

第五十五回国会 参議院内閣委員会会議録第二十三号

昭和四十二年七月六日(木曜日)

午後一時十四分開会

委員の異動

七月五日

辞任

森 八三一君

補欠選任

内田 芳郎君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

豊田 雅孝君

石原幹市郎君

八田 一朗君

北村 暢君

内田 芳郎君

源田 実君

柴田 栄君

玉置 和郎君

船田 讓君

三木與吉郎君

官崎 正雄君

山本茂一郎君

伊藤 顯道君

中村 英男君

前川 且君

多田 省吾君

中沢伊登子君

國務大臣 建設大臣 西村 英一君

政府委員

運輸省港務局長

建設大臣官房長

建設大臣官房會計課長

建設省計画局長

佐藤 肇君

鶴海良一郎君

高橋 弘篤君

志村 清一君

建設省都市局長

建設省河川局長

建設省道路局長

建設省住宅局長

事務局側

常任委員会専門員

説明員

建設省道路局日本道路公団監理官

参考人

日本住宅公団総裁

日本住宅公団理事

竹内 藤男君

古賀雷四郎君

義輪健二郎君

三橋 信一君

伊藤 清君

菊池 三男君

林 敬三君

稗田 治君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○建設省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(豊田雅孝君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る四日、米田正文君が辞任され、その補欠として玉置和郎君、また昨五日、森八三一君が辞任され、その補欠として内田芳郎君がそれぞれ選任されました。

○委員長(豊田雅孝君) 参考人の出席要求についておはかりいたします。

建設省設置法の一部を改正する法律案の審査のため、本日、日本住宅公団の役員を参考人として出席を求め、ことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(豊田雅孝君) 御異議ないと認めます。

なお、人選等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(豊田雅孝君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(豊田雅孝君) 建設省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前日に引き続き、本案の質疑を続行いたします。関係当局からの御出席は、西村建設大臣、その他政府委員の方々であります。

○伊藤顯道君 私は、この法案に関連して二、三お伺いしたいと思存しますが、まず順序として、法案そのものについて一、二お伺いしたいと思存します。

順序としてまずお伺いしたいのは、先般、大臣から提案理由の説明を承りましたので、それに基づいてお伺いするわけですが、今回、中国地方建設局に用地部を新設されることになるようですが、最近の用地関係事務が非常にふえておるといふこと、この趨勢はどのようになっておるか、いわゆる用地事務の増ということの説明はあるけれども、その趨勢は一体どういふことになっておられますか、まずこのことからお伺いいたします。

○國務大臣(西村英一君) 全般的に用地事務がふえておりまして、実は私のほうの関係でも、地方建設局に対して、やはり四国、北陸等も願わくは用地部をつくりたいと思存しましたが、やはり漸次進めたほうがいだろうということになりまして、今回、中国だけにお願いをした次第でございます。事務のことにつきましては官房長から御説明申し上げます。

○政府委員(鶴海良一郎君) 用地関係の経緯、推移でございますが、用地補償費の金額で御説明申し上げますと、中国地建について申し上げますと、昭和三十九年には、用地補償費に使用いたしました金額が約二十一億でございます。四十年では二十億、四十一年度は非常にふえて三十九億、四十二年では四十二億程度の用地補償費が必要であるというふうな見込みになっておりまして、中国地建におきましては急激に用地関係の仕事がふえているという状況でございます。

○伊藤顯道君 いま用地関係の費用の一端を御説明あつて、これが用地事務増の趨勢であると、こういうことであつたと思うわけですが、さらに最近の用地関係の費用を見ますと、いさ一部、官房長からも御説明ございましたが、昭和四十二年度は四十一年度に比較して百二十億程度の増加になつておると思うのですが、それと四十年の比較をいたしますと、約二倍と大幅にふえておるわけだと思存します。これはもちろん事業量の増といふこともありますが、そのほかに地価の高騰という要素も含まれておると考えられるわけでありまして、そこで、この用地関係費のこのように増になつたいわゆる内容について説明願いたいと思存します。

○政府委員(鶴海良一郎君) 全地建を通じまして、建設省がやっております仕事のために買っております土地の面積の推移でございますが、昭和四十年で約二千四十四万平方メートル、四十一年度にはこれが減りまして千八百三十一万平方メートル、それが四十二年にはまたふえてまいりました。二千五百六十八万平方メートルになっております。このように面積が四十二年にはふえておるといふのが用地費増の一つの原因でございます。もう一つは、地価が年々上がつております。単価の増がございまして、それから工事を行います場所が年々変わつておりますが、道路等に

つきましては、次第に大きな都市周辺のパイパス等に取りかかっておりますので、買わなければならぬ土地の価格もそういう意味で上がっております。平均いたしました単価がどういふふうにおりるかとお申しますと、用地費だけで見ますと、四十年で坪当たり二千七百三十円になっております。四十一年度では非常にふえまして三千七百九十円、四十二年では三千九百二十円ぐらゐになるのじゃないかというふうな積算されております。

○伊藤道君　そこでなお伺いたしますが、最近の地価の傾向は高騰の一途をたどっておりますが、政府のいわゆる地価対策、これはその後どのように進展しておるか、ひとつ具体的に承りたいと思つております。

○政府委員(志村清一君)　最近の市街地の価格でございますが、三十九年の三月以降、大体、年間の半期ごとの値上がり率は六割ないし七割でございます。その後、四十年三月、九月、四十一年三月、九月、いずれも二割ないし三割程度にだいぶ落ちてまいりました。ところが、本年の三月の結果によりますと五割程度にまた少し上がりきりになっております。今回の五割程度の値上がりは多少景気の動向に地価はおくれるというタイムラグの問題がございます。それらが反映したのではなからうかという推定もなされるわけでございますが、しかし、いづれにいたしましても土地の値段が上がるといふことは非常に大きな問題でございます。国会におきましても三党決議案で、土地利用計画の策定、あるいは鑑定制度の拡充等について衆議院において決議を昭和三十九年にいたしております。政府におきましても地価対策閣僚協議会をつくりまして、そこにおいていろいろ検討いたしておりますが、その結論といたしまして、やはり宅地の大量供給をやる必要がある。これは公的な宅地の供給、それから民間による宅地の供給、あわせて大いにつとめる必要がある、これが一つの結論でありまして、これに基づきまして公団、公庫、あるいは民間の区画整理組

合に対する無利子の貸し付け等々によりまして宅地の開発につとめておるわけでございます。また、既成市街地、既成の宅地が非常に利用度が低いというところで、これを高度利用する必要があり、ということも第二の結論として出ております。これに対応いたしましては、昨年、都市開発資金制度ができました工場等の疎開跡地を買ひ上げて、それを高層化していくという方針を打ち出すと同時に、今国会において都市再開発法案を提出いたしまして御審議をわずらわしておるような状態でありませう。

また第三といたしまして、土地取得制度の改善をはかる必要があるという結論が出てきて、それに基づきまして土地収用法の改正をやはり今国会において御審議を願つておるような状況でございます。さらに、土地利用計画を明確にするということが地価対策における一つの大きな柱であるということ、市街化区域、あるいは市街化を抑制すべき市街化調整区域として設定をして、開発許可制度を導入するというようなことに基づきましては、都市計画法の改正案をたまたま準備中でございます。また、土地の値段の形成のメカニズムが非常に、何といひますか、呼び値によってきまるといふようなことから、鑑定評価制度をつくる必要があるということ、鑑定評価制度に関する法律をさきの国会でおきめを願つたのでございませうが、それに基づきまして鑑定士の養成をはかり、同時に地価の調査をいたすというようなことなどもありまして、宅地の土地価格の形成を合理的なものにするという努力もいたしております。

また、土地の流通秩序というものがまだ不完全な面が多いわけでございますが、宅地建物取引業法等につきまして、さらに改定を要する箇所があるものでございますから、これまた本国会に宅地業法の改正について御審議をわずらわすというような次第でございます。

○伊藤道君　ただいま地価抑制の対策について御説明があつたわけですが、そういう対策

は講じられておるのでありませうけれども、一方、現実の姿を見ると地価は遠慮なしにどんどん高騰を続けておるわけです。これは尋常一様の方法では地価高騰を抑制することは困難だと思つた。しかしながら、このままにほうっておくことは断じて許せない情勢下にあるかと思つて、そこで、建設大臣としてはその地価高騰を抑制するためには、よほど抜本的な方策を立てない限り、これはなかなか現実には抑制したいと思つて、従来経緯から見ても何かさういふ抜本的な方策を講じて、いわゆるある程度成果をあげ得るような方策をお考えですか。それとも上げるにまかして、これは自然の成り行きでやむを得ない、そういうことであるのか、この辺についてひとつ建設省としての立場からどういふふうなお考えを持てられるか、この点についてお伺いしておきたいと思つております。

○国務大臣(西村英一君)　いま志村局長が申しましたように、地価安定のためにいろいろな手を打つていこう、一口に言いますと、ぼつと下げるとか、あるいは安定させる特効薬はない。一つの手でもつてぼつと地価が落ちついたり下がるといったような特効薬はない。したがって、いま申し上げましたようないろいろな方法を講じて地価の安定をはかる、こういうことではございませう。もともとやはり自由経済のもとでは、われわれのやつていふ方法としては、やはり需要供給の関係だと思つております。やはり住宅にいたしましては、工場にいたしましては宅地を求めめる人が多い、そのわりあいに宅地がないんだ、したがって、公的機関にいたしましては、あるいは民間宅地造成業者にいたしましては、それを政府は助けて宅地をたつぷり供給してやる、また、先般提出いたしました都市再開発法にいたしまして、もう少し都内の土地を有効に利用して、そうして宅地の面積を立体的にふやしてやろうというふうな手をいろいろ打ちまして、地価の安定をはかりたいと、かように考えておる次第でございます。さいぜんも申しましたように、本年

の半年で約五割くらい上がつていふと言いますから、一年ではやはり一割近く上がるのではないかと思われますが、これらの手を順次打つていけば、地価もおのずから需要供給の関係で均衡な価格が保てるのではないかと、こう期待いたして、次第でございます。

○伊藤道君　前の、当委員会で国鉄は貨物駅を買収するので、いわゆる民間会社から土地を買つたという例があるわけですが、これは三・三平米当たり六千円を買つたものが、四年後には三万四千七百円ですか、五倍以上ですね。政府の監督下にある公社現業が、現にさういふ地価を高騰させるような動きを現実に見せているのですか。これはもちろん建設省だけの問題でなくて、各省庁横の連係を緊密にして、一体となつてさういふ地価高騰を抑止しなければならぬ、さういふ責めはあるかと思つておられます。ところが、いま申し上げたような例は特にひどい例ですが、四年間で五倍以上にも上がるということになると、いま大臣の御説明になつたような何割かというけたはずれに地価が暴騰することになるわけですね。その民間会社の周辺の土地を国鉄が買ひ、それが三・三平米六千円であつたものが三万四千七百円というふうにはね上がれば、その周辺の土地も当然上がつてくる、こういうことにならうかと思つておられます。さういふことについて大臣として一体どういふふうにお考えですか、この問題については。

○国務大臣(西村英一君)　いま物価安定推進本部でも指摘されていることは、やはり各公共事業でもまぢまぢじゃないか、値段がはなはだずいぶん開きがある。同じ付近の土地についても、建設省が買う場合はこうだ、国鉄が買う場合はまたそれ以上だ、いろいろ開きがあるじゃないか、したがって、やはりこの公共事業の間、あるいは各官庁間の土地買収については一本でやつたらどうか、さういふ強い御要望があるのでございませう。したがって、いま先生が申されたようなことが、ある場合にはあつたと思つておられます。つまり事業を急ぐ、早くやらぬといふ何月何日に開通ができぬ

というように、背に腹はかえられないで、やはりやる場合が従来あったと思います。したがって、それらが確かにその付近の地価をつり上げていくことは確かでございます。したがって、建設省といたしましては、少なくとも各官庁間の歩調を合わせたし、また、各官庁間の出先の用地関係の方々の歩調を合わせたし、これは国鉄の場合には建設省がある程度めんどろを見て、建設省建設大臣の所管のもとに置くわけにはいきませんが、同じ政府機関として十分な協調、連絡をとって、むやみやたらな、たとえ公共事業の完成を急ぐにしても、むやみやたらな値段がでないように、各官庁間の第一線の方々、あるいは計画の方々の協調連絡を十分にやりたい。これは言うだけでない、何か制度の上でも考えたい、かようにいって、何か次第でございまして、いま伊藤先生の御指摘のようなことが過去にあって値段をつり上げたことがありますが、十分反省をいたしたい、かように考えております。

○伊藤道君 次にお伺いしたいのは、地方建設局の用地部ですね、これの過去の経緯を見ると、昭和三十六年に関東と近畿の両地建が新設されておるわけですね。三十七年に東北と九州の地建が設置されておる。四十年に中部、こういふふう順を追って設置されておるわけですが、このように順次設置してきたのは何か意味があるわけですか。なお、基準でも設けて設置しておられるのか、このことをあわせてお答えいただきたい。

○政府委員(鶴海良一郎君) 逐次、用地部を整備してまいったわけでございますけれども、その順序等につきましては、用地費の増加額等の見合いにおきまして、多いところからつくっていったわけでございます。今度、中国地建は四十億をこえる用地の仕事をやらなければならぬということでありましたので、中国地方建設局に用地部を設置することにしたのであります。実は四国地方建設局、北陸地方建設局等におきましても用地事務はふえてまいっております。したがって、建設省といたしましては、全地建にもう全部一挙に用

地部を置いてほしいという要望を出したのでございませぬけれども、まあ用地費の推移等をながめて、逐次設置すべきであるという行政管理なり大蔵省の意見でありましたので、この際は中国地建だけに限ったわけでありませぬ。

○伊藤道君 この中国地方建設局の直轄事業量の増大ということがあるわけですが、これに伴って用地関係の事務が増加したということ、今回、用地部を設けるのだと、そういう意味の提案理由の説明があったわけですね。そこでお伺いしたいのは、最近における中国地建の事業量増の内容は具体的にどういふことなのか。単に事業量が増加したということだけでは用地部を置く理由とは解しがたいわけですね。この点はどうか。

○政府委員(鶴海良一郎君) 金額だけでは判断ができませんが、たとえば面積から申し上げても、四十年におきましては中国地方建設局では四百七十七万平方メートルの用地買収をやっておりますが、四十一年度になりまして、これが百七十九万平方メートル、今年度は二百平方メートルをこえる用地買収をやらなければならぬというふうな、面積も次第にふえております。そういうふうな事情を考慮いたしまして用地部の設置をいたしましたわけでありませぬ。

○伊藤道君 北陸と四国の地建にはまだ用地部が設けられていないと思っておりますが、そこで各地建の用地費を比較してみますと、三十六年に近畿地建に用地部ができたとき、同地建の用地費は十六億であったと思うわけですね。三十七年に九州地建に用地部が設置されたとき、同地建の用地費は二十五億であるわけですね。四十二年の北陸地建の用地費を見ますと三十五億になっておるわけですね。なお、四十二年の四国地建の用地費を見ると二十七億、この用地費を比較してみますと、そういう観点からは北陸、四国のほうが、用地部はないにもかかわらず、用地費ははるかに多いわけですね。もちろん、年度も違いますから、そのままだけならぬわけですね。そういうことをあわせて考えても、なお、こういう用地費の点から

みまると、北陸、四国にも用地部を置かれてしかなるべきだと思っております。そこでお伺いするわけですが、この四国、北陸の地建に用地部を置くこととする計画があるのかどうかということ、それから、これだけ用地費を持っておる両地建に用地部のないのは一体どういふ理由なのか、この二つの点について。

○政府委員(鶴海良一郎君) 御指摘のとおり、近畿地建、あるいは関東地建等に用地部を置きましたところの用地補償費の額と、現在の中国地建、あるいは北陸地建、四国地建の用地費の額と比べますと、現在のそれらの地建の用地費の額のほうが多いわけでございます。しかしながら、これはまあ先生もおっしゃいましたように、年度も違いますが、直接比較はできないわけでありませぬ。建設省といたしましては、四国地建、あるいは北陸地建につきましても用地部を置きたいと思っております。また、置くべく努力はいたしたわけでございます。また、最初に申し上げましたような事情で今回は中国地建だけ認めていただいたわけでございます。これは引き続き残りの二地建に用地部を置く努力はしていきたいと考えております。

○伊藤道君 この中国地方の地建の用地部の定員についてお伺いするわけですが、この設置にあたってどのように増強されておるかという点、それから用地関係費は、先ほど申し上げたように最近大幅増の傾向にあるということ、また、用地関係の事務が増加しておるといふことは提案理由でも明確なわけですね。そこで、全地建の用地関係事務の定員は、ここ数年来どのように増強されてきたのか、このような点について合わせて御説明いただきたい。

○政府委員(鶴海良一郎君) 中国地方建設局におきましては現在用地関係の職員が本局に二十名、それから工事事務所に百七十九名配置されております。合わせて百九十九名でございます。なお、中国地建の本局に用地部がございませぬれば、部長一名、課長一名が増員になりまして二十二名ということに相なるわけでございます。なお、建設省関

係の全体の用地担当職員でございますが、これは年度によって、消長はございますが、現在は全部合わせて二千五百六名でございます。このうち本局におりますのが百九十四名、工事事務所以下、その他にのつとめておりますのが千八百六十二名でございます。

○伊藤道君 ただいまの説明を承るとどうも納得しがたいのですが、中国地建に用地部が設置されても、結局、部長とか課長というポストはなるほどふえることにはなりますが、事業量の増に對処し得る定員の増にはならないわけですね。そこでお伺いするわけですが、定員には事務量の増に見合う定員増ははかられていない。ただ部長とか課長のポストがふえただけで用地事務の円滑なる実施がはかれるのかどうか、はなはだ疑問に思っております。で、機構の拡大のみに終わっているということも言えても、決して、臨調の答弁の趣旨にはさっぱりそぐわないと思っております。ただ機構いじりをして部課を新設しても、結局それに見合う、事務量に見合う定員増がはからなければ何ら成果は期待しがたいと思っております。そういう点を臨調が答申しているわけですね。この点については、まさしく結論的に言うところの答申の趣旨に沿いたいということが指摘できると思っております。その点はどうか。

○政府委員(鶴海良一郎君) 全体で二千何名がしの職員が用地事務に従事しておると申し上げましたが、これは用地職員としての定員があるわけではございません。必要に応じて逐次用地職員を増強いたしております。ことしも新規採用職員の中で、たとえば中国地建について言いますと、十七名、全地建で九十五名の増員をはかっております。それによりまして用地事務の増大に對処しているわけでございます。

○伊藤道君 建設省の最近の事業費とか事業量、これはどうなっておりますのか、こういう点が一点と、事業費と事業量の関係は一体どうなのか、こういう点と、それから人件費、地価、その他物価の上昇に伴って事業費の増大が当然考えられる

ことになりませんが、事業費は増大しても事業量はそれほど増大してはいないのではなからうかと考えられるわけです。こういうような点についてそれぞれお答えいただきたい。

○政府委員(鶴海良一郎君) 最近におきます地方建設局の事業費の推移でございますが、河川について申し上げますと、昭和三十九年度が五百六十九億、四十年年度が六百五十三億、四十一年度が七百八十四億、四十二年の見込みは七百八十一億というふうになっております。それから道路について申し上げますと、三十九年度が一千七十六億、四十年年度が一千二百六十八億、それから四十六年度が一千二百三十五億、四十二年の見込みが一千三百六十億ということになっております。

特に道路につきましては昭和四十年年度以来頭打ちのような現象を呈しております。これは物価の上昇等を考えますと、事業量の減少があったと見なければならぬような数字になっておりますが、道路の政府の重点が一般国道から次第に地方道へ移りつつあるという状況でございます。地方道の毎年度の増加率というものは国道関係の増加率をはるかに上回ってきたわけでございます。そういうふうな道路の整備の重点が移行していった関係上、国道だけを扱っております建設省の地方建設局の仕事は頭打ちのような状況になっておるということでございます。

○伊藤頭道君 たいだいまの説明によりますと、事業費だけではなく事業量も増大しておると、そういう意味の御答弁があったわけでございますが、地建全体の定員を見ますと、最近漸減の傾向にあるかと思えます。事業量はますますふえておるといふことはもうたいだいまの説明でもわかったわけですが、定員はふえるところか逆に減少しておるといふことがはっきり言えると思っております。これはもちろん事業の請負への切りかえといふことも行なわれておることもあわせ考えてみますと、事業量がふえてそれに必要な定員がそれに見合うだけ増強されないといふことについてはどうも理解しがたいと思っております。これでは事業量と

いわゆる定員とのアンバランスが出てくるわけだ、ということばをかえて言うると、職員の労働過重ということにもつながると思っております。こういうような一連の問題についてどういふふうに理解したいのか、この点御説明いただきたいと思っております。

○政府委員(鶴海良一郎君) 先ほど御説明いたしましたように、道路等につきましては、それほど事業量がふえておらないという現状でございますが、しかしながら、全体として金額的にはふえております。これに対処する方法でございますが、従来から講じておりましたことは仕事の請負化でございます。請負化に伴いまして、従来、直営事業に従事しておった方を再訓練いたしまして、それで請負の監督等の仕事のほうへ回っていただいております。職種転換等も年々四百人くらいいやっておるわけでございます。それから、さらに最近に至りまして、工事の設計の標準化というものを進めておりました、いろいろな土木工作物等につきまして標準化をはかっております。それによって何ページの何番というふうな指定されれば、特に図面などをつくらなくても工事の発注ができるというふうな簡素化等もはかってまいっておりますわけでございます。そういう合理的な配置転換、職種転換等によりまして、この問題に対処しておるわけでございます。

○伊藤頭道君 いろいろ御答弁はありましたけれども、地建全体の定員を見ると、明らかに漸減しておるといふことになりまして、事業量の増に見合う定員増といふことは出てこないと思っております。この点どうなんでしょうか。

○政府委員(鶴海良一郎君) 建設省全体といたしまして、定員はこの数年同じでございます。ただし、例の欠員不補充の原則等がございます。いわゆる凍結定員といいますが、そういうものは職員がやめていきますに伴って何割かずつは減っておりますといふことでございます。これが減

りつばなしでは困りますので、昨年度は四百五十名ばかり凍結を解除いたしてもらいました。それからまた今年度は約八十名ばかり凍結の解除をしてもらっております。今年度でございます。そういうふうなことを通じまして新規採用職員の確保にはつとめておるわけでございます。

○伊藤頭道君 私が伺いたいのは、建設省全体の定員が漸減してはいるのではないかと伺うことはお伺いしなかつた。地建全体の定員は漸減の傾向にあるのではないかと。そうしますと、いま地建のことについて審議しておるわけですが、そういう考え方になると、地建の事業量もどんどんふえておるといふ説明があった。したがって、地建だけに問題を限定して考えた場合に、事業量の増に見合う定員増といふことはどうにも出てこない。これはどういふわけですか、お伺いしておるのです。地建です。

○政府委員(鶴海良一郎君) 地建につきましては、おっしゃる通りに、毎年若干ずつ減っておりますが、実情でございます。しかしながら、事業量の増大に対処する方法としては、先ほど私が申し上げましたような合理化をはかりまして、労働の過重にならないように努力しておる次第でございます。

○伊藤頭道君 建設省は大体千人以上の凍結欠員を持っておるといふこと、四十一年度はわずか一人だけ解除されたわけですね。一人だけであると思えますが、間違いがあったら訂正を願います。四十二年度は七十九名解除された、こういうふうな理解しておるわけですか。ということになりますと、大部分は依然として凍結が継続しておる、こういうことになるわけですか。この点はどうなんでしょうか。

○政府委員(鶴海良一郎君) 四十一年度につきましては四百五十名ばかりの凍結解除を行行政監理庁にお願いたしました。御指摘のように七十九名でございますか、凍結解除を認めていたわけでございます。

○伊藤頭道君 そこで、なお伺いたいします。この凍結の状況を他省庁に比較して見ますと、建設省の場合は特に率が高いと思っております。これは一体どういふことなのか、この点を御説明いただきたい。

○政府委員(鶴海良一郎君) 確かに他省庁に比べてまして高いほうに位していると思っております。これは原因はいろいろあるかと思っております。大体、年間千人程度の退職者がございます。それに対して、若い者がやめればその五〇%が凍結されます。年のいった人がやめた場合でも二割は凍結されるということになるのであります。年々凍結数はふえてまいっております。なお、凍結が始まりました段階におきまして、当初の凍結の際に建設省は欠員を多く持っております。これはどういふことかと伺いますと、これは何回もこの委員会で御審議いただきました建設省設置法の一部改正、地方建設局に仕事を移譲するという問題をかかえておりました、あれが通りますれば地方建設局に人を採用しなければならぬ、本省は人間を減さなければならぬということがあったわけでございます。そういう関係で、地方で採用できるように、また通りました場合に本省のほうの定員減が円滑にいくようにということ、実は欠員を相当かかえて準備いたしておったのであります。そういう段階で凍結されたということもございまして、当初の欠員数が多かったということが一つの原因じゃなからうかと思っております。

○伊藤頭道君 いずれにしても、事業量はふえておるけれども新規の増員は見られない、凍結欠員もあまり解除されていないということになると、定員の関係でますます窮屈になってくるということも当然考えられるわけですか。こういう状態では、先ほど指摘したように労働過重ということになりますし、労働過重という状態になると、当然に労働災害の問題も起きてくるわけですか。というふうになると、せつかく、地建に例をとってみ

ると、地建の本来の使命達成上いろいろ障害が多いのではないかと、こういうことが当然考えられる。この点について理解できるようにひとつ説明願いたいと思うのです。

○政府委員(鶴海良一郎君) 御承知のように、建設省の任事は、従来は直轄方式といまして自分で人を雇って自分で仕事をするという方式でやっておったわけでございます。その当時の職員がまだ相当数残っておりますが、これらの職員につきましては、次第に合理化が進んでまいりますと、これを請負の監督という方向へかえていかなければならないわけでありまして、これを一挙にはできませんので、毎年配置転換等で徐々にやっておりますが、最近は大体年間四百人くらいに転換いたしておりまして、それが工事の監督等につきましても人員の実質上の増に振りかわっていくというふうな状況でございます。

○伊藤道雄君 先ほど御指摘申し上げたように、業務量に見合う定員の増がはかられていないということになって、労働過重のおそれが出てくるのではないか。それを肯定した場合には、当然、労働災害がふえてくるであろうということをお伺いしたわけですが、そこで特に労働過重のような場合に、労働災害がそれに比例して起きるであろうことは当然考えられると思うのです。そこで最近、過去三カ年の建設省のいわゆる労働災害の概数について御説明いただきたいと思っております。と申しますのは、特にこの問題をお伺いするのは、他省庁に比較して建設省の労働災害は相当上位にあろうかと思うのです。これをこのままほっておくことはゆゆしい人道上の問題にもつながると思うのです。そういう考え方に立っていまお伺いしておるわけですか。

○政府委員(鶴海良一郎君) 労働災害の傾向でございますが、人数でございますが、三十七年に災害事件数四百八十八人でございます。三十八年には四百八十八人に減っております。それから三十九年には三百四十三人、四十年には三百五十四人、昨年は三百七人とひとところに比べますと減ってまいっております。

おりまして、三十九年以後横ばいのような形になっておりますが、現場を持っておりまして関係上、そうでない役所に比べましては災害の発生率は多いわけでございますが、率からいまして類似の役所と比べてみますと、北海道開発庁は四十年で百五十三人でございます。発生率から見ますと、建設省の発生率よりも北海道開発庁のほうが発生率が高いというふうになっております。なお次第に減ってまいっておりますけれども、これで安心しておるわけではありませぬので、なお、災害の根絶につきましては努力を重ねてまいりたいというふうに考えております。

○伊藤道雄君 次にお伺いしたいのは、公団監理官の定数を今回減らしておるわけですが、監理官の職務は、設置法では公団の業務の監督を行なう、そういうことになっておりますが、その職務内容については具体的に一体どういうことなんでしょうか、そのことをお伺いします。

○政府委員(鶴海良一郎君) 公団の監督一般を行なっているわけでございますが、具体的に申し上げますと、それぞれの公団法に基づいて事業計画の認可であるとか、予算の認可であるとか、その他、大臣の許認可事項があるわけでございます。そういう行政事務を通じて監督者をやっておるわけでございます。

○伊藤道雄君 建設省では今回高速自動車国道等に関する事務運営の整備をはかろうとしておるわけですが、そのことと、いまお伺いした監理官の定数の減少とはどういう関係になるのですか。

○政府委員(鶴海良一郎君) 有料道路につきましては、御承知のように道路整備特別措置法によりまして規制をいたしておるわけでございます。この関係の任事は道路局に置かれております。高速道路課で行なっておったわけでございます。これが今回この課を二つに分けて、有料道路課と高速道路課の二課を置くということになったわけでございます。今後、道庁行政に關しまする執行体制が拡充強化されたわけでございますが、これに伴いまして有料道路を建設、管理を行な

ております道路関係の三公団の業務の監督指導事項につきましては、再検討をしてみたわけでございます。その結果、片方で道路整備特別措置法関係の業務の拡大強化がみられます関係上、道路公団につきましては監理官一名で足りるという結論に達しましたので、さように簡素化したわけでございます。首都高速道路公団及び阪神高速道路公団につきましては、それぞれの関係もございまして、もう一つは、これは非常に性格が類似いたしておりますので、監督につきましては同一方針で処理することが好ましいというふうに考えましたので、両監理官を一本化した次第でございます。

○伊藤道雄君 大体は公団が設けられると監督官庁に監理官が設けられ、公団を監督するというたてまえになっておるようでありまして、公団の業務を監督するためにこのようなものを特に設けなくてもできる面があるかと思っております。そこで、お伺いしたいのは、こういうものをわざわざ設けなくても関係の課で十分に監督できるのではないか、これはどうしてこういうことを特にやっておるか、これには何か理由がなければならぬと思っております。それには何か理由がなければならぬと思っております。少なくとも関係ある部課で十分業務の監督ができるのではないか、その点について伺いたい。

○政府委員(鶴海良一郎君) これは監督のしかただと思っております。現在のところ、公団法に基づいて監督される場合につきましては、それを専管いたしております組織は課とか部の姿ではないわけでありまして、そういうような関係で監理官を置きまして監督いたしているわけでありまして、これはどういう方法が一番いいかということになると、いろいろ議論があるかと思っております。しかし、この際、監理官制度による監督制度を全廃すべきであるという結論には達しませんでしたので、御提案いたしましたように、若干の簡素化ははかたが、監理官は存置しているわけでありまして、

○伊藤道雄君 次にお伺いしたいのは、特殊法人については、その運営に自主性を与え、政府の監督を包括的なものに限定すべきではないか。これは臨調の行政改革に関する意見であります。こういう臨調の意見もありますので、そこでお伺いするわけですが、監理官制度を設けてまで公団等の業務の監督を行なう必要があるかどうか、現行の制度を改めて、関係の部課で必要に応じて監督するということも十分行ない得るのではないか、こういう考え方が出てくるわけですか。大体、特殊法人に対する監督機関のあり方について、この際、建設省としても十分検討の要があるのではないか、こういうふうにご考慮。これはもちろんいま申し上げた臨調の改革意見に対しては、政府はこれを尊重するという姿勢をくずしてはいないわけでありまして、臨調の行政改革意見を尊重するという立場に立つならば、当然それに沿うような措置があつてしかるべきだと思つて、その点はどうですか。

○政府委員(鶴海良一郎君) 臨調の答申にありましますように、公団の自主性を大幅に認めたらどうかという御質問でございますが、自主性を認めるべき分野というものは相当あるかと思つて、しかしながら、政府機関の制約によりまして、やっております仕事が変わるわけでございますが、建設省の関係で申しますと、たとえば道路三公団のやっております仕事は、本来国なり公共団体がやるべきはずの道路、公に使われる道路をつくつておるという関係もございまして、道路法その他のいろいろの制約もあるわけでございます。また、それに使われております資金でございますが、自己調達資金も相当ございまして、国の資金なり、あるいは国がめんどうをみております財政投融資の関係の資金を使つておるわけで、やはりその間の制約はまぬかれない。そういうような制約的な要素と、それから自主的にやり得る範囲の問題との調和といふことは、の上立って、この問題を将来とも解決していかなきやなるまいというふうにご考慮しております。

○伊藤道雄君 せっかく特殊法人が設立されても、関係各省庁から強い監督を受けるということ

になると、言うなれば省庁の出先機動的な存在でしかならないのではないか、そういう危惧も出てきているわけですが、臨調の答申でも言っているように、やはり自主性を持たせて、あまり強い監督をし過ぎるとその機能を十分發揮することができない、こういう問題が出てくるわけですが、ここで伺いたいのは、この業務監督自体にも問題があるかと思うわけですが、こういうことについて、これは先ほど御指摘申し上げた、臨調の答申に沿うべく建設省も努力しなければいかぬと思っております。こういう視野から言うと、いまのままでどうもせっかく特殊法人をつくっても出先機動的な存在になって、自主性を失って機能を十分發揮できない、こういう問題が出てくるわけですが、こういう点、大臣としてはどういふふうにお考えですか。

○国務大臣(西村英一君) 臨調の答申ですが、少し実情を臨調はよく知っておつての答申かどうか、実はこういうことなんでしょうがね。法人ですから人格を持って仕事を全部それはまかしてやりたいのです。それはそうなつておるのです。しかし、少なくとも住宅公団にしても、道路公団にしても、それ自身はやはり国会に対する責任というものは建設大臣が負うことになつておるわけですが、したがって、建設大臣が全般の責任を負うことになり、また、実際問題として予算等のやはりいろいろな折衝をしなければならぬということになりますと、それを監督しておる建設省として全部法人にまかしてあるから何も知らないというわけにいかないのです。そこで、最小限度、公団監理官というものがあつたわけですが、公団監理官というものが最小限度の監督機能でございます。実はいまの公団監理官でも様子はほんとうはわからぬのです。私としてはもう少し公団法人がやはりわかるようにしてもらいたいと思つておるのです。したがって、監督を強化するのじやなくて、監督をあまり強くないのです。ほとんどまかしてある。もし監督を強化するということがなれば、やはり課ぐらいつくつてやらぬといか

ぬし、課をつくつてそれをやるということになれば、屋上屋を重ねることになりますから、私は行管が法人に権限をまかせない、いまはまかしてある、まかせきつてある、しかし、まかせきつたから本省は何も知らないというわけにいかぬから、それで公団監理官というものを置いてある、これが正直な話、手足を持たぬものだから、一人でやる仕事ですから、なかなかこれがやはり法人の全貌をつかみ得ないのです。非常に中途半端な制度なんですね。しかし、いまのようなことでいくよりちょっとしかたがないだらうと思つておるわけですが、決して監理官が非常に押えるとか、あるいは非常に干渉がましいとかいふようなことは全然ありません。むしろ、その逆のほうじやないかと、私としてはそういうふう感じておるわけですが、ちょっと御質問の趣旨が十分わかりませんので、またお答えします。私の感じはそういう感じでございます。

○伊藤頭道君 私がいま伺ひしたのは、臨調の行政改革の意見の趣旨とするところは、その公団の運営には自主性を与えるべきであつて、その監督についても監督するなどは言つてない、監督については包括的なものに限定すべきである、そうすることによつて公団についてはその機能を十分發揮できるではないか、こういう趣旨を臨調は答申しておるわけですが、行政改革の意見として、それに対してこの面を見ると、建設省にこれを当てるはめると、まだまだ監督が過ぎる面があるのではないかと、だから、いまだ少し自主性を与えるべきだ、監督についても包括的な限度にとどめるべきだ、そうすることによつて十分本来のいわゆる使命を完遂することができるとはなないか、こういう趣旨でいま伺ひしたわけですが、
○国務大臣(西村英一君) そういう意味の臨調の監督は私も賛成です。現状は、建設省として、したがって、建設省所管の公団法人について監督はあまり強化しておりません。臨調の趣旨は私も賛成です。

は住宅公団監理官がなお二人おられると思つて、一人を減員してもですね。この公団監理官二人も置かなければならない必要性が十分にあるのかどうかという点と、道路公団同様これを簡素化する考えはいま建設省にはないのかどうか、こういう点について承りたいと思つておるわけですが、
○政府委員(鶴海良一郎君) 住宅公団の仕事も年々ふえてまいつております。建設戸数も飛躍的に増大いたしておりますし、あるいは宅地造成等の仕事もふえてまいつております。したがって、現段階におきまして住宅公団監理官の減員をするという事は考えておりません。また、道路公団とか、あるいは首都、阪神両公団のやつておる課が住宅関係にないわけでありまして、そういう関係もございまして二名を存置いたしたいというふうにお考えしております。

○伊藤頭道君 なお二、三伺ひいたしますが、臨調の改革意見として都市局の課を統廃合すべきである、こういう趣旨を臨調は述べておると思つておるのです。これについて建設省としては基本的にどういふお考えを持っておられるか、どうか。
○政府委員(鶴海良一郎君) 臨調のそういう答申のバックグラウンドといたしまして、都市計画等の仕事は地方にまかしたらいじやないかということがあつたわけでございます。これにつきましては、建設省といたしまして、先般、閣議で決定いたしました都市計画法の決定の大綱にもありますように、現在すべての都市計画の改正等につきまして建設大臣がやつておるといふ体制を改めまして、大幅にその仕事のやり方につきまして、都道府県知事なり、あるいは市町村にまかしていただくということを考えて、現在、都市計画法の改正案を立案中でございます。したがって、そういう関係では地方に相当仕事が移っていくと、まあ法律が通りますればそういうことに相なるわけでございます。しかしながら、一方、都市問題につきましては、今日ほどやかましく言われておる時期はないのでございまして、国が相当の責任を

持つて対処していかなければなるまいというふうな考えでおります。地方まかせだけで都市がよくなるというふうな実情ではございせんので、これには国としても本腰を入れて取組んでいかなければならぬというふうにお考えしております。従来都市局の課の編成がいかに悪いか、いろいろ議論があると思つておるわけですが、しかしながら、国が都市計画に対する行政は、さらに充実していかなければならぬ段階に來ておるといふふうにお考えを確信しております。

○伊藤頭道君 なお本省の各局課と、それから地方建設局、これの整理統廃合すべき旨の改革意見が出ておるわけですが、この点については、建設省としてどういふふうにお考えでしょうか。基本的な考え方だけで結構でしょうか。
○政府委員(鶴海良一郎君) 地方建設局の問題でございませうけれども、これにつきましては、河川行政なり、あるいは道路行政につきまして、従来の仕事の国と地方との配分につきまして再検討を加えるというふうな趣旨が答申されておりました。それに伴つて、仕事の分量に応じて整理するのは整理する、統合するものは統合するというふうな趣旨の答申を得ておるわけでございますが、これにつきましては、道路法の改正、あるいは新河川法の制定等によりまして、国が責任を持つてやる分野と公共団体が責任を持つてやる分野というもの、逐次明らかにされてきたわけでございます。したがって、道路でいへば一般国道と地方道、河川でいへば一級河川と二級河川というふうな分類に従ひまして現在仕事を進めておるわけでございます。ところが、河川にいたしましては道路にいたしまして、国が責任を持つてやらなければならぬ分野の仕事の量というものは、先ほど先生から御指摘ございましたように減つてはおります。先生から御指摘ございましたように減つてはおりますというわけにはまいらぬのじやないか、将来、国が責任を持つてやらなければならぬ道路なり河川なりの仕事が多くなるかどつて、あまりやらなくてもいいという事態になりますれば別の話で

でございますが、いまはこういうふうには建設を進めなければならぬ時期でございますから、直ちにこれを整理統合することは考えておりません。

○伊藤頼道君 なお一、二お伺いいたしますが、水資源開発公団は総合開発庁を主務官庁として再編成すべきである、こういう意見を出しているわけですね。この改革意見に対して、建設省としては、非常に関係深い事柄であるので、基本的な考え方をこの際承っておきたいと思っております。

○政府委員(鶴海良一郎君) その問題につきましては、その前提といたしまして、広域行政の改革に関する意見というのが出ております。その広域行政の改革に関する意見の中では、そういった広域の開発行政につきまして、総合開発庁というものをつくったかどうかという提案と、それからもう一つ、国土開発省というものをつくったかどうかという提案と二つあるわけでありまして、その違いは、総合開発庁につきましては計画部門だけ統合するという構想のようでありながら、国土開発省につきましては、計画部門のみならず、主要な実施部門を統合したらどうかという考えのようでございます。そこで、計画部門だけ統合いたしまして総合開発庁をつくるとするならば、現在の経済企画庁の水資源局等は、この新しい総合開発局に移るといことが考えられますので、現在、水資源局で監督いたしております水資源開発公団の監督も、それに伴って総合開発庁がするということに相なるだろと思っております。しかし、建設省といたしましては、広域行政の改革に関する意見の中で二つの提案があったと思っておりますが、計画部門と実施部門を切り離すという方式ではうまくいかないのではないか、やはり計画部門と重要な実施部門が一体になってこそ、初めて力が発揮できるといように考えております。むしろ答申が提案しておりますもう一つのほうの、国土開発省という案のほうが妥当なものではなからうかといふように考えております。

○伊藤頼道君 なお、いまお伺いしたことも関連して、総合開発庁を内閣府に設置するのが至当

だと、こういう意見が出てくるわけですが、先ほどの質問にも関連してくるわけですが、そのことについては建設省としての基本的な考え方はどうですか。

○政府委員(鶴海良一郎君) これは先ほどお話し申し上げましたように、総合開発庁の構想は、計画部門だけを統合する、こういう考え方に立って画門と実施部門を切り離したのでは、うまい円滑な運営ができないのじゃなからうか。そこで、同時に提案されております国土開発省の構想のほうが実際に合っているのではなからうかというように考えておる次第でございます。

○伊藤頼道君 最後に大臣にお伺いいたしますが、臨調の行政改革に対する意見に対して、幾つか個々の問題について、いま官房長からお答えをいただいたわけですが、これは建設省だけの問題ではなくして、各省各庁にわたる問題ですが、大體、建設省に例をとると、建設省の機構拡充とか、あるいは権限強化、こういうことには建設省はほとんど例外なく基本的に賛成しているわけですが、ところが反面、機構縮小、権限を削られるような場合、権限縮小、こういう場合にはほとんど例外なく反対であるということになると、臨調の改革意見はなかなか実現できないと思っております。各省庁がみなそういうふうにして、拡大には賛成、縮小には反対、そういうことで、この際、大臣から、この臨調の答申に対する基本的な考え方について、大臣の所信のほどを承っておきたいと思っております。

○国務大臣(西村英一君) まあ総理大臣もたびたび申しておりますように、臨調の答申は尊重するということ、私たちが佐藤内閣の一員として尊重をしていくつもりでございます。ただし、なかなか現在の機構、官庁組織というものが一朝一夕にできたものではございませんので、やはり長い歴史があつてきたものでございます。したがって、どういふ名案がありまして、一挙に全部がたがたとやっという組織というものはできないのでございますから、まあステップ・バイ・ステップという方向をとらなければならぬのであります。しかしながら、私個人といたしましては、政府がただいまやはり行政管理庁を中心にして、機構の改正はまかりならぬ、定員の増もまかりならぬ、いろいろまかりならぬ、まかりならぬでやっているわけですね。しかし、今日相当に時代は変化しつづつあるのでございますから、これに対処する官庁組織としても、また変化せざるを得ないと私は思うのであります。しかし、一方において私は、各省は賛成であるけれども、廃止されるものについては反対でございますから、どうして少するものには反対でございますから、どうしてそこにつつまが合わないことになるから、やむを得ず、政府としてもやはりその新機構はまかりならぬということになっておるのであります。したがって、やはり新しい時代に即応するようには必要組織はほとんどつくっていく、しこうして、その反面、不必要になり、あるいは業務が軽減されたものは進んでこれを廃止に持っていくと、こういうやり方をしなければならぬと思つてございまして、これは非常に大きい政治力の問題でございます。これは非常に大きい政治力の問題でございます。その答申の線に沿うてできるものからやっっていくという態度をとりたい。そうして、新しい時代に即応する行政組織に持っていくたいという考えをいたしておりますから、建設省に関する限り、まあ私がいつまでいるか知りませんが、おれば、その方針で、新しいものはつくりたい、古いものは、不必要なものは廃止したいというふうな気持ちでいきたいというふうな感じを持っておるような次第でございます。

○委員長(豊田雅孝君) 速記をとめて。

○委員長(豊田雅孝君) 速記再開。

○多田省吾君 港灣の前に、最初に公有水面の埋め立て並びに住宅公団の土地取得の問題で若干お尋ねしたいのでございますが、まず、河川局長にお伺いしたいのですけれども、公有水面の埋め立

の認可のときの埋め立て目的が遊園地ということになつていたので、これを住宅地にしようという問題が千葉県手賀沼の問題で出てまいりまして、そういうことはいけぬというので、昭和四十年八月の予算委員会並びに決算委員会の後に運輸省港灣局長と建設省河川局長の名前で公有水面の埋め立ての適正化についてというふうな通達も出ていますのでございまして、また、あの手賀沼問題につきましては、公有水面の埋め立て八万坪、また、農地から県の開発公社を通じて転用した二万一千坪の合計十萬坪にわたる目的用途の変更、このことに対して、建設省では千葉県に対して埋め立て目的に沿つた事業をするようにという指示をしたと聞いておりますが、それから約二年たつてはいるわけでございます。その後の手賀沼の問題につきましてはどのようになつておりますか。

○政府委員(古賀雷四郎君) 手賀沼の問題につきましては、先ほど御指摘がありましたように、埋め立て目的と違つた用途に供されようとして、埋め立ての目的と違つた用途に供されようとして、四十一年の九月一日に、公有水面埋め立ての適正化ということで通達を出したわけでございますが、その後、これが目的と違つた方向に進んでおりますので、千葉県知事に対して、これが目的に沿うような方向で強力な行政指導をしておたわけでございます。なお、本埋め立て地は、実は登記が終わつておまして、したがって、法的な措置は非常に困難でございます。したがって、強力な行政指導によらざるを得ないわけでございますが、行政指導の結果、農地転用の問題につきまして若干まだ話が煮詰まつておりませんが、その煮詰まりぐあいに従つて埋め立ての問題も具体的に解決されるかと思つて、千葉県知事に対しては、強力にその目的に沿うような方向で今後処分を考へるようにとつて指導いたしております。

○多田省吾君 同じような問題で、運輸省の港灣局長にお尋ねしたいのでありますが、このたび千

葉泉の船橋市若松町で昭和三十七年から四十一年一月までの間に、臨海道路、あるいは臨海鉄道、あるいは遊園地造成ということを目的としたとして、十七万九千坪の埋め立てが千葉開発公社によって行なわれておるわけですが、この埋め立て地に関して目的外の使用がなされてい

ないかどうか。実を言え、この十七万九千坪の中で十四万三千坪が遊園地という目的で埋め立てられて、そしてこの中で六万二千九百坪が、現在、日本住宅公団の住宅地になっているわけですが、それで、その日本住宅公団が取得した土地も実は千葉開発局から、いまでは公社でございすが、この土地の埋め立てをして、朝日土地興業が買ったときには、坪単価一万一千八百五十円だったわけですが、わずか半年で、日本住宅公団に住宅地として売却したときには坪単価二万五千円と倍以上になっておるわけですね。手賀沼の公有水面の埋め立ての場合は建設省で強力に行政指導しまして、目的の変更はいけな

いことになっております。船橋市の若松町の公有水面の埋め立ては、これは運輸省の管轄だと思ひますけれども、これはどのようになっておりますか。
○政府委員(佐藤肇君) ただいまお話がございましたが、船橋市の埋め立ては、埋め立ての免許がなされたのは昭和三十八年です。竣工いたしましたのが昭和四十年十月だと思ひます。埋め立て地はおっしゃるとおり十七万九千坪でございます。うち十四万三千坪が遊園地、その他は公共用地でございます。したがって、この遊園地の分を朝日土地に売却いたしました。その約半分を公団に売ったということでございますが、私のほうで調べた結果、県当局がいま御指摘のありましたような指導をしたことは確かでございます。それで、先ほどお話がありました公有水面埋め立ての適正化についてという通牒を出したのが四十年の九月一日でございます。それには埋め立ての免許に当たっては、使用目的外使用をする場合におきましては、もう一べん免許権者の許可を要する

こと、それから譲渡、権利の設定についても同じように許可を要するといふきびしい通達を出したわけでございますが、もう一つは、すでに免許を与えておる埋め立て地で竣工認可前のもので、いま申し上げたような措置をとるようになることを言っておるわけでございます。ちょうど竣工認可をしたのとこの通達を出したのが、約一カ月ぐらいいちらのほうが早いことになっておるわけでございますが、この間の事情につきまして、ただいま調べておるわけでございます。また、つまびらかにいたしておりません。

○多田省吾君 それじゃ運輸省に対しては使用目的の変更ということが全然開発公社からも朝日土地興業からもなかったわけですか。
○政府委員(佐藤肇君) 実は埋立法の施行令では、埋め立ての免許をして新しく埋め立てをするものについては認可を受けることになっておる。それから竣工前においても条件の変更がございしますが、そういうものにおいても認可を受けるようにこれは通達が出ておるわけでございます。埋め立てを竣工したあとにつきまして、認可ということを追及はしてはなかつたわけでございます。

○多田省吾君 公有水面の埋め立ての適正化についてというものは、埋め立てが済んでしまえば、もう埋め立てが済んでしまった土地に対しての目的の変更はやむを得ないということですか。
○政府委員(佐藤肇君) もちろん免許権者でありまして知事の許可を得ずして、かつて目的を変更したり、譲渡もしくは権利の変更はできないことになっておるわけでございますが、それが運輸大臣まであがって、運輸大臣の認可にかかわるといふ強い行政指導はしてはなかつた、こういうことでございます。
○多田省吾君 この埋め立てが済んでいるのは、たしか四十一年一月でございますね。埋め立てのときの申請は、もちろん十五万坪以上でございますから、これは運輸省の許可があったと思ひますけれども、結局埋め立てられた後においては、そ

の免許権者はやはり千葉県にのみ責任があつて、運輸省は関知せず、そういう意味でございますか。
○政府委員(佐藤肇君) 運輸省は関知せずということではございませんが、運輸省といたしましては、通達によって当然これは竣工後といへども、譲渡もしくは権利の設定については免許権者、すなわち知事が許可をしなければならぬこととございしますが、それが怠られておつたので、通達でもって免許権者にそれをきびしく取り扱うようにということを通達しておるわけでございます。直接、従来の例から言ひましても、竣工認可後に譲渡その他の手続をとる場合には、認可にかからしめてなかつた。こういうことを申し上げたわけでございます。

○多田省吾君 その点はわかりました。手賀沼の埋め立ての問題については四十年の八月の予算委員会とか、決算委員会、国会で問題にされ、見つかつてしまつたから嚴重に県当局に対して、用途変更、目的変更はしないようにという嚴重な通達を、あるいは監督をしたのだと思ひますけれども、あの手賀沼の場合は八万坪の埋め立てでございましたから、十五万坪以下でありますので、県の認可でよろしかつたわけですね。しかし、この船橋市の若松町の埋め立てに關しては、いま港灣局長がおっしゃつたように、十五万坪以上の大きな埋め立てであり、運輸省も許可をしており、しかも、このように用途変更しているわけです。すでに住宅公団の用地になっておるわけですね。こういった、国会に見つからない、国会で追及されない問題については、こういうでたためを許しておく、そういうことになりませんか。
○政府委員(佐藤肇君) 埋立法の施行につきましても、免許権者というのは都道府県知事ということとで、国の事務を都道府県知事に委任しているわけでございます。したがって、大きな問題については、埋め立て免許を与える前に大臣が認可をする、こういう手続でございまして、一応、免許権者としては県知事がおるわけでございます。

で、県知事が目的の変更、譲渡等について、当然、法令の定めるところに従つて事務を取り扱わなければならないことになっております。それをさらに通達でもってきびしくしなさいというのを私どもが指導しておるわけでございます。一々これを免許後の譲渡、権利の設定等について、国が一々これを認可しなければならぬかどうかというところは、たまたまこういう事例が起るので、たいへんまずいこととも思ひますが、全体の行政事務としてはそこまで突っ込むのはどうか、こういうことは県にまかしてある。こういうこととでございます。

○多田省吾君 当然、手賀沼の場合は、県知事の存で、用途変更はできたわけでしょう。それで、それに対してやはり建設省が嚴重なる通達を出したからこそ、用途変更しない、何とか遊園地、目的の造成という線に沿つて努力しておるわけでしょう。それで、今度は運輸省として、こういった通達が出ていながら、はつきり遊園地をつくるという目的が変更されて、もう住宅用地になつておるわけでございます。こういった点に關して監督官庁としての運輸省が監督不行き届きであつた。また、その通達が守られていないということに關して、港灣局長としてどのように思つていらつたか。

○政府委員(佐藤肇君) たいへん申しわけないこととでございます。先ほど申し上げましたように、事実をたゞいま調べておるわけでございますが、この通達後であるかどうかということがいまはつきりしてないわけでございますが、私どももいたしましては、これを出したあとで、竣工認可前にいろいろな埋め立ての条件の変更の認可にかかるといふ書類が出てまいります。その書類を調べてまいりますと、この通達を出した後に、おきましても、なおいま申し上げましたようなことを、当然、条件としてつけるべきことがつけてない書類もままあるわけでございます。そういうものについては変更認可のときに私どもとしては一々条件をつけて指導してまいつたわけでございます。

で、県知事が目的の変更、譲渡等について、当然、法令の定めるところに従つて事務を取り扱わなければならないことになっております。それをさらに通達でもってきびしくしなさいというのを私どもが指導しておるわけでございます。一々これを免許後の譲渡、権利の設定等について、国が一々これを認可しなければならぬかどうかというところは、たまたまこういう事例が起るので、たいへんまずいこととも思ひますが、全体の行政事務としてはそこまで突っ込むのはどうか、こういうことは県にまかしてある。こういうこととでございます。

すが、なおこのようなことがあるということ、最近、建設省とも相談して、さらにこの面を明確にするように、もう一べん通達でも出そうじゃないかということも現在考えておるわけでございます。千葉県の例につきましても、具体的なことが判明したわけでございますから、今後取り調べた上で、嚴重にこれについてどういうふうにするかということもきめていくと同時に、今後ともさらに行政指導を強化していかなければならないということも痛感しております。

○多田省吾君 その運輸省、建設省の通達後に目的変更したのかどうかということをおっしゃいますけれども、通達はもう昭和四十年九月一日でございます。住宅公団が遊園地目的のその土地を買ったのは、あとで申し上げますけれども、昭和四十一年の、昨年の八月でございます。そうしますと、当然もう一年近く通達が出てから後の目的変更であることは間違いないと思っております。いまから調べるまでもないことだと思っております。そうして、この公有水面の埋め立ての目的変更については、すでにその前の月の四十年八月の、総理も出された、あるいは建設大臣、運輸大臣も、当時の大臣は出ております、その予算委員会、建設委員会等において、もうはつきり追及されている問題です。これは非常に問題じゃないかと、このように思うわけですが、今後このようなことの絶対ないように嚴重な監督をお願いしたいわけですね。その点に關して、このような通達が踏みにじられていないということに關して、そうしてあとでも申し上げますけれども、日本住宅公団に住宅地として売却されたときの値段が坪二万五千円であると、はつきり朝日土地という一つの私企業に対して五億なり、八億なりの利益を与えているわけですね、目的変更したことによって、こういう問題は、とんでもないことだ、そういう面においてもあとで住宅公団からも聞きたいと思っておりますけれども、今後こういふことのないように嚴重な監督をお願いしたいと思っております。

次に、日本住宅公団の總裁にお尋ねしたので

すが、先ほどから申し上げておりますけれども、住宅公団がこの船橋市の若松町の土地六万二千九百坪を昭和四十一年の八月八日に取得してございまして、そのときの公団の土地についての評価はどの程度だったんでしょか。

○参考人(林敬三君) 日本住宅公団の林でございます。お尋ねの千葉船橋市若松町の住宅公団で買いました土地のことでございますが、これは買いますときはいろいろ折衝がございまして、そうして公平に第三者の信用ある鑑定機関の評価を参考のため求めたのでございます。その結果は、日本不動産研究所の評価額は一平米当たり七千七百四十四円、すなわち坪当たり換算しますと二万五千五百円でございます。もう一つとしまして日本不動産銀行に鑑定評価を依頼いたしました。これは一平米当たり七千五百六十二円、すなわち坪当たり二万五千円でございます。ちなみにこの鑑定を求めました時点は四十年の九月一日でございます。それから実際に求めましたのは、先ほどお話をいたしましたように四十年八月でございます。これをその間の時点修正をいたしました。坪当たりを申し上げますと不動産研究所のほうは二万六千九百二十八円、また不動産銀行のほうは二万六千五百二十五円というふうに相なるので、坪当たり二万五千円を妥当であると認めまして買うことにいたしました。

○多田省吾君 この若松町の土地が住宅地として適地かどうかという選定根拠はいかがでございますか。

○参考人(林敬三君) これにつきましては相当交渉があり、いろいろおすめがあったところから、相当慎重に考えまして、それで、第一、近所にサーキットがある、あるいは軽飛行機の着陸場もある、これはやがてはいろいろと変化があるかと存じますけれども、その隣が住宅で適当かどうかという点も考えた一つの点でございます。それから将来の計画として、あのすぐ近く操車場の大きいのができるということでありまして、町の中心地とその住宅を設けようというところの間に、

何本も鉄道の線路が入って、しかもそれがもしレブルクローシングするとういうようなことになる、住宅団地が陸の孤島になります。たいへんに利用価値が落ちてまいります。あるいは不適当ということになりまして、その点の検討もいたしました。それから、なおあそこがすぐに海に面しておりますので、高潮のとき、暴風雨のときの防潮堤というものを築かなければならないということになりますと、その費用というものを公団が負担しますと、たいへんな高い家賃の土地になってしまふ、そうならば、またそれはできないということも考えまして、そのほかになおいろいろなこととして住宅をつくるのであれば考えなければならぬ点がありまして、これについては相当な検討をいたしてまいりました。また、千葉県当局の意向というものも確実に確かめるといふことをいたしました結果、いずれの点も住宅を建設するには差しつかえないという結論を得ましたので、買うことに踏み切ったものでございます。

○多田省吾君 私どもの調査でも、どうして日本住宅公団が、このような慎重な検討をしなければならぬような土地を買われたかという内情については、ある程度調査して知っているつもりでございますけれども、特に価額や地区選定等の話もたまたま聞きまして、どういふ言ひのがれをするのだらうと思つて聞いていたのですが、日本不動産研究所の評価等も、決算委員会等の追及によって、相当これは政府機関に有利な査定をおこなうのじゃないかという疑いも強まっております。また、この前の光明池事件と非常に似通った内情もあるようでございます。

もう一点だけお聞きしたいのですけれども、一体、朝日土地から、いつごろそれじゃ、住宅公団に買うようにすめられたかということも總裁はおっしゃいましたけれども、大体いつごろからすめられたのでしょ、その時期をお知らせ願いたい。

○参考人(林敬三君) 私が住宅公団に参りましたのが四十年の八月でございます。来たときから懸

案事項としてこの問題がございました。それより約半年余り前、四十年の初めごろからそういう話が担当のところにはあったものと存じます。それで、ただいまの御質問でございますが、買わされたということはないのをごいまして、これは買いましたのでございます。ただ、買わないかということをおすめられたことはございません。しかし、それは全く自申意思で、何ら拘束されず、私どものほうでも、これは住宅用地としてほんとうに適当だという自信がつかうまでは買わぬということ、一年余り考えて、そしていろいろ調べたり各般の点を検討いたしました。いたしましたものでございます。それから弁解がましくなりまして、不動産研究所というのには実際に買わぬか、私も往來するのをごいまして、少しは考えてくれたらというのを内心思わぬでもないくらいに、実際にシビアな鑑定をしてまいりました。それゆえに私なかなかこれは貴重なんだというふうに考えて、だんだんとああいうものを信用していただいていいという時期にだんだん入ってきていると思つて次第でございます。

○多田省吾君 日本不動産研究所につきましては、この前の高槻の国有林等の問題等を私も考えまして言っているわけでございます。この問題についてお話ししておりますと水かけ論になるようでございます。またこの機会にしたいと思つておりますが、四十年八月ごろから買わないかというお話があった、実際に朝日土地興業株式会社が所有権を得ているのは昭和四十一年の一月十四日でございます。また朝日土地が所有権を得ていない、しかも、千葉県の開発公社から買った目的というのはあくまでも遊園地をつくるというのですね。それを放棄してまでも買わないかという話があった、これに住宅公団が、その間の事情も知らないで、いわゆる乗ったような形になったわけでございます。どうでしょか。

○参考人(林敬三君) 千葉県がこの埋め立ての工事をやりまして、そしてそれからあと工事の埋め立てを請け負ったところ、その他に代金である程

度は支払い、またある程度は物で売るといふような形で、方々千葉県はやっておるようでございますが、これはその一つのケースだと存じます。それで、遊園地にするという事で埋め立てをしたというふうには聞いておりますのでございませうが、その後、交渉のこういふ時点におきましては、いろいろと朝日土地の状態もあつたと思ひます。また、千葉県の開発計画というものについても、これをどういふふうにしていくかということについて、さらにあの土地の外側にも一つ大きな埋め立てをやります。それで高い防潮堤などは必要なくなつたといふような変化も出てまいつてきておるのでございます。埋め立てをやりましたときとで上がったことと、千葉県当局として、これを住宅地に変えるのが妥当であるといふことを考へておつたものと存するのでございませう。私のほうとしては、遊園地にそれを使うか、これを住宅地にすることを、法規に合致して、そして権限を持つてゐるものが先に住宅地といふことにきめるというのであれば、あとそこから東京へ通うのはどのくらい、その回りの騒がしさはどのくらい、あるいは値段はどのくらいといふことを見まして、妥当な場合はこれを買つて住宅にしていくという次第でございませう。

○多田省吾君 まあ朝日土地といへば、虎の門公園の事件等と関連しまして、やはりいままで相当国会でも決算委員会でも取りざたされた会社でございます。そしてその内容が非常にこの当時うまくいかないと、そういう点もありませう、また、この船橋地区土地造成事業及び分譲に関する協定書というものは、もうすでに昭和三十七年にできておりまして、遊園地にするという目的でもうすでに分譲協定書もできておるわけですね。そうして、昭和四十年九月一日には運輸省、建設省等の公有水面埋め立て変更に関する協定書がないといふ嚴重な通達も出ておるわけですね。そういう事情を少しも知らないで、ただあれですか、県の開発公社がどうも朝日土地に所有権を譲る前

から住宅地にしたいといふような内々の話が千葉県から住宅公社にやつたのですか。

○参考人(林敏三君) これは当該土地の所有者であります朝日土地からもございました。それから千葉県当局からも話ございました。それで、もとより相当大きな団地をつくるわけでございますから、県当局の了解なしに、あるいは協力なしに、あるいは推薦なしにつくるわけにはとてもありませんし、またつくりましてもうまいかないわけでございます。その点については文書をかまして、あるいはおやりなさいという意思表示の文書を得まして、そして、ただしこの土地は県の開発公社で買戻しますから開発公社を通じて買戻してください、こういうことではないかと存じておりました。私、着任する前から存じておりました。それで、これについては、やはり公団といふものは公正でなければいけませんので、当然でありますから特に慎重に考へていかなければいけません。慎重にも慎重といふぐらいに考へていかなければいけません。その後、責任者がほとんど全部かわりまして、そうして信用ある方がその責任の当局に立つて赤字その他をぐんぐんと整理をしておるといふ状態が見られまして、信用できる方であるといふこちらにも心証を持ちまして、県当局のおすすすめもあり、これに踏み切つたわけでございます。

○多田省吾君 で、この二万五千元といふ値段でございますが、日本不動産研究所等の値段は、先ほども総裁からお聞きしましたけれども、実は千葉県開発公社の埋め立て事業として、また朝日土地興業株式会社が分譲を受けたその値段といふのは、いま申しましたように昭和四十一年の一月十四日は、十四万三千坪を朝日土地が取得したわけでございますけれども、そのときの値段といふのは十四万三千坪で十六億九千八百四十七万円、坪単価一万一千八百五十円だったわけですね。それ

がわずか半年でまあ二万五千元になつた。千葉県の開発公社が二万円を買戻して、わずか半年で、ただ土地を朝日土地が分譲を受けておるという、朝日土地がいわゆるもうけた金といふのは何と五億円に及んでおるわけですね。そしてあとの三億円はまあ船橋市に対して小学校、中学校をつくるというふうな理由で交付金がおつておるようでございますが、結局そういう事情を勘案しますと、いままでも千葉県の開発公社が、浦安沖の埋め立てにしまして、あるいは手賀沼の農地転用の問題にしまして、名目上は千葉県の開発公社になっておられますけれども、その事業をやつておるのは全部私企業なんです。そして考へようによつては、住宅公社が朝日土地から千葉の開発公社をトクネルして八億円も半年前よりも高く買つたといふような形になつておるのです。一万一千八百五十坪の坪単価が二万五千元になつておるわけですが、こういう問題が公有水面の埋め立てにつきものだと思ふ。実際にこれは千葉県との問題もありましようけれども、住宅公社として結局半年前の坪単価一万一千八百五十坪の土地が二万五千元になつたといふことに対してどのように考へておるか。

○参考人(林敏三君) 日本住宅公社といたしましては、客観的に適正価格で買うという方針でございます。坪当たり二万五千元というのを、先ほど申しましたように、適切な価格と見て買戻したわけでございます。これはなおその付近に類似のいろいろのところがございませう、大体それはその土地のいろいろの由来がありまして、それぞれ人間の顔が変わるやうにみな変わつておるが、しかしあつた二万五千元で買つてこれが高過ぎる、安過ぎるということにはならないといふ相場になつておると存じます。ただ、その少し前にこれを県から朝日土地に払い下げたときは一万一千八百五十円だったじゃないかといふ点でございます。これは、先ほどちょっと申しましたように、県と朝日土地との間といふものが埋め立て

権者といふものと埋め立て施行者といふものとの間にあつたといふことを聞いております。したがつて、あるいは幾分代金の一部分的な意味も含まつて安く売つて安く払い下げたといふやうな、世間相場でない、特殊当事者間の払い下げ相場であつたのではないかと見られるのでございませう。あるいは実費補償的なと申しませう、そこところは推察でございましてわかりませうが、そういう世間での普通の売買といふことではなくて、特別のずつと事業を共同でやつたやうな形の関係者としての内部の譲り渡しといふことで、利益というやうなものがある程度度外視してこういう数字を出したんじゃないかといふことを推察するのでございませう。しかし、私のほうで買いますときは、もう全く第三者に対して物を売る立場になるわけでございます。そこで、それを一たん遊園地といふことで払い下げた。用途を変えて住宅地にする以上は、ほかへ転売することは妥当でないといふことで、千葉県と一心同体である千葉県開発公社が買戻したといふことだと思ひます。その値段も、全く世間の普通の売り手と買手との相場かといふと、そうでなくて、これがやはり事業を共同でしたものの間の買い戻しといふ、そこに若干の、朝日土地がそういう商業会社でございませうから、それを持っていくことに対しては利益といふものを見て買って買戻したのではないかと思ひます。それから今度私のほうへ売り渡すときとなると、全く世間並みの売り手と買手とのあの土地におけるところの世間相場といふことで向こうが譲り渡すといひ、こちらでも買うといふことになつたと存じます。

○多田省吾君 一応法律上はそのようになっておるでしょう。しかし、その裏の話といふものは、私は非常に納得のいかないものがあるのです。ちょうど光明地のように、三百円から五百円の土地が、近々わずか一年の間に四百円ですか、一躍十倍にもなつた。それで日本不動産研究所の査定で四千二百円であるといふやうな査定が出た。だから何もこれは高くないのだ——しかし、その間

に日本電建とか興和建設が売ったり買ったりして値を上げている、政治資金にまで使われたというところが衆議院の決算委員会等において言われているわけでありませう。それで、この若松町の土地の売買につきましても、これは住宅公団には一応関係ないとしても、千葉県とそれから朝日土地との間にはいま申し上げました協定書がございまして、その十八条には、買い戻するときには——甲と乙があるわけですが、「乙に分譲する土地の譲渡金額を乙に譲渡する土地の面積で除して得た額に買戻しをする土地の面積を乗じた額とする。」もとの価格で買戻すというふうな協定もあるわけですね。半年たっていますから、利子等も考えて、一万五千円でほんとうは千葉県としても買わなければいけないのではありませんか、住宅公団が二万五千円で買いたいと言っているから、その半分だけとって五千円だけ朝日土地の利潤を認めてやるとか何とか、県議会では県知事が答弁しているわけですね。ですから、朝日土地に利潤を認めることになった根拠というのでも、結局は、住宅公団が二万五千円で買おうという値段がつけられてから、朝日土地が五億円もわずかな半年でも上げるようなことになってしまった、こういう結果になっているのです。それはまた私たちがとって非常に納得のいかないものがあるわけですね。

それからもう一点は、先ほど総裁がおっしゃったように、あの土地がほとんど住宅地に適用しているかどうかです。サーキットという問題も出ましたけれども、その朝日土地が買収した十四万三千坪のうち六万余坪を除いたほかの地域についてすでにサーキットができておられます。そうしてものすごい音がする。また、遊覧飛行もできています。さらに、道路一つ隔てた先にはオートレースの競技場がある。それから軽自動車競技場もある。競馬場もある。船橋市のはうで調べた結果、八十ホンも——騒音がひどくて住宅地に適さないんじゃないか、そういうような意見も非常に強かったわけですね。そういう土地、相当検討すべき余地があったようなことをおっしゃいますけれども、どうして早急に検討して——私どもから見れば非常に住宅地に適しないようなところですよ、どうしてそういうところを買われたのか。

○参考人(林敏三君) 初めの、買う前に、所有権の転ずるところを買っているのは遺憾であるといふお話をいたしました。数年前の光明池のときのことをいろいろ方々で御指摘を受けております。あとに参りました私も似たしまして、ああいうときにあまり権利の移転するのは、やはり諸般のいろいろな関係からいって慎重であるべきだという気持ちはますます持っております。いろいろそのときはそのときの事情があったことと存じますけれども、自今そういうことについてはいやしくも何かの御心配をかけることのないようにというところは努力してまいりたいと存じております。

そこで、このケースであります、これは千葉県と朝日土地との間に特別の関係があるというところで、千葉県が買い戻してこちらに売るということであって業者から業者へ転々と渡ったということとは違っているので、相手が地方公共団体でありますので、それだけに信用もある、また、そこでいろいろなことで費用が使われますとしても、すべて公共的な目的に還元されるかとか、かように考えまして、妥当な評価額に従って買った次第でございます、御了承を得たいと存じます。

なお、この土地が適しているかどうかということでありませう。お話のように、サーキットとか、競馬場、ヘルセンター、軽飛行場というものがわりと近くにありますが、そこで都立大学の助教に調査を依頼いたしました。そしていろいろと慎重に検討をいたしました次第でございます。なお、最近はその一部防音になります壁なんかもできてきております。それと、こちらの専門家も行っていろいろ調べまして、住宅の配置及び設計に留意するならば住宅地建設に適當しているという判断をいたしました次第でございます。

○多田省吾君 総裁はこの土地をごらんになったことがございますか。というのには、この土地は六万余坪で、坪単価二万五千円ですから、十五億七千二百二十五円——十五億円以上の買値のものになります。そういう特殊な法人で、政府から相当の出資も得ており、昭和四十一年度においては百三十二億円の財政投融資等も得ておる会社として、特殊法人として、あまりにも調査が不備ではないかと思われるからお伺いします。私も実は前はこの土地を知っております、またきのうも実は見てまいりました。ものすごい騒音ですよ。サーキットがあり、遊覧飛行がある。サーキットだつて何十台飛ばしてあります、命知らずの若者が。またオートレースもやってあります。それから軽自動車のレースまで最近やってあります。競馬場もある。それで防音壁なんておっしゃいましたが、こんな低い防音壁で、その外に立って、その騒音は、もうジェット航空機の飛んでおる飛行場よりもっとひどいんじゃないかと思われよう。騒音、八十ホン以上——このように船橋市でも調べおる。どうしてこういう土地が適しているのか。そして総裁御自身がそこをごらんになったかどうか。

○参考人(林敏三君) 私も前に参りました。これは個々に感じは違ふと思ひますが、私はいろいろ前に聞いておつたよりは、行ってみて比較的いいところかなという感じを受けたのでございませうが、これは比較の問題です。それから東京の都心部まで四十分行けるという——もう電車ならば三十分でございます。あそこまでバスで十分というところ、その点もいいところであると存じます。このオートレースの一番ひどいときには七十、四十ホンというのが学者の調査の結果でございませう。それから平常日の測定値は最高五十三ホンというところ、これが重要な関係があります。それが、そのつくり方等に十分留意いたしますならば、まずまずこういう点では住宅公団としては適しているところを見ざるを得ないと存じて、これを買いました次第でございます。

○多田省吾君 まあ一方は、総裁御承知のように、オートレース、軽自動車レースの土地ですね。ところがもう一方は、あれでしょう、すぐそばにサーキットがあるでしょう。両面から攻撃を受けているわけでしょう。サーキットの調査はなされたのですか、騒音の調査は。

○参考人(林敏三君) サークットの競技場のことについて調べた……
○多田省吾君 いま言ったのは、オートレースをおっしゃったのでしよう。オートレースが七十四ホン。
○参考人(林敏三君) サークットのレースのことでございます。
○多田省吾君 オートレースはどうですか、オートレースはもつと大きな音を出しますよ。それは調べられましたか。
○参考人(林敏三君) 昭和四十年の七月十七日と十八日に開催されました年一回の全日本選手権レースのときの測定値ということでございます。
○多田省吾君 それは何ホンですか。
○参考人(林敏三君) 最高七十四ホン、こういう

かどうか。
○参考人(林敏三君) 私も前に参りました。これは個々に感じは違ふと思ひますが、私はいろいろ前に聞いておつたよりは、行ってみて比較的いいところかなという感じを受けたのでございませうが、これは比較の問題です。それから東京の都心部まで四十分行けるという——もう電車ならば三十分でございます。あそこまでバスで十分というところ、その点もいいところであると存じます。このオートレースの一番ひどいときには七十、四十ホンというのが学者の調査の結果でございませう。それから平常日の測定値は最高五十三ホンというところ、これが重要な関係があります。それが、そのつくり方等に十分留意いたしますならば、まずまずこういう点では住宅公団としては適しているところを見ざるを得ないと存じて、これを買いました次第でございます。

こととございます。ただ平常日の測定値の最高は五十三ホンという事です。

○多田省吾君 サークットはどうですか。

○参考人(林敏三君) そういふ一番近いところのサーキットをやる場所のあれだったと思うのでございます。

○多田省吾君 総裁はオートレースの調査だけをおっしゃってありますけれども、同時に、サーキットもオートレースがないときは毎日やっているのではありませんか。それで、オートレースの練習、それからサーキットのそういった競技等が行なわれている。両方それをやられたらどういふ騒音になりますか。総裁行ってごらんになってあまり騒音がないというふうなことをおっしゃいましたけれども、ちょっとおかしいのじゃないかと思うのでございます。

○参考人(林敏三君) これはやっぱり日によって違うと思いますので、私行ったときのあれでもって判断するわけにはいかないのではありませんが、私のときは非常に静かでした。こんなものかなという感じは持ちましたが、もちろん、ずっと絶えず、一番ひどいときを調べて、その結果に待つて住宅に適するかどうかということをやつてまいらねばならぬものでございまして、その結果は、これはよろしいという結果が出ています次第でございます。

○多田省吾君 千葉県知事も、結局、住宅公園では高い防音壁とかあるいは防音壁をつくるような話もあると、そういう答弁をされているようにございますが、いまのままで住宅をおつくりになるつもりか。それから、それとも防音壁をつくられるつもりか。それから、いつごろそれじゃ住宅を建てられる工事にかかれるおつもりか。

○参考人(神田治君) お尋ねの防音の掘堤につきましては、もうできておるわけでございます。それから、この建設にいつ着工するかというお話でございますが、本年の九月末に発注する予定で、目下設計に馬力をかけておるところでございます。昨年の十一月から、この地域につきまして、

基礎の長さ等を策定するために各種の地盤調査をいたしておたわけでございます。

○多田省吾君 じゃ、もう一点お聞きします。防音壁の高さはどのくらいですか。それから、住宅ができるのは大体昭和何年ごろの見込みですか。

○参考人(神田治君) 防音壁の高さは、私はここに正確な数字を持っていないわけでございますけれども、三メートルか四メートル程度じゃなからうかと思えます。それから、工事を発注いたしますと、大体五階建ての建物、全体で千八百八十戸を発注するわけでございますが、一年ぐらいで入居開始ということになると思えます。

○多田省吾君 昭和何年度、でき上がるのは。

○参考人(林敏三君) ですから、本年の九月に発注するわけでございますので、四十三年の九月ごろには入居ということになるのじゃないかと思えます。

○多田省吾君 私は、この問題、非常に問題だと思っております。いま総裁がおっしゃった、オートレースの競技の最中でも七十四ホンを記録している、そのほかサーキットなんか非常に騒音が激しい、公害問題について、県がやるのか、市がやるのか、住宅公園がやるのかという論争も県議会で行なわれている、そして慎重に検討したということ、相当騒音等の問題についても検討されたことと思えます。そして防音壁をつくった、わずかに三メートル程度でしょう。私も見てきましたけれども、まあ三メートル以下のように思いましたけれども、そんな程度です。そして五階建ての公園住宅を、高層の住宅を建てるとすれば、すぐそばにあるサーキットの騒音がどうして防止できるでしょうか。それこそものすごい音がする。つくつてみたものの、だれも騒音に驚いて入らなかつたというふうな事態になれば、どうなりますか。また、その間の契約が、朝日土地との間にいて移転とか何とかいうふうな県知事が言ったとかつて、会議録をごらんになったなんて言っていますけれども、私もいま持っておりますけれども

も、移転するなんていうことは書いておりません。それから、オートレースの騒音に対する防音壁はそれじゃつくりたいおつもりですか。そういった点に関してお答え願います。

○参考人(林敏三君) 先ほど申しましたように、騒音については、相当な実験、あるいは専門家が参りまして検討をいたしまして、相当な年月月かかってこれは騒音の点はいじょうぶなということに踏み切った次第でございます。それであれば、家の建て方、方向、向きというふうなものもいろいろくふうのしかたによつて、またその騒音を起します場所、それから住宅との間の距離、そういうようなこと、それからもし現在サーキット側でつくつております防音壁というものが低くてこれでは必要な防音ができないというふうなことであれば、さらにそれは住宅としての適切な方途をそこ

に講ずるといふようなことで、これを支障ない住宅としてつくり上げてまいりたいと思存します。まあ多年三十数万戸、四十万戸近いものをつくつておりました、いろいろ音の問題のところにはいじょうぶなつつかつておるわけでございます。それらの経験者がいろいろと検討いたしました結果、これはいけるというところでいたしましたわけでございますが、なお具体的に設計を完成し、それからまた実験を重ねていきますと、そこに御心配のような問題というものも出てこないとも言えないと思存しますので、十分これは遺憾のないようにやつてまいりたいと思存します。サーキット以外の音というものについても十分気をつけて、どうしても音がまんでできない程度のいろいろ問題が出てくるか、それは、それに対する措置を講じてまいりたいと思存します。実際そういうことでございまして、つくつてしまった団地のまわりに大きな音を出されるものが来るというときはまた非常に困るのでございまして、騒音のことというものは、住宅の中に入

る方の身にもなつて、こちらは真剣に考えて、遺憾のないようにこの土地についても最善を尽くしたいと思存します。

○多田省吾君 この問題に関して、まあ十五億

以上の金を使って土地を取得して、またそれとほぼ同等のお金を使って公園が住宅を建てる、非常に重要な問題でございますので、資料として、その騒音対策でたいじょうぶだったという資料を出していただきたいと思存します。また、それに追加しまして、土地の評価鑑定書写し、それから千葉県開発公社との売買契約書、それから朝日土地興業株式会社から当初売り込みがあったときの経緯と、この土地取得決定に至るまでの公園の内部の手続、経過等を御提出いただきたいと思存します。それから、追加いたしましたので、袖ヶ浦団地につきましても同様多くの問題がありますので、若松町団地予定地と同様の資料及び該当地域の土地の登記簿本の写し、これを至急御提出いただきたいと思存しますが、いかがでございますでしょうか。

○参考人(林敏三君) ただいまおっしゃいました資料、整えましてできるだけ早くお届けをいたします。

なお、最後におっしゃった、ちょっとおことばにひつかつていけませんけれども、袖ヶ浦団地というものには問題があるというはずは私はないと思存します。あれはもう公園で直営で、自分であるこを埋め立てた—もちろん工事は県に委託いたしました。そして、それでいわけゆる原価で、これは自分でつくつた土地でございますから、それで内部で売買をやるといいますとおかしいです。住宅建築のほうで受けまして、そしてそれを建てておるところでございます。したがって、もう内部での帳面上の売買はございまして、それ以外には何もないのでございまして、しかしそれについての資料もひとつ御参考までに御届けします。それはそういうことで御了承願います。

○多田省吾君 まあ何もないとおっしゃいますけれども、千葉県に関しては、特にこの前の決算委員会等でやられた千葉市内の花見川団地ですか、そういう問題もありませんか、またこのたびの若松町団地問題、それから袖ヶ浦団地にも、そういう、いまお述べになりましたけれども、こちらの

調査ではいろいろ疑問の点があるわけですが。そういった問題について、今後決算委員会等においても同僚の議員にやってももらいたい、このように思っていますので、資料提出をお願いしたわけでございます。

なお最後に、若松町の団地につきましましては、私もきのう事実行して見てきておりますし、近所の人たちの反対意見も相当強い、また船橋市等においても、どうもことし一ぱい、来年くらいはかかってもらっちゃ因ると、そういうことを課長等にも直接会いまして聞いてまいりました。そういうこともございます。まあそれは二億八千万円にかかわる公金の問題にもからんでおりますけれども、こういったいろいろ学校の問題、荒地整備の問題等もありますので、特に私はこの騒音につきましまして、この地域は不適當であるというところから、強くその対策をお願いし、また建ててからまずかったということのないように手配をお願いしたい、このように思うわけですが。

○参考人(林敏三君) お話の点、承知いたしました。○多田省吾君 次に、時間もありませんが、法案等に関して、若干道路に関する質疑をしたいと存じます。

最初に、道路公団の監理官というのは現在どのようなことをやっておられるか、簡単に……○政府委員(義輪健二郎君) 道路公団の監理官といひますのは、現在道路公団法に基づく業務の指導監督をやっております、その内容を特に大きなものだけ言いますと、いろいろ資金の借り入れ、道路債券の発行、そういうようなものの認可、承認及びその年の予算の資金計画の作成、事業の計画作成、またその変更というふうなもの、認可、承認をやっております次第でございます。

○多田省吾君 今度監理官の制度を簡素化するというようにしておりますけれども、簡素化しなければならぬ理由というのはどういふのですか。○政府委員(義輪健二郎君) 簡素化というふうな

りは、何といひますか、合理化したいというふうな気持ちでございます。非常に道路公団が、御承知のように、幹線自動車道も始めますし、また首都高速、阪神高速の仕事も相当大きくやっております。そのために、現在あります高速道路課を高速国道課と有料道路課に分けて、有料道路の道路整備特別措置法、これに基づいていろいろ事業の計画その他いろいろものを各課にやらせて、その年度の公団の事業の監督を監理官にやらせるという形で合理化していきたいというふうな考えております。

○多田省吾君 国土開発幹線自動車道建設法というのがすでに定められておまして、三十二路線、七千六百キロが決定しているわけでございますが、この整備を早急に行なうべきであると思ひますけれども、年次計画はできていますか。

○政府委員(義輪健二郎君) 御承知のように、七千六百キロの高速自動車道の予定路線が昨年きまりましたが、これに基づきまして、昨年、いわゆる五道と称しております東北、中央、北陸、中国、九州の縦貫自動車道、これの全長二千三百キロでございますが、そのうち千五百四十キロの基本計画をつくりまして、さらにその中に千十キロの整備計画の区間を定めた次第でございます。

まず、七千六百キロの高速自動車道をやり出す場合に、現在のできております名神高速及びこれも中央道の一部であります東名高速、これとあわせていまの五道を優先にやっていきたい。さらに、そのほかの緊急を要する高速自動車国道、一例をあげますれば、成田の空港に行く高速自動車国道、こういうものの建設に着手していきたいというふうに考えております。また緊急に整備を要する箇所とを着手するかは、現在五年計画の内容の検討と一緒に検討している次第でございますが、大きく言いますと、七千六百キロのうち約半分、約四千キロ近いものを昭和五十年くらいまでに建設していきたい。さらに、もう十年たちまして昭和六十年までに七千六百キロの全線を建設していきたいというふうな計画を持つ

ている次第でございます。

○多田省吾君 次に、中国地方建設局に用地部を設置していくということでございますが、これは中国縦貫自動車道あるいは中国横断自動車道建設の用地買収を目的にしているわけでございますか。

○政府委員(義輪健二郎君) 中国縦貫自動車道及び今後出てまいりと思われます中国の横断自動車道、こういうものにつきましましては、現在では有料道路になりますので、これは全部公団が所掌するようになりまして、中国地方建設局が扱うようにはなりません。

○多田省吾君 それじゃついでに、この中国縦貫自動車道並びに中国横断自動車道の完成見通しはいつごろになりましようか。

○政府委員(義輪健二郎君) 中国縦貫自動車道につきましては、先ほどのいわゆる五道の中の一部でございます。これに基づきまして大体昭和五十年程度くらいまでに全線は供用開始に持っていきたいというふうに考えております。中国の横断自動車道につきましては、現在のところ、まだどの程度のものか、五カ年で着手して昭和五十年くらいにできるか、現在作業中で、まだはっきりした見通しを持っていない状況でございます。

○多田省吾君 その用地の取得については、現在まで特別の考慮をしてこられたと思ひますけれども、その経過をお伺いしたいと思います。

○政府委員(義輪健二郎君) 用地の取得につきましては、これはやはり道路公団が本来用地の取得に当たるべきものでございますが、道路公団は全般的な幹線自動車道をやり出す際に非常に人が足りないというところもございまして、一部を県に用地の買収を委託したいというふうな考えておる次第でございます。

○多田省吾君 次に、成田空港がもしできるとすれば、幹線道路が必要であると思ひます。成田空港は成田経由でつくるといふようなお話も承りましたけれども、この道路に関しては現在どのよう

な計画をなさっておりますのでございませうか。

○政府委員(義輪健二郎君) 成田空港に關します高速道路の計画でございますが、現在、成田空港ができませんでにわれわれ考えております道路といたしましては、東京都内との連結のための道路がまず第一だと思ひます。これには、現在の道路公団でやっております京葉道路というのが千葉まで行っております。これが途中から分かれまして、東関東自動車道という名称で成田まで行くというふうなことを考えております。さらに、これが将来非常に交通量が多くなりますれば、東関東自動車道から京葉道路に乗りかえ、東京湾岸道路をつくりまして、それによって東京に入ることを考えております。また、そのほかの成田空港の工

事の道路その他につきましては、まず千葉から拍の方向に行っております国道五十一号線の一次改築、これは早急に完成させて工事に支障のないようにしたい。また、そのほかの地方道につきましましては、これはいろいろ空港の公団とも協議いたしまして、できるだけ工事に支障ないように一部分、部分的な改修必要なものを逐次やっています。

○多田省吾君 東関東自動車道とおっしゃいましたけれども、その用地取得はどういう経過になっておりますか。

○政府委員(義輪健二郎君) 東関東自動車道につきましては、現在のところまだ基本計画はできておりません。これにつきましては、できるだけ早くということとは、ことしじゅうに基本計画、さらには整備計画まで出して、それに基づきまして道路公団に施行命令を出します。その施行命令を出しますと、道路公団で実施の設計をつくりまして、現地に幅ぐいを打ちまして用地の買収に入るわけでございます。これの予想は、大体四十年からは本格的な用地の買収に入れるようにわれわれはしたいというふうな考えておる次第でございます。

○多田省吾君 成田に通ずる道は非常によくなると思ひますけれども、反面、銚子から成田に

向かう道路なんかは、裏道路で、国道ではあつても非常に悪いわけです。特に佐原から成田なんかはすごい国道でありまして、トヨタ自動車あるいは日産なんかでは、耐久検査の度合いで日本一悪い国道なんということを言っているそうでありまして、けれども、そういう復旧計画なんかはないですか。

○政府委員(養輪健二郎君) ただいまのお話しの佐原から成田の間でございますが、これは国道五十一号線の路線でございます。これにつきましては、佐原について、一応いまかなり千葉のほうから行きますと道路が大きく迂回して町の中に入っているような状況でございます。このパイパスと、成田からそれまでに至る一次改築、大体幅員七メートルくらいの道路の改良舗装を、少なくとも四十三、四十四年程度では概成したいというふうに考えております。

○多田省吾君 最後にもう一点お尋ねします。昭和四十一年度に交通安全施設等整備事業三カ年計画というものを立てられましたけれども、これは大都市対策程度でございます。いま郊外は非常に事故が多い。この三カ年計画を、交通安全対策のために繰り上げて行なう、こういう意思は全然ないんですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 交通安全施設の整備につきましては、御承知のように、昨年—四十二年七月の十五日に、交通安全施設の整備計画の三カ年計画が閣議で決定されたわけでございまして。それに基づいて、四十一年度は約百億、パーセントでございますと大体一九％を実施いたしました。四十二年度は大幅に四十三年度分も先にやるということで、四十二年では全体の約四四％に相当する二百四十六億という事業で安全施設の整備を現在やっております。さらに、この事業の内容といたしまして、やはり歩道、横断歩道、防護さくというふうな、歩行者の安全対策をまず優先してやっております。以上でございます。

○多田省吾君 以上であります。

○委員長(豊田雅孝君) 速記とめて。

〔速記中止〕
○委員長(豊田雅孝君) 速記再開。

○北村暢君 ます私がお伺いしたいのは、日本道路公園の組織、人員等はどのようになっているか、この点、概略でいいですか。

○説明員(菊池三男君) 組織について申し上げます。四十二年度、従来の組織より少し拡充いたしております。それで、大きく申し上げまして、本社のほかに、東京支社、名古屋支社、これは従来どおりでございます。特に東京支社に用地のための高速道路用地部等を新設したいということで、これは全般的に支社に用地部を主要なところでは、先年つくりました仙台、それから金沢に建設所がございます。そこを拡充いたすということ、課が二、三ふえる。そして次長というものを置くような計画でございます。それから、非常に概略でございますが、定員につきましては、四十一年度の定員が、四十一年度末で五千七百八十人ございました。それに対して、約三百人増ということで、ことしはそれに三百人足して、約三百人足した数字が本年度の定員ということになります。

○北村暢君 次に伺いたいのは、東名中央道も四十三年完成の予定であるようですが、今後における新規の高速道路の事業計画、これは先ほど来御説明がありましたから、その点は省略いたしますが、大体この事業の伸び率は一体どのような形でございますか、日本道路公園の高速道路の伸び率はどんなような程度でいくのか、この点をお伺いしたいと思います。

○説明員(菊池三男君) 日本道路公園の仕事のうち、大きく分けまして、高速道路と一般有料道路とございます。一般有料道路につきましては、今後とも従来とそう大幅に変わることはないと思っておりますけれども、高速道路につきましては、先ほど局長が答えましたように、今後七千六百キロの完成を目ざしまして大幅にふえると思っております。その

規模といたしましては、実は道路公園ができました三十四年から現在までの間に、大規模建設費のペースで申しますと千四百億くらいの仕事をやっております。これが三十四年度からでございます。六、七年ぐらいかかっていると思っております。それが本年度は建設費ペースで千四百億ぐらいいろぐらいいろ、これが幹線をさしたって約四千キロぐらいいろ、逆算いたしますと、毎年やはり二千億あるいはもっと大きい三億というふうな数字になります。そういふ意味では今後ますます道路公園のほうの仕事がふえてくるというふうに思っております。

○北村暢君 次に伺いたいのは、日本道路公園の収支関係でございますが、そのうち名神高速道路の収支であります。いただきました資料によりまして、四十年度末における要償還額に對する計画要償還額の差は五十六億という大きな赤字になっておられるようでございしますが、この理由は何なのか、そして今後この赤字というものを解消する見通しというものがあられるかどうか、またこういう赤字をかかえながら認可期限内に償還の見込みがあるかどうか、この点についてお伺いしたいと思います。

○説明員(菊池三男君) 先日お配り申し上げましたこの表のごとくでございますが、これは四十年度末の計画要償還額というの右側に(B)という欄がございますが、これに對して(A)という欄がお金か五十六億ほど少なくなっております。これは昭和四十年度末にこれだけ償還できればいいだろうというところで、この数字だけから見ますと、実は計画よりいいような形になっておられるので、この数字は、それで、実はこの数字が問題でございます。この計画は当初名神道路を開通いたしましたときにきめたものでございますけれども、当初の考え方の計画より供用開始の開通が二年おくれしております。実際はこの計画したときより開通が二年おくれしておりますので、その間に投資をする期間が二年おくれたために利息その他がずつと減

りまして、実は厳密に言いますと四十年度末計画要償還額という(B)の欄がこれよりもっと少なくなればいけない、結果的には御質問のようにまだ赤字ということにはなっていないと思っております。それで、この計画額としてはこれしかございせんので、直接比較をするのはちょっと問題ではあつたのでございせんけれども、一応現在の計画でございせんのであつたわけでも、これはそういう意味でさらに検討して計画の改定をしなければいけないというふうな思っております。ただ、結果的には赤字でございます。それで、その赤字といたしましては、これ開通いたしました当初は、やはり計画の交通が十分に、四車線のものをつくりまして、四車線の交通が生まれなくなかなか償還が取れませんので、やはり開通当初は何年間かはどの線も赤字にならないと思っております。そして交通がふえてから今度赤字に転換して償還が終わるといふことでございまして、そういう意味では開通間がないので赤字もやむを得ないと思っております。それがございまして、そこで、ただいま御質問ございましたけれども、やはり予定より少ないということもございまして、そこで、ただいま御質問ございましたけれども、そういう問題に對してどう考えるのかということもございまして、まだ名神は名神だけの距離ですと非常に短くございまして、間もなく東名がつかりますと遠距離交通ということも名神の交通量もふえてくることであらうと思っております。また名神にいたしまして、栗東から西のほうは計画以上に交通が乗っております。栗東から一宮の間は計画の半分しか乗っております。栗東から東のほうがある程度伸びることも考えられますし、またそのほかに、そういう高速道路に行き着きますはかの道路を整備をよくして乗りやすくなるか、あるいは経済効果からして乗ったほうが得なんですという意味のPRも今後大いにやっております。この赤字を早く黒字転換にさせたいというふうな考えております。

○北村暢君 私の質問、先ほどの間違つておりましたね、表の見方で間違つておつたんですが、実

際に収支の關係からいくつと、四十年で四十三億一千万ですか、赤字になっているわけですね。いまの計画で大体わかりましたが、現在名神に乗ってある乗用車、トラック、バス等の車種別の利用状況というのはおわかりになっているかどうか。

○説明員(菊池三男君) 現在のところ、乗用車が約半数の四九%乗っております。これは当初の計画よりだいぶふえております。それから貨物トラックが現在四六%でございます。当初よりこれは落ちております。というのは、計画をつくりましたときの当初の見方が、トラックがわりあひ多くて乗用車が少ないという見方でございます。ものが、現在のところ半々という見方でございます。料金を値下げいたしました。昨年の四月にトラックの料金を九円五十銭に下げ、いままで十一円幾らだったのを今度は九円五十銭に下げております。その結果、トラックが非常に伸びてまいりまして、昨年の四月に料金を改定いたしました前とあとを比べてみますと、トラックが大體六割から七割ぐらひ一年間に下げた結果ふえております。これはほかの乗用車なりほかのものが大體一割ないし一三%ぐらひの伸びで、全般的な交通の伸びもございまして、それに比してトラックが七〇%近く伸びておりますので、そういう意味ではわりあひに明るい見通しを持っております。

○北村暢君 そこでお伺いしたいのですが、今後東名が完成すれば、おっしゃる通りに、相当長距離の陸上輸送、大型トラックの輸送がふえてくるかと思つておりますが、その場合、中央道が同時に四十三年度一部完成するようですね。中央道の際に、東名が完成して名神に接続しますと、とうとう、交通量も多くなりましようが、中央道はそうはいかないのじゃないか。そうしますと、料金の關係からいくと、一体同じ料金ではなかなか中央道を利用するものが少なくなるのでないかというふうな思われる。したがって、中央道の料金を下げて利用できるようにしたいらいいじゃないかという意見があるわけですか。したがって、高速

道路に關するこの地域地域における料金の考え方ですね、全国一律でいくのか、それとも地域によつて差をつけるのか、この料金政策について一体どのように考えておられるかお伺いしておきたい。

○説明員(菊池三男君) 料金制度につきましては、現在のところは路線ごとに償還をするという形で、一応は現在の名神の料金を基本にいたしまして償還年々なんかを考へてやっております。しかし、これがさらに新しい高速道路がふえるようになりますと、必ずしもその料金で採算がとれるという三十年なり、そういう年数で償還がとれるということが必ずしも路線も入ってまいりますと、そういう全部のものをプールしてやりますので、どうかというふうな考へ方も持っております。現在それについて検討中でございます。そういういたしますと、料金につきましても、そういうプールいたしましたものとしての一つの考へ方になるかと思ひます。

○北村暢君 これは大臣にお伺いしておきたいと思ひますが、有料道路で償還年限を三十年——名神の場合三十年ですか、それで現実にトラックの料金を下げたらトラックが六〇%以上増加してきた。やはり料金に問題があるんですね。したがって、三十年償還というのをと長期にして、料金を下げて、いまの一般国道の混雑を有料道路に乗せるといふようなことが考へられないのかどうか、この点、大臣にひとつ所見をお伺いしておきたいと思ひます。

○国務大臣(西村英一君) いま監理官から東名道路の料金の問題がありましたが、東名は、これは全部で上がるのは四十三年度から、四十四年三月、それまでに来年部分的に相当開業いたします。それから中央もやはりそうかと思ひますが、その場合の料金はやはり腰だめですね、まだきめておりませんけれども、東海道は込むというふうなことでありますから、部分開業ですから、腰だめでありま。

それでそれが開通したらどうなるかというところですが、いまお話がございましたように、これをいままでのように、名神のようにキロ九円五十銭でずっとやるか、北村さんがおっしゃるように、ちよつとそれを別な観点から考へるか、要するにやはり収入の面からいへば、安くて利用者がふえてその相乗積がマキシマムならば一番いいのですから、ただ単なる償還年限を主眼にして考へるべきか、収入をマキシマムにするために考へるべきか、その辺は非常に考慮しなければならぬと思ひます。したがって、東名道路ができて名古屋—東京間と長距離になりますれば、ここでやはり一考を要するということ考へております。しこうして、さらに高速道路は実に七千六百キロもやろうというのですから、その場合になりますれば、もつと線路別料金制度にするか、あるいはオール・スケールで考へるかというふうなことは、ひとつ料金制度につきましては十分学識経験者の意見も皆さん方の意見も徴し、さらに再考する機会があるのじゃないか、かように考へておられるのですが、とりあえず来年の部分開業は腰だめでいこう、かように考へております。

○北村暢君 それでは次に一般有料道路について、これはいただきました資料によりましても、採算のとれるもの、まだどうなるかわからないもの、赤字のもの、三つに分けておられるようでありまが、償還の年限を——認可の償還期限というものがあつて、完了予定が認可の期間よりも早く償還できるという場合には、その期間が来れば無料で開放する、いまの説明だと、路線ごと料金で開放する、ということであれば、当然そういうことになるだらうと思つておられる。償還した場合に無料で開放する、なるべく無料で開放する、その後の維持費その他はあるでしょうが、国道に切りかえる、こういうことになるかと思つておられる。そういうふうな理解をしていいかということが一つ。

それから、その期間内に償還不能のものが二十路線あるようですが、この赤字について、どうも将来ともこれは赤字だということでは、これは一体どのように処理せられるおつものか、この点をお伺いしておきたい。

○説明員(菊池三男君) 第一点の、償還が終われば計画の期間が来ないうちでも無料開放するのかわかるといふ御質問でございます。これは原則として償還期限が来れば無料開放いたします。ただ内容によりましては、償還期限が——償還の時期がわりあひ近づいておられますけれども、非常に交通が伸びまして混雑しておるといふようなところは、場合によれば現在の二車線のところを四車線に拡張いたしました。そして、その需要に合わせるということをやることもございます。ただし、その場合でも償還の期限は伸ばさない、その範囲内という前提でございます。原則は無料ということになります。

それから第二の赤字路線でございますが、この赤字路線につきましては、実は損失補てん引き当て金という制度がございます。これは、こういう赤字道路を救済する意味で、どの道路につきましても、収入のうちの一割有料の場合は一〇%、高速道路の場合は五%、こういうものを天引きしてそういうものの財源に充てるように別を取つてしまつております。そういうことで、現在そういうお金がある程度ございますので、こういう赤字路線があつても、この赤字路線を期限が来ればそのまま無料で開放いたします。そういう意味の損失補てん引き当て金、それからもう一つ公差制度でございます。これも、そういうものが全部終わりますと、その有料道路が開通してからそれまでに通りました車——何百万台になるか知りませんが、その一五%に当たる数まで繰り越して料金を徴収して、そうしてこれ無料で開放するわけです。そういうものがまた損失補てんの引き当て金の中に入るわけでございます。

○北村暢君 それでは、次に首都高速道路公団關係についてお伺いいたしますが、これは日本道路公団との接続点のところは關係をいたしたすので、両者に質問がまたがるかと思ひますが、現在の首都高速道路公団の事業計画を見ますと、大

体八号線までは大体四十六年くらいまでに完成するようでございますね。この内容を私ちょっとわかりませんが、放射線、それから環状線、それから各高速道路——東名、中央道等との接続、將來東北道その他出てくるようでありますが、そういうものとの関係で、とりあえず東名と中央道は四十二年完成でありまして、その接続等について放射線の事業計画というものがどのように連係をしておるか、この点をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(竹内藤男君) いま渋谷まで行つておられます三号線というのがございますが、これを延伸いたしましたして——三号線の延伸が今年度から認められておまして、それを延伸いたしましたして四十五年まで東名高速道路に接続させる、こういふ計画でございます。それからもう一つは、新宿方向に四号線というのがございます。これは現在新宿の少し先まで行つておられますが、甲州街道を拡張いたしましたして、これを延ばしまして四十六年度までに中央道に接続できるようにしたい、こういふ計画でございます。新しいこの三号、四号の延伸線は、それぞれ今年度から予算がつくことになっております。

○北村暢君 そうしますと、特に中央道の場合は三年間ズレがあるわけですね。これとの接続するところ、環八でインターチェンジするわけですね。そのインターチェンジは、環八のその計画は、いまのところ四十二年までにできる、まあこういうことでしょうか。今後東名、中央道はこういうこと、いまの説明で大体わかりました、実際にこの計画というものがおられないでやれる見通しというのはあるのかどうか。用地買収や、まあ都市開発その他で、たいへんめんどうだと思ふんですが、そういう見通しがあるのかどうか。工事がおくれて接続しないという、東名なり中央道は先にできて、特に長距離バス等は都心へ入ってくるのにインターチェンジでまっつてしまふという形になりますので、利用度が非常にあれだと思ふんですね。したがって、長距離バス

等が都心に自由に入つてこれると、これは非常に時間的な差で利用度が違つてくると思ふんですね。そういう点で、計画にそこを来たさないのかどうか、この点をお伺いしておきたい。

それからインターチェンジの地点におけるトラック・ターミナルというものの完成というものが、四十二年の東名なり中央道の完成の間に合つてできるのか。これは道路関係ではないかと思ふんですが、まあ首都圏整備の関係もあるんだらうと思ふのでありますが、大体これは都市局関係ではないですか。そういうものの完成時期の調整というものがうまくなされていくのだからどうか、かといふことですね、この点をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(竹内藤男君) 現在、東名及び名神国道は環状八号線を受けまして、環状八号線で放射線の街路のすいたところを選んで乗つて都心に入つてくるという形でセットしておりますが、先ほど申し上げましたように、首都高速道路の二路線を延ばしまして、これを接続したい。それが完成が予定どおりいかどうかという問題でございますが、甲州街道はこれは両側拡張いたしましたことになりまして、街路を拡張いたしました、まん中に高架で高速道路を通すと、非常に難事業でございます。したがって、われわれといたしましては、できる限り予定の期間にやりたいと思つておりますけれども、用地買収あるいは建物の補償その他でこれからいろいろ困難にぶつかる。それからもう一つは、渋谷から行きます三号線のほうは、御承知のように、玉電がございます。玉電を三軒茶屋から渋谷まで地下に入れます、その上に高架の高速道路をつくるわけでございますが、これは東急がやっておりますので、玉電の調整という問題がございます。これもいま公団のほうで調整を急いでおりますけれども、この関係がございまして、これもなかなかむずかしい問題がございまして、しかし、これもわれわれといたしましては予定の時期にやるように努力したいと思つております。

それからもう一つは、トラック・ターミナルとの関連はどうか。現在トラック・ターミナルで考へておられますのは、これは運輸省の関係でございますが、われわれといたしましては、倉庫あるいは問屋というものを一体にいたしまして流通センターという形でやつてまいりたいと、こういうふうにして考へております。その大きな流通センターとターミナルの位置といたしましては、板橋とそれから京浜二区というのがいま現に進行中のごとろでございますが、板橋は大宮国道との関係でございます。いま、まあ直接名神、東名というものと関連してこない。もちろん環状線を通つてまいりませうれば関連いたしますが、それから京浜二区のはうは、環状七号線ですが、それから京浜二区のはうは、環状七号線あたりあそこでございます。トラック・ターミナルは動ける、こういうふうな考へております。

○北村暢君 次に、これからの道路公団関係の、先ほどの高速道路関係、新規の高速道路——特に東北道ですね。そういうことで、高速道路関係が大体千三百キロですか、確定して、今後事業がだんだん始まるというんですが、その場合に都内の放射線との関係で、従来私の聞いていたところでは、地方の高速道路も大事だけれども、とにかく都内から脱出することを早く考えなければならぬ、これに接続する高速道路というものを放射線、環状線を通じて完成しなければならぬ、そういうふうな聞いておいたのであります。が、この今度の五カ年計画等を見ますと、必ずしもそういうふうになつていないやうです。それは、首都高速道路公団関係の事業がとも思ふように進捗しない、それを待つていたんで道路公団のほうで接続しない、こういうことなのか、そこら辺の今後の日本道路公団と首都高速道路公団の事業の調整といひますか、そういうものは一体どうなつておるんですか。

○政府委員(竹内藤男君) 実は、先ほど申し上げましたもの以外に、現在やっておりますので七号線というのがございます。千葉のほうへ行つておる道路でございます。これは京葉道路に接続いたしました、やがて東関東高速道路というものがつながるといふことで、首都高速道路と道路公団の道路というものを接続させる。もう一つは、今年度新しく横浜の三ツ沢線というのを着工しますが、これは横浜まで三三京浜が行つております。現在横羽線といつて、羽田から横浜のほうへ路線を延ばしておりますが、これをさらに延伸します路線に第三京浜をつなごうといふことでございます。いま、われわれといたしましては、今後とも、各種の放射線といふもの、あるいは重要なものを道路公団の道路と接続させていく、連係をとれるようにしていくといふような形を考へております。

○説明員(菊池三男君) 道路公団のほうの関係でございますが、今度の七千六百キロの中に、外郭環状と称しております環状が含まれております。それで、これは東名、中央道、それから環状、それから東北、常磐、東関東、ぐるっと放射線に出ているのをつなぐ道路でございますが、これは非常に土地柄、あるいはまた海岸を通りますので、コスト的に非常に高いのでございますけれども、これもやはり東名、中央道あるいはその他の関連として一緒に考へていかなければいけないんじゃないかといふようなことで検討はしております。

○北村暢君 そうしますと、いまの構想のものは、何という名前でしたか、外郭環状線でしたか、外郭環状線というのを通じていまの放射線に出ていくものを受けとめる、それに接続するもの、これは先ほどの五カ年計画の中に入つていづろ完成する見込みなんですか。

○説明員(菊池三男君) 五カ年計画の中には、五カ年計画、先ほど局長も申し上げましたように、まだきまつておりません。設定されておるんです。それで、どれだけ入るといふことがまだ申し上げられませんが、現在の基本計画なり整備計画の中にはこの外郭環状が入つておるま

は、先ほど申し上げましたので七号線

ん。
○北村暢君 そうしますと、やはりちよつと時期的にはおくれるということですね。
○説明員(菊池三男君) いまの五カ年計画にまだきまつておりませんということで、入っていないというわけでもございません。一部やはりあわせてやらなければいけないだろうと思つております。

○北村暢君 大体状況わかりました。

次にお伺いしたいのは、もう大体いろいろ聞きましたから終わりたいと思つますが、首都圏整備法に基づく道路計画——いろいろな計画と、それに付随する先ほどの各高速道路の道路計画、これがどうも私の見たり聞いたりしているところでは、行政的にもなかなかうまくいっているのじゃないかということをお聞かせ願ひたい。いま説明を聞きますという、はつきりした具体的なものが出ておられませんから、そういう点を指摘することもできない。何かこう非常にうまくいっているように説明では受け取れるのですが、ね。しかし、この点は非常に重要だと思つております。したがって、従来この首都圏整備関係のいろいろな事業計画というものは、各省にまたがり、非常に計画推進しなかなかなか進まないというふうな点で、先ほど実際にこのあらわれている東名、中央道の接続の問題についても、もう三年くらいおこなれているということがはつきりしておるわけです。三年、四年おこなれている。したがって、経済効果の点から見れば、非常にむだなわけなんですね。そういう点からいって、やむを得ない事情もあるのでしょうか、そういう点のしっくりいかない、こういうふうにお思われるのでありますが、こういう点はやはりなるべく早く改善をする必要があると思つておるのですが、どうもそこら辺のところをうまくいっていないと思つておる。そういう点で、ひとつ建設大臣から今後の方針等をお伺いしておきたいと思つておる。

○国務大臣(西村英一君) いまお話のありましたように、まあ首都圏内でも一番いま困つておるの

は四号線でございます。宇都宮へ行くほう、もう一本要るところでございます。しかし、そんなことを言つたつてなかなかできないから、パイパス、パイパスとこう言つて、どこもパイパスだらけでございます。非常におくれていることを私も認めるものでございます。したがって、東海道一号线はもとよりでございますが、この首都圏の交通の利便をはからぬと、なかなかこれはたいへんでございます。都市から抜け出すのに相当時間がかかるといふことは、皆さん同じことを言うわけでございます。したがって、この点につきましても、せつかく道路五カ年計画も先般決定をいたしましたので、これから実際問題にかかるといふわけでございまして、詳細な路線の決定をいたしまして閣議に持ち込むわけをございまして、その辺十分御趣旨のあるところを体しまして善処したい、かように考える次第でございます。

○北村暢君 最後に一つお伺いしておきますが、この先ほどの五線ですね、高速道路の五路線、これの工事のいわゆる方法ですが、東名のように、これを短期間に相当スピードを上げて、いま日本道路公団は技術のあらゆるものを動員してやっていると聞かれましたが、そういうふうなことで東名に力を入れてきたのが、こういうふうな五つに分散するわけですね、今後、その場合に、各路線について経済効果等を考へつつ工事期間というものはどのように見ていくのか、相当これは長期間なのか。五カ年計画の中ではとてもこれは完成しないだらうと思つておるのですが、その場合に、たとえば東名なら仙台なら仙台というものの付近をやるのか、そういうようなことでこう飛び飛びにやるのか、全線が何年かの計画でもって一齋に、三年か四年でもって完成するような形で行くのか。これから検討されるというふうなことで、大体大まかな方針というものを伺ひしておきたいと思つておる。

○国務大臣(西村英一君) 大体五カ年計画——四

十六年でございしますが、でさ上がる高速道路といたしましては、名神がいま開通いたしておりますが、それから東名です。それから中央道開通して、それからと高速道路がまあこの五カ年間で約五百キロぐらゐ開通する、つまり供用できるのじゃないか。合計千キロぐらゐはもう四十六年の五カ年計画で開通ができるのじゃないか。その他のところもおのおの着手しておるところはもうあると思つておる。そこで、まあおのおの交通事情がどこで違ひますので、やはりただ東京から押していくというわけにいきません。やっぱり部分部分で、九州の部分もかからなければ、中国の部分も大阪の部分もかからなければ、あるいは東北の部分もかからなければならぬというふうなことでございまして、やっぱりその部分部分の交通事情に應じてやつていかなければならぬ。なるべく五カ年間にこなしたいと思つておる。さうばくなお話でも、やはりいま考えますと、さうばくなお話で千キロぐらゐは使えるようになるのではなからうか、かようにいま考へておる次第でございます。さらに詳細わかりましたならば他日御報告する機会があると思つておる。

○委員長(豊田雅孝君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(豊田雅孝君) 速記再開。

他に御発言もないようでありますから、質疑は尽きたものと認めます。それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。——別に御意見もないようでありますから、討論は終局したものと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

建設省設置法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(豊田雅孝君) 総員挙手と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じま

すが、御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(豊田雅孝君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
本日はこれをもって散会いたします。
午後四時四十分散会

昭和四十二年七月十三日印刷

昭和四十二年七月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局