

第四百四回 参議院運輸委員会會議録第九号

昭和六十一年四月二十二日(火曜日) 午後零時二分開会

委員の異動

四月十七日 橋本 敦君 補欠選任 小笠原貞子君

四月二十一日 小笠原貞子君 補欠選任 内藤 功君

伊藤 郁男君 補欠選任 柳澤 鍊造君

四月二十二日 瀨谷 英行君 補欠選任 上野 雄文君

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 梶原 清君 倉田 寛之君 高平 公友君 内藤 健君 安田 隆明君 上野 雄文君 小柳 勇君 内藤 功君 柳澤 鍊造君 山田耕三郎君

国務大臣 運輸大臣 三塚 博君 政府委員

運輸大臣官房長 永光 洋一君 運輸大臣官房国 有鉄道再建総括 審議官 棚橋 泰君

運輸省運輸政策 局長 栗林 貞一君 運輸省地域交通 局長 服部 経治君

運輸省地域交通 局長 沖戸 勉君 運輸省技術安全 部長 藤野 慎吾君

運輸省港灣局長 多田 稔君 常任委員会専門 員

建設省都市局都 市交通調査室長 下田 公一君 日本国有鉄道副 総裁 橋元 雅司君

社団法人日本民 営鉄道協会理事 長 岩倉 多門君 日本鉄道建設公 団総裁 内田 隆滋君

参考人

本日の會議に付した案件 ○参考人の出席要求に関する件 ○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) ○港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案 (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。 ○委員長の出席要求に関する件についてお 話いたします。 特定都市鉄道整備促進特別措置法案の審査のた

め、本日、日本鉄道建設公団総裁内田隆滋君及び 日本民営鉄道協会理事長岩倉多門君を参考人とし て出席を求めたいと存じますが、御異議ございま せんか。

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認め、さよう 決定いたします。

○委員長(鶴岡洋君) それでは、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。 前日に引き続き、質疑を行います。

○矢原秀男君 特定都市鉄道整備促進特別措置法 案について、若干の質問をしたいと思ひます。

と検討をしまいたところでございます。 では、まず最初に、この法案は大都市圏におい て、要約いたしますと、通勤通学等の著しい鉄道 混雑を緩和するために、特定都市鉄道整備積立金 制度を創設して、鉄道の複々線化あるいは大規模 改良工事に充当しようとしているものでありま す。積立金の資金源は、乗客の運賃値上げでの増 加の部分であり、これは非課税扱い、こういうこ とになっておるようでございます。

○政府委員(服部経治君) 先生ただいまお尋ねの 本制度の対象となるであろう具体的なプロジェクト をいたしますが、これは本来はこの法案が成立 した時点で施行されました後に、各事業者か らの申請を待ってでしか本当はわからないとい うことであろうと思つておりますが、私も今日ま での過程で、恐らくというよりはもっとそれ

以上にきつとこの制度の対象として名のりを上げ るであろうというふうに思つております。プロジェ クトといたしましては、これは東京圏に関するもの でありませんが、まず東急東横線及び目蒲線につ きましての計十六キロメートルの区間にわたりま す複々線化及び線形改良等を含む大規模な路盤改 修工事の一つ挙げられます。

それから二つ目といたしましては、東武の伊勢 崎線竹ノ塚―北越谷間、十二・六キロメートルの 区間及び東武東上線の和光から志木に至ります 五・三キロメートルの区間、この区間の複々線化 工事が出てくるであろうというふうに思つており ます。

それから西武池袋線の保谷―練馬間八・一キロ メートル、これも出てまいるであろう。 それから次に小田急小田原線、東北沢から新百 合ヶ丘に至ります十七キロ余の区間の複々線化工 事もまたこの対象として取り上げることになるで ありう。

それから最後に、京王電鉄の京王本線調布から 笹塚に至ります十二キロメートルほどの区間につ きましての複々線化計画、こういった計五社、七 線、キロメートルにいたしまして約七十キロばか りのものが本制度によって将来に向けて複々線化 工事が促進されるような、そういう事態を私ども 考へております。

また、大阪圏につきましては、現在阪神電鉄な り阪急電鉄等の各社におきまして、本法が成立し た場合に備へまして、本制度に基づいて行うべき 大規模な輸送力増強工事等の内容につきまして、 現在鋭意その検討を急いでいる状況であるという ふうに承知をいたしております。

○矢原秀男君 また輸送力増強の一環として、小 さな問題になりますけれども、駅舎の改良も各駅 で行われているようでございますけれども、これ などは積立金支出の対象になり得るのかどうかと

いう問題ですね。それを伺います。

○政府委員(服部経治君) この制度の対象とすべき工事の内容、性格につきましては、この法律の第二条の規定に従いまして、政令でもって明らかにすることとしておりますが、その中には、その一つ一つの工事を取り上げますと大規模というには当たらないものがございます。そういう各種の工事が将来の特定の時期に予定されます大規模なダイヤ改正等に向けまして、例えば運転回数の増加でありますとか、あるいは列車の編成の増大でありますとか、あるいは一つの輸送力改善の目的に集約されるような形で各種の工事が同時並行的に進行するという事態は十分予想されるわけでありまして、そういう一つのケースにつきましては、その一つ一つは大規模とは言えないまでも、一つのまとまりとして一定の規模以上のものになるといふ場合には、その中に含まれる駅舎の改良工事等が当然入ってくる、こういうふうにご考へておるとでございます。

○矢原秀男君 この駅舎改良時にぜひ考へていただきたいと思ひますのは、身障者用の施設について不備が目立つ駅が非常に多いと私は感じているわけなんです。身障者用施設の完備あるいは高齢者用施設の完備した駅舎改良、こういうことも高齢化社会を迎える将来としても、そういうものが非常に大事ではないのかと思ひます。例えば斜路、車いす用の通路、身障者用便所、転落防止、鈴、チャイム等あるいはエスカレーター、エレベーター等の設備整備、あるところないところいろいろあることでございますけれども、将来当然私こういう非常に手厚いものが必要ではないかというのを考へますときに、これはちょっと本格的に、意識的に計画を持って取り組む必要もあろうかと、こういうふうにお考へておられますか、その点局長いかがでございますか。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘ございましたように、身体障害者の方であるとか、あるいは高齢者の方であるとか、いわゆる交通弱者の方々の利便ということを念頭に置いて鉄道施設の

の整備ということは極めて重要であらうと思ひます。

【委員長退席、理事安恒良一君着席】

ただ、その際そういう施設への経費の支出というところが他の一般の利用者の運賃負担との関係において極端にアンバランスになるかどうかといった問題は内蔵しておりますけれども、基本的に申しまして、そういう交通弱者の方々の利便の増進を図るための設備整備ということも極めて重要な将来に向けての課題であるというふうにご認識しておるところでございます。私も機会あるごとく関係の鉄道事業者にはその旨の指導を図つてきておるところでございますし、昭和五十八年の三月には、身障者のための施設整備に関するガイドラインといったようなものも運輸省において整備いたしました。それに従つて今申しましたような設備の改良拡充を図るよう指導を続けてまいつてきておるところでございます。

○矢原秀男君 運輸大臣、これは法案等また広く出てくる問題だと思ひますけれども、総合的な交通体系の中でこういう交通弱者といつたら申しわけないんですけれども、局長も言われているから使つておられますけれども、非常に利用される方の、身障者とか、そしてまた高齢化で身障者の方々に近いそういう難状をされる方、今伺つておられますと、五十八年の三月に整備のガイドラインというものを検討された、そういう非常に意識的に取り組んでいらつしやると、こう伺つていられるんですが、こういう方々に対する運輸大臣としての基本姿勢といふか、取り組み、そういう姿勢をまず伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(三塚博君) 身障者の皆さんが都市交通を含め、交通手段を、あるいは公共施設を同様に利用できるという、そういう社会施設をつくつてまいるといふのは国のやはり基本的精神でなければなりませんし、法律にもその点が明記されておるわけであり、局長答弁のようにガイドラインに従ひまして指導をいたしてきておるところであります。本件を施行するに当たりまして、そ

のことに十分意を用いた形の中で指導してまいらなければならぬ、このように思つております。

○矢原秀男君 よろしくお願ひをしたいと思います。

次に、民鉄の複線化率の件でございますけれども、五十八年当時は五〇％でございますけれども、この複線化率については同じく輸送力増強の一環の事業と考へておられますけれども、この法案の積立金制度の活用というものはいかがなものか、この点はどうかでございますか。

○政府委員(服部経治君) 先ほどもちよつと触れましたように、この制度の対象とすべき工事の内容につきましては、本法の第二条に基づき政令の中で明らかにすることを予定いたしておりますが、その際まず筆頭に挙げてくるものは複々線化に最も準ずるような輸送改善の効果が大きいと考へられます複々線化工事を取り上げる考へてございます。

○矢原秀男君 次に、積立金制度を採用した場合に三〇から六〇の運賃値上げと推定をするわけですが、通学定期の割引率は、民鉄十四社における通学定期の割引率は国鉄と比較してかなり高率になっているようにございます。今度の積立金創設に伴う運賃値上げによつてどのように変化していくのかという懸念もあるわけなんです。例えば大阪関係でございますけれども、阪急の場合に、梅田から阪急の三宮、この一カ月の定期が、通勤の場合が八千七百八十円、そして国鉄が一万一千四百円、通学の場合が二千七百二十円、国鉄が六千二百八十円、阪神の場合、梅田から三宮、通勤で八千三百五十円、国鉄は今申し上げた一万一千四百円、通学が阪神の方で二千六百五十円、これは阪急よりちよつと安いようですが、国鉄が先ほど申し上げた六千二百八十円、こういう差が現行であるわけでございます。

これが、今から先ほど申し上げた積立金の制度を採用した場合に三から六の運賃値上げを想定していらっしゃるけれども、そうなるこの通勤通学定期の割引率というものが、今申し上げた関係

から見てどうなるのかということですね。いずれにしても割高になってくるので、今私が申し上げた現実の数字というものがずっと非常にアップしてきているのではないかと、こういうふうにご懸念をいたしております。その点、局長の方どうでございますか。

○政府委員(服部経治君) 通勤定期の割引率に關してのお尋ねでございますが、この本法で現在御提案申し上げております制度は、直接通勤通学定期の割引率に変化を与える要素は持っておりません。非常に簡単に申し上げますと、例えば本制度の適用によりまして全体の運賃レベルが三％上がるようになった、通常の場合に比して三％余計に上がるようになったという場合には、普通乗車券も三％上がる、定期運賃もそれぞれ三％上がるというふうな格好に相なるわけでございます。その限りにおきまして本制度の適用ということが、通勤なり通学なりの定期の割引率に直接変化をもたらすということではございません。ただ、これは先生よく御承知のことでございますが、大手私鉄十四社平均で通勤定期につきましては四七・六％、通学定期につきましては八一・四％というふうな高率の割引が現在行われているところでございます。この点につきましては一般利用者との間のアンバランスが問題にされること

が多々ございまして、これまで私も運賃改定の機会をとらえまして、その都度、極めてわずかなつてはありますが、この割引率は是正というふうな問題に取り組んできております。そのことは今後ともいまだ将来に向けて続けていかれることにならうと思ひますが、それと本制度の適用ということは一応無関係でございます。

ただ、なお申し上げておかなければなりませんのは、その定期の中で、通学定期につきまして本制度をどういうふうにご適用していくかという問題につきましては、先般来の当委員会における御質疑の中でもいろいろ問題提起もございましたので、私もさらに利用の実態ということをよく踏まえて、本制度のもとにおきます利用者負担のバランスの問題というのをもう少し突っ込んで

で勉強してみたいというふうに思っておるところでございます。

○矢原秀男君 次に、運輸政策審議会が五十七年の九月、運輸大臣の諮問を受け、昨年の七月十一日、同審議会に設置された東京圏都市交通本部の小委員会から「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」の答申を提出しております。

これによりまして、二十九路線、先ほどもちょっとお話ししましたが、新線十一線を含む、の整備と新交通システム二路線の検討を提案しております。この運政審の答申に基づいて、今度の特定都市鉄道整備促進特別措置法案が策定されたものと考えているのでございますけれども、この運政審の答申によりまして、複々線化促進路線は民鉄六路線、国鉄中央線一路線、計七路線となっておりますが、この七路線の複々線化への取り組み状況、進捗状況についてどうなっているのか、簡単に結構でございますが、伺います。

○政府委員(服部経治君) 順不同になりますが、例えば東急の東横線の複々線化につきましては、いまだ会社の方から工事施行の認可の申請もないという状況でございます。今後早急に工事促進のための計画が具体化されていくものだというふうに考えております。

それから、東武伊勢崎線の複々線化につきましては、現在全体十二キロ余のうち、約七キロの区間、具体的には竹ノ塚から草加市内に至る区間にまわって工事が進行中でございます。順調にまわりますと六十三年中に完成を迎えることになるとはならないかというふうに考えております。

それから、東武の東上線の和光から志木に至ります五キロ余の区間の複々線工事でございますが、これはかなりの進捗を見せておりまして、営団地下鉄有楽町線の成増から和光市までの延伸に合わせまして、六十二年の秋ぐらいにはこれが工事完了する運びになるというふうに考えております。

それから、西武池袋線の複々線化でございます

が、現在そのうちの若干部分につきまして地元との協議を進めているという段階でございます。本格的な工事着手を迎えるのは来年度、あるいは若干それ以降かなという感じがいたします。

それから、小田急の小田原線の複々線化でございますが、これは現在手前の方の東北沢付近を中心に周辺の関係地域住民の方々と鋭意この問題について交渉、折衝を進めているところでございまして、地域によって多少進捗の度は異なりますけれども、かなり関係の地元の方々の理解の度合いも進んできたというふうに承知をいたしております。

それから、最後に京王電鉄京王本線の複々線化でございますが、これは全体としては約十二キロメートルの計画でございますが、その一番手前の笹塚から明大前に至る二キロメートルの区間にまわって、現在用地買収が進んでいるという状況でございます。

○矢原秀男君 状況はよくわかりました。そこで、念のために運輸大臣、今局長から進捗の実態を伺ったわけでございますが、この七路線だけとりまして運政審によりまして、昭和七十五年を目標に複々線化を整備することが適当である路線として列記されているわけでありますけれども、今次の積立金創設によりまして十年以内短縮し、早期に供用開始、こういうことになるんですけれども、これらの七路線は確実に十年以内の複々線化によるいわゆる使用開始ができるのかどうか。

私も現実のいろいろな建設工事、方々見させていただきまして、相手もあることですから、大変だなと思っているんですけれども、この点大臣としてはどういふふうな感覚でございませうか。

○国務大臣(三塚博君) 今局長からそれぞれの線区のお話で五社、七線、七十一キロについて、具体的な話があったわけでございます。後ほどその開業の見通し等について申し上げますが、運輸大臣といたしますれば、この法律が通ることによりまして、すべての線区でぜひ全力を尽くして十年以内供用開始ができれば、このように思っております。姿勢は大変であらう、このように思っております。なかなかな事務方の話を聞きますと、やはり先生も御指摘のように、用買その他客観的な地域社会のまたコンセンサスを獲得するという意味でそういう不確定要素もこれあり、パーフェクトを目指しますがなかなか大変だということも聞いております。

〔理事安恒良一君退席、委員長着席〕
しかし、それはそれとしても、この法律の趣旨はまさにそこにあるわけでございまして、大都市交通としての地域の方々の足を確保してまいりますわけでございまして、このように思っております。

○政府委員(服部経治君) ちょっと具体的にざっと申し上げたい。

東急におきましては、先ほど申し上げました東横線及び目蒲線の輸送力増強につきまして、運政審答申に挙げられておりますもの全部を本制度にのせまして、十年以内に完成したいという強い意欲を持っております。

それから、東武の伊勢崎線及び東上線でございますが、これは先ほど申し上げましたように、部分的にはかなり進捗を見っておりますが、東武におきましては本制度ののりかきとして全計画を十年以内に完成したいという強い意欲込みを持っております。

それから西武池袋線につきましては、答申区間のうち十年間に完成できると思われまは、その約半分程度でございます。

また、小田急小田原線につきましても、答申路線のうち約六、七割のものが十年間にできるかなというふうな意欲込みを持っております。

それから最後に京王線でございますが、これにつきましては、なかなか難しい状況もあるようございまして、全体十二キロメートルのうちの数キロメートルにとどまるかもしれないというふうな感じがいたします。

○矢原秀男君 現在昭和六十二年を初年度とする大手私鉄十四社の第七次設備投資五カ年計画の

策定に近く着手する予定のようでございます。第七次設備投資計画は、運政審の答申、また今度の特定期都市鉄道整備促進積立金制度の創設等を基本に、大枠として一兆二千億程度の投資規模が予定されているとの報道等もあるわけでございまして、最終結論は六十一年度中と言われていると思いますが、この第七次投資計画は六次に次いで策定されるところでございまして、こういうふうな点の第七次投資計画のその明確さというものは当局ではどの程度に掌握していらっしゃいますのか、その点伺います。

○政府委員(服部経治君) 現在十四私鉄が推進しております第六次の輸送力増強五カ年計画は五十七年から六十一年に至ります五カ年間のものでございまして、第七次につきましても五十七年度を初年度とする五カ年計画という格好で発足するわけでございまして、その内容の正確な把握につきましては、これからこの六十一年度中に詳細なヒアリングを行ってその内容を詰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ますが、ざっとした見通しを申し上げますと、五十七年から六十一年に至ります第六次の五カ年計画の総投資規模がざっと九千億でございます。で、その延長部分としての輸送力増強工事、安全工事、サービス向上投資等の額が恐らくこの第七次では一兆をやや上回る一兆五百億程度になるのかなという感じでございますが、さらにそれに加えて、

最前先生のお尋ねにもございました本制度によりまして五社七線の複々線化計画のうち約七割程度のもので、八千億ぐらいのものがこれに上積みされるというふうに思っております。失礼いたしました。これは十年でございますからそのまた半分ですね、八千億のまた半分ぐらい、四千億ぐらいですか、四千億ぐらいが上積みされますと一兆五千億前後の数字のものになる可能性が大きいかなという感じが今見えております。

○矢原秀男君 この第七次輸送力増強計画も、資料を見ておきますと、日本民営鉄道協会も非常に研究資料というものを膨大に集めて、各社の投資

計画、こういうものが集められながら検討されていくようにございますけれども、運輸省といたしましていろいろ資料を非常によく検討されていらつしやいますので、これらの投資計画、これにはやはり大きな立場からの運輸省の指導性というのか、そういうものも非常に必要ではないか、こういうふうにございますか、重ねて伺います。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘のとおりでございます、大手私鉄に課せられた社会的責務の第一は、現実の旅客流動の実態に合わせまして、多くの方々のニーズに沿うような形で将来に向けて輸送力増強なりあるいはサービス改善のための工事を積極的に進めていくことであらうというふうに基本的に認識しておりますので、先生御指摘のような方向でもって今後関係の事業者を強く指導してまいりたいと考えてございます。

○矢原秀男君 それでちょっと心配しておりますのは、資料等で非常にどうなのかなと思っておりますのは、経営の現状を見ますと、鉄軌道部門の収支の実績、昭和五十八年度でその収支率が、民鉄十四社の大半が赤字体質の数的なものが出ております。運輸省としてはこういう現状というものはどういふ分析、そしてどういふふうにかこれらに対応されるのか、そういうようなことをちょっと老婆心ながら心配しておるものでございますけれども、その点はいかがでございますか。

○政府委員(服部経治君) 私ども大手私鉄の運賃改定に当たりましては、そういった非常に公共性の高い事業の遂行に当たっております鉄軌道事業部門の経営の健全性を確保することが何よりも肝要であるという基本認識のもとに、そういった私鉄の鉄軌道部門の収支が確保されるような格好でもって運賃の査定を行ひまして、新しい運賃水準というものを決めるといふ心組みで作業に当たっておりますわけでございますが、現実は大変残念ながらいろいろな事情もございまして、運賃改定の行われたその年におきましては若干の赤字は計上し

得る状況になりますもの、その翌年度には既に若干の赤字になり、さらに三年目にはその赤字幅がふえるという格好の繰り返しが過去から現在まで続いてきておる状況でございます、私もその点につきましては大変志、志と違つた結果を生んでおることを遺憾に思つておりました、今後とも適正な運賃水準の査定、策定ということに十分心がけてまいりたいというふうに思います。そうでなければ、私鉄の社会的責務である輸送力増強等の工事も適切には行ひ得ないことになりまして、ただいまの先生の御指摘、私どもも十分念頭に置きまして今後とも仕事に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○矢原秀男君 この件につきましては、確かに公共性また健全性いろいろあるんですが、直接また運賃値上げというものにひつかかってくる、国民の足でございますから、これは波及的には物価にも非常に影響してきます、そういう面のストリートでなしに、できましたら内部で経営体質改善というものがまだ那边にあるのか、そういうようなところをまず優先順位の一つにしていかなくちゃいけないと思ひますし、そういう点はよく御注意をお願いしたいと思います。

次に、大手私鉄十四社の設備投資額の推移を一次計画から六次計画まで見ておきますと、当初の一次、昭和三十六年から三十八年、それから二次と、順次この六年間では輸送力増強工事に大半の資金が費やされてきておるのを見えます。安全対策工事はそれぞれ一次一三・四%、二次が一五・六%、若干のシェアしか占めていなかったのでございますが、その後年々安全対策工事のシェアというものが伸び続けていっているわけでございますが、そういう中で質問したいことは、第六次計画では四一・一%の輸送力増強工事を抜き、四五・七%の安全対策工事を確保するに至るのでありますけれども、実質上の達成率から見た場合の輸送力増強工事に、安全対策工事のこのシェアのパーセンテージの比較というものはどうなのか、そういう点、局長掌握されておりましたら伺

いたいと思ひます。

○政府委員(服部経治君) 第六次の輸送力増強計画の進捗状況についてのお尋ねでございますけれども、これ第六次の輸送力増強計画というのは五十七年から始まりまして六十一年度に至るものでございまして、既に四年間は経過しておるわけでございます。明確に確定された形の数字として把握いたしておりますのは五十七から五十九年度に至る三年間のものについてでございます。その数字で申し上げますと、輸送力増強工事は予定の四千五百億円に対して二千四百六十億円でございますので、その進捗率と申しますか達成率は五五%でございます。それから安全対策工事は五年間で四千三百億円の支出という計画でございますが、それに対して三年間の消化額は二千五百八十億円でございます、その進捗率は六〇%ということになっております。

ただ、私もこれは経験的に申し上げられることとでございますが、この大手私鉄の第一次から第五次までにわたります各輸送力増強計画の進捗率というのを見ておきますと、非常に高い数字が残つておりました、その五回の長期計画の達成率が九四%というような数字になっておりますので、今回の第六次の輸送力増強五年計画の進捗率も、五カ年を経過してみれば恐らく九〇%、恐らく一〇〇%に近い数字を達成するものだとおぼしやかにこれは期待を込めて考えておるところでございます。

○矢原秀男君 確かに現状では今御説明いただきましたように、安全対策工事に取組む私鉄の姿勢も非常に努力目標を定めて着実に実行されているように感じるわけでございます。しかし、安全対策はいづれの部門にありまして、これは交通だけでなしに、やはりすべて人間社会の中で常に完璧というものはないわけでございます、安全のために努力をしていく、こういうことが大切であるかと思つておるわけでございます。

そういう中で七次の設備投資計画もやっておりますが、ここで運輸大臣、やはりいろいろ申し上げておるんですけども、安全対策工事もいろいろ注意をしなければいけないところ、やはりお互いが注意をしなければいけないところ、こういうことは非常に大事なことでございまして、特にこういう交通輸送については非常に今後とも大事だと思つておるわけでも、大臣のこれらに対する、安全に対する決意、そういう所見を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(三塚博君) もうかねがね矢原先生御指摘のとおり、また各委員からも、運輸行政の基盤は安全の確立にある、こういうことで申し上げさせていたおるところでございます、安全工事を繰り返すに当たりましたが、安全工事をいうものがその重要な役割を果たしてまいらなければなりません、当然この対象工事としてその中に取り入れて行つべきものである、このように思つております。

○矢原秀男君 よろしくお願ひをしたいと思います。次に、パーソントリップ調査について伺いたいと思ひます。

京阪神間においての交通の実態調査として、パーソントリップという名目で調査というものが進められております。この調査については運輸省も参画をされておられるわけでございますが、私は内容を見て、これはお金をかけて非常によくやつておると思つておるわけでございます。

これは東京は別として、京阪神都市圏の都市交通のいろいろな、家庭から勤務先まで行く、家庭から通学先まで行く、その交通の切りかえ、いろいろなサイクルについて移動の距離、通勤の交通圏、交通手段、その中で大量物資流動とどういふふうに関連するか、自動車の依存度とどういふふうに関連するの、パーソントリップも克明に分けておられます、また都市交通問題の背景と構造につきましても、居住地の外延化と通勤交通、そういうものも非常に克明に分けておられます。公共交通のシェアの低下と鉄道輸送の関連、またバス利用客の減少

ますことは、この完成の時期との兼ね合いがござい
ますけれども、それまでの間にそのリニアモ
ーター駆動方式の地下鉄への採用ということが実用
化の段階を迎えているというところであらば大阪
市としてもその方向で踏み切るといってお考えで
あるように承知しております。

○矢原秀男君 このリニアモーター駆動方式とい
うのは、これは国鉄が研究されていらつしやるん
ですけれども、実用までどの程度の年数の研究
と実験、そして現実に使用でき得るものかとい
うようなことは技術の面ではどの点まで進んで
いるのか、お願いたします。

○政府委員(服部経治君) このリニアモーター駆
動方式を地下鉄に採用するといつたつまり技術開
発が進んでおるわけでございますが、実用化段階
に向けましてはなお若干の時日を要するといふ
うに私も承知しております。

いま少し申し上げますと、現在までの段階でリ
ニアモーターそのものの開発は、これはもう既に
終わつたと言つていい状況でございます。それか
らその走行性能、それから制御方式、そういった
主要な技術の各項目についてもほぼ問題のないと
ころまで技術開発が進んでいるところでございま
す。

しかしながら、これが実用化ということになり
ますと、なおこのリニアモーター駆動方式に適合
する信号方式の開発が必要でございますし、さら
に鉄道システム全体としての信頼性につきまし
て、実験走行線を使った実験をなお繰り返してい
かなければならぬということがございます。三つ
目としてはその実用化に向けまして、ランニング
コストをどの程度低減することができるとい
つたような経済性の面につきましてもなお勉強が必
要だといふような状況でございますので、現在私
どもも地下鉄協会と共同しまして、そういった実用
化に向けましての勉強を続けておる段階でござい
ますが、なお数年かかるのではないかとこのよう
に考えております。

○矢原秀男君 運輸大臣にちょっと確かめておき
たいと思つてますが、今関西新空港、もう今漁業
問題が兵庫の方が残つていますけれども、いづれ
にしても建設が始まつてくると思つておる。四国
に、いわゆる紀州になつたという海底トンネルの
構想というものが、新聞紙上に前からちらほら出
たり、そのまゝになつておるんでございまして、
また四全総を迎えて、整備新幹線、そういったよ
うなことからもまた全国の都道府県のデータを見
ておると、交通の問題である新幹線の網羅とい
うものがやはり第一、第二に要求出ているわけな
んですが、これは自民党の、大臣が中心となつて
進められる政策の中でも、この新幹線の網羅とい
うものは、日本全国に張りめぐらしていこうとい
う政策の論議もあるように思つておるんですが、この四
国と紀州の海底トンネルの構想ですね、こういう
のはもう完全に消えたのかどうか、それともまだ
生き残つておるのかどうか、この点だけはつきり
伺つておきたいと思つておる。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生お尋ねの
紀淡海峡を海底トンネルでもつてつなぎます鉄道
計画についてのお話でございますが、私も現在
在そういう格好での鉄道が敷設される可能性のあ
る計画としては、いわゆる新幹線諸計画のうち
の四国新幹線、これは大阪から徳島市、高松市、松
山市を経まして大分に至る路線だといふふうに承
知しておりますが、その想定されるルートの一つ
として、本州と淡路島の間を海底トンネルで結ぶ
場合に、技術的にそれがどのようになつて可
能であろうかといふことのための調査を、かねてから鉄道建
設公団において調査中でございます。

なお、こういった四国新幹線という計画の扱
いにつきましては、現在具体的に検討の対象にな
つておる五つの整備新幹線についての
見通しが明確になつた後に、改めて議論され検
討されていくものだといふふうに理解してござい
ます。

○國務大臣(三塚博君) 今、紀淡海峡線、また四
国、九州に行く新幹線基本計画については、服部
局長の言われたとおりであります。
御案内のように、国鉄改革といふことの中で、

整備新幹線として基本計画の新幹線をどうするの
かというものが最大の政治課題に相なつておると
ございまして、そのうちであります。整備計画も決
定をいたしてこれは進める、こういうことである
わけですが、財政再建とそれから鉄道、国鉄改革
と、この大改革にぶつかりました関係から、その
あり方をどう進めるかといふことで、ただいま政
府に設置されました整備新幹線等検討委員会
におきまして真剣な議論が行われておるわけ
でございます。言うなれば財源をどう明確にするか
といふところに基本的な問題があり、国鉄に負担
をかける形でこれを行うといふことだけはしな
い、国家プロジェクトとしてこれが認定をされて
いくといふことであります。勢い財源もこれ
について行われていくであろう。ただいま与党で
ある自由民主党の方で、これのあり方について公
共事業方式といふのを決められておるわけ
が、政府に認めさせるべく、いろいろ交渉をいた
しておるところであります。いまだ平行線とい
う段階にございまして。

○内藤功君 運輸省にお伺いをいたしますが、こ
の法案の提案理由で、輸送力を増強して混雑を緩
和するために、現在の利用者で前倒しの形で将来
の費用の負担をお願いをする、こういうことを提
案理由でも述べ、また衆議院の運輸委員会でも述
べておられるわけですが、実際は巨額な資
金が必要な大規模工事を、これまで以上にサービ
スを、一般利用者の犠牲において大手企業の利益
を保護しようといふことになると私は思つて
おる。私たちの党は、したがってこの法案には反対
するものであります。お伺いしたいのは、政府
は複々線工事や高架工事などの大規模工事には、
新線建設のときの開発利益を生じないと
繰返し述べておられます。しかし、これらの工
事、複々線工事等によりまして沿線の地価が上昇
して、その土地保有者、特に開発業者、この中
には不動産会社それから大手の民鉄会社が入るの

でありまして、そういう企業が巨額な利益を得る
といふことは極めて当然のことではないかと思
うのですが、この点はどうお考えになりますか。
○政府委員(服部経治君) ただいま先生お尋
ねのございました開発利益の問題でございます。こ
れは、これは鉄道の便益を十分に享受し得てい
ないような、いわゆる大都市の中における、あるいは
大都市圏の中における鉄道の空白地帯、過疎地帯
といったような地域に新しく鉄道を敷設してま
いります場合に、その沿線に先生御指摘のよう
なさまざまな形で開発利益が生まれるわけ
でございます。私もこれはそういった開発利益を何
とかこれをとらえまして、鉄道の建設なり運営
なりといふものに還元してまいりたい、そういう
方向で現在いろいろと検討を続け、勉強している
わけでございますが、お尋ねの複々線工事につ
いても開発利益があるのは当然であつて、その吸
収、還元といふための方策を講ずるべきではない
かといふ点でございますが、私ももちろん何
がしかの程度では複々線工事によりましてそ
の沿線に新たな開発利益を生むことは想定され
ますけれども、ちょっとこれはお考えいただきま
すとおわかりのように、複々線工事といふのは、
原則的に、基本的に、既に高密度の人口の集積が
もうでき上がつておる、市街地が稠密な形
で形成されている、いわゆる私鉄の沿線のうち
でもいわば都心寄りの地域においてそういった複々
線化工事の要請が高いわけでございます。複々
線化工事と相まつた形で、大規模な沿線の開発を
行うと申しまして、そこにはおのずから限度も
あるかといふふうに考えておるわけ
でございます。しかし全く開発利益がそこに生じないとい
ふことではございませんので、私もその問題も將
来の問題として取り組んでまいらなければなら
ませんけれども、何分にもこの開発利益の還元とい
うことは、言われ始めましてから既に二十年も経
過しているようなかなり難しい問題でございま
す。私もこういった開発利益の還元の仕組みに
つきましては、例えば常磐新線の建設であるとか

いったような具体的な新線建設の促進の場面で、関係の自治体と十分お話をしながら勉強をし、そのための具体的な成果というものを得るための努力を一生懸命やるのがまず肝要ではないかというふうに考えて、そういう方向で現実努力をしておられるところでございます。

○内藤功君 何がしかの範囲という、非常に控えめですが開発利益はお認めになったわけですが、具体的に聞いてみましょう。

まず、小田急の小田原線の複々線化による所要時間の短縮は、例えば町田―新宿間あるいは新百合ヶ丘―新宿間というような場合でどのくらいだと思えますか。

○政府委員(服部経治君) 小田急が小田原線につきまして計画しております東北沢―新百合ヶ丘間十七キロメートルの複々線化計画のすべりが完成いたしました場合には、例えば町田―新宿間では、現在の所要時間五十分というものが十五分短縮されまして三十五分程度になるというふうな考えでおります。また、新百合ヶ丘と新宿の間では、現在四十一分所要時間でございますけれども、この四十一分というものが二十五分という格好で、約十六分短縮されるというふうな見込みでございます。

○内藤功君 私ここに、高木前国鉄総裁が、私鉄の各社の社長さんと対談をしましてね、それを交通協力会から「私鉄経営に学ぶ」という本におさめられて、非常に興味深くこれを読んだんですけども、この中で、今問題の小田急の当時の利光達三社長は、複々線のメリットについてこういうふうな述べているんですね。「輸送力増強の面で、うちには少し壁に突き当たっている――これを打ち破るには複々線の実現をおいてほかにありません。何としても目鼻をつけたい」、こう言っている。今小田急のことになりましたので、小田急のこの線の複々線化ということで、今局長答弁の町田や厚木まで延びれば、やはりこの沿線の私鉄大手不動産会社というのは莫大な開発利益を得ると思うんで、私は、このような大手私鉄企業が複々

線工事については、やはり応分の負担をするというところが当然だと、これをやっぱり細かい勤労者を中心にする一般利用者に負わせるというのは、どう考えても筋が通らぬというふうに思っています。この点御答弁を求めたい。

○政府委員(服部経治君) 先ほど申し上げたことの若干繰り返しになりますけれども、私ども、開発利益の還元を図ることによって鉄道建設の円滑化を図り、さらには鉄道経営の健全化に資するということは、極めて重要な問題だろというふうに思っております。

しかし、先ほど申し上げましたが、この開発利益の還元という問題は、既に言われ始めてから二十年余を経過している問題でございます。総論的には、なかなかそれは結構ということで大論の理解を取りつけることはできるわけでございますが、さてそれを各論に落とすにしまして、具体的にいかなる手法でもって開発利益を把握し、捕捉し、これをさらういかなる手法によって具体的に吸収して、そういった鉄道事業への還元を図っていくかという問題につきまして、一口で言えば議論倒れでございます。これまで具体的な方策を見出すことができなかった、そういう性質の問題でございます。

したがって、この問題への取り組みの必要なことは私ども本当に痛感いたしております。先ほど申し上げましたように、常磐新線の建設の促進、その具体化を図るための関係自治体との勉強会等の場におきまして、この問題を具体的に提案いたしました。現在鋭意この問題についての具体的な御相談、詰めを行っている最中でございます。

そういう開発利益の還元のための具体的な手法というものがございました場合には、今先生おっしゃられたようなこういった複々線化の工事につきましてもそういう手法を援用して行くことについて、なお私ども勉強する必要があると、それが大事であるというふうな認識においては先生の御指摘のとおりであると思っております。

○内藤功君 次に、法案の六条ですが、指定法人の問題です。

衆議院の委員会で、たしか局長は、この指定法人の例を問われたのに対して幾つか挙げられておられます。その中に、きょうも理事長さん来ておられると思いますが、民鉄協会を挙げているんですね。私は、民鉄協会というものは、やはりその性格から見ましていかなるものであろうかと、指定法人というのとはやっぱり公平で公正というものが大事じゃないか、という点についての国民のやはり疑念が生ずるおそれはないだろうか、という点、さらに民鉄協会というものを指定法人の中点、さらに民鉄協会というものを指定法人の中点、挙げられた、そのところの真意と、そういう疑念はないのかという点をお聞きしておきたいんです。

○政府委員(服部経治君) この法律に基づきます指定法人というものを具体的にどういう公益法人にしていくかということにつきましては、現在検討を急いでいる最中でございますが、衆議院の御質疑への答弁でも申し上げましたように、私どもとしてはその対象法人の一つとして民営鉄道協会を考えていることは事実でございます。

この指定法人の役割というのは、運賃の前倒し負担という形で多くの利用者に御負担をいたさされた、そこから出てまいります積立金というものを適正に管理し、各企業の全体の経理とは明確に分離してこれを区分経理されることを担保し、そしてそういった積立金が確実に予定された複々線化等の大規模改良工事に支出されることを確保したものにしようというふうな、極めて重要な役割を果たすものでございますし、もとよりその業務の運営は公正に行われることが必要でございます。

しかしながら、先生御指摘のような、民営鉄道協会がその指定法人であることについては、いささか公正さという意味で疑念があるのではないかと、この御指摘については、私どもそのようには考えておりません。民営鉄道協会は、その定款にもございますように、「輸送力の増強と安全輸送

の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とする」というようなことをうたって設立された公益法人でございます。私ども、そういった公益法人と、民法上の公益法人の性格からいまして、仮にこの民営鉄道協会を指定法人として指定した場合にも、本法が求めている指定法人としての業務運営の公正さに問題があるというふうには考えておりません。

○内藤功君 これは認定事業者あるいは鉄道事業者のいわば団体ですからね。そういう点で私は今の御答弁は納得できないというところを申し上げておきたいと思っております。

次の点ですが、なぜ複々線工事などの恩恵を受けられない利用者までが特別な運賃負担を強いられるなければならないのか、この問題であります。

例えば東急の経営する路線で言いますと、東横線、大倉山と多摩川園の間の複々線、それには新玉川線だとか池上線だとかの利用者は恩恵にはあずからないわけでありまして、それがなぜ負担しなければならぬのか。受益者負担といいますが、受益者負担の原則からどういふふうな説明をするのか。非常に難しいんじゃないかというふうに思っています。受益者でない者が負担する。衆議院でもありましたけれども、おれは受益者じゃない、だから何%分は返せという裁判だってこれは起きないとは限らない。そこらあたりの問題、どうお考えになりますか。

○政府委員(服部経治君) 今先生は東急の路線につきまして例を引かれましたのでお尋ねでございます。したけれども、例えば東急東横線において、ある種のある程度の規模の工事が行われる、その原価、コストというものは、これまでも既に田園都市線なり池上線なり目蒲線なりの利用者によって平等に負担されてきておるところでございます。このことは何も東急に限りません。我が国の鉄道が始まって以来の運賃制度の中で、鉄道投資にかかわるコストにつきましては、これをその鉄道会社の全利用者平等に御負担していただくとい

ったような考え方で、今日まで来ておるところでございます。本制度で初めて新たにつくり出した考え方ということでは決してないわけでございます。

○内藤功君 これはやっぱり利用する人の感覚からは、大変今の御答弁は私は離れているんじゃないかと思えますね。

話は変わりますが、昨年の運政審の答申を見ますと、乗り継ぎ運賃制度の適用対象の拡大の部分でこういふふうに述べております。これは運政審答申の三十ページから三十一ページのところで「乗継利用者」と「乗継利用者との負担の公平等の問題もある」と「適切に対処する」と、こういふふうい負担の公平あるいは平等ですか、そういう問題を出しておるんですね。ところが本法案では、負担の公平あるいは平等ということ、私が質問したような問題についておっしゃっている。私はこの間に矛盾した考え方があると思うんですね。この間に矛盾があると思うんですね。この点いかがですか。

○政府委員(服部経治君) 例えばある特定の路線、一つの会社が複数の路線を経営している場合に、その特定の一つの路線について輸送力増強等のための工事が行われた経費というものを、その路線の利用者だけに負担させるということをやったかどうかというふうなお尋ねと思えますけれども、話がそこまで参りますと、これは複数の路線を経営している場合には、その路線ごとで投資の問題に限りませんが、利用者の多寡ということがその路線を利用する利用者一人当たりのコストの高い低いに直接につながってきている現実がどこにもあるわけでございますが、現在の運賃制度におきましてはそのことも捨象いたしまして、一社一運賃制度という形の中の運賃制度の運用を図ってきただけでございます。例えば工事の都度、その工事のコストをその工事によって直接裨益する人へのみその工事の受益の程度においてこれを負担してもらおうというふうなことは、理論としては正しいのかも知れませんが、

現実の運賃制度の運用の面では、それはいわば不可能に近いことではございます。いかなる工事をとりましても、それによって裨益する人の範囲なり、受益する程度というものは異なっておられるわけでございます。これを計数的に正確に把握するということは言うべくして不可能に近いことではございます。仮にその点が何らかの手法によりまして把握し得るようなことに相なったとしたとしても、いろんな時期にいろんな形で行われます各種の工事について、その都度それを直接の受益者の負担にはね返していくといったようなことは、今度は別の意味で運賃制度としてとりがたい、そういう現実の要請もあるわけではございます。

このことを逆に裏返して御説明申し上げますと、現在、私どもが申しますか、鉄道の歴史始まって以来とられてきております一社一運賃制度のもとで、この工事の費用をどうするかという問題を考えてみますと、現在ではこれを全体の利用者をつつ利用共同団体としてとらえまして、平等に御負担願っておるわけではございますが、そういう形で工事の都度出てまいります投資の負担というものを全体の利用者で広く薄めまして負担することによりまして、結局、長い目で見ますと、東急なら東急の各線にわたる各種の工事というものが、その時期はそれぞれ違っておりましようけれども、まんべんなく一巡して容易に行われ得るということにもなるわけではございます。こういう一社一運賃制度の考え方というのは、私ども今後にもこれを踏襲してまいりたいという考えでございます。

○内藤功君 その説明でいきますと、説明がつかぬと思うのは、通学生の場合ですね。これはもう明らかに無理があると思うんですが、高校生は三年間、大学生は四年間、通常卒業するのに通うと。卒業して必ずその線に乗るわけじゃありません。よそへ行きますね。そうして、そういう十年後の利益のために学生としては高額なやはり負担を強いられなければならない。この点の説明は

どういふふうにされますか。また、これについてはどういふふうな検討をこれからされようとするのか。あわせてお伺いをしたい。

○政府委員(服部経治君) 通学定期を利用していらっしゃる学生の方につきましては、確かに先生御指摘のようなことがあるわけではございます。一方では、こういった複々線化工事といったような工事は、朝夕のラッシュ時間帯の混雑の緩和を図るために必要になってくる、そういう種類の工事ではありますけれども、この制度に照らして考えれば、そういう先生御指摘のようなケースもござい

既に当委員会でもその点につきましての御指摘を受けておるところでございます。私ども本制度のもとにおきまして、通学定期にこの費用の前倒しの負担といったものをどういふふうい組み合わせて適用していくことが最も公平かということにつきましても、なお時間もございまして検討をしてみたいというふうい考えておるわけではございます。

○内藤功君 ところで局長は、これも衆議院の委員会の答弁で鉄道事業部門の独立採算制ということとを再三述べておられます。ところが、当事者の民鉄経営者は、鉄道経営だけで黒字が可能になるとは恐らくだれ一人考えてないんじゃないかと思えますね。

先ほど紹介した高木前総裁の対談集「私鉄経営に学ぶ」という中でもたくさん出てまいります。例えば西武の堤義明社長は、鉄道の仕事は売り上げの面から見てどのぐらいのパーセントですかという高木さんの質問に対して「一〇%ないし三〇%といったところです。中心は鉄道なんです。今やシンボリックな存在ですね」と、それから片や東急の五島社長は「むしろ、不動産の開発手段として鉄道をやった」と、これ随分遠慮した言い方だと思ふんです。そういう割り切った考えがございまして、私はこれが本当だと思ふんです。こういう大手企業に対して、なぜ本法案のような考え方でサービスをしなければならぬのかということ

私は非常に疑問に思ふんです。この点の御認識、伺いたいです。

○政府委員(服部経治君) 私どもは都市鉄道が社会に対して負っている第一の責務というものは、現在の通勤通学時のラッシュの状況を一日も早く解消いたしまして、将来に向けて多数市民の大事な有用な足としての鉄道の使命が全うできますように、その輸送力増強を図り、あるいはサービスの改善を図りといったようなための投資を積極的にやっていくことであらうというふうい認識をいたしております。そういう非常に社会的に公共性の高い使命を負った鉄道事業でありますので、私どもとしては、各私鉄企業の行っております鉄道部門の経営ということが他の兼業部門の収支に煩わされることなく、それとはかわりを持たない形で独立して健全な採算制を維持できるように形をつくり出すことによつて、初めて私鉄各企業は鉄道部門への適正なかつ必要な投資という社会的な要請にもこたえていけるゆえんだというふうい認識をしておるところでございます。

○内藤功君 しかし、実態に合わないと言つたら言い過ぎかもしれませんが、そういう認識では今の私鉄企業の実態を把握した運輸行政とは私は言えないという感を深くするんですね。それでは、私鉄の現在の運賃制度でも、鉄道事業者が投資した額というのは回収できる仕組みになつておると思ふんですが、適正原価、適正利潤という原則で、いかがでございますか。

○政府委員(服部経治君) 鉄道の投資に伴いますコストは、一つは減価償却費でございますし、一つはその投資に要した資金にかかわる金利の負担でございます。前者の減価償却費につきましては、これは運賃査定の場合にその会社ごとに真実な事業資産というものを把握いたしまして、簿価をもとにいたしまして適切な減価償却費を計上するように努めておりますし、さらにこれに付加されるべき新たな投資にかかわる減価償却費につきましてもほぼ

これに準じた手法によりまして適正な数値の把握に努めております。

一方、金利につきましては、レートベース方式という手法によりまして適正な事業報酬を確保するというような格好で、仕組みの上では確かに先におっしゃるような投資した工事費にかかわる資本費コストはそれがすべて回収できるような形になっておりますし、また私どもとしてもそういう形での運賃の査定を行うべき立場にあるというところは明確に申し上げられるところでございます。

ただ、なお一点つけ加えて申し上げておかなければならぬと思ひますのは、そういう私どもの運賃査定の際におきます基本的な取り組みの姿勢にかかわらず、大変残念なことではございますが、現実には私鉄の鉄軌道部門というのは運賃改定が行われたその年にはなるほど若干の黒字は計上できることになりませんが、その翌年には会社によりましては既に赤字になってしまふ、それから三年目にはさらにほとんど全社が赤字といったような状況になってしまふということの繰り返しが過去から現在に続いてきておるわけでございまして、そういう私どもの取り組む姿勢にもかかわりませず、結果的には鉄軌道部門の収支じりにつきまして、兼業部門から補てんを受けているという状況が長く続いておりますことは大変遺憾であるというふうにご考慮しておるところでございます。

○内藤功君 私鉄の鉄軌道部門は、累積欠損額が非常に巨額だということを繰り返しておられるんですけれども、その言われる累積欠損額の数字の根拠、一体どこからその数字を持ってこられたか、根拠をお示しいただきたい。

○政府委員(服部経治君) これは、民営鉄道協会が公表しております各私鉄企業につきましての私鉄企業の鉄軌道部門の収支の数字に基づきまして、私ども衆議院でもあるいはまた当委員会でも申し上げましたような過去十年間における十四社の鉄軌道部門の累積の赤字が約千億円であるというふうなことを申し上げておるところでございます。

○内藤功君 会計法上から言つて、配当までしたその残りを欠損というのは、私は常識から言つてどんなものであるかと思つておられますね。大蔵省から私、質問の前に聴取を受けましたが、大蔵省は継続的長期に配当するといふような会社は赤字の会社とは言えない、赤字の会社とは考えられないと、こういうふうな言つておりました。当然のことであると思つておられます。この四年間だけで大手私鉄十四社で五百六十三億円配当している計算になりますね、それを配当している。

さらに、この本でもこれは今度は東武の根津社長が言つておられますが、累積赤字といふのは私鉄の大手にはないといふんです。もし不動産事業などやつていないとそれが累積赤字になって残ると、まあ、大部分の私鉄は累積赤字がいくと、これは昭和五十七年の本ですけれども明言をしておりますね。こういう点は、この巨額の累積赤字三千二百億ですか、何度も答弁しておられますが、この大蔵省の言つておる見解についてはどういふふうな思ひますか。

○政府委員(服部経治君) 言葉の使い方が難しいわけでございますが、私が繰り返して申し上げておきますのは、私鉄という看板のもとで行われておる各事業トータルを申し上げておるわけではございませんで、私鉄の行つておる鉄軌道事業部門の収支のことに触れて申し上げておるわけでございます。東急など東急といふ私鉄企業がその東急という看板のもとでいろいろな各事業をやつておられる、そのトータルとしての事業収支につきましては、なるほどずっと黒字であったといふことは先生御指摘のとおりであるといふふうな思つておられます。

○内藤功君 やはり運輸行政といふのはこういう実態を総合的に把握するといふことが大事だと私は思つておられます。その点で大蔵省のこういう説明から見ても納得はできないわけですね。

今局長言われましたように、赤字どころか私鉄

の経営実態は大黒字だと思ひますね。大手十四社の内部留保——内部留保といふのは、私ども、大蔵省で聞いたところでは、利益準備金、任意積立金、当期未処理利益、こういうものだといふことでありまして。そういうものを計算しますと、昨年一年間だけで十四社で五百三十九億円ふえて六千三百四十三億円になっておると。これは黒字だといふことはお認めになつておると。これは黒字だといふことも、私鉄各社は、今や総合商社的な形態をますます強めております。

西武の場合に、これは堤義明氏の「二十一世紀戦略」といふ本を私読んでみますと、西武の商法といふのはこれは大したものだ。プロ野球の球団を手に入れ、そして球場をつくり、球場のため駅の路線を敷くといふことで、約百億投資したけれども、しかし一年間に百十万人ですか、百十万人のお客さんがこれだふえと、こういうことをちゃんとやつぱり見越して商法をやつておられると。私は、こういう大企業集団になってきますと鉄道はまさに手段である。それが、ある企業では大学を誘致する手段になる、ある企業では動物園を誘致する手段になる、ある企業ではスキー場でありレジャーランドであり百貨店であると、こういうふうなやつぱり経済的に見るのが私は常識にかなうと思ひますね。

これに反しまして、あなたのおっしゃるように鉄軌道部門だけ、こう徹視的に見るという見方は、これは国民の納得を私得られるとは思ひませぬ。全体的な私鉄グループが鉄道事業の設備投資を負担するといふことで今までやつぱり民鉄大手といふのはやつてきたし、運輸省もそれを前提にしてやつてこられたんじゃないか。それが、今回この法案は複々線工事等に限定されるといふこと、これを一般の国民、利用者の負担にするといふことに私は納得いかぬと思つておられます。もう一言つけ加えるならば、円高、原油差益といふものの利益もありましよう。それから設備投資もかなりみんなやつておられます。こういう点から見れば私納得できぬといふことを申し上げておきたいんです。まあ御答弁は大体同じような御答弁でしょうからこのことを強く指摘しておきたいと思ひます。

そこで、来ておられますか。——民鉄協会に次に伺ひたい。民鉄協会の理事長さんにお伺ひたい。

私この「21世紀への礎」といふパンフレットを読んだわけなんですけれども、このパンフレットはいつおつくりになつたんですか。

○参考人(岩倉多門君) 今先生のお示しになつておられますそのパンフレットでございまして、昨年の十二月に作成をいたしておりました。

○内藤功君 発行もそのころですか。

○参考人(岩倉多門君) はい、さようでございます。

○内藤功君 法案が提出される前からこういうものをおつくりになつて宣伝をなさつておられるようでありまして。内容を拝見いたしますと、まさに今審議されておられますこの法案に内容として盛り込まれていることがそのまま既定事実のように書かれておられると思つておられます。例えば複々線化工事の必要性とか「制度のしくみ」とか「制度の概要」「対象事業」「工事資金の事前積立」「非課税による内部留保」「事前積立金の後戻し」ですか、それから「こんな効果があります」といふような、まさに法案の内容を法案が出される前からこういう形で宣伝なさつておられる。今国会で運輸省が説明しているとおりのことと言つていいでしようね。しかも、これが「快適な通勤を実現する切り札です」と、これが方法がないとまで言つておられますね。ちょうど国鉄の問題のときに国鉄は民営・分割化で元氣になりますといふ張り紙をして、これは国会でも問題になりましたけれども、こういうことはしないようにという厳しいやっばりおきゅうが据えられていると思つておられますけれども、私はやはりこれじゃ、もう運輸省と民鉄協会とこういうふうな協議をして、なれ合いをして法

なやつておられます。こういう点から見れば私納得できぬといふことを申し上げておきたいんです。まあ御答弁は大体同じような御答弁でしょうからこのことを強く指摘しておきたいと思ひます。

○内藤功君 運輸委員会会議録第九号 昭和六十一年四月二十二日【参議院】

案の出る前から法案の内容を民鉄協会が宣伝している。これは私ははっきり言って好ましいことではないと思えますね。この点、理事長が来ておられるので、どういってお考えでこれをおやりになったか、ちょっと一言お話を聞きたいと思えます。

○参考人(若倉多門君) 法案が作成されて国会に提出される以前に、この問題に關しましては主として税制の問題でございます。で、この税制の問題に關しましては、自由民主党の税制調査会というところでこの審議をいたして、六十一年度の税制どうするかというのを決めたいわけでございます。で、私もいまして、これはその税制のための、何といいますが、改正要望というものを運輸省からお出しになりました、これが認められたということでございますので、その案を骨子としてこの印刷物をつくったわけでございます。で、私もいましては、法案が要るとか要らないとか、そういうことはよく存じないわけでございますけれども、何とかしてこの制度の実現を図りたいと、そういう趣旨に出たものでございます。

○内藤功君 理由をお述べになりましたけれども、いかにしてもこれから審議される、しかも賛成反対分かれておる法案ですからね、厳しい審議がこれから行われるという前に既定事実のようにお出しになるといふことは私は不適切であるといふことを一言あなたに厳しく御注意を申し上げておきたいと思えます。

運輸省にもう一回伺いますが、今の法案に關連して具体的なひとつ問題を伺いたい。

これは東急の池上線の荏原中延という駅がございます。この荏原中延の改築問題です。これは昭和五十八年から障害者団体等が現地調査も行って、各方面に要望、陳情を提出しているという状況でございます。運輸省は昭和五十八年の三月に公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドラインというものを発表をいたしました。この趣旨に基づくならば、これは交通弱者対策として長期的な視点から交通施設の整備を進め

ていく、さらに垂直移動対策として駅施設等のエスカレーターやエレベーターの設置に十分配慮するということがこのガイドラインでは打ち出されておる。この荏原中延駅というのは、詳しくは言いませんが、半地下の大きな駅をつくらうとしておりますが、運輸省はこのような立場で、この問題にどういふ御認識であり、また今後どういふふうに関係者を指導なさるお考えか、この点をまず伺いたい。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生お引きになりました身障者対策のためのガイドラインでございますが、私も、これがつくられましたのが、たしか五十八年三月でございますが、以後はこれに従いまして公共交通輸送の任に当たります各輸送事業者がそのガイドラインに従って交通弱者のためにいささかでもそういう公共輸送機関利用の際の利便性というものが向上できるように方向を指導をしております。で、本件、荏原中延駅の改良工事に当たっても、私も、東急に対してこのガイドラインの意を体した身障者施設の整備についてできる限り意を用いるように指導をしております。

○内藤功君 ぜひ強力にやっていたくことを要望いたします。

最後に、国鉄京葉線の問題についてお尋ねをしたいと思えます。

京葉線は、現在の総武線、総武快速の混雑緩和策として、千葉県民はもとより通過地域であります江東区の南部地域住民の期待が非常に大きいものがあるわけでありまして、

残念ながら現段階における鉄建公団の工事計画によりまして、この都心ルートでは、新砂町駅と西越中島駅間、約四・六キロメートルございまして、都心部であるのに駅間の距離が余りにも離れ過ぎていて、こういう実態は東京都内でもほとんど例がないのではないかと思われます。そこで、通過予定地域住民はもとより、地元江東区議会、区長からもこの真ん中近くにもう一駅、新駅

をつくってもらいたいという強い要望が来ております。私も昨年二月、地元の方々、それから不破哲三衆議院議員などと一緒に現地を調査をいたしました。その際、公団の東京支社の方からも御説明をちょうだいしたわけでありまして、こういう強い要望があり、千葉方面からのお客を東京駅に近くにと工場や会社に向かう人をおろす、同時に江東地区などのサラリーマン、学生を輸送する、駅間の距離が短くても相当数の乗降客が予想されるというふうにお聞きをしております。ただ、この付近の住民にとっては電車の通過に伴う騒音だけが来て駅が来ないことでは、これはもう協力はできません。きょうはもう強くなつてきておるという状況でございます。きょうは公団の総裁がお見えでありますから現情を、私は四月十四日にも公団に赴きまして担当者の方に強く要望をいたしましたけれども、この問題については公団として地域住民の交通の利便というものを考えて、どういふふうに対処をしておられるか、今後どのようにこれについて対処をされるか、そのお見通し、さらに差し支えなければ区との間ではどういふふうなお約束が今できており、どういふお話になっておるかという点を含めまして御報告を願いたい、こういうふうにお聞きをいたします。

○参考人(内田隆滋君) あらましの事情は先生の御指摘のとおりでございます。工事実施計画を運輸大臣に申請いたしましたときには、あの付近の土地の利用状況からして、駅の設置は各機関と協議をした結果設けないということ申請をいたしました。その後、先生のおっしゃるとおり地元から大変な強い駅設置の要望がございましたこと

も事実でございます。

また、江東区、東京都があの付近の都市計画、事業計画というふうなものをおつくりになつていて、ということをお聞かして下さる次第でございます。また、地元と公団の間で何か取り交わしがあるかという御指摘がございましたが、これは現地主社長が、新しい線路を敷く場合には、当然地元

と協議をしなければならぬわけでございます。その中で駅の新設という問題が強く出てまいりましたので、この問題については支社長の権限ではないけれども、地元と協力して、そして他の機関、上部団体に働きかけをしてこれが実現できるようなことをひとつ考えましようという、当然その場合には地元も協力していただかなければこれはできませんよ、そういうふうな覚書を結んでおることも事実でございます。

したがって、私たちがいたしましたのは、この地元との協力、殊に都市計画事業がどのようになるのか、そういうようなことを今後地元並びに東京都と協議を進めてまいり、また、これと経営者である現在の国鉄、これは対応するときは会社になるかもしれないが、あるいは運輸省等とよく協議をいたしましてこの問題を進めてまいります。

○内藤功君 時間が来ましたので、今総裁が言われたように、私の知る範囲では覚書が交わされて、その中で江東区と鉄建公団とは「京葉線の建設にあわせて新駅を設置することについて相互に協力し、その実現に努めるものとする。」また鉄建公団は「新駅の設置について関係機関との協議を促進し、その実現に最大限の努力を行うものとする。」というところその他がうたわれておると理解をしておりますが、そういうことでぜひひとつその実現のために公団としても御努力をいただきたいと思えます。内容はこれでよろしゅうございませぬ。

○参考人(内田隆滋君) 今も申し上げましたように、駅設置の権限は支社長にはございません。ただ、現地と協議をして、仕事はできません。これはどうにもならないわけでございますから、そういう意味で覚書を結んでおるわけでございます。で、駅が設置できるかどうかというところは、公団、国鉄、運輸省等の協議の末、またあらゆる調査をやって見直しをつけてからということになりますので、その辺は覚書を結んだから直ちに駅ができるというふうにお考えをしないでいただければ

いいと思えます。内容はこれでよろしゅうございませぬ。

よつと困るといふに思います。

○内藤功君 この方向での御努力を約束されましたので、この点について強く再度要望いたしました私の質問を終わりたいと思ひます。

○柳澤錬造君 まず、この法案を一通り目を通した私の感じですけれども、大変いいアイデアでもって、なかなかいい知恵を出して、何でもっと早くこういふことを考えなかつたのかというのがもう率直な感じですよ。

それで、そう言つても中身をいろいろ聞かしていただかなければなりませんので、最初に小田急でも東急でも京王帝都でもいいですから、その中のどの会社がどういふ言うわけじゃないのだが、一社だけで結構ですから、資本金が幾らで、そして年間の運賃収入がどのくらいあるか、それから借入金金をどのくらい今持っているか、それから過去十年間の設備投資をどのくらいしたのか、それからその会社が今複々線といふか、この法案で言つては幾らぐらいかかるといふふうに考へていろいろ経営の実態といふものを、そういう数字でもって御説明をいただきたいのです。

○政府委員(服部経治君) 小田急に例をとりました、ただいまお尋ねの諸点にわたりまして御説明を申し上げたいと思ひます。
小田急電鉄の資本金は六十一年三月末で二百八十七億円となっております。
それから、小田急の鉄道事業の年間運賃収入は、六十年度の実績で五百五十六億円でございまして、これは小田急といふ企業の全事業収入の五五、六〇の程度の数字のものでございまして、それから、全事業の借入金金は二千五百六十六億円で、これも昭和六十一年三月末の数字でござい

ます。それから、小田急が過去十年間に鉄道部門の設備投資のために支出してまいりました工事費の額は九百三十三億円でございまして、それから、小田急が現在計画いたしております複々線化工事でございますが、これは小田原線東

北沢から新百合ヶ丘に至る十七・三キロメートルの区間でございまして、このための所要工事費は約三千七百億円程度といふふうに承知いたしております。

○柳澤錬造君 そこで、旅客運賃の上に乗せをして、それを積み立てていくというわけだけれども、今、小田急の例お示しいただいたんだから、この小田急の例でいうと、年間でどのくらい積み立てられるのか、それから今、工事費がお話だと三千七百億と言われたんですから、三千七百億のうちどのくらいをこういう方式でもって積み立てようといふのか、その辺はいかがですか。

○政府委員(服部経治君) まず、この制度によります積立金の積立限度額、累積限度額でございまして、これは所要工事費の四分の一を限度とするということにいたしております。

それから次に、毎年の運賃への上乗せによりまして積立金の原資を得るわけでございまして、その積み立ての率でございまして、これは、この法案の中におきましては、特定の会社の年間の旅客運賃収入規模と、それから予定いたしております複々線化等の工事費の額との見合いでその率を決めることとしてございまして、例えは予定しております工事の規模が年間運賃収入の一倍から二倍までのケースにつきましては積立率は三〇、それからその比率が二から三までは四〇、三から四までは五〇、四以上は六〇といふふうな格好で積立率を定めることを予定しております。

したが、いま、小田急の例に即して申し上げますと、年間の収入規模が五百五十六億円でございまして、それから現在、同社が計画をいたしております複々線化工事の規模は三千七百億円ということでございます。仮に三千七百億円、十七・三キロの区間を今後十年間で完成してしまふという計画であるとすれば、今言つたような計算からい

半分程度ないしは六割程度のものを今後十年間で完成するといつたような話にならうかと思ひますので、その場合には、その倍率に従ひまして積立率が半分であるといつたしますと五〇になる、こういう格好でございまして、

いづれにいたしましても、これは本法案が幸いにして成立いたしました場合には、それに従ひまして小田急の方から具体的な計画の申請が出てまいる、こういうふうな考へておるものでござい

○柳澤錬造君 そうすると、その上乗せ率は、今言つたように三、四、五、六といふふうなことで各社のどの程度の複々線化工事をやるうとしておるかといふところから見合つて決まらうとして、各社一律ではないんだといふこと、それから、この積み立ては十年間、十年間と言ふんですから、十年間ずつと続けてやるのか、それとも今工事費で、先ほどのこととていくと小田急では三千七百億、そうするとその三千七百億の四分の一が限度だといふわけだけれども、その四分の一いくまで、いつたらもうそこでストップしてしまふのかといふささいなことだけれども、そこら辺の御判断はどうなつておるのですか。

○政府委員(服部経治君) 大変大事なことでございまして、先生御指摘のとおりでございます。もう少し御説明いたしますと、その積立期間といふのは原則十年間でございまして、その十年間という期間が経過いたしました場合には、その工事の完成までで打ち切られますし、またその積み立てが毎年行われまして、その四分の一といふ限度額に達した場合にも積み立てが打ち切られる、こういう格好に相なります。

○柳澤錬造君 よくわかりました。ではまた、もうちょっとそこところ立ち入つて、仮に今小田急の例でいくと、これはまだ出てこないからなんですけれども、仮に五〇といつたしましうか、そうすると初乗りがあと幾らですか、仮に百円だとすると百五円。今百五円という

運賃は決められないから百円しておくのか、百十円にしておくのかといふことが出てくるわけで、だから、この上乗せ分がどのくらいあるかといふ算定がきちんとできるのかどうか。それでこれだけ上乗せしたんだからここから幾ら積み立てるんだよといふことその辺の計算がちゃんとできて、後でまた指定法人のお話は聞くんだけれども、その辺の管理監督がちゃんと聞けるのかどうか、その辺のお考えはどうなんでしょうか。

○政府委員(服部経治君) この点は将来に発生すべき投資のコストを前倒しの形で沿線の利用者にかたくきつちりやらなければならぬといふこととてございまして、だれにもわかるような格好できつちりやらなければならぬといふふうに思つてお

ところで、その小田急の例で初乗りは現実には九十円でございますが、仮に小田急の初乗りが百円であるといふ前提で申しますが、実は私ども、この制度によります現行運賃への前倒しの上乗せのための運賃改定といふのは、そのためだけに発行といふことは考へておりません、この制度が発足をいたしまして最初に迎へる通常の運賃改定の時期に合わせまして、この制度のつたいろいろな仕組みを働かせていくことを考へておるわけでございます、したが、仮に普通の通常の運賃、所要の運賃改定率が六〇であるところへもつてきて、この制度によります上乗せの改定率が仮に四〇といふこととありますと、その場合にはちよと十円上がるといふことに相なるわけでございますが、そんな場合だけでございませ

ん、どうしても端数が出てまいります。小田急の初乗りが百円なら百円としてそれに四円を上乗せするといつた場合にどうなるのかといふこととてございまして、これを初乗りの区間について申し上げますと、確かに百円が百四円になるわけでございますが、そういう運賃は現在ございませぬ。十円刻みでもって鉄道の運賃といふのは決定しておりますので、百四円といふ数字が出てまいりま

た場合に、この初乗りの区間の運賃につきまして、その四円を切り捨てた現行のままの百円とするか、あるいは切り上げて百十円とするか、どちらかしないわけでございます。

仮に四円を切り捨てまして初乗り区間は百円のままでということにいたしますと、この初乗り区間を利用される方々からちょうどいしななければならない一人頭四円という積立金の原資が得られないことになりまして、その分につきましてはもとより長距離の区間におきます利用者の方々に御負担をいたさざるを得ない格好で運賃を設定していくということになりますし、逆に百四円というものを何らかの理由で百十円といったような初乗り運賃を設定してしまおうというケースになりますと、その初乗り区間につきまして一人当たり六円の超過収入を生じましてということになりますので、これは初乗りから先の区間の利用者の方々の運賃から初乗り区間一人頭六円の超過収入額に見合ったものが十円単位で落ちるとするような格好で運賃調整をやつてまいる。いづれにいたしましても、どの区間につきましても十円という格好の処理ができるようにこれはやつてまいりますし、またこれは過去の運賃改定の経験に際しましての作業の経験からいいますと、十分に対応可能な話でございます。

○柳澤謙造君 計算上はこれは一キロ当たりの単価が幾らと云うてやるんですから、あそここのところを仮に今言った五%なら五%ではじき出せばやり得るわけなんです。ところが、実際問題とするならば、みんなあの端数を切り上げて、国鉄でもそうだけれども、あの運賃というのはそういう形で端数切り上げのあれが莫大なものになるわけなんです。だから問題は、そうやって余計入ったら入ったで、ともかくいわけの上乗せでもつていただいたお金は本来の企業経営のあれでなくて、投資のためのあれなんだから、それは全部積立金に回しますよというところから百億なら百億、九十八億五千万なら九十八億五千万と、こういけば問題ないんですよ。だからそこがどうやってうまくやり得るのだろうかと思つて、そしてこれ以上それは服部局長の方も答弁しようと思つたので私無理だと思つてから理解をしよう。ただ、これでもつてはつきりお約束をしておいてほしいことは、道路公団の二の舞だけはしないでほしい。これは大臣の方でちゃんとしておいてもらいたい。

道路公団は、これは私が言わなくても、いわばこれと似たような考え方で高速度道路をつくる。そのかかったお金を削り勘でもって利用する人たちからいただく償却をしていく。償却が済んだらそれはもうただにして一般道路に開放するというのがあれのスタートだった。ところが東京周辺の首都高速見ただけでわかる。あれは二百円で始めたんですよ。あれを百円に下げるならわかるけれども、二百円を三百円、四百円、今五百円です。二・五倍にしているんですよ。こんな不当なことがあるかといつても大分前にここでも言ったことがあるんですが、それがいつの間にか法律を改正してしまつて、それでどんどん高速度道路を建設するに建設費がかかるから、だから今高速度道路の建設をするとなつて非常に高い建設費用がかかるから、言われれば既存の高速度道路を利用して人たちがからもうたいてはそつちへ回すんですよ。ということだった。プールにしてやっています。それがそういう法改正をしちやつたから別に法に反してはいません。しかし、そんなことはあの当初に道路公団をつくつたああいうことをやるよきの精神からいえば、私は違反をしています。建設費がかかるからその既存の利用者にもある程度負担をさせていただくんですよ。住宅公団も全部プールにして、住宅公団はもう御案内のとおり古い方は安い、今はもうべらぼうに高くなつていける。あれは全部そのときの建設費を償却年数で割つてはじき出すからああいふ家賃が出てくるわけでしょう。だったら何で住宅公団も全部プールにして、そして平均値を出して家賃幾らとやらぬのかと言つたら、そのときは一言の答弁もしなかつた。だからそういう道路公団のような

ペテンにかけたとは言わぬけれども、そういうことは絶対的だと思つて、それでせつかくこういういいアイデア、皆さん方がお考えになつて、そして交通渋滞と混雑を、何だかんだ言つたつて今の私鉄のその人たちにやつてもらわぬことにはどうにもならないのだから、そういうある程度の便宜供与をしてやるんですよ。どうも五%、そのかわり途中になつて先ほどの五%で、どうも五%だ、これはもう足りそうもないから七%にするとか八%にするとか、そういうことは絶対ないんだ。道路公団の二の舞はしませんよということを、これはもう大臣から答えてもらいたい。

○政府委員(服部経治君) 大臣答弁の前に、私からちょっと御説明をさせていただきます。これは最前も申し上げましたように、多くの利用者の方から前倒しの形で運賃を通じて積立金の原資を御負担いただく、そういう制度でございます。実際の運用に当たりましたら、運輸大臣の認定を受けました整備事業計画に記載された事業に実施されることを考えられる複々線化工事、それにのみこの積立金を支出することを認めるものでございまして、したがって、その法律に定められました十年という積立期間が経過した後あるいはそれ以前に工事が完了した場合に、その工事が完了した時点で積み立てておいたことは終わるわけでございます。きつちり終わります。しかも、その工事が完成するあるいは十年という期間が経過いたしました後は、その前倒しで御負担をいただいた積立金の額に見合ったものにつきましては、これを十年間で取り崩しまして、その取り崩しを行うという形を通じて運賃水準を、何と申しますか、あるべき形の運賃から引き下げた形でもって運賃水準を決定する、そういう格好で前倒しの負担分を利用者の方々に十年間かかって還元をしていくことでございまして、これはもう私もこの制度に明白に定められたところに従ひましてきつちりやらしていただく考えでございます。先生御懸念のようなことには万々ならないようにもその運用を図るつもりでございます。

○国務大臣(三塚博君) 名局長がこまごまで確信を持って、官僚が言つたときは大体大丈夫だと思つて、私もそのとおりなければ、これだけの御審議をいただいでスタートをさせていただくことに相なりませんが、そのことでよくならましたら還元をしていくと、サービスにこれを振り向けてまいるということではなければならぬとたく信じております。

○柳澤謙造君 いや、服部局長は正直な人ですからね、私も信用をいたします。ただ、政府とかお役人さんというのは、のど元過ぎれば熱さ忘れるで、大臣そんなことを言つたつて今の国鉄の運賃の値上げのやり方もそんなんですよ。これも違法なんだから、黙つて五十五年から見つて、何年たつてもあれしないものだから、一度予算委員会を言つて、そして運輸省のお役人さんもお認められ、高木総裁はもう前からおつて委員会の審議を承知しておつたから、高木総裁は謝つて、それで今さらそれを返せというわけにもいきやせぬからなですけれども、往々にしてそういうことをやられますんで、これだけはせつかくこういふいいやり方を今取り入れようとしたんですから、今の計画は十年だらうけれども、将来にわたつてもこういふふうなアイデアでもつていろいろと交通輸送力の増強が可能になれば、私は結果的にはみんな利用者の方が喜ぶと思つてます。ですから、そういうことだけは万々ないといふことを信じて次に進んでお聞きをしていくんですが、さつきから十年以内、十年以内と言つただけでも、その十年というのは、この法案が成立してから十年なんですか、それとも整備計画のそういうものを提出してから十年になるの

つもりでございます。それから、先ほどの九十四円の御質疑の件でございますが、私もその端数処理に因りまして関係事業者が超過利潤を得るような、超過収入を得るようなことには決してするつもりはございませんので、ひとつ御理解を賜りたいと思つております。

とであり、でございますから、以下の柳澤先生御心配のそういう問題も今度その担当を教育をし、またやることによつて補充されて目的を達することに相なるのかな、こんなふうに思つておるところであります。

○柳澤錬造君 大臣答弁だけれども納得いたしかねます。といつてこれ以上申し上げませんから、発足までに——だから、既存の中でも別に何も全部悪いと言つていられないんですからね、いろいろこつとやつていふことになれば、それで何もそれがいかぬと言いませんから、よくお考えをいただいて、そしてこれはもうあとの方に入りたから省きますけれども、指定法人の取り消しなるといふ事項があるんだけれども、私から言わせれば、それは仕事が終つてこの法律がもう法律の仕事が終つたというときには自然に指定法人もなくなるんだけれども、これこれしかじかしたときには指定法人を取り消すなんということ法案の中に入れるという事は私は本来あるべきではないと思つてます。

ですから、そういう点でこれはもう御答弁は省きまして、そういう意見だけ申し上げて、それで副総裁もいふにやうな感じ、これは国鉄の方と運輸省と両方にお聞きをしていくんですけれども、国鉄改革の問題なんです。

いわゆる分割・民営化に向かつてことしの四月からことしじゅうにいわゆる二万人の希望退職を募ることになっていふわけなんです。そのための退職金の上積みをする特別措置法がまだに衆議院が上がらなくて、それでとうとう連休前にはこちらの方に来ないことになり、連休後になる。五月二十二日が会期末はもう言わなくても御存じのとおりなんですけれども、そうすると参議院に来て二週間ぐらいはしかなないんであつて、かなり私は難しくなつたと思つてます。ですから、あの特別措置法というかなりお急ぎであつたはずの法律がそういうことになっていふんだけれども、運輸省としても国鉄当局としてもそういうことでよろしいんですかというところをお聞きしたいんです。

○政府委員(柳橋泰君) 先生御指摘のよりに、この法案は予算関係の法案でございます。私どもとしては一日も早く成立をさせていたがたいというところで今までいろいろお願いを申し上げてきたところでございます。この特別措置法が成立をいたしましたら、国鉄当局において直ちに希望退職を募る、こういう手はずで準備をしておるところでございます。そういう意味では一日でも早い方が希望退職に應ずる方々の募集というのがやりやすくなります。ただ、逆に申し上げますと、短い期日でも準備を十分できておりましたらそれなりの希望退職の方々の募集ということではできるといふふうに思つておりますので、早ければ早い方がいいということでございますけれども、ぜひ今国会内で成立をさせていたがまして、その上で一日も早い募集に入りたい、かように思つております。

○柳澤錬造君 あなたは国鉄の方ですか、運輸省の方ですか。

○政府委員(柳橋泰君) 運輸省です。

○柳澤錬造君 じゃ、国鉄の方は。

○説明員(橋元雅司君) 私ども国鉄といたしまして、ひたすら審議の促進をお願いする立場でございます。私ども、ともかく予定されております来年の四月までにクリアしなきゃならないものがたくさんございます。一日一日が貴重でございます。そういう意味で先先生方の徹底的な御審議をぜひ一日も早く尽くしていただきまして、国民の御理解、御納得を得た上で円滑な実施を念願いたしておるところでございます。

○柳澤錬造君 今の副総裁のお話は私よくわかるんです。国鉄の場合には、国鉄が法案出すんじゃないんだから。法案を出しているのは運輸省なんだから。それを今のあなたの答弁なんというのとは人ごとみたいなものだ。一日も早ければいい方が、そんなもの子供だつてそう言いますよ。問題は四月中に衆議院上がってこなければ参議院は上がらないんですよ。今まで私なんかも随分衆議院に行つて、うちの国対で注文つ

けて、四月中にはよこしますつてやつてたんだ。それがついでこの間になつて、もうだめになりました。連休明けですと言つて、運輸省何やつてたんですかと言つて言いたいのです。

そういう聞いて聞くと、そうやって何も日にちがなくても早く上がればと言つて、そういうふうな人ごとみたいなことを言つていられるんですかというの。

そういうことだから、この新会社の発足でもその前月のこの委員会で、私は、明年の四月一日のこのいわゆる新会社の発足が間に合ふんですか、私から見るとならば、どう考へたつて非常に難しいとは思ふんだけれども、ここでもって御答弁はいただかなくていいから、少なくとも来年の四月一日に新会社として発足については、それへ向かつての大日程はつくつて私のところを持ってきていたがたいです。それを申し上げておいた。あれから一カ月たつたけれども、いまだに持つてこないけれども、それはどういふわけですか。

○政府委員(柳橋泰君) 前回先生からそういう御質問がございましたことは十分記憶をいたしております。ただ、私どもは何が何でも四月一日発足ということではいたしたくないこと、国鉄と運輸省でいろいろ手順の詰めをやつておりますが、これも同じことの繰り返しになります。一日でも早ければそれだけ準備は楽にできるわけでございます。そういう意味で、私ども一日でも早く関係法案を成立させていたがたいということでお願いをしておるところでございます。

したがういふ話になりますと、それじゃそれまでいいの、こつとやうな御意見をいただいてもまだ私も困るわけでございます。そういう意味で法案が成立をいたしましたら、その法案がまだ成立をしないわけでございます。法案の成立を前提といたしました上で可能な日数というものを算出したきやいけないうことになりま

す。そういう意味で、日程というものを提出するということがなかなか難しい、こつとやうことでございます。ぜひ一日も早いということをお願いをいたしておりますので、よろしくお願いいたします。

○柳澤錬造君 通産省が農水省のお役人さんに聞いていふんじやないんです。来年の四月一日に発足をするとしたらもう一年ないわけでは。来年の四月一日に発足させるにはどこでどういふことをし何をしなきゃならぬかといつたら、そこにおのずから日程がで上がるわけなんです。

それをただ、今こゝにきてまだ一日も早いというその言葉だけで済むんですか。日本国鉄として百年の歴史を持つた、これが言うならばもう大変なことをやつて、私が考へたつて、こつとやつてさつきから言つており、今こんなことをしておつて来年の四月一日の発足が間に合ふらうか。大変なことやらなきゃいかぬと思つてます。それが一日も早いといふふうなことを言つていふようなことでは、私から言わせれば、あなたの答弁聞いていけば、一日も早い方がいふんです。四月一日に間に合ふないでいいんです。長い言葉は要らぬから、簡潔に答えていただいて、そしてその後大臣の決意のほど聞かしてください。

○政府委員(柳橋泰君) 端的に申し上げますと、今からすぐスタートをした日程を組んでもなかなか大変なことだと思つております。ただ、問題は、まだ法律が成立いたしておりませんので、法律が成立をいたしましたら、そのたぐひまの日程をさらに短縮してやるべく努力をする、こつとやうなことで検討をしておるところでございます。

○柳澤錬造君 大臣ちよつと待つて。あなた、法律ができてから日程を組むというつもり。もしそんなことだったら、この国鉄の改革の役職から離れなさいよ。それは私にはできませんといいことなんだ。法律がいつまでできな

ヤいかぬかというものが出てくるでしょう。来年の三月三十一日になってこの法案ができ上がって、四月一日なんか発足できやせぬわけでしょう。四月一日の発足をさせるについてはいつまでに法案ができなくちやいかぬか、その法案が成立するまでに自分らが何をしなければならぬか、それで法案ができたらそれから何をしなければならぬかといふ、そんなものだれだってやっぱり考えるじゃないですか。もう一回聞きますが、来年の四月一日発足についての大日程をおつくりになつて、私のところを持つてくるお気持ちがありますかどうですか、持つてきてくれますか。

○政府委員(柳澤君) 内々に日程は当然国鉄とも相談の上組んでおります。ただ、法案が成立をいたしておりません段階でそういうことを云々するということは、これまた国会に対する問題点もございまして、内々のものは持つておりますけれども、そういう意味でなかなか御説明が難しいと申し上げておりますが、内々のものではございまして、必要がございましたら先生には御説明をいたしたいと思います。

○国務大臣(三塚博君) 政府委員から、また副総裁からもお話がございましたが、意図しておりますところは私がこれから申し上げることとはほぼ同じであらうと思つております。

三月二十日の本委員会におきまして、柳澤先生から今後の日程、決意について端的な御指摘をいただきました。私からも全力投球でぜひ取り進めさせていただきます旨申し上げさせていただきます。特にご覧の通り、閣連六十一年度に緊急に講ずべき特別措置法、希望退職の法律であります、本法案が連休前に何としても参議院にお送りいただけますように、衆議院運輸委員会委員長を初め各党の理事にお願いを申し上げてまいりましたところでございます。が、日程の関係で最終日、連休前は二十五日運輸委員会が質疑を終了するという御予定のように伺つておるわけでございます。前にならぬかということ、まだだいたいのところ委員長にお願いを

申し上げておるところでございますが、ただいまがさうなところであるわけでございます。大要日程が各委員会混んでおられるようでありまして、政府のお願いと委員会の日程が必ずしも一致しませんことは残念であるわけでございますが、最終まで参つてきておるわけでございますが、今週いっぱい、さらに残された四日間の中で全力を尽くしてお願いをしてまいらなければならぬと、こう思つております。万が一どうしても週内に参議院にお送りできることがかなわぬという日程上の諸状況に相なりますこととありまして、ならば、その次は来週に御審議いただけるようにできるだけ早い採決を衆議院として行つていただく。それはもう八日しか日程上ないわけでありませぬ。

こういうことで、本件につきましても率直な御質問でありますから申し上げますと、両院の議運委員長にこれまたその場合はという前提でお願いを申し上げておるところでございます。限られた日程、二十二日まででございます。この日程の中でひたすら政府とすれば何ともしも二十二日前に議したいただき、成立をお図りいただきたい、こう申し上げておるわけでございます。このことを政府も国鉄も一体となつてこれから申し上げなければなりません。

同時に、残りました八法案、これの趣旨説明、今週内何としても行い、付託をいただきたい、こういうことで、これまた月曜来お願いを申し上げます。おるところでございます。この審議に何ともしも入らさしていただき、願わくばそのうち、その何本か、私が申し上げておるのは改革基本法だけでも成立を期したい、こういうことで最終のお願いを申し上げます。委員長の初め運輸委員会の諸先生方におかれまして、特に六十一年度法、希望退職に關します問題であります。これは会期内成立を期さしていただき、作業がそのことで、広域、適正な人員に向けてというその法制上の建前に相なつておるわけでございますが、法律が制定いたしますと、六十

二年四月以降理想的な人員配置ということに向けての重要なポイントであります。一言余計なこととございまして、今後のお取り計らいをお願いを申し上げます。こういふことであります。

○柳澤君 これは運輸大臣ではなくて国務大臣としてお答えいただきたいんです。もう時間もなんですから簡潔に申し上げますが、さつきから言つておる通りに、国鉄の分割・民営化ということ、これはもう大変な、国鉄百年の歴史をこどもって転換させようというんだから、これはもう大変なことを今やろうとしているわけでしょう。もう内閣が挙げて取り組まなければ、安直にいくようなものではない。にもかかわらず、最近では現職大臣や自民党の首脳が解散解散といつて騒いでいるわけだ。参議院はもう決まっているからこれはしょうがない。しかし、参議院の選挙が終わつたらそれこそ本当にいつて少し臨時国会でも余分にやつてもらつていかなければこれどもならぬような性格を持つていかなければ、解散解散いふ、私から見ていると国鉄の改革法案なんかどうなるかといふんじやないかといふうらにしか映らないんですよ。だからこれはもう国務大臣として三塚大臣に御返事を聞かしていただく、そんな解散なんかやるどころじやなくて、この国鉄改革法案に内閣挙げて取り組むんだといふうらに決意表明していただかなければ、いと思ふだけけれども、国務大臣、御決意はいかがですか。

○国務大臣(三塚博君) 率直に申し上げます。いただきますと、全く御指摘いただいたとおりのことと、発言をされておる關係を批判する形になります。内閣として最重要法案として百十四年の歴史に大転換をしなければならぬ大法案を出してあります。全力投球で最後の一瞬までやらなければならぬ、無念無想の境地で、内閣は連帯責任でありますからやらなければなりません。に、さういふことを言つておるといふのはこれは極めて遺憾なこととございまして、残念なことであるわけでございます。私は閣僚の皆さんにも何ともしも今国会に法律の制定を、成立を期していただきたい、それで全力を尽くしてやり抜いて、国会というものがあつてから、残りまじたらば、御指摘のように参議院選挙終了直後に、お暑いところではございますが、直ちに臨時国会を開きいただき、両院で残りまして法律を御審議をいたいただき、成立をさせていただきますならば、辛うじて六十二年四月一日に間に合はしていただけるのではないだろうか、こういうこととお願いを申し上げておるといふこととあります。御指摘、肝に銘じて、他の閣僚にも伝えます。

○委員長(鶴岡洋君) 他に御発言もなければ、質疑は結局したものと認めて御異議ございませぬか。

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

特定都市鉄道整備促進特別措置法案について採決を行います。

○賛成者挙手

○委員長(鶴岡洋君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、安恒君から発言を求められておりますので、これを許します。安恒君。

○安恒良一君 私は、ただいま可決されました特定都市鉄道整備促進特別措置法案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

特定都市鉄道整備促進特別措置法案に対する附帯決議(案)

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。

第一三二九号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市山本一、八〇一 穂
屋善人外一万三千五百五十名
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。

第一三三〇号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市山本五九二ノ四 伊
東きよ外八千七百六十五名
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。

第一三三一号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市仲ノ町三〇六 木下
ふじ外一万九百三十五名
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。

第一三三二号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市仲ノ町三〇八 鷺見
康次外一万二千三百二十五名
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。

第一三三三号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市仲ノ町三〇五ノ七

紹介議員 山田登志子外九千六百一名
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一三三四号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市東中央通三、二六五
山口友美外八千八百七十三名
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。

第一三三五号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市東栄町三、一三〇ノ
一 大久保裕美外一万六千六百三十
九名
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。

第一三三六号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市東栄町三、一二九ノ
五 加藤弘外一万二千四百九十五
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。

第一三三七号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市江戸浜町三、六四四
ノ三 池田兼太郎外九千七百四十
三名
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。

第一三三八号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市馬場町三ノ五三二
木下金久外八千六百三十五名
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。

第一三三九号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市桜町一ノ三九 木下
武文外一万百七十四名
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。

第一三四〇号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市桜町一ノ三三 鷺見
喜美恵外一万三千八百八十五名
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。

第一三四一号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市山本五七〇ノ二 牧
内榮外九千五百三十八名
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。

第一三四二号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市二本松三二五ノ九
大西健一外一万二千三百三十二名
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。

第一三四三号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市久米一四ノ二 熊
谷和泉外一万三百二十二名
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。

第一三四四号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市丸山町二ノ六、八一
一ノ七 日置裕久外一万六千六百八
一名
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。

第一三四五号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市丸山町二ノ六、八三
八ノ一 佐藤園好外九千七百四十
一名
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。

第一三四六号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市桐林二八六ノ二 桐
生鈴三外八千三百二十名
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。

第一三四七号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市仲ノ町三〇五ノ七

請願者 長野県飯田市江戸浜町三、六四四
ノ三 池田兼太郎外九千七百四十
三名
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。

請願者 長野県飯田市二本松三二五ノ九
大西健一外一万二千三百三十二名
紹介議員 久保田真苗君

請願者 長野県飯田市丸山町二ノ六、八一
一ノ七 日置裕久外一万六千六百八
一名
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。

請願者 長野県飯田市丸山町四ノ五、五二
九ノ二八 片倉さゆり外一万二千
七百二十八名
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。

第一三四八号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市今宮町一ノ三九 麦
島透外一万四千四百十二名
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。

第一三四九号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市今宮町一ノ五〇 市
瀬義友外九千七百四十二名
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。

第一三五〇号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市今宮町一ノ四八 北
原作市外一万三千三百十一名
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。

第一三五二号 昭和六十一年四月五日受理
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

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 長野県飯田市高羽町二ノ五ノ一〇
丸山祐雅子外一万三千十名
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。

第一三五三三号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県下伊那郡豊丘村神穂三二三
小笠原節子外一万四千四百五名
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。

第一三五四号 昭和六十一年四月五日受理
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柏原一、一五
四ノ一 長谷部文夫外一万二千四
百三十七名
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。

第一三五五号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市箱川一〇二ノ三 芦
沢竜博外一万六百四十名
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。

第一三五六号 昭和六十一年四月五日受理
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元大島三、
〇五三ノ一 原和夫外一万五千五
百四十二名
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。
第二三五七号 昭和六十一年四月五日受理
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二、三
二八ノ一 代田隆外九千四百二十
七名
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。

第二三五八号 昭和六十一年四月五日受理
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元大島二、
七九五ノ二二 熊谷操外一万二千
三十二名
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。

第一三五九号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市松尾二七二ノ一 促進
住宅一ノ四〇二 村松圭子外八千
七百七十二名
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。

第一三六〇号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市松尾一〇七 桜井元
子外九千六百七名
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。

第一三六一号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市松尾一〇七 桜井元
子外九千六百七名
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。

請願者 長野県飯田市時又五二〇 斉藤淳
志外一万二百十一名
紹介議員 村沢 敏君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一三六二号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市桐林一、〇四五ノ二
倉沢佳子外八千五百八十二名
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。

第一三六三号 昭和六十一年四月五日受理
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、一〇七 小
木曾正治外九千三百三十三名
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。

第一三六四号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市竜江三、一〇六ノ一
松島三郎外一万三千七百七十一名
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。

第一三六五号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市北方三、三七一ノ五
白井文子外一万二千七百七十名
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。

第一三六六号 昭和六十一年四月五日受理

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 長野県飯田市松尾九六六 田中嗣
郎外九千十四名

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。

第一三六七号 昭和六十一年四月五日受理
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、〇四七 林
廣道外一万二千三百二十三名

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。

第一三六八号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市千代三、四四〇 近
藤永一外一万二千八百八十二名

紹介議員 山田 謙君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一三六九号 昭和六十一年四月五日受理
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 長野県飯田市山本一、一八四 小
沢貞夫外一万九千九十一名

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。

第一三七三三号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市山本竹佐六三三 久
保田紀元外九千四百三十一名

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。

第一三七四号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市山本一、八一七 桜
井幸子外一万百三十七名

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。

第一三七五号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市山本二、九〇六 羽
場節子外八千九百十三名

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。

第一三七六号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市仲ノ町三五二 三村
保外一万七千七百十六名

紹介議員 龜山 篤君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一三七七号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市仲ノ町三〇七ノ一
安藤幸久外一万三千百十五名

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。

第一三七八号 昭和六十一年四月七日受理
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
木曾正敏外九千五百四十二名

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。

第一三七九号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市仲ノ町三〇四ノ六
井上光子外一万七千七百二名

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。

第一三八〇号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市東栄町三、三三五
渡辺正一外一万二千三百三十七名

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。

第一三八一号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市東栄町三、一一五ノ
七 伊藤和美外九千七百十三名

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。

第一三八二号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市江戸浜町三、六四三
ノ一 安田尚弘外一万二千二百五十
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。

第一三八三三号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市江戸浜町三、六六〇

紹介議員 大森 昭君

ノ一 福田春子外一万三千七十七名
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一三八四号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市桜町一ノ一 今井寿
子外一万五百六名

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。

第一三八五号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市桜町一ノ三五 片桐
邦夫外一万千二百二十四名

紹介議員 片山 基市君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一三八六号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県下伊那郡高木村一三、九一
七 畑中昭二外一万四百二名

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。

第一三八七号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市馬場町三ノ三八三
北沢昭一外八千九百三十一名

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。

第一三八八号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市江戸浜町三、六六〇

請願者 長野県飯田市大門町一六ノ二 梅沢賢一外九千七百十五名
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。

第二三八九号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市砂払町一ノ六九三ノ六 今村登外一万二千四百七十一名
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。

第二三九〇号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市今宮町三ノ四二 野呂武子外一万二百一十一名
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。

第二三九一号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市今宮町四ノ五、六〇 五ノ一 江崎美和外九千三百三十九名
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。

第二三九二号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市松尾五、九〇五 小林菊次郎外一万四千四百二十二名
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。

第二三九三号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市丸山町四ノ五、五二 九ノ二八 福沢宏外八千九百四十一名
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。

第二三九四号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市丸山町四ノ五、五八 八 熊谷富雄外一万二十名
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。

第二三九五号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市今宮町一ノ七 飯島博外九千六百三十三名
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。

第二三九六号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市今宮町一丁目 座光寺二郎外一万六千六百三十名
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。

第二三九七号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市高羽町二ノ八ノ三 小島太郎外一万六千六百三十三名
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。
第二三九八号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市川路八区 中島陸人外九千四百五十五名
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。

第二三九九号 昭和六十一年四月七日受理
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原平八八五 小笠原ミエ外九千九百三十七名
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。

第一四〇〇号 昭和六十一年四月七日受理
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三、六三七ノ六 牧野紀弘外一万六千四百五十五名
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。

第一四〇一号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県下伊那郡豊丘村神福四、四一八 原百恵外一万五千四百四十二名
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。

第一四〇二号 昭和六十一年四月七日受理
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元大島一、十名
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。

第一四〇三号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市下久堅下虎岩 桐生勝美外八千九百七十三名
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。

第一四〇四号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市松尾二七二ノ一 雇田促進住宅二ノ四〇七 近藤姓外九千三百一十一名
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。

第一四〇五号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市松尾一〇七 北原理美子外一万六千六百七十七名
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。

第一四〇六号 昭和六十一年四月七日受理
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 長野県飯田市桐林一、七九二 中島達雄外一万二千三百五十二名
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。

第一四〇七号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市駄科七、九〇一 下

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。

第一四〇八号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市桐林八七二ノ一 横

紹介議員 前正富外一万五千五百十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四〇九号 昭和六十一年四月七日受理

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、二五二ノ一

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。

第一四一〇号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二二号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二七号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二八号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二二号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市千代三、五〇四 篠

紹介議員 田嵐雄外一万二千三百二十名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四一三三号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市千代三、六四〇 篠

紹介議員 田稔外一万七百二十八名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四一四号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市千栄一、三七七ノ二

紹介議員 清水道雄外一万四千四百十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二二二号 昭和六十一年四月七日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二二三号 昭和六十一年四月七日受理

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 熊本市下益城郡松橋町中の原六五

紹介議員 二水田伸三

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二七三号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二七四号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二二五号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市竹佐三〇八ノ一 川

紹介議員 上隆子外八千六百七十一名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二六号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

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。

第一四二六六号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

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。

第一四二七七号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二七八号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二七九号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四二八〇号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 村和子外九千二百四十二名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四三〇号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 今井俊夫外一万千十三名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四三〇一号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 赤久八重子君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四三〇二号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 赤久八重子君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四三〇三号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 赤久八重子君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四三〇四号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 赤久八重子君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四三〇五号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 赤久八重子君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四三〇六号 昭和六十一年四月八日受理

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 長野県飯田市市山本一、四三三 竹

紹介議員 赤久八重子君

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

請願者 長野県飯田市東栄町三、一三九ノ一 町田学外一万二千四百七名

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。

第一四三三号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市東栄町二 角田きせ

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。

第一四三三号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市馬場町三ノ三八七

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。

第一四三六号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市江戸町一ノ一八八

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。

第一四三七号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市桜町一ノ三八 中島

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。

第一四三八号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市吾妻町八八 佐藤進

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。

第一四三九号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市二本松三三三 福沢

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。

第一四四〇号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市吾妻町八二 杉本梅

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。

第一四四一号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市今宮町二ノ一 吉川

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。

第一四四二号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市丸山町二ノ六、八三

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。

第一四四三号 昭和六十一年四月八日受理

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

請願者 長野県飯田市今宮町四丁目 佐藤

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。

第一四四四号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市二、四八四ノ二 竹

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。

第一四四五号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市大通り二、三二六

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。

第一四四六号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市今宮町一ノ四一 後

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。

第一四四七号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市白山町一丁目 佐藤

紹介議員 力三郎外一万二千八名

この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

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。

第一四四八号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市今宮町一ノ四四 市

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。

第一四四九号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市今宮町二ノ一三 仲

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。

第一四五〇号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市大休一、九六八ノ二

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。

第一四五一号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市上山一、八三二ノ二

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。

第一四五二号 昭和六十一年四月八日受理

請願者 長野県飯田市上久堅小野子 田中

広志外一万七十六名
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。

第一四五三号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県下伊那郡喬木村伊久間一
五、二〇七 仲田民穂外一万千七
百名

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。

第一四五四号 昭和六十一年四月八日受理
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元大島五、
一三三ノ二 林武茂外一万二千四
百二十五名

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。

第一四五五号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県飯田市千栄三、八一三 澤
柳清房外一万八名

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。

第一四五六号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県飯田市鼎切石四、六九九ノ
一〇 熊谷春雄外一万千七百四十
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。

第一四五七号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県飯田市松尾常盤台一〇七
宮沢健一外一万六百九名

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。

第一四五八号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県飯田市松尾一〇七ノBノ一
〇二 内山マサエ外八千七百七十
一名

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。

第一四五九号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県飯田市駄科五二〇ノ一 市
瀬時保外一万千九百三名

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。

第一四六〇号 昭和六十一年四月八日受理
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、一四八 沢
柳よし外一万二千四百四名

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。

第一四六一号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県飯田市竜江三、一六三 沢
柳いよ外一万二千四十二名

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。

第一四六二号 昭和六十一年四月八日受理
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区四、一三六
小木曾みよ外一万四百四十名

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。

第一四六三号 昭和六十一年四月八日受理
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、五九四ノ一
清水さだ外九千九十一名

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。

第一四六四号 昭和六十一年四月八日受理
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、六〇九ノ五
川島豊外一万六百三名

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。

第一四六五号 昭和六十一年四月八日受理
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、〇五四ノ一
小木曾恵一外一万千九百七名

紹介議員 山田 讓君
この請願の趣旨は、第七二二号と同じである。

第一四六六号 昭和六十一年四月八日受理
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 長野県飯田市久米一、〇五八 井
上千秋外九千七百四十五名

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。

昭和六十一年五月六日印刷

昭和六十一年五月七日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

E