

第七十六回 参議院建設委員会 會議録第三号

昭和五十年十二月十一日(木曜日)
午前十時十三分開会

委員の異動

十二月九日

辞任

坂野 重信君

補欠選任

鹿島 俊雄君

十二月十日

辞任

鹿島 俊雄君

補欠選任

坂野 重信君

出席者は左のとおり。

委員長

中村 波男君

理事

上田 稔君

大森 久司君

増田 盛君

沢田 政治君

委員

遠藤 要君

上條 勝久君

古賀重四郎君

坂野 重信君

寺下 岩藏君

中村 植二君

望月 邦夫君

小野 明君

小谷 守君

松本 英一君

田代富士男君

二宮 文造君

上田耕一郎君

春田 正一君

三治 重信君

国務大臣

建設大臣

飯谷 忠男君

国務大臣

金丸 信君

政府委員

国土庁長官官房

栗屋 敏信君

建設大臣官房

高橋 弘篤君

建設省計画局長

大塩洋一郎君

建設省都市局長

吉田 泰夫君

建設省河川局長

増岡 康治君

建設省道路局長

井上 孝君

事務局員

常任委員会専門

村田 育二君

説明員

環境庁自然保護

土屋徳之助君

局保護管理課長

海原 公輝君

国土庁長官官房

西垣 昭君

審議官

島崎 晴夫君

大蔵省主計局主

北野 茂夫君

計官

藍原 義邦君

大蔵省主税局税

鮫島 泰佑君

制第二課長

豊住 章三君

農林省農畜園芸

川俣 芳郎君

局果樹花き課長

林野庁指導部長

運輸省港湾局長

衛生事務官

自治省財政局交

付税課長

自治省税務局固

定資産税課長

参考人

日本道路公団理

事

首都高速道路公

団理事長

鈴木 俊一君

三野 定君

本日の會議に付した案件
○参考人の出席要求に関する件
○昭和五十年における道路整備費の財源の特例等に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(中村波男君) ただいまから建設委員会を開会いたします。
参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

昭和五十年における道路整備費の財源の特例等に関する法律案の審査のため、本日、日本道路公団及び首都高速道路公団の役員を参考人として出席を求め、ことに御異議ございませんか。
〔異議なしと稱ふ者あり〕

○委員長(中村波男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(中村波男君) 昭和五十年における道路整備費の財源の特例等に関する法律案を議題とし、前回に引き続き質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。
○沢田政治君 まず最初にお聞きしたいことは直轄事業ですね。たとえばバイパスとか直轄事業で建設省が行うことがあるわけですが、直轄事業といっても国が全部持つわけじゃないんですね。四分の一は地方負担だと、こういうことに相なっておりますわけでありまして、ところが、最近地方財政が非常に窮乏している関係上、直轄事業の四分の一の地方負担、これももう納められないというまことに窮乏な地方財政になっておられると思うんです、具体的数字はあえて挙げませんが、したがって、この直轄事業の地方負担を納められないという都道府県ですね、しかも額、将来の見通し、これ一体どうなるのか、この点をお聞きしたいと思う

んです。

○政府委員(高橋弘篤君) 本年度の直轄負担金につきまして、現在の納入状況を申し上げますと、第一回分六百六十九億、告知をいたしております。これは九月十日までの納入です。この納入状況は、十二月八日現在、日銀から通知があったものにつきまして八七・八％、約八割でございます。全額納入できなかった未納付の県が大体五県ばかりでございます。が、この県の二県は十二月、三県は大体一月に納付するという予定にございます。第二回分につきましては、まだ納付はございませ

ん。これは十二月納付のものでございまして、これは納付はございませ。地方負担金につきましては、いろいろな都道府県の財政状況から、この納入状況につきましてはいろいろむずかしい状況があるとおわれも聞いております。しかし、現在のところまずまず納入は順調に一応いっていると思

います。第二回、第三回は今後の見通しでございませ。けれども、今回の補正予算におきましてもこの地方財政のための財源措置その他いろいろすでに講ぜられました。したがって、逐次納入が可能になってくると私も考えておるわけでございませ。これは各県によつて相当いろいろな事情が違ふと思ひますけれども、十分各県とも連絡をとりながら、納入していただくように私どもも連絡をとつてまいりたいというふうに考えておる次第でございませ。

○沢田政治君 いま現在これは大概納入したようなんですが、一時はこれはどうなるのかと、歳入欠陥になるんじゃないか、ふところ、財源の、憂慮されたわけですが、最近納付をし始めておる。大体見通しがついておると、こういうことですが、問題は今後なんです。私はやはり地方財政の窮乏といふのは今後にかかってくると思うんです。これは二県だけだと言ふんですが、これは毎年毎年直轄

ついでに同じようなケースが出てこないと思うのですよ。ところが、国の直轄事業の場合は、先払いして国が払ってしまうもんだから、後で負担金を取るもんだからこれは出てくる。出てきても未納になった場合でも——これは納め得るよういろいろな政策は講じるだろうけれども、自治省でもね。その場合、どうしてもこれは納められないという場合は、報復という言葉はいいかどうかわからぬけれども、みせしめのために補助事業にも手心を加えると、こういうことがあつてはいかぬと思うのですよ。それは別の次元で解決すべきであつて、事業を中止するとか、そういう場合には、そういう市町村には事業をやつてやらぬというふうな、こういうことはすべきじゃないと思うのですよ。この点はいいんですか、確認しておいて。

○政府委員(高橋弘篤君) ただいま申し上げましたように、報復的に補助金の交付をストップするということとは行政の姿勢としてあり得ない。ただ、さつき申し上げたような資金の関係で概算払いがいくらか、また精算払いになるといふようなことは考えられるということだけ申し上げられると思います。

○沢田政治君 といっても、私は決して滞納、延納を奨励する意味で言っているわけじゃないですよ。これはやっぱり地方自治体も苦しいだろう。そういう場合が一次的にあつた場合でも、やっぱり仕事をやらぬとか、やつてやらぬとか、そういう報復的なみせしめの何というか行政態度はとるべきじゃない、こういうように申し上げておるわけですよ。

そこで、問題はやはり国の直轄事業で、国が金を払って先にやるわけですからこういう問題が起るんで、これをやっぱり地方財源を豊かにする、地方財政という面で問題を対処して解決するといふ大臣の考え方、これは当然正しいと思うのですよ。まあしかし、これは口では言つてもなかなかいまの何といふか、国自体の財源状況からいって一〇〇％これは解決するとは言えないと思

うのです。そこで、これはある場合は、何といふか、道路会計の歳入欠陥になるかも知れぬわけだ、これは。こういうことだから、これを解消する方法としては、地方財源という根本の問題を解決することも一つの方法でしょう。と同時に、四分の一の分担金制度をなくして、少なくとも国が直轄事業というレッテルを張っている以上は国が全額この工事を行うという方法も、これは単純な方法ですが、あると思うんですが、いろいろな功罪はあると思うんですが、そういう考え方ありませんか。もしそれをやるとするならばどういふ功罪が出てくるのか。方法論としてあると思うんです。直轄事業を国が全部やるという方法もあると思うんです。これは大臣、どうですか。

○国務大臣(飯谷忠男君) さっきの補助事業のストップの問題等も出ておりましたですけれども、私もたててまゝとしましては歳入欠陥を生ずるということをお言つておるのではありませんが、やはりこんなことを、私も必ずストップするといふたようなことを行政上考えるべきじゃないと思つております。ただ、大部分の県が納めておる、それが必ずしも富裕県かといふと、そうでもない場合もあります。非常にまじめにびしと納めてくれる、無理をして納入しておる県もあるし、中にはいささか現在のようないふ状態の中で少し先回りをして、まあ国の方は後回しといったような気分のなものも見受けられる面もあるわけですよ。正直者がばかをみるようなことはしたくないから、やるとすれば行政の筋を通したい、こういう考え方を持つておるわけです。

それで、負担金はもう廃止してはどうかという御意見もいろいろあることも承知をいたしております。ただ、じや直轄事業とは一体どういふものかという問題。なるほど国家的な見地から国がやるということ、そういうたてまゝは持つておりますけれども、これは地元にも非常に受益がある。逆に言えば、地元の方からできる限り直轄にしてくださいという陳情が非常に多いわけでありまして、それは直轄にすることによって負担金も少な

く済むわけでありまして、そういう面から考えますと、全国の各県を見ますと、直轄の多い県、少ない県といったような面もあるわけでありまして、そういう意味から、一律にじや直轄負担を廃止するということになりますと、これまた行政上非常に不公平が出てくるわけなんです。そんな面をいろいろ考へてみますと、いま直ちにそれじや負担金を廃止するといふたようなところまでとてわれわれの現段階では踏み切れる段階ではないと思つておりますが、根本的にはやはり地方財政の確立という問題の大きな問題と見合ひながら、あるいは直轄負担金をどうするか、補助率をどうするかという問題は、これは再検討しなきゃいかぬ時期は必ず来ると思ふんであります。が、いまのところやはり公平の原則から考へてみましても、直ちに負担金を廃止するといふところまでなかなか踏み切れる段階ではないという実態でありますことを御理解いただきたいと思ひます。

○沢田政治君 今度の補正予算で建設省関係の予算配分は、これはどうなつていますか。特に道路との関係も出てくるわけですからね、どういう配分になつていますか。上田委員も若干聞いたと思いますが、余り正確に聞いていなかったたのもう一回、どういふ配分状況になつてゐるか。

○政府委員(高橋弘篤君) 補正予算の中身を申し上げればよいと思いますが、今度の補正予算、建設省関係で国費で申し上げますと、二千八百六十三億でございます。その中で道路整備の国費が八百十億、それから治水とかダム、海岸、そういう治山治水が七百四十一億、それから公園、下水道という都市計画で二百八十九億、住宅関係で百七十一億、その他災害で七百八十二億、それからその他研究学園都市の関係で約七十億という内訳でございます。

○沢田政治君 私聞くのは、第七次の道路五カ年計画はもう終わりを告げようとしてゐるわけですね、半ばを過ぎておるわけですね。十九兆五千億円で、七次まで、今日までこの事業計画を決め

てやつてきたわけですが、一体この計画というのは何だかということですよ。計画なんて要らぬのじゃないかとさへ思ふわけだね。それで達成できなければ次のまた計画でそれを調整して、国の財政そのものも大きな歳入欠陥をもたらしたわけですが、こういうような計画といふものはもう守られない計画です。実現性のないような計画といふのは、計画自体の何といふか無意味さを証明しておると思ふのです。したがつて、第七次の五カ年計画は達成率で、金額的な達成率で四〇幾らですか、まあ五〇％までいきませんね。今度はやがて八次を計画するわけですが、やっぱりこういう状況になるのですか、これは。おかしいと思ふのですよ。

○政府委員(井上孝君) 第七次の五カ年計画は、御承知のように昭和四十八年に策定されました五十二年までの五カ年計画、おっしゃる通りに十九兆五千億で策定いたしました。この計画は、その直後の四十九年、五十年、総需要抑制の特殊な条件下におきまして道路予算が厳しく圧縮を受けた、こういう事情で、三年目の今年度終わりましたが、補正予算を加へても四五％弱というような達成でございます。非常にこの五カ年計画は御指摘のようにおかれておるのでございます。しかし、過去六回の五カ年計画はいずれも計画を達成しておる状況でございます。この第七次の五カ年計画だけがオイルショック以降の経済変動によつて見通しが狂つたという結果になっております。したがつて、現在私どもとしてはこの第七次五カ年計画を来年度改定する予定はございませんけれども、御承知のようないふ国の経済計画の見直し、それから国土庁でやつておられます第三次全国総合開発計画の見直しといふようなことの結果を受けて、この道路計画も見直し作業をやりたいといふふうな考へております。しかし、計画期間がまだ二年残つております。いま申しましたような国の全体計画と整合を十分図つて、第七次で経験しましたような見通しの狂いが生じないよう慎重に検討する必要がありますので、

来年度は改定を見送りまして、五十二年以降に改定をしたいというふうに考えております。

○沢田政治君 質問を整理しております。飛びになるわけで恐縮ですが、特に先ほどの国の直轄事業で地方財政の窮乏から一時は未納が出た、こういう問題を先ほど議論したわけですが、特に地方自治体の財政窮乏はいろいろな要因があるわけですが、もう一つの要因としては土地の先行取得ですね。かなり建設省なり国の指導によって土地を先行取得させたわけですね。先行取得したものを国がすぐ買ってくればいいのだけれども、これがなかなか買わぬと。しかもこの総需要抑制によって事業のペースが非常におくれておる。しかも、ある金で買ったわけじゃないから、ほとんど金融機関からの借金でこれは先行取得しているわけですから、これは大変地方財政の重い足かせになっておることは事実ですね。具体的な数字を持っていますけれども、長たらしいから私言いませんが、これどうなるんですか。どれだけの量を、金額にして地方公共団体がどれだけの量の——まあ河川もあるだろうし、道路もあるだろうし、いろいろな公園もあるでしょう、どれだけの金額面で持つて苦しんでおるのか、そういう国がどう計画でこれをもう何というか再取得してやるのかですね。これはかなりな、いまのペースでいくと、はるかかなたの遠いもう何というか将来でなければ解消しないわけだね。これ、これでいいのかどうか。これを残しておつただけでも相当地方財政の重い足かせになるわけですからね。どうですか、これは。

○政府委員(大塚洋一郎君) 御指摘のように、現在先行取得の保有量は、直轄、補助合わせまして、特に四十八、九年と保有量が增大してまいりました。これがその後の四十八、九年の事業量の圧縮等と、あるいは伸び悩みということと相まって、地方の財源の圧迫になっておることは承知しております。その量は大体、合計いたしまして、金額で七千四百十三億円、これは現在もう一度資料を徴収し、これを補正しております。これは四十九

年度末における保有量の合計でございます。直轄が二千五百九十億、補助四千五百五十三億、合計して七千四百四十三億という数字になっておりますが、これは大体平年度ペースで二億程度でありましたものが、四十八、九年、両年に激増したような事情もございます。これは当時の地価騰貴等の事情を踏まえまして、事業の円滑化を図りますためには、事業の円滑化を図るためのまず何よりも用地を先に取得しておくことが当時の情勢としては妥当と考えられまして、この先行取得につきまして多くつぎ込んだという事情が現実にあるわけでございます。

さて、そのような事情になりました、今後の対策でございますけれども、この先行取得しておる土地は、できるだけ再取得と申しますか、これを直轄につきましては国が、あるいは補助事業につきましては、その事業化を早めるというような措置によりまして、できるだけ再取得の時期を早めるということに努めたいと思っております。当面新規の取得は極力必要なものに限りまして、極力圧縮してまいりたいというふうに考えておりまして、まあ現在各局を通じて所管の事業ごとにその再取得計画を調整中でございます。その再取得計画は、おおむね三、四年を目途といたしまして、これを再取得できるように努力してまいりました。この負担をできるだけ早く軽減いたしたい、このように考えておる次第でございます。

○沢田政治君 口ではそう言っても、できませんか。いままでの建設省の事業ペースでは、この道路です、道路でも十三、六年、直轄河川ダム、河川ダム、砂防事業、これでも十二、七年、補助事業の河川など、これでも四年もかかるわけですね。いまのペースでいくと、それを三年で再取得、本当にやりますか。これはあんな、願望を言っているのじゃ困りますよ、これは。やるならやると、ここで約束してもらわなくちゃ。相当の足かせになっているんだから、これは。利子がかかってんだから、この利子の補給を——もし三年で買わぬ場合は利子の補給をどうするかという問題も、こ

れは当然新しい問題として問題が出てくると思うんです。あんな、三年で、もう事業を早めて、三年で何というか取得するなんて言っているんですけれども、もう十三年分ぐらゐの事業量の土地を買っちゃったんだから。しかもこれは国の指導によって買ったんだから、これをこのまま何というか三年ぐらゐで何とかしたいというふうな気まぐれな答弁じゃ——まあ気まぐれな答弁だとは思わぬけれども、そういうことじゃもう大変ですよ、これは。どうするんですか、これは。これは大臣の問題だな。

○政府委員(大塚洋一郎君) 御指摘のように、現在の保有量は昭和五十年当初におきます取得計画に照らしてみますと、いま御指摘のように事業によつて違いますけれども、十年かかるというふうな計画のものに相なります。そこで、いま申し上げましたように再取得計画を、これは事業によつて違いますし、あるいは地域によつて、府県によつて多く抱えておるところ、そうでないところによつて違いますけれども、いまは総計として申し上げたその七千四百十三億という数字をめぐってトータルで申し上げますと、おおむね三年ぐらゐをめどとして努力したいということをお願いしておるのでございます。

そこで、大体その取得計画を現在検討いたしておりますけれども、まあ試算によれば、三年間そのように努力することによりまして、河川については額は少のうございますけれども、道路あるいは補助事業等につきましては、大体三、四年たちますれば一応八二〇程度の消化を見込めるというふうな目途でいま作業を計算している、このような状況でございます。で、先ほど申しましたように、先行取得の保有量の量というのは多少持つておることとが必要でございますから、現在保有しているものにつきましてその進捗を図ると、そういう計画でいきまして大体八二〇程度消化いたしたい、このように考え方で、数字の上では、事業によつては違いますけれども、そういう目標を置いていま作業しておる最中でございます。

○沢田政治君 先行取得をされたことが悪かったと思つていません。しかし、これは逆に裏目に出ました。タイミングが合わなかった。後追い行政ですね。なるほど地価がどんどん上昇しているときはメリットがあったわけですね。先に買っておくのだからね。ただ逆に、これは国民としてはうれしいう傾向だけれども、地価が鎮静化するということはない。まあいずれにしても非常にタイミングが悪くて、これは逆な現象になって出てきているわけですね。そこで、先行取得する場合、これは早く先行取得しなくちゃ——これは地方財政の重い足かせになるから、これが解消のために政府、建設省が努力することは、これはいいんです。すべきなんです。ところが、それを現に再取得する場合、時価でしよう。時価に利子を計算して買うということですから、逆さや現象が出てくるわけですね。これまた地方財政にとっては大変なことだと思つたのです。損するわけだ、買つておいて。これは国の方針として、やっぱり土地がどんどん上昇するのだから、早く買つておくと、押さえる、保有量をふやしていけと、こういう行政の指導によつてやったのだから、こういう逆さやをどういう手段で、いつこれを解決するのか、これも一つの問題点として問題があると思うのです。これはどうなりますか。

○政府委員(大塚洋一郎君) 御指摘のように、再取得する場合の価格は、建設省におきまして、次官通牒で再取得時の時価の範囲内というふうな決めておりまして、取得原価に半年複利、年九分の利子を加えた額で取得する。ただし、それは時価の範囲内というふうな決めておるわけでございます。ここで問題になりますのは、長くこれを保有しておりますと、その利子がかさねてまいりていゆる逆さやになるということだと思つています。現在のところ地価が値下がりによつてむしろ原価よりも安くなつてしまつたというふうな状況ではないので、一番問題なのは、長期持っていることによる利子の高増による、これが取得時の時価を割ると、合計してみると、という場合が生じ得るこ

とが考えられるということだと思ひます。この場合につきましても、目下のところこういう現象は生じておりません。しかし、四十八、九年ごろの高騰時に、地価が上がり切ったときに取得したものが、これが数年このまま続きますれば、その利子がかきまわして、いわゆる逆ざや現象というものが生ずるおそれがあるというふうに考えております。これにつきましても、どうするかということにつきましても、できるだけ地方財政の負担に、迷惑にならないようにいたしますために、いま現在関係当局とも協議しておりますが、その方法、やり方等につきましてもまだ結論を得ておりませんけれども、考え方としては、直轄とか補助とか事業によって多少のもう少し検討すべき余地は残っておりますけれども、いずれにしましても地方財政の過大な負担にならないようにすることが必要だと、こういう方向で検討いたしておる次第でございます。

○国務大臣(飯谷忠男君) 局長からいま大体御答弁申し上げたとおりであります。いま地方公共団体から非常に強い要望がありますのは、先行投資で非常に困つておると、早く買ひ上げてくれ、こういうのであります。これはそのとおりでありまして、私もはいままで先行投資はそれなりに意義はあったと思ふんですが、裏目に出たことも確かであります。七千億余りの物を抱えておりますが、問題は再取得を一日も早くすることが先決問題だ。しかし、公共事業は抑制されておりますものですから思ふ存分取れない。その取れた公共事業の範囲内においての再取得でありますから、おのずから限界があることは申し上げるまでもありません。できれば全部再取得をすればいいんですけれども、それなら工事はストップしてしまひますし、問題の景気浮揚策にもならないわけでありまして、それをどの程度にやるかということが今後の課題であります。できるだけ早く、いま局長が話したように三年以内には大方のめどをつけるという見当で、今後の先行投資はできるだけ抑制していくという方針を進みたいと思つて

おります。ただ、自治大臣ともいろいろこれは相談をいたしております問題は、せっかくこちらに協力してもらつて先行投資をしても、しかし、利子を払つて逆ざやが出てきて地方団体に大きな損をかけるといったようなことはさすべきでないということとは私も基本的にそういう考え方を持っております。だから、逆ざやが出てきて地方公共団体に大きな逆ざやをさせないということとを原則として、今後どう対策を考へるかという問題は検討いたしております。いま直接まだそういう時点に当たつておりませんから、これは大きな問題として今後の検討の課題であると思つております。

○沢田政治君 この問題は、逆ざや現象が起つた場合どうするかということとは、もちろん私も質問しながら建設大臣や建設省の方から即答を求めたつて、これは建設省サイドだけではできないから、大蔵省もあるいは自治省もこれは真剣に考へるべきことだと思ふんです。将来の課題だと思ふんです。しかしながら、国が行政的に指導してやつぱり先行取得をせよと、また地方自治体も土地さえ先行取得しておつたならば事業を早くやつてもらへるという一つの期待もあつたわけですね。両者の呼吸が合つてこれは先行投資したわけですから、それを国の行政指導によって買ひ込んでその結果損したというのは、個人対個人であるならば利潤行為だからこれはあきらめなければならぬでしょう、もうかることもあるし、損することもあるしね。しかし、国の行政、地方の行政という関係からいつたならば、やはり国が行政的に指導して買ひして、損したということになると、やつぱり国の行政指導というものの一つの威信にかつてくると思ふんです。そういう意味で、やはり国の行政に対する地方の不信任感を抱かせないためにも、と同時に、また地方財政の足かせにならないために、やはり大胆に構想を練つて、大蔵あるいは自治省も協力して、やはりこの問題を自治体の負担にならぬような方向で解決するようにはこれは希望しておきます。

次に、道路財源の問題、ガソリン税の見通しの誤りについて上田委員も質問したわけですが、来年は減税はもちろんしないなんて非常に厳しいことを言っているようですが、今度はガソリン税を値上げする、自動車関連税を値上げすると、こういうことがあらはら新聞に出ていますが、大蔵省どうですか、これはどれだけ何を上上げるんですか。どういふ構想を持っていますか。これはやつぱり道路の財源と関係があるんで聞いておきたいと思ふんです。

○説明員(島崎晴夫君) 先生御承知のように、ガソリン税につきましては四十九年度から暫定措置としまして来年の三月まで基本税率を上げております。その後の期限が来年三月に到来いたしますので、その後の取り扱ひをどうするかということとをたゞいま税制調査会で検討していただいております。この時節でございますので、もとの基本税率に戻すというところはなかなかむずかしいかろうと思ひますが、延長後に増税をするのか、また仮に増税するとした場合に、どの程度の負担をお願いするののかといったことにつきましては、まだ政府部内におきましても結論が出ておりませんし、今後税制調査会において御審議いただきたいと考えております。

○沢田政治君 いずれにしても、これは増税するということははっきり言っているから、どういふ率で上げるのかこれはまあ定かじやないわけですが、審議会等で論議し、また政府もいつか決断しなくちゃならぬと思ひますが、まあどういふ率になるかということをごで聞こうたつてこれは無理だと思ふんですが、上がることはこれは間違いない、いまの状況からいって、見通しからいってですね。そうすると、その増税した分をどう使うのかと。たとえばガソリン税はほとんど道路財源にしておつたわけですね。また、他の自動車税でも、大きく何というかも明文化されたわけじゃないが、大体道路に充てておつたわけですね。これは上田委員が聞いたようにですね。ところが、今度は国の財政が非常に窮乏しておるから、

もう他の、これは道路とかそういう特定のものじやなく別の方にもこれを流用したいと、こういうことですから、これは大変なことだと思ふんですね。一体ガソリン税というのは何のために取るのかと、このガソリン税のものの何のために取るのかと、この税金の性質まで私はいつぱり問題が及んでくると思ふんです。でありますから、まあ大蔵省は余りの確に答えないう思ふんですが、建設省側はこれに對してどういふ見解持っていますか。たとえばガソリン税そのものの出発は、ともかくガソリンをたいて内燃機関を走らせると。道路が必要だと。一種の国鉄運賃のように受益者負担なんです。これは性質としては、であるから、農民道路がありますね。別に農機具が道路を走るわけじやないから、たんばを走るんだから、受益者負担ということで道路を走らない農機具から農業用ガソリンとして取るのはおかしいと、こういう議論になつて、これはまあ払い戻すと、こういうことになつてこの農民道路というものができてきたわけですね。そうすると、これは農民道路もできなくなるんですよ、もう理屈づく言つて、何というかその性質をさかのぼっていくとですね。だから、この付近どう考へているのか。他に流用していいとか悪いとかという私も見解は持っていない。目下のところは、しかし、これを他の財源に充てるといふことになる、自動車税そのものの性格までさかのぼつて議論しなけりやならぬ大きな問題があると思ふんで、建設省どう考へていますか。

○政府委員(井上孝君) ガソリン税及び石油ガス税につきましては、これはもう先生御承知のように道路整備緊急措置法、法律によりまして収入相当額を道路整備に充てるといふことに、まあ純粋の意味ではございせんが、目的税的に使われておるわけでございます。したがひまして、当然このガソリン税は道路に充てられるべきであるといふふうに私は考へております。それから関連して、自動車関係税の中に国税として自動車重量税が昭

和四十六年に設定されております。これは実はガソリン税とは違ひまして道路の整備に大部分が充てられてはおりますが、法律上の規定はございせん。まあそういった状況でございます。

私どもこの道路整備事業は、先ほどの先生の御質問にお答え申したように、こゝに、三年総需要抑制で事業全体が圧縮を受けております。従来道路整備事業費は、こういった自動車関係税、ガソリン税を含めまして自動車関係税とそれから一般財源と両方で構成されておったわけでございしますが、いま申しましたように二カ年の圧縮によりまして、事業費のほとんど全部が特定財源といひますか、こういった自動車関係税で占められる、一般財源が非常に少なくなっているという特殊な状況に現在あるわけでございます。したがひまして、いま来年度におきましてガソリン税あるいは自動車重量税を税率を上げるということになりまして、その上げ幅にもよるわけでございまして、ここでどう言うわけにはまいりませんが、そういう場合には、短期的にそういった自動車関係税が道路の予算を上回るというような時期が、そういう現象があるいは考えられるわけでございします。それにいたしまして、私どもは長期的には道路整備の拡充のためにはこういった自動車関係税をさらに増強する必要があるというふうに考えておりますので、私どもとしては法律で規定されましたガソリン税はもちろんでありますが、自動車重量税につきましても、まだまだわが国の道路整備がおくれておるといふ段階でございしますので、現段階でこういった税金を一般財源的に使うというところは、現段階では適切ではないという考えを持っております。

○沢田政治君 次に、高速自動車道ですね。これは昭和五十八年度までに七千六百キロメートルですかを建設する一つの目標を立てて、三千百キロメートルですね、これを第七次の道路整備五カ年計画で完成される予定になっているわけですね、予定。しかし、現実には昭和五十年三月、今年の三月末の供用延長は千五百十九キロメートルです

か、という状況になっているんですね。したがって、その後総需要抑制が二年もあつたわけなんです、これが果たして予定どおりいくのかどうかですね。この付近の見通し、道路局長どうですか。

○政府委員(井上孝君) 先ほど申し上げましたように、ただいまの第七次五カ年計画では、昭和四十八年に策定したものでございしますが、昭和五十二年には現在の千五百キロばかりの高速道路を三千百キロにふやすと、完成させるという予定でやっておりますが、三カ年にわたる高速道路建設費の圧縮といひますか、三カ年、三千五百億という建設費を三年間続けたわけでございします。当初の計画より大幅にいまおかれております。今年度は過去の蓄積によりまして三千八百キロばかりを完成させまして、年度末には千九百キロになる予定でございします。それは計画的にやっておりますが、この過去二カ年の抑制が来年、再来年に影響してまいりまして、恐らくいまの見通しでは五十二年年度末には、いまの予算状況では二千二、三百キロ程度の完成に——三千百キロとお約束したものが二千二、三百キロになるであろうという見込みでおります。

ただいま答弁申し上げた中で、ことしの供用、新期供用三千八百と申し上げましたようですが、三百八十キロの誤りでございします。

○沢田政治君 大蔵省と自治省、結構ですよ、帰っていいです。

この道路に対する価値観といひますが、評価というものは非常に変わつてきていますね。もとは道路をつくりや何でもいんだと、開発につながるんだと、こういうことできたわけですが、非常に環境を害すると、沿道では非常に迷惑をするわけですね。しかもそれが生活道路であるならばみずからも享受するわけですから、利益を、ところが、縦貫高速道路ということになると、これは産業基盤とも結びつく問題で、産業を助けるためになせおれがこんなに環境を害されなくちゃならぬのかと。こういうことで新しいこの価値観の問題が直しが道路について出てきておると思うんです

ね。そういうことで非常にむずかしい問題が出てくるんじゃないかと思ひます。これは大阪空港の例をとるばかりじゃなく、やっぱり環境優先は、生活環境をこれは優先させるということではもうすでに何というか国民の価値観として定着してきておるわけですね。そういう場合、道路というものを、この高速道路といふものをもう一回見直してみることがあるんじゃないかと思ひます。田中さんの場合は、あつちにも高速道路だ、こっちにも高速道路だと非常に大騒ぎを舞いたつたわけですが、果たして日本列島の日本海と太平洋の方に同時に二本の縦貫道路、高速道路が必要かどうかということが私は疑問に感ずるんですよ。むしろ二本の高速道路をつくるのであるならば、これは農業との関係もあるわけですが、生活環境との問題もあるわけですが、一本にして、その二本分のものを横断道路、これはもう生活道路に供用できるような、その方が国民としては横断道路を、何というか鎖骨道路を、助骨道路を数多くつくることによつて国民の利便というものは一層得られるんじゃないかと、こういう疑問を持っておりますわけですが、いかがですか、これは。いままで決定したものを全部やっぱり裏表均衡上二本やる、その方がいいんだというように大臣考えていますか。

○政府委員(井上孝君) 高速道路の予定路線は、先生御承知のように国土開発幹線自動車道建設法によりまして七千六百キロのネットワークがすでに決まつておるわけでございします。これを逐次建設審議会にかかけまして、基本計画、整備計画を立てて道路公団の手で実施しておるわけでございまして、七千六百キロのうちいままで道路公団に施行命令を出しましたものが四千八百キロございします。私どもこのネットワークは縦貫五道、縦に北から南まで縦貫五道をまず通すということを重点に実施いたしております、現在のところ縦貫五道が逐次完成を見ておるわけでございまして、しかし、これだけでは先生御指摘のように足りませんので、横断道をこれからは逐次整備計画を立て

施行していくことを考えておるわけでございまして、昭和四十六年の施行命令までは縦貫道に重点を置いてまいりましたが、四十七、四十八年の施行命令におきまして横断道の一部に着手することができるようになつたわけでございまして、私どもはこの横断道をこれから重点的に実施し、その役割も大きいと考えておりますので、最善の努力は払つてまいりたいと考えております。

○沢田政治君 総需要抑制によつて非常にこの予定が延びていることはこれは事実です。そのよしあしはここで議論しませんが、これで迷惑しておるのは、地方の道路が貫通する、通る、地域住民が非常に困つておるわけですよ。たとへば新しく市になつたところなんかは都市計画をしなくちゃならぬと、一体この付近を通るんだけど、どこに道路が通るのか、その路線がいつこれは発表になるのかですね。もう全く開発とか都市計画が計画さえ立たぬわけですね。そういうことで地域の方々、その自治体が非常に困つておると、そういう事実を知つていますか。これは特定の個所だけじゃない、たくさんあると思いますが、どうですか、これは。迷惑かけているわけですか。

○政府委員(井上孝君) そういうところが確かに全国に相当あることを承知いたしております。私どもとしてはそういった都市計画に先行して幹線道路の計画を明らかにしてお示しするように努力をしておる次第でございします。

○沢田政治君 道路公団来ていますか。——施行命令が出て、これは測量しますね。これは施行命令が出る前でも測量はしますけれども、予備的に、そういうことになって、農地ですね、特に水田なんか普通道路が通るといふところだけは、単純の道路だけでは、路面だけではそう細かいのは打たぬわけだが、インターチェンジなんかになりますと相当細かいのを打つわけですね。かつてのように日本の農業が馬か人力でやった場合はこれはさしたる支障はないんですよ。ところが、最近ほとんど整備されておるでしよう、たんばが

そうしてもう農機具で、機械でやるでしょう。これを細かくいって打たれた場合は、これは生産性が非常に何と悪くなるわけですね、能率が上がらぬわけだから。そういうことについて——まだしもこれは買収はしておらぬわけですね。これを投げるわけにはいかぬし、抜くわけにはいかぬし、これはじつとがまんの子ということ、どうなっているんですか、その付近は。至るところでそういう苦情を聞くわけですね。それは金を払っていますか、その生産性が下がる分だけね。どうなっているの、これ。

〔委員長退席、理事上田裕君着席〕

○参考人(三野定君) 御承知のとおり、測量をいたしましていくつ打つわけですが、そのくいを打ちましてから、用地交渉から買収まで、この期間が最近の線需要抑制のあたりを食ひまして大変長くなりまして、そのためにいろいろ御不便をかけ、さらに御迷惑をかけて非常に恐縮いたしておるわけでございます。本年度は補正によりまして追加もいたしまして、この辺の問題、いままでも滞っておりますもの、まあ問題のところはあらかた解消するかというふうに考えておりますが、現実にはそういう場合にはどうするかということ、最近では非常に測量の器械等も発達してまいりましたので、一たん測量をしますと、全部のくいをそこへ置いておくという必要もないというふうな状態にまでなつてまいりまして、その辺を私ども積極的に取り入れまして、できるだけ差し支えないものについては撤去するなり、あるいは地中深くくいを入れるというふうな方法もできてきております。そういうことでできるだけ御迷惑をかけないようにいたしたいと考えております。

なお、打ちましたくいにつきましては補償を払っております。これは私どもだけじゃございませんで、

〔理事上田裕君退席、委員長着席〕

建設者あるいは各種の公団、電電公社等の補償基準とも相参照いたしまして、くい打ち補償という

ことをやっているわけでございます。そういうことで根本はくい打ち後早く買うということだと思ひます。本年度の補正によりましてあらかた問題のところは解消するのではなからうかというふうなことを考えております。

○沢田政治君 損害補償といいますが、そういうものをくいを打った場合は払っておると、こう言っておりますが、これは一年契約ですか。もう非常に事業が延びておるので、しかもまだこれは買収をしてはおらぬわけですね。何となく金は払ったかも知れませんが、当事者にしてみれば一年ぐらいいは買つてももらえるじゃないか、一年ぐらいいはがまんしよう、こういうことで何といいますが迷惑料なんか受け取つたわけですが、二年たつても三年たつても一向に買収しない。それは条件が整わないから買わないかも知れませんが、しかも農耕を続ける、しかも迷惑だ、こういうことですから、どういふ契約になつていきますか、ばくは具体的に知つておるのだけども、一年契約ですか。

○参考人(三野定君) 一年契約という期限を切つた契約ではございませんで、一応各公団それから建設省等と同じだと私は思ひますが、大体三年ぐらいいの期間を念頭に置いて積算をいたしておるといふふう聞いております。根本は、必要なくいつくましても、測量の必要がなくなればわきに控えくいを打つというふうな補助の方法もございいますし、必要なくいつくましてもできるだけ撤去をいたしまして、御迷惑のかからぬように進めたいと思ひます。

○沢田政治君 できるだけ早く買収しやえ、くいを打とうが何やろうが、これは建設省、道路公団のものだからだれも文句ないわけだが、おくれいているところに問題があるの、たとえば具体的に聞きますが、東北縦貫道路の十和田インターチェンジ、これはまだ解決しないわけですね。これはいつをめぐりして買収するのですか。今年を越えたらこれはもう取用令かかってるから売らぬと言つていますよ。余りにもおのびりだらりとして、

怒っているわけだ、関係住民が。これは見通しはどうですか。今年いつばいに入れますか。早くやるべきだと思ひますよ。

○参考人(三野定君) 十和田インターにつきましては、大変先生にも御心配をかけてまことに相済みません。おかげさまで昨日妥結をいたしたしたので御報告申し上げます。

○沢田政治君 それは結構なことですが、

それで、あそこは鹿角市というところがあるわけですが、これは最近、四、五年前に市になったところで、都市計画をしようとしておるわけですが、計画が立たぬですよ。どこを道路が通るのか、市内を通るといふことはわかつておるわけだ。だけれども、どこを通るのかということがわからぬわけなので、早目にやつぱり路線だけは発表してもらいたい。そうすると、市としても都市計画もできる、こういうことなんですよ。ただ、いままではばくはわかりません。いままでは路線を何といふか早目にちらほらさせると投機買い、こういうものが出てくる可能性があつたわけですよ。そういうことだから極秘に付しておいて、当事者だけでいろいろ議論して、ぱつと発表する。こういうことですが、いま地価が暴落、しかもある場合は下落になるだろうというときに、思惑買いをだれもやりませんよ。そういうこと、それは別としても新しい市なんかは非常に困るわけだ、都市計画。どういふふうにもう都市計画をしたらいのか手がつかぬわけですね。そういうことだから、十和田インターチェンジ以北、これは岩手県へも入るわけですが、いつ発表するんですか。早目にやるべきだと思ひますよ、部分的でもいいから、都市計画をしようとするところは。その方がやつぱり行政としても親切だと思ひますよ。これはいつやるのか、特に聞いてほしいというところだから、はっきりしてくださいよ。

○参考人(三野定君) ただいま御指摘の鹿角と、それから岩手県の安代でございますが、この間につきまして路線発表に必要な調査は完了いたしました。で、実は本月中にもということいろいろ

内部的な手続を急いでおつたのでございますけれども、ちよつと本月中にはむずかしうございませうが、年明けましてから、できるだけ急ぎまして、まあ本年度末までには発表いたしたい、こういうふうな考えております。

なお、この路線の決定につきましては、かねて先生からもいろいろ御指導をいたしておりましたところを明快にいたしまして、地元市町村との十分な意思疎通を行つておるつもりでございます。なお、そういう点で、公式の発表はそういうことで年度内とは考えておりますが、それに先立ちまして、必要な御計画等があるものにつきましては、それれ御相談をいたしておるつもりでございます。その辺の市町村等の御計画に大きなそごがないようにということとは十分必得でおるつもりでございます。できるだけ急ぎたいと思ひます。

○沢田政治君 次に、本四架橋の問題ですね。これは関係者がたくさんおるようで、私はいいか悪いかという議論はしません、しかし、一部といひますか、四国道の付近の人は別としても、よその方からはそれれいろいろ何と何というか話題になつておることは事実ですね。あそこは瀬戸内海に橋を三本かけてこれはどうなるのか。ある県では、これは新幹線もない、高速道路もない、全く交通のチベットのところがある、しかも環境アセスメントもはつきりしない。三本というのは本当にやるのかどうかと、気が狂つておるんじやないか、どういふメリットがあるんだと。数々の——私はここでよしあしは論じませんが、そういう問い直しが来ておることはこれは事実です。

そこで、八月十五日ですか、福田副総理と阪谷建設大臣と金九国土庁長官と三者会談をして、四十八年の十一月ですか、凍結になつておつたところの本四の問題を話し合つてメモにしておるわけですが、非常にそういう意味ではクロースアップされてきたわけですね。

そこで、このメモを大要約してみますと、本四連絡橋は当面一ルートにつきその早期完成を図る、右ルートは鉄道併用橋とし、第三次全国総

合開設計画において決定するというのが第一点。第二点は、他の二ルートについては、各橋の地域開発効果、工事の難易度等を勘案し、当面着工すべき橋梁は関係各省庁間で協議の上決定する。こうなっておるわけですが、これはどういふ話し合いが行われていますか。当面一ルートを具体化する、こういうことを言っておるわけですが、三全総の概案も十二月中に、今年中に出される、こういう状況になっておるんで、これは恐らく話し合いをしておると思うんですね。したがって、他のルートについてもこれはやるのか。当面一ルートというのはどこか。何もこれは伏せる必要はないと思うんですね。どうですか、これは。これは建設大臣、国土庁長官でもいい、どっちでもいい。

○国務大臣(金丸信) 沢田先生から当面という。私は当面というところに非常に意味深長な言葉が含まれていると思うんですが、しかし、この低成長下、また四国に、低成長であるとかないとかは別に、三本かけるというところについてはいろいろの御意見のあることも承知をいたしております。しかし、あの三本という話になるについてはそれ相応の積み重ねがありまして、あるいは超党派でというようなことで三本という話に相なったという経過もある。しかし、実際問題としては、石油ショック等を含まして低成長のこの経済状況の中では、三本つくることはできないじゃないかというような考え方。しかし、少なくとも一本だけはまず通してやることは、これは政治だと、こういう考え方。その中で、各地方自治団体がこの架橋の問題につきまして出資等もいたしております。また将来経済情勢が、日本すべての国民がそこへ三本かけてもいいという一つの希望もあるだろう、その希望までつづき必要はないじゃないか、それは次の時代の人が考えるべきだ、われわれの時代の十年なり十五年の時代にはこれはどういふ考えられないかという考え方。そういう中で、新しくつくる新全線については一本と、こう決めて、それは鉄道併用橋である。

しかし、ほかの点につきましては離島対策等もあるだろうし、あるいはいつかによって経済効率が上がるという面もあるだろうというような考え方、まあこの時期においては三本つくるというようなことは考えない。しかし、将来のわれわれの子孫の代まで、ここまで盛り上げたものを芽をつぶす必要はないじゃないかと、こういう考え。私も山梨県人ですから全然関係ないんですが、沢田先生と同じような考え方もないばかりじゃないんですが、しかし、これもいろいろ積み重ねてきたいきさつ、経緯というものもこれも考えておかなきゃならぬ。こういう意味で、将来希望を持たせた方がいいんじゃないかと、こんなような考え方でございます。

○沢田政治 三本がいいか、一本がいいか。常識的に言え、いままでも鳴り物入りで来たんだから、一本ぐらいいやっぱりやってやらなくちゃこれは約束不履行になって期待感を裏切るといふことにもなると思うんだが、いすれにしても、ナショナルプロジェクトで来ているのだから、どうも不可解なんです。この地域開発のために部分橋をつくるのかね、何を一体ねらっているのか。これは政治的な効果をねらっているのか、政治家に對するみやげなのか、媚態なのか、これはわからねわけだ。だから、やっぱりこれは早くすっきりした方がいいと思うんですね。まあ当面——当面じゃない。当面じゃなく、一本だと。これは大臣が歯切れよく言ったわけですが、将来子孫に夢を持たせるなんて、そんなことまで政治がやる必要はないですよ。将来のことは将来の人が考えるのだよ。実現不可能な期待を持たしておくと、これに私は大きな問題が起ると思うんですね。だから、一本なら一本だと、こういうふうにやっぱりいつかの日にこれは明確にする必要があるんじゃないかと思うんですね。お互いに何というか期待感を持たせるようなことはこれはいかぬと思うのだよ。しかも実現しないようなことをすね。まあそんなことは議論しておいてもこれは始まりませんかね。

どこですか、何と読むのですか、大三島橋ですか、そう読むのですか。これは十一月四日に環境庁が同意したようですが、この起工式はいつ行なうわけですか、いつ着工するのですか。

○政府委員(井上孝) 大三島橋につきましては、自然環境保全審議会の自然公園部会いろいろな御審議を願っておりまして、十一月十一日に環境庁の同意が得られまして、その後各方面との折衝を続けまして御了解を得ましたので、今月の二十一日に起工式を現地でやりたいと考えております。

○沢田政治 最後に、私お聞きしますが、橋をつくるのが必要だ、こういうことを建設省が計画するわけですね。まあ国土庁とも相談するだろうと思いますが、一番最後の関門は、ゴアを出すのは環境庁なわけですね。これは逆だと思つたんですね、私は。まず第一に瀬戸内海に及ぼす影響、環境アセスメント、ここにつくってもいいんだ、必要であれば、これからばくは出発すべきだと思つたんですよ。何といふんですか、建設省が計画をして、そして国土庁がまあいいだろう、そして最後に環境庁に持っていくなんというの、もう環境庁に持っていくときは政治的な意思とか力がついていっているものだから、環境庁はゴアを出さざるを得ない。こういうやり方はそもそも——このことばかりじゃないが、おかしいと思つたんですよ。まず計画に先立つて——環境庁はきょう来ておらぬわけですが、環境庁が環境アセスメントを明確にして、これは環境上よろしいと、こういうことになって初めてやっぱり計画を軌道に乗せるべきだと思つたんですね。全く逆なんですよ。その間い直しが来ているわけですが、いまこれを改めるといつたって、これはちよつと改まらぬと思つた、将来やっぱりそういう順序を経てやるべきじゃないかと思つたんですね。で、特にこういうように本四架橋のようなものは国土をどう利用しようかということでもっと高い次元の問題で、すね、そういうことから、まず国土庁が構想をもつて、建設省は、これはやっぱり実施官庁ですから、実

施する。こういうふうにやっぱり行政分野というものを明確にしてやった方がいいじゃないかと私は考えるが、いかがですか、両大臣。終わります。

○国務大臣(飯谷忠男) 本四架橋の問題はいろいろ議論のあることも私も十分承知をいたしておりますが、何十年來のあの地域住民の悲願でもありますが、超党派の運動の結果、二年前にあらう決定が行われて、そしてその答えを現在で出さなければならぬ事態になって、金丸長官が申し上げましたような答えを実は出したわけでありまして。いろいろ議論の余地はあると思つたけれども、これはひとつ現実的な解決としてそうするよりほかに私どもはいまのところ最善の方法はないと考えて進めておるわけでありまして、しかし、それは決して筋の通らない問題ではないと思つておりますので、ぜひ御理解ある御協力を賜りたいと思つた。

環境庁の環境アセスメントの問題であります。確かにこの面もありません。ただし、それ逆に考えてみますと、どんな計画を立てても環境庁がうんと言わぬ限り何もできないということになります。これはまた大きな問題であります。それからいって環境庁の環境関係を無視してどんな開発を進めておるといふことは、今日のようないくつかの問題を生ずるおそれがありますからこれも考えなかならぬ。といいたしますと、こうした大きな計画を立てる場合においては環境庁とも事前に十分相談をしながら、並行して問題の処理に当たっていくということにも少し配慮すべきである、そういう配慮が双方とも足らなかつたことは事実であります。だから、こういう問題を進めていくためには事前に環境庁に十分相談をしながら、そういう方面の意見も聞き、検討をしながら、両方が合意の上で問題解決に当たっていくと、こういう政治の姿勢が必要であると、かように考えて今後努力をいたしてまいりたいと思つております。

○国務大臣(金丸信) 沢田先生から再度質問が

あつたんですが、今度の四国架橋の問題につきましては、私先ほど当面という問題の中で将来の希望というお話を申し上げましたが、新しくできます第三次新全線の中には一本ということではつきり打ち出していきたい、こういうふうに考えております。

環境アセスメントの問題につきましては、前後の問題等いろいろあるとは思いますが、いままでの連携というものがうまくいっていなかったということだけは確かだ。今後十分その辺は検討してまいりたい、こう考えております。

○委員長(中村波男君) 午前の質疑はこの程度にし、午後一時まで休憩をいたします。

午前十一時三十二分休憩

午後一時四分開会

○委員長(中村波男君) これより委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○二宮文造君 午前中に引き続き、港湾ないしそれに関連をしまして、道路行政にかかわる問題について若干質疑をさせていただきたいと思っております。

午前中も若干触れておられましたけれども、現在道路整備は、四十八年に決定されました総事業費十九兆五千億円の第七次道路整備五カ年計画に基づいて実施されているわけでありまして、この第七次計画は、いわばわが国の経済が高度成長期にあったその時代に策定をされたものですが、内容としては高速自動車道を期間中に三千キロ供用開始する、こういう内容のものでございまして、しかし、御承知のように一昨年の石油危機以来わが国の社会経済を取り巻く環境が一変をいたしました。低成長時代に移行をしているような状況になってきて、道路整備や道路投資のあり方も当然全面的に見直されなければならないような状況になってまいりました。

そこで、このような低成長下における新たなこういう環境のもとでは、新しい総合交通体系、あるいはまたそれに関連して、道路交通の占める役割などについて再検討をされなければならぬ時期であると考えておりますが、まず、こういう問題について大臣の所見を伺っておきたいと思っております。

○国務大臣(飯谷忠男君) 大体お説の方向でいくべきだと思っております。四十九年、五十年が総需要抑制でかなり圧縮されております。したがって、第七次計画も本年三年目ですが、三年目終了して四五〇程度しか伸びないわけでありまして、そういう意味においては、私ども今後道路をさらに予算を獲得して延ばしていくことに全力を挙げなきゃならぬのですけれども、おっしゃるような低成長時代に入りまして、それに即応した道路計画が進められなければならぬことは当然であります。だから、従来の計画をやはり新しい時代に即応するもの、考えるということになると、環境問題、交通安全問題、あるいは生活関連問題、そういったものが重点的に考えられた総合的な交通対策が必要であらうかと思ひまして、今後はそういう方向に進めていくべきだと、かように思っております。

○二宮文造君 それで、その第七次計画の反省ですけれども、いまは、先ほどちょっと触れましたように、二年間続いた公共事業抑制策によりまして大幅におくれ、三年目を迎えておられるその五十年度末の達成率は四四・七、こういうふうになっておりますが、当然このまま推移をしますと計画の達成は不可能。そこで、今後の道路整備に当たって、いま、予算も獲得をしなきゃならぬといふようなお話もありましたけれども、やはりここで忘れてならぬことは、地域住民の生活の重視とか、あるいはその高速自動車国道の整備について、それが地域社会に果たす役割、あるいは地域開発に対する経済効果、さらには環境保全と、こういうむずかしい問題

(委員長退席、理事沢田政治君着席)

が重なるまいまして、当然ここで従来の整備計画を全面的に見直して、たとえば整備すべき路線の優先順位と、こういうものも考えながら進めていくべきではないかと思ふんですが、大臣どうでしょう。

○国務大臣(飯谷忠男君) 私どもは、実は第七次が今年で三年目です、三全線等が五十一年度から発足するわけでありまして、考え方によれば、計画の半ばでありまして、新しい時代に即応した計画を再検討する必要があるといったようなこともいろいろ考えてみたわけでありまして、やはりまだ残る二年間あるわけでありまして、現在の計画の中で、これは全面的にいけないにしても、新しい時代に即応した施行法を考へていくこと、こういうことで、従来の計画をやはり進度調整というものの方向で新しい時代に即応する方法を考へていかなきゃならぬと思っております。ただ、それにいたしましたけれども、限られた経済の中で今後の事業でありますから、おっしゃるとおり重点的な路線決定等を行って、おのずから時代に即応した重点施策を進めなきゃならぬということとは当然のことだと思っております。

なお、具体的な問題は局長の方からお答えさすようにいたします。

○政府委員(井上孝君) いま御質問にございました、まず高速自動車国道でございますが、従来から、また第七次道路整備五カ年計画が始まって以来も、一応縦貫道五道を重点に実施いたしております。ただいま大臣が申し上げましたように、総需要抑制策などによって進度が大幅に調整をされておりますが、新しい経済計画あるいは三全線の一環として最終的には見直されるべきものと思ひますが、すでに私もといたしましては、こういう予算の窮乏な時代でございますので、特に重点的に、なるべくおくらすものはおくらず、早めるものは早めるというところでいろいろ検討して実施いたしておりますが、その際に、やはり先生のおっしゃいましたように、全国的な視野から高速道路をつくるというふうに考え方に加えまし

て、地域開発効果とかあるいは沿線の環境保全とかいうようなこと、地域的な面に一層配慮を払って事業の適切な進捗を図ってまいりたいというふうにも考えております。その他の一般国道、市町村道につきましても大幅に進度がおくれているのが、そういった窮乏な予算の中でございまして、ますます重点的に、特に市町村道等の日常生活に関連するものはおくらせざるわけにはいかないというふうなことで、予算の中の配分をそういった観点から十分検討して行っておるつもりでございます。

○二宮文造君 いま局長から後段に説明がありました市町村道の整備の問題につきましては、最近の地方財政の危機、これを反映してなかなか進展をしていない。しかし、この市町村道の整備促進については、同僚の田代議員が後でまた質問いたしますのでこれは割愛いたします。

さて、先ほど御説明のあったようなそういうふうな事情のもとで、現在建設省では、社会経済情勢の変動に合わせて現行の五カ年計画、これを改定をしまして、五十一年度を初年度にする第八次五カ年計画の策定作業を進めていると伺っておりますが、その計画のあらましといたしましては、方、そういうものを御説明願いたいと思ひます。

○政府委員(井上孝君) 先ほど大臣がお答え申し上げましたように、第七次の五カ年計画は三年目を終りましたけれども四五〇弱というふうな進捗でございます。これを完全に一〇〇％達成するためには、あと二カ年ではきわめて困難な状態になっております。したがって、先ほど申し上げましたように、国全体の新しい経済計画あるいは第三次全国総合開発計画というのが現在いろいろ検討され、策定作業が進行をいたしております。私どもは第七次五カ年計画をこの新しい全国的な計画に即応して見直し作業をやっております。しかし、先生がいまおっしゃいましたような、来年から第八次道路整備五カ年計画という新しい五カ年計画を法律に基づいて改定をするということは考えておらないわけでございます。ただ、五十二年まで

現在の五カ年計画の期間が残っておりますので、来年は改定しない、五十二年以降に必要に応じて改定するという構えであります。

なお、ただいま申しました新しい経済計画あるいは第三次全国総合開発計画というものと道路投資とを整合を保つという意味で、五十一年度から五十五年までの期間に、一体道路投資はこの経済情勢のもとでどのぐらいやり、またどういうものに重点を置いてやるかという用意がやはり必要でございますので、現在私どもとしては、法律に基づく五カ年計画ではございませんが、五十一年から五十五年までの総投資はいかにあるべきかというものを計画的に検討いたしておるわけでございまして、その内容は、実は投資総額といたしまして、この五カ年間に約二十四兆円ぐらい必要ではないかという試算をいたしております。この二十四兆円というのは、いまの第七次五カ年計画は十九兆五千億でございますが、これを現在の価格で換算いたしますと約三十一兆円を超える規模になりますので、二十四兆円というのはその七七〇程度でございます。大幅な縮小、低成長下時代の事業量として大幅な圧縮を基調として考えております。ただし、中身につきましては、先ほど申し上げましたような生活関連道路とか、そういうものに重点を置いて整備を進めたい、こういう中身について検討中でございます。

○二宮文造君 第八次ではない、第七次がまだ残っている、五十二年度からそういうことも考えてみたいと思つてゐる。当初のお話とちよつと違つておりますが、いまの財政事情の中でそういうような頭の出し方の違いにはなつた。ただし、五十一年から五十五年にかけてやっぱりその五カ年の間の道路投資額というものを検討している。そうすると、それが大体需要を満たすとすれば二十四兆円程度、これはその第七次に比べて大体七七〇、こう言われましたが、その御説明で、どうでしょうか、経済企画庁で検討中の新経済計画、こういうものでも今後のわが国の経済成長率は大体六〇、こういうふうなところに焦点を当てて作

業が進められるようですが、その中で二十四兆円という、まあ抑えて七七〇だとは言つても、二十四兆円という投資額がちよつと過大ではないだろうか。こういうような考え方も数字を比較してみると出てくるわけですが、適正な道路の投資規模、それと経済成長率、これを大体その辺に見合ったものとお考えなんでしょうか。

○政府委員(井上孝君) 私どもは、いま申しましたように、二十四兆円はいまの段階では必要最小限度のものと考えておりますが、これは私ども道路だけを見ておる立場からの考えでございます。やはり国全体の経済の中でどの程度が道路に割られるべきかという別の観点からの調整があると思つてゐます。これは経済企画庁初め関係各省で打ち合わせつてこれから決まってくるものと思つてゐます。ただ、道路を整備する立場からの私どもの考え方は、二十四兆円というのは必要最小限度のものであるというふうに思つております。

なお、経済成長率六〇とか七〇とか言われておりますが、その経済成長率に合わせて道路投資も毎年ふやしていくという前提に立ちますと、もちろんこの二十四兆円というのは過大でございます。と言いますのは、昨年、本年度と二年にわたつて道路予算が前年を下回るといふように圧縮を受けております。本年度予算をベースにいたしますと、六、七％ではとも国民の道路に対する需要を満たすことができませんので、もう少し高い予算の伸び率が平均的には必要であるといふふうに考えております。

○二宮文造君 それでは、局長からの御説明にないただけせんか。

○政府委員(井上孝君) 中身の組み立てはいろいろと高速道路とか国道別にございまして、建設省といたしましては、国の公共事業に対する総投資を今後五カ年百二十兆と考へまして、そのうちで道路投資が二十四兆必要になる。これは約二〇％に当たるわけでございます。ちなみに、昭和四十

八年に作成しました十九兆五千億の五カ年計画といふのは、当時国の総投資が、公共事業総投資が九十兆といふ中で十九兆五千億でございます。これは約二一％に当たります。全体の枠、この百二十兆という枠はこれからいろいろ検討されるわけでありまして、建設省としては道路投資を若干でございまして、過去の傾向よりも縮小ぎみに立てていく次第でございます。

○二宮文造君 今回のこの特例法の問題でございまして、昭和四十九年度の揮発油税、石油ガス税の決算剰余金を本年度に限り特例として本年度の道路整備財源に使用する。五百三十三億八千五百万円が新たに特定財源として繰り入れられることになったわけですが、こゝで伺ひたいのは、道路財源に占める特定財源と一般財源の割合と、今回の繰り入れ後の両者の関係、これを若干御説明をいたしたい。

○政府委員(井上孝君) 五十年当初予算の国費は九千五百六十八億円でございまして、そのうち揮発油税等のいわゆる特定財源は七千九百五十一億円で、その比率は八三・一％となっております。

なお、自動車重量税につきましては、ただいまの数字では一般財源の方に入っております。仮に自動車重量税の国費分の八割を特定財源に含めると仮定いたしますと、特定財源が九千四百五十五億八千となりまして、特定財源の比率は全体の九八・八％ということになります。今回の特例法によりまして補正後の予算は総額で一兆三百八十四億八千四百五十五億円でございまして、特定財源は八千四百五十五億円でございまして、これは五百三十四億を特定財源として、この特例法をお認め願ひました後の数字でございまして、特定財源が八千四百五十五億。したがひまして、この特定財源比率は八一・七％ということになります。仮に補正後の予算につきまして、自動車重量税の国費分の八割を特定財源の方に含めるといたしますと、この比率は九六・二％ということになります。

○二宮文造君 それでは、若干問題が出てくるわけ

ですが、まず大蔵省にお伺ひしたい。大蔵省では、午前中も若干触れたわけですが、来年度の税制改正で自動車関係諸税の大幅な増税を大体検討し始めたという話なんですが、けさほどの沢田委員の御質問には、抽象的なことで余り御説明がなかったわけですね。ですが、私、新聞等によりまして、十一月の十三日、自民党の税制調査会の正副会長、こゝへ大蔵省から御出席をされたと思つてゐますが、されましたか。

○説明員(島崎晴夫君) いたしております。

○二宮文造君 その自民党の税制調査会の正副会長會議に御出席された、そして説明された内容は、何ですか。

○説明員(島崎晴夫君) 午前中も申し上げましたように、明年の三月に揮発油税法の、それから四月に自動車重量税法の特例措置が切れますので、その後の取り扱いをどうするかということが問題になるわけでございまして、それにつきまして私どもの考へているところを申し上げたわけでございます。

○二宮文造君 その要点を御説明願ひたい、自動車関係について。

○説明員(島崎晴夫君) 簡単に申し上げますと、期限が到来するので、この際財政危機の折でもございまして、これをもとに戻すというわけにはなかなかいかないだろうけれども、しからば延長するといひました場合に、現行税率のままで延長するか、もしくはもう少し負担増を求めるのかということが問題になります。ただし、二年前に増税いたしましたときに比べましていろいろと環境が変わつております。たとえば石油企業といふものを一つとってみましても相当な赤字を抱えておりまして、果たして増税した場合にその転嫁ができるかどうかという点もございまして、そういったこともあわせて考へなければいけないので、今後検討をしていきたいということをお願いいたします。

○二宮文造君 その自民党の税制調査会の正副会長會議でそういうふうな御説明しかなさらぬわけ

ですか、そうじゃないでしょう。新聞等に伝えられることには、もつと数字を挙げて大蔵省の考え方を御説明になっているわけでしょう。その点を、ですから、細かいことはいいですから、ポイントになる問題だけをここで御説明願いたい。

○説明員(島崎晴夫君) 数字につきまして、私どもの方からこれこれしかじかにしたいということをお願いしたことはございません。

○二宮文造君 それでは、新聞には、こういうふうにと説明するのだと、したんじゃないんです。するのだということが出ておりますが、それを私ひとつ大事を問題ですから確認しておきます。

まず、自動車重量税は税率を一律に五〇%引き上げ、たとえ千五百、千六百ccクラスの乗用車で年額一万五千円——現行は一万円——にする。二番目に、ガソリンにかかる税金、揮発油税、地方道路税については税率を三〇%引き上げる。一キロリットル当たり四千八百五十円——現行は同じく一キロリットル当たり三千四百五十円——とする、こういうふうな数字を挙げて御説明になったかどうか。これはこのまま確定するとかしないとかということじゃなくて、自民党の税制調査会その会議で、大蔵省の検討した考えはこういうこととございますと、数字で挙げて御説明されたようですが、この数字にはどうでしょう。

○説明員(島崎晴夫君) 私どもの方からは、財政状況から見ると増税をしたいという考え方は持つていまして、これは申し上げましたけれども、しかし、その新聞に伝えられておりますように、大蔵省案として数字を出して、これをお願いするということとは申しておりません。

○二宮文造君 何だか数字を言う、それで責任が出るみたいで極力避けていらつしやいます。こういうふうにおおむね大蔵省が御検討している数字とはさほどの違いはないと思うのですが、この点はどうでしょう。

○説明員(島崎晴夫君) ただいまのところ増税す

るかどうかということにつきまして、政府の税制調査会で御検討をいたしておる段階でございます。まして、それに対応いたしまして、私どもでたとえ一〇%上げた場合、二〇%上げた場合、また三〇、四〇といういろいろなケースを数字としてはじておることははじておりますけれども、しかし、それにつきましては、私もその新聞記事を見ておりますけれども、そういうふうなことで大蔵省からこういうふうにお願ひするということと申し述べたこととはないと申し上げておきます。

○二宮文造君 わかりました。要するに私の心証は、こういう線にはば開いてはならない、こういう心証しか受けれないわけですね。でなければ、第一、与党の税制調査会の正副会長会議で、あなたがいまおっしゃったような説明をして会議が進むわけがありません。いや、もう答弁結構。そろそろあなたとしては言えないわけ、ですが、そういうことを踏まえて私は次の質問をいたしたわけですから、まず増税をしないということとはあり得ない。増税しない、いわゆるこういう事情だから、もうあなたは冒頭に言われた、なしにするというわけにもいけません、あるいはまた増税しないわけにもいけません。もし仮に、いま私が新聞報道として読んだ数字を、仮におたくの場合は一〇%、二〇%、三〇%、五〇%と、こういうふうにはじているわけですね。そうしますと、仮にいま私が読んだような数字によりまして、物価へのはね返りというものは一体どういふことになるだろうか、そういう試算も当然なすつてい

○説明員(島崎晴夫君) まずお断わりしておきますが、私が冒頭に申し上げたことは、期限が到来いたしましたときに、現在二年間の期限を区切りまして上げております。その上げていられるものをもとに戻すわけにはいかないだろうということ、を申し上げたわけでございます。さらにこの上がかつたところのレベルから、もう一歩上げるかどうかということについては御検討いただくといいこととさせていただきますから、増税をどうもしない

ればということをお願いしたわけではございません。それから、本題に入りまして……

○二宮文造君 もつと後のニュアンスを強く出しておいた方がいいんじゃないですか。

○説明員(島崎晴夫君) ありがとうございます。

物価の問題に入りまして、実は四十九年に揮発油税につきましては約二割、それから自動車重量税については二割に上げております。そのときの物価に対する影響を試算いたしますと、卸売物価に對しまして〇・〇七%程度、それから消費者物価に對しまして〇・〇八%ということでございます。この数字をもとにしまして考えますと、今回仮に増税するとして、それが一〇になるか二〇になるかというところはまた別問題でございますが、おおむね前回の増税のときの物価に対する影響と同じ程度ではないだろうかと思っております。

○二宮文造君 ちょっと私、前段聞き漏らしましたので、恐れ入ります、もう一遍前段の説明を繰り返していただければ。

○説明員(島崎晴夫君) 前回の増税のときには、揮発油税は約二〇%上げて、自動車重量税は倍でございますから一〇%上げたわけでございます。そのときの消費者物価に対する影響が〇・〇八、それから卸売物価に対する影響が〇・〇七というふうな計算いたしましたということでございます。

○二宮文造君 そこで、次に、これも若干問題になっていまして、自動車関係諸税を一般財源対策にも使用できるように目的税制度の一部を改めなきゃならぬという考え方を大蔵省等では持つていらつしやるようですが、大臣、これは道路整備の財源のほう非常に大事な部分です。財源を確保するということではきわめて重要な議論の対象にならうかと思いますが、こういう目的税制度の一部を改めるという考え方に、大臣の所見はどうですか。

○国務大臣(飯谷忠男君) 揮発油税あるいは電気

ガス税等についてはこれはもうはっきりしておりますから、ただ重量税ですね。これは法律では決まっております。私どももその重量税の中の大部分は道路財源に使っているという状態でありまして、そういう面を、使い方の率の問題ですか、これをいろいろ大蔵省としては考えれば考えられることになるのじゃないかと思っておりますが、ただ率直に言つて、増税は大蔵省としてはこれは財源が少なくてすからいろいろ考えることは無理はないと思つております。しかし、自民党も税調ですから、の正副会長会といひまでも、これは一般の税もありませんが、増税の面もあるし、逆にこの際減税すべきじゃないかという意見もありまして、これは税調としての意見が仮にまとまるとしても、それは与党として、党としての決定じゃないわけなんでございまして、それを受けて今度は政審へかけて、政調、総務会ですから、これはなかなか紆余曲折があつて、私ども大変大きな問題だと実は思つておりますから、そういう意味では私も必ずしも増税とは考えているところはないわけですね。ただわれわれは、少なくとも道路財源に充てるための税金とし、しかも自動車から取る税金はむしろ道路整備充実のために充当してもらうことは当然であつて、それをほかの財源に流用するといふたようなことは決して適切なその処置ではないという考え方を私どもは持つておるわけでありまして。

○二宮文造君 おつしやるとおりなんです。先ほど局長から、道路整備の財源のことで特定財源と一般財源の割合はどうですかと、こういう質問をしたら、重量税の八割を加えますというふうなきわめて、特定財源なのか一般財源なのか、特定財源とは言えない、しかし、一般財源ではありませんと、その八割を加えたと九六・〇%でございまして、ひとつ財源の説明をするにしても奇妙な注釈のつくような重量税の扱い方ですね。現在もそういうふうないわば不明確といひますか、その性格がだんだんこうあいまいにされてくる。そしてそれが今度の増税なら増税というのを機に

して、一般財源というふうな考え方を取り入れて
 ようという事になりますと、大臣のおっしゃ
 るとおり、やはり道路整備の財源というのは非常
 に窮屈になってくる。しかも自動車関係から上
 がってくるものだから、これはひとつ道路整備
 という非常に重要な問題を頭に入れて、この点に
 ついてひとつ明確にいまおっしゃったような方向
 に進めていただきたい、この点申し上げておきま
 す。

この際、道路行政に於いて若干問題になるよう
 なことを断片的でございしますが、項目別に申し上
 げて所信をお伺いしたいと思ふんですが、まず安
 全施設投資、警察庁が昨年の十二月に発表した分
 析の結果によりますと、交通安全施設に対する投
 資額と交通事故件数の相関関係が明らかになって
 いる。いわば投資額の少ない府県ほど事故率が高
 い。新聞等では交通事故も金次第とかなんだとか
 というふうな、こういうふうな見出しがつけられて
 いるようですが、そこで政府は来年度から、名前
 はどうか知りませんが、新特定交通安全施設等整
 備事業五カ年計画、こういうものをお考えのよう
 であると聞いておりますが、そのあらまし、また
 整備の目標とか事業の重点、こういうものについ
 て御説明をいただきたい。

○政府委員(井上孝君) 御質問のとおり、来年か
 ら新しい交通安全施設等整備事業五カ年計画を考
 えております。御承知のように昭和四十六年度か
 ら現行の交通安全施設等整備事業五カ年計画を
 実施いたしましてまいりました。本年度で五年目
 を迎えました、おむね所期の目標を達成して終了
 いたします。先生もおっしゃいましたように、こ
 ういった緊急投資によりまして今年の交通事故は
 相当減少傾向にございます。この減少傾向を定着
 させて一層事故の減少を図るために、昭和五十一年
 度を初年度とする新しい五カ年計画をさらに拡大
 して策定しようという方針で準備を進めておりま
 す。この五カ年計画の策定に当たりましては、大
 きな目標を、過去最高の交通事故死者を出しまし
 た昭和四十五年の死者が年間一万六千七百六十五

人でございしますが、この死者を今後五カ年間に半
 減させようということをお大きな目標の一つにいた
 しております。

なお、私どもの方の道路関係の交通安全施設の
 五カ年計画におきましては、交通事故の死者の半
 数を占めておりますのが歩行者及び自転車の通行
 者でございます。この安全対策を最重点に考える
 という事で、五カ年計画の期間中に歩道、自転車
 道を一般の道路の改築事業とあわせて整備
 を最も重点的に進めよう、そして五カ年後には
 現在歩道のある道路の延長を倍にしようという計
 画を、目標を立てております。

それから、なお若干細かくなりますが、本年正
 月に長野県の青木湖で起きました市道におきま
 ススキーバスの転落事故、こういうふうに山地部で
 バス等が転落いたしますと非常に大きな事故にな
 りますので、あれは未改良道路でございしましたが、
 そういうところの交通安全もやはり図るべきであ
 るうということで、山地部等の転落事故の防止を
 目的といたしまして、ガードレール等効果的に設
 置して路肩を改良する、全体の改良を待たないで
 路肩だけでも改良して転落を防止するということ
 を中の一つに取り上げております。

また、交通安全施設等の整備につきましては身
 体障害者等の利用しやすいものにしようという配
 慮をする。それから地方公共団体等の行います道
 路標識とか道路情報管理施設等、これは従来補助
 対象になっておりませんでした、この緊急整備
 を図るためにこういった道路付属物の整備にも国
 の金を積極的につぎ込んでいきたい、こういう
 ようなことで現在新しい五カ年計画の策定を関係
 省庁と協議中でございます。

○二宮文造君 これはもうもとより御承知のこと
 で、私もこういう数字を挙げる必要はないと思
 うんですが、やはりいざ財政事情の悪い
 府県におきましては、どうしてもよほど国の方
 で進め方を検討しなせんと、この格差は広がる一
 方だと思ふんです。御承知のように東京です、
 東京は道路延長一キロ当たりの投資額が大体二百

十万円、それからその場合は人口十万人当たりの
 事故率が、まず死者の数ですが三・八人と、こ
 ういう数字になってますね。ところが、一番大きな
 茨城県を見ますと、同じく道路延長一キロ当たり
 の投資額が五十万円、四分の一ですね。そして
 反対に今度は人口十万人当たりの事故率、死者の
 数というのは二十一と、こういう数字になってい
 るわけですね。ですから、これは何と死者が人口に
 比例するわけじゃありません、やはり東京の人
 が茨城で事故を起こすということになるわけだ
 から、東京における、あるいは大都市における安
 全施設の整備、同時にそれ以上に、たとえば安全
 施設の整備されたところで運転をしなければ
 人、そういう人たちが安全施設の整備されてい
 るところで運転するとそういう事故が起こって
 くるわけですね。だから、これはやはりせつかく出
 てきたデータを中心にして整備の投資額といいま
 すか、それを勘案するというやり方をしたいと思
 います。ですから、弱小と言つては大変失礼なん
 ですが、財政の非常に窮乏したそういう地域に対
 する施設整備をどうするかということも、やはり
 ここで特に取り上げて御検討をいただきたい、こ
 うお願いしておきたいと思ふんです。

それから次、また問題が変わるわけですが、高
 速道路の料金値上げの問題、これが本年の四月の
 一日から東名、名神などの高速道路の料金値上げ
 がありまして、それが引き金になりました、以後
 各地方自治体が経営する一般有料道路の料金値上
 げが続出してあります。時間の関係で、四月以
 降の料金値上げの実態というものの御報告は、
 ちよつとここでデータをいただいておりますから
 割愛をいたしますけれども、中には大変な大幅な
 値上げが実施されているわけですね。必要に応じ
 てまたそれ申し上げたいと思ふんですけども、そ
 こで道路整備特別措置法施行令の第五条には、料
 金の変更について、経済事情の変動によつて料金
 算定の基礎になった事項に著しい変動を生じたた
 め云々と、こう規定されているわけですが、どう

も地域によつてでございこのある料金の値上げ、そ
 ういうものから見ますと、建設省が安易に料金値
 上げを認めているんじゃないだろうか、こういう
 感じがしてならないわけですが、この点どうです。
 ○政府委員(井上孝君) 一般有料道路の料金は、
 先生御承知のように建設費、維持管理費を償還す
 るいわゆる償還主義、それから通行者がその道路
 を利用することによつて受けます便益主義、この
 二つの原則のもとで定められております。御質問
 にございましたように、この料金の額が経済事情
 の変動等によりまして料金の額算定の基礎となつ
 た事項に著しい変動を生じた場合には、遅滞なく
 料金の額あるいは料金徴収期間を変更する、こ
 ういう必要な措置をとるようになっております。特
 に近年の著しい物価上昇等によりまして維持管理
 費が非常に人件費を中心として高騰いたしました
 ために、有料道路の採算性があちらこちらできわ
 めて悪化してまいつております。事業者から料金
 改定の許可申請が次々と建設省に出てまいつてお
 る実態でございします。しかしながら、建設省とし
 ては安易にこれを認可するということでは、ただ
 いまおっしゃいましたようないろんな支障が出て
 まいります。なるべくその有料道路の経営の合理
 化を図る、あるいは料金の額を上げないで料金の
 徴収期間を延伸することによつて採算性をよくす
 る、こういったまず指導をいたしております。厳
 密な審査を行つておる次第でございしますが、厳密
 な審査を行つた上でも、なお現行料金では償還不
 能であるというものに限りまして、便益の範囲内
 で適正な料金に改定することを認可いたしておる
 次第でございします。

(理事沢田政治君退席、委員長着席)
 ○二宮文造君 それで、基盤になったものと料金
 が高いせいもあるんですけども、ばらつきがあ
 ります。それは維持管理費ということで、頻度の
 割合ですね、使用の頻度の割合と、こういう維持
 管理費の問題が出てくるんだらうと思ふすけれど
 も、たとえば乗鞍のスカイラインがことしの七月
 の二十日に料金が改定になりましたけれども、

それまでの六百円から千四百円とか、あるいは霧ヶ峰の道路が千四百円から千二百円とか、こういうふうな東名、名神、こういうものと比べて値上げの率がほとんど倍になっている、こういう状況はやはりどうにも維持管理費というところで納得ができない。あるいは、やはり地元財政事情もあるんでないだろうか。今後もこういう問題出てきますので、ひとつ有料道路の料金の値上げということについては、何か結局これはまた利用者に対する負担にもなってくるわけですから、この点はひとつ御検討いただきたい。ばらつきが非常に目につくということを私ここで御注意申し上げておきたいと思うんです。

もう一つ別な問題で、地方財政の危機が深刻になっておる中で、国の直轄事業に対する地方の分担金の未納が政治問題化してまいりました。建設省関係では国道の整備に伴う地方分担金とその大半を占めておりますが、本年度の国道整備に伴う地方分担金総額千八百八十億円に対して、九月納入の第一期分の四百五十三億四千万円がまだ未納の状況と、このように言われておりますけれども、これは納入状況をお聞きしたいんですが、これは時間の関係で、資料いたしておりますが、それで理解するとして、納入の遅延に対しては深刻な財政危機に陥っている地方公共団体、どういふふうな、いわば督促を非常に強硬な姿勢で建設省が臨んでおりますから、むしろそれが過酷に過ぎるんじゃないか、こういうふうな話もございまして、ひとつその延期を認めるというふうな実情に即した措置を講ずべきではないだろうか。また、場合によりまして、地方分担金の軽減を図る特例法の制定も用意すべきではないだろうか。これはちよつと事務局では御答弁がいただけないと思うんですが、まず状況をお伺いして、さらにまた大臣からも伺いたい。

○政府委員(高橋弘篤君) いま先生の御質問が、直轄分担金の中で道路特会の話でございまして、

が、道路特会について申し上げますと、先ほど沢田先生にも申し上げましたが、十二月八日に日銀から通知のあったその現状で言いますと、八七・四％の納入でございまして。これは先生のおっしゃった第一回の四百五十三億でございまして。御承知のように一時非常にそういう納入について従来よりも遅かったのでもございしますが、この前の補正予算の際にいろいろな地方財政措置がとれましたので、逐次納入でございまして、現在納入しない果が非常に少なくなっております。これも十二月、一月に大体納入するというようになっておる次第でございまして。今後も地方財政措置を十分に講ずるようにも私どもも自治省、政府部内、いろいろ話をいたしまして、これによっていざこざのないように十分に注意をいたしたいと思うわけでございまして。が、仮にまた第二回、第三回でそういうふうな財政に困ったところが出てきたときにどうするかというお話でございしますが、これはいまの話のように財政措置を講ずれば大体順調だと思えますけれども、仮にそうした場合にも、年度を越えたいことは、これはいまの特会のため上非常にむずかしいのでございまして。

県によって財政状況の非常にいいところ、比較的いいところ、非常に悪いところ、差があらうかと思ひます。しかし、悪いところでも相当努力をして納入していただいておりますところもありまして、一概にはそれじゃ結構ですというわけにはなかない点が多いわけではございまして。したがって、私どももいたしましては極力そういうものがないことを望みますけれども、道路特会の中の資金繰りの問題で、直轄事業というものは御承知の全額立てかえてやっておりますから、これはお金が入ってこないというわけではございまして、うちにもなりますので、一応補助金について、特会の中で補助金も直轄も一緒になっておりますから、その資金繰りの関係で補助事業についての補助金の概算払いを便宜的にやっておりますけれども、これをやらない、延ばすとか、また精算にするというふうなことになるかと思うわけでござ

います。

最後の御質問の軽減の特例ですね。御承知のように道路につきましては三分の一の地方が負担するの、いま特例で四分の一になっているわけでございます。午前中にも大臣からも沢田先生に御答弁申し上げましたけれども、これは総合的な全般の問題もありまして、一概にこれをそれじゃどれくらい軽減するかというふうなことは言えないわけではございまして、現在もそういうふうな特例措置がとられていて現状でございまして、私どもとしましては最初に申し上げましたように、まず地方財政措置を十分とって、そうしてこういうことのないようにいたしたいというふうに考える次第でございまして。

○二宮文造君 しかし、地方財政もこれから余り好転しないわけですよ、御承知のように。ですから、当然後段に私が申し上げたような措置を御検討願わなければならぬ。いまもうやり繰りしてつないでいますから、だから御検討願わなければならぬ。そうでなければ今度規模を縮小するよりほかはない。じゃあ道路事業に対して即応できないというふうなイタチごっこになる。ですから、やはりそういう面については幅を持って御検討いただかなければならぬ時期が必ず出てくる、こう私は考えるわけですよ。その点、そういうことを予想していまの質問をしているわけですよ。これは今後の財政事情の好転の問題、あるいは好転しますとこういう問題も消えてくるかも知れませんが、にらみ合いですから、にらみ合ひの状況でひとつ御検討願いたいということを申し上げておきます。

次に、地域的な細かい問題になって大変恐縮なんです、国道のバイパス、これが特に私は自分がよく知っております十一号線と、それから五十六号線、ともに愛媛県に属する国道のバイパスの問題ですが、これが非常に問題をはらんでおります。建設省も御承知のとおりだと思っております。まずそういう意味で五十六号線のあの宇和島地区のバイパス、それから十一号線の伊予三島地区、

川之江地区ですね、この辺のバイパス、これは現在までのような作業が進んでおりますか、これをお伺いしたい。時間の関係で簡略に……。

○政府委員(井上孝君) 国道五十六号の宇和島の区域でございまして、御承知のように五キロメートルにわたって市街地の真ん中を、しかも七カ所も交差点があり、直角曲がりをしていてといううなきわめて悪い状況にございまして、地元でも早くからバイパスの建設の要望が強く出されております。で、私どももいたしましては、この調査を四十八年度から開始いたしております、四十九年度までに山側のルートとあるいは海側のルートとを数本の比較線をもちましていただいていると検討中でございまして。特に今年度はこういった各案に含まれますトンネルとか橋梁とかいう重要な構造物に關していろいろ調査をやっております、この比較案につきまして現在検討中で、まだ結論を得ておりません。

十一号の川之江―三島バイパスにつきましては、混雑緩和のために計画されたものでございまして、昭和四十四年から四十六年にかけて調査をいたしました。四十七年度から事業に着手したものでございまして。このルートの決定に当たりましては、この辺の土地利用とかあるいは近くに埋蔵文化財がございまして、その他関連する道路との調整とか支障物件の多い少ない、こういうことを考慮して決めたものでございまして、これをやはり市街地の近くでございまして、審議会にかけて都市計画決定をして事業を進めたいと思ひますが、現在地元説明を行っております状況でございまして、一部の方々からルートの変更あるいは環境対策等の要望が出ております現状でございまして。

○二宮文造君 それでは、複雑になりますから問題を二つに分けて、五十六号と十一号に分けて、まず五十六号の方から細かい点でお伺いをしたいわけですが、これは五十六号線の宇和島地区のバイパスというものは、御承知の愛媛県が、また考えております宇和島立公園ですね、あの一带に南予レクリエーション都市を開発しよう、こ

ういう考え方と密接な関連がある。すでに南予レクリエーション都市開発株式会社というのが発足をしまして、こんな経済情勢ですから事業は進んでいないと思えますけれども、それに重要な関係を持つています。

そこで、運輸省の方もその事業計画に合わせて宇和島港のいわゆる埋め立てですか、大浦湾一帯の埋め立て、これを港湾整備事業としてお考えになつて、こういう話でありますけれども、しかもこの港湾計画、宇和島港の港湾計画は港湾審議会ですでに承認をされた、こういういきさつも承認をしておりますが、特に宇和島港の港湾計画と南予レクリエーション都市の開発、これをどういうふうな運輸省は理解をされておりますか。

○説明員(飯島泰佑君) ただいま先生御承知のとおりでございますけれども、この宇和島港の港湾計画、昭和四十八年に審議をされておりますけれども、その一つの柱といたしまして、南予のレクリエーション地区に対する船舶送の拠点ということを考えているわけでございます。

○二宮文造君 現地の関係者の話を、港湾関係者の話を総合しますと、宇和島港は三十五年六月に国の重要港湾に指定をされ、また台風時には大小の船舶の重要な避難港——避難港として指定はされてないようでありましたが、事実問題として重要な避難港、私も現地を知っておりますが、まことにこういう地域です。そういう面を考えると、埋め立てによって港湾を整備するよりも、むしろしゅんせつによって港湾整備の促進を図る方が関係者としては好ましいのだと、あと農業とか何とかいう埋め立てに反対する人の理解は、あるいは港湾、重要避難港としての港湾の使命、そういうものを考えると、埋め立てよりもしゅんせつの方が先ではないか、その方がより重要ではないか、こういうふうな考えているわけですが、この点はどうですか。

○説明員(飯島泰佑君) ちょっと別の方から申し上げることになると思えますけれども、この宇和島港の港湾計画、先ほど申しましたように南予の

レクリエーションというものを意識しております点がございいます。それからこの地方全体の流通の拠点としたいという面があります。それとも一つ、非常に山が海に迫つていてところでございいますので、土地の純化をするために土地の利用の機能を区分して、大体三つの柱からこの港湾計画が立てられております。そういうような意味で、たとえば都市再開発というような言葉で申し上げますとおわかりになりますかと思ひますけれども、そういうことを実施いたしますのには、新しい土地をつくるというのが一番やりやすい方法ではないかと思ひます。

それから本論に戻りますけれども、御指摘のとおり、この湾は非常に良好な、台風時にも安全な湾を形成しているわけでございまして、ただいまこの港湾計画で考えられております土地造成というふうなもの、その湾の面積に對しましては非常に微々たるものではないかと思ひます。しかしながら、この港湾計画におきましては、特に小型船舶等に対して、減少する部分に對応いたしまして防波堤をつくりまして、新しい船だまりを準備しようというところもあわせてこの中に入つてゐるわけでございいます。そういう意味で、全体から申し上げまして、避難ということに對しましては問題はなからうかと考へております。

○二宮文造君 そこで、ここで建設省との関連が出てくるわけですが、局長、四十八年の二月に愛媛県が宇和島港港湾計画を作成したんですね。その四十八年の二月に作成したその計画に——それは私の聞き間違ひかも知れませんが、それは私の聞き間違ひかも知れませんが、その港湾計画の中に吉田、知永、大浦、それから宇和島港、保田と、こういう海側ルートがその中にもう線が入つてゐるわけですね、これは一体どういうことでしょうか。

○政府委員(井上孝君) 御指摘のように、私先ほど御説明いたしました数本の案の中に、いま先生

の御指摘の吉田、知永、それから大浦、宇和島港、保田というルートが一案として入つております。しかし、これに決定したわけではございませ

せん、先ほど申し上げましたように、一つの案として現在検討中でございます。まだ結論は得ておりません。

○二宮文造君 ですから、こういうふうな反対する住民は、もう何もかも決まっちゃつて、われわれは何にもつんばさじきに置かれたまま一切のこともがもう進んでしまつて、それでお仕着せでぐんぐんぐんぐん詰められてしまふのじやないかと、こういうことを、こういう行政のやり方にきつめて反対をしております。それから運輸省の方は、たとえばその流通の事情を考えると、それからまた建設省としては五十六号線が宇和島市の繁華街を通るからとかいうふうな理由を挙げておりますが、それでもろに影響を受けるのが農家なんですね。これは理屈のための理屈ではない。あの辺のミカン、これは理屈にその付近のミカンがおいしいといふような名声を博しているのには、それなりのやうな地形の特殊性といふものが加味されてゐるやうです。たとえば潮風をはらんだものとか、それからその温度とか、そういうものがきわめてあの周辺のミカンに好影響を与えてゐる。それが埋め立てをしますと、細かいようですけれども、温度が一度下がつてくるのださうです。温度が一度変わつてきますと、それがもうミカンに与える影響といふのは、きわめて微妙に影響を与えるといふことは、これは論文として書かれてゐるやうです。ですから、南予レクリエーション都市開発、この問題とか、あるいは流通の問題とかといふこと、さらには一方では市街の交通が繁雑だといふこと、まことに色々な理由ですけれども、その中にならわねば農家の考へ方といふものは全く入れられてないじやないかと、こういうふうなことがその反対の理由なんですね。

ですから、これは私はこう細かく書かれておりますと、これを読む時間ありませんけれども、たとえば三崎と大浦のナツカンはずまいといふ、その理由として、いま言ったような海洋の関係、

潮風の関係、温度の関係、それからいわゆる排気ガス等の影響を受けないという関係、そういうものが列挙されているわけですね。これを無視して作業を進めるわけにはいけません。この点、五十六号線の路線の決定、工事の着工といふことについては、十分にいままで無視された面をもう一遍御検討いただきたいと思います。これは港湾の埋め立てについても同じようなことが言われます。ですから、この点をも一つこれからの御検討の材料にしたい。それをお願いいたします。

それからもう一つは南予レクリエーション都市開発。こういうレクリエーション都市開発ということも結構でしょう。結構でしょうけれども、地元民の利益を最優先するといふ、こういう姿勢はやっぱり無視してならぬと思ひます。いま伝えられるところによりますと、この南予レクリエーション都市開発は、大手商社などと愛媛県あるいは付近町村、第三セクターをつくつて事業を進めていこうといふことなんです。このあり方にも非常に問題がある。これも建設省の担当やうに聞いておりますが、これらを含めてひとつ当面は五十六号線のパイプスの問題です。それから埋め立ての問題です。これが農家に与える影響と、しかし、その背後には冒頭から埋め立てに重要な柱として考へになつてゐる南予レクリエーション都市開発の存在と、こういうものがあるわけですから、この辺をきかみ合せて五十六号線の問題あるいは埋め立ての問題、これについてはもう一遍再検討していただきたい。そういう面をきかみ合

わせるように検討いただきたいと思ひますが、それぞれお伺ひしたい。

○政府委員(吉田泰夫君) 南予レクリエーション都市の構想は、中核になる部分を都市公園ないし緑地として県が事業主体になり、これに国庫補助をつけていく、用地買収をし、公園としての整備をする。そのまわりの地域、必ずしも公的に事業を進めなかならないものでもない。むしろ民間の手でいろいろなサービスあるいはレストハウスのようなものをつくつていく方が望ましいという

ものにつぎまして、確かに大企業も入っており、県、関係市町村、それから地元の漁協、農協等も参画していただきまして第三セクターをつくってやっております。まだ全体規模から見れば、ここ数年事業をやっておりますが、進捗はこう思うに任せておりませんけれども、もともとこの目的が地元のそういった意向に即しながら地元の振興及び広域的なレクリエーションの場を提供しよう、それに宇和海というリアス式の自然の景観を最大限生かして、開発とともに自然の保全も図っていくということでございますので、これに伴いまして関連する港湾、道路等の足の問題が先決でありますから御協力いただいておりますわけでございますが、決してその本来の目的から外れるような、そういう開発の仕方のないように今後とも心がけたいと思っております。

○二宮文通君 ちよつといまのこと。いかにも周辺の町村が、あるいは漁協、いろいろなものが入った官民合作のものであって、大手商社云々の問題は御心配ないかのような局長の答弁ですが、株式の引き受けのこの一覧を見ますと、この南予レクリエーション都市開発の性格というのはよくわかるんです。百万株です。全体が百万株として、愛媛県が四十万一千株、よろしいですか、その次に住友商事が十三万株、三菱商事が十三万株、三井物産が十三万株、で、あなたのおっしゃった周辺の町村というのは吉田町がわりあい大きいんですが、これが九千株、あるいは城辺町が一萬一千株、こういう百万株の中で愛媛県が四十万株、それから三大商社で同じく四十万株、こういうふうな性格を考へますと、この南予レクリエーション都市開発の実権というものは、指向する方向というのはいわゆる地方公共団体、愛媛県です、愛媛県が何を、どういう資金を予定し、どういう経済的背景を予想して南予レクリエーション都市開発をやろうとしているかという輪郭は、この株式の引き受けでもはっきり指向できるわけですか、あるいは宇和島の城辺、御荘のそういう町々の商業関係の方々が、南予レクリエーション都市開発事業が進むと、われわれの生活圏はどうなるんだらうかというふうな心配もしているわけですか。

決しておっしゃるような周辺のいわゆる住民が一致してその事業の進捗を望んでいるという状況ではない、また株式の引き受けの状況から見ても、ほぼその方向が指向されるという私の心配を局長もひとつ頭の中に置いていただきたいと思います。今後いろいろ問題が出てまいりますと、私もまたお願いもしたいと思うし、それからまた役員の構成の問題についても、私は若干昨日苦情を申し上げたようなこともあるんです。いや、建設省には申し上げておりましたが、関係機関に私申し上げた。こんな役員の出し方おかしいやありませんかというふうにも私申し上げたことがあるんです、昨日です。ですから、この性格は今後事業が進捗する、あるいは事業が動き出す、そういう状況で十分に見届けていただきたいと思います。

これで、運輸省とそれからパイパスの関係、ちよつと簡単に結構ですから……
○説明員(鮫島泰佑君) 埋め立ての影響につきましても、もう宇和島の港湾管理者でございます。愛媛県におきまして、学識経験者の意見を聞きまして、それに基きまして調査を今後やっていきたいというふうな考えを今後やっております。
○政府委員(井上孝君) 国道五十六号線宇和島バイパスのルート決定に当たりましては、いろいろな観点から現在検討中でありまして、その中に御指摘の自動車公害の影響、あるいは周辺の柑橘農業への影響も加えまして、十分慎重に考慮して計画を立てたいと思っております。
○二宮文通君 統一十一号線の問題ですが、これはもう五十六号線よりも進捗しているわけですか。非常に住民が心配しておるのは、なぜパイパスをつくるのにS字型でつくらなきゃなんないのか、S字型のバイパス。そして御承知のように伊予三島というのは後ろの山が迫っているわけ

です。平地部分というのはきわめて少ない。ウナギの寝床のような状況の中で、しかも優良な農地がある、住宅地がある。いわゆるその生活基盤といえますが、そういうものを侵されるような、そういうS字型のバイパス、これは伊予三島市当局は推進している。ここにも、これ私それが事実かどうかは知りませんが、伊予三島と言え、一番は——一番というか、その市を牛耳っているのは大王製紙という巨大な製紙会社ですが、今回のパイパスも大王製紙の中之庄という工場から、同じく国鉄の駅にある大王製紙の貨物の集積所、それに付なぐS字型のバイパスと。これはまだ、まさに大企業に奉仕するためのパイパスではないか。そのために自分の家と農地とを分断されてしまつて、耕運機等も十分に持ち運びができないような設計になっている。なぜわれわれがこういう被害に遭わなきゃならぬのかというのがこの住民の意向です。

それからもう一つは、四国の高速道路が開通する。こんな狭いところで、十一号線、海岸沿いですが、それから後ろにもうすぐ自動車道路が来る。その中にまたパイパスでS字型に切つてしまふ、こういうふうな路線の決定にきわめて問題がある。あの伊予三島の付近で交通が錯綜していることは住民もよく承知なんです。なぜS字型に切らなきゃなんないか。これは一部のいわゆる政治的な圧力が、こういうふうな路線にすべきもの、あるいはまたよけて路線がとれるべきものをS字型に変えたんだではないか、そういう政治不信も出ているわけですか。
ですから、これは時間もありませんし、るるその間御説明もしていただければ、これは決定に当たっては——決定といいますが、着工といいますが、用地買収といいますが、いよいよその事業に着手するということには、現状ではとても住民の納得は得られそうにありませんし、それを進めること自体が私は無理なように思います。この辺をひとつ頭に置いていただきたいと思います。これを要望して、私の質問を終わりたいと思います。

○政府委員(井上孝君) この十一号の川之江——三島バイパスについて私も調べましたが、いろいろとルート選定には苦労をしたようでございます。地元の方でいろいろな変更の要望があるようでございます。たとえば山側、いまのルートよりも山沿いに持っていくと、また埋蔵文化財の問題とか、あるいは三島市の中心部との接続が悪いとか、あるいは住居専用地区を通るとかという支障があるようでございます。海側に持っていくと、また非常にことがございまして、ああいふ形になつたように伺っておりますが、御指摘のような地元の一部に反対もございまして、先ほどお答えしましたように、このルートはやはり都市計画決定をして、住民の意思を、地元の説明を十分して、地域住民の意見のうちで尊重すべきものはもう尊重するという形で、意見調整をやつて事業を進めるように指導をしたいと思っております。

○田代富士男君 引き続き質問をしたいと思つてます。
道路というものは、鉄道と同じく日本の経済の発展に、また地域の発展になくてはならないものであることは申すまでもないと思つてます。まあ大事な社会資本のストックであると思つていただんですが、そういう意味からこの道路の整備ということにつきまして、午前中からいただいた質問を通じて、十分に整備されるかされないかということが交通輸送の財政支出にも非常な影響を与えますし、また地域の振興にも非常な影響を与えます。これは論をまたないものであります。そういう意味から、いかげんなこういう道路の維持管理がされておるならば、それが積もり積もつて大きな事故となり、反対に日ごろから道路の維持管理というものが、補修がなされておるならば、これはそういうような大きな事故を未然に防ぐことになるんじゃないかと思つておられます。そういう場合に、道路に国道、あるいは都道府県道、市町村道という、こういう一応の区別がされておりますけれども、道

路と見た場合に、これは同じ立場のものではないかと思うわけなんです。そういう面から道路の維持管理につきましても、まあこういうガソリン税の、あるいは自動車重量税等をもって整備に当たるという方針のもとにされておりますけれども、不公平な面が出てきているんじゃないか、このように見られるわけなんです。

そういうわけで、その不公平な面を一つ一つ取り上げて質疑をしたいと思います。まずこういう意味から道路、国道、都道府県道、市町村道に對しましては維持管理に對して力を入れるべきではないかと、このように思うわけなんです。建設省といたしまして、その方針では進んでいらっしゃるかと思いますが、その道路の維持管理はどのぐらい予算化されているのか、まず最初に大臣から道路の維持管理に對する基本的な考え方とあわせてお聞きしたいと思います。

（委員長退席、理事上田稔君着席）

○政府委員（井上孝君） 道路の維持管理の重要性につきましては、御質問のとおりでございます。私も安全で円滑な自動車と、また人の通行を確保するという面から、道路をつくるということばかりではなくて、既設道路の維持管理を十分強化いたしまして、道路のサービス水準を確保するということが常々努力をいたしております。特に道路はいろいろな状況の道路、一本一本すべて状況が違っておりますので、それぞれ国道、地方道を問わず、道路沿道の状況あるいは交通の質と量といったようなものに對して適正な維持管理を行うように体制も合わせて強化していく所存でございます。道路投資のうち維持管理がどのぐらいかというところでございますが、たとえば今年度の道路投資、これが改築も維持管理も合わせて、しかも国も地方公共団体も全部合わせまして二兆六千六百億ばかりの総投資が一年間にわたってあるわけですが、そのうち五千四百億ばかり、約二割強が維持管理に充てられておりまして、これは道路の整備が進み、しかも自動車交通、あるいは人の交通があらゆる道路に普及するといま

すか及んでいくにつれて、維持管理の費用はますますシェアを広げていくというふうに思っております。

○田代富士男君 いま維持管理がどのぐらいの予算でされているかという御説明に對しまして、道路投資の総額が、国、地方を入れて二兆六千六百億円で、そのうち五千四百億、二割強の維持管理費をもって当たっているということでございますが、いま局長おっしゃるとおり、道路にはいろいろな性格の道路がありますけれども、国民生活に最も密接な関係のあるものは地方道ではないかと思うわけなんです。その地方道の維持管理につきましてはどのぐらい出されているのか、御説明願いたい。

○政府委員（井上孝君） これは決算ベースでございますので、昭和四十八年度の決算で見ますと、地方道の維持修繕といたしまして千九百九十億が投入されておるのでございます。

○田代富士男君 それは維持管理費ですか、それともどういう性格のものでございまして、千九百九十億というの。

○政府委員（井上孝君） 維持修繕費でございます。地方単独の地方道につき込まれたものでござい

○田代富士男君 いま千九百九十億、地方道につき込まれたものであるということですが、地方道の補修の場合のみ国は二分の一の国庫補助をされているということを私の調査ではわかっておりますけれども、純然たる維持管理費に對しましては国庫補助というものは出されていないと思うのですが、その点はどうなんですか。

○政府委員（井上孝君） いま私が申し上げました千九百九十億というのは、申し上げましたように地方単独費でございます。補助事業ではございません。これ以外に修繕費として御指摘のように国庫補助事業でござい込むものがございまして、これは二分の一の国庫負担ということになっております。それから維持費につきましては、いまのところ国庫補助制度はとっておりません。むしろ特定

財源の付与ということで対処しております。また、自治省の方で地方交付税の算定におきまして、道路の面積とか延長とかというものが交付税算定の基礎になっておりますので、そういう財源で地方道の維持費は賄われるという仕組みになっております。

（理事上田稔君退席、委員長着席）

○田代富士男君 いま申されるのとおり、純然たる地方道の維持管理費に對しましては、こういうものはなされていないということでございますけれども、地方道の中でも市町村道でございますが、これはほとんどが単独事業であるために、その財源の負担というものは私が言うまでもなく地方自治体に耐えられないものであります。そういう意味から、当面少なくともこの維持管理費につきましては国庫補助の制度を確立してあげて、この地方自治体の負担といえますか、この苦しみというものにこたえていくべきではないかと思うのですが、この点はどうでございますか。

○政府委員（井上孝君） 道路の整備につきましては、国道、都道府県道、市町村道を通じて、均衡ある整備という観点から、その促進に努めてきています。ところでございまして、特に御指摘のように地域住民の日常生活基盤である市町村道の整備は、国道、都道府県道に比して従来非常に立ちおくれておりました。したがって、建設省といたしましては市町村道の果たす役割の重要性にかんがみまして、昭和四十八年から始めました五カ年計画の中におきまして、新たに市町村道の改築、市町村道に要する費用のうちでも最も多額の費用を要するのは改築事業でございます。まずもってこの改築事業の国庫補助事業、従来余り採択して市町村の財政負担を軽くしようということ、改築事業の補助事業採択を広げるといことが急務と考えておりました。現段階では、市町村道の維持費に對し補助または特別の財源措置ということとは現在では考えておりません。

○田代富士男君 建設省のそれぞれの方針がある

かと思っておりますけれども、いま審議されております。こういうガソリン税あるいは自動車関係税等はそういう整備に充てていくという趣旨でありますから、そういうことも勘案して、これは私はぜひとも考えていただきたいと思います。

それと同じように、都道府県道におきましても、その維持管理費に對しまして国庫補助というものは全くされていない、これはただいま申し上げました市町村道と同じです。ただ、わずかばかり、路面の清掃車あるいはパトロール車に四分の一の国庫補助しかされてない。こういうことを考えますと、やはりこれとても地方自治体がいま財政的に逼迫しておりますし、一方的に考えてないというのじゃなくして、こういう趣旨にもこたえていく姿勢というものがなくてはならない。建設省はもっぱら改築事業にやっておりますから、これはよいというものではないかと思うんです。大臣、こころあたりの考え方がございませうか。

○国務大臣（飯谷忠男君） 本日は市町村道も府県道も、改築費も出したし、維持費も出したというところは気持ちは一緒なんです。ただ、限られた財源の中で一体それをどうして有効適切に使っていくかということを考えますと、おのずから限界があるわけであります。府県道にしても地方の市町村道にしても、やはり一番希望の多い、陳情等の多いのは改築分でありまして、まず希望の多い、要望の多いものにできるだけ予算を配分しようということで、いままでは市町村道は比較的配分率も少なかったわけでありまして、けれども、国道あたり本年度の予算はむしろ前年度に比較してマイナスでありますけれども、市町村道は二〇％近くも伸びています。もとが小さいんですからパーセンテージを伸ばしても額としては大きいものじゃありませんけれども、重点的な問題として私どもは取り上げておるわけであります。

府県道は御承知のように最近非常に舗装ができてきて、狭ければ狭いなりに舗装が行き渡っ

てきておりますから、そういう意味においては特別な維持費というものもかなり軽減されておるのではないかと思うし、舗装に対しても私もかなり積極的な国の努力をいたしておるわけでありまして、そういう意味で、お説のとおりでありませうけれども、実はそこまで手が回りかねておるといふのが現実のありのままの姿でありまして、今後はやはりそういう方向で努力するのは当然でありまして、私も努めてまいりたいと思っております。

○田代富士男君 地方の道路は、いま大臣のお話で今後取り組んでいくとおっしゃるけれども、これはなかなか、ここだけのことでないかと思うんです。大臣、本当に取り組んでもらえるかどうかわかりませんが、いま大臣の言葉を素直に私は受けとめていきたいと思いますが、国道に關しまして、これは現在維持管理の二分の一は都道府県の負担にされておるわけです。地方道のことはいま聞きましてけれども、国道においてさえも負担率というものがこういう都道府県に過重になっているがけなんです。道路といふと、道路の環境の整備、また交通事故の防止などの観点からも、こういう点に対して事故とか環境を守っていくという、そういう立場からも国の負担率を拡大していく方向で私はやるべきじゃないかと思ひますし、財源が足りないから、やりたいことはやりたいたけれども、まだ足りないという、そういうわからないわけではありませんが、将来これを考えるといふと、こういう維持管理基準といふものを策定いたしまして、場合によつてはこれを法律化していくというような検討をされるお気持ちがあるかないか、大臣の御見解を承りたいと思ひます。

○政府委員(井上孝君) 御指摘の国道の維持管理費、直轄管理の場合でも地元は二分の一の負担をさせております。これはいろいろと従来の地元の受益がある、あるいは国及び地方の財政の状態等を考慮して定められたものでございまして、地方の負担につきましては補助の強化ということもござ

いますが、特定財源を強化していくと、こういう方向で従来検討してまいったわけでござい

ます。なお、御指摘のように二分の一の負担で非常に過重であるということは、特に最近長大なトンネルが国道で多くなつてまいりました。トンネルになりますと、換気装置あるいは照明等に非常に普通の道路よりも何十倍というような金がかかりまして、これもまた二分の一を地元へ引き受けさせるということとは、非常に過重の上にも過重であるというところで、来年度予算におきまして当面多額の維持修繕費を要します長大トンネルにつきまして、国の負担を二分の一から三分の二に引き上げ

るようには財政当局に要望をして現在折衝中でございます。また、維持管理の水準の法定化の問題でござい

ますが、実はこれは道路法四十二条の第二項で「道路の維持又は修繕に關する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。」ということになつております。ところが、実はこの政令がいまだ成案を得ておりませんで定められておりませんが、実は道路の利用の態様といふものが戦後現在まで非常に年々変わつてくるというふうな目まぐるしい変わり方でございます。また道路の維持管理に關する国民の要望と申しますか、期待と申しますか、そういったものも年々変わつてまいりまして、したがひまして、私もとしては画一的な政令を定めるというよりも、むしろ若干弾力のある管理要領といふようなものを定めて、必要に応じてこれを改定していく、レベルアップを図っていくという方針をとりまして、現在道路の維持修繕等管理要領といふものを道路局長通達で定めまして地方の維持管理の指導をしておる、こういう状況でございます。

○田代富士男君 次の問題に移ります。

次は、道路管理に關する共済制度についてお尋ねをしたいと思います。御承知のとおりに四十九年十一月に飛騨川バス転落事故判決を初めいたしまして、道路の落石あるいは土砂崩れなどによ

る事故で道路管理者の損害賠償責任を問われる判決が最近多く出ていますが、このように道路管理ミスによる賠償の問題についてであります。山間部の道路が特に多いわけなんです。わが国では落石など道路管理をめぐるといふ事故が多発をしております。この道路管理者でありまして地方公共団体の損害賠償の財政負担といふものは非常に多額に上つておるわけなんです。この道路管理者の損害賠償件数と賠償金額の実績といふものはどのようになつてゐるのか、わかる範囲内で結構ですから最初に御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(井上孝君) 御指摘のとおり、近年道路管理責任を追及されまして、損害賠償請求事案といふのは年々件数、金額ともに増加いたしております。最近三カ年におきます数字を申し上げますが、地方公共団体の賠償金支払いの状況は、四十七年度に三百五十六件、二億三千二百万円、四十八年度に四百九十九件、二億一千九百万円、四十九年度に四百九十六件、三億一千五百万円となっております。

○田代富士男君 いま累計の金額を提示していただきましたけれども、財政力の弱い町村では非常に困つてゐるわけなんです。たとへて言えば、四十七年五月、山梨県の早川町で起きた問題ですけれども、道路わきのがけから落石しまして、フロントガラスが割れまして運転手が即死した。そこで、遺族は道路管理に手放かりがあつたといふことで、町を相手取りまして甲府地裁に對しまして損害賠償請求を提訴いたしました。四十九年三月、町は千四百八十万円を支払ふという判決が出されたわけなんです。ところが、そういうすく金を支払いできるわけがないものですから、町の金庫が仮執行で差し押さえられるというふうなこ

ういふ事件が起きてゐるわけなんです。この町自身の予算を調べますと、予算規模は約六億四千万の町であるために、その財政力からいっててもこれは無理であるといふことでいま控訴してゐるといふような、こういう事件が起きてゐるといふことは御存じのはずだと思います。

また、昨年度の全国知事会議で、これは山梨県の知事が全国知事会議で、賠償金で地方財政は破綻を来しかねないといふ窮状を訴えてゐるわけなんです。このように都道府県はともかくとしても弱い町村の負担といふものは非常に大きいわけなんです。こういうことに対して、建設省といひましたけれどもこれは何らかの検討をしないではないじやないかと思ひます。そういう意味から財政力の弱い市町村では多額の賠償に應ずることができないといふたてまえから、民間の損保会社と賠償責任保険契約を締結してゐるところも多

いと聞いておりますけれども、まずこういうような財政力の弱い都道府県が、こういう問題に對しましての対処といふものをどのように今後していくべきであるのか。それと、いま私が申しました民間損保会社と賠償責任保険契約を締結してゐる実態といふものを御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(井上孝君) 初めに、市町村を対象とした道路賠償責任保険の実態について申し上げます。昭和五十年四月に全国町村会及び全国市町村有物権災害共済会がそれぞれ一括して保険契約を締結いたしまして以来、急速にこの責任保険への加入が広がつて、ことしの十一月の調査結果によりますと、加入状況は市については三百三十一市、町村につきまして二千三百七十七町村が加入してゐるといふ実態でございます。

ただいま先生の御質問で御指摘のように、財政力の弱い市町村が一たん重大事故につきまして管理責任を問われるといふことになりまして、もう町村財政が破綻するやうな金額も考えられますので、私も昨年の飛騨川の控訴審の判決を機会に、道路管理瑕疵に關する救済制度といふものにつきまして至急検討をする必要があるということ、調査費を計上いたしまして、現在社団法人日本道路協会にこの研究を委託をいたしまして、この協会におきましては地方公共団体の関係者、学識経験者等を集めていただきまして、道路管理瑕疵救済制度調査特別委員会を設置して、共済制度を含めて検討を進めております。先ほどの市町村がそ

れぞれ保険に入っておるということでありまして、保険のみに頼るということにもいろいろ問題があるようにございますので、共済制度を検討する必要があるということで、現在鋭意この委員会で検討中でございます。本年度中に結論が出るというふう聞いておりますので、私も建設省としてはその結論を待つて必要な措置をとってまいりたいと考えております。

○田代富士男君 いま局長から道路瑕疵管理特別委員会等を設置してこの対策を講じていると、そして民間損保会社による損害責任保険の契約等だけでなくして、共済制度についても検討をしているということでございますが、この共済制度に付しましては、それぞれの市町村から、国が基金を拠出して共済制度を発足すべきではないかという意見あるいは要望というものが非常に多いと聞いています。建設省といたしまして、いま今年内に結論が出て、その結論に応じてこれを考えていくということでございますが、もちろん結論が出なくてはなりませんけれども、問題点はすでに明記されてありますから、この結論が出たという見通しの上で立つて、どういふ制度の概要あるいは発足の見通しにつきまして、現時点において言われる範囲内で結構ですが、大臣からこの件について御見解を伺いたいと思います。

○國務大臣(飯谷忠男君) いま局長からお話し申し上げたとおりでありまして、道路協会に依頼をして、それぞれ関係の人々にも委員に出てもらいまして調査をやっております。今年度中には結論が出るようでありまして、早急にひとつ検討してみたいと思っております。内容、具体的な問題についてはまだ定かでないかもしれませんが、いづれにしても急いで実施をするという考え方で進めてまいります。

○田代富士男君 これははっきりと大臣からも局長からもお聞きいたしましたから、これはやはり人間尊重といえますか、そういう立場からも、安定しそして安心できる世の中をつくる意味からも、地方自治体を救う意味からも、これはぜひそ

のように実施していただきたい。これは今後私見守つてまいりたいと思っておりますから、よろしくお願いをしたいと思います。

次に、いま各地方公共団体では財源不足の対策といたしまして、いろいろな増税、税の新設を考へられておるわけなんです。そういう意味から私は高速道路に関する固定資産税の課税のことにつきまして幾つか御質問をしてみたいと思つております。

いろいろ火の車の自治体におきましては新税を編み出すために考えていらつしやいます。たとえばヨット税とか、国立公園利用税とか、あるいは法人住民税等の引き上げとか、あるいは事務所事業所税とかいろいろ新税が検討されている中で、特に神戸、吹田、伊丹などの市で検討されている問題が、いま私申し上げました高速道路税でございますが、この高速道路税というものは、税理論上あるいは納税者の納得のいふ面も私はあるんじゃないかと思つて、私自身この資料を見たときに、これももつともなことであるし、財源確保のためには当然あるべきである、私は個人的な立場でそのように思つておりますが、この問題につきまして自治省にまずお伺いをしたいと思つておりますが、自治省にお見えでございますか。

そこで、地方税法の第三百四十八条第二項第五号の「公共の用に供する道路」の規定がございまして、この規定でなせ料金を取るところの日本道路公団などの高速道路を含めることになったのか、まず最初にこの辺の御説明を願いたいと思つております。

○説明員(川俣秀郎君) 日本道路公団の高速自動車道路につきましての固定資産税の課税の可否の問題でございますが、実は昭和三十三年に行政実例を出してございまして、公団等の高速道路は、ただいまお話しございました地方税法三百四十八条に規定のございまして「公共の用に供する道路」であるという実例を出しておるわけでございまして、その理由といたしましては、一つは公団の性格が非常に公共性の強いものであるということでございます。それからもう一つは、なるほど有料では

ございますけれども、これはいわゆる民間でやりになつてゐる一般自動車道路事業とは違ひまして、有料ではあるけれども、その料金はすべて道路の建設費の償還に充てられる。つまり、そこには収益性がないということでございます。その二点からいたしまして、有料ではございまして、その点からいまして、公共の用に供する道路たるの性格を失わないうという判断でこの実例が出ておるわけでございまして。

最近、ただいまお話しございましたように、高速道路所在市町村から高速道路について固定資産税の課税を行いたいという要望が出てまいつておりますが、これは実は四十七年十月からこの高速道路につきまして料金プール制が導入されたということが一つの契機になつておるようでございまして。私も私どもといたしましては、この料金プール制の導入が果たしたたゞいま申し上げました事例の考え方に變更を来すような重大なる事情變更に該当するかどうか、慎重に検討すべきであらう、かように実は考えておるところでございます。

○田代富士男君 もう一度確認いたしますと、あくまで公共性の公団自身が強い性格を持つという理由が一点で、この民間の自動車道路の場合と違つて、有料道路の場合とは違つて、これは償還をする、そういうたてまえから公共性というものを強く認めたんだと。そうしますと、これは料金を徴収期間が経過するならば当然無料道路にすべきという立場から、これはいま申し上げました地方税法三百四十八条の第二項第五号の規定に應じまして、これは免税措置をとられてゐる、このように理解をされているんですけれども、これで、いまの御答弁の中でよろしうございませうか。

○説明員(川俣秀郎君) 現在高速道路につきましても、これが「公共の用に供する道路」に該当するという理由につきましては、ただいま申し上げました二点が理由になつておるというふうに思つてございまして。プール制について申し上げましたのは、従来でございまして、そのある有料道路

の区間の償却が終わりますと、そこで無料になる。それがプール制になりましたんで先に延びるということもあるものですから、そういう観点から、従来の事例についての考え方にも重大なる事情變更を来しておるのではないかと、その点が所在市町村としては問題にしているところであるというふうな理解しておるわけでございまして。

○田代富士男君 そこで、公共性という立場からこういうような免税措置というものがとられてゐると思つたわけなんです。それがいま申されるところに、プール制になつてきたというところに問題が提起されてくると、新しい問題が。

そこで、日本道路公団にお伺いいたしますけれども、お見えになつてゐるでしょう。道路公団見えてないですか。——じゃあ建設大臣、全体を含めましてお尋ねいたしますけれども、この四十七年度の道路審議会、昭和四十九年度の日本道路公団料金検討委員会、高速自動車国道の料金制度を改めるように答申しているようでありまして、けれども、プール計算の採用について現在どのようになつてゐるのか、まず御説明を願いたいと思つておりますが、大臣おわかりにならなかつたら局長かわつて概要を。

○政府委員(井上孝君) 御指摘のとおり、道路審議会に料金制度部会をつくつていただきました。現在及び将来にわたつて法律で定められました高速道路を建設するための財源あるいは料金制度等について御検討をお願いしました結果、高速自動車国道はプール料金制をとるべきであるという基本的な線が出まして、四十七年十月に出ました。現在その線に沿つて実施をいたしております。

このプール料金制は、御承知のように国土開発幹線自動車道建設審議会におきまして基本計画を認め、整備計画を出すつど、過去にすでに供用開始をしておりますものあるいは工事中のものも含めまして、プール制で採算がとれるかどうかを検討しながら、採算がとれる範囲内で新たな着手路線を決めていくという考えでやっております。この考え方は、やっぱり高速道路が全国的な交

通網の根幹をなすもので本来一体であるべきであるということ、また、料金等も一貫性がなきやいかぬということ、あるいは採算性の非常によい区間、たとえば大都市と大都市とを結ぶ太平洋ベルト地帯というようなところ、それから地方の方へまいりまして、地域開発の観点からは採算性が非常に悪いというようなところもやはり一体として、全国的な均衡ある開発を図るために必要な基本的な交通手段であります。一体性を持たせるといふことから、こういうことになりまして、償還期間も早くつくり、かつ交通量の多いところだけが先に無料になるということではなくて、全国的に平準化しようというものでございますので、償還完了後無料にするといういわゆる現在の特別措置法による有料の性格を何ら変更するものではないという考え方から実施をいたしておるものでございます。

○田代富士男君 いまプールの問題につきまして、ここに四十七年三月二十四日の「高速自動車国道の料金制度について」の答申がありますが、これにはいま局長が申されたとおりに「高速自動車国道について導入される借入金の償還については、現行制度によれば、路線別の計算に従って行なわれるのが原則であるが、一つの路線と、その路線に接続する路線とが自動車交通上密接な関連を有し、かつ、一体として建設される場合にかぎり、それらの間に合併計算が行なわれることとなつてゐる。しかし、今後もこのような原則をそのまま守つていくことが適當であるかどうかについては、疑問がある。」と、こういうようなプールの採用についての答申がされてゐるわけなんです。だから、償還をされた路線と、償還をされていない路線とが接続して道路を一体のものにする、合併計算でいくと。大阪で言うならば、御存じのとおり鳥飼大橋は前は料金を取られておりましたけれども、償還が済みましてからあれば無料になつております。このようにしていきますと、路線がどんどん延びるとしますと、従来の計算でいくならば償還の済んだ路線も料金の徴収がされ

るといふことになるのですか。そうすると、最初のたてまえと幾分違いが出てくると思ひますけれども、この点はどういふことになるんでしょう。

これは局長に聞いては申しわけないけれども。

○政府委員(井上孝君) 私先ほど申しましたように、たとえば高速道路でも東名高速、大阪から名古屋、これはまだ全国的な高速道路網の一部でございまして、その一部を先行的に実施をして料金を徴収いたしておる、供用開始をいたしておるというだけでございまして、有料道路としてはやはり高速道路全体、先ほど申しましたように、現在では審議会でお認め願つております工事中のもの四千八百キロが一体の、一本の有料道路であるという考え方に立つておりますので、特別措置法の定めに従つてやつておるといふ解釈でござい

ます。

○田代富士男君 それはおかしいですよ。いま最初の私が自治省にお尋ねしたのは、その根拠がどこにあるかということでは私はお尋ねをしたわけなんです。公共性という立場から他の民間の有料道路との違いというものを明確にして、そこで非課税として今日まで来ているわけなんですよ。これは、償還が済んだのは一体化ということと、どんだんしたならば、これは無料化が——もうどんだんつくつても、償還されたところも同じ徴収されなくちゃならない。そういうことですね、いま私はこれをちよつと疑義を感ずるのです。

そこで、自治省にお尋ねいたしますと、最初に私がお尋ねした固定資産税の非課税とする理由に、いずれかはこの道路建設の場合には該當するであるかわかりませんが、道路がこのように建設され続けるならば、いま言うように無料になるというのではないわけなんです。次から次に道路が建設されて、接続していく、接続していくと——そうなりますと、非課税とするのは地方税法の法の趣旨というか、前提との違いが出てくるのじゃないかと、私がいま言つてゐるのは、最初の趣旨というの、公共性ということ、民間の有料道路との違いという面から非課税の対象になつてい

る。しかし、このようになってきたならば、償還されたところは、この大阪の鳥飼大橋のように、そうするべきであるにもかかわらず、それがどんだん続いていくならば、いつまでたつても料金を取られるというところは、この趣旨とちがはうになつてくるのじゃないかと思ふのです。この点は自治省の立場としてどうでしょう。

○説明員(川俣秀郎君) 先ほどから申し上げておりますように、道路公団の高速道路の場合、プール制がとられまして、その公団の公共性、あるいは料金を徴収することが収益事業に該當しないという点については変わりがないのだからと思ふのでございまして。ただ、いまお話しもございまして、償還が済んだら無料開放される。それが先に延びるというふうなところ、プールの採用によつてそれが先に延びるというふうなところから、所在市町村としてはいわば従来と事態が変わつたのではないかと、こういうことになっているのだからと思ふのでございまして。したがって、先ほどから申し上げておきますように、プール制を採用したことによつて、いままで申し上げましたような高速道路の性格に変更が来すものかどうか、これについては相当法律上煮詰めなければならぬいろいろな問題があるのだからと思ふのでございまして、その点については現在慎重に検討いたしておるといふことでござい

ます。

○田代富士男君 これは大きな問題だと思ふんです。で、慎重に検討するとおっしゃいますけれども、たとえば具体的な例を挙げますと、大阪の吹田市ですが、ここには南北に名神高速道路が走っておりまして、吹田市内の地域内には大体八・一キロメートル、それから吹田のインターチェンジを起点にいたしまして中国縦貫道路が走っておりまして、吹田市内で三・八キロ。それから近畿自動車道が走つてゐる、〇・六キロ。このように公団の道路の道路敷地というものは、面積にして六十四万四千平方メートルあるわけなんです。建物

が七棟建つております。ところが、いま申されま

したように、地方税法の三百四十八条で、公共用の固定資産には課税ができないという、三十五年の自治省から出されてゐるその特例によりまして、この敷地からの税金というものは吹田市に納金されておられません。そこで、吹田市でこれを試算してみました。吹田市で試算しますと、固定資産税は年間一億二千八百万円だと、それから都市税が千二百万円、いま地方自治体はそれぞれ新しい財源をということで新税を考へておりますけれども、これが課税対象になつた場合にはこれだけの財源が生み出すことができる。まして同じ公共の性格を持ちます吹田には国鉄の吹田操車場等があります。その国鉄あるいは電電公社などは、固定資産税のかわりに納付金を自治省を通じてまして、それぞれの自治体に配分してゐるわけなんです。そういうことから考へていきますならば、もう償還が済んだ道路でさえも、それが連続されることにおいて、これが料金を徴収されるという、そのもの自身も問題がありますけれども、この他の同じ公共性を持つ国鉄あるいは電電公社等は納付金という形において行われてゐる。こういう点に對しましては、私は少なくとも検討をする余地があるんじゃないかと思ひますけれども、道路公団の方にはないと思ひますけれども、最後に大臣、この点に對してお考えいかでござい

ますか、御見解を。——大臣にお尋ねしてゐるんですけれども。

○国務大臣(飯谷忠男君) ちよつと待つていただきます。

○政府委員(井上孝君) 先ほど鳥飼大橋のお話が出ましたが、その辺で私の答弁が不十分であつたかと思ひますが、プール制を採用いたしておりますのは、御承知と思いますが、法律で定められました高速自動車国道に限定をされております。したがって、どこまでも無限に広がっていくというものではございません。

そこで、ただいまのお尋ねの国鉄、電電等の納付金の問題でございしますが、現在国鉄では固定資産税、非課税になつておりますが、それに

かわる交付金を地方公共団体に交付いたしてありますが、これは国鉄等の事業が本来永久有料制を前提とするものでありまして、高速道路は、それに対して利用者の特別の便益の範囲内で建設費等の償還のため一時的に有料とされておりますというところで、償還後は当然無料開放されるという性格のものでございますので、国鉄等の事業とは性格的に異なっております。したがって、国鉄等の事業と同じく、高速道路に交付金を等を負担させるということにはいろいろまだ問題があると考えております。

○国務大臣(飯谷忠男君) これは固定資産税の問題から考えますと、いろいろ議論の余地あると思ふんです。ただ、率直に言つて、公団高速道路というのは、償還が終わつてしまえば無料になることは、これはもう申し上げるまでもございませんでしよう。その間、私はやはり国民の側から見ても、やはりブル制によつて全国一体化するといふことが本当は筋だと思ふんですが、特定の事業に対してやつた、そこだけ料金を取つた、じゃあもう償還ができたからそこは無料にするといふような、全国がそういうふうにならばばらばらで、徴収もしておつてもある、してないところもあるといった問題じゃないに、一貫して北海道から九州の端まで高速自動車道路がびしつとできて、そこで初めてその価値があるものであつて、そういうふうな全国的な一体性のものが要だといふことになれば、ブル制でいくというのが理想であつて、そうあるべきだと私は思つております。しかもそれが全部終わればこれは当然無料化される問題でありますから、これらの固定資産税の徴収対象になるかどうかという問題については、いまも局長からお話があつたのですが、私は率直に言つて税金の問題あんまりよく勉強しておりませんけれども、そういうたてまえからいくと、どうも局長のいま御答弁申し上げたことが私は適当ではないかという考え方を持っておるわけですが、いかがでございませうか。

○田代富士男君 いや、こちらが聞きたいんです

よ。いかがでございませうかというの、大臣、こちらがいかでございませうかと聞きたいのです。

じゃあ、これはもう時間もありません。これは私またきょうはこのくらいで終わります、また次の委員会等でもうちょっといろいろなにいたしますが、東京都におきましても、府中市におきましても、高速道路の下に固定資産税等については取るべきであるというふうな検討も府中市においてもされておるわけでありまして、そういうわけで地方団体は財源探しに躍起になっておるわけなんです。そういう意味で自治省にお尋ねしますけれども、条例、そういうもので、そういう地方自治体がこれは先走りと言へばなんですが、高速道路に課税できるような見切り発車をした場合、そういうふうな、しないというお考えがあるかわかりませぬけれども、しかねないような状態まで来てゐるわけなんです。そうした場合に自治省としてどのように対処されますか。まずそれをお聞きしておきたいと思ふんですが。

○説明員(川俣孝郎君) 先ほども申し上げましたように、昭和三十三年に案例を出しまして、道路公団の有料道路については地方税法で申しますところの「公共の用に供する道路」であるという解釈をいたしておりますので、現在地方団体において有料道路に課税をするということは私どもとしては適当でないし、そういうことについては現時点ではやはりやめるように指導をしたと思ひますが、ただ、お話のございました府中市の場合は、これは高速道路の用に供されている敷地があるわけでございますね、高架でございますから、その高架の土地について、たとえば有料でもって駐車場や倉庫のようにその土地を賃貸をされている、こういう場合があるわけなんです。その場合はまさに道路敷地が一方において道路の用に供されておりますし、他方においていわば課税対象になるような用途に供されておる。こういう二重の目的に使われておるということでございまして、その分につきましてはもちろん一〇〇%課税はできません

んけれども、仮に道路について半分、それからそういう倉庫あるいは駐車場用に半分ということであれば、課税標準額の半分について課税をするというところは差し支えない、そういうふうな考えでおるわけでございます。

高速道路の課税の問題につきましては、これは法律的にいろいろむずかしい問題があるかと思つておりますが、一方、所在市町村につきましては、先ほどもお話しございましたように、建設以前においてはこれが農地等であつて固定資産税収入もあつたわけでございますし、一方、救急業務でございましてか騒音の問題とかいろいろ特殊の財政事情もあるわけでございますから、単に課税の適否の問題だけでなくて、そういった所在市町村の特別の財政需要にこたへるための財政援助の道も別にあるのではないかと、そういった問題も含めましていろいろ検討をしていくべきものではないかと考えておるわけでございます。

○田代富士男君 府中市の問題は、これは高架下を利用して、これは当然のことなんです。だから、この問題についてもいろいろまだほかに問題点がありますが、きょうはもう時間も来ておりますし、一応この固定資産税の問題はここで打ち切つておきたいと思ひますが、これはここで打ち切りじゃなくして、継続審議ということにしておきます。大臣が、いかがでございませうかと、こちらが聞くべきことをいかがでございませうかと、そういうことじゃ相なりませんから、これは続けてやりたいと思ひます。

それで、次に南アルプスのスーパール林道についてお尋ねをしたいと思ひますけれども、山梨・長野県境の北沢岳部分に残されたまま工事が現在凍結をされております。その後どのようにしたのか、この問題に対して、まず経過を簡単に御説明を願ひたいと思ひます。

○説明員(藍原義邦君) 南アルプスのスーパール林道につきましては、昭和四十九年度までに延長で大体九七%でございまして、五十五キロ完成いたしております、全体で五十六・六キロでござい

ます。あと一・六キロ残しまして、ただいま北沢峠付近の工事を中止いたしております。これは昭和四十三年の十二月に、当時の厚生省から認可をいただいたわけでございますが、その当時、北沢峠付近を通るときにはその実施計画についてもう一度協議をしないといふ付記がございまして、それに基づきまして、ただいま環境庁でございしますが、環境庁の方に申請をいたしまして、それに基づいて、ただいま環境庁の方で、そこを通すべきかどうか、どういう形でやるべきか、特に自然環境保全審議会にかけていただきまして、その意見を聞くという形で審議をいただいております。そういう関係で、ただいま林野庁といたしましても環境庁と十分調整をしながら対応しております次第でございまして。

○田代富士男君 委員長から時間だといふことでございまして、まとめてお尋ねしたいと思ひますが、この南アルプスのスーパール林道の観光道路化に対しましては、これはいろいろ問題が提起されておるのは、いま審議会でも審議中というところでもおわかりだと思ひますが、ことしの夏ごろだつたかと思ひますが、環境庁長官自身が視察をされて、ことしじゅうに結論を出すとも、こう言つていらつしやるわけなんです、雪解けや梅雨どきには土砂崩れが激しく、昨年は四十五日間も通行どめになったといふことを私は調べましたらわかつたわけなんです、この八月と九月、それぞれ土砂崩れで通行中の乗用車が押しつぶされたと、死亡事故も起きているわけです。これは大変なことじゃないかと思ひますが、どうしてこういう土砂崩れが激しいかといふことを調べてみたら、大断層のフォッサマグナ地帯である。私は地質学者でないですから詳しくはわかりませんが、こういうような地帯で地盤が日本が一番弱いところである。こういうような重高山地帯を強引に削つて道路を建設したためであるという見解が出されておりますし、先日日本で世界の植物学会が行われたときに、世界の植物学者がこの現場を視察いたしました、こういう地域を保存すべき

であるという、自然保護の面からもそういう意見が出されております。安全通行の確保という点から、工事の中止という声が強いわけなんです。この点に對しましてひとつ環境庁の立場あるいは建設省の立場から、どのようにお考えであるのか、またどのように対処されていかれるのか、これをお願いしたいと思います。

それから、あと街路事業のことについて都市局長にお尋ねしたいと思います。これは時間が来てしまいましたから、御出席いただきましていただいても、次の委員会か何らかの形でやりたいと思います。これも聞きたいと思いましたが、これもこれはいまの私御質問をいたしまして終わりたいと思います。環境庁と建設省。

○説明員(土屋徳之助君) 南アルプスと申しましょうか、一般に山岳の林道の場合、開設工事に伴いまして土砂の崩壊というものが往々に出てまいります。この場合は、通常、自然の破壊を生ずる場合というの比較的多くなっておりますので、私どもといたしまして、周辺の植生状態あるいは地形、地質等の面について十分検討をして慎重に對処してまいりたいと思っております。特に現在審議会で審議中でございますので、この結果を尊重しながら對処してまいりたいと思っております。

○田代富士男君 建設省……。

○説明員(藍原義邦君) 先生御指摘のように、日本には林道が非常に不足いたしております。それと木材資源が非常に足りないというところで、ある意味で確かに林道につきましては強硬に延長を延ばすということがございましたために、部分的にそういう状況もあったかと思えます。しかしながら、最近におきましては、林道工事をやりやす場合にも、捨て土の場所それからり面の保護、その点は十分対応いたしまして、自然保護の工事を徹底的に行いながら林道の延長を延ばすという考え方で対応いたしておりますし、今後その姿勢でやってまいりたいと思っております。

○春日正一君 初めに、道路政策の基本的な考え

方について大臣にお聞きしたいんですが、御承知のように、ことしの八月に国土庁が新全線の終点検の中間報告(素案)というものを提出しまして、その中で新ネットワークの形成というところが先行して生活圏が画一的な近代化が行われて、そうして水路の埋め立てとか屋並みの移転、農地、山林の道路への転用、文化財の破壊など自然的、歴史的風土の破壊が起こっている。それから生活圏の個性が失われ、生活圏の存立自体が危ぶまれる。巨大都市圏に組み込まれてしまうというような否定的な面が出てきているというようにことが指摘されておりますし、またこの自然環境の面でも、まあエネルギー革命による経済的な機能の喪失とか、入植者の離農とか、農山村の疲弊、過疎化の進捗というように、政府の経済政策の遂行の結果、そういうものを背景として新全線とか、開拓地、財産区所有の林などが売却され、そうして政府の計画しておる交通ネットワークの整備というものを先取りした企業の土地の取得というものが、四、五年間でもって四十万ヘクタールに及んでおり、この六〇％がゴルフ場や別荘地、レジャー用地というようにものに使われておる。

そういう形の無秩序な開発が進行し、自然保護をめぐっていろいろな社会的な混乱が起こっているというようにことが指摘されております。詳しくはこれにずっと書いてありますけれども、それ全部を細かく引用すると時間もかかりますし、私はまあ特徴的な目ぼしい点だけを拾って指摘したわけですけども、こういう指摘は、新全線がうたった開発方針、この基本とされておるネットワークの形成というやり方で開発可能性を全国的に拡大し、そうして中核管理機能に全国を結びつけていくというところを通じて過密と過疎を解消し、国土の利用を均衡させるというような方式自体が問題があつたんじゃないかというのを問われていくんじゃないかと私は思うんですけれども、その点について大臣の考え方、大臣はこういう中間報告をもちろん御存じと思えますけれども、それをどのように受けとめられておられるのか、また、

それを今後どのように道路政策の中に生かしていくとしておいでなのか、その点をお聞きしたいと思ふんです。

○国務大臣(飯谷忠男君) いろいろ具体的な問題はまだそれぞれの御質問に応じて、あるいは局長の方からお答えをいたしますけれども、基本的な考え方はやはり高度経済成長の過程で経済発展を支える、そのための非常に急増する自動車の交通需要に對するといったことが道路整備の重点であつたことはこれはもうそのとおりであります。そこからももうその障害がで、あるいは弊害が生じてまいつたことはいろいろ指摘されていまして、それとありまして、私どもはそれを決して否定をいたしません。そういう意味から、これから行政というものは、この道路の交通機能というものを合せて防災の問題も考える必要があるでしようし、あるいは採光とか供給施設の収容とか考えなければならぬと思ふし、さらにはいま一番問題になっている環境の問題にも留意して、そういう質の高い道路整備を進めていくということにこれはからの重点が置かれていかなければならぬことは当然でありまして、そういうふうな努力をいたしていくつもりであります。特に、おかれております地方の特に日常生活に密着しておるところの生活道と申しますか、市町村道と申しますか、こういう問題は非常に重要であることは事実であります。だから、本年からも、そういう方針は持っておりますけれども、さらに今後の道路行政はそういう面にも重点を置いていくことが大きな課題ではないかと、かように考えます。そういう面の中で、これから道路行政をいわゆる安定成長の中にあっての方向を見出していくと、そのための全力を挙げていくということが私どものこれからの道路行政の一つの方向であり、使命であるという考え方を持っておりますのであります。

○春日正一君 それを見ますと、これは私が書き抜いたんだから正確な文句とおりじゃないですけども、こう言っているんですね。「首都東京をはじめ、中核管理機能の大集積地である札幌、仙台、

名古屋、大阪、広島および福岡を結びながら、全国の地方中核都市と連結し、さらに、これらの都市の一次圏内のサブネットワークを介して、日本列島の全域にその効果を及ぼすように、新ネットワークを形成する」。つまり、中核管理機能の全国的な体系化ということが道路政策の骨組みという基本的な眼目になっておつた。ところが、それについて現実はどういうことで、このような全国的な国土の骨格を強力に整備することにより、生活圏の大小を問わず画一的に生活環境の近代化が進み、「それぞれの生活圏のもつ個性が失われ」、「生活圏の存立自体が危ぶまれる」という事態が一面で出てきておると、こういうふうには書かれておるわけなんです。だから、私はさっき言ったように、大臣の答弁で十分納得できないのは、そういういまさっき読み上げましたような、中核管理機能を中心としながら全国の町村の末端までをそこに集中するよう、そしてそのための幹線をまづつくるといふやり方が、いかに国土を破壊し荒廃させたのかという問題が出てくる。そのやり方、考え方を問われているんじゃないかというふうには私は思ふのです。

そこで、もう一つさらにいま問われている問題は、こういう問題があると思ふ。御承知のように、いまの第七次道路整備五カ年計画というものは、六十年の長期構想の前提となつた経済の見通し、新国土建設長期構想というもののに基づいて、それに対応するということと四十八年に三年目でもって繰り上げて第七次ができたわけですね。そうしてそこで考えられておつた経済のフレームというものは、今後十五年間の平均成長率は八ないし九％である。国内の総生産六十年に四十五年の三・四倍、二百三十兆から二百五十兆ぐらいが予定されると。自動車の交通需要が四十五年の旅客で二倍、貨物で三倍、それから自動車の保有台数、四十六年の二・二倍、四千二百五十万台。これは新全線に對する六次の計画では三千五百万台だったんですけれども、これがこういうふうには算定されております。それから六十年

までのそういうものに合せて、そのふえる自動車をつくるというだけで九十九兆円がかかるという計算になっておるようです、私、建設省の説明を聞いてみると、そして新ネットワークの形成として高速自動車道一千万キロというのが出てきてこれに加わっている。それで、全体を含めて第七次計画で十九兆五千億という予算が決められたわけですが、御承知のように経済が今後十五年にわたって実質七ないし八%で成長するということな高度成長の前提というものは現に完全に崩れてしまった。そうして現在では実質成長率というのは去年はマイナスだったですね、わずかでも、ことしもどうなるかまだはつきりしないという不安定な状態にある、そうして財政も膨大な赤字を出さなきゃならぬような歳入穴隙を出し、それから地方財政も同様非常に危機的な状態になっておる。しかもその後の経過の中で環境、災害問題が激しくなり、またエネルギーや食糧、土地、水というような資源の問題も非常に重大な問題をはらんでくるようになっておる。そういうような形で経済の見通し自体がここで大きく変わってきたわけですね。

その点について、三木総理が七十五国会の施政方針演説でも、高度経済成長路線を転換して安定成長と福祉向上の路線へ切りかえなければならぬということを言ひ、その理由として高度経済成長を支えた内外の条件は崩れ去ってしまったおるんだ、こういうふうに出ておるわけですが、そうしますと、当然いまままでとつてこれら高度成長型の経済の政策というものは変えていかれなきゃならぬし、安定成長というふうな方向へ変えていかれなきゃならぬというふうに考えてみますと、先ほども言いましたように、そういう見通しのもとに第七次道路整備五カ年計画というふうなものがつくられて、そうして交通需要の見通しというふうなものも立てられてきたのが、いま言ったような経済政策の破綻の中で大きくこれ変わってきているわけですし、当然これに伴って経

済のあり方、国土利用のあり方も変わるはずですから、道路計画もこれに対応して当然変わらなければならぬはずなんです。単に成長率が落ちたから、あるいは総需要抑制だからということでは、いままでの計画の枠組みをそのままにしただけで、ただ、工事の進行のテンポを落とすというふうなことで済まぬ問題になってきておると思うんです。

だから、当然そういう意味では、前段に言いましたネットワーク方式のつくり出したいろいろな矛盾、国土庁が指摘しておるようなそういうものと、それから新しい経済情勢に対応するということなことを考えてみれば、転換の方向として、後回しにされてきた農山漁村の振興、地方都市の特性に合った町づくりとか大都市への集中を抑制するということな方向で、それに沿った地方道路の整備や、あるいは高速道路計画の見直しやモータリゼーションという方式の見直しというふうなものがないか。いまそこへ来ておる。非常に大事な、国の経済でもそうだけれども、道路政策の重大な転換点にきているのじやないか、そういうふうなふうに思うんですけれども、その点大臣はどう思いますか。当然閣議でもいろいろそういう問題は経済の見通しなんかと絡みながら、道路をどうするかというふうな話も出ておると思うんですけれども、そういうふうなことが問題にされておいて、なるのか。それとも単にいまは一時スピードダウンして、また景気がよくなったら高速道路のこの計画どおりさつと進めるのかどういふふうなのか、そこら国民も知りたがってるし、私も知りたい。そこをお聞かせ願いたいのです。

○國務大臣(飯谷忠男君) 春日先生の考え方はよくわかりました。私は最初御答弁申し上げましたように、急激な経済発展に対する交通需要はこのままではいけないから、それに対応する道路政策をさらに進めなきゃならぬ。そのためには前段申し上げたとおりの方向でこれからはいくべきだと、こういう考え方を持っております。第七次が高度成長当時につくられた計画であることも事実

であります。そうすると、これから安定成長なりに向かつていく場合においては、それに即応した計画でなきゃならぬことも、これもそのとおりであります。そういう意味で三全総というものがいま計画されておまして、年度内には恐らく方向が見出せるのじやないかと思っております。ただ、これはたゞその場合に、それじゃ三全総、まだこれはつきりその全貌がつかめないものですから、いま検討する、経済の見通しについても御承知のとおりいま検討中でありまして、はつきりしたものをつかめないから申し上げることはできないのでありますけれども、そういう方向に向かつて今後の建設行政を進めていかなきゃいかぬことも事実であります。

ただ、道路計画がちょうど五カ年計画の中の真ん中の年であります、まだあと二年残っておりますわけでありまして、三全総の出方にもよりまされども、根本的にじやその道路計画を練り直してしまつて、そして新しい縮小したものに持つていくかという問題と、おっしゃるようにな進度調整をしながら現在の経済に合わせた方向で道路行政を進めていくかという問題、こういう問題には根本的なこれは議論をせなきゃいかぬ問題があるわけでありまして。と申しますのは、いまの全国的な計画そのものも、ただ政府が勝手に、与党が勝手に決めたものじやないわけなんです。全部全国の各地区、各階層の人々から強い御要望があつて、その御要望に応じてきたのがあの集約であります。そういう面をじやこんな経済の時代になったからずばりとここからこでぶつ切るといふことはなかなか簡単なものではないし、それにはそれなりにまたその地域の人々が発展に対する一つの夢も持つておるはずでありますから、これは政治の問題としてぶつ切つてしまつて、これだけの計画をこれだけに縮小するといった問題については、これは与党の内部でも非常に議論があるわけでありまして、それには若干まだ私も全体計画も、三全総も決まらないう、まだわれわれの計画、五年計画も半ばでありますから、そういう面におい

てはもう少し時間をかけてもらつて検討せねばならぬじやないかと思つておるわけでありまして、特に、これはこの間いろいろ国鉄ストなんかもあったのです。大都市を中心とした生鮮食料品が、この間もこども議論になったわけですが、案外大きな波乱もなしに供給できたというところは一体何なのかということいろいろこれはまた議論をされておるわけでありまして。普通の年の国鉄が二、三日ストップしたらもう生鮮食料品は大騒ぎをするのが、ああいう状態で、それほど大きく国民にあるいは大都市を中心にして余り不安を与えない程度であつただけのものができたというその原因がどこにあるかというふうなこと。これは考え方によつては道路網というものがかなり整備しておつて、長距離のところもいわゆる大型の貨物輸送ができたからああいうことができたのじやないかというのを考えると、必ずしも高度成長でやつた道路政策がすべてが悪だといふふうには解釈できない、これは一つの大きな事実が実証ができておるのじやないかと、こういう議論も実はあるわけなんです。そういうものも考えながらこれから道路計画を私も考えていきたいと思ひますが、いずれにいたしましても経済の実態に合った今後の推進方法は考えていかなきゃならぬことは事実でありまして、その方法は先ほど申し上げたとおりであります。

〔委員長退席、理事増田盛君着席〕
○春日正一君 国鉄ストのときの食糧の輸送の問題やそういう論もある。しかし、私どもに言わせれば北海道や鹿児島から東京へ野菜を持ってこなくとも、関東圏域で十分賄えるような国の経済のあり方というものがあつたのじやないかと、むしろそういう議論がある。私ははそう考える。そこで、三全総の問題は、これはできてから通常国会かそういう時期に十分議論したいと思ひますけれども、さしあたってまだあと二年残つておるわけですね、五カ年計画が。そうすると、こ

ういう状況ですから、当然この二年残っている枠の中でも手直しというようなのは必要だろうというふうに思っていますけれども、その点はどうですか。

○政府委員(井上孝君) おっしゃるとおりでございます。御承知のように五カ年計画、三年を経過しまして、まだ半ばを消化しておりますので完全達成はもう至難でございます。またこれを来年、再来年と残りの二カ年を実施いたします。近々策定されます新しい経済計画あるいは三全線の線に沿って実施していくというつもりでございます。ただ、計画を根本的に練り直すということには、まだ大臣からも御答弁申し上げましたように、まだ全国的な経済計画もはつきりいたしておりません。今度は十分これらの全国計画と整合をとった上で新しい五カ年計画を立てるべきであるということ、中身の軌道修正をしつつ近い将来に改定をいたしたいというふうに考えております。

〔理事増田盛君退席、委員長着席〕

また、この見直し作業も法律に基づきます五カ年計画を改定するといふはつきりしたものではありませんが、新しい経済計画に沿ってわれわれこれらの、来年からの五カ年についても中身をいろいろと検討中でございます。その中にはたとえば先ほど先生御指摘になりました昭和六十年四千二百五十万台というような自動車の保有台数というものもこの際訂正をいたしまして、いまいろいろと作業中でございますのはつきりした数字は申し上げかねますが、これよりも相当、四千万台を下回るような、自動車保有台数というものを訂正をいたしまして、計画を練り直しておるといふことでございます。

○春日正一君 そこで、私の言ったのは、二年残っているその二年の中の手直しということをおっしゃるわけですが、そこでお聞きするのが筋だと思えますけれども、時間の関係がありますから、私、建設省の方からいただいた資料を整理して私の方で言いますから、間違っておたら訂正していただきます。

だきたいと思えます。私は、この建設省からいただいた五カ年計画三年度の市町村道の道路計画の進捗率を見ますと、一般国道が四七・六%、都道府県道が四三・九%、市町村道が三六・五%、これは補助事業分です。それから有料道路が四三・五%という形で、やはり特別市町村道の比率が低いわけですね。そうして改良率とか舗装率というふうなものがないと低いということは、これはもう私言うまでもないからそれだけにしておきますけれども、市町村道の木橋が一万七千橋もあるし、バス路線延長一万八千キロの中で改良率が五九%、舗装率が五三%、しかも市町村道全体の延長は八十九キロですからね。そういう意味から見れば、市町村道の整備率というふうなものはこれはきわめて低いというふうに言えると思うんです。当然これは先ほど指摘された街路やそういうものをつくるのに急であって、地方にいろいろひずみが出てきたというふうなそういうものから見て、一番おくられているのをやはり引き上げるといふことに力を注がなければならないし、予算配分その他についてもそうしなきゃならぬと思うんですけれども、その辺はどうなっていますか。

○政府委員(井上孝君) 御指摘のように五カ年計画第七次道路整備五カ年計画の進捗率を道路の種類別に見ますと、市町村道が他の幹線道路よりも劣っておるといふことは御指摘のとおりでありまして、実はこの五カ年計画、昭和四十八年に策定したままでは、市町村道といふものは奥地等産業開発道路とか山村振興道路とか過疎地域対策道路等の特別の立法措置のあるものについてのみ市町村道を採択しておったのでございます。そういった幹線道路主義でやってまいったものでございますが、昭和四十八年のこの第七次五カ年計画からそういった方針を一步進めまして、日常生活の基盤となる幹線市町村道についても、特別の立法はなくとも大幅にこれを採択していこうという国民の生活を考慮した計画に練り直したわけでございます。したがって、実は七次計画におきます市町村道の規模は五千億という数字でござい

ますけれども、これはその前の第六次五カ年計画に対して実は三倍以上という、金額的にはまだ少のうございまして、大幅に七次計画策定の際に市町村道分をふやしたわけでございます。

それから、したがって全体が非常に大きくなくなったということ、それと毎年度の予算を見ますと、四十八年から四十九年度は実は道路事業費全体はほぼ前年並みの予算でございましたけれども、市町村道につきましては一八%伸び、その次の五十年年度の予算におきましても同様、全体はむしろ予算が圧縮になりましたけれども、市町村道は十数%伸びるというふうなことで、毎年毎年他の国道、県道よりも伸び率を大きく持っていました。しかしながら、先ほど申し上げましたように全体の七次計画の規模を急に大きくしたものですからなかなか進捗が間に合いませんで、三年目の進捗率を見ますと、国道、県道よりも劣っておるといふ結果になりましたけど、この七次計画発足以来、市町村道には特に重点を置いて予算の拡大を図ったということを御了承願いたいと思えます。

○春日正一君 いままでやらなかったのが今度ふえたというんですけど、五カ年計画の財源配分を見ても、総事業費が十九兆五千億で一般道路事業費九兆三千四百億、このうち一般国道が三兆七千五百七十三億、主要地方道が一兆四千六百九十一億、都道府県道が一兆六千二百五十八億、そしてこの市町村道はまあ一兆八千五百六十五億となっていますけれども、幹線市町村道は五千億であとは街路一兆三千億、という街路は指定都市まで入っているというので、だからこれは市町村道の予算というふうには一概に見えない。そうすると、先ほど局長も言われたように五千億というものが組んである。そうして地方単独事業が市町村道で四兆七千億というふうな組んであるんで、だから市町村道の整備というものはほとんど地方に任されて、国の財源配分というものが全体の十九兆五千億の中の五千億ですからね、だから非常にこれ少ないですね。

だから、そういうのを比率にしてみました、この割合にしてみても、補正後の全体分では若干ふえておって三・三%ですか、道路費三・三%となっているんですが、しかし、補正予算そのものの組み方、つけ方を見ますと、一般国道が五・四、それから都道府県道が一六・四、市町村道が四・三、それから街路が二〇・九というふうなふうにして、当初予算に比べて一般国道は四〇から五五にふえているわけですから、都道府県道が二一から一六に減り、市町村道は五・二から四・三に減っているというふうな形で、地方財政が苦しくなると裏負担がつけられないという事情からだと思いますけれども、補正で、先ほどからの議論から言えば、市町村道に対する予算はもつと率としてふやさないやならぬものが減ってきているというふうな事実も考え合わせてみますと、そう局長の言われるように、うまくいっているとか、努力の跡が見えるということではないと思うんです。だから、そういう意味では、私は時間があるし、ほかの問題もあるから、問題点だけはつきりしておきますけれども、全体の道路予算の中で市町村道に対する配分というものが非常に少ない、これをもっと大幅にやはり引き上げる必要があるだろうという事です。

それから、もう一つの問題は特定財源の問題。これは今度の法案の議題ですけれども、この配分です。これ見ますと、先ほど二官委員の質問の中でもちょっと出ましたけれども、道路財源としては特定財源でほとんど間に合っているといふふうなお話だったんですけれども、しかし、この配分を見ますと、国が揮発油税、石油ガス税、自動車重量税、これを取って一兆一千三百六十五億、それから地方自治体が地方道路譲渡税、それから軽油引取税、石油ガス譲渡税、自動車取得税、自動車重量譲渡税、こういうふうなものを取って全体で六千四百四十四億ということになっているんですけれども、このうち市町村に渡るのは自動車取得税の千七百四十七億の七割、それから自動車重量譲渡税の六百二十七億、合わせて千八百五十億。

だから、特定財源全体の約一割強ぐらいしか地方の道路財源には回されていないというような状況になつてゐるわけですね。だから、そういう点を考へ、特に先ほど来も問題になつたように、補助事業の裏負担が取れないというような状態のもとは、もつとこの特定財源を大幅に市町村に回すべきじゃないかという点が一つ。

それから、もう一つについて聞きますけれども、いまのシステムでいきますと、管理中枢に幹線で結びつけ、さらに地方中核都市に周辺の市町村を結びつけて広域生活圏というふうなものをつくるというそういうやり方ですね。そういうやり方をして、これは政府からもらった資料ですけれども、こういう形で日本国じゅうの町村まで全部中核都市、それから管理中枢という形で結びつけていく、そしてそのための幹線を優先させるというやうな形でやられておるために市町村の生活自体が壊されて、先ほどの国土庁の指摘にもあるやうに、大都市に吸収されてしまふやうな現象が、現に過疎地の中でさえ、その過疎地の県庁所在地とか主要な都市には人口が集中して、そして周辺部分の過疎が一層ひどくなつていくやうな過疎現象が、そういう現象さえあるのですから、だからそういうことのないやうに、本当に国民がその地域に即して住んでいけるやうにするためには、そういうものに対して補助をつける。たとえば一級幹線市町村道とか二級幹線市町村道というやうな形で規格を決めて、それに対しては補助をつける。その他のものは補助対象にしないというやうなことで、そしてこれは過疎対策でもそうだし、山村振興あるいは街路の問題でもやはり同じやうな基準でもって、その基準に合ったものに補助をつけるというやうな形で、結局そういう国策に沿つたものにしか補助をつけないために、いわゆる昔からある村なり町なりそのこでの自足的な生活環境というものが壊されていくというやうな状況になつてゐる。

だから、そういうふうな補助のつけ方ではなくて、この勧告にも出てますけれども、市町村がもつと自主的に——こう書いてあります。勧告というか、さっきの中間報告の中では、「従来、都市の整備・建設の方向や手法については、法令や諸制度等に基づく全国的な基準によつて画一的に定められる場合が多く、」国の方針のもとに地方公共団体によつて都市の整備・建設が行われてゐる。』として、その後の批判として、多様な住民のニーズと意向を十分把握して個性ある都市整備を進めるためには、市町村がみずからの手によつて市町村整備計画を策定し、これによつて地方都市の環境整備が行われ、国や都道府県、地方都市の環境整備が円滑に進められるやう補完的役割りを果たすべきであると言つて、このため行政事務の配分、認可権限、財源配分のあり方等、新しい情勢に対応し得るシステムを開発する必要があるというやうな反省をしているわけですね。私もこのことはいつも言つてきた、道路の問題のときには、一番もつとある自治体がこゝで住民の声を聞き、その生活を円滑にするための道路をつくつていくと、そういう計画を積み上げながら国全体の道路計画というものもつくられていく必要があるだらう。それがいつも無視されて、大企業、産業というところで、コンビナートとコンビナートを結ぶやうな大道路ばかりが計画されてくるというこゝに対して批判をしてきたんだけれども、そのことが国土庁のこの検討によつても一応認めざるを得ない状態になつてきておる。

このやうな段階で、いま言つたやうな補助——一級幹線、二級幹線、あるいは過疎とか山村対策とかというやうな、そういう補助を細かく切つて限定してやるのではなく、もつとまとめた財源を市町村に与えて、市町村の裁量でもつて必要とする道路を優先的にやるやうな、そういう方向に切りかえていくべきじゃないのか、その点をほつきりさしていただきたいと思ふのですけれども、どうですか、その点。この二年の間の予算の組み方にもそれは私は幾らかは反映できると思ふのです、やる気なら。

○政府委員(井上孝君) 御指摘の市町村道に対するお考え方はよくわかりました。ただ、私も御指摘の過疎対策とか山村振興計画とかというものを作成する場合、市町村の自主的な意向を十分尊重して作成されたものというふうに思つておりまして、決して幹線道路のように国の方で一定の基準をつくつて、それを押しつけておるというやうなことはないものと了解しておりますので、ひとつ御了承願ひたいと思ひます。

それから先ほど前段の方で、市町村に対する年度の補正予算の配分が少くないという御指摘がございましたけれども、これは先生の御質問の中にも若干ございましたが、今回の補正予算は第四次景気対策として実施されましたので、私ももととしてこれが早急に年度内に工事が消化されるということをお前提に、そういう観点から編成をいたしました結果、当初予算の配分よりやや直轄事業といひますか、国道の関係の事業に若干偏つたという結果になつております。

それから市町村の事業をふやすということにつきましては、先ほど申し上げましたように第七次五カ年計画でも相当重点的に思ひ切つてふやしたつもりであります。また一方、この事業を実施いたします市町村の財政はもちろんでございますが、技術的な能力、そういうものにもある程度限界がございまして、逐次これはふやしていくというこゝが適当な方法ではないかと思ひまして、実は御承知のやうに過疎とか特別豪雪地帯とかというやうな本間に市町村の能力が余りないと思われようやうなところでは、県が市町村道の事業をかわつて財政も財源も持つてやるという代行制度というものを相当大幅に取り入れております。

それから一方、本間に幹線市町村道で整備を急がなければならぬというものは、市町村に對する補助を一方でやりまして、県と相談をいたしまして、市町村道の県道規格というものを毎年実施をいたしております。こういったいろいろな対策で、市町村道整備にあらゆる手段で手当てをいたしております。道路に関する特定財源を市町村に与えるということだけでは直ちに市町村道の整備が促進されるというものでないと思つておりますので、あらゆるいろいろな観点から、角度から、市町村道の整備にこれからの重点を置いて実施してまいりたいというふうに思つております。

○春日正一君 一般的なことでお話ししていただくと、いまの説明の中でも言われておりますけれども、いわゆる幹線市町村道というやうなものを設定して、広域生活圏というやうなものをつくるというこゝで、そこそこの地方中核都市で、これを結ぶやうなものを第一級の幹線市町村道だとして、それから二級の市町村道はどうだといつてこゝにも基準が出ていますわ、指定の。このやうな基準に合うものだけを拾ひ上げて、そして結びつける道路をつくらせるといふやうなやり方をやるために、そこでの足元の暮らしの道路、ちよつと役場へ行くとか、学校へ行くとか、隣の村へ行く、あるいは隣の部落へ行くというやうな道路が完全に抜け落ちてしまふ、そしてそのためにその地域の昔からある生活の關係というやうなものが壊されてしまふ、そこが一番問題だし、そこら辺の配慮なしに、結びつけやすいということではいかぬと思ふんです。その点で私非常に示唆的だと思ふのは、この論文にちよつと引用されてゐるんですけれども、あの民俗学で有名な柳田國男先生ですね、あの人が昭和四年に書いた論文の中に、

こういう文章を書いているんですね。つまり、私は昭和四年という時期にこの問題に着眼されたというの、さすが柳田先生だと思えますけれども、いまそれが大規模にやられているわけですね。そうして昔からの生活圏なり何なりが壊されていつている。そこを考へて、私の言いたいのは、そこを考へて、だからその地方の住民あるいはそれを代表する自治体が、隣村との交通やいろいろ考へながら道路を整備していきけるような形で、まとめて、自由に使える財源をもつとやる。補助するにしてもこれこれという厳格な規制の補助でなくて、もっと大きな枠組みの中で補助をするというようになことに変えていかなきゃならないのじゃないか。そこを言っているわけですね。けれども、どうですか大臣、私のこの考へ方、間違っていますか。

○国務大臣(飯谷忠男君) 私は決して間違っているとは申し上げません。だがしかし、補助を實際に交付するのは、道路一つの補助を出しても、ちよつとその道路の計画を立てて、設計をして、これだけの金が必要からこれだけの補助をあげましょうと、ぴしつとやっているわけですね。それをまとめて一つにして、それをおまへら中で適當に下の方でやりなさいというわけにはこれは國費は使えぬわけですね。ただし、総合的にいろいろ道路計画を立てる場合に、もう少し道路予算をふやして、おっしゃる通りに、特に市町村道については、これから私は積極的に考へるべきだと思つてやつてはいますけれども十分じゃありません。パーセンテージからいっても確かに少ないです。けれども、しかし、全体の枠が少な過ぎるから、伸び率は非常に伸びておるんですよ。國道なんか今年は九三ですから、七割ぐらい減になつて、マイナスです。それが市町村道は一七割伸ばしておられます。そういう面においては大幅に努力しておるつもりでありますけれども、全体が少な過ぎるから、全体のパーセンテージにすると、おっしゃるとおりの小さいものになるということです。

それから同じ補助金を出すにしても、先ほどかいろいろ申し上げているように、産振法とか、あるいは農地産業開発法とか、あるいは過疎地域対策法とかいったような、そういう地域立法に基づいてやはりそういうものを重点的にやるものから、それ以外の法律の適用されない地域は、そのまゝ補助率なしで、補助金なしでいくという傾向は確かにあるんです。だから、先ほど局長が話したように今年からそういうことをやめます。あつてもなくても、必要なものはその町村に市町村道として補助金を出そうという、それはかなり私は前進だと思ひます。問題は、その額をできるだけ大幅に取るということがいまの場合われわれにやれる精いっぱいの問題だと思ひます。お話としてはよくわかるわけですね。けれども、現在の場合、國費を支出する場合には、そういう一つの過程を経なければならぬということをひとつ御理解をいただきたいと思ひます。

○春日正一君 そういうことで、将来に向けてはやはり単に補助をつけるんじやなくて、地方道路財源として交付税みたいな形でまとめて出すというふうなことも考へるということまで含めて検討していただきたいと思ひます。

そこで、今度は實際的な問題に私入らしていただきますけれども、これは簡単な問題です。この写真を見ても大臣見ていただきたいと思ひます。これは北海道の石狩川の支流のまた支流の清真布川という川ですね。これは直轄河川で、これは政府の責任で堤防をつくつておるところです。ところが、現状はこうなつておるんですね。堤防がここまで来て切れて、この道路が通つているところは堤防がないんです。これひとつ向こうへ大臣の方へ行つて見せていただきたいと思ひます。(写真を示す) そういう堤防というものがあつていいもんかどうか。この間の六号台風のときにはこういう状況ですね。その割れたところは増水すると土のうを持つていつてふさいで破壊を防ぐというふうなことをやつて、六号のときには辛うじて防いだようですねけれども、それでも危ないとい

ころができて、こんなに堤防の裏は崩れかかつているんですね。それからこれが土のうを積んで、これから向こうを見た橋なんですけれども、土のうを積んだ、この上、私立つていますけれども、ここまで崩れてきた。これもちよつと見ていただきたい。(写真を示す) そういう堤防というものが考えられるだろうか、國のやつておる堤防でもつて、あいておつて水が出さうだったら土のうを積むと、水が引いちゃたら土のうを取つてまたあけておくというふうなことが考えられるだろうか。これ、河川局の方も来てもらつておりますからあれですけれども、私、時間がありませんから、あとも一つ聞かなきゃならぬから説明しますけれども、現地へ行つてそれを聞いてみたくて、北海道の開発局の方に。そうしたら、そこは栗沢町というところですね。その道路は町道なんです。だから、町道だから町でその道路を上げて、堤防の上へ橋を通すようにしなきゃならぬと。そうすると、北海道ですから四分の三は補助がつきますけれども、それでも二億円かかるところで約四、五千万ぐらゐは町が持たなきゃならぬ、とても持ち切れぬと。二十幾つかあるうち十七は河川サイドでもつて建設省が主としてその費用で橋はかけてくれたと、あと五つ残つていふと。それがそのところははいわゆるさつき言つた幹線道路になるもんだから幅広しなきゃならぬと。そうすると、道路関係になるから河川じやめんど見れぬと。ところが、道路の方は補助をもらつても、町では橋はかけられないと、そういうことになつておるんですね。

だから、道路だ河川だと言わずに、そういうふうなだれが見たつて不自然な危険な状態をなくすために、建設省として何と手を打てないものかと、私はこれは建設省に対する相談なんです。ここに空知郡栗沢町から来た陳情書がありますけれども、それにもそこを何とかしてほしいということを書いてあるんですね。何とかしてほしいとつて、そういうことなんです。河川で七割持つて道路で三割持つとかなんという形でやれぬものかと、その返事を聞かしてほしいんです。そんな状態を残しておくという手はない。

○政府委員(井上孝君) 御指摘の清真布川の栗沢町の橋梁につきまして、御指摘ございましたので調べてみました。御指摘のようにこの一町で、この河川改修に関連いたしまして道道、町道等ございしますが、二十三橋も、河川改修にあわせて従来の短い木橋であつたものを大きな橋にしたというふうなことで、すでに二十三橋のうち、御指摘のように河川関係、河川改修費といひますが、それに一部道路の補助も含めまして十六橋がすでに完成しております。二橋が今年度実施中でございまして近く完成をいたします。残りが五橋、そのうちのひとつがこの写真にあります、これはたしか南五号橋という町道だと存じますが、これが大変おくれておまして、この間の出水で土のうを積んだというふうな事実があつたさうでございします。私も実は調べましたら、この橋について町当局からまだ國庫補助の申請がないようございまして、御指摘もございましたので、道を通じまして町当局より要望を出させまして、その上で採択を検討をいたしたいと思つております。

○春日正一君 そうすると、これはどういふことなんです。とにかくこの六号台風のときの栗沢町の要請書では、いま言つた清真布川五線橋ということが書いてありますけれども、加茂川必成橋云々という四つの橋をかけるようにしてほしい、かけかえしてほしいというあれが出ておるんですね。それで町当局にもいろいろ聞いてみたんですけれども、やはり補助の申請が出てこないといふのは、結局いま言つたように二億かかると、そうして北海道だから四分の三補助ということになれば、まあ五千万は持たなきゃならぬと、それも積み込みがないと、だから補助の申請が出ないといふことになるわけでしょう。そうしてさつきいろいろ言われたように、堤防ができていく過程で、いままでの小さな川ですね、そこに写真があるような、それを上げなければならなくなつてんだから、町としてみれば國の施策によつて金をよけい

出さされるという状況に置かれたわけですから、そこらやっぱり考えて、何とか解決できる道というものを——だから、そういうものを出せばまた建設省考えてくれますか。それを返事してください。

○政府委員(井上孝君) 私、道路局でございますので、河川関係のことをいまして、断言を申し上げるわけにはまいりませんが、恐らく私の判断では、これは河川改修と合併ができると思います。したがって、現道の幅は河川改修で持つていただきまして、それを広げる幅だけを道路でもつて出すと、また町の負担も、河川改修の方は直轄でございますから町負担でございます。相当軽減できるんじゃないかというふうに思っておりますが、なお、御指摘ございましたので検討させていただきます。

○春日正一君 河川局、お願いしておいたのに、だれか来ておりませんか。——とにかく、大臣そういうことですからね、河川と道路と両方で何とかこういうものを解決するようにひとつしていただきたいと思います。これは大臣に頼んでおくのが一番間違いないんだから……。

○国務大臣(飯谷忠男君) 両局でよく相談をささまして進めたいと思います。

○春日正一君 お願いします。

それからもう一つの問題ですね、これは首都高速の方ですけれども、中央環状高速道路というもののについて、この計画の概要と進行の状況、これを説明していただきたいんですが。

○政府委員(吉田泰夫君) 首都高速道路の中央環状線は、総延長で約四十七キロメートルにわたって東京首都圏を中心に環状の道路でつないでいるという計画でございます。つまり、現在できております首都高速道路の路線が、非常に小さな現在走っております環状線を唯一の連結点として、それぞれ外側に何本も延びているわけでありまして、そのために現在の放射線から入ってきて都心に入るものとはかかるとして、一たん環状線に入って、さらに別の方面の放射線に乗っていく

というふうな交通が非常に多いわけでありまして、その非常に小さな現在できています環状線に相当多量の交通がいやでも乗るというルートになっておりまして、このためにあそここの部分の合流点で常時渋滞が繰り返されている、都市高速道路としての機能もほとんど麻痺するといった時間帯が非常に延びております。

そういうことのために、かねてからいままのような小さな環状線の外側に、かなり外側にもう一本環状線をつくりまして、それによって東名道とか中央道とか東北道等から入ってきてほかの方面に抜けていくという交通の流れをここでバイパスとしてしまう、ショートカットして通すということを考えていただいております。もちろん全線ができれば十分にその目的が果たせるわけでございますが、部分的にでもできればその方向についてはそれだけの効果があるというものでございます。現在までの進捗状況は、北池袋の地先で部分的に一キロメートルぐらいできております。また、葛飾区の四ツ木地先から足立区の下沼田町までの区間につきまして約八キロ程度、合計九キロが事業を実施中でございます。そういうことで差し引きしました残りの三十八キロにつきましては、まだ都市計画も決定されておられません。したがって、工事も行われていないということでございます。

○春日正一君 この計画が決定されたのは四十三三年ですね、首都圏整備計画の一つとして決められたのは。そしてそれは品川区内から北区、江東区を通って東京湾岸道路ということで、こういうふうなことになるわけですね。

そこで、お聞きしたいんですけれども、この中環一期工事となつていまですね、これ一期。それから中環二期、それから五号二期、中環これは四期ですが、それから葛飾—川口線、それから六号二期、それから中環三期とこうなつていて、それでこっちの方だけがずつと施行され、あるいは問題にされていつていくわけですね。何でこういうふうにされるのか。つまり、中央環状という一つの体系

を持ったものです、それがそれとして問題にされないで、細切れでもって既成事実が一つずつつくられていくというふうなやり方ですね。そういうことしたら後で必ず矛盾が出てきて、あそここのあれはまあ解決つきそうだけれども、鳥山のところの中央道は、ああいうような形で押しも引きもならぬようなことになるんじゃないですか。全貌をはつきりさせて、そして都民が納得するといふような状況の中で工事が進められていくということにならなければならぬと思うので、それけれども、こういうふうな形でこの葛飾、それから足立ですね、そういうような方向へはもう仕事を延ばしていつておる。ところが、品川やあるいはこっちの方ですね、品川とか新宿とかこっちの方は何も知らぬと、まだ話もないという状態になつてい

るといふふうなことで、どうしてこういうことをされるのか、そこをちょっと聞かしてほしいんですが。

○政府委員(吉田泰夫君) 中央環状線は、究極的には先ほど申したような非常に小さな環状線だけではこの数多くの放射線を支えるものとしては余りにも不十分である。そのために交通のネットワークが至るところに発生していることに対処するためのものであります。しかし、この環状線といふものは、この環状線を全線ぐるっと回るといふような交通を予想しているわけではございませんで、部分的にこれを使いながらバイパスしていき、ショートカットしていくという使われ方を實際するはずのものでございます。そういうことで、全線が完成しなければその機能がフルに発揮できないというわけではなくて、まあ全線開通が最も望ましいわけですが、部分的にでも効果のあるという区間は十分に計画されるわけでございます。いま御指摘の主として荒川に沿って江戸川区から葛飾区に至る区間は、中でも東京を中心にして北東部あるいは東部に向かって、つまり千葉県の方に向かつて近年非常に著しい交通の増大があります。それを受ける一般街路がはなはだ貧弱であるところから、六号線の延伸とか葛飾

—川口線といった形で別途高速道路の建設を実施中でございますけれども、こういった交通が、都心に目的地を持つものはそのまゝ入るわけですが、けれども、必ずしも都心に入らないでもいい。むしろ都心に入らないでも別のルート、つまり中央環状線の一部のルート及び湾岸線等を通じて東京の西南部の方に抜けていく、あるいは東北から入って西北部へ抜けていくというふうな交通も相当ありますので、こういったものはかせようということであつたわけでございます。まあ全線の開通とは一応切り離してでも急ぐ必要があるという判断でございます。

○春日正一君 それじゃね、その切り離した部分の問題を先にお聞きしますけれどもね。この葛飾—江戸川線というやつですね、四ツ木橋のところからずつと江戸川へ出るやつ、あれの進行状況はどうなつていますか、計画の具体化している状況は。

○政府委員(吉田泰夫君) いま御指摘の葛飾—江戸川線というのは、葛飾区の四ツ木の地先から、ずつと南に、川沿いに下りまして、江戸川区小島町地先で湾岸線につなぐという延長約十一キロメートルの区間のことでございまして、これにつきましては、先ほど申したようなこの方面の交通に対処するために早急に着手したいと考えてまして、首都高速道路公団でこれを実施すべく計画をしていくわけですが、この首都高速道路は、まず東京都で都市計画決定をしてみたいことになりまして、その都市計画を受け持つというところになります。準備、地元との折衝を行つていく段階であります。

○春日正一君 その折衝の段階ですけれども、この部分だけは、この地図にあるように、この四ツ木橋のところから綾瀬川の左岸を通つて、それで上平井水門ですか、ここから荒川と中川の背割り堤ですね、これを通つてずつと湾岸道路に行くといふことになつていまして、これは非常に人家の密集した地域であつて、だからそこにそういう高速道

路をつくられたのでは生活環境が全く破壊されるというので、地元の人たちが対策協議会というのをつくって反対もし、そして首都高速道路公団が綾瀬川、中川左岸に建設を予定しておる高速道路計画をやめさせること。計画作成には地元住民の意思を反映させるために、地元住民を加えた適当な機関をつくることというのを区議会に請願をして、区議会でも第一項目、首都高速道路公団が綾瀬川、中川左岸に建設を予定しておる高速道路計画をやめさせることというのは全員一致で採択しているわけですね。そしてそれが通ること、これは大都市ではいつでもそうですけども、たとえばそれが通る一キロ半ぐらいの間で、西渋谷小学校の校庭とプールが削られると、中川中学校の校庭、養護幼稚園の園舎が削られると、そういうような状態になればもうその学校は存在し得ないですよ。学校の校庭が削られるというように、ところに高速道路が通っちゃたらそのまま教育なんて続けられませんか。だから、そういう意味ではもう学校も何もどっかへ移転さしてしまわなければならぬような問題を含んでおるわけですね。そういうふうな問題もある。そうしてまたその上自動車の騒音とか、排気ガス公害、日照障害というふうなことで教育環境が破壊されてしまふし、それから特に渋谷小学校の場合は、正午で三分の一、午後一時に二分の一、午後二時以降は校庭が全部日が当たらないというふうな状態になるわけですね。だから、父母も心配しているし、同時にあの四ツ木橋のところというのは、いまでも非常に交通の渋滞するところですよ、御承知のように。私もたまさか行きますけれども、そこにそういう高速道路ができてランプができるというふうなことになるば、あの辺は一層平面においても交通が混雑する状況ができるでしょう。

しかも、考えていただかなければならぬのは、私も下町に若干住んでおったことがありますけれども、あの辺の生活というものは、小さな工場があつて、それとかかわりていろいろの人たちが生活をしておりますから、内職をやったり、いろ

いろして。だから、ここは道路通るからよへ行つてくれといつて、よそで住めない人たちですよ。そこでなければ生きていけないような生活環境というものが長年にわたつてつくられてきている。そういう地域を通る道路ですから、だから地元の人たちは反対して、そういう請願を直接関係者が出して採択された。その後、今度は高速道路葛飾江戸川線反対同盟というものができて、これは木根川、四ツ木一丁目、四ツ木一丁目中町、東四ツ木南町、四ツ木町会、渋谷東町会の六町会。それから中川中学校PTA、木根川小学校PTA、西渋谷小学校PTA、渋谷小学校PTAと四つの学校のPTA。それから四ツ木新盛盛、渋谷商盛盛という二つの商店会。こういう関係した団体が団体として反対同盟というのをつくつて、この地元を、綾瀬川の左岸の方を通る、これは絶対やめてほしいということを請願して、これも区議会が採択されておるわけですね。そういう点は総裁御存じですか、そういう運動があるということ。

○参考人(鈴木俊一君) 中央環状線の三期の、ただいま局長から指摘をされました区間のことでございますが、これは首都高速道路公団といたしましては、都市計画決定が東京都において行われまして、建設大臣から基本計画の指示をいただき、工事実施計画書によってそれをやると、こういうことになりまして、初めて本格的に首都高速道路公団としてはこの問題に取り組むことになるわけでございます。したがって、ただいま私もいろいろ情報聞いておりますし、説明を求められればそれに応じて説明をする等のことはいたしておりますが、まだいまだ第一線の、責任を持つてこれを処理しているという段階ではございませんのでございます。

しかし、いまお話のございました中央環状線の三期の通りまゝところは、主として中川と荒川の背割り堤といいますが、その部分でございまして、ただ、上平井水門から上の部分約一キロ余り、一・四キロでございましたが、その部分が背割り堤ではなくて、通るとすれば荒川の本堤を通るこ

とになるわけでございまして、そこは河川の管理上困る、こういうことでございまして、そこからやはり綾瀬川の左岸の方を通ると、こういうことになるというふうな話を聞いておるわけでございしますが、地元ではそれをやはり真ん中の背割り堤からさらに延長した本堤の部分を通すようにしてくれと、こういう話がございします。私もいろいろ建設省の方、東京都の方の話を伺つておりますが、それは河川管理上困るのだと、こういうことで地元側といふ話も進んでおるようございしますが、地元としましては、綾瀬川の左岸を通ります場合は、それじゃどうするか、いろいろ学校の問題とか御指摘のようにございしますが、私も将来都市計画決定がございまして、首都高速公団がこれを担当してやるということになりまゝならば、その段階で十分地元の住民の方々とよく話し合いをいたしまして、極力住民の方々の御要望に沿つて処理をするように努力をいたしたいと、まあかようにいたしたいと思います。

○春日正一君 それでは、まあ公団の総裁の方はそういうことで、実際言へばまだ公団の出る幕ではないと、東京都が住民との話し合いをし、説明をし、都市計画決定をする、いまこの手続をやつておるといふ段階で、まあ公団もいろいろ参画はしておるけれども、表面に出る段階ではないといふことですから、これは建設省の方にお聞きした方がいと思ふんですけれども、とにかくいまの段階が私は一番大事だと思ふんです。無理して決めてしまつて、東京外郭環状線のように決めてしまつてから、事業決定やつちまつてから大きな反対がばつと起こつてすね、いまストップになつておるでしょう、凍結に。そういうことになるんだから、いま都市計画決定やる前の住民との話し合い、住民の納得ということが一番大事なことだし、しかも区議会でも請願もしておる、そういう住民団体も請願もして採択もされておるといふような状況といふことになれば、これはやはり十分住民との話し合いもやり、意見も聞いて、住民が納得するといふまでは強行するべきでは私はないと思う、大きな生活破壊になるわけだから。

それと、先ほど公団総裁言いましたけれども、背割り堤を通ると言いましたけれども、あれ通つたとしても不安があるんですよ、江戸川の方は。たとえば江戸川の反対協議会の方で、いま通つておる高速七号の騒音測定をやる、道路から百二十メートルの荒川放水路の中堤防の上でも平均六十一ホン、最高七十ホンというふうな、しかも余り超大型車も少なく、下り線がたびたび渋滞するようないないその騒音の少ない状態でも環境基準を上回つておると。つまり、いま通ると言われておるその堤防の上で七号線の騒音を測つてみたら、環境基準を上回つておるっていうんですから、その上を高速が通れば、それはやっぱり川越した向こうまで環境基準を上回つた騒音がいくということがあつてから、だから荒川区の近隣の住民たちも決して背割り堤を通るんだから心配ないとは言つてないんですよ。十分にだから調査をして、いろいろな条件を、そうしてデータを出してくれと、騒音、風向き、大気など科学的に予測したデータを毎年季節ごとにつくつて示せということをやつと要求してきている。そうしてその五十年三月に左岸住宅地を一部調査を行つていけれども、結果は年内に説明するといふことで、まだ説明聞いてないといふふうな状態ですけども、やはりだから背割り堤の上を通るから文句なしといふことじゃなくて、上を通られても川つおちの人たちには相当騒音が出るということ、反対があるといふことを、これはしっかり覚えておいてほしいと思ふんです。だから、私もこれ以上ここでこの問題言いませんけれども、とにかくこういう生活にかかわるような大きな問題がかつているところですから、十分話し合つて納得のいくまで無理押しをしないといふようにしてほしいと思ふんです。その点どうですか。

○政府委員(吉田泰夫君) とにかく都市計画決定をしなれば工事にはかかれな仕組になつております。したがって、当面は都市計画を決定す

という問題にかかっているわけでございまして、これにつきましては当然都市計画法上もいろいろ手続があります。法律以外でも、実際に直接的な影響のあらわれる多数の方の御意見もあるわけですから、まあ東京都が中心にまず原案をつくられるわけですから、私も一体となつて十分話し合いを進めたいと思ひます。

○春日正一君 私どもも東京都政の与党ですから、東京都に対しては十分住民の意見を聞いて慎重にやるようにしますけれども、同時に、建設省としてもそういう点で十分東京都を指導してほしいと、そういうふうに希望しておきます。

それから最後に、総論的な部分ですけれども、六号環状ですね。これ地図をずっと見ますと、中央環状というのが、地図を見ますと、(地図を示す)この方がわかりいいから言いますけれども、これ大体この辺はいま地上を通っている、五反田からずっと目黒の大鳥神社の前を通って、ずうっと行つていて東京の六号線ですね。あれに大体沿つて行つていくという感じですが、あれに大体沿つてその辺の位置ですか。

○政府委員(吉田泰夫君) そのとおりでございます。

○春日正一君 そうしますと、これはもう最後のあれですから、私十分検討してほしいと思うのですけれども、この前の、もう何年か前でしたか、八環線の外側に外環状をつくるということが決定されました、あの辺の住民が超党派で反対して、これには自民党の小山省二さんだの、そういう人から共産党の松本善明さんまで全部入って、区議会議員から都議会議員まで超党派で反対した。それで結局凍結ということになったのです。だから、あれはなぜそうなったのかと。結局あそこ環境ができて、東名だ、中央道だ、関越道だ、東北道だ、そういうものを受けてくれば、これはもう大変な交通量になるだろうし、住宅が立ち退いたり、学校がさつき言ったように立ち退いたりというふうなことで、いままでの環境が根本的に破壊されるような状態が起こるということで再検

討してくれということ、みんながまとまつて反対したのですけれども、これはあれよりもっと内側でしょう。旧東京都、戦後に広がったあの東京都のちやうど境目くらいなんです。新宿の西側、池袋の西側、あの辺ずっと通るところでしょう。一番人家が密集したりいろいろしているところですね。ここに環状道路を通すというようにすることが、実際問題として住民の大きな反対なしにできるだろうか、それが一つ。

それからもう一つは、あなたが先ほど言われたように、通過交通をはかすと言いますけれども、確かに通過交通ははかすと言いますが、この環状線をつくれれば、これと、まあこれが非常に狭いから、ここが、だからもつとはけると、こういうおつもりでしようけれども、そういうよくなれば、これに出てくるように京葉道が入ってくる、それから常磐道が入ってくる、東北道、それから大宮バイパスから入ってくる、関越道が入ってくる、中央道が入ってくる、みんなこれで受けるわけでしょう。そうしますと、それは東京へ来る車の中には千葉県や神奈川に行く車もありますけれども、東北地方とか新潟から来る車というのは大体東京を目指して来るわけですよ。だから、ほとんど東京のどこかでおりて、市内にずっと拡散していくわけですから、そうすると地上の交通を非常に激しいものにしてしまう。そういう矛盾が出てくると思うのです。だから、むしろ警視庁あたりでも問題にして、いままでの東京都の交通対策でも、どうして東京に車が入るのを防ぐか、あるいは大型トラックなんかは時間制限をして入れないようにするということになって、それで苦勞して行くわけでしょう。そこへこういうものをつくって、しかも都心に近いところですよ、これは、つくって、それで東京へ集中する地方からの高速道路を全部こへつないでしまつたらどういうことになるのか、呼び込むことになつちゃう。だから、これは無理な相談ですよ。大体現状と対策から見て逆行するような計画ですよ。だから、これ

私は再検討していただいたらどうか、そういうふうに思ひます。再検討されなかつたら必ず大反対運動が起こつて、えらいことになると思う。だから、それは再検討していただきたい。同時に、もう一度だめ押ししますけれども、先ほどの葛飾・江戸川線もそういうものの一環としてできるわけですから、だから住民の方がいろいろそういう面も含めて反対しておる、この点を十分くみ取って、住民の納得がない限り強行しないようにしていただきたい、このことを私希望して、質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(中村波男君) 増岡河川局長出席しておられるから……。

○春日正一君 そうそう、せっかく来てもらったんだから。

さつき道路局長の方からもあられましたけれども、例の六号台風で問題になった栗沢町です。北海道の栗沢町の清真布川の、栗沢町の方では五線橋と言つておられますけれども、あそここの橋のところが堤防がこう切れてるわけですね。だから、直轄工事の堤防がこんなところで切れて、水が出たら土の積みますというふうなおかしなことないじゃないかということで質問もして、それで、当局も御存じのようですけれども、堤防をずっとつくるために、いままで狭い川を渡つておつた木橋を二十三個も堤防に合うようにしていかなきやならぬと、町ではとても負担し切れないからということ、いままで十六個ですか。私は十七と聞いたんだけれども、とにかく十六個は河川事業として町の負担にならぬようにしてあげられた。ところが、いまの五線橋のところは幹線道路になるものだから、広げなきやならぬ、そうすると道路工事としてやらなきやならぬ。ところが、二億ぐらいかかるのを、三分の二ですか、四分の三ですか、補助を受けても、やはり五千万ぐらひは町で持たなきやならぬし、とても持ち切れないから何とかしてくれという陳情なんですね。

それで、私もいま大臣にも道路局長にも何とかならぬかというあれしただすけれども、それは道路と河川と両方で相談して何かやつてくれぬかということ、道路局長の方は何とかなりそうだという話をされたんですけれども、河川局長の方からその点について考えを聞かしていただきたいです。

○政府委員(増岡康治君) 北海道開発局の清真布川の改修は鋭意やつてまいつたわけでございますが、何しろ付帯工事が非常に多かつたわけでございまして、本当を言えば早くこういう協議が成り立ちまして、町当局の財政も非常に窮乏な問題があつたものでおくれたわけでございますが、私どもの河川の方は早くやりたい、早くつづけたいという一心でございまして、いろいろ町自身の財政の問題も私聞いておりますが、私どもの河川とすれば、できるだけやはり道路局と上手にひとつ協定いたしまして、先生のおっしゃるようなそこまでいかなないのじやいかと思つてゐるんです。地方負担が。いろいろわれわれの方も地方財政を十分頭に浮かべまして、道路と川で早く、まず道路の方でやるという意思がありますと、われわれすぐそれについて同時にひとつやらしていただきたいと思つておりますので……。

○春日正一君 そうすると、結局さつき道路局長が答弁されたことと、それをいま河川局長が補足をされたというふうな受け取つていいですね。そうすれば、大体うまくいきそうだと。私、地元へ返事しなきやありませんからね。

○政府委員(増岡康治君) 御承知のように、これは改良、質が変わつていきますので、やはりルールによつて、現況のままやればもうみなわれわれやりまされども、やはり質的な向上というものはルールがございまして、その最小限のものは持つていただかないといけません。そういうことでございましてけれども、とにかく早く道路もでき、堤防もできることが一番いいわけで、しかも地方財政のことでもよくわかりますので、ひとつ道路局とその辺よく協議していただきたいと、そういうことでございまして。

○三治重信君 私からごく簡単に御質問をいたします。

昭和五十年年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案については、民社党としては賛成をいたします。その理由は、今回の補正予算で全体としても建設公債、赤字公債を大量に出してこの事情の中で、昨年の道路整備費で相当道路の財源が使えるということならば、こういう特例を設けてこの際早目にその財源を使用する、こういうことについてやむを得ないものだろうと思ひます。

それで、まず第一に、この整備の特別財源としてのガソリン税やその他の自動車関係の税金についてもつとほかの党からも御質疑があったと思うんですが、この二年にわたる非常な増税をさらに続けたという気持ちとか、さらに、現行の特別増税を続けた上に建設省としてはこの財源をさらに増加するために来年度増税を考えているのかどうか、また、増税を考えているのならそのアップ率はどの程度のことを考えているのか、それはどういう理由なのか、これをひとつつかいつまんでお話をいただきたいと思います。

時間がないから、こちらの方の希望を先に申し上げますと、ガソリン税とかいうのは、やはり国際的に石油の資源が四十八年の十月に石油ショックと言われるぐらい国際的にも問題になったわけですから、これを国内事情でいたずらに財源として石油にどんどん課税していくと、こういうことはやはりまた石油の非常な値上げのいい理由をもたします。先進国は、われわれの石油資源に非常に利益があるためにどんどん税金をかけられていくのだ、税金をかけられるぐらにならばわれわれの石油をもっと上げていいのじゃないか、こういう非常なことももし理屈になるのじゃないかと思ひます。したがって、ガソリン税なんかの増税というものは、やはり石油の価格というものが非常にいま国際的に問題になってきたからには、国内事情だけで判断をしなくて、国際経済も考えてひとつ考えないと、またとんでもない

しつぱ返しを食うんじゃないか、こういうことを考えての配慮もあつての御意見かどうかもつけ加えてひとつお願いをしたいと思います。

○政府委員(井上孝君) 私ども建設省といたしましては、来年度の予算要求に当たりまして特定財源制度についていろいろ検討をいたしました。御承知のように四十九、五十年年度道路予算そのものが圧縮を受けた関係で、昭和五十年年度の当初予算で見ますと、特定財源と言われておりますガソリン税、それから自動車重量税の八割というものを積算いたしますと、五十年当初予算ではその予算額の九八・八％が特定財源あるいは自動車重量税という結果になります。したがって、来年度の予算要求はまた別の観点から各省一五％以内ということに抑えられておりますので、道路予算はただいま概算要求では一三％増で要求をいたしております。そういった事情を勘案いたしますと、建設省としても四十八年に定めたガソリン税の暫定税率、これをこのままの税率で継続をさせていただくということ、今年度で切れますので、やはり租税法の改正が要りますが、このまま継続していただくということで建設省は予算を要求いたしております。したがって、ガソリン税、自動車重量税について、建設省といたしましては来年度増税を予定はいたしておりません。

また、石油の値上げの問題でございますが、これは主として通産省の方で石油企業の内部分析等を含めましていろいろと検討しておられます。私の方からお答えする問題ではないと思ひます。私の方からやはりガソリン税というものは石油価格に非常に大きな影響を与えますので、そう道路の方で必要だからということで値上げをするということはいささか問題があるのではないかと思ひます。私どもとしては、繰り返しますが、現行の暫定税率の継続を前提として予算を要求いたしております。

○三治重信君 今年度の当初の予算の見積もりと、いまのところ決算額の見込みとはどういう予定ですか。一般のやつだと、この間の補正予算だ

と四兆五千億もえらい不足をして公債で穴埋めしていくわけですね。今年度の特定財源の方のやつは大体どの程度のプラスマイナス——あるいはマイナスイナスかもわかりません。マイナスイナスと思うんですが、どの程度のマイナスイナスをしているのか。○政府委員(井上孝君) 今年度揮発油税の予算額は七千八百九十億というふうに財政当局、私の方でも算定をいたしております。現実の揮発油税収の見通しでございますが、これはやはり大蔵省の方でいろいろと見込みを立てておりますので、そちらの方の見解によるべきであると存じますけれども、私ども建設省といたしましてはいろいろといろんな傾向をキャッチをしまして見込みを立てておりますが、今年度の現在までの月別の揮発油販売量あるいは通産省の石油供給計画等を見ますと、先ほど申しました今年度の税収見通しを若干上回る税収があるのではないかと、いうふうにい

で減税も非常に強く主張されておるんですから、最終的なものはまだ決まっております。ただ、私どもは少なくとも自動車関係から取る税金は道路に使用するということがたまたまできて、道路予算というものを大幅に圧縮して、そして道路財源を仮に増税をしてほかへ持つていくというのは決して好ましいことではないし、私ども決してそういうことは適切な方法でない、というふうに考え方を基本的に持つておるわけであります。

○三治重信君 では、二、三の具体的な問題についてちょっと伺ひたいと思います。

最近非常に不景気になったものですから土地が売れなくなつてきた。それでいろいろ陳情を受けますのは、まあせめて道路予定地あるいは公共用地として予定されているのをひとつ先買ひしてもえぬかという問題が非常に出てきていると思うんですが、それについて、市なんかは、先買ひ制度があるけれども、全般的財源が、お金がないからと言つて、むしろ前より土地の先買ひが見えておるわけなんです。こういうふうに見えておるわけなんです。土地問題、土地の取得さえできれば事業はいくんだということとをさう言つて、聞いておるんですが、こういうふうな非常に不景気の一つの反映として、一般に売るとえらいたたかれるけれども、公共用地の敷地のところで、公示価格もできたことだし、せめて公共用地のところを先売れば、そうすればあんまり買ひ値もたたかぬでできるんじゃないかと、こういう判断から、公共用地の予定地について土地の売り込みの——これは売り込みになっているんです。いつ幾日買つてくれと、こう言つたんだけれども、買つてくれぬけれども何とかしてくれぬかと。こういう問題に対して、ぜひこれは、まあ片方から見れば、公共事業なりいろいろの公共用地取得を従来ガンになつていたのが、この際少し無理をしても来年度でやれる対策を特に考えてほしいと思ひますが、どうなんでしょうか。

○国務大臣(飯谷忠男君) 最近是非常に変わつて

きまして、ぜひひとつ国の方で買い上げてもらいたいという要望がもう至るところにあるわけでありまして。本来なれば、そこまで皆さん御協力願っておるものなれば、早く引き受けて公共事業を推進していくというのが私どもの本当の気持ちであります。ただ、たびたびこの委員会でも議論をされておりますように、市町村段階あるいは県の段階においても、俗に言う先行投資というのが非常に多いわけでありまして、合わせまして七千一百億ほどあるわけであつて、これ自体もまた非常に地方団体の大きな負担になつておるわけでありまして、利子の支払い等において、だから、まずそれまでできるだけ再取得することに努力をせざるを得ないと思つておるわけであつて、ただ、それをしながらも、現在の状態で、現在の公共事業枠内で取得することになりますと、最小限度三年ぐらひはかかるだろうということが予想されておるわけであつて、そういう場合に、三年間向こうになつては利子は払わなきゃならぬし、逆さやができた場合に一体どうするかという問題がすでに議論をされております。せっかく協力してもらつて、先行投資をやつてもらつて、しかもその地方団体にそれ以上逆さやで損をかけるようなことは、これはさしてはならないということで、私どもはそういう扱いをどうするかということ、これは関係省ともいろいろと協議をいたしておるわけでありまして、そういう意味で、これから新しい先行投資ですか、そういったものではなくて、これは抑制をするという方針でいまいっておるわけであつて、これはもう始末がつかないわけでありまして、ただ、それかといつて、それそれまた地区によりまして、その用地が直ちに、たとえば年度当たり道路をあるいは進めていくために必要な土地であれば、これは公共事業を推進していくために、場合によれば当然買い取りをしなきゃならぬものもあると思つて、これはもうケース・バイ・ケースでどうしても進んでいくようにしなきゃならぬと思つて、全般的な傾向からい

て、新規の先行投資はできるだけ抑制をして、そして過去のものをしてできるだけ早く再取得することに努力をしていくということがいまの基本的な考え方でありまして、ただ、例外のあるということだけは申し上げておきたいと思つて、

〇三治重信君　そういう事情もあるかも知れませんが、公共事業をやつていく場合に、土地をあれほどやつて、先行投資もそれだけの累積の負債になつてきたことはわかりますが、そうしますと、ひとつ公債財政に入つてきているわけなんですから、そういう土地の需給について非常な問題を――前には早く売れ売れと言つて買った、今度はやめたと。そうすると、一般の住民の希望からいくという、反対反対といふことになる、こういうことに対して一つの案として前からも二、三人が言つておられると思ふんですが、土地の買い上げについて、それを公債といふんですか、そういう債券で交付して、それはどうしても必要な人にはそれについて融資の制度もあつて保証するなりいろいろのなことを考へて、何かそういう公債や金融債で土地の所有者に渡して解決していくようなこともひとつぜひこれについて考へていただきたいらどうかと思ふんですが、これは別にいますぐ御回答はいたしませんか、私はこういうものは、結局土地問題を何とか片づけていくといった場合には、しかも公示価格制度もできて土地の値上げを抑えていくということになると、やはり公債なり金融債なりでも、土地と交換してその地主に渡して、これの担保の問題をやつていけば、全部いままでの七千億みたいな現金で買うよりかは私にその資金が要らないで、一つのまたやり方があるのじゃないかといふふうにしておりま

す。その次に、最近何と申しますか、交通規制というんですか、非常に厳しくなつて自動車の置き場に困る面が、これは駐車場としても、また町の買い物や連絡で道路にちよつととめておいても非常に罰金を取られる。ひどいものになると、あれレックカーで持つていかれますと、持つていく方も大

変だらうと思ふんですが、持つていかれた人はな

お大変で、取りに行くのにタクシーで金がかかり、そしてその上さらにまたたくさん罰金を取られ、レックカーで一たん持つていかれると大変な負担になつてゐる。そういう意味において、それが全部不良な駐車とばかり言えない問題で、もう少し自動車の置き場をしっかりと対策を立てていた方がいいと思ふんです。そのためには、実際にまだまだ各地に空き地があり、これはみんな土地の上に権利を取られるために空き地にしているのが非常に多いわけなんです、こういうようなのも自動車場の仮の置き場の提供としてでもひとつやる。ある小さな都市では地主から市が一時借用して、市の責任においてその土地はいつでも地主が必要となるときには返すと、こういうような特別な契約をやつて、軽い使用料を出して、そして市民に一般の営利の駐車場より安い駐車場を提供して喜ばれつゝる面もあると思ふんですが、こういうモータープールのやつや、そういうものの中にちよつとした、もつと実際の空いたスペースを――市街地の中で、また市街地の外でも道路の上にはずいぶん夜歩くと自動車がいっぱいあるわけなんです。徹底的に取り締まると同時に、そういう置き場についてひとつとつと配慮なりそういうものについての対策はとれないか、また考へておられるかどうか、ぜひこれはひとつ考へてもらいたいと思ふんです。

〇政府委員(吉田泰夫君)　駐車場法による駐車場というものは、年々二〇%ないし一五%程度ずつはふえているわけでございます、現在全国で言へば五十五万台分というものができておりますが、おっしゃるとおりまだまだ十分な状況ではありません。なおかつ路上の駐車が非常に厳格になつてきますと、その分をどこかで受け入れなきゃならぬという問題になつております。御指摘のようないくつかの工夫し活用しなければならぬと思ふんですが、やはり非常に不安定なものでありますから、その付近に多少時間はかかっても恒久的な駐

車施設というものを考えた上で、ことではない、いざ閉鎖になつたときにまた大変な混乱を生ずるという問題もございまして、駐車場につきましては大部分起債というふうな制度、一部道路の付属物として実施するものには無利子貸し付けの制度等がありまして、これを活用して地方都市などではかなり効果を上げてゐる場所もあります、大都市につきましましてはいろいろ大都市の交通のあり方も踏まへながら、当面どうしても必要な駐車場に對する対策をいろいろと、その場その場に適した方法で解決していきたいと思ふんです。

〇三治重信君　それからもう一つは、最後ですが、街路事業や土地区画整理事業の中で、これは主にやはり何としても道路を拡張する、また道路面積を多くするものが非常に多くあると思ふんです。こういう面でも今度の不況対策ですか、景気対策として、この市街地の再開発や土地区画整理事業に重点を置いてぜひひとつ今後やっていただきたいと思ふんです。非常に土地問題が混乱したのも、この市街化区域の中におけるこういう都市計画が、伸長が非常に悪いといふところに大きな原因があると思ふんです。不況対策として、また景気対策としてやる場合に、そういう市街化区域の中のいわゆる土地区画整理や街路事業、そういううのないいわゆる都市計画がほとんどおくれをとらず進めていくことによつて、そういう都市計画区域内の土地が有効利用されていくと、こういう面を重点にひとつ建設費はやつていただきたいと思ふんです。これがまたいい環境の住宅をたくさん提供することだし、土地の供給にもなるし、景気回復対策にもなると思ふんですが、とかく景気回復とかといふことになると、目立つ大きな道路とか橋をつくるとか、大きな雄大な計画に走り、なかなかできなくておくれた面について重点を置いて幅広くやつてもらう、ことに都市の改造について、住民の生活環境の改善になることに重点を置いてやつてもらいたいと思ふんですが、その点について特に要望いたします、質問を終わ

り

り

たいと思います。

○委員長(中村波男君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(中村波男君) 御異議ないと認めます。

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います。

○春日正一君 私、日本共産党を代表して、昭和五十年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案に対する反対討論を行います。

この法案は、現行法では五十一年度の財源となるべき揮発油税等の増収分を五十年度の補正予算道路財源に繰り上げて充当するために特別措置を設けようとするものであります。しかしながら、こうして財源を充当する政府の道路予算の内容は、高速道路、国道等に重点が置かれていることも明らかのように、高速自動車国道など全国的なネットワークの形成を骨格とする日本列島改造型の道路政策を推進するものとなっております。また、不況対策の上からも、大規模な工事を重点的に発注し、鉄鋼、セメント、大手建設などの需要喚起を優先する大企業本位のものとなっております。わが党は、このような道路予算のために繰り上げてまであえて財源を充当することは容認できないのであります。

今日、国民は、政府・自民党のモータリゼーションに追従した道路政策のもとで深刻な犠牲を強いられています。自動車交通量の増大とその後進的な道路整備のイタチごっこは、ますますモータリゼーションを助長し、交通事故、交通渋滞と公共交通機関の衰退を拡大再生産するものとなっております。また、排気ガス、騒音、振動、日照妨害など、いわゆる道路公害による国民の生活環境の悪化、一刻も放置できない状況になっていきます。さらに、高速交通体系中心の道路政策によって町や農村、歴史的、自然的風土の破壊も進行し、地方都市の首都圏への踏み込みも激化しつつあることは、新全総の総点検を待つまでもなく明白である

ります。このような道路政策は緊急に改めなければなりません。国民の経済的、社会的、環境的な機能を第一義とする道路政策に転換すべきであります。そのためには生活道路、足元道路とも言われる市町村道の整備を重視し、市町村が自主的に執行し得る道路財源を確保すべきであります。

わが党は、このような国民本意の道路政策のもとで財源を充当すべきであることを主張して、反対の討論といたします。

○増田盛君 私、自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党を代表して、ただいま議題となりました昭和五十年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案について、賛成の討論を行います。

御承知のとおり、この法律案は今回の補正予算の関連法案として提出されたものであり、道路整備緊急措置法第三条の適用について特例措置を設けようとするものであります。

現在の厳しい財政事情及び昭和四十九年度の揮発油税等の決算調整額が約五百三十四億円という例年になく多額のものとなったことを考慮し、この決算調整額を昭和五十年度の道路整備費の特定財源として先取りし、使用することにより、景気対策の一環としての道路整備費の財源を確保し、その事業の実施を認ろうとするものでありまして、やむを得ない特例措置と考えるのであります。

以上、簡単に賛成の討論といたします。

○委員長(中村波男君) 他に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(中村波男君) 御異議ないものと認めます。

これにより採決に入ります。

昭和五十年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(中村波男君) 多数と認めます。よって、

本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(中村波男君) 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。

午後五時二十六分散会

昭和五十年十二月二十六日印刷

昭和五十年十二月二十七日發行

参議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

P