

# 政策資料

No.224

《復刊119号》  
1985年5月1日

巻頭言 木島喜兵衛……………1

## 特集

- 1985年度（昭和60年度）予算修正案の趣旨説明及び予算に対する修正案（参議院提出）……………2
  - 1985年度（昭和60年度）予算の成立にあたって（談話）……………17
- 国鉄を「国民の国鉄」にする再建策（第一次草案）……………18

## 資料

- 地方税法等の一部を改正する法律案に対する修正案の提案理由説明及び修正案要綱……………23
- 地方行革大綱に関する質疑・答弁……………26
- 地方バス生活路線維持整備特別措置法案……………30
- 都市における公共交通の環境整備に関する特別措置法案の提案理由説明及び法案……………32

日本社会党政策審議会



## 言頭卷



# 「二十一世紀の教育というけれど」

木島 喜兵衛

政策審議会副会長

臨教審の論議はニギニギしく、かましい。

その中心は、中曽根が各方面からの抵抗を排して送り込んだ彼らブレインなる委員たちが展開した自由化論にある。

だが、彼らが主張する具体的な政策はせいぜい「親に学校や教師を選択する権利を与えよ」「学校を造る条件を引き下げて誰でも学校を造れるようにせよ」「塾も学校として認めよ」「学校を全部、民営にせよ」と言う程度でしかないが、そこを貫く思想は、例えば親の学校選択権の主張にしても、親は評判のよい学校に子供を入学させるであろう。子供がそこに集中したら大きくすればよい。集まらない

学校はつぶれても仕方ないが、きつと奮起するであろう。今日の教育荒廃は消費者に当る子供や青年に入試の苛酷な競争があるが、供給者たる学校や教師に競争がないことに最大の原因があり、供給者に競争原理を導入することなしに教育の活性化は図れないというものである。

今日の教育の荒廃は、資本の論理が支配する社会構造の中で、人々は社会的地位の上昇を求めてより上級校を、より一流校を目指しつつ学歴社会を構成し、子供や青年は入試準備中心の教育の中で、点数によって人間の価値を決定され、それについてゆけない者は落ちこぼれ、登校を拒否し、非

行に走り、暴力をふるう現状にかかわらず、今、その教育を改革するために、資本の論理の競争原理を教育に導入しようという矛盾にも気付かない人達なのである。

先進国病とか、ヨーロッパ病とか言われるものは、高度産業社会における人間疎外に対する意識的、無意識的抵抗ではないのか。

ヒトなる動物の身の安全を求める本能的な表現ではないのか。その意味では、科学技術の粋を集めた核兵器はその象徴であろう。両陣営にとつて人類を壊滅せしめてまでも、社会主義社会が、あるいは、資本主義社会が許せない体制であり、イデオロギーなのであるか。ヒトの安全本能のうめきが、世界

の核廃絶運動の原点ではないのか。

産業社会成立の基盤である科学は、その無限の進歩によって人類は無限の幸福に導かれるとした科学信仰が崩壊したことは、例えば人類が自然を征服することによって得たと信じた幸福は、今、自然破壊や資源の枯渇にみるように人類の生存に深くかかわっていることが証明されたにもかかわらず、中曽根ブレインたちは今の文明史的転換期をどうとらえているのであろうか。

社会の変化は幾何級数的に速度を増している。二十一世紀と誰もが口にするが二〇〇一年と二〇九九年の百年の変化は、明治初期から今日までの百年とは比較にならない。

学校教育の使命は明日に生きる準備の教育である。その明日を描かずして、準備の為の教育は存在するであろうか。そこに生きる社会構造の予見なくして学校教育は存在するのであろうか。

(きしまきへえ・衆議院議員)

# 集 特 一九八五年度(昭和六〇年度)予算修正案の趣旨説明 及び予算に対する修正案(参議院提出)

## 一九八五年度(昭和六〇年度) 予算修正案の趣旨説明

私は、提案者を代表いたしまして、ただいま議題となりました日本社会党提案の一九八五年度一般会計予算及び一九八五年度特別会計予算の修正案につきまして、その提案の趣旨及び概要について御説明申し上げます。

一九八五年度予算政府三案につきましては、すでに衆議院の議決を経て送付されてきたものであります。参議院予算委員会における審議の中で、軍備優先、国民生活圧迫の予算の実態が一層明らかになっており、政府案の欠陥を是正することが必要となつてまいりました。一九八五年度予算の課題は、二一

世紀を展望した福祉社会の建設と世界の軍縮に寄与するための施策を講ずることであり、政府案はこれに逆行した内容となつておるのであります。衆議院においては、わが党をはじめとした野党共同の修正要求にたいし、所得減税問題に関しては、実施に向けて今後さらに検討することと野党の書記長・幹事長間の合意が成りましたが、防衛関係費のGNP一%枠問題では、守るため最善の努力をするとの与党責任者の約束にとどまり、国民の立場からするならば必ずしも十分とはいえません。また、政府は従来より歳出削減を福祉と教育に集中し、経費を抑えることで財政再建を図る方針をとり続けてまいりましたが、新年度の予算案においては、国と地方の責任分担をあいまいにしたままに地方にたいする補助金支出を一律に削減し、負担を

地方自治体に転嫁しようとしているのであります。わが党が主張してきた「軍縮、国民生活安定、公平の社会経済改革」の予算にあらためるためには、大幅な修正を必要といたしますが、この際、必要最小限度の緊急項目すなわち軍事費を抑え、軍縮元年予算を編成すること、制度改革に予算を先行させる財政運営をやめること、財政再建に寄与することの方針に立つて予算修正を行うことといたした次第であります。

したがって、本修正案の特色は、第一に、防衛関係費を前年度当初予算相当額にとどめ、軍縮予算への転換を図り、第二に地方自治体向けの民生関係の高率補助金の一律削減を撤回し、第三に、特例公債の減額を図る、等の修正を行うこととあります。なお、減税については、与野党の書記長・幹事長会

談の合意にたいする政府の対応努力を見守ることといたします。

以上の修正の結果、一九八五年度一般会計予算の規模は、政府案を一、〇〇〇億円減額した五二兆三、九九六億円となります。

次に、修正案の具体的な内容について申し上げます。お手元に修正案が配布されておりますので、修正内容の中身について簡潔に御説明いたしたいと存じます。

まず、歳入についてでございますが、特例公債の発行を一、〇〇〇億円減額し、財政再建を進めることといたしております。

つぎに歳出でございますが、第一に、防衛関係費を二、〇二五億円減額いたします。防衛関係費を減額するにあたりましては、装備等現有勢力を凍結することを基本方針におき、人件費、給与改善、糧食費等を除いて一九八五年度予算の新規増額分を認めないこととし、ま八四年度までの国庫債務負担行為等の歳出化分は原則として繰延べ、さらに、防衛本庁の八五年度新規国庫債務負担行為は一切認めず、防衛施設庁につきましてはいわゆる「思いやり経費」を重点的に減額することにいたしております。このような方針にもとづき減額いたします主な項目を申し上げます。防衛本庁経費を一〇億円減額いたします。このなかには、油購入費を前年度予算額で凍結することによる九八億円の減額のほか

自衛隊員の募集に関わる募集等旅費等の一一億円を含んでおります。

武器車両等購入費九九三億円を減額いたします。このうち九六八億円は弾薬購入費の減額であり、武器購入費、車両購入費とがそれぞれ一一億円の減額となります。この措置によつて、二〇三mm自走りゅう弾砲一二門、地对空誘導弾ホーク一個群等の購入をとりやめることとなります。なお、巨額な後年度負担をもたらずペトリオットの導入も中止いたします。

航空機購入費を二四七億円減額いたします。このうち八億円が新規国庫債務負担行為にあたり、これを減額することによつて、F-15戦闘機、C-130H輸送機T-2高等練習機等の購入を中止することといたしております。また、八四年度国庫債務負担行為の歳出化を繰延べて二二九億円減額しております。

艦船建造費を八二億円減額いたします。このうち七九億円を八四年度国庫債務負担行為の歳出化の繰延べによつて減額しております。

また、八四年度継続費の年割額を変更することによつて、一九八四年度潜水艦建造費の六八億円、一九八四年度甲型警備艦建造費百億円をそれぞれ減額いたします。

さらに、研究開発費を一六億円減額いたします。試作品費一八億円の新規国庫債務負

担行為分とその他の研究開発費九八億円の減額を含んでおります。

防衛施設庁関係では、いわゆる「思いやり経費」といわれております在日米軍への提供施設等の整備費を二四八億円減額いたします。

なお、一九八五年度から新規に計上しております継続費および国庫債務負担行為に係る部分については原則として削除いたしております。

第二に、地方交付税交付金を一、〇〇〇億円減額いたします。これは、政府案において講じられております地方自治体への高率補助金の一律削減措置に対する見返り措置としての交付金の特例増額措置をとりやめるものであり、経常経費系統の補助金の削減を中止することと平仄を合わせるための措置であります。

第三に、国債費を一二億九〇〇〇万円減額いたしますが、これは特例公債の発行額を一、〇〇〇億円減額することに伴う利払費等の減額措置であります。

第四に、予備費を六〇〇億円減額いたします。この減額により、予備費は二、九〇〇億円となりますが、ここ二、三年の使用実績からみて十分余裕のある金額であります。

以上のような歳出の減額三、六三八億円から歳入の減額一、〇〇〇億円を差し引くこと

で生み出した財源によつて地方自治体にたいする高率補助金の一律削減のうち、經常経費系統の補助金の一律削減を中止するための予算措置を講じております。なお、投資的経費系統の補助金の削減については、事業および起債等自治体を選択の余地があることにかんがみ予算修正を行わないこととしております。

予算増額の内容について申し上げます。

第一は、厚生省所管の一二項目に及ぶ経費を二、五五二億円増額いたします。このうち一、三〇九億円は生活保護費の増額であります。政府案では、現行の国庫負担率一〇分の八を一〇分の七に引き下げることによつて一、五〇九億円の国庫支出額を削減する一方で、地方負担の激変緩和措置として、臨時財政調整補助金二〇〇億円を計上しておりますが、財政力の弱く、生活保護費支出の多い地方自治体にとつての負担は大きく、それは受給者の制限ならざるを得ないのであり、弱者切り捨ての政策への転換となりかねないのであります。財政優先による生存権侵害は許されないのであります。このほか児童保護費六六八億円、老人福祉費三二二億円、精神衛生費七三億円、身体障害者保護費七一億円、特別児童扶養手当等給付諸費五四億円、結核医療費四三億円等を削ろうとするのが政府案であります。これは財政赤字のつけを地

方自治体からさらに子ども、年寄り、病人に押しつけるもので、到底認めるわけにはまいらないのであります。

第二は、文部省所管の学校教育振興費を一億二、九〇〇万円増額いたします。要保護児童生徒、へき地児童生徒援助費等の引き下げは、教育環境の地域間格差を拡大する結果を招くおそれがあり、行うべきではないのであります。

第三は、環境庁所管の自然公園等管理費二〇〇万円、自然公園施設整備費一五〇万円を増額し、現行の国庫補助率八〇%、五五%を維持することとしております。

第四は、国土庁所管の国土調査費九億三、三〇〇万円、小笠原諸島振興事業費一億七、三〇〇万円をそれぞれ増額いたします。とくに、小笠原諸島振興事業費の補助金には一〇割補助も含まれておりますことはそれだけ国の助成を必要としていることであり、現行補助率を確保すべきであると考えられるのであります。

第五は、外務省所管の経済協力費を八、〇〇〇万円増額いたします。海外技術協力を推進することはわが国の国際的責任でもあり、国の協力体制を後退させるべきではありません。

第六は、農林水産省所管の林業振興費等五項目の経費五億六、〇〇〇万円、通商産業省

の七二万円、運輸省関係で一億五、〇〇〇万円、労働省所管の失業対策事業費等三項目の経費六一億円、自治省の消防施設整備費補助三億九、〇〇〇万円をそれぞれ増額いたします。これらの予算の増額は一律削減という方式による弊害をなくすための最小限の対策と考えるものであります。

次に、特別会計予算の修正は、一般会計の修正に関連して、交付税及び譲与税配付金特別会計の交付税及び譲与税配付金勘定の歳入と歳出をそれぞれ一、〇〇〇億円減額するとともに、国債整理基金特別会計についても歳入と歳出をそれぞれ一二億九、〇〇〇万円減額いたしております。

以上、修正案の概略を申し上げましたが、修正案の内容とその意図するところは、わが国の将来に思いを致し、平和と思ひやりのある社会を建設するために必要不可欠の修正を行ったものであります。これらの点を考慮いただき、全会一致で御賛成くださるよう強く要望し、提案の趣旨説明といたします。

# 一九八五年度予算修正案大綱

## 1 修正案の提案趣旨

政府提出の一九八五年度予算案は軍備を優遇する一方で、財政の赤字を地方自治体と国民に転嫁している。わが党は軍縮を求める国際世論に逆行し、歳出削減を弱い者に押しつける予算を認めることはできない。したがって、(1)軍事費を抑え、軍縮元年予算を編成すること(2)制度改革に予算を先行させる財政運営をやめること、(3)財政再建に寄与すること、の三点に限定した修正案を提案する。

## 2 修正案の骨子―方針と内容―

- (1) 防衛関係費を削減する。
- ① 装備等現有勢力を凍結することを基本方針とする。
- ② 八五年度予算の新規増額分を削除する(ただし、人件費、給与改善は認める)。
- ③ 八四年度までの国庫債務負担行為等の歳出化分の繰延べを行う。
- ④ 防衛本庁の八五年度新規国庫債務負担行為は全額削除し、防衛施設庁については、思いやり経費を重点的に削減する。
- ⑤ 防衛関係費の削減額は二、〇二五億円とする。

(2) 地方自治体向け高率補助金の一律削減を撤回する。

- ① 非公共経常経費系統の補助金の一律削減を中止する。
- ② 公共投資的経費系統の補助金の削減については起債等で処理できるので予算修正は行わない。
- ③ 非公共経常経費系統の補助金約二、六三八億円を復活、増額する。
- (3) 防衛関係費の削減、高率補助金の増額に伴い修正する事項
  - ① 地方交付税交付金の特例措置分一、〇〇〇億円を減額する。
  - ② 特例公債の発行額を一、〇〇〇億円減額する。
  - ③ 予備費を六〇〇億円減額する。
  - ④ 特例公債発行減に係る国債費を減額する。
- (4) 予算規模  
上記の修正によって一般会計予算の規模は、政府案の五二兆四、九九六億円より一、〇〇〇億円減額となる。

(参 考)

<歳 出>		<歳 入>	
(増)	(減)	(増)	(減)
補助率 カット復活	2,638	特例公債	1,000
	億円		億円
	防衛関係費 2,025		
	地方交付税 1,000		
	国債費 13		
	予備費 600		
計	2,638	計	1,000
	億円		億円
	計		計
	3,638		1,000
	億円		億円

# 1985年度（昭和60年度）一般会計予算に対する修正案

1985年度（昭和60年度）一般会計予算を次のように修正する。

## 予算総則修正

第1条中「歳入歳出それぞれ52,499,643,415千円」を「歳入歳出それぞれ52,399,643,415千円」に修正する。

第2条中「並びに新規の継続費」を削除する。

第6条第2項中「公債を発行する事ができる限度額は、5,730,000,000千円」を

「公債を発行する事ができる限度額は、5,630,000,000千円」に修正する。

## 甲号歳入歳出予算修正

歳入 大蔵省主管

（部）公債金	11,680,000,000（千円）を	11,580,000,000（千円）に、
（款）公債金	11,680,000,000（千円）を	11,580,000,000（千円）に、
（項）特例公債金	5,730,000,000（千円）を	5,630,000,000（千円）に、
計	50,926,736,221（千円）を	50,826,736,221（千円）に、
歳入総計	52,499,643,415（千円）を	52,399,643,415（千円）に、

歳出 総理府所管

（組織）防衛本庁

（項）防衛本庁	1,615,187,872（千円）を	1,604,167,444（千円）に、
（項）武器車両等購入費	318,007,820（千円）を	218,681,679（千円）に、
（項）航空機購入費	338,055,532（千円）を	313,262,767（千円）に、
（項）艦船建造費	31,359,705（千円）を	23,156,083（千円）に、
（項）昭和59年度甲型警備艦建造費	10,297,513（千円）を	218,914（千円）に、
（項）昭和59年度潜水艦建造費	6,924,745（千円）を	41,048（千円）に、

それぞれ修正する。

（項）昭和60年度甲型警備艦建造費

（項）昭和60年度潜水艦建造費 のそれぞれに係る部分を削除する。

（項）施設整備費	44,237,125（千円）を	39,727,551（千円）に、
（項）装備品等整備諸費	280,968,396（千円）を	280,271,470（千円）に、
（項）施設整備等附帯事務費	1,737,512（千円）を	1,595,955（千円）に、
（項）研究開発費	50,436,470（千円）を	38,747,544（千円）に、
計	2,814,659,378（千円）を	2,637,054,530（千円）に、

(組織) 防衛施設庁		
(項) 施設運営等関連諸費	271,323,148 (千円) を	246,427,996 (千円) に、
計	322,356,842 (千円) を	297,461,690 (千円) に、
(組織) 環境庁		
(項) 自然公園等管理費	1,388,994 (千円) を	1,391,003 (千円) に、
(項) 自然公園等施設整備費	2,794,334 (千円) を	2,795,918 (千円) に、
計	42,997,607 (千円) を	43,001,200 (千円) に、
(組織) 国土庁		
(項) 国土調査費	8,975,577 (千円) を	9,908,774 (千円) に、
(項) 小笠原諸島振興事業費	1,929,808 (千円) を	2,102,843 (千円) に、
計	235,464,716 (千円) を	236,570,948 (千円) に、
総理府所管合計	6,674,468,494 (千円) を	6,473,078,319 (千円) に、
外務省所管		
(組織) 外務本省		
(項) 経済協力費	117,138,355 (千円) を	117,218,511 (千円) に、
計	329,435,262 (千円) を	329,515,418 (千円) に、
外務省所管合計	401,071,050 (千円) を	401,151,206 (千円) に、
大蔵省所管		
(組織) 大蔵本省		
(項) 国債費	10,224,158,369 (千円) を	10,222,865,640 (千円) に、
(項) 予備費	350,000,000 (千円) を	290,000,000 (千円) に、
計	10,967,065,892 (千円) を	10,905,773,163 (千円) に、
大蔵省所管合計	11,464,981,919 (千円) を	11,403,689,190 (千円) に、
文部省所管		
(組織) 文部本省		
(項) 学校教育振興費	93,547,384 (千円) を	93,676,499 (千円) に、
計	4,524,327,965 (千円) を	4,524,457,080 (千円) に、
文部省所管合計	4,574,101,887 (千円) を	4,574,231,002 (千円) に、
厚生省所管		
(組織) 厚生本省		
(項) 保健衛生諸費	99,885,290 (千円) を	99,962,172 (千円) に、

(項) 保健衛生施設整備費	8,670,050 (千円) を	8,713,532 (千円) に、
(項) 結核医療費	33,137,946 (千円) を	37,476,625 (千円) に、
(項) 精神衛生費	63,796,176 (千円) を	71,170,861 (千円) に、
(項) 生活保護費	1,081,537,279 (千円) を	1,212,526,009 (千円) に、
(項) 身体障害者保護費	51,732,451 (千円) を	58,881,770 (千円) に、
(項) 老人福祉費	984,113,196 (千円) を	1,016,277,853 (千円) に、
(項) 婦人保護費	1,565,330 (千円) を	1,788,951 (千円) に、
(項) 社会福祉諸費	33,908,277 (千円) を	34,210,018 (千円) に、
(項) 社会福祉施設整備費	82,298,341 (千円) を	82,537,148 (千円) に、
(項) 児童保護費	484,079,266 (千円) を	550,952,174 (千円) に、
(項) 特別児童扶養手当等給付諸費	90,249,789 (千円) を	95,679,869 (千円) に、
計	9,451,850,180 (千円) を	9,707,053,771 (千円) に、
厚生省所管合計	9,502,763,100 (千円) を	9,757,966,691 (千円) に、
農林水産省所管		
(組織) 農林水産本省		
(項) 農業振興費	93,622,833 (千円) を	93,627,210 (千円) に、
(項) 農業改良普及対策費	37,540,476 (千円) を	37,589,680 (千円) に、
(項) 食品流通等対策費	13,422,661 (千円) を	13,592,110 (千円) に、
計	1,822,003,695 (千円) を	1,822,226,725 (千円) に、
(組織) 林野庁		
(項) 林業振興費	47,919,223 (千円) を	48,232,357 (千円) に、
計	321,977,907 (千円) を	322,291,041 (千円) に、
(組織) 水産庁		
(項) 水産業振興費	68,683,857 (千円) を	68,710,556 (千円) に、
計	205,179,698 (千円) を	205,206,397 (千円) に、
農林水産省所管合計	2,942,649,455 (千円) を	2,943,212,318 (千円) に、
通商産業省所管		
(組織) 通商産業本省		
(項) 通商産業本省	53,721,164 (千円) を	53,721,891 (千円) に、
計	106,039,343 (千円) を	106,040,070 (千円) に、
通商産業省所管合計	794,173,818 (千円) を	794,174,545 (千円) に、

運輸省所管

(組織) 運輸本省

(項) 海運動成費	10,799,446 (千円) を	10,956,716 (千円) に、
計	1,084,442,340 (千円) を	1,084,599,610 (千円) に、
運輸省所管合計	1,283,514,453 (千円) を	1,283,671,723 (千円) に、

労働省所管

(組織) 労働本省

(項) 失業対策事業費	46,664,667 (千円) を	51,644,112 (千円) に、
(項) 特定地域開発就労事業費	6,063,000 (千円) を	6,714,445 (千円) に、
(項) 職業転換対策事業費	21,289,205 (千円) を	21,809,262 (千円) に、
計	415,165,518 (千円) を	421,316,465 (千円) に、
労働省所管合計	489,223,896 (千円) を	495,374,843 (千円) に、

自治省所管

(組織) 自治本省

(項) 地方交付税交付金	9,690,080,000 (千円) を	9,590,080,000 (千円) に、
計	9,754,088,468 (千円) を	9,654,088,468 (千円) に、

(組織) 消防庁

(項) 消防施設等整備費補助	12,411,003 (千円) を	12,809,238 (千円) に、
計	17,898,109 (千円) を	18,296,344 (千円) に、
自治省所管合計	9,771,986,577 (千円) を	9,672,384,814 (千円) に、

歳出総計

歳出総計	52,499,643,415 (千円) を	52,399,643,415 (千円) に、
------	-----------------------	------------------------

それぞれ修正する。

乙号継続費修正

総理府所管

(組織) 防衛本庁

(項) 昭和59年度甲型警備艦建造費の改定年割額中

昭和60年度については	10,297,513 (千円) を	218,914 (千円) に、
昭和61年度については	20,532,339 (千円) を	23,891,872 (千円) に、
昭和62年度については	62,389,543 (千円) を	65,749,076 (千円) に、
昭和63年度については	24,948,925 (千円) を	28,308,458 (千円) に、

(項) 昭和59年度潜水艦建造費の改定年割額中

昭和60年度については	6,924,745 (千円) を	41,048 (千円) に、
昭和61年度については	9,965,234 (千円) を	13,407,083 (千円) に、
昭和62年度については	13,412,603 (千円) を	16,854,451 (千円) に、

それぞれ修正する。

(項) 昭和60年度甲型警備艦建造費

(項) 昭和60年度潜水艦建造費 のそれぞれに係る部分を削除する。

丁号国庫債務負担行為修正

総理府所管

(組織) 防衛本庁

(事項) 教育訓練用器材購入

(事項) 武器購入

(事項) 通信機器購入

(事項) 弾薬購入

(事項) 諸器材購入

(事項) 航空機購入

(事項) 艦船建造

(事項) 施設整備

(事項) 研究開発

(組織) 防衛施設庁

(事項) 提供施設整備 のそれぞれに係る部分を削除する。

# 1985年度（昭和60年度）特別会計予算に対する修正案

1985年度（昭和60年度）特別会計予算を次のように修正する。

## 甲号歳入歳出予算修正

総理府、大蔵省及び自治省所管

交付税及び譲与税配付金特別会計交付税及び譲与税配付金勘定

歳入	(款) 他会計より受入	9,690,080,000 (千円) を	9,590,080,000 (千円) に、
	(項) 一般会計より受入	9,690,080,000 (千円) を	9,590,080,000 (千円) に、
	合 計	15,893,847,526 (千円) を	15,793,847,526 (千円) に、
歳出	(項) 地方交付税交付金	9,322,714,718 (千円) を	9,222,714,718 (千円) に、
	合 計	15,849,247,526 (千円) を	15,749,247,526 (千円) に、

大蔵省所管

国債整理基金特別会計

歳入	(款) 他会計より受入	20,728,262,263 (千円) を	20,726,969,534 (千円) に、
	(項) 他会計より受入	20,728,262,263 (千円) を	20,726,969,534 (千円) に、
	合 計	29,798,310,846 (千円) を	29,797,018,117 (千円) に、
歳出	(項) 国債整理基金支出	29,798,310,846 (千円) を	29,797,018,117 (千円) に、
	合 計	29,798,310,846 (千円) を	29,797,018,117 (千円) に、

それぞれ修正する。

(参考資料)

## 1. 防衛関係費削減額調べ

所管	組織	項目	削減額 (千円)	備考
総理府	防衛本庁	防衛本庁	11,020,428	
		募集等旅費	341,286	
		帰住招集等旅費	89,062	
		庁費		
		のうち募集庁費	314,216	
		広報庁費	377,457	
		(陸自) 教育訓練費		
		のうち教育訓練用備品費	6,421	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
		備品修理費	1,217	
		油購入費	727,671	59年度予算(25,077,918)で凍結
		(海自) 教育訓練費		
		のうち教育訓練演習費	43,368	60年度国庫債務負担行為(新規)
		油購入費	2,422,304	59年度予算(25,077,918)で凍結
		(航自) 教育訓練費		
		のうち教育訓練用備品費	14,717	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
		備品修理費	20,584	
		油購入費	6,662,125	59年度予算(33,155,831)で凍結
		武器車両等		
		購入費	99,326,141	
		武器購入費		
		のうち編成装備品費	642,164	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
		武器購入費	494,537	
		通信機器購入費		
		のうち編成装備品費	3,401	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
		通信機器購入費	16,934	

所管	組織	項目	削減額 (千円)	備考
		車両購入費	1,157,466	
		弾薬購入費	96,834,744	弾薬購入費103,629,716 から57年度国庫債務負担行為の歳出化分6,794,972 を差し引いたもの
		諸器材購入費	176,895	
		のうち 航空需品費	10,685	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
		修理保管用 備品費	166,210	
		航空機購入費	24,792,765	
			817,451	60年度国庫債務負担行為(新規)
			22,995,261	59年度国庫債務負担行為の歳出化繰延
			980,053	航空機購入費338,055,532 のうち国庫債務負担行為(337,075,479)にかからないもの
		艦船建造費	8,203,622	
		艦艇建造費	61,454	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
		支援船建造費	32,831	
			165,438	艦船建造費のうち国庫債務負担行為にかからないもの
		艦艇建造費	7,584,922	} 59年度国庫債務負担行為の歳出化繰延
		支援船建造費	358,977	
		昭和59年度潜水		
		艦建造費	10,078,599	59年度継続費の年割額の変更
		昭和59年度甲型		
		警備艦建造費	6,883,692	59年度継続費の年割額の変更
		昭和60年度甲型		
		警備艦建造費	180,337	60年度継続費(新規)
		昭和60年度潜水		
		艦建造費	82,301	60年度継続費(新規)
		施設整備費	4,509,574	60年度国庫債務負担行為(新規)

所管	組織	項目		削減額 (千円)	備考
		装備品等整備諸費		696,899	
			武器修理費	214,106	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
			通信維持費	215,793	
			航空機修理費	267,000	
		施設整備等			
		附帯事務費		141,557	59年度予算で凍結
		研究開発費		11,688,926	
			試作品費	1,829,838	} 60年度国庫債務負担行為(新規)
			研究用機械器具費	57,170	
				9,801,918	研究開発費(50,436,470)のうち国庫債務負担行為以外のもので、さらに職員旅費、電子計算機賃料を除いたもの
	防衛施設庁	施設運営等		24,895,152	
		関連諸費	提供施設等整備費	24,895,152	提供施設等整備費(66,766,695)のうち59年度国庫債務負担行為の歳出化分(41,871,543)を差し引いたもの
					注: 60年度国庫債務負担行為10,927,872を含む

2. 60年度高率補助一律削減復活予算額調べ(經常部門補助金)

所管省庁	予算科目(項)	復活額(千円)	備考	
環境庁	自然公園等管理費	2,009		
	自然公園施設整備費	1,584		
	(小計)	(3,593)		
国土庁	国土調査費	933,197		
	小笠原諸島振興事業費	173,035		
	(小計)	(1,106,232)		
外務省	経済協力費	80,156		
文部省	学校教育振興費	129,115		
厚生省	保健衛生諸費	76,882		
	保健衛生施設整備費	43,482		
	結核医療費	4,338,679		
	精神衛生費	7,374,685		
	生活保護費	130,988,730		
	身体障害者保護費	7,149,319		
	老人福祉費	32,164,657		
	婦人保護費	223,621		
	社会福祉諸費	301,741		
	社会福祉施設整備費	238,807		
	児童保護費	66,872,908		
	特別児童扶養手当等給付諸費	5,430,080		
	(小計)	(255,203,591)		
	農林水産省	農業振興費	4,377	
		農業改良普及対策費	49,204	
食品流通等対策費		169,449		
林業振興費		313,134		
水産業振興費		26,699		
(小計)		(562,863)		

所管省庁	予算科目(項)	復活額(千円)	備考
通商産業省	通商産業本省	727	
運輸省	海運助成費	157,270	
労働省	失業対策事業費	4,979,445	
	特定地域開発就労事業費	651,445	
	職業転換対策事業費	520,057	
	(小計)	(6,150,947)	
自治省	消防施設整備費補助	398,235	
合計		263,792,729	

## 一九八五年度(昭和六〇年度)予算の成立にあたって(談話)

日本社会党政策審議会

会長 嶋崎 讓

一、軍事優先、国民生活圧迫の政府予算に対し、衆議院段階では野党共同の修正要求を、参議院段階では予算修正案を提出して、政府案の組み替え・修正を求めたにもかかわらず、政府は減税問題では実質修正を約束したにとどまり、国民の圧倒的多数が反対している軍事大国化につながる防衛関係費の突出優遇の予算を成立させたことは誠に遺憾であり、あらためて反対の意を表明する。

一、防衛関係費の五年連続の特別扱いは、世界の軍縮に向けて先進的役割を果たすべき我が国の国際的責務に逆行する危険な選択であることが明らかとなった。しかも今年度予算においては初めに「六・九%増、一%枠突破の布石ありき」といった防衛関係

費のつかみ金の積み増し二四一億円が含まれるなど対米協調、自主性欠如の編成が行われている。防衛計画大綱優先、米艦船の核持ち込みについての事前協議制度の空文化、SDIへの積極的支持等々の中曽根内閣の姿勢を見ると、防衛関係費を削減すべきだとした参院での我が党の修正案を無視した政府・自民党の態度に猛省を求める。

一、中曽根内閣は「増税なき財政再建」の行きづまりから今や「増税による財政再建」路線に方針転換をはかろうとしていることが明白になった。それは戦後の総決算の一つとして、シャウプの戦後税制の抜本的見直しに着手し、国民の間の不公平感を無くすと答弁を繰り返しても、大型間接税導入の明確な否定もなければ、増税ゼロの税制

改正との確約もしないという本音先送りの姿勢にあらわれている。納税義務を負う国民に対して、政府の方針を示し、税務資料を公表し、開かれた改革論議を進めることが民主主義政治の原点である。しかしその認識が政府には欠落しているといわざるを得ず、国民の納得と合意を得ることは到底不可能である。

一、福祉社会の建設と安定成長の実現による生活の向上を目指すべき我が国八〇年代後半の課題に対し政府は年金水準の引き下げ、地方自治体への補助金の一律削減による地方への負担転嫁、計画性を欠いた社会資本投資等国民生活を圧迫し、地方の自主性を後退させるといふ展望を欠いた施策を講じている。しかも、その一方では、民間活力導入論に立つて国有地の不正な払い下げ等や日米通商摩擦に対しては場当たりの対策に終始している。

一、我が党は、予算審議を通じて得た所得減税及び政策減税についての年内実施の約束を実現させる一方、防衛関係費のGNP一%枠を政府に厳守させるとともに、各委員会では補助金一括法案、年金改革法案、労働者派遣事業法案等々国民生活関連法案についての審議を深め、廃案・修正のたたか

いを強める。また、国鉄再建問題、教育問題、日米経済摩擦問題、さらに国際木材年としての地球的規模での緑の問題等について

ても二十一世紀を展望した政策論争を挑む。

一九八五・三・二六

## 特集

# 国鉄を「国民の国鉄」にする再建策(第一次草案)

日本社会党国鉄再建対策委員会

### はじめに

国鉄再建管理委員会が臨調答申にもとづいて進めている国鉄の分割・民営化の具体策は、国鉄の再建ではなく解体を意味する。

社会党は、これまで国鉄が「国民の鉄道」として有効に機能を発揮できる再建策を検討してきた。

今回党が明らかにする「国鉄再建策(第一次草案)」は、分割・民営化にこだわる監理委員会やこの機会に国鉄を「食い物」にしようとする勢力とは異なり、利用者である国民全体の立場に立つものである。国鉄の真の再建については国民全体の合意形成がはかられる

べきである。

国鉄の危機は、一つは経営上の危機であるが、国民のニーズに的確に答えられないという点で機能上の危機でもあり、関係労働者にとっては雇用と生活の危機である。

しかし、このような危機をもたらしたものは単に交通をめぐる環境の変化ではない。国民のニーズに的確に対応してこなかった官僚的体質の国鉄経営陣と時代の変化の中で国鉄が果たすべき役割について必要な施策(総合交通政策の確立や財政措置)を講じてこなかった政府にこそ責任があるというべきである。

したがって国鉄の再建のためにはこうした

危機を招いた原因についての厳しい反省のうえに立つて確固たる方策をうちたてなければならぬ。

### 基本の方策

国民の国鉄として機能する国鉄経営のあり方は基本的に以下の方策を実現するものでなければならぬ。

- 1 累積赤字を解消し、二一世紀にむけ新たな展望に立つて健全経営基盤を確立する。
- 2 全国ネットワークの適切な維持、運営をはかるとともに、国民の日常生活に不可欠な地域交通をその地域の実情に応じて住民

のニーズに応えるようにする。

- 3 管理・運営体制は、民主的であつ、社会的効率が追求できるようにする。
- 4 公共交通を確保するため、国の財政負担の明確化と地方自治体等の協力をもとめる体制づくりを進める。
- 5 民営的手法を積極的に取り入れる。
- 6 積極的な雇用確保に努める。

## 具体的方策

### 1 経営形態と責任体制

経営形態は国が全額出資する特殊法人とし（現行のままの改革も含め）次の要件をみたすものとする。

- (1) 政府の国鉄に関する監督権は、経営の基本に関するものにとどめ国鉄経営の自主性を阻害する制度は廃止又は改正する。

現行の国鉄は予算の編成から執行にいたるまで国会と政府による厳しい制約がされており、一方、新幹線建設等の国家的プロジェクトについては、その財政負担が強要されるなど、国鉄経営は常に政権政党の意のままに支配されてきた。したがって、国鉄が「公共の福祉を増進することを目的として……日本国有鉄道第一条」自主的に事業活動を行えるよう、国の国鉄に関する監督権は最少限度にと

どめることとし、自主性を阻害する諸制度は抜本的に改廃する。

- (2) 経営機構は、全国一社制とし、全国七ブロック（支社）に大幅な経営権をもつ中間の経営責任機構を設ける。

国鉄が国の大動脈として、基幹的ネットワークを形成していることを考えるとき、その一体的運営が望ましいので、分割はせず、民主的な経営を行うために本社には、最高の政策決定機関としての経営委員会、北海道、東北、首都圏、中部、関西圏、四国、九州の各地方ブロックに支社をおき、それぞれに地方経営委員会を設置する。

なお、本社と支社との責任分担は概ね次のとおりとする。

本社 ① 事業活動の範囲内（政策的側

面は国）での新規投資の最終決定（但し、地域交通に関する第一次決定は支社とする。）

② 全国ネットワークとしての運営に必要な地域間調整。

③ 基本労働条件の決定。

④ 全国レベルでの関連事業。

⑤ 技術開発と海外協力。

⑥ 国会への報告。

支社

① 全国ネットワークの運営に必要な運転、保守、営業要員の供

給。

- ② 地域交通の分野についての全面的責任（ダイヤの策定、要員の配置等）。

③ 地域交通の分野での投資の決定および全国的調整のもとでの新線建設等に関する投資の第一次的決定。

④ 地域的レベルでの関連事業。

経営委員会は、学識経験者、経済界、労働界、自治体及び利用者代表等で構成し、国会の同意を得て政府が任命し地方経営委員会の委員は経営委員会が任命しその構成は経営委員会に準ずる。

（註）特殊法人による新経営形態は、現行のままの改革も含め、なお慎重に検討する。

### 2 累積債務の処理等と新会計区分の設定

国鉄が健全経営の基盤を確立するためには累積債務の処理が不可欠な条件であるので、新事業体の経営形態のあり方と併せて同時に解決することとする。

(1) 累積債務の処理は次の原則で行う。

- ① 国鉄の経営責任の限界を越える構造的欠損分については国の責任で処理する。

② 国鉄自身の営業上から生じた分については国鉄の責任で処理する。

この原則にのっとり、債務内容を発生要因ごとに区分し、処理方針を確定する。

#### 例

イ、新幹線建設費用……………国

ロ、車両、線路増設、踏切公害…国鉄  
なお、国の責任で処理するためには、建設国債等で解決することとし、国鉄の責任分については、中長期的方針を確立し、企業努力によって解決する。

(2) 学割や身障者割引等の公共割引は政策実行者が負担する。

(3) 運賃は通常の必要経費をまかなう主要な柱とし、構造的欠損や国策による費用を除き関連事業をも含めた総合原価主義によることとする。また、全国統一性を考慮して最高運賃制度を設定することとするが、法定制を大幅に緩和することにより柔軟な割引制度が活用できるようにする。

(4) 会計区分を次のように行う。

#### ① 一般会計

通常の歳入、歳出で構成することとし単年度の収支均衡をはかる。

#### ② 公共会計

国の財政において負担し、措置する部分とし、地方交通線の欠損分、新幹線建設資金、特定人件費（年金や退職

金の平均を上廻る分）等を対象とする。

#### ③ 債務会計

現段階における長期債務の処理のために設置する。

(5) 累積赤字を増大させないため、今後は単年度処理を前提とした方策を講ずる。

### 3 国鉄の輸送分野と今後の施策

国鉄がわが国の交通体系のなかで基幹的輸送手段であることは、マイカー等其他の交通機関が発達した今日でも変わらないが、二世紀にむけて鉄道の将来を考えると、特に以下の点を重視して施策の展開をはかりその公共的使命を達成すべきである。

#### (1) 全国ネットワークとしての国鉄

すでに青函トンネルは事実上完成し、また本四架橋の完成も間近く、これらの鉄道利用が実現することは四島はすべて鉄道のシステムによって接続する。したがって新幹線に示されるような鉄道技術の発展を活用することを考えれば、他の交通手段とも調整しつつ、全国鉄道網を交通の全国ネットワークの主要な手段として活用することは、国土の均衡ある発展や開発とも併せて国民経済的な有益性はきわめて大きい。

#### ① 新幹線網——長距離および中距離都市間輸送の根幹となるべきもので将来はさらに拡充強化する必要があるが、

地域的には在来幹線の強化・高速化によって代替する必要もある。

② 在来幹線——新幹線網を補完する全国ネットワークの一環として必要なほか、新幹線へのアクセスを保障するとともに都市間輸送の重要な柱ともなる。

#### (2) 地域交通線としての国鉄

大都市圏内および地方中核都市における日常交通として重要な柱を形成するが、この分野ではすでに投資不足の傾向もあるのでさらに強化する。

#### (3) 地方交通線の維持整備

地方交通線は、長年の歴史のなかで建設・運営されてきたものであり、地域によつてはその役割が低下している例も皆無ではないが、そのほとんどは地域住民の生活交通あるいは地域経済動脈として重要な役割をはたしている。よつて、国および国鉄は、単に不採算を理由としたスクラップの方向ではなく、地方自治体や利用者の積極協力を得ながらその有効活用をはかるべきである。このことをふまえ、以下の方針を確定する。

① 現在、国および国鉄は地域住民の反対を押し切り、強引に進めている、「特定地方交通線」の国鉄からの分離（作業）は直ちに中止する。

② 対象となつてゐる「特定地方交通線」については、当面五年程度の時限立法を制定し、国、自治体、利用者、国鉄労使の代表からなる「地方交通線整備委員会（仮称）」を設置し、その利用方法についての方向を定める。

③ 中・長期的には、地域交通の系統的整備については、国と都道府県知事が緊密に連携し、関係市町村の協力を得ながら計画的に行うべきであり、そのためには、自治体に必要な権限も付与されるべきである。よつて国鉄地方交通線についても地域交通整備法を制定し、国と国鉄そして当該地域の自治体が協力し住民のニーズが適切に反映される地域交通を系統的に整備する観点からその役割を明確にするべきである。

#### (4) 貨物輸送の改善

国鉄が今日進めてゐる貨物輸送の大合理化は、利用者ばかりでなく地域経済にも大きな打撃を与えてきてゐる。しかし、国鉄のもつ全国ネットワークは、貨物輸送においても有効な機能を發揮し得る能力をもつており、かつ、大量輸送、安全性、省エネルギーの観点からも他の輸送手段に比較して秀れた特性をもつてゐる。したがつて貨物の切り捨ての方向で

なく、通運、トラックとの連携を強化し、荷主のニーズに積極的に応える輸送サービスとの共同一貫輸送体制を發展させる。

#### (5) 船 舶

青函トンネルや本四架橋の完成が現行の航路に著しい影響を与えることは必至であるが、これは「鉄道か航路か」の二者択一を迫るものであつてはならず、当該地域の交通体系を充実強化する観点から共存をはかるべきである。また、将来、近隣諸国との間に新航路の開発にむけて積極的に検討を進める。

#### (6) 自動車

国鉄におけるバス事業が、鉄道を補完し今日まで地域住民の足の確保にはたした役割は大きい。しかし、今日マイカーの発達の中でバス事業も鉄道同様その輸送分担の比率は低下してきているが、マイカーを利用できない者にとつては依然としてその公共輸送としての使命は大きいので、不採算路線の切り捨てではなく「地方バス生活路線維持整備特別措置法」等を制定することにより法的な助成策を確立し、公営や民営バスの維持と一体的な政策を進める。

#### (7) 国際列車との提携

二一世紀にむけ、ビジネスによる国際列車等の利用だけでなく旅を楽しむ旅行時代がくる。西欧や東欧などにむけ国際列車の新設提携などを検討する。

#### 4 関連事業の拡大と資産の有効活用

国鉄は全国ネットワークの機能をはじめその活用し得る資産はきわめて大きく、その具体的方策は再建にとつても重要な柱となり得る。したがつて土地や施設の売却やスクラップではなく現有資産の有効活用による積極経営を行い国民の多様なニーズに応えるべきである。そのため、

(1) 既設事業者との調整をはかりつつ、関連事業の範囲は大手私鉄並みに可能な限り拡大する。

(2) 既設の出資事業、付帯事業の活性化をはかり、国鉄と事業者との共同運営、共同開発を進める。

(3) 直営事業を拡大する。

(4) ニューメディア事業等新規事業への進出をはかる。

(5) 高架下、駅、用地、新幹線、船舶、自動車等の多角的活用をはかる。

#### 5 新線建設のあり方

国民の生活交通を優先した新線建設は今後とも進めなければならぬが、建設は基本的に国策として進めるべきであり、国鉄に新たな負担増はさせない。このことを前

提とし、

(1) 大都市部における通勤地獄を緩和する新線建設は積極的に行う。

(2) A B線の建設については、国鉄が経営政策上特に必要と判断するもの以外は原則として中止する。

(3) 鉄道敷設法は廃止する。

(4) 全国新幹線鉄道整備法は、二一世紀にむけたわが国の総合交通体系の確立と併せて再検討する。

## 6 総合交通特別会計の創設

交通施設の整備は、道路、鉄道、港湾、空港のいずれの場合も多額な資金を必要とし、しかもその投資効果を発揮するまでにはかなりの時間を要する。また、これら施設が国民のニーズに適切に應えるためにはそれぞれの機能が相互に補完し合うなかで有効にその特性が発揮されなければならぬ。したがって、今日のように個別的にその整備を行うやり方は、総合交通政策の確立の観点からも是正すべきである。よって、これら個別的に行っている交通関係の投資を一元的に行うため総合交通特別会計に統合するよう検討する。

## 7 国鉄監査委員会の改組

国鉄監査委員会は、国鉄から完全に独立した機関とし、委員は経営委員会に準じて任命し、国鉄および関係行政官庁からの天

下り任命は行わない。また監査委員会は、国鉄経営について、責任者の責任追及を行うことができるものとする。

## 8 官僚的経営体質の刷新

国鉄の公共的使命を達成するため、経営者はその社会的責任を認識し、硬直的管理体制を改め、輸送サービスの品質管理に対する無関心を戒め、厳しい自覚のもとに業務を遂行することが求められている。したがって経営管理の責任体制を抜本的に刷新し、安易な経営の姿勢を一掃するため、以下の方策を講ずる。

(1) 総裁以下各級の経営管理及び運営にあたる者の責任を明らかにし、その成果と能力を評価する責任体制を明確にする。

(2) 官僚的、特権的存在を払拭し、適材主義を貫くため、職員の採用、登用における学歴偏重、学閥系列を打破する。

(3) 業務運営の仕組みを簡素化し能率的にするため、内部規定、規則を洗い直し、手続等の簡素化を行う。

## 9 近代的労使関係の確立

経営者側が当事者能力を持つことと併せ労働者側には労働基本権を保障することに より正常な労使関係を確立する。

## 10 雇用の安定

国鉄の第一の使命は安全の確保であり、利用者のニーズに應える輸送サービスの向

上である。したがって、これらを十分に達成させるための必要な要員を確保すべきである。また、いわゆる「余剰人員」の解決にあたっては、積極経営方針のなかで行うことが社会的要請にかなうものであり、いやしくも労働者とその家族が路頭に迷うことのないよう、完全な雇用確保を行う。

# 地方税法等の一部を改正する法律案に 対する修正案の提案理由説明及び修正 案要綱

日本社会党

## 地方税法等の一部を改正する 法律案に対する修正案の提案 理由説明

私は、ただいま議題となりました地方税法等の一部を改正する法律案に対する修正案について、日本社会党を代表し、提案理由及び概要をご説明申し上げます。

社会的公平の確保は、常に政治の基本的課題であります。租税における国民負担が急増しているとき、その公平性の確保は、極めて現実的かつ緊急の課題といえます。とりわけ地方税においては、租税負担と行政サービ

スが目にみえてリンクしていることをかんがえれば、地方税における内外の諸条件を是正し、公平を確保することは、国税以上に重要であることを強調しないわけにはまいりません。この意味で地方税には、いま改革すべき多くの課題が山積しております。

その一つは、国税との関係における公平性の確保の課題であります。昨年来の政府税調答申では、利子配当課税について個人住民税においても「課税のための方策も含め、何らかの適切な対応策の検討」の必要性を述べておりますが、このためには「国税・地方税を通ずる徴収事務簡素合理化」が必要として、問

題の先きおくりをはかつております。利子配当所得にかかる住民税の課題は、所得税とはくらべるべくもないくらいに回避されていることをみれば、この点を早急に是正し、総合課税を実現することは、極めて重要な課題であり、「徴収事務簡素合理化」とは別問題といわざるを得ません。

その二つは、税制改正における税収の安定の確保の問題であります。昨年度と同様、一九八五年度においても、地方税制改正による増減収額は、単年度において減収が上回るものとなっており、国税においては常に増減収は均衡化がはかられる一方、地方税ではそれが放置され、かろうじて国税のはねかえりによって埋め合わせするということは、地方軽視といわれても当然ではないでしょうか。制度的不公平の例証といわざるを得ません。

その三つは、「大型間接税」との関連によって生じている不公平の問題であります。政府は、「多段階、包括、網羅的」間接税の創設は考えていないといいつつも、その本心がEC型付加価値税の創設にあること、このため長年の懸案である法人事業税にたいする外形標準課税の導入をことさら無視していることは明らかであります。これまた地方税を国税に従属させる典型であります。

その四つは、地方税における不公平の放置

問題であります。今回の改正案において、わが党が長年要求してきた事業税にかかる新聞運送事業等七業種の非課税措置が廃止されることとなったことは、十分評価いたします。しかし、同じ事業税にかかる社会保険診療報酬課税の特例措置が依然放置されたことは、画竜点睛を欠くばかりか、不公平を拡大するとの批判は免れないのではないのでしょうか。

以上が、本修正案の基本的考えであります。以下具体的内容についてご説明申し上げます。

第一は、事業税についてであります。

その一つは、法人事業税における外形標準課税の導入についてであります。資本等の金額が一億円以上の法人のうち普通法人を対象として、外形標準課税を行うことといたしております。課税方式については、現行の所得課税及び外形標準課税の併用方式とし、外形標準については、所得、給与、利子及び貸借料を外形標準といたしております。税率については、現行の所得課税による税収額は、基本的に確保する考えから、所得課税については、現行税率の二分の一とし、外形標準課税については、百分の一・七といたしております。なお、現行の収入金額を課税標準とする法人については除外するとともに、実施時期及び経過措置につ

いては、昭和六一年度から実施することとし、以降二年間の経過措置を設け、激変緩和の措置を講じております。

その二つは、社会保険診療報酬課税の特例措置についてであります。所得税と同様の課税を行うこととし同特例措置を是正することといたしております。

第二は、事業所税についてであります。

まず、事業所税の課税団体の範囲を現行の人口三〇万人以上の市から人口二〇万人以上の市及び県庁所在市まで拡大することとし、その用途について、公営交通等の環境及び施設の整備にも充当することができることといたしました。

第三は、住民税についてであります。

利子所得等で源泉分離による所得税の課税が行われているものについては、総合課税が行えるよう所要の措置を検討することといたしております。

以上が、本修正案の提案理由及び概要です。何とぞ、慎重審議のうえ、速やかにご可決あらんことをお願い申し上げます。

## 地方税法等の一部を改正する 法律案並びに修正案に対する 討論

私は、ただいま議題となりました地方税法等の一部を改正する法律案につきまして、政府原案に反対、日本社会党提出の修正案に賛成の討論を行います。

既に当委員会におきましては、地方自治確立のための地方財源、とりわけ自主税源の確保、そして、高まりつつある勤労国民の租税負担の是正のためにも不公平税制の是正この二つの点は、政府・与野党一致の基本的・統一的認識として確立されております。

しかし、私は、残念ながら一九八五年度の地方税改正案を見ると、こうした認識が政府案に何ら具体的に示されていないと指摘せざるをえません。

第一に、地方税法改正案においては、多くの勤労国民の要求であり、不公平税制の是正に不可欠でもある個人住民税減税が含まれておりません。ご案内の通り、本問題につきましては、予算委員会におきましても論議の焦点となっておりますが、政府は、この当然の措置であるべき住民税減税を放置してあります。わが党は、減税問題については、参議院

予算委員会が開催中であること、与野党幹事長・書記長会談における確認を踏まえ、今後、具体的折衝が進められるであろうことを勘案して、あえて修正案から除外致しましたが、この場において改めて個人住民税等の減税について要求いたしておきます。

第二に、住民税減税にも関連いたしますが、政府改正案におきましては、不公平税制の是正につきまして、その前進となるべき制度改正は殆ど含まれていず、わずかに新聞輸送等七業種に対する課税適正化が盛り込まれているに過ぎません。我党提案の社会保険診療報酬課税の適正化、利子所得等に対する総合課税の適正化は、不公平税制は正の象徴ともいふべきものであります。私どもは、医師の必要経費や勤労国民の貯蓄にたいする課税強化を求めているものではなく、医療行為にたいする社会的理解の促進、少額貯蓄の保護の為にこそ制度改善・課税適正化が必要不可欠であるとの認識に立つものであります。

第三に、私は、地方財源の安定確保に対する自治省の姿勢が極めて安易であることを指摘せざるをえません。地方財政は、累積五四兆円を超える借入金を残しており、かつ、八五年度におきましては、収支均衡とされながら国による新たな地方負担転嫁によって五八〇〇億円の財源不足を生じさせております。

加えて、国税と違い地方税においてはその安定的税源に欠けており、毎年度の収入は極めて不安定であります。しかも、政府の財政縮小路線による行政投資の抑制に対し、地域の行政需要は増大しており、そうしたギャップは全て脆弱な自治体財政に重くのしかかっています。今や自治体の自主財源の拡充は緊急の課題であり、私は、社会党の案する事業税における外形標準課税の導入、事業所税の課税拡大は当然の措置であるとかんがえます。また、政府案におきましては、固定資産税の大幅引き上げ等、今日の勤労国民の生活実態を考える時、不公平税制を放置しているのに対し、国民の重税感を更に深める措置が盛り込まれており、わが党は強く反対するものであります。

私は、以上の理由をもって政府原案に反対し、日本社会党提出の修正案に賛成するものであります。委員各位のご賛同をいただきますよう重ねてお願いをいたします。

## 地方税法等一部改正案に対する修正案要綱

### 一、事業税

1. 法人事業税において、左記により、外形標準課税を導入することとする。

#### (一) 対象法人

資本等の金額が一億円以上の法人で普通法人（現行の収入金額を課税標準とする法人を除く）を対象とする。

#### (二) 課税方式

所得課税及び外形標準課税の併用方式とする。

#### (三) 外形標準

左記に掲げるものを外形標準とする。

- (1) 所得
- (2) 給与
- (3) 利子
- (4) 賃借料

#### (四) 税率

(1) 所得課税については、現行税率の二分の一とする。

(2) 外形標準課税については、百分の一・七とする。

#### (五) 実施時期及び経過措置

## △参考資料▽

一九八五・三・二二

# 地方行革大綱に関する質疑・答弁

## 衆議院地方行政委員会

- (1) 昭和六一年度から実施する。
- (2) 実施後一年間は、所得課税については現行税率の六分の五、外形標準課税については税率の三分の一とし、次の一年間は、所得課税については現行税率の六分の四、外形標準課税については税率の三分の二とする。

## 二、事業所税

1. 事業所税の課税団体の範囲を人口二〇万以上の市及び県庁所在市で現在課税を行っていない市まで拡大することとする。
2. 事業所税の用途を拡大し、公営交通等都市交通の環境及び施設の整備にも充てるととする。

## 三、住民税（附則関係）

利子所得等で源泉分離による所得税の課税が行われているものについては、総合課税が行えるよう所要の措置を検討することとする。

以上

財界、中曽根内閣は、「地方行革」と称し、自治体及び自治体職員攻撃を本格的に進めようとしているが、自治省は一月二二日「地方行革大綱」を定め、全ての自治体に対し、自治省方針に基づく行革大綱策定・推進を強要しようとしている。

党は、自治省指導に対し、地方自治を守り、その自主性を尊重する視点から、国会で自治省指導内容に歯止めをかけるとともに、自治体局通達を発し、積極的取組みを行う方針である。

問1 去る一月二二日、自治省が定めた「地方公共団体における行政改革推進の方針について」、いわゆる「地方行革大綱」では、

「行政改革は、国と地方が相互の信頼の下に相協力してはじめてその実効をあげるこ  
とができる」とある。ところが、政府の一連の行政改革はかならずしも自治体の信頼

を得ているとはいえない。むしろ、かつての「行革特例法」の制定や昭和六〇年度予算における高率補助の一律カット五、八〇〇億円が示すように、政府は自治体にシワ寄せし、犠牲を強いているとかがんがえている。「相互の信頼」をこわしているのは他ならぬ政府であり、地方行革を政府が一律に求めるのはおかしいのではないか。

答 地方行革を推進するに当たっては、国と地方が相互の信頼の下に相協力して推進すべきであり、まず地方行革を阻害している国の制度、施策の見直しが必要であるが、同時に、地方公共団体としても今後さらに地方行革推進のための体制を整備し、自主的、総合的な行政改革に取り組む必要がある。

問2 大綱でも自治体は、自主的に「国に先がけて行政改革の推進に努めてきた」とあります。自治省の調査でも、都道府県では

全団体を行革の検討・推進体制が作られ、中でも二一県が昭和五年と国よりもはるかに早く推進機関が設置されていることが明らかとなっています。また、都市においても九二%が行革推進機構を既に設置し、町村に至っては、日常的・機動的に行財政の減量を行っていることが地方六団体の調査で明らかにされています。このように極めて多くの自治体が自主的にしかも国にさきがけて行革を推進しており、この現状を知らないのは、政府や財界あるいは行革審の委員だけではありませんか。

答 多くの自治体がこれまで国にさきがけて行革に取り組み、かなりの成果をあげていることは十分承知している。

問3 そうしますとほとんどの自治体が自主的にしかも国にさきがけて行革を推進していること、ところが、この自主的努力を妨げているのは、むしろ政府にあることが明らかにされました。そうすると、事務次官通達は、いまだ行革に着手していない一部の自治体を主たる対象とするものですね。

答 多くの地方自治体がこれまで国に先駆けて行政改革に取り組みかなりの成果をあげてきているところであるが、行政改革の努力が不十分なため住民の厳しい批判をうけている団体があることも事実である。これ

らの地方公共団体が行政改革を推進すべきであることはもちろんであるが、最近の地方公共団体をめぐるきわめて厳しい環境の中で、住民の多様なニーズに応え、活力ある地域社会の形成、住民福祉の増進を図っていくには、この際全地方公共団体が新たな決意をもって自主的・総合的に行政改革を進めることが必要であるとかんがえてい

問4 地方自治法第二四五条は、「助言・勧告及び監査」権を自治大臣に与えておりますが、今回の通達は、これまでの答弁の趣旨からしても、当然、権力的関与の極めて薄い「助言」であると理解して間違いありませんね。従って、この通達通り自治体を実施するかどうかは、あくまでも自治体の自主的判断ということですね。まして、行財政上の制裁措置がとられるなどということはありませんね。

答 今回の通達の性格は、ご指摘の通りであり、地方行革は地方公共団体が自主的、総合的に推進すべきものであり、地方行革大綱に直接関連して行財政上の制裁措置をとることはかんがえていません。

問5 ところで、自治省は、二月四日から二月八日まで、全国地方課長会議を開催したはずだ。また、そこでは、「地方行革大綱」

だけでなく、「〇〇市行政改革大綱」案、「〇〇市行政改革推進本部設置要綱」案、「〇〇市行政改革推進委員会設置条例」案、「〇〇市行政改革懇談会設置要綱」案及び「想定質問」なる六つの文書が配布されています。「地方行革大綱」は明らかとなっていますが、それ以外の五つの文書は、誰が作成し、配布したのですか。

答 二月四日から二月八日まで、都道府県等からの照会、質問に答えるため都道府県の担当課長との打合せ会を行ったところである。

「想定質問」等については、地方行革大綱に関連して都道府県等からの照会事項を事務執行上の参考資料としてまとめたものであり、その考え方については口頭で説明したところである。

問6 「地方行革大綱」を除いたあとの四つの文書は、いったい、どういう性格のものか、どういう目的で配布したのか。

答 都道府県等の担当者から行政改革大綱その他について多数の照会があったので、一つの様式例として、参考までに示したものである。

問7 ここで、配布された「〇〇市行政改革大綱」案をみると、基本方針と当面の措置事項の二本柱から成っており、〇〇となっ

ているところに自治体名や事務・事業名、部・課・室・審議会名、削減する職員数、公共施設名などを機械的に入れていけば、自動的に個々の自治体は業革大綱ができるようになっていく。

問10 五月にヒヤリングを行うといっているのか、自治省はこれによって、三〇〇〇の自治体が同一形式・同一内容の行革大綱を作らせようとしているのではないか。

答 地方行革大綱においては、地方行革を住民の理解と協力のもとに計画的に推進するため、行政改革推進本部の設置や行政改革大綱の策定等を要請するとともに、地方行革の重点事項を示しているが、何をどのよう改革・改善するかについては、各々の地域の実情に応じて当該地方公共団体において自主的に選択するものとしており、「〇〇市行政改革大綱」案は都道府県等の照会に依りてしめした一つの様式例に過ぎない。

問8 とくが全国かなりの府県の地方課長が、県下の市町村に対し、地方課長会議以後、「一字一句も変更は許さない」と言明し、市町村に極めて強権的に指導を行っているのではないか。今の答弁は各県の地方課長の態度とは全く違っている。正しく指導せよ。

答 自治省としては、都道府県に対して地方

行革大綱に沿った自主的・総合的な行政改革を推進するよう市町村の指導をお願いしているところであり、その趣旨は都道府県においても充分承知しているとかがえるが、さらに、その趣旨の徹底を図りたい。

問9 五月にヒヤリングを行うといっているが、何をヒヤリングするのか。行革大綱の内容を事前にチェックし、「地方行革大綱」の内容にそって是正しようとするものではないか。

答 ヒヤリングについてはまだ未定であるが、然るべき時期に各地方公共団体における行革推進体制の整備状況、行政改革大綱策定の進捗状況等につき聴取する必要もあるかと考えている。

行政改革大綱については、各地方公共団体において自主的に決定すべきものであることはいうまでもない。

問10 三月議会で、「行政改革推進委員会」を設置し、五月にはヒヤリングを行い、八月末を目途に策定せよという、この日程はあまりにも急ぎ過ぎの感があり、私の調べたところでは、審議会を設け、一二月位を目途に策定中の自治体も多い。自治省としてどの日程についてはどのような考えを示したのか。

答 地方公共団体に対しては、八月末を目途

として行政改革大綱を策定するよう要請したところである。それぞれの地方公共団体には、それぞれに様々な事情もあろうが、できるだけすみやかに策定するよう努力していただきたいと考えている。

問11 「〇〇市行政改革推進委員会設置条例」案と「〇〇市行政改革懇談会設置要綱」案の二つのモデル文書がしめされているが、この二つの文書はどのような性格のものか。自治省は、条例によって設置されても良いし、あるいは首長の私的諮問機関として要綱によって設置してもよいと考えているのか。当然、条例で設置すべきものだと考えるが、どうか。

答 民間有識者等からなる委員会については、一般的には付属機関としての性格を有するものであるため、その設置は原則として条例によるのが適当であると考えている。

問12 「極力、委員会を設置する」とあるが、住民の意向が適切に反映されるものがあるが、必ずしも委員会設置にはこだわらないと考えているのか。

答 委員会は、地方行革を住民の理解と協力の下に推進するため、各地方公共団体において原則として条例で設置していただくことを考えているが、小規模な町村等において委員会の設置が困難な場合には別途住民

の意向が適切に反映される仕組みを整備することに より、対応することもやむを得ないとかんがえている。

問13 「推進本部」と「推進委員会」の二つの機構を作るとなっているが、地方行革大綱は、当然、住民の意見を広く聞いて推進委員会が策定するものとかんがえるが、どうか。両者の関係を明らかにせよ。

答 民間有識者からなる委員会は、当該地方公共団体における行政改革に関して意見ないし答申をいただくものであり、行政改革推進本部は、これを踏まえ、行政改革大綱の策定及び庁内各部局間の調整を図りつつ地方公共団体全体としての総合的、計画的な行政改革を進めていくためのものであつて、両者は役割、機能を異にするものとかんがえている。

問14 「地方行革大綱」で地方議会の合理化が重点事項として掲げられているが、議会の在り方をどうするかということは、自治体の議会がそれこそ自主的に考えるべきことである。特に、議会定数に触れているが、これは、定数の削減を行うべきと考えているのか。

答 議会の問題は、議会が自主的に考えることが基本である。したがって、議員の定数

についても各地方議会において地域の実情を踏まえて自主的に検討、判断すべきものとかんがえる。

問15 「行革推進本部」の設置は、冒頭述べた通り多くの自治体が既に同趣旨の組織を設置しているし、また、自治省が掲げた課題についてもほとんどの自治体は既に検討・策定している。従つて、組織・内容とも従来有るものはそれを尊重し、組織・内容を一律に改変させるべきではないと考えるかどうか。

答 行政改革に関し既存の組織がある場合、それが地方行革大綱に沿つたものであれば新しく組織を設ける必要はないと考える。また、既に行政改革を検討ないし実施している地方公共団体にあつては、その成果の上にたつて、現時点で新たな決意のもとに一層積極的に行政改革を推進すべきであるとかんがえている。

問16 国にさきがけて、行政改革にとりくんできた都道府県の行政改革に関する審議会等が、地域の労働団体の代表や労働団体の推薦する者を加えて運営してきているが、今回の委員会についてもそうするのが適切と思うが、どうか。

答 委員会は、地方行革を住民の理解と協力の下に推進するため設けていただくもので

あるので、具体的な人選は、各地方公共団体において判断すべきものと考える。

問17 議会の問題については先程明らかにしたが、それ以外の重点六項目については、全て必ず大綱に盛り込むべきものとかんがえているか。

答 地方行革大綱は、地方公共団体において改革・改善を要する重点事項を列挙したものであり、具体的に、何をどのように改革・改善するかは、各地方公共団体が地域の実情に応じ自主的に選択、決定すべきものとかんがえる。

問18 策定された自治体の行革大綱の実施については当該自治体の職員団体の十分な理解と協力を得ることが必要と考えるが、どうか。

答 地方行革の推進にあつては、職員団体の理解と協力を得ることが望ましいと考へている。

問19 地方行革大綱は、三カ年計画を目的としていますが、多くの自治体では自治省が考へている以上に多くの有識者を網羅し、行政の基本的在り方そのものを審議・策定・答申しているし、また、現にこのような形で作業している所も多い。これに対し三カ年計画とか、八月末とか日程・期間を限定することは、かえつて本来の行政改革を阻

害することになるのではないか。また、新たに設置・検討・策定する場合でも、多くの有識者の参加や、住民の意見を反映させるためには、十分な時間が必要ではないか。

答 現に行われている地方公共団体の行革努力・実績については評価しており、今回の大綱や通達はその阻害するためのものではない。しかし、現下の行財政をとりまく

厳しい状況を見ると、全地方公共団体が足並みをそろえて自主的・総合的な行政改革を取り組む必要がある、そのためにはできるだけ早く明確な方針を定め、それを住民に示して計画的に推進することが大切であると考え、行政改革大綱を策定するよう要請したところである。

以上

より免許を受けた路線及び廃止路線代替バス運行市町村が同法第百一条第一項ただし書の規定により運輸大臣の許可を受けた区間に係る路線をいう。

4 この法律において「地方バス生活路線」とは、次条第一項又は第二項の規定により維持生活路線又は整備生活路線として指定されたバス路線をいう。

(地方バス生活路線の指定)

第三条 都道府県知事は、近年におけるモータリゼーションの進展、過疎化現象の進行等による輸送人員の減少のためその路線の維持存続が困難となっており、かつ、地域住民の日常生活の利便を確保するためその路線の運行を維持することが必要不可欠なバス路線で政令で定める要件に該当するものを維持生活路線として指定することができる。

2 都道府県知事は、前項に定めるもののほか、住宅団地の造成又は道路の新設等により地域住民の日常生活の利便を確保するためこれを整備することが必要不可欠なバス路線で政令で定める要件に該当するものを整備生活路線として指定することができる。

3 都道府県知事は、維持生活路線又は整備生活路線が第一項又は前項の要件に該当しなくなつたと認めるときは、当該指定を解

## 地方バス生活路線維持整備特別措置法案

(目的)

第一条 この法律は、地方におけるバス路線が地域住民の日常生活にとって必要不可欠であるにもかかわらず、近年のモータリゼーションの進展、過疎化現象の進行等による輸送人員の減少により、縮小又は廃止を余儀なくされている等の現状にかんがみ、これを維持し、整備することが国及び地方公共団体の責務であるとの観点に立つて、地方バス生活路線につき、その維持整備のために必要な特別の措置を講じ、もつて地域住民の福祉の確保に資することを目的とする。

(定義)

2 この法律において「路線バス事業者」とは、道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第三条第二項第一号に掲げる一般乗合旅客自動車運送事業を営営する者をいう。

2 この法律において「廃止路線代替バス運行市町村」とは、路線バス事業者の道路運送法第四条の規定により免許を受けた路線の廃止に伴い、当該路線に係る区間について、同法第百一条第一項ただし書の規定により許可を受けて自家用自動車有償で運送の用に供する市町村をいう。

3 この法律において「バス路線」とは、路線バス事業者が道路運送法第四条の規定に

除するものとする。

4 都道府県知事は、第一項若しくは第二項の規定による指定をし、又はその指定の解除をしようとするときは、あらかじめ、関係市町村長の同意を得るとともに、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣の承認を受けなければならない。

5 都道府県知事は、第一項若しくは第二項の規定による指定をし、又はその指定を解除したときは、その旨及び当該バス路線に係る区間を公告しなければならない。

(地方バス生活路線維持整備計画)

第四条 都道府県知事は、地方バス生活路線の維持整備に関する基本計画(以下この条において「基本計画」という。)を作成し、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に提出しなければならない。

2 基本計画には、次の事項を定めるものとする。

一 維持生活路線又は整備生活路線の維持整備に関する基本的事項

二 維持生活路線又は整備生活路線に係るバスの運行の円滑化を推進するための道路等の整備に関する基本的事項

3 都道府県知事は、基本計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係市町村長の意見を聴かなければならない。

4 基本計画は、情勢の推移によりこれを変更することが適当であると認められるときは、変更することができる。この場合においては、第一項及び前項の規定を準用する。

5 都道府県知事は、毎年度、基本計画に基づき、当該年度における地方バス生活路線の維持整備に関する計画(以下この条において「年度計画」という。)を作成し、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に提出しなければならない。

6 年度計画には、次の事項を定めるものとする。

一 維持生活路線又は整備生活路線の維持整備のため必要な助成その他の措置に関する事項

二 維持生活路線又は整備生活路線に係るバスの運行の円滑化を推進するための道路等の整備に関する事項

7 都道府県知事は、年度計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係市町村長の意見を聴かなければならない。

(維持生活路線に係る補助)

第五条 都道府県は、政令で定めるところにより、維持生活路線を運行する路線バス事業者及び廃止路線代替バス運行市町村に対し、毎年、当該路線の運行に要する費用の一部を補助するものとする。

2 都道府県は、政令で定めるところにより、維持生活路線を運行する路線バス事業者及び廃止路線代替バス運行市町村に対し、当該路線を運行するために必要な車両の購入及び乗継ぎ施設の整備に要する費用について、政令で定める額を限度として、その全部又は一部を補助するものとする。

3 都道府県は、政令で定めるところにより、維持生活路線を運行する廃止路線代替バス運行市町村に対し、当該路線の運行開始に必要なものとして政令で定める施設の整備に要する費用につき、政令で定める一定の額を補助するものとする。

(整備生活路線に係る補助)

第六条 都道府県は、政令で定めるところにより、整備生活路線を運行する路線バス事業者に対し、当該路線の運行開始に必要なものとして政令で定める施設の整備に要する費用につき、政令で定める一定の額を補助するものとする。

2 都道府県は、政令で定めるところにより、整備生活路線を運行する路線バス事業者に対し、当該路線の運行開始後一年間に限り、当該運行に要する費用の一部を補助するものとする。

3 都道府県は、政令で定めるところにより、整備生活路線を運行する路線バス事業者に

対し、当該路線を運行するために必要な車両の購入及び乗継ぎ施設の整備に要する費用につき、政令で定める額を限度として、その全部又は一部を補助するものとする。

#### (経営改善計画)

第七条 路線バス事業者（地方公共団体を除く。）は、前二条の補助を受けようとするときは、あらかじめ、運輸省令で定めるところにより、当該路線バス事業の経営の改善に関する計画を都道府県知事に提出し、その承認を受けるものとする。

#### (国の補助)

第八条 国は、都道府県に対し、政令で定めるところにより、第五条及び第六条の規定による補助に要する費用の二分の一に相当する額を補助するものとする。

#### 附則

この法律は、昭和六十一年四月一日から施行する。

#### 理由

地方におけるバス路線が地域住民の日常生活にとって必要不可欠であるにもかかわらず、近年のモータリゼーションの進展、過疎化現象の進行等による輸送人員の減少により、縮小又は廃止を余儀なくされている等の現状にかんがみ、地方バス生活路線につき、その維持整備のために必要な特別の措置を講ずる必

要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

## 都市における公共交通の環境整備に関する特別措置法案の提案理由説明及び法案

### 都市における公共交通の環境整備に関する特別措置法案の提案理由説明

提出者を代表し、ただいま議題となりました都市における公共交通の環境整備に関する特別措置法案の提案理由並びに概要についてご説明いたします。

今日、モータリゼーションの進展や都市への人口の集中により、都市部における道路交通は慢性的な渋滞を来し、路面電車、バス等の公共交通機関はその機能が著しく低下しております。

したがってこの際これら公共交通の機能回復のため抜本的な諸施策を講じ、その輸送サービスの高めることよって利用者の需要に応えることが国民経済的にも重要なこと

であります。また、こうした公共交通の環境改善を進めることは、利用者の利便性や快適性を向上させるだけでなく、今日の騒音、振動、排気ガスなどの公害や事故防止にもつながることにもなります。

よって本法案は、全国の各都市において、緊急に公共交通の環境の整備を図ることが必要な都市を公共交通環境整備都市として指定し、当該市長等が先頭になり、公安委員会や道路管理者および交通事業者と協力しながら必要な施策を果す仕組をつくり利用者の需要に確に応えもって住民の福祉の向上に寄与しようとするものであります。

次にこの法案の概要について簡単に申し上げます。

先ずこの法律において「公共交通環境整備都市」とは、東京都、大阪市その他慢性的な道路交通の渋滞により公共交通の機能が著し

く低下しており、緊急に公共交通の環境の整備を図ることが必要なものとして政令で定める基準に該当する都市とします。また、本法の対象とする「公共交通事業」は、軌道業と一般乗合旅客自動車運送事業とします。さらに「道路管理者」とは、道路法に規定する道路管理者であります。

次にこの法律の中心となります公共交通環境整備計画についてありますが、公共交通環境整備都市の長は、国の助言や指導を受けながら、関係交通事業者や住民の意見を聴きその都市における今公共交通の環境の整備に関する計画を作成することとします。その際、東京については、東京都公安委員会及び道路管理者にその他は道府県知事、道府県公安委員会及び道路管理者とあらかじめ協議しなければならぬことにします。

そしてこの計画は、  
一、公共交通の円滑化及び公共交通の環境整備を図るための道路の新設、改築等に関すること。

二、道路標識、街灯など道路の附属物で公共交通の環境の整備を図るためのものの整備に関すること。

三、バス専用・優先通行帯及び駐停車禁止場所の設定、優先信号機の設置等公共交通の運行の円滑化を図るための事項。

四、バス総合管理システム、バス接近表示システム、バス乗継ターミナル、停留所の上屋等公共交通の利用者の利便性及び快適性を図るための施設及び設備の整備に関すること。

などの内容について定めることとします。そしてこの策定された計画は、各都道府県の公安委員会及び道路管理者、道府県知事に送付するとともに国家公安委員会、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならないこととします。

また、国は、公共交通環境整備都市の長に対し、計画作成のために必要な助言、指導その他の援助を行うよう努めなければならないが、併せて公共交通の環境の整備を促進するための財政上の措置をも講ずるよう努めなければならないこととします。

以上が法案の概要であります。

各委員におかれましては、是非とも本案に示された内容を十分ご検討のうえ、この際国民の期待する新たな制度の確立のため格段のご協力をお願いするものであります。

何とぞ慎重審議のうえすみやかにご可決下さいますようお願い申し上げます。

## 都市における公共交通の環境整備に関する特別措置法案

### (目的)

第一条 この法律は、近時のモータリゼーションの進展、都市への人口の集中等により都市における道路交通が慢性的な渋滞を来し、バス、路面電車等の公共交通の機能が著しく低下している等の現状にかんがみ、公共交通環境整備都市における公共交通の環境の整備のために必要な特別の措置を講じ、もって地域住民の福祉の確保に資することを目的とする。

### (定義)

第二条 この法律において「公共交通環境整備都市」とは、東京都、大阪市その他慢性的な道路交通の渋滞により公共交通の機能が著しく低下しており、緊急に公共交通の環境の整備を図ることが必要なものとして政令で定める基準に該当する都市をいう。

3. この法律において「公共交通」とは、公共交通事業に係る交通をいう。

次の各号に掲げる事業をいう。

一 軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道業

二 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第三条第二項第一号に規定する一般乗合旅客自動車運送事業

4. この法律において「公共交通事業者」とは、公共交通事業を経営する者をいう。

5. この法律において「道路管理者」とは、道路法（昭和二十七年法律第八十号）第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

6. 国家公安委員会、運輸大臣及び建設大臣は、第一項の公共交通環境整備都市を公示するものとする。

（公共交通環境整備計画）

第三条 公共交通環境整備都市の長は、当該都市における公共交通の環境の整備に関する計画（以下「公共交通環境整備計画」という。）を作成することができる。

2. 公共交通環境整備計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 公共交通の円滑化及び公共交通の環境の整備を図るための道路（道路法による道路をいう。次号において同じ。）の新設、改築等に関する事項

二 道路標識、街灯その他政令で定める道路の附属物で公共交通の環境の整備を図るためのものの整備に関する事項

三 バス専用通行帯、バス優先通行帯及び駐停車禁止場所の設定、優先信号機の設

置等公共交通の運行の円滑化を図るための事項

四 バス総合管理システム（バスの定期運転の確保を図るためのコンピュータ制御による車両運行の中央管理機構をいう。）、バス接近表示システム、バス乗継ターミナル、停留所の上屋等公共交通の利用者の利便性及び快適性の確保を図るための施設及び設備の整備に関する事項

五 前各号に掲げるもののほか、公共交通の運行の円滑化並びに利用者の利便性及び快適性の確保を図るために必要な事項

3. 公共交通環境整備都市の長は、公共交通環境整備計画を作成しようとするときは、関係公共交通事業者及び当該地域の住民の意見を聴かなければならない。

4. 公共交通環境整備都市の長は、公共交通環境整備計画を作成しようとするときは、東京都知事である公共交通環境整備都市の長にあっては東京都公安委員会及び道路管理者に、その他の者にあっては道府県知事道府県公安委員会及び道路管理者に協議しなければならない。

5. 公共交通環境整備都市の長は、公共交通環境整備計画を作成したときは、政令で定めるところにより、これを東京都知事である公共交通環境整備都市の長にあっては東

京都公安委員会及び道路管理者に、その他の者にあっては道府県知事、道府県公安委員会及び道路管理者に送付するとともに、国家公安委員会、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。

6. 前三項の規定は、公共交通環境整備計画の変更について準用する。

（公共交通環境整備計画の作成のための援助）

第四条 国は、公共交通環境整備都市の長に對し、公共交通環境整備計画の作成のために必要な助言、指導その他の援助を行うよう努めなければならない。

（事業の推進）

第五条 道府県公安委員会、道路管理者及び公共交通事業者は、公共交通環境整備計画に従い必要な事業の推進に努めなければならない。

（国の財政上の措置）

第六条 国は、公共交通環境整備都市における公共交通の環境の整備の促進に資するため必要な財政上の措置を講ずるよう努めなければならない。

（政令への委任）

第七条 この法律に定めるもののほか、この法律の施行に關し必要な事項は、政令で定める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

近時のモータリゼーションの進展、都市への人口の集中等により、都市における道路交通が慢性的な停滞を来し、バス、路面電車等の公共交通の機能が著しく低下している等の現状にかんがみ、公共交通環境整備都市における公共交通の環境の整備のために必要な特別の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

編集後記

「いやな感じをした」ということがよくあるが、つい最近、それを感じた。ある革新首長が選挙で敗れた。どう見ても勝つはずだったのだが……。敗れた同志に慰めと激励の電話をした。選挙発表直後の昼前後よりも、少し落ちついた夕刻を選んだ。

市長室と通話中、ボツンと切れた。あわて、もう一度かけた。出たのは交換手でなく守衛室だった。当方の「慰めの途中、突然切るのはいしからん……こちらは市内でなく東京(国会)なのだから」と。その答えに驚いた。

「通話中切った云々の苦情はしよつちゅう

ですよ」。『こういうことだから、われわれ警備会社が重用されるのではないですか』(要旨)。この言葉を圧縮すると「交換台業務も民間委託したらいかですか……」という響きにきこえてくる。ほんとに暗い思いをした。翌朝、自宅から早速、秘書課長に電話した。「きのうはこちらから切ったのではないことを、よもや知っているでしょう。お互に残念なことですね」と。課長は「そうなんです。前々から、この種の苦情は耳にしていたが、何しろ、あちら側でなく、こちら側の職員なので……」と苦しそうに答えていた。

かつて、大手企業の人事課長をしている友人とたびたび語り合ったが、企業は親切心が豊かで、誠実、快活な女性を正面玄関の受付に配置したが、交通渋滞と通信発達で来客は「まず電話を」になった。それで社は交換手に親切、誠実、快活の女性を配置、企業の社会的位置すなわち「良好な第一印象の確保」に重点を置いた、と聞かされた。

いま自治体は、経営の効率化を民衆から要求されているが、そこに働く人たちは、住民に奉仕する公務員であり、国の施策をも推進する官吏でもあり、また労組員でもあり、さらに自らが住民であり納税者である。まじめな民衆に見放されない自覚が必要といえよう。

(S)

政策資料編集委員会

委員長 嶋崎 讓  
編集委員 細谷治嘉  
武部 文  
木島喜兵衛  
島田琢郎  
野坂浩賢  
竹田四郎  
安永英雄  
大木正吾  
久保 亘  
遠藤隆次  
小林高摩三  
佐間田勝美  
館林千里  
片山甚市

岡田利春  
佐藤観樹  
森井忠良  
清水 勇  
藤田高敏  
矢田部 理  
浜本万三  
岩垂寿喜男  
船橋成幸  
沖崎利夫  
渡辺 博

兼事務局長  
会計監査

「政策資料」購読料のお知らせ

定価 一部 三〇〇円

送料 一部 五〇円

年間購読料 四二〇〇円(前納)

ご送金は左記へお願いいたします。

郵便振替 東京8-80821

又は

大和銀行 衆議院支店

普通 203888

日本社会党政策審議会





昭和50年10月9日第三種郵便物認可

1985年5月1日発行

政策資料第224号

毎月1回1日発行

---

編集人 政策資料編集委員会  
発行人 鳴崎 譲  
発行 日本社会党政策審議会

〒100

東京都千代田区永田町2-2 衆議院第一議員会館  
電話 東京03(581)5111 内線3880～4

**定価300円** (送料 50円)

---