

第九十四回国会 建設委員會議録 第十二号

昭和五十六年四月二十二日(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 池田 行彦君

理事 中村 靖君

理事 木間 章君

理事 伏木 和雄君

理事 鹿野 道彦君

理事 桜井 新君

理事 竹中 修一君

理事 登坂重次郎君

理事 羽田野忠文君

理事 井上 普方君

理事 山花 貞夫君

理事 数仲 義彦君

理事 中島 武敏君

出席國務大臣

建設大臣 齊藤滋与史君

出席政府委員

運輸省海運局長 永井 浩君

運輸省船舶局長 鈴木 登君

建設省道路局長 渡辺 修自君

委員外の出席者

運輸大臣官房審議官 山下 文利君

運輸省海運局定期船課長 浅見 喜紀君

運輸省船舶局労働政課長 野尻 豊君

運輸省港湾局港政課長 野村 紀夫君

運輸省港湾局計画課長 藤野 慎吾君

運輸省鉄道監督局固有鉄道部施設課長 深田 彰一君

運輸省鉄道監督局固有鉄道部日本鉄道建設公団・本州四国連絡橋公団監理官 黒野 匡彦君

運輸省自動車局業務部貨物課長 浅井 俊明君

建設省道路局次長 台 健君

参考人 考人 山根 孟君

(本州四国連絡橋公団理事) 川口 京村君

建設委員会調査室長

委員の異動

四月二十二日

辞任 補欠選任

源崎 博義君 山原健二郎君

同日 補欠選任

山原健二郎君 源崎 博義君

辞任 補欠選任

山原健二郎君 源崎 博義君

同日

四月十七日

都市公園等整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第三十六号)(参議院送付)

同月二十日

東京都北区日本住宅公団王子五丁目団地の家賃に関する請願外一件(中村茂君紹介)(第三一九二号)

小規模住宅建設への大手住宅企業の参入規制等に関する請願(源崎博義君紹介)(第三一九三号)

同(中島武敏君紹介)(第三一九四号)

水利権の制度的見直しに関する請願(天野光晴君紹介)(第三三七五号)

国民本位の住宅政策確立等に関する請願外三件(小野信一君紹介)(第三三七六号)

同外二件(中村茂君紹介)(第三三七七号) 身体障害者に対する建設行政に関する請願(坂田道太君紹介)(第三三七八号)

同(近岡理一郎君紹介)(第三三七九号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

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)

〇稲村委員長 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。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、本日、参考人として本州四国連絡橋公団理事山根孟君の御出席を求め、意見を聴取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)

〇稲村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

また、本日の連合審査会において、参考人として本州四国連絡橋公団理事山根孟君の御出席を願ひ、意見を聴取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)

〇稲村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

同日

〇稲村委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。小野信一君。

〇小野委員 最初に大臣の御所見をお伺いいたします。

四国四百万人の県民の希望は三ルート同時着工、同時完成であつたらうと考えます。ところが、残念ながら種々の事情によつて一ルート四架橋という工事の進捗状況になつたわけで、すけれども、四国県民はやはり三ルートの完成を大きく望んでおることは間違いないと確信いたします。したがって、建設省では今後三ルートの完成についてどのような考え方をもち、計画を持って進めようとしておるのか、大臣はまたそれをどのような形で実現させようとしておるのか、所見をお伺いいたします。

〇齊藤國務大臣 御案内のように、本四架橋の問題は歴史的に見ても、また、四国の方々から見ればまさに有史以来といえますが、大変な念願であつたらうと思ひます。将来を見越してのルート建設ではあるかと思ひますが、やはりそこに住んでおられる方々の歴史的な経過を考へての上のそうした意味合いからも、このルートの決定については大きな期待が寄せられているわけで、私たちといたしましては、あくまでも当初見込まれたであろう三ルートの完成は、やはり長期的には完成しなければならぬ問題であるかと思ひます。これはもう四国と本土とがつながるといふだけなく、日本全体から見ても大きな問題として取り組まなければならないことであらうかと思ひます。

御案内のように、四十八年十月に工事認可がされて、すぐ十一月に総需要抑制ということで一応の凍結を見て、一ルート三橋という問題が五十年から進められているわけでありますが、これはあくまで一応の経済事情等を考へての総需要抑制

下におけるプロセスの一環であつて、最終的にはやはり三ルートの完成を目指すというこの計画については変更しないものと承知いたしておきます。したがって、一応凍結という形をとっており、早急の機会に凍結解除されて、当初の目的である三ルートの完成ということに留意して、いまだにもあらかゆる障害を乗り越えて決められた一ルート、生活関連橋である三橋、いまは四橋になりつつありますが、こうした問題について取り組んでいく、このような考え方で対処してまいる所存でございます。

○小野委員 要するに、いまの答弁から推察するには、具体的には十年後なり二十年後には必ず完成させてやる、こういう具体的なプログラムがあるわけじゃなくて、願望として建設省では三ルートを完成させる、こういう考え方と拝察しますけれども、どのような条件が具備したときに三ルートを完成させる、あるいは着工できると考えておられるのか、その点をお伺いいたします。いま大臣がおっしゃいましたように、歳出削減あるいは大プロジェクトの抑制あるいは中止、これらが政治的にも大きな課題となっておりますし、これらの問題が二、三年あるいは四、五年で直ちに解消するとは考えられませんけれども、それらに対応して建設省では具体的にどのように進めようとしておられるのか、再度答弁を求めます。

○斎藤国務大臣 計画の設定は、あくまで計画として進めるべき計画であるというように先ほど申し上げました。どういふような条件が具備されたならば三ルートの完成への足がかりができるかというところでございますけれども、これは一番の柱はやはり財政事情であろうかと思ひます。それから三ルートの関連によって、四国、本州というもののつながりによって生活環境、これからの地域の振興の状況、それから地域のみならず日本全体から見た経済指向の問題、総合的に考えられるようなありとあらゆる私たちの国土環境を考えながらこの問題は進めていくべきものと考えます。したがって、財政事情が好転してそのことが

直ちに着工ということに相なりますかどうか、それが一番よろしいわけでありませうけれども、やはりやるからには経済効果、生活環境効果、あるいは文化的な問題もありませう、総合的に考えて進めていくという形になると思ひますけれども、いまだにもあらかゆる考えられている一ルート三橋に計画を変更されたその原因、素因というものを考えて、そうしたことを一つ一つ排除した上で、いまだにも三ルートへ進めていくということによろしいんじゃないか、このように考えるものでございませう。

○小野委員 経済的な効果あるいは社会的な変化、経済的な効果、障害物を一つ一つ排除した後三ルートの完成あるいは着工に踏み切りたい、こういうことでありますけれども、それらについてはすべて条件が具備しておるのではないのか。要するに財政事情が一本が三ルートの着工を阻害しておる要件だと私は考えるのでございませう。もしそうであるとしたら財政再建のめどがついた時点、国債あるいは赤字財政が解消されないにしても、解消されるめどがついた時点でこれを着工するという方針を建設省は強力に推し進めるべきだと考えるのでございませう、いかがですか。

○渡辺(修)政府委員 お答えいたします。必ずしも財政事情のみと限らないと思ひ理由があるわけでございますが、と申しますのも、たとえば明石海峡にかかります明石海峡大橋につきましても中央省間が千七百八十メートルという非常に大規模な橋梁でございまして、これがもしかけられますと世界で第一というような規模でございませう。かつ、現状では鉄道併用橋ということになっておりますので、いろいろな技術的な問題がございませう。特に三橋でございませうから風に対する安定性、こういうこともいろいろ研究をいたしておるわけでございます。その辺の技術的な問題、つまり工事の難易度等も考えながら、また、地域開発の効果等を考えながら着工の時期を判断してまいりたいと思ひます。なお、たまたま道路整備五カ年計画は、ただいまの

第八次が五十七年度まででございまして、五十八年度から第九次五カ年計画を発足させることにならるわけでございます。またその時点で経済、社会の状況を十分判断いたしまして、さらにどうするか考えてまいりたいと思ひます。お答えでございます。

○稲村委員長 関連質問の申し出がありますので、これを許します。井上普方君。

○井上(普)委員 ただいま三ルートにつきまして、経済的事情であるとかあるいはまた財政的事情等々が許すならば着工するというのが大臣の御答弁で、道路局長のお話でございまして、技術的な問題が一つはなかなかできないということ、現在では併用橋でいく、こういうお話でございませうが、現在ではという言葉にはいろいろ問題があると思ひます。現在ではというのはいささか意味なんですか。この点をお伺いいたします。

○渡辺(修)政府委員 ちょっと言葉が過ぎまして失礼を申し上げます。

現在明石海峡大橋につきましては、運輸、建設両大臣から併用橋としての工事実施計画の認可をいたしておるところでございます。

○井上(普)委員 両大臣が併用橋で実施をとにかく命令して。とするならば、これはやるのが原則であつて、財政上あるいはあらゆる状況がこれを妨げておるだけの話じゃございませうか。あなたの方の答弁とこれになつて。反対じゃございませうか。どうなんですか。やらなければならぬのだけれどもと言うが、やるのが原則なんですか。われわれはその使命があります、しかしいろいろ国の財政状況などがありますので延ばさせていた方がいいのでございませうか。あなただけの立場じゃございませうか。どうですか。

○渡辺(修)政府委員 先ほども申し上げましたように、国の経済状況、財政状況、これはもちろん一番の柱でございませう。なお、明石海峡大橋につきましては、技術的な問題、それから前後の取りつけの道路の区間につきまして人家密集地帯を通るといふこともございまして、周辺の環境問題等

の検討も必要かと思ひます。そういった意味でまだ工事の着手というところには踏み切れないでいる状況でございませう。

○井上(普)委員 おかしいじゃないですか。建設省は本四公団に対してこれを着工しろといふことを命令しているのではありませんか。実施計画をつくつて、これをやるべしという命令を下して。ところが、それを昭和四十九年でしたか五十年でしたか、ストップしただけの話じゃございませうか。そうじゃないのですか。五十年にストップした。そのときには建設省は技術的にも心配ございませう。そのストップをかけたときに、命令をかけたときに、技術的にはむずかしいといひます。あるいはまた人家密集地帯でございませう。技術者の良心として言つてやらんまい。あなた方はそのときは、われわれはやりませうといひて命令を受けて。素直に受け取つたのじゃないですか。どうなんですか。

○斎藤国務大臣 局長の答弁が否定的であつたと思ひます。先生の御指摘のとおりなんです。計画はやるようになってはいるわけなんです。ただ、総需要抑制で五十年に三橋というところで決まられて、いまお話しした三橋については一応凍結された形になつておるわけであつて、これはやるというところの方針には変わりございませう。

○井上(普)委員 それではあなた、いままでの小野さんに対する答弁は全然違うじゃないですか。建設省はこれをやるのだと一たん建設大臣が命令を下して。技術的なむずかしさというのはいまごろ言う必要はない。建設大臣が命令しているのですよ。技術屋がいまごろになつて何を言つておるのだと言ふのです。そうじゃないですか。建設大臣が命令を下して、そのときは引き受けました、こう言つておる。にもかかわらず総需要抑制でストップした。これは全く総需要抑制という経済情勢のためストップした。その後、景気回復のために三橋というところで着工をいたしておる。

いったはずなんです。いまごろになつて技術的に
はむずかしいうございます、あるいはまた人家が
密集しておるのでむずかしいうございます。それ
はその後人家が密集してきたでしょう。それはこ
こでは言いわけにならないですよ。あなた方はあ
くまでも併用橋で、建設大臣は公団から申請があ
つてこれを許可し命令しているのだ。やらなければ
ならない責任がある。大臣はこれを取り消しまし
したか。まだ取り消していないでしょう。ただここ
れは政治的な理由によつて、経済的な理由によつ

そこで、一ルートの四架橋が着工いたしましたけれども、この四架橋の着工した順序といえますか、これはどういう条件がそろっておるために四つの橋がかかったのか、それだけではなくて今後橋が幾つかずつ毎年かかっていくんだろーと思えますけれども、それらはどのような条件がそろっておるところからかけていくつもりなのか、その順序、条件について、もし整っておるとすれば御発表願いたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 一番最初に着工いたしましたのは大三島橋でございます、五十年十二月に

今後の方針につきましては、ただいまのような状況でございましてまだはっきり申し上げるところまではまいっておりませんが、ただいま申し上げましたような地域の問題、あるいはもうそろそろの安全を含むいろいろな効果、こういったものを勘案しながら判断することになるかと思うわけでございます。

○小野委員　もうそろそろの条件を判断して着工順序

れらにいたしまして、財政事情あるいは物価の高騰からして、果たして完成予定どおり完成するかどう、あるいは先ほど申し上げましたように技術的な問題があるとするれば、これまたおくれる要素となるだろうと考えますが、この報告されておる完成予定年月に必ず完成できるというよう

一例として申し上げますと、時間短縮の効果でございしますが、児島一坂出ルートを代表いたしましたたえば岡山の倉敷市から坂出市、この両市役所間を結ぶといたしますと、現在では道路とフェリーを使いまして二時間十分を要するわけでございしますが、これが橋を通りますと約四十分でございけるということになるわけでございます。こういうことから、輸送量につきましては、昭和五十年年度に対しまして六十五年度は、旅客、貨物ともほぼ二・三倍に増加するであろうというふうに考へております。

一日当たりの交通量でございますが、児島一坂出ルートで申し上げますと、六十五年度で一日当たり三万四千八百台、この程度を想定をいたしております。

○小野委員 次に、道路料金はプール制であるところについておられますけれども、各橋ごとの料金はどのような基準で決めようとしておるのか、報告を求めます。

○渡辺(修)政府委員　料金につきましては二つの考え方がございます。第一は償還主義でございます。かかりました建設費、それから維持管理に費、その利息、こういったものを償うことので

きる料金であるという点が第一点。もう一つは便益主義でございまして、すなわち、この橋を通行することにより通行者の方々が通常受ける便益の範囲内である、こういうことから考えるわけでござ

最初に申し上げました償還主義の方でございますが、これにつきましては、本州四国連絡橋の道路の役割り、それから計画の一体性、各いろいろ

なとこを通られる利用者の負担の公平の問題、それから公団の経営の問題というようなこととか、道路審議会の五十三年十一月の答申をいたいだきましてプール制を採用することにしたしている

そこで、それぞれの橋ごとの料金でございます

が、いまずでに大三島橋が供用しているわけでございます。大三島橋につきましては、すでにごございましたフェリーの料金等を勘案いたしまして便益の範囲内で決定をするということで、ただいま普通乗用車につきまして七百年の料金ということにいたしておるわけでございます。他の区間につきましてはもうこういった償還主義、便益主義、それぞれを勘案いたしまして供用の開始時点に決めるということにいたしております。と申しますのも、その間のいろいろな物価の値上がりとか社会情勢の変化等もございますので、開放する時点に比較的近い時点で決定をする、こういうことになしておるわけでございます。

○小野委員 要するに三十年後に橋の償還が終わる、そして料金が無料になる、こういう計画なんですけれども、その三十年間に償却できるような料金制度にするという原則なんですか。

○渡辺(修)政府委員　一ルート四橋全体をプールの
いたしまして、それで三十年以内に償還をするとい
うことが償還主義でございます。これを堅持し
つつ、かつ個々の橋につきましては便益の限度を

○小野委員 要するに三十年で償還できるという料金を決めないで、他の要素が入るとすれば採算考慮しながら料金を定めてまいりたいと思います。

が合わないマイナスの部分が出たからで
すけれども、そうなりますと三十年で償還できな
くなるということにはなりません。その心配は
ありません。

○渡辺(修)政府委員 全体の工事費の、各年度に幾ら、次の年度に幾らという投資額がございいますが、この投資重心を求めまして、それから三十年ということでございますので、大三島が五十四年

度に開通をいたしました、これから三十年ということではございません。したがって、その辺はいろいろ計算しておりますが、もちろん採算に合わないというおそれがあることも全く考えら

れないわけではございません。たとえば資金コストがどう変わっていくとかいろいろ不確定な要

素もございますので、私どもは、三十年で何とか償還ができるように、もしその危険性があればそれに応ずる手当てをするということを考えたというふうに思っております。

○小野委員 その手当てをするというのは具体的にどういうことを考えているのですか。

○渡辺(修)政府委員 いろいろの問題があるわけですので、一つの例として申し上げておきますけれども、

ますならば、六〇程度の資金コストを守っていくというのが一つの条件。ただし、金利の変動によりましては当該年度で借り入れます金利が高いという場合もございます。そういった場合のことを

ちよつと頭に思い浮かべまして六%程度を守つていくならば大丈夫である、そのための施策はもちろん講じてまいる必要がある、こういうことでございます。

○小野委員 最初の料金を、あるいは期間を延長したり高くしなくて済むような配慮を今後十分検討していただきたいことをお願いしておきます。

そこで、一日に三万四千八百台の車が通るとす

る、あるいは一年に九百万台の車が四国に往復しておったものが二・三倍になるとすれば、四国のも道路は現状でいるとすればかなり混乱、渋滞を来すことは目に見えておるわけです。そこで、四国

の縦貫道あるいは横断道の計画についていま建設省はどのような状況と判断しておるのか。少なくとも一ルートが完成する六十二年度までには四国内の道路が渋滞しないように対応できるような準

備があるのかどうか、お尋ねいたします。

○渡辺(修)政府委員　四国の高速自動車国道とい
たしましては、徳島から大洲に至ります四国縦貫
自動車道、それから高松から須崎に至ります四国

横断自動車道の二本が計画され、また一部では工事に入っているわけでございます。このうち四国縦貫自動車道の徳島―大洲間につきましては全線すでに基本計画を策定済みでございます、その

うち徳島と脇町の間四十キロメートル、それから川之江市―西条市間三十六キロメートルの整備計画を決定いたしております。このうち一部です。

に工事に入っておるわけでございまして、また、基本計画として残っております区間が脇町と川之江の間、それから西条と大洲の間がまだ残っておりますので、四国地方建設局におきまして整備計

画決定のための諸調査をやっておるわけでございます。これを早期にまとめまして次の整備計画を考えてまいりたいと思うわけでございます。

が、全線百四十六キロメートルにつきまして基本計画を決めております。また、善通寺と南国の間八十七キロメートルにつきまして整備計画が決定しております。善通寺―川之江間と大豊―南国間

につきましてはすでに路線発表を終えまして用地買収等に入っておるわけでございまして、大豊—南國間につきましてはすでに一部工事にも着手をいたしました。また、残っております区間につ

ましては、縦貫道と同じように地方建設局で次の段階の整備計画のための調査を行っておるところでございます。

児島一坂出ルートが六十二年に完成をいたしま

した場合に、ただいま申し上げました四国縦貫道、横断道が全部完成するところまでは残念ながら進まない見通しでございますが、主要な区間につきましてはこれを使うようにする、また、あ

わけて国道のバイパス等を利用いたしまして交通の処理に遺憾なきを期したい、非常に大きな渋滞が起こるとかそういうことのないように細かな配慮をもって処置をいたしたいと考えております。

○小野委員 要するに横斷道あるいは縦貫道が、六十二年度までに坂出ルートが完成する時点で何%ぐらい供用開始していける予定になりますか。

○渡辺(修)政府委員 縦貫自動車道につきましては、いま工事をやっております川之江と土居の間につきましてはもうすでに設計協議、用地買収、工事をやっておりますので、この区間につきましては

ては間に合うというふうに考えておりますが、この間は十三・九キロでございますので、全体にいたしますとまだ一〇％に満たないという状況でござ

ございます。しかしながら、今後なお一層努力いたしましてこのパーセンテージを上げてまいりたいと思うわけでございます。

横断自動車道につきましては、先ほど申し上げました大豊―南園はすでにトンネルの工事にも入っております。全体といたしまして供用開始される時点におきましては四〇〇程度の進捗状況に持つべきだということに考えております。

○小野委員 要するに四国を走る横断道路、縦貫道路は十文字に交差するだけであって、これが観光客を含めまして、坂出ルートを通った人々がこの高速道路だけを通って四国を回るといような状態にはならない計画であります。しかも片方は十数％、片方は四十数％、よくても五〇％前後だとすれば、六十五年度に九百万台の自動車が一・三倍になるとすれば、四国の国道を中心とした道路網は大きな混乱を来すことは目に見えておるわけですから、大臣、これらに対する整備進捗促進方をどのように考えますか、所見を伺います。

○斎藤國務大臣 局長から具体的な問題でお答えいたしましたけれども、当然三ルート計画が出た時点で四国の道路網については、具体的な計画云々は別として、考えていくべきものであるわけでありまして、したがって、一ルート三橋、四橋ということで決定を進めていく段階で、四国内における道路網の整備については、やはりあわせて積極的な配慮と実施計画を進めていかなければならない問題ではなからうかと思ひます。

若干、いま局長からお答えのようにルートの完成とのずれはあるようでございますけれども、こうした財政事情の折でございますので、あわせてすべて何でも満足というわけにはいかないかもしれませんけれども、とにかくもせつなくできる本四架橋に伴う関連事業でありますだけに、よく関係省庁とも話し合つて財源措置をし、せつかくできた橋によってかえつて地元の方々に御迷惑をかけないように、道路行政につきましても前向きで対処する所存でございます。

○小野委員 児島―坂出ルート全通に伴う四国の道路混雑は目に余るものがあるだろう、こう予想されますので、それを全力を挙げて排除していただきたいと同時に、本州側の道路についてはいかがです。山陽自動車道路、二号バイパス、それから四国横断道、十一号バイパス、これらについての御意見を伺います。

○渡辺(修)政府委員 岡山県側でございますが、これはすでに岡山と倉敷間に岡山バイパスという国道二号線のバイパスが、暫定二車線または四車線が開通をいたしております。この早島という地点におきましてこの本州四国連絡橋の道路がつながるわけでございます。この開通時点までにこの岡山バイパスの暫定的な断面を正規の断面に拡幅する、あるいは山陽自動車道との連絡を完成いたしたいと思つております。

ただ、山陽自動車道につきましては、この岡山バイパス―部分的には将来計画六車線でございますが、これがございまして、現在鋭意やっております。これがございまして、現在鋭意やっておりますが、用地の問題等がございまして、山陽自動車道の岡山―倉敷間はちよつと架橋には間に合わないかもしれませんけれども、十分岡山バイパスによつて分散効果を發揮することができるといふふうに考えております。

○小野委員 余りこれも期待できるような進捗状況にないようでありますので、一層の御配慮を望んでおきます。

児島―坂出ルート、鉄道の開通に伴う鉄道交通網について、四国あるいは本州側の整備計画はいかがです。

○深田説明員 お答えいたします。

本四備讃線の完成は現在のところ、先ほど来お話しありますように昭和六十二年と考へられております。その時点での輸送需要の動向、地域の開発状況というふうなものを勘案しまして四国島内の輸送計画を立てることが必要であらうと考へております。

それににつきまして鉄道の整備計画でございますが、そういう全体輸送計画を定めましたもとに、

国鉄の当面の財政状況等もございまして、そういうものを勘案しつつ、まだ若干の時間もございまして、今後慎重に検討してまいりたいと考へております。

○小野委員 児島―坂出ルートの鉄道で倉敷市南部、要するに木見以北の基本計画が未指定になつておりますけれども、今後これをどうするおつもりなのか。六十二年度の完成までに間に合うようには処理できますか。

○深田説明員 先生御指摘のとおり、四国側は現在の子讃線の宇多津駅に取りつく基本計画及びそれに基きます工事実施計画が定められておりますが、本州側は倉敷市南部、いわゆる木見地区におきましてとまっております。したがって、これは基本計画の変更でございますので、鉄道建設審議会に大臣から諮問いたしまして、答申を得た後に対処したいと考へておりまして、審議会を近く開催をしていただくべく現在検討しております段階でございます。

○小野委員 これも進捗状況余りよくありませんので、六十二年までに間に合うように全力を傾注していただきたいと思ひます。

それから児島―坂出ルートは当面在来線、将来は新幹線という計画をされておりますけれども、この構想については、進捗状況あるいはその見通しはいかがです。

○深田説明員 ただいま先生御指摘のとおり、本四架橋におきましては鉄道在来線と新幹線と併設し得るよう設計なされております。それで当面は在来線の接続を考へておりまして、四国のここに入りまますルートはいわゆる基本計画は定められておりまして、整備計画はまだいわゆる基本計画十二線の中に入っております一つでございますので、当面はその検討は直ちに進むことはないであらうと考へております。

○小野委員 最後に、航路の再編成問題についてお伺いいたします。

ルートが完成する以前に再編成が終了して、業者が心配のないように転換されなければならない

ことは言うまでもありませんけれども、編成基本方針はいつごろまでにこれをつくり、これを発表しようとしておるのか、第一点。実施計画の作成はいつごろ行われるのか、その見通し。三つ目は、実施計画の作成に際して行政上の調整を事前に行うことが必要であると思ひますけれども、それらを行う意思があるかどうか、この三点をお伺いいたします。

○永井(浩)政府委員 再編成の基本方針につきましては、私どもの行政の基本的な考え方をあらわすものでもございまして、また、関係事業者の今後のあり方の指針ともなるものと考へております。したがって、法施行後なるべく早くこれを策定したい、このように考へております。ただ、関係省庁との調整あるいは法案にございまして、海運造船合理化審議会の意見を聞く、こういうことになっておりますので、事務的に現在考へておりますのは、法施行後数カ月の時間をいただきたい、このように考へております。

それから第二点の実施計画でございますが、これはやはりある程度架橋の開通にならないとその影響等がなかなか精度が高まりません。そういった意味で、御審議中の法案にもございまして、供用開始前六カ月から供用後二年までの間にこの実施計画を策定いたしまして承認の申請を出してもらう、こういうことでございまして、承認の申請が出てまいりますれば基本方針に照らしまして十分審議して、適正なものであればこれを認めたい、このように考へております。

○小野委員 数カ月ということですが、ちよつとくどいようですけれども、二カ月以上半年以内、こう考へてよろしゅうございませうか。

○永井(浩)政府委員 事務的にはそのように考へております。

○稲村委員長 井上普万君。

○井上(普)委員 このたび初めてのケースだろうと思うのでございませうけれども、ともかく補償に対する特別な処置を講ずるということでは、この法案が出てきたわけでございませうが、船舶業者あるいは

は船舶の乗組員に對しましてはある程度私どもも納得できるのでございます。しかしながら、この橋が完成することによって幾多の犠牲者が出ることは必至であります。したがって、その観点に立ちまして、二、三の点につきまして質問をいたしたいと存じます。

まず第一番に、昭和五十三年の十月六日に建設省と申しますよりは政府が、このルート着工に際しまして協定書を関係業界の方々と結んでおるのでございますが、この点につきまして大臣に、この協定が誠意を持って行われるかどうか、お伺いいたしておきたいと存じます。いかがでございますか。

○齊藤國務大臣 誠意を持って行う所存でございます。

○井上(普)委員 そこで、誠意を持って行うということにお話を承ったのでございますが、この協定の第一項に「本州四国連絡橋が港運送に及ぼす影響については、個々の港運について現在のところ明らかでないので、個々の港運に及ぼす影響について、今後、継続して調査を行うものとする。」調査の結果、港運労働者に対する本州四国連絡橋による影響が明らかに予測される場合には、国は港運労働者としての雇用確保等について、必要な措置を講ずるものとする。こういうことになっております。でございますので、第一番に、調査を継続されておられるのでござい

ますが、いかなる調査結果が出てきておられるのか。第二点、影響があるということはもうすでに政府も認めておられるところだと思ひますが、その場合にどういふような処置をする所存であるのか。この二点についてお伺いいたしたい。

○渡辺(修)政府委員 先生御案内のとおり、港運労働問題の調査につきましては、雇用対策中央協議会を設けまして調査を継続してまいりました。委員を設けまして調査を継続してまいりました。四種類の調査をいままに実施をいたしております。

第一が、現地調査でございまして、港運労働調査委員会の委員の方々が現地に赴かれまして、関係者といふいろいろな意見交換を行ったものでござい

ます。二番目が政府調査でございまして、これは本州四国連絡橋公団において実施をいたしておりますが、いわゆる経済モデルを用ひまして、港運労働に従事しておる労働者の影響の度合いを経済計算によって求めておるものでござい

ます。三番目が労使調査でございまして、労使で影響をまとめられたもの。四番目が地方調査でございまして、各地方公共

団体の御協力を得まして事業者等に対するアンケート調査を行ったものでござい

ます。その結果でございまして、まだその調査の内容におきましてはいろいろ差異もござい

ます。経済計算によりまして政府調査でございまして、これは経済モデルを使ひますので、どうしても全体の影響がまとまらなかったものとして出てくるというよう

な結果が出てまいりますので、全体の影響はやや低目に出ております。それから労使調査、地方調査等におきましては、それぞれアンケート調査等

でございまして、どうして非常に心配だというようなお考えが強く出てまいるのでございまして、影響の度合いが少し大き目に出てくる、こういうようなことになっておるわけでござい

ます。そんなことで、先日この港運労働調査委員会の方の中間報告がまとまったわけでござい

ます。それから第二点といたしまして、対策については幹事レベルで煮詰めるんだ、こうおっしゃいますけれども、この第一項に「国は港運労働者としての雇用確保等について、必要な措置を講ずるものとする。」こういうことが約束されておるわけ

です。具体的にどういふことが予測されますか、お伺いいたしたいのです。

○渡辺(修)政府委員 港運労働の問題につきましては、先生おたのしみのとおり、雇用確保というのが最大の眼目として話題になつておるわけでござい

ます。先ほど港運労働調査委員会の中間報告にござい

ましたように、個々の事業の実態によつては、と申しますのは、たとえば四国と本州の間の特定の

な貨物を扱つておられるような場合、これはトラックに転換する可能性も多々あると思ひますので影響が出るであらう、こういうことでござい

ます。しかしながら、港運労働問題につきましては本州四国間だけではござい

ませんで、全国に対する貨物の動きもあるわけでございまして、その辺の全体の把握との絡みで影響の度合いがどのようにな

るかというところでございまして、なお調査として足りない点等につきましては、御指摘のよう

に、十分納得のいく数字をつかんでまいりたいと思つておるわけでござい

ます。○井上(普)委員 いや、つかんでいきたいというのは当然のことですけれども、私の聞いておるの

は、調査の内容について、ここには「国は港運労働者としての雇用確保等について、必要な措置を講ずるものとする。」

「港運労働者としての雇用確保等について、必要な措置」ということを聞いておるのです。

○渡辺(修)政府委員 この協定書を五十二年十月六日にまとめた際には、建設省のほかに関係各省ももちろん入つておられます。それから本州四国

連絡橋公団も入つておるわけでござい

ます。○井上(普)委員 しかし、各省の中心になるのは建設省でしょう。そうでなければ建設委員会にこの法案がかかるわけがない。まあ答弁されるのだから、中心になつてこの協定を

実行するのはあなたでしよう。道路局長が中心になつてやるのでし

ょう。と私は思つておるんだ。違いますか。恐らくそうだろうと思つ

ます。○井上(普)委員 そうするならば、この具体的な処置が一体どういふことが予測されるだろうかと

からいろいろ問題を詰めてまいりますと法的措置でなければいかぬというものもあるいはあるかというところでありまして、もろもろの御要求に對しまして、これを一つずつ分析をいたしまして詰めてまいるということをお約束申し上げたいと思うわけでございます。

○井上(普)委員 もろもろのものを具体的に詰めていく。詰めていって行政措置でできるなら行政措置で結構です。しかし、それで解決できないというときには法的措置も、この法律と同じような措置を講ずることはあり得ます。どうなんですか。この法律と同じようにと申したらちよつと語弊があります。雇用促進のため、あるいは雇用確保のために法的措置が必要であるならば、あなた方は法律をつくって国会に提出すること、このことはお考えになっておられますか。この場で約束できますか。

○渡辺(修)政府委員 そのように考えております。○井上(普)委員 それでは続いているの問題を申ししますと、この地方協議会、まあ調査につきまして、現地調査と公団の方でやっていると労使調査と地方公共団体の調査とあります。四つでやっておるといふお話でございますが、これは地方公共団体の方でも、地方公共団体によって熱心であるとか不熱心なところができてくるのじやございませぬか。どうなんですか。この点は各県あるいは各市町村同列にやっていますか。

○渡辺(修)政府委員 先生御指摘のように、その取り組み方に若干差があったことは事実でございます。そこで私も、これではいかぬというふうにお考えまして、ちよつと時期をはつきり覚えておりませんが、二月であつたかと思ひますが、関係県にお集まりをいただきました。いわば先進的にやっておられる県の実情の御紹介等を兼ね、これらの対策につきまして前向きに取り組んでいただくようお願いをしたところでございます。○井上(普)委員 そこで、地方協議会に国鉄が入っておらぬというケースがあるのです。こ

れは香川県の地方協議会に国鉄代表が、オプザーバーなら参加するけれどもそれには参加できないなどという生憎なことを言っているらしいのだが、どうしてそういうことを言うのです。国鉄あるいは運輸省でもいいです。この係はだれです。

〔委員長退席、村岡委員長代理着席〕○黒野説明員 お答えいたします。国鉄問題につきましては、他の業種と若干事情を異にしていると思ひます。経営再建問題等いろいろ関係がございまして、それから構内営業等につきましても、よつて来るゆえんといひます。ようか、問題の原因と結果というところが比較的单純と申しますと語弊がありますが、宇高連絡船の扱いによりましてどうなるかということが比較的想定しやすい業種でございまして、私も第一次的にはまず国鉄で宇高連絡船のあり方も含めまして検討することと申します。それから、将来問題が出来ますればさらに積極的な指導をし、いま先生の御指摘のように、協議会の場において、また関係の方々の協力も得ながら、より広くお知恵を拝借して対策を講ずるということも必要ではないか、かように考えております。

○井上(普)委員 あなたは説明員だが責任を持つて答弁できるな。どうなんですか。そこらのところをはつきりさせておいて私は答弁を求めるのです。いまあなたの答弁を聞いておると、経営再建の問題等々がこれあり、こう言う。この地方協議会と経営再建とは何の関係があるのです。そしてまた民間会社にしても、会社によつては赤字で困つておるところもたくさんある。そういう見方からいたしますならば、何ら国鉄には特殊事情はないはずだ。国鉄の宇高連絡船といふものは、その便数、回数を減らすかあるいは廃止になるかといふような問題が当然起こってくる。そうすると、そこに働いておる国鉄の労働者並びに国鉄の内部において、たとへて言えば弁当会社のような会社が一体どうなるかということ、あるいはそこに働

いておる中小企業の方々はどういうふうになるかというので雇用不安を感じておる。であるから、地方協議会という公の機関をいま国鉄も加わつてつくつておるのじやないか。それに参加しない理由は全然ない。国鉄は親方日の丸なんだというふうな考え方からこれに参加してないのじやないですか。ここらあたり説明員でも答弁できるか。どうぞひとつ答弁していただきたい。どういうような問題があるのだ。国鉄の問題はこの問題について単純だと言う。単純だけに働いておる労働者は非常に不安を感じておる。ところが、これに對して国鉄の方は、これに参加する必要はなしといふていままで拒否し続けておるのかどうか知らぬが、現在はまだ参加してない。どういうわけなんですか。これはあなたの言うような、国鉄再建というふうな問題がありますからということでは逃げられぬ問題です。あなたの答弁は全然なっていない。

○黒野説明員 いま先生の御指摘の問題で、二つに大きく分かれようかと思ひます。一つは国鉄の労働者をどうするかという問題、それから二つ目は国鉄の宇高連絡船の扱いによりまして、宇高連絡船によって職を得ている労働者の方々をどうするかという問題、この二つがあらうかと思ひます。特に前者の問題につきましては、まず国鉄の労使双方でお考えいただくのが第一次的な処理ではないかというふうにお考えをしております。その辺が先ほどの私の答弁で、至りませんでしたが国鉄の再建問題とも関係がある、かように申し上げたわけでございます。

それから二番目の問題につきましては、そもそも宇高連絡船をどうするかということが現実におきましてはまだ最終的に決まつておりません。それに應じまして構内営業者をどうするかということとございまして、私もその協定書にもありますように、できるだけ本四備讃線等の構内営業に注視するように国鉄をすでに指導しております。その枠内で解決されればそれが一番いい方法

ではないかと考えております。それでは不十分であるということになりますれば、協議会の場においてさらに広く皆さんの御知恵もお借りして、よりいい対策を考える、かような措置が考えられるのではないかと考えております。

○井上(普)委員 これが国鉄が地方協議会に参加しない理由にはならないと私は思ふ。顧みて他を言うという言葉があるが、全くそのとおりなんだ。なぜ参加しないのか。宇高連絡船はこの橋ができたならば、廃止するかどうかは別にいたしましても、便数を減らさなければならぬ。そうではないか。国鉄は二つのルートがあつて、片一方は鉄道で橋の上を走っているのだ。片一方は船で、まだ国鉄が動かしている。だが船に乗る人がおられますか。あるとしてもこれはほんの減らさなければいかぬ。そうすると、そこに働いておる労働者というのは数が減つてくるのはあたりまえの話。再建問題とどこに關係があるか。ここらあたりを考へてもらなければいかぬ。そこにいま働いておる労働者は一体どうなるかという不安を感じておる。船内においての弁当屋というのは、中止の方向に進みつつあるなんといふ、早くから首を切ることを考へておる。この橋ができることによって、ともかく労働者の失業というものは極力減らさなければいかぬというのが政府の考え方なんでしょう。だからこういう協議会までつくつておるんだ。その地方協議会に国鉄は参加しない。私はまことに不届きだと思ふ。

これは建設大臣、あなたはこの法律の主管大臣として来られておるのです。私は、これは運輸大臣が主管大臣になるのだと思つておつたんだ。ところがあなただけしか出てこない。運輸大臣は全然顔を出さない。不届きだと思つておるのだけれども、あなたもやはり国務大臣の一人なんだ。建設省、運輸省、労働省というのが参加してこういうような協定をつくつておるんだ。だからあなたは国務大臣として、こういうふうな宇高連絡船をどうするかという大きい問題がある。ところが、先ほど来道路局長が言つておるよう

九

に、これの調査をするために四つの調査機関をつくって。その四つの調査機関の中に、地方公共団体を中心とする地方協議会というのをつくって調査してやるのです。それに国鉄が出てきていない。言えどもいままでのようなとかくわけのわからぬ答弁をしてやる。親方日の丸だ、わしは国が後ろについているんだというような考え方からこういうようなことになってきておるのだらうと思ふんだ。あなたはいまこれの主幹大臣として許せませんか。あなたは国鉄をこれに参加さすような努力をしなればいかぬと思うのですが、どうですか。

○青藤國務大臣 その点の経過につきまして、私も詳しく存じておりませんので、運輸大臣とよく相談して対処したいと思ひます。

○井上(普)委員 ともかく国鉄というのはいばつていますから。こんな地方協議会に出とうないというような態度を示しておるらしいのだけれども、香川県の地方協議会というのができておるのです。これに参加さすように強く運輸大臣に要求すること、そして実現させるようにお願いしたいと思ひます。

それから、いろいろ他の問題についてございします。たちまちの問題として一つだけ申し上げておきましょう。

下津井鉄道というのがありますが、本四連絡橋ができて列車が走るようになったら下津井鉄道と並行して走ることになる、これについての処置は考へておるのですか、どうなんでしょうか。

○黒野説明員 下津井鉄道につきましては、現在の国鉄の本四備讃線の駅の位置をどこにするかによって影響があるいはあるかもしれないが、私もいま考へておりますルートでは、直接下津井電鉄に影響はきわめて軽微ではないかというふうな考へております。と申しますのは、現在の本四備讃線に設置する駅とあるいはルートと、下津井電鉄のルート、駅とは必ずしも競合してないというのがわれわれのいまのところの調査でございしますが、なおこれから十分調べてみたいと思ひます。

おります。

○井上(普)委員 競合しないと言う。どこを押したら競合しないかというのを言えるのですか。鉄道は同じように並んで走っているんですよ。駅が違つたら構わぬなんというふうな、こういうふうな考え方では下津井鉄道というのを見ておる、これは、公団監理官というのかどうか知らぬが、地図を知つておつて言うのか。こういうことを後でまた調査してみたいなと言ふ。大体国鉄が並行して走っている場合は、田舎の場合には大体一東京と違ひますよ。お江戸と違ひますよ。それを影響がないだらうなと言ふ、微々たるものだらうと言ふ神経を私は疑ふ。これほどまだ本四連絡橋による被害といひますか、影響といふものについてお考えになっておらぬ国鉄の、あるいは運輸省の神経を疑つてゐるのだ。地元では一緒に走らせたらあの会社はつぶれてしまうというのがもう常識になつてゐる。岡山のあの付近で聞いてござらんさい。どなたもそう言つてゐる。買収するものだと思つておつたら買収もせずに、ほとんど影響もないだらうと言ふ。こんなことを岡山県選出の国会議員に聞かせたらえらい怒るだらうと思ひますよ。こんな神経でおるのですか。私は下津井鉄道とは何ら関係はない。ただ、乗つたことがありますが、こういうような神経で補償問題にかかれてはとてまたまつたものじゃない。

大臣どうです。あなたもいまここで地図を広げてござらんさい。これで影響があるかないか、あなたも民間の経済人として活躍せられた経験がある、どうも私にはいまの政府の態度というものは納得できない。このことは建設大臣としてもお調べになられることを強く要求しておきたいと思ふのですが、どうですか。

○青藤國務大臣 御指摘をまつまでもなく当然影響のある問題であらうと思ひます。よくその点につきましても精査するように進めてまいります。

○井上(普)委員 これは運輸省に聞いてもどうな

らなうな。

全国的な規模で運輸路線を持つてゐる大手の企業が、いまだほとんど四国あるいは周辺のところに集まつてゐるのであります。架橋によつてトラックに転換する貨物をねらつてこの四国に進出してきてゐる大企業がかなりあります。四国のトラック輸送体系というものは恐らく関西の集配圏に組み込まれてしまふのではなからうか、地元の業者は非常に不安を感じてゐるのであります。片一方におきましては非常に大きな資本を持つてゐるのでございしますから、資本対資本ではとても太刀打ちできないというので、ここで当然行政がこれらに弱い者に対して対策、措置というものを講じなければならぬと思ふのでございしますが、運輸省はどのような考え方をもちてこれに対処しようとするのか、この点お伺ひしたいのです。

○浅井説明員 お答えいたします。

本四架橋の建設が陸上輸送に及ぼす影響につきましては、海上輸送から陸上への転移あるいは本四架橋の開通に伴ひまして本州・四国間の交流が活発化することによりまして需要の増加が十分予想されることとあります。

私もここで参考人の意見を聴取いたしました。その際に労働者側からたくさんいろいろな不安を述べられたことはもう皆さんも御存じのとおりです。したがひまして、この労働者、勤労者を中心に今後の雇用対策をひとつお考え願ひたいと存ずるのであります。このことはお約束できます。道路局長、どうです。

○渡辺(修)政府委員 旅客船従業員の離職者対策につきましてはこの法案にも記載をいたしておるわけでございます。そのほかにも、先生のおたのしのありましたようなものも問題につきまして、今後とも積極的に、前向きに取り組んでまいりたいと思ひます。

○井上(普)委員 ともかくこれから対処したいと言ひますが、もうすでに大手の業者が入つてきてゐるのです。それは、資本というのはいさかいもいさかいも、もうけるところというたらとつとつと前々から資本投下をしてゐる。恐らく地元の業者は、運輸省も聴聞会なんというのをやっておりますから大丈夫です、ある程度チェックしてあります。したがひ、そんななまやさしいものじゃない。したがひ

つて、今後免許を出す場合十分な措置を講ずると同時に、この橋ができることによつて被害をこうむる業者、海運業者もたくさん出てきましようし、そういうものを優先的に考へるという考え方ではいけません。そうして、他の地域から入つてくる大手の免許取得につきましては極力防止していくという方策をお約束できますか。どうです。

○浅井説明員 本四架橋の開通に伴ひます新しい免許申請等につきましては、今後の本州・四国間の相互の物流の変化あるいは地元のトラック事業者に与える影響などを考慮しながら、適切に対応してまいりたいというふうに考へております。

○井上(普)委員 役所は何でも適切にやつてまいるといふような言葉で全部通してゐるのですけれども、特に、こういう被害をこうむることが予測されておるのですから、十分なる注意を持つて対処していただきたい。強く要求いたしておきます。後ほどそういうような事例があらわれた場合にはわれわれは厳しく追及することを申し上げておきます。

先日ここで参考人の意見を聴取いたしました。その際に労働者側からたくさんいろいろな不安を述べられたことはもう皆さんも御存じのとおりです。したがひまして、この労働者、勤労者を中心に今後の雇用対策をひとつお考え願ひたいと存ずるのであります。このことはお約束できます。道路局長、どうです。

○渡辺(修)政府委員 旅客船従業員の離職者対策につきましてはこの法案にも記載をいたしておるわけでございます。そのほかにも、先生のおたのしのありましたようなものも問題につきまして、今後とも積極的に、前向きに取り組んでまいりたいと思ひます。

○井上(普)委員 当面の責任者がそういうことでございします。私もそれを信用するということとで今後の推移を見守つていきたいと思ひます。そこで、先日の、公明党の議員さんがお伺ひし

たことで一つお伺いするのですが、大臣、あなたは、明石海峡橋については道路橋にするということについては正式に聞いてないという御発言がちょっとあつたやに承るのでございますが、そこあたりもう一度おっしゃっていただけませんか。

○青森國務大臣 明石海峡大橋につきまして、單獨橋にするという話があるが大臣は知っておるかという話でございますけれども、間接的には聞いておりますが、直接私が單獨橋にという要望につきましては聞いておらないという御返事を申し上げたわけでありまして、それを調べましたら、地元の方々が陳情書を持って知事さんと、それから議員連盟をつくられておりました陳情書が省へ来ておりました、私は直接それを受け取っておりませんでしたのでそう申し上げたわけでありまして、そうした運動といひますか、お申し出があつたということを知りました。私自身が直接あれはありませんでした。

○井上(善)委員 ここに国土庁の長官がおればまことに都合がいいんだけれども、国土庁の長官きょうは来られておらぬ。国土庁長官にこの問題について私質問した。いやしくも法的措置によつて明石海峡大橋は鉄道をあそこにつけるということを決めておる、これについて大臣は方々で放言されておるやうだが、どういふようにするんだと言いますと、いや私はこれを再検討させますと、こうおっしゃつた。これは二月の話だ。ところがそのときに、たしか国土庁の調整局長だろと思うのですが、国土庁にはそんな権限があるのかと言いましたら、ございませうと言ふのです。やつておると思つたら、大臣に對しましてはまだ議員連盟、こんな議員連盟なんというのは公の団体じゃない。オーソライズされたものじゃない。その陳情書あるいは知事の陳情書が来ておるぐらゐである、こう言つておる。大臣は話直接聞いておらぬ、こうお話しになつた。しかし、いやしくも國務大臣で、われわれは権限があるんだ、こう胸を張つた、国土庁の長官が。また、そんなことを

やつておる間に建設大臣にもその相談をかけてない。奇々怪々だと思ふ。國民を惑わすにもほどがあると思ふのです。きょうは国土庁来ておられますが、このことを道路局長知つていますか。あなたが直接関係するんだと思うのですが、調整局長から国土庁の意思として單獨橋に変えてほしい、再検討してほしいという申し出はありましたか。なければいいのです。お伺ひしたい。

○渡辺(修)政府委員 先ほど大臣からお答えがございまして、私も地元からの陳情は承知をいたしております。国土庁の方でこの問題についていろいろ御検討のようではございますが、まだ正式にいろいろ話しておるということではございません。

○井上(善)委員 国土庁では検討されておるやうだが、このことはどういふことなんでしょう。具体的にどういふことなんでしょう。

○渡辺(修)政府委員 こういう問題が生じたが建設省としてはどういふ考えなの、こういうお尋ねがあつたわけでございますが、まだこちらとしてはそういうことにお答えできる状態にないもので、それから、したがひまして、国土庁でもこの問題について御検討中であらうといふふうに考えたわけでございます。

〔村岡委員長代理退席、委員長着席〕

○井上(善)委員 主管大臣なんでしょう。これは何ですか、お伺ひするのだが、その当時は本四公団に對して計画実施をしつゝという命令を出しました。運輸大臣と建設大臣とが出したはずだ。その後国土庁という役所ができて、調整局なんというわけのわからぬ役所ができておるらしい。そこで国土庁の長官といふのは、私が質問をしておつたときに、いやわれわれにも権限がありますんだと、言つておつたが、そんな権限国土庁にあるのですか。これを變更させるような権限は国土庁にはあるのですか。国土庁といつたら建設省の分家みたいなもので、ひとつお伺ひするのだが、どうな

○青森國務大臣 御案内のように併用橋につきま

しては建設大臣、運輸大臣連名で認可した、事業決定いたしております。国土庁長官も國務大臣でございまして、國務大臣として、権限の問題でなく、御意見を發言されるということも権限とは離れて自由という問題もあるかと思ひます。地元で何とか早く橋をつくりたいという一心から、うした御発言、これは推測で恐縮でございますが、どういふようなことを考えますと、権限の問題よりも、どうでございましょうか、われわれは運輸大臣と連名で認可いたして事業決定いたしてある問題でございまして、それを云々ということになりますと、これはまた当然どこでそれを起すのかは問題であらうと思ひますが、それから先の問題については関係省庁で協議するとか方法はあつたと思ひますが、まだそこまで私直接聞いておりませんので言及する立場にないわけ、にもかくにも併用橋で決められた、運輸大臣と連名で認可したという事実関係の計画を進めていこうといふ以外はコメントできないと思ひます。

○井上(善)委員 大臣、地元へ行つたらそんな話じゃない。あなたもおられて、建設委員会で私の質問に對して片一方がしゃべつたのです。それに對してあなたは黙つておるから、恐らくこれは協議されておるのだと思つておるから私は終つたのだ。ところが、公には何ら話がない。これはおかしいこと、権限という問題じゃなくて、國務大臣としてそれは話もあるでしょうけれども、建設大臣、そのときになんですよ、これは欠席裁判みたいなことになつてまことに申しわけないのだけれども、えらい胸張りました。そしてわれわれはその権限はある、調整の権限はあるのだということをやつて、調整局長なるものもそういうようなことを言われた。そこで、そのときに時間がございまして、私はいふのでそのまゝになつたわけでございます。私はあのとき国土庁の長官に十分しか質問しなかつた。五十分はともかく建設大臣に質問したので、時間切れになつて終つたのです。が、この間の話を聞くと、当然話があるものだと思つておつたらぬ。どうなんです。権限はある

のですか。

○渡辺(修)政府委員 国土庁設置法によりまして、「総合的な交通施設の体系の整備方針に關し、基本的な政策を企画し、立案し、及び推進し、並びに關係行政機關の事務を調整すること」といふのが国土庁の所掌事務に入つておりますので、いわゆる幹線交通体系の調整、それからこれがひいては、全国総合開発計画は国土庁が所掌しておりますので、そういう意味での調整権限と解されるのではないかと思います。

○井上(善)委員 私これは欠席裁判になるからこれ以上はやめておきますけれども、そのときには、ともかく私はこれは変えるのだ、調整するのだ、こう言つたのは二月の話。しかも大臣の方はそういうような話を聞いてないことはないわけでしょう、主務大臣ですからね。無責任なる内閣かくのごとくと申しても過言じゃございません。

もう時間が参りましたが、どうか大臣、ほかの大臣が建設大臣の所管について物を言うときには、あらかじめあなたの了解を得て物を言うようにぐらゐのことにはつきりおっしゃいなさいよ。こういうやうな放言をする、あるいは役所の機構がどうなつておるのかわからぬやうな大臣がたक्सおられたのでは國民は感わされてしようがない。このことを強く要求いたしまして、私は質問を終わります。

○稲村委員長 山原健二郎君。

○山原委員 最初に本四公団の昭和五十五年度工事請負契約実績について質問をいたします。

夢のかけ橋といふことでずいぶんバラ色の色彩をまいてきたわけですが、その実績がどうなのかという意味で申し上げるわけですが、資本金一億円で金額が三百四十五億五千万、そして一億円で金額が五十七億で六億六千八百万、こういう構成になつております。そして構成を見ますと、一億円以上の企業の場合が二五%で何と九八%を受注している。一億円以下の場合が七五%の教で

わずか二%の請負契約しかしていない。こういう結果が出ておりますが、これは大体件数的には合っていますでしょうか。

○渡辺(修)政府委員 たいま御指摘がございまして、工事発注規模が一億円以上のものが十九件で二五%、これを金額にいたしますと九八%という事でございまして、工事発注規模一億円未満が五十七件、全体の件数では七五%、請負金額では全体の二%、こういうことになっております。

○山原委員 この数年來本四公団の発注率はこういう形ではとどまわっていないという状態にあるように思われます。これでわかりますように、何となくいっていわゆる大企業率という事で、かね、そういう点が非常に明確に出ておるわけでございまして、こういう状態を今後とも維持していくのか、それとも改善をしていくのかという点について伺っておきたいのです。

○渡辺(修)政府委員 本州四国この架橋工事でございまして、世界的な長大橋を含む大規模の大きな工事でございまして、したがって、いま先生から御指摘ございましたように、地元の中小企業の方々の受注率と申しますのは必ずしも大きくないわけでございまして。しかしながら、中小企業の保護という方針もございまして、工事の規模、工事の状況、つまり工事の難易度、工事の規模、そういったものを勘案をいたしまして、地元の方でできるものがあれば極力地元の方、中小企業の方にやっていただくというような配慮を行うよう公団を指導してまいりたいと思っております。

なお、地元の受注の状況が先ほど判明をいたしましたので御参考までに申し上げますと、五十五年度におきまして二十七社が受注をされております。その金額における構成比が五・三%というような状況になっておるようでございます。

○山原委員 確かに大きな工事であり、長期間を要する、あるいは技術の問題等もあると思えます。しかし、この本四架橋問題が起こりましたと

きに、私も二十五年來本四架橋問題を聞いてきているわけでございまして、その中で、本当にこれは、たとえば私は四国の高知でございまして、けれども、四国などにおいてもこの工事のために相当な犠牲があると、これは当時の新聞ですが、七八年の十月十日の朝日新聞だろうと思っております。四国、児島一坂出を著工した日の記事ですね。四千六百社が契約を求めて殺到しているわけですね。この記事によりまして八千四百億円、工期九年間、もう大変膨大な仕事なんだから、これに對して地元業者を含めまして殺到するのは当然だろう、しかし、その門はきわめて狭いのだということとをこのときにも言っておるわけです。

それから今日までまいりますと、いま確かにお話がありましたけれども、現実に出ておる数字というのは、もう高知県なんかほとんど一件もないのです。きょう私はちよつと耳を疑いまして県庁へ電話してみたのですが、一件もないのです。

全く昔の夢はもうさめ果てたというような感じになっておるわけでございまして。さらに、発注上位の十社を出していただきまして、それを見ますと、これはもう御承知だろうと思えますけれども、たとえば第一位が新日本製鉄、神戸製鋼所、これが二七・五%を占め、八十四億四千八百万。それから第二位が佐藤工業、三井建設、佐伯建設工業の共同体というやうなことで、これが一九・九%の六十一億二千万円ですね。こういうふうにずつと見てみますと、何と三百四十七億七千三百万円の契約額の中で八八・四%に当たる三百七億四千七百万円を上位十社が契約をしておる、こういう結果になっておるわけでございまして。これはもう全く私どもが考へておったこととは違つた、むしろ私どもは予想しておたわけでありまして、むしろ私どもは全くなかり違つた状態になっておるということについてどういふふうにお考えになっておるか、伺っておきたいのです。

○渡辺(修)政府委員 先ほども申し上げましたように、海峡に架ける橋梁でございまして非常に特殊でかつ大規模である、こういう状況があるわけでございます。地元の方々、中小企業の方に入っていただく適切な工事がなかなかないという点を御理解いただきたいと思つてござい

ます。しかしながら、だんだん橋が完成をしてまいりますと、たとえば照明工事であるとかあるいは塗装であるとか、いろいろ地元の方にもやっていただけるものも出てまいりましょうし、その意味で、本四公団については十分私どもも指導してまいりたいと存することが第一点。それから関連いたします工事、たとえば四国におきます高速自動車国道の今後の整備あるいは国道のバイパス等の工事、それから橋の工事を契機にいたしました促進をするわけでございまして、そういう点につきまして、中小企業の方々にも十分仕事をやっていただくということは今後とも考へてまいりたいと思つておるわけでございまして。

○山原委員 それに相当のことが予想されるかどうかという問題でございまして、その前に、いま私が挙げました、いただいた資料によりますところの上位十社に八八・四%が集中しておるということ。これを含めて特徴ですけれども、それは、共同企業体を組んだ大製鉄資本、それから大手土建資本が独占的に請け負っているということを示しております。今後の問題としていろいろな関連事業があるだろうというお話ですが、それはもう少し明確にしたいとお話ですが、それはもう一つの特徴は、先ほども言いましたが、明治以來の国民の夢の実現ということを言つてきたわけですが、結局いままでのところ、大製鉄資本あるいは大手土建資本の長年の夢を、夢というかもうけを実現したにすぎないのではないのか、こういう橋なのかというのを考へざるを得ないわけですね。地元は全く現在のところ入っていない。

それからもう一つは地元の雇用の問題です。これは御承知のように、四国のみならず瀬戸内海沿岸におきまして、たとえば造船企業が倒産をして

おります。そういう中でたくさん失業者が出てくるわけですね。こういう問題も解決できる橋なのではないかということが言われておたわけでございますけれども、ほとんどこの雇用関係を解決するような中身になっておりません。因島大橋の場合に、あれはあそこ職安の調査によりまして七名しか雇っていないという数字が出てくるわけですね。そういうことを考えましても、雇用問題もどうも地域住民を潤すような状態にはなっていない。そうすると、この本四架橋というのが地域の発展というやうなものではなくて、全く違つた方向に進んでいるのじゃないか。この法案を見ましても、本四架橋関連事業等に旅客船労働者の就職あっせんをする、こういう規定になっております。しかしいままでの経過から見ますと、そういうことを法案に書かれておても、今日のような状態が継続しているやうでは、国や公団が真剣にそういう就職のあっせんなどをすることを利用して信用するわけにはいかないという声もあるわけでございまして、この点などについてはきちつとした対策をもつてやるのかどうか、この点についての建設省の決意を伺つておきたいのです。

それと、先ほど局長が答弁されましたところの今後の関連事業というのはどういうものがあり、そしてどれだけ地域を潤すやうな発注ができるか、その見通しをできれば伺つておきたいのです。

○渡辺(修)政府委員 地元労働力の雇用状況も実は先ほどやつと調べがついたわけでございまして、五十四年度におきましては全体で四十四万三千三百名ほど雇用いたしておりますが、そのうち地元の方が二十四万九千九百名、約五六%でございます。それから五十五年度では全体が四十二万二千三百名に對して二十四万四千四百名、五七%というやうなことになるやうでございます。

なお、先生のおたしの本州四国連絡橋の関連事業ということでございまして、私が先ほど申し上げましたのは工事の方でございまして、工事の

に關係省庁、国土庁、運輸省、建設省で決定事項をいたしております。「大三島橋は、着工の凍結を解除する。」ということで進めておるわけでありますが、「大鳴門橋については（従来の方針で）諸額の準備を進める」、「因島大橋については、引

この数年來の経過を見ますと、非常にふくれてみたり減らしてみたりしておる。国の經濟状態はどうかという、むしろそれは逆な方向、困難な厳しい情勢があるにもかかわらず、ふくれてみ

るといふようなことがあるわけですね。五十三年から五十四年にかけては、この時期にはまさに大盤振る舞いの、大型プロジェクトを中心とした建設工事に着手していくという事態が起こっているわけですね。そういう点を考えますと、本四架橋の計画及び建設というのが、四国あるいは中国住民あるいは本州と四国を結ぶという住民の立場に立った建設というよりも、むしろ大企業向けの景気対策として実施された感を私は非常に強く感じています。その点で政府は本四架橋の位置づけというものをどういふような立場で位置づけをされておるか、これをぜひ伺っておきたいわけでありたいと思います。

○青森國務大臣 三浦の閣議について、架橋要因についての先生の御発言につきまして、そうした見方もあるかもしれませんが、私の方から言わせると非常に残念だと思います。企業というものが出ることについてははたは残念でございまして、あくまでもこれは四国四百万住民の方々が本州との一体感を、何年ごろから人が住んだであろうかと思いますが、歴史的経緯から見てもまさに執念とも言えるほど熱望をされておったわけでありまして。瀬戸内海によって阻まれた四国の方々の心境、大変な熱望を持って今日の本四架橋という現実面に向かつての喜びを、私先ごろもあの伯方・大島の起工式に行つてまいりましたけれども、ずいぶんあちらこちら起工式に参りますけれども、あの雨の中を集まった方々の顔を見ますとちよつと異常なほど、どう言つたらいいんでしょうか、喜びといいますか、物すごいものがあるんです。それを考えたときに、これはやはりやつてよかったんだというふうなことをつくづく考えるわけでありまして。もとより本州と四国との一体化、地域振興あるいは経済の問題等々もあろうかと思いますが、とにかくこの狭い国土の中で四国の方々が本州との一体感を生み出したときから根強く言い伝えて、歴史的に掲げてきた願望というものを考えたときに、私はそうした面

ひとつ御理解をいただいて、ぜひ御協力を願いたいと思つております。

これからの問題、いろいろと振幅があるかと思ひますが、経済事情が許しませんが、一ルート三橋という形になつたわけで、でき得れば長期的な観点からも基本的考え方としての三ルートの計画はして、早く四国の方々が本州と一体だということを感じ、歴史的な問題にも、また住民の方々の熱望にもこたえることが政治をやる者の務めではないかとまで私は考えておるわけで、どうぞひとつ御理解をいただきたいと思ひます。

○山原委員 大臣のおっしゃることからいわけではございません。私、後で私の県の実態、どれだけの負担金を出してきたかということと関連して申し上げたいと思つたのですが、ずいぶん長い間政治の動向によつてあるいは政治的に利用された形でふくらみ、縮まり、そして最初掲げておつた夢のかけ橋というイメージもだんだん薄れていく。そしてメリツトも余りないということから、この橋に對してもつと今日の時勢に合つた、しかも早くつくる、あの三ルートが出たときはあつさり言へば世界の土木学界がびっくりしたわけですからね。そういう点で、むしろそれよりも本州と四国を結ぶこれに對して集中した力を出した方がいいのではないかとこの声もあつたわけですが、でも、事態もそういうふうになつておるわけで、いま大臣がおっしゃつたように、大臣は依然として三ルート完成の希望というものを持っておられるわけですね。今度の法案の中で縮小航路の発生というものは本四架橋の建設があるために行われるわけですが、それが現在一ルート四橋の計画で考えられておりますけれども、仮にいま大臣がおっしゃつたように三ルートへふくれ上がつてきた場合、航路の全面廃止だつてあり得るわけがございまして、それはまた中小旅客業者に限らず航路運送事業に携わる多くの労働者にも重大な影響を与えますと、本当に本四公団法が提出をされた以前からこういうことは予想されたわけがございまして、今回の法案に込められておりますような措置というのは、当然本四公団法に定めておくことが妥当だと私は考えておるわけがございまして、この点についてはどういふふうにお考えになつていらっしゃるでしょうか。

○渡辺(修)政府委員 本州四国連絡架橋を行うに当たりまして、これは大変な影響が起るということが言われ始めましたのは四十七年ごろからであつたかと存するわけがございまして。本州四国連絡橋公団法をつくるときにはこまで予想ができませんでしたというところであつたと思ひます。しかしながら、その後関係者の御意見等いろいろ伺つておりました、特にこの旅客船問題につきましては何らかの対策を必要とするということになりまして今回の法案を提出した次第でございまして、その間関係者がいろいろ努力してまいりました点をひとつ御理解を賜りたいと思つたわけがございまして。

○山原委員 一面、この中小業者の方の廃業あるいは労働者の離職の補償問題、これは本当に真剣に考えますと、ずるずるといくのではありません、建設計画そのものを場合によつては見直しをし、あるいは縮小していくということも考えられるのではないかと思ひますが、その点についてはいまだなお考えを持っておられますか。

○渡辺(修)政府委員 先ほど大臣から御答弁がありましたように、西日本地域の経済の成長であるとか、あるいは本州・四国間の交通需要への対応という点を考慮いたしますと、長期的にはやはり三ルートが必要であると考へておるわけがございまして。しかしながら、当面はただいま決められております一ルート三橋、さらには一ルート四橋になつております、これを着実に進展をさせるというところが肝要かと存じます。特に、いままでですとこの一ルート四橋で約三〇%の投資が行われておりまして、これを効果的に發揮して、また地元の皆様の御期待にこたえるということが必要かと思つたわけがございまして。したがらしまして、当面縮

小ではなくそのまま継続、しかしさらにこの次の問題等につきましては十分慎重に配慮をいたしたいというふうに思つたわけがございまして。

○山原委員 交付金の財源の問題について二つほどお聞きしておきます。

一つは、本四架橋の道路及び鉄道部分にはどれくらいの出資金及び補助金が入っておりますか。

もう一つは、これは料金の決定の際、何%ぐらい料金を引き下げる要素となるでしょうか、伺つておきたいのです。

○渡辺(修)政府委員 まず、道路部分についてお答え申し上げます。

昭和五十六年度におきまして、道路部分の事業費が九百九十五億五千二百万円でございます。そのうち出資金は、政府分が八十一億四千四百万円、地方公共団体が四十億七千万円でございます。従来からこの政府分と地方公共団体を二対一ということをやつてまいつたわけがございまして。

この料金への反映でございまして、特に児島一坂出ルート等につきましてはまだそれを計算する段階まで至っておりませんので、明確に申し上げられないわけがございまして、この出資の比率を申し上げますならば、全体事業費に對して一・三・三四%ということになつておるわけがございまして、当然ながらこの分は料金を低減する効果を持つておるということがございまして。

○山原委員 その点わかりました。

次に、本四公団の料金ですが、料金決定の基準として「道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度をこえないものでなければならぬ」ということが道路整備特別措置法の十一條に出ております。このうち「通常受ける利益の限度」とは、具体的に航路旅客船の料金を超えないものと受けとめてよいのでしょうか。

○渡辺(修)政府委員 その便益の程度でございまして、時間が非常に短縮されるという効果をどう判定するかというのが大変大きな要素になろうかと思つたわけがございまして。いろいろ有料道路を

つくりまします場合、陸上におきましてもそういう時間短縮効果等を考えておりますが、この本州四国連絡架橋の場合には大変その時間短縮効果が大きい。しかしながら、先生御指摘のように、現状ではフェリーが運航しておりますので、その料金というものもございまして。相なるべくはフェリーの料金以内に設定する方が望ましいとは思いますが、場合によりまして、その時間短縮効果等がきわめて大きい場合には、これを超える場合もあり得るというふうに思うわけでございまして。

○山原委員 その点についてですけれども、私は一つの矛盾を感じるわけで、本四公団の場合は国の補助あるいは出資金をもらっているが、一方、民間航路旅客船の料金というのは補助ももらっていない状態で決められて、努力をしながら料金が決定されているわけでして、その民間航路の料金を基準にするということ自体も問題を感じますし、同時に旅客船の料金がどんどん上がっていきまると、本四公団の料金も上がっていくというふうになる可能性もないとは言えません。それに對する一定の心配もあるわけでございまして、その点はこういう関係にあるか、これも伺っておきたいのです。

○渡辺(修)政府委員 料金の決め方につきましては、実は便益の範囲内という一つの考え方のほか、償還主義というものがあつたわけでございまして、つまりその橋を建設し、また維持、管理する費用を通行料で賄うという観点も考えなければならぬわけでございまして。したがって、その償還主義と便益主義の両者の兼ね合いということになるわけでございまして。

それからなお、時間短縮効果はきわめて大きいわけではございますが、マイナスといつたしましては、フェリーに乗っている場合はガソリンを使わないでいいわけではございますけれども、橋を走れば走行経費がかかる、これは差し引かなければいかぬわけでございまして、必ずしもフェリーの料金と橋の料金が連動するものではなからうと存じます。

○山原委員 その辺細かくなつてまいりますと私もよくわかりかねますので、時間の関係もありましてからこれ以上申し上げません。ただ、この料金を低廉に抑えていくということが国の方針としてなければならぬというのを私は申し上げておきたいと思ひます。

それから今回の法案の措置をつくつたのは本四公団の事業であり、これには補助金や出資金が出されて、他方廃業したりあるいは離職したりする方は、公団が国から受けた恩恵のいわば残りかすをもらつたということになりかねないと思ひます。この法案の二十四条に「国等の施策」というのがあります。そこでは必要な資金の確保に努めるとございまして、交付金の財源である料金収入が、いま局長がおっしゃつたように一定の不安定さを持つておる場合、中小業者や離職者等に對する給付につきましては、その点で十分考へておかなければならぬ問題でございまして、絶対にこの給付に支障を来さないような万全の保障を國が行ふ必要があると思ひますが、その御用意はございましてどうですか。

○渡辺(修)政府委員 この法律によりまして交付金の支出を行います時、本州四国連絡架橋が架設をされまして間もない時点、それから橋によりましては他の工事が行われている時点、たとえば因島大橋が完成をいたしました時点におきましては、まだ児島一坂出ルートは建設の最盛期、こういう状況でございまして。したがって、全部建設等の資金が出尽くした後で行うというものでございませぬ。建設費の中で、適切な出資あるいは借入金等の中で、同時並行的にこの交付金の問題も処理しながら進んでいくものでございまして。そういう点におきまして十分遺漏のないような手当てはできるということを申し上げたいと存じます。

○山原委員 次に、実際に私どもが関係した気持ちの経過をちょっと申し上げてみたいと思ひま

す。

私は高知県ですが、先ほどちょっと井上さんからの質問がありました。明石一鳴門併用橋、このことを強調してきたわけですね。当時私は県議会におりました、必ずしも私はそれには賛成する気持ちもなかったわけですが、ぜひいふん議論も聞かれたわけですね。しかし、それが一つの県是という形になつてきたことは否めなかつたと思ひます。むしろそういうことを県是とすることに對して私は批判的な立場をとつておたわけでございまして。ところが、こういう形で県は県で中央に對する、政府に對する陳情を行います。このためにぜひいふん巨額の金も使われておるわけでございまして。そしてそれに対して政府側におきましても、一定のこれにこたえるような幻想的な発言もなされてまいりました。

ところが、これが変化してくるわけですね。一つは経済状況の問題、もう一つは国鉄の赤字問題、それからこの運動の中心として構成されておりました六団体、これは兵庫県であるとか徳島県であるとか高知県であるとかいう六つの団体が組織をしておたわけでございまして、こういう情勢の変化の中で立場の異なる意見も出てまいりました。そして五十五年の九月十八日に、忘れもしませんけれども、自民党の促進議員連盟で決議が行われまして、明石一鳴門橋は単独橋となるというところがここで明らかになつてきたわけであります。このときにはぜひいふん大きな反響を呼びまして、その自民党の促進議員連盟の決議の四つをいふ思い起こしてみますと、一つは、明石一鳴門は単独橋にし、そして鉄道についてはトンネル案といふのが出てくるわけですね。トンネルについて、それはどういふふうに進展するかわかりませんが、とにかく第一項はそれが出てまいります。

第二項には、道路五カ年計画に位置づけをしてこの単独橋をつくる。第三番目が鉄道は上記五カ年計画にあわせてトンネル工法を実施の調査に着手されたい、要するにトンネル工法について、単独橋としてこの道路五カ年計画に組み込んで

だ場合にそれと並行してその調査を実施されたいということですね。それから、これにつながる地方交通線の建設、整備の一層の促進を図られたというのが出てくるわけですね。これがまた問題になつてくるわけですね。四番目に、これにより予想される自治体負担は国において特段の措置をされたい、これが先ほど申しました五十五年九月十八日に行われました自民党促進議員連盟の四項目の決議であります。

ところが、鉄道問題が出てくるわけですね。鉄道問題については、トンネルと書いておりますけれども、このトンネルをどこにつけるか、あるいはそのトンネルをつくつた鉄道路線には新幹線が入るのか、在来線が入るのか、これも不明確、あまいまままでの決議はなされております。徳島県の方におかれてはこのトンネルの場所を紀淡海峡につくつて在来線にする、そしてこれを阪和線につなぐ、こういうお考えが出てくる。兵庫県の場合は兵庫一淡路のトンネルを期待するということが出てまいりまして、これは新幹線を通すのかあるいは在来線を通すのかは不明な御意見が出てまいります。このように事態はきわめて流動的になつてくるわけでございまして。

一方新幹線は、基本計画に新幹線を導入するということが出てくるわけですね。二つ出ています。それは、一つは明石一鳴門を通りまして、愛媛県の八幡浜に行くところの新幹線、もう一つは児島一坂出を通つて高知に向けて行くところの新幹線、こういうものが新幹線の基本方針の中には出てくるわけですね。こういう問題がまた一方であるわけですね。

そして、それもありながらすべてが流動的に動いておまして、いまやいかにもイメージもわからないという事態にまできておるわけですね。長年にわたつて政治的に県民をいび利用して選挙の材料にしてきたこの本四架橋というものがいまやイメージもわからないような事態で、雲散霧消するとは言いませぬけれども、どう説明していかぬからぬような状態にまできておるというこ

とは事実なんです。

この本四架橋、明石一鳴門をめぐりましてこれはこれから先どうなるのか。鳴門海峡の大橋はもう工事が進んでいます。淡路島へ行きまして、淡路島から先どこへ行くかわからない。ある人は、関西新空港ができたときにそこへトンネルをつけたというような話も出てくるわけですが、とにかくその辺になつてくると、昔四国の住民に宣伝してきたようなことはもう全く見当がつかない、こういう事態になつていくわけですね。これは政治家としては重大な問題なんです。まさにいまそういう点で、いまは全くわかりませんという無責任なことを言わざるを得ない状況に置かれていくわけですが、建設省としてはこれらについて御検討されておるでしょうか、また、これらについて何らかの計画といひますか、構想といひますか、そういうものを持っておられるのでございましょうか、これを伺つておきたいのです。

○渡辺(修)政府委員 いま工事をいたしてあります橋でございますが、鉄道に関するものといひましては、まず大鳴門橋がございまして、これは新幹線の規格の鉄道に乗せるということでございまして、ただ、ちょっと技術的に非常に細かい問題になりまして恐縮でございますが、新幹線を単線で載荷するという状況で工事を進めております。それから中ほどの児島一坂出ルートでございまして、これは在来線の複線と新幹線の複線ということで工事を進めておるわけでございまして、そういった点におきましては従来の方針と変わつておるものではございません。

先生が九月十八日の要望決議の内容をお話しされたわけでございますが、私もこれとあるいはこれに関連をいたしました地方公共団体の御要望もいただいております。しかしながら明石海峡大橋につきましては、すでに運輸、建設両大臣名をもちまして併用橋の工事実施計画を認可しておるところでございますので、これを仮に単独橋にするということであれば、これは当然振り出しに戻つてまたやり直さなければいかぬわけでござ

います。私も、たまたま凍結中でございますので、この工事が実施できる日までの間にさらに詳細な調査設計を進めるべく努力をいたしておりますが、この点につきましては国土庁の方からも建設省はこの問題については一体どう考えるのかというおたしはございまして、まだ具体的に御相談をするという段階ではございませんので、いまのところはちょっと建設省はこの点で考えるかという点について明確なお答えがでないといひます。私どもの立場といたしましては、いまのところは併用橋でそのまま進めるという立場であるというふうに申し上げる次第でございます。

○山原委員 これ以上申し上げませんけれども、今日の事態の中でどういふふうにかえていいのか、あるいは住民に対してどういふふうな説明をしていいの、選挙等におきましてもいふん使つてきて、これが最大の争点になつたわけですから、国政選挙はもちろんでありますけれども、県政の選挙におきましても知事選挙におきましても、全部これが利用されたというか、活用されたといひますか、そういう形で住民の気持ちにそり立ててくる。そして一方では夢のかけ橋ということ、三ルートがそれぞれ宣伝合戦もあれば陳情合戦もやるということで大変な事態になつたわけです。この間が周囲が騒然たる状態にまでなるようなことがずっと続いてきたわけですから、これは政治家としてやはりその辺の見通しといひますか、もつと現実的な今日の日本経済の実態の中でどういふふうにするかということとは当然考えていかなければならない問題だと私は思ひますので、きょうはあえてそのことを大臣のお前前で申し上げたわけでございまして、ぜひこの気持ちには承知していただきたいと思います。

たとえば高知県の場合どんなふうになつていくかといひますと、負担金は増大しています。鉄道は鉄道で、先ほどの自民党の促進議員連盟では単独橋ということで、鉄道は県とまで言つておつたものが今度外されてしまふ。トンネルは見通しがない、それから関連地方交通線を促進するとい

う最初の決議、また自民党の促進議員連盟の決議の中にありますけれども、今度の赤字ローカル線の廃止によつて高知県の阿佐線といふものは、実は高知から安芸市までは電車が通つておつたのです。軌道があつたのです。これをいひでしまつたわけですね。それはなぜかといふと、明石一鳴門橋ができれば四国循環鉄道ができるから、いまのうちにいひでしまつて、これを国鉄が買収するといふことまでして、この犠牲といふものは物すごいのです。バス代が高くなります。通学も通勤も全部犠牲を受けている。医者が行くのにも大変な金がかかる。それだけの犠牲を払つた地方ローカル線は切り捨てた、こう来るわけですね。全く踏ん切りけつたりで、そして本四架橋の工事が進んでも高知県は一件も発注を受けた企業がないのです。一人も雇用されていない。ずいぶんのにきに騒いできたものだなという感じもするわけでござい

ます。一方負担金を見ますと、四十八年の出資金が十二億円で繰上り金が見え、百三十六億円で、五十二年に御承知のように負担が変化しました。これは鉄道のきまとして道路橋になりましたから建設省によつて負担金がふやされたわけですね。そうしますと、何と負担が、五十二年に変化しますと、出資金二十七億六千三百万円、繰上り金が百八十六億六千八百万円と倍になる。全く踏ん切りけつたりという状態でございまして、ことしの予算を見ますと、毎年この金額は支出されるわけですが、出資金が千四百二十五万六千円、繰上り金が九千二百八十万円といふことを今度の県予算の中できつと組まなければならぬ。というふうになつてきますと、本当に夢のかけ橋といふことで、フランク永井さんが「橋をつくらう」といふ歌まで歌つて大騒ぎをした時期があるのですが、いまや橋は涙かため息かといふような歌にまで変えざるを得ないようなこういう状態です。これは決してオーバーに言つておるわけじゃなくて、実際さういふところもあるわけでして、こういうことに對して建設大臣、まだ時間はございまして、けれども、節約してこれ以上申し上げませんが、本間に

私は県議会、国会を通じてながめてまいりました本四架橋の問題、明石一鳴門ルートの問題につきまして、私の気持ちを込めて申し上げたわけでございます。ぜひこういうことに對して住民に對して偽りを言わないような、もつとしっかりした基礎で、しかも政治的に利用される状態の中で、四国と本州を橋で結ぶということが四国住民にとつていふや一番大事なことになると思ひますが、そういう意味で住民に幻想を抱かしつかりとした基礎に立つてこの問題に對しては正しいといふことを切に期待をいたしたいわけでございますが、斎藤建設大臣の御所見を最後に伺ひたいのであります。

○斎藤國務大臣 先生地元でありますだけに、皆さん方も同様でございまして、特に地元といふことで、地域に与える影響等を考へての御意見を伺ひたい。こうした大きな期待にこたへ得る事業をやるにつかしまして、私はそのことによつて地域関係の方々に犠牲があつてはならないといふ基本的な考え方を持つ者の一人でございます。先生の御提言につきまして十分配慮しながら、そうした悪い影響を与えないように、いい影響を与えこそすれ悪い影響を与えないように、地域の方々に本心に喜んでいただけるような事業を進めてまいり所存でございます。ありがとうございます。

(中村靖)委員長代理退席、委員長着席

○山原委員 終わります。

○稲村委員長 次回は、来る二十四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。

午後一時二十四分散会