

第七十一回
参議院建設委員會會議錄第十二号

昭和四十八年六月十四日(木曜日)
午前十時十三分開会

委員の異動

六月十四日

辞任

上田 稔君

古賀雷四郎君

中津井 真君

補欠選任

玉置 猛夫君

高橋 邦雄君

片山 正英君

出席者は左のとおり。

委員長

沢田 政治君

理事

竹内 藤男君

山内 一郎君

松本 英一君

委員

片山 正英君

熊谷太三郎君

小山邦太郎君

高橋 邦雄君

玉置 猛夫君

中村 楨二君

米田 正文君

中村 英男君

西村 関一君

田代富士男君

二宮 文造君

高山 恒雄君

春日 正一君

喜屋武眞榮君

國務大臣

建設大臣

金丸 信君

政府委員

運輸省鉄道監督

局国有鉄道部長

建設大臣官房長

建設省都市局長

建設省道路局長

事務局長

常任委員会専門

員

環境庁自然保護

局計画課長

文化庁文化財保

護部記念物課長

住田 正二君

大津留 温君

吉田 泰夫君

菊池 三男君

中島 博君

宇野 佐君

古村 澄一君

本日の会議に付した案件

○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、衆議院送付)

○委員長(沢田政治君) ただいまから建設委員會
を開会いたします。

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案
を議題とし、質疑を行ないます。

質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○田代富士男君 どうも最初に、おそくなりまし
てすみません、待っていただきました。

先日の委員会で、ちょうど私の順番の前に突然
として委員会が中断されました、その続きとして

きょう行なわれたわけでございます。

建設省といたしまして日本の産業の発展のため
に、また、われわれ社会の発展のために道路行政

に対して力を注いでいらっしゃる点はわれわれも
理解することができます。しかし、その道路行政

のあり方につきまして、いままでのようなやり方

でのようなやり方でよい点もあるかも知れませ
んが、時代の流れとともに変えていかなくてはな
らない面も出てきているのではないかと思います。

特に田中総理が総理になられまして、また日
本列島改造論等の中を見ましても、いままでの成
長経済から福祉経済への転換をはかっているか

ばならないと、そういう面も多々見受けることがで
きるわけなんです。で、端的に、現在の人間で言

うならば血管ともいわれるべきものが、国土にた
とえるならば道路じゃないかと思うんです。その

道路自身がやはり人間を中心とした道路になされ
ているのかと、このような観点から見ました場合

に、やはり人間中心よりも、こういう自動車の中
心とした道路というふうなほうに片寄りつつある

点があるんじゃないか。そういうところから、
自動車中心の道路となつてまいりまして、その付

随した事項といたしまして、いま環境問題を中心
といたしましていろいろ起こってきてお

ります。私が申すまでもありません。公害の問題、
あるいはそれに付随したいろいろな問題が起きて

きております。だから、いまのままの道路行政で
よいものか、あるいは、いま申しますとおりに経

済の体系も成長経済から福祉経済へひとつ変えて
いこうと、こういうような時代でございますから、

抜本的な発想の転換というものが、福祉型の道路と
いいますか、そういう方向に転換していくような

行政をやっていく時期に入つたんじゃないかと私
は私なりに理解をしているんですが、その長に立

つていらっしゃる大臣のお考えをまずお聞か
せ願いたいと思います。

○國務大臣(金丸信君) 田代先生の御指摘のと
おり、ただつくればよろしいという時代ではな

なつた私も思います。そういう意味におきまし
て、道路をつくるについては環境保全というこ

も考えなくちゃならぬし、また自動車の構造の改

善もやらなくちゃならぬけれども、その他、総合
的な対策は当然練られなくちゃならぬが、抜本的

なこととも考えなくちゃならぬと私は思います。ま
た、いままで都会中心のような道路の形成であつ

たけれども、これも福祉経済を形成していく上
において、生活道路というふうなものに重点を置

かなくちゃならぬということも考えなくちゃなら
ぬ、あるいは自動車がこのままこのように多くは

らんすることがよろしいかというように多くは
考えてみると、自動車を通さない自転車道——大

規模自転車道というふうなものをひとつ考えてみ
る必要もあるんじゃないか。どちらにいたしまし

ても、いままでのようにただつくればよいという
時代でない、公害のない環境保全をした人間本位

の道路をつくるということが、きょう建設省に与
えられた大きな責務だと私は考えております。

○田代富士男君 いま大臣がお考えになつて
いらっしゃることに、私がこうありたいと私なりに

願っていることとはほぼ同じ目標じゃないかと思
うんです。そういうことで、具体的な例といたしま

して四十八年から五十二年、第七次計画を立てら
れまして、いま取り組まんとされておりますけれ

ども、その中にも、いま大臣が申されました大
臣の決意といいますが、大臣の、こうありたいとい

うその方針というものは加味されていなくちゃ
ならぬ。そうしますと、福祉型の道路行政という

ものがこの第七次計画の中に出てくると思いま
すけれども、いま大臣がお話しになられました

第七次計画の完了時点におきましては——もちろ
ん、いま自転車道路の計画等もやつていかなく

ちゃいかぬというこどもありますけれども、第
七次計画時におきましてはどの程度のものになる

のか、その点につきましてちょっとお聞かせを願
いたいと思います。

○政府委員(菊池三男君) ただいまの御質問、福

社型の路線に変わって第七次でどういうふうになるかという御質問でございますが、これはどういふふうにお答え申したらよいのでしょうか。たとえば一般国道あるいは都道府県道、市町村道というものは現在のところの整備は、特に国道につきましては現在九〇％ぐらいまで舗装が伸びております。それから、非常に大きく分けては約六〇％ぐらいが舗装ができております。それから市町村道につきましては約一六％でございます。これが今度の五カ年でのくらいになるかということをお願い申し上げます。それで、たとえば国道につきましては、今度のこの舗装でございますけれども、大体九八％ぐらいの整備が、舗装が終わるということでございます。それから都道府県道につきましては約九〇％舗装が終わる予定でございます。それから市町村道につきましては二八％。市町村道は全体の延長が非常に大きいものでございますので、舗装の率としてはまだ二八％でありますけれども、現在の舗装の約倍近くぐらいになるかと思っております。

○田代富士男君 いま局長も申されましたとおり、国道、都道府県、市町村道と分けた場合に、われわれ国民生活、特に生活道路としての一番関係の深い点は、三つとももちろん関係があると思っておりますが、その重さという点から申し上げますならば、この市町村道路というのが生活道路と端的に表現できるんじゃないかと思うんですね。これが一六％弱というように非常に不十分で、これというところ国民のやほり不満といえます。そういう面が、満たされない面があるんじゃないかと思うんです。これは一度には解決できない問題じゃないかと思うわけなんですけれども、特に私は、いま数字的なことございまして、この生活道路ともいえるべき市町村道路の整備に對しましては、一応予算の範囲内で仕事をされるんですから、それ以上の仕事はできないとしましても、大臣の一つの決断によりまして、これをより充実するようにしてほしい。

だきたいことを、一応、私は代表として、これを希望として申し上げておきたいと思っております。

まあ何と申しても、いま道路が一番問題にされているのは環境破壊の問題じゃないかと思っております。そういう面から考えますと、道路ができたときには、いままでの既存の考え方は、道路がついたら道路の幅だけの破壊されたものに限っていただいても、最近はそのうわけにいろいろな問題が、すなわち道路の両側の広い範囲内の生態系への影響というものが非常に大きな問題になってきた。端的に言うならば、道路というのは一つの線としての機能、道路はさらに面、それから今度はその周囲の生態系までの影響が大きくなったというところは、非常に私は、これは時代の流れといえはそれまででございますが、やはり主体者であります人間自身の生存というものを第一義に置いていかなければ何のための道路開発であるかという、そういう人間中心主義という立場から考えていくならば、いまからの第七次計画に沿って、どんな仕事をされるかと思っておりますけれども、この道路行政を主体とされます当局としまして、自然環境の破壊との関連性につきましてどのように今後取り組んでいかれるのか、この点、具体的な面をお示しいただきたいと思っております。

○政府委員(菊池三男君) ただいま先生からお話のございましたように、道路をつくりましますと、その道路の沿線、あるいはもう少し広くその道路のために影響を受けるのは事実でございます。従来道路整備が線という考えから、ただいま先生言われましたように、面、そしてまた空間ということも考えなければいけない時代であると思っております。それで私ども実際に道路をつくりましますときに、そういう環境を破壊しない、生活環境と調和のとれた道路をつくりたいというのを考えております。たとえて申しますと、同じルートを選びますときにその土地利用計画というものを考慮し、あるいは、それでもなおかつ市街地あるいは住居地域を通らなければならぬこともございますが、

そういう場合にはそれなりの対策を講じた道路をつくっていかねばならぬだろうと思っております。また、ただいま御質問のように自然環境の破壊をどうするかということでございまして。全国で、道路をつくらうという計画と自然環境を破壊する、あるいは文化財をどうするかというような問題で、あちらこちらでそういうトラブルが起きているのも事実でございます。私も、あるいはリポート選定にあたりましては、なるべくそういう国立公園あるいは国定公園というような自然を破壊しないような形で通りたいということを考えておりますけれども、やはり道路である地域とある地域を結ぶという点になりますと、そういう地域を通らなければならぬということもございまして、そういう場合には環境庁というところ打ち合わせし、また地元の見解を聞きながら一番環境破壊の少ない形でそこを通らざるを得ないといふふうに考えております。そうかといって、そこを完全にはずしますと道路はつながらないといふことで、これはまた道路の機能がなくなりますので、そこら辺が一番私どもの頭を痛めているところでございまして、これはやはり環境庁、住民との話し合いの上でそういう公害の一番少ない、環境破壊の少ない道路をつくりたいということとでございます。

○田代富士男君 いま鋭意努力されると思っておりますが、都市部、そういう面に対しては、今度は公害という問題ですね、これに對しまして、いまおもに一般的なそういう自然環境破壊ということとございまして、都市部等におきましてはどのようにして対処されるお気持ちですか。

○政府委員(菊池三男君) 都市部につきましても、なるべく住居地域を避けるというような問題がまず路線選定の上でございまして、その地域の開発計画あるいは土地利用計画というものを、見ながらルーティングをやるわけでありまして、けれども、それでも、先ほど申し上げましたように、どうしても住居地域を通らなければならぬといふ場所が出てまいります。そういう場合には構造

的な面でも、あるいは掘り削り構造にするというように、あるいは防音壁を立てる、そしてその壁というものはたいへん目ざわりでございますので、緑樹帯をつくらうと木でおおおう、あるいは非常に通過交通の多い路線でありますれば、いま考えておりますが、両サイドに十メートルずつぐらい緩衝緑地帯というものををつくりまして、そこに壁を立てたり木を植えたりして、いわゆる道路環境と生活環境を分離したいというように、いま考えております。そしてそういう道路は、都市部であります都市計画決定をして、工事を始める前に、そういう意味で、こういう道路がこういう形でございまして、これを十分に地元の方と話をし、やろうという考え方でおります。

○田代富士男君 いま申されましたとおり、防音壁だとか掘り削り式だとか、緩衝地帯を設ける、こういうことになりまして、いままで建設省当局が道路というものの建設に對していろいろ予算を組んでおいてになりましたけれども、それプラス、言わなければ、いままでの仕事としてやる必要はなかったと言えは語弊があるかわかりませんが、それプラス、かつたとしていきなさいと思っておりますが、プラスアルファの分がずいぶん出てくると。そうしますと、単価の面におきましてずいぶん高いものになってくるんじゃないかと思っておりますが、私は、そういう金銭で解決できるものは、これはまだよいとしても、こういう自然環境というものは、一度くずされたものといふものはなかなか取り戻すわけにはいかないと思っております。たとえば、樹木の一つをとたとえまして、十年たった年輪というのはこのくらいです。やはり百年たった年輪の樹木といふものは、そういうものは、ものはいまありませんけれども、やはり百年たった樹木といふものは百年たっただけの、にじみ出るといいますか、そういうものがあると思っております。そういう面でも、開発という点でいまだとんぞそういう樹木が倒されている。そういう点で私は、以前マレーシアに行つたときに感心したことが一つあるんです。マレー

シアの国というのは建設の国だと聞かれましたが、向こうは成人を迎えたならば、成人した人は必ず樹木を一本植えるようになってるんだ、樹木を。そのようにして国土を守ることになってるんですというのを聞きまして、なるほどわれわれ自身も、そのくらい国土を愛するといえますか、自然環境を後々の子孫のために残しておこうとなつたならば、そういう立場で考えたならば、もつと同じ道路をつくるにいたしましたも違ひがあるんじゃないかと思うんですね。そういう点につきまして、少々コストは高くついてもやってみようかと思ひますが、大臣いかがでございますか。

○国務大臣(金丸信) 将来民族生存のために——一時の金の高い安いという問題に目をつけて、将来の民族のためにならぬような道路をつくるという事にはならない。そういう意味で金が少々上がったとしても、それが曲がることによつて効果が大いという事であるなら、当然私はやってみようかと思ひますが、大臣いかがでございますか。

○田代富士男君 そういふ大臣のいまのお考えを、考えにとどまらず、ひとつ実証で示していただきたいことを、これ希望としてお願いをしたいと思ひます。

それで、四十七年の六月六日でございますが、各種公共事業にかかる環境保全対策につきまして閣議了解事項がございます。この中でも明確にいま私が申し上げたようなことが了解されておるわけなんです。国または政府機関等が道路、港湾あるいはいろいろな各種事業をやろうとするときには、計画の立案、工事の実施等に際しまして、その事業の実施にあつて公害の発生やあるいは自然環境の破壊等、環境保全上重大な支障をもたらすことのないように留意してもらいたいという、そういう意味と、また第二項目には「環境に及ぼす影響の内容及び程度、環境破壊の防止策」、いろいろ調査研究をするような、そういう所要の措置をとっていただきたい、こういうことが閣議了解されております。また昨年の十二月の二十六

日、これは首都高速道路基本問題調査会の答申だと思ひます。基本問題調査会の首都高速道路に対する答申が出ておりますけれども、一部違ひがあります。いま局長が話をされました、道路だけをつくるんでなくして、両サイドに緩衝地帯を設けなければならぬ、たとえば四車線の道路でしたら大体二十メートル範囲内、十八メートルくらいになつてゐるんじゃないかと思ひますが、そうすると、両サイドにこれを設けるとすると、大体六十メートルの土地を買収しなければ道路はつくることはできないと、こういう計算の上から、ざつと言へばこのようにならない点もありません、広くなるところもあるでしょう、ちよつと入り込むところもあるかも知れませんが、一応こういうことが答申として環境保全対策という立場から出てきております。しかし、この答申のほうを読みまして、いろいろしなくちゃならないという事はわかりますけれども、もう私が説明するまでもなく、こういう公式な文書というものはどうにでも解釈できるようなふうになり、とり方によつてなつてゐるわけなんです。やらなくても、これはたとえて極端なことを言ひますと、これはこういう意味なんだという、そういうふうにとりかちのところがございまして、私は、これだけの答申なり閣議了解されておりますし、いま大臣にお尋ねいたしましたおりに、これは何としてでもこの精神を生かしていただきたいと思ひますが、大臣いかがでございますか。

○国務大臣(金丸信) 空文に過ぎないということではなくて、あくまでも精神を生かして実地にこれをやらなくちゃいけないと、私はことばだけでなくて実行いたします。

○田代富士男君 大臣がやると言つていただいておりますし、特に大臣の御出身の御当地というのは山に囲まれたところでございますし、自然保護という立場からも、ぜひともひとつ大臣がよき例を建設省に残していただきたい。歴代の大官の中で、この自然環境を保存するといふくさびが金

丸大臣のときにできたという、それをひとつお願ひをしたいと思います。

こういう環境保全対策のことから、一つ、私はなるほどかあるべきじゃないかという心を新たにしたいと思ひます。それは、いま具体的な例を述べますが、また、これはとり方によれば反対の意見の人もあるかと思ひますが、しかし、私はいまるの申し上げておきますと、人間中心主義という立場から考えていくならば、私の思つてゐることも間違ひはないんじゃないかと思ひます。それは、仙台市の郊外に大白山というのがあります。その大白山という山は高さが大体三百二十一メートルの山でございますが、ここには非常にたくさんな植物がある。これはチヨウチョウ、そういうものが思ふた自然環境の中に生存をしてゐる、学術上でも貴重な場所として大事にされてゐるところなんです。ところが、仙台市当局が宅地開発の必要性からこの周辺を開発する計画を立てられたわけなんです。また、この周辺を通過する東北縦貫道があります。そういうわけで、東北縦貫道とはちよつと離れておりますから、宅地開発その位置から東北縦貫道に至るまでの道路の建設ということも仙台市当局の手で計画されたわけなんです。ところが、東北大学や岩手大学などの学者の皆さんから強力な反対の声がございまして、公明党といつたしましても昨年の十月にこの現地調査をいたしました。さまざま、いろいろな資料も集めました。それから検討いたしました。そういうことから、地元生物学者、そういう強力な反対のもとに、仙台市当局におきましては、宅地並びに東北縦貫道に連絡する道路の計画を立てたけれども断念することになりました。そういう植物あるいはチヨウチョウの生息地として有名な大白山が無事保護されたという結果を見るべきです。地元のこういう学者、こういう人たちの強力なるバックによりまして、これを守られることができたわけなんですけれども、これが一般的な道路でこのような強力なるバックがなければ

ば、そのまま道路あるいは開発計画になつてゐたのじゃないかと思ひます。その大白山の計画書、どういふところかという、ここにも私は研究されました調査報告書を持っております。私も簡単に目を通しましたけれども、この学術調査報告書を読みますと、なるほどこれは学者がこれだけ保存しようという意味を理解することができました。それをすなわち仙台市当局が踏み切つた、開発中止ということ。まあ、そういうことで私は非常にこのことにつきまして感銘を受けました。そういうわけで、いま私が申し上げました環境保全対策に対する首都高速道路基本問題調査会の答申といふ閣議了解事項ですね、こういう精神からいまして、この仙台市のとつたこの問題といふものは値するんじゃないかと思ひます。だから、人間の生活で一番大事なものは何かというと、衣食住です。これは一番の根本です。その衣食住の住宅、住宅開発という、それをこれはもう断念した。そして、なおかつ、それに付随する道路まで断念したという、この仙台市当局のあり方につきまして、今後、建設省としてもこれは参考にするべき——まあ仙台市のことを建設省が参考にするという語弊があるかも知れませんが、けれども、その精神をくみ取っていただきたいと思ひます。この点いかがでございますか。

○国務大臣(金丸信) 私は政治というものは意地を張つたり、いじにしたりということではなくて、あくまでも謙虚に悪いものは悪い、また世論の大勢というものがこうだという方向が出れば、その方向に、世論に従うべきだと。ことに人命尊重、環境保全という最大の政治問題がいま世の中のひとつの問題点であるわけですから、そういう意味で私は、仙台のとつた方法というものはまことに貴重な体験を聞かしていただきまして、非常に参考になったと思ひます。ありがとうございました。

○田代富士男君 そこで環境庁の方が見えたいと思ひますが、建設省と環境庁とは、

これは仕事の分野において相反する面もあるかと思ひますが、協調してもらわなければならぬわけなんです、いまも仙台の大白山のことをお尋ねをいたしましたけれども、昭和四十八年から始められます環境庁の計画の一つに自然環境保全法がございまして、その第五条の中に規定されてあります基礎調査というのがありますが、現段階においてはどうかしているのか、今後どのようにそれを生かされようとしているのか、そこあたりの方にお聞きさせていただきたい。どういう方向に持っていくべきであるか。それと同時に、その中に出てまいります自然度の概念についてどのようにお考えになつていらっしゃるのか、そこあたりをまず説明をしていただきたいと思ひます。

○説明員(宇野佐君) 四十八年度から二億五千万円の予算をもちまして、自然環境基礎調査というのを始めるわけでございまして、これにつきましましては、当初、この自然環境保全法の第五条にございまして、おおむね五年ごとによりいろいろの自然環境の保全のための調査を行なう、こういう考えに立ちまして、まず日本の国にございまして、置かれております自然環境の現況を把握をする、こういうことから発足したわけでございまして、これを五年ごとに繰り返してまいりますと、その間にこれを比較することによりまして、日本の国の自然というものがどういふふうに変化をしていくか、こういうことがわかるというふうなことを考えました。これによりまして必要な施策が出てくる、そういうふうな考えでございまして、いよいよ自然の国勢調査というふうな私どもは呼んでおったわけでございまして、ところが、それでは五年後を待ちますと結果が出てまいりませんので、当面非常に緊急を要します問題でもございまして、この際、現況を押えたと同時に、それをまたにいたしまして守るべき自然といふものが、自然環境保全という立場から見守るべき自然はどこにあるのか、どの程度あるのかということも把握すべきである、こういう考えを入れまして実

は四十八年度の調査を組んだわけでございまして、ただ、これにつきましては、この調査を計画いたしましたところが、やはり非常に緊急を要する問題でございまして、できるだけ調査期間をとにかく短くしたい、とりあえず一年で調査を終わって当面の施策を出したい、そういうことがございまして、そういう意味の調査期間の制約、それから実際に調査に当たります専門家——やはり植生の調査などいたしますにつきましても、専門家の数というものはそう多くございせん。やはりこういう調査を数多く重ねていけば、そのうちに専門家がいろいろと育ってくるわけでございまして、けれども、当面は数に制約がございまして、そういう面からある程度マクロなつかまえ方をせざるを得ない、そういうふうなことがございまして、一応いまは全国を一キロメートルメッシュといひますが、ほぼ一キロメートルの平方でございまして、それに全国を切った調査結果を集約しよう、集計しよう、そういうふうな考え方に立つております。

調査をいたしますのは、まず植生、これを基本にいたしまして、それに動物、地質等も加えていくというふうな考え方で、現在は学者の先生方にお集まり願ひまして、その調査方法、それから集計の方法、そういうものについての大体において了解といひますか、御検討を得て、これから各県にそれぞれ委託をいたしまして、実際の作業を進めていただく、そういう考え方でございまして、いま申されました自然度という問題は、この中で出てまいったわけでございまして、植生を基準にいたしまして、植物を基準にいたしまして、日本の国の自然が一応原生に保存されているところ、いままでほとんど人手が入っていないところというものを一つのランク、それから全く開発されて都市化してしまつていくところを別の極にとりまして、これをいまのところ十段階でございまして、それに分けて整理をしていこう、そういうふうな考え方でございまして、一応理論的に、まあ原生林——完全な原始林、原生林といふのがあるかどうか

はいろいろ学者の意見の分かれるところでございますけれども、そういう地域を自然度の一番高いところというふうにとりまして、その極端の反対を都市化されたところといひますが、完全に自然が残っていないところというふうにとりまして、その間に段階をつけていこう、そういう考え方が自然度の考え方でございます。

○田代富士男君 いまの説明で理解できましたが、この植生図でございまして、やはりこの植生図ができたその調査を資料にして、今後、建設省のそういう道路一つをとりましても開発されていくようなことになると思ひます。ここでもいまこの自然度が十ということが環境庁としては一番好ましいと思ひます。これが九、八、七、六と、自然度一となれば、おそらくこの国会周辺のこの度合いでしたらば、自然度で言つたら一か二ぐらいになるかと思ひますが、これは数字が少なくなるといふことは、今度は逆の面からいくなれば、今度は開発度は一のはうが一番高いという逆の方向、こういう関係になると思ひますね。だから一がいにはこれは、自然度と開発度の関係というものは地域によつても違ひがあるかと思ひますけれども、やはりここらあたりが建設省とよく連絡をとつていただきたいと思ひますね。

開発度が高いといふことは自然度が低いといふことになりまして、まあ、こういうことで植生図を作製しようといふことは出てきたんじゃないかと思ひますね。そういう意味から建設省はほとんどどんな道路計画に従つていかなうかはならぬけれども、今後、環境週刊にちなみまして、いま申されました日本列島の緑の診断図とも言うべきものがこの植生図じゃないかと思ひます。そういう場合に、環境庁のこの植生図に従つていくところあたりの関係を今後どのようにやっていくのか。やはり建設省としては、これを持たなくちゃやれないというわけにいかないわけなんです。じつとがまんの子であつたというわけにいかないわけなんです、大五郎じゃありませんけれども、

ども。だから、どんどん進めていかなうかならない面もあると、まあ、ここらあたり環境庁としてはこういう自然環境を保存しようというわけで予算も二億五千万円の予算が計上されて、これに取りかかれた。これは大事なことでございけれども、ここらあたりの関連ですね。いまさっきからの大臣のお話をお聞きしておりますと、もうこのことは含んだ上の大臣のお話だと思ひますけれども、いま環境庁の方が申されました、この植生図等の作製、それから自然度を保つていきたい。十であればよろしいけれども、これがすべてが自然度一、自然度二、こういう事態になつたらたいへんだと思ひますね。二、三日前の新聞だったか何ですか、歩行者天国を上野まで続けたときに、あの上野周辺を航空写真でとつていたあれが出ていたと思ひますけれども、昔と今と比べて緑がいかに少なくなつたかというのを訴えておりましたけれども、やはりわれわれといふものはそういう自然に帰りたいと、自然を保護といふ点があります、この道路行政との関連ですね、ここらあたりを環境庁と建設省との関係といへばそこに全部含まれますから、ここらあたり大臣のようにして話し合ひをされていくのか。お互いに尊重する以外にないと思ひますが、どうでございましょうか。

○国務大臣(金丸信君) 自然保護と自然破壊といふ、この二つの問題を考えますと、まことに一致点がないわけでありまして、しかし、それは一致点を求めなければならぬといふところにむづかしい問題もあつた、また、いまこの時点においては、それを求めることが当然のあり方である、こう考えますし、それを管轄しております環境庁とも十分話し合つて、調和のとれた、破壊をするにも調和のとれた中で自然を十分に残すような創意工夫といふものをしなければならぬと、こう私は考えております。

○田代富士男君 まあ自然環境保存と同じように今度はいまさつきもちょっとお話が局長から出てたと思ひますが、文化財の保護という点ですね、

これは当然、文化財の保護という面につきまして建設省として配慮をしていただいていると思うわけなんです。しかし、往々にいたしまして、この文化財というものが一たびくずしてしまつたならば、これは取り返しのつかないものでございまして、これに対してどういふお考えを持っていられしやるのか、この点ひとつお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(菊池三男君) 文化財につきましては、大体、文化財があるであらうということが事前にはわかりやすいわけでありまして、したがって、そういう場合には事前に十分調査をいたしまして、ルーティングのときに文化財を避けられる限りルートを避けております。しかし、それでもやはり道路には一つの規格がございまして、やむを得ずその中へ入ることもたまにございまして、そういうときには教育委員会の方と打ち合わせをいたしまして、事前調査を十分に行ない、あるいは道路のほうで費用を持ちましてそれを発掘する、そして発掘したものをきちんと整理する、というようなことをやって仕事をやっておるわけにございまして。

○田代富士男君 ひとつ具体的な例をお尋ねしたいと思ひますが、大阪の市内の大阪城のそばに馬場町があります。NHKのところでございまして、大阪の、そのNHKのすぐ近くに昔、大阪の難波の都のあと地があることは御承知だと思ひます。いま地元におきましてはいろいろ賛否両論が出ております。御承知のとおり、あそこは築港深江線の高速度路が建設中でございます。馬場町のところまではもうその高速度路が入っております。森之宮からずつと深江の方向に至りましては高速度路が建設されて、そこだけが中断されて、いま地元で大きな賛否両論の問題が提起されているところなんです。これに対してはどういふお考えであるのか、ちよつとお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(菊池三男君) ただいま、その築港深江線のところでございますが、現在、阪神公団と大阪府の教育委員会といろいろ打ち合わせを

しているようにございまして。たとえば橋梁のスパンを長くいたしまして足を立てるのを広げるというような形でやつたらどうかとか、いろいろ何か具体的な打ち合わせをやっているものでございまして、ちよつと私まだその結果どうであるかというところまではここでは存じておりません。

○田代富士男君 いま局長ここであらためてお聞きしませんが、いろいろ賛否両論のあれがきております。私としましては何かその問題、聞いた以上は、大阪市民の皆さんの声がある程度、聞きつぱなしというわけにいきませんから、あとでけつこうでございまして、建設省としてのいろいろなお考えなりお聞かせ願ひたいと思ひます。ここではこれ以上ないにいたしません。

そこで、文化財保護という立場で、まあ、この仕事となりますと各都道府県の教育委員会と大きな関係があります。こういう文化財保護の専門家というものが非常に少ないという点が一つですね。だから、私の調べた範囲内であれでございまして、この都道府県で文化財のこういう調査を担当する人がわずか三百五十人ぐらいいしかいらつしやらない。その後継者であります考古学の講座が設置されております大学で、その講座を卒業する人が非常に少ない。国立大学におきましては毎年十名から二十名前後で、私立大学で大体百名から三百三十人ぐらいい合計いたしましてこれ百五六十人、それと三百五十人の現在の人たちでいろいろ文化財に対する調査等がされていくと思ひます。こうした場合に、道路建設のスピードと、その道路建設にあたってはやていいというのではなくして、事前調査というものが、これはいまさつきの閣議了解あるいは答申の内容にもありまして、たとひに、この調査を尊重していかなくてはならない趣旨になっておる。そうすると、道路をよけいにつけ足した場合には、その調査をする資格のあるそういう人が多量におるならば、正比例していくこともあり得ると思ひますが、このういふ面においても一つの欠けた面があるのじやないかと思ひます。さういふ点につきまして、

きょうは文化庁の方においていただいておりますね、やはり特に一番大事な点じやないかと思ひますが、道路も開発していかなくちゃならないけれども、こういう文化財を保護していくという立場から、相反する面あるいは相通する面もありますけれども、さういふ点に対して、いまのままではいかぬというわけにはいかぬと思ひます。日本発展のためにも、どのようにこれに対処していくのか、そこあたりちよつとお聞かせ願ひたいと思ひます。まず文化庁のほうから……

○説明員(古村澄一君) 文化財の保護の仕事をしておりまして文化庁といたしましては、祖先の非常に貴重な遺産であります埋蔵文化財を何とか後世に残していきたいという基本精神にのっとりまして、関係各省と御協議申し上げておるわけにございまして。具体的には、住宅開発あるいは道路開発等が企画されます段階におきまして、重要な遺跡というものは避けてもらうということを事前に交渉してまいつておる次第でございまして。先ほど先生から、専門家の数の不足の問題御指摘ございましたが、確かに都道府県におきまして埋蔵文化財の担当の専門家は、御指摘のとおり三百五十人ぐらいいでございまして。これにつきましても、年々、都道府県の教育委員会に対しまして、専門家を採用するようという強い行政指導をしてまいつてふえてきたわけにございまして、まだ十分ではないという点は十分承知しておりますが、おっしゃいますとおり、その供給源たる大学を出てくる学生数が、一年間に大体百五十人ぐらいいが考古学を専攻した学生として出てまいります。さういふ点から、非常に底辺の薄い職員層であるといふことはよくわかつておりますので、何かもう少し研修とか、さういふ埋蔵文化財を担当する職員の資質の向上方策というものも十分検討してまいらなければならぬのではなからうかと思ひます。現在、文化庁では、大体四十日間の日程をもちまして、都道府県の職員の資質の向上のための研修会をやっております。しかしながら、規模が十五人を四十日間研修をかけるということ

でございまして、非常に十分ではないという点、反省しておりますので、これの一段の拡充をやてまいりたいというふうにお考えをしております。

○田代富士男君 最後に、時間もきたようですから、いま環境庁のお立場あるいは文化庁の立場として、それぞれ自然を保護したい、あるいは民族としての文化遺産を保護していきたい、一面では国土の開発として建設省として仕事を進めていきたいという、三つどもえといへばさういふ形にございまして、これは大事なことであります。特に仙台市の大白山の具体的な例をお聞きいたしましたけれども、さういふ点を加味して、今後ひとつ道路行政面に生かしていただきたいと思ひますけれども、いかがでございましょうか。これで私の質問は終わりたいと思ひますけれども……

○國務大臣(金丸信君) 田代先生の御指摘は、いまの時点において、いわゆる福祉型国家をつくるという、その人間尊重、これなくして何ものもないのだという、私もその点については同感であります。さういふ意味で、道路の問題につきましては、万全な環境保全ということを考えながら推進していくことをお約束をいたします。

○高山恒雄君 私は、すべての交通運輸問題についてのアンバランスの点について基本的な考え方をお聞きしたいんですが、前回、田中委員の質問で、十九兆五千億円の具体的計画を示してもらいたいという質問に対して、特に都市だけではなく市町村の開発も考えていきたいという答弁をされております。しかし、いろいろ予算の計画その他を見ますと、非常に何と申しますか、幹線道路のみに力を入れて、地方道の立ちおくれというものは一向に対策が立ってない、地方自治体にはこれをまかすというふうな形の行政で、それに対する予算も十分ではない。したがって、この地域別のアンバランスはどうお考えになっておるのか、ひとつ私は解明を願ひたいと思ひます。まず、そのことをお尋ねします。

○政府委員(菊池三男君) 地域別のアンバランスというところでございまして、実は今度の十九兆五

千億の一番基本となっておりますのは、やはり国土の普遍的な利用ということと、それからやはり生活道路の整備を進めるといふ非常に大きな柱が二つございます。いまの国土の普遍的な利用という面では、あるいは地域のアンバランス、どうしても都市周辺に道路整備が集中し、過疎地域に道路整備が少ないというようなこと。これは実際いままでも、やはり自動車交通の多いところの整備をやっております、そういう意味では、過疎地域のほうの道路の整備がおくれているということと、は事実であろうかと思えます。そこで今度の五カ年におきましては、高速道路を早く、全国どこからでも二時間で乗れるような形で整備をしたいということと、同時に、国道等につきましても、これは生活道路と直接ではないように見えますけれども、最近の国道は、ほとんどが一次改築の山のなかを通る道路でありまして、これは生活と密接な関係のある道路がほとんどでございます。また二次改築におきましても、できるだけ大都市あるいは地方の中核都市というものを、バイパスをつくりまして町の中に通過交通を入れないようにしたというところ、これもやはり見ようによっては私生活道路と思っております。それに、さらに都道府県道、市町村道というものを今度の五カ年計画で大幅にふやしまして、従来の、どちらかといえば都市集中型であったものを過疎地域を重点にするということが、今度の十九兆五千億の非常に大きな改正の要点でございます。

○高山恒雄君 これは数字的なものをお聞きしたいんですがね。重量の輸送のできない橋はどのくらい日本にあるんですか。それからもう一つは、トラックの制限、二千キロですか、の輸送のできない橋がどのくらいあるか、その点ひとつお聞かせ願いたい。

○政府委員(菊池三男君) ただいまの重量の重い車の通れない橋はどのぐらいあるかという御質問でございます。ただいま設計をやります場合には、自動車の重量の軸重十トン、輪荷重十トン、総重量二十トンというものが設計荷重になってお

ります。これが自由に通れない橋ということになりますと、地方道・市町村道にまゐりますと、これはまだ交通不能のところがたくさんございますが、国道あるいは都道府県道ということになりますと、そういう二十トンの車が自由に走れなくて、ある程度制限をしなければならないというような橋は今度の五カ年内で全部解消したいというつもりでおりますが、これが約二千カ所ぐらいございます。これは先ほど申しましたように、市町村道と交通不能のところははずしてでございます。

片やどんどん幹線道路はできませんけれども、過疎地における道路なんていうものは全くみじめなんですよ。ここに私は道路政策の一つのアンパランスがあると思うんです。それは地方の自治体でできないものならば、政府はもっとめんどろうてやるべきじゃないか。できないままにほっておいて、そして今日、幹線道路だけがどんどん進むということになれば、これはやっぱりたいへんな事態だと思ふんです。こういう点を大臣はどうお考えになっておるのか、基本的なひとつお考え方。ことしのこの予算の問題にもいま言われますけれどもね、これ大体七千六百キロ、まあ五十八年度までにやろうというのでしょうか。この五カ年計画の対照表を見ても、有料道路は二%ですよ。それから地方単独事業というのですか、これ一、八%ですよ。少ないんですよ、これ。だから、そういうことでいま問題になっておるようなそういう地方過疎地

域におけるところの道路が一体できるのかできないのか、ここではできるとおっしゃっておりますけれども、私は解消しないと思う。こういう点にもっと政府は地方財政がいかなければ地方財政のめんどろを見てやるような方策を立ててそこに力を入れるということが望ましいではないかと、こういうふうに考えますんですが、大臣ひとつお聞かせ願いたい、考え方を。

○国務大臣(金丸信彦) 道路というものがいままで都会偏重という考え方、私も政治家としてそういうように判断をいたします。それではならぬと

いうことでおそきに失した感があります。生活道路——地方道に力を入れていくということで今回の予算に盛ったわけでございますが、今度このままの状況でやっていきますと、地方道の市町村の負担というものはどうなるんだと、こういうことから考えてみますと、まことに財政的に貧弱な市町村の経済を私は相当圧迫するんじゃないかということを中心をいたしております。その点につきましても何らかの施策を講じなければ絵にかいたぼたもちになってしまうと、こういう考え方を持っておりますので、この点につきましては今後とも十分検討して対策を練っていききたいと、こう考えております。

○高山伸雄君　その財源の確保ですがね、具体的には地方交付税の積算の基準を引き上げてもらうということですね、一つは。地方道の譲与税等、市町村道の整備のための諸税の引き上げ等もこれは全力を注いで特定財源を設けてもらう、これを、ひとつやってもらえるかどうかですね。私は、こういうふうに絵にかいたもちのようなものを出していただいても、実際問題としてできるかいなと、こう不安があるもんですから、実は大臣にお聞きして——こんなことは大臣に聞かなくたって政策の中に出てこなくちゃいかぬと私は思うのです。それが出ないです。大臣、それを今度やってもらえますか、いまの財源の問題について。

○国務大臣(金丸信君)　御指摘の点は一番重大な点であらうと思いますが、十分この問題につきま

しては今後検討して、各関係省庁と連絡を密にいたしまして市町村道がうまくいくように最善の努力をいたします。

○高山恒雄君 他の議員から質問がありました点は私は省いて御質問申し上げたいと思うんですが、道路行政の一元化を進める必要があると思うのですよ、道路行政の。現在、建設省所管道路のほかに農林省所管の農道がございます。私は、この農道というのは一メートル半ぐらいの全くの農道かと思ったら、そうじゃございません。かなりの道路がございます。そうして林野庁所管もまた

林道を持っております。運輸省所管の有料道路と
いうのもございます。これは道路運送法によつて
私企業に認められておるもの、それから環境庁所
管の遊歩道等がございます。こういうふうには各省
が道路を管理しておるのでありますが、こういう
ものの一元化は政府としてできないものかどうか
ですね、道路に關しては。私は一つの例を申し上げ
ますが、これは宮崎ですが、実はいまから八年
前に農林省關係で道路を——たんぼを買取して、そ
して四メートルですかの道路をつけてやる、そし

土地の払い下げをさせて、道路だけはできたんですね。今度、橋をかけるときは建設省がそればかりならぬ、まかりならぬというのでとめて、八年前にそういうことをやられたんだけれども、いまだにその橋はその目的地にはかかってない、他のところにかけちゃった。したがって、私たちは先代から譲られた大事な農地を提供して、そして農道の改善をやってもらったのかかわらず、実はだまされた、こういうことを私は聞いたんですが、これらは全く私は、先ほど申しましたように、各省が道路行政を持っておるといふところに大きな問題があるかと思うのです。この点は戦後の、この二十八年にもなるこの事態において、もっと近代的に道路行政というものを一元化すると、こういうことを考える時代が来ているんじゃないかと思うのですが、これは大きな問題であるし、大臣ひとつ考え方と、考え方だけではなくて、これ

は閣議に取り上げてもらつてやる必要がある、こ
ういうふうに私は思うのです。その地域の方はこ
れは全く迷惑をこうむつておると思いますね。私
は行つてそれだけのことを聞いてきたんですが、
まさにこれは政治の欠陥からくる地域住民の不幸
な事態だと私は思うのです。大臣、この点どうで
す。

○国務大臣（金丸信君） 各省で道路をつくるとい
うようなことになりましたのは、それにはその
事情もあったと思うわけでございますが、しかし、
そのために国民に非常な迷惑を及ぼすということ

になればとんだ災難でありまして、それが行政であつてはならぬと私も思います。そういう意味で一元化することは理想であります。建設省といたしましても、関係省庁といふ協議をいたしておるわけですが、その定容につきましましては道路局長から報告いたします。

○政府委員(菊池三男君) ただいま先生言われましたように、建設省のわれわれの道路以外に、農林省で相当大規模にやっております。それから、それ以外にも漁港としての道路あるいは公園の中につくっております公園道路あるいは林道、たくさんございまして、昔は非常に規模が小さかったんですが、最近では相当な規模が通るという前提で、大きいものでございまして、その定容でございます。

ただ、私どもは基本的な姿勢をいたしまして、やはりわれわれは、建設省は道路のネットワークをつくるということから、国道、県道あるいは市町村道が現在八十六万キロございまして、けれども、そういう意味のネットワークの基本となるものは当然、建設省でやるべきである、それから、それ以外の農道等でもやりますものは、そのネットワークとは別に、これは農林省のいろいろな環境整備というように別の目的でやるわけでありまして、これはそういう目的でやる限り、私どものほうは直接にはネットワークとは関係のないというものをやってもいい、先ほど先生おっしゃいましたように、農道でやろうとしたところが建設省のほうでだめだということ、それが中止になったということでございますけれども、私もそういうことがないように、これは毎年、農林省のほうと打ち合わせをやっておりますし、また、いろいろ基本的な考え方を両方ともはつきりさせまして、そういう場合に、もしそれがたとえば幹線市町村道であるという場合には、それは私どものほうで同時にやりますし、幹線市町村道につながるそのほかの農村地域の道路、これは農林省のほうでやりまして、私どものほうは同時に合わせてやりましょうということ、私どものほうもそういう特別に農林省との関係の関連事業という

ものを予定いたしましたして、事前に打ち合わせをして同時にやるというたてまえをとっておりますので、いま直接的にはそれが混乱するということはないように思います。

○高山恒雄君 いまの説明で、いまはそういうふうになっておられるということですが、私が言ったのは、実態を見ましたのは橋までかかるといふ契約をしておいた、ところが、これは宮崎県の西都市ですが、その郊外になるわけですね。その契約をしておいたところが橋になるとかきりならぬ、こういうことで橋梁の位置を変えたというんです。それから、その道は、四メートル以上のその道は行き詰まりになっておるわけですね、川のふちで、これ、また具体的なものを持ってきてまいります、何かの方法で農民がせつかく提供した土地を、ばかをみないよう成功させてもらいたい。私は、この点はまた特別の資料を出したいと考えております。この点ひとつよろしく願ひしておきたいと思ひます。

それから、この一貫行政の問題の中で、国鉄の問題について御質問したいんですが、運輸大臣が「時の動き」に出て座談会をやっておられるんですよ。そこで、五代氏との座談会の中で運賃改定の問題について懸念をやっておられるんですが、質問者の五代氏はこういうことを聞かれています。新幹線その他の旅客の場合は相当の黒字が出ておるじゃありませんか、ところが問題の貨物になると相当の赤字が出ておるという話を聞かれますが、それはほんとうですかというのを聞いておられる。で、大臣は、この貨物のほうの運賃を一挙に上げると物価にまず第一に響きます、したがって、いまはこの貨物輸送という問題が問題の主体にやっぱりなります、したがって、それとの競合をするためにもどうしてもやっぱり貨物の運賃を上げるわけにいかないんだというふうなお話をされているわけですね。現実には、国鉄の問題は御承知のように昨年も流れ、本年もいま参議院に、あすあたりに来るのじゃございせんか。そういう状態で、物価の値上がり響くということで非常にこ

れは重要視されておる。しかも旅客の場合は黒字ということもはつきりしておる。そして、しかも二三%の値上げ、貨物の場合は二〇%しか上げてない。こういう事態の中で、実問題として中京圏の住民の足というところで電車その他の交通一切に対しての調査をやっておりますが、いまこの国鉄等を利用しておるものはわずかに八・三%しかない、こう言っておりますね。これでは赤字になるのも当然だと思ふんですが、その点を考えますと、まさに大臣が座談会でもやっておられるように、貨物の輸送というものは今日ほとんどもうトラックに食われておるんだ、こういうことを私は心配するんですが、一体、現実はどうなっておるか、その点、国鉄関係の方にお聞きしたいと思ふんです。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の貨物輸送でございますが、いま御指摘がございましたように、非常に不振の状態にあるわけでございまして、数字で申し上げますと、輸送量でございますが、ここ数年来約二億トンということで推移いたしております。推移といいますが、むしろ減少さみでございまして、四十一年に二億トンの輸送量であったものが四十六年度では一億九千四百四十万トン減っております。ただ、トンキロで見ますと若干ふえてございまして、四十年には五百六十四億トンキロでございまして、四十六年度では六百十三億トンキロということでトンキロの面では若干ふえております。これはやはり国鉄の貨物輸送というものが中長距離においては特性を發揮するというところで、短距離のほうにはトラックのほうに食われて中長距離のほうには伸びているということではないかと思ふんです。しかし、いざいざいたしまして、トラックとの関係を見ますと国鉄の輸送全体におけるシェアは非常に減っております。十年前の昭和三十六年当時では、貨物輸送量全体におきまして国鉄のシェアは三七%であったわけでございまして、それが昭和四十六年度では一八%に減っております。また、トラックのほうには昭和三十六年が一七%であったものが昭和四十六年には四三%と

いうことになっておりますので、大幅にふえております。そのようにトラックとの関係におきましては国鉄の貨物輸送は減っているわけでございまして、その内容を見ますと、石炭とか鉱石とか木材という第一生産品が減っております。米、ミカン、石灰石等が若干ふえておるという現状でございます。また二次製品では石油とかセメントというものがふえておる。それから最近コンテナ化をはかっております、コンテナのほうは急増いたしておるという現状でございます。

○高山恒雄君 大臣、私はこれも政府の総合的な政策が足りないと思ふんです。今度の計画でいきますと、国土開発ということで自動車道七千六百キロですが、昭和五十八年までに供用する用途を立てておられるわけですね。これがどんどんどんどん進めば貨物はますます減りますよ。私、減ると見えますよ。先ほどの報告のとおり、四十六年度、一七%が四三%になったというんですから、このとおりになるわけですね。そうして、一方においては国鉄は赤字だということで、長年放任した形において近代化をする余裕もない、何の改善もしてない。ただ新幹線ができただけで、国鉄は、そして斜陽産業になりつつある。しかれば、そういう国鉄運輸業と自動車運輸業とのバランスというものは、政治がとらなけりやどことがとりましか、自由競争の社会において、こんな手落ちのことは私はないと思ふんです。そうして、いま国鉄から貨物を取ってしまうということになれば、まさに国鉄は給料も払えないでしよう。みじめなものです、これは。といって、こういう危険作業である限りにおいては、御承知のように、何といつても、人間の削減をするといつても危険でできない場合がある。いかに近代化するといつても、それは多少のおくれもあるかもしれせんが、なかなか急激なことはできない。

たとえば、一つの例を私申し上げます。岐阜県——私は岐阜県ですから岐阜県のことにはよく知っておりますが、越美線というのがございまして、これは福井の大野とつながります。もう二十八キ

口つなげば国鉄がここは通るんです。そうして、数年前からの運動を、国鉄の施設要請を強く政府に対しておこなっている。運輸省にも、もう何回かやっておる。われわれにも陳情が何回か来ております。これが依然として今日まで、やるともやらぬとも——あと二十八キロです。御承知のように、大野は繊維の産地です。それから郡上を中心とする地域は木材の産地です。だから、地方はその要請をするわけです。ところが、一方には道路をつくっております。これでもまだ十分ではないと思います。そういうものは、たとえばいすれにするのか。私に言わしたら、こういう地域は鉄道で残すと、むしろ道路では危険だと、鉄道輸送を重点にやらすべきじゃないかという結論を政府が出すべきだと。そういう総合的な計画というものが、まあ私は全然ないとは言いません、全然ないとは言いませんけれども、今度のなんで総合計画を立てるというのを言っておられますからね。そのことは大賛成ではあります、いま起こっている問題を考えてみますと、ほとんど政府の政治的な欠陥ですよ、これは。これを一元化しない限り、片や一方、国鉄においては犠牲者を出していき、一方においては自動車の過密化における国民の犠牲をつくっていく、こういう行政というものが一体あるでしょうか。私は納得がいきません。幾ら自由社会にあっても、もっと政府においては一貫した運輸に対する総合行政というものを考えていかなければ、道路をつくったからといって、これは決して発展するものじゃないと思ふんです。

いまや陳情が来ておるのは、皆さん御承知のように、九州の日豊線はどうするかというのを言っている。東北では十和田湖を中心とする太平洋回りをどうしてくれるのか、ここを回してくれと、こう言っておる、陳情が来ております。こういう問題は、一体、自動車で行くのか国鉄で行くのか。いまは新幹線に乗るよりも普通の急行に乗って、静かに汽車の中でレジャーを楽しんだほうがいいという層もたくさんあるわけだ。そうす

ると、一方、御承知のように、私はこの前の連休に自動車で名古屋のほうからここにきてみました。たが、小田原の料金を取るところがございませぬ、私が帰ったのは三時ごろです、四キロから自動車がつらなっております。そうして料金を払うところは九キロ所ある。それでも四キロつながつておるんですよ。それは運転する人はいらいますよ。これらも、つくって料金をえ取ればいいというのじゃなくて、夕方の四時になって、もうあと一時間すればうちに帰れるんだというのに、そこまで一生懸命走らしてやってきて、四キロ走って料金を払わなければいかぬというのは、これは何とすね。帰れないんだ。そういうことの改革ができてない。道路をつくるだけではないか。私は、そういう点をもっと政府が主導的な立場に立って総合的な計画の上でやるべきだと思ふんです。そうすると、国鉄の赤字も場合によっては黒字になる。新幹線だけが輸送ではない。あるいはまた道路をつくることだけが輸送ではない。既成の国鉄を利用するという方法がある。たとえば、いなかを走る過疎地帯の汽車であれば、旅客だけじゃなく、大きな荷物を持つて入れるような汽車に改革すればいいじゃないですか。そうして名古屋から名古屋にきたら、そのまま荷物を持つて自動車に乗って、得意先なら得意先に行けるような汽車の改革をしたらいじゃないですか。荷物料も取り、人間の輸送料も取ればいい。こういうことを一つも考えないで、総合的な計画を立てないで、今日の輸送行政に対する問題は、まさに政府官庁におけるところの、省の競合的なやり方によって国民が迷惑をしておると言っても私は過言ではないと思ふ。大臣この点どうお考えになりますか、お聞かせ願いたいと思ひます。

○政府委員(菊池三男君) たいだいま総合交通問題のことが出ましたので、ちょっと道路の考え方を申し上げたいと思ひますけれども、実はこれは昭和四十六年の十二月に、臨時総合交通問題閣僚協議会というものがございまして、そこで今後の総合

合交通体系はこうあるべきであるということの一方の方針を出してございます。それによりまして、ただいま先生言われましたように、やはり長距離、中距離は国鉄でやり、それから短距離の輸送は道路である、特に今後百キロ未満の短距離輸送というものが相当出るであろう、これはその百キロ未満のものが単なる自動車、百キロ未満だけではななくて、鉄道あるいは海運の端末輸送というものがあつてくる。また百キロ未満の交通が相当出るであらうというのを実は予測しております。それに合せて道路のほうも道路のほうも整備をすべきであるという方針が出されております。それで、実は先ほど運輸省のほうから交通の道路のシエラが非常に大きくなったというお話がございました。その数字もそのとおりでございます。ただ、今度、経済社会基本計画が昭和五十二年までの計画でございまして、道路整備五十年計画とまた年度が一致しておりますけれども、その五十二年の想定を見ますと、大体、道路のシエラは同じぐらいでございまして、現在四三三のシエラのもののが四四四に上がるかも知れないということ、ほぼ横ばいということでございます。また、これは建設省だけでやっておりました国土建設長期構想という一つの想定がございまして、これは昭和六十年を目標にしておりますけれども、そのときにはやはり道路のシエラは現在より若干下がるであろうという予測をしております。そういうこととで私どもこの五十年計画につきましても、総合交通問題というものを踏まえ、そして経済社会基本計画を踏まえて、道路の受け持つべき貨物輸送あるいは旅客輸送はこうあるべきだということを考えながら実は進めておるわけでございます。

○高山雄雄君 いや、それをやっておいてもいいから、皆さんこれをやろうとするのでしょ、国土総合開発庁の新設、設置法案を出しておられるのでしょ。それに書いてあるのですよ。総合的な交通施設の体系整備など国土の総合開発に関する総合的かつ基本的な政策を企画立案して今後やるんだと、こうなっております。これを最初から

やっておれば問題ないのです。やってないから問題が起つておる。私はそのことを言っておるのですよ。今度法案も出しておられることはよく承知いたしておる。しかし、いまの現実を見るとどうじゃないのだ。片や斜陽産業になりつつある。これはしかし日本だけじゃありませんが、アメリカに於いて、それはフランスに於いて、私も行ったことがありますからよく知っております。しかし、現在日本に大きな貢献をしたのはやはり国鉄なんです。その国鉄を全然なくさなくたっていいじゃないですか。道路だけが輸送じゃありません。それならば私の一つのこれは私的なことを申し上げてもいいけれども、もっと駅に大きなターミナルをつくることですよ。そうして農村、過疎地域におけるところの道路を改革してやる。そこまで自動車で行く、それから汽車を適用するという方法があるわけなんです。そういうことが総合的なものでなければならぬと私は思ふのです。先ほど申し上げましたように、たとえば越前線を生かすのか、もうそのままにほうっておくのか、いや、それは道路でやってしまおうのだと言ふのか。私は、そういう点が日本の総合計画がないために今日の事態が起つておると。そうして前回も流れました、今度も流れるかもしれぬ、国鉄のあれはね。それで同じことをまた出してきておる。そうじゃなくて、こういう計画のもとにこれからはやりませんかというふうなことも、はつきりするならば、われわれ国会議員にしても、それは政府の言うとおりにすることに賛成しますよ。けれども、一方においてはこういう現状の中で、ただ旅客だけを二〇%しか上げないという、貨物は赤字であつても二〇%しか上げないというふうなでたらめな行き方に対しては、それは反対せざるを得ないですよ。ここで国鉄の問題、論ずるわけじゃないけれども、私は大臣に申し上げたいのは、総合政策が足りない。それはいまの大臣だけじゃありません。先代からのずっと政策が各省各

省思いつきの道路開発をやつておるために、国鉄は金がないから何にもやれなかった、したがって

斜陽産業としてどうにも動きがとれぬようになる、給料も払えないようになるのじゃないかというのをいわれております。こういう事態は何も国鉄だけの責任じゃない、政府の責任だと私は主張せざるを得ない。この点、大臣どうお考えになりますか。

○国務大臣(金丸信) 総合交通体系の問題につきましては、御指摘の点も認めざるを得ない面もあろうと思ひます。各省なわ張りというような面もある、弊害があらわれておるきらいもなきにしもあらずという感じもいたしますし、今後そういうことのないようにひとつ十分留意いたしまして、あらゆる各省庁との連携を保ちながら、政府一体となつてこの問題に対処してまいりたいと思ひます。

○高山恒雄君 それではひとつ善処を特にお願いしたいと思ひます。いま先ほどから私が申しますように、越美線も一つの、その問題をどちらにするかという大きな過渡期にきておるかと思ひます。よろしくお願いいたします。

次に進みますが、建設省が進めておられる国土開発幹線自動車道については、その管理上の問題点が特に多いのじゃないかと思ひます。これはもう何回も問題が出ております。特に救急体制をどうするかという問題は、沿線の市町村にゆだねられて、それをむしろ強化したということになつておりますが、依然としてこの問題は急を要する、人間尊重の問題から急を要する問題ですが、もう一べん再検討をして、これらの問題は建設省としてはやるべきだと、こういうふうには思ひます。特にこの救急業務を担当することについて、かりに東名、名神のような長距離の場合ですね、高速道路の救急業務が一貫して行なわれていない。これはやっぱり一貫する必要がある道路を管理する道路公団に、これを何回か、まあ私だけじゃございません、多くの先生方がこの点はもう注文も出しておられる。依然として、しかし、かわりばえのない状態で、公団は今日まで一元化の行動はやっていない。これはひとつ

つやる必要があると思ひますが、どうお考えになつておるか、お聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(金丸信) いままでやっておることにつきましては御承知のようでありまして、説明を省きますが、今後この問題につきましては、一本化するというのが必要であるということとは私も十分わかります。また、各市町村がこれを負担するということはなかなかしつ切れない、いまの貧弱財政の中で、まあ、いろいろ公団も自動車を提供するというようなことをして、救急車を提供するというようなことをやっておるわけですが、あるいはまた特別交付金によつてまかなうというようなことをやっておるけれども、なかなかそれだけでは満足できないような結果のようでありまして、この点については今後なお鋭意研究、努力いたしたいと思ひます。

○高山恒雄君 これは局長でもいいですがね、先ほど私ちょっと触れましたけれども、料金の簡素化ね、これはできないものかどうですか、ね、こんな近代化の社会においてですよ。たとえばこれは、私は思ひますね、おかしければ笑つてもらつてもいいけど、箱根で休憩しますわ、あそこ、これから何キロ先に行けば料金を払わなくちゃいかぬ、できるだけ現金で入れてください、現金で入れたらばつと通れるようにね、機械装置できますよ。現金の用意をしてくださいます。どうしてそんなことを考えないのであるか、これだけの近代化社会になつておるのに、ですね。四キロですよ。これはわれわれしつとが一回乗つてみて痛感するのでありますから、それは運転をやつておる人はいら立つのに違ひございませぬ。まさにあそこは広くなつてゐる。九カ所も支払い場所がございましてからね。しかし私は、こういうものにこそ近代化のことを考えて投資をすべきだと思ひます。運転をやつておる人は、そこまで百キロないし百二十キロ出しておる人が多いんですね。やれやれ東京に着いたと思ひやうに四キロも通つて、何時間もかかるというやうな行き方は、これはおかしいですわね。それを箱

根にちゃんと書いておつて、現金で支払ひください。三百五十円入れたらばつとアクセルすれば、何でしよう、行けるでしょう。ところが、いままあた、あれだけの料金やたらみんな一万円、札出しますわ。さあ勘定してつりをやつてゐるといふ、それは四キロつながらのはあたりまえの話ですわね。こういうことが、できることがやつていない。研究してください。どうお考えになりますか。局長でけっこうです。

○政府委員(菊池三男) ただいまのお話ともつともでございます。実は私も何とか料金所が簡素化できないものかというやうなことをいろいろ考へてございます。ただいまの箱根の場合にそういうことが非常にむづかしい原因が二つござい

一つは、箱根の場合には一般有料道路でございす。東名、名神というやうな高速道路と一般有料道路とは料金の考へ方がはつきり変わつております。高速道路の場合は、もう今度は五種類を三車種に減らしまして、たいへん簡素化したしました。ところが一般有料道路の場合は、料金はその自動車の受ける便益の範囲内ですんだということになつております。そうしますと、便益計算いたしますと、やはりいわけゆるミニカー、小さい三百六十CCクラスの車と大きい乗用車あるいはトラックというものがそれぞれ便益がみな違ひますので、均一料金にいたしますと非常にそこに不公平が出てくるということが一つございす。そこで、できれば一種類か二種類にしてしまひますと、もう簡単に均一料金でやれますから、そういう機械徴収ということができましますけれども、おそらくいまのところ七種類か八種類ぐらいの車種に分けて取つております。したがひまして、そういう機械化ができにくいということが一つの原因でございす。

それからもう一つは、実はそれではもつと単純な首都高速道路あるいは京葉道路というところでは均一の料金区間がございす。百円という均一料金がございす。そういうところでは機械化した

ほうが早いんじゃないかということで、実は船橋のところでありましても、そういう百円入れますと自然にバーがあいて車が行けるというやうな装置を併用したことがございす。ところが、どうも車のほうはやはりおつりをもらつたりする関係もありまして、どうもそれを使ひたがりませんで、結局あんまり利用されないうこと、やはりそういう方法もなかなか受け入れられないのかなというところで、いろいろこれは先生おっしゃいますように、簡素化することはもう必至の問題でございすので検討しておりますけれども、ただいま申し上げたやうな事情でなかなかそれが実行できなかったというところでございす。

○高山恒雄君 できるだけ、しかし、それはでけぬという前提に立たないで研究してもらいたいと思ひます。隘路のあることは私もないではありませぬ、考へております。

次に、異常気象時における不測の災害に備へて高速道路の防災体制の整備をする必要があるんじゃないかと思ひます。私も二、三回あそこを通りまして、やっぱりそういう危険性がないじゃないかと思ひます。こういう点は具体的にできておるのかどうかかわりませぬけれども、雨量計も一つの大きな問題ですね。それから風速計、気象観測用の機械の整備、あるいはまた道路情報システムの整備、さらにトンネル内の火災等に対する防災訓練の強化、落石防止のための施設整備等ですね。これは落石はやつておられるようですが、そのほかの問題も、あれだけの長距離になり、雨量等においては相当のやつぱり困難がある、いままでもそういう災害が多いという点を考へますときに、私どうしてもそれをやるべきだと、こう思ひます。この点はどういふふうにお考えになつてゐるかと。

○政府委員(菊池三男) 異常気象のときに落石等がございまして、非常にハイスピードで走つておりますために非常に大きな事故になることを考へまして、異常気象時の場合であつても安全に走れるやうにということで、実はのり面等につい

て再点検し、現在まだ若干も少し手当てをしたはうがよいという箇所があるようでございますので、これは四十八年度にはおおむねなくなると思っています。それ以外にも防災箇所につきましては五年計画で逐次やっていくことも考えておりますが、それと同時に、やはり降雨量が非常に多いとき、あるいは風の強いとき、あるいは除雪も十分いたしませんけれども、突然雪が降ったというようなとき、やはり交通の制限をしなければならぬと思います。ただいま先生おっしゃいましたように、そういう気象の状況なるべく早く公団がキャッチいたしましたして、そして、それに合わせて、またすぐそのキャッチした結果、そこを通行している車になるべく早くそれを知らせなければなりません。これはラジオ等について知らせることもありますけれども、同時に、もう高速道路に入っております車はなかなか状況がキャッチしにくいということから、走りながらそういうことがキャッチできないかということで、ずっと道路に沿って線を引きまして、それを受信する装置を車につければ常にその高速道路の状態でアナウンスされるというようなことをやりたいということ、いま試験的に設置しておりますけれども、そういうようなことも合わせながら管理の十分な体制をはかりたいというふうに考えております。

○高山恒雄君　これ最後にしたいと思うんですが、大臣ね、日本列島改造論で「私はこう考える」ということで、田中総理の言が出ているのですよ。それでもこういうことを言っておられるんですね。「時速九キロのくるま社会」だと、こう言っておられます。それで都市集中のメリットとデメリットの交差があるが、それを日本列島改造で解決つけようということだろうと私は思うんですね。したがって、ここで大臣が発表しておられるものも、やっぱり建設省の道路行政だけに力を入れられた表現をしておられる。「四十七年から四十八年に完成が予定されているのは、東北縦貫道・岩槻—宇都宮間九十二キロメートル、九州縦貫道・南関—植木間二十二キロメートル、中央自動車道・

高井戸調布間八キロメートル、北陸自動車道金沢―小松間二十三キロメートルである。四十九年度末までに開通する予定の高速道路は、全国で合計一千九百キロメートルとなり、六十年末には七千六百キロメートルに達する予定である。」と云う発表なんて、これ皆さん方出しておられるのと同じことを言っておられるわけですよ。私は、こういうことが日本列島改造論ということで自動車だけにあまりに力を入れ過ぎて、片や不幸な状態が起こっておるというこの事実をどうしてもやっぱり解決する必要があると思うんです。これは先ほど大臣から御答弁がございましたけれども、私は念のためにひとつこの運輸行政については、産業の面からだけでなく、もっと現実を生かした中で、そして、それでいかに欠陥の場合にどういうふうな道路の開拓をするかという問題が出てきてもいいと思うんですよ。それには何となく力を入れてもらわなければだめではないかということを通じて主張したいんですが、市町村道でも二八%しかできないと、こう言われるんでしょう。で、先ほど橋の不備な、重量の運送ができないものは何ほあるのかと言ったら、まだはつきりつかんでないようですが、私も資料持ってきたんですが、きょうは向こうへ忘れてしまっておるので申し上げられないんですが、これは何としても最後に私にはお願いしたいのは、財政の問題をいかに地方にしてやるかという点、ひとつ大臣、責任持てこの点はやってもいいと私は思うんです。これはこれだけの計画で、これだけの予算を組んでやれと言つても、それは地方財政たいへんですよ。御承知のように、下水は下水でおくれております。簡易水道も非常な不備です。そういう道路だけじゃなくて、すべての問題が地方自治体には大きな荷物を背負わされておるわけですよ。私はは前回は申しましたように、下水道なんていうようなものは表面に出てきません。地下をもぐるものものについては、みんな現在の首長、いわゆる村長にしろても町長にしろても、なかなかつくりたがらない。

表面に出てくるものには力を入れたがる。そういうものの総合的な計画が建設省内においてすら十分でないという問題から、この日本の運送力に対する産業開発、いわゆる日本全体の構造改善をやるうという総理の考え方ですね。今度出てくる法案では、産炭地だけの振興法じゃございません、そうじゃなくて、一体、日本の産業というのはどの付近までこれを開発していくのか、こういう点の青写真を示していただかなければ、これは国会議員といえども審議のしようがありません。こういう点、ひとつ特に私は大臣にお願い申し上げます、私の質問を終わりたいと思うのです。

○國務大臣(金丸信君) 道路の問題につきましては、運輸行政ともマツチしたやり方をやっていたか、なければならぬことも十分わかります。また私は、都会の再開発、地方の開発という問題は、まず地方の開発をすることが先だ、それは受けざらをつくるということであるという意味から考えてみましても、過疎対策というものをやるべきだと。この過疎対策ということになりますと、地方自治団体の財政圧迫という問題が当然からんでくるわけでございますが、この問題につきましては、先般来から申し上げておりますように、できるだけひとつ各省庁と連絡をとりまして、圧迫にならないように、そうして道路網が完備するように、地方道――生活道路というものが完成するように努力したいと、こう考えております。

○委員長(沢田政治君) ただいまから休憩に入ります。一時に再開いたします。

午後零時二分休憩

午後一時十分開会

○委員長(沢田政治君) これより委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告いたします。

本日、上田稔君、古賀雷四郎君及び中津井真君が委員を辞任され、その補欠として玉置猛夫君、高橋邦雄君及び片山正英君がそれぞれ委員に選任

されました。

○委員長(沢田政治君) 休憩前に引き続き道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案の質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○春日正一君 最初に、これ、この前、治山治水のときにも一度意見を出したことがあるんですけども、この改正案は、中身は五カ年計画の発足年度を変更するということだけになっているわけですね。しかし実際には、この五カ年計画の中身というものは、十九兆五千億というような国費をきめるという性質のものであるし、だから当然、現行計画がどこまで到達したか、そして改定を要する問題点がどこにあるかというようなことをやはり国会にかけて審議をするということにしなければ、国会というものは何とというか、めくら判を押さされるような形になるわけですね。五カ年計画をきめなさいと、そういう形、ことだけで異議なしということになって、中身はまるっきり国会にははかられない形になっているわけですね。だから当然、国会にかけるべきじゃないか。治水計画あるいは国土総合開発計画とか経済計画というような、そういう主要な計画も当然これは国会にかけて、国会の場でいくという悪いが議論され、手直しもされて確定されていくという手続がとられてこそ国会の役割りも果たされるんじゃないか、そういうように思うんですけども、大臣も建設委員長をずっとおやりになったこともあるんですけど、そのほうは御経験深いと思うんですけども、この点、この次の機会からやはり改めるもうようにしたらどうかと思うんですけども、その点どうですか。

○国務大臣(金丸信君) 国会は最高の審議する機関でありますし、国民の代表のおられるところでありますので、うやむやに事を進めていくというわけにはいかないと思います。そういう意味で私

も衆議院で建設委員長もやりました。そういうふうなことを考えてみますと、予算のない審議というものは、これはおかしくなかつたことだということを思います。次の機会からは必ず出すようにしたいと思ひます。

○春日正一君　そこで五カ年計画の案についてですけれども、現行の第六次五カ年計画の計画年度が昭和四十五年から四十九年までというのを、あと二年残して改定する理由というのは一体どういふことか。それからまた、この三カ年でこの五カ年計画の目標とするところどこまで近づいていっているのか。計画の事業量に対して進捗状況はどうなっているのか。その辺聞かせていただきたい。

○政府委員(菊池三男君)　初めの御質問は、今度の第六次の五カ年計画が三年で終わりました、ちょうど四年目に入っているときに五カ年計画の改定をやるということ、どこにその大きな改定をする理由があるのかという御質問と思ひます。御承知のように、第六次五カ年計画で必ずほかの、国の経済計画とマッチして道路はその中の一環ということで考えられてきております。第六次五カ年計画につきましてもは新長期経済計画というものを踏まえて五カ年計画がつくられたものでございまして、ところが、最近の国際情勢が非常に変わりました、日本の経済計画を大幅に見直さなければならぬということ、新しく経済社会基本計画というものが閣議決定されたわけでございまして、そこで、その中でもいってまいりますように、従来と変わった福祉路線を非常に強調した経済計画に変わっております。したがって、この道路整備につきましても、従来の新長期経済計画を踏まえてやっておったのから、新しい経済社会基本計画にのつた、その内容にマッチした、適合性をはかった計画というふうに改めるべきであるというのが第一点でございます。

それからもう一つは、昨年十二月に、建設省におきまして国土建設の長期構想という昭和六十年を目標とした国土建設の構想を出しております。

それによりますと、六十年までに約九十九兆円の費用がかかるということでございます。そういういたしますと、第六次でやっております計画ではどういふ需要に追いつけないということでございます。

そういう二つの大きな基本的な考え方が変わったもので、道路のほうもそれに合わせ、そして同時にそこで強引にわけております福祉路線というものに、道路のほうもそれに切りかえるべきであるということ、今度大きく変えたわけでございまして。

それから第二点の御質問の、第六次五カ年計画は、その三年までの程度のことがあったかという御質問と思ひます。事業のお金の面から申し上げますと、順調に計画どおり進んでまいりまして、ほぼお金の面でも、それから事業量の上でも、その五カ年計画の三年間というものは、第三年目というものは十分にその計画あるいはそれより若干上回ったぐらいに進捗してございます。

○春日正一君　それで、まあ事業量といつても、ここでその量を全部聞いておたらとも私の持ち時間では間に合わないしするけれども、私も事前に建設省のほうからお聞きしたんでは、金額だけで各項目について合計五七・二二%という執行額だといふような説明を受けているんですけども、これ金額だけの進捗率では実際どこまで仕事ができただけにわからねわけですわ。だから、計画で掲げた目標のどの程度までやったのか、また、このまま目標が達成できない、あるいは目標自体不十分になったかというふうな、そういう点がわかるような資料を出してもらふわけにいきませんですかね、いますぐというわけでもないけれども。

○政府委員(菊池三男君)　第六次の五カ年計画に対して、お金の面でも各事業ごとに何%やったかというのを先に申し上げます、一般道路事業としては、もう進捗率としては約六〇%でございます。したがって、それを今後、残りの二年間をやるにつきましては、大体四十七年度とほぼ同

額のお金をつければ達成できるぐらいになっております。したがって、若干伸びておるといふことでございまして。

それから今度お金じゃなくて、事業の量で見ても、これは有料道路につきましても、五カ年計画はお金でできておりますので、お金のだけと比較できません。有料道路事業は、高速道路等につきましてもは仕事をやるのに非常に時間が、五年ないし七年かかりますので、事業費で言いますと、事業量としては幾らお金をかけておいてもできるまでは供用開始がゼロであり、ある日突然事業量があがるということになりますので、なかなかのさしとしては適当でないということ、五カ年計画も事業費でできておりますので事業費で申しますと、約五三%が有料道路事業の進捗率でございます。これもあと残りは四十七年度とほぼ同額をつければ終わることになるわけでござい

それから一般道路事業につきましても、お金と同時に事業量が検討されるわけでありまして、事業量につきましても、たとえば一般道路につきましてもは七〇%の進捗率をしております。五カ年計画で約七千キロメートルとしておりましたのに対して、四千九百キロメートルまで進捗しておりますので、七〇%ぐらいということ、事業費よりも事業量のほうがもうちょっと伸びたということでございます。それから地方道につきましても、これは改築につきましてもは五七%の出来高、舗装につきましてもは七一%の出来高でございますので、これは数字で出せと言われれば、ここに持っておりますけれども、以上のようなわけで、お金の面以外に事業量でも相当予定以上に進捗をしておるといふことが申せるわけでございます。

○春日正一君　その資料出してもらわぬことには、その話聞いただけではわからぬわけですね。私も聞いても、そういうものは出てこない、金でしか言えないということになっておる。それで、たとえば第六次の計画目標では「国の経済計画及び国土総合開発計画に即応し、将来の道路輸送需

要の増大に対処するための輸送能力の画期的拡大、交通事故及び交通混雑の解消並びに道路環境の改善を図り、もって国土の有効利用、流通の合理化及び国民生活の改善に寄与することを今後の道路整備の基本とする」ということになっているのです。ところが、このたびの改定の提案理由の中で、大臣の説明の中で、「道路交通需要はなお増大しており、交通混雑の激化、交通事故の多発等に見られるように、道路整備の立ちおくれが、経済活動と国民生活に大きな支障を及ぼしている」というように、第六次で掲げた交通事故及び交通混雑の解消並びに道路環境の改善というような点では成功していないということを説明されておるわけですね。この問題はあとで問題にしますけれども、しかし、今度の第七次の整備計画の目標というのを見ますと、この道路整備の計画説明書では目標も書いてないのです。こゝういふ、ただここにある二枚ぐらいのべらつとしたものをくられて、これで高速自動車道路をどうするか、一般道路をどうするか、そういうことだけずつと書いてあるけれども、それでもってどういふ効果をあげようかという、さつき六次で書いてあったような一般的な目標というふうなものは書かれていない。だから、そういう意味でも、ますますもうわれわれに事をわからぬようにしていくような行政の進め方になっていくのじゃないかということ、を懸念するのですけれども、その点はどうなんですか。

○政府委員(菊池三男君)　第七次の五カ年計画につきましても目標はございます。実はこの資料は、五カ年計画の事業量や事業費についての資料要求がございましてお出ししたので、これは閣議決定する内容でございますけれども、特に目標というのはいつておりませんけれども、これは意識してつけないかというふうなことで、こゝういふ資料要求があったものでこれだけお出ししたわけで、実は今度の第七次の目標といたしましては、やはり国民生活の向上というものをまずしよつたはなしに出しまして、国土構造の骨幹である高速自動車国道から

日常生活の基盤としての市町村道に至るまでの道路網を整備するのだというように、いままでは特に市町村道云々ということばが入っておりませんでしたけれども、今後は市町村道に至るまでの生活道路を整備するのだというように考え方を実は織り込むつもりでございます。

○春日正一君 この問題は、道路整備緊急措置法の二条二項でも、整備の目標それから整備事業の量というものをきちんと言わなければならぬということになっていくんですね。だから国会に審議を求めるときは、少なくとも法律で定められたぐらいのことはそろえて出してなければ、これは手落ちだと思えます。あまり手軽に事を扱い過ぎておる、この点は注意してもらいたいと思う。

それから次に高速自動車道路についてですけれども、昭和四十一年に国土開発幹線自動車道建設法をきめてから、新全線でも第五次、六次の道路五カ年計画でも、七千六百キロメートルを六十年までに完成するというようにしてきたわけですが、今度の七次の計画では、六十年までに一万キロメートル、五十八年度までに七千六百キロメートルを完成する、そのために、この期間内に七千六百キロメートル、三十二路線の全線に着工するということにしようというわけですが、つまり二年間繰り上げたという急ぐ理由ですね、これはどういうわけか。

○政府委員(菊池三男君) これは七千六百キロを昭和六十年までにやる予定でございますが、国土の均衡ある利用というように考えますと、なるべく早く高速道路のネットワークをつくる必要があるということで、昭和六十年を少しも繰り上げたということでございます。また、今度の経済社会基本計画におきましても、七千六百キロのほかに、さらに一万キロぐらいにするというように構想もついておりますので、昭和六十年までに高速道路あるいはこれに準ずるもので一万キロぐらいにしようということになっておるわけでございます。なぜそういうふうにするかというところでございますけれども、ただいまのところ

高速道路の考え方としては、日本の地域のどこからでも二時間走れば高速道路に乗れるというふうなネットワークを早くつくりたいというふうに考えておるわけでございます。そうすれば非常に過疎地域も、それによりまして、そのそばの中核都市というふうなものに近づき、そういう過疎問題が解消されるということから、なるべく早くネットワークを完成したいという気持ちでございます。

○春日正一君 その問題あとでまた聞きますけれども、さらに、この七千六百キロ、三十二路線以外に特に緊急を要する区間について着工するというふうに書かれておるのですけれども、この三十二路線以外のどんな路線を構想しておいでなんでしょうか。

○政府委員(菊池三男君) 七千六百キロは国土開発幹線自動車道建設法によって予定路線として定められてございます。それ以外に一万キロぐらいにしようという構想はございますが、その七千六百キロを延ばすものもございまして、あるいはそれを補完するものもございまして、あるいは約一万キロぐらいにしたいということでありまして、これも、これは具体的にどういう路線をどうするかということがまだきまっておられませんので、どういふものをするのかということにつきましては、まだいまの段階ではきまっておらずでございます。

○春日正一君 この建設省からもらった説明書でも、「また、国土開発幹線自動車道七千六百キロメートルを延伸し、および補完する路線について調査を実施し、とくに緊急を要する区間について着工するものとする」と、こうなっておりますが、現でもう四十八年から発足しているわけですね、現に、そこで、そう書いてある以上、大体どの辺にどういふものがあるのかということがまだきまってないというところはおかしいじゃないですか。だから、それは言いたくないという意味ですか。

○政府委員(菊池三男君) これは言いたくないというところよりも、まだ七千六百キロしかきまってお

りません。それで、これも昭和六十年までにやろうというのを繰り上げ達成したいという気持ちがございますけれども、たとえばこれが今度の五カ年にそれを全部やるんだとすれば、当然きまっていなければならないと思えますけれども、そういうふうなものを踏まえての五カ年計画でございますので、これはいつそういう延伸という形になりますか、これは国土開発幹線自動車道建設法の予定路線の法律改正ということになりますので、まだ具体的にきまっておらず、ただ、そのぐらゐのネットワークが必要であらうということでございます。

○春日正一君 ここで特に延ばしたりあるいは補完する路線についてという、これは今度の第七次の五カ年計画の説明書なんです、おたくからもらった。だから、もう四十八年から始まっている問題の説明書なんです。その中に、七千六百キロ、三十二路線以外のものについて、調査もして着工するといっておるんだから、当然、あなたの方のほうでそう書く以上、どの辺にどういふ道路が要るだろうとかどうかというところは考えなしに漫然と書くわけじゃないでしょう、十九兆五千億の中にこれ入るわけだから、そのところを聞いておるんです。

○政府委員(菊池三男君) 先ほども申しましたようにこれは一つの目標でございます。今度の五カ年ではこの七千六百キロを繰り上げ達成したいし、さらにまだ追加するものもあるんだから、今度の五カ年では相当積極的に高速道路についても延ばしていかなければならぬのだという姿勢のために実は書いてございます。それからまた、ここに、「調査を実施し、とくに緊急を要する区間について着工する」ということでありますけれども、これも具体的な路線があれば、もちろん、その路線についてどういふものを作るんだということが出るわけでありまして、これは法律改正をやらなければきまらない問題でございますので、まだ私も具体的なものをあげるということではありませぬけれども、少なくともそういうものも

あるだろうということのこれは想像でございますので、具体的にどういふ路線があるのか示せと言われると、まだきまってないという段階。ただ考へ方は、これはいろいろございまして、高速道路が、いまの日本において七千六百キロでいいのか、あるいは一万キロなのか、あるいは一万五千キロであるのか、また、一万キロにすればどういふふうなところがあるんだらうとか、一万五千キロにすればどこまで整備ができるのだらうとか、いろいろ考へ方はございまして、いろいろ勉強はしておりますけれども、まだ具体的な路線としてはきまっておらず、これはもし法律できまれば、そのとおりまた実施するということになるわけでございます。

○春日正一君 法律できまればということになれば、わからぬままだということになるのですけれども、しかし六十年までに一万キロにふやす理由というところは田中総理の日本列島改造論の中で説明がされておる。改造論の一二七ページから一二八ページのところで、ここを見てもみますと、「また都市と新しい臨海工業地帯、臨海工業地帯と内陸工業地帯を結ぶ高速道路、たとえば北関東の茨城新港、水戸、宇都宮、高崎、前橋など港湾や空港、各都市のあいだをつなぐ高速道路」というようなことをあげておりますし、また、「数年内以内に第二東名、第二名神の建設が必要になることはまちがいない」というようなふうにして、この最高責任者の総理大臣が天下に公表した文書の中には、新しいそういう路線が必要になるというふうなことが書いてある。そうして、そういうものまで含めて、一万キロメートルに六十年までにふやさなきゃならぬということをいっている。ということと考えると、常識的に見れば、いま言ったようなものが、この説明の中で延伸または補完するものというふうに考えられているんじゃないかというふうに思うのですけれども、その辺どうなんですか。

○政府委員(菊池三男君) 具体的な問題としてはそういうものもあり得ると思えます。ただ、しか

し、ここに載っておりませんが全部入るのか、あるいは入らないのか、また、七千六百キロがもし一万キロになるとすれば二千数百キロふえるわけでございますので、これにあがっておりますものを全部足してもそうなりますかどうか、そこまでは検討しておりませんけれども、あるいは第二東名という考え方もございます。しかし、その第二東名というものが延伸あるいは補完するといふ一万キロか、それがどのくらいになるかわかりませんけれども、七千六百キロ延ばす場合にはたして第二東名が入るのかどうかということが、これはまだ私どもとしてもいろいろ検討しておりますけれども、先ほどから何回も申し上げますように、それは法律で定めることでございますので、入るのか入らないのかというところは、いまの段階では私どももまだ言えない、まだそこで熟していないと思います。それから先ほど申しました経済社会基本計画におきまして、将来一万キロを六十年までにやるべきだという構想もございまして、私どもの国土建設の長期構想におきましてもおおむね一万キロぐらいということでございますので、そういうことを踏まえて今度の五十年というものを考えているんだということでありまして、どうも、この日本列島改造のこの具体的な路線がこれにはまるのではないかとこのことにつきましても、これまた、これから大いに検討してきめるべき問題だろうと考えております。

○春日正一 局長の立場としてはそういうことだろうと思うのですがね。しかし、一万キロに延ばす理由として、列島改造論の中では、昭和六十年には三兆円時代が来る、で、輸送需要が増大して、貨物の輸送量は一兆三千二百億トンキロ、四十四年の四・二倍になる、このうち陸上輸送を六千六百億トンキロとして、そして、それを運ぶということで新幹線九千キロメートル以上、それから高速自動車道一万キロメートル、石油パイプライン七千五百キロメートルでさばくというようになことが書いてあるんですね。そうして、さらに五十万トンタンカーが入港できる巨大工業港とい

うようなものを考えて、むつ、宿毛湾それから橘湾、志布志というようなものを整備して、今度、四国架橋に石油パイプラインや水道管を抱かせて、橘湾からあげた原油や吉野川の水を阪神工業地帯に運ぶという構想が書かれておる。だから、今度の改定というものは、この田中総理の日本列島改造計画に沿って改定されたんだというふうに見るのが妥当だと私は思うのですけれども、そうじゃないんですか。

○政府委員(菊池三男君) これは国の将来の計画をきめるときにはいろいろな考え方がございまして、この日本列島改造もその一つであらうかと思っております。ただ、私どもが一つの政府ベースとしてきめます場合には、やはり経済社会基本計画なりあるいは国土建設の長期構想なりという私どもの考えて、またきめておきますものがあくまで基本になるわけでございます。この日本列島改造も、もちろんそれに対するいろいろな参考でもあると思いますが、これによってということではないというふうに申し上げたいと思います。

○春日正一 局長はおかしい、これは局長に聞いても無理だから大臣にお聞きしますけれども、まあ日本列島改造計画によったものではないと言われけれども、しかし田中角榮という方はこれらの野人ではないんですね。いま総理大臣ですわ。内閣総理大臣、政策決定の全責任を持っています人ですわ。その人が列島改造論という本を書いて世に出したのが四十七年の六月、それから内閣総理大臣になられて国土建設の長期構想案というのができたのが四十七年の十二月ですよ。田中内閣のもとでつくられたんですよ。それから、新経済社会基本計画というのは四十八年の二月。そして、この三つの数字は一致しているんですね。ということになれば、これは常識で考えたって内閣総理大臣が天下に自分の構想を発表しておいて、そして総理大臣になってからつくられた、そういう計画も、それと数字的にちんと合っているということになれば、やはり総理の構想が進められないということになればおかしい話でし

う、政治家として。その点、大臣はどうお考えですか。

○国務大臣(金丸信君) ただいま局長から話したところが真意だと私も思います。日本列島改造論は、これが国の総合計画ということではないと思えますし、しかし、これを参考にしたいということだけはいいない事実であらうと、こう私も思います。

○春日正一 まあ、とにかく、それでは列島改造論でいわれておる数字、それから国土建設長期構想案、新経済社会基本計画、この三つの文書の数字は一致しておるといふ点だけは確認しておいてほしいと思うんですよ。

そこで今度の、さっきの説明の中でも国土の利用可能性を拡大するとかあるいは過密を分散するとかいふふうに言われたけれども、しかし、これまでの政府の国土政策、たとえば旧全総あるいは新全総というのでも、分散、格差の是正、拠点開発というふうにいながら、みんな逆に集まって、過密、過疎の激化というふうな結果になっておるわけですね。それで、これはやはりこの国土計画の理論が間違っておったということじゃないかと思うんですよ。これは根本問題ですからね、あれですけれども。たとえば拠点開発の理論、これを見ますと、二十一の新産業都市、工業整備特別地域を設けて重化学工業をそこでつくる、その波及効果というのを考えて産業基盤、公共投資をそこに集中する、道路や港湾、鉄道など。そして、そこに重化学工業を誘致して、そうすれば当然、そこで原料があれば二次加工をそこに誘致することができると、さらに、それとの関連産業が発展して一つの工業都市ができ、そして都市化が進行すれば食生活も変化するから近郊農村の近代化というふうなことも可能になる、関連地域の所得水準も向上していくし、財政収入も増加して住民の福祉も向上する、国土の均衡ある発展、人口、産業の分散ができるというふうな論理だったと、私は文章読んでそういうふうに理解しておるんですよ。ところが、実際どうかというと、二、三年やっ

ただで政府自身ももう失敗を認めざるを得なくなっているんですね。拠点産業は確かに誘致はしたけれども、関連産業は興らない。たとえば四日市なんか行ってみれば、あそこはコンビナートはうんとあるけれども、そこで関連産業が興っているかといえは興らない。都市型産業というものは地方に出ていかない。それから都市化現象も起こらぬし、文化的な生活条件というふうなものもそこに生まれてこない。生産所得は確かにふえていくけれども、地元には落ちるのは労働賃金だけで、利潤は大都市の本社に吸収されて、その計画で配分されちゃうというふうになっている。税金でも、ほとんど国税に大部分が集中されて、地方税にはあまり回らぬというふうな状態。そういう状態の中で東京、大阪、名古屋というふうな大都市圏に人口が集中して膨張して、地方は、工場誘致ができなかった場合には、先行投資のための借金でえらい財政圧迫されて困っている。それから誘致したところでは、公害と災害が増大している。地元産業が破壊されている。しかも関連産業は興らない。農漁業は公害その他を含めて衰退していつているというふうな状態になっているわけですね。そして市町村の財政も、先行投資のための借金、元利払いに追われて苦しくなっている。たとえば四日市の場合には税金が二十億、それで公害対策関係の支出が二十三億というふうなことなんです。だから、拠点開発をやれば、そういう一連の経過を経て住民福祉の向上、そして日本国じゅうがうまく発展するという論理というものはずでに失敗しておる。このことは、今日の公害問題なり何なり、そういうものを見ればますますはつきりすると思うんですよ。だから、そういう意味では、そういう産業計画そのもののつくりかえ、あるいは転換ということがいま問題になっているのだから、特に国際的な経済環境というふうな問題からも、いまのように石油や鉄鉱石や、そういうものを外国から入れてきて、そして素材になるようなものをこの狭い島でうんとつくって

売り出すというようにことをやっておいていいの
かという問題、この点を総理自身も、知識集約型
の産業に転換しなければならぬというところは認
めておいてなる。そういうことになれば、当然そ
ういふ見地から産業政策も転換されなきゃなら
ないだろう、道路政策についてもその産業政策の
転換の上に立てなければならぬんじゃないか、そ
ういうところにきておるんですね。ところが
問題は、この改造計画でもそうですけれども、
知識集約型の産業に転換しなきゃならぬ、過密、
過疎を解消するんだというながら、先ほど私が
言ったような、いままでの経過というもののつ
いての反省というものがほとんどされてなくて、
やはりいままでの、六〇年代の高度成長の延長線
上に産業構造の状態を想定し、その輸送というよ
うなもののために道路や鉄道を考えるというこ
とになっておる。

だから、そこが一番問題なんで、そういう意
味でいえば、道路政策でも今度出てきたものを見
ると、第六次計画に輪をかけて、もっと、何とい
うか、大規模なネットワークを形成していくとい
うような方向になっているわけだけれども、こ
ういふような点については、建設省としてもいま
までの道路計画をやっている、道路をつくればつ
くるほど車がふえて混雑してくるし、それからま
た産業計画の問題が出ておる矛盾というように
と、公害その他のことも考えて十分な検討がされ
た上で今度の第七次ということがいわれているの
かどうか、その点、聞かしてほしいんですがね。

○政府委員(菊池三男君) 今度の第七次五年計
画につきましては、実は一般道路をとりますと、
たとえば国道につきましては、国道のまだ一次改
築ができていないところが多いんですが、あと九
〇%ぐらいができておるんですが、あとの残り
はまた交通の不便のところもございまして、そう
いうところが大体主体になるわけでございます。そ
れから、同じ国道でも元一級国道と言っておられ
たのは、もうほとんど改良終わりました、一次改
築終わってありますけれども、都市あるいは市街

地におきましては非常に渋滞と交通事故というこ
とになっておりますので、そういうものに対処
して、できるだけ環状のバイパス道路を整備す
て、というのが国道のほとんどでございまして。先
ほどの一次改築にあわせて二次改築はそういうバイ
パス道路がほとんどでございまして。また、県道に
つきましては、舗装がまだ現状では六〇%ぐらい
しかいってない。改良も同じようでございます。
それをもっと促進する。市町村道につきましては、
さらに整備のおくれておりますのを取り返すとい
うことでありますので、何か高度成長というもの
に伴った自動車交通緩和を中心に考えた道路整備
というふうにとられやういのでありますけれど
も、中身の実際は、そういうふうな、どちらかと
いえばやはり生活道路、生活環境の改善というこ
とを中心とした道路整備がその内容のほとんどで
ございまして。

○春日正一君 そうすると、新五十年計画案では
大体どういふような貨物需要の増大の見通しに基
づいてこれが立てられたか、簡単に説明してくれ
ませんか。

○政府委員(菊池三男君) これは一昨年の十二月
に、総合交通問題関係協議会というのがございま
して、そこで今後の総合交通体系のあり方という
ものを打ち出してあります。そこでは道路、自
動車によります運輸、それから鉄道あるいは海運
というものの将来のあるべき姿、そうして将来、
貨物需要がどういふふう伸びていくだろう、ど
ういふふうに移るであろう、また、旅客輸送につ
きまして、どういふものによっていくかという
ようなことを想定してございまして。それが、たび
たび申し上げますが、経済社会基本計画におきま
しても、同じように五十年先の昭和五十二年の推
定をやっております。これでまいりますと、現在
道路が受け持っております貨物の輸送のシェア
は、トンキロで申しますと四三%ぐらいでござい
ます。それが昭和五十二年、すなわち、この五
十年計画の最終年度におきましては四四%、約
一%トラックによる輸送がふえるであろうとい

想定を立てております。私もそれに合わせて
この五十年も組んでおるわけでありましてけれど
も、さらに国土建設の長期構想という昭和六十年
時点では、だんだん海運がふえて道路におきま
すシェアは若干いまよりは落ちるのではないかと
いうふうな考え方を持っております。いずれにいた
しましても、この総合交通体系の関係協議会では、
百キロ未満の交通需要は今後、道路単独、あるいは
海運、鉄道というものの端末輸送というものを
ひっくり返して相当ふえるであろう、それは道
路が受け持つべき貨物輸送のシェアである、そし
て中距離あるいは長距離の定常的な大量貨物輸送
につきましては、やはり鉄道によりますコンテナ
輸送あるいはフレイトライナー方式というものが
ほとんど促進されなければならないし、また同時
に海運が伸びてくるであろうというふうな想定を
しております。

○春日正一君 大体六十年時点で、自動車輸送
するものが四千五百三十五億トンキロ、それから
鉄道、海運によるものが九千二百八十億トンキロ
で、合計すると一兆三千八百三十五億トンキロ、こ
れは列島改造論でいって一兆三千二百億トン
キロと、ちょっと多い程度、ほぼ一致するという
数字ですね。そうして改造論の需要増大の見通し
は、先ほど言いましたけれども、国民総生産が
三百四兆、工業生産額が二百七十三兆、その内訳
として、粗鋼が約二億トン、石油精製一千五百万
トン、石油化学一千七百万トン——これはエ
ネルギー換算——ということが前提になっているん
ですね。しかし、鉄鋼、石油などの資源供給型の
産業というのは、すでに公害とか資源の面その他
から行き詰まりがはつきりして、産業計画懇談会
の提言、産業構造の改革というふうなものの中
でもこれは再検討せざるを得ないというふうにな
っている。知識集約型産業に転換しなければいか
ぬというところになっておる。だから、そういうもの
に合わせた——いろいろ言われるし、あなたの立
場では、さきから私の言っているようなことを
そのまま肯定したら首が飛ぶから言えぬかもしれ

ぬけれども、しかし、そういうものに合わせた道
路計画だというふうな受け取って大体間違いない
ですね。

○政府委員(菊池三男君) そういうふうな受け取
るというところは、ちょっと私よく理解いたしかね
たんでありますけれども、いずれにいたしまして
も、そういう長期構想なり、あるいは私どもの国
土建設の長期構想、あるいは経済社会基本計画と
いうようなものを踏まえて将来の輸送体系とい
うものを想定し、それに合わせた計画を立ててお
るというところは間違いないでございまして。そ
れから非常に将来の問題でありますので、あるい
は将来の自動車保有台数にいたしまして、日本列島改
造論で想定しております数字、あるいは私どもの出
してあります数字も若干違っております。それか
ら経済社会基本計画は五十二年度までしか出して
おりませんけれども、五十二年度の数字もやはり
私どもの数字とは若干違っております。それから
先ほど先生が言われました産業計画懇談会、これ
で出してあります数字も私どものほうの数字より
若干低うございまして。そういう意味で、いろん
な部門でいような計画が行なわれておりますけれ
ども、それぞれの予測のしかたによって若干す
の差はございまして、そのどれもが、そう
圧倒的に数字が違うということではないように考
えております。

○春日正一君 大体その辺はそのくらいにして、
ところで、高速自動車中心の道路網ですね、ネッ
トワークの形成というものが、はたして民主的な
都市、農村づくりの計画や人口の集中を分散さ
せるのに役立つかどうかという問題でござい
ますが、むしろ従来の実績を見ると、これが逆にな
っているんじゃないか。非常に高速自動車道路がずう
と発達してきている中で、たとえばモータリゼー
ションの弊害として毎年百万人近い交通事故によ
る死傷者が出ておられます、それから騒音、排気
ガスというふうな道路公害が拡大してきてお
るし、あるいは道路のための土地の取り上げ、町の
分断、あるいは自然環境や文化財の破壊、そうし

て最後に、公共交通がそのために衰退している、地方自治体の経営するバスとか、そういう事業なんかが非常に困難になっているというふうな状態が現実に出ておるし、そのことは、先ほど私、一番最初にもちょっと読みましたけれども、今度の七次計画の提案理由の中にも、交通渋滞の何だの、そういうものが出てきているから改善しにやならぬという理由の一つにあげられておる、そういう状態ですね。だから、道路をつくれば自動車が増えて、そして都市への集中というものが激増してくる。これはまあ、そこを見てもわかるでしょう。東名と首都高速つないだら、ここから私、行く場合、夕方なんかは、渋谷のほうへ行く車はうんとふえましたよ。うんと入ってくる。だから中央道だ、関越道だ、そんなものをみんな入れてきたら、おそらく首都高速バンクするのじゃないかと私は思うけれども、そういうふうな形で道路がよくなれば車がふえて便利になるから、むしろ本社機能なんというものは東京とか大阪というふうな巨大都市に集中するし、工場もその沿線にできるというふうな形で、やはり人口の過密、そういうものを促進する、そうして實際上、農業経営というものを破壊するようなことになっていくのじゃないか。そういう実例はたくさんあるけれども、私いま一々あげませんけれども、たとえば本社機能なんかは東京都に昭和四十五年で五〇・九%、大阪に一七・八%、名古屋に五・八%、神奈川が五・三%というところで、七九・八%、これが三つのあれに集まっているわけですね。だからサラリーマンでも、いままで大阪へ一日がかりで行って、泊まって帰ってきたものが、日帰りでできるようになれば都合がいいから、それは本社機能というものは東京に集中して、ますます地方に対してはそういう日帰りの形での仕事のやり方をさせるようになるということは、これはあたりまえですよ。そういうふうな意味から見て、あなた方はこの道路をつくることで、それで過密が解消されて地方に出ていくというふうに考えておいでなんでしょうか。

○政府委員(菊池三男君) ただいまの問題はたいへんむずかしい問題でございます。道路局長としてのお答えではあまりにも視野が狭過ぎるようなことになるかも知れませんが、やはりそういう過密、過疎の解消というのは総合的な行政の欠陥の問題でございますので、私も道路という一つの部門から見ての考え方でございますので、その点はあるいは満足なお答えになるかどうかかわりませんけれども、少なくとも道路という考え方が見ますと、やはり生活圏の道路を整備する、そして地方の中核都市あるいはそれに付随した地方生活圏の都市と生活圏域というふうなものをやはり整備することが、一番地元の方もそこに残り、そしてまた産業もそこに移るということではないかと思ひます。これはたまたま高速道路等について見ましても、確かに日帰りをするような交通もございまして、それから日曜日になりますと乗用車が七十数%になります、これはそのうちの相当な部分が観光というものであるかも知れません。しかし、この高速道路ができることによりまして、たとえば栗東とかあるいは浜松とかいうようなところ、工場がどんどん移ってきて、そしてまた、それに働く方々がその地域にそのまま残るといふようなことでありますので、やはりこれも一つの、高速道路としての過疎対策の効果ではないかと私は思ひます。たいへん道路という部門だけしか私はお答えいたしませんので、お答えになるかどうかかわりませんが、いづれにいたしましても、やはり国道、県道あるいは市町村道というものの、地方の生活圏域の道路の整備というところが非常に根本的な問題であるのではないかと思ひます。そういう意味で、今度の経済社会基本計画におきましても、道路というもののに対するシェアが二・一%という相当高い位置を占めているのではないかと思ひます。

○春日正一君 まあ、あなたの言うことは非常にいいですよ。その生活道路を改良してよくやっていると、私はまさにそうなきやならぬと思う。ところが、今度の五カ年計画の数字、それから傾向的

に見ますと、やはり高速道路の比重というものは下がらぬで、むしろ大きくなっていくという、予算規模から見ても、だから、あなたの言うことと違っているわけですね。あなたのことは自体が、今度の計画に無理があるということを証明しておいでになると思うのですよ。私たくさん実例があるの集めてきたけれども、時間がないから一つだけ、最近の新聞に出たものを言っておきます、この大都市における事業所の増加ということで、事業所の大都市集中が続くということ、事業所といつても一般に全部含めていっているんですけれども、昭和四十七年九月一日現在の事業所統計、三年間の増加率、全国では九%であるけれども、東京は二五・五%、神奈川は二四・三%、大阪は二六・八%、減ったのは山形県が〇・二%、鹿児島が〇・三%、こうなっているのです。過密、過疎の現象というものを端的に出している。だから私は、今度のような高速道路網を全国に張りめぐらすということがどういふことになるかということを実際に考えなければならぬだろうという問題を提起しておるわけですよ。

そこで、この問題について言えは路をつければいいという時代はもう過ぎて、車がふえるから道路をふやす、道路がよくなるから車がふえるという形のイタチごっこで、都市集中とそれから公害と、いふようないろいろな問題が激成されているというところは、さっき来、私、言っていることでも明らかだし、しかも、最近来たモーターリゼーションの本家であるアメリカのマスカー、あの人がそう言っているんですね。「大石元環境庁長官と対談」ということで、彼は「ハイウェイの新たな建設は、市民の車に対する購買欲をより一層刺激し、メーカも加速度的に生産を拡大していくようになり、車がますます多くなるものになりつつあるだけに、車を減らしていく一方で、都市での大量輸送システムを發展させていく必要がある」という意見が、国会議員の間でもふえてきている、本家のアメリカで、すでにこういうことになっているし、実際

にロサンゼルスでは交通が麻痺している。サンフランシスコでは高速道路の建設計画を否決して、湾岸の高速道路を建設するというようなこともしておるし、ニューヨークの市長は市民に自転車等を奨励し、そして歩行者天国をつくるというようなことをやっておる。現に、日本でも、歩行者天国というやうなことをやるようになっておるし、ノーカーデーといって、ついこの間は大臣方皆さん、こう歩いておいでになるんですね。建設大臣はどうなさったか知らぬけれども、そういうやうな状態になっておる。そういうときに、そういうことに対する検討、反省なしに、さらにこれほどの大きなこの高速道路網をつくって、どこへでも行けるみたような、中心から五時間でもどこへでも行けるみたようなことになれば、これは中心に集中するにきまつているのだから、いままでの実績からいって、だから、そこら辺の反省、検討、いふものはどうされたのか。ほくは、この問題は、昭和四十五年の四月十一日の参議院予算委員会の一般質問でもって、交通問題を取り上げて、それで、このモーターリゼーションの問題を質問して、やはりモーターリゼーションじゃだめなんだということ、この公共交通機関を中心としての輸送システムをつくる必要があるだろうということを言った。当時の運輸大臣の橋本登美三郎さんは、ああ、それはごもっともと言った。ところが、それからちっとも変わらぬで、その後立てられる道路計画というやうなものも高速自動車道路を中心にして、それから国道があり、主要地方道がありというやうな形で全国に広げていくというやうな形が相変わらず続けられておる。それでは、いまあなたが言った趣旨と違つておるではないか。その点、どうなんですか。役人として矛盾感しませんか。

○政府委員(菊池三男君) 高速道路だけについて言えばそうでございますが、私、申し上げましたのは、十九兆五千億という総額の中で、ほとんどの事業は一般道路事業でございますので、その一般道路事業の占めるウェイトが非常に高い。たと

えて申しますと、十九兆五千億のうち有料道路事業の占めるのが四兆何千億でございます。残りの十五兆円というものが一般国道なり県道なり市町村道ということでありまして、十九兆五千億という全体から見た場合に、そういう生活道路というものを中心に考えておられるのと同じく上げたわけでございます。その有料道路事業が四兆九千六百億でありまして、そのうち、先生のおっしゃいます全国の高速自動車国道というものに投資しておりますのは二兆六千七百億でございます。そういたしますと、全体の十九兆五千億に対しての二兆六千億でございますので、そういう意味で、全般的な問題として、そういう生活圏、生活道路に今度の重点があるのだということを申し上げたので、矛盾はないかというおことばでございますけれども、そういう意味では、私はやはり生活道路に今度の五カ年が志向されているというふうに申し上げてその矛盾はないと思っております。

○春日正一君 いや、あなたは道路局長でしょう。だから、金の面で、十九兆五千億のうち四兆六千億ですか、まあ、そのくらいしか高速に使わないのだから、比重としては三分の一かそこらじゃないかというように説明のしかた、また考え方で道路行政をやられたらこれは困ると思うのですよ。道路というものは、一つの体系として組み立てられて、いま出されてきておる計画は、そういう高速自動車道路を中心として、そのターミナルにつながる一般国道や、あるいは主要地方道というようなものからずっと計画されて延びていっているわけですから、その体系の中心に高速自動車道路があるということが問題なんですわ。

そこで、この問題では私も結論を急ぎますからあれですけれども、四十一年八月段階での旧長期構想六十一年に自動車などのくらしいになるかという見通しは、三千五百万台ということになっているのです。ところが、新しい長期構想案では四千二百五十万台と、こうなっている。うんとふえている。だから、これはこのままでとどまるかどうかかわからぬ、もっとふえるかもしれない。つまり、

道路が整備されれば予想を越えて車がふえるというこの、これは一つの証拠だと思ふのです。そこで、何ほ道路をつくったといわゆる弊害がふえるだけで、かえって交通のむだを助長する。けさなんかも、私、大阪から新幹線で行くのを見ておったけれども、千里のニュータウンのほうから来るマイカーだそうなんですけれども、こうずっとじゅうずたぎでございまして、朝の七時ちょっと過ぎたころに、もうその時期に来なければ困るというので来るのだそうなんですけれども、ああいうむだ——乗っているのは一人きりですわ、運転手、運転して運ぶのが、そんなむだなしに、公共の交通手段で運んだらこれは資源の節約にもなるだろうし、あるいは交通の円滑化にもなるだろう。だから、そういう意味で、この公共交通の確立による輸送配分というような問題を再検討して、五カ年計画というふうなものをつくりかえる必要があるのじゃないかと私は思う。この点は大臣が来てから大臣にお聞きしますわ、あなたに聞いてもこれは無理だから。

そこで次に、生活道路の体系化と整備の問題。あなたは生活道路に非常に重点を置くと言われたから、そこでお聞きしますけれども、じゃ、新五カ年計画案では、生活道路——足元道路の整備についてはどういふような計画を立てておいでですか。

○政府委員(菊池三男君) 生活道路の考え方でございますが、実は生活足元道路といいますが、当然、市町村道がその対象になると思ふ。ただ私も、その市町村道以外に県道あるいは国道につきましても、先ほど申し上げましたように、国道の一次改築というふうなものはいまはだいぶ整備されたために、あと残っておりますのは比較的小規模の、あるいは県境にまたがる過疎地域というものが残っておりますわけでございますが、そういう道路もやはり生活道路の一環だろうと思ふ。したがって、生活道路としてどのくらい考えているかと言われますと、そういうものもひっくるめてやりますと非常に大きな数字になります

し、もう少し狭く考えまして、たとえば市町村道というところについてだけ考えますと、現在、市町村道が八十六万キロございまして、その八十六万キロのうち、過疎対策あるいは新産都市、そういうような特別立法でやるものも含めまして二十三万キロほど市町村道については整備をした。これは市町村道の中の幹線的な——幹線市町村道と私ども呼んでおりますが、二十三万キロを整備したい。それ以外に、これは地方単独事業によりまして約三十万キロほどございまして、その三十万キロについて、主として舗装でありますけれども、これを整備したい。これは大体、昭和六十年を目標にやりたいというふうに考えております。これが非常に狭い意味の生活道路でございます。

○春日正一君 では大臣来ましたから、大臣留守中の質問のあれで、結論だけお聞きするんであれだと思ふんですけれども、つまり高速自動車道路を中心にして道路だけ延ばしていくということが、結局ますます車をよけいふやして、そして都市集中というふうなものを促進するし、さらに、いろいろな公害その他起こしてくるし、まあ非常なむだですね、交通のむだというふうなものもたくさんつくり出されておる、そういう意味で私、四十五年の四月の参議院の予算委員会交通問題を取り上げて、当時の橋本運輸大臣に、公共交通手段を中心とする交通体系に切りかえていくことが必要じゃないのか、モータリゼーションはもうだめだから、ということをお聞きしたら、あのときは橋本さんは御説ごもつとも、こう言われた。しかし、その後ちょっと変わっていきなくて、今度出てきたものもやはり高速自動車道路を中心の道路体系というふうになっているんですけれども、やはりこの際、田中さんの改造論で言うところ、二十一世紀の初めには平たん地の五分一ぐらいは道路にする必要があるというふうなことも書いてあるんですけれども、そんなことじゃなくて、やはり公共交通を確立して輸送配分なんかも再検討していくというふうにして五カ年計画もつくり変えてい

く、そういう必要があるんじゃないか。このままだったら、大臣が提案のときに言われた交通渋滞、交通事故、いろいろなまだ障害があるという問題は、おそろしく解決しないだろう、そう思うんで、そこら辺の公共交通を主にする交通体系に日本の道路づくりの考え方を改めていく必要があるんじゃないかというのを私は考えるんですけれども、大臣はどうですか。

○国務大臣(金丸信君) 都市集中の交通網というものは、これは謙虚に私は反省すべきものだ、ことに都会に道路をつくらば、つくったところへまた自動車が集まる人が集まる、いわゆる悪循環を来しているという状況は現実だと私も思います。そういう意味で交通体系のあり方というものを再検討するという必要がありまして、また高速道路の問題につきましても、都市集中という問題については十分に検討しなくちゃならぬ。私は、過疎、過密の解消あるいは都会と地方の所得の格差をなくするというこというような点から考えれば、地方開発という意味でいわゆる過疎地帯の道路という問題に十二分な配慮をすべきだということを考えておるわけでありまして、道路行政を進める中において十分、先生の考えを踏まえてやっていきたいと、こう考えております。

○春日正一君 私の局長とのやりとりお聞きでなかつたのですから、大臣そういうふうにお答えですけれども、ぜひ、この問題は日本の国土政策の基本になる問題としてひとつ考えてほしいと思うのです。

それから、いま局長は、地方道路について力を入れると言われたのですけれども、確かに第六次に比すれば第七次のはうは改良、舗装ともふえてます。しかし現状で見ますと、全国の市町村道八十六万八千キロのうち改良率というのは一六・六%、舗装率は一五・四%しかないのです。そして補助事業の対象にならないために地方単独事業でやられるというふうなことがあって、それがよくておるというふうなことがあるわけですから、そこで道路法第五十六条、道路整備緊急措置法施

行令一条というので国が費用を補助する道路というのを「大臣が指定する主要な都道府県道又は市道」、それから第二が「資源の開発、産業の振興その他国の施策上特に整備する必要があると認められる都道府県道又は市町村道」、市町村道がここに出てくるのです。そういうふうにしてきたために、やはり国の施策から遠いということでも市町村道が除外されておったのではないかと、いろいろなふうにも考えられるわけです。そこでこの際、生活道路と足元道路というものを、一番住民の毎日使う道路、これを補助の対象に加えるようにしたらどうかというふうにも考えるのですけれども、そういうふうな考えはあります。

○政府委員(菊池三男君) ただいまのお話、五十六条の規定は確かに前段が主要地方道のことであり、そして後段が県道、市町村道のことです。市町村道について特にやりにくいようにしたというお話でございすけれども、この五十六条は主要地方道というものを特に抜き出し、そして、それ以外の県道あるいは市町村道については、いろいろ資源の開発あるいは産業の振興その他、国の施策上特に道路を整備する必要があるものについては補助することができるということになっておりまして、従来の県道も市町村道もこの条項で補助対象ということになっておりますので、特にこの条項を云々しなくても、いままでもやっておりまして、今後同じようにできるといふことでございす。

○春日正一君 そうすると、これは拡張解釈というか、解釈で足元道路まで補助対象は広げられるということになるわけですね。まあ、それは頭に入れておきます。それでは次にいきます。

○政府委員(菊池三男君) 建設省で考えております地方生活圏構想といふのは、地方の都市を中心とする圏域をきめまして、その圏域の中を、これは道路あるいは下水あるいは住宅というふう

なものをそこに計画的に集中して投資をして生活圏の整備をしようというところで、全国のうち北海道をひくくするめまして百六十三カ所ほど圏域を考えてございす。そこで、道路はそのうちの何になるかという御質問でございすけれども、やはりそういう圏域に対する公共投資としては、道路事業は、ほかの下水道事業あるいは河川事業よりはやはり金額的にも相当な額がそこに投資されるということから、地方生活圏構想の中のやはり相当強いウエートを占めていると思ひます。

○春日正一君 この計画でも、人口十五万あるいは三十万、半徑二、三十キロメートルということでは、そういう一つの生活圏を考えると、中心都市、一次生活圏中心部を結ぶ道路、これが一級、それから一次生活圏中心部と基礎集落圏を結ぶ道路、これが二級、その他級外というふうなことでございす。そういうような形でやっていく。だから大体、幹線市町村道というふうなものが対象になるようにすけれども、そうすると、結局この考え方は、地図を見て考えると、高速自動車道路それから国道という、こういうネットワークの中で一番末端の一つのネットワークで、これもネットワークを補完して、全国のみずみずまで自動車が入っていく、あるいは自動車がいれば生きていくわけというふうな、そういう構想になっているわけですね。私、伊那の谷、長野県の諏訪から伊那にかけてのあの計画の地図を見てびっくりしたんですけれども、私は伊那の生まれですから、諏訪を中心にして、飯田を中心にして、この二つの中心にある長い伊那の谷のあれを集中させるというんです。そういうことは歴史的に発展してきた経過から見ても、地理的に見ても非常な無理なことをやろうとすることです。ほかの県のことは私は知りませんが、自分の生まれ故郷の計画を見て、こういうひどいことをやるもんかと思つたんですけれども、結局これもそういう全国的なネットワークの中に組み込むための計画でございす、建設省の考えておいてになる地方生活圏構想といふものは、だから、モータリゼーションの全面的

な促進につながる危険があるし、これは間違っていると思ひます。だから、やはりまず生活道路の体系を中心部から放射状につくっていくんではなくて、住民の住んでいるところから、ここを起点にして公共交通機関、たとえば駅へ行くと、バス停へ行くと、こういうふうな、そういうところへつないでいくような、そういうふうな形にして、公共交通機関を中心にした道路がつくられていくというふうなことになる、モータリゼーションというふうな方向にはいかず、しかも住民は自分の生活環境を改善して、そこで暮らしていくようなことになると思ひます。

○政府委員(菊池三男君) ただいまの御質問は、都市内の街路の問題でございすか。

○春日正一君 ええ。

○政府委員(菊池三男君) これは都市計画事業によりまして、まず都市計画を決定し、その都市計画決定したもののうち、一般的には、そのうちの幅員の十六メートル以上あるものというところでございすけれども、ちょっと私これ所管が違いますので、詳しい、いわゆる採択基準というものはわかりませんが、都市計画決定がされ、それについて事業決定をしたものについてやるということになるわけではございす。

○春日正一君 私も建設省からこれは聞いたあれですが、十都市は幅員二十メートル以上、特別の場合は十五メートル以上、混雑度二以上というふうなところですね。その他の都市では十二メートル以上、特別の場合は八メートル以上、この特別は混雑度一・五以上というふうに聞いているんですよ。ところが、こういう補助基準の結果、東京都の道路投資というものは、昭和三十七年から四十年度までをとってみますと、一般国道一〇〇に対して、主要地方道が五〇、一般都道が二四、区市

町村道ですね、これは三多摩ですけれども、これは一ということになってるんですね。非常に住民に密着した道路に対する投資というものは一％というふうなことになる。その結果、東京都バス路線の三分の二近くが都市計画街路としての改良済みになっていないところを通るというふうなことになる。区画街路の整備もほとんど手がつかずになっているというふうな状態ですね。その後、美濃部知事にかわつてから裏通り作戦というふうなことで、区画街路の整備というふうなことも強化をする努力はしているんだけれども、やはり東京の場合、事故は、車道の幅員七・五メートル以下の裏通りに多いというふうな状態になっているわけですね。だから、街路の補助の採択基準を、もっと幅の狭い区画街路や細い街路も対象にするようにして、これの改良を促進するということが必要じゃないかと思ひますけれども、その点どうですか。

○政府委員(菊池三男君) 確かに裏通り等で事故は多いことも事実でございす。そういうものの整備、これは補助対象の事業の、いまの採択基準であらうと思ひます。したがって、実は先ほど申しましたように、市町村道等につきましては、補助対象の事業と、それから単独事業がございす。ちょっと私、都市の街路のことは存じませんが、これは同じと思ひます。一般道路事業につきましても、八十六万キロの市町村道のうち、一級市町村道あるいは二級市町村道とわかれわかれ言っております幹線的な市町村道は、二十万キロちょっとでございす。あと残りにつきましては、それ以外の市町村道ですが、地方の単独事業というもので相当大幅にまでもやっております。それから一級市町村道あるいは二級市町村道につきましても、舗装というふうなもの、地方単独事業のほうに補助対象事業よりも多いといふことになっているわけではございす。改良とか、あるいは橋梁とか、非常に集中して費用のかかりますものは補助事業で積極的に取り上げていくというところでございすので、ただいまの東京都の場合

におきまして、そういう幅の狭い道路につきま
しては、東京都の単独の事業でやるということが
主体であるかと思ひます。

○春日正一君 東京都の場合でも、あるいは地方
の市町村の場合でも、それ単独でやれと言っても
やはり財源に切りがあるわけですね。だから、生
活道路を重視すると、特にあなたは今度の、私の
質問に対しては、生活道路をまっ正面から出して、
高速自動車道路優先ではないんだというふうな答
弁をされておいて、なるという姿勢からいってな
ら、まさに幅員の狭い生活道路に補助をつけるこ
うなことからいって、この改良を促進するというこ
とがなければならぬのじゃないかというふう
に思ふんです。いままでのままでいいということ
はないと思ふんですが、どうなんですか、それは。

○政府委員(菊池三男君) これは市町村道につき
ましては、道路管理者は市町村でございまして、
なるべく自主的ということ、いわゆるほん
の足の元の道路は市町村がやる。ただ、それには、
先生おっしゃいますように、いろいろな財源の問題
がございまして、そこで、たとえば自動車取得税
はそのうちの七〇%が市町村に入っております
し、また、今度の、トン税と言っておりますが、
自動車重量税の場合にも、重量税と直接市町村
に道路財源として入るといふことでございま
す。今度十九兆五千億というように市町村道事業
が、これ、補助も単独もひくくめまして大きい
数字になりますと、さらにもっと考えなければなら
ないんじゃないかという御意見があらうと思ひ
ます。これは当然でございまして、これまた来
年までに財源をどうするかというときに、これは
国費と同じように地方費につきましても財源の問題
を検討することになつておるわけでございます。

○春日正一君 いま局長も言われるように、そう
いう特定財源は地方にも配分されるんですけれど
も、それだけじゃ足りないから、なかなかそうい
う生活道路の改良というふうなことができないわ
けですね。だから、やはりそういう点ではもっと

補助をつけるなり、特定財源をふやすなりする
ということが必要なんじゃないかというように思ひ
ます。

それから最後に、もう一つの問題ですけれども、
建設省として生活道路の整備についてどうい
う目標と整備の基準を持っておいてなるか、そこを
お聞きしたいと思ふんです。

○政府委員(菊池三男君) 先ほど申し上げまし
たように、生活道路というものの考え方が、広く
考えるか、狭く考えるかによって違ひますけれど
も、広く考えますと、私は、先ほど申しましたよ
うに国道も入ると思ひますけれども、これはさて
おきまして、県道等につきましては整備目標を
どう考えていくかという御質問と思ひます。県道
につきましては、主要地方道は昭和五十五年度ま
ではほぼ終わりたい、それから一般都道府県道に
つきましては昭和五十八年度までにはほぼ終わ
たい、それからまた狭い市町村道につきましては、
先ほど申しましたように、八十六万キロのうち二
十三万キロにつきましては昭和六十年年度までに完
了したい、それからさらに足元道路としての市町
村道の三十万キロにつきましては単独事業という
ようなことによりまして、これも昭和六十年年度ま
でに舗装整備を完了したいというふうな考えてお
ります。

○春日正一君 私の聞いているのはそういう大き
な意味の生活道路ではないんです。高速自動車
道路でも、ある意味でいえば生活に使ふ人もある
だろうけれども、そういう意味じゃなくて、つま
り住民が住んでおいて、家から駅へ行く、買ひも
のに行く、学校へ行く、そういうような意味の生
活道路ですね。

○政府委員(菊池三男君) はい、私、意味を取り
違へておりました。そういう意味では、市町村道
の考え方と申しますのは、補助の対象に考えてお
りますのは、先ほど申しました一級市町村道、二
級市町村道。これは一級市町村道というのは、お
おむね五十戸ぐらいの集落と集落を結ぶ、あるい
はその集落とそこを中心であります役場を結ぶ、

あるいは学校と結ぶ、あるいはその生活消費物
資の中心であります買ひものをするところと結ぶ
というふうなものが一級市町村道でござい
ますし、それから二級市町村道と申しますのが、戸数
をおおむね二十五戸程度のもので同じような考え方
を持っておりまして、それからさらに、それ以外の
ものでも、たとえば通勤あるいは通学というものの
道路、あるいは学校が統廃合等によりまして通
学体系が変わるといふような場合の通学道路と
か、それからバスの路線等につきましては積極的
に取り上げていくというふうな採択基準はござ
います。

○春日正一君 もうちょっとですから、もうすぐ
終わりますから……

いま言われたようなことで、これはさつきもお
聞きしたのですけれども、やはり補助の対象とい
うようなものは限られておるし、それから生活道
路の整備というふうな点でも、ただそういうものに
対して整備しますというだけで、一定の二つのビ
ジョンというか、そういう二つのものも示されな
かったのですけれども、やはり住宅地を起点にし
て、だれでも、どこへ行くにも便利で安全に快適
に行けるというふうな道路体系をつくっていくと
いうことが、やはり一番基本的な考え方として置
かれなければならぬのじゃないか。そのために
は、やはり一番に、住民一人当たり大体、生活
延長としてどこぐらいの生活道路の面積として
か、あるいは一人当たりの生活道路の面積として
どれぐらいのものがあつたらうかというふうなこ
も考える必要があるだろうし、特に副次的な指標
として、災害があつた場合に逃げていけるような
防災道路とか避難路というふうなもの機能があ
るかないか、それから歩道の設置率、あるいは側
溝の整備率、共同溝の整備率、街灯の設置率、落
石やがけくずれの危険の防止というふうな点をや
はりはつきり明確に基準として出して、それに応
じた道路をつくれるような財政配分なり補助をつ
けるというふうなふうにしていくことが必要なん
じゃないか。これを検討されたらどうか。つまり、

住んでゐるその身のまわりからきちんとつくり上
げていくということを検討されたらどうか。
時間があるから一度に一度に聞きますけれど、
でも、当面、幅員五メートル半以下の生活道路を
まず幹線よりも先に整備をする計画を立て、国の
ほうでも補助をこれに大幅につけて生活道路を優
先的に整備してはどうだろうかというふうな思
ひです。そういうふうな考え方があるかどうか。
○国務大臣(金丸信君) 生活道路優先、いわゆる
生活に直結する道路をまず第一という、きょうの
時点を考えてみますと、謙虚に私も先ほど申し上
げましたように反省もして、人間の生きる意義の
あるような道路をつくるということが、きょうの
政治の目標であらうと私も思ひます。そういう意
味で、行政を進める中で、そのほうのことにつ
きましては十分ひつと配慮して進めてまいりたいと
考えております。

○委員長(沢田政治君) 他に御発言もないよう
ですから、質疑は終局したものと認めます。
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願
ひます。

○西村関一君 私は日本社会党を代表いたしまし
て、いま議題になつております道路整備緊急措置
法等の一部を改正する法律案に対し、反対の討論
を行ないます。

申すまでもなく、道路は国民生活に欠くことの
できない基礎であり、基盤をなすものであります。
しかしながら、現在までの道路整備の実態を見ま
すると、ややもすると産業基盤、産業幹線道路の整
備に重点が置かれ、国民生活に密着した地方道、
特に市町村道路等の、いわゆる生活道路の整備に
対する施策が著しくおくれつてゐるのであります。
このため、交通事故の多発化が進み、道路交通の
混雑が激化するなど、大きな社会問題となつて
いるのが現実の姿であります。

今日、わが国の社会経済情勢を見ますと、こ

これまでの高度経済成長に基づく経済活動のあり方に政策の転換を迫られております。したがって、当然、道路行政のあり方につきましても、高速自動車国道等の幹線道路を主体とするところの、産業基盤整備効率を追求する道路整備五カ年計画案の内容から、自動車等からの公害を防止し、自然環境を保全し、無計画な大都市集中の抑制を前提とした市町村道路、生活道路の整備を最優先にした道路整備計画に根本的に改めるべきであります。

第七次道路整備五カ年計画案は、田中内閣の提唱している日本列島改造論を具体化していく上で、その先導的な役割を持たせようとするものであり、地方中核都市、大規模工業基地の予定される地域を結び、建設する計画内容であるように見受けられるのであります。こうした高速道路を中心とした道路整備の計画に対し、その財源の裏づけを持たないまま、十九兆五千億円という膨大な事業費を見込み、予測される不足財源を何らかの税負担で国民に課せようとする政府の態度は、全く許すことはできないのであります。

かかる意味をもちまして、この道路整備五カ年計画を策定しようとする本法律案に対しては反対の意思を表明し、討論といたします。

○二宮文造君 私は公明党を代表して、道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案に対し反対の討論を行います。

まず反対の第一は、昭和四十五年度に発足した第六次道路整備計画を達成しないまま三カ年で打ち切り、田中首相の日本列島改造計画の中核として、十九兆五千億円という膨大な事業規模の第七次道路整備計画を繰り上げて実施しようとしている点であります。このような産業基盤整備主導型の道路への過剰投資は、必然的に今日の景気過熱に一そう拍車をかけ、インフレを促進させ、国民生活をますます圧迫することは必至であります。

反対の第二は、財源計画があいまいな点であります。御承知のように、第七次道路整備計画の十九兆五千億円の財源措置が明確にされておられません。

ん。さらに、地価上昇が当然予想されるにもかかわらず、その上昇分を加味しないままスタートしようとしております。これでは再び計画が途中でとんずかることは明らかであります。

反対の第三は、産業基盤整備主導型に偏重しているという点であります。国民は、高速自動車道路より、歩道の整備や、子供が安心して歩ける生活道路の整備を望んでおり、また自転車道や遊歩道など、自然環境と親しめる道路の整備を望んでおります。ところが、第七次道路整備計画は、このような国民的要望にはほとんどこたえていないのであります。

このような観点から政府案に対し反対をするものであります。以上をもちまして反対討論といたします。

○春日正一君 私は日本共産党を代表して、道路整備緊急措置法改正案に対する反対討論を行います。

反対理由の第一は、この改正案は、第七次道路整備五カ年計画を本年度から発足させるために、計画年次を第六次計画の昭和四十五年以降の五カ年から、昭和四十八年以降の五カ年に変更するだけのものになっております。しかし、国民にとって重要なことは、五カ年計画の内容であります。そもそも五カ年計画は、この法律にも明記されているように、向こう五カ年間の道路整備の目標とその事業量を定めるなど、道路行政の基本を定めるものであります。従来の政府の道路政策は、建設省自身も新国土建設の長期構想案で認めざるを得ないように、産業基盤整備を重点とし、国民の生活道路、地元道路は軽視されてきました。したがって、十九兆五千億円と内定された新五カ年計画が、従来のように大企業中心の高度成長優先となるか、国民生活優先の内容となるかは、国民にとってはきわめて重大であり、したがって、国会においても十分な審議が期待されているところであり、政府は、国会の議決事項を形式的な年度の変更にとどめ、審議が内容及びその趣意を避けるやり方をとっています。これは国会監視と言っても過言ではありません。わが党は、この道路五カ年計画はもちろん、治山治水事業五カ年計画、経済計画、全国総合開発計画など、国の重要な計画は国会の議決を経て決定するように制度を改めることを主張するものであります。また、その審議にあたり、遂行すべき目標に対して、従来の計画の進捗状況や問題点をはつきりさせ、それらの点が新計画でどのように改善されるかを明確に提起するなど、国会審議に対する政府の姿勢の改善を強く求めるものであります。

反対理由の第二は、第七次道路整備五カ年計画の内容についてであります。この新五カ年計画の事業規模は、現行第六次計画十九兆三千五百億円から十九兆五千億円と、一・九倍の巨額に達しています。しかし、その内容は、従来の計画や新全総が三十二路線、七千六百キロメートルを昭和六十年完成としてきた高速自動車国道を、五十八年完成に繰り上げ、六十年までには一万キロメートルに拡大し、この五カ年に三十二路線の全路線に着手することになっています。また一部は、七千六百キロメートル以外の新規路線にも着手するとしていることにも見られるように、高速自動車国道の建設を最重点としたものになっています。これは田中首相の日本列島改造論をそのまま書き写しに政府の道路計画に政策化したものにはかなりません。列島改造論は昭和六十年、三百兆円の国民総生産を前提に、四倍となる工業生産に対応して増大する貨物輸送をさばくために九千キロメートルの新幹線、一万キロメートルの高速道路、七千五百キロメートルの石油パイプラインを建設するなど、大企業優先の高度成長を続ける交通ネットワークの形成を打ち出しています。このことは新道路五カ年計画の立場を明確に示すものであり、すでに破綻した新全総など大資本本位の国土政策を、巨大開発、ネットワークの形成、工業分散と新二十五万都市など新たな装いで一そう強化しようとする列島改造論実現の大きな柱の一つとしての性格を明確に示すものであります。政府は、高速自動車国道を中心とした道路網の形成を、全

国への開発可能性の拡大などと、あたかも集中の抑制と分散、過密、過疎問題の解決のきめ手であるかのように言っています。しかし、今日までの実績は、大企業の進出にまかせた資源供給型産業の臨海立地の促進であり、その他方での公害と自然環境の破壊、地元産業、農漁業の衰退、地方財政の圧迫と地方自治の破壊など国民に対する犠牲と困難の激化であります。また、モータリゼーションと相まって道路公害、交通事故、自然環境と文化財の破壊、町の分断、土地の取り上げ、公共交通の衰退などが激化し、過密、過疎問題は一そう深刻になっております。これは大企業の貨物優先、自動車優先の交通政策、道路政策のもたらした当然の帰結であります。新しい国土計画や道路計画の作成にあたっては、こうした政策の根本的転換を国民は期待しています。こうした国民の期待に立つて、わが党は、つり合いのとれた国づくり、全国の都市と農村、どの地域でも住みよい町づくり、村づくりを進めるのに役立つ道路政策の確立を主張します。全国に全体として望ましい産業構造を構成する生産施設、文化施設などの地域特性を生かした配置に役立つ道路、居住地域を起点として、だれでも、どこに行くにも便利で快適で安全な交通を保障する道路政策こそ国民の望むところであり、そのためには、まず、生活道路などの体系化と目標を明確にし、整備基準を立てて国の国庫補助を大幅にふやし、その整備計画を策定することが急務であります。

こうした観点から、第七次道路整備五カ年計画をつくり直すことを強く主張して、反対討論を終わります。

○委員長(沢田政治君) 他に御意見もないようです。討論は結局したものと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(沢田政治君) 多数と認めます。よって、

本案は多数をもって原案どりに可決すべきものと決定いたしました。

○松本英一君 私は、ただいま可決されました道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、社会党、公明党、民社党及び第二院クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

まず、案文を朗読いたします。

政府は、本法の施行にあたり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、第七次道路整備五箇年計画の策定にあたっては、財源対策を早急に検討し、一般財源の大幅な投入、特定財源の確保等、適切な財政措置を講ずること。

二、道路の整備にあたっては、地域住民の意見を尊重するとともに、緩衝緑地を設置する等の改善策を講じ、良好な環境の保全に努めること。

三、地方道、とくに市町村道の整備を強力に推進するため、国庫補助の対象範囲の拡大に努めるとともに、財源の確保と指導体制の確立を図ること。

四、歩行者の安全を確保するため、歩道、歩行者専用道路等の整備を図るとともに、交通危険箇所の総点検を継続実施して、事故防止施設の整備を促進し、併せて道路情報管理施設の整備及び道路監視員の拡充等、道路管理体制を強化すること。

右決議する。

以上であります。何とぞ御賛成くださいますようお願いいたします。

○委員長(沢田政治君) ただいま松本君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(沢田政治君) 全会一致と認めます。

昭和四十八年七月六日印刷

よって、松本君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、金丸建設大臣から発言を求められておりますので、これを許します。金丸建設大臣。

○国務大臣(金丸信君) 本法案の御審議をお願いして以来、本委員会においては熱心な御討議をいただき、ただいま議決されましたことを深く感謝申し上げます。審議中における委員各位の御高見につきましても、今後その趣旨を生かすようにつとめるとともに、ただいま議決になりました附帯決議につきましても、その趣旨を十分体し、努力する所存でございます。

ここに、本法案の審議を終わるに際し、委員長はじめ委員各位の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表し、ごあいさついたします。ありがとうございます。

○委員長(沢田政治君) なお、審査報告書の作成につきましても、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(沢田政治君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時七分散会

六月八日本委員会に左の案件を付託された。

一、建築設計監理の業法制定に関する請願(第二七三二号)(第二七三三三号)(第二七三四号)(第二八〇五号)

第二七三二号 昭和四十八年五月二十五日受理
建築設計監理の業法制定に関する請願
請願者 京都市左京区下鴨南芝町三九 中
村興八外十四名
紹介議員 植木 光教君

昭和四十八年七月七日発行

この請願の趣旨は、第二三五〇号と同じである。

第二七三三三号 昭和四十八年五月二十五日受理
建築設計監理の業法制定に関する請願(二通)
請願者 京都市左京区仁王門通新高倉西入
福本町四〇九 三宅司郎外一名
紹介議員 林田悠紀夫君

この請願の趣旨は、第二三五〇号と同じである。

第二七三四号 昭和四十八年五月二十五日受理
建築設計監理の業法制定に関する請願(十通)
請願者 東京都町田市金森一ノ七ノ二六
鹿志村伊三外九名
紹介議員 松下 正寿君

この請願の趣旨は、第二三五〇号と同じである。

第二八〇五号 昭和四十八年五月二十八日受理
建築設計監理の業法制定に関する請願
請願者 栃木県宇都宮市本町九ノ一 建設
業会館内社団法人栃木県建築士事
務所協会会長 更田暢彦

紹介議員 矢野 登君
この請願の趣旨は、第二三五〇号と同じである。

六月十四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三月十四日)
一、都市緑地保全法案

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局