

第十五条 第十八条

第五章 住宅災害に関する施策（第十九条・第二十条）

第六章 住宅及び宅地の取引の公正の確保等（第二十一条）

第七章 行政組織の整備等（第二十二条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、国民の住生活の安定向上が国民生活における緊急かつ重要な課題であることにかんがみ、国民の住生活に関する国及び地方公共団体の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体の住宅に関する施策の基本となる事項を定めることにより、住宅対策を強力に推進し、もつて国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とする。

（国の責務）

第二条 国は、すべての国民に対し健康で文化的な生活を営むに足る住宅を確保し、国民の住生活を適正な水準に安定させるため、一世帯一住宅一人一室の実現を目的として、住宅に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（地方公共団体の責務）

第三条 地方公共団体は、住民に対し健康で文化的な生活を営むに足る住宅を確保するため、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該地域の自然的経済的社会的諸条件に応じた住宅に関する施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（国民の協力）

第四条 国民は、国及び地方公共団体の住宅に関する施策が円滑に行なわれるように協力しなければならない。

（法制上の措置等）

第五条 政府は、この法律の目的を達成するため必要な法制上及び財政上の措置を講じなければならない。

第二章 住生活の基準

（住宅の基準）

第六条 国は、国民の住生活の向上を図るため、住宅の規模、構造及び設備並びにその居住環境について、国民が健康で文化的な住生活を営むに足る適正な住宅の基準を定めなければならない。

（住居費の負担の基準）

第七条 国は、国民の住生活の安定を図るため、住居費が国民の負担能力に応じた適正なものとなるように、住居費の負担の基準を定めなければならない。

（住宅の基準等の確保）

第八条 国及び地方公共団体は、国民が前条の基準による住居費の負担で第六条の基準に適合する住宅に居住できるようにするため、住居費について補助を行なう等必要な施策を講ずるものとする。

第三章 住宅の供給の促進

（住宅の建設に関する長期計画）

第九条 国は、住宅の建設を総合的かつ計画的に促進するため、住宅の需要及び供給に関する長期見通しに即して、住宅の建設に関する総合的な長期計画を策定しなければならない。

（低額所得者等に対する住宅の供給）

第十条 国及び地方公共団体は、住宅に困窮する低額所得者等に対して低廉な対価で住宅を供給するため、公営住宅等の建設を促進するとともに、公営住宅等に一定期間居住した者に対しこれを譲渡する制度を設ける等必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、住宅に困窮する低額所得者等に対する住宅の供給を促進するため、その者に対し適切な規模、構造及び設備を有する住宅を供給する事業を行なう者等について、長期かつ低利の資金の融通の円滑化を図るとともに、税制上の措置につき必要な考慮を払うものとする。

（持家建設の促進）

第十一条 国は、自ら居住するため住宅を必要とする者の住宅の建設を促進するため、その者に対し、長期かつ低利の資金の融通の円滑化を図るとともに、税制上の措置につき必要な考慮を払うものとする。

（民間融資の促進）

第十二条 国は、銀行その他一般の金融機関が行なう住宅の建設等に必要資金の融通を円滑にするため、当該資金の貸付けについて保険を行なう制度の整備を図る等必要な施策を講ずるものとする。

（税制上の措置）

第十三条 国は、第十条第二項及び第十一条に規定するもののほか、住宅の供給を促進するため税制上の措置につき必要な考慮を払うものとする。

（宅地の供給の促進）

第十四条 国及び地方公共団体は、住宅の供給を促進するため、国土の総合的な開発及び利用に関する計画に即して、居住環境の良好な宅地の大規模な開発を行なうとともに、土地価格の安定その他宅地の供給の促進に關し必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、土地価格の安定その他宅地の供給を促進するため、税制上の措置につき必要な考慮を払うものとする。

第四章 住宅地における居住環境の整備等

（住宅地における居住環境の保護）

第十五条 国及び地方公共団体は、住宅地における良好な居住環境を保護するため、都市計画に基づいて土地利用の適正化を図るとともに、国民の住生活に障害をもたらすおそれのある原因を除去するため必要な施策を講ずるものとする。

（住宅地における公共施設等の整備）

第十六条 国及び地方公共団体は、住宅地における良好な居住環境を確保するため、必要道路、公園、下水道等の公共施設及び学校、病院等の公益施設の整備の促進に努めるものとする。

（市街地の再開発による中高層住宅の建設等）

第十七条 国及び地方公共団体は、市街地の再開発により、土地利用の合理化及び高度化を図り、中高層住宅の建設及び居住環境の整備を促進するため必要な施策を講ずるものとする。

（住宅地区の改良）

第十八条 国及び地方公共団体は、不良住宅が密集する地区の環境の整備改善を図り、当該地区の居住者等に対して低廉な家賃で賃貸する改良住宅の集団的建設を促進するため必要な施策を講ずるものとする。

第五章 住宅災害に関する施策

（住宅の災害からの保護）

第十九条 国及び地方公共団体は、住宅を災害から保護するため、急傾斜地、地盤沈下の著しい地域等において宅地の造成、住宅の建設等の行為を禁止し、又は制限する等の措置を講ずるとともに、耐火耐震建築物の建築を促進する等必要な施策を講ずるものとする。

（災害を受けた住宅の復興の促進）

第二十条 国及び地方公共団体は、災害を受けた住宅の復興を促進するため、災害を受けた住宅の補修又は当該住宅に代わるべき住宅の建設等を行なう者に対し、その費用の一部につき補助を行なう等必要な施策を講ずるものとする。

第六章 住宅及び宅地の取引の公正の確保等

（住宅及び宅地の取引の公正の確保等）

第二十一条 国及び地方公共団体は、住宅及び宅地の取引の公正を確保するとともに、住宅及び宅地の利用を促進するため、住宅及び宅地の取引に関する事業の適正な運営を図る等必要な施策を講ずるものとする。

第七章 行政組織の整備等

（行政組織の整備等）

第二十二条 国及び地方公共団体は、住宅に関する施策を講ずるにつき、相協力するとともに、住宅行政の一元化を図る等行政組織の整備及び行政運営の改善に努めるものとする。

この法律は、公布の日から施行する。

国民の住生活の安定向上が国民生活における緊急かつ重要な課題であることにかんがみ、国民の住生活に関する国及び地方公共団体の責務を明らかにするとともに、住宅に関する総合的かつ基本的な施策を強力に推進する必要がある。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、提出者から提案理由の説明を聴取いたします。小川新一郎君。

○小川(新)議員　ただいま議題となりました住宅基本法案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

住宅は、國民が円滑な家庭生活、人間形成及び
あつた社会活動を十分に行なう場としてきわめて
重要な役割りを持つものであります。まして住生
活の安定向上がなくては、家庭生活のみならず
社会生活においても、また、社会秩序においても
悪い影響を及ぼし、健康で文化的な生活を営むこ
とは望むべくもないことであります。

わが国の住宅事情は、過去二十数年間に一千五戸以上の住宅が建設されてきたにもかかわらず、経済の高度成長に伴い人口の都市集中化、世帯の細分化等によりまして、その需要は激増を続けており、依然として深刻な実情となっております。

わが党は、かかる事態に対処するため、公営による一世帯一住宅の実現を目標として住宅難解消のため具体的な方策を促進していますが、住宅対策には量による不足戸数解消のほかに、質の向上をはかっていく必要があり、さらに、宅地供給の促進その他住宅に関する総合的、かつ基本的な施策を強力に推進する必要があると考え、この法律案を提出することとした次第であります。

次に、この法律案の要旨について御説明申し上げます。

まず第一に、国は国民に健康で文化的な生活を営むに足りる住宅を確保し、一世帯一住宅一人一室の実現を目的とする施策の策定、及び実施の責任を、地方公共団体は国の施策に準じ、その地域に応じた施策及び実施の責任を持つこととしたました。

第二に、国は国民の住生活の向上をはかるための適正な住宅の基準及び住居費の負担基準を定めるものとし、国及び地方公共団体は、定められた基準に適合する住宅に居住できるようにするため、住宅費補助等の施策を講ずることとした。

第三に、国は住宅の需要及び供給に関する長期見通しに即して、住宅建設についての長期計画を策定することとし、国及び地方公共団体は公営住宅等の建設を促進し、また、その譲渡の制度を設ける等の施策を講ずることといたしました。

第四に、国は低額所得者等に、適正な規模の住宅を供給する事業を行なう者またはみずから居住する住宅を建設する者に対し、長期、低利資金の融通の円滑化と税制上の考慮を払うとともに、銀行その他一般の金融機関が行なう住宅建設等に必要資金の貸し付けに対する保険制度の整備をはかる等の施策を講ずることいたしました。

第五に、国は住宅地の居住環境を良好に保護するための必要な施策を講ずるものとし、国及び地方公共団体は宅地の開発供給、土地価格の安定、住宅の災害からの保護のための施策を講ずるほか、公共施設の整備の促進等につとめることとした。

以上が、この法律案を提出する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いますようお願いいたします。

以上でございます。(拍手)

○金丸委員長　以上で提案理由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。

○金丸委員長 次に、内閣提出、道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。吉田之久君。

○吉田(二)委員 私は、ただいま議題となつております道路整備緊急措置法に関連いたしました、特に国道バイパスの問題で、二の例を申し上げまして、この問題点をお尋ねたいと思います。

実は大臣がお見えになっておりませんので、まづ政務次官にお聞きをいたしますが、去る三月二十三日付の陳情の中に「遠賀バイパス路線の位置変更についての陳情」というのが出ております。

紹介議員は、わが党の伊藤藤四郎代議士であります。陳情者は、遠賀郡の遠賀町パイパス路線変更早期成同盟会長小田友竜という人の名前で建設大臣あてに書かれております。これはすでに大臣も御承知のほずであります。したがって、政務次官や局長らもその事情についてはよく御承知だろうと

思いますけれども、要するに、遠賀町におきまして民間の宅地造成が行なわれております。それは町自身もいろんな形で後援をしているようでございます。この宅地が造成されました分譲地に、現在すでに百数十戸の人たちが永住の地を求めてそこに移住をしてきております。しかしながら、な

だいまその宅地分譲中に、しかもまだ入居者が閑寂な土地を求めて入ってきたばかりであるのに、その住宅団地のどまん中を国道三号線のバイパスが通るといことが問題になって、現地ではたいへん困惑をいたしておるようです。特に入居者につきましては、全然約束が違うのではない

かというところで、その宅地造成者に対するふんまんはもとより、建設省そのものに對してもたいへん疑惑を感じておる。どうもあらかじめそういうことは建設省自身が知っておったようである。だとするならば、まことにもって入居者に対しては迷惑千萬な話ではないか。道がつくということが

に入らなかつたはずだ、われわれがここに入居する
ときの条件としてあくまでも閑静にして清潔な
ところという文句で勧誘されておるのに、来て
みればこういうことになっているようでは全く話
にならぬではないかというやうなことで、たいへ
ん深刻な陳情が出されているようでございます。

○金丸委員長 静粛に願います。

○吉田の委員 その間の事情につきまして、建設省自身、今日まで調査されました内容などをまず御説明いただきたいと思うわけでございます。

○運輸政府委員 速賀パイプスのいままでの経過を御説明いたします。

これは、遠賀町の現在の国道三号線、これは二車線の道路でございます。非常に混雑しておる、四十三年の交通量で大体二万台ぐらいが通つておる状況でございます。こういうような、今後さらに激増する交通に対するために四車線のバイ

まして、東側の地形からいいますと、遠賀川に現
在古い二車線の橋と新しいもう二車線の橋がかか
かっておりまして、それをもとにいたしましてバイ
パスをどうするかということでございます。西側

のほうは人家のない岡垣町についてお聞きしてその間でいろいろ計画路線の調査をしておつたわけでございます。たまたま四十二年の夏ごろから、信和興産という株式会社がそこで農地を買ひまして宅地造成するという話を聞きました。すぐ町当局と話をいたしまして、この信和興産のやつ

ております第一期の宅地の造成工事に支障のないように、その外側を回したわけでございます。田地の買収は、四十三年度に信和興産からすでに済んでおるわけでございます。実はその後、さらに第二期工事がいまのバイパスの北側に実施されておきまして、そういうことを考えますと、いま生ずるおつち、その二非宮二間事二地二二、二二二

生のおつきやいまして非常に静かな土地なこと
ことで土地を買ったという人からいろいろ苦情が
きておることも事実でございます。実はこのバイ
パスは、どうしてもバイパスが必要だということ

はだれも認めておることだと思ひます。

では、そのルートをどうするかというところが一つの問題かと思ひます。私たちの考えでは、やはりバイパスといひましてもその周辺は相当市街化するようなところでもございまして、そういうことも考えまして、バイパスといひますと、騒音で一番悩まされております東京でいひますと環状七号線、あるいはような形の構造では困るだろうという事で、かなり用地の幅、標準全断面で約三十六メートルをとりまして、その中で道路を高くいたしまして、ほんとうのバイパスの通過交通に対しては車道の幅を二十メートル程度とりまして、その外に四メートルから八メートルくらいの側道を設ける。さらに、そののり面には木を植える、その他でできるだけの通過交通による騒音を排除する、少なくしていくというように、このバイパスの完成をいま計画しておるわけでござい

ます。

さらに、このルートの変更といひましても、いまの遠賀川の橋の状況から考えまして、これをもっと北側にするといひことは、道路が非常に無理な線形になりましてかえつて交通事故のもとにもなりますので、そういうような騒音対策の万全を講じまして、この計画を実施していきたいというふうに考えておるような次第でござい

ます。

○吉田(之)委員 局長からいま御説明がありましたが、建設省がこのバイパス路線を決定して同時にその用地を買収された時期と、この宅地造成業者が宅地造成を始めて入居者を募集した時期と一体どっちが先なんですか。

○養輪政府委員 この信和興産というのが第一期の宅地造成を行ないまして、分譲の予約を開始したのは四十二年の七月でございまして、これは第一期の宅地造成の分譲予約でございまして、その後うちのほうと町を入れまして信和興産と話し合つて、四十三年にその北側の信和興産の土地になつておりましてその買収をしたわけでござい

ます。

○吉田(之)委員 そうすると、先に信和興産がこ

の辺に団地をつくるというのをきめていろいろと事業をやらかしたところへ、さらに建設省がここへバイパスをつくるのだといふことであつたか、割り込んだか、こうなりましたか。そういう場合、どうしてもそこを通らなければバイパスがつけられないといふふうな、絶対どうにもならない条件であれば別といたしまして、大体この辺にバイパスをつけたらいいと思ふ場合には、その上上がりつつある住宅などがある場合には、それを何とか避けて通ろうといふような努力は全くなされなくていいのかどうか。もしもなされたとするならば、その辺のような検討をされたか。あるいはすでに分譲予定地に入居を希望している人たちが待たなかった場合には、そういう人たちの交渉は持たれなくともいいのかどうかという問題についてお聞きします。

○養輪政府委員 私たちバイパスのルートを計画いたします場合は、やはり地形的な制約が相当ございまして。ただ、地形的な制約のほかに、そういうような既成の団地について、また団地の計画のあるものについて、こういうものとの調整はやはりとらなければならぬと思ひます。ただ、そういうものが理想的にとれるかといひます。ただ、やはり地形的な問題もございまして、必ずしもそれがうまくいくとは限らないと思ひます。そういう場合に、じゃ私たちの一般的な考え方ですが、どうすべきかといふことでございまして。やはりいまの交通の増加に対してはバイパスといふものが必要でございまして、そういう点の御理解を願うことと、道路をつくる面においても、できるだけ騒音が周辺に波及しないような構造をとるといふようなことが必要だといふように考えております。現にそういうような考えで、このバイパスにつきましてもできるだけ防音壁その他の方法で騒音を防ぐ方法を講じてまいりたいと思ひております。

○吉田(之)委員 ほとんどこの信和興産が宅地造成をやり始めた時期とそれから建設省がバイパス予定地として買収した時期とは相前後しているわけですね。私はこういう場合、ある日突然建設省

が、あるいは地建がここへ道をつくるんだといふふうなことを申し入れるというふうなことはないだらうと思ひます。それに先立つ何月かあるいは場合には何年か前から、大体この辺のバイパスはどの辺に下準備をしておるというふうなことは、いろいろ下準備をしておるはずでござい

ます。当然そういう重要なバイパスの問題になつてくれば、その当該の市町村もあらかじめいろいろと相談に乗つておるはずだと思ひます。にもかかわらず、その町がいろいろと後援して宅地造成をやつておるその場所、入居者がきまつてから直ちにバイパスが走るというふうなことがあり得てはならないと思ひます。これは当然最大の慎重な配慮をするならば、あらかじめ予見し得ることだと思ひますし、またトラブルを防止する意味からいひましても、もう少し何らかの措置ができたはずだと思ひます。その辺、たいへん私どもは、住民の人たちが、何か建設省と町とあるいは宅地造成業者とがツツで、道をつくるから、しかしそれは黙つておいてますこの辺に宅地造成をしておこうじやないかといふふうなやりとりがされておつたのではないか、何かからくりがあるのではないかといふふうに住民の側がたいへん疑つておつたおそれもあると思ひます。なほのほうがかう思つたのも当然だと思ひます。なおふしぎなことは、せっかくそうして昭和四十二年にバイパスが通るといふことがいま局長の説明のとおりきまつておるという、そして地方でも、これはことしの二月二十三日の朝日新聞でござい

ますけれども、相当大きく記事が取り上げられております。「バイパス団地クシ刺し 福岡県遠賀町」もう騒音はご免 住民が一斉に建設反対」といふふうなことで、こういう新聞が出ておる、私がかういふふうなことをおかしと思ひますのは、これが記事になつておるというのが昭和四十五年の二月二十三日です。ところが、それよりおくれ、これは二月二十八日でございますけれども、五日間おくれな新聞の広告に、しれつとして「宅地分譲の部」と「建売分譲の部」と二つに分

けて、「閑静にして清澄 通勤、通学に最適 平坦な住宅地」といふふれ込みで入居者の募集の広告が出ておるわけですね。これは明らかに誇大広告といふか不当表示といふか、そこにバイパスがつくことがわかつておりながら、依然として、静かな住宅地ですよ、どうぞお入りくださいといふふうな広告を出して。これは一体どういふ神経なのか。あるいは建設省としても、そんなことは全くあつて知らぬといふことで避けて通れることなのか。いずれにしても、住民の側からいへば全く看板に偽りあり、約束違反じやないかといふことで、これはとてもおさまる問題ではないと思ひます。私は、この問題について事前に、あるいは事後に町当局などと建設省とがどういふ話し合いをされておるのか、特に住民の不信感を除くために何らかの措置がされておるのかどうかという点をお聞きします。

○養輪政府委員 実はわれわれ、このバイパスのルートの調査をしております四十二年の九月に、この宅地造成の話もございまして、遠賀町の当局とルートの打ち合わせを行なつております。その際に信和興産が立ち会つておつて、それ以後の分譲地について、十分信和興産もそういう国道のバイパスができるという事で納得しておつたものだといふふうなことでございまして。ただ、いま先生のおっしゃいました国道の通るというのを何も知らせずに予約をとつたといふ問題が誇大広告かどうかといふことになると、非常に問題があるうかと思ひます。そういう話もございまして、いま四十五年ぐらゐの予約の広告には、国道沿いといふようなことも掲げてあつたように聞いております。どつちにいたしまして、国道のバイパスというのは公共的な性格の非常に強いものでございまして、やはりこういうものと住民の生活環境を悪化する騒音の問題、これをわれわれが道路をつくる際に、どう調和していかなければいかぬかといふ問題もあるかと思ひます。この場合は町も入れまして信和興産の買収した土地をこちらが譲つてもらつたといふような形でございまして、そ

の間に、町と信和興産と建設省の間に特にいゝるん
な批判されるようないきさつというものは無いとい
うふうに聞いております。ただ、この三者の話
のときには、やはりいまの遠賀川の橋を、旧橋は
いずれかけかねなければいけぬ、そのときに新橋
に添加してかける、そこが四車線になるというこ
とで、そこからルートのバイパスの起点をそこに
持ってきたために、第一期の宅地造成ではその北
側を通って外側へきておりますが、どうしても第
二期宅地造成の中に入ってきたというような結果
になったわけでございます。先ほど言いました
まの国道の公共性それから住民の環境の悪化と
どう調和させるかということで、今後地元と十
分交渉を持ちまして納得のいくような構造にして
まいりたいと考えております。

○吉田(之)委員 確かに広告には「国道沿い」と
書いてあるようです。ところが、遠くでこの地図
はごらんになりにくいでしょうが、国道は横を
走っております。駅があつて、国道三号線があつ
て、すぐにそれに隣接して新町団地ができてお
る。その団地のどまん中を、もう一ぺんバイパス
を通すというふうになつておるわけなんです。
ここに住民の人たちの切々たる陳情文が一ぱ
い来ております。これは、この問題のために、
あるいは将来のバイパスあるいは道路そのものを
新設する場合などにも、住民の気持ちというもの
はもっとそんなくしてやってもならなければなら
ないということを申し上げたいために、ちよつと
はしよつと読み上げさせてもらいたい。「私も
は、昨年スモッグと騒音と大気汚染の北九州の公
害からのがれて、清澄で閑静な土地を求めて、こ
の遠賀町に住居を移した薄給サラリーマンです。
みんな同じ気持ちの、われわれ、皆さん方、よく
理解できるサラリーマンの一群です。『清浄な大
気によつて取り戻した健康が私ども唯一の財産と
喜んだのも束の間、現在百三十五戸、この住宅地
の中央を無情にもバイパスが縦断すると言ひの
す。業者が掲げた町後援と言ひ美名につられて
まったく安心して買ひました、この辺の事情はよ

くわかります。町が後援しているのだからめつた
に間違いないだろうというので信じて込んでい
るのです。ところが、『この地にこんな無謀な
計画がかくされていたらとは全然知らず、会社の融
資となげなしの財布の底をはいて、苦しいや
くりの末やつと狭いながらの小さな我が家を実現
した矢先に、軒先すれすれの四車線から多量の排
気ガスと埃りが容赦なく疾風の様にまきこむ事
を思えば、一家の健康管理をする主婦の心が痛みま
す。年々年中雨戸を閉ざさなければならぬ様
な陰うつで思ふような生活と、間断なく猛ス
ピードで走る車がいつ飛び込むかも知れぬ生命の
危険におびえながらのぞくとするような生活が私
どもを待ち受けているのです。』もちろんいまの
局長の御説明のとおり、新しいバイパスですか
ら、車がいきなり飛んでくるだろうというふうな
ことはめつたにあるとは思へません。しかし、被
害者の側である住民の人たちからの懸念あるいは
おそれというものは、十分に察しられるものであ
ります。しかもこの人たちの言によれば、建設省
がせつかくバイパスをつけようとするその場所は
非常に軟弱な地盤であり、『地盤沈下と振動によ
る家屋の損傷を肯定しながらも尚道路計画にと
ずいて強行しようと言ひのす。』というふうな
受け取り方をしているわけなんです。いろいろと
書いておられますけれども、要するにサラリーマン
がほんとうに自分の生涯の最後の望みと希望をか
けて、なげなしのさいふの底をはいて、しかも
町が住宅をさらに整備する意味で後援してやつて
くれている信頼すべき宅地だということであつ
と押しかけていこうと、やにわに国道がバイ
パスを敷いていくというふうなことは、これは
住民とのトラブルはたいへん想像にかたくな
いものがございます。

そこで私は、どうしてもこのような団地をくし
刺したバイパスを変更することができないの
か。あるいはわれわれ常識的に考えましても、あ
るいは地元の伊藤代議士の言によりまして、あ
るいは少し北側に寄せて、いまおっしゃる遠賀川を

またいでバイパスをつくれれば、少し工費は高くな
るかもしれませんが、全体の路線としては
もつとまっすぐに、理想的なバイパスができるよ
うな気がしてならないのです。その辺のところ、
さらに現地とも折衝を重ねられまして、ただ単に
国道のバイパスを建設省がもう路線を決定したん
だから、どんな事情があつても動かせないんだと
いうふうなことではなしに、一そうのあたたかい
配慮をなされなければならぬのではないかと
う感じがいたします。

局長からお答えをいたして、なお大臣自身もこ
の問題は陳情を受けておられるはずでございます
ので、ひとつこうした団地のどまん中にくし刺し
のバイパスが走つていく、団地というものが先に
あつて、そのところへバイパスが走るといふ
なことはつとめて避けられなければならない問題
だと思ひますが、大臣のお考えをお尋ねいたした
いと思ひます。

○運輸府委員 この問題は、やはり先生のおつ
しやいましたように、一番大きな問題としては、
閑静な郊外へのがれた住宅地だということ、そ
こへ行つてみたら国道が通る、その国道の計画を
よく聞いてみると、もうすでに四十二年くらいか
ら町と信和興産の間で話がついていて、その辺が
だまされたというふうなことが、これが一番大き
な問題ではないかと思ひます。まあ国道と申しま
してもいろいろな構造の国道がいまございまして
で、現在ここでつくろうといひますのは、先ほ
ど言ひましたように敷幅三十六メートルで、その
中で盛り土をして四車線の車道が通るといふこと
になると、車道の端から道路のふちまで大体十
メートルあると思ひます。さらに、その外側にやは
り四メートルぐらゐの側道みたいなものも
信和興産のほうは考えているといふことも聞か
す、やはり一番道路に接近しておる住宅でも、
いまの車道の端からは十五メートルぐらゐになる
んじゃないかといふことでございます。それから、
斜面にいろいろ防音のための植樹とかさうい
うことをするといふことで、まあもう少し現地で

その住民の方とよく話し合つて、一体どうした
らそこに入つた人の希望もかなえられるし、国道
バイパスというふうな公共性の強い施設もできる
か、この辺はやっぱり構造の問題としてよく話し
合つて解決する以外にはないといひ、そういう考
えてございまして、今後この問題については九
州の地方建設局を通じて、よく地元との折衝
を持つように指示したいといひようになつてお
ります。

○根本国務大臣 御指摘の点については、実は総
理あての陳情書もございまして、私もその陳情書
を見たときに、ちやうどあなた御発言になつたよ
うな状況なので、さつそく関係事務当局それから
地建を呼びましてどうなつてゐるか聞きまして
ころ、この路線については町当局と十分打ち合
して、ぜひこれ以外の方法はないといふよう
なことで、それで着工したのです。ところが、その
後になつて一方において町では団地形成もやつて
いる。たいへんどうも、そういうふうなきめて着工
してからそんなつたので、まことにその点の手違
いが現地にあつたようです。しかし、いまさらそ
れを責めてもしょうがありません。

それでは、その路線をもう一本かけたらどうな
るかといふと、そうするとあの遠賀川に、近いと
ころに三本といふことは、どうしてもこれは必ず
しも適当でないといふことで、ただいま道路局長
が御説明申し上げましたように設計をするだけ公害
騒音を、その害がないように設計をするといふこ
とでこれは了承していただくよりほかはない、こ
う考えまして、極力地元住民の皆さんの御意見を
も聞き取りまして、可能な範囲において公害の少
ないようになつてまいりたいと思ひてゐる次第
でございます。

○吉田(之)委員 いまの大臣の御説明あるいは先
ほどの局長の御説明でいふ問題が明らかになつ
てきました。一番の問題は、これは遠賀町とい
うのでしようね、町があらかじめどちらのことを
知つておつたといふことです。団地をつくらうと
いふ計画を知つておるし、指導しておる。地建の

ほうからバイパスの話があつて、それも知つておる。これは町のジレンマというか、あるいは背信行為というか、住民はおさまらないと思います。橋を三本もつけられないとおっしゃいます。したがって、一本は鉄道の橋でございませう。したがって道路が二本になるか一本になるかという問題。

むしろ建設省としては、できるだけ橋を一本にして堤防のところから分岐しようという考案が案想の一番中心である。そうすると、この団地をくし刺しせざるを得ないということになつてゐるのだらうと思ひます。私はやはり、ただか百五十軒、三百軒の住宅団地程度はどうでもいいじゃないかというふうな考案は捨てられなければならない。やはりその辺の住民に対するほんとうの不信感をなくする、建設業者に対する心からの協力を求める、政治そのものに対する信頼を高めさせる、もろもろの意味から考へても、なお私は検討の余地があると思ひます。どうしてもできないというならば、やはりだまされて入つた住民に対する何らかの措置を、町や宅建地業者がみずから負わなければならないだろう。そういう点の指導も建設省としてはこの際ぜひなされたいと思ひます。

実はいま一つの問題は、奈良県におきまして国道二十四号線のバイパスの問題があります。この国道二十四号線は、御承知のとおり京都から和歌山に走つております。古都である奈良のどまん中を走つております。

○金丸委員長 静肅に願ひます。

○吉田(之)委員 三条通りなどは、国道でありながら一方通行になつておるといふような、非常に妙な路線であります。そこでバイパスをつくらう。ところがこのバイパスが、平城宮跡のまん中は通せんないといふことで、文部省からストップがかかりました。どこも通しようがないといふので、国鉄関西線に沿つたいへん妙なやり方をして、ながらバイパスの路線が決定された。たまたまその路線が奈良市立の一条高校という高等学校の真横を通ります。しかも一部そのグラウンドにかか

ります。野球場のバックネットのうしろの空地などは、今度のバイパスによつて約百坪ほど削り取られるという状態でありませう。私はこの際、その学校などの横にたいへん交通がふくそうする、場合によれば一日に四万台から六万台通るだろうといふふうに予想されます。そういうバイパスが通る場合、学校の教育環境というものは根底から破壊されると思ひます。しかし、御承知のとおり奈良といふふうな史跡、文化、いろいろな点で非常に制約を受けております場所でございますので、やむなくその学校の横を通さなければならぬ、こういう場合に当該教育施設に対して、建設省はそのバイパスを通すことについてどのような援助措置あるいは環境の保全をしなければならぬか。ちよつと普通の場合と事情がずいぶん違ふやうでございますので、学校当局も非常に悩んでおります。この辺のところにつきましてお考えをた

だしておきたいと思ひます。

○運輸府委員 ただいま先生御指摘の一般国道二十四号線の奈良バイパスでございます。これは先生もいまおっしゃいましたように、ルートについて文化財との問題で数年間かかりまして、やむを得ずこういうところを通さざるを得なくなつたのでございませう。その際に、先生もおっしゃいますように、高等学校のすぐ近くを通るといふことになりまして、将来の交通の増加によりまして相当騒音が出てくるということに対する学校側のいろいろな陳情もあつたのでございませう。また私たちも、こういう道路をつくりまして、その上を通ります道路の騒音につきまして今後どういふ対策をとるか、それは将来の道路計画の非常に大きな問題だと思ひます。ただ、道路の上の交通から発生する騒音の問題は、環境によつて非常に違ふと思ひます。たとえば東京の中の環状七号線の周辺の騒音ですが、一体こういうものはどうやって除去するかといつても、これは非常にむずかしい問題だと思ひます。では、そういうような新しい道路をつくつた場合に、周辺に与える環境を道路計画の中で、道路工事計画の中でどう対処してい

くかという問題にならうかと思ひます。一般的に考えられますのは、特にそういうような静かなところを要求される病院とか学校、こういう公共施設に対してはどうするかという問題、さらにいふと付近の住民に対してどうするかという問題、これはいろいろむずかしい問題でございまして、現在の道路をつくる際のいろいろな補償の問題、これの基本的な問題にからんでくるわけでございます。ただ、いまなるべく騒音を少なくするようなコンクリートの防音壁、そういうようなものも一応検討はしております。しかし、車道から発生いたします騒音は上に広がっていきますから、なかなか三メートルか四メートルくらいのもので周辺が全部それで静寂になるといふことも不可能かと思ひます。また、お話を聞きますと、いまの一条高等学校につきましても木造の校舎もあるやうな話を聞いております。木造の校舎といふのは将来コンクリートか水久建築物に改造されるものだということだと思ひますので、市、その他と話し

まして、そういうものをなるべく教育環境のいいような校舎に建てかへるというところ、それからその際に、いま私のほうが、どれだけそういうものに対して補償という形で援助できるかという問題が出てくると思ひますが、この問題は、補償の全体を要綱に関する問題でございまして、慎重に検討したいと思つております。慎重に検討の上、できるだけ環境の悪くなることを防ぐやうな方向でこれを検討してまいりたいと思ひます。

○吉田(之)委員 文部省のほうも来ていたでいていと思ひます。もともとあなたの方の管轄ではありませうけれども、文部省が平城宮跡があるから東へ寄つてくれと言つたのが原因なんで、しかも結局、その一番の被害は文部省がめんどうを見なければならぬ一つの学校にいわせられてきたといふことであります。学校当局に言わせればたいへん迷惑だと思ひます。文部省は、こういういきさつがあるバイパスが敷かれることによつて起る騒音に対してどの程度援助してくれようかというものが、市教育委員会や学校当局の

一番の心配の種であります。文部省のほうに聞いてみますと、実はいささか迷惑です、私のほうの学校が先にあつて、そこへ建設省がバイパスをあつたら持つてくる、もつと敷きようはないんですかというやうなお気持ちのようであります。その事情、気持ちはわかります。しかし、先ほどの団地の例といひ、今度の高等学校の例といひ、そのまほつておくわけにはまいらない問題でございませう。文部省としては、騒音防止のために今後こういうケースの場合にはどのような措置がとらるべきであるといふやうにお考えであるか、また、こういう場合に建設省はどの程度責任を分担し、あるいは教育側の文部省はどの程度みずからこの問題を解決しなければならぬといふやうにお考えになつておられるか、その辺のところを御説明願ひたいと思ひます。

○菅野説明員 文部省の施設部長の菅野でございます。ただいまお話がございました奈良市立一条高等学校周辺のバイパス問題のことでございますが、いまお話があつたかと思ひますが、生徒数が千四百七十二名、学級数三十三学級といふやうな中規模よりは少し大きい高等学校になつております。

〔委員長退席、天野(光)委員長代理着席〕保有面積は、校舎が約三千平米で屋内運動場が約二千平米といふやうな学校でございます。この学校は、御案内のように奈良市の北西部にありまして、このたび校地の東側に、ただいまお話がなりました国道二十四号線が建設されるということになつたわけでございます。それで、これによりましてお話しのように学校施設に対する環境が阻害されるという問題が生ずるわけであります。たてまえといたしましては、先ほど道路局長のほうからお話がありましたように、建設省のほうで校地との境界に、ただいま伺つてゐるところでは、高さが三メートル、延長が七十メートルの防音壁を建設して、これを騒音防止に役立てるといふ計画があるといふことを聞いております。しかし、その結果が完全であるかどうかといふことに

は、高さが三メートル、延長が七十メートルの防音壁を建設して、これを騒音防止に役立てるといふ計画があるといふことを聞いております。しかし、その結果が完全であるかどうかといふことに

は若干疑問を持っておりますので、なお引き続いて文部省としては、この学校環境といましようか、教育施設の特長性にかんがみまして、騒音防止その他につきまして実態調査をした上で、できるだけ教育環境がよい状況に保全されるように建設省に特段の御配慮をお願いしたいと考えております。なお、つけ加えて申し上げますれば、この学校は、先ほどもちよつとお話がありましたように、木造の校舎のごときでございます。したがって、この木造がたまたま危険校舎になっておるかどうかちよつと調査をいたしていいようございまして、市、県のほうでよく調査をいたしまして、耐久度が非常に落ちてきているということでありまして、その危険校舎の改築の機会に鉄筋で改築をさせまして、そのときにできるだけこの騒音を、同じ校地内でありましてパイパスから遠ざけて建てるというように指導するようになるかと思ひますが、文部省といたしましては、その改築の場合の補助あるいはその技術指導ということとは可能でありますので、できるだけその方向で努力したいと思っております。

なお、先ほどからお話がありました公害防止という問題につきましては、たてまえとして教育施設に対する公害は、加害者負担主義と申しましようか、その損害賠償という形でまいりましようか、そういう意味におきまして、建設省のほうと連絡をとりましてお願いする方向で進んでまいりたい、かように考えております。

〔天野(光)委員長代理退席、委員長着席〕

○吉田(之)委員 時間がございませんで、そういう点から大臣に一つの要望をしておきたいと思ひます。道路というのは、今日国民にとりましてはどうしてもなくてはならない、しかもすみやかに整備されなければならぬ重大な課題であります。しかし、同時に、道路が持つ公害という面から見れば、できるだけそのそばを道路が通って公害を受けることは避けたいという背反する住民の側の要求がございまして、これは道路自身の持つ一つの内部矛盾のようなものでありまして、そこ

で、特に学校とか病院とか住宅地、こういうところに対するその道路の整備あるいはパイパスの新設というような場合には、先ほど来申しております点について、建設省として、特に大臣にはいろいろと最大の御配慮を尽くしていただきまして、住民の人たちが一部泣き寝入りすることのないように、特に弱い立場の人たち、学校の生徒であるとかあるいは病人であるとか、あるいは必要なさいふの底をはたいて集まってきたサラリーマンの人たちに犠牲が集中することのないように、ひとつ積極的な御尽力をいただきたいと思ひます。特に今度の場合は両省にまたがりまして、ひとつ各省とも精一ぱいの配慮をしていただきたい。同時に、私は、この道路の被害、特に公害、特に騒音ですね、これはいまこれでもいいだろうと思つていても、だんだんとお見できないいろいろな状態が出てまいります。いわゆる交通事故の後遺症みたいなもので、あとでどうなるかわからないというような問題があります。そういう時間の流れの中で起こってくる後遺症的なことに対する措置というものは、建設省が相当長期にわたって、道路を敷設した場合には責任を持つんだという姿勢がなければならぬ。それがあれば、今度は住民の側もずいぶん信頼すると思ひます。まづ当面これで処置してください、また、ひどくなれば建設省がよくしてくださるでしょうという信頼感ができれば、これから道路を次々と新しくつくっていく場合にも、よいいなトラブルがずいぶん事前に防止されるのではないかといいような気がするわけであります。その点、大臣いかようにお考えかを伺ひたいしまして、なお聞きたいこともございまして、時間の関係で私の質問を終わります。

○根本国務大臣 御指摘のように、道路需要が非常に熾烈であると同時に、道路に基づく公害に対する抵抗も、これまた非常に敏感になってきております。この点はわれわれも十分配慮しておりますが、これはどうも建設省だけではなかなかできない。で、交通事故等そういう総合的な対策に

ついては、いま総理府の山中総務長官のところいろいろよくうしてやっておりますのでございまして、建設省といたしましては、ただ道路をつくればいいというようなことは現在ではございません。その道路をつくった場合に、その道路をいかにその地域地域が総合的に活用するかということに配慮してほしいという指導方針をもつて、特に地方自治体に臨みたいと思つておるのでございます。そういう意味で、たとえばパイパスをつくると、すぐに今度はそれに接続してだあつと店ができてしまつて、もうそれがすぐ事故の原因をつくつておる。だから、パイパスをつくった場合にはしかるべく、それと同時に、私は、地方自治体でこれをもつての都市改造の計画と一緒にしてほしいということを実は申しておるのでございます。都道府県はもとよりのこと、たいていのちよつとした大きな市になりますと企業局的なものを持っておりますから、そこで、それを都市改造に使つてほしいというふうにお願ひしておるわけでございます。そうでもしないと、道路をつくられたことがかえつて連鎖反応的に交通公害を誘発してくるということでは困る。

それからもう一つ、御質問がございせんのでしたけれども、従来は鉄道と道路との関係、これは必ずここで、その鉄道を高架線にするときに、御承知のように鉄道関係が経理が悪いものだからやらない。そうするとパイパスをつくつても遮断されてしまつておる。そこで、これは英断をもちまして道路側が大部分負担をするというところまでやって、改善をしておるわけでございます。今後、特に過密現象の地区におけるパイパス等は、安全施設を十分配慮してこれをつくっていくという点で、いま吉田さんから御指摘になりましたが、ただ延長だけでは、これから安全にしかつその道路が地方のよりよき生活環境にプラスになるような措置を考えながらやつていくという点で、指導しておる次第でございます。

○金丸委員長 この際、建設行政の基本施策に関する件について調査を進めます。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。松浦利尚君。

○松浦利尚委員 私は、主として大阪ガス爆発事故についての建設行政について、通産行政とからませながら質問をするつもりであります。爆発のありました翌日、社会党の調査団として現地のほうに九日早朝から行つてまいりまして、つぶさに被害の状況を見てまいりました。先般の委員会にて建設大臣から、被害の状況を調査された結果について大臣としての所見を述べられたわけでありまして、この事故の起こつた背景として、幾つかの人災的な問題を指摘しなければならぬと思ひます。そういう面について御質問をいたしますので、的確に御答弁をいただきたいと存じます。

御承知のように、大阪府におきましては、万博という問題を中心としたしまして六十四キロの地下鉄が開通をした。四、五年の間に約三十キロ近くが延長できた。このことは、世界に類例のない軌道開発の早さであります。このスピードを誇つておつた大阪府に、突然あのような大きな爆発事故が起こつたわけでありまして、早からう悪からうという工事だけあって、安全工学あるいは組織工学、こうしたものが全く無視されておるということを私は知つたわけでありまして、ところが、そうした工事のあり方とやらは、国にとつてこれらはおる行政にもきわめて重大な欠陥があるのではないかと気がしてならぬのであります。まず、通産政務次官にお尋ねをするわけでありますが、政務次官とは商工委員会等でもときどきたいへん失礼な質問をするわけですが、またたいへん失礼な質問で申しわけありませんけれども、お許しをいただきたいと思ひます。実は昭和四十四年十二月二十五日にガス導管防護対策会議報告書というものが――御承知のように板橋のガス爆発事故後にガス導管防護対策会議

というものが設けられて、これが通産省に報告をされておるわけでありますが、この報告書に対して通産省側はどのような措置をとられたのか。たとえば建設省に対していつこの対策会議の結果について合意されたのか、こういう点について政務次官のほうからお答えいただきたいと思ひます。

○小宮山政府委員 これは各省にも連絡いたしましたし、今度の大阪ガス爆発に対しては、ことしの二月でございいますか局長通達を出しまして、私の方で担当官を大阪市の大阪瓦斯に送っております。

○松浦(利)委員 このガス事業法の一部を改正する法律案が通過した日に爆発でありましたけれども、実はこの法案を審議しておる際に、商工委員会で公益事業局長は、委員の質問に答えて、「非常にガス爆発の事故というものが累積をしておる。統計的にいうならだんだんとふえてきておるわけでありまして、これは商工委員会に提出された資料をもつたわけでありまして、年々事故件数というのは増加をしてきておる。したがって、ガス爆発事故について事前の対策を強化するために、各省に対して具体的に指示をし、あるいは協力を要請しております。」、こういうふうな委員会決議を見ますと記載されておるわけでありますが、その点は間違いありませんか。

○馬場政府委員 お答え申し上げます。

先ほど政務次官からお答え申し上げましたように、このガス導管防護対策会議の報告書が出ましたので、とりあえず、ことしの二月九日に公益事業局長名をもちまして、建設省の道路局長それから建設業界の団体であります土木工業協会の会長、それから特に他工事関係ということで帝都高速度交通営団総裁、それから東京都、横浜市、名古屋、大阪市、札幌市の各交通局長あてにこの報告書を送付いたしました。そしてここに書かれておる事柄につきまして、いわゆるガス事業者から見ますれば他工事関係、こういうことになるわけでございますが、他工事関係の当局におかれま

しても、ガス事故に関する防止対策の強化拡充をお願いしておるところでございます。同時に、本内容は、ガス事業者の団体であります日本瓦斯協会の会長、それから各通産局長にも通達をいたしまして、ここに盛られた趣旨で防護対策を強化するようにという通達をいたしておるわけでございます。

○松浦(利)委員 それでは建設省にお尋ねいたしますが、私がここに資料としていたしておるこの資料は、実はいまの公益事業局長の答弁とは逆に——公益事業局長は、二月の九日に建設省道路局に対して文書で要請した、こういうふうに言っておりますけれども、私の手元に来た資料によりますと、建設省道政第二十七号、昭和四十五年四月六日、爆発する二日前であります。四月の六日に、建設省道路局長名で各道路管理者あるいは都道府県その他に文書通達をしておるわけでありまして、その文書の内容としては、「通産省にガス導管防護対策会議が設置され、ガス導管の防護対策について検討の結果、その基本的な考え方、問題点について別紙報告書のとおり結論が得られたので、道路管理者としては本報告書の旨を尊重し、事故の防止につとめるよう配慮願ひたい。特にガス導管に限らず、他の占用物件について云々」という文書が四月の六日に出されておるわけですよ。二月九日に、通産省が建設省のほうに依頼をして、それが道路局から文書が出るのは四月六日であります。爆発の二日前であります。何でこんなに——導管会議がせつかく約六カ月かかって出した結論、これが一番の末端の道路管理者の手元に行ったのは四月の六日であります。なぜこういうふうな遅滞というものが行なわれるんですか。その点についてお答えいただきたいと思ひます。

○養輪政府委員 道路工事または占用工事起因するこのようにガスのトラブルにつきましては、昨年の板橋の事故がございまして、その後すぐ道路局長名で「道路工事又は占用工事起因する事故の防止について」ということで、監督の強化それか

ら今後の立ち会ひの強化、事故処理の対策の確立とか占用許可の際の留意事項、こういうものを全部昨年の三月二十四日に出したわけでございます。その後のいまの通産省の会議がございまして、そのつど板橋のガス爆発から得られる教訓につきましては、道路課長会議、土木部長会議の際、いつも道路管理の強化ということで注意を促しておったわけでございます。たまたま今度の、先ほど先生の御指摘の四月六日に出したというものにつきましては、二月に通産省のほうからそういう正式の話がございまして、その後やはりこういうものについての防護の対策をどうするか、もちろんこの会議でできましましたことを実施することとさせていただきますが、道路管理者としては、またそのほかの連絡の問題その他もございまして、その方法を検討しておったわけでございます。たまたま爆発の二日前に出したということとは、その間で多少の通達のおくれたことは申しわけないと思ひます。内容につきましては、先ほど言いましたように、土木部長会議、道路課長会議で常に道路管理の強化ということで、最新の情報その他を道路管理者によく知らせておったわけでございます。

○松浦(利)委員 今度の問題は、非常に偶然というものが重なり合っておるわけですよ。いま申し上げましたように、この対策会議から出されたその建設省としての文書が、爆発の二日前の四月六日に出されておる。はたしてそれが大阪市なり大阪府の手元に來ておるかどうかということとは、まだ確認しておりませんから、はっきりしませんね。文書が出されたのは四月六日であります。そうしてこのガス事業法の一部改正法が通ったのが四月の八日、こういうふうな非常に偶然が重なって合っておるわけですが、こうした大切な内容が、政府間の横の連絡がきわめて密接でないために停滞をする。少なくともこれが早く道路管理者に指示されておったなら、あるいはこうした事故は防げたかもしれない。こういう連絡というものが行政の中で停滞をする、こういった問題について根本建設大臣はどのように思われますか。

○根本国務大臣 ただいま道路局長から御説明申し上げましたように、ガス事故について十分注意せよということは何回も出してあります。ただ、いわゆる会議を経た通達が、たまたまいま御指摘になったように、それがきめられてから若干時間が経過しておるということでございますが、これの前に全然やってなければ、御指摘のようにはこれは非常に叱責を受けてしるべきでございますが、当然これは、いままでやらなければならぬことは何回も通達しておることでございます。さらにそれを総合して通達したということとさせていただきます。

それから、私も翌日行ってみました。私に報告するときは、一応あらゆる前に通達されておったことは守っておるということになっておるのです。現実には、前日も見た、当日も見えておる。だから、通達は十分にやっておるけれども、それがほとんどに厳密に調査をせずに、一応関係者が一緒にずつと見て回ったという程度のところの問題がある。そこで私は、関係の管理者諸君には、いままでのように安易なやり方ではいけないから、もう徹底的に原因究明しなさいということとまで言ったこととございまして、松浦さん御指摘の通達のこととございまして、通達を受けたところの現場の責任者が、真剣にその通達事項を守るといふことがまず第一前提条件ではなからうかと考えまして、その意味で閣議においても私は発言をいたしました。総点検をすると同時に、常時この問題については、いままでたいしたことがなかったからというふうな安易な考えでやってはいかないというふうなことを関係方面に厳重に注意するように、私から発言いたしておった次第でございます。

○松浦(利)委員 いま大臣が御説明になったことは事実だと思ひます。私の手元にも、昭和三十八年一月二十六日の「地下占用物件による事故の防止について」、それからさらに昭和四十四年三月二十四日、「道路工事又は占用工事起因する事故の防止について」という通達が出されておることは

了解をしておるのです。ところが、この対策会議から出されておる文書というのは、これより以上に詳細になっておるわけなんです。そういう通達が出されておるからというのではなくて、それにさらにこれをプラスしなさいということが一つの目的なんです。しかし、それが実際に書かれておったということなんです。そのことが確実に守られておれば、これはこういうふうな書いてあるのです。このように立会いおよび見回りは、他工事施工の際のガス導管の事故の発生を未然に防止するためには、極めて重要な意義をもつものであるのです。ですから、他工事の監督者とガスのパトロールするところのものが一緒に見回りなさいということが答申されておるのです。この答申のポイントとは実はそこにあるわけなんです。それじゃそのことが実際に守られておったかという点、あのパトロールはガス会社だけがパトロールしておるわけなんです。工事施行者は全然立ち会っておらない。そういう点で完全に履行されておらぬじゃありませんか。その点、大臣どう思われますか。あなたは、完全に履行されておると言われましてけれども、この通達は実際にはそれと守られていないのです。

○根本国務大臣 私に報告を聞いたときには、ガス会社とそれから工事担当のほうも一緒に回ったという報告を聞いておる。そこで、ますますこれはおかしいじゃないか。それを見ておりながら、わずかに半日やそこらで、数時間のうちにああいう爆発が起こるということになれば、どこかに監視における油断がありはしないか。あるいはまた、従来の注意した事項で、どこか基本的な抜けておるところがありはしないか。そういうものを厳密に科学的に原因を究明してほしいということを、私は警察並びに消防の責任者にお願ひしてきたというところでございます。いま松浦さんが御指摘したように、ガス会社だけで監視したということとはあとでわかったから、そうなったと思いますが、私が当日行ったときには、そういうふうに関係者からの報告があった、そういう状況でござい

ます。

○松浦(利)委員 政務次官にお尋ねをいたしますが、私たちが調査した範囲内では、パトロールというのは、ガスが漏れておるかどうかのパトロールをしたのではなくて、宙づり工法が正確にできているかどうかをチェックして回ったんですという答えなんです。そういう行き方は、ガス導管防護対策会議の結論として正しいのですか。ただ、宙づり工法が正しいかどうかだけをチェックして回っている。ガスが出ておるかどうかなんてことは見て回っておらないのです。その点どうですか。

○馬場政府委員 ガス事業者は、本件につきましてもパトロールをしておるわけでございますが、そのパトロールの主目的は、たゞいま先生のおっしゃいましたように、防護方法の状況というものを見ますというよりは、むしろ毎日点検をいたしまして、その時点におけるガス漏れがあるかないかというのを見るのがパトロールの主任務でございます。防護方法の適否を見るというよりは、ガス漏れの有無を見るというのがガス事業者の行なうパトロールの主目的でございます。

○松浦(利)委員 もう時間がないから早くしてくれ、早くしてくれということですから、それでは答弁のほうも短くしてください、私の質問は簡単にしますから。

私たちは直接担当者に聞いたから、宙づり工法だけを私たちはチェックして回っておるのです、そう回った人が言っているのです。なくなった人が言うのじゃありません。そして、実際にガスが漏れておるかどうかは、ガス検知器というのは現在開発されておりません。臭覚にたよるといふことどうかをチェックするのは、非常に原始的なやり方だけれども、石けん水を接続部につけていけばいいわけですね。臭覚にたよると同時にそれをやっていいじゃない。そういうことをなせしなかつたかという質問に対して、いや、私たちは宙づり工法が正確に行なわれておるかどうかをパトロー

ルすればいいのですということ、実際そういうふうになっておるのです。その点についてどう思われますか、企業局長は。

○馬場政府委員 ちよっと先生のお尋ねのほうは、ガス事業者と、それからいわゆる地下鉄工事業者も巡回見回りをしているかとも思いますが、これも、たゞいま私が答え申し上げましたのは、ガス事業者のほうで立ち会い見回りをいたしません。地下鉄の工事業者のほうで巡回見回りをいたしません。点検が主任務であるかと思いますが、ガス事業者の見回りの主目的は、繰り返し申しますけれども、ガス漏れのチェックでございます。

○松浦(利)委員 それでは、私が現場で聞いた人が間違つた答弁をしたということで理解をすべきなんです。直接見回りをしている人に聞いたのですけれども、それが間違ひで、いま言われておることが現実に行なわれておる姿だ、こう言うんですね、今度の爆発事故に関する限りは。そうですね。

○馬場政府委員 先生のお聞きになりましたのは、ガス事業者でございまして、そのガス事業者の者が、ガス漏れではなくて防護の方法を見るのだと申したのであれば、それは何らかの間違いであらうと思ひます。

○松浦(利)委員 ガスの扱いという危険物にかかえておりながら、そのように指導が非常にあいまいなんです。

そこで私は、この際建設大臣にお尋ねをしたいのですが、ガスをつくるというところは確かに通産省ベースだと思ひます。しかし、その導管を埋設するというのは建設工事だと思ひます。そこにちがはるが起つて、こういう事故が起こる原因があると思ひますが、私は、ガスをつくるのは通産省の所管でいいと思ひます。しかし、その導管を埋設するとかいう工事そのものは建設省の一環として行なわなければならないと思ひます。

が、その点、建設大臣どうですか。

○根本国務大臣 現在の行政の分担はそうなっておりません。ガスをつくらせてガスを供給する事業は通産省の仕事でございます。その場合に導管がなくてガスを供給することはできませんから、したがって、そのガス管並びにその埋設の仕事も通産省が監督するということは当然でございます。

ただそれが、供用する道路の地下にやっておるということ、あるいはまた、今度は地下鉄等の工事等に関連してくるということで、これが建設省なり運輸省に關係するんだということでございまして、これは世の中というものが非常に複雑になつておりますから、やはりそれぞれの見方はありますけれども、そういうふうな現状になつておるのでございます。

○松浦(利)委員 私は気持ちにはわかりません。しかし、やはり国の行政が横断的ではらばらだということに文書が滞滯したり、あるいは事故が起こるという原因があるとすれば、いますぐではなくてもいいのですけれども、道路の埋設物を工事で道路を掘り上げるとか、オープンカットの工事をするとか、そういう問題については通産省ベースというよりも建設省所管で、あるいは建設省と通産省とで何かびしっとした法的な機關をつくつて、そういう方向でこれから指導していかなければ、私はガス爆発事故は防げないという気がするので、その点はどうでしょう。

○根本国務大臣 そういう意見もあるということ、これはあえてガス問題のみならず、一切の建設事業、鉄道でも何でも全部建設省がやったらいいじゃないかという議論もございまして、けれども、そこまでは行き切れないのでございまして。現状は、むしろいかにしてお互いに権限の接触するところで粗漏がないようにするかということが一番の当面の問題であらうと思ひます。

○松浦(利)委員 大臣のお気持ちもよくわかります。しかし、いま私が指摘したように、そのことがうまくいってないわけですね。それでは、こういうことをこれから必ずうまくなりやります、こうい

うことの食い違いがないようにびしつとやります
というのを明確にお答えできますか。もう二度
と起こらないように……。

○根本國務大臣 十分御趣旨を体しまして、関係
機関が十分に連絡をとって遺憾なきを期したいと
思います。

○松浦(利)委員 政務次官、上があるそうです
から、政務次官に対する質問はこれで終わらせて
いただきますので、どうぞお引き取りください。

それでは大臣にお尋ねいたしますが、建設省を
一つとってみても、たとえば東京なら東京と
いう大都市を例にとってみますと、道路管理者が

ばらばらなんですよ。ところが、ガスを供給す
る、先ほど言った導管を布設する、そういうのも
は、一つの東京瓦斯なら東京瓦斯が工事をし
て、そのガスを供給しておる。こういう実情から

考えて、いままでのばらばらの道路管理者に対
して、大都市については、ある一定の生活圏を持
った市においては、あるいは都会においては、この
埋設物の工事については道路管理者を一人の者に
限定する、あるときは県に頼む、あるときは
国、あるときは市町村といったように管理者をば
らばらにせず、埋設物に関する限りは一定のこ
ろに窓口を統一する、こういったお考え方があり
ますか。

○養輪政府委員 現在の道路管理の現状につきま
しては、いま先生のおっしゃいましたように、国
道の指定区間は国が管理する、そのほかの国道と
府県道は県が、市町村道は市町村が管理するとい
うことだと思えます。ただ、これを全部一本の管
理にするということ、地下埋設物からいへば、い
ま先生のおっしゃいましたように、国道であらう
と県道であらうと市町村道であらうと、必要な
ところに管はつながっていくと思えます。そういう
面からいへば一本であったほうがいいということ
もございいます。しかし、道路全体の管理からい
いますと、やはり地下埋設物ももちろん重要なこ
とでございいます。そのほかのいろいろな占用の問
題、そういう問題もからみますと、ある自分の守

備範囲というものをきめて、そこについて責任を
もつてその体制を整えてやるということのほう
が、いまの現状からいへばやりやすいのじやない
かというふうに考えております。ただ、いま先生
のおっしゃいました、いろいろな連続している埋
設物みたいなものについてどうするかということ
になりますと、やはり各違つた道路管理者の中の
連絡なり、そういう図面をお互いが交換して持つ
というふうな、こういうことはこれからの問題と
して必要でございいますので、検討していきたいと
考えております。

○松浦(利)委員 いま台帳の整備について局長か
らお話がありました。道路台帳の整備と同時に
に、地下埋設物の台帳というものについて、将来
各道路管理者ごとに設置せよという構想がある
わけですか。

○養輪政府委員 道路台帳のほかに、こういう地
下埋設物の占用物件については、占用物件の台帳
というものをつくらしてあります。これを、いま
言いましたお互いに連絡しておる占用物件につ
いてはお互いに連絡をとって、その必要な範囲でそ
ういう台帳をチェックする。それには地下占用物
件を対象とした道路管理者の協議会とかそういう
ようなもの——その中にはいまの地下埋設物の占
用者も入れまして、そういうような形で協議会を
つくっていくというところは、これから必要になっ
ていくというふうに考えております。

○松浦(利)委員 大臣に前向きな答弁をいただき
たいのですが、実は大阪の管理者と話をいたしま
したときに、道路台帳の地下埋設物の台帳をつ
くっていくことになりまして相当な経費がかさむと
いうことを聞いたのですけれども、こうしたガス
爆発事故を契機として、地下埋設物に対する台帳
の整備ということが急がれるということとははき
りしていると思うのです。こういうものにつ
いて、将来予算措置をしてでもこういう台帳の整備
をはかるといふことについて約束できますか。

○根本國務大臣 この問題は関係関係と十分協議
して前向きに検討し、そうした方向で努力したい
と思っております。

○松浦(利)委員 前向きな発言、たいへんありが
とうございしました。

そこで、これはたいへん技術的な問題になりま
すから、道路局長にお尋ねいたします。私はいま
ここに資料として「公衆災害防止の手引 市街地
土木工事公衆災害防止対策要綱解説」という冊
子——これは計画局の建設課が編集してくれた
冊子です。これによりまして、オープンカット方
式による覆工板は「原則として鋼製覆工板を使用
するものとする」、こういうふう書いてあるの
です。ところが私が大阪で見た範囲は、鉄鋼板
じゃなかったわけですよ。あの大きなコンクリート
が置いてあるわけですよ。この点について道路局
長はどう思われますか。——どちらでもけっこう
です。

○川島(博)政府委員 お答え申し上げます。

最近の建設工事による公衆災害の多発にかんが
みまして、昭和三十九年に、御案内の「市街地土
木工事公衆災害防止対策要綱」を策定いたしまし
て、これに基づいて各主要の発注者並びに建設業
者を指導いたしているわけでございます。ただい
ま御指摘になりましたこの要綱の第五十六には、
御指摘のように「原則として鋼製覆工板を使用す
るものとする」とございまして。また、この覆工板
を用います場合にはしっかりと締めつけをいたし
まして、この板がはね上がったときあるいはプレ
キをかけたときにずれたりというふうなことのな
いようにというふうに指導いたしておるわけでござ
います。

問題となっておりまして大阪の爆発事故におきま
しては、実はこの鋼製の覆工板は使っておりませ
ん。この要綱を策定いたしました三十九年当時は
鉄板を使うのが通例でございまして、最近の工
事におきましては、コンボデッキと称しまして鉄
製のワックにコンクリートを詰めた覆工板を使用す
る場合が多くなつておるのでございまして。このコ
ンボデッキはコンクリートを詰めますから、それ
自体非常に重量がある。また、剛性についても十

分でございましてために、特にボルトで締め付ける
という構造になっていないわけでございまして、
これ自体の重量が重いということと、それから剛
性が強いということとで、交通車両によるはね上
りやあるいはプレキをかけた場合の移動に対し
て十分な構造になっておるわけでありまして。で、
今回大阪の現場でこのコンボデッキを使用いたし
ましたのは、警察でも、特に雨の降ったときにコ
ンボデッキはすべりだめに非常によいということ
もございまして、警察の推奨によりまして大阪市
が指定をして使用させたものでございまして。し
たがいまして、確かにこの要綱にいいまして、原則
として鋼製の覆工板を使用するということには反し
ておるわけでございまして、その後の技術開発に
よりましてこういう新しいコンボデッキというよ
うな製品ができてまいりましたので、しかもこれ
が構造的にも、従来の鋼製板を締め付けた場合と
同じ効用があるということとでございまして、必
ずしもこの要綱の趣旨に違反するというふうには
考えておらないわけでございまして。

○松浦(利)委員 いま言われたコンボデッキとい
うのですか、それであることは事実です。ところ
が、あの爆発事故があったときに、東京の地下鉄
工事のように鉄鋼板であつたら、二次的な災害と
いうのは防げたのです。私の郷里の者が二人夜学
校に通りまして、たまたまあそこを通過しておつ
て死亡したのです。二人とも私の郷里です。夜学
にやつと通つて学校を見に行つて、帰りがけあの
災害に入つて二人死んでおるのです。ところがそ
の死に方が、いまのコンボデッキが吹き上げて、
それによつて死亡しておるのです。ところが、
実際に東京都のような鉄鋼板でおつておつた
ら、そういう二次的な災害というものは防げたか
もしれない。こういう結果から見ても、いま言つ
ておるコンボデッキというものは、これからも利用
するといふふうにお考えになりますか。これから
も使用するといふふうには計画局長、お考えにな
りますか。

○川島(博)政府委員 このコンボデッキは比較的

最近開発された部材でございますし、問題は、この爆発力の大小とも関係があるかと思ひます。爆発力がある程度以上に強い場合には、鋼製覆工板で受けゲタにしっかりと締め付けたときのほうが、かえって爆発による力が強くなるという、受けゲタ全体を破壊して被害がより増大するということが考えられないではないと思ひます。したがって、今回はたまたまコンボデッキを使ったためにあつた爆発事故が起きたけれども、今後そういった爆発事故に備へまして、爆発の場合にコンボデッキを使ったほうがいいのか、あるいは鋼製覆工板を使ったほうがいいのかという点は、今後の問題として十分研究をいたしまして、安全なほうを採用するというにいたしたいと思ひます。

○松浦(利)委員 この第六十一項の最後の解説によりますと、「鉄筋コンクリート製のもので重量が大きく、かつ、一スパンのみに渡してあるためはね上りのおそれがない場合、云々」というふうに書いておられます。かかる場合は、必ず道路管理者の許可を受けるとともに、安全性を証明するにたる資料を提示しておいて欲しい。というたし書きがあるのです。コンボデッキに対しては、この点は間違ひないですね。コンボデッキでやっても、この手続は踏まなければならぬのでしよう。この点どうなんですか。

○川島(博)政府委員 ただいま御指摘の点につきまして、実は地下におけるガス爆発があるということを前提にいたしまして、その安全性を問題にしておるのはございまして、鋼製デッキ、鋼製の覆工板と同じように、車によるね上がりがあるいはブレーキをかけたときのズレ、そういったものに對して安全であるかどうかということ、十分にチェックせよということでございます。ガスとの関係は、今後の新しい課題として私どもは受け取っております。

○松浦(利)委員 それでは、現実にガス爆発が起こっているわけでありますが、安全性というものがやはり道路その他ではなくて、通つておる人命を對象にして安全というものをこれから考えられようようにやられますか。その点どうですか。

○川島(博)政府委員 当然そういうことを重点に検討いたします。

○松浦(利)委員 私は、今度の大阪の地下鉄工事で、大阪の土木局長から交通局長に對しての工事に対する契約あるいは指示に對する控をいまここに持つております。ところが、いま計画局長が言われたのちよつと違ふのですが、コンクリートの場合も、「路面覆工に使用する資材は交通に相互に連結すること。」「こういうふうにして相互に連結すること。」「コンクリートに書いてある」というふうな、この土木局長は交通局長に對して指示しておるのです。現場を見られて連結してありましたか。

○川島(博)政府委員 お答えしますが、その点は私確認しておりますので、至急調べた上でお答えしたいと思ひます。

○松浦(利)委員 これにはちゃんと連結するよう書いてあります。ところが、私が現場で見た範囲では——おそらく大臣も見られたでしょうが、セメントそのものが連結されておらなかつたんです。そのことは、下にガスの導管が入つておるからということも考へて、吹き飛ばないように連結したかどうか、連結すべきだということでも安全という点に對する指導がされておると思うのですが、そのとおりのことになつたのです。これがしておらなかつたということになります。どこの責任ですか。土木局長が交通局長に對してこうしなさいという指示を出しておる。ところが、そのとおりにされておらなかつた。そのことが結果的に二次的な災害を大きくした。そういうときはどうなりますか。これはただ一片のものです。たとえば通産省から建設省にばいっと文書をやる程度のものでどうに理解すべきですか。それはどうですか。

○川島(博)政府委員 土木局長から交通局に對する連絡の内容につきましては十分承知をしております。

せんけれども、おそらくこの安全という面では、やはり路面の交通、歩行者その他に被害を及ぼさないようにという観点から施工上の注意がなされていっていると思ひます。したがって、ガスが爆発するかもしれないという前提のもとに工法の指示を行なつておるのではないと思ひますけれども、その点は、よく現地で事情を確認してから検討したいというふうに考へております。

○松浦(利)委員 その問題は早急に検討していただきたい。ただ、道路管理者として当然すべきことを指示したけれども、それが実行されないということとなつた。いへんなことですから、なぜそういうふうなものを入れたのか、そういう点についても詳しく調査していただいて、次回にまた機会がありましたら結果について御報告をいただきたいと思ひます。

そこで、時間の点で盛んにやめろということでは催促が来ますので、公益事業局長にお尋ねをいたしますけれども、現在ガスの由つり工法等については、全国一律の安全基準というものはあるのですか。

○馬場政府委員 ガス事業法、ガス事業法施行規則等におきまして、ただいまのつり防護、受け防護等に対する具体的基準は、現在の状態では規定されておられません。私どもはいたしましては、昨年の板橋事故の経験にかんがみまして防護対策会議をつくりまして、そこで詳細な報告をいただいておりますので、これを基礎にいたしまして、改正ガス事業法の施行と同時に詳細ないまの基準を織り込みたいという考へ方で作業を進めておるわけでありまして、今回の事故にかんがみまして、その作業をできるだけ繰り上げたいということ、鋭意作業をしている状況であります。

○松浦(利)委員 これから都市再開問題を含めて、こういった地下鉄工事にしても何にしても多くの建設工事が行なわれ、密集地帯へ進んでいくだらうと思ひます。都市が都市としての機能

を発揮するための基準あるいは適切な管理、こういった問題について、内閣として早急に方向づけをしてもらなければならぬ段階にきていると思ひますが、その点について根本建設大臣はどう思われますか。

○根本國務大臣 御指摘のとおりでございますので、先般私は現地を見てきた後、通産大臣、運輸大臣、建設大臣で協議をいたしまして、今後の都市開発に伴う地下工事について、関係各省の事務当局技術者を集めまして、万全の措置を講ずるよう指示して、いま検討をさせているところでございます。

○松浦(利)委員 もう時間がなくてあの質問者に支障を与えてはいけませんから、私は質問を終わりますけれども、いづれにしても、今度のガス爆発事故によつて二次的な災害が起つた。そのことは警察行政の問題、通産行政の問題、いろいろあると思ひます。しかし、いづれにしても、いやしくも建設行政によつて二次災害が起つたということのないように、えげつないことばですけれども、これからふんどしを締め直して、二度とこういう災害が起こらないということを建設大臣がこの委員会を通じて国民の皆さんに約束してもらいたいと思ひますが、その点どうでしょう。

○根本國務大臣 御指摘のとおり非常に重大な災害が起きましたし、これの教訓を生かしまして、万遺憾なきを期したいと存じます。

○松浦(利)委員 最後に、これは四月十一日の朝日の切り抜きですが、石油連盟も参加して首都圏一周のパイプラインを設置する、という構想、建設計画というものが新聞に発表されております。こういうものは事前に計画局といったところには連絡があるのですか、その点についてはどうですか。

○川島(博)政府委員 承知しております。

○松浦(利)委員 そこで、私は大臣の先ほどの答弁を思い出しますが、こうした民間ベースで、すでに石油連盟も参加して首都圏一周のパイプラ

インを敷くというような構想が発表になつておる。ところが、実際に建設省のほうはそれを全く知らない。通産省のほうは知つておるかどうかわかりません。おそらく通産省のほうは知つておるかも知れませんが、こういう問題が、実は都市再開発を困難とし、何か表面的には進んだ非常に楽しい生活をしておるようだけれども、地下のほうから何が起るかかわらない、上から何が落ちてくるかわからない、そういう不安にかられておるといふ都市の生活の現状なんです。私は、このパイプラインの問題一つを見ても、先ほど大臣が答弁された行政のばらばらの問題が、一つも解決されておらない気がしてならないのです。その点、こうした問題については早急に建設大臣のほうから提起していただきまして、閣議等においてこういう問題、少なくとも建設省が知らない間にこういうものが進む、あるいは通産省が知らない間にこういうことが起ることというこが、いしくもないように、こういったものについては、一本の国としての指導行政というものが徹底するようにぜひおはかりをいただきたい、これから検討していただきたいということを最後に申し上げまして、向こうで終われ、終われと盛んに言つておりますので、私の質問を終わらせていただきます。

○金丸委員長 浦井洋君。

○浦井委員 私も引き続き大阪のガス爆発についてお聞きしたいのですが、事故が起つた当初、通産大臣も、この事故は高度成長によるひずみだというふうに言われております。そうですね。だから、そういう意味では、私はやはり人災だというふうに考えるわけです。したがって、この事故でなくなられた方々には非常に御気の毒だと思ひます。それから、非常に損害を受けられた方もたくさんあります。こういう方々に對しては、やはり公的にできるだけ補償をすべきだといふふうに考えるわけなんです。補償の問題につきましてはひとつあとで質問したいと思うのですが、まず最初に、やはりこういう事故が起こつた、非常に悲惨な事故なんですが、再び繰り返さないということが大事だと思うわけです。そこで、政務次官がおられますので、この事故に關しまして、主としてガス会社關係の方面、ガスの關係から、二、三質問をし、点検をしてみたいといふふうに思ひます。そして、そのことが今後このように災害を繰り返さないという教訓になればといふふうに考えるわけです。

た、非常に悲惨な事故なんですが、再び繰り返さないということが大事だと思うわけです。そこで、政務次官がおられますので、この事故に關しまして、主としてガス会社關係の方面、ガスの關係から、二、三質問をし、点検をしてみたいといふふうに思ひます。そして、そのことが今後このように災害を繰り返さないという教訓になればといふふうに考えるわけです。

大抵いろいろ工事現場における災害、これの發生する原因、それからそれによつて起こつてくる災害の大きさというものは、やはりその工事現場で働く人たちのいろいろな労働条件、それから作業環境ですね、それから三番目にはやはり働いておる人たちの教育、この教育には安全教育と、それから避難教育といふことが、救急教育といふことが、そういうものが含まれると思ひますが、そういう労働条件と作業環境と教育、こういう三つの条件によつて左右されるわけだと思ひます。まだ現在、このガス爆発については原因を究明中だといふふうに聞いております。はつきりわからないといふことだと思ひますが、私も現場へ行つてみました。それから大阪のガスの關係者、東京のガスの關係者にもいろいろお話を聞きました。大ざっぱに言ひまして、今度の原因は、やはりこの場合中圧管ですか、ガスの導管のジョイントが何らかの原因で徐々にゆるんできていて、そして最後のちよつとしたショックでそれが完全にはずれてしまつたか、あるいは破損したか、そういうような形になつていったのではないかと、いふふうに理解せざるを得ないのですが、その点についてはどういふふうに考えられますか。これは現場におつた人たちも、事故の前から一週間前ですか、ガスのにおいがしておつたといふことを新聞記事でも見ましたし、そういうふうにかけるのが最も妥当ではないかと思ひますが……。

○馬場政府委員 今回の爆発の原因につきましては、ただいま警察で調査中でございますし、主としてその物件についてのチェックあるいは鑑定等も現在継続中でございますので、正確な原因につきましてはは何か申し上げられないのでございませうが、ただ、現場の状況から見まして、これは先般対策本部からも、このガス導管防護対策會議のほうに出席していただきました学識経験者の方四名にも、十三日でございますが御視察を願つたのでございませうが、その先生方の御所見によりまして、状況判断をいたしまして、当日事故の起こりまです約一時間前にガス事業者、ガス会社の者がパトロールをいたしまして、そのときにはガス漏れはなかつたといふ報告がございませう。それから一時間後にこれだけの爆発事故が起こつておりますので、その短い時間の間に、掘き現場の中になら大量のガスが急激に漏れるという状況が出たといふことは、ほぼ間違いないわけがございませう。その大量のガスが一時に急激に出る状況につきましては、詳しいことはわかりませんが、最初中圧管と水取り機の接続部がはずれておりますので、これが一ぺんにございませうか、あるいは徐々にはずれる原因が先にあつて、ただいま先生のおっしゃいましたように、あの一時間の間にそれが急激にはずれる状態が起こつたといふような、いろいろなことが考えられるわけがございませう。詳しい状況につきましては、現在調査中でございますので、それ以上のことはおわれもわからないわけがございませう。

○浦井委員 それでは、一時間前にパトロールしたときにはガス漏れがなかつたといふことですね。——それでふだんの点検の問題ですが、その点検がどの程度やられておるかという問題なんです。この場合、地下鉄工事によつてガス管が露出していた距離はどれくらいあるのですか。コンクリートの板で囲われていたところ……。

○馬場政府委員 この事故のございませうといふわけで、第四工区と申しますか、その現場におきまして、当日露出しておつたのは大体二百メートルといふふうに聞いております。

○馬場政府委員 その工区におきまして、当日までに露出したしまして、いわゆる地の外に出ましてつり防護が施されておる、その部分が二百メートルといふふうに聞いております。

○浦井委員 時間がたつていまして、その導管といふのはどれも大体一本四メートルから五メートルぐらゐあるそうですね。四メートル五十センチから五メートル十センチですが、そういう規格があるそうですね。そういったと、二百メートルといたしまして、ジョイントが二十カ所ですか——露出部分が二百メートル、もっと長いと思ひますが、二百メートルとしてやはり二十カ所ある。そういう場合のガス漏れを探るやり方なんですが、前々から言われておるように、においとかくとか検知器を使うとか、あるいは石けん水を塗るとかいうようなこと、いまのところではなさざるを得ないようなんですが、やはりこれを綿密にやつていくためには、パトロールというのではなしに、二百メートルも露出部分があつてガス漏れの可能性があるということになれば、相当長時間にわたつてそこに監視員がおるといふことが必要じゃないかと思ひます。で、その監視員は、ただ単におるといふだけではなしに、ガスについての相当な専門教育も受け、それからそれに伴う能力もある、それからとつさの場合にある程度のことが出来るような権限も持つておる、そういうような人たちが、実際に監視員としてその場に常駐しておることが必要ではないかといふふうに私、思ひます。その点について、通常ガス管に關係のある工事現場ではどの程度の監視体制というのですか、パトロール体制なのか。それから、実際に具体的に大阪の現場でどの程度やられたのかといふことをひとつお答え願ひたいのです。

○馬場政府委員 大阪ガスのパトロールは、多少休日等もございませうけれども、日誌を見ますとこの現場におきましては、大体毎日一度ずつは巡回をいたしましてパトロールをいたしております。

当日も事件の一時間ほど前に、午後三時四十分から四時半まで、約一時間パトロールをいたしておるわけでございます。その編成は、報告によりますと大阪瓦斯の工事として約二十年間の経験を持ちます技術者を長といたしまして、あと大阪瓦斯の工事を請け負っております組の者三名を率いまして、合計四名で約一時間にわたってこの二百メートルの現場を点検いたしまして、ガス漏れの部分をチェックいたしておるわけでございます。ガス漏れのチェック方法としては、ただいまも仰せになりましたように、全部分にわたっていわゆる嗅覚検査を主とするわけでございますが、もしその嗅覚検査によりましてガスが出ておるといふことを発見いたしましたらば、さらにいろいろなC O検知器を用いまして、その漏れておる方向等をさらにチェックをいたしまして、最後にこの部分らしいということがわかれば、おもにジョイントのところでございますが、そこに石けん水を塗って精細な検知をやるというのが、ガス事業者が行なっておりますパトロールの実情でございます。むしろ当日はガス漏れはございませんでしたので、石けん水の検査までは行なっていないわけでございます。

それから常駐するかどうかという問題でございますが、御承知のようにここは地下鉄工事ということで、いわゆるほかの工事業者がそこで仕事をやっておりますので、ガス事業者が毎日のように巡回をいたしますが、それに加えてガス事業者の相当権限のある者が、ここに二十四時間中常駐しておることが必要であるかどうか、あるいはそういうことを他の工事業者に備えてもらうかどうかというような問題につきましては、現在対策本部におきまして、建設省その他今後のパトロール体制、チェック体制についてどういうやり方がいかにということを検討いたしております。

○浦井委員 パトロールというのになしに、常時監視という体制を、やはり何かの方法でとるべきだというふうに思うわけなんです。そこで、私は現在のパトロールの実情を東京で調査してみたの

ですが、東京では大体パトロールの方たちも、実際に現場に行く人は東京瓦斯なら東京瓦斯の職員でなしに、実際には下請が行っておるといふ話なんです。その人に聞いてみたのですが、一番最下級の給料、一日千六百円くらい。そして二十五日まゝまる働いても四万円にならないというふうなことで、八時間交代だからどうしても二つの勤務を一緒にやっってしまう。十六時間。そうするとどうしても疲れるし、緊張がゆるむ。自然仕事もおざなりになる。だから、いま言われたように、一日一回現場に行つてはおるようだけれども、実際に調べるのになしに、ガスに関係のない人たちが、そこで働いている建設の労働者であるとかあるいは現場監督、そういうような人たちに、どうするか、異状ありませんかというふうなことを聞いていくくらいが関の山だというふう聞いておるのですが、大阪ではどうやっておるのですか。

○馬場政府委員 大阪瓦斯でパトロールをやっておりますときの状況は、先ほど私が申し上げたとおりのように報告を受けておりました。大阪瓦斯のかなり経験豊富な工手が長になりまして、いわゆる大阪瓦斯の關係の補助をやっておる会社の連中を三名率いまして、約一時間パトロールいたしておるわけでありまして。ただいま先生の仰せになりましたようなルーズなと申しますか、そういうパトロールではなかったようにわれわれは聞いております。

○浦井委員 パトロールのことはそういうことなんです。今度ガスの工事全体を見ますと、先ほど申し上げたようなことで、ガスの配管工事自身も、ほとんどが大阪瓦斯なり東京瓦斯なりの直属の職員、従業員がやるのでなしに、九〇%くらいまでは下請に出しているという話なんです。それはそういうことなんです。

○馬場政府委員 ガスの配管工事そのものにつきましては、大阪瓦斯あるいは東京瓦斯の場合、直営でやる場合もございますけれども、同時に、大阪瓦斯のそういう關係の工事をやるいわゆる下請と申しますか、そういう専門の会社にまかす場合

もござります。

○浦井委員 それは直営とどのくらいの割合なんですか。

○馬場政府委員 ガス管にも非常な高圧管、中圧管、あるいは低圧管等、各種の種類がございますので、非常に基本的な大きな高圧管につきましては、当然それだけの技術を要しますので、おそらくそういうものはガス会社の直営でやる場合が多かろうと思ひます。種類によつて違ふかと思ひますけれども、ただいま詳細な割合は持つておりません。

○浦井委員 その割合をひとつあとで知らせていただければ。

○馬場政府委員 わかる限りで御報告いたします。

○浦井委員 そういうところから見しても、下請がやっておるようなガス工事が少し——何か普通は地下二メートル半以上深くせぬといふかぬそうすね。その場合、規定によりまして、最後の土の埋め戻しですか、その場合にガスの配管工事一つ見ても、三十センチ埋めたら一度土を打つて、それからまた三十センチ埋めたら打つというふうなことで、理屈からいいますと一メートル半の深さの埋め戻しをやるときには、三十センチごとに五回くらい土を打たなければいかぬという計算になるのですが、実際に下請の場合には距離が問題になるわけでしょうね。

〔委員長退席、天野（光）委員長代理着席〕

だから、丁寧な埋め戻しというふうなことがやられておらないというふうなことを、最近に實際私聞いたわけです。これはガスだけでなしに、水道であるとかあるいは電気工事の場合でも、同じような実情があるのではないかと申すのです。

それと配管工事、太いのか細いのかでいろいろあると思うのですが、その配管工事の場合、実際にガスを相当吸うわけですし、相当危険な仕事である。そして、どういふのですか、ガスの配管工事については相当の熟練を要するわけですね。だから、そういう点で専門の労働者に聞かしまして

も、四、五年くらいの経験がないと一人前になれぬというふうな聞いておるのですが、実際に東京瓦斯の下請なんか見ました場合に、三人なら三人が一つの班をつくらせてある路地にいく、そういう場合に一人がせいぜい一年くらいの経験で、あとの二人はもうその日初めて来た人あるいはせいぜい数カ月の経験しかない、しろうとにちよつと毛のはえた程度だといふふうな仕事のやり方をやっておるようなんです。だから、パトロールからちよつと話が發展してはいますけれども、ガス工事全体についてそういう実情があるように聞いておるわけなんです。下請の場合は、距離でノルマ制になるといろいろな点で、やはり直用の東京瓦斯あるいは大阪瓦斯の労働者に比べて待遇も悪いといふことが、そういうところにはね返つておるだろうと思ひます。その点で、ひとつ政務次官の御意見を聞かしていただきたいのですが、そういう方たちのほうを規制していくなり、あるいは現実にもつとそういう人たちの待遇をよくしていく、そういうことがすなわちこういう事故を防ぎ、災害を防ぐ一番大きな源になるのではないかと申すに思ふわけなんです。どうでしょう。

○小宮山政府委員 先生のおっしゃるとおり、配管工事その他に対しては、人命にかかわる問題でございます。私どもも内閣で、いま大阪ガスの対策連絡会議をつくりまして、そういう問題も周知徹底するように今後教育していこうではないか。それからもう一つは、やはり配管工事の中でパトロール、いろいろな問題が出てまいりましたけれども、今後監督権の問題なども、やはり強化していかなければいけないというふうなことを考えております。

○浦井委員 それに関連してもう一つ具体的にお聞きしたいのですが、下請の場合どうなつておるかというのを聞きたいのですが、いままでの従業員に対する安全教育の実態がどうなつておるか。特に大阪のガス爆発の場合は、実際の仕事をやってい

るのは建設会社ですから、その鉄建会社あるいは青木建設ですか、そういうところの従業員の安全教育は一体どうなつていたのかというところをお聞きしたいわけですが、特に、いろんな問題があると思うのですが、ガスマスクがどうなつておつたか、あるいはいざというときの退避経路が確立されておつたのか、あるいは事故が起つた場合にどういう方法で連絡するのかというような問題、それから保安要員の数とか、その辺についてひとつまとめてお答え願ひたいのですが……

○馬場政府委員 お答え申し上げます。

いわゆる地下鉄工事業者のほうの関係は私どもお答えする限りではございませんが、大阪瓦斯の社内におきまして、ふだんの程度の保安安全教育を行なつておるかという状況を四十四年度について申し上げますと、社内教育といつたしましては、いわゆる保安安全関係につきまして九十四のコースを設けまして、延べ回数四百二十六回、それから受講人員は八千五百名、この中には、これは大阪瓦斯の人間はもとよりでございますが、同時に、たゞいま申し上げたいわけは大阪瓦斯の下請工事会社の従業員に對しまして、いまのような規模で保安安全教育を行なつておるわけでございます。さらに、その内訳について申し上げますと、いわゆるサードチェーン関係におきましては九十九コースの二百二回、四千四百名、それから下請工事会社関係につきましては三十三コース、八十七回、千九百名、それから社内関係につきましては三十七コース、百二回、千四百名という内訳になっておまして、大別いたしますと基礎訓練それから資格訓練、専門訓練等に分かれて体系的にやつております。

私ども、こういう社内教育につきましてはふだんから十分行政指導いたしておりますし、また毎年保安監査を行ないまして、そういう状況をチェックいたしておるわけでございますけれども、大阪瓦斯は、比較的社内の保安安全訓練、社外いわゆる下請関係の保安安全訓練の行き届いた会社ではなからうかと思つておるわけでございます。

○浦井委員 数をずらずらと並べ立てられるといかにもそのように見えるわけですが、実際に、そのようなことがちやうどなつてつういうような大きな災害を招いておるわけなんです、もう一度よく血の通つたやり方をやつていただきたいと思うのです。

それに関連して、各方面からお聞きすると、やはり日本のガス企業の場合、一番大きいのは東京、大阪、東邦瓦斯といふことになるのだろうと思つたのですが、どうも需要がどんどん伸びればよい、それからガス器具が売ればよいといふようなことで、工事をする人の安全とかあるいは一般家庭の安全というより、そのための努力が、もうからないからでしようが怠られておる傾向があるというふうにお聞きをしております。御存じだと思つたのですが、最近東京ですかの小学校の給食の調理婦が慢性のガス中毒、CO中毒になつた。よく調べてみると、不完全燃焼とそれから換気不全が原因であつたといふようなこともあるわけですが、やはりもっと需要を伸ばす、器具を売りさばくといふだけではないに、使用上の注意であるとかあるいはガス器具の取りつけに關連のあるいろんな構造の改善の指導であるとか、そのほかもあるの安全のための努力を企業としてすべきだ、通産省としてもひとつ努力をしていただきたいといふように考へるわけですが、その辺はどうでしょう。

○小宮山政府委員 その点については各ガス会社に、安全の問題についてはユーザーによく注意をし、また教育をしております。今後とも大いに、そういう事故がないように教育をするように行政指導したいと思つております。

○浦井委員 それで次の問題に移りたいと思つたのですが、都市ガスの中には七割から八割くらいCOが含まれておるそうなんです。どうですか。

○馬場政府委員 これは都市ガス、油ガス関係あるいは石炭系統によつて多少一酸化炭素の成分が異なるわけですが、天然ガスあるいはプロパンガス等につきましては、御承知のように一酸化

炭素は全然含まれておりません。参考までに、大阪瓦斯の全体の供給ガスの成分について申し上げますと、大阪瓦斯全体では一酸化炭素の成分はその中の約六割、五・九割でございます。

○浦井委員 六割にしても一酸化炭素中毒というのは起り得る、現にまた起つておるわけですが、建設大臣がこの間視察に行つて歸られてこ

こで報告をされたときにも、警察官が一人一酸化炭素中毒で死亡された、一生懸命がんばられて非常に気の毒だ、こういうことでございしますが、これはどなたでもけつこうなんです、その警察官は指揮者ですね。その方はどこでどういう作業をしておられたのかお聞きしますか。

○根本国務大臣 私は現場におらないからわかりませんが、警察本部長からの報告によると一定の場所に定置しておつたわけじゃないかと、あるは死にかけておるといふのを見て、自分が陣頭指揮して救出作業に夢中になつておつて、それでそこであつた。それからそれから病院に運んだが、その翌朝に絶命したといふことで、自分はよくわかりませんが、私の印象では、あそこ

で死体が出たりあるいは苦しんでおる人たちのところをずっと回つておつたのじゃないかといふような感じがします。一カ所ではなさそうです。

○浦井委員 ある程度類推していきますと、とにかく現実は一酸化炭素中毒で一人の警察官が死亡されておる。そうすると、死亡まではいかなくとも、何か中毒をしたといふような程度の方がその近所にも、やはり同じような作業をした人に、あるいは見えておつた人の中にもあるかも知れないのですが、そういうような可能性が当然考えられるわけなんです。爆発後もやはり長時間燃え続けておつたわけですから、その中で部分的に不完全燃焼などが起つて一酸化炭素が発生するといふようなことも考えられるわけ、三井三池の炭鉱の爆発のときでも、あとあとまで一酸化炭素中毒で苦しんだ人の中の相当部分が、むしろ救援に入つた人が苦しんだといふふうにも聞いております。

し、この警察官あるいは消防夫であるとかその他の周囲の人たちで救援活動などに走り回つた人の調査、一体そういう方たちが出ておるか出ておらないのかという点の調査をやつておられるか、またやられるおつもりがあるのかないのか、一ぺんお聞きしたいんですが、これは通産省でも労働省でもけつこうです。

○保谷説明員 ただいま先生の御指摘のとおり、爆発、火災、そういった場合にCOの中毒は非常に大きな問題でございます。三池の炭鉱の災害においても、飛来、崩壊とか爆発で直接死んだ方よりもCO中毒でなくなつた方が非常に多いわけがあります。したがって、今度のガス爆発につきましても、八日の夜すぐ監督官が工事施行者の責任者に、気持ちが悪くなつたり目まいがしたり、ふらふらするかどうか、そういったことを聞いておりました。そのときにはないといふ話でございました。その日、また、さらに今度は病院に電話いたしましてその状況を聞きまして、その日、九日の日に三名ございまして、そのあと合計五名でございます。

〔天野(光)委員長代理退席、委員長着席〕幸いに、先生御承知のとおり、ガス漏れがあつたときに、日ごろからガス漏れがあつたときには避難する、それから、そういう工事のときにはガス管近辺では手掘りするとか、いろいろな労働者なりの指導をしておりますので、わりあい早く退避したわけでございます。したがって、皆さんとも軽傷でございます。その中の一人がなお、病院は出たんでございますが、通院加療中ということ、不幸中の幸いだといふふうに住じております。

○浦井委員 ちよつと具体的にお尋ねしたいんですが、その病院は、私北野病院に聞いたんですが、北野病院ではないといふふうな報告を受けているんですか、どちらの病院ですか。

○保谷説明員 現在、その入院加療中の方が通つておる病院は加納病院です。

○浦井委員 そういうことで、いまは救援に当たられた警察官ないし工事現場の方、消防士、そ

いうところを当たっておられるんですか。これは起こるか起こらないかわからない未知の分野だと思ふのですが、爆発の周囲の住民の方たちの調査を、やはりこの際COに關してすべきではないかというふうに思ふわけなんです、その辺の御見解はどうですか。

○保谷説明員 私労働省の者でございます、労働者以外となるとちよつと答えられないのでございます。

○浦井委員 時間が来ましたのであれなんです、COというのは急性性でなしに、ガス配管工の中にも慢性の一酸化炭素中毒がたくさん出ておる。すでに労災の認定を受けておる人が現在で百八十人くらいおるといふふうに労働省のほうから聞いております。そういう点で、特にガス爆発事故の場合でもCOの中毒の問題というのは、非常に大きな目に見えた災害に隠れて見のがされやすいというふうに思ふので、ぜひこの後遺症の問題も含めて、さらに補償の問題もございまして、聞き取り調査をやるなり健康診断をやるなり、そういう一つの項目をぜひ具体的な実施項目の中に入れていただきたいというふうに思ふわけなんです。

もう一つは、怪傷の人でも、一たん病院で治療を受けて帰った人の中でも、特に頭に傷を受けた人が多いというふうに聞いておるわけですが、そういう場合には、えてしていろいろな後遺症が出てくるものですか、そういう点についても大臣のほうでもよく考えていただいて、十分な補償な措置なりをとっていただきたい。こういうことを最後にお願いして、私の質問を終わりたいと思ふのです。

○金丸委員長 引き続き道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案について質疑を行ないます。井上普方君。

○井上委員 私は緊急整備五カ年計画につきまして伺いたいのありますが、まず第一番に、大蔵政務次官が出ておられますので伺いたいのです。

十兆三千五百億円というかなり巨大な投資がされるということになりますと、わが国の金融財政上においてはかなり大きな影響が及ぶのではないかと思われるのでございまして、いかに考えになり、これをどういふふうに解決されていくか、御所見をお伺いしたいのです。

○中川政府委員 御承知のように、前の五カ年計画は六兆六千億でありますから、それに比べて十兆三千五百億というかなり大きなものではありますけれども、国の財政経済もかなり伸びておりますので、それほど国の財政経済に大きな影響を及ぼすとは考えられませんが、前向きにやっておりますので、これの財源措置等、これからくふうをしなればならぬ問題は若干残っておりますけれども、これらについては昭和四十六年度の予算までには明確にして御提示申し上げたい、かように考えております。

○井上委員 私が伺っているのは、財政上また金融上大きな変化を来してはくるところではないかということを懸念して、それについての御所見あるいは見通しというものを伺ひしておるのです。

○中川政府委員 ただいま回答いたしました前半がそういうつもりであつたわけでございますが、前の計画は六兆六千億で、今度のものは十兆三千五百億とかなり大きいように見えますけれども、年々十数%の経済が伸びているわけですから、経済なり金融面なりにそれほど大きな影響はないというふうに考えております。

○井上委員 この日本の現在の高度成長政策は、現在のように平均一七%という大きな発展は今後は期せられないではないか、少なくとも政府の今後の長期経済見通しを見ますと、実質成長率は一〇%程度に押えられてはいたしませんか。ところが、この十兆三千五百億という投資額を見ても、これは一七%ないし二二、三%の伸びだといふように考えられます。したがって、この実質成長率と道路投資との間に大きな差が出てくるというふうに考えられる。したがって、日本

経済あるいは金融財政に大きな影響を持たざるを得ないと思ふのですが、あなたのおっしゃるように、日本の経済がいまのまま進んでおつても、政府の見通しが実質成長率一〇%ですから、すでに大きな差が出てきておるのです。そこであなたのおっしゃられるような意味と違つてくる面が大きい出てくるので、あえて私はこの点をお伺いしておるわけです。日本の経済は伸びているから心配ない、そんなグローバルな話ではなくて、実質経済の成長率はこれくらいで、これでいけば何%になる、そのギャップはどうやって埋めていくのだ、こういう点をひとつ具体的に御提示願ひしたいと思います。

○根本國務大臣 私から申し上げるのはあるいは僥越かとも思ふますが、実は井上さんも御承知のように、現在の日本の民間企業の非常に高度な発展が、今日のいろいろのいわゆる社会公害を出しているというくらい状況でございます。むしろ現在では、そのために社会資本の充実が非常に立ちおくれておる、これを解決しなければならぬといふのが、いわゆる一九七〇年代の最大の課題である、そのために政策の重点をそこに指向するといふことは、したがって財投もそこに集中するといふことになるわけでございます。したがって、従前以上に一般会計並びに財投において道路整備に重点を指向するというのが、先般の十兆三千五百億というものを指定したわけでございます。

ただ、そのときにあたつて、本来ならば特定財源を何ぼ出す、それから財投はどの程度出す、あるいは民間資金をどの程度やるということをやすべきが理論的には正しいのですけれども、御指摘のように、これは一般会計並びに財投等にかない大きな影響がありますので、そこで、大蔵省が中心になつて財源調整を少し綿密に検討してやりたい、そのために四十六年予算編成までにこれをやろうといふことにしたのでございしますが、井上さん御指摘のように、かなり影響のあることは事実です。その影響のあることを覚悟の上であえてこの道路政策をやらなければ、日本の今後の過

疎、過密、それからいまの非常な地方的なアンバランスが出てくる、これを解決することができない。いわゆる新全総との関係において、あえて道路政策を一番最初に確定した、こういうふうになつて、いま計数上、財投からどの程度の影響を受けるのをどういふふうにかバースする、一般会計からどれだけ入れる、あるいはそのためにどれだけの特定財源をするかはまだ確定してない、こういうことでございます。

○井上委員 私は、大蔵当局じゃなくて建設当局からそういうお話を承つて、これははなはだ残念であります。少なくともこれだけの財投をやれば、日本の財政金融に対していかに影響があるか、これは私も聞きたくないと思ひます。たその予測は聞かなければならないと思ひます。これは一七%から二三%ぐらい上がつておるのです。そうすると、そこに大きいギャップが出てくる。これをどのようにして埋めていくのか。これは先ほども大臣がおっしゃられましたように、社会資本の立ちおくれ、これは認めます、やらなければならぬけれども、日本の財政金融上にとりような影響を及ぼしてくるかという予測をここで立てなければならぬ、それがなされてない。それで、あえてこの点を大蔵当局にお伺ひしておるのです。いかがですか。

○中川政府委員 かなり大きな規模でありますから、ただいま建設大臣から御答弁がありましたように、若干の影響はあらうけれどもあえてやらざるを得ない。先ほど私が影響がないと言つた意味は、これによつて経済が混乱して、日本の経済がおかしくなるのじゃなからうかというふうなことではないという意味で申し上げたのであります。特につけ加えて申し上げますならば、日本ほど道路のおくれた国はない。一方、経済が非常に発展をする。この場合、今後の課題としていま心配をしておりますのは、労働事情と交通事情じゃないかという意味からいけば、一九七〇年代

の経済を安定的にはかつていくためには、この道路網の整備というものを重点的にやっていかねばならぬ。財政あるいは金融に混乱などはあまや考えられませんが、若干思い切った力を入れねばならぬというところはあろうかと存じますが、大蔵省当局としても、混乱のないように、経済が安定的に、しかもいよいよ言いましたように、社会資本の充実に、道路を最重点的にやっていくというところから計画したものでございます。

○井上委員 私は、そこで問題がたぐさん出てくると思うわけです。なぜこの新しい十兆三千五百億のものをやるかという点については、たぐさん根本建設大臣も言われましたように、一つは非常なる産業の発達、これによって公害も出てきたので、交通公害も出てきたのだ、そしてまた民間投資が激しいのであらゆる公害というものも出てきたし、かつまた一般会計、財投においても苦しいものがある、こういうお話であります。したがって、このよつて来たる、現在のこのような交通事情あるいはまたそれを超えたものは高度成長政策という政策の名のもとに行なわれた、言わねば産業優先の政策によって、現在の交通事情も悪化するし、かつまた、公害問題も出てきたと思う。こう考えられるのが理の当然であります。したがって、このたびの十兆三千五百億の財源関係においては、一体どういうようにこの財源を確保するのか。少なくとも、先ほど申されましたように産業優先、すなわち民間投資の拡大によつてこのやうなものが起こつてきたならば、これは当然大衆課税ではなすべきでない、こういう結論に達すると思うのです。したがって、道路予算の獲得のためには、少なくとも一般の大衆課税によるべきでない、このように考えるのです。大蔵当局はどうお考えになりますか。

○根本国務大臣 これもたいへん僭越でございますが、実は特定財源等について、いろいろ私も一つの意見をもちまして党と折衝したのでございませう。それで観念的に、私は大衆課税なりやいなやというところは非常に問題だと思ひます。

いま非常に政治的に問題になっているのは、いわゆる自動車新税が一つございませう。これを評して、このごろはもうサラリーマンが全部マイカー族になったから、これは大衆課税だということでは反論する向きもございませうが、現実日本においては非常にオーナードライバーによる交通戦争と申しますか、それからこれがどんどん都心に入ってくるというところのために、これをまかなうというところは非常に困難になってきてまして、都心において再開発をするという場合に、道路を再開発する場合もう八〇%以上が土地買収の補償費です。それをやればやるほどますます集中してくるということになりますれば、やはり車それ自身を規制するということが必要ではなからうかということが一つでございます。

それからもう一つは、現在のサラリーマンと申しましても必ずしも——これが大衆課税になるという税制理論上の議論もあるようですが、これはむしろ物品税としてメーカーのほうにこれはやらべきである、また場合によっては、御承知のように自動車自由化を促進すべきだこれだけ輸出しかつこれだけあるものが、むしろ大衆保護の名において実は日本の自動車メーカーがぬくぬくともうけておる、これがもう自由化してきますとより安いものが与えられるのじゃないか、その場合において、輸入したものにも全部税金をかけるというところでいいじゃないかという議論もありま

す。それからもう一つは、自動車を買った人に対する、自動車債券を買っていただいて、これはいずれ十年か十五年たつたら返してやるというところで、結局は一つの債券的な形において大衆課税にはしない。それから現実にはトラックですね。トラックに對してはもっとかけていい。特に大きいダンブとかこういふもの、こういうものが非常に道路をいため、かつ一般の交通を阻害していながら、全然これが負担をしていない。それから、御承知のように、地方に行きますれば

ばガソリンを使わないで、軽油を使つておるものが相当大型のものがどんどん走つておる、これには課税がない、おかしいじゃないかというように、そうしたものもずつと綿密に計算していきますれば、道路はかなりの財源が可能である、これは財政的にもプラスの面が出てくるだろうということ、まずこれが一つ。

その次に出てくるのが、御承知のように、いま参議院のほうに回していただきました地方道路公社によつて——実は道路というものは、非常に経過地点が臨路になっていきます。たとえば東京周辺では、埼玉とか群馬とかあるいは神奈川とか静岡、こういう経過地点がばつとやられておまして、それがパイパスができればこれはすつといく。ところがパイパスを全部政府でやるとなると、これはたいへんな財投になってくる。ところが、財源を与えて地方道路公社でやれませうという、各都道府県が相当思い切つて道路整備ができる。しかもそれは自分のほうの採算に合うようなところをやりますから、それでかなりができる。そうしますれば、一般会計からその負担しなくてもいいというようにして、これはこの前にも井上さんから御指摘がありました、その際に、いままでの地方が持つておる有料自動車道とぶつかるんじゃないかというけれども、それはいままでは起債のワケがきつと押えられておつたのを、今度はそのあれから除外する。そうしますれば、地元銀行あるいは農協等がこれに資金を出していただいて、それに対して公共団体がこれを保証するということになりませう。かなりのものができるといふに、相当綿密に考へて、そうしていわゆる大蔵省だけに一般税金からいただいたものを奪い合つていくことではなくて、相当こまかくこれは検討して進めておる。そのためには関係各省の合意が必要でありますので、相当時間がかかりませう。四十六年までにその時間の余裕を与えていただきたい、こういうことでございませう。

○井上委員 私はいまのお話を承りまして、十兆三千五百億円の財源関係に大きい不安を抱かざるを得ないのです。と申しますのは、このガソリン税というやうな特定財源におきましては、もう満度一ぱいになっておる。おそろく世界第一の税金をガソリン税では取つておると思ひます。これは自動車を保有する者についてはこれ以上取れないというものが大体一般的、あるいはまた、大蔵当局も建設当局もこれ以上ガソリン税の増徴ということとは考えられないというので、意見は一致しておると思ひます。それほどもでたぐさん取つております。ところが、いまのお話によりまして、今度は自動車新税を考え、あるいはまたその自動車の物品税を考へる。私は、この物品税についてはある程度うなづけます。と申しますのは、現在の自動車は、この間も見えております、原価の秘密という本がございませう、それによりまして、アメリカに輸出する車と日本の国内で販売する車との比較が出ておまして、一般ユーザーに渡る金額を比べますと、アメリカに輸出する場合、大体四割方安いです。これはカラーテレビでもいわれたことありますが、日本の自動車においてもそのやうなことがいわれる。したがって、この四割に及ぶところの差、これをある程度大衆に利益を還元する。同時に、ある程度物品税によってメーカーから取り上げるという方法は、私は考へていい方法ではないかと思ひます。もちろんユーザーに對しましては還元していく。こういうやうなことにすれば自動車新税をつくる必要はなくなつてくるんじゃないか、このように考えられるのであります。

それからもう一つ、これは四十六年から申されますが、まだ計画が——国会会通らして、来年から特定財源を、あるいはまた財源関係を明らかにするというのは、まことに意味が薄らいでくると思わざるを得ないのであります。もう一つの問題といたしましては、いま大臣が言われました通過道路の問題です。通過道路が混雑していることはわかります。しかし、これをパイパスをもつて有料道路にするのだ。地方道路公社をそのためにつくつていったのだ。しかもこのための十兆三千

○根本国務大臣　いろいろ御指摘がございましたが、私は財源問題についてはいずれまた機会を見て御審議を願わなければならぬと思いますが、日本の道路政策のうち、有料自動車道路がこんな

の現象をとらえて無料であることがいい、これにわれわれもそのとおりです。ただ、無料で全部取るとなれば税金をたくさんいただかなければならない。しかれば皆さんが、税金をたくさん取るこ

れども、広げる余裕。社会資本を充実せずにはうっておいたがためにパイパスを必要とするようになった。いいですか。社会資本の充実を忘れて、高度成長政策ということで産業や生産に力点を置いたがために、日本がこのようなゆがんだ形の状況になってきた。したがって、そのゆがんだものを正常にするには、やはり国の政策としてこれを直さなければならぬ。したがって、通過道路の問題一つをとりましたが、ほとんどの国道を拡幅さすべきだ。それを金がかかるというのでいままで置いておいたがために、パイパスにすることが必要になる。住民にしてみれば、これほど公害が激しいので、せめてパイパスをやつてくれないうか。国に言つても、国はその社会資本の充実にはなかなか金を出さない。したがって、住民は自己防衛のためにパイパスをつくつてくれ。これはわれわれもやむを得ぬから金を出しておるので、地方自治体は喜んで金を出しておるんじゃない。国が当然やらなければならぬ仕事をやらないがため

に、地方自治体とすれば、住民の生命あるいは住民の財産を保全するために、パイパスを地方自治体でもつけようという、やむにやまれぬことばから出てきているのです。したがって、大臣のお考え方は本末転倒だと思ふのです。私は、この問題につきましてもいろいろ申し上げたいことがある。モータリゼーションがこれほど盛んになった。そのとおりです。しかし、モータリゼーションを盛んにしたのは一体だれだ、これによって利益を得ている人はだれだということを考えると、これは地方住民に対してのみならず、むしろ国の責任のほうが多いんじゃないか、社会資本の充実に国が金をつぎ込まなかつたら、このような結果を生み出しておるのであると強く言わざるを得ないのであります。

この問題につきましても、大臣と私どもの間には、おそらく大きい意見の食い違いがあるでしょう。見解の相違があるでしょう。これ以上議論いたしましたも意味ないと思ふので、私はこの問題はおきますが、いずれにいたしましても、先刻の大臣の御答弁、あの気持ちを突き詰めていったならば、現在の交通事情あるいは交通公害の原因がどこにあるんだという認識から出発するならば、現在の交通混雑をいかにして解消すべきか、責任の所在はどこにあるのかということもおのずから明らかになると思ふのであります。この点につきましても、時間もございませんで御答弁は要りません。

もう一つお伺いいたしておきたいのは、新五カ年計画と約二十日ほど前に出されました新経済社会発展計画との関係であります。といひますのは、新経済社会発展計画というものはあとから出てきたのです。これは新全総に関連があるものと思ひます。しかし、あとから出てくるはずの道路計画が先に出てくる。そこで、この際、この計画と両計画との間の関係がどうなっておるんだ。当然これは、新経済社会発展計画がまず出てきて、そのあとで新五カ年計画となる道路計画が出てきておるのなら私は納得します。しかし、あとから経

済計画というものが出てきた。ここにいま私は不安というか、矛盾を感じるのですが、大臣、どうございませうか。簡単にひとつお答え願ひます。
○根本国務大臣 あらわれた現象からいへばそのとおりです。ところが、御承知のように、新全総も新しい経済社会発展計画も、道路計画の中に含んで検討して作業しておたわけです。新全総については、私も覚におつたとき五回も意見を申し上げて修正を要求したわけでありまして、まして、いまの新経済社会発展計画について関係省からいろいろとクレームがついたり、修正を要求されたりするために、まとまるのが実質上おくれたいという事です。道路については、新全総のいわば一つの一番基盤をなすものでありまして、わ

りあいにはその点は合意が早かつたという事でありますが、しかも今年度からこれは相当早くスビードアップをいたしていかないと非常におくれをとるということで、これは道路計画のほうが先行してしまつたという事でございませう。

○井上委員 私は、その点につきましても両計画あるいは三つの計画がすべて一貫性を持つておるものだ、こういう御答弁と承りまして、この点はあと質問はいたしません。

時間も制限せられておりますので、先般本州四国連絡橋のことにつきまして、政治責任についてお伺いいたしたのでありますが、しかし、そのときにも、時間をいただいて工費あるいは工期の問題についてもお伺いしたいという事で申してございまして、少しくその点について御質問申し上げたいと思ふのです。

一般国民は、もうすでに昭和三十二年でございまして、それ以来調査が行なわれ、何十億という投資が実はやられてきておる。したがって、どういたしましてほとんど調査というものは終わつておるのじゃないかという感を深くいたしておるのではありません。しかも、いままでの政府、自民党は、はっきり言ひまして政府と自民党は、国民に対して三十八年にはルート決定するのだ、あるいはまた四十年にはルート決定するのだ、四十

四年の夏にはルート決定するのだということを盛んにおっしゃつてきておるのです。したがって、これらの調査はほとんど終わつておるのだという認識を持つておるものであります。ここで多額の調査費を使つておるが、一体調査ほどの程度にまで進んでおるのか。これは大臣じやなくつけようです。

それから、具体的に説明していただきたいのでありますが、公団発足後、先般発表せられましたところによると、実施調査、技術開発はどのような内容なのか。これは三ルート共通部分、各ルート別、分けて御説明をお願いしたいと思ひます。

○運輸政府委員 いままで鉄建公団また建設省自身が行なつてきたことでありますが、これは御承知のように、いろいろな地形、地質からおおよそ架橋地点の地質の調査、そういうものから土木学会の技術的な報告書に基づきます耐震、耐風の設計、それに伴いますいろいろな実験を実施してまいつたわけであつて、そのほかに、やはり海中の工事につきまして、ボーリングから始まりまして海中の岩盤、ある水深のところに海中の岩盤をどういう形で掘るのか、こういうことにつきまして、数年来建設省としては淡路島の沖で実験をやつておつたのでございませう。そのほかに船舶航行の問題、また漁業につきましても、農林省に委託をして、おおよそ魚の回遊状況その他調査を依頼しておる次第でございませう。今後、これからどういうような技術開発をしていくかという問題もございませうし、やはり橋梁といつたしましては一番長いスパンのつり橋でございませうので、架設するためのケーブルのつり渡し、こういうものの技術的な開発の問題、また深い海中において安全な施工のできるような技術的工法の開発、これが主体にならうかと考えております。

やはり一番いまだ心配なのは、海中の二十メートル、また三十メートルでもそうですが、その中に人が入つて工事をするという事は、ほとんどこれはやりたくない。作業員の安全を考えますとや

りたくない。水中の状況が地上で手に取るようにわかるようにできれば、それにこしたことはないという事でございませう。また、コンクリートを打つにいたしましても、大体海中のコンクリートがこちらの所定のとおりに打たれていないかということ、無人の調査で、こちらが陸上で、かかるといふことが一番必要じゃないか。さらに、そういうことが不可能ならば、大ざっぱにいいますと海中の潜水艦みたいな作業船の開発といううなことになるかと思ひます。そういう問題がこれから工事を安全に施行するための大きな技術開発の主眼点になるかというふうに考えております。

○井上委員 私はここで昭和四十三年の二月に建設省道路局から出されております資料を見ますと、「全く新しい形式の施工機械は開発実用化に予想外の年月を必要とすることがあるのでこれを避けて、現在すでに実用段階にある機械の改良または大型化の範囲にとどめるよう努めた。」これが技術開発の第三項に書いてあるのですね。現在の機械で、ただ大型化することによってこの工事というものは安全にできるのだということをおなた方道路局は御発表になつておる。ここにあります。四十三年度の二月です。したがって、いまあなたのおっしゃる通りに、そういうことも私は必要だと思ふ。しかしながら、このいままでの発表一つ見ましても、新しい施工機械の開発、実用化に予想外の年月を必要とするので、これを避ける、現在すでに実用段階にある機械の改良または大型化の範囲にとどめるようにつとめることによってでもこの工事はできるということを、四十三年度の二月にあなた方は御発表になつておられる。私はどうも考えまして、あなたの方の政治的には、建設大臣の談話もここにあります。あるいはまた、あなたの方の技術当局の御発表を見ましても、ここにあります。いままでの過去のいきさつをずっと見てみますと、そういうふうに非常にあやふやなものをたくさんこれには含んでおるのです。そこで、このことについてはあなた方技術屋

さんとすれば、当然よりよいものをより安全により安くする努力というものは、これは当然やらなければなりません。しかし、万全のものが一体いつが来たらできるのか、施工実施日までにそういうものはどれくらいすればできるのか。今度公団が発足いたしましたので、実施調査、技術開発には――あなたが四十三年の二月にはこうは言っておられますけれども、実施調査あるいは技術開発にはどの程度の期間が必要なのか、これをひとつ技術的に御答弁にさせていただきたいと思うのです。

〔委員長退席、天野（光）委員長代理着席〕

○養護府委員 前段に、先ほど先生のおっしゃいました四十三年二月建設省が発表したというところでございますが、実は四十三年の二月に鉄道、道路の単独橋、併用橋、こういうものの工費、工期を発表いたし、工費を出します場合に、やはりある工法を仮定いたしませんとできませんので、その時点で新しい工法、その他の開発がまだ進んでいない時期でございます。そういう意味で、工費の算定はまあある施工機械を大型化するということとで工費を出したというように私たちは考えておる次第でございます。いま先生のおっしゃいました、将来よりよいもの、またより安全なもの、こういうものを確信を持って工事が実施できるような技術開発をこれからしていきたいと考えておる次第でございます。

じゃ、それが各ルートについてどのくらい時間がかかるかという問題でございますが、いまAルート、Dルート、Eルートございまして、その中ではやはりEルートについては比較的水深も浅く、その辺の問題になりますと、基礎の問題はそう時間がかからないと思います。ただ、Eルートでは千メートルのつり橋になりますので、現在工事を実施しようとしております関門の架橋、これが最大スパンが七百二十メートルくらいでございます。これのケーブルの架設の状況を相当検討いたしますれば、大体千メートルくらいの施工の確信はつかめるのではないかと考えております。関門のつり橋の施工につきましては、大体

四十七年くらいには終わると思いますが、大部分完成して行く時点までは、大体千メートルくらいのつり橋の架橋については確信の持てる技術が確立するかと考えております。

もう一つは、いまのAルートになってまいりますと、最大スパンが千五百メートルという問題、千五百メートルになりますと、やはりいまのケーブルピアノ線を一本一本架設する方法、こういうことではたしてできるかどうか、これは非常に疑問があります。そのために関門でもピアノ線を一本一本かけるのではなくて、ある束にしたプレハブストランドという工法を採用しております。これについては、やはり千五百メートルになりますと、ピアノ線の束も非常に太くなってまいりますので、それを一体どう安全に操作するか、この辺が技術的に架設の問題で非常に大きな問題になってまいります。ただ、Aルートにつきましては、そのほかにいまの五十メートル水深のところの岩盤の掘き、それに伴う橋脚の立ち上がり、この辺になりますと、いまいつまでに確信が持てるということをはっきり言明できませんが、少なくとも三、四年くらいは研究が必要ではないかというように考えております。

また、その中間になりますと、DルートはAルートよりは水深も浅いし潮流も少ないということとで、Aルートよりはもう少し早く確信が持てるのではないかと考えております。

○井上委員 いままでの土木学会の調査あるいはまた道路局等々の工費、工期等の発表、これは、技術的諸問題というものは一応私どもは解決済みだと考えておったんです。しかし工費、工期の面においては、いまAルートについては三、四年の調査が必要だ、こういうわけでございまして、これはAルートの明石・鳴門を最初からかけるということに、建設大臣が言われておったように、三本実施計画あるいはまた実施調査するという考えに立つならば、当然明石側あるいはまた淡路側の浅いところにピアを立てていくことが一つの研究になって、これが一つの実績となつてあ

られてくるのじゃないか、こういうように思うんです。したがって、当然浅いところの本土寄りの、あるいは淡路寄りのピアを建設していくこと、これが一つの研究になって、さらに深いところに進めるんだ、こう私どもは考えるんです。したがって、こういうような工法、あるいはまたこういうような実験段階をとりながら、この大架橋の完成を目ざしていくのであるかどうか。とにかく橋をかけるといえますと、一発にかかるものじゃない。したがって、できる部分からやっていく。その中から技術の開発も行なうし、安全性も保ちながらやっていくんだという考え方からするならば、一発に全部を同時着工するんじゃない、やさしいところからやっていって、あるいは水深四十メートルのところは最後にかけるといような工法のやり方もあると思うんですが、どうでございますか。

〔天野（光）委員長代理退席、委員長着席〕

○養護府委員 ただいま先生のおっしゃいましたように、やさしい橋脚からやっていく、それも一つの方法だと思えます。ただ、一例を明石にとってみますと、いま一番むずかしいのはそういう水深五十メートルの中央の橋脚でございます。それに伴いまして私たち心配いたしますのは、いろいろな陸上の基地をどうするか、相当大きな作業船を使わなければならぬようになります。陸上の基地をどうするかということになりますと、橋の全体の規模にからんだ陸上基地、またそれから作業資材を輸送いたします港灣、埠頭の問題、そういうものも全部一括して設計していきまないと、小さなピアのための作業基地をつくり、また大きなもののために別につくるというわけにまいりませんので、やはりその辺は全体の資材の輸送、工法をどういうことにするか、これによつてだいたい陸上の基地、船の波止場の構造、こういうものにも影響してまいりますので、そういう全体の規模のもとにいまの工事の施行の体制を考えていきたいというふうに考えております。

○井上委員 当然、陸上基地というものもかなり

大きいものが必要であることは、これは認めざるを得ないわけですね。これも、もちろん完成するということの前提に立つての陸上基地でなければなりませんから、当然そこには必要と私も思います。最初から巨大なものが必要だと思えます。しかし、陸上の浅いところからやっていくことによつて技術開発はできるわけですね。そういうような方法をおとりにするべきだ。一つの方法であると局長さんおっしゃいましたけれども、そういうような方法でやられるべきであらうと思うのであります。ただここで、大臣の言われました地元を受け入れ体制の整ったところから着手するんだ、実施調査を行ない、技術開発を行なつて本工事の着手の段階、こうおっしゃっておられるわけですね。地元を受け入れ体制ができたところから着手する、こうおっしゃっておられるのですが、実施調査、技術開発が終わつて本工事に着手する段階で、各ルート間の優先争いが起こってくるのじゃないか。実施調査、技術開発がある程度――いまのそういう私言ったようなことをやらずにやるならば、技術開発あるいは実施調査が終わつてこれから本工事に着手するという段階におきまして、各ルートの優先争いが起こってくる可能性も出てくるわけですね。そのおそれが十分にあるわけです。大臣は、地元の陳情合戦というものはこれはやめなければいけません、こうおっしゃっております。これは、これは私も賛成です。しかし、またそれはまた本工事の着工に優先争いの陳情合戦が行なわれるのではないかと、そういうおそれがあります。そこで、これをどういうように大臣はお考えになるか。

もう一つは、受け入れ体制の整備は各ルート間に当然難易の差がある、こう思われるのであります。政府は受け入れ体制だけで着工の条件とするのかどうか、この点をひとつお伺いしたい。それからもう一つ、国土開発あるいは経済開発という国家的な見地に立つた重要度、優先度というものは当然考えなければならぬ。これは私が

先般来やかましく言ったところでありますが、政府は指導的に必要なルートから、こういう国家的な必要性からやってくる必要があるのではないかと、このように考えられるのですが、大臣の御所見を承りたいのと、もう一つ時間がございませんで、この第四条によるところの公団への出資範囲ですね。政令で定める地方公共団体としては、兵庫、岡山、広島、徳島、香川、愛媛、高知、高知県及び神戸市を指定するものとするほか、大阪府、大阪市その他の地方公共団体については、その受益の程度等を勘案し、充分検討のうえ適切なるものを指定するものとする。建設省の方針としてはこうあるわけです。しかし、四国の開発という点と、あるいはまた南九州開発という点とは近畿経済圏とは一体不離の関係にある。したがって、第四條第一項の政令に定めるのは、受益の程度を勘案し、十分検討の上というふうなことをやらずに、もうすでに大阪府、大阪市、これらも指定していいのではなからうか。経済圏の関係からいって当然だと思ふのですが、この点についてどうお考えになりますか、ひとつ大臣の御所見を承りたいと思ひます。

○根本國務大臣 いろいろと御指摘がありました。端的にお答えいたします。優先順位の陳情合戦がまた再び起こるのである、私もそれをおそれます。しかし、その陳情合戦によって左右されるような考えはございませせん。条件としては、まず第一に、現実技術開発ができて、これが可能であるということ。それからもう一つは、国家的な、総合的な開発利益が考えられます。その次に御指摘になりました地元の受け入れ体制という点は、この前も数回にわたって御説明申し上げましたように、単なる資金だけではいけません。土地の先行取得、それから漁業補償、それから航行の安全確保に伴ういろいろなトラブル、これをどう処理するかという点が出てまいります。そうしたものを含めて地元の受け入れ体制と申しました。そうしたものを総合的に勘案し

てこれがきめられるということでございます。ただし、同時着工ということ、技術開発と実施設計は同時にやってくるということでございます。その意味において同時着工でございますが、現実には橋そのものの着工のときには、物理的には必ずしも同時ではないということになると思ひます。

○井上委員 大臣に一言だけ聞いておきます。

いままでの土木学会の発表あるいは六八年二月二十七日の道路局の発表、こういうものを見ましたら、技術的には全部可能であるということ、いっているのです。しかし、技術屋さんとして、より安全で、より効果があつて、より早くできる技術開発をしようというのには当然です。しかし、技術屋さんには日進月歩のところにいますから、どこでちょんを入れたら、線を入れるかという点はむずかしいと思ふ。四三年二月段階においても、現在の機械で大型化すればできるんだというところは建設省の道路局が発表されておる。この実態を見ましてひとつお考えになっていただきたい。同時に、国家的な見地というのも、これは経済調査をやつて発表されるというのでございします。私も期待したい。ただ、地元の受け入れにつきましても、そのような先行取得という点につきましても、私も賛成いたします。ただ国にばかりおんぶするのではなく、地方自治体としても受け入れ体制の整備をはかる必要があると思ひます。しかし、いざにいたしても、これら諸案件を考えましても、いかに日本の国土が發展するか、あるいは経済効果をどういうようにして高めていくかという大局的な立場に立つて、これらの諸問題を決定していただきますよう強く要求しておく次第でございます。

私の持ち時間も参つたようでございますので、この辺で……

○根本國務大臣 最後にお答えいたします。井上さんの御趣旨はわかりますので、十分勘案いたします。それから先ほどもちょっと答弁漏れいたしましたのが、大阪府、大阪市、これは当然考えていいと思

います。ただし、いまのために政令を変える必要はないと思ひますので、十分それは勘案いたします。

○井上委員 早急にやっていたきたい。

○根本國務大臣 やるつもりであります。

○金丸委員 本会議散会後再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後一時三十分休憩

午後四時四十分開議

○金丸委員 休憩前に引き続き会議を開きます。

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案について質疑を続行いたします。小濱新次君。

○小濱委員 道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案、いよいよ最終審議の日を迎えました。わけで、私は総括的に根本建設大臣に幾つかお尋ねしていきたいと思ひます。よろしく御答弁をお願いします。

だいぶ時間も経過いたしましたので、少しく省察をいたしまして、要点に入つてまいります。前回御答弁をいただいたその内容と重複しないようにつとめて質問を続けていきたいと思ひます。

そこで、現行道路整備五カ年計画は、計画第三年度目を終了する昭和四十四年度末においても、その進捗率は五〇・二にすぎないという現状でございます。これを過去の道路整備五カ年計画に比べると、第三次道路整備五カ年計画においては、同じ第三年度目完了時点で五九・六、こうなつております。第四次計画では五三・四と、五カ年計画の事業規模が増大するのにも、逆に事業の消化率の低下が見られるようになってまいりました。この点について、政府は、今回の第六次道路整備五カ年計画の策定にあたっては、再び計画遂行途上においてこれを変更することなく完遂し得るという確かな見通しのもとに、これを策定したものであるかどうか、その点、一点お伺いしておきたいと思ひます。

なお、もう一点。六兆六千億円の現行道路整備五カ年計画でさえも、計画第三年度目を終了してなお半数が未消化のままに残されるという現状より見まして、この千兆三千五百億に及ぶ第六次道路整備五カ年計画の膨大な事業量を完全に消化し得る道路整備の財源の確保に十分の自信を持っておられるのかどうか。道路整備とこの財源のあり方について、基本的などのようなお考えをお持ちになつておられますか、あわせてお答えいただけます。

○根本國務大臣 御指摘になりましたように、従来の三回にわたる道路整備五カ年計画が、それぞれ三年度経過した後において消化しきれないということがあるかとおりでございます。それはどこに原因があるかという点、やはり特定財源の伸び率と、それから一般会計から何とかなるだろうというところでいったところには私は問題があると思ふので、そこで、今度の新五カ年計画につきましまして、これはすでに御答弁申し上げたように、道路需要の質が従来と違ひまして、だいぶ変わつてきたわけなんです。というのは、コンテナ化が相当出てまいりまして、従来のように地域と地域を結ぶというもののほかに港との関係、それから産業分布もだいぶ変わつてきた。それに対応する道路計画に変えなければならぬ。それからもう一つは、御承知のように道路の安全施設の整備、これに伴う構造令の改正というふうなものを含んで、現在の経済並びに社会情勢の需要に対する五カ年計画をつくらなければならぬというところで策定したわけで、それは先ほどの御質問にお答えしましたように、新全総とそれから経済社会発展計画と歩調を合わせたものでございます。これをまず政治的に意思決定をいたしまして、そうしてこれをやるには、従来の経験からすれば、単にいままでの財源措置をしただけではこれはできません。だから、特定財源をはつきり裏づけなければならぬ。そのためには、本来ならば本年度予算並びに新五カ年計画の策定のときに当然裏づけすべきで

ありましたけれども、御承知のような昨年の年末の解散、引き続いて予算編成、そうして国会というところで、どうもそれまでに責任ある措置ができなかったために、四十六年度までは、明らかにこの十兆三千五百億円の該当する特定財源をはっきりと内閣の責任において明定するというようにした次第でございます。そういう意味から、いま御質問になりました二つの点は、佐藤内閣の政治的責任において五カ年計画は完全に遂行し得る体制をとり、したがって、そのための特定財源も明定する、こういうふうに関議で決定されたわけでございます。したがって、御心配の点は、従来の経験から見ても当然の御心配でございますが、政府はこれに対して、今後はそういうことの過去の実績にかんがみて、決意を新たに善処したいと考えておる次第でございます。

○小演委員 力強い御答弁をいただいたわけでございます。そこで、その問題についてもう一つ私伺っておきたいことは、この十兆三千五百億、非常に魅力のある数字でございます。いろいろ仄聞するところによりますと意見もあるようです。そこで、この新五カ年計画の基礎、この十兆三千五百億の魅力ある数字の基礎はどういう根拠に基づいて算出せられたのであろうか、非常に疑問を持っておるわけですが、この点についてお答えをいただきたいと思ひます。

○義務政府委員 実はこの第六次の十兆三千五百億円の基礎でございますが、私たちは昭和六十年、長期的な道路の展望をつくっております。そのときの自動車の保有台数として、これは再三述べておりますが、約三千五百万台、それに伴う交通の需要がどのくらいになるか、そのときの日本の交通の幹線道路がどのくらいあるか、そういうことに基きまして、それまでに投資する金額として六十兆が必要だという数字を出した。それを昭和六十年までに六十兆を達成する前提で、その中のまず緊急のものを五カ年に選んだわけでございます。実はそういう点からいいますと、いまの交通の混雑しているものをできるだけ早く解消する

という観点から事業費を出しますと十兆七千億あるいはもう少し、もつとなるべく大きいほうが早く道路の整備ができるということではないかとございしますが、やはり毎年の公共事業費の伸びとかそれから経済成長率、そういうものを勘案いたしまして、大体十兆七千億ということに要求した次第でございます。それがいろいろ最終の予算の決定では十兆三千五百億、この中で十分効果的にやっていると、いまの六十年までの長期計画に基づいた道路整備の一環として四十九年までの道路計画ができるというふうな数字でございます。

○小演委員 次に伺いたいことは、この四十三年度の予算編成に際しまして、財政硬直化を理由に、道路整備特別会計への一般財源の投入を、昭和四十二年度八百二十二億円から一挙に四百七十億、こういうふうな削減をされております。また四十四年度においても、景気警戒を唱えて五百九十億円にとどめておられる、こういう現状になっている。そこで、第六次道路整備五カ年計画の初年度に当たる昭和四十五年予算においてさえ、一般財源の投入は六百九十億円にすぎません。なお昭和四十二年度の水準にさえも達していない、こういう状態でございます。一方、昭和四十五年度では見送ったものの、昭和四十六年度よりはトラック税等自動車新税の創設等の構想があるように聞いているわけですが、もともと道路は、もう常に大臣がおっしゃっておられますように、これは自動車利用者のみが利用するものではなく、一般歩行者その他のものも使用するものであり、また、道路の整備は、国あるいは地方公共団体の公の営造物、財産として長く後世に継承されるものである以上、道路整備の財源に一般財源の投入を抑制し、その負担をこれら自動車利用者のみにこれ以上強調することは慎重を要する問題であらう、私もはこう考えるわけであり、昭和四十六年度よりこの自動車新税あるいは揮発油税等、既定財源の値上げ等を実施する場合には、納税者であるところのこれら自動車利用者を納得せしめる程度の相当額の一般財源の投入を当然行ない

ながら道路整備に対する政府の熱意を示す必要があるのではないか。これはひとつはつきりとやはり政府の答弁が示されませんと、利用者は非常に疑問を持つ点ではなからうか、こう思われますので、この点についてのお答えをいただきたい。

○根本国務大臣 小演さんのそういう発想のしかたも非常に理由あることだと思ひますが、普通でありますれば全部新税は一般会計に一般財源としてしまひまして、それを配分するということはあります。そうしますれば、いま小演さんが御指摘になりましたところの抵抗はなくなり、抵抗はなくなり、ますますけれども、現実にはやりますと、今度は予算の配分のときに、大蔵省並びに各省との関係で、これは一般財源だからいま医療対策が非常に忙しいからよこせ、あるいは教育費だということ、今度は一般財源の配分に非常に政治的な、端的に言えば抗争が出てくるわけであります。そこで、道路の緊急性から見れば、本来ならば、一般財源として取った税金を一般の財源としてそれから編入してもいいけれども、それよりも直接に特定財源にしてはどうか道路整備に非常に安定性を持つというところで、便宜上建設省としてのわれわれは、これは特定財源として新税を設けて、これを道路特別会計に入れるべきだ、これを主張しているわけですが、ところが、大蔵省は、そういうふうな道路だけに特定財源を持つことに必ずしも賛成ではない。それは一般財源として、国のいわゆる一般財源としてそれから配分すべきだ、こういう議論が実はいま残っているわけであり、また、したがって、いま小演さんの言われたような議論もさることながら、建設省のわれわれ事業執行官庁としては、できるだけ直接に道路特別会計に入れたほうが安定した財源であつて、これならば年次のにわたるわけであり、どれだけの車がふえる、そうすれば必然的にこれだけのあれがふえる、こういうふうに行つたほうがいいのではないかと、そういうことでございます。しかしながら、それがあるがゆえに一般会計からの繰り入れをそれ

う発想のしかたで実はいま考えておるといふことでございます。

○小演委員 そこで、関連して一つ伺ひたいのですが、この自動車新税を創設して道路、鉄道等の建設を促進しようといういわゆる田中構想に対してどうしても疑問に思ふことは、この道路——鉄道、地下鉄も入る、これに自動車新税を創設して利用しよう、この問題についてどうしてもひっかかるわけですが、大臣の見解をひとつ聞かしていただきたいと思います。

○根本国務大臣 これもただいま申し上げたことの延長でございます。実はこのように交通が非常に麻痺状態になつて過密、過疎の現象が出ています。道路のみならず鉄道の整備もはからなければならぬ。ところでそのときにあたつて、田中構想は二つを含んでいるのです。これは本来自動車新税をつくつて、これを一般財源に入れて、そうすればそれだけの財源がふえるから、そうなりますればこれは鉄道に配分しようが道路に配分しようもいいんだけれども、どうもいまの状態から見ると、大蔵省は、そうすると交通政策に使わずに、すぐに他のほうに相当ウエイトを持って取つていかれたのではないかと、鉄道と道路というものは交通政策の非常に大きなウエイトを占めているから、道路をよくするということが交通政策の前進になる、こういう意味で発想したのでございします。これは一つの発想でございまして、まだ具体的に党議できまつていないわけでもなさそうです。私は実は党におおきに、発想のしかたについては立場としては了解できるけれども、実は私が政調会長当時これに完全なる同意をして、余地があるぞということ、二人はあそこそこだ、という程度の了解はいたしておつた次第でございます。現在これは党として、政府として確定していることではないと思ひます。いづれにいたしましても、交通政策のために思い切つた投資をしなればいかぬ。それにはやはり新たな財源をつ

くつてやらなければいかぬという、その一つの試みの案でございます。

○小濱委員 きようは総括でございますが、時間の制約を示されたので、少しはしよって御質問を續けていきたいと思ひます。

次は、高速自動車国道の事業主体である日本道路公団の収入と支出の内訳を見ますと、昭和四十五年度総額は三千四百二十億で、対前年度比は一・二六倍の伸び率を示しているにもかかわらず、建設利息等の増加とともに、実質的に五カ年計画の対象として実施される事業量は二千十五億円で、対前年度比は一・一九倍にとどまっております。今後の日本道路公団の予算構成、ひいては高速道路建設財源問題等について重大なる転換期に到達しているものとわれわれは見ているわけでございます。建設大臣は、どのようにこの問題に對して対処せられようとしておられますか、お答えいただきたい。

○根本國務大臣 御指摘のように、高速自動車道の建設にあたっては、ほとんど大部分が財投に依存しております。財投には当然これは利息がつくわけであります。そのために、そうしたふうにより算額に比して借金を返すということやそれから利子を払う、そうなるのです。そこで、どうしても資金構成を改善しなければならぬ。それには一般會計から入れるか、あるいはまた特定財源をもちまして、その特定財源から利子のかからない資金を公団に与えなければ、そういう結果になる。そういう意味からも、先ほど来御議論になりました特定財源を拡充しようというふうに考えている次第でございます。

○小濱委員 わが国の高速道路は、すべて有料道路として建設されてまいりましたが、はたして七千六百キロに及ぶ幹線自動車道路網のすべてを有料道路として建設していくことが適当かどうか。幹線自動車道路網は、とりもなおさずわが国の正式の高速自動車国道として一般国道の上位にランクされ、陸上輸送の大動脈を形成するものである。その高速自動車国道のすべてを有料道路として建

設していくことが、高速自動車国道の性格より見てはたして適當であるかどうか。また、今後その建設が全国的に拡大していった場合、必ずしも有料制で採算のとれる高速道路のみの建設が行なわれるものでない以上、わが国の高速道路の有料制について、もう一度再検討を加える時期に來ているのではないかと、こういうふうにおかれわれは考えるわけであります。大臣のお答えをひとついただきたいと思ひます。

○根本國務大臣 御承知のように、いわゆる国土開発縦貫自動車道路というものが、ちょうどこれは私が十二年前の建設大臣時代に議員立法でなされて、こういふふうになつたのであります。ところが、これを實施するには膨大な経費がかかります。これをいわれる税金による一般會計でやるとすると、ほとんど計画を實施するに百年以上の時間がかかる。それでどうしてもそれまで待つておれないということ、実は最初はいろいろの問題がございまして、世界銀行から金を借りたりなんかして、いまのいわゆる東名ですが、これを始めた。その成果が非常に予想以上にあつたために、今度は逆に、あらゆる方面から高速自動車道路は有料でスピーディーにつくるべきだ、そのほうがより経済的であり、しかも終局においては、できたあとにおいては、無料、公開になるのじゃないか、それからそのほうが、道路政策を實施するためには新しい一つの手法であるだろうということ、御承知のように五道がそれぞれの地区から、これは政府の計画より前に、国会やあるいは地方自治体から要請されて、さらに、今度は五道では足りないというので、現在では七道になつておる次第です。こういうことです。そして今度は、いまいろいろ御議論に出てくるようでございますが、これを一本一本償還期限をきめて、そして終わつたら無料にするということであるならば、いまのやり方でやるならば非常に経済的なアンバランスがある日本の国土の状態から見れば、これは一面においてはいいところは何ほども道路ができるけれども、過疎地帯とかあるいは辺

境の地域は、有料道路の制度では永久にできないのじゃないか。だから、むしろ国で管理しておる道路公団等やるところの高速自動車道路は、全部プールの計算にすべきだ。そして片方のあつたところの収益を、東北なりあるいは北陸なり九州なり北海道に持つていくべきだという議論がいま非常に盛んに出てきておる、こういう現状でございます。そういう点をも踏まえてまいりますれば、いわゆる高速自動車道路を有料制度にしないほうがいいという理論にも一つのりばな見識がございしますが、實際的な面においてはむしろ全面的にプールの計算にして、しかもそうしたところの収益のあがるところの収益をもつて普通ならば採算がとれないところまでやつて、そして結局において、できるだけ早く日本の縦貫道一つのネットワークとしてつくる必要があるんじゃないか。また一方、そしておる間に国の財政の状況が豊かになつたならば、一部は全然有料にあらざる高速自動車道路を無料で初めからやるといふことも考えていければ、やはりそれはそれぞれの時点における国家財政と社会経済情勢を勘案していくべきだといふふうにご考慮の次第でございます。

○小濱委員 次に、従来市町村道の整備は、その膨大な路線延長と市町村道の性格、實際の把握が困難なままに、離島振興法等、特殊立法地域の市町村道本位の補助政策の域を多く出るものではなかつたが、すでに昭和四十一年度より四十三年度にわたり建設省において市町村道の実態調査も行なわれ、ほぼその実態を把握したもので、こういうふうにおかれわれは聞いておりますので、第六次道路整備五カ年計画の實施に際して、国道、都道府県道のような幹線道路にかかわるべき性格を有する市町村道の整備促進を大幅に国の施策の中に取り入れ、重点的に事業の促進をはかる必要がある、このようにおかれわれは考えるわけでございます。したがって、この際、市町村道管理の明確化をはかるため、これは一つの提案でございますが、道路法の一部を改正して、市町村道を幹線市町村道と一般市町村道、あるいは一級市町村道、

二級市町村道等にランクし、その實態に即して市町村道の整備を行ふ必要がある。市町村道の整備、どうしてもこのおくれを取り戻していくなためには何らかの方法を講じなければならぬ、こういうふうには私も考えるわけでございますが、この必要性について大臣からお答えいただきたいと思ひます。

○根本國務大臣 大體の発想は私も同感です。ただし、一級市町村道路というふうに改正するかどうかはまだはっきりいたしません、現実の運営といたしましては、御承知のように生活圏構想はその一端のあらわれでございます。従来は、市町村道よりも国道、地方主要道路にいつたのであります。それが地域社会の一つのネットワークとして十分とれていない古いものがあるわけでございしますが、現在のようによ過密、過疎現象が出ておる場合においては、核になるところの一つの都市を中心として道路の体系的なネットワークをつくっていく、その場合には、まず第一に、市町村道であつてもその地域の総合的な開発に役立つものについては、ある場合においては県道に昇格してもよろしい、ある場合においては市町村道のまま政府は重点的に公共事業費を配分しよう、こういう構想でございます。そして、いわゆる農村における農工一体の政策、あるいは集団営農体系の確立の場合にはどうしても道路をつくつてやらなければいかぬ、そういうふうにより道路費の機動的な配分をしようということとを本年から私は決意した次第でございます。したがって、従来やりましたれば国道何号線は何年計画で、こういつて何年計画で何ぼずつ金をやるとか、あるいはどの県道はというように予算の固定的な張りつけがあつたのを、今後はもっと弾力的にやろうじゃないかということを考えている次第でございます。そういう意味においては、いま小濱さんが御提言なさつたことと考へ方については同じでございますが、ただ、その実行のために道路法を改正して一級市町村道とかどうとかいうことについては、まだこれは検討しておりませんが、十分そうした御

境の地域は、有料道路の制度では永久にできないのじゃないか。だから、むしろ国で管理しておる道路公団等やるところの高速自動車道路は、全部プールの計算にすべきだ。そして片方のあつたところの収益を、東北なりあるいは北陸なり九州なり北海道に持つていくべきだという議論がいま非常に盛んに出てきておる、こういう現状でございます。そういう点をも踏まえてまいりますれば、いわゆる高速自動車道路を有料制度にしないほうがいいという理論にも一つのりばな見識がございしますが、實際的な面においてはむしろ全面的にプールの計算にして、しかもそうしたところの収益のあがるところの収益をもつて普通ならば採算がとれないところまでやつて、そして結局において、できるだけ早く日本の縦貫道一つのネットワークとしてつくる必要があるんじゃないか。また一方、そしておる間に国の財政の状況が豊かになつたならば、一部は全然有料にあらざる高速自動車道路を無料で初めからやるといふことも考えていければ、やはりそれはそれぞれの時点における国家財政と社会経済情勢を勘案していくべきだといふふうにご考慮の次第でございます。

○小濱委員 次に、従来市町村道の整備は、その膨大な路線延長と市町村道の性格、實際の把握が困難なままに、離島振興法等、特殊立法地域の市町村道本位の補助政策の域を多く出るものではなかつたが、すでに昭和四十一年度より四十三年度にわたり建設省において市町村道の実態調査も行なわれ、ほぼその実態を把握したもので、こういうふうにおかれわれは聞いておりますので、第六次道路整備五カ年計画の實施に際して、国道、都道府県道のような幹線道路にかかわるべき性格を有する市町村道の整備促進を大幅に国の施策の中に取り入れ、重点的に事業の促進をはかる必要がある、このようにおかれわれは考えるわけでございます。したがって、この際、市町村道管理の明確化をはかるため、これは一つの提案でございますが、道路法の一部を改正して、市町村道を幹線市町村道と一般市町村道、あるいは一級市町村道、

二級市町村道等にランクし、その實態に即して市町村道の整備を行ふ必要がある。市町村道の整備、どうしてもこのおくれを取り戻していくなためには何らかの方法を講じなければならぬ、こういうふうには私も考えるわけでございますが、この必要性について大臣からお答えいただきたいと思ひます。

意見を含めて、今後の地方道路の整備について検討を進めてまいりたいと思います。

○小澤委員 これは大蔵省と自治省と論議の的になっていくわけですが、地方財政がやや好転のきざしを見せているというところで、委員会等でもいつの場合でも意見の一致を見ないようございしますが、この地方財政の問題から、今後五カ年間に二兆五千五百億円の膨大な事業量を地方にのみ、表現は悪いけれども押しつけるというような形になっているように、今回見受けられるわけですが、したがって、私は、国として無責任のせしりを免れないのではないかと、こういうふうな考えをわけでございします。はたして地方が、これだけの事業量の負担を十分に消化し得る高邁なる見通しのもとに、今回のこの問題についての決定を見られたのかどうか。これは、どうしてもいまの問題から地方道が占めておりますし、何とかしてこのおくれを取り戻してあげたいと思うわけです。非常に大事な問題でございしますので、この点についても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 地方財政と国の財政との見方については、やはりみんな、それぞれ役所の立場で自分のほうに有利にしたいために論争があることは事実でございします。しかし、私はその論争には実はあまり入りたくない。それよりも大事なことは、いかにして地方道路財源を与えてやるかというところに私のほうの主張があるのでございします。その意味で、いわゆる道路財源といたしましても、国の財源だけ私は考えているのではないでございせん。そこで、現在地方税になっているのは、これは市町村に与えるべきだということです。現在、どんなに道に行きましても、トラック、バス、これが非常に道路を荒らしております。しかるに、軽油を使っておりますのそのうしたトラック、バス、ダンブ、これが一番税負担が少ない。これは適当ではない。その意味において、私は大蔵省にも、自治省にも道路財源の中には、国の

財源のほかに地方財源においてこれを確保してやるべきである、それからまた、都市計画税をもう少し地方の事情に合わせて増徴してもいいではないか、あるいはまた、固定資産税の再評価も当然やってよろしい、こういうふうなことをいたしまして、地方自治体みずからの独自の財源を与えてやらなければ、これは小澤さん御承知のように、地方道路のうち市町村道路が八十五万キロという膨大な延長を、国の助成だけでとてもできません。そこで、私は、地方自治体が財源を豊かだからどうかというこのほかに、それ以上に根本的なことは、地方自治体自体に独自の道路財源を与えてやるべきだという主張をもつて、今後もこれは努力してまいりたいと考えておる次第であります。

○小澤委員 いろいろと耳にしていることですが、第六次道路整備五カ年計画遂行途上において、民間資金を公共事業に投入する方法として、民間企業そのものを活用し、民間に道路事業を直接行なわせようという構想も検討されているようでありまう。これはいろいろ耳にするわけですが、そこで、財界方面においても関西電力の芦原構想というんです、それから九州電力の瓦林構想あるいは近鉄の佐伯構想等が資金活用の大手、こういうふうな話にのぼっております。この辺については、民間の利潤追求と道路本来の公共性の問題等、これが実現するには解決すべきいろいろな問題が残されていると思うわけですが、公共性という問題についてもいろいろと耳にしております。そこで、大臣から御所見を承りたいと思ひます。

○根本国務大臣 現在私のところの建設省では、いわゆる一般道路を純然たる企業体に営業の目的でやらせようという考えは持っておりません。おそらくそうしたところの発想は、たとえばこういう点では研究する価値があると思ひます。一つは工業団地が新しくずっとコンビナートができた、それはある意味においては産業道路ですが、それを使うのは一般の国民よりも、その一つの工業コンビナートに立地しておる人たちの利

益になり、採算にも影響するということの場合には、それらの関係企業がお互いに出資をしてやり、そうして維持するということは許してもいいんじゃないかと考えます。しかし、一般的な道路において営業としてやるようなものを現在では考えておりません。ただ、従来、道路運送法に基づく一般道路はいまでもありますから、それらのものは、いまのところは主として観光的なものが行なわれておりますけれども、私は将来、だんだんレクリエーションが国民生活の潤いをつくるために必須の事業になった場合には、できるだけこれら公団等においてやらしたい、こう思っております。ただし、いま御質問がございせんだけたけれども、民間資金の活用はいろいろな幅があると思ひます。たとえば、いまの地方道路公社等においては、よく知事さんから私のほうに提言があるわけですが、この場合に、県が保証することによって地元の農協とか地元の銀行から資金を借りやすいのだ、そうしていくほうが政府の財投を経ていくよりも、われわれのほうから地元と密着しつつスピーディーにできる、だから、こういうものをぜひ大幅に許してほしいというような要求はあります。これは営業ではなくして、民間資金を県の保証において地方のバスとか地方の産業開発に役立たせる、こういう発想は傾聴に値するわけで、われわれはそういうことも前向きにいま考えておるといふ次第でございします。

○小澤委員 だいぶ時間も経過しましたので、何か省略いたしまして最後に一点だけお伺いしたいことは、現在設置せられた高速道路のインターチェンジの新設に關してであります。東京周辺の地域は、ほとんどが過密地帯であります。そこで、神奈川県の場合には年間二十五万人くらい出入人口がふえておりました、私の選挙区でも約その半数くらい毎年ふえております。ある市では、四年間で人口が倍になって二十五万を突破している。そういう地域がございまして、大学あるいは大規模な住宅団地、大企業の進出などが、地域によつてはどんどんと推し進められているわけ

です。しばらく行きませんと、あつという間に山がなくなつていくというような姿がございまして、都市化の進展は激化しているというのか、そういう姿になっている。そこで、その地域では今後の発展、開発に大きな期待を寄せておられるわけですが、このインターチェンジの新設を要望しているところがたくさんあるようでありまう。私の聞いたところでは、全国四十カ所くらい建設省のほうに要望が出ているというふう聞いております。

そこで、おとといでしたか、平塚市、秦野市、それから二宮町、橋町、中井町の二市三町の代表が参りまして、いろいろと陳情書を手渡してございしました。これによりまして、三十九年当時からすでにこの新設を要望してきたようございします。また、四十年年度早々にも実現をはかつていただきたいというふうに入力されてきているようございしますが、私もいろいろと陳情書を読むわけですが、この陳情書を見ますと、ほんとうに心からこの新設を熱望しているという姿が出ています。その中には、一日千秋の思いでその実現を待ち望んでいるということばもございします。そこで、こまかいことは申し上げませんが、こうしたインターチェンジの新設のことについては、やはり何らかの対策を講じていかなければならぬと思ひます。いろいろとその審議の過程等も聞いておりますが、また膨大な予算を伴うことも聞いておりますが、どちらにしても、四十カ所からの申し入れもございしますし、こうした地元住民のほんとうに心からなる願望の陳情書も来ておりますので、こういう点について、ひとつ希望に燃えるような建設大臣からの明確なお答えをいただきたいと思ひます。よろしくお願ひしたいと思います。

○養輪政府委員 高速道路のインターチェンジの増設につきましては、いま先生から御指摘がありましたように、全国約四十カ所の要望がございまして、インターチェンジの増設を要望される趣旨

もよくわかるわけでございます。ただ、インターチェンジをどこにつくるかという問題になりますと、これを各市町村につくっていくと、本線の高速走行にも非常に影響されてまいりますので、やはり高速道路というのは、インターチェンジを中心にしたそのほかの道路との関連も考えなければいけないと思います。ただ、いま先生の御指摘の秦野市につきましては、現在の東名高速道路が厚木から大井松田までインターチェンジがないわけでありまして、その間約二十五キロございます。また、この秦野の現況が東名高速道路を計画したときとだいぶ変わっておりますということもございまして、そういう意味では、このインターチェンジの増設については慎重に検討していきたいと思っておりますが、一つの問題は、インターチェンジの増設については建設費がかかるわけでございますので、そういう費用をいまの乏しい幹線自動車道の建設費用の中から出していただくのは、いまの高速道路ができていないところからのいろいろ苦情もありまますので、そういうことも考えまして、どういうふうな資金の調達をすればできやうなるかということも、あわせて今後検討事項にしておる次第でございます。

○小演委員 最後に一言申し上げたいのですが、道路局長、地元では、すでに敷地の問題について測量もやっております。声をかけていただければ協力を惜しまないという態勢で、一生懸命努力をしておるといふふうにも聞いております。また非常な密集地帯と違いますから、土地買収の問題についてもそんなに困難はない、こういうふうにも聞いております。こういう問題ですから、ひとつ検討を加えていきたいということですが、これはぜひとも全体的に検討を加えなければならぬと思います。それにはまた膨大な予算も伴うし、たいへんだと思いますけれども、ひとつ誠意ある検討をぜひ加えていただきたいと心からお願ひする次第でございます。建設大臣、その点よろしくお願ひいたします。

以上で私の質問を終わります。

○金丸委員長 卜部政臣君。

○卜部委員 きょうは、大臣がおいでになっておりますので、先般の委員会と若干だけ重複する面があるかと思いますが、私は大臣に対して御質問を申し上げ、同時に、御意見を申し上げ、さらに大臣の英断をお願いしたい、このように思います。

大臣も御承知かと思いますが、去る十六日に春の交通安全運動週間というのがありました。その運動週間の期間中に、警察庁が発表しておるところによりますと一日平均二千二百人、これは秒数にして三十秒に一人の死傷者が出ておるという計算になります。

〔委員長退席、渡辺(栄)委員長代理着席〕

そういうことになりましたと、昨年、一昨年に引き続いて八十二万台を大きく上回るものである、こういう予想が成り立ちます。まさに、これは高知県とか愛媛県とかいう県に匹敵するような死傷者が出ておるといふ恐ろしい現実です。その中で大きくクローズアップされてくるのが老人、子供です。歩行者です。これが事故の大体八割にも達しておるといふ現実であります。その中で、大臣が先ほどの各質問者の方々に御答弁になっておりましたけれども、公害、さらに交通事故の問題から安全施設の問題は特に配慮をしたいという御答弁がありました。その面について、私は、これがただ単にこの委員会における根本大臣の構想である、ただ自分の意思だけだということではなくて、それが現実の新道五カ年計画に結びついていかなければならぬものだと思うわけでありまして、その点についてひとつまず冒頭に大臣の所信をお伺いしたい。

○根本國務大臣 卜部さん御指摘のように、日本の道路は、本来自動車のためにあったのではなくて、車馬それから人間の道路であったのが、ごく最近、十年と言ってもいいでしょう、その間に日本のモータリゼーションが急激に進んだために、従来の道路規格では人間は疎外されていると

いう現状でございます。それと同時に、これは道路のみならず、ドライバーマナーがおそらく世界で一番悪いのじゃないかと私は思うのです。特に大きな、がんばりやうなものに乗っている者ほどドライバーマナーが悪い。おれは強いだからぶつかってもたいしたことはないというやうな、何か潜在意識があるのじゃないかと思うほどでございます。その意味において、道路交通安全をなくすには、道路もさることながら、まずドライバーマナーをすっきりやり直さなければならぬということも一つだと思います。しかし、われわれ道路を建設し、管理するものとしては、今後安全施設を充実させなければならぬ、こういう観点から、実は先般来いろいろ御批判もございましたけれども、新道五カ年計画を整備するには、それも一つの大きな原因をなしている、いままでの道路では、そういう道路安全施設というものが若干考えられているけれども、それほど考えてなかったのじゃないかと思われるから、それを考え直そうということでございます。したがって、これは実は閣議でこの新道五カ年計画を発足するときにあったから私も発言し、それから公安委員長からも発言して、今度はすでに三カ年計画ができておる、道路安全施設もさらに重点的に人間を車の、ことばが過ぎるかもしれないけれども、暴力から防いでいく施設を大いにやろうというふうにした。た次第でございます。その意味においては、卜部さんの御指摘になったことについては私も真剣に取り組んでまいりたいと思ふ次第でございます。

○卜部委員 大臣のほうから、ドライバースの不屈きな行為というものの指摘がありました。その点については若干そういう要素はあったにしても、それが根本的な問題でないことは大臣も御承知のとおりです。それは何といつてもやはり道路ができる、自動車産業が急速にのし上がってくるという状態の中で、たまたまあらわれた現象にすぎないと思ふのです。そうした問題から以下討論を続けていきたいと思ひますが、その前に、私はいま安全施設の問題を出したのですから、やはりこの面においてただ万全を期していくということではなくて、具体的にこれがどうあらねばならぬかという問題を大臣のほうからお伺ひしたい。

道路局長には、この間いろいろと御配慮を願った点もあります。ですから、そうした問題は感謝をしながらも、それは一つの私がある県だとか町だとかいう問題じゃなくて、私のいる島根県のような過疎の県——これはあとから申し上げますが、そこでも、県の中にある松江市を中心とした過密という問題がやはり出てきております。そういう道路事情をながめてまいりますと、まさにこの安全施設というものは、皆無にひとしいという現実があるわけですから、これからいよいよゆる道路計画というものについては、必ず安全施設をこの中につけ加えていかなければならぬのじゃないだろうか、こういうことであります。

具体的に申し上げますと、私のところには九号線というのがずっと通っておるわけですが、それから切れて一般国道があるわけなんです。それは矢道湖をめぐるきれいな歩道であります。これは人が歩いてた道路です。いまは現実に人が歩けない。歩こうと思つたら、ほんとうにべたべたと護岸の壁にくっついて歩かなければいかぬというほど車の量が多い。そうしてみれば、やはり大臣が指摘されたように、人は一体どこを歩くのかという問題があるわけです。されば、やはりそこには歩道を一メートルでも両側につけていくというやうな配慮がほしい。そしてその中間を横切ろうとするとき、農民のトラクター、さらにバインダー、いろいろありますけれども、こういうものが通れない。これはもちろん一ぺんえんこするとか、もう一ぺん引っぱってモーターをかけるのですから、そういう状態になるところには信号機をつけていく、手動の押しボタン式のやつがありますが、そういうものをつけていくという、あくまでも人を守るという施設をつけていかなければならぬのじゃないだろうか、こういうふうにかえる

わけです。ですから、これからの五カ年計画の中に出てまいってありますけれども、パーセンテージの上では、地方単独事業がかなり大きなウェイトを占めてはおりますね。しかし、これはただパーセンテージだけであって、数字の上からは少ない。二・三倍ということになると大きなように見えるけれども、現実の金額は少ないですよ。枝葉がつかまりましたけれども、たとえ二・三倍となっておる地方の道路についても、そういうものを付加していくようなかっこうでなければならぬと思うのですが、その点についてはどういうふうになるのか。大臣が指摘をされたように、人の安全もさることながら、やはり産業基盤というものも考えていかなければならぬ、有料道路は大事なんですよということでは、解決のつかない問題もあらうかと思うわけなんです。その点について、具体的に大臣がそういう指示を事務当局に命ずる、大臣命令というかっこうで安全を守ってもらいたい、安全施設を確保していただきたいと思うのですが、いかがでしょう。

○根本国務大臣 具体的なことについては道路局長から御説明いたさしますが、その趣旨には私も賛成でございます。そういう意味で、今度の新五カ年計画にあたっては、これは建設省ばかりではございません、安全関係は公安の関係それから地方自治、特に市町村でやっておりますので、そこへも連絡をして、今度は安全施設を重点的にやろうということで閣議に発言しておるわけでございます。その方針でございます。

ただし、御承知のように、四十万、八十万キロもあるところのものを一挙に全部安全施設をやるといふことはとうていできませんので、少なくとも改良の場合、あるいは現に子供や老人やその他の人が非常に危機にさらされているようなところは、重点的に取り上げて改良すべきであると考えておる次第でございます。

具体的な問題については、完全な説明にはならぬかもしれませんが、道路局長に御説明いたさせます。

○養輪政府委員 交通事故を防ぐ交通安全施設をつくるということは、いまの道路の新しい五カ年計画の中でも大きな一つの柱だと思います。いまの交通安全施設の整備等の三カ年計画といえますのは、現在ある道路に緊急的にそういう交通安全施設をつけていこうということでございます。交通環境、道路環境をよくするということは、やはり交通事情に合った道路の整備をしていくことが根本にならうかと思えます。ただ、そういうことをやっておるのは時間がかかるということで、既存の道路についての安全施設をふやしていくということも、両方考えておる次第でございます。

もう一つは、先生のおっしゃいましたように、突進湖みたいな非常に景色のいいところはだれでも散歩したい、レクリエーションに歩くということになると思えます。そういうところにつきましては、これからの道路としては、私のほうでは道路構造令の改正というものを考えております。幹線になるような自動車の多い道路については、歩行者と車を完全に分離するという形をとっていただきたいと考えております。これにはやはり歩道をつける、また自転車と歩行者と一緒に通す道、あるいは自転車が多いところは自転車道路というものを新しい道路構造令の中で取り入れていきたいと考えております。そういうことをやっていきますと、道路の建設にはいまよりは多少金がかかるということもございしますが、将来の交通安全からいえば、将来安全施設をやるよりずっと有効だという考え方で、構造令の改正の時期に、これらの交通量の多い幹線の道路については、特に遊歩道というふうなものも積極的につくるといふ方針で道路整備を指導していきたいと思っております。

○卜部委員 大臣に申し上げたいと思いますが、地方の公安その他いろいろと連絡をしながら、指導しながら充実をはかりたいというお話がありましたけれども、現実に松江市に起きた事故の中でも、当然そこには信号機があればあぶないん

だということを言いながらも予算がない。交通安全全云々協会とかいうのは、いろいろ人から金を取ります。私たちからも多額な寄付を要求はするけれども、何をやっていくかさっぱりわからぬという声が出てきておる。それはちょっと枝葉がつかしましたけれども、予算に縛られて子供が三人死ぬ、そこでようやく信号機がつくという現状ですよ。そういうことのないような措置が事前に行なわれなければならないということですね。そのためには、建設省が大きな指導的な役割を持つておるし、予算的にも、その面においては十分な配慮が行なわれるべきだと思うのです。

それで、いま道路局長のほうからも御指摘がありましたけれども、日本海、さらに過疎の県ではあります。突進湖なんかの先ほど申した道路がもう歩けないということになりますと、当然歩道、できればその周辺に、いままで載れたわらべたちの、三十センチないし四十センチでもいいから自転車道路でもこれに付加していくという配慮があつてしかるべきだ、こういうふうに思うわけでありまして、道路局長のほうから、そういうものは十分考慮して今後に処したいということでありまして、私はその実現をじっと見守つていきたいと思つております。それは決して、あした待たれる宝船というふうなことであるように、何かたつてしまった、計画の後にまたこういうことを言わなければならないということのないような配慮を行なつてもらいたいことを、ひとつお願いしたいと思つております。

と同時に、いま過疎の県の中の過疎の問題を若干取り上げたわけですが、島根県は人口一〇％減少の県です。流出の県、過疎の県ですね。そういう点に対して、地方生活圏構想というものがあつて、これは建設省の打ち出した大きな構想なんでありまして、これと新道路計画との関連について大臣の御意見を伺いたい。さらに、それが具体的にどのように行進しつづけるのか、この点もお伺いをいたしたいと思つております。

○根本国務大臣 生活圏構想は、御承知のように、過疎、過密をどうして効率的に救済していくかという一つの構想でもあるわけですね。過疎化しているところの山村全部にりっぱな道路をつくるということはどうていできません。そこで、それぞれの地区において中心城市になるところを一応設定いたしまして、そこを過疎化されておるところを地方幹線道路で結びつけよう。そして生活関係、産業関係でどうしてもそこに立地することができないところは、やむを得ないからある近くまで移転させよう。そこまでの道路網はつくつてあげましょう。そして、今度はそこを中心都市との間であるいは通勤ができる、あるいはまた、中心になる都市からそこに何らかの中小企業を持つていけるというような構想、これには道路のみならず通信関係あるいはいろいろの施設、特に最近問題になるのは、過疎地帯における医療関係が整備されなければならない、過疎地帯に過疎化していく、そこで中心城市からそこまで診療車が簡単に行けるというようなことではないか、そういう意味において実はそれぞれの地区においてひとつ具体的な構想をつくつていただまして、その県でつくつた構想を一つのマスタープランとしてこれに対する予算づけ、助成をしていこう、こういう考え方であります。したがって、建設省が自分で、島根県なら島根県でこれこれこういうことだ、こう押しつけるのではなくて、できるだけ地元の実態に合った一つの生活圏をつくつていただいて、それに対するいろいろの要望をつけていただいて、これにわれわれがフォローをしていくというほうが現実的であらうと考えておる次第でございます。

○卜部委員 私は社会党の過疎対策特別委員会の事務局長をやっておりますので、その面でも大臣が御指摘の地方生活圏構想、さらに広域市町村圏の構想の問題がある、そうした流れ、構想については、私はよく把握しておるつもりでございます。ですから、過疎法の中にある診療所の設置や老人施設の問題、さらにはいまの診療車の配置の

が許す限りの中で指摘をしたいと思ひます。やはり大きな問題だけをひとつ大臣にお答えを願ひたいと思ひます。

それで、当然その中からは、先ほど申し上げた雪寒地帯とか、さらには奥地とか、いろいろの問題がございしますが、これは道路局長とでもお話をできますけれども、そこで問題になりますのは、やはり生活圏構想の中で一番大きく浮かび上がっているのは、山陽とそれから山陰を結ぶ道路だろつと私は思うのです。中国縦貫道路というのができておりますが、その縦貫道路も確かに必要なことではあります。六日市のインターチェンジをはじめて、これはもう山陰地方にとってはたいへんな道路ではあるにいたしましても、やはり山陰と山陽を結ぶ——建設省あたりにも出ておると思ひますが、浜田と広島を結ぶ横断道路、これは縦貫道路よりもより早く完成されるべき内容のものだと私は思うのです。このほうにむしる重点を置くべきだといふふうに考えるわけですが、この横断道路に対する大臣の考え方、ないしこれに対する執行の調査の段階を明確にしてみたいと思ひます。

○養輸政府委員 ただいま先生のお話の、国土開発幹線自動車道の中の中国横断道路としての益田から広島へ行く道、これは、山陰筋はいまの七千六百キロの高速道路網に入っておりませんので、やはりこの横断道路は、御指摘のように非常に必要なものになつてくると思ひます。そういうものに對しましては、現在基本計画を策定するための調査を実施しております。いろいろ経過地点については、特に広島側で問題はあるわけございしますが、その問題のないようなところにつきましては、できるだけ早く基本計画策定だけの調査を終わらせまして、基本計画に持ち込みたいといふように考えております。建設のためには整備計画をきめることございします。これは、先ほどのいろいろの御議論がありましますように、いかにしてその建設資金を確保するかという問題が出てまいります。財源をどうするかの問題になりますので、

まず基本計画を早くきめていきたい。そういったしませんがそのほかの関連の道路の計画もまた立たないといふこともございまして、いま基本計画を策定するために鋭意努力しておる次第でございます。

○ト部委員 広島側に若干の問題があるというところを御指摘になつていらつしやいます。その点が了解がつくといふことになりまします。もちろんそれは容易に了解をつけるような行動が行なわれると思ひますが、これがもしその了解がついたときには、基本計画は大体いつごろできるということになりましようか。それは、そういうものを地元の了解ができていないにおまへ未知数のこととは言ふなといふことになりまします。かりに今年中にできると仮定をいたしますと、基本計画はもう即刻その中で実行に移つていくわけですか。

○養輸政府委員 基本計画をきめます際には、いろいろ地方建設局で調査した路線につきまして県なり地元とも協議をしていくわけございします。私たちがいま事務的な考えでは、この国会が終わりますれば、できるだけ早い機会に県ともそういう打ち合わせを進めていきたいといふふうに考えております。

○ト部委員 では、この横断道路の問題はまだ未知数ですからその問題で質問を終わりたいと思ひますが、ひとつ大臣にも、特に過疎の県だといふ大臣の立場がございしますが、やはり過疎の県には、そうした縦横の大きな道路もさることながら、奥地まで手の届くようなあたたい措置をお願ひしたい、このように思ひます。

そこで、いまの財源の問題が出てきたわけでありまします。先ほどの質問を聞いておりますと、大臣がいろいろといふことを御答弁になつておりますけれども、私にはやはり若干不可解なところがあります。たとえば今度の自動車税の問題なんですね。財源の問題として自動車の財源の問題等がございしますが、これは建設省から大蔵省には言われておるけれども、世間にはあまりその構想といふものが明らかにされていなくてすね。そ

れで何かしら閣議において検討した結果、前向きな検討をするといふようなことをもつともらしくおつしやつて、四十六年度までには云々だといふような中川政務次官のような答弁がございします。しかしながら、どうですか、大臣、それだけの建設省案として予算編成時に出したものであれば、堂々と建設省はそのことを主張するといふことを新聞等とでどんとどんと発表してはどうですか。その点について何か世論の反響とでもいいますか、そういうものをおそれているのかのような印象を与えののですが、その点に対しては全然構想はないのですか。

〔渡辺(栄)委員長代理退席、委員長着席〕

○根本國務大臣 反響をおそれるかといふことは全然気にしておりません。この自動車財源についてはいろいろの考え方があると思ひますけれども、一応は自動車を購入される方に一つの一定の利付の債券を買っていただく。ちやうど電話債券みたいな形でいきますれば、それを買つてくれる人についても、若干のこれは負担になりますけれども、やがては返つてくることだといふことで、相当抵抗なくけるのじやないかといふ一つの構想もあるわけございします。しかし、こういうことは建設省だけで定められることでもございせんので、財政当局ともそれからまた通産省にも関係がございします。というのは、いわゆる自動車産業の立場というものもございまいし、それから、そこで十分に四十六年度予算編成までにはそうした各方面の意見調整をしてやるべきであるといふことで、いまのところ建設省案として世に問うまでには至つていない。ただ、国会でいろいろ御議論がございまして、どういふ特定財源といふか、どういふことが考えられるかといふれば、そういうものもあります。それから自動車新税もあるし、トラックの物品税もあるし、いろいろの問題がございします、という程度にいつておりまして、これらのことは、関係事務当局でまずこれから詰めて入るといふふうに取り扱っているような状況でございします。

○ト部委員 まあ大臣の苦しい胸の中、ぼくはわからぬでもないと思ひます。なぜなら、先ほど来から大臣が言われていたわけですが、電話債券です。その場合は電話料金によつて償還がなされます。だけれども、この自動車の場合には、新車をかえていかなければならぬといふような状態もありますし、さらに道路計画の問題、五カ年計画といふような問題もありますから、その償還をめぐらる問題で財政的に若干問題があることはわかります。だけれども、やはり一番大きな問題は、自動車業界の圧力だと私は思うのです。それは一部には、むしろその債券を二百億とか三百億とか受け持とうじやないかといふようなうわさもちらほら出ておりますけれども、やはりこの自動車債券といふものがかけられた場合にたいへんだといふことで、トラックの問題も新税の問題もそうですが、業界がいまこぞつて反響体制にあるといふことを聞くわけです。そうなりますと、何か知らぬけれども、先ほどの質問者は大衆課税だ云々といふことを言つておりましたけれども、別な角度から、私は何かこの業界の圧力に政府自体がゆらぎつあるのではないかといふような印象を受けてしかたがない、こういうことであります。しかし、この財源問題についてはやはりこれからいふん議論をされなくちやならぬところでありまします。この法案をながめてみましても、一つも財源措置がないといふ状態もあります。ですから、附帯決議の中にも入るんでありましようけれども、こういう問題は、やはり大衆課税にならないような配慮を持つてひとつ十分やつていただきたいと思ひます。そこでもう一つ、それと関連いたしまして大臣が重大な発言をしております。このことはぜひやつてもらいたいと思ひますが、大臣は、自動車がいふん多くなつてきた、だから自由化をするか、さらには自動車の製造制限をやらなければいかぬのじやないかといふ発言でございします。これはやはり、私は当を得た発言だと思ひます。したがいまして、これからある面におきましては、自

動車のそれを制限するということになりまうと政治的な問題はありますが、道路事情が有料道路ばかりよくなつてまいりますと、当然自動車というやつはどんどんふえてくる事情になつてくるわけなんです、それが相関連して業界が規制をしなければ、規制されるような道路をつくつていくというふうな配慮はあるのですか。その点をひとつ。

○根本国務大臣 まだ具体的なものは出ていませんけれども、私は特に過密化した都市等において、現在では道路でありさえすればどんな無理してもダンブみたいなものでどんどん入つてきまして、そうして老人、子供がそれにおびえている、これは許すべきではない。そこで、一定の地域については、住宅地域とかあるいはまた時間帯において車両の通行制限をやるべきである。これは建設省はできませんので、そこで総理府の山中長官のところでも熱心にやつていただいております。これは道路の使用制限をやるべきである、それから一方交通を相当思い切つてやるべきであるということをおは提言しておるのでございませう。

それからもう一つは、これはいま開発途上であるようにすけれども、私は将来の問題として通産省なんかにも研究をお願いしているのは、電力による自動車の開発をもう少し奨励すべきである。現在のうちに、都市においては百とか百五十キロなにかのスピードは実際できないわけですが、確かに現在の電力による自動車は七十キロまで走る。ただ、いまコストが相当高いというわけですから、これを開発していきますれば、大体都市においてはこれで間に合うんじゃないか。そうすれば公害もなくなり、それから交通による死傷者もだんだん少なくなるのじゃないか。だから、むしろそういうことも開発をすべきであるということをおは申し上げておるわけでございます。

それから、先ほど答弁は要らないということでもございましたが、業界の圧力ということが云々されておるようですが、それはどういふところからき

ておるかは存じません。建設省ではそういうことはございせん。たとえば、それは業界が自分の利益を擁護するために相当の動きはあるでしょうけれども、私は政府として、ただ業界が反対したからやめるとか何とかいうようなものではなく、これは相当の決意を持って道路政策をやるというのをきめた以上は、大蔵省も通産省も十分大所高所から協力していただけるものと思つて、いま進めておるわけでございます。

○ト都委員 大臣から力強い決意が述べられました。おそろく来年あたりは、この財源をめぐつて論議が活発になることであらうでしょう。そのときにひとつ大臣はいまのことばをお忘れのないように、少なくともこの問題はかなり問題と呼びそうです。しかしながら、それはそれとして、大臣から御発言があったわけですから、この点は信じながら進めてまいりたいと思ひます。

そこで、いま大臣が御指摘になつたように、道路の規制云々という問題、これはいいことだと思ひます。ただ、これも、反面よく考えてみなければならぬことは、いまバス乗り入れで時間制限をやる場合があるわけですね。ああいうことはいいことだと思ひます。そうしたら自家用車が通れない。どこを通るかといつたら裏道をだつと通るわけですね。そうすると、その公園にも行かない、路地でもって遊んでおる子供をはねるといふ現実があるわけですね。ですから、思い切つた、それは私は大臣だけのあれではないかと思ひますが、都心にはもう入れない。自動車ならある範囲を区切つて、そういうかつこうで裏道へ逃げ

て、路地へ路地へと伝わつてくる自動車の子や老人をはねておるのが多いのですから、そういう盲点があるようなことではなくて、ずばりその点でやりまして、乗り入れ制限ができたところには大型の自動車か何かを持ってくるような措置を考へない、ただこつちを押えまうと風船みたいにこつちがふくれちゃつて、こつちを押えまうとまたこつちがふくれるというふうなことでは私

はいけないと思ひます。だから、いまの根本大臣の構想は実にいい構想なんです、ただ私にこの建設委員会で聞かされたことではやはり私はいけないと思ひます。少なくともいまそういう構想があれば、根本構想はやはりそこに住民の中に生きたということではなければならぬと思ひますが、その点についても十分な配慮を行なつてもいい、こつちを思ひます。

そこで、もう一つ続けて入つてまいりたいと思ひますが、この新五カ年計画の中におきますところの用地の取得の問題、買収の問題ですね。この点、高速道路だとかいろいろそういうニューズなにかを見てもみまうと、各県あたりの買収状況などを刻々グラフに出して、そしてその間の県との摩擦等については、いろいろとお互いに立場を了解し合ひながらやつていかなければ、この土地取得はむずかしいというふうなことをいつておるわけでありませう。この土地取得に対する見込みなんです、現実には道路五カ年計画が毎年毎年失敗をしております。用地の取得の問題にあつても思ひますが、この五カ年計画の中では、用地の取得の問題については自信があるといふことでもございませう。

○運輸政府委員 用地の取得につきましては、いままでいろいろトラブルがあつたことは事実でございませう。ただ、いま私聞いておりますのは、幹線になるような四車線以上のバイパスとか高速道路というふうなものになりますと、相当の用地がつぶれます。そのために、やはり用地をとられる人が再建の自信を得るまでかなり時間がかかると思ひます。ただ、そのほかの市町村道、県道となりますと、これはどちらかといひますと自分たちの生活の環境をよくするといふことで、非常に用地については協力を願つておる状況でございませう。やはり大規模な工事になるほど用地の問題は問題が多いといふことだと思ひます。その計画から用地の買収まで、十分地元で納得のいくような話し合ひを進めてやれば解決できるという考

え方でございます。○松浦(利)委員 ト都委員の質問に関連して大臣にお尋ねいたしますが、どうも理解できないことがあるのです。決してこの法案に反対するつもりで質問をしておるわけじゃありませんが、この法律は何をねらつておるのかといふことをもつとはつきりさせたい。財源が不確定な財源であるにかかわらず法律だけが先行しておるわけですから、そういう意味では、どこにこの法律の根拠があるかといふことを明確にしたいのです。そういう意味で、少し意地が悪いといふふうに質問をとらずにお答えをいただきたいと思ひます。

この道路整備緊急措置法という法律案は、今度発表になりました新全総計画ですね、この新全総計画との関連はどうなつておるのか。私は、新全総計画といふのは少なくともブロック計画、さらに各県計画といふものができ上つてこなければ、完全な新全総計画といふものはできないと思ひます。また、この新全総計画は二十年ですけれども、この新全総計画から出ました経済社会発展計画、これは五カ年計画ですけれども、この法案との具体的な関連性といふものはどうなつておるのか、その点を一べんお聞かせいただきたいと思ひます。

○根本国務大臣 それは、たしか先ほどもうい御質問がございましてお答えしたつもりでございませうが、この新全総計画も、それから新しい社会経済発展計画も、それから道路計画も、これは全部からみ合つております。したがって、この案をつくるにあたりましては、関係省全部がいろいろの過去の資料、それから将来における日本の経済の発展の展望、それから今後の日本の全体の国の産業並びに文化の一応の予想図、こういうものも入れてやつていったわけでございます。ところで、この道路計画のほうは先行したといふこと、これは、新全総にいたしましては他の他についても、その中の一番基礎になるところです。これも予想がつかなければ、他のほうはこれはまた違つていくわけでございます。しかも御承知のよ

うに、最近の道路事情はなるべく早く構想をまとめていかなければ非常な大きなおくれをとつてくるといふことで、私は意欲的に党並びに政府関係に働きかけまして、それで御承知のように昨年中に――道路昇格も国道昇格も数年間やっていない、そのために地方が意欲消沈しておるし、見通しが立たない、これを私が党におるときに推進してやらして、あのときに実は新五カ年計画を策定してやらおうと思つたわけです。ところがそれに對して、財政当局が非常に膨大なものを、こういうことはどうだということだから抵抗したことも事実なんです。そうしておるうちに国会が解散になり、そして直ちに、今度は国会が召集されると同時に予算編成にかななければならぬ。そのときに、もし五カ年計画をやつていかないと非常なおくれをとつてしまいます。そこで私は関係閣僚等とも話をし、少し異例だけれども、本来ならば財政の裏づけを出したいのだけれども、それを待つておれないならば、少なくともこれについては、党と政府が責任をもつて四十六年度予算までに特定財源をはつきりと定めるということであるならば、道路五カ年計画を先行してもあえて国民からはふしぎとはいわれないだろう。むしろこれをやつてもらつたほうがいい。そうでないと、財源のほうで大蔵省あたりの一般的ないろいろの意見で、こういう状態ではとてもだめだなんて言つたら道路五カ年計画はますます後退してしまふではないかということ、実は私は相当勇ましい発言をし、党側もこれに共鳴をし、これに押されて大蔵当局がまあそれじゃやろうというところで閣議決定を見たというのが真相なんです。その意味で、理論的に、大体こういう長期計画なるものを財源の裏づけなくしてやるのはなほだけからぬと言ふのは、そのとおりです。しかしながら、その理論的な正当性を待つておると、道路昇格したことも、それからこれから急速にやらなければならぬいろいろの道路対策もぐつとおくれしてしまうので、これは少し異例ではございますが、閣議決定を先にしてもらつたという

ような次第でございます。したがって、何らの財政の裏づけがないというわけではない。従来は、その裏づけなくして五カ年計画だけどんどん改定していったために実現ができなかった。そこで、私は総理にも話をし、総理も、四十六年度の予算編成までにはつきりと大蔵省も財源措置をするのだぞという条件つきで策定した、こういうことでございます。どうかその点を御了承していただきたい。

○松浦(利)委員 大臣の丁寧なお答えでよくわかりましたが、道路局長にこの際お尋ねをしておきたいのですが、この十兆三千五百億という金額が算出された根拠――少なくとも積み上げてきておると思うのです。ブロック計画から各県計画というものが上がつてきて、その一部分をとつて第六次五カ年計画ということで引き戻しておるだろうと思ふのです。だから、さらに第七次、第八次と進んでいかなければならないと思うのです。そういう数字的な根拠というものは、これを予算編成する場合あるいは計画の場合に、事務当局としては試算されておるのですか。その点どうでしょう。

○運輸府委員 この第六次の十兆三千五百億のきまりました経過でございますが、私たちが昨年八月の予算要求時点では、先ほど述べましたように、昭和六十一年までに五十兆という長期計画の中で、いまの経済の発展、毎年の道路事業の伸び率も勘案いたしまして、十兆七千億という形で要求したわけでございます。十兆七千億につきましては、いろいろまた調整しなければならぬものもございまして、一応国道として幾ら、高速道路として幾ら、県道、地方道として幾らというふうな積み上げをして十兆七千億にしたわけでございまして、ただ、これが今度最終的に十兆三千五百億ということになりました。これを今度は道路種別によって配分するか、どういう整備計画を立てていくか、これはこれから検討する事項でございますが、やはり府県の道路の整備の問題につきましては、県当局を呼びまして、県の考へております将来計画と昭和四十九年までの五カ年で実施すべき

もの、そういうものをよく調整して最終の案をつくりたいというふうに考へております。

○松浦(利)委員 これはおそろく法案の審議の前に――きょうは採決だそうですから、もっと早く資料をいただければよかつたんですけれども、通つたあとからでもつけようですから、やはり将来計画についての事務当局の試算を資料としていただきたいと思ふのです。なぜそれをいただくかという、またその計画の変更というものが出てきたときに、資料としてやはり議論しなければならぬ場面が出てくると思ふますから、通つたあとでもいいからひとつ事務当局にお願いしたいと思ふますが、よろしくございしますか。

○運輸府委員 ただいま私のほうで計画しております、昭和四十九年までの五十兆の道路整備の計画がございします。これは各県別に幾ら幾らということじゃございしません、一体県道はいつまでにどうする、市町村道は六十年までにどれだけの整備をやるというふうなことから積み上げたものでございします。その間には維持、修繕の費用をどのくらいに見込むかというふうなことを入れております。そういう資料についてはさつき提出いたしました。

○松浦(利)委員 大臣に財源の問題について、くどいようですがお尋ねをしておきたいと思ふので、財源の問題で先ほどト部委員が質問しましたときに、自動車の利用制限を計画しておるといふようなことをちよつと発言なさいましたね。それから時間制限というふうなことを言われたんです。が、やはり新全線計画というものが従つた道路計画であれば、爆発的なモータリゼーションに對して道路行政というものが非常にアンバランスして進行する。だから、そういうものについて道路整備計画とバランスした形でこのモータリゼーションというものが前進するんだということから考へれば、やはりここで何らかの生産調整といいますか、利用調整といひますか、そういうたものは具体的に検討されなければならぬと思ふので

す。そういった問題について先ほど大臣ちよつと触れられましたけれども、そういう計画はすでに閣議の中で具体化されておるのかどうか、その点だけちよつとお聞かせ願ひたいと思ひます。

○根本國務大臣 先ほど申し上げましたのは、特に都市内の過密化しておる公害の非常に著しいところでは、道路であるからどんなところでも車が入つていいということではなくて、車両の通行の制限、禁止というふうなことをやらなければ、とてももう都市の裏口まで全部歩道をつくり、ガードレールをつくつてやることは実質上できない。したがって、これは現在、道路災害の総合的な防止のために総理府総務長官が中心になつてやつておりますから、そこでそれを研究してほしいということをやつてゐるということでございます。

それからもう一つの、車両の生産制限ということまでは閣議でまだ議題になつておりません。ただし、先ほどト部さんにも話したように、都市内におきましてはそんなにハイスピードで走らなくてもいいし、これだけの排気ガスのために都会生活がめちやめちやにやられてゐるときに電気カーを開発する――これは現実に相当程度やつておるから、これを奨励して、そういう過密都市には電気カーで交通関係を充足していくというひとつの発想ではないかといふことを提言したことは、事実でございますが、いづれにいたしましても、それでは、これでそういうふうにしてしようといふところまではいつておりません。私のほうで、道路、特に都会において、都市の街路を限られた資金で開発するといふことはとうていできません。その意味で、こういう発想を申し上げたといふことであります。

○松浦(利)委員 あまり時間が長くなるといけないうのでありますが、私は質問を辞退して関連質問で短くしたつもりなんです。これからは関連質問をせずに時間をいただいて質問してもいいと思ひますが、きょうは関連質問ですから簡単にやります。

この際、道路局長にお尋ねしておきたいのですが、この道路整備特別会計予算説明書によりまして、特定財源が、当初の計画が過小見積りであり、四十四年度推定決算ではもっと増加すると予測しておられるわけですが、この四十四年度の特定財源の推定見込みは幾らくらいだというふうに試算しておられますか。この予算では非常に不確定です。

○養護府委員 四十四年度の特定財源、ガソリン税の収入額が当初予定の額よりどのくらいいふえるかということですが、実は私、いまはつきりした数字を持ち合わせておりませんが、たぶん去年の十二月くらいまでの現況では、二十億程度の増は出るだろうというように聞いております。ただ、この四十四年度の特定財源の増につきましましては、いまの制度では、四十六年度に決算調整額として使えるようになるというふうなものでございますので、いまのところ、はつきり四十四年度でどれだけ特定財源の増があるかというのはまだ調べておりません。

○松浦(利)委員 この特定財源の問題で、私は本会議でも大臣並びに総理にも御質問いたしましたけれども、自動車新税ということがございますね。そうすると、実際に自動車新税というものを考えた場合に、自動車を利用する国民にたいへんな負担を与える結果が出てくると思っています。私が推定しますと二十億どころではない。そのほか物品税がありますね。そういったものを試算していきますと、四十四年度推定で約六千億から七千億近くの特定財源ということになるのではないかと。これはあくまで推定ですからわかりませんが、先ほど大臣が言われたように、それをさらに利用者に負担をかけることについては、若干限度があるのではないかと気がしてならないわけですね。

もう一つは、先ほど大臣が言われたように、自動車公債を発行するという構想は確かにいい構想だと私は思う。しかし問題は、公債を発行すること

はいいですけども、公債を発行したら償還しなければならぬということですね。償還をするという条件になれば、有料道路からその財源を得る以外にはないわけでありまして、そうなるべくと、有料道路の開放がおくれたり、あるいは走るところはほとんど有料道路になるということが、自動車公債を発行するために起る現象として出てくると思えます。ですから、そういう問題を考

えていくと、ただ単に取りやすいところから財源を求めるといふ考え方はなくて、やはり国の財源という全体のワタの中、実際に予算をきめず計画だけ先行させて財源をあとから見つけようというふうになると、どうしても財源をどこから引き出さなければならぬということになりますから、そうなるべくればやはり計画にそぐを来たり、あるいは財源を確保するために無理がくるというふうなことになると思えます。そういう意味で、私は、計画と財源というものは関連させてぜひ提出をいただきたいと思うわけですね。しかし、残念ながらそうではなかったわけでありまして、それでは四十六年度の予算編成、今年末でありますから十一月ごろに、ぜひそういった私の申し上げた点も考慮していただいて、この第六次計画がまた三年で財源難のために計画変更というふうなことになるようにぜひ御考慮いただきたいということをお願い申し上げます。

○ト部委員 いま松浦委員が指摘いたしましたように、第一次の道路計画は四年後、第二次から以降は三年後という形になりましたし、さらにいまの財源の問題も、はたして計画性があるのかないのかという問題は十分論議をされなければならぬだろうと思えます。しかしながら、冒頭申し上げたように、そうした問題等についていろいろ論議をしたのですが、そういう議論の問題の中心もまたあとに譲ることとしたしまして、先ほど大臣にお話し申し上げたように、ごく概略的に問題点を列記して要請ないし意見を申し述べました。この点について十分に配慮をし、その意見は今後の道

路行政に大きく反映されることを私は期待して、時間が来たようでありまして私の質問を終わらせていただきます。

○金丸委員長 佐野憲治君。

○佐野委員 まず、根本大臣は着任以来、土地対策なり、あるいはまた土地税制に対する考え方なり、地価対策なり、いろいろ斬新な構想を発表されるので、私たちも非常に耳目をしながら検討させていたしておるわけでありまして。ただこれまでも、ある大臣は土地は商品ではない、この考え方から土地の土地対策を執行するんだ、ある大臣はまた変わって、それは資本主義だから商品であることには変わりない、しかしながら特殊な商品である、そういう意味において考え方を統一していきたい、こういうぐあいに言われますけれども、みんなどうなったのかわからないというのがある。いままでの状態だったろうと思えます。そこで根本大臣もその点を心配されて、何としてもこれらの構想を執行していくためには国民の合意が必要だ、その合意を求めるといふ努力をするんだ、こういうことを発言しておられるわけでありまして、けれども、私は、この発言を新聞、雑誌で読みましてある種の感銘を受けたわけでありまして、大臣としては、国民の合意を得るためにはどういう方法をもつて進んでいかれるかという点について、まずお聞きしておきたいと思えます。

○根本国務大臣 国民の合意にはいろいろ方法があると思えますが、まず第一に、国民の一番代表であるのが国会でございますので、国会における国会議員の方々の土地問題に対するいろいろの御提言は、非常に重要視しておるのでございまして。したがって、今日まで予算委員会あるいは建設委員会その他において、この際政府が勇断をもつて土地対策に取り組むべきだ、いまやその時期である、こういう鞭撻を受けております。

それからもう一つは、この国民合意のうち、從來非常に大きな影響をしておりましたのがマスコミでございます。今日このマスコミ自身、各大新聞も、この日本の経済成長の中において政治的にも

社会的にも一つのウィークポイントがこの土地政策である、これに対して抜本的な措置を講ずるべきであるという世論の背景も出てまいりました。

それともう一つは、いわゆる学者の方々も、いまや部分的にはいろいろ矛盾があるけれども、勇断をもつて土地対策のために税制に思い切った措置を講ずべきである、そうして土地というものが一般の国民の生活の基本的な場として安定と、それから国民がそれによって生活が潤い、安定をするところの基礎であるからこれについて勇断すべきである、こういう世論形成がやられてきたことを私は非常に歓迎しておるのであります。

実はその一つの問題提起のために、昨年以來若干の提言を自分なりにいたしてまいったということとであります。

○佐野委員 まあ時間もありませんから……。私は、そうした意味におきまして日本においては行政手続法と申しますか、こういう法律がない、また国民の合意を得るための慣行としても非常に乏しいと思うのです。そういう意味でそういう努力をしておられることに對して一応了解しますけれども、私はもつとそういう意味において、たとえばアメリカ行政手続法の第四條ですか、法律制定で非常に利害関係の多い場合におきましてはとるべき道を明らかにしておると思えます。そのためには政府の草案ができてまいる、草案ができてまいると、これをいろいろな新聞なりあるいは各界の意見を求める、それでなければ国会に提案できないというふうな規定を置いておるわけですが、非常に大きな問題を含んでおりますがゆえに、もつと国民の合意を得るために、アメリカの行政手続法の第四條ですか、そういう意味で大臣に考えておいていただきたい、かように希望するわけでありまして。

第二の点として、今度の第六次五カ年計画ですけれども、私はこの五カ年計画を見ながらひとつ大臣に根本的なものの方をただしておきたいと思うのですが、この道路法なり五カ年計画を見てもいりますと、地方自治なり地方自治体の仕

組みと全く離れてしまつておる、こういう点に対して一まつ不安を持つておる。そこで大臣にお聞きいたしておきたいのは、一体地方自治の本質とは何であらうか、こういう点に対して憲法が特に民主主義の基盤として地方自治を、しかも第八章に特に章を設けて地方自治を強調しておる。この地方自治の本質に従つて運営なりあるいは法律が定められねばならない、こういううまいに規定しておるわけですね。そういう意味において地方自治の本質を一体どのように大臣は理解しておられるか、この点をまずお聞きしておきたいと思ひます。

○根本国務大臣 世論形成をどういう手続でなすかについて御提言がありまして、行政手続法でこれを明定したかどうかということでありまして、それが、それも一つのあれでございまして、けれどもいまこのような問題が提起されておるときに行政手続法を新たにつくるといふこともなかなかむづかしいのじゃないか。それよりも、いまではむしろ土地問題については相当程度世論形成ができておることを踏まえて、そうして最終的といふか、各政党でいろいろの議論がなされ、それが今度はシンポジウムといふことで、特に近く各政党の代表によつて一般大衆の意見をも含めてこれをやうていくといふふうには、われわれも実は内面的にそういう手配もいたしてやつておるわけでございますから、やはり最終的には国会で皆さんの御意見を聞いて政府が案を出し、そしてきめていただくといふことでいいんじゃないかと思ひます。

その次に、地方自治の本義いかにいふ、まことに私のような知識のない者では答へることが困難なほどの問題でございますが、これは地方自治といふものは理屈を言へばいろいろ問題がありましよう。発想のしかたがあると思ひます。しかし、現在においては、やはり基本的には、地域住民によつて選ばれた議員によつて、いろいろと地方の行政をやつていくということが基本的な、ごく平凡な形であると思ひます。そういうものが、土地問題についてもだんだんと形成されていくべきで

あるという意見は持つておるのでございします。その点からするならば、農地は別として、宅地等、いわゆる今後都市化すべきところの土地の所有者といふものは全國民のごく少数です。大部分は土地を持つていないで、この土地の上に何らかの形において借地権があるいは使用収益権を持つて、間接ながらその土地を利用しておるという人が多い。ところが、ややもすれば所有権の絶対性が強調せられたために、土地の高度利用については、いままでも地方自治体も行動においてどうも少し消極的であつたのじゃないか。ところが今日になりまして、土地問題について地方自治体も相当積極的な姿勢を示さなければならぬ。それをやるためには政府自身が相当決意を新たにしまして、税制上あるいはいろいろの計画において、もつと大胆にやれといふふうには地方自治体も動いてきておると思ひます。それとの関連において、土地問題も今後進めてまいりたいと思つておる次第でございます。

○佐野委員 私は、土地問題は終わったので、そういう意味においてはアメリカの行政手続法の第四巻を参考にして、國民の合意を得るために努力していただきたいと申し上げておつたわけでございます。

いまの道路法なりあるいは緊急措置法ですね、この流れておる中に、地方自治の仕組みと申しますか、これが全くはずされておるのじゃないかといふ考え方をまず第一に持つておる。というのは、たとえば五カ年計画を見てまいりました、道路の種類、目標、量その他建設大臣が閣議の決定を経なければならぬ。しかも決定する前におきまして運輸大臣なり経済企画庁長官とも協議をする、きまつた場合に知事にこれを通知するのだ、これで済んでしまつておるのです。県道にいたしましても市町村道にいたしましても、それぞれ管理者がおるわけですね。しかも地方自治体は団体自治でありますので、住民自治、住民が参加して住民の意思を積極的に反映するいう中で守つていく、育てていく、こういうのが地方自治の本旨

だらうと思ふのです。そういう場合に、自分のところの市町村道、県道が閣議決定で定められてくる、それが市町村長の場合は県知事を通じて通知を受けるだけで、この計画作成にあたりまして何ら関係しなくともよろしい、こういう考え方で貫かれておると思ふのです。たとえば同じ法律によりまして、住宅建設法を見てまいりますと、建設大臣が住宅五カ年計画を作成するにあたりまして、県知事が市町村長から住宅事情その他の資料を収集して、その上で建設大臣に報告する、それから宅地審議会の議を経て決定をする、こういうたてまえをとつておるわけですね。道路の場合にはそういうたてまえがすっかり消えてしまつておる。ですから、住民にすれば、自分のところを通つておる道路、市町村道にしろあるいは県道にしろ、国道にしろ、一体どうすれば住民の立場において道路づくりができるか、そしてまた、生活環境の中から自動車の洪水をどうしたら守つていくことができるか、こういう形で積極的に参加をしていくといふたてまえがなければ、道路問題の解決と申しますか出発点といふものは出てこないのじゃないか。そういう意味で、五カ年計画の法律のたてまえといふものは、地方自治といふものを、言つてみれば非常に無視しておると申しますか、こういう考え方で貫かれておるのじゃないかといふ感じが受けるわけです。この点に対しては大臣はどうお考えになりますか。

○根本国務大臣 手続上にすれば、いろいろそういうふうには御指摘になる点もあると思ひますが、現在のわれわれの道路計画は、建設省の役人が頭の中で描いてかつてやつておるものではございしません。国土開発縦貫自動車道、これは御承知のように国会できめていただいたものであります。国会でこれをきめるにあたりましては、それぞれ各地方の御意見を各党がお聞きの上、出されたものであります。それから現在の高速自動車道路も、国で意欲的につくつたというよりも、むしろそれぞれの各県、各関係地方から、ぜひこれは有料高速自動車道をつくつてくれといふことが集

積してできたのが現在の計画路線でございします。それから都道府県道に至りましては、ほとんどこれは、現在の地方自治体であるところの都道府県から、長年にわたつて、これはぜひ都道府県道として整備してほしいといふことで、下から積み上げて建てたものであります。それから市町村道も、これは非常に要望があるけれども、そのうち特にこれだけのものは整備してほしいという資料が集まつて、それを建設省が整理してできたといふことで、手続は、確かにいわゆるアメリカ方式の手続はとつておりませんけれども、実質内容はほとんど地方自治体の意向を受けて現実の策定をしておる、こういう次第でございします。手続の問題には議論はあると思ひますけれども、実質上われわれは十分に地方の意見を聞いてやつておるつもりでございします。

○佐野委員 私は立法論の立場から、こういう法律の作成のしかたは、特に公共事業といふのは非常に中央集権制の強いものです。ですから、地方自治と集権制、これはいろいろ問題を含んでおりますけれども、やはり地方自治のたてまえを組み入れていくといふ考え方をもちつて立法されるべきじゃないか、こういう点を感ずるので、一応現実にいろいろの手続はとつておられるとして、法律上全く中央集権的な印象を与えておるのではないか。これは戦争前の道路法、道路は國の營造物だといふ考え方で出発してきておる。だから道路のこととは上がきめるんだ、単なる營造物として市町村長なり県知事に機関委任しておるんだ、こういう考え方がなおも払拭されてないが、新しい憲法のもとにおいては、法律においてももう少しそういう配慮が望ましいのではないかと。このことは、行政の面だけではなくて、財源の問題においてもやはり出てきておるのではないかと。たとえば大臣も御承知の特にアメリカの道路の歴史を見てまいつても、アメリカの州道路政策ができたのは一九二〇年でありまして、その前にやられておるのは、各州は特定財源のガソリン税をいち早く持つてきておる。このガソリン税をもつ

て自治体なりあるいは郡なりの道路整備に充てておる。と同時に、各自治体においては独自の道路利用税といふものを発足させておる。ですから、二十世紀に入つてまいりますと、ほとんどアメリカの場合におきましては、州道の幹線、支線よりも、地方自治体いわゆる郡なりそれぞれの自治体の道路が良好な状態が保たれておる、こういう歴史を経てきておると思ひます。と同時に、アメリカにおいて初めてガソリン税を連邦政府が目的税として取つたのは、一九五七年から一九七二年の十五年計画を立てるときに、初めてガソリン税といふものを国の一応の帰属にした。しかしながら、先ほど申しました一九二〇年の連邦道路政策の中で、一般会計から二分の一補助を出してつたのを、この機会に十分の九にしてつた。と同時に、州際道路、州と州との間の道路においてはそれぞれの州が管理し、あるいはまた建設に当たる、金は出さずけれども口は出さない、こういう態度が貫かれてまいつてきておるわけですね。ところが、日本財源といふのを見てまいりますと、日本はそれ以前の昭和二十九年第一次五カ年計画、このときにガソリン税が目的税として与えられた。全部国が持つてしまつた。ようやく三十年か三十一年に道路譲与税なり軽油引取税が発足してきた。しかし、町村には一つの特定財源も与えていない。アメリカとまるで逆のやり方がとられてきた。しかも、いろいろな意味におけるこの補助金政策なりその他の、たとえばこの計画を立てるにいたしましても、単独事業といふものが出来てゐる。これはたいへんな問題であらうと思ひますけれども、単独事業は、たとえば第五五カ年計画の場合でも、建設省は八千億円の単独事業を考えて、いつの間にか建設省の要求は少なくなつたけれども、単独事業は逆に三千億もふえてまいつた。地方自治体なりその他の財源なり、全く配慮なしに、市町村道路だから、あるいは単独事業だからふやせばいいじゃないかといふことで、つじつまを合わせるためにこれをふやしてまいつた、あるいは予備費なるものをつくり出

してきた。第五次から初めて予備費をつくり出してきた。一体道路に予備費があるだろうか。全くわけのわからない性格のものが生まれてきて、一定のつじつまを合わせる、こういう五カ年計画の編成の過程を見てまいりますと、やはりアメリカのこのやり方を学ばなくてはならないのじゃないか。もっと町村なり県に特定財源を与える。こういう考え方が、日本の場合全く逆行してしまつておるのじゃないか。だから、中央集権的に国が押えて、譲与税その他を二、三割よこす、町村にはよこさない、こういう形がとられてまいつておる。しかも、単独事業といふものに対しては、これは一体なんだろうか。

ことしの地方財政計画の中を見まして実は私もびっくりしたのですけれども、いわゆる国が立てておる長期計画、こういう長期計画は単独事業と普通は言つておるのですけれども、この単独事業の中で、五千三百五十億円の単独事業を国の長期計画によつて地方自治体はやらなくてはならない。これは下水道の場合もありまして、清掃、環境衛生の場合もあります。いろいろの長期計画、この九割の単独事業が道路だ、四千三百四十五億円。こうなつてまいりますと五千三百五十億円の単独事業、これは長期政策に基づくわけですから、地方財政計画には優先的に組まなくてはならない。他の仕事、行政水準でやらなくてはならない仕事があつても、国がきめた長期計画だから地方はこれを受け入れなければならぬ。こういう形で、交付税でめんどろを見なくてはならぬ。しかも道路がその中で四千三百四十五億円ですと、全く九割までも占めてしまふ。他の公共事業を見てまいりまして、補助事業の場合、特別会計、一般会計を合わせまして、いわゆる地方団体の道路事業の五二%まで財源としてこへつぎ込まなくてはならないという形が出てまいつておるわけですね。しかも、この道路整備なり何なりで、地方住民の自治の立場から自分たちの環境の町づくり、村づくりをする、その中に重要な生活基盤の道路なりあるいは通過道路なり、これは一

体どうしてできておるのか、どうすれば自分たちの生活環境がよくなるのか、あるいは生活環境を侵害してくる問題についてはどういう措置をとればいいのか、こういう創意工夫といふものが出来てまいつて初めて道路政策というのは正しい出発点に戻つていくんじゃないか。どうも逆じゃないかという感じを持つのですけれども、そういう点についてどうお考えになりますか。

○根本國務大臣 まず第一に、アメリカ式の道路開発の問題は、これは国の成り立ち自身が基本的に違ふところにある問題があると思ひます。御承知のように、アメリカはみんなそれぞれの州が一つの独立国で、日本の県と向かうの州とは違ふということ、そういう関係で、これは欧州におけるところのシェイターから発達したところの都市国家ともやや似てゐるところであります。その点については、やや風土的に民族的な歴史の違いがそこに相当あると思ひます。ただし、先ほど申し上げましたように、道路政策については十分にわれわれは地方の要望を聞いて、その基礎の上に立つてゐるというところだけは御了承いただきたいと思ひます。

その次に、地方に道路財源を与えるべきだといふことについては、私も賛成なんです。その意味において、何でも国で全部やれということではなしに、やはり地方単独で自治体の生活環境に合うような、住民の意思が尊重されてできるような単独事業を持たしたということ、これは決して転嫁したのではないということ御理解願ふと思ひます。ただ、そのためには特定財源をやるべきだ、そのためには交付税のもとで、軽油引取税というようなものもこれは増徴してやるべきである。將來においては、市町村道についても公共事業費、国の財政のゆとりのある限り、だんだんそちらに政府予算を回してやる方向で今後進めてまいりたいと思つてゐる次第でございます。

○佐野委員 私がアメリカの例を引いたのは、アメリカの歴史や沿革を無視して言うのではなくて、やはり地方住民、地方自治、住民自治、この

立場に立つて、民主主義の基盤としてそこにまず特定財源——国はほしいけれども特定財源は持たない、地方に特定財源を与える、こういう形で出発してきてゐるということですね。イギリスにおいては、今日市町村道は全部舗装、改良とも完成してきてゐる。国道よりも地方道が優先して整備されるべきだ、地方に特定財源を与える、国は一般財源でやる、こういう考え方をとられてきたところに、日本と逆の流れを歩いてゐる。日本が逆の流れを歩かなければならなかつたような諸条件があつたとしても、やはり本流に戻つていく努力が必要ではないかという点において、一応問題を提起してみたいわけですね。

次に、今度の五カ年計画の財源の問題につきまして、もう少しはつきりお聞かせ願ひたいと思ひますのは、一応皆さんの計画とすれば、国費としては三兆五千八百九十億円、有料道路の事業費が三兆九百九十億円、合わせまして三兆九千八百八十億円、こういうことに対して皆さんが見込んでおられるのは、いわゆる特定財源が三兆三千二百二十億円、一般財源が六千七百六十億円、合わせまして三兆九千八百八十億円だ。ところが、実際の財源の見通しとして、一応特定財源は三兆三千二百二十億円はまあば見込まれる、しかしながら、一般財源は四千四百六十億円程度しか見込まれないのではないかと、そうするとここに二千三百億円国費において不足をする、こういうぐあいにいわれているのですが、これはそのとおり理解していいのですか。

○根本國務大臣 これは一応の試算のようでございます。それで、今度特定財源をきめて新道路五カ年計画の財源の裏づけをするときに、はつきりその点をきめていきたいと考えてゐるところでございます。

一応試算をつくるまでの経過については、道路局長から説明させます。

○佐野委員 けっこうです。

それから、地方費の場合においては、一般道路事業が一兆四千六百十億円、地方単独事業が二兆

五千五百億、有料道路の事業が九百二十億、合計四兆一千三百億、これに対する地方費は、特定財源が二兆一千五百九十億、一般財源が一兆九千四百四十億、合わせて四兆一千三百億。これは地方費の場合におきましては、皆さんとしては十分財源が見通され、不足額なし。財投の場合に見てまいりますと、有料道路事業として二兆九千億、これに借りが六千五百億、見込まれるから、二兆六千五百九十億、これに對して公債が一兆八千四百八十億、地方債が七百十億、民間資金が九百億、合わせて二兆九千億。これは借りが六千億を抜きにして大体予想せられる。しかしながら、借りが六千億の問題も出てまいりますから、財源の見通しとしては二兆六千五百九十億、これに對して財投確保額が一兆六千六百十億、差し引きいたしますと九千九百八十億、約一兆億円の財投が不足する、こういうぐあいに見込まれるとなつておるのです、そういう不足額を見込んでおられるわけですか。

○運輸府委員 いま先生のおっしゃいましたのは、これは私たちがいろいろの方法で試算をしたものでございまして、一番試算のしにくいのが、いまの有料道路をつくりまします財政融資の資金でございまして、公債、いまの現状では国の財投資金にたよつておりますが、財投資金が今後五年でどのくらい伸びるか、これはまだ財政当局とも十分折衝しておりませんので、もしこういう、このくらい、あまり伸びないようなものだ、いわゆる公債のような特定財源の強化が一兆億くらい要るだろうということで、この問題はやはりこれから財政当局との交渉によつて、もう少し、どれだけの財源を要するかをきめてまいりたいと考えております。

○佐野委員 一応いま申し上げましたような財源の見通しとして、国費においては二千三百億、これを、先ほど大臣が言われた揮発油税あるいは軽油引取税の引き上げ、またはトラック税、それから財投の場合におきましては九千九百八十億円の不足だ、これは自動車公債の発行をもつてまかなへるんじゃないか、大体こういう考え方で建設省としては準備を進めておられる、こういうぐあいに理解してよろしいですか。

○根本國務大臣 一応事務当局がそういう試算をつつたのでありますので、建設省だけでそれができるものではありません、先ほど松浦さん御指摘になりましたように、いわゆる債券といえど公債ですから、これとそれからいまの償還財源と関係もありま。そういうものをあわせて総合的に、多角的に資金源を考慮しなければならぬと思つておる次第でございます。

○佐野委員 一応この公債の場合におきまして、一般会計の中で建設公債がいま発行されておる、こういう中における公債を考へておられるのか、それとも道路整備特別会計の中におけるところの起債、公債、こういう意味における公債を考へておられるのか、どちらかということ。

もう一つは、いま発行されておる建設公債、この中で一体道路に何割くらい充たになつておるのか、あるいはまた、これに何か一つの原則があるのかどうか、建設公債として現に発行されておるその中身は一体どういうふうになつておるのですか。

○根本國務大臣 たいへん精密な答弁にはなりかねますけれども、現在建設公債の中で、道路に回つておるのは六百億程度ださうでございます。それから、現在道路特別会計の債券にするか、一般の債券にするかということについても、まだこれは全然固まつておりません。どういふようにしたほうがいいかというのは、今後総合的に特定財源あるいは資金手当てを、財投等をどういふふうにして持つていくかということも今後、先般にお答えしているように、四十六年度予算編成までに各省が十分に検討の上、最終的な結論を出したい、こういう段階でございます。

○佐野委員 業界報によりますと、相当いろいろな折衝が積まれておることは明らかにされておりますけれども、それは別といたしまして、では一般會計から建設公債が出されておるのに、そのもとで進むのが、たとえば松浦さんの質疑の中にいろいろ問題のありました償還にいたしましても税金を担保として一般建設公債、この中に道路費といふものを確保して、このほうが一番無難なような感じがするけれども、何かこれを避けておられる。いろいろ問題があるのでしょうか。

ところで、道路特別会計の中におけるところの債券、この場合に自民党の皆さんの筋からいろいろなお話が出ておるのですけれども、何かこれは適当な機会に資料としていたしたいのですが、たとえば地方公共団体の引き受け債、二番目には地方金融機関の引き受け債、あるいは自動車メーカーの引き受け債、いわゆる自動車購入者による自動車公債、大体五つくらいいろいろ私たちがこのころに入つてくるのですけれども、こういう考へ方、そういうことに対するもつとという間題点を、ひとつ検討の中で明らかにしておいていただきたいと思います。

私は、たとえば農業協同組合の理事長をやつておりました、これはなかなか皆さんのほうからお話があるような地元経営で、農協が一体現在すでに発行されておる債券をいろいろ買つて高利のやつを持つておるのに、いまさら何の関係もない道路にそれは投資しろと言つたつて投資できないだらうし、あるいはまた、地元銀行にいたしまして、あるいはまた、地方銀行なり相互銀行にいたしまして、県金庫として毎年毎年たぐさんの縁故債を引き受けさせられ、その上に毎年毎年道路公債を引き受けさせられ、建設公債を引き受けさせられ、その上にまた道路公債をなんと言つたら、とても、私たちがもういふ金融的な問題に関係いたしておりますだけに、もう少しそういう点ををはつきりさせていただかなくちゃならないんじゃないか。これはいろいろ話と通じて、その場合どうだということの点に非常におかしいじゃないか。もつとそういう点に利害得失なり、現実はどうだということ、大臣なんか、公社の場合でも、県知事あたりは非常に地元金融機

関を動員して引き受けるのだと言つておるのですけれども、地元金融機関はみんな悲鳴をあげているんじゃないですか。既発行のやつを四十一年の金繰りから四十二年の段階に来て市中に売つて、それで大きな損をしておる。こういういろいろな経験をなめてきておるだけに、しかも開発公社なんというのは民法法人としてやられておつて、これは特殊法人の公社に切りかえるわけですから、前の場合だつて、財団法人の公社なんといふものはいわゆる県知事が理事長ですけれども、その理事長が自分の道路その他のために金を借ろうと思へば、一番にらみのきくこの県知事が、いわゆる今度は特殊法人としての道路公社になる、その場合の理事長といふものはだれになるかわかりませんけれども、そういう意味においてにらみがきかないのじゃないかということなんかも地元で話をしておるのですけれども、もう少しこういう点に對して、私たちに資料を与えて検討させていただきたい。かようなことを考へるわけです。

ただ、この場合に、今度は別の角度において大臣にひとつ検討してもらいたいと思ひますことは、たとえば道路利用者税にいたしまして、やっぱりもつと特別税として問題を考えてみたらどうだらうか、あるいは通過道路ができて、その通過道路の付近は、住民には迷惑かもしれない。騒音なりガスなり、いろいろな形で困つておる。そういうところ、道路がついたら、固定資産税といたつて、なかなか住民はうんと言わないだらうと思ひます。しかしながら、通過道路からうんと奥に入つたところ、いわゆる企業がやつてくる。その企業がそこにおいて、外部経済としての利益を内部経済の利益に変えることができる期待利益も大きいと思ひます。そういう法人が現実的に企業が利益を受けておる、こういう道路によつて利益を受ける者にいわゆる期待利潤としての特別税を課する、諸外国でもやつておると思ひます。日本の場合、大臣が言われる都市計画にしても、道路があるから、道路が何十メートル

ルまでというような形におけるたとは都市計画税などというものは、とてもこれは現実には合わないと思ひますけれども、その人たちが迷惑をこうむつておつて、逆に奥に引つ込んだところに企業が進出してきて、そこで社会的生産手段を独占して、道路を準占用してそして膨大な期待利潤を得ておる、こういう企業グループに対する道路の利用税として、ひとつそういう資本に対する、企業に対する税金というものを考えらるべきじゃないかという点が第一点ですね。

第二点として、この自動車関連産業と申しますか、たとえば二月の十幾日だったですか政府原案が発表されて、一番喜んだのは土建業界であり、あるいは鉄鋼、セメント関係産業である。これで、この道路費を公共事業一八・四%ですか、あるいは万博が終わつて不景気になると予想されたが、スムーズにいけるんだという形に非常になつてゐる。先般送つてまいりました鉄鋼協会からの、いわゆる今度の予算を分析して、どれだけの鉄鋼が使われるかという試算をやつてゐるのを見ますと、たいへん膨大な数字を見込んでおる。こういう道路産業によって、それらのものに投資されたからといって他の産業に波及していくわけじゃないですね。ですから、そういうことで膨大な利益をあげてゐるセメントなりあるいは鉄鋼なりあるいは建設業なり、こういうところにやはり一つの特別税というものを設けてやつていく、こういうことも考えられていいんじゃないか。そういう点に対して、諸外国でもやつておりますが、日本の場合においては特にそういうのをきつて、逆にいえば、産業基盤のために道路をつくつてゐるのに、その産業基盤の社会的生産手段をカバーしてやつておるのに、そこから税金を取るののもつてのほかだという意見もありますけれども、今日の道路の状態を考へてみますと、そういう意味における道路利用者税なり受益者税というものを、違つた角度において検討さるべきじゃないか。こういう点、非常に皆さんが公債問題その他で大きな困難にぶつかつておられますし、それは

それなりのいろいろな問題があると思ひますので、そういう角度においてもひとつ検討していただきたい、こういう点をひとつ申し上げておきたいと思ひます。

時間も非常におそくなりまして恐縮ですが、先ほども申し上げましたような、地方におけるこの道路費のもたらす影響というものの対して、大臣はやはり相当深刻に考へて、特定財源などというものは地方に与へるべきじゃないか。逆にいえば、そういう特別税なり一般の税金をもつて国道その他のものに当たるべきじゃないかという考へ方を持つわけですが、こういう点は大きな転換になるだけに、少し検討していただきたい。というのは、先般もある県から決算書を送つたので、町村の状態がたいへんだということである。これは雪の国ですから、特に市町道の場合、雪の被害をこうむるためにどうしても舗装しなければならぬ。舗装しなかつたら、あとの維持、修理がたいへんなわけですね。こういうことをやられてゐるある県の報告をいただいたので、すけれども、これはたとえば、昭和四十二年で全国平均、市町村が舗装を五%しかやつていない、こういうときに、この県は八・二%やつてゐるわけですね。四十三年は九・六%、四十四年度は一・一%だ。だから、皆さんが考へておられるよりも、非常にテンポが早く舗装がやられてゐるわけですね。しかしながら、財源を見てまいりますとこれはたいへんじゃないか。というのは、先ほど申し上げましたような、単独事業に対するところの交付税で優先的に頭から取つてしまふから、非常に優遇されておるよう考へますけれども、この県の市町村に対するところの基準財政需要額というのは五億七千八百二十五千円であるわけですね。ところが、実際に使つておる金というのは二十億四千五百十二万円、たいへんなお金だと思ひますね。ですから、率もいわけですけれども、これだけ本来市町村がやるべきものを、住民負担という形で寄付その他においてやられてゐる

どこに非常に無理が出てきておるといふことを、ひとつ考へていただきたいと思ひます。そういう意味におきましても、ことしの財政計画において非常な伸びを示しております。ですから、そういうだけでなくて、それだけやつたとしてもなお現実の市町村におきましては住民負担の中であつておる。県におけるところの改良、舗装にいたしましても、市町村に対する負担がいわゆる受益者負担という形でかかつてくる。市町村もまたこれを住民にほとんどのものをかかせていかなければならないという、こういう状態の中にあるということもひとつ知つておいていただきたいと思ひます。

それからもう一つ、やはり私たちもびつくりする数字なんですけれども、たとえば冬の間にける道路交通確保、これは雪寒道路にも出ておりますけれども、こういう中でこの市町村の場合を見てまいりますと、除却機械の償却費というのが七千九百万円もかかる、維持管理費が四千万円もかかつてゐる、融雪機の整備その他に二千万円、合計一億四千万円です。これに対するところの特定財源は、市町村の場合には一般国庫支出なりその他全部ないわけですね。だから、すべてが市町村の持ち出しになっておる。六千九百四十九万円程度は基準財政需要額に見えておる。ですから、倍以上のものがいわゆる持ち出しとして、ここにいわけゐる寒冷地帯におけるところの道路確保がやられておる。ですから、この計画の中に寒冷地帯における予算が出ておりますけれども、この予算の中身を見てまいりますと、大臣も御存じのとおり、これは指定された県道しか対象になっていない。市町村道はそれは除外になつておる。ですから、ここにおきましてたとえば特別交付税の比率を見てまいりまして、たいへんと思ひわけです。ですから、自治省あたりでは特別交付税をもつてある程度まで除雪その他のめんどうを見ておるので、すけれども、これが昭和四十三年では市町村が一億四千万円、県は、雪寒道路によるところの指定路線による除雪の補助金がありますから五億九

千万円になる。四十四年度は県は七億円で、町村は十五億円で、二十二億円を特別支出としてこれに充てなければ、これがどうもならないという中で処理されてきておるわけですね。もちろんこの場合に、住民負担というものが非常に大きな数字が出てきておるだらうと思ひます。こういう点もやはり五カ年計画の作成の中において、市町村長なりそして住民の要求なり、それらの熱意なりエネルギーというものをどういうふうにあいにくみ取つていくか。こういう中で苦しんでおる。こんな特定財源さえ一つやれない。交付税があるじゃないか。その交付税もよけいやるのだから土地開発基金に回せ、あるいは国に三百億円借金させてくれろというような形で吸ひ上げていつてゐる中で、こういうような地方財政の現況というものがあつてゐるわけですね。その上、今度の措置によつて、国道であつても、四車線であつても都市計画に指定されておる道路は、四分の三の補助から今度は三分の二の補助に減らす、こういう措置がとられてきておるわけですが、いまの道路の状態を見たら、あらゆる単独事業の九割まで道路に持つていく。雪寒の現状を見てもいまのような状況だ。そういう中で、なおも国が現在政令による四分の三であつたものを三分の二に切り捨てなくちやならないという考へ方が、非常に冷酷な姿として浮き彫りされてくるのではないかと、点も、ひとつこれからの問題として考へていただきたいと思ひます。

最後に、こつちばかりしゃべつてなんですけれども、いづれ検討事項としてひとつ申し上げて、時間も迫つておりますので……。ただ、街路の場合におきましても、非常に市町村と密接な関係で国の補助も出ておりますけれども、この街路の現況は、大臣も一応またそれぞれの局長からお聞きしていただきたいと思ひます。四十四年度において承認されてゐるのは金額にいたしまして四兆六千億円、四十四年度では五兆八千億円、これはキロとみなそれぞれ出ておりますけれども、これに投資した金というものは五百七十九

そういう中で

○金丸委員長

11

浦井委員

第一に、第

わが党は、

るための本法の

忘されるわけ

以上の理由に

なお、積雪

以上です。

100

〔賛成者起立〕

1

まず、提出者天

まず、案文を朗

一、第六次道

的投資の対

路管理者に

以上の事項につ

70

〔賛成者起立〕

りますので、これ

「異議なし」

「報告書は附

○金丸委員長 次

本日は、これに

建設委員會議録第七号中正誤

ベ	段	行	誤	正
二	一	末	改正	改定
二	四	三	らトラック	トラック
三	一	三	初めて	初めてと
三	四	三	西宮さん	宮内さん
三	四	末	西宮さん	宮内さん
五	一	八	補償	補償
五	四	三	方々	方々
二	一	六	企画	規格
二	四	六	思います	思います。
三	三	二	困難	困難
三	三	二	全勢力	全精力

昭和四十五年五月十二日印刷

昭和四十五年五月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局