

第四十六回国会 建設委員會議録 第五号

昭和三十一年二月十九日(水曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 丹羽喬四郎君

理事加藤 高藏君 理事木村 守江君

理事瀬戸山 三男君 理事廣瀬 正雄君

理事福永 一巨君 理事岡本 隆一君

理事兒玉 末男君 理事山中 日露史君

達澤 寛君 天野 光晴君

稻村左近四郎君 大倉 三郎君

大村 武雄君 島村 一郎君

正宗啓次郎君 田村 元君

根本龍太郎君 服部 安司君

堀内 一雄君 堀川 恭平君

松澤 雄藏君 渡辺 栄一君

井谷 正吉君 金丸 徳重君

中嶋 英夫君 西宮 弘君

原 茂君 玉置 一徳君

吉田 賢一君

出席國務大臣

建設 大臣 河野 一郎君

出席府委員

内閣法制局參事 真田 秀夫君

(第二部長) 建設政務次官 鴨田 宗一君

(都市局長) 建設事務官 鶴海良一郎君

(建設技官) 尾之内由起夫君

(道路局長) 建設事務官 前田 光嘉君

(住宅局長) 建設事務官 熊本 政晴君

委員外の出席者

専門 員 熊本 政晴君

二月十八日

委員玉置一徳君辭任につき、その補

第一類第十二号

建設委員會議録第五号

昭和三十一年二月十九日

建設委員會議録第五号

昭和三十一年二月十九日

建設委員會議録第五号

昭和三十一年二月十九日

欠として小平忠君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員小平忠君辭任につき、その補欠として玉置一徳君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員島村一郎君及び田村元君辭任につき、その補欠として渡辺栄一君及び江崎真澄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員江崎真澄君辭任につき、その補欠として田村元君が議長の指名で委員に選任された。

同日

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

附則中第八項を第九項とし、第七項を第八項とし、第六項の次に次の一項を加える。

7 道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律(昭和三十一年法律第三十五号)による改正前の道路整備緊急措置法第三條の規定により、揮発油税の収入額に相当する金額を同法第二條の道路整備五箇年計画の実施に要する経費で国が支弁するものの財源に充てて行なつた道路整備事業(昭和三十一年度以前の年度のこの会計の予算で昭和三十一年度以後の年度に繰り越したものでないもの)により行なう道路整備事業を含むものは、第一條第一項に規定する道路整備事業に含まれるものとする。

理由

道路を緊急に整備して経済基盤の強化に寄与するため、新たに昭和三十一年度を初年度とする道路整備五箇年計画を定める等道路の整備に必要措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○丹羽委員長

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

○河野國務大臣

政府におきましては、現行の道路整備緊急措置法に基づきまして、昭和三十一年度を初年度とする道路整備五箇年計画を策定し、これにより道路整備事業を推進し、今日まで相当の実績をあげてまいりましたことは御承知のとおりであります。

しかしながら、最近の目ざましい経済の成長に伴ひまして、道路輸送需要は計画策定当時の予想をはるかに上回つて著しく増大しつゝあり、現行計画によりましては、とうていその需要に應ずることができないことが明らかになつてまいりました。

また、現行の計画策定後の新情勢、たとえば全国総合開発計画、新産業都市建設計画の樹立に即応いたしまして、産業開発のための道路整備を強力に促進することが必要となつてまいりましたのであります。

このことにおいて、政府といたしましては、以上の情勢に対処するため、現行の道路整備五箇年計画を改定補充し、昭和三十一年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画を樹立し、道路の改良と近代化を促進し、輸送の隘路を開闢するとともに、先行的道路投資を行ない、産業経済の基盤の強化をはかることとしたのであります。

このような観点から、計画策定の根拠法である道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案を提出した次第であります。

次に、この法律案の要旨を申し上げます。

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

改正の第一点といたしましては、た

だいま申し上げましたとおり、現在実施中の道路整備五カ年計画を改定して、新たに昭和三十九年度を初年度とする新道路整備五カ年計画を策定することとしたこととあります。

第二点といたしましては、道路の改築で土地区画整理事業にかかわるものの費用につきましては、従来、土地区画整理法に定めるところにより、国がその費用の二分の一を負担したは補助してきたのでありますが、昭和三十九年度以降五カ年間にあつては、国がその費用の三分の二を負担したは補助することができるとの特例を設けることとしたこととあります。

第三点といたしましては、道路整備計画の一環として実施しております積雪寒冷特別地域の道路交通確保に関する計画につきまして、新道路整備五カ年計画と計画期間の調整をはかるため、昭和三十九年度以降の毎五カ年を各一期とする積雪寒冷特別地域道路交通確保五カ年計画を策定することとしたこととあります。

その他、これに関連いたしました、関係規定の整備を行なうことといたしました。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決くださいますようお願いいたします。

○丹羽委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

○丹羽委員長 次に、首都高速道路公団法の一部を改正する法律案及び日本

住宅公団法等の一部を改正する法律案の両案を一括議題とし、質疑を続行いたします。

○瀬戸山委員 首都高速道路公団法の

一部を改正する法律案、日本住宅公団法等の一部を改正する法律案、この二法案につきまして、法制局の見解をちよつと聞いておきたいと思ひます。田委員から御質疑があつたのでありますが、首都高速道路公団法の一部を改正する法律案の中の第十九条に五項を加えて、監事の職責が定められておる。なお日本住宅公団法等の一部改正において、日本住宅公団及び住宅金融公庫の監事の職責についても同じような改正がなされておる。この改正案の趣旨は非常にわかるのでありますが、現在の関係法では、ただ一監事は、公庫の業務を監査する。と簡単になつておりますが、だれが見ても、今度の改正案のようなことを書かなくても、今度の改正案に書かれておるようなことは当然なように思われます。なお現行法においても、建設大臣の監督の規定上から、業務等についていつでも報告を求めて監督ができるようになっておりますが、特に各公団あるいは公庫の監事の職責についての規定をどういうふうに改めようとする、その趣旨について説明があつたのでありますが、法制局の法律家としてのこれに対する見解を聞いておきたいと思ひます。

○眞田政府委員 お答え申し上げます。公庫、公団その他の、ある範囲の特殊法人につきまして、従来から各法律で若干の監督規定を設けてございま

して、本件の首都高速道路公団につきましても、ただいま先生の申されましたように、現行法でも、この程度のこととは当然法律のワクとしてできることだらうと私たちも思つております。ただ今回こういう立法をいたしましたのは、従来行政管理局のほうで、公団、公庫等の監察をなさいました結果、監事の職務の執行につきまして、もう少しこれを実効あらしめるような、何か法制上の手がかりをほしいというふうな御要望がございましたので、私どものほうでいろいろ御相談申し上げました結果、監事の監査権限を法制上もう少し具体的に裏打ちしたほうがよろうというふうな結論に到達いたしました。十九条五項のような規定と、それからいま一つ、決算書類その他の財務諸表に監事の意見書をつけるという規定と、この二つを一貫して設けようじゃないかという方針を立てまして、その趣旨で立法したわけでございます。首都高速道路公団につきましては、いま申し上げました決算書類に監事の意見書をつけるという規定は現在ござい

ますので、それで、この公団につきましては、ただいま御指摘の十九条五項の規定だけ挿入したいというわけでござい

ます。それで、監事の職責が全うされておらない、こういう意味で、新たにその職責を詳細に明記するという趣旨は了解できま

す。そこで、この前も議論があつたのでありますが、監査の結果に基づき、必要があると思はれるときは理事長へ意見書を出す、あるいは理事長を通じて建設大臣に意見書を出す、こういうふうにするすべての公団、公庫の改正案が出されておる。

そこで、まず第一に聞いておきたいことは、必要があると思はれるというの

は、これは監事が必要があると認め

て、それは、監事が監査の結果その必要があると思はれるときはという条件でござい

ますので、どうもやはり意見を提出する権限として条文を書きます関係上、提出しなければならぬというふうにはなかなか書きづらいという点もござい

ますので、それは必要があると思はれるときは監事として当然出

して、かような条文にしたわけ

でございます。

それから、建設大臣に意見を提出いた

します場合に「理事長を通じて」とい

は、これは、やはり公団の中の機

属する機関のよりなたてまをえをとると
いうことは、いわゆる監事、監査とい
う本来の性質上適當でないのじやない
か。こういう意見があるわけではござい
ますが、その点についてどうですか。
いまお話がありました、もう一度実
際の社会の情勢といいますが、実情を
考へて、法律的にどういふふうか……
もう一ぺん明確にひとつお答えを願ひ
たい。

○真田政府委員 お答え申し上げます。
す。ここで、理事長または理事長を通
じて建設大臣に意見を提出することが
できるといふ法文に相なっております
けれども、この際、理事長に出す分は
まず問題ないとして、建設大臣に
意見を出した場合に理事長を通ずる
ことにしておりますけれども、理
事長はこれを握りつづけるというこ
とで、必ず建設大臣のところまで
申し上げなければならぬというふう
に解釈いたします。

○瀬戸山委員 それは、法文は当然で
すけれども、理事長を通ずるといふこ
とは、この前の委員会でもありました
が、監事の人物と申しますか、手腕、
識見にかかると思ひます。またそうい
う監事を選ばなければ、任命すべ
きであるというところは、この前建設大
臣がお答えになりました。そういうこ
とでありますから、危険はないと思ひ
ますけれども、理事長に遠慮をして、
正当に建設大臣に実情を報告すべき場
合に、理事長を通ずるといふことで、
その点が人間の人情として曲げられ
る、あるいは遠慮する、こういう事態
が起ころしはしないかという疑念が、こ
の委員会の一部にあるわけです。その
点についてどうお考えですか。

○真田政府委員 お答えいたします。
それは私も、直接出すということも
もちろん考へていいことだろうと思ひ
ますけれども、それはいろいろ人間関
係もございまして、直接出すというこ
とだけを法律に出すか、あるいは理事
長を通じて出す。しかしそれは理事長
が握りつづけるというのを認めるつも
りでは毛頭ないのでございまして、必
ず出すという程度で、その辺はうまく
運用ができるのじやないかと思ひま
す。

○瀬戸山委員 もう一つ、この規定の
書き方、表現しかたといひますか、仕
組みについて、法制局の内部で、直接
建設大臣に出すべきであるとか、ある
いはここにあります理事長を通じて
出すべきか、こういう点について議論
がありませんでしたか。

○真田政府委員 その点につきまして
は、この関係の主管局でございます行
政管理庁のほうと一緒に御相談いたし
まして、できた状況でございます。仰
せのような書き方のことも一応議論に
はのぼっております。

○丹羽委員長 中嶋英夫君。
○中嶋(英)委員 首都高速道路公団法
の一部改正の問題についてお伺いをし
たいと思ひます。

まず、今回の改正の第十一条に、委
員の任命について「公団に出資した地
方公共団体の長が推薦した者のうちか
ら任命しなければならない。これに委
員の数で変更があるようであり、ま
が、現在実際に地方公共団体の長が推
薦した者のうちから任命した委員とい
うのは、たしか東京都だけだと思ひま
す。そう理解して差しつかえないで
すか。

○河野国務大臣 さようでございます。
す。

○中嶋(英)委員 ここでカッコがあり
まして「公団に出資した地方公共団
体が二以上あるときは、当該地方公共
団体の長が共同して」となっております
が、今後この首都高速道路公団事業と
いうのは、東京都以外の近隣の府県等
にその路線が延長される可能性があ
る、というように理解してよろしゅう
ございませうか。

○河野国務大臣 お答えいたします。
いまお話になつておりますように、
神奈川のほうに延長しようというこ
と、他のほうはまだその議にのぼつて
おりませんが、必要がある場合には、
近隣の府、たとえば千葉のほうやその
他を考へ得る場合もあるかもしれま
せん。いまそういうことがあるというこ
とはありません。

○中嶋(英)委員 そこで私が伺いたい
のは、いわゆる道路公団ですね、首都
高速道路公団との設立の趣旨がおのず
から違いがあると思う。どういふ点に
違いがあるのですか。そのおのずかの持
つ機能というものは、今後どういふ
に發揮されるか、その点を伺いたい。

○河野国務大臣 道路整備につきま
して、御承知のとおり、本来政府もしく
は地方自治体でやつてまいりました
が、高速道路をつくるというふうな
ことから道路公団の設立を見ました。
ところがさらに大都市におきまして、
たとえば首都におきまして、都内の道
路を重点的にやる必要が起つてきた
というこのために、これをいまの道
路公団においてあわせてやるというの
は、目的達成に困難が起くるというよ

うな意味で、首都高速道路公団を設立
されたものと私は考へます。続いて、
御承知のとおり、大阪、神戸を中心
にして、あちらのほうにまた同じよう
ものがつくられたのでございませう。
からばこの道路行政が今後どうかとい
うことになると思ひますが、私はいま
の日本の道路をかくのごとく大幅に工
事を進めてまいらねばならぬと思ひ
まして、初めのうちは全国各
地の道路をやつておりましたけれど
も、近時、阪神―東京間を結ぶ、もし
くは中央道というふうなことに重点
に作業をさしております。こういう
うな大事業を重点的にやるものに、地
方の観光的な、もしくは部分的な小
なものもあわせてやる方がいいと思
ひます。いかんかという問題は、将来起
ってくる可能性があると私は思ひます。

またこれは私自身の考へでございます
けれども、道路敷地等を先行して取得
するといふ場合も、実はときによれば
必要ではないかといふことも考へられ
るのではないかと思ひます。さらに
進んで考へますれば、これら道路を産
業を重点的に考へました場合に、地方
産業開発のために、工場敷地、住宅敷
地といふようなものと、道路の建設と
あわせて施行するようなものも考へる
ような時期がくるのではないかといふ
ようにも考へます。しかしこれはい
れども十分今後研究して、そういう
ものもあやうすはうがいいか、それ
も規模は幾ら大きくなつても一つの
ものでやる方がいいかといふような、研究
過程においていろいろ意見はあると思
ひますが、あまりに大きくなりまし

て、監督上困難を見えるというふうな場
合、もしくはまた都市の道路建設と地
方の道路建設とは非常に趣が違つて
おります。こういうものの違いといふ
ようなことで、今後大いにこれらにつ
いては検討を加へる必要があるだろ
う、こう考へております。いままだ
論は持つておりません。

○中嶋(英)委員 なお今後検討なさる
といふことでございしますが、首都にお
ける高速道路の建設といふのは必
に立体化し、立体性を持つてくるわけ
です。都心の混雑を緩和し、特に首都
高速道路公団はオリンピックの関係で
強く促進されておるわけでございます
が、オリンピックをゴールとしてど
んどん進んでおる。立体化ができた。そ
の立体化が今度平面化と一致する場
所、たとえば終点、始点の場合です。
最近非常に混雑をしております。で
から東京都を中心とし、あるいは大阪
なら大阪を中心とする立体的な高速道
路は、相当遠隔の地について初めて平
面に戻るといふふうになり、平面
に戻るところの場所といふものはない
へんなものだらうと思ひます。これ
が遠隔の地にまいりますと、途中のラ
ンプがおのずから自然に少なくなつて
いく。上がつてくるほうも分散して上
がって行くといふ関係で、そう混雑は
ないと思ひます。たとえば最近にお
ける羽田線に対しても、鈴ヶ森におけ
る混雑はたいへんなものなんです。で
すから、鈴ヶ森から築地ですか、銀座
の入り口まで大体十五、六分である。
ところが東京都に入つて、あの鈴ヶ森
までの間の混雑がたいへんなものであ
ります。ここで四十五分かかる。それ
は六十分くらいかかる。それはなぜか

という、横浜のものも横須賀のものも、あるいは遠隔から来た、関西から来た車も、すべてがあれを目標に殺到してくるわけですね。これはもちろん羽田まで通りますと、羽田周辺の車は鈴ヶ森のランプを利用しない。これは変わってくる。これが、何か計画によりますと、横浜まで延ばすということでありますが、延ばしてまいりますと、同様に、そういう意味で効果はあると思う。その最後の終点の横浜という場所が、これはまたたいへんな混雑している場所なんです。当然これと第二国道——俗にいう第二国道、いわゆる国道一号线との接触点は、想像するだけでもたいへんな混雑だろうと思う。ですから、首都高速道路公団で行なう計画であるから、おそらく横浜までというところだろうと思うのですが、もしこの立体化の道路を最終的に平面で結ぶ場所が遠隔の地になるならば、首都高速道路公団という、地域的に一つのワクのある公団で行なうことがいいのか、あるいは国道一号线の相当先で、いわば横浜新道のまだ向こう等で一致したほうがいいのかという問題が当然出てくると思う。そういう理解からいくと、今回計画されておる羽田—横浜線というのは、横浜が終点で事済む見通しではない。どうしてもそれ以上遠隔の地で国道一号线との合流点というものを設定せざるを得ない、こういう見通しに立つと思うのです。これはおそらく、将来もし首都高速道路公団が埼玉県なり千葉県なりのほうとの関係で、その事業を拡大する場合においては、それらの府県においてもそういうことがいえると思うのです。こういう点、特に合流点を相当遠隔の郊外

に求めなければ、かえって混雑がそこで集中する、こういう点について、建設省のほうではどのようにお考えでしょうか、お伺いしたいと思います。

○河野国務大臣 お話しの点、ごもつともこの点もございしますが、実は私どももいたしましては、御承知のようにまだ完全に一つも完成しておりませんけれども、いわゆる環状線——内環状、中環状、外環状というような環状線が整備されますと、外環状線を出発点にして、たとえば東京—名古屋、もしくは関西という線は、出てまいります。一応外環状線というものをすべて道路の出発点にするということに考えておるわけでありまして、ところが、またまたいま考えておりますこの横浜—東京間というものは、横浜、川崎、東京という一つの港、これを海岸を結びまして、一つの臨海線というような意味合いにおいて非常な効果をあげるだろう、またこの混雑を緩和しようというところでねらったものでございまして、いまたえば国道一号线もしくは第三京浜というようなものが開通いたしまして、関西方面の車は相当に第三京浜のほうに回るでしょう。さらにまた、昭和四十一年ですと四十二年ですと、東京—名古屋線が開通いたしますれば、関西の車はずっと北のほうに移行してまいります。したがって、おそらく、この海岸を通る車は、横浜、川崎、東京の臨海物資の運搬が主になり、もしくはその人の動きが主になってまいりまして、これは、先のはうまで延ばしますと、かえって延ばすことによつてさらにこの線が混雑するということになりはせぬかと思うのでございまして、問題は、

総合的に他の線が開通したときにどういうふうな車の動きになってくるかという点、もしくは今後の都市の発展の過程はどういうことに発展してまいるか等々、十分検討した上で結論を出すことがいいのじゃないか。いまさしあたり、何にいたしまして、東京—横浜間が非常に混雑しております、非常に時間がかかるので、第三京浜に全力をあげると同時に、この線を一応今年の秋までに羽田まで開通いたしますので、羽田から先は、御承知のとおり、用地の関係が非常に大変でございますが、工事の比較的金はかかりますけれども早くできるというふうな意味において、急速にこの路線の開通をいたしたい、こう考えているわけでありまして、

○中嶋(英)委員 これはいわゆる臨海道路として、産業上の利便を重点にお考えのようですね。計画を見ると、大臣がそのようにお考えになつても、実際は国道一号线のバイパス化する可能性が私は多いと思う。ですから国道一号线、おそらく東神奈川の駅の付近だろうと思うのですが、これから東京都内に——現在の国道一号线が将来近いうちに立体化するというなら別ですけれども、ちょっとまだその点が現実的な見通しが立っていない段階では、都心にノンストップで入ってくる魅力から当然バイパス化すると思う。そのバイパス化するときの東神奈川付近の混雑、それは神奈川県産業上の利便、臨海工業地帯の利便に増す不便が、今度は東神奈川付近の混雑によつて起きてくると思います。ですから、その混雑を呼んではいけないということ、しり切れトンボの考えのように

何うのですけれども、大臣はそうお考えになつても、実際は水が高いところから低いところに流れるように、ノンストップの魅力というものは何ともいえない、これはどんどん入ってくる。ですから、そういう点で、当面のお考えは横浜までとしても、計画は、横浜でしり切れトンボにするのがかえつていいのだというふうな考えでなく、相当遠隔の地まで進んで工事をする、そういう点を十分お考えにならないければならぬと思う、こういう点いかがですか。

○河野国務大臣 いま申し上げましたとおり、必要が起つてまいりますれば、どこでやめなければならぬ性質のものじゃないと思います。道路のことでありますから、人の流れ、車の流れ、荷物の流れ等を十分勘案いたしまして、羽田から東神奈川から、さらに磯子のほうに延ばすか、さらに鎌倉のほうまで延ばしていくかというように、これは、今後の推移によりまして考えていいのじゃないか、私はこう思っております。

○中嶋(英)委員 特に湘南方面が観光地として最近のレジャーブームで、一号线は、冬場は日曜日車がいつもすいていますが、夏になると一号线はたいへん混雑する。最近では埼玉方面でも、スキーのバスが土曜日の晩など何百台と通る、こういうような問題があるわけですね。どうしてもオリンピックを目ざしての東京都内の混雑緩和を主とする任務を持った首都高速道路公団の事業が、現段階としてはすぐそこまでというところであつても、これはいやおうなしに、それを遠隔の地までの立体化というふうに任務が大きくなると思う

のです。そうしますと、本来は東京都と国の関係で考えられた首都高速道路公団というものが、いつの間にか首都圏全体の公団という任務を持つてくる、こういう可能性が多いと思うのです。そういう点についてはいかがですか。

○河野国務大臣 最初に申し上げましたとおり、どの公団にどういう任務を負わせるか、さらにその公団に、別の公団をつくるというようなことは、今後の情勢によりまして取捨検討を加えるべきである。道路の必要性はもうときを許さずどんどん起つてくるわけでありまして、それをどういう組織で事業を進めていくかということは、一番やりやすい、一番効果の上がるものでやらしめていくことが一番いいのじゃないかというふうに融通を持つて考えておるのでありまして、必ずしも首都圏の何はこれであらなければいかぬとか、どの仕事はどれであらなければいかぬとかいうように考えません。また地方の実情によりまして、公団でなしに公共事業でやる場合がいい場合には、公共事業でやらなければならぬ場合もあるでございましょう。それらは地方の実情等、もしくは事業を遂行するに一番便、不便というようなことを考えていきたい。ただこれまでの事業の進捗もしくは事業を遂行いたしまし関係からまいりますと、公共事業の場合には敷地の取得が割合に楽でございまして、こういう公団になりますと、金を取るのだから用地を高く売つてやれというふうなことで、用地の交渉が比較的困難でございまして、というふうなことではございますから、そちらの点もわれわれとしては考えなければなら

○河野国務大臣 最初に申し上げましたとおり、必要が起つてまいりますれば、どこでやめなければならぬ性質のものじゃないと思います。道路のことでありますから、人の流れ、車の流れ、荷物の流れ等を十分勘案いたしまして、羽田から東神奈川から、さらに磯子のほうに延ばすか、さらに鎌倉のほうまで延ばしていくかというように、これは、今後の推移によりまして考えていいのじゃないか、私はこう思っております。

○中嶋(英)委員 特に湘南方面が観光地として最近のレジャーブームで、一号线は、冬場は日曜日車がいつもすいていますが、夏になると一号线はたいへん混雑する。最近では埼玉方面でも、スキーのバスが土曜日の晩など何百台と通る、こういうような問題があるわけですね。どうしてもオリンピックを目ざしての東京都内の混雑緩和を主とする任務を持った首都高速道路公団の事業が、現段階としてはすぐそこまでというところであつても、これはいやおうなしに、それを遠隔の地までの立体化というふうに任務が大きくなると思う

○河野国務大臣 いま申し上げましたとおり、必要が起つてまいりますれば、どこでやめなければならぬ性質のものじゃないと思います。道路のことでありますから、人の流れ、車の流れ、荷物の流れ等を十分勘案いたしまして、羽田から東神奈川から、さらに磯子のほうに延ばすか、さらに鎌倉のほうまで延ばしていくかというように、これは、今後の推移によりまして考えていいのじゃないか、私はこう思っております。

○中嶋(英)委員 特に湘南方面が観光地として最近のレジャーブームで、一号线は、冬場は日曜日車がいつもすいていますが、夏になると一号线はたいへん混雑する。最近では埼玉方面でも、スキーのバスが土曜日の晩など何百台と通る、こういうような問題があるわけですね。どうしてもオリンピックを目ざしての東京都内の混雑緩和を主とする任務を持った首都高速道路公団の事業が、現段階としてはすぐそこまでというところであつても、これはいやおうなしに、それを遠隔の地までの立体化というふうに任務が大きくなると思う

○河野国務大臣 いま申し上げましたとおり、必要が起つてまいりますれば、どこでやめなければならぬ性質のものじゃないと思います。道路のことでありますから、人の流れ、車の流れ、荷物の流れ等を十分勘案いたしまして、羽田から東神奈川から、さらに磯子のほうに延ばすか、さらに鎌倉のほうまで延ばしていくかというように、これは、今後の推移によりまして考えていいのじゃないか、私はこう思っております。

ませんし、また地元の指導的立場にあられる諸君がそういう点についても十分御理解いただきまして、どちらでやらせるか、どれをやらせるかという点とも十分お考えいただきまして、御協力くださるようお願いしなければならぬというようにお願いいたしますので、しかるべく御了解いただきたいと思ひます。

○中嶋(英)委員 私は補償の関係は考へないで御質問しているのですが、それはまた将来別な問題でお聞きすることがあると思いますが、いまはそういうことは考へておりません。まあいまの大臣のお考えは、非常に積極的でやりやすいほうへ行こう、それからテナポの早いほうがいいというお考えだろうと思つたのです。ただその場合に、地方自治団体の関係、特に財源措置の問題で、道路公団と首都高速道路公団とは性質が違つていふように思ふので、私が申し上げたように、見通しとしては、これは大臣もお認めになるだろうと思ふのですが、国道一号線のバイパス化は、単なる都内の交通混雑の緩和ではなくて、国道一号線と同様の使命を持つ道路でなければならぬ、これは主線だろうと思ふのです。

とするならば、これは日本の一番重要な幹線道路になるわけですから、したがってそれを地元の負担、分担というものでしたつて、将来相当遠隔のところまで合流する可能性のある道路、そういう習慣をつける、単にこれは横浜だけの問題ではなく、都心から遠隔の地へ行けば、いまお話しになったように観光的な面の流れを分割するとしても、これは横浜のほうまで、あるいは藤沢、

小田原方面、あるいは一号国道と並行して将来バイパスを延ばすと思はば藤沢市までとなつてくる、そういう見通しがあるときに、地方自治団体に対して分担金を首都高速道路公団が要請するということは、これはちよつと問題があるのじやないかと私は思ふのです。そういう点について、大臣のお考えをお伺いしたいと思ひます。

○河野国務大臣 この機会に、ちよつといいおりでございまして、私はひとつ明確に申し上げておきたいと思ひます。

最近土地が非常に騰貴いたしました。とりわけ大都市の土地が非常に暴騰しております。そういう関係から、大都市内におけるいわゆる街路と申します、道路と申しますか、改修、新設には六割、七割、ひどいところになりますと八割くらいの用地費を要することになつております。こういうふうな用地費を一般の道路の観念で、いまお話しのようにバイパスならバイパスということでやれるだろうか、もしそういうものもあつて同じ感覚でやらなければならぬということになりますと、予算の大部分がこの方面に吸収されてしまひまして、地方に道路予算が回るのは非常に少なくなつてしまひます。またそこには、公平の原則を申し上げるわけじやございませんが、あるものは都市計画によりまして、区画整理によりまして、敷地を供出して、名古屋市のごとく大半の道路をやっております。ところが一方はこれを怠つて、そしてただいたずらに道路が込み合うからというだけで、大半の国費をここに投入して道路をつくらなければならぬということになりますと、これ

も考へさせられる問題だと思ひます。一例をあげますと、大阪の例の井池と申しますか、わずか一マイルそこそこの距離で三百億からの金がかかる、三百六十億かかります。これからどうしても効果をあげなければならぬ、どうしてもあげなければならぬといひましても、用地費に七割から八割かかります。これをいま申し上げるうちに、同じ道路の概念で、ここにそれだけの経費を入れてやることはいかぬといひ、よほど地元の御負担を願わなければ、私はやることはできぬと思ふのです。

と申しますことは、必ずしも大都市だから財源がたふさんあるとは申しません。申しませんけれども、何としても大都市にはそれだけの負担力があるのじやなからうか、それが法律的に、大都市だから幾ら出しようというわけにもいかなるまでもよろしいというわけにもいきかねるかもしれませんが、ここらに運用によりまして、しかるべく地元の御負担も願ひ、そして円満に道路の問題を解決していくことがいいのじやなからうか。あらゆるくふうをしまして、たとえば大阪の場合でございまして、いま私が大阪市に向かつて、しかるべく用地を買収して、そこに適当なアパートをおつくりなさい、道路はアパートの上を通ります、道路だけのために敷地を買うというところは適当ではございませぬから、そうして現にありますが商店街はそのまま商店街として残していくことにいたしませう、道路は三階の上でもよろしい、四階の上でもよろしい、何とかふうしてやろうじやありませんか、ということをお願いを申し上げております。というように、都市の非常に用地費のかかる

場所におきましては、新しい構想のもにやつていかなければ、とうてい問題の解決ができぬ場所が現に各地にいてあるわけでありまして、でございまして、いま申し上げますように、都市の場合、大都市の場合におきましては、別途こういう道路公団の特別の例をとつてやる場合もありまして、一方においては公共事業で交通費を一文ももらわないで、無料で通る場合もあります。バイパスがある程度大きなバイパスになる場合もあります。それらは事情によりまして、中央と地方でよく話し合ひの上で施行してまいらうと思ひます。

ことでは、一がいにこれを論ずるというところでございまして、道路をこれだけ貫通してまいりますには、いろいろ困難な問題が起こつてくる。またいろいろな批判が各方面から起こつてくる。たとえて申しますれば、大蔵省の面からいへば敷地に五割以上かかるものを道路としてやることはお考え願ひたいという意見も実はないことはないのでございまして。そういうようなことで、それでは川の上を通らしたらいじやないか。川の上を通りますと、全部が橋の形式になりますから、非常に工事費がかかります。というようなことでございまして、一概にすべてが議論できないわけでありまして、これらをひとつしかりよくよくうをしてやつていくということでは、事業の完成はできぬのじやなからうか、こう実は思つておるのであります。お互いいろいろの御意見もございまして、十分御意見を拝聴した上で、ものをつくり上げていくということが本筋でございまして、やうていきたい、こう考へております。

○中嶋(英)委員 お話のことはよくわかるのです。私も用地問題については相当困難があるのを知つてゐるし、それから、大臣が最近発表されたいろいろな構想も、私も前にも考えたことがあるので、たとえば河川敷の堤防を住宅と道路に使うことを考へる、おそろく将来を見越した場合、大きな着想だし効率がよい。ただ私がいま伺いたいののは、用地の問題に苦勞する。それはそのとおりです。これは御遠慮なさつてはいかぬと思ふのです。しかしいまのお話ですと、用地の獲得が困難で金がかかる、だから関連の都市と協議して分担してもらいたい、その点にひかかるわけですから、私の伺いたいののは、大都市に限らなくなつていくことです。先ほどお話ししたように、相当遠隔の地で平面交差しないと無理がある。当然バイパス化するわけですから、そういう場合に、いま当面は川崎、横浜、私がこんなことを言つていいかどうかしりませんが、確かに他に市に比べて規模も大きいし、財政的にもそう劣つてゐると思ひませぬ。しかしそれが遠隔の地で合流する場合、これが前例になつて、次の市、次の町村ということが出てくると私は思ふのです。なぜかと言つて、一方道路公団では、たとえば横浜新道の場合においても、あるいは箱根新道の場合においても、地元分担金なしに工事を進めておるわけですね。一方首都高速道路公団の場合は、そんなことを考へていなかったかもしれませぬ。いまもそんなことは考へていないかもしれませぬ。そんな遠くまで考へてないかもしれませぬ、見通しとしては遠くなつてくる。そうすると、一方道路公団のほうは分

担金がない。一方首都高速道路公団のほうには分担金が必要とされる。これが一つの矛盾として将来大きな問題になってくる。こういう可能性があるとすることです。それから首都高速道路公団の機能としては、本来東京、首都なら首都のみに限る。首都圏と考えるならば、一方首都圏内には、道路公団がすでに道路を完成して持っているわけですから、そこは地元負担なしでやっております。こういう関係との競合を一般国民はどう理解するか。あるいは行政担当者や大臣の政治力をもってすれば、私は話がつかうと思うのです。特に神奈川県のような場合は、大臣の影響が非常に大きいところですから、大臣の一声でこれはすぐまると私は思うのですけれども、これが埼玉とかあるいは千葉とかいう問題が一つ出た場合に、いわゆる首都高速道路公団の羽田—横浜線の方式というものが前例になって固定化していく、次々の問題を生んでいく可能性があると思うのです。したがって、この辺で道路公団と首都高速道路公団との機能の接点なら接点というものをどこへ引くかということも明白にしていかなければ、そういうこともまた問題を生むだろうと思うのです。そういう意味で伺っておるの、ひとつもう一度できましたらお答えを伺いたい。

○河野国務大臣 よくわかりました。実は私の申し上げたことにも言葉が足りませんでした。中嶋さんのお話も、私の考えております本旨と多少食い違いがございます。というのは、御承知のように、いまやっておりますこの線はあまり幅が広くございまして、あの幅の広いものをあまり遠くまで延ばして、そこへあの車も入ってこい、これも入ってこいと言いましたならば、やはりこれは混雑してしまつて十分な機能、つまり川崎、横浜、東京の機能は達成できなくなると私は思うのであります。これはいわゆる首都の周辺の都会の中の交通を緩和するというのが主でございまして、近所の車の入ってくるのは、先ほど申し上げましたように、外環状線にいずれも入つてきて、そこでやれることにしております。それから中には、道路公団の仕事は入れない、一応そういう形式をとっております。でございますから、これもあるところまでいって、それから外に延びる場合には、道路公団の事業との関係を変えて、もっと延ばしていただくというところで問題は解決するのではないかと、あなたのお話のうに、もっと外に延ばしていく必要が起つてきたら、その場合には、横浜から先は道路公団にやらせたらよいのではないかと、こう思うのであります。その点は最初に申し上げたとおり、東京、横浜、川崎の臨海部のあつて、そこを交通を緩和するということに主たる目的を置いて延長していくこと、この考えでございまして、これが東神奈川で非常に混雑すれば、さらにもうちょっと適当な場所があれば、そこまで延ばすことは少しも差しつかえない、こういう意味のことを最初に申し上げたのであります。さらに申して延長したかどうか、それが一番便利ではないか、そういう議論が起つてくれば、それから先は、場合によつては道路公団につくらせるといふことも可能でありまして、一応申し上げ

ましたと、大阪、神戸でやっておりますものについても、地元の負担を一部お考えいただいておりますように、東京もしくは横浜、この大都市の中の道路につきましても、一部地元の負担をちようだいたするといふような考へ方、やつていくことがいいのではないかと、こう思っております。

○中嶋(英)委員 大臣のお話にありましたように、先はまた先でいいいじやないかというところで、幅員の問題をお述べになりまして、幅員の問題も私は伺いたいと思つたのです。確かにあまり広い幅員ではない。しかしいまは広い幅員ではなくて、むしろ広い幅員にするに殺到して来るから、これが、しかし一面見通しから言つて、これが相当延長される可能性がある。その場合には道路公団にやらせればよい、やはり相当これは延長する可能性があることを大臣はお認めになっておられるわけですから、これは、当然幅員は広くしたほうがいいのではないかと、この問題が出てくる。その場合にまた幅員を広くするということになった場合は、たいへんな事業だと思つたのです。その点から、いまのお話からいくと、答弁としては理解されるようになっておられるけれども、答弁の中に矛盾があるのではないかと。たとえば終点で混雑しないために幅を広くする、一方延長する可能性があるとおっしゃると、延長するならばそれだけ延ばしていけばよい、延ばしていけばバイパス化する可能性がある、そういう点があるから、私は分担金がいかにぬかぬかではない、分担金の問題は、バイパス化した場合には、単なる横浜、川崎で済まなくなると、こういう点を伺つておるので、ひ

とつ道路公団の機能と首都の関係で、どこに接点を置くかということをお示し願ひたい。

○河野国務大臣 問題は、初めからあり余る金でかかればすべて解決するのです。ところが少ない金で効果を上げようと思ふものから、幅員をこの辺でまんして、おこうじやないか、それより距離を延ばそうじやないか、ということ、延ばしてあります。初めから京浜間で三年先にはこのくらいの台数の車が入ってくるだろうといふことを想定して幅も上げて十分にとつて、ことであるならば、私は考え方も変わつてくると思ひます。しかしそれだけの経費を出すこともできぬといふようなこと、当面は計画を立てておられますが、当面はこの程度でひとつ何とかがまんをしようといふことでやっております。問題は、第三京浜は、道路公団にやらすことにいたしました。これによつて、これは相当りつぱな道路ができることになっております。これによつて京浜間の交通は相当に緩和するといふ見方を私はいたしております。関西方面の車は全部第三京浜を通るだろうといふふうに思ひます。これも今度はノーストープの高速道にいたしておりますことは御承知のとおりであります。か、決してこれは海岸のほうに入つてこないといふふうに思ひますので、この海岸線と第三京浜の使い分けをして、いまものを考えておる、こういうことでございまして、ただし先ほど申しますように、それは言つても、その後一つ大工場ができますと、それによつて車の動き、人の動きが非常に変わつてまいります。そういうことでございまして、いまは船舶を中心としたあ

たりのところに比較的まだ余裕がございますが、しかしあの方面が大工場ができてくる、あの方面が住宅団地化してくるというところになりますと、またそこ一つ変わったものが出てくるというふうなことでありましようから、将来のことについて断言して申し上げることは困難でございますけれども、一応私の考えとしては、東神奈川のところまでいって、臨海部の使命を持つたものをこへつていくといふこととで置いておくわけでございます。それで、いまお話しするように、横浜の車が全部東神奈川へ殺到して、あそこがまた非常に混雑するだろう、するかもしれない。した場合には、またこれはひとつ考えていく。ただ私の申し上げたのは、第三京浜がありまして、東神奈川へ行く車は、いまの横浜の車、いわゆる第二京浜と第三京浜の方面に行く車は、こちらのほうに入つてまいりませんから、そこで相当に緩和されていくのではなからうか。

○中嶋(英)委員 苦勞性のようであれすけれども、私はちょっと問題があると思うのは、本来これはオリンピックを考えて、羽田という空港と都心と

は、先ほどから申しておりますように、東京—名古屋線があつてまいります。それによつて、一応の計画を立てておるわけでございますが、もちろん十分ではございませんが、しかしそこまで心配いたしませんと、もう全国どこにもそういう場所ができておるのでございまして、まあまあといふところでやつておく、こういうことでございまして。

を結ぶというところからねらいがあった
と思うのです。やってみたら、ちよ
と川向りに工場地帯がある、これに延
ばしてやったらいいだろう、こういう
ことなのですね。今度は東神奈川が込
むだらう、込んだらまたやればい
らう、そういうことで首都高速道路公
団の事業が首都からどんどん拡大す
る、伸びていく。一方で道路公団
が、おっしゃるようにほとんど工事を
やっています。道路公団のは地元の
負担がない。一方首都高速道路公団の
ほうは——東京都の場合は、むしろ東
京都内の混雑から、東京都の要請もあ
つてこの事業が進んだと思うのですか
ら、これは問題がないけれども、近隣
の府県にそういうものがだんだん延長
する可能性があった場合に、いまのお
話でいくと、道路公団にやらせるとい
う点が、何かお考えにもあるというこ
とであつて、やらせるといふことでは
ない、首都高速道路公団がやる可能性
もある。道路公団でもし将来やるなら
ば、現在の羽田空港からのものも道路
公団にして——羽田—横浜線は臨海工
業地帯ということが主のようにお考え
になつていただいても、むしろ私は羽
田が中心だろうと思うのです。羽田か
らの都内、あるいは羽田からの箱根そ
の他のほうの観光地帯というものの
ねらいが一応あるだろうと思うので
す。そうすると、名前は臨海工業地帯
の臨海道路だといながら、実際は非
常に観光的要素をもつてくる。それ
を道路公団とは別に、首都の道路混雑
の緩和を主とした使命を持った首都高
速道路公団の事業としていくところ
に、むしろ問題があるのではないかと
思うのです。

○河野国務大臣 中嶋さんも私も神奈
川県でございますから、話が何か内輪
話のようになりすけれども、私は本
来を言えば、神奈川、横浜、川崎
市、これらが当然公共道路としてやる
べきものだと思います。それをおくれ
ておるから、あのままでは非常にふく
そうをして困るという意味から、こ
ういう道路を延長していかねばなら
ないようになつてあつて、本来言え
ば、公共道路でやるからひとつ国のほ
うでもお考え願いたいという世論が、
神奈川県からもしくは川崎、横浜のあ
の道路のふくそうしておる中から、ほう
はいとして起こつてくるのがあたりま
えだと思ふ。いまお話しのように、パ
イパスとしてやるのはあたりまえじゃ
ないか。パイパスでやれば、地元にな
担が相当かかりますよ。これは全国各
地であるのです。パイパスならば国が
やるのはございせん。やはり国が
四分の三、四分の一は地元負担でござ
います。これで大体の地方は仕事をし
ていただいております。だ
けれども、これは、いま申し上げるよ
うに、羽田空港もございましょう。そ
れだけではない。第一京浜が臨海工場
地帯の荷物のために非常にふくそうし
ておる。であるから、ここにもう一
本、羽田のところとめず横浜まで
持つていったならば、すべてが便利に
なるだらう。お話しのように、羽田空
港はいま移転の話が持ち上がつており
まして、何年か先には羽田は空港をや
めて、そしてわきに国際空港をつくら
うじゃないかという話が出ておるくら
いでございまして、決してこれは、空
港をもつてこれに延長するといふ
ようなことだけで話がいつておるので

はない。こういうふうに、中嶋さんも
私も、お互いに神奈川県の立場として
は、考えなければならぬ問題ではない
かと私は思ひます。
○中嶋(参)委員 私は神奈川県から
言つておるのじゃないです。大臣は
神奈川県の出身だからと言われるけれ
ども、要するに、埼玉とか、千葉と
か、近隣地帯があるが、今回の横浜—
羽田線の問題が、ひいては首都の周辺
の県との間で一つの前提になるので
す。これを前提にしないといふことを
先ほど明確にお答えになればいいけれ
ども、そのときはそのときだといふこ
とになると、前例になる場合が十分あ
り得るというのです。その点をほくは
伺つておるのです。
○河野国務大臣 法律に明確になつて
おりますように、首都もしくはその近
郊でございまして、その付近でござい
まして、したがつて、これが埼玉県まで延
びていく、神奈川県の都部のほうまで
延びていく、それから千葉県のほうに
延びていくというふうなことは、法律
の改正がない以上は——この法律によ
つて施行する道路はございせん。で
ございまして、先ほど申し上げたよ
うに、延ばす場合にはまた別のほうで
考えたいいじゃないか。私は融通性
をもつて申し上げたので、何も私が
つまでも建設大臣をしておるわけでは
ございせん。どなたがおやりになる
か知りませんが、それはやはり
そういうふうにお答えしておいたほう
が、あとの人がおやりになる場合に融
通性があつていいだらう、こう思つて
答弁したのでございまして、私自身と
すれば、いまここで申し上げましたよ
うに、ここまでやつておしまいたとい

うつもりでおるわけでありまして。
○中嶋(参)委員 どうも、神奈川県の
ことを私よりも河野さんは知つておら
れるので、たとえば私が聞かない用地
買収の問題が出てきたり、神奈川県が
本来やるべきだといふような、何か県
政に対するお考えのようなことを申さ
れるのですが、私は決してそういう意
味ではなくて、お話しになつたよう
に、首都から近隣の府県に延びていく
可能性がある。一方郊外には道路公団
が事業をやっている。道路公団の事業
の負担と首都高速道路公団の負担とは違
いがあります。その違いについて、そ
れは河野さんの政治力で、神奈川県の
場合などは特に話がつくらうと思
う。ただ、他府県の場合、そういう場合
に、一方の道路公団は負担がない、一
方の首都高速道路公団でやつてもらう
と負担が多いといふことになると、道
路公団でやつてもらつたほうがいいと
いふことが素朴に出てくるだらうと思
うのです。そういう意味で何つておる
ので、何か……
○河野国務大臣 わかりました。御趣
旨のほどは十分よくわかりましたか
ら、できるだけ御期待に沿うように善
処いたします。
○丹羽委員長 吉田賢一君。
○吉田(参)委員 前回に引き続きまし
て、住宅政策について、宅地造成につ
いて少しお尋ねをしたいのであります
が、政府におかれましては、四十五年
度までの計画はともかくといしまして
て、三十九年度の宅地造成につきまし
て、政府施策の分とそれからその他の
ものを合わせまして、かつ内容につ
いて、ちよつと数字の概要を御説明願
いたい。

○前田(光)政府委員 現在われわれは
宅地の長期計画といしまして、四十
五年までの住宅計画に即応いたしまし
て計画をつくつております。それによ
りまして、三十九年度には民間及び政
府あるいは公共団体全部入れまして、
新規に宅地を必要とするのは約三千万
坪程度と見込んでおりますが、そのう
ち、政府施策によりましてこの年度内
に供給できるのは約千六百万坪程度、
かように考えております。
○吉田(参)委員 そこで、三千万坪か
ら千六百万坪を引きますと、千四百万
坪ですね。千四百万坪は民間人が個人
の力で取得する必要がある敷地、こ
ういふことになるのですか。
○前田(光)委員 さようでございま
す。
○吉田(参)委員 そこで問題なのです
が、民間人が土地を取得します場合に
は、公共の事業主体のように法律を背
景といしまして、土地収用権とか、
その他半強制的な取得をするという手
はないと思ふのですが、その点は、政
府もしくは政府機関、公団、事業団な
どが宅地を取得する場合よりよほど弱
い立場で交渉しなければならぬと思
うのですが、いかがでございませうか。
○前田(光)政府委員 御指摘のと
おり、民間の個人が宅地のために土地を
手に入れる場合には、買取あるいは譲
渡によつて入手する場合は原則でござ
いまして、強制的にこれを取得するこ
とはございせんが、それぞれ自分の
知人なりあるいは親戚なり、あるいは
宅地をつくつておる業者なり、知り合
いの方から、現在宅地をそれぞれ入手
しておる状況でございまして、
○吉田(参)委員 そういたしますと、

一般の宅地価格の趨勢が次第に高騰しつつあるということは公知の事実でございまして、これが対策に苦心しておられることは官民ともに共通の悩みであらう、こう思うのですが、そういう際にむしろ進んで、政府施策というよりよりも、もっと積極的に、個人の手をできるだけわずらわさないことにして、ほとんどその大部分が政府の手で、もしくは事業団、公団等の手によって、入手できるというふうにすることがほんとうの行き方ではないか、これをしななかつたというのはどういうことですか、これを河野さんに伺いたい。

〔委員長退席、瀬戸山委員長代理着席〕

○河野國務大臣　御承知のように、住宅そのものにつきましても、民間施策の住宅を相当の戸数を想定しておりますし、現にそういうものが過去の例によりましても建設されておる事情でございます。したがってこれらの民間諸施策による住宅は、それぞれ宅地を入手してやっておりますので、政府といたしましては、政府の施策の宅地、さらに進んで宅地をひとつ造成して、これを民間にできるだけ供与しようということは考えておりますけれども、全部ということとは、われわれとしては自由経済の立場に立っておりますので、もちろん自分で持っておる者もあるかもしれない、縁故から手に入れる場合もあるわけであります。会社等が工場敷地の一部を宅地に充てる場合もあるわけであります。そういうことでやっておりますので、お話しのとおり、なるべくいま、私の考えとしましては、かねて申しておりますとおり、住宅もさることながら、宅地の造

成に一段と力を入れる、そうして宅地はできるだけ供与することにした。そこに建てるうちはそれぞれの好みというか、各人の希望によってお建てるにしても、宅地だけはなるべく造成して提供するような方向をとるのが一番いいという考えで、鋭意努力するつもりであります。

○吉田(警)委員 住宅金融公庫などで申し込みをいたしましたも、宅地入手難のために破約するという例もずいぶんあると聞いておるのですが、こういった階層に対する宅地の供給ということがむしろ今日は住宅政策の一番大きなねらいになるのではないであらうか。自分の所有地を宅地化するというような人は、むしろこれは政府の恩恵を別に受けなくてもいい階層の人であります。したがって、そういう観点からいたしますと、やはり大部分は宅地は供給するというたてまえに立たない限りは、住宅問題は解決しないで悪循環するのではないだろうかとも考えております。現に公団によって土地を獲得しようとする場合においても、いろいろな難問にぶつかっていることは、これも明らかなことでありまするので、いわんや無力な個人、わずかに知人、友人などをたどってなかなかの金で土地を求めようというような人に対しては、これこそ積極的に土地を供給するという施策を思い切っているのではありません、少々の小出しではこの問題は解決しない。私はそこに観点を置いておりますので、これは相当執拗にお伺いしてみたい、こう思うのでございます。

○河野国務大臣　私もその点は全く同感でございます。まだ十分にはいき

ませんけれども、先ほど御説明申し上げました千六百万坪のうち、少なくとも六百万坪程度は宅地として分配するものに引き当てて計画を立てております。もちろん十分ではございませんので、今後できるだけ宅地を造成し、これを分譲するという方向には努力してまいりたいと考えております。

○吉田(賢)委員 地方の公共団体におきましても、やはり自治体等が宅地造成する場合におきましても、入手難でござつておるといふ例は随所に聞くのでありますが、そういう方面に對しましても、積極的に政府といたしまして手を差しのべて、一そう便益をはかるような手が無いものだろうか、こういうふうに思うのですが、この際は新しい法律以外には打つ手はございませんでしょうか、ひとつ伺つてみたいと思ひます。

○前田(光)政府委員　地方自治体が現在宅地を住宅を建てて人に提供する方法といしまして、住宅金融公庫から資金を貸し付けておるものと、それから土地区画整理によりまして適当な宅地が供給できるような方法と、それからさらに、最近地方債の中にも、特に宅地のための地方債を認めて、一そうこれを推進するという方法を自治省においてもとっておりまますので、地方公共団体が行なう宅地事業も逐年増加をする予定でございます。

吉田 豊 委員　それか、土地の買収の点であります。安い土地を求めようとする、経済的に社会的に交通上等不利な土地を探さねばならぬということのようではありますが、この点につきまして、さらに土地の利用の方法を一そう合理的に考えるということが最

近の一つの考え方のようにございますが、これは四階以上に原則的にきめるとかいうような、そういうふうな積極的に高度利用を原則化するというような行き方はいかなるものでありましょうか、やはり二階建ての程度が普通になるといふことよりも、将来のことを考えますと、一そうその点が重要です。考慮すべき一つの利用方法でないかと思ふのですが、いかがでございますか。

○河野国務大臣　御承知のとおり、建築基準法によって、そういう地区を設定することは可能になっております。さてこれをやろうということになりますと、なかなか話がまとまらない。私もこれまでしばしば前大臣のころから強く進言し、自分でも部下を督励して、そういう方途に出ようということを考えてみましたが、まだそこまでいきませんで、たとえて言えば、神田一帯を指定区域にしたらどうだろうかというふうなことは考えてみますけれども、やったその影響というものはどういうことになるだろうかということになりますと、そう軽々に指定することにも困難だ。やはり地元の世論を喚起し

てすることのほうがよからうというので、今回高層建築については税の面において考えるということにおいて奨励し、順次そういう方向に、ある段階を経ていく。決してそれを捨てておるわけじゃございません。あらゆる方面から、そういう姿を醸成してやつていくようにしたいと考えております。

○吉田(賢)委員　土地の入手につきまして、あるいは公団の手ににより、またその他個人の手ににより、事業団の手によって入手するようでありまするが、

この場合に、むしろ土地を対象として、これを入手し、造成することのみを目的にしておる何かの機関が別個にあつて、これが公団なりその他の委託を受けるとか、こういつたことも考えるべきでないかと思うのですが、こういう考え方についてはいかがなものでありましょうか。

○河野國務大臣 明年度の予算の編成の際にも、実はある程度の用地を先行取得しまして、道路敷地にし、その沿線は宅地にし、というようなことでやることはいんじゃないかというようになことで、ある程度調査検討してみましたが、さて目的なしに用地を買うというような事業は一体進められるだろうかということになりますと、**暫くは止むにせざるを得ず**と、そこらに問題がございますして、まだ議がまとまっておらないというのが実際でございます。実は私どもとしましては、あらゆる角度からいろいろな場合を想定して検討はしておりますけれども、さてとなりますと、なかなかいろいろな問題で支障が起こつてまいりまして、まだそこに踏み切るまでに至っておりません。

○吉田(賢)委員 この問題は、ひとり住宅ないしは道路だけではございませう。たとえば公共の建設物にしまして、病院その他にいたしまして、学校の用地等にいたしましたも、最近では価格問題ないしは補償問題ないしはこれをめぐつての課税の問題等では測の紛糾が地方地方に起つておるような実例もずいぶんあるのでございしますし、ことにわが国の地盤の形勢が平地地帯が少ないような実情にかんがみまして、一そう土地問題が、あらゆ

る開発事業に關連いたしました、重要性を増してくるからであります。

○河野國務大臣 最近の道路敷地等で見ますと、計数上はある程度鈍化しておりますという傾向は見られると思

います。
○吉田(賢)委員 私は宅地開発の事業が十分な見通しを持って、住宅の建設と並行してそれを来たさないような見通しのもとに進められていくのではない、根本的に食い違つてまいりまし

て、結果的に数字は実現しない、こういう観点に立つて、いま問題を検討しつつあるのでございます。そこで、この問題は新しい問題でもござい

ます、また同時に昨年の通常国会におきましても、いづれ論議せられた古い問題でもあるようでございますが、まだ未解決の問題であることは実に遺憾にたえぬのでございます。

○河野國務大臣 先ほどお答え申し上げたとおりでございます、なお引き続き検討を加えまして、何とか善処いたしたいと考えております。

○吉田(賢)委員 最近の土地価格につきましては、高騰の趨勢が非常に鈍化してあるのかということが巷間伝わっておりますのであります、現実歩いて聞いてみますと、そうではなくして、だんだんやはり高騰の一途をたどりつつあるという現況のようにも思うのであります、事実入手なさり、あるいは交渉なさり、接収するような経過にかんがみまして、実際はどうなのでありますうか。一つこの点

はつきりしておいてもらいたいと思

います。
○河野國務大臣 最近の道路敷地等で見ますと、計数上はある程度鈍化しておりますという傾向は見られると思

います。
○吉田(賢)委員 私は宅地開発の事業が十分な見通しを持って、住宅の建設と並行してそれを来たさないような見通しのもとに進められていくのではない、根本的に食い違つてまいりまし

て、結果的に数字は実現しない、こういう観点に立つて、いま問題を検討しつつあるのでございます。そこで、この問題は新しい問題でもござい

ます、また同時に昨年の通常国会におきましても、いづれ論議せられた古い問題でもあるようでございますが、まだ未解決の問題であることは実に遺憾にたえぬのでございます。

○河野國務大臣 先ほどお答え申し上げたとおりでございます、なお引き続き検討を加えまして、何とか善処いたしたいと考えております。

○吉田(賢)委員 最近の土地価格につきましては、高騰の趨勢が非常に鈍化してあるのかということが巷間伝わっておりますのであります、現実歩いて聞いてみますと、そうではなくして、だんだんやはり高騰の一途をたどりつつあるという現況のようにも思うのであります、事実入手なさり、あるいは交渉なさり、接収するような経過にかんがみまして、実際はどうなのでありますうか。一つこの点

ので、いまそのままにいたしてお

るところでございます。
○瀬戸山委員 長代理 次は西宮弘君。
○西宮委員 住宅問題について若干お尋ねをいたします。できるだけ重複をしないように注意をいたしますが、何

ぶんにも建設委員会は初めてでござい

ますので、いろいろの質問が多いと思

いますので、どうぞその点あらかじめ御了承願ひたいと思ひます。

○河野國務大臣 過般の選挙におきましても、各党一致して一世帯一住宅というのを政策の第一に掲げになり

ましたとおり、わが党もいたして、建設行政の中において、道路、河川と

相拮抗して、少なくとも私は現在の建設行政の中におきまして、三つの大

なしかも早急に解決しなければならぬ眼目である、非常に強く意識して、これに取り組んでおるといふこと

でございます。
○西宮委員 建設行政といひましてもたいへん幅が広いわけでありま

すが、その中でかりに住宅行政をランクするとしたら何番目くらいになるものでしょうか、こういう点はいかがです

ましたのは、とかく住宅政策、住宅問題というものが他の建設行政よりもおくれがちだ。たとえば道路問題なんか

に比べて、政治家の関心を引きにく

い、こういうことが世間でもいわれて

おりますし、また今日までの予算その

他から見てまいりまして、そういうことが感ぜられるので、いまあえて

ういうことをお尋ねしたのでござい

ますが、大臣は非常な熱意を持ってこれに当たるといふ話でありまして、その

点は大いに今後に期待いたします。

○河野國務大臣 これまでは量に相当のウエートを置いておつたと考えま

すけれども、順次質にウエートを置いて

考えていくべきだと思ひます。

○河野國務大臣 御承知のとおり五カ

年計画の練り直しをやっております

ので、いまさしあたり政府といたしま

しては住宅政策の三カ年計画を、具体的

な数字を三年間とりまとめまして、昭和四十五年までの七年間に全部を

というようにいたしてあります。いまお話しのとおり、なぜ七年全部か

とおり、所得倍増計画とにらみ合せて具体的な数字をはめていくとい

うことで、全体がそうなっております

ので、そうしてありますが、これを完

了するにいはかなる困難も排除してや

りたといふつもりであります。

○西宮委員 昨年に発表されました

わゆる建設白書によりますと、最近

は住宅の建築がだいぶ鈍つてきた、こ

ういうように表現をいたしてありま

すが、それは事実でしょうか。

○前田(光)政府委員 住宅の建築は

鈍つてはおりません。逐年増加を

いたしております。

○西宮委員 いま私が申し上げました

のは、建設白書の中の一つの表現であ

りますが、それによりまして、最近

万七千、こういうふうにいづれも計画から見ると実績がずれているわけですが、そういう点で、今後の七年計画に對しては、あるいはまた現在練り直しつつあるいわゆる五年計画等に對しては、私も、私どもも非常な不安を感じずるわけですが、そういう懸念はないかどうか、計画が完全に実現できる可能性を十分に期待して差しつかえないかどうか、ということをお尋ねしたいと思うのです。

○前田(光)政府委員 ただいま御指摘の計画の戸数は、実は正確に計画いたしました戸数ではなくて、一定のパラセントでかりに延ばしました計画戸数でございまして、実際の計画は、後段で申されました、たとえば三十六年度は六十八万九千戸、三十七年度は七十三万五千戸という計画の数字で、実際はそれを達成し、統計の關係で、むしろこれ以上に建築はできておるものとわれわれは考えております。

○西宮委員 いわゆる政府施策の住宅の中にもたくさん種類がありますけれども、特にその中で、低所得者に対する施策として考えられておるものは、地方自治体が行っておる公営住宅だろうと思ひますが、これは政府の計画に對して完全に実施をされておりますか。

○前田(光)政府委員 公営住宅は、工事の關係で年度内の竣工が若干おくれで、次年度に数カ月ずれておるのとはございましてけれども、建築は全部予定どおり完成しております。

○西宮委員 特に次年度の三十九年度には、公営住宅について完全に消化できる、こういう見通しでございしますか。

○前田(光)政府委員 三十九年度はもう消化ができています。あるいは用地の關係等によりまして、繰り越しが若干出るかも知れませんが、繰り越しも、必ず年度内に仕上げるように、今回は特に督促を強化するつもりでございします。

○西宮委員 私は、三十九年度は大丈夫かといつて特にだめ押しをいたしたものは、地方財政が三十九年度は今までに比べてかなり苦しくなると思ふのです。これは全国的にそういう傾向にある。もちろん東京その他のような大都市をかかえた大きな自治体は別でありまして、全国的には、非常に地方財政が苦しくなるというところだけばきわめて明瞭だと思ふ。税の伸びなどがとまるとまらなくなりました。その半面、いわゆる義務的な経費というものは非常にふえてきて、財政の弾力性を失つてきておる。そういう傾向が三十九年度は特に強くなつてきたわけですから、したがって私はその点を特にだめ押しをするのだけれども、現在の補助率なりあるいはまた現在の補助率なりで、いま申し上げた完全消化ということについて十分の自信があるかどうか、このことを伺ひます。

○前田(光)政府委員 明年度の公営住宅に關する地方負担につきましては、特に配慮をいたしまして、前年度に比較いたしましたして、起債につきましては二十六億円の増加をはかつております。これによりまして、起債の充当率も従来の四〇%から四五%に引き上げられますし、また単価の面につきましても、最近の建築の実態に應じますように、それぞれかなりの引き上げを行なつておりますので、もちろんこれで

十二分とは申しられないかもしれませんが、従来よりはかなり改善されたので、この線に沿つて、地方自治体に必ず完成してもらいますように、特に督促を強化するつもりでございします。

○西宮委員 特に単価の問題で、お尋ねしたいと思ふのでありますが、局長は、現在の単価が実情に照らしてどの程度——これはもちろん県によりまして非常に大きな差があるわけですが、かりに大きな都会地を例にして申しますならば、現実の単価とどの程度の開きがあるというふうな認識をしておられますか。

○前田(光)政府委員 ただいま御指摘のとおり、公営住宅につきましては各地区によつてかなりの差がございします。国で組んでおります予算単価によりまして、完全にその範囲内でできておる公共団体もございしますし、あるいは相當の持ち出しをお願いしておる公共団体もございします。われわれの最近の資料によりますと、平均いたしまして一割ないしその前後の持ち出しによりまして仕事ができるようであるといふことがございしますが、われわれは、単価を上げると同時に、工費の節減をはかるために、あるいは大量生産による節減方式、あるいは建築の発注のしかた等によりまして、できるだけ実際に合ひ、仕事ができるようにしてまいらる所存でございします。

○西宮委員 一割程度の違いならば、ある程度地方団体がカバーしてもやむを得ないというふうにも考えられますけれども、現実はいさぐん開いておるわけですから、たとえば二分の一補助と称するやうがあるいは三分の一程度に下

がつておる。特に大都会地等になるともつとひどいじゃないかと思ふ。そういうところでは、地方団体が泣き泣き全部その分を出さなければならぬといふことになるわけでありまして、またそれをやらないといふことであれば、計画が消化されないということになるわけでありまして。特に単価の問題について考えてもらいたいと思ふのです。が、私の経験している範囲では、一割とか一割何分という開きでは絶対ないと思ふ。その点もう一ぺんお尋ねしておきます。

○前田(光)政府委員 ただいま申し上げましたのは、金国平均で申し上げましたので、お話しのように、東京などの地区におきましてはかなりの差がございします。ただ、単価と申しますよりも、特に用地の買収に際しまして、土地を便覧なところを買うためには、われわれが考えておる程度の予算単価ではまいりません。たとえば東京の例で申しますと、中層耐火のアパートをつくります場合に、われわれのほうでは三十八年度は一万七千円程度の単価を示しましたが、東京都の実績を買つておる場所を見ますと、二万四、五千円のところを買つておるようございまして、この点がいさぐん開きがございます。これは場所をどこにとるかという問題とも関連いたします。しかしながら最近の地価の騰貴にかんがみまして、できる限りこれに近づけようと思ひまして、本年度も従来の単価に比較いたしまして一五・六%の引き上げを行ないました。が、できる限りの努力をいたしまして、実際建ちやすいように、公共団体の負担の重くならないよう努力しておるわけでございます。

○西宮委員 いま局長も言われたように、建設をする場所によつては、もちろんそうですが、私はそういう現実を見て、とても全体を平均して一割ないしは一割少々というふうな程度のものではないといふことで、特にこの問題に力を入れて申し上げておつたのは、冒頭に言つたように、これはいわゆる低所得者に対する住宅政策として一番大きな役割を果たす公営住宅である。そして、しかもそれは実施主体が地方団体だ、こういう点にいろいろ問題が多いので、ここに指摘をしたのですが、私もなおそういう点について、私の持つております数字等をあげて、さらに質問をしたいのでありますが、そうなるのであれば質問を終わります。で、きょうはこれで質問を終わります。

○瀬戸山委員長代理 次会は二十五日、火曜日、午前十時理事會、午前十三時十分委員會を開會することにし、本日はこれにて散會いたします。
午後零時三十一分散會