

第九十四回国 参議院建設委員会會議録第十号

昭和五十六年五月二十八日(木曜日)
午前十時三分開会

委員の異動

五月十九日

辞任

増岡 康治君

補欠選任

藤井 裕久君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

宮之原貞光君

坂野 重信君

堀内 俊夫君

増田 盛君

蓄ヶ久保重光君

委員

井上 孝君

遠藤 要君

谷川 寛三君

赤桐 操君

二宮 文造君

原田 立君

三木 忠雄君

上田耕一郎君

栗林 卓司君

江田 五月君

政府委員

建設大臣

齊藤滋与史君

運輸省海運局長

運輸省船舶局長

運輸省鉄道監督

永井 浩君

鈴木 登君

永光 洋一君

事務局側

常任委員会専門員

森 一衛君

説明員

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

環境庁企画調整課長

○委員長(宮之原貞光君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

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の審査のため、本日、本州四国連絡橋公団の役員を参考人として出席を求め、ことに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(宮之原貞光君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

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

まず、今般当委員会が行いました法案審査のための委員派遣について、派遣委員から報告を聴取いたします。坂野重信君。

○坂野重信君 宮之原委員長、堀内理事、増田理事、蓄ヶ久保理事、二宮委員、原田委員、栗林委員、江田委員及び私、坂野は、一昨日及び昨日の二日間、本四架橋に伴う旅客船事業等に関する特別措置法案(略称)の審査に資するため、本州四国間の架橋事業並びに旅客船事業等の現況を調査してまいりました。

以下、その概要について御報告申し上げます。

まず、本州四国連絡橋事業についてであります。

本州四国間の交通輸送の効率化を図り、当該地域における生活利便の増大、経済水準の向上を目指す本四架橋の事業は、一ルート四橋に限定された当面の政府方針のもとで、本州四国連絡橋公団により鋭意進められてまいりました。

ここに言う一ルートとは、児島―坂出間の道

路、鉄道併用ルートのことであり、また、四橋とは大鳴門橋、因島大橋、大三島橋及び伯方・大島大橋であります。すでに大三島橋は完成、供用を開始していることとあります。

現地では、児島―坂出ルート及び大鳴門橋の工事現場を視察、関係者から説明、陳情等を聴取いたしました。

児島―坂出ルートは、道路部分が国道二号バイパスから分岐、倉敷市鷺羽山付近より塩飽諸島を渡り、坂出市の国道十一号バイパスに至る三十七・八キロ、鉄道部分は山陽本線岡山駅付近から南下、海峡部では道路との併用橋となり、香川県宇多津町で予設本線に接続する二十七・八キロの計画であります。

瀬戸内海の横断は、下津井大橋、南、北備讃瀬戸大橋等、世界有数の長大橋六本が連なることとなり、総事業費は八千四百億円、五十二年度価格、工期は五十三年度から六十二年までの九年間となっております。

現在、坂出市与島と番ノ州間の三・四キロを結ぶ二連のつり橋、南、北備讃瀬戸大橋に工事が集中しております。

南大橋の中央径間千五百メートル、北大橋のそれは九百九十メートル、両橋には七つの基礎下部工がありますが、そのうちの六つは海中基礎であり、ケーソンを沈下した橋脚部分では作業船による海底掘削等の作業が行われております。

ルート途中の櫃石島、岩黒島、与島には地域住民の生活があり、また、これらの諸島間の海峡は航行船舶がふくそうしている地域であります。

海中工事の施工に当たっては、海水の汚濁防止、潮流、海象を考慮した航行安全の確保に努力が払われておりますが、今後ともこれらに関し周到な対策を望むところであります。

大鳴門橋は、淡路島門崎と鳴門市大毛島を結ぶ

中央径間八百七十六メートル、全長千六百三十メートルの道路、鉄道併用のつり橋で、着工から四年を経過、総事業費二千八百八十億円、五十二年度価格をもって五十九年度の完成を目指し工事が進められておりました。

潮流渦巻く鳴門海峡の海底二十メートルに及ぶ三基の橋脚、その上に高さ百四十メートル余りの主塔二基がそびえ立ち、近くパイロットロープの張り渡しも予定されておりました。

両岸では大規模なアンカレッジ工事がほぼ完了、関連する陸上部道路等の用地買収が鋭意進められており、一部では工事も始められておりました。

大鳴門橋を含む神戸―鳴門ルートには、さらに明石海峡大橋の計画がありますが、中央径間千七百八十メートルの設計は世界最長のつり橋構造であり、わが国土木技術の総力を挙げて、設計、施工法等の具体的な調査、検討が重ねられていくものとされておりました。

これらの架橋事業は、いずれも瀬戸内海国立公園を經過する超大型のプロジェクトのため、自然を破壊するものとの懸念があり、自然環境との調和にはより一層の努力を傾注すべきものと痛感されました。

現在、各事業とも本四公団等関係者の懸命な努力によって順調に工程が進められておりますが、しかし、一部の地域では住民との調整が続けられている区間もあります。

この大事業が住民福祉に役立つもの、新たな自然美をつくるものとなり、真の地域開発が実現するように、今後、本四公団、国ともども一層の努力が必要と痛感するものであります。

次は、架橋ルートにおける旅客船事業等の実情についてであります。

本四架橋に伴い瀬戸内海の交通輸送、とりわけ旅客船事業に甚大な影響が及ぶとして、関係団体より本四公団、国に対し補償措置等の要求が提示されたのは四十七年ごろからでありました。

以来、本四公団を中心にそれらの実態調査が行われ、また、関係団体を含めた対策懇談会等が必要措置が討議されてきたが、それらの意向を受けとめ、五十三年に政府は旅客船問題等に関する対策の基本方針を決定したのであります。

瀬戸内海における旅客船の航路体系は、本四間の直通連絡、島嶼經由の本四連絡、本四いづれかと島嶼連絡、島嶼間のみの連絡等、その就航経路は区々でありましたが、それらの合計は二百九十航路に達するものであります。

関係者の説明によれば、これらのうち本四架橋に関連があるものとして九十七航路が挙げられており、ルート別の内訳は、神戸―鳴門が二十五航路、児島―坂出が十三航路、尾道―今治が四十七航路等となっております。

これらの関連航路における事業者、従業者の現況としては、全体として業者数六十五、従業者数六千三百六十三となっております。ルート別の内訳は、神戸―鳴門が業者十五、従業者千九百八十、児島―坂出が業者十一、従業者千四百四十七、尾道―今治が業者三十一、従業者二千四百九十七等であります。

また、これらを工事が進められているルート三橋（児島―坂出ルート、大鳴門橋、因島大橋、大三島橋）について見ますと、六十一航路、四十七業者、従業者は五千二百五十五人に達すると見込まれておりました。

このように架橋による影響が多くの業者、従業者に及ぶと予測される中で、事業工程が進むにつれ補償措置等の要求は深刻化し、その間の協議のもつれから大鳴門橋等において工事の一時中断という事態も起こされたのであります。

こうした旅客船問題に関し政府方針は、業者には特別助成措置を、従業者には再就職の促進を強調しておりますが、具体的な問題の処理は今後にゆだねられており、関係者との間にはなお緊密な連絡調整が必要とされている状況であります。

本四架橋は、長年にわたり地元各方面から要望されてきた国家的に重要な大事業であります。この事業のため職場を失い、生活基盤を乱される人々があればまことに不幸なことであります。

架橋に伴う影響軽減の措置、職業転換の措置、さらに雇用対策の措置等々、現地の実情に適合したきめ細かな施策が講ぜられるよう、今後政府、地方公共団体及び本四公団を督促することが必要と痛感したところであります。

なお、特に香川県庁において約二時間にわたり行いました旅客船問題等の懇談会におきましては、地元の関係団体を代表して、香川県知事前川忠夫氏、同副知事井上房一氏（児島―坂出ルート連絡協議会会長）、立花欣一氏（日本旅客船協会、宮城伸二氏（全日本海員組合）、元木末一氏（全港労働組合）等の皆様が出席されました。

各氏とも冒頭、今回の特別措置法案に対し賛成であり、早期の成立を期待していると述べながら、制定後の課題として、一、旅客船航路事業の特殊性と事業再建のためのきめ細かな助成措置、二、離職従業者等に対する責任ある再就職の促進、三、港労働者の受ける影響と雇用対策立法の必要性、四、離島航路再編成と転業、雇用対策の資金措置等について意見が陳述され、また、各委員より質疑等が行われました。

以上が調査の概要であります。最後に、関係団体との懇談会の概要及び関係県よりの陳情事項等を本日の会議録の末尾に掲載していただくことを委員長にお願いし、報告を終わります。

○委員長（宮之原貞光君） ただいま申し出のありました陳情事項等につきましては、本日の会議録の末尾に掲載することにいたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長（宮之原貞光君） 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

これをもって委員派遣の報告は終了いたしました。それでは、これより本案の質疑に入ります。

○西ヶ久保重光君 ただいま調査報告がなされましたが、私も現地に参加して、つぶさに現状の視察と、その上に関係者の、短い時間でありま

したがそれぞれ意見を聴取してまいりました。もちろんこの法案につきましてはいろいろ検討いたしましたことと別段変わったと思う点はありませんけれども、

【委員長退席、理事増田盛君着席】
現実には現場に接しますとさらにまた思いが新たなものがあつたのであります。

この本四架橋は、これはもう四国の四県のだけれども長い間待望したことでありまして、これによって、今後この完成後における四国の人たちの利便と申しさうか、これははかり知れぬものがあることは当然であります。ただし、さういうすばらしい計画であり、つばなものが生まれると思ひますし、また、現地に参りまして本四架橋公団の役員員の諸君が非常な熱情をもってこの仕事に携わっている実態も見ましたが、と同時に反面、いまま報告書にありましたが、このすばらしい計画の裏側と申しさうか、それは完成後に非常な打撃を受ける面があるわけでありまして、これも、いわゆる法案の表側には数字等は出てまいりますが、その数字にあらわれない関係者の非常な心情を私どもはじかに感じてきたのであります。

したがいまして、冒頭にひとつ建設大臣を主体にする政府側に対して、このすばらしいプロジェクトが完成後四国の人たちの受ける非常な大きな恩恵を見詰めるが、その陰に、いわゆる表に出ないものもろの人間の苦悩や、あるいは一家の家長の諸君が家族を抱えて、明日に対する非常な苦悩とそして悲惨な状態を見詰めるが苦しみをまさに自分の一身に受けとめている実態をよくくみ取られて、それに対する対策がひとつ遺憾のないように、どうかこのすばらしい大プロジェクトの完成によってだれもが泣くことのないような状態にぜひやつてもらいたい、こういうことを強く要望しながら具体的な質問に入りたいと思っておりますが、ひとついまの発言に対する建設大臣の御所信のほどを承っておきたいと思ひます。

○国務大臣（斎藤達与史君） お答えいたします。

諸先生方には、当本州四国連絡橋関係の問題につきましてつづきに現地を視察していただきまし
たことを心から御苦勞さまと申し上げますと同時に、感謝申し上げる次第であります。

ただいま西ヶ久保先生から政府の方針また考え
方というようにおたがいがあつたわけであり
ます。もとよりこの本州四国連絡橋の目的とす
るところは、御案内のように、日本の国の均衡あ
る発展とまた西日本地域の経済振興、また四国四
県四百万の方々の長い歴史的な本州とのつながり
という御要望から実現を図るべく、新全総のこ
ろから具体化してまいってきたわけでありま
す。それだけに、いま先生の御指摘のように大きなプロ
ジェクトでありますだけに、われわれは歴史的な
バックを踏まえながら何とかついに完成をさせ
て、目的である地域振興、均衡ある発展、あるい
は四国におられる方々の長い間の夢を実現させたい
というように考えておるわけでありま

その基本的な考えから、しかし、そのことによ
つて少なくとも御指摘のような犠牲があつてはな
らない、関係する旅客船関係あるいは港灣運送に
かかわる方々、家族を含めると何万という人にな
るうかと思ひます、こうした方々の犠牲の上に
成つてはならないということは基本的な考え方と
して持つてゐるわけで、あわせて、りっぱなこの
架橋の完成の暁には、ともにいままでそこに働い
ておられる方々をも含めて、この架橋が歴史的に
もその成果を上げ得るよう万全の措置を考えなが
らやうていきたい、そういうようなことでのこ
たびの特別措置法案も御提案申し上げてゐるわけ
でありまして、御指摘をまつまでもなく、あらゆる
角度から万全の措置を図つて早期にこの完成を
図りたい、このように考えてゐるものでございま
す。

○西ヶ久保重光君 それで、いままでいろんな事
業が行われてきました。たとえば群馬県等におい
ては、水源県でありますのでかなりダム等もでき
てまいりました。いま八ッ場ダムも問題になつて
いるのですが、つくるときにはなかなかまいこ

とを言つてつくつてもらうんですが、できた後で
関係住民が本当によかつたという、その実態がな
かなか生まれてこないんです。したがつてこの場
合も、いまも大臣のおっしゃる通りに、大臣はそ
うおっしゃつていただくんだが、具体的な面にな
りますとなかなかそうでもないこともありま
す。これは蛇足になりますけれども、私どもとし
ては一言だめ押しをおかぬといけませんの
で、これは御答弁は要りませんが、ひとつ心の温
まるような結論をぜひ期待したいと思つておりま
す。

いろいろ具体的な問題を提起しますが、大体答
弁をされる方は御承知でありますので、時間をな
るべく節約して早い時間にひとつ終りたいと思
つております。したがつて、答弁は、御丁寧
な答弁もいんだが、余り丁寧過ぎて冗漫と言つ
てはあれですが、簡潔な答弁を、イエスかノーか
でもいけませんけれども、なるだけ途中を省いて
結論だけをうまうまといつて答弁してもらえ
ば非常にスムーズにまいりますから、私もなるべ
く言葉を少なくして質問しますので、答弁もぜひ
そういうふうにしていただいて、この委員会のな
るだけ早期終了を期待したいと思つていま

昭和四十四年の新全総で架橋三ルートが決定に
なりました。本四架橋の構想は、わが国の高度経
済成長の過程で具体化されてきたものでありま
し、その後の経済情勢の変化の中で現在はルー
ト四橋に計画が限定されたのであります。しか
し、この限定された当面の措置とはどのように理
解したらよいのか。各個の架橋決定——現在は四
橋——は、行く行くはルート全体の連絡架橋を前
提としての当面の措置なのかどうか、現在の三全
総においては本四架橋についてどのような扱いを
されてゐるのか、政府決定の内容について再度わ
かりやすく答弁をしてもいい。

○政府委員(渡辺修自君) お答え申し上げます。
現在までのいきさつ等について簡単に説明せよ
という御趣旨であらうかと存じますが、現地でも

お話がございましたように、実はこの本四架橋に
つきましては、明治二十年代のころから四国で悲
願になつておつたわけでございます。昭和四十
年代に入りましてこの建設が具体化をしまして
ました。四十八年に工事の基本計画の指示が建
設、運輸両大臣から本四公団に対してなされたわ
けでございます。十一月になりました御承知の石
油ショックがございまして、総需要抑制というこ
とで、これが全体が凍結をされたわけございま
す。

その後、わが国の経済状態が回復をいたしまし
たので、五十年八月、経済企画庁長官、国土庁長
官、建設大臣が協議をされました。当面早期完
成を図るルート三全総において決定するという
点、それから他の二ルートにつきましては、地域
の開発効果、工事の難易度等を勘案をいたしまし
て、関係各省庁間で協議の上当面着工すべき橋を
決定するという方針がなされたわけございま
す。

この決定に基づきまして、五十年の八月十八日
でございますが、国土庁、運輸省、建設省が協議
をいたしまして、当面着工すべき地域開発橋とい
はしまして大三島橋、それから大鳴門橋、因島大
橋を決定をされました。それから五十二年の十一
月に三全総の決定がございまして、この三全総に
おきまして本州—四国連絡ルートについては当面
早期完成を図るルートとして児島—坂出ルートに
道路、鉄道併用橋を建設することとし、環境影響
評価等の結果を踏まえて事業を実施するといふこ
とをお決めいただいたわけでございます。またそ
の後、大三島橋が完成をいたしましたので、五十
四年一月に至りまして再度国土庁長官、運輸大
臣、建設大臣が御協議をいただきました。地域開
発橋として伯方—大島大橋を追加決定をいただ
いた次第でございます。

いまのところ大変厳しい経済情勢でございます
ので、さらに新しい橋あるいは新しいルートとい
うことは当面は考えておりませんけれども、わが
国の将来の国土の均衡ある発展を考えます場合、

あるいは西日本地域の経済成長、本州—四国間の
交通需要、これは地域的にそれぞれ結びつきの特
性がございまして、また地域の開発という問題もご
ざいます。こういうことを考えますならば、将来
は長期的に見ますならば、基本計画どおり三ルー
トは必要とは思つております。しかし先ほど申し
上げましたように、大変厳しい経済情勢でござい
ますので、当面はいまやっておりますものを鋭意促進
を図つて早く一ルートを通し、かつ地域の開発橋
につきましての工事をすばやく大分発注をいたして
おりまして、ごらんいただきましたように、いま
工事を中止するということは大変問題もございま
すので、これを継続させていただきたいというふ
うに考えております。

○西ヶ久保重光君 現在までの事業の投資実績に
ついて簡潔な御答弁をお願いいたします。
昭和四十四年以降本四架橋事業は本格的に始め
られましたが、現在までの投資実績について道
路、鉄道別に説明をお願いします。

また、一ルート四橋のうち一橋はもう完成して
供用中でありまして、それぞれの事業の完成見通
し及び現在の進捗状況についても説明をしても
らいたい。

○政府委員(渡辺修自君) 現在の進捗状況の道路
分について申し上げます。
一ルート四橋の事業費が全体で五十二年度価格
で一兆二千四百三十億円でございます。これに対
しまして全体で申し上げますと、五十五年度で三
〇%でございます。ルート別に申し上げますと、
神戸—鳴門ルートの大鳴門橋につきましては四九
%、いづれも五十五年度でございます。それから
児島—坂出ルートで約一七%、尾道—今治ルート
の大三島橋、因島大橋、それから伯方—大島大
橋、三橋合計をいたしまして七五%ということに
なつております。

完成の見通しでございますが、児島—坂出ルー
トにつきましては六十二年度を考えております。
それから大鳴門橋につきましては、いまのところ
まだ完全には詰まつておりませんが、五十八年な

いし五十九年度、因島大橋につきましては五十八年度中に完成をいたしたいというふうに考えております。最後に着工いたしました伯方・大島大橋につきましては、まだ下部工のいわゆる準備工事にかかった状態でございまして、いまのところまだ完成の時期をはっきりさせるところまでまいっておりません。

なお、大三島橋につきましては、去る五十四年の五月でございましたか、完成をいたしております。

○説明員(黒野匡彦君) 鉄道分の投資の状況を御説明申し上げます。

本四架橋につきましては、鉄道はAルートとDルートが道路、鉄道併用橋になっておりまして、Aルートにつきましては大鳴門橋、当面鉄道が負担すべく百五十億の額になっております。これは全額負担してございまして、Dルートにつきましては、全体の二二%に当たります約四百七十億がすでに投資済みでございます。

○西ヶ久保重光君 次に鉄道整備についてお尋ねいたします。

大鳴門橋、児島一坂出ルートについては、道路、鉄道の併用橋として認可され、事業が進められておるわけでありまして、しかし、大鳴門橋について見ても、過去に道路単独橋、在来線との併用橋、新幹線との併用橋等と、その構想は二転三転してきておるようでありまして、また、これに関し関係県より種々の意見も出されております。

そこでひとつお聞きしたいのは、一つは、本四を結ぶ鉄道網の整備計画、新幹線計画はどうなっているのか。二つ、大鳴門橋に關し、事業費における道路、鉄道の負担割合が昭和五十四年以降大幅に変更されておりますが、変更された背景はどのような理由であるのか、この点について明確な御答弁をお願いいたします。

○説明員(黒野匡彦君) Aルートにつきましては、新幹線が通し得るような設計になりまして、現在建設を進めております。Dルートにつきましては当面在来線、本四備讃線と呼んでおります

が、これを通すことになっております。ただ、将来新幹線をさらに建設し得るようになるという指示を本四公団の方に出してございまして、そのような前提で設計、建設が進められております。

次に、大鳴門橋の費用負担の変更の件でございますが、先ほど建設省の方からも御説明ございまして、大鳴門橋は昭和五十年にAルート三橋の一つといたしまして建設することが決まったわけでございますが、残念ながらその時点におきましても同橋を通す予定になっております四国新幹線の建設のめどがついていないという状況でございます。まして、関係省庁にお願いたしましてその計画の再検討をお願いしたわけでございまして、その結果、関係省庁の御理解を得まして、一つは鉄道負担分の工事の極力削減を図るあるいは後送りをすると、二つは、さらには道路と鉄道の費用負担の変更ということに決定いたしました。現在その方向に従って工事が進められておるという状況でございます。

○政府委員(渡辺修吉君) 大鳴門橋の費用負担の問題についてちょっと補足させていただきますが、当初はそれぞれ道路、鉄道に必要な鋼材の重量比によりまして道路が五五%、鉄道が四五%という負担割合でスタートしたわけでございまして、その後、たゞいま運輸省から御答弁がありましたような事情がございまして、鉄道の費用を削減をしたいということございまして、いろいろ協議をいたしました結果、大鳴門橋につきましては、複線の線路は設けますけれども、列車が列車しか乗らないという状況を考えまして、つまりその分だけ必要な鋼材等も少なくて済むわけでございまして、その上でかつ道路が優先的に支出をする、足りない分を鉄道が出していただくということにいたしました。現在道路が八九%、鉄道が一%ということに修正をいたしました上で事業を進めておるわけでございまして。

○西ヶ久保重光君 結局、大鳴門橋は当面鉄道は通らぬということだ。どうなんですか。

○説明員(黒野匡彦君) 国鉄の経営状態から言いますと、同橋を通すことになっております本四新幹線の着工は当面なかなかむずかしいというのが率直なところでございまして。

○西ヶ久保重光君 児島一坂出、これは在来線が主体と。結局、あなたに言ってもしょうがないけれども、新幹線を多くつくり過ぎると赤字がふえる一方なんだ。現に上越、東北新幹線も、あれはもう赤字が決まっている。あんなばかことをするから国鉄は困るんだ。これはあなたに言ってもしょうがないけれども、だからしたがつて、四国の皆さんは新幹線を待望されるかもしれないけれども、もしあんなところへ新幹線をつくったら――私は四国の人に怒られるかもしれないよ。しかし、現実には、国鉄の現状において当然なんだ。したがって、児島一坂出線も当面というか、ほとんどこれは永久的でしょう。在来線でしかりやるということになれば、これは私の私見だがいいじゃないと思う。したがって、これは国鉄も腰を据えて在来線であるという方針で進んでもらいたい。これは一つの要望だ。

次に、本四架橋を公共事業の執行という点からとらえると、地域振興の観点から工事について地元発注、地元雇用についてできるだけ努力すべきだと思っております。これは本四架橋だけじゃありません。全般的な公共事業に対して言えることでもあります。ここでは本四架橋について申し上げます。しかし工事の性格から言って、地元の業者や地元の雇用もそう簡単ではないと思うけれども、やはり主体は全国的な大企業がやるとしても、それと地元の業者とをうまく組み合わせたい。最近共同企業体というものがあってございまして、そういう形で地元の業者、あるいは関係業者の大きい利用を進めるべきだと思っております。これは地元でもかなりの要望もあるようでございます。したがって、本四架橋の事業を進めるについてこういう点についてどのような施策を持っておられるか、まずお聞かせをお願いいたします。

○参考人(山根孟君) お答え申し上げます。

本州四国連絡橋の建設に当たりましては、かねてから地元産業の発展に寄与するよう実は配慮しているわけでございまして。しかしながら先生御指摘のとおり、現在実施いたしております工事は海狭部におきまして工事が主体でございまして、特殊かつ大規模なために地元企業が受注できる適切な工事がどちらかと言えば少ないというのが実情でございます。このため五十五年度におきまして地元企業の発注状況は二十七社、金額におきまして構成比は五・三%ということに相なっております。でございますが、私どもといたしましては、地元業者の持つております力に依りてできるだけ活用を図ってまいりたいと考えておるわけでございまして。

ここで一つ申し上げたい点は、地元の労働者と申しますか、地元の労働者の雇用状況がどうなっているかということでございます。これは積極的に雇用するように指導した努力をいたしているところでございまして、五十五年度におきまして実績では全体で年間延べ、これは全国にわたるわけでございまして、全体が四十二万二千四百名の延べ人員でございまして、このうち地元労働者につきましては二十四万四千名、全体の五七%を地元の労働者にお願いをいたしたという状況でございます。ですので、御理解をいただきたいと思っております。

○西ヶ久保重光君 実際に見て、なかなかその仕事はそう簡単にはいくものじゃない。地元の中小業者でもこれはどうにもならぬと思う。あるいはしかし下部ができて、橋げたか何かやったりする仕事、後でできるでしょう、何と云うのか専門語はわからぬが。そういう場合には、いまの海の中に橋脚をつくることよりもやや単純とは言えぬけれども、まだ現在の仕事よりも上の部分をつくるという場合には、幾らか地元業者が入り得る可能性があるかどうか、その辺どうなんですか。

○参考人(山根孟君) 的確に断定はできないわけではあります。実は海上の仕事でもあり、大変自然条件の厳しいもとの作業となりますので、橋

梁本体、ケーブルの架設、ハンガーロープの取り付け、補剛トラスの架設、こういってとび職その他いざば熟練工が必要になってまいります。大変工事の安全も確保しつつやってみなければならぬという事情があるわけでございまして、必ずしも下部構造に比べてより多く非熟練と申しますが、そういう方々の需要が大きいというものではございませぬけれども、しかしこれに関連をいたしまして、陸上におきましてケーブルを張ったりあるいはけたをかけたたり、そういう段取りを陸上でいろいろ準備をいたしたりするような仕事もこれまたこれに付随してあるわけでございまして。また、地元にも熟練をしたそういう方々もいらつしやるわけでございまして、そういった方々に十分お手伝いをいただくような形で進めてまいりたいというように考えておりますが、下部工に比べて必ずしも多くは期待できないというぐあいには私は考えております。

○西ヶ久保重光君 道路と違ってああいう特殊な仕事だから、これはなかなか容易じゃないと思うが、やっぱり地元の人は、あんなすばらしい仕事があるって、それも大変な金を使っている。それが結局地元の人、これはでき上ればいろんな意味で大きな利便だけれども、建設中の時代にはなかなか、いまの経済状態で容易じゃない状態だろう。それで、そんな大きな金がどんど落ちていく。それが何か自分たちの目の前を素通りしていくというのでは、これはやっぱり容易ならぬと思うから、いま山根君のおっしゃったことをひとつでできるだけ地元民の中にも、建設中でも幾分の恩恵が、恩恵と言ったらおかしいが、そういうふうなことができるように今後ともぜひ努力をしてみたいと思う。これは要望です。

次に、五十三年八月に本四連絡橋旅客船問題等対策懇談会、ずいぶん長い名前ですが、この意見具申から、それを受けて政府の旅客船問題等対策協議会が対策の基本方針を決定しておりますが、これらの内容と法案の内容との関係はどうなっているか、これの簡潔な御説明をお願いします。

○政府委員(渡辺修自君) 本州四国連絡橋旅客船問題等対策懇談会から運輸大臣及び建設大臣に対して提出されました意見具申の主な内容について申し上げます。

まず一番でございますが、対策の必要性そのものでございまして。本州四国連絡橋の建設に伴い、影響を受ける旅客船事業者及びその従業者については、この影響がきわめて大きいという点、それからこの旅客船事業につきましてもいわゆる公共性があるという点、さらには運賃の規制、運航義務等いろいろ制約がございまして、橋がかかって使われるその日まで運航しなきゃならぬというような義務もあるわけでございますので、こういう意味から地域の交通確保という点、雇用不安から起こる社会的混乱を避けるために特段の措置をとるべきである、これが第一番でございます。

二番目が対策そのものについてでございます。これも幾つかございまして、架橋による影響をあらかじめ軽減すると申しますか、対処するために航路の再編成を行うべきである。それから、小さな二番目でございますが、旅客船事業者に対する措置、これはやはり架橋に伴い不要となる資産をどうするか。それから事業の廃止または縮小に伴い営業に対する措置を行う必要がある。

それから、従業者に対してはやはり雇用の安定に関する措置、それからやむなく離職される場合の離職後の生活の安定に関する措置、こういったものを決めるべきである。それからさらに、現地及び中央におきまして連絡協議会機構を設置する必要がある、こういうことでございまして。

こういった意見具申がございましたので、政府において設置をいたしております本州四国連絡橋旅客船問題等対策協議会におきましては、この意見具申を受けまして五十三年九月に基本方針の決定をいたしたわけでございまして、その内容もただいま申し上げました意見具申に全く沿っております。

ます。すなわち、一が航路の再編成。それから二が、旅客船事業者に対する措置。この中には船舶等不要資産の減価分の補てんであるとか転業に必要とされる期間内の収益の補てん、それから転業促進への積極的協力等が入っております。

三番目が旅客船事業者に対する措置でございます。これも先ほど申し上げましたことでございまして。さらに細かくは、たとえば職業転換給付金等の給付制度の適用の問題等にも触れられております。四番目が退職金、これはいわゆる特別加算分でございます。従業者がその責めに帰することのない理由で退職をしなきゃならぬ場合に通常常識的に加算されております分でございますが、この補てん。

それから最後に、こういった措置を実施するにきまして所要の立法措置ということが基本方針として決められたわけでございまして。今回の法律は、この基本方針の具体化を図ったものでございまして、基本方針の趣旨に従いまして、大体順序もこれに従いまして同じような編成でつくったものでございまして。

これがいまままでの経緯でございます。○西ヶ久保重光君 いま説明にもありましたように、旅客船関係については措置がとられることになっておりますが、同じく同様な影響をこうむると思われる港湾労働者並びに陸上運送関係は、今回の法案の対象から除外をされているわけであります。この点については先般の趣旨説明のときに、大臣が提案説明の後に特に口頭で提案した。これは異例のことではあります、この点評価をしておるわけでありまして。しかし、大臣から補足的な港湾全体の関係に対するお話がありました、これは依然として本法案の対象じゃないわけでありまして。今後この立法措置も含め対処するということでありますけれども、今回港湾関係労働者関係、陸上運送についての除外した理由、それから

この問題についての検討の経過と内容及び今後の対策、対応方針についてもひとつ含めて説明を願いたい。

きのう、おとといで参りまして、これは大臣、特に港湾労働者の関係の方が見えまして、いろいろ意見の具申がありました。意見の具申というよりも衷情を訴えるという、もちろんこれはもう旅客関係の諸君はもうこの完成でいろんな被害と言っちゃおかしいが受ける。しかし、冒頭にも言ったように、さらにこの貨物の運輸業者あるいは運輸労働者は非常に苦しいようです。むしろ端的に申し上げて運輸関係の業者、労働者等がよけいに被害を受けるような感じを受けたわけですね。それほど困っております。

そこで、大臣が冒頭にこの法案の説明に当たって、立法措置も考えているとおっしゃったんですが、これはいま見てみますと、なるべく早い機会に立法措置を講じて、そうした人たちの救済という、将来の問題をいろいろと心配している人があるかと思うんです。これはきのう、おととい聞いたことで出てきた中で質問届けは出ておりませんけれども、これは質問書があるなしにかかわらず当然考えるべきことでありますから、後で大臣に特にお願いするので、前の二つの質問と別に、大臣から、いわゆるあなたのおっしゃった最後の立法措置も講ずるということに対して、いまそういう観点からどういうふうに思っておられるか。これは現地でこの質問に対する大臣の答弁を非常に期待しているわけです。これはもうそう言ったんですから、これは必ず委員会でも取り上げて大臣の所信を伺っておくから、よくみんなひとつ聞いていきたいと思います、こう言ってきたてありますから、ひとつこの点は最後に大臣に特に御発言をお願いしたいと思うわけです。

最初の二点をひとつ……。○政府委員(渡辺修自君) 港湾の陸上運送問題につきましましては、旅客船問題が実は四十七年ごろから問題化しておるわけでございまして。ややおくれまして四十八年ごろから、橋がかかるとや

り相当の影響があるのではないかとのお話が出てまいりました。しかしながら、港の輸送の問題に限らず、港の輸送は本州、四国だけに特化してはおらず、港でございますから全国的に輸送をやっておられるというわけで、将来を考えると、総体的にはやはり港の取扱量というものはふえていくのではないかと、したがって余り影響はないんじゃないかという意見が一方にございまして、関係者間の合意を得るに至らなかったわけでございます。

そこで、五十三年ごろになりまして、マクロの話はわかる、しかしやはり、個々の港について個々の業種の実態においては影響があるんじゃないか、これをまず調査してみようではないかというふうに認識がなりまして、五十三年九月の先ほど申し上げました政府協議会の基本方針におきまして、港の輸送関係等の雇用に及ぼす影響について個々の港ごとに調査を行うこと、調査の結果影響が明らかになった場合には必要な措置を講ずることというのを決定いたしましたわけでございます。これに基づきまして、個々の港ごとの実態調査を進めようということで港労働調査委員会を設けました。自來ずつと調査を進めてまいりました。委員が現地に参りましていろいろ聞き取りを行いました。現地調査であるとか、それから政府調査と申しまして、いろいろ経済計算、コンピュータを回しましてやるような調査、それから労使の調査、それから地方調査としまして各地方公共団体が中心になりましてアンケート調査をするといったようなものも続けてまいりましたわけでございます。

本年の去る二月末でございますが、この委員会から中間報告がออกมาして、「個々の港運事業者の事業の実態によつては港労働に明らかな影響がある」と予測することができると、こういう中間報告であったわけでございます。そこで、別に関係省庁、本四公団、総評等で構成をされております本州四国連絡橋雇用対策中央協議会というのがございます。この協議会に中間報告を報告をいたし

まして、三月五日でございましたが、これについて今後幹事会レベルで必要に応じ立法措置を含めた所要の措置を検討していくというのを決定いたしましたわけでございます。その関係につきましては大臣が提案理由説明の際に口頭でつけ加えられたところでございます。

したがって、除外した理由でございますが、この旅客船の方につきましては、実は先ほど申し上げましたように因島大橋が五十八年中に完成するということでございまして、これに関連する旅客船事業者は多数に上っております。したがって、退職金の積み立てであるとかもろの措置を早急に始める必要があるという緊急性がございました。一方、港の陸上運送問題につきましても、ただいま申し上げましたように中間報告が出て、これから関係者で対策を協議しようという段階で、法案に間に合わなかったという点がありまして、それは、先日の御視察でもございまして、坂出港であるとか、徳島、小松島港であるとかというようなお話が出ておったわけでございます。これらは橋の完成がまだ若干遅くなりまして、そういう意味で、たまたま時間的な余裕もあるというところがございまして、今回の法案からは切り離すということにさせていただきます。しかしながら、私どももそういうことでございます。この雇用対策中央協議会におきまして、大体めどとしてはこの一年以内を目途にどういう措置を行うか、適切な結論を得たいというふうに考えております。

○国務大臣(斎藤幸夫) 局長からの御答弁で尽きていると思いますが、なお政府といたしまして、考え方としてはいまのプロセスを考えながら、特に提案を申し上げた後、港運送関係につきましましてはわざと申し上げたのは、やはり十分な配慮を持ってやるという姿勢を申し上げたわけでありまして。

今後の問題としては、影響が予想されるということで港労働調査委員会の中間報告が出された

わけで、いま説明のような形で多少のずれはありますけれども、今後雇用対策中央協議会でいろいろ検討されて、いま局長からは一年以内ということでございますが、協議会の結果をまわって、早い機会に港運送関係の方々も安心されるような措置を進めてまいりたい、このように考えるものでございます。

○西ヶ久保重光君 大体いまの説明で了解できると思うのでありますが、いろいろ話を聞いていますと、案外私どもが考えている感じと違って、やっぱり橋ができませんと運送業界は大きく変わるのです。むしろ、いま局長は船で遠方へ運んだと、遠方も橋ができるとトラックにどんどんかわつていくということになる可能性があるのだ、いま陸送は非常に活発だから、道路も整備されたし、運賃もそう高くないし、しかも時間的に早く着くというところで、したがって、ただ単に陸送関係も四国と本州の対岸だけでなく、遠いところまでそのまま行く。船の貨物輸送もかなり思ったより減るという可能性があるのでありますが、ひとついまの大臣の御答弁を信頼をして、ぜひ一日も早い御処置を心がけられたいという要望を申し上げます。

本法律案では、特別措置がとられるための順序として、運輸大臣が旅客船事業等について再編成基本方針を定め、また具体的に影響を受ける航路を指定し、それに基づいて各事業者がどう対応するかという実施計画を定めることになっております。再編成基本方針は、架橋に伴い影響を受ける航路における円滑な輸送を確保し、一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図るためにとられるいろいろな措置の前条件であり、旅客船事業等に対する行動基準にもなるものと思っております。その内容はどのようなことが盛り込まれるか、具体的に明らかにしてもらいたい。

またさらに、法案の内容が働き出すのはいつごろになるのかもあわせて御説明をお願いしたい。○政府委員(永井浩吉) 再編成基本方針の趣旨につきましましては、いま先生がお示しのとおりでござ

います。具体的な内容につきましては法案の三条に掲げてございまして、まず第一が事業の整備に関するところでございまして、架橋後の輸送需要に対応いたしまして、航路の変更とか、あるいは使用船舶の変更を行います。必要に応じて広く合併等を行って、最大限事業の維持確保に努めるべきことを定めた。このように考えております。特に、架橋後におきましても、架橋を利用できない離島につきましては離島整備法に基づきます航路補助等を活用していきたいというふうに考えておるわけでございます。

それから二番目の、不要となります船舶、資産等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利用を図れるような趣旨の内容を定めた。このように考えております。三番目が雇用の安定でございますが、同じような趣旨からできるだけ雇用の安定を図るべきであるという旨を定めた。と考えております。

さらに、規模拡大航路等につきましては、こういった雇用の安定あるいは事業の維持につきまして規模縮小航路事業者に対し協力をすべき旨を定めた。内容的にはこう考えております。

なお、この基本方針につきましては御指摘のように、私どもの行政の指針でございますと同時に、事業者の今後の運営の基礎となるものでございまして、なるべく早く定めたというところでございまして、海運造船合理化審議会への諮問あるいは関係省庁との調整もございまして、現在私ども事務的には法施行後数か月以内に基本方針を定めた。このように考えております。

○西ヶ久保重光君 関連して、きのう、おとといの現地調査で、橋のかかるところは何か自動車を通すことも考えておるし、それはいいんだが、橋がかかった結果、いま言った航路も大分変わるんでしょ。変わってくると、離島のさらに離島というのか、小さい島々がむしろさういうあおりを食って困る現象が起こるんじゃないか、これは全体が心配をしているんです。事業者にすれば、採算

もありますからそう簡単にいかぬと思うけれども、といつて島の諸君は、いままであった橋がもしもなくなれば大変なことです。これに對して何か運輸省では対策を考えておられるか。また、いまないといふれば完成時までは対策を立てて、そういう島の皆さん方が安心されるような具体的なことができるかどうか、この点ひとつあわせてお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(永井浩吉) 確かに、現在離島に参つております航路につきましては、本州—四国間の旅客、あるいは本州と大きな島、あるいは四国と大きな島との旅客を同時に運んでおりますので、そういう離島航路については経営が成り立っている航路が、橋ができませんという本州—四国間の旅客を橋に取られるということで、離島のお客だけでは経営が成り立たないという航路が相当出てくるのではないかと私は予想いたしてあります。この点につきましては現在でも離島航路整備法という法律がございまして、離島航路を維持するために所要の助成措置を講じております。したがって、そういう橋がかかることによつて離島航路が採算が悪くなるという場合には、この法律の積極的な活用によりまして関係離島住民の足を確保したい、このように考えています。

○蓄ヶ久保重光君 それはある程度費用もかかるだらうけれども、やはりやつてもらわなければならぬと思うから、ぜひそれを進めてもらうように全住民の期待を込めて要望しておきます。

本法は、対象範囲についてお伺いをいたします。法案では、対象範囲を一般旅客定期航路事業と関連事業に限定しており、関連事業については省令で定めるようになっておりますが、その内容はどのようなふうになっているのか、これが一点。それから第二点として、架橋に伴う影響は非常に広範に及ぶと思ひますが、貨物船、国鉄宇高連絡船等は最初から除外されているのはどういふ理由か、この点御説明願ひたい。

○政府委員(永井浩吉) まず、第一点の関連事業

の内容でございしますが、私どもは関連事業としては、一般旅客定期航路事業者から委託を受けましてその業務の一部を行っている事業を考えております。

具体的なケースといたしましては、たとえば切符の予約あるいは販売、船舶の出入港の際の網取り、網離し、あるいは旅客、車両の整理誘導、待合室、駐車場の管理といったものを旅客船事業者から委託を受けている、こういった事業者について関連事業として省令で定めたい、このように考えております。

それから、二番目の貨物船の問題でございしますが、貨物船につきましては、海上運送法と違ひまして内航海運業法という法律で監督していただくわけでございしますが、一般に旅客定期航路事業より監督が緩やかでございまして、旅客船のごとく航路ごとに免許するということではございません。したがって、事業の許可を受ければどこでも行けるというふうな事業、それから事業の廃止につきましても届け出で自由にやめられる、運賃は自由、あるいは船もいろいろ転用がきくというふうな実態でございしますので、架橋に伴います影響につきましても事前に、かつ自主的に対応できるんじゃないか、こういうことで本法の対象外としておるわけでございします。

それから、国鉄の連絡船でございしますが、現在、瀬戸内海では宇高連絡航路があるわけでございしますが、この航路につきましても、いわゆるDルートで国鉄が営業を行う、いわば、影響を与え側と受ける側が同一地帯ということにございまして、これの対応につきましても国鉄内部で十分措置できるであらうというふうな考えておりますので、本法の対象から外したわけでございします。

○蓄ヶ久保重光君 次に、航路の指定についてお伺いをいたします。架橋に伴い規模の縮小が見込まれる航路と拡大が見込まれる航路が指定されることとなりますが、現時点で、これらの航路はそれぞれ幾つ見込まれているか。

また、縮小等による離職者数はどの程度になるか。前にも報告にありました、このいわゆる拡大と縮小、そして、縮小による離職者数はどのように把握されておるか。

○政府委員(永井浩吉) まず、規模縮小航路でございしますが、現時点での調査でございしますので今後さらに正確に数字を詰めてまいりたいと思ひますけれども、一ルート三橋関係で四十七業者六十一航路というものが規模縮小、需要の減少が見込まれる、このように考えております。

それから、規模拡大航路につきましても、大鳴門橋が供用開始されました場合に、淡路島と阪神間、淡路島と本州間を結ぶ若干の航路について規模が拡大するであらう、このように考えております。

離職者の数につきましては、現在、先ほど申し上げました四十七事業者に雇用されております船員あるいは陸上部門の労働者が五千二百十五人と見込まれておりますが、これもきわめてまだ精度の高い調査ではございせんが、約四割程度の方が離職を余儀なくされるのではないかと考えております。

○蓄ヶ久保重光君 航路指定に基づいて事業者は規模縮小の実施計画を作成し、橋の供用から二年以内に運輸大臣の認定を受けることができることとされております。そして計画の作成に当たっては労働組合の意見を聞かなければならないとされておりますが、意見を聞くという意味はどういうことなのか。すなわち、労働組合の意見に反した実施計画の認定はあり得ないかどうかという点であります。よくこういうことで労働組合の意見を聞いたり、あるいは話し合うということがあるんであります。実際はなかなかそれが善意に施行されない点が多いんであります。この場合には、労働組合の意見を聞くということとは、労働組合の意見が反対の場合には実施計画はできないということなのかどうか、この辺をひとつはっきりとお願ひします。

○政府委員(永井浩吉) 実施計画の作成に当たり

ましては、労働組合の意見を雇用の安定につぎまして聞くことになっております。この場合、組合と事業者との意見が一致すればこれは問題ないわけですが、異なる意見の場合には、組合の意見を付して運輸大臣に申請させる、このようないふ手続を考えております。したがって、実施計画の申請を出す場合には、組合の意見も同時に運輸大臣のところへ出てくる。運輸大臣といたしましては、事業者の恣意にゆだねることなく、労働組合の意見も十分参酌いたしまして、適正妥当な判断を下したい、このように考えております。

○蓄ヶ久保重光君 意見が一致しない場合には併記してやる、これはいいと思ひます。あとは今度はあなたの方の責任になるわけですが、やはり労働者の実態を把握して、できるだけそういう意見が実施計画に反映するようにぜひ御考慮願ひたいと思ひます。

その実施計画の作成期間は橋の供用から二年以内とされておられ、変更も同じ期間に限られております。二年を経過後、旅客船事業の実態が計画と著しくそがを来したような場合はこれはどう扱われるのか。いわゆる二年以内とはいふんですが、二年後にそういったことがあった場合にはどういふような処置をされるのか、これを答弁してください。

○政府委員(永井浩吉) 架橋の影響によりまして特に輸送需要の減少につきましては、従来の架橋の例から見ましても、おおむね二年あればその減少の傾向は十分把握されると考えておりますので、二年経過後の影響というのはいささか生じないだらうと私は考えております。したがって、実施計画の申請あるいは変更の申請につきましても二年という年次で区切ったわけでございします。仮に二年経過後、大きな経済変動等によつて需要の増減等がある場合もあるかと思ひますが、それは架橋の影響というよりは、むしろ一般的な経済の変動等によるものと私も考えておるわけで、この場合には、一般の海上運送法の所要の手続によりまして必要な行政処分をしたいと考えております。

す。

○西ヶ久保重光君 架橋に伴う事業者等への影響が最小限となるように運輸大臣等の勧告権限も規定されているようにありますが、その内容はどのようなものであるか。

また、縮小航路ができる一方、拡大航路や新しい航路が考えられる場合には事業者に対して拡大航路等への優先免許等の措置があり得るのかどうか。いわゆる縮小業者が拡大航路ないしは新航路への優先的な処遇があり得るのかどうか、この点いかがですか。

○政府委員(永井浩君) まず、勧告の内容でございすけれども、再編成の基本方針に従いまして関係事業者が実施計画を策定し、承認を受けるわけでございますが、たとえば競合いたします事業者との関係がうまくいかないというような場合には、その調整につき適切な対応をするように勧告をする。あるいは規模拡大等の事業者に対し、規模縮小事業者の規模縮小事業につきまして協力をするというような勧告をすることを一応想定いたしておるわけでございす。

それから、労働問題につきましても同様でございまして、運輸大臣または労働大臣が必要な雇用の安定につきまして勧告をするということができることになっております。

なお、新しい規模拡大地区の新規免許あるいは新規参入といった問題でございすけれども、今回の架橋の影響によりまして規模拡大が考えられますのは、先ほど申し上げましたように淡路島と阪神地区が一定の期間、つまり明石海峡の架橋ができるまでの間はかなり拡大するであろうと考えられておりますが、新しくそこへ新規参入を認めるとは、かなりの問題だと思ひます。こういう問題につきましては海上運送法の免許基準、需給をよく見て免許することになっておりますので、この必要の手続によって処置したいと考えております。

○西ヶ久保重光君 架橋によりまして旅客船の利

用者が減少し、採算がとれなくなる。しかし橋が

かからない島も多いが、これらの島は航路縮小または廃止により必要な足もがれるという危惧があるのかと思ひます。これらのいわゆる架橋の恩恵に浴さない島民の足の確保は先ほどお尋ねしましたとおりでありまして、さらにこの点も考慮されて、こういう縮小あるいは廃止する事業者が

こういういふ言った島々に新しい航路をつくるというところは、これは具体的にあり得ないだろうか、恐らく採算が非常にとれないだろうと思ひます。したがって、先ほど局長も答弁されたように特別な措置をすとおっしゃっていたが、縮小業者とかあるいは廃止業者を優先的にこういうところに回す努力をして、国のある程度の助成をして事業者もこれはいいし、島民も助かる。これは一挙両得といひますか、そういうこともあり得るん

で、これは実際にはなかなか困難な面もあらうと思ひけれども、こういう点もひとつ努力してもらつたらいいんじゃないかと思ひますが、いかがでしよう。

○政府委員(永井浩君) 大体架橋のメリットを受けない離島につきましても、現在恐らく縮小の対象となる事業者が航路を持っていてと思ひます。そういうことでさらに経営が苦しくなるであらうことは十分予想されますので、先ほどもお答え申し上げましたように必要な助成を十分講じて離島住民の足を確保してまいりたい、このように考えております。

○西ヶ久保重光君 航路指定を受けた事業規模の縮小等を行った者に対して交付金を交付するということになっておりますが、その内容はどのようなものなのか、ひとつお聞きしたいし、また、その交付金の額はどの程度見込まれているのか。これはなかなかむずかしいことだと思ひけれども、実例等を示して、お聞きしたいと思ひます。

○政府委員(渡辺修司君) 交付金でございすけれども、本四の連絡橋の建設に伴う影響を軽減するために、その影響を軽減するための必要な費用を算出したしまして、それぞれの合計額を交付金として

交付するという仕組みでございす。法律では十

一条に記載しておるとおりでございす。まず、十一号第一号の関係でございす。これは資産の減価を埋めるための費用でございすので、資産の現在価格から処分の見込み額を差し引きましてその差額というものが基本になるうかと思ひます。

第二号は、資産の撤去に要する費用でございまして、法令等によりまして事業をやめましたような場合に撤去を義務づけられているものがございす。棧橋その他でございす。こういったものを実際に撤去するに要する費用でございす。

第三号関係が、事業の転換を図るために必要な費用でございまして、事業転換のために適当な期間が必要でございすので、従前の収益相当額——これはやめる場合でございす。規模を縮小する場合にその減益分の相当額になるうかと思ひますが、これを基準といたしましてその二年分ということを考えております。

それから、第四号が退職金の一部に充てるための費用でございす。先ほど申し上げました退職金のいわゆる特別加算分を考えておりまして、給与等の基本月額額の八カ月分に相当する額というふうに考えておるわけでございす。

そこで、先年から大体全体でどのくらいになるんだというお尋ねがございす。これはそれぞれ積み上げの計算でございすので、いまの時点ではやはり相当の仮定を置まして推定をするという程度しかまだできないわけでございすけれども、現在の状況に余り大きな変化がないというところで考えてみますと、一ルート三橋関係の事業者、先ほど四十七業者六十一航路というお話がございす。この関係で考えますと、大体二百億円程度ぐらいになるんじゃないかというふう

に考えております。

○西ヶ久保重光君 交付金の交付対象から関連事業者その他政令で定める者を除いているが、政令で定める者とは何か、また、これらの者を除外している理由はどうなのか。前の方には関連

事業者ないしは省令で定めた者というようなことが出ておりましたが、今度は関連事業者その他政令で定める者は除外するということになっておりますが、その政令で定める者とは何か、さらにこれを除外した理由はどういうことなのか。

○政府委員(渡辺修司君) 関連事業につきましては、先ほど海運局長から御説明がございまして、いわゆる代理店とかそういうものでございすので、本州四国架橋と直接の関係にあるというものはまずないのではありませんかという点でございす。またあわせて、一般旅客定期航路事業のように非常に強い法的規制を受けているものでもない。したがって、この本四架橋によりまして影響をある程度事前に回避することが認められているわけでございす。そういう点で、非常に強い法的規制を受けております一般旅客定期航路事業等とは若干異なるという点、それから数におきまして、先ほどの旅客船事業そのものに対しては比較的数量が少のうございす。場合によりましては、たとえば一般旅客定期航路事業等の合併等により現実的な対応が図れるという面もあるわけでございす。

なお、塩業の整備及び近代化の促進に関する臨時措置法におきましても、直接関係者だけを対象としておるわけでございまして、こういったような意味から関連事業につきましては除外をいたした次第でございす。

次に、政令でやはり同じように除外する者を定めることを予定しているわけでございす。たとえば本四架橋による影響を受けることを当然予見することのできる立場にある方、たとえば規模縮小航路の指定があつた以後新たに旅客船事業を開始された方が仮にあつたと思ひますと、これは規模縮小になるのに新たに事業を始められるわけではございまして、そういう場合にはこれは当然ちよつと政令で除外が必要であらうかと思ひます。

なおまた、別の観点からいたしますと、本四架橋の建設によりまして本来の使命をもう終わるよ

うなもの、たとえばこれは道路として建設するわけですが、仮に道路として旅客船あるいは渡船施設をやっているような場合がありまうと、これは当然のことながら、こういう補てんないしは助成の対象にはならないであらうというふうに思われるのでございます。

例として申し上げますならば、現在でも明石海峡につきましては日本道路公団がフェリーを運航いたしておりますが、これは仮に明石海峡の橋ができました場合には、補てんの対象というのはいささかおかしかろうと思われたいのでございます。

○西ヶ久保重光君 海運局長、いま関連業者が出ましたね。道路局長が説明したように、直接にはこの橋と関係ないけれども、この橋の建設で非常に大きな打撃を受ける旅客船の業者、その業者の下請とかいような関連して仕事している者の中で、それはなくとも大した影響がないというのでもかなりあると思うんですが、中には従属的に仕事をしている者もないわけじゃないと思うんです。そうしますと、業者も大きな影響を受けるが、したがってその関連業者も非常に大きな影響を受ける。こういう場合に、これは橋がかからなければ何も起きなかったことなんです。橋がかかったために直接業者は交付金を受けるけれども、いま道路局長の説明したのでは、関連業者は受けないことになりまして、何かそこに割り切れぬものをわれわれは感ずるんです。したがって、法的に関連業者が直接国が助成金を業者を通じて何か出せるようなことは、私はあることが望ましいと思っております。

○政府委員(永井浩吉) 関連業者につきましても、先ほど道路局長からお話し申し上げましたような趣旨で事業者に対する交付金の対象から除いてはいるわけですが、現在、精度がそれほど高い調査でございませうが、関連事業者も一般旅客航路事業者の諸作業の委託だけではございませんで、ほかに兼業をいろいろやっております。こういうのが大部分でございませう。したがって、もちろん影響はございませうけれども、直ちにその事業全体が廃業するというようなことは余り考えられないんじゃないか、このように私も考えております。仮にそういうようなおそれがある場合には、委託側の航路事業者あるいは県等と十分連絡いたしまして、しかるべき新しい事業のあつせん等を行うというようにことをやっております。

○西ヶ久保重光君 交付金の性格についてお尋ねをいたします。

本法案は全体として特別措置とされているのであります。交付金はいわゆる補償、すなわち憲法第二十九条第三項に基づくものであるのか、あるいは別の配慮によるものであるのか、その考え方を示し願いたいと思うのであります。憲法第二十九条第三項には「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができ」と規定してあります。この憲法の第二十九条第三項でやられるのか、あるいはいま言ったように特別配慮でされるのか、この点を御説明を願います。

○政府委員(渡辺修自君) 補償でやるのか特別の考え方であるのかというおたしでございませうが、この旅客船問題は、交通手段といたしましては確かに橋と完全に競合するものでございまして、その競合するゆえをもつて非常に大きな影響を受け、事業規模の縮小とか廃止を余儀なくされるものがあるというわけではございませうけれども、ただいま御指摘のございましたようないわゆる直接の財産権を収用したり使用をしたりというものではないわけではございませう。そういった意味合いから、私どもはこれは損失補償という範疇に

入るものではないというふうに考えているわけではございませう。しかしながら、たびたび申し上げておりますように、この旅客船事業につきましても公共、公益性がある、それから非常に多大な影響を受ける、しかも橋そのものが国家的なプロジェクトであるという点でございませうので、やはり振興なりそういった点につきましても特別の助成策を講ずる必要があるというふうに考えるわけではございませう。また、塩業の場合であるとか二百里の漁業の関係であるとか、こういったものにつきましても特別の助成の法律もあるわけではございませうので、これらを参考にいたしまして助成策という意味での交付金という構成にいたした次第でございませう。

○西ヶ久保重光君 言いたいことはあるんですけれども、時間もありませんからひとことでは言わずにおきましよう。

今度の措置が、特に影響が大きいことから特別にとられた措置であるという点からいいますと、今後同じような事例でどう対処するかによつては行政の平等が生じることもあると思うのであります。見解はどういうことなのか。また、過去に同様な例があったならばどう措置されてきたのか、この点もあわせてお尋ねいたします。

○政府委員(渡辺修自君) 今回のこの措置につきましても、本四架橋に伴う多大の影響があるという点でございませうが、他の架橋事業によりまして今回と同様に多大の影響があるという点、それから、したがって何らかの措置を講じなさいかぬというものが直ちに出来るかという点については、私も余りさういふことはないんではないかと思つてございませう。他の事例におきましては、やはり架橋事業の性格であるとか地域その他関係者に及ぼす影響の程度、それから影響があまりしてもそれを各地域でどの程度吸収できるかとか、それぞれ個別の内容に即しましてふさわしい解決を図っていくことが最も適切ではないかと思つてございませう。

な、従来こういった事例があるかどうかという点でございませうけれども、瀬戸内海に尾道大橋がすぐ因島のそばにございませうが、そのほかいろいろ二、三の橋がございませう。早瀬大橋、黒瀬戸大橋、こういったところがあるわけですが、特別の措置は一切とられておりません。とられた例といたしましては、やはり瀬戸内海にございませう音戸大橋、それから九州の天草五橋、同じく九州の平戸大橋、この三例では、架橋事業が主体になつて行つたわけではございませうけれども、関係の地方公共団体におきまして諸般の事情を考慮して、それぞれその補てんあるいは利子補給といったような措置がとられておる例がございませう。

○西ヶ久保重光君 次に、退職金支払い確保契約の業務は本四公団の業務としてはちよつと異質なように思われるのでありますが、本制度を取り入れた理由はどういうことなのか、お尋ねをしたいと思います。

○政府委員(渡辺修自君) この退職金支払い確保契約でございませうけれども、たびたび申し上げておりますように、旅客船事業は、橋がございませう使用されるその直前まで旅客運送事業をしなければいけないという義務があるわけではございませう。ということから、たとえば離職者が生ずる場合でも計画的にやめていくということができない。一時に多量の離職者を出さざるを得ない場合もあるわけではございませう。と申しますことは、直ちに一時に多額の退職金の支払いを行わざるを得ない。何らかの形でこれを積み立てておく必要があるわけではございませう。しかしながら、現在退職金の支払いにつきましても内部留保による場合と外部留保による場合があるわけではございませうが、内部留保の場合には、所要の退職金、たとえば全員が一度にやめたとき仮定した場合の退職金の四〇％までしか非課税で積み立てできない制度になっております。また、外部留保も立てていたしましては中小企業退職金共済制度であるとか特定退職金共済制度といったものがあるわけではございませうけれども、これは外部に積み立てるわけではございませうが、これらの制度は特定の退職者を受給者とする

という制度でございまして、退職者を確定した上で運用がなされる制度でございまして。今回の本四架橋の場合のように退職者が確定をしていない段階であらうか、積み立てておくということにつきましましては、いまあります外部積み立ての制度もなかなか適用したいという点があるわけでござい

ます。そこで、計画的に所要の退職金の積み立てを行った場合に税法上も適切な措置が講ぜられるようにする、それから本四架橋の供用に伴う現実の離職の形態に即した形で退職金の確保を図るという意味でこの制度を創設をいたしたわけでござい

ますが、本四公団がこれを扱うというのは、確かに御指摘のように若干公団の業務の内容から言いますと異質な業務ではございませうけれども、やはり本四公団が橋の事業を直接実施をいたしておりますので、旅客船業者の方と契約を締結するにいた

しまして、橋の事業の実態を把握してございまして、離職者がどの程度発生するかということにつきましましてある程度の見通しを立て得る立場にあるわけでございまして。それから安全確実に運用を

しなければいけないという点では、非常に公団でございましてから間違いないというような点を勘案いたしまして、本四公団でこの業務を行わせるように関係方面と折衝いたしまして御理解を得た次第でござい

ます。○西ヶ久保重光君 山根理事、いま言った退職金をあなただけで払うわけだ。この退職金を本四公団で支払うという業務をやるのは迷惑じゃないか、困っているんじゃないか。それはしょうがない、政府から言われればいやと言えないから。土

建屋さんは穴掘りたりするのはうまいが、しかし、離職者に対して退職金を払うという業務は余り得手じゃないと思うのだ。山根君自体が技術屋なんだから。だから、本四公団がその退職金の支

払いをやることは迷惑じゃないかと思うのだ。迷惑なら迷惑とはつきり言えば、これはまた道は生まれてくる、迷惑なもの無理にやっちゃいかぬ

のだから。決して、大臣がいっしょにやるけれども何も遠慮することないからにはつきり言ってください。

○参事人(山根重光) 私どもにこの法律で課せられようとしております業務の内容には、まず一般定期旅客事業者に対する先ほどの交付金の交付という仕事もあるわけでございまして。交付金の支払いでございまして。現実には縮小を余儀なく、あるいは廃止を余儀なくされた実施計画等に基づいて行

われましたものを確認をいたしまして、それに対する見積業務、支払い業務等もやるわけでござい

ます。その中には特別退職金の額等も含まれたものになるわけでございまして。そういつたただいま御指摘の退職金支払い確保

契約と申しますのは、いわば事業者の方が一般退職金を前もって積み立てておくというところでござい

ます。それから、性格としましてはなるほど異質だという点もあるわけでございまして、やはりこれは全体としては旅客船等に関する一環の仕事

者対策であり、従業者の方々に對する一環の仕事であるというぐあいに考えますと、私どもは大変限られた人数でやってまいらなければならぬわけで

あります。しかし、これは私どもがやってまいらねばならない仕事である、こういう点では、まさにこの支払い確保契約に関する業務につきましても遂行してまいらねばならぬ、かように

考えるわけでございまして。○西ヶ久保重光君 なかなか公団は殊勝な考えで

すが、やはり物事は得手不得手はあるし、やってはならぬこともある。それはしかし、公団でお金を払うというところもあるいは仕事をスムーズに推進させる一つのあれもあるかもしれない。私が心配するのは、ああいううすばらしい仕事を技術

的なものは、これはもう一応敬服する、しかし、さて勘定になるとどうかと心配なわけだ。まあ殊勝な公団の気持ちをしてこれはこれ以上言

いませうが、要するに、万遺憾なきようぜひお願いしたいと思ひます。不幸にして仕事を失った人々には離職者求職

手帳を交付して職業指導、職業訓練等を行い、ま

た雇用対策法に基づく給付金の支給等が規定されておりますが、職業訓練等の体制はどうなっているのか。また、これらの措置によって特に中高年齢

層の職業転換がスムーズに運んでいくのか。過去、特定不況業種あるいは二百海里に伴う漁船員

等と同じような措置がとられているようでありま

すが、これらの実態はどういうふうな効果を上げて

ているか。実は、一昨日の現場における事情聴取、意見聴

取を聞きましても、海員の皆さん方も非常に苦悩を訴えておられました。いまさらお上に上がって

何が出来るか、あるいは長い間大きい船なら別として小さい船で働いた、もう何か海員組合の代表

の方のお話によると、かわいい娘さんを大学にやるのはあきらめて就職させたり、また何か遠方に

行って家族と別れていろいろな実例を挙げた話がありまして。したがってそういうことを勧

案すると、言葉の上では職業あるいは職業訓練等

と申しておりますけれども、実態はなかなか容易

じゃない。これに対して政府はどのような温かい

施策を実施し得るのか。余りきれいな言葉は必要

ないから、現地の皆さん方が心から納得できるよ

につきましては三つほど法律がありまして、一つは漁業再建整備特別措置法、これは国際情勢などで減船を余儀なくされた捕鯨業とかあるいはカツオ・マグロの乗組員に適用する法律でありますし、それから国際協定の締結に伴う漁業離職者に関する臨時措置法、これは五十二年の法律でありますけれども、カナダとかあるいはソ連とかあるいはアメリカとかいう、そういう国際協定に伴いまして減船を余儀なくされた漁船の乗組員に対する保護策。それから一般的な船舶につきましては、船員の雇用の促進に関する特別措置法とありまして、これは内航船舶とかあるいは海はしけだとかそういう社会情勢の変化によりまして不況に立ち至って減船を余儀なくされた乗組員、そういう人たちに對する保護策ということであるという措置を講じております。

ちなみに申し上げますと、いわゆる最初に申しました漁業再建整備特別措置法につきましては、過去二百五十九人に対して三億九千七百万円ぐらゐの奨励金を支給しております。それから国際協定の締結に伴う漁業離職者に関する臨時措置法によりましては、過去六千六百四十六人に対して四十八億六千万円余りの支給金を支給しております。それから最後の船員の雇用の促進に関する特別措置法によりましては、千五百五十四人に対して四億三千三百万円ぐらゐの支給金を交付しておりますような状況であります。

それによりましてどの程度の再就職が可能になったかという点につきましては、この三法別の実績統計をとっておりますので、数字はちょっといまわかりかねるのでありますけれども、かなりの効果を私どもは上げておるのだらうという感じしております。

○政府委員(関英夫君) 船員関係についてお答えございましたけれども、私も陸上部門の方なりあるいは海員以外の陸上関係といふか、そういうふうな職種転換をして再就職を希望される方は私どもの公共職業安定所で求職申し込みをされたりいろいろな手続きをされる、こういう関係に

なります。

お尋ねの中に、まず過去のいろんな求職手帳の問題がございました。すでにお答えございましたもののほかに特定不況業種離職者臨時措置法の関係で、造船なんかを中心の不況業種から非常に大量の離職者が出たわけでございます。その数字をちょっと御報告申し上げたいと思ひますが、ことの三月までの間にこの特定不況業種の求職手帳の発給を受けた者の数が八万八千五百四十二人でございます。そのうち就職した者の数が五万七千四百七十一人、約六五%ということで、残りの方がまだ雇用保険の受給をしたり、あるいは手帳に基づき手当の支給を受けながら訓練を受けた職業指導を受けているというような状況でございます。

先生御指摘のように、中高年齢者の再就職というのは日本の雇用慣行のもとでは非常に困難でございます。企業としてはできるならば新規学卒を雇用してずっと雇っていくという雇用慣行のもとで中高年齢者の求人数がどうしても少ない。それからまた、たとえば船員から陸上部門にかゝるといふふうな中高年齢者になりまして職種転換をするというところは非常に困難でございます。いろいろな意味で中高年齢者の雇用というものは非常にむずかしい問題でございますので、先ほどもお答えございましたように、中高年齢者に特に手厚くいろいろな措置をこの法案で考えているわけでございます。

たとえば、船員から陸上部門にどうしてもかわらねばならないというような場合には、結局新しい職種の職業訓練というものを受けて新しい技能を身につけて就職していくことが重要でございます。都道府県立の職業訓練校あるいは雇用促進事業団で行っております職業訓練校で現に中高年で転職のための訓練を受けていらっしゃる方、非常に熱心にやっております。訓練をして技能を身につければ、それを生かして再就職という道が開けていくわけでございますので、私ども訓練の開始の時期の問題なり定員の問題なりいろいろ

ありますが、この法案がもし実施になつていって具体的にそういう希望者が出てまいりました場合には弾力的にそういう訓練を実施していく、あるいは公共の訓練施設では訓練が不十分といふ場合は、職種の合わないとか十分対応できないような場合には、民間の事業主に直接委託して行う委託訓練というような方式もございまして、あるいはまた、採用してみたいがどうかというような不安な事業主には、職場適応訓練というような形でその事業主のもとで訓練をしていただくという形で行うことも活用して、中高年齢者の再就職の促進に努めてまいりたいと思つております。

○西ヶ久保重光君 これは言うことはやさいのだからなかなかむずかしい問題で、私もここでしつかりやれと言つけれども、じゃあとなるとむずかしいのです。そこで、これは二百海里問題とか、造船は不況なんだね。相手はわからないのだから、原因を。ところが今度の場合は国がするわけだ、主体なんだ。国がやるのだからはっきりしているわけだ。国がそういう仕事をするんだ。国が仕事をやっているのだから、そこでひとつむずかしいけれどもできるだけ努力してもらいたい。

と同時に、同じできないにしても、やはり関係者のこれは人間の問題になると思ふのだが、同じことでも相手の立場を本心に理解して、相手の気持ちに寄り添ふような接触ができれば違ふのです。同じ結果でも、私がさっきから言っているのはそれなんです。できるかできぬかわからぬし、なかなかむずかしい問題もあるけれども、同じできないにしても何かかつんとしたのと、本心に相手も弱い立場だし苦しんでいる立場、それに対してやはり心のなごむような接し方があると思ふ。

そういうことでやっていると仕事もうまくいくし、相手方もまたずいぶん違ふと思ふ。そういうふうなひとつ対策をぜひお願いしたい。これは人間の問題はむずかしいけれども、むずかしいからといってやっぱりやらなきゃいかぬのだ、それをお願いしたいと思ふ。これは答弁要りません。

次に、法案の第二十四条では、国及び地方公共団体の努力義務を定めておりますが、その内容はどんなものか。単なる努力規定だけで終わることなく、積極的に事業転換、雇用の確保等に対応していくべきだと思ふのでありますが、これもいま言ったように、ただこうしますじゃなくて、当事者がじいんとくるようなことであつてほしいと思ふのだが、いかがでございますか。

○政府委員(渡辺修司君) 第二十四条の一項におきましては、「(国等の施策)」の中に事業の転換のための措置といたしまして、「必要な資金の確保又はその融通のあつせん」ということを規定しておるわけでございます。幾つかの制度がすでにあるわけでございます。それについて申し上げますと、中小企業金融公庫における事業転換貸し付け、これは設備資金と運転資金と両方でございまして、それから国民金融公庫におきまして事業転換、構造改善貸し付け、これは設備資金だけのようでございます。それからなお、若干適用の範囲は狭くなるようでございますけれども、中小企業事業団における高度化資金貸し付けという制度もございまして、これも設備資金でございます。こういった制度金融のために必要な資金の確保であるとか個別具体の融資のあつせんということをお私ども一生懸命努力をさせていただきますと思ふわけでございます。

なお、こういった制度的なもの以外にも各地方公共団体等におきましても、いろいろの社会情勢の変動に対応いたします対策をすでにお持ちのところもございまして、こういった点につきまして今後とも私どもも地方公共団体にもいろいろ御協議を申し上げ、またお願いをし、積極的に取り組んでいただくようにやってみようと思ふわけでございます。

なお、職業指導、職業訓練等につきましては先ほど運輸省、労働省からお答えがございましたので省略させていただきます。

○西ヶ久保重光君 最後に環境庁にお尋ねいたします。

瀬戸内海は代表的な日本の景勝地であります
が、そのことがやはり本四架橋がなかなか決定し
なかつた理由でもあると思うのであります。美し
いあの自然を今度は橋げたが——橋をかけるとい
う技術については、これは世界的なものらしいん
ですが、それは今度は景観その他に対する問題点
がいろいろあるかと思うんです。それで、あの
本四架橋と自然との調整あるいは環境保全の問題
が当然あるわけでありまして、この架橋に関する環
境評価、いわゆるアセスメントは事業主体の本四
公団が実施をし、縦覧を経て環境庁が認可したと
いういきさつをたどっております。しかしそのア
セスメントのあり方について、現地や各種団体か
らは種々の批判が出ていることは、これは当然だ
と思うんです。

そういうことを踏まえながら環境庁にお尋ねし
たいのは、公団が実施した環境評価に対する環境
庁の見解の説明と指摘事項等は何か付されている
のか、その点についての説明。自然環境、生活環
境に大きな影響が予想されるこうした大型プロジ
ェクトの場合、事業主体みずからアセスメント
を実施する現行制度は問題が多いと思うのであり
ますが、この点についての環境庁の見解。

第二点として、現在の制度ではアセスメントに
対する地域住民の関与の方法、住民参加が十分で
ないと思うんです。住民理解と協力が得られない
ままに事業に着手することは、これは現在のところ
やむを得ないと思うんです。たとえば日弁連シ
ンポジウムでも問題を指摘しているとおりであり
ます。公共事業等は、通常はその地域の開発整備
が中心課題のほうでありますし、今後の制度確立
のためにも環境庁の見解を明確にしていただきた
いと思うんです。

最後に、第三点として、環境庁は五十四年度か
ら環境保全基金の制度を発足しているようであり
ますが、制度の目的、資金構成、対象事業、事業
実績等についての御説明を簡潔にお願いをしたい
と思います。

○説明員(森下忠幸君) 第一の点についてお答え

申し上げます。

児島一坂出ルートの連絡橋事業につきまして、
これにつきましても環境庁が環境影響評価の基本
指針というものを五十二年に御提示申し上げまし
て、これを受けた形で建設省、運輸省が環境影響
評価の技術指針それから技術指針の実施細目をお
つくりになりました。これに基づいて評価書案を
公表され、住民の意見を求められ、知事、市長、
町長さんの意見を求められ、環境庁長官も意見を
申し上げ、これに基づいて環境影響評価書を公表
されたということになっておりまして、私どもと
いたしましては、この基本指針に基づいて適正な環
境影響評価が実施されたと考えております。内容
的にも地域環境保全の観点からも意味があつたと
いうふうに考えておるわけでございます。

環境庁長官がこの評価書案に対してどんな
意見を申し上げたかということでございますが、
環境庁といたしましては評価書案を十分慎重に審
査いたしましたし、大気の関係、大気質それから騒
音、水質、自然環境等について意見を述べたわけ
でございます。この意見に対して公団の方
からは御見解が示されるとともに、あるものにつ
きましては最終評価書の中に私どもの庁の意見が
反映されているという形になっております。

なお、案件によりましては、細かい事項により
ましては調査や検討に時間を要するものもござい
まして、こういうものにつきましては、引き続き
公団が調査を実施しているというふうに御報告を
受けておるわけでございます。

それから、お尋ねの中で、大きなプロジェクト
について事業主体が自分でアセスメントをやると
はどうか、現行制度上問題があるのではないかと
いうお尋ねでございますけれども、この本四連絡
橋を初めとしまして、わが国で行われております
大きな事業のアセスメントはおおむね事業者が実
施しておるわけでございますが、なぜ事業者が行
うのかということにつきましては、環境庁は、次の
ような理由から適当であると考えておるわけでご
ざいます。

一つは、環境に大きな影響を及ぼすおそれのあ
るような大規模事業を行おうとする者が、事業の
実施に伴う環境への影響について自分の責任でこ
れを調査し、予測し、評価をし、その結果を地域
住民や地方公共団体に提供していただきまして、そ
の意見を受けてこの評価書を作成する。これは事業
者の責務である、事業者の義務であるということ
から適当であるということが一つ。

それからもう一つ、この調査、予測、それから
評価を一体として事業者がやるということにより
まして、この評価の結果に対しての事業者の責任
が明らかになる。そして、この評価をしたという
ことだけでなく、この評価の結果を事業者の具体
的な事業の計画や公害防止の措置の中に反映させ
るということにより、環境に配慮した事業計画が
策定されることになるということで適当だと思つ
ております。

もっとも、先生御指摘の中にあるかと思ひます
けれども、この事業者の行います、こういった手
続がばらばらであつてはいろいろ問題があるのじ
やないかということもございまして、環境庁と
いたしましては、国が関与する事業につきまして
はこういった手続を統一的にやる必要があるかと
考えておりまして、そのための準備をいろいろ考
えておるところでございます。

第一の御質問に対して私の方からお答えいたし
ました。

○説明員(清水良次君) 住民関与に関する御質問
でございます。

御指摘のように、適切な住民関与を行うという
ことは、環境影響評価の手続の中で非常に重大な
柱の一つであるという認識に立っております。こ
うした認識に立ちまして、ただいま申し上げまし
た基本指針、この基本指針の中でも環境庁といた
しましては、住民関与の手続といたしまして、評
価書案の縦覧のこと、説明会を開催すべきこと、
それから関係住民の意見の提出といったようなこ
となど、適切な住民関与がなされるようにこの基
本指針の中で明らかにいたしてきていますところ

でございます。こうした住民関与の適切なルールづ
くりをいたしますためには、ただいま申し上げ
ましたけれども、政府が現在国会に御提案を申し
上げております環境影響評価法案、これを御審議
を賜りまして、一日も早く、いわば法律に基づ
く環境影響評価制度の確立を図っていくというこ
とが重要なのではないだろうかというふうに考
えている次第でございます。

○説明員(高峯一世君) 第三点の御質問にお答え
します。

本州四国連絡架橋自然環境保全基金についての
お尋ねでございますが、まず、この目的でござ
います。児島一坂出ルートが建設されますと、
これは瀬戸内海国立公園の中央部に新しい橋とい
うのができるわけでございまして、この新しい構
築物を自然景観にマッチさせるためにはいろいろ
な施策、事業が必要でございます。これにつきま
しては、国なり地方公共団体が当然いろいろやる
わけでございまして、国、地方公共団体でござ
いますと、法令やら予算やらの制約がございまして
きめの細かいところまで手が届かない。それをカ
バーするために、地域の関係のある方々から基金
を出資していただきまして、それでこの自然環境
保全基金をつくりまして、それがきめの細かい事
業をいたしまして、構築物と自然環境をマッチさ
せるような事業をするという趣旨のものでござ
います。

それから、資金構成でございますが、この資金
につきましては地元の岡山、香川両県から二億、
それから地元関係の方々の出資が現在二億五千
万、合計四億五千万が集まっております。なお、
出資につきましては関係者の御助力を得まして、
できるだけたくさん集めましてりっぱな事業をや
りたいと考えておるところでございます。

対象事業でございますが、大きく分けまして五
点ございまして、一つが自然環境の保全のために
必要な土地の買い上げとか、それから工事に伴う
荒れ地に対する緑化修景、それから美化清掃事業
といったものに対する助成を行う。それから自然

環境保全のために協力していただく土地所有者に
対して奨励金を交付する。それから自然公園の適
正な利用のために必要な施設の用地の買い上げに
対する助成。それからその周辺の自然環境の保
全。それから自然公園の適正な利用に關します調
査研究。それからそれに関連いたします自然保護
思想の普及。こういったことを事業の対象とい
ております。

現在、五十四年の末にスタートいたしましたの
で、まだスタートして一年余でございますので、
現在やっております事業は、思想普及の事業とい
たしましてパンフレット、リーフレットの作成。
それから岡山、香川の観光協会が美化清掃事業を
やっております。それに対して補助金を交付して
おります。

それから、調査研究事業といたしましては、基
金が中心になって行います自然環境の事業をどの
ように実施していくかというマスタープランをつ
くるための事業計画の調査をいたしております。
これにつきましては、環境庁で五十五年度二千
万、五十六年度一千八百万の調査委託費を計上
いたしまして、これに基づいて実施しておりますの
でございます。さらに、本四公団からも自然環境調査
についての調査の委託がなされまして、これを実
施しております。

以上が基金の現状でございます。

○理事(増田盛君) 午前の質疑はこの程度とし、
午後一時十分まで休憩いたします。

午後零時十二分休憩

午後一時二十一分開会

○委員長(宮之原貞光君) ただいまから建設委員
会を再開いたします。

休憩前に引き続き、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
を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○二宮文造君 午前中に続きまして、提案の議題

につきまして若干質問をいたしたいと思ひます。
やはり問題の性質上、少々西ヶ久保先生の御質疑
に重複する面もありますが、お許しをいただきな
がら質問を進めたいと思ひます。

まず、本案の前に、本四架橋の実施に係る問題
について若干伺ひをしておきたいと思ひます。
けさも質疑がございましたが、去る四月十七日
に第二次臨時行政調査会の第五回会合で、二年が
かりで審議する行政改革の基本的調査審議事項
と、七月上旬をめどに答申をします当面の緊急課
題が決められております。その当面の緊急課題の
中で、支出削減策の一環として既存大型プロジェ
クトの一時凍結という問題が掲げられておりまし
た。総理もそれを補足するように、大型プロジェ
クトの見直しを言明されております。これにより
まして、本四架橋の一時凍結という可能性もこの
文案で見限りや心配になってくるわけであり
ますが、冒頭に大臣の所見を伺つておきます。

○国務大臣(青藤滋史君) おただしの件につき
まして私も大変痛める問題でございます。国
の重要施策としての行政改革、財政再建につきま
しては、われわれは積極的にこれに協力しなければ
ならないわけでありまして、いま御指摘の第二
臨調で言われる大型プロジェクトの凍結という問
題、さてこの本四架橋まで含めるかということが
問題であるかと思ひます。一律に大型プロジェ
クトといつても、いろいろとそれぞれ大きな目的
があつて執行された問題でありますだけに、大き
なプロジェクトとなつて実現を図つておるわけ
であります。この本四架橋はささかほかの大型
プロジェクトと違うような意味合いを持つてい
るのではなからうか、私はかように考えます。

といひますものは、やはり国土の均衡ある発
展、あるいは地域の経済の発展を図るというよう
な意味合いもありまされども、何といたしまし
ても四国の方々が本土とつながるという四百万の
方々のこれは歴史的な切実な悲願であつたらうと
思ひます。これがいま科学技術の進歩によつて実
現しようとしておるところ、しかもその効果は非

常に大きいものがあるわけでありまして。均衡ある
発展もそうでありまされども、西部地域の
経済圏に及ぼす影響、あるいはとく瀬戸内航路
の安全を脅かすような事故等を考えましたとき
に、あらゆる角度からこれはもう一日も早く成し
遂げていかなければならない問題でありますだけ
に、いろいろな状況につきましてはよくわかつて
おりますが、何としても私は継続をして促進を図
つてまいりたい、このように考えるものでござい
ます。

歴史的な悲願、そしてこれが計画にのせられて
十何年たち、本四架橋公団ができてもう十四、五
年たちましようか。しかも三ルート、いろいろ
な状況があつて一時凍結されましたけれども、と
にかくやるといふことで一ルート三橋というよう
な問題の実現性を求めてきておるわけで、あれこ
れ考えましたときに、どうしても他の大型プロ
ジェクトと同一の考え方ですべき問題ではない、
このように考えますので、いろいろなむづかしい
問題はありますが承知いたしながらも、やはりこの
問題だけは継続して促進を図つていかなければな
らない、また図るべきである、また図るようにな
る、このように私は考えているものでござい
ます。

○二宮文造君 ただいま大臣から連絡架橋につき
まして、四国の四百万の県民の願望あるいは長い
経過を振り返りながら、ぜひこれは推進をし実現
をしてまいりたいという力強い発言があつたわけ
でございます。

ちょっと大蔵省にお伺ひしたいんですが、本四
架橋の建設の促進につきまして、大蔵省は完成を
するのは児島一坂出ルート一本にしぼつて、ほか
の二ルートは現在建設中の橋が完成したら当分の
間建設を中止したい。ほかの二ルートといひ
ますと、いわゆる一ルート三橋がついせんだつて
一橋加わりました、もうすでに大三島橋は供用を
開始しておりますから、残るところは一ルート三
橋となりますが、それが完成したら当分の間建
設を中止したい、こういう意向を漏らされてお

ますが、この点はどうでしょうか。

○説明員(保田博君) お答えをいたします。

大蔵省といたしましては、本四連絡橋について
一ルートのみの促進を図つて他の三橋についてこ
れは抑制ないし中止をするというようなことを決
定したつもりはございません。

○二宮文造君 逆説論法でこう言われると、つ
いまいの言葉まで耳を傾けなきゃならぬようなこ
とになります。要するに、すでに着工している
ものについては一時凍結はない、このようにわれ
われも理解してよろしうございませうか。

○説明員(保田博君) 大規模プロジェクトを今後
どういうふうに進めていくかということにつきま
しては、われわれとしましては、大規模プロジェ
クトであるがゆえに一律に扱いを決めるというよ
うな不十分な態度はとつていないつもりでござ
います。

お尋ねの一ルート以外の三橋についてどう扱う
かということでございますけれども、われわれと
しましては、これらのプロジェクトの国民経済に
与える影響でございますとか、あるいはこれらの
プロジェクトは多くの資金を有利子の財投資金に
頼つておりますことから、これらの事業を途中で
中止し、あるいは抑制することが将来のこれらの
事業の採算に与える影響といったようなことをも
考えあわせてその扱いを決めたいと考えておるわ
けでございます。

いづれにしましても、本四連絡橋の今後の事業
の進め方につきましては、先生の御質問の中に
ございましたように第二臨調におきまして、そのほ
かの大規模プロジェクトと同じくいろいろ多角的
な角度から御検討があらうかと思ひます。われわ
れといたしましては、その御審議の状況なり答申
の結果なりを極力尊重いたしまして、担当の事業
官庁等々とも相談をいたした上で結論を得たいと
いうふうに考えております。

○二宮文造君 よけいなことを私聞いたような気
がして、大臣の答弁そのままだではしつた方がよ
かつたかともいま考えておりますが、しかし主計

官のお話でございまして、何といつてもやはり政治的な意味は大臣の答弁の方に尽きていますと私は受け取りまして、次の質問に入りたいと思います。

この架橋のこれまでの進捗状況でございましてけれども、けさほど答弁がございまして、児島一坂出ルートについては六十二年に完成をしたい、それから大鳴門橋については五十八年をいし五十九年、それから因島大橋については五十八年というふうに答弁をいただいたように伺いましたが、伯方・大島大橋については完成の予定年次はいつと見られておりますか。

○政府委員(渡辺修自君) 伯方・大島大橋につきましては去る三月に起工式を行いまして、ただいままだ準備工に着手をしたという状況でございまして。今後工事を進めていく間にやはりいろいろ工事の状況等からだんだん判断をいたしたいと思ひますし、またこういう時期でございまして、予算関係が今後どうなっていくかまだ不確定なところがございまして、伯方・大島につきましてもまだ完成の見通しを立てていない状況でございします。

○二宮文造君 この辺がどうも怪しくなってくるわけで、大臣にせつかくの御努力をお願いしたいと思ひわけです。あの方面の離島の問題については大臣の方も頭の中に地図がございまして、うが、とにかく伯方・大島大橋も離島関係の方にとつては非常に渴望する橋でございまして、また関連する大三島橋がすでにできておりますが、その供用開始をしてもそれにもまた非常に影響も出てくるというふうに私は思ひますので、ぜひ御努力をいただきたい。

そこでA、D、Eと順次私もぜひただしておきたいと思う問題について質問を進めてまいりたいと思ひますけれども、Aルートの大鳴門橋でございしますが、この大鳴門橋に関連をします淡路島の島の中の一般国道二十八号、いわゆる淡路縦貫道の事業区間はどこまでを考へておりますか。

○政府委員(渡辺修自君) 淡路島内におきまして二

十八号の事業につきましても、大鳴門橋を淡路の方へ渡つてまいりまして、それから西淡一三原一洲本等を経まして津名インターチェンジまでを事業区間というふうに考へておるわけでございします。これにつきましても、島内における交通需要であるとか関連道路の計画、それから淡路と阪神間のフェリー、これが明石がでる前は、橋を渡つてきました交通量がフェリーで阪神間に結ばれておりましたので、フェリーの就航状況といったようなものを勘案いたしまして、大鳴門橋から津名インターチェンジまで約三十三キロというふうにしておる次第でございします。

○二宮文造君 予定によりまして、津名インターチェンジから淡路インターチェンジ、いわゆるその間に北淡とか東浦とか淡路インターチェンジというふうに予定としては線が入つていたわけでございしますけれども、特にいま御説明のように、津名インターチェンジから一番北端の淡路インターチェンジまでの間を大鳴門橋関連から除外した理由はどういうふうに説明されますか。また、じゃ除外をしたこの区間の事業着手の見通しはどう思つておられるか、二点あわせて伺いたい。

○政府委員(渡辺修自君) 除外いたしました理由といたしましては、先ほども申し上げましたような関連道路の計画を立てながら進めなければいけないわけでございしますが、たとえばインターチェンジからいきなり細い道を通つて在来線の二十八号に出るといふのもむづかしいわけでございまして、二十八号のたとへば手当て等もしながら進めていかなきゃいかぬというようにございまして、いまのところ津名インターチェンジあたりがそういう意味でも適当でございします。二十八号の津名バイパスもいまちやうどやつておるところでございします。そういうようなこと、それからフェリーの就航状況等から見まして、津名でいまのところ切つておくのが最も適切であらう。岩屋まで参りまして、あそこは非常に地形も急峻でもございしますし、もうちやうど手前で切る方が交通処理上もいまのところよろしかろうという意味

でございします。なお、明石海峡の橋がまだ凍結状態ということになっておりますので、これが具体的に始まらないという点も当然考慮の中に入つておるわけでございしますが、私どももいたしましてはこの明石の計画をさらに程度を高めていく調査あるいは試験をやつておられますけれども、これとあわせて津名インターチェンジと淡路インターチェンジ間の道路の調査につきましても進めております。ただ、いまのところそういうことももの条件を勘案いたしまして、事業化の見通しはまだ立てておりません。

○二宮文造君 それからもう一点、この大鳴門橋につきましてもけさほど説明がございましたけれども、

〔委員長退席、理事西ヶ久保重光君着席〕

いわゆる鉄道と道路の共用部の費用負担の割合が当初より変わりました。五十五対四十五が八十九対十一、いわゆる鉄道が百分の十一という割合になりました。この辺の事情を説明をいたして、それに関連してものと質疑を続けてまいりたい、こう思ひますが……。

○政府委員(渡辺修自君) けさほど実は、当初五十五対四十五と申し上げましたのがちやうど私の記憶違いでございまして、Dルートの話でございまして、間違えておりました。申しわけございせん。当初大鳴門橋は五十九対四十一でございしました。ところが最近の経済社会の状況の変化によりまして、大鳴門橋を通ります予定の四国新幹線の建設のめどがまだどうもひとつはっきりしないというようなことで、大鳴門橋の鉄道分の先行投資をなるべく少なくしておきたいというお話があったわけでございします。負担割合をできるならば少し変更して、鉄道分を減らしてほしいというお話でございします。そこで工事をほとんどんやつておるところでもございまして、いろいろ検討いたしました結果、大鳴門橋の複線の鉄道が乗る予定でございしますのを、線路は二つ敷きますけれども、実際に一列車しか乗らないということ、少し鉄道分の負担を少なくするというにいたし、

かつ道路橋としての支出分を優先的に先出しをする、足らずまいは鉄道で負担をしていただくということにいたしました。八十九対十一に変更した次第でございします。決定をいたしましたのは五十四年一月でございします。

○二宮文造君 それらのことを、ずっとAルートの変遷というものを振り返つてみますと、結論として明石海峡大橋の併用橋がきつて至難ではないうたろうか。絶対にむづかしいというところではなくて、いまだ技術的に検討の段階にある。現地でも、ならば道路単独橋に明石海峡大橋を考へてもならぬというふうな意見が非常に強くなつてきた。にもかかわらず、大鳴門橋については併用橋でいまだ進んできた。しかし国鉄の財政再建とか何とかという問題も出てくるし、当分供用開始の目算もつかないのでも、費用負担も軽くなるといふふうな、いわばAルートには鉄道新幹線が乗る構想であつたのが大分後退をしてきた、こういう実情の中に、私は、費用負担の割合等もこのように変わつてきたのではないかと思ひわけです。ところで、兵庫県にしてみても淡路にしてみても、いはまた関係の自治体にしてみても、このAルートを何か本土につなげるようなそういう構想はないもんだらうか。明石海峡大橋が併用橋がむづかしいとするならば、あるいはトンネルをつくつたらどうかという意見もあり、最近には和歌山県等が非常に力を入れました。紀淡海峡のトンネル構想というものを打ち出して。さらには南海電鉄がこの和歌山県の呼びかけに呼応いたしまして、これに国鉄の大阪支社というんですか、そちらの方も合同いたしまして、それらの紀淡トンネル構想というものが非常に熱意を持って構想をまとめ始めています。こういう状況が伝えられておりますけれども、運輸省の方にお伺ひしたいんですが、紀淡海峡のトンネル化というのは技術的に青函トンネルに比べて楽だというふうに言われておりますが、その辺はいかがでしよう。

○政府委員(永光洋一君) 紀淡トンネルの構想につきましても、地元の地方公共団体等が中心にな

りましてそういう構想を進めるといいますか、検討しておることにつきましては承知いたしております。それで、このトンネル化につきましては、技術的に青函トンネルとの比較はどうか、あるいは可能性はどうかとか、こういう技術的なお話でございまして、われわれも実際上、具体的に難易度につきましてまだ調査を行ってはいないので断言することはなかなかできないわけでございまして、青函トンネルの掘削に伴いますところのいわゆる開発された技術というものを駆使してまいれば、当該紀淡海峡のトンネルの掘削につきましても不可能ではないというふうに考えております。

○二宮文造君 至難ではないどころではなくて、鉄建公団あたりでは、その事業費が三千億ぐらい、これでトンネルは可能だ、また、事業もそんなにむずかしいものでもないし、すでにまた泉州沖に関西新空港もできる、こういうふうなことが関連して、大阪から和歌山、さらにはそれを淡路、徳島につなぐというふうな路線がきわめて実現可能であるという考えのようですが、それらの、ただ単に研究段階ということではなくて、実施を見通してそういう議論がいま高まりつつあるわけですが、もう少し運輸省なり国鉄なり、そういう側のこの問題に対する取り組み方について御説明をちょうだいしたいと思います。

○政府委員(永光洋一君) 地元でそういう構想があつていろいろ検討をされておる、あるいは、地元の交通事業者、南海等も含めて、あるいは国鉄のいわゆる駐在員の技術者等も含めていろいろ検討をされておることはわれわれも知っております。それで、そういう技術者の方々がそういう意見を述べられたこともわかっておりますが、われわれとしても正式に調査したわけでもございまして、いま申しましたようなことでございまして、が、実際上、紀淡トンネルの構想につきましても、やはりどうしても明石海峡大橋の取り扱いとの関連がございまして、それと別途のこととでトンネルだけということの議論をすることについていろいろ問題があると思ひますが、そういう状況でございまして、

○二宮文造君 国鉄部長、紀淡海峡から淡路島までの友ヶ島を通過する距離は一体どれぐらいか勉強されましたか。

○政府委員(永光洋一君) 海域の延長は私のいま存じ上げております数字では、紀淡が十キロメートル、青函が二十三キロメートルということでございます。

○二宮文造君 やはり明石海峡大橋の決着をどうつけるかということが、大臣、次の大鳴門橋が完成を、それが本土とどうつながるかというかぎになろうかと思ひます。一時凍結のままになつております明石海峡大橋の去就を大臣はどういうふうに御理解されていらっしゃいますか。

○国務大臣(斎藤隆夫君) 明石海峡大橋の工事実施計画につきましては、すでに運輸大臣と連名で認可をいたしておるところでございます。したがって、これは現在の大鳴門橋の推移を見ながら当然技術的、あるいは周辺の方々の御理解を得て進めるべき問題であらうかと思ひます。ただ、紀淡トンネルとの関連につきましては、私はその方につきましても直接まだ承知いたしておらないわけでありまして、地元の単独橋としての御要望等々これあり、この関係につきましては関係省庁ともよく話し合つて、今後の可能性の調査の取り扱い等につきましてもせつかく検討しなければならぬ問題ではなからうか、このように考えているところでございまして、

○二宮文造君 もういまも大臣から御答弁がございまして、関係六団体です、ね、徳島、兵庫、高知の各県、大阪府、神戸市、大阪市、この関係六団体では、ちょっといまの状況では明石海峡大橋はからぬ、ですから、ぜひひとつこれは道路単独橋に切りかえてわれわれの期待にこたえてもらいたいという意思統一を図つて大臣等にも折衝というか、働きかけを始めておりますし、それはもうすでに大臣も御承知のことでございます、それから、せっかくできたこの大鳴門橋をどう使ひ切っていくかといひますか、機能的にまた経済的に大

鳴門橋を活用するといひますか、そのためにはどうしても本土との連絡、鉄道の連絡というの必要にならうかと思ひます。

もしこの紀淡トンネルという構想がまとまりますと、これは国鉄の方で、国鉄の大阪駐在理室でワーキンググループという、これは研究機関のようでございますけれども、グループの研究だ、このように評価はされておりますけれども、

いわゆる本四大環状線という大きな計画を國の上にあらわしてそれぞれの数値をはじいていらつしやる。私はそれを一読しまして、これはもし紀淡トンネルというものを事業の中に入れてやつていけば、新たな意味での本州とそれから四国、阪神を中心にした四国の東半分、ひいては高知県にまで非常に大きなインパクトを与えるのではないかと、そういう感じがしてなりません。

もう説明するまでもなく、大阪駅からずつといまの阪和線を伝ひまして和歌山へおり、その途中にはやがてつくり出されるであろう関西新空港がある。そして紀淡トンネルで淡路に上がり、大鳴門橋で徳島に出、そして高徳本線を使って高松へ出、今度は見島一坂出ルートを使って岡山に出て、姫路を経由して神戸、大阪へ戻る、この環状線が成立するわけです。そして特急でも走らせますと時速も相当バワーアップできるだらうし、時間も短縮できるし、これで初めて大鳴門橋なしは見島一坂出ルートの橋の利用率といひますか、それが倍増、それ以上の効果が発揮されるというふうな交通体系を考えられておるわけでございます。この点はどうか、運輸省あたり、あるいは国鉄あたりではどのようにワーキンググループの努力といふものを評価をされておるのか、伺いたいと思ひます。

○説明員(半谷哲夫君) 大阪に駐在理室がございまして、その職員がワーキンググループをつくりまして、主として関西、担当区域は関西でございますから、関西区域における鉄道の将来のあり方というふうなものを勉強してある中で一つの案として考えられているものでございます。こう

いった、将来に向かって現在国鉄が経営再建その他で非常に当面している問題は多いわけでございますけれども、鉄道が将来にわたつて次の世代にどういう形で引き継いでいっていかうかという非常に遠大なといひますか、そういう考えから、いろいろその地域地域で取り組んでいくというところは必要なことではないかと考えているわけでございます。

この案が出ましたのは、実は関西新空港、現在いろいろ御検討が進んでいるようでございまして、けれども、その関西新空港のアクセスとして鉄道も、その地域の関係者の方々の間に国鉄駐在理室も入りましていろいろ勉強しているわけでございますが、そのときに、実はことしの四月に大臣認可をいただきましたけれども、大阪の外環状線の複線電化をいたしまして、いままで貨物専用でありました線を都市交通線につくりかえるという御認可をいただいたわけでございます。これは大阪の都市交通線でありまして、空港に対する一つの案として、それをさらに南下いたしましたこの新空港に入れるというふうなことも一つの案として検討されているわけでございます。それからさらに、その線を延伸いたしますと、先ほど先生のおっしゃられました紀淡海峡を海底トンネルで抜けるというふうなアイデアも出てくるわけでございます。それを考えますと、そうなたたききの鉄道路線、在来線の使い方というものを改めてながめ回してみますと、いま先生のおっしゃられた大環状線というふうな運輸計画もできるということでございます。そういう将来に向かって一つのビジョンを検討しているという段階で出てきた案でございます。

ただ、これはまだ国鉄が実施に向かって取り組むとか、実施を前提のものとして取り上げるというところにつきましては非常に問題が多いわけでございます。やはり既定計画とのいろいろな調整もございまして、また技術的な問題も私どもとしては、この関西のワーキンググループもまさに机上、デスクのプランでございまして、実質的な現

地における調査その他まだいたしていないわけでごさいます。そういった技術的な問題もございすし、また、やるとなつた場合の工事の主体といひますか、このプロジェクトの主体ないしは工事資金の問題、あるいはこれができたときの輸送需要あるいは収支の問題、その他そういった問題をある程度目算をつけまないと、国鉄としてこれを国鉄の計画として取り上げるには、それらの点をまず固める必要があるというふうに考えているわけでごさいます。

○二宮文造君 細かい問題で、いまおっしゃつたような技術的な問題とか、あるいは採算上の問題とか、あるいは国鉄の今後の運営の問題とか等に絡んでいろいろ問題があるとは私も承知しております。ですけれども、こういうふうな一つの構想というものが、せっかく大鳴門橋がかかる、児島―坂出ができるというふうになつてきますと、二十一世紀への大きなビジョンとして、これに単なる一研究の段階からやはり国鉄の問題としてお取り上げになつて検討する必要があるんじゃないか、またそうすべきではないかと私は思うのであつて提案をいたしましたわけでごさいます。また、紀淡トンネルの問題につきましても、もうすでにずっと古くからこういう構想もありました。また事実、技術的にもさほど至難でもない、距離的にも短い、そうすると大鳴門橋もそういう面で活用できるんじゃないかというふうなことも含めていま提案を申したわけでごさいます。

続いて、今度はDルート、いわゆる児島―坂出の問題で、また細かい問題になりますがお伺いしておきたいんですが、現地も一昨日と昨日、視察をさせていただきました。公団の皆さんには大変御苦労をされている実態を私も拝見してまいりました。ただ、この児島―坂出ルートでいま問題になつております面、たとえば本土側ではこれは稗田地区と言ふんでしようか、ルート変更の問題。それから現地を見させていただきましたが、鷺羽山地区のトンネル工法をどういうふうなトンネル工法にするのか。さらには、今度は島の部分に

入りまして、櫃石島の橋、それから岩黒の橋はどういう橋梁形式になるのか、現地の方々の要望も踏まえながら公団はどういう方向をこれからお考えになつていこうとしているのか、まずこの点をお伺いしたい。

○参事人(山根五郎) お答え申し上げます。

児島―坂出ルートにおきましてのたゞいま先生おたゞしの点の第一は稗田地区の路線問題でございす。これは、環境影響評価のいたされました後も引き続き現地の気象観測、大気質等の環境調査、路線の技術的な検討をずっと継続してまいつておりました。現在、最終段階におきまして作業を進めておるわけでごさいます。近々関係地方公共団体等とも十分連絡をとり、またその意見を承りながら路線並びに構造等を固めまして地元へ提示したい、かような段階を考えておるわけでごさいます。

次に、第二の鷺羽山地区のトンネル工法の問題でございす。当初オーブンカットであつたわけでありましたが、それを技術的に可能であるならばトンネルにするようにという環境庁からの御注文もございまして、自後、専門家にあります委員会を設立をいたしまして検討を続けてまいつております。現段階におきまして結論をいたしましては、地山の安定等に関する十分な事前調査を行つてまいりまします。最近のトンネル技術の進歩等とも相まちまして技術的に可能であるというぐあいに判断されておりました。私も現在トンネル工法に変更をいたしますことを前提に技術的な諸条件の検討を実施しておるといふ段階でございす。

第三の櫃石島橋及び岩黒島橋でございす。これは当初フルバートラス橋で計画いたしておつたわけでありまして、やはり自然景観との調和等の観点から斜張橋にいたしたかどうか、これが国立公園の中に工物を新設いたします協議に際しましての環境庁長官の同意書に付された条件でございす。斜張橋に変更すべく技術上の問題点について現在鋭意検討を行つて、その結果斜張橋で実

施をしてみたい、かように考えております。○二宮文造君 いまの点で、ちょっと受け取り方が違つてゐるんじゃないかと思つて補足の説明をしますが、稗田地区ですか、これは関係住民の御要望のようにそれをくみ上げてルートを変更する方式でいま取り組んでいらつしやる、こういうふうに承つてよろしうございすか。

それから第三点、櫃石島橋、それから岩黒島、これは私が主として聞いたのは、ここには地域の住民が若干ではございすが住んでおります。いままでのやり方では、バスストップだけがあつて下へは車はおいてこれないような状況だったのが、地域の住民の方がやはり救急医療の問題等々もありまして、ずっと下までおりられるように、バスストップだけではなくて、地域住民も利用できるような橋梁のかつこうを検討いたしたいという要望が出てゐるようでごさいます。その点をお伺いしたわけですよ。

○参事人(山根五郎) 第一の稗田の問題でございすが、このルートにつきましては、当初環境影響評価におきまして、路線につきましましては、今後総合的な検討をした上で決定をするという条件のもとでございすので、私も、今回近々御提示申し上げるルートが変更と申しますか、ではなくて、むしろ今回お示しするルートが、過去の経緯はございしましたものの、今後建設をしてまいるべきルートを設定するといふ実は考え方に立つておるわけでごさいます。それにつきましましては、地元の関係の方々の御意見を十分受けとめまして、環境基準等を十分重視し得る、満足し得るような構造方法をとつてまいるといふ基本的な考え方を持つておるわけでごさいます。

櫃石島橋及び岩黒島橋、先生のおっしゃつておる点は、島内を通ります高梁橋の部分のことでごさいます。櫃石島橋につきましましては、戸数等々、また構造的な観点からも十分可能であるといふことから、バスストップを直接皆様方が利用したいだけましますように地上におろすような形をとつておりまして、万が一の場合に緊急車等々の出入り

はそこからできるというふうな工法にいたすという考え方、地元の方々は一応の合意を見ているわけでごさいます。

岩黒島につきましましては、若干櫃石島とは違ふ点でございす。技術的な問題等々もございすので、橋の上にバスストップをつくる、それと地上との連絡を一体どういうぐあいにするのがいいのかということについて、いろいろ現在検討いたしております。これまた最終的に近々その工法等についても決めてまいりたいと考えております。

○二宮文造君 これだけ協力してきて、またいよいよ橋が設置されるというふうなことになるまいかと、やはり地域住民の方々の御要望も最大限に取り入れていただくようにぜひ御検討いただきたい。

〔理事西ヶ久保重光君退席、理事増田盛君着席〕

それから、国鉄にお伺いしたいのですが、いわゆる本土側の方です。「本州四国連絡橋 児島―坂出ルート」といふパンフレットを拝見しますと、四国側の方は宇多津町の中心で三角デルタみたいになつて線が入つておりますが、この国鉄の線が本土側では木見でぶつと切れております。この木見以北の線は一体いつお決めるのか、これが一つ。

それからもう一つ、私は現地へ参りまして、児島地区をこれは縦貫をするようなかつこうになるんですが、児島地区はすでに用地をちゃんと用意をいたしまして、いわゆる新駅はどこになるのか、それによつて都市の計画といひますか、再開発といひますか、そういうものが新駅をにらんで決まるわけでごさいます。それが一体どこに入るのかまだ見当がつかない、お示しをいたさないといふことで、いわば児島方面では再開発が非常に戸惑つてゐる。これらの問題はやはり早期に解決をして、橋がかかると同時に児島方面にも再開発に便益をするように当局の方も決定を急ぐべきではないだろうかという考えがいたしますけれども、この木見以北の路線をいつお決めることになるの

か、あるいは児島地区の駅の設置場所というものはいつ明確にされるのか、この辺の目安をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(永光洋一君) いま先生がおっしゃいましたように四国側の方は決まっておりますが、本州側につきましては、現在基本計画では倉敷市南部、いわゆる児島地区というところで地図を見ますと切れております。在来線の接続が現在基本計画に未指定の状況になっております。これにつきましては現在いろいろ検討しております。ほぼ検討も終えた段階でございます。近く宇野線の茶屋町駅に接続させるというように考え方をあります。これは基本計画を新たに決めなければなりません。いまそのあたりもう少し検討して詰めました結果、そういうことになりますればなるべく早い機会に所要の手続を経てはつきりさせたいというふうに考えております。

それからさらに、児島の方の停留所の問題でございますけれども、これは先生がおっしゃいますように、地域の開発という問題からわれわれとしても停留所の設置ということにつきましてはその方向で検討したいと思ひますし、時期的にも公団なり等々といういろいろお決め願つて、その方向を踏まえながら検討をなるべく早目にさせていただきたいと思ひます。

○二宮文彦君 いや、いつも早目に早目に今日まで来ているわけですね。早目というのは指折り数えてどういふのを早目と言ふのでしょうか。いまから六年後には瀬戸大橋は開通するわけですね。いまおっしゃった早目というのは大体いつを目途に作業を進めたいのではありませんか。

○政府委員(永光洋一君) 基本計画の決定でございますが、この件につきましてはほぼ検討を終えておりますので、早目に申し上げますが、本年じゅう、それも近い時期に手続を進めたいというふうには思つておりますが、停留所の件につきましては、やはり施行側の公団とあるいは国鉄等と技術的な詰めがあると思ひますので、これはそれほど近いうちというわけにまいらないかと思ひます。

すけれども、なるべくそういう早急な検討を進めたいというふうに思ひます。

○二宮文彦君 了解しました。最初の路線の決定については今年じゅう、まあ年度か歴年かその辺は幅を持たしておきますが、そう伺いました。

それから停留所の件、これはそう早目にまいらぬとおっしゃいますけれども、もうすでに塩田跡地を用意をいたしまして、その駅舎がどこに建つかということであらう児島は道路計画からすべてが変つてくるわけですね。ですから、これはむしろ路線の決定と同じような時期に駅舎の位置というものを決定して差し上げる方が自治体としてはきつめてマスタープランがつくりやすいという状況でございますので、督促するようで恐縮ですが、けれども、同じようなスピードで決定をするように強く要望いたしておきます。

それから、今度は四国側でございますが、まず、もしこの宇野線に児島一坂出のルートの鉄道が接続するとしますと、四国の交通体系は全く変わつてきますね。どう変わつてくるように了解したらよろしいでしょう。たとえば私が聞いてゐるのは、岡山発として宇多津を経由して松山行き特急、あるいは岡山発宇多津を経由して多度津から分離して高知行き、当然私はそうなると思ふ。こういうような本四架橋に伴います来線の運行に伴う四国本土の交通体系というもののについては、一体いつごろまでにマスタープランをおつくりになるんですか。

○説明員(半谷哲夫君) いま先生お尋ねの本四架橋ができたときの四国側の運輸計画といひますか、ダイヤ設定と申しますか、そういう問題でございますが、実は連絡船が橋梁でつながりますから列車が一本でそのまゝ本四間が連絡できるといふことは非常な長所でございますが、ただ、宇多津に上りましてからの後の列車の設定の仕方というのには非常に複雑になつてまいります。現在、御承知のように高松がすべての起終点という形で、四国の島内のすべてというのにはちょっと言い過ぎでございますけれども、対本土という

ことで言いますと、高松を起終点といたしましてダイヤは設定されているわけでございます。それが丸亀寄りの宇多津に本州から上がつてきました列車が入つてまいりますと、高松方向への結びあひは予設線の方向への結び、土讃線への結びという問題が出てまいります。これは旅客輸送でもそうでありまして、特に貨物輸送になりますと、貨物の輸送基地というものが現在対本州の基地としては高松にいま集中いたしております。この扱いをどうするかというふうな問題。

それからさらに、本州側はすべてあの付近は電化でございます。四国は御承知のように近代化をディーゼルを中心に進めてまいりました。現在、電化区間というのは四国島内国鉄線には一キロもないような状況でございます。したがひまして、この本四架橋ができたときの輸送計画といふもの、またそれに伴います来線の方の改良計画といふものが相当広範囲にわたるわけでございます。現在鋭意勉強いたしておりますけれども、まだ確定案といふところまでいっておりません。これが開通いたしますまでは、いろいろいま地元の方々からの御要望も伺つておりますけれども、そういったものも含めて十分に検討して、この本四架橋ができた後の島内輸送というものが御利用なさる皆さんにも最もいい形で、また国鉄の経営、経営といふことを申し上げて恐縮でございます。いますけれども、やはり経営的な問題もこの中に含まれて検討いたしまして結論を出したいといふふうに考えておる次第でございます。

○二宮文彦君 いや、いまおっしゃったことは非常に重要な問題を含んでいるわけですね。なるほどこの本四架橋といふのは確かに四国の県民の渴望のもつてもございまして、長い間の夢みたいなものが実現をされるわけですね。これは光の部分です。しかしまた光には必ず陰を伴ひまして、陰の面はやはり政治としてはそれを深く配慮をしていかなきゃならぬと私は思うのですけれども、たとえば案を出されたのによりますと、国鉄関係では岡山一坂出の所要時間は本四連絡架橋ができた

と、従来百四十分かかっていたものが三十四分に七五%も時間が短縮できる、こういう考え方をもちますと、一体いままであなたもおっしゃった四国の玄関であつた高松が一体どういふことになるのかといふのは、関係住民にとっては重大な問題になつてくるわけですね。

確かに一方は電化である、一方はディーゼルである、その辺の連絡をどうするか。また、四国方面の電化がそろそろ進んでいくわけではない、こういうふうなネックがあるとおっしゃいましたけれども、しかし松山や高知の人々にとつてみれば、一たん高松へ回つてから高松から出るということになりますと、これは大分その間のやっばり三十分、乗りかえ時間を合わせて四十分、大方小一時間程度ロスするわけですから、本四架橋のメリットといふものがそれだけ減るわけですね。ですから私どもの耳に入つてゐる、国鉄側としては直通の特急をつくるんだといふふうなことも私は案としては納得をできるわけですね。同時にまた、じやいままでの表玄関であつた高松といふのはどういふ役割りに変わつてくるんだらうか。そうなつた場合には、香川県の東半分と徳島県とを高松が引き受けるようなことになりまして、四国の人口の約三分の一に迫つてくる、こういうようなことがありまして、いわゆる本四架橋が完成すると四国の交通体系はどうなるのかといふのは、これは陰の部分としては非常に重要な課題になつてくるし、国鉄さんの方でも一生懸命検討されてゐるんですが、このアウトラインといふものがいつできるのか、これはもう注目の的です。したがつて、この辺のところを私はぜひ早目に地域とも話し合ひをしながら決定をしていただきたい。

同時に、今度は宇高連絡船といふのは残るのか残らないのか、この辺はどうでしょう。

○説明員(半谷哲夫君) 非常に漠とした御回答で申しわけないんですが、現在時点では宇高連絡船の処置といふものについてはまだ結論を得ていない状況でございます。本四架橋児島一坂出ルートが完成いたしますれば、それに旅客、貨物

の輸送が移っていくことは当然でございますが、その場合に一体宇高連絡船というものがどういう形で残るか、あるいはどういう使命を持つか、それは今後の輸送状況、あるいは先ほど申し上げました連絡橋完成に伴いますダイヤ設定上の問題等々いろいろ現在検討している段階でございますので、それらの中でやはり宇高連絡船というものの将来の姿というものが決まってくるものになるかと存じます。したがって、それらを含めまして総合して、先ほどお話のございましたように、私どもとしては鋭意これを高度化して間違いのない案をつくりたいということで努力しているところでございます。

○二宮文造君 まことに抽象的な御答弁をいただいて、私も漠としてわからないわけです。しかし実情を申し上げますと、いただいた資料によると、宇高連絡船の五十五年度の高松の乗降客は、五十五年度一年でホバリーを含めまして五百三十六万八千四百六十六人という数字になって、三百六十五で割りますと一日の乗降客は一万四千七百八十一人、この一万四千七百八十一人の乗降客というのが四国の表玄関としての高松の駅付近のいわば生活の中心になるわけです。そして、恐らく本四架橋ができまうと、いまのような連絡船の便数もなくなるでしょうし、また小型化するでしょうし、さらにはあるいは本間に利用客というものは極限されてしまふ、玉野市に關係のある人ぐらしかもう利用されない、本間にごく小さな航路になってしまう。さらにまた、先ほど申し上げた岡山発宇多津經由松山行き、高知行きとなりますと、この高松を全然経由しないようなことになってくる。

ちなみに、高松駅の乗車人員、これも資料をちょうだいしたんですが、大体五十五年度一日平均で一万五千三百七十一人、これは乗車人員です。ですから、それだけでも予讃線、土讃線の便数が、ここに資料もちょうだいしておりますが、要するにいままでの表玄関としての高松の役割りはどうなるんだらう、それまた港頭地区といひますか、高松駅を含んだ港頭地区の再開発というものは自治

体としてはどう考えたらいのか、あわせて香川県、高松市、これを児島一坂出ルートの完成に伴ってどういうふうなこれから再開発なりそういうものを検討していけばいいのかというのに非常に影響がある。

ですから、漠とした答弁の中ですけれども、大づかみにそういうダイヤ編成とかそういうもののマスタープランのようなものを大体いつごろを目途に国鉄はお考えになっているのか。橋ができるのは六年前、同時に運行を始めるわけですが、大体的な逆算をしますとどの程度に焦点を置いてそういうマスタープランをお考えになるのか。これはぜひ私はきょうこの時期にこの場所でも明らかにしていただきたい。それも早い方がいい。香川県なり高松市あるいは関係住民はそれに対応した行動が早ければ早いほど時間的に助かるわけですね。そういう意味で、いつごろそういうふうにお決まになるかというの、ぜひ伺いたい。

○説明員(半谷哲夫君) 非常にむずかしい御質問でございます。お答えしにくいのでございますが、実は四国の橋がかかりましてダイヤをいじるということになりますと、恐らく四国総局始まって以来のようなダイヤの大改正ということになるかと思ひます。そういうようなダイヤ改正作業というものをくり上げて移行するためには約一年前から作業に入るわけでございまして、そういった逆算からいいますと、使用開始になる一年前には大方のものを決めなければいけないというのが私どもの作業工程からいっての手順でございます。

ただ、いま先生お話しのように、高松にいたしましても、あるいはその他の四国の地域にいたしましても、非常に大きなインパクトがあるわけでございます。まして、こういったダイヤ、輸送計画というものをまとめ上げる、こういう形にするという方針を決めるまでにはいま申し上げましたような期日になるわけでありまして、それを検討している段階でいろいろ市なり県なりの御要望もすでに寄せられている状況でありますし、そういう

ような御協議の段階ですべてが明らかにならないといひまして、いろいろ御意見を交換して、高松市の今後の取り組み方、その他私どもの方の取り組み方等の間にそこを来さないように協議はしてまいりたいというふうに考えております。

○二宮文造君 まあ一年前ならわかります。一年前では対応は全くできないということになるわけですね。ですから、そういうネックになることはもうすでに国鉄サイドではつかんであるわけですから、それをどういうふうな評価をし、そしてその関係の自治体と相談をする。問題点が明らかになって、また国鉄の財政事情等もあるわけですから、もっと早い機会にそういう自治体との協議は始まるんじゃないか。

じゃ、念のために申し上げますけれども、本四架橋に伴ってあの宇多津地区が予讃線のつけかえをしなればなりません。そして宇多津駅がいまの埋め立て地の方に移るようになっていきますが、この工事はいつに予定していますか、線のつけかえ。

○説明員(半谷哲夫君) これにつきましては本四公団と現在協議を進めておりまして、ほぼ協議の内容も調っておりますので、近々のうちに工事にかけられるようになるかと思ひます。

○二宮文造君 これも早くしてあげないと、宇多津町が膨大な土地、区画整理事業を始めています。あのつけかえ工事が始まりませんと区画整理事業が一とんざしまして全く先へ進まない。事はどさうに本四架橋、いわゆる児島一坂出ルートが完成すれば一体四国の交通体系がどうなるのかということ、そのように非常に細かい部分にわたって影響性があるわけですから、早く設定をしていただきたい、協議を始めていただきたい、国鉄側の構想を明確にしたい、こういうわけですね。よろしくお願ひしたいと思います。

それから、宇高連絡船の問題はいつごろこれは目鼻をつけますか。

○説明員(半谷哲夫君) この問題も、御利用者の皆さんにも非常に大きな問題であると同時に、国鉄内部にとっても非常に大きな問題でございます。したがって、なるべく早く方針を決めなさいいけないわけですが、先ほど申し上げましたように、まずは橋梁部分、宇多津に上がります輸送計画というものをある程度骨格を決めさせんと、宇高のあり方というものは決まらないわけでございますので、今後の検討いたします中でこれも一緒に結論を出していきたいというふうに考えておるわけでございます。

○二宮文造君 確かにそうなんです。労使交渉もございまして、魔船になりますと乗員が一体どうなるのか、配置転換はどうなるのか、あるいはまた国鉄の四国の体系が変わるにしても、今度は乗務員の方々、やはり職員の方々がどういう配置転換になるのかという問題がありますから、それらもまた非常に私どもの早く知りたいゆえの一つです。ぜひその努力をいただきたい。この問題で少し思ひ時間をとってしまつたわけですが、これも、正直申し上げて私は高松の出身で高松に住んでいるわけですね。したがって、関係住民の方々の不安というものをもうこの目で耳で体でいつも責められているわけです。ですから、私の立場ということではなくて、それほど関心の高い問題であり、いわゆる国鉄側の考え方は一体どうなのかという方向性を早く知って、そして対処したいという関係住民の方のお気持ちもくんでいただきたい、こういう意味で申し上げたわけですね。今度は道路の方にお願ひするわけですから、これも、架橋の関連公共事業として、四国横断自動車道の整備計画、これは普通寺一豊浜は用地の買収も始まっているようでございますが、高松一普通寺の区間は一体どういふことになるのでしょうか。整備計画の決定状況をちょっとお伺ひしたいと思います。

○政府委員(渡辺修司君) ただいまの四国の高速自動車国道でございますが、すでに縦貫道、横断道等の基本計画は全部出ておるわけでございま

す。整備計画が縦貫道につきましては徳島と脇の間四十一キロ、それから川之江と西条の間三十六キロが出ております。それから横断自動車道は善通寺から南間の八十八キロでございます。したがって、おただしの善通寺—高松間はまだ整備計画になっていないという状況でございます。

整備計画を出したところにつきましては、それぞれ用地買収なり設計なり、それから一部すでに御指摘のように工事にかかっているところもあるわけでございますけれども、今後の問題でございますが、やはり従来から出ております区間の工事の進捗状況、それから大変御心配いただいておりますような将来の交通体系のあり方といった点を考慮いたしまして、この前整備計画を追加いたしましたのが五十二年十一月でございます。それで、すでに足かけ三年を経過しております。そういうようなことで、いろいろの情勢もござい

が、今後の問題等については、私どもとしては前向きに考えまして、なるべく早い時期に整備計画の追加というように考えてまいりたいと思っております。

○二宮文造君 この高松—善通寺については今秋にでも整備計画に格上げをされる向きかのようにも聞いています。どうでしょうか、高松—善通寺。

○政府委員(渡辺修自君) 実は五十六年度予算が成立をいたしました際には、先ほど申し上げましたように、前回の整備計画の指定以来かなりの日数を経ておりますので、この秋にも次の整備計画の追加ということも考えたいと思っております。ただ、追加というよりも、ちよっと最近いろいろ財政再建等の問題がございまして、まだその辺のところを確定するところまで至っておりません。いまはとにかく、いつでもそういうことができるように、地方建設局におきまして調査を進めている状況でございます。

○二宮文造君 大臣、いまも道路局長から御説明があつて、本四架橋に伴いまして、四国の道路体系というものを整備しなきゃならぬという必要性

には迫られているけれども、財政上の問題等々でいまお聞き及びのように四国縦貫及び四国横断自動車道の整備計画というものは遅々として進んでいないというところがあると思いますが、非常にスローダウンしている。橋はできても道路がそれに伴いません。どうも効果を相殺してしまつて。そういうことで、いまは横断道にしても縦貫道にしても供用開始延長はゼロです。他の地域に比べて非常に遅れていて、私は思うわけでありまして、けれども、そのためには整備計画区間の建設促進あるいは整備区間の拡大を早急に図るべきではないだろうかと思つて、大臣、御所見いかがですか。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 御指摘のように、確かに連絡橋との関連を抜きにしても四国の道路整備がおくれていることは事実でございます。私、伯方・大島の起工式に行きましたときに、いまの高松とは違つて、松山から今治、あれを通つたときにもそれは身をもつて痛感いたしました。したがって、御指摘の向きは十分承知というか、配慮しながら、これからは本四架橋の進捗状況とあわせて、この問題についてはともかくにも前向きで取り組まなければならない問題ではなからうかと思つております。

といふことは、現実におくれていることもさうなりながら、やはり連絡橋を生かすためにはその関連道路というものを整備しなければ、全くその実効率というものは非常にマイナス面に働くわけである。その点につきましても関連をあわせてこれからはよく実情を調査するということも、もうわかつていて、この問題でございますので、前向きで取り組んでまいりたい、このように考えるものでございます。

○二宮文造君 それからもう一つ、やはり懸案になつておりますのは東西四国横断自動車道、これは仮称でございますが、高松から今度東へ向いて、徳島から阿南、この東西四国横断自動車道、それから今度は、西四国縦貫自動車道、これも仮称ですが、愛媛県の大洲市から八幡浜—宇和島—宿毛—中村—須崎という縦貫道、こういう東西四国

横断自動車道、西四国縦貫自動車道というものの早期に法定化をお願いしたいというふうな要望が強く寄せられておりますけれども、基本計画路線にも入つてないわけですか。この点ひとつは大臣の御努力をお願いしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 御案内のように三全総で幹線自動車道の整備計画、いま七千六百キロメートルがあるわけでありまして、なお高規格幹線道路網として一万キロ整備計画がございまして、いま御指摘の東、西四国縦貫道路としての効用価値というものは十分承知いたしておりますので、この分につきましてはよく調査を進めまして、この結果を踏まえて今後の問題として対処してまいる所存でございます。

○二宮文造君 ぜひ御努力をお願いしたいと思つて、それからもう一つ、これは香川県主体になりますけれども、瀬戸大橋のアクセス道路という非常に大きな意味を持つております香川県の広域幹線道路網の一環であります。御承知の臨海産業道路、そのうち高松市から多度津間の一期工事の整備状況はどう理解されておりますか。

○政府委員(渡辺修自君) 臨海産業道路は先生御承知のとおり、高松市から多度津を経まして、詫間町にかけての臨海部に計画されております。延長約四十キロメートルの道路でございます。ただいま一期区間でございまして高松から多度津町、これが延長で申しますと三十四キロでございます。いろいろ地方道の事業、県道でございますが、事業とか街路事業とか、一部は一般有料道路事業というふうないろいろな事業を入れます。仕事をやっておりまして、ただいま全体の約八〇%に当たる二十七キロメートルの区間をすでに事業を着手しているというところでございます。進捗状況は五十五年度末で約七〇%でございます。

なお、この三十四キロの事業区間中、約半分の十七・三キロにつきましては、すでに使えるようになつていふ状況でございます。

○二宮文造君 これは私はいまここにパンフを持っておりまして、高松から中讃、西讃地区の臨海工業地帯を直結して、あわせて国道十一号とともに瀬戸大橋の架橋後の地域開発あるいは交通量の増大に対処する動脈的な役割を持つていふわけでございまして、この整備の促進には特段の配慮がいただきたいわけですか。

いま道路局長から説明がありましたように、もうすでにあらゆる手法を通じていわゆる四苦八苦してと申し上げますが、有料道路をかみ合はしたり、それから街路事業を組み合わせたいろいろなものをやつてやつと、いまのところまで来ているわけです。ですからこの整備の促進に特段の配慮をいただきたいし、それからおっしゃつた一期工事以外の多度津—詫間の間の整備見直し等についてもぜひ御努力をお願いしたいし、少なくとも架橋時までは高松—多度津は全線が供用できるように御配慮いただきたいと思つて、この見直しはいかがですか。

○政府委員(渡辺修自君) ただいま申し上げましたように、進捗状況がかなり進んでおりますので、この六十二年度の供用開始までには、場所によりましてはあるいは二車線というところもあるかもしれませんが、とにかく全部完成させるように努力いたします。

○二宮文造君 あえて全線とこう申し上げたわけですか。

それから、ちよっと国鉄の方にお伺いしたいんです。これも架橋と非常に関連が出てまいりまして、また道路との関連、交通渋滞との関連であつたのですが、国鉄の予設本線の丸亀駅を中心とする約二・八キロにわたる高架事業が三月三十一日に都市計画決定を見ました。あわせて今度は、坂出市を中心とします高架事業についてはどう対処されるお考えでしょうか、伺いたい。

○政府委員(升本達夫君) 都市計画事業にかかわる問題でございますので、私の方からお答えをさせていただきます。

おただしの国鉄予設本線の坂出駅中心の立体交

差事業でございますが、大体坂出駅を中心としたしまして三・三キロメートルの区間につきまして、香川県が五十四年度、五十五年度の二年度にわたりまして連続立体交差事業の調査を行ったわけでございます。そこで、この区間につきまして、国鉄の方で予備線の複線化——この区間の一部につきまして、坂出から西に当たる部分と思いますが、現状単線を複線化するという計画を御検討中というふうに承っておりますので、この国鉄の計画との調整を図りながらできるだけ早い時期に事業化をしてまいりたい、かように考えているところでございます。

○二宮文造君 ぜひこれは、瀬戸大橋、いわゆるこの児島—坂出ルートの架橋に関連して交通量の激増が予想されますので、これはその完成に間に合せて実現を図らなければ大変なことになると思います。

ただ、これはもう当然のことだと思いますが、丸亀なりあるいは坂出の高架事業は、土盛りじゃなくて、何というんですか、新幹線型というんです。どうか、私も余りその工法はよくわかりませんが、そういうふうにしていただきたいという要望が地元にある。

それから、これは高徳本線の栗林駅の周辺の高架事業で住民と非常にトラブルを起したわけですね。私も何度か四国総局でお願いをしましたけれども、高架下の利用という問題については国鉄さんもある程度まで深くして、やはり地域の方々の要望に十分に対応するような高架下の利用というふうにお考えをいただきたい。高徳本線の場合は、やや国鉄エゴとあえて申し上げますが、それが出てまいりまして、地域の住民の方々の反発を受けた面がございます。これは都市計画事業でやるわけです。国鉄さんは余りお金をかさねる方です。ところが、その高架下はおれの方が自由にやるんだというふうなことで非常にその地域とトラブルを起すし、またその町の発展に逆行するような使用の仕方等もありますので、この工法の問題とそれから高架下の利用の問題で住民と十分に、あ

るいは関係団体と十分に協議をするというお約束をしていただきたい。これはいかがでしょうか。

○説明員(平谷哲夫君) いま先生から御指摘がございましたけれども、高徳線の栗林の付近の高架だと思いますが、高架をいたした場合は、高架下をどのように利用するかというところでその地域からいろいろ御要望がございまして、高架化に伴いまして、高架下の利用につきましては、確かに国鉄側の負担は原則的に非常に低いわけでございますけれども、高架下の管理は国鉄の所有としてやるということで、国鉄の立場に立って申し上げますと、やはりいまの財政事情でありますので、そういうものを利用して幾らかでも収入を上げたいというのが率直な気持ちでございますが、同時にまた、高架化という事業でございますので地域の御要望も入れなきゃいけないということで、地域で公共的な面に御要望のある使用方につきましては、ある割合でこれを使っていたらという形にしているわけでございます。

今後高架化を進める場合にも、やはり同じような問題が出てくるかと思いますが、極力地元の御要望も聞きながら、また国鉄の立場というものも御説明しながら協議してまいりたいと思っております。ただ、管理をする場合に国鉄が直接お貸しするといふのは非常にいろいろトラブルがございまして、高架下の管理方式についてはいま間接管理方式をとっておりますので、この辺についても地元の御了解をいただきたいと思っております。

それから、構造でありますけれども、地平から高架に上がります途中段階で、一部盛り土といいますが土を使う部分が出てくるかと思いますが、高架になります。高くなりましてところにつきましては、市街地ではほとんどがコンクリート構造物にいたしておりますので、丸亀の高架にいたしましては坂出の高架にいたしまして、実施する場合にはそのような形になっていくと思っております。

○二宮文造君 先ほど都市局長の御説明の中に、坂出駅の西の高架事業に関連して国鉄さんも複線

化の工事をお考えになっていらっしゃるというところの答弁がありましたけれども、この高松—多度津間の複線化というのは三十六年の四月に運輸大臣の認可がおりているわけですね。ですからこれは、当然架橋時には多度津までの複線化は対応できる、こう理解してよろしゅうございませうか。

○説明員(平谷哲夫君) この予備本線多度津までの複線化は実はもっと早く完成したかったわけですが、宇多津を中心にした区間というのとは本四架橋が当然予想されたわけでございますので、今日まで単線のままやってきたということでございます。しかし、今回すでに本四架橋工事が始まっておりますし、完成めどもはつきりしてきておりますので、現在私どもとしてはこの間の複線化に丸亀の高架を先日御回答申し上げ、都市計画決定いたしましたけれども、その工事と同時にこの複線化を進めていくということでも対応している次第でございます。

○二宮文造君 了解しました。

本間に陰の部分に当たること、それだけをピックアップしましたからいかにも注文つけのようになことになりまして、橋がかかりますと確かに橋の受け入れ側の方は様相が一変するわけですね。したがって、それに何とか対応しておくれをとらないように、また橋の下というデメリットだけにとどまらないように、関係団体にも自治体にも努力をお願いしたいし、また住民の方々にも協力なりあるいは勉強もしてもらいたいというふうなことではないかという問題でございます。御説明をいただいたわけですが、まだまだ答弁の側としては研究が進んでない、決定を見ていないもので、それから、ある程度奥歯に物のさはまったような答弁に終わりました。これはもう私はやむを得ないと思っております。しかし私の質問の趣旨は了としていただいて、そしてせっかく検討をし早い機会に成案を得ていただきたい、まともな検討をこのことはお願いをいたしておきます。こういう悪い面ばかりじゃないんです、いい面はたくさんあるわけですね。特に陰の部分だけを私にまあ要望し注文をし

たわけでございますので、この点御理解いただきたい。

本家に入りましてもう時間もあと五十分程度になりましたので、不十分かも知れませんが、法案の中身について伺いをしたいんですが、本法案によりまして措置範囲を一般旅客定期航路事業とその関連事業と限定をしておりますけれども、本家で言うところの「関連事業」、これはどのような業種を指すのか伺いをしたい。さらにまた、この法案は措置の対象となる日本旅客船協会並びに全日本海員組合との間に合意を見た上で提案された、このようにも聞くのですけれどもどうなのか、この点伺いたい。

○政府委員(永井浩君) 最初の「関連事業」の範囲についてお答え申し上げます。

関連事業につきましては、一般旅客定期航路事業者から委託を受けて、切符の販売、予約、あるいは本船の離着岸に伴います網取り、網放し等の作業、あるいは駐車場、船客待合室の管理といったような事業を行っているものを関連事業というふうに考えておりました。省令でもそのように定めた、このように考えております。

○政府委員(渡辺修司君) 後段のお尋ねに対してお答え申し上げます。

この法案は、五十二年九月に本州四国連絡橋旅客船問題等対策協議会で基本方針が決定されました。これを契機として法律の形に各省に御協議申し上げてまとめたわけでございます。具体化に当たりまして、日本旅客船協会、全日本海員組合等の関係者を構成員としております本州四国連絡橋旅客船問題連絡協議会というのを持ってございまして、これは会長を私がいたしておるわけですが、ここを通じていろいろ関係者と協議検討を加えてまいりまして、またそれぞれの話も伺いまして調整も図ってきたところでございまして、それぞれ大筋においての合意をいただいております。おのものと確信をいたしております。

○二宮文造君 道路局長、続けてお伺いしたいんですが、過去の架橋の事例において旅客船

事業の規模縮小というものがあつたとも思いますが、それにどのような措置をとられたのかということが一つ。もう一つは、今後本四架橋以外の架橋工事の際にも本法案に準じたような措置が講じられるようになるのかどうか、この二点いかがでしょうか。

○政府委員(渡辺修自君) 地方の架橋につきます事例を調べてみましたところ、尾道大橋、早瀬大橋、黒之瀬戸大橋につきましては特別の措置がとられていないこととございます。ところがとられていない例もあるわけとございます。音戸大橋、天草五橋、それから平戸大橋、この三例におきましては架橋の事業主体は何もいたしてないわけとございますが、関係地方公共団体におきましていろいろの情勢を考慮されまして、助成措置あるいは融資の措置といったものがとられております。今後この法律ができました場合、他の橋についての影響のお尋ねがあつたわけとございますけれども、この本州四国連絡橋の場合は規模が非常に大きいわけとございまして、影響するところがきわめて多大である。非常に公共、公益性を有するこの一般旅客定期航路事業が自主的な対応がしにくいという特殊性がございまして、そういう意味でこの法案を提案をさせていただいたわけとございまして、他の事例につきまして、これが直ちに同じようなことになるのかといひますのは、仮に何か問題がありまして、影響を緩和する方策がほかにあればよろしいわけとございまして、やはり個々のケースに応じて判断することになるのではないかと存じます。

○二宮文造君 それで、三条以下の再編成の基本方針にかかわる問題について海運局長に御説明をいただきたいのですが、まずその再編成の基本方針はいつごろまでにお決めになるつもりなのかどうか。

○政府委員(永井浩君) 基本方針は架橋後の事業者のとりべき行動の指針となるものでございまして、また私どもの行政の方針でございまして、法の施行後なるべく早く定めたい、このように考えております。

ております。ただ、海運造船合理化審議会にお諮りすると、あるいは関係省庁と御相談するということになりますので、相手のあることとございまして、明確には期限を切つて申し上げられませんが、事務的には法施行後数ヶ月以内に定めたい、このように考えております。

○二宮文造君 細かいことか、またこれは所管事項の問題で、シエアの問題でちょっと私もお伺いしておきたいと思うんですが、「運輸大臣は、「再編成基本方針の内容について、建設大臣に協議し、この規定されております。今度は労働大臣に対しては「同意」と、この區別をしてございまして、これはどういふふうに理解したらよろしいのでしょうか。建設大臣とは協議、労働大臣は同意。

○政府委員(永井浩君) 協議も同意も実質的には関係行政機関との間で十分にそれぞれの意見を交換いたしまして了解点に達した上での行政処分を行うという趣旨でございまして、ただ、形式的に申し上げますと、この基本方針の中で雇用の安定の事項がございまして、この雇用の安定の事項のうち船員につきましては運輸大臣の所管でございまして、陸上労働者の雇用の安定につきましては労働大臣が所管でございまして、所管大臣という意味で「同意」といふ言葉を使つたわけとございまして、一方この基本方針は、その後に続きます事業者に対する対策等、交付金を公団から出したりいたします、そういった意味で建設省の方と密接な関係がございまして、「建設大臣に協議」というふうに使ひ分けたわけとございまして。

○二宮文造君 それから、再編成基本方針で何号か決められておりますが、この第三条第二項の第四号ですね、「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とする者を含む)の協力に関する事項」、「この協力に関する事項」といふのはどういふ事項なのでしょう。

○政府委員(永井浩君) 規模拡大航路というのは、全般的に言いますと、規模縮小あるいは廃止

航路に比べますと、非常に数は少のうございまして、若干、たとえば鳴門大橋が架橋されまして、淡路と阪神間の航路等に輸送需要が増大すると思ひます。こういった航路につきまして当然輸送需要が増加いたしますので、輸送力の増加といったものに対応するための船舶の大型化とか、あるいは船をふやすあるいは乗組員をふやすというようなことがあろうかと思ひます。そういったときに規模縮小航路事業者の方からの船舶の融通と申しますか、有効利用あるいは必要な乗組員に対しての縮小航路からの離職者の優先的な雇用といったものをするようにという意味の協力を定めたい、このように考えております。

○二宮文造君 時間がありますので、問題点だけ先々へお伺いしたいと思うのですが、次に航路指定並びに実施計画にかかわる問題でございまして、航路指定につきまして、「当該供用を開始される一般国道又は鉄道施設の区間」と、「この規定されておりますが、この規定はどうか供用開始されることにすべての指定航路について見直すというふうな意味も含んでいるのかどうか、これをお伺いしたい。

○政府委員(永井浩君) そのとおりでございまして、一つの橋ができました場合にそれぞれ指定をしたい、このように考えておりますので、たとえばある航路につきましてAという橋とBという橋の両方の影響を受ける場合には、第一次指定あるいは第二次指定と複数の指定があることもあり得ると考えております。

○二宮文造君 それからちよつとに戻りますけれども、第二条の第五号ですか、「規模拡大等航路」といふ項目がございまして、「本州四国連絡橋の供用に伴ひ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」と、こういう本四架橋に伴ひまして連絡橋の供用に伴ひ事業規模が拡大をする、あるいは事業の活動が拡大されるというのは、一体どういふことを予想してこういう項目が出たのでしょうか、規模拡大航路というのは、具体的に

ちよつと何か例を挙げていただくとわかりやすいのですが。

○政府委員(永井浩君) 先ほども申し上げましたように、ケースとして鳴門大橋がございまして、四国と淡路島までは非常に交通が便利になります。その後淡路島から阪神地区その他の本州地区への輸送需要も誘発されるのではないかと。したがって、明石海峡大橋ができれば別でございまして、他、経路から来るよりも、鳴門大橋を通つて淡路島まで来て、それからフェリー等によりまして阪神地区へ来るという輸送需要がかなり増加する、このように私どもは算定しておるわけとございまして。

○二宮文造君 そのほかにありますとか、それ以外に、淡路と阪神方面はなるほどおっしゃるとおり理解できます。しかし、これは明石海峡大橋がございましてまた同様な問題が起つてきますが、そのほかにどういふところが考えられましようか。

○政府委員(永井浩君) 一番顯著にあらわれると推定されますのは、ただいま申し上げた淡路島関係でございまして、そのほかに、数字的にはそう大きくないと思ひますが、Eルートで次々に橋がございまして、ある一定期間ふえるケースもあろうかと考えております。

○二宮文造君 それから、実施計画の取り消しにつきまして、「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であると認めるとき」と規定をしておりますけれども、「特に必要であると認める」といふその尺度ですね、これはどうお考えになつておられるか。あわせて、運輸省令に委任しております航路指定並びに実施計画の変更あるいはその取り消しに関する必要事項、これの御説明もちょうだいしたい。

○政府委員(永井浩君) 実施計画の承認の取り消しでございまして、実施計画承認後、橋によらず別の要素によりまして、大きく経済事情が変動して輸送需要がふえたという場合には規模縮小あるいは

いは廃止の必要はないわけでございます。そういった意味で変更が必要な場合もあるわけですが、特にそういった規模縮小の準備あるいはその準備作業がある程度進捗していない場合、事業者がそういった取り消しによって迷惑を受けない場合には取り消しをした方がよりベターではないか、こういうことで特に必要がある場合と考えたわけでございます。それから省令につきましても、それぞれ申請の手続あるいは書類、書式等を定める、このように考えております。

○二宮文造君 それから次に、交付金にかかわる問題について一昨日も関連の諸団体の方にお伺いをしておりましたけれども、交付金の性格がわれわれには理解できないという御意見もございました。したがって、その交付金の法的性格は一体どう考えればいいのか、道路局長からひとつ。

○政府委員(渡辺修自君) いわゆる補償という言葉があるわけでございますけれども、直接財産権を収用するとか、あるいは使用するというような場合は、当然これは補償ということになじむものであらうと思うわけでございます。今回の旅客船に対する交付金の場合は、直接の財産権の収用と使用はもちろんございせんが、たまたま交通手段として競合しておりますので影響がきわめて大きい、それからまた、かつたびたび申しておりますように、橋ができてしまつてこれが使われるその日までやはり輸送に当たらないけないというような公益性があるわけでございます。影響するところの規模がきわめて大きい。この点から、事業の再建その他につきまして特別の助成を行う必要があるという意味で交付金ということを考えた次第でございます。

○二宮文造君 いままでの法令等をちょっと目を通してみたわけですが、地方鉄道軌道整備法で国鉄が私鉄を、あるいは道路運送法で国鉄バスが私バスを、それぞれ廃止または減益に迫りやつた場合、損失補償について規定をしていることは御承知のとおりです。だから、いまも御答弁はございましたけれども、交付金の法的性格というのは、

やっぱり助成ではなくて補償と考えるべきじゃないか、こういうふうに私はあえて思うのですけれども、どうでしょうか。

○政府委員(渡辺修自君) お話でございますが、たとえばはかにも御指摘のように道路運送法によりますバスの場合とか、地方鉄道法による場合とか、いろいろ例はあるわけでございます。そのほかには先ほどもございました北洋サケ・マス漁船の減船というふうな問題、あるいは塩業の転換というふうな問題等いろいろございまして、われわれとしては公共補償というのには当たらないけれども、こういった他の事例を参考にいたしまして、補償ではなくむしろ補てん、あるいは事業転換に対する助成というふうな意味合いのものであらうと考えておるわけでございます。

○二宮文造君 この算定方法だと算定基準の問題というのが非常に問題になってくるのじゃないかと思うんですが、いま道路局長がおっしゃったように、事業の転換等にかかわる交付基準、これはたとえば地方鉄道軌道整備法は約八年です。道路運送法によれば約六年です。それからお話をいたしました塩業整理は四年間の利益相当分となつております。本案では助成というふうな形になつてきて二年となつておりますが、これはどうでしょうか、いろいろな法律に規定されたことと今回の法案とはこれだけ格差がございすけれども、これはどう理解したらよろしいでしょうか。

○政府委員(渡辺修自君) 地方鉄道の方式の場合でございますと収益還元方式でございまして、約八年分の補てんでございまして、ただし資産の残存物件価額があればこれを差し引くということになつております。また、もともと赤字の場合には資産価額から残存物件価額をそのまま引いてしまふというふうな方式でございまして、いろいろそれそのケースによつて異なるわけでございますが、実例を調べてみましたところでは大体四年ないし六年分ぐらいになるのではないかと。それからバス方式でございまして、これは七分分の収益を現在化したしまして約六・一年ほどになるわけ

でございますが、こういった計算をいたしまして、かつ残存物件価額を引くというふうなことでございす。これも実例は余り多くございせんけれども、実際の例を調べてみますと、内容としては約六年分になるといふふうに思われてます。

なお、今回のわれわれの方式でございすのが、十一号に記載しておりますように、一号、二号、三号、四号というふうないろいろ積み上げてまいります。これはいままでのバス方式、地方鉄道方式になつたものでございす。したがって、また退職金の特別加算分の補てんというものもあるわけでございます。したがって収益の補てんは二年分と考えておりますが、全体を引くためと考えらば、従来の地方鉄道、バス方式とは似たものになるといふふうに考えておるわけでございます。

○二宮文造君 それぞれ積算の過程がありますので、ちょっと私もそういう中身の数字についてよく理解しておりませんので、ただ単に表面に出てくる年数ということと比べてみますと、中々いろいろ細工があるんでしようけれども、何か今回は対象が余りにも大きいというふうなことが考えの前面に出てきて、たとえば利益相当分の八年、六年、四年分とかいうものに比べて二年というのには少ないのではないだろうか、低いのではないだろうかという疑問点が出てくるわけですか。

同様に、退職金の特別加算分の補てんにつきましても、かつて日本道路公団が鳴門フェリーの廃止に当たりまして、その運航に当たつてきた鳴門航送組合の従業員にとつた措置は、本給月額の十カ月相当額または本給月額に勤務年数に応じた一定率を乗じた額の五割相当にずれが高い方、こういう計算で鳴門フェリーの廃止に際しては退職金の特別加算分の補てんをやつた。本案では八カ月となつておりますが、これは日本道路公団がやつてきた方式と比べて見た目ではちょっと減額されたような感じがするわけですが、これはなぜ八カ月と抑えられたのか、お伺いしたい。

○政府委員(渡辺修自君) 鳴門フェリーは、日本道路公団が一般有料道路事業として営業していたものでございす。五十二年六月に料金の徴収期間が満了いたしました。またこれは赤字路線でもございました。そういった意味でこれは廃止した方がよろしいということでございます。したがって日本道路公団は実は本件の当事者であつたわけでございます。もちろん自分ではいたしませんで、運航は鳴門航送組合に委託をしておりましたけれども、いわば当事者でございまして、退職金の相当額としてたゞ御指摘のありましたように通常の退職金に十カ月相当を加算したものを払つておるわけでございます。この法案につきましても、そういった当事者ということではございまして、影響の軽減のためのいわば救済措置になるわけでございます。したがって、いままでありました退職者補償の例等をしんしゃくをいたしますとともに、助成措置として妥当な限度というものを考えた次第でございます。

これは補償ではないと申し上げながら補償の話を出すのは大変恐縮なものでございす。が、実際にたとえば工場等を買収いたしました、その場合に退職者補償を払うという場合等の例もございす。そういったものも参考にしながら、いろいろ考えました結果、基本月額の八カ月相当分というのが妥当なところであらうということで、この法案につきましてはそういうことにさせていただきます。た次第でございます。

○二宮文造君 それから、退職金の支払いが著しく困難な事業者、これらについては普通退職金についても一定限度内において補てん措置を講ずることとしております。支払いが困難な場合というのは一体具体的にどんな場合なのか、また、一定限度内の範囲というのはどう理解したらいいのか御説明いただきたい。

○政府委員(渡辺修自君) 普通退職金はそれぞれ事業主において支払つていただくわけでございますけれども、著しく困難と認められる場合と申しますのは幾つかあるわけでございますが、たとえ

ば事業の存続そのものが困難である、会社そのものを解散してしまうというような場合でございす。その場合でも、十分余裕がある場合には該当しないのではないかと、清算をいたしましたところ債務超過になることが明らかである場合、この両方の条件に合うような場合ではないかと思っておりますのでございす。また一定の限度と申しますのは、やはり現実には支払い不可能となる退職金の部分といったものを基準にして考えるべきものと思われすので、一定の限度とはそういうものであらうというふうに思ひます。

○二宮文造君 細々とした問題が次々に続いて恐縮なんですけれども、退職金の支払い確保契約というものが問題提起されておりますけれども、この制度は新しい試みだと私は理解します。こういう制度化に至った理由は一体どこにあるのか、これを御説明いただきたい。

○政府委員(渡辺修自君) 本四の場合の旅客船事業について、一般旅客定期航路事業について考えてみますと、やはりある時期に至りまして一時的に場合によりましては大量の離職者を出さざるを得ない場合がある、それに伴いまして、一時的に多額の普通退職金を支払わなければならないという事情が生ずる恐れがあるわけでございす。このような場合に、当然退職金を積み立てておく必要がございす。内部積み立ての場合は実は全員の退職金と仮定した場合の四〇%までしか非課税で積み立てができません。また、外部積み立ての制度も二、三あるわけでございす。たとえば中小企業退職金共済制度、特定退職金共済制度等がございすけれども、これらの制度におきましては特定の退職者を受給者とする制度でございまして、この本四連絡橋に伴う退職者のように、あらかじめ退職者を特定できない段階で、かつ事業主がこの退職金の資金を確保しておかなければいけないという場合には適用がむずかしいわけでございす。また、これらの制度につきましては掛金の制約もございまして、短期間に積み立てるということもむずかしい事情もございす。こう

いったために計画的に所要の退職金を積み立てる、税制上も適切な措置が講ぜられるという意味から、この本州四国連絡橋公団におきまして退職金支払い確保契約の締結という制度を関係方面の御了解を得まして法律に記載することになった次第でございす。

○二宮文造君 ちょっと済みません、途中で海運局長にはもう質問はないわけですか。ですから中座していただいて結構なんです。ただ、さっきと私、資料を持ってこなかったたので少し路線が明確じゃないのですけれども、瀬戸内海の航路です。これがたしか与島のところで東行、西行が右左で分かれていす。何か線を、西行が右側で、東行が左側で、右側と左側とわかれませんか、高松の方向に向いてとにかく路線が規定されていす。ただ、水島に入る場合に与島のあたりで直角に入っていく、これは非常に航路を運航している人たちはとてはまことに危険さまりない。われわれの方ではいつも提言をしていす。のだけれども、海運局では一向にその辺に考慮を払っていただけない。もし水島の方へ向かって西行とか、こういうふうな線を引いて本線に乗せていけば、あるいは今度は東から西に向かっている方とは与島の前で路線を切っておけば、与島のあたりで直角に水島に入っていくかなくていいのじゃないだろうか、この航路指定がきわめて現状に即さないし、海難事故が起ればタンカーなどにぶつかると大変なことになる、そういう航海の経験に照らして海運局の方に意見を提出しているのだけれども一向に考慮されない。いろいろな都合もあるのしょうけれども、これは問題提起いたしておきす。御存じだったら御答弁いただきたい。いし、明確でなければ問題提起として後日また部屋にでも御答弁いただければいいと思うのですが、以上でございす。それは御答弁ありますか。

○政府委員(永井浩君) 突然の御質問で準備いたしておきませんが、航路につきましては海上交通安全法に基づきましていろいろ航路指定がございす。これは交通量あるいは漁業その他、あるいは

は船の大きさ等によりまして定められておるものでございす。いろいろ御意見があらうかと思ひますので、その辺再度調査いたしまして、後ほど御報告させていただきます。

○二宮文造君 長時間ありがとうございました。退出していただいて結構です。

○政府委員(渡辺修自君) この退職金支払い確保契約におきましては、確定した退職金額を前提にして締結するものではないわけではございす。あらかじめ退職者が出ることを想定した、いわば概算的な退職金額を前提としたとして事業主から公団に対して積み立てていただくというものでございす。いわゆる原資を確保するというような意味があるものでございまして、したがって、この契約によりまして労使間で決められております個人個人の退職金の金額が拘束を受けるといふことは全くございせん。御指摘のような心配はないものと考えております。

○二宮文造君 次に離職者対策、これも時間がなくなつてまいりましたので、まとめてお伺いをしたいわけではございすけれども、要するに、離職者あるいはその網にかかってくる対象の方々の数は数千名に及ぶというふうな同っております。年齢階層も相当中高年の方が多い。さらにまた離職される方も、強いて言うならば、自分の家で企業ができる職業につきたいというふうないろいろな問題点が出てまいりす。再就職というものは非常にむずかしいと思ひますけれども、この再就職の促進のためにどのようなことをし、あるいは考えていられるのか、これはひとつ関係の方から御説明いただきたいと思ひます。

○政府委員(鈴木登君) いま御質問の離職者の数ですけれども、五十五年四月一日現在で大体いろいろと調査いたしましたところ、ルート三橋で船員で約四千名、陸上で約千二、三百名という数字を把握しております。そのうち離職を余儀なくされます者が約四割という推定でありますので、船員で約千六百人前後、その他の者で五百人前後の離職者が発生するんではなからうか。そのうち年齢構成を見ますと、大体陸上の職員も船員もほぼ同じような傾向にありまして、三十歳から三十九歳あたりが約三〇%、それから四十歳から四十九歳が二四%前後、それから三番目は二十歳から二十九歳が一七、八%というふうな数字になっております。一応四十歳あるいは四十五歳以上を中高年齢層と見ますと、約五〇%が船員につきましても陸上につきましても中高年齢層だと申すことができるかと思ひます。

それに対して、じゃどういう対策をとっていくのかということにつきましては、いろいろと議論がされていすところ、本法案に規定されておりますような再編成基本方針を運輸大臣がつくりまして、それに基づいて実施計画を決めて、その中でかなり詳しく離職者対策というものの規定していただまして、不十分な場合は運輸大臣あるいは労働大臣が勧告するといふふうな感じになつております。

それから、これも法律に規定しておりますけれども、離職を余儀なくされた者に対しては求職手帳を発給いたしまして、あるいは就職指導あるいは職業訓練を実施する、さらに船員保険あるいは雇用保険の個別延長給付を行うといふことになつております。ただ御指摘のとおり、いろいろなことをやりましても、やはり中高年齢層については非常に厳しい情勢にありす。

それから、船員につきましても、特にフェリーの船員あたりはかなり定期的な航路に従事することとを非常に好みまして、内航海運とかあるいは外航海運からむしろこちらの方に流れてきた船員も

非常に多いというような状況でございます。一般的に……

○二宮文造君　なるべく簡単に、時間がありませ
んの。

○政府委員(鈴木卓著) 一般的には、船員の需給は内航は足らなくて旅客船は余つておるといふような状況で、われわれとしてはできるだけ内航船の方に従事してほしいわけですが、なかなかかそいうわけにもいかないということでありますので、いろいろとこれからも職場の指導をすることにやりました、陸上職場への就職のあつせんをできるだけいたしたり、あるいは本四公団の関連企業への就職あつせんということに努力いたしたいと思います。そのためにいわゆる就職相談員とかあるいは就職相談窓口を設けてまして、できるだけめの細かな中高年齢者対策というものをとっていきたいと思つております。

○二宮文造君 いろいろいま御説明いただいたわけですが、私にはやっぱり再就職の促進のために国とか県とか公団とか、関係者が協力をしてこれに当たる特別の仕組みが必要じゃないのか、またそのことがこういう大量の離職者を生む、もう目前に見えているわけですから、そういう方々にも精神的にも安心をいただけるということになるんじゃないかと思うのですが、この特別の仕組みを考えるとすることはどうですか、考慮の中に入りますか、いかがでしょう。

○政府委員(鈴木章君) 先ほど道路局長からもお答えいただいておりますとおり、幸い本州四国連絡橋旅客船問題等対策懇談会が中央にも設置されておりますし、ルートごとにも地方に設置されております。それに関係者、官も民も全部入っておりまして、かなり協力的にやっておりますので、今後その辺をできるだけ活用しながらやっていきたいと思っております。

○二宮文造君 次に、当然に影響を受けると思われながら、いわゆる本案のかやの外に置かれている港湾あるいは陸上運送関係の問題につきまして

は、よりより協議会とか調査会とかというようなものを組んでいただいて、今日までいろいろな経過をたどってきております。したがって、たとえば港湾運送事業者とか倉庫業とか、売店とか食堂とか、こういう零細企業も影響を受ける問題も出てまいるかと思うのですが、本案のかやの外に置かれていこうという方々の救済策を遺漏なきようにやっていたきたいと私は期待したいわけですが、大臣、この点いかがでしょう。

○國務大臣(齊藤隆夫史君) 御指摘の向き、特に
港灣運送事業者の關係につきましては、港灣労働
調査委員會の答申もございまして、今後の課題と
して結論をまづ早急に適正な措置をいたしたい
と思ひます。

なおこれら船舶関係以外の方々の向きにつきましても、先生の御配慮を恐縮いたしております。が、もとより本四架橋は究極の目的は地域住民の利益になるためのプロジェクトでございますので、その点につきましても、社会的混乱を生ずることはもちろん私たちも望むことではないし、またそうしたことがあってはならないわけで、その面につきましても関係の向きとよく協議を重ねながら対処をしてまいりたい、このように考えるものでございます。

○二宮文造君　いませつかく大臣の答弁をいた
いたわけですが、本年の三月五日に雇用対策中央
協議会においてこれらの問題について、港灣関係
の運送関係について立法措置を含め同協議会の場
で対策の検討を始める、このように決定をしたわ
けでございますが、これは正式の決定と理解して
よろしゅうございますか。何か記録がございま
すか。

○政府委員(渡辺修自君) 第二回の雇用対策協議会を三月五日に開催をいたしまして、この席で港湾労働調査委員会の間報告をもとに討議をいたしました。その結果、必要に応じ立法措置を含む対策を検討すること、この検討作業をこの協議会の下部機関として置かれております幹事会に行わせることということを出席の関係者で合意をいた

しました。了解をされたわけでございます。特別
従来からも正式な議事録作成とかそういう手続は
とっておりませんが、特に従来も問題は生じてお
りませんので、口頭了解ではございますけれど
も、これはそのまま権威のあるものとして受けと
めているわけでございます。

○二宮文造君　そうしますと、これらの問題についての今後の検討というのは必要なのですが、検討のスケジュールとか、あるいはその見通しとかいうものはどう考えればいいのでしょうか、今後のスケジュール、見通し。

○政府委員(渡辺修自君) 大体一年以内をめどに
対策について結論を得ようということを話し合つて
おります。

○二宮文造君 その場合には、やはり先ほど私がちよつとあれをいたしましたのが、倉庫業とか、それから売店とか食堂とかいう零細企業に關連をする方々も相当の影響を受けると考えられるのですが、これらの対応はどうでしょうか。

な影響はもちろん広範にわたってあるとは存じます。しかしながら、これは港灣労働問題等から見ますと、もう一段たとえは転業の自由度にいたしましてもあるわけでございまして、やはり地方協議会等の場を通じて、さらにきめ細かな対策はひとつ地方公共団体でもいろいろ御指導いただける面もあるかと思いますので、そちらの方に

も十分お願いをする。この本四架橋によりまして大きな効果は当然あるわけでございます。私どもの試算でも第三次産業にかなりふえるという試算もございますから、いろいろな点で吸収ができるんじゃないか。その辺はひとつ各地方にもお願いをいたしまして、万全の対策といいますが、万全の実態的な措置ができるように進めてまいりたいと考えております。

○二宮文造君　ありがとうございます。

時間も持ち時間がなくなりました。確かに本四架橋ルートすでに四橋になったわけでございますが、この完成というものはやはり四国あるいは

瀬戸内海の離島に大きな励みを与えることにはなると思うんです。これはもう否めない、また期待し得る問題でございいますけれども、私が提起をいたしましたような大きくさま変わりをしてしまおう。その陰の部分に入る問題についてはこれからどういう問題が出来るか、非常に想像に絶するようなものも出てまいる。ロケーションがもう全く変わってしまうということも考えられますので、関係方面ではたとえば国鉄、それからまた

道路関係、そういうものについてはそういう大きく変化されるであらうあしたの四国、さらにまた関係の陰の部分について、よりきめ細かな施策あるいは対応しやすいように早目にマスタープランを発表する。さらには大鳴門橋の活用という面についても明石海峡大橋をどうするかという決定の問題も早期に結論をつけていただいて、地域住民が余裕を持って対応できるように御配慮を願いたいということを特に提案をいたしまして、もう大臣の答弁をいただいて私の質問を終わりたいと思います。よろしくお願ひしたいと思います。

○国務大臣（斎藤滋与史君） 本四連絡橋につきまして種々おただしがあつたわけでありますが、終局的にはこの大型プロジェクトの地域住民へのかかり合いについての御配慮につきまして、改めて敬意を表する次第でございます。一々の御指摘につきましては、十分配慮のもとに対応してまいりたいと思います。

なお大鴨門橋の問題、また明石海峡大橋の問題についても今後の問題として当然いろいろな關係省庁とも考えながら対応しなければならぬような状況ではなからうかと思ひますが、

〔理事増田盛君退席、理事苅ケ久保重光君着席〕

なおきめ細かく、いわゆる直接的な方々をもあわせて陰になるような人たちへの配慮につきましても、いろいろと恐縮する面につきまして十分示唆をいただきましたので、配慮してまいりたいと思ひます。

究極的には、先ほど申し上げましたように、こ

のことによつて犠牲があつてはならないし、社会的混乱を望むものでもありませんし、この本四架橋が地域住民の方々に今後の問題として利益になるような措置を細かい配慮を持って関係方と努力を重ね、また指導もし、万全の措置を取り計らつていければ橋がかかりますようにせつかく努力する所存でございます。ありがとうございました。

○上田耕一郎君 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案並びにこれと関連して東京湾の横断道路及び東京外郭環状道路の問題について質問したいと思ひます。

まず、大臣にお伺いしますけれども、本州四国連絡橋公団法が成立したのはいまから十一年前の昭和四十五年です。このときには、いまわれわれが審議しておりますこの法案の旅客船関係のことは全く考えられていなかった。第二十九条の業務の範囲のところについて、今度改めてこの業務の中に一項目つけ加えるというのが出てきています。助成だと言われたけれども、一体、今度法案として提起されているようなこういう問題は全く考えていなかったんですか。

○國務大臣(斎藤滋与史君) 十一年前の関係からの今日までのプロセスにつきまして御指摘をいただきながら、本法案提出につきまして御質問があったわけでありまして、計画を進める上において、こうした配慮が十分なされた上で事業の完成を図るといふようなことから詰めてきた結果の提案といふことになったかと思ひます。また、そうあつてしかるべきであらうかと思ひます。

たびたび申し上げておりますように、相当大きなプロジェクトであればあるほど地域の方々への、また関係する方々への影響を考慮して立案をし、そうしたことを踏まえながらいふ事業の完成を図るといふようなことで御提案申し上げたと思ひます。

細部につきましては、なお足らざるところは局長の方から答弁をさせていただきます。

○上田耕一郎君 渡辺道路局長は四月二十二日、

衆議院の建設委員会で、わが党の山原委員の同じ質問に対して、「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なかったといふことであるかと思ひます」と答へられていたんです。大臣のいまの思ひ違ひなんです。十一年前には考えていなかった。考えていたら公団の業務に一行入れておくべきなんです。全く入れていない。なぜこう入つてきたかといふと、結局大衆闘争ですね。実際、全く考えてないと。橋を三つくつて、フェリーの業者や従業員がどうなるかといふことは政府並びに公団の頭には全くなかった。その後、全日本海員組合、これはストライキを三回やつたんです。五十二年七月、五十二年九月、最後にはここの二月に、この法案促進という意味でしよう、ストライキをやられた。それから日本旅客船協会も五十二年九月に、業者そのものが定期船ストまでやつていっているわけ。こういう実際に被害を受ける国民の中から声が出て、ストライキまでやつて、その圧力に押されて協議会がつくられ、協議会の中で対策懇談会ができて、法案がだんだん固まってきた、ようやく国会に提出されているという経過で生まれた法案なんです。

私、この責任はもうそれほど追及しませんが、でも、どうも政府のやることといふのはそういうことが多い。今度のもそのことなんです。三ルートで皆さん方の出した資料では六千人の関係者がいる、最初頭になかった。それでいろいろストライキや闘争や陳情や闘いがあつて、ようやくこの法案が十一年目に出てくるというこは、この問題だけじゃないんで、今後もうこういうことのないように、きちんと国民の生活と権利が一体どうなるのか、政府が法案、法律をつくり、仕事をすればどういふ影響が及ぶのかといふことを多面的に考えて、ぜひ仕事をしたいだきたいといふように思ひます。

それからひとつ、やつぱりもう一言言つておかなきゃならぬのだが、大体この法案の提案理由説明を大臣がこの前おやりになった。その提案説明をずっと聞いていますと、私どもに配られたこの法案の中に大臣の提案理由といふのは印刷してあります。私もずっと見ていました。終わつたのに、ここに書いていないこと言われるんです。これを言われたのは、港務労働者のことについてつけ加えて言われたので、ようやく十一年目に出したら今度は港務労働者のことは印刷もしていないで、つけ加えて言わなければならぬ。それでずつと、今後至急やりたいといふ答弁でしょう。だから、やつぱりそういう態度が直つていないんです。こういう点は非常に大きな問題だと思ひます。この中には業者の方々、また従業員に対する措置が基本的に盛り込まれておりまして、海員組合や船主の方々もこの内容には基本的に賛成だといふことを言われております。

○政府委員(鈴木登君) お答えいたします。私どもは従業員に対する対策として、具体的金額の問題に絡んでまいりますものにつきましては本法案の中に、それからその他の実際上の役所の力をいろいろフルに活用いたしましてやることにつきましては、特に二十四条あるいは二十三条あたりで努力規定といふような形でまとめられております。

それです、義務規定的に掲げておりますものは、先ほどから御説明ありましたように、三条で再編成基本方針を運輸大臣が定めまして、その中に労働者の雇用の安定に関する事項も記入する。それからそれに基づいた実施計画も事業者の方につくつてもらふ。もちろんその実施計画の中には雇用問題、救済対策問題も入れてもらふ。それが不完全な場合は運輸大臣あるいは労働大臣の方から勧告を行うといふふうな措置をとつております。そういう措置をとりました後で、なおかつ離職が出てきたといふような場合には、十六条あるいは十八条に基づきまして求職手帳を発給いたし

まして、その従業員に対して就職指導を行つたりあるいは職業訓練を行いますとともに、職業転換給付金の支給をする。それからさらに、それとは別に一般の失業者に対して措置されております船員法あるいは失業保険法の個別延長給付も、二十一条、二十二条に書いてあります。二十一年に四十歳以上の者でありますけれども、九十日間特に実施するといふような措置をとつております。

以上は法律的に義務規定的な形で規定されておる内容でありますけれども、そのほか努力規定といひましては、いろいろと先ほど申し上げましたとおり、二十三条、四條あたり書いておりましたけれども、その具体的内容はあらゆることをひたつと誠意を持ってやろうといふこととありますけれども、大きな問題を申し上げますと、やめた人たちがこれから自営業とかそういうことを始める際にかなり金がかかりますので、政府関係の金融機関にその協力を得ようといふことで、大蔵省、それから通産省あるいは厚生省の関係局の方にすでにそういう離職者に対する優先的な融資についての協力を要請してございます。

それから、先ほど申しましたように本部にも、東京にも置いてありますが、地方各ルートごとにも本州四国連絡橋旅客船問題連絡協議会というものを設置いたしまして、そこで官民全体の関係者が集まりまして、いろいろとこれからきめ細かく職場の開拓とか、就職あつせんあるいは相談といふようなものに依拠していきたいといふふうに考えております。

それからなお、それとは別に個々別々の官庁におきまして、たとえば私ども運輸省におきましては、すでに尾道に就職相談員というものを設置しまして、この四月当初からでありますけれども、個別に離職者の相談に応じるような体制をとつております。さらにまた、これをほかの数カ所に拡充していきたい。予算が絡みますので、五十七年度予算ぐらいで措置したいと思つておりますけれども、そういうふうなことを考えております。

また、その従業員に対して就職指導を行つたりあるいは職業訓練を行いますとともに、職業転換給付金の支給をする。それからさらに、それとは別に一般の失業者に対して措置されております船員法あるいは失業保険法の個別延長給付も、二十一条、二十二条に書いてあります。二十一年に四十歳以上の者でありますけれども、九十日間特に実施するといふような措置をとつております。

す。

それからさらに、そのほか職業訓練の点につきましては、私ども海技大学の分校とか、あるいは船員雇用促進センターという財団法人のいろいろ再教育機関を持っておりまして、そういうところを利用して万全の再教育体制あるいは職業訓練体制をとっていきたいと考えております。

○上田耕一郎君 衆議院には、参考人質疑のときに海員組合の代表も見えて述べておられますが、やはり失業の予防ということを非常に強調されておるわけです。

それでこの方のお話では、船員というのは非常に特別な労働環境ですとそれで生活してきた、旅客船の勤務体制の性格から言って、住んでいるところも発着港、港の周辺に住んでいるんだという実情を述べられている。それで海上から陸上へ転職することも選択せざるを得ないという判断をしているということ、いまの職業あつせんについていろいろな希望を述べているわけです。全部船に仕事が見つかればいいけれども、やっぱり陸上のなれない仕事に移らざるを得ない。しかし島の近くや港の近くに家族も住んでいる、家もある。そこで陸上の仕事ということが出てくるんですけど、どのぐらい陸上で就職が確保されるか、見通しはどのぐらいつけておられますか。

○政府委員(関英夫君) 船員の方が長らく培ってきた技能と経験を生かして、そして船員として再就職されることが一番望ましいわけでございますけれども、やむなく陸上部門に変わらなければならぬ方も出てまいろうかと思ひます。そういう場合、中高年になってまいりますと、自分の居住地を変更するということが非常に困難でございます。かつて私ども炭鉱離職者対策等で非常に大きく多数の家族の方々の需要地の方にお移りいただいて就職していただいたというような経験もございますけれども、最近になればなるほど、居住地を余り変えたくないという、そういう求職者のお気持ちも強くなつてまいりました。

それそれのところでの程度陸上部門の求人があるかということになりますと、現在のところまだ具体化いたしておりませんので、一般的な求人状況のお話になってまいりますが、余りお役に立たぬ話になつてしまふと思ひますが、具体化してまいりましたら、私どもでも公共職業安定所の現在の定員だけでは十分ではなからうか、特別の相談員も配置して、そういった中高年者の単に職業上の相談だけではなくて、生活相談まで十分した上でその方に見合った求人をおつせんしていくことが必要ではなからうかと思ひておりますし、それから何よりもまず、いきなり転職するといつてもなかなか容易ではございまして、結局従来の船員の中で培ってきた技能の中で生かせるものをできるだけ生かしながら、新しく職業訓練を受けて新しい技能を身につけて、それをもととして再就職していただく、そうでないと非常に条件の悪いところしかないというのが実情だろうと思ひます。そういう意味で、十分御相談しながら訓練ということに力を入れていくということで対処していきたいと考えておるところでございます。

○上田耕一郎君 ひとつ真剣に温かく取り組んでいただきたいと思ひます。

それから、やはり海員組合代表の衆議院での述べられた中で、先ほど職業転換給付金のお話なんかもありました、こういうことを言っているんです。職業転換給付金をとつても生活保護を受ける場合と比較してもその水準はきわめて低い、こういうことを述べておられるんですけれども、この給付金の基準はそんなに低い基準になつていないんですか。

○政府委員(関英夫君) 雇用対策法に基づく職業転換給付金について申し上げますが、これは雇用保険の失業給付、個別延長は四十歳以上の方に付いてございまして、そういったものが給付期間がなくなつてしまつた後に、就職促進手当は予算上平均的には大体月平均十一万、前職賃金によりましてけれども、十一万四千七百五十円程度を予算上では一応見込んでおります。それからその方々が

訓練を受けます場合に訓練手当が出る。あるいは広域求職活動費、就業支度金、移転費等々の給付金があるわけでございます。必ずしも十分とは言えませんが、求職活動を援助し再就職を促進していくに当たつて、雇用保険による失業給付が切れた後の給付金でございますので、今後とも一般の物価その他を見ながら、年々努力はしてまいっておりますが、この金額の充実に努力してまいり所存でございます。

○上田耕一郎君 改善をぜひ望みたいと思ひます。

それから、港労働者の問題ですが、いろいろ要望が出ております。たとえば雇用問題が出たとき国が企業を通じて平均賃金を五年間保障するとか、この保障するときに企業が独立体制でやつていけるように育成指導することとか、それでも離職者が出るようなときは転職のための受けざらづくり、転職対策を行うことなどの要望を含めて出ておりますけれども、この港労働者の問題についての要望にどう対応していくかというところ、それからいろいろごらんで検討を終えるつもりか、お答えいただきたいと思ひます。

○政府委員(渡辺修吉君) 先生のおたしは、恐らく本年の三月五日に労働側から提出されました資料かと思ひますが、ただいま御指摘のような内容が含まれております。なおそのほかにもいろいろ港労働者そのものに対しての御要望があるわけでございますが、私どももいたしましては、雇用対策協議会を持つておりまして、ここでこの港労働問題につきましては大体一年ぐらゐを目途にこの対策について協議をしようというところで決定をいたしております。その協議の過程においていろいろな御要望等につきましてももちろん参考にはいたしながら相談をしてまいりたいと思ひております。

○上田耕一郎君 この「旅客船事業の概況」といういただいた資料に、先ほども答弁がありましたけれども、従業者の数が一ルート三橋で五千二百十五人と書いてあつて、そのあと三ルートで六千三百五

十八人と書いてあるんですね。どうもこういう資料にも、一ルート三橋——もう一ルート四橋になつちやつてゐるんだが、三ルートまで出てゐる。昭和五十年八月十五日に三大臣協議により一ルート三橋の建設方針決定とありますが、私はこの一ルート三橋、四橋が三ルートにいきかねないというところがこの問題で大きな中心問題ではないかと思ひます。

私も高知出身なので一ルートぐらゐは欲しいんですけれども、やはり三ルートとなりますとこれはむだだ。ただむだだけではなくて、環境問題も非常に大きくなります。それからこの本四架橋三ルートなどと言われたところは、やっぱり大企業のための大型プロジェクトのむつ小川原などと並んで典型として言われたわけで、こういう大型プロジェクトをばらばら出したことが、赤字国債の世界一の大増発を生み出した大きな原因になった。これは私もこの建設委員会で一度指摘したこともあります。それが非常に情勢が急になつてきて、赤字国債の大増発を何とかしなきゃならぬ、財政危機を收拾しなきゃならぬ、行政改革、安上がりの小さな政府という方向がいま鈴木首相を先頭にして大きな声で叫ばれている状況になつてゐる。

ところが、この本四架橋の関係法案を審議し、その資料を見ると、私も実はこの資料をいただくまで知らなかったんだけれども、いつの間にか四橋になつてゐるんです。伯方・大島大橋というのを五十四年一月十日、国土庁長官、運輸大臣、建設大臣、伯方・大島大橋を追加決定するというので一ルート四橋にいつの間にかなつてしまつた。いつの間にかじゃなくちゃんと三大臣で決めたんだとおつしやるかもしれないけれども、どういふんですか、三大臣が集まつて一つ一つこう決めていけたら、一ルート三橋が四橋になり五橋になり六橋になり、いつの間にかそれこそ三ルート、あつちだこつちだ、橋だけどもんだんかかつてしまつたということになりかねないように思ふんですけれども、その点について建設省はどう

いう明確な考え、いまの状況の中でこの問題をどうしていかうとしているのか、どこに歯どめがかかっているのか、御答弁いただきたいと思ひます。

○政府委員(渡辺修吉) この本四の三ルートにつきましては、それぞれ結びついております地域と相互間の特質がございまして、また、特に一番西の三ルートにつきましては、たとえば島と島が三つ集まって一つの郡をつくつておるといふような地域性の問題がございまして、地域開発という意味も必要でございまして、私も将来、将来と申しますのは相当遠い先にならうと思ひますが、長期的には三ルートというものはやはり必要ではないかと思つております。しかしながら、こういう最近の情勢でございまして、当面はちろんいま一ルート三橋、これが一橋完成いたしましたので、ただいまは四橋目を始めたわけでございしますが、これをとにかく仕掛かりのまゝはうておくといふことはとてもできませんし、また大変な問題も多いわけでございまして、逆にでき上がりました場合の効果というものは大変大きい。このいまやっておりますものを当面やうてまいりたいと思つてわけでございします。

もう一つお尋ねがあつたと思ひますが、ちよつとわかりました。

○上田耕一郎君 歯どめはどうなつてゐる、歯どめ。一つ橋ができたので次の一つをまた始めた、仕掛かりのまゝではいけません。そうすると、一つできるたびにまた一つどつかやるわけですか。そしたら、じゃ四橋が五橋になり、六橋になり、地域生活の関連で開発だと、やっぱり時間はかかっても次にやうになるという方針なんですか。大臣どうですか、大きな問題ですから。

○国務大臣(斎藤隆夫) 一ルート三橋になつたプロセスにつきましては御指摘のとおりでありまして、終局的には三ルート必ずしも私は途中停滯でなく長期的にはやらなければならぬものではないかと思ひます。いまやうといふことにはなると、三ルート一遍にやうといふことは、や

はり諸般、財政事情もさうながら、経済効果から見ていかになるものであらうかといふことは私も考えておりますが、さうした経過を踏まえて一ルート三橋ということに決められたものでございまして、なお一橋追加につきましては、大島島の完成を待って地域住民の要望がたしといふことと、伯方・大島大橋、四橋追加の状況におきましてはまだ財政事情もそれほどでなかつたといふことで順次進めたいと思ひます。ただ、歯どめといふことになりまして、ここでもいふことになく、財政事情と経済効果、地元の要望等々考えながら十分な精査をして進めていかれる問題であつて、いま進められておる一ルート四橋が終わつたからそれで一応ストップといふことでなく、やはり長期的にこの問題については申し上げましたような関係をよく相談しながらやうてまいる問題であらうと思ひます。もとよりわれわれが皆さん方の御意見を聞かずにやうといふようなことは考えてはおりません。十分国会諸先生方の御意見を聞きながら、とにかくにも大きなプロジェクトでございまして、何とか四国の方々の御要望、中国との、本土との接続の問題、あるいは経済効果、あるいは安全性を踏まえてこれからのき得れば継続的に進めてまいりたい、私はそのやうに考えるものでございします。

○上田耕一郎君 本四架橋三ルートで必要となる鉄とコンクリートはどのくらい必要と見積もつていますか。

○参考人(山根孟君) 三ルート全体の鋼材及びセメント量という御質問でございします。三ルートそれぞれ合算をいたしまして、鋼材については百九十八万トン、セメントにつきましては二百七十二万トンくらいに見積もつております。なお、一ルート四橋、現在進めております規模について申しますと、鋼材が九十九万トン、セメントが百五十三万トンといふくらいに見積もつております。

○上田耕一郎君 莫大な量なんですね。三ルート全部つくる、どうも大臣のお話でも一挙にでないけれども究極的にはやっぱりつくりたい、先ほどの局長のお話でも、なし崩しに一つずつ橋をかけていって完成する、それから財政状況がよくなればもっとスピードを上げようといふおつもりよろうですが、百九十八万トンの鋼材といふと、たとえば霞ヶ関ビルは鉄骨一万五千トンですから、恐らく霞ヶ関ビルの百三十むね以上の鋼材が使われるといふことになるんですね。橋というのはやはり鉄とコンクリートのかたまりです。それから地元の雇用なども私も調査したことがありますが、これも、これらの事業に地元雇用といふのは本当に少ないんです。やはり大企業、特に新日鉄など鋼材をつくるころ、セメントをつくるころで、これは中小企業でつくらないので、その大企業のためにとぎらさないで事業を続けていかざるを得ない。大体この三ルート計画そのものがさういふ大企業救済の大変なむだなスパンディングだつたと思ふんですけれども、それを少し時間を延ばしておやりにならうといふのはだめと感ぜざるを得ない。これはやはり財政危機を進めるものであり、深めるものであり、いまの行政改革の精神から言つても、この建設省の方針というものは非常に大きな問題があると、私は反対を表明したいと思ひます。

○上田耕一郎君 本四架橋三ルートで必要となる鉄とコンクリートはどのくらい必要と見積もつていますか。

○参考人(山根孟君) 三ルート全体の鋼材及びセメント量という御質問でございします。三ルートそれぞれ合算をいたしまして、鋼材については百九十八万トン、セメントにつきましては二百七十二万トンくらいに見積もつております。なお、一ルート四橋、現在進めております規模について申しますと、鋼材が九十九万トン、セメントが百五十三万トンといふくらいに見積もつております。

○上田耕一郎君 莫大な量なんですね。三ルート全部つくる、どうも大臣のお話でも一挙にでないけれども究極的にはやっぱりつくりたい、先ほどの

局長のお話でも、なし崩しに一つずつ橋をかけていって完成する、それから財政状況がよくなればもっとスピードを上げようといふおつもりよろうですが、百九十八万トンの鋼材といふと、たとえば霞ヶ関ビルは鉄骨一万五千トンですから、恐らく霞ヶ関ビルの百三十むね以上の鋼材が使われるといふことになるんですね。橋というのはやはり鉄とコンクリートのかたまりです。それから地元の雇用なども私も調査したことがありますが、これも、これらの事業に地元雇用といふのは本当に少ないんです。やはり大企業、特に新日鉄など鋼材をつくるころ、セメントをつくるころで、これは中小企業でつくらないので、その大企業のためにとぎらさないで事業を続けていかざるを得ない。大体この三ルート計画そのものがさういふ大企業救済の大変なむだなスパンディングだつたと思ふんですけれども、それを少し時間を延ばしておやりにならうといふのはだめと感ぜざるを得ない。これはやはり財政危機を進めるものであり、深めるものであり、いまの行政改革の精神から言つても、この建設省の方針というものは非常に大きな問題があると、私は反対を表明したいと思ひます。

○上田耕一郎君 そういふ態度ではなかなか環境を守れません。もつとしっかり環境庁として瀬戸内海の自然景観の問題があるなら問題がある、三ルートというものをつくられたらどういふことになるかといふことを、大臣を先頭に国民の声を背景にきちんとした態度と方針で臨んでいただきたいと思ふんです。

実は、こういう問題は東京にもやはり関係があるんです。東京湾の横断道路問題、これが計画されてゐるわけで、国会でも何回か問題になりましたが、この横断道路は全長十五キロ、六車線、それで工期約十年、事業費は五十年試算で七千億円といふんですから、いまだとやはり一兆円のプロジェクトだらうと思ふんです。木更津から川崎までのフェリーポートがありますから、瀬戸内海ほどたくさん航路はありませんけれども、いま審議している法案のような対策も当然東京湾横断道路に伴つて問題になることなんです。建設省と連絡をとりながら道路公団が東京湾横断道路についてはずつとかなりの費用を使って調査を行つてゐる、調査書も出ています。建設省道路局からもこの概要というものは出ておりますし、日本道路公団から「東京湾横断道路計画について」という調査結果の書類も出ております。いろいろな問題がありましかれども、やはり最大の問題は東京湾の環境問題、これは千葉から東京、神奈川とずっと大都市が密集してゐるところで、東京湾の汚染はこれまでも非常に大きな問題になつてゐる。

たとえばこの事業ですが、まん中に二つ島をつくるんですね。その島は幅百メートル、長さ五百メートルあるんです。その島を二つつくつて、そこに橋をかけて、その島をトンネルで海底をつなごう、東京湾のど真ん中に、両方合わせると一キロです、一キロの島をつくらうといふ計画なんです。さういふことをやると工事中にヘドロがすく出るだらう。東京湾が真っ茶色になつてしまふんじゃないか。ヘドロ問題の心配が出てゐる。それから残された大きな干がたがずつとな

くならないという運動も起きている。木更津には四十ヘクタールのアシの原と二百ヘクタールの拡大な干がある、これが取りつぶされるというので地元で運動が起きている。私は道路公団、建設省のものなんか拝見したんですが、環境問題についてお話を聞くと、こちよこつとしか書いてない。潮流の速さもそう変わりません、水質もBODは大して変わりませんということしか書いてない。しかし、二つの人工の島をつくって乗っけてしまおうというのはそんなことじゃないのです。

非常に大きな問題としてはこういう問題がある。東京湾の水ですが、これは入れかえられてるんだそうです。これは賛成の側の本ですけれども、千葉日報社「明日の東京湾」という本があります、これを見ると、東京湾の水は、上の方は湾の外へ流れ出ていて、下の方、深いところは湾の中へ流れ込んでいる、非常に複雑な流れ方している。時計の針の回りのように回っている。何か月に一回か東京湾全体の水が入れかわるんですね。これ海上保安庁に聞いてみたら、各大学などで研究中だが定性的にこうだと言える定式化されたものはない、いま研究中だ。東京都の水質保全部管理課長に聞いてみたら、こうだというものになっていないらしい、文献で見たことはある、その資料はすぐ出てこないんだが二カ月に一回だったかというように思う。東京湾の水は二カ月に一回、これは記憶なのでよくわかりませんが、私も、前に東京湾を東京都の船ですつと見たときに説明を受けたことがある。東京湾の水が入れかわっている、それが湾の途中に五百メートルの島をつくられたら湾の水の入れかわりが非常に長期になってしまうとか、大変なことになるという説明を受けた記憶がある。六、七年前なので私も数字を完全に覚えておりませんけれども、そういう大変な問題がある。

人工島のことはこれらの調査でもなかなかまだ未知の部分が多いという、それをちょっとしたシミュレーション計算で水質もそう変わらぬ、BODもそう変わらぬという程度でこんなものをつくることを進められたら、それこそ取り返しつかないことになるんだと思うんですが、まず環境庁に、東京湾にこういう人工島を二つつくってこういう膨大な横断橋をつくった場合に、東京湾の環境はどうなるだろうか、いままでもお手持ちのデータで結構ですが、お答えいただきたいと思ひます。

〇説明員(森下忠幸君) 答えいたします。私も手持ちのデータでそういう島ができたかどうかということについてはお答えいたしかねますけれども、持っておりませんけれども、こういう大きな工物ができたという場合にはいかなる観点から環境に与える影響をチェックしなきゃならぬかという、そういう基本的な考え方については御説明いたしたいと思ひます。

こういつた計画が具体化したしますと、先生がいまおっしゃいましたように、大きな工物ができると、それによっておっしゃいましたように、海流が影響を受けるであろう、その海流が影響を受けたことによって水質にも影響を受けるだろう。その工物がどこにできるかという位置の問題、それから大きな問題、形の問題によって影響の大きさは異なると思ひます。でございしますが、そういうものが想定されました段階で、こういう工物が存在することによる影響、それからそれをつくらすための工事中にどんな影響ができるかということ、それから工物ができまして上を自動車などが走るわけでございますけれども、その供用によつて、これは水質だけじゃございませんけれども、環境にいろいろ影響が出てまいります。それぞれについて細かく評価をしていくことが私どもといたしましては必要かと考えております次第でございます。

〇上田耕一郎君 場所もそれから構造物も大体決まっているんです。建設省道路局が資料で、島の形から、幅百メートル、長さ五百メートルから、どこにつくるか、全部もう決まっているんです。環境庁、なかなかこれ首都の近辺の大問題なので、ひとつ建設省から資料をもらって、基本的な概略計算でいいんですけれども、まだ環境アセスメント法はできておりませんが、ひとつこの予測の大まかな概略ですね、それを行って当委員会に報告していただきたいと思ひます。

〇説明員(森下忠幸君) 建設省の方からいただきました検討させていただきますと思ひます。

〇上田耕一郎君 それをひとつお願いします。建設省にお聞きしますけれども、去年の東京新聞の一月七日には、東京湾横断道路を五十六年度着工という大きな記事が載りました。それから、同じく五十五年二月十日のサンケイ新聞には、五十七年度に着工という記事が載りました。「建設省、道路公団では現行の第八次道路整備五カ年計画の最終年度である五十七年度には着工にこぎつたい方針で、順調にいけば着工から十二二年後には首都圏の大動脈となる「夢のかけ橋」が誕生する」と。非常に気の早い重大な記事だと思ひますけれども、こういう事実があるのかどうか。いま環境庁にもお伺いしましたが、こういう大規模な構造物、人工島を二つくるようなことをやったら、非常に東京湾の海流の変化を初めとする大きな変化が生まれるということは明らかだと思ひますけれども、そういうことは明らかに結論も出ていないうちに五十六年度着工とか五十七年度着工とかいうことは一体あるんですか。

〇政府委員(渡辺修自君) 新聞の記事につきましては私よく承知しておりますけれども、実はいまやっております第八次五カ年計画、五十三年から五十七年度でございますが、この五カ年計画をつくり出す時点では、この東京湾横断道路についてこの五カ年の期間内に着工を図るという当初の考え方があったわけでございます。そういうこととあるいはそういうような記事が出たのと推定するわけでございます。まだいまのところは道路公団におきましてはもろもろの調査をやっておりますのでございします。したがって、もう少し精度を上げてからというふうに私どもは考えております。

ただ、この水質の問題につきましては、先生からもお話のございましたコンピュータを使いましてシミュレーション計算、それからこれはまた別の目的でなされた実験ではございますが、運輸省の研究所で模型実験をされたデータもございしますが、水流には若干の変化はございします。ただし、速くなるというような効果はございまして、水質汚濁にはいまのところ影響はない、非常に少ないということになっております。ただ、もちろんこの島の形だとかいろいろまだ詰める問題がありますので、私どもとしてはさらに十分調査の精度を上げていきたいというふうに考えている現状でございます。

〇上田耕一郎君 どういうシミュレーションをやったかわかりませんが、たとえこの本には、富津周辺のある漁業のお年寄りの話がある。とにかくこの海の潮はよく変わる、速い日もあれば遅い日もある、千葉へ行くのにも三日か四日がかかりのこともあるが、一日で行くこともあった。大規模な構造物、人工島がどうだとか、その程度のことじゃなくて、本格的な調査をする必要がある、まず環境問題ですね、この環境問題についてぜひきちんとした調査を行わずに五十六年、五十七年着工というようなことは絶対ないというふうに受け取ってよろしいですね。

〇政府委員(渡辺修自君) 現状では調査の精度をまだもう少し高める必要がある、こういう時期でございます。

〇上田耕一郎君 さて、この問題とも関連もあるんですが、東京外郭環状道路の問題について最後に伺いたいと思ひます。

私が四月七日の当委員会では東京の都市計画道路について質問したとき、斎藤建設大臣から「事務レベルということではなく総合的に、縦横からよく検討させていただいて、軽々しく三十五年前の計画を持ってきたから、はいよという形で認可するということは私はなじまないというふうに考えておりますので、十分な配慮をもって対処」すると

いう認可についてのお約束をいただきました。これは東京都の問題だったんですが、外郭環状道路というのは今度は建設省が直接関与して進めている道路なんです。

御存じだと思いますけれども、この問題は長い経過があります。衆議院でも参議院でも建設委員会でも請願も出ましたし、委員会でも取り上げられました。いまからもう十数年前になりますが、当時非常に大きな住民運動が起きて、たとえばこの外環道路、練馬のところでは石神井公園がつぶされる、あの中の三宝寺池、みことながあるんですけれども、そのもつぶされてしまう、それから善福寺池などもかりますし、非常に大きな運動が起きてまして十万以上を超す署名も出ました。それから外環問題国会議員協議会という超党派の議員協議会も生まれて、ピーク時は衆議院、参議院合わせて八十名の議員が参加して、各党の窓口は自民党が粕谷茂、公明党大野潔、社会党高沢寅男、民社党和田耕作、共産党松本善明と、こういう超党派の議員協議会もできて、いろいろ運動をしていったということでした。

当時国会で答弁がありました。たとえば四十五年十月九日、当参議院建設委員会では当時の根本龍太郎建設大臣が「少なくともそうしたこと地元と話し得る条件のととのうまでは、これは強行すべきではない、こう思っています。だからその間においては、しばらく私は陳静せざるを得ない。」というわが党の春日正一議員に答えられました。いまから十一年前になります。四十八年には、衆議院の建設委員会ではわが党の柴田議員の質問に対して金丸建設大臣が「この問題については、県、市町村、そして住民がまっぴらごめんだ、こういうことであればこれとありあえず取りやめるべきだ、こういうふうに考えております。」という答弁がありました。ですから、根本建設大臣、金丸建設大臣が住民の反対があればやめる、凍結するという答弁をいまからほぼ十何年前、一番問題が燃え盛っていた時期に答えられているわけですね。それから国会の請願も、昭和四十

二年参議院建設委員会でも全会一致で反対請願が通過しています。また、四十七年には参議院建設委員会でもこの再検討に関する請願を五件採択しております。ですからこの問題は事実上凍結のまま来た。東京都並びに千葉では用地買収も全く行われていない、埼玉で若干十キロ以内ぐらいの工事が進んでいるというだけの道路なんです。ところが、先ほどの東京湾の問題に引き続いて、新聞で非常に重要な記事が載ったのでお伺いしたいと思えます。

これは日本経済新聞の去年の八月二十六日の記事です。非常に詳しく書いたことが書いてあるんです。建設省は二十五日、「つまり八月二十五日です」早ければ昭和六十五年、遅くも七十年には完成させる方針を固めた。この道路の完成目標を同省が示したのは四十一年の計画実施以来初めて。と、そう書いてあります。外環道路の通る東京、千葉、神奈川ではまだ用地買収のメドが立っていないが、同省は「首都圏の都市配置の要として外環の完成が急がれる」として、完成目標を明示した。と、こう書かれています。事実をまずお伺いします。

○政府委員(渡辺修自君) 建設省でたとえば公式な記者発表でそういうことを申し上げたような事例は全くございません。恐らくスクープであろうと思います。

考え方といたしましては、これは道路計画論といたしましては、東京のこれだけの人口が住まっておられるところに四方八方から幹線が入ってまいっておられるわけでございますから、やはり強い環状線がなければこれは都市としても成り立たない、あるいは都市のいわゆるいろいろな意味の安全ということを考えましても必要だということとは当然あるわけでございます。そういうことをあるいは担当の者が申し上げて、それがそういう記事になったのかと想像するわけでございます。建設省としてはそのようなことを正式に決めた事実とはございません。

○上田耕一郎君 正式に決めたのではないと言わ

れるんですが、同じ記事に「同省は、九月に発足させる都市政策調査委員会の「大都市地域総合整備推進部会」で首都圏の道路の配置はいかにあるべきか、また住宅地など市街化地域と農地など市街化調整区域の増減などを検討。その中で外環道路については昭和六十五―七十年の完成に向けての問題点などを探る方針」と、こう書かれてありますけれども、去年の九月にこの都市政策調査委員会の大都市地域総合整備推進部会というものを発足させてこういう問題を検討をしてはいるんですか。

○政府委員(渡辺修自君) ただいまのおたしでございまして都市のお話でございまして、あるいは都市局がいろいろ今後の将来像を考えると、あることをこれは当然所掌の職務としてやる必要があるかと思えます。私、ちょっと残念ながらその点については承知しておりませんので、大変申しわけございませんが答えできません。

○上田耕一郎君 改めてどうも答えにならないけれども、先ほど若干考え方についてそういう道路が必要だとは思っていると言われまして、けれども、延長八十五キロのこの道路計画の位置づけ、それからもし実行した場合の総事業費、それから工期などについてお聞かせください。

○政府委員(渡辺修自君) 計画は半径が約十五キロの環状の道路でございまして、湾岸道路に重なっております部分を除きましていわゆる陸上部分だけで八十五キロということになるわけでございます。ただいまその北側の部分、国道十七号の新大宮バイパスから東に参りまして大田道六号までの間を事業化しておるわけでございまして、この間だけでも大体四千億円を超える事業費ということになっております。しかし、この整備の期間がやはりまだ確定できない最近のこういう情勢でございまして、全体事業費の確たるものはまだ見通しは立っておりません。

○上田耕一郎君 都市計画決定になっているところとまだなっていないところがありますね。その現在の状況についてお伺いします。

○政府委員(渡辺修自君) 現在この八十五キロの中で都市計画決定ができておりませんところを申し上げますと、東名高速道路に交差する区間からずっと多摩川に沿いまして、分岐としては、川崎に至るもの、あるいはこの途中で東京都内へ入りまして蒲田に入っております部分、この部分が都市計画決定ができておりません。あとはできております。和光市のところはキャンブ・ド・レイクの返還に伴いまして残っておりまして、これも都市計画決定になっております。

○上田耕一郎君 東名道路から南の都市計画決定になっていない多摩川のところ、ここについては建設省としてはどういう考えを持っていますか。

○政府委員(渡辺修自君) この外環環状道路の計画をまとめるという意味におきまして、いまそのリンクの一部が欠けておるわけでございまして、これはやはりなるべく早く計画としては固めてまいりたいというふうに思っております。

ただ、この地区につきましては大変その後状況が変わっておりますし、いろいろ建物等もできてきております。いまのところこれなら大丈夫だという案をまだつくるに至っておりません。地方公共団体その他関係の方々と御相談しながら今後計画を詰めていきたいというふうに考えております。

○上田耕一郎君 そうしますと、鈴木都知事が首都圏サミットで外環を促進する旨の発言をしたというところが伝えられているんですけども、これは何も建設省と相談して鈴木都知事が発言したものでない、そう受け取ってよろしいですね。

○政府委員(渡辺修自君) やはりこの外環環状道路は、先ほど申し上げましたように、道路計画論としては強い環状線が必要だということは、これは都市のあり方として当然認識できるわけでございます。そういう意味合いにおきまして知事も発言されておるのであるというふうに考えます。

○上田耕一郎君 道路問題というのは、この間の四月七日の都市計画道路の問題で私こども持ち

出して、先ほど申し上げたような答弁を大臣からいただいたんですけれども、もしこの外郭環状道路なるものも、一般的に都心から十五キロのところに道路が一つの幅の広いのがずっとあればそれは非常にいいだろうということを、自動車交通などを首都の中心を通さないで外環から通そうというだけの抽象的理論で考えるなら、なるほど道路局長の言われたようなことが一つはあり得るかもしれない。だから都市計画決定にかなりの部分なっているとしても、実際にこれをやるという事になれば、十数年前に文字どおり超党派で大運動が起きたようにまた大運動が当然沸き起こるんです。

そこに住んでいる方々、商売をしている方々はたくさんいらっしゃる。それから石神井公園の自然を守りたい、善福寺の池の自然を守りたいという動きも当然起きてくるんですね。鈴木都知事の発言で、外郭環状道路をまたやるのか、都市計画道路もずっと進めようとしておられますので、やはりそういう心配を練馬の方々にあるいは三鷹の方、武蔵野の方々に、当時非常に運動を大きく進められた住民の方々は心配を持つのは当然なんです。しかし、そんなことをやろうとしたらまた大変なことになるといって、私はこの問題については十一年前に根本龍太郎建設大臣が凍結すると言われ、金丸大臣も、住民がそうやって反対し自治体も反対しているものはこれは取りやめざるを得ないということを答弁したんだけれども、この凍結という根本建設大臣その他の本委員会での答弁、これはいまでも生きていっているようにおられは考えているんだけれども、建設大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 根本大臣、金丸大臣の御発言、それは否定してはいない限りはまだ生きていっているかと思いますが、どうでしょうか、あの四十二年、四十五年、四十七、八年の請願の取り扱い等々もありますが、私はその後非常にこの東京を見るにつけ、過密都市としてのありようを考えたときに、できるできないは別として、私も御

答弁申し上げましたように、地域住民の反対があればこれはやろうとしてもできないわけでありまして、何とか御理解をいただけて、東京外環道路はやはり御理解をいただければつくりたいな、つくった方がいいというように考えているものなんです。

といいますのは、たまたま私、地震を専門にやっています。東海神地震等を考えたときに、東京の過密都市の皆さんの生命、財産を守る上からの避難道あるいは緊急の場合の道路等を考えますと、こういう道路が一番有効だということは、アルジェリア、イタリアの地震を見てもよくわかったんです。したがって、それはもう石神井公園あるいは善福寺をつぶすということ具体的には言われませんが、私も自分も反対せざるを得ないので、けれども、何とか方法論を考えて少し前向きで御理解をいただければぜひ仕上りたい、やりたいな、このように考えるのです。

したがって、前段の御発言についてはその後除いたしておりませんから、凍結ということは生じておられると思いますが、考え方としてその後の都市化のありよう、災害等を考えて、いまある環状線がいかに東京都の交通混雑の緩和に役立っているか、それでさえももういま飽和状態。いままここで災害が起きたらとてもじゃないけれども……したがって、そういう面も考えて、ひとつ総合的にぜひ御理解をいただきたいと思えます。

なお、先ほど東京湾横断道路のこともありましたけれども、あれはもう私、先生の言われるのと同感なんです。やはり必要なものと、そのことによつて自然破壊してどのような影響を受けるかというところは、小さい問題でもたくさん知っています。ましてや、海、潮流の関係することなどはうよほど気をつけてやらないと大変なことになってしまふ。これはいまの科学の粋を集めればその調査はできると思えますので、六年、七年という新聞が出て、それはこちらの責任でなく、記者が書いたようでありますけれども、これはもう十分

な配慮を持ってやるべきことだと私は考えております。そうしたことで、影響ないということがはつきりわかった時点でまた考えてもよろしいわけだ、この自然環境というもののについてはよほど慎重に、大きなプロジェクトであればあるほど考えるだけの慎重さが私はあってよろしいんじゃないか。しかし、それが横断道路が必要でないというところでなく、そういうことも含めてやっぱり対処する、このように私は考えているものでございます。

外環道路等につきましても、ひとつ住民反対と、生命、財産という一つの大きな社会的意味合いも、十年前から起きてきたということで、でき得べくんば地域の方々の御理解をいただけて私はずっといます。

○上田耕一郎君 東京湾横断道路の問題では、環境破壊、環境問題がちゃんと結論が出なければという答弁をいただいた。それから外環道路については、一つは、凍結という大臣答弁は取り消されてないのだから生きていて、それから一つは、災害問題なんかを考えれば、住民の御理解をいただければやりたい、それから三つは、石神井公園などと聞くと私も反対だということなので、だから住民の理解がなければ、反対しているのにそれを押し切つてやるということはない、そう受けとつてよろしいですね。

○国務大臣(斎藤滋与史君) なかなか上田委員はお上手でございますので、表現がなかなか私も考え考へ言っているつもりでございますけれども、本筋としてそれで結構だと思えます。

ただ、一人でも反対があればやらないということまででなく、御理解をいただけて前向きでひとつできるように御協力をお願いしたい、このように考えるわけであります。

○上田耕一郎君 なかなかそれは直ちに御協力というわけにまいりませんが、やはり本場に環境をよくする、それから東京都民の、また住民の希望

に應じて生活と権利を守りながらいい都市づくりを進めたいという点では一致していると思えます。これで質問を終わります。

○理事(西ヶ久保重光君) 本案に対する質疑は本日はこの程度にとどめます。

○理事(西ヶ久保重光君) 連合審査会に関する件についてお諮りいたします。
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ついて、去る二十六日、社会労働委員会から連合審査会開会の申し入れがございました。この申し入れを受諾することに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕
○理事(西ヶ久保重光君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の日時につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕
○理事(西ヶ久保重光君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

本日はこれにて散会いたします。
午後四時四十分散会

〔参照〕
一 香川県庁における旅客船問題等現地懇談会の概要

(香川県知事の挨拶要旨)
(1) 本四架橋に伴う旅客船事業等に関する特措法案(略称)の審査に関連し、この法案に関する懇談会、地元関係者の意見陳述の席を設けていただき、感謝している。

(2) 本四架橋は、大三島橋の着工(昭和五〇年)以来、各工区とも順調に工事が進んでおり、同慶の至りである。懸案の旅客船等の問題に

ついて、特措法案が現在審議されており、関係者の一人として喜びに耐えない。

(3) 本県の意見、要望については、後刻副知事より申し上げさせていただきます。また、旅客船協会、海員組合、全港湾の代表からも意見が開陳される予定である。

(4) 架橋に関連する港湾、陸上運送関係の雇用対策についても、早期解決が図られるよう、併せてお願いする。

(5) 県としては、この法案成立に即応しながら、地方協議会での協議を中心に、地方公共団体としてとるべき措置に万全を期し、積極的に対処していく所存である。

(6) 参議院建設委員会の諸先生には、本四架橋の円滑な推進のため、格段の御配慮を賜るよう、重ねてお願いし、挨拶としたい。

(関係団体代表の陳述要旨)

○立花欣一君(日本旅客船協会副会長・四国旅客船協会会長)

当協会はこの法案には基本的に賛成であり、本四架橋が瀬戸内海圏の産業経済発展に寄与するものであり、事業の廃止、縮小を余儀なくされる事業者と従業員に相当の施策が講ぜられるものと期待して今まで架橋に賛成してきており、理由は、次のとおりである。

(1) 旅客船業界が壊滅的な打撃を受け、多数の事業者、従業員及びその家族の生活権が侵害される。

(2) 架橋は、国家事業であり、旅客船事業と機能を同じくするものである。

(3) 事前に事業を自由に廃業できず、運賃も認可制度であり、資本蓄積ができない。

この法案を具体化する際には、実態に即したきめ細かな配慮が必要である。次のことをお願いしたい。

(1) 国、公団の措置だけでなく、転業先の紹介、低利の融資による地方自治体の具体的な協力が必要である。

(2) バス事業への転換についても、国の協力を

願いたい。

(3) 離島に対する離島航路補助金、公営航路等の対策をお願いしたい。

○宮城伸三君(全日本海員組合本四架橋尾道・今治ルート対策委員会事務局長)

法案、政省令をぜひとも早く制定してほしい。旅客船の船員は、家庭の事情で地域に帰っており、海運関係法等などの法の拘束をうけながら、橋の供用開始まで運行しなければならないという特殊性をもっている。

また、法の施行にあたって、次のことをお願いしたい。

(1) 不定期船業者の一端を図ってほしい。

(2) 人の問題については、国も地方公共団体も最大限の努力をし、特に県は、市町村に対しての連係をとってほしい。

(3) 陸上と海上のライセンスの総合性を持たせよう希望する。

(4) 赤字に転落する離島航路は、自治体が行うべきである。

(5) 法律を早期に成立させ、船員が離職する前に、暖かい対策をお願いしたい。

(6) 船の職場から離れたくない。

○元木末一君(全港湾四国地方本部書記長)

港湾労働者も旅客船、全日海と同様に架橋によって影響を受ける。しかし、私共も一日も早い架橋の完成を望んでいる。

港湾労働者は、雇用問題についての対策を要求しており、港湾調査委員会でも影響があるという中間報告がだされている。そのため、中央に対して立法法等必要な措置を要求し、地方自治体に対しては、雇用の受け皿を要望してきたが、地方自治体は、国が解決しなければと限界論で逃げている。

港湾労働者は、零細企業が多く、また、中高年が多い。

この旅客船法案は、必要だと思っているが、一方等しく影響を受ける港湾労働者に対して、立法措置をお願いしたい。

○井上房一君(香川県副知事)

旅客船法案の早期成立を念願している。

Dルートの旅客船現地連絡協議会は、他のルートに比べて発足も遅れており、その対応も率直に言って遅れているが、このルートは、特に影響もきわめて大きく早い時期から十分検討準備しておく必要があると痛感している。

なお、私としての現地連絡協議会での協議事項の考え方を述べたい。

(1) 離島を経由している航路については、離島航路整備法に基づく国の補助制度の積極的活用を図るなどしてぜひとも存続させていきたい。

(2) 旅客船事業者の転業については、業界との話し合いや資金の融資(高度化資金の活用)を通じて検討してゆきたい。

(3) 雇用対策については、職業訓練や職場の開拓、就職のあっせん等きめ細かな施策を講じたい。

なお、港湾関係者についても早急に立法化を含んだ検討をお願いしたい。

二 その他の関係県よりの陳情事項

○岡山県

昭和六十二年の完成をめざす瀬戸大橋は、昭和五十三年の着工以来、海峽部はもとより陸上部においても順調に工事が進められ、県民ひとしく喜びにたえないところであり、関係各位の御尽力に對し、深く感謝いたしております。

さて、瀬戸大橋は、中国と四国の一体的な発展を図るための国家的なプロジェクトであります。同時に本県にとっても産業経済の発展の基盤として、県勢の発展と県民福祉の向上に大きく寄与するものであり、県民一同、その早期完成を切に望んでいるところであります。

このため、次の事柄について、格段の御配慮を賜りますようお願いいたします。

1 建設費の大幅確保
瀬戸大橋の早期完成を図るため、建設費を大幅に確保すること。

2 本四備讃線木見以北ルートの早期決定

本四備讃線岡山・木見間の路線について、早急に鉄道建設審議会を開催し決定すること。

3 建設工事等の地元企業への優先発注

瀬戸大橋の建設に伴う工事の施行及び資材の調達等に当たっては、地元企業へ優先的に発注を行うこと。

○徳島県

本州四国連絡橋の建設については、現在神戸・鳴門ルートの大鳴門橋の建設も順調に進み、去る三月、橋の象徴である主塔二基(海上一四四メートル)が完成し、夏頃にはロープの渡海作業も行われる予定であります。これもひとえに諸先生方の御配慮の賜ものと感謝致しております。

しかしながら、架橋によって生ずる諸問題も多く、そのうち特に影響がある海運事業者(旅客船事業者、内航運送事業者、港湾運送事業者等)及びこれらの事業に関連する船員、労働者等の転業、雇用問題等の対策については、国においても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に基づき、順次施策が進められているところであり、早期に次の事項について措置されるよう強く要望いたします。

1 旅客船事業者等対策について

現在、本県の旅客船事業者は七業者九航路で阪神及び淡路との連絡を一六六便運行しております。

このうち大鳴門橋の完成に伴い、特に影響を受ける事業者は、鳴門市亀浦と淡路島阿那賀間を就航しているフェリーと鳴門市岡崎と淡路島福良間を就航している定期旅客船の二事業者並びに従業員であります。この様な現状にかんがみ、現在、参議院で審議中の「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客船定期航路事業等に関する特別措置法」の早期成立をお願いいたします。

2 港湾陸上運送雇用問題対策について

港運事業者並びに港湾労働者に対する影響については、去る二月二十六日の港湾労働調査委員会の中間報告にあるとおり「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」との報告がなされているところであり、特に本県においては大きな影響が予測されますので、事業者の経営及び雇用の安定等について必要に応じた法的措置を含めた所要の措置が早期になされるよう、要望いたします。

○兵庫県

本州四国連絡橋神戸・鳴門ルートの建設につきましても、平素格別のご高配を賜わり、県及び関係市町あけて深く感謝申し上げる次第であります。

神戸・鳴門ルートの建設は、阪神圏と淡路及び四国地方を結ぶ大動脈として、地域社会の発展に果たす役割は極めて大きいものがあり、その円滑な進捗と一日も早い完成を待望しているところでありますが、下記事項は、架橋事業を推進して行くうえで解決しなければならぬ緊急を要する重要案件でありますので格別のご配慮を賜わりますようお願い申し上げます。

1 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の早期成立について

(1) 本州四国連絡橋の建設に伴い、関連する旅客船事業等が同等の影響を受けることが予想される。

連絡橋の供用によつて影響を受ける航路の再編成並びに事業の廃止等を余儀なくされる事業者及び従業者に所要の特別措置が円滑に講じられるよう「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案」の早期成立について、特段のご配慮をお願いいたします。

(2) 港湾、陸上運送関係雇用問題についても、過般の調査の結果影響が予想されるので、旅客船問題と同様必要な措置についてご配慮をお願いいたします。

2 明石海峡大橋の早期着工について
明石海峡大橋は道路単独橋とし、鉄道についてはトンネル工法を採用し、そのための実施調査を

早期に着手されるとともに道路橋については、第九次道路整備五か年計画（五十八年度～六十二年）に位置づけ、早期完成が図れるようご配慮をお願いいたします。

五月十五日本委員会に左の案件が付託された。

一、零細建設業者に対する受注機会拡大等に関する請願（第三八四三号）

一、零細建設業者に対する公共工事の発注等に関する請願（第三八四四号）

一、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（第三八四五号）

一、不動産経営管理士（仮称）の業務資格認定制度に関する請願（第三八五五号）

一、零細建設業者に対する公共工事の発注等に関する請願（第三九二〇号）

第三八四三号 昭和五十六年五月一日受理
零細建設業者に対する受注機会拡大等に関する請願

請願者 埼玉県行田市斎条四四 長谷部政行 外四十三名

紹介議員 中野 明君
この請願の趣旨は、第八二四号と同じである。

第三八四四号 昭和五十六年五月一日受理
零細建設業者に対する公共工事の発注等に関する請願

請願者 東京都調布市飛田給一ノ四七ノ四 杉沢雅俊 外三十七名

紹介議員 中野 明君
この請願の趣旨は、第一八九一号と同じである。

第三八四五号 昭和五十六年五月一日受理
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

請願者 東京都板橋区赤塚三ノ五六 星野

光男 外五十二名
紹介議員 中野 明君
この請願の趣旨は、第一八八四号と同じである。

第三八五五号 昭和五十六年五月一日受理
不動産経営管理士（仮称）の業務資格認定制度に関する請願

請願者 東京都三鷹市深大寺三、九一九 毛利登

紹介議員 大鷹 淑子君
この請願の趣旨は、第三四四七号と同じである。

第三九二〇号 昭和五十六年五月七日受理
零細建設業者に対する公共工事の発注等に関する請願

請願者 東京都東久留米市南沢一ノ二一ノ九 荒木ハツコ 外十七名

紹介議員 片岡 勝治君
この請願の趣旨は、第一八九一号と同じである。

五月十八日本委員会に左の案件が付託された。

一、身体障害者に対する建設行政に関する請願（第四〇〇九号）

一、公営住宅に関する請願（第四〇一三三）（第四〇一四一）

一、零細建設業者に対する受注機会拡大等に関する請願（第四一〇二二）

一、身体障害者に対する建設行政に関する請願（第四一七二）

第四〇〇九号 昭和五十六年五月八日受理
身体障害者に対する建設行政に関する請願

請願者 横浜市戸塚区原宿町九五〇 梶原宿アパート内 長谷山与一 外九名

紹介議員 宮本 顯治君
この請願の趣旨は、第二二三五号と同じである。

第四〇一三三 昭和五十六年五月八日受理
公営住宅に関する請願
請願者 東京都小平市上水本町一、四四五 菅田泰生 外二千名

紹介議員 赤桐 操君

第四期住宅建設五箇年計画、住宅基本法策定に關し、次の事項の実現を図られたい。

一、第四期住宅建設五箇年計画に關しては、安くして住みよい公共賃貸住宅の建設を大幅に増やし、国と公共団体の責任において、社会的に住宅問題の解決を図る施策を講ずること。

二、高家賃政策を改め、一方的な家賃値上げは行わないこと。

一 一種・二種の種別を廃止し、建築費補助については一律三分の二の補助率に改めること。

二 公営住宅の用地費についても、一律三分の二の補助率を行うこと。

三、居住水準向上を図るため、次の施策を講ずること。

1 最低居住水準目標以下の住宅をなくし、昭和六十年年度までにうき小屋を解消すること。

2 そのために必要な法的、財政的措置を講ずること。

3 公営住宅の住戸改善事業については、一律三分の二の国庫補助を行うこと。

4 公営住宅においても、浴室に浴槽を取り付けること。

四、建替えにあたつては、次の施策を講ずること。

1 建替えにあたり、低層住宅、タウンハウスを建設する際の妨げとなつてゐる公営住宅法第二十三条の四第四項の「高層又は中層」である部分を削除すること。

2 同第二十三条の四第三項については、当面、法律どおりすべて一・二倍とし政令は廃止すること。

猛外五百四名

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第四〇一三号と同じである。

第四六二四号 昭和五十六年五月十三日受理

身体障害者に対する建設行政に関する請願

請願者 京都府宇治市菟道車田五八ノ三

広瀬末吉外十名

紹介議員 上田 稔君

この請願の趣旨は、第一二三五号と同じである。

昭和五十六年六月十一日印刷

昭和五十六年六月十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局