

第九十四回国会 建設委員会 議 録 第十三号

昭和五十六年四月二十四日(金曜日)  
午前十時二十一分開議

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 嶋田利太郎君

理事 谷 三三君

理事 中西 啓介君

理事 堀之内久男君

理事 井上 普方君

理事 山花 貞夫君

理事 保夫君

理事 中島 武敏君

出席國務大臣

運輸大臣 塩川正十郎君

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

運輸省船員局長 鈴木 登君

運輸省港湾局長 吉村 眞事君

運輸省鉄道監督局長 杉浦 喬也君

労働省職業安定局長 関 英夫君

建設大臣官房長 丸山 良仁君

建設省道路局長 渡辺 修自君

委員外の出席者

文部省初等中等教育局長 中島 章夫君

建設省道路局次長 台 健君

日本国有鉄道経営計画室計画主幹 広田 良輔君

日本国有鉄道船舶部長 小川 亮君

参考人 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

四月二十四日

補欠選任

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

同日

泰道 三八君

小林 恒人君

がいろいろな多様性を持つており、また、いろいろな地点において連絡が可能であるということがやはり望ましいことであると思っておりますが、

これが現在の財政事情なりあるいは経済界の事情等において一挙には進んでまいりませんけれども、将来の目標として、本州と四国は交通の面においてはまだ一体となつて交通し得る、そういう利便を図っていきたいというのを目標にいたしまして努力を重ねてまいりたいと思つております。

○小林(恒)委員 公団が御出席でございますので、ねがわくはこの調査をした個所からの御説明を求めたいと思つておたつたのですが、時間との関係もありまして、公団側からできるだけ詳細に御報告を求めたいと思つたのですが、昭和四十八年、四十九年にかけて、公団は併用橋に伴う鉄道の運行、こういったことを中心にして、特に海上における天候などを軸としながら、輸送量、安全施策等について日本鉄道運輸協会に調査依頼をしたということが明らかになつてゐるわけですから、今日国会の中でもこの調査内容が公表されておられないという実情にあるのだらうと思つた。非常に大事なことでございまして、調査項目並びに調査の大きな内容について公団側からの説明を求めたいと思つた。

○山根参考人 お答え申し上げます。  
先生おっしゃいました日本鉄道運輸協会に研究を委託したのは、本四連絡橋鉄道の運輸制御設備に関する研究でございまして、昭和四十八年、四十九年の二カ年にわたつて研究をいたしたものでございまして、  
この目的は、先生御指摘のように、本州四国連絡橋の併用橋の、たとえば南備讃瀬戸を渡る区間におきましては、中央径間が千メートル級のつり橋であるといった大変長い支間のつり橋が連続してゐるといった点が第一。

第二が、列車荷重としましては、在来線と新幹線、両者を併設してまいらう、これは見島一坂出ルートではそういう構想、計画を持っておるわけでございますが、橋梁に同時に四列車が乗るということになりますと、これは荷重が大変な

ことになるわけでございます。したがって、つり橋の部材等々が大変大きなものが必要となり、相当の負担がかかってくる、こういったことから、在来線、新幹線合わせまして二個列車まで載荷をする、こういう実は設計条件のもとで計画を進めたわけでございまして、  
それから第三点は、先生おっしゃいましたように気象条件その他が大変厳しい、こういった諸条件のもとで安全な運行をいかに確保するか、こういうことが目的でございまして、したがって、この研究の内容、結果のごく大要を申し上げますと、大きく三つに分かれます。

第一点は、列車載荷制限を受けて、なおかつ海峽部の長大橋を渡ります駅と駅との間に運転可能な列車本数は一体どの程度であるか、これが将来の輸送需要に対して十分賄うことができるものであるかどうか、こういう検討が第一点にまいらうかと思つた。この点については十分対応できるといふことでございまして、  
第二は、設定された列車本数を安全に運行する列車制御設備につきまして、新幹線、在来線それぞれの信号方式、列車指令、列車数の制御設備等につきまして、これは先生よく御案内のとおりでございまして、これらについて結論を得たわけでございまして、  
第三点は、特殊な気象条件等々にございまして、万が一の異常時に対応いたしまして、一体列車をどう抑止していくのか、運転方式あるいは災害時の運転規制などについて一応の結論を得たといふのがその大要でございまして、

○小林(恒)委員 委員長にお願いをしたいのであります。ただいま公団側から説明をされた調査報告に伴う御説明の件については、これから架橋工事が完成を、やがて鉄道の営業、こういったことに踏み切る段階に向けてなお相当の年数があるのかと思ひます。けれども、この間における重要な素材でもありますので、書面による報告を当委員会に求めたいと思つたのですが、お取り扱いをお願いしたいと思います。

○稲村委員長 理事会で後で協議いたします。

○小林(恒)委員 ただいまの公団側からの調査報告に基づき御説明の中でも明らかに、本四架橋の上を四線の列車が同時に通過するといふことはきわめて危険だ、こういうお話がありまして、ただ私は、ここらにかかわつての安全、危険論争だけをこの場でしようとは思ひませんけれども、先ほど運輸大臣の方から御説明がありましたように、今日の国鉄の財政赤字、どうしても財政再建を進めていかなくては行けない、そういう立場に立つて昨年の十一月二十八日に再建法が成立を、以降、再建法に基づき国鉄の減量経営計画、こういったものが具体化をしてゐる折なのでありますけれども、本四架橋の上には鉄道を併用する、こういった発想そのものを含めて、具体的に鉄建審の議論経過といふものがあつたのだと思つた。大臣はこういった鉄建審の議論経過を踏まえておられることだと思ひますけれども、一体どんな議論がなされて併用橋となるようになったのか、この経過をつまびらかに御説明をお願いしたいと思います。

○杉浦政府委員 昭和三十五年の八月十一日、ございまして、第二十八回鉄道建設審議会が開かれました。この本四連絡橋問題、特に鉄道と道路の併用とすべきかどうかという問題につきまして議論が展開されました。当連絡橋といふものが建設に大変巨額の費用、それから技術的にも高度の内容を必要とするということが予想される。したがって、今後、建設省と連絡を密にいたしまして、相互に協力をして、当該路線についての調査を実施することが適当であるというふうな議論が行われまして、その旨の建議がなされております。これが最初のいきさつでございまして、  
その後、先ほど経過が建設省からお話ございましたように、この本四間の連絡につきまして国鉄の調査、それから建設省の調査というふうな両面からの調査が行われたわけでございまして、この中でやはり鉄道と道路をこの際一体として建設することが、諸般の経費の問題なりあるいは技術的

な解明の結果といたしまして妥当であらうというふうなことで調査が進められたものでございまして、  
その後昭和三十九年になりまして鉄道建設公団が発足をいたしました、この国鉄の調査を引き継ぎまして、また、運輸省が、この公団法に基づきまして調査の指示を行つております。これを受けまして、鉄建公団が部内にこのつり橋の技術調査委員会というものを設けまして研究をいたしたわけでございまして、技術的に鉄道路路併用つり橋については、現在の日本の技術によりまして可能であるという結論が出されて、その報告が運輸省に提出されたわけでございまして、これと前後いたしまして昭和四十五年に本四公団が発足をいたしました基本計画が定められた、こういうふうないきさつがございまして、その後、昭和四十八年、工事に係る基本計画が定められた、同年の十月二十六日に工事実施計画の認可があつた、こういうふうなかなり長い歴史の中で調査が進められ、検討の結果、工事に至つておるといふのがいままでの実情でございまして、

○小林(恒)委員 そこで、昭和五十一年の十月段階で閣議決定がなされて以降、対策協議会が設置をされる、あるいは懇談会が設置をされて、旅客船問題等対策懇談会、林修三さんの座長で進められた懇談会の中での意見の取りまとめの中で、従業者の職業転換の円滑化等を図るため、類似の先例を参考として職業転換給付金等の給付制度の適用を図ることなどを中心にして、相当項目にわたる御意見が取りまとめられてゐるわけですね。  
そこで問題は、こういった基準を正確に期していくというふうな立場から、現地に連絡協議会機構を設置をするということなども一つの手法として出てきたものだと思つたのでありますけれども、この対策協議会の中に、今日段階で言えば動脈とも言える国鉄の宇高連絡船、こういった存在が入つておらないという、この経緯を御説明いただきたいと思います。

○杉浦政府委員 国鉄の宇高連絡船の取り扱いの

問題につきまして、これは法案の段階におきまして、それ以前から検討が行われておるわけでございしますが、もとよりこの国鉄の宇高連絡船につきましては海上運送法の適用の除外になつておる業種でございます。一般の旅客船事業とは別に、日本国有鉄道法によりまして種々の監督が行われておる、それからもう一つは、国鉄みずからこのルートの上を通る鉄道事業として開業をする、いわゆる問題の両面を抱えた主体であるということが言えるかと思ひます。

この架構によりまして宇高連絡船が受ける影響についてどう処理したらいいかという問題については、国鉄自身に対応することが十分可能であるというふうな判断で、この国鉄連絡船についてはこの法律の適用を除外しておるということでございまして、雇用対策その他各般の問題につきましては、国鉄内部におきまして十分に遺憾のない措置を講じてまいりたい、このように思ひます。

○小林恒委員 職種の内容から申し上げますと、いわゆる鉄軌道に直接かわつてきた従業員の職務内容と、船舶にかかわつてきた船舶職員の職務内容とは全くと言っていいぐらい違いがあるのです。ただ、たまたま同一企業で国鉄が運営をしているというところから、まあ鉄道も通ることだし、大きな世帯の中で転換を含めた作業はできるだろうという御判断をされたのかと思ふのです。

それでは一つ伺つておきたいのですけれども、政労交渉、総評という組織やあるいは全交連などを含めて運輸省、建設省が交渉をされた際に、宇高連絡船は、今日までの役割りを踏まえつつ残していくのだというお答えをされているのです。航路そのものを残存をさせるという考え方がどんな見地から出てきたのか、これは素人的な発想で考えてみても、宇高連絡船という航路を残すのではなしに、他に航路を求めていくという方法もありましようから、いろいろな模索をされたのかと思ひますけれども、今日考えられる部分について御説明をお願いしたいと思います。

○杉浦政府委員 いま先生の御指摘の議論につきまして、ちよつと、運輸省といたしましては存続をさせるというふうにはつきり申し上げたというところはないうわけでございまして、他のいろいろな議論の中であるいはそういう問題が出たかとも思ひますが、運輸省といたしましては、この宇高連絡船のあり方につきましてまだ実は結論が出ていない、橋がかかることによつてかなり影響が大きいというところは十分にわかるわけでございしますが、その影響をどう受けとめて、宇高連絡船をどう処置したらいいかということについては、今後十分慎重に検討をしていきたいと思ひます。

○小林恒委員 大臣にちよつとお伺いをしておきたいのですが、これは決して細かい問題ではなくて、ついでこの間議論をしてきた国鉄再建法、この議論の中から、国鉄の経営体制というものをどうしていくのかという議論が一つあつて、もう一つは本法案の中で、本四にかかわる船舶業者の将来展望、こういったことを見渡しながらかこの法律は提起をされてきていると思ふのです。

しかれば、この国鉄に働く連絡船関係業者などについては、この法律が適用されるのかどうかということは不明確なんです。国鉄は国鉄でできるぞ、こう言っている。しかし、少なくとも本四の旅客輸送体制の中で重要な役割りを今日なお担つてきているということがあるだけに、ここで働く皆さん方の不安というのはつてきています。大プロジェクトを進めていくということとの関連の中で、国鉄は別ですよというところがどういう角度から言い切れるのか、不思議に思ふのです。

時間もありませんから、同時に大臣の方からも所見を求めておきたいと思ふのですが、港湾や陸上関係の雇用問題等について、昭和五十三年の九月、五十六年の二月二十六日、五十六年の三月五日、それぞれ政労交渉の中で議論をされて、まだ議論が煮詰まつていないという部分と、もう一つは、この三回の交渉の中で、これは断片的なものですが、やがて法制化をしなくてはならない

ものなんですということを言明されているわけですね。架構の進捗状況を踏まえておおよそどの時期に残された部分について法制化をしようとしているのか、この点についてつまびらかに御説明を賜りたいと思ひます。

○塩川国務大臣 国鉄並びに地方公共団体の航路につきましてはこの法律の対象にいたしておりません。したがひまして、宇高連絡船につきましては先ほど鉄監局長が答えましたように、国鉄の内部においてこれが措置をするように指示をいたしてあります。

なお、この航路の宇高連絡船の扱いでございますが、これは先ほどいみじくも申されたいわけ、国鉄再建法に基づきますその思想から申しますならば、いわばこれに代替し得る交通機関がある場合にそれに代替していくという方針、それに変わりはなと思つております。

それと、なお今後この残された部分、つまり国鉄等に対する措置について法律的な措置をするのかというお問い合わせでございますが、それにつきましては、目下そういう考えは持つておりません。

○小林恒委員 終わります。

○稲村委員長 午前十一時三十分から再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午前十一時二分休憩

午前十一時五十一分開議

○稲村委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。この際、先ほどの小林恒人君の質疑に関し、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。塩川運輸大臣。

○塩川国務大臣 先ほど小林先生の御質問に答弁いたしました中で、この法律の適用対象として国鉄及び地方公共団体については考えていない旨の発言をいたしました。が、国鉄については適用対象としていないというふうに、ひとつ御訂正願ひたいと思ふのでございまして、この点おわび申し上げます。

○稲村委員長 なお、質疑者に一言申し上げますが、本日は、運輸大臣に集中して質疑を行うという申し合わせになっておりますので、さよう御了承の上、質疑を願ひます。

質疑を続行いたします。蘇仲義彦君。

○蘇仲義彦委員 私は、ただいま委員長の御指摘どおり、運輸大臣に集中的に質問させていただきます。時間が非常に限られておりますので、他の政府委員の方は極力要点だけ、明確に御答弁いただければ結構でございますので、さよう承知の上、御答弁のほどよろしくお願い申し上げます。

まず大臣に冒頭お伺ひしたいのは、この法案を読みますと、当建設委員会での審議をいたしておりますけれども、一番重要な三条から九条までのほとんどの権限は運輸大臣にかかわるものでございます。この法案に出てまいりますのは、第三条から「運輸大臣は」と、こうなつておるわけでございまして、運輸大臣の責任が非常に重要であるという法案でございますが、当然その御認識に立つておられることだと思ひます。

そこで私は、この本四架構というものがかることは、四国四百万民の長年というよりは、四国始まつて以来の夢、願ひであつたと思ひます。それがこの科学技術の進歩に伴つて本州と一体になる、その夢が実現するという非常に希望に燃えた華やかなものでございます。

しかし現在論議しておりますこの法案は何かというと、そういう華やかな面に隠された、この本四架構によつて影響を受けるであろう旅客船事業者あるいは陸上部門の方、あるいは関連業種の方々のいわゆる当面するであろう困難な問題をどう処理するかという重要な課題を抱えております。運輸省の行く歴史的なあるいは国家的な大事業というものは、確かに華やかな部分は大事業であるかもしれませんが、あの成田国際空港も、りっぱな国際空港として、問題は多いですけども開港いたしております。しかしあそこ一つ一つの汚点という

のは、なぜか反対する方が多い。今回のこの本四架橋でも、もしこの法案に基づいて実施されるであらう基本計画あるいは実施計画、航路指定等によつて思ふぬ被害を受け、悲しい思いをしなればならない人が出てくる、そういうことがありますと、この本州四国の大きな夢も大きな汚点を残すと思ひます。その成否を担つていらつしやるのは運輸省の行政いかんかと思ひます。本四架橋といふ事業もすばらしい側面があらうけれども、被害を、あるいは被害を受けるであらう皆さん方をいかに希望に燃えた生活の再設計、再出発ができるようにするかどうか、これがまた本四架橋と同じように私は重要な事業だと思ひます。この両方が満足して初めてこの大事業が完成されると思ひます。私は思ひます。まず大臣の、この法案成立によつて当然行われるであらう関連の、そのような事業者、従業員の方の生活等を含めて、不安のないような措置を十分講ずる御決意、その辺からまず伺ひたいと思ひます。

○塩川国務大臣 御承知のように文明が進み、歴史が進展してまいりますと、絶えず進歩を求め、その進歩の陰には調和を要する部分がたくさん出てまいっております。この問題は、まさにその文明の進化がもたらしていく一つの問題でございます。それでございまして、いままで長年航路を維持して交通の利便に御努力していただいた航路業者の方々並びにその従業員の方が、少なくとも将来に不安を持たないようにすることが重要な対策であると思ひます。

でございまして、この法案の中にうたつておりますがごとく、運輸省がまずその基本計画を策定いたしまして、その基本計画というものは三本の柱から成つておるのでございまして、その基本計画を決めまして、それに沿ひまして該当する航路を指定し、そしてその業者がそれぞれの実施計画で基本計画に基づいて対策を立てていただく、こういうことになつておるのでございまして、それに対してまず融資並びに補助制度というものを図

つていきたい、こう思つておるのでございます。同時に、退職される方に対していろいろな措置を講じてまいり、また、それぞれの業者が、縮小するといへば、航路業者としての生業を保ち得るよう、縮小したものの、活気ある業者として再生されるような方途をわれわれとしても講じてまいりたいと思ひます。

○飯仲委員 ただいま大臣のお話のように、いままで、特に直接影響するのは旅客船事業者でございます。この方は長い間本州と四国の間の連絡のために懸命に努力をしていらつしやつた、この従事なさつた方については、御自分の事業についての一分の過失もないという事態、しかしこの国家的な事業によつてこうならなければならぬ事業転換等、そういう問題を抱えておるわけでございまして、この影響する事業者は、御承知のように四十七事業者、航路に六十一、海上、陸上合わせますと五千二百五十名の方が直接的に影響する。しかしこれは直接的でありまして、さらに関連するいろいろな業種の方を考えると、さらに内陸面の影響等も考えます。そこには、交通体系あるいは生活、経済というものが形成されていくというところは論をまたないわけでございまして、

そこで私は、本法律を読んでまいりまして一番大事なことは、まず、本案成立後六カ月以内に、いかにわゆる再編の基本方針が運輸大臣から示されるか、と同時に航路指定というものがなされるわけでございまして。さらには、この中でいかに補償に当たらないかということで、交付金という形で交付の実態が出てまいりまして、こういう再編の基本方針あるいは航路指定、さらには交付金の基準というものは、新しく事業を行おうとする事業者にとって非常に関心事であり、最も将来の生活設計に大事な点だと思ひます。

○飯仲委員 それではもう少し具体的に伺ひたいと思ひます。それは、時間がございますからポイントだけ伺ひます。まず、先ほど指摘いたしましたように、これらによつて四十七事業者、六十一ルートに影響するわけでございしますが、当然、大宗は縮小という方向を選ばざるを得ない。ごく一部あるいはルートくらいは拡大ということかもしれませんけれども、それは後ほど伺ひます。要は、問題になつては航路指定、再編の基本方針に基づいた航路指定を行わなければならない。というのは、当然供用開始が一番早いのが因島大橋でございます。それが、昭和五十八年度、こうなつておりますと、本法案が成立して六カ月以内、といひますと大体五十七年度当初には再編の基本方針が出て、これは航路指定といふものは数年前にもう関係の方々に示しておかないとこれは非常に困るわけで、因

島大橋の航路指定はこの基本方針とほとんど同時決定のよう形で示されないと関連事業者の方は困ると思ひます。いままで八年間協議会で積み重ねております。そのとき、あなたの持つていらつしやる航路については今後物流はこうなりまして、フェリーはこうなるあるいは旅客はこうなる、このような推計ですからあなたの航路は縮小航路に指定しなければなりません、指定なさるの結構ですが、その事業者が自分はこの事業を続けるべきかやめるべきか、その判断基準となるべき適切な資料といふものを運輸省が中心となりまして、もちろん公団が調査したことでありまして、もちろん、的確な将来の計画が立てられるような資料だけは十分にその旅客船業者に教えていただきたい、これが一つ。もう一つは交付金の基準でございます。確かに基準は案として出ておるかもしれませんが、この交付金のあり方が事業の再編にとつてまた非常に大事な点でございます。そういう点で、再編の基本方針が出ると同時に、航路指定について運輸省の考えはこうですと、業者の方が判断できる的確な資料をすべて出していただきたい、また、交付金の基準についてもわかりやすく親切に、将来の生活設計ができるような形で関係事業者にお示ししたきたいと思ひます。大臣の御決意あわせて伺ひたいと思ひます。

○永井(浩)政府委員 最初に航路指定にかかわりますいろいろなデータの問題でございまして、私も、私ども、過去に公団に指示いたしましたいろいろな需要予測をやつてまいりました。特に因島大橋関係については供用開始が目前に迫つておりますので、さらにその精度を詰めてまいりたいと思ひます。そういうデータにつきましては十分関係事業者の方に提供いたし、情報交換をし、意思の疎通を図つてまいりたい、このように考えております。

○渡辺(修)政府委員 交付金に關しましては十

条、十一等いろいろな政令で定めることにもな  
っておりませんが、これを法律の施行後六カ月以内  
に定めまして、事業者の方々に具体的におわかり  
いただけるようにしたいと思ひます。

○数仲委員 時間がございませぬので次の問題に  
入りたいと思ひますが、私は、特に今  
回のこの本四架橋によりまして影響を受ける離島  
の問題について大臣の見解を伺つておきたいとい  
ふのでございませぬ。

今回のこの航路の再編によりまして、少なくと  
も橋と並行、直下というところかと思いますが、直  
下を運航しております航路につきましてははいやで  
も応でも影響を受けるわけでございませぬ。Dルー  
ト、児島―坂出になりますけれども、これを一つ  
の例としますと、千当海運の持つております坂  
出―味野、関係の離島は小島、あるいは三洋汽船  
の持つております福山―丸亀は白石島という離島  
に寄つております。同じく三洋汽船の持つており  
ます水島―丸亀の間に広島という離島がございま  
す。関西急行フェリーが持つております丸亀―下  
津井の間に本島という離島がございませぬけれども、  
これはごく一部の例でございませぬ。このように非  
架橋の離島、いわゆる架橋によりまして航路の再  
編を余儀なくされるけれども、いまだ離島航路  
としてその離島の生活あるいは通勤、通学の足を  
確保しておつた、これが今後どうなるかというこ  
とは避けて通れない重要な課題であらうかと思ひ  
ます。当然事業者としては、いまだ本州と四  
国を結ぶ荷物が大宗という中で経営は成り立つて  
おります。しかし、途中の離島に寄りますと経  
営は成り立ちません、主たる業務が離島だけでは  
この航路を営むことは非常に困難だという事態に  
なつたとき、この離島の皆さんの生活の確保、ま  
た、児童の教育という問題を考えますと、この点  
は重要な課題であらうと思ひます。細かい点は抜  
きますけれども、離島振興にかかわるこの問題、  
そしてまた、離島の方の唯一の航路でもございま  
すので、離島の生活の確保は断じて守る。もちろ  
ん回数、便数等は減るかもしれませんがけれども、

最小限必要な便数だけは確保する。もちろん離島  
航路整備法等の弾力的な運用等でカバーしつつ、  
そういう点は不安のないようにしていただきたい  
と思ひますけれども、大臣の御決意を伺つておき  
たいと思ひます。

○塩川国務大臣 離島航路で経営困難となる方に  
対しましては、離島航路整備法に基づきます補助  
制度というものを積極的に活用してまいりたいと  
思ひております。それからなお、通学手段の確保  
としてこの航路を維持しなければならぬ、当然で  
ございませぬが、その具体的な運用等につきまして  
は、それぞれの海運局がその当該市町村の教育委  
員会と十分相談いたしまして対策を講じてまいり  
たいと、こう思ひます。

○数仲委員 文部省来ておりますね。文部省にち  
よつとお伺ひしたいのですが、この本四架橋によ  
るいわゆる再編によつて離島に住んでいらつしや  
る小中学生の受ける影響ですね。小中学校の学校  
数と影響する生徒数、ちよつと教えてください。

○中島説明員 実は通学の実態については具体的  
には把握をしていないわけですが、基本的  
には関係府県あるいは市町村等の教育委員会  
等、関係機関が中心になつてこの問題について慎  
重な御討議をお願いしたい、こう思つておりま  
す。

お尋ねでございますことにつきましては、関係  
の三つのルート、六つの関係県に問ひ合わせをい  
たしましたところ、人数はそれぞれ出ております  
けれども、影響がないというところ、それから橋  
ができることにより通学可能な生徒が出てくる  
あるいはまだ具体的な問題になつていないという  
ようなところがございますが、一つ、尾道ルート  
につきましては三つの島がございまして、小中高  
合わせまして、高等学校中心でございませぬが、千  
四百九十四人の通学の問題がございまして、これ  
につきましては旅客船問題尾道・今治ルート連絡  
協議会というところでその対応策を、関係団体の  
意向を聞いたりあるいは航路廃止業者からの事情  
聴取を行つたりをいたしまして、討議をしてい

というところだそうでございませぬ。

○数仲委員 きょうは時間ありませんから最後  
の質問になりますけれども、文部省はもう少し  
確にこの実態をつかんで、特に離島で数多くい  
る、千名を超える生徒がいるところは問題じゃな  
い。私が問題にしたのはたつた一人の小中学生が  
いるとか、数名の学童のためにどうするか、ある  
いはまはないけれども、将来その島にこうい  
う子供さんができたときにどうするか、そういう  
将来の影響についても十分考慮して、スクールバ  
スのないスクールボートを出すか、そういう点で  
いわれる足の確保、教育の確保ということに文部  
省はもう少し積極的に取り組んでいただきたい。  
いずれこの問題はまた他の委員会等で聞きますけ  
れども、余り不十分な対応のようでございませぬ  
で、きょうは指摘だけにしておきます。

最後に大臣にお伺ひしたいことがございま  
す。

二つございませぬが、一つはいわゆる離職船員の  
問題でございませぬけれども、一番の問題は、船か  
ら船へというところが一番希望でございませぬ。こ  
れは全日海等の御意見も伺つてみました。船から船  
へ、しかし、内航海運には、非常に求人倍率は高  
いけれども行きたくはない。やはり現在の航路  
の中で吸収してほしいという希望が第一です。そ  
れから公団関連の事業あるいは公団関連の地域開  
発事業の中で雇用の道を開いてほしい、こういう  
問題は希望として出てまいりました。私は当然、  
これは公団が直接ございませぬけれども、所管の大  
臣としてお願いしたいことは、関連の公団に対して  
その雇用の道のある程度義務づけるなり、このぐ  
らゐの枠はそのために用意しないというようにな  
らぬの、大臣の御指導、指導というものを、私は公団  
に対して雇用の道を開くためにお願いしたい。  
もう一点、これは自治体によつて取り組みは非  
常にばらばらでございませぬ。そういう点で、ど  
うか自治体が共同、統一歩調でこの問題処理に当た  
られるように大臣としても注意の気持ちをおさ  
さ意りなくお進めいただきたい。

この二点をお答えいただいて質問を終わりたい  
と思ひます。

○塩川国務大臣 まず第一点の、離職される方が  
再就職先としてできるだけ船に就事していただく  
というのが私たちも望ましいこととございませぬ  
で、これにつきましては、あつせん所等を通じま  
してわれわれも十分努力をいたしたいと思ひてお  
ります。

それからなお、本四架橋公団に就職を希望され  
る方に対する配慮でございませぬが、これにつきま  
しては、建設大臣を通じて公団に十分な御協  
力をお願いいたすつもりでございませぬ。

さらに各地方自治体の関係でございませぬが、こ  
れは私たちもかねてから自治大臣とも協議をいた  
しておりますし、直接また必要あれば関係知事、  
市町村等ともそれぞれ協議をいたすこともあり得  
ると思ひておりまして、努力は重ねてまいりま  
す。

○数仲委員 終わります。

○稲村委員 林保夫君。

○林(保)委員 運輸大臣にお伺ひしたいと思ひま  
す。

大臣は大阪でございませぬし、私も岡山でござい  
ませぬ。そういう意味で、今度の本四架橋はいわゆ  
るポートアイランドの建設あるいは関西空港、そ  
れらと関連いたしまして地元の期待は大変大きい  
というところは御存じだらうと思ひます。いわゆる  
瀬戸内海時代の事柄、こういうことでございま  
すが、しかし、なおしさいに見ますと大変いろいろ  
な面での産業上の競争が出てまいると思ひいま  
す。そしてこれが運輸大臣御担当の交通ルート  
のようには陸海ともに整備する、こういう問題  
によりかかっていると思ひます。そういう観点  
で、これからの展望を踏まえまして、海陸のパラ  
メータをどのようにしていかれる御決心なのか、  
御方針をまずお伺ひしたいと思ひます。

○塩川国務大臣 まず運輸省の中で運輸政策審議  
会というのがございませぬが、そこで総合交通政策  
の検討をお願いしておるのでございませぬ。その中

一条一から四までございますが、幾らのお金を手

すべき対象事業の評価を精査しなければ決定しな

が変わっているわけです。それで、わがら

かと思ひます

○林(保)委員 そういたしますと、私の承知している限りでは宇野—高松間で乗用車が二千万でございませう。それからトラックが大体八千円ぐらいじゃないかと思ひますが、この辺で大体いける、こういうお見通しでございませうか。

○渡辺(修)政府委員 現況は先生のおたしのおりかと存じます。

ただ、将来フェリー料金そのものも変動があるうかと思ひますので、その辺はいろいろ勘案しながら決めてまいりたいと思ひます。

○林(保)委員 先のことを聞きまして大変恐縮ですけれども、この前提が出ないと、たとえば宇野—高松間でございませうが、六業者、そのほかに国鉄の宇高連絡線もございませう。それは必ずしも宇野—高松間ばかりじゃございませう、宇野—高松間は四国フェリーと宇高国道と日通フェリーだと了解しておりますが、水島—丸亀に三洋汽船がある、それから児島—坂出では児坂フェリーがある、下津井—丸亀では関西急行がある、こういうことでもございませうが、一体どうなるのだからと聞きますけれども、その料金との見合いで一体どうなるのだから。こういう法律が出てきても、広島のように早く五業者一緒になって何かやろう、近うございませうからできるのでございませうけれども、そういう方に動き始めるきつかけが、やはり一体どうなるんだという展望が出ないと大臣、出ないのでございませう。そういう点で、大臣から、これからひとつ、まあ将来変わるかもしれないけれども、この事業を円滑に転換させる基盤にもなるかと思ひます。つきましては、この六業者プラス国鉄の宇高連絡船、先ほど来いろいろございませう。しかしなおあれは残すべきではないのだから、残してくれはせぬだろうかというのが玉野市には大変強うございませう。と同時に、よそからいくといやどうもわからぬぞ、こういうことでございませうが、大臣はどのような御決意をお持ちで、いつの段階で御決定なさいますか、承りたいと思ひます。

○永井(浩)政府委員 ただいまのDルート関連のフェリーの問題でございませうけれども、先生御指摘のように今後の経済情勢あるいは橋の料金、そういうものが大きく作用するわけでございまして、現段階でどの程度影響を受けるかを推測するのは非常にむずかしいうございませう。私もその時点時点でそれなりの調査はいたしておりますが、かなり大幅な影響を受けるであろうというところはあると思ひますけれども、やはりフェリーにもそれなりの交通機関としてのメリットもございませうので、そういう意味で、全くなくなるといふことは考えておりませんが、相当大幅な影響を受ける、このように考えております。

○林(保)委員 時間がございませうので急ぎまして恐縮ですが、あれがございませうと一番影響を受ける市は、御承知のように宇高連絡船を持っております玉野市でございませう。これにつきましては、本年度からでございませうが、宇野港の再開事業というところで運輸省が御承認になりました、地元は造船とともにならなければならぬ、こういうことを言っておりますが、これらの点につきましての位置づけ。

もう一つ重ねまして恐縮でございませうが、あの橋がございまして、岡山県側で言いますと本土との交通が便利になりますけれども、一番影響を受けるのは何と言つてもあそこ下津井電鉄だろうと思ひます、具体的名前を挙げて恐縮ですけれども、地方鉄道がございませう、バスもございませう。四割から五割ぐらいダメージを受ける、一体どうしてくれるんだ。本法とは関係なく後で対策をとられるのだからと思ひますが、どういう手をお考えになつておられるのか。あるいは橋がかかる、路線免許もまた大臣の手でおやりになるだろうと思ひますが、そういう場合にそこをどういう裁量で御認定になるお考えなのか、承つておきたい。

○吉村(眞)政府委員 最初に港湾の問題をお答えさせていただきます。

宇野港は、御承知のように国鉄の連絡港及びフェリーの基地として従来から榮えてまいつたわけでございますが、そのほかにこの港の性格といたしましては、木材等の県内及び県外に対する供給の基地というように、外国貿易の輸入港としても大変重要な役割りを現在果たしてまいつております。今後ともそういう役割りが大変大きくなるだろうというふうに考えております。一番最初に申し上げました鉄道の連絡あるいはフェリーの役割りは今回の児島—坂出ルートの建設で影響も受けるわけでございませうが、他方、次に申し上げました外航港湾としての役割りは近年ますます増加しております、これに対する要請といひますのは、橋のいかににかかわらず今後とも大きくなつてくると私も了解いたしております。先ほど先生御指摘ございませうように、今年度から港湾整備に着手するわけでございませうが、今後この整備につきましては極力スピードを上げて進めてまいりたいと思ひます。

○塩川(國務)大臣 下津井電鉄の影響でございませうが、私もいろいろと調査をさしたり何かしてありますが、電鉄側の方でもそれほど大きな影響を受けると思ひます。おかしな面を食ひとめるように、路線の免許とかいろいろな面がございませうけれども、やはり経営が成り立つような方法にわれわれも配慮していかなければならぬと思ひます。

○林(保)委員 鉄道の児島新駅がどこにできるのだから、それからまた、バスターミナルをどうするのだから、四国から入ってくるお客さん、本土から出ていくお客さんを児島、玉野地区にどのようにとめるかというところで、私のところに陳情がいっぱい来しておりますので、その辺の配慮をぜひ大臣にも長きにわたつてひとつお願いいたしたいというところでございませう。

最後に申し上げますが、今回の法律の中にも縮小航路がございませう。一方においては拡張航路もございませう。拡張航路というのはいかにかつてこれからの地元の対応、と同時に、政治がどのようになつたといふ大臣の御権限でなさる航路の選定とかあるいはバス、トラックの路線、こういうものと密接な関係があるかと思ひます。したがって、先ほどの橋の料金を含めまして、できるだけ早くこういう方向で政府はやるのだという姿勢を前広に出していただきたい。もちろん地元からは、仕事を地元優先でやつてくださるか交通渋滞はどうするのだというところでございませうが、時間がございませうのでこれは省きます。しかし、なお瀬戸内海自体を明るくする、こういう立場に立ちまして積極的な御対応を要望したいと思ひます。

その明るい面は、たとえば拡張航路の面とかいろいろあると思ひますが、大臣、どのようにお考えでしょうか、承りたいと思ひます。

○塩川(國務)大臣 いろいろな情報を持っておりますことはできるだけ素直に公開する方がかえつて円満にいくと私も思ひます。しかし、役所として、ぎりぎりこれでもう間違いないといふことでもないとなかなか資料というものは出さないので、それはなぜかといふと、やはりちよつとでも間違ひますと、たとえ十円間違つてもまた国会でばかんとやられる。そうなる、やはりどうしてものんじがらめで、これで絶対大丈夫ということにならぬと出てこない。ですから、情報の扱い方もいろいろと配慮して、提供するものは提供していくべきだ、私はこう思ひます。これは積極的に努力もいたしたいと思ひます。

それともう一つ、私たちは、これからの展開に際しましてはいろいろ問題が起つてくると思ひますけれども、そういうものは誠意を持って先ほど申しました地元と十分な協議をして進めてまいりたいと思ひます。

○林(保)委員 大臣、それはちよつとおかしいと思ひますよ。国民のためにするために私も汗かいてきよもやつておるわけですから、それをただ単にお役所がしかれるから言うことも言えないといふことであるならだれのための政府かといふことになつてしまひますので、そこからは十分大臣はおわかりでございませうので、これから前広に

いろいろな政策を出していただいて、それをたたき台にして、しかられたって首が飛んだっていいじゃないですか、大臣。国家民族のためにやること、でございますので、その点を厳重にお願いを申し上げたいと思います。大臣のせつかつくの御健闘をお祈り申し上げまして、質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

○瀬崎委員 瀬崎博義君。

○瀬崎委員 本四架橋の建設に要した費用は通行料金によって償還されることとされているわけですが、その場合に道路部分と鉄道部分の負担割合はどうなっていますか。

○瀬崎委員 回答申し上げます。要した費用の償還でございますが、建設費につきましては、これをそれぞれ償還をするということになります。

○瀬崎委員 割合は。

○瀬崎委員 割合は。いまの建設費の割合はルートによって異なっております。大鳴門橋につきましては、最終的に道路が八九、鉄道が一一、それからDルートにつきましては、道路が五五、鉄道が四四でございます。

○瀬崎委員 実際問題として、先ほどからも議論されていきますように、児島―坂出ルートの新幹線、それから大鳴門橋の新幹線、これは整備五新幹線の見通しがないことや、明石海峡大橋の見通しもないことから相当おくれるのではないかと、思われるのです。橋は完成した、しかし鉄道はおくれる、こうなつた場合、この鉄道開通までのいわゆる償却負担といふことが、賃借料といふまいやうか、こういうものを国鉄は公団に払うのか、払わないのか、お答えを聞きたいと思ひます。

○杉浦政府委員 開通までの勘定は借り入れ勘定で、建設仮勘定として保有されます。それが開通の晩には使用料にはね返ってくる、こういうことになるわけですね。

○瀬崎委員 重ねてはつきりしておきたいのです、そうすると、国鉄の方から言えば、要は鉄道が

が開通するまではいづゆる賃借料相当分を払わな、い、こういうことですね。

○杉浦政府委員 そのとおりでございます。

○瀬崎委員 それでは数十年にわたつて鉄道の開通が行われない場合、あるいはまた、場合によっては今後の計画いかんで部分的には鉄道が開通しないという現状が起るかもしれない、そういう場合にはこの鉄道負担部分の建設費償却はどうかかってくるのでしょうか。

○杉浦政府委員 将来そういう仮定をいたした場合は、このようにございまして、DルートとAルートと現在で負担割合が違つてございまして、そうした将来のある時点におきまして、鉄道の見込みに沿ひましてそうした負担割合を変更していく、こういうようなことが必要であらうかと思ひます。

○瀬崎委員 つまりそういう現在の経済情勢、社会情勢から考えれば当然起り得るような事態について、きつとした見通しなしに建設にかかっている、きつとしたことはつきりしているわけですね。私が言いたいのは、財政再建が叫ばれている折から、将来そういう鉄道の通らない場合のむだな負担を結果的には何らかの形で国民に負わすようなことになる、こういうことを避けるのが政府の責任だと思ひます。できる限りそういうむだを節約して、いま犠牲にならうとしている航路業者とあるいはまた労働者、この補償をもつと手厚くする、こういうことに回す。あるいはまた、社会情勢から言つて、その切実さ等いろいろ勘案の上であります、先になるものはそう建設を急がない、こういう方法をとつてできる限り犠牲を少なくする、あるいは先延ばしにする、こういう措置も必要ではないかと思ひます。こういう点は政府の基本方針に係る問題でありますので、大臣としてもこの際しっかりと見きわめを持つてやつていただきたいと思ひます。いかがでしよう。

○塩川国務大臣 われわれは決してむだなことを承知しておつてやつてゐるものでもございせんし、将来の計画、それは何もがんにがらに固定

したものでもございせんし、現実に即して処理をしていき、むだのないように努めてまいりたいと思ひます。

○瀬崎委員 しかし、何と考へても、先ほどの答弁にもあるように、鉄道の建設がおくれればおくれるほど、よければ先々開通したとしても、その間の金利負担等はやはり鉄道の負担にかかってくる。もし鉄道が最終的に建設されなかつたらそのときの相談だと言われているけれども、これはやはり道路の方にかかるか何か、いまの制度でいけばならざるを得ないと思ひます。こういう点について政府できちつと結論を持つていないことだけは先ほどの答弁ではつきりしているわけですね。こういう点で私にはきつとした見通しがある、とは言えないと思ひます。一方に犠牲者が出る、という現状であるだけに、私はこういう点もつと慎重でなければならぬと思ひます。

次に、日本旅客船協会が本四公団に対して昭和四十八年五月二日、航路損失補償要望を出しているわけでありまして、その具体的な内容、つまり航路補償要求計算ルート別内訳によりますと、これは営業補償要求額と船舶、航路付属施設等にわけられてあるわけでありまして、合計いたしました、Aルートは十業者、二十二航路、八百四十八億円、Dルートは十二業者、十五航路、三百八十八億円、Eルートは二十五業者、三十九航路、二百三十一億円、三ルート合計は四十七業者、七十八航路、二千五百六十六億円でありました。これは大臣御存じですか。

○塩川国務大臣 承知いたしております。

○瀬崎委員 これを今日のルート三橋に置きかえてわれわれは計算してみたのです。われわれは低目低目に見積もつて、確実に判明できるもの、二十八業者、三十九航路で見ますと千八百八十億円になると思ひます。先ほどの二千五百六十六億円は三ルート全部ですから、現在残存している業者を確実に拾ひ出し、これを一ルート三橋に当てはめる。そうすると一千八百八十億円になる。しかし、これは四十六年の単価を採用しているこ

とや、この中には特別退職金が含まれていない、こういうこともありまして、むしろプラス要因の方が強いのではないかと、こういうふうに思つてゐるのではありませんか、政府側はどう見えていますか。

○渡辺(修)政府委員 先生のおたしのその要求でございますが、政府に対して出たものではないやうでございまして、本州四国連絡橋公団に対してそういう御要求があつたといふことを承知しております。ただ、その時点ではまだ今回の法案に書いてございまして、かなり希望の観測も入つておりまして、私どもとしては、現時点でオーダーとして把握するならば、先生の御指摘の額よりは二分減るのではないかと、先生に思ひます。

○瀬崎委員 それが二百億だと、そういうふうには先ほど局長は答へてゐるわけでありまして、ところが具体的に見た場合、たとえば花栗渡船を拾つて見ますと、当時のこの協会のルート別計算書によれば千四百五十万円となつてゐるのです。もちろんこれには労働者の退職金が入つていないのです。五人です、一人平均二百万円と仮定しますと一千万円、加算しますとちやうどこれは二千万円ぐらゐになる。これもこの間道路局長の答弁で、花栗渡船の場合二千万円程度だろうと言われた数字にびつたり合うわけなんです。だから、必ずしもこの協会の四十八年当時出したものがそんなに希望的観測ばかりとは言えない。やはりその辺に落ちついていくのではないかと、思ひます。

○渡辺(修)政府委員 たとえば十一号の三号でございまして、航路等に要する期間の従前の収益額の補てんといふやうなものにつきましても、いろいろ関係者と御協議を申し上げまして、大体一致した線になつておるわけでございます。こういうことをまた政令ではつきり書くわけでございますが、当時の状況とはその点は相当大きな隔たりがあるのではないと思ひます。

○瀬崎委員 この協会の要求額計算書の中に宇高

国道フェリー株式会社というのがあるのです。

これは加藤常太郎衆議院議員の長男の芳宏氏が代表取締役をやっている会社です。この会社が免許をとるまでのいきさつなんですが、もと香川県と岡山県の間には三十年ごろから公営のフェリーを就航させる計画があつて、三十三年七月には岡山、香川両県知事が事業組合設立の認可申請を自治省に出して、十月六日に許可がおりているわけです。あわせて運輸大臣にも両県知事名でフェリーポート航路の免許申請が出ています。

ところがこの免許はなかなかおりなかつた。そうこうしているうちに宇高国道フェリーの前身であります宇高フェリーポート外二社が免許申請をして、最終的にその宇高フェリーポートに免許がおりているわけです。なぜ先に申請している公営の方の免許をおろさずに、後から出てきた宇高フェリーポートに免許をおろしたのか、その間の事情を聞きたいと思うのです。

○永井(浩)政府委員 当時、四国と本州を結ぶフェリーのいろいろな申請が出てまいったわけでございまして、先生お示しのように岡山、香川両県の共同で航路事業をやるといふ申請も出たわけでございます。ただ、これは民間会社が航路を開設すればあえて公営でやるつもりはないと、こういう趣旨でございまして、その後この申請は凍結された、このように聞いております。

○瀬崎委員 さて、その免許をもらった宇高フェリーは大変はやりまして、一日の利用者八千四百三十七人、二位の三洋汽船三千三百九十人の二・一倍という実績を上げています。そして、その旅客船協会が出した要求額計算書の中で、この宇高国道フェリーも要求額を出しているわけですから、それによれば、何と百七十九億円の補償を要求しているわけです。こうなつてきますと、道路局長の言っている二百億円でも足りないというのなら、万が一この宇高国道フェリーが廃業になつてごらんない、一社で百七十九億円持つていったら残る金はないやうじゃありませんか。これはどうするつもりなんですか。大臣どう

です。

○永井(浩)政府委員 二千数百億の当時の補償要求時代と、先ほど道路局長がお答えしましたように経済情勢その他変わつておりますし、積算の制度その他も全然違つておりますので、あの数字自体、現在旅客船協会は意味のない数字とみずから言つております。さらに、宇高国道フェリーの分が幾らかというふうなことにについては私も全然聞いておりません。

○瀬崎委員 おかしいですよ。先ほど大臣は、この協会が出した二千数百億円余りの要求は知つているとおっしゃつた。当然のことながらその内訳がなければこんな数字は出てこない。その中にはいま申し上げましたこの宇高国道フェリーの百七十九億円が要素として入っているわけですね。もしもこれが根拠のないものと言ふのなら、なぜこういう根拠のない数字を当時この宇高国道フェリーが出したとお考えですか。また、もしこれに多少なりとも根拠があるとすれば、多少差があるとしても近い数字を出さなくちゃいけない。じゃ二百億円でどうなるのだと、こういうことになるでしょう。その点われわれに納得のいくような説明を、これは大臣にお願いしたいと思うのです。

○塩川国務大臣 まず、私はそういうことを公団に提出しておるといふことを聞いておることとございまして、まだ中身は私も実際は承知しておりません。だから、そういう話は聞いておるといふことでございまして、それと、やはりその当該会社にいたしましても、何か根拠がなければそんな請求はいたさないと思います。でございまして、今後そういうふうなものを細かく計算をして、現実に合つた計算で補償すべきだと思つております。

○瀬崎委員 そういうことになりまして、この百七十九億円を出している会社の性格あるいはその額からいって、きわめて政治的にこの金額がはじき出されたのではないか、こういう疑問を持たざるを得ないのであります。そこで、特に運輸大臣に強く要望したいのは、

今回の法案によりまして、大きく交付金、補償等の内容を左右するのはいわゆる再編成方針ですね、大手の船会社がそういう政治力等を非常に生かして有利に交付金を受け取る、そして、本来助けられなければならない零細な業者あるいは労働者の方が圧迫される、こんなことだけはゆめゆめないようにお願いをしたいと思うのです。いかがでしょう。

○塩川国務大臣 それは建設大臣とも十分協議いたしまして、御趣旨のようにならねども取り計らわなければならぬと思つております。

○瀬崎委員 さらに、当面この補償に当たつていく本州四国連絡橋公団なんですが、この役員を見ますと、まず総裁が元建設事務次官、副総裁が元建設省計画局長、理事は自治省大臣官房審議官、中国地建の局長、運輸省の船員局長、大蔵省の印刷局長、国鉄の工務局長、行管庁の関東管区監察局長、こういう出身者で全部占められていて、この間、宅開公団に対して一〇〇%天下り公団だつたと言つただけで、本四公団もこう見るとこれまた一〇〇%天下り公団なんです。

私がここで強調したい点は、高級官僚と言つては失礼だけれども、そういう人たちはきわめて有力な就職先としてこの公団に安住の地を求められた。公団がやる事業によつて一方に零細な業者や労働者が犠牲をこうむる、こんな矛盾した話はないと思ふのです。みずからの地位の安泰を確保すると同時に、公団の存在によつて生まれてくる犠牲者をまず公団がみずから救う、こういう精神でなければ、ただ法律をつくただけでうまくいくものじゃないと私は思ふのです。ひとつこの点、御出席は運輸大臣なんですが、政府を代表して、政府の閣議決定を無視して一〇〇%天下り公団をつくつた、そのことに対する大臣の御見解と、さらにそういう公団なるがゆえに、ましてや国民をたど一歩たりとも犠牲にはしない架橋を行つた、こういうことを政府のはつきりした方針として示していただきたいと思ふのです。

○塩川国務大臣 先ほどから瀬崎さんの話を聞いておりましたら、この架橋ができることによつて何か業者が大変な迷惑を受ける、これは私も承知いたしておりますが、何かそのことだけを強調しておられますけれども、しかし、四国、本州を結ぼうということは当該地域の人の長年の願望であるわけなんです。これは歴史が進み、そして地域の開発が進んでいくに従つてそういう要望をわれわれやろうとしておるんですから、目的はちゃんとしておいていただかないと、それによつて起こつてくる業者の方々に対しては、われわれはしっかりと今後のことも踏まえて補償も考えていかなければならぬというのがこの法律でございまして、趣旨を間違えないようにひとつしていただきたい。

それからもう一つ、公団の天下りとおっしゃいます。それはいろいろございまして、けれども、しかし、有能な人材といふものは、それは公団の中にもあるいはいろいろと批判を受ける方もあるかも知れませんが、一応現在の役員をして見ると、私は、私は公正に見まして有能な方が多いと見ております。そういう知識経験を持った人で、とりあえず政府のやる事業でございまして、公正な立場にある人が一番いいと思ふ。これがもし、そういう役人の出身ではなくして民間の人がやつた、そうしたら大会社の代表ばかりでやつておるじゃないか、大企業優先じゃないか、当然そういう非難が出てくる。だからそういうことを見て、われわれも何も天下りばかりをやろうと、そんなことは思つておりませんけれども、しかしそれが一番公正な方法だといふこと、そして知識経験を持つておるからこれは適切だと思つてやつたやうなこととございまして、皆さんのおっしゃる天下りといふこともわれわれは意識はしておりますけれども、この事業につきましては何ら差し支えないものだと私は思つております。

○瀬崎委員 全く私の質問の趣旨を取りかえて言つておるわけですね。私たちは何もこの本四架橋のすべてに反対はしていません。だから、社会的に

必要とされるものはやっていたらよいと言っているのですが、その事業に当たっている公園を見る、こう言っているわけですね。ここに一〇〇%天下りの官僚が安住の地を求めている反面、片一方に犠牲者が出る、こういうことがあつてはならないことだ、言へば政府の出店みたいな公団なんですよ。だから、そういう点では政治的に最大の配慮がまず犠牲の降りかかる人に行われてしかるべきだ、こういうことを強調したのでですね。だから最後に一言、では大臣はあの閣議決定を無視していいんだ、こういうお考えなのかどうかを聞いて終わりたいと思います。

○塩川国務大臣 閣議決定を無視するということは私は言っておりません。だから先ほども言っておりますように、現在のこの公団が発足いたしましたその当時を思ひださしましたら、やはりやむを得ざる適切な措置であるということをお願いしております。

○稲村委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○稲村委員長 これより討論に入るのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。  
〔賛成者起立〕

○稲村委員長 起立総員。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。

○稲村委員長 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・国民会議、民社党・国民連合、日本共産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対する附帯決議案につきまして、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合、日本共産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いたしてありますが、その内容につきましては、すでに質疑の過程におきまして委員各位におかれましては十分御承知のところでありまして、この際、案文の朗読をもって趣旨の御説明にかえることといたします。

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に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に際し、左の事項に努めるべきである。

一 架橋事業に当たっては、環境の保全、地場産業・中小企業への配慮、地域経済・地域交通との調和等を図ること。

二 航路事業の再編成に当たっては、事業者及び従業者への影響を最小限にとどめるよう努めるとともに、離職を余儀なくされる従業者に対する生活の安定と職場の確保のための措置、転業等を行う事業者に対する融資措置等の円滑な実施を図ること。

三 関係地方公共団体及び関係者の意見の反映を図るとともに、現地の連絡協議の円滑化を推進すること。

四 航路の変更・縮小等により影響を受ける離島の住民に関しては、離島航路整備法の適切な運用その他所要の措置を講ずること。

五 港湾運送関係等の分野における事業者の経営及び雇用の安定等については、必要に応じた法的措置を含め関係者間で協議し、所要の措置を講ずること。

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。

○稲村委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。  
〔賛成者起立〕

○稲村委員長 起立総員。よって、池田行彦君外五名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、斉藤建設大臣から発言を求められておりますので、これを許します。斉藤建設大臣。

○斉藤国務大臣 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きましては、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、今後その趣旨を生かすよう努めてまいりますとともに、ただいま議決になりました附帯決議につきましても、その趣旨を十分に体して努力する所存でございます。

ここにこの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、ごあいさついたします。

ありがとうございます。(拍手)

○稲村委員長 お諮りいたします。

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〕

○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。

〔報告書は附録に掲載〕

○稲村委員長 次に、内閣提出、参議院送付、都市公園等整備緊急措置法の一部を改正する法律案

を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。斉藤建設大臣。

都市公園等整備緊急措置法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○斉藤国務大臣 ただいま議題となりました都市公園等整備緊急措置法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその趣旨を御説明申し上げます。

都市における生活環境の改善、都市災害に対する安全性の確保及び公害の防止を図るとともに、増大するスポーツ、文化活動等の需要に対処するためには、都市公園等の整備を緊急かつ強力に推進する必要があります。しかしながら、わが国における都市公園等の整備は著しく立ちおくれている状況にあり、また、近年都市計画区域内のみならず、都市計画区域外の町村においても生活環境の改善を図るための公園緑地の整備に対する要請が強くなっております。

このような事態に対処するため、現行の第二次都市公園等整備五カ年計画に引き続き、昭和五十六年度を初年度とする第三次都市公園等整備五カ年計画を策定するとともに、新たに、都市計画区域外において一定の町村が設置する公園または緑地の整備事業を五カ年計画の対象に加えることとした次第であります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。次にその趣旨を御説明申し上げます。

第一に、人口が五千以上で中心の市街地の人口が千以上である町村が設置する一定の公園または緑地の新設または改築する事業を都市公園等整備五カ年計画の対象に加えることとしたしております。

第二に、建設大臣は、昭和五十六年度を初年度とする都市公園等整備五カ年計画の案を作成し、

第一類第十二号 建設委員会議録第十三号 昭和五十六年四月二十四日

一

開議の決定を求めなければならないことといたしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御可決いただきますようお願い申し上げます。

○稲村委員長 以上で趣旨の説明聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後一時三分散会

都市公園等整備緊急措置法の一部を改正する法律案

都市公園等整備緊急措置法の一部を改正する法律

都市公園等整備緊急措置法（昭和四十七年法律第六十七号）の一部を次のように改正する。

第二条第一項に次の一号を加える。

三 人口が五千以上であり、かつ、中心の市街地を形成している区域内の人口が千以上である町村が設置する公園又は緑地（第一号に該当するものを除く。）のうち、位置、規模その他の事項が政令で定める要件に該当するものでその設置に要する費用の一部を国が補助するもの

第三条第一項中「昭和五十一年度」を「昭和五十六年度」に改める。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

都市公園の整備の促進等により都市環境の改善を図るため、新たに昭和五十六年度を初年度とする都市公園等整備五箇年計画を策定するとともに、一定の公園又は緑地の新設又は改築に関する事業を都市公園等整備五箇年計画の対象に加える

必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。