

第九十四回国会 建設委員会社会労働委員会連合審査会議録 第一号

昭和五十六年四月二十二日(水曜日)

午後二時三十二分開議

出席委員

建設委員会

委員長 稲村 利幸君

理事 池田 行彦君 理事 内海 英男君

理事 中村 靖君 理事 村岡 兼造君

理事 木間 章君 理事 中村 茂君

理事 鴨田利太郎君 理事 桜井 新君

理事 田村 良平君 理事 竹中 修一君

理事 中西 啓介君 理事 羽田野忠文君

理事 井上 普方君 理事 山花 貞夫君

理事 横山 利秋君 理事 藪仲 義彦君

理事 林 保夫君 理事 中島 武敏君

理事 甘利 正君

社会労働委員会

理事 今井 勇君 理事 戸井田三郎君

理事 湯川 宏君 理事 田口 一男君

理事 森井 忠良君 理事 平石磨作太郎君

理事 米沢 隆君

理事 小沢 辰男君 理事 木野 晴夫君

理事 古賀 誠君 理事 竹内 繁一君

理事 長野 祐也君 理事 葉梨 信行君

理事 浜田卓二郎君 理事 佐藤 諄君

理事 梅野 榮二君 理事 塩田 晋君

理事 浦井 洋君 理事 小沢 和秋君

理事 石原健太郎君 理事 菅 直人君

出席国務大臣

労働大臣 藤尾 正行君

建設大臣 斎藤滋与史君

出席政府委員

運輸省海運局長 永井 浩君

運輸省船員局長 鈴木 登君

労働省労働基準局長 吉本 実君

委員外の出席者

大蔵省主計局主計官 保田 博君

通商産業省立地公害局立地指導課長 竹野 正二君

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

運輸省船員局労働課長 野尻 豊君

運輸省港湾局港政課長 野村 紀夫君

運輸省鉄道監督局国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

労働省労働基準局安全衛生部安全課長 小俣 和夫君

労働省職業安定局雇用政策課長 野見山眞之君

建設省道路局次長 台 健君

日本国有鉄道船舶部次長 治多 次郎君

参考人 橋本四郎(本州四国連絡橋公団理事)

社会労働委員会調査室長 河村 次郎君

建設委員会調査室長 川口 京村君

本日の会議に付した案件

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)

○稲村委員長 これより建設委員会社会労働委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が委員長の職務を行います。

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(本号末尾に掲載)

○稲村委員長 本案の提案理由の説明は、お手元に配付してあります資料によつて御了承願うこととし、直ちに質疑に入ります。

この際、質疑される各委員に申し上げます。

質疑は申し合せの時間内で御協力をお願いいたします。なお、政府当局も答弁は簡潔にお願いいたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。森井忠良君。

○森井委員 最初に建設大臣にお伺いをしたいのですが、御承知のとおり、財政再建ということで大蔵省はゼロリストを発表するなど、かなり財政状態が逼迫をしておるわけでございます。そういう

つた中におきまして本州・四国を結ぶ連絡橋は最終的には三つのルートでござる予定でございます。いまも新たに伯方・大島大橋が起工式を終えたばかりでございますけれども、しばらくの間一ルート二橋でありましたものがまた一ルート三橋という形になりました。関係の地域以外の皆さんから言いますと、一体四国に橋が三本もかかることについていかなるものかという議論が、率直なところこういう財政事情でありますからあるわけでございます。そういう見地からいたしますと、今度の法案につきましては、最終的には三ルートすべてでござることを想定いたしまして旅客船業者等への交付金等を考えられておりますし、離職者の対策につきましても、最終的には三ルート完成をしたときにどうなるかということに急頭に置かれて提案をされておるといふふうにも受けとれるわけであります。一体計画であり、いま申し上げましたような財政再建という厳しい財政事情の折から、大臣とされましては予定どおり三ルートとも完成をされるおつもりなのかどうか承つておきたいと思ふのであります。

○斎藤国務大臣 御案内のように本四架橋は四十八年十月に工事計画の認可をいたしたわけでありますが、同じ年でしたか、すぐ総需要抑制で、これが一ルート三橋に計画変更されて実施されてきていることは御案内のとおりでございます。当初計画は三ルートでござりましたけれども、そうしたバックグラウンドの変化によりまして一ルート三橋ということになり、大三島橋が完成して、いま伯方・大島、四橋になつてきているわけで、私たちがいたしましてはそのままの計画を予定しております。たとえば一ルートは六十二年完成の予定でございますが、そのままの計画を進めるといふことに変わりはなくやつてまいりたいと思ひます。もとより財政事情の厳しい状況については御案内の

とおりでございますが、現在のところは五十年に決められたルート三橋、四橋については計画どおり進めるといふ考え方で変わりはございません。

○森井委員 確かに計画どおり進めていかないと、いまになっては国費のむだということになると思うのです。最初橋が完成をいたしましたのは御案内のとおり大三島橋です。これは瀬戸内海に浮かぶ島を二つ結ぶわけでございまして、要するに点と点だけを結んだわけでございまして、これは四国にもあるいは本州にも直接つながっていません。いま大臣がおっしゃいましたように伯方・大島大橋にいたしましたとしても、これは二橋で一つかなという感じを持っておりまして、これでも、これとてやはり点と点をまた結んだだけで、四国にも本州にもつながらない、こういう形になっております。大鳴門橋にいたしましたも、なるほど徳島県と淡路島は結べますけれども、これもそれだけではせっかく橋をつくるのに効果がない。したがって所管の建設大臣としては、いまこまごま投資した以上は完全に予定どおりやり上げる、こういうお気持ちでございまいしょうか。再度一言御答弁をいただいております。

○青藤國務大臣 そのとおりでございます。

○森井委員 予定どおりいくということになりますと、この法案、当然のことでありまして、非常に生きてくることになると思うのです。

お伺いしたいのは、今度の場合は旅客船業者並びにその従業員、これは船員とか陸上部門とかありますけれども、それに限られたわけでございまして、一体これはどういうことなのか。御承知のとおり、港湾運送業者等あるいはまたそこに従事をしております労働者等、影響がある人々がたくさん出てくるわけでございまして、特に今回旅客船業者等に限られた理由というのは何ですか。

○渡辺(修)政府委員 お答えいたします。

今回の法案につきましては、先生御指摘のように旅客船事業に限られております。これは旅客船

事業が次に完成をいたします因島大橋、これに関連をいたしまして一般旅客定期航路が楯比をいたしておりますので、この問題の対策に急を要するといふ点が第一でございます。

第二点といたしましては、港湾労働の問題につきましては五十三年十月、関係省庁並びに総評との間におきまして協定が結ばれて、港湾労働に関する問題を調査するということになったわけでございまして、また、五十三年の政府の基本方針におきまして、調査をいたし、その影響があらばしかるべく対処をするということがうたわれているわけでございまして、私ども、それから本州・四国連絡橋雇用対策中央協議会を設置いたしまして、その下部に港湾労働調査委員会を設けまして、鋭意調査をいたしてまいりました。中間報告という段階までまいりましたが、まだ完全なところまでまいっておりません。これにつきましては、今後関係者がこの雇用対策協議会で対策を含めて所要の検討をいたしたい、そのために今回の法案からは分離をせざるを得なかった、こういう状況でございます。

○森井委員 建設大臣は本法案の提案理由の御説明をなさいましたが、特に私どもの手元に配付をされております提案理由の説明以外に、一項目つけ加えていらつしやいますね。その中では、「この法律が対象としている一般旅客定期航路事業等とは別に、本州四国連絡橋の建設が港湾運送関係等の雇用に及ぼす影響についての問題があります。」

この問題につきましては、先般、港湾運送事業者の事業の実態によつては雇用に対する影響が予測されるという港湾労働調査委員会の中間報告が出され、これに基づき、必要に応じ立法措置を含め、その対策のあり方を関係者間で協議することとしていたるところであります。こういうきわめて異例とも言える御説明をしていらつしやるわけでございします。いま局長が御答弁のこととは符合するわけでございしますが、特に聞いておきたいのは、大臣が御説明になりました、必要に応じ立法措置をとるといふ、それも含めてということになって

いるわけですが、具体的にはどういうふうなことが考えられるのでしょうか。

○渡辺(修)政府委員 この問題につきましては大臣が提案理由説明の後で申し上げましたとおりでございますが、いろいろ港湾労働の問題に關しまして雇用の継続、雇用の確保という点でいろいろ御要望が出されておるわけでございします。この点をわれわれこれから細かく詰めてまいりまして、これは労働者自身に対する問題もございしますし、あるいはこれを雇用しておる事業者に対する問題もございします。いろいろ詰めていきます段階におきまして、もし必要であるならば法律事項ということもあるかもしれないという意味合いでございますが、まだ具体的なところまではいつておりませんが、それぞれ所管の法律の改正あるいは新規立法ということも含めまして検討をしよう、こういう趣旨でございます。

○森井委員 もし必要あるならば立法措置も考慮すると言われるわけでございしますけれども、この辺はかなり話が違つてございします。私が聞いたのは、立法措置とは、具体的にこの法案の改正案をお出しになつてこの法律と一体のものにしていくというのが一つ。さもなくば単独立法するというのが一つあるかと思つてございします。いずれにいたしましても立法措置は避けて通ることのできない問題だといふふうには私は理解をしておるわけでございします。具体的にはすでに港湾労働調査委員会の調査結果というのが先ほど大臣の御発言でもありましたけれども、中間報告が出されております。ここによりまして、「委員会の調査結果からみれば、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に明らかな影響があると予測することができると明確に中間報告でうたつてあるわけですね。したがって、私は先ほど申し上げました異例とも言える大臣の提案理由説明の中にあえて追加をしていただいたのは、そういう考えたというふうになつたと私は理解をしております。あなたの御説明では納得

できません。再度御説明を願います。

○青藤國務大臣 先生御案内のように、私が当提出法案の趣旨説明の後にわざわざつけ加えたのは、港湾労働調査委員会の中間報告が出されて、港湾運送業者の事業の実態によつては雇用に対する影響が予測される。そして必要に応じて立法措置を含めそのあり方を云々といふことを申し上げたわけでありますが、その前提として、港湾・陸上運送関係雇用問題等に関する協定書というものに関係者によつて結ばれて、覚書確認事項として同じようなことが言われているわけで、そのメンバーは港湾関係者あるいは当省、それから総評あるいは全日本交通運輸労働組合の代表の方々が一緒になられてこうした組織をつくつてこういう中間報告を受けたわけであります。これに基づいて現在雇用対策中央協議会でいかにすべきかということを中心として協議中でございます。したがって、私たちはその経過を踏まえて、当然中間報告と協定書による覚書確認事項、そうしたことを含めてこれから問題として中央協議会の審議の過程を待つて対処してまいるといふことでございします。

○森井委員 私から特に指摘をしておきたいと思うのでございますが、これは忘れもいたしません。私は社会党の本四架橋対策特別委員会の事務局長をしておるわけでございしますが、たしかいよいよ大三島橋の着工の寸前に総評との間で協定が締結をされました。忘れもしないと言いましたのは、当時の竹下建設大臣がわざわざ選挙区に帰つておりました私の自宅にまで電話をなさいます。一々この文書をお読みになりました。こういうふうな話がついたから予定どおり起工式等についてやらしてもらいたい。御承知のとおり、これは総需要抑制といふことで予定がかなりおくれかけて着工になつたわけでございしますけれども、いろいろな経過を経て最終的に先ほど申し上げましたように私のようなものところまで了解を求めてくれました。そのとき読み上げられた協定書というのが五十三年十月六日、いま言われましたのと同

じだと思えますけれども、本州四国連絡橋に伴う
 港灣・陸上運送関係雇用問題等に関する協定書、
 これは道路局長以下と、それから総評の本四架橋
 問題対策委員長との間で、そのほかた皆さんの判
 が押してありますけれども、協定をされました。
 そこではいろいろなことがうたわれておりますけ
 れども、本文では、本四架橋による「影響が明ら
 かに予測される場合には、国は港灣労働者として
 の雇用確保等について、必要な措置を講ずるもの
 とする。」こうなっているわけでございます。そこ
 ろが同日付で覚書確認事項というのがあるので
 す。この確認事項の方を讀んでまいりますと、確
 認事項の方は、筆頭の調印者が建設省道路局日本
 道路公団・本州四国連絡橋公団監理官、当時の加
 藤優さんという方が筆頭で調印をしておられま
 す。対応いたしまして総評の方も同じように、総
 評の本四架橋問題対策委員会の蛸谷さんが調印を
 しておられます。これが協定書に伴いますところ
 の覚書です。

その中に幾つかありますけれども、その中の第
 二項に「協定書第一項等の「必要な措置」には、
 必要に応じ立法措置を講ずることを含むものとし
 る。」こうなっているわけです。ですから、立法措
 置というのは、大臣が提案理由説明の中で異例の
 追加をなさいましたけれども、これはすでに五十
 三年の十月の時点で考えられていなければならぬ
 問題なんです。それがいまもってまだ、先ほど言
 いましたように、中間報告の結果が出されて、明
 らかに影響があると認めておられる以上は、当然
 立法措置を考えなければこの問題の解決に当
 たらなない、私はこのように考えるわけでありま
 す。

それから、先ほど説明がありました、五十
 三年九月二十九日の「本州四国連絡橋の建設に伴
 う旅客船問題等に関する対策の基本方針」通称私
 ども基本方針と呼んでいますけれども、この中
 でも、第一が旅客船問題で、第二が港灣、陸上運
 送関係雇用問題なんです。ですから、今度の法
 案というのは問題がある中の一つを解決したに
 すぎない。特に港灣労働等の問題、港灣運送業者等

の問題については基本方針からも残されている。
 片一方が法律になって、片一方は法律になるかど
 うかわからないということでは重大だと私は思う
 のです。再度明確な答弁をいただきたい。
 ○渡辺(修)政府委員 先生の御指摘のような経過
 でございますが、私もその間鋭意調査を進め
 てまいりました。いろいろな調査をやつてまいり
 ましたその結果が中間報告という形になったわけ
 でございます。

しかしながら、この対策をいろいろきめ細かく
 考えてまいり、必要に応じその立法措置を講ずる、
 いま御指摘のとおりのものでまともです。半面、
 はり若干の時間がかかるわけでございます。半面、
 旅客船問題につきましては、この法案で提案をい
 たしておりますように、退職金の積み立てである
 とかその他もろもろの措置を早急に開始する必要
 がある、こういう緊急事態に迫られております。
 こういうわけでございまして、やむを得ず旅客
 船関係だけをとりあえずまともさせていただきます
 わけでございまして、港灣労働の問題は、今後雇
 用対策中央協議会におきまして鋭意、なるべく早
 く結論を得ようまともてまいりたいと思つてお
 ります。

○森井委員 中間報告というのはあくまでも中間
 報告ですね。これは四つの調査が計画をされたわ
 けですね。現地調査、政府調査、労使調査、地方
 調査、こうなっているわけですね。四つともまだ
 中間報告ですね。これは最終的にはいつごろま
 たるのですか。

いま局長から答弁がありましたように、確かに
 旅客船問題についてある程度急いでやらなければ
 ならないことは私も理解をしております。これは
 十分理解している。しかし、かといって同じよう
 な立場の港灣運送業者並びにその従業員の対策を
 おろそかにしていいということではないし、おく
 れていいということでもない。できれば両方とも
 同時決着をつけたかった、これは私どもの率直な
 気持ちであります。しかし、現実にはこうなつてい
 ますからこれ以上申しませんけれども、調査とい

うのはいつごろおまとめになるのか。
 たえば私もいままで承知をしております
 の公団調査、公団が調査したものがあつた。これは
 ずいぶん私も見解が違います。たとえば定期
 船と不定期船を分けています。不定期船については
 いわゆるロットサイズ等の関係から余り陸上にか
 わることはないだろうというふうな甘い見方をし
 ている。そのほかいろいろ、もう時間がありませ
 んからこの問題にそう深く触れることはやめま
 しょうけれども、調査自体についてずいぶん見解の違
 いがある。したがって、たとえば職を失う港灣労働
 者の皆さんの数にしたつて、公団の調査によりま
 すと、もちろん最終的な調査だと思いませんけれ
 ども、これももうほとんど影響はない、失業者は
 出ないというふうな分析が結論づけられている。
 しかし関係の業者でありますとか対応いたします
 らうものではない、大変な離職者が出るだろうと
 いう予測がしてある。つまり、これはいまのところ
 見解の相違と申し上げておきます。

いづれにいたしましても客観的な、だれもが納
 め得る調査というのを早く完成をしなければなら
 ぬわけでしょう。これはいつごろおまとめにな
 るのですか。
 ○渡辺(修)政府委員 去る三月五日に第二回の雇
 用対策中央協議会を開催いたしました。その際に、
 関係者の御協力を得まして、当面一年程度を目途
 に結論が出されるようにひとつやつていこうじや
 ないか、こういうことを決定をしたわけござい
 ます。したがって、私もそのつもりで一
 生懸命やるつもりでございます。

○森井委員 この際明確にしておきたいのです
 が、立法措置も含めということになっていますけ
 れども、関係機関で協議するとは具体的にどこで
 協議をするのか。正式な委員会ですか、一言あ
 りたいかどこで協議をするのかだけはつきりさし
 ていただきたいと思います。

○渡辺(修)政府委員 正式に協議をいたしますの
 は雇用対策中央協議会でございまして、

○森井委員 そこで、いわゆる立法措置も含めと
 なっておりますから、断定的に立法措置とは私強
 くは申し上げませんけれども、中間報告ですでに
 影響が出ているという点からすれば、これは当然
 立法措置も考えられる。少なくとも建設省におか
 れては、立法措置が考えられるという以上はどう
 いうスタイルの立法措置になるのか、仮定の話で
 恐縮ですが、形は任せてください、いづれにい
 たしまして法律が必要ならつくりますというこ
 となのかどうか、積みかけるようで恐縮でござ
 います。この問題のけりをつけたいと思いま
 すので再度明確な答弁をお願いしたい。

○渡辺(修)政府委員 この港灣の雇用問題に関し
 ますいろいろな法制度があるわけでございます。
 それからなお現在御審議をいただいております。
 今回提出いたしております法案もございまして、仮
 に法的な措置をとるということになりますと、こ
 ういったものの一部改正ということもございま
 しょうし、また新たな提案ということも考えられ
 るわけでございます。しかしながら、雇用の確保と
 いうことでございまして、関係者で御協議を申
 し上げていくうちにあるいは既存の行政措置等で
 できるものもあるかもしれない。この辺を十分詰
 めさせていただきますから結論を出したいと思
 います。

○森井委員 労働大臣にお伺いをしたいわけで
 ございますが、お聞きのように、橋がかかること
 によりまして労働者の雇用に影響を及ぼしてくる
 ことが予測されるわけでございます。基本的には、
 やはりこれは橋がかかるわけでございますから、
 橋がかかったことにより旅客船業者なりある
 は港灣運送業者なり、業者そのものと関係する
 労働者に影響を及ぼしてくるという形になってく
 るわけでございます。したがって、橋をかけること
 によつてそう軽々に失業者を生むことは国策に合
 わない、本来橋がかかることによつて住民の利便
 もある、場合によつては景気対策にもなる、その
 上で労働者の雇用にもいい影響を及ぼすという形

でなければならぬと私は思うのです。この法案の流れの一連のものを追ってまいりますと、とかく橋をかけることに力点が置かれて、どちらかというと関係をする労働者の雇用について配慮が薄いんじゃないか、私はそういう感じがしてなりません。あるいは私のひがみかとも思いますが、そういう感じがしてなりません。

したがって、この問題に關します雇用問題を考える場合には、基本的には労働省のお世話になるのは一番最後であつて、やはり何といひしても事業主管官庁を中心にして関係の公団あるいは地方自治体その他が協力し合つてなるべく雇用の安定を図る、あるいは失業者を出さないといふところを基本にしてやつていかなければならぬと思ひますけれども、労働大臣の基本的なお考えを承つておきたいと思ひます。

○藤尾国務大臣 お答えをいたします。

仰せのとおりでございます。私どもの立場は、橋をかける、そして住民の方々にいろいろな利便を御享受願ふ、こういう建設省のお立場とは若干違ひまして、橋がかからなければそこで当然働いておられる旅客船業者の方々もおられ、またそこで働く方々もおられます。船員の方々もおられるわけでございます。ところが、そこに橋がかつてそういう方々の雇用に影響を及ぼして行くといふことになりましたのは、私どもの立場からいいますと、橋がかつたことによつて犠牲者が出るかもしれない、こういうことになるわけでございます。私どもはいたしましてはさうなことが起こつてはならないわけでございます。現実にお働きをいただいております旅客船業者の方々も、その業界において御雇用のたいていおります船員の方々も、また港灣のいろいろのお仕事の方々も、それぞれの立場におきまして、この橋がかつてもその雇用には影響しないといふ努力の方が先行いたしまして、ともかくもこの橋がかかることによつてだれ一人失業する憂き目を見ないことをまずもつて達成をし

てもらふということが大切でございます。でございますから、この法律あるいはたまた建設省からお話しになられました中間報告でありますとか覚書でありますとかいふようなものでそれぞれ御規定を願ふ、そういうことは最後の最後でございます。その前にそれぞれの立場において、配置転換ができるかできないか、あるいは新しい雇用が生まれるか生まれないか、あるいは他にございせんがございせんやうなことがあるかといふことと、まずもつて失業者を出さないといふことに全力を挙げさせていただいて、その後において、まかり間違つて犠牲者が出るという場合にこの法律の中に盛り込んでおります諸規定を準用していくといふように、順序を変えていただくといふことが私ども労働省といたしましての基本的な立場であると思ひます。

○森井委員 運輸省にお伺いをしたいわけでございます。いま私ども、私に言わせたら大体運輸省少ししからぬと思ひます。今度の法案の中身はまるまる運輸省です。そのわりに運輸省といふのはのんきにしておるのですけれども、それはいふものの、橋をかける主管の中官官庁といふことは建設省でございます。それから、この窓口等は建設省や建設大臣にお持ち願ひたいといふのが私どもの気持ちでございます。これは誤解のないようにしておいていただきたいと思います。が、今度の法案に關しては運輸省は非常に影響があるわけでございます。たとえば航路の再編成あるいは旅客船業者等の実施計画、そういうものをあなたの方では策定をされたり審査をされたりしなければならぬわけですが、いまの労働大臣の答弁を受けてどういふふうにかから措置をしていかれますか。つまり、もうちょっと言いますと、たとえば船員はやつぱりお上へ上がったつぱりなんでしょう。船員はいままでどおり船に乗りたい、港灣労働者は港灣労働者としていままでの職場環境を変えたくない、これは当然のことです。ありますが、あるわけでありまして、そこで、そういったことも含めて、今度の航路の再編成あるいは

は旅客船業者等から出されます実施計画の審査に当たつての基本的な考え方承つておきたいと思ひます。

○永井(浩)政府委員 まず最初に、この再編成に当たりますのは、運輸大臣が関係官庁と調整いたしまして再編成の基本方針をつくり出す。その目的は、架橋により航路の影響を最小限に抑えるといふ趣旨でございます。今後、私どもの行政の指針でもございまして、また影響を受ける関係事業者の営業の運営方針ともなるものでございします。この基本方針をつくり出して、これを受けまして関係事業者が実施計画を策定する、それを私どもが承認するといふ形になるわけでございます。そういう意味で航路の影響というものを最小限に抑える。たとえばそれぞれの企業が従来どおり独立して営業しておりますれば採算がとれないといふ場合にも、合併、統合あるいは連携によりましてこういつた航路を維持できるという方法もあるかと思ひます。そういうことで、基本的な考え方としては、架橋の影響を最小限に抑えるといふことがこの基本方針なり実施計画の認定の基本的な考え方でございます。

○森井委員 瀬戸内海は御承知のとおり無数に島があるのです。だから、いまの航路でも完全に住民のニーズにこたえていたとはいひがたい。しかも採算の面から、それでもいつ廃止をされるかわからないといふ住民の不安もある。したがって、橋がかつたのを機会に、ある程度船舶その他では余力が出てくるわけですから、航路の再編成等に当たっては、むしろ積極的に住民のニーズあるいは住民の暮らしの向上といふふうな面でも航路の再編成をされ、新設の航路等も積極的に考慮される必要があると思ひます。先ほど労働大臣から御答弁のあつたところ、できるだけやはり雇用は吸収をしないといふ基本姿勢で臨むとおっしゃつておられるわけですから、なまはんかな形で航路の再編成といふものがあつてはならぬと思ひます。たとえば離島航路補助制度がありますね、そういった

ものも積極的に活用するなどして、私は、むしろ航路をふやしていく、あるいはある航路は船便の回数をふやしていく、そういった住民の利便も含めて再検討される必要があると思ひます。けれども、もう一度この点について御答弁をいただきたいと思います。

○永井(浩)政府委員 お説のとおり瀬戸内海におきましては非常に離島が多ございまして、現在も多数の航路がございまして、架橋によりましていろいろの影響を受けるわけでございますが、企業採算のとれない航路も出てくるかと思ひます。そういう場合には、離島航路整備法に基づきます補助制度を適切に運用することによつて地域住民の足を確保する、ひいては職場の確保につながるかと、このように考えております。

○森井委員 では、いづれにしても運輸省としては、基本的には航路の再編を通じてなるべく離職者を出さないといふ基本方針でございまして、このように理解してよろしうございします。

○永井(浩)政府委員 架橋による影響を最小限度に抑えていきたい、このように考えております。

○森井委員 ついでだから聞いておきたいわけですが、ことしの二月二十五日に海員組合と交渉が妥結をいたしました。これはストライキを背景にした話し合いがなされておられるわけですが、そのときに、再就職あっせんのために特別に就職相談員を設置すると、こうなつておられます。これは運輸省に置くのですかあるいは公団に置くのですか、労働省に置くのですか。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。私ども、いま先生御指摘の二月二十五日付の全日海に対する回答の中で、就職相談員は雇用の情報の提供というきめの細かい雇用対策を立てていきますために相談員を置くといふことを約束しておりました。四月三日に中国海運局の尾道支局の方に、これは一番早く完成が予定されます因島大橋を対象に考えたわけでありましたけれども、もうすでに相談員を一名配置いたしました。それから、来年度につきましても、そのほか中国

海運局の本部あるいは四国海運局の本部、それから松山支局、その三カ所にさらに追加しまして、最終的には五十七年度は四カ所ぐらいに相談員を置いて、いろいろと離職者の相談にきめ細かに応じていきたいと考えております。

○関(英)政府委員 先ほどの先生の御指摘のとおり、離職者の発生をできるだけ避けることがまず基本でございますけれども、やむなく離職した場合に、たとえば船員の方が陸上の勤務につかれるということは非常に困難なものがございまして、そういう意味で状況に際しまして、また連絡協議会等の場で関係者の御意見を聞きまして、必要な場合には私どもの第一線の出先の公共職業安定所にこの問題の特別の担当の相談員を配置することと考えていきたいと思っております。

○森井委員 労働省の場合それでいいと思うのですが、運輸省の場合は、計画されております就職をあつせんするための職員というのは、主として旅客船業者の従業員ということになるわけですね。問題は先ほど指摘を申し上げておきましたように、そのほか港湾労働者等の問題もあるわけでございます。そういった方々にはどういうふうな形であつせんをされるのか、あるいはされないのか、これが一つ。

時間の関係でもう一つ御質問申し上げますが、そこで御印されたもう一つの問題は、架橋の「関連事業へ優先的に就職をあつせんする」、こうなっておりますね。そこで、これは公団にお伺いしたいわけですが、あつせんをされるであろう関連する事業とはどんなものが考えられておられるのか。これは後で、いまの役所の答弁が済んだ後で公団にお伺いしたいと思いますが、どういふことが考えられているのか。限られた職場だとかこれはやはり——もちろん船員の方もあるいは旅客船事業に従事していらっしゃる方も大事でありますけれども、当然のことではあります、そのほかの架橋に伴い離職をなさる方についても当然関連事業へ優先的に雇用することを考えなければならぬと思うわけでございます。その辺もあわせ

て公団の考え方もこの際承つておきたいと思ひます。

○関(英)政府委員 まず最初の港湾運送事業に従事する労働者の方々の雇用問題につきましては、これは船員ではございませんので、私ども公共職業安定所ではございませぬ、私ども公共職業安定所では先ほど先生のお話にありますが、離職をできるだけ避けるという基本方針で関係省庁の方に十分協議していきたいと思ひますが、万一離職を余儀なくされた場合には、私どもの第一線機関で対応していく、こういうことになるわけでございます。

○山根参考人 お答え申し上げます。

本四架橋の関連事業と申しますと、大きく二つに分かれて考えられようかと思ひます。その第一は、本来の道路の管理業務に属するものでございまして、その第二は、保守整備と申しますか、そういった事業に大別されようかと思ひます。前者の管理業務関係では料金徴収、交通の制御関係、交通管理、路面清掃、パーキングエリア等々の施設部門の管理関係ということになります。後者の道路保守整備事業関係と申しますと、照明それからその他の施設関係の保守整備、路面の保守、塗装、そういった業務にならうかと思ひます。保守業務の方については、それぞれ専門に業とすることが主として対象になるわけでございます。管理業務につきましては、必要な研修等実施をいたしまして雇用の道を開くことが十分可能であるというぐあいに考えております。

それからなお、こういった関連事業に対する雇用の吸収の問題につきましては、私ども積極的に現地におきます協議会を通じていろいろ御協議を申し上げつつ、また関係行政機関の御指導を得ながら積極的にやってまいりたい、かように考えております。

○森井委員 建設省にお伺いをしたいわけですが、ことしの二月十六日、坂出港瀬戸大橋雇用問題対策協議会というのが開かれておるわけですが、ここで一つのユニークな話し合いがなされてお

まして、具体的に申し上げますと、「瀬戸大橋架橋に伴う港湾労働者の離職者救済対策」として協議した次のとおり意見の一致をみた。こうなつていまして、委員長の坂出市の助役と関係の労働組合等々が調印をしておるわけですが、そこで、離職者が出た場合には、救済対策としての受皿として、法人格をもつた機関を設置する。つまり公的な機関をつくらうというわけでございます。そして、出資額についての確認、さらに市とか関係の労働組合とか出資額の負担の割合等を話し合いをされまして、「設立の準備時期」として「法人認可申請事務の準備は、昭和五十六年三月三十一日まで完了する。」こうなつております。いづれにいたしましても離職者が出た場合の具体的な受け皿として、たとえば個人でレストハウスみたいなものを作る、とか、いろいろ利権の伴うようなものもあるだろうと思ひますけれども、そういったことを避けて、いま申し上げましたように関係地方自治体も含めまして一つの法人格を持った組織をつくつて、それでその離職者を吸収していこうという考え方でありまして、私はきわめてユニークな発想だと思ひます。私はきわめてユニークな事業が行われる場合に、建設省とされましては、あるいは公団も同じ立場かと思ひますけれども、これは地方自治体がかんでまいりますから建設省直接というわけにいかないかもしれません、きょうは時間の関係で自治省を呼んでおられません。そこで、主管官庁として自治大臣等と十分話し合いをなさつて、これは坂出というきわめて限られたものでありますけれども、やはり離職者の吸収に当たつては、特に公団関連の離職者の吸収対策をする、とすれば、何らか公的なものが入らなければ非常にもつぱさしいことになつてくるのじゃないか。

たえば、公団の敷地の一部を借りてレストハウスをつくる、観光資源にしたいという場合もあるだろうと思ひます。そうすると、公団から取得をされた土地の一部を分譲もしくは貸与を受けなければならぬという場合も想定されると思ひます。いづれにいたしましても、離職者の吸収対策というのはある程度公的な色彩を持たせる必要があると思ひます。この点について建設省のお考えを承つておきたいと思ひます。

○渡辺(修)政府委員 私どもこの坂出の動きにつきましてはいま最近伺つたわけでございますが、担当は、先生御指摘のようにこれは自治省の主管する分野かと存じますけれども、大変ユニークな御発想でございます。一つの御提案であらうと思ひます。十分検討させていただきます。

○森井委員 次に、国鉄にお伺いをしたいわけでございます。

国鉄は香川県の地方協議会等、ぜひひとつメンパーに出ていただきまして、御案内のとおり地方協議会が各地にできているわけでありまして、どうも国鉄は消極的です。香川県の地方協議会についてもさんざん決つたあげく、オブザーバーなら出てもよろしい、こういう言い方をされてはいるやに私は聞いておるわけでございます。それから、先ほど話のありました雇用対策中央協議会の中には国鉄は入っていません。しかし、考えてみますと国鉄抜きではできないことがたくさんあるわけですが、先ほど御指摘申し上げました五十三、五十四、五十五の総評との協定書を見ましても、国鉄のことが具体的に入っているのですね。宇高連絡船の輸送需要が本四備讃線に移転することにより、船内等における物品販売、清掃等に従事する事業に影響が生ずる場合には、雇用の確保を図るため、これらの本四備讃線等の構内営業等への転換について、可能な限り優先的に配慮するよう国鉄を指導する。となつておるのですね。国鉄は、いままで申し上げましたように、ほとんどこの問題についてタッチをしていらつしやらないわけでございますが、運輸省、これは約束違反にもなるし、また国鉄としてはもつと積極的に参加すべきだと私は思ひますが、運輸省と国鉄から御答弁をいただきたいと思います。

○黒野説明員 お答え申し上げます。

国鉄は、建設省あるいは運輸省のように橋をつくるという立場とは若干違いますが、みずからその橋を利用するという、架橋によって影響を受けるという受け身の立場プラス積極的な立場もあるわけでございまして、その点を考えまして、本件についてより積極的に対処していただくようにわれわれ指導しておりますのでございます。

先生御指摘の協定書につきましても、あれはたしか五十三年十月だと思いますが、締結後直ちにあの趣旨を国鉄に直接御説明申し上げております。ただ、私どもいま国鉄に申し上げておりますのは、先ほど労働大臣の方からお話があったように、あくまでも雇用問題は内部で何とか吸収する、あるいは構内営業につきましても、国鉄の努力によって外部に迷惑をかけないようにすべきであるということで指導いたしております。必要に応じてまた協議会等で皆さん方のお力もかりなければいけない、かように考えております。

○治多説明員 お答えいたします。

本四架橋に関します問題につきましては、私ども、当面いたしております青函連絡船同様、きわめて重要な問題と認識をいたしております。

先生御指摘の協議会への参加の件でございますけれども、中央、地方を通じて国鉄といたしましては正式の構成メンバーに入っておりません。したがって、先ほど御指摘のようなオブザーバー的な発言が伝えられたかも知れませんが、けれども、私どもといたしましては、運輸省の方から十分に御連絡もいたしておりますし、また、部内的にもプロジェクトチーム等をつくりまして、現在慎重に検討いたしておりますのでございます。したがって、協議会の方に出席の要請があれば当然出席をいたしまして御説明をいたしたいというふうに考えている次第でございます。○森井委員 運輸省、そういう状態ですから、私はやはり国鉄を本州四国連絡橋雇用対策中央協議会の構成員にぜひ加えるべきだと思います。この点についての見解を承っておきたいことが一つ。

先ほどの答弁ですと、それさえ片づけば香川県、地方協議会についてもオブザーバーというふうな決った言い方ではなしに、国鉄は参加のメンバーとなると思っておりますので、その点についてはぜひ明確にしたいのだと思います。

それから国鉄にお伺いしたいわけであります。三月六日に関係労働者が国鉄に対して陳情をしております。その中で、国鉄がぜひ大事だから、いま申し上げました中央協議会の中に国鉄に関する小委員会を設けたい、こういう陳情者からの提案をしているわけですね。応対に出た人は、それはいいことだからやりましょうという答えをして別れているわけです。これはぜひ必要なことだと思ふので、約束どおり小委員会をおつくりになる意思があるのかどうか、この際明確にしておきたいと思ふのです。

○黒野説明員 先生いま御指摘の点につきましては、協議会と十分相談した上でしかるべき措置をしたいと考えております。

○森井委員 前向きな答弁だというふうに理解をしておきます。

そこで、あと雇用に関してひとつ明確にしておいていただきたいのですけれども、一つはトラック運送業の免許の関係です。橋がかかると、御承知のとおりトラック業者はたくさんあるわけでありまして、どんなこの橋をねらって四国に入っていく。特に大手業者といわれる全国規模のトラック業者というのが当然入ってまいりまして、私は地場のトラック業者がかなり影響を受けて、この面でも雇用面に影響してくるのではないかと思います。そういう地場のトラック業者を優先しなければ雇用上は影響が出てくるというふうに理解をいたします。運輸省、その点について、やはりいま申し上げましたような見地から、地場優先の路線免許を考えるべきではないか、こう思いますが、いかがなものかというところが一つ。それから港湾運送業者についても同じことでございまして、影響は非常に受けるわけでございます。

すが、きょうは時間の関係で省略いたしますが、いずれにいたしましても、港湾運送業者も、たとえば新たに工場が進出をするような場合にはいりゆる自前の運送業者を連れてくるのか、自前で処理するというのではなくて、いまあります瀬戸内海各港の港湾運送業者にそういった荷役をやらせるといふふうな配慮が必要でありまして、少なくとも新たな免許を他の港運業者に与えるというふうなことがあつてはならないと思ふ。

それから、港湾運送事業者同士でも、橋がかかることによって片や縮小され、片やそうは言うもののお客さんがふえたというふうな港湾運送業者も出てまいります。そういった場合には、先ほど就職のあつせんの話が出ていましたけれども、やはり基本的には同業者から同業者へ就職させる、こういった基本方針を貫かざるべきだと思ふ。この点について運輸省の考え方を承っておきたいと思ふのです。

○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与える影響につきましては、影響が予想される場合にも、海上輸送から陸上輸送への転移、あるいは本州四国連絡橋の開通に伴いまして、本州・四国間の交流の活発化等に伴いまして、需要が増加することが予想されます。

従来道路運送の事業の免許に当たりましては、聴聞会等を開きまして、地元トラック事業者を初めといたしまして利害関係人の意見を十分聞いた上でこれを処理いたしております。したがって、本四架橋の開通に伴いまして、将来提出されます免許申請事案等につきましても、五十三年十月の協定書の趣旨を踏まえまして、地元トラック事業者あるいは関係者の意見を十分尊重しながら対処してまいりたいというふうに考えております。

○野村説明員 港湾運送事業は、職域の確保、それから業域の確保、これが非常に問題になっております。業種でございますので、いまおっしゃられたとおり、既存の事業者、既存の労働者の活用を十分

考えていきたいと思ふ。○森井委員 最後に労働省にお伺いいたしますが、一つは、予想される離職者を見ますと、四十五歳以上の中高年齢者がかなり多いのです。三分の一ぐらい、公団の調査によつてもあらわれております。特に中高年齢者については配慮する必要があるのじゃないか、こう思いますが、この点一つ。

それからもう一つは、まあ鳴り物入りで橋をかけていますが、とかくおざなりになるのが労働災害です。特に、これから児島・坂出ルート等がどんどんいきますと、私はどうも労働災害が危惧されてなりません。必要な医療機関の確保、あるいはけがをした人の輸送の方法等々、各般の努力をしておかねばならぬと思ふわけでございまして、この点に対する対策。さらに監督官も他の事業所等よりも頻りに派遣するなどして、災害の未然の予防というものが必要になってくると思ふのですけれども、その点についてのお答えを承っておきたいと思ふ。

○関(英)政府委員 前段の問題についてお答え申し上げます。

中高年齢者の再就職という問題は、一般の場合にも非常に困難なことが多いわけでございますが、今度この本四架橋の関係の影響を受ける方々の場合に、御指摘のとおり陸上部門に勤務する方々について見ますと、三割強の方が四十五歳以上でございます。そういう意味で私どもこの法案を考えました場合にも、特に中高年齢者に対して手厚い措置を講ずるということを基本といたしまして、たとえば四十歳以上の者に対する雇用保険の給付の延長とか、あるいは四十五歳以上の者に対する離職後二年八か月の就職促進手当の支給というふうなことを特に考えているわけでございます。また、今後中高年齢者の雇用確保助成金といったような助成制度、こういったものも本四架橋に伴う離職者には適用になりますので、そういった助成措置を活用しながら中高年齢者の再就職の促進に努力していきたいと考えております。

○吉本(実)政府委員 お答えします。

労働災害の防止の点でございますが、この点につきましては、私どもは労働災害はあつてはならないという基本姿勢で臨んでおるわけでございませう。ことにこの大規模な本四架橋工事におきましては、より積極的により積極的に取り組んでいくというふうにして現在対処してあるわけでございませう。具体的には労働本省がみずから直接関与する仕組みになっております。超大型工事というものは指定をいたしまして、まず計画段階における事前審査を徹底していただくというふうなことを。また、本省段階では労働本省と本四架橋公団本社、それから地方段階では関係の労働基準局と本四架橋公団、各建設局、こういったところとの間に連絡協議会を設置いたしまして、先ほど先生御指摘のようなこととか、あるいは工事の発注段階の安全性の検討、また施工業者に対する指導方法、こういったものの連絡協議会を図る。また、事業者に対しましては、元請、下請を含めまして工事現場ごとに災害防止協議会を設置させまして、実質的に安全パトロールあるいは安全教育等をやらす、こういったふうな指導を進めていきたい。

さらに監督官等の問題につきましては、工事の施工段階におきまして重点的に局署合同というものが含まれたより綿密な個別監督をやつていく、こういうような対策で臨んでまいりたいと思ひます。今後、工事の進捗状況に応じてさらに施策の充実を期してまいりたい、かように存じております。

○森井委員 終わります。(拍手)

○稲村委員 本四架橋につきましても、本州と四国地方との連絡が、しかも交通輸送の円滑化を図つていく、そしてあわせて生活利便の増大や経済発展が図られる、こういうことが目的のものであらうと思ひます。したがって、この完成については四国の島民も大きな期待を寄せ、さらに完成の早からんことを願つておるものでございませう。そういったメリット、その一方で、やは

り前段も論議がございましたが、今日まで海上輸送でもって貢獻をしてこられた方々あるいは業者の方やあるいはその従業員、こういった方々が一方では職場を失う、あるいは事業が縮小されるというふうな形に相なるわけでして、こういう面から考えたときに、この影響というものはまことに重大なことであつて、しかも、先ほどの御答弁でもお聞きをいたしました、この影響をきわめて少なくしていく、こういうことにそれぞれの関係の省庁は対策をとつていただかなくてはならないわけだ。

そこで御伺いをいたしたいわけですが、現在行われておるところのルート三橋というこの事業によつてどのくらいの影響が業者に出てき、さらに従業員としてどのくらいの方々が影響を受け、しかもその中でやはり失業していき、職を失わざるを得ないだろう、こういったことがどのような数字になつておるのか、お示しをいただきたい。

○渡辺(修)政府委員 お答えいたします。

ルート三橋をやつておりますが、これに関連してあります事業者の数が四十七業者、航路数にいたしますと六十一航路、それから従業員数は、船員、陸上部分合算をしまして五千二百五十人という資料が出ております。

○平石委員 この中で、これは影響の出るものではないが、これで、従業員で職を失うといったようなものがどのくらいおいてると見込んでおりますか。

○鈴木(登)政府委員 ただいま道路局長からお答えのありましたとおり従業員でありますけれども、この調査は非常にむづかしいものでございまして、それぞれ事業主の雇用の実態とかあるいは供用開始のときの社会的な情勢というところで、非常に計測はむづかしいものでありますけれども、一応われわれの方では、従業員のうちの四割程度はいろいろな影響をしてくるのではなからうかというふうな想定をしております。

○平石委員 四割程度と言へば大体二千人程度というものが見込まれるわけですね。したがって、

いまもお話にありましたように、航路の再編成、そういったような状況の中でどのくらいの人が出てくるかということ推計することは非常にむづかしいと思ひます。だが、ここにも資料をいただいておられますが、いまも答弁にあつたように、大体二千人程度はやむを得ないのじやないかというふうなことが見込まれるわけでして、こういった方々、いまも論議にありましたように非常に中高年が多い。そして、しかも船員といわゆる陸上勤務員、こういったものに分けたときに、いままでもだんだんと協議会等において詰めてはきておるようですが、まず業者に対しては、いわゆる減船とかあるいは事業の縮小といったような場合にどのような対策を立てていくのか。この基本的な計画のところを見ても、業者に対しては、転業に必要とされる期間中の従前の収益相当額の補償、そして転業促進への積極的な協力、こういうことがうたわれておりますが、この具体的内容はどういうことを準備しておられるか、このことをお聞かせをいただきたい。

それから、従業員が失職する場合あるいは転業する場合、さらには職業訓練を受けて、さらには自分で事業を興す、こういったような場合にどのように対応しておられるのか、お聞かせをいただきたい。

○渡辺(修)政府委員 旅客船事業者に対しましては、提案しております法律の十一條に交付金の内容を書いております。船舶が不要になつたような場合のいわゆる減価分の補てん、それから法令によつて義務づけられております施設の撤去に要する費用、棧橋等でございますが、これの補てん、それから転業等を円滑に促進いたしますために、従前の収益相当額の二年分に相当する金額というものを考えておるわけでございまして、さらに加へまして、やむを得ず従業員が退職するということの場合に、自己の責めに帰せられない事由により退職をさせていただきますので、社会通念上加算されておりますいわゆる退職金の特別加算分、この補てんを考慮しておるわけでございませう。

なお、後段でお尋ねのございました従業員の対策でございますけれども、あるいは御指摘のようにならぬ方が集まつて新しい会社をつくること、いろいろなケースがあるかと思ひます。これはやはり現地のそれぞれに依りましたきめ細かな対策が必要であらうと思ひますので、地方公共団体等と協議をしながら、それぞれのケース・バイ・ケースで対応させていただきたいと思つております。

○平石委員 そういう対策については、ひとつ万全を期していただきたい。

ここにも資料で、職業転換給付金等についていろいろ具体的に、いわゆる船員については、船員保険法による標準報酬日額の六割相当額といったようなことが出ておりますが、そういったことを具体的に考えておりますか。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。

われわれ、本件に伴ひまして失業船員が発生いたしました場合には、あらゆる方策を講じてそれに対処していかうと思つております。

具体的にいま先生の御質問がございましたのでお答えいたしますと、現在御審議いただいております法案によるものと、それから従来のわれわれとつてきております対策によりますものと二つに分けたと思つております。

第一は、本法案によるものでありますけれども、御存じのとおり、問題になつております再編成基本方針あるいは実施計画でもつてできるだけ失業船員の発生しないようにということで対策を講じておりますし、そのために必要な場合には運輸大臣あるいは労働大臣から勧告ができるような措置も講じているわけであります。

それからさらに、ただいま御指摘の具体的に失業が発生した場合には、その船員には失業手当を支給いたしまして、具体的な就職指導あるいは職業訓練を実施いたしますし、さらにまた、いま御指摘の職業転換給付金、あるいは四十歳以上の者に対しましては船員保険の九十日間の個別延長給付というふうなものもやりたいと思つております。

す。

そのほか、在来われわれが失業対策としてやっております点につきまして、さらにきめ細かくやっております。ただいま御指摘の資金の融資の点、これは船員が失業いたしました、別途自家営業などをやりたいときには資金を要するわけでありまして、そういうものに対しましては政府関係金融機関の協力を得るべく、もうすでに私どもの方から大蔵省あるいは通産省に對しまして協力要請をお願いしたところであります。

それからまた、先ほどから問題になっておりますと、本州四国連絡橋旅客船問題連絡協議会をルートを各地に設けて、そこで職場の開拓あるいは就職のあっせんという点について、よく連絡協議いたしていきなさいと思っております。

それからさらに、先ほどちょっとお答えいたしましたけれども、海運局の方には別途就職相談員というものを置きまして、これはすでに四月三日に設置いたしましたけれども、具体的にきめ細かく失職者に対して就職相談を行うということを考えております。

また、具体的に職業訓練の点につきましても、私も海技大学の分校とかあるいは海員学校だとかいろいろと船員の再教育施設がありますので、失職船員に、いろいろと陸上の職務につきやすいような、さらにまた、船舶でもほかの船に乗りやすいような、そういう職業訓練を強力に実施していきたい、かように考えております。

○平石委員 船員については、これがおかげで上がらねばならぬといったようなことになりまして非常に打撃が大きい。したがって、できればやはりこのいわゆる航路の再編計画、あるいは同じ会社であれば非常にやりやすいわけですが、努めて船で勤務ができるように強く要請をしたいと思うわけですが、

それから、陸上部門につきましても、いろいろ職場が失われるということが出てくるようですが、これらについてはどのように考えておられる

か、これは労働省の所管になるのですか、ひとつお答えをいただきたい。

○関(英)政府委員 陸上部門の従業員の対策につきましては、海員の場合と同じような形で一連の再就職援助のための措置をとることとしたしております。

具体的に申し上げますと、実施計画に基づきまして離職してくる方に対しましては、三年間有効の求職手帳を発給いたします。まず雇用保険の給付ということで生活の安定を図りながら、就職指導、職業相談を綿密に行っていく。その雇用保険の給付日数につきましては、四十歳以上については九十日の延長をいたします。それからまた、この雇用保険の後には就職促進手当、こういうものを支給しながら相談、指導を行っていくわけですが、訓練を受ける場合には訓練手当が支給される、こういうことになります。それから、従来からあります広域求職活動手当とか移動費とか、こういうものも適用がございまして、また、こういういった離職者を雇用いたします事業主に対しては、新しい制度ではございますが、特定求職者雇用開発助成金という形で、中小企業の場合に賃金の三分の一、大企業の場合四分の一を助成する、こういう制度をつくりまして、こういうものが適用して就職促進を図っていくということが当面考えておることでございますが、いづれにいたしましても従来の職場を離れて新しい職につく、その場合には非常な困難が伴いますが、訓練あるいは事業主のもとで職場に習熟するために再就職に努力していきなさいと思っております。

○平石委員 これが完成いたしますと、これは非常に四国地方にとりましては渴望しておる事業なんです、当然いま出てくるデメリットといいますが、やむを得ないことについては、ひとつ関係省庁できわめて被害の少ないように特にお願いを申し上げたいと思うわけですが、

時間の関係でこの点は終わらしていただいて、

関連したこととしてお尋ねをしたいわけですが、いま特に臨調あるいは財政再建という形で、非常に国の大規模事業その他についても見直し云々ということが言われておるわけですが、それがどのようにこの本四架橋について影響が出てくるのか、ここらあたりをこれは建設大臣にお伺いしたいと思っております。

○斉藤国務大臣 いま進めております一ルート三、四橋についての計画決定につきまして、私たちはそのまま実行に移していくという所存で進めていくところでございます。

御懸念の第二臨調、財政再建、こうした問題の影響については、今後の課題であらうかと思いますが、いまのところそれをも推しはかかってコメントする時期でないと思えます。私たち、やはりあくまでも四国の方々の念頭である架橋については計画どおり進めていく所存でございます。

○平石委員 建設大臣のいまの力強いお答えをいただいたわけですが、これについてはやはりこの前、私、新聞情報しかわからぬのですけれども、どうも影響があるやに聞かされたのだと思うのです。そういう意味で非常に心配するわけですが、いまの大臣のお言葉で、この財政再建は当然のこととしてやらねばなりませんけれども、この事業に影響のないようにひとつ建設大臣に特に強く要請をしておきたいと思うわけですが、

そこで、この橋が完成をしたということになりますと、四国地方における交通輸送体系その他に非常な影響が出てまいります。この資料から見ましても、橋ができることによって自動車運送が大体六倍強になる、こういう数字も出ておるわけですが、それはまた当然のことだと思っておりますが、そういった大きな皆さんの自動車を受け入れるということになってくるわけですが、

そこで、四国地方の今後の国土の均衡ある発展ということを考えてまいりますと、何としてもこの自動車を受け入れるだけのものが、やはり私は四国地方には非常に心配な点があるわけですが、したがって、四国地方における交通網の整備

備、そしてそれを十分消化し得るだけのものとしての交通網の整備をやはりやっていただかねばなりません、現在四国縦貫自動車道、これが緒についたばかりでして、事業そのものも十分な進捗ではございませんけれども、これにやはり精神的に取り組んでいただかねばならぬ、こう思うわけですが、この自動車道についていまの見通し、さらには現状はどのようなものか、お聞かせをいただきたいと思うわけですが、

○渡辺(修)政府委員 先生の御指摘にございましたように、橋がかかるというのは交通上大変大きなインパクトを及ぼすものであらうと存じます。現在、四国縦貫自動車道が坂出で直ちに関係するわけでございます。高松から須崎まで全線の基本計画はすでに出しておりますものの、整備計画はまだその一部分でございまして普通道から南国までということに相なっておりますわけでございます。それぞれ各地におきまして路線を発表し、地元協議あるいは用地買収等に入り、さらに大豊―南国間につきましてはすでに工事に着手もいたしておりますわけでございます。

この本四の建設にあわせて、交通の局所的な集中等を避け、円滑な交通を確保することは非常に大事なことでございまして、自動車道の促進はもとより、たとえば坂出地区におきましては十一号の坂出―丸亀バイパス等もやっておりますので、これらを有機的に組み合わせながら整備を促進いたし、影響を軽減するように努力をいたしたいと考えております。

○平石委員 現在進んでおるところの大鳴門橋あるいは因島大橋、これらの完成年度として一応予定され見込まれておるものは大体五十八年ないしは五十九年ごろですね。そうなりますと、もうその時期になったらこのルートから車は入ってくるわけですが、したがって、それに対応するだけの受け入れの、いわゆる島内におけるこの自動車道が進まないということになりますと、これは大変なことになってくると思うのです。それに間に合うようにやってほしいと言つてもこれは無理か

が一番肝心じゃないかというふうに考えております。そういう観点から工業再配置法がございますが、こういう移転促進地域から誘導地域へ、四国地方は全部が誘導地域、特に高知県は特別誘導地域になっておりますけれども、こういうふうな再配置の補助金とかあるいは低利の融資というようなものによりまして工場の地方分散というものを

図つております。また工場の再配置の非常に進まないところにつきましては、工業開発指導員制度というもので各企業の専門家による地域の診断、工業団地の診断をして、そして工場の促進をやっておるわけでございますが、四国につきましては、最近の工場の立地件数で見ますと五十二年が五十八件、五十三年が八十六件、五十四年が八十八件、だんだんとふえている状況ではございますけれども、なお全国シェアで見ますと五%程度ということ

とで、地域としては低い立地条件になっておると、というのが実情でございます。

○平石委員 いま簡単にお答えをいただきましたが、全国シェアでは四ないし五％というような低位にあるわけです。したがって今後の発展を図るということになりますと、早くこの本四架橋を完

成し、そして交通網の整備。それは鉄道、自動車道を含めての基礎条件でございますので、それぞ
れの大臣に強くお願いをいたしまして、私の質問
を終わります。

○中村(靖)委員長代理 塩田晋君。

○塩田委員 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅

まず、運輸省の基本的な姿勢をお伺いいたします。

客定期航路事業等への影響につきましてお伺いいたします。

○永井(浩)政府委員　運輸省といたしましては、当該地域の円滑な輸送を確保するということが、そ

○塩田委員 国は連絡橋の建設に伴う影響をできるだけ限り少なくするという基本的な考えのもとに、事業の再編成、雇用の安定等を図つてまいりたい、このように考えております。

るだけ軽減し、事業規模の縮小及びこれに伴う離職者の発生を最小限度にとどめるために航路の再編成を行うことになっておりますが、その再編成の基本的な考え方、これを定める再編成基本方針、これをどのように具体的に内容を定められる予定か、お聞きします。

○永井浩政府委員 再編成の基本方針につきましては、大きく分けて四つの事項があるかと思っております。

その第一は、まず旅客航路事業の整備に関することとございまして、連絡橋の供用開始後の需要に對する適切な輸送力を確保することとございします。必要に応じて離島住民等の足を確保するための離島航路の補助等の交付というようにすることも考えて、そういった方向を基本方針の中に盛り込みたい、このように考えております。さらに、関係事業者相協力いたしまして輸送力を確保するということ、必要に応じて集約、合併等の指導も行いたい、このように考えております。

第二番目の事項といたしましては船舶その他不用になる資産の問題でございますが、これにつきましてもできるだけ有効活用を図るという方向で、必要に応じてこういった船舶の交換等を促進するようなシステム等も考えたい、このように考えております。

それから第三番目の事項といたしましては雇用の安定の確保でございます、なるべく職場を確保する、維持するというのが第一でございますが、やむを得ず離職せざるを得ない場合にはそれに対する雇用安定の措置を規定したい。

それからそのほかに第四番目といたしましては、関係事業者がこれらの措置につきましましてそれぞれ協力して新しい航路秩序を確立するよう期待する。こういった内容のものを盛り込みたいと考えております。

○塩田委員 この再編成基本方針の策定はいつごろされますか。

○永井浩政府委員 この基本方針は、今後の私どもの行政の基本的な考え方を示すと同時に、ま

た、関係事業者の事業運営上の指針ともなるものでございますので、法施行後なるべく速やかに所要の手続を経て策定したい。おおむね数カ月程度で策定したい、このように考えております。

○塩田委員 われわれとしてはこの法律が一刻も早く成立し、そしてこの基本方針が決定をされ、それに基づいて所要の対策が進められることを希望するものでございます。

そこで、当初三ルートと同時にという考えで進められてきたものが、幸いにしてといいますが、財政上その他の事情によりまして一ルート三橋というところで当面進められておるとのこと、これは雇用の面にとりましてむしろよかったのではないかと、このことが考えられるわけでございます。また、このルートにそれぞれ従事しておりました海上労働者の組合の要望につきましまして、かなりの時間をかけて折衝し、関係各省庁と詰めて、かなり盛り込んでいただいたということにおきまして、大体この方向でいけるのじゃないかというふうに考えておるところでございますが、それにいたしてもこの一ルート三橋、それぞれ地域的な事情が違うことが多いと思ひます。雇用の状況につきましても、この三地区におきましてかなり違った状況があるのではないかと、思ひますが、まず船員の雇用へ及ぼす影響につきましてはどのように見ておられるか、マクロ的な状況と、そして地域によつて違った状況があるとするればその状況等につきましましてお答えいただけます。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。三ルート全体で約四千八百人の船員が関連事業に従事してございまして、また、御指摘の一ルート三橋につきましましては、約三千九百人がこの事業に雇用されております。そのうちの程度の者が影響を受けるか、すなわち失業をやむなくされるかという点につきましては、いろいろと各地の事情、それから供用開始の時点での社会情勢という点で推計が非常に困難ではありますけれども、一

応四割程度の者がこの一ルート三橋を完成することによつて離職を余儀なくされるのではなからうかというふうに想定してございします。

○塩田委員 全体的にはそのような状況だと思ひます。地域別には状況が違うかと思ひますので、これについて御説明をいただきたいと思ひます。法律の条項にもありますように、規模を縮小するものと、片やこの一ルート三橋になったために事業規模が拡大するものもあるのではないかと、思ひます。その間の配置転換等はどのように考えておられるか、これも含めて御説明願ひます。

○鈴木(登)政府委員 先ほど申し上げました約四千八百人の内訳をさらに細かく詰めてみますと、神戸一鳴門関係で千四百二十九人、児島一坂出関係で八百四十二人、尾道一今治関係で千四百七十一人、その他これに関連するところ千四百一十一人、合計四千七百七十九名でございます。ただ、この点で、どのルートあるいはどの橋での程度の失業者が発生するかというところは非常に推計がむづかしいございまして、ルート別あるいは橋別の失業者の数というのはまだ想定しておりません。

それからもう一つ御質問の、相互流用といひますか、橋ができることによつてまた新しく事業も拡張あるいは新設される場合に、どの程度の従業員がそこで吸収されるかということにつきましても、実は橋が完成しました後で、事業実施計画が具体的に詰まった段階でどの程度の新しい事業の発生があるかということがわかるものでありますので、いまのところまだそこまで想定が進んでおりません。

○塩田委員 何百何十何人というような想定をいふことは困難であらうと思ひます。しかしながら、大体規模の縮小されるところと規模の拡大していくところ、これは見当がついておるかと思ひます。それも、およそ百人台の単位でどれぐらいが配置転換が可能だということぐらいはわかりませんか。

○鈴木(登)政府委員 われわれの想定では、大鳴

門橋が完成することによりまして明石と淡路島の間に新しく旅客輸送需要が発生するだろうというふうに見込んでおります。ただ、どの程度の輸送需要が発生し、それに際しましてどの程度の船舶が就航し、さらにどの程度従業員が大鳴門橋の完成に伴つて失業した船員を吸収できるかということについては、まだそこまで想定が進んでいないということでございます。

○塩田委員 いまの段階ではなかなか把握ができませんが、いまのお答えにございましたように、一番後に残る、難工事と考えております淡路一明石間、このルートの事業がふえると旅客がふえるということがほぼ予想されるということ、言われたわけでございますが、やはり船で生きてきた者、海の上で潮に吹かれて生きてきた海上労働者は、海で生きるということが生きがいでございます。できるだけそういった需要の増加を把握して、縮小される航路から海上労働者は海上にというルートでひとつ配置転換を円滑に進められますことを要望いたしておきます。

これに関連いたしまして最近の船員の状況でございますが、船員の養成機関のここ数年の動きの概略をお知らせいただきたいと思ひます。一時は海員の養成学校を出たけれども海で働けない、陸上勤務をせざるを得ないという事態がかなりあつたようでございますが、最近これがどうなつておるか、養成機関別に状況をお伺ひします。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。御指摘のとおり最近の商船大学、商船高等あるいは海員学校への志望者は年々減少傾向にありまして、私も非常に海運国のお国としてはゆゆしい問題だといふふうに考えております。

最近の状況を御紹介いたしますと、東京商船大学、定員百六十名、それに対して受験者が三百十五名、入学者数百六十名、それから神戸商船大学、二百名の定員に対して受験者が約二百倍の四百二十名、入学者は定員いっぱい二百名ということ、商船大学の方はいま御紹介したように受験者が定員の倍というふうな状況で、

まああの状況でございます。

それから商船高専は五校ございますが、五校総計で航海科が二百八十名の定員に對しまして受験者数は約四百七十名、これは倍をちよつと割つております。それからそのうち入学者は二百二十四名ということで、約四百七十名受験には参りますけれども、實際入学してくださる生徒が定員の二百八十名に満たずに、二百二十四名というふうな状況でございます。機関科の方は、同じく五校で三百二十名の定員がございまして、受験者数はほぼ定員と同じ三百二十六名、わずかに六名を上回つてゐるだけでございます。それからその入学者は、定員三百二十名を下回しまして二百四十八名ということになっております。

それから海員学校はさらにみじめな状況にございまして、定員は十校で五百十名の定員でございまして、それに対して受驗者数は六百三十名、入学者数は三百六十四名というふうな状況でございます。

これは昨年の状況よりも幾らか、ほんの幾らかよくなつてはおりますけれども、依然として商船大学の方は幾らかまだメンツを保つておりますけれども、商船高専、それから海員学校の方はなかなか定員に入学者が満たないというふうな状況にございます。

それから就職状況の点につきましては、商船大学の方の五十五年度の卒業生二百八十名、それに対して海上産業に就職したのが約三分の一の百十一名、陸上産業就職者が百四十九名、海上就職者を上回つております。合計二百六十名。二十名は自己都合で就職しなかつたのだと思ひます。

それから商船高校の五十五年度の卒業生四百二十八名に對しまして、海上産業への就職者が百九十名、陸上産業への就職者が百九十五名、就職者合計が三百八十五名ということで、かなり就職できない者が出ております。

それから海員学校の方は、これは五十五年度の方はまだ出ておりませんが、五十四年度で申し上げますと、三百三十三名の卒業生に對しまして、

これは若い部員というのが比較的不足してあります。關係上海上就職が多くて、二百八十四名が就職いたしまして、陸上産業には四十一名、合計三百二十五名、ほぼ全員就職してあります。

○塩田委員 日本船員全体の雇用吸収力というもの最近非常に縮小きみになつてきておるのじやないか。海運国日本であり、また船舶保有量も多い、また、運航してゐる日本船も多いという中で雇用が縮小しつゝあるのじやないかという感じがいたしますが、その状況がどうなつておるか。それに對する対策はどうなつておるか。そしていまの御報告にありましたように、各船員養成学校を出た者が本来の目的であるところの海上に就職できないという状況ですね。やむなく陸上に上がるを得ない。これに對してどのような対策を考えておられるのか、お伺ひいたします。

○鈴木(登)政府委員 お答えいたします。

最近の船員の求人倍率をちよつと時系列的に申し上げますと、五十一年の一月に求職者が求人数を上回りました。それ以来現在に至るもまだ求人が求職を上回つておりません。すなわち五十五年の末で大体現在のところ〇・八ぐらいの求人倍率でございまして、特にいま問題のフェリー關係につきましては求人倍率〇・二五というふうな非常にみじめな状態にございまして、総じて最近船員のこういうふうな就職状況が非常に悪いということにつきましては、もちろん長い間の海上産業の不況といふことがかなり大きく影響しておりますと同時に、さらに一船当たりの乗組員数が徐々に減少しつつあるというふうな点、それから船舶自体が、いろいろと日本の船舶構成が用船が非常に多くなりまして、日本船が非常に少なくなつてきておる。過去日本船隊の中で占める日本船の割合が約八割ぐらいたつたのが通例でありまして、最近五割になんなんとしておるというふうな状況でございまして、そういう状態がこの船員の就職の場を狭めているのだらうというふうな考へております。したがらいますと、私も全般的にはやはりもう少し船員の職場を開拓しなければいけないだらう

うということから、一般的に日本船の増加策というものを講じておりました、別途利子補給あるいは計画造船の増強ということであるだけ日本船をふやそう。さらにまた、最近問題の國家の經濟的な安全保障の観点からでも、やはり一たん緩急ある場合には外國用船ではなかなか問題があるだらうというふうな観点から、できるだけ日本船をふやそう。そのためにはやはり日本船が國際的にもいゝ競争力を持つてゐるような船でありまして、最近船員制度近代化委員會というものを設けまして、できるだけ少ない数で日本船を動かすことによりまして、國際競争力も非常に強い船を日本に導入すれば、おのずから外國用船をするようなそういう事態は回避されるのではなからうか、そうすることによりまして日本船員の運航する日本船舶を増加させておられるのではなからうか、そういう対策を講じている次第でございまして。

それから、もちろん船員になり手がないうということに對しましては、最近核家族化が非常に進んでまいりました。家族と離れて長い間海上で働くといふことに対する魅力がなくなつてきておる。また、昔は海外に旅行もできるといふようなことも船員の魅力の一つでありましたけれども、最近ではだれでも簡単に海外に行けるというふうな状況もありまして、船員の希望が少なくなつたのだらうと思ひます。これを解決するためにはいろいろとPR、海上の生活のKRといふようなことが必要だらうと思ひまして、私も最近新しい船舶の建造だとかあるいは一般船員が喜ぶようないろいろの対策、さらにまた海上の労働問題につきましても安全な快適な生活ができるような方策をいろいろと検討しておる次第でございまして。

○塩田委員 日本は海洋國家でございまして、また、わが日本民族も八重の瀬を踏み越えて、荒波を越えて海で育つて、また海外に發展してゐた。そして、海運力においても世界有数の國になつておるという中におきまして、よくよく見ると船員の關係が非常にさびしい状況でございま

す。そのようなことがあつては日本民族の發展にもかかわることでもございまして。いま言われましたような就職問題を含めまして、また養成機關自体も定員の少ないところはもう廃止しようという動きも一時あつたやうでございまして、そのようなことのないやうに十分に対策をしていただきたい。そして、いまも出ましたやうに日本船にできるだけ確保していく、用船を少なくしていくという方向で貴重な海上労働者、技術者、船員を確保して、そして喜んで働けるやうにしていただくと思ひます。海員労働者でつくつております労働組合はもう必死にこの問題に對應し、この事態に對するために取り組んでおるところでございまして、今後とも十分にその要望、意見を聞いてこの問題に國を挙げて取り組んでいただきたいと思います。そういう観点からこの本四、五橋による船員の失業という問題、これは陸上に行く人もあるでしようけれども、できるだけ海上で貴重な海員としてその技術を持し、そして生きがいを海で、海の男は海の男として見出していきけるやうに御配慮をお願いいたします。

そこで、このフェリー等の船員でやむなく離職して陸上職場を希望する者もあらうかと思ひます。これらの者の再就職は、海の男が陸上へ上がるわけですから非常にむづかしいと思ひますけれども、この点につきましても労働省ではどのような基本的な考え方であつておられるか、お聞きいたします。

○関(英)政府委員 確かにいままでの長年の技能と経験、そういったものを生かして再就職することが再就職に當つた一番望ましいわけでございますが、船員という職業から陸上の職業にかかわるということは非常にむづかしい面があるかと思ひますが、もしその中で従来の技能を生かせる面があるならば、その技能をできるだけ生かすというところがまず第一でございまして、あるいはまた、御希望によつては従来と全く違つた技能を身につけて就職するという方もおられるかと思ひます。そういう意味で、先ほど来お答えしてございま

すが、求職手帳の有効期間中にできる限り技能を身につけていただく、あるいは従来船員として発揮していた技能にプラスアルファをしていただく、それが陸上で通用するというような形で職業訓練を受けるなりあるいは事業主のもとでの職場適応訓練を受けるなり、あるいはまた公共職業訓練等が職種の不十分な場合には委託訓練を活用するなり、そういった形でできる限り技能を身につけて再就職していただくことが一番重要かと考えておる次第でございます。

○塩田委員 この再就職対策につきましてはいろいろむずかしい問題がありますので、これは訓練のみならず、就職指導、援助等につきまして万遺憾なきを期していただきたいと思っております。

これは各県ごとに取り組みがかなり違っておりますようでございます。そういう声も聞くのです。広島あたりはぜひ具体的なようにやっていたらいいように具体的に策をしておるが、これについて伺いたいと思います。最後に、この本四架橋によりまして船員以外に港湾労働への影響がどう出ているのか、それに対する対策はどうか、これをお伺いいたしまして質問を終わります。

○渡辺(修)政府委員 ただいまおたしさがございましたが、各県で若干その取り組み方に差があるのは事実かと存じます。ただ、私もそういつた意味で、進んでおりますところになるべく合わせていただくという趣旨で先日にも会合もいたしました。きめ細かな対策をひとつ各県におきましてぜひやっていただくようお願いしたところであります。

それから港湾労働の関係でございますが、これにつきましては五十三年以来いろいろ調査を続けてまいりまして、四種類ほど違った角度からの調査をやつてまいりました。その結果、去年二月に中間報告が outcome して、個々の港運事業者の事業の実態によつては港湾労働に明らかな影響があると予測することができると。こういうことでござい

ます。たとえば本州と四国間の荷物だけを扱ってお

られるというふうな方々につきましては影響が出てきようかと思つてございまして。

ただ、港湾の場合でございますから、これは全体として見ますならば、本州・四国間の荷物だけではございまして、対全国の荷物を扱われるわけでございますから、この雇用の確保という点につきましてはいろいろ方策があるかと思ひます。この報告を踏まえまして、関係省庁並びに総評との間でつづつております雇用問題中央対策協議会におきまして、この港湾労働関係の影響が出てくる方々に対する対策をどうするか、ここ一年を目途といたしまして詰めてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○塩田委員 ありがとうございます。

○中村(晴)委員長代理 浦井洋君。

○浦井委員 この法律で交付金が交付されるといふふうになっておるわけですが、この性格をまづ聞きたい。

午前中に論議になったとは思つたのですけれども、これは本四架橋に伴う損失に対する補償という意味なのか。そういうことであれば、その基準としては昭和三十七年に閣議決定をされた公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱に基づいて、こういうことになるわけで、その辺の見解を、これは建設省ですか、まづお尋ねしたい。

○渡辺(修)政府委員 本州四国連絡橋の架橋によりまして、一般旅客定期航路事業が交通手段という意味におきまして大変大きな影響を受ける。したがつて、場合によりましては、事業規模の縮小または廃止というふうなことを余儀なくされる場合があるというわけでございます。しかしながら、公共事業の補償基準で言つておりますような補償は、直接財産権を買収をいたしましたり、あるいは場合によつては取用を行うといったものの場合でございます。いわゆる直接損失の対象ではないといふふうな観念をしておりますので、損失補償ではないといふ感じが、一般旅客定期事業につきましても、橋がかかりまして供用される日まで旅客を輸

送しなければいかぬというふうな公共性がございします。それから、この事業を始めるにつきましては運輸大臣の免許が必要でございますし、また、廃止するにつきましても許可が必要であるというふうな非常に制限があるというわけでございます。こういうような事業のいろいろの公共性を含み特殊性を考慮しまして、かつ本州四国連絡架橋の場合には非常に国家的な大規模なプロジェクトでございますので、この影響が広範に及ぶということと何らかの助成策を講ずる必要があるということとをございまして、これに對しまして交付金を交付するということにいたしましたものでございます。

○浦井委員 いまのお答えでは損失補償ではないのだ、公共性があり、いろいろな免許その他の制限がある、国家的プロジェクトである、だから助成をするのだ、要綱は参考にする、こういうことだろうと私は思ふ。まあ、これを一概に否定するわけではないのですが、性格があまりいいものである。しかし一般旅客定期航路には交付金が出るということとを案としては出されてきておるわけなんです、本来そういう国家的プロジェクトであるとかそういうふうなものにかかわらず、公共事業に伴つて損失が生じた場合には、被害の多少にかかわらずこれはやはり補償すべきだと私は思ふ。現実には最近日照であるとかあるいは騒音、こういうものに對して多少補償的な措置がとられてきておる、きわめて不十分でありますけれども、そういう現状であるわけなんです。そういう中で、この本四架橋で、いろいろな関係でとにかくにも交付金を出すのだという考えが出てきた。だから私がここで言いたいのは、こういう公共事業一般についてでもそういう考え方ひとつ交付金なり何なり、少し範囲を広げていったらどうだと思ふのですけれども、これは道路局長、それから大臣のお考えもひとつお聞きをしたいと思ふ。

○渡辺(修)政府委員 一般の公共事業についてもいろいろお話がありまして、ちょうどいま同つておりまして思ひ出したのがガソリンスタンドなどのケースでございます。現道にガソリンスタンドが

ありまして、これがバイパスができて交通が移つてしまふとさびれる、こういうケースもあるわけでございます。これは道路によつて受けておられた利益が喪失をするというだけでございまして、やはりこういうものは補償の対象というわけにはまいらぬのであろうというふうにおもつてございします。

先生御指摘のように、もろもろの環境問題等に対する配慮も行われるようになりました。いわゆる損害賠償として事前に補償するといふものはいまもあるわけでございますが、やはり内容を判断しながら、また、その影響を受ける規模とかいろいろな点を判断をしていくべきものだと思います。直ちにこれを拡大するということにつきましてもはもろもろの権利の確定という点もございまいし、もう少し慎重に考えるべきものではないかと存じます。

○浦井委員 大臣、いま局長から答弁があつたわけですが、交付金の内容、性格はあまりいいではありませんけれども、一歩踏み出したものだと思ふわけなんです。そういう点で、同じような事情にあるようなケースの場合に、大臣として前向きにひとつこういうような制度を活用するといふお考えはございせんか。

○斎藤国務大臣 本四架橋の場合を一つの想定として、公共事業を執行する場合の影響についての補償という問題でございますが、やはりいま局長からも話がありましたように、内容、影響、それから進めるであろう事業規模等々で相当ニュアンス、内容も違つてくると思ひます。したがつて、現時点ではおしなべて平均的にということではなく、多少ケース・バイ・ケースの問題として、御提言については今後の検討の課題にはなり得るだろうと思ひますが、そうした向きでひとつ考えたいと思ひます。

○浦井委員 これはこういう非常にスケールの大きな問題ではありますけれども、ぜひこれを演繹していただいて、ひとつ大臣としても、在任中に前向きに、具体的に検討をお願いしたいということを

私要望をしておきたいと思ひます。

そこで本四架橋の問題でありますが、私ども共產党としても、本州、四国を陸続きにするということには賛成であります。しかし、果たして三本もかける必要があるのかという問題があります。前から私は一本だけかけようという主張をしてきておるわけですが、現実の推移は、橋がまさに政治の橋になってしまつて、三ルートということになった。そして昭和四十八年の十月に実施計画が認可された。ところがその年の十一月に総需要抑制の重要な一環として着工が凍結されて、それで改めて昭和五十年の八月に一ルート三橋という建設の方針が決定された。ところがいろいろ、私その後建設委員をやつておらないわけであり、私それでも、ことしの三月二十一日に伯方・大島大橋が総工費三百二十億、工期六年、こういう予定で着工をされておる。一ルート三橋ではなしに、現実には一ルート四橋ということになっておる。建設省としてはこういうことになつて一ルート三橋ということをやつて一橋ずつふやして三ルートを通してしまおうという考えなのかどうか、これは私はけしからぬと思うのですが、この辺の基本問題についてひとつお答えを願ひたいと思ひます。

○斉藤國務大臣 御指摘のように四十八年の十月に工事実施計画を認可して、その年の一月後には総需要抑制で着工が凍結された。しかし諸般の事情といひますか、五十年には一ルート三橋の建設方針が決定されて現在推移いたして、大三島橋が完成したところで伯方・大島の着工に取り組んだということでございます。

御案内のように、このルート、橋に対する地域の住民の問題というよりも、国民的とまで言える大きな要望においてこの事業計画がなされ、着工していくわけで、当初の三ルートというものがそうした事情で一ルート三橋になり、計画を進める上で四橋になつてきたわけであり、この地域開発橋といひますのは、住民の歴史的な念願、熱望、本土と四国が一緒だというような一体感の

そうした精神的な面も含めると、いたずらに経済阻害要因等々でおくらせるべきでなく、でき得る限り当初計画の方向に向かつて進めていくことがわれわれにとつては最も確かな国民ニーズに應じ得る態度であらう、このように考えまして、厳しい中ではありますけれども、にもかくにも地域住民の方々、特に想像以上に御要望の強い四国と本州とのつながりということを考えて、このように計画を進めるべきが妥当だ、このような考え方のもとに進めていくところでございます。

(中村(靖)委員長代理退席、委員長着席)

○浦井委員 私は一ルートは最低必要だということに思ふのです。そして、大臣が言われたように、長年の離島におけるそれを結びつけるということ、地域開発橋に必ずしも私は反対ではないわけなんです。それはよいと思ふ。ところが、いま大臣いみじくも言ひよまれたわけであり、しかし、確かに住民的な要望はあるだろうと思ふ。しかし、果たして国民的な要望があるのか。私のおります神戸では、明石海峡大橋については地元住民はこぞって反対だと言つても言い過ぎではないわけなんです。国民全体の要望だというのは言い過ぎではないか。だから、そういう点で、そういうふうには大臣言われながら、一ルート三橋から一ルート四橋になり、気がついてみた三ルートとも通つておつた、しかも、これは後から質問をいたしますけれども、この資金の回収ができないというふうな、第二の国鉄あるいは食糧会計とか健康保険だとかいうような、それと同じような非常に大きな政治的しこり、あるいは財政的なしこりになつて残りはせぬかということに非常に私は危惧するわけであり、

そこで、大蔵省来ておられると思ひますが、いま御意見を聞いておられて、大蔵省にも発言をしてもらいたいと思ふのですけれども、この本四架橋というのは四十年代の高度成長の時代に列島改造型の代表的プロジェクトとして大きく打ち出されたわけなんです。しかし、いまは低成長の時代だということに言われて、しかも皆さん方が、そ

れこそ歴代の自民党政府の放漫経営の結果財政再建元年だというふうな言い方をされておられる、そういう中で、財政当局として当然大型のプロジェクトというものは見直しをすべきだということに私は思ふのですが、大蔵省当局の御意見をお聞きをしたいと思います。

○保田説明員 お答えをいたします。

大規模プロジェクトであるからといって、工事の進捗度合いを抑えるというふうな単純なものではないと思ひますが、御承知のような財政状況でございますので、五十七年度以降の予算編成に当たりましては、われわれとしては歳出について聖域を設けないで、あらゆる歳出を検討するという姿勢でございます。したがひまして、大規模工事につきましても当然厳しい目で再検討をするということにならうかと思ひます。

○浦井委員 したがつて、大規模プロジェクトについても厳しい査定をするというその具体的な見直し作業はもう始めておられるわけですか、大蔵省。

○保田説明員 厳しい見直しは何も五十七年度予算編成についてということだけではございませんで、五十六年度予算編成に当たりましてもそういう目で見つていろいろな歳出を見たつもりでございます。

○浦井委員 だから私聞いてゐるのは、これからどうするかということなんです。

○保田説明員 いま検討をしておる最中でございますが、個々の問題について国会の場において政府としての明確な方針をお示しし得る段階にはまだなっておりません。お許しをいただきたいと思ひます。

○浦井委員 これ以上大蔵省に言つてもお答えにならないでしょうけれども、やはり本四架橋については、地域開発橋というものは別のものとして位置づけて、そして一ルートに限定すべきである、その辺をずらすとなし崩し的に一ルート三橋が一ルート四橋になり一ルート五橋、六橋になる、気がついてみたら三ルート、知らない間に政治橋

として通つておつたというふうな放漫なやり方は私はすべきでないというふうな思ふわけであり、建設大臣にお尋ねしますけれども、たとえば建設省の方で下水道がことしから第五次五カ年ということから始まるわけだと思ひますが、当初建設省は概算要求として十七兆四千億を要求されたのに決定額というのは十一兆二千億、こういう事情も十分御承知のとおりであります。だから、この際、やっぱりこういう三ルートともなし崩し的にやつていくのだという意図のもとに、不要不急とあえて私は申し上げますけれども、こういう大型プロジェクト、こういうものは削つても生活関連の公共事業に回すべきだと私は思ふわけであり、そういう点で、大臣として大型プロジェクトをとにかくこういうふうな優先をされるのか、下水道や住宅その他の生活関連の公共投資、公共事業を優先されるのか、一体どちの道をとられるのか、建設大臣にお尋ねをした

と思ふ。

○斉藤國務大臣 どうも大型プロジェクトを進めるといふことで放漫的なし崩しにしようと思ふでござい、政府が重要課題として取り組んでおる財政再建あるいは行革の渦中で、私たちがいたずらにそうしたことの考え方で進めようとは考えておりません。したがひまして、当然厳しい中において進められるべきものである計画に基づいての計画を進めるといふこと、それから先生御指摘のように、社会資本の充実といひますか、生活環境の整備についても、少しもそれと関連してプラス・マイナスのないように、同じようなペースで進めていくことが至当であらう、このように私は考えます。したがひまして、当然道路の問題、公園の問題、下水道の問題もあわせて関連した問題として進めていくことが一番よろしいのじやなかろうかと思ひ、まして、どちらが重要であるということでもなく、そうした平均的なことで進めていく所存でございます。特に道路につきましては生活関連が多いわ

けで、現在、たとえば豪雪の折もそうでありましたけれども、生活上の食糧供給手段としては道路がもうほとんど九〇％ぐらい占めているというような状況を見たときに、あわせてもちろん公園、下水道も含めてそうしたことは総合的に進めてまいりたい、このように考えるものでございます。

○浦井委員 限られた財政の中で、さあ、大臣の言われるように、生活関連のそういう生活道路も住宅も公園も下水道も、それからそういう厳しい状況の中で国民的要望にこたえたと称して大型プロジェクトが果たしてやれるのかどうか、ひとつ冷徹な事実の中でじっくりと大臣は沈思をさせていただきたい、このことを要望しておきたいと思うわけであります。

そこで、時間が余りないので次の問題に移りますけれども、私が心配するのは、あなた方が三ルートというふうにかつこうでかけようというふうにと、たとえばかつかつでも、果たしてそれだけペイするの、かという問題が出てくるわけでありまして、橋の建設費、もちろん膨大な利子を伴いますけれども、この建設費と利子とを、供用を開始してそして通行料金を取って三十年間で償還をしていくということが言われておるわけですが、端的に聞きますけれども、一ルート三橋の場合に通行料金というのはいくらぐらい予定されておるわけですか。

○渡辺(修)政府委員 個々の料金につきましてはまだ完全にセツトするところまでは参っておりません。御参考までにすでに供用を開始しております大島三橋について申し上げますと、乗用車が七百万円でございます。この値段を決めるにつきましては、橋梁の建設費、維持費を償還するという償還主義、並びに利用者のお受けになる便益の範囲内の料金という便益主義、この二つの点から考慮したものでございまして、他の橋につきましても恐らくそういうような両方の観点から料金を設定することになろうと思っております。ただ、この本四の問題につきましても、利用者の公平負担の問題とか計画の一体性とかいろいろ

を考へますと、五十三年十一月に道路審議会から答申をいただいておりますが、一ルート四橋をプールとして採算を考へる、これが適当かと思っております。

○浦井委員 一ルート四橋をプールしてというお話であります。ある資料によりますと、一ルート四橋で工事費が一兆円、その利子が一日当たり一億六千万円、そして昭和六十五年には交通量が予測として三万五千台。大体当たらずとも遠からずですか。

○渡辺(修)政府委員 建設費、交通量とも、若干端数において違ふかと思ひますが、オーダーは先生のおっしゃつたとおりでございます。

○浦井委員 そうすると、建設費の償還を除いて、利息分だけでも一日三万五千台の交通量で計算すると一兆につき四千五百円になります。大体こんな見当なんですか。

○渡辺(修)政府委員 大島三橋で七百万円と申し上げましたように、たとえば兎島一坂出ルートが完成をいたしました場合は距離も長くなりますし、また当然のことながら判断をするときに対象となります。フェリーの料金もかなり高いものでございまして、恐らくそういう料金になろうと存じます。なお、場合によりましては、先ほど申し上げました便益主義、要するに時間節約効果がきわめて大きいという点から考へますならば、必ずしもフェリー料金より常に下ということには限らない、場合によつては若干上回る場合もあり得るのではないかと思ひます。

○浦井委員 フェリーの料金よりも若干上回るといふ控へ目な話であります。いま局長があえて否定されなかつたというオーダーというのは、工事費については五十二年の価格であるわけですから、それから交通量というのは四国の横断自動車道あるいは縦断自動車道が完成をしたということ、それを前提にした三万五千台であるわけですから、そういうものが前提にない、しかも工事費はもつと後の、高くなつた工事費だということになりまうと、これはその説を延長していき

ますと、大体自動車道で十分ぐらゐ走つた距離で一万円以上になるだろうという計算もあるわけですね。参考のために、それは局長もよく御承知だと思ひます。その点でも、フェリーの料金というのは、いまの宇野一高松で、普通の乗用車で二千万、これは車体の長さによるわけですが、トラックで八千万というふうなわけですから、八千万であればこれは少し上乗せすれば一千万ぐらゐにはなるわけですが、そういうふうになつてくると、利用者には橋を使わずにやっぱフェリーを使う。そうなつてくると本四橋というのはまさに無用の長物で、最近道路公団が第二の国鉄になるおそれがあるといういろいろな分析が言われておりますけれども、本四公団が第三の国鉄といひますか、こういうことにはせぬかという危惧を私は非常に強く持つわけなんです。大臣、この辺でどうですか、御意見は。

○渡辺(修)政府委員 先生御指摘のように、確かに料金と交通量の間にはもちろん相関がございまして、料金収入総額を最大にするような交通量と料金というものを決定する必要があるわけでございます。この点につきまして十分気をつけてまいりますとともに、建設費をむだに使わない、あるいは借入金でございまして年々金利は変動するわけでございますが、これをやはりある限度に抑えつつ、適正な範囲内でその償還に入れるということも氣をつけていく必要があるかと思ひます。私も、先生の御注意をいただきました点につきまして十分注意しながらやつてまいりたいと存じます。

○浦井委員 もう一つ局長に聞いておきたいのですが、一ルート三橋の建設費に比べると、三ルート建設された場合の建設費は倍以上になるといふ話なんです。どうですか。

○渡辺(修)政府委員 五十二年価格で申し上げますと、一ルート三橋で一兆二千四百億、ただいま一ルート四橋でございまして約一兆二千四百億でございます。これに對しまして、三ルート全体では二兆四千億、つまり倍をちよつと超えない

という程度でございます。

○浦井委員 そこで大臣にお伺いをしたいのですが、倍だといふ控へ目な答えであります。しかし、三ルート通つたところで私がさつき申し上げた交通量というのはその飛躍的にふえるはずはなからうと思ひます。三ルート通つたら建設費は倍になる。そうすると、まさにこれは、非常にフェリーには車は殺到するけれども、橋は高くてなかなか車は行けないというふうなことで、いま国鉄、米、健保で三Kと言われておりますけれども、まさに架橋のKで四Kになりはせぬかと非常に私は危惧するのですが、大臣どうですか。

○斎藤國務大臣 ルートができた後の状況についてはなかなか的確な判断がむづかしいわけでありまして、けれども、採算と便宜的なものを含めて、いけるという計算のもとにこの計画は当然なされてゐるわけでありまして、ただ、料金の問題でカーフェリーにするか橋にするかというところは考え方の違いで、どうでしょうか、やはり観光、それから産業、生活、いろいろありましようから、やはりカーフェリーに乗る待ち時間というものを考えると橋を通るというふうな形になりますし、そこはひとつ関係省庁で十分積算をしての上の結果の計画の実行でございまして、そういうことで御理解をいただきたい、このように考へるものでございまして。

○浦井委員 大臣、そんな甘い観測ではだめだといふふうに私は思ひます。いま神戸でポートピアが開かれておりますけれども、初めは珍しいから人は集中します。ところが、子供の休みが過ぎますと、もうがたんと落ちてゐるわけですよ。だから、観光とかいろいろなことに期待を——大臣は大臣をいつまでもやつておられるわけではないからそんな無責任なことを言われるのでしようけれども、ここは厳しく見詰めていかぬと国家百年の大計を誤りますよ。そのことを私は指摘したいと思ひます。

それともう一つは——もう時間終りましたか。それなら私はこの辺で終わります。

ぜひとも私が申し上げたことをよく肝に銘じて
おいていただいて、厳守をしていただきたい、こ
のことを要望して私の質問を終わります。
○稲村委員長 以上で、本連合審査会は終了いた
しました。
これにて散会いたします。
午後五時十分散会

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

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

目次

- 第一章 総則（第一条・第二条）
- 第二章 一般旅客定期航路事業等の再編成（第
三条―第九条）
- 第三章 一般旅客定期航路事業を営む者に関す
る措置（第十条―第十五条）
- 第四章 一般旅客定期航路事業等離職者に関す
る措置（第十六条―第二十一条）
- 第五章 雑則（第二十三条―第二十五条）
- 第六章 罰則（第二十六条）
- 附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、本州四国連絡橋の建設に伴
い影響を受ける一般旅客定期航路事業の再編
成、当該事業を営む者に対する助成及び離職者
の再就職の促進等に関する特別措置を講ずるこ
とにより、当該一般旅客定期航路事業等に係る
影響の軽減を図ることを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用
語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところ
による。

- 一 本州四国連絡橋 本州四国連絡橋公団（以
下「公団」という。）が建設する本州と四国を
連絡する一般国道又は鉄道施設の全部又は一

部をいう。

- 二 一般旅客定期航路事業 海上運送法（昭和
二十四年法律第八十七号）第二条第五項に
規定する一般旅客定期航路事業（同法第四十
二条第一項、第四十二条の三及び第四十三
条の規定により同法の適用を受けないものを除
く。）をいう。

- 三 関連事業 一般旅客定期航路事業に係る業
務で運輸省令・労働省令で定めるものにつき、
当該事業を営む者から委託を受けて行う事業
をいう。

- 四 規模縮小等航路 本州四国連絡橋の供用に
伴い事業規模若しくは事業活動の縮小又は事
業の廃止（以下「事業規模の縮小等」という。）
を余儀なくされるおそれがある一般旅客定期
航路事業に係る航路をいう。

- 五 規模拡大等航路 本州四国連絡橋の供用に
伴い事業規模若しくは事業活動の拡大又は事
業の開始が見込まれる一般旅客定期航路事業
に係る航路をいう。

- 六 一般旅客定期航路事業等離職者 本州四国
連絡橋の供用に伴い事業規模の縮小等を余儀
なくされた一般旅客定期航路事業を営む者又
はその関連事業を営む者に雇用されていた労
働者で、当該事業規模の縮小等に伴い離職を
余儀なくされたもののうち、現に失業してお
り、又はその職業が著しく不安定であるため
失業と同様の状態にあると認められるものを
いう。

第二章 一般旅客定期航路事業等の再編成 （再編成基本方針）

- 第三条 運輸大臣は、本州四国連絡橋の供用に伴
い影響を受ける航路における円滑な輸送を確保
し、並びに一般旅客定期航路事業及びその関連
事業に係る影響の軽減を図るため、本州四国連
絡橋の供用後の規模縮小等航路及び規模拡大等
航路における一般旅客定期航路事業及びその関
連事業の再編成についての基本方針（以下「再編
成基本方針」という。）を定めなければならない。

- 2 再編成基本方針においては、次の各号に掲げ
る事項を定めるものとする。

- 一 規模縮小等航路及び規模拡大等航路における
本州四国連絡橋の供用に伴う輸送需要の減少
及び増大に対応するための一般旅客定期航路
事業及びその関連事業の整備に関する事項

- 二 規模縮小等航路において前号の整備により
不要となる船舶その他の当該整備により不要
となる事業の用に供する資産の利用を図るた
めの措置に関する事項

- 三 規模縮小等航路において一般旅客定期航路
事業を営む者又はその関連事業を営む者に雇
用されている労働者の安定を図るための措置
に関する事項

- 四 前二号の措置を円滑に実施するために必要
な規模拡大等航路において一般旅客定期航路
事業を営む者又はその関連事業を営む者（こ
れらの事業を営む者を含む。）の協力
に関する事項

- 3 運輸大臣は、再編成基本方針を定めようとし
るときは、前項第三号及び第四号に規定する事
項について労働大臣の同意を得るとともに、当
該再編成基本方針の内容について、建設大臣に
協議し、かつ、海運造船合理化審議会の意見を
聴かなければならない。

- 4 運輸大臣は、第一項の規定により再編成基本
方針を定めるときは、これを公表するものとす
る。

- 5 前二項の規定は、再編成基本方針の変更につ
いて準用する。

- （航路指定）
第四条 運輸大臣は、本州四国連絡橋の供用に伴
い影響を受ける航路について、当該供用が開始
される一般国道又は鉄道施設の区間ごとに、こ
れに係る規模縮小等航路及び規模拡大等航路を
指定する。

- 2 運輸大臣は、前項の規定により指定された規
模縮小等航路（以下「指定規模縮小等航路」と
いう。）又は同項の規定により指定された規模拡
大等航路（以下「指定規模拡大等航路」という。）
が、それぞれ規模縮小等航路又は規模拡大等航
路に該当しなくなつたと認めるときは、同項の
規定による指定を取り消すものとする。

- 3 運輸大臣は、第一項の規定による指定及び前
項の規定による取消しを行うときは、
建設大臣に協議しなければならない。

- 4 第一項の規定による指定及び第二項の規定に
よる取消しは、告示によつて行う。

- （実施計画）
第五条 指定規模縮小等航路において一般旅客定
期航路事業を営む者又はその関連事業を営む者
が、本州四国連絡橋の供用に伴い余儀なくされ
ることとなる事業規模の縮小等（離職者の発生
を伴わないもので政令で定める軽微なものを除
く。）を行おうとするときは、それぞれ当該事業
について、その実施に関する計画（以下「実施
計画」という。）を作成し、指定日（当該航路こ
とに、当該供用の開始の日のおおむね六月前の
日）で運輸大臣が告示で定める日（以下「日」
をいう。）以降当該供用の開始の日から起算して二年を経過する
日までの間にこれを運輸大臣に提出して、その
認定を受けることができる。

- 2 実施計画には、次の各号に掲げる事項を記載
しなければならない。

- 一 事業規模の縮小等の計画及びその実施によ
り残存する事業の整備に関する事項

- 二 事業規模の縮小等により不要となる船舶そ
の他の当該事業の用に供する資産の利用又は
廃棄に関する事項

- 三 一般旅客定期航路事業等離職者の再就職の
援助その他当該事業を営む者に雇用されてい
る労働者の雇用の安定に関する事項

- 3 第一項の規定による認定を受けようとする一
般旅客定期航路事業を営む者は、前項第一号に
規定する事項について、あらかじめ、海上運送
法の規定により必要とされる免許、許可又は認
可の申請をしなければならない。

は、実施計画の作成に当たつては、第二項第三号に規定する事項について、その者に雇用されている労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においては、その労働組合の、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者の意見を聴かなければならない。

5 運輸大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、その実施計画が、再編成基本方針に照らし適切なものであると認めるときは、同項の規定による認定をするものとする。ただし、当該実施計画に係る指定規模縮小等航路の指定が取り消されたときは、この限りでない。

6 運輸大臣は、第一項の規定による認定をしようとするときは、第二項第三号に規定する事項について労働大臣の同意を得るとともに、当該認定に係る実施計画について建設大臣に協議しなればならない。

(実施計画の変更及び取消し)

第六条 前条第一項の規定による認定を受けた者は、当該認定に係る実施計画の変更(運輸省令で定めるものを除く。)をしようとするときは、同項に規定する供用の開始の日から起算して二年を経過する日までに当該変更に係る実施計画を運輸大臣に提出して、その認定を受けなければならない。

2 前条第三項から第六項までの規定は、前項の規定による認定について準用する。

3 運輸大臣は、前条第一項の規定による認定を受けた実施計画(第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下同じ。)に係る指定規模縮小等航路の指定が取り消されたとき、又は認定後に輸送需要が増大し、若しくは増大することが見込まれる場合において特に必要があると認めるときは、実施計画の認定を取り消すことができる。

(省令への委任)

第七条 前三条に定めるもののほか、航路の指定

若しくはその取消し又は実施計画の認定若しくはその取消しに關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(勧告)

第八条 運輸大臣は、指定規模縮小等航路及び指定規模拡大等航路における円滑な輸送を確保し、並びに指定規模縮小等航路における一般旅客定期航路事業に係る影響の軽減を図るために必要があるとき、指定規模縮小等航路又は指定規模拡大等航路において一般旅客定期航路事業を営む者(その事業を営もうとする者を含む。)に対し、輸送需要に対応した適正な輸送力の維持、輸送施設の利用の効率化及び事業規模の縮小等により必要となる船舶その他の当該事業の用に供する資産の処理の円滑化のための措置その他再編成基本方針に基づき一般旅客定期航路事業の再編成を適切に実施するため必要な措置をとるべきことを勧告することができる。

2 運輸大臣又は労働大臣は、本州四国連絡橋の供用に伴う一般旅客定期航路事業又はその関連事業に係る影響の軽減を図るために必要があるとき、指定規模縮小等航路又は指定規模拡大等航路において一般旅客定期航路事業を営む者又はその関連事業を営む者(これらの客定期航路事業等離職者の再就職の援助その他これらの事業を営む者に雇用されている労働者の雇用の安定のために必要な措置をとるべきことを勧告することができる。

(報告徴収)

第九条 運輸大臣又は労働大臣は、第五条第一項又は第六条第一項の規定による認定を受けた者に対し、実施計画の実施状況について必要な報告を求めることができる。

第三章 一般旅客定期航路事業を営む者に關する措置

(交付金の交付)

第十条 公団は、第五条第一項又は第六条第一項

の規定による認定を受けた者(関連事業を営む者その他政令で定める者を除く。)で海上運送法の規定により必要とされる免許、許可又は認可を受けた上実施計画に従つて事業規模の縮小等を行つたものに対し、一般旅客定期航路事業廃止等交付金(以下「交付金」という。)を交付することができる。

(交付金の額)

第十一条 前条の規定による交付金の額は、実施計画に従つて行われる事業規模の縮小等に伴い必要となる次の各号に掲げる費用に相当する額として政令で定めるところにより算定した金額の合計額とする。

一 船舶その他の事業の用に供する資産で政令で定めるものの減価をうめるために要する費用
二 事業の用に供する資産で政令で定めるものの撤去に要する費用
三 事業の円滑な転換又は残存する事業の適正な経営を図るために必要な費用
四 離職者に支払われる退職金の一部に充てるために要する費用

(交付金の請求及び交付の手續)
第十二条 第十条の規定により交付金の交付を受けようとする者は、第五条第一項又は第六条第一項の規定による認定を受けた日から起算して六月を経過する日までに、運輸省令・建設省令で定めるところにより、公団に対し、交付金の請求をしなればならない。

2 公団は、特にやむを得ない理由があると認めるときは、運輸省令・建設省令で定めるところにより、前項の請求の期限を延期することができる。

3 公団は、第一項の請求があつたときは、これを審査し、船舶の売却、事業の用に供する資産の撤去、運航回数減少、退職金の支払等の交付金の額の算定の基礎となる事実があつたことを確認した上、その交付すべき交付金の額を決定し、これを当該交付の請求をした者に通知し

なければならぬ。

4 公団は、前項の交付金の額の算定の基礎となる事実の一部があつたことを確認した場合において特に必要があると認めるときは、同項の規定により交付金の額を決定する前に、概算見積りにより、政令で定める金額の範囲内において、その一部を同項に規定する者に交付することができる。

(交付金の返還)

第十三条 公団は、第六条第三項の規定により実施計画の認定が取り消された場合において特に必要があるとき、交付した交付金の全部又は一部の返還を求めることができる。

(省令への委任)

第十四条 第十条から前条までに定めるもののほか、交付金の交付及び返還に關し必要な事項は、運輸省令・建設省令で定める。

(退職金支払確保契約)

第十五条 公団は、指定規模縮小等航路において一般旅客定期航路事業を営む者(以下この条において「特定事業主」という。)に雇用されている労働者で本州四国連絡橋の供用に伴い離職することが見込まれるもの(以下この項において「離職見込者」という。)の退職金の支払に係る資金の確保を図るため、特定事業主と退職金支払確保契約(特定事業主が、離職見込者に係る退職金の支払に必要な資金を当該離職見込者の退職の日までに公団に掛金として納付することを約し、公団は、当該離職見込者の退職のときに、請求に応じこれを特定事業主に給付することを約する契約をいう。以下同じ。)を締結し、これに關する業務を行うことができる。

2 公団は、退職金支払確保契約の申込みがあつたときは、正当な理由がなければ、当該契約の締結を拒んではならない。

3 公団及び特定事業主は、第四条第二項の規定により指定規模縮小等航路が取り消された場合その他運輸省令・建設省令で定める場合には、退職金支払確保契約を解除しなければならない

3 手帳は、当該離職の日の翌日から起算して三

者又は事業主に對して 雇用に對策法（昭和四十一年法律第三百三十二号）の規定に基づき、給付金を支給するものとする。

和十四年法律第七十三号）第三十三條ノ三第
項の規定に該当する者（同法第三十三條ノ十一
第一項第一号に規定する基準日において四十歳

轉省令で定めるところにより海運局長に

大臣の権限にあつては労働省令で定めるところにより公共職業安定所に、それぞれその一部を委任することができる。

第六章 罰則

第二十六条 第九号又は第二十号第三項において準用する船員の雇用の促進に関する特別措置法第六号の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の刑を科する。

附則

(施行期日)
1 この法律は、公布の日から起算して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。

(適用の特例)

2 この法律の施行前の本州四国連絡橋の供用に伴い既に一般旅客定期航路事業を休止した一般旅客定期航路事業を営む者が、運輸省令・建設省令で定めるところにより第五号第二項の規定の例による事業規模の縮小等に関する計画を公団に対し提出し、その承認を受けたときは、当該計画を同条第一項の規定による実施計画と、当該承認を同項の規定による認定とみなし、第十号から第十四号までの規定を適用する。

(租税特別措置法の一部改正)

3 租税特別措置法(昭和三十三年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。
第二十八号の二第二項中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 本州四国連絡橋公団が行う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(昭和五十六年法律第...号)の規定による退職金支払確保契約に関する業務に係る基金に充てるための同法第十五条第一項に規定する退職金支払確

保契約に係る掛金

第二十八号の二に次の一項を加える。

3 所得税法第五十四号第一項に規定する退職給与引当金勘定の金額を有する個人が第一項第三号に規定する退職金支払確保契約を締結している場合における同条第一項及び第二項の規定の適用に関し必要な事項は、政令で定める。

第六十六号の十二第二項中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 本州四国連絡橋公団が行う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(昭和五十六年法律第...号)の規定による退職金支払確保契約に関する業務に係る基金に充てるための同法第十五条第一項に規定する退職金支払確保契約に係る掛金

第六十六号の十二に次の一項を加える。
3 法人税法第五十五号第一項に規定する退職給与引当金勘定の金額を有する法人が第一項第三号に規定する退職金支払確保契約を締結している場合における同条第一項及び第二項の規定の適用に関し必要な事項は、政令で定める。

(社会保険労務士法の一部改正)

4 社会保険労務士法(昭和四十三年法律第八十九号)の一部を次のように改正する。
別表第一第二十号の十一の次に次の一号を加える。

二十の十二 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(昭和五十六年法律第...号)第十六条(第十八号の規定により読み替える場合を含む。)及び第二十号の規定に限る。

5 本州四国連絡橋公団法(昭和四十五年法律第八十一号)の一部を次のように改正する。
第二十九号第一項中第八号を第九号とし、第七号を第八号とし、第六号の次に次の一号を加える。

七 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(昭和五十六年法律第...号)に規定する公団の業務を行うこと。

第三十六号の次に次の一条を加える。

(基金経理)

第三十六号の二 公団は、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第十五号第一項に規定する退職金支払確保契約に関する業務(以下「退職金支払確保契約業務」という。)に係る給付のための資金を基金として管理し、当該基金に係る経理については、その他の経理と区分して整理しなければならない。

2 公団は、次の方法による場合を除くほか、退職金支払確保契約業務に係る給付のための資金を運用してはならない。

一 国債その他建設大臣の指定する有価証券の取得
二 銀行への預金又は郵便貯金
三 信託業務を営む銀行又は信託会社への金銭信託で元本補てんの契約のあるもの
第四十一号中「余剰金」の下に「退職金支払確保契約業務に係る給付のための資金を除く。」を加える。

第五十三号中第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 第三十六号の二第二項の規定に違反して退職金支払確保契約業務に係る給付のための資金を運用したとき。

(運輸省設置法の一部改正)

6 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
第四号第一項中第十五号の二の四を第十五号の二の五とし、第十五号の二の三の次に次の一号を加える。

十五の二の四 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(昭和五十六年法律第...号)の規定

に基づき、再編成基本方針を定め、規模縮小等航路及び規模拡大等航路を指定し、並びに実施計画を認定すること。

第二十三号第一項中第三号の三を第三号の四とし、第三号の二を第三号の三とし、第三号の次に次の一号を加える。

三の二 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の施行に関する(船員局の所掌に属するものを除く。)

第四十号第一項中第二号の二を第二号の三とし、第二号の次に次の一号を加える。

二の二 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業及びその関連事業に係る実施計画の認定に関する(労働省設置法の一部改正)

7 労働省設置法(昭和二十四年法律第六十二号)の一部を次のように改正する。
第十号第一項第八号中「及び特定不況地域離職者臨時措置法(昭和五十六年法律第七号)第五号の規定を除く。」を「特定不況地域離職者臨時措置法(昭和五十六年法律第七号)第五号の規定を除く。」及び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(昭和五十六年法律第...号)第二章、第四章及び第五章(職業訓練に関する部分を除く。)の規定に限る。」に改める。

第十号の二第六号中「及び特定不況地域離職者」を「特定不況地域離職者及び一般旅客定期航路事業等離職者」に改める。

第十八号第一項中「及び特定不況地域離職者臨時措置法(これに基づく命令を含む。)」を「特定不況地域離職者臨時措置法(これに基づく命令を含む。及び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(第二章、第四章及び第五章の規定に限る。)(これに基づく命令を含む。)」に改める。

(建設省設置法の一部改正)

8 建設省設置法(昭和二十三年法律第十三号)

の一部を次のように改正する。
第三条第十三号の七の次に次の一号を加える。

十三の八 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（昭和五十六年法律第 号）の施行に關する事務を管理すること。

第四条第六項中「同条第十五号」を「同条第十三号の八に規定する事務、同条第十五号」に改める。

第五条の四第一項中「及び第十三号の五」を「、第十三号の五及び第十三号の八」に、「行なわせる」を「行わせる」に改める。

理由

本州四国連絡橋の建設に伴い影響を受ける一般旅客定期航路事業等について、その影響の軽減を図るため、一般旅客定期航路事業の再編成、規模縮小等を行つた一般旅客定期航路事業を営む者に対する交付金の交付、一般旅客定期航路事業等離職者の再就職の促進等に関する特別の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十六年五月九日印刷

昭和五十六年五月十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W