

第七十五回国会 建設委員會 議 録 第 五 号

昭和五十年二月二十六日(水曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 天野 光晴君

理事 梶山 静六君

理事 服部 安司君

理事 渡辺 栄一君

理事 福岡 義登君

理事 内海 英男君

三枝 三郎君

田村 良平君

野中 英二君

阪上安太郎君

中村 茂君

新井 彬之君

渡辺 武三君

出席國務大臣

國務大臣

(国土庁長官)

金丸 信君

出席政府委員

国土庁長官官房

長 栗屋 敏信君

国土庁地方振興

局長 近藤 隆之君

建設省道路局長

井上 孝君

委員外の出席者

通商産業省生活

産業局通商課長

黒田 真君

運輸省港湾局計

画課長 大塚 友則君

建設委員会調査

室長 曾田 忠君

委員の異動

二月二十二日

辞任

内海 英男君

補欠選任

藤井 勝志君

北側 義一君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

矢野 絢也君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

東一都九県議会議長会常任幹事東京都議会議長

醍醐安之助外九名(第一四七号)

徳島県における県道の国道昇格に関する陳情書

(徳島県議会議長米代芳亀)(第一四八号)

東北自動車道の安全対策等に関する陳情書(栃

木県議会議長小池知明)(第一四九号)

国道四十五号線の整備促進等に関する陳情書

(青森県議会議長小野清七外五名)(第一五〇号)

公道上の災害補償共済制度に関する陳情書(十

都道府県議会議長会代表東京都議会議長醍醐安

之助外九名)(第一五一号)

本州四国連絡橋神戸・鳴門線の建設促進に關す

る陳情書(徳島県議会議長米代芳亀)(第一五二

号)

河川防災の推進に関する陳情書(関東一都九県

議会議長会常任幹事東京都議会議長醍醐安之助

外九名)(第一五三号)

多摩川決壊による被害者補償に関する陳情書

(調布市議会議長西山知夫)(第一五四号)

河川法施行法による国の負担割合継続に関する

陳情書(関東一都九県議会議長会常任幹事東京

都議会議長醍醐安之助外九名)(第一五五号)

第四次治水事業五箇年計画の推進等に関する陳

情書(甲府市丸の内一六の一高木徹)(第一五

六号)

都市公園の整備等に関する陳情書(全国市長会

中国支部長松江市長斎藤強)(第一五七号)

都市計画推進に関する陳情書(東京都千代田区

平河町二の一六の一四都市計画協会会長飯沼一省

外五名)(第一五八号)

日照等環境対策及び建築確認制度の改善等に関

する陳情書(大阪市東区大手前二町全国建築審

査会協議会長竹腰健造)(第一五九号)

生産緑地法の施行に関する陳情書(堺市議会議

長吉川均)(第一六〇号)

国土利用計画法の施行に伴う財源措置に関する

陳情書外一件(関東一都九県議会議長会常任幹

事東京都議会議長醍醐安之助外十名)(第一六一

号)

地盤沈下防止対策等に関する陳情書(愛知県議

会議長水平豊彦)(第一六三号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

奄美群島振興開発特別措置法の一部を改正する

法律案(内閣提出第一五五号)

○天野委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、奄美群島振興開発特別措置法の一部

を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、これを許しま

す。中村茂君。

○中村(茂)委員 奄美群島振興開発特別措置法

の中における振興開発計画と道路整備五カ年計画と

の関係。関係というのは、特に昨年の改正によ

って開発計画と関連してきたわけでありまして、

若干の歴史的な経過と、現在の道路整備五カ年計

画の内容についてひとつ明らかにしていただき

たい、こういうふうに思います。

○近藤政府委員 まず、奄美の振興開発計画と各

省でつくっております公共事業の五カ年計画との

関係でございますが、昭和二十九年から昭和四十

八年までの二十年間、つまり復興計画あるいは振

興計画の時代におきましては、事業費を自治省で

一括計上しておりました関係で、各省がつくりま

すところの公共事業の五カ年計画と一応関係がな

いという形であつたわけでありまして、ところが、

四十九年から自治省及び国土庁で一括計上いたし

ますけれども、事業の実施は関係各省が行うとい

うことになりましたので、その事業はそれぞれ各

省で行うことになりましたので、その事業はそれぞ

れぞれ各省で行うことになりましたので、その事業

はそれぞれ各省で行うことになりましたので、その

事業はそれぞれ各省で行うことになりましたので、

その事業はそれぞれ各省で行うことになりました

ので、その事業はそれぞれ各省で行うことになり

省がつくりましますところの公共事業の五カ年計画にのっとってやるということになっております。

ただ、先生も御承知のように、各省でつくってあります五カ年計画と、この奄美の振興開発計画とは、期限が必ずしも一致していません。振興開発計画は四十九年から五十三年までの五カ年間のことになっておりますし、各省でつくってあります公共事業の五カ年計画は、それぞれ年次に違いございますけれども、あるいは五十年、あるいは五十一年で期限が切れるというふうな関係がございます。したがって、各省で五カ年計画は現在改定作業が進められておるわけでございますが、その改定作業に関連いたしまして、この奄美振興開発計画に盛り込まれた事業が実施できるよう関係各省と調整を図ってまいりたい、そのように考えております。

○井上(孝)政府委員 道路整備五カ年計画における奄美振興開発計画でございますが、目標といたしましては、国道及び県道につきましては早期に本土並みの整備水準に到達することを目標といたします。また、市町村道につきましては幹線道路及び地域生活に緊急な生活道路の整備を図ることを目標といたしております。

なお、道路整備五カ年計画の中におきます奄美につきましましては、実は今度の新しい振興計画ができるまでは、要するに四十八年までは道路整備は主要地方道二本を除きまして全部自治省所管でございまして、道路整備五カ年計画に入っておらなかったわけでございますので、実は精密に言いますと、いまの道路整備五カ年計画、これは四十八年からでございますので、四カ年だけが重複するということになっております。その辺で少しペーシングが違いますので比較がむずかしいでございますが、四十九、五十年の二カ年で進捗率が奄美につきましましては約三〇％でございます。ほぼ全国並みの進捗率を示しております。

○中村(茂)委員 この法律の第二条に、「前項の振興開発計画は、昭和四十九年度を初年度として

五箇年を目標として達成されるような内容のものでなければならぬ。」というふうにして、開発計画は四十九年度を初年度にして五カ年計画になったわけでありますが、したがって、道路の整備五カ年計画も、それからそのほかの計画も、やはりこの四十九年度を初年度とする五カ年計画に合わせて全体的にこの法律の目的が達成できるようにしていかねば、四十九年度の法改正になった趣旨に合わないんじゃないか。というのは、それまで道路もこの法律とは関係なかったわけでありまして、この改正によって道路もここに関係してきて、そして四十九年度を初年度として計画を立てていくということになれば、やはり全体的な計画として計画年度も合わせ、内容も合わせて振興開発を図っていくわけにはいかないのではないか、こういうふうにかねばいけないのでも、そこら辺の考え方と、それからこれからの合わせ方とを、ございましたらひとつ明らかにしていただきたいと思います。

○近藤政府委員 先ほども申し上げましたとおり、この振興開発計画が四十九年度から発足いたしましたときには、各省の五カ年計画がすでに進行中であつたわけでございます。各省の五カ年計画にはいろいろな内容のものがございますが、そのうちで積み上げ方式によっておるものにつきまして、この奄美の分について項目がないということになるわけでございますけれども、御案内のように、各省の五カ年計画には予備費あるいは調整項目というものがございまして、とりあえずはそれを活用してやっていくということで統べておるわけでございます。一方、各省の五カ年計画も、その後の客観情勢の変化によりまして見直しの時期がすでに四十九年、五十年ごろから始まっておつたわけでございまして、五十年年度につきましましては、御案内のように、公共投資抑制の折から五カ年計画の策定を一年延ばすというふうなことで推移いたしておるわけでございますが、各省とも五十一以降につきましましては新しい五カ年計画をつくるということと準備作業が進められ

ておるようでございますので、国土庁といたしましては、この奄美の振興開発計画がその中に十分盛り込まれるように、これから調整をしていくことを思っております。

○中村(茂)委員 特に道路について、四十九年の十一月に一般国道の路線の指定があつたわけでありましたが、その一環として奄美群島内の五十八号線もなつたと思うのですけれども、したがって、一般国道の路線の指定の内容、全里程でいいですから、それと群島内の関係について、ひとつ明らかにしてください。

○井上(孝)政府委員 昨年の十二月に決定いたしました国道昇格路線、全国は七十三路線、五千八百六十七キロメートルでございます。そのうち奄美群島につきましては、主要地方道、瀬戸内一赤木名線、一線でございます。延長で九十・七キロメートルでございます。

○中村(茂)委員 奄美群島内の国道指定によって、どんなメリットがあるのか。

○井上(孝)政府委員 一般的には、国道に昇格いたしますと、基幹道路網の一環として重点的計画的な整備を進めるということ。

それからもう一つ、具体的なメリットといたしましては、本土におきましては、国庫補助率が、国の負担率が三分の二、改築事業では、地方道の場合は三分の二でございますが、国道になりますと国庫負担率が四分の三になるという財政的なメリットがございます。

奄美群島につきましては、従来から振興開発特別措置法によりまして、地方道でありましても、十分の九という、本土に比べて高い補助率が確保されております。従来、国道について、奄美については規定がございませんので、今回、国土庁から御提案申し上げている措置法の一部改正で、国道になりましたら地方道の高い補助率でございまして十分の九を確保するという規定の改正をお願いしておる次第でございます。したがって、率直に申しまして、奄美群島で、地方道から国道になりましても、この法律が改正ができましたら

国庫負担率に対しては十分の九が変わりませんので、この点のメリットはございません。

しかしながら、国道といたしまして、冒頭申し上げましたように、全国的に均衡のとれた形で、基幹道路網として計画的、重点的に整備を進めるということになる。その点がメリットでございます。

○中村(茂)委員 今度指定になりました五十八号線は、鹿児島から種子島、奄美群島、沖繩。沖繩に上陸して那覇市までと思うのですけれども、国道というものは、全国の交通ネットワークの非常に重要な役割を果たすと思うのですが、そうなるべくと、海があり、島三つのところにわたつて同じ五十八号線がずっとあるということとはネットワークの面からいくと海路もずっと関連してなければ、陸路だけの道路だけの飛び石では意味がない、こういうふうにかねばいけないのでも、海路と飛び石になっている道路の路線からのネットワークの面から、どういうふうにかねばいいですか。

○井上(孝)政府委員 国道の要件は、道路法の第五条にございまして、五条に五号の資格要件がございまして、若干の例外がございまして、おおむね二けた、五十八号まででございますが、一号から五十八号までの二けた以内の国道は、ほとんど一号該当——第五条の一号該当と言ひまして、これは「国土を縦断し、横断し、又は循環して」というような、非常に国道ネットワークの基幹となるものでございます。したがって、これは日本は四つの島、沖繩を入れますとさらに多くなりまして、いろいろな島々がございまして、国土を結びつけるという一号該当の国道要件でございまして、したがって、海上も国道のネットワークの中に入れておるわけであります。もちろん道路としての実態がございせんので、いろいろ統計上の延長からは外されておりますが、海上も国道のネットワークの中に入るといふ考え方で指定をしておるわけでございます。

○中村(茂)委員 どうもそうなつてくると、言え

ば、四国へ行くにはそれぞれ国道からそのところまで大体連絡船がついている。北海道にもある。だから、島を飛んで三つもずつながつてある同じ一本の国道、こういうふうになれば、鹿児島から種子島、奄美大島、沖縄と、この五十八号線に従って海路もきちっとしていなければ、ネットワークの面から見れば五十八号線という国道は全く無意味だ、こういうふうにするのでなければ、どうもそこら辺のところはまだ私には十分理解ができないのですけれども、海路の関係を含めても少し趣旨を明らかにしていただきたいというふうに思います。

○井上(孝)政府委員 先生御指摘のとおり、国道のネットワークとして、この間が全く船でありまして、航路で結ばれているということが望ましいわけでございます。今回指定いたしました一般国道五十八号、御承知のように、鹿児島を起点として種子島、奄美大島を経由して那覇市に至るわけでございますが、この海上部分は現在海上フェリーを含めまして四航路七社の船舶交通で結ばれております。従来から各種の船舶交通によって総合的に処理されてきておりますので、今後も島内の地域振興及び本土との海上交通需要を十分勘案の上に、港湾整備ともあわせて総合的に対処する必要がありますというふうに考えております。

ただし、先ほど申し上げましたように、この五十八号というのは、第五号の一号該当国土を縦断し、横断し、というものでございまして、実は沖縄につきましても、那覇に上陸してそれから北の端まで縦貫する従来の政府道一号というのがあります。これは主要地方道であります。これを指定をいたしました。沖縄を縦貫する縦の一本を指定いたしました。その北の端であります奥といふ地点、ここにはいまのところまだ漁港しかございせん。海上交通が本土と海上で結ばれているということには若干例外でございしますが、いま申し上げましたような趣旨で、五十八号の整備、それから港湾の整備等も含めて海上交通の確保をこれから図るべきであるというふうに考えております。

○中村(茂)委員 そうなっていくと、港湾の設備が非常に重要な関係が起きてくるわけであります。後ほどその点は若干伺いをしますが、特にこれから国道に昇格して道路整備をしていく場合に、沖縄の場合には、舗装率などについて見ていけば大体全国並みにはいっているわけでありますけれども、改良率が非常に悪いということ、ほとんど改良されていない。またはトンネル、バイパス等をつくって本道の国道としての役割りを十分果たし得るような段階にはいまないわけであります。そこで、道路整備五カ年計画にあわせて果たしてその目的が計画どおり達成できるかどうかというところ、もう一つ、道路を整備していく場合、港湾等も同じでありますけれども、私、鹿児島県のこの面を担当している人に聞いたわけでありますけれども、特に奄美の場合にこれらの事業を行う際、地域の産業も育てながら県等の事業もやってきている。ですから、内地の方の大きい業者を引っ張っていき、育成強化を図りながらそういうことではなしに、育成強化を図りながらそういう事業を進めていく、こういうことでありますから、細かい内容はわかりませんが、一挙に大幅にやると言っても、業者の関係でなかなか困難だ。こういうふうな考え方に立つとすれば、やはり間断なくきちっと育てながらやっていくという対処でいかなければ、道路整備も港湾の整備もなかなか困難ではないか、こういうふうに考えますので、そこら辺の隘路を含めながら、整備五カ年計画の見通しがどうなっているかということを一と明らかにしていただきたいと思ひます。

○井上(孝)政府委員 奄美群島の道路整備の進捗状況につきましては、御指摘のように従来大変おくれております。ただ統計上は、一車線であつても改良済みという交通量の少ないところの昔の統計のやり方を踏襲しておりますので、改良率を全国と比較いたしますと、ほぼ同じかあるいは若干上回るということになっておりますが、遺憾ながら奄美群島につきましても五メートル五十、いわゆる二車線以下の改良済みというものが内地に比べて非常に多うございます。この点につきましては、そういう奄美の特殊事情を十分勘案して今後五カ年計画の中で整備を進めてまいりたいと思ひております。

現行の五カ年計画につきましては、先ほど申し上げましたように、内地と奄美とは年度が一年狂っております。それからベースも若干違つておりますので直接の比較はできませんが、四十九、五十年の両年で約三〇％の進捗でございまして、全国並みの進捗を示しておるという考えを持っております。

また、先生御指摘のように、これは地元業者の育成ということがきわめて重要なことでございまして、奄美群島の道路整備に当たりましては、なるべく地元業者を使用して育成していくという鹿児島県の方針に政府といたしまして十分協調してまいりたいというふうに考えております。

○中村(茂)委員 次に、港湾についてお聞きしたいと思ひますが、特に五十年度の港湾施設に対するそれぞれの事業について、計画どおり、総需要抑制という困難な面はありますけれども、検討してみますと、行っているようであります。しかし当初の計画では、五カ年計画を立てて、五十年から五十四年度までの五カ年計画の初年度として要求したようでありますけれども、総需要抑制ということでは一応見合わせになった、こういうことを聞いているわけであります。しかし、要求内容だけの予算が組まれてどうして計画だけが見送りになったのか、その点ひとつ明らかにしていただきたいというふうに思ひます。

それから、地方港湾の面については、七港要求したけれども四港しか認められなかった、こういうことを聞いているわけであります。先ほど申し上げておきますように、特に島でありますし、国道がそういうふうな飛び飛びになっているという関係等も含めて、ネットワークの面から検討してみても、港湾の整備というものがやはりこの島の振興開発にとつては非常に重要な役割りを果たして

ていくと思うのですけれども、どうして地方港湾について四港しか認められなかったのか、その点もあわせて明らかにしていただきたいと思ひます。

○大塚(明)委員 御質問が二つあったと思ひます。まず第一点の港湾整備の長期計画の問題でございしますが、先生御指摘のとおり、私も五十年度を初年度とする第五次の五カ年計画を発足するべく関係方面にいろいろ要請をしたわけでございしますが、先ほど国土庁の方からお答えがあったとおり、国全体として五カ年計画の発足を見送るということでございますので、私もそのようにいたしたわけでございします。

なお港湾整備五カ年計画は、従来の計画は四十六年から五十年までの計画であつたわけでございまして、本年度が最終年度でございします。しかも、奄美群島の計画につきましては、道路計画と同じように、当初はこの計画に入つておらなかったわけでございますが、四十九年度から運輸省所管になったわけでございします。そこで、四十九年度並びに五十年度につきましては、調整財源を活用いたしまして奄美群島の港湾整備を行ったわけでございします。

なお、今後の見通しでございしますが、五十一年度からは新しい計画を発足すべく私もいたしましていま構想をいたしておりますが、特に奄美群島につきましては、振興計画というもののにとりまして、たとえば主要の港については一万吨級の船が着けるようにするといふような内容もございします。その辺も考慮しながら新しい計画の中で十分配慮してまいりたいというふうに思ひております。

なお五十年度の予算でございしますが、現地の御要望には近い線で私もいま予算を予定いたしております。対前年比大体四五％程度の伸びを予定しております。港湾全体の予算が実は昨年を下回る予算でございしたけれども、奄美群島につきましても、先ほど申しましたように四五％程度の伸びを予定いたしておるわけでございします。なお、第二の御質問の点の地方港湾の問題でござい

ざいですが、これも御指摘のとおり、現地の要望は七港あったわけですが、地方港湾は毎年全国的には適正な線というものが大体考えられておりまして、奄美群島につきましても、その枠の中で考えたということで四港になったわけですが、地方港湾の整備は毎年追加されていくわけですが、そういう観点から来年度以降でできるだけ努力して新規の整備を進めていきたいというふうに考えている次第でございます。

○中村茂委員 いまも話が合ったわけでありまして、先ほど申し上げましたように、振興開発計画は四十九年度を初年度としてやっていく、道路整備計画は五十年です。そしていまの港湾の方はこれから始めようと思つたけれども、五十一年度から、こういうことで、初年度を全部合わせなくとも、それは中身で開発計画に関連させて充実していただければいいわけでありまして、しかし、全部この法律に基づいて振興開発計画というものが、この法律の中でも、初年度を四十九年度、こういふふうな明文でして開発を促していく、こういふふうになったわけでありまして、中身についても、関連した中で、これから国土庁が中心になって一貫した一体的になった推進を図っていただきたい、こういふふうに思います。その点についてひとつ……。

○金丸國務大臣 ただいまの問題につきましては、長期計画は当然としやるべしという考え方で、各省に、たとえば下水道の五十年計画も改定しなかつたか、いろいろあったわけですが、この問題はあくまでも調和のとれた、ただ一つだけが突っ走るということではなくて、総合的な調和のとれた計画ということでございまして、五十年度を踊り場にして、五十一年度から六十年度を踏まえて十年計画をつくりたい、こういう考え方で、その間、ことしのこの踊り場につきましては十分な配慮をして計画を立てるというように、各官庁にこの計画を立てることをぜひひとつ待ってほしいというふうな考え方で、

国土庁は五十一年度から——この五十年度に十分な各省庁との調整の中でつくり上げていきたい、こういうようなことで延ばしたわけでありまして、御理解をいただきたいと思うわけでありまして、○中村茂委員 この振興開発計画に基づいて、道路が整備され、または港湾等が整備されていっても、島でありますから、島の中における産業の発展と結びついていかなければ、どんなに道路だけ伸ばしても、港湾だけ伸ばしても、どうにもならないわけでありまして、

そこで、奄美大島の重要な産業を調べてみると大島つむぎ、それからサトウキビ、この二つが中心になって、重要産業として島の中で何とか生活を支えてきているというのが実情ではないかというふうに思ふわけでありまして、そこで、特に大島つむぎについて若干お聞きしたいというふうに思いますが、いまの大島つむぎの現状はどのようなふうになっているか、明らかにしていただきたいと思うわけでありまして、

○黒田説明員 お答えいたします。奄美大島の主要な産業でございます本場大島つむぎというものは、四十七年ごろの一種の和装のブームというふうなことでよろしかった状態が続いておつたわけですが、総需要抑制下、繊維産業は軒並みの非常な不況下にございまして、大変困つた状態にあるというふうに私も承知をしておるわけでございます。生産反数等も減少し、あるいは加工賃等の引き下げというふうな、これは全国各地の繊維産地で起こつておる状況ではございまして、特にああいふ離島であるための困難がそれに加わつていっているというふうに承知いたしております。

○中村茂委員 ここに「エコノミスト」二月二十五日号があります。その二十六ページに、「大島つむぎを破壊させた日韓共同体——日本の資本進出がもたらす結果」(藤島宇内)四、五ページにわたつてありますが、この内容を見ても、大変な状況にあることが、いろいろつまびらかになっております。

そこで、非常に重要な点と、いま大島つむぎをめぐって、奄美で生活がこの大島つむぎの発展と同時にどういふふうに変つてきたかというふうなことも若干ありますので、相当長いものでありますけれども、ほんの一節だけ紹介して、なお考え方を聞きしたいというふうに思ふのです。ずっと、特に日本と韓国との歴史的な経過が書いてあって、「その結果は——一九七三年度、奄美の平均所得は本土の平均のわずかに二割にすぎない。奄美にはいる資本よりも本土に吸い上げられる資本の方が大きいという関係は一貫してつづいており、いまだに国内における植民地というべき経済構造から脱却し切つてはいないのだ。」とはいうものの、奄美だけの過去と現在をくらべるならばその生活水準は少くも向上してはいるようである。一九六〇年末、私が奄美を訪れたとき、名瀬市では五世帯に一世帯が生活保護をうけているというありさまだったが、今日ではその比率は七割程度に減つてゐる。名瀬市街もみちがえるように新しくきれいになった。しかしこれは政府の地域開発計画の成功によるものではなく、奄美の人々自身が粒々辛辛して自力で守り発展させてきた「生命産業」といわれてゐる大島つむぎの生産の成果によるものであることを、奄美の人々は誰でも知っている。しかし、奇妙なことに政府はこの「生命産業」にはほとんど援助をしなかつたのである。最近になつて機織子の養成や染色作業場などにわずかに数千万円の補助を出すようになったにすぎない。ところが今日、この奄美の人々の生活をささえる最も重要な自立産業である大島つむぎが政府・総合商社の残酷な経済戦略によって破壊に追いつまされるかもしれないという危機がつくりだされてきた。その危機は一九七〇年代にはいつて生産されるようになった韓国のニセ「大島つむぎ」の日本への大量、急激な逆輸入によつてもたらされた。この危機がはらむ意味は単に奄美だけの問題にとどまるものではない。これはほんの一節ですけれども、言えば、奄美というものがいま壊滅状態にある。

新聞でもその辺は取り上げられて、韓国の生産したつむぎが大島つむぎという銘柄をつけて日本へどんどん逆輸入になつてきている。しかも、いままでは生産約三十五万トンだったけれども、韓国から輸入が十万トンというふうな、順次韓国の生産が高まつてきている。しかも、内地のしほりを中心にするこの種の産業については、京都においても東京の村山においても壊滅状態になつてきている、こういうふうな言われているわけでありまして、

ですから、私はただ単に、韓国から入つてきているつむぎを大島つむぎというふうな偽つたものを直す、これだけでは解決できないと思うのです。したがって、通産省は、この大島つむぎをめぐる韓国との関係についてどのように考え、大島つむぎの育成強化をどういふふうな考えていくかという点について明らかにしていただきたい、こういうふうに思ふます。

○黒田説明員 お答えいたします。韓国から大島つむぎが偽りの物が相当輸入されておるといふことが二、三年問題になつております。特に、先生いま御指摘がございましたように、その輸入品の中には、韓国製であることを偽りまして、あたかもわが国で生産された本場大島つむぎであるかのごとく、非常に虚偽の表示を行つて販売されておつたというふうな点があり、その量の問題の以前に、いわば質の問題として非常に混乱の原因になつたかと考えるわけでございます。この点につきましては、大蔵省、税関あるいは公正取引委員会の方の御協力をいろいろいただきまして、まず、明らかに虚偽の表示をしておるものについては税関の段階でこれを輸入させない、それを切り取らせるといふようなことをいたしたい、また国内流通面では、非常に最近でございますが、公正取引委員会が通達を出しまして、非常にきめ細かく虚偽表示の取り締まりということの手を打つておるわけでございます。

なお、この点につきましては、私ももといたしましては、韓国側とも話をいたしまして、やはり

韓国品には韓国のものであるということを正々堂々とすることが健全な発展のためには必要であるということをしておるわけでございます。

それから、数量の点でございすけれども、実はいわれる大島つむぎと申しますものは、わが国内におきましても、奄美大島のみならず、鹿児島におきましても本場大島産地というものが形成されております。そのほか、村山大島というようなかっこうで、いわば大島というものが一般名詞になつておりますが、そういったつむぎ、かすりといふものの韓国からの輸入がどれほどあるか、あるいはその中で本場大島と競合するものが何ほどあるかという点については、まことに残念ではございますが、現在の税関の能力からいって、それを判定することはきわめて困難であるというやうな事情がございまして、私どももいろいろな調査をいたしまして、昨年で約三万反程度の輸入が韓国から行われたのではなからうか、それに対するに奄美大島及び鹿児島を含めたいわゆる本場大島産地の生産は約八十万反でございす、そういう三万反というものが今後急激に増加するといふことのないように、商社に対する自粛の要請、行政指導をやっております、総合商社等はすでにその取り扱いをやめたというふうにも聞いておりますし、また、韓国側に対しまして、奄美大島の特殊性の理解を深めるために私どもの幹部がせんだつて訪韓いたしました、実情についての理解を深め、先方の協力というものについて話をしてきたわけでございます。

○中村(茂)委員 この問題についてはまだいろいろ意見ありますけれども、まあ道路に関係ないですから、また別な機会に譲つて通産省というのやりたいと思ひます。

そこで、道路の問題で、奄美の道路も長野県の道路もつながつていますから、わずかな時間で一つだけ。実は、この衆議院の建設委員会が調査に行つたときに陳情を受けたのが、まだ未解決で一つあるわけですから、その点でひとつ発言を許していただきたいと思います。

長野県の中央自動車道長野線整備計画路線の変更について、更埴市から来ていると思うのですけれども、その趣旨は、私が申し上げるまでもなく、インターチェンジの場所の変更とそれから経過ルートの変更を求めているわけでありまして、特にインターチェンジになるところについても経過ルートについても、農業構造改善事業を完了したところで、優良産業団地になっているところがインターチェンジ、経過ルートの経路になっている。それから、市街地、部落等を分析する。

それともう一つは、あそこには松代の地震観測所がありまして、この高速道路はそこから三・五キロ離れていなければ地震観測に影響がある。特に、この中央道長野線の整備計画の松代のところへ曲がつてくるところについては三・五キロ以内に入る、こういう実情もあわせて、地元ではこの路線の変更を強く要求しているわけでありまして、それから、そのインターチェンジにつながる関係自動車道の直江津線基本計画路線が示されているわけでありまして、大体いま申し上げた理由と同じで、この路線についても変更の陳情がなされている。そしてこの地元では、代案として第一次代案というものを示したわけでありまして、五キロ以内に入つてしまふ。それではいけないといふことで第二次の代案を出しているはずであります。

きに陳情を受けた案件でもありますので、この陳情についていまだどういふふうに取り扱い、どういふふうになつてゐるか、明らかにしていただきたいと思ひます。

○井上(孝)政府委員 中央自動車道長野線の御指摘の区間につきましては、昭和四十八年の十月に整備計画が決定されました、日本道路公団に施行命令が出たわけでございますが、現在、日本道路公団におきましては、先生のいまおっしゃいますような県及び市からの要請がございまして、測量等の現地での調査は中止をいたしております。しかしながら、主として更埴市の市の発展の阻害とかあるいはルートを若干山側へ寄せろというやうな御要望も含めて、今後日本道路公団におきまして、県及び市と協議しながら、整備計画に基づいて各種の調査を進めて慎重に路線を決定したいといふふうな考へております。

一方、関係自動車道の直江津線につきましては、昭和四十七年六月に基本計画が決定したという段階でございまして、やや中央自動車道長野線よりおくれた段階にございまして、したがって、現在建設省の関東地方建設局におきまして整備計画をつくるための基礎的な調査をやつておる段階でございまして、したがって、長野線につきましては、更埴市の、先ほど先生のおっしゃいました各種の代案も含めまして、また、気象庁の松代地震観測所のことも勘案いたしまして、広い範囲にわたつて調査を行つて、十分検討の上、成案を得たいといふふうな調査中の段階でございまして、

○中村(茂)委員 終わります。ありがとうございます。

○天野委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○天野委員長 これより本案を討論に付するのであります。討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

奄美群島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○天野委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

この際、国土庁長官より発言を求められておりますので、これを許します。金丸国土庁長官。

○金丸国務大臣 奄美群島振興開発特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、慎重な御審議の上、可決していただきましたことに厚く御礼を申し上げます。

本法案の成立後は、本委員会における御質疑の趣旨を休しまして、その運用に遺憾のなきことを期する所存でございまして、まことに皆さん、ありがとうございます。(拍手)

○天野委員長 なお、お諮りいたします。

ただいま議決いたしました本案に対する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○天野委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○天野委員長 次回は、来る二十八日金曜日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時二十二分散会

建設委員會議録第一号中正誤	同 第四号中正誤	
ベジ 段行 誤 正 二 二末 基本策 基本施策 二 二末 理事長 理事 三 二末 逼迫 逼迫 五 四 一八 自転車 自転車道 六 三 一七 小笠原諸島 小笠原諸島 六 三 一七 諸島復興事業 諸島復興事業 八 四 一三 である である 九 一 一六 日本社会は 日本社会党は 一四 二 一〇 じゃない じゃない 一七 一末 民間だったから 民間だったから 一八 五末 言ったって 要ったって 二〇 四 一八 理想 理想 二二 四 三 思うすが 思うすが 二四 四 四 どれけども だけれども 二五 一 一 しない。 しない。 二六 四末 補修 補正 二七 二 三 使命に邁進 使命に邁進	ベジ 段行 誤 正 二 二 三 思います、 思います。 四 一 一四 つきましてはは つきましては 四 二 二五 枝久手 枝手久 五 一 一〇 衆議院 衆議院 五 一 一五 環境庁 環境庁 六 ページ一段一四行の次に「(服部委員長代理退席、委員長着席)」を加える。 七 三 三 青函 青函 八 三 一五 生活道路 生活航路 二 四 六 物も 物を 三 一 一四 郡島 群島	
同 第二号中正誤 ベジ 段行 誤 正 七 四末 問題 問題 九 一 一〇 剝到 剝到 二 二 二 計画は、計画、 計画は計画、 二 二 二 につきますして につきますして		
同 第三号中正誤 ベジ 段行 誤 正 七 一 一六 段階 段階 八 四 一 ほとんど ほとんど 三 三 三 富港 空港		