

第九十四回国
参議院建設委員会會議録第十一号

昭和五十六年六月二日(火曜日)
午前十時三十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 宮之原貞光君
理事 坂野 重信君
堀内 俊夫君
増田 盛君
苗ヶ久保龍光君

委員 井上 孝君
植木 光教君
遠藤 要君
谷川 寛三君
中村 禎二君
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

国務大臣 建設大臣 斎藤滋与史君
政府委員 運輸省海運局長 永井 浩君
運輸省船員局長 鈴木 登君
労働省職業安定局長 関 英夫君
建設省道路局長 渡辺 修自君

事務局側 常任委員会専門員 森 一衛君

説明員

運輸省鉄道監督 黒野 匡彦君
本州四国建設公団 石井 俊一君
運輸省航空局長 加藤 書久君
海上保安庁警備 尾之内由紀夫君
救難部航行安全 山根 孟君
課長

参考人

本州四国連絡橋 尾之内由紀夫君
公団総裁 山根 孟君
本州四国連絡橋 山根 孟君
公団理事

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○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ることに御異議ございませんか。

〔異議なしと答へる者あり〕

○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) 前回に引き続き、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いたします。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○栗林卓司君 ます、建設省にお尋ねをいたしますが、本四連絡橋公団がつくりました「本州四国連絡橋の意義と効果」という刷り物の中で、どこでつくつても同じことであるが、本四架橋は、現在の本四間の交通体系を断片的に改善する、四国地域の発展に大きく寄与をする、西日本地域全体の均衡ある発展を促進する、地域住民の生活水準の向上と安定に大きく寄与をする、さらに、近時地盤沈下が憂慮されている関西経済圏の発展に寄与をする等々ということが書いてあります。それで、こうした効果を期待していくためには、現在は一ルート三橋もしくは四橋と書かれておりますが、にとどまらないで、明石海峡大橋の建設がどうしても必要であるというふうにお考えになっているかどうか、まずこの点をお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(渡辺修自君) お答えいたします。先生御指摘になりましたように、将来の均衡ある国土の発展を考えますならば、長期的には基本計画どおり明石海峡大橋を含め三ルートでの完成というのが望ましいことであらうと思つております。また、すでにこの明石海峡大橋につきましても、運輸、建設両大臣によります工事実施計画の認可がなされておるわけでございます。たまたま四十八年十一月の石油危機に際しまして凍結をされ、これが今日までそのまま継続をしておるという状況でございます。私もいろいろ関係省庁と御相談をしなければいけません、このわが国の経済状況の推移等を十分慎重に見守りまして、この他のルートにつきましても取り扱ひを考へていきたいと思つておるわけでございます。

○栗林卓司君 そうしますと、確認であります。が、諸般の情勢を検討しなければいけないのはもちろんとして、可能であれば可及的速やかに着工に入りたいということと理解してよろしいですか。

○政府委員(渡辺修自君) 一口で申し上げますと、先生の御指摘のとおりかと存じます。ただ、現下の経済情勢きわめて厳しいものがございまして、その辺は十分慎重に検討したいと思つております。

○栗林卓司君 いまの問題と関係するかどうかかわからないのですが、ちょっと御質問申し上げたいのですが、一ルート四橋の橋の上の交通量として試算が出ています。大鳴門橋を見ますと、供用開始時、自動車では一日当たり一万一千九百台とあります。これが昭和六十五年、ということでは供用開始してからだいたい九百台であるの、供用開始時が一万一千九百台であるの、これは明石海峡大橋がないのでどういふ妙なかっこうになるかということになるのでしょうか。というのは、ほかのルートあるいは橋を見ると、供用開始から昭和六十五年の推定を見ますとそれぞれふえていく。鳴門大橋だけが減つていく。この辺はどういうことかと思ひます。

○政府委員(渡辺修自君) まず大鳴門が五十九年ごろといふ考へておりますが、完成をいたしまして、そういたしますと、この大鳴門を利用いたしまして、淡路島を陸上を走つてまいりまして阪神間のフェリーに乗るといふ交通がかなりふえるわけでございます。ところが六十二年になりますと、Dルート児島一坂出が完成をいたしますので、今度は陸上で全部走れるわけでございますから、そちらの方に交通が一時移るわけでございます。それからさらにまたその後徐々にふえてくる、こういう経緯で、そういう数字が出ておるわけでございます。

み合わせながら具体的にこの橋の完成に伴う影響の軽減化を図っていくのかという点についてはいかがでございますか。

○政府委員(永井浩君) 法案に定議がございますように、規模拡大等航路と規模縮小等航路とそれぞれ分けるわけでございますが、縮小航路は、一般に橋がかりす必要が減少するというところで事業の規模を縮小するとかあるは廃止する。拡大航路は、余り例としてはございませぬけれども、先ほどお尋ねございましたような鳴門海峡に橋がございまして、明石海峡大橋がございましての間、かなり淡路島と阪神間の航路につきましては必要がふえるのではないかと予想されておられるわけでございます。したがって、こういった場合には相当便数をふやすとかそういった対策は講じなければならぬだろう。ただこれは、いづれ架橋が完成いたしますと、また縮小いたしますが、その間はやはり輸送需要に対応して所要の措置を講ずる必要がある。

この場合に、規模縮小航路から不要になりまし船とか、あるいは離職を余儀なくされる船員をこういった拡大航路に雇用してもらおうというふうなことも一つの考え方ではないかというふうな考えておりました。基本方針の中にそのような拡大航路の協力義務をうたいたい。また、後ほど実施計画が出された場合にも、この基本方針に照らしまして必要な勧告等を行いたい、このように考えております。

○栗林卓司君 いまのお話のように規模拡大航路ということになりますと、実際には明石海峡における航路ということになるわけですね。明石海峡大橋はどうかという、先ほどの建設省のお答えのように、諸般の状況は十分慎重に考えなければいけないけれども、可及的速やかにつくっていきたい、大鳴門橋の上を走る自動車を考えて昭和六十五年でむしろ減ってしまう、減ってしまうのは児島一坂出の全通等によってそちらへ流れてしまふということになるのだけれども、本当は明石海峡大橋が同時に完成していれば、これはもつと

交通量はふえるかもしれないことでは。本来の三ルートが必要であるかどうかという議論は別にしまして、大鳴門橋をつくったら当然明石海峡大橋もつくらないとつくった意味がない。そうするとそれは早くしなきゃいかぬ。片一方では規模拡大航路に相当の期待を持ちながらこの過渡期を渡っていきなさいという運輸省の思惑もある。その辺のところなんですけれども、運輸省の側とすると明石海峡大橋の方はなるべく先に延ばして、延ばしていただければくれるほど諸般の対策がうまくいくのだというところになるのでしょうか。

○政府委員(永井浩君) 関係事業者にとつてみればあるいは御指摘のようなことがあろうかと思えますが、日本の交通体系全体から見ますと、やはり橋の完成というのは早期にやることが望ましいのではないかと、私もこう考えております。ただ、関係航路事業者にとりましては最後の瞬間まで旅客なり自動車を輸送する義務がございまして、そういう意味で規模拡大等を行ひまして必要な需要に応じさせるように指導していきたい、このように考えておられるわけでございます。

○栗林卓司君 私が伺っていますのは、しようがない、橋ができてしまふ、この際転職しようか、あるいは新しい職を見つつけようかというときに規模拡大航路が目にある、しかもその需要は社会的責任において満たさなきゃいかぬ、したがってそつちもやるんだ、そんなことがなきゃもつと早く転職ができたかしらぬ、もつと早く新しい職場に対応できるように自分自身を訓練できたかしらぬ、にもかかわらずそつちになった。いわばその規模拡大等航路があるおかげでかえってその事業者にしても航路に従事する労働者にしてもまづかつたのだらうか、いわば余りに運輸省の側の勝手な理屈で規模拡大航路、規模縮小航路と指定されているのじゃないか。そんな気がどうしてするのですか、どうお考えになりますか。

○政府委員(永井浩君) 規模縮小等航路あるいは規模拡大等航路の指定につきましては、なるべく客観的あるいは正確な需要予測に基づいて私ども

はやりたい、このように考えておるわけでございます。それでこれらの事業者に対します事前の対策と申しますか、そういうものをやればよろしいのでございますが、他に交通機関がないというようなケースがほとんどございまして、私企業ではございまして、それらの航路の持つ公共的な性格から架橋供用開始まではやはり輸送の義務がある、このように考えております。したがって、架橋後のいろいろな対策について事前に準備をする必要はあるかと思ひますが、事前に実際に手を打つということはやはりできないのではないかと考えております。

○栗林卓司君 運輸省としまして航路を指定するというのはどういう意味を持った行為なんですか。あれは需要が拡大するから規模拡大等航路である、これはだめになったから規模縮小航路だと分類整理していいというのじゃないですか。航路を指定するというのの意味は、運輸省にどういう責任を負わせるのですか。

○政府委員(永井浩君) 航路を指定するという意味でございますけれども、指定航路のうち規模縮小等事業者は、この指定を受けまして将来の事業廃止あるいは事業規模の縮小のためのいろいろな準備段階に入るわけでございます。さらに実施計画を策定いたしました運輸大臣の認定を受ける。この認定を受けまして、その後、事業者に対する交付金の交付とか、あるいは働いておられます労働者に対する諸般の施策がこの実施計画によってスタートするということでございます。航路指定はある程度事業者が事前に準備をさせるという意味もございまして、その後、国にのる施策の前段階になるというふうに私どもは考えております。

○栗林卓司君 たびたびのお尋ねで恐縮ですけれども、では規模拡大等航路の正確な意味というのは、私がこれから申し上げるの間違いなんでしょうかということのすけれども、規模拡大等航路というのは、ただいまのところは需要が増加するけれども、将来とすると確実に規模縮小航路に

なる、それが規模拡大等航路の意味ですか。

○政府委員(永井浩君) 基本的には御説明のとおりでございます。ただ、この橋と関係なく将来わが国の経済の規模とかあるいは四国本土間の流通等が伸びますと、その三ルート全部完成したマイナスと相殺されて橋だけに必要減というものをおかす場合もあるかもしれません。ただ橋の影響だけから申しますといまお尋ねのとおりでございます。

○栗林卓司君 そうだとしますと、規模拡大等航路と指定されても、指定されたから現在のいろいろな諸般の助成措置がなくなっていくことではなくて、いまはとにかくその日は暮らしていけるけれども近い将来に必ず来る、それを規模拡大等航路、現在すでにだめになってしまったものは規模縮小航路、分けることという意味があるのか。

質問を変えて申し上げますと、橋ができた、この橋というのは四国四県の住民に限らず多くの人たちの要望の結果でありますから当然のことなのだけれども、橋によって職を失う人、事業を縮小あるいは畳まざるを得ない人、これが相当出ることは明らか。現在でも四割ぐらいの離職者がやむを得ず出るであろうと言われていて、これが三ルート全通したら四割ではなくてもっと多くなるだらう。この橋というのは国がかかるわけですね、厳密な意味じゃなくて普通の言葉で言いますと、国が橋をかけた結果、国の行為の結果、そこにいる数千名の労働者あるいは数十の事業者は生活を失うわけですね。まず伺いたいのは、生活を失うというのだけれども、それをそこで事業をしている人たちが、働いてる人たちがこれから想像される事態をみずから回避することができたのだらうか。回避することができたのなら多少はその人たちに責任があるわけだからまあしんぼうしてくれと、こうなるけれども、回避することができたのだらうかという点についてはいかがですか。

○政府委員(永井清君) 一般旅客定期航路事業につきましてはそれぞれ大部分が営利企業、私企業でございますけれども、ただ、その公益的な性格にかんがみまして海上運送法によって非常に強い監督を受けております。したがって、事業を開始するときはもちろん免許でございまして、事業を廃止するときも許可が要る。他に代替交通機関がないときには勝手にやめられない。こういうような強い監督を受けておりますので、事前に将来橋がかかるからいまからやめたいというようなことはできないような仕組みになっております。

○栗林卓司君 そうしますと、みずから回避するすべがない、しかも国の行為の結果として生活を失う、話を簡単にしていきやこういうことですね。これと類似の行為がこれまであったでしょう。私はいろいろ考えてみたけど、本人たちは回避するすべがない、しかも国の行為の結果として生活権を奪われるというのは、事後にたとえて言いますと余り例がない。戦前ですと、一番わかりやすい例は徴兵制度だと思えます。これは国民として回避のしようがない。しかも一遍赤紙が参りますと、生活権はまさに侵害をされ、場合によっては生命さえ奪われる。生命を奪われる危険はこの場合にはないのだけど、国民としてなすすべもなく国によって生活権を奪われるという意味では徴兵制とよく似ている。戦後これと類似の問題というのはありましたでしょうか。

○政府委員(渡辺修司君) いろいろなケースがあるろうかと思うのですが、先生の御指摘の、たとえば国の行為というものを広く解釈いたします場合と狭く解釈できる場合とあるうと思えます。

広く解釈いたしますと、たとえば国際協定の締結に伴いまして北洋サケ・マス漁船等の減船を余儀なくされた例というのがございます。それから専売行政の転換に伴いまして、塩をつくり出すのに塩田方式による事業を廃止せざるを得なくなつたという例もございまして、それからついでで申し

上げますが、運輸省の関連いたしましたのは、国鉄の新線建設に伴って既存の私鉄が廃止等を余儀なくされる場合、それからあるいは国鉄バスの進出によりまして既存の私バス等が事業の廃止を余儀なくされる例、こういったものがあろうかと思うわけでございまして。なお、この辺につきましてはいろいろ細かい点がございまして、もしおただきだしたいと思ひます。

それからもう一つの、狭く解すると申しますか、個々のケースで申し上げますと、従来もたとえば橋をかけました場合に、企業者が直接この助成あるいは助成等を行ったものではございせんけれども、橋の架橋に伴いまして航路事業に対する措置が行われたというケースもあるわけでござい

ます。○栗林卓司君 今回の離職者に対する対策を考えてみますと、一番基本になるのが求職手帳の発給です。求職手帳がこれまで出されてきたのを考えてみると、いまお話がありました海洋二百海里に伴う漁船法の問題、あるいは石炭産業の離職者の問題、駐留軍の離職者の問題、あるいは特定不況業種における離職者の問題、確かにいろいろあるのです。あるのだけど、それは場合によっては日本としても何ともしようがない、日本政府がそれはだめだと言っただけではどうにもならないほかの要件があつて離職に追い込まれてきたという場合がほとんどなのです。

たとえば石炭産業の場合は、石炭から石油へという世界的なエネルギー革命が背景にあった。駐留軍の場合には、まさに占領という日本政府としてはいかんともしたい時の経過の結果として起つてきた問題。海洋二百海里についても、これは日本政府も確かに諸国家の一つであることは間違いないけど、国際的な議論の結果として出てきた。特定不況業種については、昨今の不況というのは日本だけで対処し得る問題ではなくて、非常に国際的な諸要因に基づいて起つていている場合が多い。あえて異論を唱えるわけじゃないけど、そ

うやって見る方が普通でして、したがって、いま私が挙げたものは、共通して言えることは何かと

いうと、起つてからその離職者にどうやって対策を打つか、いわば後追いの対策でやつくし

ない。その対策を十分、しかも内容が充実したものを

するのための一つの手段として求職手帳がある。今

らでも準備をしたいと考えても、この法律にある

諸助成措置というのは、児島一坂出が供用開始に

なる半年前、開始後二年間、その間では実施計

画は受けつけてもらえない。受けてももらえない

になりますか。

○政府委員(関英夫君) お答え申し上げます。

この法律の仕組みでも考えておるところでございますが、先ほど来御指摘のありました拡大航路等へのいわば転換といいますが、あるいはまた広く船員という資格を生かしての職場の確保、これは瀬戸内海に限らないと思いますが、そういう問題でできるだけ従来の経験を生かしていき、あるいはまた多少職種は違ってもいいと思います。この本四架橋完成に伴いましていろいろ関連事業で雇用の増が見込まれる分野もあるかと思えます。あるいはまた、架橋に伴いまして架橋そのものに直接伴うような雇用の場もあるかと思えますが、できる限りそういうところにあつてほしいという対策といったものが先行することが必要でございまして、あるいはまた四国における架橋に伴う経済発展、そういうものに伴いましていろいろ雇用の生まれてくる場がございまして、そういうところに関係するあるいは地元公の需要を確保していく。そういうことでできるだけ限りの転換を図りつつ、最後にどうしてもやむを得ない場合に求職手帳の発給を受けて、時間をかけて、年月をかけて再就職を促進していくということにならうかと思えます。

○栗林卓司君 話を船員にまず限ってお尋ねをいたしますと、いま労働省にお伺いした同じ質問について運輸省はどうお考えになりますか。

○政府委員(鈴木登喜君) お答えいたします。

船員の就職先でありますけれども、最近、比較的船員の雇用情勢というものはよくなってきておりまして、特に内航あたりはむしろ船員が足りないというふうな情勢になってきております。ただ、その点でフェリーの船員は個別に申し上げますと、一定の場所から一定の場所へ通勤先が決まっておりますので、なかなか内航のように非常にトランパー的な、どこへ行くかわからないというふうな職につきたがらないのが普通でありますけれども、やはりわれわれといたしましては、そういうことを言わずにできるだけフェリーで培った船員の経験を生かせるような内航の方に就職していただくように、いろいろきめ細かい船員の雇用対策というものを講じていきたいと思っております。

○栗林卓司君 そういってお答えではなくて、御存じなんでしょう、現地では全部自分で家を持っています離れられないという。それからいまさら上のクラスの船員資格を取ろうといったってそれはいいかない、年だよという人たちがたくさんいるわけでしょう。労働省の方は、とにかく求職手帳と

いうのは最後のセーフティーネットなのだからそこにくまに転換をしたらどうですか、恐らく雇用もふえるでありませんか。事実、一ルート三

橋で六万人近い雇用が中国、四国、近畿圏でふえるわけだし、四国だけを見ても一万九千人ふえるという試算が出てくるわけだから、なるほど労働省がおっしゃるのは一つの筋道なのだけれども、

事船員と区切ってみるとそれはいいかたけれども、しかも転換されちゃう困るわけ、フェリーは運航しな

きやしないがないのでもない。しかも供用開始は、たとえば児島一坂出だった昭和六十二年、

いまから七年後です。年をとっちゃっていると言っている人たちがさらに七年をとるのですよ。

年をとるというのは、職種を変えるに当たって最も障害になるのはいまさら申し上げるまでもない。という人たちに

対して運輸省として、船員は運輸省ですから、どうい

う対策があるのかと聞いて、いまの通り一遍のお答えでは、私は知っ

ていてお答えだと思ふのだけれども、満足するわけにいきません。もう一遍答えてください。

○政府委員(鈴木登喜君) ただいまの御質問、実は船員は船員になることが一番の希望だろうという

ふうな御趣旨かと思ひまして、船員が船員になる場合のことを中心にお答えしたわけでございます

けれども、もちろんわれわれ就職相談員も置きまして、個々の事情が非常にいろいろ違うと思ひますので、たとえば本四架橋の関連事業もありますし、これから本四架橋の完成に伴いまして、観光

開発事業だとかいろいろ地域開発事業も発生して

おりますので、非常にきめ細かな就職相談に

応じてやっていこうと。それで、本四架橋の方の仕

事に従事したいとか、あるいはまた観光事業に従

事したいとか、あるいは個別に自家営業をやりたい

というふうな方もあります。そういうことと

自家営業をやりたい人には、いろいろ金融関

係の方にわれわれもすすんで通達を出しまして

御協力をお願いしておりますし、それから関連事

業の方には、本四の公団の方にその相談窓口を置

いていただくようにお願いしておりますし、そ

ういふに個々別々のきめ細かな就職対策をやっ

ていくことによって、できるだけ一人の失業者も

ないように措置していきたいということをやつて

おるわけでございます。

○栗林卓司君 俗に、おかに上がったかっぱとい

う言葉がありますけれども、なぜ船員だけが運輸

省で、一般労働者が労働省なのか。歴史的な経緯

はあると思うのだけれども、やはりおかに上がった

かっぱの裏返しで、波の上のことは波の上のことと別なんだ、特殊なノーマウが要るし、特殊な支援措置が要るのだというのでなってきたと思うのです。

いまお話しのように、そういう人たちがあ

るいは観光事業につく、ほかの仕事につく、自営業

につく、そうなると、これまでが特殊であ

っただけに、おかに上がったの生き方を勉強する

ことがどうしても必要になります。したがって、

それは職業訓練を受ける場合もあるでしょう、恐

らくほとんど必要になるかもしれない。ところが

職業訓練手当は求職手帳が発給されてから受給で

きるわけですね。ところが職業訓練手当というの

は、たとえば児島一坂出ルートを考えてみると、

六十二年、七年後にはだめになるのはわかり切

っているのです。いま訓練を受けさせてもらいた

い、いま手当が欲しい、これが本当でしょう。ま

た、その手当をもらつても勉強してもらいた

い、新しい道を探してもらいたいとなるわけ

です。しかし、この法律では実施計画は、橋の供用

開始前六カ月、開始後二年間じゃないと出ないん

です。ということは、求職手帳も出ないわけだ

訓練手当も出ない。一番大切な時期に何もしな

いではうっておかれるのだから。ということは、

求職手帳を中心とした今回の対策というのは、何

がずれてはいませんかというのが私の質問なので

す。どうお考えになりますか。

○政府委員(鈴木登喜君) 本年の当初から、実は児

島、七尾の両海員学校を廃止いたしましたので、海技

大学の分校にいたしました。そして、船員の中

でも特に将来の職につきたいというふうな方も

ありますので、その分校で職業転換のためのいろ

いろの授業、講習をやっております。たとえば溶接

作業だとか、あるいはクレインの運転作業だとか、

あるいは玉掛けというふうな、陸上に転換し

ましてそこで役に立つような職業訓練をやつて

おります。したがって、私ももうできるだ

け早い機会に、ちょうど児島という近い場所にそ

ういう学校をここの初めから設置いたしました

ので、一般旅客船事業者にはその辺を十分周知いたしまして、現在すでに、その職業転換給付金も

らう前からそちらの方にそういう職員を派遣する

ようにというふうに指導してまいりたいと思ひま

す。

○栗林卓司君 それは運輸省の内々の中でやるわ

けでしょう。いまのお話は分校を改造してどうこ

うというのだけれど、しかし一番その種のこと

に手慣れた経験を持っているのは労働省の方でし

ょう。それで、実際に離職をする職安の所長さん

がいろいろめんどうを見ることが必要になってお

るわけですね。だからいまの段階から運輸省だ、

労働省だと言っていないで、いわば労働省を大き

な受け皿にしたがら、物によってはそれは運輸省

がおやりになる部分があってもいいけれども、いま

の段階から事実上その希望がある人はその面の手

続としては移管しながら、より広範な訓練が受

けられる、そして手当も受けられる、その道を開

いておく方がどれほど対象になっている数千人の

人たちにとっては安心だろうか。いまでこそ四割

だと言つて済んでいますけども、これは明石海峡大橋ができたら瀬戸内海の南北航路は壊滅です。それはもうほとんどがだめになるかも知れぬ。しかし、それととも一番冒険お伺いしたように可及的速やかにやりたい、だから運輸省とするとあそこ規模拡大航路があると喜んでいい、あれはあれで一時のしのぎかも知れぬけど、それはないことにして対策を進めていかないと私は申しわけないのじゃないかと思う。

なぜこんなことを言うかというと、対象になっている人たちの年齢構成、いただいた資料もありませんので申し上げます、実はお話をすると中年の人が大変多いということを聞いておったのですが、実はあんまり多くないんです。船員で考えますと、二十歳から二十九歳までが一七・一％、約二割ぐらい、三十歳から三十九歳が三四・七％、四十歳から四十九歳が一・八％、五十歳から五十九歳が一・四％、そして六十歳以上が〇・三％、ほとんどの人は三十歳から四十歳に集中している。しかも二十歳未満だつて五十九人もいるのです。対策は早ければ早いほどいいじゃないですか。こういった分野について労働省としては、これは労働省と運輸省と所轄が違うのでやりづらいのだけど、労働省としてはやり得る仕事というのはあるのでしょうか。

○政府委員(関英夫君) お答え申し上げます。

確かに船員になろうとする方は運輸省関係、陸上部門を希望される方は私どもの出先の公共職業安定所というふうに分かれておりますが、この問題に関しては、中央はもとより現地におきましても連絡の協議の機関もございます。そういう意味で十分中央も地方も密接に連携をとりながら対策を講じていかねばならぬと思ひますし、また私どもの訓練関係に入校を希望される場合に、船員の方ならシャットアウトというわけではございませんので、そういう点でお役に立つ機会があればできる限りのことをしていきたいというふうに考えております。

○栗林卓司君 その場合、訓練手当を受給するというのは実際問題としてはできないのでしようか。それはむしろやるとすると事業者の方が支給すべきだという立場なのでしようか。

○政府委員(関英夫君) 御指摘のとおり、訓練手当といふものは離職して失業状態にある人たちが訓練を受ける場合の生活の安定のための手当でございます。そういう意味で、まだ現在在職中の訓練はやはり事業主の御理解を得て事業主が自分のところの従業員を海技学校なりあるいは公共職業訓練校なりそういうところに派遣していただく。そういう形になりますので、どうしても事業主の方の御理解を得て進めていくということが必要になってまいります。

○栗林卓司君 今回の法律を拝見しますと「雇用の安定のために必要な措置を」事業主に「勧告する」というようになっていくわけですが、この「勧告」の中に、いま労働省から言われた諸訓練機関に対する手当とか配慮とかいうものを各事業主に勧告するということはお考えですか。

○政府委員(鈴木登喜) 船員保険の福祉施設費の方で現在、先ほど申しました海技大学の分校で受講した者に対しては、事業者に対して再教育受講奨励金を支給するようになっておりますので、そういうシステムを利用しながら、いま先生御指摘のような点について勧告もわれわれやっていきたいと思ひます。

○栗林卓司君 何か言われたので勧告をしていきたいと思ひますというふうなニュアンスにとれたのだけど、いまの部分は法律にあります。「勧告することができ、」第八条一項。その重要な部分だと思ひますので、ぜひ念頭に置いていただきたいことが一つ、それから事業主、要するに求職手帳を発給するまでは事業主がいろいろ心を配りながらやらなきゃいかぬということであり、これが世間常識だと私は思ひます。その事業主そのものがだめになっちゃう、交付金で何とか救つていこうかということですが、したがって、交付金の中には場合によってはこの手の対策に関

する費用についても十分見ていくのだというふうになるのでしょうか。

○政府委員(渡辺修自君) 交付金につきましては十一條に記載をしておるわけでございますが、ただいま先生からお尋ねのごございました事前の申当と申しますのは、交付金の明確な法律で規定するものには入っていないわけでございます。ただ、いろいろ将来のことを考えますと、職業等につきましてももろもろの融資の問題等々あるうかと思ひます。この辺につきましましてわれわれ一生懸命努力をいたしたいと思つておりますし、また地方公共団体にもお願いしたいと思つておりますが、そういった中を通じてもちろん船員の方々の再就職等が円滑に進むように努力をいたしたいと思つております。

○栗林卓司君 とにかくよろしく願ひしたいと思ひます。

私が冒頭疑問に思つた点をもう一遍繰り返しますと、たとえば石炭の離職者、駐留軍あるいは海洋二百海里に伴う漁業法等々やはり今回はケースは違ふ。しかももつと惨めなのは、いま急激にあらしが来てもう職がなくなつてしまつた、どうしようというのと違つて、何年後かにそうなることが目に見えていながら事業主として労働者としても打つ手が無い。しかも、毎日はその橋がでがなければならぬ航路を維持するために精いっぱいがんばらなければならぬ立場にある。もう自分で自分を守ることもできないで、しかも将来、断崖絶壁を越えて向こう側に飛びおろすことを覚悟している。これは仕事をされてる人たちの気持ちとするとこんな惨めなものはないです。

だから、この法律案というのは従前の離職者対策をバックボーンにしたがら組んでこられたのでしようけど、これだけでは本当は濟まないのです。十年後かもしれない、十五年後かもしれないけど、もういまから準備をしておかないと間に合わない。ですから理想的に言ううと、諸般の事情で船員の仕事はこれは続けられないかも知れぬという方がいるとしたら、いまのうちに上に上がつ

た場合の資格を一緒に身につけて、いまはとにかく橋ができるまでは船を運んでいます、終わつたら即座に新しいライセンスを使つてそつちでやりますというのが私は本当の対策だと思ひます。しかもこれは十人十色、千差万別、となると、よほどきめ細かな、しかもよほどお金のかかる対策だと私は思ひます。普通の一般常識では、それは事業主が自己の社会的責任としてやれということになるのだけれども、事業主自体がそうなんだから。これからの話になるわけだけれども、この法律案で満足をされないで、しかも中心は、先ほど申し上げましたように、年齢構成を見ても、手を打つのが早ければ早いほど一人一人にとって転換の道はより広く広がるわけですから、十分な対処をお願い申し上げたいと思ひます。

時間がないなりましたので、あと二点だけ伺います。同じように、ちょっと今度はケースが違ひますけれども、橋ができたおかげで従来享受していたサービスが受けられなくなるかも知れないという離島の人の不安感。先日私も参りましたら、とにかく精いっぱいがんばりますというお答えばかりそれぞのお立場から返つてくるのだけれども、がんばつたからといって離島航路をいまだと同じような形で維持できるのだろうか。いまだですと、主たる航路があつて寄り道をしながら運んできた、今度は主たる航路がなくなつてしまつて寄り道専門になる、寄り道専門で経営がもつわけがない。いままで使つてきた大きな船が使えなくなる。目に見えた行政サービスの低下は私は避けたいと思ひます。こういったものは、避けがたいのだったら避けたいとはつきりとおっしゃらないと、要らざる期待感ばかり高まるというのでは決していいことではないと思ひます。そこでお尋ねしたいのは、恐らくシビルミニマムとしての交通の確保という観点になると思うのだけれども、シビルミニマムとしての交通の確保というのは具体的にどういうものなのでしょう。それは現在の確保されている離島交通とどれ

ぐらい違ひのしょうか。

○政府委員(永井浩君) 島民のシビルミニマムを確保すると申しましたが、その島の事情によつて大変違ひと思います。たとえば高等学校がある、中学があるという場合、これらが無い場合、あるいは医療機関がある、ない、それから経済活動が島の中で完結するか、どこか通動しなければならぬというケース、いろいろ島によつて違ひと思います。基本的にはそういった毎日の生活に支障のないような便数なり何なりを確保するというのが私の考え方でございますが、ただ、先ほど御指摘にもございましたように、メーン航路を持つて収支を合わせていた、そのメーン航路の旅客数が激減するというようなケースの場合には、ある程度は船の便数を減らすとか、あるいは大型船を小型船に切りかえるという事はあり得ると考えております。

○栗林卓司君 おかの上の話をしますと、だんだんと過疎化してきたものだからバスの便数が減つてしまふ、どうしようもないというので、しようがないから地方自治体で中古の一台も買つて運営するかとか、運行しているバスに荷物も何もかも全部運んでもらうか、場合によっては郵便自動車に全部乗っからないだろうかという苦勞をしながら過疎地交通の確保で悩んでいるのは、御所管です。それから御存じだと思ふのは、この問題は最終的に私は地方自治体が一番苦勞する問題だと思ふのですが、それも対策が早い方がいいので、ある程度見当がついたら、その見当がついた内容を示しながら、残念ながらここまでが精いっぱい、あとどういたしましょうかという議論を私はしていただいた方がいいだろうと思ふます。見るからに不幸な状態に置かれる人たちの前にして、これからそうなるよと言うのはつらいことだけれども、無責任な期待感だけ高めるのはもっと無責任なことにならうかと思ふますので、その点、腹を据えた対処をぜひお願い申し上げたいと思ふます。

それから最後に、これは質問になるかどうか私

自身述べているのですが、橋の色ですけれども、これは運輸省で、運輸省にお尋ねします。

航空法の規定で、大体六十メートル以上の建造物といつても、全建造物じゃなくて、条件がありますけれども、それは赤白の段だら模様で塗らなければいけない、昼間障害標識をつけなければいけないとありますけれども、それをつけられなかったのは、あのせつかくつくった橋は見るも無残なことになる。環境に与える影響もひどいというので、本四架橋については、一応構造物としては航空法の昼間障害標識には対象になる感じはあるけれども、特にあれは塗らなくていいということになったと聞いたのですが、間違ひありませんか。

○説明員(石井俊一君) お答え申し上げます。

確かに、先生御指摘のとおり、昼間障害標識の対象にはなりませんけれども、環境庁並びに地元市町村等の要求もあり、できるだけ単一で淡い色というので、環境面を考えたというところになるかと思ひます。航空法上も安全上いろいろ赤白の色を塗るといふことでございまして、けれども、昨年の航空法の施行規則の改正によりまして、高光度のいわゆる障害灯といふものを設置いたしますればこの色を塗らなくてもよろしいということになりましたので、この高光度の障害灯をつけていただくということになるかと思ひます。

○栗林卓司君 私がこれをお尋ねした理由は、実は、東京タワーを見るたびに、何てまあ見るも無残な色に塗つてあるのだらうかと思ひましたし、しかもあれをつくったときに、色をめぐつて大議論が建設、運輸両省間にあったことも承知をしております。

今回、おかげさまで本四架橋については環境問題もこれあり、しかも、去年の航空法の改正もあり、したがって、ある明かりをつければ等々の条件で必ずしも塗らなくてもいいということになったわけですね。そうすると、たとえば東京タワーでも仮に塗るかえらしたたら、当然いつか塗る機会があるわけですから、そのときは必ずしも同じように適用になる可能性がある、そう理解し

てよろしいですか。

○説明員(石井俊一君) 先生のおっしゃるとおりでございます。

○栗林卓司君 では、一言だけ申し上げて終わります。

建設大臣、いまのやりとりなのですが、赤白の段だら模様が町の中に林立をしているというものは、社会心理から見てちつとも私はいいとは思ひません。落ちつきのある町というのはいけません。せつかくつくった建造物が、あの赤白段だらでやられますと見るも無残になる。東京タワーのときには、建設省だと思ひましたけれども、何とかそれをやめにして、エッフェル塔だつて一色じゃないかという議論があつたのだけれども、そのときにはなかなかいかなくて、いまの色合いで立っているわけだけれども、これからはなるべく赤白段だらはやめて、明かりをつけられたいというぐあひに変わつてきたし、明かりだけだつたら太陽電池を使えば、場合によつては昼間ぐらひはできるかもしれないし、そうエネルギーの浪費といふこともないし、落ちついた町、ゆとりのある町をどうやってつくるかといふことの一端としてぜひこれは御研究いただきたいと思ひます。御要望申し上げて質問を終わります。

○江田五月君 西日本の、特に中国、四国の人々が待ちに待つております本四架橋、着々と進んでおると思ひますが、四十八年九月基本計画の指示から十月の工事実施計画の認可、途中紆余曲折があつて、五十年から五十二年そして五十二年と順次工事が開始をしまつて至つておるわけでありまして、この工事といふものはいま順調に進んでおるといふふうに考えていいのでしょうか、どうでしょう。

○政府委員(渡辺修自君) 三全総で決定をしていただきまして一ルート、それから地域開発橋としての四橋でございますが、いまのところ順調に進んでおります。ただ、最後に着手をいたしました伯方・大島大橋につきましては三月に起工式を行つたばかりでございますが、まだこれからござ

います。そこでこれからの予算がどうなりますか、大変厳しい状況でございますので、これにつきましてはまだ確たる見通しをつけておりません。

○江田五月君 順調な進捗状況であると。先般現地を視察したときにいただきました資料によりますと、神戸・鳴門ルート、これは大鳴門橋、この事業の進捗率が事業費で約六〇%、児島・坂出ルートがこれはルート全体で進捗率二二・二%、尾道・今治ルートが事業費で見ると進捗率八〇・四%という数字なのですが、さて、この数字は実はいささか水増しがあるのじゃないか。水増しと言つて悪いですが、進捗率ですから一〇〇%になるのとそれで工事が完成と思ふとどうもそうではないのじゃないかという気がいたします。というのは、この進捗率はそれぞれに分母は全体計画額、五十二年度の価格で、分子の方はそれぞれに予算を執行したあるいは執行見込み額、五十六年度末まで、つまりそれぞれの年の実際の支出の額になつておつて、当然その間には物価の値上がり、人件費の値上がり等があるわけですが、一体この間どの程度資材とか人件費とかその他関係の費用が値上がりをしておるかといふことを明らかにしてください。

○政府委員(渡辺修自君) 五十二年年度の価格で御指摘のように全体計画を決めておるわけでございますが、やはり最近の石油価格の高騰等を反映いたしましてじりじりと工事費あるいは用地等につきましても上がつておるわけでございます。五十五年と五十二年を比較いたしますと、労務費につきましては五十二年は大体全職種平均で七千六百円ぐらひでございますが、五十五年におきましては一万五千円、それからセメントについて見ますと、五十二年がトン当たり一万七千七百円、鋼板につきましては、五十二年にトン当たり七千二百八十円でございますが、五十六年六千三百円というふうな形で上昇をいたしております。

○江田五月君 いまの数字ですと、五十二年から五十五年までの三年の間に労務費が三八%増、セメントだと二一%、鋼板一九%というような増加になっているわけです。そうしますと、進捗率というものはいままでお出しの数字で説明をされるとうもまやかじやないかという気持ちがある、不安になる。この分母を修正されるか分子を修正されるかいずれにしても、実際の進捗率というのはいくほどの程度のことになっておられるのか、それで工事完成までの予定の修正が必要なことになっているのか、それとも、にもかかわらずその計画はきちんとして進んでいるということになっているのか、関係者は不安に思っているではないかと、ひとつはつきりとした説明をしていただきたいと思ひます。

○政府委員(渡辺修自君) 単価等の値上がりがございます分を極力カバーするように精いっぱい努力をしておるといふ点をまず申し上げたいと思ひうわけでございますが、たとえば工事の工程計画を詳細に見直す、むだが出ないようにすることなどがございします。それから新材料の研究開発等もございします。それからこの間ごらんいただきましたように下部工の施工等につきましても極力合理化した施工をやっておるといふことでございします。しかしながら、最近の大幅な値上りに完全にそれだけで対応できるかというところ、そこまではむずかしい点もあるわけございまして、またたとえばDルートを例にとりまして申し上げると、樫石島橋あるいは岩島橋等につきましては環境庁からのいろいろ環境上の御指導もございまして、橋そのもののタイプを若干変更することを考えております。こういったものをあわせまして適当な機会には見直しをいたしまして正確なところを出したいと思ひております。

○江田五月君 この進捗率の数字自体は、そうするとそういう見直しをした結果また数字としては基礎が変わるわけですから変わってくる。しかし、それでも全体として物価の上昇その他によって工事がおくれているのだとかいうようなこと

ではないというふうに伺っているのですか。

○政府委員(渡辺修自君) そのとおりでございます。橋の完成の予定時期等につきましては従来から申し上げておりますように、因島が五十八年度、それから大鳴門につきましては大体五十九年度になろうと思ひますし、児島一坂出ルート六十二年度、これにつきましては予定どおりいまして進んでおります。

○江田五月君 なぜこの工期がおくれるのではないかとというようなことを心配するかと、言いますと、本四架橋全体が大きな事業ですが、どうも聞くところによりまして、工事がおくれればおくれるほど財政的に経営的に非常にむずかしいことになっていくのじゃないかというのを聞くわけでありまして、この本四架橋全体の財政の仕組みといたしまして、国とか地方団体とかの出資金が一方である、それはしかしそれほど大きな割合ではない、大きな割合になっていくのは借入金、財投とかあるいは繰越債とか借入金で賄っていく、大体この借入金というのがどのくらいの割合になっている、どの程度の利子で、そしてこれからどういうふうなこれを償還していくというふうなお考えでいらっしゃるのか、概略を説明していただけますか。

○政府委員(渡辺修自君) 本州四国連絡橋の予算の構成でございますが、ただいま御指摘がございましたとおり、借入金が多部分を占めております。年々若干この比率は変わっていくわけございします。一番最終でございます今年度について申し上げますと、五十六年度では借入金が全体の七八・三%でございます。出資金が政府と地方公共団体で二対一で持っておりますが、これが一一・八%といった状態になっております。したがっていま申し上げて、借入金でございますから利子が当然かかるわけございまして、ちょっと数字をたいたいま持ち合わせておきませんけれども、やはり計画どおり工事を終わらせまして、計画どおり供用開始、それで利用者からの料金の収入をもちまして償還を始めるということが必要でございます。

○江田五月君 五十六年度の出資金、借入金それぞれいまの数字をお示し願ったわけですが、これまでの経緯を見ますと、五十五年度ですと出資金が八・四%、借入金の方が八二・一%、五十四年度は出資金が五・一%、借入金が八四・五%、五十三年度は出資金七・一%、借入金八五・六%、そうやってみますと五十六年度は比較的借入金が少なくて出資金が多い。これから一体いかにしててもこういう借入金八%前後、出資金が一%前後というふうなことで推移をされていくのだらうと思ひます。そしてこのいただきました資料によると、採算については、「建設に要した費用、維持管理費及び借入金の利息を含めた総費用を、料金収入により約三十年間で償還」するのだと、これは「児島・坂出ルート、大鳴門橋、因島大橋、大三島橋及び伯方・大島大橋の「一ルート四橋」については、料金をフリー運賃なみとし、資金コストを六%程度とすることにより、約三十年間で償還可能」となるのだというように書いてあるわけですが、こういう償還の計画と伺っておりますが、それでよろしいわけですか。

○政府委員(渡辺修自君) 御指摘のとおりでございます。

○江田五月君 そうすると、資金コスト六%程度とするのだと六%程度とできるかどうか、いま借入金をどの程度の率の率の借りていくか、どの程度の額の借り入れをするかというふうなこともかかってくるし、それから開業までに一体どの程度年数がかかるかというところにもかかってくるのだと思ひますが、六%程度とする。しかし恐らく現在の財政難、財政再建のために大型プロジェクトは少し遠慮しろというような声が高いときに、六%程度の資金コストに抑えるためにどんなにここに出資金を国とか地方公共団体とかからつぎ込むというところはなかなかむずかしくなってくるのじゃないだろうか、このあたりの見通しを一体どう判断されているでしょうか。

○政府委員(渡辺修自君) 道路で借り入れております金、金利でございますけれども、過去五年の

平均で実は七%ちょっと上回っておるわけでございます。計算上は六%程度の資金コストで三十年償還というところでございます。したがってその間の乖離をどうするかということでございますが、単純に申せば出資金をふやせばよろしい、借入金を減らせばよろしいということになるわけでございます。ただ最近のこういう厳しい状況でございますので、私もいろいろ手段としては考えておりますが、これは財政当局とも御相談しながらやらなければいけない問題でございますが、この事業がいま着手しております工事については一応目標の年度があるという点で、無限に続く事業ではないわけでございますから、その辺でいろいろ考慮する余地はあろうかと思ひております。

○江田五月君 どうも数字をもっときちんとして全部教えていただいて細かな計算をすればよろしいのですが、なかなかそれができませんのはつきりしたことになるのかもしれませんが、一ルート四橋については採算が何とか資金コスト六%程度にして三十年で償還可能になる。さあ、この本四架橋は全部で三ルートということになっておいて、三ルート全部を完成させようと思ひますが、三ルート全部を完成させようと思ひますが、三ルート全部というところになると、一体どういう採算性についての見直しになるかというふうなところについては何か具体的な数字も含めてはお考えがいまあるのですか、それともまだそこには至っていないのでしょうか。

○政府委員(渡辺修自君) 三ルート全体につきましてはただいまはかの橋が陳結中ということもございまして、まだ詳しい検討をいたしております。

○江田五月君 大臣、そういうようなことを前提にして、先ほども言いました財政再建、大規模プロジェクトはちょっと遠慮しなさい、規模も縮小しなさいといけませんよとか、あるいは工事多少し先延ばししていくようにしなさいといけませんよとかそういう声が高い。それはそれなりに恐らく正しい指摘だらうと思ひます。しかし何でもかんでも全

部工事とはかく後へ延ばせば、あるいは規模を縮小すればそれで財政再建に役立つかどうかというところ、それはいろいろあるわけで、工事ごとの特殊性があるわけですね。

現在進んでおりますルート四橋、これはいまの話のとおりだとしますと、とにかく出資金は余りふやさず、六〇程度の資金コストとして三十年の間に料金の収入で費用とかあるいは維持管理費、借入金の利息等も含めた総費用を償還していくのだということになりますと、工事のいまの予定をおくらすとかあるいは規模をさらに、さあ縮小はどうか、拡大していくとかということとはなかなかいまの財政再建ということを考えていきますとむずかしいことになるのじゃないか。財政再建、大型プロジェクト見直しという中にあるのか。ルート四橋については結局工事の性格上、この営業の性格上、事業の性格上、見直してもなおかつこれはこれでちゃんと早くやって、早く開業することが財政合理性に合うのじゃないかというふうに思いますが、大臣のお考えをひとつ明確に聞いておきたいと思えます。

○国務大臣(斎藤幸夫) 結論から申し上げますれば、全く先生とおっしゃるのとおり私も同感でございます。大きなプロジェクト事業だけに投資効果、資金効率から考えても、これはやはり計画どおりやるのが最もよろしいというように判断するものでございます。特にこのルート三橋、いま四橋に取りかかっておりますけれども、このできたことの要因もさながら、経済効果を図り、地域住民の要望にこたえ、なおいまの財政事情をあえて考えて、なおかつこれはあくまで計画どおりやってまいりたい、このように考えているものでございます。

○江田五月君 関係の住民としては、いまのこの時代には本四架橋もどうもまた延びるのじゃないか、この前、四十八年の十一月二十日、石油危機による総需要抑制策の一環として延期されたあのときのことを思い出して、また延びてしまうの

じゃないか、夢がまた先に遠のくのじゃないかという不安があるわけですね。特にいまこういう時勢ですから、そこでそういう不安はないのか、これはいまの財政の観点から言っても今回は延期とかじゃなくて、ちゃんとやり上げる必要があるし、やり上げるのだということを明確にひとつさしてくだされ。

○国務大臣(斎藤幸夫) 地元の方々の恐らく御懸念もあらうかと思えます。第二臨調の方々も経済人の方が多いのでございますので、その点については経済効果から見てもこれだけはそうした面では私は特別というものの表現はいけませんけれども、いささか考え方の違った形でこのことについては配慮があるであらうし、また期待もし、またそれでなければ、私はあえて申し上げますと、第二臨調としての逆に裏から言いますと目的にたがうような気がいたします。何が何でも延期をして縮小することが経済再建につながるというように私は考えておりませんだけに、このことについては大いにその件につきましても関係各位にも御理解をいただきたいながら、ともかくにも事本四架橋については別枠でなく、普通の形で目的達成まで進めていきたい、またそのようなことで地元の方々にもぜひ御理解をいただいて御協力を願いたい、このように考えているものでございます。

○江田五月君 別枠というのは結論では確かに引つかかるけれども、これだけは別に除いてということでありまして、本四架橋、いまのルート三橋、そのほかのさらに新しい工事にかかるかどうかは別として、いまかかっている工事については別枠という話でなくてこのものとしてやはり財政再建、総論的に考えても、早期に完成させて運行に供していくことが財政合理性に合致するのだというところをしっかりと踏まえておいていただきたいと思えます。

う。そうしますと、ちょっと考えますと児島一坂出ルートというのは本州と四国とを結ぶルート、しかし他の三橋は地域開発橋として当面供用される。そうしますと、児島一坂出ルートで入ってくる収入が地域開発のためにその一部が使われるというところになって、お金の性格が違ってくるに振り向けられていくのじゃないかというような疑問がちょっとあるのですが、これはどうお考えになりますか。

○政府委員(渡辺修司) プールにいたしてあります理由といたしましては、この橋の役割、計画の一体性、それから利用者の負担の公平というものがございまして、それから御指摘のように児島一坂出ルートが全通するわけでございますから、ここが何といたしまして一番の収入源になるわけでございます。しかしながら、この地域開発橋をまた別途の体系にいたしましてプールでないことにいたしますと、これはまだ全通をしない間はやはり交通量がどうしても少のうございまして、島と島とを結ぶだけというような場合、これはもう採算的に見て非常に厳しいわけでもございまして、長期的な目で見ましてプール制ということで考えておるわけでございます。若干御指摘のような向きが内容的にはあることは否めませんが、やはりそれはこの本四の連絡架橋の健全な経営と申しますか、という点においては私は必要なことであらうと考えます。

○江田五月君 ちょっと話がかわりますが、大鳴門橋鉄道部分が、ずいぶん当初の勢いが弱くなつて規模が縮小されましたね。橋の上で上り下りが通過してはならないようなものにまでレベルダウンをしたという話です。そしてその理由としては、当初鉄道四五〇、道路五五〇という負担割合にしておいたのが、どうも鉄道部分がそれだけ負担ができるようには見込めないで、そこで鉄道一〇、道路九〇という負担割合でそれぞれの建設費をはじいて構造を決めていった、そこで鉄道のレベルがダウンしたのだというお話ですが、これはそういうことでよろしいのですか。

○政府委員(渡辺修司) 当初は鉄道複線敷設というところでございまして、道路が五九、鉄道が四一というところ。五五と四五は実は児島一坂出ルートでございます。でございまして、四国新幹線の見通しはつきりしないという時点で、鉄道にその先行投資が莫大な額になるという点で難点が指摘されたわけでございます。それならばやはりいろいろ工夫をすることによって鉄道を、線路は二本つくるわけでございまして、適当なコントロールをすることによって単線敷設でいけるのじゃないか。そうしまして、もともとはその比率につきましても重量比で考えておったわけでございますけれども、道路がまず優先的に橋をかける、それに鉄道を優先支出にいたしたという考え方と、つまり道路を優先支出にいたしたという考え方と、九〇対鉄道一〇になるではないかということに、これならば負担に應ずることができるということになりまして、そのように決定したわけでございます。

○江田五月君 Aルートはまだルートとしての完成は先のこととありますが、Dルートの完成はこれはルートとして完成を六十二年に見なければならぬという。ところが大鳴門橋の方でそういうふうな不安があるわけですが、Dルートについてはこの鉄道部分というものの見直しというところは、これはあるのですか、ないのですか。

○政府委員(渡辺修司) Dルートにつきましては予定どおり進んでおります。

○江田五月君 四国新幹線の見通しはつきりしない。したがって大鳴門橋はあいうことになったという。それならばDルートの方もどうも新幹線部分——新幹線も走ることができるようになることではいまは在来線、新幹線両方が走れる構造に予定はなっているわけですね。これはその新幹線部分も含めて見直さずにちゃんと仕上げるということができるといふ見通しだと伺っているのですか。

○政府委員(渡辺修自君) Dルートにつきましては、在来線と新幹線も乗れるようにということでございますが、設計上の条件といたしましては二列車というにいたしておきます。これも適当な列車のコントロールをするわけでございますが、そういった意味合いでいまのところ問題なく当初決めたアロケートのままで進めておるわけでございます。

○江田五月君 新幹線の部分をつくりまして、新幹線を走らすまでに時間がかかるようですとその部分だけが当分の間むだな投資になっていく、その負担がたとえば国鉄の方にかかってくる、鉄道の運賃の方にかかってくる、あるいは橋を通る自動車の使用料の方にかかってくるというようなことはないので、どうなりますか。

○説明員(黒野匡彦君) お答えいたします。

AルートとDルートの基本的な違いでございますが、Aルートにつきましてはもっぱら鉄道部分は新幹線のための投資でございます。それに対してDルートは、先生御案内のとおり本四備讃線という在来線を通すことが主たる目的でございます。新幹線についても将来通し得るような設計にしておくという指示がなされております。しかも先ほど道路局長から御答弁がございましたように、同時に列車は三列車以上乗らないという配慮もされておりますし、新幹線を通すことによる建設費の増というは極力抑えてございます。したがって、現在共用部ですと四五%が鉄道負担、単独部は当然全額負担でございますが、これは鉄道側で将来とも負担するという考えで進んでおります。

○江田五月君 その在来線、新幹線両方が通る施設として完成をした場合に、これはその施設を国鉄に貸して国鉄から使用料を取っていくということですね。そうしますと、国鉄としては走りもしない新幹線部分のものも在来線と一緒に借りて使用料を払うことになるのか、それとも在来線部分だけを借りて使用料を払い、新幹線は新幹線ができた際にその部分を借りて、さらに使用料

が追加されていくことになるのか、どちらになりますか。

○説明員(黒野匡彦君) 国鉄に對します具体的な貸付条件等はまだ未定でございますが、現在われわれが考えておりますのは、新幹線につきましては、たとえば新幹線用地等の買取等はまだ控えておりますし、いわば将来新幹線が通ることになったときにはなるべく投資するというところで新幹線固有のコスト、新幹線を通すためにもつぱら要るコストというのをはきわめておろすというふうに見ております。むしろ橋全体の構造あるいは在来線を通すことによつて新幹線も含めて結局建設費が要る、鉄道側の負担になっているというふうにご考慮しております。現在のところは、鉄道の投資にかかりました費用はまとめまして本四備讃線開業の際に国鉄側が使用料として負担するという考えで進めております。

○江田五月君 ちょっととはつきりしなかったのですが、在来線は先に通る、新幹線は後からと。いまのお考えは、時期がずれる場合には、新幹線部分は国鉄に貸すのが後になるのだということですね。そうしますと、新幹線部分だけがどの程度のごくわずかなとおっしゃるのですが、ごくわずかと云つたつて相当なものになるのでしょうか。その部分は仮勘定か何かになって、開業まで借りかえ借りがえというふうなことになる。利子が積み重なって、だんだん実際の価値よりも負担をしなければならぬ負債というものが大きくなってくる。そうすると、四国新幹線の方も早くとて体をおのDルートにかかる新幹線部分が経営上圧迫をするというふうなことになる。四国のじゃありませんか。これは何かちょっと考えればどろ沼のような感じもするし、新幹線を早くつくれという理屈になるのかというふうな感じもしますし、その辺どうですか。

○説明員(黒野匡彦君) Aルートの方はまさに先牛御指摘のような問題がございます。関係の方面にお願ひいたしまして、鉄道と道路の負担分

変更をお願いしたわけでございますが、Dルートにつきましては、先ほど私の説明が拙劣で申しわけないのでございますが、新幹線のための固有の経費、たとえて申しますと新幹線の用地とかあるいは新幹線を通すためのレールとかまぐら木とか、そういうものはすべて新幹線を通すことになったときに初めて投資するというところでございまして、スペース全体は橋の構造から言いますと当然新幹線が通るスペースがございまして。したがって、新幹線を将来通し得るよう設計しておくと、新幹線が通るスペースが分つたというのとはほとんど無視し得る額というふうにご考慮しております。そこで先ほど申し上げましたように、本四備讃線を開業いたします段階において、鉄道負担分すべてを国鉄が負担するというふうにご考慮しているわけでございます。

○江田五月君 話を交えますが、離島航路の問題もいろいろな人からそれぞれの角度で質疑がありまして。なかなかむずかしいことだろうと思ひます。補助金をとにかく出して、財布の足りないところへお金を入れるというだけではないのかどうか。もうちょっと離島航路全体を、航路の見直し、そして同時に、その航路に係る一般旅客定期航路事業の事業主のあり方の見直しというふうなものも含めて、離島航路については業界を再編さしていくようなことも含めて構造的な政策というものが必要なんじゃないかという気がいたします。離島航路対策をもう一度伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(永井浩君) 離島航路につきましては、現在離島航路整備法によりまして欠損の七五%を国、それから二五%を地方公共団体が負担しているわけでございます。それでこの架構によりまして、従来たとえば本州・四国間のメーン航路、あわせて離島によつていたというふうな事業者ににつきましては、メーン航路の客が減るので非常に経営が苦しくなるであらうということは十分予想されるわけでございます。この場合に当然離島航路補助の支給の対象になるわけでございます

が、ただ何航路が競合しているような場合、それが必要が減つていくような場合にはこれは共倒れになるおそれがある。そういうようなときにはこれらの事業者の合併集約等も私も指導してまいりたい。場合によってはそれによつて採算のとれるケースもあるかと思ひます。そういう考え方でもございます。

○江田五月君 離島航路に限らず、航路再編成に伴つて業界の方も自然淘汰で再編成していくというところもありましようが、やはりそこは余り大きな犠牲がどこかにしお寄せになるということがないよう、業界の再編について、ひとつ全体を見直しながら間違いのない業界の再編をひとつ指導をしていくということも必要じゃないかと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(永井浩君) 基本的にはお説のとおりでございます。単に離島だけでなく全体を見回すのが理想的かと存じます。ただ、瀬戸内海全体と申しましてもそれぞれの企業規模の大小あるいはそれぞれ企業の歴史的な経緯もございますので、全体をやるのは非常にむずかしいかと思ひます。むしろ橋ごとにとそれぞれの関係航路を中心にして指導してまいりたいというのがより現実的だと考えております。しかし、その場合においても、常に全体の航路のあり方を念頭に置きながら指導してまいりたい、このように考えております。

○江田五月君 瀬戸内海というのにはわりと複雑に相互に関連をしておるわけで、Aルートの方とDルートあるいはEルート、Aルートの話であつてDルート、Eルートには関係ありませんというふうにはなかなかない。それがかんがひに密接な関係をしております。

そこで、この航路指定ですが、因島大橋についてはなるべく早急にこの航路指定から始まる一連の措置に取りかかつていかなければならない。大鳴門橋についてはこれはいつごろ措置のスタートを始めるということになりますか。

○政府委員(永井浩君) 航路指定の時間でございますけれども、関係事業者が準備を早く始めると

いう意味においてはなるべく早目に指定した方がいいわけですが、一方、その橋のかかる影響その他精密に需要予測等をするためにはやはり供用開始に近い時点の方がいいという二つの命題がございまして、私も大体架橋供用開始の三年ぐらい前と、このように考えております。

それで、因島大橋につきましては、御質問のように早速にこの指定をやりたいと思いますが、引き続きまして鳴門大橋につきましても本年度中あるいは来年の初めぐらいには何とか指定したい、このように考えております。

○江田五月君 なるべく早急にこの指定をしていただきたいと思います。その場合にたとえば大鳴門橋ですと、大鳴門橋にかかる地点を結んでいる航路だけを航路指定するというのではもちろんないわけですね。もう少し幅が広がると思いますが、どの程度まで幅が広がっていくのか。先ほども言いました瀬戸内海の各航路というのは非常に密接にいろいろなところでつながりを持っており、大鳴門橋の開通によってどこまで影響があるか、これは必ずしも思っています。そこで、大鳴門橋について航路指定をするときに一体どの範囲あたりまでこの航路指定というのが行われることになるか。なるべく広くその影響の範囲を考慮して航路指定をしていただいた方がいいのではないかと、そのことが業者の、あるいは従業者の不安を軽減することになると思うのですが、どういう方針でいかれますかお聞かせください。

○政府委員(永井浩君) 大鳴門橋架橋の例をとりますと、単にその橋と平行に走っている航路だけでございまして、たとえば坂出、高松、岡山方面に結ぶ航路についてもかなりの影響があらうかと思ひます。そういうことで、基本的な考え方としては、その事業者の人的あるいは物的な変更があり得る、あるいはそれのおそれがあるような関係事業者についてはなるべく広目に指定をしたい、このように考えております。

○江田五月君 さて、また話が違いますが、Dルート岡山側の早島インターチェンジから水島インターチェンジまではいいのですが、そこから先、何かどこを通るかルートについてかなりがたがたしております。これはどういう経過になったか、経過の概略だけ簡単に御報告ください。

○参考人(山根孟君) お答え申し上げます。ただいま先生の御指摘の問題は、神田地区のルート問題でございます。これにつきましては、五十三年にこのDルートが着工いたします前の段階におきまして環境影響評価を実施いたしました。その際、この地区のルートについては地方自治体等からの御意見等もございまして、総合的に検討をして、その上で決定をするといういわば宿題になっておいたわけであります。

こういって観点から、公団といたしましては自然条件、技術的な条件あるいは環境上の条件といったものを総合的に約三年ばかり検討をいたしました。その結果に基づいて私どもがこれから設計、協議を進めてまいらうというルートにつきまして、先日地元の方に発表をさせていただいた、第一回の説明会を持させていただいたという次第であるわけでございます。

検討いたしました内容等につきまして御質問が、ありますれば、さらに御説明を申し上げたいと存じます。

○江田五月君 時間がだんだんなくなっておりますので、余り細かなことまで立ち入れないのですが、どうも見ておられますとまたしているという感じがあります。いろいろ御説明は言葉を用いまくるお使用になることはあるにしても、外から見ると、一度ルートを発表された、問題点が続出してそのルートを撤回をされた、そしてまた新たにルートを発表したというふうに見えるわけでありまして、これはだんだんと一つのルートに固まっ

ていく過程であるのだというような説明ではなかなか住民は納得しない。もちろん、従来のルートを撤回されたことは当然だと思ひます。撤回をされたきやならないだけの難点、弱点のあったルートだったと思うので、その撤回は、これは過ちを改むるにはばかることなれば、当然なのですが、しかし、出している引込め、出している引込めということになりまして、果たして本当に住民の生活のことだとか環境のことだとか十分な配慮を加えて、慎重にこのルートの決定というものをやっているのかどうか。何か出しているアドバンスメントに様子を見るか、また引込めというようにあることをやっているのかどうかというように心配があるものであります。今回のこのルートについてはどうなのですか、本当に住民の皆さんに十分納得をいただける、住民の皆さんと本心に腹を割って話をして、そしてこれで満足いただける、そういうルートだということを確認をお持ちなのですか、それとも、また何か様子を見るか、というふうなつもりでお出しになっているのですか、どうですか。

○参考人(山根孟君) 私ども検討いたしました今回説明をさせていただいたルートにつきましては、環境上の問題を初め十分関係の住民の地域の方々に御説明を申し上げ、御理解を得られる、また御理解を得るよう努めてまいらねばならぬと考えておりますが、私どもとしては、このルートでありますならば、大綱において生活環境の保全その他交通安全上の問題等々、各般の諸条件に照らしまして十分確信のあるルートである、かように考えております。

○江田五月君 地元での説明会をめぐる事情について新聞の報道などを見ますと、いろいろとごたごたしたようなこともあるようですが、ひとつ誠心誠意地元の皆さんの納得を得るよう努力をしていっていただきたいと思ひます。要望しておきます。

それから、御承知のとおり、地方財政再建促進特別措置法の二十四条二項というものがありませんか、地方公共団体は、法令の定めによる場合を除いては、いろいろありますが、その中に本四架橋公団も入っております。本四架橋公団に寄付金とかその他の支出をしてはいけないということになっておるのですが、何か聞くところによると、いろいろ島、最近呼び方を改えていく島と、このことになったようですが、岩黒島のとりつけ道路は地方公共団体の方にお金を出させるのだというふうなことを聞いておりますが、これはこの地方財政再建促進特別措置法に違反するようなことになる話ではないのでしょうか。確認をしておきたいと思ひます。

○参考人(山根孟君) お答え申し上げます。岩黒島につきましては、私も地形条件その他から、また島の状況等から見まして橋上にバスストップをつくりまして、これによって住民の方々のサービスに供したいという基本的な考え方を持っております。ただ、橋の上にバスストップがございまして、一体島からその橋上にございましてバスストップにいかん連絡をするか、これが私どもの現在詰めております問題でございます。現在橋梁管理上必要な構造をどういうか、あるいはやっていたらいいか、そのためにどういふような事業化の手段を尽くしていったらいいかといった点につきましてまた地元の方の御要望もあるわけでございまして、香川県、坂出市等と現在検討をいたしているところであるわけでございまして、御指摘のような地方財政再建促進特別措置法といった法律に触れるようなことのないようにしてまいりたい、かように考えております。

○江田五月君 また別の話ですが、瀬戸内海というところは航路が非常に立て込んでおりまして、しかもなかなかむずかしい操縦方法を要するのではないかと思います。そこに橋ができてしまふ。特に国際航路になっているところに北備瀬戸大橋、南備瀬戸大橋というものがございまして、これは航路がございまして、このように提案も関係の方々から

出ているようでありますが、東西に走る航路に水島から南にずつとおりて接続をするといういまの航路、そのすぐ東側に橋ができる。これは危険ではないのですか。そして、水島から南西におりる航路というものが提案をされているようですが、こちらの航路の方が合理性があるといううなことはないのでしょうか。この航路のことについて説明をお願いします。

○説明員(加藤善久君) 本州四国連絡橋が建設されることに伴います海上交通の安全の問題につきましまして、本四公団が日本海難防止協会等に委託いたしまして関係行政機関あるいは学識経験者、海事関係者等から成ります航行安全委員会等を経て工事中の安全対策あるいは架橋完成後の航行安全対策ということにつきまして調査、検討をいたしまして、それに基づきまして所要の安全対策を講じているわけでございます。

いま先生からお話のありました、水島航路を出まして備置瀬戸航路を抜ける船につきましては、現在も海上交通安全法によりまして進路警戒船というふうなものをつけておりましたり、あるいは当然曲がるときは船のスピードを落とす、減速、あるいは引き船を配備するといったことによりまして現在も安全に航行いたしております。

この架橋が完成しました後も、先ほど申しました委員会等の調査結果に基づきまして、橋梁のけた下高だとかあるいは支間長だとか、そこら辺を適当に保つ、あるいは橋脚等々の航行援助施設を設置するといったことによりまして十分安全な航行ができるかと考えております。

全日本海員組合が水島新航路というのを提案していることは私もよく存じておりますが、これにつきましては当然漁業が行われておりますので、その漁業活動との調整の問題、それから二つ三つ浅いところがございますので、この航路はゆんせつをしないといけないという問題、それからさらに、水島航路を出まして備置瀬戸に出て東に向かう船につきましては若干迂回になる航路でございます。そういう迂回航路を海上交通安全法に

よる航路ということに指定しますと、強制するということになります。そういう問題がございますので、これはやはり水産関係者あるいは港湾管理者、それから海運等の海事関係者、そこら辺の皆さんによりまして十分慎重な検討が今後必要であると考えております。

○江田五月君 瀬戸内海に大型タンカーもどんどん入ってくるようなことになってしまったわけですが、そのこと自体もどうもなかなか問題もあるのじゃないかと思いますが、一たび大型タンカーから石油が漏れるようなことになりましたらこれはえらいことになるわけで、ひとつ航路の点から間違ったのなない施策をお願いをしておきます。時間がもうありませんが、最後に二、三まとめて伺っておきます。

地元の人たちからも要望が何度も来ておるので十分存じていただいておりますが、工事にしても地元企業へ優先発注をしてくれないか、なかなかいまだ建設業界が困難な事態になっているというときに、大きな工事が目の前にあっても全然地元は潤わぬじゃないかというので、優先発注してくれというお願いがあると思えます。これは技術的にいろいろ高度な技術を要するところもたくさんあつてというふうなお話ですが、そういうところだけでなく、地元企業で十分施工のできる場所もたくさんあるのじゃないかと思えますが、この関係をどうお考えか。

それからあわせて、この本四架橋との関連を持った事業を地元関係自治体が行っている場合があるわけですが、たとえばこれは岡山県の場合で、総合流通センターを早島インターの近所につくるとか、ほかにもあるかもしれないが、そういう地元自治体の関連事業へ補助をするというふうなことはあり得ることかどうか。地元へなるべく手厚くということをお考えいただきたいわけです。

それと最後に、どうもつり橋はかなり揺れるのだというふうなことを聞いたり、特に夏、冬の温度差で数メートルも上へ下がったり下がったりするのだと聞いたり、あるいはまた風が吹いたら横

へ十メートル近くも揺れたりするのだというふうなことも聞いたりしておりますが、本当に安全に通行できるかなというふうな気がする、不安があるわけで、橋上通行の安全というものを一体どういうふうに確保されようとおられるのか、そういう心配はないのか。おもしろい話というところだけなかどうか、あるいはそういう特性にかんがみこういうことを考えておられますというふうなことがいえるのかどうかを聞いておきたいと思ひます。

○参考人(山根孟君) お答え申し上げます。

第一の、工事発注に関する問題でございます。橋梁の大変高度な長大橋に関する部分の工事につきましては、これはなかなか困難であろうと思ひますが、それに関連する準備工等々、さらには、陸上の道路部分につきましては、私も工事の難易度、工事の規模、建設業者の施工能力といった点を勘案しながら、地元中小建設業者が極力受注の機会が得られますように配慮してまいりたい方針で臨んでおるわけでございます。

第二の、流通センター等の例を挙げて、地方公共団体が実施しております本州四国連絡橋に伴いますものもろの事業に対して、本四公団として何らかの措置ができないか、こういう御指摘でございます。

本四公団は、御案内のように連絡橋の建設、管理を目的として設立をされ、その事業を遂行しているということでございます。他の事業に投資をするということとはできないということになっております。

第三の、台風等々におきます強風時、あるいはその他気象条件によって交通安全上橋梁の構造上のいろいろな問題があるわけでございます。その御指摘があつたわけでございます。

つり橋は、一般に大変たわみやすいと申しますか、弾力性のある構造物でありまして、十メートルということはございませぬが、相当の上下方向あるいは水平方向に揺れる、揺れると申しますか、たわむという現象が起こることは事実でございます。

います。しかしながら、構造上これが危険になるといったことは全く御心配はないように十分配慮した設計をいたしております。

しからば、交通を過すときにどうなのか、こういうことでございますが、交通安全施設あるいは交通情報提供施設等によりまして十分交通管理上の措置はいたすわけでありますが、やはり強風のときにはなりますと車両の走行そのものが大変危険な状態になるわけであります。したがって、現在使用開始をいたしております大三島橋におきましても風速十メートルで走行注意の表示を行い、毎秒三十メートルで通行止めをいたすことにいたしております。これは陸上部等におきます名神、東名等においても強風時における通行のための措置を現在やっておりますわけでございます。それとおおむね同程度の交通規制、通行止めないしはその前段階におきます注意標識等の設置を行いまして交通の安全を期してまいりたい考え方で進めておるわけでございます。その橋梁上の強風時におきます交通安全措置につきましては十分配慮してまいりたい。

なお、瀬戸内海地域はいまごろの季節ですと大変濃霧が多いわけでございます。したがって、このような場合にもどういふうまいに対処していくかということにつきまして現在検討を進め、必要な措置を講じてまいりたい、かように考えておるわけでございます。

○江田五月君 終わります。

○委員長(宮之原貞光君) 午前の質疑はこの程度とし、暫時休憩いたします。

午後零時四分休憩

午後四時十一分開会

○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な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。——別に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて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) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。——別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(宮之原貞光君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、西ヶ久保君から発言を求められておりますので、これを許します。西ヶ久保君。

○西ヶ久保重光君 私は、ただいま可決されました本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、日本共産党、民社党・国民連合、新政クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項に遺憾なきを期すべきである。

一、架橋事業に当たっては、環境保全及び地域交通の確保に留意するとともに、地域の中小建設業者等の活用、関連公共施設の整備等に特段の配慮を払うこと。

二、架橋に伴う諸施策の推進に当たっては、関係者及び地方公共団体の意見を十分に尊重するとともに、特に中央、地方の連絡協議の一

層の円滑化を図ること。

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

四、航路変更・縮小により影響を受ける離島住民の交通手段の確保について、離島航路整備法の適切な運用その他必要な措置を講ずること。

五、港湾運送関係等における事業者の経営及び雇用の安定等については、法的措置を含め関係者間で十分に協議し、適切な措置を講ずること。

右決議する。

以上でございます。

○委員長(宮之原貞光君) ただいま西ヶ久保君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(宮之原貞光君) 全会一致と認めます。よって、西ヶ久保君提出の附帯決議案は、全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、斉藤建設大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。斉藤建設大臣。

○国務大臣(斉藤建設大臣) 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案につきましては熱心な御討議をいただき、ただいま議決されましたことを深く感謝申し上げます。

審議中における委員各位の御高見につきまして、今後、その趣旨を生かすよう努めてまいりますとともに、ただいま議決になりました附帯決議につきましても、その趣旨を十分に体して努力する所存でございます。

ここにこの法案の審議を終わるに際し、委員長を初め委員各位の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表し、ごあいさついたします。ありがとうございます。

○委員長(宮之原貞光君) なお、審査報告書の作成につきましては、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〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮之原貞光君) 御異議ないと認め、さ

本日はこれにて散会いたします。

午後四時十七分散会

五月二十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、住宅政策の確立に関する請願(第四六二八号)

一、土壌凝結硬化剤使用による土地造成の促進に関する請願(第四六二九号)

一、公営住宅に関する請願(第四六四四号)

一、住宅政策の確立に関する請願(第四六四五号)

一、身体障害者に対する有料道路通行料金割引制度の適用範囲拡大に関する請願(第四六四六号)

一、琵琶湖計画案及び奥利根・奥只見連けい計画案に関する請願(第四六六〇号)

一、建築設計監理業務法制定に関する請願(第四六六一号)

一、身体障害者に対する有料道路通行料金割引制度の適用範囲拡大に関する請願(第四六六六号)

一、住宅政策の確立に関する請願(第四六八八号)

一、多摩川右岸流域下水道南多摩処理区大栗幹線の促進に関する請願(第四七〇八号)

一、住宅政策の確立に関する請願(第四八三〇号)

一、零細建設業者に対する受注機会拡大等に関する請願(第四八三二号)

する請願(第四八三二号)

一、身体障害者に対する有料道路通行料金割引制度の適用範囲拡大に関する請願(第四八三二号)

一、地代家賃統制令撤廃に関する請願(第四八四三三号)(第四八四四号)

一、多摩川右岸流域下水道南多摩処理区大栗幹線の促進に関する請願(第四八四六号)

第四六二八号 昭和五十六年五月二十日受理
住宅政策の確立に関する請願(五通)

請願者 東京都葛飾区東新小岩八ノ三ノ三
夏加知 一外八千九百七十六名

紹介議員 西ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第一八三二号と同じである。

第四六二九号 昭和五十六年五月二十日受理
土壌凝結硬化剤使用による土地造成の促進に関する請願

請願者 大阪府吹田市千里山東四ノ三八ノ
一三 真野三郎

紹介議員 西ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第二八〇号と同じである。

第四六四四号 昭和五十六年五月二十一日受理
公営住宅に関する請願

請願者 大阪市平野区加美東三ノ一三ノ二
三 林貞雄外八千四百五十三名

紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第四〇一三三号と同じである。

第四六四五号 昭和五十六年五月二十一日受理
住宅政策の確立に関する請願

請願者 東京都板橋区高島平三ノ一〇ノ一
ノ一、二〇 対馬玄外八千八百四十四名

紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第一八三二号と同じである。

第四六四六号 昭和五十六年五月二十一日受理
身体障害者に対する有料道路通行料金割引制度の適用範囲拡大に関する請願

請願者 東京都練馬区高野台四ノ一ノ二
八日本身障運動者協会内 大村重夫

紹介議員 上田耕一郎君

歩行困難な心身障害者(児)に対し、昭和五十四年六月一日より有料道路通行料金の割引制度を実施しているが、その制度のわく外におかれている歩行困難な心身障害者(児)すなわち、物品税、自動車税等の免除を受けている者のすべて(家庭内での日常生活に著しく制限を受ける内部障害者及び運転免許取得不可能な重度心身障害者(児)を指乗させる家庭)に対しても適用範囲を拡大されたい。なお、重度心身障害者(児)がハイヤー、ボランテア等の車に乗車したとき及び地方自治体・身障団体等が主催する行事等に参加するために乗車するバス、ハンディキャップ等についても同様な措置をとるよう善処されたい。

第四六六〇号 昭和五十六年五月二十一日受理
琵琶湖計画案及び奥只見見掛け計画案に関する請願

請願者 東京都世田谷区羽根木二ノ三五ノ一
一〇 安倍啓

紹介議員 安井 謙君

政府、関係都府県、水資源開発公団、電力会社等により次の二つの計画案に関する調査研究を本格的にされたい。

第一案 琵琶湖計画案

第二案 奥只見・奥只見見掛け計画案

理由

第一案の琵琶湖計画案は、木曾三川(木曾川、長良川、揖斐川)と琵琶湖とを標高百メートルの圧力トンネルで連けようとする計画案であり、現状における東京都圏の水源に類似した性格を備えている。第二案の奥只見・奥只見見掛け計画案は、奥只見側と奥只見見掛けとを標高約九百メートルの圧力トンネルで連けようとする計画案であり、利根川筋の干ばつ時に奥只見側から奥只見側にもたらした水は、後日奥只見側から奥只見側にもたらした水を特長としている。この工事費は、第一案については一千億円を少し超えるが、第二案については一千億円以下に収まる見込みである。なお、その効果についていえることは、現状の琵琶湖総合計画に關しては、工事費累計額が将来一兆七千億円となるという数字さえあがっているが、第一案によりこれを実施すると、琵琶湖面の異常な水位低下を防止することによつて工事費累計額が大幅に削減されることになる。また、名京阪神地域に對して水の心配がなくなるような大きな水源となることである。また、第二案については、揚水式発電と送水とを兼ねているので、投資効率のよい水源となる。(資料添付)

ンネルで連けようとする計画案であり、利根川筋の干ばつ時に奥只見側から奥只見側にもたらした水は、後日奥只見側から奥只見側にもたらした水を特長としている。この工事費は、第一案については一千億円を少し超えるが、第二案については一千億円以下に収まる見込みである。なお、その効果についていえることは、現状の琵琶湖総合計画に關しては、工事費累計額が将来一兆七千億円となるという数字さえあがっているが、第一案によりこれを実施すると、琵琶湖面の異常な水位低下を防止することによつて工事費累計額が大幅に削減されることになる。また、名京阪神地域に對して水の心配がなくなるような大きな水源となることである。また、第二案については、揚水式発電と送水とを兼ねているので、投資効率のよい水源となる。(資料添付)

第四六六一号 昭和五十六年五月二十一日受理
建築設計監理業務法制定に関する請願

請願者 東京都世田谷区柏屋三ノ二五ノ一
二 田辺博司外五百九名

紹介議員 龜井 久興君

国民生活に密着している住居をはじめとして、その他あらゆる建築物やそれに伴つた生活環境の形成に、直接接わり、建築を通じて国民の生命や財産を安全に確保し、更に災害防止の分野まで受け持つ専門職である建築設計監理を専業とする建築設計監理者(建築家)について、その社会的責任と公共性からみて、既成の医師法、弁護士法と並ぶ職能法として建築設計監理業務法を制定されたい。

理由

現行建築士法の根本的欠陥は、本来環境形成上直接重大な責任を負うべき建築士の資格を、設計事務所たる、施工会社たるとその所属のいかなる者にも、見境なく無責任に与えてきた点、しかもそのうえに設計事務所の開設責任者は必ずしも法定の有資格者に限定せず、だれでもかまわないとして、環境形成上重大な社会的責任の所在を極め

てあまいに放任してきた点である。建築士が、施工会社の設計部門や、商社会社の開発部門の従業員であつたり、また、設計事務所の開設計責任者が施工会社や商社会社の経営者であつたりする場合には、設計の第一義がおのずから営利目的に偏向してゆくのは必然である。したがつて環境形成上の専門家として課せられるべき本来の社会的責務の方は二の次、三の次どころか、遂には全く無視、まつ殺されるに至るということもまた理の当然である。建築家の設計、監理に對する直接の委託者は建築主であり、その建築主の正当な利益を守ることは建築家に与えられた直接の責任である。しかしながら一方で、もし仮にその委託者の利益が公共の生活環境保全と相衝突するような場合には、環境悪化を阻止するための歯止め役を、同時に建築家の社会的使命として負わしめるべきである。建築主の正当な利益を守る責任と社会環境の保全を守る責任、この二面の責任を負い得るための体制は、どうしてもその二面の責任者たる建築家が、自らを厳しく規制するところの自律倫理綱領がその根幹として成り立つていなければならない。この自律倫理綱領は是非とも法的に保障されなければならない。このような形で位置づけられた設計、監理の業態は、極めて公的、社会的な性格を強めてくることとなり、結果として必然的に非営業的な性質が明らかになつて、ちょうど医師や弁護士の場合のそれと同じように、プロフェッション(専門職能)という特定の名称で呼ばれる。また、このような業態を保障し、その社会的公共性を法的に裏付けるものを「職能法」と呼ぶべきであらうと考える。

第四六六六号 昭和五十六年五月二十二日受理
身体障害者に対する有料道路通行料金割引制度の適用範囲拡大に関する請願

請願者 東京都練馬区高野台四ノ一ノ二
八日本身障運動者協会内 小山力太朗

紹介議員 二宮 文造君

この請願の趣旨は、第四六四六号と同じである。

第四六八八号 昭和五十六年五月二十二日受理
住宅政策の確立に関する請願

請願者 埼玉県川越市今福七三〇ノ七〇
糸数克之外千八百七十九名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第一八三二号と同じである。

第四七〇八号 昭和五十六年五月二十二日受理
多摩川右岸流域下水道南多摩処理区大栗幹線の促進に関する請願(三通)

請願者 東京都多摩市関戸一、五二三 横田勝子外五百五十六名

紹介議員 宮本 顯治君

多摩川右岸流域下水道南多摩処理区大栗幹線の早期完成を強く願つて国会に請願を行い、同年十一月二十五日参議院で採択された。当時、東京都昭和五十七年度を目途に一部供用開始を目指すという方針を明らかにしてきた。吸い込み穴に頼るなど下排水に悩む日常の不便な生活に一つの目安ができたこと喜んでた。しかし、昨今の進捗状況をみると、五十七年度供用開始どころか、更に数年先に延びる事態である。東京都は、国庫補助金の確保が最大要件と説明しており、我々地元多摩市民にとつて、これ以上先に延びることは到底耐えられないことである。多摩ニュータウン建設は、今年で入居十年を迎え、八王子市・稲城市に向けての建設が進んでいるが、既存地区との格差は正に緊急切実な問題となつており、事業の促進を強く望むものである。

第四八三〇号 昭和五十六年五月二十五日受理
住宅政策の確立に関する請願

請願者 埼玉県坂戸市千代田一ノ一八ノ一

三、民間住宅貸家業者の資力、手腕を発揮活用せ

部改正とともに宅地供給が促進され、多額の土地購入資金に対する金利支払いよりも、賃借りによる地代支払の方がはるかに割安であり、その結果、土地時価の安定となり、更に国内通貨量の變動のない限り地価低落へと向うものと確信するものである。そのようにして宅地供給の促進と、経済全般の安定により社会に与える一挙兩得の利益は、誠に多大なものがある。(二) 今国会において、個人の不動産貸付業者に対して事業税が新設され

四
二
から終わり
点確
適確

四
二
から終わり
点確
適確

昭和五十六年六月十七日印刷

昭和五十六年六月十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局