

第六十三回国会
衆議院 建設委員会議録 第八号

昭和四十五年四月一日(水曜日)
午前十時十五分開議

出席委員

委員長 金丸 裕治君

理事 信君

理事 安司君

理事 阿部 昭吾君

理事 吉田 之久君

理事 池田 清志君

理事 小川新一郎君

理事 渡辺 栄一君

理事 正示啓次郎君

理事 三木 喜夫君

理事 川崎 寛治君

理事 三木 喜夫君

委員の異動

三月二十八日

辞任

補欠選任

川崎 寛治君

川崎 勝六君

相川 勝六君

同日

辞任

葉梨 信行君

同日

辞任

葉梨 信行君

同日

辞任

葉梨 信行君

同日

辞任

葉梨 信行君

本日の会議に付した案件
参考人出頭要求に関する件
道路整備特別措置法の一部を改正する法律案
(内閣提出第四七号)
本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八一(号))
道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案
(内閣提出第八七号)
國連絡橋公団法案(内閣提出第八六号)
道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案
(内閣提出第八八(号))

○金丸委員長 これより道路整備特別措置法の一部を改正する法律案の修正に関する件

参考人出頭要求に関する件

道路整備特別措置法の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八一(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

(内閣提出第八七号)

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八六号)

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八八(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八九(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八〇(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八一(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八二(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八三(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八四(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八五(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八六(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八七(号))

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案

本州四国連絡橋公団法案(内閣提出第八八(号))

道路整備緊急措置法

ひ国としても方向づけていただきたいと思うのであります。これがあくまで私の希望であって、政務次官の判断あるいは質問に対する明快なお答えを賜わりたいというふうに思います。

○田村政府委員 お答えします。

不幸な事故につきまして、これの円満な処置をすることは当然でありますが、法的な問題もござりますし、なお一審では國が敗訴いたしておりますが、それにつきまして、具体的なことは担当の局長から答弁いたします。

○運輸政府委員 函館バスの転落事件につきましては、これは御承知のように、昭和三十七年十月十七日でございましたが、国道二百一十九号線の乙部といふところで、海岸に道路が通つております。これが、全体が約三百五十万立米ぐらいの大きな崩落、地すべりがありました。そのため、そこを通つておりましたバスが海中に押し出されまして、バスの乗客十一名がなくなつておる、さらに二人が行くえ不明という非常に残念な事件だと思います。この問題は、私たち事務当局として考えますと、この訴訟の争点になつておりました問題といたしまして、地すべりの防止地域が指定されていなかつたということ、危険地域に道路を設置した、交通の安全の確保の施設がなかつたこと、また、必要な交通規制が行なわれなかつたというふうなことがおもな争点になつておるよう聞いております。ただ、三十七年という時点になりますと、現在より非常にまだまだ道路の管理そのものも不十分だったことは事実だと思います。また、こういう三百五十万立米の崩落、地すべりといふものは、その後こんな大きな地すべりはめつたないのでございまして、なかなかその当時では、三百五十万立米みたいな大きな崩落というものを予知することは困難であったというふうなこともございました。そういう点でこれから、道路の管理側としての言い分もあろうかと思いますので、法務

省とよく相談して、これらの考え方をきめて、言わされたわけでありますから、これは、ここで結論的なことを言わるのはできないかもしませんが、そういったことがあつたという事実の上に立つならば、やはり初審命令に従うということもあり得るというふうに判断してよろしくござりますか。

○運輸政府委員

そういう問題がございますが、その当時の道路の管理の状況、その当時の地すべり予知の状況、こういうものがどの程度されてしまつたか。ことに地すべりの状況予知というおつたか。こういう点を考えて、法務省と相談したうのは五〇%あるいは極端なことを言うと五千以上をこえる場合、ということも想定されるのでありますけれども、こうした内容について、道

路局長のほうでは、どういう対策、どういう善後措置をとられようと思つたのか、この点についてお答えいただきたいと思います。

○運輸政府委員

ただいま先生の御指摘ございました道路公団の経理の中の業務外支出でございました。これは、業務外支出の内容は、いまの道路公団が道路を建設する場合に借り入れ金をしております。これを償還するということでございまして、やはり借りた条件によってそれを償還していくことはやむを得ないと私は思つます。そういうことでござりますので、やはりこれから道路公団が今後の幹線自動車道のような多額な建設費を要するような事態になつてしまりますれば、建設費の調達はもちろんでござりますが、やはり借りた金を返すような業務外の支出のため、さらに借りかえの金額というものをあわせて考えなければいけないと思つます。そういうこともあります。そういうこともありまして、たとえばスピードの出し

中だ、こういふことでございますから、これ以上いろいろと質問してもお答えがないと思いますので、ここで保留をさせていただきたいと思うのですが、ここで道路公団の皆さん方にはまずお尋ねをしたいと思います。

○松浦(利)委員

建設省のほうも現在打ち合わせでありますけれども、高速道路の交通事故といふのが、非常に多発の傾向が出てきております。名神、東名、中央、こういうものを含めて年々増加の傾向が出てきてるわけでありますけれども、御承知のように、県警のほうでは、交通事故の原因調査は、事故防止という観点よりも法規違反といたものに重点を置いて、発生原因の内容の分析がなされてるわけであります。私の手元に来たこの内容を見ましても、たとえばスピードの出し過ぎとか、安全運転違反とかあるいは追い越し違反とか、酒酔い運転とか、こうしたことだけを集めておるのですけれども、これはアメリカ等の道路建設等の状況を見てまいりますと、こういう状況になつておるわけであります。確かに人的な事故による被害というもののについての分析もなされておりますが、それ以上に、どういう場所で事故が発生したのかという分析がなされております。たとえばカーブのところ、あるいは都市部のところ、あるいはトンネルの入り口、こういうふうに事故が発生した個所別の分析というものがたしかにあります。それが次の建設工事にかかるときの一つの参考資料として使われて

てその工事の進捗状況を把握するというやり方をいたしますと、たとえば一兆なら一兆という建設費、一兆という予算を見た場合に、一兆そのものが全部建設費に回るのではなくて、そのうちの約

四〇%が業務外支出というものを使われておる。しかもこれからどんどんと、この業務外支出といふのは五〇%あるいは極端なことを言うと五千以上をこえる場合、ということも想定されるのでありますけれども、こうした内容について、道

路局長のほうでは、どういう対策、どういう善後措置をとられようと思つたのか、この点についてお答えいただきたいと思います。

○運輸政府委員

せつがくのお尋ねであります。が、大蔵省がなかなかきびしいのであります。建設省としては御指摘のような点で何とか円滑な

実だと思うのです。そういう意味で、できたら三

年間程度の長期の資金を公団側に借り入れさせ

るといったような方向は、現在建設省としては考

えておられないのかどうか。その点について政務次官、どうですか。

○松浦(利)委員 せつがくのお尋ねであります。いま言われた債券の七年間の借りかえ。これが

近くが建設費以外の業務外支出というものがた

公団の経営状況を非常に苦ししくしておることは事実だと思うのです。そういう意味で、できたら三

おるやに、私は本を見て知ったわけでありますけれども、いま警察当局でも、現行の道路の種別、市街地あるいは非市街地、道路の状態、歩道、車道の区別、舗装があるのかなかつたのか、あるいは勾配、照明、踏切、こういったふうに一応の発生個所の分析といふか、発生個所だけはこう出てきているようです。これを道路公団のほうで十分拝借なり利用されて、原因別にどういう場所でこういう事故が発生したかという構造的な分析をするための手段として、交通事故の分析をなさった経験があるのかないのか、なればこれからそういったことをする意思があるのかないのか、こういった点について道路公団の参考人の方から意見を聞きたい。副総裁がおいでだから副総裁から。

○前田参考人　お答えいたしました。

高速道路における事故が最近ふえてきましたことは非常に遺憾に存じておりますが、この原因につきまして、御指摘のようにわれわれも調査をいたしております。ただ、この原因の解析をしますには、相当な資料及び的確な判断が必要でござりますが、まだ実は、高速道路ができましてから時間がそれほど経過しておりませんので、目下資料を収集し、できるだけ近い機会に、御指摘のような構造上の問題等につきましての結果を得たいと思って、研究しておるわけでございます。

○松浦(利)委員　副総裁にお尋ねいたしますが、当然四車線でやらなければならない中央道、これが資金の関係で二車線になつておるところがあるわけなんですが、これに分離帯というものが実質的にできておりません。そのため、この分析結果を見ますと、高速道路における正面衝突という原因があるのです。この高速道路における正面衝突というのは、分離帯のないところで実際にこうす。そういう問題について、事故防止という意味から、正面衝突などという障害をなくすために、現状にあってどういう対策を講じられようとする

のか、そういうことはすでに検討しておられるのかどうか、その点をこの際明らかにしていただきたいと思います。

○前田参考人　高速道路につきまして、現在の段階におきまして、遺憾ながら二車線の区間があることは御指摘のとおりでございます。その二車線の区間につきましては、往復を分離いたしますと実際に運用できませんので、やむを得ず分離帯を設けておりません。しかし、非常に正面衝突するおそれのあるところ、あるいは交通事故の発生やすいところにつきましては、あるいは路線をふくらますとか、あるいはさらに追い越し禁止をするとかいう施設ができるだけ設けて、運転に誤りなきを期するように、できるだけの努力をしたいと思っております。

○松浦(利)委員　これは警察庁からもらつた資料ですが、正面衝突は名神で〇・九、東名で〇・一です。中央ではなんと一五・五%の正面衝突があつたとしておりました。ただ、これを何らかの形で解決するには、相当な資料及び的確な判断が必要でござりますが、やはり事実、正面衝突という事故だけでもまだウナギ登りになると私は思うのです。正面衝突を防ぐ方法というのは、やはり道路公団でやられるべきじゃないかと思うのですが、その点どうですか。

○斎藤参考人　私は、技術のほうを担当しておりますが、車線に入りますので、安全を確認するということは、ドライバーとしてやらなければならぬ第一の義務ではないかと思っておりますが、往往にして自分の感じた距離が、目測が誤つて正面追越し禁止の区間をさらに広げるというようなことも実施いたしました。さらに、スピードも実際にどのくらいで走つておるかということを実測いたしたわけですが、あそこで、七十キロの規制と追い越し禁止のような区間につきましては六十七キロばかりであります。御指摘の中央高速道路につきましては、現在八王子から河口湖の間につきまして、中央分離帯を設けて往復車線を分離するということが原則であります。御指摘の中央高速道路につきましては、現在八王子から河口湖の間につきまして、約六十七キロばかりであります。そのうち約六十分キロばかりが、往復分離をされてない二車線の形になつておるわけであります。この点につきましては、すでに現在建設ができておりまして中央分離帯がないですから、正面衝突を絶対避けるといふことは構造的にたいへんむずかしいわけです

が、われわれとしても、そういう正面衝突を極力避けようという点におきまして、供用開始いたしました地帯を絶えず監視いたしておりますし、それから、昨年九月に非常に正面衝突の事故につながりました。その内容も一々詳しく述べてみました。その内容をお聞きましては、速度を出しやすいやうな路線におきましては、速度を出されない注意をするといふような業務標識を、観測いたしました。その内容も一々詳しく述べてみました。その内容をお聞きましては、速度を出されない注意をするといふような業務標識を、観測いたしました。その内容も一々詳しく述べてみました。それはどちらかはございませんが、非常に正面衝突が減少してきていることは観測され、チャッター・バーと申します若干の突起があります。当面すぐできることは何かということで、現地の状況をいろいろ調べまして、緊急に対策を立てましてとりあえずやりましたことは、従来やはり走行の便利のために、構造的に追い越しの可能なところはできるだけ追い越しのできるようになります。ただし、追い越しをするためには相手の車線に入りますので、安全を確認する必要があります。ただし、追い越しをするためには相手の車線に入りますので、安全を確認するということは、ドライバーとしてやらなければならぬ第一の義務ではないかと思っておりますが、往往にして自分の感じた距離が、目測が誤つて正面追越し禁止の区間をさらに広げるというようなことも実施いたしました。さらに、スピードも実際にどのくらいで走つておるかということを実測いたしたわけですが、あそこで、七十キロの規制と追い越し禁止のような区間につきましては六十キロの制限速度にしておるわけですが、実際には、すでに現在建設ができておりまして中央分離帯であるといふことが観測されております。さらには、百キロ以上の速度を出しておる車も数%あるわけでございまして、そういう点、まず第一にど

しても念願でございますし、先ほど先生がおっしゃいましたように、事故の実態に応じまして、われわれとしても交通技術を担当している専門のエンジニアを養成もしておりますし、また担当者も配置しております。事故の起きたたびにその事故の内容をできるだけわれわれの立場で分析いたしまして、そして道路の面からの何か対策を立ててある面があれば、その措置をやろうということでお施をいたしておるわけでございます。

○松浦(利)委員

これも要望になりますけれども、ただここで抽象的なことをいろいろ言つてみても、事故防止というものは成り立たないと思うのです。私は極端に言わせてもらえば、二車線のところは高速道路ではないということだと思うのです。だから、そういう意味で、ここでいろいろ議論しても抽象的なことに終わります。ここに出ておる警察庁のこの高速道路の交通事故件数が、正面衝突などというものが、だんだんだんだんふえるんじやなくて減少していくという方向で、道路公団のほうでは、予算がなければ予算のないワクの中でぜひ善処していただきたいというふうに思つておられるのです。

そこで、これは政務次官にお尋ねするのですが、二月の十日に根本建設大臣が、道路審議会の懇談会でこういふことを言っておられるのです。高速自動車道の緊急体制の整備等の具体的な問題について意見を賜わりたい、こういふことを言つておられるのです。この高速自動車道の緊急体制の整備ということについてどういう方法を具体的に考へておられるのか、これは根本建設大臣でないとわからないのであればそれだけつこうですが、政務次官ですから、どういうふうに考えておられるのか、ひとつお答えをいただきたいと存じます。そうしないと高速道路の事故があえていくようですか。

○松浦(利)委員

それではさらに先へ質問を進めますけれども、道路公団とそれから建設省のほうにお尋ねをするのですけれども、実はこれは昭和四十年十月十一日、非常に古い行政監察局の勧告でありますけれども、これに対して建設省のはうは、四十二年二月十六日に行監に対し回答をしておられるようあります。その中に特に私が指摘したいのは、残地の扱いの問題であります。

○松浦(利)委員

それではさらに先へ質問を進めます。建設省の回答がございませんとおり、四十二年度末では資料を私は入手したわけありますけれども、この残地が昭和四十四年十二月末現在で、名神高速道路で八万平米、それから東名高速道路で約八万平米、それから中央高速道路で三万一千平米、合計十九万一千平米といふものが残地として残されておるわけであります。ところが、この昭和四十年の行監の勧告によりますと、この残地は高速道路の上ではそういう事故がありますと、一概道路と違いましてインター・チェックのある町村の高速道路における救急体制の整備というようなことではないかと思ひます。いまの消防法のたてまえから見ますと、救急業務というのではなく、市町村が義務づけられております。ただ、実際検討いたしましたと、一般的の道路と高速道路の上のそういうような事故の件数というのは、高速道路の上はもございますので、これは当然道路公団が緊急業務をやつたらいいぢやないか。ただ、実際検討いたしましたと、一般的の道路と高速道路の上のそういうような事故の件数といふことは、高速道路の上はきわめて少ないでございまして、そのためには急車、それに伴う人員を十分確保するということに反、走行マナーの悪い者に対する警告とか、こういうことを考えますと、ある程度のいま警察がやつておる仕事、こういふものを合わせてやれるのではないかということで、現在そぞういう点で関係の各省とも相談しながら検討しておる次第でござります。そのことを大臣が言つたと解しております。

○松浦(利)委員

それではさらに先へ質問を進めます。建設省のお答えがないのですから、建設省に直接御質問をいたします。

先ほどちょっと数字は建設省の回答のほうを読んで明確にお答えをいただきたいと思います。

○鈴木参考人

建設省がお答えする前に、実態のほうから御説明いたします。

行監が四十一年に勧告されましたときの数字、たまたまいま手元に持っておりますが、道路公団の残地としましては、当時は名神が中心でございましたが、二十四万四千平米が処分を必要とする状態であるという御指摘でございました。その後道公団の方針といたしましては、利用計画のないものは適正な時値で競争入札するというかこうしておられるようあります。その中で特に私が

の正式の審議会でございませんで、懇談会という形で、大臣も新しくかわられましたし、道路の問題についての懇談を頼ったわけでございます。私も配置しております。事故の起きたたびにその事故の内容をできるだけわれわれの立場で分析いたしまして、そして道路の面からの何か対策を立ててある面があれば、その措置をやろうということでお施をいたしておるわけでございます。

○松浦(利)委員

これも要望になりますけれども、ただここで抽象的なことをいろいろ言つてみても、事故防止というものは成り立たないと思うのです。私は極端に言わせてもらえば、二車線のところは高速道路ではないということです。だから、そういう意味で、ここでいろいろ議論しても抽象的なことに終わります。ここに出ておる警察庁のこの高速道路の交通事故件数が、正面衝突などというものが、だんだんだんだんふえるんじやなくて減少していくという方向で、道路公団のほうでは、予算がなければ予算のないワクの中でぜひ善処していただきたいというふうに思つておられるのです。

そこで、これは政務次官にお尋ねするのですが、二月の十日に根本建設大臣が、道路審議会の懇談会でこういふことを言っておられるのです。高速自動車道の緊急体制の整備等の具体的な問題について意見を賜わりたい、こういふことを言つておられるのです。この高速自動車道の緊急体制の整備ということについてどういう方法を具体的に考へておられるのか、これは根本建設大臣でないとわからないのであればそれだけつこうですが、政務次官ですから、どういうふうに考えておられるのか、ひとつお答えをいただきたいと存じます。そうしないと高速道路の事故があえていくようですか。

○松浦(利)委員

それではさらに先へ質問を進めますけれども、道路公団とそれから建設省のほうにお尋ねをするのですけれども、実はこれは昭和四十年十月十一日、非常に古い行政監察局の勧告でありますけれども、これに対して建設省のはうは、四十二年二月十六日に行監に対し回答をしておられるようあります。その中に特に私が指摘したいのは、残地の扱いの問題であります。

○松浦(利)委員

それではさらに先へ質問を進めます。建設省のお答えがないのですから、建設省に直接御質問をいたします。

先ほどちょっと数字は建設省の回答のほうを読みますけれども、道路公団側は、残地処分について明確にお答えをいただきたいと思います。

○鈴木参考人

建設省がお答えする前に、実態のほうから御説明いたします。

行監が四十一年に勧告されましたときの数字、たまたまいま手元に持っておりますが、道路公団の残地としましては、当時は名神が中心でございましたが、二十四万四千平米が処分を必要とする状態であるという御指摘でございました。その後道公団の方針といたしましては、利用計画のないものは適正な時値で競争入札するというかこうしておられるようあります。その中で特に私が

いま、これも事前に道路公団のほうにお願いをしておられます。その後東名、中央道等が逐次完成してまいりまして、四十四年十二月末現在で約十九万平米の残地がある、こういう状態でございます。

ただいまお話をの中にございました悪質な不動産の正式の審議会でございませんで、懇談会という形で、大臣も新しくかわられましたし、道路の問題についての懇談を頼ったわけでございます。私も配置しております。事故の起きたたびにその事故の内容をできるだけわれわれの立場で分析いたしまして、そして道路の面からの何か対策を立ててある面があれば、その措置をやろうということでお施をいたしておるわけでございます。

○松浦(利)委員

これも要望になりますけれども、ただここで抽象的なことをいろいろ言つてみても、事故防止というものは成り立たないと思うのです。私は極端に言わせてもらえば、二車線のところは高速道路ではないということです。だから、そういう意味で、ここでいろいろ議論しても抽象的なことに終わります。ここに出ておる警察庁のこの高速道路の交通事故件数が、正面衝突などというものが、だんだんだんだんふえるんじやなくて減少していくという方向で、道路公団のほうでは、予算がなければ予算のないワクの中でぜひ善処していただきたいというふうに思つておられるのです。

そこで、これは政務次官にお尋ねするのですが、二月の十日に根本建設大臣が、道路審議会の懇談会でこういふことを言っておられるのです。高速自動車道の緊急体制の整備等の具体的な問題について意見を賜わりたい、こういふことを言つておられるのです。この高速自動車道の緊急体制の整備ということについてどういう方法を具体的に考へておられるのか、これは根本建設大臣でないとわからないのであればそれだけつこうですが、政務次官ですから、どういうふうに考えておられるのか、ひとつお答えをいただきたいと存じます。そうしないと高速道路の事故があえていくようですか。

○松浦(利)委員

それではさらに先へ質問を進めますけれども、道路公団とそれから建設省のほうにお尋ねをするのですけれども、実はこれは昭和四十年十月十一日、非常に古い行政監察局の勧告でありますけれども、これに対して建設省のはうは、四十二年二月十六日に行監に対し回答をしておられるようあります。その中に特に私が指摘したいのは、残地の扱いの問題であります。

○松浦(利)委員

それではさらに先へ質問を進めます。建設省のお答えがないのですから、建設省に直接御質問をいたします。

先ほどちょっと数字は建設省の回答のほうを読みますけれども、道路公団側は、残地処分について明確にお答えをいただきたいと思います。

○鈴木参考人

建設省がお答えする前に、実態のほうから御説明いたします。

行監が四十一年に勧告されましたときの数字、たまたまいま手元に持っておりますが、道路公団の残地としましては、当時は名神が中心でございましたが、二十四万四千平米が処分を必要とする状態であるという御指摘でございました。その後道公団の方針といたしましては、利用計画のないものは適正な時値で競争入札するというかこうしておられるようあります。その中で特に私が

○運輸政府委員 高速道路のような大規模な道路事業でありますと、やはり必要なものだけ買っておつてはなかなか仕事がしにくいというような面がございまして、それでいまの残地の問題が出てくると思います。残地の問題は、いま公団からお話をありましたように、私のほうとしては、やはり残地については適当に早く処分するか、別の一ツの利用計画を持つか、そういうような形で、いつまでも未処理の残地ということで残すべきじゃないということで指導しております。具体的にこのどういう利用計画をするかということとは、大規模なものについては一々相談を受けておりますが、まあ工事用の道路をどうするか、それをいかがするかということについては、その全体の方針の中で公団にやつていただきよう指導しております次第でございます。

○松浦(利)委員 局長に具体的な数字として申し上げておきますが、昭和四十二年に名神の残地が

十萬平米だったのです。それが現在依然として八万平米残っておるわけです。それで、そのうち二万五千平米については利用計画があるのです。

あとはそのまま残つておるわけです。そうすると、この前の建設省に対する行監の勧告というの

を読み上げてみますと、「現地における監視不

分のため、不法占拠、無断使用されるものが見受けられる」、これは現在ないそうですけれども、

「管理体制の整備等により適切な処置を講ずるよ

うに指導されたい」ということがここで勧告として出されておるわけでありますから、そういった意味では、公団側だけにまかしておくのではなくて、この残地の処分については建設省のほうも積極的に指導する、あるいは指導が悪ければ相談に乗る、こういったことで、私はいやしくもこの残地をめぐって土地ブローカー等が暗躍するとかなんとかいうわざだけでも、煙でも立たないようにしていただきたいということを申し上げておきたいと思います。

そして、さらに道路公団に、少しこまかいこと

ですけれども、お尋ねをしておきたいのですが、

高速道路と、いうものは非常に高いところで風が吹

きつける。こういったことで住民サービスが非常

に悪いのですね。こういう点について、なぜバス

ストップをせつかくつくられたら、そういう利

用する人たちのための設備をつくられなかつたの

か。しかもそのバスストップが、地域の生活条件

と無関係につくられているわけですね。そういう

問題について、どういう設計だったのかをお聞

かせいただきたいのと同時に、住民サービスのた

めのバスストップのそういう設備というものは

つくられる意思があるのかないのか。一説による

と、それはおれたちの管轄ではない、あそこを走

るバス会社がそういう設備はすればいいじゃない

かというような話をちらほら耳にしておるわけで

すけれども、そういうことがあるのかないのか

も含めて、ひとつお聞かせいただきたいと存じ

ます。

○前田参考人 バスストップは、御承知のとお

り、高速道路沿線の状況あるいは付近における

道路の状況等を考えまして設置いたしております。

○前田参考人 バスストップは、御承知のとお

り、高速道路沿線の状況あるいは付近における

道路の状況等を考えまして設置いたしております。

ただ、先生御指摘のように、日本の地形その

他、山もござりますし、川も相当いろいろな急流

河川がございます。そのほか、沿線がずっと開け

ているところを從来建設してまいりましたので、

下におろそかうとうふうにいたしますと、横断す

る構造物が非常にたくさんございます。名神高速

道路の例で申しますと、東名もほぼ同じでござい

ますが、名神では、平均でございますが、大体百

二十メートルに一本くらいの横断構造物がござい

ます。そういうようなことで、もし自分が下にお

りますと、そういうものをすべて上へ上げなければ

ばなかなか地元の人の理解を得にくいということ

が現実でございまして、それでやむを得ず高速道

路のほうが高いほうへ上がりまして、その下に横

断構造物ができるような構造にならざるを得ぬと

いうのが現実の姿でございました。しかしながら

ら、東名高速道路の場合でも名神高速道路と非常に似たような、非常に開発された場所を通つてしまつましたが、その後の場所につきまして全国的な立場のところを見てまいりますと、開発のいまほど盛んでないようなところもござりますし、さらには、地形的にはそういう高盛り方式でないよう

なことが何とか地元に話を聞いてくるというよう

な場所につきましては、極力低い——一般道路み

たいに下におろすということはなかなか困難でござりますが、もっと高さを低くする努力を現在続

けておるわけでございます。

○松浦(利)委員 それから、そのバスストップを利用される方の

ための上屋につきましては、必要な点も考えられ

まして、現在必要な個所から設置をさせようと思

いまして、とりえず最も利用者の多い御殿場、

館山寺、蒲原というところにつきましては、道路

施設協会をしてこれに当たらせよう、こう考えて

いま工事をしておる段階であります。

○松浦(利)委員 それからさらにお尋ねをいたし

ます。これが技術を開発するという意味で、高盛り

方式というのですか、現在の高盛り方式を改めて

表面方式にするというような設計上の考え方があ

る

とい

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

た。それが対前年度比で一・二五%。先ほど質問いたしましたように、建設費等の利息の増加等を含めますと、実質的には、五ヵ年計画の対象として実施される事業予算としては二千十二億程度に落ちる。対前年度比で一・一九%にとまってしまふんだ、四十五年度の予算の中です。数字的に若干間違いがあるかもしれません、私はそういうふうに考へるのでけれども、副総裁はそういうふうにお考へになりませんか。これで建設省がいふような高速道路の建設は可能だ、だいじょうぶだ、こういふうに政務次官の前で言われる自信があるのかないのか、お聞かせを願いたいと思います。

○前田参考人 四十五年度の予算につきましては、御指摘のとおり、われわれの当初要求よりは低い段階に決定されました。しかし、五ヵ年計画の決定と相ましまして、われわれは、建設省の方針に従いまして四十八年度末には五道を完成する、こういう至上命令を受けております。来年度以降におきまして極力努力をし、五ヵ年計画の範囲内におきまして完成すべく、実現することをここでかたくわれわれは確信をしております。

○松浦(利)委員 やるといふことですからできるだらうと思いますけれども、できなかつたときにはたいへんですからね。要求するときにはちゃんと要求し、できないときにはできないと言つておかないと、私はたいへんことになると思うのです。しかし、いま覚悟のほどを言われましたから、それ以上は申し上げません。

そこで、今度は政務次官にお尋ねしますけれども、いま副総裁がだいじょうぶだ、こう言われましたけれども、政務次官はこれでだいじょうぶだといふうに言われますか。四十五年度の出発点でこういう状態ですが、だいじょうぶだと言えますか。

○田村政府委員 いま公団の副総裁からもお答えいたしましたが、これでもって事業の完全な遂行を期して、前進していかい、このように考へております。

○松浦(利)委員 それでは道路局長にお尋ねをいたしますが、また道路公団のほうにも関連してお尋ねをするんですが、実はこの高速自動車道路、議になるであります。地方道路公社法、これによつてさらに地方道路が建設されていく。片一方では、本四架橋公団というでかい夢の橋が、三本ともできるのかどうかわからないけれども、やるやると宣伝しておられるけれども、こうなつてきますと、たいへんな技術陣というものが必要なになります。

○森輪政府委員 実は、これから建設事業が相当多くなるということになりますと、技術者の問題が必ず出てくるでござります。道路公団の問題が必ず出てくるでござります。道路公団のいまやつておるのを見せておりますと、七千六百キロ、これを昭和六十年ぐらいまでにするならば、これは建設費の予算の問題もございます。人

的いえば、今後新しい卒業生も補強していくことも必要だと思います。これを考えますと、そう無理なことはないよう思ひます。もちろんいまやつております仕事の合理化、たとえば設計業務バイパスは、当初一般国道のバイパスとして建設されておったものが、昭和四十四年度からこつ然として有料道路とすることで建設が変更になつたけれども、建設省道路局長にこれをお尋ねする

までは、非常にそれに似通つた設計がございます。風に対する耐風設計に耐震設計にしろ、のがやつとだということ、そのほかに、神奈川県内また一号線全線についてもかなり現状交通がこれを実際に建設していく、さらには、後ほど審議になるであります。地方道路公社法、これによつてさらに地方道路が建設されていく。片一方では、本四架橋公団と三本ともできるのかどうかわからない情勢になつたわで、今度の公団とそういうものを提案した次第でございまして、やはり先生のおっしゃいますように、本ともできるのかどうかわからなければ、やるやると宣伝しておられるけれども、こうなつてますと、たいへんな技術陣といふものが必要なになります。

○松浦(利)委員 協力してくれという委員長から要請でありますから、もう時間がなくなりましたけれども、建設省道路局長にこれをお尋ねする

までは、非常にそれに似通つた設計がございます。風に対する耐風設計に耐震設計にしろ、のがやつとだということ、そのほかに、神奈川県内また一号線全線についてもかなり現状交通が非常に似通つた設計また技術開発が必要になつて審議になるであります。地方道路公社法、これによつてさらに地方道路が建設されていく。片一方では、本四架橋公団と三本ともできるのかどうかわからない情勢になつたわで、今度の公団とそういうものを提案した次第でございまして、やはり先生のおっしゃいますように、本ともできるのかどうかわからなければ、やるやると宣伝しておられるけれども、こうなつてますと、たいへんな技術陣といふものが必要なになります。

○松浦(利)委員 協力してくれという委員長から要請でありますから、もう時間がなくなりましたけれども、建設省道路局長にこれをお尋ねする

までは、非常にそれに似通つた設計がございます。風に対する耐風設計に耐震設計にしろ、のがやつとだということ、そのほかに、神奈川県内また一号線全線についてもかなり現状交通が非常に似通つた設計また技術開発が必要になつて審議になるであります。地方道路公社法、これによつてさらに地方道路が建設されていく。片一方では、本四架橋公団と三本ともできるのかどうかわからない情勢になつたわで、今度の公団とそういうものを提案した次第でございまして、やはり先生のおっしゃいますように、本ともできるのかどうかわからなければ、やるやると宣伝しておられるけれども、こうなつてますと、たいへんな技術陣といふものが必要なになります。

○森輪政府委員 協力してくれという委員長から要請でありますから、もう時間がなくなりましたけれども、建設省道路局長にこれをお尋ねする

ず、通しの料金にしたために、無料開放にする時期が決まるという結果が出てくるわけなんです。そういうことは料金体系を政策体系に変える第一歩だ。内容的にはそうではないけれども、これを突破口にしてこれから政策料金体系に変わらる第一歩だ、こういう法律であるというふうにも理解できるのです。そういうことについてどういうふうにお考えになりますか。私が言っていることは間違ったございませんでしょう。お答えいただきたいと思います。

○運輸政府委員 今度提案しております道路整備特別措置法の一部改正でございますが、いま先生がおっしゃいましたのは、将来合併採算をとつて政策的な料金をきめる一つの料金体系の大きな改變やないかという御趣旨だと思いますが、いまこの法律案を提案いたしました私たちのほんとうの気持ちは、まず地元民が納得するということが第一でございます。有料道路一本一本をとつてみますと、いまの道路整備の状況でありますと、いまやれば当然無料になるのじやないかというようならぬものございます。昭和二十九年ころから始めた有料道路につきましては、その当時は、非常に道路の財源がなくて、やむを得ず有料にしたものもございました。いまから見れば、こういうものを無料にしたっていいじやないかというものもあると思います。そういうものは、できるだけ早く無料にするのが原則だと思います。ただその中で、交通に密接な関係のある一連の二つ以上の道路といふような表現を法律で使っておりますが、早くできたものが早く無料開放になる、あとからできたものは金もかかるて料金も高くなつて、あとまで料金を取られるということになりますと、單に、どこを先に始めた、どこをあとから始めたということになつてしまひますので、そういう弊害を除くために、関係の住民がそれで納得されるなら、そういうよな二つの有料道路、交通量に非常に密接な関係のあるものをブール、合併採算すれば、早くできた安い単価のものとあとからできた高い単価のものと合わせますと、やはり適当

な一つの単価になり、また償還の期限も、あとからできたものの償還は縮まつてくる、前にできたものの償還は少し延びるということが原則だと歩います。

そういうことで、地元の利用者がそのほうが非常には成績の悪いものと合併して、成績のいいところから金を取りうという趣旨のものではございません。そういう有料道路の一つの網の中で、どう料金徴収期間というようなものを合理的にすることによってございまして、何が何でもとにかく、無料になるものをこの際無料にしないで、そのほかの非常に成績の悪いものと合併して、成績のいいところを選びました。

○松浦(利)委員 いまの道路局長の御答弁で一応調べてみましたところが、もう皆さん御存じのように本四架橋公団の問題なんですかねども、これを第一でござりますと、一千五百五十一億、それから今治ルートが一千一百四十一億七千三百万、合計七千五百二十一億七千三百万という膨大な金が要るわけなんですね。ところがこれは、物価上上がり、工事費単価の上がり等を見ますと、約一兆円という資金が必要になることは、だれが見ても明らかだと思うのですが、それでも予算面その他からいっても、実際に三本ともやれるのかどうか、三本ともほんとうに同時に着工できるのかどうか、そういう点についてもう一へんお聞かせをいただきたいと思います。

○田村政府委員 お答えします。

この問題につきましては、先般も御答弁申し上げましたように、四国、本州を結ぶ重大な、言うならば世紀の偉業といわれるような架橋の問題であります。三つの橋がそれぞれ架橋の理由を持つておるわけありますと、政府として、三本可能

同時着工というのではなくて、この本四架橋公団によって三ルート同時調査、こういうふうに理解したほうがむしろ正しいのではないかと思ひます。また同時に、その調査をするといつても、建設省、運輸省、そういういたところで今日まで約七十一億の金をかけてすでに調査をし終わつておる

政治的にいろいろな意見が出てきて、そういう意見を鎮静させるための手段としてこの本四架橋公団というものが生まれてきたのではないか。実際は三本のうち一本だけ通して、残りは、地方道路

公社法案というものが幸い提案されてきておる。しかもその地方道路公社法の出資率というのは国が一、地方団体が一、財投が四、それから民間資金活用が四、民間資金の内容は四という規制はなくして、五になつてもいいし六になつてもいい。そうなつてくれば、そのうち一本だけで、残りは地方道路公社法によるところでひとつやつたらどうだろうか。民間資金の活用ができるところでやつたらどうだろうか、こういう考え方がある底にあるのではないですか、政務次官。しかも、この道路審議会と委員会との懇談会における建設大臣のあいさつの中では、民間資金の導入と同時に、民間企業の活用ということまで触れられておるのですよ。そういう問題と関連させて、この前あなたは三本ともやるのだ、こういうふうに言われましたけれども、予算面その他からいっても、実際に三本ともやれるのかどうか、三本ともほんとうに同時に着工できるのかどうか、そういう点についてもう一へんお聞かせをいただきたいと思います。

○松浦(利)委員 くどいようですが、最後にもう一べんお尋ねをします。同時調査ということは同時に着工である。こういうふうにあなたは明確に言つてくださいしておる趣旨でござります。

○田村政府委員 優先ルート一本をきめるということは非常に困難な問題であります。したがいまして、同時に着工できる体制をつくためには、どのような技術開発なり調査が必要かということについて、研究をさせていただきたいと思います。

○松浦(利)委員 どうもはつきりしないのです。私が言ひるのは、そういうむずかしいことを言わないでいいのですよ。同時調査ということは非常に大切なことです。国民は三本ともかかると思っているのですから、同時調査ということは同時着工なのか、こう聞いておる。だから、あなたがそ

うだと言わればそれでいいのです。

○田村政府委員 同時着工を目指して、同時に調査をやるということです。

○松浦(利)委員 これ以上あれですから、時間がありませんのでやめます。ありがとうございます。

○金丸委員長 小瀬新次君。

○小瀬委員 公団の副総裁がおいでになっておられますのでお尋ねしておきたいのですが、先ほど御質問があつたようありますけれども、日本道路公団法の一部を改正する法律案、これが検討中のものとなつておるわけです。その理由については先ほど伺いました。ただ、その中で道路法には緊急業務の規制がないということで、公団のは車の出動命令が下ります。私は神奈川県ですが、東名の横浜のインターでおりて病院に持ち込むまでは、やはり一時間、一時間半等の時間を要する場合が非常に多いわけです。台数も少ないので、ピストンやらなければならぬ場合も出てくるわけですが、そういうことで、自治体としてはこれはたいへん悩みの種になつておるわけです。ある市では、金がないので買い求めることができないという悩みを訴えております。したがつて、このインターからインターマでの区間が長いために、病院へ持ち込むまでに長時間かかるために、せつなつている。この問題についての明確な解答を得られておりません。そこで、何とか道路公団に救急業務設置をといふ声は、前々から起っているわけでございます。その点について、今後のことになりますが、いつ出そうとされるのか、そしてこれが実施されるまでには今後何年かかるいくのか。こうしたことになりますと、その期間に相当のとうとい生命がまた失われてしまうことになりますので、この点に対する所信をひとつこの際伺つておきたいと思いますので、よろしくお聞かせください。

しかしお願いいたします。

○前田参考人 高速道路上におきます事故につきましては、御指摘のとおり、現在消防法の規定によりまして地元の市町村にお願いを申しております。

高速道路の上におきます事故は、実は統計をとつてみますと、一般の地方道、国道におけるよ

りは少のうござります。そこで、むしろ市町村がその地域を一体的に管轄するという立場から、高速道路上であれ、あるいは一般国道上であれ、いよいよござります。しかも地方自治体を通じては、やはりほんの能率的に、しかも高度の技術を要する面が多うございますので、これのほうが完備するに非常に困難な点も聞いておりますので、え方もござります。しかしながら、御指摘のよう

に、地元の市町村等におきまして必要な施設を整備するに非常に困難な点も聞いておりますので、それが万全を期すべく、われわれも努力したいと思

います。

○小瀬委員 その施設のないものについては貸与をしておるわけであります。しかしながら、今後

の交通事故の発生状況にかんがみまして、さらにこれが万全を期すべく、われわれも努力したいと思

います。

○小瀬委員 その施設のないものについては貸与をしておきたい、しております。またいろいろと相談にも乗つていて、こういうことです、この問題についてははどこの自治体でも大きな悩みに

なつておるわけですが、今回は出されません。い

う面が多いわけでございます。現在国民の要望しているところは、道路は何のためにあるのかとか

あるいは道路整備はだれのため行なうのである

です。また一方、地方におきましては、高速自動車

交通の渋滞、交通事故による人命の損失、排気ガスに伴う公害など、モータリゼーションによる

なるかと三十四万台、こう推定されてい

るわけであります。その結果、都市における自動

車交通の渋滞、交通事故による人命の損失、排

気ガスに伴う公害など、モータリゼーションによる

憂うべき現象が当然発生してくるわけでございま

す。また一方、地方におきましては、高速自動車

道路や一般国道あるいは観光有料道路の整備が進んだ反面、地方道整備のおくれが目立ち、住民福祉のための道路整備が非常に欠けている、こうい

う面が多いわけでございます。

○小瀬委員 その施設のないものについては貸与をしておきたい、しておきます。またいろいろと

お伺

いしていきたいと思いますが、これは政務次官からお願いしたいと思います。

特定財源制度によって道路整備が始まつてもう十五年ですか、長い間このことによつて施設が整備されてきました。そこで、第六次道路整備五カ年計画が今回提出されているわけでございますが、

第一次五カ年計画から数えてすでに七兆五千億円余の巨額の道路投資を行なつてきたわけであります。道路の新設、改良に力を注いでまいりましたが、それにもかかわらず、急激なモータリゼーションによりまして、第一次道路整備五カ年計画の初年度の昭和二十九年当時の自動車保有台数が八十万台、これに比べますと四十四年には千三百万台、すなわち十六・三倍の多さに達している

わけであります。昭和五十年にはどういうふうになるかと三十四万台、こう推定されてい

るわけであります。その結果、都市における自動車台数からいしましてもたいへんな量であります。

これをすみやかに解消するには、やはり積極的におこなつておきたいと思います。

特定財源制度によって道路整備が始まつてもう十五年ですか、長い間このことによつて施設が整備されてきました。そこで、第六次道路整備五カ年計画が今回提出されているわけでございますが、

お話しのよう、急激な交通量の増加、これを受ける体制の道路網の整備等の行政が非常に

おこなつておきたいと思います。

○田村政府委員 お答えします。

お話しのよう、急激な交通量の増加、これを受ける体制の道路網の整備等の行政が非常に

おこなつておきたいと思います。

りますが、この生活優先の原理に切りかえたかどうか、その点が不十分と思われるわけです。この点がどの点にあらわれているかということをひとつ明らかにしていただきたいと思いますが、これは局長から伺います。

○議論政府委員 四十五年から始めたといふうに考えております第六次道路整備五カ年計画の内容でござります。

〔委員長退席、服部委員長代理着席〕

これはいまいろいろ検討して、整備の目標をきめて閣議決定するという段取りにならうかと思ひます。

たたいま先生のおへしゃしまして、商業優先策を進めるべきじゃないかということでござります。道路といふものは、本来やはり人が使うものでございます。それが自動車道にもなり、また人が歩く道路にもなるわけでござります。その中で、やはり人を優先するということは、人のいろいろな生活のための環境としての一つの道路、これがあると思います。また、産業といいましても、いろいろ生活必需品の流通のための必要な道路、これには、大都市においてはその周辺における二つの流通団地の問題、また食糧基地と大都市消費基地、生産基地と消費基地との連絡をどうするかという問題、これは産業といいましても単にいわゆる全部独占産業の道路じゃなくして、やはり国民の生活に密接した道路だと思います。そういう意味で、道路の新しい五ヵ年計画をつくります場合には、人命尊重の立場から車と歩行者を分離して交通事故を減らすというような問題が、道路の構造としては当然出てくるわけでござります。それからには、日本の国の中の幹線となるような道路、これが幹線自動車道路、そういうものから特種葉が分かれまして、生活の環境のための足元道路網といふ、こういうものまで一連の道路網として幅広く整備を進めていくという考え方で、これから新しい五ヵ年計画の内容をきめていきたいといふに考えております。

りますが、この生活優先の原理に切りかえたかどうか、その点が不十分と思われるわけです。この点がどの点にあらわれているかということをひとつ明らかにしていただきたいと思いますが、これは局長から伺います。

○小瀬委員 この間、総理が本会議場での御答弁の中では、コンテナ利用が非常に多くなってきた。これは計画を変更していかなければならぬといふ決意を示されておりましたか、その中で、自動車の一定期間の利用計画にあるんだ、こう言われたわけです。大阪等の道路の利用計画が、いろいろ効果が非常に出てるという話は聞いておりますが、この問題については、政務次官はどういうふうにお考えをお持ちでしょうか。もう少し具体的にお答えをいただきたいと思います。自動車の一定期間の利用計画にあるんだ、総理はこう答

○小瀬委員 時間もございませんので次に進みます。
新道路整備五ヵ年計画の財源調達上の問題についてお伺いしていただきたいと思いますが、三月六日の閣議了解によって、本計画の遂行に必要な財源措置は昭和四十六年度予算編成時までに検討する旨のこととございました。しかし現在の財源調査のままでは、これは明らかに大きな不足が目込まれるわけございます。新しい財源調達の目途つかないうちに第六次計画を発足させるとしておられます。

一般財源はことし六百九十億、約七百億が入っております。これがもうこれ以上入らないということはあり得ないと思いますが、そういうような計算をいたしますと、それの五倍、三千五百億を引きますと、大体三千二、三百億というものが一般の財源としてというか、国費として不足してくるんじやないかというような計算になります。

また、もう一つ非常に心配なのは、有料道路といふ幹線自動車道路の財政投融資の問題でございまますが、この財政投融資というのは税金と違います、出そうと思えば出せるような性格もござい

○委輸政府委員 いまのお話の、一定区間の自動車の利用計画という、ちょっと内容ははつきりしませんが、私たち考えますのに、やはりある流通施設から出ます道路と、いうものに對して利用などをどうしていくか、一般的日常生活のための交通と、相當時間的に分離していくべきじゃないか、いろいろな問題もあるうかと思います。また、特に大型のコンテナみたいになつてしまりますと、コンテナの通れる道路というものをやはりある程度路線的に限定すべきじゃないか。そういう大掛かりのものがどんな道路でも入れると、どうようなことじゃなくて、そういうコンテナの輸送は、こういう道路網の中でおやりなさいというようなことを一つの方針かと思ひます。そういうのは大都市周辺の道路の使い方の問題、また都市の中の道路の使い方の問題、そういうことの中で私たちのほうは、もう十分検討して、また処理してまいりたいといふふうに考えております。

て政務次官からお答えいただきたいと思います。

○田村政府委員 四十六年度予算編成前にとことなっておりますが、先ほども関連してお答え申し上げましたように、ただいまの五ヵ年計画では、残念ながらいまの交通ラッシュを解消する道路網の整備が不可能であるということで、新しい道路計画を考えております。仰せのように、在のままでもいきましても相当量の資金が不足します。したがいまして、これの新しき財源をいかにして求めるかということにつきまして、やかに計画的な結論を出したい、こういうことで鋭意検討いたしております。

○小川(新)委員 関連。ただいま小濱委員から質問がありましたことに関連して質問させていただきますが、どれくらい財源が不足するのか。

○委輸政府委員 財源がどのくらい不足し、そ

うする画答にいたる現状で、いみを御すれ題に就いて、小川(新)委員よりお話をうけました。その中で、千五百億の計画は十分完成できるというように考へておられます。

○小川(新)委員　ただいまのお話で、財投の見通しといふものは暗いよう聞いております。郵便貯金、簡易郵便保険、こういふものの伸びといふものはいま伸びておりませんので、財投から出せられる見通しといふものは非常に警戒をしていかなければならぬという前提のもとに立って、建設当局も大蔵当局も、この財源捻出については相当な慮慮がなされておるということを聞いております。

そこで、この十兆三千五百億円の膨大な五六年計画の財源といふのは、第五次道路五カ年計画から見ますとお金の面でも五七%以上も伸びておりますが、こういったものを、ただやみくもに計画をさつているわけがないことは私たちも十分承知

○小濱委員 総理の言われた答弁の中に、利用規制計画ということもおっしゃっておられるわけですね。いまのこととはその内容のことですか。もうべんお答えいただきたいと思います。

○運輸政務官 たとえばいま言いましたことの中では、やはり大型コンテナみたいなもののルートをきめるとか時間をきめるといふのは、一つの抑制的計画の中に入ろうかというふうに考え

でございますが、実はまだこの辺十分財政当局
詰めておりませんが、私たちのいまの十兆三千
百億の中の、いろいろ試算をしてみますと、國
がどのくらい要るかというような試算から、そ
中で揮発油税その他の特定財源がどのくらい入
かということを計算いたしまして、一般財源と
て約六千七百億から八百億くらいが入るんでは
いかという計算になります。それに対していま

ととておりまして、当然この財源捻出について建設当局ではいろいろな案が出され、それらの基礎データ、バックデータをもとにしてこういう計算がはじき出されておるというようにも想像しております。またそれが当然であるべきだと思いますのでいろいろあちまたうわさされているような問題点はともかくいたしまして、建設省といたしましては、これまでにどのような財源対策というもの

か詰題にのぼり検討されておったのかといふことが第一点。

第二点は、財源不足額と財源対策による収入見込み額の試算は一体なされているのか。
第三点は、田中自民党幹事長が出された自動車新税構想について、建設省のプランと合致するのかどうか。また、この田中構想についての建設省の見解というものが過日新聞で発表なされておりましたが、この見解はどうなのか。

○委輸政府委員 まず最初の財源対策であります
が、先ほど言いました不足になるだらうと見込ま
れておる財源について、どういうような対策を講
ずるかということをごさいます。これはいろいろ
方法があるうと思ひます。私のほうの建設省だけ
で、これでいいこうということにはなかなかならぬ
と思いますので、その辺は財政当局とよく話をし
ていきたい、というふうに考えております。

具体的に財源の対策ということになりますとやはり大きく分けまして、自動車の利用者から何らかの財源を得ようというものが根本の思想でござります。自動車の利用者から財源を得ようとすることになりますと、これは方法としては自動車を買うときに何らかの形で財源になる——公債であらうか税金であらうか、そういうものをいただくという方法、自動車を持つておるということによって一つの税金をかけよう、これがいまの田中幹事長の言われる自動車新税かと思ひます。もう一つは、やはり毎日自動車を使うことによって税金を払っていく。これは現在、特定財源になつておりますガソリン税とか軽油引取税というのがそれに当たらうかと思ひます。

〔服部委員長代理退席、委員長着席〕

その中で、もう一つは、税金の問題と公債の問題といふものがあらうと思います。これもいろいろ問題がありますし、税金は一般に安いほうが多いにきまつております。また、そういうような点で難点があります。公債ということになりますと、やはりこれが金融市場にどう影響するかとい

うようなこともありますから思いますが、この辺もあわせてわれわれは検討していただきたいというようになります。

て試算、またその税体系、これは大蔵委員会でもう少しめこまかく議論をいたしませんと、大蔵当局の意見というものが相當に建設省の意見に対しても入ってまいる意向を聞いております。この点は私もそのようにしてまいりますが、ここで政治的配慮の点についてでございます。御存じのところも、自民党の幹事長田中さんといえど、これは実力者でございまして、それがまた特に建設に関しては非常に明るい方です。自民党の建設政策といふものは田中さんがおつくりになつたと聞いておりますが、こういった実力ある方がこの道路財源について特段の配慮をする、また、この田中構想の一一番大きなポイントは、この財源を道路だけではなく新幹線鉄道計画にも使っていただきたい、こういった他の道路以外の財源にも使っていくような構想を述べておる。こういった上からのアドバイスもしくはこういった面が建設サイドに流された場合には、政務次官、次官としてまた大臣サイドとして、これは一体どういうふうな配慮をしていくのか、どういう影響が与えられていくのか、この点はちょっとと高度な見解でございますので、局长さんでもよろしいのでございますが、政務次官の御見解をこの際ひとつ聞いておきたいと思ひます。

○小川(新)委員 この点についてはいまここで即断できない、というような問題でございますが、いまの御発言を今後の一つのテーマにして私も議論を展開していきたいと思います。局長、この財源の配分のしかたでございますが、国及び地方の財源配分が現行のままで一体いいのかどうか。新道路五ヵ年計画というものは、一体この国と地方の財源配分の是正というものがこれから考えられないのであるのか。特にこの地方道路というものは非常におくれていくのではないかと思いますが、こういう点についての局長の御見解はいかがでござりますか。

○委輪政府委員 特定財源の配分という問題になりますと、どういうよな形で特定財源が得られるか、これでかなり変わつてこようかと思います。ただ、そういうよな特定財源の性格以外に基本的には考えますと、国が非常に財源を持って地方に対する補助政策をどんどんやつしていくか、また、地方に財源を与えて地方が独自でやっていくかということは大きな分かれ目だと思います。ただ、その後者になりますと、地方に財源を与えて地方が独自で道路の整備を進めていくのは一つの構想かと思いますが、いまのそういうよな構想でいきますと、地方には何といいますか、均分されて金がいくという点で、大きな事業はなかなか地方は単独ではできない。大きな県と小さな市町村では必ずしも財源の規模が違うと思いますが、やはり地方は、大規模な事業というのは、国の補助をもらつていかないとなかなかできないのではないかというように考えられますので、そういう点もあわせまして、地方の財源といまの国の財源は適正にしていくべきではないかと考えております。ただ、地方の財源といいますと、いま地方にも特定財源がいておりますが、そのほかに、地方の交付税の中には当然その算定の中で道路の維持管理に要する費用が入っておりますが、そういうものを地方の道路整備について、どう活用していくかという問題も地方財政計画等の問題にならうかと思いますので、その辺を勘案して今後

私たちの方針をきめてまいりたいというふうに考
えております。

○小川(新)委員 その問題なんぞござりますが、
現在地方には開発公社とかいろいろな公社がござ
います。これは有料道路等にも手をつけておりま
して、当然民間資本といものが入っておりますが、
この民間資本の導入といものについては二
通りの考え方があると思うのです。一つは、銀行
とかそういう民間から金を借りて、国と地方団体
が仕事をしていくという考え方も、大きいいえば
民間資本の導入である。もう一つは、完全な民間
業者とか民間デベロッパーというような事業体の
資本系統が入ってくる場合の二通りの考え方があ
ります。現在地方には○○県開発公社とかい
うようなものがあるにもかかわらず、今回地方道
路公社法案というものを出したということは、一
般道路にも手をつけていくという問題になってしま
りますけれども、この辺はどういうお考えが
あつてこういう法案を出されたか、それが一点。
その次には、五十万ということに限定している理
由は一体何なのか。現在五十万都市に該当するの
は日本の国に十二か十三くらいあると思ひます
が、埼玉県や神奈川県というような過密人口急増
地帯の市である五十万以下の都市で、○○開発公
社というようなもので、今まで定められたこの
財源分配の中では有料道路といものがやつていけ
るのかどうか、こういう点は非常に疑問に思つ
ております。そこで、そういった五十万都市に限
定した定理というのはどこから出発し、発想した
のか。これは当然県がやるべき筋合いのものを市
町村におつかぶせるというような発想のしかたの
中から、こういった人口とか財源とかそういうた
需要とか、いろいろな面から割り出して、日本の
国では十二か十三くらいが該当する限度として区
切ったのか、リミットをきめたのかということが
私ちょっと理解できないのでございますが、その
点と、いまの民間資本の導入の件と、それからそ
の道路の仕事をしていく分野、このいま言つた三
つの点についてお尋ねしておきます。私は関連で

ござりますのでこれで終わらせていただきま
すが、その三点については、最後に政務次官の御見
解を入れまして、私の質問を終わらせていただき
ます。

○妻輪政府委員 最初の御質問の、地方にいろい
ろ開発公社といものがござります。これには民
間の資本も入れております。

りました横断歩道橋を一つとつてみますと、やはり雪が積もるようなところでは横断歩道橋に屋根をかけ、また、ふきのときには風に吹かれないとおおいをするということはやはり必要だと思います。ただもう一つは、横断歩道橋以外の歩道についても同じことがいえると思いますが、いままのところはなかなかまだそこまでいかないような状況でございます。横断歩道橋について、国道については二、三そういう屋根をつけておるようなものもございます。ただ問題は、夏になりますと屋根というのは非常にいやなものでございまして、夏は取り除いて冬つけるということになると、やはりその取りはずしの可能なものが望ましいということにならうかと思します。また、これは非常に小さな問題でございますが、屋根をつけた側壁をいたしますと、外が見えないというような問題がございます。また屋根に積もった雪をどう処理するのか、これは豪雪地帯でございますと、積もった雪が一度にどさつと下に、車が通っているところに落ちてころれても非常に困るような問題もございまして、試験的にそういう国道の歩道橋に屋根をつけている例もございます。こういう問題、いろいろ利害が——利害といいますか、メリットとデメリットもございますので、十分検討いたしまして、積雪地域の道路の一つのあり方というものを今後きめまいりたいというふうに考えております。

○小瀬委員 局長さんの御答弁と検討していく

とするならば、今度のこの道路計画にも織り込ま

れてこなければならぬし、またどこに織り込

まれていくのか、全体的にどういう御計画をお

持ちになっておられるのか、検討ということで

が、もう少し具体的にお答えいただきたいと

り思います。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

いるわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○小瀬委員 冬になると危険で渡れない、ほんの

わずかしか利用されていない歩道橋、それが国道

にかかるといふことと、住民の人は非常に

関心を持っているようです。道路整備も当然これ

が原則だと思います。ただ、限られた予算でいま

の交通の渋滞をどう解消していくかということに

で処理していく、地方でありますと地方の単独事業

なものであれば、直轄であれば維持修繕費の中で

ござります。また、そのほかに、単に簡単な維持的

な問題もござります。また、お伺いしておきたいと思

うのがございます。いろいろと問題が多うござい

ます。交通事故、この問題について、本来の高速

道路の規格に合うものをやはり改築されていかな

ければならない、また、新設されなければ

ならない。今後この方針については、どういうふ

うに建設省としてお考えをお持ちになつておられ

るか、お伺いしておきたいと思います。

○運輸政府委員 高速道路のあり方といたしまし

て、やはり中央分離帯を持つた四車線以上の道路

が原則だと思います。ただ、限られた予算でいま

の交通の渋滞をどう解消していくかということに

なりますと、やはり交通量の少ないところについ

ては、とりあえず二車線で供用していく。しかし、

これにつきましては、先ほどの質問にもございま

したように、いかにして交通事故を防ぐような対

策を講じていくかが大切だと思います。一つの例

をとつてみると、中央道につきましては、これ

は当初の予想よりかなり大幅な交通量になつてお

ります。これはできるだけ早い機会に四車線に、

整備計画を変更いたしまして、四車線に改築して

まいりたいと考えております。ただ、全国的に七

千六百キロ全部を見ますと、必ずしも供用開始の

時点ですう大きな交通量の期待できないようなも

のもございますので、やはりそういうところにつ

いては暫定的な二車線ということもやむを得ない

かとも思いますが、交通量が多くなる予想のところは、初めから四車線をつくっていくという方針

でいきたいと思います。

○田村政府委員 いつもお話しのとおり、人命尊

重が最も大切であります。設備の不十分なため

に、あつてはならないような事故が起こるといふ

ことは非常な不幸でありますから、お話をよう

に、積極的にこれらの問題も解消する方向で検討

に協力体制を整えていかなくちやならない。昨年

りました横断歩道橋を一つとつてみますと、やは

り雪が積もるようなところでは横断歩道橋に屋根

をかけ、また、ふきのときには風に吹かれないと

思います。ただもう一つは、横断歩道橋以外の歩

道についても同じことがいえると思いますが、い

まのところはなかなかまだそこまでいかないよ

うな状況でございます。横断歩道橋について、国道

については二、三そういう屋根をつけておるよう

なものもございます。ただ問題は、夏になります

と屋根というのは非常にいやなものでございまし

て、夏は取り除いて冬つけるということになる

と、やはりその取りはずしの可能なものが望まし

いといふことになります。また、これ

は非常にいやなものでございまして、屋根をつけ

て、夏は取り除いて冬つけるということになる

と、やはりその取りはずしの可能なものが望まし

いといふことになります。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

いるわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

と一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

と一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

と一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

と一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

と一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

と一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

ございます。また、先ほどの交通安全施設の中の

ふうに考えております。

○運輸政府委員 まず、積雪地における道路の

題につきましては、積雪寒冷特別地域道路交通確

保五六年計画というものを、道路の五六年計画と

と一緒にきめるわけでございます。その中で国道、

地方道その他の道路につきまして、除雪の延長を

どのくらいにするか、また、なだれその他を防ぐ

防雪施設を何キロやるか、また雪によってあの

道路がこわれる凍雪害防止、こういうものをどの

くらいやるかというような整備の目標をきめてま

るわけでございます。さらに、いま言いました性

質のものは、いまの新しい五六年の中で、雪寒事

業と称して一括して五六年の事業費を組むわけで

としてはどういうように考え方をお持ちになつてお

○表輪政府委員 総務長官の言われます六メートル五十以下の道路についてということでおきいまして。二つよつて、田舎交番見制をしていくと、

五十年以下で今まで車を通じておきながら車と歩道の分離などは、これは幅の問題ではなくど不可能になつてまいりますので、やはりそういうところについては通園、通学時間、そういうもの時間には車を通さない、一日のうち一定の時間だけその周辺の必要な車を通すというような一つの交通規制、また、できるだけ一方交通にして車のほかに人が通るような余地をつくっておくこと、ということ、こういうことは、いまの六メートル五十の中でも総務長官の言われておるまゝ先にやらなければならぬ交通規制の問題というふうに考えております。

○小濱委員 大臣が参りましたので、わずかな時間ですが、一、二尋ねをしていきたいと思ひますのは、先ほど言いましたように、六メートル

間で、一、二回は、おもに、日本へ、渡る、機会、あります。
わが国、これから、道路、整備、は、高速、鉄道、改
良、された、海運、あるいは、大型、航空、機等の、輸送、機関、の、
総合的、な、機関、で、新しい、交通、体系、の一環、として、考え、
ていかなければ、ならない。かつては、海運、國時代、
があつた。その後、戦後、は、非常に、産業、が、発達、して、當
然、各々、さきほど、おつづけ、ござつて、ござつて、つまつて、

「脚ができ」か、「さしむかし」といふのが、
が発生しております。こういうことから政府は、
将来、交通量の予測の上に立つて責任ある総合的
計画がおなりになるのかどうかということで、十
二年からお答えをいただきたいと思います。

れば鉄道は鉄道、道路は道路、海運は海運と傾向があつたのでございます。そこでいわゆる全総が制定されるにあたりまして、当時は党魁におりまして、これは非常な二重投資になり、ナーリーは非常にマイナス面が出てくるのぢやないといふことを申し出まして、そういう観点から、中

はあの新全総は五回にわたって改定がなされたの
が二二二、三三。ふるてこの見当はつけております

ところで、先ほど申し上げました総合的な計画ができますれば、これが一段と緩和される、こう見ておるのでございます。と申しますのは、従来の計画では長距離、重い品物を、今度フェリーを大いに活用しようじゃないかという案を実は考えておるのでござります。これは主として運輸省でございますが、九州とか北海道とかあるいは四国というようなところから、いわゆる首都圏とか近畿圏とかあるいは東京圏との結びつきには、大いに海上輸送を使おうじゃないか。これによりまして相当量の物資と車がそこで救済されるとのことございます。

それからもう一つは、道路はできるだけ中間距離のところの交通需要を満たすところに重点を入

るべきである。そこで、鉄道新幹線と道路とのバランスをとった措置をとることによつて、人間の輸送の面における緩和も考えることにになりますれば、ある一部の方々は、十兆三千五百億円というものは従来の伸び率をただ機械的に推算しただけではないかという御議論もありますが、たゞいま申し上げたような総合的な対策の形におきまして相当効率があがるというふうに考えております。

○小濱委員 最後にもう一点。特定財源制度に基础设施整備が、大体十五年間かかるまいりません。したがって、いま五十年をお尋ねしたわけですが、昭和六十年を目標年次として今後十五年間、道路整備の長期計画は総額六十兆円ですか、この道路投資を見込んでおられるようですが、こ

の長期計画の一環としてこれも妥当な額であるかどうか。いまお伺いしましたけれども、ちょっとしたけれども、ちよつとおもいきりでござります。今度は長いので、これについて最後にお考え方を

○根本國務大臣 一應建設省として六十兆円を相
もう一つ伺いしておきたいと思ひます

定しておりますが、これはかなりの長期のこととありますので、一応のめどでござります。されば、一面におきましては国民経済力の力がどうだけ大きくなるかということ、それからもう一つは、経済のあり方の問題になってくると思う

でござります、いまのところは諸先生から幾たびか指摘されたように、地方道も非常に立ちおく

れておるじゃないか、これを少なくともわれわれはフランス並みあたりまで持っていくには、日本の経済力として、昭和六十年を目指すのならばこれまでいくべきじゃないかということになりまますと、もうほとんど市町村道の基幹道路は全部舗装するということが目標にならねばならぬと思いまます。そうした場合には、六十兆円で足らないではないかという考え方を実は持つておるのでございまして、一応その目安のもとに五年ごとに需要量を日本より各努力を実現のしかたをあわせ考えながら

と日本の繩が太の方異のじかがをねる。うなづく。さら、実情に即したところの措置を講じていかなけ

ればならないだろう。特定財源についても、その意味で長期のこととはあまり言いませんけれども、少なくとも昭和四十六年度予算編成までには、はつきりと特定財源の措置を講ずるということは大蔵大臣とも話し合いをしておりまして、今度の予算編成にあたりましてそれが条件となってこの道路新五カ年計画を策定した次第でありますから、その間においては、少なくとも来年の予算編成期までは特定財源も明定したいと考えておる

○小濱委員 制約を受けた時間が参りましたので、以上をもって私の質問を終わります。

○金丸委員長 浦井君。

○浦井委員 いまこの建設委員会にかけられてお

ります道路に関する四つの法案ないし
ございますが、それぞれの違いはございませんが、
れども、いずれも有料道路に関するもの。または
有料道路に非常に深い関係のあるものでござ
ります。

有料道路が取り入れられてからすでに十数年江

なるわけでございますが、その間、非常に有料道路といふものが発展してきておるわけでござります。ここにちょっと数字を申し上げますと、道路事業といふものが、道路投資額より見ますと、昭和二十九年に二十一億円、それが四十四年には

一千六百九十五億円、実に百三十倍になつておるわけでござります。そしてこの額というものは、一般の道路事業に対して四〇%以上である。そして地方単独事業を含む全道路事業に対しても二〇%をこえる非常に大きな部分を占める、こういう大きな存在になつてきておるわけでござります。しかもその当初の意図が観光道路的な性格であった。そういう中からとにかく成長してまいりました。今日では非常に重要な産業道路的な性格に変わつてきておる。また、重要道路は即有料道路であるというような傾向も出てきておるのは御承知だと思うのですが、こういうような傾向というものは私たち一休喜んでよいのか、反対に悲しむべきことなのか、ひとつ慎重に考えてみなければならぬというふうに思うわけでござります。

道路というのは、言うまでもなく公物でございまして、あくまでもやはり公開、無料。こういう二二二六東川さわらよる。二二二七、ハギト。二二二八東川ひ

〇根本國務大臣 御指摘のとおり、有料道路制度を本格的に取り上げたのは第一次鳩山内閣でございます。そのときには、日本の資金もないために、世界銀行の資金も入れてやろう。御承知のように、從前は道路というものは無料、公開といったところであつたことは、これはずっと古くからのことか原貢であるにすこしさらず、この原貢がどうなつてきつあるのではないかというような考えを持つわけでございます。しかも道路を有料にすれば資金も集まる、そして手つとり早く道路がつくれるというようなことで、安易に有料道路という方向に流れているのではないかというように考えるわけで、大臣にお聞きしたいのですが、この有料道路のこのようない膨張の状態をどのように考えておられるのか、またこういうような、あえて私言いますが、ゆがんだ傾向を具体的にどのように考えておられるか、どういう処置をとるうとされておるか、この点についてまず最初にお聞きしたいわけです。

は、道路は全部税金でやるということになりますと、全体の道路需要に対する投資額は非常に限定されますので、なかなかそこまではいかない。一方においては、経済の発展とそれから社会構造の変化に伴いまして、何らか道路を整備していく必要がありますので、なかなかそこまではいかない。ある意味でこれは、経済の発展のネックは道路である。こういうことからして、世界各国ともこの有料道路制度なるものを考えてやってきた。日本においても、現在の経済並びに社会の構造的な変化の時代にはこれをやらなければ、単に道路は無料、公開という概念でいきますと、そのためむしろ社会的ないいのアンバランスが出てきて、広い観点から見ればむしろそれがマイナス必ずしも大きな抵抗はないと思っています。

その証拠に、現在は各都道府県等においても、でき得るだけ有料でもいいから自分たちに道路をやらしてくれといいう望のほうが非常に強いとします。したがいまして、今日この程度の有料道路の全体の道路投資の中における比率というものは、必ずしも大きな抵抗はないと思っています。

先般関西方面で万博に開連して相当の道路をつくったけれども、あれだけつくったためにあるいは相当利用率が減るのじやないかと思ったところが、ほとんど減らずに利用率が多いといふところから見ても、一応觀念的にはあなたの御指摘に従つたような点の抵抗もありますけれども、現実の段階においては、この程度の有料道路の投資をやつしていくことが適当ではないかと考えておる次第でございます。

が、この改正案によりますと、二つ以上の有料道路を一本にして料金を徴収する、こうしたことになるわけでございます。そうしますと、具体的に、片方がもうすぐ無料になるところまで来ておっても、他方がまだ何年か有料であるということになると、すぐ無料になるところもまた何年かになりますが、やはり無料になります。そこで再び新しい他の道路と結合して、また料金を徴収することになる。こういうことになると、永久とは言わないまでも、相当長期間有料になります。続けるという現象がやはり出てくると思うわけでございますが、道路ができるだけ無料になつてほしいという地域の人々の期待を裏切ることになるのじやないかというふうに思うわけですが、この点についてはどうでしよう。

○浦井委員 そういう御答弁なんですが、やはり今までの問題があるということで、いまの神明道路のすぐ横に新しい側道をつけてそっちに回すというような計画で、ちょっと一年くらいかかりますが、それがたまたま住宅の団地の中で非常に騒音の問題があるということで、いまの神明道路のすぐ横に新しい側道をつけてそっちに回すといふふうな計画で、ちょうど一年くらいかかります。

○委員長 そういうふうに思うわけですが、やはり無料に近づいておる道路と建設費が高くて新らしい道路のバランスをとる、そして新しい有料道路の建設を促進し、容易にするという意図があるだらうというふうに思うのですが、やはり私先ほど申し上げたように、道路は無料、公開という原則に立ち返ってみるとならば、これは正しくないんではないかというふうな考え方を私ここで述べさせていただきたい、こういうふうに思うわけです。

最後にもう一回、道路公害の問題についてお聞きしたいのです。これは道路局長にお聞きしたいのですが、最近神戸の第一神明道路が開かれて、そこで側道の問題が起こつておるわけなんです。その側道をつくるということに道路公団は決定したというふうに私聞いておるので、その具体的な計画あるいは見通し、それから側道建設中の交通をどういうふうに処置されるのか、その辺についてひとつ簡単に、あとでまたゆっくりお伺いしますから、簡単にお答え願いたいと思います。

○委員長 政府委員 いまのお話は神明道路にあつたと思います。実は神明道路からさらにその先の明石の有料道路を一緒にくつつけまして供用を開始いたしております。そういたしますと、いまの神明道路の中のランプ、これが接近しておりますと自動車の交通で車線を切るということも出てまいりますので、そういう意味で本線に乗るランプを一ヵ所やめたわけでございます。それに伴いまして、いまの別の道路を通行できるような方法をとりますので、それがたまたま住宅の団地の中で非常に騒音の問題があるということで、いまの神明道路のすぐ横に新しい側道をつけてそっちに回すといふふうな計画で、ちょっと一年くらいかかりますが、

うふうに長距離のものになりますと、やはりいま
のような改正でお願いしたほうが妥当であろうと
考えておらぬ事でござります。

○浦井委員 そういう御答弁なんですが、やはり無料に近づいておる道路と建設費が高くて新し

い道路のバランスをとる、そして新しい有料道路の建設を促進し、容易にするという意図があるだろうというふうに思うわナでございますけれど

も、こういうような考え方の改正案、有料道路をよしとする立場からいへば非常にじょうずな方法だらうと思うのですが、やはり私先ほど申し上げ

たようだ、道路は無料、公開という原則に立ち返つてみるとならば、これは正しくないんではないか。どうやらなまきとくどく二で並べさせて、こ

かとしないが、たゞお手本を取ることで、さうしてしまった
だきたい、こういうふうに思うわけです。
最後にもう一問、道路公害の問題についてお聞

きしたいのです。これは道筋局長にお聞きしたいのですが、最近神戸の第一神明道路が開かれて、そこで側道の問題が起つておるわけなんです。そ

の側道をつくるということに道路公団は決定した
というふうに私聞いておるのでですが、その具体的
な十四つも、よもぎ、そして、つばす等をつけて

か言ふ處あるしに見通し それから便り夏令中の文通をどういうふうに処置されるのか、その辺についてひとつ簡単に、あとでまたやつくりお伺いしたい

○葉輪政府委員 いまのお話は神明道路にあつた
と思ひます。実は神明道路からさらばにその先の明
ますから、簡単にお答え願いたいと思います。

石の有料道路を一緒にくつつけまして供用を開始いたしております。そういたしますと、いまの神明橋

道路の中のランプ、これが接近しておらずすと自動車の交通で車線を切るということも出てまいりますので、そういう意味で本線に乗るランプを一ヵ

所やめたわけでございます。それに伴いまして、いまの別の道路を通行できるような方法をとりまして、交通安全施設との他もやつたのでございます

が、それがたまたま住宅の団地の中で非常に騒音の問題があるということで、いまの神明道路のすぐ横に新しい側道をつけてそっちに回すというような計画で、ちょっと一年くらいかかりますが、

そういう計画でいま公団が計画を立てて実施に移るうという段階でございます。

○浦井委員 そのあと、一年かかる間の交通規制をどうされようとしておるのか、何か報告を受けておられますか。

○審議政府委員 その間につきましては、いま団地の中を通っておりますそういう一つの道路がござりますので、それについて十分安全施設も考えまして、事故の起こらないような方策をその間にとつていただきたいというように考えております。

○浦井委員 以上です。あとまたひとつ時間を与えていただくことをお願いして、終わります。

○金丸委員長 この際、ただいま審査中の四案中、内閣提出、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案につきましては、他に質疑の申し出もありませんので、本案に対する質疑はこれにて終了いたします。

○金丸委員長 引き続き本案を討論に付するのであります、討論の申し出がありませんので、これより直ちに採決いたします。

内閣提出、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○金丸委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案に対する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○金丸委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○金丸委員長 次回は来たる四月三日委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたし

午後零時四十七分散会

〔報告書は附録に掲載〕

建設委員会議録第一号中正表

一
二
三
四
河川の
河川に
正

昭和四十五年四月七日印刷

昭和四十五年四月八日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局