

第六十三回 参議院建設委員会會議録第八号

昭和四十五年三月二十六日(木曜日)

午前十時十三分開会

委員の異動

三月二十四日

柳田桃太郎君

補欠選任

三月二十五日

高山 恒雄君

田淵 哲也君

西郷吉之助君

柳田桃太郎君

三月二十六日

田淵 哲也君

高山 恒雄君

林田悠紀夫君

矢野 登君

小山邦太郎君

岩動 道行君

出席者は左のとおり。

委員長

大和 与一君

理事

上田 緑君

奥村 悦造君

松本 英一君

委員

岩動 道行君

小山邦太郎君

斎藤 昇君

高橋文五郎君

塚田十一郎君

中津井 真君

矢野 登君

柳田桃太郎君

米田 正文君

沢田 政治君

田中 一君

衆議院議員

建設委員長

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

建設委員長代理

○委員長(大和与一君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律案及び自転車道の整備等に関する法律案、いずれも衆議院提出を便宜一括して議題といたします。

これより順次提案理由の説明を聴取いたします。衆議院建設委員長金丸信君。

○衆議院議員(金丸信君) ただいま議題となりました不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

不動産鑑定士制度を確立し、もって土地等の適正価格の形成に資することを目的とした不動産の鑑定評価に関する法律は、昭和三十八年に制定されて今日に至っているものでありますが、この間における不動産鑑定士等の試験合格者は昭和四十五年一月現在で二千七十八名、また不動産鑑定士等の登録者は千五百六十名、不動産鑑定業者は三百八名となっております。

御承知のように不動産鑑定士等は鑑定評価に当っては高度の専門技術を発揮し、公正な判断と独立性を守り同鑑定評価制度の信頼と充実をはかってきているのでありますが、同鑑定評価制度の普及と最近の経済発展に伴う鑑定評価の需要は急速に増加し、また地価公示制度の拡充を考慮いたしますと、現在の不動産鑑定士制度の実情では、この増加しつつある需要の円滑な処理は期しがたいので、ここに本案を提出した次第であります。

次に本案の要旨を簡単に御説明申し上げます。本案は昭和四十五年及び昭和四十六年に限り、不動産鑑定士特例試験等を行ない、同試験の合格者は不動産鑑定士等の資格を有するものといたします。同試験の受験資格等については所要の規定を整備したものであります。

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

次に、自転車道の整備等に関する法律案について、その提案の理由及び法案の要旨について御説明申し上げます。

現在わが国の自転車の保有台数は、三千万台に達しております。また、最近の交通事故の全体の四四％が自転車の事故であります。この自転車は、子供たちの最もほしがらるものであることはもちろん、小・中・高等学校の児童生徒の通学用としても、不可欠の交通機関となっております。また、一般サラリーマンの通勤用としても、さらに零細企業の荷物の運搬用としても、欠くことのできないものであります。また、最近、特にサイクリング熱が非常に高まっております。自転車人口もますます増加しております。ちなみに申し上げますと、日本は三・七人一台という状態になり、米国、オランダに次いで世界第三位の密度を持っております。自乗車の生産台数においては、米国に次いで、世界第二位の生産国となっております。

ところで、先進国におきましては、米、英、仏はもちろん、特にオランダ、スウェーデン、デンマーク等におきましては、すでに何十年も前から自転車道が完備されており、自転車の通行による交通事故は、皆無に近い現状であります。そこで、わが国におきまして、自転車道を一日も早くつくって、交通安全を解消するとともに、国民の心身の健全な発達に役立たしめる必要があると思ひます。

以上が、この法律案の提案の理由でございます。次に、法案の要旨を御説明申し上げます。法案の要旨は次のとおりでございます。

一、道路管理者は、既設の道路について、車道と分離された自動車の通行できない自転車だけが通行できる部分、または、自転車と歩行者だけが通行できる部分を、自転車道として設けるようにとめること。

二、市町村は、市町村道としての、自転車だけが通行できる、自転車専用道路、または、自転車と歩行者だけが通行できる自転車歩行者専用道路を、設置するようにとめること。

この場合においては、河川管理者、または、国有林野の管理者は、その管理に支障のない限り、その設置に協力するものとし、国は、これらの自転車道の設置の促進に資するため、必要な財政上の措置、その他の措置を講ずるようつとめなければならないものとする。

三、自転車道の構造については、道路構造令を改正して所要の規定を設けるものとする。

四、建設大臣は、道路整備五カ年計画に關しては、自転車道の計画的整備が促進されるよう配慮しなければならないものとする。

五、都道府県公安委員会は、自転車道の整備と相まって、自転車の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施をはかるものとする。

六、この法律は、公布の日から施行するものとする。

七、交通安全施設等整備事業に關する緊急措置法の一部を改正し、緊急に交通の安全を確保する必要がある小区間について、応急措置として行なう自転車道の設置で、政令で定めるものに關する事業を交通安全施設等整備事業とする。

以上が、本案の提案の理由及びその要旨であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを御願ひ申し上げます。

○委員長(大和与一君) 不動産鑑定士特例試験及

び不動産鑑定士補特例試験に關する法律案の質疑に入ります。

質疑のある方は、順次御発言を願います。

○宮崎正義君 本法律案につきましては六十一回国会でございましたが、その段階において修正されたもので、その修正に基づいて今回の再提案となつておられるのでありますが、そこできょうの質問も私だけでございます。前回から引き続いておきますので要点だけ申し上げまして、二、三の点につきまして伺ひしてみたいと思ひます。

第一点は、時限立法であるということの再確認になります。四十五年、四十六年、のみに限つてあつたやらないかということを確認しておきたい。

○衆議院議員(天野光晴君) この特例法は昨年私どものほうの委員長が参りまして御説明申し上げたと思ひますが、地価公示法を施行するにあたりまして、地価公示法の実態は土地鑑定委員会がこれをつかさどることになります。そういう点で政府は将来三十万都市から二十万都市くらいまでやるといふ考へ方でありまして、非常な全国的に鑑定士が少くないわけでありまして、私のほうの福島県は非常に多いほうなんです。

それでも三名という状態では、鑑定士委員会というものををつくりあげることが非常に困難である。それと同時に現在の鑑定士そのものによつても、土地勘のない鑑定士が地方に参りまして鑑定する關係で、いろいろトラブルがありますので、そういう關係から土地勘のある者のうちから優秀な者を試験制度によつて特別に与えようという救済措置的なものでありますから、そういう意味でさきに三年間の時限立法でこの試験をやつたのであります。

が、現在の段階では新しく地価公示法が制定せられまして關係から、そういう意味で救済措置として二年間に限つてやると、こういう意味で二年という時限立法に衆議院のほうで決定したわけでございます。

○宮崎正義君 これをまた何回も繰り返されるようなことであつてはならないと思ひますし、またいま土地勘がある方ということでありまして、

そうしてまた不足しておるといふお話もあります。一部では現在の体制で間に合つていくという説もあるわけですが、むしろ今回の特例法については反対という向きの面もあるわけですが、そういうことも私は聞いておられるわけですが、というのは、一つはこの鑑定士のレベルダウンになるのではないかと、また従来のむずかしい試験をやつた過程で、今度は少しゆるめられてくるということになりまして、どうしても今後の鑑定士という立場の者が低く見られてくるのではないか、会計士等の問題の点もからみ合わせまして、そういうふうなことが言えるのではないかという説もあるわけですが、この点についてどんなふうにお考えですか。

○衆議院議員(天野光晴君) 事務的な問題については局長が見えておりますから、局長から答弁をかわつてさせたいと思ひますが、私たちのほうの考へ方といつたしましては、いま宮崎先生がおっしゃるやうに、あるいはレベルダウンするのじゃないかといふやうな考へ方もございまして、試験を受ける者に限つて内容の充実を、講習会を開いていただいてその中で勉強していただいた者から試験をやるといふやうなことが、レベルダウンを防ぐ一つの方法ではないかといふので、この試験をやると前に特別に講習会を開いて、そうして十二分といふかなくてもまあ間に合う程度の知識を与えた上で試験制度をやれば、ある程度その点は救済するのじゃないかといふやうな考へ方で、私たちのほうはそういう考へ方をいたしております。その具体的な内容につきましては、局長から答弁をさせたいと思ひます。

○政府委員(川島博君) 特例試験を行ないますことによりまして鑑定士のレベルが一般に低下をするおそれはないかどうか、という御質問でございますが、御案内のように特例試験は、その試験科目につきましては不動産に關する行政法規、並びに不動産の鑑定評価に關する理論及び実務ということになつております。正規の試験と比較いたしますと、民法、経済学及び会計学の三科目が除外

されておるわけでございます。しかし特例試験の受験資格といつたしましては、たとえば不動産鑑定士の特例試験におきましては、大学を出て十年、高等学校を出て十四年という長期にわたる鑑定評価の実務経験を要求いたしておりますとともに、土地鑑定委員会が鑑定評価の理論と実務につきまして高度の試験を行なうものでございまして、その合格者につきましては理論と実務の両面におたりまして十分社会の信頼にこたへ得る鑑定評価を行なう能力を有することになると考えられます。したがつていまして、特例試験の施行によつて不動産鑑定士等のレベルが低下するおそれはないものと考えております。

○委員長(大和与一君) 予算委員会の理事並びに質疑者に了解を得ましたので、建設大臣がいまお見えになりました。それでこの際、河川法施行法の一部を改正する法律案を議題として、政府から提案理由の説明だけを聴取したいと思います。根本建設大臣。

○國務大臣(根本龍太郎君) 格別な御配慮をいただきましてありがとうございます。

ただいま議題になりました河川法施行法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

一級河川の改良工事に要する費用については、昭和三十九年、新河川法制定に際し、その本則において、国がその三分の二、都道府県がその三分の一を負担することとされましたが、地方財政の実情にかんがみ、河川事業の円滑な実施をはかるため、国の負担率の引き上げを行なうこととし、河川法施行法において、当該費用につき、国がその四分の三、都道府県がその四分の一を負担する旨の特例措置が講ぜられました。しかしながら、この措置は、本年三月三十一日をもって終了することとされているため、昭和四十五年以降の一級河川の改良工事について、以上の特例措置の適用がなく、地方財政に急激な影響を与えることとなるので、これを緩和し、河川事業の円滑な推進

をはかるため、一般河川の改良工事のうち、ダムに関する工事その他政令で定める大規模な工事に要する費用については、五年を下らない範囲内で政令で定める日までの間、国がその四分の三を、都道府県がその四分の一を負担することとした。

以上が、この法律案の理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決くださいますようお願いいたします。

○委員長(大和与一君) それでは本案についての質疑は後ほどに譲ることいたします。

○宮崎正義君 そこで、レベルダウンにならないような試験科目というものの等については、一応了承いたしましたけれども、厳正でなければならぬという点、それと第十一條にあります「不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験は、土地鑑定委員会が行なう」というふうになっておりますが、この「土地鑑定委員会が行なう」ということについてどのようなお考えがあるか伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(川島博君) 不動産鑑定士等の特例試験につきましては、試験の全般の管理については、土地鑑定委員会がこれに当たるわけでございまして、本法律案第十二條におきまして準用する不動産の鑑定評価に関する法律第四十七條の規定によりまして、試験問題の作成及び採点は土地鑑定委員会の推薦に基づきまして建設大臣が任命する試験委員が行なうこととなっております。試験委員には学識経験十分の方をお願いいたしますとともに、受験資格の審査等試験に関する事務につきましましては、建設省内部における職員の重点的配置によりまして対処することといたしておりますので、試験の実施には支障のないようにいたします、かように考えております。

○宮崎正義君 あくまでも厳正公平でなければなら

ないという点は、これは十分に私も意見として申し添えておきたいと思ひます。従来では、三次試験の場合は鑑定業者の代表の方が出られたと思うので、今回の場合どういうふうな、前回の鑑定士の試験のその委員と、どのような考え方を持っておられるか、その点をちょっと具体的に聞きたいと思ひます。

○政府委員(川島博君) 今回の試験委員の任命にあたりましては、通例の試験の場合と同様に、不動産の鑑定の理論実務におきましてたんのうな方を普通の試験の場合と同じくお願いをいたしたい、かように考えております。

○宮崎正義君 従来もかなり厳格に厳正にやっておられたということを承っておりますが、特にこの土地鑑定委員会が行なうという人選については、厳正公平にやっていたかというところを重ねて申し述べたいと思ひます。それからさらに前回は一地点評価がたしか八千円と思つておりましたけれども、この費用の問題で前回もだいたい問題が出ておりました。この価格につきましまして私の調べたものを参考いたしますと、大臣登録業者が三万六千六百五十八、この件数を扱っております鑑定士補額も一件当たりの鑑定業務に従事する鑑定士補額という鑑定業者数、それらをずつと見ていまして、鑑定士補の一人当たりの年間、月間というふうに出ておりますが、年間で六〇・九報酬額が三百五十二万五千円、それから月間では五・一、二十九万四千円とこの金額にあらわれております。また知事登録業者のほうでは一万九千九百九十九件の件数を扱って、鑑定業者数が二百九十。それで鑑定士補の一人当たりの年間の件数四七・二、報酬額が二百一十三万三千円、それから月間が三・九、十六万八千円というふうになっておりまして、これを一件当たり平均にいたしますと五万二千円、そして鑑定士補の年間でございますと、平均いたしますと五五・四、金額にいたしますと二百九十一万六千円、月間にいたしますと四・六、受けた金額は二十四万三千円というふうに私の資料ではあるわけですが、これを二十

四万三千円の一人当たりの収入をさらにこの鑑定士に、事務補佐もおります、タイピストもおるであります、そういう人たちの給料を差し引きますと、せいぜい一人当たりが十万円か十万円未満の収入になっていくというふうに私は思ふわけです。こういう面から考えましても非常に一つの一地点の評価をやっているには、資料を集めるのにも一日かかる。またそれには必ず実地点検をやらなければならない。またその実地点検をやりますと、また書類をまとめなければならぬ、こうしていきますと、非常に小さな小きくとも三日間は費やされる。大きな評価対象になりますと相当日数がかかってくるにかかわらず収入というものは少ないというように考えるわけです。この点についての将来に対する見通し、またお考え等をこの際伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(川島博君) 不動産鑑定士の団体でございますが、日本不動産鑑定協会におきましては、業務報酬規定を定めて、会員の報酬をチェックいたしておりますが、これによりまして報酬額は、評価額に対する利率制をとっております。そうして基本報酬額といたしましては、一件につき一万五千元を基礎といたしております。これに従価報酬額を加算するというたてまえをとっておりますわけでございます。ただ国、地方公共団体等の依頼に対しては、依頼を受けた回数に応じて割り引く制度がとられておるわけでございます。いづれにいたしましても、御指摘にありましたように、昭和四十五年の予算案におきまして定められました標準値の鑑定報酬は、不動産鑑定士または士補一人一件当たり八千五百円という予算単価でございまして、昨年は六千円でございますから相当引き上げてはいたしておるわけでございまして、鑑定評価に要するに時間なり費用なり等の額を考へ、さらに三十九年以來六年間にわたつて建設省が実施してまいりました地価調査における不動産鑑定士等に対する報酬額等をしんじやくして定めたものでございます。いづれにいたしまして、日本不動産協会の定める報酬額に比べれば確

かに低額であるというところはいないかと思ひますが、必ずしも不当な額ではないというふうには考へております。また、今後地価公示制度の拡充に備へますためにも、この報酬額の予算上の増額につきましまして今後とも努力してまいりたい、かように考へておる次第でございます。

○宮崎正義君 私いろいろの問題を持っておりますが、次の法案等もありますので、最後に申し上げておきたいことは、肩書きは持つておる、そしてまた苦勞をするわりあいに、いまのお話でもわかるように、実収が少くない。で、またこれがこれ以上ふえていったらどういふことになるかというところが問題として残されていく、将来私どもが見詰めていかなければならない問題だと思ひます。一般には、公共団体等からこの作業の注文はありますが、多く大企業の場合にいきまして、個人のところにはごく少数のものしか依頼がないというふうなこともあります。ある一面では、最初に申し上げましたように、現在の鑑定士の人でも間に合ふのじゃないか、これをフルに使つていくことを考へていけば間に合ふのじゃないかという説もある点から考へまして、いま申し上げました点について重ねて将来の行き方というところを、もう一度伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(川島博君) お答え申し上げます。先ほど提案理由の説明にもございまして、現在不動産鑑定士等の登録者は千五百六十名、業者数は三百八業者というふうになっております。最近、都市化の進展とともに、都市地域を中心に土地の取引が非常に活発化しておりますが、これに伴ひまして一般の取引におきましても不動産鑑定士を利用する機会が非常にふえております。また、公共事業の用地買収におきましては、ただいまでは国、公団、地方公共団体と問はず、不動産鑑定士の鑑定評価を利用するということが一般的な慣行になっておりますので、今後は不動産鑑定士等の需要が急速に増大するといふふうには考へております。それに対して、現状では毎年普通の試験を行なつておるわけでございますが、社

会の需要に應ずるには、必ずしもその試験合格者の数が十分ではないといふことはいふまでもない事実でございますので、この際二年間にわたりまして特例試験を行ないまして、不動産鑑定評価業務に対する需給のバランスを失するといふことにはならないといふふうに考えております。

○塚田十一郎君 法第五条の六項、それから第七条の五項に、政令で定める部分があるのでありますが、この内容はどのようなものと考えておられるか、ちよつとお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(川島博君) この政令で定めるものにつきましては、昨午行ないました特例試験におきまして、その大体同じものを考えておるわけでございまして、いわゆる不動産の鑑定評価に関する実務というものを何を入れたかという問題でございますが、たとえば信託会社で行なつております担保の評価、あるいは地方団体の行なつております貸し付けのための担保不動産の評価、あるいは公認会計士、計理士、あるいは税理士の行なつております業務、こういった不動産の鑑定評価に密接に関連し、これと同等の実務経験とみなされるものにつきましては、政令で具体的に規定をいたしまして、実務経験にみなすといふことにいたしたいと考えております。

○塚田十一郎君 そういふものを何年間ぐらいやつていたらということですか。

○政府委員(川島博君) これは法案の五条なり七条なりをこらういただとわかりますように、たとえば不動産鑑定士につきましては、大学を出てから十年、それから短大を出てから十二年、高校または旧制中学校を出た者については十四年、小学校出の者については十七年といふことでございます。

○田中一君 これは提案者というより政府に聞いておきますが、政務次官おられますね。鑑定士法ができた、その鑑定というものが正しい、また正しいものを求めているといふことは明らかであります、政府がその不動産鑑定士の鑑定した価格といふものを信用するかしらないかという点です。また

信用してそれに従つてゐるか、従つてゐないか、こういう点を明らかにしてほしいのです。もし従つてゐるというなら、従つてゐないという実例をこゝでたくさんお目にかけてもよろしいがその点は慎重に考えて答弁していただきたいと思ひます。

○政府委員(川島博君) 私も具体的に国なり、あるいは公団、地方公共団体等は、原則として不動産鑑定士に評価を依頼いたしまして、その結果補償価格をきめておりますが、具体的な事例について一々詳細に把握はしておりませんけれども、この制度の発足以来六年を経過しておりますので、この不動産鑑定士等の鑑定評価は社会的に信頼し得るものという実績を今日では積み上げてきております。したがって、大部分の公的機関が用地買収にあたりまして、不動産鑑定士の評価を求めてきた場合には、その結果を十分尊重して補償をいたしておる、といふふうに信じておるわけでございまして。

○田中一君 計画局長あたりが信じたつて何にもなりやしない、調べていないんだ、調べて。こういう法律をつくつて社会の多くの大衆をごまかすような行政をしておるといふ事実は、これは明らかなんです。これは政務次官、あなたまだ就任して日が浅いから、この法律まではお調べがなつておらんと思うけれども、予算といふもの、いわゆる事業費の中の補償費といふものが一応一年なり一年半前に計上されておる、計画されておる。そうして、予算が衆参両院通つて、いよいよ実施の段階になると、もうそこに壁があるんです。その土地の収用をしよう、あるいは買収をしようといふ土地の価格の壁といふものが設定されている。その中で一体どういふ、社会的変革といふか、あらゆる意味の変動の中で、この壁をいづつでも取り除きますか。これが狭いならば広げますか。低いならば高くしますかといふような措置が今日の単年度予算制度、それから公共事業の持ち方、これらのものから考えられてそういう変化はできないわけなんです。官僚諸君はこの壁に押しつぶされて、その中で何んとか相手をこまかし屈服して、そ

うした土地を収用するなり買収するなりを行なうというのが特技であつて、それが専門的な用地係の役目なわけですね。だから結局こういふよい方向に、国民が全部安心してまかせられるという方向に制度ができて、それを破つてゐるのが政府なんです。行政機関なんですか。公共事業の名において行なう事業主体は、この鑑定士の鑑定評価といふものと自分の背中に背負つてゐる予算といふものの比重を考えると、予算のほうが強いのです。それじゃひとつこの法律を——これは提案者にすまんけれども、その問題が明らかになるまではしばらくこの法律をお待ち願つておくとして、そうして確かに政府あるいは公共団体はこの鑑定を信用するのだという実例を証明していただきたいと思ふんです。いま宮崎君から収入の問題、それから仕事に対する報酬の問題が低いではないかといふ議論もありますが、そんなことよりも鑑定士の一番の願いは自分の評価したところの価値といふものを正しく受け取つてくれるかどうかの問題が一番大事なわけなんです。これはここにおられる道路局長——ずっと並んでおられるけれども、自分たちが末端で行なつてゐる用地取得のための鑑定といふこの一つの行為、これと実態といふものは信用してゐるんだという証拠になるような資料があるならば、それを出してほしいと思ふ。そうすると私のほうからはそれを無視してゐるということの証拠をお出しします。問題はこうした法律をつくり、この法律が社会でもって、大きく評価される資格者といふものが生まれるならば、社会がこれを信用すると同時に政府自身が——政府といふよりも公共団体、公共事業を行なう公共団体がこれを信用するといふことでなくてはならぬ。だからその鑑定によるところの価値で買収といふものを、あるいは収用といふものを考えなければならぬ。そういう点についてひとつ政務次官の答弁を……。

○政府委員(田村良平君) 不動産の鑑定士をせっかく制度を設けて、つくられた制度の責任者が評価したものを政府がかつてにねじ曲げるというやうなことから、これは仰せのとおりたいへんなことだと思ひます。したがつて、このたびの新しい制度が認められましたならば、過去いろいろありました実績につきましても十分検討を加えて、そういった少なくとも制度をみずから政府自身が破つていくような形は厳につつしむべきだと、私はこのように考えます。

○田中一君 これは午後大臣も来るでしようから、その点を、施行してもう六年にもなり、実績もあがつてゐるわけですね。だから鑑定士が行なう鑑定評価といふものについて、国並びに地方公共団体、ことに公共事業を行なう場合の買収価格といふものは、鑑定人の評価といふものを、尊重するのじゃない、それを守るといふ、その評価によつてきめましようといふくらいに答弁が大臣の口から聞かれないければ、有名無実、いたづらに国民をまどわすものであります。だからひとつ委員長にお願ひしますが、そういう確約、そうして地方公共団体あらゆる公共事業を行なう団体にそのことを徹底的に通牒を出す、こういう措置を要求するわけなんです。もしも政府が指定する、依頼するところの不動産鑑定士の評価と被収用者が依頼するところの不動産鑑定士との間に評価の相違があつた場合、この場合にどうするかという問題。政府は主として政府の息のかかつてゐる社団法人不動産鑑定士協会ですかのメンバーにお頼みになるのでしようが、また一面、地域社会に営業所を持つてゐるものにも頼むような傾向にしなければならぬと思ひます。いまのような問題がひとつ建設大臣から表明され、解明され、そうして地方のあらゆる公共団体にこれを守れと、予算が多かるうが少なかるうか、そういうことはどつちみち補正すればいいのだから、これを守つてやれといふ通牒を出す勇氣を要求します。これをひとつ計画局長からも次官からどうか大臣に伝えておいて、大臣にはつきり、そういう血の通つた法律に育て上げるというのが大事でありますから、その点をひとつ要望しておきます。あとで答弁をお願いします。

○委員長(大和与一君) ちよつと速記をやめて。

〔速記中止〕

○委員長（大和与一君） 速記をつけて。

それでは本案については、この程度にとどめておきます。

○委員長（大和与一君） 次に、自転車道の整備等に関する法律案の質疑に入ります。

質疑のある方は、順次御発言願います。

○松次忠二君 まず提案者にお聞きいたしますが、前国会でこの質疑を重ねました際に、自動車道の道路部分の問題についてはいまの道路整備の五カ年計画の中でも実施をしていく、予算的な措置が幾分でもとにかあるというところは明らかになったのですが、しかしここでいっておきます自転車道の専用道路と自転車歩行者専用道路については、この道路整備五カ年計画の中でこれを考えていくということは、現在すでに決定している道路整備五カ年計画としては非常に無理である、こういう点が明らかになっております。

その際に提案者のほうから、今後道路整備五カ年計画が修正をされるような機会には、フルにこの法律が適用できるように修正をせよという、そういうふうな考え方だということが表明をされたわけですが、ところが、いままさに第六次の道路整備五カ年計画が一応ワグが閣議了解になり、法律もすでに用意され、提案をされ、今後事業内容等について五カ年計画の内容が決定をされていくこととしていく段階であります。したがって、前回の御答弁の趣旨から言えば、提案者としては新たないまの整備五カ年計画の中で、いま申しました自転車道の専用道路とか、あるいは自転車歩行者専用道路について何らかの措置をしていくように明確にしていこうということであろうと私は思うのであります。この点についてまず提案者のお考え方を、ひとつお聞かせ願いたいと思います。

○衆議院議員（遠藤三郎君） ただいまの御意見であります。五カ年計画はすでにきまりました。あの五カ年計画で自転車道の関係の予算の要求を考えてみましたが、法律が通ってこないもん

ですから、それを要求することがいかにも無理であり、理屈が通らぬということで、この際は五カ年計画に入れることを要求することをやめたのでございます。ただし、五カ年計画の早晩改定もあるし、また修正もあるのでありますから、その機会に、本格的に五カ年計画に入れていくという考えを持っております。四十五年度ないし四十六年度等の予算についてはこの五カ年計画の中に、道路の安全施設の法律の中にあるその関係の予算が約二百六、七十億ありますから、その中で流用できる部分がございます。その流用できる部分を支障のない限りこちらに流用していただいて、当分の間はごくつましやかでありますけれども、そういう措置を講じていって、しかる後に改定の時期あるいは修正の時期に本格的に見ていきたい、五カ年計画に入れていきたい、こういう考えを持っておることを御了承願いたいと思います。

○松永忠二君 これは、もうすでに提案者も御承知のように新しい道路五カ年計画のワグは閣議了解されて、そしてすでに今国会に提案になっているわけでありまして、年度の修正というように、それが、したがって一体財源をどこから求めるのか、そして事業はどういう内容を主とするかというのを今後審議を行なって、そうして閣議決定の段階になると思うんです。そうなって来ると、前回あなたがここで、最後には五カ年計画の修正の時期が来たときはそれをほつきりして、この法律をフルに動くような形にしたいだきたいと、まさにその時期が来たと思うんです。したがって従来、前国会で御答弁いただいたようなことではなくて、現実にはその時期が来ているので、これについて提案者としては、もうそういう決意を持って具体的にこの自動車道が、特に専用の道路が地方道として充実をしていけると、こういうことについての考え方を具体的に反映することができると思ふのであります。そのことについて私は聞きたいのであります。また修正する時期が来たということじゃなくて、現実にもう来てい

るといふことを申し上げて、また法律自身も衆議院はもうすでに提案をされているわけでありまして、今後ただその内容についていろいろと折衝が行なわれるわけでありまして、この法律を提案した者としては、その際最大の努力をして、これを実現をしていくということについての御決意があらうと思うので、その点をひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。

○衆議院議員（遠藤三郎君） 非常にありがたいおことばですが、何せ法律が通ってこないもので、すから、この際五カ年計画に入れることは非常に無理がございまして。ですから、この法律が通った後に全国的に五カ年計画に入れる。規模がどの程度になるかというのを調査をし意見をまとめて、そうしてかかる上に五カ年計画との交渉をしたい、こういう考えでございまして。とりあえずは、とにかく交安法の関係の法律の一部を流用して、無理のない予算の運用によって、五カ年計画の運用によってだんだんつくっていく、そうして本格的な整備計画というものを、この法律の通った後にやっていく、こういう考えを持っておることを御了承願います。

○松永忠二君 私は、提案をしているのですから、法律が通るものと予想して、通った場合にはこういふ決意を持っているということをお聞きをされているわけですが、したがって、法律が通れば具体的にそのようにことをやられるお話であります。そこで道路局長のほうに尋ねたいわけですが、法律が通りますと第五条に「建設大臣は、道路整備緊急措置法第二条に規定する道路整備五箇年計画に關しては、自転車道の計画的整備を促進されるよう配慮しなければならぬ」と書いてある。これはどういふふうに行なわれていくのですか。これをひとつお聞かせ願いたい。

○政府委員（養輪健二郎君） この法律が通るといふ前提でいろいろこの第五条を見まして、どういふふうに対応するかという問題だと思ひます。実はこの自転車道というものは、道路の部分

緒に走るといふような道路の部分でございまして。これについては、現在の五カ年計画は、これから内容をきめるわけでございますが、いまきまつておりますその五カ年計画の中の四十六年までの交通安全施設の整備計画、この中では当然道路の部分としての自転車道というものは計上されております。そのほか四十七年度以降の部分はどうするか、そういう点ではできるだけ交通安全というものと関連して、道路部分のなるべく自転車道を促進するように配慮するつもりでございます。また、もう一つ、この六条にございまして自転車道の専用道路、車を通さない自転車だけの専用道路というものがございまして。これについては、いろいろいまの私たちの考えではどこにでもできるものでもないように思ひます。やはり河川敷とか、あるいは特定のところ、一般の車が通す必要のないようなところ、そういうところでないとい

せつかく道路をつくるに、一般の自動車は通さないということになると、また地元の利害関係が出てきますので、自転車だけの専用道路という非常に場所が限定されていきます。これについては、まだ私のほうは、将来こういうものの計画がどのくらいあつて、どの程度やるか、またその財源の措置をどうするか、この辺を検討しなければいかぬと思ひます。ただ、そういう調査にまた時間がかかると思ひますが、そういうこと以外に、やはりいまの通学のための自転車の専用道路とか、これは現在の国道、県道でもそうですが、非常に混雑して、なかなかそこは自転車が通れないというふうなときに、一例を言いますと、農地の中に自転車だけ通すような道路をつくるというふうなこと、これは地元が納得していただければ、あるいは可能性があるかと思ひます。そういうふうなものについては、今後の新しい五カ年計画の中では考えられると思ひます。またそういう全体の計画の中でこれを市町村等でやるわけでございます。市町村道は、市町村が一体それに対してどういふ財源の措置がほしいか、この辺も検討してみたいといふ問題だと思ひます。そういう

うこととあわせて、できるだけこういうような自転車の専用道路についても事業が促進するように財源の面からも配慮してまいりたい、というふうに考えております。

○松永忠二君 私がお聞きしているのは、道路部分の問題ではありません。これはあらためて拡充をされていくことは当然なことであると思ひます。要するに自動車専用道とか、自転車の専用道とか、あるいは自転車と歩道の専用の道路の問題であります。この問題について法律が通れば、提案者のほうでは第五条に基づいて努力すると、こういうふうな言っているわけでありまして、また同時にこの条文で「計画的整備が促進されるよう配慮しなければならない」という規定がある以上、やはり道路整備五カ年計画の中で財源的問題、事業量の問題等メドをつけて、今度の道路五カ年計画が通った以上は、財源的にメドがありません、あるいはそういうものは今度の道路整備五カ年計画の中にはございませぬということがあつてはならないと思ひます。ここを局長もそういう点には考慮するといふようなことを言われたようでありまして、その点を提案者と一致できるようにやはり御発言が聞かれないと、事実上それが実行に移せないといふことになるだらうと思ひます。前回は新たなものができるといふ段階ではなかつたわけですが、できる段階になったわけでありまして、再度その点について簡潔に明確に御答弁をしていただきたいと思ひます。

○政府委員(兼輪健二郎君) 実はこの法律が通ることを前提にしていろいろ考えておりますが、自転車の専用道路に率直に言つて補助をするかしないかといふことではないかと思ひます。これはいろいろいまの市町村道の現況からいって、はたしてそこまで道路財源が回るか、また地方の財源でできる場合もございまして、そういう面を検討して、個々の計画についてそういう面を検討していきたい。その中でやはり国が補助するといふこと以外に、やはり起債を認めるとか財政上のいろいろ

な措置がございまして、そういうものをあわせてましてこの自転車の専用道路を促進していききたいといふ考えでございまして。

○松永忠二君 やや少し食い違つてゐる点もあるように感ずるわけですが、まだ計画ができて内容ができてゐる段階ではありませんし、提案者のほうは実情に基づいてそういうことを要求すると言ひし、そういう点を十分調べて考えていきたいといふことでありまして、やはりこの問題は少なくとも議員提案として出されてゐる以上、やはりこういうことについてはわれわれも一端の責任を持つてゐるわけでありまして、そういうふうな意味で、やはりこの点については明確にしていただかないといふか。今後ひとつ提案者が中心になりまして、この問題について建設省側との間に着目して、ひとつ期待に沿うようなものにしていくようにするといふ、そういう提案者の決意をもう一度聞かしていただいて、次に進みたいと思ひます。

○衆議院議員(遠藤三郎君) まことにありがたいことばで、自転車道関係の者は皆非常に喜ぶことと思ひます。われわれは何しろ当初の問題です。から、法案がだんだん固まつていくに従つて力を得て、この自転車道を大々的につくっていくという方向に進んでおるのでありますが、御趣旨に沿うようにわれわれも最善の努力を尽くして政府のほうへも要求しますし、一般の熱意の結集をも頼んでこの自転車道路が一日もすみやかに大きくできていくようにつとめたいと思ひます。

○松永忠二君 そこで、すでに局長から話が出ておりますその必要な財政措置、その他の措置を講ずるようにつとめなければならぬ、この点について前回も指摘をいたしましたけれども、大臣あるいは局長から出てゐる起債といふような問題もきょうも出たわけですが、同時に、当初原案を構成する段階においては二分の一補助という問題も出てきたわけですが、こういうようなことで、その二分の一補助が伴えば、道路整備の特別会計のほうも一部改めなければできぬといふようなことに

なつてくるわけでありまして。その他ある程度市町村が現在の苦しい財政の中で積極的に自転車専用道路といふものを設置していこうといふことになれば、これについてはやはり国として助成をしていくといふことは、これはまあ当然なことである。それからいふと局長のお話にあるように、非常にいろいろな課題をかかえてゐる中で、自転車専用道だけを確保してたくさん補助をすればいいという筋合いではないと思ひます。これはもちろんかね合いがあるけれども、必要な専用道といふものが設置をされた場合には、これについての二分の一補助という、まあ補助という考え方を適用していかなければ、事実上この効果をおさめることはできない、そういう点についてやはりこの際積極的に検討する必要があるのじゃないか。またわれわれから言つて、さつきお話をあつたように、この法律が提案されて審議をされた際に、現に一体自転車専用道として適切なものはどういふものがあるのか、各市町村はどういふものを要望してゐるのか、一体どのくらいの事業量が必要なのかといふことについての確かな調査をしていないことには、この問題を片づけるということとはなかなかできないことだと思ひます。これについても、やや従来問題になつてゐる時間的な経過もあることであるので、本日私はある程度そういう点について具体的なものを聞かれるものだというふうに考へておつたわけでありまして、まだ法律が通らないからまだそういう用意はしてないといふお話もあるのかもしれませんが、私はやはり議員提案として提案されてくる、元来立法府が議員提案を尊重して議員提案としてまづめたものを推進をしていくといふことは、これは立法府として参加してゐるわれわれとして当然なことでありまして。そういう意味から言ふならば、私たちがつくつた法律が単に空虚なものでないことにするたためにも、こうした問題についてのやはり措置を考へてもらうといふことは、私はぜひ必要だと思ひます。この点について無制限な問題を考へることはできないとしても、具体的にこれだけ

の条文で自転車専用道路の設置を市町村に設置をするように規定をしてゐる以上、やはりその限界はあるとしても、ある程度のものでないといふ必要はないといふことは、明確にやはり助成措置をしていくといふことが必要だと私は思ふのですが、この点について、局長にひとつ今後の考え方を聞かせをいただきたい。

○政府委員(兼輪健二郎君) ただいま先生の御指摘のように議員提案、これを尊重しなければならぬといふことは言うまでもないと思ひます。ただその中でどういふ形でこれを進めていくか、この目的の第一条にありますように、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資する」といふのが目的だと思ひます。これを踏まえて考えますと、やはりいま私たちが一番早くやらなきゃならぬ、また、大いに心砕いておるものが、いまの交通事故の防止でございまして。交通事故の防止のための自転車道、これをいまの五カ年の中では積極的にやつていきたい。その方法としては交通安全施設の整備計画、及びこれからのいろいろ道路をつくる場合に自転車道とか、自転車、歩行者を分離するといふような構造、これは構造令の改正も考へております。そういうことをやつていきたい。もう一つは、やはりそのほかに心身の健全な発達、これも当然必要なものだと思ひます。ただやはりこういうことになりまして、いわゆる児童公園の性質を持つて、同じような性格があると思ひます。ただそういうものをやります場合に、やはり全国的な規模でできるところにはやらないといふところにはやらないといふ思ひます。そういうような全国的な規模をどう押さえるかは、これからちよつと調査をよくしてみないと、はっきりしない点が多々あると思ひます。その場合に、やはりこの地区にはやつぱり必要だからやるといふ場合に、財政的に非常に困難な市町村の場合は、これは当然補助といふことは考えなきゃならぬといふように考へておる次第でございまして。

○松永忠二君 それじゃ、その点については今後それが、いま出ている法律が裏づけができるようにひとつ願わなげやなぬと思う。そこでもう一つ、第四条の中にきめてあるいわゆる道路管理者としての自転車道の整備事業、これについてはどんなふうにかかっているんですか。これは、要するに道路、歩道部分というものについて考えているのであって、それについてそのやりの前の原案に出ていた国が三分の二、あるいは都道府県が三分の一というふうな、こういうことを原案にはいろいろ検討されていたようでありま。ここで言う、第四条に言う「自転車道整備事業」というのは道路部分のことを取り上げているのか。それについては「実施するよう努めなければならぬ」ということが出ておりますが、つとめなげやでできないけれども、つとめた場合はどうなるか。あるいはこれはそういうことであって、いわゆる専用道というものはここでは考えていられないというのか。この点を、第四条の問題を局長のほうから法律が通った場合における具体的な問題として回答を願いたい。

○政府委員(養輪健二郎君) 第四条は、道路法三十条に基づく政令、これは構造令でございます。道路構造令でございます。これに基づいていろいろものをつとめなげやなぬ。構造令は、現在、いろいろ検討してはば政策ができておりま。その中でやはり交通量が、また自転車の交通も非常に多いところでは自転車の専用の道路をつけないやなぬ。また、自転車車がそう多くない、また歩行者もそう多くないという場所では、自転車と歩行者の両方が通れるような通行帯をつくるというふうな構造令も考えておるわけでありま。今後道路をつくる場合には、やはりこの構造令に基づきまして、交通事故の発生状況を、交通事故を勘案いたしまして、できるだけここで言う自動車部分、道路部分になります自転車道整備事業につとめるということになるわけでありま。ただもう一つは、自転車の専用道路になりますと、これはそれが一般の交通を通さない、自転車だけを通すという場合でございます。これは、やはりいまの道路法では自転車専用道という規定はございせん。これが今後道路法の改正のときに、いろいろ検討していきたいと思っております。その場合にどうするかということになります。やはり常時自転車が多くて交通の安全に必要な自転車をとめることになりま。自転車専用道になるわけでございます。ただそういうふうな、いまの四条につきましましては、構造令の中でいかに自転車の通行する部分をつくっていく、この法律の趣旨に沿う、これにつとめるといふように私たち考えております。

○松永忠二君 そうすると第四条の中では、この専用の道路という問題については、いずれ道路法の改正によつて本格的な問題になる。そうでない道路部分の問題については当面構造令等の改正をしていく、また今後つくる上においても、それをそういう方向で持っていく。その場合において、当初ありました道路管理者が必ずしも建設省でない場合もある。こういうふうな場合については、そういうことを計画実施していくということになれば、この予算的な面はどういうふうにかかっているのか。これをつとめてということと、それを推進していく場合においては、これは道路管理者に對して、建設をしていくものに対する助成というか、奨励措置というものはどういふふうに予算的に考えられるのか。

○政府委員(養輪健二郎君) 道路部分としてのこの自転車専用道をつくる場合は、これは、現道についてそういうものををつくる場合は、これは交通安全施策三カ年計画に入ると思ひます。その場合に、国の指定区間の中では三分の二の国の負担、県の管理しておる道路については二分の一の負担ということだと思ひます。

また、新たに道路をつくる、バイパスみたいなものを新たに作る場合、そういうものををつくる、自転車道を部分としてつくるといふ場合は、道路の改築として三分の二または四分の三という

ような補助率になるわけでございます。○松永忠二君 そこでもう一つ話を進めて、この今年度ここに四十五年度の道路整備特別会計の中に、昭和四十五年を「第六次道路整備五箇年計画」の初年度として、事業の積極的推進を図る。」というところが出てくる。これにそれが該当するのだからかというところを感ずるくらいに、実はこの法律が通っていないからそうだとするならば、そうであるけれども、出ないことは事実なんでしょう。しかし、これは法律が通って明年度になれば、また五カ年計画を確定した二年度として、またのころには、こういうことではなしに、もう少しはつきり出てくるかと思ひますが、そこで、本年度はお話がたびたび出てきています交通安全施設の整備の予算で一体どの程度歩道部分という自動車道、それから専用としての自動車道というものが一体予算的に考えられるのか。本年百八十億を予定しているのではありませんか。これは予算的にどうなのか、それから、また、道路整備特別会計の中で、先ほど話の出ている道路部分の問題について、一体どのくらいの予算を考へられるのか、考へているのか、この点をひとつ数字的に明らかにしていただきたい。

○政府委員(養輪健二郎君) 交通安全施設三カ年計画の中で、これは三カ年計画を言ひまして、この中で、四十五年度の計画を言ひますと、これからいふ、その中の事業のやりくりで多少変わると思ひますが、国が負担または補助するものとして、道路の部分になります自転車道、昔は、いまの構造令では緩速車道と言ひつております。これの自転車だけが通る、これが約十キロで六千万円、また自転車と歩行者両方通行得るようなもの、これが百五十キロで二十九億九千万円を予定しております。また交通安全施設の計画にありま。地方が単独で行なうものとしては、自転車道として十キロで約八千万円。自転車歩行者道として、三十キロで約三億、合計いたしますと、両方合わせまして延長して二百キロぐらいで事業費は約三十三億ぐらいが予定されております。また自

転車だけの専用道路につきましては、先ほど言ひましたように、まだ十分調査できておりませんので、地方の単独事業でどのくらい入るか、まだ調べておりません。○松永忠二君 わかりました。そこで、この自転車道を設置する条件というのは、一体どういう場合に自転車道というものを設けなければいけないのか、どういうふうにかかっているのか、これはこの点に何かはつきりしたものがあつたのでしょうか。○政府委員(養輪健二郎君) 現在の交通安全施設の整備事業の三カ年計画、これでは御承知のように、交通安全施設を整備する道路として、交通量、それから事故率、これできめております。また交通安全施設を整備するそのきめ方については、そのほかに学校、保育所、そういうものがあつて特に交通安全上整備しなければならぬ、こういうところを指定しておるわけでございます。その指定している中について、こういうものを、交通安全施設を実施するわけでございます。実は交通量につきましまして、できるだけ、これはもう少しいまの基準を低くしたい。また事故率についても、なるべく全部の道路を安全な道路にしたいという考えはございしますが、いまの段階では一応そういうふうな交通量と事故率、こういうものからこういう自転車道をつくるような基準をつくっております。いまこまかい基準ここに持ち合わせしておりますが、趣旨としてそういう趣旨でございます。ただ、私たちの将来の考えは、もっととにかく車道と歩道を分離するといふようなこと。これは歩道と歩道を分離するといふようなこと。部分を入れまして分離するといふようなことで、交通事故をできるだけ少なくしたいといふような考え方でございます。交通事故の中で、いまやっぱり歩行者と自転車の事故というのは、ことしは全体でそれによる死者は四七%ぐらいを占めております。それととにかく半減近く持っていく、半分ぐらいになるように持っていくといふことで、将来の計画としては歩車道分離といふことで進め

たいというように考えております。

○松永忠二君 自転車道というのは、ここに三つの分類をしているわけでありませうけれども、私は自転車道というものを設けるには、こういう条件があつてこういうところは自転車道をつくらなければならないのだ、つくるのが望ましいのだというところがやはり明確になつて必要があると思ふのです。たとえば交通量がどうであるとか、あるいは人口の稠密度がどうであるとか、やはりこういう点が一般にも明らかにされて、今後ここにはどうしてもやはり自転車道としての歩道の分離帯もつくらなければならない、あるいは専用の自転車道というものは必要なんだと、私の地域では、こういうことにならないと、これはもつと一般的にわかるようにされていくことによつて、積極的な自転車道の建設もなされると、私はこう思ふのです。いまお話しのように、交通の安全施設の整備についての予算をつけるについては、一応の基準はあるわけでしょう。しかしこういうことはこういうふうになつてきた以上、もう少し積極的に明らかにして、——そうだからすぐやるといふわけにはいかぬけれども、とにかくそのひとつの住民の課題として、それをみんなの努力の目標にする。またそれが設置をされることによつて事故もなくし、また体育の向上にもなると、こういうようなことは明らかにしておかないとならないと思ふのです。これはあまりこまかくなりませんが、おそらく提案者等もそういう点については一応考えているものを持っていると思ふわけですから、特に今後進めていきます建設省の立場で、この問題についてはどういふ道路がそういう条件に当たるのか、やはりそれが明確になつて、お互いがその危険防止のためにそういうことについて目安をつけることができるように願ふなければいけません。こういう点について積極的な努力を要望したいと思ふのですが、一応ひとつお考えを伺いたい。

○政府委員(養輪健二郎君) 実は道路構造令もいろいろ案をつくりまして、いま最終案では、私た

ちの考えとしては、自動車、自転車の交通量が多い道路については、自転車道を道路の各側に必要に応じて設けなければならぬというふうにきめたいと考えております。それじゃあこれをどうやって実施するかという、やはり基準が必要だと思ひます。構造令そのものには、やはり年とともに道路の状況が変つてきますので、なかなかこまかい基準までは構造令に書けませんので、やはり構造令で趣旨を書きまして、その趣旨に基づいてとりあえずどういふ基準でやるか、というふうな基準をきめていきたいと考えております。またこういう基準がありましても、なかなか現地で道路の設計に支障を来たすということがございます。ただ、私たちの基準をきめるときに交通量が何台、自転車の交通量が何台あればどういふことを非常に簡単に言いますが、やはりその交通量、ことに自転車の交通量になりますと、時間的それから日にち的に非常に差がございまして、やはり平均的な交通量ではないし、その辺やはり道路を設計する側が交通事故を防ぐという観点で考えてもらわなければいけません。どつちにいたしましても、いまは構造令によりまして一応の自転車道をつくるような基準は私のほうでつくりたい、いまその作業をやつておる次第でございます。

○松永忠二君 ひとついいものをつくつてもらいたいと思ふのです。その自転車道の構造についていまお話が少しあつたわけですが、舗装とか照明とか幅員とか交通標識あるいは境界、あるいは交差の状況とか、これは専用についてもそうであります。また道路区分の問題についても、構造の場合に積極的に考えなければならぬものがある。私は思ふのですが、こういうことについては一応の考え方をまとめていかなければならぬと思ふのですが、こういうことはどういふ方向でこれを処理していくつもりですか。

○政府委員(養輪健二郎君) ただいまの自転車道、道路の部分としての自転車道もそうでございしますが、いまの構造令の私たちの案では、幅員二メートル以上にするということにしております。

た非常に地形その他でやむを得ない場合は、道路の歩側に付ける部分を自転車、歩行者の通行帯になる部分を二メートル五十センチまで縮少できるようにしてあります。ただ自転車専用者ほかの車を通さない自転車専用道になりますと、この二メートル以上というものは当然ではまると思ふのでありますが、やはり自転車の専用道になりますと、路肩の問題その他に問題が起きてきます。あるいは先生のおっしゃつた立体交差の問題があるかと思ひますが、立体交差というのは、地形的にそういうことをしやすい場所としない場所とございします。これはやはり交通の規制、横断の場所における信号等、こういうものを考えていかなければならぬのであります。ただ、自転車の専用道路につきましては、今後相当研究する課題も多いと思ひますので、こういうものはこれから大いに勉強してつづかなければならぬようにしていきたいと思つております。

○松永忠二君 いま言った構造の問題についても、広い角度でやはり検討して、一応自転車道としてどんな条件が必要なのか、そんな点を明確にしていく必要があると思ふ。この点をひとつ、今後努力願ひたい。

そこで少し関連して、その後、まだあります。ちようど道路の第六次の道路整備の計画の話が出てくる際に、ちようどお聞きをしたいんであります。一般国道の一次改築及び交通混雑の著しい路線についてのバイパス等の建設を促進する。なお、高規格バイパスの有料道路による整備を拡充する。というところが本年度に出てくる。ちようど私は、総括の質問のときにちようど欠席をいたしましたので、少しこの点について、関連をしてひとつ局長に簡潔にお尋ねしたいんであります。交通混雑の著しい路線についてのバイパス等の建設を促進する。これは、二次改築に重点を置くということであると思ふのであります。これと、「高規格バイパスの有料道路による整備を拡充する。」という予算措置、本年の予算措置はどういうふうになつてゐるのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 国道の四十五年度の事業費が、これは内地でいいますと約二千七百八十三億でございます。このうち、私たち、こまかい資料、いま持つておりませんが、大体半分近く、約千四百億ぐらいが二次改築に回つておると思ひます。これは二次改築といひましても、バイパスもございしますが、古い橋梁のかけかえ、また現在の道路を拡幅する、そういうものも入つております。また交通安全施設でできないような大規模な局部的な改良、こういうものを入れます二次改築にしております。大体私の記憶では、国道については、内地の国道では約総事業の半分ぐらいがそういう二次改築に当たつてゐると思ひます。

○松永忠二君 お話しのような数字は、二千三百三十九億を二次改築の二級国道にやろうといううなことで数字を出してゐるようです。その中で千四百億を二次改築に使つていくというふうなお話であります。高規格バイパスの有料道路による整備の拡充」と、この点はどうなつてゐるんですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 実は非常に、いまの幹線道路がよくつくりたいまして、バイパスの要望が非常に多いわけでございます。もちろん、道路の本来のたてまえからいへば、無料公開が原則だと思ひます。この際、やはり道路整備の促進をはかる意味で、いまのところ有料道路の制度をとらざるを得ないような状態になつておるわけでございます。じゃ、どういふものを有料にするかというものを無料にするかということになります。やはり有料ということは金を払うわけですから、払つただけの効果のあるような道路でないとなつて、払つて一般の無料の道路とおなじようなものでは利用者も少ないということでございます。それには、やはりまあ東名高速みないな、ああいうものにならなくても、自動車の専用道路、走行に非常に、まあ歩行者もいない、走行が便利だ、また時間的に非常に早く行けるというふうなもの、こういうものが高規格のバイパスと考えております。そういうものにつぎまして

は、有料になじむところを有料にしたいという考
えてございます。ただバイパスの中でも、これは
都市周辺の市街化するようなところにおいては、
やはりバイパスをつくる場合には、まず無料の下
の道路をつくって、そういう市街地の有料道路と
いうことになりまして、首都高速、阪神と同じよ
うな高架の道路が、将来交通量がいつぱいにな
った場合に高架の道路のできるような余地を残し
て、そういうものが、いまの時点では有料になじ
むんではないかと考えております。

○松永忠二君　そこでちょっと具体的な問題にな
りますが、私は一号国道のバイパスについて、本
委員会でも数回問題にして善処を要望いたしまし
た。静岡県における一号のバイパスについては、
本年度岡部バイパスとか、磐田バイパスを新規事
業として取り上げて、すでに沼津それから富士、
静岡、清水、それから岡部、島田、それから本年
度磐田、すでに完成した浜松バイパスということ
で、一応めどをつけたわけです。ところが本県の
一号国道のバイパスの中で、いまだ明確になつて
いないのが実は藤枝バイパス、これについては一
体建設省は何を考えているのか、非常に地獄的
におくれてきているけれども、一体、建設省の態度
を各方面から打診をして努力をしているようです
けれども、ばくとして明確にならない。早く路線
を決定してもらいたい、あるいはまた早期に着
手をしてもらいたい、こういうような希望が強く
出ている。実は残された唯一のものとして、めども
つかないという状態で、住民からも強い要望が出
ておることは事実であります。そこで、私は端的
にお聞きをするのであります。この藤枝バイパ
スについては、第六次の新道路五カ年計画に入れ
て着工して完成できる見通しなのか。あるいはま
た高規格バイパスの有料道路による整備をしたい
のか、この一俤いずれを選ぶのか。またこの二つ
のことについて建設省の藤枝バイパスに対しての
この二つの問題についての態度を、ひとつ道路局
長にお尋ねをしたいわけです。明確にやはり答弁
をしていただいて、混迷をしているこの問題につ

いて、しかも、静岡県ただ一つ残っておるこのバイ
パスの地域について、やはりはっきりしためどを
つけてもらいたい。いまや新しい道路五カ年計画
が軌道に乗っておる段階において、もう少しそう
いうことは明らかにすることができる段階だと私
は思うのです。この点について端的にひとつ明確
に御答弁を願いたい。

○政府委員(兼輪健二郎君)　一号線の交通の混雑
につきましては、数年前から言われております。
いま東名高速道路ができまして、まだ一号線の
混雑というのはいまだあると思ひます。また、こ
れから数年たつと、さらに東名も混雑するし、現
一号線ももっと混雑してくる状況だと思ひます。
いま先生のおっしゃいました静岡県内の一号線の
バイパスについては、藤枝だけが残っているとい
うお話でございます。やはりバイパスの計画とい
うのは、全線を一度にやればもちろんいいんであ
りますが、財源のこともあります。まずこんでい
るところからバイパスをしていこうということ
で、そのバイパスを次第につなぎながら、第二
号線をつくらうという計画でいままでできた
わけでございます。藤枝につきましては、やはり
いまの静岡県内の一号線の中で、まあ交通量も非
常にそれよりは小なかつたわけで、そういうこと
で、着工もおくれた次第でございます。しかし、
前後がだんだん四車線くらいにバイパスになつて
まいりますと、あそこだけが二車線の一号線で
は、これは当然ご迷惑なことはわかっております。
この藤枝につきましても、早急にルートを通さ
せてやっていきたいということでございます。た
だ、いま先生のおっしゃいました有料にするのか
どうするかというようなことになりまして、これ
は昨年も調査いたしました。いろいろ案がござ
います。あそこは御承知のように藤枝の町のう
しろ側が山になつております。山のどの程度奥へ
通すか。そういうことは藤枝の将来の市のいろん
な開発計画にも関連してくると思ひます。そうい
うこともございまして、ルートはどこへ通すか、
どういう構造でやるか。その中ではやはり一般の

無料の道路よりは有料道路のほうが早くできるだ
ろうという考えでございますが、有料にする無料
にするということは、やはり地元と非常に関係が
ございまして、やはりこういう地点を高規格の
道路で通つて、料金所はここに置いてどのくらい
の料金をとると、この辺まできめて地元と相談し
なければ、なかなか端の道路局だけがこは有
料だといつても簡単にきまるものでもありませ
ん。そういう問題を四十五年度中には相当はつき
り具体的な案をつくりまして、地元と協議をや
っていききたいと思ひます。私たちのいまの考えでは、
やはりいまの静岡県内の島田、金谷、磐田バイ
パスその他を考えますと、いま公共の無料の道路で
やるということとは、非常に財源的に窮屈になつて
おくれるんじゃないかということ、地元とよく
話して、話がつきますれば高規格の有料道路が一
番早くできる方法ではないかというふうに考えて
おります。

○松永忠二君　そうすると、高規格の有料バイ
パスということと地元の了解が得られるというこ
とになれば、早期に着工してこの道路五カ年計画
の中で完成していく、そういうことは可能だとい
うことなんですか。

○政府委員(兼輪健二郎君)　端的にはつきり可能
だということ、いまちょっと言えないまだ時期
だと思ひます。ただ有料道路にすれば、やはり早
くするということと利点があるんでございませ
ん、もしか地元がそういうことで納得していた
だければ、できるだけ優先的に——というの
はちよつと語弊があるかもしれませんが、できるだ
けこれを早く完成させていきたい心がまえでござ
います。ただ有料道路といひましても、はたして大
きなバイパスとなりまして、全部が有料道路の事
業で採算がとれるかどうか、その問題がございま
す。その場合にはある程度料金をきめまして、
その通過交通量に対してどのくらいの収益があ
るか、それによつて三十年間に償還するのにはど
のくらいの借り入れ金ができるのか、その借り入
れ金の中に全部が入るのか、借り入れ金以外には

かの公共の費用を出さなければいかぬのか、その
辺は有料道路として問題がございまして、四十
五年度中に鋭意結論をつけるようにつとめたいと
思つております。

○松永忠二君　わかりました。そうするといまの
ような問題をかね合せて、この道路五カ年計画
を策定する、内容を計画するまでには明確にし
たい、そういうことですね。再度御答弁願ひます。

○政府委員(兼輪健二郎君)　五カ年計画の閣議決
定になりましたのは、やはりいままでの例を見ま
すと、一年ぐらいいかります。来年の三月くらい
になると思ひます。それまでは路線のほんとう
の幅組みまで、もちろん中心センターまでなか
か入らないかもしれませんが、少なくとも考えは
まとましまして、地元と御相談したいと考えてお
ります。

○松永忠二君　だいぶ時間を食ひましたが、この
有料高規格のバイパスということになれば、一体
具体的に道路公園がやるのかどうなのか、ある
いはまた構造は四車線の完成をするのかどう
か、これは自動車専用道路なのかどうなのか、有
料道路といつても高速道路のようなそういう料
金をとるのか、あるいは低額の料金をとるのか、路
線はまたいま考えられている三つの路線の中の一
番都市を離れた、市街を離れたところに位置づけ
ができるのかどうか、一体費用の概算はどう
なのか、あるいはまた県道と重要な市道との取り
入れの道路はこれがつくられるのかどうか、あ
るいはまた地元の利用者については特別な便宜措
置が考えられるのかどうか、これらの点が私は問
題だと思ひます。私はきょうこの場でお聞かせい
ただくということではできないと思ひます。こ
ういふ問題を明確になつていく段階において、こ
ういふ問題を明確にしなから地元との協議を続け
ていかねばだめなと思ひますが、この点につ
いては御異議がないと思ひますが、こうした問題を
明確にする中でこういう問題は地元と話し合ひが
できると私は思うのですが、この点について局長
はどうですか。

○政府委員 養輪健二(郎君) たいだいま先生のおっしゃったとおりだと思います。やはりそういう点について地元と話をしませんが、有料にできるかできないかの問題があると思います。また地元としても地元の周辺もありまして、それに伴うまた関連の道路——藤枝バイパスだけではなくて、その他の道路との問題が出てくると思います。そういうものを全体とあわせて地元と協議したいと考えております。

○松永忠二君 いま相当はつきりした面も出てまいりましたから、今後地元の要望に応ずるよう話を詰めて、ひとつ残されたただ一つの路線について明確にしたいと思うわけです。

そこで、続けてもう少し、自転車道について警察庁のほうから来ているようでありますから、第七条に「都道府県公安委員会は、自転車道の整備と相まつて、自転車の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする」と書いてある。この「計画的な交通規制の実施」というものの内容は、この法律が通った場合には警察庁等で考えられる、特に交通の上から考えられる規制の内容というものはどういふものであるのか、その点をひとつ警察庁のほうから御答弁いただきたいと思ひます。

○説明員(井口孝文君) この自転車道の法案が成立いたしますと、先ほど来お話ございましたように大体三種の自転車道というものができるところでございます。警察庁といたしまして所管いたしております道路交通の安全をはかるという立場から、道交法もまたこの国会で御審議をいただいているわけでありまして、平仄を合わせますような体制を道交法の中で御提案申し上げていくわけでありまして、ただ両方の法体系が若干違ひますので、歩道、車道それに自転車道という道路の区分された部分、これをつくった場合の通行方法といったものを道交法の中に提案いたしまして、他の部分につきましては、たとえば従来歩道であった部分に自転車を通るという場合については、自転車道が通れるという趣旨の法改正をいたすわけ

あります。これなども具体的には当該道路を自転車道が通行できるという、交通規制という形で行なわれることになると思ひます。それから自転車専用道路といつたしまして専用道路ができました場合に、現在まだ道路法に手当てがないようでございますが、道路法で手当ていたしまして指定がされまして、実際にこの形態から申しまして、どこからかモーターバイクが入ってくるということになつても困るわけでありまして、取り締まり上のものでございまして、自転車専用道路に自転車以外のものは通行禁止という七条の規制を行なつていくことになるかと思ひます。したがいまして、この自転車道につきまして実効をあげるためには、常に交通規制というものがあつていなければ、お尋ねのありました七条の交通規制、特に「計画的な交通規制」という場合に、自転車の通行の安全をはかるために、その自転車道の設定が目的を達するように、たとえば通勤者、通学者が安全に通行できるように、おそろく途中に交差点もあるでしようし、それから種類の違つた自転車道というものをつなげていかなければならない。そういう間を安全に通行できるように、あるいはサイクリング道路のような場合もございまして、そういう場合A地点からB地点まで最も安全に行けるような交通規制の組み合わせというようになことを考えてまいりたい、かように考えております。

○松永忠二君 ほかに標識合というものを改めなければできない。

それからもう一つ、もう少し積極的な面でお聞きをしたいのは、自転車の交通事故にかんがみて、いわゆる構造といふものについてどういふことが問題なのか、要するに歩道へ自転車は乗り入れられることができるように道路法を改正すると、そうなるまいかと、そういう一体歩道といふものは、交通事故をまあ防止することに努力をしていられる者として、どういふ構造が少なくともなければならぬのか、あるいはまた歩道、車道の中に自転車の道路を位置づけるといふ場合に

おける区画というよりなものについては、少なくともこの程度でなければ困るのじやないか、よく言うように線をただ引いて、軽車両の分離をたださつとやつた、それでこれはできたのだといううな考え方では、何らの前進はないと思ふのです。こういう点についていろいろな交通事故を現実にいろいろと処理をしていられる者として、こういう点について道路法欠陥があると、こういう点について考えていかなければいけないといううな点があれば、この二つの点について積極的なひとつ御発言をお願いしたいと思ふのであります。

○説明員(井口孝文君) 自転車の交通事故というのは非常にいまのところ多いわけでありまして、いわば自転車というものはもとと、人と車といひました場合に、車として扱われてきたわけでございますが、現実にはだんだん歩行者並みの、いわば弱者といひますか、被害者側の立場に立つてきておると、こういう形であらうと思ふのでありまして、自動車から自転車を分離してやるといふことが一番有効な方策であらうと考えるわけでありまして、この自転車道法というものがたいへん効果を發揮していくことを期待しておるわけでありまして、ただそれがたいへん御指摘がございまして、たまたまそれが不明確である、あるいはせつかつくつても実効をあげるのにはたいへん構造上問題があるといふことになりまして、これはまたぐあいが悪いわけでありまして、この点につきましては、おそろく道路管理者側でも十分お考えいただきたいと思ひますし、特に通行の区分につきましてはつきりと区別されたものになるべく推進していただくといふことでやつていただけるのではなからうか、かように考えております。また私は幅員にいたしまして、交通量その他一概には申せないと申ひますが、なるべく十分な幅員をとつて通行できるようにしていきたい、というふうに希望いたしております。

○松永忠二君 あまり具体的にはまだそういう検討が進んでいないと思ひますが、ただ単なる白線を引くということではなしに、区画をどうしたら一番安全なのか、あるいは少し高さを高くしてやるのがかえつてその交通の障害になる、事故を起こすものになる、まあ外国あたりではそういうことやつていられるものもあります。実はこういうのを見て先方は行かれてすぐ全くいいと思つて支持するといふことについては、慎重にやつてもらいたいといふことを、現実には外国に行つて聞かされたこともあるわけでありまして、そういううな面でも手ぬかりのないことが行なわれなければできぬと思ひます。これは建設省も十分ひとつそういう点を意識疎通されて、せつかくできました法律を実施するにひとつ支障のないように、特にあなたのお話にあつた、やはり一貫性を持ってやつていただかないと、その間交差のところがあつて、いろいろなところもあるもので、何かこつ然とある小部分にそんなものができ上つて、それで事足りるということでもなからうと思ふので、こういう点についてひとつ今後努力をお願いしたいと思ふのであります。

私は最後に政務次官 大臣が来ておられますが、前回坪川さんにもお話ししたことでありまして、けれども、もととこの法律といふのは実はなかなか折衝を重ねる中で、もう少し明確な表現をしていかなければできないといふところ、あるいはまたもつと積極的に法律の一部を改正していかなければできないといふ問題もあつたけれども、それが直ちに結論が得られないといふことからして、その字句の表現の中に「財政上の措置その他の措置を講ずるよう努めなければならぬ」といふうな抽象的な表現の出ているところもありまして、あるいはまた第五條、先ほど申しました道路整備五カ年計画の問題についても配慮しなければならぬといふことが規定をされていられるわけですが、その具体化には今後の努力が必要になつてくるわけでありまして、あるいはまた第四條の道路部分の自転車道だけではない、専用の自転車道整備の問題等についても、やはり積極的なものがなければできぬと思ふのです。したがつて今後

このものが適切に実施をされて法律が考えているような目的を達成するかどうかというところは、かかってこれを実施していく建設省の熱意、今後の努力というものにまっとうなところが多いと思うのであります。同時にまたこれを提案をされた中心になられた方々を中心としてわれわれ議員の努力も必要などころでありますけれども、こういうふうな意味で建設省側の積極的な努力をわれわれとしても要望しなければならぬと思うのであります。法律を通す以上、そういうふうな点について政務次官ひとつ大臣にもよく連絡をされて、今後ひとつ政務次官としても責任を持って、あなたは道路五カ年計画の問題についてもタッチをしていくわけでありまして、こういう点について善意のある努力をお約束をいただきたい、決意を披露をお願いしたいと思うのであります。この点について政務次官のお考えをお聞きをいたしまして、私は質問を終わりたいと思います。

○政府委員(田村良平君) お答えいたします。

御趣旨のとおりでありまして、最近のいわゆる交通ラッシュに伴います事故、特に事故死等の件数はたいへん多くなっております。こういった新しい輸送網の整備体制のためにいろいろ問題点もありますが、特に自転車道というのにつきましても、長い間の懸案であります。御協力をいただきまして成立するならば、これから仰せのような内容の充実、あわせてまして新道路整備五年計画の実施の検討に入っておりますので、それらも勘案いたしまして御趣旨を生かし、また法の趣旨を貫徹でき得ますように、誠意を持って努力をいたしたいと考えておりますので御答弁申し上げます。

○田中一君 警察庁のほうにお尋ねいたします。いままでは自転車交通というものが被害者の立場でものを考えておったわけですが、今日の車道というものは自動車が行き、人も自転車もないというふうな状況なんです。たとえ専用道路ができたとしても、この専用道路は一方交通であつて、交差点がないわけじゃない。今度は、自転車も高度にスピードが発達してあるそうでありまして、人に与える、加害者の立場が見られるのじゃないかと思うのです。これに対する、自転車そのものの構造の問題、それからスピード制限をどうするかという問題、交差点、あるいは自分の庭先に自転車専用道路ができた場合にそれに対する歩行の問題、あるいは歩道車道併置の道路の中にある歩道と自転車道との関係、これらをどうのよう

にしていくなのか、それをひとつこまかく聞いておきたい。今日の自転車そのものの構造上のことも私はよく知らないものだから。八十キロくらいの走力を持つていて、スピードの出る自転車もあるそうでありまして、これらはもう凶器です、こうなつてくると。したがって、自転車が歩行者に対して加害者になるような、機械と構造上の問題、それから交通の問題等、どういふ実態があるのか。それから今度の法律が通った場合には、どう規制しようとするのか。この三つ。自転車道のケースからひとつ考え方を、これは構造上の問題は道路局長が先ほど話したからいいと思うのであります。交通上の問題を説明願いたい。

○説明員(井口孝文君) 今度の自転車道の法案ができました。こういった措置がとられますと、確かにいろいろの問題が一部出てまいるかと思ひます。一つは、道路がところどころ交差点でござりますので、その際の右折、左折の方法をどうするかといったような問題もござります。これはむしろ横断歩道で歩行者をひっかけるといふようなケースもあるかと思ひますが、自動車と自転車との交錯といったようなことになるわけでありまして、こういった点につきましても、一般的なルールを定めることをいろいろ検討いたしましたけれども、たいへん困難でございます。やはり個々の交差点について十分検討した上で、自転車の通行すべき部分を表示等によつて矢じるしをしまして、そういう形でもって最も適切な方法を講じてまいらうというふうな検討をいたしております。

それから特に自転車と歩行者との関係でございますが、従来歩道であつたものをこの法律にいう部分としての自転車歩行者専用道路といったよう

なことで指定してまいりますと、ただいま御指摘ございましたように、今度はかえつて歩行者に対して有害であるというふうな場合が多分に出てまいらうかと思ひます。一応今度の道交法の改正措置では、法律的な措置をいたしましては、この場合自転車は歩行者の通行を妨げてはならないというふうな規定を設けておりまして、これに違反すれば罰則がかかるというふうな規定を設けたわけでございます。しかしながら罰則がございまして、現実にはなかなか、そういった事例が多くなればたいへん困るわけでございます。実際の問題としてどうなるか。これもやはりその道路の幅員の問題とも関係してまいりますが、できればペイント等によつて区画をいたしまして、同じ自転車歩行者専用道路の中でも、自転車の通行部分と歩行者の通行部分とを分けることが望ましいというふうに考えております。この場合いまの規定がございしますから、ペイントで書きまして歩行者の通行部分を越えれば歩行者の通行を妨げたということに罰則を適用するという形になるかと思ひます。こういった点につきましても、実際の取り締まりの上でも慎重に配慮してまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

また自転車の専用道路ができましたような場合に、ただいま御指摘のございましたように、最近特にスポーツ用の自転車になりますと、たいへん高速でございます。特別な事例でございますけれども、中には無謀な人がおられて、たとえば日光のいろは坂をペダルを踏んでいつてがけ下に飛び込んで死んでしまったというふうな交通事故もあるわけでございます。そういったような暴走をされまして、これは自転車専用道路の形態にもよりますが、あるいはたんぼの中に突っ込んでしまふというふうな事故が起ることも限りませんし、さらに最悪の場合には、沿道にいる人に迷惑をかけるというふうなことも起こることも限らないわけでございます。こういった速度についてどういった規制をするか、こういった点も実態をよく見つめまして検討をしてまいりたいというふうに

考えております。

以上、そういった点についていろいろと考慮はいたしております。あるいは夜間の問題、夜の問題などにつきましても、交差点に出てまいりまして、突然いままで、専用道路を走つておった者が交差点へ出てきてスピードが落ちないでひっかけられるというふうなこともございしますので、こういった点について自転車の塗料その他で、もっと視認性の高いものにするとかといったようなことで指導をしてまいらうということも考えられるわけでございます。しかし現実には、なお実際の通行状態を見ないと判断できないいろいろな問題が予想されるわけでございます。専用道路をつくりまして、たとえば部分である場合に、一方通行がいいか総合通行がいいかという問題がございまして、ほんとうは一方通行がいいと思ひますけれども、たとえば一方通行がございまして、一方通行にしたために、あの店物を買い、しばらく行つて別の店物を買うというふうな場合に、一々車道を横断されるとよい危険であるというふうなことも出てまいります。また歩行者は優先通行を認めておりますので、自転車歩行者専用道路の場合にはこれとの関係をどうするかというふうな問題もございします。こういった点、まだ経験のない交通状態でございますので、私も机上論としてはいろいろ検討はいたしておりますが、なお結論が出ない部分がいろいろございします。今後、現実の問題となつてまいりました場合にどういった方法が最もいいか、慎重に配慮してまいりたいというふうに考えております。

○宮崎正義君 交通局の交通規制課長がおいでになつておりますので、お伺いしますけれども、自転車事故によるもの件数、そういうもののお手元でございますか。

○説明員(井口孝文君) ちよつと十分な資料を手元に用意してまいりませんでしたが、昨年の死亡事故、交通事故による死亡事故の中で、死亡事故が、はなはだ申しわけないのですが、手元にございします資料は昨年の十二月末まででございます。

総死亡事故が一万三千百十九件でございますが、この中で自転車乗車中の者が千六百三十九件というふうになっております。

○宮崎正義君 そうしますと、自転車に乗っている者が千六百三十九件で、そのほかはどういうふうなことになるでしょうか。

○説明員(井口孝文君) ただいま申し上げました数字は、交通事故のすべての死者の数でございますので、自転車乗車中に死んだ者が四千百九十四名、それから原付あるいは二輪の自動車、こういうものの事故が二千四百七十件、その他歩行者事故が四千五百三十七件、なお、このいずれにも入らないその他事故というのが二百七十九件、そういうことでございます。

○宮崎正義君 自転車に乗っている人がやられたのが千六百三十九件ですね。自転車でひっかけて事故を起こして人に危害を与える事故がありますね、そういうものを調べておられますか。自転車に乗っている人が危害を与える……。

○説明員(井口孝文君) ただいま申し上げました事故は、自転車に乗車中の者が千六百三十九名なくなつた、こういうことでございます。したがいまして自転車にひっかけられました者はこの歩行者事故の中に入っているわけでございます。それが何名であるかちよと資料を用意してまいりませんでしたので、たいへん申しわけございません。

○宮崎正義君 けっこうです。構造令のことで道路局長にちよとお伺いしたいと思ひますが、この第二条に歩道、車道、緩速車道というものがござります。この緩速車道の中に「主として自転車、荷車等の緩速の車両の通行の用に供することを目的とする車道の部分をいう。」というふうになっております。この自転車が今度は歩道と一緒になるわけですね。自転車道というものと、それから歩道とが一緒になつてくるというふうなことになるわけですね。また自転車の専用道路ということも考えられているわけですね。そしてあと残るのは荷車ということになるわけ

でございますが、これはどんなふうになつておいでになりますでしょうか。

○政府委員(兼輪健二郎君) 実はその道路構造令、先ほどから言つておりますように、これを改正したいというところである案をつくつておるようなわけでございます。その案の中の骨子は、やはり車道と歩行者、自転車が分離するというような幹線道路については分離するところでは、車道の外に自転車だけの通る自転車道をつくつて、その外に歩道をつけるといふようにいたしたいと考えております。ただ非常に自転車も少なく歩行者も少ないような場合には、いまの自転車道と歩行者道を合わせた自転車歩行者道をつくるという考えでございます。その場合に荷車はどうするかというところでござりますが、これは実際のところ荷車はほとんどないというところ、もしか必要ならばいまのそういう自転車道のほうを通つてもらうということになるかと思ひます。これはまたいろいろ道路交通の公安委員会とも相談しなければいかぬと思ひますが、そういうことになるのではないかとこのように考えております。

○宮崎正義君 規制課長のほうはどんなお考えでしようか、いまの問題。

○説明員(井口孝文君) 荷車等につきましては、いま言うように一応この自転車道の範囲というふうなままに考えておりましたわけでございます。荷車の通行はそういうことで一応いままでの交通のルールでまゐりますと、やはり一般の車道を通つてもらうことになつてまいるかと思ひます。

○宮崎正義君 荷車もやはり地方に行つてはまだ見捨てられたものじゃないわけでありまして、いすれにいたしましてもこの課題からはずれておりますので、これは後日に譲りまして、いすれにいたしましても道路構造令の改正というものにも相当大きく影響を与えてくるわけでありまして、交通安全規制法にも影響してまいりますし、道路法の根本的なものからまた改正していかなければならない、こういう点もあわせて次の機会にはお

伺いたしたいと思ひます。

そこで、先ほど松永委員からもこまかくいろいろ質問等がありまして、第五条の点にも触れておられましたが、私もこの第五条の問題についてもうちよと深く聞いてみたいと思ふので、この交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法、この三条に「昭和四十四年度以降の三十九年間に於いて実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画の案を作成し、昭和四十四年六月三十日までに、都道府県公安委員会並びに同法第十三条第一項に規定する指定区間外の一般国道の道路管理者及び都道府県道の道路管理者に提出しなければならない。」このようになっておりますが、これは四十四年度の六月三十日までに提出されているわけでありまして、この提出されている中に、今回の自転車道の件がどのように考えられてきておるか、その点をちよと伺いたいと思ひます。

○政府委員(兼輪健二郎君) 交通安全施設の整備に関する緊急措置法、これです。市町村、県及び国の指定区間、この三つを全部総合いたしまして、全体の計画にしているわけですね。これが国が負担または補助をする特定事業と単独事業に分かれるわけですが、いまの、その当時、昨年の六月三十日に出しておりました中で、多少その後の情勢の変化があると思ひます。いまそれを集計いたしますと、現在のところ国が補助または負担をする特定事業としては、自転車道、これは道路の部分になる自転車道ですが、これが三十二キロで二億七千万円、自転車歩行者道これが四百四十キロ、八十七億、また単独事業、これも相当単独事業のほうはかなり変わつて思ひますが、大体推計の値になるかも知れませんが、これで自転車道が三十二キロ、二億四千万、自転車歩行者道が九十四キロで十億、両方合算しまして自転車道が六十四キロの五億、自転車歩行者道が五百三十四キロの九十七億というふうな数字になつております。

○宮崎正義君 交通安全施設三カ年計画、四十四年一四十六年に基つきまして、歩道橋及び自転車道を大体六百キロというふうに予定されている

のでございませうか。その点と、大体四十五年度におけるこの自転車道をどのように見ているか、この点。

○政府委員(兼輪健二郎君) いま説明いたしましたのは四十四年から四十六年の単独事業を入れまして計画でございまして、自転車道と自転車歩行者道を合算しまして、大体五百九十八キロ、百二億という数字でございまして、それに基づきまして、四十五年度の計画は、先ほど説明いたしましたが、国の、これも単独事業を入れまして、両方合算しまして、延長約二百キロの、事業費として三十三億ぐらいが予定されております。

○宮崎正義君 四十五年度から始まる道路整備五カ年計画十兆三千五百億ですか、この新設改修の道路には原則として自転車も通れる歩道につけたというところが、先ほどの松永委員のお話のやりとりの中にもあつたように思ひわけでありまして、この点をもう一回私は明確に聞きたいと思ひます。

○政府委員(兼輪健二郎君) 道路といひましても、非常に国道から市町村道までございまして、いまの道路財源で市町村道の末端までということとは非常に困難だと思ひます。少なくとも国道、または幹線の道路、及び街路、幹線の街路こういうものについては、自転車と歩行者の通るところをつくりたい、非常に先ほど言ひました自転車が少ないところは自転車と歩行者を一緒にする。多いところは自転車と歩行者を別々のゾーンをつくるというふうな考えで、計画を進めておる次第でございます。

○宮崎正義君 全国の市町村でどれぐらいの計画を立てられておられますか。専用道路。

○政府委員(兼輪健二郎君) 自転車専用道路について、まだ私どものほうで各県からこまかい資料をとつておりませんので、ちよといふ数字はわかりかねる次第でございまして、

○宮崎正義君 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置令の第四条、この点についてはどんなふうにお考えになつておりますか。

○政府委員(兼輪健二郎君) 自転車専用道路につ

○政府委員(養輪健二郎君) 通学路につきましては、これは四十二年に通学路の法律ができて通学路を指定いたしました、さらにその延長を延ばしまして、通学路についての交通安全施設の整備をはかっておるわけでございます。この中には、いま言いました簡易的な歩道、こういうものが重点になって整備されるものだと思います。

○宮崎正義君 これにも当然含まれてくるのです、どうなんでしょう。この自転車道、この法律はですね、当然この中にも関係してくるわけですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 当然の中で歩道をつくるということとあわせて自転車の通学が多いような場合は、それを考慮する必要があると思います。ただ、いまの実情を見ますと、通学路について歩道をつけるという場合に、なかなか自転車道までつけるだけの道路の幅がないのが現状じゃないかと思えます。そういうことはもちろん道路を広げれば別ですが、広げない現状のままですと、やはりその路側に簡易な歩道をつけるというようなことが、いまの現道をそのままにするとそれが精一ぱいではないか、それが現状ではないかと思えますが、趣旨から言えば当然自転車についても考えるべきものだと思います。

○宮崎正義君 そこで、現状の狭いのをどういうふうにして規制をし守っていくか、そこに問題点があるわけですね。これからつくられるものはこの計画の中にあると思いますけれども、さて現在、この四条でいきますと、七月三十一日までで当該計画を国家公安委員会及び建設大臣に提出しなければならぬ、こうなっております。そうなりますと、この法律の条文に対しても当然含まれてこなければならぬ。それから、その以前に、いま局長の言われた現実の時点でのいうふうにして狭い道をどうやってつくり出していくか、それが解決を先にされなければ安全を期すというところはなかなか容易じゃない。それにしても、日本の道をずっと考えていきました、ハイウェイをつくるにしましても一車線とか二車線と

か、高速道路をつくってもやっとそれだけしかつけれない。もつと広範囲に二十年、三十年、五十年計画を立てたその高速道路ならば、もつと初めから大きな車線幅をとっていき考え方もしていかなければならない。ところが、それらがみんなそのときだけの考えで、もう自動車量もうんとふえている、交通量はもうますますふえてくる。そうしてきますと、当初計画を立てたものがいまはもうすでに高速道路も、空港へ行く高速道路も、一台ひつかればずつとつながってきているというようになつております。したがって、今後この五カ年計画なりあるいは交通安全施設事業に関する三カ年計画にいたしまして、それらの上から立っての見直しでなければならぬ、また同時に自転車道もそうならなければならぬ、このようにも思うのですが、いまの時点の道をどうしていくか。将来に対する考え方と、大臣がちやうどおいでになりましたので、この問題についても大臣からも御答弁を願いたいと思えます。

○政府委員(養輪健二郎君) まあ交通安全という見地から考えますと、市町村道の狭い道路、ほんとうに私たちがどうしていいか、非常に早急にこれを安全施設をつくるという幅がない。また、市町村道の中でそれ以外のものを通学路にするというのも一つの方法だと思います。実は、やはり交通安全施設の三カ年計画というのは、現在の道路の現状の中で不足している安全施設をつくるという考えでございます。ただ、それだけじゃもちろん間に合わないわけです。やはり道路の改良なり局部改良とかそういうものをあわせてやっていかないと、やはり交通の円滑、交通安全は期せられないだろうと思えます。やはり交通安全施設の三カ年計画というのは、現状についての施設をまずやっていく。現道路についてのいまの幅員その他の施設でできないようなものについては、重点的に道路の改良なりそういうもので取り上げていくという考えを持っているわけでございます。

て、実は先生もおっしゃいましたように、初めから広いものをつくっておけばいいじゃないか。私たちいまの車の台数の増加からいいますと、東名高速でもそれはいまは四車線では足りなくなると思えます。ただ、それをいま六車線なり八車線にいま用地を買ってしておく、もちろんそのほうが望ましいと思えますが、そういうことをしておきますと、なかなかこれはまあ財源の問題で長い延長ができないということもございまして、まあある程度の交通の台数に適應するような道路をつくる。さらにそれ以上のものについては、その後の計画でつくっていくというような考えになります。

○国務大臣(根本龍太郎君) 交通安全についてはもう政府全体としてこれは非常に重大な関心を持っておるのでございます。道路が十分に整備されれば交通戦争がなくなるかという、必ずしもそうじゃないという面があるのございまして、特に最近における日本の交通事故の激増の状況を見ますと、どうもドライバー自身のマナーに相当大きな原因があるということがござい

ます。最近、地方において道路を整備したために非常に交通事故が起るようになったということもございまして、その点は建設省のみならず、警察あるいは地方自治体全部でこれはやらなければならぬと思っております。ただし道路が非常に狭いために、それからガードレールとかあるいは信号等が整備してないために、これが改善すれば相当防げるという状況も確にあるのございまして、その意味におきまして今度、道路構造令を改正しようと思ひまして、そのときには十分にそうした点を配慮しておきたいと思っております。

その次に、この道路整備計画の中に相当余裕のある道路用地の先行取得をすべきである、これは私も原則として賛成でございます。ただし、これをこれだけに重点を置きますという、現実道路に需要が急速にふえてそれに対応するだけの全体の

財源がございませぬという現状からしますれば、その目的のために今度は現在梗塞状況にある道路整備がそのためにおくれるということでは必ずしもそれだけではない。そこでまあ現在のところはできるだけ、少なくとも数年中に二、三年かればもうすぐに梗塞状況になるというようなものは当然これは避けて、余裕のある幅にすべきであるが、まあ、少なくとも十年後程度であるならばこれはまあ、その事態を見なければならぬというふうな考え方だと思っております。要は、今後の道路財源をどう確保するかも関係がございまして、御指摘の点は十分に配慮いたしまして、今後交通安全と道路そのものの有効利用という観点から検討していきたいと思ひます。

○委員長(大和与一君) ちよつと速記をやめて。

〔速記中止〕

○委員長(大和与一君) 速記をつけて。

それでは、ほかに御発言がなければ、質疑は終了したものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、これにて質疑は終局いたしました。

それではこれより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。――別に御意見もないようでございますから、討論はないものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、討論は終局いたしました。

それでは、これより採決に入ります。

自転車道の整備等に関する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大和与一君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長

に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、さよう決定了します。

○委員長(大和与一君) 先ほどに引き続きまして不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律案について質疑を行います。質疑のある方は順次御発言を願います。

○田中一君 これは大臣に伺っておきたいんですが、大体質疑は終わったわけなんです、ちょうど不動産鑑定士法が成立して、今日政府でも非常に重要視して地価公示法等にもこれを採用しておりますが、一体不動産鑑定士が鑑定評価した額、評価をほんとうに信用しているのかどうかという点、またこれからこれを信用しようとするのか、その点をひとつ伺いたいんです。ただ、問題は民間の場合と、公共事業の場合と二つあると思うのです。一番問題になるのは、土地の収用、買収等にこれらの鑑定評価というものを基礎としてすべての執行に当たるか、事業の執行に当たるかという点であります。民間の場合には、いまここに大蔵省鑑定関係の参事官等、国税庁の森本参事官来ているようでありますが、民間の場合には、これらの土地の評価、不動産鑑定士が行なった鑑定評価に対して融資対象にした場合に、銀行はこれを鑑定士の評価というものを正しと見ているかどうか。またこれらの問題は、たとえば国税庁に言わせる場合には、相続の場合等どういう実態でこの不動産鑑定士の鑑定評価額というものを認めているか伺いたいです。それで根本さん、あまり簡単に返事しちゃいけませんよ。公共用地の取得の場合には、どうしても前年度に積算された、予定された予算というものをみんしよっているわけです。予算をつける場合には、前例によるところの、まあこまかい計数はしているでしょうけれども、まあ前年の夏ぐらいのものと、いままでの過去の経験によるところの実態からくるところ

の予算づけということは通常行なわれているものでありますが、時代は流動しています。物価は政府のおかげでどんどん上がっております。これは政府が一生懸命上げてくれるから地価も上がるのであります。この場合ですね、一年たち一年半たった後にいよいよその仕事をする、買取なら買取しようとする場合に、鑑定人の評価、鑑定というものをそのまま受け取って土地の買取に手を出していいかどうか、こういう点であります。そうして、もしもですと、時間がないから全部言っちゃいます、もしもそれらの問題が信用しているのだというところが明らかにあなたのお口から出るならば、この法律が通った時に、全国の公共団体並びに関係機関に、鑑定士の鑑定評価というものを尊重してこれによって買取を行なえという指令を出しなさい。それから大蔵省は、銀行で融資をする場合に、この鑑定評価、この額が正しいものとしてこれに対する、銀行によって違うでしょうが、五〇％、その価格の五〇％貸すとか、あるいは幾ら貸すとか、私金借りたことありませんからわかりませんけれども、そういうような基準があると思うのです。基準は、どこまでもこの鑑定士の鑑定評価による額が正しいのだという認め方をしているということ、全国金融機関にこれを通牒をしないさい。それから国税庁は、税金の場合あるいは遺産相続の場合の評価というものを、これは多少違うのはわかっているのです。これはいままでの審議を見て明らかになっておりますが、この鑑定士の評価というものを基礎にした価格をもってすべて行なえという通牒を全国の税務署に通牒を出すこと、これはこの不動産鑑定士の品位と技術を高め、そうして地域社会に住むわれわれが安心してこの諸君にものが頼めるといふことによるわけでありす。

それからもう一つの問題は、公共事業の場合の土地の買取に。その場合には、行政庁のほうで、いやおれのほうでも鑑定士に鑑定した額でおまえのほうに相談にきているのだ、売ってくれ、こう言ってくる。しかし、被買取者のほうは、や

は同じ鑑定者に対して、同じ鑑定士——人間に違わうでしょうが、資格を持っている者に対して鑑定してもらったらこうだ、だからこの価格で買つてくれなきゃいやだと、こういうことになる。そういう場合には一体どう処理をしようとしているのか。現状では何といつても大きな予算の壁というものを持っている。そうしておのおの立場、売り手買い手ともに評価をさした価格を持ちながらあとは権力によって、買収者という権力によって公共事業の名において、被買収者に対して大きな圧力をかけているのが、今日の公共事業の買収方式の実態なのであります。したがって、そうした矛盾と、公共事業がスムーズに行なえないという実態から見て、建設大臣はこの法律に対する考え方をひとつ明らかにしてほしいと思います。

○国務大臣(根本龍太郎君) 専門家の田中先生から御指摘になったように、これは非常に鑑定士の責務は重大なものでございます。今日まで土地評価については売り手と買い手、それからそれを需要する人の事業目的と、いろいろ錯雑な要求で非常に大きな差があるんでございます。これを客観的に評定というか判断するのが非常に困難なために、日本の土地問題というものがますます複雑化している。これが特に公共事業等において、いわゆる土地収用等になりますと、ますますこれが判断の材料が客観的に出されないう。こういう状況のもとに地価公示法というものを皆さんの御賛成を得て設けていただいた。地価公示法を制定した以上は、これを客観的に鑑定する審判官がいなきゃならぬ。政府が単独にやりますという、これは政府がかつてにやったとか何かいろいろ言われる。そこでいわゆる土地鑑定士をどうしてもここは法定して置かなければならぬ。これがいわゆる土地鑑定士の制度が設けられたゆえんでございます。今日までなかなかそれが数的に非常に充足されていない。今日は公共事業がほとんどあらゆる地方において、あらゆる地方自治体においてもこれを遂行しなければならぬ今日になりましたので、今回の議員立法に基づく修正がなされたものと思

うのでございます。そこに若干の危惧があるという見方もありますけれども、それについては先般来十分なる講習その他について措置をして万全を期するという措置ができました以上、これら権威ある専門的な鑑定士において評価されたことを政府が尊重することは当然でございます。したがって、政府が公共事業で土地取用等の評価するときには、それを尊重して、それを基礎として算定するということは、これは当然でございます。ただ評価された金額そのままで固定的に全然動かされないということは、現在の土地取用その他の事業執行上あまりにもこれは固定してしまつと、かえつて行政運用上の梗塞状況を持ち来たとおそれもありますもので、それをやはり尊重していくという程度が適當ではなからうかと考えているのでございます。こういうふうに考えている以上は、国の機関で実施する場合のことはもとよりのこと、政府がある意味において管掌し、ある意味において関連あるところの公共事業等については、土地の価格についての鑑定士の評価を基準として、これを尊重して実施すべく行政指導することは当然やらなきやならぬと思ひ、そういうふうな措置したいと存する次第でございます。

○説明員(三島和夫君) 大蔵省の国有財産の評価の關係について申し上げます。

大蔵省の国有財産の評価につきましては、従前からいろいろ批判等がございました。それで昭和四十一年の十一月、国有財産中央審議会におきまして、民間精通者の意見を効果的に導入をはかるように、こういう答申がございまして、その結果、現在では国有財産の評価につきましては、民間精通者の意見を尊重するということで、現在評価を行なっております。この場合に、民間精通者の意見価格は、最終的に大蔵省自体が評価いたしましたものと、民間精通者から聴取いたしました意見価格の内容を十分に検討いたしましたして、相互勘案して決定する。かように民間精通者の意見価格は重視するという方向で現在進んでおります。なお地価公示につきましては、今後地価公示をいたし

ますと、この地価公示価格はやはり適正な地価というふうにならねば考へて、これをさらに導入して評価していききたい、かように考へておる次第でございます。

先ほど金融機関のお話ございましたが、私直接金融機関の担当者でございますので、ちょっとお答えいたしかねますので御了承願います。

○説明員(森本達也君) たいま御質問のありました不動産鑑定士の鑑定価格を尊重するかどうかという御質問につきましては、私どもが相続税の価額を評価するにあたりましては、もとより売買実例及び精通者意見等を十分に参酌いたしまして定めるわけでございまして、そのときにおきまして、不動産鑑定士の御評価につきましても、精通者意見の一つといたしまして十分に参考いたしてやっております。

○田中一君 当然のことでしょうが、被買収者が不動産鑑定士に委嘱して鑑定してもらった価格と買収者のほうで鑑定した価格と違いがあったならばどうするか、ということをおきま

す。○国務大臣(根本龍太郎君) 専門家でありますれば、そう大きな差がないということをおきまは信じています。がしかし、その間に、鑑定士も人間でありますから、物理的に計算するには評価のことでございまして、若干の差のあることも当然であると思ひます。そうした場合にはどう見るかは、結局は土地収用をする場合に於いて出てくると思ひますので、それは収用委員会とその判定をしてもよろしいことが妥当ではなからうかと考へておる次第でございます。

○田中一君 収用委員会ということになりますと、収用委員会の問題に触れますからやめますが、時間がないから、ただ、尊重するということが非常にうまいものであることばいいんですが、私は前段に言っているように、あなた方は予算という壁を持っているんです。予算をつくる当初から事業をする対象物がわかつているんですから、これをいままでも鑑定していいはずで、買収価格

を算定するには、前年度、前々年度あたりの実績からくるところの見積もりといひますか、そういうもので予算をつくっていると思ひます。むしろこれは道路一つつくるにいたしまして、道路の起点が、路線がきまらなければならぬ。だから、予算という壁はこれはもう別でござい

ます。予算の壁は、もし足らなければいつでも予備費から出します、こういう態度をとるのが建設大臣の公共事業を行なう立場として当然の役目なんです。ですから、ここでひとつ、予算の壁なん

というものは、もうこんなものはこの時点になるかわからないんですから、これは決して尊重しません、どこまでも実態からくるところの評価で買収を行ないます、同時に相違があった場合には、内容というものはひとつづつに検討しながら正しいものをとりまして、こういう答弁が国民としては望ましいわけなんです。だんだん予備費を持つておきます、相当。予備費でやればいいんです。根本さんのような力ある政治家ならできるはずなんです。ですから、これはひとつとしから

そういう姿勢で公共事業を行なうんだと、そうしていわゆる民意というが、官僚独善じゃなく、この制度というものを活用してやっていくんだという答弁がほしいんですが、その答弁はどうでしょう。○国務大臣(根本龍太郎君) どうも答案まで教えられましてありがとうございます。田中先生御指摘のように、予算は、どこまでもこれは予算を算出するときの標準の単価といひますか、こういうことでございまして、必ずしも予算単価そのものですべてを押しつけるということとは、特にこの建設省の仕事ではできないのでござい

ます。土地は、予算単価はもう全国一本でこれは出てくるわけでございますが、実行する場所が非常に違つております。その意味におきまして、これはどこまでも予算単価でございまして、実施は、いま御指摘になりましたように、土地鑑定士のほうでこれがしかるべきものだということを出されたものを尊重して、周辺の状況でこれは判定していくとい

うことが私は正しいと思ひます。しかも、その際、先ほど御指摘のように、評価されたことが、これは同じ人ではないわけですが、被買収者と、それから政府が頼んで鑑定者との間の差がある場合には、これはやはり最も公平な機関であるところの土地収用委員会で判定を求めるといふような配慮をしまひますれば、ここに大きなトラブルがなくなると、かように考へておる次第でございます。

○田中一君 もう時間がないからやめるんですが、またこの次の機会に譲りますが、大蔵省のほうに……。銀行等で、鑑定士が評価したのを、そんなものはだめだと、半分ぐらしか見込めないといふて金を貸してくれないところがあるんだそうです、金融機関には。だから、これは大蔵大臣にひとつ委員長から念を押して、当委員会にそれで答弁を求める。そして、それができたならば、さっそく全国の金融機関にその通牒を出すというように要求していただきたいと思ひます。その返事を伺いたい。

それから、いまの建設大臣の場合でも、どうかひとつ、地建、その他道路公団、住宅公団等々、たくさんさんの事業団体がありますが、これに対して、この問題を、いま御発言の問題を通牒を出していただきたい。そして、必ず不動産鑑定士の鑑定評価を受けると、これを尊重して、そうして予算の壁というものは何にもないんだと、自由闊達に国民に答えろと、こういう意思を通知していただきたいんです。末端の現場の用地係というのは悲惨なものなんです。予算が通る、それは全部事業別に事業費がつく、用地費はこれだといひて与えられ、その用地費を中心に買収にかかるわけなんです。そのために、かわいそうな督促とか、あるいは労働強化とか、二級酒——いま二級酒じゃないでしょうけれども、酒一本でも持つて夜討ち朝がけして、それで対象の人たちのところへ行っているわけなんです。悲惨なものなんです。収用委員会へかけることが一番最善の道なんです。この問題は別に論じますが、とにかくいま

のような通牒を、全国の公共事業を行なっているところに通達を出していただけますか。

○国務大臣(根本龍太郎君) 先ほどお答えしたつもりでございますが、土地鑑定士の評価を尊重してやるようにという通知は出します。ただし、田中先生御指摘のように、予算には全然拘束されないなどということは、これは言う必要はないことだと思ひます。これで尽きていますので、ございまして、その点は御了承のほどをお願いいたします。

○委員長(大和与一君) 田中委員御要望の大蔵大臣に対する質問の内容は、委員長に御一任願います。

○宮崎正義君 大臣が、土地対策について、大量の宅地開発用を確保するために、地価公示制度による公示価格を活用して、そうして今回の不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律案を設定して、そしてこれに対する補充をはかろうと、こういうふうなお話ございました。先ほど私が申し上げておきましたのですが、今回のこの法律案によつて、その鑑定士のレバレッジにならぬような点、もう一つは、四十五年、四十六年のみである、もう繰り返さないということ、大臣からひとつ確約をお願いしたいと思います。

さらにもう一つ、いま大蔵省のほうからおいでになつておりますが、森本参事官から、大臣の質問にあわせてちょっとお伺いしたいんですが、地価公示制度による公示価格と、固定資産税の課税標準額を結びつけていく、そういうように土地税制を改善すべきであるところ私には思ひますけれども、大臣のお考えを伺つて、また大蔵省の森本参事官に将来に対する考え、事務官としての考え方をひとつお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(根本龍太郎君) いま御指摘になりましたように、これはこの制度をそのままずっと続けていくことは適当じゃないのでありまして、御指摘のように四十五年、六年の二カ年に限つて、これはその間に十分に訓練した人だけに

限つて許すべきものと存じます。

○説明員(森本達也君) ただいま御質問の固定資産税でございますけれども、私どもの評価は相続税でございますまして、固定資産税はないと心得ておりますけれども……。

○宮崎正義君 何ですか。

○説明員(森本達也君) ただいまの御質問でございますけれども、私どものやっておりますのは相続税でございますまして、固定資産税の評価とは違つてでございます。

○宮崎正義君 土地税制を改善していくような考へ方はないかと言つてゐるんです。

○説明員(森本達也君) ただいまの御質問でございますけれども、土地税制の問題は、国税庁の所管事項でないわけでございまして、私どもの管弁の範囲外だと思つております。

○宮崎正義君 じゃあ、いまの質問は所管じゃないから保留をいたしますが、いずれにいたしましても、大臣はこの地価公示制度による公示価格と、そして固定資産税の課税標準額を結びつけていく、土地税制を改善していくかゝる考へがあるかどうか、この点。

○國務大臣(根本龍太郎君) 私のほうは、税制の問題について私が発言することはどうも適當ではないと思ひます。これは御承知のように自治省の問題でございます。そういう意味において、こういう御意見があつたということは自治大臣に通じておきますけれども、いづれこの点については別の委員会等で御審議になると思ひます。

○委員長(大和与一君) 他に御発言がなければ、質疑は終了したものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、これにて質疑は終局いたしました。

それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひます。——別に御意見もないようでございますか。

ら、討論はないものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、討論は終局いたしました。

それでは、これより採決に入ります。不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大和与一君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じます。御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

午前の審査はこれにて終わり、午後は二時から再開いたします。

午後一時十分休憩

午後二時三十分開会

○委員長(大和与一君) それではただいまから建設委員会を再開いたします。

まず、委員の移動について報告いたします。

本日、小山邦太郎君、林田修起夫君が委員を辞任され、その補欠として岩動道行君、矢野登君が選任されました。

○委員長(大和与一君) 午前に引き続き、河川法施行法の一部を改正する法律案を議題とし、これより質疑に入ります。

質疑のある方は、順次御発言を願ひます。

○田中一君 こうした改正をしてもいいような地方財政のかどうかということが第一点なんです。

それから施行するにあつて、本年度以降の計画のものをやるのか、あるいはだまつてずばりと年度で、四十五年度から全部そうなるのか、ことに継続的な事業がどうなるのか、その事業に対する将来の増減ですね。この場合にはその事業に対しては新しい負担で行なうのか、あるいは従前どおりの補助率でもつてやるのか、そうした点ももう少し詳しく説明してほしいと思うのです。地方財政の問題については、自治省のほうから説明を受けますが、この種類の非常に単純な改正案は、そうくなく河川全体の問題について質問します。質問すると、結局あめのように引き延ばしになるとお互いに困るから、そういう意味で考え方をひとつ聞かしていただきたい。

○國務大臣(根本龍太郎君) 地方財政がよくなつたかどうかというところでございしますが、これは見方によつていろいろ違ふと思ひますが、これは少なくとも昭和三十五、六年のときは地方財政が非常に困つておつたときで、そのときに河川法の改正が行なわれましたので、そのときに河川法の知のように、交付税率も引き上げたような状況下でありましたので、施行法において特例法を設けた、こういういきさつだと私は存じております。

その時代に比べますれば、相当程度、地方のやるべき仕事はたくさんふえたけれども、収入面においてははその時点から比べればよくなったことは、これは否定すべきことではないだろう。

それからもう一つは、われわれのほうとしましては、でき得れば補助率は上げて、しかも事業量がふえるということが執行官庁としては望ましいことである。つまり、特に河川においては特定財源というものが無い。そのためにどうして得ないといふこと、それからさらに、後ほどいろいろ宮崎先生から御指摘になるように思われまうが、いまから五年、十年前には都市河川といふのはこれほど重要河川がなかったのですが、あつても災害がなかったのです。そういうものが出たために、全体の事業量がふえてきた段階において、

本法に規定してあるいままでの四分の三を三分の二にするという、時限立法としてのいまの施行法がきた段階でこれをそのまま延長するということは、やはり政治的に困難な状況になりましたので、やむを得ず実は一歩改正案としてお願いするという段階になった次第でございます。

で、いま田中先生から御指摘になりましたのです、継続事業がどうだとかいろいろこういう具体的な問題については、河川局長からひとつ説明させていただきます。

○田中一君 ちよつとその前に。そうすると、ほかにもつと策がなかったのですか。この改正の発想、この案文の発想は、大蔵省方面からの相当な圧力もあつてやつたのか。いまあなたが言つておるように、建設省としては事業量の増大のほうは好ましいことだ。事業量がふえたほうがいいのです、あなたの場合には、国土保全の役目を果たしているあなたにすればそうなんです。財政上の理由でもつて大蔵当局からこういう改正案というのが提示されたのですか。

○國務大臣(根本龍太郎君) これは御承知のように、本法それ自身が三分の二になるというところを規定しておつて、そして施行法で補助率を特例として上げたわけです。それが時限立法でもう時期が来たから、当然これは大蔵省としてはもうこのままにいくのだと、こういう姿勢で来たわけです。それに対して、それは法律上の何と申しますか、しゃくし定木な解釈ならそれはそれでありますが、現実の状況から見れば、いま河川といつても大きなダムなんかをやる場合に、一挙に四分の三から今度は三分の二になる。地方自治体なんかはこれはとても耐え切れるものではない。大規模のものについても、これは実質上工事を停止しなきゃいかぬといふことになるならばこれはたいへんなことじゃないかと、それは政治的にいま直ちに時期が来たからやめるといふことはけしからぬといふことで、相当実は予算の編成にあつて論議したわけです。その結果、むしろ大蔵省がおりまして、それでは暫定措置としてこういうふうな

ところでないかというようになったわけではございまして、法律のたてまえが実は建設省にとつて非常に、ある意味においてはハンデがついてしまつておるんですね、河川法でもうきめちやつてゐる。暫定措置としてこれを取り上げたんだ、時限立法が時限にきたら当然だということになれば、法理論としては、非常にわれわれは負い目を受けておつたわけですが、いろいろと折衝の結果こういうふうにしたという段階でござい

ます。

○田中一君 将来は。

○国務大臣(根本龍太郎君) 将来においては、向こうでは当分の間——二、三年で切つたらどうかと、それはいかなうと。少なくとも現在の経済の状況、社会情勢の変化は五年をめぐりして考えるべきじゃないか。あらゆる建設省の計画は五年であるから、五年間はこれでいくと。その五年後に

なつた場合に、大蔵省は、これはそのときになれば当然本法にかゝると、それはその時点でもう一

ぺん考えようということを入れて、このようにしておるのが大蔵大臣と私の折衝下における真相でございまして。

○田中一君 そうすると、この改正案には時限は書いてないわけですね。

○国務大臣(根本龍太郎君) そうです。五年を大

体めどとする……。

○田中一君 五年をめぐりとするという明文はあるのですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) これはありません。これはそこで、政令でその点をはっきりさせよう

な。そうじゃないと、これはしよつちゅう議論になることですから。大蔵省は、もう来年からとい

うふうなことじゃないですか。そこで政令で五年以内ということにして、実質上五年までは

このままでいこうというふうな了解のもとに政令案をつくらうということにしております。

○田中一君 それは政府内部の了解はいいでしょうけれども、われわれはそれじゃ困るんですよ、

国民もそれじゃ困るんですよ。当分の間とか、五

年後にはとかいうようなことは、明文化されておらないのですから。やはり河川法そのものとは違つてゐるけれども、時限が書いてなければ、これは永久にそういくんだという理解をわれわれもするし、地方公共団体もそう思うと思ふんです。その点がどうもあいまいである。それならば

それでもつてはつきりとどこかに明文化されてなきやならぬと思ふんですが、どうですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) 五年とその政令で明定しよう……。

○田中一君 それじゃ何か河川局長から詳しく説明してください。

○政府委員(坂野重信君) いまのちよつと、あの問題でございまして、施行法の改正の文案には、四十五年三月三十一日から起算して五年を下らない範囲内において政令で定めるということと

ございまして、五年以上だということ、政令では五年というふうになります。

それから継続の事業につきましては、四十五年から政令で大規模工事という——ダムは全部でござ

います、河川につきましては、政令の内容として大規模工事ということ、ちよつと政令お配

りしてあるようになっておると思ひますが、特別な大きな工事につきまして、一つは金額面で五億

という限度を設けておまして、五億という金額と、それからいろいろ事業に寸法、大きさとい

うものの限定を設けて、一連の全体の事業費が、五億以上であつて、そういう寸法以上のものにつ

いては特大工事としてみなそうということとござ

いますから、四十五年度から実施するものにつ

ては、四十五年度以降の実施額が五億以上に相当するようなのは全部これにかゝるわけとござ

います、それからその事業が五年で終わればもち

ろん問題はないわけとございまして、途中で三年目

とか四年目にかゝるものが出てきて、びたり五年で期限が切れてしまつたという、これはあ

との問題でございまして、そういう場合には、やはりこれは五年までの四分の三でございまして、

がなわけとございまして、あと三分の二に当たるわけでありまして、予算には毎年毎年四分の三といふものを見るわけとございまして、仕事にか

る前に全体計画がそういう寸法に該当するかどうか、そういう種類に該当するかどうか、そういう

全体の事業費が五億になるかどうかというござい

ます。そこで、最初予定しておつたのが五億よりもちよつと低かつたが、その後やつてみた

ら五億以上になりそうだということがはつきりす

れば、その年からそれは補正するように考えてお

るわけとございまして。

○田中一君 いま計画されてゐる五年目までのもの

で地方はどのくらい負担増になりますか。とい

うことは、いまから五年の間に計画されてゐる

ものです。新五カ年計画は去年から始まるので、

そうすると、ことしから見れば四年目で終わ

るわけとすね、その分は。

○政府委員(坂野重信君) はい。

○田中一君 それではその事業量と負担の問題を

ちよつとお伺ひします。

○政府委員(坂野重信君) 四十五年度について申

し上げますと六十一億、これは現在割りつけは

済んでおりませんから、概算で申し上げますと六

十一億の国費が下がるわけとございまして。現行の

五カ年計画は四十七年まででございまして、それ

でいきますと、二百六十億のトータルのあと三カ

年残つておりますからなるわけとございまして。あ

との二年につきましては、まだはつきり——具体的

な減つて、減つた分だけ地方負担がふえる、そういう形になるわけとございまして。

○田中一君 この府県別——おそらく自治省では

わかつてゐると思ひますが、それでは現在の都道府

県地方財政の、こはやれるだろう、こは困難だとい

うようなことは詳しく説明願えないか

な。

○説明員(森岡敬君) ただいま河川局長からお話

がございまして、四十五年度の事業費の各府県別の

割り当てと申します、割りつけがまだできておらない

のでございまして、府県別に地方負担がどの程度

ふえていくかということにつきま

した資料が、いまのところまだ持ち合わせがない

わけとございまして。ただお話しただきま

したように、全体として六十一億従来の負担率に

比べますと地方の負担がふえてまいります。その分

につきましては、地方交付税などの配分を通じて

財源措置を講じてまいりたいと、こういうふうに

考えます。

○田中一君 四十五年度が総額で六十一億、そう

するとあと三カ年で二百六十億というわけとす

ね。それが府県別のものがわからないということと

す。わからないことではないと思ふのだ、これは計

画的にやつてゐるんだから、河川局長そういうこ

とは。

○政府委員(坂野重信君) 先生御承知のように治

水の五カ年計画というのを、直轄のはうは実は全

部割りつけておりますけれども、府県のはうは必

ずしも、全体のワキはきまつておりますし、もち

ろん府県ごとのおよそのトータルを出してござ

いますけれども、はつきりこの県に幾らというの

は資料としては持つておりますけれども、まだ

はつきりそういうものを確定してないわけとござ

います。多少弾力的にいくような考え方、府

県に対しては府県ごとの五カ年の額というものは

明示いたしております。そういうことで四十五

年度につきましては、先ほど自治省からお話がござ

いました六十一億ということにつきましては、お

よその見当はもちろんでございまして、やはり

予算のそのときの変化によって少し変わつてくる、あるいは災害の発生状況等によって五カ年で考へておつたものがもうすでにズレておるものがございます、三年たつものですから、先ほど大臣が言われましたように都市河川等につきましては、この三カ年の間にかなり状況というものが変貌いたしましたので、そういうところにはどうしても重点的に投資せざるを得ないというようなことで、そういう府県ごとの割りつけがなかなか確定できないわけでございます。そういう意味で申し上げたわけでございます。

○田中一君 そうすると地方財政は三カ年二百六十億ぐらいのものなら安いものです、だいたいようばです。こういうことですか。

○説明員(森岡敬君) 決して安いものとは考えておりませんで、地方財政といつたしましては、なすべき仕事がたくさんあるわけでございますけれども、しかし河川の治水関連事業というのは非常に国民経済的、国民生活的に見て大事な仕事でございますので、私もいたしましては地方財政のワケ内で事業に支障の生じないように努力をしております、交付税等を通じて措置をしております。

○田中一君 ぼくはまたあとでやります。

○宮崎正義君 総括的にひとつ伺つておきたいことは、水系主義というものは新河川法の基本的な原則だ、こう思つてゐるわけですが、従来の区間主義をだんだん修正してまいりまして、河川の管理形態を明確にしてくるよう方向づけるのが水系主義だと思つてゐる。私が申し上げるまでなく、水系主義というものは水源から河口までの支流川を含めての一貫的な管理をなす趣旨でなければならぬと思つてゐるけれども、形の上では水系主義というものを掲げていながら、それを区間主義的な方法を加味しているために、上流とかあるいは支派川に法の規制を受けないものが残つてゐる、また水系全体にわたつての一貫的な把握もなされてゐない、河川管理の徹底し得ないからいづいぶん強いんじゃないかと思つてゐるのですけれども、

そういうところから、重要河川については河川区間を河川管理に必要な範囲という狭義な解釈をしないように、山林地帯の水源から溪流を経て河口まで一貫して国の責任においてこれは管理すべきじゃないか、こういうふうに思つてゐるわけですが、この点どうなんですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) いま宮崎先生が御指摘になつたことも一つの考え方です、水系一貫主義の方向として、しかし現実には都市河川にしろ、その他にしろ、地域的な利害関係が非常にあるのでございます。そういうことからして、地方自治体側の要求も入れて、しかも河川の水系一貫主義の方針を貫くために実施基本計画というものが全部これは一級河川については建設大臣がみえ握つてゐるのでございます。それから、さらにこれに関連するところの水利権の問題、あるいは認可権とか、それから洪水とか渇水時におけるところの措置とか、河川台帳の調整等は建設大臣が握つてゐる。そして他の部分については知事に委任してゐるということで、実施にあつては全面的に水系主義をとつておる次第でございます。そして二級河川については知事が持つ。それからいまの法定外のものについても、今度都市河川なんかかなり重要な問題が出てきたので、これは一級河川に関連するところの都市河川については計画等全部建設大臣が握つておる措置をさせる。こういうことで、これは宮崎先生が言われるように全部やつたほうがいいという意見もありますけれども、先ほど申し上げたように、地方自治体としては、やはり自分のほうで都市河川のようなものは一番自分のほうがよく知つておるから、それについては自分のほうにやらせろとか、そういうことがありまして、こういうことをいたしまして、ある意味では妥協のやり方で水系一貫主義をやりながら、しかも地方自治体のこの利用面等を考へてこういうふうに行つておるということでございます。

○宮崎正義君 非常にむずかしいとは思ひます。二級河川に対する補助は三分の一でございましたね。ですから知事委任区間というものは非常に喜んでいないというのが一面にあるのです。これを引き上げていくかどうかということなんです、この点どうなんですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) これは一方において知事に管理させるところにおいては、水利権等もある意味において知事に管理させておくということとで、必ずしも地方自治体が損であるということではないのであります。実は宮崎先生も御存じだと思いますが、本法改正のときにあつて、もう全部一級河川は国でやるべきだという案を、実は建設省自身が持つたのです。ところが、それに対して地方自治体、知事のほうからそれでは困るというふうなことがあつてこういうふうに変えたのでございまして、われわれとしては単純に一級河川は全部国、二級河川は地方自治体としたほうが、当時の発想としてはそれが一番簡明直截であつたと思ひますけれども、そうした事情等もあつて、こういうふうになつた次第でございます。いま当分の間はやはりこのほうがいいんじゃないか、というふうに考へておる次第でございます。

○宮崎正義君 将来はその水系主義というものを持つていく上においては、そう方向づけていかれるように考へられておるわけですね。

○国務大臣(根本龍太郎君) まだそこまではつきり踏み切つてはおりません。というのは、この問題をもう少し実績を見て地方自治体、それから住民のいろいろの御意向もあることでありまして、それから、もう少し時間的な経過を見ていきたいと考へておる次第でございます。

○宮崎正義君 いろいろ基本的な話をきくはずいぶん静かに伺ひしよと思つたのですが、時間が相当制約されておりますので残念でなりませんが、直接に地方財政の負担のかかつてくるという、先ほどの田中委員のお話によつて六十一億というしわ寄せがかかつてくるようですが、先ほど大臣のお話の中にはこの地方財政が行き詰まつたための施行令となつたが、だんだん今日で

は財政事情が変わつてきて、多少はゆるやかになつてきておるような関係のお話もありましたけれども、私は実際はまだまだそうじゃないんじゃないか、こういうふうに思つてゐるわけですが、まあ一つの例をとつてみても、これはあつちこつちに日本の果あるいは都道府県の所管するところの河川なんかには、相当原始のままの姿であるという実態が多いわけなんです。しかもちよつと雨が強く集中的に降つてくればあふれる、そういう問題も解決されないままであるということ、そこへさらにまた地方負担というものをかけていくというふうになりますと、これはこの法律に対してはまことに遺憾と私は思つてゐるわけですが、地方のほうの自治団体のほうの河川の例を一つ取り上げてみても、前回の、ことしのあれは一月三十一日ごろでしたか、俗に言う台湾坊主のあれで、あの地域に關係したところは相当な被害を受けてゐる。あつちこつちどきり例をあげればうんとありますけれども、思ひがけない一月という寒いときに洪水があつたわけなんです。で、一例をあげますと、北海道の上磯というところに常盤川、石川というのが流れてゐるわけですが、それが逆流してはらんをして河口から水が出ていかないうちな河口の装置ができてゐる。河口自体も悪いんですけれども、その川自体の改修工事何にもなされてないといふような現状で、住民の人たちはその沿線にゐる人たちは全部家の天井まで水が上がつてゐた。厳寒でありますから寒いので、水が引かないのと、いる場所がないのと、それで水が引きましても、それらが全部凍つちやつてゐるというやうな形に置かれてゐるという実態があつたわけなんです。こういうふうな状況に置かれておるところが、この冬襲つてきた台湾坊主というわけなんです、これがいつ何ときそういうふうになるかわからない状態があります。いまも桜が咲かなきゃならないのがまだつばみがかたいという、非常に不順で寒いから、今日もまだ東京自身もそうである。こうした天候異変というものは、いつどんなふうにあるやらわからぬ。したがひまして、まず

豊富に国が補助を与えてあげる、そこから考えをもつていかなきゃならない、こう思うわけなんです、この点いかなるものでしょう。

○国務大臣(根本龍太郎君) 具体的な問題については河川局長から答弁いたさせますが、基本的な考えとしては宮崎先生とわれわれ同じでございます。これはでき得べくんば法定河川以外にも政府の補助、助成をしていきたいというのは、事業執行官庁としての建設省の願いでございます。が、しかし、先ほど田中先生の御質問にお答えしたように、道路についてはかなりの特定財源という方法があります、なかなかこれが河川ではないんです、いろいろ苦心してみしても。そうすると結局一般会計からの支出以外にない。しかも、御指摘のように、最近では直轄河川とか、大きい河川よりもむしろだんだんだんと小河川のほうに、これは産業並びに社会経済の発展の過程において、財産並びに分化のものがそういういままでのような原始河川のような地方にまでも散在したために起こってきた。そうした場合に、直轄河川だけは全部国が持つてあとは地方自治体だということになると、かえってこれがアンバランスになっていくんじゃないか。そこでやはり実情に即したように漸次改良していくべきだ。そこで従来はほとんど地方自治体に、その専管事項のようにしてはうっておいだ都市における中小河川についても補助制度をやっていく。それから一方においては、直轄と申しますか、一般河川のうちの部面についても、これは地方財政も二色ございまして、御承知のように市町村と県と考えば、県のほうがまだ少し市町村よりは余裕が出てきた。そこでいまのような措置をとっているというところで、宮崎先生御指摘の点は、われわれも同じように考えております。地方にはいきたい、しかしながらそれを全部国でやっていく、しかも一方においては一般河川も全部やるといふことになると、全体の財政上から、今度は、その部面については合理的であるけれども、片一方では今度全部放置しなければならぬことになるので、

いまこう現実に調査しつつ、一步一步事態に対応する措置を講じよう、こう考えているのでございす。北海道の問題については河川局長から御説明いたさせます。

○政府委員(坂野重信君) 御指摘の一月三十一日の低気圧で特に函館の周辺がやはり浸水の災害があったようございまして、その中で常盤川というののございしますが、これは従来道が単独でやっておりますが、そういう災害のこともございまして、これは法定河川でございしますので、四十五年度から新規の中小河川というところで事業を予定いたしております。まだ確定いたしてはおりませんが、そういう予定でございす。それからもう一つ上湯川地区という何か宅地の開発の行なわれている地区でやはり浸水事態が生じたようございしますが、これは河川のはんらんというよりも、むしろ一般の農業水路が何かオーバーフローして、詰まってはらんしたということのようございす。これらにつきましても、たとえば関係機関で十分協議いたしまして、何らかの対策を講ずるよう検討してまいりたいと、このように考えております。

○富崎正義君 当然これからは融雪期になってまいりますし、これはいまの地域ばかりじゃなくて、全体に言えると思うのですが、そういう現況下において、いま大臣が御答弁なさった点、それから局長が局部的には対策を講ぜられるということとであります、全体に目を見張って見ていかねばならないという観点からやはり立ちますと、地方団体に負担をかけていくということは、これは好ましくないと思うわけです。この点、私は自分の意見を添えて申し上げておきたいと思ひます。

次には、昨年十一月でしたか、普通河川の実態調査というものを建設省でやられた。それによりますと、普通河川の延長は法定河川の約二倍に及んでおる。その七五%に相当する区間が現に必要とされている。これは法的裏づけがないために放置されているのだというようにことが言われてお

りますけれども、その結果は、不法占拠だとか不法土石採取だとか流水汚濁等の問題が非常に起きておる。そういうふうな調査結果が発表されておりますが、これら普通河川については、東京大阪等七大都市について、四十五年度において国庫補助の道が開かれていたといたふうになっております。その他の地域にはどんなような考えを持っておりますか、その計画策定に關する大臣の御構想を伺っておきたい。

○国務大臣(根本龍太郎君) 現在これは非常に大きな問題だと思ひまして、実態調査をさせ、かつこれに対する措置を現在審議会、あるいは事務当局でこれは検討いたしております。これは先生御指摘のように相当経費がかかる。いま大都市については一応金融の措置としてやられたけれども、これを今度同様のものを全部の市町村についてやるとすれば膨大な金になりまして、その財源を政府で助成する見通しがちよと立ちにくい。そうかといつて地方自治体が全部これをやり得るかどうかというのなかなかあやふやしいので、これにどう対処するか、非常に苦慮しておるのであります。はなはだ残念ながらいまこれに対する確たるこうという結論が出ておりません。いませつかく検討中でございますが、事務当局からこれに対して補足説明をさせます。

○政府委員(坂野重信君) 普通河川の中で少し大きな河川の支流になっているようなところとまた単独のやつというところあるわけございすが、まあできるだけ一級河川あるいは二級河川に編入をいたしまして、できるだけ法定河川に持つていくというのを考えております。それから都市河川については、大臣が申し上げましたように新しい制度を設けましたが、その他の都市につきましては、いまこの成り行きを見ながら、方向としては七大都市に限らずもう少し拡大するような方向でやはり検討を進めてまいりたいというぐあい考えております。普通河川の実態調査は一応四十三年度で実施して、いろいろ問題点が出てきてまいったわけでありすが、なかなか複雑な問題を

はらんでおりますので、今後十分ひとつ大臣の意見を体して私どもも勉強したいと考えております。

○富崎正義君 時間があればこの問題をずっと掘り下げていきたいと思つておりましたのですが、何となく時間がもうそろそろ来まして、何にもきようは話ができないうことになつてしまつてけしからぬと思つたのです。それで、この調査されたその範囲でございすが、河川局長のお話だと範囲を広げていきたいといわれすが、対象になったのは山形、埼玉、神奈川、石川、三重、兵庫、広島、長崎この八県を対象にされたというふうに報道されているのです。私は北海道ばかり言つて相すまぬことであるが、自然河川が一番多いのは北海道が一番多いと思つたのです。あの石狩川でさえまだそのまゝになっている。そういう一級河川でありながらどうも放任されて、改修工事ができていない状態に置かれてることから考えまして、みても、当然調査範囲に入れて、大きいところも入れていかなければ、やはり大きな計画もできない、こういうふうな思ふわけです。この点に対する考え方はどうでしょうか。

○政府委員(坂野重信君) 御指摘のとおりでございます。調査する場合も、国の費用で調査する場合もございすが、その辺をいろいろ勘案いたしまして、今後調査方法につきましてもいろいろ検討してみたいと思つております。

○高山恒雄君 大臣にお聞きしたいのですが、今度の改正を見ますと、大臣は財政の立場からいろいろ御説明をされておるのですが、河川法としてはこれは後退だと思つたのです。われわれ災害の調査の実態を見て、現地のお話を聞きますと、たとえば新潟、富山のあの災害でも、堤防に空洞があつたのでね。やらなくちゃいかぬということとはもう現実にわかつておつたのだが、そのところが弱くて切れたのだという説明をするのですよ。長年手入れしていない堤防に空洞が入つて、大水にはもうあつた大災害として起こつてくるのだ。そういう実態が各一級河川についてはかなりあるの

じゃございせんか。したがって、そういうことを災害のある前に手を打っていくということにすれば、これは防止もできるだろうし、そのために河川法のいままでの四分の三というものの措置をとってやってきたと思うのです。それがまだ完備もしないのに、中小河川を今後そういう災害から免れるための一つの方法として、これをある程度町村のめんどうを見るために改革しなくちゃいかぬ、こう言われる点は、この点は賛成できますけれども、一級河川を削って、そうして中小河川に移行するという点、地方財政のことだけではなくて、中央財政でそれをめんどろ見るといふことが基本原則でなければ、災害を避けることはできないのじゃないか、そういう点をわれわれ考えるわけですね。それがために衆議院で四党そろってこの修正案も出されたと思いますが、否決されたようですね。けれども、災害が起るから河川処置であればこれはおそいのであって、災害が起る前の処置こそ大事である。それを長年怠っておるから特別の措置法をこしらえて四分の三という財政援助をしたので、これをまだ完備しないうちに、それはたいへんな金だとおっしゃるけれども、災害があつて出す金を思うならば、やはり基本原則を曲げないでやるのが至当ではないか。私は大臣よりもこれは事務当局が相当考えてやるべきだ。災害の実態を見てもそういう傾向が多分にあるわけですね。大臣この点どうお考えになりますか。

○国務大臣(根本龍太郎君) この点は、すでに諸先生の御質問にお答えしたところでございますが、御承知のように、河川法自体において三分の二に法定してしまつております。そうしてただその当時、この法律、河川法ができた当時、御承知のように、非常に地方財政が困難な時代でございまして、そのために交付税率もあれば二九%から三二%に上げた。それほど窮乏しておつた。そこで、これは施行法において四分の三にする。こういうふうな当時の地方財政の窮乏したことに對する対応策としての措置であつたわけですね。ところが、その法律が時限立法となつて、施行法が今日

に來てしまつたわけですね。そういう事態でありますために、大蔵省としてはもうすでに、これは大蔵省の見方でありまして、地方財政は当時からすればはるかに優遇されている。いまのところ国の財政も地方財政から毎年相当の多額の金を借りなければならぬ事態である。したがつて、この時限立法はこのままに継続するという態度であつたわけですね。けれども、それに対して私は、所管大臣として、それは法律のいままでの経緯からすればそれも一つの理屈であるが、実態はそうではない。まして現在地方でなすべき仕事がたくさんある。さらにまた、先ほど諸先生から御指摘のように、市町村単独にやるべき仕事、特に河川においても道路においても、非常に需要が大きくなつていふ。そのまゝ時限が来たからやめるといふわけにはいかないといふことで、相当実質的な折衝の結果、この改正案にこぎつたといふことでございまして、御趣旨の点については、もう事業執行官庁としてはわれわれも同様でございまして、現在の段階では、これは、政治は、総合的に判断をすればやむを得ない、こう考へておる次第でございまして。

○高山恒雄君 時限立法というのは、地方財政が悪いから、河川の必要性があるからつくつたに間違いないと思う。それで、完全に責任が持てるという範囲内になつて初めて時限立法の改正をするといふことに相ならうかと思ひます。できなければ、継続すべきだといふことになるかと思ひます。その点でもう完備したといふ見方をされると、そこら問題があるんじゃないやありませんか、ということとを私は申し上げてゐる。大蔵省が何と言おうとも、建設省の態度としてはどうですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) そこで、これはある意味において両方勘案して、一部は施行法の四分の三をそのまゝ継続し一部は本法によるというふうにしたわけでございます。

○高山恒雄君 そうすると、政府としては、そういう事前に防止すべき、いわゆる河川の点検に對して自信があるというふうな見方をされておるわけですか。どの一級河川でもその点検が済んでおるといふ自信があるわけですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) これが施行にあつては万全を期してゐます。ただし、最近における災害等が、非常に計画以上の問題が出たこともありまして、あるいはまた一部、工事自身の欠陥があることもこれはあることと思ひます。具体的なそのうした問題については河川局長から御説明いたさせていただきます。

○政府委員(坂野重信君) 大臣の御説明いたしたように、端的に申し上げますと、補助率なり負担率が下がると、同じ国費に對して事業量が伸びるわけでありまして、その辺を大臣が総合的に判断されて、しかも特例をできるだけ延ばそうといふ趣旨で、結局総合的な判断で部分的な延長ということに相なつたわけでございます。そこで、河川の実態、先生御指摘のとおり、まことに私どもはまだ不安を感じてゐるのは事実でございます。災害のあることに、どこかの河川がこわれることがないかどうかといふことを実は、危惧いたしております。そのため、第三次の五カ年計画におきまして、集中豪雨対策といふものを重点にいたしまして、中小河川並びに都市河川といふものを最重点にいたしてゐるわけでございます。これの執行につきましても、この程度の経過措置がございまして、私どもは、その執行については心配ないといふぐあひに考へておりますので、仕事にあたりましては、ひとつ重点的に危険な箇所から間違ひのないようにやつていきたいと思つております。

○委員長(大和与一君) ちょっと速記をとめてください。

(速記中止)

○委員長(大和与一君) 速記を始めてください。

○田中一君 衆議院の修正案に對して建設大臣は反対といふ、これは当然だと思ひ、提案者として、で、この附帯決議案を知つてゐますね。これに對してどういふ具体的な方法を立ててやるのか。いまの高山君に對する答弁のようないまいなものじゃなく、もう少し真剣にものを考へてくだされ。それが一つ。

それから、この衆議院の附帯決議に對して自治省はどういふ具体的な措置——これは附帯決議は強制力はないからやむを得ぬだろうけれども、どういふ態度をとるか、両方聞いておきたい。

○国務大臣(根本龍太郎君) 附帯決議は地方財政のほうで遺憾なきを期せといふことでございまして、私は、政府を代表いたしまして、その場において、全会一致の御決議でございまして、その決議の趣旨を尊重して政府は善処いたしたいといふ旨の答弁をいたしておるのであります。なお、その点については、自治大臣にもこれは口頭で、こういう決議がありましたといふことは伝えておる次第でございます。

○春日正一君 非常に時間がないようですから、だいたいはしよらにやならぬですがね、いままでのいきさつは私ほかの方の質問などでわかりましたけれども、私は、法律がそうなつておるからだからこれでしょうがないのだといふ考へ方というもの、先ほどからもみんな言われておるけれども、河川の防災対策その他が十分にやれるのかという問題ですね。減らされるのはわずかに六十一億といふ、一年のあれはそういうことですけれども、しかし、そういう考へ方でこの河川行政やられていつたら、この河川事業といふものは一体いつまでかかたらやれるのかといふことですね。私、聞こうと思つてゐる準備もしてきたのですけれども、こういうことでしよう。この河川の緊急整備の必要性ですね、これはいささかも減退してない。建設白書その他によつても、中小河川あるいは都市河川の災害が増加する傾向にあるといふことは、はつきり言つております。あるいは、この災害を生み出す要因といふものも新しくいろいろとつくり出されてきておる。これも建設白書でもはつきり書いております。新しい開発その他で、河川の災害を誘発するやうなことがたくさんできておる。そういうふうな状況ですね。いままでやってきたことでだんだん少なくなつてくるといふことじゃなくて、やはり新しい要因が

くり出されてきておるといふようなときに、いままでやってきたものを手控えて、まあそれは地方自治体金があるからやればいいじゃないかと言うかも知れぬけれども、先ほどの議論もあつたように、やるとすれば社会保障その他いろいろならなければならないものがあるから、必ずしもそれじゃその分を河川に回せるものでもないということになると、政府が率先して、補助もつけてやる、だからもっとやりなさいという形にならないければ、この河川行政というものが推進されていくという形にはならないのじゃないか。そういうことですね。

そこを前提にしてお聞きしますけれども、建設省として、まあさしあたってこの程度までやれば、そう大きな災害は来ないというふうな災害対策、何年ぐらいやるつもりなんですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) これはたいへんむずかしいのでございます。災害の態様がだいたいまた変わってきているわけでございます。そういう意味で、これはおそろくもう歴史——いづれの国においてもこれで苦労してきて、今日までこの国も解決できていないということだと思ひまして、いつになれば完全だかというところは、いづれの国においてもほとんどこれは観念論としてはできるけれども具体的にいつになればだいたいようぶだとは言えないと思ひます。それよりも、むしろ現実においておる災害をいかにしてこれを防いでいくかという積み重ねの結果が大事ではなからうかと思つておる次第でございます。

なお、春日先生いま御指摘になりました地方自治体の実情に対する判断のしかたは、先ほど申し上げたことを繰返す以外に方法ございませんが、われわれ執行官庁としては、とにかく高率補助でそうして事業量をふやすということが眼目でございます。これでありまして、ところが国全体を、財政を持っているとこの大蔵省でございまして、社会保障制度はこれをやれという、あるいは新幹線をつくれという、地下鉄をつくれと、ずつときておるものですから、やはり配

分上いろいろの苦勞があるところでございまして、われわれはわれわれの主張はしますけれども、やはりまた国務大臣としては一定の政治的判断に基づく妥協もこれはやむを得ないと思つて、こういうふうな結論になった次第でございます。

○春日正一君 まあどのくらいのことかはそれはなかなか、いつまでやったら災害が根切りになるというものじゃないと思ひますけれども、大体まあ私のほう、調べたあれで見るとですね、建設省の推定で、まあ家のある限りは守つてやらにやならぬというふうな広く考えれば、五十二兆円くらい金がかかるというふうに見ています。そして、こまめでいかなくても、せめて昭和六十年までに二十三兆円投資して、そうしてそういう災害を大きくいところで防ごうというふうなことでですね。これは国土建設の長期構想ですか、あれの中に出てくる。そして当面の対策として治水五十年計画というもので四十三年から四十七年まで二兆五百億と、こういうことになっておるのです。そして、四十五年度では三年目で進捗率、金額にして四六%ということですね。そうすると、この計画がまあこういう形でいま四六%ですから相当ふやさなければならぬけれども、それが完成するとしてもこのテンポでいくと二兆円ずつでやっていくわけですから、二十三兆の仕事ということになると、これは相当時間のかかることですね。その間に新しい災害が起き、破壊されていくというふうな状態になる。東京の場合なんかでも、中小河川の改修に必要な額は七千億というふうに、これ建設省のほうの見積もりですけれども、白書に見積もられております。そうするとこれが六十年目標でもって一時間で五十ミリのときに耐えられるというもののだけ防ごうとしても、千五百五十億円かかるし五十年目標で三十ミリの耐えられるというもののにしても、七百五十億かかる。ところが緊急三

カ年計画では三百三十億ということになっておるのです。こういうことですから非常にテンポがいまでもおそろいわけですね。これは災害が起こるたびにそう思ひますけれども、テンポがおそろい

けですね。そうすると、そうしていま国で出している補助というものは全体ひくくると事業費の二割ですか、東京都の場合は百三十五億に対して中小河川ですか、これ二十五億ですからそんなものだ、東京都なんかでも三百三十億のうち、小さな維持補修的なものは二十億、このくらいは都で持つとして、せめて三百十億の半分くらい補助してほしい。そうするとおつといわゆる都市災害をなくすることができたらうと言つておるのです。これはもつともなことだし、国全体の金から見れば、そう大きな金じゃないと思うのです。七兆九千億ですか、とにかくそういう大きな予算全体から見れば、先ほど最初にあげられた今年度六十一億というふうな金というものは、そう大きな金ではない。東京都の要求している金だつて、そう大きなものじゃないということをお考えますと、やはり考え方の問題として、そういう河川の災害をなくすために、それはいままでそういう法律の本文にあるという問題でありますけれども、それは本文にそうあつて、実情がいま私の言つたように、状態が決してよくなつていないということとなら、そのまま延長しても当然いいことなんだし、政治というものはそう生きたものでなくちゃならないのじゃないか。大臣の苦衷はわかりますよ、建設大臣として何とかそこをやるうとしたけれども、一面、国務大臣でもあるからやはり全体のバランスで後退せざるを得なかつたという事情はわかるけれども、しかし建設という立場から見たら、やはりこれは後退すべきものじゃないのじゃないか、最低限いままで五カ年ずつとやってきたことをそのまま続けていくべきなんじゃないだろうか、そうでなければこの安全というものが十分保障がなくなるのじゃないか。そこを心配するのであれば、その点、大臣のお考えを聞かせていただきますか、その点、大臣のお考えを聞かせていただきますか、その点、大臣のお考えを聞かせていただきますか。

○国務大臣(根本龍太郎君) 春日先生の御発言は、他の諸先生と全く同様でございます。その点は、考え方については私も共鳴されるものでござい

ございます。しかし現実の問題として、そういうふうには行くには日本の現在の財政状態で河川だけに集中することが困難であるがゆえに、現在御審議を願つておるものが、現在の時点のまあ妥協的なものであると存する次第でございます。

なお、東京都の問題は、わずかのものと言われればわずかのものであらう、同様のことが各都道府県全部、そう思つておるのです。それが集積するとなつていへんことになりまして、十分にこの点は配慮をいたしましてやっておるつもりでございます。その意味で今回四十五年度から都市の小河川については新たに補助制度を設けたわけでございます。これはやはり主として大都市、特に東京都はそれが大きな対象になっておるというので、その点はかなりわれわれも配慮したつもりでございます。御了承いただければ幸いです。

○委員長(大和与一君) ほかに御発言がなければ、質疑は終了したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、これにて質疑は終局いたしました。

それではこれより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

○春日正一君 私は、日本共産党を代表して、本法案に反対するものであります。その理由は、この法案が、一般河川の改良工事に對する国の負担率を四分の三から三分の二に引き下げるものだからであります。政府は、地方財政の負担力の増大をその理由としていますが、これは地方自治体に負担を転嫁するための口実にすぎません。今日、地方自治体の財政は、赤字は減少しつつあるとはいえ、大都市をはじめとして、住宅難、交通事故、災害、公害の解消など住民の切実な要求にこたえるには、あまりにも乏しい状態に置かれてきたことは、広く指摘されてきたところであります。新河川法制定当時における負担率引き上げの措

置は、激化しつつある災害に対処するため緊急に治水事業を強化する必要からとられたものであります。その必要性は今日いさかも減少していません。それどころか、国土の無計画な開発の進行によって災害発生要因は拡大され、災害の危険性は一そう増大し、河川の緊急整備はますます重要な課題となっています。

にもかかわらず、今日までの政府の治水対策は、このような重要な課題に十分こたえ得るものでないことは、すでに本委員会でも明らかにされたところであり、すなわち、昭和六十年までに二十三兆円の治水投資が必要とされているにもかかわらず、四十五年度においても、わずか二百九十二億円の治水事業費が計上されているにすぎません。この進行速度は緊急どころか、目標達成までに五十年以上を要することになります。

こうした状況のもとにおける一級河川の国庫負担率の引き下げは、単に地方財政を圧迫するだけでなく、緊急を要する治水対策をおくらせ、ひいては、国民の生命、財産の危険を一そう増大させるものにほかなりません。

わが党は、このような国庫負担率の引き下げに反対するとともに、四分の三の負担率の継続をダム、大規模工事に限定することなく、従来どおり、一級河川の全改良工事に適用するよう、本法案を改正すべきであることを主張して、反対討論を終わります。

○委員長(大和与一君) ほかに御意見もないようでございますから、討論は終了したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、討論は終局いたしました。

それではこれより採決に入ります。

河川法施行法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大和与一君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

のと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(大和与一君) それでは速記をつけて。本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十分散会

三月十九日本委員会に左の案件を付託された。

〔予備審査のための付託は同日〕

一、不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律案(衆)

一、自転車道の整備等に関する法律案(衆)

不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律案

例試験に関する法律

(趣旨)

第一条 この法律は、不動産鑑定士制度の充実に

図るべき必要性が存することにかんがみ、不動産

鑑定評価に関する法律(昭和三十八年法律

第百五十二号。以下「法」という。)に規定する不

動産鑑定士試験の特例として行なう不動産鑑定

士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関し

所要の事項を定めるものとする。

(特例試験の実施)

第二条 不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士

補特例試験は、昭和四十五年及び昭和四十六年

に限り、毎年一回、行なうものとする。

(不動産鑑定士となる資格の特例)

第三条 不動産鑑定士特例試験に合格した者は、

法第四条第三項の規定にかかわらず、不動産鑑定士となる資格を有する。

(不動産鑑定士補となる資格の特例)

第四条 不動産鑑定士補特例試験に合格した者は、法第四条第二項の規定にかかわらず、不動産鑑定士補となる資格を有する。

(不動産鑑定士特例試験)

第五条 次の各号の一に該当する者は、不動産鑑定士特例試験を受けることができる。

一 学校教育法(昭和二十二年法律第二十六号)

による大学(短期大学を除く。)又は旧大学令

(大正七年初令第三百八十八号)による大学を

卒業した後、不動産の鑑定評価に關し通算し

て十年以上の実務の経験を有する者

二 学校教育法による短期大学、旧大学令によ

る大学予科、旧高等学校令(大正七年初令第

三百八十九号)による高等学校高等科又は旧

専門学校令(明治三十六年初令第六十一号)に

よる専門学校を卒業し、又は修了した後、不

動産の鑑定評価に關し通算して十二年以上の

実務の経験を有する者

三 学校教育法による高等学校又は旧中等学校

令(昭和十八年初令第三十六号)による中学

校、高等女学校若しくは実業学校を卒業した

後、不動産の鑑定評価に關し通算して十四年

以上の実務の経験を有する者

四 不動産の鑑定評価に關し通算して十七年以

上の実務の経験を有する者

五 行政機関又は政令で定めるその他の機関に

おいて不動産の鑑定評価に関する研究、調

査、審査又は監督についての責任のある地位

にあった期間が、政令で定める期間以上であ

る者

六 前各号の一に該当する者のほか、政令で定

めるところにより、これらの者と同等以上の

知識及び経験を有すると認められた者

第六条 不動産鑑定士特例試験は、不動産鑑定士

となるのに必要な専門的学識及び高等の専門的

応用能力を有するかどうかを判定することを

つてその目的とし、不動産に関する行政法規並びに不動産の鑑定評価に関する理論及び実務について行なう。

(不動産鑑定士補特例試験)

第七条 次の各号の一に該当する者は、不動産鑑定士補特例試験を受けることができる。

一 学校教育法による大学(短期大学を除く。)

又は旧大学令による大学を卒業した後、不動

産の鑑定評価に關し通算して五年以上の実務

の経験を有する者

二 学校教育法による短期大学、旧大学令によ

る大学予科、旧高等学校令による高等学校高

等科又は旧専門学校令による専門学校を卒業

し、又は修了した後、不動産の鑑定評価に關し

通算して七年以上の実務の経験を有する者

三 学校教育法による高等学校又は旧中等学校

令による中学校、高等女学校若しくは実業学

校を卒業した後、不動産の鑑定評価に關し通

算して九年以上の実務の経験を有する者

四 不動産の鑑定評価に關し通算して十二年以

上の実務の経験を有する者

五 前各号の一に該当する者のほか、政令で定

めるところにより、これらの者と同等以上の

知識及び経験を有すると認められた者

第八条 不動産鑑定士補特例試験は、不動産鑑定

士補となるのに必要な専門的学識を有するかど

うかを判定することをもつてその目的とし、不

動産に関する行政法規並びに不動産の鑑定評価

に関する理論及び実務について行なう。

(合格者の決定)

第九条 不動産鑑定士特例試験又は不動産鑑定士

補特例試験の合格者を定めるには、当該試験の

成績によるほか、政令で定めるところにより、

これらの試験を受けた者の不動産の鑑定評価に

関する実務の経験年数を参酌することができ

る。

(受験手数料)

第十条 不動産鑑定士特例試験又は不動産鑑定士

補特例試験を受けようとする者は、政令で定め

るところにより、千円を受験手数料として納付しなければならぬ。

(特例試験の執行)

第十一条 不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験は、土地鑑定委員会が行なう。

(準用規定)

第十二条 法第二条第一項、第十一条第二項、第十三条、第十四条、第二十条第五号、第四十七条及び第五十五条の規定は、不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験について準用する。

(罰則)

第十三条 不動産鑑定士特例試験又は不動産鑑定士補特例試験に関し、事前に試験問題を漏らし、又は不正の採点をした者は、三万円以下の罰金に処する。

附則

(施行期日)
1 この法律は、公布の日から施行する。

(建設省設置法の一部改正)

2 建設省設置法(昭和二十三年法律第百十三号)の一部を次のように改正する。

第三条中第十八号の五を第十八号の六とし、第十八号の四を第十八号の五とし、第十八号の三の次に次の一号を加える。

十八の四 不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律(昭和四十五年法律第 号)の施行に関する事務を管理すること。

第四条第三項及び第四条の二第三項中「第十八号の五」を「第十八号の六」に改める。

第十条第一項の表中「及び不動産の鑑定評価に関する法律」を「不動産の鑑定評価に関する法律及び不動産鑑定士特例試験及び不動産鑑定士補特例試験に関する法律」に改める。

自転車道の整備等に関する法律案
自転車道の整備等に関する法律

(目的)

第一条 この法律は、わが国における自転車の利用状況にかんがみ、自転車が安全に通行することが出来る自転車道の整備等に関し必要な措置を定め、もつて交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「道路」とは、道路法(昭和二十七年法律第百八十号)による道路をいう。

2 この法律において「道路管理者」とは、道路法第十八条第一項に規定する道路管理者(同法第八十八条第二項の規定により建設大臣が維持を行なう道路にあつては、建設大臣)をいう。
3 この法律において「自転車道」とは、次に掲げる道路の部分並びに第六条第一項に規定する自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路をいう。

一 もつぱら自転車の通行の用に供することを目的とする道路の部分
二 自転車及び歩行者の共通の通行の用に供することを目的とする道路の部分

4 この法律において「自転車道整備事業」とは、自転車道の設置に関する事業をいう。
(国及び地方公共団体の責務)

第三条 国及び地方公共団体は、第一条に規定する目的を達成するため、自転車道整備事業が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。
(自転車道整備事業の実施)

第四条 道路管理者は、道路法第三十条の規定に基づき政令で定める基準に従い、自転車及び自動車の交通量、道路における交通事故の発生状況その他の事情を考慮して自転車道整備事業を実施するよう努めなければならない。
(自転車道の計画的整備)

第五条 建設大臣は、道路整備緊急措置法(昭和三十三年法律第三十四号)第二条に規定する道路整備五箇年計画に關しては、自転車道の計画

的整備が促進されるよう配慮しなければならない。

(自転車専用道路等の設置)

第六条 市町村である道路管理者は、自転車の通行の安全を確保し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資するため、市町村道であつてもつぱら自転車の通行の用に供することを目的とする道路(以下「自転車専用道路」という)又は市町村道であつて自転車及び歩行者の共通の通行の用に供することを目的とする道路(以下「自転車歩行者専用道路」という)を設置するよう努めなければならない。

2 市町村である道路管理者が、河川法(昭和十九年法律第百六十七号)第六条に規定する河川区域内の土地又は国有林野法(昭和二十六年法律第百四十六号)第二条に規定する国有林野(以下この項において「国有林野」という)である土地を利用して自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路を設置しようとする場合においては、河川又は国有林野の管理者は、河川又は国有林野の管理上支障のない範囲内において、その設置に協力するものとする。

3 国は、自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路の設置の促進に資するため必要な財政上の措置その他の措置を講ずるよう努めなければならない。
(自転車の通行の安全を確保するための交通規制)

第七条 都道府県公安委員会は、自転車道の整備と相まつて、自転車の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

附則

(施行期日)
1 この法律は、公布の日から施行する。

(交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正)
2 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法(昭和四十一年法律第四十五号)の一部を次のように改正する。

りに改正する。
第二条第三項第二号イ中「歩道の設置」を「歩道若しくは自転車道の設置」に改める。

三月二十日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は二月二十四日)
一、河川法施行法の一部を改正する法律案

三月二十日本委員会に左の案件を付託された。
一、自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願(第一〇四一号)(第一〇四四号)(第一〇四六号)(第一〇五三三号)(第一〇五四号)(第一〇五八号)(第一〇五九号)(第一〇六〇号)

一、建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願(第一〇六一号)
第一〇四一号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願者 札幌市北一条西一〇丁目北海道自転車道建設促進協議会内 竹矢 富一外千三百三十七名

紹介議員 高橋雄之助君
国民にとつて最も軽便な交通手段として、ひろく利用されている自転車の安全走行を確保して、自転車乗用者の交通事故を防ぐとともに、一般道路の交通効率を高め、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達を促すために、「自転車道の整備等に関する法律案」が今国会に提出される由であるから、ぜひとも本法案の成立を図りたい。

理由

一、内外の交通専門家の意見によれば、交通事故の根本原因の一は、高速車と低速車が同一道路上を混合して通行するところにあると言われているが、低速車である自転車を、高速の自動車と分離通行させることができれば、数多い自転車乗用者の安全を保ち、従つて交通事故の有力

な対策となる。

二、高速車と低速車とを分離通行させることは、道路の交通効率を大いに向上させ、道路機能の向上によつてわが国の産業振興のために直接的な利益をもたらす。

三、欧米諸国における自転車専用道路のすばらしい発展を見聞するにつけても、観光地、景勝地等の道路網の整備にあつては、国民が健康で文化的な生活を享受するために、自転車専用道路の設置が強く要望される。とくに、次代になう青少年対策の一環として、この自転車専用道路の設置は大そう望ましい施設である。

第一〇四五号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願

請願者 香川県坂出市新浜町二ノ四一 米田文雄外千四百六十一名

紹介議員 平井 太郎君
この請願の趣旨は、第一〇四一号と同じである。

第一〇四六号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願

請願者 富山県高岡市坂下町一、二二三 中川与一郎外千六百十名

紹介議員 櫻井 志郎君
この請願の趣旨は、第一〇四一号と同じである。

第一〇五三号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願

請願者 岐阜市八幡町一九 黒田松雄外三千四百三十四名

紹介議員 古池 信三君
この請願の趣旨は、第一〇四一号と同じである。

第一〇五四号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願

昭和四十五年四月七日印刷

請願者 高知市帯屋町一〇七ノ八自治会館 内高知県町村会内 岡村雅夫外千二百十九名

紹介議員 寺尾 豊君
この請願の趣旨は、第一〇四一号と同じである。

第一〇五八号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願

請願者 千葉県旭市八ノ二〇 伊藤嘉平外八百二十二名

紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第一〇四一号と同じである。

第一〇五九号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願

請願者 香川県三豊郡詫間町大字詫間五、〇九四 塩田大三外千四百五十七名

紹介議員 前川 且君
この請願の趣旨は、第一〇四一号と同じである。

第一〇六〇号 昭和四十五年三月十二日受理
自転車道の整備等に関する法律の制定に関する請願

請願者 札幌市北一条西一〇丁目北海道自転車道路建設促進協議会内 中西 馨外千二十六名

紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第一〇四一号と同じである。

第一〇六一号 昭和四十五年三月十二日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

請願者 香川県香川郡香南町香川県建設労組内 谷信夫

紹介議員 前川 且君

昭和四十五年四月八日発行

建設業法および建築基準法の一部改正案に関し、左記事項の実現を図られたい。

一、建設業法一部改正案については、これを廃案とすること。

二、建築基準法一部改正案については、左の各項を実現するよう原案を修正すること。

1 質問権およびこれに関する罰則規定を削除すること。

2 イ 建築監視員は、本来の建築指導行政を著しくゆがめるものであるので削除すること。

ロ 建ぺい率、容積率などを無理なく守れるものとするため、第一種住居専用地域には、容積率を課さないこと。

ハ 都市計画区域内にあつて、まだ道路等の整備されていない農村地帯の道路については特別の配慮を行なうこと。

ニ 京都、奈良等の古い市街地の既存建築物については特別の配慮をすること。

第五号中正誤

ハシ 段行 誤

一 二 六 大和与一君

委員長(大和与一君)

参議院事務局 印刷者 大蔵省印刷局