

議院 建設委員会 議録 第十号

(一一四一)

十

議録

委員会

昭和五十六年四月十五日(水曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 稲村 利幸君

理事 中村 靖君

理事 木間 章君

理事 伏木 和雄君

理事 金丸 古賀 信君

理事 金丸 古賀 誠君

理事 金丸 古賀 辰夫君

理事 金丸 古賀 洋一君

理事 金丸 古賀 中西 啓介君

理事 金丸 古賀 井上 普方君

理事 金丸 古賀 堀之内 久男君

理事 金丸 古賀 野口 横山

理事 金丸 古賀 林 中島

理事 金丸 古賀 武敏君

理事 金丸 古賀 田中 良平君

理事 金丸 古賀 竹中 修一君

理事 金丸 古賀 登坂 重次郎君

理事 金丸 古賀 羽田野 忠文君

理事 金丸 古賀 村田 敬次郎君

理事 金丸 古賀 小野 信一君

理事 金丸 古賀 山花 貞夫君

理事 金丸 古賀 藤井 義彦君

理事 金丸 古賀 博義君

理事 金丸 古賀 正君

出席國務大臣

建設大臣 斎藤滋与史君

出席政府委員

運輸省海運局長 永井 浩君

運輸省船員局長 鈴木 登君

運輸省鐵道監督 局長 大井 圭介君

運輸省職業安定 局長 関 英夫君

建設省政務次官 住 丸山 良仁君

建設省都市局長 川上 幸郎君

建設省計劃局長 升本 宮繁 達夫君

建設省道路局長 渡辺 修自君

建設省委員會調查室長 参考人 (本州四國連絡橋公團理事) 橋川口君

建設省委員會調查室長 参考人 (本州四國連絡橋公團理事) 川口京村君

出席委員

委員長 豊藏 一君

計官 大蔵省主計局主 保田 博君

通商產業省立地課長 公害局立地指導 竹野 正二君

運輸省鐵道監督課長 運輸大臣官房審 山下 文利君

本鐵道建設公團局長 総理官渡辺 武三君

運輸省海運局定期船課長 羽田野忠文君

業務部旅客課長 加藤 書久君

海上保安庁警備課長 労働省労働基準課長

労働省労働基準課長 全國安全衛生部安全部長

労働省職業安定局長 勞働省政策課長

労働省政策課長 建設省道路局次長

労働省政策課長 延長

労働省政策課長

さよう決しました。

また、来る十七日、午前十時から参考人の出席を求め、意見を聴取することにいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○福村委員長 御異議なしと認めます。よって、

さよう決しました。

なお、参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○福村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○福村委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、これを許します。木間章君。

○木間委員 まず初めに、本州と四国の連絡橋を建設するいまの基本の方針についてお尋ねをしたいと思うのであります。

本州と四国を橋で結ぼう、これは四国四県民の長い間の願いであった、このように言われておる所以あります。そして昭和四十五年に本州四国連絡橋公団が成立を見、同公団が発足をしたわけであります。以降今日までその具体的建設をめぐつてさまざまに変化があったところでした。たとえばアルート、ドルート、エルートの三ルートといふことで、あわせて超大型プロジェクト事業のよしあしも論議になつたところであります。四十八年にはオイルショック後の総需要抑制、こういったことでこの工事の着工は凍結になりました。そして五十年には第四次不況対策で一ルート三橋の建設、このように、そのときどきのさまざまな経済の波をかぶつて揺れ動いてきた本四連絡橋であつたらうと思うところであります。また、今日財政再建という時期に当たりまして再び論議となりました。しかし、事実、また新経済社会七ヵ年計画の百九十九兆円への縮小は、この事業の進捗に今後影響する

ことあります。

そういうことで、いま本四橋関連法の審議に当たりまして、この一ルート三橋を建設する」という今日までのこの基本の方針についてます。

これが確認をさせていただきたいと思うのであります。

○齊藤國務大臣 お答えいたします。

いま先生から現在までのプロセスについてお話をあつたわけであります。御案内のように、四十八年からともに本四連絡橋というものがスタートし、オイルショックによる二年の停滞はあつたとしても、また、環境影響に対する地元の方々とのいろいろの話し合いの停滞等もありましたけれども、とにかくにもいま着工のスタートを切り、すでに大三島橋は完成したというような状況がございます。私も先ごろ尾道一今治ルートのうちの伯方・大島大橋の起工式に伺つたわけであります。木間章君。

本州と四国を橋で結ぼう、これは四国四県民の長い間の願いであった、このように言われておる所以あります。そして昭和四十五年に本州四国連絡橋公団が成立を見、同公団が発足をしたわけであります。以降今日までその具体的建設をめぐつてさまざまに変化があったところでした。たとえばアルート、ドルート、エルートの三ルートといふことで、あわせて超大型プロジェクト事業のよしあしも論議になつたところであります。四十八年にはオイルショック後の総需要抑制、こういったことでこの工事の着工は凍結になりました。そして五十年には第四次不況対策で一ルート三橋の建設、このように、そのときどきのさまざまな経済の波をかぶつて揺れ動いてきた本四連絡橋であつたらうと思うところであります。また、今日財政再建という時期に当たりまして再び論議となりました。しかし、事実、また新経済社会七ヵ年計画の百九十九兆円への縮小は、この事業の進捗に今後影響する

そこで、この連絡橋建設に関しまして、道路の連絡あるいはそれからくる関連諸施設の完備、あるいはまた建設後のたとえば観光客等々の出入りも頻繁になるわけでありますから、そいつたのが、その問題などと考えてみますと、自治体本来の住民サービスがあるのはそういった中ではしり

すばみになるんじゃなかろうか、さらに住民の生活関連事業の整備などが低下をするんじゃなかろうか、このように心配をされるところであります。

○齊藤國務大臣 お答えいたしました。

まあ、その問題など考えてみますと、自治体本来の住民サービスがあるのはそういった中ではしり

すばみになるんじゃなかろうか、さらに住民の生活関連事業の整備などが低下をするんじゃなかろうか、このように心配をされるところであります。

○渡辺(修)政府委員 取りつけ道路の問題を初めてお答えを申し上げましたが、まず道路についてお答えを申し上げたいと存じます。

本州四国連絡橋の架橋に伴いまして、当然のことながらこの道路と既存の国道、県道または市町村道といったものに対する取りつけが出てまいりますが、既存の道路に至るまでの間は全部本州四国連絡橋公団が実施をする、こうしたことになつておるわけでございます。次に既存の道路が、やはりこれを利用しまして通行される方もふえてくるということは考られるわけでございますが、この経過等に触れながら、この機会に確認をさせていただければという思いで申し述べてみたいのです。

○木間委員 せひ市町村をこの橋建設によって困らせないようにお願ひ申し上げたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 次に、労働問題についてお尋ねを申し上げたい

本法案には、一面の、旅客船に関する労働問題、雇用問題等の対策がなされておりますが、いま一つの港湾、陸上の関係がこれから大きく期待をされるところであります。その確立に向けて政

府もあるはそこに働く労働者の代表等々も、お互いに協力會議を持たれまして、積極的に努力をされおるところであります。その確立に向けて政

といふふうに思つております。

○木間委員 せひ市町村をこの橋建設によって困らせないようにお願ひ申し上げたい

本法案には、一面の、旅客船に関する労働問題、雇用問題等の対策がなされておりますが、いま一つの港湾、陸上の関係がこれから大きく期待をされるところであります。

○渡辺(修)政府委員 大臣が提案理由の説明に統

ころでございます。去る三月五日に本州四国連絡橋雇用対策中央協議会を開催をいたしまして、港湾労働問題については、業種の実態によりましては影響のあるものがあるということがはつきりいたしました。つまり本州と四国の間で特定された貨物等を扱つておられる方につきましては、もちろん橋がなければ相当な影響が出てくるわけござります。ただ、その実態がまだ定かでございませんので、調査委員会の方の結論もまだ中間報告という段階になつております。完全な結論が出来たわけではありません。しかしながら、そのような報告がございましたので、この雇用対策中央協議会におきましては、その対策の方を詰めていこうということを三月五日に決定をいたしました。そこで、私どもいたしましては、大体一年ぐらいの範囲をめどにいたしたいと思っております。

ついでに若干の説明をさせていただきますと、本州四国連絡橋でこの次に完成いたします橋は広島県の因島大橋でございますが、これについては

実は港湾問題はございません。二番目に開通を予定しておりますのが淡路と徳島の間の大鳴門橋でござります。私どもいたしましては、大体一

年ぐらいいの範囲をめどにいたしたいと思っております。

○杉浦政府委員 お答え申し上げます。

宇高連絡船の問題は、おっしゃるように、国鉄にとりましても大変重要な問題となることは事実でござります。先般の政労間の協議におきまし

て、交通運輸関係労働者の雇用問題の検討のため

に、中央と地方にそれ関係者による協議検討の場を設けるということで、現にそれが設けられ

ておることは承知しております。

ただ、国鉄問題につきましては、まだその場で検討するという段階にまで至つておりませんで、

まず国鉄の労働問題といふことから、国鉄内部で

労使間におきまして協議をしてまいりたいというふうに思つておるわけでございまして、そうした

國鉄の労使間の問題を経まして、これを全般の場に持ち上げてまいりたいというふうに考えておる

次第でございます。

○木間委員 内部で話を始めて、それを積み重ね

ていく、きわめて大切な進め方だらうと思つてお

ります。かといって、そこで働いている方々の、これから先一体どうなるのかという心配が一日も

早く解消することが私どもの一方の責務でもある

わけです。その心の動搖が、利用される国民の皆

さんにも直にはね返るわけでありますから、早急にそのように設置をいただくよう、私の方から

もお願いをしておきたいと思います。

次に、民営交通の方でございますが、このこと

について、五十三年十月六日の政労協定書に付

帶する「覚書確認事項」の四項で、「双方」とは、

それぞれ既存事業の労使及び私鉄総連等産業別労

働組合である、このように私は見ておりますが、

そう理解をしていいでしようか。

○寺崎説明員 そのように御理解いただいて結構

られています。建設省を初め関係者だけではなくて、地方、特に県庁や市町村においても大変かかわりが

多い問題であります。

そこで、今日までいろいろ運営をされてきてお

ります協議会の実態を見ておりますと、自治省が

参加をされていない。私はきわめて残念に思うわ

けであります。市民生活のすぐの窓口は自治体で

ありますから、今後この協議会に自治省もいろいろ

ろかわっていくべきだ、ぜひ参加をお願いしたい

い、このように私の方から要請をするわけであります。

ますが、自治省の方がおいでになりましたら、お

考えをお聞かせいただきたいと思います。

○藤原説明員 この問題につきましては、自治省

は直接の主管省でもないわけで、また、関係

省初め関係の方々で御相談していただく体制がで

きておりますので、必ずしも入らなければならな

いというふうなことでもないのではないかと考え

ておりますが、ただ、われわれとしても非常に大きな関心を持っておりますので、先生の御趣旨を

踏まえまして、関係省から話がありましたが検討してまいりたいというふうに考えております。

○木間委員 どうもわからないんですがね。とい

うのは、いま出ておりますこの法案に関して、旅

客船問題等対策協議会、これは閣議決定で建設大臣を会長にして設けられております。ここにはそ

れぞれの役所の事務次官クラスが参加をされてお

ります。この中に自治事務次官も参加をされてお

るところであります。また、先ほど申し上げまし

たように、雇用の問題というのは単に政府だけの

問題ではなくて、市民生活全体にかかる重要な

問題でありますから、今日、地方自治体でもそれ

ぞれ論議をされ、取り組まれておるところでもあ

ります。したがいまして、この本四架橋の関連か

らの問題にいたしましても、私はきわめて重要な

問題であります。そこで、いままで雇用の問題を中心

しての政労の話し合いを煮詰めていただく、そして

また、一日も早くそのことをやろう、こういう御

決意を聞いたところでございます。ただ現場では、

それは言うものの、やはり工事が進みますと日

ごとにそこに働く皆さんの不安もまたつのつて

おいでになるのか、お尋ねいたしたいのであります。

くるわけでありますから、今まで述べていただきたいように、さらに進んでの十分な制度づくりを目指してお願いをしたいと思いますが、大臣がおいでになればまとめて御決意をお聞きしたかったわけですが、いま大臣がおいでになりましたので、私はそのように理解しながらこれから次へ進ませていただきたいと思うのであります。

次の問題でございますが、先ほど冒頭に、この連絡橋、地続きにしてもらいたい、しようというのは四国県民のそれこそ悲願であったところでござります。ところが、だんだん工事も進みましてその開通も近くなつてくる。そうしますとまたいろいろの不安も反面出てくるわけであります。つまり陸続きになるわけでありますから、経済活動もどんどん進むでしようし、そういう意味での経済圏の変革、変化が見込まれまして、大きな期待を持ちながらも、その種の不安もまた同時に持ち合わせておるだらう、このように私は見ておるところであります。

そこで、本州からの企業進出あるいはその企業とともに関連の分野もある抱えで進出するのじやなかろうか、こういう面からの心配も、四国財界の中にも、特に中小事業所の中にも多いわけであります。が、せっかく陸続きにするわけですから、そういう意味での不安を県民、島民の立場でなくしていかなければならぬ、このことが私はぜひ必要だうと思いませんから、大臣が今後業界にどのように御指導をいただけるか、決意をお尋ねしたい、このように思つております。

○齊藤国務大臣 先ほど来、この橋のできることによつての影響につきまして、直接的な旅客船、港湾労働者の関係の方々、あわせて自治体の関係あるいは関連施設、観光、環境、いまは経済圏の問題から話されて、直接的にいよいよ四国と本州が一体となつたときの経済圏の対応について御心配の御質問でございまして、大変ありがたく思つてあります。

建設省が通産関係までどうかと思ひますけれども、とにもかくとも架橋に關係する影響の問題

でございますので、これから先は國務大臣としてお答えするわけでありますけれども、この橋はあくまで先生の御提言がありましたように、四国のかなり長い歴史的な悲願が達成されつつある状態を目の前にしての御心配であつたろうと思います。したがいまして、このことによつて四国の経済開発といふ面で暗い影が差してはならないわけで、進出企業等々につきましては、もちろん自治体関係の方々のコンセンサス、指導も必要であるうかと思ひますけれども、國の立場としても、これは通産の進出を願う、また指導するという形で進めるべきものと私は考えるわけであります。日本の最近の経済開発と環境破壊といふ問題が大きくクローズアップされておりますだけに、この歴史的な画期的な本四架橋によつて変わるであろう四国全体の生活圏、経済圏、自然圏といふものを総合的な考え方のもとに、そうした経済基盤といふものも当然指導あつてかかる面、このよう考へておられますので、そうしたことにつきましてもあわせて、関係省庁になりましょうか、関係者と相図つて、漏洩ないよな形で進めさせていただきたく、こんなふうに考へるわけであります。そこで、不案内面もまたあるわけであります。そこで、また、経済活動が活発になつてきますから企業が、この本四橋に関連する業務に積極的に私は雇用等の道を切り開いていくであります。また、私にはなかなか想像できない、こんなふうに考へるわけであります。また、経済活動が活発になつてきますから企業が、この本四橋に関連する業務に積極的に私は雇用等の道を切り開いていくであります。また、私にはなかなか想像できませんが、新規の事業もそこでは起こるでしょう。そういうたどりに、儀式者がが出た場合に積極的につきましてもあわせられますが、このように要請をするわけであります。いかがでしようか。

○木間委員 建設大臣から、これからも担当の大員とも十分話し合つていくのだ、こういう決意を込めての披瀬があつたわけであります。先ほども申し上げましたように、四国のおさんは、雇用の問題にいたしましても、いは経済活動にいたしましても、大きな期待と同時に不安もぬぐい切れなかつたのであります。たゞいまの御答弁で、これからのおそれの分野での活動がますます力が出てくるだらう、このように私も期待をしておるところであります。

もう一つ、雇用の問題について触れさせていただいたいと思いますが、この橋が完成されますと、いまいろいろ手だてをされております業者や労働者の救済はもちろん心配になるわけであります。

○木間委員 建設大臣から、これからも担当の大員とも十分話し合つていくのだ、こういう決意を込めての披瀬があつたわけであります。先ほども申し上げましたように、四国のおさんは、雇用の問題にいたしましても、いは経済活動にいたしましても、大きな期待と同時に不安もぬぐい切れなかつたのであります。たゞいまの御答弁で、これからのおそれの分野での活動がますます力が出てくるだらう、このように私も期待をしておるところであります。

○鈴木(晉)政府委員 お答えいたします。

○先生御指摘のとおりに、離職者が発生いたしましたので、それは当然公団を所管する建設省となりましても、単にそのことのセクションなども、そういうことを考へあわせますと、もちろん雇用問題もありましょう、先ほど先生御指摘のリズムでなく、もう少し大きく、この事業は国家的な事業、私はそのように考へておるのであります。また、私はなかなか想像できませんが、新規の事業もそこでは起こるでしょう。そういうたどりに、儀式者がが出た場合に積極的に就労できるようにといいましょうか、皆さんの方でぜひ優先的に機会を与えていただきたい、このように要請をするわけであります。いかがでしようか。

○齊藤国務大臣 いま運輸省の方からも話がありましたがけれども、これは当然公団を所管する建設省といたしましても、単にそのことのセクションなども、そういうことを考へあわせますと、もちろん雇用問題もありましょう、先ほど先生御指摘のリズムでなく、もう少し大きく、この事業は国家的な事業、私はそのように考へておるのであります。また、私はなかなか想像できませんが、新規の事業もそこでは起こるでしょう。そういうたどりに、儀式者がが出た場合に積極的に就労できるようにといいましょうか、皆さんの方でぜひ優先的に機会を与えていただきたい、このように要請をするわけであります。いかがでしようか。

○木間委員 建設大臣から、これからも担当の大員とも十分話し合つていくのだ、こういう決意を込めての披瀬があつたわけであります。先ほども申し上げましたように、四国のおさんは、雇用の問題にいたしましても、いは経済活動にいたしましても、大きな期待と同時に不安もぬぐい切れなかつたのであります。たゞいまの御答弁で、これからのおそれの分野での活動がますます力が出てくるだらう、このように私も期待をしておるところであります。

○木間委員 建設大臣から、これからも担当の大員とも十分話し合つていくのだ、こういう決意を込めての披瀬があつたわけであります。先ほども申し上げましたように、四国のおさんは、雇用の問題にいたしましても、いは経済活動にいたしましても、大きな期待と同時に不安もぬぐい切れなかつたのであります。たゞいまの御答弁で、これからのおそれの分野での活動がますます力が出てくるだらう、このように私も期待をしておるところであります。

○木間委員 ただいま審議をしておりますこの法律は、旅客運送業に関するものの中で海上関係者を対象としておるところであります。そして、三条の一項では関連する事業、このように表現をされておりますが、正直いってこの法律も政令、省令への委任事項が大変多いわけであります。

私どもではなかなか理解がつきません。次の機会にでもこの政令、省令で考えておいでることをぜひ資料として提出をお願いをしておきたいと思いますが、まず、三条一項の「関連事業」にはどういったものがあるのか、お聞かせをいただきたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 三条一項の「関連事業」といたしましては、いわゆる海運代理店業がござりますし、また、船の発着等々に伴いましてもあるうるの作業関係が別会社になっておるものもあるうかと存じます。

○木間委員 もつと具体的にお聞きをしたいのであります。たとえば船の発着に関するものもろの事業の中においてますと、その乗降客が船待ちに利用される売店とか食堂とかあるいはみやげ品店とかこういったものもあるわけですが、こういったものも想定されておるのかどうか、お尋ねをしたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 先生のお尋ねに対しましてお答え申し上げる前に、公共事業の一般論をちょっと申し上げさせていただきたいと存するわけでございますが、公共事業の施行の場合、いろいろな方に影響が及ぶわけござりますけれども、たとえば土地を収用された方とかいうように直接影響があるような場合、一定の方につきましては損失補償であるとか損害の賠償ということは当然行なわれるわけでござりますけれども、間接的に波及していくことから見まして、今回の場合はございますが、旅客船事業そのものにつきましては、これはいわゆる運輸大臣の認可を経てこの事業が營まれる、あるいはやめるときもその許可が必要というような非常に厳しい条件がございますし、また、橋かかる、それで道路が通り出しますのであるわけございます。しかしながら、い

ま御指摘の食堂であるとか売店であるとかいうものにつきましては、そいつた法律上の厳しい縛りがあるわけではありませんし、あるいは自主的で解決策も全くないわけじゃないというふうなことがあります。そこでござりますので、やはり公共事業でやつておられますように、ある程度直接的な影響がある方

といふことにこの法案の対象としては限らざるを得ないのではないかというふうに思うわけでござります。

○木間委員 そうしますと、ただいまのお答えの中から具体的に出なかつたのですが、私が判断をしますと、直接的な事業あるいは運輸大臣の免許を必要とする事業に限られておる、そういう範囲のものなんだ、こういうふうに理解をしたわけであります。

ところが、広い意味での地域、連帯の中での事業、営業というものは大変広いわけです。これらのお客様を対象とした売店とか休憩所とか、これまた必要な施設でもあるわけあります。ですから長い間、島国の持つ特性をいたしましようか、そのように親、先祖代々からの営業もこれまた当然の状況でもあるわけですから、やはりこの売店とか食堂とかみやげ品店もせひなければならぬかと思ひます。私もいまちょっと不勉強でした、確信はなかつたのですけれども、たとえば高速道路等々におけるサービスエリアは公団の許認可であったと思ひます。それで、地域の方々が共同経営もありましようし、単独経営もあるわけで、そうした前例もありますので、本四架橋の場合も同じような措置で行政指導でいくのか、何らかの方法でそれによつて影響する地元の方々が利用するような形でこれはできると思ひます。

したがつて、これはどういう方法でやるのか、専門家ではありませんのでちょっと的確なお答えしますと、いろいろの法律論議の中でも申し上げてきたのであります。私はあえて零細企業者と言いましょうか、関連の零細企業者がややもいたるところがどうも自助努力でというようなことになるわけであります。私はあえて零細企業者と申ねしまして、消極的なよう見受けたわけですが、関連をいたしまして、まさに市民生活の前面にそいつた皆さんも立つておるわけでありますから、市町村行政を進めていく、市町村活動をやつしていく市町村の窓口はきわめて大切になつてくるところであります。

先ほど労働問題の中で自治省の御関係を若干お尋ねしまして、積極的なよう見受けたわけですが、しかしそれらの影響を受けるであろうもちろんの市民というのは、直接に建設省や公団の方へ口説きに、あるいは陳情にいけないと思ひます。やはり窓口は市町村になつてくるわけになります。ですから、この本四架橋に関するもの影響、四国全体、このように私は言ひませんけれども、たとえば瀬戸内関連の市町村においてはこののような状況下にあるわけあります。ところがこの本四架橋は四国四県民の大きな悲願であった、だからそこへ橋をかけたということではございませんが、旅館事業そのものにつきましては、これはいわゆる運輸大臣の認可を経てこの事業が營まれる、あるいはやめるときもその許可が必要というような非常に厳しい条件がございますし、また、橋かかる、それで道路が通り出しますのであるわけございます。しかししながら、い

をかける、そこで一つの仕事が始まるわけですか

あります。本当に食堂とか売店とかみやげ品店と

かいうのは、お年寄りとかあるいは家庭の主婦、奥さん方のパート的な仕事が非常に多い性格を持つておるところです。ですからぜひ、結果的には國はいい仕事をやつた、橋をかけることは非常にすばらしかつた、しかし私は職場を失つて泣いておる、こうしたことにならないように、その決意を込めて大臣の方から御答弁があつた、私はこのよう理解しておりますから、ぜひそのように対応していただきたいと思います。

そこで、自治省の方も来ておいでだと思ひますが、関連をいたしまして、まさに市民生活の前面にそいつた皆さんも立つておるわけでありますから、市町村行政を進めていく、市町村活動をやつしていくところの窓口はきわめて大切になつてくるところであります。

先ほど労働問題の中で自治省の御関係を若干お尋ねしまして、消極的なよう見受けたわけですが、しかしそれらの影響を受けるであろう

もちろろんの市民というのは、直接に建設省や公団の方へ口説きに、あるいは陳情にいけないと思ひます。やはり窓口は市町村になつてくるわけになります。ですから、この本四架橋に関するもの影響、四国全体、このように私は言ひませんけれども、たとえば瀬戸内関連の市町村においてはこの予算議会の中でも経費を計上されたやに聞くわけですが、私は瀬戸内関連の自治体ではそのようにむしろ市民が町民が心配されないようによつて窓口を開いておに進んだところではこの予算議会の中でも経費を計上せんけれども、とにかくにも、たとえば橋脚において、つまりと言ふと語弊がありますけれども、拠点に旅館、飲食店、サービスショッピングをつける場合に、やはり地元優先というような形で御指導する、あるいは共同経営のような形で許認可を与えるというふうな方法があつらかと思ひますので、その点についてはなお検討させていただいて、地元の方々がそのことによつてマイナス要因にならないよう、影響を受けても少なくともいままでと変わらない、また、それ以上の形で仕事ができるような環境づくりということで検討させておられるというふうなことで検討させていただきたいと思います。

○藤原説明員 確かに地方公共団体とりまして決意を承りたいと思いますが、自治省の御

も非常に関係の深い問題でございますので、特に御指摘の地域住民対策等につきましては、住民の方の御相談に応じられるような体制をつくつてく必要があると思っております。新たに組織をつくる必要がある場合もありましようし、現在の体制で十分対処できるという場合もあると思いますが、職員の意識あるいはそういう体制整備、われわれ自治体との会議等を通じて十分推進していくよう努めたいと考えております。

○木間委員 次の質問に移るわけでありますが、この法の十一条の一号、二号、三号、四号、費用ですね。こういったものの具体的なものをひとつ提示いただきたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 十一条は交付金の額を規定をいたしておりまして、ただいまお話をございましたように、一号から四号までの規定があるわけになります。

まず第一号でございますが、「船舶その他の事業の用に供する資産で政令で定めるもの減価をうめるために要する費用」こういうことになつております。

一般旅客定期航路事業者が事業規模の縮小等を行おうといたします場合には、当然船舶その他事業の用に今まで供しておりましたものが不要になるということが出てまいります。この不要となる資産につきましては、法律の第五条によりまして実施計画をつくることになつておりますから、この実施計画に従つて転用するとかあるいは売却をするとかいうようなもろもの措置がとられるわけでございます。したがいまして、その際当然その資産の目減りと申しますか、減価が発生することが予想されるわけでございます。

そこで、その減価を埋めるために要する費用の算定基準につきましては、いろいろと検討いたしております最もでございますけれども、おおむね次の次第でございます。つまり、資産の現在価格から処分の見込み価格を差し引きましたもの、これらを考えておるわけでございます。ただし、先ほど

申し上げましたようにいろいろなケースがござります。まず売却をされました場合どうかというごとでございますが、売却をされました場合には、適正な売却価格で売れないので場合が当然あらうかと思ひます。そういう場合は、適正と認められるいわゆるその差額、売却損の相当額を考えております。それから、船でございますから、やはり海洋気象等によりましてその地域に適した船が使われておりますものを他へ転用しようとする場合には、改造しなければならぬという場合もあるらかと思うわけでございます。改造により転用できる資産につきましては、適正と認められる改造費の相当額、「こうしたことにならうかと思うわけでございます。

それから次に、第十二条の二号でございますが、「事業の用に供する資産で政令で定めるものの撤去に要する費用」でございます。

〔委員長退席、中村（靖）委員長代理着席〕

これは事業の実態によりましては、事業を廃止するときに撤去を義務づけられているものなどもございます。たとえば専用に使っております桟橋であるとか、そういうものが例であろうかと思ひますが、こういった資産は当然不要になります。法令により撤去が義務づけられている例が多いわけでございますので、縮小する場合にこういったものをやらなければいけない。そういう場合の負担を軽減しようということございまして、当然その内容といたしましては撤去のために実際に必要とする額、こういう考え方にならうかと思ひます。

第三号が「事業の円滑な転換又は残存する事業者の適正な経営を図るために必要な費用」ということでございます。

事業の縮小等を行う一般旅客定期航路事業の事業者につきましては、今までの経営の基盤を失うということになるわけだと思いますので、その影響を軽減するために、転業または残存する事業の円滑な経営を図るという必要がございます。そのための助成資金を交付しようというものでござります。

そこで、その内容でございますが、従前の、橋がかかる前に営業をしておられました間にありますした収益がございますが、この収益の相当額、これは廃止する場合でございます。事業規模をある程度縮小される場合には、その従前の収益と縮小した場合の収益とのいわゆる差額、これを基準としておるわけでございまして、その二年分に相当する額を基本とする予定でございます。二年分とするということにつきましては、いろいろこれも御要望等もあったわけではございますが、やはり公共事業の施行におきます損失補償基準におましても、営業廃止の際には原則として二年という制度でやつておりますて、それらを勘案をいたしまして二年相当分というふうにしている次第でございます。ただし、現在赤字のところがあつたらどうかという問題がまた別途あるわけでございます。これにつきましては、他の制度でもございまが、いわゆる擬制収益といふようなことで、黒字の収益があつたもの、いわゆる一定の限度を考え方として底上げをいたしたい。しかしながら、それを実施いたします場合には、著しく黒字のところもあるわけでございますが、これにつきましてはある程度の上限は設けさせていただこうというふうな考えをとつておるわけでござります。

それから第四号が「離職者に支払われる退職金の一部に充てるため必要する費用」でございます。

これにつきましては、いわゆる退職金の特別加算をまず考えておるわけでございます。つまり企業整理等、労働者の責に帰せられない事由によりまして労働者が職場からの離脱を余儀なくされる場合、これは労働協約等に基づきまして通常支払われる退職金、これは普通退職金と言えばよろしいかと存じますが、それに加えて特別加算があるというのが通例かと思うわけでございます。この特別加算につきましては、当然雇用者と労働者の間の協議によりまして決められるものであろうとは存じますが、そのうちの一定額を交付金という

ことで事業者の方に交付をしようとしているところでございまして、その理由は、もとより架橋に伴う事業規模の縮小といったものは、その旅客船事業者の責に帰し得ない理由である、こういうことからまいるわけでございます。

これにつきましてもやはりいろいろ前例等もございまして、大変苦慮したわけでございますが、公共用地の取得に伴う損失補償基準等におきましていろいろこういった例もございますので、給与等の基本月額の八ヵ月分というものを公団の方から出す交付金の対象といたしたいというふうに考えている次第でございます。

○木間委員 いろいろ説明をいただいたところであります。

そこで一点だけ申し上げてみたいと思うのであります。この三号の関係です。

過去の収益を基準に二ヵ年間を見たんだ、こういうことであつたらうと思います。そしてその根拠は公共事業の施行に関する云々、こういうことでありました。私は幾つか例を見てきたところであります。たとえば交通運輸に関する中に、地方鉄道軌道整備法、こういう法律があります。ここでは五年を超えてすることができない、つまり最高五年間を見てやうという制度がありました。それから道路運送法の中には三年以内、つまり最高三年という制度があるわけです。それがそれなりにかなり古い歴史を持った制度であるということはわかるわけでありますが、私は、この道路建設にいたしましてあるいは軌道、鉄道等々の関係にいたしましても、同じ国営の事業に相違はないわけでありますから、それによつて余儀なくされる方々でありますから、あるいは廃業ということになりますと全く別な仕事を選ばざるを得ない、こういう方々でありますから、やはりその手だてというのは最高のものを出すべきでないだろうか、このように考えておるところであります。そういうことに対する局長のお考えと、もう一遍先ほどの法律、制度の名称を少しお聞かせいただきたいと思います。

「中村(靖)委員長代理退席、委員長着席」

○渡辺(修)政府委員 地方鉄道の場合あるいはバスの廃止の場合その他の御指摘があつたわけでございます。確かに地方鉄道軌道整備法によりまして、収益還元方式をとりましてやつておるケースがござります。それからバスにつきましても、これは擬制収益のケースを考えるようございますが、やはりいま申し上げました二年よりは多い前例があるようでございます。しかしながら、今回この十一条で考えております中にございますように、資産の減価分の補てんというふうなことを一号で考えていける点、それから撤去の費用を二号で見ていく点、それから四号でだいま申し上げました退職金の特別加算を見ている点、これらは在來の制度になかつたものでございます。これらを総合的に勘案をしたいわけでございます。総合的に勘案をいたしますならば、従来の制度とそれほど大きな乖離はないというふうなものです。

それから、先生の最後の名前ということでお

りますが、やはりいま申し上げました二年よりは多い前例があるようでございます。しかしながら、今回この十一条で考えております中にございますように、資産の減価分の補てんというふうなことを一号で考

えていける点、それから撤去の費用を二号で見ていく点、それから四号でだいま申し上げました退職金の特別加算を見ている点、これらは在來の制度になかつたものでございます。これらを総合的に勘案をしたいわけでございます。総合的に勘案をいたしますならば、従来の制度とそれほど大きな乖離はないというふうなものです。

それから、先生の最後の名前ということでお

りますが……

○木間委員 たとえば二ヵ年間の根拠を求めた制度を局長おつしやつたのですが、その法律の名称を。そこまで不勉強で勉強してきませんでしたので。

○渡辺(修)政府委員 昭和三十七年に閣議了解になつております公共用地の取得に伴う損失補償基準といふものがござります。

○木間委員 この論議はまたこれからも引き続い

て申上げていきたいと思いますが、この政令の具体的な考え方についての御報告をいただいたところであります。

が、法の第十五条です。つまり「退職金支払確保契約」、このことについてであります。

本四架橋が日程に上り具体的に建設工事が進んでおるところです。先ほどの論議からも、また、

政府のすでに今までの対応の中からもうかがい

なるものでありますからまだこれからも当分の間

挿れ動くだろう、このように私は想像をしておりま

す。そうは言ひながら、毎日毎日輸送という業

務を通じて国民の皆さん的生命を預かつておる職

場、事業所でありますし、またこの本四橋が完成を

いたしまして供用開始されるまで、ぎりぎりまで

その業務を担当するこれはまた許可、免許の中で

も明確になっておるところであります。したがい

ましてぎりぎりまで働くわけでありますが、自分

の職場はどうなるのだろうか、これから先行き業

界はどうなるだろうか、不安がやはり出てきま

す。あるいはやむなく去るときには退職金は出る

だろうか、そういうことにものなるわけがあります

して、この制度はそういう意味では不安を少し

でも解消しよう、そういう考え方から私にとり

ましては新しい、ある意味では画期的なといいま

す。それから二番といたしまして外部積み立ての

度とされている、こういうことがあるわけでござ

ります。一〇〇%積みたいんだけれども四割まで

しか非課税で積めない、こういう事情がございま

す。それから三番といたしまして外部積み立ての

場合、中小企業退職金共済制度の外部積み立て制

度とされていますが、これは特定の退職者を受益者

とする制度でございまして、この本州四国連絡橋

に伴う退職金のようにまだそれがやめるかわから

ないという特殊性があるということがこれを考え

ましたまず第一点でございます。したがいまし

て、一時的に多量の離職者がが出るケースが考えら

れる。そうすれば一時的に多額の退職金の支払い

を行わざるを得ない、これをどうするかという問

題でございます。このような状況に対処するため

には、もちろん所要資金をあらかじめ積み立てて

おけばいいわけでございます。それから、こうい

つたことで積み立てるにつきましては、税制上も

適切な措置が行われていく必要があろうかと思う

わけでございます。現在退職金の支払いの準備に

つきましては、内部留保による場合とか外部に積

み立てをする場合とか、いろいろなケースが既存

の制度としてございます。外部の積み立てによる

ものといたしましては中小企業退職金共済制度、

それから特定業種退職金共済制度等の制度がござ

ります。これらにつきましていろいろ勉強したわ

けでございますが、既存の制度はどうも今回の場

合には余りふさわしくないと思われる理由がある

わけでございます。つまり、ます内部留保でござ

い業務を担当するこれはまた許可、免許の中で

も明確になつておるところであります。したがい

ましてぎりぎりまで働くわけでありますが、自分

の職場はどうなるのだろうか、これから先行き業

界はどうなるだろうか、不安がやはり出てきま

す。あるいはやむなく去るときには退職金は出る

だろうか、そういうことにものなるわけがあります

して、この制度はそういう意味では不安を少し

でも解消しよう、そういう考え方から私にとり

ましては新しい、ある意味では画期的なといいま

す。それから二番といたしまして外部積み立ての

場合、中小企業退職金共済制度の外部積み立て制

度とされていますが、これは特定の退職者を受益者

とする制度でございまして、この本州四国連絡橋

に伴う退職金のようによまだれがやめるかわから

ないという、退職者が確定しない段階であらか

じめ事業主自身の手において資金確保の準備をせ

ざるを得ないという場合にはつつきまして、まだ名前

が決まらないわけでござりますから非常に適用が

しにくいう問題がござります。

こういったことを勘案いたしまして、所要の

退職金の準備を行い、かつ税制上も適切な措置が

講ぜられるという形で考えたものでございまし

て、公団はまさにこの本四の事業をやっておりま

すので、工事の進捗状況であるとか航行の状況で

あるとか正確に把握することができますので、公

団におきまして、いわゆる事業者からいえば外部

積み立てになるわけでござりますが、こういう制

度をとり、これによりまして税制上の優遇措置も

考えていく、これはまたこの法案におきまして

附則の方にも出しているわけでござりますが、この

ような制度を考えたわけでございます。この場

合、退職金支払いの確保契約に関しましては、この

本四における架橋に伴つて影響を受ける事業者の

条件等を十分判断いたしまして、その資格がある

方がつきましてこの制度をうまく運用してまいり

たい。

それからもう一つ、「退職金の支払いに係る資金

の確保を図るため」、つまりいまも言いましたよ

うに、退職手当そのものというのは労使が話し合

されなければならない。そしてその中の円滑な運営とプロジェクトの進行ということになるべきであると考えるわけであります。そうした考えに立つた場合には、その地域社会の発展という観点からいたる所でありますと、地域社会における経済あるいは住民対策あるいは労働者に対する対策につきましては万全の配慮をする必要がある。当然の結論であると言わなければなりません。

本法案におきましては、旅客船事業従業員に対する措置が中心となつて対策が打ち出されておるわけですが、それ及び港湾、陸上運送関係の雇用問題もこれまたきわめて重要であると思うのであります。先ほどの同僚委員の質問におきましてもこの点に関連しての質問がありましたけれども、改めてまず冒頭に、基本的な問題といったしまして建設大臣に旅客船事業従業員に対する措置及び港湾、陸上運送関係の雇用安定、双方につきましての決意、雇用確保、雇用安定、同時に特に前者につきましては離職対策ということも当然含まれてくるわけがありますけれども、この決意をお伺いしたいと思います。

○齊藤国務大臣 お答えいたします。

当初先生からお話をありましたように、本四架橋は、単に橋をかけるだけでなく、四国の方々の長年の念願である本土との結びつき、四国は一島ではなく本土そのものと一緒にという念願からうした問題が取り上げられて、生活利便だけではなく、経済環境の活力を得ることによって地域の発展という目的があるわけであります。

したがいまして、当初来先生が御指摘のような形で、そのことによって起こるであろう、まあ一口に言えば犠牲といいますか、影響するところを十分配慮せいということであろうかと思います。したがいまして、私たちといったしまして、関係する省庁とよく話しまして、この問題については十分な措置をなさるべきだというようなことから、当面直接的に一番影響を受けるであります一般旅客定期航路関係についての法案を御提案申し上げて審議をお願いをいたしておるわけであります。

当然、提案理由の説明の折にも発言をさせていただきましたけれども、港湾関係につきましては労働関係につきましては、改めて諸般の関係の方々と協議をして立法措置をするということをはつきり申し上げております。協議会の推移を見ながら立法措置をして、港湾労働者の関係の方々についても十分な配慮をもって万全を期していくたいというようなことであるわけであります。

したがいまして、この架橋によってそうした方々の影響されるような問題についての阻害要件は排除して、何とかこの橋がいろいろな意味でりっぱな意義つけがされるということを考えながら進めていくつているわけで、そうしたことで、これからも寄り寄りひとつ今後の問題として、立法措置等々につきましても十分な御理解の上、必要なものはするというような形で進めたいと思っておりますので、よろしくお願いを申し上げる次第でございます。

○山花委員 大臣に関連してもう一つだけお伺いしておきたいと思うわけですが、いまのお話にありましたとおり、まず当面の旅客船事業従業員に対する措置について今回の法案の中に対策を盛り込み、そして港湾、陸上関係の雇用問題については、冒頭の大臣の所信の表明にありました、今後の立法措置を含めて検討ということでお伺いをとりたいというお話を伺ったわけですが、問題として、今回のこの法案の内容について検討をいたしますと、三条の「再編成基本方針」の内容、具体的にはこの二項に一号、二号、三号という形で項目的に掲げられその三号におきまして、特に旅客船事業従業員に対する措置が重要なテーマとして打ち出されておるわけであります。加えてこの三条二項三号につきましては、同第三項におきまして「運輸大臣は、再編成基本方針を定めようとするときは、「労働大臣の同意を得るとともに、当該再編成基本方針の内容について、建設大臣に協議し、かつ、海運造船合理化審議会の意見を聽かなければならぬ」と、ここでの対策が打ち出されております。

こうして、まず第一にはこの旅客船事業從業員に対する雇用安定問題絡みの対策が打ち出され、第二段階として國の責任での離職対策が大体第十三条以下のところに決まっている。就職指導の問題、職業転換給付金の問題、保険延長の問題といふことで出てくる、こういう仕組みになつておると思うのですが、この内容は、率直に申し上げますと非常に多くの重点が離職対策のところにあるのではないか、こういう気がするわけであります。特に旅客船事業從業員の場合には、橋ができることによつて航路がなくなる、こういった関係で、事業転換の問題あるいは縮小の問題もあると思ひますけれども、離職対策にかなり重点を置かなければならぬ、そこに万全の対策をとらなければならぬ、この点は私もよく理解できるわけでありますけれども、私がこれから質問させたいただきたいと思っております港湾、陸上運送関係の雇用問題につきましては、こことのところの重点の置き方が、今後立法措置を含めて検討していくだけといたしましても非常に大事になつてくるのではないかと思います。

○渡辺(修)政府委員 大臣からもお答えがあらうと存じますが、初めに現在の状況だけ先にお答えさせていただきます。

○雇用対策中央協議会におきましても、先生からただいま御指摘がございましたように、雇用の安定がやはり最大の問題であるというような御要望が明確に出されております。私どももそういう観点から、この雇用対策中央協議会におきまして港湾の、影響をその面から極力軽減をするよう努力をいたしたいということを考えます。

○山花委員 大臣にもその点、基本的な問題でするのでひとつお願いしたいと思います。

○齊藤国務大臣 いま局長から答弁いたしましたように、雇用対策中央協議会もございますし、その辺の御意見を聞きながら雇用問題について影響のないように対策を立ててまいりたいと考えます。

○山花委員 一たん話を移しまして、次の問題に移らしていただきたいと思います。

長い歴史のある本四架橋問題についての大きなプロジェクトの進行ということでありますから、その間にはいろいろな予期しない事態もあらわれ得るのだと想はうわけですが、実は最近、本事業に関連いたしまして、紀淡トンネルといわれおるようになりますけれども、徳島、和歌山県間の新しいトンネルの問題が盛んに地元の新聞をにぎわしているわけであります。本年の二月ごろから何回も何回も連載で非常にセンセーションナルな内容で出ておるということで、仮にこういう問題があるなどといたしますと、この法案の内容そのものにも影響が出てくるのではないか、あるいは今後の雇用対策を含めてのものもあるの施策にも大きな影響を与えるのではないか、こういう気がいたします。真偽含めて若干お伺いしておきたいと思ふわけですが、地元の新聞などによりますと、すでに「本四架橋・明石大橋を道路單独橋の形式で架けることに、関係六府県市の意向が固まつた。」こういうところで問題が打ち上げられてゐるわけであります。そして、「新しい鉄道ル

トとして県政の表舞台に急浮上して来たのが、紀淡海峽トンネル構想だ。五十六年度政府予算案で泉南沖の関西新空港土質調査費が認められたことから、和歌山県、市を中心に日本鉄道建設公団や国鉄、南海電鉄などは、紀淡トンネルを新空港への関連交通網の一環として本格的に取り組み始めた。」こういふことが構想として現地の方で報道をされておりまして、何回かの関連した記事を見ておりますと、すでに鉄道建設公団は机上プランとして紀淡トンネルの計画の概要をつくつてある。というようなことが報道されておりますし、さようは運輸大臣残念ながらいらっしゃらないわけでありますけれども、運輸大臣から調査命令が出来ば鉄建公団はいつでも着手できる体制である、期間は三年から五年であつて、調査費は六億から十億である、大づかみに総事業費をはじいてみると、現時点では二千五百億円から三千億円になるであります。こういう紀淡トンネル問題というものが最近現地で盛んに報道をされているわけであります。この約一ヵ月ぐらいの間の動きであります。トータル一兆二千億円という大プロジェクトといふうに概説的にはとらえているわけでありますけれども、新聞報道によると、こういうような形での問題がいまにも出てきそうであるということなわけですが、一体こんな話があるのかないのかということを含めて、これは関係各省庁にお伺いをしなければならないと思うのです。

まず最初に国鉄の関係でお伺いをしたいと思ひますけれども、一つには、鉄道併用ということであつたのに今度は道路だけであるというような話とか、あるいは紀淡トンネルの問題について、新聞報道によりますと国鉄が絡んで本格的に取り組み始めたとされておりますので、そういう動きがあるのかどうかということについてお伺いしたいと思ひます。

に、和歌山県が中心となりまして紅淡海峡トンネルの調査を進めるためのワーキンググループが設置されたということを聞いております。それで、国鉄の方の大坂在勤の職員が、和歌山県の依頼を受けて、将来交通のビジョンにつきましては国鉄の中でもいろいろと勉強をいたしておりますが、今回の報道は、この国鉄の大阪地区での勉強しました構想が国鉄案かのごとくに新聞報道されたということでございまして、国鉄としてはこの計画をまだ正式に取り決めたものではございません。また、運輸省から調査の指示と一緒につきましてはまだ調査の指示もいたしておりませんし、国鉄といたしましても、直ちに新聞報道にありますような具体的な調査検討に入る段階には立ち至っていない状況であると考えております。

○山花委員 国鉄の関係でもう一つだけ承つておきたいわけですけれども、この本州四国の起点神戸、終点鳴門市の工事につきましては、四十八年九月二十一日、私のいだでいる文書では基本計画が決定されて指示が出ているわけでありますけれども、これを見ると、そこでの鉄道併用の具体的な内容として、複線である、新幹線規格である、電化である、こういう前提で二千億円以上の経費がついているわけであります。この計画自体は、着工の時期その他は別にいたしまして今まで変わっていないのではないかと思うのですが、最近の国鉄関係のさまざまな動き、再建法案の経過などを振り返りましても、ごく常識的には新幹線規格で新しい一本の鉄道を四国に向かって直ちに走らしていくこの工事はなかなかむずかしいのではないかと思うかと、こういうようなく一般的な受けとめ方があるのではないかと思うのであります。実は先ほど申し上げました問題もそこと大きく関連しているわけでありますて、従来は鉄道併用であったけれども道路だけにする、道路車両輸用ということでかける、こういうような、そういう

○ 杉浦政府委員　当省に關係いたしますのでお答えいたします。

明石海峡大橋の取り扱いにつきまして、地元の方で道路車両橋にすべきではないかというような御意見なり御希望があるということは承知をいたしております。ただ、これは大きな変更になる問題でございますので、この点につきましては関係方面的の意見を十分に聞きながら、特に建設省、国土庁といふようなところと十分に協議をいたしまして、今後決めていくなら決めていくべき問題だというふうに考えておるわけでございます。たゞその場合に、この橋の上をいわゆる四国新幹線というものが通るという形になつておりまして、構造等も現在の先生おっしゃるような新幹線、複線の規格になつておるということは事実でございます。この四国新幹線は、別途新幹線整備法によりましてすでに基本計画が決まっておる、また、本四公団の基本計画で決まっておるというような事実関係は確かにございますが、ただ、現在の状況を全体として見た場合に、現にこの新幹線の具体的な着工のめどというものはございません。そういうような閣議決定があつたということは別にいたたよくなことを十分に考慮した上で、こうした御意見等に対応した協議に応じて私どもは十分検討をしてまいりたいというふうに考えておることござります。

○ 山花委員　いまのお話、具体的な着工の計画がないという限りでは私も話はわかるわけであります。一ルート三橋の基本的な計画について変えるということのような閣議決定があつたということは別に聞いておりませんし、そういう事態ではないと思ひますとおり、どうもこの問題、私も実際建設省の基本計画の変更その他が議論されたことがあるのかどうか、この点について国鉄側にもう一遍そこのだけ確かめさせていただきたいと思います。

○山花委員 きょうの質疑のやりとりでも、私が國鉄に伺いますと答えを運輸省が引き取る、運輸省にお伺いすると建設省が引き取る、こういうふらうに私は考えます。

○渡辺(修)政府委員 ただいま鉄道局長からもお答え申し上げましたように、関係の地方公共団体等から、明石は単独橋にして鉄道は別の案にしたらどうか、それがひいては橋が早くかかるのではないかというような趣旨での御要望があることは私もども承知をいたしております。しかし、たゞいまの説明にもございましたように、明石海峡大橋はすでに工事の実施計画で道路、鉄道併用橋で実は両大臣の認可をいたしておるところでございまして、これをとにかく道路単独橋とするということとはむずかしいわけでございまして、これからいろいろな各関係省庁とも協議しながら、また最近の社会情勢等を考えながら、どうするのかということを御相談申し上げた上でないと方向が出せないものというふうに私は考えます。

○山花委員 皆さんとが運輸省の皆さんとが国鉄の皆さんとか、あるいは関係する皆さんにお話を伺つてみますと、どうも皆さんのお意見が微妙にニュアンスが違うわけでございまして、そこでさうも国鉄から順番にお話を伺い始めたわけですが、運輸省のお考え方として、既存計画について着工の意図はないまない、その時期もいま予測できないというお話を討がる運輸省内部で始まつておるのか。先ほどの話では、関係省庁とこれから討議してということですけれども、建設省に対する働きかけが将来あります道路単独橋にするということについての検討がどうか、あるいはそれが具体的な日程に入ってきたいるのかどうか。道路単独橋にして、ここについての計画は一たんたな上げといいましょうか、そういう問題についての議論は建設省内部ではすでにあるのかないのか。あるとなればその次の問題にいくと思います。ないとなればそこまでいかないのかもしれませんけれども、重ねてその点についてお伺いしたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 ただいま鉄道局長からもお答え申し上げましたように、関係の地方公共団体等から、明石は単独橋にして鉄道は別の案にしたらどうか、それがひいては橋が早くかかるのではないかというような趣旨での御要望があることは私もども承知をいたしております。しかし、たゞいまの説明にもございましたように、明石海峡大橋はすでに工事の実施計画で道路、鉄道併用橋で実は両大臣の認可をいたしておるところでございまして、これをとにかく道路単独橋とするということとはむずかしいわけでございまして、これからいろいろな各関係省庁とも協議しながら、また最近の社会情勢等を考えながら、どうするのかということを御相談申し上げた上でないと方向が出せないものというふうに私は考えます。

つこうで、この辺のところにも私はお伺いした中でどうも积然としない部分が残るわけであります
が、私の質問も新聞報道限りのこととありますか
ら限度もございます。

これはちよつと大臣には御質問を予定していなかつたわけですが、こういう問題はきわめて基本的な、マクロで見た全体の本四架橋プロジェクトの問題、こういうことになると思うのですけれども、実はどうもいろいろな形で動きがあるのではないかというのが私の感触であるわけです。大臣はこの問題についてどう考えておるのかと質問するのには適切でないかもしれませんけれども、こういう問題について何か議論が大臣のお耳に入っているかどうか、あるいはこんな問題があるとするならばそれがどうなるかということについて、大臣はどのような御見解をお持ちだろうかということで、ちょっと予定外でありますけれども、せつかくですからひとつお伺いしておきたいと思いま

○齊藤國務大臣 明石海峡大橋のことにござりますては、いま局長からも話をしたとおり、それが現在までの推移であります。したがいまして、先生御指摘のような形で私は具体的に正式に話はまだ一切伺っておりません。単独橋にすることによつて橋が早くできる、だから単独橋にしたいという要望があるやには聞いておりますけれども、正式に私がその面で接触した機会はまだ持つております。したがいまして、これは運輸大臣との、両せん。大臣と一緒に認可した事業でありますので、計画的に進めるというのが現在のところは妥当であるううにいうふうに私は考えております。

それから、先ほどちよつと紀淡トンネルのこともありましたけれども、これは私は新聞をまだ不勉強で見ておりませんけれども、これもまた私は全然ノータッチでございまして、この点についてコメントすることはないわけでありまして、そういう面につきましてはなはだ心配するといいますか、しかし私たち実施計画を決めておりますので、既定のとおりにその形で進めるという考え方

には変わりはないわけであります。
○山花委員 最近約一月の間、七回にわたって統
けざまに紀淡トンネル問題がいろいろ報道された
ものですから、もしそれが何らかの形で、一年、
二年ということではなくとも、五年、十年先のこ
とを含めて、この全体のプロジェクトにマクロ的
に見て影響があるとするならば、また別な新しい
問題がたくさん山積してくると思いましたので、
以上お伺いしたわけでありますけれども、いまの
段階ではちよつと限度のあることと思ひますの
で、以上で次の質問に移させていただきたいと思
います。

あるということだと思いますので、この点でできるだけ、これまで協議した具体的な内容がありましたがならば御説明いただきたい、こういうように思っています。

○渡辺(修)政府委員 先生から御指摘がございましたように、この港湾労働問題につきましては、今までいろいろな調査をやつてしまりました。現地調査、これは港湾労働調査委員会の委員が直接現地に赴きました、徳島市と大阪市であります。が、現地の事業者、従業者等の意見を聞いたものであります。それから先生もお触れになりました政府で行いました調査でございますが、これは計量計画モデルを使いまして経済的に影響を把握してみたといふものでございます。それから労使調査と申しまして、労使の責任において行う調査ということで、いろいろ現地での調査が行われました。それからなお、地方調査といったしまして、個々の港湾ごとに関係府県等の参加を得まして、個別の港湾事業の実態、それから港湾事業者の意識等につきましてアンケート調査を行った次第でございまして、その結果は、先生のお話にもございましたように、まだいまの段階ではそれぞれ數字的には相当隔たりがあるという状況でございます。

それで、今後の話でございますが、やはりこういうことでございますから、場合によりましては補足的な調査も必要かと存じますし、また、調査

意見もあるのはあらうかと思います。やはり関係省庁と御相談申し上げながら、いまのところ、陽合によりましては協議メンバーだけでなく、さらに関係の方々の御参加を得ることも考えたいと思つております。

進め方につきましては、いま幹事会におきまして詰めて、いる最中でございまして、先ほど申し上げましたように、いろいろな周囲の情勢を考えますならば、当面一年程度を目途にやはり結論を出すというのがタイミングからいいましても重要なと思いますので、現在まだその細かいスケジュールについて申し上げる段階ではございませんが、ただいま申し上げましたような方針でぜひまとめてみたいというふうに考えておる次第でござります。

私はその構成についてということを特に含めてお伺いいたしましたのは、今後の港湾、陸上雇用関係者の雇用対策を考えるということになりますと、各地元自治体の本四公団出資の関係もありますが、あるいはそこにに対する自治省の指導、こういうことも大変大事になってくるのではないかどうか。そういたしますと、自治省は国の立場での強力なというか、積極的な支援体制を地元の自治体に対してつくついていただくということが大変必要なのではなかろうか、そしてその中には、立法措置を含んで検討するという手続の中に、地元自治体に、午前中質疑がありました新しい公団関連の仕事が出てきた場合にはそこに仕事場をという、こういう問題も含めて大きな役割りを担っていただくということが大変大事ではなかろうか、こういうように考えるわけであります。

自治省の方にお伺いしたいと思うのですけれども、実はこれまでの各地元の自治体の対応、問題は、特に港湾、陸上関係の雇用問題ですと、地元の自治体が努力する、参画をするということなく

しては実際には万全の体制ということにはなり得ないというが、単に理屈の問題ではなくて、これまでの経過の中から大変はつきりしているのではないか、こういう気がするわけであります。私の手元にあります幾つかの府県段階でのそれぞれの労働者側の、たとえば各対策委員会の協定など、ずっと積み重ねられた経過を見ましてもそのことがよくわかるわけです。

五十一年六月九日、兵庫県と総評兵庫県地方評議会本四架橋対策委員会の協定がありますけれども、「雇用問題については調査結果並びに事業施行の推移を的確に把握しながら雇用基金等の段階において措置すべき対応策については国に対し実現を強く要請し、雇用の確保等県段階において措置を必要とする対応策については責任をもつて対処する。なお、要望のある雇用の保障について強く要請を続ける。」こういった確認書が交わされは、その実現について国及び本四公団に対して強制を強く要請を続ける。この二月十七日の徳島県知事と徳島県本・四連絡架橋対策委員会との覚書によりますと、徳島県は、本・四連絡架橋対策委員会に対して、「本州四国連絡橋の設置により影響を受けた」といふ本・四連絡架橋対策委員会の「関係労働者の職場の確保に努力するとともに、当該関係労働者が、やむを得ず離職（転職を含む）を余儀なくされる場合には、その雇用の保障に責任をもつて対処する。なお、この場合労働条件の低下を来たすことのないよう最善の方途を講ずる。」こういふような協定があるわけであります。代表的な例でありますけれども、そうした各自治体が地元の労働団体と交渉して一定の要求積み重ねがずっと重なつてしましました。いま私が挙げました例は、先ほど来例に挙げております五十三年十月六日のいわゆる政労協議以前の段階でありますから、国に対して対策を求める、こういう内容になつてゐるわけでございますが、いわゆるドルートに起工式がある十月十日を控えた十月六日にできた政労協議、その政労協議の後の各県あるいは自治体と地元の労働団体との協議の内容について

て見ますと、いま私がちょっと引用いたしましたものを超えて、そのことを踏まえてもとどとですけれども、従来の答弁を伺つておりますと、これまでの経過の中から大変はつきりしているのではないか、こういう気がするわけであります。

五十三年十月六日の政労協定の後、五十三年十月七日には、香川県知事と香川県評の本四架橋対策委員会との間に協定が結ばれておりますし、そ

いきたいと考えておるわけでございます。

○山花委員 重ねてお伺いしておきたいと思うのは、この主導省でないから必ずしも入らなければならぬものではなかろう、しかし大きな关心を持つておるので関係者から話があれば検討したい、

直接の主導省でないから必ずしも入らなければならぬものではなかろう、しかし大きな关心を持つておるので関係者から話があれば検討したい、

直接の主導省でないから必ずしも入らなければならぬものではなかろう、しかし大きな关心を持つておるので関係者から話があれば検討したい、

のものとは違いまして、一步また進んだ内容になっておりまして、長いものでありますからちょっと引用を避けますけれども、きわめて本格的に自治体が積極的に乗り出して、地元地場産業擁護といふ観点とともに、地元の労働者の雇用安定について努力をしている、こういう実態があります。

○藤原説明員 お答えいたしました。

港湾労働者の問題につきましては、私どもの方としましても非常に強い関心を持っておるわけでございますが、現在御承知の中央協議会において自治省に対してはどのような態度をとつてこられたのか、今後どのような態度をとるおつもりな

のか、この点についてお伺いをいたしたいと思ひます。

○藤原説明員 実は労働者の団体代表から要望を受けまして、関係県及び指定市とその後早速会議を持っています。

○山花委員 いま情報、意見交換についてお話を伺いますが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

○山花委員 いま情報、意見交換についてお話を伺いましたが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

港湾労働者の問題につきましては、私どもの方としましても非常に強い関心を持っておるわけでございますが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

○藤原説明員 いま情報、意見交換についてお話を伺いましたが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

○山花委員 いま情報、意見交換についてお話を伺いましたが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

○山花委員 いま情報、意見交換についてお話を伺いましたが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

○山花委員 いま情報、意見交換についてお話を伺いましたが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

○山花委員 いま情報、意見交換についてお話を伺いましたが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

○山花委員 いま情報、意見交換についてお話を伺いましたが、現在御承知の中央協議会においては、要望の趣旨を説明いたします。

その中で細かい内容についてはいろいろ触れてくるのではないかと思いますので、私が、今後中央協議会などで議論される問題について余り先走つたことを伺うということも控えなければならないと思いますが、こうしたたくさんの方的措置についての希望が今後出てくると思います。今回の問題は、ある程度雇用安定問題、離職者対策について評価しつつも、まだ不安であるということが港湾、陸上雇用関係の皆さん大変強いわけありますから、ぜひ今後の全体の雇用対策、立法化を含めての検討に当たりましては、そうした皆さんに十分踏まえて努力をしていただきたい、こういうことをお願いしておきたいと思います。

ただ、そこでお願ひしておきたいのは、今回できました法案がどうしても流れからいますとの基準になるのではないか、どうもこういう気がするわけです。そうすると、法的措置を含めて検討するという場合には、新しい特別の立法といふことになるのだろうか、あるいは従来の法律の改定、補足ということになるのだろうか、こういふ問題がそこでちよと出てくるわけでありまして、この問題については若干でも議論があるのかどうか、この辺は建設省としてはどんなふうにお考えになつておるのだろうかということにつきまして、これは形の問題でありますけれども、伺つておきたいと思います。

○遠近(修)政府委員 将来どういう形で対策をまとめるかというのはその中身のいかんによるわけですが、さいます。先生がただいま御指摘になりましたのは恐らく三月五日の対策協議会において労働側の委員の方から出された資料だと存じますが、雇用保障の問題、それから港湾運送事業者の指導育成の問題、最後に離職者対策ということです。さいますが、港湾の問題は本州四国だけの問題ではございませんで、港で扱います荷物は全国を相手

にしておる荷物も相当数に上るわけでございます。その中で雇用問題がうまく解決する道は必ずあるだろうとは思うわけでございまして、その内容いかんによりまして行政措置ができるもの、それから法的措置をしなければいかぬものというものが、これからだんだん分類をいたし、また考えていく段階で生まれてくるであろうと思うわけでございます。仮に法律の場合とすれば、その内容によりまして特別の法律をつくる場合もございましょうし、あるいは今回の法律の一部改正ということができるものもあるかもしれません。先にもう少し内容を詰めさせていただきましてからその辺が明らかにならうかと思うわけでございます。

○山花委員 要するに、検討を進める中で立法措置を含めてやるという、原則論に戻つてのお答えであつたという気がいたしますけれども、その点

について、要するに私が申し上げたいと思いますことは、今回こういう形で前段については済んで、旅客船事業従業員については済んだということ、今後立法措置を含めて検討していくたゞく港

湾、陸上運送関係の皆さんがあず第一に雇用問題をという要求を出し、そしてそのことをめぐって何が置いてきぼりを食わないかという心配が大変

強いわけでありますから、その点について、食い逃げという言葉は失礼ですけれども、そういうことにならないようひつ十分御配慮いただきたい

いということを最後にお願いをいたしまして、冒頭に伺つたこととちょっと重複するかもしれないけれども、大臣の方から、最後まで雇用問題に取り組むという姿勢について最後にお伺いいたしまして、私の質問を終わらせていただきたいと思

います。

○齊藤國務大臣 初めも申し上げましたように、

こうした大きな事業の陰にそうした弱い立場と言ふと語弊があるかもしれませんけれども、労働者の方々に影響があつてはならないわけで、したが

て所要の措置が検討される、その結論をもつて対応するという形にはなつておりますけれども、事

業といふものの存廃にかかわる問題でもあります

し、そこに働く方々がいいところに転職するなり引き続きその場で職を得るということが一番大事なこと、そして離職は最後の問題であろうと思いま

りますが、環境にどのような変化があるうともそれなりに対応して、そうした方々に悪い、不利益な影響のないように十分な措置がなされるべきものであらうと思いますし、また、そうした観点でな

ればこうした大きな事業はなされはならない

というようにも考へるわけで、そうしたことは十分な考慮を重ねながら対応してまいりました。

○山花委員 上以上で質問を終わります。ありがとうございました。

○福村委員長 蔡仲義彦君。

○蔡仲委員 私はこの法案質問するに当たりまし

て、一番最初に、この案は四省共管の法案でござ

いますけれども、やはり主たるものは、本四架橋

という建設省の国家的な大型のプロジェクトによ

る影響に基づく法案でございますので、最も中心

的大臣という立場から建設大臣にまずお伺いを

しておきたいのですが、ただいま申し上げましたように、やはりこれは国の事業、国策に

よつて生ずる影響でございますので、今まで午

前、午後と質問がございましたように事業者に対する影響性、そしてまたその事業所に勤めていら

つしやる従業員の皆様にとつては、ある意味では

非常に不安を生ずることでございます。そういう

ことからして事業転換、もちろんただいまの大臣の御答弁にもありましたように、事業転換してい

ます。そこで、四国全体のこれだけの、日本列島が

この地球上に存在して以来の悲願であるといふ

ことは、大臣御指摘のように、四国の皆さんにとっては本土と一体化するということで非常

な大きな期待を持っていらっしゃると思うのです。

そこで、四国全体のこれだけの、日本列島が

からごく一部の人が影響を受けて悲しい思いをし

てもやむを得ないだろう、そういうことに目をつぶるということは断じて私はあつてほしくない

し、あつてはならないと思います。

私はなぜかこうの質問をするかと言えば、こ

れから同僚委員が質問を重ねていく、その質問が

深まるにつれて、この本四架橋によって影響を受

けるであろう事業者や雇用不安におののく労働者の皆さん

が、この委員会の審議と同時に将来に希望が持てる、われわれの将来の生活設計はもう大丈夫だというような実りあるものでなければならぬと私は思うわけでございます。どうかこの法案審議が深まるにつれて、そういう問題について少なくとも國、地方公共団体、そして公團はもちろんのこと、関係者の努力によってそういう問題が払拭されるということを私は心から期待しつつこの質問をさせていただくわけでございます。

まず、この次に大蔵省に質問する前段として、建設、運輸両省にお伺いしておきたいのでございまが、この本四架橋が建設されるということによつて、国全体は当然のこととございますが、最も枢要なのは、四国を中心とするあの瀬戸内方面の経済効果、どのようにお考えになつていらっしゃるのか、そして今後この橋が完成することによつて、本州—四国間の物流はもちろんのこと、旅客の推移、こういうものについて建設、運輸両省はどういう見通しを立て、一番根本は経済効果をどのようにお考えになつておられるか、お伺いしたいと思います。

○瀬戸(修)政府委員 お答えいたしました。本州四国の経済効果でござりますけれども、まず安全という面の効果が非常に大きなものがあるかと思うわけでございます。つまり瀬戸内海におきましては、霧であるとか激しい潮流というような厳しい自然条件がございまして、しかも海上交通がふくそうしておるわけでございます。例として申し上げますと、瀬戸内に重要な水道が幾つかござりますけれども、ここあたりの通過密度が大体一、二分に一隻というような高い航行密度である。また、事故の方でございますと、四十五年から五十年の累計で、日本沿岸全域で発生した事故のうち約三割が瀬戸内海で起こっているといふことでございまして、昔、例の紫雲丸という大変悲惨な事故もあつたわけでございます。そういう意味合いから、安全という面で本四架橋はまず本四間の交通体系を飛躍的に向上させるということ

があらうかと思ひます。

次に、橋がかかりました場合、国土の均衡ある発展と国土のすみずみまでの有効な利用という面が払拭されるということでございます。どうかこの法が払拭されるということを私は心から期待しつつこの質問をさせていただくわけでございます。

まず、この次に大蔵省に質問する前段として、建設、運輸両省にお伺いしておきたいのでございまが、この本四架橋が建設されるということによつて、国全体は当然のこととございますが、最も

効果につきましては、本州四国連絡橋公團がいろいろ従来から調査をいたしておりますが、ただいま実施をいたしております一ルート四橋でござりますが、これを前提といたしまして昭和六十五年の生産所得の増加額という形で経済効果をはじめているわけでござりますが、五十二年価格で二千八百二十億円と試算されております。これらの

いま申し上げました生産所得効果のうち四国がどの程度を占めるかと申しますと、四国が約五七%といふことで、とりわけ四国に大きな効果があるのではないかというふうに計算をされておるわけではありません。

○黒野説明員 ただいま建設省の方からお答え申しあげたことにつきまして、さらに鉄道の觀点から申しますが、これまでに鐵道船を年間お客様が六百万人、貨物が二百万トン利用しされ、鐵道利用がさらに多くなるのではないか、かように考えております。

○葛仲委員 もう少し具体的な輸送量の見通し、ござりますか。たとえば五十年から六十五年にはこの程度、鐵道、自動車、フェリーあるいは旅客船等々、旅客と貨物と分けた資料をお持ちですか。

○瀬戸(修)政府委員 本四間の輸送量でございますが、昭和五十年度におきまして、旅客が一日当たり七万七千五百人、貨物が一日当たり二十二万一千六百トンというデータがござります。一ルート四橋の完成を前提として推定をいたしてみます

とでございます。また、貨物が六十五年度で一日当たり五十万四千八百トンと推定をいたしておりまして、これもまた五十年のほぼ二・三倍という

ことになります。

○葛仲委員 いま両省からこの本四架橋の経済効果が非常に有効かつ地域の産業経済の発展には役立つということがございました。それに水を差すような話になるかどうかは大蔵省の見解によるわ

けでございます。

これは新聞の報道でございますから確認の意味でお伺いするわけございますが、大蔵省としても伺いするわけございますが、大蔵省としては、来年度、五十七年度の予算編成に当たって大型公共投資洗い直していこう、特にこの本四架橋もその重要な項目の一つである、現在一ルート三橋が現在は一ルート四橋になつておるわけですが、五十二年度価格によります

事とお伺いするわけですが、実際には一ルート三橋がこれから工事にかかるといふわけでございませんが、さらにこれを当初の計画どおり三ルートまでやるべきかどうか、この点大蔵省はどう考へられるか。いまの段階では一ルート四橋ですね、四橋で一たんそこで中止といいますか、保留

されていますが、もう少し情勢を見きわめながら三ルートにすべきであると考えていらっしゃるのか、それとも当初の計画どおり三ルートを計画的に推進してもよろしくないとお考へか、財政当局の見解をちよつとお伺いしたいのですが。

○保田説明員 お答えをいたしました。

本四架橋事業の進展につきましては先生方、皆様御承知おきだと思いますけれども、四十八年の十月に御承知のよろ三ルートを建設するといふことで工事の実施計画が認可されたわけでござりますが、その後石油ショックという予想せざる事態が発生をいたしましたことに伴いまして、石油ショックに伴うインフレ対策、その後の低成長

を予想いたしまして、総需要抑制策の一環としまして四十八年の十一月に工事の着工延期という措置がとられたわけでござります。で、その後五十年の八月に当面の建設方針ということが決定されま

して、先生方御承知のよろ三ルート三橋に限定したことと、昭和六十五年度におきまして、旅客は一日当たり十七万九千六百人、したがいまして五十年の

七万七千五百人に對しましては二・三倍というこ

ざいます。その後、三全縦におきまして、そのルートとして促進を図るべきものは児島—坂出ルートであるということになりまして、そのほかの二

ルートにつきましては、ルートとして一度に三ルートがあり得るし、財政的にもとても耐えきれないことと、地域の経済に対しまして開発効果等

を考え、一ルートのほかは三橋といふことで仕事を進めてまいりたわけでございます。

この一ルート三橋が現在は一ルート四橋になつておるわけですが、五十二年度価格によります現

在の事業費の価格は一兆二千五百億円に達するわけございまして、現在の財政事情からいたしまして、それを推進することも財政的に大変大きな負担になつておるわけでございます。したがいまして、現在政府として財政的に裏打ちが可能であると考へられておりますのは一ルート三橋、児島—坂出を中心としたとして事業の建設を図るのが精

一いつぱいといふことでござります。残りの二ルートにつきまして工事実施計画のとおりに三ルート

あわせて推進するということはなかなかむずかしいのではないか、こういうふうに考えております。

○葛仲委員 いま財政当局の御答弁をいたいたいわけでございます。その上で建設省に聞くのは酷なことかと思うのでござりますけれども、建設省

はこの計画を立案なさつたといふ観点から、三ルートについては建設省の立場から言うといふかが

か、言いにくい部分は外しても結構ですから、見解をどうぞ。

○青藤國務大臣 計画としての三ルートというものを長期的に考へることは一番いい方法だらうと思いますけれども、いま財政当局からもお話をあ

りましたように、当面一ルート三橋、いま四橋と

いうことで推移しておるのですが、これは全く、

そこまで申し上げていいのかどうかわかりませんけれども、國務大臣として、國家的見地からいま財政事情を考えたときに、当面やはりいまの

ルート三橋、四橋になりますが、進めていく、

あとの問題については長期的に今後の課題として検討るべき問題として残していくという現実観に立たざるを得ないという状況ではなかろうかと思ひます。これだけの世界的な経済環境の中でいま直ちに三ルートを無理してやつても、四国と本州がつながって国家的な形で、期待するほどの経済効果はいかがなものであるうかということを私は多少の経済経験から考へるわけで、あくまで理想は理想として、しかし現実的につづったときに、国家的な財政再建という大きな問題もありますので、当面決められた一ルート三橋、四橋、いまの実施計画を進めていくことが最も適切な方法ではなかろうか、私はそのように考へているものでございます。

○蔽仲委員 じやその上で念のためにお伺いします。

先ほども御質問があつたようですが、明石海峡大橋、これについては何か具体的に事柄

が進んでいるといふことなのかどうか、それともまだ明石海峡大橋についてはほとんど具体化されておらぬというのか、その辺のところはいかがでございましょう。

○齊藤國務大臣 明石海峡大橋につきましては、建設大臣、運輸大臣ともに併用橋ということで認可いたしております。したがつて、その計画変更については現実的にいま何も考へおりません。

ただ地元の方々の要望として、併用橋ですとどうして完成までの時期的な問題があるので、早く完成していただくにはやはり単独橋がよろしいのじやなかろうかといふことが一つの発想として地元であるということは聞いております。しかし、具体的に私に直接的にその問題について要望等々は来ておりません。したがいまして、建設省といつましてもは当初の運輸大臣との認可計画に基づいて進めていくというのが現在のところでござります。

○蔽仲委員 それでは法案の具体的な内容、徐々

航行おうとする一ルート三橋に関連してでござりますが、この事業が進捗するに従つてまず影響の出てくる事業者数と航路数、それから、すべてがまに橋がかかりましたその直下のルートもあるで影響するとは限らないと思いますが、関連する事業所に勤めていらっしゃる、いわゆる船員等を含めた従業員の方々の数、影響を受ける従業員の方の数は大体どのくらいあるのか。影響について数字の上で御説明いただきたいのです。

○永井(浩)政府委員 お答え申し上げます。

本四連絡橋の建設に伴いまして私どもが公団と調査した結果の推定でござりますけれども、一ルート三橋関係で何らかの輸送量の減少が見込まれる航路数は六十一でございます。これに関連いたします事業者数は四十七事業者、それから、これらの事業に雇用されております従業員、船員、陸員を合わせて約五千二百名、こういうことでございます。

○蔽仲委員 この架橋に伴つて再編の基本方針と

いうものが大臣によって作成されるわけでござりますけれども、当然この法案が成立するという点を前提といいますか、仮定した上で何点かお伺いをかがでしよう。

○永井(浩)政府委員 この法律は、成立の日以後六ヶ月以内に、政令で定めます日に施行と、こ

ういうことになるわけでござります。私どもは、再

編成基本方針は、今後私どものるべき行政の指

針でもござりますし、また、影響を受ける事業者

のこれに対する対応の基本的な方針でもあります

ので、なるべく速やかに基本方針を定めたい、こ

のようになりますが、関係省庁、建設省、労働省とも調整いたしますし、また、海運造船合

理化審議会にも諮問をいたす、こういうことでござります。

最初に運輸省にお伺いしたいのですが、これから行おうとする一ルート三橋に関連してでござりますが、この事業が進捗するに従つてまず影響の出でてくる事業者数と航路数、それから、すべてがまに橋がかかりましたその直下のルートもあるで影響するとは限らないと思いますが、関連する事業所に勤めていらっしゃる、いわゆる船員等を含めた従業員の方々の数、影響を受ける従業員の方の数は大体どのくらいあるのか。影響について数字の上で御説明いただきたいのです。

すけれども、そうしますと、いまおっしゃった三十二事業者、四十五航路、Dルート関連からずつと手元に資料をいただいておりますけれども、確

かに橋がかかりましたその直下のルートもあるで

しょうし、直下でないルートもあるわけでござい

ます。いまおっしゃったように、本法施行後數力

月後には再編の基本方針を作成したいとなりま

すと、この影響についてはそれなりの評価をしなけ

れば基本方針というものは出せないわけでございま

す。全体的にこの影響を受けられる事業所とい

うのが、もちろん縮小、拡大、それぞれ影響性とい

うのは複雑多岐にわたると思いますけれども、そ

れでは、全体としてはこの海運事業者といふもの

は縮小の方向に向かわざるを得ないと判断してい

らっしゃるのか、それともそう影響はないとお考

えなのか、その辺いかがでしよう。

○永井(浩)政府委員 ただいま御質問のように、

一ルート三橋関係関連の航路につきましては、規

模縮小なり廃止の事業者が非常に多い、むしろ拡

大の方向にある事業者というのではなく、このよ

うに考えております。

○蔽仲委員 それではもう少し具体的にお伺いし

てまいりたいと思うのでござります。

基本方針を作成なさるといいますと一ルート三

橋ということが中心だと思うのでございますが、

あるいは瀬戸内海全體に相当影響性が出てくるか

もれませんが、この一ルート三橋というものに

限られた範囲で基本方針はでき上がつてくるので

すか。

○永井(浩)政府委員 基本方針の方は定性的に全般に通じます基本的な物の考え方を記載したい、

こういうことでござりますので、特に具体的な航

路名等は基本方針の中ではうたわない、このよう

に考えております。

い、直下というのもおかしい、並行している航路

と言つた方がいいのかもしませんけれども、そ

れ以外の航路については影響性といふものは非常

に判断しにくい部分が事業者の方におありになる

かと思いますが、実施計画というものを出すタイ

ムリミットといいますか、いわゆるどの程度の猶

予期間、これは供用の六カ月前から、そしてまた

実際に供用された後どの程度まで影響といふもの

を見た上で実施計画を出していいのか、その辺い

かがでしよう。

○永井(浩)政府委員 御指摘のよう、橋と並行

しておるような航路につきましてはかなり短期間

での影響がつきりいたすと思ひますけれども、そ

も、関連はございますが直接並行してないとい

うような場合には、やはり長期間にわたつて輸送

量が減少するというようなことも予想されます

で、供用開始後二年までの間に実施計画を出すよ

うに、こういうことにいたしております。

○蔽仲委員 それと、運輸省に伺つておきます。

は、運輸大臣が再編の基本方針を作成する、その

ときにはここにいらっしゃる建設大臣あるいは労

働大臣の同意並びに協議というものがここに義務

づけられておるわけでござりますけれども、その

ほかに海運造船合理化審議会の意見を聞きなさい

と、こういうふうになつておるわけでござります

が、確かに海運造船合理化審議会の中には日本

海員組合の組合長さん、あるいは日本旅客船協会

の会長さんがメンバーとして入つていらっしゃる。

しかし、これは全国的なレベルの大きな課題

についてのことならばこれでいいと思うのです

が、この瀬戸内という限られた航路内の問題でも

ござりますので、やはり私はその影響する地元の

地域社会の旅客航路事業者あるいは海員組合の意

見といふものは、直接意見として聴取する必要が

あるらうかと思うのでござりますが、その地域の海

員組合の皆さんの御意見あるいは旅客航路事業者

の意見といふものほどのよう吸い上げていくの

か、具体的に御答弁いただきたいのです。

○永井(浩)政府委員 現在海運造船合理化審議会

の委員には、旅客船協会の会長及び全日本海員組合の組合長が入っていらっしゃいます。当然これらの方々は組織を代表して出てこられますので、地域の声というのも反映されるものと考えておりますが、さらに、現在海運造船合理化審議会ではいろいろな専門の部会を設けて各種事項を検討しておりますが、その場において委員のほかに専門委員というものも設けられるような制度になつておりますので、必要に応じて学識経験者の方を専門委員に任命するということ也可能かと思いま

す。

○**萩仲委員** どうかこういう今度初めての大事業にかかる影響性でございますから、関係者の皆さんの意見は最大限尊重するということに十分留意していただきたい。このことを申し上げておきま

す。

同じく、再編の基本方針について、運輸省が航路指定をするわけでござりますけれども、運輸省の方でこの企業がどうだという個別の企業名はまだ挙げる段階でないとおっしゃられておりますので、こういう場合はどうするかということでお伺

いいたします。

御承知のように、一事業者でも航路は複数の航路を持ついらっしゃる。一事業一航路ではございません。そうすると、私の手元にあります資料の中でも、一事業者で、こちらの航路は黒字です、こちらは赤字ですという、黒字と赤字の航路を抱き合させて経営していくらっしゃる。ということ

は、黒字の航路によって赤字の航路を埋め合わせて、それで経営が成り立つていいわけですが、これは大変に困るわけです。恐らくこの本四架橋というものは一番お客様の利用率の多いところへかかるのじゃないかということが予想されます。具体的に運輸省が資料を出してくださればもっと明確に質問したいのですが、出していただけないので

こういうアバウトな質問でありますけれども、やはりこうなつたときに赤字の航路というのを經營できませんというケースがあるいは出てくる。島民の皆さん生活というものが非常に阻害されるわけです。ですから、実施計画を出しなさいといつたときには、赤字の航路についての十分な対応がないと、離島の皆さんに対する非常に御迷惑をかける、サセシスの低下になるという点が懸念されますけれども、こういうアバウトなことなんですが、こういうケースに対しては運輸省どうお考えですか。

○**永井(浩)政府委員** 御指摘のように、たとえば本土と四国との間を結んでいる航路で途中で離島に寄つている、こういう航路がござります。それでは、架橋後になりますと、本土一四国間の旅客は橋の方へ移つて、結局四国なり本土から離島へ行くお客様だけを扱う、こういうことになりますと非常に経営が苦しくなるわけでござります。

ただ、この場合には、現在でも離島航路整備法という法律に基づきまして、離島あるいは離島に準するようないわゆる陸の孤島、こういったところの航路につきましては補助金を出してあります。したがいまして、地域住民の生活あるいは足りないのは、予算の範囲内でできませ

んよということになつてしまふのです。こどど程度赤字になつておるかといふと、四億ぐらい足りないはずですよ。予算の範囲内でできませんとしたといって、離島航路の赤字をそのまましょん込めといふのでは、余りにも私は申わけないと思うのです。その辺は、運輸省としてこれだけのことをやったなら予算の十分な措置と、赤字に対しても何らかの補てんをするという決意がなければ、私は簡単に賛成はいたしかねるのですが、その点いかがでしよう。

○**永井(浩)政府委員** 五十六年度の予算につきましては、架橋の影響に基づく経営困難な事業者に対する補助は入っておりません。すでに過去から、関係業者の中で一社だけは架橋とは関係なく離島航路補助の対象になつておりますが、新しくものは入っておりません。

○**萩仲委員** 五十六年度は確かに先生御指摘のように、主として

ども、ただ非常にお客さんの少ない時間帯、こういったものにつきましては、やはりある程度合理化をするということも必要かと思います。ただし、その辺の基準は、島民の生活様式その他によりまして、その島のシビルミニマムを確保するという線でもって確保してまいりたい、このように考えております。

○**萩仲委員** いま離島航路整備法のお話があつたのですが、これも確かに現在百三十五航路が対象になっておるわけです。この欠損に対して、ただしこれは予算の範囲内ですよ、予算の範囲内といふことについて私は問題があると思うのですが、国が七五%、県が二五%補助しているということございましょう。五十五年度が二十七億二千万、五十六年度が三十七億一千九百万予算を組んでおられるようです。これは当然この本四架橋による影響は入つていないと私は思います。まだかかっていませんし、これからですかからね。

ただ、ここで一番問題は、予算の範囲内で補助という事柄でございます。これは金科玉条のようにおつしやるけれども、予算がないからできませぬよといふことになつてしまふのです。こどど程度赤字になつておるかといふと、四億ぐらい足りないはずですよ。予算の範囲内でできませんとしたといつて、離島航路の赤字をそのまましょん込めといふのでは、余りにも私は申わけないと思うのです。その辺は、運輸省としてこれだけのことをやつたら予算の十分な措置と、赤

字に対しても何らかの補てんをするという決意がなければ、私は簡単に賛成はいたしかねるのですが、その点いかがでしよう。

○**永井(浩)政府委員** 影響を受けます航路につきましては、私ども基本方針の中で、必要に応じて合併あるいはいろいろな連携的な運用というものをやるよううたいたい、このように考えております。

さらに、御指摘のように、瀬戸内海全体の海上交通の問題につきましては、具体的に私ども考えておりませんが、勉強課題とさせていただきたい

とお約束できますか。

○**永井(浩)政府委員** 運航回数その他につきましては、これは非常に頻繁であればあるほどもちろ

ん住民の方にとって便利なわけでござりますけれども、出していただけないので

船舶の燃料費の異常な高騰、前年に比べまして約二倍の値段になつたわけでございまして、そういう意味で予算の必要量の不足を来したわけでございますが、五十六年度についてはそういうことはないと私どもは考えております。

○**萩仲委員** これは運輸省に、私はいまの問題を踏まえてお願いをしたいのですが、これ

は運輸省だけでなく関係省庁が十分御留意いただきたいでございますが、このように本州一四国に橋がかかる。これは四橋でございますが、一橋できておりますから、また三橋できるわけございます。ですが、このことによつて瀬戸内海の内航海運において单なる

影響を受ける方だけの実施計画ということだけでござります。これは運輸省に、私はいまの問題を踏まえてお願いをしたいのですが、これ

は運輸省だけではなく関係省庁が十分御留意いただきたいでございますが、このように本州一四国に橋がかかる。これは四橋でございますが、一橋できておりますから、また三橋できるわけございます。ですが、このことによつて瀬戸内海の内航海運において单なる

影響を受ける方だけの実施計画ということだけでござります。これは運輸省に、私はいまの問題を踏まえてお願いをしたいのですが、これ

は運輸省だけではなく関係省庁が十分御留意いただきたいでございますが、このように本州一四国に橋がかかる。これは四橋でございますが、一橋できておりますから、また三橋できるわけござ

ります。ですが、五十六年度についてはそういうことはないと私どもは考えております。

縮小ということではなくして、あるいは航路を延長するなり、あるいは新しい航路を設定することによって新しい事業が発展できるかも知れません。鶴光等によってさらなる企業の発展が望めるわけでございますから、単なる縮小ということではなく、まあ全体的には縮小だというお話をございましたけれども、しかし長年海に育つた方が離職するということは大変なことでございますから、十分新しい航路等の設定も考えて、最悪の事態が起きないよう、御努力を重ねてお願いをする次第でございます。

それでは次の問題に移らせていただきますけれども、交付金についてまずお伺いしたいのでございます。

法案上は交付金という言葉になつておりますので、細目を見てまいりますと補てんという言葉が出てまいります。この交付金の性格は一体どういう性格を持つているものか、この交付金の性格をちょっとお伺いしたいのです。いわゆる逸失利益といいますか、損害を補償するというような意味合いがあるのかないのか、そういう点での交付金の性格についてまずお伺いしたいのです。

○台説明員 交付金の性格でございますが、本州四国連絡橋によりまして一般旅客定期航路事業が非常に大きな影響を受けまして、その影響によりますところの社会的な混乱等を避けるために、法案の施策を立案したわけでございますが、内容といたしましては、雇用の確保あるいは転業の促進あるいは再就職の促進等の助成金という性格というふうに考えております。

損失補償ではないかという御質問でございますが、損失補償につきましては、政府は各事業者間の統一を期するために、昭和三十七年に公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱というものを閣議決定いたしておりますが、これは私有財産を公共の事業のために用いる場合の損失の補償についての定めでございまして、今回は旅客船事業者の私有財産を橋のために用いるという関係にございませんので、損失補償基準の適用はないわけでござ

いまして、損失の補償には当たらないというふうに考へておるわけでございます。強いて申しますと、助成金というふうに考へておるわけでございます。

○教仲委員 それではその交付金についてもう少しお伺いします。

〔委員長退席、池田（行）委員長代理着席〕

やはりこれも法案が成立するということを前提にしてお伺いしたいわけでございますけれども、この法案の中に交付金の請求あるいは交付の手続等が全部政省令に任される、これは当然のこと

でございますけれども、それではこの政省令についてお伺いしたいといふこととしてお出しになるつもりですか。

○台説明員 法律案の附則の第一項にござりますように、公布の日から起算いたしまして六月を過ぎた後において施行することになつておりますので、最大限六ヶ月以内でございますが、なるべく早く準備をいたしたいというふうに考えております。

○教仲委員 それではもう少し交付金の問題についてお伺いいたしますけれども、やはり交付金を定めたのが大三島橋ですが、これによつて影響しない範囲内において施行することになつておりますので、原則として資産の現在価格から処分の見込み額を引いた価格、第二号といたしましては、第三号の額といたしましては、従前の収益相当額、これは廃止の場合でございます。規模縮小の場合には減益相当額を基準といたしまして、その二年分に相当する額を基本といたしたいというふうに考へております。第四号の退職金の一部に充てるためを要する費用といたしましては、給与等の基定基準、まだまだ素案あるいは原案の段階かもしれないけれども、このよくな算定基準に基づいて交付金といふのは交付したいという基準がございまして、お示しいただきたいのです。

○台説明員 細目につきましては、現在関係者間におきまして検討中でございますので、概略だけ申し上げますと、内容につきましては、実は私たちは、先ほど損失補償には該当しないと申したわけでございますけれども、損失補償基準の考え方そのものは非常に重要な参考になるというふうに考えまして、第十二条の交付金の中で、第一号に

いまして、損失の補償には当たらないというふうに考へておるわけでございます。強いて申しますと、助成金というふうに考へておるわけでございます。

○教仲委員 それではその交付金についてもう少しお伺いします。

○台説明員 法律案の附則の第一項にござりますように、公布の日から起算いたしまして六月を過ぎた後において施行することになつておりますので、原則として資産の現在価格から処分の見込み額を引いた価格、第二号といたしましては、第三号の額といたしましては、従前の収益相当額、これは廃止の場合でございます。規模縮小の場合には減益相当額を基準といたしまして、その二年分に相当する額を基本といたしたいといふふうに考へております。第四号の退職金の一部に充てるためを要する費用といたしましては、給与等の基定基準に基づいて交付金の総額をどの程度と見込んでいらっしゃいますか。

○台説明員 現在のところ試算では約二百億程度と見込んでおります。

○教仲委員 そのように二千万程度を、従業員五名の企業に交付金を考へていらっしゃるというところでござりますが、それはそれとして、私はちょうどこれに関連してお伺いしたいのは、いよいよ橋ができました、供用を開始いたします、一番間

定める交付金につきましては、損失補償基準要綱に申しておりますところの、営業の廃止、縮小等の場合におきますところの資本に生ずる損失についての考え方、それから二番目の「事業の用に供する資産で政令で定めるものの撤去に要する費用」につきましては、同じく土地等を公共の事業の用に供します場合の移転料についての考え方、第三号の「事業の円滑な転換又は残存する事業の適正な経営を図るために必要な費用」につきましては、営業廃止あるいは縮小等における場合の営業に関する通常生ずる損失の補償の考え方、それから第四号の「離職者に支払われる退職金」一部に充てるために要する費用につきましては、同じく補償基準におきますところの離職者補償についての考え方を重要な参考といたしまして立案している次第でございます。

具体的に申しますと、午前中に局長からもお答えいたしましたように、第一号の費用といたしましては、原則として資産の現在価格から処分の見込み額を引いた価格、第二号といたしましては、第三号の額といたしましては、従前の収益相当額、これはすでにこの交付金の交付が終わっていますが、これはすでにこの交付金の交付がつたのが大三島橋ですが、これによつて影響した事業者が一者、航路数一航路といふことでございませんので、赤字経営の場合につきましては、営業を繼續する通常生ずる損失の補償の考え方、赤字でない場合黒字であるというふうな仮定を置いておきまして交付金を算定いたしたいというふうに考えております。

○教仲委員 この本州四国連絡橋の進捗状況等でござりますけれども、この中で、今まででき上がったのが大三島橋ですが、これによつて影響した事業者が一者、航路数一航路といふことでございませんが、これはすでにこの交付金の交付が終わっていると思うのです。これは会社の名前が花栗渡船というのですか、資本金四十万、従業員五名という企業でござりますけれども、ここにどの程度の交付金を交付したのですか、ちょっと参考にお伺いしたいと思います。

○台説明員 花栗渡船は現在休止しているわけでございまして、この法律に基づくよくな交付金は渡船といふのですか、資本金四十万、従業員五名という企業でござりますけれども、ここにどの程度の交付金を交付したのですか、ちょっと参考にお伺いしたいと思います。

○台説明員 ございまして、この法律に基づくよくな交付金を交付いたしておりませんが、法律の附則の二項にござりますように、これにつきましてもこの法律と同一内容の規定を適用できるように附則で手当しておりますが、これは実はその花栗渡船の対策そのものでござります。

○教仲委員 金額はどのくらいですか。

○台説明員 現在のところ約二千万程度と考えております。

○教仲委員 そのように二千万程度を、従業員五名の企業に交付金を考へていらっしゃるというところでござりますが、それはそれとして、私はちょうどこれに関連してお伺いしたいのは、いよいよ橋ができました、供用を開始いたします、一番間

題になるのは通行料金だと思いますが、そういう交付金というものがこの通行料金に影響するのか、それともしないのか。この通行料金の算出の基準といふのは一体どのように考えておられるのか、その辺ちょっとお伺いしたいと思います。

○台説明員 現在のところの試算では、総事業費に対しまして交付金の額の割合は約一・五%程度と考えておりますが、これらを含めまして事業費に占めます用地補償費全体で考えてみますと、本州四国連絡橋の事業につきましても通常の道路事業と大差ない、むしろ少な目であるというふうに現在のところ試算しております。

○藪仲委員 その通行料金の算定の基準をどうなは、便益の範囲内でかつ建設に要しました費用を償還するのに必要な額というふうに定められておりますので、その一般原則に従いまして算定いたしましたといふふうに考えております。

○藪仲委員 次に、雇用の問題を伺つておきま

かつて私も運輸においておられまして、二百海里の事態になりましたときに離職船員の問題が非常に大きな問題になりました。これは、海上で従事なさる方は陸上に来た場合に、表現がよくないのです。が、本当に通常世間で言われますように、おかに上がった何とやらということが言われるようになります。非常に雇用不安というものがついて回ります。この法案が成立してスムーズに運用する上に一番大事なのは、従業員の皆さんの雇用不安を解消することが非常に大事だと思うわけございます。この点で労働省に何点かお伺いしたいわけでござりますが、先ほどの説明の中でも出てまいりました、この本州四国連絡橋の架橋によりましてどの程度の船員の方に影響が出てくるか。すべての人方が失業するということじやないと思いますが、総員で影響する船員の数をどの程度と労働省は見通していらっしゃいますか。

○闇(英)政府委員 お答え申し上げます。

先ほどもお話をございましたが、影響の及ぶ従業者の方々、船員の方及び陸上勤務の方含めまして五千三百人程度のうちの約四割程度ではなからうかというふうに現在のところ見込まれるわけでございます。

○藪仲委員 陸上の方もさることながら、より以上に船員の方の問題はまたちょっと違ひ意味で大変だと思うのでございますが、この船員の方の年齢構成でございますけれども、影響するのはいま四割とおっしゃった。約四千名ぐらいだと思いますけれども、これで出ていますのは違いますね。これは船員の数、総数でございますから、たゞいまの数の四割とは違います。年齢構成、もしおわかりでございましたら教えていただきたいのです。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。

一ルート三橋関連で三千九百三十七名の船員がおりますけれども、そのうちいわゆる中高年齢層といたしまして四十歳以上をとりまと、約四六・六%という感じになつております。それからそれ以外の四十歳未満を若年層といたしますと、したがいまして約四五%くらいのウエートを占めております。

○藪仲委員 いま構成比の方までお話ししたいのですが、陆上に来た場合に、表現がよくないのです。が、本当に通常世間で言われますように、おかに上がった何とやらということが言われるようになります。非常に雇用不安というものがついて回ります。この法案が成立してスムーズに運用する上に一番大事なのは、従業員の皆さんの雇用不安を解消することが非常に大事だと思うわけございます。この点で労働省に何点かお伺いしたいわけでござりますが、先ほどの説明の中でも出てまいりました、この本州四国連絡橋の架橋によりましてどの程度の船員の方に影響が出てくるか。すべての人方が失業するということじやないと思いますが、総員で影響する船員の数をどの程度と労働省は見通していらっしゃいますか。

○闇(英)政府委員 お答え申し上げます。

中高年でございますけれども、そのうちどれくらいが失職するか、その点につきましてはまだ具体的な数字を把握しておりません。

○藪仲委員 この離職船員の皆様、離職といいますが、雇用を転換する方々に対して船員局として事だと思うのでございますが、この船員の方の年齢構成でございますけれども、影響するのはいま四割とおっしゃった。約四千名ぐらいだと思いますけれども、これで出ていますのは違いますね。これは船員の数、総数でございますから、たゞいまの数の四割とは違います。年齢構成、もしおわかりでございましたら教えていただきたいのです。

○鈴木(登)政府委員 一般的に船員の雇用対策といたしましては、船員職業紹介所を通じての船員の別の船への職業紹介、あるいは公共職業安定所を通じての陸上の職場への就職あつせん、あるいは雇用促進センターを通じましての外国船へのあつせん、あるいは海技大学などを通じての再就職のための職業教育というようなことをやっておりますけれども、特に今回の本四架橋に伴います中高年齢者対策といつましても、実は最近内航部門につきましては雇用情勢はかなりいい状態になつておりますので、私ども、やはり船員はできるだけ船に乗つていただくのが一番いいだらうという考え方から、できるだけ内航部門に職業紹介をやつてしまつといふふうに考えております。ただ、内航部門といいますのは一度港を出ますとなればなかなか港に戻つてこない。それに対しまして現在のフerryとか旅客船関係は特定の港の間だけを運航しておりますので、たとえば自分の家に帰るのも非常に便利というふうな事情もございます。

○鈴木(登)政府委員 先ほど労働省の方からお答えになられましたとおり約四〇%ぐらい、人数にいたしまして千五百人ぐらいになるかと推定しております。

○闇(英)政府委員 お答え申し上げます。

現在の雇用情勢は、昨年半ば以降、景気の動向を反映いたしましてやや雇用状態の改善は足踏み状態でございます。先月の政府の決めましたいわゆる緊急総合対策、そういうふたことによりまして、ことし半ば以降さらに景気の回復、そういうものによる雇用状態の改善を期待しているところでございますが、そういうふうに現在の雇用情勢といふのは非常に厳しい状況でございます。ましてや先生先ほどから御指摘ございますが、中高年齢層の就職問題といふのは一般的に陸上でも非常に厳しい状態でございます。わが国の雇用慣行からいたしまして、企業としてはできるならば新規卒業者を雇い、ずっと終身雇用でやっていくところがございます。わたの雇用慣行が一般的でござります。したがいまして中途採用というものが少ない、そういう意味で景気のよいときでも中高年にに対する求人が少ない。ましてや景気の悪いときには中高年にに対する求人が非常に少ない、こういう形で、終身雇用という雇用慣行が一般的でございます。したがいまして中途採用というものが少ない、そういう意味で景気のよいときでも中高年にに対する求人が少ない。ましてや景気の悪いときには中高年にに対する求人が非常に少ない、こういうことでございます。そういう意味で船員の質問でございます。そういう意味で船員の転換していくことについては、現状では非常に困難が多かろうと思います。そういう意味で、この法律におきましても、失業の給付、いわゆる失業保険の給付期間を延長するなり、あるいはその後も、求職手帳の有効期間三年間でございますが、保険の日数が終わりました後も手当を支給しなが

ら職業訓練をしたり、あるいは就職活動のための手当を支給したりしながら再就職に努めていく。こういうことにしているわけでございますが、でき得るならば従前の長い間培ってきた技能と経験を生かして就職されることが一番御本人にとっても望ましい形でございますので、船員の方は限りその技能を生かしていくだけ。船員といいましてもいろいろな技能を持った方がいらっしゃると思いますが、そういう從来持った技能を生かしていただくということが一番だらうと思います。現在でも非常に単純労務職といいますか、そういうものにつきましては求人が少なくて求職が多い、こういう状況にござりますけれども、一定の技術、技能を持った方につきましては、労働省が調べたところでも不足でございまして、そういう從来の技術、技能を生かしていただく。そして、もしそれにつけ加えて勉強するということであればあるならば、公的な職業訓練なり、あるいは事業主の方に委託して行う職場適応訓練、そういう制度を利用していただけて、手当を受けながら從来の技能にプラスアルファをつけて、技能を身につけて就職していくだく、ということが一番肝心だろうと思います。いまここでどういう職種といて具体的に申し上げることはできませんが、その人の從来船員として持っていた個々の技能をできるだけ生かして、それに新しいものをできるだけ付加していく、そういうことを個々に指導していくかいいというふうに考えております。

ありましたように、中高年の方の転換というのは非常に深刻であり、かつ困難あります。この問題は、この法案が成立と同時に、国を初めとして関係機関が一番真剣に取り組んでいただきたいと思います。私は頗るわけでございますが、私、運輸委員会でも指摘しましたように、特に海上の従事者が陸上で一番就業に困る点は、いま局長の答弁の中では一つの技能を持った方は非常に転換しやすいといふお話をございました。私は海上と陸上のライセンスの互換、互用ということを前々から指摘し、一部具体的にされつあるわけございませんけれども、私はこの際、運輸省並びに労働省と話し合われて、船員の方の持つていらっしゃるライセンスが陸上でも使えるというような互用、互換性という点で十分今後さらに検討し、その適用範囲を拡大していただきたい、こう思うわけでござります。と同時に、どういう職種が一番転換しやすいかということは、労働省並びに船員局で真剣に連絡をとり合って、職業転換がスムーズにいくよう努力をしていただきたいと思うのでござりますが、労働省と運輸省の見解をお伺いしたいのでございます。

御指摘のとおり互換性をできるだけしやすくする
方で船員にも陸上関係の仕事に入りやすいような
形で關係省庁の御協力を得て検討しておるところ
でござります。ただ、そういう間關係省庁との検討会
は別に、私どもは海技大学校の分校を指定して
いただきましたので、もちろん陸上の職場で
職業訓練をしようということから、労働基準局が
指導講習機関という形で海技大学校の分校を
指定していただきまして、もうもうの陸上の職場を
に転換する際に必要な知識とか技能とかいうこと
を現在、去年から教育中でございます。

○開(英)政府委員 お答え申し上げます。

労働省関係で資格と言いますと、基準局関係で
所管しているものがございます。その点につきま
しては先ほどもお答えございましたので、今後とも
運輸省と協力して検討を続けていきたいと思つ
ております。

先ほど御指摘がございましたどういう職種がい
いかというような問題につきましては、具体的に
現地で海運局あるいは船員公共職業安定所と私ど
もの出先と十分連絡をとりまして、陸上転換を希
望する方ごとに、個々人ごとにケーブルワークで検
討し、そしてそれに沿つた措置をとつていく、こ
ういうことをやっていきたいと思っております。

○萩仲委員 どうか各省協議の上、円滑な運営、
運用を図つていただきたいことを重ねてお願ひを
いたします。

時間がございませんので次の問題に移らしてい
ただきますけれども、いろいろな問題を解決する
ために中央並びに地方に連絡協議会があるわけであ
ござりますが、まず中央、地方のパイプといいま
すか、連絡協議会というのは今後大事な機関にな
らうと予想されます。今後とも中央連絡協議機関
というものは当然残すであろうと思いますけれど
も、確認の意味でお伺いいたしますが、中央連絡
協議会は今後とも残存すると理解してよろしく
ございます。

○渡辺(修)政府委員 お答えいたします。

地方の連絡協議会でございますが、現地のそれ

それ関係者から構成をされおりまして、現地は即しまして非常に細かい御相談までするという意味で大変重要な協議会と私ども思つております。この協議会の目的からいたしましても、從来いろいろ御相談いたしておりまして、中間の過程では必ずしも成果が上がったと言えない面のあつたときもございますが、やはり橋をかけ、現地の個々具体的な問題を御相談するという意味合いで、中央なんですねと聞いたのです。いかがでしよう。このまま存続するようにいたしたいと存じております。

○萩仲委員 いま局長お帰りになつた途端の御答弁で私の質問の趣旨が徹底しなかつたと思うのですが、私は地方ではなくて中央連絡協議会は存続をしていただくことが重要であろうと思いますので、方と聞き間違えまして失礼いたしました。中央は三月二十日に存続をするということを決定いたしております。

○萩仲委員 そこで今度は地方でございますが、やはりいま局長が先に御答弁いただいたように、これからは地方が非常に大事な段階であるということは、私も局長と同意見でございまして、いよいよこれから地方の連絡協議機関というのが非常に大事になつてくる。ここで現地の連絡協議機関の構成メンバー、お話しのように海運局、地方公共団体、公団、日本旅客船協会、全日本海員組合といふのがその協議機関の中に入つてゐるわけになります。この各方面の協議機関の会長等について一応こちらで伺つてみますと、大体各地方公共団体、率直に言えば各県の副知事さんがその会長になつていらつしやるのであります。ほとんど全部その方公共団体の役割りといふものが、非常にこれはリーダーシップをとつて大事になつてくるのではなかろうか。このことは次の質問にも関連するわけでございますが、やはり今後こういうものが定

期的に、また各県によって全然考え方が違うということであつてはこの問題処理に困難を來します。そういうことを調整する意味で中央連絡協議会というのも大事でしようし、と同時に私がここで指摘したいのは、いわゆる運営もしくは開催等、この運営方法、開催と同じでござりますけれども、これはどういう形でこれから行われていくのか、その辺をお伺いしたいと思います、と同時に、中央では労働省が入っているわけでございますが、いま私が質問の中で申しましたように、雇用の問題がこれから非常に大きな問題になつてきますが、現地の連絡協議機関の中には労働省直接には入つておらぬ、何かの形で入つてくるのだという御説明かもしれませんけれども、やはりこれから問題の一一番困難なことは雇用問題であるうと思いますし、そういう意味で労働省が何らかの形で関与しなくていいのかどうか。関与した方がいいのじやないかな、こう思うのでござりますけれども、その点いかがでしょうか。この二つをまずお伺いしたいのです。

○問(政府委員) 私どもの地方段階の組織といたしましては、県の中に労働関係の部がございまして、その中に多くは職業安定課とか雇用保険課というような形で、知事の指揮監督のもとに雇用関係の行政をやっております。そういう意味で、県としてそういう地方の協議会に属しておりますので、もちろん雇用問題について発言をする機会もございますし、それからまた幹事には先ほど申しましたような課長クラスが幹事として参画いたしております。それから労働省の出先で基準局関係につきましてはそこに入つておらないと思いまますけれども、これは私どもの県レベルで、県の運営をされておるわけでございます。今後ともその意味で、必要に応じましていろいろな関係方を考えております。

○渡辺(修)政府委員 従来から運営につきましてそれぞれ地方の実情に応じて創意工夫をしながら運営をされておるわけでございます。今後ともそういう意味で、必要に応じましていろいろな関係方を考えております。

面とも御連絡をとりながら、具体的な話を今後は進めていただくというふうに指導をしてまいりたいと思います。

○藤仲委員 この法案の第五章、国と地方公共団体は海運事業者の転業が円滑にいくために、資金の確保、融通、退職者の再就職あつせんに努める、こうあるわけでございますけれども、これは必ずしも義務規定ではないわけでございます。

そこで、特にこれ問題として指摘されておりまして、そもそもこれが各地方公共団体によって対応が異なると困る。やはり窓口は県が直接の窓口になつてしまります。先ほどお話をありましたように、退職者となるべく少なくしようというのではなく、やはり転業といふことも出てくるかもしれません。そうすると、転業のときに、やはりこれは県の窓口へ参りまして国の高度化事業資金を借りようというようなことが出てくるわけでございますけれども、その対応がおくれてまいりますと事業者としては非常に困つてくるわけでございます。こうしたことでは、やはり全体的な見地に立つて、先ほど申し上げるようにこれからは中央より地方が非常に大事になつてまいりますから、自治省がやはり統一的な見解で各地方公共団体、県を指導していくたまく、円滑な運営を図っていくことなどで責任を持つていただきたいという希望があるわけでございますが、その点、自治省いかがでございましょう。

○藤原説明員 お答えします。

制度資金の活用あるいは転換指導等、それぞれ所管省もあるかと思いませんけれども、県の方からわれわれの方に相談がありますれば、われわれとしてもできるだけ適切な対応をするように努めたいと思います。

○藤仲委員 できるだけなんということではなくて、積極的に、しかも各県が同じような足並みで進むように、取り組むよう重ねて指摘しておきます。

一時は、料金徴収等の本四連絡橋管理事業及び本四連絡橋道路保守整備事業、その他本四架橋関連事業については離職者の優先的な就労、これはもう絶対やるとということをお約束していただきました。ところが、この中で国との関与する問題の中にはこういふことが書いてあるのです。「各ルートごとに、本四架橋関連事業から構成される本四連絡橋旅客船問題連絡協議会が既に設置されているが、こうした場を積極的に活用して離職者対策について連絡協議すること等により、職場の開拓、就職の斡旋等につき適切な対策を講ずるとともに、本四架橋関連事業等における離職者の再就職の確保を図る。」こ

ろでございます。

それからこの法案の二十三条、二十四条、これにいわゆる国、地方公共団体、公団の具体的な措置が出てくるわけでございますが、この国それから地方公共団体、公団と、こう具体的な措置が一体どの程度役に立つのかなとちょっと懸念しながら何点かお伺いしたいのです。

まずいまの自治省関連でございますけれども、地方公共団体がそれでは一体何をしててくれるかといいますと、「中小企業事業転換対策臨時措置法に基づく転換計画の認定等を通して事業者に対し、転業に関する適切な指導を行うこと。」これにはいわゆる事業転換について県知事が認可したというだけのことです。もう一つは「転業に必要な資金について、国における制度金融を補完して地方の制度金融を活用して、確かに各県とも活用するようになりますが、この点、国のが出ているわけでございますが、この点、国

の制度金融を補完して地方の制度金融を活用して、本当に困難である。しかしこの本四架橋関連の事業といふものは離職者の再就職の口としては私非常に手近にある、また希望の持てる職場ではなかなかうかと思うわけでございます。むしろこれは国が積極的に離職者を優先的に再就職させるぐらの熱意でお願いをいたしたいと思いますし、当然関連事業あるいは関連企業に対しても積極的に働きかけをする、あるいは義務づける。義務づけぐらいまでしていただきたい気持ちでありますけれども、大臣いかがでしよう。

○齊藤國務大臣 御提言の向きについて全く同感でございます。同じ離職するにしてもそこから離れるということではなく、せっかく長い間培ったその環境で地にいた仕事につかれるというふことを根本的に御提言のよき形で進めた、このようになって考えて指導してまいります。

○藤仲委員 今度は公団にお伺いしますけれども、やはり大臣と同じことをお伺いしたいと思いま

す。

時間がありませんので、次の問題に入りたいのですが、この中で国との関与する問題の中にはこういふことが書いてあるのです。「各ルートごとに、本四架橋関連事業から構成される本四連絡橋旅客船問題連絡協議会が既に設置されているが、こうした場を積極的に活用して離職者対策について連絡協議すること等により、職場の開拓、就職の斡旋等につき適切な対策を講ずるとともに、本四架橋関連事業等における離職者の再就職の確保を図る。」こ

うなっておられます。ここで私は建設大臣にお願いしたいわけでございますが、先ほど来た質問の中でも大臣もお気づきのとおり、職業転換ということではなくして、これはむしろ積極的に取り組んで、公団の大きな仕事の一つとして雇用の開拓に当たる、このぐらいの決意で臨んでいただきたいと思うのでございますが、公団、いかがでございましょう。

○山根参考人 お答え申し上げます。

先ほど来お話を出ておりますように、私ども具体的な対策はこれから地方協議会の場を通じまして、ルートごとにルートに即した、また現実のその地域に合いました対策でなければならぬ、こうい

つたことから地方公共団体の御協力、関係行政機関の御指導を得ながら積極的に取り組んでまいりたい、かように考へておるわけでございます。まず第一の料金徴収業務あるいは道路保守業務、こういった本州四国連絡橋公団の関連事業につきましての離職者の優先的な就労につきましては、私どもとしては積極的にやってまいりたい、かように考えております。

第二の、本州四国連絡橋によつて促進されると申しますか、地域開発が進展をしてまいります。これに実は新たな雇用機会があるわけでございます。したがいまして、これはあらかじめ計画的に進められるものもあるわけでございますので、地方公共団体とも連絡をとりながら、こういった場で就労の機会が得られるよう私ども最善の努力を尽くしてまいりたい、かように考へておるわけでございます。

○鶴仲委員 公団にちよつと重ねてお伺いしますけれども、じや離職なさる方を何名ぐらい関連事業あるいは開発事業等で吸収できると具体的な数字をお出しになつてあるかどうか、もしも出してなければ早急に出して、海運局あるいは労働省と協議して雇用不安をなくすべきだと思うのでございますが、公団、いかがでしよう。

○山根参考人 お答えいたします。

因島大橋に関連いたしましては、これはまたいろいろ具体的な計画も若干ござります。ございますのが、これを一体どういう仕組みでもつてやつてまとめていくか、いろいろ問題が残されておりままでの、ただいま先生御指摘の点につきましては早急に私ども詰めておる、関係行政機関の方とも連絡をとりながら、遺憾のないようになつめてまいりたい、かように考へておるわけでござい

ます。

○鶴仲委員 その公団の取り組みは非常に大事な事柄だと思いますので、どうか離職なさる方に大きな希望と勇気がわいてくるように、私は重ねてつきましての離職者の優先的な就労につきましては、私どもとしては積極的にやってまいりたい、かのように考へておるわけでござります。

時間が参りましたのはしょってと申しますが、最後に二問だけお伺いします。

通産省、今まで申し上げましたように、これから雇用の安定確保、いわゆる雇用の創出ということは非常に大事でございまして、やはり地域経済の発展は通産省に課せられた大きな課題であるからと存じます。この本四架橋に伴つて通産省としても瀬戸内、四国を中心とした地域経済の発展にそれなりに十分な対策を考えられると思いますし、また、それがいま問題になります雇用不安の解消に非常に役立つてまいりますので、その辺の取り組む決意を通産省にお伺いしたいことと

もう一点は保安庁、いろいろいま公海上の潜水艦の問題も問題になつておりますけれども、あのような長大橋ができてレーダー障害で安全航海ができるようになつてはこれまた不安でございます。しかし、どうではなく少しも問題になつてはこれがまた不安でございます。レーダーによつては非常に偽像が出てく

ると思いますけれども、その辺の状況がどうなか伺つて私の質問を終わらたいと思います。

○竹野説明員 お答えいたしました。

ただいま先生御案内のように、われわれ雇用問題としましては工業立地、これが非常に重要な要でございまして、四国とかそういうところに工業立地をやるために一般的な施策としまして、工

業再配置法を中心としまして各種の誘導施策を講じているところでござります。

○鶴仲委員 終わります。

○齊藤國務大臣 先生の御指摘、御提言の趣旨に沿つて、万全の措置を図りながら進めてまいりました。このように考えます。

○渡辺(武)委員 渡辺武三君。

法案の内容に入る前に、まず橋につきまして基本的な事項のみお聞きをしていきたいと思います。

本四架橋は全体計画のうち一部が着工されてお

ます。

○鶴仲委員 その公団に対しまして視界不良時における通航船への視界情報の提供、レーダー偽像の実態調査、パンフレット等による偽像発生状況の周知などを当面指導いたしておりますが、海上保安庁においても巡視船による指導、警戒、航行警報による偽像発生状況の周知等を実施いたしておりました。今後ともレーダー偽像の発生状況に対応いたしまして所要の対策を講じ、船舶航行の安全に万全を期していただきたいと考えております。

○鶴仲委員 最後に大臣、いま申し上げたのは、この本四架橋完成によつて非常に懸念される話ばかりを申し上げました。しかしながら、そうではなくして、これが四国あるいは瀬戸内を中心として新しく産業が発展して、すばらしい効果を生んだと言われるような事態をどうか関係大臣のお一人として御努力いただきたい。不安を払拭し、希望の持てる結果にしていただきたいと思いますので、最後に重ねて大臣のこの本四架橋にかける御決意を伺つて終わりたいと思います。

○池田(行)委員長代理退席、委員長着席

ただいま先生御案内のように、われわれ雇用問題としましては工業立地、これが非常に重要な要でございまして、四国とかそういうところに工業立地をやるために一般的な施策としまして、工

業再配置法を中心としまして各種の誘導施策を講じているところでござります。

○鶴仲委員 終わります。

○齊藤國務大臣 先生の御指摘、御提言の趣旨に沿つて、万全の措置を図りながら進めてまいりました。このように考えます。

○渡辺(武)委員 渡辺武三君。

法案の内容に入る前に、まず橋につきまして基本的な事項のみお聞きをしていきたいと思います。

本四架橋は全体計画のうち一部が着工されてお

るわけでござりますけれども、御承知のように、これまでもたびたび工事がストップをしてまいりました。一体これは計画どおり進むのかどうかと、いう疑念があるわけでございますが、どのような見通しになつておるのかということと、さらに計画が遅延をいたしておりますその理由は何なのかな、さらに現在審議をされておりますこの法案が成立をしたならば、今後工事は計画どおり進むのかどうか、この点についてまずお聞きをしておきたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 お答えをいたします。

いろいろこれまでの経過におきまして工事がストップしたこともあるわけでございます。因島大橋におきましてケーブルの架設が若干遅延をいたしましたが、ただいまはケーブルの架設も終わりまして順調に工事が進んでいるわけでござります。これにつきましては、間接的に、この法案を作成する過程におきまして海運関係者とのお話をいろいろいたしました。この辺が前向きの方向に作用しておるものと確信をしておるわけでございます。

また、大鳴門橋につきましても、これは漁業関係者、特に釣り人でございますが、そういう方々との若干の問題がございまして工事がおくれた面もございましたが、ただいま主塔の工事を順調に進んでおりまして、次にはケーブルの架設、このように段取りに進んでまいるわけでございます。

いまのところこういったことで、既定方針の一路でございましたが、ただいま主塔の工事を順調に進んでおりまして、次にはケーブルの架設、この

ういう段取りに進んでまいるわけでございます。

いまのところこういったことで、既定方針の一路でございましたが、ただいま主塔の工事を順調に進んでおりまして、次にはケーブルの架設、この

ういう段取りに進んでまいるわけでございます。

若干のおくれはございましたものの、何とか今後順調に工事を進め、それぞれの工事中の橋を早く完成に持っていきたい。特に一ルートにつきましては、これは本州と四国を結ぶ大変重要なルートでございます。また経済上の効果から申しましても、このルートが完成することが非常に大事だと思いますので、いまのところ六十年代の前半に

なろうと思いますが、これを完成させるべく努力をいたしたいと思います。

なお、今後のその他の橋等につきましては、やはり社会状況等を勘案をいたしまして、関係省庁とよく御相談をしながら考えてまいりたいと思っております。

○渡辺(武)委員

ルートはいま局長が御説明になりましたよう、本州と四国を結ぶ橋でございますから、これは供用が開始されれば相当な利益を得るであろうと思われるわけですけれども、ほかの四橋ですか、これはいわゆる離島連絡橋なんですね。離島と離島を結んで有料橋をつくると供用を開始して、果たして利用者がどうなるのかなという感じがするわけですね。これを有料にして、つまり料金で償還をしていく、こういう計画ですね。将来計画として、財政事情が許せば全部をつなげたい、こういうことなんですが、ならばその離島と離島だけを急ぐ理由といふのは一体何だろうかな。どうせ長年かかるとやり通すならば、本州側、四国側から逐次延ばしていくというならば、これは少し海を見ようかという人が車に乗つてあるいは通行料を払いながらもごらんになる方があろうかと思いますけれども、離島と離島の連絡橋をつくってみて、これはあと十年たつか二十年たか三十年たつか知りませんが、一体どうなるのかな、こういう感じがするわけですが、その点はいかがございましょうか。

○渡辺(修)政府委員

いまやつております橋の中で先生御指摘の離島と申しますのがまず大三島橋、それから最近着工いたしました伯方・大島大橋が相当するわけでござりますが、実はこの二つの橋でつながれます三つの島が一つの郡を形成いたしております。教育上の問題あるいは医療の問題等々で非常に密接な関係にあるわけでござります。そういう意味合いにおきまして、これは地域の住民の方々のためになるものという位置づけでございます。

なお、当然のことながら、離島を結んでおりまますので、その通行料金でこの橋の建設費を償還す

るというのは非常にむずかしいわけでござりますが、本州四国の場合それがお互いに関連をしておりますので、全体を通した採算ということでおこなわれますので、真ん中の児島ー坂出ルートが完成をいたしますと、これによりまして採算性は十分確保されるわけでございます。

なお、因島大橋につきましては、すでに尾道から南島にかけまして尾道大橋が日本道路公団の手によりましてかけられております。したがいまして、本土から因島までこの橋ができるとつながるわけでございます。因島におきましてはかなり産業等も定着をいたしておりますので、これまた離島とは若干異なるものでございますが、それなりの大きな効果があるうございます。

大鳴門橋は淡路と四国徳島を結ぶものでございまして、離島間連絡というよりはかなり重要な交通の幹線にならうかと思うわけでございます。汚染度はどの程度になつておるのでございましょうか。

○山根参考人

お答え申し上げます。

環境庁並びにその他の御指導を得まして現実に海底並びに海中の工事にかかるわけでございますが、污水、濁水を流さないよう、中間処理を実行いたしまして、それで幸いにして海水の汚染にはいたしまして、それでは幸いにして海水の汚染度はどの程度になつておるのでございましょうか。

○渡辺(武)委員

それからこの工事による海水の

污染度はどの程度になつておるのでございましょうか。

○渡辺(武)委員 御承知だと思いますが、この瀬戸内の海というのとはいわば閉鎖海域に等しい海域でございまして、瀬戸内の水が完全に入れかわるまでには実は相当な年月を要する地形であるわけがございます。したがいまして、工事に伴つてそのままのままでは、なかなか問題がもしかりますと、長年にわたつて、その辺は十分ひとつ留意をしていただきたいと思います。

それにそういう面には留意をして工事を行つていたただいたと願いをしておくわけでございます。それでは、次に法律の内容について御質問をいたしますが、まず、再編成基本方針を定めることになつておるわけでござりますけれども、この基本方針の性格あるいは機能というものについてお尋ねをしたいと思います。

○永井(浩)政府委員 再編成基本方針は、この

本四旅客船問題に対します私どもの行政の指針となりますが、この合理化審議会の構成メンバーは一いつ性格が一つございます。それから、これに対する本方針の性格あるいは機能というものについてお尋ねをしたいと思います。

○渡辺(武)委員

それからこの工事による海水の

汚染度はどの程度になつておるのでございましょうか。

○山根参考人

お答え申し上げます。

環境庁並びにその他の御指導を得まして現実に海底並びに海中の工事にかかるわけでございますが、污水、濁水を流さないよう、中間処理を実行いたしまして、それで幸いにして海水の汚染度はどの程度になつておるのでございましょうか。

○渡辺(武)委員

それからこの工事による海水の

汚染度はどの程度になつておるのでございましょうか。

○永井(浩)政府委員 それでは次に、航路指定について影響を受ける事業者の、今後どうしていらっしゃるかという対応の基本的な方向を定めるものと考えております。

○渡辺(武)委員 その基本方針はいつお定めになります。なお、法的には、法案五条五項にござります。

ますよう、事業者が後ほど作成いたします実施計画の認定基準、物差しという性格を持つておるものと考えております。

○渡辺(武)委員

その基本方針はいつお定めになります。

ますよう、事業者が後ほど作成いたします実施計画の認定基準、物差しという性格を持つておるものと考えております。

○永井(浩)政府委員

航路指定は、架橋によりま

して影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。そういう意味では、架橋の供用開始に近い時点で航路指定を行うといつても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

学者の方、それからマスコミの代表の方、産業界の代表の方、それから海運業界並びに海運関係労働組合の代表の方でございます。

○永井(浩)政府委員 現在海運造船合理化審議会のメンバーは三十八名でございますが、いわゆる

学者の方、それからマスコミの代表の方、産業界の代表の方、それから海運業界並びに海運関係労働組合の代表の方でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりま

して影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。そういう意味では、架橋の供用開始に近い時点で航路指定を行うといつても必要でございます。

○永井(浩)政府委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○永井(浩)政府委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○永井(浩)政府委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

○渡辺(武)委員

航路指定は、架橋によりまして影響を受ける航路について指定するわけでございますが、その影響の度合いを判定いたすためにはなるべく精度の高い需要予測というのがどうしても必要でございます。

大臣と協議の上指定するということになつておりますが、建設大臣、何か御意見がございますか。

○渡辺(修)政府委員 工事の進捗状況等を監督しております大臣の立場で、いつ指定をすればいいか、また、その道路も、単独橋じゃなしに併用橋の場合もございますが、その営業開始がどうなるか、いろいろの問題がございますので、建設大臣に協議をさせていただく、こういう形にしたわけでございます。

○渡辺(武)委員 それでは実施計画に入つてまいりますが、実施計画は一般旅客定期航路事業者がこれを作成することになつておるわけですね。そういたしますと、これは事業者の考え方によつてその実施計画が策定をされてしまうというおそれ、つまり、必要以上に事業が縮小されたり、採算性の点で余り利益にならないからこれはやめておこうかとか、こういうようなことになりやすくなるおそれはないでしようか。

○永井(浩)政府委員 実施計画は、御指摘のようになりますが、事業者がまず作成することになつておますが、作成に当たりましては運輸大臣が示しました再編成の基本方針というものにのつとつて作成することになつております。また、作成されました実施計画は運輸大臣の認定を受けるわけでございまして、認定を受けるときにその基本方針が判断基準になるということで、必ずしも事業者の恣意によって左右されることはない。また、この実施計画を事業者が作成する段階におきまして労働組合の意見を徴する、こうしたことになつておりました。労働組合が意見がありますときにはこれをあわせて添付して運輸大臣に申請するといふことを考えておりますので、運輸大臣といたしましては、こういった事業者の意見、組合の意見等も十分参考して適正な認定を行えるもの、このように考えております。

○渡辺(武)委員 局長、いままさいました答弁の中に、労働組合の意見を聞いてそれから策定をしたいのだ、こうしたことでございますけれども、法には、雇用の安定に関する事項については労働

組合の意見を聞かなければならぬ、こういうふうに規定をされているわけですが、そうではなくて、組合について労働組合の意見を聞いてやつていくに限ります。

○永井(浩)政府委員 当然いま御指摘のように、雇用の安定に関する事項について組合の意見を聞くわけでございます。ただ、その雇用の安定の問題につきましては、当然にその前提としたままで事業の縮小とか廃止とかいうものがあるわけでございますので、その意見の交換の段階で両者が考えております。

○永井(浩)政府委員 法文では、労働組合の意見を聞かなければならぬと、こう書いてあるのですね。意見を聞くということは、反対意見もあれば賛成意見もある、反対であろうが賛成であろうが意見を聞けばよろしい、こういうことになりやすいけれど、その辺はどうお考えでしようか。

○永井(浩)政府委員 一番望ましいのは、労使が同じ意見になつて運輸大臣に申請が出てくれば一番いいわけでございますが、当然反対意見、異なった意見が出ることが予想されます。したがいまして、事業者が実施計画の認定の申請をしますときには、そういった組合の意見をあわせて添付させて申請させる、このように措置したいと考えております。

○渡辺(武)委員 同じような考え方のようでございますが、本来労働組合の意見を聞き、了解を得る程度のところまで折衝が進められない、それによつてまたトラブルが発生をする、こういうことでございますか。

○渡辺(武)委員 そういふことでございましたけれども、たしかに、法そのものが、労働組合の意見を聞かなければならぬとするよりも、本來労働組合の意見を尊重するという方向ではいいのではないか、こう考へるわけですから、要は運用の面においてそれらを十分配慮していくくということであるならば一応了解をして、次に進みたいと思います。

先ほど来も問題になつておりましたけれども、つまり、離島の住民の方々のいわば大事な足としての航路を維持するために、運輸省は何らかの助成策を考慮しておられるのでございましょうか。

○永井(浩)政府委員 濬戸内海の各航路につきましては、多く離島経由で設定されておりますの

だ、その意見の中には反対もあれば賛成もあり

る、したがつてその意見を添付されればいい、

あとは判定はこちでやる、こういう形式になつて

いるわけでですね。それでは、最終的には大臣が

それを認定をされるわけでござりますので、大臣

としてはそういうときにはどうされますか。

○渡辺(武)委員 局長、いままさいました答弁の

中にも、労働組合の意見を聞いてそれから策定をし

たいのだ、こういふことでござりますけれども、

法には、雇用の安定に関する事項については労働

ですから、建設大臣が兼任しておるのじゃないです

よつて対処してまいりたい、このように考えてお

ります。

○渡辺(武)委員 あわせてお伺いをいたします

が、離島航路補助制度の概要について御説明願い

たいのと、また、五十六年度の離島航路の補助予

算、この概要について御説明をいただきたい。

○永井(浩)政府委員 離島航路補助制度は、離島航路整備法に基づきまして離島住民の日常生活に欠かせない足を確保するという目的で行つておる

ものでございます。こういった離島航路におきま

しては、輸送需要が少なくて一般的には企業採算

は、第五条の中にわざわざ、雇用の安定に関する

事項については労働組合の意見を聞かなければな

らぬ、こういうふうに書いてありますから、いわ

ば雇用の安定だけに限定をしてここにわざわざ挙

げてある。そのことから、逆説的には、雇用の安

定だけの意見を聞けばいいのだ、その意見が反対

であらうと賛成であらうと構わないのだ、こうい

う解釈が生まれてくるおそれがあるわけですね。

したがつて、本来近代的な労使関係というのは、

経営全般についても、もちろんの問題について実

は非常に協議が進んでおるわけですね。したがつて、限定期的な問題について労働組合の意見を聞かなければならぬとするよりも、本來的にはこの実

施計画の策定に当つては、当然労働組合の意見

を十分聞かなければならぬ、この方がより組合の

意見を尊重するという方向ではいいのではない

か、こう考へるわけですから、要は運用の面

においてそれらを十分配慮していくくということ

あるならば一応了解をして、次に進みたいと思ひます。

○渡辺(武)委員 御承知のように、経済情勢の変化に伴つて、離島の方々の足を受け持つこの業者といいますか、航路そのものに従事をしていらっしゃる方々が相当な赤字を覚悟で、いわば社会

施計画の策定に当つては、当然労働組合の意見

を十分聞かなければならぬ、この方がより組合の

意見を尊重するという方向ではいいのではない

か、こう考へるわけですから、要は運用の面

においてそれらを十分配慮していくくということ

あるならば一応了解をして、次に進みたいと思ひます。

○渡辺(武)委員

御承知のように、経済情勢の変化に伴つて、離島の方々の足を受け持つこの業者といいますか、航路そのものに従事をしていらっしゃる方々が相当な赤字を覚悟で、いわば社会

施計画の策定に当つては、当然労働組合の意見

を十分聞かなければならぬ、この方がより組合の

意見を尊重するという方向ではいいのではない

か、こう考へるわけですから、要は運用の面

においてそれらを十分配慮していくくこと

あるならば一応了解をして、次に進みたいと思ひ

ます。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。

私ども、船員の雇用対策といしましては、四

点ほどの対策を中心にしておきます。

それから次に雇用関係についてお尋ねをいたし

ていきますが、船に乗つておられる方々の雇用対

策につきましては国はどのような措置を講じてお

られますか。

まず第一に船員の職業紹介事業でござりますけ

れども、最近の厳しい船員の雇用情勢に対応いた

しますために、全国に六十一ヵ所船員職業安定所を

設置しまして、そこに約百人の職員を置きました

船員の職業指導あるいは職業相談、求人開拓等の職業安定事業をやっておるわけでございます。なお、最近の安定所によります職業紹介の成立実績は、約一万余件というような実情になっております。

それから第二番目には、離職船員に対する職業転換給付金の支給でありますけれども、これは、現在問題になっております法案でもその支給を実施すべく規定しておりますけれども、現在のこところ漁業に関するものが二件、それから一般の内航貨物船等に関するものが一件ということで各種の給付金を支給しております。なお実績は、五十四年度が約三十七億五千万円、五十五年度が約九億円というふうな実績でございます。

それから第三番目は余剰船員の外国船への配乗でございますけれども、これは、日本船員福利雇用促進センターという公益法人を設置いたしまして、外國の船に日本の失業船員を配乗するというふうな仕事をやつております。五十五年度の実績は、二百六十五隻の外國船に対しまして約二千人の日本船員を配乗させたわけでございます。

それから最後に船員の再教育訓練でありますけれども、船員で失業した者がさらに別の船に、たとえば漁船からタンカーに乗るとかあるいはタンカーから漁船に乗るとかいうような場合は不幸にして海上に職場がないときに陸上の職場につきやすいようないいふうなことから、七尾、児島に海技大학교의分校というものを設置しました、そこでもろの船員の再教育訓練を実施しております。

以上申しました四つのようなものを中心に雇用対策を実施している次第でございます。

○渡辺(武)委員 従来、いろいろな離職者に対して支給されております給付金については、これまでにどのような立法例があるのか御説明を願います。

○鈴木(豊)政府委員 先ほど漁業関係については二つ、一般の貨物船等につきましては一つと申し上げましたけれども、漁業関係につきましては、

漁業再建整備特別措置法と申しますのは、いわゆる漁業を取り巻きます国際環境の変化に伴い、漁船の隻数の縮減という事態が発生いたしました、それに伴い発生いたします離職の漁船の乗り組み船員を救済いたしますためにいろいろと給付金を支給するものでございます。具体的には母船式捕鯨業及び遠洋カツオ・マグロ漁業に対して適用しております。

それから、漁船に適用されます二番目の国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法、これは国際協定の締結に伴いまして減船、さらにもまた離職を余儀なくされた船員に対する給付金の支給でありまして、具体的な対象業種は沖合底びき網漁業、中型サケ・マス流し網漁業、二ニージーランドのイカ釣り漁業等、二十四業種に對して支給しております。

それから、漁船以外の一般の船員でありますけれども、船員の雇用の促進に関する特別措置法というものがございまして、これも国際環境の変化あるいは国内の経済事情の変化に伴いまして規模縮小を余儀なくされ、そのため離職を余儀なくされた船員に対しまして、就職促進給付金を支給しているものでありますけれども、具体的な対象業種は近海海運業、内航海運業、はしけ運送業、造船、修理業、そういうものの関係船員に対して適用をされるような事情になつております。

○渡辺(武)委員 そこで、今回この特別措置法に基づきまして支給されます給付金としては、どの程度の内容のものを考えておられますか。

○鈴木(豊)政府委員 現在予定しておりますのは、先ほど申し上げました国際協定の締結に伴い、離職を余儀なくされた、われわれいわゆる漁師法と呼ぶがおりますけれども、これに大体準拠いたしました。具体的には三十五歳以上のいわゆる離職者手帳所有者に対しましては就職促進手当、それから技能習得手当、移転費、自営支度金、再就職

奨励金、雇用奨励金の六種類の手当を支給すべく用意をいたしておりますところでございます。三十五歳未満の者に対しましては、幾らか手当が薄つございまして、いま申し上げました六種類の手当あるのは支度金のうち自営支度金、再就職奨励金、それから雇用奨励金は支給いたしませんで、就職促進手当、技能習得手当、移転費、そのほか訓練待期手当、これも就職促進手当と同じようなものでありますけれども、そういう四種類を支給することに予定をしております。

○渡辺(武)委員 その内容は、先ほどお尋ねいたしましたが、いま申しまして、立派例と比較をいたしましてどの程度のものでございましょうか。

○鈴木(豊)政府委員 お答えいたします。先ほどお答えいたしましたように現在三つの給付金の支給根拠法があるわけでありますけれども、その中でも国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法、いわゆる漁師法が一番手厚い保護になつております。したがいまして、私どもはそのいわゆる漁師法並みの支給をいたしましたが、なぜかといいますと、いわゆる漁師法は国際協定といいうわば国の施策の結果に基づきまして一時的に多数の漁業離職者、船員離職者が発生したという、国家が非常に関与しておる事態でありますけれども、今回の本州四国連絡橋の建設に伴いますこの支給につきましても、いわばこれは本四架橋という国家的な事業の結果によるものでありますけれども、そういう点では国際協定の締結に伴います離職者の発生というものがかかる軌道を以ておるということでございます。

○渡辺(修)政府委員 一口で申しますならば本州四国連絡架橋の建設に要する費用ということでござりますので、一般国道にかかるものにありますけれども、船員の雇用にかかるものにかかるものは、鉄道施設にかかるものにありますけれども、鐵道料金から、鉄道施設にかかるものに付金は何を財源として支払われるのですか。

○鈴木(豊)政府委員 その趣旨は冒頭申し上げたとおりでございます。それは、今回支給されているものでありますけれども、一般的に運賃料金によりましてそれぞれ償つていただくということとしているわけでございまして、建設に要する費用、したがいまして、この本州四国連絡架橋の施設の利用により受益を受ける方々に負担を求めるというのが最も適切な方法ではないかと思うわけでございます。

○渡辺(武)委員 それは長い年月がたてば償還でありますけれども、それはそれで問題でありますけれども、現在すでにあります三つの法律のうち、一番保護の手厚いいわゆる漁師法をそのまま今日本の本四架橋に伴います支給につきましても適用しようというふうに考えておる次第でございます。

○渡辺(武)委員 いろいろ申されました、たくさんの立法例がある中で、今回この特別措置法に

それでは、次に交付金について若干お尋ねをしたいと思いますが、先ほども同僚議員が質問をいたしましたが、私はその航路権の補償の要がかつて議論をされておったと聞いておりますけれども、この法案ではどうなつておるのでございましょうか。

○渡辺(修)政府委員 お答えいたします。一般的旅客定期航路事業につきまして、航路権といふものを財産権として認めよという御主張があつたのは事実でございますが、いろいろ検討いたしました結果、損失補償の対象となるよう財産権に対する損失補償という考え方はとつていてないわけでございます。

○渡辺(修)政府委員 それでは、今回支給されます料金は何を財源として支払われるのですか。

○鈴木(豊)政府委員 それは長い年月がたてば償還でありますけれども、それはそれで問題でありますけれども、現在すでにあります三つの法律のうち、一つといふことを私はお聞きしたわけです。それはすべて後になつて有料で通行者から徴収をしていく、これはわかるわけですから、一体償還を要する年月は何年くらいを計画していらっしゃいますか。

○渡辺(修)政府委員 当面はいわゆる本州四国連絡架橋の建設費の中で支出をするということに当たりますけれども、この償還につきましては、今までの例から基づいて支給される給付金は、今までの例から比較すれば最高のものである、こういうことでござりますね。わかりました。

では三十五年を予定いたしております。

○渡辺(武)委員 それでは、この本四架橋以外に、これからはいろいろな技術も進んでまいります。架橋工事が始まる可能性というものはあるわけですが、それでも、そういう場合に旅客船事業が影響を受けようのような場合には、これと同じような措置を講ずるということになるのでございましょうか。

○渡辺(修)政府委員 本州四国連絡架橋は、たびたび申し上げておりますが、非常に大規模な影響を一般旅客定期航路事業に対して及ぼすということでございまして、こういった特別の影響を軽減するために所要の措置を講ずるという次第でござります。他の架橋の場合につきましては、直ちにこの本州四国連絡架橋と同じようなものかどうかという点がございます。やはりいろいろそのケースによりまして検討いたしまして、その上で措置が講ぜられるものと思うわけでございまして、たとえばある一つの独立した橋というような場合でございますれば、従来からいろいろ先例がござりますし、必ずしもこの法律による措置ではない、ケース・バイ・ケースの措置が行われる場合も多いのではないかと思うわけでございます。

○渡辺(武)委員 この「本州四国連絡橋」の建設に伴う旅客船問題に関する措置の大綱」というのを見ますと、「海運代理店業について、関係者の協力をえて実態の調査を行い、必要に応じ対策を検討する。」こうしたことになつておりますが、その後これはどのような状態になつておるのでございましょう。

○渡辺(修)政府委員 先生の御指摘のように、懇談会の意見具申につきましてはそのような次第になつております。海運代理店業につきましてはいろいろ調査もいたしておりますが、かなり変動もあります。従事されております職員に対する問題といたしましては、この法案の中であわせて対策を講ずるという趣旨にいたしておりますので、実態を把握いたしまして、それに合うような

具体的措置を講じてまいりたいと考えます。

○渡辺(武)委員 これから実態を調査をされるのではなくて、もうずっと前から問題点がいろいろ出されてまいって、その中の集約事項の一つに実運代理店業については、関係者の協力をえて実態はそういう項目があるわけですね。つまり、「海運代理店業について、関係者の協力をえて実態の調査を行い。」というのはもうずっと前の話ですよ。そして「必要に応じ対策を検討する。」したがって、もうすでに実態の調査は行われて何らかの結論が出ておるだらう。こう推定をしておるわけですね。いかがでしょうか。

○渡辺(修)政府委員 海運代理店業についても実態の調査はいたしております。ただ、影響といったしましてはこの旅客船事業ほど大きくないということは当然でござります。したがいまして、先ほど申し上げましたように、従業員の対策は旅客船問題と同等に取り扱うということで、今後個々の具体的のケースにつきまして、この法案が成立いたしました場合、遺憾なきを期したいというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 それでは次に、今回は旅客船関係を中心とした従業者に対するいろいろな措置が考へられておるわけでござりますけれども、先ほども問題になつておりましたように、港湾運送關係の雇用問題があるのでないかと思ひます。この港湾運送關係の問題につきましては、これも調査をしていくといつになつておりますが、現在どの辺まで調査をされ、どのような対策を考えられておられるのか、あるいはいつごろまでに結論を出されるのか、お伺いをしたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 港湾労働問題につきましては、いままでに調査をいたしまして四種類の調査をいたしまりました。現地調査、これは調査委員会の委員が現地に赴いた調査であります。それから政府調査といたしまして、いわゆる経済モデルを使いました計量計算をした調査でございます。それから労使調査、それから地方調査と申しまして、地方公共団体の協力を得てアンケート調査によりまして影響の度合いを判定する調査、こ

の四つの調査をいたしました。

その結果が中間報告ではございますが、港湾業

務の内容によりましては影響があるという結論が出ておりますので、先般三月五日に雇用問題対策

協議会を開催をいたしまして、今後この協議会の幹事会で対策を含めて、また調査の足りないところがあればその調査の補足等も含めて検討していくこ

う。ただ、時間的にいつまでもだらだらというわけにはやはりまいらないわけですが、ここ一年ぐらいをめどとしてまとめる方向でまいりた

いと思っております。

○渡辺(武)委員 本問題は、相當長年にわたつて実はいろいろ問題があり、関係者の皆さんの御努力によりまして、一時は陥落となつた労働關係もようやく理解をされて、すべてが円満に片づきました。このやめて履行をされ、再びトラブルが起きないよう的な確かな措置を十分にとつていただきたい。

特に、退職をされる方々に対するいろいろな援助事業があるわけでござりますけれども、やめていくといふ方々は、気分的にも精神的にも非常にいろいろな負担を背負つておられるわけでござります。このやめていかれる方々に対する窓口、職業安定所等々いろいろあります。まあ担当者にしてみれば、そういう窓口の対応そのものがややもすると冷たいといいますが、言葉遣い一つにいたしますてもいろいろトラブルが起き得る可能性を秘めておるわけでござります。まあ担当者にしてみれば多くの離職者が来て、そう一々親切丁寧にやつておられるかい、こういう気持ちもあるうかと思いますけれども、そこはやはり離職をされた方々、特にこの本四架橋という一大プロジェクトの推進に当たつてやむなく離職をしなければならぬ、こういう問題を抱えた離職者になるわけでござります。

○中村(茂)委員 私は、ただいま議題となりました住宅・都市整備公團法案に対する修正案

議題といたします。

別に質疑の申し出もありませんので、本案に対する質疑は終了いたしました。

提出者より順次趣旨の説明を求めます。中村茂君。

○中村(茂)委員長 この際、本案に対し、中村茂君提出の修正案及び瀬崎博義君提出の修正案がそれぞれ提出されております。
提出者より順次趣旨の説明を求めます。中村茂君。

○中村(茂)委員長 次に、住宅・都市整備公團法案を提出する質疑の申し出もありませんので、本案に対する質疑は終了いたしました。

〔本号末尾に掲載〕

説明いたします。

今日、わが国の労働者の住宅難は特に大都市において深刻であります。この住宅難の原因につきましては、土地問題、国土利用の問題等、幾つかの大きな問題がありますが、私は、何といっても政府が国民の住宅に責任を持たないという無責任な姿勢が根源であると考えます。政府は、国民に自ら努力を強調し、持ち家を押しつける一方、地価、建材の上昇を初めとする諸物価の高騰、そうした中での賃金引き上げの抑制等、労働者の生活をますます苦しくしております。住宅政策を住宅ローン政策、一億総借金状態へと追い込んだものです。

日本住宅公団は、設立以来すでに百万戸の住宅供給を行っております。住宅を特殊法人に供給させるその背景、その思想にも手を挙げて賛成するものではありませんが、個別原価主義家賃で供給されてきた公団賃貸住宅は、いまや大都市の労働者の貴重なストックとなっております。しかし、そうした公団住宅も、政府の地方自治権の制限、そしてインフレ、地価上昇によつて、近年では供給戸数が大幅に減少するとともに、高い、狭い、使い、遠いという非常に労働者の住宅として生活にそぐわない矛盾が出てきております。

そのような中で、五十三年に国会で決議した公団の長期未利用地、がらあき団地の対策をも誠実に実行せず、今年度においては産業基盤、大企業優先の予算運営、赤字国債発行を原因とする財政危機の打開のためと称し、公団への利子補給金すら当初予算においてゼロ査定をしたのであります。

こうした政府の姿勢は、住宅・都市整備公団法に如実に示されています。

第一に、第一条、目的にだれのために住宅供給を行うのかが入っておりません。これは明らかに欠陥法であります。住宅公団法は「住宅に困窮する労働者のために」と明記されているのを初め、公営住宅法、住宅金融公庫法及び住宅供給法にはすべて対象者が明記されているその中で、本法の

この目的は、政府の国民無視を最も顕著に示してゐるものであります。

第二には、行政改革といいながら役員はわずかに五名を削減するだけで、政府みずからが決定した四分の一削減すら実行しておりません。高級官僚の天下りも何ら是正する方向が示されておりません。

せん。

第三に、新公団で国民に喜ばれる住宅を供給していこうというより、住宅は無理だから都市整備をという公団の性格の変更が見られる点であります。私どもは都市再開発そのものに反対ではあります。私どもは、その手法、目的については現行法とは異なった立場をとっております。特に、公団が賃貸住宅の供給を行はず、銀行、百貨店等のために業務型再開発を行うことは反対であります。

第四に、新公団は労働者にとってどのような利益があるのか。全くないと言つてよいでしょう。私どもは、以上のようない点を指摘し、本法は、

公団と入居者の関係の円滑化、高騰している家賃の抑制策について何ら新しい施策がありません。私どもは、以上のようない点を指摘し、本法は、

住宅公団の住宅政策の真の拡充にはならないと判断し、修正案を提案した次第であります。

次に、修正案の概要について御説明申し上げます。

第一に、公団の名称は、住宅公団を総合的に拡充し、その業務の中心が住宅の供給、管理にあることを明確にするため、「日本住宅総合整備公団」とすることにいたしました。

第二に、第一条の目的に、住宅に困窮する労働者のために、良質、低廉な家賃の賃貸住宅を供給することが公団の主な任務であることを明記いたしました。

第三は、役員の数であります。總裁一人、副

総裁一人、理事十人以内及び監事二人以内の計十

四人以内といつたしました。これは現行住宅公団の役員数であります。天下りは当然自粛することを期待します。

第四は、賃貸住宅運営協議会の設置であります。公団の業務は国民に開かれたものでなければ

なりません。職員も生きがいある労働を保障する必要があります。公団への参加が必要と考えます。特に家賃の変更や住宅の維持、管理、補償に

ついては居住者と職員の意見が尊重されなければなりません。賃貸住宅運営協議会は、住宅の管

理者十名で協議する機関といたします。わが党は

参画を主張しますが、少数の管理委員を出すこと

で、政府や公団の無策、放慢経営の責任を労働条件の切り下げや家賃値上げの形で、職員、入居者

に転嫁される危険性がある経営参加には賛成できません。これが議決機関である管理委員会への参

加方式をとらなかつた理由であります。

第五は、新公団が行う区画整理事業、都市再開発事業については必ず住宅あるいは宅地の開発を伴うよう、政府原案にある施行範囲の拡大は削除いたしました。住宅、宅地を供給するはずの公団が業務型の再開発を推進することは公団の性格を変えることであり、認めるとはできません。

日本社会党は、すべての労働者の生活に対する責任を持ち、関係住民、労働組合、職員の要求を受け入れるため、修正に努力を行つてまいりました。私どもは、国民の期待にこたえる公団の拡充をを目指し、本修正案を提案した次第であります。

速やかに御可決あらんことをお願いいたしまして、趣旨と概要の説明を終ります。(拍手)

○福村委員長 次に、瀬崎博義君。

住宅・都市整備公団法案に対する修正案 〔本号末尾に掲載〕

○瀬崎委員 私は、日本共産党を代表して、ただいま議題となりました住宅・都市整備公団法案に対する修正案につきまして、その提案理由と要旨を御説明申し上げます。

いま国民が求めているものは、住宅問題について言えば、良好な居住水準、適正な家賃の賃貸住

宅を中心とした公共住宅の大量建設と、それに必要な宅地の確保であり、行政改革について言えば高級官僚天下りの弊害や、長期の未用地、空き地などの行政上、財政上のむだを改めることであります。

もともと宅地開発公団は、日本住宅公団の業務として設立されたものであり、まさに行政機構の重複化、肥大化の典型ともいべきもので、わが党はその設立に強く反対しました。

設立後五年を経過した宅地開発公団の実情を見ると、唯一の事業である宅地開発は遅々として進んでおらず、機構の面では役員、部長級の一〇〇%

が中央省庁等からの天下りで占められているなど、今日宅地開発公団を廃止することに積極的意義は見出せても、存続させる意義は見出せないのではありません。政府提出の住宅・都市整備公団法案は、存続させる意義を持たない宅地開発公団の機構、組織を、事实上そのまま新公団に引き継いであります。

日本住宅公団は、「住宅に困窮する労働者のために」公的住宅を供給することを明記した日本住宅公団法の目的のもと、国民生活を支える上で一定の役割りを果たしてきました。しかし、一方では長期の未用地や空き家を大量に発生させた皆さん経営や、大量の高級官僚天下りの弊害が顕著になり、その改善が急務となつていているのであります。政府提出の住宅・都市整備公団法案には、これららの緊急を要する問題の解決策は何一つ含まれてはいません。

日本共産党は、行政改革の名にふさわしく、かつ実行可能な措置として、また日本住宅公団のすさん経営改善の第一歩として、宅地開発公団を実質的に廃止するとともに、日本住宅公団の組織機能、運営に一定の改正を行うこととし、ここに政府提出の住宅・都市整備公団法案に対する修正案を提出するものであります。

次に、修正点の要旨を申し上げます。

修正点の第一は、住宅・都市整備公団法案の全

部を修正し、日本住宅公団法の一部を改正する法律案とすることあります。

第二は、宅地開発公団の組織及び業務とともに廃止し、これに伴う必要な経過措置その他の事項については別に法律で定めること、職員の待遇についても別に法律で定めること、職員の待遇についても別に法律で定めること、職員の待遇についても別に法律で定めることとし、以上を日本住宅公団法の附則に明記することとした。

第三は、日本住宅公団の組織、機構、運営についての必要最小限の改善の措置として、管理委員会の委員に新たに公団の労働組合が推薦する者一名、公団賃貸住宅居住者の代表一名を加えることとした。また、現在理事五人以上、監事三人以上となつてある役員の定数を、理事八人以内、監事二人以内、終裁、副終裁を含めた役員の総数を十二人以内と、上限を定めることとした。なお、詳細はお手元にお配りしてあります案文をもつて御承知いただることとし、省略させていただきます。

何とぞ委員各位の賛同を得て、速やかに御可決くださいようお願いします。(拍手)

○稲村委員長 これにて両修正案の趣旨の説明は終わりました。

○稲村委員長 これより原案及び修正案を一括して討論に入ります。

○木間章君 討論の申し出がありますので、順次これを許します。

○木間章君 これにて両修正案の趣旨の説明は終わりました。

○木間章君 私は、日本社会党を代表し、ただいま議題となりました住宅・都市整備公団法案政府

原案及び日本共産党提出の修正案に反対し、日本社会党提出の修正案に賛成する立場で討論を行います。

政府原案は、行政改革を目的として住宅公団、宅地開発公団を統合し、新公団を設立するというものであります。第一條の目的において住宅を供給する対象者を欠落させるというきわめて重大な過ちを故意に犯し、まさに政府の国民不在の住

宅政策、住宅ローン地獄を肯定する内容となつておるのであります。私たちは、公団に労働者のために良質、低廉な公共賃貸住宅を供給することをお待ちするものであります。現行住宅公団の長期空き住宅、だれも入り手のない朝日ヶ丘団地のごとくの住宅を期待するものではありません。政府原案の、だれのためにが欠落した欠陥法は、まさしく政府の行政改革の本質をあらわしたものであります。

こうした政府案の本質は役員数にも示されております。もともと宅地開発公団は住宅公団の一部であります。五年前に野党の反対を押し切つて設立したものであり、その事業もほとんどが住宅公団そのものであります。今回合併するに当たり、行政改革の趣旨に照らし、住宅公団の現行役員数にどめるとは当然であります。しかし、そのほとんどが天下りであります。なおかつ十四名から十八名へと数を増し、さらには四分の一削減というみずからの方針も実現されないままです。守らず、一名をふやし十九名とするのは、まさに本末転倒であり、政府の官僚は国民の怒りを受け取ることであります。

さらに住宅公団は、労働者に良質、低廉な住宅を供給する立場にありながら、公団家賃について一方的な値上げを行い、入居者の当然の権利である裁判闘争をも敵視し、入居者との一切の話し合に応じようとしていないその反動的な姿勢は許すことができません。社会党修正案によるとおり、日常的な協議機関を設け、入居者、職員、公団が協力して円滑な住宅管理に当たるべきであります。

日本社会党は、労働者に良質、低廉な住宅を供給する労働者のために良質、低廉な公共賃貸住宅を供給し、管理する住宅公団の拡充を目指し、野党としてみずから踏みにじる態度はどういうことか意味するものであります。たとえば、特殊法人の廃止法が出来、その職が保障されていても働く職員は非常に心配をします。仮に日本住宅公団の職員がこのような立場に立たされたらいかがであります。私どもはやはり政府の政策に反対し、労働者の権利は守る立場をとるべきであります。

これが反対の第一の理由であります。

また、管理委員会に居住者、職員の代表を入れることについても、職員や居住者が公団事業全体の責任を負わされる危険を感じます。住民や労働者の参加のあり方はもう少し慎重に考えるべきと日本社会党は考えております。

日本社会党は、労働者に良質、低廉な住宅を供給する労働者のために良質、低廉な公共賃貸住宅を供給し、管理する住宅公団の拡充を目指し、野党としてみずから踏みにじる態度はどういうことか意味するものであります。たとえば、特殊法人の廃止法が出来、その職が保障されていても働く職員は非常に心配をします。仮に日本住宅公団の職員がこのような立場に立たされたらいかがであります。私どもはやはり政府の政策に反対し、労働者の権利は守る立場をとるべきであります。

日本社会党は、労働者に良質、低廉な住宅を供給する労働者のために良質、低廉な公共賃貸住宅を供給し、管理する住宅公団の拡充を目指し、野党としてみずから踏みにじる態度はどういうことか意味するものであります。たとえば、特殊法人の廃止法が出来、その職が保障されていても働く職員は非常に心配をします。仮に日本住宅公団の職員がこのような立場に立たされたらいかがであります。私どもはやはり政府の政策に反対し、労働者の権利は守る立場をとるべきであります。

私は、日本共産党を代表して、國民に責任を持つ政治勢力とは言えません。

私は、日本共産党の修正案に対しても反対をす

同じ革新政党の立場にありながら、修正案が二本出されるということに私は非常な悲しみを感じるものであります。

住宅・都市整備公団法案に反対する第一の理由は、本法案が従来いろいろな問題点を持ちながらも勤労者に住宅・宅地を供給する上で一定の役割を果たしてきた日本住宅公団に、大企業向け都

市再開発事業を新たに加えることによって、その性格を変質させる道を開いたことがあります。

すなわち、日本住宅公団法では第一条で勤労者のための住宅供給を明確にうたっていたのであります。新公団はこの点を削除し、新たに業務用市街地再開発事業を仕事の柱に据え、都市再開発法と連動させて大都市の業務用市街地再開発事業を大規模に行えるようになります。

私の質問でも明らかになつたように、この新公団の新たな業務は、結局のところ、たとえば鈴木東京都知事が推し進めようとしているマイタウン東京構想に代表される、大企業が要求する都市再開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

住宅・都市整備公団法案に反対、社会党提出の修正案に賛成、わが党提出の修正案に賛成の討論を行なうものであります。

住宅・都市整備公団法案に反対する第一の理由は、本法案が従来いろいろな問題点を持ちながらも勤労者に住宅・宅地を供給する上で一定の役割を果たしてきた日本住宅公団に、大企業向け都

市再開発事業を新たに加えることによって、その性格を変質させる道を開いたことがあります。

すなわち、日本住宅公団法では第一条で勤労者のための住宅供給を明確にうたっていたのであります。新公団はこの点を削除し、新たに業務用市街地再開発事業を仕事の柱に据え、都市再開発法と連動させて大都市の業務用市街地再開発事業を大規模に行えるようになります。

私の質問でも明らかになつたように、この新公団の新たな業務は、結局のところ、たとえば鈴木東京都知事が推し進めようとしているマイタウン東京構想に代表される、大企業が要求する都市再開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

開発を推進することは明らかであります。まさにその実行部隊として新公団が位置づけられようとしている、ここにわが党が本法案に反対する最大の理由があるのであります。従来の都市再開発が

でいます。せっかく手に入れた持ち家もローンの返済に追われ、生活費の極度の切り詰めを余儀なくされ、ローン返済をめぐる家庭悲劇、自殺も後を絶ちません。このようなときにこそ安く質のよい公共住宅の大量建設を行うべきであり、住宅公団は積極的にその事業を行るべきなのであります。

反対する第三の理由は、労働者のための住宅供給とつくることが行政改革の一環であると政府は説明しているのであります。行政改革とはおおよそ遅いものであり、むしろその趣旨逆行するものであるという点であります。

およそ行政改革を言うならば、利権と汚職、腐敗を一掃して、簡素で効率的な行政機構をつくり上げるべきであります。ところが当委員会でも明らかになつたごとく、新公団は住宅公団の役員数よりさらに五人も役員をふやし、高級官僚の天下りを温存しようとしていることは明らかであります。このような事実は、大平内閣の昭和五十五年行政改革で決めた闇議了解「特殊法人の役員について」で、特殊法人役員の民間登用の努力をうたう。全特殊法人の常勤役員については、国家公務員からの直接の就任者及びこれに準ずる者をその半数以内にとどめることを目標とする決定しましたが、この決定をも無視するものであります。まさに二つの公団の統合の実態は、宅地開発公団が天下りポストを生んで里帰りするものだと言われても仕方がないものであります。わが党はいまこそ本来不要な宅地開発公団を廃止し、労働者の住宅建設・宅地供給を大いに進める住宅公団に立て直すべきであると考えるものであります。最後に指摘しなければなりませんのは、住宅公団の抱える一千六百ヘクタールに及ぶ広大な未用地、公団発表の二万五千戸の数倍に達すると言われる空き家の存在についてであります。

このようなすさんな経営、管理のツケは結局家賃にはね返るものであり、ただでさえ家賃が高いと言われている公団住宅を、労働者にとってますます高ねの花にしてしまう結果となるのであります。この問題の一日も早い解決を強く望むものであります。そして、真に国民の住宅要求にこたえます。

た公団づくり、居住者が住んでよかつたと喜ばれるような居住水準の向上と住環境の整備を早急に実施することを強く主張するものであります。社会党提出修正案は、宅地開発公団を廃止するわが党修正案とは違つて、日本住宅公団と宅地開発公団の合併を認めるものではありますが、基本点において積極的な内容を持つものであります。そこで、修正案による名称は妥当とは言ひがたく、また、住宅に困窮する労働者につきましては本法の運用において従前と変わることのない実効を期すること等、審査の過程で明らかになつたところです。

以上で私の討論を終わります。(拍手)「議事進行」と呼び、その他発言する者あり)

○稲村委員長 中村靖君。

○中村(靖)委員 私は、自由民主党を代表いたしまして、ただいま議題となりました住宅・都市整備公団法案に賛成、同法律案に対する日本社会党提出の修正案につきまして反対の意向を表明するものであります。

本法律案は、日本住宅公団と宅地開発公団とを統合して、住宅・都市整備公団を設立し、住生活の安定向上と都市環境の整備改善を図るために、大都市地域等において集団住宅及び宅地の大規模な供給、市街地開発事業等の施行、都市公園の整備等の業務を行おうとするものであります。

委員各位の御承知のごとく、わが国の住宅事情

は量的には一応充足し、質的にもかなり改善されてきておりますが、住生活の向上、改善に対する国民の要望には依然として根強いものがあり、今後とも住宅の質や住環境等に関する国民の需要動向を十分に見きわめつゝ、健康で文化的な生活を営むに足りる良質な住宅、宅地の供給を図る必要があるります。

また、大都市地域を中心として都市機能の更新、良質な居住環境の形成等を図るため、既成市街地の再開発及び根幹的な都市公園の整備を強力

に推進することは重要な課題となつております。

以上の住宅事情等の見地からいたしますと、初めに述べた本法律案の内容は、良質な住宅、居住環境の確保と今後の都市化等の一層の進展に対応する措置として、時宜に適したものとして賛意を表するものであります。

日本社会党提出による修正案は、本法律案の名

称を「日本住宅総合整備公団」に、また、目的中に「住宅に困窮する労働者」等を加えるものとするほか、役員等について改めるものとしておりま

すが、大都市地域等の住宅事情及び都市環境の改

善等の面から新たに新公団を設立する趣旨より見ますと、修正案による名称は妥当とは言ひがたく、また、住宅に困窮する労働者につきましては本法の運用において従前と変わることのない実効を期すること等、審査の過程で明らかになつたところです。

日本共産党提出による修正案は、本法律案の全部を日本住宅公団法の一部を改正する法律に改めるとしておられます。本法律案提出の経緯等から見ますと適切を欠くものと思われるのではないかといふことになるというふうに思ひますが、どうなれば、討論の際に修正案が二つ出

けであります。ですから、討論の際にはその関係については触れない、そして採決の際に態度を明確に示すなど、修正案を出すという意味がなくなるわけあります。両方が話して統一した修正案にできるかであります。

以上ふうに私は思うわけであります。

そういう状況でありますから、これは後日で結構です。後日、理事会で十分検討するよう要求をいたしたいといふふうに思ひます。

○稲村委員長 中村茂君のただいまの発言は、後刻、理事会で十分協議いたしたいと思ひます。

これにて討論は終局いたしました。

以上は次第から、住宅・都市整備公団法案に賛成、同法律案に対する日本社会党提出の修正案及び日本共産党提出の修正案に反対するものであります。

これをもって討論を終わります。

○稲村委員長 中村茂君。

○中村(茂)委員 議事進行について委員長に申し上げたいと思います。

先ほど討論の中で日本共産党の中島委員から、

政府原案について反対、社会党の修正案について賛成という意思表示がありました。議事のあり方として、採決になつた場合にはできるだけ案件の原

旨に採決はなつていいわけあります。そういう

趣旨にかんがみて考えてみれば、いずれにしても

討論の際には、原案については反対なら反対、そ

うして他の修正案についてはそこで意旨表示する

ということは間違つただといふように思います。そ

してそのまま入つていて、意思表示しないで入つていて、そして採決になつた際に、一番遠いところからやつていくわけでありますから、その遠いところが否決になつた、さて次の案についても採決したらいいかどうかという新しい観点が初めて出でてくるというのが議事のあり方ではないか。そうでなければ、討論の際に修正案が二つ出でて、他の修正案に賛成という意思表示があれば修正案を出すという意味がなくなるわけであります。両方が話して統一した修正案ができるかであります。

日本社会党提出による修正案は、本法律案の名

称を「日本住宅総合整備公団」に、また、目的中

に「住宅に困窮する労働者」等を加えるものとす

ます。両方が話して統一した修正案ができるかであります。

日本社会党提出による修正案は、本法律案の名

称を「日本住宅総合整備公団」に、また、目的中

に「住宅に困窮する労働者」等を加えるものとす

「賛成者起立」

○福村委員長 起立多數。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○福村委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、池田行彦君外五名より、自由民主党、日本社会党、公明党・国民會議、民社党・国民連合、日本共产党及び新自由クラブの六派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。池田行彦君。

○池田(行)委員 ただいま議題となりました住宅・都市整備公団法案に対する附帯決議案について、自由民主党、日本社会党、公明党・国民連合、日本共产党及び新自由クラブを代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

案文はお手元に配付しておりますが、その内容につきましては、すでに質疑の過程におきました委員各位におかれましては十分御承知のことありますので、この際、案文の朗読をもつて趣旨の説明にかかることがあります。

住宅・都市整備公団法に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講じその運用に遺憾なきを期すべきである。

一 政府、住宅・都市整備公団(以下「新公団」という。)は、住宅を必要とする労働者等のために良好な公的賃貸住宅等を計画的に建設し、適正な家賃で供給するよう努めること。

二 政府、新公団は、都市再開発事業の実施に当たつては関係権利者の意思を十分に反映しえる限りの公共住宅の建設を図ることともに、震災にも対応できる市街地の形成に努めること。

三 新公団は、既設の住宅団地については、施設の改善整備と適正な維持、管理のもとに居ること。

住者と意思の疎通を図り、快適な生活環境を確保すること。

確保するよう努めること。

新築空家の問題については、その解決に積極的に取り組むこと。

政府、新公団は、身体障害者のために必要な住宅の供給促進及び法令に定める身体障害者雇用率の達成に努めること。

六 関連公共、公益施設の整備については、関係地方公共団体の財政負担の軽減を図るために、所要の措置を講ずるとともに、義務教育施設用地に対する特別措置等について検討すること。

七 新公団は、宅地造成計画の策定及び実施に当たつては、できる限りの公共住宅の建設を図るとともに、周辺地域の自然環境との調和に十分配慮すること。

八 政府、新公団は、行政改革の趣旨にたらし、業務の効率化に努めるとともに、役員の遞減及び内部登用等の拡充に努めること。

九 新公団は、従前の労働協約、労使協定、労使慣行を尊重し、統合による労働条件の低下がおこらないよう十分に配慮すること。

十 新公団は、その業務に関連する関係法人について、業務の執行等について公団の性格にてらし適正なものとするよう努めること。

右決議する。

以上であります。

委員各位の御賛同をお願い申し上げます。(拍手)

○福村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

【報告書は附録に掲載】

○福村委員長 次回は、来る十七日午前九時四十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時一分散会

決しました。

この際、齊藤建設大臣より発言を求められますので、これを許します。齊藤建設大臣。

○齊藤國務大臣 本法案の御審議をお願いしまして以来、本委員会におかれましては終始熱心な御

討議をいただき、ただいま議決されましたことを深く感謝申し上げます。

審議中における委員各位の御高見につきましては、今後その趣旨を生かすよう努めるとともに、ただいま議決になりました附帯決議につきましても、その趣旨を十分に尊重して、今後の運用に万全を期して努力する所存でございます。

ここに本法案の審議を終わるに際し、委員長初め委員各位の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表し、ごあいさつといたします。ありがとうございます。(拍手)

○福村委員長 お詫びいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○福村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

【報告書は附録に掲載】

○福村委員長 次回は、来る十七日午前九時四十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時一分散会

正する。

題名を次のように改める。

日本住宅総合整備公団法

目次中「役員及び職員(第十八条 第二十九条)」を「役員等(第十八条 第三十一条 第四十二条)」、「第四十条 第四十八条」を「第四十一条 第五十一条」に、「第四十九条 第六十一条 第六十二条」を「第五十一条 第六十三条」に、「第六十四条 第六十七条」を「第六十六条 第六十八条」に、「第六十五条 第六十九条」を「第六十八条 第七十条」を「第六十九条 第七十二条」に改める。

第一条中「住宅・都市整備公団」を「日本住宅総合整備公団」に改め、「都市地域において」の下に「住宅に困窮する労働者のために、」を加え、「集団住宅」を「低廉な家賃の賃貸住宅等」に改める。

第二条及び第六条中「住宅・都市整備公団」を「日本住宅総合整備公団」に改める。

第三章「役員及び職員」を「第三章 役員等」に改める。

第十八条中「二人」を「一人」に、「十四人」を「十人」に改める。

第九章のうち、第七十条を第七十二条とし、第六十九条中「第二十九条」を「第三十二条」とし、第五十八条を「第六十条」に、「第五十九条」を「第六十一条」に、「第六十二条」を「第六十四条」に改め、同条を第七十二条とし、第六十八条中「第六十三条」を「第六十五条」に改め、同

条を第七十条とする。

第八章のうち、第六十七条を第六十九条とし、第六十六条中「住宅・都市整備業務」を「住宅総合整備業務」に、「第二十九条」を「第三十一条」に、「第三十二条」を「第六十八条」とし、第六十五条第一項中「第二十九条」を「第六十一条」に、「第五十条」を「第五十二条」に、「第五十五条」を「第五十七条」に、「第五

住宅・都市整備公団法案に対する修正案

(中村茂君提出)

【賛成者起立】

本動議に賛成の諸君の起立を求めて

第三十五条を第三十七条とし、第三十四条の中「第二十九条」を「第三十二条」に改め、同条第三十六条を第三十三条とし、第三十五条を第三十二条を第三十四条とし、第三十二条を第三十三条とし、第三十二条を第三十四条とし、「第四号ロ及び第十五号ハ」を「及び第四号ロ」に、「第十六号」を「第十五号」に改め、同条第三項中「住宅・都市整備公団宅地債券」を「日本住宅総合整備公団宅地債券」に改め、同条第三項中「第十九条第一項中第十五号を削り、第十六号を第十五号とし、第十七号から第十九号までを一号ずつ繰り上げ、同条第二項第四号中「第十号又は第十五号」を「又は第十号」に改め、同条第四項及び第五項を削り、同条第六項を同条第四項とし、同条を第三十一条とする。

第三章中第二十八条を第三十条とし、第二十七条を第二十九条とし、第二十六条の次に次の二条を加える。

(賃貸住宅運営協議会)

第二十七条 公団に、賃貸住宅運営協議会(以下この章において「協議会」という。)を置く。

2 協議会は、総裁の諮問に応じ、公団が賃貸する住宅(以下この章において「賃貸住宅」という。)の家賃の決定その他の賃貸住宅の管理に関する重要事項を調査審議する。

3 協議会は、前項の事項に関し、総裁に意見を述べることができる。

第二十八条 協議会は、委員十人以内で組織する。

2 協議会の委員は、賃貸住宅の居住者、公団の役員及び職員並びに賃貸住宅の管理に関する学識経験を有する者のうちから、建設大臣の認可を受けて、総裁が任命する。

3 協議会の委員の任期は、二年とする。

4 第二十二条第一項ただし書及び第二項並びに第三十三条第二項及び第三項の規定は、協議会の委員について準用する。

附則第七条第五項及び第六項中「第五十九條」を「第六十一条」に改める。
附則第八条第一項中「第五十五条」を「第五十六条」に改め、同条第二項中「第五十五条」を「第五十七条」に改める。
附則第十二条及び附則第十五条中「住宅・都市整備公団」に改める。
附則第十六条中「住宅・都市整備公団」を「日本住宅総合整備公団」と、「住宅・都市整備公団法」を「日本住宅総合整備公団法」に改める。
附則第十七条中「第二十九条」を「第三十二条」に改める。
附則第十八条中「住宅・都市整備公団」を「日本住宅総合整備公団」に改める。
附則第十九条中「第四十九条」を「第五十二条」に改める。
附則第二十条中「第五十条」を「第五十二条」に改める。
附則第二十四条から附則第二十六条まで中「住宅・都市整備公団」を「日本住宅総合整備公団」に改める。
附則第二十七条のうち、土地区画整理法第三条の二の改正に関する部分を次のように改める。
第三条の二の見出し及び同条第一項中「日本住宅公団」を「日本住宅総合整備公団」に改め、同条第二項中「日本住宅公団法(昭和三十五年法律第五十三号)」を「日本住宅総合整備公団法(昭和五十六年法律第一項第十六号)」に改め、同条第三項中「日本住宅公団法(昭和五十六年法律第一号)」に改める。
附則第二十八条中「住宅・都市整備公団」を「日本住宅総合整備公団」に改める。
附則第二十九条中「住宅・都市整備公団」を「日本住宅・都市整備公団」に改める。

昭和五十六年四月二十七日印刷

昭和五十六年四月二十八日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

K