

5 この法律において「発注者」とは、建設工事（他の者から請け負つたものを除く。）の注文者（「元請負人」とは、下請契約における注文者で建設業者であるものをいい、「下請負人」とは、下請契約における請負人をいう。）をいい、下請契約における請負人をいう。

第二章 建設業の許可

第一節 通則

第三條を次のように改める。

（建設業の許可）

第三條 建設業を営もうとする者は、次に掲げる区分により、この章で定めるところにより、二以上の都道府県の区域内に営業所（本店又は支店若しくは政令で定めるこれに準ずるものをいう。以下同じ。）を設けて営業をしようとする場合にあつては建設大臣の、一の都道府県の区域内のみ営業所を設けて営業をしようとする場合にあつては当該営業所の所在地を管轄する都道府県知事の許可を受けなければならない。ただし、政令で定める軽微な建設工事のみを請け負うことを営業とする者は、この限りでない。

一 建設業を営もうとする者であつて、次号に掲げる者以外のもの

二 建設業を営もうとする者であつて、その営業にあつて、その者が発注者から直接請け負う一件の建設工事につき、その工事の全部又は一部を、下請代金の額（その工事に係る下請契約が二以上あるときは、下請代金の額の総額）が政令で定める金額以上となる下請契約を締結して施工しようとするもの

前項の許可は、別表の上欄に掲げる建設工事の種類ごとに、それぞれ同表の下欄に掲げる建設業に分けて与えるものとする。

3 第一項の許可は、三年ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

4 第一項第一号に掲げる者に係る同項の許可（前項の許可の更新を含む。）以下「一般建設業の許可」という。を受けた者が、当該許可に係

る建設業について、第一項第二号に掲げる者に係る同項の許可（前項の許可の更新を含む。）以下「特定建設業の許可」という。）を受けたときは、その者に対する当該建設業に係る一般建設業の許可は、その効力を失う。

（第二章 建設業者の登録）を削る。

（附帯工事）

第四條 建設業者は、許可を受けた建設業に係る建設工事を請け負う場合においては、当該建設工事に附帯する他の建設業に係る建設工事を請け負うことができる。

第四條の次に次の節名を附する。

第二節 一般建設業の許可

第五條を削る。

第六條の見出し中「登録」を「許可」に改め、同条各号列記以外の部分を次のように改める。

一 一般建設業の許可（以下第八條第二号を除き、この節において「許可」という。）を受けようとする者は、建設省令で定めるところにより、二以上の都道府県の区域内に営業所を設けて営業をしようとする場合にあつては建設大臣の、一の都道府県の区域内のみ営業所を設けて営業をしようとする場合にあつては当該営業所の所在地を管轄する都道府県知事に、次に掲げる事項を記載した許可申請書を提出しなければならない。

第六條第五号を次のように改める。

五 許可を受けようとする建設業

第六條第六号中「行つてゐる」を「行なつてゐる」に改め、同条を第五條とする。

第七條（見出しを含む。）中「登録申請書」を「許可申請書」に、「左の各号に」を「次に」に改め、同条第二号中「二年」を「三年」に、「各事業年度」を「各営業年度」に改め、同条第四号中「登録申請者（法人である場合においては、当該法人及びその役員）」を「許可を受けようとする者（法人である場合においては当該法人、その役員及び政令で定める使用人、個人である場合にお

いてはその者及び政令で定める使用人）」に、「第十一條第一項各号」を「第八條各号」に改め、同条第五号中「第五條」を「次条第一号及び第二号」に改め、同条第六号中「営業に関する」を削り、同条を第六條とし、同条の次に次の一條を加える。

（許可の基準）

第七條 建設大臣又は都道府県知事は、許可を受けようとする者が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、許可をしてはならない。

一 法人である場合においてはその役員（業務を執行する社員、取締役又はこれらに準ずる者をいう。以下同じ。）のうち常勤であるものの一人が、個人である場合においてはその者又はその支配人のうち一人が次のいずれかに該当する者であること。

イ 許可を受けようとする建設業に関し五年以上経営業務の管理責任者としての経験を有する者

ロ 建設大臣がイに掲げる者と同等以上の能力を有するものと認定した者

二 その営業所ごとに、次のいずれかに該当する者で専任のものを置く者であること。

イ 許可を受けようとする建設業に係る建設工事に関し学校教育法（昭和二十二年法律第二十六号）による高等学校（旧中等学校令（昭和十八年勅令第三十六号）による実業学校を含む。以下同じ。）を卒業した後五年以上又は同法による大学（旧大学令（大正七年勅令第三十八号）による大学を含む。以下同じ。）若しくは高等専門学校（旧専門学校令（明治三十六年勅令第六十一号）による専門学校を含む。以下同じ。）を卒業した後三年以上実務の経験を有する者で在学中に建設省令で定める学科を修めたもの

ロ 許可を受けようとする建設業に係る建設工事に関し十年以上実務の経験を有する者

ハ 建設大臣がイ又はロに掲げる者と同等以上の知識及び技術又は技能を有するものと認定した者

三 法人である場合においては当該法人又はその役員若しくは政令で定める使用人が、個人である場合においてはその者又は政令で定める使用人が、請負契約に關して不正又は不誠実な行為をするおそれが明らかな者でないこと。

四 請負契約（第三條第一項ただし書の政令で定める軽微な建設工事に係るものを除く。）を履行するに足りる財産的基礎又は金銭的信用を有しないことが明らかな者でないこと。

第八條から第十條までを次のように改める。

第八條 建設大臣又は都道府県知事は、許可を受けようとする者が次の各号の一（許可の更新を受けようとする者にあつては、第一号又は第五号から第八号までの一）に該当するとき、又は許可申請書若しくはその添附書類中に重要な事項について虚偽の記載があり、若しくは重要な事実の記載が欠けているときは、許可をしてはならない。

一 禁治産者若しくは準禁治産者又は破産者で復権を得ないもの

二 第二十九條第五号又は第六号に該当することにより一般建設業の許可又は特定建設業の許可を取り消され、その取消の日から二年を経過しない者

三 第二十八條第三項の規定により営業の停止を命ぜられ、その停止の期間が経過しない者

四 許可を受けようとする建設業について第二十九條の四の規定により営業を禁止され、その禁止の期間が経過しない者

五 一年以上の懲役若しくは禁錮の刑に処せられ、又はこの法律の規定により、若しくは建設工事の施工若しくは建設工事に従事する労働者の使用に關する法令の規定で政令で定めるものにより罰金以上の刑に処せられ、その刑の執行を終わり、又は刑の執行を受けるこ

とがなくなつた日から二年を経過しない者

六 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者でその法定代理人が前各号の一に該当するもの

七 法人でその役員又は政令で定める使用人のうちに、第一号、第二号、第四号又は第五号に該当する者(第二号に該当する者についてはその者が第二十九条の規定により許可を取り消される以前から、第四号に該当する者についてはその者が第二十九条の四の規定により営業を禁止される以前から、建設業者である当該法人の役員又は政令で定める使用人であつた者を除く)のあるもの

八 個人で政令で定める使用人のうちに、第一号、第二号、第四号又は第五号に該当する者(第二号に該当する者についてはその者が第二十九条の規定により許可を取り消される以前から、第四号に該当する者についてはその者が第二十九条の四の規定により営業を禁止される以前から、建設業者である当該個人の政令で定める使用人であつた者を除く)のあるもの

(許可換えの場合における従前の許可の効力)
第九条 許可に係る建設業者が許可を受けた後次の各号の一に該当して引き続き許可を受けた建設業者を営もうとする場合において、第三号第一項の規定により建設大臣又は都道府県知事の許可を受けたときは、その者に係る従前の建設大臣又は都道府県知事の許可は、その効力を失ふ。

一 建設大臣の許可を受けた者が一の都道府県の区域内にのみ営業所を有することとなつたとき。

二 都道府県知事の許可を受けた者が当該都道府県の区域内における営業所を廃止して、他の一の都道府県の区域内に営業所を設置することとなつたとき。

三 都道府県知事の許可を受けた者が二以上の都道府県の区域内に営業所を有することとなつたとき。

つたとき。

(登録免許税及び許可手数料)

第十条 許可を受けようとする者は、次に掲げる区分により、登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)で定める登録免許税又は政令で定める許可手数料を納めなければならない。

一 建設大臣の許可(第三号第三項の許可の更新を除く)を受けようとする者(すでに他の建設業者について建設大臣の許可を受けている者を除く)については、登録免許税

二 前号に掲げる者以外の者については、許可手数料

第十一号及び第十二号を削る。

第十三条第一項中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、「第六号各号」を「第五号第一号から第四号まで及び第六号」に、「遅滞なく」を「二週間以内」に改め、同条第二項を削り、同条第三項中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、「第七号第一号」を「第六号第一号」に改め、同項を同条第二項とし、同条第四項中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、「第七号第三号」を「第六号第三号」に改め、同項を同条第三項とし、同条第五項中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、「第五号第一号又は第二号」を「その役員若しくは使用人のいずれでもなくなつた場合若しくは同項第三号」を「法人である場合においてはその役員、個人である場合においてはその支配人でなくなつた場合若しくは同項第三号」に、「同条第二項各号の」を「同条第二号イ、ロ若しくはハ」に改め、「のある都道府県の営業所」を削り、「同項第三号」を「同項ハ」に、「遅滞なく」を「二週間以内」に、「第七号第五号」を「第六号第五号」に改め、同項を同条第四項とし、同条第六項中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、「第五号第一項各号に規定する要件をそなへる者を欠くに至つたとき、同条第二項」を「第七号第一号若しくは第二号」に、「第十一号第一号及び第三号から第六号まで」を「第八号第一号及び第五号から第八号まで」に、「遅滞なく」を「二週間以内」に改め、同項を同条第五項とし、同条を第十一号とする。

第十四条各号列記以外の部分中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、同条第四号中「建設業者」を「許可を受けた建設業者」に、「建設業者」を当該許可に係る建設業者に改め、同条を第十二号とする。

第十五条及び第十七条を削る。

第十六条の見出し中「登録簿等」を「提出書類」に改め、同条中「登録簿並びに第七号、第十三条第一項及び第三項から第五項まで、第十七条の三並びに第十七条の四第一項」を「第五号、第六号及び第十一号第一項から第四項まで」に、「建設業者登録簿閲覧所」を「閲覧所」に改め、同条を第十三号とし、同条の次に次の一条及び一節を加える。

(省令への委任)
第十四条 この節に規定するもののほか、許可の申請に關し必要な事項は、建設省令で定める。

第三節 特定建設業者の許可
(許可の基準)
第十五条 建設大臣又は都道府県知事は、特定建設業者の許可を受けようとする者が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、許可をしてはならない。

一 第七号第一号及び第三号に該当する者であること。

号から第八号まで」に、「遅滞なく」を「二週間以内」に改め、同項を同条第五項とし、同条を第十一号とする。

第十四条各号列記以外の部分中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「建設業者」を「許可に係る建設業者」に、同条第四号中「建設業者」を「許可を受けた建設業者」に、「建設業者」を当該許可に係る建設業者に改め、同条を第十二号とする。

第十五条及び第十七条を削る。

第十六条の見出し中「登録簿等」を「提出書類」に改め、同条中「登録簿並びに第七号、第十三条第一項及び第三項から第五項まで、第十七条の三並びに第十七条の四第一項」を「第五号、第六号及び第十一号第一項から第四項まで」に、「建設業者登録簿閲覧所」を「閲覧所」に改め、同条を第十三号とし、同条の次に次の一条及び一節を加える。

(省令への委任)
第十四条 この節に規定するもののほか、許可の申請に關し必要な事項は、建設省令で定める。

第三節 特定建設業者の許可
(許可の基準)
第十五条 建設大臣又は都道府県知事は、特定建設業者の許可を受けようとする者が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、許可をしてはならない。

一 第七号第一号及び第三号に該当する者であること。

二 その営業所ごとに第七号第二号イ、ロ又はハに該当し、かつ、次のいずれかに該当する者で専任のものを置く者であること。

イ 許可を受けようとする建設業者に係る建設工事で、発注者から直接請け負ひ、その請負代金の額が政令で定める金額以上であるものに關し二年以上指導監督的な実務の経験を有する者

ロ 建設大臣がイに掲げる者と同等以上の能力を有するものと認定した者

三 発注者との間の請負契約で、その請負代金の額が政令で定める金額以上であるものを履行するに足りる財産的基礎を有すること。

(下請契約の締結の制限)
第十六条 特定建設業者の許可を受けた者でなければ、その者が発注者から直接請け負つた建設工事を施工するための次の各号の一に該当する下請契約を締結してはならない。

一 その下請契約に係る下請代金の額が、一件で、第三号第一項第二号の政令で定める金額以上である下請契約

二 その下請契約を締結することにより、その下請契約及びすでに締結された当該建設工事を施工するための他のすべての下請契約に係る下請代金の額の総額が、第三号第一項第二号の政令で定める金額以上となる下請契約(準用規定)

第十七条 第五号、第六号及び第八号から第十四条までの規定は、特定建設業者の許可及び特定建設業者の許可を受けた者(以下「特定建設業者」という)について準用する。この場合において、第六号第五号中「次条第一号及び第二号」とあるのは「第七号第一号及び第十五条第二号」と、第八号第二号及び第五号中「二年」とあるのは「三年」と読み替へるものとする。

第二章の二を削る。

第三章第十八条の前に次の節名を附する。

第一節 通則
第十九条中「左の各号」を「次に」に、「書面により明らかにしなければならない」を「書面に記載し、署名又は記名押印をして相互に交付しなければならない」に改め、同条第四号中「支払の定」を「支払の定め」に改め、同条第五号中「工事中止」を「工事着手の延期若しくは工事の全部若しくは一部の中止」に、「損害の負担に關する定」を「工期の変更、請負代金の額の変更又は損害の負担及びそれらの額の算定方法に關する定め」に改め、同条第六号中「因る損害の負担に關する定」を「よる工期の変更又は損害の負担及び

その額の算定方法に關する定め」に改め、同条第七号中「基く」を「基づく」に改め、同号の次の二号を加える。

七の二 工事の施工により第三者が損害を受けた場合における賠償金の負担に關する定め
七の三 注文者が工事に使用する資材を提供し、又は建設機械その他の機械を貸与するときは、その内容及び方法に關する定め

第十九条第八号を次のように改める。

八 注文者が工事の全部又は一部の完成を確認するための検査の時期及び方法並びに引渡し

の時期
第十九条第九号中「時期」を「時期及び方法」に改め、同条に次の一項を加える。

2 請負契約の当事者は、請負契約の内容で前項に掲げる事項に該当するものを変更するときは、その変更の内容を書面に記載し、署名又は記名押印をして相互に交付しなければなら

第十九条の次に次の四条を加える。

(現場代理人の選任等に関する通知)

第十九条の二 請負人は、請負契約の履行に關し工事現場に現場代理人を置く場合においては、当該現場代理人の権限に關する事項及び当該現場代理人の行為についての注文者の請負人に対する意見の申出の方法を、書面により注文者に通知しなければならない。

2 注文者は、請負契約の履行に關し工事現場に監督員を置く場合においては、当該監督員の権限に關する事項及び当該監督員の行為についての請負人の注文者に対する意見の申出の方法を、書面により請負人に通知しなければならない。

(不当に低い請負代金の禁止)

第十九条の三 注文者は、自己の取引上の地位を不当に利用して、その注文した建設工事を施工するために通常必要と認められる原価に満たない金額を請負代金の額とする請負契約を締結してはならない。

(不当な使用資材等の購入強制の禁止)

第十九条の四 注文者は、請負契約の締結後、自己の取引上の地位を不当に利用して、その注文した建設工事に使用する資材若しくは機械器具又はこれらの購入先を指定し、これらを請負人に購入させて、その利益を害してはならない。

(発注者に対する勧告)

第十九条の五 建設業者と請負契約を締結した発注者(私的独占の禁止及び公正取引の確保に關する法律(昭和二十二年法律第五十四号)第二条第一項に規定する事業者に該当するものを除く。)が前二条の規定に違反した場合において、特に必要があると認めるときは、当該建設業者の許可をした建設大臣又は都道府県知事は、当該発注者に対して必要な勧告をすることができ

第二十条の見出し中「見積期間」を「見積期間等」に改め、同条中「契約を締結する」を「契約を締結する」に、「入札を行う以前に」を「入札を行なう以前に、第十九条第一項第一号及び第三号から第十一号までに掲げる事項について、できる限り具体的な内容を提示し、かつ、当該提示から当該契約の締結又は入札までに」に、「見積」を「見積り」に改める。

第二十二条第三項中「注文者」を「発注者」に改める。

第二十三条中「元請負人」を「請負人」に、「但し」を「ただし」に改める。

第三章中第二十四条の次に次の一節を加える。

第二節 元請負人の義務

(下請負人の意見の聴取)

第二十四条の二 元請負人は、その請け負った建設工事を施工するために必要な工程の細目、作業方法その他元請負人において定めるべき事項を定めようとするときは、あらかじめ、下請負人の意見をきかなければならない。

(下請代金の支払)

第二十四条の三 元請負人は、請負代金の出来形部分に対する支払又は工事完成後における支払

を受けたときは、当該支払の対象となつた建設工事を施工した下請負人に対して、当該元請負人が支払を受けた金額の出来形に対する割合及び当該下請負人が施工した出来形部分に相応する下請代金を、当該支払を受けた日から一月以内で、かつ、できる限り短い期間内に支払わなければならない。

2 元請負人は、前払金の支払を受けたときは、下請負人に対して、資材の購入、労働者の募集その他建設工事の着手に必要な費用を前払金として支払うよう適切な配慮をしなければならない。

(検査及び引渡し)

第二十四条の四 元請負人は、下請負人からその請け負った建設工事が完成した旨の通知を受けたときは、当該通知を受けた日から二十日以内で、かつ、できる限り短い期間内に、その完成を確認するための検査を完了しなければならない。

2 元請負人は、前項の検査によつて建設工事の完成を確認した後、下請負人が申し出たときは、直ちに、当該建設工事の目的物の引渡しを受けなければならない。ただし、下請契約において定められた工事完成の時期から二十日を経過した日以前の一定の日に引渡しを受ける旨の特約がされている場合には、この限りでない。

(特定建設業者の下請代金の支払期日等)

第二十四条の五 特定建設業者が注文者となつた下請契約(下請契約における請負人が特定建設業者又は資本金額が政令で定める金額以上の法人であるものを除く。以下この条において同じ。)における下請代金の支払期日は、前条第二項の申出の日(同項ただし書の場合にあつては、その一定の日。以下この条において同じ。)から起算して五十日を経過する日以前において定め、かつ、できる限り短い期間内において定めなければならない。

2 特定建設業者が注文者となつた下請契約において、下請代金の支払期日が定められなかつた

ときは前条第二項の申出の日が、前項の規定に違反して下請代金の支払期日が定められたときは同条第二項の申出の日から起算して五十日を経過する日が下請代金の支払期日と定められたものとみなす。

3 特定建設業者は、当該特定建設業者が注文者となつた下請契約に係る下請代金の支払につき、当該下請代金の支払期日まで一般の金融機関(預金又は貯金の受入れ及び資金の融通を業とする者をいう。)による割引を受けることが困難であると認められる手形を交付してはならない。

4 特定建設業者は、当該特定建設業者が注文者となつた下請契約に係る下請代金を第一項の規定により定められた支払期日又は第二項の支払期日まで支払わなければならない。当該特定建設業者がその支払をしなかつたときは、当該特定建設業者は、下請負人に対して、前条第二項の申出の日から起算して五十日を経過した日から当該下請代金の支払をする日までの期間について、その日数に応じ、当該未払金額に建設省令で定める率を乗じて得た金額を遅延利息として支払わなければならない。

(下請負人に対する特定建設業者の指導等)

第二十四条の六 発注者から直接建設工事を請け負つた特定建設業者は、当該建設工事の下請負人が、その下請負に係る建設工事の施工に關し、この法律の規定又は建設工事の施工若しくは建設工事に従事する労働者の使用に關する法令の規定で政令で定めるものに違反しないよう、当該下請負人の指導に努めるものとする。

2 前項の特定建設業者は、その請け負つた建設工事の下請負人である建設業者を営む者が同項に規定する規定に違反していると認めたときは、当該建設業者を営む者に対し、当該違反している事実を指摘して、その是正を求めるように努めるものとする。

3 第一項の特定建設業者が前項の規定により是正を求めた場合において当該建設業者を営む者が

当該違反している事実を是正しないときは、同項の特定建設業者は、当該建設業を営む者が建設業者であるときはその許可をした建設大臣又は都道府県知事に、その他の建設業を営む者であるときはその建設工事の現場を管轄する都道府県知事に、すみやかに、その旨を通報しなければならない。

第二十五条の旧第一項中「第二十五条の十五第二項に規定するもののほか」を削り、「登録」を「許可」に改め、同条第二項中「登録」を「許可」に改め、同項に次の二号を加える。

三 当事者の双方が許可を受けないで建設業を営む者である場合であつて、その紛争に係る建設工事の現場が当該都道府県の区域内にあるとき。

四 前項第三号に掲げる場合及び第二号に掲げる場合のほか、当事者の一方のみが許可を受けないで建設業を営む者である場合であつて、その紛争に係る建設工事の現場が当該都道府県の区域内にあるとき。

第二十五条の十五第二項を削る。

第二十五条の十九を次のように改める。

第二十五条の十九 削除

第二十六条の見出しを「(主任技術者の設置等)」に改め、同条第二項中「建設業者は、」を削り、「専任の主任技術者を置かなければならない」を「前二項の規定により置かなければならない主任技術者又は監理技術者は、工事現場ごとに、専任の者でなければならぬ」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項中「建設業者は、」の下に「その請け負つた」を加え、「第五條第二項各号の」を「当該建設工事に関する第七條第二号イ、ロ又はハ」に、「於ける」を「おける」に改め、同項の次に次の一項を加える。

2 発注者から直接建設工事を請け負つた特定建設業者は、当該建設工事を施工するために締結した下請契約の請負代金の額(当該下請契約が二以上あるときは、それらの請負代金の額の総額)が第三條第一項第二号の政令で定める金額

以上になる場合においては、前項の規定にかかわらず、当該建設工事に関し第七條第二号イ、ロ又はハに該当し、かつ、第十五條第二号イ又はロに該当する者で当該工事現場における建設工事の施工の技術上の管理をつかさどるもの(以下「監理技術者」という。)を置かなければならない。

第二十六条の次に次の一条を加える。

第二十六条の二 土木工事業又は建築工事業を営む者は、土木一式工事業又は建築一式工事業を施工する場合において、土木一式工事業又は建築一式工事業以外の建設工事(第三條第一項ただし書の政令で定める軽微な建設工事を除く)を施工するときは、当該建設工事に関し第七條第二号イ、ロ又はハに該当する者で当該工事現場における当該建設工事の施工の技術上の管理をつかさどるものを置いて自ら施工する場合のほか、当該建設工事に係る建設業の許可を受けた建設業者に当該建設工事を施工させなければならない。

2 建設業者は、許可を受けた建設業に係る建設工事に附帯する他の建設工事(第三條第一項ただし書の政令で定める軽微な建設工事を除く)を施工する場合においては、当該建設工事に関する第七條第二号イ、ロ又はハに該当する者で当該工事現場における当該建設工事の施工の技術上の管理をつかさどるものを置いて自ら施工する場合のほか、当該建設工事に係る建設業の許可を受けた建設業者に当該建設工事を施工させなければならない。

第二十七条の三第二項中「注文者」を「発注者」に改める。

第二十八条第一項中「登録」を「許可」に、「左の」を「次の」に、「この法律若しくはこの法律に基き政令若しくは省令」を「この法律の規定(第十九條の三、第十九條の四及び第二十四條の三から第二十四條の五までを除く)」に改め、同項第一号中「故意又は過失により建設工事の施工を粗雑にした」を「建設工事を適切に施工しなかつた」に、「虞」を「おそれ」に改め、同項第三号中

「その役員」を「当該法人又はその役員」に、「その営業所を代表する者」を「政令で定める使用人」に改め、「法令に違反して罰金以上の刑に処せられ、又は建設工事に関する」を削り、同項第五号中「第二十六條第二項」を「第二十六條第一項又は第二項」に改め、「主任技術者」の下に「又は監理技術者」を加え、「且つ」を「かつ」に改め、同項第六号を次のように改める。

六 建設業者が、第三條第一項の規定に違反して同項の許可を受けないで建設業を営む者として下請契約を締結したとき。

第二十八條第一項に次の二号を加える。

七 建設業者が、特定建設業者以外の建設業を営む者と下請代金の額が第三條第一項第二号の政令で定める金額以上となる下請契約を締結したとき。

八 建設業者が、情を知つて、第三項の規定により営業の停止を命ぜられていた者又は第二十九條の四第一項の規定により営業を禁止されている者と当該停止され、又は禁止されている営業の範囲に係る下請契約を締結したとき。

第二十八條第四項及び第五項を削り、同条第三項中「第一項第一号に該当する建設業者」を「第一項第一号若しくは第三号に該当する建設業者又は第二項第一号に該当する第三條第一項の許可を受けないで建設業を営む者」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項中「前項各号」を「第一項各号の一」に、「又は前項」を「若しくは同項」に改め、「従わなければならない」の下に「又は建設業を営む者が前項各号の一に該当するとき若しくは同項の規定による指示に従わなければならない」を加え、「当該建設業者」を「その者」に、「六月以内」を「二年以内」に、「若しくは」を「又は」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 都道府県知事は、その管轄する区域内で建設工事を施工している第三條第一項の許可を受けないで建設業を営む者が次の各号の一に該当する

る場合においては、当該建設業を営む者に対して、必要な指示をすることができ。

一 建設工事を適切に施工しなかつたために公衆に危害を及ぼしたとき、又は危害を及ぼすおそれが大であるとき。

二 請負契約に関し著しく不誠実な行為をしたとき。

第二十九条の前の見出し中「登録」を「許可」に改め、同条第一項中「登録」を「許可」に、「左の」を「次の」に改め、同項第一号及び第二号を次のように改める。

一 一般建設業の許可を受けた建設業者にあつては第七條第一号又は第二号、特定建設業者にあつては同条第一号又は第十五條第二号に規定する要件を欠くに至つた場合

二 第八條第一号又は第五号から第八号まで(第十七條において準用する場合を含む。)のいずれかに該当するに至つた場合

第二十九條第一項第二号の次に次の一号を加える。

二の二 第九條各号(第十七條において準用する場合を含む。)の一に該当する場合において一般建設業の許可又は特定建設業の許可を受けないとき。

第二十九條第一項第三号中「登録」を「許可」に改め、同項第四号を次のように改める。

四 第十二條各号(第十七條において準用する場合を含む。)の一に該当するに至つた場合

第二十九條第一項第五号中「第八條第一項の規定による登録」を「第三條第一項の許可(同条第三項の許可の更新を含む。)」に改め、同条第六号中「同条第二項」を「同条第三項」に改め、「(同条第四項において準用する場合を含む。)」を削り、同条第二項を削る。

第二十九條の二中「登録」を「許可」に改め、同条の次に次の二条を加える。

(許可の取消し等の場合における建設工事の措置)

第二十九條の三 第三條第三項の規定により建設

業の許可がその効力を失つた場合に於ては当該許可に係る建設業者であつた者又はその一般承継人は、第二十八条第三項の規定により営業の停止を命ぜられた場合又は前二条の規定により建設業の許可を取り消された場合に於ては当該処分を受けた者又はその一般承継人は、許可がその効力を失う前又は当該処分を受ける前に締結された請負契約に係る建設工事に限り施行することができる。この場合において、これらの者は、許可がその効力を失つた後又は当該処分を受けた後、二週間以内、その旨を当該建設工事の注文者に通知しなければならぬ。

2 特定建設業者であつた者又はその一般承継人若しくは特定建設業者の一般承継人が前項の規定により建設工事を施工する場合においては、第十六条の規定は、適用しない。

3 建設大臣又は都道府県知事は、第一項の規定にかかわらず、公益上必要があると認めるときは、当該建設工事の施工の差止めを命ずることができる。

4 第一項の規定により建設工事を施工する若くは建設業者であつたもの又はその一般承継人は、当該建設工事を完成する目的の範囲内において、建設業者とみなす。

5 建設工事の注文者は、第一項の規定により通知を受けた日又は同項に規定する許可がその効力を失つたこと、若しくは処分があつたことを知つた日から三十日以内に限り、その建設工事の請負契約を解除することができる。

(営業の禁止)

第二十九条の四 建設大臣又は都道府県知事は、建設業者その他の建設業者を営む者に対して第二十八条第三項の規定により営業の停止を命ずる場合においては、その者が法人であるときはその役員及び当該処分の原因である事実について相当の責任を有する政令で定める使用人(当該処分の日前六十日以内に於いてその役員又はその政令で定める使用人であつた者を含む。次

項において同じ。)に対して、個人であるときはその者及び当該処分の原因である事実について相当の責任を有する政令で定める使用人(当該処分の日前六十日以内に於いてその政令で定める使用人であつた者を含む。次項において同じ。)に対して、当該停止を命ずる範囲の営業に於いて、当該停止を命ずる期間と同一の期間を定めて、新たに営業を開始すること(当該停止を命ずる範囲の営業をその目的とする法人の役員になることを含む。)を禁止しなければならない。

2 建設大臣又は都道府県知事は、第二十九条第五号又は第六号に該当することにより建設業者の許可を取り消す場合においては、当該建設業者が法人であるときはその役員及び当該処分の原因である事実について相当の責任を有する政令で定める使用人に対して、個人であるときは当該処分の原因である事実について相当の責任を有する政令で定める使用人に対して、当該取消しに係る建設業について、二年間、新たに営業(第三條第一項ただし書の政令で定める軽微な建設工事を請け負うものを除く。)を開始することを禁止しなければならない。

第三十條中各号を「各号の一」に、「登録」を「許可」に、「若しくは都道府県知事又は建設業者が建設業を営んでいる地を管轄する都道府県知事」を「又は都道府県知事」に改め、同条に次の一項を加える。

2 第三條第一項の許可を受けないで建設業を営む者に第二十八條第二項各号の一に該当する事実があるときは、その利害関係人は、当該建設業を営む者が当該建設工事を施工している地を管轄する都道府県知事に対し、その事実を申告し、適当な措置をとるべきことを求めることができる。

第三十一條第一項中「(建設大臣の登録を受けた者を除く。)」を削る。
第三十二條第一項中「第十一條第一項(第十三條第二項において準用する場合を含む。)、第十五條

第一項第二号、第二十八條第一項若しくは第二項(同条第四項において準用する場合を含む。))又は第二十九條を「第二十八條第一項から第三項まで、第二十九條又は第二十九條の四第一項若しくは第二項に、「当該建設業者」を「当該処分をしうとする建設業者その他の建設業者を営む者、役員又は政令で定める使用人」に、「行い」を「行ない」に、「但し」を「ただし」に、「行わない」を「行わない」に改め、同条第二項を削る。

第四十條中「第十七條の二第一項又は第十七條の七の規定により称することができる名称」を「許可を受けた別表の下欄の区分による建設業の名称、一般建設業又は特定建設業の別」に改める。
第四十條の二から第四十二條までを次のように改める。

(表示の制限)
第四十條の二 建設業を営む者は、当該建設業について、第三條第一項の許可を受けていないのに、その許可を受けた建設業者であると明らかに誤認されるおそれのある表示をしてはならない。

(建設業を営む者及び建設業者団体に対する指導、助言及び勧告)
第四十一條 建設大臣又は都道府県知事は、建設業を営む者又は第二十七條の六の届出のあつた建設業者団体に対して、建設工事の適正な施工を確保し、又は建設業の健全な発達を図るために必要な指導、助言及び勧告を行なうことができる。

2 特定建設業者が発注者から直接請け負つた建設工事の全部又は一部を施工している他の建設業を営む者が、当該建設工事の施工のために使用している労働者に対する賃金の支払を遅滞した場合において、必要があると認めるときは、当該特定建設業者の許可をした建設大臣又は都道府県知事は、当該特定建設業者に対して、支払を遅滞した賃金のうち当該建設工事における労働の対価として適正と認められる賃金相当額を立替払することその他の適切な措置を講ずること

を勧告することができる。
(公正取引委員会への措置請求等)
第四十二條 建設大臣又は都道府県知事は、その許可を受けた建設業者が第十九條の三、第十九條の四、第二十四條の三第一項、第二十四條の四又は第二十四條の五第三項若しくは第四項の規定に違反している事実があり、その事実が私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律第十九條の規定に違反していると認めるときは、公正取引委員会に対し、同法の規定に従い適当な措置をとるべきことを求めることができる。

2 建設大臣又は都道府県知事は、中小企業者(中小企業基本法(昭和三十一年法律第五十四号)第二条に規定する中小企業者をいう。次条において同じ。)である下請負人と下請契約を締結した元請負人について、前項の規定により措置をとるべきことを求めたときは、遅滞なく、中小企業庁長官にその旨を通知しなければならない。

第四十二條の次に次の一条を加える。
第四十二條の二 中小企業庁長官は、中小企業者である下請負人の利益を保護するため特に必要があるとき認めるときは、元請負人若しくは下請負人に対しその取引に関する報告をさせ、又はその職員に元請負人若しくは下請負人の営業所その他営業に係る場所に入場し、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により職員が立ち入るときは、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。
3 中小企業庁長官は、第一項の規定による報告又は検査の結果中小企業者である下請負人と下請契約を締結した元請負人が第十九條の三、第十九條の四、第二十四條の三第一項、第二十四條の四又は第二十四條の五第三項若しくは第四項の規定に違反している事実があり、その事実が私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律第十九條の規定に違反していると認め

ときは、公正取引委員会に対し、同法の規定に従い適当な措置をとるべきことを求めることができる。

4 中小企業庁長官は、前項の規定により措置をとるべきことを求めたときは、遅滞なく、当該元請負人につき第三条第一項の許可をした建設大臣又は都道府県知事に、その旨を通知しなければならぬ。

第四十五条第一項中「左の」を「次の」に、「一年以下」を「三年以下」に、「十万円以下」を「三十万円以下」に改め、同項第一号中「第十条」を「第三条第一項」に、「登録」を「許可」に改め、同号の次に次の一号を加える。

一の二 第十六条の規定に違反して下請契約を締結した者

第四十五条第一項第二号中「第二十八条第二項」を「第二十八条第三項」に改め、「同条第四項において準用する場合を含む」を削り、同号の次に次の一号を加える。

二の二 第二十九条の四第一項の規定による営業の禁止の処分に違反して建設業を営んだ者

第四十五条第一項第三号中「基いて」を「基づいて」に、「第八条第一項の規定による登録」を「第三条第一項の許可（同条第三項の許可の更新を含む）」に改める。

第四十六条中「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「第六条の規定」を「第五条（第十七条において準用する場合を含む）」の規定に、「登

録申請書」を「許可申請書」に、「第七条の規定」を「第六条（第十七条において準用する場合を含む）」の規定に改め、同条第二号中「第十三条第一項又は第三項から第五項までの規定」を「第十三条第一項から第四項まで（第十七条において準用する場合を含む）」の規定に改め、同条第三号中「第十三条第六項の規定」を「第十一条第五項（第十七条において準用する場合を含む）」の規定に改める。

第四十七条中「左の」を「次の」に改め、第一号から第三号までを次のように改める。

一 第二十六条第一項から第三項までの規定による主任技術者又は監理技術者を置かなかつた者

二 第二十六条の二の規定に違反した者

三 第二十九条の三第一項後段の規定による通知をしなかつた者

第四十七条第四号及び第五号中「第三十一条第一項」の下に「又は第四十二条の二第一項」を加える。

第四十九条中「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「第十四条の規定」を「第十二条（第十七条において準用する場合を含む）」の規定に改め、同条第二号から第四号までを削り、第五号を第二号とし、第六号を第三号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 第四十条の二の規定に違反した者

別表

土木一式工事	土木工事業
建築一式工事	建築工事業
大工工事	大工工事業
左官工事	左官工事業
とび・土工・コンクリート工事	とび・土工工事業

石工事	石工事業
屋根工事	屋根工事業
電気工事	電気工事業
管工事	管工事業
タイル・れんが・ブロック工事	タイル・れんが・ブロック工事業
鋼構造物工事	鋼構造物工事業
鉄筋工事	鉄筋工事業
は装工事	は装工事業
しゆんせつ工事	しゆんせつ工事業
板金工事	板金工事業
ガラス工事	ガラス工事業
塗装工事	塗装工事業
防水工事	防水工事業
内装仕上工事	内装仕上工事業
機械器具設置工事	機械器具設置工事業
熱絶縁工事	熱絶縁工事業
電気通信工事	電気通信工事業
造園工事	造園工事業
さく井工事	さく井工事業
建具工事	建具工事業
水道施設工事	水道施設工事業
消防施設工事	消防施設工事業
清掃施設工事	清掃施設工事業

附 則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して二年を経過した日から施行する。

（経過措置）

2 この法律の施行の際現にこの法律による改正後の建設業法（以下「新法」という。）第二条第一項及び第二項の規定により新たに建設業となる

事業を営んでいる者は、この法律の施行の日から六十日間、新法第三条第一項の許可（以下「新法の許可」という。）を受けなくても、引き続き当該建設業を営むことができる。その者がその期間内に当該許可の申請をした場合において、その期間を経過したときは、その申請に対して許可をするかどうかの処分がある日まで、同様とする。

3 前項の規定により引き続き建設業を営むことができる者が、同項前段に規定する期間内に新法の許可を受けなかつた場合においては、その者は、新法第三条第一項の規定にかかわらず、当該期間内に新法の許可の申請をしてその期間が経過する際まだ申請に対し許可をするかどうかの処分がされていなければ、この法律の施行の日から当該処分がある日まで、その他のときはこの法律の施行の日から六十日を経過する日までの間に締結した請負契約に係る建設工事に限り、施工することができる。

4 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の建設業法（以下「旧法」という。）の規定により登録を受けて建設業を営んでいる者（新法第三条第一項ただし書の規定により、新法の許可を受けないで建設業を営むことができる者に該当するものを除く。）は、この法律の施行の日から二年間は、新法の許可を受けないでも、引き続き当該登録（その更新を含む。）を受けている限り、旧法第二条第一項に規定する建設工事に係る建設業を引き続き営むことができる。その者がその期間内に当該許可の申請をした場合において、その期間を経過したときは、その申請に対し許可をするかどうかの処分がある日まで、同様とする。

5 前項の場合において、同項の登録を受けて建設業を営んでいる者の営む旧法第二条第一項に規定する建設工事については、この法律附則に別段の定めがあるものを除くほか、なお従前の例による。

6 附則第四項の規定により引き続き建設業を営むことができる者は、同項前段に規定する期間内においても新法の許可を受けることができるものととし、その者がその期間内に新法の許可を受けたときは、その者に係る前項の規定によりその例によるものとされる旧法第八条第一項の規定による登録は、その効力を失う。

7 建設大臣又は都道府県知事は、前項の規定により新法の許可を申請した者が新法第七条第三号及び第四号に掲げる基準に適合しているかどうかを審査する場合には、その者の建設業についての実績を配慮しなければならない。

8 新法第二条第四項及び第五項、第三章（第二十四条の五及び第二十四条の六を除く。）並びに第三章の二の規定（第二十五条の十三第三項の規定に係る罰則を含む。）は、附則第四項の規定により引き続き建設業を営むことができる者について、適用する。この場合においては、その引き続き建設業を営むことができる者を新法の建設業者とみなすものと、新法第二十五条の九第一項及び第二項中「許可」とあるのは、「登録」とする。

9 附則第四項の規定により引き続き建設業を営むことができる者が、同項前段に規定する期間内に新法の許可を受けた場合においては、その者は、当該許可を受ける前に締結した請負契約に係る旧法第二条第一項に規定する建設工事を施工することができる。

10 附則第四項の規定により引き続き建設業を営むことができる者が、同項前段に規定する期間内に新法の許可を受けなかつた場合において、当該期間内に新法の許可の申請をしてその期間が経過する際まだ申請に対し許可をするかどうかの処分がされていなければ、この法律の施行の日から当該処分がある日まで、その他のときはこの法律の施行の日から二年を経過する日までの間に締結した請負契約があるときは、当該請負契約に係る建設工事の施工に関しては、その者につき当該処分がある日又は当該期間が経過する日において附則第五項の規定によりその

例によるものとされる旧法第十五条第一項の規定による登録の抹消があつたものとみなし、なお従前の例による。

11 この法律の施行の際旧法第二十五条の十九第一項の規定による異議の申出がされている事件の処理については、なお従前の例による。

12 新法の許可を受けた建設業者が、旧法の建設業者であつた間に旧法第二十八条第一項に規定する場合に該当した場合における当該建設業者に対する処分及び注文者に対する勧告については、新法第二十八条第一項に規定する相当の場合に該当したものとみなして、新法第二十八条及び第二十九条の規定を適用する。この場合において、新法第二十八条第三項中「一年以内」とあるのは、「六月以内」とする。

13 旧法第二十九条第一項第五号又は第六号に該当した場合における同項の規定による登録の取消しは、新法第八条（第十七条において準用する場合を含む。）の規定の適用については、新法第二十九条第五号又は第六号に該当した場合における同条の規定による許可の取消しとみなす。

14 この法律の施行前にした行為及びこの法律附則の規定により従前の例によることとされる建設工事に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

15 登録免許税法の一部改正（登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。附則第八条に次の一項を加える。5 建設業法の一部を改正する法律（昭和四十五年法律第 号）附則第四項の規定により引き続き建設業を営むことができる者が建設大臣の登録を受けているものが、同項前段に規定する期間内に同法による改正後の建設業法第五条（同法第十七条において準用する場合を含む。）の規定による許可の申請をし、当該申請に係る同法第三条第一項の建設大臣の許可を受ける場合における当該許可に係る登録免許税の課税標準及び税率は、建設業法の一部を改正する法律による改正後の登録免許税法第九条の規定にかかわらず、当該許可件数一件につき一万円とする。

別表第一中

四十四 建設業者の登録	
建設業法（昭和二十四年法律第百号）第八条第一項（登録の実施）の登録で建設大臣の備える建設業者登録簿に記入するもの（更新の登録を除く。）	登録件数 一件につき五万円

四十四 建設業の許可

建設業法（昭和二十四年法律第百号）第三条第一項（建設業の許可）の建設大臣がする建設業（同法別表の下欄に掲げる建設業をいう。以下この号において同じ。）の許可（許可の更新及び次の区分ごとに他の建設業についてすでに建設大臣の許可がされている場合における許可を除くものとし、二以上の建設業について同時に建設大臣の許可がされるに改める。

る場合には、次の区分ごとにこれらの許可を一の許可とみなす。

(一) 建設業法第三条第一項第一号に掲げる者に係る同項の許可

(二) 建設業法第三条第一項第二号に掲げる者に係る同項の許可

許可件数	一件につき五万円
許可件数	一件につき五万円

理由

建設業を営む者の資質の向上、建設工事の請負契約の適正化等を図ることによつて、建設工事の適正な施工を確保し、発注者を保護するとともに、建設業の健全な発達を促進するため、建設業について許可制度を実施し、建設工事の請負契約を規制する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○金丸委員長 まず、提案理由の説明を求めます。根本建設大臣。

○根本建設大臣 ただいま議題となりました建設業法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

近年における我が国の経済の発展と国民生活の向上に伴い、建設投資は国民総生産の約二割に達し、これを担当する建設業界も、登録者数約十六万、従業者数約三百七十万人を数えるに至り、いまや建設業は、わが国における重要産業の一つに成長しました。さらに今後も、建設投資に対する需要はますます増大することが予想され、建設業の重要性はいよいよ高まる趨勢にあります。しかるに建設業界の現状を見ると、施工能力、資力、信用に問題のある建設業者が輩出して、粗悪工事、各種の労働災害、公衆災害等を生じさせているに、公正な競争が阻害され、業者の倒産の著しい増加を招いているほか、建設技能労働者の不足は年とともに深刻化する実情にあります。加えて近く予想される全面的な資本の自由化に対処して国

際競争力を強化するためにも、いかにして経営を近代化し、施工の合理化を達成するか等、今日の建設業界は緊急に解決しなければならない幾多の問題をかかえておるのであります。

このような問題に対処するため、建設業に関する重要事項についての諮問機関である中央建設業審議会において建設業法の改正に関する検討が二年有余にわたって行なわれ、公益代表、発注者代表及び建設業界各層代表の委員によつて論議が尽くされた結果、昭和四十三年一月二十六日全会一致をもつて建設大臣に答申がなされたのであります。この答申に基づき、建設業者の資質の向上、建設工事の請負契約の適正化等をはかることによつて建設工事の適正な施工を確保し、発注者を保護するとともに建設業界の健全な発展を促進するため、本法を提出するに至つたものであります。

次に、この法律案の要旨を御説明申し上げます。

第一に、施工能力、資力、信用のない業者の輩出をもたらし原因の一つは、現行建設業法の軽易かつ画一的な登録制度にあることにかんがみ、これを防止するとともに、職別業者の専門化を促進する等、建設業の近代化をはかるため、現行の登録制度を業種別の許可制度に改めることとしたしました。また、下請業者の保護育成及び建設工事の施工の改善をはかるため、特に一定金額以上の工事を下請施工させる建設業者に対しては特定建設業の許可制度をしくことにいたしました。また、建設業の許可に際しては、建設業者が、建設業に関する経営経験、技術者の有無、

誠実性、財産的基礎等の要件に該当しているかどうかを審査することとしたしております。

第二に、建設工事の注文者と請負人との間にいていまだ見られる不合理な取引関係を改善するため、注文者が取引上の地位を利用して不当に低い請負代金を定めることを禁止する等、請負契約関係の適正化をはかることとしたしております。

第三に、建設工事の下請施工の実情にかんがみ、下請業者の経済的地位を強化するよう、元請業者に対して、工事目的物の受領や下請代金の支払を遅延することを禁止する等の措置を講ずるとともに、特定建設業者に対しては、下請負人を保護するための特に重い義務を負わせることにいたしました。

以上の改正に関連して、監督処分等の規定等について所要の改正を行なうこととしたしております。この法律が円滑に施行されるとともに既存登録業者者に混乱が起らないよう改正法の施行は公布の日から一年後とし、施行の日現在において現行法による登録を受けておる建設業者は、改正法の施行後二年間は、現行法の登録制度により営業ができることとするにとともに、このような既存登録業者に対して新法の許可をする場合には、その者の建設業についての実績を配慮することとしたしております。

以上がこの法律案の提案の理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決くださるようお願い申し上げます。

○金丸委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。本案に対する質疑は後日に譲ります。

ます。塩崎潤君。

○塩崎委員 お許しを得まして、本四連絡橋公団法案及び地方道路公社法案につきまして御質疑をさせていただきます。これまでの何回かの質疑応答の中でいろいろの問題点が明らかにされたのでございますが、なおできる限り重複を避けながら、私どもの知りたい点について、大臣をはじめ建設省当局にお尋ねしたいと思ひます。

これまでの質疑応答から明らかにした点が四点ばかりあると思うのでございます。もちろん、本法案におきまして明らかにした点があり、これによつて本四連絡橋公団は一步進んだわけでございますが、法案にあらわれていないところで質疑の中であらわれた点が四つばかりあると思うのでございますが、まずこの点を確認申し上げます。

大臣その他の御答弁によりまして、本四連絡橋公団について、まず第一に、三ルートについて二年間ばかり技術開発と実施設計をする。第二に、この実施調査後次の三つの要素、つまり第一に技術的可能性、第二には経済効果、第三には地元の受け入れ体制の三つの要素を勘案して工事の着工順位を定める。三でございまして、いずれにしても三本のルートとも昭和六十年までに完成する。それから第四でございまして、地元の要望があれば、事業主体は本四連絡橋公団ばかりでなく、地方道路公社にも事業主体となることを認める。この四つと思ひますが、いかがでございませうか。

○根本建設大臣 そのとおりでございます。

○塩崎委員 そこで、いろいろと御質問がございましたが、私は、きょうは私どもの念願でございまして本四連絡橋の早期着工という点にしばりまして、その観点から御質問を申し上げたいのでございます。大臣がいま申されましたことに従つて、まず第一に、着工の順位と技術的可能性という問題について御質問申し上げます。三本のルートがあることは言うまでもないところでございますが、技術開発、実施設計について、当然技術的に難易の程度が違つて私は思うの

でございます。したがって、大臣は、全部二年間というふうに言っておられますけれども、ルートによつてはおそらく調査期間も違うのではないかと、思ふのでございますが、いかがでございますでしょうか。

○根本國務大臣 公団で従来いろいろ予備調査的なことをやっておりますが、これを今度は、三ルートについて統一した機関である公団で技術開発をしつつ、しかも実施設計に入るわけでありまして、これは同時に三本についてやります。その調査並びに技術開発の過程において、また先ほど御質問がございました地元の協力体制その他を含めまして、今度は着工順位のきめることになりまして、それは三本とも同時に、時間的に完全に一致するということには必ずしも必要はないと思つております。

○塩崎委員 たとえば三ルートのうちにEルートと申しますか、私は愛媛出身でございますので、一番関心を持っておりますところの尾道—今治ルートにつきましては、日本土木学会の調査によつても技術的に問題点は少ない、こういうふうに言っておるわけでございます。そういうふうにと、いま大臣もおっしゃられました、調査の期間も他のルートとは違つてくるのではないかと、私はかように思ひますが、おそらく私の観測では、常識的な観測で専門家ではございませんから間違ひがあるかもしれませんけれども、常識的に見て、Eルートの調査はおそらく最も早く完了するのではないかと、思ふのでございます。そういうふうな直後工事に着手していただけるかどうか、この点でございます。入學式は三本とも同時でございますが、三本のルートが卒業式まで同時でなくともいいではないか。つまり成績がいい者は、特待生として早目に卒業させていただけないかという質問でございます。

○根本國務大臣 そのとおりでございます。ただし、これはいろいろ質疑応答の中で、特に参議院のほうからも最近出ておりますのは、この工事を

やるときにあたりまして、あそこは非常に海上輸送の激しいところなんです。その障害をどの程度まで——これは安全を確保し、かつ、工事との関係はどう調整するかというところは非常にむづかしい問題が出てきます。それからもう一つは、工事が技術的には可能でありまして補償の問題がございまして、いわゆる漁業補償、それから最近海上運送の障害に対する補償などというところが出てきています。これについては現在補償するといふたてまえを突はつていないのです。しかし、こういう問題等も伏在してゐるというところ、それからもう一つは、取りつけ道路の関係で用地の取得という問題が出てきています。こういうものに対する地元の協力体制ということがはつきりできなければ、いかに技術的に問題が解決されましても、現実に着工することに非常に困難な問題が出てきます。

そこで、私が前から申し上げてゐるのは、地元の協力体制ということがちゃんとできておれば、これはひとりで着工が早くなる。これができなかつたら、たとえ技術的にいかに問題が解決したように見えても、現実に漁業補償の問題が解決しない、あるいは先行取得が解決しない、あるいはまた、海上運輸の問題についてトラブルが起つたために着工できないということになるという問題が含まれておるのでございます。そういう問題が解決できれば、今度は関係関係会議を開きまして、それに基つて道路については私が——そのときに私がおるかどうかは存じませんが、建設大臣が道路についてはきめます。それから鉄道については運輸大臣が着工命令を下す、こういうことになるわけでございます。

○塩崎委員 そういたしますと、地元の協力体制として漁業補償あるいは用地の取得、これらについて協力体制が整つたと認められれば、たとえば他の二つのルートについてまだまだ調査が完了してないあるいは協力体制ができていない場合であっても、このルートだけ先行して着工ができるという意味でございましょうか。

○根本國務大臣 そのように解釈してしかるべきであると私は感じております。

○塩崎委員 いまのお答えで非常に私も安心いたしました。地元ではこのような点についていろいろ配慮いたしておりますし、用地の取得につきましても少し先行いたしまして手当てをしておるところでございまして、こういった大臣のお話を承つて、私は、この問題は一つ進んでいくかと思ふのでございます。

そこで大臣、もう一つ伺ひたい点がございますが、大臣は、地元の協力体制に關しまして漁業補償とかあるいは用地の取得等について申されましたが、民間資金の活用についていろいろ御発言されておるようでございます。その意図はいろいろの意味に使われまして、私どもその意図がわかるような場合もあり、わからないような場合もあるわけでございますが、民間資金の活用ということを特に言つておられる趣旨は、まず第一に、国費だけではどうも巨額の投資を要するものについては十分な手当てができないから、何とか民間資金を活用しようかという意図が、何となくあるかどうか、この点を伺ひたいのでございます。

○根本國務大臣 大体そのとおりでございます。御承知のように、今度新しい道路五カ年計画が大体十兆三千五百億圓と定めて、それだけは閣議決定いたしました。しかし、現在の特定財源と従来の一般会計から繰り入れの比率等から見ると、これについてはかなり財源難が予定されております。このために、実は四十六年度予算編成までには特定財源の見通しを立てて決定する予定でございますが、その際にもかなり相当程度の民間資金を活用しなければ、これは充足することは困難だと思つております。しかも最近におきましては、有料道路の要望と、それから有料道路に対する国民の合意がだいぶ普遍的に行き渡つてきましたので、その意味において民間資金の活用というものは、非常に大きくこれは取り上げられなければならない段階になつてきております。

ところで、御承知のように、本四架橋が現実に工事に着工する時期が、いわゆる五道の着工時期とちよつと同一くならぬようになります。そういたしますと、政治的に判断いたしましたとしても、この本四架橋によつてかなりの受益が特定の地域に集中すると見なければなりません。いわば近畿地区と中国地区と四国——利益は全国的なものではありますけれども、特にその三地区にこれは集中すると見なければなりません。そうしてこれはただ単なる道路、鉄道ができるということだけではなくして、これは総合的な経済効果がその地区に均てんするようにならなければならぬ。その場合には、やはりこの道路並びに鉄道をどういうふうにするか、地域において高度に利用するかどうかというプロジェクトの立て方によつて、その経済効果が違つてくると思ふのでございます。その場合に、従来の道路公団等をつくつたものであります。投資した国のはうは開発利益のリターンがこない。むしろ逆に土地の値を上げたかたしという形になりまして、その開発利益は、たまたまそこに立地してある少数の地主とか特定の人間だけが受ける。私はこれはおもしろくないことなんです。

そこで、少なくともこの世紀の事業である本四架橋三本やらせるといふゆえんのもの、それぞれのルートをおいかにその地域社会において総合的に活用して、そのリターンが国にはなくとも、少なくともその地域で総合的に活用してはほしい。その構想を持たなければならぬ。その構想を持たせるためには、従来の鉄建公団とか道路公団と違つた意味において、そのリターンが地方においてなされるように、そのためにこの公団法では管理委員会というものに地域社会から代表も入れるというようにしてございまして、また先ほど塩崎さんの御質問に答えたように、場合によつては、いわゆる地方道路公社方式をとり得るところはそれでもよろしいという幅を持たせたのは、そこにあります。それと同時に、この三本のルートを使いまして関係自治体並びに民間がどういうふうにかこれを活用するかというプロジェクト、そういう

○運輸委員　いまだ大臣もおっしゃいました。に、公団でも民間資金の活用は可能である、しかし、地方道路公社方式ならば地元との結びつきが、より密接に見えて、民間資金の活用がより容易にできるのではないかというような御答弁のようでございますでしたが、私もまたそういった点は理解できるのであります。ただ私は、一つの行き方といったまして、地方道路公社によって連絡橋をつくることもまた将来考えなきゃならぬかと思うのでございしますが、しかし、せつかくこの公団法ができ、さ

らにまた連絡橋という、大臣がいつも言われますが、アボロ計画のようなすばらしい技術が必要でございまして、技術師等を考へてみますと、やはり公団で、先ほどもおっしゃいましたように調査が済み次第、どんなルートも早目に着手することができるといふことになれば、これは私には一番いいことだと思ひます。そういう意味で、公団が民間資金を活用するその方法の一つといたしまして、いま大臣が言われました地元との結びつきで金を集めるその方法を考へてみますと、たとえばこんなようなことは、今後の公団の民間資金の活用方法としてできないだろうか。つまり、おそろくいまの法案は、表面だけを見ますと、どこから集めた民間資金も公団一本で活用するように読めるわけですが、やはり大臣の言われる地元との協力体制がどの程度であろうかをあらわす意味において、つまり、三ルートとも集まつた民間資金は特別に経理して、三本別途で経理していくというようにして民間資金を集められるかどうか、この点をひとつお伺いしたいのでござい

ます。

○根本国務大臣 これは非常にむづかしいと思ひます。公団一つでやる場合に、このルートについてはこの資金を使ふというようなことは、これはなかなかむづかしいと思ひます。これは検討しなければならぬと思ひますが、かりに三本やりまして、そうしてAルートについてはAルートを支持する民間団体あるいは地方自治体が千億債券を買つた、だからこの分はこつちに使へ、Bルートについては三百億集まる、その三百億——これはちよつとむづかしいと思ひます。そこで区別してやるならば、そこまで自分たちがやりたいというならば、地方道路公社法でやったほうが、はつきり自分で集めたものはそこへ行きます。こういう意味に私は解釈するけれども、だから、その点は、ひもつきのあれというのはちよつとむづかしいと思ひます。

○塩崎委員 いまの大臣の御答弁は、公団法で法律上できないという意味でございませうか、運営上

○根本国務大臣 両方の意味でむづかしいと思ひます。

○塩崎委員 公団法の中でむづかしいというの

○根本国務大臣 これは財政の専門家のあなたのほうでむづかしいと思ひますが、たとえば鉄道の利用債なんかでも、はつきりこれは利益関係者のところにやっています。しかしながら、この公団の場合は現実にと違ふのでございませう。

○塩崎委員 大臣は非常に御熱心な民間資金活用論者だと思ひますのでございませう。他の日本道路公団法等を読みますと、公団債の発行が認められておられますが、おそろく大臣のお考えならば、他の公団でも私は民間資金を活用してもいいんじゃないかと思ひますのでございませう。いままで公団債を発行した事例があるかどうか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○根本国務大臣 いままでの日本道路公団は、公団債を発行して、それをいろいろな銀行が引き受けていたというところではございませうが、これはいわゆる政府の財政投融資計画の中で定められた分で引き受けておるものでございまして、そのほかの財政投融資計画の外で、民間の引き受けの道路公団債というものをいままで発行はいたしてございませう。

○塩崎委員 大臣は非常に御熱心な民間資金活用論者でございませうが、そうすると今後とも、道路公団でも公団債を発行する予定はあまりないわけ

○根本国務大臣 私は民間資金活用を大いにやるべきだという意見ですが、実は大蔵大臣と意見がいつも食い違ふ点はその点にあるのです。大蔵大臣は、そういうふうにするに今度は金融市場をかなうに圧迫するんじゃないかというところ、反対が出てくるわけではございませう。けれども、私はここで財政議論をしておつたんですけれども、専門家のあなたのことです。それから以上申し上げませんが、本来ならば、いままでのように制約しなくて民間で応じてくれるならば、私は公団債は相当思い切つて使つてやるべきだと思ひます。これによつて民間の過熱を防ぎながら、しかも社会資本を充実するという機能がそこに十分にあるはずだといふような思想を私は持つております。

○塩崎委員 これは若干私見でございませうけれども、いままでもそうかもしれませんが、今後とも資金を募集する、活用するといふことになりま

○根本国務大臣 実際はそうなると思ひます。ただ、それを特別勘定にするといふことはいままで例もないし、たいへんむづかしいことだから、そこまではいかならばむしろ地方道路公社にしてしまつて、政府からも財投を入れて出資する、そして今度は地元がそういうふうな縁故債をやつて——ある有力なる知事のごときは、地方道路をこつちでやらせてくれ、そうすれば今度は農協なり各地元の産業から募集しよう、そうするとそのほうが早いのだ、これをやらしてくれぬかとい

う、実は私に対する相当強い内々の陳情もあるくらいでございませう。そういう意味でここに事務当局もおりますが、事務当局諸君は、最初は道路公社でこういうルートをやらせることについてはたいへんに反対論が強かつたけれども、私はそれにこたへる必要はないというゆゑのものは、そういう関係者の相当強い、積極的な私に対する陳情というのを要請というか、そうしたのもあわせて考へてそういう発想もいたしたわけではございませう。

○塩崎委員 だんだん時間がなくなりましたので、質問をウィンドアップしたいと思います。しかし、本四連絡橋公団資金調達方法を見ますと、民間資金が四十五年度でも二億五千万くらい予定される。おそろく年を追うごとに、この民間資金の割合は大臣の雄大な構想からいへばふえてくると思ひますのでございませう。そうすると、一般の金融市場から単純な、いままでの一般的な方法として相当大きな資金が集められるかどうか、私はその点に心配を持つものでございませう。ひとつぜひとも特別経理したいなことが考えられるかどうか御検討になっていただきたい。かように思

うのでございませう。と申しますことは、地方道路公社方式ではやはりいろいろな点で制約もござい

ますし、これからひとつ御検討をいたしたい、どちらがいいか、実施調査の経過を見ながら私はこの資金調達の方法を考へていただきたいと思ひから、申し上げるわけではございませう。

そこで、時間がなくなりましたが、地方道路公社方式のお話がたびたび出てまいりまして、大臣は、事務当局の反対があるけれどもこういつた形も一つの方式であるといふふうなお話でござい

ましたが、しかし、地方道路公社方式といういまの法案は、法案としては私はけつこつだと思ひますけれども、現在の財政計画等に予定されたところの資金の構成の割合を見ますと、この道路公社方式による資金調達程度では、本四連絡橋並びにその道路をつくるにはちよつと國の援助が足りないような気がいたしますが、いかがでございませう。特に一般国道が中心でございませうのでな

らにまた連絡橋という、大臣がいつも言われますが、アボロ計画のようなすばらしい技術が必要でございまして、技術師等を考へてみますと、やはり公団で、先ほどもおっしゃいましたように調査が済み次第、どんなルートも早目に着手することができるといふことになれば、これは私には一番いいことだと思ひます。そういう意味で、公団が民間資金を活用するその方法の一つといたしまして、いま大臣が言われました地元との結びつきで金を集めるその方法を考へてみますと、たとえばこんなようなことは、今後の公団の民間資金の活用方法としてできないだろうか。つまり、おそろくいまの法案は、表面だけを見ますと、どこから集めた民間資金も公団一本で活用するように読めるわけですが、やはり大臣の言われる地元との協力体制がどの程度であろうかをあらわす意味において、つまり、三ルートとも集まつた民間資金は特別に経理して、三本別途で経理していくというようにして民間資金を集められるかどうか、この点をひとつお伺いしたいのでござい

ます。

○根本国務大臣 いままでの日本道路公団は、公団債を発行して、それをいろいろな銀行が引き受けていたというところではございませうが、これはいわゆる政府の財政投融資計画の中で定められた分で引き受けておるものでございまして、そのほかの財政投融資計画の外で、民間の引き受けの道路公団債というものをいままで発行はいたしてございませう。

○塩崎委員 大臣は非常に御熱心な民間資金活用論者でございませうが、そうすると今後とも、道路公団でも公団債を発行する予定はあまりないわけ

でございませう。

○根本国務大臣 私は民間資金活用を大いにやるべきだという意見ですが、実は大蔵大臣と意見がいつも食い違ふ点はその点にあるのです。大蔵大臣は、そういうふうにするに今度は金融市場をかなうに圧迫するんじゃないかというところ、反対が出てくるわけではございませう。けれども、私はここで財政議論をしておつたんですけれども、専門家のあなたのことです。それから以上申し上げませんが、本来ならば、いままでのように制約しなくて民間で応じてくれるならば、私は公団債は相当思い切つて使つてやるべきだと思ひます。これによつて民間の過熱を防ぎながら、しかも社会資本を充実するという機能がそこに十分にあるはずだといふような思想を私は持つております。

○塩崎委員 これは若干私見でございませうけれども、いままでもそうかもしれませんが、今後とも資金を募集する、活用するといふことになりま

○根本国務大臣 実際はそうなると思ひます。ただ、それを特別勘定にするといふことはいままで例もないし、たいへんむづかしいことだから、そこまではいかならばむしろ地方道路公社にしてしまつて、政府からも財投を入れて出資する、そして今度は地元がそういうふうな縁故債をやつて——ある有力なる知事のごときは、地方道路をこつちでやらせてくれ、そうすれば今度は農協なり各地元の産業から募集しよう、そうするとそのほうが早いのだ、これをやらしてくれぬかとい

う、実は私に対する相当強い内々の陳情もあるくらいでございませう。そういう意味でここに事務当局もおりますが、事務当局諸君は、最初は道路公社でこういうルートをやらせることについてはたいへんに反対論が強かつたけれども、私はそれにこたへる必要はないというゆゑのものは、そういう関係者の相当強い、積極的な私に対する陳情というのを要請というか、そうしたのもあわせて考へてそういう発想もいたしたわけではございませう。

○塩崎委員 だんだん時間がなくなりましたので、質問をウィンドアップしたいと思います。しかし、本四連絡橋公団資金調達方法を見ますと、民間資金が四十五年度でも二億五千万くらい予定される。おそろく年を追うごとに、この民間資金の割合は大臣の雄大な構想からいへばふえてくると思ひますのでございませう。そうすると、一般の金融市場から単純な、いままでの一般的な方法として相当大きな資金が集められるかどうか、私はその点に心配を持つものでございませう。ひとつぜひとも特別経理したいなことが考えられるかどうか御検討になっていただきたい。かように思

うのでございませう。と申しますことは、地方道路公社方式ではやはりいろいろな点で制約もござい

ますし、これからひとつ御検討をいたしたい、どちらがいいか、実施調査の経過を見ながら私はこの資金調達の方法を考へていただきたいと思ひから、申し上げるわけではございませう。

そこで、時間がなくなりましたが、地方道路公社方式のお話がたびたび出てまいりまして、大臣は、事務当局の反対があるけれどもこういつた形も一つの方式であるといふふうなお話でござい

おその感がいたしますが、いかがでございますでしょうか。

○根本国務大臣 現在の状況は御指摘のとおりです。しかし、道路公社法が成立して、いま予定しているのは名古屋の高速道路だけでございます。しかし、引き続きいよいよ具体的には福岡県の福岡市並びに北九州市の問題がもう日程にのぼってきまします。そこで、この本四架橋の問題もこれでやるというふうなことになるならば、それに対する財投も考えていかなければならぬ。現在はこういうことでやるということが具体的に日程にのぼってないからあれですけれども、私はそういう方法を考えてよろしいと思っております。したがって、先ほどのあなたの御質問の中の公団における別途勘定、これとあわせて前向きで検討したい、こう考えます。

○塩崎委員 それでは、時間もなくなりましたので、私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○天野(光)委員長代理 松浦利尚君。

○松浦利尚委員 まず、本委員会に付託になりました法案審議に入る前に、大臣にぜひお聞きしておきたいことがありますから、お尋ねをしておきたいと存じます。

それは、御承知のように、前々から問題になっております東京における外郭環状高速道路の問題であります。この問題については事前に資料をいただいたわけでありすけれども、この外郭環状高速道路をつくるにあたりましては、根本大臣が政調会長をしておられる時代から、三多摩、東京地区にはたいへん大きな生活的影響を与えるということから陳情が出されておりました。大臣が政調会長時代にも、このルートは地元民にとってたいへん影響のあるルートであるから、検討をしなければならぬという答弁をしておるといふことをお聞きしたわけでありす。この問題につきましましては、地元の陳情、請願等もいろいろ出されて、本院においても地元の反対陳情が

採択されておるわけでありす。しかも保利建設大臣、いまの官房長官であります。わざわざ現地に出席されて地元をつぶさに調査された上で、これは生活にたいへん重大な影響を与えるルートであるから、変更について検討せざるを得ないということをや地元の方にも言っておられるわけでありす。また西村建設大臣も、会議録を見ますと、この建設委員会において、根本政調会長が当時言われたと同じように、このルート決定については慎重に扱わなければならぬという答弁をしておられるように会議録にとどめておられるわけでありす。

そういった意味で、実はきょうはたくさん地元の方がそういった問題で大臣に陳情にいられたらしいのですけれども、委員会に御出席になつておることでもありましたから、大臣に、直接地元の意見を聞かせないので私がかわって質問する形になったわけでありす。この問題についてどのように今日まで対処されておられるのか、現実に地元のこうした意見というものがこの計画の中にいれられようとしておられるのか、そういう点について詳しくひとつ大臣のほうから御答弁をいただきたいと思ひます。

○根本国務大臣 いま問題になりましたこの路線は、地元の方々にとつてたいへん生活上の問題であると同時に、いずれにしてもこの外郭環状線が実施できなければ、東京都のみならず首都圏全体の今後の経済社会発展に重大な支障を来すというところでこの路線が決定されたのでありす。が、他の路線については、いろいろの問題がありましたが、ほとんど決定した。ところで、いまの御指摘の点は、一応計画は決定しておるけれども、まだ地元住民との合意ができない。そこで、三代にわたる建設大臣が、実地調査あるいはその他何らかの方法をもって別の線を設定することにおいて解決できやしないかといへん努力したようでありす。しかし、結論がまだ出ていない。他のほうに路線を変更すると、やはり同じような、あるいはそれ以上のトラブルが起ることとい

うことで、路線変更についてはいまだに非常に苦慮しておるといふのが実情のようでございます。都市局長から今日までの経緯を御説明いたさせていただきます。

○竹内(藤)政府委員 お答え申し上げます。

東京外郭環状線は、都心から大体十五キロぐらいのところに、東京、埼玉、千葉と首都圏全域にわたります。湾岸道路と一体をなしまして環状線を形成する路線でございます。これは先ほど大臣からお答えございましたように、高速道路網ができてまいりました。東京に対して放射線状に外から高速道路が入つてまいります。それを受けとめるという機能。さらに、東京の環状七号線、八号線という環状線がございますが、市街地がほとんど発展しておりますので、東京の都市計画としてもさらに環状九号線に当たる路線が必要だといふような二重の性格を持つておる路線でございます。昭和四十年の十一月に東京都市計画の街路網再編成の一環として計画されたものでございす。計画決定にあたりましては、東京地方審議会におきまして数回にわたつて審議をし、その間いろいろ議論もあつたわけでございますが、最終的には東京都市計画地方審議会の答申がございまして、さらに当時の建設大臣が実地を調査して決定したものでございす。

これに對しまして東京都の部分につきまして、計画決定の経緯が住民不在で地方自治の侵害になる、予想以上に急速な首都圏の膨張に即応するよう計画を改めるべきである、迂回交通は既成市街地を避けるべきであるという理由、それに公害の問題等もありまして、計画変更の陳情、請願あるいは計画をやめてくれという陳情、請願、異議申し立てがされておるわけでございす。

先生おっしゃいましたように、西村建設大臣、保利建設大臣のときに、衆議院におきましても検討するといふことを答弁してあるわけでございます。保利大臣が検討するといふふうに言われまして、たまた、私どもも、路線の変更について東京都、それから国道になる予定のところもございす

ので関東地方建設局、それに建設省の都市局、道路局というところで真剣に検討したわけでございます。その際に、路線変更と同時に、現在一番問題になっておりますのは、排気ガス、騒音、振動といったような自動車から発生いたします住民に対する被害の問題、それから住宅地でございますので、せっかくいい住宅地に住みついたのに、はかに行きたくない、住民の方からの二つの要求が非常に強いということを頭に置きまして、構造の問題と路線変更の問題、両方合せて検討したわけでありす。

ただいま大臣からお話ございましたように、路線変更につきましては、わかりやすく申し上げますと、中央線沿線というのはずっとべつたり市街地がついておるわけでありまして、環状線はどうしてもそこを横切らなければならぬ。そういったしますと、移転物件といふのは、多数の差はございすけれども、相当あるわけでありす。したがって、現在計画がすでに決定している路線を変更いたしまして、別なところに四十メートルの広幅員道路計画を決定することは地元の情勢から困難であるということに、東京都その他とも相談した結果現在なつておるわけでございます。構造についてはいろいろ検討案がございすけれども、大体そういう状況で今日に至つておるといふのが経過でございます。

○松浦(利)委員 大臣にさらにお尋ねいたしますが、いま経過としてはよくわかりました。ただ、御承知のように、本院でも請願が採択されておりますように、この地区の皆さんが受ける生活的な脅威、生活環境の悪化、こうした問題は、私は無視できないものだと思うのです。それで、一応計画決定をしたものではありますけれども、この際、こうした問題を考慮して検討されると西村、保利歴代大臣も言つておられるわけでありすから、そういう意味で、ぜひ根本建設大臣も地元の皆さん方と十分に意見をかわしていただいて、できることならもう少し外側に、人家の密集地帯、特に住居の密集地帯あるいは商店街の密集地

帯、こうしたところは避けて、できるだけ犠牲を最小限度にした上でルートを変更する、こういった問題についてさらに検討を加えていただく気持ちが、大臣としておありになるのかどうか、その点だけをお聞きして、この問題については打ち切りたいと思います。

○根本國務大臣　ただいま都市局長が御説明いたしましたように、十分に検討してまいりましたが、路線変更をしたほうが良いというルートがなかなか見つからない。どこへやっても同じような条件のようだというところで苦慮しています。そこで、次に問題になるのは、要するに地域住民の方々に公害をなくすること、それから生活環境が極度に悪化しないという工法やその他のことも、また一つの考え方として取り入れられなければならぬのじゃないか。そうしたものを含めて、この問題については慎重に検討を進めてまいりたいと思います。いますぐに着工するところではございません。むしろ他のほうでやっていますから、その間にいろいろの技術的な検討も必要であり、工法上の検討もある。さらに、いろいろ東京都並びに国に地元自治体との接触によって、あるいは現在同じように抵抗しておつても、ある場合には都市再開発の意味において、何らかの形でやつてもいいところがあるかもしれません。しかし、いま都市局長から御説明申し上げましたように、路線変更ということがなかなかむずかしいという段階になっておるので、ひとしお苦心をしておるという状況でございます。

○松浦(利)委員　大臣の御答弁で了解はしますけれども、やはり地元の人たちの意見を十分にいわせて、生活環境を悪化しない最大の努力をする。ルートの変更も含めて、技術的なものも含めて、そういったものについて地元を抜きにして、一方的にもうこのとおりだからといって工事が着工されて、あとからトラブルが起らないように、事前にそういった地元の皆さんとの話し合い、こういったことに御配慮いただきたいということを希望として申し上げておいて、この外郭環境の問題

題については質問を終わりたいと思います。よろしく願います。

それでは、続いて地方道路公社法の問題について若干御質問を申し上げたいのですけれども、その前に道路局長にお尋ねいたしておきたいと思ひます。

ローカル道というのは、私もよく視察をして動
見するのでありますが、この橋は五トン以上の車
が通つたらいけませんという標示をしたところがある
のです。国道で落石注意と書いてあるところ
もあるのです。ところが、實際問題として落石
注意というのは、立て看板はわかりません。落石注
意と書いてあるそのことはわかるけれども、落ち
てくるかどうかは蓋車ですからわからないので
すね。実際に落石注意ということが書いてあつて
も直撃弾が落ちてくる、そういう状態がそのま
ま放置されておるところが、現在国道であるの
です。ところが、片一方では、この橋は五トン以
上は通つてはならぬのだというふうに書いてある
けれども、二十五トン以上の車がどんどん橋の上
を走つておる。実際にそれで事故が起こつたとき
には、一体その事故の責任はどうなるのか。積載
五トン以上の車が走つたから走つたものがけし
かからぬ、こういうふうになるのか、あの五トン
いはいは七トンという制限の標示というものは
何を意味しておるのか、そういう点について私は
一歩、道路局長から承つておきたいと思つて
います。この点をお聞かせいただきたいと思います。

○養輪政府委員　いま先生の御指摘になりましたように、道路には落石注意という標識また橋梁の荷重制限があります。落石注意の標識について、これは前からいろいろ御批判があるところであります。いまの道路、特に日本には山岳部の道路が多いのでございます。その道路の管理者といたしましては、やはり落石のないような道路にしたいということがまず目的でございます。ただ、日本は非常に山岳地帯が多いために、なかなかそれとを全部いまずでできるような状態でないということで、落石に対して注意をするという意味で標識

を立てております。では、どういふことをしたらいいかということでございますが、やはり落石注意があるところというのは、異常な天候とかそういうときには特に落石のおそれが多いところでございますので、そういう箇所についてはできるだけ通行車がとまらない、またよく注意をしてもらいたいということでございますして、私たちがいまの道路管理者といたしましては、なるべくそういうところの防災、落石を防ぐ工事を鋭意やっておりますが、いまの状態では、国道ですらそういう標識を立てざるを得ないような状況でございます。ただ、この標識は国連の国際標識にもありませんので、やはり各国ともこの問題についてはいろいろ悩んでおるように考えております。

もう一つは荷重制限でございます。もちろん橋梁につきましては、二十トンあるいは十四トンというようなものを通すような設計になっておりますが、いままでの老朽した橋その他木橋のものににつきましては、それをかけかえて十分な強度を持たせることが理想でございます。その間において、やはりこの橋はもうこれ以上のものは非常にて危険ですという意味で、それ以上のものはかかを迂回してもらうということにしておる次第でございます。まして、荷重制限が五トンだから、六トンが通ればすぐ落ちるといふようなものではないと思えます。構造物の限界荷重はどのくらいのものだといたします。いうことは、なかなか算定するのが困難でございます。やはりそういうような普通の完全な橋と違つて、この橋梁については荷重的に危険だといふものに対してそういう標識を立てております。

これもやはり利用者が、そういうような重い荷重はできるだけそこを通らないようにするための道路の標識の一つでございますので、できるだけそういう趣旨で利用者も御協力を願いたいというところでございます。

○松浦(利)委員　大臣にお尋ねいたしますが、いま局長のお話がありましたように、そういう標示のある国道というものが地方にはたくさんあるわけなんです。ところが実際には、その国道を通ら

なければ、バイパスもないという状況から、標示を無視して走り回るといふ状況があるわけです。だ

から極端に言うと、危険の件っておるような場所をやむを得ず通っておるというのが、今日の地方における道路の姿ではないかと思うのです。ですから、そういう問題をからめてこの地方道路公社法というものを見た場合に、この地方道路公社法というものは、そういうった地方の危険な道路とかいうものに対してどういう影響を与えるのか。この道路公社法というのは、実際には民間資金を集めて、もうかる道路だけしか手がつかない、実質的にはそういうところはそのままの状態で置かれてしまふのではないかという気がしてならぬのです。ですから、地方道路公社法という法律が通つたあと、そういうった国道というようなものはどういう状態になるのか、改築が進むのか、あるいはそのまま放置されるのか、そういうった面についてこの法律との関係をひとつお答え願いたい。

○根本國務大臣　現在道路公社法で考へておるのはそういうところではなくして、むしろ現在非常道に問題になっておるのは、經過地点における国道のバイパスとか地方道が非常に疎外されているということです。具体的にいへば、関東地区ではない、埼玉県、千葉県あるいは神奈川県、それから静岡県等に非常に交通公害とそれから交通事故が出ております。ところが、これらの地区において公的事業だけでやるとすると、なかなかそこまでいかないのです。しかもそこを走って公害を起こしておるのは、みんなよその県から来ておる車だといふ非常な不公平があるのでございます。そういう地点におきましては、人口五十万と規定してありますが、その相当の都市あるいはまた府県がこの道路公社法の主体になってどんどん進めていく。そうすればそれだけこちらのほうに対する政府の資金がそこで案になるわけですから、そうしますればやはり、いまあなたが御指摘したような国道とか、本来ならばどんどんやりたいけれどもなかなかそこまで手が届かないところのもの等に公共投資がいくというところで、これは非常にプラスに

なる、そういう構想でこの地方道路公社法を私は考案して御審議をお願いしている、こういうこととさせていただきます。

○松浦(利)委員 基本的な問題ですから、地方道路公社法ができることによって浮いてきた道路建設費をどういったところへ回すのだ、こういうお話ですが、それでは第六次五年計画の十兆三千五百億のうちに地方道路公社法によって調達できる金額はどれだけのものか、そういう点をひとつ明らかにしていただきたいと思います。

○根本國務大臣 まだそこまで配分は考えておりません。御承知のように道路五カ年計画の十兆三千五百億の財源の措置についてはまだ明確にきめておりませんから、その点は、まだはっきりと地方道路公社法でどれだけの財源でやるかということについては、まだ具体的にきめておりません。

○松浦(利)委員 大臣に一つお願いがあるのですが、地方道路公社法が通ったら、いま言ったようなところですね、国道でありながらそういう状態に放置されておるところが少なくとも改修できるのだ、その目標年次が繰り上がってくるのだ、こういうふうに理解をしてよろしくごさいますか。

○根本國務大臣 計数的に申し上げるほどのことは存じませんけれども、一般的にそういうふうになることを目標として、地方道路公社法をつくっておるといふことをごさいます。(「プラスになるのだ」と呼ぶ者あり) プラスになります。

○松浦(利)委員 いま不規則発言でプラスになるのだ、プラスになるのだという発言がありましたけれども、確かにそのメリットがあるということとはわかります。しかし、そのメリットが一体どれだけのものかということが具体的にわからないと、極端にいうと地方道路公社法によって道路がほとんど進んでいくということになりますと、結局無料、公開の原則が破れて、要するに、地方道路公社法は道路公社が中心になって有料道路の建設は進むけれども、生活道路に直接関係のあるところという懸念がありますので、それで私は具体的に

にお聞きをしておるわけです。

○養輪政府委員 ただいま大臣がお答えいたしましたように、まだ地方道路公社で幾らの事業をやるかというところはきめておりません。実はいまの十兆三千五百億の道路、新しい五カ年計画、この中では一般道路事業費として五兆五千億、有料道路事業として二兆五千億、そのほか地方単独事業が二兆五千億という大ワケをきめておるわけでございます。いま言いました有料道路事業二兆五千億の中にいまの地方道路公社の部分も入ってくるという性質のものでございしますが、ただ、有料道路事業といたしまして二兆五千億を見ておられますが、その中の非常に大きな部分は、やはり約半分以上になると想像しておりますが、これはやはり幹線自動車道の建設だと思えます。そのほか首都圏道路公社の事業費、阪神の道路公社の事業費、先ほどのお話の本四架橋事業費、そのほか地方の有料道路事業という形になると思えます。

いままでの道路事情を見ていますと、車と道路との関係では、いかに金があっても、昭和四十九年までは車の伸び方が道路の整備より上回るという状態でありまして、私たち、有料道路につきましても、道路の原則が無料、公開ということと原則をいたしますが、この交通のラッシュ、それに伴う交通事故、こういうものを減らすためには、できるだけ有料道路の事業を活用して道路の整備、道路環境の改善、これにつとめるべきだという考えで新しい計画をきめていきたいと思えます。

○松浦(利)委員 私は、道路局から出された、四十二年一月の市町村道の実態調査報告書という資料をいただいて事前に調べさせていただいたのですけれども、御承知のように、高速道路、一般国道等については道路法第五條ですか、それから地方道については、都道府県道については七條、こういふところとちゃんと規定がございすね。ところが、ローカルの市町村道については全くそういう定めがない。首長が議会の同意を得て一方的に

設定することが出来る。こういうところから見ると、実際には一定の規格にはまったというものが無いのです。そのために道路延長が非常に長いという状況が出てきておるのですが、こうしたものについて建設省として、一つの道路のひな形なりあるいはそういう法制化というものを指導して、こうしたまちまちになっておる市町村道に対する道路行政を一本化するという気持ちが大臣におありになるかどうか、まずその点をお伺いしたいと思えます。

○養輪政府委員 ただいま先生のおっしゃいました市町村道について、どういふものを市町村道にするか道路法の認定の基準がございせん。そのために、現在市町村道として認定されておりますものが約八十五万キロございす。ただ、これをいろいろ調査いたしましたみると、やはり市町村道の中でも非常に種々雑多な性格を持っております。この中で、やはり私たち将来の市町村道の整備といたしましては、市町村内における重要な市町村道、これは一級といふかどうか別といたしまして、そういうものを指定していきたい。重要な市町村道といふのは、やはり市町村の中で役場なり、公会堂なり、流通の施設なり、部落を結ぶ、またバス路線、そういうようなものを考えまして、まず重要な市町村道を認定してまいりたい。その道路構造についても、これも道路のほうの構造令で、計画の交通量と合わせた構造をとってきたいというような考えでございす。やはり八十五万キロというものをやみくもにこうやるのではなくして、その中でどういふものにまず力を入れていくか、どういふものを国の助成の対象にしていくか、どういふものは地方が独自の財源でやるべきかというようなものを、はつきりきめてまいりたいというふうに考えております。

○松浦(利)委員 この道路公社法は、先ほどの大臣並びに局長の答弁でおぼろげながらその目的、そういうものがわかってはきておるつもりですけども、ただここでお聞きしたいのは、この道路公社法というのは、いままで道路公団なり道路管

理者が行なっておった地方有料道路といたしますか、そういうものは一切やめて、名古屋の道路公社がやるうとする都市高速道路、本四架橋公団の工事、こうしたものをやるうとしておるのか、それともいままでやっておったような有料道路をそのまま存続してやっていこうとしておるのか、その点はどちらにウェイトがかかっておるのでしょうか。

○養輪政府委員 このたび提案いたしております地方道路公社というのは、やはり民間資金も相当利用し、地方の有料道路が促進できるような一つの方策として提案しておるわけでございます。現状を言いますと、有料道路そのものは、道路公団が行なっております有料道路と首都高速、阪神高速道路公団が行なっております有料道路、そのほか道路管理者が行なっております有料道路がございす。これは道路整備特別措置法に規定されておるわけで、道路管理者が自分の管理しております道路を新設、改築して料金を取るということが出来るようになっております。そのほかに、これは民間も行なえるようになっております道路運送法による有料道路というものがございす。これは、運送法の場合は特別措置法の道路法の有料道路と違ひまして、その有料料金を徴収することによって出資者が利益を受けられるというような制度でございす。建設費を償還いたしまして無料にする必要のない有料道路でございまして、これは道路法の道路にいまのところしております。現在の道路法の道路で道路管理者がやっております有料道路もいろいろございすが、いまの状態では非常に小規模なものしかやれないような状況でございす。そういうのを今度は名古屋の都市高速及び、先ほど大臣もお話しございました福岡、北九州、こういう中の都市の高速道路、こういうようなものは、私たち、やはり民間資金を相当入れないと建設資金がなかなかまかなえないのじゃないかということで、地方道路公社でやるのが適当だと思えます。

そのほかの現在各県が道路管理者としてやって

おります有料道路につきましては、これは県内の道路の中でどういふものがある道路になじむか、その辺を合わせまして県が新しく道路公社をつくつてやるか、いままでの道路管理者としてやるかは、県の裁量にまかせるというような趣旨でございます。

○松浦(利)委員 この前の当委員会でも質問したのですが、先ほどの質問に対する大臣の答弁でもよくわかったのですが、大臣は、民間資金の活用ということに非常に盛んに言っておられるわけですが、それはそれなりに私は非常にけっこうだと思ふのですけれども、しかし、実際にこの地方道路公社に対する民間資金の活用方法ですね。これが具体的にこの条項には明文化されていないのです。この道路公社に、どのような形で民間資金を導入しようとなさっておられるのか。しかも民間資金の相手先ですね、導入しようとする相手先は一体どういふところなのか。この地方道路公社に入る民間の資金量というのは、この前も質問いたしました。政府一、地方一、それから財投四、民間四、こういうバランスになるということのようですけれども、実質的にはだんだんと民間資金の活用量がふえてきて五割をこえる、あるいは七割近くも民間資金の活用という場合も出てくると思ふのです。そうした場合に、本公社法案では民間出資はこれを認めておりません。将来そういう状況になつてきた場合に、民間出資というものも認める方向に進むのではないかと危惧があるわけなんです。こういう点について大臣はどのようにお考えになつておられるのでしょうか、その点をお聞きをさせていただきます。その他の問題は、局長答弁してください。

○根本国務大臣 詳しいことはあとで道路局長から答弁させますが、まず第一に、純然たる民間出資を認めるということになりますれば、必然的に民間は利潤を追求する、それでは投資しません。その場合に、この道路に対して利潤を配当するということまで許すということになつては、かなり本質論の問題が出てくるのでございます。

その意味において、これは出資は地方自治体というふうに限定し、その場合における民間の出資というのはいわば公社債を発行してそれに民間が応ずるといふような形だと思ふます。

それから企業局等でもやっておるところのいままでの有料道路との違いはどこにあるかということだと思ふますが、従来の各地方自治体が経営しておる有料道路の起債のワケが、みんな結局において地方債で限定されてしまつておられるわけですが、今度の公社法においてはそれは別個のワケで、そのワケからはおとくということになります。そうしますれば、今度はその県なりあるいは特定市が地元銀行から借りる、あるいはまたいまの民間から借りて、しかもそれに対して地方自治体が保証することができるといふ便利があります。それだけ民間資金を吸収するワケが広がる、この機能を持たしてやらなければならぬということが一つの特徴だと思つておられます。

ただし、今度民間出資も認むべきだということ議論もございまして、民間出資を認めさせて、それに対して利益をある程度まで配当していいじゃないか。そして今度は、そのかわり地方道路公社がある意味において一つのプロジェクトを持つて、適当な場所に自動車駐車場を設けたり、あるいはまたマンションをつくつたり、あるいはデパートを持つたりショッピングセンターを設けて、そしてその開発利益を、地方自治体がやるのだから、それともやらしたらいじやないかという議論もあります。そのまゝでは踏み切つてはおりません。そういう問題も、これは時世の変遷と一般国民の経済的な意識が変わつてくればあるいはそういうことも考えなければならぬ場合もあるかもしれませんが、そういうことについては道路審議会でも慎重に検討し、さらにまた、皆さんの御意見も聞いてからでないとこれはやるべきでないということ、今回提案した程度の限定をしておるといふことでございまして。

○養論政府委員 ただいま御質問の民間資金をどこから借りるかということでございますが、やはりこれは地方に非常に関係があるものでございまして、地元の地方銀行、信用農業協同組合連合会、こういうような金融機関から、金融市場の状態、金利水準、こういうものを勘案して借り入れるといふことになるかと考えます。

○松浦(利)委員 もう時間が来たそうです。それからかなが質問がしにくいわけですから、あとの質問者が昼抜きだそうでたいへん迷惑ですから、協力をして、もうこれでやめさせていただきます。おきたいのは、道路はあくまでも無料、公開が原則だということなんです。極端な言い方をしますと、受益者負担という形で、税金を納めておる国民が道路を通るときには有料道路を通らなければならぬというふうなことになるように――野放しにしてしまふことになつてしまふと思ふのです。こういうことになつてしまふと思ふのです。

民間資金の活用をするということとは非常にけっこうなことだけれども、民間資金というのは常にもうかることにはか出てこないわけですよ。そうなるのであれば、もうかるようなところは全部有料道路になつてしまふ。こういふことで無料、公開の原則というものがだんだんとくずれてしまふ、こういうことになるのを私は非常におそれるので、ですから、やはりどこかで歯どめをしなければならぬ。その歯どめをするというのは、先ほど大臣がこゝまでとめておると言われましたけれども、この地方道路公社には民間資金の出資は一切認めない、こういう出資を認めないという大前提がくずれてくる。やはり私は、大きく国民の利害が相反してくるということになりかねないと思ふのです。ですから、大臣が先ほど答弁をなさいましたけれども、そういう意味で民間資金の活用というのに対して一定のブレーキ、歯どめをする行政措置というものをこの際ぜひ強力に推進してもらいたい、念頭に置いてもらいたい、ということ、これを最後に希望として申し上げて、次の質問者に譲ります。

○天野(光)委員長代理 小川新一郎君。

○小川(新)委員 最初に、先ほど同僚の松浦さんからお話がありました外郭環境線について二、三お尋ねしたいと思ひます。

まず、大臣に、大都市問題に対する対処のしかたなんです。東京は御存じのとおり一千万をこえてまして、過密な集中、また集中な過密ともいわれ、これが都市問題の一番大きな問題になつておられます。こういう過密からいかにどういふようになるかというところは、建設省の川島さんも「日本の大都市問題」という本の中に述べておられますが、一体分散したほうがいいのか、集中のメリツトを考えたほうがいいのか。また東京のように再開発を進めていくならば、まだまだ東京のまんな中には人が住めるんだ、またこういう立派の中からは道路行政というものを考えたほうがいいものがない。そこで国土縦貫道路というものがいままもなく用意され、またつくられつつあります。その縦の大きな動脈に対して当然この横の線、これは大事な点であつて、私も都市問題の中で常々言つておるんです。東京のような過密地帯においては、こういった横の環境線という問題がいま非常に大きな問題になつてきておる。

そこで私は、こういった問題について集中論、分散論、いろいろ大きな問題が出ておりますが、まず第一に、大臣はどのような立場でこの東京という問題を考へていくのか。これは、いま私が聞いておりますところの外環状線とかまたは国土縦貫道路、こういった問題にも影響してまいりますので、まず大臣の所見を都市問題の中からお尋ねしながら、いま行き詰まつております外環状線の問題にメスを入れていきたい、こういう考えで、まず大臣の都市問題の所見についてお尋ねいたします。

○根本国務大臣 たいへん基本的な問題でございますので、簡潔に御答弁するとかえつて誤解が起りますので、少しふえんして申し上げなければならぬかもしれせん。

まず第一に、従来の日本の都市学者あるいはま

近代経済学者の考え方が、都市集中は歴史の必然である、これが経済発展の原則であるというような観点から、大都市集中が必然であるがゆえにこれを再開発して、この必然性に対応すべきだという考え方が数年前まで相当支配的であったのです。これのものと実はいゆる新全線なるものが、ある程度まで進みました。しかし、客観的にこれを見た場合に、これは黙っておれば経済の原則としてそうなるというだけであって、そのために幾多の公害事件が出てくる。一方においては過密問題が出、一方においては過疎問題が出てくる。しからばなぜ都市にそれほどの産業なり人口が集中するかとすると、再開発をすればするほどメリットが都会にあるから来るだけであって、しかもそれにたいへんな金がかかる。しからば、むしろ逆に、地方それぞれの立地条件に適応したところの社会投資をやれば、過密、過疎もだんだんとなくなってくる。それが日本として国益に合ひ、かつまた全体の均衡ある発展ができるというような観点からして、御承知のように、新全線はそういうところに方向転換したわけです。これが基本的な考え方でございます。

そういう観点から、今度はいまの東京都、首都圏を考へてみますれば、やはり私は、東京都だけに投資を集中することなく、首都圏全体を、全国との関連においてここに核都市みたくに、たとえば宇都宮を中心として百万都市、あるいは高崎、前橋あたりを一つのブロックとしてあそこにつくる、片方においては、いまの千葉あるいは水戸あたりを中心としていく、それからいまの埼玉とか神奈川、こういうふうな一つのある程度都市機能が整備された拠点を一つつくり、そこに吸引していかねば東京の再開発もできない、均衡あるあれもできない、こういう考え方は、そういう観点から、いま御指摘のように、東京にだっとみんな集まってきたら、ここに圧力がかかってこれはパンクしてしまふ。そこで、やはり外郭線をつくって、集中と分散の均衡をとる。この政策をとらなければならぬ、これがいま小

川さんの御質問に対する私の所見でございます。○小川新委員 日本列島三十七万平方キロを、ぐっと環状的なものと考え方の中で、そうすると東北自動車道路、関越自動車道路、こういった国土縦貫道路がありますね。それで横にドーナツ型に分散させていく。その接点に卸売り市場とか公害の発生しない工場を分散させながら、そして大臣の言うような百万都市もしくは五十万都市というような拠点を日本列島の中に散在させながら都市戦略というものを考えていくのだ。そのためには当然環七、環八、また外郭環状、東京環状、またさらに大きな関東外郭環状線というふうなものをつくるだろうし、東北縦貫道路というふうなものもつくっていくのだ。そこに新幹線道路との結びつけ、または新幹線、高速鉄道、こういうものと結びつけながら日本の再開発をしていくというように私は承っておりますが、そこでどうしてもこの外環状線というものを完成させなければならぬものなのか。いま言ったような大臣の都市戦略体制から見ると、私の理解する範囲では必要なんだ。そこで、ではなぜこのような隘路問題点が浮き彫りにされてきたかということに土地問題、住宅問題、また都市政策のおくれというものが、今日ずっと、大臣の言われているような地域の方のメリットと反するような問題とからみ合せて、現在問題が提起されているのだと思うのです。

大体大臣の構想はわかりましたけれども、それに対して、では現実のこの外環状線、正式に申しますと東京都西部地域、世田谷区鎌田町地先から練馬区大泉町地先の約十八キロメートル、この区間路線の検討というものがいま建設省でも行なわれていると聞いております。一体これは何年完成をめどに、またどうしてもこれをやらなければならぬのか。この辺のこの経済効果とか、いま言った都市問題というもののについて、地元の方からどんな反対があつても押し切ってしまうのだ、やらなければならぬのだ、こういう大臣のお考えなのか。この辺の検討ということを前大臣

の保利さんとか西村さんという方がお述べになったのであると私は理解しているのですけれども、そこで、こういった地元のメリットというところは一体どう把握していったらいいか、大きな立場からその辺のところをひとつ……。○根本国務大臣 具体的ないろいろのあれについては事務局から説明いたさせますが、私からまず第一に、大局的な観点に立つて御理解を願いたいと思ひますのは、先ほど言ったとおりでございます。ところでいままで、そういうところの大きな国家的な、あるいは総合的な観点に立つ必要があるために外郭環状線が計画され、一部今度実行されておりますが、地元の人にとっては、そういうことよりも自分自身の土地が、あるいは家がつぶれてしまふ、あるいは従来の経験によれば道路公害が起つてくる、あるいは交通戦争に巻き込まれるという不安があることも、これは事実です。だから、これに対して抵抗を感じるのも当然だと思ひます。だから、できるだけそこは通してもらいたくないという感情もわかるわけです。いままではただ単に補償する、あるいはどこかに移転せよということだけだから、そういう問題が私は出てくると思ひます。私は、いま問題になっている地点については、やはり再開発すべきところの地点だと考えます。いまこの外郭環状線ができて中央道との関係ができれば、考え方にすればこれは非常な経済と文化の集中するところであつて、すぐれた立地になり得る地点でもあるわけですから、ただ単にどけられるということを考えれば、あるいはまた交通公害を考えればいまだけけれども、この外郭環状線をここに誘致することによつて、その周辺の地域が新たな土地機能を持つて、非常に経済的な有利な条件がそこに備わる可能性がある。それをやらないで、ただ外郭環状線だけ通すというところに問題があると思ひますので、これは事務局はどの程度まで検討しているか、私は実は就任間もなくだからよくわかりませんが、私が構想するところのものは、その高速自動車道路と接しているし、あるいはまた重要な経済社会の核になる場所をどう都市開発をするか、これと結びつけることによつて相当程度解決し得るファクターがある、こう私は思ひます。そういう観点で私は検討をすべきである、こう思つておる次第であります。○小川(新)委員 私どもの哲学は、個人のしあわせと社会の繁栄とが一致しなければいかぬ。社会の繁栄のためは個人が犠牲になつてもならないし、個人の繁栄のために社会が犠牲になるようなことも、これは七〇年代の都市問題としていかぬと思ひます。しかし、現在ここにお住みになつていらっしゃる方々の死活問題ともいえる住宅問題、土地問題、こういう問題を地価の公示制度とあわせて私ちょっと検討していただきたいことは、一体この当該地点は、今回発表になつた地価の公示の制度においてはいかほどになつておりますか。

○竹内(審)政府委員 お答えいたします。地点が幾つかございますので、四十五年四月一日の地価公示価格でございますが、中央道に沿つた三鷹の周辺で平米四万六千円から七万円くらい。その間にいろいろなばらつきがございます。外環の内側が大体六万円から七万円です。外環の外側が四万六千円から六万三千元。それから東名道に近いほうに参りますと、外環の内側の近いところで七、八万、外側で四万から五万。そういうような公示価格になつております。

○小川(新)委員 これは大臣、ただいまちょっと概算的な地価公示の値段をお聞きしたのですが、なぜそういうことをお聞きしたかと申しますと、これは建設省からいただいた資料でございますが、この世田谷鎌田町地先から練馬の大泉町地先まで十八キロの計画路線の第一案、要するに現在やつている、いままで計画が発表になつていないやつが、路線延長は二十一・四キロで、用地面積が百十六ヘクタールかかつております。移転物件がここ一千八百七十件。ここからが大事なんですが、その事業費が一千百億。用地費四百七十四億、補償費百一億、工事費五百二十五億、これ

が一千億の内訳なんです。そして利用交通量がここでも八万五千台。一千八百七十件というのは、いまのA案、要するに原案の中でどこかされる人たち。それから、その周辺の方々がどれくらいいるかという二千二百戸。この方々が迷惑を受けるというわけですね。いまの大臣のお説でいきますと、地価の公示も上がってきまして、これは四十五年度で、比較対象物件の値段を出しておりませんが、上がってきた。これは、要するに外環状線ができればメリットが生じてくる。地価も当然また上がるだろう。だから、この二千二百戸の方々は、迷惑もそれはいろいろ出てくるだろうけれども、がまんしていただきたいというように私、受け取る。でありますけれども、この一千八百七十件の方々がどこかされるわけですが、この用地費の四百七十四億というのは、現時点の地価公示制度で計算した点においては、これはもっと上がってきてしまっているのではないかと、大臣。

○根本国務大臣 これは現実にいま買取するということではございませんから、具体的に何ぼになるということは申し上げかねます。ただし、これを実施する場合においては事業認定したときに今度は問題になりますから、その時点で考えるということでございますから、現在の公示された値段でそのままだとすれば、その値段が基本になるということだけです。

それから、先ほど私が申し上げましたように、非常に広域の、しかも非常にたくさんの方に影響すること、ただ補償費を出せばそれでいいじゃないか、いまの法律上は土地収用権があるからそれでやたらいいじゃないかという単純なものではないというふうな私の考え方です。だから、あそこにつくかくそうした千何億という金をかけて道路をつくることですから、ただそのままだとすると、これは、あまりこうじゃないじゃないか。あそこをそれだけの施設ができる。インターチェンジも当然ここはいろいろつくらなければならぬ。そうしますれば、ある意味における東京

都周辺における——東京都の周辺というか、東京の中の新宿とか渋谷の持つておる機能よりも新しい都市機能を持ったものがここにいくつ立っているはずなんです。したがって、そういう観点に立って、広域的にあそこ副都心的な再開発を考えていいじゃないか。そういう一環としてこの事業をやれば、地元の人たちがただ単に土地をとられて追っ払われるという考えから変わって、むしろここに新しい、いままでの非常にデメリットばかり多い都市化から新しい機能を持った都市、しかもそれは産業と住宅とがバランスのとれたものでできるという構想をもってやらせるのが私は政治のしかるべきことではないか、また地方自治体もそれだけの構想を持つべきじゃないかという考えを実はしておるのでございます。

○小川(新)委員 これはきょう大臣の新しい考えを承ったわけなんです。いままでこういうお考えを聞いたわけではなかった。保利建設大臣は、当時あの地点を見て、こんなに四千軒の家があつてたいへんだ、検討するということをおっしゃった。この検討するというのが、路線を変更する検討なのか、いま言ったように、根本構想のように新しい副々都心とか副都心とか、第三の新宿、池袋というものをこの当該地点に誕生させるための検討なのか。そこで私はお尋ねしたいと思います。この地元の方々が最もおそれていることは——私も、いま大臣がおっしゃったような構想というものはきょう初めて聞いたわけですから、それと相まって、この環七せんそくとか大原せんそくとかいわれるような交通によるところの公害とか、その他のデメリットの分が多いということをお心配なさっておりますけれども、そういう点にまいりまして、一体いまの大臣の副都心論とか副々都心論というものは、何も現状のような路線でなくとも、もう少しいまの外環状線を移動した時点においても、大きな面においては面開発という、市街地再開発という点でできるのではないかと、こういう点はいかがでございますでしょうか。

○根本国務大臣 私はその意味において、いま外環状線はつくらなければならない、これはどうしても動かすべからざる一つの国策としてやらなければならぬと思つてます。ただし、いままでの検討していきますというところ、どこへ行っても同じ抵抗にあってはだめだということなんです。だから私は、やはり地元の人々の立場を考え、これだけの膨大な投資をする限りにおいては、それをいかに総合的に活用すべきかという観点から新たな検討をしていいじゃないか。その結果は、いまの路線でいけるというならそれでもよろしい。ところが、そういう私の構想を生かすというならば、もっと広域的な開発をするためには違つたところの路線でいいというなら、地方自治体——端的には東京都、それに関係の市町村、それから地元住民の三位一体となつた新しいプロジェクトをつくるということとで合意ができればそれでいいじゃないか。いまあれだからということ、絶対にこれ以上動かさないとか、絶対に動かすということとを固定して考えなくともいいと思つ次第でございます。

○小川(新)委員 ほんとうに前向きな、地元民の方々を思つていらっしゃる大臣の誠意は、私よくわかります。そこで、同じような理論が、たとえばこの道路をつくる場合にいつもこういう問題で起きてまいります。

そこで、私が一案を大臣に示してみたいなというところがあるんです。すけれども、謙虚な立場でひとつお聞きしたいので、地下道にしたらどうなんだ、たとえばこの路線がどうしても変更できない場合には、この方々の最小限の犠牲によって——犠牲というよりはよろしくないけれども、それに見合ったことはもちろん交渉もいたします。もう十二分にしていただかなければなりません。ところが、現在の計画よりももう一歩も二歩も検討した地下道方式というのはどうなんだろうか、これも建設省で示したんですが、私もこれからはよく検討させていただきますが、これによりまして——これは建設省試案と呼んでおりますが、延長は二十一・四キロで変わらないです。高架部も

変わりませんでずつときまして、トンネルが九・四キロほどあるんです。そうしますと、用地面積が百十六ヘクタールから八十六ヘクタールに減ります。移動物件が一千八百七十件から七十六件に減ります。ただし、ここで問題になってくるのは事業費なんです。これは用地費がこの時点の積算でいきますと二百九十四億、補償費が四十七億、工事費が一千八百八十六億、合わせて二千二百七十七億。最初のA案の一千億またB案の一千五百十六億から見ますと、約二千二百二十七億と倍近くになっております。そのほかに迷惑度というものが全然建設省案としては出ておりませんが、こういったトンネル案というものは、現在本州四国連絡架橋公園のような、日本でいまだかつてないような大事業を行なう時点から見れば、環状八号線でもたついているというところは、日本の土木工学または建設省の建設方針から見れば、私は、日本の国土の開発の面からいってもこれは早急にやつていかなければならぬと思つております。こういう建設省案というものはございまして、大臣の御所見はいかがでございますか。

○根本国務大臣 その点についても検討させましたが、これは金がかかると同時に、地下道は、電車ならばあれですけれども、自動車がかかるのですから、この排気ガスによるところの問題が非常に深刻であるということ、今度排気ガスをうまくファンでやるという、そのために五百メートルごとに煙突みたいなものをつくらなければならぬ、そのためにまた用地がつぶれるという問題がありまして、かなりむずかしいようでございます。しかし、これはいろいろ問題がありますから、あらゆる面を総合的に勘案して地元になるべく迷惑をかけず、しかも外郭環状線の経済的あるいは社会開発的な目的を達成させたい、あらゆる方面の技術開発もしながら検討してまいりたいと思つております。

○小川(新)委員 野党も、ただ反対のための反対、不毛の反対論を唱えているわけではありませんが、また、地元の方々の立場に立つても考えなければならぬ。変りませんでずつときまして、トンネルが九・四キロほどあるんです。そうしますと、用地面積が百十六ヘクタールから八十六ヘクタールに減ります。移動物件が一千八百七十件から七十六件に減ります。ただし、ここで問題になってくるのは事業費なんです。これは用地費がこの時点の積算でいきますと二百九十四億、補償費が四十七億、工事費が一千八百八十六億、合わせて二千二百七十七億。最初のA案の一千億またB案の一千五百十六億から見ますと、約二千二百二十七億と倍近くになっております。そのほかに迷惑度というものが全然建設省案としては出ておりませんが、こういったトンネル案というものは、現在本州四国連絡架橋公園のような、日本でいまだかつてないような大事業を行なう時点から見れば、環状八号線でもたついているというところは、日本の土木工学または建設省の建設方針から見れば、私は、日本の国土の開発の面からいってもこれは早急にやつていかなければならぬと思つております。こういう建設省案というものはございまして、大臣の御所見はいかがでございますか。

ればならない。そこで私は、幾つかのこういう案を御検討いただけるように、わざわざこの委員会でごうやう発表しておるわけなんです。そこで局長、こういう検討のめどがつき、事業主体がはつきりしてくるのは、具体的には大体いつごろの目安なんぞございましょうか。いま大臣から非常に前向きな姿勢、方針また種々の検討を賜わり、また副都心、副々都心論という大きな地域開発という面についての構想があったわけですから、そうすると、地元の方々にも、今度は非常に違った角度から説得なさる一つのテーマが提起されたわけでありまして、当面、局長としてはどのような対応をなさいますか。

○養輪政府委員　ただいま大臣が言われましたように、単に用地を買収して道路をつくるというところではなくて、もっと広い構想で、この全体の道路の周辺をもっと新しい都市の一環にしていこうという構想で今後いろいろ検討してみたいと思います。この問題につきましても、東京都も入れば、また地元の考え方も十分入れまして成案を練る必要があるかと思いますが、いつまでに成案をということになりましてはつきりいたしません。いろいろ交渉、話し合いがあると思いますけれども、まず一年くらいをめどに、いまの大臣の構想のもとで新しい一つの考え方を示して、地元と協議していききたいと思ひます。また、先ほど先生のお話がありましたように、いつまでに全線を開通するか、これはいまの東京の環境を見ますとできるだけ早いほうがいいと思いますが、やはりこの五カ年、四十九年までにはこういうものは無理ではないかといっているのではないかと。その次の五カ年計画くらいまでにはこういうものの完成を考へるべきではないかというように考へております。

○小川(新)委員　この道路問題で地元の方々が特に反対するのは、公害問題とか住宅問題とかいった自分たちの生活に関係してくるということで反対なさっておるのであって、利害がどうのこうのという問題よりも生きるための問題が多いんです。そこでいまの環状七号、環状八号、これらの

道路は幅員が二十四メートルですが、一日に六万台走っています。最初はそんなに走る予定ではなかった道路を整備され、要するに幹線としての必要性があるために車はどんどん殺到してあります。そうすると、外環状線も四十メートルの幅員でそういうふうになっておりますが、これが一日八万五千台といっておりますけれども、環七、環八のような例を見るまでもなく、自動車の殺到ということが考へられてきますと、一体この八万五千台以上になった場合、どんなに自動車公害を防ごうと大臣がおっしゃられても、どんなに副都心化され、産業が発達しても、大原ぜんそくや環七ぜんそくのような公害が発生したのでは何にもならぬ。一体、こういう自動車が増えただけで何にも入るといふ問題は、自動車が入ってくるから道路をよくする、道路をよくするからまた自動車が入ってくる、これはもうモータリゼーションの発達と道路の競争になってきますが、こういう場合、運輸省あたりでは入市税とか自動車規制の方向という方針を打ち出しております。これは、大都市のモータリゼーション問題としては大きな問題となっております。千葉大の清水馨八郎教授あたりは、自動車というものは、もうある限度を越した場合には凶器であり、産業開発の反対の現象であるとして極論しておりますけれども、こういった都市集中の一番大きな手段であるところの自動車の問題、このいま言った外環状線で一日八万五千台以上をオーバーしてしまつた場合、こういう点についての総合的所見をひとつお伺いします。

○根本国務大臣　御指摘のとおり、ある意味における科学技術は、人間を幸福にすると同時に、また人間を非常に疎外するという両刃の刀であるといふことは、これは御指摘のとおりであります。そこで、従来はこのモータリゼーションに伴ひまして道路をつくれ、つくれと言つておるけれども、それだけではいけない。道路をつくつたためにかえつて公害を、交通戦争を起しているという現状もあります。そこで近く、たぶんこの国会

が終了すればやるはずでございますが、交通の総合体系を確立しようという一これは空と、陸において道路と鉄道、それからもう一つは海を考へななきやいかな。海のはうは、御承知のように維持費と築造費が要らないし、賠償金が要らない。日本は非常に船をつくる技術を持っておりますし、四海に囲まれておる。以前はうんと海を使つた。しかるに、鉄道運賃政策の誤りといふいろいろの政策上のミスからして、もうこれだけの海上があまり使われないで、ほとんど道路と鉄道でやってきておる。それを総合的に解決するべきである。そうして都市機能との関係におきましては、いま一部御指摘になりましたように、どこそこまでは長距離の大型のものは入れる、あとはそこに入れない、あるいは一方通行にする、あるいはまた自動車についても、都市内においてはいま開発されておる電気自動車、これはわりあいスピードも出ないし、それに公害もない、そういうものに限定するとか、総合的なことを考へないと、建設省はただ単に道路だけつくれ、つくれと言つておる、運輸省はとにかく業者並びにドライバーの便宜だけを考へておる、通産省は自動車だけつくればいい、売ればいいということだけではいかぬ、そういう意味では総合的に交通体系を確立すると同時に、この文明の利器が逆に人間生活を脅かし、産業の発展が逆に人間生活を低下させる、これをここで大転換させなかならぬと思ひまして、実は橋本運輸大臣、私、それから通産大臣、さらに経済企画庁長官で内々に話をしておりました、この交通体系の総合化と申しますか、それに基つてところのいろいろの産業政策上の規制も考へるべきだといふことを話し合つて、国会が終われば直ちに精力的にこれの協議に入りたいと思つておる次第でございます。

○小川(新)委員　そこで、具体的な例に入つてまいります。建設省では道路構造令を改正されると聞いております。道路構造令、これの改正という点については、道路局長はどのようにお考へになつていますか。どういふ点を改正していくので

すか。またこれは、ただいま申し上げましたような大原交差点のように、また交通多発地点のように、道路構造令が現行のままでは、いま大臣がおっしゃつた総合交通体系の中で、現行の道路構造令というものは手直しをしなければならぬのだ、こういうふうにならねば理解してありますけれども、こういった外環状線のように、一日八万五千台以上の車が入ってくるような新しい道路ができてくるような場合には、どのような対策を立てられるか、この点についてお尋ねをいたします。

○養輪政府委員　道路構造令の改正の一番大きなねらいは、いままでの道路構造令は、車道の幅員をきめて、十一メートルとか十三メートルとかいろいろきめております。この考え方の中には、やはり混合交通というふうな考えで定められてあつたと思ひます。これからの道路は車線主義、この道路は何車線車が通るかというふうな、車の通る車線と人の通る歩道、こういうものの分離という形で、幅員、構成その他を考へてまいりたいというところで検討しております。国道から市町村道の末端までいろいろいろいろな多種多様の道路がございますので、それを各種の道路に分けて、ある規模以上の道路についてはことに交通安全を重視いたしまして、歩道と車道との分離という形をとりたいというふうに考へております。

もう一つは、やはりそういったようなかなり大規模な道路と道路の交差については、これはやはり立体交差にする、四車線と四車線の交差については立体交差にするといふことで車をスムーズに流していく、これがやはり道路から出てくる公害を防ぐ一つの方法でございますので、そういうこともあわせて、いまの構造令の中に入れていくといふことを検討しております。次第でございます。

○小川(新)委員　時間があまりありませんし、もう皆さんおながさうしてまいりましたので、私これだけでやめさせていただきます。あとまだ道路公社法、地方財政等については次の機会に小濱委員が詳しく

お尋ねする予定になっておりますが、私は最後に一点だけ、この外環状線の——大臣、これは大事な問題なのですが、ただいまのような都市問題等の大きな構想が国策であるということについては理解でき得るが、あくまでも社会の繁栄のために個人のしあわせが奪われるようなことがないように、これは先ほど松浦さんもおっしゃったように、私も要望をしておきます。

多くの問題がまだたくさん残されておりますが、この点については後日また議論させていただきます。

最後の一点は、建設省が指定しますところの幹線市町村道路と、いま農林省が総合農政の中から大型農免道路の開発という問題に意欲的に取り組んでおります。この問題については、ネットのかね合いと財政と今度の道路緊急五カ年計画等から見て、農林省の総合農政の農免道路対策と市町村道路とについてはどのような関連があるのか、またどういふ点で今後この組み合わせをしていくのか。この点は大きな問題でございますので、ひとつ大臣からお答えをいただきたいと思ひます。

○根本国務大臣 御承知のように、建設省は生活圏構想を持っております。この生活圏構想というのは、地方における——ことばが適当かどうかわかりませんが、各都市をきめまして、これを中心としてかなり広域的な、市町村道あるいは過疎化している山村をも含めて、一つの道路のネットワークをつくっていききたい、その一環として農免道路、これが考えられます。その際においては、建設省とそれから農林省は緊密な連携をとりまして、どの線は農免道路でやる、どの線は地方主要道路でやる、これをきめます。さらに、現在ある意味で社会が大きくゆれ動いているというか、こういう状況に対応しまして、ある地点では総合農政で相当の資金を投じて、いわば集約農業地帯をつくっていかうとする。ところがそれには道路がない。農免道路ではなかなかつかないという場合には、市町村道路であろうとも建設省がそこに道路をつけてやるということもやります。あるいは

また今度は農村地区に工場団地が疎開していく、そういうようなあれが出てきた場合に、一番隘路になるのは道路です。市町村はそれを負担する能力がない、そういう場合には、いままでの道路政策というものは、国道は何カ年計画でどれだけの金をやる、地方道はどうだといってみんな予算を張りつけておった、だから非常に硬直しておったのを、今度はある程度建設省で予算を弾力的につけることを認めて、それにもつけてやる。このときにも農林省それから通産省、自治省、ともに連携をとりまして、道路網が、いままでの単に計画された路線があつて、それだけつくればいいというだけではなくて、もっと現実の社会情勢並びに国民生活に密着した弾力的運用をする、こういう方針でこたえたいと思つております。

○小川(新)委員 きょうは、道路問題に関連していろいろと勉強させていただきましたが、この問題はちよつとはずれるのですが、めったにつかまらない大臣がおいでになりますし、緊急を要するので、ちよつと最後に一つだけお尋ねしておきます。

それは、市街化調整区域と市街化区域の問題なんです。調整区域内の農地の転用が、一例をあげましてもいま埼玉県内はめちゃくちゃです。農地の地目を宅地の地目に変更するということが殺到しております。県当局ではいまお手あげの状態になっております。県の市街化調整区域内におけるところの農地の転用は、前年対比七倍になっております。これは建設省として大臣名か何かで出されるとか、何らかの手を打っていただきませんと、七月に市街化調整区域、市街化区域が発表になり、これが実施の段階になったときには——私の住んでおります埼玉県の例を取り上げましても、めちゃくちゃな姿にいまなっております。七月まで目ざして一列に並んでおりますけれども、こういう状態について大臣のお考えをお尋ねしておいて、終わります。

○根本国務大臣 そういう事例が特に首都圏、大都市周辺であると聞いておりますが、御承知のよ

うに、市街化区域と調整区域を設けた立法の趣旨から、これは十分に行政指導いたしましたして、できるだけ、そうしたある意味における利己的な、それによる利益を特にもうけようというものについては規制しようと思つております。これについては農林省とも十分に連絡をとりまして、都市局で指導に当たらせることにいたしておる次第であります。

○金丸委員長 次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。
午後零時五十五分散会