

(第一類 第十二号)

第六十三回国会 建設委員会 議 録 第十二号

(三五二)

昭和四十五年四月十七日(金曜日)

午前十時二十一分開議

出席委員

委員長 金丸 信君

理事 天野 光晴君

理事 正示啓次郎君

理事 渡辺 榮一君

理事 吉田 之久君

池田 清志君

梶山 静六君

砂原 格君

葉梨 信行君

藤波 孝生君

森下 國雄君

井上 普方君

佐野 憲治君

三木 喜夫君

小濱 新次君

浦井 洋君

出席國務大臣

建設 大臣 根本龍太郎君

出席政府委員

建設政務次官 田村 良平君

建設大臣官房長 志村 清一君

建設省道路局長 養輪健二郎君

委員外の出席者

建設委員会調査 室長 曾田 忠君

委員の異動

四月十五日

辭任

松浦 利尚君

同日

辭任

補欠選任

岡田 利春君

同日

補欠選任

岡田 利春君

同月十六日

辭任

木村 武雄君

同月十七日

辭任

山本 幸雄君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

松浦 利尚君

同月十六日

辭任

金子 一平君

同月十七日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

梶山 静六君

同日

辭任

同(松本善明君紹介)(第三二〇二号)

同(三木喜夫君紹介)(第三二〇三号)

同(山本政弘君紹介)(第三二〇四号)

同(山本政弘君紹介)(第三二〇五号)

同(山本政弘君紹介)(第三二〇六号)

同(山本政弘君紹介)(第三二〇七号)

同(山本政弘君紹介)(第三二〇八号)

同(山本政弘君紹介)(第三二〇九号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一〇号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一一号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一二号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一三号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一四号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一五号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一六号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一七号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一八号)

同(山本政弘君紹介)(第三二一九号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二〇号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二一号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二二号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二三号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二四号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二五号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二六号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二七号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二八号)

同(山本政弘君紹介)(第三二二九号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三〇号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三一号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三二号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三三号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三四号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三五号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三六号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三七号)

同(山本政弘君紹介)(第三二三八号)

同(山本政弘君紹介)(第三三三九号)

同(山本政弘君紹介)(第三三四〇号)

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

地方道路公社法案(内閣提出第八六号)

道路整備緊急措置法案の一部を改正する法律案

(内閣提出第八七号)

○金丸委員長 これより会議を開きます。

この際、参考人出席要求に関する件についてお

はかりたいとします。

すなわち、建設行政の基本施策に関する件調査

のため、明十八日、日本鉄道建設公団当局から参

考人として御出席を願ひ、御意見を聴取すること

にいたしたいと存じますが、御異議ありません

か。

○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。

なお、参考人の人選及び手続等につきましては

は、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異

議ありませんか。

○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 次に、地方道路公社法案、道路整

備緊急措置法案の一部を改正する法律案、右両案

を一括して議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。ト部政已君。

○ト部委員 昨日、十六日でございますが、警察

庁の発表によりますと、春の全国交通安全運動、

この期間中に死亡した者が三百七十一人、負傷し

た者が二万一千七百五十三人、一日平均が二千二

百二十人、一日平均が二千二百二十人、一日平均

が二千二百二十人、一日平均が二千二百二十人、

一日平均が二千二百二十人、一日平均が二千二百

二十人、一日平均が二千二百二十人、一日平均が

二千二百二十人、一日平均が二千二百二十人、一

日平均が二千二百二十人、一日平均が二千二百二

十人、一日平均が二千二百二十人、一日平均が二

千二百二十人、一日平均が二千二百二十人、一日

平均が二千二百二十人、一日平均が二千二百二十

人、一日平均が二千二百二十人、一日平均が二千

百人、この中で老人だとか子供の死傷又は老人の
場合が三三％、それから十二歳以下の子供のそれ
が三四％、こういう数字になっておると、このこと
を發表いたしておるわけです。そういう数字とい
うものを時間にしてみますと、三十秒に一人の
割合で人命の殺傷が行なわれている、こういうよ
うな事件なんでありまして、しかもこれは春の交
通安全期間中にできたできごとなんでありまして
こういうような死亡率のそれをながめてまいりま
しても、二万一千七百五十三人のうちの三分の二
が歩行者であるということも、これまた指摘され
ているわけでありまして、この十三年間に七八倍と
いう自動車の激増、これに対して広い道路なんか
におきましては信号機がなかったり、さらにまた
歩車道の区分がないというこの道路で、歩行者が
家の軒下や電柱の陰に隠れておりましたよけるよ
うに歩いておるわけでありまして、そこから飛び
出したところがそこに自動車が出てきて、あつと
いう間に走ってきた車にはねられるという惨状が
毎日繰り返されておるといふことだと思ふのであ
ります。特にこの春の全国交通安全運動のキャッ
チフレーズは、老人を守り子供を守ろうというス
ローガンを掲げておったわけでありまして、この
中に先ほど申し上げたように子供と老人の死傷者
が多いということは全く残念なことであり、この
ことを考えてみると、子供や老人が安心して遊
ぶ場所、広場や遊園地が少ないということがいえ
るだろうと思ふのでありますし、あつたにしても
そこまで行く途中が危険である、不便である、しか
たなく道路で遊んでいるところへ、密集した、そし
てまた、大道路の交通麻痺を避けて裏通りの狭い
道に突っ込んできた車によつて、こういう事故が
起きておるといふことがいえるだろうと思ふので
あります。一昨年の場合もそうでありましたし、
昨年の場合もそうでありまして、八十二万人の死
傷者が数えられております。この調子だと、ことし
もおそらく徳島県や高知県の全人口に匹敵するよ
うな八十二万台をこえることは必至だといふこと
を、私は感じないわけにはいかないわけでありま

す。これはしかし、単にやはり運転者や歩行者の
交通法規無視や不注意によつて起こるものでな
い。いわゆる住民のための道路政策というものが
欠けておるのではないだろうか、こういうふう
に私は考えるわけでありまして、そういう根本問題
はあとからのことといたしまして、当面緊急に
交通量の多いところにはすべての道路に必ず歩道
をつける、それで児童や幼稚園の通学通園路を中
心にして信号機とガードレール、そしてまた地下
道、横断歩道、こういうような安全対策、安全施
設をつける、こういうことを緊急にせなければなら
ぬと思ふのであります。この点に対する対策と
でもいいますか、今日のこういう子供や老人たち
の傷ついていく、いやそうじゃない、国民が八十
二万も傷ついていくという現実を直視して、何と
してもこのような当面の緊急な対策を行なわなけ
ればならぬと思ふのであります、いかがなもの
でありますか。

○養輪政府委員 たいだいま先生御指摘のように、
交通事故が年々ふえていくといふことは実に憂慮
にたえない事態だと思ひます。これはもうすでに
御承知のように、昭和四十一年から交通安全施設
等の整備の三カ年計画を行ないまして、その間で
総額、地方単独を除きまして七百二十二億という
道路管理者の行ないます交通安全施設の整備を推
進してまいつたわけでございます。このときもそ
うでございますが、やはり歩道、ことにその当時
はまだ横断歩道橋がほとんどない時代でございま
して、非常に横断歩道橋に力を入れてまいつたわ
けでございます。四十三年を終わりました、さら
に四十四年から第二回目の交通安全施設等の三カ
年計画を、四十六年までの間で実施の計画をつ
くつておるわけでございます。これは総額道路関
係の分として七百五十億、そのほかに地方単独事
業として六百二十三億というものを予定いたしま
して、この七百五十億の中では、大体そのうちの
五百八億という事業費で歩道の整備を重点的に
やつてまいりたい。これが約五千キロぐらいの歩
道になると思ひますが、そのほかに横断歩道橋も

百十一億ぐらいで実施してまいりたいといふこと
でございます。これを言いかえますと、いま先生
御指摘のように、まず交通事故を防ぐ中で、やは
り一番弱い立場である歩行者をまず最優先にして
歩行者の事故をなくす。それには、いま先生の御
指摘のありましたように、歩道を重点にすることに
以外にないと思ひます。そういうわけではこの三カ
年計画、その中のことは二年目に当たります
が、まず歩道を重点的に実施してまいりたいと
思ひます。

ただ、非常に問題になりますのは、全国の直轄
で管理しております国道指定区間でございまして
この辺は前の三カ年計画でかなり歩道を実施いた
しました。ただ、まだ全部とはいえない状況で
ございます。やはり相当用地の買収をしないとでき
ないようなところもございまして、いままでは大
体できるところは、直轄についてはほとんどやられ
たと思ひます。今後やはりそういう用地の買収を
伴うような一次改築みたいなもの、こういうもの
まで含めまして歩道の整備に力を入れていき
たいと思ひます。とりあえずやはり市街地区、これ
は私のほうでは人家連綿五〇％以上を市街地区と
しておりますが、ここについてはできるだけ早く
そういう歩道を整備するといふことで、その点を
重点にして今後進めてまいりたいといふふうに
考えております。

○ト部委員 道路局長と私の二人の対話ではな
いわけでありまして、本委員会ではやはり委員会
で議論をされておるわけでありまして、御承知のよ
うに委員の数がまばらでございまして、成立に達
していないような状態でございます。でありますか
ら、局長との対話を深めるといふことと、これは
個人で話せばいいわけですから、ちょっとしばし
休憩をいたしまして、そろつてから発言を続けて
いきたいと思ひます。——いま道路局長のほうか
らの御答弁があつたわけでありまして、具体的に
こういう数字が浮かび上がつてきておるところで
ございまして、かてて加えて、私のところのよう
な地元の過疎県においても、松江市あたりにおい

ては過密状態になっておる、そういう状態であり
ます。その中に通ずる九号線あたり、揖屋とい
うところが御承知のとおりにあるわけでございます
が、あそこら辺の登校といふことになりましたと、
子供がそれこそ必死に、朝八時ごろから黄色い服
を着て、学生、子供、先生あたりも十人ぐらいが
一団となつて、それで交通整理をしなればなら
ぬという状態、あれの幅員を——これは立ちのき
なんか必要としない道路がたぶんあるの
で、土地があるのですから、でありますから、あ
の幅員を一メートルくらい延ばせばいいものを延
ばさない。それで何をやっていくかといふと、コ
ンクリートの歩道みたいなものをちよつとつけて
おりますけれども、その道といふのはわずか三十
センチくらいのものであるという状態なんでは
ね。

それでいま局長がおつしやられたように、そ
う一つ三カ年計画、さらに続いている三カ年計
画というふうな数字を示されてはいるけれども、
現実には地方においてさえそういう現状である
として、その中央を横切つておるところの
横断歩道などというものをながめてみても、
信号機がないわけですから、ほんとうにあぶない
状態、でありますから、せめてガードレールをつ
ける、信号機をつける、そしてまた、そういう幅
員を一メートル両サイドにつけていくといふよう
な緊急措置はとられてもいいんじゃないか、とら
れてしかるべきだと私は思ふのです。ですから、
ただ数字だけで見るとはなくて、現実、こ
ういふ春の交通安全期間中においても去年の数を
上回るような数字が出ておるのですから、そうい
う措置は必ず実行していく、緊急にこれをやつて
いくといふことではなければならぬ、私はこう思
つておるわけではあります。

その点に対する問題をもう少し具体的に、ただ
数字の上でなく、もし現実にそういう要請がある
とすれば、そして現実にそういう危険なところが
指摘されるときは、地方自治体からの要求があ
ればそれには即対処できるかどうか、この点をひ

とつお伺いしておきたいと思ひます。

○養輪政府委員 いま先生の御指摘のように、そういう地元からこういう歩道をつくつてくれ、それもすぐできるようなところであれば、これはできるだけ地元の御希望どおりやっていきたいと思ひます。

ただ、いまの計画の中で、いろいろ公安委員会その他とも相談いたしまして、どこに歩道をつくるという計画はおおむねきめておるわけでございます。これはやはり交通事故が発生しやすい、そういう過去の経験に基づいてきめたんだと思ひます。その中で緊急に必要なものを四十五年にし、多少あとでもいいと言つては語弊ございますが、四十六年にするものもきめておるわけでございす。その順位をどう変更するかという問題と、その最初の三カ年計画できめた以外の場所なにかどうか、その辺があらうかと思ひます。三カ年計画できめられておる場所であれば、当然これは御希望のようにできると思ひますが、三カ年計画できめられない、はみ出しておった部分につきましては、これはいろいろ事情も検討いたしまして、多少の予備的な経費も持っておりますので、必要とあればそういうものをつくつてまいりたいと思ひます。というふうにお考へております。

○ト部委員 私は、そうした児童たちの毎日毎日の危険に身を挺した形で通学している姿を見まして、県のほうにもこれはやかましく注意を喚起して、県内各所に、そういう点で信号機が、てんでないといふところも、いろいろあります。必要でないところについてみたりして、おるのかかわらず、そういう児童の通る九号線に信号機がない、ガードレールがない。そして当然そこには、メーソルの幅員を拡張するならば、またそこだけはその土地があるのです。ですから、そういう措置がとられてしかるべきだと思ひます。そういうもの、その四年の間感じてきておるわけなんです。そういうことを感じておりますので、いま申されたように三カ年計画云々ということがあります。

が、おそらくそれからはみ出しておるのじゃないだらうか、こういうふうにお考へて、それは一つの私の地元だけの問題であつて、おそらく各地にもそういうことがあらうかと思ひます。しかしながら、少なくとも道路整備計画、これは道路法の第七十六条によつて下から積み上げていくというシステムがあるわけですから、そういう地方自治体のほうからの要請があれば、しかもそれが特に児童等の命にかかわる問題であるとするならば、最優先に取り上げていくべきではないか、私はこういうふうにお考へております。したがうして、先ほど申し上げた具体的な問題についても調査していただいて、即刻手を打つていただきたい、このように思ひます。

続いてですが、それからながめてまいりますと、島根県なんかの場合にも、御承知のように矢道湖といううららかな湖がある。それを有料道路に沿つてずっと湖畔をめぐつておるわけですが、これは島根県民の遊歩道であつた。ところが今日は、あそこはあふなくて通れないのです。ですから、そこにも少なくとも道路を拡張できる土地もあるのですから、そこにやはり自転車道路でも歩道でもつくつていくという措置を考へていかなければいかぬ。ともかく住民の道というものを考へていかなければならぬ状態ではないだらうか、このように私は考へるわけであります。

そこで、それは言うけれども、先ほど申し上げましたように、自動車年々百万台、それから去年あたりは二百五十万台といふふうにとどんでふえていくわけでありまして、この提案の説明の中にもありますように、自動車が増えて、そして自動車ふえた中からまたたされてくる交通量がふえたために死者が出るのであつて、車がふえるといふのは文明の進歩なんだから、これは車が悪いのじゃない、これは道が悪いのだといふふうな定義づけはしたくないと思ひます。これは少なくとも、先ほど申し上げたように住民のため、そしてまた、私たちの将来を背負つて立つところの子供たちのためのそういう道路は確かに悪

いけれども、自動車のための道路というのはずばらしく拡張され、そしてまた、膨大な予算というものが投げ込まれておると思ひます。

〔委員長退席、服部委員長代理着席〕

第一次の道路計画によりまして二千六百億円、第二次が一兆円、第三次が二兆一千億円、第四次が四兆一千億円、第五次が六兆六千億円、年度の第六次でもつて十兆三千五百億円、こういうふうな膨大な道路投資が行なわれてきておるわけでありまして、これは長距離幹線自動車道路、産業道路といふものにウェットを置いておる。総工費七兆円をこえるところの全国の三十二路線、全長七千六百キロの長距離幹線自動車道路、一キロ九億九千万円もするところの東名道路、中央、中国、九州、東北、北陸の自動車道路、これと関連するところの環状線、それから放射線道路、このようないわゆる幹線自動車道路といふものは、率直に言つて私は十分だと思ひます。しかしながら、提案説明の中には、そのために著しく道路が不足をしておるといふ印象を受けるわけでありまして、この点について率直にお伺いしたいと思ひますが、第六次の計画達成時において、実際問題として日本の自動車の台数といふものは何千万台になるのだらうか、この点をひとつ推測としてお答えをお願いしたいと思います。

○養輪政府委員 自動車の保有台数についての推定でございますが、これはいろいろ方法がございまして、私たち数年前から自動車の保有台数の推定をしております。昭和六十年までの時点で三千五百万台といふふうな推定を出してございまして、それに基づいて道路の六十年までの長期計画を立てておりますが、その中で言いますと、昭和四十九年で大体二千五百万台にはなるだらうといふふうな想定しております。ただ、最近いろいろほかの委員会でも運輸関係で推定をしてございす。昭和五十年くらいにも三千万台になるだらうといふような、非常にわれわれの推定を上回つた推定が出てきておることは事実でございますが、私たち、この推定はどうもいままでの実績

を見ると多少過小ではないかというくらいがあると思ひます。

○ト部委員 運輸委員会あたりでは五十年に三千五百万台くらいになるのじゃないか、これとても私は過小評価だと思ひます。自動車業界あたりでは五十年に七千万台になると豪語しておる。そうすると、いま局長がおっしゃられるように、かりに三千五百万台として道路事情を考へておる云云ということになりますと、ここにも大きな差があるだらうと思ひます。しかしながら、そのことは別といたしまして、第六次の道路整備計画にいたしまして、いま局長が指摘されておるように三千五百万台であらうとならうと、ともかくそうした自動車の伸びに対する配慮といふものが大きくクローズアップされておるということに私は指摘できるだらうと思ひます。なるほど旧計画に対して、地方単独の事業の伸び率では確かに二・三二倍であります。一般道路におきましては一・四二倍、有料道路においては一・三九倍、こういうふうになっておるわけでありまして、地方単独の事業費の総額といふのは、十兆三千五百億の中のおわずかに二五％弱、二兆五千五百億というのが地方単独のものでございす。そして、四十五年の三月までの改良率をながめてまいりまして、地方道路におきましては一・五一％が一・七九％に、舗装率が九・一％から一三・九％になるにすぎない、こういう状態に對しまして、国道とかいふものにつきましては七・七五％が九・一四％、舗装率については七・七五％が九・三〇％といふように、先ほど指摘したように、そしてまた局長がいみじくも御答弁になりましたように、七百七十二億の歩道関係安全対策施設云々といふことを指摘されておりますけれども、この整備計画その他をながめてまいりまして、何か自動車に対する配慮といふものが大きくクローズアップされて、住民のための土地の政策といふものが私は欠けておるように見受けられてしかたがないわけでありまして。そういう面におきまして、この有料道路に占めるところの二兆五千億であります

か、こういうものの特定財源等に対しましていろいろ問題が出ておるようであります。この問題に触れていく前に若干、特定財源の問題が生まれたのでお伺いしておきたいと思いますが、この有料道路の特定財源等につきましては、何か自民党の三役で前向きに考える云々だとかいうことと、四十六年度の予算編成までに考えるということとありますが、この点については変化はございませんか。特定財源の問題はそのことで大体よろしゅうございませう。

○義輪政府委員 特定財源の問題につきましては、一般道路事業に充当いたします財源の強化、また有料道路を実施いたしますための財政投融資の資金に回ります財源の強化、両方を四十六年の予算編成期までに成案を得たいということで、政府の部内でこれらの折衝をしていくということと変わりがございません。

○ト部委員 そうすると、有料道路の特定財源というものは、それはどういふことなんでしょうか。

○義輪政府委員 第六次の道路整備五カ年計画では、有料道路整備事業二兆五千億を計画しております。これは、その大部分はやはり国の財政投融資資金を仰ぐ、また、今度の公社法その他によりまして民間資金を活用するという問題もございませう。全体の率から言くと、まだまだ国の財政投融資に依存する割合が非常に多いと思います。また、道路公団あたりでいいますと、いままで有料道路をやるために借り入れ金をしております。それを、まだ有料道路が償還しないうちに借り入れ金の償還期限が来まして、それを借りかえらうというこのために、そういう借りかえの金が非常に必要になってくるわけでありませう。その辺を考えますと、いまの二兆五千億の有料道路を実施いたしますには、やはり六千億か七千億ぐらいのそういうような特定の財源が必要になってくるというように試算しておりますが、これは、国の財政投融資の資金が幾ら出せるということは、税金と違いましてどうもはっきりしためどがつかない。出すような情勢になれば出せるし、また、そういう

ものを非常に引き締めるような状況になると前年よりほとんど伸びないということもございまして、それに対応いたしまして昨年自民党の中でも一部出ました道路公債というふうな、一般の道路を利用する人から公債という形で財源を調達したという案もございませうが、これもいろいろ問題がございませうので、この辺はこれから財政当局との打ち合わせをいたしまして、最後の成案を得たいというふうに考えております。

○ト部委員 いま道路局長のほうから後段の中で申されておりましたように、道路債券、さらには建設省のほうから打ち出した自動車債券というふうな問題も出てきたわけでありませうが、先ほども指摘したように、五十年に七千万台と豪語する自動車業界の声明もあるわけでありませうが、そういうような特定財源については、七千万台を豪語するような自動車業界から、大幅に受益者負担というるか、そういうものを取り上げていくというふうな考え方をこの考慮の中に入れてみてはどうかと思ふのですが、どうでしょうか。

○義輪政府委員 私たち、特定財源の強化その他をいろいろ検討しておりますと、やはりいま先生のおっしゃいました道路を利用する人、いわゆる車の所有者にもっと負担を求めたらという声が圧倒的だと思ひます。そういう意味で、いま言いましたような車を買うときにある程度の公債を持ってもらおうというののも一つの方法かと思ひます。ただ、この問題は非常に金融市場を攪乱するといふような一方の反対もございまして、なかなか理屈だけではいかないような面もありますので、慎重に検討したいと思っております。

○ト部委員 先ほど第六次道路整備計画の伸び率その他の問題について触れたわけでありませうが、このように産業道路が優先するものであるといふことを私は指摘したわけでありませうけれども、少なくともこういう膨大ないわゆる長距離幹線自動車道路、さらに先ほど申し上げた中央、中国、九州、東北、北陸というような自動車道路の建設に伴って膨大な利益を受けるのは、率直に言ってい

まの自動車産業でありませう。そして当然そこには鉄鋼だとかさらにはまたセメントだとか、いろんな形でもってもうける建設業者なんかもあるわけでありませうから、その面では金融市場の混乱云々というのはさておいて、そういうものを一般の国民に負担をかけるということではなくて、むしろこういう道路政策の中で十分に甘い汁を吸っている方々に、思い切つて受益者負担を添えてお努力すべきであるということをお私に申し上げておきたいと思ひます。これはいろいろと見解の相違等がありますから、その点を論議したくはないと思ひますし、時間がありませんから、本題のほうに入つてまいりたいと思ひます。

そこで、この道路公社の提案説明の中、さらに法案をながめてまいりましたと、民間資金を積極的に導入、活用する云々というふうな書かれておるわけでありませう。名古屋の都市高速道路の民間からの借入金一億八千三百万円、この具体的な民間資本の導入の数字、それからまた、その民間資本の名をちょっとあげてもらいたい。

○義輪政府委員 いま私たちが聞いておりますのは、大体この資金は東海銀行と協和銀行から借り入れるというふうに聞いております。

〔服部委員長代理退席、委員長着席〕

○ト部委員 そうすると、おもに金融資本でございませう。そういたしますと、たとえば日本開発銀行なんかの融資を受けておる企業——大企業であります、そういうようなところからの融資は今後一切ないということでありませうか、この点をひとつ。

○義輪政府委員 名古屋の地方道路公社をもしかつくった場合の資金でございませうが、開銀はやはり政府及び地方公共団体に属しているところには出まないので、いま考えておりますのは、政府の財政投融資資金を名古屋に出しまして、名古屋から転貸債という形でこの名古屋高速の資金に繰り入れるというふうに考えております。

○ト部委員 ですから、将来はないのかあるのかということをお聞いしておるわけですが。

○義輪政府委員 いまのところまだ、将来ともそういう開銀からの融資というものはないというふうに考えております。

○ト部委員 いや、ちょっと私のことばの節回しが悪かったと思うのですが、たとえば開銀から融資を受けたというが、現在の建設上位にある五社、鹿島だとか、竹中だとか、清水だとか、大林だとか、熊谷だとか、こういうような会社等がこれに投資をするようなことはいらないだろうかということをお聞いしておるのです。

○義輪政府委員 これは民間からこれに投資する、出資するということは、いまのところは全然考えておりません。ただ、民間から借り入れ金をするということになりますと可能な問題になつてまいりますけれども、直接そういう鹿島とか、建設業者から借りるということより、やはり金融機関から借りるということの常道な道でいきたいというふうに考えております。

○ト部委員 そういたしますと、金融機関から借りる民間資本なんでありませうが、今度の地方道路公社の場合におきましては、関連産業、関連付帯事業云々ということもあるわけなんです、こうした面においてその民間からの資金というか借り入れ金が生きていく、たとえばその人たちの発言力がこの中に生まれてくるというふうなことはございませうね。これは法案の中にも、ないよう書いてありますが、ないですね。

○義輪政府委員 いまそういうところからの発言力はないと思ひます。それが一つの民間資本を導入するということになりますと、そこに問題が出てくると思ひますが、現在は、その借り入れ金という形での民間の出資ということは認めておりませうので、そういう民間からの出資による発言権は出てこないというふうに考えます。

○ト部委員 そうしますと、日本道路公団と同じように、道路は償還期間が来れば開放していくという考え方がありませうか。

○義輪政府委員 いまの有料道路の制度として、やはり償還期間が来たら開放するというところでござ

ざいます。

○ト部委員　そこで、日本道路公団と地方道路公社との相違はあるかと思いますが、十四条に役員在任期間がないというのはどういう理由でございませうか。

○養輪政府委員　役員在任期間は、十四条で四年をこえることはできないというに規定しておる次第でございます。

○ト部委員　道路公団のほうではそのことはもちろん冒頭に書かれてありますが、その次に、役員在任期間の問題です。そういうものが公団のほうにはうたわれておるのですが、地方道路公社のほうにはうたわれてない。それはどういうことなのであるか、こういうことを指摘しておるわけですか。

○養輪政府委員　その問題はたぶんこういうことではないかと思いますが、役員在任期間を四年にするけれども、四年にして、発足してから四年で一度にみんなかわるのではなくて、そのうちのある数を二年なら二年にして、その残りのものを残任期間と称しておるのじゃないかと思ひます。理事が一斉に改選にならないような形をとっておると思ひますが、今度の場合にはそこまで必要ないというように考えたわけでございます。

○ト部委員　けれども、いわゆる法案の中にもありますように、たとえば役員が不正を働いた云々というところで当然免職される場合もあり得るのですから、そうすると、そこには残任期間というものが生じてくるのじゃないでしょうか。そういうときに、ただ二年交代だからいいというものでないはずですか。

○養輪政府委員　役員の任命は理事長がきめるようになっておりますので、そういうような場合には、あと何年というに理事長がきめるというところで処理できると考えております。

○ト部委員　ではまだ続きますが、関連があるところで……

○井上委員　私は今度の地方道路公社の問題につきまして、二、三問題をお伺いしたいので

す。と申しますのは、この道路公社がつくられる意義、効用等につきましては、私は先般衆議院の質問である程度納得いたしかねるところも多々あるものであります。それはそれといたしまして、地方自治体との関係では、この法律案を見ますと、公社をつくるときには議会の議決を得る、しかし、その後の業務内容、あるいはまた事業の遂行等につきましては知事もしくは設立者、すなわち知事の認可を得ればいいんだ、こういう規定になっておるように思ひますが、その点どうでございますか。

○養輪政府委員　この法律によりまして、先生のおっしゃいました地方公共団体の長の承認を受けることが非常に大きくなっております。ただ、年度の計画として県からどのくらい出資するということになりますと、これは県議会の予算的制約があるわけでございます。そういう面で知事が独走するということにはならないのじゃないかと思ひます。

○井上委員　そこで、私は地方自治体の機能について考えるのでございますが、議会の機能というものは、予算審議というものが大きいウェイトを占めますと同時に、その行政機関がはたして適切にやられておるかどうか、この監督の権限というものがこれまた大きいと思うのです。しかしながら、この道路公社の法律を見ますと、予算執行そのものについての批判機能がない、チェックする機関がない、この点については私は大きな不満を抱かざるを得ないのです。と申しますのは、この国会におきまして、道路公団をこの際ここに参考人として呼ぶ場合も、一々委員会の同意を得なければ呼べないというような状態になっておるわけですか。しかもその内容たるや、いきなり決算のほうにいつてしまひまして、一体どういふような仕事をしておるのかということが明確でないわけですか。特に地方自治体におきましては、議会というものは住民との間に密接な関係を持って、住民の意思というものを反映させるものでなければならぬ。そういういたしますと、この公社の事業内容そのものにつきましても、ある程度チェックする

機関が必要じゃないか。それは単に——これでございませうと知事の権限、あるいはまた二つの自治体と及ぶ場合は建設大臣ということになっておる。チェックする機関が非常に少なくなつてきております。これは行政機関の独走になる可能性があると申すのですが、どうでございますか。

○養輪政府委員　先生御心配の行政機関のほうに独走になるというお話でございますが、現在私たちがやっております道路の事業を見ましても、決して国会を無視してやつておるわけではございません。こういうところではいろいろ弁明されることも多いと思ひます。やはりそれと同じように、一つの議会の中で、予算の問題としてやはり県議会がそれに対して十分タッチをし、また不正があればそういうものに対する知事の監督ということもできますので、私はいまの地方の状況を見まして、こういうものによつて地方の行政機関が独走するということのような心配はあまりないのではないかと申しております。

○井上委員　しかしながら、この役員選出にいたしましても、理事長は知事が任命することにしておる。そのほかの理事も、これまた役員は大體知事が任命することになり、知事の兼職禁止の規定もないのです。こういう役員任命については、当然これは議会の同意を得る必要がある。地方自治体の議会の承認を得る必要がある。思うのですが、どうでしょうか。それこそ地方自治体がチェックできる機能をここで果たすべきだと思ひますが、どうでございますか。

○養輪政府委員　設立のそのものを認可しておるということとは、やはり独走しないというふうな、そういうような前提であると思ひます。私ども法律的には——その辺を、ではどういふふうな監督をすればいいかということになりますとむずかしい点があると思ひますが、どうも先生の御心配のようなことは、設立団体である公共団体の長、それと予算の審議をいたします県議会、こういうものの中で十分チェックされる問題で、そういうことまででなくともあまり独走というふうな

ことには、私は心配はないんじゃないかというふうな考えでございます。

○井上委員　心配がないというのはあなたの方のサイドの問題であつて、これはやはり自治体という機能の本来の目的からすると、心配がないだけでは済まされない。特に決算も、議会の承認を得なくてはいいでしよう。知事の承認を得れば、決算はそのままそれでいいということになっておるんですね、毎年毎年の決算を。でございますので、このチェックする機関というものは行政サイドのみしかやられない。住民の意思というものはここにあらわれてこない。この点どうですか。

○養輪政府委員　住民の意思がここにあらわれてこないという問題、これは一番大きな問題だと私は思ひます。やはり私たち事業を執行する場合に、道路の問題だと当然用地の買収その他があります。また、これにいろいろ基本計画をつくる問題、そういうときにいろいろ県議会なりまた住民の意思を反映させて、こういうことでチェックされていけば、私はそういうことで住民の意思も生かせるのではないかとこのように考えております。

○井上委員　特に決算が、議会の同意がなくていいことになっておるんですね。これは、私は大きな問題があると思ひます。これは、住民の意思が反映される公社に法律はなつていない。この点に私は大きな不満を抱かざるを得ない。特に理事長につきましては、知事との兼職禁止をうたつてないでしよう。知事でも理事長になれるのです。そうすると、知事、行政機関が独走できる可能性がある。これをチェックする機関は一体どこにあるんだ。これはやはり、地方自治体の議会においてこれをチェックする以外に道はない。これがまた住民の意思を反映させる道でもあると思ひます。これが抜けておると思ひますが、どうですか。

○養輪政府委員　いろいろほかの公社の例もございませうが、そういう意味ではこの中で役員の中の監事がいろいろその公団の内容を監査して、必要

のあるときには都道府県知事または市長に意見を申し出るようになっております。こういうような人事について十分配慮されておれば、そういうようないまの欠陥は出てこないというふうに考えております。

○井上委員 監事は行政サイドで任命されるだけだ。議会の同意を得なくていいんです。そうすると、行政機関が全部理事長、副理事長、理事あるいは監事というものは任命することができ。そうすると、行政機関が全部独走する可能性がある。ここには住民の意思というものが、すなわち地方自治体の意思というものが全然反映できない。ここいらはどうか考えます。そういうことになれば、これは能率があがるでしょう。能率はあがるけれども、民主主義というものは、しかし、十分な住民の意思というものを反映させる機関がなければならぬ。こういう点から見ますと、この役員の構成がすべて行政サイドで行なわれ、住民の意思というものが全然出てきてない。地方自治というものが全くここから疎外される可能性にある。これは、私はゆゆしい問題だと思ふのです。それで、一体どこでチェックするんだ。チェックする機関が、理事長も副理事長も理事も監事も全部、一定の考え方のもとで知事並びにこういうところで行なわれる。この事態を見ますと、チェックする機関、住民の意思あるいは住民を代表した意思というものは全然ここに反映されてきていない。この点について大きな不満を抱かざるを得ないのですが、どういうふうにすればこれをチェックすることができ。あなたはやめまして、田村政務次官、どうでございませう。あなたも地方自治体の議長をされた経験がある。こういうふうに知事サイド、行政機関が全部独走する可能性のあるような公社案、この点について、あなたは地方議会の議長もやられた経験のある方で、地方住民の意思をどう十分に反映させるか大きい問題だと思ふのですが、どうでございませう。あなたの御所見を伺いたい。

○田村政府委員 地方議会の経験というものはございまして、地方住民の意思がもし非常に大きく侵害されたり没却されるということがありましたら、たいへんなことでございませう。したがって、こうした新しい法律によって制度が制定されましたならば、国、県の議会が当然の監督機関でありますので、そういった問題の惹起を未然に防ぎ、あるいは公正な行政が執行されますように地方議会としても十分な監督をしていただくべきであらうと考えまして、この法案の御審議を願いたいのであります。いま局長からいろいろ御説明がありましたように、議会ないし地方住民の意思を全然没却してこういう新制度が独走できるということとは、われわれとしては前提といえますか、考えられぬことであります。また、そういう事故が起こるとすればおそらく地方議会も黙っていることにはないと思ひまして、御審議をお願いしている次第でございませう。所見の一端を申し上げまして、お願いにかえませう。

○金丸委員長 井上君にちよつと申し上げます。が、まことに恐縮ですが、きょう理事会で時間の都合もあることですので、できるだけ簡潔にお願いいたします。

○井上委員 政務次官、私もずっとこれを見てみますと、地方議会の意思というものを反映する機関がないのです。どこにありますが、予算の審議と言いますが、予算審議じゃなくて、設立のときの議会の同意を得るだけなんです。そのあと、役員の任期にいたしましても決算にいたしまして、議会の同意を得なくてもいいのです。知事の承認を得ればいいことになってくるのです。ここらに住民の地方自治の本旨というものがそこなわれおると思うのですが、次官どうです。

○田村政府委員 知事の問題ないし制度と知事の関連につきましては万が一御心配の向きが起けるとするならば、当然地方議会は知事に対して、この新しき制度に対する功罪について十分な批判なりあるいは検討が加えられるべきだ、このように考えております。

○井上委員 しかしながら、議会に対してその材料を提供する機会もないのです。設立のときにはいかにも議会の同意が要るけれども、あととこのことについては、資料を議会に提出する義務は全然ないのです。そこで問題が大きくなる。私は思うのであります。地方自治の本旨からいっても、地方道路公社というものにつきましても大きな疑問を私は抱かざるを得ない。

もう一つは、ここに書いてございませうが、特にその他の事業といたしまして、二十一条の三項にいろいろとたくさんさんの仕事ができるようなことが出ております。あるいはそのほかにも、例の道路公社の何と外郭団体ができて、インターチェンジにおける販売会社のごときもほとんど掌握するようになる形になってきておられますが、同じようなことが、これまた地方道路公社においても行なわれるのです。あの道路公社のインターチェンジにおける売店等々の問題についても非常に不明朗なものがある。これはまたわれわれの常識とするところでは、これではまああつたやうな別会社をつくって、役人の天下りが行なわれおるといふことは事実です。これもその同じ方式をまたとらうとしておるわけです。これらを一体どうやってチェックをするか、これはなかなかゆゆしい問題であらうと私は思ふのです。ここらに住民の意思というものを十分反映せしめるような法案になつてないところに、私は大きな疑問点を抱かざるを得ないのでございませうが、次官、お考え方を示し願ひたいです。

○田村政府委員 お説のとおりでありまして、万が一不幸な事態があるとするならば、国会なり地方議会におきまして、責任者に対しては調査ないしは現状の分析等は十二分に、議会としての御権能でございませう。当然していただけるものだ、また、そういう意味で国会のこうした質疑応答を通する御議論の中から生まれます制度というものは、皆さま方の意思を体して、国民に御不都合でないような制度を運用するつもりであります。万が一悪徳な役人が出てくるならば、信賞必

罰は断じて行なうべきだ、このように考えておられて、何とぞ御了承願ひたいと思ひます。

○井上委員 次官の姿勢はわかるのです。しかし、わかるのだけれども、それをチェックしていつて、一体これが公正に行なわれておるかどうかが監査する機能というものを、これまた知事の任命なんです。そこに私には不愉快なものを感ずるので。少なくともそういうようなチェックする機関というものは、地方自治体の議会であるとか、あるいはまた監事などは議会から同意を得て選出する、あるいは理事も同意を得て選出するという姿勢を呈してこそほんとうの姿じゃないか。しかも業務報告並びに決算などというものを、これまた自治体に提出するのが地方自治体の本旨でなからうか、私はこのように思ふのです。単に、これで見ますと執行権者の独走になる可能性が十分にありまして、私はあえてこの問題について伺ひたいしておるのですが、道路局長いかに御考へになりますか。

○義輪政府委員 私たち、いま先生のおっしゃいました地方の人の声を十分反映させるといふことは、どんな制度でも必要だと思ひます。また、私たち、この中で基本計画、また公団、公社を設立するときにいろいろと定款、またそれをどう変更するか、これが一つの大きな中の業務でございまして、それを今度は毎年毎年どれだけそれを出資するかというような問題の中で、議会の意見を十分入れていくことができるといふように考えております。いま先生のおっしゃるような監事、理事長を単に地方公共団体の長が任命するといふだけで、これが反民主的に運営されるというふうなことではない、やはりその設立公共団体の理事会のいろいろな御意見に沿つてこういうものは運営されていくのだと思ひますので、そういう点では十分に民意を反映することができるといふように考えております。

○井上委員 私は関連質問でございませう。この際、もうこれ以上質問することはやめたいと思ひますが、特にこの問題につきましても、将来の

問題として必ず起こってくる問題です。同時に、地方自治体側からあるいは住民サイドから、必ずやこの問題については地方自治の本旨をそこねるものであるという議論が起こってくるであろうことを私は予言いたしまして、ともかく本日の関連質問を終わらせていただきます。

○ト部委員 いま井上委員のほうから指摘をされて、私の指摘が簡単に終わることになったことを喜ぶのですが、ただ、やはり田村政務次官が指摘されたように、将来そういうものが——というのは、憶測してはならないような事態が招来すれば断固として云々ということばがもたらされたわけでありまして、しかし、そういったものが当然予測されるとすれば、この法案を審議するにあたって、そういう問題がある個所は、すべて訂正していくのが私は当然の姿ではないかと思うのです。そうなりますと、十五条では国会議員、政府職員、政党役員の問題が削除されています。同時に、兼職規定が明確ではありません、この禁止がない。こういうものがあるのですから、こんなものは条文にちよつと入れればいいのです。私の言った役員の残任期間十四条これは残任期間は残ったやつと期間とする。十五条兼職規定、兼職ができな

いということばをびしょとすればいい。それと同時に、指摘をされておりましたように、決算は議会の承認を得なければならぬ、こういう条文をここで入れればいいでしょう。簡単なことじゃありませんか。そんなものは悪いことでも何でもありません。政務次官が指摘されたように、住民の意思が反映されるものであればということであれば、それが十分に反映されないという心配をいまま野党がしておるとすれば、その条文を入れることによってこの法案がめでたく誕生するというのであれば、何も固執する必要はない。ここでこの条文を入れるということについて、政務次官どうですか、よろしゅうございませうか。どうですか。

○養輪政府委員 ただいま先生のおっしゃったこと、これも当然の理屈の通ったことだと思いま

す。ただ、私たち、いまのこの法律でそういう兼職を禁止するということ、これはいま私たち考えると、そう大きな弊害を伴うものじゃないということと考えて、こういうような提案をした次第でございます。ただ、いま先生のおっしゃいましたそういう弊害があるというような、これはやはり役員の人選と人を得るに得ないかに非常にかかってくると思ひますので、そういう問題につきましては、やはり認可の際のいろいろのその後の監督、そういうものを通じて十分弊害の起こらないように監督をしていきたいというようにことで、御了承をお願いしたいと思ひます。

○ト部委員 だから、私が指摘をしてるのは、弊害を伴うものではないという道路局長の判断がある、しかしながら、この法案が少なくとも住民の民意を反映されないという心配があるとすれば、たつたこれだけの条文、法制局にかけて練り直さなければならぬという条文じゃないでしよう。日本道路公団の中にあるように、その問題をここに逐次挿入するだけで、一体この問題をなせに固執されるのですか。なぜにそういうものをつけたらいかぬと固執されるのですか。いいじゃありませんか。そういう条文を、もしあれでしたら私がいまつくって挿入しますから、そういうものでこの地方道路公団のそれが成立するのである、しかもそういう心配がなくなるのであれば、それが一番いいことじゃありませんか。政務次官どうですか。政務次官のお考えが将来の云々ということですが、少なくとも今時点で考えるべきじゃないでしようか。政務次官どうですか。

○養輪政府委員 この問題は、いろいろ私はそういう考えの利点もあると思ひます。ただ、ここですぐそれを変更するかしないかという、即答しろというふうなことになるかと非常に困惑するわけでありまして、ただ、私たちこの提案の趣旨については、やはり先ほど私も言いましたように、十分議会なり、またそういう人を得ることによって、これが公正に運営されるという考えで出した次第でございます。

○ト部委員 局長、私はこの問題に時間をかけることを避けたいと思ひます。この道路公団法の条文を見てもおわかりのように、たつた一つ入れるだけでしよう。役員の任期は残任期間とする、こういう問題でしよう。お手元にあるでしよう、見てごらんないさい。そしてその兼職規定も、できないのであるというのをただ書くだけじゃないですか。なぜ固執されるのですか。それほどまでに固執してその条文が入れられないのか。私は逆にそこには何かがあると思うのです。井上委員の指摘するように、住民の意思を反映させないよう、させないようにする意図があるように考えられる。憶測をさせるようなことを言わずに、入れるだけですよ。そのことができないということはないでしよう。簡単なことです。

○養輪政府委員 役員の残任期間の問題につきましては、これは第五條の定款、この中でそういう役員の定数、任期、そういうものをきめるようになっております。そういうものにつきましては、やはりこの定款をきめるときにいろいろの県議会の意向、そういうものを十分いれてきめていけば、先生の御趣旨に沿えるというように考えております。

○ト部委員 この条文と日本道路公団のやつとずっと対比してごらんないさい。日本道路公団の定款もそのとおりです。その内容に字句的な相違はあつたにしても、趣旨は全部一緒です。それであるのに、ただ兼職規定とかそういう役員の任期の問題、さらに決算の議会の問題のみが故意にはずされておるといふのは一体何か。やはり井上委員が指摘するようないやうな問題がある、こう言われればしかたがないのじゃないですか。定款云云というけれども、五條も一緒ですよ。

○ト部委員 政務次官、私といま道路局長との討論のやりとりを聞いておられて、さらに井上委員からの意見の開陳が行なわれたわけですが、この両者の意見を聞いておられて、私たちの主張が何かむちゃなことを言っておるようには感じじですか。このことはきわめて常識的でしよう。むしろ道路局長の答弁のほうが、何かもたもたされておるでしよう。なぜこんなものを、私たちが意思を反映するためにそういう危惧があるならば、そういうふうな条文を、ただ単に道路公団なんかにもあるような条文を入れるだけで済むものをなぜ入れないのかという、この質問に対する問題が何かあまいでしよう。その点は、政務次官が聞かれておつてどうなんですか。

○田村政府委員 どうも常識質問に対してはまた答弁というふうなかつこうで恐縮であります。ただいまだんだん申し上げましたように、地方議会の主張ないし住民の意思が万が一じゅうりんされたり、あるいはほとんどない方向にいくというならば、この設立等に関して審議ないし協力を与えます地方議会として十分ひとつ御監視を願つて、制度の完全な運営ができますように監視ないし御批判をいただきたい、こういう趣旨にかわりございませぬので、ひとつ御了承願ひたいと思ひます。

○ト部委員 政務次官の答弁は、えらい歯切れのいいときがあつたり悪いときがあつたりしますが、いまのはまさに歯切れが悪いのです。(お天気による)と呼ぶ者あり。お天氣によるという自民党の理事の発言ですが、しかし、そんなことばかり言つておつてはいけません。これはやはり井上委員の指摘したように、将来禍根を残すことになるだらうということを私たちは心配するわけですが、この点は早急に何かの機会に民意が反映するような措置をとらなければいかぬ、私はこういうふうな指摘いたしておきたいと思ひます。なお、道路局長並びに政務次官の答弁は、まさにあまいことしなして要領を得ない、こういう点が残念であることをつけ加えなければならぬと思ひます。

思うわけです。

そこで、時間がずいぶん超過しておるといふ御指摘を受けますので、続いてまいりたいと思ひますが、地方道路公団のそれがだいじまいくローズアップされてまいったわけなんでありま。今度の地方道路公団と日本道路公団との結びつきの問題であります。地方道路公団と日本道路公団とか地方道路開発公社の有料道路、こういうものがあるわけなんでありま。これを安易に手続で移管するといふようなこと、こういうことはございせんね。そういうことはあるのかないのか。——ないのかといふよりも、そういうことがないようにしていかなければならぬと思ひますが、その点はよろしくございませう。

○養輪政府委員 もろん既存の開発公社その他からこういうものにかわる場合は、当然議会の議決を得なければいけませんので、そういう点で、地方道路公社、そういうものがその地方に必要かどうかといふことは十分チェックされるものといふふうにて考えております。

○ト部委員 次に、今度の公社の国道バイパス建設等について、インターチェンジと結ぶところの地方道、こういうものは、どうでしょうが、国道バイパスとそれに直結するインターチェンジ、さらにそれに付随する地方道といふものは当然国道に昇格すべきもので、こういうふうにするのが、どうでしょう。

○養輪政府委員 いまの御質問は、高速道路のインターチェンジから連結する道路で主要な市街地に入るような場合、そういうものを国道にすべきではないかという御意見——そういう御意見が非常にございませう。実はいまの道路法については、すべてがそれができるようになっております。実は道路法の改正のときにその辺は十分検討することにして、検討事項の一つにしておる次第でございます。

○ト部委員 有料道路が、先ほどの論議の中にもありましたように、道路行政の主役を演じておるといふのが現状です。また、そういうふうになりつ

つあるという状態の中では、ただ道路法の改正云々でもってこの国道昇格を考えるとということじゃなくて、やはりこういうような国道バイパスの建設等に伴うところのインターチェンジに結ぶところの地方道といふものは、すべて国道にするということではなければ、また、地方道の受益者負担とか迷惑なんかもここにかかるわけでありま。それから、この点においては先ほど私たちが妥協したわけなんです。この地方道の問題については国道昇格にするといふことをここでひとつ局長は約束してもらわなければいかぬと思ひますが、どうでしょう。

○養輪政府委員 高速道路のインターチェンジから出ます道路の性格づけでございませうが、これはやはりだれが見ても国道になつてもいいようなものもあるかと思ひますが、その辺を全部国道にするかどうか。たとえば一つのインターチェンジがございまして、それから町へ入るもの、またそれが町と反対側の山へ行くもの、どうもその辺を、インターチェンジにつながるのだから全部国道ということになりまして非常にまた問題が多くなる場合もありますので、どういふものを国道にすべきか、この辺は道路法の改正のときに十分に検討して成案を得る考えでございませう。

○ト部委員 さつきと同じように押し問答になつてはいけないうえ、道路法の改正等に伴うところの地方道の昇格、その条件その他において私たちは監視していきたいと思ひます。その点については、道路局長のいまの発言は将来私たちの指摘した方向に結びつくように御努力をお願いしたい、こういうふうに思ひます。

そこで、この地方道路公社のいまの問題と関連をいたしますが、名古屋の今度つくるところの環状二号線でありま。これは国費でやるということになつておつたわけですが、これはやはり地方道路公社でやるわけでしょうか。どちらでしょう。

○養輪政府委員 環状二号線につきましては、これは前から名古屋の周辺に大きな環状線が必要

だといふことで、一部分都市計画設定をしておる次第でございませう。その中で、率直にいいま。北の半分だけが今度国道として認定されました。ただ、いままでの国道として認定された路線につきましても、現在それを実施いたします手段としては、国が直轄する場合と、それから国道としての補助事業である場合と、それから都市計画事業としての補助事業とする三つの場合が考えられます。実はその辺、四十五年度につきましては直轄で調査をいたしまして、将来の見通しをいたしますとやはりある程度——ある程度といひますが、国でやる部分はどの辺、街路事業でやる部分はどの辺、その辺をやはり区別して両者でやったほうが早くできるのではないかと今度ふに考えられま。すので、その辺は、四十五年度中に直轄調査を終えて施行主体をきめていきたいといふふうに考えております。

○ト部委員 そうすると、将来立体交差その他ふくそうするといふ関係の中で、地方道路公社がこれに肩がわりする云々といふ心配はないですね。そういうことはございませう。

○養輪政府委員 名古屋の二環は相当幅員もっております。この中で、やはり東京の外郭環状と同じように、高速車道を入れるという計画は将来の問題としてございませう。ただ、いますぐやるのはそのまん中の高速車道ではなくて、一般の地表面の環状線でございませう。これについては当然地形上有料制度になり得る道路ではございませうので、これは一般公共事業としてやつてまいりたいと思ひます。ただ将来、中央自動車専用道路の都市高速を入れるということになりますと、そこで地方道路公社とかそういう問題が出てくるかと思ひます。

○ト部委員 約束の時間が過ぎておるといふことで御指摘がありま。最後、結びとして要望しておきたいことがございませう。先ほど申し上げたように、有料道路というのが道路行政の主役を演じつつある、こういう状態で、先ほども指摘されたように、住民の意思とい

うものが十分反映をされないように、されないようにという措置が行なわれておるよううかがわれてしかたがないわけでありま。この道路整備計画といふのは、道路法の七十六条によりまして、道路管理者の規定によつて下から上へ積み上げられていくたてまえだ、こういうふうになつておるわけなんです。ところが、今日におきましては、建設大臣による機関委任にゆだねられておるといふ、こういうことが行なわれておるがゆえに、政府の産業優先政策がこれに迫られて、住民軽視の道路行政がまかり通つておるわけでありま。それから、ひとつこれからは、道路整備計画は地方自治団体に権限を与えていく、そうして大幅にその財源といふものを自治体に与えていくといふことをやはり検討していかなきゃならぬじゃないか、また、その点に十分配慮してもらふ、このことを要望して、私の質問を終わりたいと思ひます。以上です。

○金丸委員長 小濱新次君。

〔委員長退席、渡辺(栄)委員長代理着席〕

○小濱委員 私は、おもに地方道路公社法案の問題について、きょうは根本建設大臣が参議院の委員会のほうに出席でございませうので、田村政務次官とそれから養輪道路局長に若干の御質問をいたしますが、時間の制約をいたして御質問をいたして、どうかひとつ明快な御回答をお願いしたいと思ひます。

まず第一に、建設大臣の権限行使といふ問題についてお尋ねしていきたいのですが、地方道路公社は、地方団体が出資をして設立した地方団体に由る法人で、本来地方道路の整備を第一の目的として設立された法人でございませうので、本来なら地方団体に設立の認可、定款変更等について権限を持たせてよいのではないかと、こう思ふわけですが。そこで本法により建設大臣、自治大臣、これはどうなつてゐるのか、また、いろいろこの要綱を見ますと内容が出てまいりますが、何ゆゑにそのような権限を必要としたかについて、ひとつお述べをいただきたいと思ひます。

○養輪政府委員 この法律によりまして道路公社を設立するときは、議会の議決を得て建設大臣の認可を経なければならない、また、その三項で自治大臣に協議しなければならないということにしております。それでは、なぜこういうようなことにしたのかということですが、この地方道路公社は有料道路を施行することを目的としておりますので、やはりその定款にありますような有料道路としての整備の基本方針、こういうものにつきましては、ほかの道路との関係もござい

ます、それが妥当であるかないかという問題もござい

ますので、そういう意味で建設大臣がこれに携

わったほうがよいという考えでござい

ます。また、この資金の中では地方公共団体が相当出資を

するということになりますので、地方財政の面から

いいますと、はたしてそういうことが妥当である

か妥当でないかというようにもござい

まして、自治大臣の協議ということが必要ではない

かというように考えた次第でござい

ます。

うものをするかという道路の整備に対する基本計

画というものを定款につくることになっておりま

す。やはり有料道路の計画でござい

ますから、当然当該道路の道路管理者の同意を得なければなら

ない。また、こういうものを変更するとき、こ

にいまの基本方針、基本計画の変更にかかわる定

款の変更のような重大なものについては、設立団

体と道路公社と協議して、共同で定款の変更を行

なうということにした次第でござい

ます。そのほか、いま言いました重要な問題につきましては議

会の議決をいただいてやっていくということ

で、先ほど先生のおっしゃいましたように、建設省と

道路公社が直結してやるというようなことは絶対

にあり得ないことだと思

います。ことに有料道路

の問題になりますと、この有料道路が県全体の道

路整備の一環としてやられてくるという見方をす

れば、設立団体である公共団体及びその道路管理

者というものの同意がなければできないものだと

考えております。

○小濱委員 次に、公社による国道の整備につ

いてお尋ねをいたします。

公社の事業計画及び実施計画は、地方道路を第

一に考えるべきであり、国道の整備は真にやむを

得ないものに限るべきだと思

います。が、国道はど

のようなものを公社に行なわ

せていくのか。従来の

の道路は無料、公開を原則としてまいりました。

したがって、真にやむを得ない地点だけを有料化

するようにすべきと私も考えるわけ

です。この点のようなお考えをお持ちになっておられ

ますか、お答えをいただきたいと思

います。

○養輪政府委員 この地方道路公社は、県道、市

町村道のほかに国道の有料道路もできるよ

うになっております。その国道の有料道路につきま

しては、やはり地方の利害に非常に関係の多いとい

うような地域的なバイパスみたいなものを有料道

路としてできることにしてあります。ただいま先

○小濱委員 わかりました。

次に、現在すでに地方の幹線道路については、

日本道路公社及び道路管理者により道路整備特別

措置による有料道路事業が行なわれております

が、さらに今回新たに地方道路公社を事業主体と

して加えたことになりました。今後は、地方的な幹

線道路の有料道路事業も、原則的として地方道路

公社をして行なわせる方針であるのか、あるいは

また、設立を予定されている名古屋地方道路公社

のように、都市高速道路の建設、管理を主体とす

る公社の設立に主眼を置いていくのか、こういう

問題について御見解を聞かしていただきたいと思

います。

○養輪政府委員 有料道路につきましては、全

国的な有料道路としては道路公社が実施してあり

ます。そのほか、道路管理者である県が特別措置法

の有料道路をしておったのが現状であります。今

後、日本道路公社は七千六百キロに及ぶ国土開発

の幹線自動車道の建設を主体としていく。さら

に、国道の大きな、幹線自動車道に匹敵するよう

速道路としてとらえまして、そういうものについては、かなりの建設資金も要することでございますので、こういうような地方道路公社という形で民間資金も集めていくほうが、建設が非常にしやすいのじゃないかという考えでございます。いま名古屋のほかに福岡、北九州というものが、その次に地方道路公社で都市内の高速もやるというふうな計画があるというふう聞いております。いまの地方道路公社というのは、都市高速だけをやるということでもございせんが、都市高速については非常にこういうものの活用の余地が多いというふうに考えております。

○小濱委員 次に、同じく局長にお尋ねいたします。地方道路公社の財源措置についてでございますが、この地方公共団体の出資金、国の無利子貸し付け、及び災害復興事業に対する国または地方公共団体の補助金の規定がございせん。そこで借入れ金に対する設立団体の債務保証の規定もございせんが、借入れ金については特に明文の規定がございせん。地方公共団体より地方債の転貸しを受け、そしてまた民間資金の借入れを予定しているものと、このようにわれわれは考えておるわけですが、この点について、これからの財源措置による地方道路公社の資金コストを、日本道路公団等と同様に、年利息で六分にする必要がある。いろいろと検討した結果、このように考えられるわけでございますが、出資金、借入れ金の割合、借入れ金の金利等について、どのような具体的な案をお持ちになっておられますか。この点についても、やはり自治体側に見解をお尋ねしておきたい、こう思います。お答えいただけますか。

○養輪政府委員 地方道路公社の資金の構成でございますが、これもやはりどういふような有料道路路をやるか、プロジェクトの大きい小さいでだいぶ変わってくると思います。いままで地方道路公社がないときに道路管理者が実施してありました有料道路路に対しては、大体総事業費が十億円

以上のものに対して、国から一五%の無利子の貸し付けを行なっております。そのほかに県が地元金融機関から、大体年七五厘から八分くらいに金を借りておる状況でございます。これにいたしますと平均コストが大体六分五厘くらいになるかというふうな考えでございます。もう一つは、これから今度の地方道路公社ができましたら、かなり建設資金が多かる都市の高速が実施されるような場合には、一つの考え方として、ましては、名古屋の道路公社ができました場合に、四十五年度の資金計画としては、県、市の出資金が大体一〇%、国の無利子貸し付け金が一五%、それから財政投融資から出します特別転貸債金、それが三三%、民間の借入れ金が四〇%、それで、大体資金コストからいうと六分くらいになるというふうに考えております。

○小濱委員 次に、政府は本法律案の提案理由について、地方道路公社を設立し、積極的に民間資金を導入、活用することにより、地方的な幹線道路の飛躍的な整備をはかることとしております。どの程度の民間資金の導入、活用が可能であるか、このようにお考えになっておりますか。

さらに、第六次道路整備五カ年計画において、この地方道路公社が行なうものとして予定されている事業の投資額、財源別の内訳、民間資金の借入れ先等についてお尋ねしておきたいのです。が、なお今後地方道路公社に対し民間資金を認める意向があるのかどうか、こういう点もあわせて、以上お答えをいただきたい。

○養輪政府委員 新しい第六次の五カ年計画で、いまの地方道路公社の事業をどの程度と見ておるかということでございますが、実はこの第六次の五カ年計画の中では、有料道路事業一兆五千億の中に含まれるものだと思います。では、この中で地方道路公社にどのくらいということになりますと、これまで地方道路公社というのは各県にどのくらいできるか、つくりたいという希望のあることは聞いておりますが、必ずしもまだはつきりきまつておりませんので、私のほうとしては、いわ

ゆる有料道路を助成するというような一つの範囲にこれを入れております。では、この金などのくりになるかということはいまいろいろ試算しておりますが、私のいまの予想を言いますと、千七百億前後くらいがそういう助成事業になろうかと思っております。この中で、助成事業として国が先ほどの一五%の無利子の融資をするということになれば、その約一五%国費が必要になろうというようにございせん。そのほかの資金をどういふように調達するかということになりますと、先ほど言いました名古屋の高速道路になりますと、やはり地元金融機関だけで資金を調達するということが、非常に無理になってきやせぬかと思ひます。そういう一年間に数百億かかるようなものを、その地方の民間だけで調達することは非常に無理なような場合は、やはり国の財政投融資の金も入れるべきだというふうに考えております。ただ、そのほかに二十億、三十億くらいの事業費の地方の有料道路を二年ないし三年くらいで実施されるということになると、一年に十億くらい。その程度ならばこれは民間資金で借りられるということでございます。いま言いました有料道路の助成事業として大体千七百億くらいのうち、どれだけ民間資金になるかという問題になると、その中には国の無利子の貸し付けとそのほか国の財政投融資も一部入りまして、その残りが民間資金ということになるかと思ひます。こういうものを一体どこから借りるかということになりますと、やはり地元の地方銀行及び信用農業協同組合、こういう農協の資金の利用も今後考えられていくというふうな考えでございます。

○小濱委員 次に、地方道路公社は、道路整備特別措置法による有料道路事業のほかに、道路運送法による一般自動車事業も行ない得ることになつておるようでありますが、現在一般自動車事業を行なっている公益法人の資金の調達方法及び借入れ金利はどのようになっているのか、これも参考に伺つておきたい。お答えいただけますか。

○養輪政府委員 現在いろいろ地方でできております公益法人が行なつております一般自動車事業でございますが、その借入れ金は、主として地元金融機関からだと思います。金利は、大体七分三厘から八分程度というふうに聞いております。

○小濱委員 ちょっと局長の御答弁があまりないんですが、この点についてはまた機会を見て、詳しく内容をお知らせいただきたいと思ひます。次に、都市再開発における道路管理の立場からお伺いしたいと思ひます。

都市再開発における道路工事に対する保安措置はどのようなこととられ、保安体制はいかに整備されているのか、ちょっと幅広い質問かもしれませんが、ひとつ概要だけでもお答えをいただきたいと思ひます。

○養輪政府委員 都市再開発の場合のいろいろ保安の問題でございます。これはやはり、都市内のいろいろ道路における保安の仕事だと思ひます。都市の中の工事につきましては、道路本来の工事もございせんが、そのほか占有工事や相当行なわれております。そういうものの実施の際には、市街地土木工事公衆災害防止対策要綱というものをつくりまして、これを工事仕様書とともに厳守させるようにしております。これにつきまは、やはり工事中の歩行者の問題と、また上から物が落ちるような問題、こういうようなものをこまかに規定いたしまして、これによつて実施させておる次第でございます。しかし、この方法も、最近の都市開発のいろいろな事業がひんぱんになつていきますと、単に一回出しただけではないというところではございせんが、やはりそのあたりこの要綱について手直しをしなければならぬ点も相当出てきておると思ひます。そういうものをいま鋭意検討中でございます。

○小濱委員 次に、大都市の地下は、ガスをはじめ幾多の危険な地下埋蔵物に満ちたジャングル地帯だ、このようにいわれておるわけですが、そこを地下鉄工事のような大規模な地下掘きく工事を行

なり場合には、建設省としては通産省あるいは運輸省などの関係官庁とどのように密接に連携をとる、いかなる必要な処置を講じておられるのか、また、こういう問題が起こった場合の主管官庁というのはどこなのか、その責任所在というものはやはりはっきりしておかなければならぬ、こう思うわけですが、この点についてはいかがでございますでしょうか。道路局長、お答えをいただきます。

○養護府委員 現在地下鉄のようなものの工事を実施いたします場合には、これは地方鉄道法と軌道法で多少変わりますが、要するにやはり道路管理者と密接な連絡をとらしておるわけでございます。単に道路管理者のほかに、交通を制限するということの意味では警察とのそういうものの協議義務づけはおるわけでございます。道路管理者との問題は、やはり掘きく際に際してわれわれ特に強く言っておりますのは、占有物件がいろいろございまして、その占有物件のおおの管理者と十分連絡をとって、それに対する防護措置に遺憾のないようにしろという趣旨のことを必ずつけるようにしております。ただ問題は、それに基きまして地下鉄の事業者が道路管理者に対して、掘きくをこういうようにやりたいという図面をつけた承認を求めてくるわけですが、その図面によりましていろいろ指示をしておる次第でございます。

○小濱委員 最後に、今回の大阪のガス爆発事故に対し、建設大臣は親しくすみやかに現地をこまかく調査、視察された、このように御報告があったわけですが、日本の都市問題対策上の最高責任者として、ついせんだつても、わが党の小川委員が都市理念を大所高所から大臣のお考えをお尋ねいたしました。私は重ねてひとつこの問題について見解をお尋ねしたいのですが、最後でございますので、この問題については政務次官からお答えいただきたいと思ひます。

この産業優先の立場から建設される大都市過密の再開発には、これは十分なる人道的配慮からされてしかるべきである、このようにわれわれは確

信しておるわけでございます。このような重大な基本問題について、これはやはり大臣としてはどういう御見解をお持ちになっておられるのかお尋ねしたいのですけれども、きょうは参議院のほうでございますので、政務次官からこの問題についてお答えをいただきたいと思ひます。

○田村政府委員 お答えいたします。

先般の大阪のガス爆発に伴います非常な犠牲者を出し、また被害が出たことはまことに申しわけのない事態だと考えます。

お話しのように、激増してまいります人口の都市集中あるいはいわゆる交通量のラッシュ、こういった問題でたびたび申し上げましたように、現代の政治も行政も、非常に人命の尊重あるいは環境整備に対するあらゆる施策が求められておると思ひます。したがって、このたびも通産省がどうの、消防庁がどうの、建設省がどうのというのとよりかは、このような人口のたぐさん集中いたします都市において、このような事故が公然と行なわれておる。たとえば橋梁の場合、かけかえいたしますときには三百メートル手前から掲示板が出ております。この向こう三百メートルで橋をかけたておるから右へ回れ、左へ回れと親切な指示があります。こういうところの飛び込んでくるばかな人はおりません。ところが平気で一般の人が歩いておるところで、鉄板敷いて、下ではガス管が平気で上がつたり下がつたり、あるいは配電工事が行なわれておる。一瞬にして何百人の人に犠牲を起すような事故が起こることは、われわれの常識でもわかり得ることだと思ひます。こういうことを考えてみますといわゆるりつ然とす。現代の都市生活環境、これに対して危害を防止し、安全な住民生活を確保する通産ないし建設その他の政府機関というものが、どういう連帯責任体制をとるか、これについては、ただいま通産大臣を中央責任者として本部が設けられておりますが、われわれもこれには御意見を体しまして積極的に入りまして、建設省に言うてあつたから知らないのだ、消防庁はサイレンが鳴ったから行っ

たんだ、行ったら焼けておつたというようなことでなくして、私はやはり、もう少し高度経済成長、それに伴う人間生活環境の整備に対して親切な政治と行政の思い切った前進体制を整えなくてはならぬ、そのようなことをひしひしと感じておる次第でございます。

以上私の見解を申し上げまして、大臣からも御答弁があつたと存じますが、建設省もこの問題と真剣に取り組まして、今後住民生活に心配のないような方法をどうするかということを実際に考えていきたいと思います。

○小濱委員 一言申し上げます。

この地方道路公社法案につきましては、昨年以來内容を慎重に検討されてきたと伺いました。そういうことで私もよく理解をいたしておりましたが、いろいろと質問を通して若干問題が残る、こういうふうな疑問を持つわけでございます。どうかひとつこの問題については今後とも慎重に御配慮いたしまして、そしてついにこの法案の実をあげることでありますように心から要望いたします。私の質問を終わります。

以上であります。

○金丸委員長 浦井洋君。

○浦井委員 私、政務次官にお尋ねしたいのですが、

たしか前々回だつたと思うのですが、大臣に、道路というものはやはり無料、公開ということが原則ではないかということをお尋ねいたしました。それに対して大臣は、それは原則である、しかし、そういうことを守つていたんではなかなか道路がでけないというお答えをいただいたわけでございますが、この問題をさらに引き続いて、きょうは大臣おられないので、政務次官にお尋ねしたいのですが、いま提案されておりますところの公社法案によりまして、地方の幹線道路を公社方式で建設し、そして有料にしていく、こういうことになっておるわけですが、そういったこと、前回に指摘させていただいたように、道路は無料、公開であるといながら、実際には全

国の幹線にしろあるいは地方的な幹線にしろ、すべて有料になる。そして住民の、できるだけ無料ですべて気安く通りたいというふうな願い、希望というものがすっかり違つてくる、こういう現状があるわけですが、そうしますと、こういう現状では、道路は無料、公開だという考え方は古くてもう現状に合わない、だから道路に関する基本的な考え方はここで変えるんだ、そういうふうな段階になったのかどうか。その辺を、ひとつ一番基本的なところをお尋ねしたいわけですが。

〔委員長退席、天野（光）委員長代理着席〕

○田村政府委員 先ほど来御質問、御意見等に対しまして私のほうから申し上げましたのですが、やはり輸送網の整備は、これは当然お話のように無料、公開を原則とし、またそうあるべきであります。残念ながら、たびたび申し上げましたように、ただいまの政治と行政は、産業の伸びに非常に支障を及ぼしております。したがって、とりあえず交通ラッシュを解消し、とりあえずの国民に便益を与えるためには、やむを得ざる措置として有料道路あるいは民間資金の導入をはかりまして、とにもかくにも目の前の交通ラッシュに何とか対処しなくちゃならぬということでありまして、これが常道であつてみたり、あるいは何でもかんでも金を取つて一切有料であるということとは、これもない話でございます。その行政と政治のおくれを、しばらくの間御協力願つて、こういう方法で少しでもよりよい交通網体制の整備をはかりたい。したがって、本来は、お話のように当然無料、国民に十二分に御活用願うのが私は道路行政の基本だと考えております。

○浦井委員 原則はやはり無料、公開であるといふこと、しかし、とりあえず道路をつくつていくのに有料道路でないとなかなか進まぬというお話だつたわけですが、そういうことで、やはり当然公開、無料という原則を確認されたわけですが、それでは原則と現実との間にギャップがある、それをどういう形で埋めていくかということが問題になると思ふわけですが、やはり二つの立

場がある。一つは、そういう無料、公開という原則からまず遠のいていくのもやむを得ないという立場と、それからできるだけ一生懸命この原則に行政を戻していくという、二つの立場があるというふうな思ふわけですが、私、ここに出されておる公社法案というのは、いままでは他の委員の方々が指摘されましたように、これは前者の立場をとっておられるように思えてしかたがないわけなんです。で、こういうふうなやつていくうちに、見ばえのするようない、あるいは経済的に採算のとれるようない道路が有料でどんどんつくられていく。一方、地域住民の生活道というものはますます放置されていくんじゃないかということをお慮するわけです。

建設省で出しておられる建設白書によりまして、高速自動車道は、もちろん改良率で、一〇〇%。それから舗装率も一〇〇%。ところが一般国道になりますと、改良率、舗装率ともに八〇%を切っておる。しかも府県道、市町村道という生活道になってまいりますと、改良率、舗装率の程度がた落ちになっているという実情。数字でもはつきりしているわけなんです。こういうような状態がますます拡大されていくんじゃないかというのを非常に憂うるわけなんです。こゝにいます、その点についてひとつ政務次官の御意見を伺いたい。

〔天野(光)委員長代理退席、委員長着席〕
○田村政府委員 お答えします。

ただいま申し上げましたように、やむを得ざる現実の解消対策の一つとして有料道路その他の制度を実施いたしております。私もそのとおり、やはり過密、過疎といういまのわが国の国民生活のアンバランスを解消するには、国民の皆さんに自由にしかも便利よく御利用、御活用願える道路行政をどうするかということで、ただもうけるところほとんど有料でやってしまう、人のいないところはほとんど無料かというところでは、国土の総合的な、全般的な開発にはこれは非常に大きな傷あとを残すと思います。したがって、とりあ

えず有料で安易にこういうようなことの情性を重ねてはならぬと考えます。やはり本来の姿の無料であり、公開である、そして国民に十二分に御利用願える生活道としての道路網の整備について、政府はどういう責任体制を打ち出すかということであり、もちろん私だけの知恵でも、とてもじゃないが、おさまらぬ問題でございます。委員会の御審議等を通じて、御注意なり御意見等を体しまして真剣なる対策に取り組まなければならぬ、かように考えております。

以上、お答えいたします。

○浦井委員 非常に真剣なお答えをいただいたわけでございますが、具体的にひとつ道路局長に以前に私、これも質問したことがあるのですが、第二神明道路の問題でございます。これは前は、第二神明道路が開通することによって側道をつくらした、それが団地の中で一日に七千台も大型車が通る、非常に危険であるという点を質問させていただいた。ところが問題の第二神明道路、高速自動車道でございますが、これが開通してわずか一月間に死者が六人、負傷者が四十七人、合計七十五件の事故を起こしておる。その上にこの四月十一日から数日間、一日当たりごく微量な雨が降っただけで高速自動車道の第二神明道路の中央部分に直径一メートル、深さ一メートル、そういう陥没が起こった、そして上下線とも不通になったというふうなことが起こっておるわけなんです。これほどの事故が起こっておるの、もう局長御存じのように、第二神明道路というものが二車線から四車線になって、また二車線になるという構造になっておること、それから車線変更の設備が十分な上に中央分離帯もない、こういうようなことで万博に間に合わしたということで、一人前の自動車道路とはいえないのではないかというふうな思ふわけですが、一体どうしてこういう即製の自動車道路ができ上がったのか、ひとつ局長からお答えをいただきたいのです。

○養輪政府委員 ただいまの神明道路は、去る三月十一日に、これは名谷インターから伊川谷に至る四・三キロメートルだけが四車線、残りの二・〇キロは二車線で供用開始したわけでございます。先生御指摘のように、この第二神明道路は高速道路でございますが、やはり歩行者を禁じておる専用道路でございます。また、非常に線形がいいために、かなりスピードを出して走れるような状況でございます。やはりこういうものについて、万博もあり、できるだけ現道の交通を緩和させたいという趣旨からとりあえず二車線で供用開始した次第でございます。いま先生の御指摘のようことを聞いております。現在、速度制限、これは六十キロしておりますが、本年度より残りの二十キロの四車線をできるだけ早く完成して、こういう事故をなくすようにしたいと思います。とりあえずの方法としては、やはりチャッターバーとかそういうようなもので追いつき禁止の区間をつくるとか、そういう事故のないような応急の措置を講じていきたいと思ひます。できるだけ早くこれを四車線にすることに心がけていく考えでございます。

○浦井委員 そういうお答えなんです、万博道路として非常に急がれた工事である、そういう事情があると思ひますが、地元新聞によりますと、これは欠陥道路を乗り越して危険専用路だというふうな表現がつけられておるわけです。これは高速自動車道路でございますので、その上を人間が乗った自動車が高スピードで非常にフルスピードで走る。一歩間違ふと人命にかかわる事故が起る。常にそういう危険を伴う道路でございます。そういうふうな道路の建設にあたって、やはり何か一本欠けているものがあるんじゃないかというふうな思ふざるを得ないわけでございます。先ほど小濱委員が指摘されたように、大阪のガス爆発事故の教訓からも言えるように、建設工事が優先するの、それとも人命尊重が優先する

のかという問題になると思ふわけでございますけれども、道路建設においても、人命よりも工事を優先させるという姿勢が、ここにも一つあらわれているのではないかと、こゝに私思ふざるを得ないわけでございます。こういうふうな考え方をさらにふえんじていきたいと思います。前々回でしたか、私質問させていただいた第二神明道路の側道の問題も、事前に十分に住民と話し合つてそういうことをやらずに、いきなりそれまで団地の中の静かであった道路を側道に指定して、ぐんぐんとダンブカーが通るといふことにも一つあらわれておるんじゃないかというふうな考へるわけなんです。そこで、道路の建設について人命尊重という点、それから地域住民の利益を守るという点につきまして、大臣が来られたのでひとつ基本的な姿勢をお尋ねしたいと思ひます。

○根本國務大臣 道路は、道路のための道路ではございませんで、人間が活用するためにつくる道路でございます。ただ、従来やますれば延長をするに重点を置いたために、安全設備そのものが必ずしも十全ではなかった。なぜかなれば、従来は、自動車が主体ではなくして、他のものが主体であったのが古代からの日本のあれであります。最近急にモーターゼーションで非常にスピードアップしたため、従来の道路規格そのものではモーターゼーションについていけないということと、ろに矛盾が出てきたと思ひます。この意味で、近く道路構造令も変えますし、先般来、各委員の皆さんから御指摘になりましたように、安全施設の強化をはかつていくことと同時に、また一面におきましては、道路に基づく事故、損傷等は、どんなに道路が安全でも、ドライバー自身非常に無謀な運転をしたり、酔っぱらい運転をするなどだんだん道路が安全ではなくなつて、かえつてそれを助長するということになりますので、われわれとしては、道路構造の安全性を十分に配慮すると同時に、やはり取り締まり関係あるいは教育機関等で十分にドライバー・マナーを守つて、安全性をお互いに大事に守り続けるというこ

○浦井委員 次に、道路の建設に伴う住民の受ける被害についてお尋ねしたいわけなんです。これは御承知のように建設中は騒音もあるし、交通事故もある。それから建設後には、さらにその上に振動でテレビが見えない、眠れない、それから

町が高速道路、りっぱな道路によって二分される。神戸の第二阪神国道の例をとってみましても、東灘区の南側、第二阪神国道の南側は陸の孤島となって商売もできない。移るにも移転も不可能だというような非常に大きな被害を地域の住民が受けておるわけでございますけれども、こういうようなさまざまな被害に対してどのような補償をされておるのか、またされるつもりなのか。現実には補償の方法というものも十分にはございませんし、特にこういう状態の中で思い切って訴訟に持ち込んだ人々に対してのみ、国家賠償法の適用によってある程度補償がされているというのが現実であると思いますが、ひとつその辺の問題についてお聞きしたいと思うのです。

○運輸府委員 道路交通に伴います公害といえますと、道路を建設するときのいろいろな騒音、振動というものがあろうかと思えます。また、道路をつくったあと、ただいま先生の言われましたように排気ガス、交通事故というようなものがあげられております。ただ、道路そのものは、いまの情勢では、どうにも都市内にしても周辺部にしても拡幅しなければ自動車交通が麻痺してしまふということ、道路そのものは広げなければならぬということになると、こういうような道路建設に伴う公害をどうやって減少していくかということがわれわれの考えるべき大きな仕事だと思えます。その中で、排気ガスの問題は自動車の性能をよくするということ、また、車がとまったり動いたりする回数が多くなると排気ガスも多くなるので交差点の立体化とか、そういう問題が出てくると思います。道路をつくる際にいま住民から非常に要望されますのは、建設のときの公害でこ

としたことをもう少し注意すれば、もつと公害を防げるというようなことも多々あるように思います。たとえば、道路の路面をある程度掘った場合に路面を平らにしておく。これを段々をつけておくと、そこを重量車が通るとがたんと音がして振動もするし、音もするというようなことになるので、そういうようなこまかい配慮によってある程度は救われると思いますが、さらに大きな問題

は、いまの工事が技術的な問題として音の出ない、また振動のしないというような工法を今後検討していく必要があらうかと思います。また、できたあとの騒音に対しましては、道路周辺の環境基準ということになると非常にむずかしい問題だと思います。都会の中と外である程度の環境も違ってくると思いますので、そういう問題については、高速道路などでは防音壁、遮音壁というようなものの研究も今後進めてまいりたいと思います。ただ、一般に車から出る騒音といいますと、そういうものをつくりましてものの上からだんだん四方に広がるような性格のものでございますので、必ずしもそういうことだけで騒音を防ぐことはできないように思います。やはりこの問題は、土木研究所を通じて消音壁の問題は今後十分検討してまいりたいというふうに考えております。

○浦井委員　非常にこまかいところまでお答えいただいたのですが、最後に、もう一つ排気ガスの問題についてお聞きしたいのですが、いま神戸市では、神戸高速二号線というのが、細長い神戸市の町を縦貫しているという問題がある。本年度着工で四十九年度に完成する予定になっておるのですが、これは現在ある山手―上沢線の道幅を廣

くるということが当然予想されるわけです。すでにその萌芽の形では、高速一号線もそういう状態になっておるところがあるわけです。これは私、医者として申し上げるのですが、三月の二十何日かしらの朝日新聞に、名古屋大学でネズミの実験をやって、排気ガスをどんどん半年吸わせると、たくさん吸ったネズミは肺繊維症を起こす、あるいは脳細胞が萎縮した。他の排気ガスを少しし

か吸わせなかつたネズミに比べて明らかに有意の差が出たということが、たしか三月の二十八日の朝日新聞に出ておつたと思うのですが、こういうことが人間でもやはり起こる可能性があるというふうに思うわけです。こういう高速二号線が通りますと、その両側に住んでおる人たちは、ほとんど四六時中排気ガスを吸わされる。これは医学的にも人道上も非常に問題だと思う。こういう問題は、神戸だけでなしに、この都会の中で、もう至るところで今後起こるのではないかとというふうに予想されるわけです。その点について、ひとつ局長に対策その他についてお尋ねしたいのと、同時に、時間がないので一緒に質問させていただきますけれども、こういう状態の中で、やはり根本的な対策を考える必要があるのではないかとということで、三点ほど大臣に提案をさせていただき、お答えをいただきたいと思うのですが、自動車がふえて交通が渋滞する、だから道路をつくらばいいのだというふうに簡単に考えるのでなしに、先ほどから言われておりますようにモータリゼーション対策、無制限にそれを許しておく、放置しておくというような点についてもひとつ根本的、根本的に再考する必要があるのではないかと、いう点が一つ。それから第二点につきましては、さし

ぎていく、そして非常に多くの被害だけをその都会に残していくという問題、こういう問題があるわけです。だから、そういう場合には、やはりそういう被害を及ぼすような道路というものは、できるだけ都会、都市をはずれたところを通すべきではないかというふうに私考えるわけなんです。その三点については、ひとつ大臣にお答えを願いたいと思います。

○運輸政府委員 最初の御質問の、神戸二号線の高速度道路の問題でございますが、ただいま先生のおっしゃいました三十六メートルの街路をつくりまして、その中で都市高速のような高架の道路をつくるということになりますと、やはり下へ排気ガスがたまるといふような問題が出ようかと思ひます。やはりどうも車を通すと排気ガスが出ます。その関係はどうにもいまの車を改善する以外に方法はないと思うのですが、私たち道路構造の点で考えてみますと、ああいうような高架の道路の下をとかく車道として使うこと、これはちよつと問題があらうと思ひます。やはり下の街路については復々二車線、都合四車線、その程度にして、高架の下についてはある程度駐車場にするなり何なり、とにかくガスの出ないような一つの利用の方法、こういうことをしませんと、排気ガスの問題以外に、やはり高架の道路の下というのは、橋が渡っておりまして、前方の見通しも非常に悪い構造でございますので、そういうことも考えまして、やはりサイドだけを交通に開放するというようなことをすべきじゃないかと思ひます。ただ、先生の御質問に直接答えることにはなりません。が、下の道路をもつと広げてそして高架の道路をやれば、これは一番いいと思ひます。やはりそ

ういうことは建設費も非常にかかることでございますし、また、そういうような広げること、が、住民の上からいえば無用の道路だというような批判も出てまいりまして、その辺は、これからやはり住民ともよく話し合っていかなければならない問題かというように考えております。

○根本国務大臣　都市における公害をなくするために、非常にそういう公害のおそれがあるところには、道路をむしろ自動車道路としてではなく確保すべきであるという御意見は、これは私も原則的に賛成であります。

その次に、私は実は通産大臣あるいは運輸大臣とも話しておるのでありますが、今後このようにモータリゼーションが激しくなってくる場合においては、いまの電気自動車ですね、これの開発を、いまままだいぶコストが高いようですが、これを開発して、一定の都市内では排気ガスを出さないものを使わせるという構想も今後研究しなければならぬじゃないかということが一つ。それからもう一つは、トラック等の乗り入れ禁止、これは私のほうではどうにもなりませんので、いま山中大臣を中心として総合的な交通対策の問題、これで検討してもらわなければならないと思っております。

それから通過都市の問題、これは、そのために
実は御審議願いました例の地方道路公社の構想は、
主としてここに大きな原因があります。とい
うのは、通過都市は、国道であろうと地方道であ
ろうとも、もういまのところは国道があり地方道
があるから、そのままになっておるのです。これ
を今度幅擴するたいへんな金がかかるのです。
そういうことで、通過都市においてはやはり財源
を確保しておかないと困る。ところが、これは一
般の地方交付税とかその他でなかなかやれないか
ら、そこで有料道路にしてそうして迂回させて経
過させる、こういうふうな構想等も含んでおりま
して、やはりこれは御指摘のように、經過道路に
ついてはできるだけ都市のまん中を通らないよう
に、バイパス等を考慮すべきであると考えており

५५६

○浦井委員　いろいろ疑義があるのですが、約束の時間が来ましたので、ひとつ次回にもう一べん引き続いて質問させていただきたい。

以上で終わります。

○金丸委員長 この際、ただいま審査中の兩案中、内閣提出、地方道路公社法案につきまして、他に質疑の申し出もありませんので、本案には、他に質疑はこれにて終了いたします。

○金丸委員長　これより本案を討論に付します。討論の申し出がありますので、これを許します。阿部昭吾君。

○阿部(昭)委員 私は、日本社会党を代表し、地方道路公社法案に対し反対の立場を表明するものであります。

われわれは、道路については本来無料、公開の原則に立つて政府が責任を持つのが当然のことであると確信をいたします。ところが、この原則とは逆に、道路はもう料金を払わなければ車を走らすことは国民にとってできないようなものになってしまう、このような傾向に対し私どもは強く警告をしなければならぬと考えるのであります。

今回の地方道路公社法案は、民間資金の導入に限定し、出資は地方公共団体でなければできないというこの限定をいたしましたことは、われわれの考え方とはば一致をするものであります。また、地方公共団体の議会の議決が一定の形で必要とされましたことは、従来の地方開発公社などの運営がきわめて不明確で問題が多い今日の現状と比較いたしまして、一步の前進であることを認めることにやぶさかではないのであります。本法案において、住民参加が議会の議決を通して反映できる道がある程度入ったのであります。住民及び地方議会の監視、参加が十分保障されることにならなかつたことは遺憾であります。

われわれが、本法案について評定すべきことは

正しく認定をしながらも、あえて反対の態度を表

明しようとするのは、今日の政府が目ざしている方向について大きな懸念を持つからであります。本来、われわれは、有料道路については例外としてやむを得ず認めてまいったのであります。これが次第に、例外が一般化されていくのではないかというところに大きな懸念を表明せざるを得ません。本来、公共事業についての国の責任において行なうべきものに、民間資金の導入、そして民間出

資 民間の資本参加の方向にユツカレトして、
こうとするのではないか。この傾向が大きな問題
だと思ふのであります。道路が資本の営利追求の
形に落ち込んで、無料、公開の原則が突きくずさ
ていくのではないか、地方自治の本旨にとり、

地方財政を圧迫するのではないか、こういうことについて私どもは大きな警告をしなければならぬと考えるのであります。

われわれのこの主張に対して、今後ぜひひとつ尊重されんことを希望いたしましたして、私どもの意見の表明を終わりたいと思います。

○金丸委員長　これにて討論は終局いたしました。

引き続き、内閣提出、地方道路公社法案の採決に入ります。

本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。よつて、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 御意議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

—

○金丸委員長 この際 おにかりいたしました。

外に決意いたしました。明日十日日曜日の参
考人に追加して、日本道路公団当局からも参考人
として御出席を願ひ、御意見を聴取することにい
たしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○金丸委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

なお、参考人の人選及び手続等につきまして、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。よつて、さう決しました。

次回は、定例日ではありませんが、明日（八月十一日）土曜日午前十時委員会を開会いたしますので、御出席をお願いいたします。

建設委員會議録第四号中正誤

ベ 段 行 誤 正

五二 警察 警察

六二 末 たびこ たびこ

六二 末 たびこ たびこ

二四 末 負担 負担に

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

同第六号中正誤

ベ 段 行 誤 正

二二 団体 団地

二二 末 から からの

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

三三 一 三 下げる 下げる

昭和四十五年四月二十五日印刷

昭和四十五年四月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局