

第五十八回国会 建設委員会 議 録 第 六 号

昭和四十三年三月十五日(金曜日)

午後一時四十分開議

出席委員

委員長 加藤常太郎君

理事 金丸 信君

理事 森下 國雄君

理事 岡本 隆一君

理事 内海 清君

理事 伊藤宗一郎君

理事 稻村左近四郎君

理事 大野 明君

理事 瀧谷 直藏君

理事 田村 良平君

理事 廣瀬 正雄君

理事 井上 普方君

理事 唐橋 東君

理事 下平 正一君

理事 渡辺 惣蔵君

出席國務大臣

建設大臣 保利 茂君

出席政府委員

建設省道路局長 養輪健二郎君

委員外の出席者

建設省道路局路政課長 小林 幸雄君

自治省行政局行政課長 林 忠雄君

参 考 人

(阪神高速道路公園副理事長) 樺山 俊夫君

参 考 人

門 員 熊本 政晴君

三月十五日

委員井上普方君辞任につき、その補欠として唐橋東君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員唐橋東君辞任につき、その補欠として井上

第一類第十二号 建設委員会議録第六号 昭和四十三年三月十五日

普方君が議長の名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

道路整備特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第二八号)

○加藤委員長 これより会議を開きます。

道路整備特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

本日、本案審査のため、阪神高速道路公園から副理事長樺山俊夫君に参考人として出席を願っております。参考人の御意見は、質疑応答の形式でお聞きすることにしたと存じますので、さよう御了承願います。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。石川次夫君。

○石川委員 きょうは、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案に関連して、道路関係について質問をするわけでありまけれども、実は午前中の委員会を予定して、午後私はちょっと予定がありますので、非常に時間が足りませんで残念でありますけれども、非常に大事な点だけを申し上げておきたいと思ひます。

その前に、大臣から所信表明を承ったわけでありまけれども、そこで一つ申し上げたいことは、われわれ新しい保利大臣に非常な期待をしておったわけでありま。ところが、今度の全体的な道路を含めての公共投資の予算を見ますと、われわれが考えていたような予算の伸びというものは、いわゆる財政硬直化という名前のもとに非常に抑圧をされたという結果になっておるわけでありま。これは大臣に力がないから建設省の予算が伸びなかったのだということではなくて、大臣が佐藤総理の側近であるがゆえに、やはり内閣の方針に沿わなければならなかったという弱点がむ

しろこの予算にはつきり出てきたのではない、こういう感じがするわけでありま。

そこで、道路関係で質問を申し上げたいのでありますが、その公共投資の問題であります。社会経済発展計画はこの前も前大臣に質問をしたわけでありまけれども、いままでは、社会資本と民間資本の格差がどんどん離れていく、したがって、何としても公共投資という社会基盤の整備というものをやらなければならぬということ、過去においては公共投資は著しく伸びてきておるわけです。大体一五%から二三%というような伸びであったわけでありまけれども、社会経済発展計画では一〇・五%しか見ておられない。こういうことは格差が縮まらないのではないかと、こういうことを私は前に意見として申し上げたことがありま。ところが、今度の予算を見ますと、その一

○五%にも追いつき得ないような形の、非常に縮小された予算というものが出ており、その中で道路関係の予算というものが非常に伸び方が少ない。しかも設備投資という問題は、御承知のように、資本の自由化というものに備える、あるいは人手不足というものに備えて、これはなかなか鈍化したしませんが、そうすると社会資本と民間資本の格差というものはますます格差を広げていくということになるを得ないのではないかと、こういう懸念を私は持たざるを得ないわけでありま。

道路だけではございません。特に私は住宅なんかもその点がきわめて大きいと見ておりますけれども、そこで、話がたいへん飛躍して恐縮であります。ところが、こういう民間の設備投資と社会投資との差がどんどん開いていくということについて、大臣は一体どういう考え方をもちになつておるかということが、まず質問の第一点であります。

ますけれども、やらなければならぬことがたくさんあります。治水も急いでやらなければならぬし、治山もそうだし、道路もそうでしょう。それから住宅もそうだと、こういうことで、やらなければならぬことがあまりにも多過ぎるに思ふわけでありま。特に今度大臣が就任をされました、自分の就任中にこれだけはぜひやりたいという重点事項がなければ、なかなか具体的な成果をあげることはむずかしからうと思つております。

重点を一つあげたらほかのほうはやらなくてもいいということじゃありませんけれども、私は西村前大臣にも伺ったことがあるのですが、保利新大臣は、今度の就任にあたって、これだけはぜひ自分の就任中にやってみようという一つの焦点があるのではないかと期待をいたしておるわけでありま。

その二点について、ひとつ御意見があれば伺いたいと思ひます。

○保利國務大臣 建設行政の主たる対象であり、また任務をいたすところは、公共投資の遂行にあるわけでありまして、社会資本の立ちおくれということは皆さん御承知のとおりであります。何と申しまさる申し上げることはありません。何とかして現代の要請する社会資本の立ちおくれを取り返したいということが官民を通じての共同の念願だと思ふわけでありま。どの問題を重点に置くというふうな一—どの事業にいたしまして、むしろ乏しきを心配するというふうな状態ではございませんから、どれこれということではございませんけれども、とにかく社会資本の充実、日本の国を立てていきます上において最も大事な仕事だと考えておるわけでございます。

なければならなかったということは、はなはだ遺憾に思っております。今後ともとにかく公共投資の立ちおくれをどうにかして取り戻さなければならぬ。各種の重要な公共事業について、それぞれ五カ年計画をもって当たっておるわけで、各事業ともにこの年次計画の中に示されておりますことだけは何とかぜひ達成をいたしてまいりたい、かように考えておるような次第でございます。

○石川委員 私は御答弁に対して申し上げたいことがたくさんあるのですが、劈頭申し上げましたように、残念ながら時間がないわけです。しかし、前の西村大臣は、住宅だとはっきり言っておりました。住宅が一番おくれておる、したがって、住宅を中心にして自分はやりたい、こういう明確な方針を持っておったのであります。もちろん、かといって道路がどうでもよいということにはならぬわけで、どれもこれもでありますけれども、何とか一番立ちおくれている住宅だけは、いまの御答弁であります、社会投資の全体についてどうこうということで、はなはだ焦点がぼけておるという感じがするわけでありまして。

私は、建設行政の一番のガンは、何といつても地価問題だと思っております。地価問題についてはきょう申し上げる場ではありませんから、あらためてこの地価問題についてとことんまで、都市計画法の改正などからんだ形でもって質問する機会を得たいと思っておりますけれども、私はそのことについてはこれ以上申し上げません。しかしながら、確かに公共投資というものは立ちおくれておりますから、どれもこれもやらなければならぬというところはよくわかりますが、いつまでも大臣をやっておられるわけじゃありませんので、特に今度は土地問題懇談会などを御自分でおつくりになつてという気持ちも理解できるお方から、何とかして地価問題なら地価問題だけは一歩も二歩も前進させたいという一つの焦点をきめて当たつていかなければ、成果はあがらないのでは

ないかという感じを強く受けるわけでありまして。そのことについてはあらためて申し上げますが、たとえば公共投資の立ちおくれという問題につきましても、自動車の伸びは一年間二三割という統計が出ております。たいへんな伸び方でありまして。道路の予算は六割しかふえておりません。これだけを見て、道路がとて自動車に追いついていけない、社会投資が明らかに立ちおくれておるということが端的に出ておるわけでありまして。

そこで道路の問題に入りたいと思うわけでありまして。道路の予算は、御承知のように、昭和二十九年―三十三年の五カ年計画が三十三年に改定になりまして、第二次五カ年計画になっております。これが終わらないうちに、三十六年から第三次五カ年計画、これが終わらないうちに、また三十九年から四十二年までの第四次五カ年計画、これが終わらないうちに、また去年から第五次五カ年計画というものができまして、これは社会経済発展計画の六兆一千五百億円を上回り六兆六千億円という総額がきまりましたことは、いまだに申し上げるまでもないことであると思ひます。そこで、四十二年の総事業費が九千六百億円でありまして、四十三年度は、全部地方の単独負担分も含めまして、一兆二千八百八十五億円、合わせまして、一兆九千八百八十五億円ということになるわけでありまして。ところで、この六兆六千億円からこれを差し引きまして、大体四兆六千億円という数字が出てまいります。これからの三年間でこの四兆六千億円というものを完全に消化をする、こういう見通し、あるいは決意というものがおありになるかどうか。いままでのような伸び方では――いままではたいへんよく伸びておりました。しかしながら、これから先の調子でもって伸ばしていったところで、四兆六千六百十五億円を消化するということは非常な困難があるのではないかと、この点については見通しを伺いたいと思ひます。

○保利国務大臣 伸び率の問題でございますが、とにかく、この六兆六千億の事業計画は、これはもうどうしても年度内に達成をしていかなければならぬ。ただ、どうも道路だけどうこうというわけにいきませんものだから、全体の財政の上に立つてあんばいされていかなければならぬことは、申すまでもないことであります。したがって、年度間の伸縮はある程度やむを得ないと思うので、来年度予想されるような、来年度の予算編成にあらわれておりますような窮屈な中におきましては、期待どおりの伸び方を示し得ないということとは、やむを得ないと思ひわけでありまして。けれども、元来この種の中長期の計画を達成するにあたりましては、財政当局のほうも申しておるようになります。後年度ほど幅が広がっていく性質のものでございまして、たいへん困難なことは覚悟しておりますけれども、どうでもこうでもとにかく六兆六千億の事業達成ははかつてまいりたい、適切な財源確保をはかつてまいりたいという決心をいたしておる次第であります。

○石川委員 いまの御返事だけでは、具体的に必ずできるかなんとかというような決意の表明と受け取れないわけでありまして、四兆六千六百十五億円というものが残りまして、これを三年間で平均に割りまして一兆五千億円でありまして。なかなかこの予算を獲得することはむずかしい。さらに来年の景気の動向というものを考えますと、いまのようなドル防衛あるいはポンドの危機というものと関連をして、どうしても日本の経済に相当な影響があると思わざるを得ない。そうすると、財政それ自体もそう多くの増収は見込めないんじゃないかというものが大方の常識だろうと思っております。そうなつてきますと、ことしですら六割しか道路の予算は伸びていない。来年度は幾ら伸ばすか知りませんが、伸ばしたところで、ことし以上に限界が出てくるのではないかと、こう考えまして、年率平均にして一兆五千億、初めから来年度一兆五千億の必要はないから、伸ばしなくても、なかなかこれは容易ならざる目標ではないか、こう考えておるわけでありまして。さらに申し上げたいのは、建設白書に出ており

ました、昭和六十年を目途として、道路の原単位というものを三十年前半に戻すという考え方が出されて計算をされた予算というものは、大体五十三兆円になつておるわけでありまして。五十三兆円というのは膨大な金額でありまして、この計算の基礎を見ますと、交通量から計算をされて、それに依存して出てきた数字、あるいはまた、車の伸びしろから見た数字、あるいは、その他、原単位からはじ出した数字というものは、その数字ではないわけですね。これはどうしてもこのくらいなければ三十年程度の車の流れにはなり得ない、こういう結果になつておるというふうにおわれわれは考えておるわけでありまして。そうしますと、五十三兆円から五カ年計画の六兆六千億を引いたといたしますと、四十六兆四千万円というのが、これから残された数字になります。これは一年間大体三兆円という数字になるわけですね。たいへんな数字であります。しかしながら、ここまでいかなければ、道路というものが社会の発展あるいは車の伸びというものに追いついていかないという数字になつておるわけでありまして。これは膨大な数字でありますけれども、この道路だけを見ますと、これだけの予算はどうしても組まなければならぬ、こういうことにならざるを得ないと思ひます。それに対応するだけの財政の確保といえますか、そういう面でお見通しが一体あるかどうか、もう何か成算がおありならばお示しを願いたいと思ひます。

○保利国務大臣 まあとにかく道路整備を、国道をはじめ町村道に至るまで急がなければならぬ、そしてさらに国力の充実をはかつてまいるなければならぬという上からいたしまして、そもそもこれはもう重点を置くとか置かないとかということではなしに、官民を通じての同様の認識であらうと思ひます。しかし、お話しのように、これだけの今日の事情に即応して、まあこれならよからうというところまで達するということは、容易ならぬことだと思ひわけでございます。

が、とにかく着実に当面の六兆六千億の事業達成をひたすらに実現をはかってまいりたいところだ。力点を置いていかなければならぬ。お話しのように、長い将来を見渡したときに、まことにどうも大きな山に立ち向かっているような感じがいたすわけですが、しかし、これとてどこからわいてくるわけでもなし、結局国民の負担なり国民の蓄積なりによつてまかなつていかなければならぬわけですが、したがって、着実に財政事情の許す限り努力を払っていくという以外には、これはいきようもないわけでありま。その点においてはひとつあらゆる努力を払つてまいりたいと考えておるような次第でございます。

○石川委員　たいへんどうも自信のない御答弁をいただいて少し落胆をしておるわけですが、この予算と去年の予算を比べてみて、これはだれもお気づきの点だらうと思うのですが、一般財源が昭和四十二年度は八百二十二億、四十三年度はそれが半分の四百七十億です。非常に財政硬直化の影響といふことなんです。非常にわかりませんけれども、一般財源といふものは半減をされている。こういうような苦しい財政の中でやりくりをして道路財源といふものを捻出している。苦しまぎれに自動車取得税なる新税を見出して、これも税制の体系からいふと非常におかしな形だと思ふのでありますけれども、まあ受益者負担という形からいへばやむを得ない面もあつたらうとは推測いたします。しかし、そういうことでかろうじて、全体の予算といたしまして四十三年度は四千七百四十億、こういう数字がはじき出されてきておるわけでありま。したがって、この財源としては大半が揮発油税といふことになりま。地方税の關係では軽油引取税といふものがありますけれども、こういうものを見てもいきますと、もう揮発油税の収入それ自体、外国に比べてみて率があるはとんと限度にきていてのではないか、こういう感じがいたします。もちろん、揮発油の使用料それ自体は毎年一三〇ぐらいつ伸びておりま。

う。しかしながら、揮発油税の税率それ自体としては、ヨーロッパあたりと比較いたしましても、もうそろそろ限界にきていてのではないか。軽油引取税のほうも諸外国に比べて若干率が低いようでありま。揮発油税に關してはあまりこれから増税といふことが考えられる余地は少ないだらう、こう思つておりますが、そうなりますと、この揮発油税の収入に多くを依存してあります現在の道路財源といふものは、何か新しい観点を――受益者負担といふ観点でも何でもけつこうでありますけれども、見出さない限りは、当面の六兆六千億の第五次五カ年計画を達成できないだけではないで、将来の五十三兆円といふものを何とか達成しなければならぬという目標は、一応責任を持って道路局あるいは建設省が出しておるわけでありま。それから、それに向かつて考えた場合にも、この道路の財源といふものは一体どこに見出そうとするのかといふことが、私たちは非常に心配でならないわけでありま。この点について何かお考えがあるならば――というより、これは当然お考えがあると思うのですが、この点についてひとつ御意見を聞かしていただきたい。

○保利國務大臣　昨日もどなたか全く同じ御質問がございまして、お答えいたしておたわけでございますが、揮発油税にしましても、石川委員の御見解では大体限度へ来ておるということでございますけれども、私は必ずしもそうは思つておりません。また事実、数字的に見ましても、ヨーロッパの諸国よりも高くない――高いどころか、かなり低いところにあるわけでありま。考へてみますと、日本は戦前は全く舗装道路一本も持たないといふような、社会資本のこれは皆無に近い立ちおくれであつた。ところが、ヨーロッパの各国にしますれば、日本へ来て、道路はどこにあるかといふ疑問を投げかけたといふようなことがございま。すなわち、大体みな主要道路といふものが舗装され、整備されておた、それでもなおかつこれだけの高率のガソリン税といふものを取つて、主としてさらさら道路整備に力を入れてい

く。日本のほうは、いわば無から、社会資本の充実にためにガソリン税といふものをとにかくいただくようになつておるわけでありま。しかし、いまとなつては、どうも低いからといつてすぐこれに安易に財源をこれ以上求めるといふことは非常にむづかしい。それは要するに、物価の問題――すべてガソリンを使つておる業態が現在の価格をもつて事業運営をはかつておられるわけですから、それに手をつけるということになると直ちに物価に響いていくといふような心配があるものでございま。それから、本来ならばもっと上げてよかっただらうと思ふのですけれども、今日になつてみれば――しかし、もはや定着しておる。でございますから、ここに安易に道を求めるということとは非常にむづかしいのじゃないかという感じを持ちま。そうすると、それじゃどこに持つていくのだ。私は、やはりガソリン税の消費の伸び、需要の伸びといふものは相当の期待をかけられる。で、六兆六千億の事業達成をはかつていくためには、どうしても足りなければ、これは一般財源をここに持つてやらしていただくほかにないわけなんです。これは財政当局が、いや、こういう方法があるじゃないかといふようなことで、財源を調達すべき財政当局において名案を示されれば、何ですが、これはどうも財政当局の任務であらうといふように私は思つて、私としては、とにかく六兆六千億の事業達成は最小限はかつてまいらなければならぬといふ考えでおるわけでありま。

○石川委員　この問題、まだまだ申し上げたいことはたくさんあると思うのですが、一般財源がないので非常に残念であります。時間的には、先ほど申し上げたように四十二年度は八百二十二億、これは四百七十億、実に〇・五七といふことで、非常に削減されておるというように考へ方から見て、何としても一般財源からうんと出しておつたのだと、保利さんが実力のほどを示してが知れておるのじゃないかという感じがするわけ

です。これはもちろん一般財源を出していただくことはけつこうでありましようけれども、ことしこのように半分に減らされたといふふうな案がら見て、これに多くを望むといふことは、現在の体質からして非常に困難であるといふことからして、揮発油税はまだまだ取る余地があるんだとおつた感じがしますが、大体日本はヨーロッパに比べて低いとは申すけれども、アメリカは例外で三三％、日本は六一％、西ドイツが六一％、イギリスが六六％、フランスが七六といふふうな、フランス、イギリスは若干高いようではありますけれども、しかし似たり寄たりです。日本は舗装のないようなところから出発しているし、受益者負担の原則を伸ばすとするならば、何としても揮発油税の増徴にたよらなければいかぬと言つても、これはまたいろいろの観点から見て物価にはね返るといふことがあつて、非常に困難性が多いのじゃないか。これは財政当局にまかせるといひましても、これは財政当局の一人としての保利大臣も、この道路の負担といふものについて財源をどうするかといふことと真剣に取り組んでいただかないと、いたずらに予算の獲得の場がでんぱただけでは、六兆六千億の五カ年計画の達成は非常に困難ではないかといふ懸念をわれわれは強く持つわけでありま。われわれもまた、非常な素案でありまが、一応の考へ方を持つておるわけでも、道路を利用する業者、そういう人たちに對する何か負担金を持つといふ方法を新たに考へない限りは、将来の五十三兆円の達成といふことはとうてい不可能だらう、こうわれわれは考へておるわけでありま。どうか自民党あるいは政府におかれの余地はあると思ひますけれども、しかし、将来の伸び方から見て、人口の比率あるいは生産高、あるいは車の伸び、そういうことから算定をした基準といふものを見るにつけても、そんなに食い違ひはない。これだけはやはり必要だといふ数字になつておると思ふ。私も五十三兆円の算定

の基礎は若干拝見はいたしました。そういうことで、道路財源をどうするかというのを考えながら、この道路の計画の達成——これはほかの公共事業についても若干同じようなことが言えるわけでありまして、道路については特に受益者負担というふうな考え方に基いてはほど真剣に取り組んでもらわなければならぬ問題だということを感じを痛感するわけでありまして。

ただ、ついでにここで御意見を伺っておきたいのでございますが、軽油引取税というものはほかの国に比べて日本は非常に低いわけですね。四八%、ほかの国ではやはり六五とか七〇というものが常識になっております。これは非常に少ない。したがって、これをひとつ上げる余地は大いにあるじゃないか。これは地方道の関係であります。そういうことが言えるような数字がここに出てくるわけでありまして。この点についてはどういうお考えを持っておるか。大臣でも道路局長でもけいこうでありますけれども、御答弁願いたい。

○保利國務大臣 とにかくこの軽油引取税にしても、ガソリン税にしても、現行税率でもって物価に密接に関連して定着をしておるような形になっておる。先ほど申しますように、ガソリン税でもほかのヨーロッパ並みにいこうとすれば、まだ一〇%くらい上げてもらいたいというものはないように、均衡から見ますと、思いうわけですけれども、それはもうとにかく非常に物価に刺激を与えるということになりましようから、なかなかこれに手をつけるという事はむずかしいと思ひます。軽油引取税でも、税率はまことに御指摘のとおりでございますが、それでもつていま一つの経済が動いておる、物価の状態も動いておるということになりますから、これに手をつけるときは、やはりよほどそういう点についての配慮を必要とするのではないかと。しかし、まあ数字に見られますその率等からしますと、これはお話しのとおりだ、私もよく検討しなければならぬと思っております。

○石川委員 軽油引取税の關係は、確かに、軽油を使っている自動車というのには特に道路を破壊しているという一面ありますけれども、同時に、これが零細企業、中小企業が多いという半面を持っております。なかなかむずかしい問題だと思ひます。われわれもそれとまた結論が出ておるわけじゃないけれども、こういう揮発油税、軽油引取税ということだけに財源を求めるというのでは、とうていこれから伸ばさなければならぬ道路財源には追いつかないということだけは、これははっきりしておると思うのです。したがって、新たな道路財源をどこに求めるかという事は、われわれのほうでもいろいろ検討はして見ますけれども、真剣にひとつ御検討をお願いしたいということだけをきょうは申し上げるにとどめておきたいと思ひます。

それから、話がちょっと飛躍するようだけれども、恐縮でありますけれども、われわれは、産業基盤の整備という関係で、高度成長政策に伴って道路というものは五カ年計画を年度半ばで次々と切りかえて相当大幅な上昇をはかってきたという事実は、ある程度理解はいたしておりますけれども、しかし地方の住民が一番困っているのは、生活環境のための道路というものが一番お困りしているということだけは、これは言うまでもないと思うのであります。これは多く地方道にまたなければならぬところでございまして、その財源として今度は自動車取得税というふうなものを新設されるというふうな考えがあるわけですが、きょうは時間がないので省略いたしますけれども、それにいたしましても、生活環境の整備のための道路というものの対する重点の置き方というものは、私は現在の日本の政治においては非常に立ちおくれているという感じを持っております。ところでその財源を一体どうするかということになって、これはまたいろいろむずかしい問題になってまいりますからあとに譲ります。申し上げませんが、産業基盤の整備のための道路の整備ということも必要

なこともわかります。しかし、最近、財界の非常に有力な——これは名前を言ってもいいのでありますけれども、佐藤総理に一番密着をした人が、産業基盤整備のための道路というよりは、これは防衛を中心とした道路に切りかえなければならぬということを発言している。小林さんであります。はつきり申し上げます。これは私は聞き捨てならぬと思ひます。いま一体防衛のための道路を整備するなんという事も、生活環境の道路の整備もできない、産業の基盤整備のための五カ年計画もろくすぼろできない、到達することは非常に困難であるということがいわれているところ、防衛道路ということが新たにできてきているという事は、私はどうしても納得がまいります。この点について保利大臣はどうお考えになっておられますか。

○保利國務大臣 防衛道路でございますか。

○石川委員 国防のための……。

○保利國務大臣 私はそんな話聞いたことございせん。またそんなことを考えてもおりません。

○石川委員 これは保利大臣がそうおっしゃるから一応そういうふうな受け取っておきますけれども、これは明らかに印刷したものに出ておるわけなんです。しかも佐藤総理に一番側近という財界の代表がそういう発言をしておるわけなんです。これはわれわれとしてはどう考えても聞き捨てならぬ。これが佐藤内閣の意思を代表しているという形であれば、とことんまで糾弾をしなければならぬと思ひますけれども、これはそういうしかけで話しておるのじゃないようでありまして、ここでも申し上げることはこの程度にしておきますけれども、断じて防衛道路に切りかえるような余裕は現在の道路予算の中にはない。しかも道路の財源をどうするかというのを真剣に考えなければならぬ。しかも生活環境のための道路がおくれている、産業基盤の整備のための道路という以前に、その問題のためにたいへん地方の住民が困っておって、その財源をどうするかということが懸念

されているときに防衛道路というのが出てくるという事は、どう考えてもわれわれは納得がいかぬということだけを、私はこの機会にはつきり申し上げておきたいと思ひます。

時間が無いのでたいへん残念であります。それは最後に、今度の法案の問題で二、三お伺いをいたしまして、私の質問を打ち切りたいと思っておりますけれども、地方公共団体が現在自分で有料道路を経営しておるというふうな実績はどの程度あるか、道路局長から一応伺いたいと思ひます。

○養輪政府委員 現在地方公共団体が特別措置法に基づきます有料道路として実施しておりますのは、三十三路線、三百三十九キロでございます。なお、工事中のものが十八路線で、二百二十二キロでございます。このほか道路運送法に基づくものが別にございます。

○石川委員 これは前にも、地方公共団体でやっている道路を日本道路公団ができたときに引き取って経営しているというものも、道路公団ができたときにあったわけですね。今度の改正で再び地方公共団体に積極的にそれをやらせようということになるわけですから、何かこれが首尾一貫しないような感じがするのです。前にやっていたものを道路公団で引き取った。今度は地方公共団体でやるのにお金を補助してやろう、こういう考え方で、どうも高速道路に対する考え方が、地方と日本道路公団でやる分野といふと、それを一と区別した考え方、今後処していこうとするのかという点が明確でないわけなんです。その点の考え方はどうなんですか。

○養輪政府委員 二十七年に旧道路整備特別措置法がございまして、三十一年に道路公団ができました。すでに融資、補助その他で地方で有料道路をやっておりますのが、三十一年に道路公団ができましたと同時にそれを道路公団に引き継いで整備してまいったわけでございます。その当時のいきさつとしましては、いろいろ県でやります長大橋その他を有料道路でないと整備できないということか

道路公団自身も、七千六百キロに及びます今後の幹線自動車道に打ち込むということになります。なかなか県の有料道路に手が出せないということになります。また、県道以下の有料道路についても、公共の一般道路としてはなかなかできないものもあると思いますので、地方の有料道路を設けた次第でございます。今後公団でやるものものと県営の有料道路とどういうように区別するかという問題になろうかと思いますが、これにつきましては、やはり県ではなかなか施工の困難なような、大都市周辺のバイパスみたいに非常に大規模な、

のものと、長大の橋梁とか、長大の隧道で非常に技術的な問題の多いもの、こういうものを道路公団で今後取り上げていって、比較的一般の道路並みの改良舗装でできるようなもの、こういうものについては地方でやってもらうというように考えております。

○石川委員　今度この法案が出て、一五％を限度に貸し付けるということで、具体的に予算化した以上は、地方で現在やっている事業で具体的にどこどこということは大体見当がついていると思いますが、それがわかりましたら、ひとつお知らせ願いたい。

○運輸政府委員 実は道路のことしの予算といたしましては一億ほど予定しております。大体一億でどの程度できるかといえますと、事業費に直しますと六億六千七百万ということで、大体六本くらいは最低できるのじゃないかと考えております。この六本につきましては、いろいろなままで県で要望のあるものもございまして、その中で採算性のいいもの、その他いろいろ考えて最終的にきめたいと思いますが、いま出てきておるものの

○石川委員　私先ほど申し上げましたように、産業基盤の整備の道路よりは、生活環境の道路というものに重点を置く考え方であつてほしいということとを申し上げたのですが、いま聞いた三つの名前からははつきりいたしません、どうも観光道路じゃないのですか。採算のとれるものだけを何とか優先的にやるという考え方で、産業基盤の整備までいかないで、その以前のレジャー道路にだけは金を貸してやる、そのほうが採算がとれるだろうというような考え方で金を出してやるという印象を受けるのですが、いまのは観光道路のようなものがほとんどじゃないかと思うのですが、どうですか。

○養輸政府委員 実には、有料道路にはどういふのが適格かというのは、単に採算の問題だけできめられないということだと思ひます。といひますのは、やはり地方開発的な要素の強いものについてこれは一がいと言えないと思ひます。そこで、利用する車から料金をとるといふことが、将来地

方開発にはたしてプラスになるかどうかという問題がございます。まず観光道路ということもいまのこの中に入っておりますが、たとえば西吾妻の道路というのは非常に観光の面が強いかと思えます。ただ、観光道路といえども、では一般の道路でこういう道路ができるかといえます。

と、一般の道路では観光道路みたいなものはないかなかできないと思います。また、先ほど言いましたように、市川の道路あたりは明らかな産業道路でありまして、これは、この道路がなくても別に迂回路がございますので、こういうものであれば有料にしてもおかしくはないのじゃないか、地元

の負担がふえるということはないのじゃないかというふうに考えております。菊池「阿蘇の道路についても、一部は観光でございますが、いまの県

の基本というものは変わっておるべきじゃないか
ということをお願いしたのですが、これは地方公
共団体が自主的にやるべきものでございますか
ら、一がいには言えないのでありますけれども、
われわれは、何としても、生活環境あるいは産業
道路というものを含めて、地方開発を目的とし
たものについては積極的に援助してやらなければ
ならぬ、こう思うのです。しかし、観光道路は、
ま国家百年の計に立つて必ずしも必要かどうか
ということは問題だと思ふのです。そういう考
え方はひとつ整理してもらわなければならぬ。
これは日本道路公団そのものについても言え
ます。日本道路公団の問題については、あとで、
各路線別

の採算がどうなっておるか、あるいは全体としてこれはプールにして計算すべきかどうかということについて、あらためて質問する機会を持ちたい、こう思つて、個人的には道路公団の理事長にも話をしたわけでありませうけれども、しかし、いま伺いますと、どうも採算性というものを主に考

えて、観光道路というものを積極的に援助してやろうという考え方になる危険性がきわめて多いような気がいたします。その考え方は再検討してもらわなければならぬ、われわれとしてはこう考えておるわけです。

そのほかいろいろ申し上げたいことはあります

けれども、この機会でありますから、一応道路局長の意見を聞いておきたいと思うのですが、日本道路公団のやつておる路線が相当たくさんございます。全体的には大体採算がとれておる、こういうような話でありますが、個々には、採算のとれないもの、あるいは相当の利益の出てるものがあるわけでありますが、これを何とかプール制にしてやつていこうという考え方もぼちぼち出始めておる、こういうように聞いております。これはい

○襄輪政府委員 一般有料道路のブル制については、数年前から検討したことがございます。例を言いますと、青森の有料道路と鹿兒島の有料道路と一緒にブルすることが、利用者の料金で償還しておる有料道路としてはたして妥当かどうかかというような意見が非常に強かったと存じております。ただ、この問題につきましては、私どものほうで、道路審議会に料金部会を設けてまして、料金のあり方の問題、あわせましてこういうもののブルの問題を検討していただいております次第でございます。実は、いま言いました鹿兒島と青森の一般有料をブルにするということになりますと、非常に奇異な感じも出るわけでございます。

同じ地域の中で関連しておるものをプールにするということは、常識的に考えてもあまり無理はないのじゃないか。たとえば、同じ地域で相互につながっておる道路が、一方が早く有料道路とされたから無料になり、あとから建設されるものが償還がとれないから有料で残るということも非常で

矛盾がございますので、その辺をあわせまして
プール制の問題は検討したい、かように思つてお
ります。

○石川委員 きょうは一応御意見を伺つて、
あとでまたいろいろ検討する機会を得たいと思つ
ております。

時間がありませんから、私の質問はきょうはとりあえずこれで終わります。

○加藤委員長 唐橋東君。

○唐橋委員 私、自動車道路の開築に伴つて都道府県と道路公団が用地取得事務を契約している事項について質問するわけでございます。内容等は省略いたしますが、ともかく四十二年度において、六月以降都道府県と道路公団が、用地取得までは府県が責任を持つという契約をしておるわけで

ございますが、この根拠法令を見てみますと、自治法には全然根拠がございせん。したがって、これに對して自治省の行政局長が、私法のもとと考へます、こういうことでございまして、その根拠になつておりますのは、道路公団の業務方法書という道路公団規程第十二号の十六条があるだけではないか、こういうふうに考へられて、この点については非常に自治法の精神に違反する、こういうような点が考へられるのであります、これについては地方行政委員会の中で議論もしておりますので省略して、ここでお聞きしたいのは、この場合の道路公団と地方自治体の金のやりとりの方法なんです、といふのは、具体的な例をあげてみますと、福島県の例をあげてみて、昭和四十二年度は公団からいって公団のは六百三十三万五千円だ、これはあとで公団のほうからひとつお答え願ひたいのですが、それに対して福島県の四十二年度の人件費は四千六百八十四万二千円、こういうことなんです。その内容を聞いてみますと、これは五年間なら五年間のうちに、これは三割として事務費を上げるのです、それでは不足でしょう、不足なのはそのままにしておいてください、三年目くらいに今度は工事費がよいことになるから三割だ、非常によいにくいのです、そのときには返さなくてもいいことなんです、こういうような方式でやっておることなんです、す。そうしますと自治法違反になつてくるのです。御承知のように、地方自治法には必ずその問題が明確に規定されております。これは私から申し上げるまでもないと思うのですが、自治法の二百八条には、会計年度及びその独立の原則が載つております。年度は年度で収支決算しない、それから地方財政法の第十九条では、国庫から出す金は必ず時期におくれないように出さない、こういうことになつておるわけですね、もしそれがいふまに申し上げましたような継続費であるとするならば、これは継続事業として認定を受けて、必ず地方議會に、こういう継続事業なんですという年次計画書を出さなければならぬ。そういうこと

もやつていない。こういうような地方自治法違反を、しかも地方財政法で明確な常識で考へておつても、それはがまんしない、来年度多少ふえるかもしれない、こういうようなことをやらせておく権限があるのかどうか、あるとすれば、どこにその法令の根拠があるのか、これをお伺ひしたいのです。

○養輪政府委員 ただいまのお話は、公団から県に高速道路の用地買収の委託をしております、これに伴ひまして生じます人件費について、実際にかつた金以下の金しか払つていない、それが次の年に払われるのは非常にけしからぬじゃないかというところかと思ひます。これにつきましては、われわれ、やはり、当該年度にどのくらいの用地の買収ができるか、これは用地の交渉も含めてのことでございます、そういうことで、事前に四十二年なら四十二年、四十三年なら四十三年で県にこのくらいの買収の委託をしたい、それについて用地の費用はこのくらい、それに伴ひます事務費はこのくらいというところで、お互ひの合議の上、そういうような委託の契約を結ぶのが至当だと思ひます。いま先生のおっしゃつておりますようなことはこれはこれだけではないから、あとは県で来年の分を立てかえておけといううなことは、今後いたさないつもりでございます。

○唐橋委員 局長、あなたのほうでしておらないと言ふ、それは明確ですね。たとへば清算までは多少のあれですが、おおよそその年次の事務費に見合うものがその年にいくということになつてゐるのですか。そこをひとつ……

○養輪政府委員 實際に福島県の公団の契約がどうなつて、いま先生のおっしゃいました、これだけ金がかかっている、それだけのものがその契約で払われているのか払われていないか、実は契約書がございせんものではつきりしたことは言えませんが、道路公団が県に委託をする場合には、そういうような県で立てかえてもらうという趣旨でやらせることはしたくないと思ひます。また、今後

その方針で、必ず必要な経費というものは委託の契約をする前に両者の合議の上で費用をきめていきたいというように考へている次第でございます。

○唐橋委員 あなたのほうで一応見て、それからこのように各府県ごとに契約させて、第十条——県によつては条文が二、三違ふのがあります、が、十条には「乙は用地事務を完了したときは、遅滞なく完了通知書を甲に提出して清算する。」といふことだけであつて、年度ごとの会計といふのは全然うたつてないのです。事實、公団関係から聞いてください。六百三十三万しかいふてないのです。そして県議會の中でも明白にこの数字は出てきているのですから。だとするならば、これは完全に地方自治法のいま申し上げました条文の違反になるということを私は言ひたいのです。もう一度御答弁願ひます。

○養輪政府委員 これにつきましては、四十二年で協定契約を見ますと、大體用地の補償費として一億、これに要する経費として六百五十万といふことでございまして、その後この用地の問題は御承知のように非常に困難な事情もございまして、さらに六百五十万よりいかに少なくなつておるといふことではないと思ひます。その点につきましては、今後よく調べて善処したいと思ひます。

○唐橋委員 まだそれが年度の決算期になつていませんから、多少の出入りはいいと思ひます。しかし、調べた上において、それを払ふことはやめるのですか、やらないのですか。

○養輪政府委員 これは要するに、県にいろいろ協力してもらひました中には、当然用地の買収がまず主体で、用地の買収のために御協力願つておるわけでございます。その用地の買収のためにほんとうに必要な経費をどう見るかの問題もあらうかと思ひます。そのほかに、県がいろいろ一般の広報的な意味で高速道路に關するその他の事業を含めましてやる場合もございします。その辺はどのくらいこれに必要か、県とよく打ち合はせて、県に持ち出しのないように私たちはしていきたいと思ひます。

○唐橋委員 その趣旨で大體了解できましたが、こういう状態になつてゐるのです。福島県の場合、高速道路対策室というものを設置して、室長以下三十名、地方対策室に二十五名、計五十五名が専門にかかつてゐる。旅費もあるし、もちろん俸給をもらつてゐる。そういうものがいわば公団から来る費用によるものなんですよというふうにとつて、入つてゐる五十五名の職員は、局長もずいぶん頭を痛めたでしょうが、あつた混乱の中に昼夜健闘してゐますよ。その旅費、人件費、すべて県で出している。六百五十万の予算のうち六百三十三万しかいふてない、どうですかといふことが県議會で問題になりましたら、これは来年来るのですよと言ふ。来年どのくらい来るのですかと問つたら、きのうの県議會の答弁なんです、大體五百五十万、もっと多くしたいと思ひますと答へてゐる。それではたいへんじゃないか、自己負担が多いじゃないかといつたら、これは五年なら五年、七年なら七年の間に清算する、こういう答弁をしてゐるのです。だからこれは地方自治法の違反になる。継続費ならば継続費としての方法をとらなければならぬ。

しかも、さらにはつきりお聞きしてゐるのです。県の総務部長は、地方自治法違反ではないかと聞かれましたら——大臣よく聞いてください。地方自治法違反でないかと聞かれましたら、はつきりこういうことを答へてゐる。大蔵省と建設省と自治省が覚え書きで協定しました。その覚え書きの内容は、いまのように少し年度の出入りはあるけれども、總體的には地方自治体に迷惑はかけないのだ、こういう覚え書きというか、申し合はせをしました、ですから地方自治法違反でないのです、こういう答弁です。これははつきりしてゐます。そういう申し合はせ事項なり覚え書き事項がある、県の責任ある総務部長は議會で答弁してゐますから、私もあると思ひます。あつたら出してみてください。もしあつたとしたならば、いまの地方自治法違反ですよ。

す。県の総務部長は、地方自治法違反ではないかと聞かれましたら——大臣よく聞いてください。地方自治法違反でないかと聞かれましたら、はつきりこういうことを答へてゐる。大蔵省と建設省と自治省が覚え書きで協定しました。その覚え書きの内容は、いまのように少し年度の出入りはあるけれども、總體的には地方自治体に迷惑はかけないのだ、こういう覚え書きというか、申し合はせをしました、ですから地方自治法違反でないのです、こういう答弁です。これははつきりしてゐます。そういう申し合はせ事項なり覚え書き事項がある、県の責任ある総務部長は議會で答弁してゐますから、私もあると思ひます。あつたら出してみてください。もしあつたとしたならば、いまの地方自治法違反ですよ。

○養輪政府委員 私は、そういう覚え書きについては書いたものがあるのを見ておりません。ただ大蔵、自治、建設で、高速道路につきましてもそのうでございしますが、一般の国道のバイパスについてもやはり県に用地の買収を委託する場合がございます。そういう場合には、用地費がどのくらいに對して事務費がどのくらい要るかという点を一応積算いたしまして、それを基準として用地買収の委託契約をしておるのでございます。普通の場合には、用地の買収の金額に應じましてそれだけ事務費がかかってくるわけでございますので、用地がどのくらいできたからどのくらいの事務費がかかったのだなということを出しておるわけでございます。福島の場合は、用地の買収の始まる前に、実際の用地買収費を支払う前のいろいろのトランプで相当の金がかかっていることは確かだと思ひます。その点はほかの地区の用地の買収の委託契約と多少事情が異なっております。そういう点につきましては、用地の買収費が伴わなくても、買収の準備の金でございまして、これについては道路公団と県と折衝させまして一定の金を払っていきたいと考えております。

○唐橋委員 局長はわかっています、国会だからそういう答弁をしているのだらうと思うのですが、ね。契約を結んで用地取得事務に入りますと、入る順序はこうでございまして、あの契約書のうしろには手順が全部書かれています。すると、その手順のとおりに行っても、どんなうまうまいったって用地買収までは一年以上はかかります。あの契約を結んで、あの契約書のうしろにある事務手続に入ったときから用地買収事務でしよう。

【委員長退席、丹羽(喬)委員長代理着席】それは用地買収事務なんです。そうしたら、用地買収がきまらなければその事務費は出ないというの、それはおかしいですよ。だから、年を越せば必ず地方自治法違反になる、こういう契約を結ばせておく根拠を聞いておるのです。根拠があるのですか。地方自治法違反の契約を結ばせて、清算

は完了しないうちに——清算しないのですよ。地方自治体は年度年度清算ですよ。他方、契約条項の第十條には、用地事務が完了したときにはじめて清算しますという契約をあなたのはの指導で結ばせているのですよ。そうして、いま申しましたように、知りませんというが、必ず調べて資料を出してください。申し合わせ書なり覚え書きなり、ありますというふうな福島県の総務部長は答えておるのです。なかつたら、福島県の総務部長がうそを言っていることです。うそはおっしゃらないと思ひます。その資料だけは要求します。

○養輪政府委員 いまの大蔵と自治と私のほうとの申し合わせ、これは申し合わせでございまして、私も、はっきりした覚え書きというふうな、そういう趣旨のものは見ておりませんが、その内容につきましましては……

○唐橋委員 それはいい。さっきの答弁と同じ答弁だと思ひます。打ち合わせをしたのですか。そういうことを聞いておりませんか。わかると人に答弁させてください。聞いておりませんという答弁は要りません。

○養輪政府委員 大蔵と自治と建設で用地先行についてこういう扱いにしようといううな申し合わせはいたしております。

○唐橋委員 それじゃその申し合わせの内容を文書で出してみてください。

○養輪政府委員 提出いたします。

○唐橋委員 その申し合わせの内容が、地方自治法のさっき申し上げました条項に違反する。それは福島県の総務部長の答弁を私は受けて、年度ごとはに清算しない——清算ということばにはあるいはなっていないかもしれないけれども、少なくとも用地買収完了のときにやる、そして用地買収完了は、これは大体あなた方が言っているように、インターチェンジとインターチェンジの間が一区切りだとすれば、これは一年くらいです。そうすればあのような契約を結ばせておくこと、このことがあなたたちの一つの権限として根拠はどうなんですかということをはっきりお聞きしたい。

い。どこに根拠があるのですか。

○養輪政府委員 最後に用地買収が終わってから清算するというのは、やはり一つの委託の事務が終つたときの清算のことをいっていると思ひます。いま先生のおっしゃっているのは、そういう清算のことじゃないと思ひます。用地買収を進めるために福島県の場合非常にトランプがありまして、まず用地を払う前に非常に金がかつたんだ、そういうものはその年払え、その次の年は用地の補償が十億あつても、そのときはほとんど話がついてるんだから、そんな事務費は要らぬことだし、その分を要つたときに払えということだと思ひます。そういう意味で、私たち、いま全部事業が終わらなければ金を払わないということとはしたくないと思ひます。やはり必要な金につぎましては、県とよく協議をしたあと、金額をきめて払うように指導したいと思ひます。

○唐橋委員 それじゃ、わかりました。この条文の解釈、局長の解釈のとおりにも理解します。ですから、今度は年次ごとのこのうな超過負担が出た場合は、やはりそれについては最後の清算は別として、年次ごとの清算をしますね。

○養輪政府委員 これにつきましましては、やはり三年から三年かかるといふ中で事務費は各年度でどういうように配分するか、こういうことによつて当初県と協議して払つていけば、そういううな矛盾が出てこないと思ひます。そういうことに今後指導したいと思ひます。

○唐橋委員 そうしますと、地方自治法の継続費になるわけですか。そういう計画になれば、地方自治法の中の——読み上げるまでもございせん、二百十二條に該当する経費になりますね。

○養輪政府委員 地方自治法の問題、ちよつとはつきりいたしません、うちの道路公団の予算もやはり単年度でございまして、やはり長期的な考えをもつてその年の契約ということにならうかと思ひます。

○唐橋委員 その年の契約だと、いまのうに、事情によつて——福島県は福島県で苦勞し

ているのでしよう。その苦勞は私は認めます。しかし、片方が六百万程度のうち、片方は三千万だ、こういうことをそのまま放置はできません。それをもしいまのような説明で越せということになれば、くだいようだけれども、問題になってくるのです。そうだとすれば、継続費というこの二百十二條の取り扱いにしなければならぬ。自治省いかがでしよう。これは二百十二條の費用になりませんか。いまのような三省の打ち合わせの結果、年度ごとはやらないんだ、五年間なら五年間の事業計画の中で清算するんだ、そうして現実にこのうな問題が起きてきた、その場合に、これも年度ごとに清算しないでも決算しようとしておる。そうしていま局長の答弁でいえば、当然これはこの契約にもあるとおり、最後に清算事務なんだから、年度ごとにやるといふ理解をした上において、そうしたならば継続費でしよう。継続費になれば、必ず地方議会に継続費の取り扱いとして継続費報告書を出さなければならぬのですよ。

○林説明員 少し遅参いたしました、ちよつとわからないのでございしますが、違つておりましたらまた重ねて御説明申し上げますが、まず、いま話題になつております覚え書きというものでございまして、この覚え書きというものは、要するに、自治省と大蔵省と建設省の間で、この土地の買収を県に委託する場合に、最終的に県の持ち出しがないようにするんだぞというのを確認したものだと思ひます。ですから、それは単年度にやらないと違法になるか、あるいはまたまとめてやることのできるかということは、その覚え書きの場合はおそらく考慮されておらないで、要するに、持ち出しがないようにしてくれというのを自治省は言ったと思ひますし、大蔵も建設省も、持ち出して県に迷惑をかけるようなことはいたしませんという趣旨のことをお約束になったのではないかと、実はこれは財政当局でやりましたので、私は行政局でございましてその覚え書きはまだ見ておりませんが、伺つたところでは、おそらくそういう

いるのですが、これに対してひとつできるだけ早くなれ防止という問題を含めながら交通を確保していただかなければ、あの陸の孤島は全く悲鳴を上げてしまうという問題がある。詳しい状況やその他は申し上げませんが、御想像いただけるだろうと思います。この只見線の早期開通に対して御答弁をお願いしたい。

○養輪政府委員 国鉄の只見線の降雪による不通につきましては、これは鉄道は鉄道として除雪の対策を講じておられると思います。ただ、やはり奥地になりますと、鉄道と、もう一つの交通機関であります道路についての問題になるかと思ひます。

ちよつといふ記憶がございせんので、これが除雪の対象路線に入っておるかどうかと思ひますが、道路の除雪につきましては、やはりそういう陸の孤島のないような形をせむとすべきだと思ひます。ただ、除雪の問題になりますと、道路の改良されていなくて、除雪の問題になりますと、非常な山の中へ入ると危険を伴つてまいります。そのため、一例をあげますと、米沢から新潟へ行きます百十三号につきましても、鉄道はとまっています、道路も通したいのでございすけれども、非常に改良されていない、ブルなんか持っていて、非常になだれの危険が多くて除雪ができないなんというところもございまして、やはり道路の危険なところの改良をし、除雪の路線の延長をはかつて、冬の降雪でも孤立しないような方策をとつていきたいと思ひます。それに伴つて、この五カ年計画の改定につきましても、除雪の路線の延長を極力拡大していく所存でございす。

○唐橋委員 大体お答えは気持ちとしてはわかります。そして現在だけだけの施策があつた豪雪地帯になされているかという点も、私は実情はわかるわけでありす。いま申されたような国道の除雪というのは、鉄道よりもっと困難です。しかもあそこは認定路線になつていないと思ひますが、あそこは国道ですから、川口一只見間が特にひどいと思ひます。それに対する除雪施設というものは、これは年次計画的に十分御考慮願ひたい、こういう希望なんです。要は、冬季間になつてくれば、この只見線は鉄道のほうがやはり除雪がやりやすいのです。そのために、唯一の路線が鉄道路線になつてゐる。その鉄道路線がもう一月以上も今度は運休になる。きょうは国鉄関係の人はおいでになつていないと思ひますが、これは十分御検討願つて、あの豪雪地帯の交通確保に最善のものを立てていただきたい、こういうことを要望します。

それからも一つ、あとで道路局長のほうで国鉄のほうの事情等を十分お聞き願つた中で対策を立てていただきたし、特に大臣のほうからそういう点の実情調査をひとつやつていただくとつて、川口一只見間の六つの駅が全部無人駅なんです。これは運輸省関係であるかもしれないが、この問題もいまのいわゆる道路交通安全と同時に十分御検討をお願いしたい、こういう中でちよつと中間にもう一つ駅ができてくれれば非常に幸いだということをごつて加えさせていただきます。もう一つは、こういうことが極端に出ております。といひますのは、降雪期とそれから融雪のとき道路の破損がものすごく多いこと、これは数字的に道路局長のほうではいろいろな資料をお持ちだろつと思ひますが、特に交通量の増大に伴う国道——もちろん、地方道はなおそうなんです、国道でさえ、車両の運行が数が多くなつたために破損がはなはだし。しかしそれに対する対策はどうかというところ、そういう奥地ですから、舗装率がまた低い、改良率もまた低い、そのために、融雪と同時に急速に砂利の補充ですが、それが必要なんですが、その一時的に必要ななつてくる砂利の準備というものができていない。この点はどつていう計画の中になつてゐるか。

○養輪政府委員 だいたひのお話しの、降雪、特に融雪の時期については、路盤が非常に水を含んでやわらかくなつておる關係で、車が多くなると非常に道路がいたみやすいということは事実だと思ひます。ことに砂利道の場合、道路がこわされる率が非常に多いと思ひます。これについては、いまの制度では、砂利道の維持についてはおのおの道路の管理者で実施してもらつてゐることになつております。実は、福島もそうですが、雪の多い県につきましては、やはり融雪時の道路補修というのは一番大きな一年間を通じての補修費の大部分といひます。かなり大きなものをそのときに出すという形になつておると思ひます。福島県の場合にいまのお話の砂利の集積ができてゐるかできてないか、ちよつとつまびらかでございせんがこの点はよく道路管理者にも伝えまして、融雪のときに早く道路の修繕をするということが、年間の維持費を一番安くする方法でございすので、そういう点よく県のほうに指導したいと思ひます。

○唐橋委員 これで私の質問を終わりますが、特にその具体的な例をあげます。これも国道ですけれども、実情調査とともにいまの対策を望みたい部分は、国道宇都宮—米沢線、その中で一番会津の中心になつておるものは——会津には会津若松市と喜多方市がございすが、その中間がまだ改良済みでないのです。それは日橋川改修という大きな工事でこちらのほうが非常な金を食つてゐるために、あつたつた二十キロ程度の二つの市の間の道が全部舗装になつてゐない。その冬期間の交通というものは全くもうみじめなものです。朝、若松を出て、午後の三時ごろ着かなければならない。それは何かというところ、道路が悪い。両側に雪があらふから、ちよつと車の運行がとまると全部がとまつてしまふ。あそこは会津の経済の中心地であり、しかも短距離間の問題でありますので、それにもう融雪期に入りましてから、この補修というものは早急な対策を要望したいのでございすが、それに対する局長の答弁をお願いして、私の質問は終わりたいと思ひます。

○養輪政府委員 国道宇都宮—米沢線の会津若松—喜多方間、この間の一部改良が残つており、舗装されていないことは承知してあります。いろいろ日橋川のお話も出ましたが、私のほうとすれば、別に日橋川の改修とは關係なく道路の改修費をつけれられると考えておるわけではございす。一部聞いておるものは、ルートについて多少の問題を聞いておるものでは、できるだけ早い機会に、この間も相当交通量の多いところでございますので、喜多方—会津若松は早く改修を促進してまいりたいと思ひます。

〔委員長退席、金丸(信)委員長代理着席〕
○金丸(信)委員長代理 北側義一君。
○北側委員 道路整備特別措置法の改正法律案に關連いたしまして、道路問題について四、五點お伺ひしたいと思ひます。

幹線自動車道の計画によりますと、昭和五十年までに約四千キロ、昭和六十年までに三十二路線、約七千六百キロ、このようになつております。この建設費であります、考へてみますと、諸外国と比べますと、東名高速にいたしましてそのコストが非常に高くなつております。そういう面で心配いたしますのは、用地買収にいたしまして、これからますます高くなつてくるような傾向が示されておるわけですが、また、工事費にしまして、人件費にしまして非常に高くなつてゐる。そして、現在の工法でいいますと、どうしても一キロに対して約十億圓、これ以上どうしても見積もらなければならぬのじゃないか、このように考へておるわけですが、これから建設する高速道路に対して、そのコストが高いためにその計画がスローダウンしたり、また、割り高な使用料がとられたり、また償還期限、これらが延長になる、このようなことはないかどうか、また、これに対する何らかの対策があるようでしたら、お答えいただきたいと思ひます。

○養輪政府委員 だいたひの高速度道路の単価の点でございすが、これは御承知のように、名神があの当時キロ当たり約六億七千万くらいかつておりました。東名高速はキロ当たり約十億がかつておるといふわけがございす。実は一昨年、四十一年の七月にいわゆる幹線自動車道の中の東北、中

にもならないということなんです。そういう点を私は心配をいたしているのです。

次に移りますが、御存じのとおり、わが国の産業の発展によりまして、自動車の保有台数というのが昨年もう一千万台をこえております。それで、年間約二百万台の増加、このように見られておるわけです。そうして、この車の増加に比例するところの道路整備、これができておらないのが実情でございまして、特にそれも大都市、こういうところになりますと、非常なふくそうを招いておるわけです。そこで、常に私も考えますことは、特に二車線なんかで都市と都市を結ぶ、そういう間の幹線道路、これについてはバスが必ず通っているわけなんです。主要都市と都市の間を結ぶバスですね。特に二車線の場合、そういうバスストップがあると、ストップして乗客が乗ったりおりたりしている間、追いつきかきかない、そういう面で、道路の機能もバスが非常に低下しておる、これが実情であります。そういう点で、少なくとも主要都市間を結ぶ主要道路においては、バスの停車帯というものをつくらなければ、ますます混雑する、ふくそうが激しくなってくる、これが実情ではなからうか、このように思うわけですが、その点、何らかの対策はないのでしょうか。

○養輪政府委員 ただいまのお話は、バスストップを設置しろという御趣旨かと思えます。私も、二車線の道路について、特にバスがとまると車がみんなとまってしまう、車が込んでいるときは対向車線に入れないということになると思います。こういうところについてバスストップをつくってこれという要望が強く出ております。これについては、実はいまの交通安全施設の三カ年計画でも一部見えておるのでございします。何ぶん交通安全施設の三カ年計画の中では、人の事故を防ぐということがまず主体になってまいります。こういうような車の流れをよくするといふような施設については、非常におくれております。実は今後こういうものをどう扱うかでございますが、やはり交通安全施設の事業を四十四年以降どうするかとい

う問題ともからみまして、こういうものは今後検討したいと思えます。できるだけこういうものはふやすような形で私たちは検討したいと思えます。その際に、道路公団がやるものと、新しくつくった道路に四車線の道路とバイパスを新設する場合とございしますが、そういう場合には、やはり利用するバス会社にあらかじめつくっておいてもらうというようにことを考えております。

○北側委員 私も全く同感なんです。結局、これから新設する道路につきましては、少なくともバスストップをつくる、バスがストップするようなそういう地帯をつくる、でなければ、これから車両はますますふえていく一方ですから、それが一番望ましいじゃないか、このように私も考えているわけです。

いまお話のありましたとおり、交通安全対策事業、これは本年度で最後になるわけですが、おそらくこれから交通事故死——事故死は、統計を見ますとなるほど減っておるわけです。しかし、事故件数はふえておる。これはやはり車両の増加、これが件数をふやし、また、安全対策事業、これが実を結んで死者を減らした、このように私は見えておるわけです。やはりこれも来年度から続けていかねばならないことであろうと思うのですが、その点どのようにお考えなんでしょうか。

○養輪政府委員 現行の交通安全施設等の整備事業というものが四十三年度で終わります。四十四年以降どうするか、いま検討しておりますが、私も事務的に考えますと、ことし四十三年度中には横断歩道の整備はかなりできていると思います。今後やはり交通事故を減らすということになりますと、欧米と日本との交通事故の実態が非常に違っています。いままでは日本は歩行者の事故が多

いというところで、歩行者対策を非常に優先的に取り上げてきたのでございしますが、やはり交通事故の類型もだんだん西欧型に近づきまして、車自身の事故も非常に多くなっております。こういうものにつぎまして、やはり道路を根本的に改良することが根本的な対策かと思えますが、やはりまだ

まだいま安全施設として不足しておりますのが、ただいま言いましたバスストップのほかにも、歩道、自転車の通行帯、こういうものと交差点の改良、こういうものにかなり力を入れていきたいというように現在のところ考えております。

○北側委員 ただいま言われた、なるほどそのほかにいろいろ交通安全対策でやらなければいけない事業があるわけですね。その中でも、最近話題になっておりますのは、いまお話の出されました自転車の交通事故、これが非常に多いわけです。聞くとところによりますと、年間約二千人の死者を出したのが自転車の交通事故である、このように聞いているわけですが、そういう点、第三の道といわれるこの自転車道ですね、このことについては建設省のほうでも考えておられる、このように私はお聞きしておるわけです。昨年も、この問題につきましては、ちょうど道路整備の法案がかかりましたときに私はお話し申し上げたわけでありすが、具体的にどのようには進めておられるのでしょうか。

○養輪政府委員 自転車道のお話につきましては、これはやはり二つ種類があるかと思えます。といいますのは、現在の一般道路の中で、これは一番ひどいのが車と自転車、歩行者、みんなこ然然一体と通っておるというふうなものがありすが、やはりそういう道路を、人と自転車と車と分けて別の通行帯をつくるということがまず第一だと思えます。いま申しましたものについては、今後の国道のバイパスその他につきましては、路肩を広くとるか、そういうような方法によりまして通行帯を設けていくように指導しております。

もう一つの方法は、やはり自転車の専用の道路ということがあろうかと思えます。これはやはり青年のレクリエーションも兼ねました体位の向上のために、自転車の専用道路というふうな要望も非常に強いのでございします。これにつきましては、現在の道路法では自転車の専用道路の制度はございしますが、自転車の専用道路の制度はござい

ません。将来こういうものが必要になってくるならば、やはり道路法の中にはつきりとそういうふうに自転車の専用道路というものを設けるように検討したいと思っております。

○北側委員 委員長のほうから、時間を早くやっていただきたいということでありますので、簡単にやってみようかと思えます。

次に、大臣にお尋ねしたいのですが、きょう十五日は第二回の万博デーで、現地では立柱祭が行なわれておるわけでありすが、このアジアにおきましては最初の平和の祭典ともいわれる万博は、どうしても日本の名譽にかけてもやはり成功しなければならぬ、このように私は考えておるわけです。この関連事業といたしまして、建設省関係で道路整備等、約四千億の事業費があるわけでありすが、まず最初に、大臣がどのようなお気持ちでこの事業に取り組んでおられるか、それをひとつお聞きしたいと思います。

○保利国務大臣 お話しのうちに、万国博覧会が二年後に持たれるわけでありすが、これは全く平和の祭典といえますが、国際的行事をこの日本で開くことができるわけでございますから、今日の日本の国力をよく世界に理解していただくためにも、また、日本国民がいかに平和を追求しておるかというのを理解していただくために絶好の機会でもあるので、どうしても成功させるつもりでなければならぬということで、各方面の御協力をいただいておりますが、政府といたしましては、この万国博覧会は当面も最優先の扱いをしまして、支障なく開催をいたしたいと思っております。私も、今年初頭、いかがであらうかという懸念も持ちまして現地へ参りました。御指摘のように、建設行政の分野でかなりの任務を帯びておる面もございしますから、これらに手違いが生ずるようなことのないようにというおもんばかりから出かけてまいりました。大阪府、市、兵庫県、神戸、いずれも地元におきましても非常なお力と御協力をいただいておりますから、これはもう必ず支障なく盛大に行なわれることを確信いたして

おるような次第で、努力をいたしてまいります。

○北側委員 大臣のかたい御決意をお聞きしまして、非常に安堵いたしましたわけでありますが、私の非常に心配いたしますことは、いよいよ七月から、外国の展示館、これらの建設も始まるわけですから、あの周辺を見ますと、この資材の搬入道路、これらが実際の問題としてはまだ解決されておらない、これが実態ではなからうかと思うのです。そういう点、資材の搬入道路及び観客の輸送、これはこれから二年先のことになるわけでありますが、何といひましても、相当数の資材があの中へ送り込まれるわけです。私も大阪で暮らしておりますので、大阪の事情というものは常にわかっておりますので、そういう点が私としてはいま一番心配いたしておるわけです。その点どうでしょう。資材の搬入道路について現状はどうなっておりますのか、また、一体どれくらいの資材がここに持ち込まれるのか、こういう点につきましてお答えいただきたいと思います。

○養輪政府委員 ただいまのお話の資材の搬入道路については、実は私たち、四十三年度中には、おそくとも北側のほうの国道百七十一号から入る地方道及び中央環状から、東側からいまの会場の中に入る道路、名神高速も一部あそこへおられるような形を考えております。そういうように、四十三年の万博内の工事に支障のないように考えております。

いま、どのくらいの資材を運ぶかということにつきましましては、ちょっと私資料を持ち合わせておりません。

○北側委員 私の調べたところによりますと、日本通運では、会場へ貨物輸送量が約二百二十万トン、これは砂利砕石を除いておるわけですが、また万博協会は、バスン車で換算して約五十万台、このように見ておるわけです。そうしますと、このいわゆる資材搬入道路、また、お客の輸送道路の工事、これを一挙に相当ビッチを上げなければいけないのじゃないかと思うのです。何といひましてもあと二年先です。そういう点で心配いたし

ますことは、そういうような急ピッチで工事を始めますと、どうしても付近の住民に対して非常に迷惑をかけるような事例も私は起こってくるのではないかと思うのです。現に、現在吹田の方面ではダンブが一日にも千台近く通って、そしてどろを落とすとして、相当の千のニュータウンの人たちに迷惑をかけておる、こういう事情なんです。万博があることはすでに早くからきまつておるわけです。四十二年度から関連公共事業に対しての予算はきめられておる、こういうように私聞いております。そういう点から非常に心配してこれをお聞きするわけでありますが、この四十二年度の関連予算の道路関係、現在の現在までのいわゆる償却といひましようか、予算額に対して何%の——四十二年度はまだ終わっておりませんで、この三月までおるわけですが、現在までどれくらい消化しているか、それをお聞きしたいのです。

○養輪政府委員 四十二年度につきましては、百三十九億ばかり道路事業は万博関連について実施しております。まだはっきりした統計は私のところにはございませんが、実は進捗は非常にいいと思っております。こういう機会に言うのもどうかと思ひますが、用地その他についてはかなり府その他の先行買収等の協力を得てやっておりますので、用地のまとまっておりますところについては、金はほとんど残るということもございません。

○北側委員 そこで、いま当局もあまり詳しくはつかんでおられないようですが、そこら私に姿勢として非常に問題じゃないかと思うのです。やはりいま、大臣も言われましたとおり、非常に大事な事業でございますので……。

○保利国務大臣 あるのです。ここに持つておらないということですが。

○北側委員 あるんだつたらけつこうでございすが、ここで私、先ほど申し上げましたとおり、お願いしたいことは、そのような搬入道路、またこれから道路工事はもうビッチをあげて行なわれます。それについていろんな住民に対する迷惑、こういうものはできるだけ避けてやるような考

慮、これがぜひとも必要だと思つたのです。私もこのところへいろいろな問題について吹田方面では陳情がきておるわけです。そういう点、特にお願いしたいと思つたのです。大臣も出られるようですから、けつこうです。

時間もあまりありませんから、次の問題に移つてまいります。

特にここでお願ひしたいことは、大阪市の市内、これは東京に比しますと非常に道路が悪いわけですが、と申しますのは、大阪市として、現在交通がふくそういたしますので、四十三年度中に路面電車と地下鉄に地下鉄にしよう、こういうふうになつておるわけです。ところが、その路面電車をとったあと道路、これはとにかくでこばこで、全くひどいのです。東京ではこういう実態は見えないわけなんです。大阪へ行くと、とたんに閉止した面の道路が非常に悪い。そういう面では、これはやはり大阪市においてそういう財源その他がないのでそのようになつておるのではないかとこのように思つたわけです。考えてみますと、これはあくまでも交通の麻痺、交通のふくそう、これをなくすために路面電車を地下に入れるわけですが、地下に入れますと、敷石とかレール、これらをとりましますと、そこは新しい、いわゆる舗装と何ら変わりないような工事をなさなければ、その上だけすつとやつたのでは、必ず段がでるのです。そういう点で、これは万博を控えて、やはり大阪市内の道路面の整備、特にこの路面電車の軌道あとの整備、これらについては、やはり国のほうからそれ相当の考え方をやつてやらなければいけないのじゃないか、このように私は思つたわけですが、その舗装の新設、それにつきましましては、やはり新設に値するような補助をしてあげるのが私は至当ではないかと思つたのです。その点どうでしょう。

○養輪政府委員 大阪の地下鉄の撤去あとの軌道敷の路面補修かと思ひます。これにつきましましては、いま四十三年度の事業費の配分の中で、できるだけ大阪に力を入れて事業費の配分を考えてい

きたいと思つております。

○北側委員 補助率のほうは現在どうなつておるのですか。

○養輪政府委員 これは舗装の補修という形で、二分の一の補助率でございます。

○北側委員 そういう点、私お願ひしたいのは、やはり二分の一ですと、新設の舗装に入らないわけですね。新設の舗装になりますと三分の二、こうなつておるわけですが、やはりそれだけのものを与えなければ完全な舗装はできないのじゃないかと思ひますので、どうしてもあのような醜い道路ができるのじゃないかと思つたのです。その点ひとつお願ひしたいと思つたのです。

それから最後に、阪神高速道路公団の方もお見えのようですから、二、三点についてお尋ねしたいと思ひます。

まず、これはよく御存じのとおり、阪神高速の三号分岐線の問題であります。この問題につきましましては、わずか五・五キロの間に約十八カ所の学校施設があつて、これは三十八年、河野建設大臣の当時におきまして、河野さんから、これはもう近代的な高速道路としては不適格である、このように言われたわけですが、そうしてまた、昨年度は、参議院の建設委員会におきまして、西村前建設大臣が、地元の話合いがまとまらなければ事業に着手いたさない、会議録を読みますと、このように答弁なさつておられるわけです。その後の状況はどうなつておるのでしょうか。

○樺山参考人 お答えいたします。

この問題は、ただいまお話しがございましたように、過去長い間いろいろいきさつがございました。それを申し上げますと、いへん時間がかりますので、その際の様子だけ申し上げたいと思ひます。

先ほどからお話が出ておりますように、万博がちょうど二年後に迫つてまいりましたので、私どもといたしましては、早急に地元とお話し合いをいたしまして、ぜひ御了解をいただいた上で工事を進めたいということを考えております。それで、

いまでも私どものほうといたしまして、公害を防ぎますためにいろいろくふうをしましてまいりました。地元の方々ともいろいろお話をしましてまいりました。しかしながら、残念なことに平行線であり、まだまいってまいりまして、期日も切迫してまいりましたので、私どもといたしまして、何とか地元の方々の御納得を得るような線を考えていきたいという事で、慎重に検討を重ねましたが、最近に至りましては、ほぼ私どもの線の輪郭がまとまってきたと申します。御指摘がございまして、道路の構造の面におきまして、普通私どもの道路は地盤高よりも約十メートルのところに道路をつくっておるわけでございまして、これをうんと高くいたしまして、周辺の学校の屋上よりも高いところを道路が通れるようにくふうをいたしたいということが一つでございまして、そうすることによりまして、騒音なりあるいは排気ガスの面におきまして、学校にはほとんど御迷惑がからないようになるのじゃないだろうかという考えが一つでございまして、それからいまだ一つは、三号分岐線が通りますのは、大部分が水路でございまして、この水路は、御承知と思ひますけれども、たいへんきたのうございまして、環境もそれほどよくないのでございまして、私どもが道路をつくりまして同時に、この水路を埋め立てましてこれを環境整備をいたしまして、と同時に、路架下につきましては、児童遊園地でありますとか、あるいは、要すれば駐車場等もつくりまして、地元の便益に供したいというふうな線を中心にして、来週でも地元の方々と話し合ひをいたしまして、早急に着手ができるようにつとめてまいりたい、このように考えておる次第でございまして、

○北側委員 お話承りましたが、問題は、この路線が決定したのは昭和四十一年の八月、このように

私は聞いておるわけです。そこで、この路線が決定されるまでに計画決定があったわけですね。そして、その段階でも、いわゆる地元住民また学校関係者、これらから非常に反対があった。また、この路線の選定というのについて、西村前建設大臣は、相当の無理があったという事を認めておられるわけです。その後、もちろん、公団側といましては、この路線の決定につきましては公団の責任でないかわかりませんが、話し合ひもなされたことと思いますが、いま万博を二年後に控えてこのような問題がまだに解決されずに、そして来週やつとそういう話し合ひをやっている、そこらに非常に役所としての高姿勢があるのではないかと、このように私は思うわけなんです。が、やはりもっと早くこの路線を、たとえば新路線を考えると、この問題は金の問題じゃないと思うのです。新路線を考えると、かいうことを、やはり万博も控えてのことですから、考えなければいけない、このように私は思うわけです。そういう点非常におくれておったように思うのです。その点はどうかでしょうか。

○榊山参考人 おっしゃる通りに、この問題はだいたい前か問題がございまして、相当長い期間かかっておりますことは事実でございまして。その間、私どもといたしましては私どもなりに努力してきたつもりでございまして、御指摘のとおりおくれておりますことは、私どもの努力が足りないところだと考えております。

それから、路線の問題につきましては、路線の選定につきまして先ほども御指摘がございましたように、この路線は、大阪府が提案をなさいました。建設大臣がおきめになります都市計画に基づきまして私どもが仕事をやるようにという指示を受けてやります仕事でございまして。したがって、この問題につきましては、私から御答弁するのは、あるいは不適当かもしれませぬけれども、私どもがこの路線の意義を考えてみまされ、これ十分御承知と思ひますけれども、万博の路線といたしましてはほかにもいろいろ路線がござい

す。ございませぬけれども、万博の会場の近くにおきまして、大阪府の中央環状線と私どもの高速道路を結びます路線でございまして。したがって、私どもがこれからやつてまいります万博関連事業の中では一番重要な路線であると私どもも考えております。さらに、これも御承知のように、枚方のほうから国道一号線のバイパスといたしまして、守口市の八幡七番まで寝屋川バイパスを国の力で建設をしていただくことになっております。これも万博までにでき上がる予定でございまして。したがって、この寝屋川バイパスの膨大な交通量をどうしても私どものほうで迎えてまいらしてこれを取り入れ、あるいはまた、市内から外に出てまいります道路をそこで直結するといふ意味におきまして、非常に私は意味の深い道路であるといふふうに考えておまして、今後におきましては地元の方々と十分話し合ひをいたしまして、ひとつ早急に御了解方をいただきますように努力をいたしたいと思ひます。

○北側委員 もう時間が参りましたので、これで終わりますが、私の問題とするところは、なるほど、いま公団側のお話を聞いておりますと、無理からぬところもあると思ひますが、この問題はもともと昔にさかのぼって、やはりそういう問題が起きたときにもっと早くなき措置をしなかつたかという事でございまして、もうまぎわになって、こうでございませぬからといって、住民はやはり許さないのです。私といたしましては、そういう学校教育とか、また住民の福祉、これをこわしてまで建設には反対です。少し金はかかってもやはり他の新しいルートをさがしてやるべきである、このように私の意見を申し上げて、以上で終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○加藤委員長 次に、阿部昭吾君。

○阿部(昭)委員 それでは、保利大臣にお伺いしたいのでありますが、現在の道路整備五カ年計画、これは私ども、昭和六十年度を目ざして政府が持つておられる道路の長期構想の中の一環として現在の整備五カ年計画がある、こういうふう

に理解をするわけでありまして。そういう観点から考えてみますと、政府が持つておられる長期計画というものがはたして六十年までに達成可能なかどうか、私ども、四十三年度予算、これは現在の五カ年計画を受けた今年度における事業、こういうぐあいになるわけでありませぬけれども、これが予想外にきびしいという現状等を見ますと、五カ年計画というものがそのとおりに実施されるかどうか、こういう点についてたいへんに疑問を持たざるを得ないのであります。したがって、そういう面では、政府が持つておられる五カ年計画というものは、必ずやるといふものではなくて、単なる目安、目標、それに向かつて努力をしたいという程度のものなのかどうか、私ども疑問を感じるのがあります。そういう意味で、政府が持つておられる五カ年計画なり長期構想というものは、一体どの程度信用してよしいものなのかどうかという点についてまず聞きたいと思ひるのであります。

○保利国務大臣 この道路の立ちおくれといひますか、とにかく、これだけの国民の力からいへば、相当の投資をやつてきておるにもかかわらず、国力の伸びに追いつくことができなくて、そうしてウサギとカメの競走みたいなことになっておる。なるほど、長期の、十年、二十年の構想からいいますと、微々たるものでございませぬけれども、今日のわれわれ国民が負担し得る力からいいますと、六兆六千億、必ずしも少額でないわけでありませぬ。また、この財源調達の上からいいますと、もしばしば御指摘がございまして、容易でないものを覚えるわけでございませぬけれども、しかし、少なくともこの立ちおくれを幾らかでも縮めてまいりますためにはどうでもこうでもやらなければならぬ。それじゃ、ここにもう金を積んでおるのかという、そうじゃない。それはどこにも金があるわけじゃないから、ただ私ども、日本の財政の好転をひたすらこいねがうとともに、多少の財政上の無理をやつてもらつても六兆六千億はどうしても達成をはかりたいということ、ざつとばらんに申しまして、それ

上のことを申し上げることはちょっとできないと思います。

○阿部(昭)委員 この前の西村建設大臣も大体似たようなことをおっしゃっておるのであります。五カ年計画でありますから——六十年度を目ざす長期構想というのならば、これは私も、それに向かつてどうしても努力するんだということでも、わからぬわけではないのであります。五カ年計画というところになりますと、これは当面さしたたつての問題だと思ふのであります。当面さしたたつての問題の場合に、いま大臣の言われますように、容易じゃない、どうしてもこうしてもやらなきゃならぬので、もっと詰めたのだということなんでありましても、現実には四十三年度の予算に盛り込まれた道路事業費、こういうものに大臣は満足なさつていらつしやるのかどうか。容易でないで、何とか一歩でも二歩でも詰めた段階が今年度の事業費というふうに見るわけには——ちょっとことしの場合にはきびし過ぎたのではないか、こう思うのであります。

○保利國務大臣 来年度の予算の中における道路関係事業費は、私は非常に満足であります。

○阿部(昭)委員 不満でございますというふうに言われますと、ちょっと困るのであります。所管の責任を持っておられる大臣が、不満でございます、それでは不満を一体どうするのかというところになりますと、不満ではありますけれども、努力したが、しようがないのだ、そうすると、またもとに戻るのでありますけれども、計画とは一体何か、必ずやるといふものなのか、目標なのか、政府が示す長期計画あるいは年次計画、こういうものは必ずやるとするものだ、必ず実施をするものだ、私もこういう理解をしているのでありますけれども、それに比較して、いま大臣は、非常に不満です、こういうふうになつてくると、計画そのものに、私も信用していいのかわから、疑問を持たざるを得ないのであります。

画はどうしても達成しなければならぬ。しかし、財政を無視してそれをどうしようといったって、それはできるわけはない。ただ、時の財政にに応じて、年度間、非常によい伸び率事情になれば伸びる程度やむを得ない、不満であつても忍ばなければならぬ。しかし、しばしば申し上げますように、この種中長期計画は、後年度になるほど幅が広く盛られるというところは、財政当局も十分に理解をいたしておるべきでございます。それから、財源確保については容易ではないと存じますけれども、この五カ年計画だけはどうしても達成しなければならぬ、そうでなければこそ閣議決定もしなければならぬわけでございますから、閣議の決定をして、この五カ年計画の達成をはかるようにいふ努力をいたしておるわけでございます。そういうことであります。ただ、不満だということとは、おまえどう思つておるか、こうおっしゃるものから、決して満足しておるわけではございません、そういうことを申し上げておるので、他意はございません。

○阿部(昭)委員 そこで、今度の五カ年計画は、当初建設省が準備をいたしましたのは七兆三千億、これが六兆六千億に圧縮をされておるわけでありまが、建設省が当初準備なさつた七兆三千億もずっと積み重ねていって、昭和六十年度の段階には五十三兆の投資を行なうと、建設省当局が持つておる道路の長期構想、ビジョンというものを達成できる、こういうものだと思つておるものであります。しかし、今回のこの五カ年計画画それ自体も、建設省が当初準備なさつたものよりも圧縮をされる、今年度の部分も、大臣みずからが、たいへん不満ですと言わざるを得ない予算の不足、こういう状態からいって、大臣は、五十三兆を投資するといふこの建設省が持つておられる道路の長期計画をはたして達成できるというふうな、ほんとうに確信なさつていられるのかどうか、この点も伺つておきたい。

○保利國務大臣 五十三兆ということは、口で五十三兆でございますけれども、これは容易ならぬ国民の負担なり蓄積なりを願つておるものでございませうから、これがそう気やすくできるものか、きかないものか、私はそういうことを簡単に申し上げ得ないと思ひます。ただ、とにかく今日の日本の事情から、また今後いろいろ国力の充実ははかつていかなければならぬ上からいいますと、二十年後には少なくともこういうところまではいきたいという、道路当局者の願望としては当然持たなければならぬものだ、そういうふうに理解をいたしております。

○阿部(昭)委員 そういたしますと、五カ年計画は必ずやらなければならぬもの、それから六十年度を目ざす建設省の発表されておる道路ビジョン、これは容易ならぬもので、それに向かつて努力する努力目標、こういうふうな理解をしていかうか。

○保利國務大臣 私は、これには相当国力が伴つていかなければならぬ、達成し得るような国力の充実ははかられることをひたすらこいねがつております。

○阿部(昭)委員 それでは、六十年当時の国力はどのように展望なさつておるわけですか。

○保利國務大臣 それは私はいまここで答えし得るような材料を持つておりませんが、しかし、秋には全国総合開発計画も発表されるわけでございますから、その段階においては、おおよそその長期の政府の見解が持たれるであろうと思ひます。

○阿部(昭)委員 それでは大臣、七兆三千億の建設省が当初準備をなさつた五カ年計画、これが六兆六千億に圧縮をされたわけでありまが、私も何一つおるのでは、この五カ年計画の中に占める地方単独事業が、当初七兆三千億の計画を準備した際に、九千億を見込んでおつた。それが、全体のワケは七兆三千億から六兆六千億に圧縮をした中で、地方単独事業のほうは一兆一千億ですか、さらに二千億だけ上のせしたというふうな承つておるのでありますが、全体の五カ年計画は

圧縮をして、地方単独事業の分は九千億から一兆一千億に二千億も上のせをしている。どだい本来どうは六兆四千億の計画なんじゃないか。地方の現状というものは、財政硬直とか何とか——どこからどうなつたのかの問題は別にいたしまして、たいへん財政は苦しい。そういう状態の中で、七兆三千億の総ワケの中で地方単独事業は九千億であつたのが、六兆六千億に圧縮をした中で地方の単独事業分だけは二千億も上のせをしておる。これはたいへんつじつまが合わないと思つておるわけですが、したがって、そのためには、地方に対して相当きびしい、いわば政府が財政的に介入を行なわなければ、この計画は達成できないものというふうな思ふのであります。そういう点について、計画の準備された段階と今日の段階との間で相当のズレが出ておりますので、この辺について承りたい。

○運輸政府委員 当初七兆三千億で要求しておりましたときの地方単独は一兆九百億であります。これを昨年の三月に六兆六千億で閣議了解をとりましたときには一兆一千億、百億をふやしておる次第であります。実は地方単独事業につきましては、これは国の補助事業が少なくなれば、地方でどうしてもやりたいものをやるといふのが、単独事業になるものと思ひますが、これにつきましては、大体地方の単独事業のいままでの伸び、地方財政の伸びも考えまして、おおよそそのくらいになるだろうという推定でございます。その推定が、七兆三千億のときに一兆九百億ということでございます。いまして、いろいろさらに伸びも考えられるということ、百億を上のせして一兆一千億ということにした次第でございます。

○阿部(昭)委員 都道府県道の整備をやります場合に、各府県別に必ずしも一定しておらぬのであります。当該市町村の地元負担金を賦課しておる場合が非常に多いのであります。この負担金は都道府県別に非常に不均衡があるようでありまが、これを軽減すべきだといふような意思が出て

くるのであります。そういったしますと、一々建設省、自治省と協議を持たなければ地元の負担金は軽減できない、改定できない、こういう状態になっているようにありますけれども、これは都道府県の自主的な判断にゆだねていいんじゃないか、こう思うのですが、その辺はいかがでしょう。

○養輪政府委員 これは現在県によりましては市町村に対して補助を出しておるところもございいます。また、事業によりましてその事業の何割かを県が地元の町村から取っておるところもございいます。これは私のほうは関係ございせん、県自身の条例でやっておるものでございいます。いまの地方の財政から見ると、われわれ事務当局の考えは、やはりそういうような財政力の貧弱な市町村から取るのはあまり妥当でないんじゃないかというふうに考えられますが、おのの県の独自の判断によってやられておるようでございます。

○阿部昭委員 そういたしますと、局長、都道府県道の整備に要する費用について、財政力の貧弱な市町村に負担させることは好ましくない、こういう御見解、同感でございます。したがって、この点に対しては建設省のほうで積極的にならざるを得ない、あるいはもっときびしく申し上げますれば、通達などを出すというくらいまでの運用の腹づもりがございいますか、どうですか。

○養輪政府委員 現在の道路法のたてまえで言いますと、市町村に分担金を課することができるようにはなっております。ただ、いま言いましたように、県によって、取っておるところもあるし、取っていないところもございいますので、その辺は県の独自の判断にゆだねたいと思っております。

○阿部昭委員 好ましくない、こうおっしゃるのでありますから、都道府県道の整備を行ないます場合に、市町村に負担をさせることは好ましくない、こういう先ほどのお話があったのであります。断だ、こういうことで、違ふのですが、積極的な指導をする意思はない、こういうことですね。それからもう一つは、この負担金を改定する、

ないしは軽減をする場合に、建設省のほうは、都道府県の自主的な判断だ、こうおっしゃるのでありますけれども、実際上は、一々建設省にお伺いを立てなければ、都道府県の段階ではかつてに従来取っておった負担金の軽減をすることはできない、こう都道府県段階——私の県などでは説明しておるようであります。

○養輪政府委員 これは県から私のほうに相談がございまして私のほうでいいと言えやれるというもののじゃございせん、都道府県の段階でできるものでございいます。

○佐野(憲)委員 ちょっと関連して。ただいまの道路局長の話は——あなたは、地方財政法の中で、特に道路、海岸、砂防、河川、この工事の大規模工事に対してはいわゆる負担金は取ってほらない、こういう特別規定を挿入したのを知っておられますか。

○養輪政府委員 道路につきましては、国道については取ってほらないという規定になっております。

○佐野(憲)委員 いやそうじゃないです。地方財政法で、道路、海岸、砂防、河川と、四つを特定しておるわけですね。これの大規模な工事に対しては、県は取ってはほらない。ですから、いま阿部委員が指摘するように、地方財政の決算を見ればよくわかるでしょう。海岸、全然取っていないでしょう。河川、全然取っていないでしょう。砂防は全然取っていないわけですね。道路の場合にだけそういう例外が残っておる。しかもこれは条例でやっておるのだと言われる。こんなことは条例ではできないでしょう。大規模なものは取ってはいけませんよ。自主的な判断だというのが、規定をちゃんと置いておるでしょう。

○養輪政府委員 大規模の道路工事というもののつきましては、直轄の事業が指定されておるといふふう聞いておりますので、直轄の事業については取れないことになっておるといふふうに私考えております。

○佐野(憲)委員 おかしいじゃないですか。私そのときちょうど地方行政におつて、これを追加挿入するときに、いま丹羽さんがいないが、丹羽さんも一緒にいて、よく存じておる。二つ、三つの町村にまたがる場合には負担金を取ってはならないという意味における大規模でしょう。だから、海岸、河川、そうでしょう。砂防、これはどこも取ってないでしょう。道路だけが取っておるといふところにいろいろ問題点があるということをお阿部委員が指摘しておるのです。

○養輪政府委員 地方財政法の施行令によって、取ってほらないものとして掲げておりますのは、「一般国道の新設、改築及び災害復旧に関する工事」ということになっております。

○阿部昭委員 そういたしますと、認識のしかたを統一させておきたいわけですが、国のほうとは無関係に、県段階で取らぬというふうにきめれば自由でござい、こういうふうにはつきり理解をしておきたいわけですね。国には伺いを立てる必要なしと……。

○養輪政府委員 私たちもそういうふうに考えております。

○阿部昭委員 わかりました。都道府県道に対して市町村道からの昇格、この場合の取り扱いがなかなか簡単にはいかない。市町村道に対して、これを県道以上のものに昇格させたいという地方の希望は非常に大きいのであります。なかなかそう簡単にまいらぬわけでありまして、したがって、この場合に、どういふ条件を持つもの——県道に昇格する場合の一定の基準がございまして、この昇格の基準、いろいろあると思うのでございまして、私も、どうも建設省の扱いが、一定以上の延長を持たなければならぬとか、あるいは市町村の中心をなす、たとえば町村の役場のあるところから隣の町村の役場の所在地までをつなぐような道路、こういうものは昇格ができるなど、いろいろな基準があるわけでありまして、この基準の運用というものが、実際の運営の場合になりますと必ずしもそう厳格

にやられておるとは思われないのであります。そういう意味で、市町村道をわれわれが見ますと、県道以上に昇格をさせてほしいという希望が非常に多いのでありますけれども、この場合の取り扱いについて、建設省が統一的に運営の基準のよう

に基準を持っておられるならば、これをひとつ承っておきたいと思っております。

○養輪政府委員 市町村道の県道への昇格といひますか、認定がえといひますか、これにつきましては、道路法の第七條に「都道府県道の意義及びその路線の認定」という項がございいます。これによりまして、昭和二十九年に都道府県道の路線の認定基準というものを道路局長名で出してござい

ます。こまかいことはまた課長から説明させたいと思ひますが、実は私たちが非常に市町村道の県道への認定がえの要望を受けております。いろいろ事務的にやってみますと、やはり延長が少なくて、か、そういう問題があるいはあったかと思ひますが、ただ、そういうものをなおらかに県道にする

県と、現在の県道だけでもなかなか手が回らないのでこれ以上ふやしたくないということでも門戸を閉ざすような県もございまして、また、この認定基準の考え方につきましては、やはり厳密に考えるのと、かなり弾力をもつて考えるのでは、一つの路線について、一方では認定できる、一方ではだめだというふうな考え方があつて、二つに分かれるかと思ひます。実は将来の問題といたしまして、いまの国道ももう少しふやしたい、それに伴つて県道ももう少しふやしたい、これは市町村道の中で必要なものについては、この基準を要する機会がございまして、認定がえがしやくなるようなことも、将来の問題として考えていききたいというふうに思つております。

○小林説明員 認定基準について御説明申し上げます。ただいま御指摘のように、二つの町村の役場をつなぐような道路が県道になるかならぬかという

ような点でございますが、これは法律によりますと、このような場合には二以上の市町村を経由する幹線で、これらの市町村とその沿線地方に密切な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路「こういうふうになっておりまして、必ずしも延長が短い長いというだけではございません。

その他細則につきましては、先ほど局長が申し上げましたような通達が昭和二十九年に出ておりますが、これは相当こまかいものでございまして、これを全部読みますと二時間くらいかかりますので、よろしくございませうか。

○阿部(昭)委員 いま局長は、都道府県によつては非常に弾力的に取り扱っているところと、県が責任を持たなければならぬ県道の延長をしたくない、こういうきびしい態度をとつておる府県というぐあいに、いろいろアンバラが生じておる、こういうお話であります。實際上県道認定は単に都道府県の責任においてできるものではなくて、これは先ほどの負担金とは違つて、明らかに建設省が都道府県の希望に基づいて認定をするというぐあになつてゐるのではないかと思ふのであります。

○阿部(昭)委員 県段階で、地方から希望があつてもなかなか認定にならぬという理由に、県は大いに努力をしておるけれども、何せ建設省がその簡単に認定をしないんだということがいわれてゐるのであります。そこで、最近の道路の場合に、本来市町村道でも県道に移管するのが当然というふうになつてゐるような路線が市町村道のまゝにとめ置かれて、市町村道というの、御案内のように市町村当局の財政が非常に困難でありますから、相当重要な路線であつても整備がなかなか進まない、こういう状態が生まれてゐるわけでありまして、そういう意味で、市町村道から県道への格上げ移管といったようなものをもつとも積極的に認定をすべきだ、こういう見解を私ども持つておるわけですが、建設省が目ざしてゐる方向と、地方が持つておるそういう願望とが必ずしも、一致をしないというふうになるのであります。

けれども、建設省が目ざしてゐる方向は一体どうかというのを承りたい。

○養輪政府委員 私たちの目ざしてゐる方向といひましては、いま都道府県道は全部で十二万キロでございます。将来の姿とすれば、やはり十二万キロ以上のものがあるべきではないかということ、市町村道のうちで県道に準ずるようなものは逐次認定がえをすべきじゃないかというふうに考へております。これも各県ごとで事情が非常に違ふかと思ひますが、県で市町村道の県道への認定がえにつきましてはいろいろ道路局と相談があるわけでございます。やはり全県的な一つの規模でそういうものを出してきていただきたい。われわれのいまの基準の解釈につきましては、ひとつできるだけの弾力をもつてこれに臨みたいというふうに考へております。

○阿部(昭)委員 そういたしますと、市町村道の県道認定について最終的には県がきめるわけですね。建設省なんですか。

○養輪政府委員 建設省の認可に基づいて県できめるということになります。

○阿部(昭)委員 そうだとすると、県が希望する場合に市町村道を県道に認定するということについては、建設省は積極的に、同時にまた、現状の把握のしかたについては弾力的にこれから大いに進めていく、こういうふうな認識をしていいわけですね。

○養輪政府委員 そういうことでございます。

○阿部(昭)委員 次に、最近雪害地帯——雪害地帯といひましても、われわれの地方のように非常に雪の深い地帯、たまに降るような雪の浅い地帯、これも全部雪害地帯ということにいまなつておるわけでありまして、特に雪の非常にきびしく深い地帯ですね、これらの地域におきまして、特に地方都市の街路事業の場合に、消雪道路といったようなものがいま地域で希望が非常に強いわけでありまして、この消雪道路に対して、国のいわけ道路政策としてどういふ展望と方針を持つておられるのかというのを承りたいのであります。

○養輪政府委員 消雪道路といひますと、これは水で雪を消す消雪パイプを備えた道路かと思ひます。これについては、雪害事業の中で現在も実施してありますし、そういう適当な場所があれば、今後ともこういうものを推進していくつもりでございます。

○阿部(昭)委員 適当な場所は多過ぎるんじゃないでしょうか。地方の雪のきびしく深い地帯は全部消雪道路に整備をしていくのが当然だと思ひます。適当な地域があればとおっしゃるのですが、(金がなければできないよ)と呼ぶ者あり)いまでも不規則発言がありますように、やはり金がないのでできないという状態になつてゐると思ふのであります。したがつて、今回の五カ年計画の中でも、こういう消雪道路といったような、金を相当よけい食うような事業といふものは、必ずしも、大いにやつていきたいというふうなぐあひには、予算の面、計画の面では表現されておらないというふうな思ふのです。適当な場所が多過ぎると思ふのですが……。

○養輪政府委員 ただいま適当な場所と言ひましたのは、やはり水で雪を消すということになります。す、どうも北海道のような夜間非常に温度の下がるようなところについては、水が凍るということもございまして、適当ではないんじゃないかと、いふふうに考へております。そのほか、北陸、新潟、山形もまたそうでございますが、あの辺は消雪パイプが非常に有効ではないかと思ひます。これにはやはり水がまず必要かと思ひます。水の簡単に得られるところ、こういうところからやつていきたいと思ひますが、水を得るために、極端に言へば、河川の取水せきというふうなことになる。また、予算の制約もございましてなかなかそこまでのいかないのでもございまして、この第五次の五カ年計画では、やはり雪害事業をかなりほかのもの以上に伸ばして、除雪、防雪と同じようにこういうものを伸ばしていきたいと思つております。

○阿部(昭)委員 方々の道路整備を進める場合に、特に市街地の道路の再改築、その場合に、パイ

パスという方式がたいへんに至る地域で取りあげられてゐるわけでありまして、このパイパスで道路整備を行ないます場合に、最初工事を行ないます場合のいわば道路幅員というものが、二車線幅員になつてゐる。数年たつたつて四車線に再整備をしなければならぬという現状が方々の地域で見られるのであります。したがつて、私ども投資効果という面から考へましても、やはり遠からぬ期間のうちに四車線にならざるを得ないような路線、これは最初から二車線パイパスではなしに四車線で将来を展望した道路幅員をとることが、同じ工事をやる場合でも、投資効果という意味では非常に大きいものになるんじゃないか、こう思ふのです。これも金の関係があるのだと思ふのですが、初めはほとんど二車線パイパス、何年も経過しない間に四車線に拡張工事を行なう、こういう現象が各地で見られるのであります。これは税金を有効に使うという意味でもたいへんむだが多いんじゃないかと思ふのですが、その点はいかがでしよう。

○養輪政府委員 国道のパイパスになりますと、まず四車線くらいはどうしても必要かと思ひます。そういう場合に、少なくとも用地は四車線で買つておるのでございまして、まず車を通すためということになりまして、いろいろ予算上の制約もございまして、まず二車線で早く車を通し、それから四車線にするというふうな方法をとつております。その場合でも、当然すぐ四車線になるような場合は、少なくとも用地については、当初買収のときから四車線で買収いたしまして工事を進めておる次第でございまして。

○阿部(昭)委員 たいへん時間がおそくなつて皆さまもお疲れのようでありまして、これだけでやめたいと思ひます。

そこで、先ほど、計画とそれから予算の実際的な問題との間にズレがある、こういうことを申し上げたのでありますが、先ほど大臣は、閣議決定をいま早急に行なうような努力をなさつておる、こういうふうな言われておるのであります。これ

は大体どの時期に閣議決定まで運ぶようになるのかということが一つ。

それからもう一つは、去年五カ年計画についての論議をいたしました際に、私はこういうことをお尋ねしたわけでありまして、金で六兆何がしの五カ年計画、こう言われましても、実際上は、物価が値上りしたり、いろいろな点でこれは変わっていきわけでありまして、そういう意味で、五カ年計画達成の段階において道路の整備率は一体どの程度まで高まるのかというのを指摘したのでありますが、なかなかその面は明らかにならなかったものであります。その際は、特に地帯別あるいは都道府県別に、一級国道はどの付近についてはどの程度の整備率を達成するか、それから主要地方道については府県別に五カ年計画達成の段階ではどの程度まで整備されるかという、地帯別、府県別の五カ年計画達成の段階での道路の整備状況というものを、今回のこの五カ年計画の閣議決定が行なわれる段階までの間に明らかにすべきだ。五カ年計画で金を大ざっぱにきめておるのでありますけれども、それがたとえある地域、ある付近に集中したり、いまの傾向から見ますと、大都市集中にどうしてもなっていく傾向が強いわけでありまして、そうして過疎現象が起こっているわけば後進県、こういう地域の道路整備は、五カ年計画達成の段階でも置き残されていく危険があるのじゃないか。ですから、閣議決定の段階までには必ず府県別の、種別ごとの道路整備率、整備状況というものを明らかにすべきだ、こう申し上げたのに対して、そういう努力をいたしますという答弁をいただいたのであります。その作業が進んでおるかどうかということをお願いしたい。

○養輪政府委員 実は五カ年計画につきましても、いままで事務的な案をいろいろ関係各省と詰めておりまして、昨日ようやく大蔵省との話もつきまして、事務的な案が固まった次第でございます。これによりまして、一般道路といたしまして一般国道、これはもとの一級国道、二級国道があるのでございますが、その改良率についてちょっと

と申し述べたいと思います。

一般国道につきましては、五カ年の当初七・九％が八・五％になり、舗装が六七・一％が九二・九％になる。主要地方道につきましては、五三・九％が六六・二％となり、舗装については、三六・二％が六一・九％、一般地方道につきましては、二七・六％が三一・七％、舗装については、一六・四％が二九・六％というような数字になります。都道府県道以上について言いますと、改良率について四十二年の当初四一・六％が四九・六％、都道府県以上で約八％くらいふえる。舗装につきましては、二九・九％が四八・二％で、約一八％くらいふえるということでございます。

さらに、各都道府県の問題でございますが、現在まだ調整がついていないようでございます。まずそのきめ方といたしましては、将来の交通の需要を考えまして、それを各ブロック別に分けまして、そのブロックの将来の交通需要と道路資産のあり方、そういうものからブロック別のものを出しまして、特殊な高速道路の関連の工事とか、そういう交通需要に関連のないものだけを差し込む、それは特殊立法の中の、奥地産業の開発道路とか山村振興とかいうような特殊の立法の分については、それに差し込むという形で作業をしております。これは県に示す段階でも、国道について特にそうでございますが、一つの県がその国道を県境までずっとやる、一つの県は、おれのほうはあまりまだそこは必要じゃない、南のほうをやるのだということになる、県としても一貫性が保たれませんので、その辺はこれから各県との多少の調整が要るかというように考えております。

○阿部(昭)委員 その場合、ブロック別というのは、都道府県別に、五カ年計画の達成の段階では道路の種別ごとに整備率は異なるのだということをお明瞭にしておくべきではないか、そういう整備率の総括を都道府県別に明らかにしておきながら、その上で調整をやっているかなければいけないと思いますが、その作業をやっている国民の前に

明らかにされる、こういうふうに理解していいのかわるか。

○養輪政府委員 私、そういう各県別のものをはつきり出すということが一番望ましいと思えます。また、そういうものはある程度県の方に知らせなければ、五カ年のいろいろな財源の問題に影響すると思えます。ただ、この際はつきりもう四十六年まではこれだけですよということをやります。年度の間にはあるいは多少の調整は必要かと思えますので、そういう場合、調整的な要素を多少とりまして、まず最初このくらいでやったださいというように県をのほかに示すことになるかと思えます。

○阿部(昭)委員 多少の調整はあり得ることだと思っております。全体として過密現象の生ずる大都市に道路でも何でも集中する、そして地方段階の整備は、五カ年計画総体から見ると、当初考えておいたよりも大きくずれるなんという事態が起こってまいりますと、これはたいへんまずいわけでありまして、したがって、あらかじめ総括の五カ年計画達成の段階で道路の種別ごとに府県別の整備の目標というものはやはり明瞭にしておく必要がある。これについては、前の論議の際に、そういう方向で努力をして明らかにいたします、こういう答弁をなさっておったのでありますから、閣議決定の段階のころまでにはそれをひとつ明瞭にしてほしいということを希望いたします。これは次の適当な機会に譲らせていただくことといたします。

○加藤委員長 次回は、来たる二十一日午後客時三十分理事会、理事会散会後委員会を開会する予定であります。確定した開会時間につきましては委員長に御一任願うこととし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十五分散会

昭和四十三年三月二十三日印刷

昭和四十三年三月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局