

【資 料】

京都市公営交通企業の財務実態と分析

小 森 瞭 一

はじめに

- I 軌道事業部門の収益・費用構造
 - II バス部門の収益・費用構造
 - III 人 件 費
 - IV 財政構造の現状と分析
- お わ り に

はじめに

京都で最初に電車が走ったのは明治28年2月1日で、これがわが国の電車の歴史の最初でもあった。これは明治23年に疎水が完成し水力発電による電力供給能力が飛躍的に拡大したため、また岡崎で第4回内国勸業博覧会を開催するに際して呼び物の一つとして大阪と博覧会会場をつなぐため、伏見線と木屋町線に定員16人乗りのアメリカ製車輛が狭軌単線で走った。この電車を走らせたのは京都電気鉄道株式会社という一民営企業であり、京都市が運輸営業を始めたのは明治45年になってからであり、さらに赤字経営であった京都電気鉄道(株)を買収して市内交通の一元化をはかったのは大正7年になってからであった。

昭和に入って京都市はバス事業を始めたが第2次大戦後の昭和27年10月地方公営企業法が制定され、いわゆる独立採算制が導入された。戦後から復興期までの間は市民の足としては公営交通が中心であり、交通事業の収支もわずかながらも黒字を続けていたが、30年代中葉頃からいわゆるモータリゼーション化がはじまり、公営交通の営業成績は悪化の一途をたどる。このことは京都市のみにかぎらず、全国の公営交通事業の経営成績が全般的に悪化してきたため、昭和41年になると国は地方公営企業法を改正して財政再建のため援助することになった。

高度経済成長政策と都市のドーナツ化現象とともに昭和40年代に入ると市内のモーターリゼーション化は一層進み、とくに路面電車が交通停滞の原因と目され、しだいにバスに代替されて行く路線が多くなる。経済成長に伴う賃金のベースアップによる人件費増加や累積赤字補填と運転資金調達のための借入金利子で赤字経営が慢性化し、当初7年以内とされていた財政再建計画もその再建の見通しが立たなくなった。この間交通対策審議会を設置し、都市交通体系の構想を検討したり、ワンマン化、赤字線・競合路線の統合・廃止などの改善努力が行なわれてきたが、いずれも根本的解決にならないまま累積赤字を更新させてきた。

昭和49年には、自治大臣は第2次再建計画法を承認せざるを得なくなり、地下鉄完成にあわい夢を託しつつ、なお赤字の泥沼からぬけ出せずに各都市の路面電車撤去の風潮に抗してあえてわが国で最大の規模となっていた京都市の路面電車は一部市民の猛反対に会いながら、市長は全廃を決意するに至ったのがこれまでのあらましである。

このように現在わが国の公営交通企業経営はまさに危機に瀕しており、将来の存続可能性すら他都市の地下鉄の赤字等からみて楽観を許さないものになってきているといえよう。そしてその中心は独立採算制採用の結果生ずる赤字が経営の不能率、非効率性の批判と相まって市電の全廃にみられるように公営交通そのものの存在を否定する動きに向っているとみえよう。

そこで以下小稿では京都市の公営交通事業の財務実態とその分析を入手しうる資料からやってみたいと思う。周知のように地下鉄事業がまだ完成していない現状の下で、京都市の公営交通事業は電車の軌道事業とバスの自動車運送事業の両部門からなっており、両者を合わせて路面交通事業として総括している。

京都市の路面交通事業の決算書には財務諸表に該当するものとして

1. 予算対比の決算報告書
2. 損益計算書
3. 剰余金計算書
4. 欠損金処理計算書
5. 貸借対照表

があるが、損益計算書のみがⅠ軌道事業とⅡ自動車運送事業に区分表示されており、他は路面交通事業として一本化されている。このため収益費用構造は各部門毎に捉え、財

務構造は兩部門一体化した形で検討する。事業年度は3月末年1回で昭和50年3月期に終了する年度は昭和49年度の決算に該当する。そして、この昭和49年度は市電全廃が決められる前夜の記念すべき年度である。

I 軌道事業部門の収益・費用構造

イ) 京 都 市

昭和27年に独立採算制を導入して以来、毎年度軌道事業部門の決算報告でその推移をみると、第1図の通りで、昭和35年に赤字になるまでは、その決算は順調であったが、昭和35年以降収益と費用の差は開く一方である。（独立採算制採用年度は赤字であったが、その後昭和34年までは営業成績はよかった。しかし、昭和35年度以降は赤字が慢性化しているのみならず、その赤字の幅も昭和41～42年度、46年度とかなり大きくなり、昭和48、49年度はいよいよ頂点に達した感がある。とくに昭和49年度は費用が収益の1.7倍という大きさである。）

趨勢的にはこの傾向はすでに一般に知られているから、さらに詳しくみるため昭和45年度から5カ年間の要約損益計算書を作成すると、第1表の通りである。収益面についてみると昭和47年度に運賃が25円から40円（60%UP）に値上げされ、千本、大宮、四条線廃止に伴い、走行距離も約25%縮小したことにより、乗客数は約26%減少し、さらに昭和48年度に40円から50円に（25%UP）再値上げされると、乗客数は16%減少したにも拘わらず、値上げ効果によりそれぞれ営業収益絶対額は約4%、約2.3%増加している。この傾向は運賃値上げがその結果多少の乗客の乗車回避による一時的現象はあるにせよ、いかに営業成績に重要な効果を及ぼし、赤字解消に役立つかがわかる。このことは逆に運賃改訂が政治的理由や行政的配慮から適切な時期に行なわれなければ、公営交通事業の運営に致命的打撃を与えることになるのを裏づける。営業外収益の大半は一般会計や国からの補助金で主として再建債の利子補給等に見合うものである。

他方費用構造についてみると何ととっても人件費の占めるウエイトが圧倒的に高く、86～90%という一般の企業経営では考えられない大きさを示す。このため、物件費等経費が占めるウエイトは相対的に低く、また車輛も新規購入せず老朽化にまかせ、かつ路線縮小に際して逐次廃却しているため減価償却費もそれほどの大きさを示さない。ちなみに昭和45年度から49年度までの5年間に運転車輛台数も走行キロ数も大体半数に近

第1表 軌道事業要約損益計算表

(単位百万円)

年度	収 益			費 用					計	差引損益	運 転 車 輛	走行キロ 千km	旅客数 千人
	営業収益	営業外 収 益	計	営 業 費 用				営業外 費 用					
				人件費	経 費	減価償却	計						
45	2,827	863	3,690	3,811	411	150	4,372	398	4,770	△1,080	223	29.8	334
46	2,574	1,004	3,578	4,413	455	114	4,982	418	5,400	△1,822	190	25.1	297
47	2,673	1,065	3,738	3,913	409	101	4,423	456	4,879	△1,141	155	19.6	220
48	2,735	1,067	3,802	4,352	383	98	4,833	680	5,513	△1,711	141	17.9	185
49	2,270	1,192	3,462	4,398	576	87	5,061	887	5,948	△2,486	125	16.8	150

各年度決算額により作成

「京都市路面交通事業特別会計決算書」

第2表 各都市軌道事業の比較

都 市	在 籍 車 両 両	走行キロ (一日平均) km	輸送人員 (一日平均) 人	職員数 損益勘定 所 属 人	純 損 益 単 位 百 万 円	累積欠損金 単 位 百 万 円	不良債務額 単 位 百 万 円	総収益 総費用×100	人件費×100 運輸収益	人件費×100 総費用
札幌	56	3,915	53,140	165	△380	1,026	520	57.2%	151.6%	75.5%
函館	58	6,803	72,786	252	△448	1,955	1,691	72.0	123.9	68.3
仙台	52	4,663	38,855	169	△314	1,867	1,670	68.9	131.3	66.6
東京	62	5,455	89,205	408	△1,754	1,428	—	52.6	308.6	89.7
熊本	37	4,433	40,518	202	△441	1,927	669	60.4	157.5	75.4
鹿児島	69	6,860	65,068	269	△332	537	110	74.8	132.8	83.9
京都	158	16,718	149,129	1,076	△2,487	12,420	10,985	58.2	194.2	71.8

公営交通事業協会「公営交通事業決算調」(昭和49年度)より作成

かい数値まで減少している。営業外費用の内訳は言うまでもなく借入金利子と通年度累積赤字の結果再建債として棚上げした債務に対する利子分である。営業外費用が総費用の約8%～15%にも達する高い割合を示しているのは悪い財務構造を反映しているとも言えよう。以上の収益費用の対応から、年々約10億から約25億円の赤字を累積しているのが判かる。

ロ） 他都市公営事業との比較

昭和49年度末のわが国の公営路面電車を有する都市は札幌、東京、鹿児島など7都市のみである。そして、これらの中で最も大規模なのは京都市であり、2番目との差は在籍車輛数や走行キロ数からみても約3倍といういわばわが国最後の市電網をもつ都市であり、しかもそれが赤字であるため最も深刻な経営危機に直面していたといえる。ここで市電を有する7都市の昭和49年度の状況をみると、第2表の通りである。

在籍車輛、走行キロの割には東京は輸送人員の効率は他都市に比して高いが、人件費比率が高いため運輸収益に占める人件費の比率は異常なほど高く、そのため純損失は大幅な赤字を出している。京都市の場合、人件費比率は中位程度であるが、運輸収益に対する割合は東京に次いで高く収益の約2倍になっている。その結果いうまでもなく、純損益の絶対額は最大で、累積欠損額も約124億円と他都市の6倍以上で桁はずれに大きく、資金不足の程度を示す不良債務額も同様である。このようにわが国の軌道事業はすべて赤字であり、しかもその傾向が慢性化し、欠損金も累積していることがわかる。規模が大きければ大きいほど赤字幅が相対的に多いという、最早やスケールメリットが求められない経営成績である点に注意すべきである。それは費用の固定化、非弾力化と収益面での不均質傾向の結果が現われているといえよう。

II バス部門の収益・費用構造

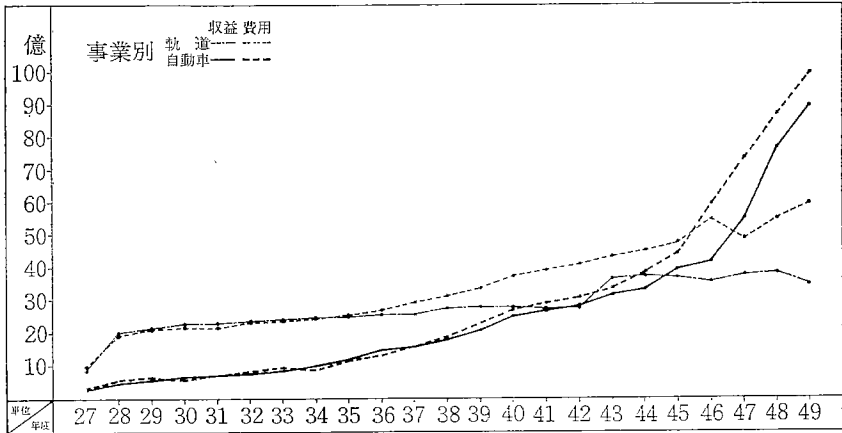
イ）京都市

京都市が市バスを走らせたのは市電よりもずっと遅れて昭和3年に入ってからで、当時は乗合自動車と呼ばれていた。その4年後の昭和7年には電車とバスの合いの子の無軌条電車、すなわちトロリーバスが四条大宮から西淀までの間を走り、後に松尾まで延長されたが、昭和44年に廃止されるに至っている。バスは市電と異なり特定の軌道を必要としないため、狭い道路を占有する必要はないが、現在のバスは軽油を用いるため市

バスが軽油1リットルを使用するにつきその排出ガスには窒素酸化物10.6g、硫黄酸化物5.4gが含まれているといわれている(京都市交通審議会資料「市電廃止に伴う大気汚染物質の増加について」)。この大気汚染や震動の激しさ、1台当りの乗客数が市電よりも少ないこと、乗降ステップの間隙が高く乗りにくいこと、軌道乗入禁止等の措置により走行速度をあげ大量輸送優先措置がとりにくいことがバスの欠陥として挙げられる反面、表定速度が早い(昭和49年度でバス14km/h、市電12.7km/h)、変電所や架線管理等に余分な人件費がいらぬ、1台当りの購入費が安い(市電は他都市がすでに廃止しているため再調達するためのコストは割高)、路線の延長・短縮・変更が自由などの点が長所としてあげられよう。しかし、京都市が長い市電の歴史をバスに代替させるようになったのは、140万人以上にもなった市民人口のいわゆるドーナツ化現象で、ラッシュ時に都市と郊外に分散した住居とを結ぶ交通需要を満すため、路線延長や新設はバスの方が容易であったことのほか、モータリゼーションによる国の交通政策が自動車専用道路網の整備や地下鉄など高速鉄道の建設に重点がおかれ、路面電車廃止の政策(たとえばバス購入には国の補助はつくが、市電には国の助成はない)がとられたため、東京、大阪をはじめ、名古屋、横浜、神戸などの大都市で漸次市電を廃止してきたので、軌道交通助成の要求の声も京都市だけでは比較的小さくなり、国で無視されるといういわば時代の流れもあり、前にみた軌道部門の収益構造の悪化と一部路線撤去が交通網としての機能を低下させる拍車をかけ、乗客数を減じ、それがまた赤字をますという悪循環に陥ったためといえよう。いずれにせよ市電廃止後の京都市営交通は地下鉄が主力になるまで(当面は烏丸線敷設が焦眉の急で工事費からみて地下鉄は当分中心線のみに限られよう)はバスに全面的に頼らざるを得ないので今の京都市の現実である。そこで今出川線等3線撤去前の段階でのバス事業の収益費用構造をみることにしよう。

バス事業も独立採算制がしかれたのは市電と同じく昭和27年からであるが、その後の収益費用を趨勢的にみると第1図の通りである。独立採算制採用当初3年間赤字を出し、昭和32年度も費用が収益を上回っているが、その後36年度までは損益面は良好であった。しかし昭和37年度からは慢性的な赤字決算で、昭和46年度に営業係数(費用/収益)が141%、47年度には133%にもなったがその他は赤字といえども110%台である。市電では昭和39年頃からこの営業係数が120%台以上であることに對比すれば経営的にはましな方といえよう。さらに最近5事業年度の要約損益計算書を見ることにしよう。(第3表

第1図 収益費用



参照) バスの場合、市電の一部路線撤去に伴う振替客の引受けもあってこの5年間大体運転車輦、走行キロ数も着実にふえており、旅客数は昭和48年度に運賃値上げのため一時的に減少しているが、その他はやはり漸増傾向にある。その結果営業収益もこれらの現象を反映して着実に増加している。

営業外収益は一般会計からの補助金を中心で、昭和48年度、49年度が急速に増加しているのはその補助金の増加に負う所が大である。他方費用の面についてみると営業費用中人件費が最もそのウエイトが高く、各年度70%台を下回らないことからやはり固定化は進んでいるが、これも市電の85%以上という比率とくらべると両部門の赤字の根本的差異がどこにあるかが判明しよう。とくに昭和47年度は昭和45、46年の給与改定が遅れていたのをその2月に行なったのが原因といえよう。その増加後2年間毎年10億円以上にものぼっているのは、給与改定が1回で遅れを回復したのではなく、2年間にわたり均分化して行なわれたためと考えられる。

経費も漸増しているのは一般物価の上昇のほか運転車輦の漸増による燃料・消耗費の増加やオイルショックによる値上げも影響しているものと思われる。減価償却は耐用年数5年で電車と同じく定率法を採用しているが、車輦の増加に比例しているとはいえ営業経費全体に占める割合は10%以下である。営業外費用は借入金利子、企業債利子のほか再建債の利子をも含んでいるが、総費用の約5%程度であって、これもそれほど高い

第3表 バス事業要約損益

(単位百万円)

年度	収 益			費 用						差引損益	運 転 車 輛	走行キロ 千km	旅客数 千人
	営業収入	営業外 収 益	計	営 業 費 用				営業外 費 用	計				
				人件費	経 費	減価償却	計						
45	3,732	212	3,944	3,046	832	337	4,215	212	4,427	△484	534	64.7	355
46	3,959	199	4,158	4,360	891	359	5,610	269	5,879	△1,721	566	67.9	371
47	5,228	216	5,444	5,320	1,074	509	6,903	343	7,246	△1,803	644	75.3	424
48	6,719	908	7,627	6,473	1,237	443	8,153	537	8,690	△1,063	658	75.8	411
49	7,561	1,382	8,943	7,049	1,728	514	9,291	640	9,931	△987	712	83.7	452

「京都市路面交通事業特別会計決算書」各年度決算額により作成

第4表 バス事業(貸切バスは除く)

都 市	在 籍 車 両 同	走行キロ km	輸送人員 人	運 輸 収 益 千円	純 損 益 単 位 百万円	累積欠損金 単 位 百万円	不良債務額 単 位 百万円	総収益 総費用	×100	人 件 費 運輸収益	×100	人 件 費 総費用	×100
東 京	2,514	250,929	1,225,836	54,692	△12,817	12,274	19,841	63.0%	132.7%	77.9%			
横 浜	1,033	107,140	525,364	22,426	△2,102	16,369	—	83.1	105.2	70.1			
名古屋	1,706	155,203	845,781	32,405	△7,102	33,380	25,615	69.3	140.2	72.5			
大 阪	1,650	150,123	597,216	25,966	△9,302	38,488	28,256	63.6	200.9	76.6			
神 戸	703	58,047	367,748	15,737	△2,947	13,539	8,957	72.8	135.8	73.5			
京 都	882	83,751	451,137	19,879	△987	6,169	5,510	90.1	93.3	68.2			

公営交通事業協会「公営交通事業決算調」(昭和49年度)より作成

とはいえない。このような収益費用の動向の中で46年度・47年度に赤字の幅が増加しているのは給与改定の影響の平均化と思われる3年間毎年10億円以上の人件費増加が原因であろう。営業利益がその割にのび悩み昭和48年度になり、2年にまたがる料金値上げの効果が出るようになってはじめて赤字幅も縮小された。（昭和47年度30円から40円に、昭和48年度40円から50円に段階的に値上げが行なわれた）このような給与改定の繰り延べや料金改定の遅れはそれらが議会の承認を求めねばならないことから政治的影響や行政上の配慮が行なわれるとしても、年度決算という立場からみると経営成績として示された数字が必ずしも期間損益を適正に示していないのみならず、それに基づき判断を誤らせるおそれがある。

ロ） 他都市公営事業との比較

昭和49年度末でわが国の公営バス事業は39あり営業キロ数、在籍車輛数でも路面電車や地下鉄をはかるにしのぐ最も有力な公共交通手段であることには異論はないであろう。ちなみに従業員数でみた場合でも、全国合計で路面電車は2,541人、地下鉄は13,639人であるのに対してバス39,323人であることからみても頌推せられよう。さてその公営バス事業についてみると、いうまでもなく6大都市のいずれもが他の都市バスよりも大きく、輸送人員でみると全国合計の1日平均輸送人員約650万人中400万人が6大都市の乗客であることから大体の予想がつくであろう。

そこでこの6大都市の公営バス事業の昭和49年度の現況についてみることにしよう。（第4表参照）この6大都市でバス事業の規模の最も大きいのは言うまでもなく東京であって、6大都市合計の走行キロ数、輸送人員、職員数からみて約4分の1を占めている。このような基準でみると2位以下では名古屋、大阪、横浜、京都、神戸の順となる。京都市の場合バス事業についてみると6大都市のうちでは比較的小規模であり、下位の神戸よりも上位の横浜に近いといえよう。

Ⅲ 人 件 費

収益、費用の分析の結果、収益面では独立採算制が維持出来るようにするため、原価主義にもとづく適正な運賃改訂とその改訂の時期が政治的・行政的配慮からいたずらに遅らせることがないように注意すべきである。基本的に輸送効率の高い路線が経営にとって是不可欠ではあるが、公営企業の本来から言えばその点ばかり強調しえないのは当然で

ある。しかし効率の高い路線はどんどん他の代替交通機関や民営に浸しよくされていく反面、スプロール化した土地開発で分散した団地の足を確保する住民の強い要望に押されて、赤字必至の路線ばかりふえたのでは公営事業はなり立たない。他面費用の側面についてみると人件費の比重が高く、経営の合理化は人件費においては論ぜられない。京都市のみならず公営交通事業の人件費で特徴的なのは基本給に近い手当が払われており、その手当の種類も非常に多いという点である。たとえば昭和49年度では手当が基本給に対して占める割合についてみると、市電部門では89.7%、バス部門では87.53%であり、これに退職金を含めると人件費の90%を占める。また手当でも扶養手当、超勤手当、通勤手当、住居手当、期末手当の他に特殊勤務手当として市電部門で現在でも12項目もある。これらの手当は長い間かかって生れてきたものであり、当事者にとってはそれなりの設定理由はあると考えられるが、第三者の目からみると非常に複雑で重複していないのかという疑問さえ生ぜしめるほどである。また法定福利費も健康保険料、災害補償費や共済組合費のほか災害補償基金負担金という4項目もあり、厚生費も団体保険補給金、厚生年金補給金のほか普通補給金と特別補給金など他の民間企業にはない項目がみられる。この人件費が高い原因としては、①1人当りの人件費が高い場合と、②従業員数が収益規模に比して過剰気味なため実働効率が低いままに人件費総額をふくらませている場合がある。

このうち ①について昭和50年度の京都市のバス運送部門の1人当月平均給与を在京民営バス2社のそれと比較すると第5表の通りである。これで見ると給与、手当、臨

第5表 バス運送部門1人月平均給与（退職金を除く）

事業者		当 局	A 社	B 社
区 分				
給 料		127,013 ^円	114,743 ^円	137,615 ^円
手 当		84,039	65,201	82,384
臨 時 給		61,262	44,943	51,244
小 計		272,314	224,887	271,243
厚 生 費		40,198	18,452	20,698
そ の 他		—	16	1,915
合 計		312,512	243,355	293,856

（京都市交通委員会経営小委員会、ワーキング資料）

時給の段階ではそれほど差はないが、厚生費になると京都市の場合2倍以上になる。この厚生費は法定福利費や福利厚生費であるが、その差異の原因と考えられるのは恩給になる資金拠出負担分である。これなどはバス事業の従業員が公務員であり、公務員としての待遇を受けるかぎり、公営企業としては負担しなければならない部分である。さらに職種別1月平均給与額についてみると（第6表）、民営の場合は車掌や「その他」で示されたバス誘導員等の給与は他に比較してかなりバラツキがあるのに対して、市営の場合は車掌を最低としてもその差異は少なく、一定限度を共通尺度とした上で各種の手当が上積みされている感じである。このような給与体系で上位硬直してしまうと人件費はかさむ。

第6表 職種別月平均給与（給料，手当，臨時）

区 分	事業者		
	当 局	A 社	B 社
運 転 手	269,428 ^円	250,492 ^円	273,928 ^円
車 掌	216,242	170,133	173,833
技 工	220,018	267,083	260,579
事 務 員	325,427	253,182	282,411
そ の 他	285,663	107,455	102,603
合 計	272,314	224,887	271,243

（京都市交通委員会経営小委員会、ワーキング、資料）

他方、②の理由の所属人数についてみるため、たとえばバス部門の実働1車1日当りの従業員数をみると京都市では3.4人であるのに対して在京民営バスA社3.2人、B社2.5人となっている。（京都市交通局委員会ワーキング・グループ資料、バス事業生産性比較）今もし実働1車1日当りの従業員数の割合を民営の割合まで合理化するとすれば、約833人の人員を削減しうる。[昭和50年度乗合自動車の在籍車数（1024台）×車輛稼働率（81.7%）]。地方公営企業の場合希望退職を募集しても、待遇条件や老後の保障条件の差異から希望退職者が出ないため、他部門の合理化や縮小による過剰人員は別の部門で吸収せざるを得ないことになるとは思われる。京都市の場合、市電部門の縮小が一時的な現象としてバス部門の人員増加になった部分もあるのではないかとと思われる。

この削減率は昭和50年度末職員数が2,741人であることから約30%にも達する。（公営交通事業協会、昭和50年度公営交通事業決算誌。）もちろん事業のおかれているそれぞれの立

場もあって、民営の通りには行かないにしてもやはり実働1車当りの人員でみると在籍人数の点になおかなりの差異のあることがわかる。②の理由による合理化の1つの方法としてワンマン化がある。たとえば京都市の場合昭和36年には車輛1台当り所要人員は市電で6.9人、バスで4.6人であったが、ワンマン化がかなり浸透した昭和42年には市電5.8人、バス3.7人と1台当りの所要人員を減少させている。しかし軌道事業で黒字を続けていると言われる民営の長崎電気鉄道の場合電車部門の割合が3.8人という数字をみると、基本的な差異を感じざるを得ない。またワンマン化がすでに95%以上に達している現状ではこの合理化も限界にきているといえよう。ワンマン化は直接工とも言うべき運転手と車の関係であるが、この他に間接人員とも言うべき運行関連職員や事務職員との比率の検討をも要しよう。

しかし京都市の場合、市電部門の部分的撤去に伴う余剰人員が過渡的あるいは退職待ちの形で配置転換されているため、そのことが人件費を高めている点があることを無視しえないであろう。

IV 財政構造の現状と分析

すでにのべたように財政構造を示す貸借対照表は軌道事業とバス事業を区別すること

第7表 比較貸

資 産	45(46/3)	46	47	48	49(50/3)
有形固定資産	4,094	4,287	3,985	4,107	4,247
A 軌 道	(2,045)	(1,627)	(1,499)	(1,455)	(1,552)
B 自 動 車	(1,935)	(2,543)	(2,368)	(2,537)	(2,581)
C 関 連	(114)	(117)	(118)	(115)	(114)
無形固定資産	43	30	16	3	3
建設仮勘定	—	—	65	140	5
投 資	13	12	12	12	12
固定資産計	4,150	4,330	4,078	4,262	4,267
流動資産	547	600	534	5,554	3,168
	4,697	4,930	4,612	9,816	7,435

「京都市路面交通事業特別会計決算書」各年度分より作成。

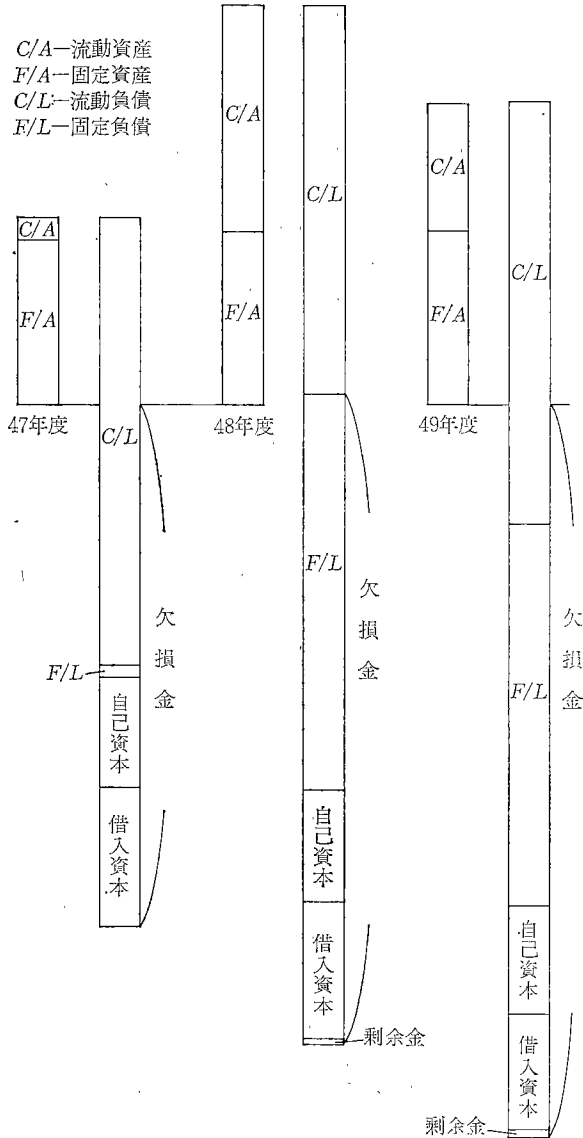
なく路面交通一本で計上されている。有形固定資産などはその資産の形態等から部門毎に区分出来るが流動資産や負債・資本勘定については一本化されているため、両部門に区分するためには何らかの人為的基準で按分しなければならない。このため正確な部門別区分は困難であるので、全体としてみた過去5年間の比較貸借対照表をみることにしよう（第7表）。そのうち直近3年間の図解すると第2図の通りである。これらからわかる通り最大の特徴は資産総額の約2倍～3倍という驚くべき欠損金であって、公営企業でなければすでに経営体は消滅していたことは疑いないであろう。そして毎年の純損失は年々繰越欠損金を増大させている状況である。この5年間の比較貸借対照表が物語る最も大きい事項は昭和48年度に約100億近い再建債が募集され、その資金で流動負債を約15億円返済し、流動資産として50億円手持資金を増し、残り約35億円は不良債務の返済約32億円と残余は債務の借り替え返済に用いられたものである。このことが昭和45～47年度と昭和48・49年度とで財務構造を著しく異にしている原因である。この再建債は昭和48年7月に制定された「地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律」により同年12月市議会の議決を経て、昭和49年3月自治大臣の承認をえて、年利率8.05%で京都市公債引受シンジケート団に対して発行したものである。このシンジケート団は35%のシェアをもつ三和銀行と15%のシェアをもつ京都銀行を中心に都市銀行3.5%、

借 対 照 表

（単位百万円）

負債、資本	45(46/3)	46	47	48	49
固定負債	858	572	286	9,788	9,363
流動負債	6,543	8,571	11,088	9,528	10,301
一時借入金	(5,800)	(6,550)	(9,350)	(8,260)	(9,350)
負債合計	7,401	9,143	11,374	19,316	19,664
自己資本	2,778	2,772	2,772	2,772	2,772
借入資本	2,835	3,517	3,475	3,398	3,385
資本剰余金	155	155	2	115	205
欠損金	△8,471	△10,656	△13,009	△15,784	△18,589
繰越欠損金	△(6,905)	△(7,111)	△(10,064)	△(13,009)	△(15,115)
当年度純損失	△(1,565)	△(3,544)	△(2,945)	△(2,775)	△(3,474)
資本合計	△2,703	△4,212	△6,760	△9,499	△12,227
	4,698	4,931	4,614	9,817	7,437

第2図 財務構造



信託銀行，地方銀行，信用金庫1%の割合で合計27行からなっている。資本の部に借入資本金が含まれているが，これは地方公営企業法施行令第15条の規定に基づいている。すなわちその第1項は「資産の金額から負債（建設又は改良に要する資金に充てるために発行する企業債を除く以下本条において同じ）の金額を控除した額をもって資本とし欠損金の処理のための企業債およびその他の負債をもって負債とする」と規定しているが，そのカッコ内の除外規定により建設改良のための企業債は負債からはずされ，同条第2項で「資本は資本金及び剰余金に，資本金は自己資本金及び借入資本金に，剰余金は資本剰余金及び利益剰余金に区分する」として資本金の区分で表示される。

これを受けて自治省財

政局長通達の「地方公営企業法施行規則の一部改正について」（昭和36年3月31日）に添付されている貸借対照表のヒナ形にも借入資本金が資本金の中に計上されている。公営企業会計は原則的には改正前の企業会計原則に準拠しているが、この借入資本金の中に含めることは例外的な点であり、公営企業の資本概念の特質があらわれている点といえよう。一般企業のように増資という形で資本市場から資金調達することのできない公営企業の下では、巨額な設備投資は企業債を財源として行なわれざるを得ないし、それが現実の実態である。京都市の場合、昭和49年度末では昭和36年度以降の軌道事業公債約8億円と昭和38年度以降の自動車運送事業債公債約25億円の計33億円余りが借入資本金として計上されている。設備投資により取得された固定資産は維持すべき企業実体資本としてそれに対応する調達資金を資本の部に計上すべきとしたものであろう。しかし企業債は一定の期間後償還されるべきものであり、そのため借入資本金はこの償還により自動的に減少するのであるが、実体資本維持の立場からすれば、何らかの形で償還により減少した分を補填しなければならない。そこで地方公営企業施行令第25条では減償積立金等の利益引当金により企業債を償還した場合、返済に使用した積立金額を自己資本金に組入れなければならないと定めている。この規定から借入資本金のうち減償積立金等利益引当金で償還した分は組入資本金（または造成資本金）として自己資本の内訳科目に振替えられ、資本金全体の額は減少しないで維持されるように規定している。（ただし、利益部分により償還した場合である。）このように企業債の返済が利益で行なわれた場合、その利益が自己資本金に自動的に振替えられ、一たん計上された自己資本金はその後の欠損補填には用いることが出来ない。このため過去の利益はこの処理を通じて自己資本になっているのに、最近出て来た赤字は過去の利益で補填されないうまま累積化され、この累積赤字を理由に経営成績の悪化を印象づけて料金の値上げ要求等が行なわれているとの批判もある。しかし幸か不幸か京都市の場合、第1図にみられるように独立採算制開始以来市電、バス両事業とも言うほどの利益が計上されておらず、したがって借入資本金に計上された公債は利益で償還することなく、他の負債により肩替りされることにより償還されてきたため造成資本金勘定はなく、したがって批判されるような累積赤字の過大表示ではなく正味の累積赤字である。

〔地方公営企業財務会計制度研究会が昭和44年3月に提出した「地方公営企業財務会計制度に関する報告書」では借入資本金制度を廃止し、固定負債に区分替えするとともに剰余金による固定資産

の取得や企業債の償還等資本的支出に充当した場合は、その額を付加資本金（自己造成額）に振替えるよう提言している。]

おわりに

昭和49年度における京都市内の交通機関別輸送分担をみると、自家用車が全体の約3分の1に当たる36.7%で、公営交通である市電7.7%、市バス23.1%、合計30.8%と全体の3分の1弱であり、他は私鉄15.1%、タクシー、ハイヤーの12.7%、国鉄、民営バスの4.7%であることがわかる。モータリゼーションの波により交通機関の3分の1が私物化されている。現在大量輸送機関として電車・バスは民営の合理的経営と赤字路線を切り捨てる積極政策との間にはさまりながら、たえまなき都市への人口集中とスプロール化された土地開発、強まる住民パワーを背景に年々その苦悩を大幅な赤字の計上と累積赤字の処理問題という形で現わしてきた。昭和27年に独立採算制を導入して以来公益事業は法律により原価主義に基づいてその経営成績を把握し、経営の合理化をめざすよう意図されてきたが、今日病院、水道、交通など一般市民にきわめて深いかかわりあいをもっているこれら公益事業が軒なみ巨額の累積赤字に苦しんでいるのはまさに社会的問題であり、現在関心をあつめている都市問題の一つの大きな課題であろう。京都市もわが国で最も大規模な市電事業を有し、それにより発生する赤字に苦勞しているのはすでにみた通りである。

小稿では京都の公営交通である市電市バスの事業を財務数値の上からその実態を把握するように努め他の公営交通との比較等を行なったが、もとよりこれにより巨額の赤字を解消させる名案を見出せるほど問題は簡単ではない。まずよく現状を把握することがそれぞれの特徴を認識し、そのよって来たる原因を究明するために不可欠な前提条件であり、小稿はそれ以上を望むものではない。

以上の分析やその他の資料を通じて考えられる点をまとめると次のように言える。

(収益面)

1 原価主義に基づく独立採算制の下では公共性の原則から料金を不当に低く据置くことは独立採算制自体を無意味にする。昨今公営のみならず交通事業一般の収益状況が悪化しているのはオイルショック以後の値上げが原価の上昇分に見合うだけ認可されておらず、認可額も部分的に行なわれたためといわれている。諸物価高騰の折柄、一市民

としてはせめて公営交通の料金だけでも据え置かれたい気はするが、それに見合う一般会計や国からの補助がない限り、その甘えは資源の浪費を招きやがては赤字のゆえに全廃される市電の運命を招くことになる。ここで必要なのは交通事業体の一層の合理化と同時に一般市民の公営事業の料金に対する考え方とそれを補助する国や地方自治体の積極的改善が不可欠である。

2 料金改訂の時期が政治的取引や行政上の配慮から遅延すればするほど悪影響が激る。料金改訂は一定の範囲（例えば物価スライドの上下限の範囲）内なら一々議会や中央官庁の認可を得なくても行なえるとか、事後承認を受ける制度が望ましい。そのためにはまず経常的な監査委員会が設けられ、料金算定の根拠になる票価数字の妥当性が第三者の専門家により証明されると同時に、市民の各界代表者もその中に入って公営事業の継続運営に必要な条件を検討すべきである。

3 政治的理由や国の政策や行政事務の肩替りと考えられる業務から生ずる費用は国および一般会計から補助金という形で負担区分を明確にしなければならない。

4 交通事業の場合行政区画と路線範囲は必ずしも一致しない。民営交通との競合路線や境界地区については、他都市との相互乗り入れなどいたずらに行政区画を固守するあまり乗客が他の交通機関に流れないようにする必要がある。

5 国の交通政策も全国一律的なものでなく、京都のような古都市には市電購入にも補助金を出すなど各都市の特殊性を加味した多様化が望ましく、また路線の認可についても弾力的かつ迅速に行なわれる必要がある。また起算に対する認可も時期を失することなく弾力的に行なわれるべきである。

（費用面）

1 何といても人件費が最も重要な費用である。人件費については1人当りの人件費と実働人員や直接工と間接工との比率など労働効率の点との2つある。まず前者についてはあまりにも多種多様な手当の形態については従来からの長い歴史をもっているとはいえ、民間会社でいえば破産や更生会社に該当する段階にあっては一度全面的に洗い直す必要がある。交通局の従業員も公務員には違いないが、運転手の場合一般行政職と異り年齢と共に経験を積み作業効率をますというのではなく、体力の衰えと共に作業効率は低下する種類に属する。したがって年功序列制よりも職種給に徹した給与体系が望まれるが、現実と同じ公務員として仲々その区別は困難な場合が多いし、恩給制など手

厚い老後保障制度が民営の person 費との大きい差異を示している。

この意味から、人件費の高さの点からのみえれば、今後も果して5勤1休などという変則勤務が本来とされる交通事業が公営形態で民営と競合して行けるかは疑問である。公営交通の公共性に対する一般市民の理解と国や、地方公共団体からの補助に対する十分な支援を得ることが出来なければおおよそ立ち行かないであろう。後者の実働効率の点も各種労働協定による必要事項を満たすため一定率以上高めることは困難であるとしても、公営の場合は民営のような思い切った合理化や部門廃止に伴う人員整理は出来ない。民営の場合は給与条件や老後保障の不備から部門廃止すれば、希望退職者が出るほどであっても公営の場合は他部門配置転換の保証を組合に約束しなければ、そのような合理化は実際上出来ない。このような配転はとくに新しい仕事が出る場合を除いては他部門の人件費を高めることに他ならず、公営事業全体としての人件費絶対額の減少は期待出来ない。

京都市の場合、市電の部分撤去は一部市庁部局への配転で交通局の負担が減少したとはいえ、上述のような現象のあることは否めない。そしてこの過渡的現象がかなり長期化していることにも問題がある。この点にも民営と公営との違いが大きい。

2 支払利息

現在借入金や再建債の利子は公定歩合にスライドさせているが、最近の借入分は年8%~9%とかなり利率そのものが高い。とくに最も大きな負債である100億円以上の再建債の利子は8%以上であり、その利子補給は国と市により補助されているとはいうものの、かかる巨額の累積赤字の棚上げ分に相当する負債に対する利率は政府の低金利なものでなければ、折角の補助金が全部利子支払いになり現金償還までには至らないという結果になる。