

第四百四回国会 建設委員会 議 録 第 八 号

昭和六十一年四月九日(水曜日)
午前十時一分開議

出席委員

委員長 瓦 力君

理事 谷 洋一君

理事 野中 広務君

理事 木間 章君

理事 新井 彬之君

池田 行彦君

金子原二郎君

東 力君

森田 一君

井上 泉君

竹内 猛君

前川 旦君

田中 慶秋君

中島 武敏君

出席政府委員

建設大臣 江藤 隆美君

国土庁計画・調

整局長 星野 進保君

国土庁大都市圏

整備局長 山本 重三君

建設大臣官房長

高橋 進君

建設省道路局長

萩原 浩君

委員外の出席者

環境庁企画調整

局長 瀨田 信哉君

環境影響審査

課長 瀨田 信哉君

環境庁水質保全

課長 藤原 正弘君

局水質規制課長

運輸省港湾局計

画課長 坂井 順行君

海上保安庁警備

課長 酒田 武昌君

参 考 人
(日本道路公団 高橋国一郎君
総裁)
参 考 人
(日本道路公団 戸谷 是公君
理事)
建設委員会調査
室長 佐藤 毅三君

委員の異動

四月三日

参 考 人
糸山英太郎君

補欠選任

浜田 幸一君

同日

参 考 人
山花 貞夫君

補欠選任

竹内 猛君

同日

参 考 人
伊藤 英成君

補欠選任

山花 貞夫君

同日

参 考 人
田中 慶秋君

補欠選任

伊藤 英成君

四月三日

国民生活関連公共事業に関する請願(稲葉誠一
君紹介)(第二五六三三号)

同(大原亨君紹介)(第二五六四号)

同(公共賃貸住宅の建設等に関する請願(経塚幸夫
君紹介)(第二六一一号)

同(公共賃貸住宅の建設等に関する請願(戸田菊雄
君紹介)(第二七三三三号)

同(国民生活関連公共事業に関する請願(戸田菊雄
君紹介)(第二七三三三号)

同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

同(同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

同(同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

同(同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

同(同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

同(同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

同(同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

同(同(山下八洲夫君紹介)(第二七三三三号)

公共賃貸住宅の建設等に関する請願(田中恒利
君紹介)(第二七三七号)
同(中村茂君紹介)(第二八〇七号)
同(浦井洋君紹介)(第三〇二二二号)
公共賃貸住宅の建設等に関する請願(中林佳子
君紹介)(第二九三四号)
同(浦井洋君紹介)(第三〇二二二号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

連合審査会開会に関する件

連合審査会開会申入れに関する件

参考人出頭要求に関する件

東京湾横断道路の建設に関する特別措置法案
(内閣提出第四号)

○瓦委員長 これより会議を開きます。

この際、連合審査会開会の申し入れに関する件
についてお諮りいたします。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

建設に関する特別措置法案を議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお
諮りいたします。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さ
う決しました。

各省はばらに東京湾の利用なりあるいは開発が現在進められている。それから、それに加えて各県もそれぞれの計画を持っている。これはやはり総合的に東京湾をどうするかということについて検討を、今でも遅いのでありますけれども、今より早くやるわけにいきませんので、その検討計画をしなければならぬわけですが、それについて具体的にはどのような形でこの東京湾の総合保全あるいは利用計画、こういうものをつくられるか、最初にその点の具体的な方針を局長からお伺いしたいと思ひます。

○山本(重)政府委員 今先生御指摘のように、現在の東京湾及びその臨海部につきましては、交通条件の改善とかあるいは工業あるいは港湾機能に關します既存の施設の老朽化、陳腐化、こういったことを契機としてさまざまなプロジェクトが各方面から計画をされておる。こういった状況に当たっては、私どもとしてはやはり東京湾の持つておりますすぐれた価値を生かしつつ、今後の我が国の国際化あるいは情報化、成熟化に対応した利用開発保全を図っていくことが非常に重要であると考えております。

○上野委員 今先生御指摘のように、これは、現在策定作業を進めております第四次全国総合開発計画あるいは第四次首都圏基本計画、この策定作業の中で、東京湾地域の総合的な利用開発保全の基本的な方向を示すべく検討を進めておるところでございます。またさらには、東京湾地域につきましても総合的にかつ長期的に全体の利用開発保全のあり方について十分検討すべく、ただいま関係省庁といたる協議を進めておるという状況でございます。

○上野委員 そういう計画をつくる際に障害になる問題というのはいかがでしょうか。具体的な点があればお教えを願ひたいのです。

そういう計画は、当然東京湾の漁業の保護ということがかなり重要な課題になると思ふんですけれども、赤潮はもちろんです、たまたま私が指摘をいたしておりますように、青潮の発生が昨年

はアサリを全滅させた、こういうことになっておりますが、その赤潮、青潮に対する対策、これもその計画の中に入ると考えていいかどうか、それが二つ目ですね。

それから三つ目は、干潟がどんどんなくなつていってしまつて、今度の東京湾の横断道がかかるころ、ある意味では唯一の干潟の存在をしていく遠浅の場所なんですか、これは木更津のところですから、これも今度東京湾横断道がかかるということになりますとつぶされる、こういうことになると思います。そういう意味では、これからの干潟の再生ということもこの総合計画の中にはななければならぬと思ひますが、その点についてはどうお考えか、お伺いしたいと思ひます。

○山本(重)政府委員 ただいま先生の御指摘の点につきましても、現在のところ関係省庁で東京湾の全体的な調査をどう進めるか、あるいは利用開発保全をどうするか、また、どういう形で具体的な調査なり検討を進めるか詰めておるところでございます。先生御指摘の点については、今後関係省庁と十分検討してみたいと考えております。

○上野委員 検討するというのは、その対策も計画の中には当然含まれるということですね。そう理解してよろしいですか。

○山本(重)政府委員 東京湾のすぐれた空間の保全の問題も当然検討いたしますから、その内容にも触れざるを得ないものと考えております。

○上野委員 そこで、それじゃその点は、東京湾は死の海になりつつある、こう指摘もされておりますから、その死の海にならぬように東京湾の再生をぜひとも果たしていただきたい、そのための計画であつてほしいということを要望しておきたいと思ひます。

次に、東京湾横断道建設に関する特別措置法案、これが議題でございますが、この特別措置法案の中に出てまいります建設事業の会社、この会社の内容について質問をいたしたいと思ひます。まずこの会社は、なぜこういう特別な会社をつくるのか。商法による会社ではありますけれども、

その内容は、特別措置法が必要とされるような特別な形になっております。そこで、中曽根総理大臣も、これは民活のある意味では目玉なんだ、そういう意味で出したんだ、こう言われております。言われておるんですが、この会社を見ますと、私は公団でも十分やり得る内容のもので、この会社自体は何か取つてつけたような感じを強く受けるわけでございます。

その意味で、幾つかまず質問をいたしますが、まずこの会社は一体何をやるのか。建設事業をやるといふことになっていますが、この建設の中でもある意味では重要なのは、調査の段階から含めて建設の事業、それから土地の取得、そういうことと、それから採算を維持することなどいろいろございまして、どうもこの建設会社ができ上がることによつて困難な仕事あるいは将来の責任の問題、こういうものは実は公団に全部覆いかぶさつておりました、この会社は見方によつては本當の建設の仕事だけをやる会社になつてゐる。したがつて、見方によつて、私どもはこの会社というものは入札を避けるためにつくられたような意味にもとれますし、それから民間の事業をやる大きな会社になりやすいような状態になつてゐる、いわば公共性の邪魔になるような監督その他の点を実は避けるためにこの会社がつくられた、こう言わざるを得ない点がございます。

そこで、例えばこの会社をつくつて第一に問題になるのは、この民間活力というのは民間の技術と資金だと言ふんですけれども、その資金面においても大部分は公団を通じての国、それから地方自治体、こういうことになつてゐるのではないだろうか、こう考えますが、この点からまずお聞きをしたい。したがつて、資金計画の中でこの会社の占める役割というのはいかなるものか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○萩原政府委員 この会社の資金計画は、先生御承知のとおり出資金六百億でございます。そのうち民間からはおおよそ三分の一、地方公共団体から、公団からおのおのおおむね三分の一を予定し

たしておりますけれども、一兆一千五百億のうち、その残りの部分は借入金で賄うということになっております。そしてこの借入金のうち会社が八千六百億を調達をいたします。八千六百億のうち道路開発資金は二千五百億でございますが、その残りは民間借入れであるとかあるいは社債の発行ということによりまして、ほとんどの資金はその民間の会社が自分で調達をするということになっております。この意味におきまして、民間の資金を活用するというふうになつておる次第でございます。

○上野委員 それじゃ具体的にお聞きしますが、借入金、確かに一兆九百億、この占める割合は九四・八%、こういうことであります。しかしこの中身に立ち入つてみますと、何もこの会社をつくらないでも調達できる金が私は大部分だと思ふのです。したがつて、出資金が二百億ですから、これは三分の一です、会社側が持つのは、しかもそのほかの借入金にいたしまして、政府保証事業債、政府が保証するそういうお金が三千八百億、これは三三%、これは考えてみますと、もう政府が保証するんですから、何も会社でなくたって借りられる金であります。しかもこれは金利は決して安くない、七・二%、それから開発銀行の借入れあるいは民間の借入れが二千二百億、一九・一%、ところがこの利子は七・五%、なお高い。しかも今利子は下がつてゐる段階です、政府が保証するのだから当然これはもうだれが考えたつて借りられる。それから次に二千五百億円の道路開発資金、これは半分はまさに政府が出す金、そういうことになつてゐます。

○上野委員 今先生御指摘のとおり、わがわが会社をつくつて借りなきやならぬ金というのは余り見当たらない。そうすると、この民活というものの金融面からの問題点というのはどうも納得がいけない点が多くなつてくるんですけれども、この内容はどうでしょうか。

○萩原政府委員 まず最初に、おわびを申し上げますが、先ほど八千六百億と申し上げましたけれども、

ども、これは八千五百億の間違ひでございます。訂正させていただきます。

それで今先生御指摘のとおり、一兆九百億のうち公団の二千四百億を除きますと、会社は八千五百億の借入金と調達をいたします。それで、その調達の中身は先生御指摘のとおりでございます。割引債を含む政府保証事業債が三千八百億、それから民間借入れあるいは開銀借入れで二千二百億、道路開発資金が二千五百億ということでございますけれども、これらのおおのの債券の発行というものは、先ほど申し上げましたように会社が調達をするわけでございます。そして、もし従来の公団方式というやり方をするといたしますと、さらに余計な国費が必要になるわけでございまして、この国費の調達をこの会社が民間の借入金を使って用立てをするということをお願いして、その点で民間の資金力の活用というものは従来の道路公団方式に比べて格段と上がっているというふうに考える次第でございます。

○上野委員 ところが、その中身の問題なんですよ。だから、会社をつくらなければ借りられない金というのはどれですか。

○萩原政府委員 まず、出資金は民間の出資金でございますが、借入金について申し上げますと、政府保証事業債、これが公団でもしこれだけのものを発行したというふうになりますと、非常に民間からの借入れをふやすことになりまして、これはやはり公団法を改正をするか何かしませんと、現実の形ではこのような借入れはできませんと存じます。

それから、この割引債の利息でございますが、先生御指摘のように、民間借入れは七・五%予定いたしております。これは現在金利が下がりますのでどうなるかという問題でございますが、少なくとも私も策定をいたしましたものは七・五%、それを七・一%で調達するというようなことは現在の公団方式ではできかねるというものでございます。したがって、今回法律で特

別の措置をしていただいて、七・一%の金利に抑えさせていただきます、こういうことをやっているわけでございます。

○上野委員 公団法を変えればできるというなら公団法を変えればいいので、わざわざ新しい会社をつくらなければならぬ理由は私はないと思うのです。中身をずっと検討してみればわかりますけれども、やはりこれは政府の出資金が、例えば利子の面でも、利子は何とか六%内に抑えようということである、ところが民間から借りる金は七・五%、これはどこから借りても借りられる利子です。そうすると、それを六%まで落とすために政府の金が入っている、もう無利子のお金も入っています。そういう形でやっているわけで、実はそういう意味ではこの会社の資金内容、資金計画を見ますと、これは会社をわざわざつくらなければならぬというのはどうも納得がいかない。

そういう意味では民活と呼べばいいことではないかもしれませんが、少しでも民間がお金を借りてくる、あるいは出資をした、三分の一、六百億のうちのおよそ二百億を出資をした、こういう形だから民活だということは言えるのかもしれないが、しかし本来の民活としては、これは民活という言葉が泣くような極めて安易なやり方である、こう言わざるを得ないのであります。

したがって私は、もしこの資金計画を実行するにいたしたとしても、やはりこの内容を大きく変えなければおかしな感じがする、この会社が責任を持って借りてくるというならもっと安い利子のものを借りなければいかぬのじゃないだろうか。政府は無利子のものも出している、それなのにこの会社が借りてくる金は、実は世間並みのものが二千二百億も入っている、あるいは政府が保証事業債を出す、政府が保証する事業債、割引債を含んでいるのです。三千八百億がある、これは七・一%という利子であります。そういうことなんで、こういう公共的な事業をやるには、しかも民活というかけ声の割にはこの資金計画については大変お粗末と言ってもいいぐらいの状態ではないだろ

うか、こう思います。

特に、この出資金の中に、地方自治体が出資をしない、出資をさせる、これも実は新しい関西空港や本四橋以来のやり方になっていますが、この地方自治体に出資をやらせるのも民活なんじゃないか、これはどうでしょう。

○萩原政府委員 地方公共団体に投資をお願いすること自体は、民活とまでははっきり定義すべきものではないとは存じます。しかし、このプロジェクトは非常に地方公共団体に与えます影響が大きい、インパクトが大きいということでございまして、何とか出資をしていただけないかというふうに考えている次第でございます。

○上野委員 そうすると、この地方自治体の出資は二百億ですから、大ざっぱに考えますと、神奈川県が百億、それから千葉が百億、東京都がどうなるのかわかりませんが、そういう割り振りになると思います。これはやはり地方公共団体にとって負担が相当大きいですね。しかもこの横断道だけじゃないんです。例えば千葉県などは幕張メッセというようなものも民活と称してやり始めています、それから最近では自治体の補助金カットされている、そういうことで県全体にしますと、やはり二百億近い負担増になっているように思えます。も

う既に行政改革という形で地方自治体の負担が大変大きくなってきている、そういう中でさらにこの国道をつくるのに金を出せ、こういう形になっていきますが、一体これを出せないという場合にどうするんですか。出さないという場合もどうしても出してもらおうというわけですか。これは自主的に出させることだろうと思うんですけれども、そこら辺はどうなんでしょう。

○萩原政府委員 法文の中は、地方公共団体が出資することができるという規定になっております。したがって、強制的に絶対に出させるんだというような先生御指摘のようなことは当然あり得ないわけでございますが、何とかこのプロジェクトのインパクトを御理解いただきまして、できるだけ三分の一ぐらいの御出資をお願いした

いということでございます。この法案をお認めいただいた後、関係機関、大自治省さんになると思いますが、そちらとも十分御相談の上お願いを申し上げます。

○上野委員 建設大臣にこの際お聞きしておきますが、今申し上げたような資金計画では、総理大臣や建設大臣が言っているような民活という立場に立ちますと、どうも民活にふさわしくない、そう私は思うんですが、これは内容をもう少し変えなければいかぬのじゃないでしょうか。例えば、民活といいながら地方自治体に二百億もの金を出資金を出させる、これは出資金全体の三分の一です。そういう高額の割り振りになっているし、それからこの借入金なんかも、普通の銀行から借りられる利子の金を借りるならだれでもできる話で、こんなばかなことはいないと私は思うんです。したがって、そういう利子の関係なども含めて民活だというなら、もっと民活らしく資金計画を立てなければ、私はどうも建設大臣が声を大にして民活を言っている内容にならない、こう思います、大臣、どう思われますか。

○江藤国務大臣 地方団体を加えてありますのは、これは地域開発にも大きな影響があるわけですから、この会社の運営の中でやはり大きな発言権と地位を占めていたところ、五項目の要望書も出ておるわけでありまして、そういう意味で地方自治団体の御参加をお願いしておるということでもあります。

これは、金利についてはおっしゃるとおりでありまして、前々から内部でも話しておるんです。特に、民間の人たちが入ってくるわけですから、これはもうわずかな金利でも安いのにしたことではないわけでありまして、案をつくりましたことの当座の措置としてそういう金利になっておりますが、現在低金利の時代にずっと入ってきたわけでありまして、この中でやはり一番有利なものを、会社が貸付いたしますと選んで利用していく、こういう形になっていくと思っております。

○上野委員 この資金計画については、今おっしゃいましたが、やはりこれは内容を改めなければいかぬだろうと思いますが、この点は今後の問題であらうと思います。

そこでこの会社なんです、この会社は「基本的な調査及び設計、敷地の取得その他建設省令で定めるもの以外の」建設工事を行うということになっていきます。ところが、この用地の取得などは公団で行う、責任が公団にある。それから公団が借り入れる二千四百億ですね、これは会社がやらないで、漁業補償なども、これは公団がやらないで、形なんですか。そうすると、この資金計画を見ますと、借入金の中で、政府引受債になっていきますが、公団が行う二千四百億というのはこれは会社に入れないで公団がこの仕事をやるということになっていくんです。取りつけ道路の部分とか漁業補償というのは会社がやらないで公団がやる、こういうことと理解してよろしいかどうか。

○萩原政府委員 先生が御指摘のとおりでございます。用地補償、漁業補償、そのようなものは道路公団が行うことになっておりますので、この金額といいますが、事業費は会社の経理には入らないということになるわけでございます。

○上野委員 この辺もちょっとおかしいのです。建設会社をつくりながら、建設の重要な仕事である部分は外してしまふ。そうすると、取りつけ道路というのは東京湾横断道じゃないんですか。

それから、漁業補償というのか、そういうことも公団がやるというのか、これも、会社をせつかくつくりながら会社で責任持たないで公団が責任を持つという、こちらにも全く特殊な会社の形をとっています。これは一体どういふことなんですか。この純然たる横断道の道路、海の中だけのことを公団でやるということなのか、その前段になると思うんですが、漁業補償のやり方はどういうやり方であるのか、お伺いします。

○萩原政府委員 現実に工事を実施いたします際

にいろいろな問題が出てまいります。このような工事方法でやるとか、あるいはそのための魚の問題がどうなるかとかいうことでございします。漁業補償であるとか用地補償を実際に行いますのは道路公団でございしますけれども、その会社が全然それにタッチしない、我関せずという形で公団が全部それを解決して、あと会社は仕事をやるだけだということでは、実際に工事は進みません。先生御指摘のとおりでございます。

したがって、主体はといいますか、交渉主体は道路公団でございしますけれども、当然のことながら、その経緯というもののについては会社は十分熟知していなければ工事ができないわけでございます。そういうことのあるいろいろな協調関係というものは、この法律をお認めいただいた後に、道路公団と会社で取り結びます協定の中に取り込むことになるかと存じます。ただ、金の支出は先ほど申し上げましたように公団から支出する、こういう形態をとっているわけでございます。

○上野委員 そのところがどうもよくわからないのですけれども、建設事業を行う会社がつけられていくのに、海底はまた別の公団が仕事をやるという、一貫性がありません。その必要というのはどういふことからきているのですか。

○萩原政府委員 この会社は、先生も先ほど御指摘いただきましたように、商法上の一般の会社でございします。関西空港株式会社その他の特殊法人ではございませんので、いろいろな権限がございしません。そういうことで、対外調整をこの会社が行うということについてはいろいろな困難が伴うであろう、その会社はその権限を付与することも考へ得るわけでございしますけれども、非常に実際の事業の進捗が難しからうというのを考慮いたしまして、対外調整の問題は道路公団にやっていただく、そしていろいろな交渉の経過というもののについては当然のことながら会社も熟知している必要がある、こういうふうな考へておる次第でございします。

○上野委員 だから、そういうふうなやってまい

りますと、この会社というのは建設の仕事を実体的にやるといふ形だけになってきますね、だんだん。

そうすると、そこで疑問になるのは、本来なら公団や国でやるということになれば入札なども行われる。かなり公平を期すところがある程度でございします。それから、前も質問いたしましたが、どうもこういう大きな仕事になると、地元産業とか地元企業、それから中小企業が無視される、こういう形になるわけなんですけれども、そういうことの心配が当然これは出てきます。

これを見ますと、会社がトンネルをつくりたり橋をかけたりますことを、その事業の面は全部任せられるわけですから、そうするとこれはあれですか、会社で入札をしなくても、会社を選んでおまねのところで仕事をやれと、こうやれるわけですね。そういう形になりますね。その点はどうか。

○萩原政府委員 先生がおっしゃっている契約方式は、恐らく随意契約方式のようなものでございします。恐らく随意契約方式のようなものでございします。恐らく随意契約方式のようなものでございします。恐らく随意契約方式のようなものでございします。

確かに、一般の会社でございしますから、法的には一般公開入札あるいは指名競争入札のようなもので受注者を決めなければいけないという法規には当たらない、適合しないわけでございします。したがって、随意契約方式で契約するということも当然理論的には可能であるということとございします。

しかし、その事業の実施というものにつきましましては、道路公団あるいは先ほど大臣もおっしゃいましたように地方公共団体からの出資がございします。その会社の経営というものについては、当然のことながら、適正な発注というものが保持されるような規制といえます。規範が働くであろうというふうな我々は考へておるわけでございします。したがって、その会社がどのような形で最も適正な競争をさせた上でいろいろな仕事をやっていただくかという問題もここで規制がで

るでしょうし、また、先生御指摘の、例えば地元企業の受注機会の確保というふうな問題も、いろいろ株主として発言権が出てくるわけでございします。

そのようないろいろな形態といえますが、規制といえます。法に基づかないいろいろな規制というものによって、適正な事業の執行が図られるのではないかと、いふに私どもは期待をいたしておる次第でございします。

○上野委員 ただ、例えば関西空港も、会社のつくり方は違いますが、やっぱり民活といつて同じような資金の集め方をやっていますね。これはそう聞いていますが、その関西空港の場合には、やっぱりいろいろなところの会社から人事の面でも入ってくる。そういう中では、建設省とかあるいは地方団体の部局がやっていると競争入札はなかなかとり得ない。なぜかという、情報があんな漏れちゃうというんですね。それぞれの会社から来ているから、あるいはそれぞれのいろいろな団体から入ってきていますから、その秘密の保持ができないというのです。

そういう意味で考えますと、なるほどそうだろうと思うんですね。だから、ある意味では会社といふのは仕事の分捕りの場にもなりかねない。あるいは適正なおつしやいしますけれども、それを保証するものが何もありません。ですから、こちら辺のところは、いかに悪いんじゃないでしょうか。そうすると、例えば仕事の予算についても、この工事はどのくらいの手算でやるかということについても、高く工事費がかかる可能性もやっぱある、その歯どめが実際はない、そういう形になります。

そういうことをずっと考えますと、この会社といふのはどうも悪く言うと談合の場になりかねない、工事の問題では、それから、入札といつても形式的な入札であつて、これはまさに談合の上での入札ということになりかねない。そういうことが考へられますが、あなたが言う規制ということのことでどのような形で公共性を維持しようとするの

か、それから公正な入札を保証するのか、この点はどうでしょう。

○萩原政府委員 会社と公団が締結をいたします最初の協定でございしますが、その協定の中にはもう金額が入っているわけではございません。この金額がこの工事をやりましょうというふうな金額が入っているわけではございませんから、それで自由にどんな値段が上がってしまおうというふうなことは、もしもそういうことをいたしましたら、会社が持ち出しということになってしまいます、そうすると、会社の経営がおかしくなってしまう、その点で、そういうことは自動的に規制できるであろうというふうに申し上げている次第でございます。

むしろ私も懸念をいたしておりますのは、ダンピングによりまして非常に安く発注をいたしまして、その結果それが下請企業に及ぶというふうなことがあつてはならないということを逆に懸念をいたしているわけではございまして、その点につきましては、先ほど申し上げました道路公団なり地方公共団体の出資者の資格を持つていろいろアドバイスなり規制をすることができるといふふうに期待をいたしているわけではございまして、むしろ実体としては民間会社でございまして、先生の御指摘の逆の結果を私も懸念をしていて、というふうに申し上げさせていただきますと存じます。

○上野委員 いや、ダンピングの心配はないですよ。だって、これは会社自体でもいろんな会社が、発注するところの会社は皆株主で入っているんですから。株主で入っているし、役員にも入っているから入っているんです。だから、そういう会社が、仕事はおれのところはこれだ、おれはこうだということになるわけですから、そんなダンピングの心配はない。むしろそうじゃなくて、さっき言った公正な入札というふうなことをやらなければいかぬと思うのです。これは公共的な仕事でしね。資金計画を見たって政府、自治体の金で成り立っている。そういうことですから、したがってその公正な競争入札というふうなものが

どういう形で保証されるのかというのを聞いていんですよ。その点はどうか。

○萩原政府委員 この仕事の受注がすべて出資者によって行われるかどうかという問題に帰すると思いますが、私ももといたしましては、出資者と事業の実施というものは別物ではなからうかというふうに考えている次第でございます。したがって、先ほど申し上げましたような懸念を私も抱いているわけではございませんけれども、いわゆる競争入札という入札形式がよろしいか、あるいは現実には随意契約という契約方式も特殊な工事の場合にある得るわけではございません。ただし、そのときに値段が不当に高くなるといふようないろいろな問題がございしますので、そのときに適正な競争が行われるようにということについては十分配慮していくつもりでございます。

○上野委員 それじゃ、もうちょっと会社の内容について伺います。

きょうは道路公団の総裁に来ていただいたんですが、高橋総裁にお聞きします。この会社のつくり方あるいは運営については公団は相当な責任があるように法律上はなっていますね。いろんな協定、建設協定を結ぶ問題とか管理協定とか、これはもちろん建設大臣の認可を受けることにはなっているけれども、その主体は公団になっている。それから公団は三分の一の出資をする。まとめて三分の一の出資をするのは公団だけなんですね。だから、これはいわゆる大株主です。したがって、ほかのところはばらばらですから、自治体といつても幾つかの自治体で二百億ということですから、そうなりますと、公団の責任というのは非常に大きい。しかし、実際の仕事は会社がやる。公団は、どっちかという、会社じゃやれないような困難な仕事は公団でやる、こういう形になっていきますね。

それで総裁、そういう会社を抱えて公団がこれから仕事をするわけですが、総裁としては、今申し上げたようなことを含めてどういうふうな

お考えでありますか。まずその考え方あるいは決意も含めてこの際伺いをしておきたい。この際、抽象的な決意じゃ困りますので、具体的に今までの議論をしておること、きょう以外のことも御存じだと思いますが、それらの問題を含めて、この会社の運営全般あるいは会社の人事などについて、もし見通しがあるならお聞かせをいただきたい、こう思います。

○高橋参考人 東京湾横断道路につきましては、建設省が昭和四十一年から十年間調査した後、私も日本道路公団に調査の指示がございまして、現在まで十年間の調査を行っております。いよいよ本格的に工事にかかる状況になったわけではございますが、この東京湾横断道路につきましては私どもの仕事そのものだということに認識しております。と申しますのは、私どもが建設大臣に對しまして一般有料道路として認可を求めることになります。したがって、建設大臣から許可がおりますと私どもの仕事であるというふうに認識しておりますので、そのつもりでみずから漁業補償なり船舶の補償なり用地買収等をやるつもりでございます。

ただ、最近の大きな世論として民活、民間資金の活力ないしは民間技術の活力ということとは非常に大きな問題になっておりますので、政府は東京湾横断道路株式会社をおつくりになって、その会社は民間の力によって資金を集め、また技術を集中し、効率的に仕事をやろうというふうに計画したもので、私どもも全力を挙げてこの事業に協力する必要がありますというふうに考えております。

先生から人事その他についての御質問があったようでございますが、これについては全く私どもは今の段階では申し上げることはできません。これは恐らく政府の方で決めることと存じますので発言は控させていただきます。

○上野委員 大分積極的な発言がございました。そこで、私どもはこの東京湾横断道路を検討するに際して、今おっしゃったように道路公団で調

査をされてきた、これは中間報告という形で昨年の九月に出されています。この中間報告から今度は一挙に、結果的には一挙に仕事に入るといふ感じがするんですね。一部昨年度の末というところで三月いっぱいまで調査をやる点が残されている、こういうことではしたが、この点でこの横断道路の調査がまだ完全に終わっていない、我々に最終調査が出てこないという現状で、もうこういう法案が出てきて議論をせざるを得ない、こういう状態になっているんです。この点は道路公団はどう考えているんですか。その調査の内容がどこら辺まで出るとなるとまとまった最終的な調査が出るのか、その点はどうでしょう。

○戸谷参考人 お答えいたします。

日本道路公団は、先生先ほどお話しございましたように、経済調査、環境調査、技術調査、船舶航行の調査などの調査結果の概要につきましては、昨年の九月に中間報告として公表いたしました。しかし、船舶の航行調査、漁業調査につきましては、その後引き続き委員会等で検討を続けておりますが、昭和六十年度までの調査成果を昭和六十一年度の早い段階に取りまとめまして公表する予定でございます。それから環境調査、これにつきましては、同じく昭和六十一年度の早い段階に、環境影響評価の手続の中で環境影響評価準備書という形になると思いますが、公表する予定でございます。

○上野委員 私は、国会というのはそう長くなるわけじゃありませんので、どうもよくわからぬのですけれども、まだこの調査報告すらまとまったものが出てないのに、もう仕事の方はほとんど始まっているという、こういうこと自体が、私はやはり東京湾横断道路というのは、これは焦っている、急いでいるという感じを持つてののですけれども、こころの辺の關係は、これはどう考えればいいのか、建設大臣、これはちよつと仕事を開始するのが早いんじゃないですか。まだこれは調査が終わってないですよ。まだ全部出てきてないです。

○江藤国務大臣 御承知のように、昭和四十一年の四月から建設省が調査に入りまして、そしてこれを道路公団に引き継いでから約十年になりました。先般中間報告が出ましたことも御承知のとおりであります。その間に経済調査、環境調査、もろもろの技術的な調査からやっておりますわけでありまして、大抵事前の調査においてはし尽くされてきた、準備は整ってきたと思っております。詳細について何か御疑問がありましたら、政府委員から御答弁をさせていただきます。

○上野委員 それで、これは調査をいただいた資料をずっと見ますと、確かに現状については出てくるんですが、だけれども航行の問題なんかでも船はこれだけ停泊しますよ、それから災害時はこのくらいですというふうなところについて出てくるんですが、しかしこの橋ができた場合には、横断道ができた場合にはどういふふうになるのかというところについては極めて簡単にしか触れられてない。そういう調査結果が明らかじゃない、そういう実態なんです。特に我々が重視をしております漁業の問題、それから船舶の航行調査の問題、これなどはやはり明確にされてない、一体橋ができたらどうなるんだということが明らかにされてない。その点を私は指摘しているんで、その点おかしくないでしょうか。

○萩原政府委員 先生御指摘の漁業の問題あるいは船舶航行の問題については、道路公団におきまして委員会の場である程度の御議論をしておりますけれども、これは正直なところ、相手のあることでございまして。我々はこう考えている、事業実施側の日本道路公団はこう考えているというところでございまして、漁業側といたしましては、これではもうちょっと考え方が甘いのではないかと、いろいろな御議論が出来るかと存じます。これはもう現実には漁業補償のいろいろな下交渉、それから本交渉という段階で順次詰めていくものでございまして、このレポートを、あるいはその中間のものをごらんいただいて、現状の分析はある程度進んでいるけれども、対策について弱いではない

かというふうな先生の御指摘がございしますが、その御指摘は今申し上げたような理由で、これは余りこちら側の考え方を明確にあらわして、リジッドに主張すべきものではないという配慮もございまして、ある程度のものでとめておるわけでございます。これはこの法案が御承認いただけてから、事業化が本決まりになりましたら、おきまして、いろいろ交渉の段階でおのおの言い方を御議論し、協議を進めていく、こういうふうな御理解を賜りたいと存じます。

○上野委員 それじゃもう万全の調査が終わっているようですから、ただ我々には知らされてない、こういうことのようにですが、やはりこれはもうもつときちつと調査の最終報告書を出して、その上で本来この委員会で議論するのが当然だと思ひますが、そういう意味では資料は足りない。私は中間報告についての調査の内容も少しいたしましたが、とてもこの内容を検討している時間がないうくらい時期になって初めて来るというふうなことでございしますが、そういうことであるなら具体的に伺いをいたしたいと思ひます。

そこで、まず大気汚染の問題なんですけれども、この中央公害対策審議会環境保健部専門委員会では報告書を出して、けさの朝刊にずっとこの問題が掲載をされております。問題はNO₂、二酸化窒素の問題なんですけれども、これは自動車の通行量と公害問題が大きな問題になってます。

そこでこの二酸化窒素、これの問題としてはどういふふうになっているのか。まずこの千葉県と神奈川県は認定患者の多いところなのでありますが、四十九年から六十年にかけては認定患者が七倍になっている、七倍にふえている、こうなっております。したがって、公害は終わってない、むしろこれからだという感じを強く持つわけでありまして、そういう意味で報告書はまずこの公害のNO₂のひびきを複合汚染の観点から、大変灰色の判断をしておる、こういうことになります。そこでこの認定患者が七倍増になっている、これはもう車の交通量がふえればふえるほど、これがふ

えているということであらわしているんだと思うんですね。四十九年に一万四千人の認定患者が六十年には九万四千二人になっている、こういうことになっておりますが、この点については、これはどこで答弁してもらおうのか、こういう公害について建設省はどう考えておるのか、これが第一点です。

それから横断道の取りつけ口の大気汚染についてはどういふ判断をされているのか、現在は一体この状態はどうであるのか、それから三万台のときにはどういふ大気汚染の状態になるのか、それからさらに二十年後には六万台ということ想定をされておるんですが、この六万台の場合のNO₂は、一体どういふ量になるのか、この点をお伺いをいたします。

○萩原政府委員 大気汚染の問題の中で、先生御指摘のNO₂の問題は非常に難しい問題でございまして。これは本来は自動車の発生源対策の問題も根本にはあろうと存じますけれども、まあ発生源対策とは別にいたしまして、大気に対するどのような影響を与えるかということにつきましては、細かくは先ほど戸谷理事も御説明ございました環境影響評価の系統の中で細かいデータを御示しして皆様の御意見を賜り、それに対するいろいろな対策なり考え方を御示していく、こういうことで御議論いただくことになろうと存じます。

一般的に申し上げますと、この東京湾横断道路周辺のNO_xは、中間報告で川崎地区で日平均値の年間九八%値が〇・〇五七ppm、それから木更津地区では〇・〇二五ppmというふうに報告をされておられます。そして横断道路ができました後の予測値につきましては、浮島地区の工業地帯の一番端で大体NO_xは〇・〇〇一ppm以下と予測されることから、この影響は少ないのではないかと、この中間報告で予測をいたしておりますし、木更津地区につきましても横断道路の道路端におきまして、年平均値のNO₂が〇・〇〇三七ppmというふうに予測をいたしておりますし、木更津の中島の五十八年度NO₂の年平均値

が〇・〇〇一ppmでございまして、こちら辺から見て、環境保全目標は十分下回るといふふうに数字で示しているわけでございまして。一般的に、特に川崎地区におきましては、この横断道路ができることによりまして、自動車の走行はかなり海岸部に寄つてまいります。その結果、内陸部の自動車のNO_xによる汚染というものがむしろ海岸部の方にシフトをいたしまして、環境全体はよくなるのではないかと、いふふうに私は定性的には考えておりますが、数字的にはただいま申し上げましたようなものが中間報告に報告されているわけでございまして。

○上野委員 そうすると、その環境調査は、NO₂についてはこれからどういふ形で調査をされるのですか。今出た数字というのは、これはもう最終的な判断ですか。

○戸谷参考人 中間報告において測定いたしました現況は現在も変わっておりませんと考えますので、この数字は一応このままでお諮りすることになろうかと思ひます。

○上野委員 残されている時間も大分少なくなつてまいりましたので、続いて環境の問題の中では、山砂の使用が大変多くなつておられて、千葉県、山が次々と地図の上から消えていっている、こういう現状がございまして。したがって、千葉県においては山砂をとることをかなり規制もいたしておりますが、これについてどのような運搬のやり方でやるのか、その点はどうでしょうか。特に千葉県のダンブ公害、これはすべてほとんど山砂の運搬にかかわる問題なんですけれども、こういう仕事が始まると、一体どのくらいのダンブが千葉県を通る形になるのか、この影響などは調査をされているのかどうかお伺いしたいと思ひます。

○戸谷参考人 お答えいたします。多分、千葉県側から採取する土砂の量は一千万立米程度であらうかと予想されますが、極力環境に影響の少ない方法を選びたいと現在検討しております。例えば、ベルトコンベヤー方式を陸上部

ではできるだけ使おうとか、当然でございますが極力海上輸送を利用するとか、そういうような点につきまして十分配慮してまいりたいと考えております。

○上野委員 そうすると、この山砂は全部千葉県からとるのですか。

○戸谷参考人 現段階では東京湾周辺ということと考へておりますが、千葉県がかなり多くなろうかと予想しております。

○上野委員 横断道だけがこの砂をとるのではなくて、川崎方面から横浜方面、特に横浜の埋め立て、開発が盛んに行われておる、こういうところに皆とられておるわけなんですけれども、そういう形の中でさらにこの一千万立米を千葉県から運び出す、こういうことだと思ふのですが、極力と言ふけれども、どの程度のことを考へておるのでしょうか。ほかに砂はないでしょうか。あるのですか、とれる場所というのは、そのところを明確にしておいてください。

○戸谷参考人 実施に当たりましてはなお検討を深めますが、御指摘のようにあらかじめ千葉県が採取地になるのではないかと考へております。

○上野委員 先ほどの答弁の中で、大気汚染の問題について、六万台になったときには一体どれだけのNO₂になるのか、これは答弁なかったのですけれども、これはどうでしょうか。

○萩原政府委員 先ほどお答えいたしました数字は、六万台になったときの数字でございます。ちよつと御説明が欠落しておりますて失礼いたしました。

○上野委員 三万台の場合はどうなりますか。

○萩原政府委員 六万台で一応予測をいたしまして環境保全目標を達成いたしておりますので、三万台については特に記述をいたしてございせん。

○上野委員 だけれども、これは十年後にでき上がったオープンするときには三万台でしょう。そのときの子測をしないというのはちよつとおかしいと思ひませんか。六万台になるのはそれか

らさらに二十年後、だから今から見ると三十年後の話、あなたが生きているかどうかちよつと……。

○萩原政府委員 こういう環境の問題につきましては、やはり最悪といひますが、悪くなった時点でその状況をチェックをいたしまして、それが環境保全目標を達成しておれば、当然のことながらそれ以前のときにはそれ以下であるという認識を持ってこういう手順をつくっている次第でございます。三万台ということであれば、当然のことながら現状とその六万台の間に入るわけでございまして、そういうふうに認識をしておる次第でございます。

○上野委員 それから、先ほど答弁がありました、漁業調査との関連では、漁業がどうなるのかという点については漁業補償の関係で出せない、こつと考へておるのですが、漁業補償に關係ある人だけが漁業に携わっているわけじゃないのです。東京湾の漁業がどうなるのかということについては、やはり明確にしてみたいといふかぬのじゃないでしょうか。その点の調査を明らかにしてくれませんか。

○戸谷参考人 基本的には現在の漁業が継続されるというふうな状態と予想しております。

○上野委員 そういうことを言うから私もはますますこの調査についての疑問を持ってくるので、現状やられると言つても、例えば何回も言っているように去年は青潮が出ていたでしょう。それでアサリが全滅しているのです。東京湾の漁業の中では、アサリというのは重要な地位を占めているのです。これはどう考へても、やはり開発行為の結果なんです。これからまたいろいろなことが、特に人工島などの建設、それから橋の部分、これは工事と相当海をかき回すわけですから、それはなるべくやらないようにすることはわかっております。わかるけれども、そうやってもいづれいろいろな影響が出てくるわけで、やはりそういう影響については、これだけ十年間もかけて調査したというのなら、そこら辺のところは明確であつてしかるべきではないですか、その点どうで

すか。

○戸谷参考人 先生の方から青潮等の影響につきまして御指摘がございましたが、そのようなことも含めて、そのような発生がないような工法、施工方法等を十分御相談しながら選ぼうと思つております。

○上野委員 ないようなと言ふけれども、現状についての、青潮はどういう形で発生するかというところが当然調査の中に出てこなければおかしいと思ふのですが、そういうことはないのですよね。そういう具体的なことは明らかにされてない。それでは、漁業調査をこつと三月末に完了するということになっていますが、これはいつ公式に発表されますか。

○戸谷参考人 既に年度がかりましたが、本年度のできるだけ早い時期、夏には公表したいと考へております。

○上野委員 そういうのは、大事な点だと思つておる点については国会の審議を終わつてから出すというわけですね。

それでは、それともう一つ、環境アセスメントをやるといふことになっていきますね。これは何カ月かかるのでしょうか。したがつて、これはいつこの工事、事業を開始するといふのは一体どういふことになりますか。それから、会社の設立については一体いつごろになるのか。着工と言つていけるけれども、これからの日程を聞かせてください。

○萩原政府委員 ただいま御審議いただいております法案が認めただければ直ちに日本道路公団は環境影響評価の手続に入りたいといふように私も思つておりますし、またそのように日本道路公団に指示をいたしたいといふように考へております。

環境影響評価の手続は、昭和五十九年の八月に閣議決定されました手続に基づきます。私もいたしましては、大体九カ月くらいは必要ではないだらうかといふふうに予測をいたしております。この環境影響評価の手続が完了いたしました後に事業の認可、許可を与えるということが先ほ

ど申し上げました閣議決定の手続の中に決められておりますので、この手続が完了いたしました後に道路整備特別措置法に基づきます一般有料道路の許可事務を日本道路公団と実際にとり行うということになりますので、着手はその認可がおりてから後ということになります。

また一方、会社の方でございますが、この会社は商法に基づく一般の株式会社でございますので、この設立は自由でございます。ただ、この道路整備特別措置法に基づきます許可がおりませんとこの法律に基づきます建設事業者としては認定ができませんのでございまして、この法律に基づきます会社の運営は特措法に基づき許可がおりた後に働く、こういうことにならうと思ひます。その事前に会社の形態でいろいろ設立をされるということとは、これは商法上の手続をとれば可能でございます。これは商法の設立と事業の実施というものがびたり一致といふことではございせんが、この法律に基づきます建設事業者は事業の着手、いわゆる認可の後の着手と同一な時期になるといふふうに御理解をいただきたいと存じます。

○上野委員 環境アセスに九カ月かかるということになりますと、六十一年中には会社の設立その他のことは間に合ふのでしょうか。事業開始といふことが年度内に間に合ふかどうか、この辺はどうでしょうか。

○萩原政府委員 現在の国際情勢といひますからこら辺を考慮いたしますと、できるだけ早くこの事業を動かしたいといふふうに私も考へております。したがつて、環境アセスメントをできるだけ早くその手続を完了し、事業に一日でも早く着手をいたしたい、こういうふうに考へております。六十一年度中の着手はもとより、六十一年度中の中でできるだけ早く着手をいたしたいといふふうに考へておる次第でございます。

○上野委員 そこで、環境アセスなんですが、その内容をもうちよつと我々にわかるように、何と何をやるのか、それからさつき中間報告が最終報告という形で出てくるのが夏だとおつしやつたん

ですけれども、夏といつても大分期間が長いので、ところが水産資源協会などによれば印刷が終わつてもう六月には出せる、こう言っているそうだけれども、六月というのは夏じゃないですね。六月も夏に入るのである。そうすると、これ、六月に出せるんですか。六月に出すということになるのか。それも参議院ではどうもそこに出すという答弁が大臣からあったとも聞いているのですが、その点と、今の環境アセス、影響調査、これは何と何をどのようにやるのか、主だったやり方について教えていただきたいと思ひます。

○萩原政府委員 環境影響評価でございますけれども、これは私どもの技術指針という中でこういう項目についてやるようにというふうな決めがございます。それによりまして、設置に對しましては、海水の流れ、それから水質、海浜の地形、生物、レクリエーション地それから景観、こういう問題についてのおおの環境保全目標を定め、その変化を予測して環境保全目標と比べてどうかということとを記述することになります。それから供用、これは実際に道路が供用ということでございますが、供用に当たりましては大気質、騒音、振動という三項目を考へております。それから、工事に当たりましては水質、底質それから生物、騒音、振動、それから辺の項目について原則的には記述するということになっております。その他、この東京湾横断道路の特殊性にかんがみてその項目を追加するということとは当然あり得ることでございます。

なお、先ほど報告書はいつごろ印刷できるかという御指摘でございますけれども、夏というあれでございますが、六月ぐらいいは先生御指摘のとおり何とか印刷を完成させたいというふうに考へております。

○上野委員 そこで、運輸省が人工島を利用して何か国際交流ビレッジとかというものを構想されておられる、こういうことなんですが、マンションとか学校とか国際会議場とかこういうものをつくるほど巨大な島をつくるということになると、現在

の我々に説明された横断道の構想と大分違つてくる、こういうことになるわけですが、どうもこれは一説ではこの国会を通じてから会社がどういうものをつくらうとこれは自由だ、こういう考え方もあるようです。

（委員長退席、東家委員長代理着席）
しかし、この法律の建前あるいは横断道の問題からいふと、これはもう全然別のもので考へられるのですけれども、建設省はどう考へておられるのか。今の人工島をこういう拡大して考へる考へ方があるのかどうか。

それから、建設省がどう答へられるかわかりませんが、きょう運輸省からも来ていただいておりますので、この構想というのは一体どういう意図で出されているのか。今度の東京湾横断道の設計その他とは特に関係ないんだけれどもその後には何かやろうとしているのか、この点を明確にお答へいただきたいと思ひます。

○江藤國務大臣 そういふ話が委員会であつたといふことですから、けさ運輸大臣に問ひ合せてみましたところ、これは昭和五十五年ごろに全五、六カ所埋立てていろいろなものをつくらうと考へたといふ計画が実はあつたわけで、とりたててこれが決定したわけでも何でもありません、こういうことでございます。

○萩原政府委員 先生御指摘の人工島でございますが、現在私どもが考へておりますのは、川崎側、木更津側ともに東京湾横断道路のために必要な規模で計画をいたしております。したがひまして、もし別のことを例へばこの会社がやるということになりますと、これは私どもの道路計画とは別のものになりますから、別途その計画につきまして環境に与える影響等に関する調査を行つて、それで別途環境影響評価の手続を踏んで、そして事業化するかどうかというのをいろいろ御議論いただくといいことになるわけでございます。私どもは道路ではそういうものは現在のところ考へておりません。

○上野委員 そうすると、もう一度念を押します

が、東京湾横断道との関係ではこれは将来ともに考へられない、こういうことでよろしいですか。

○江藤國務大臣 現在のところそのとおりでございます。

○上野委員 現在と言つたつて、これは建設工事に十年かかるのです。それから採算がとれるまでにはさらに三十年かかるのです。そういう長期なので、現在と言われると困るのです。考へてなといふふう言つてもらへばいいのですけれども。

○江藤國務大臣 東京湾横断道路との関係では考へておりません。ですから、そういう問題が出てきましたらこれは新たな事項でございます。その時点がもし来たらこれは新たな対応をしなければならぬ。しかし我々は考へておりません、こういうことです。

○上野委員 それで、東京湾横断道の建設に伴つていろいろな不安があるいはできることによつて我々被害を受ける、こう考へている人たちが大変多いわけでございますが、その一つに海上交通の問題がございまして。特に船舶航行の問題がございまして。そこで明確にしたいのは、これは海上保安庁にお答へいただきたいのですが、三分の二がトンネルになつて残りが橋といふことなんです、そのことによつて確かに川崎側の方は航行上の問題はなくなつたと思ふのですけれども、しかし問題は、現在が大変な状態にあるといふことが前提なんです。現在でもこの東京湾は常にラッシュの状態が船舶の航行にある、こういうのが現状です。

そこでお伺ひしますが、この人工島はやはりできる。その人工島との関連で、航行についてどういふ影響をもたらすのか、安全性は大丈夫なのか、この点を端的にお答へいただきたいのです。

それから災害時、台風とかなんかに船の泊まる場所、海難の発生とかその他の関連もしますが、避泊地の方は全体の中でどれだけ減るのか、この点を明確にしたいでございます。

○酒田説明員 お答へいたします。

まず第一点の人工島などの構造物の設置による海難発生に与える影響でございますけれども、横断道路の建設によりまして川崎沖及び木更津沖に人工島、木更津側には橋梁が設置される予定でございます。これらの構造物の設置に伴ひまして、付近の海域を航行する船舶に對しまして構造物への衝突とか乗り上げといった海難の発生、それから構造物が存在するために死角の発生、それからレーダー偽像等の電波障害の発生といった航行安全上の影響が考へられると思ひます。

これらの影響及びその対策につきましては、現在、専門家等より成る委員会の場におきまして検討を行つておられるわけでございますけれども、海上保安庁といたしましてはこの委員会の結論等を十分踏まへまして、きめ細かな安全対策が講じられるよう対処していきたい、こういうふうに考へております。

それから第二点目の避泊地の問題でございますけれども、この影響につきましては日本道路公団の実施しております船舶航行調査の一環といたしまして、現在、先ほど申し上げました専門家等による委員会におきましてあわせて検討が行われておるところでございます。

具体的に申し上げますと、東京湾におきまして実際の台風来襲時の船舶の避泊状況のレーダー写真の解析、それから船舶の実態調査等を実施いたしまして、湾内の避泊需要数それからシミュレーション等によりまして避泊隻数の推計、さらには横断道路の建設に伴ひます避泊地の減少の程度等の避泊地に与へます影響と対策につきまして現在鋭意検討しているということでございます。この辺の具体的な結論が出ました段階におきましてきめ細かな対策を講じてまいりたいというふうに考へております。

○上野委員 今もう仕事にかかろうというのにまだ検討というのはどういふわけですか。この調査の中で、これは公団がやっているわけですから道路公団から答弁をいただきますが、東京湾横断道路建設計画に関する要望というのが出されています。これは日本船主協会、日本内航海運組合、連合会、日本旅客船協会、全日本海員組合、日本パイロット協会、日本船長協会、日本航海士会、これらの七団体から、基本的にはこの横断道路に反対だ、今より東京湾を狭くするようなことについては賛成できない、こういうことで要望が出され、その安全について対処するように、配慮するように要望書が出ていますが、これとも関連をして今の問題を聞いたわけですが、道路公団の調査では一体どうなっていますか。泊地の問題、それからただけの影響があるのか、この点はどうでしょうか。

○戸谷参考人 例えば台風時の避泊の影響につきましては、実際の避泊の状況を解析するなど調査をいたしました。影響等についても十分調べておるわけでございます。

それで、これらの対策は、漁業補償等も含めましてそういうような問題が実際に十分議論されてから着工と申し上げますが、実際に工事をする段階はもう少し先になろうかと思えますし、それまでにこれらの問題は十分解決されるものと考えております。

○上野委員 だから、具体的に聞いているのです、どれだけ減るのか、どこまで減るのか。だれが考えても全然答弁になっていないでしよう。

○萩原政府委員 船舶航行に関する調査については、現況の調査を今ずつと積み上げてまいっております。そして、今後これの安全対策についてどういふ問題があるかということでございますが、これについては、今先生御指摘の七団体も含めまして委員会を作成していただいで、いろいろな御意見を承っているところでございます。

現在までのところ、ただいま海上保安庁の方からも御指摘をいただきましたようないろいろな問題点がございまして、この問題点を解決できるような個々の施設、どういふ施設をすればこれができるかという点についてお互いに案を協議しているところでございます。工事までにはこの協議を完全に成立させていただきます。これは漁業補償と同じでございますが、そういういろいろな協議が成立した後で工事に着手できるということでございます。両側から鋭意御意見を出し合っ

ていただいで対策を今詰めているというふうな御理解を賜りたいと存じます。

○上野委員 私はもう二年前から、足かけ三年になるけれども、その前のときから、東京湾には本当は二百三十五隻分の泊地が必要だと、ところが現在は百二十六隻分しかないのだ、いろいろな形で少なくなっている。そこで横断道ができたなら、人工島と橋の部分を含めて、これは数として間違いない減るわけでしょう。だから、幾ら減るのかというところはいまはもうはっきりしているでしょう。まず、それを聞いています。

それから、対策としては、レーダーの死角も出るし人工島そのものが航行にとっては邪魔になるわけですが、そういうことに対してどうするのかわけらば、何年ものかからなくとも、一カ月もあればできるでしょう。

○酒田説明員 お答えいたします。

先ほど申し上げましたように、避泊地の問題については現在委員会において検討を進めておるところでございますが、あくまでも委員会の場で専門家の御意見等を十分いただき結論が出されることになるわけでございますが、影響の程度の概略ということで私も私なり、一つの試算を申し上げますと、昭和五十八年の台風五号、六号の際においては、東京湾内には三百三十六隻の船舶が避泊していましたが、このうち、横断道路の人工島と橋梁が設置された仮定いたしました場合に、これらの構造物の外側から二千メートルの海域内に避泊してました船舶を数えてみますと十三隻、これは全避泊船舶数の約四割でございます。ただ、これは私どもも一つの試算でございます。

いまして、こういうことも含めて委員会においてさらに検討を進め、横断道路がどういふ影響を与えるかということをやっていくという手順になるわけでございますが、海上保安庁といたしましては、今申し上げましたような一つの試算を前提にいたしますと、現時点では、横断道路が避泊地に与えます影響は重大なものではないというふうな考えでおります。したがって、そういう認識のもとに本件について詳細かつ具体的な検討を今後進めてまいりたいと考えております。

○上野委員 時間がなくなりましたので、最後に要望をしておきたいと思えます。

今の答弁では私は納得できないのです。随分前から指摘されて何年もかかって調査しているものが、結論がまだ出ないと言っている。これは、出ないのは重大だからでなく、重大だから結論が出ないのだと思うのです。だから、その点ばもって明確にしてください。海上保安庁は主体性がなさ過ぎます。海上保安庁はそのことの専門家なんですから、自分のところではこれだけの問題があるということを明確にして、それに対して建設省どう考えるか、あるいはどう対処するのかというのをやるべきであって、何年かかっても結論が出ないような委員会、委員会というのは何をやっているのかは知らぬけれども、そんなばかな話はない。したがって、これも早急に結論を出して発表してもらいたい。我々に資料を提供してもらいたいと思えます。

それから、こういう仕事は国民のコンセンサスが前提にならなければならぬのに、この出されている調査の概要を見ますと、現状についてはある程度出ているけれども、橋ができた一体どうなるのかということについては明確じゃない、非常に中途半端になっている。したがって、この辺についても六月に発表する際には明確にしてもらいたいと思えます。

時間が参りましたので、以上で私の質問を終わります。

○東家委員長代理 上野先生、答弁を求められておりますので……。日本道路公団戸谷理事。(上野委員「明確な答弁を一回でいいからやってください」と呼ぶ)

○戸谷参考人 ただいま海上保安庁さんの方からお答えになったような内容でございますが、取り扱う範囲が、影響の範囲を公団の方は若干広めております。

一例といたしまして、昭和五十八年の台風五号、六号のときの避泊状況でございますが、それを解析いたしますと、横断道路の近傍、私どもは一応二海里をとっておりますけれども、先ほど二千メートルというお話でしたけれども、二海里ですとかかなり広いですが、その間に船が一番多く避泊していたときをとらえますと、そのときの船舶数は五十二隻ございまして、湾内全体の船舶数の一六%に当たります。それは範囲のとり方によってパーセントが変わってまいりますが、その程度の影響であるというような数字は十分つかんでおります。

○上野委員 終わります。

○東家委員長代理 竹内猛君。

○竹内(猛)委員 東京湾の横断道路に関連をして、若干の質問をいたします。

まず、東京湾の架橋について、横断道路あるいは地下道等々のいろいろな提案や意見が今まであったことを知っておりますが、四十一年から調査をして、日本道路公団に五十一年から引き継がれておりますが、この二十年間に百七億四千万円という膨大な費用を使って、中間報告が今行われている。これは川崎と木更津を結ぶところに、十五キロの中に、二百メートル、六百五十メートルの島なり円筒をつくっていく、こういうものなんですが、中間報告じやなしにマスタープランというのはいつごろできるのか、これについてまず伺います。

○萩原政府委員 先生御指摘のとおり、昨年の六十年九月に中間報告を日本道路公団が出してございます。その後、残余の調査を鋭意積み重ねま

て、昭和六十年度末、三月末で大体の調査を終わ
りまして、現在最終の取りまとめをやっておる
ところでございます。そして、できれば六月までに
印刷をいたしまして公表をいたしたいと考えてお
るわけでございます。

また、その一部、環境に対する問題の調査結果
は、これは後ほどこの法律をお認めいただいた後
で、日本道路公団が行います環境影響評価の手続
の中で取り上げさせていたたくべきものというふ
うにも理解をいたしております。

○竹内(猛)委員 私、五十八年と五十九年の二
カ年にわたって国土開発審議会の首都圏の特別審
議委員ということで、三全総のまとめと四全総に
係るところの首都圏の問題についていろいろと話
し合いをする会議に出席したことがあります。そ
その席上で問題になったことがあります。それは、
法政大学の力石教授は、橋じやなしに地下道で
いった方がいい、費用も安上がりだし、いろいろ
な観点から自然も守れるし、漁業に關してもい
ろんな被害を与えない。こういう点について、当
時の話だと、橋をかけることによって大体一兆三
千億、地下道で七千億程度のことで、半分で済む
じゃないか、こういう話があったわけですが、橋
でなければならぬということに踏み切ったのは
どういう理由ですか。

○萩原政府委員 東京湾横断道路、当時は、川崎
側五キロ、木更津側五キロが橋梁でございまして、
真ん中の五キロがトンネルという計画でいろいろ
調査を進めてまいりました。その結果、川崎側に
非常に船舶の航行が多い。東京湾を航行する船舶
のうち九六%が川崎側に航路を持っているという
ことの実態を踏まえ、それからもう一つ、現在の
シールド技術の開発というものを踏まえまして、
川崎側五キロも今回トンネルにいたしましたわけで
ございます。川崎側五キロそれから中央部五キロ、
十キロ間をトンネルに変更いたしました。

質が現在申し上げましたシールド工法にはなかな
かそぐわない地質になってございます。そういう
しますと、別のトンネル工法では工費的には橋梁
よりもかかる。この二つの理由のために、木更津
側は橋梁構造とさせていただきます。川崎側五キ
ロと中央部五キロ、十キロをトンネルで築造さ
せていただきますという計画案をまとめた次第で
ございます。

○竹内(猛)委員 そういう経過にしても、そう
なればなるほど今度は新しい問題が発生してくる
わけです。

そこで、道路公団としては今度は架橋の方式を
とったわけだから、そうでしょう、橋をかけるわ
けでしょう。そうすると、現在までの調査の結果
起り得るものもろの問題について、これをどの
ように対応していくという一つの見積りなり決
意というものがあると思うけれども、これにつ
いてはどうですか。これは道路公団からも答えて
もらいますよ。まず、道路公団、答えて下さい。

○戸谷参考人 ただいま道路局長からお答のあ
りましたように、当初はトンネルが中央部分、両
側が橋梁の案でございましたが、船舶の問題、そ
れからシールド技術、軟弱地帯のトンネル掘削技
術の進歩等を考慮いたしまして、当初の案よりは
よりよい案に変更したわけでございます。

また、木更津側につきましては、現在の地質等
を考慮いたしますと、橋梁でクロスすることがや
はり最善の策ではないかと考えております。

○萩原政府委員 先生の御指摘は、架橋に踏み
切ったということは、この東京湾横断道路の事業
に着手するといえますか、事業化を図った、この
ことについてどう考えているか、こういう御指
摘と存じます。

この道路は、もう先生も御存じのように、南関
東のバイパスといたしまして、今後首都圏南部の
開発あるいは近代的な再開発のために非常に大
きな役割をなすと存じます。それによりまして、東
京湾岸道路の交通量を減らし、なお東京都を通
過いたします交通量も減らしますとともに、神奈川

県とそれから千葉県を一体化することによりまし
て南関東周辺に大きなインパクトを与えること
になるだろう。築造には十年くらいのもを必要と
いたしますけれども、十年後にこれができ上がり
ました時代には非常に大きなメリットをこの地域
にもたらすことになるだろう、こういうふうにと
認識して、この事業化に踏み切った次第でござい
ます。

○竹内(猛)委員 審議会並びに委員会に議論する
ときに、川崎、横浜それから八王子、立川、それ
から大宮、浦和、それから土浦、筑波学園と千葉、習
志野を結ぶ一つの外郭、東京から五十キロ、六十
キロ圏内における首都圏の外郭を結合するものと
してこれが考えられていることについてはよく理
解しているわけだが、それが、橋をかけなければ
ならないということ、しかも金が余計かかる。そ
れよりもトンネルの方がはるかに被害を与えずに
安く済むというのに、なぜトンネルの方式をと
らずに架橋方式をとったかということについては、
いまだに私は理解ができな。どうですか、そ
れは。

○萩原政府委員 先ほども申し上げましたよう
に、東京湾では川崎側に非常に航路が偏在してい
るということを示し上げましたけれども、これは
なぜかといえますと、千葉側はやはり水深が浅
いのでございます。水深が浅いために大型の船舶
が千葉側の航路をとらないわけでございまして。
ということ、水深が浅いということとはやはり橋
梁をかけます場合に建設費は安くなる、基礎が浅
くなりますから、ということになるわけです。一
方、川崎側は非常に深くございまして、ここを
橋梁にするよりはトンネルの方が有利であるとい
うことは定性的に言えるわけであります。

先ほど先生の、一般にトンネルが安いという御
指摘でございましたけれども、これは必ずしも、
例えば千葉側について言えば言えない、むしろ
千葉側側につきましては橋梁の方が建設費が安
い、こういうふうにも私も理解をいたしておりま
して、この千葉側の橋梁を残させていたのだ、

こういうことでございます。

○竹内(猛)委員 そこで、先ほど道路公団から答
弁があったわけけれども、私が聞いているのは、
中間報告を今までの中で二十年かかっている。
それで、これまでの間は漁業補償であるとかある
いはその他のいろいろなものに対する被害あるい
は環境、こういうような問題についてどのように
考えられておるのか、それはわかりませんが、こ
れからがそうなる問題になるでしょう。つまり、
既存の自然体系を、それにいろいろなものを加え
ていくわけですから変化するわけです。そうす
れば、まず一番先に問題になるのは、漁業者をど
うするかということが問題になる。こういうよう
なことについて、調査の中であらかじめ予見で
得る問題はこういう問題が予見できるのか、こ
ういことについて質問しているわけですね、こ
も、さっきの答弁は私の質問とはちよと違った
形になっているから、もう一遍しっかりと答
弁をしてもらいたい。

○戸谷参考人 先ほどお話ししましたよう
に、調査結果につきましては、できるだけ早い時
期に公表いたしまして、各都県の漁業協同組合連
合会等に対しても説明いたす予定でございませ
う。

なお、どのような影響があるかという点につ
きまして申し上げますと、全体を詳しく申し述べ
る時間にはございませんが、例えば現在想定される影
響といたしましては、道路を設置することにより
まして、産卵場、稚魚から成魚に成育するその区
域、各種漁業の漁場の一部が消滅、一部でござ
いますが消滅するわけでございます。また千葉側木
更津市の漁業権等の一部も消滅しようかと思いま
す、東京湾の全面積に比べますと、ごくわずかな
ものではございます。

また、道路を設置することによりまして、その
道路の周辺域で漁業の操業、これにも影響が考
えられます。また三番目といたしましては、工事
を実施しておる最中におきましては、若干の濁り
は避けられません。そこで、工事周辺域におきま
して、プランクトン等底生生物、そういうものの分

布パターンも若干は変化が考えられるのではない
か、そのような影響が考えられるわけでございま
す。

○竹内(逓)委員 六十一年の五月十八日に千葉県自
然保護連合、千葉の干潟を守る会、市川二期埋立
を考へる会は、運輸省第二港湾建設局千葉港工事
事務所所長あてに、環境アセスメントなしの船舶
航路幅の拡張反対を申し入れた。この工事を進め
るためには、漁業やレジャー、憩いの場、そして水
鳥等々の海洋生物の生息地としての、湾岸の住民
の生活空間としての重要なものを壊していく、こ
ういう点についての申し入れと同時に、工事の中
止を申し入れた。同時にまた、船舶の漁業協同組
合からは直ちに反対の申し入れがあったために工
事は延期された、こういうことになっております
が、現在この工事はどうなっておりますか。

○萩原政府委員 今先生から初めて御指摘を受け
ましたけれども、ちょっとこの書類を拝見いたし
ますと、私どもの工事ではなくて運輸省さんの工
事ではないだろうかという気がいたします。なお、
後ほど詳細を調べて先生に御連絡させていただきます
だけにと存ずる次第であります。

○竹内(逓)委員 これは運輸省へ申し入れたのだ
から運輸省の工事ではあるけれども、この問題に
関連がないとは言えないと思うのです。だから
そういう点で、ちょっとでもそういうところに手
をつけるということは直ちに関連する環境あるい
は漁業等に影響するわけだから、だからよほどこ
の問題を真剣に考えてもらわないといけません。
そこで、環境庁にお伺いします。

マスタープランがやがて六月ごろにはできるだ
ろう。そうすると、環境を調査しなければならな
い。こういう点について東京湾の自然環境に及ぼ
す影響が予測をされると思うのです。いろいろな
ことが、これについてはどの程度の問題が今予測
されているか。問題が来たら直ちに組み組むので
はなく、現在いろいろ考えられているはずです
から、その点は環境庁どうですか。

○瀬田説明員 私どもの方に今東京湾横断道路に

関しましての具体的な調査報告というものはいた
だいておりませんけれども、先生御指摘のような
部分で申し上げますと、水質の保全あるいは架橋
にかかります盤洲干潟というところでの鳥類の生
息、そういった問題については私も関心を
持っていますのでございします。ただ、いずれに
しましても、そういった調査の報告なり、さらに
閣議決定に基づきまして環境アセスメントが実施
されるわけでございしますから、その段階におきま
して、公害の防止あるいは自然環境の保全の観点
から意見を申し述べてまいりたいというふうに考
えております。

○竹内(逓)委員 ここでは、私は特に漁業の問題
について質問をいたします。
中間報告によると、千葉県の洲崎と神奈川県の
剣崎を結んだ線以北の東京湾には、五十五の漁業
地区と三十七の漁業協同組合がある。湾内には共
同漁業権漁業と区画漁業権漁業、定置漁業権漁業
が免許されている。許可漁業の件数は、昭和五十
八年三月三十一日現在で、千葉県が一千五百三十
八件、神奈川県が一十五件である。主な漁業種
類は、ここは省略しますが、たくさんあります。

そこで、昭和五十三年から五十六年におけると
ころの湾内の海面漁業生産高はおよそ五万から六
万四千トンである。この船舶の漁協一つを見ても
五百隻の船、八百三十人の漁民によって年間に二
十億の生産が上がっていると言われるくらいに船
橋漁協の生産は高いのですが、こういうような状
況であって、海面養殖業としては、ノリ、ワカメ、
昆布等々が養殖をされている。昭和五十三年から
五十六年における漁業経営の営業数は四千五百か
ら四千八百であり、千葉県の経営体数は約七五％
を占めている。昭和五十三年十一月一日現在の東
京湾の漁業就業者は八千六百十六人であり、男
子がそのうちの八割を占めている。昭和五十三年
から五十六年における東京湾の漁船の数は八千か
ら八千六百であり、船機つきの船が約五〇％を占
めている。こういうように漁業が行われているわ

けですが、これにいいよ仕事が始まると影響を
与えてくる。この問題について関係者はどうい
うように対応していこうとしているのか、これは
どうですか。

○萩原政府委員 今回の東京湾横断道路の建設に
当たりましては、用地補償あるいは漁業補償その
他の對外調整業務は日本道路公団が行います。そ
して、建設を新しい会社が行う、こういう役割分
担を考へておりますので、先生が今御指摘の漁業
補償の問題につきましては、日本道路公団が主体
となりまして地方公共団体はもちろ、地元漁民の漁
協の方々もよく協議を重ねた末その補償の妥
結を図ってまいりたい、こういうふうな考へてい
る次第でございします。

○竹内(逓)委員 私は、これが強行されることに
なると東京湾は死の海になってしまふ、こういう
感じがしてならない。昔から海はあらゆる生命の
母であると言われていた。そして、海は働く場所
であり、憩いの場所でもある。開発によるところ
の埋め立ては、海の浄化機能と魚介類の産卵、幼
生の生息の場所であるところの干潟を全滅に追い
やる。漁師はこのままでは海が死んでしまふと
言っている。海洋学者は「たん壊れた環境はも
とには戻らない、限られた海や自然を開発するな
ど」ということは次の世代に対して許されるべきこ
とではない、このように言っているわけなんです。
私は、どうしても海上にそういうものをつくるの
ではなくて海底を活用していくべきだ、こういう
ふうな考へていくわけだ。

さらにまた、昨年船舶と市川、浦安の沖にかけ
て青潮が発生して、被害総額は三十六億であつ
た。青潮の発生原因は、ざっといって、自然保護団
体によるヘドロによる酸欠と海洋学者、自然保護団
体は予測をされている。環境庁等々に要請をしたと
ころであるが、この点については、これはどうし
ても海を殺してしまわなければならないのかどう
なのか、大臣どうですか。

○江藤國務大臣 千葉県側は君津の製鉄所の大埋
立工事実はやつておるわけでありますが、その

ようなものとは本来性質を異にいたします。した
がいまして、この工事については今までもずっと
水産の、漁業の専門家によつて検討されてきて、
そして及ばず影響はゼロとは言わなければならない
極めて軽微なものである。ついでには何としても工事
の施行に当たっては十分注意をして、漁民の皆さ
んの意向も踏まえておしやるような死の海にな
らないような方策を講じていく。

船舶の組合長が、参議院での和田静夫さんの参
考人に対する質問に対してこういうことを言つて
おられるのです。橋ができたから魚がとれる、補
償については大体そういう話にはならなくても解
決するのではないかと。だから、橋ができたから魚が
とれるということに私は非常に興味を持ちまして
この議事録を取つてみたんです。私も漁業、いさ
さかやつておりますから、東京湾内というのは一
万五千トンほど実は魚がとれるのだそうです。カ
レイとかイワシとかアサリとかスズキとか、
赤坂あたりのスズキはほとんど千葉県のもの
です。すなわち、ここはそういう豊かな漁場であり
ますが、一つ欠点は何があるかというと、この湾内
には瀬がないのです。島がない。だからここに
瀬つきの魚というのはいないのです。したがって、
私は、人工島をつくらうたり橋梁をつくらうたり
ときには周辺に十分な大型魚礁、デトラポットを
入れてそこに魚が集まるような方法を考へたら
いいではないか、こう言つておるのですが、そうい
う計画を持っております。橋ができたから魚がと
れるという、私どもは積極的な方法でこの漁業振
興というのを考へていく必要がある。往々にして
補償すれば終わるという考へ方がありますが、私
はそれは間違いだと思つておるのです。これは、
橋はできたけれども漁業も盛んになったという方
法を我々は模索していくべきであらう。私もいさ
さか関係がありますから十分この点では考へてい
きたい。

それから、青潮というのは、あれは海の中をか
き回したり掘りくり回したりするからくぼみにい

いろいろなものが、酸欠の欠乏するものがたまって、それが上へぶかぶか浮いていってアサリが死んだりするんだそうありますが、今回はそういう海の中をしゅんせつするということはやらないわけでありまして、人工島をつくつたら、その辺は周りに土をしゅんせつをして人工島をつくるからいわゆる青潮が発生するんじゃないかという御心配ですが、今回はよそから土を持ってきてそして人工島をつくる。しゅんせつによる人工島でありませんで、外部から土を持ってきて人工島をつくるというやり方ですから、私どもは青潮が発生する危険性はまずない。しかしながら工事ですから、十二分にその点は配慮をして最高の技術をもって対応する必要がある、こう考えておるところでございます。

○竹内(猛)委員 もう時間がなくなつてしまつたわけですが、そこで最後に、この前参議院に参考人として出席をした船橋漁協の大野組合長が、最近も言っているしつと言い続けていることは、閉鎖性の湾におけるところの架橋というものは恐らく日本ではここ初めてじゃないかと言つたので、アメリカのサンフランシスコ湾ではそれを既にやっている。この場合においては相当なプランをつくつて進めている、こういうふうになつていくわけですね。

そこで、どうしても架橋をつくるということになるならば、東京湾を守るための特別立法、東京湾基本法みたいなものをつくつて東京湾を守つていく。海を守るし、自然も守るし、それからその周辺の住民にも安心を与えていくというふうな、瀬戸内海にも瀬戸内海の特別立法というものをつくつたことがある。これぐらいのことをして周辺の住民に対して安心を与えていかなければ本場の愛情のある政治とは言えない。この点について最後にお伺いしたいと思います。

○江藤國務大臣 大野さんというその漁協長がサンフランシスコへ行つて法律があるということをお調べになつて、帰つてきてその話をされました。私も大変熱心な方だと思つて敬意を表したので

ございますが、昔と違ひまして、我が国には環境庁という極めて厳しいお役所がありまして、建設省が勝手にしようといつたつて橋なんかかけさせるわけがありませんで、法律にまざる行政的な判断力を持っている役所があると私は思つております。したがって、今までも十分な検討をして、今印刷中で、きよう申し上げましたように六月過ぎにはその集大成ができ上がつて広く皆さんに御批判を仰ぐ、こういうことになるわけでありまして、そのときはもう自由に各方面から、賛成の方も反対の方も、この長年の調査結果に基づく報告に御批判をいただく。片つ方でもは閣議決定に基づきます環境影響評価を今度は正式に始めるわけでありまして、そしてまた環境庁の今後の判断を仰ぐわけですから、特別立法はしなくてもそれに値するだけの慎重な今後の措置がなされる、実はこういうふうな確信をいたしておるところであります。十分気を付けてまいりたいと思ひます。

○竹内(猛)委員 それは江藤大臣の気持ちもわからないわけではないけれども、しかし大臣はときどきかわつてしまつし、環境庁などというものは予算はほとんどついてない。こういう知恵はあるが予算のつかない環境庁とときどきかわつたところの大臣、それでは安心ができません。やはり法律というきちんとしたものをつくつて、住民を守り、環境を守り、漁民の生活を守り、そして交通もうまくいくという、こういう立法をしていくというのは、これは中曽根総理が一番好きなアメリカで、先輩がやっているのだから、日本がそれをできないはずはない。やはりこれをつくるように要望して、終わります。

○東家委員長代理 午後一時より委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時十二分休憩

午後一時三分開議

○瓦委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。新井彬之君。

○新井委員 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法案について質問をいたします。

道路公団、また建設省、首都圏における交通問題、大変に一生懸命考へて計画を組んでおられるわけでございます。しかしながら現実には、首都高にいたしましてもあるいは都内の道路にいたしましても、非常に混雑が目立つ。こういう中で、首都圏にやはりどんな人口が集中する、これはもう世界各国共通の状況でございます。

そういう中で、やはり人口が集中するならするなりに、住宅、道路、公園、下水道、こういうものを計画的に進めていって、住みよい、環境のよい都市づくり、こういうものを当然やらなければいけない、こういうことで今各省あるいはまた各局の中で鋭意検討されているわけでございますけれども、今後の見通しをいたしまして、まず初めに国土庁にお伺いしておきたいのでございますが、首都圏の中で東京都あるいは神奈川県あるいは千葉県、こういう地域の人口増、そういうのはどういふ方向に向かうのか、四全総ではどういふような想定をするのか、お伺いしたいと思います。

○山本(重)政府委員 東京を中心とした首都圏の人口は、御承知のように昭和四十年代前半までは大幅な社会増によって急激に増加いたしましたけれども、以後、経済の安定成長移行によりまして社会増が鎮静化し、五十年代以降はむしろ自然増を中心とした穏やかな増加の傾向となつております。今後首都圏の人口増というのは、地方圏での定住環境の整備の進展であるとかあるいは長男長女時代社会の定着であるとか、そういった社会的な要因から、かつてのよう大量な社会増は見込まれず、むしろ首都圏は全国に比べれば比較的若い年齢層で構成されておるといふことで、自然増を中心とした穏やかな増加になるといふふうに見込んでおります。

かつての十五年間の首都圏の人口増は大体七百三十六万人でございましたが、今後十五年間ではその半分以上ぐらひになるんだらう。今御指摘になりました東京、神奈川、千葉、埼玉の南関東につ

きまして、かつて十五年間では六百十六万ほどの人口増がございましたが、これもやはり半減以下の増加になるんだらうといふふうに予想しております。

○新井委員 その中で、東京湾というのはいろいろな意味で大変重要な役割を示してきた、こういうぐらひに言われているわけでございます。特に東京湾、十一万ヘクタールほど面積があるようでございますが、江戸時代から現在までに至つて二万二千ヘクタールの埋め立てが行われた。そういう中で、それはもう国もあるいは県も地方自治体、いろいろ協議し、環境問題等についても専門家と検討しながらやつてきた問題でございますから、環境問題についてもいろいろと手はずはきちつとできてやつたと思ひますけれども、東京湾についていろいろの提言がなされているわけでございます。

そういう中で、国土庁としては、この東京湾の持つ役割といひますか、そういうものについてはどういふ方向性を持たせようとしているのか、それをお伺いしておきたいと思ひます。

○山本(重)政府委員 東京湾につきましては、そもそもその内湾としてのすぐれた自然の資質を有しているわけですが、そういう面でも漁業あるいは海洋性レクリエーション、海上交通と多様な利用がなされている一方、その臨海部とともに物流であるとかあるいは産業、生活各方面にわたつて非常に貴重な空間を提供しているといふことで、我が国の経済社会においてその発展に非常に大きな貢献をしてきたところであると思ひます。

今後、我が国がさらに情報化、国際化の進展に伴つて、その中心である首都圏、その入り口にある東京湾は、この首都圏の多様な各種の機能の要請にこたへるために重要な役割を果たしていかなければならない、かように考えております。

特に最近では、東京湾及びその臨海部につきましては、かつての工業、港湾施設等がかなり老朽化、陳腐化しておる状況も見られますし、また、東京湾岸道路やあるいは法案御審議いただいております

ます東京湾横断道路、この整備、こういったような交通条件の改善などがこれからのいろいろなことでまいりますと、それを契機にいろいろなプロジェクトが計画をされてくることになると思います。したがって、これらのプロジェクトの実施に当たりましては、先ほど申しました東京湾の持ちます価値を生かしながら、国際化、情報化、成熟化に対応した東京湾の利用、開発、保全の問題を十分考えていかなければならない、かように考えております。

○新井委員 各省、運輸省にいたしましたも、いは郵政省にいたしましたも、いろいろのことを、東京湾においての開発というのが、プロジェクトがあるわけでございますけれども、これもよく出ている話ですけれどもサンフランシスコ湾においてもベイラン、長期計画で五十年、こういったことでサンフランシスコ湾というものを一番いい方向で活用する、守つていこう、こういうようなことがあるようにございます。東京湾につきましてもそういういろいろなプロジェクトの案というものを国土庁で当然まとめておるわけでございますが、そういうような総合的な利用計画についてのものをきちんとしなければいけない、こういうふうに思いますけれども、そういう面についてはどのようになっておりますか。

○山本(重)政府委員 先ほど申しましたような最近の産業の変化あるいは交通手段の変化あるいはこれから迎えます国際化、情報化、こういった問題に対応してまいります場合に、東京湾及び臨海部をどのように一体的にとらえて総合的に利用、保全するか、こういう問題につきましては、先ほど申しましたように、貴重な空間資源として、内湾としてすぐれた価値を十分認識してその利用を図ること、それから二番目には、やはり国際化、情報化に対応した新しい日本の玄関口としての機能、環境を整備すること、それからさらに内外の交通ネットワークを形成する湾岸機能の効率を發揮させるための交通機能の整備を図ること、それと、市民の高度化、多様化したレクリエーション

需要といえますか、そういった生活環境の質の面を配慮した活動の場を創造する、そういった多面的な面を検討しながら長期的かつ総合的に東京湾の開発、利用、保全の方法について関係省庁とも十分協議し、また地元公共団体の意見等も踏まえながら検討を進めていきたいと考えております。

○新井委員 今、国土庁に若干の質問をしたわけでございますが、これは今後道路をつくる場合あるいはまたいろいろな施設をつくる場合におきましても、やはり東京湾の活用というものが基本的にあるにせんと、例えて言いますと川崎市から木更津市まで行く道路一本つくるにいたしまして、も、そっち側でどういような開発をするのか、それには東京湾の開発との兼ね合いというのが非常にあらうかと思うわけでございます。

建設省は、昭和四十一年からずっと十年間におたつてこの東京湾横断道路について研究をされた。その後は道路公団が一先懸命研究をされました。今、今回こういう法律案に基づいた方式によって建設に着手する予定になつたわけでございます。そこで、こういう方式によつて建設に着手するようになった理由と、もう一つは、今言われておりますのは、これよりも先に、東京湾横断道路よりも、中央自動車道から東京都に入ってくる、あるいは東名高速から東京都に入ってくる、あるいは関越自動車道、東北縦貫自動車道それから東関東自動車道、こういったいろいろのが東京に入ってくるわけでございますけれども、その通過交通といたつてを考えた場合に、何もこれを先にやらなくとも、もつと首都圏の中央連絡道路、これは予定もございまして、北関東横断道路、こういうのもございまして、今後どんどん着工していただけたらと思ひますが、そういう方にも極端に言うとなら生活を活用してでもやつた方がいいんじゃないか、これは緊急性というやうな問題、それはさっき言いましたように千葉県の開発が今後どのようになっていくのか、東京湾をどうするかというやうなことにおいて非常に東京湾横断道路というのは重

要になるけれども、それによつては緊急性というものは余りないんじゃないかというやうな意見もあるわけでございます。その二つについてまずお伺いをいたします。○萩原政府委員 ます、先生お尋ねの、現在御提案し御審議いただいております本案に基づく方式に何でこんな方式をとつたのかということでございますけれども、もう御承知のように、東京湾横断道路は東京湾岸道路それから東京外郭環状道路、首都圏中央連絡道路、東関東自動車道等と一体となりまして首都圏におきます広域幹線道路網を形成する極めて重要な道路であるというふうに私も認識をいたしております。従来からその調査を進めてきたわけでございます。できますればできるだけ早くこの事業に着手したいというふうな考えでございまして、さきほど申し上げました、現下の厳しい財政事情のもとではなかなか着工が意のままにならぬということでございます。しかし、今回、内需の拡大その他の要請も踏まえまして民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用した民間活力活用の方策をいたしまして、このような国の財政に余り左右されないやうな、しかも重点的、集中的投資がなされるやうな、こういう方式を採用させていただきたいというふうにして御提案をしております。それから第二点の、先生御指摘の環状道路の問題でございます。確かに先生御指摘されました各道路はいずれも放射状から東京に入つてまいります。その放射線をおのおのつなぎます環状道路の整備をいたしましては、今申し上げました外郭環状道路あるいは首都圏中央連絡道路の一部につきましても、この事業を進めておるわけでございますけれども、この事業の完成を待つまでの間にこの東京湾横断道路をそのままにしておくと、これは、将来の首都圏の問題を考えた場合に遅きに失するのではないかと、今申し上げておるやうな、現在、申し上げました外郭環状道路であるとか首都圏中央連絡道路は、なるべく民間の力を利用

すること、これはもちろんでございますが、従来の手法によりこの事業の促進を図りまして、一方、東京湾横断道路は別の手法によりまして同時並行的に事業の推進を図りたい、そういうことによりまして東京を取り巻く道路状況を改善したい、こういうふうな考えでいる次第でございます。

○新井委員 確かに、これを建設いたしました三年、あるいはそれを短期に十年ということでずから別決して早いということはない、それは並行しておやりになるということも非常に大事だと思ひます。

そこで、民間活力については我が党といたしましても再三にわたつて提案をしてまいつたわけでございます。今回のこの法律案の提案理由の説明では「民間経営の長所を生かし、かつ、民間技術力の活用を図る見地から、道路の建設、管理は民間、地方公共団体及び日本道路公団の出資による株式会社が行ふこととし」、「民間会社では対応が困難な対外調整等は公団が行ふこと」となつてゐる。また、最終的にはこれは公団が所有をいたしましてそれで三十年間でその費用を払つていく、こういうことになつておるわけでございます。

そこで、民間というものの活用の仕方、世界でもいろいろございまして、本当の意味の民間ですね、言つてみますと、規制緩和とかあるいは住宅金融公庫みたいに利子をちよつと安くしてあげるとか税制を何とかしてあげるとかいつて援助してあげよう、そして一〇〇%民間というのがあります。今回の場合はそういうのではなくて、官民活であるというぐあいに私は思つております。例えて言うとなら用地買収や漁業補償、こういうやうな一つの問題は確かに公団がやつた方がいいんじゃないかと思ひますけれども、民間の場合というのは、まあこれは法律案が通らないと何もできないということになつてゐるわけですからちよつと別でつけけれども、事前に用地も比較的安いものをきちんと手当てをいたしましてやるとか、あるいは補償問題にしましてよく研究をいたしまして交渉をする、こういうやう

すること、これはもちろんでございますが、従来の手法によりこの事業の促進を図りまして、一方、東京湾横断道路は別の手法によりまして同時並行的に事業の推進を図りたい、そういうことによりまして東京を取り巻く道路状況を改善したい、こういうふうな考えでいる次第でございます。

○新井委員 確かに、これを建設いたしました三年、あるいはそれを短期に十年ということでずから別決して早いということはない、それは並行しておやりになるということも非常に大事だと思ひます。

そこで、民間活力については我が党といたしましても再三にわたつて提案をしてまいつたわけでございます。今回のこの法律案の提案理由の説明では「民間経営の長所を生かし、かつ、民間技術力の活用を図る見地から、道路の建設、管理は民間、地方公共団体及び日本道路公団の出資による株式会社が行ふこととし」、「民間会社では対応が困難な対外調整等は公団が行ふこと」となつてゐる。また、最終的にはこれは公団が所有をいたしましてそれで三十年間でその費用を払つていく、こういうことになつておるわけでございます。

そこで、民間というものの活用の仕方、世界でもいろいろございまして、本当の意味の民間ですね、言つてみますと、規制緩和とかあるいは住宅金融公庫みたいに利子をちよつと安くしてあげるとか税制を何とかしてあげるとかいつて援助してあげよう、そして一〇〇%民間というのがあります。今回の場合はそういうのではなくて、官民活であるというぐあいに私は思つております。例えて言うとなら用地買収や漁業補償、こういうやうな一つの問題は確かに公団がやつた方がいいんじゃないかと思ひますけれども、民間の場合というのは、まあこれは法律案が通らないと何もできないということになつてゐるわけですからちよつと別でつけけれども、事前に用地も比較的安いものをきちんと手当てをいたしましてやるとか、あるいは補償問題にしましてよく研究をいたしまして交渉をする、こういうやう

すること、これはもちろんでございますが、従来の手法によりこの事業の促進を図りまして、一方、東京湾横断道路は別の手法によりまして同時並行的に事業の推進を図りたい、そういうことによりまして東京を取り巻く道路状況を改善したい、こういうふうな考えでいる次第でございます。

なこともあるわけでございます。そういうわけでございまして、民間経営の長所というものがただ技術と資金力だけで生かされるというのも大事でございまして、その辺がひとつどうなのかということがあるわけでございます。

それから効率的な運営というような問題につきましても、本来、民間がやる場合というのは非常にリスクも持つわけですね。一〇〇%絶対間違いがないなんてそんなことはないわけです。それは研究に研究を重ねて、調査費をつくってやるわけですから、民間だってこれは決して間違いないという事で決定して一つの事業をやるわけでございまして、けれども、今回の場合は別に、そういうきちとしたことはやられるのでしようけれども、最後は公団が引き受けてくれる。したがって最終的な責任はないわけでございまして、これで失敗なんという事は当然あり得ない。そこには民間活力というよりも甘えがあるのではないかと、そういうものが出てくるのではないかと。ましてこの会社形態は、出資を見ましても道路公団が二百億、地方公共団体が二百億、民間が二百億。こういうことになりまして、余りしやしやり出てもこういうときはよくない、だからある程度にしておこう。みんな責任を持ち、力も持ちながら、民間だったら本当に白熱した議論の中で一つのことが進むのでございまして、そういうことがちよつとできにくいのではないかと、こういうふうに思っていますけれども、そういうことの見解についてはいかがお考えでございませうか。

○萩原政府委員 先生御指摘の用地買収やその他の補償業務という對外調整についても、民間の力をうまく活用したやり方の方がうまくいくのではないかと、御指摘でございまして、この見方につきましては二面あると存じます。道路のような公有構造物といえますか公共物は、本来なかなか民間活力の活用にはなじまない。いわゆる再開発でございまして、ある程度点的なものについては割合なじむのだけれども、道路のようなものはなかなか民活にはなじまないというのが一

般の物の見方であろうと存じます。したがって、用地買収や漁業補償などのようなものまで民活の範疇に入れてやりますと、非常に大きな成功、不成功の別れ目が出てくるおそれがある。もし不成功になった場合に非常に大きな後戻りになってしまうということもございまして、これはある意味の安全のために道路公団がこれを実施するといふようにいたしたわけでございまして。

それから第二番目の効率的経営の問題として、もう少し完全に任せてしまわないと本当の民間の活力の活用にはならないのではないかと、御指摘でございまして、これも私も随分御議論をさせていただきます。しかし何さ一兆一千五百億になろうとするかなり大きなプロジェクトでございまして、非常に大きな構造物でございまして、そのリスクを全部民間に背負わせるという事になりますと、非常に資金コストの安いという資金でないととても計算に合わないだろう。やはりそこで失敗をいたしましたもののリスクもその料金の中に入っておりませんと、現実には非常に難しくなつてとんざをしようだろうというところがございます。その資金コストの低減の費用を何らかの形で特別措置をとって民間に任せるのがよろしいのか、あるいはある程度のリスクは公団などが持ちまして、その残りを民間の活力を十分活用していただいた方がよろしいのかという事について十分な議論をさせていただきます。そして、先ほど第一点でも申し上げたように、リスクが非常に大きい、本来はなかなか民間活力になじまない公共事業であるといふことの観点を踏まえまして、このような意味のリスクは日本道路公団、道路管理者の方で持つ、そしてその余につきまして民間の活力を活用していただくという方策をとりましていただきたと考へた次第でございまして。

○新井委員 そこでもう少しお聞きしておきたいのでございますが、民間の二百億円という出資でございまして、どんなところを予定されているのか、お伺いしておきたいと思ひます。

○萩原政府委員 現在民間団体におかれまして、この出資のあり方というものについて御協議を始めたものと聞いております。これは期成同盟会の中にそういう協議会をつくられていろいろな御議論をされておるとお聞きしておりますけれども、まだこの法案の御承認を得ておりませんので、そのいろいろな作業は本格化しているといふ方には聞いておりませんが、一応御協議ができる場をつくられたといふ方には承つております。しかし具体的な割合であるとかいふ問題については今後調整をされると承つております。

○新井委員 みんなでそういう協議をしていただいておりますが、やはりこれだけの大きなプロジェクトがあつて、そしてそこに仕事が出るわけでございまして、したがって、利権者といひますかそういう方々が入つてやるようなことがありまして、競争入札もやられ、きちつとしたことをやられるわけでございまして、やはり何かそこにあるのじやないかと、いふようなこともあらうかと思ひますので、そういう面についてはだれが見てもおかしくないといふようにやはり民間の出資といへどもやつていただきたといふことがございまして。

それからもう一つ、地方公共団体は二百億出資になつておりますが、今回この地方公共団体を入れた理由というのはどういふことでございませうか。

○萩原政府委員 今回お願いいたしております法案の中に、地方公共団体は自治大臣の承認を得てこの会社に出資することができるといふ条項がございまして。私ももといたしましては、このプロジェクトが地方公共団体、地域に与えるインパクトが非常に大きいといふことでございまして、ぜひひとつ出資に御協力いただきまして、この事業の完遂といひますか完成を図つていただきたといふと考えているわけでございまして。

一方におきまして、また出資をいただくことによりまして、地方公共団体の立場から見た事業の

執行に対する発言権も出てくることと存じますので、その面を考へまして何とか出資をお願いしたいと現在考へているところでございまして。ただ、まだ法案を御承認いただいておりますので、具体的なお願いはいたしておりません。この法案をもし御承認いただければ自治省とよく御相談の上関係自治体にお願ひを申し上げたい、こゝういふふうに考へている次第でございまして。

○新井委員 この法案が出る前にも自治体とはよく連絡協議といひますか、そういう御意見もよくお聞きになつておられますから、地方公共団体も出資金についてはほとんどみんなそうかなといふような気持ちでおられると思ひます。

この前ちよつとお伺ひしましたら、これだけのプロジェクトの中で、一兆一千五百億という枠組みでやるわけですが、経済変動があるとかあるいはまた台風で万が一工事が延期されるとか、ミスがあつて損益が出た、こんなときにこの出資金がもつとどんどんふやされるようなことがあつて困るといふようなことがちよつとあつたわけでございますけれども、そんなことはないと思ひますけれども、それでも万分の一くらいはあれではやはり考えなければいけないと思ひますので、そういう問題について、今言われておる二百億以上は、もうそう集めることはないといふことではないのかどうか、それをちよつとお伺ひしておきたいと思ひます。

○萩原政府委員 現在、一兆一千五百億のうち出資金が六百億でございまして、その他一兆九百億を借入金で賄おう、そのうち道路公団が二千四百億負担するといひますか、そのまゝ出資するといふものでございまして、会社は八千五百億円の借入金、こゝういふ大體の試算をつくつておるわけでございまして。この全体の枠組みは、金利が非常に変動をいたしますと、現在はおもひながら当時より変動いたしますが、これはこの時点であるといふ修正は必要にならうと思ひますが、一応こゝういふ枠組みを考へております。

それで、今先生御指摘の災害であるとかあるい

は物価の大きな変動、こゝら辺につきましましては、通常の工事請負契約と同様にこれはやはり発注側といえますが、日本道路公団で何らかの措置をすべきものであろう。いわゆる不可抗力の変動というものについては日本道路公団が負担をいたします。したがってそのリスクは会社は負う必要はございません。

ところが、会社の不注意あるいは間違いによりまして例えば工事金額に変動を生じたというような場合には、これは日本道路公団が負担する理由にはございせんので、これは会社の負担というところになります。そうした場合に会社の経営上の問題が出てまいって、例えば出資金をさらにふやさなければならぬとかそういうおそれが万分の一でもないかという御指摘になりますと、そういうことは言えないと存じます。定性的にゼロということはないと存じますけれども、そういうことのないようにいろいろな対策を事前に十分やって事業の執行を図るように、その意味で日本道路公団が約三分の一の株主でございまして、それから地方公共団体も約三分の一の株主でございまして、そこら辺の御意見が十分機能することになるのではないだろうかという期待をいたしておる次第でございまして。

○新井委員 これから法案ができて会社ができて、それから社長初め人事の構成というのができるわけではございますが、民間会社でし、それこそ民営でみんな選んでそれで一番いい方法というところから、まだそんなことを言えるような段階ではないと思ひますけれども、そういう人事構成なんかについて今僕が言ったようなことなのか、まだもう少しと進んでこんなことを考えているということがございましたらおっしゃっていただきたいと思います。

といひますのは、三者で出てこられて、道路公団もそういう専門でございまして、民間だつてそういう専門を出してこられると思ひますし、地方公共団体も立派な方を出してこられると思ひますし、いろいろの立派な方が出てきて、どうしてでもそこ

には遠慮をするというのか、そういうようなことも出てくるのじゃないか。だけれども、実際問題、人によつて事業というのには非常に事に動くものでございまして、そういう人事構成についての考え方ですね、これはもう会社で自由にやつてもらう、これならこれで結構なのでございましてけれども、その考え方についてちよつとお伺ひしておきたいと思ひます。

○萩原政府委員 先生御指摘のように、この会社は商法上のごく一般の株式会社でございまして、関西空港株式会社のような特殊法人ではございせん。したがっていましてその役員構成であるとかそういうものは何ら規定がございせんので、これは会社が設立された後に自由によい方法といひますか、よい組織なり構成といひものをつくつていただこうと思つておりまして、現在のところ私どもに何らそういう腹案であるとかそういうものは持ち合せておりません。

○新井委員 それでは、道路公団の方にお願ひをしておきたいと思ひますのでございまして。今度のこの法案については民営、内需拡大、こういうことが言われているわけではございまして。そこで、この事業費として八千億というような多額なお金が出資されるわけではございまして、どうしても技術の面とかあるいはそれだけの大きなプロジェクトになりますと中小の企業というのがなかなかそれに参画できない。しかし、大手は大手でしつかりしてそういう責任分野もありましてしうけれども、極力でき得る限り中小企業の建設業界も使つてあげられるようにひとつお願ひしたいと思ひますけれども、そういう面の考え方はどのようにお考えになつておられますか。

○江藤国務大臣 大鳴門橋ができましたときが元請が約百六十社、それから下請が五百社、それで大体百六十万人余りの人が九カ年間働いたといふことであります。

今回は橋梁の部分がある、それからトンネル部分があります。人工島部分がございまして、それから木更津側の取りつけ部分、川崎側の取りつけ

部分、また、もうお話がありました東関東木更津線、それから川崎縦貫道路、また湾岸道路、関連するこういう道路の関係もあるわけですから、広く皆さんが、この前の大鳴門橋よりかもっと広い範囲内で中小の皆さんが参画していただく場所ができてくると思つておりますし、努めてそういう方向で誘導してまいりたいと思つております。

○新井委員 横断道路の採算性について若干お伺ひしておきたいのでございまして、今高速道路はキロ当たり二十二円、こういうふうなことでお伺ひをいたしておるわけではございまして、これは十年先になるわけではございまして、供用のときに一日三万台、こういうことが言われています。あるいは資金コストが六・〇四九％、工期十年、こういうことでございまして、料金は今の料金にして大体三千円ですか、そしてこれから十年先になりまして四千九百円、こういうことでお伺ひいたしますが、これできつち計算ができるのかどうか、計算といひますか採算が合うのかどうか。この三万台といひますか意見が分かれておりました、いやそんなには通らぬぞといひのと、いやこれは十分いくんだといひ意見があつてどちもなるほどなと思ひますけれども、三万台といひこれを出した一つの根拠といひものについてお伺ひをしておきたいと思ひます。

○萩原政府委員 先生今御指摘いただきましたように、この東京湾横断道路の採算性の検討をいたしましたときに一日の交通量が開通当初で約三万台、それから二十年後で約六万台に伸びるだろう、こういう見込みを立てまして採算計算を行ひました。その結果、現在の価格は普通自動車で三千円、年率三％程度の値上げを見込みまして供用時に四千九百円になるだろうといふことでございまして、これはそれがなければ当然のことながら三千円程度でよろしいわけですが、現在の価格で考えていただいて三千円程度で採算がとれるといふふうに考えたわけではございまして。

さて、この交通量の予測でございましてけれども、交通流動の実績、これは昭和五十五年度の道路交通セ

ンサスといひ調査がございまして、その結果の交通流動の実績であるとか将来の経済指標、人口であるとかあるいは生産額、そういういろいろな経済指標等をもとに推計をいたしておるものでございまして。現在の東京湾岸道路の交通量その他の勘案をいたしますと、当初三万台といひこの値は決して過大であるといふふうには私どもも考えておりませんで、むしろ場合によつてはかなりこれを超えるスピードが早くなりまして、二十年後を待たずして六万台に達する可能性も十分あるのではないかとこのように私どもは予測をいたしておる次第でございまして。

なお、ちなみに川崎―木更津間のフェリーは一台で現在時点で六千七百円ではございまして。これは人が一人乗つただけで六千七百円といふことで現在の値段になつておりますので、それらを勘案しても三千円といひのは決して高額なものではないのではないかと。そこら辺から見ても交通量の伸びはあるのではないかとこのように予測をいたしておる次第でございまして。

○新井委員 今度逆に、川崎から東京湾岸道路をずつと通りまして木更津の方のちよつと横断道路がつく方へ行くといひますと、時間的にはもう大分違ひますね。だから時間の違い、それからそのときに高速道路料金としては大体このくらゐ要るだろうといひ逆算した分についてはどのくらゐの計算になつておりますか。

○萩原政府委員 現在の価格で言ひますと有料道路の料金は千三百円ほどにならうと存じます。ところが時間短縮が約七十分ほどございまして、かなりの時間短縮になるのではないかとこのように考えております。

○新井委員 次に、お伺ひしておきたいのでございまして、今回、十キロがトンネルで五キロが橋になるという計画でございまして、これは東京湾のいろいろな漁業補償とあるいは公害問題とかいふことを考えますと、全部をトンネルにしてしまつた方がよかつたのではないかなどという意見がございまして。これは技術的な問題でございまして

が、もうこれが最高ですということでお決めたくなったと思いますが、それはどのようにお考えでございますか。

○萩原政府委員 御承知のように、この計画は当初は木更津側、川崎側ともに橋梁が五キロございまして真ん中が五キロのトンネルという計画でございました。ところが、船舶の航行を調査いたしてみますと、東京湾を航行いたします船のうち九六％は航路が川崎側に寄っております。したがって、そこに橋梁を設置するというのは航行的にかなりの支障になるだろうという問題が一つございましたことと、幸いにしてシールド技術が非常に発達いたしまして、シールドでトンネルを抜くことができるということになりました。今回、川崎側の五キロについてはトンネルを採用させていただきます。

ただ、千葉側につきましては一緒にトンネルにしたいという御議論もあり得るわけですが、今申し上げましたように、船舶が川崎側に寄っているというところは、逆に言いますと千葉側が非常に水深が浅いわけでございます。それで船が当然通れない。その水深の浅いところはむしろ橋梁の方が橋脚を建てやすいものでございますから、建設費は安くなります。それと同時に、今申し上げましたシールド、これが木更津側の地質にはなかなかうまく合わないのでございます。そうすると別の方式でトンネルを掘らなければいけませんのでこれはかなり高価につくということで、建設費の面から何とか木更津側は橋梁にさせていただきます。そして航行安全に関するいろいろな対策は別途考慮させていただきます。こういうふうにご検討いただきたいと思います。

○新井委員 この東京湾横断道路建設計画に對しまして、神奈川県、川崎市、横浜市、そういうところから首長名で要望が出ております。これは一つは、広域幹線道路網の整備、「横断道路の受け皿」として、本県側の次の三路線等の整備を促進されたい」ということで、東京湾岸道路、川崎市内縦貫道路、首都圏中央連絡道路とその他

の幹線道路。環境対策といたしましては、「東京湾の環境、取りつけ部周辺の沿道環境等について万全の措置を講じられたい」。

次に、事業方式についての事前協議、「横断道路建設の事業方式については、地元事情を十分勘案され、事前に協議されたい」。

四番目に、工業制限諸制度の見直しということ。五番目に、羽田アクセス計画の推進、こういうことで要望が出ておりますが、これについてはどのようにお考えになっておられるのか伺いしておきたいと思ひます。

○萩原政府委員 東京湾横断道路の建設に關しまして昭和六十一年九月に神奈川県、川崎市、横浜市から今先生御指摘の御要望がございました。この御要望につきましては、改めて神奈川県におきましてついでに県議会でも要請の議決がなされたということも御聞きいたしております。私どももいたしましてはこの御要望をできる限り尊重いたしまして、できるだけ努力をいたしたいというふうにご検討しております。

具体的には、広域幹線道路網につきましてでございますけれども、東京湾岸道路につきましては、湾岸五期を今回事業化いたしまして、四期、三期とともにこの横断道路の完成までにはこの湾岸線の完成を図りたいと考えております。

また、川崎縦貫道路でございますけれども、これは一応浮島から国道十五号までを六十一年度に事業化いたしましてこの整備を進めたいと思ひます。この国道十五号から先、以西と申しますか、その先の方につきましては、現在ルートにつきまして地元と協議中でございます。この先東名までの路線につきましては何とか地元の御了解を得ることとに最大の努力を払い、そして地元の御了解を得て路線を決定いたしまして、それがうまく地元の御了解を得られればできるだけ早く事業化をして、横断道路の完成までとはちよつといかないかもしれませんが、できるだけその時差の

ないような形でこの完成を図りたいと考えております。次第でございます。

また、首都圏中央連絡道路につきましては、現在鋭意事業の推進を図っておりますけれども、この事業のスピードを上げてまいりたいと考えております。

二番目の環境対策につきましては、五十九年八月の閣議決定に基づきます環境影響評価を実施いたしまして、皆様の十分な御意見を賜りながら適切な対策を講ずるようにならしたいと考えております。

三番目の事業方式の事前協議につきましては、既に済んだこととさせていただきます。この決定に当たりまして十分地元の皆様と連絡を密にしたつもりでございます。

四番目の工業制限諸制度の見直しについては、要望の趣旨を国土庁にお伝えいたしております。国土庁は昭和六十一年度より予算を大幅に増額いたしまして実態調査を行うということでございまして、その調査結果を踏まえて検討するということに承っておりますが、私どもも所管が違ふという第三者的な立場でなく、この問題につきまして今後とも積極的に働きかけてまいりたい、こういうふうにご検討しております。

第五番目の羽田アクセス計画の推進につきましては、これも私どもの所管ではございませんが、この計画の具体的進展に当たりまして地元の方々の御協議の下支えをいたしいろいろな形でこの事業の推進を図るよう努めてまいりたい、こういうふうにご検討しております。

○新井委員 今お話がありましたけれども、工業制限諸制度の見直し、これは今調査費をたくさんいただいております。ひとつよろしく願ひしたいと思ひますが、何か答弁することがございましたらおっしゃってください。

○山本(重)政府委員 この工業制限制度は、御案内のとおり、首都圏の既成市街地におきまして人口、産業の過度の集中を防止するというところで昭

和三十四年に法律が制定され、その後幾たびか経て昭和四十八年に現在の非常に強化された制度になっておると思ひます。この制度の結果、実際に過度の集中を防止するという面で相当の効果を上げてきておる実態ではございますけれども、やはり首都圏の既成市街地におきましては工業の集積度合いは依然として大きなものがあるという現状を踏まえ、基本的な枠組みとしては国土政策の上ではやはりまだ必要性はあるのではないかと考えております。

しかし、この緩和の中で最近特に要望が強かったのは、中小企業について、中小企業の近代化、高度化のための工場の新増設ができるようにひとつ何とか許可基準の緩和をしてみたいという要望がございまして、それに対しては五十八年度にそれに対応できるような許可基準の緩和をいたしたところでございます。今回の東京湾横断道路の建設に關連いたしまして、私も関係地方公共団体の責任者からこの制度の緩和の要望を直接拝聴いたしました。国土庁もこういった工業制限制度につきましては、従来からも関係公共団体からいろいろヒアリングをしておるところでございますが、もう少し具体的な実態を把握して、それによって適切に対応するか検討してまいりたいという意味で、本年度は従来よりもかなり予算額も増加させていただきます。現地に即した具体的な調査を踏まえ、その上で全国的な国土政策あるいは産業政策を配慮しながらこの制度の検討をいたしたいと考えております。

○新井委員 次に、明石海峡大橋の問題についてちよつとお伺ひしますが、建設省からきょうの大々的に新聞に発表なされたわけでございます。江藤大臣になつてこういう決定をされたのだ、このようにございまして、今までもずっと経過はあったわけでございますが、やはりそのときの大臣のお力、そういうことで地元の方としては非常に喜んでおるわけでございます。起工式、それから大橋の橋梁計画、こういうことについては資料をいた

だいておるわけでございまして、本来十三年かか
るものが、大臣のお力といひますか誠意、あるい
はまた本四架橋公団、あるいはまた建設省の方々
の努力によって十年になるということにございま
す。

非常に感謝申し上げるわけでございしますが、一
つだけちょっと聞いておきたいのは、これは初め
道路、鉄道併用橋であった。その後いろいろと検
討をなされて、昨年の八月に道路単独橋とい
う方針が決まったわけでございします。我々はその
経過はよくわかるわけでございしますが、ほかの方
はやはり一車線でもいいから汽車が通る、淡路島
で幾らでも交代ができるわけでございしますので、
そういうこともあわせて希望していた方も大分あ
ると思ひますが、それについてわかつていること
がありましたら、こういうわけで一応道路だけに
なったのだということをお伺いしたいと思ひま
す。

○萩原政府委員 いわゆる明石一鳴門ルートにつ
きましては、先生今御指摘のとおり、本来、道路と
新幹線規格の鉄道が通るといふことで計画をされ
まして、大鳴門橋は既にそういう計画で完成をし
ているわけでございします。ところが、明石海峡大
橋は道路単独橋として昨年の夏に御決定をいただ
きましたけれども、その経緯の中では、大鳴門
橋が完成をいたしまして、そのままで非常に効
用が落ちる、やはり明石海峡大橋をつなげなけれ
ば効果は半減以下になるといふ問題がございま
す。ところが、現在国鉄の財政状況が非常に逼迫
をいたしておりますので、この打開といふものは客
易ではない。したがって、その解決を待つていた
のでは大鳴門橋の非効率性といふものが非常に長
く続くおそれがある。そういういろいろな情勢の
変化のもとに、今回、道路単独橋として明石海峡
大橋を架橋するといふ御決定をいただいたわけで
ございします。

しからば、それでは鉄道はどうなっちゃうのか、
そういうあれでございしますが、これは私の立場で
申し上げるべきことではないかもしれせんけれ

ども、鉄道につきましては何らかの形で大鳴門橋
とつなげていただくといふことで、今いろいろな
調査が行われているといふふうにお聞きをいたし
ておりまして、計画の熟成にはまだしばらく時間
がかかるものであるといふふうな理解をいたして
おる次第でございします。

○新井委員 大鳴門橋を開通させていただきまし
て、昨年は兵庫県をいたしました。くくうみの
祭典、というのをやったわけですが、徳島県側も何
かおやりになったようだけれども、初めの計画
よりも大変多くの方が参加をいたしまして非常に
盛大であつたといふことで、いかにこの大鳴門橋
がすばらしいものであつたかということがわかる
わけでございまして、今度明石の橋がかかりま
す。これこそ本当に一本につながるわけでございま
して、本当の実益につながる、こういうぐあいに
思うわけでございします。

それで、十年といふのは一昔と言われまして、
十年たつとお年の方は大分亡くなつてしまふこと
もある。そうすると、兵庫県とか徳島県の人にと
りましては、いろいろ資料を見ましても世界で一
番長い橋がそこにかかるわけでございまして、や
はりそういう橋を一遍見てみたいといふ方もた
さんおられようかと思ひます。十三年を十年に縮
めていただいて、これ以上無理を言うといふこと
は、技術的な問題もございしますし、大変なこと
ではございしますが、大臣、何とかこの十年を一日
でも縮めていただいて、そうして今生きてる一人
でも多くの方に橋を渡らせてやる、こういう切実
な一つの希望にこたえていただきますことをお願い
したいと思ひます。その御決意のほどをお伺い
したいと思ひます。

○江藤国務大臣 当初行きましたときに、準備が
三年、建設が十三年といふような話でありまして、
スパンの長さは千七百メートルも二千メートルも
同じだから二千メートルでやつてしまふといふ実
は乱暴な話ですが、公団でも随分御苦労な
さつたと思ひますが、千九百九十メートルのス
パン、世界最長のつり橋になるわけであります。そ

の分おかに近づきますから作業がしやすいとい
うことで、法律が通りましたら直ちに地質調査と漁
業補償にかかりたい、こういうことで準備をして
おるわけでございしますから、漁業補償が片づけば
二年間ぐらいいかなと言ふのですが、これが一年で
片づけば、神戸の市長さんも随分熱心に御協力い
ただきますから、もうその分早く終わります。で
すから、おっしゃる通りに、準備に一年、建設に十
年、十一年、それをさらにやり方次第で十年に縮
めてやつてしまふといふことができればこれは万
歳だがなあと思ひ思つておるわけで、せっかくの
そういう御期待に沿うように努力をしまひたい
と思ひます。

○新井委員 最後に、まとめてお伺いをいたしま
すが、明石海峡の大橋を有効に活用するためにも、
陸上部の関連道路網の整備が必要だと思ひわけで
ございしますが、まず兵庫県内の山陽自動車道の整
備も早く進めていただきたいと思ひますが、どう
かといふことでございします。

それから、一般国道二号の太子竜野バイパスが
この前開通をいたしました。非常にその地域の交
通緩和になつたわけでございしますが、これに引き
続きましてそのバイパスが終つたところから混
雑がございします。揖保川町方面でございしますが、
そちら側の整備も早くやつていただきたい、この
ように思ひわけでございします。

それから、一般国道三百七十二号線、姫路市街
地の混雑の解消を図るためにはバイパスとして城
北線の整備をよくお願いしているわけでございま
すが、その見通しはどうなつてゐるのか。

それから、一般国道のバイパス的な役割を果た
しております県道の姫路上郡線の整備の見通し、
これについて一括してお伺いをいたしまして、質
問を終わりたいと思ひます。

○萩原政府委員 先生おっしゃいますように、明
石海峡大橋の有効活用といふことのために、陸
上部の道路整備が緊急不可欠でございします。そ
うちで一番大きな役目をなします山陽自動車道で
ございしますけれども、これにつきましては神戸

ジャンクションから備前インターチェンジ間九十
九キロメートルが兵庫県内にございします。このう
ち竜野西インターチェンジから備前インターチェ
ンジ間二十五キロにつきましては既に供用を開始
しておりますけれども、残る区間のうち神戸ジャ
ンクションから三木小野インターチェンジ間二十
八キロにつきましては現在中心街の設置を行つ
ております。ちよつと西に参りまして、姫路東か
ら竜野西インターチェンジ間二十四キロにつしま
しては用地買収と工事を進めております。また、
三木小野インターチェンジから姫路東インター
チェンジ間二十二キロにつきましては、ことしの
一月二十一日に開催されました国土開発幹線自動
車道建設審議会の議を経て、新規整備計画を決定
いたしました。同日付で日本道路公団に対して調
査指示を行つております。

これらの区間の事業の見通しにつきましては、
竜野市と姫路市におきまして一部用地買収が難航
いたしております。したがって、今後の用地
買収の進捗状況にも左右されますけれども、供用
予定をいたしましては神戸ジャンクションから三
木小野インターチェンジ間につきましては六十年
代後半、三木小野インターチェンジから姫路東イ
ンターチェンジ間につきましては七十年代の前
半、姫路東インターチェンジから竜野西インター
チェンジ間につきましては六十年代中ごろを予定
いたしております。明石海峡大橋の供用まで
は兵庫県の区間の全線が供用できるように努力
をしまひたいと思ひ、次第でございま
す。

次に、二号の太子竜野バイパスの西の問題で
ございしますけれども、これにつきましては現在直轄
事業といたしまして四車線の拡幅事業を進めてお
ります。鋭意工事の進捗を進めておりまして、六
十二年度には揖保川の西構から町道神戸北山線ま
での区間二・五キロにつきまして供用を開始でき
ると思ひます。残る一・六キロにつきましては六
十四年ごろを目途に事業を促進してまいりたいと
考えております。

相生より西につきましては、相生バイパスの四キロを含めまして大体十キロ強でございますが、これも有年バイパスと並行いたしました事業を進めるべく現在調査中のところでございます。

それからもう一つ、国道三百七十二号線の城北線の問題でございますが、これは現在花田工区延長二・二キロにつきまして事業の実施を進めております。六十一年度末にはそのうち〇・四キロが開通いたしますけれども、残る一・八キロにつきましても事業の促進に努めてまいりまして、姫路東インターチェンジの供用時までには完成をいたしたい。大体六十年代半ばを予定いたしておりますが、これを完成いたしたい。また、この工区終了後に別の東側のバイパス計画を進めてまいりたいと考えております。

もう一つ、二号のバイパス機能を持ちます主要地方道姫路上郡線の整備でございますけれども、この整備につきましては現在竜野市槻坂と竜野間延長一・九キロと、竜野市中垣内と相生市観音間延長四・四キロにつきまして幅員狭小区間の解消を図るための現道拡幅事業を実施いたしております。このうち、竜野市中垣内と相生市観音間につきましては昭和六十一年度、今年度完成の予定でございます。竜野市槻坂と竜野間につきましては事業の促進を図りたいと考えております。この区間は大体六十四年の完成を見越して事業推進を図りたい、このように考えている次第でございます。

○新井委員 終わります。

○瓦委員長 田中慶秋君。

○田中(慶)委員 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法の関連の中で、東京湾横断道路というのは四十一年から建設省が調査開始をされたと伺っております。今日まで約二十年調査期間があつて、今回特別措置法という形で提案をされておられるわけでありまして、冒頭にこの必要性等についてお伺いをしたいと思います。

○萩原政府委員 東京湾横断道路は首都圏中央連絡道路、東京湾岸道路等と連絡をいたしまして、

東京都内を通らない南回りのバイパス機能を形成することになります。そうすることによりまして都心部の交通混雑の緩和あるいは所要時間の短縮等に大きな効果があるものと期待をいたしております。

横断道路建設によりまして走行費用等の節約額は一日当たり六億八千万円の便益がある、これは走行便益だけでございますが、そう考えております。経済効果を国民総生産で見ますと、一年間で一・三兆円の増大があるものというふうに考えております。南関東の開発あるいは経済に非常に大きな影響を与える路線であると認識をいたしております。次第でございます。

○田中(慶)委員 まず、そういう点では首都圏の交通あるいはまた首都圏の経済利益等々から考えて、基本的な問題について、私は、首都圏の経済がどうあるべきか等を考えたときに必要であろうというところは十分承知しております。

そんな観点から、今都市づくりあるいはまた流通経済というところを含めて考えてまいりますと、基本的にはこの問題というものは、これから二十世紀に向けてのときに必要であろうと思っております。いろいろな角度からこの問題が議論をされているわけでございます。そういう点では担当大臣がこれらの問題についてどうとわたりやすく、あるいはまた経済効果、都市づくりという問題についてPRが足りないのではないかというふうに考えておりますので、まず大臣のこの辺の所信をお伺いしたいと思います。

(委員長退席、野中委員長代理着席)

○江藤國務大臣 まず特別立法をお願いするわけでございますから、一番先に国会の審議を煩わして、そして国会で特別立法が成立することができましてならば、お説のように今度は外部に向かって、関係の地方自治団体を初め各方面の御協力を願わなければいけません。それから、本格的に直ちに活動を始めます。それまでは、まだ国会の審議中でございますのでいささか御遠慮申し上げておる、こういうことでございます。

○田中(慶)委員 私はなぜそういうことを申し上げますかと、国鉄の一括法案がございまして、行革絡みで、国鉄は既に根回しとして、あらゆる機会にあらゆる角度でそれぞれパンフを配布したりいろいろなことで相当進められているわけですね。そういう点では、それがよしあしは別にして物事には根回しというものが必要であろう。特に今度の措置法については、民活という形の中で地方自治体からもそれぞれ資金調達をされるわけでありまして、民間からもそういう形の問題が出るわけでありまして、特に地方自治体における財政事情というのは大臣も御案内のように、補助金のカットや経済動向を含めて考えてまいりますと、大変厳しい状態に置かれておることは事実であります。

そんなことを考えてまいりますと、大臣が今、国会重視ということもよくわかりますけれども、そういう点での根回しというものが残念ながら大変おくれであるのではないかと。これは一昨年あるいは一昨年来この問題を取り上げて、もう少し積極的な地方自治体に対する呼びかけやあるいはまたコミュニケーションを図っていただいたらどうだということ、水野大臣も現地調査をしたりいろいろなことをしておやりになった経過があるわけでありまして、これが今日法案が通らなければという姿勢、そうするとこの問題とは別に、国鉄はそれではどうなるんだ。国鉄の問題は、法案が通らないから、分割になった場合どうなるか、いろいろなことを含めてきめ細かいことをやられている。これに対して私たちが、なるほどこうなっていくのかという想定のもとにあるいはいろいろな審議が可能だと思ひます。

ところが、今度の問題について幾つかの問題点があるわけですね。例えば民活とはいっても、それぞれ今までもおやりになった経緯と多少違う問題も出てくるわけでありまして、そういうことを考へてまいりますと、大臣が考えているよりはむしろ地方自治体が、なせいましてコミュニケーションを政府として、あるいはまたそれぞれ資金の分

担があるわけですから、こういうことを含めて不満というものがあつたのではないかと思いますけれども、重ねてその辺についての御見解をお伺いしたいと思います。

○江藤國務大臣 いささかそういう面では足りない面があるかと思いますが、公式に、表向きからいくわけにまいりませんが、自治体から五項目のいわゆる要望もございまして、そういういわゆる高級事務レベルの接触、折衝というものは、地方自治団体とこれはもう相並行してやっています。こういうことで、実は最近に至りましては、もうこうした出資の負担の割合等も内々御検討願つておるようであります。私が申し上げました表向きから、私がやはり場合によっては神奈川県に行き、どこに行くということはまだはばかっておりません。こう申し上げたわけでありまして、事務的にはかなり突っ込んで御相談を申し上げ、いろいろやっております。こういうことでございます。

○田中(慶)委員 ぜひこれからも担当大臣として、これを促進する意味で、先ほどの御答弁でもより短縮をするということでありまして、そういう点ではボタンをかけ違えないで、積極的な取り組みをぜひ行つていただきたいということを冒頭に御要請を申し上げておきたいと思ひます。

そこでお伺いしたいのは、やはり物にはそれぞれ順序があると思ひます。私はこの東京湾横断道路というのは、将来に見て大切な首都圏の町づくりとかあるいはまた経済に相当な効果があるだろうということを期待をされているわけでありまして、しかし考えてみるならば、その受け皿をどうするかということ、絶えずその辺の問題になつていくわけでありまして、今度も神奈川県横浜、川崎から出ている要望の中にも、幹線道路の整備とかいろいろな問題が出てくるわけでありまして、神奈川県交通体系というものは残念ながら大変おくれであるわけでありまして、公共投資的にも県民一人当たり考えてまいりますと大変おくれであるのが実態であります。

そんなことを考えてまいりますと、例えば工事

のやり方を一歩間違えてしまうと、交通渋滞にさらに拍車をかけることだと思ひます。この首都高からの三ツ沢ジャンクションという、横浜にあるわけですが、そのジャンクションをつくったために、横浜新道がより交通渋滞を来して、今日ではもう大体一日じゅう交通渋滞を来しているというのが実態、そういうところがあるわけですね。それよりはやはり拡幅を先にしてジャンクションをつくられていけば、そんな問題がなかったと思うのです。

そういう点では、東京湾横断道路建設に当たって、やはり先ほどお話に出ております川崎の縦貫道路の整備、それを完成までには完全にします。これは予算措置をされております。あるいはまた、湾岸道路の五期分の着工もことしからされるわけでありまして、しかしそれだけではなくして、それに影響するすべての道路交通網というものがやはり整備をされなければいけないのではな

いか、こんなふうに思う次第でありますけれども、これらの状態が私は残念ながらまだ明確になつていないのじやないか、こういうふうに思ひます。というところは、先ほど申し上げたように、神奈川県は東海道なりあるいは東名なり、通過車両が非常に多いわけでありまして、交通事故等もそういう点から非常に多くなつてきている。そんなことを考へてまいりますと、道路整備のおくれ、交通体系の見直し、全体的なおくれというものがここに集中的に來てゐるわけでありまして、こういうことを含めてどのように考へていかなつてゐるのか、幹線道路等についての見解をお伺ひしたいと思ひます。

○萩原政府委員 東京湾横断道路と関連をいたします神奈川県の道路網、そのうちの主要なものといたしましては、何といひしても東京湾岸道路、それから先生御指摘の川崎縦貫道路、首都圏中央連絡道路、この三つが挙げられると存じます。そのほかにはまた今御指摘の横浜新道でございますと、か横浜横須賀道路というふうなものもあろうと存じますが、一番問題のこの三路線でござ

います、東京湾岸道路につきましては、湾岸三期、四期に続きまして今回五期、本牧から金沢まで、これを事業化していただきます。この東京湾岸道路につきましては、幸いにして今回事業化をいたしました区間の中に、本郷地区がちょうど用地問題がございまして、それ以外につきましては用地問題がほとんどございせんので、あと事業費の勝負というところにならうと存じます。私ももといたしましては、七十年を予定しております。東京湾横断道路の完成までには、この湾岸を五期まで仕上げるということでも今後努力をしていきたいと思ひます。

次の川崎縦貫でございますが、この問題、先生も今御指摘のように、浮島から国道十五号まで、これは六十一年度から事業化をいたしまして鋭意この事業の促進を図りたいと思ひますけれども、問題はこの十五号から先でございます。以西と申しますか、この先の方の問題でございます。これにつきましてはまず地元の皆様方のコンセンサスを得て路線を決めなければなりません。この路線決定を何とか早くやつて都市計画決定に持ち込みたい。これの一つの時間といひますか所要時間がこの整備の期間のコントロールポイントになるだろうというふうに考へておられます。できるだけ地元の皆様の御協議が調うように最大限の努力をしていきたいというふうに考へております。そして、この路線が決まり、御協議が決まりま

すれば、これから後事業を進めてまいります。横断道路の完成と余り違わないような時期に何とか東名まで結ばないだろうかというこの努力目標でこれから努力をしていきたい、こういうふうにして考へております。

首都圏中央連絡道路につきましては、現在、八王子・川越間が事業化されております。その延伸を今後とも図つてまいりたいというふうに考へております。

あと横浜新道、今御指摘のように拡幅がなかなか難渋をいたしております。用地買収その他で非常に難渋をいたしておりますが、その事業の緊急

性にかんがみ、大体六十年代半ばまでにはこの三キロ間の拡幅を完成させたいというふうに考へております。

一方、横浜横須賀道路でございますけれども、衣笠から佐原までの区間一・八キロ、それから金沢支線につきましては今事業を行つておりますが、今後とも早期の供用が図られるよう鋭意事業を促進してまいりたいと思ひます。この両線とも大体六十年代半ばの完成を目指しております。またひとつ地元でいろいろ御指導をいただきます。

○田中(慶)委員 いずれにしても、例えば東京湾岸道路五期、着工していただきましたけれども、金沢まででストップになるわけでありまして、あれから横須賀まで本来ならば抜けないと、現実には十六号線の交通対策には何も効果がないわけでありまして、そういう一連の問題を含めて幹線道路というものを、まあ確かにいろいろな問題があつたでしょう。しかし、現実にはこの十年見てみますと、神奈川に対する公共事業というものが大変おくれである。こういうことが県民一人当たりの投資効果を見ても明確になっております。それで、そういう点はぜひこれからこの促進をしていただかなければ、東京湾横断道路ができて、それらに対するはずみというものがこの辺に非常に多くなつてまいりますので、ぜひその辺をお願い申し上げたいと思ひます。

また、加えて申し上げるならば、一日三万台というところになってまいりますと、川崎は御案内のように、川崎病とも言われる形の中で公害病で長いこと悩んでいたわけでありまして、そういう点では工場等の排煙の規制とかそういう点で大気汚染が今どうにかよくなつてきたわけでありまして、けれども、それが三万台が受け皿が十分でないときに入つてきたときに、改めてまたNOx、初めSO₂等の問題が大変心配をされるわけでありまして、そういう点では、ほかの面での環境対策はそれぞれ検討されておつたようでありまして、これらに対する環境対策というが大気汚染はどのよ

うに検討を考へられておるのか、お伺ひしたいと思ひます。

○萩原政府委員 東京湾横断道路が環境に与える影響につきましては、これまでいろいろな調査を実施いたしてきております。その中で特にたゞいま先生御指摘の大気汚染の問題、大気質に与える影響につきましては、やはり何といひしてもNOx、NO₂の問題でございます。当川崎地区につきましては現在湾岸道路ができておりません。これは湾岸道路が完成することによりまして、内陸部に集中いたしております現在の交通量はかなりの部分が湾岸に移ることになるだろうと思ひます。したがって、この湾岸道路の完成によりまして川崎市内の大気の問題はかなり改善されるのではないかと私も考へております。

また同時に、それに加えて、横断道路から三万台の交通量が入つてまいります。その交通量の配分をいろいろ予測いたしまして環境に与える影響を予測いたしました結果、むしろ定性的には川崎市内のあるは現状よりはよくなる、こういう結果が出ております。詳しくはちよつとここで図面その他で申し上げられませんが、定性的にはこの道路が完成することによりましてむしろ環境はよくなるというふうに考へております。

ただ、先ほどから先生御指摘の内陸部へ向ける交通がございせんかと、そこら辺で非常に交通渋滞を起してしまふ、そして市内が生活がでにくい、日常生活に支障を及ぼすような結果になってはまいかと存じまして、この川崎縦貫道の整備を進めてまいりたい、こういうふうに考へておる次第でございます。

○田中(慶)委員 いずれにしても、環境の面、あるいはまた現在慢性化されております交通渋滞を何とかするためにも、まずその受け皿の整備を急いでいただいて、この横断道路の開通までにはそんな形をぜひとっていただかないと、受け入れ側とすれば大変困るのではないかと、こんなふうに思ひます。あらゆる問題がまたふり返して出てくるわけでございますので、ぜひその辺を考慮され

てやっていただきたいと思うわけでありまう。
そこで、国土庁がこの問題について都市改造計画の中で都市分散、すなわち多核多圏域型構想を打ち出しまして、首都圏の交通の流れ、道路等々を含めてこの東京湾横断道路に対する考え方についても経済的にかなり積極的な姿勢を打ち出されているわけでありまうけれども、この辺について局長の見解をお伺いしたいと思います。

○山本(重)政府委員 冒頭、道路局長からこの横断道路の整備効果についてのお話がありました。が、私たちの立場で、特に現在東京の都心部に各種の機能が極集中している、そういう一極依存型の地域構造というものを是正して、東京の区部周辺に業務核都市等を整備いたしまして、それを中心に自立都市圏を構成する、そういう形で多核多圏域型の連合都市圏を構築していくことが現在の東京大都市圏での大都市問題を解決する基本的な方向ではなからうか、かように考えております。

こういった多核多圏域型の都市構造を整備していきます場合には、それらの核都市が育成、整備されるためには何としてもその業務核都市間相互を連絡いたします幹線道路、こういったものが早く整備されることが非常に重要であろうと思ひます。

現在の状況を見ましても、特に環状方向での道路の整備がおくれておる。この東京湾横断道路につきましても環状道路の一端をなす重要な路線である、そういう意味で私どもは今回の東京湾横断道路の整備が進められますことにつきましても、首都圏整備の観点から極めて有効なものだということでは評価いたしております。

○田中(慶)委員 そこでお伺いしたいのは、御案内のように東京は規制緩和等を含めながら現在の用途の見直しを行っているわけでありまうけれども、これらを含めて、東京は緩和されてもその流れが隣県といえますか隣接にいったんでは大変困るわけでありまう。そういう点で、例えば神奈川県なり川崎あるいはまた横浜を含めてそれぞれ用途を現在の東京並みに建設省の積極的な指導に

よつてもっと見直しを行うべきではないか、こういう形で現実を考えているわけでありまうけれども、これらの問題はいかがでしよう。

○山本(重)政府委員 ただいま申しました多核多圏域型の都市構造に持つてまいりますためには、東京区部周辺の地域として、例えば神奈川県ですと、横浜、川崎、副都心的には厚木、そういった地域に、東京に集まっております業務機能であるとか国際機能であるとか各種の機能をできるだけ分散していくことが必要であらう。首都に集まらざるを得ない国際金融機能とかあるいは各企業の本社機能とかそういったものはともかくも、東京に集中している各種の機能はできるだけそういう業務核都市に分散するように今後整備整備をしていくという形を進めていきたいと考えております。

○田中(慶)委員 私の申し上げているのはそういうこととやありませんで、それは大変結構だらう、そのために受け皿として、現在の用途、すなわち用途規制があったりあるいはまた新都市計画法に基づいてそれぞれの規制があるわけですから、その見直しを行わないで分散型だけをすればそこにはまた大変混乱が起きるわけでありまして、そういう点での用途の見直しとか新都市計画法に基づくそれぞれの見直しを積極的に行わないで、今多核多圏域方式だけを主張されたのでは困るわけでございます。そういうことの見直しを行つて初めて分散ができるのではないかと申すのです。それが現在されてない。当面は規制緩和、あるいはまた全般的な内需拡大を含めて考えるならば、そういう点をまず最初にやる、それから次に今の構想に入るべきではないか、私はこんなふうに思ひます。すけれども、いかがですか。

○山本(重)政府委員 ただいまの多核多圏域型の都市構造に持つていきます考え方は、近く策定の準備を進めております首都圏基本計画の中に十分位置づけたいと思ひます。これを前提に、各都市の都市計画上の用途地域等の変更等に対応しては建設省でございますが、建設省等が対応してその

いった用途地域の見直し等を進めていただけるものと我々は期待しておりますし、十分協議をしたと考えております。

○田中(慶)委員 そこで建設省にお伺いしたいわけですが、すけれども、国土庁と建設省がそういう点で、もつと連携をとっていただきたいと私は思ひます。例えば政府は今内需拡大である、そしてそれぞれの用途やいろいろなことを含めて、しかし、現実には笛吹けど踊らぬ、こういう問題があるわけですから、それで国土庁はまた、今言ったように分散を進めておられる。私はこれは大変結構なことだと思ひます。しかし、それが本当に相乗効果をあらわすためには、もつともつとそういう点で積極的に行つていただかなければいけないのではないかと申すのです。これらについて、今東京都が具体的に、積極的に政府なり建設省の指導のもとにやりになつております。多核多圏域型都市をつくるのだというところで片方で打ち上げもつと先に行つていよいよいんじやないかと思ひます。それはどうですか。

○江藤國務大臣 それは私は正しい意見だと思ひます。御承知のように五十五年に法律改正を行ひまして、そして、東京都のいわゆる再開発規制緩和等について東京都と建設省の間で協議を進めてまいりまして、先般私と都知事とお目にかかつた機会に、大体の集大成ができてこれを世に問うということになつたわけでありまう。したがって、一点集中型の東京都の開発から、先生の御近くで、ししたら大崎、それから渋谷、新宿、池袋、上野、浅草、錦糸町、それから十三号埋立、大体こういう七つの副都心をつくつて、そして東京の機能を分散させて一点集中型を廃して、こういうことと合意を得ました。先日、千葉の知事さんともお会いしたのですが、千葉メッセという全く新しい国際的機能を持った近代都市をあそこにつくろうというところで千葉県もやっております。

ですから、これほど横断道路ができ、あるいはまた湾岸道路ができ、川崎縦貫道路ができるという

うことになつてきますと、神奈川県も過密都市をずつと抱えてきたわけでありまうから、道路の問題を一つとらえればそれでいいということではなくて、これは国土の均衡ある総合的な開発が目標ですから、ただいまの御意見は私は大変貴重だと思ひますので、これは道路局ではありまうから、都市局その他関係の局と相談をいたしまして、將來必ず神奈川県とそういう協議をする場所をなるべく早くつくつてみたい、と思ひます。

○田中(慶)委員 ぜひそういう形でお願ひ申し上げたいと思ひます。

私は回りくどくそれぞれ外堀からお話を申し上げてきたわけですが、例えば公共事業がおくれています。おくれた理由というのは、本當に過密になつてきておりました、県立高校をつくるのに、今まで県単事業といひますが、そういう形でそちらに本當に目が向いていたわけですから、この十年といひますのは県立高校を、箱をつくるための事業がほとんどであつて、道路や下水の整備といひますのは非常におくれてきていたわけですから、私はこの際、総体的な町づくりという面で申し上げているわけでありまして、大臣から大変前向きな御答弁をいただいたわけでございますので、その辺をぜひ積極的に検討していただきたいと思ひます。

そこで、国土庁にお伺いしたいわけでありまうけれども、今大臣は、一点集中主義ではなく国際的な問題を含めて分散しなければいけないであらう、こんな形で大変前向きな、そしてまた現在のそれぞれの都市づくりに対する計画を打ち出されているわけでありまうけれども、横浜が今、みなとみらい21計画という形で今世紀最大のそれそれ事業が行われているわけでありまう。そこは今まで国際的な港として外国からも大変評価をされておるし、横浜はそういう点では国際的に大変名が高いわけでありまう。

そんなことから、局長の考え方をぜひお願ひしたいわけでありまうけれども、横浜あるいは今問題になつております国際交流活動をする前提とし

て、仮称でありますけれども、国際交流センターの建設についていろいろな角度で検討されて誘致運動も行われているわけでありまして、少なくとも今言ったような首都分散のことを考えるならば、こういう問題についても、積極的に横浜の港ということを含めて、あるいはまた横浜というところを国際的に考えてまいりますと、国際交流センターの推進というものが当然横浜から力強く私どももあるいは政府に対しても皆さんに対しては要望があると思います。そんなことを含めて考えるならば、あなたがこの結論を出すわけにはいかぬと思いますけれども、これらに対して推進を約束していただけるかあるいは前向きな答弁を期待したいわけですが、いかがですか。

○山本(重)政府委員 先ほど私が多極多圏型の都市構造にするために業務核都市を育成するということをお話ししましたが、これは国土庁が単独で進めていこうとしてもそれはできるものではございません。例えばその中で、やはり横浜を業務核都市として育てていくためにみなとみらい21の計画が非常に重要であろうと思います。

この計画のいきさつをお話し申し上げましたも、これにつきましてはかつて昭和五十三年から五十四年にかけて、国土庁、運輸省、建設省、それに横浜市、四者によって共同で調査を行いました。構想が五十八年の十一月から事業化されたという経緯がございます。

さて、先生今御質問ございましたMM21の国際会議場の問題でございますが、国土庁におきましては、東京大都市圏の国際的な役割というものは今後ますます高まってくると思っております。そういうことで、昭和五十九年から三カ年かけまして東京大都市圏におきます国際交流機能の整備の方策に関する調査を実施しているところでございます。

これまでの検討の結果を考えると、東京大都市圏以外の地域との分担を図りながら、なおかつ東京大都市圏においては国際会議場あるいは国際見本市といったようなイベント機能とかビジネス機能、

能、そういったものを積極的に展開を図っていくことが非常に適切である、そのためにはやはり世界各国に見られますような高水準あるいは複合型の国際会議場等の国際交流施設を形成していくことが望ましいということを考えております。

現在、横浜市がみなとみらい21の事業の中心的な事業として提案してございます国際会議場構想につきましても十分承知しておりますし、私どももいたしましては十分承知しております。私どももいたしましては横浜市のこれまでの歴史的な役割あるいは横浜市の置かれております立地条件、それから先ほど私が申し述べました業務核都市として育成する等々の観点から考えまして、東京大都市圏におきます国際交流機能の展開の場としてMM21の地域は適地であると私も考えております。今後、関係公共団体とも十分意見を交換し、東京大都市圏における国際交流機能の整備の充実を図ってまいりたいと考えております。

○田中(慶)委員 局長がこれに結論を出すわけにはいきませんでしようけれども、今のよう前向きな答弁と、さらにみなとみらい21についても御指導いただいてきょうまで来たわけですから、そういう点を含めて国際港都横浜、あるいはまた横浜というところむしろ外国では日本の中における位置づけというものは高いわけでありまして、ぜひその辺を含めて積極的に取り組んでいただきたい、こんなふうに要望しておきたいと思っております。

そこでお伺いしたいのは、やはり何と云ってもそれぞれ分散をされて、地方自治体なり地方都市が活力を見出さなければいけないと思っております。そういう点では、今度の東京湾横断道路というの、首都圏における活力というのを考えたときに、先ほど時間の問題あるいはまた節約の問題等々である道路局長が述べられているわけでありまして、これも、今問題になっているのはあるいはまた心配されているのは、東京湾横断道路が完成された後、例えば千葉県側は工業等制限法が現在ございませぬ。横浜、川崎はその規制にかかっているわけでありまして、そういう点では私は分科会でも

この問題をやる申し上げてまいりました。時間がなくてこの問題は詰めることはできませんでしたが、けれども、きょうはこの問題をじっくりと詰めてみたいと思っております。

この十年來、川崎、横浜のそれぞれ企業といいますが、働いている人たちの人口というのは大変減っているわけでありまして、川崎においては十年前の約三分の一くらい組織人口が減ったというところを私は前回申し上げたと思うのです。それはデータに基づいて申し上げておられるわけでありまして、そういう点ではこの工業等制限法の規制というものが、当初はそれぞれ公害の問題とかいろいろな問題の中で規制をされたことを歓迎していたわけでありまして、現在はその公害等の問題を一段落をしまして、しかし、都市の整備等々を考えてまいりますと、財政のおくれとかいろいろなことで大変厳しい環境にありますし、あるいは今まで長い間そこに住んでいた人たちが、この新たな工業等制限法によって次の拡張計画や先端技術等をそれぞれの企業が検討されていたときに、長い間住んでいたところを離れなければいけないという実態が現在生まれているわけでありまして、それで国土庁が打ち出している多極多圏型都市構想あるいはまたそれぞれの活力等を考えたときに、この辺はいささか逆行しているのではないかと、こんなふうに思うわけでございます。

私は、完成時あるいはまたそれ前までにお互いの経済圏として発展をさせる意味で、この見直しというのにはぜひ必要であろうし撤廃される必要があるのじゃないかと、こんなふうに思うわけでありまして、今日、一律に綱をかけたところ、あるいはいろいろなことをされたところの問題がいろいろあります。そういう点では首都圏においては積極的な見直しの時期に来ているのではないかと、こんなふうに思っております。

○山本(重)政府委員 工業制限制度につきましては先生のお話ございましたように、かつての高成長期に首都圏の既成市街地に人口、産業が過度に集中した。そういうことで昭和三十四年にその集中を防止する目的で設置され、その後も依然としてそういう状態が続きましたために、昭和四十七年に現在のような面構あるいは要件等も強化された制度ができ、今日に至っているわけですが、その結果、この制度は相当効果を上げて確かに過度の集中がとまり、先ほど先生からお話ございましたように従業者数でありますとかあるいは工場出荷額、そういったものの全国シェア、絶対数はふえてはおりますが、比率でいいますと低下している、そういう状況にはございますけれども、全国を見渡してみます場合にはその集積度というものは依然として高い。

そういう観点から全国を見回しまして、我が国の狭い国土を考えました場合に、国土の均衡ある発展を図るという意味でかつてできるだけ企業の地方分散を図ってまいりました。そういう観点から国土の政策を進めてまいっておりますし、産業政策もそういう形で進めてまいっております。こういった政策の基本的な枠組みというのは現在の集積の度合いからいって、まだ枠組み自体を外すことはいかぬものかという感じがいたします。

しかし、先ほど御指摘ございましたように、大企業等が移転した後に残りました中小企業等々につきまして、最近の産業の進展に合わせて設備の近代化、高度化を図る必要性が非常に強いということ、特に要望がありました中小企業者の設備の近代化、高度化のためには五十八年に許可基準の緩和をいたして対応をしたところでございまして、現在これを緩和すべきかどうかという問題につきましましては、実際にこれらの首都圏の既成市街地の現在の実情を見ますと、産業もかなり変わってきてまいりましたし、これらの既成市街地での都市機能としての役割もかなり変わってきていると思っております。

そういう意味で制限制度自体だけが工場の流出等を促進しているのではないという考えはいたしておりますけれども、なお私どもはこれにつきましまして、今回の東京湾横断道路の建設に関連しまして地元公共団体からも直接要望を受けてもおりますし、

こういった問題についてはその前にも関係方面からいろいろな要望を受けておりますので、ヒヤリングをしてみましたが、ひとつ具体的に実態をよく調べてみて、どういうところに問題があるのかその点をよく説明すべきではないかというところで、六十一年度におきましては現地に即して実態調査を進め、この問題点を明らかにした上で全国的な国土政策、産業政策の観点からこの問題を検討してみたい、かように考えております。

○田中(慶)委員 私は、今度の横断道というのが首都圏における流通経済を初め都市の分散という点で、冒頭から、今後二十一世紀の全体的な流れとして期待をしているということを申し上げながら、特にバランスという問題は必要であろうと思ひます。片方の千葉側は全然規制がないわけですから、こちら側だけの規制、こういう形になつてくると、やはりそこはまたより流出に拍車をかけるであろう、こんなふうなことを考えて、六十一年度から実態調査を行うということでありましたけれども、地方自治体はもう既に、神奈川県なり川崎なり横浜はその実態をもつて今度の横断道建設に当たりこれらに対する見直し、撤廃を求めているわけでありまして、これから具体的な実態調査をするということであつては遅いと私は思うのです。

ですから、今それぞれの地方自治体がどんな立場に置かれているかということを含めて要求しているわけですから、これから具体的に腰を上げて、そんなだつたら、この東京湾横断道を建設大臣はもつと早く進めたいと言ふ、しかし、はつきり申し上げて私はそう進まぬと思うのです、逆に、おいてくる。やはりこういう一つ一つの問題が、物にはバランスというものがあつてから、そういう点で考えなければいけない。もう新しい先端技術を導入しようとしても、それぞれの企業は現実には一定の企業活動ができなくてどうして他県に行つてしまふ。そしてそこに長い間住んでいた人たちがみな改めて新開地に行かれるということは大変なことなんです。それだけじゃな

く今言つたようにそれに関連する中小企業の皆さん方が大変なことを含めてこの新開地に行かれるわけでありまして。

そういう点では、これから実態調査をするということではなく、もうそれぞれの地方自治体の実態調査を含めて要求しているんですから、今度の横断道の建設というものはこれの見直しがどのような形で進められるかということ促進も遅延も出てくるんじゃないかということ、これにかかつているんじゃないか、そんなことを含めてもう一度答弁してください。

○山本(重)政府委員 先ほども申しましたように、この制限制度につきましては私も各公共団体が今まで調べられた実態調査の内容等についてヒヤリングをいたしております。このヒヤリングの過程で我々感じますことは、一体工場等が移転した跡地がどのように使われておるか、あるいは工場移転跡地をむしろ今まで住居混在しておいた土地の工業を誘導してきて、その土地の純化を図つて適正な土地利用を図るというために使うべきではないだろうか。あるいは実際に近代化、設備の更新をするためにいろいろできないという事情があるけれども、具体的にはどういうところに問題があるのか、現在制度の中でもかなり運用でできる面があるわけですから、そういう面でも具体的に現地に即した調査を進めたいということをお願いしております。

○田中(慶)委員 政府が今内需拡大を含めて少なくとも新たな経済の活力を見出しているわけでありまして。そして今横断道も将来に期待をする。しかしその問題の中で、道路はよくならず、そして環境もよくなりました。先ほど建設大臣は、都市計画法に基づく用途の見直しも積極的に行いたいと言ふ。そういう点では用途の見直しなり工業等制限法の見直しも積極的に行つて当たり前のことだと私は思うのです。それぞれの県なり地域というものは歴史があるわけですから、私も生まれたときから、小さいときから京浜工業地帯というのは日本の産業を支えてきたという一つの自負

と、そしてまたそういう点ではそれなりの諸条件がなつていたわけでありまして。

そういう点を考えてまいりますと、今局長が言われていることについては何となく前向きな答弁じゃない。横断道なり規制緩和なり、あるいはまた民生活等を含めて、国がやろうとしていることに對する取り組みと、これから具体的にどうか、いろいろ調査とか、それはお役所仕事じゃなくして、今の時代はもっとも変化に対応できるように時代じゃないか。それでなければいけないのではないかと。そういう点では局長が言われている姿勢というのは私はどうしても納得がいかなあつて、綱をかぶせてからもう十四年たつていてわけですから、そういう点では当然そこに見直しがあつてしかるべきであり、その効果を十二分に出したならば、もう役割を果たしたならば、そこで当然もう一度見直しをして、それぞれの取り組みというものが必要であらう。

地方自治体がそれは困つてゐるのだから問題がありますけれども、地方自治体がそれを要求しているわけでありまして、中央官庁でそういうことに対して何も今後具体的な検討をする、あるいは実態調査をする、いつまでもそういうことではいけないのではないかと。地方の時代と言つて何年たつてゐるのですか。もう少しそういう形に、都市分散をするとかいろいろなことをあなたの方はおっしゃつてゐるのですから、これは当然もつと積極的な取り組みを発表されてしかるべきじゃないか。

○山本(重)政府委員 工業制限制度の問題は、大都市圏の中で大都市問題の解決の問題と同時に、国土全般の国土政策の問題、産業政策の問題であらうかと思ひます。そういう意味で、現在の既成市街地における工業の集積の度合い、それから地方の現在の経済あるいは社会の進展の度合い等々を考えました場合には、その点も十分配慮した上で検討しなければならぬということでございます。

また、制限制度の緩和の問題は、実際に現在の既成市街地におきまして制限制度が緩和されれば直ちにそこにまた工場等がどんどん返つてくるというところだけではなくて、そこに地価問題であるとか環境問題であるとか、ほかの問題、要素もまた出てくるのではないかと、こう考えます。

具体的な問題で申しますと、例えば川崎の溝口の例を見ますと、かつての大工場の跡はパークシティーとかあるいはサイエンスパークとか、そういう形で新しく首都圏の既成市街地において求められる業務機能とか研究開発機能の用地として利用されておる。むしろ、そういう首都圏の既成市街地にこれから求められる機能に対応した施策というものが必要ではないだろうか。それでもなおかつ、工業制限制度の中でどうしても既成市街地に立地しなければならぬ企業は当然あると思ひます。そういった企業等について、そういう既成市街地等において初めて育て上げることができない企業があるいはあろうと思ひます。そういった企業に対して既成市街地においてどう対応するのか、そういった問題に対しては十分我々は検討して対応しなければならぬ、かように考えております。

〔野中委員長代理退席、平沼委員長代理着席〕

○田中(慶)委員 いま少し実態をあらゆる角度から検討していただきたいと思ひます。例えば今までそれぞれ現場にいた人が、改めて先端技術を導入される、いろいろな企業の体質が変わる、そして新開地に行く、全然変わつてくる。そういう点で、いろいろな形でストレスの問題、あるいはまた今平均寿命は男性が女性よりぐつと下がつておるでしよう。いろいろなことを考えてもらふなさい。そういう点では、もつともつといういろいろなファクターが影響していることは事実ですから、長い間動めていたところ、そういうことを含めて、ただあなたたちの中央の発想で、それは国土全般にわたつて見ているかわかりませんが、それは一定の役割を果たしたんだから、今改めてこ

こで地方自治体からの要望も当然積極的に取り入れるべきであらう。これは、時間もばつぱつ来ましたが、また別の機会にもっとやらしていただきます。

そこで、最後になりますけれども、東京湾横断道路が現在自動車専用道路として考えられているわけであり、地方自治体で羽田アクセスの問題等々を含めて、先般、一月二十一日、「東京湾横断道路」木更津―新横浜間 リニアモーターで直結」というようなことで新聞に出ていたもので、これらに対する期待もまた改めて大変出ているわけであり、そういう点では、この羽田アクセス関連の中で、東京湾横断道路、自動車専用道路以外にこのリニアモーターという問題を考えているのかどうか。これはちゃんと日経にこういうタイトルで、横浜―木更津という問題が少なくとも出てくるわけであり、そういう点でも、そういう点で、全体的なモノレールあるいは羽田アクセス等々を含めて考えるならば、道路だけではいけない、自動車だけではよくないのではないかと、そんなことを含めてこういう発想が盛んに期待をされているわけであり、この新聞等々を含めて、これは大臣よりは局長の方が具体的に知っていらっしゃると思いますので、答弁をお願いします。

○萩原政府委員 先生御指摘のその構想は、モノレール協会が一つの試案として提案されたものと理解をいたしております。現在私もが予定をしております東京湾横断道路では、軌道系のそういう交通機関を入れるべきかどうかということについて十分検討させていただきました。しかし、軌道系のものは何と申し上げても大量あるいは大量と中量の間の需要がございませんと経営的に成り立たないことはもう先生御存じだと存じます。したがって、羽田アクセスの構想については十分検討の余地があるかと存じますが、当面、東京湾横断道路は、もしそういう通勤あるいは通学の需要が出た場合には、とりあえずは大型バスの運行で十分処理できるのではないかと考えております。

えております。

しかし、羽田アクセスの問題は、ずっと一日じゅう需要があるわけでございます。現在の浜松町からのモノレールの需要をこらうただければそれはわかるわけでございます。それは検討課題だと存じますが、横断道路に直接にということでは、大変残念ながら現在考えてない状況でございます。

○田中（慶）委員 まだ若干時間がありますので、羽田アクセスは検討じやないんですね、もう既に運輸審議会で決定しているわけですから、そういう点ではその辺は積極的に連携をとって、首都圏における交通、道路ということよりも交通の流れという形で、横断道路の所期の目的である経済の活力、首都圏の都市計画等々を考えてまいります。交通問題というのは当然ついて回るわけであり、それから、そういう点で、検討じやなく、もう検討から具体的に実施の段階に来る状態になっておりますので、これらについてはより積極的な応援といえますが、あるいは総合的な全体的な首都圏の都市構造というかが都市づくりという形の中でこの辺は進めていただきたいわけであり、これらの対応する決意を大臣に聞かせていただいて私の質問を終わらせていただきます。

○江藤国務大臣 新都市交通施設は具体的には十三号埋立地に入られて、あそこ今展示場をやっております。晴海の施設を十三号地へ移して、晴海をビジネスセンターあるいは外国人向けの特別規格のマンション群にしたかどうかとの前から、東京都知事とお話をしておりました。したがって、そのときには十三号埋立地から新都市交通それから普通の道路を都心に向けて入れよう。同時に、関連しますのは汐留の開発、羽田空港の沖合い移転に伴う今度は羽田の利用、こういうことが重なってくるわけであり、これは一連の交通網の整備ということで私も非常に大事に考えております。したがって、これは今後の都市

開発の新しい一つの大きな目玉として、都市開発だけじゃなくて並行した交通網の整備ということを取り組んでまいりたいと思っております。

○田中（慶）委員 時間が参りましたので、以上申し上げて私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○平沼委員長代理 中島武敏君。

○中島（武）委員 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法案について質問いたします。

東京湾横断道路に關しては再開国会の冒頭代表質問で不破委員長が、予算委員会でも松本府委員と私が質問しましたので、きょうは時間の関係もあり、環境、漁業問題、船舶航行安全問題を中心いろいろとお聞きしたいと思っております。

初めにお尋ねしたいのは、横断道路着工に至るまでの日程的な手続の問題であります。道路公団の東京湾横断道路調査中間報告が出されておりますが、これで終わりですか、それとも最終報告を出されますか。

○萩原政府委員 先生御指摘のように、昭和六十一年の九月に中間報告をまとめて道路公団から出してございまして、その後調査を続行いたしまして、日本道路公団では六十一年の三月、六十年度の終わりに一応の調査の取りまとめを行って、現在、その最終の原稿の調整をやっておりますところでございます。これを印刷いたしまして六月ごろには出したというふうなことを考えております。

特にその中の環境問題につきましては、今御審議をいただいておりますこの法案が御了承いただければ、直ちに日本道路公団におきまして五十九年の八月に閣議決定をされた環境影響評価の手続に基づきましてその作業に入るわけでございますが、その際の準備書面の一部といえますが、準備書面を構成する、そういうレポートになろうと存じます。その環境影響評価の手続の中でまたいろいろ御意見を承ってそれに対する対応というのは当然のことになると存じますが、一応そんな予定を立てておるものでございます。

○中島（武）委員 ただいまお話のあった環境影響評価はいつごろまでに終わって発表される予定ですか。

○萩原政府委員 先ほど申し上げました閣議決定に基づきます環境影響評価の手続でございますが、関連をいたします地方自治体も今回の場合大変多うございます。そういうことで、始めましてから大体九カ月は必要ではないだろうかというふうなことを考えております。したがって、九カ月ぐらゐの間にそのアセスメントの手続が完了できればという一応の予定を立てております。これはもちろん予定でございますが、実際上はまた変動があり得ることだと存じます。

○中島（武）委員 九カ月かかる、いつから始めるかということについても法案が通ってからというふうなことをきき言われましたが、ちょっと改めてお尋ねしておこうかと思ひます。

私がもう一つお尋ねしたいのは実施しました環境アセスメント、これが環境基準をクリアしているということが東京湾横断道路を建設大臣が認可する認可条件になるのか、この点をお尋ねしたい。

○萩原政府委員 手続の開始の時期でございますけれども、これは先ほども申し上げましたけれども、現在御審議いただいております法律を御了承いただきますと法律が機能しないわけでございますので、できません。やってもまた意味のないこととでございますので、この法案が御了解いただけましたら、できるだけ早く開始をいたしたいというふうなことを考えております。

それからもう一点の先生御指摘の環境基準との関係でございますが、この環境影響評価のやり方につきましては、私も技術基準のようなものをつくっております。それによりまして環境保全目標というのを定めまして、環境保全目標に対して将来の予測でございますね、例えば横断道路ができればどうなるという予測をいたします。その予測値と環境保全目標を対比いたしまして、環境保全目標を達成しているというあかしがなければ、当然のことながらこれは認めることができない、

認めていただけないというふうに理解をいたしておるものでございます。

○中島(武)委員 漁業調査に関しては「昭和六十年年度末でとりまとめる計画である。」というふうな報告にありますが、この調査は終わったかどうか。終わっているならば、いつ発表されますか。

それからもう一つお尋ねしておきますが、漁民との間の合意、この問題は建設大臣の横断道路認可条件になりますか。

○萩原政府委員 漁業に及ぼす影響あるいは航行安全に及ぼす影響、それも含めましてある程度の調査がこの三月で終了いたしております。それとも先ほどのレポートの中に取り込まれるということになります。ただ漁業への影響につきましては、正直申し上げていろいろ御意見がございまして、Aの方はこういうふうに見るといふ御意見、Bの方はこういう御意見という事でございまして、この辺の御意見を全部羅列するという事にはなかなかかなりかねないと思ひます。大体こういうふうなお話という、したがって、かなり定性的なお話にならざるを得ないと存じます。それでこれをもとに地方公共団体はもとより、漁業組合の方にも御説明を申し上げようという事でございします。

それから先ほど申し上げたアセスメントができ上がりましてから、環境影響評価の手続が完全に終わりましたときに、建設大臣から道路整備特別措置法に基づく事業認可ができるわけです。これで初めて着工ということになるわけでございます。環境影響評価の手続が終わらない前に事業認可をするわけにはいかない。これは先ほど申し上げた五十九年八月の閣議決定によってそういうふうに取り決められておりますので、その後に認可をする。

そしてその認可に当たって、今先生おっしゃった漁業者との妥結が条件になるかという事でございしますが、そういうことではなくて、認可が始まって、初めて漁業の方々と本交渉が始まるという

うことでございます。そしてもちろん漁業の補償がまともななければ、現在、関西空港でも、この前大阪の方でまともなというふうにお聞きしておりますが、まだ兵庫県はまともでないようでございますが、そういうようにそれがまともななければ、実際の工事でございますね、現場の工事はもちろん着手できません。これは合意の後でなければ、強行着工ということはこれはできません、こういう事でございします。

○中島(武)委員 船舶の航行安全に係る問題についてですが、これは調査並びに対策案、これはできておりますか。もしまだだとすれば、いつできて、いつ発表されますか。

それから、これももう一つ聞きたいのは、海事関係者との合意は建設大臣の認可条件にするのかしないのかという事です。

○萩原政府委員 航行安全の問題につきましては、先ほど漁業の関係で申し上げましたことと大体的には同じでございします。レポートはやはり六月ぐらいまでに一応発表できるだろうというふうになっております。しかし、これも御意見がいろいろございします。その結論というものはなくて、こういう見方、こういう見方、こういう見方がある、そしてこれに対して対策はどうかという事になるわけですが、この対策は、海事関係者と御協議を申し上げて、合意のついた対策を講ずるという事になるわけでございます。

また、その事業の先ほどの認可でございしますが、有料道路事業の認可、これは今の海事関係者との合意が前提ではございません。認可はいたします、それから本交渉に入る、その前に事前のいろいろな協議はやる、こういうことでございまして、大体漁業と同じような性格であらうと存じます。また、その海事関係者との合意がまともなものでなければ、実際の工事は着手できない、こういうことになるわけでございます。

○中島(武)委員 環境アセスメントの結果、これは先ほどから御説明のあったように、建設大臣が認可する場合の認可条件になる。しかし漁業調査

あるいは漁業対策、それから船舶の航行安全の調査及びこの対策ですね、これは認可条件ではない。もちろんまともななければ道路の建設には入れないのとは言うのだけれども、しかし建設大臣の認可の条件ではない。

大臣、私は後でもいろいろ聞きたいし言いたいのですけれども、やはり橋根を千載に残してはいかぬと思うのです。そういう点では、漁民及び海事関係者、これとの合意を抜きにして認可をしない、少なくともこういう積極的な姿勢に立つという事が必要なんじゃないか。道路はもう認可したんだ、つくれるんだ、つくれるんだけれどもそれから話し合うんだ、本交渉なんだ、もうつくるといふことは決まっているのだというのを話をされる、これは漁民にとってもそれからまた海事関係者にとりましても、東京湾というところは大変なところでありまして、これは後でいろいろじっくりやりたいと思うのですけれども、やはり少なくともそれぐらいの決断が必要じゃないかというふうに思ふのです。

○江藤国務大臣 中島さん、卵が先か鶏が先かというような話じゃないでしょうか。私どもは、漁業問題が片づかないで工事にからないというのは道路局長が申し上げたとおりです。また、この航路の安全という問題については最大の注意を払って、もう十年も調査をしてきたことですから、それをないがしろにして工事着工などということはやらないわけですから、やはり認可はして、さあできるようなったぞ、本腰を構えてしっかりと交渉せよ、皆さんの御協賛を得るようにならうと、せよという、やはり腰を据えて皆さんと自信を持ってお目にかかるというのには、認可をして、そして当たられた方がいい、私はそう考えております。

○中島(武)委員 それは大臣と私、ちょっと見解を異にするのです。やはり海事関係者、非常に心配している、後でも僕はお尋ねしますが、それから漁民の皆さんも非常に心配していらっしゃる。だから道路は着工、認可、こう決まって、圧力に受

け取らないでもないんです。だからさっきから私言っているように、やはりそれぐらいの大臣の決断があつていいのじゃないかということなんですけれども、次の問題にちよつと入ります。

これは環境問題、漁業問題、この問題なんですけれども、東京湾は非常に内湾は汚れております。かつての東京湾は、魚介類は江戸前のもので、その味は天下一品でありました。豊富な水産物が加工されておりました、浅草ノリ、つくだ煮、握りずし、ウナギのかば焼き、てんぷら、これは、五大食品が江戸で生まれまして、全国に普及したわけでありまして。高度成長期を通じて生きのよい魚介類は姿を消した。今また公害規制と下水道の整備で内湾の水もある程度きれいになったのか、魚たちも帰り始めたという話があります。しかしそれにしても、東京湾というのは大変汚れております。

それで環境庁、来ていらっしゃるかと思ひますが、環境庁にお尋ねしたいのですけれども、CODの環境基準の達成状況はどうでしょうか。ここ十年ぐらいをお尋ねしたいのです。

○藤原説明員 東京湾の水質の状況を有機汚濁の代表的な指標でありますCODのレベルで見ても、長期的に見てみますとこの状況は改善されてきております。CODの環境基準の達成率をお尋ねのように十年ぐらいで見ても、昭和五十年には達成率は四四％でございました。その後よくなりまして、五十三年からその達成率は六一％になっております。ここ数年はこの数値の状況は余り変化いたしていません。

○中島(武)委員 重ねて環境庁にお尋ねしたいのですが、なぜ、五十年には四四％、よくはなつているとはいっても、しかし六一％といったようなこういう達成率になつていくのか。その原因については環境庁はどういうふうにお考えですか。

○藤原説明員 なかなか原因そのものは細かには分析は難しいわけですが、東京湾に流入してまいりますCODの総負荷量を見てみますと、東京湾地域でトータルで一日当たり三百九十六トンという発生負荷量がございします。このうち

○萩原政府委員　先生御指摘のデータもこの報告の中には入っております。したがって、調査に当たりましては十分そこら辺は承知の上で調査をいたしておるものでございまして、ある程度深さのものを掘って、十ないし二十センチのものを掘って一応の判定基準といたしております。またさらに、私は先ほどちよつと答弁を間違えましたけれども、懸濁物質のいろいろな飛散の状況でございますが、これは開放式のクラブでやりましたものでございます。現実には密閉式でやりまして、さらに、その周りに被膜をやるということをやまして、結果といたしましてその物質が方々に散らないようにやることにいたしております。

た、技術的にそれがもう既に実用の域に達してありますので、その点につきましては、また今後実際の工事に当たりまして十分注意をするつもりでございます。

○中島(武)委員 十ないし二十センチと言うけれども、もつと下から堆積しているわけなんです。だから、そういう点でもっと厳格な調査を必要とするのじゃないか、そしてまた対策を必要とするのじゃないかというのが私の言いたいところであります。

○江藤國務大臣 これほど建設の技術の進んだ国でありますから、漁業問題、航路問題というのは、申し上げましたように最大の問題でありまして、この問題の協力を得なかつたらせつかくこの大プロジェクトはできないわけですから、御意向のような点は細心の注意を払って、そして、地元にお心配や御迷惑をかけないように努力をしてまいります。

○中島(武)委員 漁業問題について伺いたいと思っております。

横断道路の千葉側取りつつけ口は木更津市金田地区であります。いわゆる盤洲干潟のあるところですが、盤洲干潟は、東京湾内湾で今残されている数少ない貴重な干潟であります。盤洲干潟は、その面積においても全国屈指です。海水の浄化で果たしている役割は非常に大きなものがあります。いろいろな植物や鳥類がおります。東京湾沿岸における野鳥の最後のとりでとも言われております。また、漁業面から見れば、東京湾内湾での残されている数少ない漁業生産の行われているところでありまして、ノリの生産、魚介類の採取では東京湾で最大であります。横断道路がつくられ、湾岸道路がつくられれば消滅するのではないかと心配もされております。学者や自然保護を求めている人々、漁民は、干潟を守れ、横断道路反対、こういう声が高まっているわけでありまして、

が来ていらつしやると思ひますが、この概要を簡単に説明してください。

○坂井説明員 お答えいたします。

この構想は、現在御審議中の横断道路の人工島といひますか構造物の前後の水域、すなわち、そのところは船舶の航行とか避泊のために余り使われていない、まあ密度の非常に少ないところを有効に活用するというそういう動機、それから、東京湾で今後立地のニーズが非常に高まるであろう臨海型のレクリエーションあるいは国際交流施設あるいは大水深のコンテナバース等を組み合わせる構想したものでございます。

○中島(武)委員 これは単なる構想なのか、それとも、ぜひやりたいという性質のものなのか。きのうは、参議院の運輸委員会でも三塚運輸大臣の答弁は、趣旨としてはぜひやりたい、そういうふう聞いておりますが、これはどうですか。

○坂井説明員 きのう私も運輸委員会に出ておりましたが、私もどなたもいたしましては、これはこのだけの構想ということではなくて、実は人工島構想につきましましては、全国数カ所、五、六カ所でございますけれども、それぞれその地域の特性に応じた将来の海域利用の一つとして調査をいたしております。したがって、これにつきましてもその構想の一つでございます。

今御指摘のように、やりたいかどうか、こういうことでございまして、ぜひ必要であるという前提で構想をまとめたものでございまして。

○中島(武)委員 必要という前提で構想をまとめたということでありまして、これは出てくるものですね。

それで、これは大臣に伺ひますけれども、これができたらノリは全滅だろうと言われているのです。なぜならば、沖から波が来なくなるからなんです。非常に漁民はこの問題を心配してあります。それから、それだけじゃないのです。船舶航行の観点からいっても、非常に死角がでるかとあるいは高い建物がつくられることが予想されているようにすけれども、そうなると、レーダー

障害が生まれるとかあるいはまたライトによる航行障害が起きるとか、海事関係者は、これはもう率直に言ひますけれども非常に心配しているのです。

それで私は、きょうの委員会で建設大臣が答弁されているのを私は聞いております。聞いておりますが、その上に立つて、やはりこんなことを計画してはいかぬという断固たる態度、そういう姿勢を示されてしかるべきじゃないかというふうに思ひます。今、運輸省の態度はお聞きのとおりなものでありますから、これについて建設大臣の姿勢を伺ひたい。

○江藤國務大臣 運輸大臣にけき問ひ合わせてみましたら、きのう国会でいろいろ御質問があつた。これは昭和五十五年ごろに、実は今答へがあらりましたように、六カ所ほど全国で候補が挙がつて、その中の一つである、したがって、今やるとかやらぬとかいうことではなくて一つの構想の段階だ、こういうことでありますから、もう直ちにいたしましたからでもひとつ予算要求してやうていこうというのでしたら賛否を問ふことも大事だと思ひますが、私はやはり、一つの国づくりの中でもろろの要望というのがこの狭い国土の中でたくさんあるわけですから、全体的な国土の利用ということから考へたときに、一つの考へ方としてそういうものは常にあつていいと思ひます。ただ、それが適切であるかどうかというの、その実施する段階になつて判断すべきことである。

私は、政治は夢の実現だと思ひます。ですから、やはり政治にはいつも夢を持たぬといふかぬ。だから、東京湾でも明石海峡でも、三、四十年前の夢が今やつと実現しようとしておるわけですから、運輸省のそうした全国数カ所の埋め立て構想というの、私はそれなりの意味があるのだらうと思ひておるのです。まだ内容について詳しくことを存じ上げておりませんから、そのことについていいとか悪いとか言うことは、やはり差し控えた方がいいのではないかと思います。

○中島(武)委員 この構想は、時間もありませんから、

らここで細かに論じることができないのですけれども、東京湾横断道路からインターチェンジでおりてきて利用するという仕組みになつておりました、東京湾横断道路と無関係じゃないように出てきておるのです。そういう点では大臣の答弁としては、これは東京湾横断道路とかかわつて、また検討しよう、こういうことなんではないか、どうもはつきりしない点があるのです。これは出てきたらやはり検討しよう、こういうことですかね、どうもはつきりしない。

○江藤國務大臣 まだ運輸大臣がやらぬと言ひているのですから、やるといふならいろいろ言ひますけれども、やらぬと言ひてゐることですから、やはり事務当局の頭のいいスタッフがたたくさんおりますから、いろいろな試みをするとは決して悪くないと私は思ひます。ただ、こういうことがその段になつて一体必要不可欠なものなのか、あるいはまたやるべきなのかということになると、これはまた別途の政治判断だと私は思ひます。

特に、東京湾横断道路でこうして随分と漁民の皆さんや非常に御心配をあらはにされた海運関係者に心配をかけるわけですが、さつきちよつと説明がありましたように、この辺は比較的遊んでおるから全部ばつと埋め立てて、そしてそこへ大レクリエーション基地やその他ターミナル基地をつくれればいいという考へ方になると、今度は新たにまた漁業問題やら出てくるわけですから、これも地元の反対があればできないことであつて、それはそう簡単にはいかぬです。だから中島さん、その心配することはないんじゃないですか。

○中島(武)委員 それは余りすつきりした答弁じゃない。こういうことが海事関係者や漁民にとつてどんな影響を及ぼすのかということ考へるならば、やはりきつぱりした態度をとるべきだということをおし上げておきたいと思ひます。

(平沼委員長代理退席、委員長着席)

それで船舶の航行安全問題について伺ひます

が、当初の横断道路計画が変更されて、現在提案されているものになったことにより、船舶航行問題は解決された、こういうふうな思っているからどうか、端的に伺います。

○萩原政府委員 前の計画、いわゆる川崎側も橋という計画から比べれば、この問題はかなり解決されたというふうな解釈できますけれども、しかしらばもう全然問題はないかということになりますとそんなことはございません。まだ解決すべき問題あるいは対策は多々あると存じますので、これを今後関係者の方々の御意見をよく聞きながら、どのような形でまとめていくかというのも非常に大きな課題として残っていることであろうというふうに認識をいたしております。

○中島(武)委員 道路公団に伺います。
東京湾での海難事故の発生状況、特に衝突事故の発生状況について御存じでしょうか。

○戸谷参考人 かつて海難事故、衝突事故、火災事故が発生したことは承知しております。

○中島(武)委員 これは日本海難防止協会が発行しております「海と安全」という雑誌に載っておりますものでございます。「昭和六十年の東京湾における海難の発生状況は別表のとおり十一月十五日現在、既に百十五隻を数え、昨年を十八隻上回り、この状態をいくと昭和六十年の海難発生隻数は百三十隻を超える憂慮すべき事態も懸念されるようになってきた。」数字がいろいろと層年挙げられております。それから「特に、十一月八、九日の濃霧注意報発令中、別掲の事故例のとおり中ノ瀬航路内において旅客船が貨物船と衝突し、貨物船がその場に沈没するという事故をはじめ、湾内で併せて五件(十隻)の衝突事故が発生している。」というところが報道されております。つまり、東京湾は決して安全じゃなくて、こういう事故が多発しているところなんだということでありまして。

それから八五年七月に船舶関係七団体から東京湾横断道路建設計画に関する要望が出されておりますが、ここには「東京湾内においては、かつて危険物積載船により重大海難が発生したこともあ

り、本計画によって東京湾の過密な状態にいつぞう拍車がかかり、船舶の安全かつ効率的運航に極めて重大な影響が生じ、加えて、湾内運航企業の経営と従業員の雇用にも深刻な問題が生ずる」あるいはまた「われわれは、東京湾をこれ以上狭めるような計画には基本的に反対であり、また、これら諸問題に關し、解決策が講じられない限り、本計画は推進すべきでない」というふうなあります。

それで海事関係者がこういうふうな心配をし、実際にはいろいろな海難事故が発生し、衝突事故もいろいろある。こういう事態に對してどういうふうにしうとしていらいらするのでしょうか。

○戸谷参考人 先ほど先生から御指摘のありました要望書につきましては十分存知しております。また要望書を提出していただいておりますメンバーの方々は、私どもの委員会の場におきましても同じテーブルの上でいろいろと討議、御相談申し上げておるわけでございまして、今後とも十分討議、検討を尽くしまして、先ほど来お話が出ておりますように本問題が解決しなければ実際の工事の着工はできないわけでございまして、十分検討を尽くしてまいりたいと思っております。

○中島(武)委員 この問題とあわせて荒天時ににおける避泊地問題が非常に深刻な問題になっておるといふことであります。時間もないことですからちよつと質問を短くやりますが、運輸省の方では避泊を要求する船は二百三十五隻という数字を出した報告書を發表したことがあります。荒天時です。ところが、これは建設省関東地建、日本海難防止協会が行いました調査報告書でしかなく、これによりまして、二百二十六隻分しか場所がない。つまり半分ですね。避泊を必要とするのが二百三十五隻。ところが避泊する場所とはだけだけあるのかと言ったら、二百二十六隻、約半分であります。今度は横断道路、以前の計画とは変わりますけれども、人工島をつくるということになりますと、従来の考え方でいきますと、この人工島の周り二海

里ぐらいいは船を避泊させてはならないと思うのです。そうなりますと、以前の道路計画案よりは多少は緩和されるかもしれませんけれども、しかし本質的には私は変わらないと思うのです。これが東京湾の実態なんでありまして。それで今東京湾は巨大タンカーが入り出している。LNGタンカー、それからLPGタンカーも出入りしている。万が一という場合になったら、これはもう取り返しがつかないということになるのです。

それで率直な意見ですけれども、こういう危険までも冒して横断道路をつくらなければいかぬのだらうか、慎重な上にも慎重なこの面における検討というのを必要としているのじゃないかというふうに私は思うのです。答弁を……。建設省でしようか。

○江藤國務大臣 町の真ん中を砂利を満載したデンプカーが通っていく、それまでして道路を広げて車を通さなければいかぬのかというのと似たり寄ったりだと私は思うのです。これは東京のこれから将来を考えたならば、この横断道路は南北をつなぐ一大バイパスだと私は思っております。す。南関東におけるバイパスということより、東北と関西、九州をつないでいく一大バイパスをなすものだ。これができ上がった暁においては、我々の時代にいい資産を子や孫に残してやうという誇りを我々が持つ時代が必ず来ると思っております。

したがって、これらのプロジェクトは、それは道路でも、なきやない方がいいですよ。きょうもいろいろ御議論がありました。首都圏中央連絡道路にしても、これはみんなあれほど高速道路が入ってくるわけですから、あの五十キロ圏内の中は必要だということは車に乗った人はみんなわかる。そういうものがなければ首都圏は年間八千八百回もいわゆる道路が渋滞をする。

ところが、いざそれなら自分のところに高速道路ができるということになると、やはり環境汚染やら騒音の問題で反対をする人たちが出てくる。

それなら道路はつくらなくていいのかといったら、それでは今日の近代社会を生き抜いていくことはできない。そういう面では若干御迷惑をかける向きもあるかと思いますが、そういう人々に対してはやはり我々が最大の注意と措置を講じながら、最小限の御迷惑をかけることで御辛抱願うことにして、そしてこれらの大きな事業というものを我々がこれからの二十一世紀に生きていくためにやっていく、そういうことの御理解はぜひ賜りたいと思っております。

○中島(武)委員 時間もありませんので、これは率直な意見なんですけれども、この横断道路は内需拡大の目玉として昨年の夏以降急浮上したと私は思うのです。それは、今大臣言われたのですけれども、鉄とかセメントとか基礎素材産業、それからまた建設大手の非常に大きな利益を図るものじゃないかと私は思うのです。また、これも予算委員会でも問題になりましたが、新日鉄が千葉で非常に巨大な買い占めを行っていて、開発利益を一兆円と計算する人ささいるわけですね。

私自身この間も質問申し上げたように、採算性問題も非常に問題がある。きょうは、環境、漁業問題、それから船舶航行の安全問題についていろいろと御質問も申し上げて非常に感じていることは、環境問題にしろ漁業問題にしろあるいは船舶航行の問題にしろ、非常に重大な問題を持っている。特に安全問題ということになりますと、万一巨大な事故でも起きたら、さつきも言ったのですけれども、それは本当に取り返しつかない問題を発生してしまふ。こういう点を思うと、私は率直に言いますけれども、これは深く撤回するのがいけないじゃないか。これはもう意見ですけれども、こういうことを申し上げまして、時間もありませんのでこれで質問を終わります。

○瓦委員長 この際、連合審査会開会に関する件についてお諮りいたします。

東京湾横断道路の建設に関する特別措置法案に

ついて、地方行政委員会、大蔵委員会及び運輸委員会から連合審査会開会の申し入れがありましたので、これを受諾するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

また、連合審査会において参考人から意見を聴取する必要が生じた場合、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その日時、人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○瓦委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、連合審査会の開会の日時につきましては、関係委員長と協議の上、追って公報をもってお知らせすることいたします。

次回は、明日木曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時五十六分散会