

第七十一回 参議院建設委員會會議録第十一号

昭和四十八年六月七日(木曜日)

午前十時六分開会

出席者は左のとおり。

委員長 沢田 政治君
理事 大森 久司君
竹内 藤男君
山内 一郎君
松本 英一君

委員

古賀雷四郎君
中津井 真君
中村 稔二君
田中 一君
田代富士男君
二宮 文造君
高山 恒雄君
春日 正一君

國務大臣

建設大臣

金丸 信君

政府委員

建設大臣官房長
建設省道路局長

大津留 温君
菊池 三男君

事務局側

常任委員会専門員

中島 博君

説明員

運輸省海運局参事官

見角 修二君

参考人

本州四国連絡橋公団総裁 富樫 凱一君
本州四国連絡橋公団理事 養輪健二郎君

本日の會議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件
○道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(沢田政治君) ただいまから建設委員會を開会いたします。
参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案の審査のため、必要に応じて本州四国連絡橋公団の役員を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(沢田政治君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(沢田政治君) 道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。
質疑のある方は順次御発言を願います。

○二宮文造君 私は道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案につきまして、前回に引き続き質問をさせていただきます。前回は、なるべく重複を避けながら進めたいと思いましたが、若干部分に重複があるかもわかりません。お許しをいただきます。と思ひます。

まず最初に、この道路整備五カ年計画、この今日までの推移を見ますと、第一次計画が昭和十九年に策定されて、これが四年間で改定された。第二次は三十三年から三年で改定された。第三次は三十六年から同じく三年で改定された。第四次は三十九年からまた三年で改定された。第五次は四十二年からやはり三年で改定された。第六次は四十五年から三年でこの問題の第七次計画に引き継がれようとしているわけであり。そこでまずお伺いしたいことは、五カ年計画と銘

打っておきながら、なぜ従来の計画がいずれも当初計画を達成しないまま、三年、四年というふうに改定せざるを得なくなったのか、その理由を明らかにしていただきたい。

○政府委員(菊池三男君) ただいまお話しのように、五カ年計画は、第一次から第六次までございまして、それが長いので四年、短いので三年というふうに改定されておるのは事実でございます。

その一番の理由になりますものは、各、第一次から第六次までの五カ年計画をつくります際に、その裏になつております、背景になっておりますいろいろな経済計画がございまして、第一次のときは、これはありませんでしたが、第二次のときは新長期経済計画、これが私どもの五カ年と同じ計画年度の計画がございまして、以降、第三次のときは所得倍増計画、第四次のときは中期経済計画、第五次のときは経済社会発展計画、そして、いままでやっておりました第六次の五カ年計画のときは新経済社会発展計画というのがございまして、それに合わせた、その中の、全体の経済計画の一環として五カ年計画があつたわけでございます。

そういうふうには、国全体の経済計画、社会発展計画が変わりますので、それに合わせて道路のほうも変わらざるを得なかった。また同時に、道路投資が非常に進みまして、そういう社会の発展と同時に、従来の規模では足りなくなったということもございまして、で、今度の場合も、裏になります新経済社会発展計画が今度改定されまして、四十八年から五十二年までの――ちょうど私も今度御審議いただいております第七次五カ年計画の計画年度と同じでございますが、経済社会基本計画というのがことしの二月の十三日に閣議決定されて、それに基づきまして、私どものほうもそれに計画を合わせて変更になるというふうになつたわけでございます。まあ、そのほかに昨年、国土建設に関する長期構想というものが

を建設省で出しまして、これは昭和六十年時点を目標とする非常に大きな計画でございます。その中の四十八年度から五十年年度までという、六十年までの計画の中の一環としてもやはり従来の規模では達成したいということでございます。そういうようなことで今回改定をお願いすることになつたわけでございます。

○二宮文造君 いま道路局長の説明には、国のいわゆる経済投資、そういうものを背景にしてこういう五カ年計画が平均三年で改定せざるを得なかったと、こういうふうな説明ですけれども、私も考えますのは、道路というものは景気の変動や経済の変動によって縮めたりふくらませたりする、そういうものじゃなくて、国民生活のために必要な道路は確保しなきゃならぬ、こういう長期的な展望のもとに整備とかあるいは計画とかいうものが行なわれなければならぬと思うんです。今回の場合は六十年度を見通して、それに合わせていくという一つの背景がありますけれども、しかし、やっぱりいままでの計画がそのとき場当たりな計画を押してきているんじゃないか。しかも計画というのは実現可能なものでなければいけない、こういうふうな考えなんですが、いわゆる国の経済投資の都合によって計画が変動される。一番大事な、国民生活に必要な道路の確保ということが道路行政としては、計画としては一番大事なんじゃないかと思うんですが、この点、大臣のお考えはどうでしょう。

○國務大臣(金丸信君) 御指摘のとおり、五カ年計画は、ただいま局長が申し上げましたとおりのゆえもあるわけでございますが、その上に先生の御指摘のようなことも考えなければならぬことは当然だと私は考えております。

○二宮文造君 そこで、いま道路局長からお話がありました、昨年十二月ですか、新国土建設長期構想、まあ試案ですが、それを発表したことは私

ないかもしれないけれども、特定財源は一体どういうふうになつていくんだ、一般財源はどうするんだ、したがって、この計画は実現してまいりますと、こういう明確な裏打ちを持った御答弁がなければ、私ももちろんと理解に苦しむわけですが、この点ももう少し明確にしてくださいませんか。

○政府委員（菊池三男君） 五カ年計画をきめますときには、その裏の財源がどうなるかということがわからないうと審議できないというお話ごもっともでございます。ただ、五カ年計画をつくります際に、一応法的にきめられておりますのは目標と事業量でございます。特に財源をそこに明記するような法的な根拠はございませんが、ただ、道路整備につきましては、ガソリン税等が特定財源ということになっておりますが、これを切り離して考えることがおかしいということ、先生のお話はごもっともだと思います。私もできるだけそういう意味では財源がこうなりますということをお説明申し上げたいと思いますけれども、先ほど申し上げましたように、まだその点がきまってございません。ただ、一昨日ですか、ここにその問題で

大蔵大臣が参りまして、やはり五カ年計画はぜひともこのままやる必要があるんだということでございます。財源につきましては、いま言ったように、これは建設省だけの問題でもございせんので、全般的な問題を合わせ財源問題を考えていくんだ、いずれにしても、しかし、この五カ年計画は達成しなければならぬんだというお話もございまして。私も確かに財源の裏打ちがないと審議できないということ、あるいは、その五カ年が完全に達成できるかどうか分からないじゃないかというお話もございまして。それではあと残りを全部一般財源で出すのか、あるいは特定財源等についてさらに何らかの上乗せをするのか、あるいは新税をやるのか、いろいろの考え方がございまして。これはまだまだございまして、この内訳につきましてはまだまだございまして、ここでは申し上げかねるわけでありまして。

○二宮文造君 大臣ちょっと伺いたいのです。がね、いま局長の答弁によりまして、大蔵大臣の言明によれば、この第七次計画はぜひとも実現しなければならぬ、こういうお話が一点、それから先ほどお話があったように、この財源措置については、次のいわゆる昭和四十九年度の予算編成時までに所要の検討を行なうという閣議了解、二つあります。問題は、ガソリン税等の特定財源のことについて、明確な答弁がないわけ。実現はしなければならぬ、また、財源措置については編成時に所要の検討をする、特定財源をどうするということはないわけ。しかし、問題は、この特定財源、ガソリン税等を上げるといふことになりまして、結果的には大衆負担、さらにはまた、いま問題の物価のつり上げの原因になってくるわけ。したがって、特定財源、いわゆるガソリン税等の率を上げて増収をはかるということについては、私もさきほど賛成はできぬわけ。この点、物価へのはね返り、大衆負担という面から考えて、このいわゆる特定財源の財源措置、これは上げてほしくないという気持ちを含めて

て大臣のお考えを伺いたい。

○政府委員(菊池三男君) 先ほどことばが足りませんでしたが、まだ特定財源をどうするかというところはまだございまして、先ほど申し上げたのとおりでございまして、ただ、こういうふうな一般財源の率が大きくなつてまいりますと、特定財源がこれまでいのかという検討はございまして。たとえば、ただいまお話に出ましたガソリン税等につきましては、昭和三十九年にガソリン税がいまの料金にきめられてから約十年間そのままだけでございまして。当時と比べますと、小売価格も前より一般的に上がつておりますし、ガソリン税の占めます比率というものは、当時よりも物価が上がればその分だけ下がつていくというふうなことから、やはりガソリン税というものも検討する余地があるのではないかと、また外国と比べまして、ガソリン税そのものはほかより安いというふうなこともありまして、そういうふうなことも検討する必要があるかと思つて。ただいま私申しましたも、それとガソリン税を上げるのかというふうなことを押さえますと、まだそこまではございまして、さきから申し上げられませんが、そういうふうなガソリン税というものが三十九年までは大体二年おきくらいに上がつておりました、平均一年で一〇％くらいずつ上がつておりました。平均一年で一〇％と、それからまた最近公害の問題なんか相当いわれまして、私も道路をつくり出す場合にも相当、公害対策の費用を使つておるわけ。ございまして。そういう場合に、そういう公害対策的なものはある程度利用者が負担してもいいのではないかと、そういうふうなこともございまして、そういうふうなことも検討する余地はあらうかと思つております。

○国務大臣(金丸信君) 先般、愛知大蔵大臣が参りまして、この問題につきましてはただいま道路局長から御説明したとおりでございまして、私は、いま先生が御指摘のように、特定財源を上げ

るといふことになる、多く持つということになれば物価にはね返つて国民に及ぼす影響があるというところでありまして。また、いろいろ検討いたしておるわけ。ございまして、できるだけ物価にはね返らないようなことを考えなくちゃいけない、そういう意味で一般財源をできるだけ確保するようにつとめてまいりたい、こう考えております。

○二宮文造君 いま大臣からガソリン税の増収についてはお話がありましたから、もう私さらにこの問題しませんが、ただ、道路局長のその答弁は私あまりすっきり受け入れられぬわけ。す。といひますのは、ガソリンの小売り価格が上がつて三十九年から税率が据え置きたから、その単価の中に占める税率は非常に少ない、したがつてもうそろそろ前のパーセンテージに戻すとなれば上げていいんじゃないかというふうな答弁ですけれども、その考え方です、税率は上がらなくても小売り単価は上がつていくわけ。それだけやばり物価なりあるいはまた大衆なりにね返つていくわけ。さういふ物価高の時代ですから、税の増徴によつてさらに物価値上げに拍車をかけるというふうなやり方は、これは公共料金の値上げと一緒に。政府としては極力下げざるべきではないか。さうなりました、やはり大臣からいまお話があったように、一般財源を確保してその道をなるべくとらないようにする、こういうふうな行政の姿勢が望ましいわけ。その点について大臣からいま明快な答弁がありましたから、ぜひ今後とも——考え方の中で、小売り単価が上つて税の占める率が下がつたんだからもとへ戻してもいいじゃないかというふうな考え方、私は説明としては納得できない、この点だけあえて加えさせていただきます、こう思ふんです。

そこで話題を変えまして、第七次計画の投資額のうち用地費、これはどの程度に認められていふんでしょ、見込まれていふんでしょ。か。○政府委員(菊池三男君) 第七次計画におきまして用地費は、これは一般道路、有料道路合わせま

して十九兆五千億のうちの四兆九千億、約八百五十平方キロというものを用地費の対象と見ております。

○二宮文造君 この地価は毎年たいへん上昇率を示しております。したがって、その地価の上昇率というものを用地費の中ではどのようにお考えになっていらっしゃるでしょうか。

○政府委員(菊池三男君) 五カ年計画をはじましてその積算の基礎は昭和四十七年度の単価でございまして。用地費につきましても、いまの四十七年度の単価というのを頭に置いて積算しております。したがって、用地の値上がりということとをどう考えるかという御質問でございまして、これも、これは物の値上がりは、五カ年の先のことまでになりますと、なかなか正確につかむことはむずかしいございまして。したがって、五カ年の最初の実績というところで四十七年度単価を基礎にしております。さうしますと、値上がりになつた分だけあるいはバンクするのではないかと、いふようなことも出てくるわけ。ございまして、けれども、私も用地に限らず、そのほかの諸資材にいたしましても若干値上げということが出てくるかも知れませんけれども、さういふものは、今後の仕事の工法の研究あるいは合理化というふうなことでまた別に四十七年度よりも節約できるという面もございまして、さういふのとあわせ相殺してこの計画を達成したいというふうな考えでおります。

○二宮文造君 さうでしょうか。相殺できましか。だって四十七年度価格といふと、おそろく積算の過程なんかありまして、単純に考えますと——四十七年度の四月一日に地価公示価格が発表されたね。ついでこの間、ことしの一月一日現在の地価公示法による価格が発表されました。四月一日ですか。それによりまして全国平均で三〇・九だと思ひました、上昇率が。いわゆる積算をした四十七年度の価格が昨年の一月一日に調査されたいわゆる昨年の四月一日の積算額であれば、たった一年間で三〇・九——まあ都市も含

みます。全国平均ですから、値上がりをした。しかも、その値上がりの傾向というのは一向に衰えておりません。さらにまたもっとおそろしいのは、いなかのほうの値上がり率が非常に高くなってきました。そうなりますと、これは五カ年計画ですから、計画の中にある程度やっぱり上昇率というものを見込んでないと、用地費だけでも直ちにこの計画を改定しなければならぬ要素が十分にあるわけですね。この点、私はやっぱりある程度地価の上昇を見込んでないと、この計画は、何度も言いますけれども、絵にかいたもちのようになるのじゃないかと思うのですが、この点はどうですか。くだいようですが、もう一度。

○政府委員(菊池三男君) 確かに、道路に係ります材料、資材あるいは用地という中で、用地の値上がりの問題が一番全体の事業に響くことは事実でございます。そういたしますと、異常な値上がりをするればそこに穴があくじゃないかということもそのとおりでございますが、たまたま用地費の全体の事業に占めます割合は幹線道路——国道道路とかあるいは高速道路等につきましては全体の事業費の約三〇％ぐらいでございます。それから、この五カ年の中に含まれております地方単独事業、こういうものにつきましては、その比率は一〇％とかあるいは一三％とか、非常に低い数字でございします。そうしますと、その値上がりがたとえ三〇％といたしましても、その全体の事業に占める割合というのは若干落ちると思います。しかし、こういうような情勢が今後ますます続けられ、これはそのまま、いまのままでできまస్తుとせば、これは私ほうになるかと思ひます。しかし、いまのところでは、やはり先ほども言いましたように、四十七年度というものを頭に置いた用地の金額というものを推定して、これは積算をしているということになるわけであります。

○二宮文造君 いまのような急激な地価上昇というものを頭の中に描いた第七次計画、こういうこととに私どうも納得ができません。この点も、ひと

つこの計画の実行の推移を私、見守ってまいりたい
 と思って、いまここでこの問題深く触れるつもり
 にはありませんけれども、そういう点を指摘して
 おきたいと思います。

次に第七次道路整備五ヵ年計画です。この大綱という資料をいただいておりますけれども、その中で実際の協議決定は、有料道路を除くものについてはキロ数で決定されるように思ふのですけれども、十九兆五千億円の事業量、これをひとつ御説明いただきたいと思います。

○政府委員(菊池三男君) これは、前回のときに五カ年計画の事業量の資料提出をしろということとでございましたので、一応、資料としてこちらに

提出してございます。その中で、全体が十九兆五千億であります。高速度、有料道路につきましても、五カ年計画は、事業量では閣議決定をしております。そのほかの一般道路事業につきましても、逆に、お金じゃなくて、事業量を何キロメートルやりますという形で、これは決定してお

ります。それから、そのほかの調査あるいは機械というようなものも全部お金でございます。これは実は、高速道路等の有料道路になりますと、相当な金額を投資しておりまして、でき上がるののに、いまのところは大体、高速道の場合は、用地の買収なんかも全部ひくくりますと七年ぐらい

のパターンになっておりまして、そうしますと、お金はつぎ込んで用地等に入れましたも、事業費としてはゼロになりますので、これではおかしい

ということから、従来から五カ年計画では、有料道路関係はお金で、それから、そのほかの一般道路につきましては、もう単年度でありますので、単年度で形が見えてまいりますので、何キロメートルというふうにしておるわけでございます。

お金だけでも、その事業量が幾らかという御質問でございますか。

○二宮文造君 いえいえ、以外。
○政府委員(菊池三男君) そうすると、そのほかの数字を申し上げますか。

○二宮文造君 資料 出しているのでしょうか。
○政府委員(菊池三男君) はい、出ております。
○二宮文造君 けっこうです。
そこで、この五カ年計画で整備される市町村

「このお札を巻くといふのはおるのてすかないのですか。」

○政府委員(菊池三男君) ございます。これは道路法にも、市町村道につきましても、国の施策上重要なものについては国の補助対象とするというようなことがございます。また、私どものほうも、それに対しまして内規をつくりまして、一つの補助をする基準というものをつくってございます。

○二宮文造君　そこで、この市町村道　現在その
総延長は八十六万キロある、こゝにいわれておりま
す。この八十六万キロの中で、舗装とか、ある
いは改良とか、そういうふうな整備が必要なのは
どれぐらいあるとお考えですか。

キロのうち、私どもが早急に整備をすべきであると考えておりますのが、いろんな奥地産業開墾道路とか、そういう特殊立法でやるものも含めまして二十三万キロ、これを早急に整備したい、これを昭和六十年までにやりたいというふうに考えております。それから、それ以外に、さらに足元

道路——いまの二十三万キロにつきましても、これは私どもは生活のための生活道路であるというふうに考えておりますが、そういう集落から集落

へつなく道路、あるいは集落から役場あるいは学校、あるいはそういう中心地につながる道路というものを二十三万キロ、これは内規でありますけれども、一級市町村道、二級市町村道というようにすることで基準をきめて、路線をきめております。その二十三万キロのほかにもっと足元の道路と

して、これは地方単独事業でありますが、主として舗装事業でありますけれども三十万キロ、やは

り同じ昭和六十年までに達成したいというふう
考えております。

○二宮文造君 これから整備をされるのは計画と

しては三十三万キロ、さらにまたその上、整備をしなければならぬ、単独でも何でも整備をしなければならぬと思われるのが三十万キロ、こういふ、これから先の展望の数字をいまお伺いしました。それでは、いままでに整備された、整備が完了している市町村道、これは何キロあります

か。

○政府委員（菊池三男君） 八十六万キロのうち、改良の済んでおります延長が十四万五千キロで約一七％、それから舗装の済んでおりますのが十三万六千キロで約一六％ということでございます。

○二宮文造君 したがいまして、いままでに済んでいるのがいまお話のあったとおり、しかも、こ

の五カ年で二十三万キロというものを、この改良なり、あるいは舗装なり、そういうものをやるとすれば、これはたいへんな財源措置が必要になってくるわけですね。

で、じゃ、この市町村道の整備についての財源措置は一体どうなるのかという心配が、ここでも

また出てくるわけです。ただ、それを特定財源で
 ささえていくのかあるいは道庁法を改定して、そ
 の補助率を高めてそれをささえていくのか、これ
 をどう整備していくのか。市町村道の整備とい
 う問題について、その財源措置をどうされるのかと
 いうことを承りたいと思います。

○政府委員(菊池三男君) 市町村道を整備しますと、その負担が大きくなることは事実でございます。

二つに分けて、補助事業につきましては、
 今度の五カ年は従来と比べて三倍ぐらゐの率になつております。したがゐまして、その分の裏負担はどうなるかということ、これも当然出てまいりますが、これも先ほどの国費の分の財源と同じ問題でございます。これは財源構成がきまっております。

せんと、ちょっとここでもやはり同じような意味でまだ申し上げかねるわけにありますけれども、

また同じ市町村道でも、ものによりましては、特に過疎地域というものに対しては、これは県が市町村にかわって代行するという制度がございます。

ます。この代行制度をやりますと、同じ市町村道の補助工事であっても、裏負担は全部県がしようということになるわけで、直接市町村には負担がいかないという、そういう制度もございませう。そういうものをまたもつと伸ばすかというような問題、あるいは補助率あるいは負担率の問題も同じように出てくるかと思ひますけれども、そういう地方財源の問題とあわせて、これも次の予算編成時までにきめなければならぬ問題と思ひます。

それからもう一つ、地方単独事業でありますけれども、これも市町村道整備につきましては、非常に大きなウェイトを持っております。今度の五カ年計画におきましても、四兆七千億というものが地方単独でございしますので、十九兆五千億のうちの四兆七千億でございしますので、相当なウェイトでございませう。これは現在も相当行なわれているわけで、たとえばこの五カ年は、地方財政計画によりまして四十七年度の地方単独の実績、これをもとにいたしまして、地方単独の伸びがここ数年間毎年二・五の伸びということになっております。そういう実績をつかまえて、四十七年度の地方財政計画を二・五で伸ばしていった場合が四兆七千億でございませう。したがって、これも一応達成できる金額ではないかと思ひております。

○二宮文造君 やはりここでも財源の問題が大きなウェイトを占めます。これは御答弁のとおり、根本的な考え方が明確になりませんので、予算編成時、それまでお預けということになりますけれども、私は、そういう意味で経過を見守つてもらいたい、こう思ひます。

次に、国道の昇格問題についてお伺ひしたいんですが、従来、主要地方道の国道への昇格、この問題は、大体振り返つてみますと、四年とかないしは五年に一度です。一括して昇格の措置がとられてきておりますけれども、第六次計画を二年繰り上げて第七次を発足させる今日の状態を考へてみますと、この時期に主要地方道の国道昇格、こ

れをあわせて考えるべきではないか、こう思ひますが、この点はどうでしょう。

○政府委員(菊池三男君) ただいまお話のありましたように、国道の昇格は、いままでの過去の経歴からいいますと、数年あるいは七年ぐらゐのときにまとめてやっておるの事実でございませう。実は最近では昭和四十四年に約五千六百キロほど国道昇格をいたしております。これは国道といふものが道路法で一つの、国道とはこういうものであるということがきめられておりますが、そういう条件に合うもので、主として主要地方道の中から選んで国道昇格をしておるわけであります。四十四年にやりました、それ以来やっておりますが、たまたま昨年ですか、沖繩の復帰のときに沖繩の国道を一本だけ認定いたしました。沖繩だけについて国道昇格をやりましたが、それ以後はやっておりません。

五カ年計画の中でもそれを考えるべきではないかということもございませうが、あるいは今年度の五カ年の中でも国道昇格ということが出てくるかもわからないと思ひます。ただ、この事業の対象として、国道昇格となりまして、現在、主要地方道であれば主要地方道として整備する中の事業量あるいは事業費の中に入っておりますので、それを国道昇格にいたしますと、そのまゝ国道のほうへそれを持てまいりますので、実質的には大きく変わらないかと思ひます。ただ、変わるとすれば、国道に昇格したために早くなくて、主要地方道のときには計画は五カ年に入つていなかたけれども国道になったために入るといふようなものが若干出てくるかと思ひますけれども、また、そういう場合にはいろいろ予備費の問題もございませうし、また、その中でいろいろなやりくりでやることもございませうので、特に、いま五カ年計画をきめるときに国道昇格を何キロやるとかというようにきめることは必要ないかと思ひます。

それからもう一つ、現在、国道は昭和五十二年度までに一次改築を終わりたいという一概成で

ございませうけれども、ほぼ終わりたいというふうな考へております。主要地方道の場合は昭和五十五年度までに概成するというところもございませうので、三年の開きはございませうけれども、主要地方道と大きな差はございませうので、まあ五カ年計画に関する限りはそう大きな金額の変動は出てこないのではないかとと思ひます。

○二宮文造君 私が意を込めて質問をしたその点に、いま道路局長が触れられました。したがつて、いずれにせよ地方主要道の問題、これはいま御答弁のあったように、必要な部分から早急に手をつけていただく、こういうような考え方を進めていただきたいと思います。

そこで大臣にお伺ひしますけれども、田中総理は例の日本列島改造論の中で、「四国は日本の表玄関」になると、こういうふうな明言されておるわけですね。その意味するところが何であるか、いろいろに考へられます。われわれは非常に悪い状況を考へて、表玄関になるといふことはすぐそのまゝいただけにわけです。石油基地の問題等も考へてみますと、ただけぬけでなければ、しかし現実の問題として、御承知のように、四国のあの島の中というのは鉄道も軌道も完備してありません。これはもう御承知のとおりです。それからまた、したがって道路にかかるウェイトというのは非常に大きいのですが、道路の整備がこれまた、それぞれの県の財政が貧弱なために、これは舗装率にしても改良率にしても立ちおくれしていることはデータをご覧になればすぐわかつてくるわけです。そこで私も帰つてみますと、各地で国道昇格の要望を受けるわけです。で、ただ四十八年度でやってもいい、四十八年度でできなければ四十九年度でやってもいい、こういう要望が非常に強いわけです。特に四国の道路事情というものを大臣がちょっと見ていただきますと、私が申し上げることはよくわかると思ひます。したがつて、こういう各県に要望があることを踏まえて、ひとつそれらの要望に対して、大臣の前向きな答弁を私はここにいただきたい、

こう思ひますが……。

○國務大臣(金丸信君) 私も建設委員長のところ四国架橋の問題で視察に参りまして四国全体を回つてみまして、まことに道路が貧弱な道路であるといふこと、立ちおくれしておるといふことも十分私わかりませう。そういう意味で国道昇格ということも願うところは多分にあると思ひますし、そういう面につきましては十分ひとつ検討しまして、優先的に採択していきたいと、このように考へております。

○二宮文造君 そこで先ほど道路局長が、いわば道路の公害を振りまく、この環境整備についても多額の投資をしている実情を若干お触れになりましたけれども、その問題をちょっとお伺ひしておきたいと思ひますが、これまで道路整備というのは延長ですね、これを延ばすことに主力が置かれて、どちらかというと、道路を取り巻く環境整備というものについてはおざなりに終わつていた、こう指摘されてもやむを得ないと思ひます。そこで第七次計画では、いま問題になっております排気ガス等の問題等々含めて環境整備という問題をどういふ姿勢で推し進めようとするのか、これは大臣でもあるいは道路局長でもけっこうですが、できれば大臣にお伺ひしたいと思ひますが、その姿勢、考え方、そういうものについてお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(菊池三男君) 公害の問題は非常に重要な問題でございませう。私も道路をつくる側といたしましては、実はこの公害の問題は根本的に、私はやはり自動車の改善ということが第一であらうと思ひます。道路そのものが音を発するわけでもなし、道路そのものが排気をつくればはございませうけれども、それに道路をつくれば必ず自動車が増えますので、そういう排気ガスあるいは騒音というふうな公害をまき散らす、あるいは生活環境を破壊するといふようなことになるわけではございませう。したがつて、やはり自動車の改善ということが第一義と思ひます。また自動車のほうもマスキー法、その他また音について

も音のマスク法版をつくらうというようなことで、また、これは環境庁のほうでもいろいろやっていただいておりますので、私もそれに非常に期待をしておるわけでございまして、そうかといって道路のほうで何にもせずに手をこまねいているというのでは許されたいと思います。したがって従来からも、道路をつくりやすきには、まず路線の選定から考えるべきである、なるべくそういう住居地域を通過するべきである、はたして、あるいはどうしてもやむを得ず通らなければならぬという場合にはいろいろな構造的問題等を考えまして、若干費用が高くなっても、そういう公害の少ない道路をつくるべきである、あるいは緑樹帯をつくって生活環境と道路環境とを分離しようというようなことで、そういうことをあわせて考えながら進めていきたいというふうに考えております。

たとえば今度の五カ年計画の中ではそういう公害対策費がどのくらいになるだろうかということを実算してみたことがございますが、十九兆五千億のうちの一兆二千億程度がその公害の対策の費用であるというふうに私も考えております。この取り方は、高速道路あるいは四車線の非常に交通量の多い、通過交通の多いところは道路の両側に十メートルずつぐらいの緩衝緑地帯というようなものを積極的につくっていききたい。これは実現したものはまだございませんけれども、そういうようなものをつくっていききたいというようないふこともいま考えて、いろいろと折衝中でございます。そういうものをやりますと、それだけで約五千億ぐらいの費用が出るかと思ひます。そのほか構造的に、トンネル構造にしたり、あるいは防音壁を建てたりというようなこと、あるいはルートを市街地から避けたために、山へ入ったために非常にトンネル、橋が多くなって費用が上がるというようなこと、全部一応積算いたしますと、一兆二千億という巨額な数字になりますけれども、そういうようなものを道路側としてはぜひやっていきたいというふうに考えております。

○二宮文造君 おっしゃるとおり、これはたいへんな公害をまき散らすこれからの状況になると思ひます。例の国土建設長期構想ですね、これに指摘されたところによりまして、昭和四十六年度に一千八百九十八万四千台、この自動車保有台数が昭和六十年には四千二百五十万台、こうなる。したがって、もうたいへんな一酸化炭素の排出量になると思ひます。そこで街路樹の整備というものが、非常に大事になってきますが、これは私聞いたところによりまして、東京の国道、それから都道、そういうおもな道路に一メートル幅のグリーンベルトをつくれる、一酸化炭素を平均百十万トンから吸ってくれる、こういうふうな学説があります。そのためには、それに相当する、たとえば十九兆五千億の割に、一割五分というものが、そういう環境整備のために使用される、そして、その排気ガスの問題の解決、もちろん自動車の改造というのではありません、出てくるものはしょうがない、それを今度は吸収する、そういう方策もあるように聞いております。したがって、そういう面を踏まえて、この一酸化炭素の問題、排気ガスの問題等については費用の問題もありまして、けれども、しかし、やっぱり人命を尊重する、そして、しかも新しい国土を建設するわけですから、こういうことを先ほどの答弁に付随して建設省としてもお考えを願ひたい。これはまあ要望にとどめておきます。これは大事な問題ですので、ひとつグリーンベルト、その科学的なデータ等も研究されまして、ぜひそういう面での解決というのものはかっていただきたいと思ひます。

次に、この緊急措置法の改正に関連しまして、ちょっとわき道に入りますけれども、本四架橋の問題について地元でいろいろな話を問題にしておりまして、そういう点も含めてお伺いしたいと思ひます。公団のほうから正式に発表がないようですけれども、現地では、それぞれ現地の公団の責任者ないしは県の責任者、そういうところから問題が断片的に発表されております。そのつど住民は疑心暗鬼のようになつていっている。これは私はやはり今後の姿勢として基本的な問題、あるいはまたその地域に属するような問題については、公団の権威ある側から中央機関において発表をされて、それを受けて現地の担当者が発表し、やっていくと、こういう基本的な姿勢が私は望ましいわけですね。といいますのは、これは問題の中に入っていない。基本的な問題ですから前ふれになるわけですが、現地の担当者がいろいろなことを言う。住民はこうしてほしいというところを、その説明を聞いて現地の担当者に要望をする。そうすると、現地の担当者は住民の要望に対しては何か答える権限がない。これは検討いたしますとか、伺っておきますとかいうことでまわってしまふ。それじゃしょうがないというので中央へ住民はかけ合ひに来る。ところが中央では、基本計画はまだだとか何だとかというところから、現地の発表より中央の姿勢は後退をしていくから、住民は、じゃ一体われわれはどこを窓口にして話し合えばいいのかわからないとてかえって混乱を巻き起こす。こういう原因になっている。前に、現地で発表する段階においては、その以前に、中央で報道機関等を通じてできる限り細かい問題について発表をされて、それを受けて現地の担当者が住民の説得に当たる、こういう姿勢になす。たばうが混乱を除去するのではないかと。今後の取り組み方として私これはお願いしておきたいと思ひます。坂出方面ではたいへんな混乱が起きております。現地の担当者は無理ないと思ひます。自分たちが預かった範囲内を越えて住民からいろいろ要望が出てきますから、どうしようもないというのが現状のようです。まあひとつ今後の姿勢として公団側でお考えを願ひたい。

それで、まず、まあ私も勉強で申しわけないんですが、本四架橋、特に瀬戸大橋の関係についていよいよ今秋から着工される、そして着工を完了完成に至るまでの見通しです。年次別に、もうすでお伺いしたいと思ひます。たとえば北備讃瀬戸、それから南備讃瀬戸、この大橋はいつできる、それから今度は児島側のほうの橋は大体いつに考へてます、それから磐石——岩黒のほうの関係についてはどう考へてます、こういうような年次のものを、そして完成に至るまでの、そして使用に至るまでの年次別な御構想を承りたい。

○参考人(宮澤一君) ただいま二宮先生からお話のありました現地と本社との関係でございまして、たゞいま各ルートにつきましては実施計画書をつくる段階でございまして、各ルートにそれぞれ責任者を置きまして各ルートの実施に関する調査をやっておるわけでございまして、その間におきまして現地のほうで地元の方の御要求に対して明答できないものがこれは幾つかあるだろうと思ひます。それらの点につきましては現地から本社がよく事情を聞きまして、それに対する指示を与えておるわけでございまして、それが固まっておりますと、これは本社が出かけまして地元の方に御納得をいただかなければならぬと思ひておるわけでございまして。そういうやり方です。ところが、先生の言われるように、最初に現地に本社から出かけていってルートのいろいろの説明をするということがあるかと思ひますが、ちょっとそれでは本社では最終的な段階になってまいりますので、いろいろ調査して地元の方の御意見も伺わなければなりませんので、私のほうはそういうやり方をとっておりますが、よく御意見のことばかりです。できるだけ本社のほうで積極的に地元に出まして御納得をいただくようにいたしたいと、こう思ひます。

それからBルートの年次計画のことでございますが、概括的に申しますと、Bルートは昭和五十六年度に完成いたしたいと考へております。四十八年度から着工いたしますのは備讃瀬戸、ここには二橋ありまして、北備讃瀬戸と南備讃瀬戸を渡る二つの橋があるわけでございまして、これに着工いたします。これにかかります意味は、Bルートにおいて一番困難な仕事は備讃瀬戸の仕事でございますので、まずこれにかかるといふことでござい

ございますが、引き続きその次の橋、それから樫石、与島の橋というふうな考えておるわけでございす。ただ、全体の計画をにらみまして、これは航路に影響を与えてもいけませんし、また海を汚染するという問題がございすので、一ぺんに、同時に何方所もかかるということを得策でもないと思ひますので、その点を頭に入れて年次計画を立てておるわけでございす。その概略につきましては、委員諸君から御説明申し上げます。

○参考人(養輪健二郎君) ただいま總裁がお話になりましたように、ことしの秋から北備瀬戸大橋、南備瀬戸大橋にかかりまして、いまの予定では昭和五十六年に完成さしたいと。もちろん、その間にいろいろ潮の問題なり資金の問題があらうかと思ひますが、そういうものが全部順調にいったときの考え方でございます。やはり北、南の備瀬戸大橋は非常に難工事を予想されまして、これがごとしから着工いたしまして、やはり五十六年から五十五年ぐらゐでかかるのではないかと、余裕を見て五十六年というふうにしておりま。

その次にかかる橋といたしましては、児島から樫石島に渡ります下津井瀬戸大橋を予定してございまして、これにいつかかるかについては、今後資金の問題をあわせて検討してございす。四十九年、来年度の終わりに五十年の初めくらいにかかれは五十六年、全体の完成に間に合うだらうというところでございす。その間の樫石の高架橋、岩黒、羽佐、与島の高架橋がございす。これは大体陸上でございすので、海上のあれに比べまして大体四年か五年ぐらゐでございすという予想をしてございす。これも五十六年に完成させるように着工を考へてございす。ただ、こういう橋を一度にたくさん工事に着工いたしますと現地も非常に混乱いたしますので、そういう意味で、資金があれば、この中の岩黒橋、この辺には五十年の終わりに、陸上にございすは、これは番の洲の高架橋が非常に長いのでございす。これはもうすでに番の洲の用地もございすので、これは資

金さえあれば十分でございす。また陸上については用地を含めまして大体五年ないし六年あれば完成できるというところもございす。陸上については、ことに岡山側については必ずしも橋がかからなくても、一部の供用開始をすれば交通の用に供せられるところもございすので、この辺もことしの秋から、岡山側の用地の買収の話し合いを先行いたしまして、できるだけ早い時期に着工——といひまして、やはり四十八年から用地をやりますと、これも五十年終わりにいにならないと。ほんとうの道路工事にかかれなかつたと思ひます。陸上についてはできるだけ早く用地の買収を終わらせて工事にかけたいというふうな考へております。

○二宮文造君 建設省にお伺ひしますが、ついせんだつて、五日の香川県議会で企画部長のほうからこういふような説明がなされてゐるわけだ。近く与島南地点で調査試験工事を開始するのをはじめ、知事の同意を求めた建設大臣から工事にかかる道路部分の基本計画が示される予定なので、六月定例県議会に提案し議決を得たい、これに基づき来月に本四公団に対し基本計画を指示、知事と協議の上、八月中旬に工事実施計画を完成し、認可を得て、十月に、ルートの工事が着工される、こういうふうなスケジュールが企画部長から県議会に説明されてございす。この点は確認の意味で、よろしうございすか。

○政府委員(菊池三男君) そういうことがあつたことは事実でございす。この事業をやりますについては、建設大臣は基本計画の指示をすることになってございす。その指示をする前提として、県知事に協議をし、県知事はそれを県議会にかけるといふ事務上の手続がございすので、そういう手続のための打ち合わせということかと思ひます。

○二宮文造君 それで、少し中身に入つてまいりたいと思ひますが、同じく公団の所長がその席に出席されておられまして、いま總裁並びに養輪理事からお話があつたようなスケジュールが実に明

快に、お金の問題とかなんといふことは触れられないで、説明されておられます。それによりますと、十月に南北備瀬戸大橋に着工、続いて一年後に下津井瀬戸大橋、さらに一年おくれで樫石—岩黒島に着工、完成は五十六年中の予定、その後、半年間の列車試験運転を行なう、こういうふうな計画を所長は明快に説明してございす。これは公団のほうでは御承知ですか。

○参考人(養輪健二郎君) いまの計画は、いろいろ先ほど言ひました資金の問題がございす。現場で施工するための一つの工程を本社とも打ち合わせいたしまして、その辺に着工すれば五十六年度の終わりに開通できるというふうに現地本社両方で協議したものでございす。

○二宮文造君 そこで公団總裁にお伺ひしたいのですが、田中総理の日本列島改造論、これによりまして、明石—鳴門ルートに石油パイプライン、水道パイプを抱き合わせる、また児島—坂出ルート、尾道—今治ルートにも石油パイプラインを抱かせる、こういうふうな構想が述べられてゐるわけだ。それについて総理も、たしか石油パイプラインについて、四月ごろに記者会見だか——会見だか何か知りませんが、そういうパイプラインについて発言をされておられますが、その趣旨をもう一ぺんお伺ひしたいわけだ。

○参考人(養輪健二郎君) 四十八年度の当公団の事業につきまして記者の皆さんに御説明したことがございす。その際、記者の一人の方から、水道、石油のラインについてはどういふふうにしておるかといふことのお尋ねがあつたわけだ。こゝにパイプラインとも設計荷重の余裕として考へておるといふ御答弁をしたわけだ。これはいろいろ構道パイプそれから石油パイプ、これはいろいろ構想がございすけれども、まだ具体的なものは何にもないわけだ。しかし、将来をうかがふことが具体化するであらうといふことが考へられますので、私のほうとしては、とにかく荷重に余裕を持たせておこうといふことで、設計荷重の

余裕として考へておるわけだ。いま具體的にそういう計画がはっきりしておれば、何ら迷うところがないわけだ。こゝに、何もなくて将来を予想せねばならぬ、なかなか私のほうも苦心があるわけだ。こゝに、荷重の余裕として考へたわけだ。

○二宮文造君 私、しろうとなりに考へてみますと、まず電線のケーブルですね、これはまあどうしても必要だと、そのまず荷重がありま。それから今度は橋そのものを管理するためにいろいろなやうな架設が必要だと思ひます。その荷重も考えなかりま。それから水道です。特に吉野川の水、そういうものを考へたときに、将来生活用水等が、水飢饉といふことがいまもう盛んにいわれておられます。特に京阪神地方、それからまた、四国はまあ中ですから、この橋とは全く関係ありませんけれども、その水の問題。ですから水道管の添架といふのは、私は将来を見通したらどうしても必要ではないかと思ひます。ただ問題は石油パイプの添架といふもの、それに乗せるといふことは、これはいわゆる列島改造論に述べられたあの志布志湾とか、それから千葉の富津、それから徳島の橋、それから高知の宿毛、こ

ういふもの、外洋に向いたところに石油基地を設けるといふことが堂々と述べられておられますけれども、地元民はこれに対して猛烈な反対をやつてゐるわけだ。特に橋は、もうせつかくの知事の計画もついてしまひました。それから宿毛のほうは、いまだ両者がならみ合ひのようなことがございす。しかし住民は、それはその関係地域の住民だけじゃなくて、その周辺地域から奥までの住民を含めて石油基地の設置といふものにはまずまず反対のほうが強いでございす。そういう現在の情勢にある中で、公団の總裁が将来の問題として、余裕があるならばそういうことを考えなかりま。こゝに、そういう発言をされるのは、これはその一言だけ考へてみても、住民意識といふものをもうないがしろにした、先走つた考へ方のようにわれわれは受け取られてしまふわけだ。水道管設

置、これはもう必要です。特に与島なんか、それを望んでいます。岩黒にしても、樫石にしても、用水に困っておりますから、これは問題がない。はたしてあれだけの橋に電線のケーブルだ、管理のためのケーブルだ、水道管だ、さらにはそれに加わって石油パイプラインだ、こういうことになりまして、現在まで調査研究をされてきた荷重負担の容量を越えることについてまで、余裕があればという一言をつけてはいるというものの、ちょっと先走った説明を総裁がされたんじゃないか、こう思うのですが、この点はどうですか。

○参考人(富樫一君) 橋に添架されるものとしてあげられたもののほかに、通信線等もございまして、まあ、これらの添架物があるわけですが、どれも現在具体的ではございません。ただ、こういうものが将来予想されるので、それを設計荷重の余裕として持たせたということで、いままで研究しておいた設計荷重に余裕があればということではなくて、むしろそれに余裕を持たせたというふうには私は申し上げたわけでありまして。おっしゃるように、その石油基地を予想されるところの地元にはいろいろな反対がございまして。そういう際に、その石油パイプラインを橋に乗せるということを、設計荷重の余裕としてでも乗せることを考えておられるのは不適当じゃないかということでございますが、ただ、私は技術的な観点から、これは、この橋がございまして、まあ六年、十三年とかかるわけでございます。で、まましてからでも相当長い将来これは使わなければならぬ。そういう長い将来を考えると、そういうことが実現せぬとは限らぬというふうな判断から、その設計荷重の余裕として持たしたわけなのであります。

○二宮文造君 じゃあ、確認をしますが、その橋の設計について、それらのものを頭に置きながら、すでにそれだけの余裕を残して橋の設計にかかっているという説明を総裁はされたんですか。○参考人(富樫一君) そのとおりでございます。特にいま、つり橋の大きなものになりますと、ケーブルをそれから塔、補剛げた、こういったものは将来どのぐらいの荷重がこれにくるかというところを十分に考えなければなりません。その他の床組み等につきましても、それは将来補強するということもできないわけですね。それから、そういう余裕を保持しておきますと、これはもうそういう添架物がなかった場合にどうなるかということでありまして、これはもう荷重の余裕として幾らでも利用、転用の方法はあるわけでございます。だから、そういう技術的な観点から、私はそのほうが得策であろうと考えたわけでございます。

と、ケーブルをそれから塔、補剛げた、こういったものは将来どのぐらいの荷重がこれにくるかというところを十分に考えなければなりません。その他の床組み等につきましても、それは将来補強するということもできないわけですね。それから、そういう余裕を保持しておきますと、これはもうそういう添架物がなかった場合にどうなるかということでありまして、これはもう荷重の余裕として幾らでも利用、転用の方法はあるわけでございます。だから、そういう技術的な観点から、私はそのほうが得策であろうと考えたわけでございます。

○二宮文造君 私、聞いたところによりますと、石油パイプラインとか送水パイプ、そういうものを添架しますと、その場合の安全性という問題で聞いたところによりますと、相当なたわみが出てくる。それから今度は温度の変化によって一・五メートルぐらい伸縮するというのですか、それが出てくる。そういうふうな技術的な面についてはまだ解決されていない、こういうふうな私、伺っているんですが、この点はどうか。調査済みで、もうすでに安全性については問題がないという結論をお持ちですか。

○参考人(富樫一君) その点が一番心配なわけでございます。それで設計荷重の余裕というところで考えておられるわけでございますが、いよいよそれは添架ということが具体化すれば、その安全性は十分保証されなければならぬ。特に、つり橋の特性に即した、そういう石油パイプラインの構造等がわれわれに納得できなければ添架させるわけにはいかぬわけですね。それは具体的に言ったときに、その点は十分調査検討いたしまして、むしろ、その添架するほうがそういうことの研究調査をし、実際に設計を立ててわれわれに示してもらわなければならぬわけですね。それで納得ができたら添架させるということでありまして。

○二宮文造君 これは重大な問題なんで、ちょっと大臣にお伺いしたいのですがね。冒頭に私申し上げましたように、冒頭に大臣にお伺いしたいのは、四国のいわゆる外洋部分、宿毛にしても橋湾にしても、これはもう石油基地を設置することに付近の住民はもちろんのこと、周辺の住民、さらにはまた関係地域の住民は反対をしております。さらにまた今度は安全性の問題についてもまだ解決をされていないということで、これもまた非常に疑問視されております。そういう段階で、いみじくも総理が列島改造論の中でパイプラインというものを発表し、さらにそれを受けて荷重余裕というものを考えていると、むしろ安全性とか、それから現地の住民の反対だとかいうことは総裁の説明の中からはのけてしまっていて、荷重の余裕というものは考えてあるんだと、こういう説明をしますと、いかにもこの橋がかかる前から住民の期待に反するような、そういう橋の構想に変わっていくわけですね。いままで石油パイプラインというものは、この議論の段階には出てこなかった。いきなり列島改造論を受けてこういう問題が出てき、しかも、それを裏打ちするように、総裁の記者会見の席で余裕を考えていることが出た。これは非常に私は問題の発言ではないかと思うんです。パイプの布設に伴う負担金の問題も出てきまして、しょうし、しかし、こういうふうになさくず的に住民の期待を裏切るような橋の進め方になるということはよくない、こう私、考えるわけですが、まあ言いにくいでしょうけれども、建設大臣とすれば、しかし、その辺の作業をどういうふうにお進めになり、またどういうお考えを保持しておられるのか、これはまあひとつ建設大臣並びに國務大臣、こういうふうな大所高所に立った大臣の率直な見解を私ここで伺っておきたいと思う。

○國務大臣(金丸信君) 公団がその橋にパイプを据えつけるという問題につきましては、将来の予想のもとにやると、こういうことでございまして。しかし、それを今度は据えつけるということになりますれば、地域住民のこれは合意も得なければならぬことでありまして、納得を得なければならぬことであると思っておりますが、ただ、この橋が何十年、何百年という橋をつくるということですから、それに次の時代の人たちのためにも、あのときこうやっておけばよかったということのないような完全な橋をつくっておくということが必要であろうと、ただ、このパイプを乗せるということの問題については住民の合意を得なければならぬだろうと、こう私は考えております。

○二宮文造君 ここでもう一つ総裁に理解しておいていただきたいことは、先ほど申し上げました五日の県議会の説明において平井県企画部長は、パイプラインのことは全く聞いておりません、こういう答弁をしております。全く聞いておりません。ただ、県の要望とすれば、瀬戸大橋に關しては、県の要望とすれば水道のパイプはどうしてもお願いをしたいと、これは与島の関係、岩黒、樫石の関係でしょう。乗せてやってほしいと、これは可能なならば島嶼部の地域振興対策として考えてもらいたい、こういう要望は持っておられるけれども、聞いていない。したがって、知事の同意を得るということは県議会の承認を得るということでしょうけれども、秋に着工されるという現時点において、公団総裁がおっしゃるような趣旨のことは県には伝えられていない。あるいは知って、あえて口を減しているのかもわかりませんが、けれども、こういう背景があるということは総裁も十分御認識になって、今後、石油パイプラインについては相当慎重な御発言なり、あるいはまた問題に取組む姿勢というものをとっていただきたい。でなければ、さらに混乱を引き起こす大きな材料になるということを私ここで加えておきます。ぜひひとつ御考慮願いたい。

それから、私この間、島へ参りました、与島へ。そうしますと、岩黒の方も樫石の方も来まして。そして異口同音に言うことが、われわれは橋げたになるのかと、こういうことです。せっかく上に橋がかかっても、われわれは全く利用ができない、何とか利用ができるようにしてほしいというのを公団側に要望すると、何しろ橋の部分が高さが高いので、もしインターなど引き込むと

すれば与島は島じゅうがインターの設備におおわれてしましますと、むしろおどかしのような発言でもう話にならぬと、われわれは橋をつくってもらうというところについては反対ではない、そのために用地を提供する、しかし、この機会にせっかくいままで離島であったこの与島、樫石、岩黒、これが本土と四国と結ばれるんだから、その橋をわれわれの島の中で利用できるようにすることを考えてもらいたい、ぜひお願いしたい、同時に三つの島、ほかもそうでしょうけれども、この三つの島はやっぱりだんだんだんだん過疎になってきまして、せっかく橋をつくるんなら、ひとつこの瀬戸内海の一つの島として何らかそれで生きていきたい、将来の展望、レジャー施設といいますが、そういうことでみんなに楽しんでもらって、そしてみんなに使ってもらって、そして開発というものに結びつくような瀬戸大橋にしてみたい、当然な住民の要望だろうと思ひます。ですから私申し上げたように、一つは、島の人間も使えるようにしたい、同時に、今度はその島が本土や四国の人にも自由に出入りができて、橋を使って出入りができて、それだけ島が開発されるような、そういう瀬戸大橋の構想にしてみたい、抽象的に言いますと、こういうことになり

ます。具体的には、それでこうしてみたい、ああしてほらいたいという個条が二十カ条ぐらいございすけれども、これはもう一言言います。要するに、いま言った、島の人も自由にしたい、それから外からも入ってもらいたい、島の開発に結びつくようなものにしてもらいたい、これは異口同音な要望です。この点について公団としてはどういうことをお考えになつてゐるのか。ただ橋の高さが高いからもうやむを得ないんだと、上を通るほかにしようがないんだという考え方は済まないと思うんです。この点について、具体的に、いまの段階で、こういふことを研究するんだと、考えているんだというところを研究して、こうで、なるべく具体的に、島の人、協力の姿勢に

ある島の人がお積極的に協力できるような、そういう展望といふんですか、そういう御説明をお願いしたいと思います。

○参考人(高橋一君) Bルートについては、樫石、与島、岩黒と島がありまして、それぞれ住民の方がおられるわけでございす、これは、このルートにインターを設けるのは、陸上にインターを設けるのとは考えを交えなければならぬ、それはもう離島というものを頭に置いて、離島に住民がおられるなら住民の方が利用できるという、いうことを基本的な考え方にしておるわけですが、いまちょっとお話が出ましたけれども、インターを設けるというようなことは、これが技術的になかなかむずかしい問題もございす。いままで考えておられますのは、バスタープをつくりまして、そこに地元の住民の方が昇降できるようにエレベーターを施設して、バスは利用していただけるようにしたい、こう考えておられたわけですが、だんだんにそういうお話もあるようございす、まあ本土から島に行く人もありまして、島から本土にいくこともありまして、技術的にどう可能であろうか、それはもう少し検討させていただきます。○二宮文造君 もう少し養輪さん足をつけていただけないか。

量もふえます。また、そういうためには、与島の島内をどうするかという問題、島内の道路をどうつくっていくかという問題もあるかと思ひます。そういう点もあわせて今後検討したいというところもございす。いま一応普通の状態で考えますと、八百人の島民もいることでございすから、まずバスタープを優先的につくりたい。

○参考人(養輪健二郎君) いま總裁の言われたとおりでございす、具体的に言いますと、やはりこの瀬戸大橋については、樫石島、岩黒島、与島と、この三つの島がありまして、与島で、私の記憶では大体八百人くらいの人口があらうかと思ひます。いまも總裁がおっしゃいましたように、この島の住民の協力がなくとも橋はできまして、できるものはやっていますという姿勢でおります。与島について言いますと、これは将来この島をどうするかという問題が一つあらうかと思ひます。この島をレクリエーションその他の基地にするということになれば、比較的、非常に交通

量もふえます。また、そういうためには、与島の島内をどうするかという問題、島内の道路をどうつくっていくかという問題もあるかと思ひます。そういう点もあわせて今後検討したいというところもございす。いま一応普通の状態で考えますと、八百人の島民もいることでございすから、まずバスタープを優先的につくりたい。

○二宮文造君 島の人にいろいろな要望がありまされども、その冒頭に島の人が言うのは、この機会に島の総合開発計画を樹立してほしい、これをもう第一条件のようにして県に要望してあります。その趣旨は、おっしゃる通りに、いま島に住んで八百人内外のためのものではなくて、先ほどから繰り返し申し上げておりますように、あの瀬戸内海の景色というものを、これを活用した、いわゆる島の蘇生ですね、これを頭の中に描いて

りその島をどうにかく将来持っていくんだと、単に中央の一つの業界が自分かつてこの島を開発するんじゃないかと、島自身の島民がこの島をどうするのだということがまず第一かと思ひます。そういう意味で、実はうちの公団の本来の仕事と多少離れるかと思ひますが、そういうような島の経済の問題、総合開発の問題合わせまして、これはかなりコンサルタントも使ひまして、また島の住民の意見をよく聞いて、そういうものをつくっていきなさいというふうに考えております。ただいま先生のおっしゃいましたように、国民宿舎とか、そういうものをつくるということになれば、現在住民が八百人しかないということだけじゃなくて、いろいろそれに必要な施設というものが当然、国の施策として必要になってくると思ひます。そういうものを合わせて、今後のこの島の開発とそれに伴う車の出入りをどうするか、島の中の道路をどうするか、こういうものを総合的に考えて、最終の結論をつけたというふうに考えております。

○二宮文造君 公団側はああいふ説明なんです、大臣、どうでしょうか、島の人のそういうような橋に關連しての要望は無理でしょうか。これはやっぱりせつかく協力的な、しかも島の開発ということを頭に置いた住民の要望というものは、こういう膨大な計画を実施する前に、それこそパイプラインじゃありません、石油パイプラインを抱かせるとか抱かせないとかいう将来を展望する問題、同じ将来を展望する問題ですけれども、この将来を展望する問題のほうが、よほど住民意識を高揚もさせまじやうし、また国の施策としても大事なことでないかと、こう思ふのですが、公団に指示をされる建設省の立場、しかも、その最高責任者としての建設大臣の御意向として、こういう島の住民の方々の要望というものを、これについてどうお考えになられるのか、また、どう指示をされようとするか、大臣のお考えを承っておきたいと思ひます。

○國務大臣(金丸信君) 日本列島改造というか、

日本総合開発と申しますか、そういうことは、いわゆる過疎過密をなくするということであるというところでありますから、過疎の点について救済の手を伸べなければ何にもならないと私も考えております。そういう意味で、先生の御意見は政治家の意見として、私も政治家としてそういうことはできることであるならばしてやるべきである、十分ひとつ公団とも話し合つて、できるものであればやってみよう、このように私は考えております。

○二宮文造君 ぜひこの島の人たちの切実な要望、これにはひとつ公団側も、自動車の使用という問題それから外からの利用という問題、これをひとつ広げてこれからお考えを願ひたい、こう思ふんです。それで、大体そういうことで、あとは買収の問題とか、線の引き方の問題とか、防犯の問題とか、漁業補償の問題とか、これはもうお金で解決する問題です。ただ、いま言うのは将来にわたつての無形のものをつくつてまいりますから、これにはひとつ前向きで十分に住民の方が納得できるようにお考え願ひたい、こう思ふんです。これで大体島の問題は解決するんじゃないかと思ひます。

それから一番大きなのは川津地区で、御承知のように坂出市の番の洲からずつと入りまして、インターが入ります。この川津地区の住民の方々の反対が非常にきつていんですが、それは、この言ひ分はこうなんです。われわれは今までただでさえ狭い農地面積です、それを大東川という川があるんです、その川にも協力をした。それから十一号のバイパス、これにも用地を提供してやうと。ところが今度はその横断道がかかる、その横断道がどこにかかるとかかわらぬけれども、それにもわれわれは用地を切り取られるとすれば、こんなネコの領のような川津地区で、道路のためにもう農地が取られてしまふ。したがって、なるほど瀬戸大橋というものについてわれわれは反対ではないんだけれども、それにつながる、いわゆる十一号線バイパスにつながるのとはこうですと、そ

れから横断自動車道につながるころはこうですと、こういうのはきつしたものを提示してもらつて、まあ基本計画にそれを示してもらつて、そしてわれわれはこの瀬戸大橋という問題に取り組んでいきたい。ところが、肝心なところが伏せられてしまつてどうなるかわからない、そういう段階で測量をさせろ、あるいはまた調査をさせろと言われても、もう信用ならぬと。非常に感情的に言いますか、まあちょっと歯が立たないやうな、たとえば、もう報告もあつたと思ひますけれども、公団では、現地の事務所では説明会も開かれないやうな状況です。秋にはもう橋の本体に着工するという段階で、それが陸上部分でどうつながるか、つなごうとする姿勢はもうきまつていられるのかかわらず陸上部分の川津地区は猛烈な反対が出ているわけですね。で、これは説得をするにしても横断道との関係で納得してもらわなきゃならぬと思ひますが、この点については川津地区の住民をどう説得する用意があるのか、これは道路局のほうも關連してきまつて、道路局長ね、道路局のほうも關連してきまつて、そういうやうな坂出市の川津地区の住民の反対というものは、もはや非常に高まつております。これはもう公団では手に負えぬと思ひます。こういう面について現地を説得する手段というものは早期にお考えにならなきゃならぬと思ふんですが、この点どうでしょう。

○参考人(養輪健二郎君) 現在、瀬戸大橋のルートは、御承知のように備讃瀬戸を渡りまして、番の洲の埋め立ての中に百メーターの道路をとつております、その中に乗せる予定でございます。それから同南に下がつて十一号のバイパスにつけるか、また将来これが四国の横断道路へつづけるかの問題が出てくるわけでございます、私のほうにいたしましては、実は四国横断道路のルートについて全然調査をしておりませんので、この辺のつづき方については十分建設省と相談しなきゃならぬと思ひます。いまの先生の御指摘の川津地区については、この間第一回の話をいたしまして、いろ

いろいふ先生のおっしゃいました農地のつぶれるということが非常に大きな問題になっておると承知しております。ただ、私のほうからいいますと、やはりどうしても十一号のバイパスにインターをつけなければ交通処理ができない、その番の洲から十一号バイパスまでの間で都市計画道路の一部ランプをつくる予定でございますが、これは要するに北から南へ来ておられる、南から北に行くだけのランプになって、フルのインターチェンジは、人家も相当ございまして、できないやうな状況でございます。そういういたしますと、やはり十一号のバイパスとのインターというのはどうしても必要になってくるだろう、また地元のおっしゃつておる、非常に川津地区が用地が狭い、農地が狭い、ここにいろいろそういうものをつくられるということが農地をつぶすということを十分理解でございますので、じゃ、もう一つの用地をつぶす要素になっております四国横断道路、それとちよとの連結をどうするか、この辺を建設省と相談いたしまして、できるだけ地元の要望にかなえるやうに、また道路の構造としてもできるだけ用地のつぶれ地が少なくなる方法を考えまして、今後話し合ひを續けてまいりたいというふうに考えております。

○二宮文造君 ここに要望書が出ております。もうそれは公団も建設省の方も十分御存じだろうと思ひますけれども、あえて時間はかかりますけれども、その実情というものを——これはひとつ、こういう席で読み上げますとまた受け方が違ふと思ひますので、この川津地区の住民の方々の要望書をちょっと披梓して読んでみますと、「試案によりまして瀬戸大橋架橋ルートは、飯の山東側を通り私達川津地区の半分にもあたる西部を縦走し四国縦貫道や将来乗入れが予想される新幹線の分岐点として何万坪ものインターチェンジの設置等が計画されることになっております。また最近それを裏づけることと架橋公団の依頼によりサンコーコンサルタントがすでに二ヶ所のボーリングを行ないました。一連のこうした動きは、関係住

しもつまびらかではないと思いますが、いろいろ関係者の意見を断片的に総合いたしました結果、私の推測を加えたわけでございますが、当時非常に架橋決定、架橋の計画発表等がございまして、既存の旅客船業界がいろいろ陳情等、騒ぐことを始めたという段階でございまして、そのときの一時期の免許申請につきましては、特に将来架橋になった場合の補償目当てに事業を始めるのではないのだ、ほんとうに輸送需要があつて、その輸送需要にこたえるために免許を受けて就航するのだということを念を押す意味でその一時期取った、こういうふうな推測を加えているわけでございまして、ただ、いまとなりますと、その念書を取った航路があるいは念書を取ってない航路によって、決して法律的には差はでてこない、さように今日になってはお考へておる次第でございまして。

○二宮文造君 これは非常に問題になるのですね。四十五年にそういう航路免許について念書を取ったということは、あなた方は補償要求はしちやありませんぞと、しかし、それ以前の人については、それだけの選択の自由は残しますよという反対の解釈ができます、その部分だけ取ったんですから。今度は、そのあとの部分は取ってないということは、この前の取った三社も含めて、やはり当然これは橋ができたときには営業がストップするんだから、こういう業者を殺してしまうようなやり方では困ると、しかも、現実には船を走らせて需要にこたえているんだから、業者に対するそれだけのものは見てやらなきゃならぬだろうというような暗黙の了解があつて、解釈があつて、自後の分については念書を取らなかった。要するに自後の航路業者から念書を取らないということは、この三社を含め、それ以前も含め、橋が完成して営業を廃止するときには何らかの措置が必要ではないだろうかという考え方に運輸省がお立ちになって、こういうものが出たのではないかと、これは私が考えるわけですが、こういう考え方はどうでしょう。

○説明員(見角修二君) 当時こういった念書を取

りましたときの運輸当局の考え方がいかであつたかということは、いまになってはわからないわけでございますが、現在におきましては、少なくとも、先生の御指摘のとおり、架橋によって旅客船業者が多数営業廃止あるいは規模縮小ということになりまして、それが単に業者の経済的な事業の廃止ということだけではなくて、従業員なり、その家族なりの失職という社会問題、大きな社会問題になるということで、これを何とかひとつ補償する何らかの金銭的な措置が必要ではないかというところで、最近省内でも意見を統一をいたしまして、建設省その他関係御当局と御相談をいたし、こういうふうな現在では考へておるわけでございまして、たまたまこういった三航路につきまして念書を取ったことが、いまとなれば、念書を取る、取らぬにかかわらず、これは全部平等にやうに現在では考へておるわけでございまして。

○二宮文造君 こまかい数字等々がございまして、それはたいへんな打撃なようです。ほとんどがもう既廃業しなきゃならぬ、何万人という従業員が失業、離職をしなきゃならぬという状況です。したがって、現行法では補償云々という問題が出てこないかもわかりませんけれども、しかし、それだけで、現行法ではだめだということでは、この問題は終わらないと思ひます。まして、行政の監督の立場にある海運局としても、運輸省としても何らかの金銭的な措置が必要ではないかという考え方にやまとまりつつあるというやうなお話でもありますので、ひとつこれは——さりとて現に就航しているわけです。しかも、需要はますますふえているわけです。過密だ過密だといわれながら、まだ新規の免許業者も出てきています。ですから、それだけの投資をするわけですから、何らかの措置が必要だろうと思ひますので、この点については建設大臣に、この補償の問題、フェリーの補償の問題にどう取組むかという大臣のお考へを承つて、時間が参りましたので、一応、私の質問をこれで終わりにしたいと思います。

と、こう思ひます。

○国務大臣(金丸信君) この問題につきましては、先ほど道路局長、あるいは海運局からお話があったわけでございますが、私は何らかの方法で補償してやらなければならぬじゃないかと、こういう考へ方を私は持っています。ただ一面、こういう反論もあるということを、それをどういうふうな納得させていくかというところにも頭をひねらなきゃならぬ問題点があると思ひますのは、フェリーが新しくできたとき、その下に中小の汽船会社があつた、その補償は何にもしてないじゃないか、つぶれたままだった。そういう状況下を考へてみれば、その補償をまともに——当時フェリーを大資本が来てやつて、中小資本がつぶれていった、あの姿を見れば、する必要はないじゃないかと、こういうような極端な意見の人もあることを耳にしまして、これは慎重に考へなくちゃならぬが、何らかの方法で補償の方法はしてやるのが——ことに橋がで上がるまでやつてもらつていなくちゃならぬというところに、私は重大な問題点があることを考へまして、運輸省と十分これは連携をとりながら全きを期してまいりたいと、こう考へております。

○委員長(沢田政治君) 一時十五分まで休憩に入ります。

午後零時十五分休憩
〔休憩後開会に至らなかった〕