

第八十回国会 建設委員會 會議錄 第一号

本国会召集日（昭和五十一年十二月三十日）（木曜日）（午前零時現在）における本委員は、次のとおりである。

委員長 北側 義一君

理事 内海 英男君	理事 塩谷 一夫君
理事 野中 英二君	理事 渡辺 栄一君
理事 中村 茂君	理事 福岡 義登君
理事 岡本 富夫君	理事 渡辺 武三君
有馬 元治君	江藤 隆美君
小沢 辰男君	大塚 雄司君
瓦 力君	坂本 三十三君
住 栄作君	谷川 寛三君
中尾 榮一君	中島 衛君
松野 幸泰君	井上 泉君
伊賀 定盛君	下平 正一君
吉原 米治君	渡部 行雄君
谷口 是巨君	古川 雅司君
西村 章三君	瀬崎 博義君
甘利 正君	

昭和五十二年二月十八日（金曜日）

午後六時三分開議

出席委員

委員長 北側 義一君

理事 内海 英男君	理事 塩谷 一夫君
理事 野中 英二君	理事 渡辺 栄一君
理事 中村 茂君	理事 福岡 義登君
理事 岡本 富夫君	理事 渡辺 武三君
有馬 元治君	江藤 隆美君
大塚 雄司君	瓦 力君
坂本 三十三君	住 栄作君
谷川 寛三君	中尾 榮一君
中島 衛君	松野 幸泰君
渡部 行雄君	井上 泉君
古川 雅司君	
瀬崎 博義君	

出席國務大臣

伊賀 定盛君	下平 正一君
吉原 米治君	渡部 行雄君
谷口 是巨君	古川 雅司君
西村 章三君	瀬崎 博義君
甘利 正君	

出席政府委員

建設 大臣 長谷川四郎君
國務 大臣 田澤 吉郎君
（国土庁長官）

委員外の出席者

大蔵省主計局主計官 西垣 昭君
大蔵省主税局長 水野 勝君
大蔵省第二課長 関根 則之君
自治省財政局長

建設委員會調査 川口 京村君

委員の異動

古川 雅司君	補欠選任 貝沼 次郎君
同日	同日
貝沼 次郎君	同日
同日	同日
谷口 是巨君	同日
同日	同日
浅井 美幸君	同日
同日	同日
井上 泉君	同日
同日	同日
高田 富之君	同日
同日	同日
小沢 辰男君	同日
同日	同日
古川 雅司君	同日
同日	同日
渡部 恒三君	同日
同日	同日
浅井 美幸君	同日

提出第二号

同月十六日
尾瀬分水の広域的運用に関する請願（野中英二君紹介）（第三六二号）
街路事業の促進に関する請願（藤井勝志君紹介）（第四〇〇号）
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

国政調査承認要求に関する件
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の一部を改正する法律案（内閣提出第二号）
建設行政の基本施策に関する件
国土行政の基本施策に関する件

○北側委員長 これより会議を開きます。
まず、国政調査承認要求に関する件についてお諮りいたします。

- 一、建設行政の基本施策に関する事項
 - 二、都市計画に関する事項
 - 三、河川に関する事項
 - 四、道路に関する事項
 - 五、住宅に関する事項
 - 六、建築に関する事項
 - 七、国土行政の基本施策に関する事項
- 以上七項目について、建設行政及び国土行政の実情を調査し、その運営を適正ならしめるため、小委員会の設置、関係各方面からの説明聴取及び資料の要求等の方法により、本会期中調査を進めるため、議長の承認を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○北側委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、議長に提出する国政調査承認要求書の作成及び手続等につきましては、委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○北側委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○北側委員長 次に、建設行政の基本施策に関する件及び国土行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

この際、建設行政の基本施策及び国土行政の基本施策について、建設大臣及び国土庁長官から、それぞれ発言を求められておりますので、順次これを許します。長谷川建設大臣。

○長谷川国務大臣 建設行政の基本方針及び当面の諸施策について、私の所信を申し述べたいと存じます。

建設行政の課題は、充実した国民生活を実現するための基盤として、豊かで住みよい国土を建設することにあります。このため、国民の要望を的確に反映しつつ、長期的視点に立った国土建設の諸施策を計画的かつ着実に推進してまいりたいと存じます。

また、御承知のとおり、わが国の経済情勢は依然として緩やかな景気回復傾向にとどまっております。このような情勢の中で、昭和五十二年度の予算編成においては、景気の着実な回復を図り、安定成長路線への円滑な移行を達成するため、公共事業関係費の充実を見たところであります。建設省といたしましては、予算成立の暁には、公共事業の適正かつ円滑な執行を図り、所期の目的を達成するよう努める所存であります。

以下、当面の諸施策について申し述べたいと存じます。

第一に、住宅・宅地対策についてであります。

住宅対策につきましては、すべての国民が、その家族構成、居住地域等に応じて良好な水準の住宅を確保できるようにすることを長期目標として、特に住宅の規模の拡大、立地の改善等、住宅の質の向上に重点を置くとともに、住宅金融公庫の個人住宅融資の拡大を図ることといたしております。

宅地対策につきましては、良好な宅地の一層の供給を図るため、公的宅地開発を推進するとともに、優良な民間宅地開発に対する融資措置の拡充等を図ってまいることとし、あわせて、関連公共公益施設の整備について配慮してまいりたいと存じます。

第二に、国土の保全と水資源の開発についてであります。

わが国の国土は、これまでの相当の公共投資にもかかわらず、台風十七号による災害に見られまうように、まだ災害にきわめて弱い体質を持っております。他方、近い将来、深刻な水不足問題の到来が予見されております。

このため、来年度より、投資規模七兆六千三百億円をもって第五次治水事業五カ年計画を発足させ、特に被災河川の治水対策、中小河川及び都市河川の整備、砂防事業等の災害対策を促進するとともに、多目的ダム、河口堰等の建設を推進して水資源の開発を進めてまいることといたしております。

第三に、都市対策についてであります。

安全で快適な生活環境を確保し、魅力ある都市づくりを進めるため、下水道、公園、街路等の生活環境施設の整備を推進するとともに、土地地区画整理事業、市街地再開発事業等による良好な市街地の計画的整備を図ってまいりたいと存じます。

また、都市防災対策につきましましては、その総合的な推進を図ることとし、特に東京江東地区の再開発を促進するほか、既存の百貨店、地下街等、特殊建築物の防災対策の重要性及びこれについてのさきの国会での審議経過にかんがみ、今国会に所要の法律案を提案したいと存じますので、

よろしく願いをいたします。

第四に、道路の整備についてであります。

道路は、国民の日常生活にきわめて関係の深い重要な社会資本であり、その整備は、地方の振興等、国土の均衡ある発展を図る上できわめて重要であります。このため、良好な環境の保全と交通安全の確保に十分配慮しつつ、幹線道路から日常生活の基盤となる市町村道に至るまでの道路網を体系的に整備するとともに、道路管理の強化を図ってまいりたいと存じます。

最後に、建設業の振興についてであります。

建設業につきましましては、その体質改善を図るため、建設工事施工体制の合理化、経営基盤の強化等の建設業振興施策を総合的に推進してまいるとともに、中小建設業者の受注機会の確保には特に配慮してまいりたいと存じます。

なお、不動産業につきましましては、消費者利益の保護、不動産流通の円滑化等を図ってまいりたいと存じます。

また、開発途上国における経済社会開発に対して積極的に協力してまいるとともに、建設業の海外活動を促進してまいりたいと存じます。

以上、諸般の施策について所信を申し述べましたが、いずれも国民生活を支える重要な施策でありますので、その積極的な推進に努め、国民の期待にこたえる所存であります。

何とぞ、よろしく願いを申し上げて、ごあいさついたします。(拍手)

○北側委員長 次に、田澤国土庁長官。

○田澤国務大臣 国土行政の当面する課題と、それに対する基本的な考え方について私の所信を申し述べたいと存じます。

わが国におきましましては、御承知のように世界的な資源・エネルギーの制約、食糧需給の逼迫に加え、狭い国土、水資源の不足等の内外の厳しい条件の中で、今後なお増加する国民が、長期にわたる安定した潤いのある生活を享受し得るよう国土の均衡ある発展を図ってまいらなければなりません。

私は、このような見地から、国土庁に課せられた責務の重大さに深く思いをいたし、全力を挙げて国土行政に取り組んでまいり、決意でありますので、よろしく御指導、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

以下、当面の諸施策について所信を申し述べたいと存じます。

第一は、第三次全国総合開発計画の策定と国土利用の総合調整の推進であります。

第三次全国総合開発計画は、前に申し述べましたような課題にこたえて、健康で文化的な人間居住の総合的環境を計画的に整備することを基本的目標として、今後の国土政策の指針を示すために、本年秋を目途に策定する予定であります。その策定に当たっては、地方公共団体の意向をも十分に反映させてまいり考えてまいります。

さらに、国土利用計画については全国計画を基本としつつ都道府県計画の策定の促進を図るとともに、国土利用の総合調整を積極的に行ってまいりたいと考えております。

第二は、総合的土地対策の推進であります。

最近の地価は安定的に推移しておりますが、この傾向を引き続き維持しつつ、土地利用の適正化を進め、あわせて宅地供給の促進を図ることが必要であります。このため、現行の土地政策の基本的枠組みを堅持しつつ、土地利用基本計画の見直しを行うとともに、土地利用転換の適切な誘導、遊休土地の利用促進、地価公示及び国土調査の充実を図る等、総合的土地対策を推進してまいり所存であります。

第三は、水資源対策の推進であります。

将来の水需要は、なお引き続き増大するものと予想されますので、限られた水資源の計画的かつ効率的な活用を図ることが重要な課題であります。このため、全国の各地域について長期的、総合的な水需給計画を昭和五十二年度末を目途に策定してまいりたいと考えております。

また、逼迫する水需給に対処するため、水資源開発事業の一層の促進を図ることはもとより、水

源地域対策特別措置法の運用による地域整備を進めるとともに、水没関係者の生活再建対策を積極的に推進してまいる所存であります。

第四は、大都市圏整備の推進であります。

大都市圏における過密の弊害を除去し、地域全体の均衡ある発展を図るためには、人口、産業の集中を抑制するとともに、過度に集積した諸機能の適正な分散配置、都市環境の改善、整備を進めることが重要な課題であります。

このため、昨年十一月、首都圏整備の基本となる第三次首都圏基本計画を策定したところでありますが、今後引き続き、近畿圏及び中部圏についても新しい整備計画を策定し、その整備を推進したいと存じます。

また、筑波研究学園都市の建設につきましては、昭和五十四年度概成の方針のもとに、研究学園都市としてふさわしい整備を進めてまいりたいと存じます。

第五は、地方振興の推進であります。

国土の均衡ある発展を図るためには、大都市地域の過密対策と並んで地方の振興整備を進めていくことがきわめて重要であります。

このため、人口の地方への定住構想の具体化について鋭意検討を進めるほか、ブロックごとに地方開発促進計画を策定するとともに、その実施の推進に努めてまいります。

さらに、地方都市、農山漁村等の整備を総合的かつ計画的に推進し、活力に満ち、確固たる基盤に立った地域形成に努力してまいりたいと考えております。

これらの施策とともに、過疎地域、山村、豪雪地帯、離島、特殊土壌地帯等については、引き続き諸施策を充実し、地域格差の是正と住民福祉の向上を図ってまいる所存であります。

最後に災害対策についてであります。災害から国土と国民を守り、安心して生活できる社会を実現することは、国の基本的な責務であります。

この観点から、関係省庁との緊密な協力のもと

に、風水害対策、地震対策等、各般にわたる災害対策を所要の機構の整備を行いつつ積極的に推進してまいる所存であります。

以上、国土行政についての私の所信を申し述べましたが、いずれも、わが国の将来にわたる安定的発展に重大なかわりのある問題でありますので、誠心誠意、課題の解決に当たり、国民の期待にこたえる所存であります。

よろしくお願ひ申し上げます。(拍手)

○北側委員長 次に、昭和五十二年建設省関係予算及び昭和五十二年国土庁関係予算について、その概要説明を建設政務次官及び国土政務次官から順次聴取いたします。小沢建設政務次官。

○小沢(一)政府委員 建設省関係の昭和五十二年予算について、その概要を御説明いたします。

建設省所管の一般会計予算は、歳入百三十四億四千九百九十九万円、歳出二兆六千七百二十三億五千七百九十九万円、国庫債務負担行為三千七百十三億六千二百九十九万円であり、建設省に移しかえを予定されている総理府所管予算を合わせた建設省関係の一般会計予算では、歳出三兆百四十億八千八百九十九万円、国庫債務負担行為三千八百九十七億一千九百九十九万円を予定いたしております。

次に、建設省所管の特別会計について、まず、道路整備特別会計では、歳入歳出とも一兆四千三百九十二億三千九百九十九万円、国庫債務負担行為二千三百七十六億二千九百九十九万円、治水特別会計では、歳入歳出とも六千四百四十億一千九百九十九万円、国庫債務負担行為一千二百一十一億六千四百九十九万円、都市開発資金融通特別会計では、歳入歳出とも三百八十五億四千四百九十九万円を予定いたしております。

また、大蔵省と共管の特定国有財産整備特別会計のうち、建設省所管分については、歳出七百四億八千九百九十九万円、国庫債務負担行為六百九十六億五千二百九十九万円を予定いたしております。

建設省といたしましては、以上の予算によりまして、住宅・宅地対策、都市対策、国土保全、水資源対策、道路整備等、各般にわたる国土建設施策を推進してまいる所存であります。

また、建設省関係予算の事業別の重点施策の概要につきましては、お手元に配付してあります昭和五十二年建設省関係予算概要説明によりまして御承知を願ひたいと存じます。

よろしく御審議のほどをお願いいたします。

○北側委員長 次に、佐藤国土政務次官。

○佐藤(守)政府委員 総理府所管のうち国土庁の昭和五十二年一般会計歳出予算について、その概要を御説明いたします。

国土庁の一般会計歳出予算は、千五百八十九億四千三百九十九万円を予定しております。前年度予算に比べ二億三千二百八十九億八千九百九十九万円の増加となっております。

その主な内容は、第一に、第三次全国総合開発計画の策定を初めとする国土計画の推進

第二に、地価の安定、適正な土地利用の確保等の総合的土地対策の推進

第三に、長期的な水需給計画の策定、水資源開発の促進等の水資源対策の推進

第四に、良好な都市環境の整備を図るための大都市圏整備の推進

第五に、地方都市、農山漁村の整備促進等の地方振興の推進

第六に、地方都市の開発整備、工業の再配置及び産業地域の振興を図るための地域振興整備公団の事業の推進

第七に、国土を保全し、国民の生命及び財産を守るための災害対策の推進

国土庁予算の重点施策の概要につきましては、お手元に配布してあります昭和五十二年国土庁予算概要説明によりまして御承知願ひたいと存じます。

よろしく御審議のほどをお願いいたします。

○北側委員長 以上で概要の説明は終わりました。なお、昭和五十二年建設省及び国土庁の各局予算については、その資料をお手元に配付いたしましたので、御了承願ひします。

○長谷川国務大臣 ただいま議題になりました昭和五十年建設省関係の道路整備費の財源の特例等に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

今国会に提出された補正予算におきましては、景気の着実な回復に資するため、約五百三億円の道路整備事業費の追加が計上されておりますが、この財源につきましては、現下の厳しい財政事情等にかんがみ、できる限り揮発油税等のいわゆる道路の特定財源を充てることが必要であると考えられます。

とところで、道路整備費の財源につきましては、道路整備緊急措置法の規定により、揮発油税等の収入額の決算額がその予算額を上回ったときは、当該上回った額に相当する額を決算調整額として翌年度の道路整備費の財源に充てることとなっておりますが、昭和五十年におきましては、約三百七十四億円という多額の決算調整額が生じております。

このため、昨年度の補正予算におきましてとられた措置と同様に、本来、昭和五十二年の財源に充てられることとなるこの決算調整額を昭和五

十一年度の財源に充てることにより、今回追加された道路整備事業費の財源を確保することとし、道路整備緊急措置法第三条の適用について特例を設けることとした次第であります。

したがって、法律案の要旨をいたしましては、昭和五十年年度の揮発油税等の決算調整額を昭和五十一年度の道路整備費の財源に充てることとし、これに伴い、この決算調整額を昭和五十二年年度の道路整備費の財源に充てないこととしております。

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

○北側委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。中村茂君。

○中村(茂)委員 まず第一番に、この決算調整額

の先取りという問題について質問をいたします。いまも説明ありましたように、五十年年度の補正予算のときに、このような先取り措置が行われました。四十九年度の決算調整額約五百三十四億円を、五十年年度の補正予算のときに特例を設けて行われたわけでありまして、私どもは、そのときに余りよい方法ではないけれども財政事情からやむを得ない措置として一応認めたわけでありまして、ところが、今回また五十年年度の決算調整額約三百七十四億円を五十一年度の補正予算で特例を設けて先取りしようと、これは二年連続して、このような措置が行われたわけでありまして、そういう意味で私どもはなかなか納得できません。

そこで御質問いたしたいと思いますが、政府として経済の見通しに誤りがあったのではないかと、また、財政運営上、失敗したために、このようなやりくりをしなければならぬような結果になったのではないかと、こういうふうな思ふわけでありまして、その点について大臣はいかがお考えですか、お伺いいたします。

○長谷川國務大臣 大体、予算をつくるときに、この経済の実体でいくならば、このくらいは税が取れるであろうというところで予算を立てるわけでありまして、その年度内に、経済の動きによって油の購買力というものの相違も出てくることとでありまして、それによつた、つまり税がよけい上がったということとあります。もちろん、こういうことがいいことであるとは考えておりませんが、翌々年に使わなければならないというように決められてもございまして、その決められた法によつて、このたび、また提出をした、こういうわけでございます。

○中村(茂)委員 その点について、私は二点について実は考えているのです。その第一点は、五十一年度の予算が組まれたときに言われましたけれども、景気対策の安全弁として公共事業等予備費といふものを一千五百億円見積りしました。いまだかつて例がなかったわけでありまして、したがって補正予算は、よほどこのことがなければ組まない。それで景気の変動があつても、この公共事業等予備費を活用するんだと、言いかえれば予算の総合主義といふことが言われたわけでありまして、ところが結果的には、この公共事業等予備費といふものがどういふ形で使われたかというところ、一千三百五十億円は十七号台風それから冷害の土木事業これに使われました。ほとんどそれでありまして、そして現額分百五十億円は今回の補正の中に組み込まれたわけでありまして、言いかえれば、予算編成したときに、こういう予備費といふものをつくって景気対策に活用していただく、こういうこととでありますから、それが結果的には違つたところを利用して、そして景気対策、公共事業だといふことで、今度は補正予算を組むというふうになつてきた。ですから私は、経済の見通しなり、または財政運営といふものについて当初の計画よりも誤りがあつたから結果的に、こういうふうにせざるを得なくなつたのではないかと、こういうふう

に言つてゐるわけでありまして、

二点目には、いま、ちょっと大臣も触れられましたが、揮発油税、この伸びをやはり、きちつとつかんでおかなかつたといふところに、これだけの調整額が生じた。確かに四十九年のときに先ほど申し上げましたように五百億円以上の調整額が出たといふことはわかります。その前の石油ショックという問題があつたわけでありまして、これは、その後の五十年に二年続けてこういうことは、そういうものに対しての見積りも、これに甘さがあつた。だから、これだけ余つた、こういうふうには思ふわけなのです。

そういう意味で、五十一年度の予算の編成をしたときの政府の考え方が、こういうふうに変つてきたといふこと、これは何事だ、その点について明確な答弁をいただきたいというふうに思ひます。

○長谷川國務大臣 大体、四十八年は御承知のような経済であり、したがつて、あの引き締めを経済が四十九年でありまして、五十年には恐らくこれだけの揮発油の売り上げがないのではないだろうかといふような見方をしたのであらうと私は思ふのであります。したがつて、自然増収がこれだけあつたといふことは、国内の経済、景気は別として、海外への輸出貿易が非常によかつたといふような結果が、こういうふうな面にまで出て、揮発油、ガソリンの売れがよかつたのではないだろうか、こんなふうにも考えるのですが、私は、その点はわからないけれども、大体そんなようなこととで自然増収という形になつてあらわれたものであらう、こういうふうな考えのわけです。いづれにいたしましても、見方が少し違つたのではないかと御指摘は、そのとおりであらうと思ひます。

○中村(茂)委員 前段の予算の編成との関係。

○長谷川國務大臣 全体の予算の上からいくと、大体この程度のものであらうという想像はつくだらうと思ふのでございます。

○中村(茂)委員 私の質問している後段の方は、いまのお答えでもいのですけれども、前段の方

の、五十一年度の予算を組んだときには総合主義という考え方で公共事業等予備費をつくつて、補正予算はよほどこのことがなければ組まないといふ考え方で、五十一年度は発足したと思ふのです。ところが、こういう結果になつたのは何事だ、こういうふうな言つてゐるわけですが、その点について、ひとつ。

○栗屋政府委員 お答え申し上げます。

いま先生御指摘のように、昭和五十一年度予算編成に当たりましては、千五百億円の公共事業等予備費を計上いたしまして、経済情勢の推移によつて、いわば景気が停滞状態に陥つたことが明白になつた場合には、それを公共事業に支出をするといふことでスタートをしたわけでございます。で、予算編成をされました一二月の時点におきましては、予算編成後、一三三月の景気指標が落ちましたところ、非常に成長が高いといふことがございまして、やや景気刺激政策を弱めた感があつたわけでございます。その後、四月一六月あるいは七月一九月になりまして景気停滞の傾向があらわれておりましたので、その時点におきましては、マクロ的な経済指標からいいますと、まだ景気刺激の策を打つべきではないといふような状態であつたかと思ふわけでありまして、

そこで、たまたま九月に第十七号台風が発生をいたしましたので、その財源措置を講ずるために公共事業等予備費を、いま先生御指摘のように災害復旧事業に充ててまいつたのであります。

ところが、十一月になりまして景気停滞が明らかになつたことにより、景気刺激を講ずる必要があるといふことで、十一月十二日に経済対策関係会議を開きまして、景気刺激対策を講ずるとともに、さらに補正予算で公共事業の追加をするといふ方針に至つたわけでございます。そういうことで、景気に対する見方自体が変動してまいつたといふことに起因をしてゐるのだと思ふわけでございます。

○中村(茂)委員 ですから私は、政府のそういう経済の見通しについて誤りがあつた、こういう点

を指摘しておるのです。

それはその程度にして、もう少し、その調整額の問題についてお聞きしておきたいと思ひますが、これは大蔵省に少し聞いておきたいというふうに思ひます。

五十一年度の予算で揮発油税等の収入額、予算額で九千九百十億円を見積もっています。この中身について、どういふふうに見ているかというところでありますけれども、そのことは五十二年七月一日にガソリン税の値上げを行っているわけでありまして、ここ数年間の推移を見ると、ある程度の伸びがある、そして、なお値上げを行っている。そして、いま申し上げた予算額を計上したわけでありまして、先ほど五十年のものについても見積もりに狂いがあつた、こういうことですから、この値上げ分、伸びを含めての予算額、これはどういふことで、こういう数字が出てきたのか、その点を、ひとつ明らかにしていただきたいと思ひます。

○水野説明員 お答え申し上げます。

税収の見積もりは、毎年、その予算の編成される大体十一月、十二月ごろの時期で見通しをつくるようにいたしております。そのときには大体八月、九月ごろまでの程度の実績が判明いたしますので、その段階での見通しでございますので、先生お話しのように、実際に、その年度が始まってまいりますと若干の狂いがまいりますことは、どうも否定できないところでございまして、五十年度も、そういうところであらうかと思ひますが、五十一年度につきましては、そのような情勢をもとにいたしまして、大体三%程度の伸びを見込んで予算がつくられていふうに了解しております。

○中村(茂)委員 値上げされていふのでしよう、七月一日に。ですから、それがどのくらい値上げになっているかということも明らかにしたいだいて、その伸び分とそれから値上げ分を含めて、どうも、もう少し伸びているんじゃないかというふうには見えますので、そういう角度で質問して

いるわけですが、その値上げ何%かぐらいは、ひとつ明らかにしてください。

○水野説明員 昨年と申しますか今年と申しますか、この改正によりまして揮発油税、地方道路税につきまして二五%程度の増税をお願いいたしまして、それまで三万四千五百円という税金に對しまして四万三千三百円という程度の増税をお願いしたところでございまして。

○中村(茂)委員 それからもう一点、いま五十二年の予算が審議中でありますけれども、この中には、この揮発油税はどのくらい見積もっているのですか。

○水野説明員 本年度につきましては五%程度の伸びというところで見積もりをしておるようでございます。

○中村(茂)委員 数字、出ているでしよう。

○水野説明員 五・三%という伸びのようでございます。

○中村(茂)委員 予算審議中ですから、数字、出ているのでしよう、パーセンテージじゃなくて幾らという。

○水野説明員 揮発油税といたしましては一兆一千九百九十億、それから地方道路税といたしまして二千二百億、こういう見積もりをさせていたいただいております。

○中村(茂)委員 そこで申し上げたいわけでありまして、道路の財源について何でも特定財源、特定財源ということと安易に特定財源に求めてきているのじゃないか、こういう感じを強く持つわけでありまして、そこで、明らかにしたいだきたいと思ひますけれども、ここ数年間の道路の中に占めている特定財源と一般財源の比率について明らかにしてください。また地方道についても、これは国からおりてきますから、それが一つ入ると思ひますけれども、いま申し上げたような比率を明らかにしていただきたいと思ひます。特に地方道については自治省を呼んでありますので、お願いしたいと思ひます。

○浅井政府委員 特定財源の比率を申し上げます。

す。

五十一年度の特定財源比率でございますが、国費に占める特定財源の比率が九〇・二%でございます。それから五十二年度の比率が八九・〇%でございます。それより前のものは、ちょっと資料を……(中村(茂)委員「いいです」と呼ぶ)

○関根説明員 地方道の特定財源比率でございますが、府県と指定都市の関係が五十一年度で五九・九%、市町村分が五〇・一%でございます。全体ひくくると地方道の比率は五六・四%になっております。五十二年度につきましては、まだ最終的な数字を私の方としてはつかんでおりませんが、ほぼ五十一年度と同じ程度でございますが、全体としては、やや比率が落ちるのではないかと、いふふうに見込んでおります。

○中村(茂)委員 そこで、特定財源の占める割合が国の方は九〇%ですから、もう一般財源なんというものはほとんど使われていない。ですから、道路の整備をしていこうとするとガソリン税を上げて特定財源を求め、こういう形になるわけですね。ところが地方道、これはその比率が非常に少ない。ですから、この際、特定財源のあり方というのについて根本的に考えてみる必要があるのじゃないか。後ほど、また触れさせたいけれども、特に生活関連道路、地方道この整備は、これからどんどんしていかなければならないし、そこに重点を置いていかなければならないという方向に考えていると思ひます。ところが国という立場に立つと、そういう特定財源をがっばり持つていて一般財源の、国から本当に出すのはほんのわずかなんというものはみんな地方にやってしまふ。そして地方道を整備していく。国のやつについては国費でやっていくというふうな立場。もう九〇%も特殊財源で道路、道路と言われているら、とてもじゃないけれどもガソリン税を上げる、ガソリン税を上げると、ここへ求めるよりはか方法がなくなるわけでありまして、根本的に考えてみる必要があると思ひますので、そういう気持ち

が、おありかどうか、ひとつ明らかにしていただきたい。

○浅井政府委員 お答えいたします。

先生御指摘のように国分では確かに九〇%というふうには、ほとんどが特定財源で賄っているというふうな状況でございます。一方、地方の方は五十数%というふうなことで、特定財源比率は一見かなりアンバランスというふうな形になっておりますが、実は、この辺のバランスの問題につきましては現在、第八次の五カ年計画の作業中ございまして、五十三年度から、いづれ新しい五カ年計画を策定してスタートさせるわけでございますが、その中で適当な財源のバランスといひますか、特定財源のバランスというふうなものも考えていきたいと思ひます。特定財源そのものにつきましては、やはりまだ九〇%ないし地方税も五十数%というところでございまして、今後、重量税等の一般財源をさらに投入して今後の五カ年計画を賄っていかなければならないという事情がございまして、しかし、バランスそのものにつきましてはその際に十分検討していきたいというふうに考えております。

○中村(茂)委員 私は、その点、特に強く主張するのは、同じガソリン税を見ても、先ほど申し上げましたように五十一年度の七月一日に二五%値上げしているわけでありまして、これは揮発油税の方は二万九千二百円から三万六千五百円に値上げしている。そこへ付随している地方道路税というのは五千三百円から六千六百円、この値上げ分はたつたの千三百円、それが揮発油税というふうなことになる、合計して三万四千五百円から四万三千三百円に値上げしてある。これは比率からして、地方にいく地方道路税についてはほんの微々たるもの。そして国の方へ取るのががっばり上げて、それで取り分も大きくしてある。それから、いま問題になっております決算調整額のものになるのにしても、揮発油税というもののについては相当、高額に取るようになっていふけれども、石油ガス税これは国と地方で半々ですけれども、

もうほんのわずか。いま問題になっております調整額にしても、揮発油税の方は三百五十四億円で石油ガス税の方が十九億円。半分は地方へいっているわけですが、その地方へ分ける方の石油ガス税の方は十九億円、非常に少ない。それを合わせて三百七十四億円の調整額、こうなっているわけでありまして、どう考えても国の取り分が多くなっている地方の方は少ない。先ほど説明があったとおり地方の方は特殊財源が約五〇%、国の方は九〇%も占めて、国の出分はほんの少し。これは逆じゃないか、こういうふうにするのです。ですから、この点については大蔵省も来ておりますから、大蔵省にも強く要請しておきたいと思いますが、大蔵省の答弁を求めたいというふうに思います。

○西垣説明員 お答え申し上げます。

先ほど道路局長からお答えいたしましたように、次の五カ年計画を策定いたしますときには、こういった問題も一緒に検討するチャンスがあると思います。建設省から御相談がありましたら、私どもも一緒に検討してまいりたいと思っております。

○中村(茂)委員 次に、道路行政について若干、質問いたしたいと思います。第七次道路整備五カ年計画の進捗状況、これは私が申し上げるまでもなく、四十八年から五十二年の、いま予算編成されているこれをもって一応終わるわけでありまして、この進捗率について、予算の金額の面から大体何%までいっているのか、それから整備状況からして何%までいっているのか、明らかにしてください。

○浅井政府委員 お答えいたします。

第七次道路整備五カ年計画の進捗状況でございますが、金額の面で申し上げますと、一般道路関係が五十二年の予算案を全部入れまして七九・八%、有料道路が七八%でございます。合計で七九・二%という姿になっております。事業量の面で見ますと、ちょっと指標がまちまちでございますが、たとえば一般国道について申し上げますと、改良事業が六三%、舗装が五六・三%、地方

道につきましても改良が五五・一%、舗装が六六・三%といったぐあいに、事業量の面では、この間のコストのアップというように大きなことが大きく響いておりまして、かなり小さくなっております。

○中村(茂)委員 五カ年計画は金額の面でも、いところで大体八〇%、まあ八〇%までなかなかつかない。それから整備状況に至っては、もう五〇%から六〇%。特に私は、この整備状況が、おといていうことを指摘したいのです。確かに進捗状況、進捗状況というふうには言えませんが、それから、金額の面で、それでも何と八〇%まで来た、こういうふうには言いますけれども、整備状況というものが、この物価高騰の中で全然進まない。したがって、計画は立ててみたけれども実際のやった中身は五〇%というのだったら、もう話にならないわけですね。したがって、この整備状況が非常におくれている。それから地方道の方がなおくれている。こういう関連について、その理由、いま、ちょっと簡単に説明がありましたけれども、それと将来に向かっての考え方、この点を明らかにしていただきたいと思っております。

○浅井政府委員 お答えいたします。

先生御指摘のように、かなりなおくれが第七次五カ年計画の達成率の上から見られるわけでございますが、この理由と申しますのは、やはり何とないまでも石油ショック、この第七次の五カ年計画のスタートが昭和四十八年でございまして、ちょうど、まとも石油ショック以後の期間にぶつかったわけでございます。その間、昭和四十八年の石油ショックを契機にした工事費の単価アップというものは非常に大きなものでございまして、五十一年度では昭和四十七年と比較して一・六八倍という大きな倍率にコストが上がっております。そういうコストアップの一方、道路予算につきましては、景気抑制政策のために、ほとんど横ばいというふうな状況でございます。たとえて申しますれば、昭和四十九年とか昭和五十年の対前年伸び率で見ますと、四十九年が

○九〇というところで一割割っております。それから五十年の対前年伸び率では〇・九五というところで五%ダウンしている。ほかの事業は曲がりなりにも伸びていく中で、道路だけは金目で、すでに横ばいどころかダウンしているというふうな状況でございます。ここ四年間は横ばいに抑えられていたということで、一方の単価の値上がりと一緒に、大きくこのおくれの原因になったというところでございます。

○中村(茂)委員 今度、進捗状況、というのは金額じゃなくて実際に中身がどのくらいできたかというところで私どもの中へ明らかにしてください。そこで、この地方道ですね、特に生活関連道路、この点に私どもはもっと力を入れていくべきじゃないかというところを、この委員会でも何回かにわたって主張してまいりました。しかし、なかなかそういう方向には実際にはなっていないですね、進捗状況を見ても。その一番いい証拠には、地方道になっていると、なかなか整備もできないから国道昇格の請願なり、そういう運動があつて、何しろ地方道はさっぱり進まないから国道に昇格させてくれ、地方自治体では、そういう意見が非常に多いですね。裏を返せば、国道にしておけば整備は進むし、地方道はなかなか進まない、そういうことだと思っております。ですから地方道というものをもう少し整備していく、それには先ほど言いましたように特殊財源の問題から考えていかなければいけない、こういうことになっていくのではないかと、こういうふうに思っております。

そこで、お願いしておきたいと思うのですけれども、いづれにしても五十二年で第七次の計画が終わるわけでありまして、五十三年からは第八次の新しい道路計画に入っていくわけでありまして、から、やはり生活関連道路、地方道ここに重点を置いて、しかも予算の財源の裏づけのある計画をひとつ立てていただきたい、これが一点であります。

それから二点目は、これも前から主張してきていますけれども、道路環境の整備、交通安全対策、こういう点に力点を置いた第八次の計画を立てるべきではないか、こういうふうに思うのですけれども、いかがですか。

○浅井政府委員 お答えいたします。

生活関連道路に重点を置くべきではないかというところでございますが、先生御指摘のように、私どもも道路整備に当たっては、生活関連という視点で道路整備がいかにあるべきかということを常に考えて、やっておるわけでございますが、ただ生活関連という内容がどういふことかというところにつきましては、いろいろな見方があるかと思ひます。旧二級国道ぐらゐりから市町村道までを生活関連というとか、あるいは県道以下が生活関連だというふうな道路の種類別に分けて、これが生活関連道路であるというふうに決めるわけには、なかなかないかと思うわけでございます。私どもは道路につきましても、高速道路につきましても、これはやはり生鮮食料品などの生活必需品の輸送とか、あるいは地域間の人の交流など生活を営むために欠かすことのできない道路だと思っておりますし、こういうことで道路網全体がやはり一体となって国民の生活を支えているというふうに認識しておるわけでございます。

その中で末端の道路であります市町村道の整備というものは、これまで非常に重要なものだというふうに認識しております。第七次の五カ年計画でも五千億の投資を一応、予定いたしておりました。毎年、市町村道事業につきましても、ほかの一般道路事業よりも大幅な伸びを見込んでおりまして、この間、一般道路に比べると非常に大きな伸びで五カ年計画の間、推移してきておるわけでございます。今後とも市町村道の整備につきましても、現況では全体の金が非常に少ないために、どうしても交通量の多い、需要の高い幹線道路の方に金を投入せざるを得ない状況もございまして、市町村道の伸びがなかなか思うようにはいかないわけでございますが、第八次の道路整備五カ年計画策定の機会に、やはり全体としてバランスの

とれた整備のあり方がどういうことになるかというところを十分検討いたしまして、市町村道の整備それから幹線道路網とのバランス、そういうものを十分研究して、生活に役に立つ道路網の整備を心がけてまいりたいというふうに考えております。

○中村茂委員 道路に、生活に関係しない道路はないわけですから、先ほど言われましたように有料道路だって生活に関係するけれども、私も、そういうむずかしいことを言っているのじゃないに、有料道路は産業開発の面も含められているわけでありまして、生活関連道路というのは少なくとも県道、市町村道、まあ昔の二級国道をこらもおくれていますし、私は生活関連に入れているのとも思いますけれども、俗に言えば市町村道、この面が非常におくれているわけですね。しかも財源がない。そういうところを含めて、やはり八次の中では重点的に考えていくべきではないか、そういう財源措置もきちっとやってやるべきではないか、私はこういうふうに主張しているわけでありまして、そこら辺の点は素直にとつて理解しておいてください。

そういう角度から見ると、五十一年度の補正で道路整備事業に、補正でありますから国道を入れたものでありますけれども、少なくとも国道、地方道、それにまつわる整備のことについて、この補正で組んであるなら私は胸に落ちるのでありますけれども、有料道路にも、この補正で組んである。先ほどから言っておりますように、もっと地方へ力を入れたらいいとあれだけ言ってきた、補正予算でやはり有料道路などにも組んである。そして特に景気浮揚のためにというふうに言っているのですけれども、私は、地方道の方の本当の下へおろしていった方が、道路という問題は景気対策、景気の波及効果というもので、より大きくなると思います。景気対策として公共投資ということでは道路補正予算が出てきた。ですから、全部そういうところに戻して、こういう有料道路なんという

ところは全部削ったらいかがですか。その方が私はいいんじゃないかと思うのですけれども、そこら辺のお考えはいかがなんでしょう。

○浅井政府委員 お答えいたします。

御指摘のように、今度の補正予算の道路関係の中身といたしましては、有料道路にも若干金が入っているわけですが、これは先ほど申し上げましたように、有料道路の大部分は高速国道でございます。これもやはり生活関連ということで、必要な区間については整備を促進しなければいけないという観点から若干、建設費にいたしまして高速道路で百九十五億ですか、一応、事業費として見込んでおりますが、全体とのバランスといたしましては御指摘の、たとえば生活関連道路を仮に旧二級国道までを含めて生活関連道路というふうに仕分けしてみますと、今回の補正予算の中で五百三億の国費のうち六五%に相当いたします三百二十九億、これがいわゆる生活関連道路というふうなことで回っておるわけでございます。この中で、いろいろ交通安全だとか雪害とか、民生に直接役に立つ、それから国民の生命を守る意味の交通安全施設の充実というふうな関係の予算に使われているというふうなことでございまして、バランスとしては、この辺が適当ではないかというふうに考えておるわけでございます。

○中村茂委員 道路というものは、景気という面からいくと、景気に対しての波及効果というのはどのくらいあるのですか。

○浅井政府委員 お答えいたします。

道路事業の波及効果の計測はなかなかむずかしい面もありますが、たとえば産業連関表から推計いたしますと、道路投資額の約二倍の生産を誘発するものではないかというふうに試算されておるわけでございます。ちなみに同じような指数で生産誘発係数というふうなものを考えてみますと、民間の消費支出が大体一・七倍ぐらい、それから公共事業全体で二・一倍、住宅が二・二倍というふうなことで、これに比べて道路は二・一倍というふうな数字になっておるわけでございます。そ

のほかは道路事業は御承知のように全国津々浦々の仕事でございまして、その事業内容にいたしましても改築から舗装、交通安全というように非常に多種多様でございまして、そういう意味からいいますと、全国にわたっての景気刺激効果というものは非常に大きいものではないかというふうに考えております。

○中村茂委員 土地代はどのくらいになっていきますか。

○浅井政府委員 土地代は場所によっていろいろ違うわけですが、比率で申し上げますと、道路関係は街路事業を入れますと今度の補正分で見ますと二・三%ぐらいの用地補償費比率になっております。街路を除きますと、道路だけでいきますと一・三%と、今回の補正分については非常に低くなっております。

○中村茂委員 最後に、この予算が成立して予算配分が行われて地方に行くのは今月いっぱいではないかというふうに思うのですが、そのうなってきた場合に、この予算の執行が年内にスムーズにいくかどうかということについて、自治省が来ておりますので、ひとつ。

○閣僚説明員 まだ予算が成立いたしておりませんので、私どもとしては正式にいいいますか公式の場では、予算編成等にかかれという話は、そういう指導はしておりませんけれども、会議等の席で非常に団体の方から心配をいたしまして、どう取り扱ったらいのかといったような相談が出ております。そういう機会を通じて、必要のある地方団体においては予算の計上その他、事務手続を進めておるべきではないか、こういった指導もいたしております。事業量が多くなりそうなるところにおいては、そういう事前の準備などを進めておると思しますので、私どもの見込みといたしましては、ほぼ消化できるものというふうに考えております。

○中村茂委員 終わります。

○北側委員長 岡本富夫君。

○岡本委員 財源措置については、ただいまの委

員の方からお話がありましたので重複を避けさせていただきます。ただ一言、大臣に申し上げておきたいことがあるのです。特定財源だからといって余りガソリン税を上げたり、あるいはLPガス税ですか、これはやはり物価に関係がありますから、この点についてはひとつ十分注意をいたしたい、こういうふうに思うのですが、まず大臣から、その点を聞いておきたい。

○長谷川国務大臣 私もそのとおりに考えております。したがって、今回のガソリン税につきましても、その意見を十分述べたつもりでございます。

○岡本委員 本法案は、見込み違いだったということですから、今回はいたし方ないとしたしまして、次からは、こういうことのないようにしていただきたい。

そこで、五十年十一月十九日当委員会におきまして、当時の故坂建設大臣の発言の中で、道路整備計画についても、これは田中前首相の列島改造論から出発した計画であって、しかも高度成長時代であったから、これから新しい安定成長時代に入ったわけですから、いろいろ検討しなければならぬ、そういうことが生じておることは事実だ、こういうふうに発言をしておられますけれども、あなたのこの所信演説を聞きますと、道路につきましては「良好な環境の保全と交通安全の確保に十分配慮しつつ」という非常に時代に適した所信演説であったと思うのです。ところが言うはやすくで、いまは立法措置がなく、法律から逸脱したかと言えは逸脱したと言えませんが、ただ政府が財政措置でいろいろとやっている。これで強力な本筋に大臣がおっしゃる「良好な環境の保全」を十分配慮できないと私は思うのです。そこで私は、実例をこれから挙げて大臣に、はっきりした、これからの方向づけをしていただいたい、こういうふうに思うのです。

そこで、まず国道四十三号線、これは昭和四十八年、三木さんが環境庁長官のときに、こと川崎の二つを全国のモデルの地区として、一車線を

削ってグリーンベルトをつくらう、そうして対策をしなければならぬ、こういうような非常に厳しい話もありまして、おかげさまで、いま尼崎のところが少しできたところなんです。この間、環境庁長官の石原さんが来まして、この沿線住民が毎日、振動、騒音、排気ガスで悩んでいることを一日も早く救ってやらなければならぬ。だから閣議でひとつ建設大臣に意見を申し入れて、一年ぐらいで早くできるようなことをしようというぐらゐの強い決意で帰っていらっしゃるわけですが、環境庁長官の方から大臣に、そういう要請がありましたか、いかがですか。

○長谷川国務大臣 環境庁長官から、そのお話は承りました。

○岡本委員 そこで、当初の計画は昨年から五年間ということになっておりますから、あと四年かかるわけなんです、道路局長、これはあと、どのくらいの期間を短縮してやるように考えておるのか、ひとつ、この点を承っておきたい。

○浅井政府委員 お答えいたします。

御指摘のように国道四十三号のグリーンベルトでございますが、これは五十四年度を目途に、いままでは整備を進めてまいってきたわけでございます。五十二年度以後に約十八キロメートルの緑地帯の設置を考慮しておるわけでございますが、この工事規模は御承知のように緑地帯としては、かなり大きな規模のものでございまして、全体の事業費も二十三億というふうなことで、緑地帯の事業としては、われわれとしては相当思い切った仕事というふうなことで、予算的にも重点的な手当てをいたしまして鋭意進めておるわけでございます。

ただ、非常に評判のいいといいますが、沿道の緑地帯を設置した地区の住民の方々からいいますと、かなり好評というふうなこともございまして、われわれとしては、できるだけ早く、これを実施したいというふうな考えでおるわけでございまして、ただ何分あいつた植木を植えるような仕事でございまして、しかも、それかなり大きな植

木を持ってきたて植えているようなわけでございまして。やはり植木の期間といえますか、時期的な問題もございまして。それともう一つには、いろいろ沿道の住民の方々が必ずしも、たとえば商売のガソリンスタンドとの関係で、看板が見えなくなるとかいうようなことで、植樹をするの難しさにしても沿道の皆さんとの個々の調整を図りながら、やっつけていかなければならぬという面もございまして、われわれとしては、できるだけ早く、ちよつと困難でございまして、できるだけ早くやるということ、現在いつごろまでにできるか検討中でございます。

また、もう一つは尼崎地区と甲子園周辺につきましては現在、阪神高速が工事中でございまして、これは、この工事との調整を図りながら設置を進めてまいりたいというふうに考えております。

○岡本委員 要するに今度の高速の工事をやっておると、少しづつはあつたと思ひますが、それ以外で住宅地域たとえば西宮から芦屋の辺、こういうのは住宅地域ですから、早くやろうとすればできるわけですね。もっと前向きに何とかならぬのですか。

○浅井政府委員 ただいまグリーンベルト設置の制約面だけをちよつと強調したわけですが、そういう問題もありまして、いま、いつまでというものは申し上げられませんが、できるだけ早くやるようなことでまいりたいというふうに考えております。

○岡本委員 これは、ひとつ検討して早くやつてもらいたいと思ひます。

そこで、その沿道対策の一環としまして、あなたの方では阪神高速道路公園に対して民防、要するに防音工事の助成というふうなことを打ち出しておる。もう一つは立ち退きですか、どうしてもそこで住めない人は、そこから立ち退きをするのだ、こういうような何か清水の舞台から飛びおりたようなことをやっているのだ、要するに道路以

外のところに今度は財源を出すのだというふうなことが、これはおとしでしたか、あなたの方から聞いたことがありますが、こゝでいいます、いよいよ道路公園の方で、こゝをやらうとしておるわけですが、六十五ホン以上のところに対して防音工事をしようというのです。ところが六十五ホンは実測じゃないのです。あの道路を自動車は速度制限五十キロで走ったときの六十五ホンなんです。普通、常識で自動車というのは大体十キロぐらいは、そのくらいは警察も黙認しているというふうなことで、これは普通なんですよ。だから現在、六十五以上だけれども、ところが通る車が速度制限で走ったときの計算をして、あなたのところは当たりません、こうなるのです。こんなばかんなことがあります。

それからもう一つ、立ち退きにつきましては「都市計画決定がしてあつて、将来確実に公共施設や公共のために使われる土地」なら買い上げるといふのです。あなた、あんな沿線で、もう毎日困っている人が立ち退きたいといふときに、それが都市計画で公共施設になりますか。市も、そんなところ、どうもしません。公園にしたって行く者いませんよ。これが清水の舞台からおりたといふのだ、よほどおかしい。この点、何か御答弁いただけますか。

○浅井政府委員 お答えいたします。

御指摘のように、五十一年度から、おっしゃいますような沿道の建物に対する防音工事の助成というふうなことで、清水の舞台から飛びおりたつのも、われわれとしては、そういうことなんです。それは実を申しますと従来、環境対策として、これは大体、道路の敷地の中での構造的な対応というふうなことで鋭意やっております。その後、御承知のように環境施設帯というふうなことで道路の外側に、ある幅を広げて、これも道路敷の中というところで道路工事の一環として、そういうものをやっていくというふうなことで逐次、環境対策を進らせてまいつてきておるわけでございしますが、その範疇を一つ越えまして、従来から

やっておりますでした沿道の建物に対しても防音工事の助成をする。これはいつてみれば補償的な措置ということで、やっておるわけでございまして、スタートの段階でございまして。

これは今後どういふふうな伸びていくか、具体的な計画をいろいろと模索しながら前向きに取り組んでいきたいというふうに考えておるわけでございまして、スタートの段階では、やはり徐々にやっていくといふことが、騒音にいたしまして一番状況のひどいところから逐次、取り上げて予算的な対応もしていかなければならぬ。そういうふうな観点で、まず対象をしばつておるわけでございます。おっしゃいますように六十五ホンというふうなことで一応考えておりますが、これは一応、計算値によつてやるということでございます。これはやはり交通規制というものを前提にいたしませんと、それから、これがあつて常識的に守られるといふことを前提にいたしませんと、なかなか、われわれサイドだけで、この騒音問題を解決するといふわけにもいきません。やはり、それとの絡みもございまして、ほぼ正常な運行状況を仮定して六十五ホンまでのところを、とりあえず救つていこうというふうな考え方です。やつておるわけでございまして。

○岡本委員 大臣、毎日毎日苦しんでいる住民に、なぜこういうふうなお粗末な対策しかできないんですか。道路行政がこれから進まないといふのは、たとえば、こゝ道路つづけるのを皆、反対する。都市計画でもやろうと思つたら、区画整理やろうと思つたら減歩はもうだめなんですよ。前は減歩して、それで道路つづけてもらえば地価が上がるなんて賛成だった。ところが現在は困る、減歩でも買い取りでも困るという反対が各所に起こっている。と申しますのは、そういう自動車の公害というものが、そういう現在の幹線道路そこにたたくあんあらわれておるわけですね、それに対する対策をしない。なぜできないかと申しますと、御承知のように道路法にも、いま審議しておりますところの道路整備緊急措置法にも、環境対策というの

は一つもないのですよ。阪神道路公団がいま、これをやろうとしているから、何かこの中に、そういった法律があるかと思つたらいいのです。全部、予算措置、財政措置なんですよ、補助金のような。だから抜本的な本当の、あなたがたいま所信演説をされた「良好な環境の保全」はできないことなんです、「十分配慮しつつ」と言っても。だから、これは大臣に真剣に考えていただいて、ひとつ、あなたの英断でもって、この法改正を、一番根拠になる道路法あるいはまた緊急措置法でもよろしいから、あるいはほかの新しい法律を別に考えるか、この法改正をひとつお考えになりませんか。

○長谷川国務大臣 ただいまの岡本さんの四十三号でございますが、これは私の方も非常に力を入れてどうか、いま局長が申し上げたより以上に頭を悩めておるところでございます。したがって、通行量の問題が原因になるわけでございますから、他に、このかわりに求めるところを、どういうふうに持つていって、そして、この混乱をどう防ぐかというように、いま困っている人をどうするか、こういう問題に対しては一日も早くその対策を考えなければならぬ。おっしゃる通りに道路問題で一番大切なことは何だというかと、やはり、その周辺の環境問題だと思ふのです。しかし、その法律がないではないか。しかし、ないからそれでいいというわけでは、もうまいらない。ある、ないよりも、ただ道路をたくさんつくればいいのだとか、延長すればいいのだという問題ではなく、なつてきている。同じ金額が高かろうが安かろうが、そういう問題が沿道に住む住民に、もうそういう心配のないような方途を開いていかなければならないということは当然なことだと思ふのであります。

私は、法律があるから、ないからというような問題ではなく、おっしゃる通りに法律をつくれ、こうおっしゃるのですが、その法律といつても、なかなか、その法律なんというものは各省の関係もあつて、すぐは間に合いませんので、とりあえ

ず、そういう方法は結構だけれども道路周辺の環境というものを第一に考えて、現在あるものからまず手をかけて、その手当てをしていくことが優先しなければならぬ、こういうふうに考えておるのでございます。

したがって先日來も、その四十三号に、われわれも行ってみようかというふうな考えを持ったところが、ちょうど国会が二日ほど早く始まつてしまったものだから行けなかつたのですけれども、そういうふうに私の方も四十三号に対しては十分に考えておりますので、一日も早く、その方々に御心配のないように考えております。

○岡本委員 大臣、何か私が四十三号で陳情しておるような考え方ではないかと思ふ。これは私、一つの例をとつておる。そして、これでもって全国の今後の道路周辺の環境対策のモデルをつくらうというのが当時の考え方だったのです。そのモデルがまだできないのですよ。だから、その根本はどこにあるかといへば、ただ財政措置、補助を出してやる、これはいまのようなのはスズメの涙みたいなものです、全体から見れば。これで済んだというのではないですよ。まだ、こういうことが各所にあるのです。そのモデル地区はここできちんとして、そのためには、やはり私は法改正をしなければ——あなた、いま法律がなかったから何をやっていいのだというふうな発言は、これは国会軽視ですよ。これは立法府を行政府がばかにしたような話ですよ。だから、やはり立法府がちゃんと法律というものをこしらえて、それに基づいてやれば、これは財源もきちんとしたものが出てくる、出さなければならぬとてくるのですね。ですから、ひとつ何か私、四十三号を陳情しておるような考え方ではちよつと納得できない。要するに英断をもつて大臣、いよいよ五十三年度からの第八次五年計画。それまでには少なくとも、この環境対策の方を少し入れればいいわけですからね。ぼくもいろいろ法制局にも相談しましたよ。ですから、そういう方向づけを、あなたがこころなざること、これはお役人さんではな

かなかやらぬわけですよ。ですから、やはり政治家である、しかも大臣が、こころざしと方向づけしていく、これが一番大事なんです。いかがですか。

○長谷川国務大臣 ぼくのは、いま早急に法律を改正しろといつても、それはなかなかすぐできないから、少なくとも、そういうふうな困っている場所、四十三号のような、そういうふうな困っているところを一日も早く手をつけて、そのお話をとお安定をしていかなければならぬんだ、こういうことを申し上げたのでございまして、したがって法律を改正しないだと言っているのではないのです。これは法律を改正するとか、新しい法律を立法するということになりまして、なかなか各省との関係が関連してまいりますので、それらの打ち合わせがあるために、すぐ、それを早急につくるというところは困難なものですから、それを待つよりも、まず現場そのものを、いま苦しんでいる人をどうするかという、これを優先をしないといふ、こういう話をしたわけで、その御趣旨はよくわかつております。

○岡本委員 非常によくおわかりのお話なんですから、だから当面の対策ですね。これはまだ、先ほどお聞きのように四十三号線にしまして、五カ年計画のものが一年でわずか六百メートルでしかないんです。これは見本なんです。これで喜んでおるのではないですよ。本当にわずかのところなんです。ですから、これに対する促進は、あなたがお願いしたように早くやっていただければいいわけです。しかし、これは一つの見本でありますからサンプルになるわけですね。

そこで今度、五十二年の予算審議をいまやっている最中ですが、ここにも重点事項として新たな沿道環境保全対策の推進というのがある。これにも何の法律の根拠もないわけでしょう。だから、それは大臣がおっしゃったように法律はなかったって、やたらいいんだ、こう簡単に言え、それはよろしいですけれども、これを見ますと五階建て以上建てたときに二階まで利子補給を

しましようということなんですわ。これは、しかも道路の騒音を一手に引き受ける、その建物が防音壁なんです。そういうところにわずかな利子補給を二階までやる。三階以上は音がしても仕方ない。こういうふうな本当にわずかな、これは顔出しですね。これもやはり法的な根拠がないために苦肉の策で、こういうことになっているのではないかと考えられるわけですよ。しかも、その次には沿道住居の除去というのがあるのです。これも、これで見ますと重点施策の環境対策なんです。

ですから私は、少なくとも大臣こう逃げなくて、そんな法律をつくるよりも前とか言わずに、少し余裕を見て、少なくとも、いままとは言いませうから、今度の第八次の計画これは五十三年にありますから、それを目途に法改正を検討しますかというところを、そのくらいの答弁は、やはりきちんとしておいていただきたいと思うのですが、いかがでございますでしょうか。

○長谷川国務大臣 御趣旨はよくわかります。それに対しては十分検討を加えてまいりたいと考えています。

○岡本委員 非常に御慎重な発言なんですけれども、ぜひもう一度、検討していただきまして次の機会には、どのくらいの時期でできるといふ答弁が当委員会できるように、ひとつ御配慮を要請をいたしておきます。

そこで、大臣がおっしゃったように当面の問題として四十三号線の問題で二点あるのです。一つは夜間たくさん大型トラックが走るのです。それで、もう周囲は寝ておれない。ですから神戸からちよつと西宮くらいまで、これはわずか四百円なんです。大型で、これを無料開放して、上はもう大型だけ通してしまふ。そうすると下の一般道路は非常に助かる。ただしこれは、このグリーンベルトができた対策がきちんとできるまでです。ね。これがきちんとしてきたら、また上を通るものは金を取るというふうな便法と、それからもう一つは、今度あそこ高速道路を、いまつくろうと

○浅井政府委員
お答えいたします。

ただ申し上げられますのは、いま國道四十三号は、わりあい夜間交通が信号處理の關係もありまして比較的、円滑に通つておるわけでございまして、仮に夜間料金を若干下げましても、どれだけ上に乗るようなことになるか。この辺、交通の相当大幅な転換を期待することは若干むずかしいんじゃないかというふうに考えられます。

それと、もう一つは特定の区間及び時間帯につきまして料金の引き下げを行うということ（岡本委員「無料はどうですか」と呼ぶ）現在、無料にするにいたしましたけれども、無料にすれば、かなり上がるかもしれませんが、ただ無料化というのは、やはり全体として均一料金制度をたてまえて、そして都市高速道路の料金体系を決めておりまして、これを崩すことが通行車の料金負担の公平と

それから夜間料金の引き下げを実施しますと

それから、じや上に通すために、いろいろな、

ほかの方策はないか、料金以外の方策はないかというところでございますが、現状をいろいろ見てみますと夜間、上と下の交通の実態は、御承知のようになに下の交通は大体速度制限が五十キロというふうになつておりますが、これは観測によりまして夜間十五分間の平均走行速度で七十六とか八十というふうな非常に高い、平均でそのくらい的大型車のオーバースピードが観測されるというようなことでございまして、まず、こういうようなものを十分、規制で取り締まるというような方策があるんじゃないか。五十キロなら五十キロ、四十キロなら四十キロの定常流を確保するような信号制御も、やはり、あわせてやるというようなこと、そういったことをいろいろ総合的に考へて効果が期待できるというふうな施策について、関係各室とも協議の上、引き続き検討してまいりたいと思つて

御存じのように阪神高速道路は、も

御指摘のように確かに城内小学校の

たまたま御指摘がございましたよう

まず、最初の左門殿川の方まで持

まず、最初の左門殿川の方まで持っていくこと
でございますが、これはよく御存じのように、あ
そこまで持ってまいりますのは、いまの法線をそ
のままにして、料金所を左門殿川の方に持ってい
きますと、あそこに辰巳橋という橋がございます。
その橋の上にちょうど、そのブースが載つかる
というふうになりました、したがって辰巳
橋の改築をしなければいかぬというふうなことが

それから、いま一つの神崎川の方まで

したが、いまして私どもといたしまし

なお、城内小学校のお話が出ました

大体、以上申し上げたようなとおり

○岡本委員 時間が来ましたから、私

○岡本委員　時間が来ましたから、私はいまのお
 答えではどうしても納得できない、だからもう一

度、次の機会に詰めていきたいと思うのです。
いま、いろいろお話があったけれども大臣、石原さんも来たのですから、あなた、ぜひ一遍ごらんになってください、要するに全国のモデルなんですから、これをひとつ要求しまして、きょうは終わります。

○北側委員長 渡辺武三君。

○渡辺(武)委員長 道路の持つ有用性、効用性について、その立場を異にすることによって、いろいろ評価が異なるということは私も十分に承知をいたしております。したがって、道路の必要性を余り感じない方々から見れば、むしろ道路予算を削ったかどうかという意見があるようにございますが、私自身、日本の道路というものは本来、道路と呼ばれるものが本当に完備されているかどうかという点について大変、疑問を持っております。いわば道路の大半は明治時代にできた道を舗装したにすぎない、これが実際の現状ではなからうか。もちろん幹線道路等は以前と比べれば相当りつぱなものもできておりますけれども、国民が日常、生活道路として使っております大半は、いわば明治時代の道を舗装したにすぎない、こういうことが言えるのではないかと承知しておりますが、そういう観点から見て、現在の日本の道路整備の現状は一体どうなっているのだろうか、これについて、まず御説明をお願いいたします。

○浅井政府委員 お答えいたします。

現在のが国の道路整備の現状は全く先生の御指摘のとおりでございます。たとえて申し上げますれば国道、これは国の幹線道路に相当するわけでございますが、この半分に相当いたしております八万キロの路線が、トラックとバスがまだ、すれ違いができないというような状況でございます。しかも、この八万キロのうちバス路線が二万二千キロを占めているというような状況でございます。そのほかにも全般的に見まして大都市周辺でこそ、かなりの幹線道路の整備が終わっておりますが、地方部においては、まだま

だ整備に対する要望が非常に強いわけでありまして、地方を中心にして、その道路網の整備の立ちおくれが目立っております。特に地方部は、逆に自動車保有台数の伸びが非常に最近、多いわけでございます。それとアンバランスが諸所に見られるわけでございます。

それから、そのほかにも国道で自動車が行き通れない延長が五千キロも、まだあるというような状況でございます。そういった道路網といいますが、車の通れる道路の延長、車を通すという意味からの道路網の整備ができておるばかりでなく、特に問題なのは、歩道とか自転車道とか、その他、緑地帯あるいは環境施設等といったようなもの、そういった道路の質的な面のおくれが非常に大きいわけでございます。

おしなべて考えてみますと、日本の道路の現状は欧米主要諸国の約半分という水準ではないかというふうに考えておるわけです。特に質的な面のおくれは非常に大きな差があると思っております。ナショナルミニマムとしての道路整備の現状というものは、まだまだ不十分であるというふうに認識しております。

○渡辺(武)委員長 いまの御説明のように、わが国の道路整備は大変おくれであるということは、よくわかるわけでございますけれども、それにいたしましては一般公共事業費に占める道路予算というものが、この数年来むしろ減ってきておる、こういうふうに思っております。いまの認識とは、どうも矛盾をしておるようには感ずるわけです。この辺は大変、どのように認識をしておるのでしょうか。大変におくれである、こういうことでございます。ところが実際には一般公共事業に占める道路予算というものは、この数年来むしろダウンの一途をたどっておる、こういうことが数字上で、はっきりしておるわけですよ。この辺はどうなんでしょうか。

○長谷川国務大臣 先ほどお話がございましたように今回の予算委員会においても、道路にかけ過ぎやしないかという御意見もございまして、そういう意見もございましたけれども、いま局長からもお話し申し上げたように、本当に道路としての価値あるものはどうか。四十三号線の先ほどの話もございすけれども、せっかくつくつてみて、その効果がそれだけにあらわれていない、道路としての効果はあらわれていない、環境の整備ができていないというところもあるわけでございます。まして、これから先、道路の延長とあわせて、なさなければならぬのは、先ほど申し上げたとおり、その沿道の環境問題、隣壁の問題、これらに膨大なものをかけていかなければ、わが国の道路網の完全というものは見ることができないのではないだろうか。

かつては道路がこれだけ高度に使われるというようなことを予想もしなかったこともあるだろうと思うのです。戦後われわれは、自動車が日本にこれだけになったから、これだけの道路網ができて、それだけの経済力を保つというふうな考えもなかったゆえに、そこにあると思っておりますけれども、いざにしては道路というものは現在のままでいいならぬ。もっと道路として認められるような道路網の確立をしていかなければならぬ。それが国民の生活に大きな影響をもち、国民の生活上に一番大きな影響を与えるゆえに、どうしように考えております。御指摘のとおり今後は、この問題に対しては十分に要求をし、現実にそれらを実現させていかなければならぬ、こういうふうに考えております。

○渡辺(武)委員長 その認識はいいのですが現実には、その予算が減っております。むしろ予算は漸増いたしていきまして、いま大臣がおっしゃるような環境が変わってくるわけですから、いわば道路環境そのものを、よりよくしていかなければならぬという新しい要素が加味してまいりますと、道路予算というものはうんとふえておつても、実は余りではないのです。ところが、それが逆現象なんです。そういう環境はより厳しい要求があるにもかかわらず、一般公共事業費に占める道路予算というのは年々、低下をしておるというの、これは相矛盾しておるではないか。

と。ところが認識をお聞きしますと、大変これから道路環境をよくしていかなければならぬ、グリーンベルトをつくらなければならぬ、こうおっしゃるのだけれども、おっしゃる割りにしては、どうも傾向として予算の配分がおかしいではないか、こういうことになるわけですね。

○長谷川国務大臣 あわせて公団道路の方は、国の予算の中に入りますけれども、別個これに対する手当てができておりますけれども、国の予算、その中における道路に対する予算は、まさに、そのとおりだと思っております。したがって今後とか来年度の予算にも十分、期待に沿えるようにがんばってまいりたい、こういうふうに考えております。

○渡辺(武)委員長 ひとつ十分がんばっていただきたいと思っております。

それから、時間がございますから急ぎますが、いまバイパスの建設が各所で行われておるようでございます。私もバイパス建設というものは大変、効果が大きいというふうに聞いておりますし、実際に経験もいたしておるわけでございます。ところで、そのバイパス事業の進捗はどういうことになっておるのでしょうか。

○浅井政府委員 バイパス建設の効果というのは、非常に御指摘のように大きなわけでございまして、バイパスは大体の機能といたしましては、市街地を貫通している通過交通、特に大型車の交通を密着市街地の外側に誘導するということによりまして、市内の交通混雑の解消とか交通事故の減少、交通公害の緩和というものを図ろうとしておるわけです。最近開通した、たとえば水口バイパスというところの例では、旧国道の交通量がバイパス建設によって大体、二分の一に下がっている。それから夜間、大型交通の量は二十三分の一に落ちたというところ。それから交通事故の発生件数につきましても十分の一というふうなことで、非常に具体的な例でもバイパスができたことによって市内の交通環境の改善に大

な著効があるというような例が多く見られるわけです。

そういうことから全国的にパイプスの建設を促進しておるわけですが、実は四十七年度、石油ショック前まで、かなり大幅にパイプス建設の手を上げたものが最近、非常にこういった状況でパイプス建設がほとんど足踏みしているという状況でございまして、現在、全国五百五十余の市町村におきまして、一般国道の直轄事業によって三百十六カ所の建設を、いま進めておるわけでございます。しかし、そういった最近のテンポのおくれによりまして、三百十六カ所のうち、一部暫定供用を含めまして曲がりなりにも、その機能を発揮しているのは全体の五分の一の六十四カ所というような状況でございまして、残事業をいまのペースで処理していくというようなことで考えますと、これらのパイプスの完成には、なお十七年かかるというような状況でございまして、非常に憂慮しておるわけでございまして、

○渡辺(武)委員 大臣、いま計画されているパイプスが、いまのままでいくと十七年かかるそうでございますが、これは十七年、そんなことをしておつてもらつたのでは全然、交通環境は変わってくるのですよ。そうならば、もう十七年先を想定をして、もっと思い切つたことをやらないと、せっかく投資した予算がまた変なふうになつてしまつてしまふ、こういうことですから、むしろ現在、困つていらつしやるという地区はたくさんある、にもかかわらず、なかなかそれが有効に改善、改革がなされない、こういう状況ですから、この辺をひとつ十分に再点検をしていただいて、なるべく重点的に予算の配分をするというわけにはまいりませんか。

○長谷川国務大臣 明年は道路の五カ年計画を新たに立てるわけでございますので、その中には十分それらの意味を組み入れて五カ年計画というものを立てたいと考えておりますし、また、いまパイプスが三百何カ所も一度にやれるわけもございませんけれども、ですから、ばらばらに幾らかずつのゴマ勘的な行為もあるだろうと思つております。重点的に、やるべきものはやつて、そして繰り越せるものは一年でも二年でも繰り越して重点的に処理していくということが一番効率的だということにも考えられます。十分その点は検討を加えてみたいと考えております。

○渡辺(武)委員 もちろん三百十六カ所一挙にやるといふのはむずかしいでしょうけれども、やはり、それは一つの工事がやるわけじゃないのですから相当程度はやれると思うのです。問題は予算の配分だと思つております。もちろんパイプスだけが道路予算ではありませんから、いろいろな問題はあつてはしょうけれども、そういう現実な問題を十分に把握をしていただいて対処していただかなければならぬではないか、こう考えております。

それらに関連をいたしてまいります、つまり生活道路、市町村道路というものの予算、これも予算書を見る限りでは、いろいろな要望に関連をして予算の配分が少な過ぎるのではないかというふうに思つておるわけですが、この辺はいかがでしょうか。

○浅井政府委員 お答えいたします。

生活関連ということで直接、生活に関連の強い市町村道の整備でございますが、先ほども申し上げましたように、かなり、この第七次の五カ年計画で重点を置いて、一般の道路に比べて大きな伸びで伸ばしてきたつもりでございます。たとえば昭和五十一年度の事業費を、五カ年計画発足のときの四十八年度の事業費に比べますと、五年間で一般道路事業はわずかに一・〇五倍、五割ぐらゐの伸びにとどまつておるわけでございまして、市町村道につきましては、これに対して一・五七倍ということで六割近い伸びを確保しておるわけでございます。

そういうふうなことで、非常におくれておるものを目指しているところで努力しておるわけでございますが、何れ全体の金がいっぱひなると、先ほど申し上げましたいわゆる県道とか国道とか、そういうものの整備に、やはりネットワークの整備のバランスから、どうしても、ある程度の

金が取られるというふうなことで、思うように市町村道の整備の方に回らない。回らないながらも、いままでのようなことで伸ばしてきたことは事実であります。非常に苦しいのは実情でございます。そういうことで全体の予算をふやしながら、できるだけ市町村道の整備にも回るように、全体のバランスを見て整備を進めてまいりたいというふうに考えておるわけでございまして、

○渡辺(武)委員 大臣、予算が大変少ないという、さつきからの御説明ですが、道路予算というものは大半が目的税といふことが、言いかえれば自動車を持つていらつしやる方が負担をしていらつしやると言つても過言ではないくらい税金が実際はかけられておるのです。本来、外国なんかの例を見てもいけますと、そのようにモータリゼーションの進行過程においては一般税の投入率というものは非常に高かつたのです。ところが、わが国はそうではない。一般税の投入率が大変低いのです。一般税の投入率が低ければ、それでは日本国内の道路の整備は完全なものと云ふふうに見えてきますと決してそうではない。いまもお話のとおり諸外国の五〇％、こういうふうには非常に整備がなされておる、こう言われる中で実は大変、一般税の投入率が少ない、こういう現状ですから、だから、もっと建設大臣ががんばつてもらつて、ひとつ、しっかりと建設大臣ががんばつてもらつて、その決意をお聞きをして私の質問を終わりたい。

○長谷川国務大臣 まことに御理解ある御注文で、ありがとうございますけれども、なかなか、これが税の問題になつてまいりますと、皆さん方が賛成してくれば、すぐやれるのですけれども、与党といへども、なかなか、これが賛成をしていただけないような点もたくさんございまして、いづれにしても原因はそこにもあると思つて、やはり平等の負担をしていただいてこそ初めて、その目的が達せられるのだと考えられます。十分その点は考へてみる必要があるということを痛感いたしました。

○北側委員長 瀬崎博義君。

○瀬崎委員 まず大臣にお伺いしたいのでありますが、数年前くらい前までは、道路というのは地元陳情の花形であつたし、各地とも引張りだつたという現象でした。ところが最近では、特に高速道路などの建設は、高度成長型公共事業の典型として常に批判の矢面に立たされてくるという状況も出てきているし、また、道路に関する陳情が多いことは事実だし、私も受けますが、これはやはり、その地域住民が利用度の高い、相当厳選された陳情という形になつてきて、幹線道路などの場合には、むしろ至るところで反対運動が住民によつて組織されてくる、道路の建設が思うに任せないという事情ですね。私の滋賀県で言えば、最も重要な部分である百六十一号線のパイプスは三井寺トンネルで行き詰まつてしまつし、また国の方で国道一号線、名神高速のパイプスの役割りを果たさせようとしている京滋パイプスも、当該学区住民九割の反対署名が国会や国へ出てくるという状況だし、裁判に持ち込まれている国道も生まれるという状況です。このように、この数年で道路に関する国民の認識といふことが風当たりといひますか、世論が大きく変わつてきた、その根本的な原因はどこにあると考へていらつしやいますか。

○長谷川国務大臣 先ほどから、いろいろ御議論をいただいております環境問題ということが第一条件に挙げられるだろうと思つてございまして、これらに対するところの完備ができるということになるならば、それほどの反対はないのじゃないかと考へられます。いづれにしても環境問題というものはよつての住民の反対といふものが一番多いのではないだろうか、こういうふうには考へます。

○瀬崎委員 私は、そういう単純な受けとめ方だけでは、今後の道路建設は決してうまくいかないだろうと思つております。

まず一つ言えることは、道路予算が多いか少ないか、いづれ議論されておりますけれども、これが、国が投資を可能とされる公共事業あるいは、

その他の福祉、文教も含めた全部の施策の中で、
どういふ割合を占めるかというバランスの問題が
一つ、やはり注目されなければいかぬと思うので
す。

一応、私の手元にある資料によつてではありま
すけれども、たとえば建設白書で少しは書いてみ
ますと、昭和三十年から五十一年まで累計いたし
まして全国の建設省関係行政投資の総額で見ます
と四十三兆ほどなんです。この中で道路が二十五
兆それから住宅が六兆、こういう数字が出てきま
すね。だから大体、道路四に対して住宅に対す
る投資は一の割合だ。こういう点も、国民が道路に
対して非常にシビアな見方をしてくる原因ではな
いかと私は思うのです。しかも、これをずうず
うと年次別の傾向で見えていきますと、昭和三十年当
時ですと道路が全体に占める比率は四五%と出て
いるのです。住宅が実に二三%占めているわけ
です。ところが、これが三十三、四四年ごろから道
路はぐんぐん上がっていく、それから住宅の方は
ほとんど下がっていくというふうな現象があつて、
道路の最高時は、ちょうど四十年前後であり
ますけれども六五%にも達します。高度成長時代
と言われるころは大体ずうずうと六〇%台を維持し
ております。最近、下がったとは言われまされ
ども、しかし、この建設白書の示すところでは五
十一年度は道路に四五%の比率で投資される。住
宅の方は昭和三十年当時、二三%の高い率を持
ておつたものが、ずうずうと下がってきて一〇%強
というのが高度成長時代に続くわけですね。最近や
や復活したとはいっても、この建設白書の示すこ
ろでは一六%の比率を示しているにすぎない。
そういう点で全体として、やはり公共投資が道路
中心であるという傾向には変わりはないのではな
いかと私は思うわけなんです。

大体いま出されている道路の特定財源という制度
ができてから道路が急増してくる。昭和四十年前
後になりまして六〇%を超すような高率がずっと
続きますね。昭和三十六年から四十七年の間は五
五%以上を道路が占めている。減った、減ったと
言われるのだけれども五十一年で四三%、五十二
年で四二%は、やはり道路が占める。住宅の方を
見ますと二十九年、三十年ごろは住宅が一六%を
占めているわけですね。これを道路と対比すると、
三十六年から四十七年ごろを見ますと一〇%以下
になっているわけですね。建設省だけの分で見れば、
国費ですよ。最近これが回復したとはいいますが、
けれども、やうと四十八年以降一〇%台に復活し、
五十一年一四・九%、五十二年一四・五%、こ
ういふわけですからね。日本の国全体を見ても、ま
た建設省が直接国費を投資している部分を見て
も、どっちにしてもまあ半分は道路だ、こつ言わ
ざるを得ないような傾向にあると思うのです。問
題は、これを改める気があるのかどうかという点
ではないかと私は思うのです。

そこでお尋ねなんです、五十一年度の当初予
算並びに今回の補正予算で、道路の一般財源の中
で占めている自動車重量税分はどのくらいなん
ですか。

○浅井政府委員 お答えいたします。
五十一年度の補正後で特定財源比率は九〇%、
それから五十二年度の当初案、今度の予算案では
八九%という特定財源比率になっております。
○瀬崎委員 いや、それはもうわかっているの
です。一般財源ですね、当初予算で言えば千四百八
億円あるでしょう。補正で言えば百二十九億円あ
るでしょう。この中で自動車重量税の占めている
比率はどれだけの、こう聞いているのです。

○浅井政府委員 お答えします。
御承知のように、重量税につきましては国分の
八割を道路に回すという形になっておりますが、
国分の八割というところで計算いたしますと、五十
一年度補正後の案では重量税の国分の八割が二千
二百八億ですが、それに対して一般財源投入額が

千八百八十四億、差し引き千二十四億オーバ
ーとして、これは他に使われているという形にな
ります。それから五十二年で見ますと、やはり
同じように重量税の国分の八割が二千三百十二億
というところでございまして、重量税のうちの逆に
九百五十八億だけが他に回っているという形に
なっております。

○瀬崎委員 つまり、道路財源というやつは他に
回すほど、特定財源あるいは、それに準ずるよう
な財源がある、それによつて支えてもらっている
ということが言えるのじゃないかと私は思うので
す。だから、そういう点で一般財源が実質的には
入っていないような道路財源の見方にも二通り出
てくる。いままでは一般財源を使わないのはけし
かぬじゃないかという議論なんです。私は逆なん
です。公共事業全体が国の財政事情等によつて圧
縮される場合が出てきても、事道路に関しては、
こういう特定財源にきちんと支えられて、これだ
けはひとり歩きできるようになつていっている。
こういう制度が一体、低成長時代だと言われ
ているに、また妥当なのかどうか。大臣、どうお考
えなんですか。

○長谷川国務大臣 どうも少し私どもと見解の相
違があると思うのですけれども、申しわけないの
だけれども、あなたのおっしゃるの、道路の方
へかけ過ぎるから住宅ができない、住宅の方が少
ないから、道路をつくるのに住民が反対をするの
だ、という御意見でございましてけれども、私の方
は、道路をつくつてあげて、そして生活の安定を
図つてあげて、住宅をなるべくふやしていきたい
というふうな考え方を基本的に持つておる、こうい
うことでございまして、その相違が少しあるん
じゃないだろうか。ですから、何ゆゑ住民が反対
するか、それは道路にばかりかけて住宅にかけな
いから反対するんだという御意見は承つておきま
すけれども、果たして、そうかどうかという点に
ついては私は疑問に思う、そういうことでござい
ます。

○瀬崎委員 私の聞いていることをそらして答え
てはいけませんね。つまり、ほかの公共事業の裏
づけになる財源と道路投資の裏づけになる財源と
では、その財源の基盤が違つて考えませんか、
こういうことを聞いているわけですね。道路の基
盤は非常に強固だ、こういうことを言っているわ
けです。

○浅井政府委員 お答えいたします。
御指摘のように、確かにガソリン税が特定財源
というところで道路に使われるようになりまして二
十年たつわけにございまして、この二十年間で、
このガソリン税に支えられて道路は確かによく
なつてまいりました。しかし先ほど申し上げまし
たように、これは、いわゆるモータリゼーション
を追つかけて車道をできるだけ延ばすというよう
な方向で道路整備を進めてきた関係で、現状では
御承知のように歩道、自転車道というふうな質的
な面で非常に大幅なおくれを生じておるわけで、
こういうようなものを、これから大いに整備して
質のいい道路をつくらなければならぬ段階
でございまして。しかも、その道路整備の水準は欧
米に比べて、わずかに半分という状況でございま
す。

そういうことで、いま確かに財源として強い
じゃないかというお話がございまして、これから
の道路整備の必要性から考えますと、この財源で
は、まだ足りないというふうな状況でございま
し、道路に対する投資が住宅と比べて見かけ上、
非常に多いじゃないか、これは一概に、その額だ
けで比較するわけにはまいらないかと思ひます。

【委員長退席、岡本委員長代理着席】
道路事業は全国津々浦々に及ぶ事業でございま
して、額としては、やはり非常に巨額になるもので
ございまして。日本の道路事業は、そういうことで
昔からガソリン税に守られて、かなり大きなシェ
アを占めるようになってまいりましたが、石油
ショック以後は先ほど言ひましたように、大体
一・〇五倍と横ばいの数字でございまして。それに
対して住宅は、この五年間に二倍ぐらゐの伸びに
なつておるというふうなことで、その関係で道路

第一類第十二号 建設委員会議録第一号 昭和五十二年二月十八日

の公共事業に占めるシェアは、ここ五年間に一〇%も落ち込んでおるといふような状況で、現在は三分の一という数字でございます。一方、諸外国ではどういふことかというふうに見てみますと、道路投資は、諸外国はすでに大幅なストックを持っていかかわらず、現状で六〇%あるいはイタリアにおきましては七〇%の道路投資を公共事業の中でやっておるわけでございまして、日本の公共投資の中で占める道路事業の比率が多いとは決して考へてないわけでございまして、まだまだ財源を強化して道路整備をやっていく必要があろうかというふうに考へている次第でございます。

○瀬崎委員 道路局長が道路から国全体を見るといふのは、これはあり得るかもしれないけれども、大臣が物を見るときに、道路からすべてを見てはいけないと思ふのです。全体をまず見てから道路に考へ及んでほしいと思ふのです。

その点では、こういうこともあるのです。いま国道と地方道に対して、国道といましても知事管理の場合ですが、補助率は四分の三それから三分の二に、それぞれなっております。しかも、これはちゃんと用地費を含んでの上のことであり、また、これが公営住宅になりますと補助率は二分の一、しかも用地は除外されます。しかも道路の場合は補助率は実勢単価方式であり、住宅の場合になりますと標準工事単価方式でしよう。いろいろなものと比較してみたいのだけれども時間もないし、とりあえず、きょうは建設省の中で比較してみたいと思ふのです。大臣、こういう点でも、やはり道路は優遇されている、こういうふうにお考へになりますか。

○長谷川国務大臣 計算からいくと優遇されておるようでございますけれども、何しろ、いづれにしてもおこなっている道路を何とか現代の交通機関に合わせようといふことで、これに向かつて極力努力をしておることだけは事実でございます。といって住宅を放棄しているかという、そうでない。現代の住宅でも世帯数から見れば住宅の

数の方が多いのでございますから、それにもかかわらず、いままでのと違つて住宅というものを、もう量より質に変えて、そうして、これに万全を期するではないかというふうな方向づけをしていくことも、その一例でありまして、必ずしも私はおつしやるようにも考へておりません。

○瀬崎委員 日本道路公団には、たしか五十年から利子補給金というのがつきましたね。五十年、五十二年、五十二年で日本道路公団の出資金、補給金の推移はどうなつていますか。

○浅井政府委員 御指摘のように日本道路公団に対しては利子補給と、それから出資金の両方の方式で国費が出ておりますが、その推移をいたしましては、利子補給、出資金の合計額で申し上げますと、四十九年度が三百六十二億、それから五十年年度が三百三十一億、五十一年度が五百三十億、補正後でいきますと五百六十二億というふうな逐次ふえてまいつてきております。

○瀬崎委員 合計で言われましたけれども、これ分けて日本住宅公団と比較してみると、ここにもずいぶん、また一種の差別扱いが出てくるのです。道路公団の場合、いま言われましたように年々、出資金並びに補給金がふえてくる。五十年で言えは三百三十一億のうち二百億が出資金、百三十一億が補給金だと思ふのですが、その同じ年の住宅公団の出資金がゼロ、補給金が百七十一億で、辛うじて補給金は五十年度では住宅公団が上回つてゐる。これが五十一年度になつたらどうなるか。出資金が三百十六億、これに対して日本住宅公団の出資金はゼロ、補給金は道路公団が二百四十六億、住宅公団はここですでに、それを下回つて二百三十六億、傾向としては恐らく住宅公団は道路公団にどんどん引き離されていく、こうなると思ふのです。

それから、時間が来ているそうですから、お尋ねにはしませんけれども、どこをどうとつてみても道路は最優先になつてゐる。こういうふうな点で、いろいろと国民の道路に対する考へ方が今日、変わつてきているのじゃないかと思ふし、それから、

もう一つ言うなら、先ほどモータリゼーションの後追いと言われましたが、まさに、それだと思ふのです。結局、自動車の増加、それがガソリン税等をふやして道路財源を増加させる、これによって幹線道路の建設が進む、また、これが自動車の増加を招く、こういう悪循環もあるわけでしょう。これがいみじくも先ほど局長の言葉にモータリゼーションの後追いという形で出たと思ふのです。国民の願ひの中には、これもどこかで断ち切つてくれ、こういう意味もあると思ふのです。ひとつ、その点で交通体系全体とか道路政策全体を、改めて国全体の政治の中で見直す必要があると思ふのだけれども、大臣はどうですか、お答えをいただいて終わります。

○長谷川国務大臣 私としては十分承つておきます。

○岡本委員長代理 甘利君。

○甘利委員 地方経済は活力を失つております。景気は沈滞から抜け出そうとはしておりません。建設業界の不況が厳しく、ことに小零細企業は受注難で倒産が続いております。

〔岡本委員長代理退席、委員長着席〕

地方財政の状況も厳しい状態でございます。そして国の財政はきわめて厳しく、たまたま調整額が比較的多額でございます。これらの背景の上に今回の提案であると思ふは受けとめますので十分、理解することができまゝ。したがうして、本案議決後における約一千億にわたる総事業費の金の流れについて、三点について質問をいたします。

第一点、予算の執行は、道路整備五カ年計画に基づいてなされるものと受けとめるものでございまして、昨今、道路の防災性、交通地獄等、緊急に解消を要する問題が多いわけでございますが、この予算執行に当たつては、この緊急性と十分取り組んでおられるかどうか、これが第一点でございます。

次に第二点、景気対策についてとられるものでありますので、需要創出量については十分検討がなされておるといふ点について、先ほど御答弁が

あつたわけでございますが、予算執行の窮屈さから、その相当部分が用地買収費に化けてしまふなどというところはあり得ないと思ふが、この点どうか。これが第二点であります。

次に、予算のうち地方公共団体において執行されるものについて、お尋ねをいたします。この執行に当たりましては二月議会において処理されるものでございます。二月議会におきましては恐らく三月の十日以降の議決に相なるものと私は承知するものでございます。三月いっぱい余りにも日がないのでございまして、予算執行の窮屈さから、かかる予算はいただいてもお返ししよう、とうてい消化困難である、このような事態に対して十分な配慮がなされておると思ひますが、この点どうか。

以上三点にわたつて質問をいたします。私の質問について基本的な私の間違ひ並びに私の基本的な認識の不足については御指摘をいただきたい。答弁は簡明瞭に願ひます。

○浅井政府委員 お答えします。

三点でございますが、まず第一点の、今回の補正の事業の中身として、交通安全対策あるいは防災対策等について十分な配慮がなされているかという点でございますが、今回の補正予算の張りつけにおきましては、災害、治山治水事業等に関連する事業及び民生安定並びに交通安全を確保するための緊急に施行を要する事業を重点に編成を行つておりまして、後段の交通安全並びに民生安定関係の予算は、全体のうち七百三十三億、約一千億のうち七百三十三億に及んでおります。

それから第二点の景気対策としての効果はどうか、並びに用地費として相当使われてしまふという点に対する御懸念でございますが、これにつきましては先ほど御説明申し上げましたように、投資効果としては二倍の需要を創出するといふことでございます。しかも全国津々浦々に及ぶ道路事業でございますので、その点は十分、効果があろうかというふうに考へております。また、用地補償費につきましては、先ほど申し上げまし

たように、街路事業を除きますと一三%の比率になつておりまして、街路を入れますと全体で二三%ということになりますので、この点の御懸念は余りないかというふうに考えます。それからまた、用地費につきましても、調査によりまして用地費のうちの七五%ぐらいは、そのまゝ、すく消費に回るといふような調査もございまして、こういう点からも比較的大きな効果が街路事業全体として期待できるのではないかとこのように考えられます。

それから、もう一点の、あと年度末までに非常に期間がないわけでございますので、補正予算の執行についての御懸念がある、これはごもつともな話だと思ひます。しかしながら私どもは、かなり前から、そのための準備をしまひておりまして、地方公共団体におきましても、国の予算成立後、直ちに事業に着手できるように、臨時議会等をすでにも開いて決めておるところもありますし、知事専決でやろうとしておるところもあります。それから国の決定を待つて、すぐに議会を招集するといふようなところもあるようございまして、そういうようなことから、年度内消化については十分間に合うものというふうに考えております。

○甘利委員 総事業費約一千億の金の流れについて十分、見守らせていただくことをつけ加えて、質問を終わります。

○北側委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○北側委員長 これより本案を討論に付します。討論の申し出がありますので、順次これを許します。塩谷一夫君。

○塩谷委員 私は、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党及び新自由クラブを代表して、ただいま議題となりました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の一部を改正する法律案について、賛成の意向を表

明するものであります。

委員各位も御承知のとおり、本法律案は、現在、予算委員会において審査中の昭和五十一年度補正予算の関連法案として提出されたものであります。が、現下の厳しい財政事情及び昭和四十九年度に引き続き昭和五十一年度におきましても揮発油税等の決算調整額が約三百七十四億円という多額のものとなつたこと等を考慮し、この決算調整額を昭和五十一年度の道路整備費の特定財源として先取り使用することによって、景気対策の一環としての道路整備事業の財源を確保し、その実施の促進を図るために、やむを得ない措置と考えるものであります。

以上、本法律案に対する賛成の理由を簡単に申し述べて賛成討論を終わります。(拍手)

○北側委員長 瀬崎博義君。

○瀬崎委員 日本共産党・革新共同を代表して、反対討論を行います。

反対理由の第一は、常に道路財源だけは優先的に確保できる特定財源制度を改めるべきであるといふことであります。

五十一年度当初の道路予算の国費は実質的に一〇%特定財源で確保されております。この制度を改善しない限り、国全体の財政事情によって公共事業費が圧縮されることがあつても、道路予算は常に特別に確保され、建設省関係の公共事業費に占める道路予算の割合は常時、半分ぐらゐを維持することとなつて、国民が要求する生活基盤整備に重点的な予算の配分をすることが不可能となり

ます。

理由の第二は、こうした道路に対する特殊な優遇制度の上に成り立つた五十一年度当初の道路予算は、その性格として産業基盤整備に重点的に投資を集中している高度成長型、大企業率仕型予算であり、今回の補正は、さらに、その性格を強めるものとなつておることであります。

このことは詳細を述べるまでもなく、当初予算の国道、高速道路への予算配分と地方道への予算配分の割合を比較すれば、国費ベースで二倍強、

事業費ベースでは何と三・五倍となり、いかに高速道路等を含む幹線道すなわち産業基盤整備を優先した道路予算であるかは全く明らかであります。

さらに、このような制度上、予算配分上で問題を持つ当初予算に対し、補正では、国の財政が困難であるといふことを理由に、特定財源から財源を補給し、しかも、その内容が、事業費ベースで見ると幹線道路と地方道の配分割合において約三倍の格差をつけるに至つては、これが産業基盤整備への集中投資の上乗せであることは明白であり、わざわざ改正までして先食いする理由は認められないのであります。

理由の第三は、こうした特定財源によって高速道路を専門に建設する日本道路公団の出資金と利子補給金を破格にふやし、その事業の拡大を促進している点にあります。

その優遇ぶりは、ここ数年、出資金ゼロ、補給金が五十一年度では道路公団より低くなつておる日本住宅公団と比較すれば、より明瞭であります。

理由の第四は、自動車の増大が道路財源の増加を招き、それが幹線道路の建設を促進し、それがまた自動車増大を招くというこの悪循環、その結果は、ますますモータリゼーションを助長し、公共交通機関の衰退を促し、さらには交通事故の増大、排気ガス、騒音、振動、日照妨害等々を引き起こし、国民生活を破壊する状態になつてきておることです。

このような道路政策は、国民本位のものに改められなければなりません。

日本共産党・革新共同は、今日の道路政策は、国民の社会的、経済的、環境保全的な内容を第一義に置いて、地方道と、国道でも国民が必要、緊急性を認めている部分など、国民生活に役立つ道路の整備を重点に行ひ、市町村にその財源を保障すべきことを強く主張し、反対の討論といたします。

以上です。

○北側委員長 以上で討論は終局いたしました。

○北側委員長 これより採決いたします。

昭和五十一年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○北側委員長 起立多数。よつて本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

この際、建設大臣から発言を求められておりますので、これを許します。長谷川建設大臣。

○長谷川國務大臣 ごあいさつ申し上げます。本案の御審議をお願いいたしましたところ、本委員会におかれましては熱心な御討議をいただき、ただいま議決をされましたことは深く感謝を申し上げます。

審議中における委員各位の御高見につきまして、今後その趣旨を生かすよう努めてまいり所存でございます。

ここに本案の審議を終わるに当たりまして、委員長初め各委員の夜遅くまでの御熱心な御審議に對して厚くお礼を申し上げ、御協力に對して深く感謝の意をあらわしまして、ごあいさつといたします。(拍手)

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○北側委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○北側委員長 次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後八時四十五分散会

昭和五十年度における道路整備費の財源の特
例等に関する法律の一部を改正する法律案

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の一部を改正する法律
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（昭和五十年法律第八十五号）の
一部を次のように改正する。

題名中「昭和五十年度」の下に「及び昭和五十
一年度」を加える。

第二項中「第二号を除く。」と「の下に」「控
除した額」とあるのは、「控除した額」及び当該
年度の前年度の揮発油税等の収入額の予算額が同
年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足すると
きの当該不足額の合算額」とを加える。

本則に次の一項を加える。

3 昭和五十二年度における道路整備緊急措置法
第三条の規定の適用については、同条第一項中
「次の各号」とあるのは、「次の各号（第二号を
除く。）」とする。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

最近の経済情勢等にかんがみ、道路整備事業の
実施の一層の促進を図るため、昭和五十一年度
における道路整備事業費の財源の特例等を設ける必
要がある。これが、この法律案を提出する理由で
ある。

昭和五十二年二月二十四日印刷

昭和五十二年二月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W