

公団で考えておりますのは、民間の資本参加ということではございませんで、民間の資金を借り入れてくるという趣旨でいま進めておるわけでござります。そういう意味でいいますと、やはり民間間のほうでなかなか金が集まらないということは確かにあります。ただ、この三本の橋がおから金を借りるにしても、一回貸した金がなかなか回収できないというようなものだと、これは民間のほうでなかなか金が集まらないといふことはございまして、ただ将来の四国全体の開発を考えますと、単にいまの四国の経済状態だけでここが四国の現状からいいますと、やはり阪神圏に近いほうが非常に交通量が多いということも事実でございまして、たゞ将来の四国全体の開発を考えると、单にいまの四国の経済状態だけでここが一番交通量が多い、ここは少ないということだけでも経済効果を判定していくのかというようを問題も出てくると思います。ただ、率直に言いまして、先生のおつしやいました民間資金を借り入れるという点になりますと、やはり私のほうが人さまざまから金を借りるわけですから、こういう方針で、こういう計画でやりたいという計画があつて、それに賛成してくれなければ金は借りられないと思います。そういう意味では、やはり民間のいろいろ協力を得るには、うちのほうがまずそういう計画をつくるにしても、どういう計画が一番協力が得られるかということも、いろいろ内々では民間と相談しなければいかぬと思います。ただ、この間大臣もこの委員会で答弁されましたよう、一回借りますと、それをこの金はどこに使う、この金はどう使うという色づけということが非常に困難だと思います。やはり金を借りる条件、それにはどういうような償還の計画で、どういうところに使われるとかいうその基本的な計画がはつきりしなければ、金がなかなか集まらないということだと思います。その基本的な計画の中には、やはり金を貸してもらえる財界の考え方、これも当然その中でいろいろしんしゃくをしていくべきものだというように考えております。

たなければならぬと思ひますので、ここでそういうの御答弁をもう少しつぶさに考えてみますと、財界から出すかあるいは自治体から出すか、それは借りるのでから、出すところはいろいろになるだろうと思ひます。しかし、私のお伺いしたのは、そのことが財界ないしは地方自治体においてすぐに経済的な効果、あるいは直接的にそこに効果を生むというその効果の大小というのを考えなかつたら、出すことにおいても決るのではないのか、こういう心配がありますが、それをいま委輪局長のほうからは、「一たん借りた金は、これはAルートに使う、これはEルートに使う、これはDルートに使う、こういうことはもうこっちのからてじや、だから、どのようにそれを使おうとそれはもう文句を言うな、こういうように私聞ええたのですから、それでは経済的な効果や、それから出す側の了解が得られるだらうか。ここにどういう橋をつけますことによつてこういう効果を生みます、これにはこれこれの技術開発が要りますと、この技術開発は現にできました、だからこの橋について、これを完成することには自信があります、したがつて出していただけないでしようかと言つことにおいて初めてそのことが可能ではないかと私は思ひうのです。しかしながら、本四連絡架橋公団といふものの公団の設立それ自体は、それらを含めての調査研究、技術の開発、これらがあるようにも思ひうのですが、そうすると、本四連絡架橋公団といふものには賛成であるが、しかし、出しますほうにすれば、あらかじめ目標を持つてここにつけてもらひ、ここにつけてもらうといふことを待望しながら出すと思ひうのですね。その間の関係は、いまの話では、さう然と、もう文句言ひな、借りた以上はこつちが使うんだから、このようないいきに思ひます。と申しますのは、これは長期にわたりまません。

すので、その年度だけじゃなくて数年間にわたるのを想ひますが、その中で、たとえばAルートはこういう順序でやりますからここでこれだけのお金が借りたい、Dはこういう順序でやりますからこういうお金を借りたい、Eルートはこういうような順序でやるから来年はこれだけお金を借りたい、合わせましてこれだけの民間の資金を借りたいといふような一つの基本的なわれわれの建設計画を示して、それで民間の資金の借り入れの御協力ををお願いするということになると思うのでござります。ただ、私、言いましたことは、それがもしも三本同時にやるとなりましたならば、おののこには幾ら、ここには幾ら、ここには幾ら、三本合わせまして幾らほしい。その金が地元の愛媛の銀行から出ようと、大坂の銀行から出ようと、一回そういうような計画で集まつた金は、愛媛の銀行から出たものだけはこれに使うといふようなことはできない。やはり全体としてそれを一本に、有効に使うという趣旨で申し上げたわけでございます。

昭和六十年までには全部できるところとござります。また、鉄道についていまAルート、Dルートの二つが鉄道の併用を調査しておりますので、その場合、Aルートに鉄道が乗った場合、Dルートに乗った場合、AとD両方に乗った場合といふようないろいろなケースでこれを計算していきますのは、ではその橋の有料道路としての料金をどうのくらいくにするか。また鉄道が併設された場合、鉄道の旅客の運賃、それから貨物の運賃をどれくらいにするか。やはりこういう料金といふものは物の輸送の抵抗になりますので、そういうものの前提を置いてやつたわけでございまして、それで四国、中国、いろいろ国民所得の増を計算いたします。その増の計算をある時点に全部金利で還元いたします。それと建設費、これも数年かかりますので、これもある時点で金利還元でそれを割りまして、それで経済効果といふ数字を出しておるのもとくいうような前提がございます。特に特定な開発プロジェクトといふものをその中に与えておりませんが、一番私たち、問題になりますのは、やはりいまの四国の経済成長といふものが平等に進むというような前提がございます。特に特定な開発プロジェクトといふものをその中に与えておりません。これを与えるか、与えないかによつて、非常にその数字が変わってくるものでございます。たとえば淡路島の開発をどうするかということがあります。そういう前提でいまの経済効果といふものを、投資額、それに伴う国民所得の増という形でとらえてみますと、昭和六十五年時点ではいづれも一・二〇・五八といふような、投資の効果としては投資額を上回る効果があるといふことでござります。

にまつています。ただ、そのときにそういう非常な前提を置いておりますので、そういう〇・〇一というような差がとにかくそれだけのことを支配するか、非常に疑問だと思います。そういうこともありますと、いま経済効果を、調査の結果を出すのをためらつてある状況でござります。

どつちにいたしましても、これは一つの小規模のプロジェクトに対する経済効果には当てはまるか

と思ひますが、このような国の非常な大規模プロ

ジェクトとしてやる場合に、はたしてそういうも

のの経済効果だけで判断していくか点に疑

問があります。

ただもう一つは、その償還計画からいいます

と、これはある一つの金を入れて、それから料金

をきめて、それで何年に償還するということにな

りますと、これはやはり交通量が多いほうがその

償還は非常に早い、料金も非常に有利になるとい

うこととは言えると思ひます。

○三木(書)委員 この経済効果の問題について、

あとで井上委員のほうから関連質問があります。

したがいまして、この関連質問は時間に入りませ

んから……。

ただ、ことあなたのおっしゃるよう、いわ

ゆる投資効率そのことが経済成長ないしは国民所

得の増に影響をしてくる。それが投資額分の幾ら

といふような観点で見ていかなければならぬとい

うことがもう一つあると思ひますし、いまおっ

しゃるより、ナショナル・プロジェクトといふ

観点に立ちますならば、単に経済効果だけを押え

ることはできない。こういうことよりなづけま

す。

しかし、私の申し上げたいのは、いまの国鉄を

考えてみたときに、四国の国鉄線は赤字がかな

り多い。それはなぜ赤字が多いかということにな

りますと私は、本州との連絡がうまくいかなか

つたからだと思います。したがつて、その連絡

がうまくいくときには、四国の経済も非常に活気

づいてくる。したがつて、赤字が解消されること

はあり得ると思うのですね。そこに橋の値打ちが

あると思うのです、どこにつけようと。しかしながら、三本つけた場合、私が常識的に考えて、経済的な効率のないところはまた赤字路線にならなければ。しかし、赤字路線になつても、そのことは大プロジェクトをやつたのだから、プロジェクトはもう少し大臣とも十分打ち合わせをしてきてくださいといふに考えておきます。

○井上委員 これは坪川大臣の当時からそういう約束になつておるはずなんです。八月には発表します、こうしたことを見局は盛んにおつしやつありますから、そういうことを考えておきますから、そういうことを考え合わせるならば、非常に効果的だった、こういう観点もわかります。しかしながら、現実の問題で考えて、常識的に考えて、せつかく苦労した架橋が赤字路線におちいつてしまつとういうことになるならば、やはりここに経済効果といふものを中心的に大きな要素に考えなければならないのじやなかろうかと私は思うわけです。そういう観点から申し上げたわけです。あとでまたその問題については申し上げたいと思いますが、井上君のほうで経済効果についての関連質問があるようですから……。

○井上委員 それでは関連してお伺いしますが、昨年この問題が論議せられました際に、ルート決定は八月に行なうのだということは、坪川前大臣

がここで、当委員会で再三言明になつたところであります。そしてその際には、経済効果は二月には一応

調査はできてるのだけれども、経済効果を一つのマルクマールにするために、八月に発表させてくれといふことを盛んにおっしゃつた。このた

め、公団が設立されるに際しまして、なぜ経済効果が発表されないのでですか。どうなんですか、この点。

○運輸政府委員 実は、経済効果は、いま言いまして、この観点において相当違うので、これがいわゆる事実上の問題と違いまして、この見方、それから

その観点においては、この経済効果といふものは、なかなか少しだけでも多いほうが優先順位だ、こう

いふふうにとられることは、これはかなり誤解を

いたしました。それは去年の二月までに決定しているのでしよう。それが、ルート決定のときには発表

します。八月までには発表しますから許してください

がいかないのです。どうなんでしょうか。これは大臣、いかがですか。

○根本国務大臣 経済効果について一応の資料が整つてあるようござります。ただし私が感じてありますることは、この経済効果といふものは、

事実上の問題と違いまして、この見方、それから

その観点においては、この経済効果といふものは、

経済効果が少しでも多いほうが優先順位だ、こう

いふふうにとられることは、これはかなり誤解を

いたしました。それは去年の二月までに決定しているのでしよう。それが、ルート決定のときには発表

します。八月までには発表しますから許してください

がいかないのです。どうなんでしょうか。これは大臣、いかがですか。

○根本国務大臣 経済効果について一応の資料が

整つてあるようござります。ただし私が感じてありますことは、この経済効果といふものは、

事実上の問題と違いまして、この見方、それから

その観点においては、この経済効果といふものは、

経済効果が少しでも多いほうが優先順位だ、こう

いふふうにとられることは、これはかなり誤解を

いたしました。それは去年の二月までに決定しているのでしよう。それが、ルート決定のときには発表

します。八月までには発表しますから許してください

がいかないのです。どうなんでしょうか。これは大臣、いかがですか。

○根本国務大臣 先般来、この公団法に関連いた

しまして、四国架橋のための技術開発あるいは実施設計、調査、それに関連する地元の開発プロジェクト、それに対する地元の協力、こういったようなものがそろって実質上の着工順位というものが現実にきまつてくる。こう申し上げておるわけですが、いままでは、そういうことは一応言つておるけれども、そのときの時点では何とか政治的に早く一本だけきめようというような気持ちが相航の問題、こういうものがみな出てきている。ところが、いままでは、そういうことはなかなかむずかしいといふこと、さらにこの補償の問題、それから航行、運航の問題、こういうものがみな出てきている。されどおるけれども、そのときの時点では何とか政治的に早く一本だけきめようというような気持ちが相手にあつたので、それにある意味においては流されでおつたような気がするのですよ。ところが、現実にそれがなかなかできないのです。私がほんとうに取り組んでみて、そこで、前大臣の皆さんに対する答弁のいきさつもいろいろあると、思ひますけれども、これを一たびやつて故障が起きたりあるいは途中で挫折するとたいへんなことになるから、総理や現在の閣僚の皆さんにもよく御相談の上、この方式にしたわけであります。ですから、この時点になりますれば、私は、経済効果がいま井上さんの言つたような意味の経済効果であるから、経済効果の皆さんにもよくあると、とにかくこれまで順位がきまるのだ、経済効果はこっちのほうが大きいのだということになれば、かえつてここに混乱を起こすから実質的な効果がない。だから、しばらく待つたほうがいいというのが実は私の政治的な判断でござります。しかし、いわゆるまとめた段階における資料があることは事実でございます。そこで、これを発表する場合には、実はこれは直ちにこれによつて着工順位がきまるのではない、ただ一応の、この前資料を集めめた段階における一つの調査結果である、こういう前提ならば私は発表させてけつこうだ、こう思う次第でござります。

たくさん出てきたという点については私も了解いたします。それらについて研究してないということもない。であります、各省とも連絡協議してあります、それは八月に発表いたします、こういふポイントでもあるししますので——しかも経済効果はいつ発表か、経済効果については建設省はいま研究中であります、各省とも連絡協議してあります、それを八月に発表いたします、こう言つてきた手前、どうしても早急に発表していたかなきやならぬと思うのです。この点はひとつ強く要求いたしまして、私は関連質問でござりますので終わります。

○根本国務大臣　ただいま井上さんから言われたこと私もよくわかりますので、先ほど私が御説明申し上げたところの前提条件をくつづけまして、発表することを急がせます。

○三木(高)委員　大臣からあのような御答弁がありましたので、その問題については、やはり大きな判断の資料になるのですから、それを出してもらわなかつたらいけないと思ひますので、急いでください。

それで、いまの大臣なり局長のお話を聞いておりますと、なるほど今日の本四連絡架橋といふものが、純粹な経済効果あるいは技術、地元の協力や資金、この四つの要素の上に立つて、国民的要求として、ナショナル・プロジェクトとして進むにしては、あまりにも政治的になり過ぎておる、政治橋になり過ぎた。したがつて、そういう配慮をしなければならぬということはわかりますけれども、しかし、いまのお話の中には、言うならば橋はおれらがかけてやるのだ、おれらが判断するのではないか。ナショナル・プロジェクトとして、國民的判断といふものを基底におかない考え方、あまりにも政治橋になり過ぎたのでそれにおいて、やはり今日地元の協力だとかいうようなものは、むしろこれから問題ですね。いよいよ具

てきます。いま全国的に、国民的にこの問題を注目しておるのは、一つは、技術的に可能かどうかということが大きな注目の要素です。それからもう一つは、四国のために、全体のための経済効果といふものはどれが一番いいのか、ここにポイントを置いておると思うのです。しかし、今日発表されておるのは、経済的効果のほうはそういう配慮によつて伏せられた。しかし、それにつけば技術開発の要があるという立文までつけ、日本の国の科学技術に取り組むところの姿勢と、その科学技術の解決によつてこの難題を突破しなさいといふ要望もつけてきたのですけれども、それは技術的観点に非常に重点が置かれた。今日、経済的効果を隠すといふことになりますと、その点、四国全体の発展といふことが目をおおうて鉛を盗むというような感じがする。経済効果といふのは、私は一つの目だと思う。からだにたとえるならば、手足は技術です。頭脳である、目であるこの経済効果といふものがおおわれておつて、この本四連絡橋公団を判断しなさい、国会は判断してそれに賛成しなさい。きょう現実に、二時の本会議に緊急上程するのでしよう。その段階において、片一方資料は目をふさがれておるといふことにすれば、これは私は片手落ちのような感じが非常にするのですが、急ぐということです。もう時間的に与野党の間で話ができるしまつておる問題ですから、これはしつつこく言いませんけれども、出してもらつて、その後またどこか順位がきまるので、公団ができるから判断しなければならぬから、それに譲りたいと思います。

國、鐵道建設公團の進めている調査を引き継ぐと
いうが、調査の仕事とそのスタッフもさしておる
のかどうか。調査の仕事がござりますね、これこ
れ調査した結果、それを引き継ぐ、その上でいま
から研究しなければならぬですね。その研究ス
タッフも引き継ぐのかということです。

○根本国務大臣 貴重なお金を使って研究したも
のですから、それはそのまま引き継ぎます。しか
し、そのままやれるわけではございませんか
ら、それは資料として引き継ぐのでありますて、
さらに現実の技術開発それから設計に役立たせる
という意味において、これは貴重な資料として使
うということです。

それから人間につきましては、必ずしもその担
当した技術者たちを、道路公団あるいは鉄建公団
から、そのまま引き継ぐといふわけにもいかない
と思うのです。これは来てもらう人もあるし、ま
た別な人を採用するということで、本四架橋のた
めに必要にしてかつ最も適当な人間を、広く国内
から集めて人事構成をする、かように思つております。

○三木(高)委員 今までやつた予備調査という
ものは、いわゆる三ルートを策定するための予備
調査であつて、これから三ルートの実施調査をや
る。このことが同時に発足しておるのが同時発足
しておるという意味であつて、実施調査が進み、
そして着工については早いおそいがある。水曜日
の質問でもそういうことが明らかにされておりま
すが、それなら一ルートのみやる場合もあり、二
ルートを相次いで着工して、他の一ルートはやら
ないこともある、こういうことを意味しておるの
ですか。その点微妙ですか……。

○根本国務大臣 三ルートともやるということで
ござりますが、いま三木さんが御指摘になつた
ように、あるものはちよつと早く、その次に
いつて、三番目にいこうという場合もあり得る
し、ある場合には二つ一緒にやるという場合もあ
り得ると思います。ただし、三本一緒に同時ス
タートどころかはなかなか困難ではないか、こう

思つておるわけです。したがいまして、三本やるといふことが、調査してみた結果、そのあとの一木はベケにするといふことはあり得ないと思想います。

○三木(喜)委員 ルートの名前は從前つけておられる名前を使いますが、明石一鳴門をルート、児島一坂出はルート、それから尾道一今治、これをルートとして考えた場合に、AとDとは鉄道併用橋、そしてEは道路橋ですね。だれがこういう負担をここに着せたか。これは地元の要請もあつたでしょ、鐵建公団の要請もあつたでしよう。しかし、鐵建公団の要請もあつたで橋といふことにすれば、技術的に非常にむずかしい過酷な条件になつてあると思うのです。Eは道路橋だけですから、言ひなら条件的には一段安い条件になつておると思うのです。この条件はどういう観点からつけられたのか。建設省はそれに了解を与えて、今回の本四連絡架橋公団にこの仕事を持たされた。これは朝日新聞の伝えるところによると、どういふておるので、あなた方からははつきりとは聞いておりませんので、あらためて聞いておきたいと思います。

○根本国務大臣 これは御承知のように、鉄道を

つけるほうは、これは建設省じゃなくて実は運輸省で、それぞれの全国にわたる鐵道網構想があるわけであります。そこで明石一鳴門の方面は、これは新しい鐵道計画に、あれをつなぐことによつてやがては九州にまで鐵道並びにフェリー等で結ぶ構想でござります。

それからもう一つのルートは、これは現実にフェリーがあるわけですから、それを鐵道にする、こういう構想で、これは主として運輸省、國鐵関係の要請によつてああいふうな形になつたものと承知しております。

○三木(喜)委員 そこで、この法律案に照らし合

わせてみて私は奇異の感じを持つのですが、この法律案の条項を見ますと、「業務の範囲」の中に、いま言つたようなことが調査される

ようになつておりますし、それから測量、設計、試験、研究という項目があります。そして三十条へ入りますと、「建設大臣は、」云々、そしてあなたがいまおつしやいました「運輸大臣は、政令で定めるところにより、前条第一項第二号の業務に付ける基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。」こうあるのです。そうすると、そういうことが前もつて指示されておるといふことは、この法律からいえば逸脱行為になるんじやないかと思う。この法律をつくるのに、はやすでにAルート、Dルートにはそういう過酷な条件がついておる。それは鐵道建設の全体計画の中から出ていたものかもしれません。しかし、この法律の案文からいけば、この三十条のところに書いてあります。ですが、基本計画はこれらの調査の上において出すといふようになつておりますから、一方は非常に安い条件、二つは重い条件といふような、こういう条件を前もつて着せておくということは、私は、この法律案の上からいえばおかしいと思う。そういう意味合いでいまお伺いしておるのでが、それはどうですか。

○根本国務大臣 これは御承知のように、そういう構想で今日まで進んでいるということとございまして、これは閣議で決定したことでも何でもございません。ただ、いままで三本のうち、どういう構想で進んできておつたかと申しますれば、一本は併用、一本は道路だけ、それはどこから発想してくるかといふと、いまの鐵道の今後の敷設網の一環としてそういうふうなことが要請されてきておる。しかし、これは何ら国できめたことでもないし、また法律上そういうふうにしたといふことでもないわけあります。いわば今日までの経緯がそうであつて、そうしてこの公団ができる初めて調査、技術開発をやつた結果、この法律に基づいて、その鐵道の点については運輸大臣がその基本計画を立ててこれからやる、こういうふうに御理解いたければいいと思ひます。

○三木(喜)委員 この公団の仕事を、いま大臣のつづけたらしいといふ世間の目がそこに映つておるわけでしょう。それが責任ある閣議といふものの中ではきまつてなくとも、世間がそれをきめてしまつておるといふことになれば、これは養輪さん、ことにおのずから經濟効果といふものが世論の形でですが、政府がきめたのでもなければといふことは、どちら、大衆の願いの中に出てきておるものじやないか。そして何とはなしにルートには併用橋、ルートも併用橋がよろしい、鐵道もそれを非常に望んでおる。望んでおるといふことは、私は經濟的効果の一つのあらわれじやないかと思ひます。しかし、まだ法律上そういうふうにしたといふことは、私は思うのです。ただ、私は、あの經濟効果は四国だけではないと思うのです。四国とそれから本州側の利益を受ける形が違つた形において出てきますけれども、この投資効果は非常に大きいか。そして何とはなしにルートには併用橋、ルートも併用橋がよろしい、鐵道もそれを非常に望んでおる。望んでおるといふことは、私はほんとうの經濟効果の判定といふことは言え

て、その後に基本計画は運輸大臣ないしは建設大臣が出すので、それから併用橋であるかどうかということがきまる。これで私は筋が通つたと思ひます。

そこで最初、大臣がおいでになるまで經濟効果とおりだと思います。しかしながら、いま大臣はいつ閣議決定でも何でもないのだとおっしゃいますけれども、これは朝日新聞に、この公団の法律案が閣議決定したときにこういふことがはつきりと書いてある。AとDとはこういふ立場、それからEはこういふ立場でやるといふことを公団が引き継いだのだ、こういふように朝日新聞には書いてある。これは新聞ですから、うそを書いておると言ふことは、知らず知らずのうちにそういう重い荷をかけたといふことは、要するにそこに鐵道をつけたらしいといふことでしよう。そこに連絡橋をつけてたらいいといふ世間の目がそこに映つておるわけでしょう。それが責任ある閣議といふものの中ではきまつてなくとも、世間がそれをきめてしまつておるといふことになれば、これは養輪さん、ことにおのずから經濟効果といふものが世論の形でですが、政府がきめたのでもなければといふことは、どちら、大衆の願いの中に出てきておるものじやないか。そして何とはなしにルートには併用橋、ルートも併用橋がよろしい、鐵道もそれを非常に望んでおる。望んでおるといふことは、私はほんとうの經濟効果の判定といふことは言え

で四国が四国が云うものだから、そこでよく出てくる議論は、わずか四百万の四国のためにこのような膨大な投資は一体どうかという議論が出てくる。それは私はおかしいと言うのです。何も四国だけじゃないのです。これは全国的な視野において見るべきだと思うのです。こういうことで、そういうふうに見るならば、やがてこれが完成時においては一兆くらいになるだろうけれども、それくらいのことはやつていいじゃないかという考え方を持つております。

○根本国務大臣 優等生はやはり生徒自身の勉強、素質、そしてそれを判定するのは学校の先生であり、校長であります。このたとえでいけば、やはり条件づくりは技術開発とかそれから実施設計とか——これは公団でやります。しかしその素質は、ただいま申したように地元の受け入れ体制あるいは条件づくりが出てきますれば、今度は御承知のように、公団には管理委員会がこれについて相当の意見が出てくるはずです。それを受けけて今度は闇議で決定いたします。そういう段階になると、思ひます。

技術開発をやるに耐えるところの公團であるか、いうことを見ましたときに、この公團法では、の観点ではきわめて不備だ。これは、動力炉、燃料開発事業団法にいたしましても、あるいは宇宙開発事業団法を参照いたしましたが、住宅公團法ですか、これを参考にしてみましても、ほとんど住宅公團法のまる写しに近い。私 ゆうべ住宅公團法とずっと対比してみました。これが一体違うておるのかなと思って見ましたら、事業のところはなるほど違つておりますが、そこはかかる写しに近い。しかしながら、こういふ科学技術の進歩発展する中で、これはいわゆ

私と負担は非常に多くなつて、国は非常に楽ですよ。ふところ手をしておつて地元の受け入れ体制ができ、技術の開発がうまくでき、そして資金も何とかかんとかで集めることができたら、非常に楽な方法になつてくると私は思う。しかしながら、その受けるところの県はサービスこれつとめなければならぬ。こういうことが、裏口入学的な考え方ではない、優等生になるための条件づくりのため起こつてこないかといふことを私は憂えるものですが、この点はどうですか。

○根本國務大臣 何事も一長一短が出てきます。いま御指摘のように、それはやらなければ、全然

あって、規模、構想なり觀点が非常に大きいので、敬服の至りであります。まず出発は四国が水を飲みたい、だからうまい水を飲まそうというところから始まつておると思ひますし、その四国を後背地に持つならば、京阪神あるいは中国も急速に發展し、それで国民も住民もしあわせになるだろうといふ觀点が發想だつたと思うのです。そこで今回の政治橋としての競争が起つておると思うのですが、先日塙崎さんの質問の中でこういう質問がありました。私もなかなかいたとえだつたと思うのですが、同時着工ということは、とにかく実施調査を一緒にやることだ、だから入学は三ルートとも一緒だ、しかしながら、それが安ければやられるという判断がつけば卒業が早くできる、こういう質問をされておりました。そのとおりです。ただし、大臣が言つておられたのは、これについては経済効果も考えなければいけない、ただ技術的難易だけではこれは卒業証書は渡せませんぞという話をしておられた。

そこで、私も御質問したいのですが、あのとき優等生なら早く卒業できるでしようという質問がありました。そこで優等生の条件、そしてその優等生であるという判定を一体どこがするのか、たゞがするのか、これはひとつお聞きしておきたいことがあります。それから、優等生であるといふ条件づくりは一体だれがするのか、判定はだれがするのか、条件づくりはだれがするのかといふこと

○三木(高)委員 そこで、この前聞いた範囲も、それからいまお聞きして抽象的でありますたけれども、大体一致しておると思うのですが、まず技術的にやれるという裏づけですね、これが優等生の一つの条件。それから民間資金の活用を含む財源の見通し、これもあると思います。それから地元の受け入れ体制の完備、これもあると思うのです。それら三つが優等生の条件だ、そういうよう目に見ればいいように思いますが、そのとおりですか。

○根本国務大臣 大体そのとおりでござりまするが、そのほかに少し丁寧に申し上げますれば、実はあの路線をやる場合において、たいへんな船があそこを錯綜して動いていたために、その運航の規制並びに安全航行の手段がとれないと、これは事実上技術的でできてもなかなかできない。そのため、地元の運送關係あるいは漁業補償、こういう問題、それから取りつけ道路の先行買収等、こういふものをやはり一つの受け入れ体制といふ中に入れて御判断願いたいと思っております。

○三木(高)委員 それは、三番に私が申し上げました地元の受け入れ体制の完備という中に入つておりますね。そこで、いまおっしゃいましたように、この条件づくりといふものは公団がイニシアチブをとつて関係地元の協力を得ることになる、こういうことで了解したのですが、そこで私は、この管理委員会に法律案の中で二つほど問題があると思います。それは、管理委員会と、それから

ピッグサイエンスだと私は思うのですね。ピッグサイエンスないしはナショナル・プロジェクトに組むところの公団法としてはこれはきわめて備だと思いますので、後ほどこれを対比しながら申し上げたいと思いますが、いまお伺いしません範囲で、だとすればいま言いました二つが認められるということになれば、これは水曜日だったと思いますが、關谷君のほうから話があつたよう聞いております。私はよう出なかつたので申しきれないのですが、速記録を見ますと關谷君のほから強い意見が出ておりますが、地元の協力がないことなどが優等生の条件ということになりますならば、大臣の言う優等生は卒業させなければいかぬですから、裏口入学的な陳情は受け付ない、しかしながら、むしろ条件をつくるためには地元の受け入れ体制といふことにすれば、土も提供しなければならない、灘民も文句は言なきれども、それは押えつけをおかなければならぬ、それに対する補償もずっとやつておかなければならぬ。いわばサービスのよいところ、国の負担のかからないところ、地方の持ち出しの多いところ、優等生判定の材料になつてきたり、そういう動が強くなつてこないか。かりにEルートを例になりますと、Eルートのほうの県民負担、住

受けけるほうの熱意がそれを解決するかもしれませんけれども、しかし、一般県民なり国民は、かなりそのために重い負担を受けなければならぬ。そこで、国が責任をもつてやる仕事が府県にかなり負担をかけるという結果が起らぬないように、これは今後ぜひ注意してもらわなければいかぬ問題じゃないかと思う。

これは余談になつて一言多いかもしませんけれども、いままでは裏口入学のようなかつこうどいうことで根本建設大臣はおっしゃつておつたのですが、各県ではかなり金を使つておるようです。これは建設にすぐに効果のある金の使い方じやないですが、かなり使つておるようです。しかし、それはまだ表に出ている問題ではないのですけれども、これはやはり国の責任でやる工事といふことになりますと、長いこと放置しておくことはどうかと思います。個々ばらばらになりますから、国も県も一本にならないことになる。先日は大臣、たゞへんなことで大阪へ行かれて御苦労さんでしたけれども、それを見ていただきまして、水道事業は水道事業、ガス事業はガス事業、鉄建会社は鉄建会社というように、この中に安全性というものが総合的に押えられていかつたというところにあの大惨事が起り、そうして地元が泣く泣けぬところでの大きな災害を受けたのです。今度の場合は、そういう爆発というようなことはないでしょう。橋がやりそこのうてひっくり返るということはありますても、そう個々の人々に迷惑をかけることはないと思ひますけれども、しかし問題は、財的な被害を受けることがあつてはいけないと私は思うのです。これは地元は地元だとか、あるいは県のサービスのよし悪しによつてきめるんだといふことにウエートを置かれるが、二月一日の記事によりますと、具体的な着工スケジュールは、これらの調査結果や、民間資本活用を含む財源見通しを得たうえで決定され

が、これまでの調査経過などから、瀬戸大橋の着工、完成が優先することは決定的である。」といふような書き方で出ておるのであります。これはこれでいいのです。

それからもう一つ、それと関連して、去る一月三十日、佐藤総理は、着工順位はきまつてない、こういふように言われ、そして予算委員会でも同じ発言がなされた。そこで同時着工という話が出てきて、何か話がオブレートに包まれ、その同時に着工とは何かといふと、それは実施調査をやることが同時着工だというふうに、何か話が横へ横へ流れていったわけです。何が何やらわからぬですが、この記事のことはこれでいいのか、それからこの佐藤発言とどういう関係があるのか、これはひとつせひお聞きしておきたいことであります。

○根本國務大臣 朝日新聞にどなたがそういうふうとを言つたか、あるいは測報記事かわかりませんが、そういうことは全然きめておりません。これから公団ができて、諸般の調査並びに技術開発ができる、先ほど申し上げた条件が整つたときにきめるのであります。政府は全然そういうことはきめでおりません。

それから、総理は、御承知のようにだいぶ前には一本にしほるとかなんとかいふことも言つたようですが、この公団をつくるにあたつては、この公団によつて私が申し上げたいいろいろの条件を整えてからきめるといふことで、これは総理の御意見も私も全部同じでござります。したがつて、私が申し上げてゐることが現在の政府の統一見解でござります。

○三木(喜)委員 総理は、私がきめるのですからと、こうおつしやつてあるのですが、総理がきめられるのですか。

○根本國務大臣 佐藤内閣でございますから、内閣できめるといふことを、総理は私がきめると、こう表現しておるのだと思ひます。

○三木(喜)委員 最後に管理委員会の問題ですが、管理委員会の仕事の内容はどの程度の内容になつておるのでですか。ただお金を出さしてもらう

理委員会が管理することをさしておるのか、そしてこの管理委員会がナショナル・プロジェクトに取り組む、國の先端をいく科学を取り扱うということになれば、私は、科学的な検討、研究、調査といふものが非常に薄いと思うのです。これはもう時間がありませんから個々に押えて言つて申しますが、逐条的に押えていけば私は非常に欠点があると思う。概括的な言い方だけして申しわけないのでですが、ここがここでこうでとどううとをはつきり言う必要があるのでそれども、与党のほうから、どうやら二時ということで、もはやだいぶ頭がつかえてきたようですので……。

○義政府委員 管理委員会の行ないますことと権限といひますか、これはこの法律の第九条にもござりますよう、事業計画と予算、資金計画並びに決算、こういふものは委員会の議決を得なければならぬことになっております。しかし、もう一つは、先ほど先生から御指摘ございました三十条で、建設についての基本的な基本計画といふものは大臣が指示するようになつております。その基本計画の中では、どうこの事業計画を織り込んでいくかと云ふことが管理委員会の一つの問題だと思います。ただ、先生おつしやいましたように、管理委員会の運営についてはいろいろ利害がある、メリットとデメリットがあると思いますが、やはりこれは、いま委員会の委員七名で、出資団体、いわゆる各ルートからは三名を入れまして、そのほか學識経験者というになります。そういう人選に人を得れば、決して公團のためにマイナスになるものではないというように考えております。

○三木(實)委員 ところでそうした技術開発をやるのですか。

○義政府委員 実はこの法律をつくります場合に、技術開発のための特別な考え方も検討したことなどがざいますが、まずこの公團の中でどういう形で技術開発できるか、いまのこの法律で十分であります。そういうことで、結論を先ほど申し上げたよう

は、どういう形で技術開発をするかということでございまして、この間の委員会でも申し上げましたように、いわゆる役所の機構としては土木研究所、鉄道には鉄道技術研究所がございます。そういうようなものを使っての技術開発の面、もう一つは民間の電気メーカー、そういうところにやつていただく技術開発と、両面があると思います。そういうものにつきましては、いまの公団の内部の組織の中で、やはり外に対する技術開発を担当する部局、中の技術開発を担当する部局、それを総合的に運営するような一つの組織、そういうものを考えていただきたいと思います。また、私の考えでは、技術開発というものはやはり私たち土木屋だけではなく問題ではございませんので、いま公団の理事、部長、課長といふ縦の線は仕事をする一つの線でござります。そのほかに理事待遇の參與というものを設けまして、それに電気技術者、機械技術者を入れまして、横の面でそういう技術開発を推進することを考えいただきたい。また、そのためにはやはり電気技術者、機械技術者の協力を得なければいけませんので、そういう人の協力を得られるようなかのポストも考えていただきたいとうふうに考えております。

ントといふもの、あるいはそういう世界にまれな特許を持つたとしても、このかっこうではどこに責任があるのかわかりませんよ。参与やそんなものは公団の運営だけであつて、開発の面が何でもない。ありますか。どこにあるのですか。

○委員会 委員 ただいまの御質問は、いろいろ技術開発をいたしまして、それが民間にやらした場合に、国が相当お金をかけた技術開発が國の所屬にならないで、民間の今後の利益になつていくくという御趣旨かと思いますが、いまの本州、四国との橋のための技術開発の中には、当然電気部門ではそういうものがあらうかと思います。海中のいろいろな新しい工法の技術開発といふことになれば、将来の海底開発なんかも利用されるようなものがあらうと思います。問題は、そういうような一つのアイデアをつくり、それに伴つてものを実際開発していくといふような形をとる場合に、では将来、それがどういう形でどんなどろに利用されるかということを考えまして、どれだけの資金を投人するかといふ問題があらうかと思ひます。これは私も非常にむずかしい問題だと思ひます。いま先生のおつしやいましたロケットの問題もあわせまして、これが技術開発のためにどうじゅう契約をするか、どういうような条件で技術開発していくか、この辺は非常にむずかしい問題でございますので、これは管理委員会を通じまして、そういう弊害の起こらないような形を十分研究してまいりたいと存じます。

もう一つ。法律の中には、この委員会のそういうようなあればないじやないかということでござりますが、これはやはり一つの技術開発といふものが、ます新しい公団の発足の大きな一つの仕事でござりますので、これは公団全員が一丸になつてまいりたいと存じます。

てやるべきだと、うように考えております。たゞ、中にはやはり役員会と、そのほかに技術開発会議といふものを設けまして、そういうものを中心に役員会と技術開発会議、さらに民間の学識経験者にお願いいたします一つの技術の顧問、そういうのをあわせました技術開発会議といふ形で、どういう方向で技術開発を進めるべきか、そういうことを検討しておる次第でございまして、私たちのいまの技術開発会議、これは関係の部課長で編成いたしまして、それに開発のための課、その他をつける、そういうような、内部機構の問題で十分検討してまいりたいというふうに考えております。

学ですよ。それに対する発言権もそれに対する監督もできないじゃないですか。大臣が大阪に行かれて、工事というものは総合的工事でなかつたら、共同溝でなかつたらいかぬということを痛感され帰つたと思う。都市再開発という問題が個々ばかりでやられておつたら困るので、今度の道路公社あるいは鉄道公社、鉄建公団、こういうものまでも含まなかつたらできないものでありますから、これが単に政府のコントロールの中にありますところの公団として、非常に都合のいい公団づくりならこれでよろしい。しかしながら、それがある程度の発言権を持つ、そうして技術開発的に権威を持つたものをやろうとしたら、この法律案ではだめなんですよ。これはきょう時間があれば、私はむしろ修正案を出してやつてもらいたい。しかししながら、あと二時なら二時の本会議に緊急上程するという段階にこれを置いておいて、そういうことも不可能だろうと思ひますから、今後の課題としてこれはひとつ取り組んでもらいたいと思う。これだから、完全にほかの技術屋にやられてしましますよ。産業界にもう何かも技術をまかせなければならない。そこよろしい、そこよろしいというて公団の中でそれをチエックする力もない、こういうことではいかぬと思います。これは私も時間がないですから、五十分までといふことですからこれでおきますが、これは重大な問題点じやないかと思いますので、大臣ひとつ御答弁をいただきたい。そして、このあと、地方道路公社でこれをやらすのかとか、あるいは漁業補償について政府はめんどうを見ないのか、こういう問題を関連質問として私のほうへ言うてこられましたから、この点はあわせて大臣に御答弁いただいて、私の質問を終わらしていただきます。

件をちゃんと明確にさして民間にひとつ委託研究というようなものをやつしていくんだろうと私は思う。これは、国鉄でもあの新幹線をやる場合に、相当部分があれは実は民間発注で技術開発してこれを総合したというあの点から見ましても、かなりじょうずになつたと思います。しかし、いま三木さんから御指摘された点は、これまた非常に大事なポイントでもありますので、十分配慮して、この公団が発足して運営してみて、そういう欠点が出てくれば、その時点においてまた改正するといふことも考えなければならぬと思つておる次第でござります。

○金丸委員長 関連して佐野君。

○佐野委員 ただいま三木さんからの質問、それから前回からの連合審査の運輸との関連の中で、大臣は、架橋の三本のルートのうち一本は、現在国会に提案されている地方道路公社法が制定されたらこの中で活用していきたい、こういうことを発言しておられるのですが、この真意は一体どこにあるのですか。もう少し説明してください。

○根本国務大臣 私があの際申し上げたことは、道路公社でやらせるということではないのです。質問の要旨の中身は、これはこの公団で全部やるかというようなことでありましたが、たてまえは全部この公団で、技術開発から実施設計から建設までやるたてまえではござりまするが、ただ、そういうなりますと資金量が非常に多くかかるつて、いまの五道あるいは七道といわれるあの問題、さらに今度は東京湾岸道路というような大きな工事がちようど同じ時点に要請されてくるので、そうしますれば財源的にかなりの窮屈になつてくるので、それを待つておれないといふようを場所、しかも民間でこれは道路公社法でやらしてほしといふ、こう申し上げたのです。特に鬱谷議員が言わされたのは、これでやらてくれるかといふところまで詰め寄られたぐらいの意気込みで、道路公社

法でやりたいという意図がかなり出ておつたと思われます。そういうやりとりの過程で申し上げたことでござります。

○佐野委員 關谷委員との質疑ではなくて、他の面でもそういう趣旨のことが問題になつたと思います。大臣のその発言の中に、調査、研究、技術開発というものができたら、それを引き継いで地方道路公社が建設に当たる、こういう場合もあり得るという趣旨もありますので、これから地方道路公社法案の審議に入る前なんですかけれども、非常に重大な問題だということで一応ただしあおきたいと思うのですが、地方道路公社法の目的、計画ですね。これはあくまでも地方的な幹線網の整備だ、それが目的にはつきりしてあるわけですね。性格的に見ましても、あくまでも地方的幹線である。こういう目的、性格が限定されておると思います。だから、設立団体は地方自治体でなければ設立することはできない、こういう規定を置いて、地方自治のたてまえを生かしながら道路の整備に当たつていただきたい。地方的な幹線の整備、こういうぐあいに目的や性格、出資関係も非常に限定された法律だと思う。しかしながら、本四架橋その他の問題は、これはやっぱり国土開発建設法なり、高速自動車国道法なり、あるいは日本道路公团法なり、こういう一連の国土開発幹線網の整備で、こういうふうに規定を置いておる法律体系と全くなじまない形ではつきりしていると思うのですが、そういう点をもうちょっとと大臣に明確に伺えなければ、地方道路公社法の審議に入りますときには非常に大きな疑義が出てくるので、この点、大臣にはつきりした見解を伺つておきたい。

○根本国務大臣 そういうふうに御指摘になりますれば、そこにかなりの疑点が出てくると思ひます。ただ、私が申し上げてるのは、あれで国道全部をやらせるという意味ではないのです。たとえばあのルートのごときはかなり島がたくさんありますから、その島と島をどんどん結びつけていく

て、結果において一本になるところも開発の手段として、あるいは手法としてあり得る。そういうことをやるとこになりますれば、地方道路公社法でやって、結果的には全部結ぶということもあります。このほうが、その関係面でもそんじうあります。この点だけ、もう少しはつきりしておきました。

○佐野委員 關谷委員との質疑ではなくて、他の面でもそういう趣旨のことが問題になつたと思います。大臣のその発言の中に、調査、研究、技術開発というものができたら、それを引き継いで地方道路公社が建設に当たる、こういう場合もあり得るという趣旨もありますので、これから地方道路公社法案の審議に入る前なんですかけれども、非常に重大な問題だということで一応ただしあおきたいと思うのですが、地方道路公社法の目的、計画ですね。これはあくまでも地方的な幹線網の整備だ、それが目的にはつきりしてあるわけですね。性格的に見ましても、あくまでも地方的幹線である。こういう目的、性格が限定されておると思います。だから、設立団体は地方自治体でなければ設立することはできない、こういう規定を置いて、地方自治のたてまえを生かしながら道路の整備に当たつていただきたい。地方的な幹線の整備、こういうぐあいに目的や性格、出資関係も非常に限定された法律だと思う。しかしながら、本四架橋その他の問題は、これはやっぱり国土開発建設法なり、高速自動車国道法なり、あるいは日本道路公团法なり、こういう一連の国土開発幹線網の整備で、こういうふうに規定を置いておる法律体系と全くなじまない形ではつきりしていると思うのですが、そういう点をもうちょっとと大臣に明確に伺えなければ、地方道路公社法の審議に入りますときには非常に大きな疑義が出てくるので、この点、大臣にはつきりした見解を伺つておきたい。

○根本国務大臣 そういうふうに御指摘になりますれば、そこにかなりの疑点が出てくると思ひます。ただ、私が申し上げてるのは、あれで国道全部をやらせるという意味ではないのです。たとえばあのルートのごときはかなり島がたくさんありますから、その島と島をどんどん結びつけていく

て、結果において一本になるところも開発の手段として、あるいは手法としてあり得る。そういうことをやるとこになりますれば、地方道路公社法でやって、結果的には全部結ぶということもあります。この点だけ、もう少しはつきりしておきました。

○佐野委員 大体わかりましたけれども、大臣、これはやつぱりはつきりしておいてもらわなくちやいかぬと思うのです。あくまで地方道路公社といふのは地方行政の体系から例外的な措置だ。道路体系から見ても例外的なものだ。本来は公開の原則で生活基盤、地方的幹線の整備をはからなくちやならない。それをあえて公社法によつて整備をはからうとするのは例外的な措置だと思う。それと、国土開発なり本州四国の問題は、大臣が指摘になるように、単なる四国の問題でなくして、日本の国土開発への波及効果その他の重大な影響を持つてゐるものだ。こういう国土幹線網、国鉄の場合も、新幹線網の中にこれを組み入れなければならぬと鐵監局長も言つておるわけです。これはこういう重大な道路である。あるいは首都圏あるいは阪神高速道路公团になりますが、この場合といつてしましても、都市交通として都市道路網の整備と、いために地方団体がある程度の出資をしておる。これも例外的なものだと思います。地方道路公社はもつと限定されたものだ。出資者は地方団体でなければならない。しかも地方的幹線網の整備だ。しかも例外的にこれはやつていくのだとこと。こういうぐあいに目的がはつきりしておりますので、この法律を本四問題に関連して考へると非常に危険ではないか。そういう意味において、今後の審議の過程においても少しおもい目的を明確にしていただきたいと思ひますけれども、何だか聞いておりますと、この法

律の審議が始まつてないのに、この法律を本四問題の解決のために——非常に何か誤解を与えるのじゃないか。安易な気持ちでいるのじゃないか。國土幹線網の整備といふのは、法律体系によってやらせることもあり得るという意味でございまして、いわゆる道路公社法で全部やらせることもあり得るわけです。そのほうが、その関係面でもそんじうあります。この点だけ、もう少しはつきりしておきました。

○井上委員 大臣に、関連いたしましてもう少し伺いたいと思います。

○根本国務大臣 たとえば、先ほど三木委員のほうから御質問になつた漁業補償あるいはまた運航——これは運送業者に対する補償もあるいは含まれるかもしません。あるいは生活保障といふような地元の受け入れ体制と盛んにおつしやつていました。それも必要でしよう。しかし、その補償の金はあくまでも公團が出しますが、あるいは地元に負担させることになりますが、その点どうでござりますか。

○根本国務大臣 誤解のないよう申し上げます

○井上委員 お伺いいたしたいと思います。

○根本国務大臣 お伺いいたしたいと思ひます。

○井上委員 お伺いいたしたいと思います。

○根本国務大臣 お伺いいたしたいと思ひます。

○井上委員 お伺いいたしたいと思ひます。

○根本国務大臣 お伺いいたしたいと思ひます。

すが、まことに技術開発をやり、それから実施設計ができ、どういう規格のものができるということにならないと、観念的にいまアロケートしても、なかなかこれは実情にそぐわない。

それから御承知のように、あの上に新幹線を入れるか普通の路線を入れるか、これでまた大いぶ違つてきます。それからもう一つは、あそこに貨物列車を通すか通さないかとも、まだ相当問題があるらしいのです。そういう点がきまり、かつそのときには、こちらのほうの道路は、あすこだけである意味における独立採算になりますけれども、鉄道になりますと、御承知のように全国的な料金体制をとつておるわけでござりますから、そうした場合において、あすこだけ特に高くするとか特に安くするといふこともなかなかむずかしい問題です。その場合にはあの建設に対するアロケートをどのくらいにして、そしてそのほかから、国鉄全体から持ち出してやるかどうかというような問題も出てくるだらうと思ひます。

そういう意味で、あれが大体できて供用するときまでにその態様を研究してきめる。したがつて、いまからこれについて何ぼ、鉄道とどういうふうにアロケーションをきめるかといふことはまだ至つていらないといふ状況でござります。

○井上委員 私は、この問題につきましては、鉄建公団あるいはまた国鉄等々と十分にいままで打ち合わせができる、しておることだと思つてゐたのです。この問題が起りだしまして、一体技術的にはどうだといふ研究は、技術的な研究はおととしからできておるし、経済効果は昨年の二月にもうすでに完了しておるのですね。アロケートなんといふのも、見ておらなければならないのです。それもできていない。この公団をつくるに際します政治姿勢といふものが、非常にあやふやなものがでつくられてきておる、こう言わざるを得ないと思うのです。

この問題につきましてはまた次の機会に十分お伺いすることいたしますが、もう少しこれらに

つきまして、あるいは十分な検討があつたものとして私はお伺いしたかったのです。私ははなはだ遺憾の意を表して、ともかくきょうは関連質問でござりますので、この程度にとどめさせていただきます。

○運輸政府委員 四十三年に道路単独橋、併用橋の金を発表いたしました。実はその当時と去年あたりとだいぶ変わってまいりまして、その当時はやはり在来線の鉄道を載せるが、これは荷重的に貨物が一番大きな荷重になりますので、貨物線を載せるようなことで金をはじいたわけでござります。

いろいろ去年あたりから新幹線の構想が出てまいりまして、新幹線といふのはどの程度の経済効果があるか、どの程度の採算性がそこに出るか、まだその辺がどうもはつきりいたしません。いまの新幹線を入れたアロケートの問題、それから将来新幹線にすれば新幹線がどのくらい乗客を輸送できるか、そういうような点がはつきりいたしませんので、そういうアロケートは、もう少しそういうものをこまかく積算されたあと、十分慎重に検討しようということにしておる次第でございます。

○井上委員 そうしますと、私は、今まで発表になられたものと大きな条件の変化があると思うのです。といいますのは、技術的検討の要約といふのは、昭和四十二年の五月に出されておるのであります。この問題が起りだしまして、一体技術的にはどうだといふ研究は、技術的な研究はおととしからできておるし、経済効果は昨年の二月に貨車も載せるんだ——先ほどのお話によりますと、貨車を載せるのはだいぶ構造も違うといふようなことになつてきますと、この結論とだいぶ違つてくるのですね。どうです、その点は。

○運輸政府委員 四十二年の土木学会の技術報告書、これのときは、やはりいま先生のおっしゃいました新幹線じやなくて在来線といふことで、在来線を載せるということになりますと、いま言ひ

ました貨物線が橋梁に対しても一番荷重的に大きな影響がある、それを基礎にして書かれたものだと思います。ただ、技術的なものの内容の中には、当然そういう貨物線の場合と新幹線の場合とは荷重的な影響が変わつてまることは事実でござりますが、ここに技術的な報告書に書かれておりましたが、ここに技術的な問題については、ほとんど変わりないんじゃないか。ただ、橋梁、つり橋の部材の大きさとか、そういうものについてはは変わつてくるというかと思います。それと同じようなことは、四十三年に出しました工費につきまして、やはり当然変わつてくるわけになります。

四十三年に出しました工費につきましては、在来線が載るという前提で工費を出しまして、これがいまの新幹線になりますと、構造的には荷重的に多少軽くなつてくることになりますので、その辺は金額としては当然減つてくるという傾向になつてくるわけでございます。そうましては、在来線が載るという前提で工費を出しまして、これがいまの新幹線になりますと、構造的には荷重的に多少軽くなつてくることになりますので、その辺は金額としては当然減つてくるといふことは、四十三年に出しました工費につきましても、やはり当然変わつてくるわけでございます。四十三年に出しました工費につきましては、在来線が載るという前提で工費を出しまして、これがいまの新幹線になりますと、構造的には荷重的に多少軽くなつてくることになりますので、その辺は金額としては当然減つてくるといふことは、四十三年に出しました工費につきましても、やはり当然変わつてくるわけでございます。

○井上委員 しかし、これは多少の変更じゃないかもしれませんか。かなり大きく変わつてくるとどうぞもは思ひます。

○根本国務大臣 井上さん、これはいままでは、これを着工しよう、一本にしほろう、そのためには技術会議に頼んだりなんかしたのでありますから、そのままにいけるなら公団は要らないともいえるわけです。そういうものはありますけれども、現

にいわゆる大工事にいくためには、いろいろの要素が変わつてくる。まあ変わるのが私はほんとうだと思います。そういうのもございまして、いままでちゅうちょしてまいつた次第でござります。

○井上委員 そういたしますと、今まで発表になつた技術的な検討、これも変化を来たしてきました、あるいはまた工期、工事費、これ自体も変わつてきておると思うのです。そのとおりです。結論も、新幹線だけという場合と、あるいはまたも出されてしまつた。これも変化を来たしてきました、あるいはまた工期、工事費、これ自体も変わつてきておる。そうなつてきましたと、これはまだいまも出されていない。いままでは三つの要因で動かされるといふことになつてきたが、根本大臣になつて四つのファクターになつてきた。その上、経済効果である。根本大臣になつてもう一つというのは、地元の受け入れ体制と、こういうことをなつてきた。ところが、最初の経済効果は去年の二月でできつて、まだわれわれには発表にならないのですが、近々御発表になるといふことで、これはまあけつこうです。早急にひとつ発表してください。そうすると、技術的な検討も変わつてくると、工費、工期もこれまた変わつてくれると、たとえばこれが鉄道を併用するとするなら

るということになると、根本的に全部を、公団でそういうことになりますので、それに伴つて実施設計をつくった工費についても、今度公団ができまして実施設計をやつたときには、多少の変更は出るものだというように考えております。

○井上委員 しかし、これは多少の変更じゃないかもしれませんか。かなり大きく変わつてくるとどうぞもは思ひます。

○根本国務大臣 井上さん、これはいままでは、これを着工しよう、一本にしほろう、そのためには技術会議に頼んだりなんかしたのでありますから、そのままにいけるなら公団は要らないともいえるわけです。そういうものはありますけれども、現にいわゆる大工事にいくためには、いろいろの要素が変わつてくる。まあ変わるのが私はほんとうだと思います。そういうのもございまして、いままでちゅうちょしてまいつた次第でござります。

○井上委員 そういたしますと、今まで発表になつた技術的な検討、これも変化を来たしてきました、あるいはまた工期、工事費、これ自体も変わつてきておると思うのです。そのとおりです。結論も、新幹線だけという場合と、あるいはまたも出されてしまつた。これも変化を来たしてきました、あるいはまた工期、工事費、これ自体も変わつてきておる。そうなつてきましたと、これはまだいまも出されていない。いままでは三つの要因で動かされるといふことになつてきたが、根本大臣になつて四つのファクターになつてきた。その上、経済効果である。根本大臣になつてもう一つというのは、地元の受け入れ体制と、こういうことをなつてきた。ところが、最初の経済効果は去年の二月でできつて、まだわれわれには発表にならないのですが、近々御発表になるといふことで、これはまあけつこうです。早急にひとつ発表してください。そうすると、技術的な検討も変わつてくると、工費、工期もこれまた変わつてくれる、こう思ひます。

○井上委員 これはかなり重要な問題でござります。たとえばこれが鉄道を併用するとするなら

くる。これは大きく、工事費それ自身あるいは設計それ 자체も変わってくるのではないですか。そういう場合にはどうなるんだというふうなことを、やはり技術的な検討の中から出さしていくしかなければならぬ。あるいは工事費もどれくらいになつてあるんだ、変わるんだということがやはり発表にならなければうそなんですね。それもなし。しかも経済効果だけは伏せておく。こういうようなことでは非常に不明朗——何といいますか、私はこれは責任を追及するのではございません。当然技術といふものは日進月歩のものでござります。いまはこの技術であつても、二年後にはこういうような新しい技術が当然使われてしかるべきだ。また、そりでなければならないと思います。そのためには工期も早くなるし、あるいは工事費も安くなるし、あるいはまた人命の安全といふものを考えて、安全対策といふものもできてくるでしょう。そういうようなものを、そのつどそのつど、こういうような結果になつたのだとこれを発表するのが、当然行政当局としての責務であろうと私は思う。したがいまして、そういうなどをころを國民に親切にひとつ御発表になるよう今後心がけていただきたいことを重ねて要求いたしておき次第です。

地元の協力というものを円滑にやっていく中、政府が資金的にもその関係地域にあまり多く預けないという配慮をやってもらつて、世紀の大事業が完成されるようには私は祈りを思ひます。

す。ところが、損失補償と相まって、生活再建及び環境整備のための措置を講ずること、あるいは

的変化 そしてまた政治的行政的変化を含むものでなければならぬと思うのであります。そういう点が私は非常にあいまいだと思うのです。たとえば、財源の捻出の問題でありますけれども、この間の連合審査におきまして、關谷委員から、一也行賃各公士のほうへは内に受け入れよ

○金丸委員長 吉田之久君。
○吉田(之)委員 本州四国連絡橋公團に対する質問に入ります前に、一昨日夕刻、大阪においてガス爆発による大惨事が発生いたしました。まことに憤慨にたえない気持ちでございます。今日この時代において何たるぶざまであるか。また無謀であるか。先ほども三木さんにおっしゃいましたけれども、何か最近、科学に対するおそれというものが非常に麻痺してきてはいるのではないか。科学的変化に対する災害の発生、そういうことに対するもつと国民的な再認識が行なわなければならぬという感じがしてならないのであります。この本州四国の架橋の場合においても、全く同様のことが考慮されなければならないと思う次第でございます。この際、特に被災者に対して弔意を申し上げると同時に、その点を申し添えて質問に入りたいと思います。

〔委員長退席、服部委員長代理着席〕

そこで、先ほど佐野委員からも申しておられましたけれども、どうも本四連絡架橋というものが実施に入った場合に一体だれがやるのか、あるいは今度発足する公団といふものが実施設計はやることもある、一体それ以降はどの程度の任務を持つ組織なのであるかといふ点が非常にあいまいなものであります。場合によれば、地方道路公社にも全部おんぶしてもらうといふような考え方をなしとしても、決議をどうしようかといふような相談をいたしておりました。たとえば、架橋の順位をすみやかに決定する、これはもちろん公団の一つの重要な仕事である。これはお互に合意ができるおりま

び環境整備のための措置を講ずること、あるいはそこまでして、生活再建及
地方財政を圧迫せざるよう措置することなどとじ
う決議をつけようという考え方に対し、一部の
理事からは、いや、この公団というものはそこま
でやるとはまだはつきりしてないのであって、そ
れは第二段のことであるから、しまここでそこま
での附帯決議をつけることは少し疑義があるので
はないかといふ意見が現に出てゐるわけで
あります。この世紀の大事業をやろうとするの
に、出発点において公団の性格、任務といふもの
がその程度のものであつて一体いいのだろうかと
うだらうかといふ気がいたします。この点、特に
大臣どうお考えになつておりますか。

の変化、そしてまた政治的行政的変化を含むものでなければならぬと思ふのであります。そういう点が私は非常にあいまいだと思うのです。たゞ、財源の捻出の問題でありますけれども、この間の連合審査におきまして、關谷委員から、もし地方道路公社のほうから積極的に受け入れようという体制が整えば、それは地方道路公社にやらせてもいいではないかという御質問があつた。大臣は、その受け入れの熱意に大いにはだされたのかどうか知りませんが、それならばやつてもらつてもいいんだというようなことをおつしやつております。しかし、そういうローカル問題、そういうあたり当たりの問題ではない、新しい性格の大事業だといふふうに思うのであります。これは今までに予想されなかつた新しい事業を十分に考慮して、なつかつ政府みずからが異常な決心と主体性をもつてやらなければこういう工事はできないのではないか。ただ、地元から幾つも要請があり、だいぶ政治問題になつてきましたから、いつまでもほつておくわけにはいかぬので、公団でも発足させて、いろいろ調査をさせて、あとは順番をきめて、何十年かからうともだんだん進んでいくべきらしいのであるといふふうなことでは、たいへん懸念すべき事態が、政治的にも経済的にも、あるいはまたいろいろな工事の進捗状態の中でも思われる災害と支障が発生するおそれがあると思いますが、この点についてはいかがですか。

結局は全部つながってしまったというようなことで、そのための公社ができたり、それがだんだんいって方法がとり得る、そういう意味のことでありまして、初めから全部やらせるというような構想で申し上げたのではないというのが一点あります。それから、この連絡架橋が、いままであまりに日本における世紀の大きな事業であると考えております。ただ、私が地元の協力といいうようなことを申し上げているゆえんのものは、何か大きなプロジェクトを政府がやろうとすると、最初は一生懸命にやってくれやつてくれと促進運動をし、やがて着手すると今度は条件闘争になる。そうしてあるいは補償の問題等は、地元のほうからよほど積極的にやつてもらわなければ困る。それであらういう問題があつて、これには非常に大きな困難な問題が伴うわけでありますから、先行取得などむしろこれを阻害するほうにやられてしまう。こういう問題があつて、これには非常に大きな困難な問題が伴うわけでありますから、先行取得などしてこの事業の推進を少し先に延ばすためのやり方ではない。何と申しましても膨大な金の要ることでござりますから、それだけに早く供用しないと、経済効果も国のほうでもメリットがなければ、地元でもメリットがないわけです。だから、民間も最初は相当負担が重いようだけれども、で生きるだけ早く開発したほうがずっとそれだけ開発利益が還元されてくる、こういう意味で私は今日までいろいろ申し上げておる次第でございます。
○吉田(之)委員 大臣のおっしゃる気持ちはわかります。また苦心のほどもわかります。ただ、やはり住民あるいは地元から協力を求めるることは非常に大事なことです。協力を求めるということとそれにおんぶしてもらおうということでは、だ

いわゆる主体性といふものが違うわけですが、その辺のけじめが、この間からの政府の答弁の姿勢では、われわれははつきりしないという感じがいたします。

それから島がたくさんあるわけですから、いろいろと陸上の施設や工事等については、独自でやれるものはやつてもらおうじゃないか、わかります。しかし、できたものが非常にこま切れ的なものであって、それがつくったもののか、どこのものだかわけがわからなかつたといふことでいいのだろうかといふ疑問も出てくるわけであります。だからその辺は、これから二年間ほど歳月があるわけでございますから、よほど慎重な検討がなされなければならない。同時に、こういう大事業をやる場合に一番重要なことは、一つは、科学的開発であります。一つは、資金の十分な、完全な調達であります。この両者ともが科学的でなければならぬ。単なる場当たり的思いつきであつてはならない。

財政委員長代理選席 委員長着席

してそれで何ばかりかといふ計算は当然やつて、いくわけですが、その場合に、それを利用して、そういう状況であるならばわれわれはむしろ民間でその全体の設計を、今度は自分たちが早く着工して早く開発したほうが経済効果があるということとて、地方自治体がその設計を利用していくことにはわれわれは反対しない、こういう意味で解釈していただきたいと思ひます。

○吉田(之)委員 次に、民間資金の活用の問題で、現在、日本道路公団あるいは首都、阪神公団は出資金のほかに公団債を発行いたしております。これは政府みずからが運用している分と、それから民間に引き受けている分、二つから成っている。その民間引き受けに対しては政府が保証しておる、こういう仕組みでございます。ところが、民間設備資金との競合等の関係からでありますよう、年々民間側が引き受ける分がだんだん低下してきておるというのが、今日までこの数年間の趨勢のようでござります。現に昭和四十二年度には五千百億円であったものが、四十三年度には、そして四十四年度にも三千六百億円程度に下がってきておる。四十五年度には三千億円程度になるのではないか、こういうことであります。こういう趨勢の中で、さらに新たなる民間資金を活用しようとするためには、在来のそういう方法のまだ奥にある純粹の民間の協力といふもの、政府とは全く無関係なもの、たとえば農協がらも信用金庫からも、そういうところからだいにひとつ協力してもらおうという考え方がなければ、この資金の計画といふものは達成しないと思うのです。

○根本国務大臣 御指摘のとおりでござりますのと、それこそ資金問題については検討しなければならないと思ひます。そこで、いまの直接のあれにはならぬかもしけませんが、地方道路公社法をつくったゆえんのものは、あれは全部いままで起債のワクに押さえられてしまつていた。ところが、それじやどうもいかない。そこで今度あの法律では、御承知のように、いまの運行資金を県が主体

になつて農協なり地元銀行から借りて、しかもそれに対して県 자체が保証するということになれば、相当活用できるという方法を利用していくわけでござります。それで、今度この公団で公団債を発行するような場合はそうした手法も活用すべきじゃないか、こう考えておるわけでございます。そうなりますれば、相当の部分いまの関係の自治体で持てるということを、実は数県の知事さんから私にも申し出がありました。そういうことでありますれば、県が、われわれが保証することによって相当集まりますよ、また場合によつては、われわれのほうで促進するためには、地方道路公社を対象として考へておるかもしれません、が、利子補給しても早くやつたほうが得ですよといふふうな意見を出しておる人もあるくらいでありますし、そういう点から見れば、とにかくなるべく早くやるんだ。早くやらなければ、これができ得れば十年か八年でやらなければ、この経済の発展の激しいときに——これをやればやるほど効果があるときですから、早く着工させてくれといふ機運が非常に盛んなようでござります。

○吉田(之)委員　たいへんけつこうな動きだと思います。ただ問題は、そういうように地方自治体が引き受け、純粹にそれぞれの民間の金融機関から資金を活用しよう、しかし、いまおつしやつたように、当然利子補給という問題が出てくると思います。それがまたある意味において地方財政を圧迫しはしないだらうかという懸念もしなければなりません。しかし、それはその地方の開発に大きくメリットがあることなんですね。その辺の指導あるいはローカルな合意というものがよくやられれば、期待以上の効果も發揮できるのではないか。建設省の責任も大いにその辺にあるだろうと思ひます。

いま一つは、いろいろと第六次五ヵ年計画なんかを推進する場合にも財源が不足いたしておる。ひとつこの際、自動車新税というものを考え方じやないかと、いう動きが最近非常に顕著になつてまいりました。時間がありませんので、はしよ

て質問いたしましたけれども、こういう自動車公債の発行が可能であり、有効であるならば、そういうものもこの本四連絡橋の場合には活用していく、あるいは適用を求めていくことなどは、いまの段階でいさかでもお考へてござりますか。

○根本國務大臣 実はそういうものをも含めて四十六年度予算編成までには特定財源を考えようということ、これは大臣もその旨は了承しておるわけです。党側といたしましても、社会資本の立ちおくれておるとき、単にガソリン税だけ、これの増徴だけではなくともいかないじやないか、しかも自動車公害、交通戦争といわれる今日このままでいかぬじやないか、そういうならばやはり間接税的なものあるいは自動車税的なもの、あるいはトラックに対する課税とか、そうした財源を総合的に充実させてやらなければ、現在の過疎地をつくりおこしてははいられないということで、われわれとしては、これにぜひ特定財源をやり、そしてこつちにやらなければとてもやり切れないと思っておる次第でございます。これは精力的に実は主張しておる次第でございます。

○吉田(之)委員 同時に、かりに自動車新税が非

常に有効であるからといって、あらゆる角度からこ

れだ、道路もそれだ、橋もそれだといふことで、

実際にとても不可能でござります。だから、いま

が発足しなければならないといふ点では全く同感

がござりますが、先ほど申し上げましたとおり、決して大臣はそりお考へになつていなかと思

いますけれども、異常な決心で、しかもき然たる

主体性を持つて、かつ資金的にも大いに科学的に

検討されなければならないことについては、この

公団発足と同時にこれからもわれわれはいつもそ

ういう点をさらに質問し、また報告を求めていく

といふことを特に付言いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○浦井委員長 浦井君。

○浦井委員 私は、共産党を代表いたしまして、このたびの本州四国連絡橋公団法案について質問をいたしたいと思います。

時間がないのでひとつ簡潔にお願いしたいので

すが、本州と四国との間に橋をかける、こういうことにつけまして、これは本州と四国の交通の安全であるとか、あるいは四国の経済発展に貢献する

ものであるというふうに考えて、私どもの党は、連絡橋をつくるということについては賛成をいたします。そして、この連絡橋のできることによつて、四国の四百万住民の生活が一そつ豊かになります。ところがこの公団法案を見ますと、必ずしも住民が願つておるような方向にいかないと思われる不安がありますので、その点について少し質問をしたいと思うのですけれども、第一の問題はやはりルートの問題でござります。私は、ど

う。

それから第二点は、ルートをはつきりさせずに

ありますので、ただこの調査が、それはある時

点における調査であつて、しかも四国を主体としたものであつて、ほんとうの経済効果は、それは

全国的な背景地帯をも含めなければなりませんの

で、誤解のないよう、これから発表したところ

につけまして、これは本州と四国の交通の安全

であるとか、あるいは四国の経済発展に貢献する

ものが強い。これでは法案が通つても、われわれは

子が強い。これでは法案が通つても、われわれは

ものであるといふうに考えて、私どもの党は、連絡橋をつくるということについては賛成をいたします。そして、この連絡橋のできることによつて、四国の四百万住民の生活が一そつ豊かになります。ところがこの公団法案を見ますと、必ずしも住民が願つておるような方向にいかないと思われる不安がありますので、その点について少し質問をしたいと思うのですけれども、第一の問題はやはりルートの問題でござります。私は、ど

う。

それから第三点は、ルートの決定をせずに地元の受け入れ体制を要請するといふことは、今後もやはり今までのような陳情合戦を強化させる。

それから第三点は、ルートの決定をせずに地元

の受け入れ体制を要請するといふことは、今後も

やはり今までのような陳情合戦を強化させる。

それから第三点は、ルートの決定をせずに地元

の受け入れ体制を要請するといふことは、今後も

<p

それから、管理委員会についての第三点は、他の公団の管理委員会の様子などを勘査して、この公団の管理委員会といふのは、実際にどの程度開かれていますか。これはきょうの資料に出でておりますけれども、どのくらい開かれるのか。その辺の三つの点をお聞きしたいと思います。

○運輸政府委員 まず、管理委員会の七名のうち三名でございますが、これはやはりきょうお手元にお配りいたしました資料にもございますが、出資する地方公共団体として八つ、そのほかにも大阪の市、府が今後の検討をすることにしております。この三つのルートはおのおの性格があります。おのおのその地域の開発のために非常に役に立つということです。私の考えでは、立つといふことです。この三つのルートのそういう地域開発に非常に造詣の深い人を選んでいただいたらどうふうに考えております。

七名のうちのあの四名でございますが、これは学識経験者でございます。これも公団ができまして新しい総裁のきめることではございませんが、私たちの考え方としては、やはり橋梁といふようなものに経験のあるような学識経験者の方、技術的な発言もされる方及び全国的な総合開発計画といふものについての造詣のあるようないいのじやないかと、そういうふうに考えております。もう一つ、何回ぐらい聞くかといふことでございますが、管理委員会は現在の首都高速道路公団、それから阪神道路公団がございますが、やはり法律に規定されております事業の計画といふものを正式に諮問するのは一年に一回かと思います。ただ、いま私たちの考えでありますのは、首都公団とか阪神公団と違います。そういう人の意見を聞くような回数はできるだけ多く聞くべきだといふうに考えております。

○浦井委員 次に、基本計画なんですが、その内容はやはり施行令の中に入っていますからわざわざお聞きいたしました資料にもございますが、出資する地方自治体の承認を要する。議決を要するといふふうになつてゐると思うのです。こうふうふうになつておる場合に、ルート三本とも全くの同時着工の場合はどうも異議はないと思うのですが、かりに着工のとき順序がつけられた場合に、なかなかそれぞれの関係県議会あるいは市議会の承認が得られないのではないかというふうな危惧を持つわけあります。そういうふうなことになりまると、結局は、まずルートの決定においても建設大臣がきめて、関係する地方自治体の議会の承認を得るといふ形で、ここにうたわれているようないい方向でなしに、その逆のルートが起こつてくるのではないかというふうな危惧が持たれるわけですが、その点はどうですか。

○運輸政府委員 いまの危惧もあるうかと思います。基本計画をきめます場合に、たとえばあるルートだけ、これだけの基本計画をきめて、あと

は何もきめないといふことになりますと、これは非常に問題があるうかと思います。ただ、この基本計画そのものは、将来六十年までには三本かけ

るんだといふことで、やはり三つのルートにつけてきめなければならないといふことと、基本計画をきめる、また変更しようとするときには道路管理者の同意を得なければならぬといふことは、

○浦井委員 そういふうにお聞きしましたところ、やはり管理委員会との関係、まだ大不確定など

本計画と地方議会との関係、まだ大不確定など

ころが多くて、地域の住民の願いといふものが十分に反映されることは言いがたいといふふうに

思ふわけですが、そういう点について私はひとつ積極的に提案をしたいと思うのです。デモクラ

チックに選ばれた地域住民の代表であるとか、あるいは専門学者などを含めて審議機関をつくつ

て、たとえば公聴会なども開いて計画案をもつと

適正なものにして、そして、それを地元関係住民に公表して意見を反映させた上で、最終的には国

会での議決を経るといふ方法で実現するべきだと思います。

○根本國務大臣 現在のところ、せつかくの御提案ですが、そういうことは考えておりません。

○浦井委員 次に、資本金、建設費の問題が大いに、通行料金の場合、たとえば目的の項には「有

料の道路及び鉄道の建設及び管理」というよう

に、有料であるといふことをはつきりうたつてお

るわけですが、たとえば明石一鳴門にかかる場

合に、淡路島の島民といふか住民といふか、これ

は無料にするとか軽減するとかいうふうな方法は必ずしも不可能ではないと思うわけなんですが、

その辺の見通しはどうでしょうか。

○運輸政府委員 現在道路公団でやつております

有料道路でも、特に住民のために、一般的を原則

として軽減するといふことはやつております

かと、この軽減の方法をいたしまして、一般に通

行する人が住民であるか、ほかから来た者であるかと、いふよう区別も非常にむずかしいと思いま

す。

もう一つは、いまの現状では、例をとつて言いま

ますと、淡路島の方が神戸に行くときには、やは

りフェリーといふことになると料金を取られるわけ

でございます。やはり現在通行のために必要な料

金の以下で定めていきたいと考えております。

○浦井委員 そういふうにお聞きしましたとこ

ろ、やはり管理委員会との関係、まだ大不確定など

ころが多くて、地域の住民の願いといふものが十分に反映されることは言いがたいといふふうに

思ふわけですが、そういう点について私はひとつ積極的に提案をしたいと思うのです。デモクラ

チックに選ばれた地域住民の代表であるとか、あ

るいは専門学者などを含めて審議機関をつくつ

て、たとえば公聴会なども開いて計画案をもつと

適正なものにして、そして、それを地元関係住民に公表して意見を反映させた上で、最終的には国

会での議決を経るといふ方法で実現するべき

だと思います。

○根本國務大臣 それは当然なことでござります。

○浦井委員 最後に一つ申し上げたいのですが、

初めて言いましたように私はこの瀬戸内海に橋

をかける、それから本州四国の交通の発展をはか

るといふことについて賛成したいといふふうに考

えるわけなんですが、実際にこの公団法で橋をか

けていくについては、非常に多くの問題を残して

おるといふふうに考へるわけです。時間がないので省略いたしますけれども、橋の可能性でなし

に、たとえば橋の安全性がどうなつてゐるか、そ

れから通行の安全性、工事中の災害防止、それから工事がもたらすところの漁場や農地、それから

架橋地域の住民などに対する被害を最小限に食いとめる、それから瀬戸内海の海運業者を含めて被害を補償するというような多くの問題をかかえておるわけですが、そういう点で今後ともほんとうに四国四県をはじめ、関係住民の利益が守られるような橋の建設のために私ども努力したいといふふうに考へるわけで、大臣もいままでの答弁の中で言われておりますように、その点で地元住民の要望、意見、願い、こういうものが十分に反映されるような方向で努力していただきたいといふことを要望して、最後に決意を一言お伺いして、私の質問を終わりたいと思います。

○根本国務大臣 申し出の点は十分配慮いたしました、慎重にしかも安全に、そうしてみんなに喜ばれる橋をつくりたいと思っております。○金丸委員長 この際、たゞいま審査中の三案中、内閣提出、本州四国連絡橋公団法案につきましては、他に質疑の申し出ありませんので、本案に対する質疑は、これにて終了いたします。

○金丸委員長 引き続き本案を討論に付するのでありますか、討論の申し出がありませんので、これより直ちに採決いたします。
内閣提出、本州四国連絡橋公団法案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○金丸委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。(拍手)

○金丸委員長 ただいま議決いたしました本案に対しまして、正示啓次郎君、阿部昭吾君、小濱新次君、吉田之久君及び浦井洋君から附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

○正示委員 私は、自由民主党、日本社会党、公明党、民社党及び日本共産党的五党を代表いたしました。

まして、附帯決議の趣旨を御説明申し上げます。
まず、案文を朗読いたします。

本州四国連絡橋公団法案に対する附帯決議(案)

政府は、この法律の施行に際し、左の事項について努力すべきである。

一 國土総合開発との関連を考慮して、架橋の順位をすみやかに決定すること。

一 地方自治を尊重し、地方財政を圧迫しないよう措置すること。

一 適切な損失補償とあいまつて、生活再建及び環境整備等についても十分配慮すること。

右決議する。

以上の事項につきましては、御承知のとおり、委員会の審議過程において論議された重要な問題がありますので、ここに附帯決議を付し、政府の適切な措置を要望するものであります。

以上が本案に附帯決議を付さんとする理由であります。各位の御賛同をお願いいたす次第であります。

○金丸委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。本動議に対し、別に発言の申し出もありませんので、これより採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○金丸委員長 起立総員。よって、正示啓次郎君外四名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、根本建設大臣より発言を求められておりましたので、これを許します。根本建設大臣。○根本国務大臣 ただいま採決されました附帯決議につきましては、御趣旨に沿つて努力いたしました。

○金丸委員長 おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案に対する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任

願いたいと存じますが、御異議ありませんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

願いたいと存じますが、御異議ありませんか。
國でもほとんどのじやないかといふほどの大きなもので、私は驚いたのでございます。
いろいろ事情を聞いてみますと、あの工事については、関係者はそれぞれ指示されたことはかなり守っているようなんですね。安全のために、二日前、それから前日と当日も調査はしてあるのですね。確認してある。にもかかわらずあいつの事故が起つたことについて、どうも私は解せない。そこで、これは慎重に原因を調査してもらわなければなりませんが、確認をしたけれども、確認の方法に手落ちがなかつたかどうかということですね。これの究明を客観的にやらなければならないのじやないかといふことがまず第一点です。

○金丸委員長 この際、建設行政の基本施策に関する件について調査を進めます。根本建設大臣より発言を求められますので、これを許します。根本建設大臣。○根本国務大臣 ここに各委員の皆さまに印刷したものを見上げておりますので、これで御承知願いたいと思ひます。主として私は今回行つて見た後の所見を申し述べまして、これに基づきましてもし御質問がございましたれば、御説明いたしたいと思います。

昨日、羽田五時発の飛行機で参りました。直ちに現場に設置されてあります現場の対策本部に入つていきました。そこには中馬市長ほか関係のおも立つた人が集まつて、今日までの経過の御説明がございました。この経過がここに書いてあるのであります。それから現場はすぐ近くでございましたので行きました。行つてみて想像以上の被害の状況に、私はしばし絶句したのでございました。と申しますのは、工事のための覆工板がまるでめちゃめちゃに散乱しておる。ただ幸いにいましたので行きました。行つてみて想像以上の被害の状況に、私はしばし絶句したのでございました。と申しますのは、工事のための覆工板がまるでめちゃめちゃに散乱しておる。ただ幸いに

いたのでございました。ところが、これが許しておるのです。根木建設大臣。

○根本国務大臣 ただいま採決されました附帯決議につきましては、御趣旨に沿つて努力いたしました。

この際、根本建設大臣より発言を求められておりましたので、これを許します。根木建設大臣。○金丸委員長 おはかりいたしました。

ところで、現場に行こうとしたら、それはあぶない、まだ非常に危険であるからといふことがあります。根木建設大臣。

阪の警察の機動隊、消防署、関係者の非常な必死の努力で遺憾あるいはまた負傷者の処置はできており、悲惨なそれだけではなくなつております。

幸いと申しますが、私が行ったときには大

きなものです。私は驚いたのでございます。

いろいろ事情を聞いてみますと、あの工事につきましては、御趣旨に沿つて努力いたしました。

ところが、現場に行こうとしたら、それはあぶない、まだ非常に危険であるからといふことがあります。根木建設大臣。

阪の警察の機動隊、消防署、関係者の非常な必死の努力で遺憾あるいはまた負傷者の処置はできており、悲惨なそれだけではなくなつております。

件のものに許可するということを検討すべきじやないかと、運輸大臣にも私は意見を出してあります。だから通産大臣にも私は意見を出してあります。ただ、シールド工法をとるに適当でない地盤もあるようでございますから、そういう場合には、むしろ私はガス管を移設してしまつて、移設してから工事をやるといふ、命令でやれるなら、そういうふうな方法をとるべきではなかろうか。いずれにいたしましても、今までやつて指示したことでも間違いないといふことを技術者の諸君が言つてゐるようありますけれども、それだけでは満足せずに、私は工法全体を再検討すべきだということを、きょうの閣議で提案している次第でございます。

それから私が現場で聞き、また、いろいろその後の調査で確認したこととござりますが、工事関係者の死傷者は非常に少ないと、工事は工事に關係のない人、しかもその地域の人よりも、むしろよそから来た通行人が非常に多かつたということをいろいろ聞いてみますと、最初修理に来た、安全装置を入れるために来たガス会社の職員が乗つてきた車がその現場にあつて、それが燃え出しました。ちょうど夕方ときで、サラリーマンやいろいろ通行人がバスとか何かで来たところが、道路のまん中で燃えているから、それに興味をそそられてずっとみ出できたらしいですね。警察は交通規制はしたんですけども、制止したけれどもみんなぞろぞろと来て、制止が物理的に行き届かなかつた、力の關係で。もうあつと来るものだから。そうして、うちに爆発、それであいの被害が大きくなつたということでござります。機動隊が来て現場の処置等一生懸命やつたようありますけれども、どうも一般の市民の方々が、ガス漏れによつて起つて爆発の危険性を認識しない。写真をとるとか、子供なんかは、子供さんが死んだのがだいぶあつたようですけれども、それなんかはやはり興味本位で、燃えてお

るのでみな集まるから、ますます人が集まつてきたりと、ところに爆発の連鎖反応が起つた。こうしたことなどでござりますから、私は今後の対策として、ガス漏洩のあるところの地区については、今後警察がまず何よりも避難命令を早く出して、それから消火なり何かといふこと、ガスの手当てをするといふのがむしろ適切じやなかつたか。大阪の警察本部長も、そういう経験がたれもないものだから、たゞ一生懸命燃えているところを押え全般的に、ガス漏れの地帯については何よりもまず避難命令、それからいまの交通遮断してそこに人をやらないといふような措置が必要ではなかろうか、こういう所感を持ちました。

それからもう一つは、これは通産省に対しまして、先ほど申したようにガス漏れの自動探知機の開発と、その設備をすべきであるということで研究してほしいといふことを要請しました。

それから、私も非常にガスの知識がなかつたために——あの事件が起きて、ガスがとまるまでに三時間かかることがありますね。なぜすぐに止められないのかと申したところが、専門家のほうでは、メーンパイプ、そのそばを何とかして急にとめる、今度はその圧力の変化で、家庭で使つておる火から引火してさらに大きな爆発を誘発するので急にとめられない。何かとめる前には大きな風船みたいなものをそばに置いて、そこに吸い口をつけて、そりして圧力を調整しながらとめなければならぬ、そのため三時間もかかつた。これは現

と、それよりほかないといふことです。それはあまりにもブリミティップではないが、そういうことであるならば、やはりガス漏れが出た場合にパイプを安全に、かつすみやかに遮断する技術開発を当然やるべきだといふこともお願ひしてまいります。

○金丸委員長 ただいまの根本建設大臣の発言に対する質疑は次回に譲ることといたします。次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時二十一分散会

建設省といつましても、直ちに事務当局に今後こうしたことの絶対ないよう、まず現在各地で地下工事等をやつておるところを總点検して、万全の上にも万全を期する指示を与えたといふこと

と、それから今後地下工事を、特に大都会でやる場合にはできるだけシールド工法を採用するということ、それから移設する検討を命じておる次第であります。

建設委員会議録第三号中正誤	
ペジ	段行
七	三一四
一三	四二五
一四	三末四
二〇	一九
三	一六一
三	一六三
二	末七
二	二六
勸告	一本
	中ど
	問題
	モータリゼー
	ション
	一体
	中で
	問題は
	表日本
	勤労者
	勤告が