

第四百回国会参議院運輸委員会會議録第八号

昭和六十一年四月十七日(木曜日)

午前十時二分開会

常任委員会専門員 多田 稔君

委員の異動

四月十日

辞任

内藤 功君

補欠選任

小笠原貞子君

四月十四日

辞任

小笠原貞子君

補欠選任

橋本 敦君

出席者は左のとおり。

委員長

鶴岡 洋君

理事

江島 淳君

吉村 真事君

安恒 良一君

矢原 秀男君

委員

堀原 清君

倉田 寛之君

高平 公友君

内藤 健君

安田 隆明君

橋本 敦君

山田耕三郎君

国務大臣

運輸大臣

三塚 博君

政府委員

大蔵大臣官房審議官

大山 綱明君

運輸省地域交通局長

服部 経治君

事務局側

本日の会議に付した案件

○特定都市鉄道整備促進特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○連合審査会に関する件

○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

特定都市鉄道整備促進特別措置法案を議題といたします。

本案につきましては、既に趣旨説明を聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○安恒良一君 きょうから審議に入りますところの特定都市鉄道整備促進特別措置法案の目的は、前回もお聞きをしましたのでありますが、「大都市圏における鉄道の輸送力の増大に対応して、都市鉄道の輸送力の計画的な増強を促進することにより、都市鉄道の利用者の利便の向上を図り、もって大都市機能の維持及び増進に資することを目的とする」ということの御提案であります。

まず私は、大都市圏の交通体系のあり方ということ抜きにして、この法案を議論することはできないと思うわけであります。

そこで質問をいたしたいことは、大都市圏における交通体系のあり方、特にこれは首都圏といいますが、それから関西圏、中京圏等々の、三大都市圏とこれは俗に言われているのであります。こういふところの当面二十一世紀に向けての交通体系のあり方について、どうお考えを持たれているのか、またどうしようと思われているのか、その

ことについてお考えを聞かせていただきたいと思

います。

○政府委員(服部経治君) 大都市圏におきましては、先生御承知のように、都心の業務地と郊外の居住地の間に毎日大量の旅客流動が発生するという実態があるわけでございまして、そういった大都市特有の交通実態に適切に対応してまいりますためには、どうしても鉄道あるいはバスといったような大量公共交通機関というものを適正に整備して、そういった旅客流動の実態に対応していくことが何よりも肝要であろうというふうに考えているところでございまして、私も二十一世紀に向けては、さらに増大することが予想されます

○政府委員(服部経治君) まず、東京圏につきましては、これも先生御承知のことでございますが、昨年の七月に運輸政策審議会から、二十一世紀の入口であります昭和七十五年を展望いたしましての都市鉄道の整備に関する長期計画というものの御答申をちょうだいしたところでござい

そういつた大都市圏における旅客流動への対応を図るために、今申しましたような都市高速鉄道を中心とする大量公共交通機関の整備をさらに積極的に進めてまいりたい、そういうふうに基本的に考えておるものでございます。

この答申の内容でございしますが、今後十五年間にさらに五百三十キロの鉄道新線の整備及び主要幹線の複々線化等を首都圏の中で進めるべきであるというふうになされていくところであります、私どもこの答申を真剣に受けとめまして、現在その答申の実現化のためにいろいろ具体的な勉強あるいは実際の各地域との話し合い等に入ってきたところでございます。

○安恒良一君 どうもお話が抽象的なんですが、例えば五十六年七月六日の運輸審の答申の「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」という中で、大都市圏問題が提起をされていますね。要約しますと、国鉄、私鉄、地下鉄の建設、改良を進め、軌道系の中量輸送機関、バス等がこれを補完する大量公共交通中心の交通体系を整備し

それから大阪圏につきましては、昭和四十六年に答申のございました当時の都市交通審議会の十三号答申に従いまして、現在まで都市鉄道の整備を図ってきているところであります、既にその答申が出ましてから十五年以上を経過しているというふうなこともございまして、改めて近い将来にそういった問題の見直しという形の勉強をしてまいらなければならないというふうに考えております。

と、これが基本方針だというふうに答申をされているわけであります、これを受けて、あなたたちは今私が申し上げた首都交通圏、中京交通圏、京阪神交通圏をどうしようと思われているのですか。

また、中京圏につきましても、地元からそういった中京圏における都交審、都市交通審議会の答申の見直しについての要望も日増しに強くなつてまいっております状況もございまして、大阪圏に続きましては中京圏といったような順序で、今後に向けては勉強を深めてまいりたいというふうに考えておるところでござい

さらに私は、できれば今日現在のところだけでなく、二十一世紀に向けて、二十一世紀といってももうあと十五年なんです、これに向けてどのようにこの三つの圏の今交通体系の整備をしようと思われているのか、お考えを聞かせてくださ

○安恒良一君 いや、勉強するばかりじゃ困るわけで、勉強してもらわなきゃいけないんだけれども、具体的に少し言うてもらいたい。というの

は、大都市圏における旅客輸送の交通機関別のシエア一覽表、昭和五十九年度を私は資料要求して、いただきました。

首都圏、中京圏、京阪神圏、三大都市圏、国鉄の分野、民鉄、地下鉄、路面電車、バス、ハイタク、自家用車ということになっていますね。このシエアをいわれる二十一世紀である昭和七十五年には、このシエアはどういうふうに変化させようとするのかと、それと同時に、それに対応した交通機関をどうするのか、この青写真がないと、勉強してはいます、勉強してはいますしやけどもわからぬわけですね。やはりそういう青写真がありながら、そこできょう提案をするような法律ですから、だから私はきのう資料要求のときに、昭和五十九年度の交通機関別のシエア一覽表のほかに、七十五年を想定した三大圏の旅客輸送交通機関別のシエア一覽表をもらいたい、こういうこともお願いしておつたんですが、それを含めて説明をしてみてください。

○政府委員(服部経治君) 先ほど来私、大都市圏におけるあるべき交通体系の姿というのは都市高速鉄道を中心としたという大量公共交通機関を中心の効率的な交通体系を整備することであるというふうに申したわけでございますが、現実には遺憾ながら、自家用乗用車あるいはトラック、そういった自動車交通の目覚ましい進展によりまして都市圏の道路交通は大変に渋滞、混雑を生じておりまして、環境問題に特に配慮しなければならぬ、あるいは都市空間の制約の強い都市圏においてさまざまな交通問題にかかわる幾つかの問題が深刻になってきている現状があるわけでございまして、私も、そういった自家用車を利用して多くの利用者の方を何とか鉄道、バスといったような大量公共交通機関利用の方向にこれを誘導してまいらなければならぬ、そのために受け皿である鉄道なりバスなりの効率的な輸送体系というものを早急に整備していかなければならぬというふうに考えておるわけであります。

ところで、数字の話でございますが、首都圏につきましましては、先ほど申しました運輸審の答申をちよだいするまでの過程におきましていろいろと勉強がなされてきているところでございまして、例えば東京圏の人口というのは現在の二千九百七十万人から昭和七十五年には四百万人ふえまして三千三百七十万人になる、そういう人口の伸び及び外延化がさらに強まるという傾向を反映いたしまして、東京都都区に毎日流入してまいります通勤通学人口というものが現在の二百六十万人からさらに八十万人ふえまして三百四十万人程度になる、この伸びはざっと三〇%であります。

その流入人口の九割の人たちが鉄道を利用することになるであろうといったような将来の人口動態の変化、流動の実態の変化が想定されているところでございまして、私も、東京圏におきましてはさらに鉄道のシエアが私どもが期待しているように順調に伸びていくであろうし、そういう下地がありまして、またそういう方向に私どももいろいろな政策手段を通じて誘導を図っていく責任が大きいというふうに考えておるわけでございします。

なお、大阪圏あるいは中京圏につきましましては、先ほどもちよと申し上げたわけでありますけれども、こういった東京圏の勉強に引き続きまして、これら大阪圏、中京圏につきましましてのそういった面での勉強を今後に向けて深めてまいりたいと考えてございまして、当面、現在の先生のお手元にごさいますシエアがどうなっていくであろうか、あるいはどういふところまでこれを持っていくべきであるとかといったような具体的な数字にわたつてまでの御説明はいたしかねる状況があるわけでございします。

○安倍良一君 どうも大臣、私は今のやりとりを聞いておつてちよと納得ができません、なぜかという、五十七年の七月六日の「長期展望に基づいた総合的な交通政策の基本方向」という答申でいろいろ大都市圏の問題を触れられていますが、さらに東京の場合は、今局長も言われたように昨年の七月十一日、運輸審の答申で「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」というのが出てくるわけですね。そういうのが出ておりまして、私の手元には昭和五十九年度のシエアだけは来ています。例えば国鉄が全体の輸送量の二三・一、民鉄が二・九、バスが一・七、ハイタクが四・八、自家用が二四・六とこういうふうになっている。これは中京圏も京阪神交通圏も五十九年度のシエアはあるわけですね。

ところが、このシエアが昭和七十五年の二十一世紀にはどう変わっていくのか、またどう誘導していくかとしているのかというのがなかりやならぬ。でないと、どうも運輸省は政策中心の省に変わったと言いつつ、今度出された法律を見ると、私は中身は賛成です、賛成ですが、何かその場の場当たり的な感じがしてならないんです。なぜ場当たりかということはいくつか議論をずつと深めていきますが、だからもう少し、もう世界の日本だと言つて中曾根さんも胸を張つて、世界経済の割以上を我が国が負担をしていると言つてはどうか、大見えを切られている時代ですから、国内的にも十年や十五年先の展望があつて、そしてそれに基づいた誘導政策というものがないと私はやっぱりだめだと思ふんです。その意味から言つて、抽象的に、大都市には人がふえます、そこでできるだけ鉄道や軌道や公共バスに誘導しますと、それだけの話です。じゃあ本当に今言われたようなことで、例えば自家用の東京における、首都圏における二四・六というのがだんだん減っていくのか。中京交通圏では自家用のウェイトが五七・五%ですよ。これが減っていくのか。減っていくというなら、減らすためにはこういう政策をやるんだということを言われないうと、とにかく鉄道に乗ってもらいたい、バスに乗ってもらいたいだけ言つたつて乗つてくれないうです。こういう政策をやるから鉄道にうんとお客が来るようになりますよとか、バスが公共交通機関としての役割を果たしますよというものをお出しにならないと、私はそれはこの法律によって複々線化を進めることは反対でありません、賛成ですが、しかしそれだけでは問題は解決できないんです。

だから私が今聞こうとしていることは、二十一世紀に向けて大都市圏における旅客輸送の交通機関別のシエアをどのように変えて、局長が言つたように鉄道やバスを中心に、いわゆる公共交通を中心にしていくその施策、方法論についてどうか、それが大体見通しとしてどうなるのかということをお願いいたします。例えば今おつしやつたように鉄道のウェイトがふえてくれば、それならば東京の場合には自家用車のウェイト二四・六は何%まで下がりますとおつしやつて初めてわかることなんです、そういうものについてどうなるかというところをお聞きしているんです。どうですか、そこは。

○國務大臣(三塚博君) 大変な御指摘をいただいたわけであります、運輸省もその辺のところの見通しをどうするかということでは作業を行つておることも事実であります。

お示しをいたしましたのは五十九年のシエア一覽表と、こういうことであります、このシエアにごさいますように、大都市交通として国鉄、民鉄、そして地下鉄、バスと、こういうことが主力になって市民の足の確保、都民の足の確保、通勤通学の確保ということが図られなければならぬ、これは御案内のとおりであるわけであります、残念ながら、大阪圏、中京圏に見られますように、たゞいま御指摘の五七・五%が自家用であります。大阪圏も三〇・二%であります。東京が二四・六%とつておりますが、これはもつと上がつておると思ひます。年々この傾向は高まればこそ少なくなるというところは、今日たゞいまのままであります。ちよと申し上げて、この見通しは的確に実は運輸省としても持つておるところであります。しかるがゆゑに、今回まず一つの手段として、私鉄がその運営しておる地域の地域鉄道として、

投資しようにも膨大な投資でどうにもならぬというところの中で、今日準備金制度というものを立てさせていたが、私鉄の果たすべき分野において、まず復々線化へお取り組みをいたさうと、こういうことであるわけでありまして、さらに地下鉄につきましても、公営企業としての役割という意味で、本件についても果敢に取り進めていかなければならないのではないだろうか、こういうことであります。

問題は、今度はバスをどうするのかということでありまして、ハイヤー、タクシードも補完的にあるわけですが、バス路線、三大圏では大変混雑のきわみで前に進めない、バスの機能は果たせない、こういうことでシエラが落ちてきていることも事実でありますから、このシエラを鉄道で、私鉄また国鉄、今度は国鉄からまた私鉄と、こういうことに法律が通らされていただきますれば形態が変わるわけでありまして、全部ひくるめて鉄道という意味でこれを主力として進める、と同時にバスも主力として進めると、こういう両相まった形の政策をどう果敢に取り進めていくべきだろうか。こういう点で地方局、運輸省全体としていろいろな勉強をしておりますが、私は一つの勉強として、やはりラッシュ時における自家用車のそれぞれの通勤センター、東京都は副都心と言っておるわけでありまして、そういう通勤・通学のセンターに向けての制限というものはあり得ないのであるかと、あつてもよろしいのではないだろうか、私権との関係がございすけれども、そういうことをやはり一つ研究課題として、オーソドックスにはやはり鉄道の整備、バスレーン、バス路線の確保と、こういうことについて全力を尽くしていかなければならないだろうと、こう思っておるわけでありまして、ただいま東京の将来の見通し、七十五年の見通しは局長から言われましたが、大阪、中京圏についてはいまだそのことは、それは確かな数字はございせん、こう言っておるわけでありまして、傾向は把握をいたしておるわけでありまして、

特に大阪圏、先般いろいろ大阪の方々とお話を、地交局長も一緒でありましたが、やはり大阪圏の、名古屋圏も含めてでありますけれども、特に大阪圏ということでの間懸談した観点から申し上げますと、

「委員長退席、理事失原秀男君着席」
運輸省に大阪交通圏に関する交通部会を設定しまして、これで真刻に都市圏の交通はどうあるべきか、こういうことで検討いただき、答申を得て、それに基づいて政策を進めていかなければならぬ時期にきたということだけは言えると思ひます。そういう点で今後取り進めてまいりたい。

具体的な点は、また局長からお答えをさせていただきます。

○安恒良一君 こればかりやっておるわけにはいきませんから、私からも逆に提起をしておきたいと思ひますが、鉄道については今おっしゃったような形でこれからの議論を深めていく形で、鉄道のウェイトを高めるための方策を、いろいろ既成路線それから新線建設を含めてやらなきゃならぬと思ひます。

それから、やはり大臣もちょっと触れられましたが、大田市圏における自家用のあり方については、もう思い切つて少しお互いが考えるところにきたのではないかと、例えば名古屋では道の真ん中にバス専用レーンをつくつて非常な効果を上げてますね。そういうようなことを東京や大阪で取り得るのじゃないか。これはもちろん道の幅にもよりますけれども、非常にやばいところあるわけですから、そういうことのいわゆる専用レーン的なもの。

それから、諸外国ではいろいろな知恵を働かしていますね。例えば、まあこんなことが思ひ切つてできるのかどうか知りませんが、東京であったら環七というのがあります。環七までは自家用で来ると。あそこは安い公営地下駐車場をつくつて、環七から内部は自家用の乗り入れを制限する。これはニューヨーク型であります。それから、いわゆるモスコビーならモスコビーは、今度は逆

に大型トラックの昼間乗り入れを制限をしているとか、シンガポール型とか、諸外国ではいろいろな英知を傾けて大都市圏におけるところのいわゆる住民の足を確保するための自動車に対する制限というのを、いろいろ、それぞれの国なりに工夫をしているわけですね。

ところが、日本の場合は専用レーンというのがまあ一つある程度。今まではどうも運輸省はこのことについて及び腰なんです。これは運輸省だけじゃなくて警察庁、それから建設省、関係省ありますから、みんな相談しなきゃならぬけれども。

しかし、私は、このままではいつたら大都市はどうにもならなくなるんじゃないか。都市機能そのものが危なくなるだろうし、さらに、いわゆる交通公害、空気汚染、そんなことがありますから、私は、ぼつぼつ自家用のあり方について、例えば地方都市なんかでは、これは日本でもやっているとありますが、ある都市でも都市の入口で、一人で行き通して入る人はできるだけ遠慮してもらおう。自家用で市内に入られるならば二人、三人一緒に入ってもらいたい、こんなことを市条例として試みにやつたのも日本にもあるわけなんです。それから、ですからそういうような問題について、やっぱり運輸省が音頭を取つて、関係省との間に大胆な打ち合わせをやるということがないと、私は鉄道中心に大都市圏の交通をかなり賄っていくというところは賛成です。賛成ですが、どうしてもそれだけではだめなんです。バスやハイタクというのがやっぱりそれを横につながらないといかぬ。

特に、日本の鉄道、例えば東京なら東京の場合にはやはり放射線状にできているわけですね。それだけの、埼玉、千葉、神奈川、山梨に向かって東京の鉄道というのは、まあ山手線というのはありますけれども、環状線というのは非常に少ないわけですね。大阪の場合でも、いわゆる大阪の環状線国鉄が一つあります。あとは全部放射線状に私鉄なり国鉄が入ってきていると、こういうことであります。

そうすると、これを環状的につなぐのにはやはりバスとかハイヤー、タクシードの補完的なものがないと。もちろん環状鉄道の建設というののも一つのやり方です。環状的に鉄道を、新線を建設していく。しかしながら、これは膨大な経費がかかりますからね。そうすると、現在あるところの道を十分利用しながらやれるとすれば、これはやはりバスやハイヤー、タクシードというものが補完的に足を守る。それがためには、ある一定の区間において自家用の使用が不便になるということは国民経済の観点から考えても私はもう考えるべきところにきています。

ですから、これ以上これで時間をとるともったいないです。ですからもうやめておきますが、私は、そういう問題についてぜひ前向きに取り組んでもらいたい。でなければ本当の意味のいわゆる大都市圏における旅客の迅速にかも安全で快適にという交通の確保が非常に難しくなるんじゃないかという感じがしますから、この点は意見として申し上げておきます。十分ひとつ大臣、局長以下に命じていただいて、今までは率直に言つて及び腰なんです。抽象的なことだけは立派な答えをここでするわけですね。しかし、中身は一つもないわけですから、ぜひあれをしていただきたい、こういうことをお願いしておきます。

そこで、交通圏のあり方はその程度にしまして、次に、今回の目的は、非常に混雑率が高いところについて、とりあえずこれを複々線にする、こういうことになっております。そこで、これについても私は資料をお願いしておつたんであります。いわゆる大手十四社の最も混雑している区間における混雑率の一覧、それからこれの七十五年における予測、こういうことをお願いしておきました。どういうふうになってますか。資料があるならこの資料と言つていただきます。

○政府委員(服部経治君) 大手民鉄十四社の主要路線の最混雑区間におきます最混雑、一時間当たりの混雑率でございますが、昭和五十九年度の数字

字では平均して一八五%でございました。

地域別には若干の差異がございました。東京地区では平均で一九二%、関西地区では一七七%、中京地区では一七九%というふうになっておりますが、特に東京地区の中で目立っておりますのが東急新玉川線、あるいは小田急小田原線、東急東横線、西武池袋線等の路線ではないけれども今日でもなお二〇〇%を超すという混雑が続いておるわけでございます。大変遺憾な状況であるというふうに考えております。

○安恒良一君 一覧表はもう見ればわかりますから、説明をできるだけ簡単にお願いしておきます。これには東京都の地下鉄も出していただいておりますが、大体地下鉄もこれとかなりの混雑状況です。

それからいま一つは、今度の法律の対象予定路線の混雑率の状況はどうなっておりますか。

○政府委員(服部経治君) まず、首都圏の中で五社六路線というものが、本制度をお認めいただきました場合には、これが本制度にのって複々線化が図られるというふうに考えておりますけれども、それを申しますと東急東横線は二〇一%、東武伊勢崎線は一八三%、東武東上線は一八五%、西武池袋線は二〇一%、小田急小田原線は二〇四%、京王本線は一九二%というふうに非常に高い混雑率になってございます。

○安恒良一君 そこで、いただいた大手十四私鉄の状況、それから東京地下鉄、これは営団、東京都交通のものを見ますと平均混雑率が大体二〇〇%台、それから一八五%台、それから一五〇%台と、こういうふうに大まかにこれが分けられるように、この資料から私は拝察をします。

そこで、あなたたちは、今回のこの法律に基づいて平均混雑率というやつをどの程度にこれを落とそうとされているんですか。この法律を適用してどの程度に落とそうとされているんですか。その考え方を聞かせてください。

○政府委員(服部経治君) ただいま申し上げましたような大手私鉄の主要幹線につきましては、現在

在そのほとんどが二〇〇%を超すといったような問題のある混雑状況を呈しておるわけでございまして、これを放置しておきますと、昭和七十五年、二十一世紀の入り口あたりの時点では平均的にこれがさらに混雑率が激化いたしまして、二〇〇%程度の混雑状況、これは昭和三十五年、六年当時の混雑の状況に逆戻りというふうな現象を生ずるわけでございまして。私ももうこういって各線につきましての複々線化を進めることによりまして、そういう現在二〇〇%、将来は二〇〇%を二五〇%といったような混雑の状況を、おおむね一五〇%から一六〇%あたりまでに大きく引き下げたいというふうに考えておるものでございまして。

○安恒良一君 私はきのう資料要求しておいたのは、大手十四社、東京地下鉄の平均混雑率、五十九年度の実績とそれから二十一世紀の昭和七十五年ぐらいいなるであろうものかというところをお願いをしておったんですが、資料が出てきませんね。

つくれないからつくれないからでやむを得ないんですが、今局長が答弁をされたのは、当面本法の対象となつてゐる東急、東武、西武、小田急、京王帝都の混雑率、現在でも既に一八〇%を全部超えてゐるわけですから、ですから、それは二〇〇%以上になるだろうということですが、ほかのところにおいても例えばいわれる関西圏であるとか、中京圏であるとか、この平均混雑率がここに

出ているのはかなり高いんですね。これもやはり将来は、私は人口の大会集中心ということから考えてくるとふえていくんじゃないでしょうか。そこはどうかというふうに、本来ならここに一覧表つけてほしいんですが、ついてませんからね。五十九年度の横に七十五年は大体このぐらいいなるというものを示してくれとお願いしておったんですが、出てませんが、その見通しはどうですか。

○政府委員(服部経治君) 大阪圏につきましては、大体現在五社の幹線の平均で一七七%という混雑率でございまして、これは適切な対応が図られない場合には、昭和七十五年時点では恐らく一

九五%を超えるような状況にまでなっていくのではないかとこのように推定をいたしております。なお、中京圏につきましては、もうひとつデータ不足で、私も勉強が足りておりませんけれども、現在の混雑率が横ばいぐらいいで続いているくではないだろうかというふうな一つの見方も持っておりますのでございまして。

○安恒良一君 例えば中京圏、きょう私がいたっている資料では、これやはり平均で一七九%ですね。だから、やっぱり一八〇%ですよ。それから九州の場合に、西鉄ですね、これも一七七%ですね。そうすると、やはり名古屋を中心とする中京圏にしろ、それから九州の場合でも福岡を中心とするところについて、依然としてその周辺における人口の集中というのはいくら進んでいるわけですね、そのことはいくこと悪いことは別にして現象的に。

そこで、今回はたまたまこの法律のいわゆる適用地域を、本法の適用地域を首都圏と関西圏に限られてゐるわけですが、これはなぜこの二つに限ったのか。その理由を言ってみてください。なぜ首都圏と関西圏だけがこの法の適用になるんでしょうか。混雑率は現在、それは二〇〇%と一八〇%ということの違いもありませんけれども、やはりあなたが申し上げたように、一五〇%というのはいくらことなんですか。一五〇%というのはいくら程度かというところ、恐らくあれでしょう、立つて新聞が読めるかどうかという程度が一五〇%。立つて新聞が読めるのは余りいいことじゃないんですかね。本当は座りたいんですが、それにしたつて今の混雑度合いというのとは、とても新聞なんか読める状況には、この一覧表にあるところとはどこもないわけですから。どこもない。これは中京でも私のいるところの九州でもないわけですからね。立つてとても新聞なんか読めませんね。ですから、こういうところの混雑率を私はやっぱり落とさなきゃいかぬと思う。それなのに何で、今回は東京と関西だけが対象区域にされたのか特別の理由があるんですか。聞かせてください。

○政府委員(服部経治君) 本法の適用対象地域につきましては、本法の第二条に書いてございまして、ように、大都市圏であつて政令で定めるものというふうなことになるわけでございます。当面私も指定しなければならぬと、本法の対象地域に指定をして積極的なかつ緊急の複々線化等の実施を推進しなければならぬというふうに考えておる地域はまず東京圏でございまして、それに次いで大阪圏であるというふうに考えております。で、名古屋圏、中京圏につきましては、そういう東京圏あるいは大阪圏に準するような状況があるわけでございますけれども、なお将来に向けての鉄道旅客需要の伸びの想定でございますとか、あるいはそういうものを踏まえての地元の大手私鉄事業者の輸送力増強に対する対応の姿勢でありますとか、そういうものを

もっとより正確に把握いたしました上で適当な結論に達したいというふうに考えておるわけでございまして、現在の段階で東京圏と大阪圏に限定したというふうな状況ではないわけでございます。

○安恒良一君 結局今回の法の目的は、大都市圏における鉄道輸送需要の増大に対応して鉄道利用者の利便の向上を図る、そして大都市としての機能の維持、増進に資するということが目的であつて、しかもこれを何で見るといふと平均混雑率で見るといふことになつてゐるわけですね。そうすると、平均混雑率の指標としては二〇〇%と一八五%と一五〇%がある。特にできれば一五〇%まで下げたいんだと、こうおっしゃつてゐるわけでしょう。一五〇%まで下げたいということになると、いわゆる中京圏とか、例えば九州の大牟田線なら大牟田線というところに一八〇%もある場合があればこれはやっぱり一五〇%に下げなければならぬわけでしょう。ところがあなたは今度は、なぜあるんですかと云つたら、いや大都市とこういふふうにしたからだ、こう言われるから、名古屋は大都市でないのかどうかしりませんが、私は大都市というのはいくら政令都市に認定された人口百万以上のところは大都市というふうに考えざるを得

ないと思うんですね。政令都市というのがあ
けですから。それ以外に大都市の定義はないと思
うんです。そうすると、政令都市があるところ
において、いわゆる人口百万以上のところにおいて
混雑があるならばその緩和を——あなたの言葉を
聞いているとどうもまだ業者が熱心でないからと
りあえず熱心なところからだけだということな
とが聞こえますが、それはちょっと聞かれないん
です。むしろ熱心でないところはこういう法律
があるからやりなさいと言つて指導をあなたた
はすべきであつて、民鉄業者がまだ名古屋や九
州の西鉄は、帰つて聞いてみますけれども、どう
も熱心でないようなことを局長言っているんだが、
会社は計画ないのかと言つて聞かなければい
かぬのですが、やっぱりそこに住んでいる住民は混雑
率は同じですから、一七〇も一八〇も毎日こんな
にして行つておつたらやはり復々線にしてもら
いたいと思ふんですよ、利用者は。当たり前の話で
す。そうすると、誘導的にそういうところもむし
る門戸を広げる。広げないと、これでいくと、い
や実はあの法の適用は東京都と関西だけで、私
の方はできませんという言い逃れになつても困
りますよ。そこところは大臣どうされるおつも
りですか。今、私と局長の論争を聞いておられ

○政府委員(服部経治君) ただいま安恒先生御指
摘ございましたように、確かにこの政令に指定を
することによりましてその地域の輸送を担つてお
ります鉄道事業者に輸送力増強に向けての責任感
といひますか、社会的な責任を強く認識させる
という大きな効果があることはもう本當に御指摘
のとおりだと思つております。私の説明
はいささかそういふ点への配慮が欠けておつた
かもしれません、いすれにいたしましていただ
いまの先生の御指摘も踏まえまして、今後に向け
てなお早急に政令指定の考え方等を煮詰めて、
現状、現実に適切に見合つたものにしてまいり
たいというふうに考へております。

○安恒良一君 それでは大臣、政令、省令で定め
るといふことなんですから、そのときに十分な御
配慮をいただきたい。例えば今回東京と大阪をす
るにしてもやはりその道は開かれていふんだとい
うことですね。中京圏も九州圏もやがてやるんだ
とか、そういう道をはつきりしておかないと私は
いけないと思ふ。でないとやっぱり旅客からい
たら公平の原則ですよ。たまたま東京や関西圏
に住んでいる人は一五〇になつたけれども、中京
圏や九州に住んでいる人は依然として一七〇や一
八〇の平均混雑率に置かれていふというのはい
は公平の原則を欠きますから。私はやはりそうい
うところは国鉄であろうと私鉄であろうと平均混
雑率を一五〇にまで下げる指導というのは常にな
いといけないと思ふんですね。このことを言つて
おきます。

そこで次に、これは鉄道を対象にされていま
から、軌道がなぜならぬのかといふのは、私は
衆議院の議事録を讀みまして、一般論の軌道に
これをすぐ適用せよといふことを申し上げよう
と思ひますが、やはり問題になるのは、東京の地
下鉄はこれは鉄道なんですよ。ところが大阪の
地下鉄は御承知のように軌道法による。ところが
実際は鉄道なんですよ。専用のところを走つて
いる。路面を走つていふわけじゃないんですか
ね。ですから今のところ地下鉄の複々線化とい
ふのはまだ聞きません。聞きませんが、新線建設に
今まだ追われていふんですね。しかしながら現実
に地下鉄も物すごい混雑率ですよ。例えば私は北千
住の駅から国会まで昔よく乗つたんですが、物す
ごいでしょ、あの混雑は。それはもう二〇〇%以上
なんというもののじゃないですよ、ラッシュの
ときは。私は大阪の場合でもそのことが言えると思
ひます。私も大阪に行つてよく乗つてみますとね。
そうすると、将来この地下鉄といふものについて
もある部分についてはこれは複々線化せざるを得
ないかもわからない部分が出てくると思ひます。
全面的じゃなくして。しかも地下鉄の場合は地下
ですからいふゆる地上から比べると、金はか
かりますよ、金はかかりますが、やろうと思へば

やりやすいのです。いふゆる地上の複々線化とい
うのはなかなか騒音問題なり、土地の買収問題か
ら大変なんです。地下鉄の場合は下を掘るわけ
ですから、単価は高くなりますが、私から言わせ
ると技術的には複々線化といふのはあり得ると思
うんですね。全く新しい路線をまた横に敷くより
むしろやすい。ところが、この法律で言つて、これ
例えば大阪の地下鉄はその意思を持つたつて軌道
だから全然これは適用にならぬわけですね。これ
は何か特別措置何か考へるんですか、こういう
場合に。地下鉄といふもので今軌道法の適用にな
つていふところはこれではどうにもならぬとい
ふことがあるんです。これはどうなりますか。

○政府委員(服部経治君) 大阪市の経営いたしま
す地下鉄が軌道法の対象になつておりますことは
先生御指摘のとおりでございますが、これはその
発足当初の特異な経緯によるものであるといふ
うに承知をいたしております。そのことが今日そ
のとおりでいかにどうかにつきましては今後に向
けて勉強しなければいかに問題であらうといふ
うに思つております。

ところで先生御指摘のような複々線化の要請が
現実に大阪の地下鉄について出てきたといふよう
な場合にどうするかといふお尋ねでございますが、
私もさういふこと事態を迎へるようなときに
なりまして場合には、一つには軌道法につきまし
てもこの法律の対象にするとか、あるいはそれよ
りも先に大阪の地下鉄につきまして適用法の体系
を変へまして地方鉄道法の対象にするとかとい
つたような現実即した対応を真剣に考へなければ
ならないといふふうに思つております。

○安恒良一君 まあ地下鉄の複々線化の問題が持
来出てくる可能性あるんですが、そんなときで
待たなくても、あなたたちは、我々は賛成してな
いのですが、国鉄の民営・分割化法案で地方鉄道
法の今度改正を考へられていふんですね。そのとき
一緒にあれが軌道法の適用になつていふのがおか
しいのですから考へられたらどうですか、そんな
ときまで待たなくても。東京の地下鉄は地方鉄道

法なんですね。大阪の地下鉄は軌道法です。それ
をそのままほうっておく。幸い今回法案のこれか
ら我々審議に入るわけですが、今まだ衆議院にあ
ります。その中で大阪は何か軌道法の改正が出て
います。その中で大阪は何か軌道法にしておか
ない都合の悪いことがあるんです。それとも
そういう要望が大阪側に強いのですか、それと
ころどうなつていふんですか。

○政府委員(服部経治君) 都合の悪いこととい
うのは別段ないわけでありまして、かつまた
大阪市がどうしても軌道でありたいといふことを
言つていふわけではございませんけれども、先ほ
どちょっと申し上げましたように、大阪市の地下
鉄が発足いたしました当初の経緯がございま
して、現在もお引き続いて軌道法の適用対象にな
つておるわけでございます。これを一挙に軌道法
の対象から外しまして、地方鉄道法の対象鉄道と
いふことにはいたしません。いろいろな技術
面で地方鉄道法と軌道法のいろいろな諸基準も違
うといふようなこともございまして、具体的な問
題が出てくるようにも聞いておるところでござい
まして、私もこの問題につきましては等閑視す
ることなく、スムーズに地方鉄道法体系に持つて
くることのできないのかどうか、早急に検討を
いたしたいと思つております。

○安恒良一君 結局、公営鉄道であらうと営団法
であらうと、東京の地下鉄は全部これは軌道法に
なつていふわけですからね。ですから、軌道法と
鉄道法で何か税法上の、軌道法の方が国の出す補
助金で特段有利とか何かあれば別ですが、私が知
る限りにおいてはそんなものはどうも民営といわ
ゆる公営の場合の違ひはあつても、ないように思
うんですね。そうすると、あとはいふゆる鉄道輸
送上の技術上の問題かなと思ふんです。ところが
が、これも現在大阪の地下鉄を見まして、鉄道に
することによつて技術上何か問題が起きるだろ
うかといふと、私は余り考へつかないんです。そ
りや細かいことまで私も技術屋じゃありませんか
らよくわかりません。しかし、私も鉄道で長く生

○安恒良一君 それじや次にまいります。

○政府委員（服部経治君） 私どもが本法案を

○安恒良一君 いや、鋭意勉強しているというの

○政府委員(原田總治君)　たゞいゝ先生御指摘の

ございますが、これもまた先生よく御承知のとおりでございます。伊えは開発利益の還元の問題でございまして、なかなか煮詰まった結論が得られていないという状況が長く続いております。総論は賛成であります。私ももういっただけでございます。私どももいろいろな問題がございまして、それは過去の経験で必ずしも豊かな実りにつながらない方法でもあらうというふうに考えまして、実は大変早期建設が強く要望されております。常磐新線の建設の具体化を図るという私ども大作業、大きな使命を現に負っておるわけでございますが、この常磐新線の建設の具体化を図るための勉強会の中におきまして——この勉強会というのは私どもとそれから常磐新線が經由し、通過することとなる関係府県の相応のレベルの方々を含めました勉強会でございますが、そういう場におきまして常磐新線の建設主体の問題及びその建設資金の調達の問題ということを現在勉強しておるわけでございます。その問題と今申しました開発利益の還元の具体策の問題を絡めまして現在勉強

しておるところでございまして、そういった具体的事案に即しましてこういった開発利益の還元といったような措置の具体化を図ることが最も現実的な対応策ではないかということで、現在また勉強中という言葉を使いますとおしかりを受けようであります、関係者との間で本場にまじめに勉強を続けておるところでございまして。

公的助成の問題につきましても、あわせてそういった場でお互いの意見を交換しながら一つの方向を見出して、必要があれば、また関係方面へも強く働きかけるというようにことをやってまいりたいというふうに思っておりますのでござい

○安恒良一君 いやどうも、だんだんお答えになるのかもしれませんが、お話がまだ抽象的なんですがね。

例えば開発利益の還元について関係の自治体なり地域住民との間に、例えば特定の地方税収の一定の割合を特定財源にするというようにすることで、もうこれも古くからいろいろ議論されているんですが、固定資産税とか都市計画税、の超過課税を行って、その課税分をその自治体で鉄道基金なら鉄道基金というファンドを持つ、そのファンドで鉄道の建設なり――開業直後はなかなかペイしませんが、三十年の展望を持ってペイをさしていくということになりますから、開業後数年は大変苦しいわけですから、そういうことの助成をするとか何か、しかしこのことはただ運輸省だけでできることではないわけですね。自治省、後から大蔵省も呼んであります、大蔵省等の関係等も税制の問題になればありますね。ですから、勉強されることは結構なことなんです、やはり例えば常磐新線なら常磐新線だけでも今私が言ったようなこと、これ古くから議論されていることですから、それはどんどん進んでいるんです、そういうふうにしようにとされているんです、どうですか。

○政府委員(服部経治君) 言葉が大変足りませんでしたが、ただいま先生が具体的に御指摘

になりました具体的な具体論を、私もその勉強会の場にもつづけておるところでございまして、全体として地域ぐるみ常磐新線の建設促進を大変強く熱望しておられる状況の中で、ぜひとも実りある結論に到達したいというふうに考えておりますし、また私どものスタンスもそれがなくては常磐新線の早期実現といつても、それは絵にかいたもちになるというふうな強い物の言い方をして、共同の勉強を続けておるわけでございまして。

○安恒良一君 そうすると、少なくとも自治省と大蔵省と運輸省の間では、開発利益の還元について、そういうことをやるということについての意見の一致はあるんですか。

○政府委員(服部経治君) 私ども大蔵省、自治省とまず話し合っているという方法でなくて、現実の常磐新線の建設主体の決定及び資金調達の方法等の具体的な詰めを行う中で、各自自治体とひき突き合せてそれを御相談申し上げていると、そういった実態の中から具体的な方策を生み出してまいりたい。そうしなければと大蔵省も、また自治省もそういう物の考え方に御同調いただけるものだというふうなアプローチの方法を今とらうとしておるわけでございまして。

○安恒良一君 それじゃこれもこれから時間とるわけにはいきませんから、私は復々線化も大変ですが、局長も認められましたように、新線建設も膨大な投資を必要とすると、しかし地域住民からは強い要望があると、またやらなければならぬと、首都圏や関西圏の場合はどうしても今の既存の鉄道だけでは十分でない、こういうことになりま

わけですね、各論になると。しかし、要望は強いと、鉄道はつくってこれというところから。私はやはりどうしてこの鉄道を開発をされることによって地域が非常に利便を得ることは、利益を得ることはこれは間違いないんですからね。例えば駅周辺の土地の値上がりであるとか、それから鉄道が開発されることによって、東京都なら東京都における通勤時間が短縮されて非常に利益を受けるとか、有形無形の利益がたくさんこれは新線ができればある。しかしながら、今日の建設費の膨大な値上がりというものが、大変に新線をやるう

として、この点についてもぜひ、もう総論賛成、各論反対の段階ではなくして、具体的、――例えば今あれでしよう、新幹線をつくるのもややこの思想ですね。これから新幹線をつくっていく場合にも地域が持たぬかと、北陸なら北陸に延ばしてくれ、少しは地域で持たないかというの、これは全くこれと同じ考えだと思いませんか、新幹線の整備についても、ですから、そういう点については、ひとつやはり開発利益の還元という問題については、積極的に、まずもう総論ではないから、具体的論として新常磐線の沿線とやっている、このことも非常に重要なんです。と同時に、やはり政府部内における意思統一も私はやられないと往々にして我が国の官庁というものは縦割りですから

ね。運輸省がいいことを考えたら、今度はほかの省からは一丁おれのところの縄張りだと、こういう話が、おれたちは聞いてなかったなという話がよく今まではあったわけですね。中曽根内閣になったらだんだんそれがなくなっているのかもわかりませんが、今まではあったわけですから。私はやはり今局長がおっしゃったように、沿線自治体との話を進められると同時に、やはり今後の新線建設のあり方についていよいよ開発利益の還元というところについて、私は大臣としては関係省庁の大臣なりとお話を進められるべき時期に来ているんじゃないかと思いますが、どうですか。

○国務大臣(三塚博君) この常磐新線まさに具体

的例として御提示いただきましたように、大変重要な今後の大都市交通線建設の方向を示すものであろう、そういう点で開発利益の還元を含め、また地域交通としてのあり方、そして新線建設というあり方、それも地域住民が渴望しておる、またそれをやることによって大変な経済効果を生む、活力を生む、こういうことであるわけですから、関係省が、運輸省がせっかく公共団体と協議をする、また事業者とも協議をして積み上げたものについて、いささかも足を引っ張るようなことがあってはなりませんと思ひますし、よく大蔵、自治、建設、大体そんなところかなと、こう思っておりますので、御指摘のとおり、この構想が具体化するに当たりまして、さような方式を考える中で推進体制を進めてまいりたい、このように思ひます。

○安恒良一君 それじゃ今度は、この法律の中の一歩ひとつ難しいと思うのは運賃の前倒しという問題がありますから、これについて少し……。私は私鉄の出身ですから、民営鉄道の運賃決定方法というのがある程度知っておりますが、議論を進めていくために、最初に民営鉄道の運賃決定方法についてちょっと説明してください、私ある程度知っていますから。方法について説明してください。

○政府委員(服部経治君) 大手民鉄運賃の査定に当たりましては、基本的には能率的な経営というものをもを前提としていたしまして、適正な原価及び適正な利潤に見合った水準となるように行っているところでございます。

査定の具体的な方法でございまして、まず目標年度、これを運賃平年度というふうに私ども申しておりますが、目標年度におきますまず鉄道事業部門の総支出額を確定いたします。それで、次にそれと見合う収入でございまして、これにつきましては現行、現在の運賃ベースによりまして、当然にいろいろな諸経費の値上がり等を反映いたしまして、そこにギャップが生ずるわ

けであります。この目標年次におけるギャップのある支出と収入の間を埋めまして収支がとんとんになる、収支がバランスするといったようなところに収入額を持っていくためにはどれぐらいの運賃改定を必要とするかという方法でもって新しい運賃水準を決定していつているわけでございます。

収入及び原価の各項目の査定の方をざっと申し上げると、まず原価の四割を占めます人件費の査定に当たりましては、合理化計画等を勘案いたしました適正な要員規模というものをまず算定いたしまして、これに所要のベースアップの率等を勘案いたしまして、一人当たりの平年度における人件費を算定して、これを所要の要員規模に乗ずるといったような方法でこれは数字をつくるわけでございます。

それから、物件費その他の諸経費につきましては、最近の実績価格を基礎といたしまして、その後に見込まれる物価の上昇率等を考慮して査定をするわけでございます。

それから次に、減価償却費でございますが、これは償却資産である既存の設備につきましては、これをまず簿価により額を確定いたします。しかし、それだけでは足りませんで、その後の工事によりまして増加する部分があるわけでございますが、それにつきましては、それぞれの会社の輸送力増強工事等の設備投資の計画を厳重に査定して、実行の確実性というものを踏まえましてプラスされる工事額を算定して、それに見合った減価償却費というものをこれにプラスするわけでございます。

最後に、金利と適正利潤でございますが、これにつきましては、レイトベース方式というものによりまして適正な事業報酬額を原価に算定するというような方法でこれを見ているわけでございます。

収入につきましてはもう御承知のように、当該会社の最近におきます輸送人員の増高の傾向、あるいは輸送力の整備の計画等を踏まえまして適切

な見通しを得るように努めておりまして、そういう推定の輸送人員をもとに輸送収入というものを確定するといった考え方で対応しているわけでありまして、ざっと以上のようなことでございます。

○安恒良一君 よくわかりました。私もそういうふうに思うんですが、そこで問題になるのは、やはり運賃のローテーションが今のところ二年か三年に一遍になっていきますから、あなたの言われる方法でいくならば、これはすべて収支ととんになつておかなければいかぬわけですね、ある程度、いわゆる適正利潤を含めて収支ととんだと。ところが、かなりやっぱり大手私鉄は過去に累積赤字が出ています。一覧表を私は出してもらいたいということ、四十五年から五十九年、それから五十年から五十九年、過去十年ないし十五年間の累積赤字表をここにいただいているんですが、これは後でちょっと説明していただければいいんですが、この累積欠損金が出てくるのは、一つは、減価償却年限は品物によって違いますが、私鉄の場合は大体二十五年から三十年ですが、そうすると、本来ならばそれで全部減価償却は終わるはずなんですが、必ずしもそこは十分にいつていないんじゃないか。ですから、大手私鉄の累積欠損額とその中身はどういうことかというふうになったのか、そこを説明してください。

○政府委員(服部経治君) ただいま私が御説明いたしましたような査定の方法によりまして運賃をきっちり決めていきますならば、先生御指摘のとおり、私鉄の収支は二年ローテーションの場合には二年、三年ローテーションの場合には三年、その運賃改定によりまして収支のバランスが図られるべきでございます。

ところが、私どもの査定が時に厳し過ぎたというようなことが、例えば原価面あるいは収入の想定面であつたということが主なる原因でありまして、そういう原因によりましてあつてはならない累積欠損額が膨大な額に上つていっているという今

実態に結びついてきておるわけでございますが、

今後とも運賃査定につきましては適正を期してまいりたいというふうに考えております。

○安恒良一君 例えは大手私鉄の場合で、東武で見ますと四百二十億、十五年間の累積赤字です。西武で百九十三億、以下全体で三千十七億の累積赤字が出ています。

率直なことを言つて、私はいつもこの運輸委員会でも議論するように、大手私鉄というのは結局この累積赤字なり収支をどうして合わせているかという、膨大な附帯事業に一生懸命精を出しまして——葬式屋はやっていませうが、それ以外はもう何でもやっているわけですね。そして何とか収支ととんとんになっているというのが今の現状ではないかと実は考える。運賃だけではどうしてもなかなかにその収支が償わないという状況だと思ひますが、その認識はそれでいいですか、かなり膨大な附帯事業をやつて、大手私鉄というのはそれで収支を合せているというふうな現状はなっていると思ひますが、どうですか。

○政府委員(服部経治君) 先生御指摘のとおりでございます。私どもの運賃査定時におきます物の考え方及び査定の手法にかかりませう、大変残念ながら、結果におきましては鉄道事業部門の赤字の収支ににつきまして兼業部門から補てんを受けているという実態が長く続いているわけでございます。

○安恒良一君 私は何も高い運賃を決めるなどということを言っているわけではないわけですから、これは国民の立場からいうと運賃は安い方がいいわけですね。しかしながら、膨大な設備投資をこれから新線建設なりそれからいわゆる複々線化をする以上は、ある程度原価が見合つていかないとこれはなかなか、民営鉄道ですから、国有鉄道であるならば今までは国からの助成金ということとでやれますが、やれないわけですから、そのことは、そういう現状認識だけはお互いに正確にしておきたい、こう思つてこのことはお聞きをしたわけですね。

そこで、そういう現状の中で今度はいわゆる複

複線をやるところについては三割ないし六割の運賃の上乗せをやると、こういうことになりましてね。上乗せをやる場合のやり方についても明確にしておかなければならないのは、いわゆる一般の運賃の改定の時期とこの上乗せの時期の乖離というものをどのように埋めていくとするのかという事です。

それからいま一つ、これも質問をしておきたいんですが、いわゆる初乗り運賃がございまして、それにこれは上乗せをしていくと。資料はここにいただいておりますから、例えば東武だったら四キロまで九十円、京成だったら三キロまで百円、以下、八十円のところもあります。いろいろございまして、工事規模によつて違いますが、これに三割ないし六割を掛けて上乗せするんですが、どうしてこの端数が出てきますか。ところが何円何銭というわけにはいきませんから、この運賃というのは、それから、今や窓口がだんだんだんだん自動販売機というのが非常にふえておりますから、そうなりますと、これは四捨五入するのかわりするのかわり、これは四捨五入するのかわり、きませんね、これは。そんなことをしたら利用者はたまつたものじゃありませんか。

ですからこのことについて、いわゆる運賃改定の時期とのずれ、それから初乗り運賃と今回の上乗せの方法、こういうことについてどのように進めようかとされているんですか。

○政府委員(服部経治君) まず、この制度によりまして運賃の上乗せでございますけれども、これにつきましては、この法律そのものの考え方に従いますと、理論的には複々線化を行うこととなつた事業者がそのために必要な積立金を収入から得るために、そのためのだけの運賃改定をすることもできる建前にはなつておりますけれども、私も現実の本法の運用に当たりましては、各事業者が複々線化の工事の計画につきまして運輸大臣の認定を受けましたその時点以降最初に迎える運賃改定の時期に合せてこの上乗せのための運賃改定も行うように心がけてまいりたいというふうに

考えております。

それからお尋ねの二点目でございますが、これにつきましましてはちょっとお並びを申し上げなさいいけないのでありますが、私もこの制度につきましては、外部の方々の御理解を得たいと思ひまして、パンフレット等をつくりまして御説明を申し上げたその時点では、わかりやすく御説明する意図から、初乗りに即しまして何%、まあ三%ならば何円ですといったような御説明をしてきたわけでございますが、現実には決してそのような形で運賃の上乗せが行われるわけではございませんで、原則として全区間の利用者につきまして、短い距離を乗る方も長い距離を乗る方も応分に三%なら三%といったような格好での運賃の上乗せ負担をしていただく考えでおるわけでございます。

それから三つ目のお尋ねでございますが、端数が出てくるではないか、これはそのとおりでございますが、例えばこういうふうな格好でちょっと数字に即して御説明をさせていただきたいと思ひますが、例えば上乗せのための改定率と申しますか、それに先行いたします積立率が三%のケースについて申し上げますと、初乗り運賃が百円である、そして通常の所要の運賃改定率が一%であるといったようなケースを考えますと、改定後の初乗り運賃は百円にまず一%の改定をやり、そして積立率の三%を加えますことによりまして改定後の初乗り運賃は百十三円になるといふふうに計算されるわけでありまして、現行の運賃制度というのは十円単位で運賃が設定されますことから百十三円という額にはなりません、百十円もしくは百二十円という額に初乗り運賃が設定されることになるわけでございます。

ところで、その初乗り運賃を百十円というふうに設定いたしますと、この初乗り区間で一人について三円だけ収入不足が生ずることになるわけでございます。この不足の収入額につきましましては、より長距離の区間での十円単位の運賃水準のアップということを行うことによりましてその不足分

が取り戻せるというわけですが、埋められるというふうな格好にするわけでございますし、また仮に初乗りを百二十円にしたというふうなケースにつきましましては、初乗り区間につきまして一人当たり七円の超過収入が生ずることになりますので、これではまずございませうから、この場合には、より長距離の区間での十円単位の運賃水準の引き下げを行うといったような格好で、その超過収入分を吐き出すというわけですか、調整する、そういう格好に相なるわけでございます。

〔理事矢原秀男君退席、委員長着席〕

○安恒良一君 私、まずなかなか技術的に非常に難しい問題があると思うのは、たまたま運賃改定の時期に近ければいいんですが、三年のローテーションで運賃改定が行われてすぐ複々線ができ上がったと云うことになったら三年間待たなきゃならぬことになるわけでございしょう。三年間待たなきゃならぬということになる。このことがいまいちかどうかという問題がありますね。

それから、今おっしゃったように、いわゆる初乗り運賃の場合で百十三円になった、いわゆる通常の値上げとそれから今回の三%で、だから百十三円を百十円にする、そして残りの三%分を全体の人がかけると、こういうわけですね。ところが全体の人も、例えば東武でいうなら、浅草駅から日光まで乗る人もあれば、複々線区間だけ乗る人もあれば、逆に越谷より先の方から日光まで行く人もあるわけですね。全然乗らぬ人もあるわけですね。全然乗らぬ人にもいわゆる三%の分を十円にしたために今度は持つてもらわなきゃならぬという問題が出てくる。逆にましてや百十三円を百二十円にされたらたまたまぬですよ。今度は利用する人も七円も十円単位になっておるからというところで持たせられてもこれはかなわぬわけですが、それは距離距離減法というものが私鉄の中にもありますから机上で計算すれば出るんですが、なかなか利用する側の住民感情としては、今申し上げたようにまず十円単位にしないかならぬ、どうしても、十円単位にするために端数を百十円で

そろえるか百二十円でそろえるかというときに、非常に利用者の感情として僕は問題があるいはないかと思うんですが、何かそこらはどういうふうな技術的にされるんですか。私のところに距離帯別人員表というのを定期外、定期、ずっとある程度のことはここに、今度あれをするところを中心にしたいているんですが、その点は現実はどうなりますか。

○政府委員(服部経治君) 御承知のように、鉄道事業の収入額は運賃掛ける利用人員でございませう。先ほど申しました例で申し上げますと、例えば初乗り区間で百十三円に設定すべきものを百十円にしたというときには一人当たり三円の収入不足が生ずるわけでございませうが、その三円というのは、先生のお手元に例えば京成電鉄があるのかと思ひますが、京成電鉄のキロから三キロまでの利用人員というのをそこで把握されます。この人数掛ける三円が不足になるわけでございませうが、そのトータルの額が何百万円というふうに出た場合にその何百万円をより長距離の区間で埋めます。その埋めるときは単位が十円になるようにその母数といひますか、利用人員の頭数に合うような地帯を選びまして、要するに、ちょっと説明が下手でございませうが、初乗り区間の利用人員掛ける三円の額を十円で割りました頭数がある一定の距離帯における利用人員の頭数に合うようなところを探しましてやりましますとさつきそれが埋まるわけでございませう。

○安恒良一君 いやいや、それは数学的にはきつちり埋まるけれども、これを見てもわかるように距離帯別利用人員というものは長距離になればなるほど人は減っていくわけですね。それで、余り長距離の帯とさつきやないんです、複々線化の場所というものは、都心に近いところですから。そうするとその本来は百十三円だけれども百十円にしたと。余計取ったときはこれはしやすいですよ。百十三円を百二十円にすれば多く乗るところから七円も余計取りますからね。これはやりや

すいけれども、ところがなかなか余計取るということとは私ではできないと思ひます。百十三円の原価が出てきたのにそれを百二十円にすることはできないと思ひますがね。だからどうしても百十円でそろえると。そうすると三円分をどこからかということになると、この表を見てもわかりましますように距離帯別利用人員というのは、遠距離になればなるほどさつきと減っていきますからね。そうするとそこらにぶつかけなきゃならぬわけですね。そうすると三円分を、例えば一キロから五キロぐらいのところまでの人員というのは京成一つを見ても非常に多いわけですね。その分の数を掛けるんですからね。今度これをこつちにならずときにはこれは大変だと思ひますよ、こつちにならずときにはね。だからそれは数学ではどんな計算でもできるんですが、私はそこらところは非常に問題があるなと思ひます。今申し上げてい

るのは、本法における利用者負担と前倒し運賃の地域の問題を言っているわけですね。それからい

法律でなじむのかどうかということについては僕は大変これ鉄道屋として疑問を持ちます。

それからいま一つ、いわゆる時間的な問題というのは特に衆議院でも議論になって、私も非常に注目しているのは学生問題です。沿線に大学がある、四年間大学に行く、ところが卒業したらその人は、沿線に残る人も一部あるけれども、ほとんどは日本全国に散っていくわけですから全然利益を受けません。ですから学割をどうするかという議論も出ています。これは一番わかる時間的な問題です。それから私も竹ノ塚という公団にずっと長く、国会議員になっても住んでおったんですが、公団なんというのは年に大体三月から四月になりますと一割以上転勤になります。私自分で自治会長を十年やりましたけれども、十年やるともうかなり入れかわっちゃうんです。長く住み着く人はいつまでも住み着いてる。十年たつても十五年たつてもおられますけれども、ところが大体一割はもう公団を出て今度新しい人が入ってくる、それが今の東京都の今度復興線化しようとする地域の公団の実態がそうなんです。そうなる、どうせ復興線になると自分が利益を受けるんだから前倒し運賃だから少し高目に払っておつてもでか上がつたらいじやないかということになかなかならぬのです。ここのいわけのこの前倒し運賃の一番問題になるところは地域の問題と時間的問題ということについて、局長の衆議院の答弁を聞いてみると、長い目で見れば、もしくはかなりラフと言ったら悪いんですけど、大きい観点から見ればそれは社会的に許される、許容される範囲だという御答弁になってますけれども、そここのところ衆議院でもかなり同僚が議論しているようですが、私はどうもそここのところがしっくりしないんですが、この点はどうですか。

○政府委員(服部経治君) まず工事路線以外の路線の利用者なり、工事区間を利用しない利用者、

で御承知のとおりでございますけれども、現行の運賃制度におきましては鉄道事業者の行います各種の輸送力増強なりサービス改善などのための工事に要した費用というのにつきましては、その鉄道のすべての利用者、一つの利用共同団体としてとらえまして、全利用者の方に平等に御負担を願うという考え方を伝統的にとってきているところでございます。このことは投資のコストの負担の問題に限りませんで、例えば利用者の多い少ないといったような状況から生じてまいります運送コストの差異というものも現実には相当にばらつきがあるわけでございまして、この点をも現在の運賃制度におきましては捨象いたしまして、長く一社一運賃制度というふうな物の考え方のもとに鉄道事業の経営が行われてきておるわけでございまして、なぜそういうことになっておるかということでございますが、それは例えば工事に要します投資のコストの負担の問題に即して申しますが、それは特定の工事によりまして受益する利用者の範囲あるいはその利用者によって異なるであらう受益の程度というものを計量的にきっちり把握いたしましてそれを確定するというのがまず技術的に困難であるということが一つございまして、次に、仮にそういう特定の工事に受益する利用者の範囲もきっちり確定した、それからそれぞれの人によって異なるかもしれない受益の程度についてもある種の推定を行ってこれを確定をしたということができたといえども、次にはそういう特定の工事に係る費用負担というものと、その工事によって直接受益する、把握した利用者とを結びつけて運賃制度の上に反映させるということがこれまた大変に難しいわけでございまして、そういう運賃制度上の難点がクリアいたしかねるという事情が裏にあるわけでござい

ます。このことを逆の意味で申し上げますが、鉄道事業者の行います輸送力増強工事なりサービス改善の工事にかかわる費用負担というものを今の一社一運賃制のもとにおきまして全路線の利用者で広く薄くまして御負担を願っておるわけでございしますが、そういう方法をとります場合には、工事の都度その工事から直接受益することとなる一部の利用者の方にのみその工事から生ずる費用のね返りである大幅な運賃負担増というものを強いるという形も回避できるわけでございまして、長期的に見ますと一つの会社の全路線にわたって時期は違ふでありましようけれども、結局はまんべんなく輸送改善のための工事が円滑に行えることになるというふうなメリットがあるというふうに考えておるわけでございまして、本法の適用に際しましては特定の利用者が複々線化等の大規模な輸送力増強工事の行われる路線あるいは行われた区間というものを現実利用するかどうかという点を基本的にはこれを捨象いたしまして、全利用者によりましてこういつた輸送改善のための経費を平等に御負担願おうという考え方をとっておるわけでござい

ます。なお蛇足かもしれませんが、私も現在の私鉄の運賃制度の中におきましてはこういつた工事をを行ったことによりまして投資のコストが膨大に上りまして、これを全路線の利用者にまんべんなく負担していただくということにはどうしても納得がいきかねるといったようなケースにつきましては、特別加算運賃制度というものをとっておりまして、それによりまして当該区間を利用することが明確な利用者につきましては、加算運賃という格好でより多くのものを御負担願うということをやっておりますが、こういう特別運賃制度は今後この本法のもとでも今先生御指摘のようなケースについては当然に適用していくことになると思っております。そういう手法を通じて複々線化工事の促進を図りたいというのが私どもの思いでございます。

それから将来その輸送改善のなった路線を利用することにならないかもしれない、そういった人たちに前倒しの形で運賃の負担を願うことは問題があるのではないかとございまして、まさにこの制度に内在する最大の問題点であらうというふうに思ふわけでござい

きましては先生衆議院での議事録をよくごらんになつたということでございますので繰り返しのなう輸送力の増強工事が社会的に強いニーズになつてきている、それを要望される沿線利用者の方々が非常に多いという状況の中でこういつた複々線化等の工事が容易に進まない実態がある、それを踏まえて何とかそこに新しい仕組みを埋め込みまして複々線化等の大規模工事が前に進むようにしたいという思いからこのことを考えたわけでございまして、そういったこの制度の趣旨、目的に照らして考えれば、そういった前倒しの格好で将来生ずべき投資のコストの一部を負担していただく利用者グループと、それからその工事ができ上がりまして大幅な輸送改善の効果を享受していただける利用者のグループとの間にマクロ的な対応性といえますが、同一性というものを見出しにくいというこの制度の根幹にあります物の考え方、私は社会的に御容認いただけるものだというふうに思つておるわけでござい

○安倍良一君 だんだん時間がなくなつてきたから僕の方から聞いていきますから、いいか悪いか言つてください。大分これ時間が足りそうにありません。

そこで、私も特別運賃制度というのは私鉄ですからよく知っています。例えば東急の玉川線の大規模工事のとき特別運賃制度をとつたですね。そこで具体的にこれ今回のこの今対象になっている東急、東武、西武、小田急、京王の場合、例えば今私が挙げたように東急の場合は東横線と目蒲線ですかね、田園都市線これ関係ないわけでしょう。こういうところはやはりこれは特別運賃制度をおとりになるのかどうか。例えば西武の場合でも池袋線であつて西武新宿線とは関係ないわけですね。線路が一本につながっているところは非常にやりにくいんですが、やりにくいけれども、特別運賃制度をとらうと思えばとれるわけですね、これは。いわゆるここを利用する人にある程度高

くかけて残りを全線に割り振ると、いわゆる玉川線をやるときにそういうやり方になっていきますね。一部分を全線でも持つてもらって、しかしそこを通過客に主としてあれを持ってもらおうと。ですから今たまたま予定されている、今ではこういうふうにしたという東急、東武、西武、小田急、京王の場合には特別運賃制度をこれとすることに

なるのかならないのか、これが一つ。
それからいま一つお聞きをしておきたいのは、私が聞いたことにお答えになってないみたいですが、運賃改定の時期に近いやつは一緒にやるんです。ところが、運賃上げて一年もしないうちにこっちの方ができ上がっちゃったといったら、二年間待つておくわけにいかないんだが、その場合はその部分だけ改定するのとかどうか、このことのお答えがありません。

それからいま一つ私がお聞きしたことは、一般論として答えられたけれども、特に私は衆議院でも問題になった学割ですね、学割なんか僕はやっぱり考えた方がいいと思うんです。例えば四年間だけですからね、その大学へ行って、そこを卒業したらほかへ行く。その沿線で定着するのもあるけれども、ほとんどが東京の大学の場合なんか見ると、みんなあなたほかへ就職する人が圧倒的に多いでしょう。そういう場合に学割にまで上乗せするのとかどうかということも僕は聞いておまして、衆議院では何か学割のことは少しや前向きな御答弁を大臣もされているようですが、その点についてもう時間がありませんから的確にさつさと答えてみて下さい。

○政府委員(服部経治君) まず特別運賃制度の問題でございますが、先生御指摘の各線につきましてもは必然的に特別運賃制度をとらざるを得ない実態があるだろうというふうに思っております。

二番目の上乗せのための運賃改定の時期とそれから通常の運賃改定の時期のずれの問題でございますが、私もできるだけ事業者をよく指導いたしまして、通常の運賃改定の時期に合わせましてこういった制度によります輸送力増強計画を立て

るようにしていきたい、その間のそこができるだけ少なくなるように努力をしてみたいというふうに思っております。

それから三番目の学生のこの制度によります上乗せ運賃の負担の問題でございますが、私もこの国会で御審議をいただきますまでの間は、一切学生につきましても同様に御負担を願うことで考えておりましたけれども、せっかくの御指摘でもございまして、その点につきましましてはいま少し詳細な検討をさせていただきたいというふうに考えております。

○安恒良一君 大臣、私からこれはどうせ附帯決議の中でもあれしたいと思っておりますが、学生定期のあり方については本当にひとつ前向きに御検討願いたいと思っております。四年間通うんですから、十年後にでき上がったやつ、そのころはともておりはしないんですからね、ですからそういう点を大臣にお願いしておきます。

そこで、私は前倒し運賃を設定する場合に、やはりよほどこういうPRを、皆さんこれ一般論としておつくりになったけれども、私はやっぱり今申し上げたように、いろいろ距離的、時間的の問題があるわけですから、前倒し運賃の設定の意味のPRといいますが、国民に対する告示、理解をしてもらう、こういうことをよほどやっていただかないと、いろいろ僕はやっぱり騒動になると思ふんです。何でかと。今申し上げたように、日光の山奥に住んでおって、ほんのわずかし乗らぬ人が、東武で言うところ、竹ノ塚―北越谷が複々線になるために日光の方の人もその運賃を払わなきゃならぬというところは、よほど理解をさせるようなPRをされないと私はわからぬと思うんです。それはおかしいじゃないかということになるんです。衆議院では、何か訴訟論まで議論されているようですが、訴訟があった場合に勝つのか勝たぬのかという議論までされておるようですが、私はそんなことを言うつもりはありませんけれども、やはり利用する国民側によくわかるような、運賃改定の際に、本来上げるべき運賃、それ

から前倒しで上乗せする運賃、それからその前倒しの運賃の中身、意義ということがわかるように国民に周知徹底をさせる必要があると思ひますが、その手段、方法はどうか考えられていますか。

○政府委員(服部経治君) 大変貴重な、ごもっともな御指摘でございます。私も、幸いにして本法案の成立が認められましたその段階からは、先生ただいま御指摘のような物の考え方にとりまして、私も自身もPRに努める考えでございます。また、関係の業界の方でも実態に即したPRというものを力強くやってもらいたいというふうに考えておまして、その点につきましてはできるだけだけの努力を積み重ねてまいりたいというふうに思っております。

○安恒良一君 そこで、三ないし六%の運賃の上乗せをされるんですが、問題は所要の工事費の査定ですね。これも厳格にやっておかないと、基礎工事費が高くなると、それに三ないし六%掛けるわけですから、そのところはもういふにきかぬわけですか。もちろんやりたいという方側からの申請が出てくると思いますが、そのところの所要の工事費査定という問題はどのようにお考えになっていらっしゃいますか。

○政府委員(服部経治君) 本制度におきまして計画された工事の工事費の額を幾らと査定するかというところは、この仕組みの中で大変重要な問題でございます。例えば、その工事費が一定の基準に達しませんと、この制度に乗り得ないということがございます。次に、この制度によります積立金の積立率も、その工事費の額と事業者の年間収入の額との対比によって決まってくるわけでございます。また、積み立ての限度額も所要工事費の四分の一までというところで決められるわけでございます。この工事費の額を幾らと査定するかというところは非常に重要でございます。

ところで、私も、こういう将来の工事費の査定ということには、実は運輸省の中でもこの鉄道関係では今までなれていない分野でございますけれども、これにつきましては、同じ運輸省の中

にございまして港灣局なり航空局はそういった工事費の積算について大変長い経験を持った部局でございまして、そういうところのお手伝いも得まして、私もこの工事費の査定基準につきましては、基本的には標準単価といったような物の考え方をこれに持ち込みまして、できるだけ明確かつ公正な基準をつくりまして、それによって厳正な工事費の査定といえますか、額の確定ということに努めてまいりたいというふうに思っております。

○安恒良一君 私は、これ工事費が水膨れになっても困りますけれども、十年間の経過措置がありまして、その間における諸物価の値上がり、それから、自分のところの土地の中で複々線化できるやつもあれば、一部土地の取得をしなればできないところもありますね。そうすると、その土地代の値上がりなんかというのは、現時点の単価はわかって、建設を始めて完了するまでの十年間の値上がりというものもある程度考えておかないと、一遍やってしまつてまた上乗せというわけにいかぬわけですね、これ。ですから、その意味からいいますと、そのところの査定ということについては、厳格かつ適正にやらないと、せっかく本法をつくって、仏つくつて魂入れずということにこれがなりかねぬと思ひますから、そのことを申し上げておきたいと思ひます。

そこで今度は、工事費の今回適用になるのは百億ということになっていまして、工事費のベースが百億というのは、どこで基準を引かれたんですか。例えば私が言わせると、八十億でもいいんじゃないかなと思ふんです。五億とか十億とか、そんなちやんなのは困りますけれども、これ百億ということで、本法の適用になる基準が一応百億というふうに説明聞いていますが、その百億の基準は何でしょうか。

○政府委員(服部経治君) この制度は、先ほど来申し上げておりますように、ほつておつたのは、何もしないでいたんだはなかなかな困難な状況の中で現実の事業化が図られない、そういった大

規模な工事の促進を図るということを本旨として
いる制度でございまして、額の基準をどこに置
くかは別として、一定の大規模性というものを基
準に物事を考えるを得ない事情がございまして。
さあそこで、なぜ百億というふうなことを言っ
ておるのかというお尋ねでございしますが、私も
今日までの過程におきまして、関係の各私鉄事業
者から詳細に将来に向けての輸送力増強工事の計
画なり構想なりというものを聞きましてまいっ
て、一つの一体性を持った工事のまとまりとし
て、百億円といったような程度のとこに線を引
けば、彼らが現在考えている、計画している主要
な工事というものは、ほとんど全部これを拾い上
げることができるという判断を立って百億円程度
の基準を設けたということをお願いしておるわけ
でございますが、本法の成立が認められまして段階
では、さらに重ねて各事業者から詳細なヒアリン
グを行ひまして、その辺につきましましての適切さが
欠けることのないように考えてまいりたいという
ふうに思っております。

○安恒良一君 たまたま今出ている関東五社の工
事規模は、これは百億ですけれども、今回私は関
西なんかもあつてしかるべきじゃないかなと思つ
たんですが、関西、将来は出てくるかも知れま
せんが、今ありませんね、これ。ですから、どう
も大規模工事というのが、百億が大規模で八十億
が大規模でないとは言えないと思うんですが、大
蔵省も来てもらっているんですが、これは租税特
別措置法の関係があるから、そちらの方から茶々
が入って、余り安いのはまかりならぬというこ
とで、八十億ぐらいのやつまで租税特別措置法の適
用は受けさせられない、こんなことがあるんです
か、ないんですか、大蔵省どうですか。

○政府委員(大山綱明君) 租税特別措置でござい
ますので、私も全く無関心でよろしいかどうかと
かと申しますと、それは全く無関心というわけ
でございせんが、今度の決定につきましては、
運輸省当局の御意向をよく承った上、第一義的に

は運輸省の御判断に従つて差し支えないものと考
えております。今度のこの決定というのは――
まだ決定ではございせんかもしれませんが、御
判断について特に茶々を入れたということもな
いと存じております。

○安恒良一君 大臣、大蔵省は、茶々入れたこと
はないと、こう言われていますから、そうする
と、私は今回とりあえずこれ百億なら百億でやむ
を得ないと思ひます。出発ですから。しかし私
は、やはりこれから復々線化しなきゃならぬこと
は事実ですから、例えば八十億なら八十億の規模
のやつが出てきた場合も本法が適用できるよう
に、まあ余り低いのを何もやる必要はありません
よ、五億とか十億とか、そこらぐらいのことを一
一やつておたらたまらませんから。しかし、あ
る一定のこれからの民営鉄道の復々線化計画を頭
の中へ描きますと、必ずしも百億単位ではな
ない場合があると思うんです。率直なことを申し
上げて、例えば、八十億なら八十億ぐらいにする
と、もっと復々線化を進めたいというところも私
は出てくると思うわけですが、自分の出身でありま
すから。ですから、この点については、今回はと
りあえず、まあ百億ということでも私やむを得な
いと思ひますが、その点はひとつ将来の問題とし
て大臣前向きに御検討願ひたいと思ひますが、よ
ろしゅうございしますか。

○政府委員(服部経治君) 私どもの願ひは、この
制度が十分に現実の場で活用されまして、それが
多くの人が要望しております輸送力増強、輸送改
善に結びつくことが私どもの願ひでございまして
で、決してこれが実効性のないような制度になら
ないよう十分配慮してまいりたいという考えで
ございします。

○安恒良一君 大臣、ぜひそのところ前向きに
検討してみてください。とりあえずこれで発足さ
して、そして実行してみると。その過程の中
において復々線化が進むということは非常に重要
なことなんですから、その点でお願いしておきま
す。

そこで、今度は税制上の問題に入つていこうと
思ひます。

まず、本法は租税特別措置法の適用を受けるこ
とになったのでありますが、これは復々線化はか
りでございまして、いわゆる新線建設には何もメ
リットがないわけですね。それで、御承知のよう
に、今まで特定鉄道工事償却準備金制度というの
がございましたね。そして、手元に資料として出
していただきました「特定鉄道工事償却準備金利
用状況」の中で、利用率は非常に低く、例
えば営団なんかというのは非常に低く使つてい
ますね。その他大手十四社の利用状況の一覧表を
いたしましたが、五十九年度末、取り崩し残高
ゼロというところもかなり出てきていますが、ま
だ営団や近鉄や西武等々、取り崩し高が残つてい
るところもありません。まだまだこれからこの
制度というものはあつていいんじゃないだろうか
と私は思ひます。この特定鉄道工事償却準備金制
度を今回はおやめになろうとしていられるんですが、
これをやめられると、営団その他困るところがた
くさん出てきやしないかと思ひますが、それは
どういうことですか。

○政府委員(服部経治君) 御承知のように、この
償却準備金制度は、これまで都市交通対策の一環
として制定されたものでございまして、以降大
都市圏におきます民鉄の輸送力増強に一定の効果を
上げてきたものだといふふうに認識しております。
しかしながら、これも先生御承知のことです
が、この準備金制度は昭和五十一年度以
降の租税特別措置法の整理、縮減等に伴いまし
て、漸次積立率の引き下げ、あるいは取り崩し期
間の短縮等が図られてまいりまして、その内容が
縮減してまいりました。そのために、だんだんそ
れを利用することの実効性が薄れてまいりまし
て、最近では、ただいま先生御指摘になりました
ような格好で、これを利用する鉄道事業者も減少
の傾向をたどつてきたとございします。加え
まして、この償却準備金制度というのは、その目
的が減価償却費負担の平準化を図る、そして、あ

わせて工事期間中の税負担を軽減するということ
を直接の目的とするものでございまして、この制
度におきます積み立てというものは、現実に工事へ
の支出がなされた後にその支出額の十分の一とい
うものを準備金として計上するといふ、いわば会
計処理上の措置でありましたために、例えば工事資
金の調達を容易にするといったような意味はござ
いませぬし、またこの制度によりまして工事費に
かかる金利負担の軽減効果もない、あるいは任意
性の積立金でありますので、運賃と連動させるこ
とももとよりできないといったようなものでござ
いまして、今回の御提案申し上げております準備
金制度とは本質的にその性格を異にするものでご
ざいします。

したがひまして、私も、この償却準備金制度
を基礎といたしまして、さらに大都市圏における
大規模な鉄道輸送力の増強に資する制度としての
今回の準備金制度への発展的な解消を図つたとい
うのが私どもの基本認識でございします。

なお、これが廃止されて各事業者は困るんでは
ないかというふうなお話でございしますが、その点
につきましましては、本制度を利用してまいりました
各事業者の意見も十分徴しまして、やむを得ない
といひますか、差し支えないというふうな客観的
な結論に立つての措置でございします。

○安恒良一君 べらつと本音がでたようですね、
差し支えないんじゃないかと、やむを得ない。と
いふのは、どうもビルド・アンド・スクラップと
いう感じで、これは――そこで大蔵省にも来てい
ただいたんですが、今は制度がちよつと変わつて
います。変わつていますが、やっぱりこの制度と
いうのは、五十九年度末までの利用工事数を見て
も、営団とか近鉄とかかなりこの制度を利用して
やつてきたことは事実なんです。ところが、
今度新しい本法をつくる。そうすると、やはり大
蔵省としては、租税特別措置法的なものか余計に
あつたらいかぬから、一つ認めるかわりに一つつ
ぶそうじゃないか、こんなことに――僕も国会議
員になる前税調で十分長い間議論したことがある

んですけれども、今の世の中なものですから、やたらに租税特別措置法における免除をつくることには必ずしも私は賛成しません。しませんが、いい制度は残したって悪いことないんです。今申し上げたように、今度は主として複々線化の問題の措置法ですからね。一方は、こちらの方は違うわけですから。そういう場合に、これをつくってやるからどうだと言われたら、経営者は運輸省や国税庁には弱いですが、まあしうがありません。なとは言うでしょうが、せっかく特定鉄道工事償却準備金制度というのがある、利用もされている、さらに、建設を進めるために本法における租税特別措置法の適用があって、二つの法律があってもいいと思うんですが、大蔵省、それはやっぱりスクラップ・アンド・ビルドということで、こつちを認めるかわりにこつちはだめだ、こういうことになるんですか、まず聞かせてください。

○政府委員(大山綱明君) 租税特別措置は、先生も御案内のように、租税負担の公平を何がしか犠牲にしてある種の政策目的を進めるといふ制度でございますので、常に見直しといひますか、その政策目的の合理性とか必要性とかその効果とかを吟味していく必要があるものだと思います。

そういう観点に立ちまして、私も年末に各省庁と御議論いたしますが、その場合に、やはり各省庁におきますところの政策のプライオリティと申しますか、優先順位、こういったものもお聞きをいたしまして、それから、つづきの場合にも、何と申しますか、十把一からげにいたしますが、しやくし定規にということは考えておりますが、御要望を常に承るだけでございます。これはほとんど租税特別措置が広がるばかりでございます。そういう問題でございます。そういういろいろな議論をしながら、各省庁の政策のプライオリティに従いまして、優先的に認めるべきもの、政策目的をかなり果たしたのではないかとと思われるものを廃止するというようなことで毎年対応いたしております。

の政策目的がもうなくなったのかどうかというようにな点につきまして、なくなったとは私も完全に思い切っているわけではございませんが、その辺の判断は運輸省当局にいたしまして、やはり余りどんなに拡大するといふのはいかなものかという態度で臨んでいるところでございます。

○安恒良一君 いや、一般論としての租税特別措置法というのがやたらにふえたいいけないとか、それからビルド・アンド・スクラップするといふこの一般論、あなたの考えからぬわけではないんですが、私が今お聞きしていることは、今回のいわゆる本法に基づくところの租税特別措置法というの複雑線化には非常に大きな役割を果たすでありまして、それから今まで行つてまいりました特定鉄道工事償却準備金利用状況というの、やはりこれを利用しての工事数というのはあつて、それがいわゆる乗客の交通の利便に大きな貢献をしてきておつたわけですから、どうしても一つ認めるから一つはつづせと、この事例の場合にそういう大蔵省の御意向だったのですか、どうですか。それとも運輸省が、いやもうこつちだけでいいと言つたのか。どうも運輸省に聞くと歯切れが悪くて、経営者側もまあしうがないな、やむを得ないと言つたと、こう言つていますから、そこそこちよつと正直に聞かせてください、それによつて大臣に注文することがあるわけだから。

○政府委員(大山綱明君) 先ほども御答弁申し上げましたように、何かしやくし定規にこれをつくるからどれをやめろといふことではございません。ただ、いろいろ、年末から年始、租税特別措置法を提出いたしますまでの間に運輸省当局とは御議論を進めまして、当面予定されております営団地下鉄等の新線工事につきましても、今度廃止された制度でございますが、そういうものについては経過措置を講ずるということでは従来どおりの準備金の積み立てができるような措置を講じていることで話をいたしたわけでございます。そこまで

いたしますればこの廃止されたところの準備金はまあ政策目的を果たすと、終わるというような御判断を運輸省当局もなさいましたし、私もそれを是といたしまして廃止という結論に達したと、こんな経緯でございます。

○安恒良一君 それじゃ運輸省、その経過措置を含めて、この特定鉄道工事償却準備金の状況を、経過措置を講ずるんだということを含めて説明してみてください。

○政府委員(服部経治君) この経過措置でございますが、まず帝都高速度交通営団につきましては、現在工事中の、工事に取りかかつております七号線の大半の区間につきましてこの償却準備金制度が六十年四月以降からも適用されるような措置をとつたわけでございます。それから近鉄の京都線それから奈良線、橿原線等にかかります三三三区間につきましても同様の経過措置をとりまして、当面、従来のこの制度がなくなったことによります不利益を大きく緩和することができたといふふうに思つておるところでございます。

○安恒良一君 大臣、このやりとり聞かれておつて、私はどうもや、経過措置があるから大きく残つておるところについては営団と近鉄に経過措置をされたといふことでありますが、私はやはり政策的にこつちのものを立てておるときに、局長の説明を、衆議院の議事録読むと、前向きに発展的にこつちになつたと、こつちの説明されていきますが、かなりやばり次元が違ふんです。これとこれでは。だから前向きに発展的になつたと見えるかどうかといふのを私はちよつと疑問に――きょうはそういう答弁されません。すが、衆議院の答弁読んでみると書いてあつたんですね。前の制度からこの制度が前向きに発展的にいふものになつたと言われているけれども、私はこの制度は制度として評価しますが、営団なんといふのはやはりこれからまだ新線建設しなければなりませんからね。そうすると、これは新線建設には、今度の前向きに発展的になつたとして、この制度は適用ならぬわけですからね。私

は、今回は既に運輸省と大蔵省の間に合意ができているといふことを、この時点でまたもとへ戻せなんといふことは言えませんが、もう一遍私はそこらへ、新線建設をする場合と、それから既存の路線の複々線化を進める場合のあり方について、税法上の問題も含めてもう一遍大臣それこそよく勉強してもらいたいと思ひます。そういうときこそ勉強が必要であつて、勉強しておる、勉強しておると言われていますが、私はそこそころは少し前向きに、新線建設といふことはどうしてもやっぱり必要なことなんです。特に大都會における、東京においても大阪においても、それからまだ一部地下鉄工事といふのはいろいろやつてますね、これ率直に言つて。そして地下鉄工事といふのが非常に膨大な資金が要することは百も御承知のことなんです。ぜひそこそころは、まあ今回は、これ一つをやめて、これを新しい制度といふことについて、私は必ずしもいいことだと思ひませんけれども、まあやむを得ないと思ひますが、そこらところはひとつ大臣前向きに御検討いただきたいと思ひます。よろしゅうございませうか、将来のあり方として。

○国務大臣(三塚博君) ただいままでの御質疑を承つておまして、新しい制度で大都市交通の使命を果たさせるようにしていこうという、それは政策目的として一つこちらにあります。同時に、今日まで果たしてまいりました工事償却準備金制度という問題につきまして、急激な変革はいかかといふことで六十七年までの経過措置はとらさしていただきまして、政策的にはバランスとれたことであらうと思ひます。しかしながら、ただいまの御指摘のように、新線建設といふ問題をどうするかといふ新たな視点に立つてまいらなければなりませんし、先ほど来の議論で、常磐新線を含め大都市交通の新線建設、特に国鉄が法律が御認定いただきますれば六十二年四月から新たな鉄道事業者としてスタートを切るわけでありまして、御指摘の大阪、名古屋等々にも進めなければならぬ問題点があるわけございまして、そ

五九号) (第一一六〇号) (第一一六一号) (第一一六二号) (第一一六三号) (第一一六四号) (第一一六五号) (第一一六六号) (第一一六七号) (第一一六八号) (第一一六九号) (第一一七〇

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、七
九一ノ三 村沢光人 外一万七千
六十五名

紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一六三号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、八
〇二ノ一 降旗勝 外一万五千
九十三名

紹介議員 久保田真苗君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一六四号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、七
九一ノ八 堀内礼代 外九千二百
十四名

紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一六五号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田五〇四
ノ八 矢澤節子 外一万二千二百
十九名

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一六六号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、八
九一ノ五 坂本かおり 外一万十
七名

紹介議員 佐藤 三吾君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一六七号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、四
五〇ノ六 佐々木博 外八千七百
三十五名

紹介議員 志吉 裕君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一六八号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町飯沼八八三
吉川昭文 外一万二千九十六名

紹介議員 菅野 久光君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一六九号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、三
六三ノ一三 上野和映 外一万百
十七名

紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七〇号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町飯沼三、六
二二ノ一 加藤孝子 外一万五千
百五十三名

紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七一号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、五
七七 吉川文人 外一万二千八
名

紹介議員 高杉 勉忠君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七二号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、〇
七九 今井譲 外一万六千六百
十九名

紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七三号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県飯田市竜江六、二六五 木
下静人 外九千五百七十一名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七四号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県飯田市毛賀七五九ノ二 小
林二三 外八千七百三十五名

紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七五号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県飯田市山本五九四ノ二 伊
藤フミヨ 外一万二千九十八名

紹介議員 中村 哲君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七六号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県飯田市松尾三、四八七 井
口仁志 外九千三百三十四名

紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七七号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県飯田市竜江六、四四三ノ二
熊谷清彦 外一万八千八百十二名

紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七八号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県飯田市竜江六、三八四 熊
谷徳和 外一万二千三百二十六名

紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一七九号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県飯田市竜江六、八〇五 塩
沢正明 外八千六百四十八名

紹介議員 松前 達郎君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八〇号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江六、四三三 林
昌行 外一万七十七名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八一号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江八、五七七 熊
谷千明 外一万九百九十九名
紹介議員 丸谷 金保君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八二号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江官八、二六一
大平弥彦 外一万二千三百三名
紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八三号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江八、三七一ノイ
ノ一 川手宏子 外九千八百名
紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八四号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江八、八二六ノ四
沢柳志かよ 外一万九百二十
九名

紹介議員 本岡 昭次君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八五号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江四、五二九 林
とし 外一万二千四百三十一名
紹介議員 八百板 正君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八六号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江七、一三〇ノ一
林久司 外一万三千三百八名
紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八七号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江七、〇四五ノ二
日置実 外八千二百七十三名
紹介議員 安恒 良一君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八八号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江八、二五四 高
橋順一 外九千九百二十四名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一八九号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江八、八二六ノ四
沢柳志かよ 外一万九百二十
九名

請願者 長野県飯田市浜井町三、四七一ノ
一 松原弘 外一万四百五十七名
紹介議員 山田 譲君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一九〇号 昭和六十一年三月二十九日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市浜井町三、四二六ノ
六 三村秀丸 外一万二千八十一
名
紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一九八号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市山本六、七二二ノ一
伊藤邦子 外八千九百三十七名
紹介議員 青木 新次君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一一九九号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡阿南町富草八、九
八四 三浦弘子 外一万二千五百
名
紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二〇〇号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡阿南町富草九、二
三九ノ二 小林朋視 外九千二百
四十八名
紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二〇一号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡阿南町富草三、八
八七 小泉順子 外一万三百十九
名
紹介議員 稚山 篤君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二〇二号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市山本三、七四九 浜
島金蔵 外一万四千四百六十二名
紹介議員 糸久八重子君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二〇三号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡下条村陽早二、五
二八 細田一男 外一万二千三百
一名
紹介議員 稲村 稔夫君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二〇四号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡下条村陽早八四二
熊谷吉勝 外一万九百八十三
名
紹介議員 上野 雄文君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二〇五号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県飯田市竜江八、八二六ノ四
沢柳志かよ 外一万九百二十
九名

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、七
一九 細田かつ 外一万百二十五
名

紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二〇六号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、七
四四ノ六 大島かよ 外九千八百
七十四名

紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二〇七号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、一
四四 北原治作 外一万二千九十
六名

紹介議員 大森 昭君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二〇八号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、七
四一ノ二 白子功二 外八千六百
五十七名

紹介議員 梶原 敬義君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二〇九号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、八
〇〇ノ八 毛利美代子 外一万二
千百九十八名

紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二一〇号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、七
九一 篠田大八郎 外一万三千三
百七十六名

紹介議員 片山 甚市君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二一一号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、〇
九四 篠田百合子 外一万九百六
十三名

紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二一二号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、七
九一ノ七 水野良明 外一万二千
三百五十九名

紹介議員 久保田真苗君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二三号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田四三〇
熊谷沙和子 外九千四百五十二

紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二四号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田五〇六
ノ一 筒井信吉 外八千八百六十
名

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二五号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、八
九二ノ六 下山忠司 外九千七百
二十四名

紹介議員 佐藤 三吾君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二六号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町飯沼三、〇
四九ノ一 二橋正史 外一万九百
六十一名

紹介議員 志苦 裕君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二七号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、二
七三ノ五 吉田稔 外一万二千五
百十三名

紹介議員 曾野 久光君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二八号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、四
六〇 清水藤蔵 外一万千九百
七名

紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二九号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町別府五八
伊久間茂 外一万百八十三名

紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三〇号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町別府一、〇
五九 原清 外九千六百八十二名

紹介議員 高杉 迪忠君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三一号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、二
七三ノ四 増田清一 外一万千九
百五十一名

紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三二号 昭和六十一年三月三十一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願

請願

請願者 長野県飯田市下瀬三七二二 井

紹介議員 上邦彦 外一万二千八百九十三名
対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三三号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市松尾一、七八九〇二

佐藤一郎 外一万七千七百三十四名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二四号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市上川路九七二 今村

真由美 外一万八千七百七十六名

紹介議員 中村 哲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二五号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市上殿岡四五〇 後藤

幸男 外九千九百八十名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二六号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県下伊那郡松川町上片桐四、

六〇四ノ八六 上原和男 外一万二千七百七十九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二七号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市羽場町五ノ二、一三

四ノ一 前島八重子 外一万二千五百五十五名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二八号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江六、二九二 林

茂喜 外八千二百九十八名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二二九号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町飯沼三、一

八〇ノ三 池谷洋一郎 外九千七十七名

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三〇号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江八、五八八 熊

谷正行 外一万六千六百三十八名

紹介議員 丸谷 金保君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三一号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江尾林八、三六四

ノ一 川手国男 外一万六百六十六名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三二号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江八、五三五 塩

沢春男 外一万二千五百九十九名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三三号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江八、八〇三 藤

本典治 外一万三千二百二十四名

紹介議員 本岡 昭次君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三四号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江七、五二五 小

木曾智恵 外一万二千三十三名

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三五号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江大平七、五一九

大平利明 外一万八千八百七十七名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三六号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市正永町一ノ一、二二

八 丹羽彰 外九千六百一十一名

紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三七号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江二、〇二七 熊

谷初子 外八千九百二十六名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三八号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市竜江六五七 沢柳茂

樹 外一万六千七百七十二名

紹介議員 山田 譲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二三九号 昭和六十一年三月三十一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願

請願者 長野県飯田市桜町二ノ三一 橋場

正彦 外一万七千七百九十七名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五三三号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する

請願者 長野県飯田市山本三、二六九ノ三

椎名正之 外一万二千五百七十
一名
紹介議員 青木 薪次君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五四号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡阿南町富草三、三
四七 玉置君子 外一万三千四百十
名
紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五五号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡阿南町富草九、一
八二ノ二 小林幸信 外九千八百
二十三名
紹介議員 秋山 長造君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五六号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡阿南町富草九、一
七五 小林裕 外一万三千三百五十
九名
紹介議員 穂山 篤君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五七号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡下条村陽阜二、〇
五七ノ一 小林正明 外一万四百
十七名

紹介議員 糸久八重子君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五八号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡下条村陽阜一、五
七二ノ二 小林鈴子 外一万二千
六百三十六名
紹介議員 稲村 稔夫君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二五九号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡下条村八三五 清
水さわみ 外一万千九百九十八名
紹介議員 上野 雄文君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六〇号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡下条村陽阜二、一
〇三 勝亦邦登 外一万二千八百十
二名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六一号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、一
三三ノ一〇 小山悦子 外一万二
千六百十四名
紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六二号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、一
三三ノ一〇 小山幸子 外一万千
六百九十二名
紹介議員 大森 昭君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六三号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、一
三九 北原ユキ 外一万千七百七
十七名
紹介議員 梶原 敬義君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六四号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、八
〇〇ノ八 毛利勝彦 外一万五百
四十三名
紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六五号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、八
〇二ノ七 武田宗房 外一万二千
三百二十九名
紹介議員 片山 甚市君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六六号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、〇
九三 篠田由紀子 外九千八百五
十七名
紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六七号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、八
〇一ノ一 澤口安人 外一万千三
百十六名
紹介議員 久保田真苗君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六八号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町飯沼三、一
四三 瀬川芳子 外一万四百三十
八名
紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二六九号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、三
二〇ノ一六 清水春己 外一万千
六百九十二名
紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七〇号 昭和六十一年四月一日受理
国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する
請願
請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田三、〇

三八 篠田利介 外一万千八百八十四名

紹介議員 佐藤 三吾君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七一号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田五十六

六ノ一 滝沢夏美 外一万二千二百六十五名

紹介議員 志苦 裕君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七二号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田二、四

五〇 今井章 外八千二十七名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七三号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、四

六二ノ四 堀本哲文 外九千九百七十三名

紹介議員 鈴木 和美君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七四号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、三

五九ノ二三 佐々木トモ子 外九千七百四十九名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七五号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、四

五九ノ二 井坪正昭 外八千五百二十七名

紹介議員 高杉 勉忠君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七六号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県下伊那郡上郷町黒田一、七

三七ノ二 渡辺ちづ 外一万三千五百十六名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七七号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市川路五、九七七ノ七

佐藤和夫 外一万八千八百十八名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七八号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市上久堅一、一五八

小笠原とよみ 外一万二千三百三十八名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二七九号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市千栄二、〇三九

手文字 外一万四千四百九十四名

紹介議員 中村 哲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八〇号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江六、三一八

熊谷岩雄 外一万六千八百八十五名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八一号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市山下二ノ四 熊谷

勝 外九千六百六十七名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八二号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江六、四四三ノ二

熊谷順治 外八千七十九名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八三号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江六、七七八

林周一 外一万二千九百四十七名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八四号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江六、四〇二

正子 外一万七千二百六十六名

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八五号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市上殿岡七五一

後藤正明 外八千五百五十八名

紹介議員 丸谷 金保君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八六号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江六、四三〇

松尾清明 外九千三百十八名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八七号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江尾林上八、三六

八 熊谷春一 外一万二千四百八十九名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八八号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江八、四〇四 堀

沢イト子 外一万二千六百六十九名

紹介議員 本岡 昭次君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二八九号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江七、〇四五ノ二

日置徹 外一万千七百七十七名

紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二九〇号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市山本三、三三三 平

岩文男 外一万四千六十六名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二九一号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江七、〇四三ノ一

西尾久仁男 外一万二千九百二十八名

紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二九二号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江八、五九六ノ二

林貴世子 外九千七百五十八名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二九三号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市竜江一、五四〇 奥

村幸一 外一万五千五百十七名

紹介議員 山田 譲君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第二二九四号 昭和六十一年四月一日受理

国鉄の分割反対、全国ネットワーク維持に関する請願

請願者 長野県飯田市浜井町三、六二三ノ

一四 川尻とみ江 外一万二千三百八十九名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

昭和六十一年四月二十四日印刷

昭和六十一年四月二十五日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

C