

第六十三回国会 建設委員會議録 第九号

昭和四十五年四月三日(金曜日)

午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 金丸 信君

理事 大村 襄治君

理事 渡辺 栄一君

理事 小川新一郎君

池田 清志君

葉梨 信行君

古内 広雄君

早稲田 石門君

松浦 利尚君

内海 清君

理事 正示啓次郎君

理事 阿部 昭吾君

理事 吉田 之久君

稲村 佐四郎君

廣瀬 正雄君

山本 幸雄君

井上 普方君

小濱 新次君

浦井 洋君

出席國務大臣

建設大臣 根本龍太郎君

建設大臣官房長 志村 清一君

建設省道路局長 藤輪健二郎君

委員外の出席者

建設委員会調査 曾田 忠君

室長

本日の會議に付した案件

連合審査會開會に關する件

参考人出頭要求に關する件

地方道路公社法案(内閣提出第八六号)

本州四國連絡橋公団法案(内閣提出第八二号)

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

(内閣提出第八七号)

○金丸委員長 これより會議を開きます。

この際、連合審査會開會の件についておわかり

いたします。

本委員會において審査中の、内閣提出、本州四

國連絡橋公団法案について、運輸委員會から連合
審査會開會の申し入れがありました。この際、こ
れを受諾し、來たる四月六日月曜日午前十時から
運輸委員會との連合審査會を開會することに御異
議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○金丸委員長 御異議なしと認めます。よつて、
さよう決しました。

○金丸委員長 なお、ただいま決定いたしました
運輸委員會との連合審査會を行なうにあたりまし
て、日本道路公団當局及び日本鉄道建設公団當局
から参考人として御出席を願ひ、御意見を聴取す
ることについていたしと存じますが、御異議ありま
せんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○金丸委員長 御異議なしと認めます。よつて、
さよう決しました。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○金丸委員長 御異議なしと認め、さよう決しま
した。

○金丸委員長 これより地方道路公社法案、本州
四國連絡橋公団法案、道路整備緊急措置法等の一
部を改正する法律案、以上三案を一括して議題と
いたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し
ます。阿部昭吾君。

○阿部(昭)委員 いま建設省の業務のやり方を
ずっと振り返ってみますと、従来、建設省が直

營で實際の事業をやつてきた時代がずっとあつた
わけでありまして。現状段階では、これはもうほと
んど全部請負に回されて、直営現場というものは
ほとんどないようになつてきておる。そこで今回
地方道路公社法、こういうものがだんだん広がつ
ていく。しかも本来有料の道路という形態にな
るべきでない基幹的な道路までが、有料制道路に
なつてきつたおるようになつておる。したがつて、
建設省は、従来の事業をみずからやつていく
というシステムから、いわば行政官庁にするなど
ということがある時期にいわれた。最近は今度経
済官庁にするんだ、こういう言い方さしておる
ように聞いておるわけだ。したがつて、今回の
この地方道路公社法の内容等を考えますと、いま
ま建設省で言つておるといふ、この事業をやつて
きた役所から行政官庁にしていく、今度は経済官
庁だ、こういう一連の行き方を見ますと、将来建
設省の人員配置というものは、非常に圧縮をして
いくかっこうになるんじゃないかという感じが
想定されるのであります。この辺は一体どうか
ということが一つ。

それからいま全建設省の定数は一体何名なの
か、昭和四十四年における人事異動は、その中で
一体何名人事異動を行なつたか、このことをまず
お聞きしたい。

○根本國務大臣 建設省の仕事は、最近非常に事
業量がふえております。これを全部直営でまいる
ますと非常な人員を要するのでありまして、実
は、私が十二年前に建設大臣を拜命しておつた当
時、御承知のように初めて道路特別會計を設けま
した。現在から見れば非常にわずかなものでござ
います。当時、五カ年九千億でございます。年
間の業務としてわずか二千億足らずでございま
すが、その当時、従前のように直営事業でやりま
すと約二万数千名の職員の増加が必要ということ

計算されたのでございます。ところで、当時の行
政管理庁長官をしておりました川島正次郎先生か
ら注文がつかまして、当時から行政機構の縮小、
役人を減らせという、これは野党からの強い要請
もございまして、内閣もその方針に従ひまして、
この道路特別會計を設けることによる人員はふや
さないという条件で、これが閣議で了承を得たの
でございまして、そのときに、全面的に事業を民間
の企業体に発注する、設計調査の一部をも民間に
委託してやるという方針をとりまして、自來今日
に及んでおるのでございます。特に今後道路の新
しい五カ年計画が十兆三千五百億にのぼる、あ
るいは河川、住宅等、これが一々直営事業でやり
ますとたいへん役人を任命しなければならませ
んの、したがひまして、事業量に伴うところの
人員をふやすということはいたしませんで、でき
得るだけこれは民間企業にやらせる、建設省はい
わゆる行政官庁として指導、監督、立案、そうい
う方面に向けていきたいと思つてございまして、
しかしながら、いま御指摘になりましたように経
済官庁になるという、これはどういう意味かはつ
きりわかりませんけれども、能率的な行政管理を
行なうということについては変わらぬ方針でござ
います。

次に、現在の定員並びに人事の配置あるいはま
た任免等に関するにつつきましては、事務當局
から御説明いたさせます。

○志村政府委員 お答え申し上げます。

昭和四十五年年度の建設省の定員といたしまして
は、特別職の大臣、政務次官等四名おられます
が、これを除きまして三万三千九百九十二名でござ
います。このほか、暫定定員として五百七十七名を予
定いたしておる次第でございまして、

なお、お尋ねのございました異動の問題でござ
います、大体春に五千名前後の人員の異動を

やつております。年間を通じて春の移動が一番大きな異動でございますので、年間を通じてでも大体六千名程度であろうと考えております。私も建設省の仕事を通じておりますのは工事事務所でございますが、工事事務所の仕事の分量というのは、たとえば道路とか河川とかいろいろございますが、そういった仕事は逐次で上がつたり、あるいは新しい仕事ができたりするわけでございます。工事事務所の相当部分は、事業量が大きく変化をいたしております。そういった意味もございまして、定員の異動と申しますか配置転換は、相当の員数にのぼっておりますという状況でございます。

○阿部(昭)委員 官房長、その中で生活の場所その他を全部変えなきゃならぬくらいの異動、たとえば通勤可能な区域内の異動と、それから通勤不可能で一家全部引き連れて異動しなければならぬような異動の中身もあると思うのですが、その割合はどうでしょう。

○志村政府委員 ここで異動と申しておりますのは、たとえば本省の中で河川局から道路局にかかわるといふような異動は勘定に入れておりません。ただ、建設省は仕事が全国的なものでございますから、全国に事業所がばらまかれております。そういう意味で、家族全員が動くとか、通勤ができなくなるというふうなものは相当ございます。ただいまその割合は明確にいたしておりませんが、相当ある、かように思います。

○阿部(昭)委員 私の判断では、六千名という年間移動は建設省全体の定数に対して約五分の一であります。しかもこの五分の一というのは、家族全部引き連れて、一切の生活環境を切りかえざるを得ないという規模での異動が約六千名に近い、五分の一に及んでいるのであります。したがって、この異動をめぐって、建設省の現場で働いておられる皆さんの中には、たいへんな問題が起こつておるのであります。したがって、私がその中で特に問題にいたしますのは、建設省当局が組合運動というものに対してどういう認識を持つ

ておられるかということに、たいへんな疑問を感じるのであります。そこで、前提として断つておきますけれども、私は建設省労働組合の推薦は受けておりません。私は労働組合出身ではないのであります。したがって、建設省には、どっちかという管理者の側といふような接点の度合いが多い。その観点から見ても、組合運動に対する建設省の当局側の態度というのは、たいへん一般的な常識を越えておる点があるのじゃないかということを感じるのでありますが、その辺は官房長どうですか。

○志村政府委員 私どもの組合に対する考え方でございますが、職員団体が職員の勤務条件の維持、改善をはかるというのを目的としたしまして、公務員法あるいは人事院規則の定めるところによりまして適法な組合活動を行なうのは当然でございます。私もどなたもいたしまして、適法なそういった組合活動あるいはそれに基づく諸要求事項についても、組合とよく話し合いをしてまいりたいと考えております。しかし、違法な不当な組合活動が行なわれるという場合におきましては、これを見逃さずわけにまいりませんので、法の定めるところによりまして、しかるべき所要の措置を講ずるというたてまえで進んでおる次第でございます。

○阿部(昭)委員 官房長、こういうのはどうでしょう。いま異動の時期になってくる。その前に管理職の課長その他が、組合運動に相当熱心だと思われる職員をつかまえて、おい、君、そろそろ異動の時期だなどというぐあいには、肩をたたくのです。これはどうでしょう。おい、そろそろ異動の時期だ、ほんと肩をたたいたのです。こういうことがいま一般的に建設省で行なわれている。建設省の異動というのはその異動と違つて、たとえば県庁の職員とかあるいは学校の先生などというところになると、大体家族ぐるみ全部生活の場所を変えなければならぬという異動じゃない。建設者の異動というものの内容は、やつと住みなれて、子供の学校や何だかんだみんな

を定着したときに、君、そろそろ異動の時期だな、こう言つてほんと肩をたたかれちゃうと、ぎくつとするような内容を持つわけですね。こういう行き方では組合からの離脱をすすめておる事実がたぐさあるのです。この事実について、合法的な、適法な行為だといふふうに官房長はお考えですか。

○志村政府委員 建設省の労務管理におきまして、組合からの脱退工作をするとか、あるいは第二組合の結成を管理者側がはかるといふような御趣旨の御質問かと思つてございまして、先ほど申し上げましたように、適法な活動は当然あつてしかるべきで、われわれとしても十分組合とも話し合つてまいらうというたてまえでございます。が、いわゆる職員団体に加入するとか、あるいはそれから抜けるとかいうふうなことは職員みずからおきめになることでございまして、われわれがこれに不当に干渉するといふことは当然不当労働行為として禁ぜられておるところでございますので、われわれといたしましては管理者に対しては、いろいろな場合におきまして、こういった問題の起きないようにという指導を重ねていたしております。

確かに最近、建設省関係の事務所等におきまして、全建労を脱退したしたり、あるいは新しい組合をつくつたりという動きがずいぶん出ております。このことにつきまして、一部から、管理者側がそういう工作をしておるのではないかという話も私、耳に入っておりますが、かようなことのないようにわれわれとしては十分注意をいたしております。ただ、先ほど申し上げましたように、職員の中にはいろいろな考え方の方がありまして、ある特定の組合の行き方にとつていていけない、だからわれわれとしては別の立場でいきたいというふうな方もおられるようでございまして、そういった職員の中のお考え方がいろいろあるということとは、これまたやむを得ないことでございまして、しかし、そういうものに関連いたしまして、当局

がことさら助成、干渉といったことのないように、常日ごろからわれわれとしても指導いたしておるような状況でございます。

○阿部(昭)委員 事実を示さということになれば、幾つかの事実を私はあげてもいいと思うのですが、官房長言うほど、そんなににらつぱに、きれいにやられていないのです。公然と管理職が組合からの脱退勧告を、もう公然と個人を呼びつけて、いまの組合はいかぬぞ、おまえさん、将来があるんだから抜けたらどうかということがしきりに繰り返されて、なおかつ抜けませんと言ふ者については、ちよいとどいまごろのシメンになりますと、ほんと肩をたたいて、そろそろ異動の時期だなど、こういうことになる。それは、不適法なことをやつておられますとは官房長なかなか言わぬでしょう。内容はこういう経過が、何せ全建設省の職員のうち五分の一というものが、生活の一切の環境をひっくり返さなければならぬような異動の対象になるわけですね。昭和四十四年では。

(委員長退席、正副委員長代理着席)
やはり局長ぐらゐにあれば、異動でも何でも、それはまた条件が違うわけですね。管理職や何かの皆さんの異動とは、一般の働いてる職員の異動といふのは違ふと思うのです。いまみたいな形態でやると、これは結び合せてないといえはうそでやると、私の見ておる限りでも――私は建設省の労働組合の推薦などなかなか受けられませんが……しかし、現実に見ておりますと、組合活動に熱心なような職員がおつた、次に異動期が終わつていってみると、いなくなつておるのです。聞いてみると、ほんと肩をたたいて、そろそろ異動期だなどというふうなことでやつておる。このやり方は不当労働行為にやありませんか。あつて、きょうまで言うつもりはあつておるんですけれども、そういう事実ありとすれば、これは不当労働行為にやありませんか。官房長、どうです。

○志村政府委員 事務局長クラス、管理者側の出

先における長でございますが、事務所長クラスにおきましても比較的転勤というのはいささか、あちこち回るわけでございます。あるいは技術系の事務所の課長というふうなもの、日本全国を通じて北から南へと、あるいは南から北へとずいぶん回っております。建設省の仕事自体が、先ほど申し上げましたように全国的な規模の仕事をしており、そして幸いのこと仕事でほとんど仕上がついていくというふうなことから、異動が激しくなるを得ないということでございます。そして、全体的に異動があるのはやむを得ないことと存じます。また、一部に実は長期の滞留者等がございます。また、一部にその人の能力を開発し、新しい仕事に従事させるほうがよいという問題等もございまして、われわれとしては、仕事の能率的な向上あるいは職員の資質の向上というふうなことも考え合わせまして配転というのをやっておりますが、異動時期になりましてある程度の異動があるというふうなことは、まあやむを得ないことだというふうには私どもは考えております。な次第でございます。

○阿部(昭)委員 建設省の一つの特徴だと思っておりますけれども、確かに仕事は全国的な規模で動いておること、私もそのとおりだと思っております。しかし、異動をやったけれども、たとえば私のところの酒田の工事事務所の定数が減ったかといえは、減っていないのです。山形工事事務所の人数がうんと減ってくるのかといえは、減っていない。うんとふえているのかといえは、定数はあまり変わってはいません。その中で五分の一くらいの者が異動の対象になって、ほとんど、子供の教育から生活の一切の環境をよつちゅうり管理職ならこれは別です。総体を統括する責任のある者ですから、これは私、異動は使命感を持ってやらなければならぬことは当然だと思つて、いまのように、組合運動との関係でどうもあいつ活発だ、組合の脱退を勧告しておかつ応じないような土根性のあるような者は、ほんとに肩をたたいて、異動期だぞというふうな形でやっています。

と、これは不当労働行為にやありませんか。この事実を私、幾つか材料を持っておりますけれども、きょうここで言おうと思いません。思いますが、官房長は、そういうやり方は、事実だとすれば不当労働行為だということは確認しますね。○志村政府委員 先ほど申し上げましたように、業務上の必要等によりまして配置転換をいたしております。職員組合の活動家であるというふうなことで異動をするというふうなことはいたしております。

〔正示委員長代理退席、委員長着席〕さういふ意味におきまして、実はわれわれもいたしまして、宿舎の手当てとか、あるいは共働きをしておるような場合には、事情の許す限り共働きを一緒にやっていくような配慮とか、あるいはさらには、本人の身上申告書等をとりました。本人の家庭の事情とかあるいは希望とかいふふうなものもあわせ考えながらやっております。これが組合の幹部であるとかあるいは活動家であるとかいふふうなことをもって異動の要素にいたすというふうなことは、いたしておらない次第でございます。しかし、数あることでございすから、さういふ中におきまして、組合の幹部あるいは活動家が異動の対象になるというところは、これはやむを得ないことで、組合の活動家だけを配転の対象外にするというのではできません。さういふことをおぼろげに申し上げます。

○阿部(昭)委員 官房長、答弁をすうかえちやいないです。組合からの脱退を陰に陽に働きかけて、応じなかった、その場合に、おのれ異動期だぞと肩をたたいて、異動がきまるまで時期がきますね、その間に本人が組合から抜けるかどうかを見ておつて、抜けないという場合に異動をやらすというの、これは不当労働行為にやありませんか。

○志村政府委員 先生のお話を承りまして、まあいふんな条件があると思つては、不当労働行為の中には、利益誘導というふうなことはかぬということになっておりますので、もし利益誘導にかかるといふことがございましたら適當ではない、かように考えております。

○阿部(昭)委員 わかりました。あとでその事実を幾つか御披露いたしますので、善処してもらいたいと思つております。

先ほど、本人からの身上申告書をとつてある、したがって、それによつて家族の状況その他いふような意味で、異動させた場合にはたいへんだと思われるような者は異動させないにしようと思つておるというお話ですが、中には、身上申告書に転勤希望と出すような者はあまり動かさず、転勤いやだといふ者をひとつ異動させる、その場合に、常に組合から抜けるか抜けないかというのを陰に陽に働きかけるというのをやっておるのがあるのです。確かに身上申告書のようなものをどの機構の中でも、たとえば地方自治体なんかの場合でもみたとつておると思つて、そこで、本人の希望としては異動したくないという場合でも、異動の対象にならざるを得ない場合もあると思つて、あると思つたとしても、いまのように組合から抜けるか抜けないかという条件にしてやっていると、これは明瞭な不当労働行為で、別な条件でやつたんですと、私のように全建労の推薦を受けておらない者の立場から見ても、はあやつたなと、はたから見ても、はあやつたなと、これはどうでしょう。

そこでもう一つ、ためて質問をいたしますけれども、これは保守党の与党の皆さんは非常に目ざわりなものかもしれませんけれども、一般的に組合運動といふものの領域といふものがあると思つて、たとえば、いろいろな役所の建物の中などに職員団体の掲示板のようなものがあるといふことになりまして、一般的なものがあるといふことは、みなその掲示板には人事院勧告完全実施とかあるいは安保反対とか春闘の勝利とか、やはりいろいろなポスターを張りますね。組合の新聞や、あるいは私も社会党の新聞などもよく張る。建設省の掲示板といふのは、私も社会党の機関紙

などをあそこにつけておくと、あるいは組合の新聞であつても人事院勧告完全実施なんてことで張られておるとか、安保反対なんていう活字の入つたものを張ると、はあやつたなといふことになると思いますが、ほかの職場ではちよつとこういふやり方は見てはおらぬのですが、これは官房長、あなたの方で指示しているわけですか。

○志村政府委員 身上申告書につきましては、先生のおつしやるとおりの希望が多でございます。その希望どおりといふわけにはなかなかまいりません。各人の申告書を参考にいたしまして、できるならば各人の申告希望に沿うようにいたしたい。人事配置上の一つの重要な参考としておられますけれども、お話しのように、身上申告書のとおりいくというのではなかなかむずかしいのでございます。ただ、それを悪用するといふことのないようにわれわれも十分注意をいたしておりますが、今後にもさらに注意を続けていきたい、かように思つております。

なお、職場における掲示板の問題でございますが、先生御承知のとおり、庁舎等を公務以外の用に供するといふのは、国有財産法で一応原則として禁じられておることでございます。しかし、そうかといひまして、適法な組合活動として行なわれる掲示活動といふことにつきましては、これは庁内における業務の遂行とか秩序の維持とかあるいは災害の防止とかいふふうなことに支障がないといふものでございまして、これを認めるのは当然だと思つてございまして、われわれもいたしまして、組合側に対して掲示板の設置個所といふものを設けまして、そこに掲示をするといふことについて包括的に許可をいたしておりますけれども、しかし、違法または不当な活動がございす場合には、人事院規則等々に基づきまして、これをとどめてもらいたいといふふうなことをわれわれとしては言わざるを得ないと思つてございす。人事院規則で政治的行為の問題とかいふようなことについていろいろ指示がございす。それらに基づきまして、適正でないものにつ

いてはビラの掲示等をやるという指示をするのは、法律制度上からやむを得ないもの、かように考えております。

○阿部(昭)委員 官房長、あなたなかなか答弁がうまいのですが、よく聞いておると私は問題があるように思うのですが、たとえば掲示板がずつとこうあるわけですが、一定のスペースが。そこから掲示してあるものが一センチはみ出してもしからぬといつてすぐはがすというのは、これはどうですか。掲示板のスペースの中から、その張つてあるものが建設省でいう適法なものであつても、一センチはみ出しておつても、許可の基準と違ふといつてびつとはがす。はがせと言つてはがさぬと、管理職の人が来てびつとはがすというのは、これはどうですか。

○志村政府委員 まことにそういう問題というのは、お互いの気持ちの通り方だと思つてあります。実を申し上げますと、かつて建設省の組合活動がたいへん激しいことがございまして、率直に申し上げますと、事務所長がノイローゼになつて入院するといふ例が頻発したこと等もございまして、多少そういう点について、一部の個所では、お互いの管理者側と組合側との感情がやや対立的になつておるといふ個所も実はまだ若干あるうかと思ひます。そういうことにつきまして、両方の側で、ささいなことではがみ合うということもなきにしもあらずだと思ひますが、かようなことは、われわれとしては非常な不幸なことだと思つておりますので、管理者側に対しましては組合側に対しまして、正常なる活動についてはお互いにひとつそれを育てていくといひますか、われわれとしても十分それに対応し、話し合いをいしくという体制に持ち込むように努力してある状況でございます。

○阿部(昭)委員 官房長、政府が長年にわたつて公務員のストライキ権を剥奪する代償として、人事院という制度をつくつてそしてやらされてきたわけですが、いまだに勧告どおり実施されたことは一べんもない。したがって、これはひとり建設省

のみならず、国家公務員はちろんのこと、これに準ずる地方公務員なども、全部人事院勧告を完全実施しろという強い言い分を持つことは当然だと思ふのです。人事院勧告の完全実施を主張する主張というのは、不法、不当な政治的主張といふことになるでしようか。

○志村政府委員 人事院勧告完全実施ということ、先生の説話のように不当なことにはならぬ、かように考えております。

実は、昨年も、組合側と大臣との会見がございましていろいろ話し合いをしたわけでございますが、その際も、人事院の勧告の実施等についてそれぞれ希望がございました。われわれもその意を受けて、しかるべき場所において発言をいたしました。したるよう次第でございます。

○阿部(昭)委員 そこで、建設省のみならず、国家機関あるいは地方自治団体等の職員が、このくらしいの小さな、人事院勧告完全実施という黄色い何かの小さいリボンなんかをつけていますね。このリボンを付けたといふことだけの理由で、勤勉手当を減給させておるといふ事実があるようです。その辺はどうですか。

○志村政府委員 リボン着用問題でございますが、勤務時間中リボンを着用したといふことだけで違法とか、不当であるとかいふ問題はない。ただ、その着用いたしたリボン自身が、その違法等の中身をリボンが表示しておるとか、あるいはそういうものでないにいたしてもリボンのつけ方、あるいは大きさとか、あるいはどれだけの方々がつけておるかとか、それによつてかもし出される雰囲気や異様な雰囲気になる、あるいはよそから来た方々が見て非常におかしいじやないかという印象を与えるとかいふような場合に、われわれとしてはリボンの着用は適当でない、違法、不当の疑いがある、かように考えております。それ以外の場合でもわれわれとしては好ましくないものであるべくとつてくれといふふうに注意はいたしておりますが、そのリボンの内容によるものか、かように考えております。

○阿部(昭)委員 人事院勧告完全実施といふこのリボンは、不法、不当でしようか。

○志村政府委員 これは、先ほど申し上げましたような条件を考えましたら、違法、不当ではないだらう、かように考えております。

○阿部(昭)委員 しかし、このリボンを着用しておつたといふだけで勤勉手当の減給をされたといふ事実はどうでしようか。現実によつておりますよ。

○志村政府委員 ストライキ宣言をいたしましたし、そのもとにおいて統一行動としてリボンを着用するといふふうな場合がございましたならば、さうな問題につきましては、われわれとしては適当なものとは考えておらない、もしそういう状況でございますならば、あるいは訓告とかその他の注意を受けるといふことはやむを得ないことだと存じます。

○阿部(昭)委員 リボンというのは、建設省の財産か建設省の備品か何かを削つてつくつたリボンじやないのです。おのおのがつけておるリボンで、すね。いわば私物に属する問題だと思ふのです。このリボンを着用したといふだけで減給になる、あるいは勤勉手当を減額するなんといふことが起こるのならば、今度、官房長の締めておるネクタイの色がどうも気に食わぬ、あるいは下にどんな下着を着ているか知らぬが、下着の色がけしからぬなんといふことで、だんだんやるようなかつこうになるんじやありませんか。したがって、ここには、状況判断に対するいわばものすごい運用上の拡張解釈といふものが行なわれている危険があると思ふのです。人事院勧告完全実施といふのはきわめて冷静な、きわめて一般的で、それはだれでもが政府にしても、完全実施できなかったことをよかつた、けつこうだつたと思つておるのじやないのですから、まことに申しわけないけれども、現状段階でこれがかんべんしてくれ、こつ言つていふのが現状でしよう。その場合の人事院勧告完全実施といふのは、不当、不法ではないと思ふ。そのリボンを付しただけで勤勉手当の減給

までやるなんといふことは、さつきの、おい、そろそろ異動期だぞといつて肩をたたいていくのと同じように、私は、ちよつとヒステリックに過ぎるのじやないかといふふうに思ふのです。しかも、よそのどのあれを調べてみても、全職員の五分の一といふものが、一家眷族全部、もろもろ引き連れて生活環境を異にしなければならぬような異動のしかたといふのは、私どもの調査ではあんまりない。私はどうも、そういう意味で、建設省の職員団体の活動といふものに対する対応のしかたといふものが、非常にヒステリックに過ぎるのじやないかといふふうに思ふのです。これは官房長、ひとつ冷静に検討してみる気持ちになれませんか、どうでしよう。

○志村政府委員 リボンの問題につきましては、繰り返すようにございしますが、先ほど申し上げましたように、リボンの中身とかあるいは着用の際の状況とかいふふうなことで、いろいろ問題があるわけでございます。先生お尋ねのお話は、昨年の十一月十三日の統一行動戦術の一つとしてリボンを着用した際の問題ではないかと推定いたしました。これは御承知のとおり、統一行動戦術の一つとして行なわれた……(阿部(昭)委員「作戦」といふのは何です、作戦といふのは)と「作戦」といふのは、統一行動戦術の一つとして行なわれたようでございますが、ストライキ宣言下の組合活動の一環として行なわれておつたものでございします。で、こついつたことにつきましては、ストライキそのものが問題でございますし、公務員として適切でない行為である、さうな意味において、職務命令でリボンの取りはずしを命じたわけでございます。その職務命令に従わなかつた方に対しては、いわゆる公務員法による懲罰ではございせんが、訓告とか注意とかいふふうな措置をとつたといふのが事実でございます。

それからもう一つ、先ほどの異動の問題でございますが、年間五、六千程度の異動がある、かように申し上げましたが、それ全部が非常に大きな異動であるとは限らぬわけで、ちよつと私どもの

○志村政府委員 いわゆるリボンにつきまして人事院に提訴がございまして、裁定が出たというこ

いうだけで勤勉手当がチェックされるということになれば、阿部委員が先ほどいろいろ質問してお

実はそう簡単にいかぬと思うのですよ。あなたの方の人は無表情で盛んに知恵をつけているようです。

ざる答弁で、お隣あたりからちよいちよい無表情
でものを言われて、ロボットで答弁しては私はい

かぬと思う。そこは虚心たんかいにこうじやありませんか。

○松浦利委員 いまの阿部委員の質問に関連して申し上げますが、いま阿部委員のところに、せつかく建設大臣が来ておられるからということですが、阿部委員も建設大臣に建設行政の質問がしたいと思うのです。しかし、建設行政を執行するために、その衝に携わるあなた方、そしてそれに従う従業者というものが一体的になつておられなければ、建設行政というのは進まないと思うのです。だから、阿部委員は建設大臣に質問したいけれども、官房長に一生懸命質問しているのです。しかも私がこの数字を見たら、阿部委員の言うとおり、全く同じなんです。もつと極端な言い方をさせていただきますと、処分を受けた人は労働組合員だと言ひ方をしておるのです。それが全部労働手当からカットされているのです。どうですか。郵政省もすでにバックペイをやったわけだから、もう一べんよと相談せぬで、大乗的を見地から、官房長、あなたが人事関係では最高責任者なんだから——もちろん最高責任者は大臣ですが、大臣はそんなことかいとこまで御存じないですから、あなたがびしとそこで言われたら次へ進むんじゃないですか。しかもさつき業務命令なんか出せませんと言ひけれども、業務命令を出している。富山工務事務所で経理課長の大矢さんという人が、業務命令という形で文書を各人に出しているのです。そういうことから見て、どうですか、過去にあったことはわれわれはもうここで追及しませんから、びしとバックペイするならばバックペイする、善処するということかなぜ言えないのですか。たいしたことじゃないと思うのです。むしろそのことが、建設行政を前進させる一番基本のことだと思ひます。これは労使関係に大切なことです。

○志村政府委員 先ほど先生からそういう業務命令のお話が出ましたが、先ほど申し上げましたように、今般につきましては取りはずすようにという業務命令は出してあります。それに従つて取り

はずしをしなかつた職員に対して、注意あるいは訓告という措置をとつたわけでございます。

なお、労働手当の問題でございまして、労働手当そのものは、先ほど申し上げましたように、業務の遂行状況その他を勘案いたしまして、全く平等でなく、よくやる者は多少色をつけるというふうなことで制度的にできておるものでございまして、先ほど詳細に申し上げましたような各種の要素を考えながらやつておるわけでございまして、これらにつきましても、先生御指摘のように誤解を受けることのないように、これからも慎重に公正に進められるようにつとめてまいりたい、かように考えております。

○松浦利委員 官房長、将来のことはよくわかりました。将来のことがそういうふうにはつきり言われるなら、いままであったことはどうなんです。私が質問し、阿部委員が質問しておる内容についてはどうなんです。それはそのまま据え置きますか。

○志村政府委員 訓告等の処分を受けた者は、労働手当の支給において非常に優秀であるというところにランクできない。これは人事院等でもさような方針で進んでおるわけでございまして、あと、どういふふうなランクするかということにつきましても、各管理者がそれぞれ自己の所属の職員を十分見上りて、各種の要素を判定しながらきめるわけでございまして、管理者もその神さまのような人ばかりでないわけでございまして、場合によりましては多少の行き違ひがないことはなほと思ひますけれども、われわれとしては公正に判断して進むようにという従来の指導もいたしておりますので、今後とも公正さを保つようにということでも十分指導を続けていきたい、かように考えている次第でございまして。

○松浦利委員 関連質問のほうが長くなつて申しわけなのですが、どうも答弁がすれ違ひのようです。このこの数字が事実だとするならば、国家公務員法にいうところの懲戒処分、人事院規則に定めるところの懲戒、訓告、これは四名なんです。

すね。そうすると、国家公務員法あるいは人事院規則等というところの手続による訓告というものは四名で、あとは厳重注意ということなんです。

これは懲戒処分ですか、あなたが言われるように。そうじゃないでしよう。これは法的根拠はないでしよう、厳重注意というの。だからそれは、先ほど阿部委員が言われるように、厳重注意の数字を足していくと、リボンをつけた人の数字になるわけですよ。偶然かどうか知らないけれども、数字がたまたま一致する。だから私たちが質問しているわけですよ。どうなんです、これは。さつきから具体的な問題としてバックペイという問題を出しているが、ここですぐそうしますと、言うことができないければ、調査をして善処するとか、過去のことについては、もう一べん発令したものは一切だめ、間違つておるうがどうであらうが、絶対だめだというふうにかたくなになつてしまわれるのですか。扱つておる仕事はコンクリートだとか何とかなだから、かたいのかもしれないけれども、その辺の人事というものは、先ほどから言うように生きものだから、それはお互ひに間違ひもあるでしよう。だから、そういうものをいつまでもかたくなに、からに閉じこもつてやつておれば労使関係は決して前進しないし、また明るくならないと思ひます。だからどうです、官房長、そういうふうにかたくなにならず、もつとおおらかな気持ちで、過去にやつたことについての答弁がでないでしようか。大臣ならもつときちんと答弁されるでしようけれども、大臣が就任前のことであるし、官房長がこういつた問題の最高の責任者だから、あなたに質問が集中しているのです。どうです、くだいようですけれども。将来のことはわかりました。過去のことです。

○志村政府委員 国家公務員法等による処分というものは戒告以上でございまして、訓告は公務員法によるいわゆる懲罰でございせん。なお、ただいまの話でございまして、私も承

知してある範囲では、たとえば北陸なんかではリボン等で三十数名注意を受けておりますけれども、いわゆる労働手当等で下のほうにランクされたものは一人もないという状況でございまして。

先ほど土木研究所の例も申し上げたように、十名処分を受けたが、下にランクされた者は一人もないということもございまして、建設省の各所属の場所場所によりまして、それぞれ総合的に考へて処置したものでございまして、私も一応妥当な線、かように考へておるわけでございまして。

○阿部(昭)委員 そういふ木で鼻くつたみたいなの官僚的な答弁やっちゃいかぬと思ひます。私も、こういう問題はさつと片づけて、そうして一日も早く法案審議をどんどん進めたいと思ひつておる。そういう角度から、いまみたいな何とないうんですか、あなたらしからざる無表情な答弁をしておつたんじゃない、これはあなたがあかぬで、あなたおつしやいますけれども、私もさつきあなた材料持つておるんです。リボンはけつこうと、こり言うんです。あなた、さつきは。そしていま、リボンで注意その他を受けた者はいふゆる公務員法でいう処分ではないもので、減給をやられた者は、リボンでやられたんじゃないで、総合的なその人の成績を判断してのことであつた、こうあなたはおつしやいますけれども、数字は全部リボンで注意をされた者、これがきちんとはとんど合つておるんです。私は、そんなことやつちやいかぬと思ひます。私も、私も無理言おうと思ひません。これは、官房長の立場は立場としてあろうと思ひますけれども、やはり将来、建設省の場合には全国的な規模で業務を進めなければならぬ、そういう観点から見れば、どうしたって人事の異動ということになれば、いまみたいな人事の問題をはらむ。それだけ他の役所と違つた、建設省の職員というものは、多くの献身的なそういう使命感というものを要求されてくると思ひます。そういう観点からいへば、どうしても正しい労使慣行というものをつくるといふ意欲を大臣を先頭に

して当局の側も持たなければ、組合側をただぼんと片手で、おう、そろそろ異動の時期だぞという程度でやっていったら、私はこれは将来えらいことになると思う。そういう意味で私は、正しい労働使を行っていくという、この立場は非常に重要なことだと思ふのです。そういう意味で、どんなに官房長抗弁されようとも、リボンを付しただけで注意その他を文書、口頭でやらされた皆さんと今回の勤勉手当のチェックは、全部符合しておるんですよ。これはやはり何らかの善処をするという態度に出るのではありません、私は正しい労働使を行っていくのは――当局側はオールマイティで、職員の方は虫けらのようにというわけにはいかぬと思うんですね。これは大臣、何らかのかっこうで善処を求めたいと思うのですが、大臣のひとつ、それこそ官房長でできない答弁をこの際期待したいと思ふのです。

○根本国務大臣 いろいろお話を聞きました。私、まず第一に、建設省の管理者と第一線で働く人たちの間の信頼感の確立については、全く同意見であります。これなくしては仕事はできません。特に建設関係の仕事は、場合によっては生命に関係する重要なことであります。それだけ正常でなければならぬと思ふます。と同時に、いやくも公務員として任命された者は、まず第一に、国民に対する奉仕が第一前提であります。その職務を遂行するにあたりまして、自分たちが公務員としての私的利益と申しますか、それを確保するため、労働組合の結成は許されておるわけでありま

す。しかし、この労働組合は、国家公務員たる立場における一つの制約があることも事実でございます。官庁内における組合運動は、それだけ非常に制限されておるはずでございます。その制限内における正当なる労働組合の活動は、当然われわれとしても、これがむしろ健全に運営されるためには協力もし、助成してしかるべきであると思ふます。しかし、逆に、組合活動なるがゆえに何らかの制約を受けずに、組合活動なるがゆえに官庁内において何らの拘束なくやるということも、これ

は許されていないと思ふます。そこにお互いの秩序と自制というものが必要であらうと思ふのでございます。私は十二年前に比べれば、だいぶその点は改善されたというのを認めておきます。その間におけるいろいろの試行錯誤がお互いにあることも事実だと思ふます。ただし、いま聞いている限りにおきましては、任命権者である管理職が、今日組合弾圧のために不当なことをしておるという心証は、私はまだ受けておりません。したがって、一般論として御提言されたことについては全面的に同意でございますが、具体的に訓告あるいは注意を受けた、それと、いわゆる勤勉手当が減額されたのをいま直ちに撤回してバックペイすべきだという判断には、まだ遺憾ながら達しておりません。したがって、この事実については、いまここで具体的にいいとか悪いとかは言いかねます。ただし、今後そういうような、いわば非常にデリケートな、ささいな形式の問題で先鋭的な対立をするということはお互い不幸なことであり、避けるべきであると思ふます。

そういう意味から、本省はもとよりのこと、第一線に至るまで、労使間という立場をあまりに強調するよりも、お互いに国家の公務員として信頼感を持つていくという観点から、はなはだ古い言い方ではありますが、建設一家的な考えで、お互いに持ちつ持たれつでやっていかなければならぬということを実は私はいままで言ってきたのであります。そういう方針でこれから進めていく意味で、総合的な御提言については、私は賛意を表する次第でございます。

○阿部昭(委員) 大臣、言い回しは非常に思わせぶりにもとれますね。しかし、私がいま問うておりますのは、建設一家的にしたい、それよりもよくわかります。しかし、問題は、今回減給したとはいっても、たかだか勤勉手当に対して百分の二とか百分の三なんです。文書で注意をされた者は百分の三、口頭で注意をされた者は百分の二、これもずっとみんな明瞭に出ておるのです。額たるやほとんど何百円というものなんです。よ。それだけのもので内部に非常にいやらしい雰囲気を実現にかもし出しておる。何千円も何万円も減給とか減額というならば、また話は別だと思ふ。やっぱり相当のことがなければできないことだろうと思ふます。しかし、たかだか何百円の減給、減額で、職場内部に非常にいやらしい雰囲気をかもし出すことになっておる。しかも当局側は、ほんと肩一つたれば、一家眷族全部生活環境を変えなければならぬほどのオールマイティの権限を持っているのですよ、一人の職員に対して。その中で行なわれておる問題の一つなんです。このいまの勤勉手当をチェックしたという問題は、ほんとうに建設一家的な、管理職も第一線職員もこん然として融和でき、その中で正しい労働使を行っていくという前提に立つならば、たかだか百分の二とか百分の三とか――リボンは人事院勧告完全実施という内容です。これぐらいのものでそういうやり方をするということは、何としても少しヒステリックに過ぎるのじゃないかという気がするのです。官房長、あれを思い、これ

を思いという気持ちはあると思ふ。しかし、その横では無表情な、いろいろな実務にあずかってきた人々の立場もあり、やはりなかなか簡単にはいかないというところがあると思ふますけれども、いま大臣言われましたように、将来のことはわかりました。過去のことも、たかだかほんのわずかなことで労使が先鋭的な対立をつくりだすようなことは、この際再検討してみたらどうかということなんです。

○根本国務大臣 いまのお話を聞きますと、どうも私は、そういうささいなことでそれほど先鋭な対立をするということ自体が、単なるリボン問題だけでない、深い労使の不信感があったと思ふ。そのためにあるいは組合の行き過ぎもあり、あるいはまたこれに対して管理者としても相当な抵抗もあったとか、いろいろそういう結果、一つのリボンというものが象徴されたのではないかとすら感ずるのであります。そういうことで、過去にわたるわが数百年の問題であるという

らば、阿部さんのいまここに提言されることは、むしろ過去におけるそうしたものではなくして将来に向かつていかによくするかということであるならば、ここで官房長もはっきり言い、私も申し上げたことで、これはいくべきではないかと私は思ふ。

私は、いまその実態について、自分が、どういふ具体的な例がどういふ客観情勢のもとにやられたかということがわからないために、この点は私も明言することについて若干心の抵抗は感じますけれども、客観的に見れば、そう私は思うのです。私は、組合員の人で主観的には自分がこのために不当の処分を受けたという感じの人も、金銭上の問題ではなくして、むしろ自分たちがこういふ不当にされたという、あるいは信頼されなかつたということに対する精神的な不満のほうが大き

いと思ふのです。だから、そういうことを今後なくすために管理者も十分に気をつけるし、また、労働組合のほうにおいてももっと公的な任務に使命感を持ち、そしてそれをやるために、自分たちも官吏としての私的待遇の改善をはかるということについての御認識に基づいて、組合のほうももっとお互いあながなくしては、労使間の問題は一方的には解決できないと思ふます。

そういう意味で、ひとつ私も心をいたして指導したいと思ふますから、その程度で、お互い国会というところは大局の観点に立つてやっていくことでありますから、そういう点で御協力いただければ幸いです。次第でございます。

○阿部昭(委員) いまずっと経過をたどつてみると、総合的な判断をしてみようというのを言われ

るのですが、事実関係は、リボンあるいは文書で注意を受けた員数とチェックされたのはきわめて明瞭です。私も現場で見えておりますと、管理職の皆さんに、私などの場合には特に組合よりも

そっちのほうにつながりが深いので、いろいろ非公式に聞いてみますと、非常に熱心な人なん

だ、しかし、方針としては、リボンをはずせとい

う注意を受けた者は処分だということなんで、わずかの金額だし、いいじゃないですかみたいなことを言うのです。現場の管理体制にある方々で、私もいろいろさくばらんに話し合える人が多くいますから。金銭的にはほんのわずかなものですが、そのことのために非常にいやらしい雰囲気をつくるというところは、大臣が求めている建設一家的な、第一線の職員も管理職の立場にある者もほんとうに解け合つて、国家、国民のために奉仕しようという目標と、非常にそごするみたいなき雰囲気がつくられておると思う。したがって、先ほどお話しした神戸の郵便局の場合の先例もあり、たいした大きな問題じゃないわけですから、再検討してみたいんじゃないかと思うのです。あとのことは全部だめ、これから先のことだけだ、こういう御答弁では、いささか官僚的に過ぎるのじゃないかという気がするのですが。

○根本国務大臣 阿部さんの気持ちはよくわかる。

先のことばかりでした。そういう意味で、異動期になると、おい、ほんと肩をたたいて——リボンで減給、減額をやられたのは、どつちかというところ、みんな組合運動に熱心な連中なんです。したがって、このままでいけば、この中から、ほんと肩をたたかれて、一家養族引き連れて、生活環境を異にする大転動をやらされるというのが相当出てくると思うのです。そういうことがないよう、金でいえばほんのいささかの額です。そういうことで異様な雰囲気をつくつておるといふ事態について、やはり現状をひとつ大臣も官房長、皆さんもよく相談をされて、検討していただきたいと思うのです。そして将来に向けては、ぜひひとつきま大臣から御発言ございましたように、前向きに正しい労使慣行をつくる。いまは、単に職員団体を押さへておいて押さへなければいいという時代じゃないことは、大臣もよく御存じのとおりです。

〔委員長退席、正示委員長代理着席〕
わかりますけれども、どうもそういうふうな法律で争うということなら別ですけれども、そうじゃなくて、いわば今後の労使の関係を建設的にどう改善していくかについて、あなた方とわれわれがこまめに合意ができた。国会の場においては、その程度のことしかかるべきではないかと思うのです。一々の行政の処分について若干の疑義、これはおかしいということがあった場合に、一々これを是正しろということがある場合には、一々問題を発生すると私は思うのであります。どうかそういう意味において、この問題の所在が明らかになり、これに対する方向づけができたならば、私は、その程度でいくことがしかるべきではないかと感ずるのでございます。

○阿部(昭)委員 いまの大臣の御発言は、非常に含蓄のある、非常に政治的な配慮というものを感ずるのであります。したがって、裁判にやないわけですから、いまこの問題をぎりぎり詰めるということは私も避けたいと思います。したがって、

これは余談ですけども、この間、私がたいへんじつこんにしておる人で、おれは組合からはずれたのだ、なぜかというところ、やはり転勤の問題が家族の関係その他これやたいへんなんで、どうしてもこれ以上組合におるとどうも異動の対象に大いになりそうなんです、はずれましたというようになことをちゃんと言うのです。やはりそういう事態じゃなくて、他の場合、労使関係が相当きびしく対立の生じておるような職場でさえも、人事の異動については内示即決定なんという形態ではなくて、いろいろ二回、三回人事担当者として話し合ひ、そして生活環境を全部転換せざるを得ないような大きな異動の場合は、やはり人事当局者とその異動の対象になる人との間に何回かの話し合いを行なつて、その中には、組合の皆さんなども十分前向きな協議などもしながらやつておるといふ職場が、労使の関係に相当対立があつても、そういう職場がいま一般的なんです。そういう面では、ぜひひとついまの問題も、既往の問題は目をつぶれという行き方ではなくて、いま大臣の御発言のとおり、ここでは裁判ではないのですからこ

れ以上詰めることは避けますので、十分の再検討を期待したいと思ひますが、それはいいですね。
○根本国務大臣 私が数次にわたつて御説明したとおりでございますが、さらに繰り返して申し上げますれば、管理職の立場にある者の十分なる検討、それから運営についての注意も必要であるが、組合側も、私はやはり考えてほしいと思う。組合がゆえにいかなる要求でもこれは貫かなければ、それに反対するものではない労働行為だといふふうなきめつけかれば、これはたいへんシリアスな態度になる。同時にまた、任命権はやはり管理者にありますから、それを組合が要請しなければ一切人事ができません、これは許せないこととあります。そこにはやはり、家庭の事情でどうしても動けないという人も出てくるでしょう。そういうときには、十分に善意をもってこれを考える。ただし、先ほど官房長が御説明申し上げましたように、建設省の仕事というものは、年によつて仕事の性質がだいぶ違つてくるのです。同じ地方にあればありますが、いままでダムを建設しておつたものがダムが終つてきたのだ。ところが、やはりダムに関する技術者は非常に数が少ない。だからどうしても異動してほしいとか、道路、河川、いろいろあるために、普通の役所よりは異動が激しくなるのは、これは建設省としてはどうしてもやむを得ないのです。ところが従前は、そうした人たちはおもしろいゆる定員外のあつたで、現場の雇用員はそうだったが、このごろそうじゃなくなったという関係で、異動に対する家族生活のかなりの抵抗があるということがありますので、そこで、できる限り公務員宿舎というものを整備して、異動に伴うところの不利益がないように、これから十分注意させたいと考えておる次第であります。

〔正示委員長代理退席、委員長着席〕
いすれにいたしましても、労使関係が互いの信頼と良識と善意に基づいてよく慣行ができて、お互いが不信感のないようにする最善の努力を尽くしてまいりたいと思ひ次第でございます。

○阿部(昭)委員 わかりました。なお、この問題について、私どものほうでももう少し内容を検討して、次の機会にさらに合意に達するような答弁が期待できるような、そういう積み重ねをしたらい、こう思うのであります。

そこで、これは私の住んでおる町の現場の状況の中で起こつておる問題であります。建設省の職員の寮があります。公務員宿舎にあらざる寮です。この寮の中で、何というのですか、他の政府機関の寮や何かとは非常に違つた、やかましいところが持ち上がつておる。たとえば風呂に入つたならば——洗たくは普通の水道や何かでやつてはいかぬ、ふろの水で洗たくをやらなければいかぬといふようなことを管理者は言う。若い、それこそ希望を持って建設省に入つて、いまだ独身で寮に在る連中です。私も、考えてみると昔海軍の航空隊の経験がありますけれども、はあ、昔の私どもの予科練時代と似たようなことが、建設省の寮の中ではやられておるのだなという感じを持たされる。それから休憩室とか倶楽室のようところ、時間があるときとびたりとかぎを締めてしまつていふことになる。これも、私ども航空隊時代は、夜九時になると消灯ラッパがあつて、それで起きているとえらいことになる。いまあれから二十五年経過した今日段階において、建設省の中では、やはりかつての私どもの帝國海軍航空隊の伝統は、脈々として生きておるらしいという気がするのですが、この辺は一体どうなんです。子供じやないんです。みんな公務員試験に受かつて建設省に入つてきている連中なんです。

○志村政府委員 寮の管理運営につきましての規則のことかと存じます。若い人の入つておる寮でございますので、とかく乱雑におちいりがちでございます。さういふ意味におきまして、管理、運営についての規定を定めたいわけでございますが、それが寮に入つておる方々の私生活まで非常に強く影響を及ぼす——寮でございますから共同生活でござ

いますので、共同生活に伴う制約は、これはやむを得ないことだと存じますけれども、私生活そのものに對して非常に大きな影響を及ぼすというところのないように考へておる次第でございます。こまかいことにつきましては、実は私もよく存じておりません。

○阿部(昭)委員 たとはさつき私が言いましたように、ふろに入つたならば、普通の水道なんぞで洗たくをやつちやいかぬ、ふろのお湯で、人間がからだを洗ひ上げたお湯で洗たくしなければいかぬ、という管理者の指示、これは私も、航空隊のときには、確かにふろ場へみんな持つていつて、洗たくなんぞも競争でやつたものであります。たとへば一定時間で、これはまさか朝の一時、二時までマージャンやつてよろしいということにはならぬと思ふ。思ふけれども、十時なら十時でびたりかき締めてしまつて、部屋など利用できないようなしかたとか、少なくともみんな、公務員試験を受けて建設省の將來になつていく若いメンバーですから、そのメンバーに對しては、一定の自治というものを寮なら寮の運営についてやらしていくのが——学生と違ふのですよ。国家公務員法で一定の人間のワーク組みの中に入り、一定のえりすぐられて建設省に勤務してある方々ですね。この方々の寮の運営ぐらゐについて、やはり上のほうから、これだということでは、しつとやつて、洗たくまでこうやれなんて、そんなむちやなことじゃなくて、その方々の相当部分は私生活だと思ふ。しかし、寮である以上、団体生活であることも否定できない。そういう意味では、運営については、もつとそこにある建設省の、少なくとも職員の方々の自治というものを認めることは、現代社会では当然じゃないかという気がするのですが、どうでしょう。

○志村政府委員 先ほど申し上げたようなわけでございまして、私生活の自由を非常に脅かすというようなことがあつてはならぬ、かように思ひます。先生御指摘のようないろいろなこまかい問題等につきましまして、場合によっては行き過ぎ等の問題があるかもしれないが、その点につきましては、は調べて善処したいと思つております。ふろのお湯を使ふとかいうようなことは、むしろ年寄りが、ふろのお湯を使つたほうが落ちやすいと言ふようなことではないかというふうに思ひますが、そういういろいろな問題をつきましまして十分検討したい、かように存じます。

○阿部(昭)委員 水道の水を使つちやいかぬ、ふろのお湯を使つたほうがあつたかでない、いやないかという限界を越えて、水道の水なんぞ使つちやいかぬ。とにかくいま私がお尋ねをしておりますのは、一定の話し合いをして、やはりそれはみんな一時、二時までマージャンやつてよろしいというかつつにはならぬと思ふ。したがつて、その中で一定のあれはあつても、そこに入つておる寮生は国家公務員試験をパスしたある意味でいへばエリート青年なんですね。この連中。しかもそれ以外に国家公務員法のワーク組みの中にもあり、いろいろな社会生活の中では一定の規範の中にやはり生活をして、建設省が將來を託していくべき方々だと思ふ。この皆さんに自治もまかせられないで、いつでも寮の中身の、はしの上げ下げまで上のほうできびしい管理規則を押しつけて、そしてやらねばならぬなんということ、どうして大臣が期待するような建設一家なんというのが生まれてくるでしようか。私が官房長に伺つてゐるのは、寮の運営については自治を尊重する、このことはどうです。

○志村政府委員 寮の生活につきましましては、私も寮生自身がみずから律するということは大事故だ、かように思つておりますが、大きなワーク組み等につきましまして、国家公務員の入つておる国有財産でございまして、そういう意味において、また若い人たちがございまして、団体訓練も近ごろの若い人はあまり受けておりませんので、そういう基本的なような条項等については指示をするのがしかるべきで、そういう範囲内におきまして十分皆さん方で話し合つて生活を律するといふ経験を積むべきであらう、かように考へております。

○阿部(昭)委員 それではこの次の機会に、私は、寮の現場における規則、管理当局が寮生に一方的に指示をして、これで行けということであるその規則が現場ごとにつつとあるようでありまして、これを持つてきて再検討を迫りたいと思ひます。官房長はそういう規則を見たことありますか。

○志村政府委員 おそらく見たと思ふのでございしますが、いま記憶いたしてありません。

○阿部(昭)委員 私、まだ実は全部釈然とするほど詰まりません。したがつて、この問題はさう——道路局長は、法案がだんだん延びるのじゃないかと思つて、気をもんでおられるようでありまして、地方道路公社法にいたしてもあるいは本四架橋公社にいたしても、建設省の職員をあそこへ相当程度投入して、やつぱり機構の再編成といふものがいろいろ意味で動いてくるのだと思ふ。そうなりますと、どうしても労使慣行といふものを正常にどうつくるかといふことをやらなければ、大臣が期待するような建設一家というビジョンといふものは、そう簡単にかぬと思ひます。そういう意味で、いまの地方道路公社法、本四架橋の問題も、今後の建設行政といふものを人事管理という面でも一体どう運営するかといふことは、今後の建設行政の上できわめて大きなウエイトを持つ問題だと思ふ。したがつて、次の機会にさらにまたこの問題はもつと合意に達し得るようにつつと詰めてみたい、この思ひます。

○金丸委員長 内海清君。内海委員がたいへん時間の関係で氣をもんでおられるようでありますから、ひとまず今日の段階はここで私の質問を打ち切りたいと思ひます。

○内海(清)委員 私が最初に一つお尋ねをしておきたいと思ひますことは、昨日あたり私のところにいる話を持ち込まれましたので、簡単に尋ねて、今後に對する御要望を申し上げておきたいと思ひます。

御承知のように、首都高速道路公団で一日から料金の値上げをいたしました。これはやはり全く公共的な性質を帯びておるのでございしますが、ところが利用者にとりましては、料金が上がったけれどもさらに緩和せられない、従前と同様な非常な交通の渋滞を来たす、こういう問題が盛んに話があるわけでありまして、もちろんこれは、今後のいろいろ計画されております高速道路の建設その他を考慮してあるいは値上げをされたものだと思ひますけれども、そういうことが一般の利用者には十分理解されてゐない。料金が上がったのに交通渋滞がむしろますます激しいじゃないか。こういう状態を一体どう考へておられるのか、こういうふうな問題があるわけでありまして、これにつきましてのひとつ建設省のほうの御所見をお伺ひしたいと思ひます。

○根本國務大臣 御指摘のとおり、首都高速道路の供用の延長が相当延びました。これはその意味では非常に意味があることであります。いま御指摘のように、そのために今度は利用者も殺到してくる。幅員が同じで距離が延びたものだから利用者が殺到してくるために、ある局部的部分においてはかなりの混雑、渋滞を来たしてゐる、こういうことになるのであります。それに対して利用者としては、料金は高くなつてかえつて渋滞するじゃないかといわれることも、これはやむを得ない感情でございしますが、それだといつて全面的にいまの首都高速道路の幅員をぐつと延ばすと、これは膨大な資金がかかるのでございまして、そこでやむを得ず、これは運営面についても十分ほんとうは考へていかなければならぬと思ひますが、いまのところ具体的にこれに對して抜本的にどうするかといふことは、実際には非常に困難だと思つております。いずれ今後、首都高速道路のあり方をやはり検討しなければならぬじゃないか。同じ状況でただ延長だけ延ばすと、利用する人間はうんとふえてくるけれども、その時間帯あるいは場所において非常に渋滞するということも

できるから、そういう点を十分に調査研究の上、何らかの改善をしなければならぬという問題が出ると思っています。この点は事務当局あるいは首都高速道路公団に十分検討させたい、こう思っている次第でございます。

○内海(清)委員 われわれは、ただいまの大臣の御説明も十分理解できるわけであります。しかし、だんだんと高速道路が延びて利用者が多くなると、そうならば、やはり少なくとも高速道路に入りやすくなり、あるいは高速道路から出てきやすくなる、ここが最も込むのだと思うのです。したがって、この点を、あらかじめ高速道路が延びるに従って将来を考へて改善、改良して、しかる後に料金値上げということが行なわれるならば、スムーズに走ってあげれば、走行の途中ではそれほど混雑はないわけでありまして、ところがそういうことに對して、さらに考慮なしに料金だけを上げたところには私は問題があると思ふ。しかも一般利用者は、なかなかそういう御説明になつたことも考えられませんが、非常な不満がある。しかも、いまの物価問題から考えましても、やはり公共料金の性格というものは、今日まで政府も常に押えるという態度でやつてまいりました。それをさらに、利用者の理解もなしにこういうことをやられるということに對する非常に不満が大いにあると思ふ。その辺の御所見をいまひとつ……

○根本国務大臣 御指摘のとおりでございますが、実は新たに供用した方面は、一日も早くそれを供用させてほしい、こういう要望が切なるものがございまして、ああいうふうになつたのでございまして、今後は、御指摘のように、出入り口を十分に整備する計画のもとに延長させなければならぬと思つております。今後十分にそういう配慮のもとにやらなければ、せっかく政府あるいは首都高速道路公団が一般利用者のためにやつたことが、感情的に受け入れられないということには不幸なことだと思ひます。十分その点を配慮してやりたいと思ひます。

○内海(清)委員 この問題は本論でございせんからこの程度でございすけれども、いずれにいたしましても、早急に出入り口の整備ということと、さらに、こういった一般利用者の、高速道路が延びますことは希望もあるわけで、こういう料金値上げ等につきましても利用者にもできるだけ理解できるように啓蒙していただいて、早急に出入り口等の改良整備をやつていただいて、スムーズにまいりますように強く要望申し上げておきたいと思ひます。

いま地方道路公社法案、本州四国連絡橋公団法案、道路整備緊急措置法等の一部改正がつかつておりますが、私に与えられました時間は大体一時間でございますけれども、きょうは本会議もございまして時間もないようでございますので、私は主として本・四国の架橋公団問題について、いまでもいろいろ御質問がありましたので、あるいは多少重複する点があるかもしれませんが、私の疑問とするところをお伺い申し上げたいと思ふのであります。

この中、四国の架橋問題につきましては、すでに御承知のように、建設省では昭和三十四年からこの調査に入つており、さらに、国鉄は三十年ごろからこの調査に入つておるわけであります。そして、いままで十年間というように長い間、この問題に国としても取り組んでおる。ましてや地元の関係地方公共団体等におきましては、真剣な態度で、非常にいわば今日政治問題化するまでに誘致運動が行なわれておつたこととあります。さらに、それに加えて一昨年でございますが、いわゆる新全国総合開発計画が設定されました、これによりましますと、昭和六十年までには中・四国連絡道路は三本必要である、こういうことが決定されておるのであります。これはもちろん、最新の技術を要するきわめて大きな事業でございますから容易なことではないと思ふのでありますが、今日まで十年以上それぞれの立場でこれまで調査してまいりましたこの調査費のみで、かなりの額になつておるようであります。おそらく建設省関係あるいは国鉄関係その他を人

ますると六十億くらいになつておるのじやなからうか、さらに、地方自治体がいまの調査あるいは宣伝その他に使ひましたものを入れますならば、既に七十億をこすのじやないかといわれおるようでございます。これはまた大きな金額でございます。まして、御承知のように、若戸大橋が東洋一といわれたけれども、これはわずかに五十一億程度でございます。私の地元尾道大橋がございまして、これなら四つ以上できるわけでございまして、でありますから、私は、今日の段階で、これが直ちに架橋という段階にまだなかないかぬようでありますけれども、できるだけ早く建設省といたしましてはこれが建設に着手するということ、国家的立場から見ましても、ましてや地方公共団体の今日の立場から申しましても、きわめて緊要なことじやないかと思ふのであります。そういう意味合いで考へてみますと、昨年末におきまして前建設大臣の坪川さん、この時代にも秋に決まるといふふうな段階であつて、これまたそれだけ関係方面は相当大騒ぎをした。しかし、それがきまらないで、今日この公団法というものが提出されたわけであります。

この公団法によりましますと、目的としましては中・四国のいわゆる有料道路の建設、それから鉄道の建設、さらにこの管理を総合的かつ効率的に行なう、これが目的になつておる。しかもその業務としては有料道路の新設であり、あるいは改善、維持、修繕、その他の管理、鉄道の建設、管理といふようなことが業務になつておるのであります。ところが、いろいろ予算委員会以来質問がございまして、私それを承つてみますと、大臣の御答弁によりましますと、この公団に對して技術開発公団的な性格を含めておるのじやないか、こういうふうな気持ちがいふたのであります。その点はいかがでございませうか。

○根本国務大臣 御指摘のとおり、この本四架橋の問題が、いわゆる政治的に取り上げられまして十年の歳月をけみしてあります。これに對して関

係地元の非常に熱心な政治的な運動が行なわれ、これが中央における非常に重要な政治課題になつたことも事実でございます。その過程において、これは日本にとつてのみならず、世界の架橋においても非常に珍しいほどのむずかしい問題でございまして、一応学界並びに技術者の方々に調査を依頼し、あるいは助言を求めたりしてやつてきたのでございまして、その結果、技術的に理論的にはこれは可能であるということが出たのであります。これをどういふふうな運びで順位を立ててやるかというところに、またこれが政治的な非常な問題になつてきたのでございまして、ある特定の地域の人たちは、何としても自分のほうを優先させてくれということが、みんな出てくるわけでございまして、ところが、全体の日本の財政力からいまして、しかもこれが道路整備は、御承知のように、それぞれ五カ年計画で財源あるいは路線等も一応の目標を立ててやつておるときに、新全総で大体六十年程度までに三本必要だといふものの、これをやるというところはたいへんな財政負担になる。そこで、一本にしぼるなればやれないというふうな判断も、一時出たことは事実でございまして、その過程において、それでは一本にしぼろうという努力をしたわけであります。それがなかなかむずかしかつた。そういう形において論議されたとき、私も実は党側におりまして、これにいろいろ参画せしめられたことも事実でございまして。

しかし、私がはからずも建設大臣を拝命いたして以来、真剣にこれを関係各方面の意見を聞いてみて判断したことは、理論的に技術的に可能であるといふことは出たけれども、現実的に工事をする場合における技術という設備というか、これを現実的に工事をするための条件はほとんど整つていないと言つたほうが正しいほど、かなりむずかしいといふことでございまして。それは御承知のように、これがある一つのところにいつていへば世界最長であり、しかも海中で四十メートルも五十メートルも深いところで、それから潮流が非常に

速いということ、しかも大型の船がしゅちゅうあすこは出入りしてゐる。それに地盤関係のたいへんむずかしいところである。それにもつきて、御承知のように台風常襲地帯に類似するところであり、しかもこれがつり橋でやらなければならぬ。しかもこれは、よその国でない、二つの面については鉄道と両方併用するということになりまう。技術的問題は、たとえ日本で宇宙衛星をやるということが、理論的にはこれでも十年前に可能であるということ、東大なり科学技術庁が取り上げています。しかし、実際にやってみると、あれだけの英知とあれだけの勢力をしたにもかかわらず、幾たびか失敗し、そうしてようやく先般で上がった。ところがあれは宇宙衛星だからいいけれども、これには今度は車と汽車が乗って、これにもし事故があった場合には、これはたいへんなことになるのでございます。単に理論的に技術的に可能であらうというだけの学術的な結論だけではできない。どうしてもこれは調査、設計を本格的にやらなければならぬ。そうした上に今度は技術開発をしなければならぬ。海の中でやらなければいけません。あるいはつり橋の、非常に台風が来るその空中で作業しなければならぬ。そのための設備がほとんど開発されていらない。してみれば、いま現在、あるいは道路公団あるいは鉄道建設公団というのがございするけれども、これが分担してやるとしていいこれはできない。そういうような形で、単に政治的な決意だけではいかなない技術的な、あるいはたいたいま申し上げましたような一つのプロジェクトとして、これは総合的にやらなければならぬ。それにはやはり一つの統一的にやる機関を設けなければならぬ、これがいわゆる公団発想でございます。

それができてから初めて、今度は具体的な架構に入れる。その間において、これは膨大な資金を要するものでございするので、地元関係者の御協力を得て、土地あるいはその他についての、あるいは漁業補償の問題も出てございまして、

う。そうした問題の解決、あるいはまた、地元関係の御協力も資金的にも相当協力してもらわなくてはならない。そうした問題を集中的に、総合的にやるための機関としてこの公団の設立をお願いした、こういう次第でございます。

○内海(清)委員 大臣のお考えはわかりました。大体いままでも、御承知のように、それぞれ土木学会でも調査ができましたし、あるいは鉄建公団でもいろいろ調査してまいりました。その結果がいままでも発表されてまいりました。その結果が、しかし、こういうふうな工期、工費まできめて発表いたします以上、それは架構がすでに十分技術的にも可能である、こういう見通しがつかなければ、工費、工期も発表できるものじゃないだろうというふうに想像いたしますのであります。もちろんいままでも話のような長大橋でありますし、潮流の関係あるいは台風の関係、船の大型船の問題、高速の問題、いろいろの問題がございします。これらにつきましてもいままでもそれぞれ調査、研究がなされて、その結果可能である、したがって工期、工費はこういうふうになるんだという発表があったわけです。ところがいまの大臣の御説明によりますと、まだ残された部分が非常に多いというふうなように思ふのであります。いままでの調査では、いま大臣の言われましたような技術的な調査は調査されていらないのでございします。か、研究されていらないのでございします。

○根本国務大臣 私が申し上げましたのは、いままでの調査の結果これは可能である、しかもこれは日本の技術で可能である、路線はこういうふうになる、それについてははおおよそこうであらうという判断が出たということと事実でございます。ただし、これを現実的に、しからばあすからすぐに着工できるような日本の機械なり設備なり、そういうものができてくるかというところまでできていない。そこで、これは開発しながら設計をしていかなければならない、こういうところの問題があるのでございします。これははなはだ例が適当かどうかは存じませんが、アメリカにおいてア

ポロ計画なるものは非常に長い前から理論的には可能である、それには大体こういう目標をやったということもいわれております。しかしながら、幾たびかこれは実験を繰り返して、技術開発をしてようやく飛んでいく。これはアメリカのみならずソ連でも同じでございます。ある意味におきましては日本のこの陸上にかけるという世紀の事業は、日本におけるある意味におけるアポロ的な一つの試みであると思ひます。海中トンネルでいくということになれば、これは御承知のように、関門トンネルあるいはまた青函トンネルでできていますけれども、そうじゃなくて、水流のあるところをしかも相当深いところで陸上に——陸上というか空中につくるところに問題があるのでございします。

技術的なことは私から申し上げても權威ないこととございまして、そういう問題については道路局長から御説明申し上げさせていただきます。

○運輸政府委員 ただいま大臣からお話になったとおりでございます。ただ一つ御説明しておきたいと思ひますのは、実は四十三年の二月に三ルートについて工費、工期を出しました。この問題でございしますが、これはその前年、四十二年度に土木学会の技術的な報告書が出まして、それに基づきまして工費、工期を算定したのでございします。それにはやはり相当な前提の条件がございします。技術的には、これからどういふような工法でするかという問題もございします。それは三ルートともそういう問題を持っておりまして、その辺は一つ的前提を置きまして、こういう方法でやったらというふうなことで工費、工期をはじき出し、その方法をどう実施していくかという問題は、これは施工上の問題で今後大きな技術開発が必要になつてくると思ひます。また開発いかに必要にしては非常に安くなる場合もあるし、またそう安くない、私たちのほうが予想しておつたものよりも高くなる場合もあるかと思ひます。

ざいます。併用橋につきましては、これは私たち荷重の関係で新幹線を考えておりませんでした。これは在来線の貨物列車、長さ約四百メートルの貨物列車が乗ることがつり橋には一番シビアな条件になりますので、貨物列車が乗るということではいろいろ工費、工期、そのための橋梁の構造を考えた次第でございまして、これがいま伝えられておりますような新幹線を乗せるということになりますと、一つの問題——はつきり言いますと明石のルートについて新幹線だけを乗せる、貨物列車は乗せないということになりますと、荷重条件が貨物列車を乗せるよりはさらに楽になつてまいります。そういう点で四十三年に出しました工費、工期というものは、これからの技術開発、これからのいろんな鉄道の計画、道路計画によつて変更になるということとあり得る数字でございします。

○内海(清)委員 大体そういう点は理解できますが、昨年度までの建設省のいろいろな態度から見まして、この公団ができたから、公団の性格というものから見て少し政治的な配慮でこういふふうな性格の公団ができたんじゃないかというふうにも考えるわけでありまして、時間がございせんからこれはさておきまして、そうすると、当面この公団でやることは実施調査と実施設計、この段階でございします。

○根本国務大臣 それなくしては架構はすぐできませんのですから、前提条件としてそれに精力的に努力します。そしてそれができてから、すぐに今度は着工に入る、こういう段階になるだろうと存じます。

○内海(清)委員 そうするとその実施調査と実施設計、これは見通しとして大体どのくらいの期間を要する見込みですか。

○運輸政府委員 設計いたします場合の地質調査、こういうものは一年半程度で終わると思ひます。それに伴います耐風設計、耐震設計——耐震設計もこの二、三年前よりかなり進歩しております。そういう新しい進歩した理論を取り入れるというふうになりますと、そこで最終的な設計の方

針がきまるわけでございます。そういうようなことを考えますと、やはりそうむずかしいスパン、というよりは比較的スパンの短いものとか、下部構造も比較的水深の浅いところで高くはないもの、こういうものの設計がまずできると思います。やはり一番最後に残るのは、私たちが一番むずかしいと考えております明石の設計になるのかと思いますが、早くできるものについて、この二、三年のうちに実施設計というものはまとまっていこうというように私も想像しております。

○内海清委員 そうすると、大体調査、設計まで二年程度かかるであろうというふうなことでございます。それで、さつき大臣からアポロ計画のことでもございましたが、もちろんアポロ計画はケネディ計画で、ケネディが月着陸を宣言しまして、実際は八年で実現した。もちろん、それまでに基礎が十分あったことは申すまでもございませうが、これはもうすでに十年以上たつておるのであります。したがって、大きい事業ではありますけれども、できるだけ早く架橋に着手することがきわめて好ましい。しかも日本の今日の科学技術の発展から考えれば、これはいままでの調査の期間で技術的な問題も十分調査、研究されていなければならなかったのじゃなからうかというふうに考えるのです。

この段階で私、技術的な問題で一つ考えますのは、いま御承知のように関門架橋ができる。これは七百二十メートル、これで一つの長大橋の技術の経験は経るわけです。それから私が知っております範囲で考えると、山口県の大島に橋がかかるというところで、これは御承知のように、非常に狭水道で潮流が非常に速い、しかも下は岩盤のところでありまして、だからこういう地形に対する、地勢に対する技術的な研究開発がここでできるであろう。いま一つは、いわゆる広島大橋、広島市から呉に行く途中でもって広島湾を横断する、これは下が全くヘドロであります。そういう地域に架橋する、これがそれぞれ予定されておるわけで

あります。

私は、この三本の経験を経るならば、大抵中・四国の架橋の技術的な目安がつかうのではなからうか、あるいは建設機材、こういうものの開発にもめどがつかうのじゃなからうかというふうな気がいたしますのであります。一応いま申しましたようなこれらの三つの架橋問題がありますが、これらはいまからどのくらいの期間で完成するのか、お伺いいたします。

○根本国務大臣 あとで道路局長から答弁させますが、前段のなるべく早くこれは架橋に着手すべきだ、そのとおりだと思っております。御承知のように、これはいわば技術的な問題が解決次第早くやらなければ、この架橋の経済的な効果が、長くなればなるほどメリットが少なくなります。現在近畿、中国、四国、これの一体化によるこの経済開発こそが目的でございますから、その意味で、これはできる限り技術的な問題が解決すれば着工することを意図しております。

ただいま後段で御指摘になりました問題については、道路局長から説明をさせていただきます。

○運輸府委員 ただいまのお話にございましたが、関門の架橋は、これは四十八年くらいには完成すると思っております。実はこの関門の架橋は、基礎についてはほとんど陸上と同じような状況でございます。ただ、あそここの七百メートルにわたりますつり橋のケーブルを架設するということが、今後の本四の架橋には非常に役に立つ、また技能者の訓練にも相当役に立つというふうに私たちが考えております。

もう一つ、広島大橋は、これはいま御指摘のようなことでございまして、これにつきましましては、湾の中を渡るわけでございまして、スパンについてはそう制約がございせん。しかし、地質的問題がございまして、大体四十八年くらいにはこれを完成させたいという方針であります。

もう一つ、山口県の大島の架橋でございますが、これは先生もおっしゃいましたように、水深が二十メートルで、七ノットというかなり潮流の

きついでございまして、この辺も実はこの四月から工事事務所を道路公団でつくって、実施のための調査に入るわけでございまして、この辺が一つの大きな一歩はつきりこれないといけないという確信を得た方法はまだ立っていないわけでございます。実はいまのところ四十八年くらいには終わりたいというふうに考えておりますが、これは四十九年くらいになるのじゃないか。これはやはり橋梁でございまして、上部構造としてはその問題がございせん。要するに、下部構造の施工はいまの本州四国の橋には非常に参考になるということで、新公団ができますれば、新公団もあわせてその施工に何らかの形でタッチさせていきたい。その施工法を、いまの新しい本四の工法に取り入れていけるのではないかとこのように考えております。

○内海清委員 私は、この三つの予定されておる架橋というものは、今後の中・四国の架橋に非常な技術的な一つの助けになるものだ、したがって、この三つの架橋にあたりましては、中・四国の架橋を十分ひきつづけて、そしてこれに真剣に技術的に取り組んでいただく必要があるだろうというふうに考えております。

時間がございせんから次にまいりますが、そこでひとつお尋ねしたいのは、中・四国の架橋、これは建設省のほうでも、この法案の中にも同時着工ということが出ております。その意味をどう解釈したらいいかというふうな気もいたすのであります。調査を同時にやる、設計を同時にやる、着工を同時にやる、いろいろ考えられると思うのです。考えられると思うのでありますが、これははたしてどういう意味に解釈したらいいか。それぞれ地元でかかってこの問題を解釈しても、いろいろな問題を起すだろう。同時着工ということばがあらにちらに散見できるようなのであります。その点をひとつお伺いしておきたい。

○根本国務大臣 お答え申し上げます。少なくとも調査並びに技術開発は同時にやっ

て、その成果があることを期待してあるわけでありまして、ただし、これについて具体的に着工が必ずスタートラインを同じにして、用意ドンで一緒に走るといふほどの厳密性はないと思っております。これは場合によりましては、あるルートについてはそれほどの長大なつり橋でなくともいい、あるいは鉄道を併用しなくてもよろしい、場合によつては地方道路公社的な考えでやってもいいというものが出た場合には、その時点においてそれを考えていいと思っております。そうした場合には、他の条件よりもそのほうが整備されておれば、何れもそれを押さえておく必要はなからう、このようにうなずくわけでございまして、現在、いま御指摘された点は、少なくとも調査、設計について三本ともみんな自分のほうこそ早くやれという要望がある。それを順序をきめてやるということとは、またいろいろのトラブルが出てくるから、設計、技術開発、調査、これは一緒にスタートして一本の道路公団でその仕事をさせていく、こういうことが主たる趣意でございまして。

○内海清委員 この問題についてははいずれまたいろいろ関係してまいりますからあれであります。私は、三本とも同時着工ということがあるならば、いまのいろいろな情勢から問題ないと思っております。しかし、そこいらいろいろな思惑が出てくるわけであります。少なくともルートの決定のきめ手は、技術の問題と工費、工期の問題と、いま一つは経済効果の問題だと思っております。この三つによつてきまってくると思えます。すでに技術の問題あるいは工費、工期の問題は、大体において土木学会から出ておるわけでありまして、ところが、この経済効果の問題、これはいままでさらに出てないものであります。すでに経済調査は終わつておるというところであります。それがいままだ発表されていないところに、これまたいろいろな問題が起きてくるわけであります。この経済効果の問題は、ことばが過ぎるかもしれませんが、いふけれども、これはデータのとり方一つでどういふふうにもいふば作文ができるのであります。

す。したがって、関係地元からいへば非常な問題である。はたしてどうなるのか。これは想像すれば、おそらく最終決定のあり、これが一つの最終態度の決定の裏づけとなるんじゃないかならうかというふうにも考えられるのであります。あるいはまた、どのルートがきまつてもそれに対応する経済調査はできておるんじゃないかという想像もいたしますし、これは非常に問題だと思つてゐる。しかも、それを発表されてないところに、いろいろ疑惑を皆それれ持つておるのであります。でありますから、この問題が発表になつてないのはどういふ理由かということ、これを発表する意思があるのかという点をひとつお伺いしたいと思ひます。

○根本国務大臣 いま御指摘になりましたように、経済効果というものは観点によつて非常に違つてくるのです。その意味において、非常に客観的なごとくに、あるいはデータのとり方によつては非常に不確定なものを確定したごとくに見られる点に問題があります。私は、経済効果を一応調査したということは、一本にしぼろうとするときに効果はどうだということには、それなりにその時点において意味があつたと思ひます。しかし、現時点になりましたら、いまの事務当局から言へば、技術開発と設計調査に少なくとも二年はかかるというならば、その時点において、技術的に技術開発等の点から見て判断したほうがむしろ適当でないかとすらこのごろ思つておるわけですが、特に最近における経済発展の状況、社会的な構造変化が起つておるのときにあつて、ある意味においては、客観的なごとく不確定なものを発表してしまつて、それに基づいて今度何らかの関係でそれが変更されたら、それこそ政治的なあれでひっくり返したとかいふ問題が出てくるという事です。一応の調査したものの資料は、ある程度整つておることは事実のようでありすが、実は私自身がほんとうの内容を厳密に見ておりません。そこで、これはいましばらく関係関係間においても、もの見方について検討しなけれ

ばならぬだろうと思ひます。この取り扱い方は非常に慎重を期しておるという段階でござい

○内海(清)委員 全く大臣の言われるとおりだと思ひます。しかし、それだけに関係者から見れば、いろいろの疑惑をもつて見てゐることは事実であります。実施調査、設計が少なくともまだ二年はかかるだろう、その最終段階において最も公正な、すべての関係者が納得のいくような経済調査というものができてこれを発表しない、こう解釈してよろしいのでございませうか。

○根本国務大臣 私は現在そのように考えておりますが、実はこれは経済企画庁それから運輸省等各関係方面と相談しなければなりません。私自身は現在そのように考えておる次第でござい

○内海(清)委員 もちろん、関係方面と御協議の上発表になることは言ひまでもないと思ひますが、管理委員会が設置されるようになっておるが、この構成は、總裁が入りますと同時にほかに七人の委員、そのうち三名は地元推薦ということになつてゐるようであります。しかも、この資金の問題がございまして地元出資があるわけですが、地元出資がございまして、いわゆる受益者負担の原則というものが取り入れられてゐると思ひますが、この法案によりますと、この出資する地方公共団体については政令で定めるといふことになつてゐるようであります。これまた管理委員の地元の推薦とも関連してゐると思ひますが、出資する地方公共団体を政令で定めるといふのは、具体的にどういふふうにお考えになつておるか、それをひとつ伺ひたい。

○運輸政府委員 この問題も、関係各省ともよく相談しなければならぬと思ひます。ただ、基本的には三本のルートがございまして、おのの中国側と四国側が対応する点がございまして、また、兵庫県は、指定市として神戸市もございまして、そのほか、この三本の橋自身が四国の開発になるといふことが非常に大きな利点でございまして、直接橋がかららない高知県の問題もあらうかと思

います。どこからそういう出資者を応募するかという点につきましては、これから関係公共団体と協議して政令で定めることにしたいといふように考えております。

○内海(清)委員 おおよそ具体的な構想はありま

○運輸政府委員 具体的な構想といひますと、いま言ひました中国側の三本の兵庫、岡山、広島、四国側の三本の徳島、香川、愛媛は当然でありすが、先ほど言ひましたように、兵庫のほうは指定市の神戸市もございまして、また、全体として利益を受ける四国側としては高知県の問題がございす。この橋は三本どこでもそうでございしますが、これは非常に阪神経済圏と密接な関係がございすので、大阪市、大阪府といふものはどうするか、また、中国も山陰の各県、それから山口、九州といふは大分、こういう県をどうするかということ、これからのいろいろ協議の対象にならうかというふうにお考えをしております。

○内海(清)委員 そうすると、この管理委員会の委員は三名になつてゐますが、これに対してどういふ構想を持っておりますか。

○運輸政府委員 これも関係公共団体と協議することになると思ひますが、やはり三名ということになりますと、明石―鳴門ルートの関係、瀬戸大橋の関係、瀬戸内海大橋の関係、この三名がなられることが妥当ではないかというふうに考えております。最終的には、これは関係公共団体と協議する問題になつてくるかというふうに考えております。

○内海(清)委員 この公団の資金の問題でございすけれども、これは国の出資と公共団体の出資あるいは財投資金あるいは借入れ金といふふうな大体になつてゐるようでありすが、この地元出資につきまして、先ほど申しましたような受益者負担の原則が適用されてゐると思ひます。政令で定める地方公共団体につきましては大体お伺ひしたわけでございますが、この地元出資金の分担割合をどうするかという事であります。これは各県で

も財政事情も違ひましようし、もし経済力に應じて出資すなれば、公団内における発言力も違つてくるだろうといふこともあるわけでありすが、いろいろむずかしい点が出てくると思ひますが、この分担割合などについては、いまだどういふ構想を持っておりますか。

○運輸政府委員 実はこの辺については、私たちはまだ最終的な意見はまとめておりませんが、まず考えられることは、実施調査の段階、このときの必要の出資の問題、これは各ルートおのの独立してゐない部分が相当あると思ひます。一つの技術開発というものがこれら三本のルートに共通なようなものもあると思ひますので、実際の実施調査の段階の出資の割り振りと、それから建設段階になりましておののルートそのものがみんな工事費が違ふわけでございますので、その工事費によつてどういふ配分をするかという問題が出てくると思ひます。その辺は、単に国が金を出してから幾ら地方に持つてもらうといふことだけではなくて、やはり地方公共団体の財政の状況というものを考えまして、大蔵省その他の関係省と協議して、いまの調査の段階、工事の段階といふふうに分けてきめていくのが妥当ではないかというふうにお考えをしております。

○内海(清)委員 いまのお話によりますと、調査と設計段階においては、これはいわば均等負担、着工の段階にいくならば、その工事費の額等によつて、さらにまた財政負担の能力に応じてやろうといふことではあります。さつき申しましたように、少なくともそういうことが各県の財政力に応じて出さすといふことであれば、それがその後におきます公団内における発言力に影響するようなことがあつては、国土の開発という面からいへば、これは十分償ふなければならぬことだと思ひます。しかし、そういうことは実際問題としてなかなかむずかしい問題になつてくると思ひますが、その辺のところはどうお考えでありますか。

○根本国務大臣 公団によつて三本全部が完全に

着工される場合になりますれば、いま御指摘の点は相当問題になると思ひます。そういうときには、主たる発言権によつて動かすような意味の出資額に基づく発言権のことは、そのまゝフリーにはいたしておきません。これはどこまでも国家がやることでございしますから、国が公平なる判断によつて、十分に行政的にも政治的にも公平を期してやるつもりでございします。

○内海(清)委員 大臣は一応そうお話しになりますけれども、地元負担を認め、それによつて管理委員会に地元から入れるということ、いわゆる出資者の地元の発言力を認めるということ、これはいろんな公団がそうなつておるわけですが、その形態はいままでのいろいろの公団などにあるわけでありまして、その点は、よほど注意していただかなければあとに問題を残すだろうという気がいたすのであります。これは要望いたしておきます。

それからいままでの大臣のいろんなところの発言を聞いておきますと、いまの実施調査、実施設計、これはずつといきましますが、その段階において着工順位の決定は地元の準備協力体制の整つたところから着工するんだ、こういう意味合いの御発言があるようでありますが、これはどういふ意味か、ひとつはつきり教えていただきたい。

○根本国務大臣 これは御承知のように、民間というか地元の協力なくしてはなかなかいけなない点があります。たとえば、工事については、接続地帯の用地買収の問題があります。これが解決しないと着工したくてもできません。それから水中工事をやりますから漁業権の補償の問題があります。これなくしてはまたできません。あるいはまた、経過地点の道路とつづいていくわけでございますから、その場合における地元の先行買収なりそういうものの条件を整わなければ、これは幾らやりたいとしてもできないという性格のものでありますから、やはり現実に着工する場合には地元の協力状況が実際の工事には非常な影響を及ぼす、こういうことを申し上げておる次第でございます。

○内海(清)委員 そういふふうに十分お聞きすれば理解できるわけでありまして、あのことばによりますと、関係者のほうはなかなか簡単に受け取りませんで、むしろ調査、設計段階において、いままでよりも一そう狂奔するといふ形が起きはせぬかという気がいたすのであります。でありますから、そういう点につきましても十分ひとと配慮して、これは与党の人でも、やれやれ公団ができたので、これで二年ほどは休戦だという安堵の色に見える人さもあるわけでありまして、これはまたまた問題を複雑にすると思ひます。したがつて、この点につきましても十分お考えいただきたいと思ひのであります。

それから、時間があるまいので急ぎますが、作業の技術者の問題であります。これは一本一本やつていくなら問題はないと思ひますけれども、複数が着工した場合あるいは三本同時着工のような状態ができた場合には、これは工費問題とかその他は別でありますけれども、技術者が不足しないかという問題であります。ついでに、施工機械の開発あたりについてはどういふふうにかえておられるか、この二点についてお伺いいたします。

○養輪政府委員 施工技術者の問題につきましては、いろいろ私も試算しております。工事が三ルートとも特に最盛期を迎える段階では、大体技術者五百名ぐらひが必要ではないか、こういうふうにも考えます。これは若戸大橋、関門大橋、こういうものから類推しておるわけでございます。これに對して三公団、地方建設局からどのくらい技術者を割愛するか、また民間からどのくらい割愛するか、新しい技術者はどのくらい養成するかという一つの目安でございしますが、いろいろそういう点はいま検討しておる次第でございます。もう一つは機械の開発でございしますが、これは

いろんな機械だけじゃなくて、いろんな設計法、先ほど言いました耐震設計、耐震設計の問題もございします。これはもちろん公団ができてからその組織の中で当然考へていくべきだと思ひますが、私のいま考へておるの、やはり土木研究所とか鉄道研究所というふうな官側のいろんな研究所を使つて開発するような部門と、それから民間の力をかりて開発する部門と、二つに分けた機構をつくるべきではないかというところを考へておまして、その中で施工機械の問題になると、やはり民間で開発してもらつたというふうな分野が非常に多いというふうにかえております。

○内海(清)委員 次に、料金の問題であります。これは私は、三本でできたといひましたが、それぞれの立地条件その他に特徴がありまして、いろいろな形になると思ひます。したがつて、できればブル制が好ましいと思ひますが、これはブル制にするか、独立採算制にするか、どちらを考へておられますか。ことに三本でできれば料金徴収も償還もブル制で非常にスムーズにいくという考へ方があるわけでありまして、実際の問題として建設省でどう考へておられるか、お伺いいたします。

○養輪政府委員 実はこの三本の橋をつくることにもいま非常に問題がございします。私たち、そのできたあとどういふふうにか管理していくか、これは当然料金の問題が非常に重要な問題だと考へております。地形によりまして建設費が高い、安いというだけで、また交通量が多い、少ないというだけで、料金が多くなつたのでは、地域開発のために非常にバランスを欠くように考へられます。そういう意味では将来の三本の償還計画というものが、ブル制でいつて、妥当な料金をきめるといふことが必要にならうかと思ひます。ただ、まだ最終的な工費、どのくらいか交通量といふものも今後の情勢で変わつてまいりますので、いまの段階ではこの法律は三本をブル採算するということにはなつておりませんが、いま道路公団でやつております損失補てん金という制度がござい

ます。おのおのの一〇%の料金収入を損失補てん金として積みまして、それによつて償還のおそいところをカバーしていくという制度がございします。こういう制度はいまのままでとれますので、これは今後の問題として検討してまいりたいという考へ方でございます。

○内海(清)委員 かけ足で失礼ですが、今度の新道路整備計画がございしますが、この十兆三千五百億の中で架橋関係の費用をどのくらい見込んでおられますか、お伺いいたします。

○養輪政府委員 総額十兆三千五百億の第六次の道路整備計画の中で、いま閣議の了解になつておりますのは、有料道路としては二兆五千億でございます。この中で幹線自動車道その他の有料道路全部含めて配分をするわけでございます。これは今後検討いたしまして正式な数字をきめたいと思ひておりますが、一つの案としては、四十九年までの本四関係としては四百億から四百五十億くらいものを予定すれば、その間については、仕事がおくれないうる形で十分事業を進めていくことができると考へております。

○内海(清)委員 それから民間資金の導入のことでありまして、これは公団債の発行あるいは借り入れ金だと思ひます。いまのようにな各関係公共団体等のこの架橋に対する非常な意欲から見れば積極的に参加されると思ひますのでありますけれども、しかし、償還期限がかなり長いものになる、その辺に一つの不安なしとしないのであります。

それとさらに、鉄道その他、いままでの非常に大きいものから見ますならば、多くは国の利子補給というものが考へられておりますが、今回の場合、この架橋についてそういう利子補給という制度が考へられるかどうか。その点もひとつお伺いしておきます。

○養輪政府委員 実はいろいろ民間資金なり国の財政投融資の借り入れ金をいたしまして、その金利が非常に高い。それを薄めるために、利子のない出資金という制度をいまの道路公団、新しい

公団も使おうとしているわけであり。出資金によつて金利を下げるという考えをとつております。ただ、今度の本州四国橋の中には鉄道もございまして、鉄道は利子補給という形で、そのものを処理してあると聞いております。私の想像では、道路に対しては出資金という形、鉄道については利子補給という形がとられるのではないかと考えています。

○内海(清)委員 そのほか鉄道関係のこともございしますが、これは六日に連合審査が行なわれるようございまして、むしろ運輸のほうにまかせたいいかとも考えます。

それからいま一つ、船舶の航行安全の問題がございまして。これも連合審査にゆだねたほうがいかにもしれません。もう時間がございせんが、これはすでに海上保安庁が中心になりましていろいろと調査ができておるはずでございまして。ただ、ここで一つお伺いしておきたいと思ひますのは、ことに瀬戸内の海上交通というものは非常な問題のところでございまして。運輸関係で海上交通法を制定しようという事はすでに長年の懸案でありまして、漁業問題その他に関連しては、いまだにできておりませんが、そういうときでございまして。しかも非常な狭水道が多い。しかも架橋のところは、瀬戸内の本航路をみなまたぐわけでありまして。だから、こういう非常な長大橋の場合には、船舶の運航には多くの問題があるわけにございまして。御承知のように、瀬戸内海沿岸は今日非常に開発されておまして、新産都市、工特地域が六つ、七つあることは御承知のとおり。今後、瀬戸内海沿岸がさらにいろいろな臨海工業地帯として発展していくだろう。その発展するゆえんのもの、やはり海上輸送力が最大限に利用されるというところである。これが非常に発展するから、また中・四国の道路も必要になるということになると思ひますが、この連絡橋ができたために海上運送に大きな問題があれば、むしろマイナス面が出てくるのではないかと、こういうことでございまして。御承知だと思ひますが、これは私、調べたのは

古いのでありますけれども、この架橋予定水域はいま申しました本航路でございまして、一昨年の調査でございすけれども、一日約二千隻ぐらゐの船、そうすると一時間に六、七十隻通るわけでありまして。しかも、あゝいう架橋のところをみな瀬戸内の航海の難所といわれておる。だから瀬戸内の海難の六〇％ないし七〇％は、そういう地域で起きておるわけでありまして。これは御承知のとおりでありまして、しかも船は大型化する、高速化するという状態、なおかつ、瀬戸内には石油コンビナートであるとか原油の基地あるいはLPガスの基地、その他の危険物を積み出すタンカーというものが航行船舶のほとんど三分の一でありまして。こういう状態であることを十分ひとつ頭に入れたら、いままで保安庁を中心にしていろいろの調査はしていただきまして、けれども、さらにパイロット協会であるとか船長協会であるとか、そういう実際の海上の技術者の意見を十分取り入れて、これは処置していただくわけにはならぬと思ひます。造船所にしても、さういふぶんございまして、瀬戸内で大体大きいのは三十万トンをつくる造船所もあるわけでありまして。鉄工所あり、造船所あり、さらに石油コンビナートあり、今後ともいまのままでいくならば、おそろく二十万トン以上の船が瀬戸内に入ることも予想しなければならぬ。そういうふうになつてくれば、瀬戸内の航行を規制するかどうかというところ、これは保安庁の問題になると思ひますから、それらはまた六日の連合審査で問題になることだと思ひます。しかし、いすれにしてもあゝいう長大橋がございすならば、二十万トンの船が走つておりますと、これはなかなかとまりません。ゴースターにかかしてもなかなかとまらないのであります。そういう点を考え、あるいは橋のためにリーダーに影響がある、あるいは一時的な霧が起きるとかあるいは潮流が変化するとか、いろいろな問題があると思ひます。もう時間がございせんから、保安庁の調査の答申については私、書類で見てもありますが、なお多くの不安を持つ

ている。もし十万トンのタンカーにいたしまして、一たんこれが事故を起こしますと、瀬戸内の沿岸というものはこれは壊滅状態に相なるだろう。あるいはLPガスが爆発したとしても同様なことが考えられる。この点は、建設当局におかれましてはひとつ十分考えて、万遺憾なきを期していただきたい。そういう専門家の意見を十分徴して、慎重な態度でこれに対処していただきたい、このことを強く要望いたしまして、もう時間がございせんので、ほかの法案も用意しておきましたけれども、またの機会に譲らしていただきたくと思ひます。なおこの問題につきましても今後問題が残つております。また時期を得ますならば御意見を伺いたいと思ひます。

きよりは以上で終わります。

○根本国務大臣 ただいま非常に適切な忠告並びに助言をいただきまして、ありがとうございます。そういう意味におきまして、ただ単に、いままで技術的にだじょうぶというだけではいけません。この工事をやるということは、よほどの綿密なる準備、技術開発、あらゆる面を総合しなければできないと思ひますので、今後十分配慮してこの問題の推進に当たりたいと思ひます。ありがとうございます。

○金丸委員長 次回は、来たる四月六日曜日午前十時から、本州四国連絡橋公団法案について運輸委員会との連合審査会を開会いたします。

本日は、これにて散会いたします。

午後一時二十二分散会

昭和四十五年四月十一日印刷

昭和四十五年四月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局