

第九十四回 参議院建設委員会、社会労働委員会連合審査会会議録第一号

昭和五十六年六月二日(火曜日)
午後一時三十分開会

出席者は左のとおり。

建設委員会

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
薮ヶ久保重光君

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
片山 甚市君

社会労働委員会

委員長 遠藤 政夫君
理事 佐々木 満君
高杉 勉忠君
小平 芳平君
石本 茂君
関口 恵造君
田代由紀男君
村上 正邦君

国務大臣

運輸大臣 塩川正十郎君
労働大臣 藤尾 正行君
建設大臣 齊藤滋与史君

政府委員

運輸大臣官房審議官 小野 維之君
運輸省海運局長 永井 浩君
運輸省船舶局長 鈴木 登君
運輸省港湾局長 吉村 眞事君
運輸省自動車局長 飯島 篤君
労働省労働基準局長 吉本 実君
労働省職業安定局長 関 英夫君
労働省職業訓練局長 森 英良君
建設政務次官 住 栄作君
建設大臣官房長 丸山 良仁君
建設省道路局長 渡辺 修自君

事務局側

常任委員会専門員 今藤 省三君
常任委員会専門員 森 一衛君
運輸省鉄道監督局長 森谷 進伍君
運輸省鉄道部財務課長 臺 健君
建設省道路局次長 健君

説明員

運輸省鉄道監督局長 森谷 進伍君
運輸省鉄道部財務課長 臺 健君
建設省道路局次長 健君

参考人

会計検査院事務総局第三局長 肥後 昭一君
日本国有鉄道環境保全部次長 神阪 雄君
本州四国連絡橋公団総裁 尾之内由紀夫君
本州四国連絡橋公団理事 山根 孟君
本州四国連絡橋公団理事 山根 孟君

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)

〔建設委員長宮之原貞光君委員長席に着く〕

○委員長(宮之原貞光君) これより建設委員会、社会労働委員会連合審査会を開会いたします。先例によりまして、私、建設委員長が連合審査会の会議を主宰いたします。

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、本連合審査会に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。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○安恒良一君 私は、連合審査に当たりまして、本来でありますならば今回の財政再建、臨時行政調査会の提案等によりましてきょう審議している一ルート三橋自体が問題になりつつありますが、これらの問題は後から質問をしたいと思います。と言いますのは、運輸大臣が衆議院との御関係で本席上には二十五分というのを承っており、越えまして運輸大臣に係ることだけを質問をまず申し上げます。そこで二十五分でございますから、それらの問題についてはひとつ簡潔にお答えをお願いしたいと思います。

まず私は、連合審査の中で一番大きい問題といまして、本四架橋自体がでさう上がりますと、そのことがいわゆる交通輸送の効率化をし、そして円滑化し、関連地域における生活の利便の増大と経済水準の向上に大きく寄与することについては私もそのとおりだと思えます。しかしその反面、御承知のように橋ができることによって、ルートができることによって事業の統廃合であるとか労働者自体の失業問題という問題が出てまいります。こういう問題について問題点をしぼってお聞きをしたいと思えます。

特に今回の場合には、主として船舶業者並びに船舶に関連する海上勤務、陸上勤務の労働者の雇用問題に問題が限定されて出されていますが、これらの問題についても後から議論はしたいと思えますので、運輸大臣に係ることのみ質問をいたしますと、まず航路の再編成、それからこれに伴う事業の再編成を含みますあるいは旅客船業者から出される実施計画の認定に当たって、私は次のようなことを踏まえてやっていただかなきゃならぬと思うのであります。まず、海上で働いております船員もしくは海上輸送関係で働いている陸上の労働者の場合におきまして、できるだけ同じ業種で働きたい、特に衆議院でも問題になりましたように、船員の場合に陸上に上がりますと、

俗称、かつぱがおかになつたごとくということ
でなかなか再就職の道が困難だ、こういう意味か
ら言いますと、こういうことを十分含んだ上で運
輸大臣としては認定なりをされる必要があると思
います。

また、第二の問題といしましては、瀬戸内海
には非常に島がたくさんございまして、航路の再
編成をするときに、通常からももう少し船便が欲し
い、それが地域の生活に大きく効用する、もしくは
雇用拡大にもつながるということでありまして
が、採算制の問題がありましてなかなか住民の要
望どおりに船便が出てくれない、こういう問題等
も、この際余裕の船舶が出てくるわけでありま
す。また、それに働いている船員も出てくるわけ
でありまして、こういうときこそ離島振興等を
兼ねていわゆる便をふやしていく、もしくは新し
い航路をつくるということもきわめて必要ではな
いだろうかと思ひますが、これらの航路再編成あ
るいは旅客船舶業者から出される実施計画の認定
についての運輸大臣の基本的なお考え方を聞か
せ願ひたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 基本的な方針とい
まして、仰せのようにできるだけ海の仕事をし
ていただくという方はやはり海の仕事を従事して
いただくというのが望ましいと思ひております。
ましてや海運業者というのは長年の経験等を積ん
でおりますので、その活用につきましてはわれわ
れも十分配慮しなけりやならぬ。そこで、実施計
画で申請書が出てまいりまして、その航路が採
算性がとれるような航路である限りは最小限の縮
小にとどめるべきであると思ひております。ま
た新たに橋はかかりましては貨物等の輸送という
ものもございまして、そういう点につきましては
十分に業者と話し合いをいたしたいと思ひており
ます。

そして、離島航路でございしますが、これにつ
きましては御承知のように、離島航路を維持してま
いりますに補助制度もございまして、これらは十
分に活用していきたいと思ひております。です

ら、基本的な考えとしてできるだけ航路の維持を
図るということがわれわれのやはり目標でござい
ますが、しかし、それでもなお失業、離職がやむ
を得ざる事情にあるといたしますならば、これら
の方々はそれぞれでできるだけ海運業界の他の業者
にあつせんをするというような措置を講じて円満
に解決していきたいと思ひております。

○安恒良一君 ぜひいま大臣が言われましたよう
に、まず雇用の拡大を図る、もしくは船員は船員
として働けるという観点において航路の再編成な
り実施計画の策定に御指導願ひたいと思ひます
し、またいま一方においては、非常に増便を望ん
だり新しい航路を望んでいる、瀬戸内海には島が
多いわけですからそういう島民もたくさんあるわ
けですから、そういう方にこたえられるという意
味の航路の再編成であるとか実施計画をお願いし
ておきたいと思ひます。

そこで次は、この法案の中で私はやはりかなり
画竜点睛を欠いていると思ひますのは、橋ができ
ることによつていろいろ影響を受ける労働者がた
くさんあります。これは順次聞いていきますが、
さしずめの問題としては港灣運送事業にかかつて
いる問題は大きい問題だと思ひます。すでに中間
報告でも港灣運送事業に一つの大きな影響を与
るだろうという中間報告が出ていますが、この法
律は、とりあえず今回は旅客船舶関係に限定をさ
れている点は私は非常に問題があると思ひます。
しかし、現実にはこの法案がこういうふうに出てき
ておりますから、ここで港灣運送事業にかかわる
問題についてどのように今後されていくのか、ま
たたとえば港灣労働者はどのような影響を受ける
というふうにお考えになつていきますか、その点を
まず御説明を願ひたいと思ひます。

○政府委員(小野維之君) お答えします。
ただいま御質問の件につきまして、調査委員会
の結果が幾つかございまして、まだはっきりはい
たしておりませんが、かなり影響を受けると思
はれる事業者数が瀬戸内海の四港で六十ないし七
十一、これがまだ決まつておりません。労働者の

数にいたしまして百六十名ないし四百六十名程度
の方が、本四間航路の航運に従事しておられます
ので、影響を受けられるのではないかとこの状態
でございまして。

○安恒良一君 調査の結果の中身について少し私
は私なりに意見がありますが、これも運輸大臣が
お帰りになつた後でも審議官は残られていてと思
いますからそこでひとつ議論させていただいて、
運輸大臣に關係することだけに限定しておきま
す。

そこで運輸大臣、受けられる数の見方はいろ
ろございしますが、これは後でゆつくり論争
しておきますから、また見直しをしてもいい
と思ひますが、この港灣運送事業の新免の問題に
ついてちょっと運輸大臣にこの際明確にお考えを
お聞きしておきたいのであります。

たとえば、実例を一つ挙げますと、住友金属が
徳島の松茂に今回新しい工場の進出をいま考へて
いるようであります。そうしますと、住友金属と
いうのは鴻池運輸が元請になつています。そして
いつもそのあとで下請で運送事業をやらしている
わけでありまして、ところがこの徳島の松茂とい
うのはいわゆる指定港灣港でありません。ところが
私がどもの調査によりますと、沖洲港というのが
その近く一キロぐらゐのところにあるのであり
ますが、将来は沖洲港と松茂港を一緒にして指定
港灣港にされるような状況にあるということを知
っております。

そこで、たとえば住友金属さんが工場進出をさ
れることは非常に結構なことでありまして、いま
言つたような形で鴻池運輸に元請さしたり、もし
くは住友金属自体が下請を連れてまいりますと、
結局本四架橋によつてたくさん、数はいろいろ
の見方がありますが、何百という人があふれてい
るわけでありまして、そういう方々が働けない
ということになります。そこで、少なくとも港灣
運送業については地元港灣運送業者、そしてそ
こで働いている労働者を使うということを運輸省
としては地方自治体と十分話し合いの上できち

つとさせていただかないと、港灣労働者が何百人か
職を失うということになります。この点につ
いて大臣のお考え、方針をお聞かせください。ぜひ
私は、この前これは覚書をすでに当時つくつてお
りますから、そういうもの等も比べながらひとつ
お答えを願ひたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 問題のお尋ねの松茂
でございまして、この港はまだいわゆる港灣運送
事業法によりましてこの指定の港になつておら
ないということが一つございまして。でございま
すから、現実には業務開始をされまいりました場合
に地元と相談いたしまして、その指定の問題をど
うするかということについてまず協議をいたした
いと思ひております。そしてもしこれが指定をさ
れますと、そこに当然規制を受けるわけござい
ますし、また、行政の指導というものも行き届い
ていくと思ひますが、地元のいろいろな事情でも
し指定がないといたしまして、い
わば当省といたしましては地元の海運局と相談いた
しまして、本四架橋に伴う港灣運送業者がこのよう
に逼迫しておるときでございまして、そういう
方々を活用できるような方法について地元で十分
協議さすようにいたしまして、満足な解決をする
ように努める予定ではございまして。

○安恒良一君 これは大臣御承知のように、五十
三年の十月六日に本四連絡橋に伴う港灣・陸上運
送関係雇用問題に関する協定書の中にも、「国は
港灣労働者としての雇用の確保について、必要な
措置を講ずるものとする」、こういうことで衆議
院段階ではかなり法律論争までされています。い
ま時間がありませんから私はこの点を引用したの
ですが、ぜひひとついま申し上げたように、今回
の港灣運送事業については新免を許可しない、そ
して既成の地元業者を使つて港灣運送業務をやら
せる、そのことによつて労働者の雇用を確保す
る、こういうことについて大臣から前向きの御答
弁がありましたから、ぜひその方向で行政をやつ
ていただきたい、こういうことをここでお願いを
しておきます。

次に、これもまた同じようなことでございまして、坂出港瀬戸大橋雇用問題対策協議会の中で、どうしても港運送事業者に再雇用ができないというものが出た場合のやり方ということで、地方自治体と地域の対策協議会との間に一つの取り決めがなされていまして、これは衆議院でも議論の段階の際に建設大臣は、大変これはユニークなことである、十分検討してみたいということをおっしゃってあります。また、私のところには、五十六年五月十一日に今度は徳島で、徳島県企画開発部長吉松さんと徳島県における四国連絡橋対策協議会の委員長との間に、やはり雇用問題の確保のために坂出方式等を参考にしながら一つの地域的な具体的な取り決めができています。ですからぜひとも運輸大臣並びに、あとの大臣はあとの時間でお答え願って結構であります。関係大臣に、このような方法によって本四架橋に伴うところの雇用問題を解決していくことは非常に私は有効な方法ではないかと思ひますし、またそういう角度で地方自治体ともひとつ十分御協議をお願いしたい。

きょうはほかの委員会の関係がございまして自治大臣の御出席を求めることができませんでしたが、ぜひ、これはただ単に運輸大臣だけではありません、建設大臣、労働大臣、そして自治大臣の間でいま申し上げたような、できるだけでもその職種につけたい、しかしどうしてもすべてをその職種につけられない場合が出てくるわけでありまして、そういう場合に、その人たちの雇用をどうしてやるかということについては、私はこの坂出方式といえましょうか、それからまた徳島における方式というものは一つのユニークな方法であると思ひますので、こういう点について、労働大臣並びに建設大臣は運輸大臣が退席されました後にこのことを聞かしていただきますが、とりあえず運輸大臣、このような問題についての考え方を聞かしてください。

○国務大臣(塩川正十郎君) 先ほど仰せのとおり、坂出方式というものをわれわれも聞いておりますし、また、どうしてもやはり地方自治体の長も積極的に話し合いに入っていたくというのが好ましいと私も望みたくしております。それと同時に、御承知のようにこの実施計画をいたしますときに組合の意見を聞かなければならぬということがございまして、私たちもその点はやはり雇用問題解決の一つの重要なポイントであろうと思ひておりました、そういうことを十分心得て処置したいと思ひております。

○安恒良一君 それじゃだんだん大臣がもう退席される時間になってきていますから、これも後からゆつくり事務局とは持ち時間の範囲で議論させていただくことにいたします、一括お答えをお願いしたいんですが、道路運送業に関する問題であります、これもまたかなりの変化を伴うと思ひます。特にルートならルートがで上がる、橋がで上がる、本土から四国に対するところの道路運送業者が大きなだれだれでくるという実情も出てくると思ひます。そこで私は、道路運送業に関する新免に關しまして、すでにこの覚書をつくったときに、新しいルートの免許については関係する地元の労使双方の意見を十分尊重して対応していくことがなされているわけでありまして、こういう点については万全を期していただかないと、地元の今度は道路運送業に係る労働者の失業問題なり中小零細企業の倒産問題なりが出てくると思ひます。またバスの場合も、定期観光、これはハイヤー、タクシの場合もやはり同じような場合もある。

たとえば、今度ルートがでますと、ルートに係るところの路線権、営業権問題が争いが出てくるわけですね。これは貸し切りと両方あります。そして、すでにたとえば一つの動きであります、旅客船協会が、おれの方は今度船をやめるのじや、やめたらともと海をやっておったからまあ陸の方もやれるわいということ、今度海の方から陸の方にそれじゃ観光バスをやらせろ、もしくは橋の上の定期路線をやらせろ、こういうことが出てまいるのじゃないかということを、これは

バス定期観光、それから一部ハイヤー、タクシーにも関係してくると思ひますが、そういう橋がかつたためにできました新しい路線に対する路線権、営業権というものがまたいろいろな角度から出てくる。すでにもうそのことを予期して、できればこの際四国に進出したいとか、こういう動きも一部にあるやに聞いています。また旅客船業界の方からは、今度はおれたちは陸上の方に行かしてもらおうか、こういう動きも一部あるやに聞いています、そのことがまたいま申し上げましたようなバス、ハイヤー、タクシー関係の労働者の雇用問題に重大な影響を与えはしないかという心配をしております。

ですから、これらの問題につきましても、今日までいわゆる四国なら四国、淡路島なら淡路島において交通を担当してきておった労使の意見を十分に尊重されてそういう問題の解決に当たられたいと、そこにまた大きい雇用問題が起ってくると思ひますので、この点について運輸大臣の御見解を聞きまして、運輸大臣はどうぞ御退席していただいて結構であります。

○国務大臣(塩川正十郎君) いま現在ではそういう要望は私もへ参っておりますが、当然そういうことは起り得るであろうと思ひます。でございまして、やはり海運関係の方は海運の仕事で転換をしていただくように図ることが一番円満な解決だと私たちは思っております。しかしながら、どうしても陸上への転換を余儀なくされる場合におきましても、新しい免許を許すということ、これは、地域的にあるいはまた経済的に見ましても非常に混乱が起るのではないかと思ひております。でございまして、もしそういうような場合は、その地域におきましますトラックなりバスなりの実態の需要調査というものを十分いたしました上で、その上で対処しなけりやならぬのではないかと思ひておりました、早計にこれを扱つつもりはございせん。

○安恒良一君 運輸大臣も御承知のように、トラック運送業というのは三万を超えておりまして、

もう百鬼夜行の形でダンピングその他行われております。私はもうトラック業なんかまた新免がおりるなどということは実は考えられない問題だと思ひます。しかし、こういう際ですから往々にしてそういうことが出てまいらると思ひますから、いま大臣からきちつとした御答弁を聞きました、どうかそういうことで御対処をお願いしたいというところで運輸大臣には終わりにしたいと思ひます。どうもありがとうございます。

それでは、まず私は建設大臣にちょっとお聞きしたいのですが、本州四国連絡橋の経済的効果はもう冒頭私が申し上げましたことでもありますから、このことは重複を避けます。

そういうような経済的効果のもとに当初三ルートで決定されました、第一次オイルショックの結果総需要抑制の一環として着工が凍結された。続いて昭和五十年の八月十五日に建設大臣を中心に三大臣の協議によりまして一ルート三橋の建設方針が決定され今日に至っております。ところが今日になりますと、一つは財政再建という今日の非常に厳しい財政事情が出てまいりました。それからきょうの新聞を拝見いたしますと、第二次臨時行政調査会第一特別部会が五十七年度の予算の公共事業費の伸びをゼロにする、こういう方針を固めまして、七月の第一次答申に盛り込むことが確定になったと報道をされております。

こういうことになりますと、どういことが出てくるかといひますと、それは道の整備や住宅や公共事業に重大な影響を与えることとなります。特に政府がお立てになつておりますところの新経済社会七カ年計画、五十四年から六十年までの、この中における公共投資の目標額ですね、それからいま一つは各公共事業五カ年計画、これは五十六年から六十年までであります、これに大きな影響を与えることになると思ひます。そうして特に私が注目いたしましたのは、本四架橋は一ルートに集約するべきである、三ルートでありますと二兆数千億の金がかかる、こういうような中から一ルートにするべきであるというのです

ね、二兆四千億かかる、だから一ルートにした方がいい、ということがどうも答申の中に盛り込まれるだろうということが報道されています。そういう答申が盛り込まれますと、すでに鈴木総理は第二臨調の答申については十分尊重をするという公約をされています。そういうことになりますと果たしていま続けられている一ルート三橋ということが今後建設が可能なのだろうかどうだろうか、このことを一つ。

それはなぜかと言いますと、この計画自体は、きょうここに出されました法律自体は衆議院のやりとりを聞いていますと、当面一ルート三橋であるが、三ルート完成もある程度頭に置きながらこういう計画が出されているようなやりとりを聞いています。そういう中におきましてとても三ルートだけじゃなくて、一ルート三橋自体がどうも第二臨調等の答申等からくるとむずかしくなりはしないかと思いますが、これらの問題についてこれはこの法案を審議するに当たって大前提になりますから、政府のお考えを建設大臣からひとつお聞かせをお願いしたい、こう思います。

○国務大臣(齊藤滋与史君) 本四架橋につきましましていろいろと環境の変化を生じておる中で建設設計画等について御懸念をされておられるわけでありますが、われわれもそれについて耳をかさないわけではありません。

ただ問題は、本四架橋のそもそもの計画の発端と現在までの経過を見た場合に、このたびの財政再建における問題といささか次元を違えて考えていかなければならない問題ではなからうか、私はいかに考えるわけであります。

御案内のように、地域振興、日本経済への影響あるいは交通関係、利便の關係、あらゆる総合的な四國の方々の悲願とも言ふべきこの計画といふものはそこから発想されて現在まで至つたわけでありませう。四十八年に工事計画が認定され、十一月にはすぐ凍結という事態にもなりましたけれども、五十年の八月にはせっかく關係各位の方々の御理解をいただいて建設方針が決定されて今日ま

でに至ったわけでございます。

したがって、私はそういうプロジェクトはプロセスとして大きな国家的なプロジェクトへの現在までの投資等々を考えたときに、投資効果あるいは経済効率あるいはこうしたものが大きければ大きいほどやはり集中投資をして早く効率的な結果を得るということは、これはもう明らかに経済原則であるわけであります。したがって、三ルートは長期的な計画として私は考えられることであろうかと思いますが、とにかく「ルート三橋の実施計画」につきましては、相当の困難性はあるけれども、臨調の答申にも私はそうした面で理解があつて結論づけられる問題ではなからうか、このように考えます。

したがって、私としてはこの一ルート三橋、いま四橋になっておりますが、これの完成につきましては、諸般の事情からやはり計画どおり進めるべきものであろうし、進めるようにせつかく努力してまいりたい、このように考えているものでございます。

○安恒良一君 大臣の御決意のほどはわかります

が、しかし、たとえばさしずめ来年度公共事業費の伸びはゼロということで決まりますと、私はやはりこの本四架橋を含めた五十八年から六十年年度におけるこの伸び率は二〇ないし三〇の伸び率がないと、この公共投資の長期計画の実施がなかなか不可能だとされていますし、新七カ年経済計画自体も見直しをせざるを得ないだろう、こういうことにこれはなるわけです。そして、臨調との関係で答申は答申、おれたちはおれたちだというわけにはなかなか今度はいかぬと思うんです。

そうなりますと、大臣の御希望的観測はわかりますが、たとえば私は一ルート三橋にしまして、私も、私ともがいま手元にいただいているような完成年度からはやっぱりずれるということがかなり起こり得るのじゃないだろうか。そういう点があるならあるで私は正直に言っておいてもらわないと、ただ単に、大臣は建設大臣ですから希望的な意欲だけでは物事は、政治は進まないわけです。

ら、どうも私はいまの臨調の進みくあい、それから来年度予算編成のいろいろなことを見ますと、一ルート三橋についてもやはり予算が伴わなければ完成がこればかり延びてくることはやむを得ないことなのですが、そういう点、重ねてもう一遍お聞かせを願っておきたい。

○国務大臣(齊藤滋与史君) この一ルート三橋、四橋の本四架橋は、あらゆる状況を見ても財政再建の範疇で当然考える問題であろうと思います。が、他の抑制されるべき大型プロジェクトとは違つた次元で思考すべき問題だというように私は考えておるわけで、困難性については承知はしながらも、やはりなおそれを進めていくのが私の責務であるし、従来からのプロセスを考えても、この本四架橋につきましてはせつかく皆さん方の御理解をいただきながら進めてまいりたい、このように考えるものでございます。

○安恒良一君 大臣のそういう御意欲だけは承っております。これは後ですぐ結果が出ることなのですから。私は何も一ルットつくること自体に反対をしているわけじゃないのです。しかし、取り巻く経済情勢、臨調のこと等から考えるとなかなか大変だなと思いましたがそういうことをお聞きをしているわけです。

そこで、今度は中身に入っていきたいと思いますが、いま運輸大臣がおられるときにもいろいろ問題を申し上げましたが、まず労働大臣に一つ総括的にお聞きをしたいと思いますが、私と運輸大臣のやりとりを労働大臣はお聞きくださったと思ひます。影響を受けるのはまず船舶関係、旅客船業、それから港湾運送事業業、それから港運送事業業に働いている労働者、それから港運送事業業

に働いている労働者ですね。ここまでは明確にはっきりしています。さらに、やり方いかんによれば道路運送業に働いている労働者、それからバス、ハイヤー、タクシー等々、それから国鉄の駅構内に働いているいろいろな労働者等々に多面的にこれは影響があらわれてくるわけです。いわゆる地域住民にとっては、また、わが国の経済性にとつては非常な有効な措置であります。雇用と

いう面から考えてまいりますと、場合によればたくさんの方の労働者の失業という問題が考えられる。そういうことも伴って、今回とりあえず旅客船等に対しての法律制定になったわけでありますから、私はこういう場合に日本経済の発展なり地域経済の発展のためにこのような措置がとられている、それによって犠牲者をつくってはいけな

そこで労働者の場合、たとえば船員の場合はできるだけ陸上勤務よりも長年やってきた船で働きたいと思うし、港湾労働者の場合も港灣荷役をやっていたらなれていいますからぜひそれで働きたい、できるだけもとの業種で働きたいという希望があると思いますが、私はそういうものが十分に受けられるような措置にならないと、橋ができて便利になったからいいじゃないかと、地域国民経済性が高くなったからいいじゃないかということではいかぬと思います。そういう意味からいたしまして、労働行政を担当する労働大臣といたしまして、今回の当面のところ一ルート三橋、すでに一橋でき上がっていますから四橋になっているのですが、それからくることの各種の労働者の雇用問題についてどのようなお考え方で御対処されるのですか。その考え方を聞かせてください。

○国務大臣(藤尾正行君) お答えをいたします。

先生おっしゃられるとおり、まだできておりませんけれども、これが一ルート、これからかかる三橋あるいは四橋というようなものができますと、それに関連をして大きなそこに業務に異動が起こってくる、これは私は避けられない、さように思います。現に港灣労働調査委員会でお調べをいただいております。そういったお調べの結果、そういったものによりましても影響がどのように出てくるかということで、影響が出てくるということをお前提にされてその対策を協議されておられるわけでございます。したがいまして、そういうことになれば、実際に個々の輸送に携わっておられる、運送に携わっておられる方々の一つ一つの業者の実態を全部突き合わせまして、実際にどこで

どれだけの方々がどのように変わっていかねばならぬかという点を詳細にこれは積み上げてみまして、その上でそれをどのように考えていくかという点を考えていかねばならぬ、そのような施策が私は必要だろと思ひます。

しかしながら、全般として考えてみました場合に、橋ができるということであれば、当然そこでも、橋の代行をされておられたフェリーというものは、並行して走るかもしれないけれども、とりあえずはこの影響を受けていかれるわけでございまして、このフェリーに働かれる方々の御経験といふものはゼロにしまして、これを余ったからこちらに行くのだというような考え方は私はきわめて不親切きわまりない対策にならうと思ひます。したがって、そのようなことを考えて、実際にどのようにそれが当てはまってくるかという点を詰めたこれは当てはめを詳細にやつていかなければならぬ、具体的にやつていきたい、かように考えておるわけでございします。

それから、当然これは一つの橋のルートができ上がるということから、その橋を通つていく交通機関、結局これは自動車ということにならうと思ひますけれども、そうするとトラック、バスということになるわけでございしますが、これが一体ルートができ、それじゃただだけ交通量がふえていくか、それが一体その地域のそういったバス、トラックに当たつておられる方々と遠距離からつと続けて来られる方々との間の関連もございしますから、それがどのような影響を及ぼしていくかという点もこれは詰めた話をしたいかなければいかぬと思ひます。

しかし、私も考えてまいりますのに、先ほどの運輸大臣の御答弁にもございしましたけれども、新しい免許を与えて、いままでもそれでなくてもいっぱいある運輸交通業者の中にさらに大きな競争相手をつくるなどということは、これはきわめて非現実的であり不親切でございします。そういうことでございしますから、私どもの考え方からす

れば、全般の運輸業者全体的話合いの中で、そういった地域の方々がどのような地歩を占めていかなければならぬか、それがまた運輸業界全体としてどの程度許容されるべきものであろうかという意味のこれまた話し合いをなすつていただいで、私もそれがそれに対して指導的な立場をとらしていただくとしようなども考えましてやつていかなければならぬだろと思ひます。

それから、港灣の關係でございしますけれども、これまで船が入らなくなつてしまつてございしますから、それではその船の発着にかかわる港灣の労働者の方々に對しまして影響があることはもちろんでございしますけれども、これもしかしながらその橋ができたとしたことによつて、あるいは別に起つてくる港灣荷役の需要といふものもあるかもしれない。これはむしろかしい問題でございしますけれども、そういうところに一体転換がきくのかきかないのか、これも十二分に重ね合わせて考えていかなければならぬ問題であらうと思ひます。いずれにいたしましても、本四架橋という国家プロジェクトによつてそれができたということによつて起つてくる必然的なこれは労働需要の移動でございしますから、そういったものをできるだけ現実的にあるいは地域的に解決ができるような方向で考えていく、そのような努力をいたしていかねばならぬ、さように考えております。

○安恒良一君 労働大臣は国務大臣ですから、いろいろな行政の、運輸行政のことまで御言及されて御答弁いただきましたが、私は一度労働大臣にお聞きしておきたいのですが、港灣行政をどうするか、トラック運送業界をどうするかとか、バス、ハイヤー、タクシーをどうするかとか、船舶をどうするかとか、こういうことは運輸行政なのですから、運輸大臣がその行政を行われるときに雇用問題の関連を十分考へて行つていただかなければならぬと思ひますが、労働大臣は労働行政なのですから、その意味から言いますと、たとえば一つの例を挙げますと、いま港灣の場合

に、あなたは橋ができることによつて港灣の仕事がまた別にふえてくるんじゃないかということ、これはそういうことはありません。大阪、徳島、小松島、坂出、松山という、今回の橋ができることによつて主要港を調査をしています。ところが、どの調査も数の違いこそあれ、やはり港灣労働者に四、五百とか影響が出てくる。離職が出てくる。

これはいまさき答弁していただきましたように、後から中身は議論しますが、計量のとり方によつて違ひますが、やはり失業者が出てくるだろうということがあるわけですから、そうなりますと、労働行政というのはまずそこそこところにポイントを置いて、そういう失業者をできるだけ出さない、できるだけその職種で働かせる、どうしてもその職種で働けない場合にはスムーズな転換といふところにまず労働大臣が労働行政のこの行政の中心を置いていただいた御答弁をしていただかないと、国務大臣だから幅広に答弁されるのは結構ですが、私はちょっといまだ、たとえば港灣のことなんかをお聞きして非常に心配になつてきた。港灣の場合には、運輸省の方は、どの調査を見ても数の違いこそあれ、これだけ影響が出てくるというのが出てきております、こう言つて私に答弁した後のあなたの答弁ですから、もう一遍労働大臣としての雇用問題のところに問題をしばつてお考えを聞かしてください。行政のことはほかの大臣に答えてもらいますから。

○国務大臣(藤尾正行君) 安恒先生のお言葉でございしますけれども、なかなか雇用だけを切り離して考えるわけにもまいりませんので、これは全般的な話し合いをやつていかなければならぬ、さように思ひますし、雇用の問題だけということになれば、私は労働大臣でございしますから、日本のあらゆるところの働かれる方々に失業の憂き目を見せるといふようなことがあつてはならぬわけでございますから、そのような配慮をいたしまして、特段とどのような国家的プロジェクトとして起つてくる失業という問題に對しましては、いまま

でも全部やつておりますけれども、それ以外にもう一つ、よつて起つてくる失業に對する特別措置を労働行政の中に加えて考えていくのは当然のことである、かように思ひます。

○安恒良一君 私はこの問題における労働行政を、労働大臣が後半に言われましたように、国家的プロジェクトの結果出てくる失業者については格段の配慮をしていくと。できればできるだけ現職の中に働かせるし、それがどうしても無理な場合もスムーズな転換に労働省が特別の施策を持つことは私はもう当然なことだと思ひますから、どうかそういう角度で、いま大臣が後半に御決意を述べられました点で行政を進めていただきたいと思ひます。

そこで、少し中身についてちょっとお聞きをしたいと思ひますが、どうも私は、港灣運送労働者に与えられる影響について今回のこの法律の中にどうして入れられなかったのだらうか。というのは、中間結果報告が出たのが昭和五十六年の二月二十六日、そこでは、三委員会の調査結果からみれば、港灣ごとの個々の港運事業者の事業の実態によつては港灣労働に明らかな影響があると予測することができるとの結論に達した。、こういふことだから恐らく外した、こういう御答弁になつて思ひますが、しかしながら、いまさき運輸省も言われましたように、いろいろな調査が、現地調査、政府調査、労使調査、地方調査等々が行われているわけだ。

その中で、具体的に港灣労働者に与える影響といふのが数値等も出てきているわけでありまして、それらの点について、いまの答弁はこういう見方もあります、ああいう見方もありますという答弁だったわけですね。なかなか賢い答弁で幅広く調査の最高と最低の数と言われたのですが、行政を担当するあなたの方として、港灣労働者にどういふ影響が出てくるというふうに見られているのか。また、これをどうしようとして見られているのか。いわゆる旅客船、船舶業者並びに労働者に對する措置はこの法案で明確になつていますが、さしず

め次にすぐ出てくるのは私は港労働者だと思ふのです。だからそれに対してどういうふうにしよとされているのか、考え方を聞かして下さいます。

○政府委員(小野維之君) 先生からおっしゃっていただきましたように、調査の中間結果が取りまとめられまして、恐らく影響があることは確かであるという段階になっております。今後、先ほど申し上げましたようにいろいろな調査がございまして、その食の食い違い、食の食い違いのよって来るところを幹事会その他で詰めて、先ほど労働大臣がおっしゃいましたように、いろいろな原因にそれぞれに対応した施策というものを立てていくということは必要であらうというふうに考えております。

なお、どういった施策をとるかということにつきましては、日本港運協会からの陳情書であるとかあるいは組合側からの要求書というふうなものが出ております。それぞれの態様によりまして、そういう要求の出ました事項について必要性を検討しながら結論を出していくことにならうかと考えております。

○安恒良一君 公団側がお見えになっていると思ひますから、公団側が本四架橋に伴う港労働者の影響調査というのをなさっていますが、私はここに数字を持っていますから、ごく簡単にひとつ説明してみたい。結果だけで結構です。

○参考人(山根孟君) お答え申し上げます。

私も調査をいたしましたのはモデル四港、すなわち小松島・徳島、坂出、松山、大阪の四港でございます。

私も政府調査の一環といたしまして、種々な条件のもとに想定をいたしましたわけでございまして、これら四港を総計をいたしました、五十八年度及び見込み年度が完成を予定しております昭和六十二年度におきます港労働者に対する影響労働力は、四港計で申し上げましてそれぞれ五十七人及び五十八人という数字を予測をいたしましたわけ

でございます。

○安恒良一君 これは運輸大臣がおられませんが、運輸省の審議官、それから建設大臣、労働大臣にお聞き願つておきたいのですが、私はこんな公団がやった調査で労働対策をやられたら大変なことになると思ふのです。というのは、港労働者の調査によりまして四百六十四と出ています。それから組合の方の調査によりまして、徳島だけで百三十一というふうな数字が出てきて、これはいままさき運輸省もお認めのように非常に食い違いがあるわけですね。なぜこんなになっているのか、これはぜひ建設大臣、運輸大臣の方で公団の方に再調査を命じていただかなければならぬのは、私がこの公団調査を読みまして、次のような誤りを犯しております。

たとえばロットのサイズですね、これを現状固定で公団側が見られている。しかし、橋ができればロットサイズというのは小型になるのであります。そういうことについて、現状固定のままロットサイズを計算をされているのじゃないか。それから転換するためのモデルの基礎がかなり実態とかけ離れております。たとえばフェリーの場合は一昼夜の運送時間ですが、トラックの場合はこれは六時間ぐらいでそれが運送できるとか、それから海上運賃とトラック運賃の考え、特にいまのトラック運賃は公定じゃなくして残念ながら過積みなり過当競争でダンピングが繰り返されております。

そういう実態を十分に公団側は計算に入れないままやられていて、私はやはり公団調査——これも調査の四つのうちの一つであります。が、どうかひとつ、運輸省なり建設省の場合にいろいろな調査が出ておりますが、ぜひともそういう誤りを起こさないような、特に雇用問題についても公団側はいろいろ協力しなければならぬ立場にありますが、その公団がいま言った誤りを犯したような調査では私はこれは困ると思ふのであります。これをいま公団側と細かくやりとりする時間があります。ありませんが、公団側の資料を

見るとどうもいま私が指摘をしたような何点かの問題点があると思ひます。

そこで、運輸省と労働省の方にお願ひしておきたいのでありますが、ひとつ本当に港労働者がどれだけの影響を受けるかということについて、いま私が指摘をしたようなところは是正するものは是正をしながら正確に出していきたいと思います。その中で対応しようものができていかないと、港労働者の離職問題は解決できないと思ひますが、その点運輸省、よろしく思います。

○政府委員(小野維之君) 雇用対策中央協議会でそういった調整が間もなく行われることになると思ひます。そして数が明らかになった時点で対応させていただきます。そう考えております。

○安恒良一君 どうか労働大臣、労働省の方も、いま言ったように、どれだけ影響が出てくるかというところは客観的にきちっと正確につかまないと雇用対策というのはうまくいかないと思ひます。それから、運輸省だけじゃなくて、いま言ったように四つの調査がかなり数値が違つていっているわけですね。しかもいま言ったようにロット問題一つをどうとらえるかという問題や、転換モデルの基礎の実態自体のとらえ方によつても数値がぐつと違つてくるわけですから、どうかそういう点は、ただ運輸省だけじゃなくて労働省の方も十分にひとつ御注意をしていただいて、特にやはりここで働いております労働者の意見等は、覚書にもちゃんと書いてあります。十分尊重して、ということになって

おりますから、そういう意見を尊重されて、速やかに私は、まず今回はとりあえず旅客船に、船舶になつていますが、続いての問題としては港労働者の問題がございまして、方針を速やかに立てていただきたいと思います。労働省側はよろしく思います。

○政府委員(関英夫君) ただいま運輸省からお答えもございましたが、労働省といたしましては運輸省と密接に連携をとりつつ、また協議会の場で関係者の意見も十分聞きながら、この問題の影響をまづ的確につかみまして十分対策について

協議をしてまいりたいと思ひます。

○安恒良一君 それでは、ぜひひとついま私が指摘をしましたようなことを踏まえて公団側も再見直しをします。こういうことについてはよろしく思います。

○参考人(山根孟君) ただいま先生御指摘のございましたようにロットサイズの問題、あるいは海運におきます輸送のいろいろな条件、運賃、それから港に集荷をいたしますまでの間の状況、あるいは品目等々、私もそれなりに条件、現実の実態に合うようなモデルをつくりまして推定をいたしましたわけでございます。その結果が先ほど申し上げた数字に相なつたわけでございますが、なお実態につきましては十分調査並びに解析をいたしまして、将来の予測にたえ得るような方法で考えてまいりたい、かように存するものでございます。

○安恒良一君 どうか、公団側にお聞き願ひしますが、一遍発表したからといって往々にして役人は自分がやたら絶対正しいというところで直すのをいやがりますけれども、私が指摘をしたこと自体を考えても、ロット問題一つを考えた、現状固定とロットが小型になる場合には全然違つてくるのですから、橋ができたときに現状の大型ロットだけでいくなどというのは、こんな考えは素人であつたてわかつたことですから、そういう意味からいってやはり再見直しするものは見直しをする、こういうことを運輸省や労働省も言つていますから、それに応じて公団側も言つたようにきちつと労働者の意見に耳を傾けてやつてくださいます。このことは強く言つておきます。

次に、運輸省にお聞きをしたいと思います。まず、今回の一ルート三橋ということに限定をいたしまして、この淡路島内の交通と四国島内における交通体系の変化で、バス交通の需要の変化はどういうふうになるかと思はれてはいるのか、それから労働者の雇用問題はどのようになるのか、それから事業の経営基盤に及ぼす問題点はどうお考えになつてはいるのか、それから架橋上における

交通に係る路線橋、営業権等の許可問題、これはすでに大臣がお答えになって行かれたから、大臣のとおりということであればそれで結構であります。そういうような問題点についてお考えをひとつ、一ルート三橋ということにいまの場合なっていますから、その角度から私は主として淡路島とそれから四国におけるバス交通関係の変化についてどのようにお答えになっているか、以上の点についてお答えをさせていただきます。

○政府委員(飯島篤君) お答えいたします。

本四架橋の建設が陸上交通にどのような影響を及ぼすかということは、これから産業構造もいろいろ変わるでしょうし、交通の流れも変わってくる、いろいろと段階に応じてまた違うのではないかと、いろいろに考えられますが、基本的には旅客、貨物ともに海上交通から陸上交通への転換が行われるだろう、また、架橋の開通に伴いまして時間短縮その他の効果によって開発効果といえますか、需要増が十分予想されるというふうに考えております。

ただ、具体的な見通しにつきましては、個別にはなかなか現段階では把握できないのであります。が、本四公団が実施されました調査結果を拝見しますと、六十五年度に一ルート四橋が完成した場合には、輸送量の本州―四国間の予測につきましては、旅客につきましては五十年実績に比べまして六・一倍ぐらいいふえるであろう、それから貨物の輸送量は五十年実績の二・六倍に増加するのではないかと。ただ、先生がいまおっしゃいました淡路島と他との関係については、そこまでの調査が現段階では行われておりませんし、申しわけありませんが、現段階ではわれわれの方では現状については把握しておりますが、持っていないのでございます。今後、段階に応じて逐次調査を充実すべきものであるというふうに考えております。

以上のような状況でございますので、架橋の建設によりまして、事業経営の基盤とか労働者の雇用等にマイナスの影響を与えることはないものと

ひとまず考えておりますが、特定の事業者につきまして問題が生ずるようなことがございしますれば、先生がさっき御指摘の協定書の趣旨を踏まえまして、利害関係者なり労働双方の意見を十分配慮して対応してまいりたいと考えております。

それから、さらに具体的に免許についてどうかというお尋ねでございますが、現段階でまだ具体的な要望が出ておりませんので、どうこうという結論を申し上げにくいのでございますが、基本的な考え方としては、バスにつきましては、基本的な考え方は、バス事業の公共性にかんがみまして、既存の事業者の健全な経営の確保を図るということは当然の前提と考えております。

それから、本土と淡路島あるいは四国と淡路島とを結ぶルートについてどう考えるかということにつきましては、さっき大臣が答えたとおりでございます。

それから、貸し切りバスにつきましては、現在もかなりフェリーを利用して、それぞれの事業者が実績を持っております。その実績も把握をいたしておりますが、今後の輸送需要を勘案しつつ、聴聞会等において利害関係者の意見を聞く、あるいは労働組合側の御意見も伺うということと個別に対応してまいりたいと考えております。

○安恒良一君 自動車局長、問題は総体的にその輸送総量がある程度ふえるだろう、これはだれでもわかるわけですね。私が聞いていることはそういうことじゃありません、また、その計算もどうも公団がされたようでありまして、これはやっぱり運輸省は運輸省の専門的な立場から精査されないと、港湾労働者に及ぼす影響等とも公団の作業を私が指摘をしたような問題点がございしますから、一遍これは公団側の作業だけではなくして、専門的な運輸省として、いま局長がおっしゃったような旅客の増についてなるのかどうかということとは検討してもらいたいと思います。

私がいまさっきお聞きしたのは、そのことは総

体的にふえるだろうが、問題はいま申し上げたような、たとえば淡路島内における交通とか、四国内における中小私鉄バスが主としていままでは四国内の交通を担当しておったわけですね。そこに対して、お客がふえたからといっていろいろな業者が乗り込んでくるということになると、中小バスに対する影響はかなり出てくるわけです。そういう意味を含めて、バス交通事情の変化にどう対応するのか、事業の経営基盤に及ぼす問題点は何があるのか、それから労働者の雇用問題は何があるのか、それといわゆる架橋上における交通に係る路線橋、営業権等々の許可はどうかというのを聞いていくわけでありまして。

ただ単に、公団の調査によるとこれだけふえて、総量がふえるからいいようにいくでしょうなどという答えはこれは子供でもできる答えでありまして、自動車局長として私が聞いていることに

は的確にお答えになっていません。もしも、それがまだ調査が済んでないけれども、これから方針を立てるなら立てるといことを言ってもらわねと、私は少なくともお互いにバスを担当している者としてはそういう物の見方を、総量はふえる、ふえた場合には、その四国なら四国にあるところの中小バスにどんな影響を与えるのかということとは、これは淡路島なら淡路島交通にどう影響を与えるかというのとは真剣に考えないと私はいけないことだと思ひます。そういう点をお聞きをしたいと思います、実はきのう旅客課長の方に通告をしたのでしたけれども、それはどうですか。

○政府委員(飯島篤君) 需要の動向については各段階、そしてこの免許事案の処理に当たりまして、当然私どもの方でも今後十分調査をすべきものと考えております。

それから、地元のバスに対して他の地区のバス事業者の進出が考えられる場合にどう対応するかということについては、先ほど答弁したとおりでございます。地域内の乗り合いバスの輸送につきましては、当然地元の事業者の健全経営を確保

するという見地から注意すべきものと考えておりますし、それから貸し切りバスにつきましては需要の動向をよく見て、既存の実績はそれぞれ持っておられますが、需要増があった場合に関係地域の流れ、それから関係地域それぞれの事業者の実績等を考えながら、少なくとも地元の事業者がマイナスの影響があるというようなことはないように当然考えていくべきものというふうに考えております。そういういたしまして、事業運営の基盤なり雇用なりにマイナスの影響がないように配慮してまいりたいというふうに考えております。

○安恒良一君 ぜひいまい言われたような観点をし、大臣にもお答え願いましたように、新しい他の業者がこの際転換を図って乗り出してくるというおそれ、これは多分にあるわけです。そうすると、またそうでなくとも四国の中小バスというのは非常に問題がたふさふさあるわけですから、いよいよ起こしますから、そういう点。

それから最後に、もう四十分までです。それから時間ございせんが、トラック運送業も自動車局長にかかわる問題であります。トラック運送業に關しまして、これは橋ができればかなりトラック運送業の荷物の運搬の構造というのは非常に変わってくると思ひます。変わってきたときにまた問題になるのは、これはわが国において一番過当競争が激しいわけです。トラック運送業というのは約三万ちょつとあります。四国四県でもかなりの数になつておると思ひます。そういうところに橋がかかるといふことによつて、今度はどんどん大手業者がなだれ込んでくるという状態が出てきて、そうでなくともいまトラック運送業は運賃のダンピングであるとか、過積みはこのごろかなり直つてきたと思ひますけれども、過積み問題とかあつてまさに百鬼夜行の状況の中に、橋がかかることによつていままで船で運んでおつたものがトラックで運ぶといふことで、荷物の総量がふえることは事実だろうと思ひます。時間が短縮されますし、それから荷物が恐らく小型化するであります。

しょう。そういう点はあると思います。

しかしながらその反面、いま言ったようなことは、そうでなくても非常に過当競争で経営基盤が弱いトラック運送業、そのことが今度は労働条件にはね返っていつて解雇の問題であるとか、解雇まではいかないにしても、賃金その他労働条件に大きな影響が私には来はしないかというふうに思いますから、こういう当面一ルート三橋の上における運送業に関する労働者の雇用、賃金、労働条件等の問題を、これは運輸省と労働省の両方にまたがる問題であります、こういうことについてどのような方針で対処されようとするのか、お考えを聞かしていただきまして、私の質問を終わりたいと思います。

○政府委員(飯島篤君) トラックにつきましてもバスと同様にいろいろ問題が生ずるかと思いますが、これまで路線と定期トラックとは若干事情が異なるかとは思いますが。路線の場合はネットワークを持つ必要があるという問題がございます。いずれにいたしましても先生御指摘のとおり、ふえた量に対応して適切なサービスを確保することと同時に、過当競争や労働条件の悪化を招きたくない、具体的な免許等の処分は当たりましては聴聞会を開くなどして地元の事業者あるいは利害関係人、そして組合等の御意見も伺いながら十分慎重に対応してまいりたいと思います。

○安恒良一君 それじゃ最後に三大臣にお願いをしておきたいと思ひます。特に建設大臣にはお聞き願ひたいと思ひますが、今回のこの法律は当面一ルート三橋に伴うところの旅客船業者並びにその労働者等々に対する法案でありましたが、私は橋をかけることを非常にお急ぎになることは結構でございますが、それから出てくるのが大い問題として出てきます。それからその後、いまいろいろ運輸省の自動車局長が御答弁をされたように、労働運送業や一般旅客乗り合い、観光等々にもいろいろ影響が出てくると思ひますから、この建設を急がれると同時に、それらの問題

の対策については積極的に前向きにぜひお取り組みを願ひたい。

そして、今回このような法律を出されましたが、恐らく港労働者の場合にも法的措置が必要だと思ひます。その他いろいろ法的措置が必要になってくると思ひますが、その場合にはこの法を準用するものは準用するし、新しい法をつくるものはつくつて雇用問題の救済に当たっていく、こういうことについてぜひこの際お約束をお願いをしたいと思ひますが、建設大臣、労働大臣、それから運輸大臣はおいででございますからどなたか運輸省を代表して、以上私が申し上げたことについてのお考えをお聞かせをお願いしたい。

以上です。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 本四架橋は国家的事業でありますだけに、この架橋することによって関連した事業あるいは労働者の方々に不利益になるようなことは私自身も考えておりませんし、これはあくまで国民的視野の立場に立つて、皆さん方のためになるための事業でありますので、十分な配慮を持って対処してまいりたい、このように考えるものでございします。

○国務大臣(藤尾正行君) 御趣旨を十二分に体しまして善処をいたします。

○政府委員(小野維之君) 両大臣の答弁されましたとおり措置したいと思ひます。

○小平芳平君 初めに、いま連合審査をしている法案は、定期航路事業を営む方に対する助成、それから離職者が出た場合の再就職の促進等に関する特別措置ということになっているわけでありますが、どうして補償というふうにならないか。明らかに国家的事業と建設大臣が言われておりましたが、確かに国家的事業ですが、そのことによつて影響を受ける方々に対する補償はないのか。土地収用法の場合なんかは当然補償ということになります、その辺のお考えをお聞かせいただきたい。

○政府委員(渡辺修自君) お答えいたします。

公共事業の損失補償でございますが、これはやはり土地等を収用するとかあるいは使用する場合に對しまして補償ということをやっておるわけにございまして、今回の場合は、確かに本四架橋を行うことによりまして旅客船事業には多大の影響があるわけにございしますが、直接財産を収用したり使用したりするものでないところで補償になじまないというふうに考えたわけにございします。

しかしながら、一般旅客定期航路事業は始めるに際しましては運輸大臣の認可が必要でございしますし、やめるにいたしましても勝手にやめるわけにいかない、橋がかかる日まで輸送を続けなければいけないというような公共性、公益性がございします。こういったことでございしますので、影響がかつた非常に多大であるという点等も考慮いたしまして、やむを得ず転業する等の方々も出てこようと思ひますので、これに対する助成を行うという意味で交付金を交付するという形にいたしましたわけにございします。

○小平芳平君 念のために伺ておきますが、地方鉄道軌道整備法というのでは国鉄が営業上の損失を補償するようになっておりますかどうか、その点を伺ひたい。

それから日本道路公団は、日照権の訴訟が各地で起きておりますが、日照権の補償をしておられるかどうか、これが第二点です。

それから国鉄は、新幹線の騒音について、これなどは助成と言つたのでしようけれども、工事その他をしておりますが、その点を明らかにしていただきたい。同じく、国鉄が高架にした場合に日照について市川市などで一戸平均七十万円という補償を支払つておられますが、こういう点についてお尋ねしたい。

以上三点をお伺ひします。

○説明員(森谷進伍君) 地方鉄道軌道整備法に基づきます補償制度についてお答え申し上げます。この法律二十四条におきまして、日本国有鉄道が地方鉄道に接近し、または並行して鉄道線路を敷設して営業を開始した場合、あるいは日本鉄道建設公団が同様の工事を行ひまして国有鉄道が経営の開始を行った場合、こういったことによりまして地方鉄道事業者の接近もしくは並行区間、あるいはその他の区間の営業の継続ができないうような影響が起つた場合につきましては、これによつて廃止をした場合、それから収益が著しく減収した場合のこの二つの場合につきまして、国有鉄道が当該地方鉄道事業者に対して廃止補償あるいは減益の補償を行う制度となっております。

日照問題につきましては、社会生活上受忍すべき範囲を越えたと認められるものにつきまして、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱について」という閣議了解がございまして、これによりまして、この日照問題等につきましても補償として取り扱うべきものではないけれども、社会生活上受忍すべき範囲を越えるものである場合、かつその損害等の発生が確実に予見されるような場合にはあらかじめこれらについて賠償することは差し支えないということになっております。したがって、日照権補償というような言葉をよく通常使つておりますが、これは補償というよりはむしろ賠償であるというふうに観念しておるわけにございします。

○説明員(神坂雄君) ただいま御質問の第三点についてお答えいたします。

国鉄の新幹線の鉄道騒音に関するにつきましても補償をしていくかどうか、こういう御質問だと思ひますが、先ほど来お話のございました日照の問題と同じように国鉄といたしましては、補償という考え方でやつておりません。これはやはり財産の処理、こういうことになっておりませんので、一応、先ほどお話のしました三十七年の閣議決定の範囲外であるというふうに考えております。

それから第四点、国鉄で行っております日照に
関した補償という御質問でございますが、これは
道路等に関連した日照の関係を全く同じように同
じ方式でやっております、これも補償というこ
とでやっておりますが、先ほど御質問の千葉県
の市川において実際に日照に関する費用負担とい
ったことをやっております、費用といたしまし
ては各家ごとに違っております。これは日の当
たりぐあい、あるいは家の大きさ、あるいは人間
の数といったところでいろいろ変わっております
が、大体四人家族、三十平方メートルぐらいの家
ではば数十万と、大体のお金でございますが、そ
ういったお金になっておるといふふうに考えてお
ります。

以上でございます。
○小平芳平君 したがって、地方鉄道軌道整
備法による場合は国鉄が営業の一部または全部を
補償することですね。それで、これは利用
者に補償するのですか、ちょっとその点もう一回
答弁してください。
それから道路局長の方、国鉄も同様ですが、補
償じゃなくて賠償だというわけですか。——じ
ゃ、補償と賠償とどう違うんですか。

○説明員(森谷進伍君) お答えいたします。
地方鉄道軌道整備法の場合におきましては、影
響を受けます地方鉄道事業者から日本国有鉄道に
対しまして申請を行い、額につきましては国有鉄
道總裁から運輸大臣に、決定の申請を受けて決め
られるという仕組みになっておるわけございま
す。

○説明員(豊健君) 二番目の問題の補償と賠償の
関係でございますが、今回の措置の性質をわかり
やすくするために三つに分けて御説明いた
したいと思っております。公共事業を施行いたし
ます場合に、公共事業に損失補償等を行
います場合の中心をなすものが損失補償でござい
ます。その損失補償は、私人の持っている財産を
公共事業のために用いる場合に行われるわけござ
いまして、その損失補償の項目の問題、損失補

償の基準の問題につきましてはそれまで統一を欠
いておったわけでございますが、昭和三十七年に
閣議決定が行われまして、公共用地の取得に伴う
損失補償基準要綱というのが定められまして、関
係各省すべてこの基準要綱に従いまして損失補償
を行っているわけでございます。

それから、第二番目のケースといたしまして損
害賠償の問題でございます。これは損失補償でな
しに、公共事業を施行いたしました際に直接私人
の権利を侵害する行為があった結果となった場
合、これにつきましては当然民法なり国家賠償法
に基づきまして損害賠償義務が生ずるわけござ
いまして、それにつきましては、「公共用地の取
得に伴う損失補償基準要綱の施行について」とい
う閣議了解がございまして、その中で、先ほど局
長が御説明いたしましたように、日照でございま
すとかあるいは騒音、水質の汚濁等につきまして
は損害賠償に該当する場合もあるわけで、それらに
ついて発生が確実に見られる場合にはあらかじめ
賠償を支払ってよろしいというふうに、事前賠
償と私たちは呼んでおりますが、事前賠償の制度
ができておりました、先ほどの日照の問題につ
きましては、建設省におきましては、昭和五十年だ
ったと思いますが、事務次官通達で直轄の公共事
業につきまして日照の損害賠償につきましての
基準を出しております、関係公団等は、あるい
は補助事業等はその直轄の工事の例にならってい
るわけでございます。

第三番目のケースといたしまして今回のような
措置があるわけでございますが、損失補償にも損
害賠償にも該当いたしませんので、相手方の立場
に立ちます場合には請求権が発生しないわけござ
いまして、今回の場合のように旅客船業
者が非常に広範囲で影響を受ける、かつ旅客船は
橋が供用されるまで運航義務がございまして、あ
らかじめ架橋を予定して何らかの対策を立てて影
響を免れるということができない立場に立たされ
ております。しかも運賃につきましても規制を受
けておりました、事後措置に対して運賃の増収等

を図るということもむずかしいでございます。
で、そういういろいろな大幅な影響なり、その影
響の性質にかんがみまして、放置いたしますと雇
用不安あるいは転業の困難等から社会不安も起
こしかねない状態が予想されますので、特別な措
置といたしまして助成策を講じたのが今回の措置
でございます。

以上三つの間にはそれほど截然たる区別がある
わけではございませんが、類型的にはそのような
三つで御説明ができるのじゃないかと思ひます。
○小平芳平君 大変むずかしいことになりました
けれども、ここで論議して政府の方針が変わるわけ
でもないし、要は建設大臣、誠意を持
って事に当たっていただきたい。それは営業上の
損失あるいは労働者が職場を失うという場合に補
償されるのだという場合と、それから、いや補償
はされないのだ、請求権はないのだという場合と
受ける感じが違うわけですね、実態的にも違うわ
けですけれども、ですから誠意を持って事に当た
っていただきたい。よろしいですね。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 先生御懸念のよう
に、言葉は補償、賠償でなくとも、当然国家的な
プロジェクトでありますだけに、犠牲があつては
ならないわけで、そうした面につきましてはそれ
相應の十分な配慮を持って対処をする所存でござ
います。

○小平芳平君 新幹線のとくも国家的事業だとい
うことで協力したわけですが、すぐ名古屋等で訴
訟が起きて、ずっと訴訟が継続されておりますか
ら、できるだけそういうことがないように希望い
たします。

それから次に、先ほど安恒委員からお話があり
ました問題ですが、これは港湾運送関係、繰り返
して申し上げませんが、また繰り返しての御説明
は必要といたしません、いつころをめどにして
作業を進めておられるか。要するに、影響がある
ことは事実なのでしょう。それで旅客船、定期航
路がお先に出発するのにこの人たちに對する何の
手がかかりもないというのは非常に不安であらうと

思います。ですから、いつころがめどになつてい
るか、それをお尋ねしたい。
○政府委員(渡辺修自君) 港湾労働問題につきま
しては、本年の二月末に中間報告がございまし
て、港湾のことでございまして、必ずしも本州と
四国間の荷物だけを運んでおるわけではないわ
けでございますが、そういうような仮に特定の荷
物等を扱っておられる方については多大の影響が
あるだろうというところでございまして、したが
いまして、三月の五日に本州四国連絡橋雇用対策中央
協議会を開催いたしました、今後幹事会レベル
でこの対策をどうするかというのを詰めてい
くというのを決定いたしましたわけでございます。
私どももいたしましては、この橋の工事の工程等
から考えまして、やはり余り時間をゆっくりか
けてというわけにもまいりません。大体一年以内
を目途に結論を出さうではないかというふうに考
えております。

○小平芳平君 次に、収益の補てん期間を二年
と、交付金を請求し交付されるというわけです
が、この二年というのはどこから出たわけであ
るか。

○政府委員(渡辺修自君) 先ほど来補償のお話が
出ておりますけれども、やはり次長から三つのタ
イプがあるという御説明はいたしました、それ
ぞれはやはりある程度関連性があつてしかるべき
でございます。

ただいま公共補償におきまして、たとえば工場等
を買収いたしまして、そつくりどこかへ行かな
いとか、あるいは移転等にかかるといふこともござ
います。また新しい工場ができたとしても、当分の間
は従来の顧客が得られないというふうなこともござ
いまして、公共補償の関係では大体二年というこ
とをやっております。零細な企業で
ございまして、そういうことで、これを参考にした
しまして、今回の助成策につきましても十一、三
号で二年というふうに考えた次第でございます。

○小平芳平君 それから、影響を受ける労働者の数はどのくらいと見られますか。数といいますが、航路再編成その他実際に失業される方、いろいろの影響が出るでしょうが、結論的に影響を受ける人はどのくらいと見ておられますか。

○政府委員(永井浩君) 現段階の試算でございすけれども、一ルート三橋で事業者数が四十七事業者ございまして、それから航路数が六十一航路でございまして、これに雇用されております船員、陸上従業員五千二百名ばかりでございまして、このうち四割弱、約二千名が何らかの形で雇用対策を必要とする人であろう、このように現在は試算いたしております。

○小平芳平君 労働省ではどういうふうな対策になっておりますか。

○政府委員(関英夫君) お答え申し上げます。船員の方が多いわけでございまして、離職後もまた船員として就職したいという希望の方が非常に多いわけでございまして、そういう場合は海運局の方であつて、その間に船員として、なかなか船員としての再就職が困難で陸上勤務を希望される方は陸上部門の従業員の方、この辺が私どもの責任の範囲になってまいります。

中高年の方は、比較的地元で再就職したいという希望が多いわけでございまして、この一ルート三橋の完成に伴いましてまたいろいろの需要も出てまいります。そういった関係での職場の開拓等に努めなければならぬと思ひますが、関係の機関なりあるいは公団あるいは地元の県、市町村等の自治体等と連絡協議会も持っておりますので、そういう場を通じてできる限り地元の雇用の開拓に努めたいと思ひますが、特に中高年の方は再就職困難でございまして、この法律に基づくと求職手帳発給あるいは雇用保険の失業給付の延長といった援助措置を十分活用いたしまして、再就職の促進に努めてまいりたいと思ひております。

○小平芳平君 その前に運輸大臣が再編成基本方針というものを定めるわけですね。それから労働

大臣は同意をするというふうになりますが、この辺の作業はどのように進められますか。

○政府委員(永井浩君) 法案の第三条に基本方針のことが書いてございまして、その中身といたしましては四つございまして、一つは事業の再整備といった問題でございまして、それからもう一つは、その再整備に伴いまして不要となる船舶その他の資産の有効利用、それから再整備に伴います労働者の雇用の安定、それから関係事業者の協力事項、大きな点が四つございまして、いずれにいたしましても事業の再整備というものが基本になっておりますので、基本方針は運輸大臣が定めることになっております。

ただ、三番目に申し上げました雇用の安定の問題につきまして、船員の方は運輸大臣の所管でございまして、陸上労働者あるいは船員から陸上に転換される方の雇用の問題は労働大臣の御所管でございまして、労働大臣に御相談申し上げて御同意を得るといふ仕組みになっております。

○小平芳平君 これは実際にはどこで同意することになりますか。

○政府委員(関英夫君) 運輸省で基本方針を定める原案をいろいろお考えになると思ひますが、その段階で私どもに御相談があると思ひます。私どもとしては、できるだけ失業の発生を予防するといふことを第一に考えまして、どうしても事業規模を縮小せざるを得ない場合でも雇用の影響を最小限にとどめていただきたい。過剰となる労働者について、可能な限り他の事業部門への配置転換、あるいは関連する企業等といたしまして、そういうところへの出向といったことによつて失業の予防に努めていただきたい。それから三つ目に、そういう措置を講じてもらふを得ず離職する者が出てまいります場合にも、事業主として離職者の再就職の促進にできる限りの努力を払っていただきたい、こういう三点について私ども強く希望いたしておりますので、こういう観点からその原案を見まして大臣の御決裁を得て同意という形が図

られていくものと思っております。

○小平芳平君 私が繰り返して申しまして、いま安定局長の言われたことと同じ趣旨になりますので繰り返しませんけれども、労働省としても運輸省としても、特定不況業種の経験とか漁業離職者の経験とかいろいろの経験を積んでございまして、手抜かりのないように対処されることを期待いたします。

それから次に、退職金について二点お尋ねしますが、退職金支払い確保契約、これはどの程度活用されると見込まれるか。要するに、わざわざ退職金支払い確保契約といふことを盛り込みまして、実際に活用されないのでは意味はないというふうに思ひます。それが一点です。

それから二点目は、要するに、離職される方は会社都合による離職になるわけであつて、普通でしたら、自己都合退職とは違つて会社都合による退職として割り増し金があるわけですが、こういう点はどうかと思ひます。

○政府委員(渡辺修自君) 最初のおたのしの退職金支払い確保契約でございまして、先ほど申し上げておりましたように、旅客船事業が、橋ができて交通が開始される直前まで運航義務を負つていて、交通が開始されるまで、あらかじめ従業員の方々の計画に散らすとか、そういうことができないわけでございまして、場合によつては一時に大量の離職者を出さざるを得ないといふことでございまして、それに見合う普通退職金を当然積み立てておく必要があるわけでございまして、いろいろ退職金の積み立てにつきまして、方法があるようございまして、税制面からも適切に処理されていなければ困るわけでもございまして。

積み立てにつきましては、内部留保とそれから外部積み立てと二通りあるわけございまして、ただ、内部留保の場合は、一時に全員が退職した場合の四〇％までしか非課税で積み立てないといふことがございまして。また外部積み立てにつきましては、中小企業退職金共済制度とか特定退職金共済

制度等がございすけれども、いずれも退職者が特定されておる場合の制度でございまして。今回のようにその辺が特定がなかなかむずかしい場合に適用しがたい面、仮に特定ができたといふしましても、掛金の積み方にある程度制限等もございす。

そういったこともございまして、たとえば例を申し上げますと、因島大橋は大体五十八年度と思つておりますので、もう余り時間がないわけございまして。その辺を考慮しまして、関係方面いろいろ御協議申し上げました結果、退職金支払い確保契約といふことを制度として考えたわけでございまして、その後いろいろ旅客船業界の方々とお話ししておりますが、この制度はいくら大いに利用したいという声を伺つております。私どもは公団を通じて、制度の内容等につきまして十分PRをいたしまして、これを御利用いただくようにしたいと思ひております。

二番目にお尋ねがございました、自己の責めに帰さない退職金から特別加算があつてしかるべきではないかというお尋ねと存じますが、これにつきましては、旅客船業界の方々に、つまり会社の方に、十一條の交付金の第四号でございまして、これで、いわゆる退職金の特別加算額、内容といたしましては基本月額八カ月分と考へておりますが、これを会社の方に交付をするという形で、会社の責めに帰さない、従業員の責めに帰さないわけでございまして、こちらで見ることになります。

○小平芳平君 八カ月というものはどういふところから出た数字か。それから八カ月分の加算が今回の退職の場合に妥当な数字だといふふうなことを考えますか。

○政府委員(渡辺修自君) これもやはり、公共用地の取得に伴う損失補償基準に準拠して、その補償の場合にも、たとえば離職者が退職するといふケースがあり得るわけでございまして。これを参考にいたしまして、これは現実に補償をやつておりますのは幅がございまして、かつ保険料を

差し引くとかいろいろ規定がございますが、こう
いったことを勘案いたしまして八カ月がおおむね
妥当なものであらうと考えたわけでございます。
これにつきましては、従業員の方々の代表でござ
います全日本海員組合にもわれわれの考えを十分
御説明申し上げました。

○小平芳平君 離職者を出さないことを望ま
し、終わります。

○香脱タケ子君 短い時間ですので端的にお伺
いをしていきたいと思ひます。

今回の法案は、本四架橋の建設によって影響を
受ける旅客船事業者、それから労働者の救済を目
的にしておりますが、いろいろ不十分な点もあり
ますけれども、われわれ賛成の立場を表明できる
わけでございます。

しかし、制度ができて、本当にそれが関係者
の救済に役立つかどうかということがきわめて大
事だと思ひます。それができまじと全くと
全くと法律ができて何にもならないので、「仏
つくて魂入れず」と昔言われましたけれども、
そういうことにならないようにということがきわ
めて大事だと思ひます。

そこで、いろいろ議論をされておりますが、特
に関係労働者の方々の問題ですが、本法案によ
りますと、離職者の方々に求職手帳の発給とか、
あるいは再就職の促進とか、あるいは職業の指
導、それから雇用保険等の延長とかいうこと
で、それだけ見てもいぶん関係の仕事の量
というのはふえそうに思ひます。担
当する職安で相当な仕事量が増えるのではな
かろうかと思ひます。

そこで、今日、行政改革あるいは小さな政府
等々言われておるやきでございすけれども、
そういう仕事量の増大に見合うような職員の配
置といった点は労働省としてはどういふふうにお
考えになっておるのか、大臣に端的に伺つてお
きたい。ふやすのかどうかということ。

○国務大臣(藤尾正行君) 御案内のとおり、今日
私どもは第二臨時行政調査会等々設けまして政府

全体を挙げて行政機構改革あるいは小さな政府と
申しますか、そういうことに協力する体制をと
つておるわけでございす。したがって、特
別の国家事業であります本四架橋ということ
で、臨時応急に多大の仕事が出てまいること
によりまして特別の人間を増員するというような
ことはいま考えておりませんで、できるだけ
私どもの持つております定員の中で需要を満た
していきたい、かように考えております。

○香脱タケ子君 それでは、いぶん仕事が増え
ても現員でやっていくということになりますと、
いま議論しております法案に基づくサービスとい
うのが低下せざるを得ないということ、結果と
しては「仏つくて魂入れず」になりかねないわ
けですが、その点は実情を見て、必要であれば、
どういふ状況であらうとも国家的な事業で余儀な
く転換をせねばならぬ労働者の方々にサ
ービスが十分行き届くようにやるべきではな
かろうかと思ひます。その点はどうか。

○国務大臣(藤尾正行君) 私どもは魂の入れない
行政はやらぬつもりでございすから、必ず私
どもがやれば魂が入る、かように考えております
し、また人間の配置にいたしまして、一回配置
をしたから永遠にそこでとどまつておるとい
うのではございせん、その仕事量に応じて
適宜十二分に対応するように異動をさせるとい
うことも考えております。

○香脱タケ子君 今日、行政改革が重要な政治課
題になっております。行軍に名をかりて福祉ある
いは教育の切り捨てということになっていくこ
とはわれわれ反対でございす。たとえばこの
本四架橋などのような大型プロジェクトという
ものを見直したというのは必要なことだと思
ひます。同時に、すでに供用中
の大三島橋を含めまして一ルート四橋ですか、こ
の建設計画で着工しておりますけれども、これら
の建設計画、建設費のむだをなくするということ
もきわめて大事だと考えるわけでございす。こ
の点についての若干のことをお聞きしたいと思

ひます。

まず、会計検査院においてございすか、お伺
いしたいのですが、会計検査院は昭和五十三年
度の決算検査報告の中で本四架橋に対して不当事
項を指摘しておられますが、その概要を簡潔に御
説明をいただきたい。

○説明員(肥後昭一君) お答え申し上げます。
本件の指摘は、大鳴門橋に接続します門崎高
架橋の下部工事についてございす。この工
事は工事費二十七億六千万円で契約して施工して
おりました。この工事の予定価格の積算につきま
して検査しましたところ、基礎地盤の掘削費を六億
四千三百万円と算定しておりましたが、これ
は誤りでございまして、掘削能力を過小に約二分
の一に計算したり、掘削度の水深を取り違えたり
していたものでございまして、適正な能力によ
って計算しますと約三億二千百万円が割り高であ
ったというものでございす。

○香脱タケ子君 公団にちよつとお聞きしたい
のですが、この御指摘を受けてどのように処置をな
さいましたか、公団の方。

○参考人(山根孟君) お答え申し上げます。
門崎高架橋第一工区下部工事でございますが、
五十四年三月二十四日入札を行い、その結果
二十七億六千万円で工事を実施いたしましたもので
ございす。ただいま会計検査院の方からお話の
ありましたように、積算の誤りがあつたわけで
ございす。その後、本四公団といたしましては積
算に誤りないよう十分措置をいたしていきま
す。五十五年一月二十八日付をもちまして過
大積算相当額について請負業者と協議の上、減額
の契約変更を行ったわけでございす。

○香脱タケ子君 そうすると入札契約をしたのを
減額契約を再契約をしたということですね。
それで、会計検査院がお気づきになればちよ
つとした積算ミスがあつたということで三億二千万
円も出てくるわけですが、もしこれ会計検査院が
気がつかなかつたら三億二千万円の税金がむだ使
いになっていたわけですね。こういうことからい

しますと、大型プロジェクトの場合というのは、
特に契約事務というのは慎重を要すると思ひ
ます。問題はそれだけではないのです。
入札をめぐる予定価格が漏れて談合入札がや
られたのではないかと疑念も感じられるわけ
でございす。

公団にちよつとお聞きをいたしますが、積算ミ
スそのまゝの当初のこれに基づく予定価格は幾
らでしたか。

○参考人(山根孟君) 予定価格を公表をいたしま
すことにつきましては、その後の諸般の情勢等か
らこれは公表いたさないということにいたして
おります。

○香脱タケ子君 公表しないということ、予定
価格は入札に参加した業者にももちろん言
うてないでしようね。

○参考人(山根孟君) 仰せのとおり言つておりま
せん。
○香脱タケ子君 入札に当たつて業者に示すの
は、仕様書、設計書などですね。積算方法まで教
えてはいたしませんか。

○参考人(山根孟君) 現場におきます諸条件等々
につきましては、現場説明として積算の見積もり
の前提条件になることはお話を申し上げますが、
それ以外一切話しておりません。

○香脱タケ子君 そうすると業者は、公団が積算
ミスによつて予定価格をつくつていたことをもち
ろん事前には知らなかつたことになるのです。業
者はおの独自の積算方法によつて工事費を決
めるといふことになるわけですね、入札価格とい
うのは。そうですね。
○参考人(山根孟君) 仰せのとおりでございま
す。
○香脱タケ子君 それじゃこのケースについての
入札状況についてちよつとお聞きをしたいので
すが、入札に参加をした業者名と落札業者名及び入
札の回数、これはどうなつていますか。
○参考人(山根孟君) 第一の指名業者でございま
すが、日本国土開発・大豊建設・森長組共同企業

体、鉄建建設・住友建設・神崎組共同企業体、不動建設・竹中土木・福吉組共同企業体、戸田・白石基礎・淡路土建共同企業体、三井建設・鴻池組・大末建設共同企業体、いずれもこのいま申し上げました頭に門崎高橋第一工区下部工及び道路つけかえ工事というタイトルがつきまして、ただいま申し上げました共同企業体が指名をされておるわけでございます。入札回数は四回でございます。

○香脱タケ子君 四回の入札回数を見てみますと、これは時間がありまから私はちょっと申し上げますが、第一回の入札の最高金額は二十九億二千万、最低が二十八億三千万、その差は九千万です。最も低い一番札というのですか、これは日本国土開発・大豊建設・森長組共同企業体、そうですね。これは公団はどうですか。

○参考人(山根孟君) 途中経過につきましては一切公表いたしておりません。

○香脱タケ子君 会計検査院、どうですか。

○説明員(肥後昭一君) 先生のおっしゃったのが間違っているかどうかということでございます。間違ってありません。

○香脱タケ子君 第二回は最高が二十八億二千万、最低が二十七億九千万で、その差額三千万、一番札の業者は第一回と同じなのです。これも間違いないですね。ちょっとしまいまで言いますか。第三回は最高が二十七億八千万、最低は二十七億八千万、その差額八百万です。一番札は第一回と同じです。第四回は最高が二十七億七千万、最低が二十七億六千万でその差は一千万。一番札は一回、二回、三回と同じ日本国土開発等の共同企業体だということのようでございませうが、検査院、間違いないでございませうか。

○説明員(肥後昭一君) そのとおりでございます。

○香脱タケ子君 二十七億六千万が予定価格よりちょっと低かったので落札をしておられるようでございます。まことにこれは奇怪なのです。すでに公団でもお認めのように単純計算ミス、積算ミスさえしなければ予定価格は二十四億三千八百二十万円になっていたはずなのです。ところが一方、業者の方もこれは不思議なのです。大手業者ですからどんぶり勘定ではないと思うのです。責任のある積算を行って適正な利潤を乗せて入札金額を決めているはずなのですが、四回とも入札をしているのに一社としてこの単純ミスを発見していないのです。本来きちんと責任のある積算をしていけば、これは四回やっているわけですから、二十四億三千八百二十万円に近い当然二十五億とか二十六億の金額で入札をされなければならぬ。ところがされてはいない。図面で書いてみたらこのようになるのです、建設大臣。

ちょっとこれをあらうください。(資料を手渡す) 非常に不思議なのです。だから業者の方も公団と同じように単純積算ミスをしたのか、あるいは予定価格を事前に知っていたからかとか考えられない。この二つのうちの一つなんです。そうでないといつづつが合わないのですが、大臣、ちょっと不思議だと思いませんか。ちゃんと設計書やら皆渡して積算の仕方現場ではちゃんと一定の話し合いをしているというのでしょうか。それなのにこの肝心の金額の近くへ何社かきてもあたりまえやと思うのに、落札金額の周囲、上下一番少ないときは八百万の差で、一番最初が九千万の差なんです。それで積算ミスが三億二千万というふうになっていたわけですが、ちょっと不思議な気がしてならぬのですが、いかがですか。大臣、こんなことはちょっとおかしいと思いませんか。私、素人だけれどもおかしいと思う。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 大変この種の入札状況では珍しいことだと私も思います。会計検査院の指摘を受けられたことについて、大変この問題につきまして遺憾に思っておるところでございますが、もともと積算ミスからというふうなことで、どうも積算次元の当初から間違いが積み重なっているようにも思いますし、私は常からこういう問題について厳しく指導いたしておりますわけ、業者あるいは関係について信じておる

ところでございまして、何らかのミスの積み重ねがこういう結果になったのかならうか、このように考えるものでございまして、大変遺憾に思いますし、恐縮いたすところでございまして。

○香脱タケ子君 時間がありませんので、最後に大臣に申し上げたいのですが、業者も信頼していただきますしおっしゃるけれども、たまたま会計検査院が見つけたら三億二千万が積算ミスで多過ぎたというのがわかつたのでしよう。これは見つからなかつたら三億円余り血税のむだ遣いです。やっぱりこれはこういうことが起こらないように監督官庁として、建設省としてもはつきりこういうことと起こる原因というのを突き詰めていきまさんと、そうでなくても本四架橋のような大きな事業というのは大手建設会社となれ合ってやっていると、じゃないかという疑いというのは出ているわけですからね。まあ、言うたって三万や四万の買い物と違つてしよう。全体の工事費といったら二兆数千億円という膨大な大型プロジェクトですから、一割ずつ全部出ても二千億や三千億浮いてくるわけですから、これは本当にきちんとやっていたら、国民の間できちんとしてやっていたら、この確信が持てるようなやり方を監督官庁としてはぜひやっていただきたいと思います、国民は納得しにくいのです。

特に今度の場合なんか、落札業者というのは四回の入札で全部一番札でしよう。しかもその他の、先ほど報告してくださった五つの企業体みんなが落札金額の前を――前後じゃなしにちょっと土です。三億二千万も積算違いがあるというのだったらどうかその近くで入札していても不思議じゃないわけですから、こういうことになってくると、これは予定価格というふうなもののが漏れていたのと同じかという疑いだって、これはそういう関係者の中ではもう一遍出てくると思うのです。私は全くの素人だけれどもこれは不思議なことだと思つて、こういう談合だとか、あるいは予定価格を業者に漏らしたような談合の疑いというふうなものを持たれないように、しかも

こういうむだ遣いというものを極力監督官庁として防いでいけるようにひとつ全力を挙げていただきたいと思いますが、大臣いかがですか。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 先生の御指摘をまつまでもなく、またおただしの向きにつきまして、一つの経験としてこれからは厳しくチェック機能等々を整備し、間違いがなく、誤りなき行政を進めてまいりたい、このように考えるものでございまして。

○香脱タケ子君 終わります。

○三治重信君 まず第一に、今度の本四架橋が供用されますと、いままでやっています旅客航路の再編成の基本方針によって実施計画を事業主がつくるといふふうになっております。法案そのものだと事業が縮小される場合もあるし拡大される場合もある。しかし一般的には、橋がかかることによつて事業主の方では大変影響を受けて、どっちかという全体としては旅客輸送、旅客船の輸送事業というものは減っていくのではないかとと思われるわけなのですが、その点と、もしもそういうあるところはふえ、あるところは大量に減る、そうすると事業主双方に合併なんかを指導していくのがしるべきじゃないか、こういうことも出てくるのではないかと思うわけなのです。事業主にこの実施計画をつくらすということになってくると、縮小しない合併される事業主の方としてはなかなかそれに応じにくい環境が出てくるかと思うので、事前の協議または指導というものが大変必要にならうかと思つて、同時に、運輸省として、こういうのは零細企業と言つては悪いかもしれませんが、中小企業がたぐさ立並立するというのはやはり事業の運営の安定を期したいという見地から、できるだけこういう機会にこの航路の旅客船の事業主を合併して強力な船会社にする必要があると思うのですが、その点についての御認識をお伺いしたい。

○政府委員(永井清君) 架橋関連航路におきまして輸送需要は、総体的に減少するということは御指摘のとおりでございます。一部地域で一定期間

輸送需要がふえるというケースもございいますが、これはごくまれな例でございまして、一般的に言いますといわゆる規模縮小あるいは廃止に至るような航路が大部分でございまして。そこで、こういった企業が規模縮小をするなどを行いました場合、たとえば競合航路でそれぞれの会社が規模を縮小したまま競合させるといふことになりまして、非常に経営が成り立ちがたいというケースもございまして、そういう場合には私も合併なり統合するというような行政指導をしたい、このように考えておりますが、こういった趣旨のことは再編成基本方針の中にも、抽象的でございますが、うたいたい、このように考えておりますし、具体的に事業者の実施計画が出る前においても十分関係者と相談し、そういった方向で行政指導してまいりたい、このように考えております。

○三治重信君 確かにそういう方向でやっていたか、したがってまた残る船員も将来が不安になる、こういうことを考慮して、ひとつぜひ基本方針の中へ入れていただき、その再編実施計画にうまく統合再編ができるように御指導願いたいと思います。

それに関連して、聞くところによると、旅客定員十三名未満までの船で旅客事業をやる者は届けだけでいいというふうになっている。もしもそういうことで、あるいは事業者の方で縮小、小さいうぐあいにしても、自分で行うためにはそういうぐあいにしても、もう特別合併しなくて、またあるいはほかの今度、小さなやつだから、小さなところはこういう届け出だけの適用外の事業者として、旅客定員十三名未満の小さな船でひとつ独自にやろうか、こういうのが出やせぬかという心配があるわけなのですが、こういうのはどうも法的な規制というものはないようですが、この動きといえますか、現在、瀬戸内海にはこういうような届け出だけで船の旅客輸送をやっている業者といふのはたくさんあるのですか。また、そういうことが新しくたくさん出るといふような場合には

はどういうふうに対処されようと思っているか。

○政府委員(永井浩君) 海上運送法におきまして、いわゆる許可認可の対象となっておりますのは、先ず御説明のとおり定員十三名以上でございまして、したがって、十三名未満のものにつきましては法規制はないわけでございまして、十三名未満といふことは、一つは輸送力がそう大したことがないといふことで、全体の輸送需要あるいは航路の秩序に大きな影響を与えないだろうといふことが第一点でございまして、それから第二点といふことは、安全対策の方は、船体につきましてもは船舶安全法、それから乗組員については船舶職員法によつてそれぞれ監督いたしておりますので、安全面では十分担保ができる、こういった二点から法規制の対象外にしておるわけでございまして。数は、いま瀬戸内海だけのことをちょっと持ち合わせておりませんが、全国で約一万隻ぐらいある、このように考えております。

したがって、いま申し上げました理由で、十三名未満でございまして、全体の輸送力に及ぼす影響といふのはそれほど大きなものではないと私も考えておりました、直ちに何らかの立法措置を講ずるといふようなことは特に考えていないわけでございしますが、今後架橋の状況その他全体の状況を見まして、安全対策あるいは輸送秩序確保の観点で、必要があると判断される場合には何らかの措置をとりたい、このように考えております。当面は考えておりません。

○三治重信君 この点ひとつぜひ注意をして、この状況を見て対処していただきたいと思ひます。それから、今度真つ先に離職される主なもの、やはり航路の再編、縮小による船員の離職に始まるわけなのですが、この船員の離職は御案内のように運輸省の所管の船員の職安に登録されるということになるかと思ひます。ところが聞くところによると、船員は船員になるのは好まぬ、こういうふうになるのを嫌うわけなのです。瀬戸内海みたくに旅客船で常に家庭との緊密な連絡といふのですか、家へ常に帰れる、こういう船員さんはほか

の外洋航路とか何かに転職することは、恐らく十中八、九好まぬだろう。そういう旅客船の航路からはみ出すといふようなことがあれば、むしろ船員から外れておへ上がりた、おかの職業を得たいといふふうな希望になるのではないかと、こういうふうなことを予想しておられるようでございます。そうしますと、労働省の職安の御厄介になるのが法のたてまえになっておるわけなのですが、失業保険をもらうのは運輸省の関係の船員職安、それから職業の世話をする、または職業訓練をやるというのは労働省の関係になるのじゃないかと思ひます。その間の調整をどういうふうにするのか、この法案を提出される場合になつておるのか、ごく簡単に両省から担当の方が御説明ください。

○政府委員(鈴木登君) 御審議いただいております基本法案に基づきまして、基本方針を決めますときには労働大臣の御同意を得ることになっておりますし、そういう点でもともとの法案は運輸省、労働省の関係を非常に密にするような方策をとっております。法案から離れまして、私も船員につきましましてはいろいろ海上の特殊性だとか、あるいは船舶自体の行政を運輸省が行つておるといふ観点から、船員に対する行政も運輸省で行つておられますけれども、もちろん一般的な労働行政を担当しておられます労働省との関係は非常に深くございまして、私もいろいろとふだんから労働省の御指導、御協力をいただいております。それからまた、地方につきましても船員職業安定所と公共職業安定所についてはよく連絡をとるようになつておることで、私どもの方からも出しておりますし、労働省の方からも本省から地方の方にそういう同趣旨の通達を出していただいております。それから本件につきましても、本州四国連絡橋問題対策協議会といふものを地方各ルートにつくつておいて、その席に私どもの方の出先も労働省の出先も一緒に参加していただいております、常に密接な関

係をとっております。今後ともその関係は、本件を機会にさらに一層深めてまいりたいと思つておりますのでよろしくお願ひします。

○政府委員(関英夫君) お答え申し上げます。中央及び地方におきます連携については、ただいまお答えがありましたとおりでございますが、具体的に船員の方で陸上部門の職場をお望みの方については、私どもの出先である公共職業安定所に来ていただいてございせんするわけでございまして、その状況を海運局あるいは船員公共職業安定所の方に連絡して保険の支払いその他の方をやっていたかどうかということで、求職者の方に御迷惑にならぬように十分連携を深めてやつていきたいと思つております。

○三治重信君 それから、ひとつ公団の方にお願ひをするわけですが、開通することによつて料金の徴収所ができる、あるいは通行のための補修、維持管理という部面や、また、売店とか休養場所といふような施設がいろいろできるのだらうと思ひますが、一般のいわゆる道路公団の場合を見ても考えられるわけなのですが、こういうような施設がつくれる場合に、船員の離職者が希望するならば、事前にその希望者に対してはその職場を開放する、また、この部面が委託される、あるいは第三者入札で事業を設定するといふような場合には、ひとつぜひこの離職者を優先して職場につけるといふことを条件にしてこういう附属施設の運営に当たつてもらいたいと思ひます。公団の方のひとつ心構えをお願いをしておきたいと思ひます。

それから、時間がないからついでに質問をさせていただきます。また、すぐ就職できない方には職業訓練をやる。これは従来日本政府がいろいろ離職者対策として幅広い職業訓練をやつてきています。今度もそういうことが行われるだらうと思ひます。こういうときに、いろいろの希望はまた業種によつて広がりが多いたらう。そうすると、政府は専門的な職業訓練施設をつくつたり、また特別などころ

へ多数就労するような職種が限定されてもまずいわけなので、そうするとそれは民間のいわゆる昔の各種学校とか、あるいは個々の便宜なそれ相應の事業主に訓練を委託するとかいうような幅広い受け入れ態勢、弾力的な職業訓練の態勢をつくってもらいたいと思うのですが、その点はどうか、ひとつお答え願いたいと思います。

それからもう一つは、これはどちらになりますか、両方ともが各現地でいろいろな協力や協議会を設けておるといふ御答弁ですから、そうすると当該県、市町村の関係者もこの中に入っていると思うのですが、この部面にもひとつぜひ、この関係市町村がこの架構にも出資をしているというような関係もあり、また現地の事業主やなんか一番顔がきくのも、職安関係もきくのも、協力的に県、市町村の担当者が職場開拓をやるといふことがぜひ望まれると思うのですが、その三つについてそれぞれひとつ御答弁をお願いしたいと思います。

○参考人(山根孟君) お答え申し上げます。

本州四国連絡橋公団といたしましては、離職者対策といたしまして当面再就職相談窓口を開設することといたしておりますが、先生御指摘の直接当公団が関連事業として行いますものには大きく二つあるわけでございます。

第一が料金徴収、交通管理、路面清掃、施設管理といった管理業務でございます。第二が照明その他諸機器の保守整備、路面保守、塗装といったようないわば保守整備業務等でございます。これらの中には転職の場として考えられるものもあるわけでございます。したがって、こういった関連事業に離職者の優先的な就労が図られますように必要な措置を講じてまいりたい。同時にまた、若干の研修が必要になる場合もございます。したがって、これにつきましては私どもとしてできる限りの協力を申し上げてまいりたい。こういったことを通じまして私どもは受け入れ態勢を整えるようにしてまいりたい、かように考えております。

○政府委員(森英良君) 先生御指摘のとおり、離職者の対策につきましては職業訓練ということが非常に大きな一つの分野になると思っております。関係離職者のうちで陸上の職場に再就職したいという方につきましては、本人の希望等も十分配慮しながら既設の公共職業訓練施設で適切な職業訓練を行うように努めてまいりたいと考えております。

現在、関係八府県の職業訓練校の実情を見ますと、現状でも相当数の対応ができる状況でございますので、まずそれを考え、また必要があればもちろん定員の増加等も配慮いたしますし、また先生御指摘のように、職種の面でいろいろ新しい数多くの職種を考えなきゃならない面がございますので、その点につきましては専修学校、各種学校等へのいわゆる委託訓練という方法を使いまして、本人の能力、適性に合った効果的な職業訓練を機動的に行いたいというふうに考えております。

○政府委員(鈴木登君) 地方公共団体との関係につきましては、離職者の再就職という点につきましては地方公共団体も一番の関心を持っているところでありまして、いまだにかなりの積極的な御協力をいただいております。これはただやはり法律的にもその点を、念のためといいますか、二十四条でわざわざ地方公共団体の協力義務的なものを書いてございます。したがって、その条文を十二分に活用いたしましてやりたいと思っております。現実にはもうすでにそんなことから設置されておりますルートごとの協議会の場を使いまして、先ほど申し上げましたように、民間も官側も全部入れて、その協議会の場で協力しながら離職者の救済策を万全に講じていきたい、かように考えております。

○三治重信君 最後にひとつ両大臣にお願いしておきますが、私がいま申し上げたことは、この労働者関係で一番利害関係を持つております船員労働組合の利権のエッセンスでございます。したがって、今後実施していく場合の基本計画なり実施

計画、あるいはさらに現実の施行過程において船員労働組合と緊密な連絡をとって、また意見も十分聴取した上で具体的に能率的な仕事が行われていくように御指導願いたいと思うのですが、両大臣から一言その点御答弁願いたいと思います。

○国務大臣(斎藤滋与史君) 労働関係問題につきましては、所管の労働大臣も後ほど意見があらうかと思いますが、架橋関係の所管大臣としても、そのことによつてそうした方々に悪い影響、不利益の影響がないように先生の御真意を十分体して対処してまいる所存でございます。

○国務大臣(藤尾正行君) 御趣旨のとおりいたします。

○三治重信君 ありがとうございます。

○委員長(宮之原貞光君) 他に御発言もなければ、本連合審査会はこれにて終了する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) 御異議ないと認めます。よつて、連合審査会は終了することに決定いたしました。

これにて散会いたします。

午後三時五十九分散会

昭和五十六年六月十六日印刷

昭和五十六年六月十七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局