

經濟論叢

第九十四卷 第五號

豊崎 稔教授記念號

献 辞	堀 江 英 一	
帝国大学特別会計と演習林	島 恭 彦	1
独占資本家層再編の一紐帯	大 橋 隆 憲	20
レーニン『帝國主義』の 段階規定について	吉 村 達 次	37
添田プランと高橋意見書	小 野 一 一 郎	56
日本の合織産業における 若干の問題点について	中 村 忠 一	74
公共料金問題と独立採算制	寺 尾 晃 洋	91
現代交通政策の基本動向	中 西 健 一	112

豊崎 稔 教授略歴・著作目録

昭和三十九年十一月

京 都 大 學 經 濟 學 會

公共料金問題と独立採算制

寺尾晃洋

内 容

- 一 国鉄経営の問題点
 - 1 最近における経営の方向
 - 2 人件費増大の意味するもの
 - 3 外部資金依存と利子の異積
 - 4 安全輸送の課題
- 二 公営都市交通事業経営におけるこれら問題点の展望
 - 1 最近における経営の状況
 - 2 経営上の問題点とその特徴
- 三 資金不足と独立採算制（結び）

最近におけるわが国の急速な経済発展にもなつて、社会資本の遅れが表面化するとともに、これら社会資本の重要な一翼をなす諸公企業に経営上の危機がおとずれている。激しい独占的競争によって推進されたこの経済発展の中で、資本と労働の集中が進行しつつある。このあふりを最も尖鋭なたちで受けざるをえない公企業は社会資本の中でも交通業である。この分野は最も労働の生産性のあげにくい分野の一つである。ここでは労働の生産性をあげるためには大きな資本投下が必要であり、これを欠いては急速な経済成長構造の中で常に物価騰貴の圧力に圧倒されど

るをえないのである。現在の物価問題は本来独占の問題であるが、公企業では独占段階の財政政策の一表現としての独立採算制の問題をかかえているため、必要資金量をそれによって絶えず制約されているのみならず、さまざまなかたちで物価騰貴への抵抗性を弱体化されている。本稿では国鉄および都市交通に焦点をあてて、現在中心的な課題となつている諸点を、主として公企業の独立採算制との関連という視角から、若干検討を加えてみたい。

一 国鉄経営の問題点

1 最近における経営の方向

昭和三十年前後の国鉄運賃値上問題の焦点は減価償却にあり、同三十二年四月の運賃三％値上げは自己資本の増

第一表 国鉄設備資金における
外部資金と内部資金の割合(%)

種別	年度									
	昭30	31	32	33	34	35	36	37	38	
外部	47	52	29	38	55	66	52	50	56	
内部	53	48	71	62	45	34	48	50	44	

- 注. 1. 設備資金とは資本勘定における「工事勘定へ繰入」の項の金額をさす。
 2. 外部資金とは、鉄道債券、借入金、見返資金などをさす。内部資金とは減価償却引当金、損益勘定受入、資産充当などの金額をさす。ただしこの表はこれら金額から償還金、出資金と直接設備投資に關係のない費用に相当する金額を控除して、内部資金として計上した。
 3. 各年度予算より作成。

大——減価償却四九〇億円（前年にくらべ一四四億円の増加）と内部留保二六二億円の確保——を導いた。これによって三十二年年度の国鉄設備資金中の内部資金は第一表のように七一％に回復し、国鉄は急増しつつあった輸送需要に対応するため第一次五ヶ年計画を出発させることができた。しかしながらこの計画の遂行過程で、国鉄の独占的地位は道路運輸との競争によって一部では弱体化し、国鉄は漸次定期旅客・低等級長距離貨物の輸送へと傾斜してきた上、営業費の膨張、建設のための資本費の増大などの諸要因が加わって、益金は逡減し（昭和三十一年度△一五三億円、同三十二年、二、六億円、同三十三年度一〇一億円、同三十四年度三四億円）、この計

第二表 国鉄第二次五ヶ年計画
(昭和36~40年度)の投資額

	億円	%
東海道新幹線	1,735	(17.8)
通勤輸送対策	640	(6.6)
幹線輸送力増強	2,556	(26.2)
電化・電車化	1,330	(13.6)
デゼンセ化	588	(6.0)
取替その他	2,494	(25.0)
総計	407	(4.2)
小計	8,015	(82.2)
内 設 備	(5,405)	(—)
取 替	(2,610)	(—)
総 額	9,750	(100.0)

注. 国鉄「国鉄新五箇年計画の概要」より。

画は自己資金不足(累計一、一〇〇億円)となり、借入金を約四〇〇億円増大してもなお七〇〇億円の投資不足をまねいた。こうして再び外部資金依存が深まってきたことは同じく第一表の示す通りである。爾来国鉄は深刻な資金不足に悩み続けている。第一次五ヶ年計画は三十二年度から始まりその計画遂行率は三十五年度(計画四年目でこの年で打ち切られた)で六七%(計画では八〇%)にとどまり、所得倍増計画に対応して三十六年度から出発した第二次五ヶ年計画にひきつがれねばならなくなった。

ここから「公共性」にたいする「企業性」の強化の矛盾面が国鉄当局によって強く意識されるようになり、公共性にたいする企業性の優位が最近の国鉄経営の基本的方向となってきた。三十四年七月の鉄道運賃制度調査会答申、三十六年度からの第二次五ヶ年計画における第二表にみるごとき幹線輸送力増強、電化・電車化重点政策には一連の収益主義的方向が鮮明に打出されている。しかも企業性の強化の方向は運賃値上げに直接つながっているのである。

2 人件費増大の意味するもの

さてこのような企業性強化の方向の中から、人件費の増大が国鉄当局によって強く意識されてきているが、たとえば昭和三十五年六月九日国鉄諮問委員会のための資料「国鉄経営改善の必要について」においては、次のようなことがべられている。

収入増加が収益性の高い客貨の占有率の低下、非採算の客貨の増加でのびやかなでいる上に、支出増で経営は次第に悪化している。支出増加の主な原因は人件費であって、人員は業務量増加にかかわらずふやさず、給与

水準と定期昇給率および退職金は普通であるにもかかわらず、人件費の膨張が年々強まってきている。そのほか利子負担の増大、固定資産納付金も投資につれて増加している。ただし動力費、修繕費などは業務量増加にもかかわらず合理化によって増加していない。だから全体としてみると、収入増加が人件費の上昇を下まわることによって、収支のバランスはくずれようとしている。

しかもここに指摘された現象それ自体はその後とも変わってはおらない。確かに人件費増大は最近の交通事業の問題点の一つである。しかしここに指摘されている限りでは、結局人員削減、労働強化が経営政策として導かれるにすぎないような認識しか示されておらないようにみえる。もしもこの現象を安易に賃上げの結果であると単純化してしまうならば、それは全く根本的な問題から目をそらすことである。

国鉄当局でも認めない訳にはいかないほど労働の生産性は上っている。しかもなお人件費が上っているのである。そこでわれわれは問題をより具体化して考えてみよう。第三表をみてみよう。(一) まず基本的にいえることは黒字線よりも赤字線において人件費の比重が傾向として大きいということである(たとえば東海道本線の総原価に占める人件費と物件費の割合は、四四%対五六%であるのにたいし、山陰本線では四八%対五二%である)。これは各原価種別のうち、とくに営業作業費について著しい。すなわち駅での発着取扱、車掌区での最低人員の確保が赤字線での負担となっていることをこの事実が示している。したがって人件費の大きな割合も国鉄の本来的なあり方にかかわるところが大きいといわねばならない。

(二) だが黒字線と赤字線を比較すると、各原価種別について、もちろん人件費についても、前者が後者より傾向として大きな増加率を示していることが印象的である。このような傾向は人件費の増大が輸送量の増大、したがって収

第三表 昭和三十五年度国鉄における原価と収入、それらの増加率 (昭和三十一年度=100)

線名	東海道本線(全線)				山手線				城東線				
	人件費		物件費		人件費		物件費		人件費		物件費		
	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	
黒 字 線	人件費・物件費 原価種別・収入	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率
	輸送作業費	21,060 (54%)	134	18,138 (46%)	128	1,828 (59%)	135	1,285 (41%)	121	422 (53%)	109	371 (47)	125
	内 運転作業費	4,742 (47)	111	5,441 (53)	129	272 (45)	102	335 (55)	169	77 (39)	124	143 (61)	146
	営業作業費	8,129 (75)	135	2,709 (25)	198	928 (79)	140	245 (21)	155	263 (76)	114	83 (24)	154
	一般費	5,494 (27)	261	15,088 (73)	128	376 (30)	289	862 (70)	113	45 (17)	225	222 (83)	123
	総原価	26,554 (44)	149	33,226 (56)	128	2,204 (51)	149	2,147 (49)	117	530 (47)	130	602 (53)	126
	総収入	金額 95,654百万円 増加率 152%				金額 7,354百万円 増加率 146%				金額 1,594百万円 増加率 104%			
赤 字 線	線名	山陰本線(全線)				宮之城線				山野線			
	人件費・物件費 原価種別・収入	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率	金額	増加率
	輸送作業費	3,694 (57)	130	2,830 (43)	112	106 (69)	110	47 (31)	67	92 (70)	118	39 (30)	72
	内 運転作業費	812 (44)	131	1,039 (56)	97	20 (52)	91	19 (48)	79	18 (50)	100	18 (50)	96
	営業作業費	1,416 (85)	124	259 (15)	117	42 (89)	120	5 (11)	108	34 (89)	125	4 (11)	97
	一般費	862 (29)	266	2,112 (71)	119	13 (22)	144	44 (78)	98	11 (20)	220	44 (80)	98
	総原価	4,555 (48)	144	4,942 (52)	115	119 (56)	114	93 (44)	79	103 (55)	123	83 (45)	84
総収入	金額 6,888百万円 増加率 134%				金額 75百万円 増加率 128%				金額 63百万円 増加率 126%				

- 注. 1. ()内は昭和三十五年度各原価種別での人件費と物件費の構成比である。
 2. 一般費とは公安費・管理費・利子・減価償却費・固定資産諸税をいう。
 3. 昭和三十一年度、同三十五年度『運送原価計算年報』より作成。

第四表 昭和三十五年国鉄(鉄道のみ)の諸原価項目中における人件費・同増加率および充当人員増加率 (昭和31年度=100)

種別	各項目中の人件費・人数			種別	各項目中の人件費・人数		
	原価項目	人件費金額 (百万円)	同増加率 (%)		原価項目	人件費金額 (百万円)	同増加率 (%)
管理費関係	管理費	17,795	157	作業費関係	施設作業費	21,461	132
	施設管理費	3,536	340		電気作業費	10,159	125
	電気管理費	1,866	270		車両作業費	5,396	—
	車両管理費	49	132		運転作業費	34,179	116
	運転管理費	5,648	421		営業作業費	58,078	133
	営業管理費	8,643	495		計	129,273	*127
	公安費	1,606	140				
	厚生保健費	5,651	130				
	その他	4,800	126				
	計	49,594	195				

公共料金問題と独立採算制

注.1. *印の数字には車両作業費はふくまれておらない。この費目は昭和三十五年度には記載されているが、同三十一年度には記載されていないので、比較できない。

2. 昭和三十一年度、同三十五年度『運送原価計算年報』より作成。

入の増大、に直接結びついて起つてきていることを示すものである。

(三) 各線とも一般費(公安費・管理費など)の増加率がすこぶる大きい。この点は第四表においてより明確である。管理費関係にくらべると、作業費関係(現場)の人件費の絶対額、増加率ともはるかに小さい。

(四) 再び第三表にかえろう。一般に、物件費の節減は効果をあげているが、とくに赤字線においてそうである。このことは、人件費と物件費の対比——要素別費用構成——において、人件費の相対的比重を高くするように作用している。ただ黒字線の場合、輸送作業費全体をみると、物件費の増加率より人件費のそれが大きい。現場の個々の費目のうちでは運転作業費、営業作業費に関しては、物件費の増加率に比し人件費の増加率は常に小さい。したがってこれら費目の対象現場では、少なくとも労働の生産性はかなり上っていると考えてよい。

(五) 第五表が示すように、臨時給・諸給・超過勤務手当の

第五表 昭和三十五年及國鉄(鉄道のみ)の諸原価別中における人件費内別

	定期給	臨時給	諸給	超手	休日給	夜手	その他	計
管理費関係	百万円 13,098 (131%)	3,835 (149)	31,764 (259)	562 (156)	10 (116)	69 (131)	256 (117)	49,594 (195)
作業費関係	89,775 (*124%)	26,471 (*140)	2,159 (*100)	2,889 (*150)	362 (*125)	2,673 (*130)	4,943 (*127)	129,272 (*127)
計	102,872 (129%)	30,306 (146)	33,923 (241)	3,450 (154)	372 (128)	2,743 (131)	5,200 (129)	178,866 (145)

注. 1. ()内は昭和三十一年度=100とした増加率。

2. *印の数字には車両作業費はふくまれてはおらない。

3. 昭和三十一年度、同三十五年度『運送原価計算年報』より作成。

増加率が大きい。とくに管理費関係ではこれらの数字が大きいが、作業費関係では超過勤務手当が最大であることが注意されねばならない。

最後に、(内) 収入の増加率を輸送作業費中の人件費の増加率と対比してみると、第三表からわかるように、ほとんどの場合前者が後者より大きい(たとえば東海道本線では、前者一五二%、後者一三四%)。このことは少なくとも現場の労働者の人件費が収入と対比して負担になっているとはいえないことを示している。

こうしてみると人件費の増大は現場の労働力が余っているからでできたのではないということがはっきりしてくる。不採算的な地方路線では人件費は不可避免的に大きくなる。というのはそこでは資本の回転が遅く、機械による代用は不可能だからである。そこで最近では無人駅、貨物取扱廃止といったサービス低下による合理化が相継いでいる。これは、たとえば前掲の宮之城線・山野線のごとく、かなり成功をおさめた。したがってこの局面からの人件費増大の契機は極めて少ないといわねばならない。問題は黒字線、つまり繁忙路線における人件費増大である。とくに管理費の増大に注意しなければならぬ。人員そのものは不変、あるいはやや減少の条件で人件費が増大するためには、賃金上昇があることはもちろんであるが、しばしば指摘されるごとく熟練労働力への依存の増大、労働時間延長にたいする支払の増大といった諸契機がある。しかもこれらが傾向的に黒字線をめぐって存在している

ことを前掲の諸表が示している。人員の圧縮そのことが熟練労働者を残したとともに、限界に近いダイヤ運行を支えるための作業の熟練度と高度な管理技術が必要とされたのである。管理費中の人件費の異常な増大（この物件費には利子や減価償却費がふくまれているが、増加率そのものは大したものではない）はここから生じねばならなかった。超勤手当の増大もこうした一連の傾向の中で生じてきたものである。これとともに繁忙線への配転がそこでの人件費増大の一翼を担っていることが考えられる。ここには独立採算制によってつくられた投資不足の一つの姿が人件費増大のかたちで表現されているということが出来る。

したがってただ無差別に人件費の増大を抑えるような経営政策は、労働強化を限界を越えて強行することになり、重大な事故を誘発する契機をはらんでいるといえよう。

3 外部資金依存と利子の累積

すでに昭和三十年前後の運賃値上論争で再三指摘されたように、固定資産対収入比率は国鉄の場合極めて小さく、たとえば同三十五年度には固定資産対収入比率は一六%（収入四、〇七四億円、固定資産二四、三五五億円）にすぎない。それにもかかわらずこの巨大な資産額にたいする資本金はわずか八九億円にすぎない。ここから運賃収入に過大な負担がかかってこざるをえない。そこで同三十二年を一〇〇として収入の増加率は同三十七年で一五二%であるにたいして、減価償却費プラス資本勘定への繰入額の増加率は一五八%と収入の増加率を上回っているのである。しかるにすでにみたようにこれら内部資金にまして外部資金の比重が最近漸増してきており、国鉄においても社会資本一般と共通の傾向がみられるのである。いま昭和三十八年度における国鉄の資本勘定を前年度と比較して示そう。第六表が示すように、前年度では損益勘定よりの受入と資産充当が減少し、減価償却引当金の増大を相殺し、代りに公

第六表 国鉄の資本勘定(昭和三十八年度と
同三十七年度の比較) (単位百万円)

取 入	昭和三十 八年度	同三十 七年度	増、△は減
減償資	65,275	57,081	8,194
損益勘定	64,222	68,806	△ 4,584
資産	3,020	7,500	△ 4,480
鉄道	83,000	67,500	15,500
公債	45,000	36,000	9,000
政引	18,000	20,000	△ 2,000
利	8,000	7,000	1,000
縁	12,000	4,500	7,500
借入	46,800	50,800	△ 4,000
資金	42,000	40,100	1,900
国際	4,800	10,700	△ 5,900
行借入			
計	262,317	251,687	10,630
支 出			
借入金	29,197	31,387	△ 2,190
工事	232,000	219,600	12,400
建設	7,500	7,500	0
東海	88,500	77,100	11,400
改	136,000	135,000	1,000
出資	1,120	700	420
計	262,317	251,687	10,630

注. 昭和三十八年度『国の予算』, 718ページより。

国鉄が第三回国鉄基本問題懇談会においておこなった説明によると、戦前は一キロ当りの列車通過回数是一日三五・四回だったのが、最近は一・二回に達している。とくに東京附近でこの傾向がひどく、横浜―大船間などは昭和十一年の二倍半になっている(昭和三九・五・一九、日経)。こうしたいわゆる「過密ダイヤ」と従来の保安施設および装備を急速に陳腐化しつつある列車の「スピード・アップ」によって、最近の運転事故は年間二万件をはるかに越えるにいたった¹⁰⁾。このような中で実際に輸送力増強にこたえる投資がおこなわれていないならば、安全輸送の課題を解決することはできないのである。しかも社会的に必要な箇所での輸送力の増強、つまり絶対的な線増、車輛・人員の増

募債、縁故債、利用債、さらに量的には大きな部分を占める運用部借入金を中心に外部資金が増大している。三十二年度にくらべると、外部資金は三十七年度ですでに三倍以上に、三十八年度には四倍にふくれあがったのである。こうした傾向は当然利子や償還金の増大に反映し、両者の合計の収入にたいする比率は最近漸次増大してき、三十七年度、三十八年度とも一〇%となっている⁹⁾。これは独立採算制の直接の結果といわねばならない⁹⁾。

4 安全輸送への課題

加がこの場合必要なのであり、これによってのみ安全輸送の前提条件が整備されるのであるが、国鉄の最近までの方向は、独立採算制に制約されて、企業的に必要な箇所、つまり黒字線の収益的条件をあくまで確保していこうとする企業性強化の体制に向っている。幹線輸送力増強、東海道新幹線、電化など第二次五ヶ年計画が示すとおりである。幹線輸送力増強、電化をとってみても、それらが優等列車による収益率向上を軸として推進されている限り、必ずしも輸送力増強、ひいては安全輸送の社会的課題に答えるものではないのである。

かくて安全対策は後回しにされ続けている。踏切、駅舎、通勤輸送などが直接関連している改良費は最小限に抑えられ、昭和三十六年度一、四二億円から同三十七年度一、三五〇億円、同三十八年度一、三六〇億円とむしろ減額されている。¹¹⁾ また修繕費についても同じ傾向がみられる。営業費に占めるその割合は同二十六年度以降漸減しており、とくに補修用セメント、枕木などは絶対額も減っている。¹²⁾ このように安全輸送に直接結びついた諸経費が節減されつつあることは、単に資金不足以上に独立採算制に伴う企業性強化の半面としてつかまねばならない。

(1) 昭和三十五年十月「国鉄の現状」より。

(2) その内容はつぎのようである。(一) 二等の廃止(航空機との競争から)、(二) 遠距離運賃の緩和、急行料金の引下げ、(三) 定額運賃の割引率引下げ、(四) 学割の割引率引下げ、(五) 通行税の廃止(以上旅客)、(六) 等級を十二級から十級に減ずる、(七) 運賃割引は原則としておこなわない(以上貨物)。国鉄はこの線に沿って運賃制度を改正し、実質的に値上げをおこなってきた。

(3) 昭和三十七年度『国鉄監査報告書』によると、同年度の事業収入は五千三百三十八億円で対前年比五%の増加であるのに対して、事業経費は四千八百四十一億円で前年度比四%の増加であるが、営業経費のうち人件費は前年度を一〇%上回る二千二百八十億円で、これにくらべ物件費(減価償却、利子支払いを含む)は二千五百一億円で前年度比一%の減少である。

(4) 「国鉄」国鉄は世間の非難にどうこたえたか(昭和三十五年八月)によると、「人件費については、現在、職員数は約四四万人で、これは昭

和二十一年以降、昭和二十六年までに約一七万人を縮減してここまで減員したのであるが、そのなかには、昭和二十二年労働基準法施行による労働時間の短縮によって生ずべかりし約七万人の要員増が含まれている。この昭和二十六年以降、職員数は増加していない。一方輸送量は年々増加して、現在では旅客で四四%、貨物で二五%増加しているから、実質的には大幅な人員縮減を行ったと同じことになる。国鉄の経営状態が最も安定していたといわれる昭和十一年当時と比較してみると、当時の職員一人当りの生産量(換算車扱キロ)四・二万キロに対し昭和三十四年のそれは、労働時間の短縮にも拘らず、四・二万キロになっていることを考えれば、現在の職員数は一応妥当なところといえないこともない。」

(5) 第三表にあげた各線の営業係数は次のようである。黒字線⇨東海道本線(全線)六二、山手線五九、城東線七一、赤字線⇨山陰本線(全線)二三八、宮之城線二八三、山野線二九四(昭和三十五年度『鉄道要覧』より)。

(6) これらの理由とならんで、定員制による新規採用の停止によって中年層が厚くなってきた点があげられるが、熟練労働者がどうして必要とされてきたかをわれわれとしては考えてみなければならない。この点は本文中で触れた。

(7) 昭和三十五年度『鉄道要覧』参照。

(8) 昭和三十七年度の利子と償還金はそれぞれ二六、二五二百万円、三二、三八七百万円であり、それらの合計五七、六三八百万円は同年度の収入五二四、六三三百万円の一〇%に相当している。三十八年度も同比率。(昭和三十八年度『国の予算』、七一八ページ)。

(9) 利子の問題を線別にみっていくと、たとえば山野線では、固定施設、車両の双方をふくむ固定資産額は昭和三十二年度二〇・三億円から同三十五年度一八・八億円へと減少し、減価償却費も対応的に減少しているが、利子は反対に増大している。このことは結局幹線輸送力増強のための外部資金導入の結果を地方線にも分担させていることを意味する。これはコストに関係してくるので、少くとも実態把握という点に限ってみても、議論の余地がある。(昭和三十五年度『局線別経営要覧』、三七一ページ。前年度『原価計算年報』より)。

(10) 「国鉄安全白書」より(昭和三九・二一七、日経)。

(11) 各年度『国の予算』、国鉄の項参照。

(12) 昭和三十五年度『鉄道要覧』、一四五、一五八、一六〇ページ参照。

二 公営都市交通事業経営におけるこれら問題点の展望

1 最近における経営の状況

最近地方公営企業の経営状態は極めて悪化しつつある。とくに公営都市交通事業においてそれが著しい。公営交通

第七表 全公営交通事業における収益的収支の年度別比較表

項目	年度		昭和30年度		同33年度		同34年度		同35年度		同36年度		同37年度	
	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数	金額	指数
営業収益	32,035	100.0	42,599	133.0	45,362	141.6	49,259	153.8	55,835	171.2	60,700	189.5		
運輸収入	31,016	100.0	41,057	132.4	43,700	140.9	47,380	152.8	52,691	169.9	58,212	187.7		
その他収入	1,019	100.0	1,542	151.3	1,663	163.1	1,880	184.4	2,144	210.4	2,487	244.1		
営業外収益	827	100.0	1,208	159.6	1,226	162.0	1,445	191.0	1,855	245.1	2,721	359.6		
収益合計	32,862	100.0	43,806	133.6	46,588	142.1	50,705	154.6	56,690	172.9	63,421	193.4		
営業費用	29,306	100.0	38,017	129.7	41,089	140.2	45,452	155.1	53,831	183.7	61,742	210.7		
一般管理費	1,779	100.0	2,472	138.9	2,711	152.3	3,011	169.2	3,781	212.5	4,304	241.9		
営業外費用	1,511	100.0	2,522	166.9	2,814	181.2	3,505	231.9	4,401	291.2	5,566	368.3		
費用合計	32,596	100.0	43,011	132.0	46,614	143.0	51,968	159.4	62,013	190.2	71,613	219.7		
差引当年度純損益	196	—	795	—	△26	—	△1,263	—	△5,324	—	△8,192	—		
* 純利益	1,182	—	1,441	—	1,049	—	1,283	—	683	—	116	—		
純損失	986	—	645	—	1,075	—	2,547	—	6,008	—	8,308	—		
総収益対総費用比率	100.6	—	101.8	—	99.9	—	97.6	—	91.4	—	88.6	—		

注.1. *印の純利益、純損失とはそれぞれ黒字企業の利益額、赤字企業の損失額を集計した数字である。

2. 自治省編『地方公営企業年鑑』、第10集(地方財務協会)、410—411ページ。

事業全体（路面電車、無軌条電車、索道、高速鉄道（地下鉄）、懸垂電車、自動車運送事業、船舶運航事業）をみると、第七表にみるように、収益的収支は昭和三十四年度から赤字になってゐる。（資本的収支は赤字になってすでに久しい。）しかしこの段階では「営業収益」と「営業費用」（つまり一般管理費、営業外費用（利子など）を除いた費用）の間にはまだ赤字があらわれてはおらない。しかし三十六年度からはこれら両者の間にすら赤字があらわれだしている。さらにこのうち事業別に路面電車事業とバス事業をみると、路面電車では三十年代すでに収益的収支が赤字となっている。ここでも三十六年度から「営業収益」と「営業費用」の間に赤字が出ている。バスでは収益的収支の赤字、つまり事業赤字が出たのが三十六年度からであり、「営業収益」と「営業費用」を比較して赤字が出たのは三十七年度からであつて、公共交通事業全体の状況からみても、またとくに路面電車の状況にくらべても、赤字転化が遅れただけ営業成績は良好であつたといえる。このように全体的に事業成績は悪化しているのであるが、各事業にかなりちがつたニュアンスがあることに留意すべきである。これには(a)人件費の比重、(b)交通需要の変化（路面電車の斜陽化）、(c)路面の混雑度（スピードの低下）、(d)資本費の負担の重さ（極端なのは地下鉄建設の場合）などにおけるちがいが影響している。

2 経営上の問題点とその特徴

第八表をみて直ちに分るように、公共交通一般に人件費の比重が極めて高い。これは交通事業に固有の特徴である。このため人件費の増大は直接事業成績に影響をおよぼすのである。さきに国鉄についてみたと同じ問題がここにも展開している。そこでこれにたいしては公共交通財政調査会による「公共交通事業財政の改善に關する意見書」（一九六三・二二・一）¹⁵⁾などかなり厳しい批判を下している。これは民営の給与水準、労働条件を一応の基準にしていって

第九表 公営交通事業 業務状況の推移 (一)

	昭28	昭31	昭32	昭33	昭37
1. 年間乗車人員 (千人)	2,598,656 (100)	3,040,749 (117)	3,348,241 (129)	3,481,490 (134)	4,396,132 (169)
2. 一車一日当り 乗車人員(人)	1,269 (100)	1,224 (96)	1,035 (82)	1,132 (89)	948 (75)
3. 有形固定資産 額(千円)	33,210,850 (100)	52,278,432 (157)	59,856,513 (180)	67,125,776 (202)	121,613,966 (366)
4. 在籍車両数 (両)	7,171 (100)	8,663 (121)	9,707 (135)	10,530 (147)	15,382 (215)
5. 一日平均使用 車両数(両)	5,608 (100)	6,804 (121)	8,079 (144)	8,429 (150)	12,456 (222)
6. 年間運転キロ 数(千キロ)	310,120 (100)	378,566 (122)	394,509 (124)	455,102 (147)	567,753 (183)
7. 一車一日平均 運転キロ数(キロ)	151.5 (100)	151.5 (100)	130.4 (86)	147.9 (98)	124.9 (82)
8. 職員数 (人)	44,142 (100)	48,821 (111)	53,515 (121)	58,662 (133)	67,827 (154)
9. 給与費 (千円)	14,216,080 (100)	18,320,179 (130)	20,809,446 (146)	22,262,897 (157)	39,391,897 *(278)
10. 年間営業収益 (千円)	26,993,707 (100)	36,311,224 (135)	39,733,537 (147)	42,598,770 (158)	60,699,712 (225)

- 注.1. *印の箇所の数字には臨時職員はふくまれてはならず、一般職員のみである。
しかし臨時職員は全体の1%にすぎないので影響はほとんどない。
2. これらの数字はすべて「地方公営企業法適用企業」のみの数字である。
3. 自治庁(省)『地方公営企業年鑑』第六集(60, 61, 83, 86ページ)、同上第十集(403, 404, 411, 415, 416, 421, 457ページ)および山野幸吉『公営事業の現状と分析』, 123ページの表より作成。

第十表 公営交通事業 業務状況の推移 (二)

	昭28	昭31	昭32	昭33	昭37
11. 職員一人当り有 形固定資産額(円)	752,364 (100)	1,070,819 (142)	1,118,500 (149)	1,144,280 (152)	1,752,000 (233)
12. 職員一人当り運 転キロ数(キロ)	7,026 (100)	7,754 (110)	7,185 (102)	7,758 (110)	8,300 (118)
13. 職員一人当り平 均月収額(円)	28,260 (100)	31,025 (110)	34,049 (120)	33,793 (120)	48,529 *(172)
14. 職員一人当り営 業収益(円)	611,520 (100)	743,762 (122)	742,475 (121)	726,173 (119)	881,000 (144)

- 注.1. 前表の注1, 注2は本表についても同じ。
2. 自治庁(省), 同上書, 第六集(83, 86ページ), 同第十集(416, 494ページ)および山野幸吉『公営事業の現状と分析』, 123ページの表より作成。

があることに気付くであろう。つまり一定時間の内に一定距離を走るのに非常に多くの配車をしなければならなくなつたということである。車両がふえれば路面電車・バスといった交通手段では乗務員も相応にふやさねばならぬ。給与費の大きな増加のうち多くの部分はここから結果したのである。しばしば指摘されるように、ここに導いた大きな要因は路面渋滞による運行速度の低下である（三十九年度予算での表定速度は東京一四・四キロ、大阪一一・五キロ¹⁰⁾。一車一日平均運転キロ数⑦の漸減がこれを示している。結局資本の回転が低下したのである。回転率が悪いので、時刻表を間引しないでおくためには、増車する必要があり、したがって年間運転キロ数⑥も当然ふえてくる¹¹⁾。また乗者人員①の増加（三十七年度で一六九%）よりもはるかに大きい在籍車両数④、一日平均使用車両数⑤の増加（それぞれ二二五%、二二二%）——このことは一車一日当りの乗車人員②の減少として表現されている——、このことも車両過剰を物語るものではない。乗車人員の増加を上回る増車率は一部はサービスの引上げのために、おそらくより大きな部分は上述の速度の低下のために必要とされたと考えていいであろう。このような悪条件はコストに反映し、かなり年間営業収益⑩の増加をみているにもかかわらず、人件費の増加を下回り、結果として収益的収支の段階で赤字を出しているのである。

交通需要の変化は最近急速に進展しつつあり、路面電車の乗車人員は絶対数において減少し、バスはこれを吸集したのみでなくそれをはるかに超えた発展を示しつつある¹²⁾。したがって公営交通全体としては乗車人員は大きくふえているのである。資本と労働の集中を反映した現今の限界点まで来た過大都市化の渦中において、平面路面の従来の交通手段にたよるより外にない状態でこれに対処せざるをえぬために赤字がふえているのが、現在の都市における公営交通の姿である。もちろん人件費上昇の問題のすべてがここに帰せられはしないが、独立採算制の枠をはめられた公

営交通が都市集中の波に追いつきえないでいる一つの表現である。

いままでも人件費についてのべてきたが、国鉄の場合でもそうであったように、利子の問題は地方公営企業の場合とくに重要である。第七表の「営業外費用」、第八表の「支払利息」は公営交通についてこれを如実に示している。ここではほとんど企業債によって資金が調達されている（三十七年度公営交通では、資本勘定収入二六九億円のうち企業債二〇八億円〔七七％〕、補助金一億円〔〇・〇％〕、その他六〇億円〔二二・七％〕であった¹⁹⁾。ここから固定負債構成比率は三十年度の二〇・五％から三十七年度の五九・五％へと増大している。これが利子・償還金にはねかえるのは当然のことであり、このことは国鉄と同じく独立採算制の直接的結果であるといわねばならない。

収益的収支、資本的収支の赤字の尻は最近悪化しつつある地方財政に影響し、その窮迫の一因となっており、また公営交通自体においても流動比率の甚しい悪化、すなわち三十年度の一一三・三％から三十七年度の三四・四％²⁰⁾となつて現われている。

(19) 自治省『地方公営企業年鑑』第十集（昭和三十七年度版）、四〇六―四〇七、四一〇―四一一ページ。

(20) わが国の諸産業では、コストのうち人件費の占める割合は、全産業七・九二％、製造業一〇・二二％、鉄道業三三・二〇％、道路運送業五〇・五六％、電気業一一・四七％、ガス業一〇・九〇％である（日本銀行統計局『主要企業経営分析』昭和三十七年度下期分による）。

(21) 谷五平「公営交通における人件費のあり方」（運輸と経済）、二四巻二号、一九六四年二月）参照。また人件費切下断行を強調しておられるものに、細野日出男「公営公益企業の経営不振と再建策」（公益事業研究）一五巻二号、一九六四年三月）がある。

(22) 座談会「公営交通企業業の諸問題」（運輸と経済）、二四巻五号、一九六四年五月）、昭和三八・一一・二九・日経、参照。

(23) 在籍車両数や一日平均使用車両数の増加の割に年間運転キロ数が少ないのはやはり速度低下があるからであつて、これは一車一日平均運転キロ数に表現されている。

(24) 路面電車が三十六年度から三十七年度までに失った乗車人員は三〇、五〇二千人であるが、同期間でふえたバスの乗車人員は二二一、八一〇

千人である。また路面電車の数がないので広い意味の「軌道事業」と自動車運送事業の乗車人員のふえ方をパーセンテージで示すと、三十年度を一〇〇として三十七年度では、軌道事業は一〇%、自動車は二五〇%である。(自治省、前掲書、第十集、四〇五ページ参照)

(19) 自治省、前掲書、第十集、一八ページ。

(20) 同上書、四一四ページ。

(21) 昭和三十七年度の地方財政収支の赤字は、半年度二二八億円を算している。公営企業等への「繰出金」の増加率は一七・三%で、公営企業会計一五一億円、準公営企業会計二四八億円、国民健康保険事業六一億円、総計四八七億円であって、一般財源にたいする割合はその三%を上回った。公営企業会計にたいしては、建設費財源九一億円、公債費財源三一億円、運転資金一一億円、赤字補てん四億円が主なものであった(昭和三七年度『地方財政白書』五一六、八九—九〇ページ参照)。

(22) 自治省、前掲書、第十集、四一四ページ。

三 資金不足と独立採算制(結び)

最後に、そうしたいくつかの問題点とそれらの特徴的な展開へと究極的につらなっているものは、国営を問わず社会資本における資金不足の問題であるので、ここでそれを独立採算制とどう結びつけて把握しなければならぬかという点に触れて結びとしたい。

国鉄は第一次五ヶ年計画がそうであったように、第二次五ヶ年計画も再三追加予算を計上せざるをえなくなった東海道新幹線建設に追われ、電化、複線化すら遅れ、今年中に五八%達成が見込まれるにすぎないといわれている(昭和三九・五・一八第三回国鉄基本問題懇談会における国鉄の説明)。ここから国鉄は第三次六ヶ年計画を立案しつつある。

この計画の特徴は第十一表から知られるように二つある。(一)通勤輸送対策の重点化(「東京外環状線などの新設と近郊各線の複々線化」)。過去の長期計画で最もおそろかにされてきた点だけに、問題が放置を許さぬところまできてみると、

第十一表 国鉄の新長期計画

	第3次6ヶ年計画 (昭和40—45年度)		第2次5ヶ年計画 (昭和36—40年度)	
	億円	%	億円	%
送 送 化	5,190	(17.5)	777	(5.8)
輸 輸	12,500	(42.1)	6,491	(48.1)
勤 線	1,200	(4.0)	549	(4.1)
通 化	4,360	(14.7)	2,270	(16.8)
電 改	5,420	(18.2)	2,939	(21.8)
話 車	1,050	(3.5)	465	(3.4)
総 計	29,720	(100.0)	13,491	(100.0)

龐大な投資が必要とされるに至ったのである（約五千億円）。(一)全体の計画は数字的には倍加したスケールで従来の企業性強化の方向をつらぬいている。すなわち幹線の線増、全国の複線化率を一六％（三十八年度現在）から四十五年度末までに三一％に引上げる。新幹線の岡山までの延長。電化率を一七・一％（三十八年度末現在）から四十五年度末までに三四％に引上げるなど。ただし物価の上昇などでこの計画の投資規模は実質的に第二次五ヶ年計画（昭和三十六年度—同四十年年度）の投資規模を四七％上回るものとなる見込といわれている（昭和三九・六・九・朝日）。こうして三兆円に近い龐大な投資量（年間約五千億円）を必要とするのであるが、その調達に現状では決して容易ではない。

公営交通においても大量運送手段として長年その有利性を保持してきた路面電車の斜陽化は既定の事実であり、これに代るバスも路面の渋滞、都市の拡大によって決して理想的な都市交通機関とはいえないようになってきた。³⁴⁾結局平面路面によらない専用軌道・専用道路が将来の都市交通をになうものとして現われざるをえないのである。しかし衆知のようにこれらは龐大な建設費を必要とする。地下鉄建設はキロ二〇—四〇億円を必要とするといわれる。

東京都は昭和四十三年までに一、四〇〇億円、大阪市は四十五年度までに二、〇〇〇億円、名古屋市は四十一年度までに一七〇億円を地下鉄拡張計画のために必要としている（ちなみにそれらの都市の地下鉄事業の営業収益は昭和三十七年度で、東京都二・三億円、大阪市が四五・六億円、名古屋市が六・三億円である。前記の数字と比較されたい。³⁵⁾）これらは地方自

治体にとって莫大な負担である。

ところで国鉄も、公営交通でも、当局は運賃、値上げの必要性を繰り返し強調している。国鉄当局をして公共負担の国庫補償をいわせ、公営交通当局に料金ストップの代償として赤字国庫補助を叫ばせるほど独立採算制の矛盾は深く、その限界をさらけだしてはいるが、独立採算制の問題に触れずにこうした値上げに最終的に解決を托すならば、一時的な経営困難は回避できるかもしれないが、しかしそれは公企業が直面している基本的な命題を解決するものではない。それどころか目下最大の課題である消費者物価上昇にはくしゃをかける結果になるのである。

資金不足は現在の社会資本の状態にとって致命的である。だがこの資金不足は採算性に制約された独立採算制の現実の必然的帰結である。財政資金の投入が円滑におこなわれておれば、たとえば財政投融资における農林資金、住宅資金のように——もちろんここでも非常に少ないことは問題だが——、いわば企業債などで調達した高い民間資金をこれと混ぜることによって中和して、公共性になうような低利の条件につくりかえることができ、採算性の悪い局面に必要な資金量を送ることができる。しかし無利子ないし低利の財政資金を必要だけうることができなければ、高い民間資金をもってしては採算のとれるところしかできないことは当然である。それ以外には民間資金は導入できない。資金不足がここから起ってくるのであって、決して資金の絶対的不足に問題を解消してはならない。

社会資本に必要な資金量を確保できれば、公共料金値上問題にたいする有効な構えとなる。しかし始めにもいったように物価問題の起る根底には独占的競争、これに推進された急激な民間設備投資がある。これにたいして公企業はつねに受身の立場にある。したがってこの独占に対抗する基本的姿勢を欠いては、公企業におけるいかなる経営合理化も究極的には料金安定の効を奏しえないのであり、さらにその前に公企業に財政資金を投入することそれ自体亦

補填程度の投入すらも現実には期待できないであろう。過度な経済成長テンポを抑えるためには、今まで金利政策をふくむ金融政策によっておこなわれてきたやり方を進め、租税政策（この場合、たとえば設備投資の結果について課税する固定資産取得税の増徴、広告税の徴集など）を積極的に運用していく必要がある。これらの税収をふくめて大量の財政資金を誘い水としてのみ金融機関に遊離されてきた民間資金を財政投融资ルートを通じて社会資本充実の方向に誘導することがができる。わが国経済の現状ではこれで有効需要が不足するとは考えられない。近い将来において、先進国型の需要構造への接近、経済成長の鈍化が予想されるが、そこでの財政支出の増大は需要創出効果をもつと同時に、逆にまた経済の大きな負担となるであろうという点も考慮されねばならない。今日こそ適度な経済成長を可能にすると同時に社会資本の充実という年来の課題を解決していく好機となるであろう。しかも物価問題の最も有効な解決の方向でもある。最近頻発する運転事故、通勤輸送の実態は資金不足ではすまされない日本社会の恥部であり、物価問題の根本的な処理はもはや遅延を許されない。

② 国鉄の中央速達線定員の二・八四倍、総武線三・一二倍、京浜東北線〔南行〕二・八二倍、山手線〔外回り〕二・七二倍、横須賀線二・六四倍、東海線〔大阪附近〕二・七三倍（昭和三九・六・二〇・日経）。

③ 「公営交通企業の問題」、『運輸と経済』、一九六四年、五月号（第二四卷五号）参照。

④ 自治省『地方公営企業年鑑』第十集、四四五ページ参照。

⑤ とくに国鉄では、貨物運賃について、自動車からの競争に対応して二次製品（テレビ・自動車・衣服類・医薬薬品・工作機械）の運賃を引下げ、一次製品（米・麦・肥料〔無機質〕・無煙炭・木炭・ジャリ）の運賃を引上げている（昭和三九・五・三〇・日経）。これは定期値上げ以来の一連の傾向と軌を一にしている。