

第六十三回国会 建設委員会運輸委員会連合審査会議録 第一号

昭和四十五年四月六日(月曜日)

午前十時十三分開議

出席委員

建設委員会

委員長 金丸 信君

理事 天野 光晴君

理事 服部 安司君

理事 小川新一郎君

池田 清志君

葉梨 信行君

森下 國雄君

井上 普方君

北側 義一君

内海 清君

運輸委員会

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君

理事 内藤 良平君

理事 和田 春生君

砂田 重民君

井野 正揮君

田代 文久君

出席國務大臣

建設 大臣 根本龍太郎君

出席政府委員

水産庁次長 藤村 弘毅君

運輸省海運局長 澤 雄次君

運輸省鉄道監督 町田 直君

海上保安庁長官 河毛 一郎君

建設大臣官房長 志村 清一君

建設省道路局長 養崎健二郎君

委員外の出席者

日本国有鉄道總 磯崎 敏君

第一類第十二号(附属の一) 建設委員会運輸委員会連合審査會議録第一号 昭和四十五年四月六日

参 考 人
理事 (日本道路公団) 村上 永一君
参 考 人
参 考 (日本鉄道建設公団総裁) 篠原 武司君
参 考 人
参 考 (日本鉄道建設公団理事) 増川 遼三君
参 考 人
参 考 (日本鉄道建設公団理事) 別所多喜次君
運輸委員会調査 鎌瀬 正己君
宣 長
建設委員会調査 曾田 忠君
宣 長

本日の會議に付した案件
本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八二号)

〔金丸建設委員長、委員長席に着く〕
○金丸委員長 これより建設委員会運輸委員会連合審査會を開會いたします。
先例によりまして、私が委員長の職務を行ないます。
内閣提出、本州四国連絡橋公団法案を議題とし、審査を行ないます。

本州四国連絡橋公団法案
本州四国連絡橋公団法

目次

第一章 總則(第一条―第七条)
第二章 管理委員会(第八条―第十七条)
第三章 役員及び職員(第十八条―第二十八条)
第四章 業務(第二十九条―第三十三条)
第五章 財務及び會計(第三十四条―第四十四条条)

第六章 監督(第四十五条・第四十六条)
第七章 雑則(第四十七条―第五十一条)
第八章 罰則(第五十二条―第五十四条)
附則

第一章 總則

(目的)
第一条 本州四国連絡橋公団は、本州と四国の連絡橋に係る有料の道路及び鉄道の建設及び管理を総合的かつ効率的に行なうこと等により、本州と四国の間の交通の円滑化を図り、もつて国土の均衡ある発展と國民經濟の發達に資することを目的とする。

(法人格)
第二条 本州四国連絡橋公団(以下「公団」という。)は、法人とする。

(事務所)
第三条 公団は、主たる事務所を東京都に置く。
2 公団は、建設大臣の認可を受けて、必要な地に從たる事務所を置くことができる。

(資本金)
第四条 公団の資本金は、二億円と政令で定める地方公共団体が公団の設立に際し出資する額の合計額とする。
2 政府は、公団の設立に際し、前項の二億円を出資するものとする。
3 公団は、必要があるときは、建設大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

4 政府及び政令で定める地方公共団体は、前項の規定により公団がその資本金を増加するときは、公団に出資することができる。

(登記)
第五条 公団は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項

項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(名称の使用制限)

第六条 公団でない者は、本州四国連絡橋公団という名称を用いてはならない。

(民法の準用)

第七条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、公団について準用する。

第二章 管理委員会

(設置)
第八条 公団に、管理委員会(以下「委員会」という。)を置く。

(権限)

第九条 公団の事業計画、予算及び資金計画並びに決算は、委員会の議決を経なければならない。

(組織)

第十条 委員会は、委員七人及び公団の總裁をもつて組織する。

2 委員会に委員長一人を置き、委員の互選により選任する。

3 委員長は、委員会の会務を總理する。

4 委員会は、あらかじめ、委員のうちから、委員長に事故がある場合にその職務を代理する者を定めておかなければならない。

(委員の任命)

第十一条 委員は、建設大臣が任命する。

2 委員のうち三人は、公団に出資した地方公共団体の長が(公団に出資した地方公共団体が二以上あるときは、当該地方公共団体の長が共同して)推薦した者のうちから任命しなければならない。

(委員の任期)

第十二条 委員の任期は、二年とする。ただし、

補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることが出来る。

(委員の欠格条項)

第十三条 次の各号の一に該当する者は、委員となることができない。

- 一 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者で公団と取引上密接な利害關係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。
- 二 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。
- 三 公団の役員又は職員

(委員の解任)

第十四条 建設大臣は、委員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その委員を解任しなければならない。

2 建設大臣は、委員が次の各号の一に該当するときは、その他委員たるに適しないと認めるときは、その委員を解任することができる。

- 一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。
- 二 職務上の義務違反があるとき。

(委員の報酬)

第十五条 委員は、報酬を受けない。ただし、旅費その他職務の遂行に伴う実費を受けるものとす。

(議決の方法)

第十六条 委員会は、委員長又は第十條第四項に規定する委員長を代理する者のほか、委員及び總裁のうち三人以上が出席しなければ、會議を開き、議決をすることができない。

2 委員会の議事は、出席者の過半数をもつて決する。可否同数のときは、委員長が決する。

3 委員会は、公団の役員又は職員をその會議に

出席させて、必要な説明を求めることができる。

(委員の公務員たる性質)

第十七条 委員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章 役員及び職員

(役員)

第十八条 公団に、役員として、總裁一人、副總裁一人、理事六人以内及び監事二人以内を置く。

(役員職務及び権限)

第十九条 總裁は、公団を代表し、その業務を総理する。

2 副總裁は、公団を代表し、總裁の定めるところにより、總裁を補佐して公団の業務を掌理し、總裁に事故があるときはその職務を代理し、總裁が欠員のときはその職務を行なう。

3 理事は、總裁の定めるところにより、總裁及び副總裁を補佐して公団の業務を掌理し、總裁及び副總裁に事故があるときはその職務を代理し、總裁及び副總裁が欠員のときはその職務を行なう。

4 監事は、公団の業務を監査する。

5 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、總裁又は主務大臣に意見を提出することが出来る。

(役員任命)

第二十条 總裁及び監事は、建設大臣が任命する。

2 副總裁及び理事は、建設大臣の認可を受けて、總裁が任命する。

(役員任期)

第二十一条 役員の任期は、四年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることが出来る。

(役員欠格条項)

第二十二条 次の各号の一に該当する者は、役員

となることができない。

- 一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)。
- 二 日本国有鉄道の役員又は職員(非常勤の者を除く)。

三 第十三条第一号又は第二号に掲げる者

(役員解任)

第二十三条 建設大臣又は總裁は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 建設大臣又は總裁は、それぞれその任命に係る役員が第十四条第二項各号の一に該当するとき、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

3 總裁は、前項の規定によりその任命に係る役員を解任しようとするときは、あらかじめ、建設大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼職禁止)

第二十四条 役員は、營利を目的とする団体の役員となり、又は自ら營利事業に従事してはならない。

(代表権の制限)

第二十五条 公団と總裁又は副總裁との利益が相反する事項については、これらの者は、代表権を有しない。この場合には、監事が公団を代表する。

(代理人の選任)

第二十六条 總裁及び副總裁は、理事又は公団の職員のうちから、公団の主たる事務所又は従たる事務所業務の業務に關し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(職員任命)

第二十七条 公団の職員は、總裁が任命する。

(役員及び職員公務員たる性質)

第二十八条 第十七条の規定は、役員及び職員について準用する。

第四章 業務

(業務の範囲)

第二十九条 公団は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行なう。

- 一 その通行について料金を徴収することができる道路法(昭和二十七年法律第八十号)第三條第二号の一般国道で本州と四国を連絡するものの新設、改築、維持、修繕その他の管理を行なうこと。
- 二 本州と四国を連絡する鉄道施設の建設及び管理を行なうこと。
- 三 前号の規定により建設した鉄道施設を有償で日本国有鉄道に利用させること。
- 四 第一号の道路又は第二号の鉄道施設に係る災害復旧工事を行なうこと。
- 五 その利用について料金を徴収することができる自動車駐車場の建設及び管理を行なうこと。
- 六 第一号の道路の円滑な交通を確保するために必要な休憩所、給油所その他の施設で政令で定めるものの建設及び管理を行なうこと。
- 七 前各号(第三号を除く)に掲げる業務に附帯する業務を行なうこと。
- 八 前各号に掲げる業務の遂行に支障のない範囲内で、国、地方公共団体その他政令で定める者の委託に基づき、次に掲げる業務を行なうこと。

イ 長大橋の建設並びに長大橋に關する調査、測量、設計、試験及び研究

ロ イに掲げるもののほか、第一号の道路と密接な關連のある道路(道路法による道路をいう。第五十條第一項第三号において同じ)の新設又は改築

ハ イに掲げるもののほか、第二号の鉄道施設と密接な關連のある鉄道施設の建設

2 公団は、前項の業務のほか、建設大臣の認可を受けて、次の業務を行なうことができる。

一 前項第一号の道路で高架のものの新設若し

くは改築又は同項第二号の鉄道施設で高架のもの、の建設と一体として建設することが適当であると認められる事務所、店舗、倉庫その他の施設（以下「事務所等」という。）を建設し、及び管理すること。

二 委託に基づき、前項第一号の道路で高架のもの、の新設若しくは改築又は同項第二号の鉄道施設で高架のもの、の建設と一体として建設することが適当であると認められる事務所等を建設すること。

三 公団は、第一項第六号及び前項の業務を行なう場合においては、政令で定める基準に従つてしなければならない。

（基本計画）

第三十条 建設大臣は、政令で定めるところにより、前条第一項第一号の業務につき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときは、同様とする。

二 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つき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときは、同様とする。

三 建設大臣は、第一項の基本計画を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。）の同意を得なければならない。この場合において、県知事である道路管理者が同意をしようとするときは、その統轄する県の議会の議決を経なければならない。

四 運輸大臣は、第二項の基本計画を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、鉄道建設審議会に諮問しなければならない。

（工事実施計画）

第三十一条 公団は、政令で定めるところにより、第二十九条第一項第一号及び第二号の業務をあわせ行なうるとき、又は同項第一号若しくは第二号の業務を行なうるときは、前条第一項及び第二項の基本計画又は同条

第一項若しくは第二項の基本計画に基づいて工事実施計画を作成し、主務大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

二 前項の工事実施計画に定めるべき事項その他同項の認可の申請に関し必要な事項は、主務省令で定める。

三 公団は、第一項の規定により工事実施計画を作成し、又は変更しようとするときは、政令で定めるところにより、当該工事実施計画に係る道路の道路管理者又は日本国有鉄道に協議しなければならない。

四 公団は、前項の規定による日本国有鉄道との協議に係る工事実施計画について第一項の認可を受けたときは、当該工事実施計画に関する書類を、日本国有鉄道に提出しなければならない。（鉄道施設の利用料の額の基準）

第三十二条 公団が、第二十九条第一項第三号の規定により鉄道施設を利用させる場合における利用料の額の基準に関し必要な事項は、政令で定める。

（業務方法書）

第三十三条 公団は、業務開始の際、業務方法書を作成し、運輸大臣及び建設大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

二 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令・建設省令で定める。

第五章 財務及び会計

（事業年度）

第三十四条 公団の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

（事業計画等の認可）

第三十五条 公団は、毎事業年度、事業計画、予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、建設大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

二 公団は、前項の規定により事業計画を作成し、又は変更しようとするときは、政令で定めるところにより、鉄道施設に係る部分について、日本国有鉄道に協議しなければならない。

三 公団は、第一項の認可を受けたときは、事業計画、予算及び資金計画に関する書類を、公団に出資した地方公共団体に提出しなければならない。

（財務諸表）

第三十六条 公団は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書（以下「財務諸表」という。）を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に建設大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

二 公団は、前項の規定により財務諸表を建設大臣に提出するときは、これに当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書を添え、並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見をつけないなければならない。

三 公団は、第一項の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、各事務所に備えて置かなければならない。

四 公団は、第一項の承認を受けたときは、財務諸表及び決算報告書を、公団に出資した地方公共団体に提出しなければならない。（利益及び損失の処理）

第三十七条 公団は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

二 公団は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

（借入金及び本州四国連絡橋債券）
第三十八条 公団は、建設大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金をし、又は本州

四国連絡橋債券（以下「債券」という。）を発行することができる。

二 前項の規定による短期借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。ただし、資金の不足のため償還することができないときは、その償還することができない金額に限り、建設大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

三 前項ただし書の規定による借り換えた短期借入金は、一年以内に償還しなければならない。

四 第一項の規定による債券の債権者は、公団の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

五 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

六 公団は、建設大臣の認可を受けて、債券の発行に関する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

七 商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百九条から第三百一一条までの規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

八 第一項及び第四項から前項までに定めるもののほか、債券に関し必要な事項は、政令で定める。

（債務保証）

第三十九条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律（昭和二十一年法律第二十四号）第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、公団の長期借入金又は債券に係る債務（国際復興開発銀行等からの外資の受入に関する特別措置に関する法律（昭和二十八年法律第五十一号）第二条の規定に基づき政府が保証契約をすることができ、債務を除く。）について保証することができる。

（償還計画）

第四十条 公団は、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画をたてて、建設大臣の認可を受

けなければならぬ。

(余剰金の運用)

第四十一条 公団は、次の方法による場合を除く
ほか、業務上の余剰金を運用してはならない。

一 国債その他建設大臣の指定する有価証券の
取得

二 銀行への預金又は郵便貯金

(財産の処分等の制限)

第四十二条 公団は、建設省令で定める重要な財
産を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとする
ときは、建設大臣の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)

第四十三条 公団は、その役員及び職員に対する
給与及び退職手当の支給の基準を定めようとする
ときは、建設大臣の承認を受けなければならない。
これを變更しようとするときも、同様とする。

(建設省令への委任)

第四十四条 この法律及びこれに基づく政令に規
定するものは、公団の財務及び会計に關し
必要な事項は、建設省令で定める。

第六章 監督

(監督)

第四十五条 公団は、主務大臣が監督する。

2 主務大臣は、この法律を施行するため必要が
あると認めるときは、公団に対して、その業務
に關し監督上必要な命令をすることが出来る。

(報告及び検査)

第四十六条 主務大臣は、この法律を施行するた
め必要があると認めるときは、公団に対してそ
の業務及び資産の状況に關し報告をさせ、又は
その職員に、公団の事務所その他の事業所に立
ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他
の必要な物件を検査させることができる。

2 前項の規定により職員が立入検査をする場合
においては、その身分を示す証明書を携帯し、
関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪
捜査のために認められたものと解してはならな
い。

第七章 雑則

(解散)

第四十七条 公団の解散については、別に法律で
定める。

(協議)

第四十八条 建設大臣は、次の場合には、あらか
じめ、運輸大臣に協議しなければならない。

一 第三條第二項、第四條第三項、第二條第
二項、第三十五條第一項、第三十八條第一項、
第二項ただし書若しくは第六項、第四十條又
は第四十二條の認可をしようとするとき。

二 第十一條第一項又は第二十條第一項の規定
による任命をしようとするとき。

三 第十四條第一項若しくは第二項又は第二十
三條第一項若しくは第二項の規定による解任
をしようとするとき。

四 第三十六條第一項又は第四十三條の承認を
しようとするとき。

五 第四十一條第一号の規定による指定をしよ
うとするとき。

六 第四十二條又は第四十四條の建設省令を定
めようとするとき。

第四十九條 運輸大臣又は建設大臣は、次の場合
には、あらかじめ、大蔵大臣に協議しなければ
ならない。

一 第四條第三項、第三十三條第一項、第三十
五條第一項、第三十八條第一項、第二項た
だし書若しくは第六項、第四十條又は第四十二
條の認可をしようとするとき。

二 第三十條第一項又は第二項の基本計画を定
め、又は變更しようとするとき。

三 第三十三條第二項又は第四十四條の運輸省
令・建設省令又は建設省令を定めようとする
とき。

四 第三十六條第一項又は第四十三條の承認を
しようとするとき。

五 第四十一條第一号の規定による指定をしよ
うとするとき。

(主務大臣等)

第五十條 この法律において主務大臣は、次のと
おりとする。

一 役員及び職員並びに財務及び会計その他管
理業務に關する事項については、建設大臣

二 第二十九條第一項第一号の道路及び同項第
二号の鉄道施設の共用に供する橋その他の工
作物の建設及び管理並びに当該工作物に係る
その他の業務に關する事項については、運輸
大臣及び建設大臣

三 道路の新設、改築、維持、修繕その他の管
理及び道路に係るその他の業務に關する事項
(前号に規定する事項を除く。)については、
建設大臣

四 鉄道施設の建設及び管理並びに鉄道施設に
係るその他の業務に關する事項(第二号に規
定する事項を除く。)については、運輸大臣

2 第三十一條第二項の主務省令は、公団が第二
十九條第一項第一号及び第二号の業務をあわせ
行なうとする場合にあつては運輸省令・建設
省令とし、公団が同項第一号又は第二号の業務
を行なうとする場合にあつては建設省令又は
運輸省令とする。

(他の法令の準用)

第五十一條 不動産登記法(明治三十二年法律第
二十四号)及び政令で定めるその他の法令につ
いては、政令で定めるところにより、公団を国
の行政機関とみなして、これらの法令を準用す
る。

第八章 罰則

第五十二條 第四十六條第一項の規定による報告
をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の
規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し
た場合には、その違反行為をした公団の役員又

は職員は、三万円以下の罰金に処する。
第五十三條 次の各号の一に該当する場合には、
その違反行為をした公団の役員は、三万円以下
の過料に処する。

一 この法律の規定により主務大臣又は運輸大
臣若しくは建設大臣の認可又は承認を受けな
ければならない場合において、その認可又は
承認を受けなかつたとき。

二 第五條第一項の規定に違反して登記するこ
とを怠つたとき。

三 第二十九條第一項及び第二項に規定する業
務以外の業務を行なつたとき。

四 第四十一條の規定に違反して業務上の余剰
金を運用したとき。

五 第四十五條第二項の規定による主務大臣の
命令に違反したとき。

第五十四條 第六條の規定に違反した者は、一万
円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(公団の設立)

第二条 建設大臣は、公団の總裁又は監事となる
べき者を指名する。

2 前項の規定により指名された總裁又は監事と
なるべき者は、公団の成立の時において、この
法律の規定により、それぞれ總裁又は監事に任
命されたものとする。

3 建設大臣は、第一項の規定による指名をしよ
うとするときは、あらかじめ、運輸大臣に協議
しなければならない。

第三条 建設大臣は、設立委員を命じて、公団の
設立に關する事務を処理させる。

2 設立委員は、第四條第一項の政令で定める地
方公共団体に對して、公団に対する出資を募集
しなければならない。

3 設立委員は、前項の募集が終つたときは、
建設大臣に對して、設立の認可を申請しなけれ

じ。」とあるのは「組合員」と、第六十六条第一項中「公共企業体は、次に掲げる金額を」とあるのは「公団は第二号に掲げる金額を、公共企業体は第四号に掲げる金額をそれぞれ」と、同条第四項中「公共企業体」とあるのは「公団若しくは公共企業体」と読み替へるものとする。

4 復帰希望職員が引き続き公団職員として在職しなくなつたとき(引き続き日本国有鉄道に復帰したときを除く)は、国鉄共済組合は、運輸省令で定めるところにより、当該復帰希望職員及び公団に対し、これらの者が負担した掛金又は負担金を返還しなければならない。

(鉄道敷設法の一部改正)

第十五条 鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)の一部を次のように改正する。

第三条中「及日本鉄道建設公団」を「並日本鉄道建設公団及本州四国連絡橋公団」に改める。

第四条第二項中「又ハ日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団又ハ本州四国連絡橋公団」に改める。

第九条第四項中「若ハ日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団若ハ本州四国連絡橋公団」に改める。

(公職選挙法の一部改正)

第十六条 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第二百三十六条の二第二号中「若しくは外資埠頭公団」を「外資埠頭公団若しくは本州四国連絡橋公団」に改める。

(土地収用法の一部改正)

第十七条 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第三条第七号の二の次に次の一号を加える。

七の三 本州四国連絡橋公団が設置する鉄道の用に供する施設

(道路法の一部改正)

第十八条 道路法の一部を次のように改正する。

第二十条第一項及び第三十一条中「若しくは

日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団若しくは本州四国連絡橋公団」に改める。

(地方財政再建促進特別措置法の一部改正)

第十九条 地方財政再建促進特別措置法(昭和三十年法律第九十五号)の一部を次のように改正する。

第二十四条第二項中「阪神高速道路公団」の下に、本州四国連絡橋公団を加える。

(道路整備特別措置法の一部改正)

第二十条 道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。

第二条第三項中「若しくは阪神高速道路公団」を「阪神高速道路公団若しくは本州四国連絡橋公団」に改める。

第七条の六の次に次の五号を加える。

(本州四国連絡橋公団の行なう有料の本州四国連絡道路の新設又は改築)

第七条の七 本州四国連絡橋公団は、道路法第十二条、第十七条第一項若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十九条第一項の規定に基づき成立した協議(同条第四項の規定により成立したものとなされる協議を含む)にかかわらず、本州四国連絡橋公団法(昭和四十五年法律第 号)第三十条第一項の規定により指示された基本計画に従つて、当該基本計画に係る一般国道(以下「本州四国連絡道路」という)を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

(本州四国連絡道路に係る料金及び料金の徴収期間の認可)

第七条の八 本州四国連絡橋公団は、前条の規定に基づき新設し、又は改築した本州四国連絡道路について料金を徴収しようとするときは、建設省令で定めるところにより、料金及び料金の徴収期間について、あらかじめ、建設大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 本州四国連絡橋公団は、前項の認可を受けようとするときは、あらかじめ、当該認可に係る道路の道路管理者に協議しなければならない。

(本州四国連絡橋公団の行なう有料の本州四国連絡道路の維持、修繕等)

第七条の九 本州四国連絡橋公団は、第七条の七の規定に基づき新設し、又は改築した本州四国連絡道路については、道路法第十三条第一項若しくは第三項、第十七条第一項若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定、同法第十九条第一項の規定に基づき成立した協議(同条第四項の規定により成立したものとなされる協議を含む)又は道路の修繕に關する法律第二条第一項の規定にかかわらず、第十条第二項の規定により公告する工事完了の日の翌日から第十四条第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日まで、当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行なうものとする。

(本州四国連絡橋公団の行なう有料の本州四国連絡道路の維持、修繕等の特例)

第七条の十 本州四国連絡橋公団は、第七条の七の規定に基づき新設し、又は改築した本州四国連絡道路の維持又は修繕に關する工事に多額の費用を要し、かつ、当該道路の道路管理者が当該道路の維持又は修繕に關する工事を行なうことが著しく困難又は不適当であると認められるときに限り、建設大臣の許可を受けて、前条に規定する期間の経過後においても、当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行なつて、料金を徴収することができる。

2 本州四国連絡橋公団は、前項の許可を受けようとするときは、第十四条第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日の六月前までに、第五条第二項各号に掲げる事項を記載した申請書を建設大臣に提出しなければならない。

3 建設大臣は、前項の規定による申請書受理した場合において申請に係る道路の維持及び修繕に關する工事が第一項に規定する要件に該當し、かつ、申請書に記載された事項が適正であると認められるときに限り、第一項の許可をすることができる。

4 本州四国連絡橋公団は、第一項の許可を受けた後、第五条第二項各号に掲げる事項を變更しようとするときは、建設大臣の許可を受けなければならない。

5 第三条第六項の規定は、建設大臣が第一項又は前項の許可をした場合に準用する。

(本州四国連絡橋公団による道路管理者の権限の代行)

第七条の十一 第七条の規定は、本州四国連絡橋公団が第七条の七の規定に基づき本州四国連絡道路を新設し、若しくは改築する場合、第七条の九の規定により本州四国連絡道路の維持、修繕及び災害復旧を行なう場合又は前条第一項の許可(同条第四項の許可を含む。以下同じ)を受けて本州四国連絡道路の維持、修繕及び災害復旧を行なう場合に準用する。

第九条第一項中「日本道路公団又は首都高速道路公団若しくは阪神高速道路公団」を「日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団又は本州四国連絡橋公団(以下「公団等」という。)」に改め、「第七条の三第一項の認可の下に「若しくは本州四国連絡橋公団法第三十一条第一項の認可」を加える。

第十条の見出しを「(公団等の行なう有料の道路に關する工事の公告)」に改め、同条第一項中「日本道路公団又は首都高速道路公団若しくは阪神高速道路公団」を「公団等」に、「若しくは第三条第一項」を「第三条第一項に、又は第七条の二」を「第七条の二に、工事を行なおうとするときは」を「工事又は第七条の七の規定に基づく本州四国連絡道路の新設若しくは

ようとするときは、あらかじめ、当該認可に係る道路の道路管理者に協議しなければならない。

(本州四国連絡橋公団の行なう有料の本州四国連絡道路の維持、修繕等)

第七条の九 本州四国連絡橋公団は、第七条の七の規定に基づき新設し、又は改築した本州四国連絡道路については、道路法第十三条第一項若しくは第三項、第十七条第一項若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定、同法第十九条第一項の規定に基づき成立した協議(同条第四項の規定により成立したものとなされる協議を含む)又は道路の修繕に關する法律第二条第一項の規定にかかわらず、第十条第二項の規定により公告する工事完了の日の翌日から第十四条第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日まで、当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行なうものとする。

(本州四国連絡橋公団の行なう有料の本州四国連絡道路の維持、修繕等の特例)

第七条の十 本州四国連絡橋公団は、第七条の七の規定に基づき新設し、又は改築した本州四国連絡道路の維持又は修繕に關する工事に多額の費用を要し、かつ、当該道路の道路管理者が当該道路の維持又は修繕に關する工事を行なうことが著しく困難又は不適当であると認められるときに限り、建設大臣の許可を受けて、前条に規定する期間の経過後においても、当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行なつて、料金を徴収することができる。

2 本州四国連絡橋公団は、前項の許可を受けようとするときは、第十四条第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日の六月前までに、第五条第二項各号に掲げる事項を記載した申請書を建設大臣に提出しなければならない。

第十五条第一項中「日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団」を「公団等」に改め、「阪神高速道路の新設若しくは改築に關

は公園等の管理する一般国道等」に、「若しくは当該一般国道等の道路管理者、当該首都高速道路

の二、第七条の七及び第七条の十第一項」に、
「日本道路公団、首都高速道路公団又は阪神高

第二十八條(見出しを含む。)中「日本道路公

団、首都高速道路公団又は阪神高速道路公団が「公団等」に、「日本道路公団、首都高速道路公団又は阪神高速道路公団」を「当該公団等」に改める。

第二十九条中「日本道路公団、首都高速道路公団又は阪神高速道路公団」を「公団等」に改める。

第三十条第一項中「日本道路公団の管理する一般国道等」を「第十七条第一項に規定する日本道路公団に係る道路」に、「首都高速道路公団の管理する」を「第十七条第一項に規定する」に、「阪神高速道路公団の管理する」を「第十七条第一項に規定する」に、「許可」とする。「許可」とし、第十七条第一項に規定する本州四国連絡道路を本州四国連絡橋公団が管理し、又は管理しようとするときは、同法第二十二條第二項、第三十二條第二項若しくは第四項、第三十三條、第三十六條、第四十二條第一項、第六十六條第一項、第六十八條、第六十九條、第七十條第一項、第三項若しくは第四項、第七十一條第四項若しくは第五項、第七十二條第一項若しくは第三項又は第九十二條第四項「道路管理若しくは第三項又は第九十二條第四項「道路管理若しくは第三項又は第九十二條第四項」とあるのは「本州四国連絡橋公団」と、同法第二十四條又は第四十一條中「道路管理者以外の者」とあるのは「道路管理者及び本州四国連絡橋公団以外の者」と、同法第七十一條第四項中「道路監理員を命じ、第二十四條、第三十二條第一項若しくは第三項、第三十七條、第四十條、第四十三條、第四十四條第三項若しくは第四項、第四十六條若しくは第四十七條第三項の規定又は道路整備特別措置法第七條の十一において準用する同法第七條第一項第六号、第七号の二、第九号、第九号の二、第十一号若しくは第十二号の

規定により本州四国連絡橋公団が代わつてするこれらの規定に基づく処分」と、同法第七十二條第一項中「第二十四條又は第三十二條第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」とあるのは「道路整備特別措置法第七條の十一において準用する同法第七條第一項第六号又は第七号の二の規定により本州四国連絡橋公団が代わつてする第二十四條本文又は第三十二條第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」とする。に改め、同条第二項中「日本道路公団の管理する一般国道等、首都高速道路公団の管理する首都高速道路及び阪神高速道路公団の管理する阪神高速道路」を「公団等の管理する一般国道等」に改め、同条第五項中「日本道路公団、首都高速道路公団又は阪神高速道路公団」を「公団等」に改める。

第三十一條中「若しくは日本道路公団の管理する一般国道等、首都高速道路公団の管理する首都高速道路又は阪神高速道路公団の管理する阪神高速道路」を「又は公団等の管理する一般国道等」に、「日本道路公団、首都高速道路公団若しくは阪神高速道路公団」を「公団等」に改める。

(高速自動車国道法の一部改正)

第二十一條 高速自動車国道法(昭和三十一年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。

第十二條第一項及び第三項中「若しくは日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団若しくは本州四国連絡橋公団」に改める。

(公共用地の取得に関する特別措置法の一部改正)

第二十二條 公共用地の取得に関する特別措置法(昭和三十六年法律第五十号)の一部を次のように改正する。

第二条第二号中「又は日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団又は本州四国連絡橋公団」に改める。

(所得税法の一部改正)

第二十三條 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中北海道東北開発公庫の項の次に次のように加える。

本州四国連絡橋公団 和四十五年法律第(昭)号

(法人税法の一部改正)

第二十四條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中北海道東北開発公庫の項の次に次のように加える。

本州四国連絡橋公団 和四十五年法律第(昭)号

(印紙税法の一部改正)

第二十五條 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第二中北海道東北問題対策協会の項の次に次のように加える。

本州四国連絡橋公団 和四十五年法律第(昭)号

(登録免許税法の一部改正)

第二十六條 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二中北海道東北開発公庫の項の次に次のように加える。

本州四国連絡橋公団 和四十五年法律第(昭)号

(地方税法の一部改正)

第二十七條 地方税法(昭和二十五年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第一項第二号中「阪神高速道路公団」の下に「本州四国連絡橋公団」を加える。

(行政管理局設置法の一部改正)

第二十八條 行政管理局設置法(昭和二十三年法律

第七十七号)の一部を次のように改正する。

第二条第十二号中「阪神高速道路公団」の下に「本州四国連絡橋公団」を加える。

(建設省設置法の一部改正)

第二十九條 建設省設置法(昭和二十三年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

第三十三條の四の次に次の一号を加える。

十三の五 本州四国連絡橋公団の業務の監督その他本州四国連絡橋公団法(昭和四十五年法律第(昭)号)の施行に関する事務を管理すること。

第三十六條の二中「阪神高速道路公団」の下に「本州四国連絡橋公団」を加える。

第四十六條第六項中「第十三号の四」を「第十三号の五」を加える。

第五條の四の見出しを「日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官」に改め、同条第一項中「第十三号の四」の下に「及び第十三号の五」を加え、「日本道路公団監理官」を「日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官」に改め、同条第二項中「日本道路公団監理官」を「日本道路公団・本州四国連絡橋公団監理官」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)

第三十條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第三十三号の二の次に次の一号を加える。

三十三の三 本州四国連絡橋公団を監督すること。

第二十一條第五項中「日本鉄道建設公団監理官」を「日本鉄道建設公団・本州四国連絡橋公団監理官」に改め、同条第六項中「日本鉄道建設公団監理官」を「日本鉄道建設公団・本州四国連絡橋公団監理官」に改め、「第二十七條第一項第五号」の下に「及び第五号の二」を加える。

第二十七條第一項第五号の次に次の一号を加

える。

五の二 本州四国連絡橋公団に関する事。
第二十七条第三項中「第五号」を「第五号の二」に改める。

第三十八条第二項の表鉄道建設審議会の項目的欄中「及び日本鉄道建設公団」を「並びに日本鉄道建設公団及び本州四国連絡橋公団」に改める。

理由

本州と四国間の交通の円滑化を図るため、本州と四国の連絡橋に係る有料の道路及び鉄道の建設及び管理を総合的かつ効率的に行なう本州四国連絡橋公団を設ける必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○金丸委員長 本案につきましては、お手元に配付してあります資料によって趣旨は御了解願うこととし、直ちに質疑を行ないます。

なお、本日御出席を願いました参考人は、日本道路公団理事村上永一君、日本鉄道建設公団総裁榎原武司君、同理事増川遼三君及び同理事別所多喜次君、以上の方々であります。

参考人からの御意見は、質疑応答の形式でお聞きすることにしたと存じますので、さよう御了承願います。

また、御質疑される各委員に申し上げます。質疑者が多数おられますので、両委員長で協議の上、質疑時間はお一人二十分といたしました。質疑はこの時間内で終わるよう御協力を願います。質疑の通告がありますので、順次これを許します。加藤六月君。

○加藤六月委員 本州四国連絡橋公団法案がこうやって建設、運輸の連合審査でできるようにになりましたことにつきまして、建設委員会の皆さんに對し、厚くまず感謝申し上げるものでございす。今日、この公団法ができて上るに至りますのでの建設省当局、道路公団、鉄建公団の皆さん方

の御苦勞、これに對しては、非常に長期にわたったものでございすが、この席をかりまして深甚なる敬意を表しておきます。

本日は、建設と運輸の連合審査でございます。主として私は、運輸委員会の立場でこの問題について質問させていただきます、こう思うわけでございす。

今日、瀬戸内海に三本のルートをきめ、三本の橋をかける、それに伴って生ずるところの国民的な利益あるいはまた地域格差の是正、いろいろなものについてこの公団法の成立並びに架橋の完成ということは広く国民の関心を呼び、また、単に中国、四国地方の国民だけではなくして、全国民の注視の的になっておるわけであります。御存じのように、瀬戸内海には非常に多くの船舶が航行いたしております。これを大別しますと、東西に走る船舶というものと南北に走る船舶というものがあつたわけだ。南北に走る船舶というものは、今日いわゆる橋にかゝる役目を果たして、努力いたしておるわけでありす。そこで、この橋が完成した場合を想定いたしますと、いろいろな問題が起つてくるわけでございす。また、今日瀬戸内海には、大型漁業でないところの中小漁業あるいは定置漁業というものが、非常に密度の高い漁法を行なつておるわけでございす。まあこういった関連、また今日、国の関係といたしましては、宇野—高松間の日本国有鉄道の連絡船というものがいわゆる大きな役割を果たしているわけでございす。こういった問題等につきまして、この時間の手えられた範囲内で質問していきたい、こう思うわけでございす。

まず、今日、この三ルートを中心にして、約五十のいわゆる運送業者がおるわけでございす。いろいろな性格でございす。あるものはフェリー、あるものは離島と結んで本土と四国の間を結んでおる、あるものは機帆船、いろいろなかっこうのものがあるわけでございす。そこでわれわれが一番この点について問題にいたします

のは、補償の問題でございす。よくいままで言われておることに、いわゆる橋をかけた場合——有料橋であれ無料橋であれ、橋をかけた場合には、いわゆる性質の異なる——同種、異種という議論が出てきて、補償の対象にならない、こういふことが言われておるわけでございす。ところが、同じ免許事業でございすけれども、陸上の道路運送法、地方鉄道軌道整備法、こういう法律には補償の規定がはっきり出ておるわけでございす。補償が、まず、こういった問題について、いろいろな議論等があるわけでございす。

道路局長さんにお伺いしてみたいと思ひすが、今後こういった問題の折衝に際する意図が、ありであるかないかということをお伺いしてみたいと思ひます。

○運輸府委員 ただいまの御質問でございすが、本州と四国の間に橋をかけた場合のフェリーその他の運送業者に対する補償の問題かと思ひますが、実はこれは非常にむずかしい問題だと思ひますが、一般的に言ひますと、道路を新設し、改築した場合、これは陸上でも海上でもそうだと思ひますが、やはりそれに伴つて反射的な利益、また反射的な損害というものが出てまいるわけでございす。そして、こういったものに対しては、道路を新設、改築することによって補償をしていないわけではございす。そういうことでございまして、いままでフェリーに對して補償した例はございせんが、ただ、地方公共団体が民間のフェリーに對して転業のためのいろいろな資金のあつせん、そういうものをした例がございす。これはいままで例のないような本州四国の大きな長大橋でございす。その点も考慮いたしながら、今後慎重に検討してまいりたいというふうに考へております。

○加藤六月委員 そこで問題になりますのが、私が調べたので、これは正確であるかどうかわかりませんが、昭和四十一年制定の防衛施設周辺の整備等に関する法律という法律ができております。

これは船舶運航事業者も補償の対象になるという内容でございす。その次は、昭和三十一年の閣議決定「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」、これが一つあります。それから、昭和三十一年一月十九日の最高裁の判決、こういったものが船舶運航事業に對しても補償の対象になるということをお伺いいたします。ただいま、道路局長がおっしゃいました免許、許可の事業で、こういったものは反射的な利益という内容のおこたがございす。最高裁のこの判決を見ますと、「適正な許可制度の運用によつて保護せられるべき業者の營業上の利益は、單なる事實上の反射的利益といふにとどまらず、法によつて保護せられる法的利益と解するを相當する」といふ、いわゆる反射的利益でなくして、法的利益という見解をもちまして、船舶運航事業者も補償の対象になるというわけでございすが、この席でこういった問題をあまりしつこく申し上げるのもどうかと思ひますが、これは建設大臣、お考え願ひたいと思ひます。これは、國鉄の宇高連絡船を含めて、橋が完成するまでは——フェリー業者あるいはこういった定期運航業者というものが、たとえば昭和五十五年の何月何日にこの橋が完成する、そうすると、この定期運航業者というものは、三ルートとも橋が完成するまでは、現在の船、現在の荷役設備というものをそのまま持つて運航しなければならなくなつておるわけですが、あと三年先には橋が完成するから運航回数を縮小しよう、あるいは接岸設備をもう手入れすまい、こういった問題は許されなくなつております。一つは、生命、財産のいわゆる運航の安全確保という問題から、いやが上にも安全性というものは強調してくる。そうしてまた、こういったものは、もう二年先には橋ができたんだからそろそろやめよう、縮小しよう。ところが、一般の機帆船のようなものでございすと、お得意さんを変えたりあちこちでございすと、定期運航事業でやつておる場合には、その船、その人員をよそへ直ちに持つていくということがで

きなくなる。しかも橋が完成するまで、この運輸義務というものはなおおりにすることはできません、四国と本州とを結ぶ橋にかわるいまの足でございいますから。そこに私がこの問題を提起いたしました大きな理由があるわけでございいます。そこら辺は、今後いろいろな問題になってくると思いますが、ひとつよろしく御検討をお願いいたします。と思うんです。

それから、これは道路公団の村上さんがおいでになっておるようでございいますが、道路公団が昭和四十四年から水産庁に対して、いわゆる瀬戸内海のいろいろな漁業問題について三カ年計画、合計四千万の調査費をお出しになっておられるやに聞いておるわけでございいます。昭和四十四年度は六百万これを出されておるといふこととございいます、水産庁に対する調査依頼の項目というものは、どういふ内容になっておるんですか。

○村上参事 道路公団の村上でございます。

水産庁に対しては、道路公団といたしましては、魚族の回避、それから工事による漁業に対する影響等につきまして調査を委託しております。

○加藤(六)委員 水産庁、いま道路公団の村上理事からお話ございましたのですが、現在どの程度、いま委託を受けた調査事項の調査が進行いたしておりますか。

○藤村政府委員 三カ年計画でございますが、架橋に伴う工事中及び工事完成後の濁り、潮流、音、光等の漁場環境条件の変化というものが第一、それから二番目に、環境条件の変化が魚族並びに海藻等と与える影響でございます。三番目に、水産物の影響と漁業との関係、それから、水産生物への影響をできるだけ少なくする工事の進め方があるかどうかというのを調査いたしておりますが、現在、初年度が終了いたしましたところで若干の準備的な調査を進めておるところでございまして、どちらかといいますと、本年度から本格的な調査を開始することになっております。

「金丸建設委員長退席、福井運輸委員長着席」

その調査は、ただいま申し上げましたような調査を、池の中でやる場合あるいは浜名湖の新幹線の架橋の下で、類似な調査を行なう等の調査を進める予定にしております。

○加藤(六)委員 この席には運輸省、建設省、自治省、道路公団、鉄道公団等おいででございいますので、私、先ほど申し上げました船の係というものは、これはまだ相当先になるわけでございいます。ところが、水産庁関係というところ、もうことし、来年からいろいろ問題が起ってくるわけでありまして。それを三カ年、昭和四十四年、四十五年、四十六年でやるということに、私は少しスローテンポの気味を思うわけでございいますけれども、その問題は今の席では申し上げません。しかし、いま申し上げましたような各省、公団の皆さん方がおいででございいますので、特に今後のことに関係しますので私は念を押しておきたいと思っております。

まず、この工事の作業区域というものをどの程度に見るかということによって、この漁業関係というものは非常に大きな問題が生じてくると思っております。そうしてそれに伴うところの補償としては、いわゆる柱を立てたり何かしますもので、その区域のどのあたりまでを漁業権の消滅区域とするかという、いわゆる消滅補償の問題が大きく出てくるわけでございいます。そうしてまた、作業に伴うところの海水の汚濁という問題が出てきます。この汚濁がどの範囲に及ぶかということとございいます。そうして、どういふ影響があるかということとございいます。これも私、相当嚴重に調査してもらいたいと思っております。それから、これは浜名湖でも一部実験されておりますが、浜名湖では実験できない問題があります。それは、今後工事を進めていく場合に、海中の岩礁の爆破でございまして、ダイナマイトその他を使つての海中の岩を爆破いたしますと、相当幅広い影響が出てくるわけとございいます。海中爆破問題について慎重な調査というものを、これが漁業、魚族、稚魚の育成、

魚族の回避、こういう問題に長期的あるいは短時間的によどのような影響を及ぼしてくるかということ、こういった問題は相当検討していただかなければならない問題だと思っております。さらには、これからの瀬戸内海の漁業の将来性、あるいはまた水産資源という問題、全般的な調査等も、ぜひ綿密な調査をしていただきまして、工事中のものとして、こういった問題に対する一つのはつきりした資料というものを提出していただきたいと思っております。

それから、いま次長の話をお聞きすると、どうも完成後の内容に伴うようなものが多いのじゃないか。もちろん音とか光という問題、工事中にもありますけれども、われわれがこの際この席で考えておかなければならないのは、橋が完成した場合に橋の上を通る自動車その他のライト並びに橋を伝わってくるところのもろもろの振動、そしてまた、完成後の大きな問題としてはその下を通る船舶の航行規制、こういった問題等があるわけでございいます。いま申し上げておるのは主として漁業関係でございますが、さらにいま領光地のおもなところで全部問題になっておりますのがビニールの投棄物という問題が出てきます。新しい観光地、新しい橋として開発された周辺には非常に多くの観光客を含めた人が通るわけでございいます。が、ビニールの投棄物というものが、いわゆるビニール公害としていま全国でもいろいろ議論せられておるわけでございいます。この三ルートともビニール投棄物によるところの漁業関係の公害、漁業がこうむる被害というものがあわせて、今回こういった問題について調査していただくようにしていただきたいと思います。調査していただく、いま私が申し上げましたような調査内容をいままで水産庁の調査項目で十分カバーできるとお考えでしょうか、それとも調査項目を追加しないといけないとお考えでしょうか。水産庁次長どうでしょうか。

○藤村政府委員 ただいま御指摘の、工事中の水

族に与える影響の調査が不足しているのではないかと御指摘の点と、その他爆破あるいは転落物等の影響の調査が含まれているかという御指摘は、現在私もやっております調査項目に入っております。

それからビニールの影響につきましては、現在も困っているところでございまして、特に瀬戸内海を中心に海をきれいにする運動というので、そういうものを捨てないようにという運動を起しております。これについての影響というのの現在が含まれておりませんので、十分検討してまいりたいと存じます。

○加藤(六)委員 船舶、漁業については、大ざっぱに私、以上で質問を終わりたいと思つてございいます。

次にお伺いしたい問題は、一番初めに申し上げましたように、現在国鉄は宇野―高松間に連絡船を行なっております。宇野にも高松にも膨大な施設を持っておられるわけでございいます。建設大臣にお伺いしますが、この本州四国の連絡橋が完成した場合には、この公団が将来併用橋の場合は、国鉄からも料金をもらうわけでございいますか。そうしますと、その料金をもらう場合にどういふ法律で見ますと政令をきめるといふふうになっておるようですが、そういう原案はもうできておるのでしょうか、できていないのでしょうか。

○根本国務大臣 公団ができた場合、併用するところの鉄道関係から料金を取るかということの点でございますが、これは出資もしておるわけでございいますから、政府としてやりますからその併用橋についての一応の負担はあるかと考えております。これをどの程度にするかは、いわゆる政令で定めることにはしておりますけれども、現在はまだ政令の内容を具体的にきめておりません。これは御指摘のように、この三橋とも公団で建設し、管理するという結果になるか、あるいは一部においては別の形の民間資金でやるという場

合もありましたし、それから出資の負担率と申しますか、これもまだきまつていないわけでございます。それから、そういう点は、公団が技術開発と実施計画を立て、さらにこれに基づく経済効果等総合的に判断した時点でこれをきめることが適当であらうと思ひまして、現在の段階では、あらかじめ政令を準備することはまだその時期ではないと考えておる次第でございます。

○加藤(二)委員　そうしますと、たとえはの話ですが、あるルートが併用橋で完成した。そのルートが在来線、いわゆるいまの路線ですね、在来線と新幹線と両方通るようになってきたとして、私が承りたいのは、料金が鉄道部門としての料金計算でいくのか、あるいはまたそうでなく、併用橋と新幹線と両方通るようになったんだから二倍よこせという方法にいくのか、そこまでは検討されてないということでございますか。――

国鉄総裁、鉄道公団総裁おいでになっておりますが、本四架橋公団がやる併用橋というのは二本ルートが入っております。もちろんこれも運輸委員会において全国新幹線網の法案審議をやるわけでございますが、この法律が通ってない現在、いろいろな形が考えられるわけです。鉄建公団にお伺いしますが、本四の併用橋の鉄道部門というのは、A、B線あるいはC、D線、いかなる区別というか色分けを胸の中が考えになっておられるのでしょうか、篠原総裁ひとつ承りたいと思ひます。

○篠原参考人　ただいまお話のありました併用橋の場合の新幹線につきましては、まだ法案が通っておりません。まだ出ておりませんので、はつきりしたことは申し上げられませんが、私なりに考えておりますのは、A、B、C、Dいずれの方式、つまり公団でやっておりますA、B線とかC、D線とかいうような方式とはまた違った形になるんじゃないか。新幹線につきましては、その財源によりましてまたいろいろ考え方が変わってくるだろうというふうに思ひますので、そういう段階でいろいろ政府にお考えいただくようになるんじゃないかと

いうふうに考えておりますので、まだ検討中だということをお願いする以外にございません。

○加藤(六)委員　磯崎総裁、私先ほど来たたびに出してあるのですが、宇高連絡航路というものは、本州と四国を結ぶ国鉄の仕事としては非常に重要な役割をいままで果たしてきておられるわけです。この公団法が通り、いわゆる橋が完成した場合には、宇野線並びに宇高連絡船に対してはどういう計画、構想をお持ちか発表できる範囲内でよろしいですがお教え願ひたい、こう思ひます。

「福井運輸委員長退席、金丸建設委員長着席」
○磯崎説明員　実は約二十年前に関門トンネルができましたときに、トンネルになる前は、御承知のとおりやはり私のほうで船でもって貨物はフェリー、旅客は乗りかえ輸送をやっておったわけです。それが関門トンネルができましたときに、それを大部分はやめて、一部ローカル交通だけのために残して約十五年間やっていきましたが、そういう前例がございまして、そういう前例等も十分考えました上で、何と申しましてあつたに七百人の人間が働いております。その職員の問題等もいろいろございまして、また船も五はいで約一万二千トン持っております。これらにつきましても橋のできる時点、そうしていわゆるローカル交通がどのくらいあるかという問題等も十分検討いたしました上で、慎重に取り計らつてまいりたい。幸い前例がございまして、そういう点も十分検討した上でやつてまいりたい、こういうふうに考えております。

○加藤(六)委員　鉄建公団、国鉄の本四架橋に対する大ざっぱな意見を承つたわけでございますが、私、時間も参りましたようでございますので、最後に建設大臣に要望いたしておきます。どうぞ一日も早くこの公団法を本国会で成立させて、一番最初に申し上げましたように、中・四国の人々ばかりでなくして、日本人全体がこの橋の完成を、一日も早くできることを期待いたしております。今後、いろいろこの法案そのものを

見させていただきまして、私たちにも少しおもしろくないと思ひます。たとえば管理委員の会制度、はたしてこういうもので公団の運営がうまくいくのだからといった問題から始まりまして、いろいろの問題等ありますけれども、しかし、そういうことを抜きにして、一日も早く強力な体制をつくり上げて橋を完成に持っていくというのを、今後特に建設大臣に要望をいたしましたので、私の質問を終わらしていただきます。ありがとうございました。

○金丸委員長　砂田重民君。
○砂田委員　私が伺いたいと思ひますことは二十分もかかりません。二、三問だけでございます。まず、最初に伺つておきたいと思ひますことは、建設省からいただいておりますこの法案の第二十九条第八号に、「長大橋の建設並びに長大橋に関する調査、測量、設計、試験及び研究、こういふ仕事を公団がなさることになっておりますが、とりあえずの公団のお仕事はこれから充足なさるのだからと思ひます。そこで、次の第三十条に、建設大臣は基本計画を定めて、これを公団に指示する、運輸大臣も同じくということになります。前条にある調査、測量、設計、研究といふものは含まれてない、調査、測量等は公団が独自の判断でスタートするのだ、こう理解してよろしゅうございませうか。

○運輸政府委員　今度の法律では、基本計画は、建設大臣及び運輸大臣がおのおの自分の仕事に關係するところを公団に指示するようになっております。その指示の段階ですが、やはり基本計画の中では、まず調査の段階の基本計画と、それが済みまして実施計画が終わつて、今度工事の段階の基本計画と両方あろうかというふうに考えております。

調査の段階につきましては、これはいわゆる技術的な問題が主体になりますので、まず公団がでますれば調査について基本的な計画をつくる、

その中で建設大臣が指示する基本計画というものは、やはり道路を主体としたものが入ってくる、運輸大臣のほうには、鉄道のための一つの調査というのが入ってくると思ひます。しかし、調査の段階では、橋をつくるために建設関係、運輸関係も、両方関係してくるものが非常に多いと思ひます。そういうものは両省協議いたしまして、同じ方式で基本計画を指示してまいりたいというふうに考えております。

○砂田委員　あるいは私の説き違ひがあつたかも知れないのですが、第三十条に、建設大臣は、政令で定めるところにより、前条第一項第一号の業務について基本計画を定めるとなっておりますので、これは建設から始まる管理、建設管理等の基本計画かと私は読んだものですから伺つたのですが、やはり調査、測量、設計試験、研究というふうなことにしても、ひとまず基本計画を出しになるということでございますか。

○運輸政府委員　調査という問題につきまして、やはり当然、新設、改築をする場合にその前提として入ってくるものだということにわれわれ考えて、先ほど述べたとおりで基本計画を整理してまいりたいというふうに考えております。

○砂田委員　私はそのほうがけっこうだと思ひます。当然それあるべきだと思ひますので、三、十の条文を私はちよつと心配して何つた。そういうふうにお取り計らいいただいてしかるべきだと思ひます。運輸大臣もまたしかり、こういうふうに私は考えます。

それから、二億円の政府出資で公団がスタートなさるのでございませうけれども、必要あるときには建設大臣の認可を得て資本金を増加することができ、この資本金を早急に増加するようなお考えがあるかどうか。その場合に、政府及び政令で定める地方公共団体がやはり公団に出資することができるようになっておりますけれども、政令で定める地方公共団体は、どういふ地方公共団体に

す。こつちはそのうらふりにも聞かざるわけです。しかし、私は、それでは公共団体がその負担に耐えられなくなるのではないかと気がするからお尋ねをしておるわけでありませう。いま公共団体が背負わなければならぬものには、新幹線もあります、地方道路の問題もありますし、さらにこの橋の問題があり、加えて国鉄再建の計画の中にもたくさんの方債を利用債として押しつけておるわけでありませう。押しつけているのではない、たつての希望があるからだとおっしゃると思いますが、住民の要望からいへばあれもやりたい、これもやりたいということでございますが、起債の限度もまたおのずから政府が統制するところでありませう。こういうものを考へてみますと、いま二億五千万円を出させるそのスタートにおいて大まかな計画の腹がめがないと、この案はきわめて無責任な法律案だということになってしまひます。まさに法律案そのものが病人の夢だということにもなるだらうと思ふのであります。そこで全体の計画ですが、鉄道も含めてですが、三本の橋を一本にかけた場合の予算総規模は、今日の時点で調査された結果どの程度になるものか。

それからもう一つ、その実施しようとする大まかな計画はどのくらいの年数を要するものか。そして地方公共団体が耐え得る範囲、そしてまた、これは先ほど話が出ましたけれども、鉄道の場合にはこれに要した費用と、これは運賃とはすぐにはね返ってくるわけでは不可分の関係を持つてゐるわけでありませう。したがって、この運賃関係をはじき出す場合の利用者といつてみて、四国の開発が進んで一体どれだけの人口が伸びるかに考へておられるのか、こういうような大まかな地方の開発計画のプランというものがこれに並行してなきやならぬことになつておるのか、こういう点はどういうふうになつておるのか、ひとつお尋ねしたいと思ひます。

○養護政府委員 ただいまのお話でございますが、実はこの三本の橋をかける最終の時期は、わ

れわれの計画では、昭和六十年までには三本とも完成を見たいというふうに考へております。その中で、当然三本のルートがおのおの建設の段階に入つてゐる時期が必ず出てくるはずであります。そういういたしますと、毎年毎年のその時期で、年間一番事業費の要する年度でございますが、そのときにどのくらい事業費が要するかといいことになりませう。これはやはり方いかんでございますが、一番最終の昭和六十年までに三本かけるということでは資金の計画をうまくやれますれば、大体一年七百億くらい。さらにそれがもう少しダブつてまいりますと、千億くらいの建設費が要する勘定でございます。ただ、これに對しまして地方の公共団体がどう耐えられるか、これは非常にこれからむずかしい問題だと思ひます。と申しますのは、この一年、二年の問題じゃなくて、昭和六十年までの問題でございます。その間における日本の経済の成長、また地方公共団体の財政の問題、そういうものが見通しをつけていかないとかなかなかはつきりしたことは言えないものでございませう。その辺は、地方公共団体及び財政当局、自治省とも十分話をして、無理のない計画にしていきたいという考へてございませう。

さらに、これができたあとの四国の人口の増といふような問題になりますと、人口についてはちよつと私いまはつきりした資料を持つておりませんが、現在、中国と四国との貨物の輸送量及び旅客の輸送量がございませう。これが昭和六十年までの三本できて、そのあと昭和六十五年くらいまでの時点を設定いたしますと、いまの輸送量の約七倍から九倍くらいになるものと予想しております。

○井野委員 たいへんむずかしい問題であることに間違ひございませうが、しかし、大まかなものがなきや、これはプランとは言えないと思ひますね。そこで、長期債、短期債の問題もこの法案には触れられておりますが、私も推測するところ、短期債は特に年間公募する公債その他の、現金化と見合つての一時借入れ金という形にな

るんだらうと思ひますが、長期債のほうは、これはどの銀行からどれくらいの金額を、したがつてまた国や公共団体が負担するのは、現在のところおおむね事務調査費のようなもので、事業そのものは借入れ金とそれから公債をもつてまかなう、こういうふうになつておるかと考へておられるのか、百年なのか五十年なのか。それからまた、これは利回りなどはどうなつていくのか。これは鉄道などの収益、道路料金の収益、その他関連事業収益と見合つて、かなり具体的なものじゃないので、この辺はどういうふうになつておられるのか。あわせて先ほどの地方公共団体の背負うべきワケが、現在国鉄がおやりになつてゐるような利用債形式をとられると、地方自治の本質からいって、公共団体はたいへん苦勞をなさざるならぬ結果がでますが、この辺はどういうふうにお考へになつておるのか、お聞かせを願ひたいと思ひます。

○養護政府委員 借入れ金の条件でございませうが、これは非常にむずかしいと思ひます。この辺に今後の本州と四国の三ルートの橋が早くできるかできないかの非常に大きな問題がございませう。現在政府の財政投融資、ことし七億入つておりますが、財政投融資で建設費をまかなつております道路公団の例を見ますと、二年据え置き七年償還というふうな、非常に短い期間の償還になつております。こういうことでやつておりますので、やはりいまの日本道路公団あたりも、幹線自動車道をつくりまして、いままでの借金の借りかえ——七年間償還しなければいけませんので、借りかえという金が非常に膨大になつてきております。私たちが、そういう意味でなるべく長期の償還ができるように、長期の据え置き金の金を借りたいということ考へております。この本州四国の公団についても同じことが言えるかと思ひますが、実際長期といつても十年くらいから二十年くらいまであるかと思ひますが、どの辺が借りられるか、これ

が非常に問題かと思ひます。実はこれについて、民間の借入れの問題、政府の財政投融資の借入れの条件、この辺はこれから詰めるということでございます。私たち、まずこの問題は、四十五年度から始まる道路の第六次五カ年計画、これは四十九年までですが、四十九年までの間は大体まだ大きな建設に着手できないだらうということ、現在のところ、四十九年までは約四百億から五百億くらいの調査費及び一部の事業費を見ておるわけでございます。このくらいのものでございませう。いまの道路公団の財政投融資の借入れの条件でも十分まかなえる。しかし、民間につきましては、これは今後の問題でございますが、私の考へておりますのは、少なくとも十年以上のもので、金利は約八分程度のものを期待したいというふうになつておると思いますが、これもこれからはつきりさせなければいけないということ、いまのところこれでいくというはつきりしたものは持つておりませんが、大体構想としてはそういう構想でございませう。

○井野委員 大体大まかな筋はわかりました。やはり大臣、何といつても決心をしなければならぬことは、現行のわが国の財政、経済の能力、こういうものを考へてみて、また現行制度と照らし合せてみて、この橋を三つともかけるということとは何人も望むことでは、ぜひそうあつてほしいと思ひます。しかし、そういう要望にこたへるにしても、実現可能な方法を模索しながら、しかも最も技術的なりつばなものをやるということがいふことであり、十五年という年数の中にはわれわれの想像できない技術の開発もまた行なわれることは、最近十年間のわが国の変化を見ても明らかだと思ひます。いま何を一番先にきめなければならぬかというところ、どこをどういうふうに進めて、その実効を得ながら、また技術的な体験を得ながら、かつ財政の無理のない方向をとりながらということになりますと、光ほど砂田委員もお話になりましたように、いろいろな雑音

に惑われないで、最も経済的な、技術的な面を選んで決断するということだと思ふのであります。この間のハイジャックの問題でも痛いほど経験されたと思いますが、決断こそが最も効果ある政治を生む、この思ふのであります。そういう意味において、大臣、この際すばり聞きますが、一番技術的に可能であり、経済的にもこれならそう間違ふでやれるというものは、その三本のうちどこですか、これをお聞かせ願ひたい。

○根本国務大臣 御指摘になりましたように、この問題は決断が必要でございます。その決断を単に観念的に、理論的にかくかくだからと言ふことは、これまたそのまでの段階に至っていないところにこの問題があるのです。したがって、私は技術者でありませんが、この点がまだはつきりわかりませんけれども、これらの三本のうち、特に二本は、これは申し上げるまでもなく世界に類例のない困難な工事です。一応土木学会等では、理論的には可能と言つておられますけれども、これを現実実施する場合における一つのプロジェクトとしての体験が全然ない、ということですから、先ほどお話がありましたように、非常に交通の密度の激しい、しかも潮流の速い、それから地震条件も悪い、台風常襲地帯である、しかも地震という世界の各国で経験のない条件のもとに、しかも今度これは併用橋でやるということでございますからたいへんなことでございます。ある意味における日本におけるアポロ計画とも言ふべきところの問題でございます。したがって、一応学会等でそれぞれこれがいとかなんとか言つただけで、そのままいくというわけにはいかない。しかも、これにはたいへんな人命がかかるということ。いまの日本の最高の權威といわれる東大が宇宙衛星をやつて、理論的にはすでに十年前に確立しており、技術的にもこれが解決できたといながら、五たびの失敗があるのです。これは宇宙に雲霧消していくからいいけれども、これが膨大な資金をかけて、しかもこれができなかつた、できたけれども、実質上非常に

危険なものである場合には、国民に一体何と答えるかということがあつて慎重にならざるを得ないのであります。その意味でこの技術開発というものを本格的にやるため責任ある機関としての公団をお願いしてやることであり、そして、その過程において財政関係のことも、ある意味においては全部財政資金計画ができてからやるべきだというのは論理的には正しい。しかし、その論理的な正確を求めていったら、いつやれるか、これはなかなかできないということ。そこで、これは公団をつくつてまず三つともつくるといふ決意のもとにやるといふところに政治的な意味があるというのであります。いま御指摘のように、日本の経済の発展のスピード、潜在能力からすれば、現在はいへん資金のむずかしいように思われることであります。五年間になりますれば、それについて今日の困難性は相当部分解消される。であるから、まず公団を発足させ、技術開発を進め、さらにこれに伴つて、今度はこれをいかに活用するかということもまた新たな構想が私には出てくると思ふのです。現在の時点における開発利益というものは、実際にできた場合における効果よりかなり過小評価しているのではないかとすら思われるのであります。

そういう意見から見て、まず第一にやるべきことは、公団をつくり、技術開発をし、そしてそれぞれのルートにおいてこれをどう活用するかというプロジェクトを積極的に開発していくということに問題がある。そこにこそ政治の決断が必要であつて、あまりにも論理の正確性を期するがために、これでは不安じゃないか、これではだめじゃないかということならば、結局やらないほうがいいというところになつてしまつて、私は前向きではないと思ふのです。そこで、今回政府内あるいは与党内にもいろいろ意見がございましたけれども、本気でこの問題を解決するには公団を発足させる以外にないという決断を佐藤総理にいただいた、こういうこととでございます。

○井野委員 大臣、少し先回りされたようですが、今日、私及び多くの人は決してこの仕事を否定的な立場に立つて議論しておるのではないと思ふ。ただ、いまおっしゃられたようなきわめて未経験な、未開発の面を踏み、実際に学問的には証明されても、実験的にはその例証を持っていないといふようなところになお予測し得ない面が介在するだらうということも、また想像にかたくないわけでありまして。しかし、これができたときにはまさに夢の大橋で、日本の体質改善ともいふべきものになるだらう。私も、古い昔に、青函トンネルの問題を政府へ持つてきたときには一笑に付された時代がございました。ダイジェストにも世界の二十の地球体質改善として取り上げられた問題が、いま国民総意の決断によって取り上げられて成功に近づきつつあるという問題を考えてみても、決して夢の大橋が四国やこの近県のもので、私には思つておりません。そういう意味で、私はあまり政治的には関係のない場所でございます。私に、やはり多くのことを言う必要がある、ということを考えて言つておるわけでありまして、三つかかるといふ方向については異議をささぐものではございません。しかし、同時にいうことになりましてこれはたいへんな危険を伴う、むしろ五年なり十五年のものであれば五年ずつに区切つて、やはり第一期の工事の中に各般の危険な問題について実験的な成果を得て、さらに高い技術をもちつて次のものにかかるということのほうが常識ではないだらうか。いまいろいろな協力関係その他の問題があるにしても、それらの中にも、やるとすればここからだといふ方向を示して無用な競争を避ける、あるいは無用な政治摩擦を避ける、これは当然為政者として私わなければならぬ配慮ではないか、こういうことを言つておるのであります。どうか協力する意味で言つておるのだというところをお考えになつて、もう少し胸を開いてお話を願ひたいと思ひます。やはり国民の合意を得ることが非常に大事だと思ひます。

○根本国務大臣 私もういろいろ意味で申し上げておりました、これはいま順位をきめるということになりますと、それこそまたいろいろのトラブルが起つてくるだけでございます。したがって、この公団がまずできるということ、できて客観的に技術開発と同時に今度は実施設計に入りまして。その段階でおのずから、これは同時着工と申しましたも、ちゃんと一列に並べて用意でいくといふような同時着工ではないのであります。これは三つとも、技術開発と実施設計に入るといふ段階が同時でございます。しかし、工事そのものに入るときには、おのずからこれは物理学的な時間が同時で、それがいかなければ着工させないといふようなものではございません。ここまで申し上げましたらおのずから結論が出てくるだらうと思ひます。

○金丸委員長 井野君に申し上げます。時間がまゐつております。

○井野委員 なお多くの問題があるのであります。同僚によつてただだされたいと思ひますので、非常にもの足らなく思ひますが、これで終ります。

○金丸委員長 宮井委員長。

○宮井委員長 建設委員会におきましてもたびたびこの問題が取り上げられて審議されておると思ひますが、また、現在まで三人の方がそれぞれ申されましたので重複を避けて、あるいは念を押しておきたいという問題につきましては重ねてお聞きしたいと思ひます。

ルートの問題がたまたま話が出てまいりましたが、その工事着工の優先決定の問題でございます。その順位決定の基本的な考え方は、架橋による経済効果を優先とするのか、それともこの技術面から可能なルートから手がけていくのかという点を重ねてお聞きいたします。

○根本国務大臣 先ほど御答弁申し上げましたように、技術開発の裏づけなくしては、これはできません。同時に、経済的な効果を目的としてこの架橋がなされる限りにおいて、経済効果が非常に

重要なファクターであることも事実であり、そうしてこの二つを全うするためには、着工順位という場合、先ほどの御質問にお答えしたように、特に漁業補償の問題、取りつけ道路の問題、あるいはまた接続地帯の用地買収等、あるいは航行の問題に關する先ほど加藤議員から指摘されたそうした補償の問題等、技術あるいは経済効果以前の問題もこれは相当あります。そうした問題が総合的に、比較的早くで得る条件を備えたところから着工するというのが実際の結論になると思うのでございます。

○宮井委員 それではこの問題はそれ以上お聞きいたしません。

続いて、運輸大臣がいらっしゃっておりますが、鉄道監督局長にお伺いいたします。運輸省におきましては、鉄道道路併用橋のこの工事着手を優先にしたいという考えでおられるように私は伺っておりますが、この点の運輸省の見解をお伺いしたいと思います。

○町田政府委員 お答え申し上げます。

運輸省は、鉄道橋としていままで鉄道建設公団で調査いたしておりました。したがって、道路鉄道併用橋という面では、この問題については今後とも関与してまいらぬというところでございます。ただ、御指摘のように、併用橋をはかりより先につくるといふようなことを決定したり、あるいは考えているというわけではございませんで、ただいま建設大臣からお話ございましたように、いろいろの面を検討いたした結果、三つのルートの中でどれを先にやるか、あるいは一緒にやるかというのを判断してまいらぬというふうに考えてよろしいかと思ひます。

それから第二番目の新幹線の問題でございますが、これは実は今度の国会に、新幹線の整備に關する法案が議員提案で提案されるというふうに私ども伺っております。この法案が提案されますと、おそらく別表に新幹線のルートが規定されることになると思ひまして、その

ルートの中に、この鉄道道路併用橋の本四連絡橋に相当するルートが入る、こういうことに相なりました場合には、当然新幹線をここに通すという前提のもとに、技術調査あるいは経済調査を進めるといふことに相なるかと思ひております。

○宮井委員 それではさらに建設大臣にお伺いいたしますが、この公団の總裁、役員などの人事の点でございますが、その編成がもう始まっているのかどうか。總裁の候補には、三十人ぐらいがあがっております。このあたりは話も私何ておるわけでございます。また役員人事をめぐりまして、建設、運輸両省の間におきまして主導権の争いがあるのではないかと、これはうわではございますけれども、そういったものも聞いているわけでございますが、その点をお伺いいたします。

○根本国務大臣 まだこの法案が成立していないうちに人事をやるといふようなことはどうも考へられませんか。なお、この法律案ができましたらば、私が人事を担当する關係になるわけでございます。私自身いかなるにも特定の人間について考へておりません。また、運輸大臣からも何にも言われていないのでございまして、おそらくそれはちまたの一応のうわさであらうと思ひます。現在、人事構成については、何ら政府は具体的にこれにはまだ取り組んでいないのでございまして。

○宮井委員 同じくお尋ねいたしますが、先ほどもちよと出たお尋ねでございますが、三ルートの建設費総額は約八千億円とされておるようでございまして。しかし、工事が長引いていくために、今後物価の値上げ、あるいは用地、材料費などによりまして建設費総額が相当アップされていくというところでございまして、最終総額はどのくらいにまでなされておるのか、お伺いしたいと思ひます。

○運輸政府委員 現在、建設、運輸両当局で発表しております工事費、工期、これは四十二年末の単価で計算しております。これはいろいろその前提条件がございまして、まだはつきりした施工の方法をきめておるわけではございません。大体い

ままでの基礎工事の例で見れば、このくらいかかるであろうというふうなことで出したわけでございます。それが三本のルートを合わせますと、約八千億近くになります。今後、これが物価その他の労賃の値上がりで上る要素もございまして。またもう一つは、やはり技術開発によって相当下がります要素もあろうかと思ひます。ひとつ単純に計算いたしますと、いまの経済社会発展計画にありまじやうに、建設単価が四割ずつ上がるということになります。これは一兆をこえるような数字にならうかと思ひます。私たちがやはりいまの技術開発を考へまして、その技術開発していく段階で、最終的な工事の見直しをつけるというふうに考へております。

○宮井委員 同じく道路局長にお尋ねいたしますが、建設資金の構成は、国が一、地方公共団体が二、財政投融資が四、民間資金四となつておりますが、その資金コストにつきましてお伺いいたします。

この本四架橋は、鉄道と道路の併用橋の場合におきまして、道路部門と鉄道部門との資金コストは同じなのかどうか、その点をお伺いいたします。

○運輸政府委員 実はこれは併用橋として建設する場合は、全体で資金コストを幾らにするということになります。道路部分が幾ら、鉄道部分が幾らというところに、あるいはならぬのではないかと、いろいろに考へております。いまのところ併用橋としての全体の工費のうち、どのぐらいを道路側が負担するか、どのぐらいを鉄道側が負担するかという問題について、まだこれから問題でございまして。これはやはりお互いが、運賃が適正なような配分をしなければならぬのではないかと、いろいろに考へて、これから問題にしておる次第でございます。

○宮井委員 同じく社会資本の充実ということをお尋ねいたしますと、この本四架橋は、先ほどもお答えがございましたとおり、約一兆円に及ぶものでございまして、国家的な大事業である。そのよ

うに考へました場合に、全事業費のうちの一割程度が国の一般会計から出されるということになります。民間資金が四割と比べて、これはあまりにも少な過ぎるのじゃないか、このように考へるわけではあります。その点はいかがでしようか。

○運輸政府委員 実はこの本州四国の橋梁の建設費の資金の構成でございますが、ただいま先生御指摘のように、国の出資が一、財投が四、地方の出資が一、民間資金が四というの、これは一つの家でございます。先ほど言いましたように、ほんとうの建設の最盛期になるのがやはり五年過ぎになりますので、その間において地方財政がどうなるか、民間資金と国の財政投融資の資金がどうなるか、この辺を十分考へないと、なかなか具体性のある、実行性のある資金割合がきまらないように考へております。いま御指摘のように、国の出資が一割で民間の資金が四割というの、あまりにも民間が多いのではないかと考へてございまして。国の出資というの、現在いろいろ道路公団にもされております。また首都高速、阪神高速にもされております。そういうもの等も考へまして、大体一割というのを考へたのでございまして。ただ、これはまだはつきりきまつたものではございませんので、先ほど言いましたように、今後国の資金、地方の財政状況、財投、民間の資金の、今後どういふ形で資金構成をすれば資金が安いかということが前提になりますので、そういうことで今後の一つの検討事項にならうかというふうに考へております。

○宮井委員 それでは建設大臣にお伺いいたしますが、資金構成が、地方公共団体一、民間資本の導入四、ただいま申し上げたとおりでございまして、非常に地元負担が大きい。その点、地方財政健全化の上から、自治省との問題が出てくると思ひますが、そういった点で自治省との話し合ひは十分ついておりますのかどうかという点をお伺いいたします。

治省、こういうものの意見を聞いて最終的な地方負担割合をきめてまいりたいというように考えております。いまその辺はまだ十分詰めておられない状況でございます。

○宮井委員 この問題はその辺で終わります。

次に、本四連絡架橋は、一般国道として建設省が管理されることになっておりますが、将来、高速道路網の建設計画から考えまして、高速自動車国道とする必要があると思いますが、一般国道とした理由はどのようなところからそのようになっておるか、また高速道路として考えていく必要はないのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○運輸政府委員 現在の高速道路の主干をなしますものは、国土開発幹線自動車道建設法で定められております七千六百キロでございます。そのほかに、空港へ行く線とか、それからまた門の架橋の問題、そういう一部のものを政令指定で高速自動車国道としておりますが、現在のところ、こういう大規模のルートについては高速幹線自動車国道に入っておりません。また、現在三ルートについても国道のルートがございまして、国道としてまず実施してまいりたい。将来の問題といたしますれば、やはり全国の七千六百キロでさらに不足している高速道路網をつくる場合には、十分検討してまいりたいというふうに考えております。ただ、一般国道でも構造については、いまの三ルートのうちあるものは、高速道路としての規格で実施されるというようなことは十分考えられることでございます。

○宮井委員 次に、鉄道監督局長並びに道路局長にお尋ねします。

いままでの鉄道建設は、鉄建公団が国鉄に貸し付け、譲渡するという形をとってきたわけでありますが、このたびの本四架橋の場合は、架橋公団が有償利用という形で国鉄に利用させることになっております。この利用料につきましては検討しているかどうか、されておられますれば、どのような形をとるか、その点をお伺いしたいと思います。

思います。

○町田政府委員 先ほど道路局長からも御返事がございましたが、具体的にまだはつきり、どういう利用料にするかというところで話が詰まっております。ただ、いずれにいたしましても、鉄道と道路の併用橋の場合、持ち分というものがまじりまじりして、それを何と申しますか償却するような利用料が必要ではないかというように考えております。そういう線に沿って、しかも先ほども御質問がございましたが、利用者に非常に高くなりますとこれまた鉄道の利用としての価値がなくなりますので、その辺のところを勘案しながら、しかるべき利用料を考えていきたいというふうに考えておる次第でございます。

○運輸政府委員 ただいまの御質問でございますが、鉄道施設の場合、いままで譲渡とか貸し付けというところになっておるにかかわらず、この際、利用というものをしたのにはなぜかということだと思えます。実はやはり、この併用橋自体が鉄道と道路との部分に本体を分けられるものでございせんので、一部を貸し付けておくというようなことも、実際上どこまで貸し付けておるかの問題で非常に問題があらうと思えます。それでこの併用橋の場合は、この構造物そのものを利用させるということにした次第でございます。

○宮井委員 次に、鉄道監督局長にお伺いします。明石一鳴門、児島一坂出ルートの鉄道併用橋の鉄道の軌道は、在来線として工事を行なうのか新幹線として工事を行なうのか、その点と、また、将来全国高速貨物列車網の構想も国鉄は持っておりますが、その構想も工事内容として検討されておるか、鉄道の使用目的によって工事規模が異なると思いますが、その点をお伺いしたいと思います。

○町田政府委員 ただいままで調査いたしましたのは在来線として調査いたしておりましたので、そういう意味で、現在考えております軌道は、在来線としての軌道を考えておる次第でございます。しかし、先ほどもお答え申し上げましたように、

に、全国新幹線網の整備の法案ができて、個々のルートに同じように新幹線が通るといふことになりますれば、当然のことながら新幹線の軌道と同時に考えるということがあるであらうというように考えております。その場合に、在来線と新幹線をそれぞれ通すということにするか、あるいはいわゆる第三軌条と申しますか、三本の線を引いて新幹線も通れるようにするかというような問題が具体的にはあると思えますけれども、いずれにしても、新幹線も通れるという形で検討する必要があるのではないかとこのように考えております。

それから第二番目のフレイトライナーでございますが、これは在来線を主にした調査ということになります。当然貨物を通すということでございます。したがって、国鉄としては将来四国にフレイトライナーを通すという計画がございまして、そういうものが前提になる計画というように御理解いただいてけっこうだと思えます。

○宮井委員 最後にもう一点だけ。それではただいま申し上げました点について、建設、運輸両大臣の基本計画が出された場合の意見交換及び調整はどのようにするのか、建設大臣にお伺いします。私の質問を終わります。

○根本国務大臣 いま御質問になりましたような点が、技術開発それからいろいろの実施設計に入った場合に出てくると思えます。そのときに私がおるかどうかわかりませんが、技術的な問題が相当ありますので、当然これは、まず公団が中心になりますので、一応の案をつくり、それに両省関係の事務当局の意見調整ができた上で、さらに両大臣がこれに検討を加えて案ができる、それがやがて政府の統一した意見として閣議決定になって現実のものになってくるという形になろうと考える次第でございます。

○金丸委員長 内藤良平君。

○内藤委員 これは大きな問題ですけれども、運輸大臣は御出席ないようでございますが、私の質問の要点は道路の問題、道路としての架橋よりも

鉄道を敷設する場合のほうが中心になるわけでありま。鉄道監督局長、いま国鉄の関係では再建十カ年計画ができておるわけですね。再建十カ年計画だけれども、再建というのは財政の再建だけではないで、やはり国鉄の線路の改良なりあるいはすでに東海道新幹線また博多までの新幹線も入っておるわけですが、そういう中で五十三年までやるわけ、これが一番具体的な計画になっているわけ、今度この公団ができて三本のルート、そのうちの二本は鉄道を併設するということですね。

それからもう一つの問題は、自民党から出てきておりますが、各党共同提案での全国の新幹線網の問題、こういうぐあいになるわけだ。この中で十カ年計画だけは、運輸大臣が承認してすでに執行されておる。公団はこれからいよいよ発足しようとしている。全国の新幹線網は、おそらくこの国会で共同提案になるだろうと思えますけれども、これはまだ審議の段階です。こういう中で、私は、これは運輸省というより最後は国鉄の責任者が——いまの公団ができて三本のルートができて、そのうちの二本は国鉄が経営するわけでしょう。最終的にはそういうことになるわけだと思えます。国鉄の経営に入るわけでしょう。そういう関係はいままでの審議の中でどういふぐあいに、十カ年計画というものがあつたわけでありま。それから、この十カ年計画がある中でこの架橋の問題、これに新幹線が在来線かわかりませんが、けれども鉄道を敷設する問題ですね、これは国鉄が担当する立場からどういふぐあいに結びつけて検討されておるか。私は、いま申し上げました三つの点を関連させて考えますと、将来どういふ状態になるものかちょっと理解に苦しんでおるわけですね。私の質問も決してびんとこないかもしれせんけれども、事ほどさうに私も理解に苦しんでいるわけだ。この点、わかりませんか。国鉄の現在の十カ年計画、それと公団ができて道路ができて国鉄が敷かれる。それから新幹線網、この関係の中でわれわれがもつとびんとくるような——全部

あそこにもまた橋がかかる。それから淡路―明石、淡路島ですね、これを通ってまた橋もかかる、鉄道もやる、これは在来線であらうと新幹線であらうと、鉄道を伴ったものが二方必要なのであるかどうかですね。この点はやはり将来国鉄がしよって行く、国鉄にかかるとでしようから、国鉄としては、橋ができて道路ができることは、これはけっこうなことですが、それに併用して、付随して国鉄を二本必要とするものかどうか。そういう点は――まあ技術的には検討されておるでしようけれども、いわゆる独断といえますか、経営の面でそれに対して何か検討を加えて一つの結論を持っておるものかどうか。あるいはもうおまかせします、こういうぐあいにはいびりした気持ちでおるものか、そこら辺をもう少し突っ込んで聞きたいと思うのです。

○磯崎説明員 たいへん政治的な重大な問題で、私は簡単にお答えできませんが、ただ、私も交通を担当しておる者の立場といたしましては、もし四国だけでとまるのなら――まあもちろん今後橋によって四国がどのくらい経済的、産業的に発達するか、これは一つの見方、これは経済企画庁その他のいわゆる新全線等がございしますが、それによりまして、もし四国でもってその両方の橋を通ってきた鉄道をとめてしまふのなら、それは端的にいつて私は二つ必要ないと思います。しかしながら、私どもの考えといたしましては、やはりそれを四国から九州へ抜くことによつて初めて意味が出てくるのではないかと申します。これは、南九州ということと申しますが、大分、宮崎、鹿児島、この三県は、北九州を回るより四国を回ったほうが京阪神との距離は近いわけでございます。したがって、見島―坂出ルートにしろ、あるいは淡路ルートにいたしまして、九州南部、それから四国、それから京阪神あるいは東京、これを結ぶというのを考えますれば、二本ということは必ずしも過剰ではない、もちろん道路プラス鉄道ということを考えましても私は過剰ではない、こういうふうに考えておりますが、

四国だけでとめてしまふのでは、あるいは二本は過剰ではないかというふうに考えます。

○内藤委員 総裁もいろいろ考えて発言されておるでしようから――しかし、私は、無責任な発言ではありましようけれども、四国と地域的に離れております北海道については、いまトンネル一本でこれをやろうとしております。四国は四百万の人口、これは将来どうなるかわかりませんけれども、いま九州のほうに新幹線を延ばすとしても、二本のルートで四国に入っていくというものは、われわれいまの段階でしろうとのような考えから見て、国鉄というものが置かれておる現状から見ると、ちょっとこれはお荷物ではないかというぐあいに思われるわけでございます。そこら辺はもっと率直な意見がこの段階で出てほしいのじゃないかと思うのでございしますけれども、そういう点は建設省なり運輸省なり国鉄の当局なりがもう十分に意見をかわしておいて、二本は必要だというぐあいに割り切っておるものかどうか。あるいは私のしろうとのような考え方で、四国へ入るのには、九州へ行く場合でも国鉄の将来のことを考えた場合には一本でいいじゃないか、そういうぐあいに議論をされておるものかどうか。いろいろ差しさわりのあるかもしれないけれども、国鉄の現状から見ると、やはりいいかげんな話じゃなく、責任を持った大胆な発言もいまの段階でなければならぬのじゃないかという気がするわけでございます。これは取り越し苦労であれば私は別段固執はしませんけれども、そこら辺は、ひとつ率直な御意見をお聞かせ願います。

○町田政府委員 いろいろな考え方があつたと思つて、そこで実は結論だけを申し上げますと、二本とも併用橋にするのか、一本だけ併用橋にするのか、その辺のところはまだ実際には、実は最終的にはきまつていないというのが実情でありまして、すべていままでの調査並びに今後の調査によりまして、その辺も決定いたしていこうというところでございします。

○内藤委員 私の時間もないようでございますが

けれども、運輸省の局長さん、これは建設省が道路や橋ができて――道路、これはもういいことですね、それは国でも金を出してやるのでしろうから。ただ、いままでの国鉄のやり方をやはり大幅に変えていく。建設省の道路のように国で相当金を出していく、あるいは地方自治体でも応分の援助を出していく、そういうことで、国鉄に対してはもういづれぐあいに政府の方針なりが変わるならば、私はいまの局長のような、二本にするか一本にするかまだきまつていない、情勢によつては、といううようなきまつておられない発言で了解するわけでありまして、いまだ置かれておる国鉄の現状から見て、どうも十年、十五年後に道路と同じように国鉄が扱われるということはちょっと考えられませんか。何かそこら辺は、あの地区はいろいろな面について十年計画で国鉄はシビアに内外に向かつてやつておるわけだ。ところが、この面になりますときわめておられない気持ちでおるわけだ。ここら辺がわれわれから見ると何かふに落ちない、納得のいかない点があるわけだけれども、運輸大臣にお聞きせんけれども、その点をもう少しお話し願いたいと思うのです。

○町田政府委員 ただいまきまつておりませんと申しましたのは、そういう国鉄経営上の問題点といふものもございします。それからいわゆる国土開発、本四間の総合的な開発という面から、二本要るかどうかという検討も、最終的にまだきまつていないということとございします。

そこで、国鉄経営上の問題点から申しまして、負担になるということであるけれども、しかし、総合開発上やはり両方とも併用橋にしたほうがいいのだ、こういう結論になるといたしますと、当然のことながら、それに対する国の何らかの措置が必要ではないかというふうに考えます。その意味では、御指摘のように、そういう結論が出た場合には、それに沿ひまして国からの補助か何かというものを考えていくということが必要ではないかと考えております。この点は、先ほど申しましたが、新幹線につきましても全国新幹線網

というものをつくる場合において、これが国鉄経営上非常に負担になるものであれば、これに対する補助というものを考えていく必要があるのではないかと考えておりますのと、大体同じような考え方が必要ではないかと考えております。そういう点を総合的に検討いたしまして、両方とも併用橋にするか、あるいは一本は在来線の併用橋であるけれども、一本は新幹線の併用橋にするかといううようなことを考えていく必要があるのではないかと考えておる次第でございします。

○内藤委員 いろいろまた別の機会に伺うことにいたしまして、きょうはこれで終わります。

○福井委員長 次に、和田春生君。

○和田(春)委員 時間もあまりございませんし、すでに各委員からいろいろ質問が出たこととの重複を避けて、もっぱら論点を本四の連絡橋と海上航行の安全の見地にしほりまして質問をいたしたいと思つて、技術的な問題が中心でございまして、あまり大きな政治的な問題はございせんので、イエスならイエス、ノーならノー、わかつていないならわかつていない、その場合には将来どうするということを簡潔に、的確にお答えをいただきたい、こう考えるわけでございます。

まず最初にお伺いしたいことは、実施設計が進んでいきまして工事が始まるという形になりますと、橋が完成した後の条件よりも付近の海上の交通条件は非常に悪くなると思つて、工事現場がかなり広がりますし、また工事用の船舶も往復することになるわけでございますが、その際の海上の航行の安全管理はどことが責任を持ち、どういう方法でコントロールするおつもりであるか、その点を海上保安庁長官にお伺いしたいと思つて、

○河毛政府委員 本四連絡架橋の工事中の航行安全の対策につきましては、私どもが一義的に検討しなければならぬ、このように考えておるわけでございますが、その工事現場におきます船舶の航行状態あるいは具体的な工事の模様というものを今後さらにきわめまして、現場及びその付近の海

域の交通整理あるいは特別な航法あるいは速力の制限等の措置を実施する必要があると存じますし、またパイソの他の航行援助施設につきましても整備をはかる必要があらうかと存じておりますが、まだ具体的な点は検討をこれから開始するといふことでございまして、建設当局とも緊密な連絡を保ちまして遺憾のないようにいたしたい、このように考えております。

○和田(春)委員　まだこれから検討するというお話でございますが、公団法によりますと、この本四の連絡橋の基本的な計画等については建設大臣の責任のもとにつくられるようになっておりますが、単に橋をどのようにするかという設計ではなくて、相当長期にわたる大がかりな工事ではないまして、工事の進行していく間にも特に内海の船舶航行量はふえてまいりますし、これは東西の大型船のみならず、本州、四国を結ぶ小型船等におきましても、日本の経済の発展に応じて航行量がどんどんふえていくことになるわけでございます。そういう工事の進行計画について基本計画を立てるときに、海上交通の関連を十分検討し、関係省庁また関係の業者団体等とも連絡してお立てになるおつもりであるかどうか、その点を建設大臣にお伺いしたいと思います。

○運輸政府委員　できましたあと、工事中の船に
対する問題、また、ことにできましたあとにつき
ましましては当然……(和田(春)委員「いや、できま
したあとじゃない、できましたあととはまた聞きまし
す」と呼ぶ)工事中につきましては、やはり運輸
省、海上保安庁と十分連絡をして——施工の方
法、それとその間におけるいろいろ船に対して警
告を与えるようなコントロールタワーとか、そ
ういふような問題につきましては今後海上保安庁と
十分協議をして、船舶の航行に支障のないような
ことでやってまいりたいというふうに考えており
ます。

○和田(春)委員　今後十分に検討してということ
でございまして、その点にはつきりしてないわ
けでございますけれども、なお長期にわたって工

事が行なわれますと、海の交通の常識からいいます。かなりの交通の制限あるいは操業の制限、禁止、こういう問題が行なわれることになると思ひます。橋ができれば、陸上交通においては橋ができた後において大きな利便を受けるわけですが、海上運送関係に焦点をしばつてみますと、橋ができた後におきましても、あとから質問いたしますけれどもいろいろ問題があるわけでございます。そういう航行や操業の制限等によつて関係者がかなり大きな経済的負担を負うことになると思ひますが、そういう点についての補償その他の交渉の責任の主体、またどういうふうにしたいと考えておられるか、建設大臣にお伺ひしたいと思ひます。

○養輪政府委員 実には橋をかけます場合でも、一例をいいますと相当つり橋のための橋脚ができます。これを同時に着工いたしますとますます船舶の航行に影響があるということで、その施工の方法につきましても海上保安庁とも協議をして、施工の方法が船にあまり影響のないような形をとっていくわけでございます。

ただいま先生の御質問の、そういう場合における船舶航行についてのいろいろな補償の問題がまろうかと思ひます。この辺はまたこれから海上保安庁その他の協議にならうかと思ひますが、私たちのいまの考えでは、いまの航路にそう大きな影響のない——大型船についてそう大きな影響を保持しないような工事の方法を考えていきたいと思ひます。

もう一つは、やはり漁船その他になりますと、これは農林省その他と協議いたしまして、ある程度の操業の禁止というようなことはあろうかと思ひます。そういうものについてはまた漁業補償中で十分考えてまいりたいというふうに考えています。

○和田(春)委員　建設大臣にお伺いしているのすがね。こういう点について非常に重要な問題であると思うのです。道路をつくるという場合は、土地の買収であるとかあるいはそのこと

よつて損失が生じたときの補償とか、わりあいによりわがりがいいわけです。またその付近で漁業をやっている、非常に操業区域が限られている場合にもわがりがいいと思う。しかし、運航条件が非常に阻害されることによって経済的な負担がかけられる。これはいろいろな面でいろいろな影響があると思うのですけれども、そういう点について補償をすることがあるのかどうか、はっきりお伺いしておきたいと思ひます。

○根本国務大臣　理論的にはそういうふうに御指摘になりますけれども、現在道路を構築している場合に、これは相当程度のタクシーあるいは路線バス等が拘束されます。しかし、これには補償いたしておりません。したがって、こういう問題につきましては、現在のところ、補償するかどうかということは正直なところは確定しておりません。しかし、現実はこの公団がやる工事は相當大規模のものであり、長期にわたることである。そこで海上保安庁と十分連絡、あるいはまた運輸省と連絡の上、どうしてもその工事は運送業者に重大なる障害を与えることなくして工事ができない、したがって、補償しなければならぬという段階になりますれば考えられるけれども、いまはそのういうふうな障害を起こすようなことのないようにして工事をするという前提で工事の手法、技術を開発あるいは地点を研究していこうということのごさいますて、この架橋のために交通阻害になり、特に海上運送の阻害のためにどういふふうなり、特ニ海上運送の阻害のためによりきりと政府補償するかどうか、公団で補償させるとすることは現在考えていないのでございます。

○和田(春)委員 先ほど質問の前提に置いておりますように、路線バスとか陸上交通機関の場合には、道路がよくなれば完成後に利益を受けるわけですが、海上交通の場合には、完成後にかえつてです。じゃまものができるわけなんです。利益を受けることがなくて、工事の進行中にも損害を受ける、でき上がったあとにおいてもいろいろと支障が生ずる、そういう問題があるわけです。これは単に

関係の海運業者の問題だけではなくて、そのことのために運航をギブアップする、こういう形になつてまいりますと、働いている船員の首切りから労働条件にまでいろいろな形で波及してくるといふ面について、まだ検討してないということは、なほだ遺憾でございますけれども、短い時間でここで直ちにお答えを得るわけにはいかぬと思います。ひとつ責任をもつてそういう点を検討してもらいたいと思いますが、いかがですか。

○根本国務大臣　この問題は、先ほど話したように、公団を設立し、かつ建設にあたって原則として海上運送に重大なる支障を与えないという前提のもとに技術開発並びに工法をきめたい、こういうふうに考えておるのでございます。したがって、いま和田さんから御指摘された条件を考慮してやるということになると、その補償の主体、補償の方法その他がきめられなければならないけれども、現在の段階では、実はそうした重大なる支障を来たすようなところはやらないという前提で考えておるものでございますから、若干そこに食い違いがございます。しかし、現実に今度は公団ができて、技術開発もでき、それから実施設計が出てくる。その段階になりまして、いま御指摘のような問題が出ますれば、それは当然にこの問題に取り組んで、補償等手段あるいは方法、いろいろ考えなければならぬと考えておる次第でございます。

○和田書委員　それではその問題はさういふことになつてしまつて、海上交通に重大な支障が生じないような方法でやるというふうにおつしやつてゐるわけでございますけれども、御承知のように、船舶が走るときには船舶の後方の閉塞区域、つまり陸上の車の車間距離のように、それ以上近づくとあぶないということが船の大きさや速度の關係であります。また大きな橋脚のような障害物が海の中にできますと、その周辺にも、船が安心して通れない閉塞区域ができるわけでございます。こゝういふ点についてかなり調査をいたしておるようでございますけれども、その前提になつて

いるのは、大体大型船の標準を千トンないし五千トン、長さ九十メートル、そこで東行、西行往復一レーンずつありますと、長さの大体九・二倍、千メートルのスパンがあればその点については安全だ、一応こういうような計算もしておるやに聞いておるわけでございますけれども、急速に船舶の大型化が進んでおります。さらに大型フェリー等もどんどんできております。特に海の銀座といわれる瀬戸内海において非常に交通量がふくそうしてくるという場合に、この計算でいま計画されているスパンについてわずかに千メートルというのでは、航行に非常に障害が出てくると思われる専門的に見て考えるわけなんです。それと、その点について十分であるとお考えなのかどうか。十分であるとすれば、その根拠は何か。もし船の長さを千五百メートルとすると、スパンは千四百メートルぐらいなければ、最小限安心して航海ができないという計算になってくるわけでございますが、まずこれは公団で計画実施をされると思ひますので、この点を公団の方にお伺いしたいと思ひます。海上保安庁長官でもいいですよ、どなたでも責任を持って答えられる人……。

○河毛政府委員 将来この橋が実現するために相当時間がかかるであろうという事は、私も当然予想いたしております。それからまた、このような計画の前提として、昨年、本四連絡架橋の行なわれまして、おける航行安全上の問題につきまして、建設省の御委託を受けて本四連絡架橋航行安全技術検討会を設けて、専門的な立場からいま先生指摘のような問題について検討を重ねまして、その報告も出ておるわけでございますが、今後の架橋工事の具体的な進め方あるいは海上交通の見通しなどにつきましては、私どものほうでも十分にこれを検討いたしまして、必要な場合には建設省とも御連絡申し上げるということにいたしたい、このように考えております。

○和田(審)委員 現在出ている設計では、スパンの一番長ところが約千メートルの幅員しかないわけ

けであります。そういたしますと、技術的に検討してみまして、千トンから五千トンということではなくて、かりに万トン単位の船で長さが百五十メートルないし二百メートルの船がすれ違ひ、回りに小さな船があるということになれば、安心して航行できないという事は当然でございます。サンフランシスコのベアブリッジなどもございますけれども、これは湾の入り口にかかっている橋でございますから、入港していく船、出港していく船が通るわけでありまして、瀬戸内海の場合には、交通の主要路のどまん中に橋がかかるわけでございます。非常に航行制限が必要になってくる。また運航に慎重でなければならぬという

ことが考えられるわけです。お天気のいい静かな場合には差しつかえございませぬけれども、問題は、視界が非常に悪い、ガスがかかっている、あるいは天候が悪いというときです。こうなりますと、当然レーダーによって安全を確認しながら航行するという事は今日普通に行なわれているわけでございますが、このレーダーの点について、実験によりまして、尾道大橋の場合に送電線が近くにあるために、そこにぶができたようになる。つまり偽像、ゴーストイメージが出てきて船舶の航行を見誤るという実験結果が報告されているわけでございます。今後の本四架橋の場合は、この上を国鉄の電車を走らせるわけでありまして、そこで架線がかかる、パンタグラフをつけた電車がその上を走っていくという場合に、レーダーに映る映像についてどういふ変化を与えるかという点について実験し、あるいは研究された結果があるかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○河毛政府委員 ただいま先生からお話ございましたように、昨年の調査会で実験をいたしました場合に、架線がレーダー映像に影響を及ぼすという事は判明したわけでございますが、ただいまお話のございましたようなケースにつきましては、私どもが存じ上げている範囲におきましてはまだそのようなことが行なわれていない、このように了解いたしております。

○和田(審)委員 この点につきまして、もしレーダーに偽像がでるとか、あるいはそれを読み取る場合に判読を誤るといふ形になりますと、たいへん大きな事故につながるわけでありまして、したがってこの上を国鉄線を通らせるというふうな場合には、当然そこには架線が伴うわけでございます。そのことによつて船舶のレーダーにどういふ映像変化が生じるか、そういう点についても十分慎重な検討をしていただきたいと思ひわけでありまして、結局どういふふうにやってみまして、障害物がでるわけですから、危険がそこに生じるわけでありまして。

工事をされる場合のことについてお伺いをしたわけでございますけれども、この架橋ができ上がった後においても、当然信号所あるいは航行管制の設備、こういうものが考えられないと航行の安全を期したいと思ひますけれども、そういう信号所等は当然でございますが、航行管制の設備、コントロールをする設備ないしは船舶の通信方法、そういうものについてどの程度の研究をされているか、お伺いしたいと思ひます。

○河毛政府委員 ただいまお話のございました、橋が完成いたしましたあとその付近における航行の安全を確保いたすためにどのような組織あるいは方法が必要であるかという点につきましては、今後のそれぞれの具体的架橋の工事計画その他におきまして、基本的には先ほど建設大臣からお話のございましたように、船舶による海上運送に重大な支障のない方法を検討するというお話を私どもも伺っております。その具体的な内容が今後おいおい明らかになると考えておりますので、それとあわせて私どものほうも慎重に検討いたしたい。このように考えております。

○和田(審)委員 時間がございますので、最後に建設大臣にお伺いをし、また要望をいたしたいと思ひますが、いまの海上保安庁長官の答弁によりましてはつきりしてないわけでありまして、私どもも、国民経済の発展という大局的な見地、本州と四国に架橋を行なう、あるいは先ほど国鉄総

裁がお話しになりましたように、将来は四国から九州に抜く、そういうことが進められることについては賛成でございます。ところが、陸上運輸のサービスが向上するといふ点にもつぱら重点が置かれまして、海上運送の安全とさらにふくそうしていく海上運送との関連というもののについては、私が調べた限りにおいて、まだはなはだ粗末な現状であつて、突き詰めていない。これからいよいよ実施の計画、設計に当たっていくときに、この点について取り返しつかないことになる危険性があるわけでありまして、十分遺憾なきを期して、安全と海上運送の将来についての方策を立ててくださるよう、お伺いをし、かつ希望したいと思ひます。

○根本国務大臣 ただいま御指摘されたことが非常に重要な問題なのでございます。ところで従来は、四国架橋の問題のときには、早くつくれつくれという点だけで、しかもこれについて、技術的に可能だといふ点から一本にしぼるとか二本だといふことを言ってきたので、それは政治的な発言としてはしかるべきであるけれども、現実これを実施する場合には非常にいろいろの要素がある。そこで、私はこの公団をつくりまして、技術開発をしつつ、それから実施設計という場合に、いま和田委員の指摘されたことが全部含まれております。そうした結果においてこれは着工していかなければ、功を急ぐあまり途中でたいへんな障害がきたり、あるいはできたものが今度は手直しをしなければならぬということをおそれるがゆゑに、私は、この公団を発足することがまず第一である、それなくしてやるという事は非常に困難だということでございます。その意味において、御指摘になりました点は十分に、公団発足後それこそ――先ほど私が申し上げましたように、これはある意味におけるシステム開発だと思ひます。単に鉄道をつくるにはこれだけの耐久力があればいいとか何かではなくて、とにかく非常に複雑な要素を全部技術的に総合した上で判断しなければならぬ。十分に御指摘の点は心に入れて、今後

の開発を進めていきたいと思います。次第であります。

○和田(香)委員 質問を終わります。

○福井委員長 次に、田代君。

○田代委員 先ほど根本建設大臣から、公団をつくらせてこの事業を完成させるためには、当然漁業権の補償とかあるいは土地の買収とか、こういう関係者の方々の意見を十分聞いてやらなければ、この問題は解決しないということを言われたわけですが、これは当然のことですね。それを私どもは文字とおり実行していただきたいのですが、その点について簡潔に御答弁願いたいのです。そういう観点から、実際にそれをするためには、地元関係者の代表から民主的に選ばれた代表とかあるいは学識経験者、そういう人々をもつて構成された審議会、こういうものをつくって、そして意見を十分聞くというふうな処置をとられるかどうか、そういう点をともてもらいたいということが私たちの考え方なんです。同時にまた、公聴会なんかを開いて、そして十分意見を聞いてそれを尊重するということ、そういうことを十分やるかどうか、そして計画案を適正なものにされるかというところがされなければならないと思うのですが、そういうことですね。最後的には国会の議決によってこれをきめるというふうな結果を得ることが、最も民主的で正しいことになると思うのですが、そういうことについて大臣の御見解を伺いたい、このように思います。

○根本国務大臣 事務当局から後ほど補足説明させていただきますが、この公団には管理委員会を設けまして、この管理委員会には、この三ルートに關係する地方自治体の人、あるいは学識経験者から選ばれた三名の方がこの管理委員会に入ってもらいます。しかし、いま御指摘になりましたように、一々補償の問題とかそういう問題のために、何らかの公開された公聴会のようなものを法的にやるという組織にはなっておりません。これらのことは、先ほどの御質問にお答えいたしましたように、できるだけ地元で、補償の問題とか土地の先行買収等は地方自治体でひとつやっていただきたい

い、そして具体的な対象は、その実務をやるのは公団がやる、こういうことにしておるのでございます。

それから、この本四連絡架構の問題について、国会に報告するという義務づけは、公団法には考えておりません。しかし、これは国会には運輸委員会でも建設委員会でも本会議もございまして、それから御質問があればいつでもこれはお答えするということにしておりますから、あえて法的にこの架構に関する報告義務を規定する必要はないと考えておる次第であります。

○田代委員 時間がございますから、その点については議論はできませんけれども、しかし、こういう国家的な事業ですから、やはり最終的には国会ではつきり議決する、そして民意を十分反映させるということが必要だと思っておりますが、その点を要望しておいて、次の質問に入ります。

先ほど来いろいろ答弁がありましたけれども、財政的にも実には膨大な内容を持って、大体新聞などで報じられておりますこの資金も、四十五年度の予算案、これに出ていますけれども、新公団について建設省分が十三億五千万円、その内訳が国が二億、財政投融資が七億、地方公共団体が二億、民間からの借入れが二億五千万円、したがってこれを全体でいいますと地元負担が大体三三％程度になって、三つの橋が大体同時に計画されるというふうなお話で、三本という線が出ておるのですけれども、その現在のところの計画数字というものが、総計で七千五百二十一億くらいなるように計算がなっていると思っております。しかし、これは完成時における数字ではありませんか、完成時、六十年あたりの見込みです、実際は物価高やその他の関係で、少なくとも一兆円くらいにはなるのじゃないか。そうしますと、この計算からいいますと地方負担が三三％、ところがこれに對して大蔵省はこの割合を大体五〇％、つまり国、地方公共団体の出資金がそれぞれ一、財政投融資、民間からの借入れ各四の割合にするように主張しておる。つまり地元から大いに吸い上げ

よりというふうな計画になっておるというわけですね。これは実際になっておるかどうかも発表はしておりませんが、しかし、こういうことになりまして、地方自治体や地元は一兆円の半分、五千億という膨大な負担にとても耐え得るわけはないと思っております。また十分に耐え得るとしましても、これは地元に対してとてもまかない得ないような借金将来に残して、たいへんなことになると思っております。ですから、もし大蔵省が地元には半分は持つてもらうのだというふうな計画を立てておるとすれば、私たちは全く不当であるし、けしからぬと思っております。ですから、地元の方々の立場から申しまして、当然運輸省なりあるいは建設省は、そういう出方に対しては徹底的に反対してもらわなければなりませんし、私どもとしまして、少なくともこういう国家的な事業に一億国民の公益という観点からいって、九〇％くらい国が当然負担すべきじゃないかというふうに考えますが、こういう観点について財政資金の国があるいは地方自治体、地方住民が負担しなければならぬ問題について、大臣の見解を伺いたいと思っております。

○福井委員長 政府委員にちよつと申し上げます。

共産党の田代君が冒頭において、特に時間がなから簡単にということをおっしゃいましたので、そのつもりで御答弁願います。

○根本国務大臣 九割程度国が負担すべきだということをおっしゃいましたが、そういうことは現在考えておりません。これは原則として有料でありますから、有料である場合には、そういう前例はございせん。

○田代委員 私のそこだけの答弁をしていただきましたが、有料を原則としておるとおっしゃいましたが、公団のあれはそういうたてまえです。しかし、全体の性格からいって、必ずしも有料を前提にしなければならぬというの国民の要望であるかどうか、この点が問題であります。しかし、それはそれとして、最初言いましたいわゆる

大蔵省の考えからいえば、五〇％くらい負担すべきだ、こういうふうな意見が出ておるわけですね。将来の問題として、この点は三〇％になるかあるいは二〇％地元負担になるかというところが非常に大きな問題になりまして、そういう場合に建設省はどういう姿勢で臨まれるのか、いわゆる地元負担が非常に大きくなるような方向でいかれるのかどうか、その点です。

○根本国務大臣 これは国の経済あるいは地方自治体の財政状況、それから民間の協力体制等を総合的に判断してやるべきでありまして、いまからどうあらねばならぬということを観念的に申し上げても、いま答へにいたらないと思っております。これは実施計画その他の進行過程において、さらに先ほど申し上げました管理委員会の御意見等、地元の御意見を十分に勘案してきめていくべきものだと考えております。

○田代委員 いまの答弁はおかしいと思うのです。地元なり地方自治体というものは、財政的にいつも困っておるわけですね。ですから、国の基本的な姿勢としては、こういうものをやる場合に、とにかく具体的に何億何千と定められなくても、大体地方に対してはできるだけ軽減する方向でいくべきであるとか、国ができるだけ大きく負担すべきであるというふうな基本的な路線は、はっきりきめられるべきだと思っております。具体的に進まなければまだわからないというのは無策だということになってしまつて、結果的には、これは地方自治体におかばせていってもしょうがないのじゃないかということになる危険性がありますので、私はいま質問したわけです。そういう点では私は非常に不安を感じますけれども、時間がございせんから、これは次に質問いたします。

あと一点でございますが、料金の問題です。料金も、これは具体的にきまらない。———そうでしょう。しかし、その問題はさっきのような形で答弁されますと、これは全く無策を暴露されると思う。料金の問題につきまして、大体基本的にはこういう路線でいきたいということを答えていただ

きたいのですけれども、実例として若戸大橋ですけれども、これが三十七年から去年までですね。いまもった道路公団の資料によりますと、三十七年度は初年度ですから収入が少ないのですけれども、一億八千八百万円、三十八年度になりますと三億一千百万円、四十一年度になりますと四億二千万円、それから四十三年度、おとしになりますと五億五千百万円というふうに、年々非常にふえておるわけですね。そうして四十四年度で大体黒字になるという見通しだそうですが、この地元の意見を聞きますと、あの橋を渡るのに、ハイヤーにしましてもあるいはタクシーにしても個人の車にしてもあまりに高過ぎる、とにかくちよつと車に乗って往復するだけでも、戸畑から若松まで行くのに、料金が百円で済むところが橋代を往復とられるので四百円以上になる、何でこんなに黒字がふえておるのを取るのか。また、トラックなんかでもそんなことをいうのですね。ですから、こういう料金をきめられる場合に、先ほど私が申しましたように、地元の意見なりを十分聞いた上でやらないと、とにかくこういう高い料金というものは利用者にとても困るというところは、一般の世論になっておるわけです。そういう点でこの料金を今後決定される場合などにおいて、十分これを考慮していただかなければならない。特に地元の関係者にとりましてはこれの負担が大きくなるわけなんですから、私どもは特にこの関係住民の地元の方々に対しては無料というよりな形で――これは全体を取るというわけではありません。大会社がとにかくどんどん荷物を輸送するというのは、取ってもらっていいと思うのです。しかし、地元の方々に対してはそういう点では料金を十分考慮していただかないと、これはあとあとまで非常に問題を残すし、先ほどの地元住民の意見を十分聞くという問題からいきましたも、これは非常に問題が残るし、不満が残るんじゃないか、このように思うわけでございます。ですから、そういう点で料金の構想について私どもが要望し、地元の方々が期待されるような、いわゆる

若戸大橋でとられたようなそういう高料金を取るような処置、これを考慮されるかどうか。それからもう一つ、最後ですけれども、現在船で生活を立てておられる、あるいは港で生活を立てておられるという方々、あるいは港で生活を立てておられるという方々、この橋ができて、路線ができることによって将来の職業とか生活に非常に大きな影響を及ぼすわけですね。先ほど航行上の問題についての補償問題の御質問があつておりましたが、こういう将来の、現在船やあるいは漁業で生活を立てておられる方々に対する職業をかえるとかあるいは暮らしを立てるとかという問題についての配慮、どういう具体的な配慮が大体構想されておるか、そういう点の御答弁をお願いしたいと思います。

○養輸政府委員 料金につきましては今後きめる問題でございます。一般有料道路の料金といったしましては、やはりそこを通過することによって受ける利便の範囲内で料金をきめておる次第でございます。決して別の方法――これによって生じるいろいろな利益計算を計算いたしまして、その範囲内で料金をきめる次第でございます。もう一点は、地元で無料にし、大企業に有料というところ、実際に個々の車についてなかなかそういう区別はできませんし、まあ現在の有料道路としては、そういう企業別で料金をきめていない次第でございます。

もう一つの地元の港灣関係また船の関係で離職する方々の方々に対してはどうするか、この問題は今後の一つ問題かと思ひます。そういうような地元の受け入れ体制も含めまして、今後円満に解決をはかってまいりたいということを考えております。

○田代委員 要望として、料金問題は非常にこれは問題になりますから、いろいろ答弁がありましたが、十分考慮していただきたいと思います。全国各橋の実績なりあるいは見通しと関係ですね。以上をもつて質問を終わります。

○福井委員長 最後に、關谷勝利君。

○關谷委員 この架橋の問題につきましては、い

まままで激しい陳情合戦が続けられましたが、その際の党の首脳部あるいは関係閣僚等の御答弁といひますか、陳情を受けた際の発言は、これはその人々によって異なつてもおられますし、またその同じ人でも、そのときによってニュアンスが違ひます。

「福井運輸委員長退席、金丸建設委員長着席」

ときにありますと、相手によって、両方とも対しまして一方では右と言ひ、一方では左と言ひうな発言をされておるといふこともあるのであります。したがひまして、いまこの三橋の関係者のところでは、どこがほんとうなのかという疑問暗鬼と申しますか、暗中模索の状態にあると思ひます。そこで、ひとつこういうふうなことがはつきりするように、大臣から御答弁をお願いしたいと思います。なお、大臣がかわりますと次の大臣は、あの大臣はそう言つても、ぼくはそうではないんだというふうな御答弁もときにはあるのでございませう。そういうふうなことのないうちに、実力大臣である根本大臣が、ぼくが答弁したこととはそのとおりやれよ、必ず変えてはならないぞということ、これは次へひとつ引き継ぎを申し渡しをしておいていただきたいと思います。これだけ最初に申し上げておきます。

それから第一にお尋ねを申し上げたいのは、この公団によって本四連絡橋、これを三本とも、書いてありますところを見ますと、全部、建設及び管理を総合的かつ効率的に行なう」と書いてありますので、これはの上から申しますと、これは建設までやるんだということになっておるやうであります。ところが、これは大臣の御発言であります。いままで、これは体制の整つたところからというこの御発言もございませう。三月十七日のこれは御発言でございます。また社会党の藤田君に対する御答弁で、地元の体制で早まるというふうなことも言つておられるのであります。そういうことになると、本四架橋公団でこれが全部やるということになると、協力体制のあるところが早くなるのだということであ

るのか、あるいはこれが場合によれば、きょうの大臣の御発言であります。これは三橋とも公団でやることは限らない、一部民間資金でやることもできる、こういうことを言つておられるのであります。そうすると、これは順序だけの問題ではなくして、かわつた主体によって、あるいは具体的に申しますと、地方道路公団というふうなものにこれを引き継ぐ、あるいは局がかりをする、こういうふうなことも考へておられるのかともおれまうので、そこらをはつきりとひとつ間違ひのないように、地元がこれから陳情いたします際にも、ここではつきりとしまつておればその趣旨に基づいて御陳情を申し上げる、こういうことにもなりまうので、はつきりと御答弁をお願いいたします。

○根本国務大臣 簡潔にお答え申し上げます。

この公団は、技術開発から設計、調査から一応全体の三ルートとも公団でやるというたてまえで、これは公団法はつくつております。しかし、一面におきまして地方道路公団法案を提案していることも事実でございます。これができた場合、この制度を利用して、いま三ルートのうちどこかの路線がやろうとした場合に、これを許さないというわけにはいきません。したがひまして、その点は関係者の御意思に相当依存するというところになるわけでありませう。

それから、私が先般来御質問に答えておりますことは、先ほどございませうが、三本とも同時に着工という物理的、時間的に用意ドーンというようにやれというふうな印象があるからというわけにもいきまいだろ、それには実施設計をし、技術開発をした段階において、先ほど御説明申し上げましたように、現実に着工するという場合にはいろいろな問題がございませう。いわゆる土地買収の問題もあり、漁業補償の問題もあり、運輸の安全等諸般の問題がここに解決しなければ、これは着工できないわけですから、その点を関係地元民においてその条件を早く整備したほうが、物理的にもそれから行政的にも着工が早

るのか、あるいはこれが場合によれば、きょうの大臣の御発言であります。これは三橋とも公団でやることは限らない、一部民間資金でやることもできる、こういうことを言つておられるのであります。そうすると、これは順序だけの問題ではなくして、かわつた主体によって、あるいは具体的に申しますと、地方道路公団というふうなものにこれを引き継ぐ、あるいは局がかりをする、こういうふうなことも考へておられるのかともおれまうので、そこらをはつきりとひとつ間違ひのないように、地元がこれから陳情いたします際にも、ここではつきりとしまつておればその趣旨に基づいて御陳情を申し上げる、こういうことにもなりまうので、はつきりと御答弁をお願いいたします。

くならないという事実は客観的に言えると思うのであります。そういう意味のことを言っておるのでございませう。

○閣下委員 それではただいまのお話を承ります。さて、たゞとては、これは三本とも連絡橋公団でやるのだ、しかしながら、地元で希望のあるところは、地方道路公社法が現在提案せられておるので、それで希望するところはそれはやらして

○閣下委員 これは実施の段階であつて、この調査、それから技術開発とかあるいは実施設計の面までは少なくともこの架橋公団でやる、こういうことになるわけですか。その点をひとつはつきりとお答え願ひます。

○根本国務大臣 そのとおりです。

○閣下委員 そういたしますと、この調査、設計をやりますのは、この三つの橋につきまして一つ一つ調査、設計を順序をきめて行なうのか、あるいは同時に調査、設計にかかるとか、あるいはやりやすいところから調査、設計にかかるとか、この点も大臣の腹がまだできてきておられるはずでありますので、お尋ねをしたいと思ひます。

○根本国務大臣 調査と技術開発は共通性が相当ありますので、一緒にやるわけでありませう。それを同時着工と表現していただきたいと思います。

(名答弁だと呼ぶ者あり)

○閣下委員 メイ答弁は迷うほどの迷答弁でございませうが、これはその技術開発の要りますのは、私は、主として併用橋の場合につきましては、鉄道と建設両方の技術的な打ち合わせ、技術開発、いろいろこれは要ると思ひます。ところが、併用橋でない、単独橋であるというふうなものにつきましては、しかも技術的には文句なしとい

○根本国務大臣 そういふ結論は出ていないと思ひます。先ほど御質問がありましたように、運河

の安全の問題とか、あるいはまたその海底工事の問題とか、いろいろの問題が、あるいはコンサルタントにおいては解決したというふうなものもあるように思ひますけれども、これはその端に結論がでない。そこで、この公団で従来の資料を尊重しながら実施、設計並びに技術開発もやっていくというところでございませう。

○閣下委員 結論が出ていないという事は、これはおかしいのです。私はかつて質問をしたことがあるのであります。その際に、鉄道併用橋でありまして二つの橋につきましては、いろいろと建設省で意見も言つておりました。そして、単独橋である一つのルートにつきましては何ら触れない。しかもそこを飛び越えて、関門の架橋のこと、トンネルのこと、そういうふうなことがあるから、なぜこの三つの中で一つだけは説明をしな

○閣下委員 結論が出ていないという事は、これはおかしいのです。私はかつて質問をしたことがあるのであります。その際に、鉄道併用橋でありまして二つの橋につきましては、いろいろと建設省で意見も言つておりました。そして、単独橋である一つのルートにつきましては何ら触れない。しかもそこを飛び越えて、関門の架橋のこと、トンネルのこと、そういうふうなことがあるから、なぜこの三つの中で一つだけは説明をしな

○閣下委員 結論が出ていないという事は、これはおかしいのです。私はかつて質問をしたことがあるのであります。その際に、鉄道併用橋でありまして二つの橋につきましては、いろいろと建設省で意見も言つておりました。そして、単独橋である一つのルートにつきましては何ら触れない。しかもそこを飛び越えて、関門の架橋のこと、トンネルのこと、そういうふうなことがあるから、なぜこの三つの中で一つだけは説明をしな

○閣下委員 結論が出ていないという事は、これはおかしいのです。私はかつて質問をしたことがあるのであります。その際に、鉄道併用橋でありまして二つの橋につきましては、いろいろと建設省で意見も言つておりました。そして、単独橋である一つのルートにつきましては何ら触れない。しかもそこを飛び越えて、関門の架橋のこと、トンネルのこと、そういうふうなことがあるから、なぜこの三つの中で一つだけは説明をしな

現在関門のトンネル架橋自身が七百十二メートルの架橋でございませう。またそれ以上の大きなものになります。耐風、耐震、また先ほど御質問ございました船の問題、こういう問題を入れますと、隅田川に橋をかけるというふうな文句ないというふうなものでもないというふうな考へておられます。

○閣下委員 これは運輸局長の発言というのではないので、いま次官である、前の道路局長、そこがはつきりと言つておるので、そのときの発言について私はあとでまた証人を幾らでも引っぱり出して、証明をいたします。

○根本国務大臣 私はそのつもりでおります。○閣下委員 だめを押しますとそこらでちよつとほやかすところが、まことにじやうずなメイ答弁という、いわゆる迷い答弁というのでありませうけれども、もう少し地元へは、やはり心がまえが要る、協力をせよといふ協力をする目標を置いてやらなければならぬ。それでありますので、それははつきりとその許可をしてやるのかどうかといふことを、もう一度ひとつ答弁してやうてくだされう。

○根本国務大臣 許可する方針でございませう。○閣下委員 はつきりと答弁を得ました。それから、この技術開発、全部が共通のと申しませうが、これは三つともそれぞれの特性がありませうので、共通した場面だけではありませう。そういうふうな異なつた条件のものに對しましては、その技術開発というふうなことにつきましては、それぞ

○根本国務大臣 許可する方針でございませう。○閣下委員 はつきりと答弁を得ました。それから、この技術開発、全部が共通のと申しませうが、これは三つともそれぞれの特性がありませうので、共通した場面だけではありませう。そういうふうな異なつた条件のものに對しましては、その技術開発というふうなことにつきましては、それぞ

く。おまえはどの橋の担当、おまえはどの橋の担当、おまえはどの橋の担当だと、それぞれAからCまでくらの部を設けまして、それでそれぞれそれを担当してやるのか、一つずつをやつていく。もちろん共通の場面は一つずつやる部門がそこになければならぬ。ところが、各三つのそれぞれ異なつた条件についての検討というものは、これについての技術開発あるいは設計というものにつきましては、これはそれぞれの部門を設けて同時に——同時着工というのはいくらから出ておるのだらうと思ひますが、そうすると、そのことにつきましては同時に発足をする、こう心得てよろしうございませう。

○運輸政府委員 各ルートのおおの特徴がございませう。現地で実際にそのルートの調査をする段階は、これはおのおの三ルートが別々にならうかと思ひます。現地の調査機関を置くようにならうかと思ひます。ただ、それを全部本社に持つてきまして、どういふ順序に技術開発するかということになりませう、やはり海中の基礎の問題、耐風設計、耐震設計、みんな同じような共通の部分で非常にございませうので、そういうのは本社の方で全部一つにまとままして、逐次開発しやすうものにからしていくということにならうかというふうに考へております。

○閣下委員 そういたしますと、これは公団に支所を設けることができるようになっておりますが、その支所を設けると申しますのは、各橋について一つずつと解釈してよろしうございませうか。

○運輸政府委員 調査の段階についても、各橋ごと

○閣下委員 私たちが考えましても、第一線で工事をやりますところの現場の職員あるいは事務者、熟練工というふうなものは、これはなかなか、三つを一緒に着工して、それがやれるほどあるとは考へられませう。いまの状態では、ないと

はつきり言ったほうがいいのであります。しかも、これらを養成いたしますためには、やりやすいところから、短い橋から逐次長い橋へもっていくというのが、これがいき方だと思ひます。技術者の養成という面からいきますと、現場の熟練工といふものを養成いたしますのはそういうふうなところからやっていくべきだ、このように考へますが、それにつきましてのお考えはどうでございますか。

○養輪政府委員　ルートが三本ございますが、やりやすいところからかけていくという考え、これは一つの考えだと思えます。ただ、総合的には資金の集め方、また技術的な問題の解決のしかた及び地元の受け入れ体制、こういう全般のものを考へて、まずやるべきものをきめていくことになるかと考えております。

○關公委員　時間もありますので、またあらためて何かの機会にお尋ねすることにしたと思います。ですが、地元で非常な誤解をしておる向きもありますから、これははっきりとしておいていただきたいと思いますのであります。橋は本州四国の橋の公団でやるのだ、そうしてその中間をつなぐところの道路は国道として国がかかるがえでやるののだ、こういうことはつきりと党の首脳部で言った人が事実あるのであります。そこで地元といいたしましては、橋のほうは公団でやるのだ、それ以外のところは国がかかるがえでやってくれるのだ、こういうふうなことを言われたので、それをそのとおり金科玉条のごとくに考えて、あの人が言ったのだから間違いないのだということで、いまでもそれを信じ切っておる人があります。ところが橋ができますと、三つの橋の料金調整ということがあります。そうする際に、二つは全部公団でやった、ある一つは橋だけやって残るところは国がやったのだということになりますと、料金の調整というようなことができません。そういうことはあり得べからざることだと私自身は考えておりますけれども、ずつとえらい人が言っておるのだからという

ことで、地元ではそれを信じ切っておるのであります。これはどんなことでございましょうか。ここではつきりさしておいてもらいせんことにはばかしく誤解が解けません。誤解のないように、ここでひとつ解明していただきたいと思います。

○義輪政府委員　橋は公園でやる、そのほかのものは国がやるがかえてやるということでございますが、まるががえというのとは一体どういう意味かわからないのでございます。実は、いまエルルート、尾道—今治につきましては、相当島々を橋をかけ渡して本州と四国をつなげるわけでございます。その際に、いまのお話は、島の中の道路は国道としてやるという話ではないかと思ひます。島の中の道路を無料の国道としてやるか、島の中も有料としてやるか、それはいろいろ料金の問題、資金の問題もからみまして、これからの問題だといふように考えております。

○關谷委員　これからの問題、この公団ができません際に——私は、きょうの御答弁に対してもだいふ不満があるのであります。昔は、法律案を提出いたします際には、この中に政令ということが使つてありますが、政令の案というものが全部示して親切な答弁ができたものであります。いまは、法律案を通すのに、なるべくそういうことをほかしておいて、逃げられるものは全部逃げておいたらいんだ、あとから政令で自分たちのかつてのいいようにやつていけばいいんだ、悪い解釈をいたしますとそういう解釈もできるのであります、あれだけのルートをいままで長らく陳情したのに、橋だけはやつて、島内の道路は国道でやるのかどうかまだわからないというようなこととは、私はあまりにも無責任過ぎるのではなからうかと思ひます。そういうことだと、やはりそういうことができるのではなからうかという期待感を持ちますが、この期待感を持つてよろしゅうございますか。これは大臣から答えてもらいたい。○養輪政府委員　私からまず最初に事務的なことを申し上げたいと思ひます。

実は、政令の問題は確におつしやうたとおり

かと思ひます。しかし、これを出す際は、関係公共団体の意見も十分聞いて政令をきめるといふように考えておりまして、出資の団体にしろそういふものは、これから地元公共団体の意見を聞いてから行ないたいと考えております。

もう一つ、島内の道路については国道としてやるか有料でやるかきまらないということでございますが、いまの考えでは全部を有料でやろうという考えがまずあります。ただ、昭和六十年までにこの三ルートを完成するということになるか、そして、その間で国の資金がどれくらいになるか、そういうことも考えますと、有料道路というのは無料である一つの便法でございますので、無料でできるものなら将来無料にしたいという考えもあつて、そういうことはこれからの問題だというふうにお答えした次第でございます。

○金丸委員長 關谷君、お約束の時間が参つてお
りますから、ひとつよろしくお願いします。

○關谷委員　これで終わります。
 それでは、十分にはつきりとした説明がされな
 いままにこの質問を終わることになります。こ
 こでお願いしておきたいのは、ここに書いてある
 政令というのがあります。その政令の家をあつて
 御提出を願いたい。あとでけっこうでございます。
 それと、それぞれ地元の協力体制ということ
 をたびたび言われておりますが、地元の協力体制
 はどのようなことに對しての協力体制か、一から
 十まで、どれとどれが整つたものから着手するよ
 うになるんだということがはつきりとわかるよう
 な協力の基準を、あとで書面でけっこうであります
 すから、出していただくと思います。

これだけお願いしておいて、これが十分にわかっていないままに質問を打ち切ります。

○金丸委員長　以上で本連合審査会を終了いたしました。

これにて散会いたします。
午後一時七分散会

昭和四十五年四月十四日印刷

昭和四十五年四月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局