

上、その第二項では「ただし書きの委任状には、補償金の請求及び受領に関する権限を委任した理由を付記させるものとする」とし、第六三条第二項で「規程第二七条第二項に規程する通知書は、原則として封書により郵送するものとする」と直接支払の原則を厳格にしている。

これらの規定に従って適正に事務処理されれば、今回のような空き室への補償金支払、別人への支払、借家人への補償金不渡りなど起こりえないことは明らかであり、建設省当局が「異例のこと」と言うのは当然である。

本府の用地取得についての事務処理規定が、建設省の規定に準じたものであることは疑う余地がない。従って「天王レジデンス」の入居者に対する補償金の確定や支払いの事務が府の用地事務規定に反した方法で行われたものであることは疑いない。ところが土木建築部長は「決して間違った方法でなかった」と思っている」と議事本会議で断言し、補償金の不渡りについては仕匠と借家人の関係で府は無関係との態度をとっている。それでは本府の規定は一体どのようになっているのか。規定に従って「間違いない」処理されたにもかかわらず異例の事態が発生するよ

うなごころでは、本府の規定は国の示す方法に改めなければ再発は防げないではないか。

「天王レジデンス」にかかる補償の

権利者からの問い合わせに対し なぜ調査もせず放置したのか

三、六月定例会で、「不審に思った

権利者が宇治土木事務所にお問い合わせの際、当然知らせ、同時に事態の重大性を認識すべきであるのに、『辻氏に聞け』と長期にわたって放置したのは何故か』を質問したが、答弁はなかった。

このことは宇治土木事務所の幹部が、架空名義の補償や辻氏の補償金不渡しを知った上で、それに協力しているのではないかとこの疑惑を抱かせるも

事務が、本府の規定に従って間違っていないか。たと今でも言いほるのであれば、府の規定の条文に照らして具体的に説明することを求めるものである。

のである。

「権利者本人の質問かどうか確認できなかった」などの言い訳は通用しない。

この問いあわせは、補償金が確実に権利者本人に渡されることを保障した「直接支払いの原則」の趣旨にもかかわらず、府の手落ちから渡っていないことを頼む重大な問題提起であり、これを受けて直ちに実態調査に入るのが当然であると考えるがどうか。

以上

宮福鉄道の開業にあたっての 申し入れ

日本共産党・革新共同京都府議会議員団

宮福鉄道の開業に先立って六月十六日、地元住民に役立つものにするよう、知事に申し入れをおこないました。

宮福鉄道が七月十六日から開通する

ことになった。明治二十五年の「宮津

商港鉄道期成同盟会」の結成以来、宮

津―福知山間の鉄道は北部住民の悲願ともなってきたものであり、わが議員

団は、今回の開通を地元の皆さんとともに喜ぶものである。

同時に、その経営主体が宮福鉄道株式会社という第三セクターであることは宮福鉄道の今後に大きな問題を残している。この宮福線は、当初国の事業として始められたにもかかわらず「国民の足」を切り捨て、「国鉄再建法」によって工事がストップし、事業完成のためには第三セクターしかないと

ある。職員は一層の困難に直面せざるを得なくなることは明らかである。職員の苦勞に報いる為にも、再発を防ぎ、府民の府政への信頼を確立するためにも、以上の諸点について九月十四日まで、文書により回答されたい。

わが議員団は六年前、第三セクター設立のための府の出資の予算が提案されたとき、運営が国鉄(当時)より高くなること、赤字が増えれば利用者や自治体の負担が一層増えること、少数による運営で乗客の安全性に問題があることなどを指摘してきた。これらの問題は開業を目前に控えた今日、いよいよ重要なものになってきている。加えて、宮津線の廃止と第三セクター化ともからみ、宮福鉄道株式会社が宮津線の経営を引き受けるという方向が



突然浮上し、関係自治体の中から疑問の声も出され、新しい問題も生まれている。

開業に当たってわが議員団は、宮福鉄道が地元住民の利便、生活向上に役立ち、乗客の安全性が確保されるようにするために、また、宮福鉄道が住民や自治体に過大な負担をもたらさないようするために、次の事項について、宮福鉄道株式会社社長でもある知事に対処するよう申し入れるものである。

記

一、宮津線引き受け問題について

①宮津線の引き受けが、六月二十二日の株主総会で決定されようとしているが、住民がその可否を判断する材料もなく、自治体の中でも議論がある段階で性急に結論を下すことは避けること。

②住民、自治体が十分判断できるよう、宮津線を引き受けて宮福鉄道と一体で運営した場合の収支見通しについての資料を公表すること。

二、開業以前に整理すべき問題について

①宮福鉄道の収支計画を早急に公表すること。

②駅舎などの資産が譲渡になれば、年間三千二百万円とされる固定資産税を払わねばならず、「貸与」となるよう関係機関に強く要請すること。

③今後JR西日本との相互乗り入れで貸借関係が生ずるが、負担が少なくなるようJR西日本に要請すること。

三、「公共性」を賣ぎ、府民・利用者の利便な足とするために

①「公共性」を最優先した運営に徹すべきであり、その保障のため、経理の公開はもちろんのこと、府民・利用者の意見や要望が十分とりいれられる民主的運営体制を確立すること。

②府民・利用者第一を賣ぎ、利便性と安全性の確保と向上を経営方針の柱とすること。「採算性」や「合理化」を口実に安全性の切り捨て、運賃値上げ、サービス低下や職員への労働強化を行なわないこと。

③運輸・観光・旅行など開通によってメリットを受ける企業に対し協力と拠出を求め、「経営安定基金」を設けること。

④JR西日本に対し、列車の相互乗り入れをはじめ車両、施設設備の保全等での協力を求めること。合わせて山陰線の全区间電化と綾部までの複線化の早期完成を強く働きかけること。

⑤政府に対し、国鉄再建法に基づいた五年間の助成措置の延長、基礎的施設の補修、大規模災害復旧、豪雪時の除雪費、CTC化や電化など安全性、利便性向上のための改修事業への助成を求めること。 以上

宮津線の第三セクター化の正式決定について

一九八八年六月二十三日

(団長談話)

昨日、宮福鉄道株式会社が株主総会において宮津線の引き受けを決定し、引き続き開かれた特定地方交通線対策協議会は、宮福鉄道株式会社に第三セクターとしての宮津線の運営をゆだねることを正式に決定した。

わが議員団はこの間、宮津線廃止の根拠とされてきた宮津線の「大赤字」が意図的につくりだされたものであり、実際の赤字額はきわめて少ないことが明らかになるなかで、宮津線の収支に関するすべての資料の公開と第三セクター化問題の民主的再検討を求めるとともに、宮福鉄道による宮津線の引き受けについて性急に結論を下すべきでないことを主張し、関係機関・自治体などに申し入れを行ってきた。

しかるに、府民の不安、要求やわが議員団の申し入れにもかかわらず、資

料公開も行なわれず、一連の決定が強行されたことは、重大な問題をつみ残したままでの「見切り発車」であり、宮津線の今後に重大な禍根を残す結果となった。

わが議員団は、宮津線をはじめ住民の足を守り、「公共性」を賣いて府民・利用者の利便な足とするために、ひきつづき議会の内外で奮闘する決意である。

以上

