

第九十四回国会 建設委員会 議 録 第十一号

昭和五十六年四月十七日(金曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 稲村 利幸君

理事 池田 行彦君

理事 中村 靖君

理事 木間 章君

理事 渡辺 武三君

理事 鳴田利太郎君

理事 田村 良平君

理事 谷 洋一君

理事 中西 啓介君

理事 村田敬次郎君

理事 小野 信一君

理事 横山 利秋君

理事 林 保夫君

理事 甘利 正君

出席政府委員

建設省道路局長

渡辺 修自君

委員外の出席者

参 考 人

(日本旅客船協

会副会長)

立花 欣一君

参 考 人

(全日本海員組

合中央執行委員

古田 昇君

参 考 人

(全日本港湾労

働組合中央執行

委員長)

吉岡 徳次君

参 考 人

(広島県副知事)

竹下虎之助君

建設委員会調査

室長

川口 京村君

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案(内閣提出第六〇号)

○稲村委員長 これより会議を開きます。

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案を議題といたします。

本日は、本案審査のため、参考人として日本旅客船協会副会長立花欣一君、全日本海員組合中央執行委員沿海局長古田昇君、全日本港湾労働組合中央執行委員長吉岡徳次君及び広島県副知事竹下虎之助君に御出席を願っております。

この際、参考人各位に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、御多用のところ本委員会に御出席をいただきましてまことにありがとうございます。

参考人各位におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のない御意見を述べいただくようお願い申し上げます。

まず、議事の順序といたしまして、初めに参考人各位から御意見をそれぞれ十五分程度お述べいただきます。あとは委員の質疑に対しお答えをいただきます。御意見は、立花欣一君、古田昇君、吉岡徳次君、竹下虎之助君の順序でお願いいたします。

それでは、立花参考人をお願いいたします。

○立花参考人 本日は、非常に貴重な時間、諸先生方のお呼びを賜りまして、この席上より本四架橋問題の旅客船に關して陳述をさせていただきます。とをありがたく思います。非常に貴重な時間でございまして、早速本件についての陳述を申し述べさせていただきます。

まず、日本旅客船協会といたしましては、この

立法を長年にわたって待ち望んでおりましたが、この法案の内容につきましては、まず基本的には賛成するものでございます。しかしながら、この機会に、この法案提出までの経緯と旅客船業界の本問題に対する基本的な考え方について、これから若干陳述をさせていただきます。われわれの立場を理解していただきたいのでございます。

まず最初に、申し上げるまでもなく本四架橋の性格は、いままでも地方自治体で行ってきた架橋とはその様相を全く異にする、いわば空前絶後とも言える巨大な国家的海上プロジェクトでございます。したがって、当業界としましては、本四架橋が瀬戸内海関係地域の産業、経済の発展に寄与するものであり、また、架橋により事業の廃止または企業規模の縮小を余儀なくされる事業者と従事者にとってはそれ相応の施策は講ぜられるものと期待して、架橋に今日まで賛成してまいりました。

これらの施策が講ぜられてしかるべきだとして前提として、われわれは次の三点を挙げたいと思います。

その第一は、本四架橋の完成によりまして、旅客船業界が瀬戸内海において日夜営々として築き上げてきた旅客船事業が壊滅的な打撃を受け、多数の事業者とその従業者並びに家族の生活権は奪われて、いわば生存権を侵害されるという重大な社会問題であるわけでございます。

第二には、本四架橋は、従来からわれわれが輸送していた旅客と自動車とを架橋に転移させて、その利用に対し料金を取るといういわば国家企業であり、われわれの事業と機能を全く同じくするものではないかと考えるものでございます。

第三には、旅客船事業者は、架橋完成直前までは航路を維持しなければならぬ社会的責任を負わされております。いわばテープカットの寸前ま

で、われわれは一言半句もなくこの輸送の責任を果たさなければならぬわけでございます。したがって、事前に自由廃業もできないというきわめて拘束された事業であり、さらに、その事業の収入源である運賃は認可制度のもとにございまして、運賃を勝手に上げて資本を蓄積し、事業の廃止や転業、転職に備えるわけにはいかないのでございます。

しかしながら、片や本四架橋の公団が昭和四十五年に設立されてから後、政府側に何らの措置も用意されていないことが判明いたしましたので、われわれは事態を重視して、四十七年の十月からこれが対策樹立を関係方面に要請する活動を開始したのでございます。幸いにして政府側の御理解をいただいたので、旅客航路を取り巻く環境の実態の調査を経て、関係者、関係機関、学識経験者等を含んで対策の審議が行われました。この間、調査と審議が長期に及びましたので、当業界の現場は不安と焦燥感に駆られたのであります。そこで、日本旅客船協会としても、その対応に内部的にも大変な苦慮をして今日までまいりましたものでございます。今回ようやくこの特別措置法案がこの国会に提出されたのでございますが、われわれはいたしましてはまさに十年來の念願でありますから、われわれの念願が一日も早く、早期に達成せられるよう心からお願いを申し上げる次第でございます。

次に、この法案に關連する今後の具体的諸問題について、若干の意見を申し述べさせていただきます。

まず第一は、本法案の内容については、業界は大筋において納得しており、現に政府当局から内容の説明がすでになされていると思っておりますので、内容については言及することは避けられますが、ただ、今後、法律に規定された内容を具体化する際

本日の会議に付した案件

連合審査会開会に関する件

第一類第十二号

建設委員会議録第十一号 昭和五十六年四月十七日

には、複雑多岐にわたる旅客航路の実態を御考慮いただき、きめ細かい配慮を政府に望むものでございます。

第二に、また、旅客船業界としては、そのほとんどが中小企業でございますので、今後いかにして事業転換を行っていくのか、その成否が最大の関心事でございます。旅客船事業の場合は他の地区の同一事業に進出することは事実上不可能でございます。結局陸上産業に進出せざるを得ないと考えております。その場合、陸上産業が機械設備を変更して他の事業に転換することは全く異なり、俗に言ううかつばがおかになるというように、ことごとくございまして、事業転換が非常にむずかしいことが予測されるわけでございます。また、離職する従業員についても全く同様なことが言えるのではないかと考えます。

このようなことから、事業転換対策としては、国と本四公団の援助はもちろんのこと、特に転業先の選定、低利の融資等に関する地方自治体の具体的な協力が絶対に必要であると思ひます。また、事業の廃止を余儀なくされる事業者としましては、この際、これまで自分たちが船で輸送していた旅客を、架橋利用のバス事業を開始することによって輸送したいというような、すでにその計画をしている人もございます。このような場合、地方自治体の協力のほかに、免許事業として国の協力もぜひ必要と考えるものでございます。どうか関係方面の絶大な御協力をお願い申し上げます。もちろんわれわれも鋭意努力いたしたい所存ではございますが、現時点では、転業という非常な不安を持って、この転換の危機をどうして乗り切るかということに今後の大きな、重大な課題を背負っておるものでございます。

また、事業の廃止または事業規模の縮小に伴い、離職せざるを得ない船員その他の従業者は、事業者が長年雇用し、ともに旅客船事業を支えてきた貴重な人たちでございます。もちろん事業者として転業に最大限の努力をし、従業者とその家族が将来において不安のないように全力を尽くす

所存ではございますが、転換については、やはり国、本四公団並びに自治体のよほど積極的な格別の御支援がなければとうてい達成できないものと考えております。

前述いたしましたように、本四架橋の完成によって現行の航路体系は大きく崩れますが、交通サービスの面から見ると、架橋される島のサービスは著しく向上いたします。しかしながら、架橋されない島の関係航路が従来の航路体系から外された場合に、従来のサービスが著しく低下し、離島住民の生活に支障を及ぼすおそれ十分でございます。

瀬戸内海における離島は、いわばメイン航路が四国と本土、中国間にございまして、それを經由しての離島対策をわれわれは行っており、一例を挙げますと、四国の丸亀と、岡山県側の下津井という土地がございまして、それを結ぶ間に本島という島がございまして、この島を經由して下津井に行っておるわけでございまして、この実態を見てまいりますと、離島の本島の方々の需要は全体の約二割程度でございます。また、この航路の収入においても約一割から二割前後のシェアを占めております。ここで並行して見島一坂出ルートができました場合は、主たるものは全部この架橋に転移いたします。しかしながら、この本島の離島をこのままほうっておくわけにはいきません。やはり本島航路はやらなくちゃなりません。その場合に、現実には現在採算のとれておる大型船、現在五百トン型が約三隻就航していますが、恐らく同じ船型で同じ便数でこの本島航路を維持していくということは現実には不可能なわけでございます。したがって、そのようなケースがこの架橋による離島問題として大きく出てまいります。

そういうようなことを考えると、特にその中で離島の通勤、通学者等が、架橋利用の方が不便で航路を継続した方が便利がいいというような意見もあるのは当然でございます。このような場合の不採算航路をどのような形で維持継続していくかということは非常な問題がございまして、ゆえに、

これはわれわれだけの努力に期待されても目的を達成するのには余りにも問題が大き過ぎます。したがって、地方自治体と国の積極的、具体的なこれに対応する諸施策が必要な問題として出てくるわけでございます。

最後につけ加えますと、今後行われる地方自治体による個々の架橋におきましても、旅客船事業者が同様な被害を受けることは火を見るより明らかでございます。当業界といたしましては、今後地方自治体が本四架橋に準じて対処していただきたいと願うものでございます。

最後に、以上申し上げました状況でございますので、何とぞ当業界の立場を十分に御理解を賜りたいと存ずる次第でございます。

なお、今日も関係地域の旅客船事業者と従業員は不安な気持ちで毎日大事な生命を預かって輸送を行っております。どうかこの機会に一日も早く本法案を御制定賜り、廃業と転業、離職と転職が円滑に進められますよう、強く本席でお願いを申し上げたいと存ずる次第であります。どうもありがとうございます。（拍手）

○稲村委員長 次に、古田参考人をお願いいたします。

○古田参考人 参考人として陳述の機会をお与えいただきましてことについて、深く感謝を申し上げます。

本四架橋に伴う船員の雇用等に関する諸措置の立法化につきまして、私たち海員組合は、本州四国連絡橋の建設に伴いまして旅客船船員の雇用及び船舶の航行安全の確立とともに、立法化につきまして国等に対しまして今日まで強く要請をしてまいりました。このたび、ようやくにしまして長年の念願がかないました。ここに本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案が国会に上程される運びになりました。今日まで尽力を賜りました運輸、建設両省を初め関係各位の御努力に対しまして、心から厚くお礼を申し上げます。本組合といたしましては、この法案そのものに

つきましては基本的に賛成するものでございまして、一日も早く法案が可決、決定されることを強く期待してやみません。しかしながら、本州四国連絡橋の建設に伴う諸措置につきましては、この法案だけではなくして行政指導等の実行上の措置もきわめて重要でありますので、この機会に諸措置等に関しまして基本的な考え方を若干述べさせていただきますと存じます。そうしまして十分な御理解を得た上で、今後は円滑かつ適切な実施を期待してやみません。

本州四国連絡橋は、国の交通政策の一環として企画、立案、実行されます大きなプロジェクトでございます。これによりまして既存の海上交通は陸上交通へと転換するわけでございまして、その結果、地域の経済社会の発展に貢献してまいりました多くの船員が職場を失うこととなります。生活が破壊されることとなるわけでございまして、重大な影響を及ぼすことになるわけでございまして、このように予測される事態に対しまして、原因者である国、関係地方公共団体あるいは本四公団は、みずからの責任において関係船員の雇用や生活に不安を来さないよう、特段の措置を講ずるよう要請してきたことは皆様御承知のとおりでございます。

〔委員長退席、池田（行）委員長代理着席〕
本組合の雇用と生活に対する基本的な考え方でございまして、すでに対策懇談会等の場を通じまして何度となく述べてきたところでございますけれども、まず失業の予防でございます。そのためには、旅客航路事業の維持に努め、必要とする助成等の措置を講ずること、次には、それでもなおかつ離職を余儀なくされる場合には、早期に再就職が図られるよう、職場の開拓など雇用の受けざらを整え、準備することが肝要であろうかと存じます。そして再び離職の事態を招くことのないように、企業を秩序ある形で合理的な規模に集約統合が図られるよう、航路再編成計画等につきましては法的拘束力を与える必要があろうかと存じます。

私たちがこのように旅客船という職場に固執しますのは、関係船員は旅客船という特殊な労働環境になじんでおられますので、他の海上職場や他の職場への転換、対応性に非常に乏しいわけでございます。旅客船の勤務体制などの性格から、必然的にその居住は発着港周辺という特殊な事情がございます。現在の生活を守るために、あえて私たちは海上から陸上へ転職することも選択せざるを得ないという判断をしておるわけでございます。したがって、これら諸条件を満たすためには、職場の開拓、あつせんにつきまして本四橋に関連する事業所を例示して、これらを次の職場として優先的に確保し、あつせんする体制を強く望んでおるところでございます。

御案内のように、わが国の場合には終身雇用体制にございますので、本四架橋という本人の責めに帰したい理由で定年前に離職を余儀なくされ、勤続が中断されることになりまして、それに伴って退職金その他労働条件等について大きな不利益をこうむることになります。これらに対する補償は当然であろうかと存じます。

以上のように、何点か申し上げましたように、これらの点につきましては法案もしくはそれら法案に基づく補完措置として、実行上の措置として幾つかは取り上げられておるところでございます。しかし、離職者に対する職業転換給付金あるいは今後の就職あつせん等を見ました場合に、たとえば職業転換給付金をとりまして、生活保護を受ける場合と比較をしてみてもその水準はきわめて低いわけでございます。働く意思と能力を有する者に対する生活保障としてはきわめて貧弱であると言わざるを得ません。今後できるだけ早期機会に早急に改善されることを要望してやみません。

二つ目の問題として、諸措置の実施に関する要望をこの際申し上げておきたいと存じます。

以上申し上げましたように、本四架橋によって船員がどのような状態に置かれるか、あるいは今後どのような状態が生まれてくるか、それらに対し

ましては、国等がなすべきことは当然でございますけれども、基本的なわれわれは、この法案が可決、決定されることによりまして、この法案を根拠として早急に諸措置が具体的に実効あるものとして移されることを期待するわけでございます。その際には、たとえば職場の開拓、あつせん等の雇用問題あるいは航路再編につきましては先ほど申し上げましたような基本的な方針に基づきまして、基本的な指針を打ち出すだけではなくして、具体的な対応と、今後残される問題につきましても国の指導と相まって地方公共団体、さらには本四公団の責務において今後進めることが重要であろうと考えておるわけでございます。

いずれにしても、船員の再就職あるいは航路再編計画の成否は、因島大橋の完成することあるいは完成を機会として最初の具体の事例になるかと存じます。因島大橋が今後の雇用対策等につきましましてモデルになることは疑う余地もございません。幸い、本日は地方公共団体の代表として広島県の副知事も出席されておりますけれども、われわれ船員の再就職等につきましては、国並びに関係地方公共団体、さらには本四公団はそういうことを十分踏まえてもらいまして、条件設定とあわせまして、今後失業等の防止のために最大の努力をいただきますよう特別の措置をとられますよう切望してやみません。

最後に、本法案が早急に成立することを祈念申し上げまして、はなはだ簡単でございますが私の陳述といたします。ありがとうございます。(拍手)

○池田(行)委員長代理 ありがとうございます。

次に、吉岡参考人をお願いいたします。○吉岡参考人 参考人として陳述の機会を与えていただきましたことについて厚くお礼を申し上げます。

私は、今回提出されております法案に関連をいたしまして、港湾労働者という立場から若干別な角度で、以下三点にわたって陳述をいたしたいと思います。

います。

まず一つは、これまでの私どもの運動の経過についてであります。

御承知のとおり、本四連絡橋問題は昭和四十七年十一月に尾道—今治、児島—坂出、神戸—鳴門の三ルート建設が発表されました。全港湾は、本四連絡橋が港湾労働者の雇用に及ぼす影響を大変重視しまして、港湾労働者の雇用保障の要求と、もし要求が受け入れられない場合には架橋そのものに反対することを大会で決定しました。また総評も昭和四十九年の大会で、労働者あるいは地域住民、漁民の生活と雇用を無視する、産業基盤確立優先の本四架橋建設に反対する決議を採択して、同時に関係単産による総評本四架橋問題対策委員会を設置して今日に至っております。さらには、四国四県を初め大阪、兵庫、岡山、広島などの関係県総評単位と、それぞれルート別の対策委員会も設置してまいっております。

このような大会の決定を受けて、全港湾は、昭和四十九年二月に港湾労働者の雇用確保と生活保障に関する要求書を本四公団や建設省などの関係先にいたしました。総評も、地域住民、労働者の生活と雇用、環境保全等についての要求書を出して、今日まで要求実現のための運動を続けてまいっております。

その後、本四架橋建設についての政府の方針が変わりまして、連絡橋としては児島—坂出のルート、それに大鳴門、因島大橋の二つの橋と、離島対策としての大三島橋の建設ということになりました。しかし、連絡橋が三ルートから一ルートに減ったとしても、港湾労働者に与える影響については本質は変わりませんし、さらには先ほど申しました三つの橋の建設に続いて、離島対策のためと称して次々に橋の建設が考えられているようでありまして、結果的には三ルート連絡橋の方向へと進んでいるように思います。

そこで、私どもの要求に基づいて本四公団や建設省など関係各省との交渉を重ねてきましたが、その結果、昭和五十三年十月に、たまたま児島—

坂出ルートの着工を前にして、総評対策委員会と政府関係者との間で本四連絡橋に伴う港湾・陸上運送関係雇用問題等に関する協定書を取り交わすことができました。その内容は、港湾について、その及ぼす影響について今後継続して調査をする。調査の結果、影響が明らかに予測される場合には、国は、港湾労働者としての雇用確保等について必要な措置をとる、また、その他交通運輸等関係労働者の雇用問題についても国は雇用の確保について必要な措置をとる、そして必要な措置とは立法措置を含むものとする、こういうものであります。

〔池田(行)委員長代理退席、委員長着席〕以上の協定に基づいて港湾の調査委員会が発足しました。以後この調査委員会による現地調査あるいは地方自治体を主体とした地方調査、それに政府調査、港湾労使による調査など、こうした独自の調査も行われてきました。また、中央調査委員会は十一回の会議を重ねて、ことしの二月に中間報告という形で調査結果をまとめて発表したわけでありました。

この調査結果の内容は、港湾ごとの個々の港運事業者の事業の実態によつては、港湾労働者に明らかに影響があると予測することができるといふものであります。つまり、当初は港湾に果たしてどの程度の影響があるかというところについていろいろ関係者と私どもの間に意見の違いがありましたが、結果的にはいま私が申し上げましたように、影響があると予測されるところが明らかにになったのであります。したがって、三月五日に雇用対策中央協議会が持たれました、調査委員会の報告を受けて、港湾労働者の雇用保障について、必要に応じて立法措置を含めた対策を早急に講ずることを確認をして今日に至っているわけでありまして、これが今日までの私どもの運動の経過であります。

二つ目は、法的措置についてのいわゆる全港湾の要求についてであります。私どもは、港湾労働者の雇用と生活の保障のた

めの法的措置について、今日次の要求をしてまいっております。

その一つは、架橋によって港湾労働者の雇用に影響が生じた場合には、港湾労働者としての雇用を保障するために、国は影響を受ける港湾労働者に対して、その者の平均賃金をその企業を通して保障をする、そしてその保障期間は五年間とする事。

二つは、こうした保障をするその間に、港運事業者の指導育成、援助をすることによって、いわゆる港運事業者の独立体制ができるような措置を講じてもらう。具体的には事業資金の特別融資や利子補給あるいは国、港湾管理者による港湾の整備拡充などによって港運事業者の事業拡大のための措置を講じていただく、こういうものであります。それに、これから橋がかかると四国などへの新しい工場進出ということが考えられますけれども、その場合にはあくまでも新しい、いわゆる新規の港運業の免許を与えるのではなくて、そこにおります既存の事業者はその仕事を優先させるという措置も必要ではないかと考えているわけでありました。

三つは、こういう雇用対策でもなおかつ落ちこぼれが出てくると思いますので、そこで離職者対策であります。架橋によって離職を余儀なくされる者の就労対策として、各県単位にあるいはルート単位に事業団体を設立をして、その受け皿をつくって、そしてこの橋の料金徴収など、架橋に伴う関連業務などの業務を委託させるようにしてもらいたい、こういうことであります。また、離職者に対する職業訓練とその間の生活保障、もう一つはどうしても離職を余儀なくされる者についての転職資金等の支給などでありました。

以上述べましたように、私たちの要求は大別して、一つは港湾労働者の雇用保障、二つはそのための事業者の育成指導と援助、そして三つが離職者対策であります。要求の重点は何といっても港湾労働者としての雇用保障であって、離職者対策ではありません。つまり、架橋の影響によって

港湾労働者が失業するようなことがあってはならないということでありました。その点を強調しておきたいと思ひます。

さて三つ目は、本四架橋に対する私どもの基本的な考え方について若干述べさせていただきます。

その一つは、私たちは本四連絡橋の建設そのものに反対しているものではありません。すでに述べましたように、架橋によって環境が破壊され、一部の労働者であってもその犠牲を認めることは絶対にできないということでありました。そこでさきに述べましたような法的措置を求めているわけでありました。

どれほどの影響があるかについては先ほども申しましたけれども、政府調査と私どもや港運事業者の団体である日本港運協会の調査とはまだかなり隔たりがあります。しかし、本四連絡橋が完成すれば、阪神、中、四国一帯の輸送構造というものが根本的に変わることは明らかであります。したがって、港湾労働者の問題だけでなく、鉄道、バス、トラックなどの陸上の交通関係の労働者もかなり影響すると思ひます。中でも、先ほどから述べておりますように、港湾労働者の場合は流通機構の変革によってかなりの影響が出てくることは明らかであります。

もう一つの問題は、この港運事業者は中小零細企業ばかりであります。したがって、その経営基盤というのはきわめて脆弱であるということでありました。しかも、港運業というのは労働集約型産業であって、まさに労働者供給事業的なものである。事業を営んでいる場所は港頭地帯である。あるいは本船の中での作業でありまして、こういう場所というのはいわゆる工場のような場所とは全く違うのであります。人様の場所です仕事をしていくわけでありました。したがって、本四架橋によって影響を受けた場合、労働者の雇用不安が生じた場合に労使間の解決は絶対にできません。当然のことながら国の責任において対策を立てていただく以外にありません。

最後に、いま提出されている法案との関係であります。私どもがいわゆる法的措置として要求しておりますのは、すでに述べてきましたように離職者対策ではなくて、港湾労働者としての雇用の保障であります。その意味から見ますと、私たちの要求の本身と提出されている法案の内容を比較すると、基本的にそこには違いがあるように思ひます。したがって、この法案はこの法案として、今後港湾労働者の法的措置については、あくまでも離職者対策ではなく、雇用保障に重点を置いた法案の制定を強く要請するものであります。

以上で私の陳述を終わりますが、私どもの要求に対してぜひ先生方の御理解をお願いする次第でございます。どうもありがとうございました。

(拍手)

○稲村委員長 次に、竹下参考人をお願いいたします。

○竹下参考人 広島県の副知事の竹下でございます。本州四国連絡橋の建設促進につきましては、日ごろ御指導を賜っておりまして深く感謝いたしております。また、このたびは当建設委員会におきまして、長年の待望でございました旅客船問題の対策の特別措置法案を御審議いただいております。厚く御礼申し上げます。

以下、私は、立場上広島県、愛媛県をつなぐ尾道―今治ルートを中心にして御説明を申し上げます。このルートにつきましては、御承知いただいておりますとおり、一昨昭和五十四年五月に大三島橋が本四架橋の一番目の橋として完成いたしました。供用開始をされました。続く因島大橋は現在工事中でございます。伯方・大島大橋は先月、三月二十一日に着工されたわけでございます。これらの橋の全通は広島、愛媛両県の長年の悲願でございます。両県手を携えて一日も早い完成を望んでおります。

工事中の広島県の因島大橋は、昭和五十二年一月に着工以来現在の出来高は全体で約七〇%でございます。

ざいします。つまり橋の橋梁部分は約六七%、陸上の道路工事は現在すでに九五%で、舗装工事を残すのみとなっております。橋梁の両側の水面上に百四十五メートルの高さの塔工事が終わります。この三月十七日につり橋の生命とも言うべきケーブル工事の第一歩、具体的にはパイロットロープの渡海作業が幅約七百七十メートルの海峡において無事行われました。このまま順調にいきますと昭和五十八年十月には完工すると承っております。

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業とその従業者対策及びその関連事業に従事しておられる方々に対する対策につきましては、すでに十年にわたります経緯がございますが、ごく最近の数年間をとってみますと、たとえば昭和五十三年八月二十一日、いまから二年九カ月もすでに前でございますが、本州四国連絡橋旅客船問題等対策懇談会からその対策についての意見具申が出され、これを受けて昭和五十三年九月には政府レベルにおかれまして建設大臣を会長とされ対策協議会が開かれ、損失補償には当たらないが、所要の特別措置を講ずることになりました。やや具体的に申し上げますと、第一は航路の再編成、第二は旅客船事業者に対する措置、第三は旅客船従業者に対する措置、第四は現地及び中央に連絡協議機関を設置すること、第五番目は以上の実施に当たっての所要の立法措置を講ずること、六番目はその他海運代理店業の調査等を引き続き行うということでございます。

これに基づきまして、中央、地方の連絡協議機関が設置され、ちょうど二年前の昭和五十四年五月から政府、本四公団、日本旅客船協会の代表の方、全日本海員組合の代表の方で構成されまして、ほとんど毎月一回協議を重ねられ、現地は現地では同様の構成で協議を行ってまいりました。

この間におきましても架橋工事は並行して行われてきております。時には不幸にいたしまして意見の相違がもとになりまして架橋工事の中断があ

ったり、旅客定期航路事業のストが短時間ではございますが、行われたりといったこともありましたが、この春に旅客船協会の方との間では、船舶等不要資産の売却損の補てん、営業に関しては転業に必要とされる期間の従前の収益相当額の補てん、転業促進への積極的な協力ということを中心にして了解点に達せられ、全日本海員組合との間では、転業先職場の確保、あつせん、職業転換給付金等の給付制度の適用、退職金の特別加算制度の適用とその補てんということを中心にして一応の了解点に達せられ、今回当事者の了解のもとに基本的事項を立法化されるものと私は理解いたしております。

次に、広島県を中心としたしました現地の状況を多少御説明いたします。

本州四国連絡橋旅客船問題尾道・今治ルート連絡協議会、これは、中国、四国の旅客船協会、全日本海員組合の中国、四国の両地方支部、運輸省の中国及び四国の両海運局の方、広島、愛媛両県、それに本四公団をメンバーとして、不肖私が会長を引き受けているのでございますが、この協議会で各種問題を現地の実情に即して関係者間で話し合っていくということで、他のルートに先駆けまして昨年の一月に第一回の会合を持ち、具体的にはその下部機構として幹事会を設けまして、これまでに四回話し合いを続けておりまして、実は本日も午後一時から現地におきまして第五回目の会合が行われることになっております。今後、この協議会、幹事会の場を通じて具体的な問題の解決に当たっていくことになると思存しますが、協議すべき内容は大きく分けて三つになると考えております。

その一つは、いわゆる航路の再編成であります。因島大橋関係で架橋により影響を受ける航路は十三航路と言われておりますが、そのうち、地域にとりましては架橋後もどうしても存続しなければならぬ航路、第二は廃止もやむを得ない航路があると思っております。それを旅客船業者の

方々から、たてまえではなくて、架橋に伴い既存航路をどうするか、本音で実は教えていただきまして、それをわれわれ県と地元因島市とで、主として離島に生活いたします島民の通勤、通学等の関係で、業者サイドで言われることと住民サイド、自治体サイドで考えますことが一致する部分につきましてはそのことを確認し、意見が食い違っている部分につきましてはいかに調整するかというところで話し合いたい、こういうことでございます。

また、つけ加えますと、海員組合の皆さま方もできる限り海の職場、旅客船に残りたい、こういった希望が強いということもあるのでございまして、したがって、こいねがわくは本四架橋も旅客船事業も両立してもらいたいという気持ち強いのでございまして、これまで旅客船業者の方々から、常に中央の方針が決まってくるからでないと具体的に航路の再編成をどうするかということなかなか出せないということを繰り返してございまして、今回の立法措置によりましてこの航路再編成の話し合いがより具体的に進められる、このように私は考えております。

二つ目は、旅客船業者が将来の方向を早く見きわめられて転業される場合には、公共団体側といたしましてでもできる限りのお手伝いをする所存でありまして、具体的に希望の職種なり内容なりを出していただけないかということを目指して御提案を申しております。たとえば広島県では因島の架橋地点に約十三ヘクタールの用地を買収して、瀬戸内海国立公園内に県立の架橋記念公園事業を現在実施しておりますが、この中につくることが予定されておりますレストランハウス、食堂とか売店等を入れるつもりでございまして、こういったものが転業の一助にならないかと、現在、本四公団が作業基地として使っております県有地約一万八千平方メートルを因島の架橋地点の一等地に確保しておるわけでございまして、地元の旅客船業者の方々が転業してホテルとか宿泊部門につきまして御利用なさるなら、県といたしまして

も十二分に相談に乗ろうといったような提案も県側からいたしております。これらの点につきましては地元の業者の方々、地元の商工会議所、地元の市長、市議会等にもかなり関心を持っていただいております。より具体的な話し合いをこれから精力に続けていくことにしております。

また、これらの問題につきまして、昨年の十月以降、事業者と県の具体的な担当部署でいろいろと転業問題についての自由討議を行う機会を持っております。いわゆる勉強会でございまして。この際、旅客船業者の方々からは、水産養殖業をやりたい、観葉植物の栽培をやりたいあるいは有料老人ホームの経営はどうしたものだろうかとか、あるいはホテルをやりたい、バス事業に転出したいあるいはトラック事業に転出したといった希望が出されて、たとえば昨年の十二月には、私の方の県の担当部署から、一例だけを申し上げますと、水産養殖業をおやりになるのであれば、適地を県の水産試験場で調査検討いたしまして協力いたしましてというような御返事等、個々具体的にお申し出のあった項目につきましては提出いたしました。業者の皆様方の参考にいたしております。

また、最近、因島航路の旅客船業者の方々で、これと並行いたしまして、個々ばらばらで業者ごとと転業を勝手に考えるのではなくて、共同して新しい仕事をしようということ、本年の二月には転業のための定期船旅客船業者五社で新会社を設立されました。現在どうすれば円滑な転業ができるか研究中の段階でございまして、業者側でもみずからの転業につきましてかなり真剣な検討を行っていただいておりますところまでございまして。

三つ目は、従業者の雇用対策であります。われわれ地方自治体といたしましても、架橋に伴いまして一人の失業者も出したくない、また、離職を余儀なくされるときでも、これらの方々に最大限の配慮をすることは当然のことと考えております。

海員組合の方々からは、転業に際しまして事前研修なり講習あるいは職業訓練を受けることにより、陸上職場のライセンスを取りたい等の希望があります。たとえば、私の方の尾道では、昨年の六月に船員の方々を対象といたしまして、全日本海員組合が主体となられ、県がこれに協力するという形で十二分に打ち合わせの上、財団法人尾道海技学院におきまして陸上の調理師の資格を取得するための講習会を行いました。その成果はみごとなものであったわけでございまして。

また、本年の一月には、県の公共職業安定所を通した一般的な中途採用者の採用時の賃金情報、年齢別、職種別の賃金水準の情報など、最高、最低、平均賃金の情報提供等を行い、今後引き続き必要な時期に、御要望のあります時期に中途採用者の賃金関係につきましての情報を県の方から海員組合の方へ御提出することにしたしております。

今後、雇用対策につきまして、対象者数がいかなる数になるかということが一つの課題でございます。現在、地元の全日本海員組合の現地支部におかれまして、離職が予想されることを前提にいたしまして、意向調査を悉皆調査をやっております。この結果が次第、旅客船業者、海員組合、県及び地元市町村の行政側で協議していくことになっております。

以上のとおり、瀬戸内海の大橋の建設に伴うこれらの問題につきまして、地元の地方自治体として諸対策を講ずることにより、旅客船問題の円滑な解決を図りたいと考えております。

これらの諸対策の前提として、今回御審議いただいております特別措置法案による国の対策が基本的な条件になるものでございまして。ぜひとも早期に成立させていただきたいと思存します。この法案を拝見いたしますと、「六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。」となっておりますのでございまして、この際にはさらに関係者で十分内容が詰められまして、この法律に基づきます政令、省令も同時に示していただけるよう

にしたいと考えております。

これまで申し上げたこととさせていただきますが、因島大橋の完成よりは、おおむね一年ぐらい前の時期を目途に、具体的に申し上げますと、因島大橋は五十八年十月に完成予定でありますので、その一年前、五十七年の十月、そういったしますといまから一年半ぐらいまでは実は余り時間が残っておりません。われわれとしては、この法案を早く通していただきまして、中央のいろいろな政令、省令等の準備をしていただき、それを受けまして、現地は現地で実情に沿うように具体的に話し合いを続け、決定すべきことは決定いたし、この大橋の完成、供用開始までに準備すべきことは実はすべて終わっていただきたいと考えております。

なお、広島県では、広島県議会が昭和五十年十月に本州四国連絡橋建設に伴う旅客船対策についての意見書を採択され、さらに去る三月にも、三月県議会におきまして、本四架橋に伴う旅客船関係者等の諸対策に関する立法措置についての意見書、それぞれ両回とも各党各会派満場一致で採択されまして、特別措置に関する法律の早期制定を関係方面に訴えておられますことを申し上げておきます。

以上、先生方の御審議によりまして、一日も早くこの問題が解決するようにお願い申し上げます。陳述といたします。ありがとうございます。

○稲村委員 これにて各参考人の御意見の開陳は終わりました。

○稲村委員 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。横山利秋君。

○横山委員 参考人には御多忙のところ御出席をいただきまして、ありがとうございます。いま、それぞれまことに長年にわたり、いろいろな角度で御検討し、また御心痛をなされてお

ます状況をつぶさに拝聴いたしました。われわれの審議の上に多大な参考になると思います。ただ、お話を承っております。二、三お伺いをしたいことがあります。

いま副知事さんからお話がございました中で、実際問題として再編成の基本方針を立てるに当たって、架橋後でも継続航路をつくる者あるいは廃業をする者、その本音をひとつなるべく早く聞かしてもらいたい。実際問題として商売が成り立つかどうか、成り立たぬにしても、公共的にやらなければならぬかどうか、そういう問題はまことにむずかしいと私は思うわけでありまして。その意味では立花参考人の方で、承ればルート三橋で四十七業者、六十一航路、就船舶百八十四、船員三千九百三十七、陸上部門が千二百七十八、合計五千二百五十五人、大体こういうことだと私は推定しております。先ほどあなたから推定しておるわけでございますが、その就船舶について、実際問題としては、先ほどあなたからもお話ございましたが、離島なんかについてはやはりやがざるを得ないだろうというお話がございましたが、その辺のことについてももう少し具体的に御意見があればお伺いをしたい。

○立花参考人 答えたいと思います。

問題はいわゆる架橋の並行航路における離島関係航路ですね、それがどのような形態をもって存続できるか、こういうわけでございますが、かいつまんで申し上げますと、やはり先ほど来ちよつと申し上げましたように、完全な離島そのものをやっておるというケースに、完全な離島そのものはなろう、ただ本土の輸送とコンバインして離島を現在経営しておる、あるいはそういうケースによって航路の採算が成り立っているというケースが一番問題点でございます。そのようなケースの場合に、まず恐らく船型を小さくする、需要が約二割、最高あっても三割程度しかございませぬから、全く同じ船の経費で収支採算を合わせ、解決するということとは不可能だ。では一体どういう方法があるかといえ、運輸省の中にもございませぬように、いわゆる離島航路の整備補助金、いわゆる

補助金問題でやるか、あるいはまた地方自治体がそういうもので、何とか自治体経営として、すべて公共料金でございませぬので、その間の需給の収支採算をどういうぐあいに合わせていくかということが難点であるわけなんです。ただ、最近一つ例がございましたが、山口県で大島と柳井の航路がございませぬ。これは橋が地方橋としてかかったわけでございます。そうして同じ島の中でも通動、通学者と実際の橋の本土間とのポジションが相当離れておりますので、一部残して何とか通動、通学者を主として、船を小さくしてそれ専用に近い線でやってみたらどうかというふうな住民の要望にこたえてやられたわけです。そのやった内容が、旅客並びに車両運賃をほぼ半額に近しい料金で、車両の通行料金よりも相当割した運賃で、そういう方々の利便ということでやってみたのですが、とても採算が合わない。やはり一年も経つて閉鎖しなければならぬ。これ自身が必要性に応じて地方自治体でやられたわけですが、やはりこういう問題が起きるのじゃないかと思うのです。そういう意味ではいまそういう補助金等も含めて、この種の航路をどうしても存続しなければならぬ、いわゆる交通形態が違った形で離島救済をどうするかということにつきましても、やはり事業者自身がこれを経営して莫大に赤字をどう処理するかということによりまして、恐らくとても手に負えないでしょう。したがって、そういう関係地域住民の声と自治体あるいはまた国の財政上の措置を、従来の角度から変わった発想の転換をして、瀬戸内海の離島再編成の問題として、再整備の問題として十分にこれに合せて検討する必要がある、かように考えておるものでございませぬ。

○横山委員 事業者としてはある程度そろばんに合わなければ持ちこたえられないという気持ちはわかる。一方で学生生徒あるいは離島における地域住民の生活のためにどうしても交通が確保されなければならぬという問題が起る、そういう点で、いま立花さんのおっしゃる点、先ほど竹

下参考人が本当に業者の本音を聞かしていただいたとおっしゃったが、結局私はそういうところに本音があると思うのです。そうなりますと、業者としてはやらなければならぬけれどもそろばんが合わないという点について、地方自治体及び国として何らかの措置をしなければ離島や学生生徒についての救済にならぬ、その点の負担が一つ。それから、総体的に言いますと、今回の法案が通過し、関係県、市町村にはかなりの財政負担がどうしてもかかると私は思うのです。また、それがある程度覚悟してもらわなければならぬと思うのです。また、国としてもできる限りのことはしなければならぬと思うのですが、地方財政の面からどういふ点が負担になっているのか、いま御検討なさっておる点がありまして、地方財政上の負担はどんな項目があり得るかという点についてお聞かせを願いたい。

○竹下参考人 第一点の、離島航路整備法という法律がございまして、私の方の広島県の実情を申し上げますと、広島県は百十四の島を持っておりまして、そのうち四十七の島に人間が住んでおりまして航路がございませぬ。四十七の島に対する航路のうち、四つの航路は離島航路整備法の適用を受けまして国庫補助をいただき、裏負担は県が負担いたしました。赤字航路の補助をいたしております。それから、国の離島航路整備法の基準に該当いたしております、そこまではいいか赤字航路がございまして、それは単独県費の助成を、三分の二県が持ち、三分の一地元の市町村で負担していただまして、国の離島航路整備法に準じまして県の方で単独県費で助成しております。

第二点の御質問でございますが、法案を読ませていただきました範囲におきまして考えられますことは、交付金その他本四架橋公団がお支払いになられます資金につきまして、恐らくこれから細かくお決めいただけると思うのでございませぬが、現在、建設工事につきまして三分の二を国の方で持たれ、三分の一は地方公共団体、都道府県が本四架橋の工事費の負担をしておりますので、今回

この法律に基づきます公団のお支払いになりますものも恐らく同じような方法で負担をするようになるならば、三分の一を地方財政で負担をするようになるであろうということが第一点。

それから第二点は雇用関係、離職者対策につきまして現在雇用対策法という法律がございまして、本法でもこの雇用対策法で決められております各種奨励金とかその他手当てとか等々を支払うようになっておりますので、それに伴います県財政の負担が二分の一ないし三分の一ふえるということは当然のことと覚悟いたしております。

それからもう一つ、法律そのものには必ずしもはつきり明文はございませんが、今後の実施計画を業者の方がつくられまして転業されるとするといいたしますれば、恐らく中小企業金融公庫、国民金融公庫、商工中金といいました中小企業関係の政府三機関からの融資、これについては地方財政の負担はございせんが、広島県では、先ほど私が申し述べました五社が合併されて新設会社をつくられていろいろのことを御計画なさっております中、中小企業の高度化資金、いわゆる一番金利の安い、二歩七厘の中小企業庁が扱っております高度化資金を融資してもらいたいという具体的な相談を受けております。仮にこの中小企業の高高度化資金を融資することになるといたしますれば、七五％は中小企業事業団の方で負担されます、二五％は県の一般会計で無利子で拠出するようにしております、かなり長期に及ぶわけでございます、高度化資金につきましても都道府県の負担が新しく出てくる、こういったようなことが県財政に対する今回の法案の影響と存じております。

○横山委員 先ほど吉岡参考人のお話の中に、雇用並びに離職者対策について、県及びルート単位に受けざるをつくらどうかという御提言がございました。ここに言う受けざるとおっしゃるのとはどういう意味かと考えておられるわけでありすが、要するに、たとえば特殊な法人をつくらルート単位、県単位に専門に企業転換、雇用、転

職、個別に扱う、こういう意味でございせんか。

それからもう一つ吉岡参考人に承りたいのですが、御提案で、雇用を保障するために平均賃金を企業を通して五年間出せというお話がありました、この企業を通してという意味は、現在雇用しておる企業にやって、その企業から支払って、こういう意味でございせんか。

○吉岡参考人 第一のいわゆる県単位あるいはルート別に一つの受けざるをつくらどうかという点については御質問でございせんが、私どもの考え方としては、財団法人とかそういう法人組織を地方別につくら、そしてその法人組織の中にどうしても港湾、港湾だけではありせん、そのほかの労働者も入りますけれども、どうしても離職をそのことによって余儀なくされる者をそこで全部受けてしまふ。そこには雇用関係のものも置いて、この事業団といふことが団体、本四公団からたとえば橋の料金徴収などの業務を委託をする。そのことによっていわゆる受けざるを受けた労働者の橋に関連する仕事をやらせる、就労対策を図る、こういう意味でございせんか。

それからもう一つは、雇用対策として五年間平均賃金の保障であります、これは御質問のとおり企業を通して労働者に渡すということでありまふ。私どもとしては、できれば政府が直接失業保険のように労働者に手渡しというのが望みでありまふけれども、いまの制度として大変むずかしいのではないかと判断から、いまの雇用保険法でやっておりますような形で政府が企業を通して一時帰休なんかを支払う、こういうことを一つの構想として出しているわけでございせんか。

以上でございせんか。

○横山委員 立花さんにちょっと細かいことで伺いたいのですが、第十条「交付金の交付」の項で、第十條で「関連事業を営む者その他政令で定める者を除く。」こうなっております。つまりそれは交付金が受けられないという立場であります。しかし、第五條ではこの「除く」はないわけ

けです。そういうしますと、この「関連事業を営む者その他政令で定める者を除く。」という「者」は、たとえば海運代理店のようなものを申しましようか、経営者は交付金はだめだ、従業員は恩恵を受ける、こういうことに理解がされるのですが、それでよろしいかどうかということ、海運代理店は交付金がなくてもよろしいということについてどういふふうにお考えでございせんか。

○立花参考人 非常にシビアな御質問で、ごもつともだと思ふのですが、現在われわれの旅客船事業の代理店業種というのは、この本四架橋関連で見ますとどの程度現場代理店を営業させておるか、と申しますと、約百五十社ぐらいで千八百人ぐらになろうと思ひます。これに対するいまの交付金がないということでございます。もちろんわれわれ事業者としても一応ある意味における運命共同体でございせんので、いまだこうという気持ちでございせんが、何さま現在のような政府の財政危機の折から、実際に個々に仕分けしますと非常に小さな単位の数になるわけですね。たとえば十人とかときには六人とか、こういうのが小さく分かれております。まずその中でわれわれが一番頭を悩ますのは、何といつても従業員対策でございまして、従業員は何としてでも転業あるいは退職のための処置は同様にしてもらいたい。結局、これらの事業者がどの程度の資産を逆に運輸業者に給与してともにやっておるかといふと、ほとんど言つていいぐらい、いわば兼業業種が多いわけでございまして、これオンリーのプロパーで事業を営んでおるといふのはほとんど皆無に近いわけでございせんか。

そういう意味で、われわれとしましては今後具体的な政省令の中身の中で、それぞれ企業の単位で相当違つてまいりますが、気持ちの上では、若干のことは何とかわれわれの企業サイドの方でなくちやいけないうじやないか、かように考えられておりますが、何さまこの法案から後の今後の話め等の見込みが出ないことにはそこまでは確信持

つて言い切れない。しかし、従業員だけは何をさておいてもやはり安定をさせなくちやいけぬ、こういうことで一応この法案の趣旨に対して同意したわけでございせんか。

○横山委員 先ほど、職業転換にもあるいは離職者対策にしても、かっぱがおかになつたやうなものだといふようなことになるといふ表現を使われまして。まことにごもつともで、さればこそ非常な心痛を経営者も従業員もされておると思ふのであります。二つにわけ、経営者としての企業転換と労働者としての職種転換とを考えると、いまのお話を承つて感じますことは、経営者がほかの仕事をやるといふことは、金さえ貸せばいい、やり方だけ教えればよいというわけではなくて、企業というものはそう簡単なものではないと私は思ふわけであります。したがって、経営者の立場としても県の立場としても、経営者の企業転換について本当に親身な経営者としての教育訓練というのはいふにふうに行われるのだから、安いかを貸してやるからしつかりやれといつたて、かっぱがおかへ上がつてそう商売がうまくいくはずがないと私は思ふ。よほどそこは普通と違つた経営訓練といふものを、十分手とり足をとつて教えてやらなければいかぬのではないかと。この点についてお二人の御意見を伺いたいたとが一つであります。

それからいま竹下さんから、海員組合の御協力を受けて調理師のライセンスやそのほかの労働者訓練が行われておる、成績がいいというお話を伺つたわけでありますが、受ける方の古田さんとしては、いまの労働者の職業転換についての実情についてどうお考えかという点をお伺いしたいと思ひます。

○竹下参考人 広島県の場合、瀬戸内海沿岸地域同様でございせんが、オイルショック以降、特定不況業種あるいは特定不況地域という臨時立法が構造改善関係を中心にしたたたくさんでございました。それは造船不況対策であり、繊維の不況対策であり、ベニヤ板、合板産業の不況対策等ござい

まして、われわれといたしましては、政府でつくられた各種臨時立法に基づきまして今日まで数年間いろいろと苦勞いたしました不況対策をやってきました。今回の場合はこれらの構造的な問題とは多少ケースが違うと存じますが、少なくとも中小企業の事業転換臨時措置法というのが現在まだ生きておりまして、この法律でいろいろ事細かく事業転換のやり方が決められております。特に第三条であつたと存じますが、転換計画を業者サイドでつくられまして、県の方が責任を持って企業診断を行うといったような方法等が法律に基づきまして事細かく決められておりまして、この法律に基づきまして過去数年間かなりの造船下請の方等が事業転換をされました実績を広島県の場合には持つております。したがって、今回の場合にも旅客船業者の方が他の業種に転換されますときには、先生御指摘のとおりいろいろとれない仕事をおやりになるのでございまして、問題は多々あるかと存じますが、県の知識なり経験なりでは足りない点がございまして、関係の学識経験者等の御援助もいただきまして、転換を予定されます業者の方々と十二分に相談、協議の上で、納得の上でお手伝いをするように最大の努力を払う所存でございまして。

それから、第二点の船員の方々の陸上でのライセンスの問題につきましては、非常に大事なものと存じております。一応海員組合の御主催で、関係の旅客船業者の理解のもとに数日間調理師法に基づきます調理師の講習会をやるので、県の方も協力しろという申し出がありました。講師等につきましてはは大体県の衛生部の職員を中心として、調理師業界の協力を受けてまして、法律で決められていた時間数の調理師講習を行いました。それから御存じいただいておられますように試験があるのでございまして、そういったことも全部行いまして、たしか二十一人でございましたが受けられました。十八名ぐらゐまでは実は資格を取られました。

同じような方法で、今後この法律ができ、さら

に地元におきまして海員組合の現地支部の皆さん方といろいろ相談いたしまして、県の公共職業訓練所で行います訓練、あるいは各種の関係各省の法令に基づきます資格の取得といったものにつきましては、個々具体的にきめ細かく協議をいたしましてお手伝いをする所存でございまして。

○古田参考人 海陸の互換教育を受ける立場で申し上げてみたいと思ひます。

本四架橋による雇用摩擦が生ずるわけでありまして、当然雇用対策、あるいはどうしても離職を余儀なくされる諸君の就職あっせん、職場の開拓というのは、原因者である国あるいは地方自治体、さらには本四公団の当然の責務であらうと存じます。もちろん関係労使の努力も必要でございまして。そういう立場に立ちますけれども、私たちみずからもやはり職業訓練等技能水準を向上させ、そういう技能というものを身につけて、生活安定の手段を講じていく、私はそういう自覚が当然労働側にも大切であらうと思ひます。

そういう関係で、海陸互換教育等につきまして、われわれも積極的に現場の組合員諸君と意見交換をしまして努力をしておるわけであります。その一環として、広島県の副知事のお話にありましますように、この本四対策について、雇用対策あるいは離職者の対策等の雇用創出の面につきまして、幸い広島県が非常に熱心に御検討いただいております御協力をいただいておりますわけでありま

す。

本来でしたら、法案以前に、冒頭申し上げましたように、原因者である国、関係地方自治体等々ももっと雇用創出なりあるいは失業を余儀なくされる予定者の就職指導等の機構整備がなされてしかりとは存じますけれども、われわれもそういう立場でやはりみずから技能を身につけて、生活安定の手段を講じていくという方向で対処しているというのが実態でございまして。

○横山委員 時間がございせんから、いまこの瞬間、いや数年間、数千人の人々及びその家族を含めるならば、関係者を含めるならば数万人の人

がみずからのこれからの進路に対して不安にさらされておる、こういう状況でございまして、私ども国会側にとりましても、皆さんの御希望の諸問題を今後十分に状況を把握して、できる限りの御協力をいたしたいと考えておるわけであります。

それにつきまして、本法律は一般旅客定期航路事業に関する特別措置でございまして、残念ながら港湾及び陸上に関する問題が同時に法案の中で付議されていないという状況は私もまことに残念だと思ひます。

吉岡さんに最後にお伺いをしたいと思います。先ほど申しました旅客船事業の概況については承知をいたしております。この陸上、港湾関係では該当人数は一体どのくらいになるだろうか。それから今後一年間くらいかかって、立法措置を含めて協議会の中で対策の検討を始めるというところについて先ほどお話を承ったわけであります。そういう点が、もし先ほど言葉が抜けておつて、こういう点はぜひ最後に力説をしておきたいという問題がございましたら御提起を願ひたいと思ひます。

○吉岡参考人 御質問の、港湾労働者が一体どの程度この架橋によつて影響するだろうかというところでございますが、これは明確にきつたとは言えない大変むずかしい問題であります。それゆゑに政府のお考え方と私どももいま対立をしております。現状であります。私どももあるいは私ども雇用主であります業者との共同で、いろいろな角度から調査をいたしておりますのは、たとえば徳島港だけを見ましても百三十人ぐらゐは五十八年、つまり大鳴門橋が完成をしますのが五十八年です。それから全部橋が完成するの六十二年と言われているから、この五十八年から六十二年にかけて、たとえば徳島だけでも百三十以上の対象者が出るだろう、こういう考え方を持っております。

それからもう一つは地方の調査といたしまして、企業側からも出ておりますが、徳島、坂出あるいは松山、大阪、こういうところだけを見まし

ても、五十八年と六十二年に分けておりますけれども、五十八年で二百八十三あるいは六十二年に五十八年から六十二年にかけては四港で約六百くらの該当者が出てくるだろうというふうな判断をしているところであります。申し上げましたようにこれは四港でありまして、さらにほかの港にも大きな影響が出てくると思ひますから、もっともふえる、こういうふうな考えておるところであります。

それからもう一つは、私どもが先ほどの陳述の中でも大変力説をいたしましたけれども、港湾というのは船と違ひまして一度に影響があらわれてくるという状況とは少し違ひと思ひます。そういう意味で、港湾の場合には企業にある程度カンフル注射を打つ、いろいろな援助なりあるいは先ほど言いました雇用対策等の援助が得られれば企業そのものがいわゆる事業拡張等によつて独立採算体制がとれる、そういう事態をつくり上げていけば、必ず離職者対策に結びつかずともいけるんじゃないか、ぜひその努力をしてみたい、私どもはこう思つておるわけです。つまり、この法案は大体離職者対策重点になつておりますけれども、離職者を出さない、いかにして港湾の企業に港湾労働者としての雇用がずっと継続できるか、このところは何としてもいろいろな対策を講じてもらいたい、私どもはこういうふうな思つているところであります。

さらに、先ほど陳述の中で申し上げましたけれども、これは地方自治体にもいろいろなお願ひもあるわけですが、新しい工場が進出をしますと、たとえば新日鉄なんかが出てきますと必ずそれにくついている企業があるわけでございまして、港運業者なども、そうすると、その企業がたとえば徳島なら徳島に入りますと必ず港運業者も一緒にくついでくる。それにすぐ限定免許を与える、こういうふうになりますとそここの地元の業はつぶれていくわけであります。したがって、免許の問題についてもそういうところで新免を与

えないようにしていく、あるいは地方自治体が金をかけて港の整備なんかもしていただく。たとえば四国のいまの徳島なんか非常に浅いのであります。外航の適用になりません。もう少し深く掘れば外航船が入ってくる。こういういろいろな港湾整備等もしていただいて、徳島の業者がそれで採算がとれるようにしていただく、こういうこともあわせて私たちはお願いをする。

したがって、再度強調いたしますけれども、雇用対策としての立法措置をぜひ私どもの方はお願いしたい、こういうことでございます。

○横山委員 ありがとうございます。

○稲村委員長 ありがとうございます。

○穀仲委員 参考人の皆様にはお忙しいところを、また遠いところからおいでいただきましてまことにありがとうございます。先ほど来皆様方から伺った貴重な御意見、今後の法案審議に十分生かしてまいりたいと思う所存でございます。と同時に重ねて何点か、先ほどの御意見の中からも少し具体的にお伺いしたい点を申し上げますので、恐縮でございますが忌憚のないといえますか、率直な御意見をこの法案審議に生かすためにお聞かせいただきたいとお願いをする次第でございます。

最初に全日海の古田さんに御意見をお伺いしたいわけでございますが、先ほどの御意見の中でも、地域経済社会の発展に貢献をしてきた多くの船員の方々がその職場を追われ、生活と雇用の不安という問題が起きておるわけでございますが、この問題について先ほどの御意見の中で、まず失業を予防したい、旅客航路を維持したい、こういうお考えをお持ちでございますけれども、これについては具体的に何かお考えをお持ちでございますか。

○古田参考人 私たちの考え方の基本はいま先生の御指摘のとおりでございます。非常に一定地域に定着をし、かつ旅客航路という特殊な条件下の、あるいは環境下の船員でございますから、極力旅客航路事業にそのまま継続をさせたい、実は

これがわれわれあるいは現場の諸君の切なる願いでございます。

そこで、航路の再編計画につきまして具体的にいまこういうものという一つの描き方はいたしております。従来からわれわれが主張してまいりましたのは、橋が供用開始しましても通勤、通学等の航路なりあるいは形が変わった希少価値の航路等も予想はされますけれども、やはり地域間交通手段として必要な航路はどうしても維持をさせなければなりませんし、維持させるためには助成という方法も当然考えるべきである。そのことが裏から見ますと地域の交通手段を確保することになりまして、同時に雇用の面では海上従業員の雇用摩擦を少しでも減殺させることになる、そういう方向で実は今日まで運動を展開をしておりますわけでございます。

そこで具体的には、中小の企業が多々ございまして、一定の規模と申し上げますが、合理性のある集約、統合ということも講じていくことも必要ではなからうか。そのことが航路を維持し、さらには雇用の摩擦を減殺させるゆえになるのではなからうか。そういう方向で、この法案が成立しました場合には、まず運輸大臣が制定をします基本計画等の指針につきましては十分踏まえて対応願いたいというふうな考えでございます。せつかくてございましてけれども、こういう展開でいくという青写真は今日のところ持っていないわけでございます。

○穀仲委員 重ねてお伺いしたいわけでございますけれども、いまのようにいままでのお仕事を継続していききたいということがまず一番の願いであろうというところはよくわかりました。その次に、当然それに最大限の努力をしてもやむを得ず再就職といえますが、職業転換を図らなければならぬ、こういう事態が起こらないことが望ましいのですね、起きました場合、どのような職種を特に具体的に皆さん方は考えていらっしゃるのか。特に年齢構成を拝見させていただきまして、船員の皆さんはどちらかというと中高年の方が多い。

転換にしても適性あるいは能力的に非常に困難が予想されるようなお年の方もいらっしゃるわけでございます。具体的な形で、たとえば先ほど来お話ございました、公団関連の事業あるいは新しく地域の振興のための開発事業等もできるといふ話もございまして、そういう中で組合の皆さん、全日海の皆さんとしては可能ないいものがあるか、期待できる職種としてはこういうものがあるというのを具体的に検討なさっていらっしゃるかどうか、ごく簡単に結構でございますから。

○古田参考人 目下、いろいろ検討はしておりますわけですが、従来から本件につきましても、対策懇談会等いろいろな議論をしております。場合に、国の交通政策転換であるから、すべて対策は国に任せる、あるいは国にそういう対策を示せというだけではなかなかうまくまいりませんから、われわれの立場で一つの考え方を、それぞれ事業団構想その他を提案をして審議してまいりました。

いま考えていますのは、確かに先生の御指摘にありましたように、本四架橋の関連事業というのがございまして、どの程度の労働力を吸収し得る能力があるかという問題もありますけれども、交通管制なりあるいは施設の補修、整備、あるいは料金徴収等々のいろいろな業務があるかと存じます。あるいは、先ほど広島県の副知事のお話にもありましたが、地方公共団体の地域開発計画、そういう中で観光事業なり福祉関係なりそういうものの等、さらにはやはりみずから職業転換のための転換教育ももちろんであります。この際自営の仕事をやってみよう、そういう場合に低利の融資対策なりそういうことを総合的に進めていかなければならぬ。ですから、いま考えていますのは、航路再編計画の中でどうしても失業を余儀なくされる諸君については、本四関連の事業あるいは地方公共団体の開発事業等々に、やはりこういう旅客航路事業に従事をしていました船員諸君を優先的にそこに採用してもらいたいというふうな考えのわけでございます。そのために私たちが、

何とかして職業転換のための交換教育を雇用継続中にやらせる制度等につきまして、労使間の協議ももちろんでありますけれども、国のそういう体制につきましても整備を図ってまいりたいというふうな考えております。

○穀仲委員 重ねてでございますけれども、先ほどの意見陳述で、航路再編に法的な拘束力というように御発言があったのでございまして、この法的な拘束力というのはどういふことを望んでいらっしゃるのか、これもごく要点だけ御指摘をいただきたいと思ひますし、時間の関係でお伺いをしたいことをちょっとまとめて申し上げます。特に全日海の皆さんが今日まで努力なされたのは、何と言ってもまず航路の再編あるいは雇用対策、もう一つの大きな柱として退職手当というお話がございました。この退職金の特別加算に対して皆さん方の御意見を伺っておりますと、いわゆる組合の要求の性格づけと、特別加算の退職金の間で、ちょっと基本的な考え方に隔たりがあるというふうな御意見を聞いておるわけでございまして、けれども、皆さん方がお考えになつていらっしゃる特別加算、退職手当というものの要求の骨子というのは一体どういふことなのか、もう少しわれわれにわかりやすく御説明いただきたいと思ひます。

これらはいよいよ地元との連絡協議会、きょうは広島県の副知事さんもお見えでございますけれども、やはり現地で連絡協議会の会長になつておりますのは地方自治体の副知事さんが多いという現状でございます。皆さん方がこれから現地の連絡協議会に御要望、運営のあり方についてどうやってほしいという御意見、それから、特に地方自治体に対してこういう希望があるということがございしましたら、その御意見、まとめて要点だけお聞かせいただきたいと思います。

○古田参考人 航路の再編成計画の拘束力ということでございますが、実は航路の再編計画につ

きまして私どもが政府に強く主張しましたのは拘束力の問題、さらには助成の問題、もう一つは、航路を維持する場合に経済的に実際にペイするかどうかという関係で審議会を設置をして、公正に、経営者の恣意に任せるのではなくしてもっと權威をつける、こういう関係で、実はこういう主張をしてまいりました。そういう関係で、この拘束力、助成の問題、審議会という三点でございましたが、法律案の中によりやく海運造船合理化審議会の活用、あるいはこういう趣旨が、ある程度いままでの行政との接触で生かされてきつたところという状況でございます。

それから退職手当の特別加算の問題でございましてけれども、私たちは、この性格につきましましては、今回本四架橋に伴って離職を余儀なくされる。これは本人の責めに帰したい理由で定年前に退職を余儀なくされる。としますと、日本の雇用制度は終身雇用でございまして、退職金にもかなりの変化が出てまいります。あるいは他に職場を転換するという場合には、既存の労働条件と比較をしますと当然どうしても下がります。あるいは他の職業に転換する場合に、経済的以外に肉体的、精神的苦痛もございまして、先ほど先生御指摘のように、確かに絶体を見ますと中高年が非常に多いとございます。私の方の資料で見ましても、平均年齢は四十歳に近くございまして、そういう関係等々から見まして、やはり本人の責めに帰したい理由の退職でありますから、この特別加算につきましては当然そういったものを十分織り込んで判断すべきであるという主張をしてまいりましたけれども、それが最終的に必ずしも合意されていないという面がございまして。

それから、現地の対策協議会でございましてけれども、われわれも今後、今日までも積極的に取り組んでおりますけれども、この法案が成立をしますならば、従来に増して具体的各論につきまして詰めていきたい、あるいはそういう努力をしていきたいというふうに考えております。

○越中委員 それでは次に竹下参考人と立花参考

人、両方に御意見を伺いたいわけでございますけれども、最初に、先ほどの離島航路整備を振興させるための法律に基づいて離島航路を維持するということは、全航路が該当しておらぬということ、単独県費でやっていらっしゃるということ、でございますが、このような本四架橋に伴いまして、確かに旅客船協会の方とすれば採算性ということも大事でございまして、地方自治体とすれば、やはり県民の生活を維持するといえますが、県民福祉のために公共性ということを重んじなければならぬ。とすると、先ほどの御意見の中で、採算が合わないからやめざるを得なかったという事態に追い込まれる、こういうことはわれわれが一番懸念することでございます。やはり本四架橋ができて離島の皆さんが生活に不安を感じる、そういうことであつてはいけません。通勤、通学等を含めたそういう問題で、やはり採算性と公共性というものをどこで整合性を持たせるかということ、これは非常に大事だと思つた。これはできないということでは済まない問題だと思つたので、これは地方自治体のお立場から、やはり公団にもあるいは責任を持つてもらわなければならないかもしれませんし、こうすればできるという御意見を両方からお伺いしたいと思つたわけでございます。どうすればできるのか、この点はいかがでしょうか。

○立花参考人 いま離島航路の仮に影響を受けて取り残される航路をどういうぐあいに維持するかという問題で公共性、言うならば企業採算性の御指摘がございましたが、御承知のように非常に数多くの離島航路がございまして、現実には離島航路整備法等がある中で、率直に申し上げまして、整備法の中でやはり何らかの公共性という面での助成というところに中心を置いて航路の維持ということにどうしてならざるを得ないのじゃないか。われわれとしてはそういう場合においてもそれに対応して十分のお手伝いをする。いわばもう切り離して、これはそらばんに合わないからやめた、後はだれか勝手にやりなさいよというふう

なことは考えられないわけでございます。やはりそういう施策の中でわれわれの長年の経験等を生かしていただいて、そういう面であつたけれども、最大の限のそれに対する協力をしていくという姿勢が大事じゃないか、かように考えております。

○竹下参考人 先ほど横山先生の御質問について申し上げましたのは、広島県は非常に離島が多くて、長い間にこういったルール化したしまして、いずれも離島航路の助成を国庫からいただき、あるいは単県でやることによりまして十二分に運輸を確保しているものばかりでございます。それで、当面因島大橋の架橋に伴いまして業者の方々から、十三航路ございまして、五つにつきましてはもう全く廃止航路にして新会社をつくつてほかへかわりたいということでございますが、あとの八つにつきましては、一部規模の縮小ということ、営業を継続されるものなりやあるいは全く廃止されるものなりやということ、具体的にまだ承つていない段階でございまして、また、決めかねていらっしゃると思つた。

それで、私の方で考えてみますと、どうしても通勤、通学、島民の足として残していただく、その際に離島航路整備法による国庫補助、あるいは国庫補助が御無理でございましたら単県でという申し出がございましてそれに応ずる所存でございます。むしろ公共団体で公営交通をやりますよりも、なれている地元の方にやっていただくのと私は思つた。最悪の事態の場合にはこういう旅客船事業というのがいいのか、あるいは広島県の離島では一部スクールボートといったようなかつて一日に数回、通勤、通学の方を役場、公共団体が運ぶような制度も実はとっておりまして、消防とか急患、病人が出たとか、通勤、通学の際にボートをもちましてやるようなものもございまして、因島周辺ではそういうことは必要ないかと考えております。

○越中委員 それでは最後にお二人にもう一点ずつお伺いして終わりたいと思つたんですが、副知事

さんにお伺いしたいのは、先ほどお話がございましたが、やはりこれからは地方公共団体の財政的な負担というものが非常に大きくなると思つた。特に高度化資金のときに県が負担しなければならぬ、いわゆる低利融資、高度化資金に対する県分担、これが不十分ですと国の制度資金も運用いたしかねます。そういう意味で、事業転換の際に県の積極的なというよりも責任を持った対応が望まれるわけでございますが、その辺の自治体としてのお考え。

それからもう一点、これは立花参考人にお伺いしたいのでございますが、大三島橋ができてしまつた花栗渡船等が交付金の対象等になつておるわけでございますが、これの措置について十分と考えるか、あるいはどんなお考えを持っておりますか、あるいはしたいと思つた。そして、今後特に新しい架橋によつて観光航路というのは可能性がないのかどうか、その辺を伺つて終わりたいと思つた。

○稲村委員長 簡潔にお願いいたします。

○竹下参考人 中小企業高度化資金については、これは設備資金でございまして他に使えません。したがつて、われわれの努力によりまして中小企業庁あるいは中小企業事業団へ最優先的に、御希望がございましてあればごあつせんをする所存でございます。また、単独県費によりまして融資制度も運転資金等を中心にしてはかに持つておりますので、そういったことにつきましても十二分の御協力をする所存でございます。

○立花参考人 花栗渡船の問題が出ましたが、これは非常に早期にあの大三島橋を建設しようという事態に迫られましたので、この間の渡船はこの会社一社だけでございまして、いわば家族船員でやつておるという実態でございまして、当然事業者として私にもいろいろ相談がございまして、非常に古い船でやつておることでよく家族とも、私は架橋に賛成しろということよく家族とも、私は夜を徹して話し合いました。そして非常な理解の

もとに、現在これを係船してあの橋が完成、通過したわけでございます。やはりこの法案が一日も早く通過することによってこの花栗渡船の誠意にこたえて、具体的にこれから私の責務において十分納得のいく整理を至急行いたい、かように考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

○敵仲委員 終わります。

○稲村委員長 林保夫君。

○林保委員 参考人の皆さんには遠路まことに御苦労までございます。

時間がございますので、ときばきと質問をさせていただきます、お答えをいただきたいと思うのでございますが、まず第一に、今度の法案の中にはつきりといわゆる規模の縮小航路、それから拡大航路、こういうものが明記されてございまして、それに対する対応が出ておるわけでございまして、経営的な御感覚でござらんになりまして、特に拡大航路、こういった面で立花参考人はどのようにお考えになっておられますでしょうか、できれば具体的にこのことだということをお示しいただきたいと思っております。

○立花参考人 拡大につきましてはいろいろな予測が成り立つわけでございますが、これは単なる私見としてお受け取り願いたいのですけれども、鳴門架橋がこれから先完成いたしますと、その間、淡路島を通過する旅客並びに車両が相当数ふえるのではないかと。そういう意味では淡路島の東海岸、現在洲本から志筑にかけて道路網が、一部インターチェンジ等がで上がるようでございますので、淡路島の東のいわゆる中部くらいから阪神間への新たな航路網が十分考えられるのじゃないか、また、そういう形にならないとあの鳴門架橋の意味もある意味ではないわけでございまして、

鳴門架橋の果たす役割りは、むしろ四国で見ますと、徳島県あるいは高知県の利用者がこの鳴門架橋のルートを通じて、京阪神経済圏と流通面での密着をかねてしておりますので、そういう意味の開港が新たなフェリーの開発事業として起きるのではないかと、かように見ております。ただし、こ

れは明石航路に橋ができれば別ですが、そういうような判断を現在しております。その他にはそれほど多くあるとは現在のところまだ考えておりません。これは私の単なる私見でございます。

○林保委員 そういたしますと、限定しまして神戸ー鳴門ルートでは当面、大鳴門橋がかかりますとプラスになりますかマイナスになりますか、トータルいたしますと。

○立花参考人 鳴門橋ができましたと、やはり時間的なメリットもありますし、あるいはスピード化による流通面での価格の低減にも役立つであろうし、あるいは観光面では、何さまあそこは鳴門の渦潮という非常に大きな観光資源を持っておりまして、そういう面で観光資源の開発には非常に役立つ、そういう意味で鳴門架橋そのものにもやはり十分の建設の価値はあるのじゃないか、かように私は判断しております。

○林保委員 そういたしますと、お答えがなかったわけでございまして、尾道ー今治ルートにつきましても、尾道ー今治ルートに三島橋、因島大橋二つがかりました場合に、地元で、いまプラスになる面とマイナスになる面とお聞きしておるわけでございまして、竹下参考人はどのような御判断をなさっておられるか、承りたいと思っております。

○竹下参考人 すでに尾道ー今治ルートのうち、本四公団の方でつくられた橋ではございせんが、先生御存じの尾道大橋がございまして、十分に採算に合っています。さらに、向島から今度因島大橋が因島まで延ばすわけでございまして、因島は人口四万人ちょっとの離島でございますが、日立造船所ほか中小造船所をたくさん持っております上に、中小企業が高度化資金を借りまして鉄鋼の下請団地、造船団地等たくさん持っております。そういう面ではこれからまだ発展できる島だと私は考えております。

業面の発展ということを考えますと、因島大橋というのには非常に大きなメリットが因島にはあると私は考えております。

○林保委員 竹下参考人に重ねてでございますが、そういう地元の大きな期待と別に、先ほどもお話しになっておられました、航路をやはりやめなければならぬというところもあるのかと思ひますが、交通体系が根本的に変わるわけでございますが、どこかそういう新しい、観光を含めまして海上輸送が増強されるといったような面がこのルートでは期待できるのでございましょうか、どうでございましょうか。

○竹下参考人 これから航路再編成計画その他のときにいろいろ話題になると存じますが、先生御存じいただいておりますけれども、現在新幹線が広島県の場合には岡山県境の福山にとまりまして、尾道を飛ばしまして三原市へとまっております。因島というのは尾道市から行くのが距離的には一番短いのでございまして、実はここへとまらないで両端の市へとまっております。それで、因島から新幹線を利用いたします際に人の流れが一体どうなるだろうか。恐らく三原へ行きまは航路はむしろ残すべきだし、残していただけるのではないだろうかといったことを考えております。因島へ行きまは航路が尾道市、三原市その他から現在たくさん、十三航路と申しましたが出ておりますが、全部が全部事業の廃止ということにはならない。規模の縮小はございますが、先生御指摘のような規模の拡大になるかというの、は、われわれの立場から見ましてもちよつとあり得ないのではないだろうか、こう考えています。

○林保委員 これからの問題といたしまして、補償は補償、対策は対策といたしまして、新しい交通体系、この流れに沿っての開発といえますが、航路拡大できるところがあればやる。また新しいニーズが地元に出てくればやるというように、こともあわせて中央、地方を通じて考えていただきたい、このように要望したいわけでございまして、とりあえず尾道ー今治ルート、特に因島の面

につきましては、長年御苦労なされて、本日御出席になつておられます古田参考人、いますでに例の因島架橋に伴う対策につきまして海員組合の地元を中心に、何か私聞いておりますのは、専従者も張りつけていろいろな面で努力しておられるように聞いておりますが、どういふ点を中心にして地元で御努力なさっておりますか、承りたいと思ひます。

○古田参考人 本来でございますと、国、地方自治体、さらには本四公団、労使の協力のもとに雇用創出などの整備の検討がされるべきであらうと存じます。御指摘のように因島大橋の供用開始が一番早いという関係もありましよう。そういう背景、事情からこの本四架橋に伴う離職者対策等につきましましては、広島県など一部では非常に真剣に検討願つておるわけでありますけれども、全体としては、国の行政段階あるいは国の行政の地方の機関、地方自治体等の離職者対策等を含めた対策、指導というものが非常に不十分でございまして、あるいは不十分というよりもおくれでございまして、あるいは不十分と思ひます。そういう関係で私たちがみずから、因島大橋の供用開始が二年後でありますから、具体的に取り組んでいく必要があるということ、昨年の暮れから専従の体制をとりますと、国の出先機関なりあるいは地方公共団体、さらには本四公団等々の動向なりあるいは関係船員諸君の意向調査等々、具体的にに取り組んでまいつておるわけであります。そういうことの指導なりそういうことを具体的に進めていかないと、二年半後の供用開始でにわかには海陸互換性の教育を受けるといひましてもそう簡単にまいりませんので、いま申し上げたような体制をとりつつあります。

したがって、私の立場から申し上げますならば、国、関係地方自治体、本四公団というやはり原因者の立場で、そういう離職者対策等につきましてもっと具体的に、きめ細かに関係者と相談をして促進するために、一日も早く機構の整備なりそういう職業指導体制というものを強化願つ

て、われわれが進めておる運動あるいは旅客船舶協会が進めておる運動とあわせまして、一体のものにひとつ整備を図ってもらいたいというふうに考えております。

○林保委員 ここに全日本海員組合の貴重な記録もございます。そしてなお、私も日常大ぜいの方にお会いいたしまして心配だという声をたびたび聞くのでございますが、ただいまも古田参事人から重要な御発言がございました。地方でおくれているところがある。一体どこがおくれているのでございましょうか。ひとつこの機会におっしゃっていただきまして、私どもも審議の過程でもし可能ならおくれているところを正すべく努力したいと思っておりますが、御指摘いただきたいと思っております。

○古田参事人 三ルートの現地協議会はそれぞれ発足をしまして、具体的には幹事会で議論展開がされておりますけれども、雇用問題なり航路の再編なりあるいは関連事業なり、そういった問題につきまして、この法律が成立しますと具体的に進められるのではなからうかという期待もありません。それぞれの橋の供用開始の時期の違いもございますが、どこが進んでどこがおくれているかというところを具体的に指摘しろという質問でございますけれども、私が承知をしておりますのは、因島大橋の供用開始が早いという関係もありまして、広島県が非常に積極的に、熱意を持って雇用創出等の検討に着手をされ、指導願っております。あとの県など、われわれもそれぞれ関係知事、副知事にも要請はしてまいっておりますけれども、本日の段階で広島を除いてこれという動きは、私、非常に具体的に取り組んでいただいているという印象は受けていないというのが実情でございます。

○林(保)委員 ただいま古田参事人の御指摘のように、実は私も広島を除いてはということだろうと推測をいたします。そういうことで、ひとつ竹下参事人には、これが本当の本四架橋対策のモデルケースになるんだ、こういう御決意で一層取り組んでいただきたいのでございます。

組んでいただきたいのでございます。

先ほど来ございました新しい県民の期待をどのようにこの事業につなげるかということで、繰り返すようでございますけれども航路の拡張事業あるいは新設の問題を含めましての対策が必要であります。また一方、雇用に関しまして細かい配慮も必要だと私は思うのでございますが、県としてはこれからさらにどういう、いまつくっておられます対策協議会が中心になるのでございましょうけれども、産業、観光振興、雇用創出といった面でも、広島県の実情を知らませんが、雇用創出機構みたいな関係のものなどつくられておやりになる御意思があるのかどうか、その辺のお見通しを承っておきたいと思っております。

○竹下参事人 現在、十二、三億かけまして因島に架橋記念公園、これは仮称でございますが、国定公園の中でございまして、環境庁の自然保護局の助成も受けまして公園整備を具体的にしまして、乱開発を防止するというところで工事を現に始めております。それから、因島市は因島市でこれからのマスタープラン、長期計画をおつくりになっております。

県といたしまして供用開始までにやりますことは、因島の市内、島内の県道につきましてはインターチェンジからすべて改良が終わる、舗装が終わるということ、これは大体五十八年の秋までには対応するようにしております。それを受けまして現在因島市がマスタープランを立てられまして、一部資料館、記念館等の実行に入っております。

今後とも先生の御趣旨のとおり県、市で努力する所存でございます。

○林(保)委員 竹下参事人のせっかくの御提起、ひとつ御尽力の上ともお願い申し上げたいわけでございます。

時間が限られて、私も当面担当いたしましたしておりますのは、この特別措置法を最後に通すかどうか、こういうことでございますが、お四方にひとつ、一言ずつで結構でございますが、何かこう

してもらいたいとかこういう注文をつけた、こういうことを最後に承りまして私の質問を終わりたいと思っておりますが、どうかひとつ順番にお願いしたいと思っております。

○立花参事人 非常に御好意ある御発言ありがとうございます。われわれは一日も早くといえずこの法案を通していただきまして、そしてやはり不安を早く取り除くために、現場を中心とした地方連絡協議会で大いにひとつ関係自治体を中心としての御援助、御協力を仰ぐつもりでございます。幸いにして自治体も非常に積極的に御努力を願っておりますので、一つのけじめとしてまずこの法案を通していただくということを念願しておりますのでございまして、何分よろしくお願いを申し上げます。

○古田参事人 一日も早くこの法案の成立をお願いを申し上げます。

あわせて、国並びに地方公共団体、本四公団に、やはり今後の雇用問題その他を中心にして体制整備をぜひ早急に確立願いたいというふうに要望申し上げます。

○吉岡参事人 私どももこの法案はこの法案として早急に通過していただきたいと思っております。

ただ、先ほどから申し上げておりますように、私ども港湾労働者の立場からの要求からは、現在の法案は少しかみ合っておりません。したがって、私どもはまた新たに別の法案をつくっていただくか、それとも私どもの要求に基づいた改正を後日していただくか、そういうことをお願いをしております。

以上でございます。

○竹下参事人 一日も早く法案を上げていただき、さらに六カ月以内に施行ということに附則でなっておりますが、関係の省令、政令を早くつくっていただきたい、現地は現地でがんばる所存でございます。

○林(保)委員 お四方に感謝いたしまして終わります。ありがとうございます。

○稲村委員長 瀬崎博義君。

○瀬崎委員 参考人各位には御苦労さまです。ぜひきょうの参考人の御意見を、すべて早期成立の意見を表明させていただいているのであります。が、なお修正案とか附帯決議等にも皆さんの御意見を反映させたいという希望も持っておりますから、そのことも含めての御発言もいただきたいと思っております。

最も大きな影響を受けるという点で、これまでも、また今後も御苦労の多いのが海員組合だと思うのです。そういう意味で古田参事人に伺います。海員組合としては、五十一年の七月、五十三年の九月、五十六年の二月と三回にわたってストライキを決定されているわけでありまして、ストライキに訴えなければならなかったそのときどきの事情及びそのときどきの中心的な要求が何であったのか、お答えをいただきたいと思っております。

○古田参事人 私たちが本四架橋の問題につきまして具体的に取り組みましたのが昭和四十八年でございまして。その場合に、全日本海員組合として本四架橋に伴う諸対策について基本的な考え方を決定をしておりますが、本四架橋は確かに瀬戸内海地域開発という大きなプロジェクトでございますし、そういう関係で、この本四架橋の計画そのものには反対はしないという態度をとりました。しかし、先生御指摘のように、旅客航路事業に多大な影響が生じ、そのことで雇用摩擦が生じますから、雇用対策という一つの柱、さらに、瀬戸内海は御案内のように非常に船舶ふくそうするわけでありまして、あるいは特定水域の可航水域は非常に制限をされております。そういう中に橋脚という海上に一つの建築物、障害物がつくわけでありまして、そのためには船舶航行安全対策あるいはレーダー障害等々の問題がございまして。基本的には、雇用対策と船舶航行の安全対策の二つを柱として自後の運動展開をしてまいりました。もちろんこういう問題を進める場合には労使間の対立もございまして。あるいは政府との要求の違いもございまして。そういう問題を、それぞれ政府が設置をいたしました機関で審議等々を進めてまいりました

けれども、いま申し上げた前段の雇用対策等につきまして労使関係の交渉が物別れ、決裂となり、あるいは政府との折衝が進まなかったという関係でそれぞれ、非常に交通ストというのは迷惑をかけるわけでございますけれども、やはりわれわれの生存権なりあるいは将来の方向としてどうしてもそういう闘いを組まざるを得なかった、そういうことが今回法案として提出されたのではなからうかというふうな考えっております。そういうことを目的としてやってまいったわけでありませう。

○瀬崎委員 たえば五十二年七月のときには、それ以前に対策委員会を設置する窓口は建設省が行うというふうな話があったけれども、その約束が守られなかったというふうな事情もあったというふうな聞いています。時間がありませんからその他は省略して、こういうこともやはりその内容の一つと考えてよろしいのですか。

○古田参考人 雇用関係を中心にした労使関係の対立事項あるいは政府との対立の関係でそういう行為をとらざるを得なかったということでございます。

○瀬崎委員 この二月二十五日のストライキのときに掲げていらした要求事項の中で、船員は海で働きたいんだ、離島航路は生活の足になつているのでこれを充実すること、この生活航路への国の特別の助成制度を確立すること、充実された生活航路への船員の採用を重視すること、こういうことを訴えられておったようなんですが、これらについての見直しはついでにしているのでしょうか。また今後の課題に残っているのでしょうか。

○古田参考人 法案の中にそれぞれ根拠条項としても入っておりますし、さらには政令、省令という形になりますし、今後の行政指導の中に私たちが主張しました、すべてが満足とは言えませんが、おおむねそういう私たちの主張なり考え方が入れられておるといふふうに判断をいたしております。

○瀬崎委員 そういう御判断がとにかくできる段

階まで来た過程で、海員組合あるいは旅客船業者の方々、全港労働組合など、こういう方々の非常に切実な運動があったということは、政府及び公団側には自主的にそういう海員労働者などに対する配慮を進んでやる、逆に言うところいう誠意は乏しかった、こういうふうなことになるのでしょうか。

○古田参考人 私たち労使関係でありますから、当事者である労使でも真剣に検討してまいりまして、橋をかける原因者である国あるいは地方公共団体、本四公団とも十分折衝してまいりました。確かにそれとある面につきましては、われわれそれぞれ追及なりあるいは抗議をした経緯もございませう。今後は、この法律案が成立をされまして、先ほどから申し上げていますように体制整備を図って、一刻も早く雇用不安等の解消に努力をいたしたいというふうな考えをしております。

○瀬崎委員 旅客船協会の方も直接の当事者としていろいろ御苦労があるわけですが、同じように五十二年の九月には船舶ストライキに入つていらしたわけですね。このときの事情とかあるいは中心の御要求は何であったのか、その要求が今度の法案でどの程度実現を見ているとわれわれは理解をしいのか、お答えがいただけたらと思います。

○立花参考人 余り具体的な資料をきょうは手元に持っておりませんが、五十二年のあの当時の事情から申し上げますと、われわれ業者の中でも特に現場関係から、われわれ幹部職も含めて早期実現の非常に強い要求がございました。また、具体的にこの問題が進展しないと現場における安全航行に影響を及ぼす、船員の心理的不安を起すこと、いけないうようなことで、非常に急激に、ひとつ政府に立法をしていただきたい、いわゆる立法措置をお願いしたいということで盛り上がったというふうなことでございまして、結果政府側も非常に快く立法しようということで御考慮をいただいた、こういうことでございます。

○瀬崎委員 私たちもこの本四架橋に無条件で賛成しているわけでもないのですが、政府側としても、やはり地域の発展に役立てるためという大義名分で本四架橋をやっているわけですね。しかも国のプロジェクトであるということを考えれば、少なくとも、先ほどまたかのお話にありましたが、本四架橋とそれから地域のそういう労働者、業者、これが共存できる体制こそ望ましい。本四架橋は無事建設は終わったが、地域で一部犠牲者が出た、こういうことは本来あってはならないことだと思ふのです。そういう見地から言うならば、いま最低限度のものとして出されたこういう法律の措置は、本来建設のプランに先立ってちゃんと構想も明らかにされ、措置が講じられておるべきではなかったかと私たちは思うのですが、いかがでしょうか。引き続き立花さんにお伺いしたいと思います。

○立花参考人 非常に喜んでいいのかどうなのか私もちょっとわかりませんが、日本のいままでのこの種の問題に関連するものは大体こういう形で両者がうまくいっておるのじゃないかと考えておりますので、一つの理想論としてはごもっともだと思ふのですが、こんなことを申し上げて失礼ですが、関連する法律その他関係者が非常に多うございまして、どうしてもこういう形にならざるを得ないのじゃないでしょうか、かように考えております。

○瀬崎委員 引き続き立花さんにお伺いするのでありますが、先ほど竹下広島県副知事もおっしゃっておいりましたね。航路再編成については、架橋後も存続必要な航路、それから廃止もやむを得ない航路というふうに分けて、旅客船業者に本音を聞いてもらって、その本音をもつてそれぞれ離島の住民と相談したいのだ、なかなか慎重を要する複雑なむずかしさをわれわれ痛感したわけでありませう。やはり業者の利害があらうし、労働者の生活がかかっている、住民の立場がある。そこで、運輸大臣の定める基本方針で規模縮小と指定された航路が生まれてくるわけでありませう。

が、規模拡大の方はいいと思うのですが、縮小の場合なかなかむずかしい。あるいは希望するものがないとか、その縮小の程度が住民の利便とよく合わないとかいうふうな場合、大臣勧告という手段も法律的には決められておりますが、そこにゆだねるのが適切なものか、それとも船主間で何らかの特別な方法を講じてでも自主的解決を目指す方法をとられようとするのか、その点もちょっと伺っておきたいのであります。

○立花参考人 この法案はいろいろ事業者並びに海員組合さんあるいはまた関係諸官庁寄つて、審議に審議を重ねてそれなりのコンセンサスのもとに大体の最大公約数としてできた案と私は考えております。しかしながら、規模縮小の場合においては業界といたしましては単に政府にすべてを任すという考えではございません。当然われわれも業界内部の交通整理をして、十分当該業者との間の調整を行い、またその中でおかつ行政上の不備があれば行政とも打ち合わせをし、いわばお互いに十分の交流をしながらこれに対する再編整備をしていこう、こういうことでございまして、余りお互いに自説にとらわれなくて、現実には本当にこれがいかにどうかという問題の真相を探りながらお互いに協力させていただきたい、かように考えておる姿勢でございます。

○瀬崎委員 同じような意味で古田さんに伺っておきたいのです。実施計画の段階になりますと労働組合の意見も聞かなければならぬということになっていっているわけでありませうが、いまの立花さんのお話のような一定のコンセンサスの上にこの法律が出ていっていると思いますが、今後個別に実施計画をつくる段階で、労使間の意見の対立等でうまくいかないというふうな心配はないものだろうか、もしそういうことが起こるとすれば解決の方向はどういうふうに見出せるのだろうか、伺っておきたいと思ひます。

○古田参考人 実際には実施計画を作成される場合には労働組合の意見を聞くということになっておりますので、当然その場合には労使が相談をし

すから、労使のコンセンサスは十分得られるといふふうに私は考えております。もちろん得られない場合といえども当然それは調整をする機能はお互い持っているわけでありまして、そのように対応すれば十分生かされるのではなからうかというふうに考えております。

○瀬崎委員 竹下参考人に伺いたいのですが、ずいぶんと広島県は熱心に取り組んでいただいております。旅客船業者に対していろいろな希望職種を聞く、あるいは協業の誘導もするというようなお話でありましたね。ただ、既存の中小業者がそれぞれ長年やってきた事業の経営維持すらいま困難な時代です。そこへ新規参入して、当初はいろいろな融資援助等を受けて何とかやれるだろうけれども、それが数年、十年たった後どうか。これまで国がいろいろと奨励してきたたとえば中小企業近代化、高度化、協業化で破綻を来している例が多々あるわけですね。今後はそこへ一定の強制力が伴ってくるわけでありまして、そういう将来にわたっての保障という点で県としてお考えのこと、あるいは国に対して注文をつけるべきことがあれば伺っておきたいと思えます。

○竹下参考人 参考の実例といたしまして九州の長崎県の平戸へ行きましたり若戸大橋へ行きましたり、いろいろと県は県で先例の実情調査等をやっておりますし、業界の皆様方もまた同様の努力をされておまして、いろいろ希望がございました。たのを次第にしほって、転業の業種をまさに決めんとするところまでこられて、五社合併いたしましたして新会社をつくられて、その定款の中になら幅広い転業の項目を明示されました。こまままいりましたので、あれもこれも一遍に何もかもやるということではなしに、いましほっていただいておりますのは、たくさんあります中で、どうせ橋ができますと本土側からバスとかタクシーとかが因島まで乗り込んでまいります。そういったのを受動的に迎えるのでなしに、因島市自体からもバスとかタクシーとかあるいは一般貨物の営業とかいったようなことで、まず本土側への進出といったことにしほっていま考えていただかせんかというようになこともお話ししております。大体業界の方でもそういうようなコンセンサスが得られつつございまして。ただし、先生御指摘のとおり、新規にそういうことをやって将来とも安定した営業がずっとうまくいくのかということになりますと、われわれはもちろんな素人でございますので、一つの事業の存続あるいは経営ということにこれこれ口出しすべき立場にはございせんが、こいねがわくはうまく成功していただき、また、われわれが引き続き今後とも長い間お手伝いすることがございまして、監督官庁でございまして、陸運局とかあるいは海運局とか政府関係官庁の御指導等も受けまして、何とか存続するようにしてもらいたい、こう考えております。

業とかいったようなことで、まず本土側への進出といったことにしほっていま考えていただかせんかというようになこともお話ししております。大体業界の方でもそういうようなコンセンサスが得られつつございまして。ただし、先生御指摘のとおり、新規にそういうことをやって将来とも安定した営業がずっとうまくいくのかということになりますと、われわれはもちろんな素人でございますので、一つの事業の存続あるいは経営ということにこれこれ口出しすべき立場にはございせんが、こいねがわくはうまく成功していただき、また、われわれが引き続き今後とも長い間お手伝いすることがございまして、監督官庁でございまして、陸運局とかあるいは海運局とか政府関係官庁の御指導等も受けまして、何とか存続するようにしてもらいたい、こう考えております。

○瀬崎委員 最後に吉岡参考人に伺います。

架橋による失業者をつくらない、労働組合の指導として非常に適切なお言葉だと思うのです。そのために雇用の確保を最重点にする。そのためには港運業者の仕事を確保していかねばいけません。というので、本四架橋で将来予想される地域開発とかあるいは進出企業の仕事を地元港運業者に優先させるという御提案がありました。その線に沿って考えますときに、それならいまから対応措置をとって、地元港運業者が進出を予想される企業等のそういう港運業務を受け入れるような体制も考えなければいけないと思うのです。ところが手おくれになって、いざ目の前に工場が来るような段階でいろいろ食い込もうと思ってもむずかしい場合があると思う。そういう点ではそうゆつくりもしておれないのじゃないかという感じがいたします。その点の御意見を伺っておきたいです。

それから現在の法律の特色といえますか、中心的な問題は、本四架橋の利用者から取る通行料で交付金の形で犠牲になる人たを救おうか、こういう話ですね。果たしてこれで吉岡参考人のお考えのような対策、あるいは私がいますぐにも対策を講じなければいけないと言ふ、そういう財源と

して十分なんだろうか。手当てを十分にすれば通行料が高くなるというふうな心配も起こってくる。そういう点では、そういう地域開発、観光開発、工場進出が当然起こってくる、あるいは建設に携わった企業等も大きな利益を上げるわけでありまして、そういうものへの負担というふうなことも新たな対策の一つとして要るんじゃないかといった気がするんですが、そういうことも含めまして御意見を伺って終わります。

○吉岡参考人 第一の御指摘の、いわゆる新しい企業が進出してきた場合の地元業者の対応策という点については、私も業者に対してそういう体制を早急に作るべきだという意見を申し上げております。したがって、業者がこれからどういう対策をとっていくかということになるんだろうと思ひます。ただ、問題は、いままでの経験からいいますと、地元業者のいわゆる自力体制をとるといふのは、一部の工場が来ますとそれについてくるというのはどうしてもあります。その点だけは絶対にないようという私どもの強い希望であります。それからもう一つは、私も自身も当初は通行料という問題も考えたことがありますが、これはいま先生がおっしゃいますように、これでいきますといわゆる料金の問題等の絡みがあります。したがって、私もいま通行料でどうするかという考え方は持っております。あくまでも国が責任をとって予算化してそういう雇用対策費を出す、こういう立場に私も立っておるとお答えしておきます。

○瀬崎委員 どうもありがとうございます。

○稲村委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人各位には御多用のところ長時間御出席いただき、貴重な御意見をお述べいただきましてまことにありがとうございます。厚く御礼申し上げます。

○稲村委員長 この際、連合審査会開会に関する件についてお諮りいたします。

ただいま本委員会において審査中の本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案について、社会労働委員会から連合審査会開会の申し入れがありました。つきましては、これを受諾するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲村委員長 御異議なしと認めます、よって、さよう決しました。

なお、連合審査会の開会日時につきましては、委員長間の協議により決定いたしますが、来る二十二日午後二時三十分から開会の予定でありますので、さよう御承知願います。

次回は、来る二十二日午前十時理事会、午前十三時十分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。

午後零時四十一分散会

昭和五十六年五月一日印刷

昭和五十六年五月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D