

(第一類 第十二号)

第七十一回国会 建設委員会 議 録 第十一号

(三三三)

昭和四十八年四月十三日(金曜日)

午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 服部 安司君

理事 天野 光晴君 理事 大野 明君

理事 田村 良平君 理事 村田敬次郎君

理事 渡辺 栄一君 理事 井上 普方君

理事 福岡 義登君 理事 浦井 洋君

小沢 一郎君 理事 恵三君

梶山 静六君 野中 英二君

浜田 幸一君 林 義郎君

廣瀬 正雄君 藤波 孝生君

渡部 恒三君 清水 徳松君

中村 茂君 松浦 利尚君

渡辺 惣蔵君 新井 彬之君

北側 義一君 渡辺 武三君

出席國務大臣

建設 大臣 金丸 信君

出席政府委員

建設大臣官房長 大津留 温君

建設省道路局長 菊地 三男君

委員外の出席者

参考 考人 前田 光嘉君

建設委員会調査 室長 曾田 忠君

委員の異動

四月十日

辞任

奥田 敬和君

同月十二日

辞任

藤尾 正行君

補欠選任

梶山 静六君

補欠選任

渡谷 直蔵君

四月十一日

公有水面埋立法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二〇号)

同月十二日

都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六号)

住宅基本法案(北側義一君外一名提出、衆法第二五五号)

同月七日

国道二四六号線厚木・大和バイパスの建設計画再検討に関する請願(河村勝君紹介)(第二二八八号)

公営住宅法改正等に関する請願(柴田陸夫君紹介)(第二三六〇号)

同月十日

公営住宅法改正等に関する請願(柴田陸夫君紹介)(第二四四五号)

同(柴田陸夫君紹介)(第二五九一号)

同(浦井洋君紹介)(第二六九九号)

同(柴田陸夫君紹介)(第二七〇〇号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案(内閣提出第五三三号)

〇服部委員長 これより会議を開きます。

この際、参考人出席要求に関する件についておはかりいたします。

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案審査のため、本日、日本道路公団総裁前田光嘉君に参考人として御出席を願ひ、御意見を聴取することにいたしました。と存じますが、御異議ありませんか。

〇服部委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、参考人からの御意見は質疑応答の形式でお聞きすることにいたしました。と存じますので、さよう御了承願います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。井上普方君。

〇井上(普)委員 大臣にお伺いするのでございすが、当委員会におきましてわれわれが質問し、政府、建設省当局が言明しお約束したことが、実は何ら当委員会に相談することなく計画が変更されておるといふ場合は、大臣どういふようにお考えになりますか。

〇金丸國務大臣 その内容にもよると思いますが、内容がいかによっては事重大だと私も思います。

〇井上(普)委員 では、私は道路の問題についてお伺いします。昨年の十一月の当建設委員会におきまして、当時の道路局長がこういふ方針でいきますというのを私どもに説明した。ところがそれがそのとおりになってない、こういう場合どうお考えになりますか。私は、その当時申しましたのが、五十五号線のバイパス問題について質問をいたしましたのであります。それにつきましては、当時の道路局長は、二カ月前に現地を視察し、そしてあの混雑の状況からいえば当然これは早期に国道を改修しなければならぬ、バイパスをつくらなければならぬ、そのためには時間がかかり過ぎる区画整理事業で用地取得するのは困難である、これは

は変えなければなりませんというのを言明されておるにもかかわらず、いつの間にか、依然としてやはり現在に至るまでも区画整理事業で用地取得をやらうとしているのであります。ここで一たん道路局長が言明し、区画整理方式を変えますというのを言明されておるにもかかわらず、依然として区画整理事業で敷地を獲得しようとする。言いかえしますならば、本委員会において建設省当局の方針を打ち出したにもかかわらず、それを依然として……。約束が違ふ。これは大臣、どうお考えになりますか。

〇金丸國務大臣 当委員会では局長がお約束したという、そういう問題は、その内容を私はまだ詳細にお聞きしないからわからないわけでございますが、そういう場合、委員会が約束した以上はそれを実行しなければ政治になりません。そういう意味で、この一事をもつて万事に通ずるということになつたら政治不信で、何の審議もできないということになるわけですから、当然この問題につきましては私の責任において今後速急に解決をいたしました、こう思います。

〇井上(普)委員 これは単に道路局の問題だけじゃございせん。昨年の三月、私の地元的那賀川において県営のダム工事をやらうとしたのであります。予算案が出てきた。しかしこの問題については水利権の問題等々が実は解決しておらないというところで、ここで私は指摘をいたしました。その当時西村建設大臣は、当時の川崎河川局長と私の論議を聞きまして、これはさういふような問題の解決ができておらぬ、だから、これはこぼは違ひますけれども、凍結しましょう、予算を実行するときは当委員会と相談しますというところをここで言明になっておる。ところが現地に帰つてみて、ことしの一月に私は初めて知つたのであります。現地におきましてはそれの調査、設計

工事が早くも進んでおるのであります。建設省がここで公約するといふは、約束するといふことは国民に対して約束したことになる。ところがそれが依然として守られない。当委員会に相談してその予算の執行をいたしますと、こう言明しておるにもかかわらず、全然委員会にも相談なくやられておる事実があります。大臣、どうお考えになりますか。

○金丸国務大臣 たいだいまの先生のお話を承つておれば、まことに委員会を無視した行為だ、こういふように私も思います。十分に内容を私も調査して、万々そういうことのないように今後いたしたい、こう思います。

○井上(普)委員 これはあなたが内容を調査するまでもないと思ふのです。当時の西村建設大臣の言明、これは当時委員でおられた委員長も御存じだろうと思ふ。こういふことが建設省の役人一人にあるとするならば、私はまさに重大な問題であると思ふ。委員会において幾ら審議し、国民に公約いたしましたところで、役人の都合によって、役所の都合によって自由に左右せられるならば国会無視もはなはだしく、まさに国民不在の政治であるといわなければならないと思ふのであります。はばかりながらわれわれは国民の代表としてこの場で審議しておる。この国民の代表に對しましての約束というものが守られないといふことは、これは国会無視と申しますよりも、まさに民主主義それ自体の破壊であると思ふ。建設大臣として今後いかなる処置をやられるお考えか、承りたいと思ふ。

○菊池政府委員 たいだいまお話しした土地区画整理事業につきまして、一言その後の経過を申し上げたいと思ふ。

実はたいだいまのお話は、国道五十五号線の徳島南バイパスというバイパスの計画が建設省にござります。ちょうどたまたまそこに土地区画整理事業をやりたいという場所とその国道とが一致したわけでございます。実は、御承知のように道路を新しくつくりますときに用地買収が非常に難航を

きわめます。地元と相当な協力がなければならぬ。進めぬ状態でございます。ところが、幸い土地区画整理事業をあわせてやりますと、先生よく御承知のように道路のほうの用地も取得でき、しかも道路の線としての開発と同時に、区画整理をやる面としての開発と、両方あわせて利益がある。しかも用地の取得もそういう意味では非常にスムーズにできる。また県もその区画整理を望んでおるとすれば県の強い協力も得られるということ。これは区画整理事業でやろうということでは発足したわけでありまして、ところが、区画整理事業は往々にして今度は地元の反対、個々の方々、地主、地権者の方々の反対等で進まないことがございます。これはほかでも全国的に例がござります。そういう意味で、それに引っぱられて国道の開通がおくれない、もし反対が多ければそれを区画整理事業から切り離して、直轄、直買方式でやるべきであるといふこの前の先生の御質問であつたというふうに思ふ。それで前の局長も、それが事実であればこれはもうなかなかできないから、早く国道は通さなければならぬから、ひとつその事態を調べて、そういう場合ならば切りかえることも考えますといふふうに御返事してござります。また、事態がそういう場合で切りかえた例もござります。なかなかむずかしいのでござりますけれども、そういう例もござります。

それで、その後県のほうともいろいろお話ししまして、県のほうでも、それでは場合によっては道路そのものを県有地という形で直接買収できないかというところで、いろいろ地主の方とも話を進めておるようでございますが、その地主の方でも直接買収されるとよへ行かなければなりません。で、やはり区画整理方式でやつてほしいというところではなかなか申し出がないので、いまのところはできずにおります。ただ、私もはいかにして早くつくるか。これは先生もそういうお気持ちだろうと思ふ。そういう意味で、これは決して国会軽視とか約束したことを無視したとかいふことよりも、どうすれば早くできるかといふことで、い

まは区画整理の方式が一番早いのではないか、そういうことで進んでおるわけでござります。○井上(普)委員 道路局長、あなたはそういうことをおっしゃっていらすが、この事実につきまして、高橋前道路局長は十分に現地を見られて、区画整理事業でやろうとしたって三年間全然手がつかない。しかも土地の所有者の八割あるいは八割五分までが反対しておる。私はこの署名を持って道路局長とすることについて十分相談し、現地も局長に視察していただいて、日本一の混雑ぶりであるといふことも言われておる。区画整理はこのままでは進まないといふ前局長の認識のもとに、早く道路をつくるためには直買方式でなければならぬという結論をもつて答弁されておるのです。あなたの言つておるのは県庁の役人のメンツを立てるための話じゃないですか。ここで局長ははつきりと直買方式でいかざるを得ませんといふことを言つておるのです。その言明を変えておる。また、前の河川局長にも問題として申し上げた那賀川のダム建設についても、一応この問題については資金を凍結します、大臣がそう言つておる。そしてその事業執行については当委員会と相談する、こう言つておるにもかかわらず、現地においては事務所をつくり、これを推進しようとしておる。事業をやつておる。一体、建設省が国会で約束したことを都合によって変えてい

いのであるか。私は、まさに国会無視であるし、かつまた民主主義の基本を忘れた行為であると申さなければならぬと思ふのであります。そこで委員長、しからば私は、この事実を究明するために、ひとつ前の道路局長である技監の出席を要求したい。それまで質問を保留します。

○服部委員長 清水徳松君。○清水委員 まず最初に、この道路整備五カ年計画は道路整備緊急措置法によって出てきておるわけですから、その道路整備緊急措置法の一条件の「目的」といふのは産業基盤の整備、あるいはまた自動車交通の安全あるいはその能率の向上、こういったようなことを目的にしておるようです

けれども、この目的というのは、現在の道路の考え方からすると目的にそぐわないものがあるんじゃないか、あるいはまた非常に欠けているものがあるんじゃないかと思ふわけですが、大臣の御答弁をいたしたいと思ふ。

○金丸国務大臣 私はたびたび述べておることでござりますが、昔は道路も産業道路といふようなことをおも立てておつたわけですが、この七次の五カ年計画につきましてはそういうことでなくて、人を中心とした生活道路である、あるいは過疎の解消といふようなことを考えなくちゃならぬ、あるいは環境を保全しながら人命といふようなものを十分に考えなければならぬ道路でなくてはならない、こういうふうに第七次五カ年計画を考えておるわけでござります。

○清水委員 それでは、どうせこの法律案は改正案で出てきておるわけですから、またずつといままで、七次までの法律に基づいてやつてきておりますし、さらに第七次五カ年計画もこの法律の改正といふことで出ておるわけですから、これを改正をする、あるいは「目的」の文章を修正をするといふような意思がないのかどうか、お伺いしたいと思ふ。

○菊池政府委員 この緊急措置法の目的のところ「自動車交通の安全の保持とその能率の増進を図り、もつて経済基盤の強化に寄与する」といふことば書いてござります。したがって、ただいま大臣の答弁いたしました内容が、これでは不足ではないかという御質問じゃないかと思ひます。これは実は第一次から第六次の五カ年計画まで全部この文章にしております。第三次くらいまでは、どちらかというと立ちおくれしております道路の整備をし、道路整備、道路整備といふことで非常に道路を整備することが強く打ち出されておりました。第四次、五次、六次になりますと、実は五カ年計画の目的にも、社会生活のための生活の道路である、それから環境づくりの道路であるといふような補正道路といふことがうたわれておりました。しかしそのまゝ、この法律の文句その

ものではないと書いておられません。ということとは、これは非常に幅広く解釈しております。たとえば「自動車交通の安全の保持」ということは、ただけしからぬと考へておられませんが、私どもはこれは例示として考へておられます。道路は自動車ばかりの道路ではなくて、自転車も歩行者もみんなが利用する道路でありますけれども、やはり主体交通は自動車であるということは事実でございますので、自動車交通ということに代表することにあげておきます。また「経済基盤の強化」に資するということも、これは産業経済基盤ばかりではない、生活基盤の強化ということも大きくひくくするべきである、内容的には、そういう新しい道路あるいは生活に結びついた道路というふうなものをやることは法の精神に十分沿うものであると思っております。また先ほど申しましたように、従来の第四次、第五次、第六次等におきましてもそういう思想で、こういう法律文章のまゝ、そういう生活道路ということを実は目的にはつきり書きましても、実際の仕事をやっておりますのでございます。

○清水委員 われわれしるうとがよく考へるわけなんですけれども、一体この道路というものはどういふ目的を持っておるものであろうか。特に最近のように、われわれの生活と非常に密着しておる市町村道路が非常に悪い。そしていろいろな生活上の支障もあるわけですから、その他交通事故等も非常に多くなりまして、どうしても整備が必要である。一方において自動車の道路だけがどんどんよくなつていくという実態を見ましても、政府は道路というものを一体どのように考へておられるのかという素朴な疑問が出てくるわけなんです。われわれとしては生活道路は本来の道路である、道路の主流であるというふうには考へておられるわけですが、政府は道路をどのように考へておられるのか。その点について明らかにしていただきたいと思ひます。

○清水委員 それだけ道路というものに対する考へ方が変わつてきているのでしたら、第一条の目的を改正しないでこのままでよいといったような考へえをどうして持ち続けるのか、その点をお聞きしたい。

○菊池政府委員 市町村道の延長は約八十六万キロでございます。国道が三万三千キロ、県道が十萬キロでございますので、それと比べますと非常に多い量になっております。従来、市町村道につきましましては、奥地等産業開発道路とかあるいは過疎対策とか、特殊立法によりまして道路を主として補助対象事業として整備をしてきております。それからそれ以外に、最近に至りましてはバスを通るバス路線であるとかあるいは通学のための道路であるとか、そういうものについては特殊立法でなくとも補助対象にしてやつていきたいというふうには考へております。それからそれ以外に、地方がそれぞれの市町村におきまして、主として舗装でありますけれども、市町村の単独事業で市町村道の整備を進めるといふこともあわせ行なつております。ただそれでは十分でございせんので、今度の五カ年計画では大幅に市町村道を積極的に整備するといふたてまえから、そういう特殊立法による市町村道以外に日常の生活に結びついた市町村道、私どもはこれを一応一級市町村道、二級市町村道といふような内規をつくりまして、そういう生活に結びついた主要な道路につきましては積極的に整備していこうといふことで、八十六万キロのうちの約二十三万キロを指定して整備していきたいといふふうに考へております。それもできれば昭和六十年までに完成したい。建設省で出しております国土建設の長期構想、これは昭和六十年が目標でございまして、その完了までにはたいたいの二十三万キロは全部整備を終わりたい。それからそれ以外に、先ほど申しました地方単独でやっております事業も、約三十万キロは舗装がそれで進められるのではないかとこのように考へております。

○清水委員 それだけ道路というものに対する考へ方が変わつてきているのでしたら、第一条の目的を改正しないでこのままでよいといったような考へえをどうして持ち続けるのか、その点をお聞きしたい。

○清水委員 目的はこれまでどおりであつても自身を変えていくといふことでございまして、道路といふものは最初人間が生きてゐるためにつけ、そしてだんだん権力者が征服するためにつけ、そしてさらに近代に至つては産業開発のためにつけたといふことになっておるわけなんです。しかし、もう今日の時点では人間の福祉といふものを重点にしておつて考へていかなければならぬ、人間中心に政治を行つていかなければならぬ。これは道路行政でも同じだと思ひますけれども、このように道路の目的自体も曲がりかどに来ておるといふ今日の時点で、当然これは一条の目的といふものを変えていかなければならぬ時期に来ておるのではないと思ひます。いま大臣なり局長のおっしゃつたように中身でそれを変えていくということであれば、特にわれわれが心配しておる

○清水委員 その点についてはまた順を追つて御質問申し上げたいと思ひますけれども、幅広く御解釈なさるんでしたら、生活道路の基盤整備といふたようなふうな考へ方をきちつとして、文章を変えて、逆に自動車道路のほうに幅広く解釈されるというふうな条文を書き変えたらどんなものだらうと思ふのですが、その点について、産業基盤の整備を生活基盤の整備といふたような形で、目的を書き変えていくといふ必要はないでしようか。

○清水委員 目的はこれまでどおりであつても自身を変えていくといふことでございまして、道路といふものは最初人間が生きてゐるためにつけ、そしてだんだん権力者が征服するためにつけ、そしてさらに近代に至つては産業開発のためにつけたといふことになっておるわけなんです。しかし、もう今日の時点では人間の福祉といふものを重点にしておつて考へていかなければならぬ、人間中心に政治を行つていかなければならぬ。これは道路行政でも同じだと思ひますけれども、このように道路の目的自体も曲がりかどに来ておるといふ今日の時点で、当然これは一条の目的といふものを変えていかなければならぬ時期に来ておるのではないと思ひます。いま大臣なり局長のおっしゃつたように中身でそれを変えていくということであれば、特にわれわれが心配しておる

○清水委員 それだけ道路というものに対する考へ方が変わつてきているのでしたら、第一条の目的を改正しないでこのままでよいといったような考へえをどうして持ち続けるのか、その点をお聞きしたい。

○清水委員 目的はこれまでどおりであつても自身を変えていくといふことでございまして、道路といふものは最初人間が生きてゐるためにつけ、そしてだんだん権力者が征服するためにつけ、そしてさらに近代に至つては産業開発のためにつけたといふことになっておるわけなんです。しかし、もう今日の時点では人間の福祉といふものを重点にしておつて考へていかなければならぬ、人間中心に政治を行つていかなければならぬ。これは道路行政でも同じだと思ひますけれども、このように道路の目的自体も曲がりかどに来ておるといふ今日の時点で、当然これは一条の目的といふものを変えていかなければならぬ時期に来ておるのではないと思ひます。いま大臣なり局長のおっしゃつたように中身でそれを変えていくということであれば、特にわれわれが心配しておる

○清水委員 それだけ道路というものに対する考へ方が変わつてきているのでしたら、第一条の目的を改正しないでこのままでよいといったような考へえをどうして持ち続けるのか、その点をお聞きしたい。

となが、人口、産業の分散をやるということになれば受け皿をつくらなくてはならぬ。受け皿をつくるということになるとまず地方を開発するという考え方を持たなくてはならぬ。建設省では市町村道室という部屋までつくりまして、予算は、先生御指摘のように少ないと申しておるわけですが、予算というものは一度に思い切ったふやし方をするということとはなかなか困難であります。私に言わせれば、これだけふえたということは画期的な予算の増強だと考えておるわけでございます。そういう意味で、この道路の問題につきましては道路局長からいろいろ答弁がありました。十九兆五千億という予算の中で町村道のウェイトが、確かに私もこれで多いとは思っておりません。しかしことしのこの十九兆五千億を御審議願うこの時点において、これだけの増強をするということとはまことに画期的なことである、こういうように御理解をいただければ、今後町村道という問題についてはなお一その力を入れていくというところで、町村の生活道路あるいは環境あるいは所得の格差をなくするということにもなるのじゃないか、こんなように私は考えておるわけでございます。

○清水委員 第七次計画は非常に画期的であるというふうに大臣もおっしゃっておるわけですがけれども、御承知のとおり舗装率から見ても市町村道は非常に悪いわけなんです。国道は九〇・四％で、都道府県道は六一・四％、市町村道はそれに比べて一五・八％という数字を出されておるわけですが、まさにそのとおりであろうというふうに思うわけですね。たいへんしつこいようだけれども、第七次五カ年計画においてはこの生活道路改善のために具体的に五千億の予算で一体どのようなことをなされるつもりでおられるのか。いまあちこちで地方議会選挙が行なわれておるし、やがて都会議員選挙も行なわれるわけなんですけれども、どの候補者もあけるのは超党派的にこの地方道、いわゆる生活道路の改善というものを公約して、おそろく有料道路をつくれとかあるいはまた

自動車専用道路をつくれとかといったような主張もなければ、またそれを公約している人も、たまにはあるかもしれないけれども、われわれの知る範囲ではないという状況で、それだけに今後の道路といえは市町村道路、生活道路をみんな主張しておるわけなんですけれども、こういってよるな全国的な要望になっておるものがほんとうに何というか計画の片すみに置かれて、そうして五カ年計画の予算の中でもわずかに〇・七ぐらいのウェイトしか占めないというふうなことになる、これは一体国民の要望というものは少なくとも道路行政に關する限りどの辺まで生かされていくものであろうか、非常に疑問になってくるわけでありまして、一体どうしてこんなことになるのであろうか。その点、たいへん素朴な、しつこい質問であります、大臣、道路局長、どなたでもけっこうですからひとつ御答弁をお願いいたします。

○菊池政府委員 市町村道の舗装の事が非常に低い数字になっておるわけです。これは実は市町村道につきましては、道路管理者はそれぞれの市町村長でありまして、議会で議決をすればほとんど市町村道に認定できるわけでございます。したがって、いまして、ほとんどふやせば幾らでもふえるということがありますので、なかなかそれを全部整備することはむずかしいわけでございます。したがって、私どももその中から特に重要なものを選んで積極的にやっつけていきたいと申し上げたわけでございます、それ以外に地方単独費、市町村が独自で三十万キロ整備したいというふうに考えておるのが実態でございます。

それから、実は生活道路は、これは当然市町村道も生活道路でありますけれども、私どもは市町村道だけが生活道路であるというふうには考えておりません。やはり生活に直接結びついた県道あるいは国道、あるいは高速自動車国道につきましても、みんな利用しているのはわれわれ人間であり、しかも貨物であります。そういたしますと、いま確かに市町村道ということが強く叫ばれてお

りますけれども、国道や県道がある程度整備されてきましたから市町村道という声が非常に強くなりましたので、やはりそれまでの間は幹線となる国道なり県道なりということのウェイトというよりも非常に高かったように思っておりますし、それともやはり生活に結びついた道路であるというふうに私どもは考えております。ただ、もう具体的に何というか主要の道路が相当進んでおりますのに比べて市町村道の整備が少くないという御指摘はまさにそのとおりでございますので、そういう点につきましては私どもも今後地方単独とあわせながらできるだけ早く整備していきたい。また同時に、市町村道がこれだけになりますと、市町村自身がそういう仕事をやる執行体制のことにつきましていろいろと検討しなければならぬ問題がございますので、そういう点もあわせてやっていきたいということで、先ほど大臣が答弁しましたように、私どもの道路局に市町村道室というものを置きまして、積極的にそういうふうな問題と取り組んでいきたいというふうに考えております。

○清水委員 建設省が昭和四十七年十二月に作成した新国土建設長期構想というのがありますが、昭和四十六年度から昭和六十年までの十五カ年になります、その間に九十三兆円をかけて道路の整備を行なう、こういうことでございます。この分類からいいますと、高速道路、都市高速道路、一般国道、地方道、幹線市町村道、都市内道路、区画道路、自転車道、その他、こういうふうに分類されておるわけですが、この五カ年計画からするとこの分類はどのようなものになるであろうか。下のほうの数字は五カ年計画ではどういった数字が出るか。高速国道は九千四百キロ、そのうち今度の五カ年計画では三千キロというふうなことは御説明いただいたわけですが、都市高速道路については六百キロのうちどれくらい、一般国道は二万五千キロのうち五カ年計画の中ではどのくらい、この辺の数字はないものでしょうか。せんだって道路五カ年計画の事業内容

で資料をいただいたわけですが、この分類とちよつと違うような感じがするものですから、まあこれで大体推定はつくわけですが、それらのほうにこれに合した五カ年計画内での、何というか、数字が出ておるものでしょうか。

○菊池政府委員 実は五カ年計画の閣議決定をいたしますときに、先ほど申しました国道あるいは県道、地方道、市町村道というふうなものは、これは事業量が五カ年計画の達成の数字として一番わかりやすいので、それは事業量で閣議決定をするわけでございます。ところが維持修繕費だとかあるいは交通安全とかあるいは調査費とか、それから有料道路の事業あるいは首都高速道路、阪神高速道路という特殊な道路につきましては、これは延長でやるよりは事業費でやるほうがわかりやすい。というのは、延長のわりに非常にキロ当たりのコストが高いものですから、延長を何キロやるといふことよりは料金でどれだけかけるということのほうがわかりやすいということで、従来事業量でやりますものと料金でやりますものと分けて閣議決定しておりますので、今回の場合も、違ふじやないかということですが、そういう意味で有料道路の事業等については料金で決定しているわけでございます。

○清水委員 そうすると、これに見合う数字というのはないわけですか。

○菊池政府委員 もちろん五カ年計画でございますから、延長の数字はございます。

○清水委員 それじゃ後ほどでもいただきたいと思ひます。

○菊池政府委員 はい。

○清水委員 それじゃあとこの資料をいただきたいと思ひます。

次にお伺いしますけれども、この幹線市町村道路の十七万五千五百キロ、そのうちちよつとこれが正しいわれわれの受けとめ方かどうかかわかりませんが、五カ年計画ではその改良が九千三百二十キロ、それから舗装が四千八百四十キロ、これはダブっている場合もあるでしょうけれども、

ダブらないものとして一万四千六百六十キロメートルという数字になるわけですね。十五カ年の間に十七万五千五百キロも計画しておるものが、その三分の一の五カ年の間にたった一万四千キロだけでは、間違っていたらたいへん恐縮なんです、あまりにテンポがおおきいような気がしたものですからちよつと質問申し上げます。

○菊池政府委員 先ほど申しました改良が約九千三百キロ、舗装が四千八百キロ、合わせて一万四千キロでは伸びが少ないじゃないかというお話でございます。これは確かにこの数字だけを見れば伸びが少ないことは少ないのでありますけれども、ほかの国道あるいはほかの県道というふうなもの伸びと比べて、私は決して少ないものではないと思っております。また、何回も申し上げますように、市町村道が整備できて、そのもとになります県道なりあるいは国道の整備ができないで、ここでも渋滞あるいは事故が起こるといふことでも困ると思ひますので、やはり全体のバランスを考えた方がよいと、ちよつとこういうふうな数字になるというところでございます。それ以外に、実は地方単独でやりますのが相当ございしますが、これは従来から五カ年計画の中では事業量幾らということを出してございしませんので、それはこれ以外に、主として舗装でありますけれども、単独でやる舗装の数字が別にあるわけでございます。これは国の補助対象になっているものだけをこの五カ年計画で閣議決定しているわけでございます。

○清水委員 そうすると、この第七次の五カ年計画での事業量の内訳というのはいささか少ないと出てこないわけですか。市町村道路までずっと全部の事業量です。

○菊池政府委員 たとえば舗装で見ますと、四十八年三月末、四十七年度末、そこで舗装済みの延長が十三万五千六百キロでございます。それに対して今度の五カ年の末では二十四万キロになるという予定でございます。

○清水委員 それでは、数字はいまちよつと聞いただけではちよつと理解できませんので、もしで

きたら、ありましたらお示し願いたいというふうに思っています。

先ほど局長は、市町村道の予算は五千億ですが、残りは全部単独事業とおっしゃいました。そうすると、市町村道の整備のためのいろいろな計画があるわけですが、国の予算の面からは五千億で、あとは全部単独事業ですか。

○菊池政府委員 市町村道の事業につきましては、今度の五カ年で五千億がたいたの補助事業でございます。それからそれ以外に二兆三千九百億地方単独事業がございます。合わせますと二兆八千九百億、これが市町村道に対する補助、国と地方を合わせたものの数字でございます。これでやりますと五カ年末に先ほど申しました二十四万キロになるといふことでございます。

○清水委員 それではそれだけ単独事業がものすごく市町村としては多いわけなんだけれども、いま市町村では道路問題でたいへん苦しんでいるもので、この財源の問題がたいへん気にかかっているわけですね。それで、第七次五カ年計画のこの財源は来年四十九年度予算案を編成するまでに考えるというふうに書いておられるわけですが、それとも、しかしどうにかしたって五カ年計画というものがいま決定されようとして、閣議了解も取りつけてあるわけですから、一応の大きなめどくらいは立っているような気がするわけなんです。大ざっぱなものでけっこうですが、大体どういったような財源であるか、御説明願いたいと思います。

○菊池政府委員 財源につきましては一年間かかって十分検討してきめるということになっております。したがって、いまの段階では特にまだ申し上げられないわけでありまして、今度の五カ年計画が従来より非常に総額が大きくなっております。それに対して特定財源の伸びがわりあいと頭打ちになりまして、そう大きな伸びを示さないというふうに想定されます。そういたしますと、これを完全に達成するためには一般財源を相当つぎ込むか、あるいは特定財源をふ

やすという、どちらかにならうかと思えます。最近のように交通公害等に対処して道路の建設費が非常に高くなつてまいりますと、そういうものはあるいは利用者の負担においてやってもいいのではないかと、あるいは考え方もございます。そうしますと特定財源のほうのアップということにもなつてくるわけでありまして、これはまだ検討段階でございますので、しかもそういう特定財源のアップということは国民生活に直接影響いたしますので、私も慎重に考えていきたいというふうに考えております。

○清水委員 第七次がそういうことで目下検討中、皆目わからぬわけですが、こういうものをはたして国会で審議していいものかどうかと思つて、われわれとしてはほんとうにそういう面からも納得がいかなければなりません。これだけつくるとどういふところから金を出すのかさっぱりわからないで、ただこれだけ使いますという大ワクで、それでもって五カ年計画を了承しろといわれても、私はもう議案として非常に不適当な感じをしながらいまやっているわけなんですけれども、この問題は別として、参考になるのは第六次の計画であるわけですね。第六次の計画で、国のほうは特定財源を三兆三千七百億、それから一般財源を七千三百億でやっております。そして地方道は特定財源二兆二千八百九十億、一般財源が一兆九千八百八十億、そういうような数字が出ておるわけですね。自分で計算したのではたして正しいかどうかわかりませんが、地方の特定財源のうちに都道府県のほうが一兆八千二百八十億、市町村が四千五百億という数字が出てきたわけですね。けれども、どうもこの配分を考えてみて、国が六、県が三、市町村が一、一にもならぬというふうな状態になつておるわけですね。したがって、これと逆に一般財源に対する依存度というものが相対的に高くなつておるわけでありまして、どうして市町村というものは自分たちで財源をひねり出してやらなかならぬという仕事が多に多いわけなのですね。その点、特定財源というものの配

分というものを今後考えられるのかどうか。配分の変更、率の変更というものを考えられるかどうか。もちろんこれは建設省でなく大蔵省であるかもしらぬけれども、建設省の意向というものを少し示しておいていただきたいというふうに思っています。

○菊池政府委員 地方の財源の問題でございますが、実は、第六次と比べて特定財源の伸びが悪いために一般財源がふえる傾向にあるということとを先ほど申し上げましたけれども、これは確かに国費について見ましても、第六次で特定財源の受け持つておりました比率が八二・五％だったのが、今度の計画でまいりますと五九％ぐらゐしか特定財源の率がない、あとは一般財源になるということでございます。地方につきましても、従来から五四・四％であつたものが、今度の五カ年では三四・五％に落ちる、その分の差額は一般財源で持たなければならぬということでございます。非常に一般財源の受け持つシェアが広がつておるので、これは先ほど申しましたように、十分検討すると申し上げましたけれども、地方費につきましても同じように検討する内容になっております。地方費につきましても、実は自動車取得税のうちの一部、これは七〇％でありますけれども、これが市町村の財源であり、また先年制定されました自動車重量税と税、これは市町村の道路財源も入ることになっております。そういうものをそろすればどうするかということになるわけでございますが、そういうことで、やはり同じように地方負担についての財源構成も一緒にあわせ考へることになっております。

それからもう一つは、地方費の場合に、国の負担、一般財源の負担する割合が少くないじゃないかというところがございます。これは実は、地方市町村道につきましても従来からやはりその生活の道路であり、すべてが自動車だけにによるものではない、買い物に行くのにも使いますし、そういうことから必ずしも自動車等の財源だけがそのウエートを持つてやるのではない、やはり一般財源

的な色彩も強いということ、これは従来から国費に比べて地方費のほうは特定財源等の受け持つ率が少なくなつておるわけでございます。そういう考え方でございます。

○清水委員 どうも、市町村道路は自分たちが使うのだから自分たちでつくりなさいといったような、そういう理屈になりそうなきがするわけですが、けれども、しかし、道路というものの基本的な考え方、それからこの整備計画の一つの目的、それからいろいろな面で、この考え方というものの抜本的な変更が必要であるといふふうにますます思わざるを得ないわけなんです。この市町村道のために自動車取得税とか重量税等がきておるわけなわけけれども、この配分というものを検討を加えると同時に、税率というもののについても今後検討しなければならぬという面も出てくるのじゃないか。賛否は別として、そういう市町村道の特定財源というものを強化するための手段としては、一応一つの手段として考えられるのじゃないかと、いうふうに思つておられるけれども、将来ともこの税率というものを改変するといふようなことにならぬものかどうか。そういうふうなことをちよつと御答弁いただきたいと思ひます。

○菊池政府委員 ただいま御質問のありましたことを踏まえて、そういうことを十分考慮に入れながら検討することにしております。

○清水委員 この第七次五カ年計画に対する市町村道の扱いについて、市町村道の整備のための財源の面から御質問を申し上げておるわけでありまして、今後この市町村道というものを整備するためにいづゆる特定財源の面からこれをささえていくのか、それともまた道路法を改正して、補助率を高めてこれを整備していくのか、あるいはまた負担率を低くして整備をやりやすいようにしていくのか、それとも交付税の面からこれをカバーしていくのか、いろいろやり方があるだろうと思ひますが、建設省としては基本的にどういふふうなお考えを持つておられるのか。非常に素朴な質問ですが、ひとつお答えを願ひたい。

○菊池政府委員 ただいまのお話、ごもつともなことであります。そのほかに、あるいは県が代行する、県代行というような制度もござります。そういうようなものは、どうも総合的に考えていかなければならぬ問題だと思ひます。補助金をアツプといへば、それも一つの解決の方法でござります。あるいは財源を手当てするといふのも一つの方法でござります。したがって総合的に考えてどういふ形でいくか。やはりこれは市町村の事業が大きくなつてまいりますと市町村の負担が大きくなつていく、これも確かでございます。地方交付税等の関連もあり、全部やはり総合的に検討するということでございますので、建設省としてはどうするかということにつきましましては、やはり総合的に考えるのだということよりまだいまの段階ではお話しできないと思ひます。

○清水委員 建設省でどの程度把握しておられるか知りませんが、この市町村においては単独事業が非常に多いということ、それからそういう直轄事業あるいは補助事業に対する負担金が非常に多くて、結局それが優先的に市町村の財政を食つていくものですから、市町村の単独事業に対する財政が圧迫されて、やみ起債というふうなものまで起こさなければならぬというふうな状態に追い込まれておるといふ状態を聞くわけなんです。そういうふうな状態があるかどうか。これは自治省からでも来ておられるとお答え願ひするのじゃないかと思ひますが、呼んでもおりませんでしたが、建設省としてはそういう状態があるということとを把握しておられるかどうか、ひとつお伺ひをしたいと思います。

○菊池政府委員 裏負担あるいは地方単独費の問題につきましましては、私も自治省のほうと十分打ち合わせをしてやっております。今度の五カ年の中でも地方単独は四兆七千億見てござります。これは自治省でやっております地方財政計画といふもののうちを合算はかりまして、それをもとに、従来の地方単独費の伸びの実績、これが二一％でござりますので、それを勘案いたしまして四兆七

千億としておりますけれども、そういう意味では自治省のほうと十分打ち合わせながらやっております。

○清水委員 特定財源の今後の伸びという問題についてちょっとお伺ひしたいのですけれども、特に石油の消費量というものが、列島改造論なんか読むとだいたい石油の消費量が抜本的に多くなる、そういうことなんですけれども、これは実際はここ二、三年のところで、その伸び率というものは非常に鈍化してきているような気がするわけなんです。その点について、特定財源を考える場合にやはりこれは一応の見通しの問題としてめどというものを付けておかなければならぬような気がするのですけれども、その点はどういうようになっておるか。

○菊池政府委員 特定財源の伸び率の鈍化の問題でありますけれども、御指摘のように、従来はガソリン税につきましましては消費量が対前年比一五％くらいであります。二〇％くらいになった年もござります。ところが最近この二年くらいはそれが約一〇％でござります。しかし、車がふえ、全体がふえておりますので、消費量そのものは伸びております。量は伸びておりますけれども、その伸び方の率が鈍化しているということから、それをそのままと五年間ずっと伸ばしてまいりますと、先ほど申し上げたように特定財源の比率が非常に薄くなるということでございます。そのほか石油ガス税等につきましても大体みんな似たような傾向でござります。

○清水委員 そういふことで伸び率が鈍化し、今後の特定財源に対してあまり大きな期待ができませんというところになれば、そうでなくとも市町村の一般財源に対する依存度が高いわけでありまして、どうしても抜本的な措置を講じていかないと市町村道の整備といふものはおそろしく不可能であるといふふうなところにわれわれは思ふわけなんです。現に四十八年度の予算を見ても、有料道路はこれは財投その他借入れ金でやるから全然関係がないのだといふながらも、やはり六百十五億という

国の費用を使っているわけですね。そうして、非常に重要視するという市町村道に対してはむしろその半分の三百三十億程度しか出ておらないといふようなことは、これは計算が間違つておりません。またたいへん恐縮なんです、三百三十億、この予算を見てもそれしか出ておらないわけなんです。ですからそういうことを見ても、非常に自動車道路には気を使うけれども、市町村道路なんといふものは国としてはほとんど片手間にしか考へていなかったのだ、今後とも考へていないのではないかとこの二、三年に思ふわけなんです。その点ぜひ考へ方というものを改めてもらいたい。五千億五カ年計画に予算を組むから、だからそれは何倍かに、三倍になつていくから、他の伸び率と比べれば抜本的な措置であるといふふうに言われるかも知れぬけれども、それは認定がゆるいからたいへんな膨大な長さになつて、比率が悪くなつておるといふことだから、市町村道路に対してはもう少し、これでもつて足れりと思ふ、抜本的な予算的措置、そうしてまたその他の対策を考へてもらいたいといふふうに思ふわけなんです。

それで、市町村においては、そうでなくてもいろいろな道路についての単独事業その他負担金等で経費がたかさんかかつて困つておる段階で、この有料道路をつくるという場合に、自動車専用道路をつくる場合に、それは先ほど申し上げましたとおり、あまり地方の住民の期待する形でその道路といふものはつくられておらないわけなんです。非常に迷惑がられておるわけです。たとえばそこに国道道路が通るのだといふことになれば、これはたいへんだといふので、市町村議会はそれに対する対策委員会なりをつくり、そうしてそれに該当する地域に行つて調査をしたり話をしたり、または集會を持つたり、自分たちの合會を持つたりしてやつておるわけなんです。しかもそれは市町村としてやつておる場合が多いわけなんです。もちろんそういう集會を開くにしてもあるいは調査をするにしても、やはり先立つものは金で

あるわけなんです、そういうふうなものの経費といふものはこのごろではばかにできない。そういうことで、ぜひ対策費を国として見るべきではないかというふうな意見が出てきておるわけなんです。われわれに対して、そういう点、何とかならぬかというふうな陳情的なものも出てきておるわけなんです。市町村財政といふものを圧迫させないというふうな見地からしても、その点は考慮を払うべきであるといふふうに思ふわけなんです。現に埼玉県の嵐山町というところにおいて、国道道路が通るので、それに対する対策に苦慮しており、自殺者が出るといったような状態に非常に困つておるわけなんです。その道路問題については一応、絶対反対というふうなことではない、むしろこれは問題でないとしても、それに対する対策の費用といふものが非常に少なくなつておるわけなんです、そういう場合には建設省はどういうふうなお考えをお持ちにおられるのか。そんなの適当にやつておけばいいのじゃないかというお考え方であるのか、その点、お伺ひをいたしたいと思ひます。

○金丸国務大臣 先生のおっしゃることも全くごもつともだと思ひます。市町村の財政はどの市町村にいたしましても非常に逼迫しておるのも現実の事実でございます。そういう意味で、この予算の中から出すといふことはなかなか困難だと思ひますけれども、まあ特別交付金等によつてそういうような問題を解決するようになつてくるだけ努力してみたい、こう思つております。

○清水委員 そうすると、その助成、補助金などの交付について配慮するということになりますしうか。

○金丸国務大臣 自治省の大臣とよくひとつ話し合つて交渉してみたい、こう思つております。

○清水委員 時間もありませんので、最後に一つ、やはり地元の問題についてお伺ひしたいと思ひます。

先ほど道路局長が、バイパス等をつくる場合においても、市街地の中を通らないで、なるべく市

街地でないところを通すといったようなことも
言っておられたわけなんです、パイパスをつ
くつてくれという要望は市町村からも非常に強
出てきておる場合が多いわけなんです。ところ
が、それではそのパイパスをつくってやろうとい
うときに、その路線決定の場合において全然市
町村の意向というものを聞かないで一方的に路線
決定するというケースが非常に多い。きめてしま
うと、一応話し合ひはするということにはなっ
ておるけれども、なかなか市町村の意向というものは反映されないと
いうようなケースが非常に多いわけなんですけれども、パイパスの路線決定とい
うものは全然変更の余地のないものであろうかど
うか、その辺のところをお伺いするわけです。や
はり市町村の意向というものを十分に取り入れて
決定すべきだというふうに思うわけなんです、
どうでしょうか。

○菊池政府委員 ルートを決定いたしますときには、通常地元のあるいは市の御意向も聞きながらルートを決
定いたしております。特に市街地等におきましては住宅関係の多いところにつ
きましては、最近では全部都市計画決定をいたします際には、御承知の
ように都市計画中央審議会におきまして、これは地元の原の当局も入
り、あるいは議員の方もあり、あるいは市町村長あるいは市町村の議員
さんもあり、あるいは学識経験者も入った、そういう形で計画決定を
しております。したがって、計画決定をしておりますものにつきま
しては、そういう地元の御意向は十分反映しております。さら
に仕事をやる場合には、直接また地元の方に了解をいただいて仕事
をやっておりますという実情でございます。

○清水委員 そういうことであるならば、非常に具体的な例ですが、国道二百五十四号の東松山、嵐山パイパス、これはいま計画が決定されようとしておるわけな
んですけれども、この東松山市のほうから一部路線変更してもら
いたい。というの

は、いま計画路線として決定されたところは、町のどまん中ではないにしてもパイパスですからどうせ少しははずれておるんですが、部落を二分して通るような形で決定されておるわけなんですけれども、それを一段と市街地より離れたところ、大体田地、そこを大半通るような形の路線変更をしてもいいという地元からの意見なり陳情がきておるわけなんです、私としても重要視したいのは、市のほうで決議をして県と建設省のほうへお願いをしてきておるわけなんです。若干の問題はないとは言いませんけれども、一応そういう形で路線変更が求められてきた事態をどういうふうに今後処理されようとしておられるのか。聞くところによると、いま決定されようとしておるその地区の地主さんと、それから新しい路線、こ
こへ決定してもらいたいというふうに具体的に路線まで示されてきておるわけなんですけれども、その地主さん大半同じであって、こちらではまず問題なくパイパスがつくれるだろうというような状況のようでありまして、もちろんこれはもう少し調べてみないとわからぬことですが、い
ずれにしてもそういう市町村からの決議をもつての路線変更等について、建設省としてももう少し弾力的な態度でもって、実態調査に当たり、そしてまた路線の最終決定についても配慮していか
なければならぬのではないかというふうに思うわけですが、その点について、ちょっとたいへんこ
まかい問題で申しわけないですけれども。

○菊池政府委員 ただいまのお話は二百五十四号線の嵐山あるいは東松山の問題と申します。実は嵐山パイパスにつきましましては昭和四十七年に都市計画決定いたしました、これはまだ地元の方の反対があるとは聞いておりません。東松山のパイパスのほうに――これは四十四年に都市計画の変更をしております。昭和三十八年にきめてあったルートを昭和四十四年に少し町からずらしたところ

に計画決定をした。それでそのうちの第一期工事、半分ほどはもう現在工事に着手しております。それから残りの半分につきましまして地元からルート

を変えてほしいという反対があるというふうに私も聞いております。ただこれにつきましましては、四十四年にルートを変更いたしましたときには、そういう手続を踏んで変更しており、その後わずかの間に特に変更しなければならぬ大きな理由はないのではないかと。しかも一部は工事に着手しておるというようにございまして、そういう意味では非常にルートを変更するのはむずかしいかと思ひます。都市計画決定いたしますとやはり沿道の建築制限というものが働きますので、それによる町づくりが実際に進みますので、相
当な理由がないと変更することはむずかしいし、しかもいまのところ変更したばかりでございますので、わりあいむずかしいと思ひます。それから地元の方が、変更する場合にも、これは困るから向こうへいけというので、今度変更されたほうの側の問題、これもなかなかやはりお隣と自分
のところとは利害関係が全く違うということもあり得ますので、非常にむずかしい問題かと思ひ
ます。

○清水委員 その問題は、あまりしつこくやるのはどうかと思ひますが、市町村の議決というものであつて路線変更のお願いがきておるわけなんです。ですから、単なる地域における反対だとか
なにかいふものと違つて、市町村の議会の議決というものできておる場合はおのずからやはり受けとめ方も違つていかなければならないのでは
ないでしょうかというふうに思ひます。ですから、一たん決定された路線というものは全然弾力性とい
うものがないものであろうか。特に部落が二分されるというたような理由、そうしてまた、た
ま地主さんが大半が同じであるといったような理由等々をあげてのそういう決議でもありますが、その点について、単なる一部住民の反対だ
とかんとかいふケースとは違つて、もう少し調査をするなり、また話し合ひをするのなりの方が
必要じゃないかろうかというふうに思ひます。特
にまた、着工しているところもありますけれど、幸いにもその着工したところには支障のない

ようなどころでの路線変更でありますので、これからでも十分話し合つて、そして新しく変更できる余地があるのではないかと。思ひます。その点ひとつ配慮をいただきたいというふうに思ひ
ます。

いづれにしても、第七次五カ年計画というものは、それは皆さんのほうではこれから市町村道とい
うものを考えながらやつていくのだ、技術的な対策を講ずるのだといひながら、数字をあげる
と、もうあらゆる面で相変わらず自動車優先、そして経済基盤を整備していくといったような、道路整備緊急措置法の第一の目的に書いてあるそ
ういったやり方をそのまま、第七次にもそのまま押し通していきうといひ、そういう傾向というものが非常に強いと思ひますので、この点、われ
れとしてはこの計画に対しての手直しを強く要望をいたしまして、今後ともまたこの点についてこ
まかい質問を続けることを申し上げまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○金丸国務大臣 ただいまのお答えをいたしますが、いろいろ局長からもお話があつて、私は聞いておつたわけござい
ますが、現地の状況もわかりませんし、十分調査してみたい、これだけお答えいたしたいと思ひます。十分調査します。その上
で――先生のおっしゃるようによい安易にいけるという
ことは、それも一つの考え方でございますし、うし、調査しなければわからぬことであるから、調査してみたいと思ひ
ます。

○服部委員長 福岡委員。ただいま議題になつております道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案について質問をするわけであり
ますが、まず冒頭に苦言を呈さざるを得ないのを非常に残念に思ひ
ます。考えられております道路整備第七次五カ年計画も
そうでありまして、一般の道路行政につきましても、
どうも産業基盤優先でありまして、国民福祉つまり生活関連道路が非常に軽視されておる。そういう考
え方に対しては、申し上げましたよ

うに、はなはだ遺憾なであります。建設省に對して苦言を呈さざるを得ません。このことに關しまして渡辺徳蔵委員から関連質問をしたいと申し出がありますので、許していただきたいと思ひます。

○渡辺(徳)委員 私は、去る四月四日の本委員会での質疑で、特に質問の最後に、三月三十日名古屋地方裁判所の法廷で判決が下されました飛騨川バス事故判決に關する問題につきまして、金丸建設大臣に答弁を要求した次第であります。この事件は、御承知のように昭和四十三年八月に起こった事件でありまして、実に百四名というおびただしい人命を一時にして失つておる事件であります。三月三十日の裁判所の判決は、人災であるとしながらも、建設省の道路管理の立場をも配慮しまして六分四分の判決を下して、特に百二十五名の遺族の人たちに対しては九千四百萬円の支払いを命令しておるわけでありまして、原告側の要求は六億五千萬円でありましてに微少なものであります。そして、失われた命と遺族の悲しみ、将来の生活保障等重大な危機に立つておるわけでありまして、この四月四日の質問に對しまして、金丸建設大臣は特に法務大臣とも打ち合わせをしなければならぬ、膨大な判決にまだ完全な目を通しておらない、この二つの了解の上で態度をきめるとのことをごさいますけれども、本日はまさにその最終日程の日であります。この事件につきまして建設省、特に建設大臣は控訴をされるのか、されないのである。最終日にあたりまして、その処置及び所見をお伺いしたいと思ひます。

○金丸國務大臣 先般の委員会におきまして渡辺先生から御質問があったわけですが、そのときは、私もまだ膨大な判決でありますので目を通し切れない、慎重に對処してまいりたい、私も人の子であります、政治家でありますと答弁いたしましたわけですが、できるだけのことを善処したいというのを申し上げたわけですが、きょうがその最後の日でございますが、

建設省といつたしましてはこれを控訴するというような考え方は持たない、こういふ考え方で臨んでおるわけでございますから、御理解いただきたいと思ひます。

○福岡委員 ただいま飛騨川事件につきまして控訴をしないという大臣の答弁で、建設省も非常に進んだ措置をとられたということで、その面では敬意を表したいと思ひます。

さて、質問に入るわけですが、御承知のように、第六次五カ年計画までいままでも道路整備計画があつたわけですが、いづれも年度途中でこれが変更されておるわけです。第六次の場合、IMF体制、通貨危機などの問題でやむを得ない事情もあつたと思ひますが、そのほかの場合には見通しの甘さといふことが計画の甘さといふことが、そういうものによつてほとんどの場合変更されておる。五カ年計画とは称しながらも、おおよそ二年半程度で変更になっておると思ひます。今回の場合、私は実は第七次五カ年計画も年度途中で変更されるを得ないという情勢にあると判断をしておるのですが、今回の第七次五カ年計画を立てられるという背景は、先ごろ閣議決定された経済社会基本計画に基づいてこれが行なわれたと思ひますが、将来の見通しについていろいろ検討してきた結果、第七次五カ年計画はもう変更する必要があるんだという確固たる自信があるかどうか、その辺をまずお伺いしたいと思ひます。

○菊池政府委員 ただいまの第七次五カ年計画まで、長いので四年、あとは三年で変わつてゐる事実は認めざるを得ません。今度の場合は昭和四十八年から五十二年までの経済社会基本計画に基づいて私どものほうも策定しておりますので、これが絶対変わらないかという点につきましては、私もこの国の基本計画が変わらない限り私どものほうは変わりませんと御返事申し上げるわけでございます。ただ、絶対に変わらないかという点に對しましては、これはいまの経済社会基本計画につきましても、前の新経済発展計画が

五年もつ予定であつたものが、国際通貨の問題だとかドルの切り下げだとか、そういうような国際的な変動が非常にあつたので変更ざるを得なかつたというふうに今度の基本計画もうたつておりますので、特別の事情がなければそのまゝこの基本計画は移行するということに私も考へております。私どもの五カ年計画はその中の一環として、一貫性ということがございしますが、このまま続けていくんだというふうに考へていただきたいと思ひます。

○福岡委員 国の基本計画が変わらなければ第七次五カ年計画は変わらぬのだ、それは当然のことです。国の基本計画自体に甘さがある、だから途中で変更せざるを得ない情勢になるということに指摘しておるわけですが、国の基本計画を立案、策定するにあたりましては、やはり建設省は建設省なりの意見を持つて臨んでおるわけでありまして、そういう無責任な答弁では了解できない。突発的な事情が発生した場合、あるいは予測し得ない情勢になつた場合、これはやむを得ぬかもしれない。しかし現時点で考へまして、私も考へてみて、この経済社会基本計画は非常に甘い見通し、あるいは間違つた見通しを持つておる、こういうことを指摘しておるわけでありまして、したがつてこの第七次道路整備五カ年計画も途中で変更せざるを得ない運命にあると思ひますが、かといふことを聞いておるわけですが、その辺をあらためてまた聞かしていただきたいと思ひます。

○菊池政府委員 経済社会基本計画が将来どうなるかといふことにつきましては、あるいは先生の指摘するようにそれが甘いかどうかといふ問題につきましても、実は私の答弁としては少し荷が過ぎる問題かと思ひます。しかし、これは国のきめた基本計画でございます。一方建設省できめております国土建設の長期構想といふものにつきましても、それぞれの計画の整合性というふうなことを考へてまいります。私も考へては、この五カ年計画はそのまま完全に遂行したい、また遂行できるというふうに考へております。

○福岡委員 そうおっしゃいますけれども、私どものこの経済社会基本計画に對する見解は、まづめて申し上げれば、あくまでも生産第一主義である、あるいは大企業優先である。したがつて、公共投資も産業基盤強化に重点が置かれておる。そういう間違ひを一つは指摘したいと思ひます。また、将来の経済情勢といふものもこの基本計画で示しておるような状態にはなつていかないであらう、そういう点も指摘をしたいのですが、それはさておくとしまして、すでに御案内だと思ひますが、三月十五日に産業計画懇談会が産業構造の改革についてという答申をいまして、提言をしておるわけがあります。その中で述べておるのではありませんが、この経済社会基本計画といふものは間違つておる、あるいはそういう方向に持つていくべきではないといふことを具体的に指摘しておるわけですね。まあわれわれ野党の指摘はさておくとしまして、同じ資本主義体制の中におけるこの懇談会が、経済社会基本計画、これは間違つておる、そういう路線をたどるべきではない、こういうことをすでに強く指摘をしておる。この経済社会基本計画は二月十三日に閣議決定がなされました。一月月を経過した三月の十五日に、申し上げましたような産業構造の改革についてという提言がなされておる。その辺、これだけをとつてみましても、私が初めに指摘しましたように、経済社会基本計画自体に間違ひがある、甘さがある。したがつて、これに基づいて策定されようとしておる第七次道路整備五カ年計画も途中で変更されざるを得ないだらうといつて指摘をしておるのですけれども、この辺については一体どう考へられておるか。

○菊池政府委員 ただいまの産業計画会議の産業構造に關する報告、これは私も存じておりますけれども、実はそこで私も一番大きな問題と思つておりますのは、私どもの道路整備はやはり交通の予測、これが一番基本でございます。その交通の予測の段階で、これは将来の姿としては私どもの考へております長期構想と若干違つておりま

す。私どものほうの保有台数がたとえ四千二百五十万台に対して、そこでは三千五百万台というようなことでございますので、その程度の差はあるかと思えますけれども、これは将来の予測のしかたの一つのテクニク、やり方によりまして実は変わってきているのではないかと思います。今度の五カ年につきましては、長期構想のうちの緊急に整備すべきものがこの五カ年の内容になっております。その緊急性を要するというのは、もう実態が交通の混雑であり交通の事故であり、あるいは先ほどから申しました生活の基盤の道路であるということでございますので、具体的な問題としては、その計画会議の内容あるいはその批判が、経済社会基本計画の内容が甘いか、それが変更するんじゃないかというようなことは、あるいはあるかどうかはわかりませんが、さうに道路整備緊急措置法に基づきます五カ年計画につきましては、これがそのためにぐるぐるということはないかと思えます。

○福岡委員 自動車の保有台数にしても、若干の差異と言われますが、四千万台と三千万台の違いがあるわけですが、その個々の数字はまたあとで議論をしたいと思います、こう述べておるのです。これまでの経済軌道、つまり輸出第一主義、生産第一主義だという意味なんですが、ね。これまでの経済軌道の延長線上にあるという経済政策は——経済社会基本計画のことをさしておるわけですよ。この経済社会基本計画というものはいままでの経済軌道の延長線上にある、この規定をしておるわけです。これは間違いないというのを具体的に指摘しておるわけですね。さらに「昭和六十年度のGNPを三百八兆円とする見方を基本にしている改造論の一連の数字は完全に根拠を失うことになる」ということも指摘しておるわけですね。おっしゃった自動車の保有台数につきましても、三千五百万台程度であらう。ところが経済社会基本計画では四千何百万台ということになっているのです。

そこで大臣にお伺いしたいのですが、この二月

十三日に決定をされました経済社会基本計画と、さきに三月十五日に産業計画懇談会が提言をしておる産業構造の改革についての関連ですね、一体どういうふうに政府は取り扱おうとされておるのか。たとえば産業計画懇談会の提言はこれはナンセンスである、あくまでも経済社会基本計画が正しいのである、こういうふうに言い切れるのかどうか、その辺を明確にさせていただかなければ次の審議に入れません。

○菊池政府委員 先ほど私が四千二百五十万台と申し上げたのは、建設省で出ております国土計画の長期構想でございます。産業計画会議のほうの三千五百万台と同じ昭和六十年度でございます。それから経済社会基本計画は昭和五十二年までの計画でございますので、昭和五十二年の交通の予測はしておりますけれども、昭和六十年度の予測はしてございません。それから同じように日本列島改造のこともこの計画会議ではいつておるようでありましてけれども、この予測はもう少し台数は多いかと思えます。建設省でやっておりますよりは少し多いと思えます。

○福岡委員 自動車の保有台数なりあるいは総合的な交通体系なり、そういうものはあとで議論したいと思うのです。いまお伺いしておりますのは大臣の見解をお伺いしておるわけです。つまり、経済社会基本計画とこの産業構造の改革の提言との関連はどうなのか。この産業計画懇談会の提言は取るに足りないものである、あくまでも二月十三日閣議決定の経済社会基本計画が正しいのである、そういうふうに言い切れるのかどうかということをお伺いしたい。

○金丸国務大臣 一方のはこれは閣議決定でございますし、私は、先生のおっしゃるそのことが、それはだめだと申し切れるものでもないと思いますが、参考資料としては十分に検討すべきものである、こう思います。

○福岡委員 大臣も言外に認められましたように、すでに経済社会基本計画についての不安定さがある、明確に言い切っておるのですからね。そ

の議論をここでするのが本題ではないのです。いま問題として取り上げておりますその目的は、いままでも二三年程度しか、あるいは三年程度しか保てなかった五カ年計画、今度第七次五カ年計画もそういう運命をたどるであらう、そういう計画自体に対して警告を発する、あるいは再検討を求めたいということを提起しておるわけです。この前提が残されるのですが、しかしここで議論してもそう簡単に結論が出る問題ではございませんので、これはこの程度にして次の問題に入りたいたのですが、すでに一時からの本会議で、私に与えられました一応四十分までということの時間になりましたので、残余は次の委員会で継続をさせていただきます。

きょうはこれで終わります。

○服部委員長 次回は、来たる十七日火曜日午前十時理事会、理事会散会後委員会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時四十一分散会

昭和四十八年四月二十一日印刷

昭和四十八年四月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局