

第八十四回国会 建設委員会 議 録 第七号

昭和五十三年三月二十二日(水曜日)
午前十時三十五分開議

出席委員

委員長 伏木 和雄君

理事 小沢 一郎君 理事 塩谷 一夫君

理事 中山 正暉君 理事 渡辺 栄一君

理事 井上 泉君 理事 中村 茂君

理事 北側 義一君 理事 渡辺 武三君

愛知 和男君 有馬 元治君

内海 英男君 大塚 雄司君

瓦 力君 志賀 節君

住 栄作君 谷川 寛三君

登坂重次郎君 中島 衛君

中村 弘海君 伊賀 定盛君

福岡 義登君 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

中川 秀直君

出席國務大臣 建設大臣 櫻内 義雄君

出席府府委員 建設大臣官房長 栗屋 敏信君

建設省計画局長 大富 宏君

建設省都市局長 小林 幸雄君

建設省道路局長 浅井新一郎君

建設省住宅局長 救仁郷 齊君

委員外の出席者 内閣総理大臣官 高橋 昭治君

房参事官 警察庁交通局長 福島 静雄君

通規則課長 林野庁指導部長 人見 啓治君

道課長 運輸省海運局定 近藤 憲輔君

期船課長 自治省財政局調 小林 実君

整室長

参考人 (日本道路公団 森田 松仁君 理事)

参考人 (日本道路公団 平出 三郎君 理事)

参考人 (建設委員会調査 川口 京村君 室長)

委員の異動 三月十七日

瓦 力君 補欠選任 小坂徳三郎君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

同日 小坂徳三郎君 補欠選任 瓦 力君

君紹介(第一八四〇号) 同月十四日 公営住宅法の改正等に関する請願(安藤巖君紹介(第二〇三二二号))

同(浦井洋君紹介(第二〇三三三三号))

同(柴田睦夫君紹介(第二〇三四四四号))

同(瀬崎博義君紹介(第二〇三五五五号))

同(田中美智子君紹介(第二〇三六六六号))

同(東中光雄君紹介(第二〇三七七七号))

同(安田純治君紹介(第二〇三八八八号))

同(山原健二郎君紹介(第二〇三九九九号))

同月十六日 尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

同(尾瀬分水の広域的運用に関する請願(濱野清君紹介(第二二七二二七号))

(長岡市議会議長高田俊夫(第二〇九九号) 水源地域対策の確立等に関する陳情書(全国知事会長奈良県知事奥田良三(第二二一〇号))

下水道整備五カ年計画の完全実施に関する陳情書外一件(中国五県議会議長会副議長会代表吹田 悦外十一名(第二二一一号))

日本住宅公団の住宅政策改善等に関する陳情書外四件(清瀬市議会議長増田直夫外四名(第二二一二号))

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五五号)

〇伏木委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、本日、日本道路公団理事森田 松仁君及び理事平出三郎君に参考人として御出席を願ひ、御意見を聴取することにいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

〇伏木委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〇伏木委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。伊賀定盛君。

第一類第十二号 建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

建設委員会議録第七号

昭和五十三年三月二十二日

○伊賀委員 私は、道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案等に関して御質問を申し上げたいと思います。

最初に、中国の古典に「山を治め、水を治める者は、よく人を治める」ということわざがありますが、道路局長、これにも一つ加える必要をお感じになりませんか。もう一度申し上げます。

「山を治め、水を治める者は、よく人を治める」ということわざがありますが、これにも一つ加える必要を感じませんか。

○浅井政府委員 いきなり目の覚めるような質問をされて、どういふふうにお答えしてよろしいかちょっと戸惑うわけでございますが、「道を治める」と呼ぶ者あり、いま言おうとしたことを先に言われた感があるわけでございますが、確かに道路整備が国土の発展、それから生活の基盤づくりということにおいて、その果たす役割りは非常にはかり知れないものがあると思ひまして、そういうことから、中国のことわざで「川を治め、山を治める」ということの「山を治める」というその大部分の意味は、私どもの考えでは恐らく道路整備ということであるというふうに考えているわけでございまして、道路整備は、これから二十年、三十年の国の発展の安定的な成長の基盤であるというふうに認識しているわけでございまして、そういうことから、今後長きにわたって着実な道路整備を進めてまいりたいというのがわれわれの姿勢でございます。

○伊賀委員 私はかねてから選挙になりますと、治山治水という言葉がありますが、さらに道路、この三つが今日の政治の要諦だ、こう言ってきたわけであります。大変適切な道路局長の所信をいただきました、ありがとうございます。

次に、大臣にお尋ねしますが、古代ローマ、ギリシャの都市国家の市民の幸せは何かといいますと、一つは好みに応じた働きができ、そして適当な散歩ができ、そして好きなときに入浴ができる、これが古代ローマ、ギリシャの都市国家の市民の

幸せ、目標であつたわけであります。

これを今日的に解釈しますと、ほかの方は別として、適当に散歩できるということは、野原を散歩するわけにいきませんから、森林の中を、したがって、やはり緑したたる、公害のすさまじい今日のそういう姿でなしに、適当な道路がある、こういうふうな今日的には解釈できると思ひます。

が、建設大臣はたしか三十四代目の建設大臣、道路局長が道路局長ができてから十二代目の道路局長ということになっております。三十四代目の大臣として、第八次道路整備計画も出ておりますが、古代ギリシャ、ローマの市民が望んだ道路行政がいまありとお考えでしょうか。

○櫻内閣務大臣 古代ローマのお話でございますが、私はとつきにいま話題の中心である飛鳥の都などを思い起こしまして、さぞかし当時は快適な散歩道路が飛鳥の都にもあつたのではないかと、確かに好みに応じた働き場所、あるいは散歩道路、好きなときの入浴、これは現代でもわれわれの一つの理想というのか、そういう環境は楽しみだと思ふのであります。ただ、近代科学の発展のために自動車ははんらんをする、高速道路も必要としてくるというふうな中で考えますときには、この散歩道路もさることながら、そういう時代の要請に應ずる理想的な道路の建設ということがわれわれに課せられた任務ではないか、こう思ふのであります。ただいまの御趣旨、本當にわれわれとしても、この周辺の道路がより一層快適で生活が楽しめるようにと願うものでございます。

○伊賀委員 そこで私は、この戦後三十年の道路行政を振り返る意味で、法体系というものを年代別に並べて考えてみたのでありますが、ちよつと私の考え方を申し上げますと、二十年代に道路に關係して法律が七本、三十年代に十六本、四十年代に十本、五十年代に入りましてから一本、合計三十三本の法律が戦後公布されております。そして二十年代の前半は、たとえば昭和二十三年に道路の修繕に關する法律、法第二百二十八号に見るように、いまだ戦後処理で混沌としており

まして、修繕がもつぱらであつた、こういう見方ができます。

それから二十年代後半に入りますと、新道路法の制定が昭和二十七年にございまして、これを法体系から見ますと、基本的なものないしは總論的なものはしり、前兆が出てきております。

そして、三十年代前半になりますと、法体系の整備に入りまして、たとえば、三十一年道路公団法、三十二年高速自動車国道法、同三十二年国土開発幹線自動車道建設法、三十三年道路整備緊急措置法、三十四年首都高速道路公団法、こういう形で法体系の整備に入つて、いまだ完了はしていませんが、そうして法体系の整備に入りかけた。

三十年代後半になりますと、三十七年阪神高速道路公団法、三十八年にはわずかに百キロ未満でありましたけれども高速道路の供用を見る。こういうことで、三十年代後半には、いわば道路法に關する法体系の整備を完了したということが言えます。

同時に、今度は、總論に對する各論、基本法に對する特別法、全国規模に對する地方的なものはしりが出てくるのであります。たとえば、三十年代後半になりますと、踏切道改良促進法、共同溝の整備等に關する特別措置法、奥産道路法等の、特別法的なもののはしりが出てくるわけであります。

そして、四十年代に入りますと、各論的なものあるいは地方的なもの、法体系は整備完了したと見て差し支へはないと思ふのであります。

ですから、これを一口で言いますと、三十年代から四十年代にかけまして、修繕から本格的な道路整備に入つて、總論的なもの、基本的なものからさらに各論的なものと波及をして、そして四十年代には合計三十三本の道路法に關する法体系の完了を見て、今度は五十年代に入るわけでありまして、五十年代は、たとえばいま問題になつております道路整備特別措置法の一部改正、こういう形で出てきておるわけであります。そこで、三十年來の道路行政の反省の上に立つ

て、五十年代は道路行政はどうあるべきか、こういうことをひとつ伺いたいと思ふのであります。これはもう、いや、お金さえあれば何でもやりまうという答弁では私は満足できないのでありまして、これは道路局長から、ひとつ適切なお話を、三十年の道路行政の反省とともに伺いたいと思ひます。

○浅井政府委員 お答えいたします。

ただいま先生から、三十年間の道路關係の法体系の変遷を絡めて、いろいろ歴史的な振り返りがあつたわけですが、お話の中にもありましたように、日本の道路整備が本格的段階を迎えましたのは昭和二十九年の第一次の道路整備五カ年計画の発足以来というふうな考へていいわけでございまして、これも当初は大した大きな規模でございまして、これも当初は大した大きな規模でございまして、近々二十年というふうな考へてもいいのではないかとと思ひます。しかも、御指摘にもありましたように、戦争直後は維持修繕令というものが出たようなことでも考へられますように、荒廢した道路を維持修繕することに追われていた時代でございまして、そのころの道路のストックはまさにゼロといつてもいいような状態だつたと思ひます。

ちなみに、ちよつと数字で御説明させていただきますと、第一次五カ年計画が発足した当時の日本の道路の現状は、一般国道でさえも、二万四千キロありましてうち舗装済みの道路がわずかに三千八百キロ、一六％にすぎなかつたという状況でございまして。東京―大阪間の国道一号线、これはもう国道の中の一歩交通量の激しいルートでございまして、これが舗装道がわずかにその半分しかできてなかつたというふうな状況でも説明できるかと思ひます。そういうふうな整備状況がかわつて悪かつたわけにございまして、これが戦後の日本の經濟復興、民政安定のための大きな隘路となつておつたわけであります。その後道路整備が本格化されて、七次にわたる五カ年計画を経まして、昭和五十二年度末に

は舗装済みの道路の延長も、道路全延長に対して約四〇％、四十二万キロにも達するように整備が進められたわけでございます。

こういうことによりまして、戦後の混乱期あるいは道路整備が本格化してから二十年、この間に日本の経済成長は大きく伸びたわけでございますが、この経済成長と国民の生活を道路網の発達が大きく支えてきたと思えます。国土利用の均衡化、流通コストの軽減、特に生鮮食料品の生産地と消費地との直結の問題、生活圏域の拡大とかあるいは市街地、住宅地の整備、冬季交通の確保、それから孤立集落の解消といったような国民経済の振興と生活の安定に、これらの道路網が大きく役割を果たしてきたというふうに認識いたしておるわけでございます。これが、言ってみれば道路整備のメリットだというふうに考えております。

しかしながら一方、これまでの道路整備を振り返って見ますと、昭和三十年代から四十年代前半にかけては、まず主要幹線道路を車のすれ違いが可能となるように拡幅することに追われていた、それから地方道等の舗装を伸ばしていくということに重点を置いたというようなことで、舗装延長は確かに飛躍的に拡大したわけでございますが、一方この間の自動車交通の伸びというものは非常に爆発的なものがあつたわけでございまして、道路整備のペースをはるかに上回るペースでモータリゼーションが進んでいったということがございします。その結果、道路施設が追いつかないで交通混雑の激化、交通事故の多発あるいは交通公害の発生といったような問題が出てまいってきておるわけでございます。

さらに、これらの問題に加えて、都市部におきましては防災、環境、空間の不足とか、新市街地のスプロール現象等が問題となるともに、地方部では車のすれ違えないバス路線や、落石による危険箇所というものがまだまだ残っているというような状況で、道路整備の全般はまだ十分でないという状況と私どもは認識しておるわけであります。

こういった現状を踏まえまして、それから、過去の道路整備の姿勢も深く反省しながら新しい五年計画をわれわれは考えてまいりましたわけでございますが、昨年十一月に閣議決定されました第三次全国総合開発計画等を踏まえまして、国民が道路に期待している多様な役割を十分發揮できるようにこれらの道路整備を進めていきたいと思います。

それで、計画を策定する場合の基本的な考え方として三つの基本方針を考えたわけでございまして、その一つは従来から整備を進めてまいりました交通ネットワークの確保、これは地域社会の日常生活基盤としての市町村道から国土構造の骨格としての高速道路に至るまで、道路網を均斉のとれた姿に体系的に整備するということが一つの柱でございます。

そのほかには道路の持つ空間機能、先ほども散歩のできる道路というようなお話もございました。やはり道路はいろいろな多面的な機能を持つておるわけでございしますので、そういう街区の形成とか、そのほかにも防災、採光、供給処理施設の収容といった道路の持つ空間機能に留意しながら、環境の保全に配慮した適正な道路空間を確保することがこれからの道路づくりの大きな柱の一つではないかと思ひます。

それから三番目としまして、道路の資産がだんだんふえてまいりますと、この資産を十分交通に役立つかに年じゅう維持していくということが必要なわけでございまして、適切な維持管理体制、安全で快適な道路交通を確保するための管理体制の確立が非常に重要になってくる。

こういった三つの柱を立てて、これに対して道路整備を、緊急を要するものから逐次整備を進めていきたいと思います。遠い目標は二十一世紀初頭を目指しながら昭和六十五年までには緊急を要する各種の事業を積み上げて、これらの事業をバランスよく整備を進めていくという形で今回の五カ年計画を組んだ次第でございます。

○伊賀委員 時間がございせんので、二、三問題をはって引き続いてお尋ねします。

いまお話しのとおり、三十年間かかって一般国道の整備率が五六％、都道府県道が三八％、幹線市町村道が二九％、合わせて平均三五％、一般市町村道は二〇％しか整備されておらないというのが建設省の出した資料によって明らかでございます。

そこで私は、自衛隊が演習名目で、いわゆる道路法に言う道路をただけ仕事したかという資料を要求したところ、四十九年度で道路延長で七十五キロ、費用は申し出者が負担するわけでありまして、あるときは県であり、あるときは市町村であるわけでありますが、これが一億五千七百万、五十年で延長五十八キロ、一億五千万、五十一年度で延長五十八キロ、その他整地工事等で費用が三億九千四百万、合わせて五億五千万という数字が出ております。これはいわゆる道路法にいう道路を自衛隊がやったものでございします。

そのほか林道林免、農道農免、漁免等々で一般道路を改良しておる部分があると思ひまして、林野庁そして水産庁等に要求しましたが、残念ながら出ておりません。

ですから道路局長としては、いま申し上げますように国道、県道、市町村道、それぞれいまだ日暮れて道遠しという感じがするわけでございします。これらに関して、先ほど申し上げましたように、それぞれ建設省以外でやっておるわけでありまして、道路局長としてこういう姿を感じないのか、これをどう考えるのかということをお尋ねしたいと思ひます。

○浅井政府委員 御指摘の市町村道の整備でございますが、実はお話しにございましたように整備率としては二〇％ちょっとというふうなことで、非常に低いわけでございします。改良率ということで見ましても、市町村道全体でわずかに全体の四分の一しか改良が終わっていないというふうな状況でございます。舗装にいたしましても全体のまだ三分の一しか舗装ができていない。しかも大部分が簡易舗装というふうな状況でございます。これらの市町村道は、地方の生活の基盤として

重要な役割を果たすわけでございしますが、幹線市町村道につきましては、従来市町村道の中でも特別重視しながら国が関与して道路整備を進めてまいってきたわけでございしますが、何分市町村道の延長は九十万キロ、全道路網のうち八五％を占めるわけでございまして、一方道路整備に対する要請は幹線道路から市町村道に至るまで非常に強いわけでございまして、特に幹線道路、これは全国で県道以上で一五％ぐらいの道路でございしますが、この道路が全体の交通量のうちの七二％を支えているわけで、幹線道路の隘路打開ということもまた非常に急がれているわけでございします。

そういうことから、確かに幹線道路の整備にどうしても追われて、反面市町村道に対する整備の手が若干及ばないということはあるかと思ひます。そういうことから、九十万キロある道路のうち二十万キロを幹線市町村道というふうな指定をしまして、この整備を重点に從來やってまいってきたわけでございします。

御指摘のように、その他の市町村道あるいは市町村道につながる農道、林道というふうな形で、農林道の整備がかなり大規模なものも含めて進められておるわけでございまして、市町村道の整備水準と比べるとかなり地域的にはギャップがあるようなところも見受けられます。

道路法上の道路と農道とは、本来その設置目的を異にしておりますので、一般交通の用に供する道路整備は道路管理者の責任としてやっていくわけでございまして、第八次の五カ年計画におきましても、交通不能区間の解消を重点に、一般道路としての市町村道の整備を推進することにしておりまして、農道との関連では、建設省としては結局、御指摘のような分担による事業調整によって、こういった農道との関連はつけていくべきものというふうな考えております。

確かに、おかれておるといふ認識はいたしております。実際問題として、農道の取りつけとの関係で、市町村道の整備についてわれわれの方が比較的広範囲の守備範囲を持つている関係から、な

かなが予算が十分に回らないために、道路網という姿では非常にぎくしゃくした形のものがある。農道の関連で生まれていることは十分認識しておるわけでございます。これらはやはり事前に農道等の位置づけをはっきりいたしまして、事業調整という姿で具体的に、一般交通にも役立つものであれば、構造面では十分注文をつけるといふようなことで、従来両省の間で十分事前の調整をやりながら進めてまいってきただけでございます。

○伊賀委員 時間が切迫しましたので急ぎます。この「第8次道路整備五箇年計画(案)」の二ページに「道路整備の目的は、云々とありまして、「生活を営むための生活基盤の充実と良好な環境の保全」云々とあるわけでありまして、今後ひとつ道路整備については、ただいま申し上げましたとおり、農林省その他よく打ち合わせをして、それぞれの分野に応じて道路行政を進めるべきだと思ひます。

この際ひとつ林野庁の方に、なぜ資料が提出できないのか。——ということ、この道路目的に「生活基盤の充実」ということでありますから、農道であろうが林道であろうが、人間から言いますと、道路の性格、目的のいかんにかかわらず「生活基盤の充実」でありますから、したがってこれは当然建設省も農林省もそれぞれの分野に応じてこの建設、充実を進めるべきだと思ひますから、この際、林野庁の見解もあわせて承っておりますか、と思ひます。

もう一つは、ただいま申し上げましたとおり林道、農道、漁道、林道等によりまして、これはそれぞれ国なり県なりの補助金があるわけでありまして、特に自衛隊による場合にはまるまる依頼者の負担になるわけでありまして、先ほども申し上げましたように、道路に關しましてはことしは一億四千数百万円でありまして、その他のものを加えますと約五億相当のものがいわゆる依頼者、言いかえますと市町村の負担になっておるわけでありまして、これについて自治省にあわせて資料を要求いたしましたけれども、自治省の方は資料がわ

からないというところで資料が出てきません。しかし、これは現実には一年間に五億四前後、多いときには七億からの費用を負担しておるわけでありまして、この市町村の負担をしておる費用について、地方自治体指導監督する責めにある自治省が的確に掌握してないということは、言いかえますと財政措置が講ぜられてない、こう見ていいと思ひます。したがって、確かに五億なんというものは自治省の予算から言いますと微々たるものかしりませんが、わずか五億か七億の財政規模しかない小さな市町村が、一年に何百万という負担、しかもこれは純町村費でありますから大変な金額になるわけでありまして、これに財政措置が講ぜられてないというところはきわめて不適当であると思ひますが、あわせて自治省の見解を承っておりますか、と思ひます。

○人見説明員 林道は、適切な林業経営や森林管理のみならず、山村地域の振興や林業就労者の就業条件の改善等にとって重要な役割を果たすものであります。ことから、積極的に整備を進める必要がありと考へておるわけでございます。とりわけ国土の適切な管理と森林の健全な発展の促進を目的として、欠くことのできないものというふうな考へておりますので、今後とも積極的に林道の整備に努めなければならないと思ひます。

なお、先ほど先生から一部御指摘のございました林道補助事業でどのくらいやっておるかという御質問でございますけれども、それに對しましては、原則としていたしましては、民有林の林道補助事業では市町村道部分あるいは県道部分については、開設、改良工事を行わないというこゝにいたしておるわけでございますが、これらの路線と重複して、森林施業上特に施行を必要とする場合には、道路法の第二十四条による工事として実施することができるといふ道を開いておるわけでございますけれども、その事例については承知いたしております。

○小林説明員 自衛隊から委託を受けて実施しております道路の整備につきましての財源措置につきましては御質問に對しましてお答え申し上げます。

御質問のような事業ということになりますと、一般的には地方単独事業、こういうことになりまして、たとえば五十三年度の場合で申し上げますと、地方単独事業は、私どもが作成いたしました地方財政計画におきましては約一兆四千億強の事業を予定しておるわけでございます。これに對しましては、基本的には道路目的財源交付税措置を中心として、五十三年度に對しては、この道路関係税の特例措置の延長とか、あるいは間接的にはなるかと思ひますが、都市計画税の限定税率も引き上げを図っておるわけでございます。

単独事業を実施する方法の一つとして自衛隊に委託するという場合があるわけでございます。ほかの方法に比較いたしまして、自衛隊員の給与等を除きまして実質的な経費を地方団体が負担をする、こういうことでございまして、私ども實際に行われておるものを詳細に把握しておりませんが、私どもが聞きしたところでは、五十一年度四十二件で一億四千六百万というところになりますと、一件当たり三百萬程度のことになるかと思ひます。一件当たり三百萬程度のことになるかと思ひます。

また、地方団体からも特段これにつきましても特別の財政措置という要請もないわけでございます。先ほども申し上げましたように、全体として単独事業に對処しております財政措置によりまして十分対応できるもの、こういうふうな考へております。

○伊賀委員 自治省に要求がないからということ、それから、最近生活道路ということがやかましくなりまして、確かに五十三年度は市町村道が対前年比四三%という大きな伸びを示しておるわけでありまして、大変結構な話であります。ところが、高速道路とか有料道路とかいうものが生活道路であるのかないのかという議論をしたいのであります。時間がございませうからいたしません。ただ同じ高速道路、有料道路にいたしましては、都市部を走っておる有料道路、高速道路と、農村部を走っておる有料道路、高速道路とはおのずから道路の性格が違つてきております。したがって、たとえば有料道路の融資分を第七次道路計画と第八次道路計画を比較いたしますと、六千三百億に對して六千四百億、第八次でわずかに百億ふえただけでありまして、言いかえますと五年間で二%ふえておるといふ勘定になるわけでありまして、ですから、一方で市町村道が四三%ふえておることは結構であります。いわば道路整備といひましても予算は限られておりますから、限られた予算の中で住民の要求、ニーズをどう充足しつつ整備を進めるかというところに行政技術のむずかしさといひます。そういうものがあろうかと思ひます。そういう意味で、いま申し上げました生活道路の充実というところで、一方で四三%ふえながら、一方でわずかに五%ふえ、一方で四三%ふえない、そういう予算の配分ということについてはいささか偏り過ぎてはならないかという感を強くせざるを得ません。したがって、これについての道路局長の御見解を承りたいと思ひます。

引き続きまして道路の災害等の資料も要求してございまして、これも時間がございませうのでこの際割愛いたしますが、四十九年に飛騨川の道路事故を一つの契機として、道路事故に對するいろいろな配慮が出てきておることも結構なことでありまして、道路災害によって国家賠償に應じたものが四十九年度で六百五件、九億七千四百萬、四十八年に五百四十三件、三億五千萬、五十一年度に二億九千七百萬の道路災害による補償金を払っておるわけでありまして、四十九年から急速に出てまいりまして、この道路災害による国ないしは市町村の負担について、民間保険による道路損害賠償責任保険に、急速に五十年から県、市町村あた

りが加入しております。これも自衛手段として市町村としてはやむを得ない措置と思いますが、これを単に民間の保険会社に任せておいていいのかどうか。この際として道路災害による損害賠償の措置をどうするか。もちろんこれは事故がなければそんな問題は発生しないわけでありまして、結構であります。現に事故が多量に発生してあるわけでありまして、これに對する国としての考え方はないのかどうかということでありまして、それから、引き続きお尋ねしますが、積雪地帯における交通の確保ということ、除雪消雪等について国がそれぞれ配慮していることも結構であります。ところが、これは車の交通だけを確保しておるのでございまして、人道の除雪消雪装置というものがなく、機械その他にしましては、除雪消雪につきましても、機械その他にしましては、道路とは全然異なりますから、かえって道路の除雪消雪をすることによって人道が遮断をされて、交通事故の原因にもなっているというところも明らかであります。この際、人道の除雪消雪の機械器具設備の発展充実等々について、国はいかなるお考えをお持ちであるかということについてお尋ねしたいと思ひます。

その他、いろいろございまして、時間が参りましたので、以上、私のそれぞれの御答弁をいたしたいと、質問を終わりたいと思ひます。

○浅井政府委員 三点ばかり御質問がございまして、お答えしたいと思います。

まず有料道路の問題でございまして、都市部の有料道路と地方の有料道路と分けまして、地方の有料道路の伸びが低いのではないかと、いろいろな話でございまして、有料道路は、都市部、地方部それぞれ交通需要に応じて大きな役割を果たしておるわけではございませんが、有料道路事業が、確かに今日まで制度創設以来地方的な幹線道路の整備に大きな役割を果たしてきたわけではございません。ただ、石油ショック以後、昭和四十八年から四十九年の内外の経済事情の激変に伴ひまして、建設費、管理費が非常に増高してきたということ、

それから交通量が比較的鈍化しているというようないこともございまして、採算が非常に悪くなっている路線がふえてきたということから、地方の有料道路については有料道路として適する箇所が比較的少なくなつてきているということがございまして、しかしながら有料道路でやることは、道路全体の整備のペースを考えますとやはり財源的にも相当なシェアを占めるわけではございまして、こういったものにつきましても、今後一般公共の道路でいろいろ助けながら有料道路事業も大きく伸ばしていかねばならないというふうに考えておるわけで、そういったような工夫を今後いろいろしながら、有料道路も今後の道路整備の中で大きな役割を果たしていくこととなると思ひますが、何せ採算性が非常に悪くなったということから、具体的な箇所が比較的少なくなつてきているというところもありまして、伸びとしましては若干抑えざるを得ないわけですが、今後も有料道路制度の活用による道路整備は積極的に推進してまいりたいというふうに考えておるわけではございまして、

それから、第二点にございまして道路災害により人身事故等により被害者の救済問題でございまして、確かにそういった道路管理者が損害賠償を請求される事例が年々増加してまいっておりまして、それによりまして多額の賠償金を支払う事例もまたふえてきておるというふうな実態にございまして、そういうことから、各市町村は自衛的に民間の保険に入つておるわけではございまして、この保険も実態を見ますと、払つておりますが、この保険よりむしろ現時点では保険金の方が多いというふうな事例もございまして、こういったことで、制度的にもいろいろ問題を内蔵しておるわけではございまして、現在そういった問題を含めまして、委員会をつつて今後のこういった賠償金に対する保険のあり方、国としての姿勢というふうなものをはつきりさせていきたいということであり、いろいろ委員会議論をしておるわけではございまして、建設省としましては、今後とも被災者に対する賠償責任を十分に果たすべく努力するとともに、現在大部分の地方公共団体が入つております賠償責任保険につきましても、その保険金の給付を通じて適正な被災者の救済に当たるよう指導していきたいというふうに考えておるわけではございまして、

それから最後にございまして雪害地域におきまして歩道の除雪の問題でございまして、これは確かに従来車道の除雪を中心に伸ばしてきて、これに金がかかることから、これに對する補助等を県道段階まではやつてまいつてきておるわけではございまして、逐次最近では歩道に對しての除雪を試験的に広げていくというふうな態勢にあります。

ただ御指摘のように、歩道の除雪というのは、歩道の除雪といつてもその雪をどこへ持つていくか。まず車道を除雪してから歩道を除雪するという順序はどうしてもなるわけではございまして、その際に、歩道の雪をのけるにつきましてもいろいろな障害物が、ガードレールとか電柱だとかいろいろな障害物があるわけではございまして、歩道除雪のための機械の開発、体制の強化というものは、御指摘のように非常に今後大きな課題としてわれわれも取り組んでいかなければならぬというふうに考えております。

そういうことでいろいろ技術的にむずかしい面がございまして、試験的に逐次拡大していくという姿勢でやつておりますが、昨年まで直轄で大体歩道除雪の試験施行をやつてまいりました。そういうことから、五十三年度からは新たにこれを少し補助国道にも広げまして、この問題をもう少し前向きに進めてまいりたいというふうに考えているわけではございまして、

○伏木委員長 関連質疑の申し出がありますので、これを許します。中村茂君。

○中村(茂)委員 私の質問時間は二十分ですが、質問も簡潔にいたしますし、答弁もひとつ要領を得ていただきたいと思ひます。

まず第一番に、第八次の五カ年計画で建設省が当初つくつた案、それから五十三年一月三十一日

の閣議了解案、この最終的な閣議了解案では総合計額においては二十八兆五千億円で変わりありませんけれども、中身において当初の案と変わっております。一般道路事業は、当初の省案よりも閣議了解案は一兆二千億減額されて十三兆五千億になつております。それから有料道路事業については全く同じ、それから地方単独事業については五千億増額で七兆五千億、予備費がゼロであったものが七千億見積もられております。どうして変わったのか。

○櫻内国務大臣 一般道路事業につきましては、いろいろ話し合いをしておりまして、その結果、七次五カ年計画と実績を勘案して一兆二千億円の削減で十三兆五千億になったわけでありまして、これは七次五カ年計画の計画と実績における構成比を和半した結果でございまして、それから地方単独事業につきましても、やはり計画と実績における構成比を和半して、それに住宅地関連公共施設等の促進費を加えて七兆五千億とすることに話し合いができたわけでありまして、

それから有料道路事業については、事業の緊急度、採算性等を勘案して必要額を積み上げて六兆八千億とすることにいたしましたわけでありまして、予備費につきましても、第七次五カ年計画における構成比により七千億とします。私どもは私どもなりの当初案を立てたわけではございまして、種々折衝の結果、そして折衝の内容はいま申し上げたようなことで、われわれとしてもやむを得ないもの、いたしたわけではあります。

○中村(茂)委員 事業費でありますから、あと国費をどういふふうに見積もつていくか見なければしきいに検討はできないわけではあります。そこで心配になりますのは、当初、建設省は建設省としていままでの経過に基づいて案をつくつたんだと思ひます。ところが閣議了解というところで、総合計は違わないで中身をいびつた。いままでの伸びは調整したというふうには言われまふけれども、特に地方単独事業をやしたということは私

は結構だと思ひますけれども、しかしいま申し上げましたように、事業費の総額をそういうふうに伸ばしてみても、国費と地方分担または財政負担がどういふふうになるかというようなことを検討していかねばならぬ問題ですから、この問題はもう少し次に譲りたいと思ひます。

ここで御答弁いただきたいというふうに思ひますのは予備費です。予備費は、御存じのように一次計画から四次計画まではゼロだった。それから五次、六次、七次にはそれぞれ予備費があったわけでありまして、じや、どの程度使われているかというのを検討してみると、第六次の予備費の中から、沖繩の復興に伴うときの事業として、閣議了解のもとに百十二億四千万使っているだけです。あと予備費というものは、ただ見積もったきりでほとんど使われていない。私は、だからこそ全部使うようにしようではないかということだ。建設省の当初案というものはゼロだったと思ひます。使われないものをかつこうよく予備費だ、予備費だというふうに見積もっていても、結果的には使われないで済んでしまうわけでありまして、建設省の案から閣議了解でまた復活したという理由がまだよくわからないのです。そのことを明らかにしてください。

○浅井政府委員 予備費についてのお尋ねでございますが、過去の予備費使用の経緯は御指摘のようないふことだと思ひます。第五次から初めて予備費計上が行われておるわけでございまして、第五次が千五百億、第六次が一千万、第七次が五千億というふうな計上されておりました。このうち使われたのは確かに第六次の沖繩関係の百十二億といふことでございまして、ただ、過去の五カ年計画、五次、六次、七次いずれも三年間やりまして四年目に拡大改定をいたしておりました。そういうような関係から予備費使用には至らなかったというふうな実態ではないかと思ひます。

予備費を設けます理由は、いろいろあるわけでございますが、計画を弾力的に運用していくといふことと、沖繩といったような不測の事態がある

ような場合に備えて計上するわけでございまして、今回七千億計上いたしましたのも、第七次の計画と比べますと、比率としてはほぼ同じ比率になつておるわけでございまして、最近は一一般のこいつた公共事業の長期計画の中には予備費を計上するものが通例になつておりました。治水の五カ年計画にいたしまして、下水の五カ年計画にいたしまして、あるいは海岸、都市公園、空港、いずれも五カ年計画の中で若干の予備費を計上いたしておりました。今回七千億という予備費を計上いたしておるわけでございまして、額そのものは大きいわけですが、比率から言いますと、通例の予備費の率というふうな考えでもいいのではないかとと思ひます。今後、道路整備を進めていく上での予備費の率というふうな予備費が起きた場合に、積極的にこれを使つていくようにしてまいりたいと思ひます。

○中村(茂)委員 私の質問に答えていないので、六次は確かに五年切れたのです。切れても沖繩があつたから使つてゐるのです。七次は五年まるまる切れたのです。まるまる切れたのは七次だけなんですか。あとはみんな切れてゐるから、そういう中のお話ではわかりませんけれども、六次は切れても沖繩は使つた。七次はまるまる五年切れたけれども、使わなかった。建設省の当初案はゼロだった。閣議了解でまた復活したのだ。あなたのところでつくつたのはゼロだったのだから、その理由を言えと言つてゐるのだ。

○浅井政府委員 いま七次が途中で拡大されたようにお話し申し上げたのは私の方の間違いでございまして、確かに五年切れたわけではございませんが、ただ七次計画というのは、御承知のように石油ショック以後の事情から全額達成されなかった、八四〇程度の達成率に終わったというふうなこともございまして、予備費まで手にかからなかったというふうなことではないかと思ひます。

それから、この予備費につきまして、折衝段階でこういつたふうに入つてきた、要求のときには実質要求、後で入つてきたような御指摘で

ございまして、実は五カ年計画の要求ということになりますと、あらかじめ内容のはつきりしない形で予備費を計上していくという形では従来から要求の形としてはしておきませんで、実質的な中身で要求している。したがひまして、二十八兆五千億は中身として全部説明できるような形で要求いたしておるわけでございまして、そういう意味から言いますと、閣議了解で七千億だけ予備費として決められたことは、実質的に説明した一般事業がそれだけ圧縮されたということになるわけでございまして、それは御指摘のとおりでございまして、この点についてはやむを得ないのではないかと考えたわけでございまして、ただ、中身については、優先順位を十分チェックしながらその中身の縮小をバランスよくまとめたといふことをおるわけでございまして。

○中村(茂)委員 次に進みます。

確かに地方の単独は閣議了解でふえたわけですが、けれども、国費がどうなるか、そういうことがわかりませんが、特に概算要求をしてゐる段階で緊急市町村道債の利子補給事業、五カ年計画を当初立てたときもこの利子の補給制度というものを創設して特に市町村道の整備を図つていく、こういうことで概算要求もしております。ところが、結果的にこれが補助に変わつてしまつた。いままでも補助はしてゐるわけですが、概算要求したにもかわらず、どうしてこの利子補給制度が結果的には消えてしまつたのか。それとも、五十三年度予算では消えたけれども、今後要求していくのか。私は、第八次の五カ年計画を策定するに当たつての要求だ、こういうふうな理解しております。また、この消えてしまつたという点について、特に市町村道の今後の整備の問題を考へていけば非常に重要に考へてゐるわけですが、その点明らかにしていただきたいと思ひます。

○浅井政府委員 御指摘の緊急市町村道整備事業債の利子補給制度の創設の問題でございまして、先ほどもお話がございまして、市町村道の整備が非常におくれているといふことで、この事

業を拡大していきたいという気持ちには常々われわれ考へておるわけでございまして、御承知のように毎年の予算でも、一般の道路事業の中では一番大きな伸びで伸ばしてまいつてゐるわけでございまして。特に昭和五十三年度の予算要求に当たつては、そういうこともありまして、何か市町村道事業を大幅に広げる方法がないかといふことで考へたのが、借金によりまして市町村道整備を進めて、その利子分だけを国の方からカットしていくといふようなことで利子補給事業といふものを考へたわけでございまして。

そういうふうなことで要求したわけでございまして、この問題は、実は地方は地方で、最近では臨時市町村道債事業をやつておりますといふようなことで、それなりに借金を使つての単独事業としての道路整備をやつておるわけでございまして。それとの関連もいろいろあるわけでございまして、いろいろ事業の執行の配分の根幹にもかかわる問題でございまして、結果的には認められなかつたわけでございまして、その背景には、五十三年度予算というものが非常に大幅な伸びを考へたものであるから、一般の補助事業でかなり伸ばせるといふようなことから、この際借金をしてやるということも少し見送つてもいいのではないかと考へる方もあるわけでございまして。

そういうことで、五十三年度事業については、補助事業をそれだけ大きく伸ばしまして、前年対比で一・四三倍といふことで、従来やつておりました一般の補助事業を大きく伸ばすことによりまして、制度の創設は見送つたわけでございまして、五カ年計画にいたしましては、閣議決定までに結論を得ることとしたしまして、現在引き続き検討をしてゐる段階でございまして、今後、十分問題を詰めてまいりたいといふふうに考へております。

○中村(茂)委員 制度がどういふふうに変つても、事業が当初どおりできればいいと私は思ふのですけれども、五十三年度これだけ伸びたといふふうに言つても、利子補給制度でいくのと、そ

れからいまの補助制度、これでは地方村道の整備が当初の利子補給ほどではないのではないか。どういふふうに見ても、五十三年度の中で減ってきております。ですから、いまお聞きしますと、まだ消えたわけではない、こういうことですが、特に地方村道の整備については重点を置いてひとつやっていただきたい。これは要望しておきます。これに関連して自転車置き場、これはいまの利子補給制度では、集落基盤道路整備事業と、それから居住環境整備事業と、三番目に自転車駐車場施設の整備事業、この三つを利子補給制度で行う、こういうふうになったわけですね。

そこで、三番目の自転車置き場の問題ですけれども、確かに概算要求では三十億になっていて、これは利子補給制度でやるということですから、三十億、ところが、今度補助ということになって事業量が六億に減ってしまったですね。ですから個所数も相当減ってきている。

そこで、総理府が来ていると思いますが、時間がありませうけれども、自転車の現在の状況を簡単に結構です。大体いまどのくらい自転車が出てくるか、そして整備がどんな程度になされているか、ひとつ明らかにしたいと思っています。

○高橋説明員 お答えをいたします。

現在、全国で自転車の保有台数は、通産省の推計によりますと、約四千五百五十万台程度と言われております。近年通勤、通学、買い物等における自転車利用が非常にふえてまいったわけですが、いま御指摘のように、駅周辺における放置状況というのが非常に大きな問題になっているわけでございます。

昨年の十一月に総理府が調査した数字を申し上げますと、全国における駅周辺の自転車の放置箇所数及び放置台数でございますが、放置箇所数は二千三百四十箇所、六十七万五千台というふうなことになると思います。特に、大量放置と考えられます五百台以上の放置箇所は三百三十三箇所、放置台数は三十三万台、全放置台数のちょうど半分ぐらいということになっております。

す。(中村(茂)委員「ちょっと。二百台以上のところはわかりませんか」と呼ぶ)私も総理府の調査では、五百台以上というふうなことでいたしまして、二百台のところでの調査はいたしてございせん。御了解いただきたいと思ひます。

次に、駅周辺におきます駐車場の設置状況でございますが、地方自治体、鉄道事業者、民間業者等によるもの、これをすべて含めまして、全国で個所数にいたしまして三千六百四十五箇所、収容台数にいたしまして五十九万八千台、約六十万台程度というふうなことに相なっているかと思ひます。

それから今後の問題でございますが、御承知のように本年の一月に、政府の交通対策本部というのがございますが、そこで「自転車駐車対策の推進について」という交通対策本部決定をいたしましたわけでございます。この交通対策本部決定は、当面の方針をいたしまして、関係省庁が緊密な連絡のもとにこれに取り組んでいくという、その基本的な取り組み方を明らかにしたものでございまして、今後関係省庁におきましては、この交通対策本部決定に基づきまして具体的な措置を講じていくということに相なろうかと思ひます。

なお、今後生じてくると思ひます諸般の問題につきましましては、必要に応じて、関係省庁による連絡協議会等において適切に処理をしていきたい、かように考えております。

○中村(茂)委員 建設省にお伺いしますが、いまあったように、特に鉄道の周辺については自転車はほとんど置きっぱなし、しかも、五百台以上も置いてあるところが三百三十三箇所というふうな状態でございます。それで、先ほど申し上げましたように、この利子補給制度でいった場合に、五年間で三百億という事業費を見積もってありましたが、私も相当解決できるんじゃないかというふうな思ひをいたしましたところ、今度補助制度で、新しい制度をつくっていただいたのは結構ですけども、これが見ますと六億で、五百台以上のところ、しかも三大都市圏というふうなことなんです、

五十三年度実施する中身と、五十四年度以降これをもっとふやしていくのか、このままでいくのか。先ほどの利子補給制度の全般的な市町村道との関連もございしますが、その点、最後に建設省の方を明らかにしていただきたい、こういうふうな思ひます。

○小林(幸)政府委員 お答えいたします。

先ほど道路局長からお答えを申し上げましたように、利子補給という制度で事業量をうんとふやそう、こういうことで当初考えたわけでございますが、来年度につきましては一応補助制度ということになったわけでございます。五十四年度以降につきましては、これまで道路局長からお答え申し上げたように、引き続き検討してまいりたいというところでございます。

そこで、来年度におきましては、この補助事業で四十九万九千の整備を予定しております。なお、これは勘定の仕方がいろいろございますが、五カ年全体で当初考えましたのは、この三百億円で放置台数の約六割、十七万五千台分ぐらいのものに対して手当てができるというふうなことで考えたわけでございます。そこで補助制度に切りかわりましたために、これをずっと続けてまいりますと、五カ年の当初で考えておりましたようなテンポではこれは残念ながら進まないわけでございます。

ただ、ちょっと申し上げておきたいのは、道路改良事業あるいは街路事業とあわせて行う駐車場、これは従来もやっておりましたが、今後とも必要な場所には、これは改良事業の一環として積極的にやっていくというふうな考えております。これは、特に新しい駐車場に対する補助制度の枠外の問題でございます。したがって、これはそれぞれの改良事業の補助率で対処していくということになるわけでございます。

まあ、この利子補給という形で事業量を伸ばすということは、一つの考え方で出発したわけでございますけれども、反面にこれは自治体の負担は相当重くなるわけでございます。補助事業のメリットは個所数においてはなかなか伸びないが、

自治体の負担については、補助事業に比べて相当楽になるという点は申し上げられようと思う次第でございます。

○中村(茂)委員 確かに利子補給と補助では違いますけれども、今度特に五十三年度の中で見積もっている補助について見ますと、土地とそれから施設という上物、私はこれを逆にしてもいいたいというふうな思ひですが、言えは土地に非常にかかってしまふわけですよ、自転車置き場というの。上物についてはほとんどかからないのですよ。ところが用地については三分の一、それから施設については二分の一の補助です。これは逆にしてやらなければ地方の方にはますますかかってしまふので、そういう予算の見積もりをしてありますから、今年度はやむを得ないと思ひますけれども、将来はもっと用地の補助について検討していただきたい。少なくとも三分の二くらい見てもええ一番いいのですけれども、これは考え方が逆ですよ。

○小林(幸)政府委員 確かに御指摘の点はあるわけでございますが、実は先ほど申し上げましたように、本来道路改良と一緒にまいりますものは、直轄の場合でございまして三分の三、補助事業の場合は原則的に三分の二というふうなことになるわけでございます。これは工事費、用地費を含めてのものでございます。

ただ今回新たに創設しましたこの制度は、道路の付属物として単独に、しかもこれを都市計画事業として行うというものでございまして、何分にもこれは、おっしゃるとおり、高いほどいいわけでございますけれども、新しい制度でございますので、どうしても横並びのものが出てまいります。

都市計画事業という面からだけ申ししても、非常によく似たものといいたしまして、児童公園等の公園に対する補助がございしますが、この横並びで考えますと、やはり用地三分の一、施設費二分の一というふうなことになるわけでございます。まして、私どもこれで十分だとは思ひます。お聞きします、せっかくスタートしました新し

い制度でございますから、今後御意見の点等も十分踏まえまして、できるだけ内容、また量ともに改善をしていくように努力してまいりたい、かように考える次第でございます。

○中村茂委員 終わります。

○伏木委員 谷口是巨君。

○谷口委員 今回提出されております道路整備緊急措置法の改正案に見られるとおり、本法は大体従来が自動車の普及に伴う自動車交通の安全保持と自動車交通の能率化、これが大体主体であったわけでありまして、今回考え方としてはかなりの変化が見られるわけです。しかしながら総合的な輸送体系、交通体系の上でのいわゆる道路の位置づけが必ずしも明確でないように思われるわけでありまして、したがって、道路整備により自動車の交通事情は改善されるけれども、何を輸送するか。いわゆる物を輸送する、そういう面から考えまして、自動車による輸送は効率が大体において悪い、鉄道、地下鉄、モノレール、バス等、有機的かつ機能的な連係を保った総合的な輸送形態の確立、その中におけるいわゆる道路の位置づけ、あるいは道路整備のあり方、こういうものが私は正確にならなければならぬと思うのです、この点いかがでございますか。

○櫻内閣務大臣 お話のように、自動車が交通輸送手段として非常に重点が置かれてきておるわけでございますが、道路整備に当たって心得なきやならぬことは、総合的な交通体系の整備を十分考える、こういうことであろうと思っております。鉄道との関連であるとかあるいはその他の交通機関との関連であるとか、それらとの整合性をもちながら輸送能力を上げていくということは論を待たないところだと思っております。

○谷口委員 現在、貨物輸送における鉄道離れという傾向が非常に見られるわけでございますが、要するに省エネルギーの観点からも、このモーターゼーションの中心の考え方、これは検討すべき時代に入つたのではないかと、そのように考えるわけでありまして、鉄道と自動車の競

合の時代とも言ふべき現状は、何らかの形で解決しなければならぬと思えるわけでございます。それは道路とあるいは鉄道という二重投資、こういう、一面考えますれば浪費、これを少なくするあるいはなくする、こういうことになると思ふのでございますけれども、いわゆる鉄道と道路の關係については、どのように認識されておりますか。

○櫻内閣務大臣 ただいまの御指摘ではちよつと私として見解の違うところがございます。というのは、自動車に貨物輸送を依存する面は、これは過去の実績を見てまいりますと、昭和四十年当時と五十年ではどうかということになりますと、自動車の利用が非常に多いわけですね。その多い理由は何かと考へてみますと、利用者が鉄道がいか自動車がいか、その判断によるわけだと思ふのです。交通機関の持つ機動性と確実性とか経済性などのそういう諸特性を利用者が判断をする、こういうことで、自動車によることがどうこうということには私は直ちにつながらない。

それから、鉄道と二重投資になるのではないかと、この点でございますが、鉄道は自動車は自動車と、やはりそれぞれ特徴がございますから、両方がうまく連係のとれた形で進んでいくのがいいんではないか。

それと、エネルギー対策から考へてみまして、道路整備が進んでいきますれば、それだけエネルギーの節約にもなっていくわけはございます。し、もう一つ、御承知でございますが、揮発油の、原油からの得率ですね。約一二％が石油精製上の自然得率でありまして、必ずしもガソリンを使う自動車がどうということでもないのじゃないか。

それこれ判断していく場合に、鉄道は鉄道としての特徴、また道路は道路としての、鉄道を対象にして考えますれば、その関連で有効に活用できるのであるにと、こういうふうに見ておるわけでございます。

○谷口委員 今年度で第七次の道路計画が終わるわけでありまして、過去の七次にわたる道路整備に

ついては、いわゆる「道路行政への提言に関する調査」にさまざまな評価がなされているわけでありまして、そして第八次道路整備計画の重点事項の五項目にその一端をうかがうことができるわけでございますけれども、しかしながらその実施に当たっては、行政の裁量によるものが非常に大きく、その責任がまた大になつておるわけでありまして。

提言の中で、行政、利用者、学識経験者が共通して指摘しておることは、言葉のみが先行してやはり実態が伴わない。総合交通体系の確立、あるいは道路機能の適正な分類のもとに長期的な整備計画を立てて、いわゆる計画的な施行を図ること、あるいは道路財源の確保と拡充など、こういうことが非常に重点として指摘されておるわけでありまして、けれども、国民の道路に対するニーズの多様化に伴って、理想的な道路網の整備は非常に道路建設コストまたは維持コストの上昇につながり、現今の非常に財政窮乏な現状においては大きな問題があるだろうと思ひます。第八次の二十八兆五千億円は五十二年のいわゆる単価であり、その値段段でありますし、物価上昇に伴って当然金額が上昇するということになるのではないかと、思ひます。現時点でのこの財源は十分に確保できるのか、その点伺つておきたいと思ひます。

○浅井政府委員 お答えいたします。御指摘のように、今回の第八次の五カ年計画は、規模からいいますと七次の実質規模で八四％というところでございますので、実質では縮小した形になるわけでございます。これは、やはり石油ショック以降の安定経済成長の中では、公共事業投資に対する全体の枠からいってやむを得ないのではありません。道路整備事業は相当長期にわたつてやらなければならぬことになるわけでありまして、着実にやつていくという姿勢で総体規模を二十八兆五千億に決めたわけでございます。

この財源について大丈夫かということでございますが、これは御指摘のように、現在、財源については五十四年度予算編成時点までに中身を詰

めることにいたしておりますが、試算いたしますと、国費につきましても、約十兆ちよつと、国費所要額に対して特定財源で約八割はもう一応賄える、現状の税率で考えましても大体八割は賄えるということでございます。そういうようなことから考えまして、一般財源を若干投入しながら、また特定財源も逐次強化しながら対応していけば一応いけるものというふうに考へておるわけでございます。

○谷口委員 第一次からいわれる国費の財源の内訳、これを見ますと、一般財源、すなわち建設国債の比率は上昇を続けてきたわけでありまして、第七次で若干減少し、第八次の五十三年度分も二一・七％、こういう減少傾向にあるわけでございますが、この第八次の財源について、特定財源と一般財源との比率についてはどう考へておられますか。

○浅井政府委員 先ほど申し上げましたように、八次五カ年計画の事業内容、資金構成等の詳細につきましても現在検討中でございますが、一応現行税率等を前提に試算いたしますと、大体国の特定財源比率は約八〇％程度、それから地方の場合が六〇％程度というふうに考へておりました、これは第七次の計画が、国の場合では六五％で実績で九〇％にこれが上がつておるというやうな状況、それから地方は計画の時点で三六％だったものが実績では五三％に上がつておるというやうな実績から考へまして、先ほどの国の場合の八〇％は、ちよつとこの実績と計画の中間をいくやうな形のものでございます。地方につきましても、実績よりもさらに特定財源の比率が高まつておるというやうな形でございまして、財源的には特定財源を中心にしながら一般財源も入れて道路整備を進めていくということで、まあ比較的バランスのとれた姿になるのではないかと、いうふうに私は考へておるわけでございます。

○谷口委員 いわゆる五十四年度の予算編成までに所要の検討を行うということでございますけれども、この特定財源の税率というものは、いわゆる

るアップするというような考え方があのかないのか、非常に問題になることだと思いますが、どういう考え方をもちますか。

○浅井政府委員 特定財源の税率アップはこ二年置きぐらいにやっておるわけでございまして、かなり特定財源の税率として高くなつてまいりてきておるわけでございまして。今回の五カ年計画の財源として今後特定財源の税率アップを考へるのかどうかということですが、そういうことも含めまして、この五カ年計画の遂行に当たりましては財源の確保ということが非常に重要な課題でございまして、必要な財源措置については、いま申したことで、そういった問題も含めまして今後十分検討し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。

○谷口委員 それに関連いたしまして、地方費の一般財源、あるいはそれだけ地方財政をこれは圧迫していくことになりかねないわけですけれども、いわゆる道路整備の進行とともに地方財政が借金が増加するというのが考えられるわけでございしますが、この点についての配慮、どういうふうになされておりますか。

○浅井政府委員 地方費の道路財源ですが、先ほど申し上げましたように、大体五カ年計画、七次では実績で五三〇という特定財源比率になっておるわけでございまして。これは過去の経緯からずっと見ますと、昭和四十年代前半ぐらいには大体四〇〇程度の特定財源比率だったわけでございまして、それが最近になりまして五〇〇程度に水準が上がつてまいり、年を追つて特定財源に頼る姿に逐次なつてまいりてきておるわけでございまして。また、地方の特定財源につきましては、地方道路譲与税、それから軽油引取税等の特定財源があるわけでございまして、これが先ほど申し上げましたように、四十九年度と五十年年度、両年度の税制改正によりましてかなり地方の財源強化になっておるわけでございまして。そういうようなことで、先ほど申し上げましたように、地方の場合も、従来の五カ年計画と比べますと、特定財源で安定

的な財源が比較的確保されている姿になつていようかと思ひます。

地方につきましては、そのほかに準特定財源というように、交通安全対策特別交付金とか、都市計画税といったようなものも一応あるわけで、また、一般財源としての自動車税、軽自動車税といったようなものも自動車に関連する税金として入つてゐる。こういうものは現実には道路以外の一般的な使用に流れておるわけでございまして、こういうものも含めてかなり最近では充実してきてはおりますが、やはりこれだけ大きな五カ年計画の事業量をこなしていくためには、今後とも地方財源というものを十分確保していかなければならないと思ひますので、地方の一般的な財源強化の中で、特定財源のあり方というふうなものも十分考へてまいりたいというふうに考えております。

○谷口委員 次の問題に移りますが、いわゆる高速道路の問題ですけれども、首都高速道路公団法あるいは阪神の方も同じでございまして、自動車の専用道路の整備を促進して交通の円滑化を図る、こういうふうになつておるわけですが、現在の実情は非常に渋滞を来しておる。料金を払つて通るドライバーの中には、非常に抵抗を感じておるような状態が生じてきておるわけですね。国鉄などは、おくれまして払い戻しがありますね。これと同じような考え方がなつてくると、国鉄と同じように、渋滞の慢性化ということからいつて無料にするとか、あるいは少し値引きするとか、そういういろいろな問題が実は議論されなければならぬ状態が来ておると思うのですが、この点はいかがですか。

○浅井政府委員 都市高速の渋滞が非常に激しいわけでございまして、そのためにそういった議論も一部では出てまいるかと思ひます。

御承知のように、都市高速道路の利用というものを考へてみますと、一般道路を通行する自動車が必要に応じて利用するような形で施設が提供されておるわけでございまして。その事業に際しては、

その利用の便を図るために電光表示盤とか交通情報等からの情報に基づき、個人の自由な意思によつて選択できるようにいろいろな手当てをしてはきておるわけでございまして。都市高速道路の料金というものは、このような施設の建設、管理のために、借り入れた借入金返済のために当該道路を通行する自動車から徴収するといふものでございまして、言つてみれば税金類の負担金とでも申しまいりましょうか。

鉄道の場合では、ダイヤどおりに運行するといふことで、これは利用者に対する一つの民法上の通行契約といふような形でなされておるわけで、おくれるといふことは契約不履行といふような形でとらえられるわけでございまして。そういうようなことから払い戻しといふ話も出てくるわけでございまして。

都市高速道路の料金というものは、本来道路が税金でつくられていくべきものが、財源的に苦しいといふことから、整備を急ぐといふことから借金でやつたものを料金で返していくといふような姿でやつておるわけでございまして、利用者の負担する賦課的な性格のものであるといふふうに考へておりますので、ちよつと料金を払い戻すといふような形にはならないのではないか。

ただ、交通渋滞に対しましては、これまで円滑な交通を確保するためにいろいろな工夫を取り入れました電光表示盤とか、交通情報の提供とかいふようなことに努めてきたところであります。が、今後さらに交通管制機器の充実といふようなことを急ぐ一方、また根本的には、湾岸道路とかそういうような道路の整備をあわせて進めていくといふようなことで対処してまいりたいといふふうに考へております。

○谷口委員 大臣に伺いますけれども、現在高速道路の建設についてはいろいろ公園があるわけですね。そういう問題についていわゆる行政改革の面からの一本化、こういうことについては大臣どう考へてございしますか。そういう声があることは御承知と存じますが、どう考へてですか。

○栗屋政府委員 首都高速道路公団、阪神高速道路公団の統合問題につきましては、昨年末閣議決定されました行政改革においては決定をされておられません。いま先生御指摘のようなことは、行政改革論議を進める過程におきまして、自民党の行政調査会におきましてそういう御議論が出たことは事実でございまして。

ただ、建設省といたしましては、両公団の事業量が今後ともなお相当膨大な量が残つておること、また両公団が地元との密接な関係のもとに設立されたという経緯もございまして、この統合は適当でないといふことで御意見を申し上げ御了解を得たところでございまして、今後ともそういう考へてございします。

○谷口委員 時間が迫つてきましたので、大分質問したいと思ひましたが、そろそろ終わりに近づきたいと思ひます。

大臣に一つ伺いたいですけれども、たとえば海上を含んでの国道があるわけですね。これについて本来、陸地であるならば国道、県道、そういうものがほとんどつくられるわけですが、離島である場合には船に乗りなければならぬ、経費の面、あるいは天候その他によつて左右される、いろいろな不便があるわけですが、海をはさんだ国道といふ問題については、要するに海も国道と全く同じだといふふうに考へていろいろ予算の面その他をやつていかなければならないと思うが、大臣の見解いかがですか。

○櫻内閣内務大臣 御趣旨につきましては私も同じ感じを持っております。しかし、ただいまのような点につきましては、従来、財政当局などと私どもが具体的に検討したことがございせんので、研究課題として承つておきたいと思ひます。

○谷口委員 大臣、非常に大事な問題だと思ひますので、検討をやつていただきたいと思ひます。建設省だけでできないことではございまいしょうけれども。

運輸省がお見えになつておると思ひますが、最後にお聞きしますけれども、道路というのは途中

に海があつたりいろいろ問題があるわけですが、これも本土と離島の間、これには要するにフェリー交通の便がいま存在しているわけではございません。考えてみると、船というものはいわば形を変えた有料道路、移動する有料道路という解釈がされるわけですね。そうなると、低料金であること、あるいはスピードアップされること、あるいは安全性、いろいろな問題が起ってくるわけではございますが、地元の問題で恐縮でございますが、現在五島列島との間に住民に熱望されておられるのはジェットフォイルの就航が非常に望まれておられるわけです。この問題について、運輸省としては御存じだと思いますが、どのような見解をお持ちですか。

○近藤説明員 お答えいたします。

ただいまお話ございましたように、ジェットフォイルでございますが、何分にも船舶の非常に高い船でございますので、かなり高額な運賃でもって、かつ相当程度の利用者を見込めないとなかなか採算に乗せることはむずかしい、こういうふうな考えでいるわけでございます。したがって、当該航路の実態を踏まえまして、いま申し上げた点を十分勘案しながら慎重に検討していかなければならないというふうに思っております。

ただ、私も、離島航路補助という制度がございますが、全国数多くの離島がございます。これに対して欠損額を補助するという制度をとっているわけでございますが、この離島航路補助制度をそのままジェットフォイルに適用することにつきましては、ほかの航路にまだまだ老朽船が走っており、これらの船質改善等に努めているわけではございますが、そういったほかの航路とのバランス等から言いますと非常に問題があるというふうに実は考えているわけでございます。

○谷口委員 実際に申請が出てきたような場合、これは拒否する考え方なのか、あるいは何とか考慮する考え方なのか。時間が迫ってきましたが、

いま現在、いわゆる貿易収支が非常に黒字なんです。もうどうして使えばいいか、赤字にすればいいか迷つているときでしよう。こういうときに、米国の輸入促進、そういう面に関連して、このジェットフォイルを向こうから輸入する、購入して黒字を少し減らすことに協力した方がいいんじゃないですか、どうですか。

○近藤説明員 最初の御質問でございますが、これにつきましては先ほどもちよつと触れましたように採算性、航路の需給あるいは運賃水準をういつたようなものに非常に問題がございますので、これらの問題を慎重に検討しながら結論を出してまいりたいというふうに考えております。

それから後者の御質問でございますが、今後、全国的に各事業者から何隻もジェットフォイルを導入しようという具体的な動きが出てまいりますれば、いま御指摘ございましたような何らかの方策を検討しなければいけないというふうに思いますが、現時点ではまだそういう状況ではないというふうに考えております。

○谷口委員 最後に大臣でございますが、こういうふうな離島の問題が非常に要望が強いわけですが、先ほど大臣も考えとしては将来検討しなければならぬと言いつた海路の問題ですね、この問題と絡めて側面から、いわゆる運輸省の考え方がもつと積極的になるように、黒字対策の問題の一環として、ひとつ機会あることに要望していただきたいと思うわけでございますが、一言見解を伺つて質問を終わりたいと思ひます。

○櫻内閣務大臣 国道をはさんでの海路の問題については現在の離島航路の補助対象程度では不十分である、こういう御所見であつたと思ひますが、これは先ほど申し上げたように、国道として扱う上にとの程度のことをしたらいいか、研究させていただきたいと思ひます。

それから、ジェットフォイルの問題につきましては、過去におきまして大幅な補助をしてくれたらどうかという要請を承つたことはあります。しかし、いかにも額が非常に大きくなりますのでい

かがかと思つておつたところでございますが、ただいまのお話のように、黒字減らしにこういうものを買つたらどうかということでございます。これは大変有益な御所見でありますので、運輸大臣と御相談をしてこういうものを買つて貸すとかいうような方法も考えられるなど、いまとつさに考えておつたところでございます。

○谷口委員 終わります。

○伏木委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時二十四分休憩

午後一時十三分開議

○伏木委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。瀬崎博義君。

○瀬崎委員 道路整備緊急措置法が昭和三十三年に制定されてから初めての目的改正になるわけでありまして、このことは、これまでの自動車交通の能率増進とか、経済基盤の強化の法律の目的を追求してきた七次におわたる道路整備計画において、今回改正された内容、すなわち道路交通の安全確保と生活環境の改善が従来非常に軽視されあるいは無視されたことの反省というか、あるいは政府みずからそういうことを認めた結果と考えてよいのですか。

○櫻内閣務大臣 従来の高度成長を背景とした長期構想を抜本的に見直して、安定成長への移行を踏まえた長期構想を新たに設定いたしました。これに基づいての五カ年計画でございます。

一、二改めしましたところを申し上げます。第一、高速自動車国道につきましては、第七次では五十八年度までに七千六百キロを供用しようというのが、第八次計画ではスロウダウンいたしました。五十七年度までに三千五百キロの供用をしようというようにいたしております。あるいは一般国道につきまして、第七次では一次改築を五十二年度までに概成しようというのが、第八次で六十年以降に延ばすというふうなことでございます。

が、これは要するに高度成長から安定成長への大きな背景の変化を踏まえて、そのときどきの経済社会情勢に対応しておるものでございまして、また御指摘のように、今回の道路整備の目的につきましては五つの施策に分類をいたしましたわけでございます。道路交通の安全確保、生活基盤の整備、生活環境の改善、国土の発展基盤の整備、維持管理の充実などを目標といたしておるわけでございます。さらに道路の持つ防災、採光、通風、供給処理施設収容等、多様な空間機能が十分活かせるよう適正な道路空間の確保に配慮することとした次第でございます。

○瀬崎委員 結局、そうすると、第七次以前の道路計画のパターンと今回の第八次の計画の一番大きな違いとして御主張になつておる点というのは、一言でいえばどういふ点にあるとわれわれは考えたいのですか。

○浅井政府委員 一言で申しますと、これだけ膨大な事業の中身でなかなかむずかしいわけでございますが、従来、道路整備がどうしても車を通すことを急いだために、車道を中心に整備が進められてきたということから歩道等の整備が非常におくれてきたという反省は確かにあるわけで、これからの道路整備では、やはり車と人のバランスをとりながら整備を進めてまいらなければならぬ。一言でいえば、質的な面にもつと重点を移しながら、そういうことになりまして金もかかるわけでございますが、金と時間がかかっても、着実に理想的な道路を実現していくという姿で整備を進めていきたい。その第一歩としての第八次の五カ年計画だというふうに考えておるわけでございます。

○瀬崎委員 いまの道路局長のお話でいけば、今回のこれはこれから論ずるとして、第七次までの道路計画は結局車優先であつた。また金と時間をできるだけ節約して早く車を通せるようにしてきたというお話であつたと思うのですが、これからやつと車と人のバランスをとるといふことなんです。高速国道の供用が昭和三十八年に開始された

わけですが、それから五十二年間で十五年間に
おける年平均の供用延長実績は何キロになつてお
るのか、これは公団の方からお聞きしておきたい
と思います。

○浅井政府委員 高速道路の供用以来、大体十五
年ばかりたつておるわけですが、この間に
現時点では二千二百キロの供用をようやく達成
したところでございますので、年平均にならしま
すと百三十キロばかり、百三、四十キロというこ
とにならうかと思ひます。

○瀬崎委員 第七次の五カ年における年平均の供
用実績は幾らになつていますか。

○浅井政府委員 七次の五カ年計画では、大体二
百キロをちよつと欠ける数字になつておるわけ
でございます。

○瀬崎委員 ちよつと、余りにも開きが大きいよ
うなもので、もう少し正確を期して、つづいてる方
の公団でお答えいただいた方がいと思ひます。

○浅井政府委員 七次の五カ年計画で供用された
ものが実績で千二百二十五キロでございます。こ
れを五カ年で割りますと約二百四十キロ、二
百四十キロという数字になります。先ほど
二百キロを割ると申し上げましたが間違ひでござ
います。二百キロをちよつと出ております。

○瀬崎委員 今度の第八次五カ年計画で計画され
ている供用延長、これも年率であらわしてもらえ
ば幾らになりますか。

○浅井政府委員 年平均二百六十キロのペースで
やつていきたいというふうに考えています。

○瀬崎委員 確かに第七次は計画に対して実績が
大幅に下回つていゝと言ふものの、いまの数字
でもわかりますように、それまでの供用実績に比
べればきわめて高い水準を示したことは事実なん
です。逆に言えば、第七次の当初に掲げたよう
な高速道路の計画というものはこれは全く無謀な
ものであつた、こういうことであらうかと思ひ
ます。

ところが、抑えた抑えたと言われる第八次五カ

年計画でも、いまお話しのように、二百六十キロ
のペースで新たな供用開始をやらうというので
すね。これは、ただいまの局長の答弁で明らか
なように、十五年間の年平均で見れば約二倍
それからもう第七次には比べても一割近い伸び
を示す、こういうことですから、決して低いど
ろか、やはり今後、過去最高水準の伸びを目指
しているということになると思ひます。同時に、
都市高速道路などを見れば第七次実績の実に三
七倍、こういうふうなことで、さらに高度成長の
傾向をこういふ道路は強めるといふふうに見なけ
ればならぬと思ひます。

それに比べて質的な面を考えたと言われるのだ
けれども、国民生活に日常的に關係の深い道路整
備は一体どうか。建設省からもちつた資料によつ
てであります。まず直轄国道の改良は、第七次
の実績二千六百六十キロメートルに対して第八次
の計画は二千九百八十キロメートル、舗装が、第七次
実績二千六百六十キロメートルに対して第八次計画
が二千九百八十キロメートル、都道府県管理の国道
について見ますと、改良は、第七次の実績が二千
四百四十六キロメートルに対して第八次の計画
は二千四百七十七キロメートル、舗装は、第七次の実
績が二千四百二十七キロメートルに対して第八次
の計画が二千四百五十三キロメートル、それから
主要地方道の改良は、第七次実績三千五百四十五
キロメートルに対して第八次計画では三千三百三
十五キロメートル、舗装は、第七次実績が五千二百
二十四キロメートルに対して第八次計画は四千八
百七十四キロメートル、どれもこれも一〇％から
二〇％程度後退をしていゝわけですね。それで、
国の補助対象となつております幹線市町村道を
見ますと、これは確かに伸びていゝのです。伸
びてはおりますが、こゝで尋ねたいのは、で
はその幹線市町村道の未改良区間の延長は一体幾
ら残つていゝのですか。

○浅井政府委員 幹線市町村道二十万キロのう
ち、大体改良が終つたのは七万八千キロござい
ます。したがらして、まだ未改良の区間が約十

三万キロ残つておるわけでございます。

○瀬崎委員 第八次五カ年計画では、五カ年間で
七千二百二十六キロメートルの改良を行うことに
してありますね。そうしますと、このペースで進ん
だ場合、その未改良延長十三万キロメートルの改
良を完成するには一体何年かかりますか。

○浅井政府委員 そのまま割つて計算すれば、二
十年ということになるわけでございます。

○瀬崎委員 冗談じゃないでしよう。五年間で七
千二百キロでしよう。だから、一年間に直します
と千四百キロでしよう。ちよつといまの五倍、約
百年ということになるのじゃないですか。

○浅井政府委員 おつしやるとおり約百年でござ
います。

○瀬崎委員 これは大臣によく聞いていただきた
いことなんで、多少中身を変えたとおつしやいま
すけれども、現在のこの第八次の五カ年計画程度
の市町村道に対する国の援助では、実に、現在で
すよ、現在ある未改良部分の残に対してだけでも
百年近くかかる。問題はその十三万キロの数字な
んですが、これはたしか昭和四十八年ごろの調査
結果に基づいておると思ひます。今度の第八
次の計画策定に当たつて、国がこういう援助を必
要とする市町村道の見直し等は行つております
か。

○浅井政府委員 お答えの前にちよつと、先ほど
申し上げました数字、若干誤解があるといけませ
んのので申し上げますが、先ほどの七千二百二十六
キロの幹線市町村道を五カ年でやるというものは、
これは補助事業でございまして、このほかに地方
単独事業でやる延長が相当ございまして、合わせま
すと一万二千キロぐらひでございます。

それから、幹線市町村道の中身を見直す計画が
あるかどうかということでございますが、御承知
のように、市町村道九十万キロのうち幹線市町村
道といふことで約二十万キロを選び出して、とに
かくこの幹線市町村道を地域の骨になる道路とい
うことで緊急に整備をするような態勢で従来やつ
てまいつてきておるわけでございますが、この幹

線市町村道、実は昭和四十六年度に選定いたして
おりまして、しかし、その中をいま申し上げまし
たように百年もかかるというような形で進めてま
いつてきておるもので、なかなか、その一部分
しか整備が進んでいゝかないといふこともござい
ます。しかし、實際問題として、この国道、県道等
の周辺の道路網の整備の進みぐあひ、それからま
た周辺の土地利用の状況等によりましていろいろ
条件が変わつてきた際に、やはり新たに幹線市町
村道として考えてやるべき路線といふものが逐次
出てまいつておるわけでございます。これにつ
きましては、都道府県の要望等も考慮いたしまし
て、現在路線の一部の見直し作業を実施すべく検
討中でございます。

○瀬崎委員 結局、これから検討するといふので、
少なくとも道路の量と質を両方重視しよう、新しい
発足だと言われながら、その時点に当たつて見直
しを行つていない。この点では私は改正に見合つ
た計画になつていゝかどうか、まず疑わしい第一
点だと思ひます。

この間、新しい団地の発生や工場の移転、学校
の分離統廃合あるいは交通災害、交通公害、事故
がずつと地方に及んでいゝ等々大きな変化がある
わけでありまして。当然このような五カ年計画の前
提としてまず見直しはなくてはならぬと思ひます。

さらに、先ほど百年かかると説明したのに、誤
解されてはいけないとわざわざ注釈をつけられた
けれども、今日まで市町村道については地方単独
でほとんど行われておつた。そのうち特に重要な
ものをわずかに引き出し、これは国庫補助の
対象としたのが二十万キロなんです。それを、
まだ十三万残つていゝわけなんです。これを、い
まの国の補助ペースでいけば、いやでも底でも百
年かかるのはお認めのとおりです。そうはなら
ないといふことは、結局、国が補助すべき道路もまた地
方単独事業として市町村単独でやつてくださとい
うことを意味するのであつて、これでは全然進
歩も何もないといふことになると思ひます。考え

方として過去のパターンそのままです。だからそういう点で言えば、第八次の計画も第七次までの高速道路偏重、幹線自動車道偏重の高度成長型といいたうか、こういうものの延長にしかなくないといふことが大まかに言えるのではないかと思います。

そこで、昭和四十九年の全国道路交通情勢調査結果によりますと、混雑度一以上、つまり道路を通過する自動車の交通容量を超えて自動車が走っている道路の区間が全体の四七・五、約半分に達していますね。かつ混雑度が一・五以上、つまり五〇％、五割オーバーしている区間が五分の一の一八％もあることになっております。この混雑度というものは、四十九年のもう一つ前の交通情勢調査結果と比べて多少とも改善はしているのです。

○浅井政府委員 ちよつと正確な数字では申し上げられませんが、道路の幅員というか改良のペースと、それから交通量の伸び方、それとの相対的な関係で混雑率というものは決まるわけでございまして、道路がよくなるよりも高いペースで自動車が増えていけば、混雑度を越える率は余り減らないといふことでございまして、四十九年度の交通情勢調査との比較では、そういう混雑度が一年以上あるは一・五以上の数字という視点でとらえると、必ずしも数字としてはよくなっている。ということは、自動車道路をよくするペースよりも、それを越えて伸びてきているという実態を示しているものではないかと思ひます。ほぼ横ばいといふような形でございまして。

○瀬崎委員 では今度の第八次五カ年計画では、その混雑度がたとえ二以上、一・五以上、一以上の各ランクについてどれだけ緩和しようという目標を持っていられるのか。

○浅井政府委員 今度の五カ年計画の達成された五十七年度末の見込みと五十二年度末の数字とを比較してみますと、混雑度一以上の区間につきましては、一般国道については、現状では一万二千百キロになっておりますが、混雑度としては五十

七年度一万三千八百キロと若干区間としてはふえることになりまして。

しかしながら混雑度というのは、交通量がふえていけばいくほど、現状の道路がそのままとすると飛躍的に混雑度がふえる区間が伸びていくわけだと思ひます。これをいかにして食い止めるかというのが道路整備の現状の目標でございまして、このまま放置しておけば、渋滞とかあるいは公害問題とか、いわゆる流通に対する影響とか、そういうものが非常に大きな問題になることを、こういった道路整備で現状程度に混雑度を抑えていくといふことでございまして、道路整備が急速に進めば、自動車の台数以上に道路がよく

なっていくわけは、混雑度はもつと改善されるわけだと思ひますが、こういったものについては長期的に、ここの五年あるいは十年といふような現象では、自動車の交通の伸びが依然として高いものと想定しなければいけません。そういうことから道路整備が一時まだ追いつかない状況でござい

ますが、長期的には逐次このカーブを改善していくといふようなことでやってまいりたいといふふうに全体の計画を考へておるわけでございまして。

○瀬崎委員 実は政府が、道路整備の目標としては、第三次五カ年計画ですでに大都市及びその周辺における道路交通緩和を目標にうたっている。たしか昭和三十七年前後だったと思ひますが、昭和五十五年度を目標年次とする総額二十三兆円の長期構想が出たことがありますね。この中では目標年次、つまり昭和五十五年度までに道路交通の混雑の解消という言葉を使つて目標に掲げている。その後第四次、第五次、第六次、第七次とすべて交通混雑の解消をうたい続けてきたわけだけれども、だから五年やそこらではない。もうすでに二十年にわたつて混雑解消を言いつつながらその逆の結果にいまなつていくわけですね。この道路の混雑の解消なしに、第八次で掲げた安全で円滑な道路交通の確保や良好な生活環境の確保などはできつこないと思ひます。

これだけの事実をわれわれ目の前にすれば、本来道路整備の掲げた目標達成のために、道路の建設だけではだめなんじゃないか、当然さらにもう一つ大きな前提が生まれてくるのではないかと、そこが抜けているのではないかと思ひます。大臣、その点いかがですか。

○櫻内閣務大臣 これは社会経済情勢が道路計画と即応しておるか、時代の進歩が早くて道路整備が追いついておらないのではないかと、こういうようなことになつてくると思ひます。しかし、長期計画を立てていろいろの問題に対応すべく目標を掲げて努めておるといふことは事実でござい

ますが、いま御質問のような点につきましては問題点のあることは、私としてもそのとおりに考えなければならぬことで、今後の計画遂行上でき得る限りそういう事態の少ないように計画の中におきまして取捨勘案すべきときに、問題の多いところをよよく考えながらいきたい、こういうふう

に思ひます。

○瀬崎委員 本当に人優先の安全対策の確立とかあるいは生活環境の保全を考へるなら、やはり道路建設の前提条件としてモータリゼーションの有効な規制であるとか、あるいは鉄道等も含めた総合的な交通体系、こういうものの確立が迫られておると私は思ひます。そういうことを抜きにして第八次でそういう転換をしたと言つても、これは口先だけのことに思ひます。

五十二年版の警察白書では、小都市ほど高い事故率を示しているとして、その理由は、一般に小都市は大都市に比較して安全施設の整備が十分でないこと、道路環境が良好でないことを挙げ、さらに道路幅員が五・五メートル以上七・五メートル未満の道路での死亡率が全体の三八・四％を占めていてと報告しているのですが、警察庁おいで

いただいておりますね。こういう傾向はやはり今後とも変わらないであろうという予測ですか。

○福島説明員 御指摘のように、人口当たりの交通事故の発生状況を見ますと、小都市、地方部は大都市に比べて高い傾向にあるという状況にある

わけでありまして、警察といたしまして、交通規制あるいはまた交通安全施設の整備、そういう対策をそれらの地域に重点的に進めてまいりたいといふふうな考へておりますので、今後、改善が図られていくと考へております。

○瀬崎委員 ただこれは取り締まりだけでいけるものじゃないと私も思ひます。しかもここにはつきり道路幅員が五・五メートル以上七・五メートル未満、こういう道路で事故が多いという指摘があるわけですね。だとすると、第七次の五カ年計画などにそういうことが反映される必要があると思ひますが、何かこういうふうなデータに基づいて建設省へのその点での申し入れとか協議、そういうことは第八次計画に当たつてされていきますか。

○福島説明員 先生も御承知かと存じますけれども、警察庁、建設省共同いたしまして昭和四十一年度以来、交通安全施設整備事業を進めてきていくわけでございまして、警察が交通安全の確保という点に非常に重点を置いておられることは建設省も十分に御承知になつておられるところだと存じておりますし、また建設省におかれても近年、道路行政の上でも交通安全ということを非常に重視しておられるというふうな考へておるところでございまして。

そこで、現在、特に第八次の五カ年に当たりまして警察庁から申し入れをしているといふことはございせんが、今後、計画を決定されるに当たりますと、また警察庁の意見を聞かれるというふうな時点も来ようといふふうな存じておりますので、その時点で御方針を伺つて、また警察として意見を出す必要があればその辺について申し述べたいと考へております。

○瀬崎委員 現在の状況を見ますと、建設省直轄の国道ですら幅員七・五メートル未満の道路延長が全体の五六％、半分以上を占めておりますね。さらに地方道も加わればこの率はうんと高くなると思ひます。そこで第八次計画では、この七・五メートル以下の道路幅員についてはどれだけの改

善目標になっているのです。

○浅井政府委員 七・五メートル以下の道路の改良目標については、具体的な数字は詳細調べない、いま準備しておりませんが、本来の五カ年計画の整備方針といたしまして、全国幹線道路、これは交通量は全体で全国の交通量の大体七二％を占める交通が流れておるわけですが、その幹線道路のうちの約半分、八万キロぐらいのものがまだ五・五メートル未満ということで大型車がすれ違えない。大型車がすれ違えないということは、幹線道路の条件としては一人前になっていないというところでございますので、そういうことで車を通すという視点から五・五メートル未満のものを早く解消するというところで、幹線道路の一次改築の改善に最重点を置いておられます。しかし五・五メートル以上の区間でも交通事故とかそういう視点で御指摘のようにかなり問題があるわけでございますが、そういう視点からは五カ年計画の中身で、先ほど御説明申し上げましたように、五つの大きな柱の中の主要な柱といたしまして交通安全事業を大きく取り上げてやっているわけでございます。こういった意味から、現在抱えておる資産としての道路の交通安全の視点から十分万全なものにするためのいろいろな施策、歩道をつける問題とか、ガードレールをつける問題とか、あるいは標識をつける問題とかいうようなことで手当てをするという種類の道路整備につきましても、大きな重点を置いてやっておるわけでございます。

○瀬崎委員 地方の生活道路にもなっているであろう幹線道路の必要な拡幅、改良なしに高速道路だけがどんどん地方へ伸びていく、そういうことが大型車を地方の幹線道路に乗り入れさせる原因になっている、こういうところが先ほどの警察白書にもあらわれる事故激増になる、そういう因果関係になると思うのです。ここら辺が逆になっ

建設省は、第八次五カ年計画では、歩行者交通量百人以上あるいは歩行者及び自転車交通量が

百五十人台以上の道路で、自動車交通量が一日当たり千台以上の道路を緊急に歩道の必要道路として、大体これが全部で十萬キロある、第八次ではこのうち八萬キロに歩道を設置する、こういう計画になっているのです。

そこで、これも具体的に考える必要があると思ふのです。滋賀県内の国道百六十一号線は七十二キロメートルあります。この全線にわたって混雑度が一以上、特に混雑度一・五以上が四十五キロ、六二％を占め、なお二倍以上混雑しているところが五キロメートルで七％もあることになっております。しかもこの道路は集落の間をずっと縫っていきまふし、したがって日常生活道路です。夏は水泳、登山、冬はスキー、春、秋は農作業と、年じゅう人の通行が多いわけですから、ところが現在の歩道設置区間は五十二年度末で二十六キロ、全体の三六％、三分の一にすぎないのです。当然こういうものは優先的に歩道が設置されねばいかぬと思ふますが、現状はどうかといひますと、今度の第八次五カ年計画の歩道新設区間は十三・六キロにすぎないのです。したがって既存のものとの合わせでも四十キロで、ようやく半分です。そういう点では本当に歩道の必要となるところにつける計画になつていくかどうか疑わしいというのが一点出てきます。

同時にもう一つ、この百六十一号線は全長七十二キロのうちの六〇％、つまり五十キロが道路幅七メートル以下なんです。これではいま建設省が推進している自転車も通れる二メートル幅の歩道はおろか、一・五メートルの歩道すら設置は事実上困難なんです。そういう困難個所の対策を具体的に検討した数字が出てくるのかどうか、こういう点が問題になつてきます。

私もこの道路は何回も通つています。恐らく現道に歩道をつけることは困難だといふ個所が幾つもあります。そういうところにこそいわゆる小規模バイパスとか、交通安全事業による歩行者専用道路あるいは自転車専用道路の制度を生かすべきだろうと思うのだけれども、今度の五カ年計画で

はこういうものをこの百六十一号線に適用する計画が皆無なんです。こうなつてきますと、十萬キロのうち八萬キロ歩道を設置するのだといふのはいけれども、それも数字だけに終わるのではない、いかに具体的に裏づけを持った計画にしてあるのかどうか、この点についてわれわれとしては疑問を持ちます。何か第七次までと違つたそういう改良困難箇所、歩道設置困難箇所に対する新たな対策、あるいは現在の制度の拡大、こういうことは検討しているのですか。

○浅井政府委員 百六十一号の実情を例にされて、歩道設置の困難性についていろいろ御指摘があつたわけでございますが、確かに現実に国道の幅員の狭いところが多いわけでございまして、全国的に見ましても、そういうところで歩道を設置することが非常に困難な区間がございします。しかしながら現状、交通安全施設整備事業では、こういった狭いスペースの中でも歩道がないよりは若干でもあつた方がいいということで、各地でいろいろ見られるような非常に狭い歩道が交通安全事業としてつくられておるわけでございします。そのほかにも歩道整備としましては、この五カ年計画で八萬キロの整備水準に引き上げるということにいたしておりますが、その中身といたしましては、いま言いました交通安全対策事業のほかは改築でやる歩道とか——これはもちろん最初からやるわけですからかなり十分な幅員のものをつけていく。あるいは歩道の設置の困難な旧道の区間に新しく小さなバイパスをつくつて、これに通過交通を流すことによつて旧道を歩行者が利用しやすい形につくり直していくという種類の事業も計画しておりますし、また歩道専用のバイパスをつくるというようなことも、一応五カ年計画の中では百キロ程度のものをそういう形でやっていたいといふことで、きめ細かく積み上げた歩道設置の構想を持つておるわけでございしますが、御指摘のように歩道の整備というのは、後追ひの仕事でやる面と、それからこれから新しくつくる道路についてりつぱな歩道をつくっていくという面と

両方あるかと思ひますが、両々相まつていまの整備水準を倍近くに引き上げたいというのが、今度の五カ年計画のおおよその歩道整備に対する考え方でございます。

○瀬崎委員 そういふものが具体的に百六十一号線に適用されることになつていない、ここが問題だといふのです。そういう点は、たとえば専用歩道、つまり歩道だけのバイパスですね。そういう場合はあぜ道とか堤防を利用する場合に限るといふような制限を取つて、用地買収も含めてちゃんとやるようにしてもらいたいと思ひます。

それから、こういう歩道なんかの設置、交通安全施設の設置を担当しているところがどこかという問題ですね。滋賀国道工事事務所の歩道の担当係は管理課の特車係なんです。そもそも特車係といふのは何をするとおるんですか。

○浅井政府委員 恐らく特認係のことだと思ひますが、道路を利用する車のうち特に大きなものは、一般の条件では通れないようなものにつきましては、あらかじめ申請を出して、通行条件等を指定した上で通行の認可をするということをやつておりました。そのための窓口になる係ということでございます。

○瀬崎委員 大体交通安全施設をつくらうというのに、この工事事務所に交通安全課あるいは交通安全課あるいは交通安全課の係がないのです。滋賀の場合は、今度の新しい五カ年計画では一挙に歩道を二倍にしようといふのです。これはむちゃくちゃだと思ふのです。体制の面でも、本当に人を重点に置いた道路の安全対策を講ずるようになっていない、こういう点もいまでも指摘せざるを得ません。

東京国道のような大きい工事事務所には、確かに交通安全課あるいは交通安全課をきちつと設けていますけれども、全国でこういうちゃんとした交通安全課の係を持つておるところと持つていないところの数字も聞きたいと思つたのですが、時間がなくなつていたのであれですが、恐らくこういう係を特に置いていない工事事務所の方が圧倒的だろ

うと思うのです。こういう面にもメスを入れなかつたら、これは結局空論にすぎない八次計画だと私は言わざるを得ません。

政府側の答弁が非常に暇が要るので、時間が来てしまつて恐縮なんです。自転車駐車場施設に對して国の補助制度が今年から出します。私が聞いたところでは、各地方自治体から出されている要望は五十万所、事業費ベースで二十億円というところでありますが、建設省の組んでる予算はわずかに六億円。大体景気対策だとして公共事業を大いに奨励している今日であります。地方自治体としては決して必要におつき合ひをしている公共事業もあるわけでありまして、この自転車置き場などは熱望されている方です。したがって、望まれているものについては政府側が逆これを断りすることのないように、全部受け入れることをまず考えていただきたい。この点が一点。

それから、用地確保ができないために、要望したくてもできない自治体も多いのです。駅周辺には国鉄の用地などが多いので、こういう用地のあつせんも建設省が同時に考えるということも必要ではないかと思うのです。この点は予算の問題にもなりますし、ぜひ大臣に御答弁いただきたいと思うのです。

○小林(幸)政府委員 自転車駐車場につきましては、御指摘のとおりかねてから非常に要望が強かつたわけでございます。そこで、本来の道路改良あるいは街路改良事業とあわせて行い得るものにつきましては、従来も極力これを進めてきたところでございますが、この辺につきましては今後ともそういうことでやっていきたい。今回新たに発足しましたものは、単独で、道路の付属物として、都市計画事業として行うというもので初めて発足したわけでございます。そこで、要望の非常に多いこともよく承知いたしておりますし、新しいものでございまして、今後御指摘の点等も踏まえまして、質、量ともに整備を図っていくというふうなことを考えていきたい。

なおまた、用地の問題につきましては、これは

総理府におきます交付本部におきまして、国鉄、私鉄等の協力というふうなこともいろいろ各省間で寄り寄り協議は進められておりますので、これは地元の自治体等を十分指導しまして、また私どもの方も、運輸省あるいは国鉄等にも必要があれば協力依頼をいたしまして、用地等につきましても、できるだけ鉄道用地を確保していくというふうなことに努力をしてみたい、かように考えております。

○櫻内閣務大臣 ただいま局長の方から御説明申し上げたように、今回新たに与えられた施策でございますので、私としては、これが実績をも勘案しながら予算獲得のためにはさらに努力をいたしたい。地方からの要望の非常に強いということは私も十分承知をいたしております。

用地確保の問題については、ただいま局長から申し上げたとおり、それぞれの地方自治体の実情に応じて、これが確保にわれわれとしてお世話のすることはいたしたいと思ひます。

○伏木委員長 時間ですから締めくくってくださいます。

○瀬崎委員 ただ、道路公団に來てもらつて一言もしやべつていただかないのもあれだから、一点だけ。

道路公団の発注工事の中で、大企業、つまり資本金一億円以上向けの発注になつてゐる割合と、それが、中小企業向けにいろいろと発注の努力をしてみた結果なおそういう数字なのか、今後努力をすればなお中小企業向けに相当大幅に発注可能になつていくのか、その辺の答えをいただきたいと思ひます。

○森田参考人 お答えを申し上げます。道路公団におきましては、工事関係予算は大部分が高速道路の新設工事にかかるとございまして、新設工事につきましては、御案内のように高速道路といつたような大規模な施設でございまして、工事の内容、規模等の見地から、あるいはまた工事の効率的な施行といつた見地から見ましても、発注規模の単位はどうしても大きく

ならざるを得ないこととございします。したがって、公団全体の発注状況を見まして、金額的に見れば、先生御指図のように中小建設業者への発注割合は決して大きくございせんが、これらにおきましては、中小建設業者でもたとえは大手業者とジョイントベンチャーを結成する場合、あるいは工事用道路、つけかえ道路といったような技術的に可能な工事等につきましては、極力中小建設業者にも工事を発注いたすように活用を願つてまいりたい、かように考えております。

五十一年度の中小建設業者の発注の割合を金額で申し上げますと、全体に對しまして約一五%、件数では逆に全体の約九〇%ということになつております。

○伏木委員長 中川秀直君。

○中川(秀)委員 私は、当委員会に提出をされております道路整備緊急措置法等一部改正案については賛成でございますので、なるべく重複を避けて三點に止つて若干の御尋ねをさせていただきます。

この法案の柱になつております第八次道路整備五カ年計画であります。概算要求のときの投資規模と今回提出をされております投資規模とを比較いたしますと、これは当委員会でもほかの委員からお尋ねがあつたようでありまして、地方単独事業の投資規模が五千億ばかりふえているわけでありまして、同時に第七次と比較をいたしまして、地方単独事業については六割という大変な伸びになつてゐるわけでありまして、私も、現在の地方財政の現況から見まして、確かに第七次においては目標をほぼ達成をしてゐるわけでありまして、けれども、しかし、今後の地方財政の状況を考えますと、そう簡単にとこのおりの投資見通しでいくとも、安易なものであると考へられぬわけでありまして、その辺の手当で、あるいは賄ひ切れるかということについて、再度のお尋ねになるかもしませんが、御当局の見解をお尋ねしてお

きたいと思ひます。

○浅井政府委員 今度の五カ年計画に絡んで、地方財源の問題に心配があるのではないかと御趣旨の御質問だと思ひますが、先ほどもちよつとお話し申し上げましたように、地方道路財源といひましては、地方道路譲与税とあるいは軽油引取税等の特定財源がありまして、これが昭和四十年代前半では特定財源比率がおおむね四〇%程度であつたわけでございますが、徐々にその点が改善されまして、その比率が昭和四十九年、五十一年の税制改正によりまして地方の特定財源の拡充強化の結果、それ以後最近では五〇%を上回る比率になつておるわけでございます。逐次特定財源の比率が高まつてゐるというふうなこととございします。

今後この五カ年計画を円滑に遂行していくためには、地方の道路財源の確保について、地方の道路特定財源の充実を含めまして地方財政全体の拡充強化の中でその対策を講ずる必要があるわけでございますが、先ほど申し上げましたように、その具体的な対策につきましては、昭和五十四年度の予算編成時点までに所要の検討を行うことといたしておりますので、まだ時間がありますので、十分その中身を詰めたいて考えておりますが、先ほど申し上げました特定財源比率から言いますと、過去の七次の五カ年計画に比べますと、この特定財源を中心にして安定的な財源の中身になつておるわけでございます。これに一般財源を若干加えていけば、まずまず財源的にもやれていくのではないかと、この辺で組み立てたものでございします。

○中川(秀)委員 五十三年度の予算編成の際に、財政当局と建設省はこの地方単独事業についての利子補給についていろいろ御協議をなさつたやうに伺つておりますが、第八次五カ年計画の計画の中さらにそういう問題について検討を加へ、努力をなさるのかどうか、あえてさらに一点お伺ひをいたします。

○浅井政府委員 利子補給事業につきましては、

市町村道整備を拡大していきたいということから、いわば苦肉の策という形で考えたものでございますが、これはやはり長期的な視点から、まあ借金でやるわけでございますから利子は補給するにしても、その元金を返すための財源というふうなことは後年度の地方の道路整備の圧迫要因になることは間違いないわけでございます。そういうようなことを長期的に十分勘案しながらこの問題を取り上げていかなければならないというふうに考えておるわけでございます。当面五十三年度につきましては、一般の従来の補助事業を拡大することによりましてこれに対応していこうというふうにいたしました。五十年計画につきましては、五十年計画策定までに関係各省と十分詰めて、どういう扱いにするかを決めていきたいというふうに考えておるわけでございます。

○中川(秀)委員 鋭意御努力をお願いしたいと存じます。

第二点であります。この第八次計画の道路整備でありまされども、この舗装の種別の問題についてちよつとお伺いしたいと思うのであります。第八次計画では舗装のいわゆる黒と白、アスファルト舗装とコンクリート舗装、この比率はどんなふうに見込んでおられますか、ちよつといただいておる資料には書いていないものですから、お伺いしたいと思います。

○浅井政府委員 舗装のアスファルト舗装にするかコンクリート舗装にするかにつきましては、現状の舗装延長の中身を見ますと、五十年末現在で大体全体の九三・一％がアスファルト舗装になっておるわけでございます。残りの六・九％がコンクリート舗装ということで、過去二十年前はコンクリート舗装全盛時代で、ほとんど幹線道路ではコンクリート舗装で行われていたものが、逐次そのシェアが逆転いたしまして、今日ではほとんど大部分がアスファルトで行われているという実態でございます。

今度の五十年計画に絡んで、この白、黒の比率をどういうふうにするかという問題は、五十年計

画の中身としては特に積み上げておりませんが、傾向的にはやはりこういった傾向にならざるを得ない。しかし、コンクリート舗装としてのメリットもかなりあるわけでございます。高速道路等の一部につきましては従来もコンクリート舗装を取り入れてやっておりますが、今後五十年計画で一部区間についてはコンクリート舗装でやることになると思います。その比率の大筋は変わらないうふうなことを考えております。

○中川(秀)委員 しかし、アスファルトは、要するに原油からガソリンやナフサ、灯油などを取った残りのかすが原料ですけれども、今後の原油輸入の見通しというふうなことを考えてみますと、たとえば通産省がこの前とめました長期エネルギー需給の見通しによりまして、石油換算で六十年度は八千万キロワットのエネルギーが不足する、そういう見通しも出ておるわけでございます。今後わが国の省エネルギー、省石油対策が急務とされる中で、今回の第八次道路整備五十年計画にもこのコンクリート舗装についての方針というか、指導というものがちよつと強力に打ち出されていくものではないかと私は思うわけでありま。

アスファルトとコンクリート舗装の総合評価をお伺いいたしまして、寿命がコンクリートの方は二十年というところで長いわけですね。それから問題とされてきた滑りの抵抗性、騒音あるいは走行性といったような問題も、各種の技術開発が行われまして、たとえば連続鉄筋コンクリート舗装とかいろいろな技術開発が行われて、大して差がないようになっておるというお話も聞いておるわけでありま。とするならば、古くて新しい問題ではありますけれども、そういう新しい問題ではありますけれども、そういった省資源、省エネルギーという社会的な環境変化の中で、いままでの白、黒、どちらがいいかという争点も当然変えていくべきであります。この問題についても大いにきちんとした方針をお立てになってお進めになるべきではないかと思うわけでありま。諸外国の例などを見ましても、アメリカが、こ

れはインターステートハイウェイだそうでありまが五五％、西ドイツのアウトバーンでも四〇％はコンクリート舗装、フランスでも三割、そんな数字もお伺いをしているわけでありま。それども、その辺の行政の一方針を第八次あたりにはきちんとして打ち立てておやりになっていくべきではないかと私は思うのであります。

特にコンクリート舗装の場合はなかなか技術者がいないという話がありますけれども、これも見方を変えれば黒舗装に偏重したかゆえのマイナスポイントとも言えるわけで、私は、競争のないところには技術の進歩はないと思います。白舗装、コンクリート舗装のシェアはある程度上げて、白と黒を技術的に切磋琢磨させていくような、そういう方向でやりになるべきではないかと思ひます。その辺の御方針、いま一つ突っ込んだところでお伺いをしたいと思います。

○浅井政府委員 舗装の白か黒かという問題はもろ昔から議論のあるところでございまして、日本の実情は、先ほど申し上げましたように、九〇％を超えるシェアがアスファルトである。たとえば簡易舗装の分を除いて見ましても、公共舗装で比較しましても八〇％はアスファルト舗装というところで、先ほど先生から御指摘ありましたような諸外国の実情から比べると、日本の場合はかなりアスファルト舗装に偏っていると思われま。

舗装を選ぶ場合のいろいろな考え方でもございまして、もちろん省エネルギー的な観点から物事を判断していかなければいかぬとは思つております。ただ一般的にアスファルト舗装が選ばれる理由といたしましては、まず一般にインシアルコストがコンクリート舗装より非常に安くできるということ、それから舗装後直ちに交通開放ができるというところから現道舗装に非常に適しているというふうな利点があります。それからインシアルコストが低いというところで、その後段階的に厚みをふやしていく段階施工が可能である。それから維持修繕の面で、コンクリートに比べて目地等がなく非常に容易であるというふうな多くの利点

があるわけございまして、そういうようなことからアスファルト舗装が全般に選ばれるようになった、それがまた理由になってコンクリート舗装の衰退というところでコンクリート舗装の技術者が少なくなってくる、相乗的にコンクリートとアスファルトの差がはつきりしてきたというふうなことではないかと思ひます。

エネルギーの観点から、じゃコンクリートとアスファルトはどういうことかというのを考えてみますと、これまたにわかに決めたい問題でございまして、使用材料の製造、運搬、施工の問題から、また完成後の維持管理までを含めて総合的に評価する必要があります。たとえばアメリカのアスファルトインスティテュートの試算がございまして、それではいろいろな前提条件を入れて計算した結果で、コンクリート舗装よりアスファルト舗装は平米当たりのカロリーで約半分ぐらいで済むというふうな試算も出ております。しかし、これはまたいろいろ、工事単位の問題とか、層の厚さの問題とか、材料の製造方法なんか、米国の事情と違ひますので、一概にも比較できないわけでございます。そういうようなことで、エネルギーの観点からどっちをとるかというところは非常にむずかしい問題でございまして、そのほかに、やはり日本の場合では、交通条件とか、地盤のよしあし、沿道条件等に応じて適材を適所に選ばなければならぬという条件もございまして、そういうようなことで選び方は非常にむずかしいわけでございます。コンクリート舗装のメリットというものは今後十分注目しながら、使えるところには積極的に使っていく。やはりその際に、施工性とか耐久性といったものを十分考慮してまいりたいというふうなことをおぼえておるわけでございます。

○中川(秀)委員 イギリスでは、入札の参加者は、特に限定しない限りアスファルトでもコンクリートでも、白でも黒でも有利な舗装で応札でき

という、これは何か新しい、何年からですか、最近と書いてありますが、そういうポリシーを始めたとか書いてあるわけですが、わが国の場合でも、行政レベルでコンクリートのメリットのあるところは指導していく、注目していくという局長の御答弁ですが、そういった入札の段階でも、特に限定しない場合はそういうことではないのだよ、そういう方法はとれないものでしょうか。いかがですか。

○浅井政府委員 アスファルトとコンクリートの場合には、走行性能その他非常にはっきりした性能の差があるわけです。維持管理の段階から考えますと、非常にインシアルコストを低くしておいて維持管理でカバーしながら使っていくというふうな財政的な面からの判断もありましようし、でき上がったものが車が通ればコンクリートでもアスファルト舗装でもいいというような大胆な割り切りがなかなかできないのが現状だと思いますが、しかし、イギリスでそういう画期的な方法をやっているということはやはり何か意味があるのではないかと思いますし、十分研究させていただきたいと思ひます。

○中川(秀)委員 最後に一点ですが、山陽自動車道とそれから国道二号線の西条バイパスの計画のことについて、ちょっと簡単にお尋ねをいたします。

先般の委員会でもお尋ねをしたのですが、広島大学の移転に伴います学園都市づくりが進んでいるその骨格をなす道路計画でありまうけれども、昨年の予算委員会でお尋ねをした段階では、まず二号線のバイパスは、供用年度の目標は立っていないけれども、広大のキャンパスに近い区間については早く完成する方向で努力するという御答弁がありました。しかし、現状はまだ買収作業にも入っていないという段階でございまして、五十五年の八月には学園都市がスタートするというそのお約束とこの問題を絡めて考えてみますと、このままではとても間に合ひそうにないという感じがございします。この点について、御見解をひとつお

伺いたいと思つております。と同時に、山陽自動車道についての同じ学園都市部分についても、いまのところ整備計画の段階にもなっていない基本計画の段階であります。三全総の方向を見て検討をなさるといふのがこの前の御答弁でしたが、この山陽自動車道の学園都市部分についての整備計画策定のスケジュール。この二点についてお尋ねをしておきます。

○浅井政府委員 最初に国道二号線の西条バイパスの整備計画についてお話し申し上げますと、西条バイパスは全体計画としては八・五キロの計画になっておるわけでございしますが、これは四十九年度から一応着手した形になっておりますが、御指摘のように若干おくれしております。当面は起点側の御園宇地区の圃場整備事業区域内の事業を進めることにいたしてございまして、五十三年度にはこの区域内の用地買収に着手する予定にいたしております。また、今度の八次の五カ年計画の期間内におきましては、この御園宇地区の一・九キロメートル、国道三百七十五号に取りつくまでの間を鋭意進めまして、この間の暫定供用を図ることになったとしておるわけでございまして、その他の区間につきましても用地買収を主体に事業の促進を図ることとしております。

それから、二番目の山陽自動車道のこの区間の整備計画でございしますが、これは現在基本計画が四十六年に出来たからまだそのままになっておるわけでございします。高速道路の整備計画区間の追加につきましては昭和四十八年以降やっておりませんので、若干の追加を近々しなければならぬというふうには考えております。しかし、今度整備計画を出す区間につきましては、環境アセスメントを実施した上でやりたいというふうなこともありまして、秋以降のことというふうなことをおりましたが、その際、全国的に高速道路の追加整備計画決定につきましても要望が強いわけでございまして、全国の高速度道路網を公平にながめまして、できるだけバランスよく整備を進めてまいりたいという視点から、いろいろな作業をしてお

る最中でありまして、現段階でこの区間についてどうこうということはまだ申し上げられない段階でございします。御了承いただきたいと思います。

○中川(秀)委員 終わります。(拍手)

○伏木委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○伏木委員長 これより討論に入ります。

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道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案に対し、賛成するものであります。

御承知のとおり、昭和二十九年におきまして、第一次道路整備五カ年計画が策定されて以来、相次ぐ道路投資規模の拡大により積極的に道路整備事業が実施されてきたのでありますが、明治以来、鉄道優先の交通政策のもとに、いわゆる道路ストックの皆無に近かつたわが国の道路水準は、いまなお、欧米諸国に比較して著しく立ちおくれた状態に置かれていたのが実情であります。

さらに、今後における道路交通情勢は、ますます多様化するものとみられ、道路整備事業も、従来のように単に事業の量的拡大を図るのみでなく、環境保全等その質的配慮が強く要請されるに至るものと考えられるのでありまして、今回、これらの情勢に対処するため、道路整備緊急措置法の制定以来、初めてその目的を改定して、新たに昭和五十三年度を初年度とする第八次道路整備五カ年計画を策定するとともに、これにあわせて、奥地等産業開発道路整備臨時措置法の有効期限を昭和五十八年三月三十一日まで延長する等の措置を講ずることにより、道路整備の円滑な促進を図ることは、時宜を得たものとして、ここに、本法律案に賛成の意を表するものであります。(拍手)

○伏木委員長 瀬崎博義君。

○瀬崎委員 日本共産党・革新共同を代表して、道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部改正案に対し、反対討論を行います。

反対理由の第一は、従来からの高速国道等幹線道を根幹とした道路交通体系確立の方針を何らの反省もなく引き継いでいるということであります。

高速道路網を骨格に、開発拠点間の幹線道路整備を中心とした産業基盤優先の道路建設は、七次に及ぶ整備計画の策定ごとに交通混雑の緩和、交通事故、道路公害、災害の防止、過密過疎の解消を目標に掲げてきましたが、結果はその目標とは全く逆に、交通混雑と交通事故の激化を大都市から地方に拡大し、騒音、排気ガス等の道路公害は増加し、自然を破壊して道路災害の多発を招くこととなったのであります。また、常に計画改定の理由にされてきた高度経済成長政策そのものが破綻し、わが国は深刻な経済危機に直面しているのであります。いまこそ高速道路中心の産業基盤整備優先、高度成長型道路建設計画の従来の仕組みを、国民生活に密着した道路整備計画に転換すべきときなのであります。政府提出の法律改正案で、道路整備の目的として道路交通の安全確保、生活環境の改善を掲げざるを得なくなったこと自体、過去の道路政策の継続が困難になったことを示しています。

しかるに、改定したはずの長期構想では、依然として高速国道を一万キロメートルにするため、七十五・八十年度までに七千六百キロメートルを供用するとし、当面六十五年までには五千七百四十キロメートルを供用するなどとしております。また、第八次道路整備五カ年計画では、一般国道や都道府県道の改良等が第七次の実績を下回ったものとなっているのに対し、高速国道は第七次実績を上回り、これまでの年平均実績の約二倍という最高水準の計画となっております。市町村道の改良については、第七次実績を上回る計画になってはいる

ものの、そのほとんどが市町村の単独事業であるし、国の補助対象となるわずかな幹線市町村道についても、第八次計画の五年間に七千キロメートルのペースでは、未改良延長十三万キロメートルの改良に九十年間を要することとなるのであります。

反対理由の第二は、量的に市町村道、都道府県道や生活道路の性格を持っている国道の整備が軽視されているだけでなく、歩道等の交通安全対策、緑化などの生活環境対策や、自転車置き場対策などへの予算配分は国民の要求の切実さと比較して余りにも少なく、加えて改良困難箇所に対する実効ある対策や、工事事務所の機構体制の裏づけのないことである。

反対理由の第三は、高速国道等幹線道は、大企業の仕事と利潤の拡大、自動車産業の飛躍的な成長を支えてきたという点であり、引き続きこれを維持するものであること。地方道の発注実績は七〇%以上が中小企業であるのに対し、日本道路公団の大手企業への発注実績は約九〇%となっており、道路四公団全体ではその九三%が大手企業へ発注されていることを見れば、まさに大企業奉仕の景気対策のためであることは明らかであります。

反対理由の第四は、道路計画が民主的に策定されていないことである。

国が一方的に決めた計画が天下りに強行できる仕掛けが残っており、国民の意見を反映することは全くと言っていいほど保障されていないのであります。

反対理由の第五は、引き続き自動車交通量の後進的整備計画となっていることである。

三全総は今後モータリゼーションが進行することを予測し、第八次計画はこれを前提として、高速国道等の整備促進を図ろうとしています。自動車産業大手企業の生産、販売への統制を強め、モータリゼーションの抑制策を促進し、鉄道を含めた国民本位の総合交通体系の確立こそ急務であると

言わなければなりません。

最後に、高度成長型道路建設を国民生活密着型道路整備に転換することを重ねて要求して、反対討論を終わります。

○伏木委員長 以上で討論は終局いたしました。

○伏木委員長 これより採決いたします。

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○伏木委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○伏木委員長 ただいま議決いたしました本案に対し、渡辺栄一君外五名から、自由民主党、日本社会党、公明党、国民会議、民社党、日本共産党、革新共同及び新自由クラブの六派共同提案に係る附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

まず、提出者中村茂君から趣旨の説明を求めます。中村茂君。

○中村(茂)委員 ただいま議題となりました道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案について、自由民主党、日本社会党、公明党、国民会議、民社党、日本共産党、革新共同及び新自由クラブを代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

案文はお手元に配付してありますが、その内容につきましても、すでに質疑の過程において委員各位におかれては十分御承知のところであり、この際、案文の朗読をもって趣旨の説明にかえることといたします。

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について、適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

記

一 第八次道路整備五箇年計画の策定に当たっては、地方公共団体の長の意見を十分に参酌すること。

二 国民の日常生活に密接な関係のある地方道、特に市町村道の整備を促進するため、国の補助対象の範囲を拡大して、地方公共団体の財政負担の軽減を図るよう配慮すること。

三 道路整備事業の推進に当たっては、環境に及ぼす影響について十分調査検討を行い、整備事業の円滑化と環境保全に特に配慮するとともに、路線の確定、構造、設備(施設)についても、当該地域の住民の意思を尊重すること。

四 道路整備に当たっては、沿道の環境整備と周辺地域の生活環境の向上を図るため、植樹帯、緩衝緑地、遮音壁、自転車道、歩道等の整備促進に努めること。

また、鉄道駅前等においては自転車置場の整備を図るとともに、財政措置を含め、特別の配慮を行うこと。

五 道路の防災対策及び交通事故防止と道路交通の安全性向上を図るため、道路構造の改善、交通安全施設の整備、道路管理体制の強化等について特に配慮するとともに、昭和五十一年度総点検で明らかとなつた危険箇所については、早急に解消するよう努めること。

六 大規模な地震等に備え、都市の街路をはじめ、避難に要する道路、広場の確保と整備に努めるとともに、老朽化等により道路の構造基準に適合しなくなった橋梁等の構造物については、緊急に補修、改良工事を施工し、防災及び交通の安全の確保を図ること。

七 長期的展望のもと総合的な交通体系の確立を促進し、効率的かつ機能的な交通網の整備に努めること。

右決議する。

以上であります。

委員各位の御賛同をお願い申し上げます。(拍手)

○伏木委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

本動議に対し、別に発言の申し出もありませんので、これより採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○伏木委員長 起立総員。よって、渡辺栄一君外五名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

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。櫻内建設大臣。

○櫻内閣務大臣 本法案の御審議をお願いして以来、本委員会におかれましては熱心な御討議をいただき、ただいま議決されましたことを深く感謝申し上げます。

審議中における委員各位の御高見につきましては、今後その趣旨を生かすよう努めてまいりますとともに、ただいま全会一致をもって議決になりました附帯決議につきましても、その趣旨を十分に体して努力する所存でございます。

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

○伏木委員長 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関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)

○伏木委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○伏木委員長 次回は、公報をもっ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。
午後二時三十七分散会

昭和五十三年三月三十一日印刷

昭和五十三年四月一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局