでございますから、そういう意味では非常に有利な条件で前へ出ていけるわけでございますが、その段階でやはり一番問題になりますのは、やはりいま御指摘になりました、交通混雑によりまして、その定時性の喪失、この問題をいかにして回復するかということが、やはり公共交通を含めまして、路面交通全体のやはり将来の展望というものを保持するための第一の前提条件だろうと思ふわけでありまして。私ども、このことも考えながら、何もそういうことは全部はたらかしにして、料金、料金と言つておるわけではないわけでありまして、やはり今後の路面交通、公共交通を含む路面交通というものが明るい展望を持ち得るというためには、やはり、先般来この委員会でも再三再四御議論がございまして、信頼される乗りものとしてこの路面交通というものが存続しますためには、やはり定時性の回復ということが第一の前提条件である、そのために優先通行の確保あるいはマイカー等の車両の規制、こういったことはどうしても一方において並行して行なわれなければならないという点の認識については、これはもう先生と全然同一でございます。

○和田静夫君 バスなどの交通料金については、これは二十八日の日でも終論の中で少し私も世界の状況について申し述べましたが、世界各都市でいろいろの試みがなされております。ローマなどの無料もありまして、これは私が行って聞いてきたことと、森岡審議官が行つて調べたこととすいぶんかけ離れていたまゝになっておりますけれども、そのことは別にしまして、ローマなどの無料もありますし、あるいはニューヨークなどの、割引運賃分を市で負担する制度、あるいはパリにおける企業に対する便益性の徴収制度など、さまざまあります。現状は、すでにいろいろの試みがなされておりますが、世界各都市の状況を自治省で調べられてはいるわけですが、その状況を自治省はどう認識をされているのか。あるいは運輸省はこれを一体どういうふうな調査をされ、どう認識をされているのか。この機会に明らかにされたい。

○政府委員(森岡徹君) 私どももそれほど各都市の状況を詳細に承知しておるわけではございませんので、そういう意味合ひで、網羅的なお答えはなかなかできません。で、網羅的なお答えは、たとえばロンドンの話を伺いますと、昔はバスが非常に収益がよかった、逆に地下鉄の建設に相当のコストを要した、したがって、バスの経営に伴う収入増をもつて地下鉄建設の足しにしたという時期があったと聞いております。それが、最近ではむしろ地下鉄の経営収支のほうがよくなくて、バスの経営収支が非常にむづかしくなつてきておる。したがって、そういう状態に対処するためには、地下鉄の収入増をはかつて、バスの赤字と申しますか、資金不足を助けていく、こういうふうな状況にもなつてきておるというふうにも聞いておるわけでございます。いずれにいたしましても、どの都市におきましても、バスの料金問題というのは、日本だけでございまして、都市混雑、交通混雑、各国に共通の事態でございまして、バスの表定速度が落ちる、あるいは定時性が確保されないということで、なかなか経営が困難になつてきておる。したがって、料金改定に

つきましては、いろいろ苦心があるというふうには私どもも見ております。しかし、苦心はございませうけれども、適時適切な料金改定というのはやはり必要だという考え方は、これ、やっぱり全体の基本的な考え方としてはあるんじゃないか。そのときどきに應じて、料金改定の市民に与える影響でありますとか、そういう問題、いろいろ苦心をして検討を重ね、適切な結論を得るよう努力をいたしておるわけでございますけれども、しかし、それにいたしましても、料金の適正化という問題は、やはり一つの経営上の大きな課題になつており、各都市でもそれについて相当の努力を払われておる、かように考えております。

○説明員(青柳壽夫君) 運輸省におきましても、つかんでおります実態の認識は、自治省の方とはほぼ同じでございます。こういう状態に対してどう考えるかという点につきましては、私どもやはり原則的には、バス路線は一つのテリトリの中をネットワークを組んで営業しているわけでありまして、おのづから、その路線によりましては、非常に収益の高い路線もあります。低い路線もございます。したがって、従来はそれらを全部合わせまして、総合的にその企業体として原価を償ひ得る料金を設定するという形で、いわゆる総合原価主義と申しますか、そういうことで運賃の設定をしてまいつてきております。ただ、極端な過疎地帯あるいは大都市の過密交通状況のもとにあるような路線につきましては、いわゆる企業の内部以外の状況によつてコストの増高が進展しております。したがって、これに対しましては、先ほど来御議論もございまして、これに、まずはやはり交通環境をよくするということを心がけるべきだと思ひます。したがって、関係各省にお願いいたしまして、バスレーンの設定あるいは駅前広場の拡張等をしていただきまして、バスが円滑に運行できるような交通環境をつくつていただくということによりまして、適正な原価に押えたい、こう思つておりますけれども

も、将来、この交通環境の整備ということが、いわゆる物的施設の整備あるいはバスレーン設定等のソフトな手段、さらには、たとえば市内への乗り入れの制限というふうなことで含めまして、ことをもっていたとしても、どうしても費用の増高がそういった面から進展をする、でそういうものを全部利用者の負担にするということについてやはり問題があるというふうな状況におちいる場合におきましては、そういった外部的な要件による費用の異常な増高に対して、全部利用者負担だけにかぶせるのがいいかどうかという点につきましては、見当違いと思えます。したがって、現在でも、たとえば過疎バスにつきましては補助金が出ておりますし、あるいは都市周辺でも、団地等につきましては、期間を限って補助金が出ておりますが、こういった思想はやはり必要に応じて加味いたしまして、適切な料金を設定し、そしてまた、負担力の限界を越えないようにしたいと思っておりますが、一応原則的にはやはり私どもは総合価値主義ということではばく買きたいと思っております。

○和田静夫君 私には各国の例が必ずしもすべてよいというところではありませんが、政府としてはもう少しうっかり視野を広くして、いろいろな試みを行なってみるという、そういう態度というものがあるていよみではないだろうか。大臣のほうでぜひそういうことをやっばり認識し、深めてもらいたいと思うんですね。

で、第五条の一項は、この再建計画の承認にあたって自治大臣が必要となる条件をつけることになっているわけですが、これは第二項で、変更の場合にも準用されることになっています。こういうような規定というのは、現行法の四十四条にもあるわけですから、現行再建計画の承認、変更にあたってどういふ条件を付されましたか。説明、いまでいきますか。

○政府委員(森岡敬君) 一般的には、いままで条件をつけた例はきわめてまれでございます。昨年、東京都の財政再建計画の変更にあたりまして、バスの起債の利子等について一般会計から繰り入れをしないと、こういう申し出がございました。それにつきましては、先ほど来いろいろ御議論のあるところでございますが、私どももいたしましては、現行の地方公営企業法のたてまえからして、それは措置すべきではないということでは条件を付しました。その例が一つございます。

○和田静夫君 それは資料としていただけですか、つけられた条件、こう具体的には。

○政府委員(森岡敬君) 後刻、先生のところへお届けいたします。

○和田静夫君 資料が出たら、検討してまた質問しますが、たとえば八賃の改定の計画変更にあたって自治大臣の付した条件はいろいろ問題を含んでいますが、労使間の交渉の積み上げにより達成された賃金体系や慣行を変更せよというような条件を付するということなどは、これは不当な労使介入でしよう。そういうことは、自治大臣、今後ありませんか。

○政府委員(森岡敬君) 八賃の際に、政府といたしまして、再建計画について条件はつけておらないと思えます。地方公共団体のほうから、今後の経営収支の改善をはかるためにこういう措置をとりたいという申し出はありましたが、政府から条件という形でつけたということではございません。

○和田静夫君 「危機にたつ都市交通」という著述によりまして、百九十九ページですが、「昭和四三年の九月から六大都市の当局は、再建計画の変更について自治省と本格的な折衝を始めた。しかし、自治省は、再建計画変更の条件として、賃金改定のための財源を一般会計から繰り入れないと、賃金体系を行政職に表にかえること、さらに合理化の徹底をはかること、の三点を提示してきた。この三つの条件は、六大都市の当局側にとつては不可能に近い困難な条件であった。なぜならば、第一の条件である一般会計から財源の繰り入れをしてはいけないということは、約九〇〇億円に近い累積赤字をかかえている六大都市にとって、事実上賃金改定を否定する意味をもつもので

ある。また、この条件である賃金体系を行政職に表にかえるということは、次の理由によりまったく不可能なことであった。それは、①「貸付金」という名目ではあっても、現行制度の上に増額した賃金改定の差額を昨年八月にさかのぼって支給している。この事実、名目はどうあれ、現行賃金体系を認めた上での差額支給である。しかもそのことは、一〇数回に及ぶ六大都市労使の統一交渉によって確認されたものである」、こういうことになっていました。二百三十三ページにいくのですが、「三つの条件とは、①給与改定のための財源を一般会計から補助しないこと、②現行賃金体系を行政職に表にかえること、③企業内合理化を徹底的に行なうことという条件である。」云々と、こういう形になっている。こういう事実はありませんか。

○政府委員(森岡敬君) いまお示しの問題は、公営交通事業の財政再建を進める上にあたりまして、各経営主体におきまして、また自治省におきまして、非常にむずかしい問題としていろいろ議論をした課題でございます。ものの考え方としては、そこではいろいろな議論も出るわけでございますけれども、私どももいたしましては、そういう点についてかなり立ち入った議論をいたしました。しかし、地方公営企業法四十四条の、条件をつけて再建計画を承認するという形での条件の設定はいたしておりません。

○和田静夫君 そうすると、大臣、先ほど私が述べたような形で、今後の問題としてはやはりそういうことはあり得ない、こう理解をしておいてよろしいですか。

○政府委員(鎌田要人君) やや行政手続的な問題にわたりますので、私から答弁をさせていただきます。たいと思えますが、この労使間の信頼関係安定ということは、やはりこれは危機に立つ公営交通であればあるだけ、その円滑な再建のためには、労使一体あるいは議会、一般住民、こういった支持がなければいけないということは当然のことでございます。そういう意味合いにおきまして、私

ども労使間の話し合いに基づく結果というものは、これは極力尊重するということは当然でございます。

ただ、この数あります地方団体の中には、まあ申しては何でございますが、やや私どもから見ても、いかかであるかというふうなものはないわけではございません。そういうものにつきましては、やはり私どももいたしましては適切な指導、助言というものはこれはなさざるを得ない、こういうことでございまして、基本的に尊重をするという姿勢においては変わりはないということでございます。

○和田静夫君 そうしますと、公営交通事業職員の賃金、給与というのは、自治体の独自性というものを十分に尊重しながら、地方公共団体の一般職員と差別されるようなことがない、そういうことを含みにして、今後とも労使間の自主的な折衝結果というものは尊重していく、こういうふうな理解してよろしいですか。

○国務大臣(江崎真澄君) 労使の問題につきましては、いまお答えしたように私どもも認識をいたしております。当然尊重しなければならぬ。それから、この公営交通事業職員の賃金、給与についてありまするが、これはやはりその地方団体の独自性というものを勘案しながら、一般職員との間で差別のないこと、それが望ましいと考えております。

○和田静夫君 不良債務の八百七億円についてです。再建債の発行が行なわれたとして、おおよそこの国の利子補給額というのは全体でどの程度にのぼることが予想されますか。

○政府委員(鎌田要人君) 正確な数字は後ほど申し上げさせていただきますが、大体全体の、元本と利子全体引くところめまして、三割から四割程度のものに国の負担部分というものがなるかと思えます。正確な数字は後ほど調査の上申し上げます。

○政府委員(森岡敬君) 国の利子補給の総額は、八百七億円を基礎にして計算いたしますと三百六十億円強になるものと考えます。

○和田静夫君 第九条の第二項に、「期間を定め」というのがありますね。これはどのくらいの期間を定めて改善するように指示をされるつもりですか。

○政府委員(森岡敏君) まだ確定的に十分な結論を得ておりませんが、私といたしましては、できるだけ短い期間にしたい。あまり長期間になりませんと、いろいろかえってむしろいい面も出てまいりましょうから、できるだけ短期間で、改善を要する面があれば改善の措置をとってもらおうにしたい。かように考えております。

○和田静夫君 自治大臣のこの指示に従わなかった場合ですね、この九条の三項によりまして、再建計画の承認は取り消され、取り消しの日以降の利子補給は行わないということに、いまなっていますね。取り消しの日以降の期間にかかる利子補給を行わないと明文に書いてある以上、これは停止期間中の利子については国から補給が行なわれるわけですね。

○政府委員(森岡敏君) 利子補給の停止という意味は、その期間中、利子補給を行なうことを取りやめるということでございます。したがって、他の立法例に徴しても、その後において停止にかかわる事態が改善されたといえども、停止期間中の利子は、将来にわたって補給は行なわれない、こういう解釈でございます。

○和田静夫君 停止を解除しない限り、国からの支払いは行なわないということですね。で、これは取り消しの日以降利子補給を行なわないと、明確に明文の規定をされたわけですからね。その限りにおいては反しませんか。

○政府委員(森岡敏君) この取り消しの日以降の期間にかかわる利子補給金の補給を行なわないという規定の意味でございますが、取り消しということになりますと、さかのぼって最初までの利子補給を遡及して返還を求めるとか、そういうふうな法律構成も、これはあり得るのかもしれないと思えます。しかし、ここではその前の部分については問わない。取り消し日以降の利子補給は行なわ

ないということを明確にしたと、こういうふうに考えてよいと思えます。

○和田静夫君 それから、いわゆる取り消し日以降の利子補給を行なわない。したがって、停止期間中——いわゆる取り消されない前ですね、停止期間中の利子についてはその時点で補給を行なう……。

○政府委員(森岡敏君) 「停止」ということばにつきましては、たとえば共済組合法でありますとか、それぞれ御案内のように規定が設けられております。

「委員長退席、理事寺本広作君着席」
それらを通じて、停止期間中のお金の交付はこれはもう行なわないという用語例になつておるわけでございます。そういう意味合いで、この場合には、停止期間中の利子補給は、その後改善された、あるいは改善されないの問題とは別に、まさにとめる、停止をするということでございます。で、さかのぼって、改善されたから利子補給を行なうということにはならないと、こういう解釈でございます。

○和田静夫君 ここで特記した理由は何ですか、そうすると、取り消し日以降行なわないと特記をされた理由は。

○政府委員(森岡敏君) 先ほども申しただけでございますが、取り消しという行為の効果が遡及するのがあるかどうかという問題がございます。で、取り消しの日以降の利子補給は行なわないということを明確にした、こういうことでございます。

○和田静夫君 そうだから、それはわかるんですよ。なぜそうなんですか。いわゆる取り消し日以降の利子補給は行なわない、取り消し以前の利子補給はおくられてもやると。そこで、停止期間中のものは回復して、それ以降はやらない……。

○政府委員(森岡敏君) 取り消しの日以降の補給は行なわないとかりに書いていないといえます。すると、停止期間中のみならず、その前の利子補給について一体どうなるんだという問題が起こるの

ではないかと思えます。そのところを、取り消しのあった日以降の利子補給は行なわないということとを明確に書いた。停止期間中の利子はどうかというところは別途解釈の問題で、「停止」ということばを使ったその解釈の問題でございませう。まさにそれは、各種年金その他についても使われておりますように、これはまさにとめるということでありまして、自後、どのような状態になつたから遡及してその停止を解除をするということにはならない、こういう解釈に立つておるわけでありませう。

○和田静夫君 遡及することはあり得ないという解釈に立つておると……。この辺はちょっと疑義を残しておきます、これは。時間の関係もありませうから。いまのやつ、政府の統一見解でよろしいですね。

○政府委員(鎌田要人君) そういうことでございます。

○和田静夫君 次に、バスについてですね、一車前当たりの職員数。それから走行一千キロメートル当たりの職員数。これは東京地区と名古屋地区の分だけでございますが、公営及び民営、民営については一社だけでなくて数社の実態を説明していただければ。四十五年分は一応承知していただきますから、四十年以降から四十六、七年度までの累年の推移が出来ますか。

○政府委員(森岡敏君) 過去の推移につきまして、は手元に資料がございません。四十六年度につきましては資料がございませう。それも、お示しのような民営バス各社についてというのではございませう。で、御要望の数字そのままだではございませうが、申し上げますと、民営バスの実績一日一車当たりの平均使用人員が三・二九八人、それから公営バスが三・三三一人でございます。で、民営、公営合わせまして三・三〇五人でございます。

○和田静夫君 資料なければ、いま言った資料出していただけますか。あさっての論議までに間に

合いますかね。

○政府委員(森岡敏君) 運輸省で出しておられます資料をもとにいたしました。私も抽出したわけでございます。明後日までに取りそろえられると思ひますので、御報告したいと思ひます。

○和田静夫君 それじゃ、まあそれに基づいて、さらに、法案の取り扱ひ終わったあとになります。が、少し議論をやりますけれども、とりあえず、ここに私は四十五年度の資料がありますので、それに基づいてちょっと質問をしておきますが、公営、民営ですね、あるいは民営の間でも非常に格差があるんですね、キロ当たり営業収益及び営業費用について。これは原因をどういうふうに理解をされているわけですか。これは運輸省。

○説明員(高橋寿夫君) これは理由はいろいろ、原因は、一がいにはなかなか割り切れませんが、一つは、その置かれてある地域の交通環境の違いがございませう。まあ乗車人員がたくさんあつて、そしてさらにスムーズに走れる地域はいです。その逆の場合は逆というふうなこともあります。それから、やはり各社比ですと、いわゆる生産性といひますか、走行キロ当たりの人つけ人員等に若干の差がございませう。そんなふうなことからみ合つて各社の差が出てきておると思ひます。

○和田静夫君 まあ説明は説明として承りますがね。私はこういうふうにかねてから思つておる。私を見ますとね、一車前当たりの職員数というものはほとんど大差ないんですね。ところが、走行一千キロ当たりの職員数となると、相当ばらつきが目立ちますね。で、特にこの輸送人員一万人当たりの職員数となると、公営と民営、民営の中でも相当違つてまいります。で、走行キロで多少のばらつきが出るのは、これは路線の設定とかあるいは交通事情などによると考えられますけれども、輸送人員との関連となりますと、車は走らせるが、人が乗らない。言うなれば、バスに対する信頼性の喪失といひますか、あるいは人気の離散などというところがこの原因ではない

だろうか。この辺を見ても、赤字だから料金を引き上げるべきなんだというようなことにはならない、もつとすべきことがあるのではないかと、まあ先ほども言いましたし、答弁もいただきましたが、私はこの一覽表を見て——これは運輸省のあれですが、見ても、そういうような感じがするんですがね。それはどうお考えになりますか。

〔理事寺本広作君退席、委員長着席〕

○説明員(高橋壽夫君) あまりどうも確定的なお答えがしようにできないわけでありましてけれども、やはりただいまお示しの輸送人員当たりの職員数に相当開きがあるということにつきまして、私はやはりその一番大きな原因はその路線設定の問題だと思います。つまり、その路線設定の問題といふのは、一つは、さき申し上げましたようなその地域の中の輸送人員、あるいは交通環境の問題もありまして、もう一つは、そういった交通環境なり輸送人員にうまく適合させて、一番コストのかからないような路線設定をするということになります。生産性は一番上がるわけでございます、形の上では。しかしながら、それを極端にやりますと、やはり地域の住民の希望に沿えないということもありまして、わかつておりながら地域のサービスのために——かなり極端なことを言え、がらがらバスを走らせているという路線もあるわけでございます。そういうことと代償というものが、いまのような数字になってあらわれてくると思います。したがって、これはやはり一がいにも生産性の高いほうにそろえるというわけにもいきませんので、むずかしいところだと思ひます。

○和田静夫君 なかなかすきとした答弁ももらえないですね。バスの事業について、営業収益に対する人件費、それから営業費に占める人件費の推移、それを公営と民営、あるいは民営の場合は数社、それを四十一年ごろから数字をあげて説明できますか。

○説明員(高橋壽夫君) 現在、手元に数字を持

ておりませんので、後刻御提出申し上げたいと思ひます。

○和田静夫君 あとでください。

そこで問題は、先ほど言った四十五年度のやつで、営業収益に対する人件費の割合を見ますと、職員一人当たりの輸送人員との関連で大体パラルルになっていると思うんです。したがって、バスの乗車人員をふやす、そのためには、定時性の確保であるとか、あるいは走行キロの向上であるとか、あるいは特にラッシュ時、人が一番利用を必要とするときですね、そういうとき、これらを保障する措置であるとか、すなわち企業環境を整備することがまず何よりも必要だと思ひるのであります。で、私はそれが数字的にもこれを裏づけているんじゃないかと思うんですね。で、大臣、企業環境の改善策について、内閣全体の問題として考える前回答弁されました。で、具体的にいつごろ総理とこれ相談をされて、着手されますか。

○國務大臣(江崎真澄君) できるだけすみやかに相談をして推進することにしていきたいというふうに考えております。

○和田静夫君 もっと具体的に。

○國務大臣(江崎真澄君) 来週にも相談したいと思ひてゐるんです。来週といふと、ちやうど国会の最終の場面に入りますので、これはやっぱりけじめをつけておきたい。そして、あとどういうことになりますかは別として、そのあとにかけ、各省庁緊密な連絡のもとに環境改善を積極的に進める、これはぜひ御協力願ひたいと思ひます。

○和田静夫君 その時期の問題で、恐縮ですが、この前論議がありました、そして本会議でも御答弁をいただきましたが、いわゆる身分移管問題について、地方事務官問題について、さらにちよつと。運輸省いろいろこうじやうくしておりましたが、福田行政管理局長官と、あの本会議後いろいろ具体的な煮詰めをやり、そして、この国会終了後、自治大臣が述べた趣旨に基づいて早期解決をはかる、問題をそういうふうな日程にのせますと、こういうことになりました。そのことを自治

大臣、自治大臣の場合は私は疑ひませんがね、そのことに關しては。早急に路線にのせてもらうこと、運輸省の側は、この前からの論議を踏まえ、以上の趣旨に基づいた方向に協力をするにと。これは両方とも……

○説明員(高橋壽夫君) ちよつとここでは責任あるお答えができないのをたいへん恐縮に存じます。私のセクション、業務部というセクションの仕事ではないということもございまして、責任あるお答えはできませんけれども、先日來の状況よく存じておりますので、伝えまして、できるだけ自治省のお考え方にフォローできるように、善処するように努力いたします。

○和田静夫君 自治大臣、前段のほう、いいですね。

○國務大臣(江崎真澄君) 自治省としては、さきに本会議で答弁しましたように、福田行管長官を中心に関係各省庁の大臣が集まりまして、やはり何べんもいままでも根本的に覚え書きを交換したりして、その処置を結論づけながら今日に至っているというところは、私はいかにも残念だと思ひます。したがって、早急に申しあげよう、これは手回ひまもかかることでありまして、自治省が通達をしました四十九年度中には結論を得られたい、こういうことで地方事務官制度は解決したいと考えております。

○和田静夫君 ともあれ、国会終了後早急に手をつけてください、明確な約束ですから。

○國務大臣(江崎真澄君) 早急に結論づけたいと思ひております。

○和田静夫君 じゃ、最後ですが、雑誌「公営企業」のことしの四月号に、森岡審議官が、「昭和四十八年度の地方公営企業」という小文をお書きになっておられますね。それを見ますと、「昭和四十八年度においては、自治省に公営企業担当の審議官の設置が認められ、指導体制の強化が図られるとともに、公営企業制度全般についての検討も予定されている。」と書かれています。まず、公営企業担当の審議官が設置されたのかどうか。設置

されていないとすれば、いつごろ置かれる予定ですか。

○政府委員(鎌田要人君) 公営企業担当の審議官は、現在のこの御審議いただいたとおり健全化促進法案の成立を待ちまして、設置の運びに持ってまいりたいというふうに考えております。

○和田静夫君 大臣、自治省の制度問題でちよつとこの機会に伺っておきたいのですよ。いわゆる審議官、参事官ですね、これは自治省の組織令という政令で置くことができることになっています。情報管理官、過疎対策管理官、数理官、それから固定資産鑑定官、これは自治省内部部局組織規程という自治省令によりますね。また最近できたこの理事官、これは各課に置かれておるのです。が、課長補佐等の設置に關する訓令に基づいて設置する、こういうことになっております。これらの役職がいつごろ設置され、現在何人いて、それぞれの官にどのような等級が付けられているのか、どういう必要があつて設置することになっているのか。大臣、おわかりですか、これ。

○國務大臣(江崎真澄君) これは前任者以來のきわめて事務的な問題ですから、私も詳細調べまして、あとで御報告申し上げます。

○和田静夫君 これを取り上げたのは、実は役職はふえる一方で、減ることないわけですよ。そういう根本的な理由と、今後の方向というものをどういうふうにお考えになっているのかということを実は問題にしたかったわけです。その辺含んで、それじゃあとで答弁してもらえますか。

○國務大臣(江崎真澄君) ええ、よくわかりました。

○和田静夫君 さきに経済企画庁で、何というんですか、上へ上がるやつね、天下りじゃない反対のやつですね、その部員制度が問題になりました。自治省に働いている者はすべて自治省の職員であると思ひますが、自治省の職員ですか。関係機関から手伝ひに來ている者はありませんか。

○政府委員(鎌田要人君) 自治省に働いておる職員は、もとより、すべてこれは自治省の職員でござ

ざいます。ただ、自治省の特異性と申しますか、やはり御案内のとおり、私どもの役所は、地方、都道府県や市町村、こういったところの事情というものを熟知しながら、政策の立案あるいは行政運営、こういうものを行なわなければ、これは役所の役割、使命というものは果たせない、こういう、ある意味におきましては非常に特殊な役所であるとも考えておるわけでございまして、そういうことで、正確な人数を私掌握いたしておりませんけれども、それぞれの課に、都道府県——いまは府県が多いと思います——から、研修という形で、併任の形で事務を勉強してもらっておる、こういうものがございまして。

○和田静夫君 コンピューターの操作であるとか、その他、いわゆる民間の関係等では、ございせんか。

○政府委員(鎌田要人君) ちょっと正確な状況を私把握いたしておりませんが、そういうことはな

○和田静夫君 官房長を呼んでおかなかつたら、あれですがね。

それでは、森岡論文に戻りますが、「指導体制の強化」というのは、具体的にどういうことをさ

○政府委員(森岡徹君) 率直に申しまして、公営企業問題はかなり特殊な分野に属するわけでござ

○和田静夫君 そういふ観点から考えました場合に、いま公営企業一、二課という、二課の分掌によりましてやっ

審議官一人で両方担当いたしておるわけでござい

ます。そういったしますと、どうしても両方が中途はんば——まあ才覚が至らない面もあるわけでござい

○和田静夫君 全く最後ですがね。

そのあとに続いている、「指導体制の強化が図られるとともに、公営企業制度全般についての検討も予定されている」と、こう書かれております

○政府委員(森岡徹君) 地方公営企業制度調査会というふうな形で、網羅的な公営企業全般の基本に

○和田静夫君 そういふと、これは、どうい

○政府委員(森岡徹君) 地方公営企業制度調査会というふうな形で、網羅的な公営企業全般の基本に

○和田静夫君 そういふと、これは、どうい

○政府委員(森岡徹君) 地方公営企業制度調査会というふうな形で、網羅的な公営企業全般の基本に

○和田静夫君 そういふと、これは、どうい

ことをどういう形で検討を進めていくかというよう

○政府委員(鎌田要人君) 地方公営企業制度全般のあり方というの

○委員(久次米健太郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、玉置猛夫君が委員を辞任され、その補欠として林田悠紀夫君が選任されました。

○委員(久次米健太郎君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございせんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員(久次米健太郎君) 御異議ないと認めま

それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○神沢清君 私は、日本社会党を代表して、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、反対の立場で意見を申し述べます。

地方公営交通事業の経営の悪化の原因は、第一に、自民党政府の高度経済成長政策の結果によ

の大都市への過度集中こそ大都市交通の危機の真の原因であり、政府が依然として高度成長を続けようとしてい

○和田静夫君 わかりました。

最後に、特に病院に重点があるということにな

○和田静夫君 わかりました。

最後に、特に病院に重点があるということにな

○和田静夫君 わかりました。

最後に、特に病院に重点があるということにな

○和田静夫君 わかりました。

○国務大臣(江崎真澄君) これはもう御指摘のよう

○委員(久次米健太郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、玉置猛夫君が委員を辞任され、その補欠として林田悠紀夫君が選任されました。

○委員(久次米健太郎君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございせんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員(久次米健太郎君) 御異議ないと認めま

それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○神沢清君 私は、日本社会党を代表して、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、反対の立場で意見を申し述べます。

地方公営交通事業の経営の悪化の原因は、第一に、自民党政府の高度経済成長政策の結果によ

の大都市への過度集中こそ大都市交通の危機の真の原因であり、政府が依然として高度成長を続けようとしてい

○和田静夫君 わかりました。

最後に、特に病院に重点があるということにな

○和田静夫君 わかりました。

最後に、特に病院に重点があるということにな

○和田静夫君 わかりました。

最後に、特に病院に重点があるということにな

○和田静夫君 わかりました。

最後に、特に病院に重点があるということにな

て、地方自治体に対し、政府は何ら行政権限を与えておらず、都市交通行政について地方自治体は全くつんばさじに置かれていたのであります。

この公営交通の危機の三つの原因から今回の政府案を見ますと、問題は何ら解決されていなければ、むしろ事態をあるいは一そう悪化させる懸念なしとせません。

第一に、公営交通の累積不良債務八百七億円について、政府は何ら財政措置を講じておらず、もっぱら地方自治体の一般会計からの繰り入れに頼っているだけであります。自主財源の乏しい地方自治体の財政から八百七億円もの返済をしいる今回の措置は、公営交通に限らず、地方自治体の財政を一そう悪化させるものであります。そればかりか、交通環境について何ら改善措置を講じておらず、公営交通の経営基盤たる財政と交通環境について、政府は責任を負おうとしないのであります。

第二は、第一次財政再建の失敗をこれまた何ら反省することなく、依然として強制再建を基本とし、地方自治体の自主性と労使間に重大な干渉を行なうとしていくことであります。第一次再建の失敗の基本は、何といたしても労使間の慣行を踏みにじり、賃上げ、労働条件の改善等について考慮しなかったことが最大の原因でもあります。わずかのかりの財政支出を口実とした自民党政府の干渉は、公営交通労働者に合理化による一方的犠牲をしいるのみであり、それはそのまま住民の利便な公営交通をますます不便で高いものとしてしまふことは明らかであります。その意味で、自治大臣の許可制を基本とした財政再建は、にわかに容認し得るものではありません。

第三に、今回の政府案の第一次原案においては、行政路線についての補助制度の創設があったはずであります。それが単に車両購入費補助に変えられてしまっていることでもあります。住民の足を守る公営交通について、行政路線補助は緊急に行なうべきことであり、購入費補助という小手先の対策のみでごまかした今回の政府案は納得できません。

きません。

わが党は、こうした政府案に対し、自主財政再建を基本とし、国の不良債務に対する三分の二の財政措置及び交通環境整備、交通規制に対する国の責任を明らかにした根本的対策を提案するとともに、今後、地方公営企業法改正案を提案する責任を明確にした地方公営企業法改正案を提案をいたしております。わが党の二法案こそ、危機に立つ地方公営交通を根本的に再建するものと確信をいたしております。

以上をもって反対討論といたします。

○柴立芳文君 私は、自由民主党を代表して、ただいま議題となっております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、賛成の討論を行なうものであります。

公営交通事業は、都市交通の中核の一つとして、地域における交通需要にこたえ、住民福祉の向上に大きく寄与してきたのであります。バス、路面電車等、いわゆる路面交通事業は、自家用車の増加その他社会経済の著しい変貌に伴い、昭和三十年代後半からその収支が急速に悪化してまいったのであります。

こうした状況に対処するため、昭和四十一年の地方公営企業法の改正により、路面交通事業の財政再建対策が推進されてきたところであります。しかしながら、都市構造の変化、路面渋滞等に基づく企業環境の著しい悪化、毎年の給与改定による人件費の大幅な上昇、料金適正化のおくれ、さらには地下鉄建設費の急騰に伴う資本費負担の累積等の諸事情が加わって、経営状況は一向に好転せず、昭和四十六年度末における公営交通事業の累積赤字は一千九百二十九億円に達し、まことに憂慮すべき状況に立ち至ったのであります。

もとより、都市交通の円滑化を確保するためには、基本的には、産業及び人口の適正な再配置をはかるとともに、都市計画と都市交通との有機的な調整、各種交通機関の機能分担の明確化、合理的な都市交通体系の確立等の諸施策を積極的に推進すべきであります。当面の緊急措置として、

公営交通事業の深刻な経営危機をすみやかに打開し、その存立維持をはかり、地域における交通需要にこたえることがぜひとも必要であります。

このような見地から、この度政府が、地方公営交通事業の経営の健全化をはかるため、路面交通事業に関する新たな経営の再建制度を発足させ、昭和四十七年度末における不良債務をたな上げずるための交通事業再建債の発行、その元利償還に対する国及び地方公共団体の財政援助措置の拡充、再建企業バス購入費補助の新設、地下鉄事業に対する大幅な財政援助等の措置を講ずることはまことに時宜を得た適切な処置であり、地方公共団体の自主的な経営努力と相まって、すみやかに経営健全化が達成されることを期待するものであります。

なお、公営交通事業が、健全なる経営を回復し、地域の交通需要にこたえて機能を発揮してまいりますためには、財政援助措置の強化とあわせて、都市交通環境の抜本的な改善整備をはかる必要が痛感されるところであり、そのための諸施策を強力に推進されることをこの際政府に対し要望し、私の賛成討論を終わります。

○藤原房雄君 私は、公明党を代表して、ただいま議題となっております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、反対の討論を行ないます。

まず、反対の第一は、今日重大な経営危機に直面している公営交通企業に対し、今回の法案は目先の赤字対策に終始し、将来の展望に欠けている点であります。

地方公共団体の経営するバス、路面電車、地下鉄のいわゆる公営交通事業は、昭和三十年代後半より、人件費の高騰、建設投資の元利償還金の急増、交通渋滞等の環境悪化により、乗客の減少を招き、毎年経営の悪化は深刻な状態になってきています。この間、四十一年度には財政再建に関する制度が新設され、バスと路面電車について第一次再建計画が実施されているにもかかわらず、経営の向上は見られず、ますます悪化の一

途をたどってきたのであります。このことは、都市交通の経営危機の根がきわめて深いところにあることを示すものであり、これに対する抜本策を講ずべきであるのに対し、今回の法案では、財政措置のあととみられるものの、必ずしも赤字要因に対する反省が見られず、相変わらず企業経営の改善、効率化を押しつけているのであります。

公営交通事業の経営の危機をもたらした最大の要因は、国の都市政策がなかったことであり、路面渋滞等、企業環境の悪化を招いたのであります。こうした外的要因の悪化を是正せずして、公営交通事業の真の健全化は不可能であります。

公営交通事業が、その本来の目的である住民福祉の向上と地域住民の足の確保に資することを目的としている以上、この際、発想と姿勢を大きく転換して、長期的展望に立った都市交通環境の抜本的改善整備の諸施策を積極的に推進することが必要であり、その時期にきているにもかかわらず、何ら新規の施策が見られないのはまことに遺憾であります。

反対の第二は、再建債の元利償還費が地方財政を圧迫することにあります。

今回の改正により、八百七億円にのぼる不良債務は、再建債を発行して一時たな上げし、その金利はほぼ全額を国が肩がわりし、元金償還と国の補給する部分以外の利子支払いは、自治体の一般会計から十五年をめどに返済することになっていきます。

申すまでもなく、地方自治体は、生活関連施設の整備や福祉行政の充実等、財政需要は年々増大しているものであります。その上、一般会計から元金を返済することは、ただでさえ苦しい地方財政をますます困窮させる結果となるのであります。

公営交通問題研究会が報告しているように、八百七億円の元利償還にあたっては、国と地方公共団体の一般会計が折半負担し、地方自治体の財政負担の軽減をはかるべきであります。

反対の第三は、公営交通事業の料金の決定方式の改善がなされていないことであります。

公営交通事業の料金は、利用者を含めた住民代表が、地方議会で公聴会を開くなどして慎重に審議しており、その上に国の認可を得なければならぬのは、全くむだな二重行政であります。このような仕組みのために、タイムリーな料金改定に支障を生じ、経営悪化の一因となってきたことを考えますと、早急にこのような弊害を取り除き、認可制を届け出制に改め、料金決定制度の改善をはかるべきであります。

反対の第四は、行政路線に対する国庫負担制度が設けられなかったこととあります。

公営交通は、住民の足を確保するため、新興団地への路線など、採算を度外視して運行しなければならぬ、いわゆる行政路線を多くかかえております。これに対し、本年度より、経営再建を行なう交通事業のバス購入費の一部を、五年間に限り補助する措置がとられておりますが、これでは、必ずしも十分な対策となっておりません。

行政路線については、その公共的な性格を考慮し、早急に客観的基準を定めて、路線の設定と国庫補助制度の確立をはかるべきであります。

反対の第五は、地下鉄建設費の補助が、実質六六％となっていない点であります。

地下鉄建設の補助については、本年度より純工事費の五〇％方式から六六％方式に増額されておりますが、対象工事費を総建設費の七六・五％に抑え、その六六％、すなわち実質五〇・四九％が今回の補助額であります。また、この支払い方式が六年分割であるため、実質効果は五〇％を割っているのが実態であります。地下鉄建設費の補助については、実質六六％、建設時一括交付する制度を確立すべきであります。

反対の第六は、独立採算制についてであります。

地方公営企業の経営は、独立採算制の原則のもとに、公共性と経済性を両立させることが要請されておりますが、現在の地方公営企業の中では、独立採算制を実行するだけの基礎条件の整っていない企業が多いのであります。

欧米諸国では、すでに都市公共交通の固定施設、固定設備を公共財源でまかない、その運営のための費用は、利用に応じて、料金で支払う方法が一般化しているにもかかわらず、わが国においては、いまだに認められていないのはまことに遺憾であり、いまや、都市交通は公共財であるという観点に立つて政策転換をはかるべきであると思ふのであります。

最後に、公営企業全般にわたる赤字経営の現状についてであります。

公営交通事業以外の病院事業、水道事業等の企業については、何ら経営の健全化の対策がなされておられません。今後、住民福祉向上のために、その対策を講ずべきであります。

以上、反対のおもな理由を述べ、反対討論いたします。

○村屋重雄君 私は、民社党を代表して、本法案に対し、反対の討論を行なうものであります。

反対の第一点は、都市交通が都市行政の一環であるにもかかわらず、本案の基本的姿勢が、相変わらず、地方自治体に対し、事業運営の効率化と利用者負担の適正化を義務づける等、経済性を強調している点であります。

今回の路面交通事業の経営危機の原因が、インフレによる物価上昇、都市政策の欠陥による都市への産業と人口の過度な集中、モータリゼーションの無秩序な増加等、企業環境の悪化によるものである以上、この際、思い切った発想の転換をはかり、公営交通事業の本来の目的である公共の福祉の増進、すなわち都市住民の足を確保するという見地に立つて、独立採算制を再検討することが必要であり、あわせて公共交通機関の優先通行、自動車交通の規制等の、都市交通環境の抜本的な改善整備をはかるための国の総合的な施策を早急に講ずる必要があるにもかかわらず、本案には何らの具体案が示されていなかったのは、まことに遺憾であり、賛成し得ないところであります。

反対の第二点は、国の財政援助がきわめて後退していることとあります。

再建債の元利償還金に対する国と地方公共団体の折半負担が実現しなかったことや、いわゆる行政路線に対する国庫補助制度が認められなかったことは、そのことを端的に示すものであります。

第一次再建計画における国の財政援助と比較してみても、再建債に対する利子補給は若干増額はされてはいるものの、その他は、予算措置による地下鉄建設費に対する国庫補助の引き上げと、再建団体のバス車両購入費の一部補助のみにすぎないのであります。これは、地方自治体の負担額と比べて、きわめて不十分のものであり、今日の公営交通事業が直面している深刻な経営危機に対処する国の姿勢としては、納得のいかないところであります。

反対の第三点は、いわゆる行政路線に対する国庫補助制度の実現が見られなかったこととあります。

路面交通事業、特にバス路線の中には、企業経営的には採算のとれる可能性がないにもかかわらず、地域においては不可欠の公共交通機関であるがゆえに、公営交通事業として維持することが要請される、いわゆる行政路線があります。今回、再建団体のバス車両購入費の二分の一の補助が認められましたが、これによって行政路線の運営上の赤字を解消することは不可能であります。また、これが再建団体のみに限定されており、自主再建に進む地方公共団体に対して再建促進上の特別な配慮があつてしかるべきことと思うのであります。したがって、これに対する納得のいく答弁は得られなかったものであります。今後、早急に認定基準を明確にして、その公共的性格を考慮して、国庫補助の制度を確立すべきであります。

反対の第四点は、地下鉄建設費に対する財政援助が必ずしも十分なものとなっていないこととあります。

現在、国及び地方公共団体の一般会計による財政援助として、地下鉄建設費補助と地下鉄事業特別債の利子補給が行なわれていますが、昭和四十六年度決算によると、地下鉄事業にかかる企業債

の元利償還費が料金収入の二七・三％に達するなど、増高する資本費負担の重圧を軽減するため十分な助成となっていないのであります。

本年度より補助率の引き上げが行なわれてはいるものの、今後、さらに地下鉄経営の改善をはかるために、国庫補助制度の拡充、低利資金の確保、起債条件の緩和等について、一その努力を傾注されんことを強く要望し、私の反対討論いたします。

○河田賢治君 私は、日本共産党を代表して、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する反対討論を行ないます。

第一の反対理由は、今回の政府の対策が公営交通、特に大都市公営交通が直面している深刻な事態の根本原因に何一つメスを入らず、政府の責任をあいまいにしたまま、もっぱら地方自治体と住民の負担と犠牲による赤字解消策に終始している点であります。

第一次再建計画の破綻が示す最大の教訓は、政府の産業政策、都市政策によって引き起こされた産業と人口の大都市集中、無制限なモータリゼーションを放置したままでは、公営交通事業がどのように合理化を徹底しても、経営の改善も交通難の解決もあり得ず、逆に公共大量輸送機関の存立さえおびやかされるを得ないという点であります。

しかるに、今回の政府の対策は、これらの解決のための方策は何ら具体的に示さず、危機打開を、再び、企業内合理化と料金引き上げという第一次再建で破綻済みの対策で事足りりとするものであり、とうてい賛成し得ないものであります。

わが党は交通環境改善のための最小限の措置として、次の点を政府に強く要求するものです。

第一に、交通需要増をもたらししている大都市立地大企業に対する思い切った負担強化と立地規制をはかり、事務所・事業所税にとどまらず、地下鉄建設費を含む各種公共施設整備費の負担制度の実施、新規立地に対する地方自治体の規制権限

を抜本的に強化することです。

第二に、都市における公共大量輸送機関優先の原則を徹底させるため、交通規制の権限をはじめ、総合的な交通政策の展開に必要な権限を地方自治体に大幅に移し、バス専用優先レーン、地域別、時間帯別、車種別の自動車交通規則の拡充をはかり、さらには道路容量など、一定の基準に基づく自動車所有の規制の実現をはかることであります。

第二の反対理由は、政府が引き続き公営交通事業に対する独立採算制を維持し、最小限必要な国の財政負担を放棄している点であります。すなわち、第一に、今日のばく大な不良債務の原因が、すでに述べたように、もっぱら国の施策の破綻にあるにもかかわらず、政府は利子の一部負担をするにとどめ、地方自治体にその負担を押しつけ、しかも、わずかな利子補給と引きかえに、国の統制のもとに、一そうの合理化と料金引き上げを強要しようとしているのであります。

わが党は、累積不良債務の全額を国の負担と責任で解消すべきことを強く主張するものであります。

第二に、地下鉄建設費について、引き続き約二分の一を運賃収入で負担させることにしている点であります。地下鉄建設は、今日、路面交通、道路交通の代替としての役割りをになわされ、今後の都市交通の基幹的役割りをになわされ、しかも、ばく大な建設投資を要するものとなっている現状から見て、その負担を運賃収入に求めることはとうてい許されるべきではなく、当然これを基幹的な都市公共施設として扱い、その全額を国と地方の一般会計で負担する制度に改めるべきであります。

第三に、政府は、路面バス事業に対する赤字助成制度の要求を無視し、さらには自治省の公営交通研究会報告が示した、いわゆる行政路線に対する補助制度さえ見送ったのであります。今日、都市のバス事業は、ほとんど例外なしに経営採算制を度外視し、その存続と拡充整備を社会的に要請

されており、その置かれた状況は、何ら地方バスの行政路線と変わるところがないのであります。

したがって、政府が大量公共輸送機関の拡充を目ざす限り、少なくとも地方バス同様に、運営赤字補助制度を導入すべきことは当然であります。

最後に、わが党は、今回の第二次財政再建計画が持つ反労働者の、反住民的性格について指摘するものであります。すでに触れたとおり、本法案による第二次再建計画は、真に公営交通事業の抜本的再建に役立たないばかりでなく、政府の計画承認権や制規定をてこにして、労働者の賃金、労働条件の抑制、料金値上げ、路線廃止等を地方自治体に強制するものであります。

わが党は、政府がみずからの責任と負担を放棄して、なおかつ、国家統制のもとで住民と交通労働者の犠牲を再び強要する再建計画に強く反対するとともに、その撤回を要求して、本法案に対する反対討論を終わります。

○委員長(久次米健太郎君) ほかに御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(久次米健太郎君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより採決に入ります。
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問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(久次米健太郎君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○寺本広作君 私は、ただいま可決されました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、自由民主党、日本社会党、公明党、民社党、各派共同による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。
地方公営交通事業の経営の健全化の促進に

関する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行にあたり、都市交通における大量公共交通機関の優先性の確保、乗用車等自動車交通の規制を中心とする都市交通環境の抜本的な改善整備をはかるための諸施策を強力に推進するとともに、左の諸点について善処すべきである。

一、公営交通事業について、料金決定方式の屈出制をすみやかに検討し、許認可制度の整理簡素化及び地方公共団体への権限委譲の措置を講ずること。

二、公営交通事業再建計画の策定及び変更の承認に際しては、労使間の信頼関係をそなうことのないよう留意するとともに、地方公共団体の自主性を十分に尊重すること。

また、企業職員の給与決定については、企業収入の確保、経営の効率化等を図りつつ、当該地方公共団体の一般職員との均衡を勘案して所要の措置を講ずることのできるよう配慮すること。

三、交通事業再建債の元金償還については、地方公共団体の一般会計の財政運営に支障を生ずることのないよう適切な財源対策を講ずること。

四、いわゆる行政路線については、その認定基準を明確にし、その公共的性格を考慮して必要な行政上の措置を講ずること。

五、地下鉄事業については、資本費負担の増高する現状にかんがみ、国庫補助制度の拡充、低利資金の確保、起債条件の緩和等所要の措置をさらに検討するとともに間接受益者に対する負担制度の確立についても考慮すること。

六、都市モノレール事業に対する国の財政援助についてすみやかに適切な措置を講ずること。

七、病院事業、水道事業の地方公営企業についても経営の現状にかんがみ、経営健全化のための対策をすみやかに確立すること。

右決議する。

以上でございます。何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(久次米健太郎君) ただいま寺本君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(久次米健太郎君) 全会一致と認めます。よって、寺本君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、江崎自治大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。江崎自治大臣。

○國務大臣(江崎真澄君) ただいま御決議をいただきました附帯決議につきましては、その御趣旨を十分尊重し、適切な措置を講ずるよう努力をいたしてまいりたいと存じます。

○委員長(久次米健太郎君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(久次米健太郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

これにて午後三時まで休憩いたします。
午後一時四十一分休憩

午後三時十六分開会
○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。

公有地の拡大の推進に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。江崎自治大臣。

○國務大臣(江崎真澄君) ただいま議題となりました公有地の拡大の推進に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由と要旨

を御説明申し上げます。

公有地の確保につきましては、公有地の拡大の推進に関する法律に基づき、その促進をはかってきているところでありますが、最近の土地需要の動向に即応し、地域の秩序ある整備を推進するため、土地の先買い制度を整備するとともに、土地開発公社の業務を拡充する等、所要の措置を講ずる必要があります。

これが、この法律案を提出いたしました理由であります。

次に、この法律案の内容につきまして、その概要を御説明申し上げます。

まず、土地の先買い制度の整備についてであります。現在、市街化区域に限定されております土地の先買い制度の対象区域を都市計画区域の全域に拡大いたしますとともに、届け出により先買いをした土地は、公共用地等の代替地に充てることができることとしております。なお、届け出等にかかる土地の譲渡制限期間を最長四週間から六週間に延長することとしております。

次に、土地開発公社の業務の拡充についてであります。公社の本来の業務に支障のない範囲内において、地方公共団体の委託により、土地の造成とあわせて行なう公共施設の整備等の業務を行なうことができ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要旨であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決賜わりますようお願い申し上げます。

○委員長(久次米健太郎君) 本案に対する質疑は後日に譲ります。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時十八分散会