

第八十四回 参議院建設委員会 會議録第四号

昭和五十三年三月二十八日(火曜日)
午前十時三分開会

委員の異動

三月二十二日

増岡 康治君

補欠選任

赤桐 操君

岩崎 純三君
西ヶ久保重光君

三月二十三日

西ヶ久保重光君

補欠選任

三月二十四日

岩崎 純三君

補欠選任

出席者は左のとおり。

委員長

安永 英雄君

理事

古賀雷四郎君
坂野 重信君
土屋 義彦君
赤桐 操君

委員

遠藤 要君
寺下 岩蔵君
中村 慎二君
降矢 敬義君
堀内 俊夫君
増岡 康治君
松本 英一君
太田 淳夫君
桑名 義治君
二宮 文造君
上田耕一郎君

国務大臣

建設大臣

栗林 卓司君

政府委員

運輸省鉄道監督
局国有鉄道部長

櫻内 義雄君

建設大臣官房長

山地 進君

建設省計画局長

粟屋 敏信君

建設省都市局長

大富 宏君

建設省河川局長

小林 幸雄君

建設省道路局長

桐野 康行君

建設省住宅局長

浅井新一郎君
救仁郷 齊君

事務局側

常任委員会専門
員

森 一衛君

説明員

環境庁企画調整
局環境影響審査
課長

大塩 敏樹君

参考人

新東京国際空港
公団用地部長
本州四国連絡橋
公団総裁

江見 武二君
尾之内由紀夫君
志村 清一君

本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○連合審査会に関する件

○参考人の出席要求に関する件

○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、衆議院送付)

を開会いたします。

○委員長(安永英雄君) 連合審査会に関する件についてお諮りいたします。

赤桐操君が一時委員を異動されたことに伴い、理事が一名欠員となっておりますので、この際、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(安永英雄君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

○委員長(安永英雄君) 連合審査会に関する件についてお諮りいたします。

特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案について、運輸委員会に対し連合審査会の開会を申し入れることに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(安永英雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の日時につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(安永英雄君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

○委員長(安永英雄君) 参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

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の審査のため、本日の委員会に参考人として新東京国際空港公団の役員、本州四国連絡橋公団の役員及び宅地開発公団の役員の出席を求めることに御異議

ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(安永英雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(安永英雄君) 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。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。櫻内建設大臣。

○国務大臣(櫻内義雄君) ただいま議題に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。

現行の第七次道路整備五カ年計画は昭和五十二年度をもって終了することとなりますが、わが国の道路整備水準は、なお著しく立ちおくれた状態にあり、また交通安全対策の強化、道路環境の保全、日常生活の基盤となる道路の整備等、道路整備に対する社会的要請はますます増大し、多様化しているところであります。

このような状況にかんがみ、政府といたしましては、昭和五十年代前期経済計画及び第三次全国総合開発計画との整合を図りつつ、昭和五十三年度を初年度とする道路整備五カ年計画を策定して、道路を緊急かつ計画的に整備することとし、このため、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提出することとした次第であります。

次に、この法律案の要旨を御説明申し上げます。

第一に、道路整備に対する今日の社会的要請を踏まえて、道路整備緊急措置法の目的を、道路交

通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資し、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することとした。

第二に、昭和五十三年度を初年度とする新たな道路整備五カ年計画を策定することとした。

第三に、道路整備五カ年計画に合わせて昭和五十三年度を初年度とする奥地等産業開発道路整備計画を策定するため、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こととした。

その他、これらに関連いたしました昭和五十三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特例を設けるほか、関係規定の整備を行うこととしております。

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

○委員長(安永英雄君) これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○赤桐操君 道路整備緊急措置法等の問題に入ります前に、とりあえず千葉県の成田問題を中心としたしまして伺っておきたいと思ひます。

まず、本日の閣議で、成田空港の式典並びに開港についてはひとまず延期ということが決定されたやうであります。この点について、まず大臣から伺いたいと思ひます。

○国務大臣(櫻内義雄君) 本日の閣議と、それに先立つ成田空港関係協議会におきまして運輸大臣から現状説明がございました。機器の破損回復についてはそれほど長期を要しないと思ひが、空港開設に伴う各種の不安感がないように万全を尽くすため一時延期を決め、改めて成田空港関係協議会を開いてはつきりした期日は決めた、きょうのところはひとまず延期をしたい、こういうことでございました。

○赤桐操君 成田空港にかかりまして、まず交

通アクセスの問題から入ってまいりたいと思ひますが、湾岸道路が開通をいたしまして京葉道路の方はかなり交通が緩和されるという話を聞いています。湾岸道路が開通して、その後のこの湾岸道路をめぐる東京から千葉、さらにまた千葉から東京へと、この交通状態について御説明を願ひたいと思ひます。特に朝夕のラッシュ時、月のうちのピークの状態、こういうものについて御説明をいたしたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) 御説明いたします。

新東京国際空港から東京都心方面への連絡道路といたしましては、御承知のように東関東自動車道鹿島線、それから京葉道路及び首都高速道路の七号線が供用されておるわけでございます。また、新東京国際空港線も開港と同時に短い区間でありますが供用する予定になっておるわけでございます。一方、東京湾岸道路につきましては、去る一月二十日に首都高速道路湾岸線の新千葉から浦安間六キロ、並びに一般国道の三百五十七号、浦安一市川間の八キロが供用されたことによりまして、東京一千葉間、もう少し細かく申し上げますと、大田区の大井埠頭から千葉市の幕張までの間の三十六キロの間が接続されたわけでございます。湾岸道路の供用後数週を経ました現在、京葉道路及び湾岸道路の交通状況につきましては、供用前に比べて若干の変化があります。

その辺を数字で御説明申し上げますと、現在交通量としましては、京葉道路が幕張付近で九万台から十万台、江戸川付近で十三万台から十四万台というところでございました。京葉道路につきましては、幕張付近では一時落ちましたが、その後また伸びて供用前と余り変わらないう状況でございますが、江戸川付近では約一万台が減っております。湾岸道路につきましては、浦安一新千葉間、新しく供用されたところの交通量は現在二万二千台流れております。それから東京港トンネルでございますが、これは現在二万七千台流れておりまして、湾岸道路の供用前から考えますと、約一万台逆にこちらは利用がふえておるといふよう

な状況でございます。

それで、現況でピーク時間の時間当たりの交通量がどうなっているかということでございますが、京葉道路は上りがピーク時で五千台、上りのピーク時は大体六時から九時の間でございまして、この時間帯で一時間当たり約五千台流れております。それからオフピークになりますと、これは三千台から四千台に減るということでございまして。下りは、これは下りのピーク時は午後五時から八時まででございますが、この間には時間当たり五千台流れておまして、下りのオフピークではやはり三千台から四千台という流れになっております。それで、京葉道路の渋滞状況につきましましてはいろいろその後細かく調査をいたしておりますが、オフピークの十一時ごろから午後七時の間の上りの渋滞状況は、大体渋滞延長が当初六、七キロあったところが二、三キロに減つておるといふことで、渋滞延長につきましてはかなりの大幅に減つておるといふ状況で、そのかわりとして湾岸道路に二万台の交通量が流れておるといふような状況になっております。

御指摘の大体の所要時間について観測した結果では、湾岸線供用前大体上り通常時で、新空港から箱崎の間でございますが、新空港一箱崎間上りが八十五分かかっておりました。混雑時では約百十分かかっておりました。それが湾岸線供用後はそれぞれ七十五分、それから百分というふうな若干所要時間が短縮されております。それから下りにつきましては、通常時六十分、混雑時七十分というところで、湾岸線供用後もこの数字は下りは変わっておりません。大体、以上のような状況で、京葉、それから首都高速七号線については、渋滞延長等を中心に若干の交通緩和が湾岸道路によって図られておるといふ実態でございます。

○赤桐操君 湾岸道路の開通によって京葉道路が大分緩和されたということですが、いまお話によりまして、大分余裕ができたやうなお話のように伺いますけれども、実際に私も千葉から通つておるんですけれども、大体いま二時間

かかるんですよ、千葉からここまで来るのに。これは私が出るのは大体朝七時半ないし八時ごろから出るんですけれども、こへ出ますと十時過ぎでしまふわけですね。だから、九時半ないし十時の委員会に出るのは八時に出たんでしょと危ないんですよ、率直に申し上げまして。どうしてやはり八時前に出ないと出られない。まして九時半からの役員会になると、どうしてこれはもうそんな悠長なことは言つてられない状態なんです。大体いま千葉から来るのには二時間を見なきゃならない、こういうふうに朝夕は上りの場合は考えられておる。それで、下りは確かに一時間と、いま御説明のとおりでいいと思ひますが、上りはちょっと少し違うんじゃないかというように私は考えます。それからさらに湾岸道路ができた当初は確かに大分あきました。これが大体一時間十分から十五分ぐらいで通つたやうになつたと思ひます。これは確かに効果があつたなと思ひましたけれども、これは最近ではもとに戻つてしまつたというものが、これは私だけじゃなくて、千葉から自動車を通う人たちが自動車を利用する人たちの大体の声ではないかと思ひますね。

それで、開港時のアクセス手段ということで運輸省から出されておるのがございましてけれども、この資料によりまして上りは大体夜間で九十分、それから乗用車においても大体夜間は七十五分と、こういうふうに言つておりますけれども、夜間のどの辺をとつておるのか知りませんが、大体飛行機が到着する時刻というのは、運輸時間等から見てもおおよそこれは夕方から、九時から十時ごろにかけた時間に集中すると思ひますが、この辺の時間で、遅くなれば確かにすく場合もあります。大体七時、八時、九時、十時、九時前後までは私がいま申し上げたやうな状態ではないか、こういうふうに考える。

それから、続いてひとつ伺いたいと思ひます。成田山というのは、御承知のとおりこれは新勝寺成田山でございまして、ここには昔から正月、五月、九月というのはお祭りがあります。こ

の正、五、九というのは、昔からもう参拝客で一月間大変な実は成田山にしてみれば一番忙しいときであるということが言えると思うのです。最近ではまたそのほかに、その中間にいろいろ交通安全とかそういうもので大分祈禱に行く人がふえておるといふことで、正、五、九のほかにかなりいろんな忙しくなる状態が出てくるようでありまう。こういう状況を見ますというのと、この成田を中心とした周辺というのは、恐らく私は説明されたような千葉—東京間が大体二時間、それから千葉—成田間が、これが大体二十分はかかると思うのです。それから国際空港から羽田空港への乗りかえをやる場合においては、当然ここから羽田までの時間を見なかならぬ。これは大体ピーク時でもって少なくとも三十分近く見ておかなきゃならぬ。三十分はもう最低かかるといいますね。場合によっては一時間くらい時間がかかる時がある。こうなるとまいますというのと、大体三時間ないしは三時間を越えるというところ、成田から羽田へ来る場合におけるところの大体のこれは見当になってくるのではないかと、このように実は私たちは考えております。これは実際に成田から羽田まで行ってみると、そういう実感が伴うのであります。したがって、開港時のアクセス手段というところで運輸省から報告されているこの内容は、大分実態にそぐわないじゃないかというように判断をいたします。

特に、いま申し上げた正、五、九、この時期とか、湾岸道路にしても京葉道路にしても、これは成田開港に伴う措置として計画されたものではないんであって、京葉臨海工業地帯、これを中心として、あるいはまた内陸における工業地帯、ここに集中してきている多くの住宅地帯、こういうもののいろいろ需要によって計画されたものであつて、決して私は成田に伴う交通手段ではないと思ふのです。それだけに成田開港によってここにたなだれ込みが出てくるといふと大変な問題になるだらうと思う。いまださえないという状況であります。特にまた正、五、九のようないろいろ月

によつては大変忙しくなる時期があります。こういうときには一体どういふふうなことにこれを理解しておるか。

それからもう一つ、夏は逆に今度は下りが込んできます。ほとんどこれは七月、八月は自動車、東京—千葉間は歩いていくのと同じくらいの速度でありまして、これはもう電車で満員では切れそうである。自動車でも来れば歩いていくような状態でありまう。もちろんいわけの避暑客というのは房州の方に行くのが大体の流れであります。しかし、東京—千葉間はどうしてもこの京葉道路を通らなかならぬ。湾岸道路を通らなかならぬと思うのです。そうすると、七月、八月というこの二ヶ月間というのは、ほとんど私は上り、下りがもうどうにもならぬ状態ではないだらうか。これに対して空港のアクセスはどのような対策をとるか、この辺についてひとつ御説明をいただきたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、季節的な変動等を考えますと、かなりシビアな状況も考えられるわけでございます。

まず、成田—東京間の交通で一番問題なのは、上りのピーク時というのが一番問題だと思ひます。先生御指摘のように、朝の時間帯が一番込むわけでございます。千葉から二時間というようなお話でございますが、これは実は京葉道路よりもその時間帯はむしろ湾岸道路の方がすいていりまう。これはないかというふうに考えます。湾岸道路を回ればもうちょっと早く来れるというふうにも考えられますが、まあ先ほど申し上げましたように、数字的にはこの一番込む六時から九時までの時間帯で、上りはこれは混雑時百分の所要時間というふうな湾岸線供用前になっておりました。これが約十分短縮されて百分ということ、大体二時間近い数字になっておりますので、多少の状況の変化によりましては二時間近くの交通が上りのこの時間帯でかかるという事態は間々あるうかと思ひます。

そういうことに対しては、さらに成田からの発生交通量約一万台が乗った場合にどうなるかという御心配があつたわけでございます。もとこの道路は空港のためのものではないというようなことでございまして、空港交通量の発生はたかだか一万台というふうな考えておりました。湾岸道路の容量は現時点で四、五万台あるわけでございます。十分湾岸道路を利用することによつてこれらの交通はさばけるものというふうによつてわれわれ考えておりますが、現時点では確かに一時供用後がくんと下がりましたが、もとに戻つたというふうな感じになっております。道路の供用後の利用状況はこれが安定するまでに若干の時間がかかると思ひます。そういうこともありまして、今後湾岸道路にも少し流れていくということも期待してあります。またそういうふうなことを期待していろいろな交通情報とかあるいは信号とかいうようなことをシステムの十分整備して、全体として流れを円滑に持っていくように心がけてまいりたいと思ひます。そういうことを通じて、先ほど御指摘がありましたような夏の避暑のドライバー、あるいは成田の行事というようにことに関連して一時的な混雑も考えられます。そういう場合には現状の施設を最高度に活用するような信号処理というものを十分今後考えてまいりたい。そのための組織を現在持っておりますので、こういうものを活用して全体としての円滑な流れを確保するように心がけてまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○赤桐操君 京葉道路のことは大体わかりましたけれども、湾岸道路はいまどのくらいこの時間がかかっておるんですか、上り、下り。

○政府委員(浅井新一郎君) お答えいたします。

新空港—箱崎間の湾岸道路経由の所要時間でございまして、ちょっと細かく申し上げますと、新空港—宮野木間が二十五分、それから宮野木—幕張間が五分、幕張から首都高の浦安インターまで二十五分、それから首都高のランプから放射三十四号まで十分、それから箱崎に入るまで二十分というところで、新空港—箱崎間が一応一

いたしますと八十五分ということで、先ほどピーク時の百分という京葉—首都高七号を利用した場合よりも若干早く到達できるような形で流れております。

○赤桐操君 これは実際に京葉道路から湾岸道路ができたときに大分流れが入った。私も湾岸道路に入つてみた、ところが実際に込み始めると京葉道路よりもっと時間がかかるんです。これは、実際にいふと時間がかかるといふのは、これは、湾岸道路の方が京葉道路より時間がかからないです。ゴーストがなくて、結局湾岸道路よりも京葉道路の方がいろいろな面から便利だといふことで、それでどのつまりは京葉道路へ戻つてきているというのがUターンの現象だと思ふんです。だから、しばらくたない安定性が出てこないかもしれないが、大体湾岸道路ができて何ヶ月ぐらいたちましたか。もう大体そういう方向に決まつてきているのじゃないですか。私も実際これを使つてみてそういう感じがする。ですから、ただいま現在になつていふと、湾岸道路の方が幾らかすいてきているかもしれないけれども、少し流れが込んできたからこれは大変なことになると思ふ。特にゴーストが多いたる湾岸道路は大体余り便利がよくないので、ほとんどみんな京葉道路にまたUターンしてくる、こういう状況になつてきていると思ふのです。

ですから、そういう面からいふと、結局は京葉道路に比重がかかってくるだらう。そこへ正、五、九とか、七月、八月のいろいろ避暑客の混雑時、こういうものを加えたときにこの京葉道路というのはいちばん成田空港のアクセスにはならないんじゃないか、こういうふうに思ふのです。もちろんこれは京成電鉄がございまして、国鉄もありまして、それから乗りかえのいいんだと、こういう考え方も出てくるかもしれないが、大体われわれが外国へ旅行したとしても、駅の乗りかえをやりながら目的地まで行くなんというところは、これはできないことだと思ふんです。まず到着して金の換算から始まるわけですから、そこで、ど

ういうように何にどう乗っていった、どこへ到着するか見当もつかないで来るんですから、外国のお客さんというのはいくらでも思ふんです。それにアクセス上のいろいろなサービスや空港全体の総合的なサービスが行われて円満に交通手段の転換が行われていく、そういう役割を果たすのが総合的な空港システムだと思ふので、私はそういう意味からするならば、来るお客さんに無理を強いたり求めるというのは、これはおおよそ空港設置の原則に反するのじゃないか。こういう観点に立つてこの交通アクセス問題を考えてみるというのと、これはとてもじゃないが国際空港のアクセスには考えられない一つの手段ではないだろうか、こう思ふんですが、いかがですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、国際空港のアクセスとして道路を利用した場合非常に時間がかかるということで確かに問題点ではあるかと思ひます。空港にアクセスの手段としては道路以外に鉄道等もあるわけでございます。そちらの方が時間的には若干安定しているかと思ひますが、道路も空港の利用客との関係で申し上げますと、先ほどの上りの六時から九時ぐらいの間が一番ピークとして時間のかかる時間帯でございますので、その間に空港客が重なり非常に大きな問題になりますが、その間はやはり電車利用というように形になるかと思ひますが、あと九時以降二十時までの間、この間は比較的オフピークということで所要時間もかなり短いわけでございまして、しかも、むしろ夕方の方の空港からの利用客はちょうどこの時間を利用するようになりなすので、その点は若干明るい状況ではないかというふうに考えておるわけでございます。

○赤桐操君 私は、アクセスタイムというものはそういうとり方ではないかと思ふのです。まあ突発事故とかそういうものは別問題といたしまして、流れの中で一番最悪の場合を常態と考えると、その時間も適切に取り上げて対策をとるということではなければ、それは私は本当の意味におけるアクセスタイムにならぬと思ふんですね。したがって、いまの道路局長の御説明では、残念ながらこれは納得できません、率直に申し上げて。そういう私は合理性のないアクセスの設定ということはある得ないと思ふんですね。これはひとつ私は率直にいまの御説明は納得できないということをお願い申し上げておきたいと思ふのであります。

この交通アクセスについては、少なくともいま明らかになっているところ、たとえば、これと同時にいろいろ国際空港として手がけられた国際空港は大体でき上がっております。パリのシャルルドゴール空港、それからモントリオールのミラベル空港、いずれもでき上がっております。モントリオールは私は知りませんが、パリのシャルルドゴールなんかは、これはもう交通手段にしても満点だと思ふんですね。大変大々大々成田の五倍ぐらいの土地をきちんと確保している、騒音その他も全部その中に包み込んでしまふ、すべてをそこで解決する、こういう体制をとっています。アクセス手段にいたしましても、大体パリの中心街に入るにしてもこんなばかな時間がかかっておりません、大体が、いいところ大体三十分から四十分の間でどんなに込んでいるときでも来てしまふ、こういう状況のように私は感じました。

したがって、これから見たならば、少なくとも二時間以上三時間、場合によっては三時間を超えるという状態、こういう状況の中で国際空港から国内空港への転換を図らなければならぬということには、あるいはまた東京駅まで来るということについては私は大変な問題だと思ふ。まず交通対策としてはこれは落第だと言わざるを得ないと思ひます。

そこで、私は大臣に伺いたいと思ふのであります。私はさきの予算委員会、あるいはまた運輸委員会等を通じていろいろ質問してまいりましたが、交通アクセスについてはいま申し上げたとおり明確だと思ふのであります。さらに燃料の輸送、騒音対策、運航時間、滑走路、航空安全保安施設、すべての面について、これはどの一つをとってみても国際空港としての機能を制するものだと言つても過言ではないこれらの対策、いまの交通アクセス、こういうものを含めまして、ど

の二つをとつてみても実は満足なものがないのであります。そういう状況の中でさらにいろいろ検討をしてみますと、これはやはり最終的な大きな帰結するところは、基本的なものは起業地の選定に誤りがあったんじゃないか、こういうふうに私は判断をいたしております。

たとえば、交通アクセスにいたしましても、距離は確かに五十キロか六十キロです。大したことはないと思ふ。しかし、膨大な臨海工業地帯内に工業地帯を擁している、大体二社に及ぶところの企業を誘致している。そこにいま集中してきている人口というのは四百三十万人に及んでいる。千葉県の開発計画は六百万を目標にしておるわけですね。こういう大量の人口を想定をし、その企業の集中度も、人口の集中度も、大体千葉から東京にかけて近郊地帯、さらに成田に至るところのいわゆる北総地帯、ここに集中をしているわけでありまして、三分の二がここに集中をいたしておる。そこに実は成田空港を設置するわけですね。

どういふ私は成田空港としてでき上がらないであろう、恐らくあらゆる状況を備え得ないであろう、こういうことを私たちは指摘をしまし、したがって、そのとおりにいまなっているのです。距離の問題ではない。成田から東京までの間、この間は少なくともここに新幹線を設置するはずであつたと思ふ。これはついに断念せざるを得なかつたと思ひます。その理由は何か。これだけの人口の集中度、企業を集中させている地域に新幹線をどういうように設置したらよいか、いかに検討しても結論は出なかつたということが真相ではないでしょうか。したがって、交通手段についても、あるいはいまの騒音対策についても、一千ヘクタールしかない。ドゴール空港は五千ヘクタール、さらにミラベルは三十倍です。こういう各国の状況から見れば、日本がもしそれに匹敵する国際空港をつくるとするならば、いわゆる海に向かつた空港を設置する以外に手はなかつたはずで

あります。したがって、そういう状況の中で、ど

の二つを取り上げてみても私はこういう形に至るの

は必然の経過であつたと思ふんです。その基本的なものは起業地選定に誤りがあった。こういうように判断をいたしますが、いかがですか。

○国務大臣(櫻内義雄君) 先般来、赤桐委員から同様御趣旨の御質問あるいは御意見を私もよく承つております。いま成田空港開港を前にしての私の感じを申し上げますと、確かに交通アクセス、あるいは燃料、騒音、いろいろな点で問題点があると思ひますが、といて、いま新たに急に国際空港がつくれるものではないので何とか及第点に持っていきたい、その努力をしたい。そうしておるうちに、いま新関西国際空港の問題も起きておるところでありますから、したがって、この貴重な経験を踏まえながらそういうものを促進する。成田の状況が非常に悪いとはいひながら、といて羽田のあの過密の状況も放置できないのでありますから、これは何としても皆さん方の御協力のもとに国際的な日本としての責務を果たさなきゃならないというのが、これが偽らない心境でございます。

建設大臣として、交通アクセスについては、現在私にも何遍か赤桐委員がおっしゃるような千葉の方面へ行く、あるいは向こうから来る、その混雑の経験はいたしたのであります。ひとつ箱崎のターミナルを利用して、外国からの方は成田から箱崎まで来る、また出発の方も箱崎でチェックインすると、その後はもうどのような時間がかかっても席において、安心して行つてもらうといううなことが、万一、成田山の行事あるいは夏季のシーズンというふうな非常に混雑するときはそういうふうなことででも対応しなきゃならないではないか、こう考えるのであります。いずれにいたしましても、問題があるその困難を打開しながら、また新しい関西国際空港を急ぐ、急ぎたいというのが私の心境でございます。

○政府委員(浅井新一郎君) 先ほどの説明、ちょっと舌足らずで、もう少し補足しておかないと誤

定の要件」の中で四つの要件がありましたけれども、この要件が全部満たされなければ土地収用はできなかったはずですね。私はこれをやはり建設大臣が当時認定したということについては大きな誤りがあったんじゃないかというのを指摘したいと思うんですが、大臣はどのようにお考えになりますか。

○国務大臣(櫻内義雄君) この建設省の事業認定についての判断が間違っておったんじゃないかと、こういう御指摘だと思っておりますが、何分すでに十年以上経過しておりますのでございまして、私は当時の状況、認定した当時におきましては、御指摘の諸条件については十分勘案してそして認定を行ったものと信じておる次第でございます。

○赤桐操君 問題は、こうした事態が具体的に発生してきている現実の上に立ちまして、当然この問題については改めて大きな論争を呼ぶ問題であるかと思ひます。この土地収用の事業の認定については四つの要件がありまして、これらの要件が満たされなければこれはできないはずであります。この要件が満たされたとして事業認定を行い、空港公団は次の千葉県に対するところの土地収用委員会への提訴という形になって空港の強権発動に至ったと思うわけでありまして、こういう状況等を見ますと、基本的にもうこのときから誤りを犯したということこれは指摘せざるを得ないわけでありまして、いずれこの問題は空港の問題がこれから進むに従って漸次明らかになってくると思ひますので、その中でたゞだしていきたいと思ひますので、きょうはこの程度にとどめておきますが、いずれにしてもこの基本的な認定の誤りにあつたのではないかとこのことを指摘をいたしておきたいと思ひます。

次に、これは空港公団の方にお尋ねしたいと思ひますが、昨年社会党の千葉県本部から公団に対していろいろ申し入れをいたしております。これに対する回答文書をいただいておりますが、内容的には今日変わりがいいかどうか、

当時のままで受け取っておいてよろしいかどうか、伺っておきたいと思ひます。

○参考人(江見武二君) お答えいたします。

空港公団といたしましては、国際空港といたしましてのその機能を全ういたしますためにB滑走路並びにC滑走路をこれを第二期計画といたしましてその工事を推進させていただきたい、このように考えております。

○赤桐操君 昨年の社会党千葉県本部から申し入れた内容、あなた御存じですか。それに対する回答については、あなた御存じないですか。

○参考人(江見武二君) 昨年の五月に御回答申し上げました内容と、現時点で変化はないというふうに確信しております。

○赤桐操君 それでは、重ねて伺つてまいりたいと思ひますが、第二期工事については強制収用のような強硬な態度はとらないで、あくまでも話し合いによつて進めていくという、まづめるといふ約束がありますけれども、この点についても変わりがありませんか。

○参考人(江見武二君) 第二期区域につきましては、現在約四十ヘクタールの未取得地がございます。その大部分の土地の所有者が農民の方々でございます。したがって、私どもといたしましては、農民の方々でございまして、ただ円満に話し合いによる解決を図つていきたい、このように考えております。

○赤桐操君 そうすると、二期工事の区域内については強制収用をやらずにあくまでも話し合いでまづめっていくという昨年五月の御回答のとおり伺つてよろしいわけですね、確認をいたしておきますか。

○参考人(江見武二君) お答えいたします。

昨年御回答いたしました、農民、住民対策についての項でございますが、これは昭和四十一年七月四日の閣議決定の方針に基づきまして、農民の移転先における生活再建の確保を図つてきております。代替地の配分については農民の意向を十分尊重いたしまして、専業農業を希望する方に対し

ましては従来の経営規模に見合う面積を配分する、そしてさらに営農が円滑に行えるよう所要の措置を講じておりますというようにお答えしておりますので、特に土地収用の関係で先生御指摘のようなことは御回答していないように私は記憶しております。

○赤桐操君 いまの副議長の加瀬参議院議員、私ももちろん入りましたが、千葉県選出の衆議院議員、衆参両院国会議員団七名がお邪魔をいたしました。空港公団総裁から受け取つておる回答なんですよ、それは、申し入れをして、それでそのときに、第二期工事区域については強制収用のような方法はとらない、あくまでも話し合いで進めたいという約束を取り交わして帰つてきているはずで、それに基づいてその後の話し合いを進めていくと私たち理解をしておるわけですが、そういう考え方でよろしいかどうか。そう私は理解を、先ほどの御回答をそういうふうな受け取つたんです、あなたの答弁を。

○参考人(江見武二君) 先ほど御回答を申し上げましたように、現在、敷地の中に土地を所有しておられる方で未取得の方の用地につきましては、ほとんどが農民の方の土地でございます。したがって、適切な代替地の提供等、万全の措置を現在も講じてございまして、そのようにいたしまして、できるだけ円満に話し合いによる解決を図つていきたい、こういうことでございまして、できるだけ円満に解決していきたい、こういうことでございまして。

○赤桐操君 それは話が違ふんじゃないですか。そうすると、第二期工事の場合によつては強制収動もやるといふことですか。

○参考人(江見武二君) 現時点で直ちに土地収用法の手続による強制収動をやるといふことではございませんで、できるだけ努力をする、円満に話し合いによる解決を図つていくというのが現時点の考えでございます。

○赤桐操君 そうすると、第二期工事についてまたそういう体制をとつていくということ

ですね。あくまでも話し合いでもって進めていくという大前提は、あなたのお話は一応の形式であつて、実際の腹構えとしては、少なくとも強制収動を辞さないという考えで進めていくのですか。この点は重大な問題なので明らかにしてもらいたいと思ひます。

○参考人(江見武二君) 基本的な考え方は、あくまでも農民の方々と円満に話し合いが進められるよう努力すると、こういうことでございまして。

なお、先生御承知のように、二期区域の中には一坪運動共有地等の土地等もございます。したがって、円満な話し合いがつかない場合は、これは空港建設の諸要素等を勘案しまして、ある時期にはそのような土地につきましては、万やむを得ず土地収用法上の手続を進めたいということもあつたと思ひますが、現時点においてはできるだけ円満に話し合いによつて進めていくという考え方をしております。

○赤桐操君 成田空港の解決は、二期工事をやめるといふことでなければ解決がつかないんですよ、この問題は。あなたの方はそういう考え方で割り切れないからこれだけの大混乱を招いているんですよ。一期の工事でも打ち上げる。しかも一期の中で補償その他についてきわめて不満足な状態に置かれておるものに対する諸対策が全部行われて、二期工事がやられないということになるならばこの事態は円満におさまると思ふんだ、私は。

社会党は、少なくともこの事態についてはあらゆる角度から検討を加えて今日に至つておる。二期工事に対してそういう姿勢を持つておる以上は、恐らく第一期工事を終つたこの段階において開港をいつしよととしても、開港はできなくなるだろうと私は思ふ。あなたの答弁は空港公団の答弁として理解してよろしいですか。

○参考人(江見武二君) 用地担当の責任者でございまして用地部長として、そのように考えておるといふことをお答え申し上げます。

○赤桐操君 空港公団総裁の答弁として承つていいのかわかということを言っているんです、私

は。一坪運動がどうだとか農民の土地がどうだとかという区別ではないんだ。土地の所有に対してそういうことを発動するのかもしれないかというのをいま私は言っているわけだ。空港公園にわれわれが行ったときには、総裁以下は、そういうこととはいたしませんと言いつつ切っているじゃないですか。七人の国会議員団が確認していることですよ、これは。それに対して用地部長、あなたは、まあそういうことを言いつつ切っているのかどうなのか。話が違ふよ、大分にこれは。それとも、もう一ぺん検討し直して、この問題についての基本的な姿勢として公団が態度表明するかどうか、これはひとつ考えてやられても構いませんが。

○参考人(江見武二君) 先ほども申し上げましたように、用地担当の用地部長としての考えを申し上げたのでございますが、なお、先生が御指摘のように、現実に私どもの総裁が先生のお話のような、御指摘のようなことを申し上げたということでございますしたら、帰りまして総裁にさらに申し上げてみたいと思います。

○赤桐操君 いずれにいたしましても、二期工事の問題については一期よりもっと重大な問題なので、これはひとつきちんと指摘をしておきたいと思ひます。

それから、以下具体的なものについて伺いたいと思ふんですが、現在四千メートル滑走路の下に岩山の鉄塔というのがありますが、この鉄塔の下でちょうど三軒の農家の方がいま困っておる。それは岩沢政雄という方、外二名。三名であります。いずれも大体土地は農地、森林等を合わせまして三町歩前後のものを持っておると思ひます。この岩山鉄塔下の三軒の農家に対しては、私たちはこれはいま大変な段階に置かれておると思ひます。であります、移転もできないし、非常にいろいろな悪条件の中で困り抜いておるわけでありまして、このことについてはどのように認識しておりますか。

○参考人(江見武二君) お答えいたします。先生御指摘の土地所有者は、御指摘のとおり、

岩沢政雄さんと、それに岩沢吉井さん、石井好雄、この三名の方だというように私たちは考えておりますが、この方々に対しては、一昨年来、代替地等の候補地をお示しいたしまして、できるだけ円満に話し合いによる解決を図るよう現在も努力しておる段階でございます。

○赤桐操君 現在も努力をされている、しかし、航空法によるというと、これは当然移転させなければならぬんでしょ。

○参考人(江見武二君) その中の、御指摘の三名の中の岩沢政雄さんだけが航空保安施設用地の中に住居を構えておられます。したがって、この岩沢政雄さんにつきましては御移転いただくということでございます。

○赤桐操君 あとの二軒はどうなんですか、これはどうでもらわなくてもいいんですか。

○参考人(江見武二君) あとの二軒の方は、現在騒音区域に住居を構えておられます。したがって、岩沢政雄さんその他の二軒の方も、現在の時点では——と申しますのは、当初は別個にそれぞれ話し合いの機会を持ったのでございますが、現時点では、岩沢政雄さんからの御提唱もございまして、三人の方、御一緒にいろいろ話し合いを進めさせていただいておる、こういう状況でございます。したがって、同時に御移転いただくということになると思ひます。

○赤桐操君 それでは、具体的に公団としてどういう対策をいま立てて、話し合いを進めておりますか、具体的に。

○参考人(江見武二君) この御指摘の三名の方はいずれも農民の方でございます。それで、御本人の御希望も、今後営農を続けていきたいという強い御希望がございまして、従来の営農規模に見合う十分な代替地を準備してお話し合いをするという方針で、現時点ですでに数カ所代替地を御案内するなどのいろいろやっております。

○赤桐操君 私は、いまこの問題についてはたまた三軒の問題ではないと思つておるんですよ。要するに、地権者全体に対する問題がここに総合的に

凝縮されてきていると思ふんです。そういう意味で、私は地権者問題という立場から質問をいたしておりますから、そういうふうな受けとめてください。

それで、いまのお話によるというと、農業経営者であるから当然これは営農ができるように考えたいと、こういうことを言っておられるわけですが、それは具体的に言えば農地を伴うものと解釈してよろしいんですか。農地のあつせんをするということですか。

○参考人(江見武二君) そのとおりでございます。

○赤桐操君 その農地というのは、耕作条件、農業収入等、現状を下らないものとして考えてよろしいかどうか。

○参考人(江見武二君) そのとおりでございます。

○赤桐操君 そうすると、そういうことで交渉をしてきたとするならば、三軒の方との交渉は、いまどの程度まで進んでおるのか、この点ひとつ明らかにしてもらいたい。開港しようという段階において空港用地の中にあるわけですから、しかもこれが解決されないまま開港しようとしておられるわけなんです、重大な問題だと思ふんですよ。この話し合い、交渉というのはどの程度まで具体的に進んでおるのか、それをひとつ説明してください。

○参考人(江見武二君) 具体的な代替地を当方で提示いたしまして、それにつきまして現在その三名の方々は御家族といろいろ御相談をされて返事をするというところで、いま御返事をお待ちしているという段階まで進んでおります。

○赤桐操君 三人の持つておられる畑、たんぼ、森林別にわかりませんか。

○参考人(江見武二君) お答えいたします。岩沢政雄さんがお持ちの所有地は二万二千九百三十二平米でございます。約二万三千平米というふうに御理解いただきたいと思います。それから他の二人のうち岩沢吉井さん、この方が二万一千平米、もう一人の石井好雄さんは約一万平米でござ

います。それで、この面積の中には宅地もございまして、若干山林もございまして。約八割方が農地というふうに概数ではなっております。

○赤桐操君 私がさきの予算委員会で大臣に質問をいたしまして、いままでの地権者対策というのは約束にしても全部空手形であつたんじゃないかと、あなたの方の答弁は信用ができないということとを前提として、文書をもって回答してもらいたい、こういう要求をいたしました。これに対してメモが来たわけでありまして、そのメモによりますと、「土地所有者の今後の農業経営が成り立ちうるよう」ということが出ております。この「農業経営が成り立ちうるよう」ということはどういう具体的なことなのか、説明をしてもらいたいと思ふんです。

○参考人(江見武二君) まず、先生御指摘の、従来と同程度以上の農業経営が成り立つというのには、まず基礎となりますのは土地でございます。代替農地、これがまず必要である。それからその代替農地につきまして、今度はそこで現実に耕作が行われるわけでございまして、耕作につきましてはいろいろ県の農林部等の御指導も仰ぎながら、御本人と相談をして適切な作付、何を作付するということを進めておられますし、今後進めていくということでございます。

○赤桐操君 適切な代替地ということをおっしゃるけれども、この適切な代替地というのは具体的に言うところの代替地が適切なんでしょうか。

○参考人(江見武二君) お答えいたします。まず、適切な代替地、これはいろいろ定義の仕方があると思ひますが、私どもが考えておりますのは、従来の営農規模に見合う面積の確保、これがまず必要だと思ひます。それからさらに、その代替地の地味等、あるいは生産物の出荷、あるいは販売等のルート確保、このようなものは総合的に必要かと思つております。

○赤桐操君 そうすると、面積は少なくとも現状

の面積を下らないということですか。

○参考人(江見武二君) 代替地は、結局御本人の御希望を尊重しながら決めてまいりたいという方針を従来からとっております。したがって、御本人が従来の営農規模とほとんど等面積の代替地が必要であるという御判断でありましたならば、従来の営農されてはる規模の面積を下らない面積に相なるわけでございます。

○赤桐操君 さらに、この地味と言いますけど、地味とはどういうことですか。

○参考人(江見武二君) その土地の生産性ということに考えております。

○赤桐操君 さらにまた、この回答文書の中でも一つありますが、「生活設計にも充分配慮しつつ」ということがあるんですね。これは具体的に言うとういうことになるのか。現在のいろいろたんぼで、あるいは畑で上っている生産、これに伴うところの収益というものがあられるわけですが、そして長い間にわたったこの北総の一角を中心として、ここでこの人は生活の基盤ができて上がつていくわけでありまして、これが立たざるということになりますれば、当然その生活条件に大きな革命が行われるわけでありまして、この「生活設計にも充分配慮しつつ」と書いてありますけれども、そのことを指していると思うけれども、具体的にどのようなことが配慮になるんですか。

○参考人(江見武二君) 農家の方が他に転業等じやなくて、そのまま営農を続けられます場合の生活設計と、このように御質問の趣旨を理解いたしましてお答えを申し上げます。

すでに、千葉県の協力を得まして準備してきた代替地等を含めまして、空港事業用地から移られました方の代替地は三百ヘクタールを超える代替地にそれぞれ御移転いただいております。それで、その方々も最初はやはり違つた場所へ移るわけでございますから、いろいろ農業経営上支障があるんじゃないかというように御危惧があられたようでございますが、現在は落ちついてそれ

ぞれ従来の農業規模、農業収益に十分見合うような収益を上げて営農生活をなすつていっているという実例が一つございます。

それで、そのような実例を踏まえまして、これから御移転いただく方との話し合いの場における代替地、代替農地提供にまつたります、それに基づきます今後の営農というのでもケース・ケースによりましていろいろございまして、ケース・ケース・ケース、これは農民の方も今後の自分の生活設計のことでございまして非常に真剣に調査をなすつて、御自身も調査をなすつて御納得いたしたい、私どもも協議をしながら進めておる事業でございますので、ケース・バイ・ケースでいろいろな事情がございまして、私どももいたしましては、いままでも先ほど申し上げましたように相当数の方が御移転いただいて、そこで生活なすつていられるという現実もございまして。今後とも同じようによく話し合いますと同時に、お移りになった後もそのままで終わるといふことじやなくて、いろいろ御相談に応じながら進めていきたい、このように考えております。

○赤桐操君 私が言っているのは、この三軒を中心にしていま聞いているんです、三軒を三軒に對してはどういう対策をとるんだということを聞いています。回答文書によれば、土地所有者の今後の農業経営が成り立ち得るようにするんだと、こういうことを言っておるわけだし、さらにまた、生活設計にも十分配慮しつつこれは考えるんだと、こう言っているわけですね。あるいは回答文書の中で、適切な代替地、これも考えると言っておられる。しかし、私がこう細かく聞くのは、あなたの方に対する不信感があるからなんです、私自身にも、いいですか。農民はもつと不信感がすごいです。だからああいう始末になつちやうとるんです。国も公団も県も含めて、農民にいままで約束したことはみんな空手形じやないか、現実にはそれでどうにもこうにもならなくて転業した人たちはどうなつていますか。みんなめなものです。百姓がくわ、万能をやめて、そ

してほかの商売をやつたつて、こんなものではできないものじやないんです。そこに追い込められて、大変な苦難な状態に追い込められている者も数多くある。そういう状態を見ているから地権者はあなたの方に対して大変な不信感を持つようになつておる。しかも今日まで十年たつておる。この間においてはほとんどそれに対する対策がとられていないんじゃないですか。そうでなければ、これまでの状態というものはできるものではないんです、これは。実際問題として。

私がこうして質問しているのは、これは何人目だか、国会議員として、千葉県選出の国会議員として、いままでの千葉県の国会議員が、この問題をめぐつて質問した内容を挙げてみたら大変なものでしょう。その都度みんなあなたが言つたような抽象的な答弁で終わつていっているんですよ。それではもうこの問題は解決つかないと思つたから一つ一つ具体的に私は尋ねていっているんです。尋ねても抽象的な答弁しかしないじゃないですか。三軒の名前を挙げて、これをどうするか尋ねても、具体的な答弁がないじゃないですか、一つも。だからこういう結果になつていっているんですよ。このことは、どこに誠意がありますか。農民が土地を取られれば、それは死命を制せられることと同じじゃないですか。他に転業した者はみんなめなじめなかつたことになつておる。これはもう理屈はない、これは。土地をかえてはかへ移つてもろくな商売はできないんです、そこでは。農業はできないんです。この北総台地の農地というものは黒々とした農地なんです。先祖からもらつてきていられる土地なんだ。先祖代々大変な苦勞をして今日の農地をつくり上げていられるという農家はかりなんです。しかも、あなたもいま言つておられるように、これは篤農家なんです、ここは全部。大変な精農家なんだ、みんな。はつきり申し上げるといふと、昔は革新系の地盤じゃなかったんだ。これは全部保守系の地盤だった、前には。それがいまやそうでなくなつてしまつていっている。しかも各政

党に對しても、政府や公団に對しても、これほど不信感を持った層というのはないでしょう、今日。どこにありますか。そういう意味で私はいま一つ一つ質問をしておるわけなんです。もつと具体的に答弁したらどうですか。

○参考人(江見武二君) お答えいたします。

三人の方につきましては、先ほども申し上げましたように、具体的に代替地を、御本人にそれぞれ現地を御案内しまして、お見せをして、それで御本人が現在家族の方と相談なすつておるという段階というのを先ほど御説明申し上げましたんですが、そういう段階でございまして。

○赤桐操君 いましかし、三軒の人たちは結構でございまして、いまのことを言つてないわけでしょう。それにもかかわらず飛行機は出ようとしておるわけだ。ここから離陸しようとしていられるわけだ。開港されようとしていられるわけだ。いま、大臣の先ほどの答弁で一応延期にはなつておりますけれども、この事件がなければ大体三十日には式典が行われて、四月二日には一番機が飛び立つと思つたんですね。そうすると、この三軒の人たちはその真下なんです、大体がね。四千メートル滑走路のその延長線上の下なんです、ここは。すぐ下なんです。それで三軒が大体三、四百メートルぐらいいし離れてない。こういう状態のところには置かれていない。これがもう真下と言つて過言ではないわけですね。一軒は真下です、これは。これはもう条件も何も終わらないうちに飛行機は飛び立つのですよ。本来なら、こういうものが全部解決して飛行機が飛び立つということではなければならぬはずなんです。だから、これは怨嗟のの開港なんです、はつきり申し上げて。これは、成田のこの土地の問題だけではないんだ。ここの農家の人たちだけでは、周辺の人もみんなこの問題については、大変な実は祝福どころではなくて恨みを持つておるはずなんです、率直に申し上げて。この農家の関係というのは、田舎ですけれども近郷近在に親戚もあるのですよ、成田市内全体はもちろんのこと。こういうと

ころではみんな一家眷族が心配しておるわけだ、
実際、それで、結局は追い出されていくんではないかと、こういう一種の宿命感まで持たざるを得ないところまで来ている。これは私は大きな問題だと思ふのです。しかも公団が満足してから十年余にわたって何らかの問題の解決が基本的になされてない。農家の人たちが納得するようにないままではできなかったのか、試み誠意説くことができないのか、言うことを聞くことができないのか、こういうことですよ。だれだって自分の生活の基盤が失われるということになれば、これは必死になるのは当然じゃないですか、実際の問題として、それを力で押そうとするところに私は大きな問題があると思う。

これは、いまのお話の中を聞いてみても、三軒の農家が了承した上で、あとは手続上の問題だけが残っておりますと、それでは発車させてもらいますというんじゃないですか。全然合意も何も得ないじゃないですか。私は私なりに現地から聞いておる、いろいろなことを。あなたがいまお話しなさっているようなものではない。冗談じゃないと、こういう考え方を持っておる。そんなことで納得できるかということでは、移転すれば、当然もう作付も何もこれはみんな変わってくるのだ。営農の仕方が違ってくるのですよ、これは。だから、農家にとってみればこれは大変な問題だ。そういう問題について、親切に、懇切に、相談に乗りながらやっていきますか、今日まで。

○参考人(江見武二君) 先生のおっしゃることはごもっともだと私も考えております。私どもも、おっしゃるようなことを考えながらいままで農民の方と接触を保ってきけるつもりでございます。

○赤桐操君 それでは、さらにお伺いいたしますが、県所有の代替用地がいま準備されておるそうですけれども、あなたの方の御説明によると、大体二百ヘクタールくらいあると聞いております

が、このうち実際に農地として使える用地はどのくらいありますか。

○参考人(江見武二君) 千葉県が空港の代替地として御準備願った代替地のうち、配分をすでに終りまして残っている面積が、先生御指摘のように約二百ヘクタールほどございます。そのうちで——と申しますのは、これはほとんどが従来農地であったものを千葉県が取得して、代替地として用意されたものでございますので、そのうちのたとえば大規模な相当面積を占める土地につきましては、それは生活の利便を考えますために、その中に耕作のための道路をつくるかということとして残っておりますのは約百四十ヘクタールほど残っております。

○赤桐操君 あなたの方の責任者から私は伺ったけれども、二十ヘクタールくらいしかないそうじゃない、使える農地としては、千葉県が持っている二百ヘクタールというあの残、あなたの方で予定しておるものは、これは岩山から何からみんな入って二百ヘクタールなんです。私は知っておるんですよ、千葉県出身なんだから。本間に農地として評価できる用地というのは二十ヘクタールくらいしかないそうじゃない。一割ないと言っておるよ、あなたの方の物の言い方としては。

○参考人(江見武二君) 現在残っております代替地につきまして、農地部分は私が申し上げたように約百四十ヘクタールあるんでございます。ただ、先生がおっしゃいますように、適切な代替農地として現時点で判断できるかどうかという問題が一つござります。と申しますのは、現在、農民の方々といろんな角度から接触を持ちつつ、その御意向を伺っておりますが、できるだけ遠くへは行きたくないという希望が非常に強うござります。そうしますと、その中でいわれる近いところにある代替地と、代替農地ということに限定いたしますと、先生御指摘のように約二十ヘクタールぐらいいなろうかと思ひます。それからまだ、先ほど御答弁申し上げましたように、空港二期計画

区域の空港本体の中には約四十ヘクタールほど公団は未取得地がござりますので、とてもそれだけじゃ足りないわけでございます。というところで、県が準備していただいた代替地の関係はいま申し上げたような数字でござりますけれども、それ以外に空港公団といたしまして独自で代替地のあつせんというのを始めております。

これは、先ほど御答弁申し上げましたように、遠隔地は困ると、近くのところでは代替地が欲しいという御希望があります場合には、たまたま県の方で用意していただきました代替地が近くにない、しかも農家の方でござりますからいろいろ自分の従来おやりになつてきた農業経営の形態があるうかと思ひます。お好みの形態もあらうかと思ひます。それに適合するものがないというときには、その農民の方と御一緒にこの土地はどうだろうかとというような御相談を具体的に申し上げて、その土地を公団があつせんする、代替農地として御本人に使つていただく、こういう方策を現在実施しつつござります。

○赤桐操君 いずれにしても、いまのお話の中を伺つておりましたも明らかになっていきますが、あなたの方の実際あつせんしようとする農地というのは、具体的に申し上げますと、房州の外の方から千葉県全体に広がっております。そんなところへ農家が移転できますか、現実の問題。成田の周辺で農業やつておった者が房州へ行つてごらんない、作付は何をやるんですか。お花畑をやらなさい、作付は何をやるんですか。成田の周辺でスイカ畑でもって年収のほとんどを上げておつた連中が、房州へ行つて花畑をやんなさい、やらなさい、こんなことできますか、現実の問題で。そう、こんなことできますか、現実の問題で。そういうあつせんの方々が、率直に申し上げるといふと、公団のいわれる土地あつせんにすぎないんだ、こんなものは。だから農家がえんじやないんですよ、これは。腹立つのあたりまえじゃないですか、それは。いままでスイカをやつて年間ほとんどこれで収入を上げておつた、あるいはたんば

をやつて、先祖代々のたんばで非常に肥えたい状態の中で、がらり変わつて房州の方へ行つてごらんない。これは全然作付が違つちやいますよ。やはり私は二十ヘクタールぐらいいかないというのは本当だと思ひます。だから、これから必要な代替用地というものはないということなんだ、結論的に言へば、これが一つだ。

次に、その代替地と称するものについて私は伺いたいと思ひますが、一体、公団は地質調査をおやりになつておりますか。

○参考人(江見武二君) 個々の代替地について、具体的に地質調査は実施しております。と申しますのは、代替農地として確保いたしますところは、ほとんどが従来農地、いわゆる熟畑であつたところを主として選定するという考え方でござりますので、そのまま使えるという一つの判断もございまして、具体的に地質調査をやるというようなことはやっております。

○赤桐操君 成田周辺は関東ローム層ですよ。房州の方は関東ローム層じゃない。少なくとも農地のあつせんをしようとするのに、地質調査もしないであつせんできますか、現実の問題で。これは土地利用の原則でしょう、そうじゃないんですか。

○参考人(江見武二君) 先生から御指摘の中に房州という言葉が出てまいりましたのですけれども、先ほどの御答弁を繰り返すよう恐縮でございますが、現在、県が御用意いただいた代替地の中で農地部分は百四十ヘクタール。そのうちでいわれる成田周辺、つまり房州とかなるとかということじゃなくて成田周辺、たとえば富里村周辺と申しますように、その辺の近くのところは約二十ヘクタールと、こういうように申し上げております。したがって、富里村周辺でござりますと、これは空港用地内と地味等は余り大差はない、ほとんど適応性があるというように考えております。

○赤桐操君 そういうところでは、圃場整備はできておりますか。

○参考人(江見武二君) お答えいたします。

これは三人の方ということじゃなくて、一般の御質問ということで御答弁させていただきます。

○赤桐操君 三人を含めて。

○参考人(江見武二君) はい。これはいずれも代替地と申しますのは、御本人が今後の財産として保持して、そこで生活設計をなさる土地でございますので、まず御本人の希望が優先することに相なります。それで、圃場整備、たとえば畑灌漑施設等も一つの方法かと思ひます。それはそこに入られる方々と御相談しながら、これは畑灌漑施設がいいというような御希望等もあるところで御相談いたしまして、畑灌漑施設を施工していただくこともございます。特にそういう御希望のないところはそのままの形というふうに、いろいろなケースがございます。

○赤桐操君 さらに、伺いたいと思うんですが、適応作物についてはどのように調査をしておられるか。適応作物についての検査が済んでおられるか。

○参考人(江見武二君) 今後、代替地を御本人の御希望によりどの辺にさらに求めていくかという問題は別といたしまして、従来の代替地に御移転なされた方々につきましては、たとえば現在成田の地区で、たとえば空港敷地内で従来おやりになつておりましたようなスイカだとかショウガだとか、そのような作物に適する土地が代替地となっております。

○赤桐操君 いずれにしても足らないでしょう、土地が。県のあつせんしたものであれば、県から譲り受けたものだけでは、だから、あなたの方では別にあつせんの用地を考え始まつていて、こう言つておるわけでしょう。そうでなきゃ足らないわけだ、いまの数字から言つたて合わないんだから。それをいま聞いてるわけだ。そういうものを含めて、少なくとも適応作物の調査を終わつておるのか、あるいはまたその地質の調査はしたのか、圃場整備等は済んでいけるのか。そういうものは全部済んでいけるのか、こ

らへごあつせんをいたしたいということにはならないだろうということを言つておるわけですよ。

○参考人(江見武二君) 先生に御説明申し上げますように、御指摘のように、あと空港敷地内にいらつしやる方に対応する代替地、これが御本人の御希望が従来の経営規模の面積を下らない面積、俗に申しますと、一対一という計算でいたしますと、単純に計算いたしましても絶対数は足りるんでございまして、現実的には御指摘のように入房州の端の方もあるんじゃないかという御指摘でございますので、現在の敷地内の地権者の方々の御希望と合致しない部分も大分ございまして、それを差し引きしますと、約二十ヘクタールぐらいということでございます。

それで、先ほども御答弁申し上げましたように、県で御留意いただいた代替地の関係はそういうこととございまして、空港公園独自で代替地をございせん申し上げるということは、実は四十八年ごろからすでに始めておりまして現在まで至つております。それでその際に、具体的に圃場整備、これは代替地の中で代替地として必ずしもそのまゝ使えないといううなものでございまして、と申しますのは、先ほど先生が御指摘ございました三人の方、実は岩山部落の方でございます。その方たちは実はその部落の他の十数名の方と御一緒に御移りいただく予定だったんでございまして、いろいろな事情ございまして、他の十数名の方が代替地の方に御移転いただくということで代替地の選定をいたしました際に、たまたま農地として従来の熟地と同じような形のものをいらない土地でございまして、そこは農地造成工事を現在やっております。ほとんどでき上がりつつござい

ますが、そのようなところにつきましましては先生御指摘のような準備をそれぞれ、まだ最終的にはございせんが、やる考え方も持つておりますが、それ以外のいわゆる何と申しますか、十数名で一緒に同じところへ行かれるということじゃなくて、個々にお移りになる代替地につきましては、これは従来の農地でございまして、そこである

一定の農業経営ができるような形が整つておりますので、そのまゝそこへお移りいただく。もつとも、これはお移りいただく方々に御納得いただいた上でございまして、ただそれだけではさういう形になっております。

○赤桐操君 この辺はスイカの栽培の大変なところなんです、あなたも御承知のとおり。大体自分の地で生活費のほとんどはスイカで上げちゃつていますよ、年間収益は、そのほかたんぼがある。それからその他の近郊農村としていろんな蔬菜類をつくつておるわけですね。裕福な農家なんです、みんな。相当生活程度は高いんです、この農家はみんな。スイカの栽培なんかは大体現状同等の収穫が上げられますか。

○参考人(江見武二君) これからお移りいただく方々はこれからの問題で、結果が出てないわけでございますが、現在までにお移りいただいている方で、従来のスイカをやつていた方はやはり同じように現時点でスイカをやつておられる方がございまして、非常に成績がいいという結果が出てございます。

○赤桐操君 いずれにしても、どうもいまのお話を聞くと、代替地の用意も十分じゃない、これからのいろいろあつせんんで考えなければならぬんだ、こういうことである、必ずしも現在の農地に対する見合つた農地として考えられていないということも保証されてない。公団自体としてもそれ以上具体的なものは算定をしてないようである、それから、もちろん現在の上げている収益、作物、そうしたものをいかにしてこれを転換させていったときに、こういう作物はできないがこういう作物はできる、それによつてどういう収益を見合うことができるか、こういう具体的な本来ならば計算があつてしかるべきだと思ふんです、私は。しかし、そういうものは残念ながら聞くことができなかった、きょうの答弁の中では、ないからでしょう。それは当然ですよ。地質調査さへもやらないし、さらにまた適応作物の検査さへもつてない。スイカの栽培についてどのくらいにな

つておる、本当のところどのくらい収益を上げていかも御存じないでしょう、実際には。その収益に見合うものを一体何で補てんしていくのか、こういうことも考えられていないようでありまして、こういう代替地のあつせんというのは私はないと思ふんです。これは農民が納得するわけがない。あなたが農家であつたつて納得しないでしょう、現実には。これはもう絶対納得できない内容だ。

大臣のこの間の文書回答によると、土地所有者の今後の農業経営が成り立ち得るよう、これが一つ出ている。生活設計にも十分配慮する、これが一つ出ている。適切な代替地——適切とは現在の生産、現在の収益、これに見合うものであるはずだ。これが標準でなきゃならぬはずだ、この場合には。適切な代替地、こういうことが述べられているけれども、いまこれ一つ一つたゞして見るといふと、全部具体的なものが裏づけられていないじゃないですか。まして代替地といふものについては、大体必要なだけのものはいないんじゃないですか、現状。こういう状態の中ではないん空港を開港しようとしておるんです。だから、あなたの方の考え方というものは、地権者とか地元対策なんかどうでもいい、とにかく飛行機を出せばいいという考えなんだ。なぜ、その基礎となるものをまずきちつと整理をして、地元の方から地元の関係者から挙げて祝福されるような状態の中で開港への取り運びができないんですか。成田空港の開港はこれなくしてはあり得ないんですよ、現実の問題として。

以上の点について、きょうの御答弁は残念ながら私はお答えとしていたしかねます、これは。これでは現地農民が納得するわけがない。こういうことをひとつ最後に結論としてこの問題について申し上げておきたいと思ひます。同時にまた、この対策について公団、運輸省、それぞれひとつ責任ある形をもってこの三軒の農家に対する問題についての具体的な措置、さらにこれからの地権者に対する態度、こういうものをきちつとして明

確にしてみたいと思う。先ほどの二期工事の問題についての態度をひとつ明らかにしてもらいたいと思います。

以上、ひとつ申し上げて、この成田問題を終わりたいと思います。

それでは、続いて私は提案されております道路問題に入ってまいりたいと思います。

第七次の道路整備五カ年計画の実績で見ますと、その進捗率が大体八一・三％、これは全体の平均でありまして、一般道路事業を見ると九六・三％、有料道路が七八・〇、地方単独が九六・三、こういうことになっております。全体で八一・三％となっておるわけであります。が大変大きな実績は目標未達成の状態にありますが、この事情をひとつ明らかにしていただきたいと思います。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、第七次の道路整備五カ年計画は八一・三％というお話でございますが、実は五十二年におきます補正を入れますと約八四％ぐらゐになります。いずれにいたしましても一〇〇％を大きく割っておりますわけでございます。この原因は、何と申しましても、この七次の五カ年計画が昭和四十八年にスタートしたわけでございまして、四十八年にスタートした直後、いわゆる石油ショックのために、以後の総需抑制策から道路事業が特に大きく抑えられた、ほとんど三年ぐらゐにわたって前年対比で同額、あるいは年によっては前年より落ち込んだという年もあるわけでございまして、そういうような状況の中で一方また建設費等の高騰もありまして、そういうようなことから全体の達成率が九割に達しなかつたという状況でございます。これは過去の五カ年計画にはないことでございまして、いずれも過去の五カ年計画は三年やっで四年目に拡大改定をやつてきて、かなり前倒しで実施してきたわけでございまして、七次の五カ年計画はそういう事情から達成率が大きく下回つたということでございます。

○赤桐操君 この四月から五十三年度以降の第八

次の道路整備五カ年計画がスタートすることになると思ひます。この内容は、この案でも出ておりますが、二十八兆五千億の事業規模であります。第七次のいまの状態から見ますと、当初計画から比較するならば一・四六倍ということになるわけでありますが、実績と比較するとこれは二倍近い状態になっているんじゃないですか、一・八倍ということになっているように思ひます。

実際には八〇％ちよつとということとどまっていたわけでありますが、今回思い切つて二倍に近い状態にまでこれを設定をする、こういうことになっておるわけでありますが、これは第七次の状態と比較いたしましていささか検討を要する内容ではないかと、こういう感じがいたしますが、この点はいかがですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、第七次の実績と比較しますと二倍近い伸びになっております。しかし、二十八兆五千億の全体規模の考え方は、これは現在の五十年代前期経済計画の十九兆五千億の枠組みの中でこれを時点修正をいたしまして積み上げたものでございまして、伸びからいたしますと二十八兆五千億は十九兆五千億の一・四六倍でございますが、十九兆五千億自体がこれを現時点で価格修正いたしますと三十四兆ぐらゐの規模になるわけでございまして、それから比べますと、規模としましてはその八四％ぐらゐに二十八兆五千億は相当してゐるわけでございまして、伸びとしましては、これは新しい安定経済成長の中で、公共事業投資に大きな制約のある中で五十年代前期経済計画のシニアを中心に想定いたしましたものでございまして、規模としてはほぼ妥当のものというふうなわれわれは考えてゐるわけでございまして。

○赤桐操君 大変大きな膨大な国費を投ずるわけでありまして、第七次の状態までは私は率直に申し上げてやはり巨大都市優位のネットワークづくりであつたように思ひます。それで、今度の第八次の道路整備五カ年計画の中ではこの点を多少考慮してゐるようには思ひますが、

地方道、とりわけ市町村道の整備について具体的にどのような形で展開していくかということはいずれから非常に注目されている問題だと思ひます。そこで、道路整備水準の指標とも言うべき舗装率あるいは改良率、これらの一応基準をいたしましてこの状態をひとつ説明してもらいたいと思ひますが、現状までの状態、これをどのようにこれから改善していくのか。

○政府委員(浅井新一郎君) まず、道路整備の現状でございますが、数字的に若干申し上げますと、改良率、舗装率というふうに統計的には分けておりますが、舗装率で見ると一番その水準を判断するのに適当かと思ひます。五十二年度末の舗装率、舗装済みの延長の率でございますが、一般国道では九四％ぐらゐになっておりますが、都道府県道になりますと、これが七七％ぐらゐに下がつております。さらに、市町村道ということになりますと三三％というふうな、全体の三分の一にまだ舗装が到達していないという状況でございます。さらに市町村道の中身を幹線市町村道と一般市町村道に分けて見ますと、幹線市町村道は四三％になっておるわけで、一方、一般市町村道の方は二九％ということ、さらに一般市町村道の舗装率は下がつておるわけでございまして。

道路整備の現状はこういうことでございまして、道路の交通需要と申しますか、車をさばいておきます道路種類別の量で見ますと、都道府県道以上、いわゆる幹線道路は大体全国の全交通量の七二％を一応処理しておるわけであります。市町村道は延長こそ九十万キロ、全体の八五％を占めておるわけでございまして、交通量といたしましては二八％というふうなことでございまして、おのずから道路の格と申しますか、種類によりまして、その整備の水準としましては一般国道から市町村道まで、大木の幹から大枝、小枝につながるような形で整備されていく、バランスよく整備されていくというのが大体普通の姿でございまして、そういう意味から言いますと、従来幹線道路の舗装率が非常に高まつてまいつてきておると

比べますと、市町村道はこの程度のものであつたを得ないわけでございまして、しかし、新しい五カ年計画におきましては、やはり幹線道路から市町村道までを含めまして全体の道路網をバランスよく整備していくというたてまえで考えておられます。その中で市町村道の整備は伸びとしてはかなり大きなものを予定いたしております。

その中身といたしましてどういうことを考えているかということでございますが、地方道の整備に当たつては、広域的な生活圏の形成に必要な都道府県道並びに日常生活の基盤となる幹線市町村道に重点を置いて整備を推進することとしておりまして、特に生活基盤の整備に関連いたしましては、まず、すれ違ひの困難なバス路線——バス路線は住民の足としてミニマムなものでございまして、こういうものを新しい五カ年計画では大きく重視してまいりたいというふうに考えております。それから二番目には、木橋とかもぐり橋とか渡船というふうなものはかなりあるわけでございまして、これの永久強化を急ぎたいということ。それから交通不能区間の解消。それからさらに四番目には交通危険箇所の解消。こういうたいわゆる特に緊急を要する事業を優先いたしまして、その整備を促進してまいりたいと考えております。また、市町村道、地方道の整備に当たりましては、地域格差の是正と民生の向上に資するために、特殊立法関係の奥地等産業開発道路あるいは過疎対策道路、山村振興道路といったような事業について十分配慮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。

○委員長(安永英雄君) 本案に対する午前の質疑はこの程度とし、午後一時まで休憩いたします。午前十一時五十九分休憩

午後一時二分開会

○委員長(安永英雄君) ただいまから建設委員会を再開いたします。

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し、質疑を行います。

○赤桐操君 いわゆる都市開発、住宅開発等に対するところの各種の規制がありまされるけれども、この規制はどういうような指導のもとに行われておりますか。

○政府委員(大富宏君) 宅地に関する規制といたしましては、都市計画法に基づきまして市街化区域、調整区域の区分をいたしております。市街化区域につきましては千平方メートル以上のものにつきましては開発許可を要する、調整区域につきましては、原則といたしまして市街化区域を抑制する区域でございまして、一定要件を満たしたもののについては開発許可の道が開かれる、こういう事情でございまして。

○赤桐操君 宅地開発に伴う各種の関連公共公益施設の問題がございまして、これはどういう基準で指導されておりますか。

○政府委員(大富宏君) 開発許可につきましては、都市計画法によりまして開発許可基準というものがございます。上排水あるいは交通の確保、環境の整備という観点から許可基準、安全基準が定められております。

○赤桐操君 国が指導しているその基準と、さらに各県、各自自治体にはそれぞれ指導要綱というものがあろうと思いますが、これとの関連はどんなふうに行われておりますか。

○政府委員(大富宏君) 現在、開発指導要綱は大体大都市圏を中心といたしまして、周辺の市町村約三百六十五市町村が開発指導要綱をつくっていると思っております。これはもっぱら法令の根拠のない全くの行政指導、いわば開発許可に伴うところの行政内規というものだと思っております。当初はやはり都市計画法に基づきましてところの開発許可基準に対する技術上のガイダンス的な役目を持つておいたわけでございますが、現在では関連公共公益施設に伴いますところの地方負担が非常に

過重になってきているという点から、こういった関連公共公益施設に対する負担の基準というものをむしろ中心になされておるような次第でございまして、これと都市計画法に基づくところの開発許可基準というものは直接関連はございません。

○赤桐操君 開発許可を得て開発を行わなければならないわけですね。開発許可を得て開発をしなければいけないわけですね。この場合、少なくとも事前協議から本申請を経て開発認可というものは行われると思うんですが、その前段の中では、この開発の基準なり指導要綱というものが厳しくこれは影響していると思うんですが、現実の中では、だから、いまのようなお答えにはならないんじゃないかと思っておりますが、いかがですか。

○政府委員(大富宏君) 御指摘のとおり、開発許可は都道府県の知事が許可を行うわけでございまして、開発許可を都道府県知事がする前段の行為といたしまして、都市計画法の三十二条によりまして、開発許可を申請しようとする者は、開発にかかわるところの公共施設あるいは公益施設の管理者と協議をし同意を得るといふ手続があるわけでございまして。したがって、公共公益施設の管理者との協議を経て、その同意があつて初めて知事に対する開発許可の申請ができる、こういう仕組みでございまして。したがって、この開発者が公共施設、公益施設の管理者と都市計画法三十二条に基づく協議をする際に、いまお述べになりましたところの開発指導要綱に基づいて行政指導がなされると、こういう仕組みになっているわけでございまして。

○赤桐操君 それで、行政指導がなされて、それに基づいて行われてきているのが現状だと思うんですが、これは局長の方でもそういう御認識であらうと思ひますが、よろしいんですか、それで。

○政府委員(大富宏君) そのとおりであります。○赤桐操君 そうしますと、各指導要綱を見ますと、各自自治体ごとに皆違つておるんですね。私の周辺なんかは、これは特に厳しいところでありま

すけれども、またこれほど、千葉県ほど厳しくなるところもほかにございまして。あるいはまた、県内におきましても市町村段階でそれぞれみんな持っていますから、各県ごとに違つて、同一県の中でも各市町村ごとに指導要綱によつていろいろ行われているようでありまして、こういう開発に伴う各種の行政指導が厳しく行われていてつらつた町づくりがなされていく、ということでは、私はこれはやっぱりたまたまだと思ひます。それで、非常にこれは結構なことだと私は考えておる。

そういう前提でいま実は話を進めるわけでありますが、したがって、各自自治体ごとにいろいろと厳しい、緩急はあるけれども、国の基準よりさらにいろいろの条件を付してよりよいものをつくらうという、こういう熱意でやつてきているわけでありまして、この状態の中で、やはり高度経済成長時代においてはそういうことがなされていくともいろいろの成長経済の中で吸収をされていくこともあり得るし、したがって、各種の公共公益施設等についても何とかそれが消化をされて、いわゆる受益者負担として、最終的な土地を求めめる段階でその処置がなされていくわけでありまして、今日の段階になると、これがなかなかそういふかなくなつてきておるわけですね。しかし、町づくりの原則というものは私はこれは正しいと思ひますし、よりよくつくっていくべきだと思ひます。これに對してどういう考え方を

今日の段階でお持ちになつておりますか。高度経済成長時代においては、これはある意味においては、場合によつては規制の意味もあつたであろうと思ひますし、よりよい町づくりのための指導であつたかもしれないけれども、いまの段階になりまして、それが逆に大変な、入居者に対するちよつと負ひがたいような、受け切れない負担になつてきていることも事実だと思ひます。しかし、この指導というものは私は誤つていないと思ひますが、どのようにお考えになりますか。○政府委員(大富宏君) 住宅団地あるいは宅地開

発に伴つて必要となつてくるところの公共公益施設の負担者はだれかといふと、原則的に申しますと、市街化区域内につきましてはそれぞれの公共公益施設の管理者が負担すべきもの、調整区域におきましては原則として開発者が負担するといふのが都市計画法のたまでございまして。しかしながら、現在非常に社会資本整備が未熟のわが国におきまして、しかも地方財政に貧困の問題がございまして、それと、やはりこういった大規模になればなるほどそうでございまして、住宅あるいは宅地開発というものが一挙に急激に大量の公共公益施設の需要を生ずる。それについては十分地方財政が対応し得ないという事情が過去にあったわけでございまして。そこで、やはりこういった公共公益施設、本来原則としてそれぞれの管理者が負担すべきものにつきまして、やむを得ず開発指導要綱によつてデベロッパーがこれを負担するといふ行政指導がなされた。これは私もはある程度やむを得ない措置だといふぐあいに理解いたしておるわけでございまして。

そこで、御指摘のように、われわれのデータによりまして、これも規模によつて若干負担の率が変わりますけれども、金融公庫の融資した事例を見ますと、平均でも造成区画の四五・五％という非常に高い比率がデベロッパーの負担になつておる。これはひいては宅地価格、家賃にはね返るものにコストとしてなるわけでございまして。これも御指摘のように非常に地価が上昇している過程におきましては上昇地価に吸収されて余り問題は表面化しなかつたわけでございまして、石油ショック以来地価が幸いにも鎮静化し、横ばいになつてきた。こういう段階では、こういう関公の負担費というものが非常に大きい開発者の負担になり、それがひいては最終需要者はね返るという問題になつてきたわけでございまして。したがって、私も常には、国会からの御指摘もあつたわけでございまして、こういう開発者の負担になり、しかも本来公共公益施設管理者が持つべき関公の負担というものは、極力

ひとつ地方財政の負担を軽減する意味でいろいろ措置をすつとつてまいり、基本的には、こういった国庫補助の採択事業範囲になるべく採用するというのがやはり基本的な問題かと思ひますが、あとは補助率をかき上げるなり、あるいは立たかえ制度を充実するなり、あるいは地方債のかさ上げの利子補給、こういう施策をすつとつてきたわけでございますが、さらに五十三年度予算につきましては、御案内のとおり従来の補助ベースとは別に別枠三百億というのを住宅地関連公共施設整備促進費として補助の新たな制度をつくられたわけでございます、なるべくこういう施策を講ずることによりまして関公負担を軽減していく、そして良質の住宅地を開発していく、そういうぐあいに指導いたしたいと思つておるわけでございます。

○赤桐操君 いまのお答えの中で、デベロッパーに負担をさせるというお言葉がございましたけれども、デベロッパーはそういうものを負担しないんですよ。最終需要者に全部負担させているんですよ。私はデベロッパーが負担するという認識は誤りだと思ふんですがね。これは必ず最終需要者がやっておるんですよ。デベロッパーはちゃんと自分で事務費も取っておるし、また利潤もちゃんと上げておるんですよ。そしてこういう公共負担分と称するもの、公益負担分と称するものは必ず最終需要者のところへこれは負担がかかっておるんですよ。入居者に負担がかかっておるんですよ。私はこういう認識なんです、その点いかがですか。

○政府委員(大富宏君) 御指摘のとおり、公的開発、民間開発を問わず、こういう負担は最終的には処分価格にはね返るものでございます。

○赤桐操君 そこで、お伺いしたいと思ふんですが、公共施設、二つになりますが、公共施設の中で一番大きな比重を占めるものはどんなものですか。

○政府委員(大富宏君) 街路も含めまして道路部分が非常に大きいウェイトを占めております。

○赤桐操君 先ほど公庫住宅の場合で四五%ということを言っておられましたけれども、その四五%の中身をちよつと分析がわかりましたら御答弁願ひたいと思ひます。

○政府委員(大富宏君) 私が申し上げました四五・五%の負担は、公共施設負担及び公益施設負担、合計したものでございまして、その四五・五%という平均数値をとりました場合には、公共分が三〇・一%、公益分が一五・四%という数字でございます。

○赤桐操君 それは全国平均ですね、住宅金融公庫の。

○政府委員(大富宏君) そのとおりでございます。

○赤桐操君 これを大変厳しい千葉県の例で申し上げますと、公共負担分が三九・四%、これは千葉県が最近つくつてくれた内容なんです。これは県の方から出た資料をもとにして申し上げておるわけですが、公益関係が小計いたしまして一四・五%になっております。要するに、両方合わせまして少なくとも五三・四%に上つておるわけですね。これが公共公益関係の施設分でございます。詳細に申し上げますと、これは五三・四%になりますかね、千葉県の場合では、この中で道路が大体二・三%、公園が一三・七%なんです。これは住宅供給公社や民間の大きなやつを全部平均したやつです。だから、公的建設、民間建設の平均がこういうことだというように受け取つていただきたいと思ふんですが、それが要するに合わせまして大体三・五%が道路と公園になっておりますね。こういうぐあいに非常に公共負担分が大きいということがこれで明らかになっておるわけでありまして、これがしかも地域によつて、また各県ごとに大変な相違があるというところは、これは大変大きな問題があると思ひますけれども、こういうものについて、よりよい方向に引き上げていくということが当然の大体指向すべき方向であらうと思ひますが、このアンバランスに対してはどのようにお考えになっておりますか。

○政府委員(大富宏君) かねてから、こういう開発指導要綱を千差万別であるのでひとつ統一的な指導をしたらどうかという御意見も承つておるわけでございますが、住宅団地あるいは宅地開発に伴つて必要となるところの関連公共施設、いわば社会資本整備をどの程度すべきであるかという議論になりますと、やはり開発されるところの立地によつても相当違つておるわけでございます。都心に近い、したがつて社会資本整備がある程度整つておるにつかましては、やはりこういう関連公共負担がある程度低い。しかし、社会資本整備がほとんど整つていない遠隔地地方でやるという場合には、素地価格の割りに関連公共公益施設の負担が高いという問題もございまして、それともう一つは、やはりこういうのはデベロッパーの負担にということもございまして、当該地方公共団体の財政の規模によつても違つて、それともう一つは、関連公共公益施設と申しましても千差万別でございまして、一概になかなかどの程度が開発者が持つべきものであり、どの程度が補助金として見るべきものか、一律に議論できない問題があるものでございまして、私もいたしましては当該地方公共団体の実情なり、あるいは当該住宅地団地の開発のプロジェクトの出身によつて個別に判断する以外はないだろう、統一的な基準というものは非常に作成が困難だと思つておる次第でございます。

○赤桐操君 要するに、指導要綱であっても、国の示す基準であっても、これはやはり一つの規制であり、ガイドラインだと思ふんですが、これは最終的な需要者はこれに基づいて行われていたものを求めることになるんですね。こういう事実関係を考へてみるときに、規制といふんですか、一つの標準といふんですか、そういうもので厳しく求めていくならば、当然これは一定の、ある程度までは何らかの助成なり、これに対するところの保護なりの施策が裏づけられなければならぬのではないかと。

たえば、この間の予算委員会においての質問

に対する答弁として資料が出てきておりますが、ミニ開発の状態を見ますと、四十六年以降、毎年毎年高まつてきておまして、五十一年現在では大体もう五〇%を超える状態になっておるんじゃないですか、ミニ開発が。全国のミニ開発がほとんど五〇%を超えるという状態というのは、私は重大な問題だと思ふんですよ。このミニ開発にはこうした規制の適用がないんですね。だから、関連公共公益施設の負担がないから、いま申し上げた道路負担分だけでも三五%、公園と合わせまして三五%、これだけではないことになつちやうんですね、端的に言えば、まして学校や何かのことも全部要らなくなるんですよ、大体生産原価では半分以上になつちやうですよ、土地の生産原価のコストは。これはとてもじゃないけれども大変な不公平だと思ふんですよ。それで、一方はまじめにガイドに示されたラインできちつとつくつていくわけですね。そういう形で忠実な町づくり、忠実な町づくりの中ででき上がったものを求めていくというこの入居者、大変な隔たりができていくと思ふんですよ。

私はもう一つ参考までに伺いたいと思ふんですが、大きくなればなるほどこの関連公共公益施設費の割合が高まつてきているというのを聞いておるんですけども、手元にお示しいただける数字があればちよつとお願ひしたいと思ふんです。

○政府委員(大富宏君) 開発する規模が大きくなればなるほど、やはりそこで確保すべき公共施設整備水準が高くなるものですから勢い大きくなるわけでございます。私が現在手元に持つておる数字にいたしまして、五ヘクタールから十六ヘクタールの開発につきましては三二・一%、十六ヘクタールから三十三ヘクタールになりますと四〇・六%、三十三ヘクタール以上になりますと四六・一%、規模が大きくなるにつれて負担率が高くなつていく、こういう状況でございます。

○赤桐操君 それは、それぞれのランク別の全国の平均だと思ひますが、したがつて、地域によつては有効宅地面積は五〇%を割る場合がし

しが行われている。ところが、民間に物納されたその代償となったものは、そのときの価格でもって一般の売買がなされている、こういう状態だったわけですね。その中で千葉県の四千五百万坪にわたる浦安、行徳の南岸から木更津沖までの埋め立てが完成された、こういうことになっておる。そこに企業が安い土地を求めて立地する。その企業は、安い土地を求めて立地するのではなくて、岸壁まで全部つくられていたのです、港湾が。千葉港はこれは国の大きな国家事業として行われているはずであります。それからここに通ずるところの産業道路は全部これは国の事業として行われているはずだ。こういうぐあいにして、さらにその上下排水施設あるいはまた電話まで企業優先です、これは。いわゆる民需の方は後です。そして企業が最優先でこの場合は全部してあるわけですね。税金についても何年間か免除された時代もあった。こういう恩典があったから企業は銀行から金を借りて工場建設してもこれはやり切れたと思うのです。ペイできたと思うのです。

しかし、ここに働く労働者や京浜地帯が飽和状態になって千葉県へずんずん流入してきているところの人口は、この人たちは、残念ながらこういう恩恵の中で生活基盤が与えられていない。産業基盤はそういうことに与えられたかもしれぬけれども、生活基盤は一つも与えられてない。これはいまこの数字の中で示したとおり、全面的に受益者負担で全部やられておるわけですね。だから、ここで働いて、ここで働いて生産を上げる労働者は、全部受益者負担で環境一切のものを自分でやらなきゃならぬ。企業の方は、いま申し上げたように、あらゆる特典を与えられた中에서도企業立地を行ってきた、こういう経過だったと思うのです。

長時代から安定時代に入つて、いよいよ住宅の建設までできなくなつてきている。最終需要者は金がない、こういうところまで来ている。この段階になつても、なおかつこの生活基盤たる最も根本となるものに對して配慮がなされないということであつては、私は国の政治ではないかと思うんです。ここには本當の意味における建設行政はないんじゃないかと、こういうふうに言いたくなるんですけれども、どうですか、この点は。

○政府委員(大宮宏吉) 現在、住宅地開発上のネックになつておるのに、いま御指摘のように関連公共施設施設の負担があることは御指摘のとおりでございます。それにつきましては四十二年の五省協定以来いろいろの施策を講じてきておるわけですね。先ほども申し上げましたように、やはり一番重要なのは、こういった最終利用者には負担がかかる関連公共施設につきましてもできるだけ補助採択をしていく、国の補助金をそこに投入していくということが非常に重要でございます。

それから、なかなか補助が追つかぬという場合には、五省協定以来やつていくことでございませうけれども、立てかえ施行制度——とりあえず開発者においてやつておいていただいて、後から補助が追つかけていくという立てかえ施行制度の充実なり、あるいは地方債に対する利子補給をやるなりという施策を逐年充実して今日まで来ているわけですね、まだまだ私はこれについて十分だとは思つておりません。今後大いに努力しなければいけないと思つておるわけでございますが、さらにこの五十三年度につきましては、先ほど申し上げましたように従来の補助ペースに加えて別枠の関公の補助を出したと、こういう次第でございまして、こういった施策もどんどん今後も続けていきたいと思つております。

も、それにしてはばかにこういったものに対するところの施策が乏しいのではないかと。この道路予算の中の大部分と言っても、これは言い過ぎになるかも知れませんが、かなりの部分をいまこうした課題に投入すべきではないのかと、こう思うのです、私は。そうでなければ、いかに金融をいろうと図つてみたところで、とうてい私はこれらの自力建設というのはいかならないかと思つて公的、民間を問わず、これからのネックになつていくのはこれだと思つたのです。これの対策をとらないで、これからの住宅政策はあり得ないと私は考える。それから、この対策なくしては、本當の意味における建設行政というのはいないんじゃないですか。新しい公共投資の対象はまさにこの辺じゃないのかと思う。計画局長じゃなくて、道路局長どうですか。私はそういう面に思い切つた投資が行われていかなければ本當の低成長時代、安定成長時代を迎える建設行政ではないかと思つてすよ。だから、私は道路予算の問題について、もうこの辺で一つの転換期が来ているんじゃないかと、道路予算の内容についてもですね。地方道と国道、こうした差から見ても余りにもかけ離れ過ぎている。地方道全体の整備、さらにいま申し上げてきたようなこうした面に対する投資、こういうものを新しい時代の投資対象ではないのか、道路政策はそういう形でもって予算の配分を変えていくべき時代が来ているんじゃないのかと、こういうふうに私は思つておるわけですね、いかがですか。

○政府委員(浅井新一郎君) まことにございまして、とおりでございます。私もそういう認識で新しい五カ年計画を組んでおるわけでございますが、新しい五カ年計画の中で、住宅地開発道路整備を中心としたしまして、そのほかにも下水道、あるいはダム、学校、圃場整備、鉄道、空港、工業流通団地といったような各種の公共施設を、公共投資を生かすための道路投資ということも十分今後考えていかなきゃならぬのではないかと、こういうこと、こういった公共関連の道路整備を大幅に伸ばしていつておるわけでございます。その関係の予算は新しい五カ年計画では二兆八千億を超えておるわけでございます。また、この中の一つの大きな分野を占めます、先ほど来お話しした住宅の建設あるいは住宅地の開発に關連する道路でございまして、道路は確かに生活の場の基盤施設でございまして、大きな団地ができれば当然そこまで行く道路があつてしかるべきものでございまして、そういう観点から、これまででもかなりそういう点、意を用いてきたつもりではございまして、今後一層そういう関係の道路整備を進めてまいりたいという考え方でございまして、昭和五十二年度には住宅地開発道路ということで三百二十四億の事業を実施しております。住宅建設あるいは住宅地の開発の円滑な推進に資するため、今後ともこの種の事業については関係機関と協議調整しながら事業の一層の拡充強化を図つてまいりたいということを考えておりました、五十三年度予算につきましても、一般の道路の伸び率が一・三倍程度のものでございまして、これに對して住宅地開発の道路事業は一・九倍ぐらゐに伸ばしたいというふうな方向で道路整備を進めてまいりたいというふうな方向で考えております。

○赤桐操君 いずれにしても、とにかくこの道路予算の使い方の内容をこの辺でやはり本格的に私は検討すべき段階に来ていると思つておる。それで、これだけの大きな負担を需要者に最終的にかけておるというところは私は社会問題だと思つて、そういう意味合いから、少なくとも事務当局でもこの問題に四つに取り組んでもらつて、これからの検討課題として本格的にひとつ取り組んでもらいたいと、こういうことを要望しておきたいと思つておる。

○太田淳夫君 それでは、現在の提案されております法律案につきまして質問いたします。最初に、この第八次道路整備五カ年計画は、昭和五十年代前期経済計画及び三全総と関連をさせてこれはよく検討されておるとお聞きしますが、

この三者の関係、そして位置づけをどのように考えてみるか、お尋ねします。

○政府委員(浅井新一郎君) お答えいたします。

新しい第八次道路整備五カ年計画は二十八兆五千億の計画でございますが、これは全体規模を考へる場合に、お話の五十年代前期経済計画、これが大体基盤になっております。五十年代前期経済計画では十九兆五千億という、公共投資百兆のうち十九兆五千億が道路投資というふうに枠組みがなされておりますが、これをベースにいたしまして、現在価格に直し、さらにこれは二カ年間の期間がずれておりますので、この期間のずれを修正いたしますと、大体二十八兆五千億というような数字になります。こういうようなことで、経済計画の枠組みの中あるいはその延長線上でこの新しい五カ年計画が考えられたものでございますが、そのほかに昨年十一月に出ました三全総との関係でございますが、三全総につきましても、その作業段階で枠組みについて十分調整を図りながら一応全体の投資規模を考えたわけでございまして、これとの調整も図られておるわけでございまして、なお、中身といたしまして、三全総の定住圏構想と道路のこれからの整備のすりつけにつきましても、五カ年計画実施段階でこの定住圏構想が実現する方向で具体的に事業を進めてまいりたいというふうな考えをおるわけでございまして。

○太田淳夫君 これはもうわが党の竹入委員長も代表質問で触れられておりましたけれども、現在の円高の情勢等によりまして、この昭和五十年代前期経済計画は当然これは見直しをしなければならぬ、その点、これは当然見直しをされたときにも、この第八次道路整備五カ年計画そのものも見直しをされなければならないのじゃないかと思ひますが、その点いかがでしょうか。

○政府委員(浅井新一郎君) 先ほど申し上げましたように、今度の五カ年計画は五十年代前期経済計画をベースにして決めたものでございます。したがって、公共投資百兆の投資は五十一年から五十五年までの投資枠として想定したものでございまして、新しく前期経済計画が見直されまして、当然新しい五カ年計画もその時点で見直すべきものだというふうに考えております。

○太田淳夫君 次に、今回のこの改正でございまして、いままでは道路整備緊急措置法は制定されてからたびたび一部は改正されてきたけれども、この第一条の「目的」そのものがやはり改定されたということ、これは初めてじゃないかと思ひますが、改定を必要とした理由についてお伺いします。

○政府委員(浅井新一郎君) 今回、御指摘のように、初めて道路整備の目的を、表現を改定いたしましたわけでございまして、まあこれは従来御承知のように道路整備の目的は、従前の表現は「自動車交通の安全の保持とその能率の増進を図り、もつて経済基盤の強化に寄与することを目的とする」というような表現になっております。「自動車交通の安全」というような表現になっております。あるいは道路整備の目的は自動車だけでなく、やはり歩行者も自転車もあるわけでございまして、そのほかの機能もあるわけでございまして、この表現が非常に狭いということ、経済基盤の強化に寄与することを大きな目的として掲げておる、道路整備の目的はこれだけではないんではないか。むしろ「生活環境の改善に資し、もつて国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与する」というような表現が妥当なんではないかというところで、従来やっておりました道路整備の考え方、中身をそのまま的確に表現した姿に直すという趣旨で改めたものでございまして。

○太田淳夫君 いまお話をちょっとお聞きしたんですけれども、確かにこの条文の中に「生活環境の改善に資し」と、こうございまして、あるいは「国民生活の向上に寄与する」とございまして、具体的にどういう方向にこれが変化をしていくのか、もっと具体的にちょっとお話しただきたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) やや具体的に表現の中身と実際の事業の中身とを比較して申し上げますと、生活環境の改善に資するというような言い方をしておりますが、最近の道路整備に対する社会的要請の多様化を反映しまして、近年、道路交通の安全の確保とその円滑化という目的では申し切れないような、たとえば次のような道路事業が急増しております。すなわち、道路は交通施設であるだけでなく、街路の形成とか防災、美観、供給処理施設の収容等の生活環境を形成する多様な機能を持つておるわけでございまして、このような道路の持つ生活環境面の機能を増進するための道路事業を促進する必要がある。この事業の中身としましては、道路緑化対策、土地区画整理あるいは市街地再開発事業とか、自転車、歩行者専用道路の整備、あるいは避難路の整備、共同溝の整備といったようなものがあるわけですが、こういうものに大きく重点を置きながらやっていきたいということでございます。また、道路構造及び道路交通に起因する障害を防止または軽減させるために、沿道環境保全対策といったものを強化する必要があるわけでございまして。この関係の事業といたしましては、バイパスとか環状道路の整備、あるいは沿道環境のための遮音壁、環境施設等の設置、民家の防音工事の助成、あるいは緩衝建築物の設置といったような事業があるわけでございまして、これらも新しい五カ年計画の中では大きな重点を置いておるわけでございまして。

○太田淳夫君 次に、それではこの五十三年度を初年度として二十八兆五千億円という投資規模になつておるわけでございまして、これはたとえば第七次計画に比較しますと、一般道路事業では一・四五倍で、有料道路事業では一・四五倍、このようになつておるわけでございまして、五十七年度末までに道路状況の変化はどのようにとらえてみるか、その点お尋ねいたします。

○政府委員(浅井新一郎君) 五十七年度末、道路整備五カ年計画、新しい五カ年計画が達成された際の整備率で申し上げますと、これは、整備率と

申しますのはいわゆる混雑度を一を超える区間については未整備という整理をいたしまして、この混雑度一以下のところを整備されたものというふうに考えまして混雑度の要素を入れた指標でございまして、それでいきますと、一般国道では五七%、道府県道が四二%、幹線市町村道が三二%、一般市町村道以上の合計でいきますと三七%、一般市町村道が二三%、合計いたしまして二八%の整備率になるわけでございまして、もう一つ、改良率ということで考えますと、一般国道が九三%、道府県道が六九%、幹線市町村道が四三%、一般市町村道が二三%、全体で三五%というような改良率になる予定でございまして。

○太田淳夫君 この計画を推進するための二十八兆五千億円でございけれども、この計画の遂行に必要な財源措置につきましても、一月三十一日の閣議了解によりまして、昭和五十四年度予算編成時までに所要の検討を行う、このようにありますけれども、この財源措置について内容を具体的に御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) この財源措置でございますが、第八次五カ年計画の事業の内訳、資金構成の詳細については、お話にございましたように現在検討中でございます。細かい数字はまだ出ておりませんが、たとえば要求時の国庫率等によって概算いたしますと、特定財源比率は自動車重量税の国分の八割を含めて、おおむね八〇%程度になるというふうに見込まれます。それから、あとこの財源手当ての問題ですが、これは第八次五カ年計画を遂行するために必要な財源措置につきましても、政府として昭和五十四年度予算編成時までに所要の検討を行うこととしております。五カ年計画の円滑な実施を図るためには財源の確保がぜひ必要な課題であるわけでございまして、特定財源の充実とやはり一般財源をあわせて確保しながらこの新しい五カ年計画を遂行していくことにならうかと思ひます。

○太田淳夫君 第七次と比較しまして、第八次はやはり生活基盤としての市町村道の整備に重点が

移ったと私たちが考えますけれども、この第八次道路整備五カ年計画の二十八兆五千億円のうち地方単独事業が約七兆五千億円、二六・三％これは見込まれております。これは第七次の十九兆五千億円における地方単独事業の四兆七千億円、これは二四・七％ですけれども、比べてみますと、やはり事業費及び比率がともに増加しております。また、予算財源の内訳を見ましても、国費と地方費における特定財源の占める比率というのは国に厚く地方に薄くなっている。このように私は思っておりますが、すなわち国費一兆六千五百八十億六円に占める特定財源の一兆二千九百九十億円、この比率は七八・三％、それに対して地方費の二兆一千四百億円に占める特定財源の八千七百九十二億円の比率は、これは四一・八％になっております。そのために、その他の部分では一兆二千二百二十二億円というのが一般財源と地方債で賄わなきゃならない、こうなっていると思っております。これは財政の逼迫している地方自治体をますます圧迫して行くことになると思ひますし、建設省は地方債に対する利子補給ということを考えていたと言われましても、今後この地方財源に対してどのように考えておみえになりますか。

○政府委員(浅井新一郎君) 地方の道路財源といふことは、御承知のように地方道路課税と、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。昭和四十年代の前半ではこの特定財源比率が大体四〇％程度でございました。これがその後徐々に比率を高めてまいっておりまして、途中の四十九年、五十一年度の税制改正によりまして地方の特定財源の充実強化がなされたわけでございます。その結果、最近では五〇％を上回る比率になっておるわけで、徐々に特定財源比率が高まっているという事情は、国、地方も同じような傾向だと思ひます。また、現行の七次五カ年計画の地方費の特定財源比率は、当初スタートするときには計画で三六％の特定財源比率であつたわけでございしますが、それが結果で見ますと五三％ということ

になっております。一方、第八次の五カ年計画につきましても、現在、事業内訳、資金構成の詳細については検討中ではございしますが、仮に要求時の地方比率等によつて概算しますと、大体六〇％程度というふうに見込まれますので、この七次と比べてますと、計画、実績、いずれの場合も上回つた数字でスタートするといふような形でございまして、比較的安定的な特定財源に頼つた形になっております。地方の道路財源の確保につきましても、地方の特定財源の充実を含めた地方財政全般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しますが、今後十分検討してその具体的内容を五十四年度までに固めたい、五十四年度の予算編成時までに固めたいといふふうに考えているわけでございします。

○太田淳夫君 じゃ、市町村道のことについてちょっと御質問しますけれども、わが国の市町村道の実態は、先ほど局長から話がありましたところ、総延長では約九十万キロメートルのことです。ところが、自動車交通不能区間というのが二十五万キロあります。あるいは幅が三メートル五十未満、これが五十四万キロ、約六〇％強ありますが、本来この市町村道というのは各市町村、自治体の自由な意思決定によつてこれが認定されるのではないかと申すのです。九十万キロのうち約二十万キロを、これは幹線市町村道として選定して重点的に整備促進を図ることとしておりますけれども、これはどのような基準で幹線市町村道を選定されたのでしょいか。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、市町村道は全体で九十万キロあるわけでございしますが、そのうちネットワークとして重要な幹線市町村道を約二十万キロ選出しておるわけでございします。この二十万キロについて国庫補助事業により整備の促進を図るという方針で地方の道路整備を進めておるわけでございしますが、この幹線市町村道は大体主要な集落、それから公共施設、学校といったような施設、その他の幹線道路、こういった施設と他の幹線道路とを連絡する路線、そういった路線を重点的に選定しておるわけでございします。

○太田淳夫君 その点で、市町村がこれを公共施設として、またはこの市町村道を将来管理していくと、こうした場合に各地方自治体にそういう市町村道の認定の基準ないし、または内規というものがあつた方がいんじゃないかと思ひますが、その点どうでしょう。

○政府委員(浅井新一郎君) 市町村道につきましても、御指摘のように市町村道を選定する場合には、大体市町村の意思で、市町村議会が決めれば認定できるという姿になっております。若干その辺は全国ばらばらな認定が行われているという実態はあるかと思ひます。市町村道は道路網のうち最小路線であるわけでございまして、地元住民の日常生活に密接な関係を有する道路であつて、地元住民の意向を十分に反映させることが必要であると考えられるわけでございします。したがつて、市町村道については一律に基準等によることなく、適宜認定できることとしておりますが、現在の実態でございします。したがつて、各府県ごとに若干のアンバランスがあるわけでございしますが、道路網の姿から言いますと、全体百七万キロの道路のうち八五％の九十万キロが市町村道でございします。市町村道延長というのはかなり長いわけでございまして、この中には、ちよつと農道程度のものとか、ほとんど人が歩く、何といひまきいのは大きな都市の街路といったようなものから、大いなる大きな都市の街路といったようなものから、多種々まちまちでございします。そういうことから九十万キロに対する整備の姿勢として、やはりこの中で特にネットワークとして重要なものを選んでいかなければ、現実の問題として均斉のとれた整備ができないうといふ考えから幹線市町村道の二十万キロを選んでおるわけでございしますが、この幹線市町村道につきましても、この中をさらに一級、二級というふうに分けて、やはりそれぞれこの道路の性格を浮き彫りにしながら、重点的に

整備するものを前倒して整備しておるといふのが実態でございします。

○太田淳夫君 では、次に防災対策についてお聞きしますけれども、昨年の七月三十一日に建設省から防災総点検の調査結果が発表されましたが、これを見ますと、道路の危険箇所というのは約七万五千カ所あり、対策費用は一兆一千九百億円、こうなつております。これは昭和五十一年度の実施をした落石等の危険箇所の対策事業費に對しまして約十七倍の規模に相当すると発表されているわけですが、これも、この調査結果は第八次計画の防災対策のベースになると思はれるわけでございけれども、道路防災対策についてどのように策定していくか、その概要についてお尋ねいたします。

○政府委員(浅井新一郎君) 八次の五カ年計画におきます防災対策の概要でございしますが、道路の防災対策につきましても、落石防止さくや落石防止網等の設置、コンクリートの吹きつけ、あるいはのり面の整正だとか、浮き石の除去といったようなことを実施しております。これらの工法では安全が確保できない箇所については、従来の工法では工を設置したり、危険箇所を避けるためのトンネルだとか橋梁をつくりまして道路をつかへていくというふうなことが従来からのやり方で、こういうやり方で重点的に防災対策を図つてまいつたわけでございしますが、この八次の五カ年計画におきましては、昭和五十一年度の実施いたしました防災総点検による落石、のり面崩壊等の危険箇所七万五千八百カ所をおおむね昭和六十年年度までに解消することを目標にしまして、五十七年度五カ年計画期間中までにバス路線にかかる箇所とか緊急度の高い箇所を四万八千四百カ所選びまして、この危険の解消を図るということを考えております。

その危険箇所の解消に当たっては、危険の度合いを三つのランクに分けて、危険度合いの高いものから順次やるような考え方をとつておりますが、一番危険度の高いランクにつきましても、

れるわけですが、また将来、国際的にも国内的にもエネルギー事情の悪化する中で、やはり省エネルギー及び環境保全のそういう観点から、今日のモータリゼーション中心主義の是正を検討すべきじゃないかと思ひます。この法改正によって多少の目的の変更等がありましたけれども、まだそれが十分じゃないと思ひます。その点、建設大臣の御意見を伺つて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(櫻内義雄君) 今回の五カ年計画では、道路交通の安全確保とか、生活基盤の整備とか、生活環境の改善とか、国土の発展基盤の整備とか維持管理の充実などを大きな柱としてやっていく考えでございますが、大体この交通機関を考へてみますときに、利用者が総合的に評価した結果定まってくると思ひます。機動性とか確実性とか経済性などの諸特性を勘案してくる。そういうことを実績で見てもいいですし、いま自動車を中心とするのがどうかという考へをお示しでございまして、五十年の自動車分担率を見ると、貨物輸送、トンキロで三六%、旅客輸送、人キロで五一%を占めておりますが、昭和六十年から六十五年の自動車分担率が、この利用者の総合的な評価でどんなふうになっていくかと考えますと、貨物で三八から三九%、旅客で五五から五七%というふうな傾向を持つておると思ひます。したがって、こういう傾向をも踏まへながら、ただいま申し上げた五つの大きな基本方針で今後の道路行政に臨んでまいりたいと、こういう考へ方に立っております。

○二宮文造君 私は、提案されております法律案並びに関連した問題について若干お伺いをしたいと思ひますが、まず大臣、提案理由の説明の中で、大臣は冒頭にこうおっしゃっています。「現行の第七次道路整備五カ年計画は昭和五十二年をもちつて終了することとなりますが、わが国の道路整備水準は、なお著しく立ちおくれた状態にあり、また交通安全対策の強化、道路環境の保全、日常生活の基盤となる道路の整備等、道路整備に

対する社会的要請はますます増大し、多様化しているところであります」と、非常に道路整備については厳しい見方をされて本法案を提案されておる。そういう中で、投資規模が二十八兆五千億円という今回の第八次道路整備五カ年計画がいよいよスタートをしよう、こういう状況でありますけれども、提案理由の中で整備状況について厳しい見方をされた大臣が、この出発に当たつてどういふ所信を持つて臨まれようとするのか、総括的に伺ひしておきたい。

○国務大臣(櫻内義雄君) わが国の道路整備が本格的に進められてからまだ二十年程度のことではないか、したがって、全国至るところに立ちおくれの場所が多くある、こう思ひます。昭和五十二年に総理府が実施した世論調査から見ましても、道路整備を望む国民の声が非常にきつてい。こういうようなことから、今回の五カ年計画につきましても、それらの要望にこたへていこうと。また同時に、第三次全国総合開発計画の定住圏構想を進めていく上にも道路の整備促進というものがきつて重要なことであるというふうなことから、今回の五カ年計画の考へ方の推進になつておるわけでございまして、総額二十八兆五千億円の第七次計画当時のものを新たな価格水準で考へていきますと、まあこれは最小限の水増しぐらいに思つておるところでございまして、ぜひともこの五カ年計画を一〇〇%近い達成をいたしたいと、こういう決意でおるわけでございまして。

○二宮文造君 最初のお気持、非常にわかるんですが、最後に一〇〇%近いというふうによつぱり遠慮しておっしゃっているところに、この整備計画が果たして進むかどうか、冒頭から大臣は何かこう針を一本いたしているような気がするんですが、おっしゃるとおり、道路整備の現状というのはいささか拾ひ上げてみますと、幹線道路で自動車は満足にすれ違える道路が半分、それから交通混雑の著しい区間が幹線道路の三〇%に及んでいる、これは政府の資料です。それから木の橋、老朽な橋、渡し船ですね、渡し船など、早急に

整備の必要のある橋梁が約四万三千四百カ所、歩道の整備が約半分、バス路線の半分が満足にすれ違えない、これが道路整備の現状ですね。ですから、そういう中で第八次五カ年計画をいま出発をさせようというわけですが、こういう道路整備の現状の中で、いろいろありましようけれども、じゃ、八次計画の重点的な施策、その特徴というのはいくつに置いておられるのか、お伺ひしておきたい。

○政府委員(浅井新一郎君) 第八次五カ年計画の重点的な中身といたしましては、先ほど大臣からお話のございましたような道路整備の現状を踏まえまして、新しい安定成長経済の中で必要な事業を、緊急を要する事業を前倒し的にやっていくという姿で、昭和六十五年までの整備目標を立てたわけでございまして。

その中身としては、五つの大きな柱を建てて考へておるわけでございまして。その一つは、道路交通の安全確保のための事業。中身といたしましては、交通安全のための改築とか、交通安全事業、それから防災震災対策、避難路の整備といったような事業。それから二番目の柱としましては、生活基盤の整備。これらの事業の中身といたしましては、狭隘道路の解消とかバス路線の整備といったような事業。それから先ほどお話のございました木橋とか、もぐり橋、渡し船、あるいは老朽橋といったようなものの解消もこの関係の事業に含まれるわけでございまして。それから三番目に生活環境の改善ということで、大きな事業として、この中では、都市内に、人口密集地域に通過交通を入れないためのバイパスの事業とか、あるいは緑化環境対策の事業とか、鉄道高架化の事業とか、そういったものが含まれるわけでございまして、こういった生活環境の改善のための事業。それから四番目には、国土の発展基盤の整備のための事業ということで、これには高速自動車国道から都市高速道路、あるいは大都市周辺の首都圏、あるいは中部圏、近畿圏に計画されておる大規模幹線道路といったようなもの、ある

いは本四連絡といったものもここに含まれますが、国土の将来の発展の基盤となるこういった大規模な道路についても四番目の柱として進めてまいります。それから五番目には、維持管理の充実ということで、道路の資産を逐次ふえてまいりますと、でか上がつた道路を交通に役立てるための維持管理体制というものの強化。でか上がつた道路を最も効率的に役立てるということとは、これはまた新しく道路をつくること以上に重要なことだと思ひます。そういうことから維持管理体制の充実ということも今後の非常に大きな柱になろうというところで、これを五番目の柱に掲げておるわけでございまして。

この五つの柱を掲げまして、これらの事業のバランスをとりながら、緊急を要するものを昭和六十五年までに整備を進めてまいります。それ以後につきましては、着実に質の高い道路整備を進めまして、二十一世紀初頭までに一応自動車と道路今後節度ある自動車の利用ということとを前提とした道路利用と道路施設との双方がバランスする姿に持っていきたい。そういうような構想を描きまして、そのためのスタートの五カ年計画という考へ方で組んだものでございまして。

○二宮文造君 先ほど太田委員から第一条の「目的」の変更とか、それからまた三全総、それから経済計画の前期経済計画との関連とか、市町村道の問題とかというふうな発言がございましたので、それを省略しまして、主要地方道ですね、主要地方道の国道昇格。これは従来四年ないし五年で一括して昇格の措置がとられてきたのですが、第八次のこの計画の出発に当たつて主要地方道の国道昇格、この問題はどうか考へられていますか。

○政府委員(浅井新一郎君) 国道昇格は、大体五年ないし七年に一遍ぐらいのペースで、従来国道網の整備のペースに合わせて逐次拡大してまいってきたわけでございまして、これにつきましても、これは国道網の整備が進んだ段階で一応考へるということにいたしておるわけで、前回は昭和五十年の四月に実施いたしましたおるわけでござい

す。その後は、五十一年四月に主要地方道の追加指定を行つて——これは国道に昇格しますと主要地方道に穴があくものですから、そのあとの追加指定を行つて、現在は一般都道府県道の再編成を実施している段階で、逐次国道昇格の後始末というふうな形で網の再編成をやつておるわけでございます。今後の国道昇格につきましては、道路整備の進捗状況、土地利用の状況の変化等を総合的に勘案しながら検討することとしたしております。五カ年計画の中身とは直接関連を持たせておりません。

○二宮文造君 私の手元にちょうど五十二年八月、いわゆる概算要求のときだろうと思うのですが、そのパンフをちょうだいしております。「五箇年計画(案)」のそれを照合してみますと、五十二年一月三十一日の閣議了解を見ますと、一般道路事業で一兆二千億圓減つておりますね。それから今度は地方単独事業が五千億圓ふえて、予備費が七千億圓ふえる、新たに計上されてゐる。こういうふうな概算要求のときと閣議了解のときと中身が変わつております。概算要求のときに、やはり同じ資料で「施策別事業費内訳」というのをちょっと拝見しておりますが、これは一体どういうふうに変更になっていくものでしょうか。一部はこのまま概算要求のまま実施をしていきたいという考えもあるようですけれども、ならば、それはどういふ項目についてそういうお考えを持つてゐるのか、お伺いしたい。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、概算要求の時点と閣議了解の中身とは予備費の点で大きな違いがあるわけでございます。七千億圓予備費を計上いたしました分が、実質的にはほかの事業に食ひ込んでいくわけでございまして、全体として、七千億圓引いた二十七兆八千億で五カ年計画を策定することになります。

その中身としましては、当面緊急かつ計画的に一定の事業量を確保する必要があるものは、先取りで概算要求の時点の事業量をそのまま積み上げていきたいというふうな考へてゐるわけでござい

まして、その中身として考へておりますのは、交通安全事業、それから防災震災対策、それから避難路、それから現道対策、緑化環境対策、除雪事業、住宅・ダム関連事業、それからバス路線関係等につきましては、要求しました規模をそのまま実施したいというふうな考へておるわけでござい

○二宮文造君 それで、同じく概算要求のときには「財源内訳見直し」というのも添付されております。それが閣議了解におきましては、この財源の問題に触れまして、二番目に「本計画を遂行するために必要な財源措置については、昭和五十四年度予算編成時までに所要の検討を行うものとす

○政府委員(浅井新一郎君) 財源の内訳につきましては、概算要求時点で考へたものと、現時点でも大筋においてはそう差はないわけでござい

現在そういうものも含めて、国費がどのくらいになるか、それに対する手当てはどうするかという

さいませんで、先ほどの特定財源比率にいたしましても七八%という概算要求時点の数字が出てお

○二宮文造君 これは、質問に当たりまして建設省側の説明をいろいろ伺つておりますと、最終的に国費で約二兆三千億圓程度特定財源が不足をす

○国務大臣(櫻内義雄君) 揮発油税等道路整備特

転用論が再び起こるとは私思ひません。また、この揮発油税等道路特定財源につきましても、道路整備の現状からしまして、利用者負担の観点から道路利用者

ります。○二宮文造君 非常に元気のいい答弁をいただいたんですが、なるほど石油備蓄の当面の問題はお

したが、議論は尽きてないと思ひます。恐らく財政の非常に窮乏なときですから各方面からの触手が伸びると思ひますので、その点に察しを

次、本四架橋の問題について私はお伺いをしておきたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) 公団の新幹線網については別途また御説明があるかと思ひますが、前段の基本計画、建設大臣からの基本計画でござい

としましては、三ルートでございますから三つに分かれておりまして、神戸―鳴門ルートにつきましては一般国道二十八号で、区間、神戸から鳴門市まで、車線数が六車線、一部、大毛―鳴門間が四車線、設計速度百キロ、インターチェンジ十カ所というような中身で決められております。それから真ん中の児島―坂出ルートにつきましては、一般国道三十号線としまして、区間、岡山県の早島町から坂出市まで、車線数四、設計速度百キロ、インターチェンジ五カ所という中身で決められております。それから一番西の尾道―今治ルートにつきましては、一般国道三百十七号として、区間、今治市から尾道市まで、車線数四、設計速度八十、インターチェンジ九カ所というような中身で決められておるわけでございます。

○政府委員(山地進君) 運輸大臣が決定し指示いたしました本四連絡橋の鉄道に関する基本計画でございますが、これは神戸―鳴門ルートと児島―坂出ルートの二本でございまして、前者の神戸―鳴門ルートにつきましては、起点が神戸市垂水区、それから終点が鳴門市でございまして、これは新幹線規格ということになっております。それから児島―坂出ルートにつきましては、倉敷市南部から香川県の綾歌郡宇多津町に至る線でございますが、これは在来線の規格と、かようになつております。それから全国新幹線鉄道整備法に基づきます新幹線網、四国に関する新幹線網の基本計画でございますが、これは昭和四十八年十一月十五日決定いたしましたものでございます。四国新幹線といたしましては、大阪市が起点でございまして、これが終点が分岐市。主な経過地といたしましては、徳島市付近と高松市付近、それから松山市付近、この三カ所が決定されております。それからもう一つは四国横断新幹線でございますが、これは起点が岡山市、それから終点が高知市と、かようになつております。

○二宮文造君 整理しますと、これは両方一緒に整理してみたいんですが、神戸―鳴門ルート、昔はAルートと言つておりましたが、もう地名がつ

いておりますからそのように申し上げたいんですが、神戸―鳴門ルートは道路、鉄道の併用橋だ、しかもその鉄道は新幹線、こう指示をされた。それから児島―坂出ルートは道路、鉄道の併用橋だ、しかし、主眼は在来線であつて、縦断―横断になりまして、将来に備えて新幹線の規格も加味する、主眼は在来線だ。それから尾道―今治ルートは道路単独橋。そしてそれに前の二者に接続をして四国内に新幹線網を配置する、こういう構想であつたと整理しましたが、これでよろしゅうございませうか。

○政府委員(山地進君) 鉄道に関する分はそのとおりでございます。

○二宮文造君 道路は。

○政府委員(浅井新一郎君) そのとおりでございます。

○二宮文造君 それで、もう一つ確認をしておきたいんですが、資金構成、言うなれば事業費の問題もありまして、時間の関係で全体の事業費というものは別にして、関係の府県あるいは市の出資金の分担比率、これはどういうふうな協議ができておりますか。また、この出資金の性格というものも教えていただきたい。

○政府委員(浅井新一郎君) 道路分の資金構成につきましては、各年度の所要資金のうち自己資金によるものを除きまして、新たに調達を必要とする資金を出資金と借入金によつて賄ふこととしておるわけでございまして、出資金については建設資金コスト、現在六・四%でございますが、これを定めますと必然的に出資金比率が決まりまして、自動的な出資金の額が決まられるわけでございまして、したがって、その残りが借入金という形になるわけでございます。また、この場合の出資金の国と地方の負担割合及び借入金の政府引き受け債と縁故債の割合、これはいづれも二対一の比率になつておまして、お尋ねの地方公共団体の出資金及び縁故債の関係府県、市の分担比率につきましては、これは昭和四十八年二月の関係地方公共団体の協議によつて定められました分

担率に従つてそれぞれ地方公共団体が分担しておるわけでございます。

○二宮文造君 確認しますが、神戸―鳴門ルートだけで結構ですが、あとは府県にまたがるのはそんなに大きくありませんので、神戸―鳴門ルートだけのいわゆる地方の公共団体の分担率ですね、これをひとつ確認をしておきたいんですが、兵庫、神戸、大阪府、大阪市、徳島県、高知県、どういう分担率になつておりますか。

○政府委員(浅井新一郎君) 申し上げますと、兵庫県が三六・五%、神戸市が二二・二%、それから大阪府が八%、大阪府が八%、徳島県が二〇%、高知県が五・三%という比率になつております。

○二宮文造君 ずいぶん長い年月ですから確認する事項が非常に多くて恐縮なんですが、もう一点確認をしておきたいんですが、五十年の八月十五日及び十八日の二回にわたつて関係関係間の協議でいわゆる一ルート三橋、要するに一ルートとして児島―坂出の早期のあれを図る。それから三橋ですね、神戸―鳴門の間は大鳴門橋、それから尾道―今治は因島大橋と大三島橋、この三橋の建設方針が決定されましたけれども、この建設方針が決定された経緯、これはどうなつていますか。

それともう一つ、先ほどの地方公共団体の協議によつて分担率が決まつたとおっしゃつていますが、けれども、それは署名捺印をしたとか何とか、そういう公的ないわゆる各地方団体がもう絶対守りますという何か公文書的な協定書みたいなものはあるんですか、ないんですか。ただ単なる申し合わせだけでは話が進まないと思うんですが、それを前もって聞き忘れましたので、それと、それからいま言いました一ルート三橋という建設方針の決定の経緯、これをお伺いしたい。

○政府委員(浅井新一郎君) 最初に、一ルート三橋の建設方針の決定経緯について申し上げますと、本四連絡橋の建設工事は、昭和四十八年九月に建設、運輸両大臣から本四公団に対して工事に

関する先ほどの基本計画の指示があつたわけでございまして、公団は、これに基づきまして同年の十月に実施計画の認可を受けまして、三ルートに起工すべく諸準備を進めていたわけでございますが、その年の十一月、いわゆる石油ショックに絡む総需要抑制策の一環として工事着手の延期を指示したわけでございます。その後約二年たちまして昭和五十年八月、建設大臣と経済企画庁長官、国土庁長官の三大臣の協議によりまして当面の一ルート三橋の建設方針が決定されたものであります。中身につきましては、先生御指摘のようなことでございまして、三橋としましては、地域橋として大鳴門、それから因島大橋、それから大三島の三橋に着工する。それから一ルートにつきましては第三次全国総合開発計画において決定する。それから中身としては、鉄道併用橋というような中身が決められたわけでございます。

それから、御指摘の関係地方団体が分担金を決めた場合の形でございますが、昭和四十八年に自治省が関係府県と協議して決定したものでございまして、公文書等は別にございせん。

○二宮文造君 ちょっと前の質問に戻りますけれども、公文書等がなければ、それはどうなんでしょう、地方公共団体は状況の変化によつてはやはりその負担割合というものは変わってくる性質のもので、状況の変化にかかわらずこの割合と

いうのは守らるべきもので、その点はどう御理解されますか。

○政府委員(浅井新一郎君) これは本四架橋に絡んで関係団体が合意のもとに決めた分担率でございまして、これを勝手に……

○二宮文造君 勝手にじゃない、状況の変化。一方的に変えるわけにはいかないと思ひますが、その時点でまた関係団体が協議し、またそれを変えらるべき根拠になるものが何か出てまいりますれば、関係各機関並びに地方公共団体等の協議によつて絶対未来永劫変わらないものではないというふうには考えられます。

○二宮文造君 それから鉄道の方、この一ルート

三橋にかかわる鉄道の関係部分を説明していただきたい。

○政府委員(山地進君) 児島-坂出ルートにつきましては、そのまま工事をする事になっておりますので、鉄道部分は御説明は省かせていただきますが、大鳴門橋の方にしましては、八月十八日の閣僚の協議の結果では、従来の方針で諸般の準備を進めるよう指示する、こういうふうになっております。したがって、併用橋の部分がついたままの計画で当面工事を進めると、かように決定されたものと思っております。

○二宮文造君 ですから、最初に基本計画が決まった、そして今度はいよいよ着工に入るときの方針もその基本計画のまま進んできた。したがって、これからこの協議決定に従いまして順次建設が進められてきたと思うんですが、じゃ、工事進捗の状況はどうでしょう。

○参考人(尾之内由紀夫君) ただいまお話ございましたように、一ルート三橋建設の指定に基づきまして五十年十二月に大三島橋に着工いたしました。ただいま大三島橋は下部工事を完了いたしました。現在上部工の架設をいたしており、あわせて取りつけ部の道路工事を実施いたしております。上部工の進捗率は約六五%、道路部の進捗率は約五四%となっております。それから引き続きまして五十一年度の七月に大鳴門橋に着工いたしております。この方はただいま下部工事を実施中でございまして、現在三六%程度の進捗を見ております。明くる五十二年に因島大橋の着工をいたしまして、現在下部工事を進めるとともに上部工の鉄材の製作等を行っております。進捗率は下部工で約五〇%、上部工におきまして約一〇%、かような状況でございまして。

○二宮文造君 じゃ、公団にお伺いしますが、いまのお話のあった一ルート三橋ですね、この完成目標の年次はそれぞれどうなっておりますか。

○参考人(尾之内由紀夫君) 大三島橋につきましては五十三年度末を完成予定にいたしております。因島大橋につきましては五十六年度中の完成

を期待いたしております。大鳴門橋につきましては五十七年度を完成予定にいたしております。

○二宮文造君 ところで、やっとこのごろに到達したんですが、去る三月の七日に建設、運輸、国土、この三省庁の事務当局者の話し合いで、神戸-鳴門間のいわゆるAルートですね、これの大鳴門橋を、ずっと進んできた道路、鉄道併用橋から道路単独橋に変更する方向で合意に達したというふうな報道がされておりますが、この件はどうでしょう。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘の点でございますが、新聞情報でそういうようなことが流れております。事実、事務当局間で会ったことはございしますが、これは大鳴門橋の建設に絡みまして、先ほどもございまして、従来併用橋ということでは工事はずっと進んでまいっておりまして、いよいよ塔の発注時期を迎えておるわけでございまして、ただ、鉄道橋併用問題につきましては後ほど御説明あると思いますが、新幹線問題についていろいろな運輸当局の考え方もあるようでございまして、そういうことを絡めまして情勢分析をするために集まったわけで、その席で方針が決められたというふうなことはございしません。

○二宮文造君 じゃ、新聞報道はうそですか。困りますか、答弁に。

○政府委員(浅井新一郎君) うそというわけでもないんですが、話し合いをしただけのことでございます。結論を確定したわけでも何でもありません。ただ、結論を出したというふうなふうな報道されるのは、ちょっと大げさな報道ではないかと考えています。

○二宮文造君 ちよっと大臣にお伺いしますが、ね、この三省の事務当局者の会合というのは大臣御承知の上で行われたんでしょうか、知らないうちに事務当局で話し合いましたんでしょうか。簡単に結構です。

○国務大臣(櫻内義雄君) これは、私が指示をしたことのないことだけは事実でございしますが、しかし、事務当局者間で必要があつてそういう会合

をしておる、それを私が必要だということではございません。私が指示したのではないということとは事実です。

○二宮文造君 じゃ、その事務当局の会合があった報告は大臣受けられましたか。非常に大事な問題で、こういう三省の話し合いが行われたんですと、報告は受けられましたが、建設も国土も兼ねていらっしゃるんですから、どっちから入るんじゃないかと思ひますが。

○国務大臣(櫻内義雄君) 新聞報道をちょっと見た後に、ちよっとこの報道の真相は違いますと、三者が会ひまして、いまの公共投資の、先行投資の必要があるので協議をいたしました、こういう報告を受けました。

○二宮文造君 新聞等を見ますと、国鉄さんいよいよ登場ですが、新聞報道を見ますと、国鉄の、いわゆる運輸関係ですね、こちらの方が一おうたで、採算上の理由で、非常に強硬な御意見でこの会合をリードされて、それがいわゆる道路単独橋に踏み切ったと、こういうニュアンスになったと思うんですが、鉄道側の事情、いわゆる道路単独橋に至る鉄道側の事情を、ちよっとでなく詳しく説明いただきたい。

○政府委員(山地進君) 国鉄が再三の財政援助を仰ぎながら毎年巨額赤字を計上していることは先生方の御承知のとおりでございまして、昨年の運賃法定制度の緩和とやらをやつていただいたのもその一連の助成の中の一つでございまして、五十年以降運賃を五〇%も値上げするといふような非常にドラスチックなことをやつたにもかかわらず年間九千億にも上る赤字を計上しております。今、今回の運賃の法定制度を緩和したということを中心とする再建の基本方針というのは昨年の十二月の二十九日に政府で決定したわけでございまして、今後の国鉄再建については並み並みならぬ努力が必要だ、これは政府の助成もさることながら国鉄自身の経営というものを立て直さなければならぬという事態になったわけでございまして、このような国鉄の再建というものを

今後五十三年度、五十四年にわたります五十年代中に何らかのめどをつけたというふうな中でこの本四の架橋の併用部分を考えてみますと、四国新幹線、いまの大阪から大分に至る新幹線というのがいつできるかというところについては非常に見通すことがむずかしい問題の一つになってきております。いま整備五線というすでに整備計画のできていますものについても、一体これは財源問題も含めましてどういふことになっていくのかということでも議論されているわけでございまして、その他の計画路線についてはさらに時間がかかる問題だらうと思うわけでございまして。

こういうことを考えてみると、一体その併用部分の金というものを、まあ六百億ぐらいの負担を国鉄がせざるを得ないわけでございしますが、これが四国新幹線ができないう間は、まさに何らの効果も生まないままに置くというところは金利が毎年積み重なつてまいりますので、これは国鉄、それから本四公団についても大変な圧迫要因になる。こういうことを考えまして、一体この併用橋というものについてもう一回見直すべきじゃないだろうかという議論をわれわれの方でいたしまして、今後本四における鉄道部分というのは、新幹線で行くにしても併用橋であることが必要なのかどうかというところで、とりあえず私も私としては、単独橋の考え方というものは一体いまままでの経緯から見て認められるものかどうか、かような観点で国土庁並びに建設省といろいろお話をしているというのが現状でございまして。

○二宮文造君 それと、いま国鉄さん——国鉄ですね。

○政府委員(山地進君) 私、運輸省です。

○二宮文造君 運輸省の方の説明をいたして、それと符節を合わす問題があるんですが、それは大臣、三月のたしか十三日か四日だと思ひますが、ちよっと日にちが狂つていますかも知れませんが、経済対策閣僚会議、これに大臣も御出席になつていま説明のあったいわゆる新幹線の整備計画、五線の整備計画というのを景気対策の一環と

して鉄建の方にどうなるんだという指示をされたという報道が出ておりました。御存じでしょうか。大臣も御出席になっておられるんですから、そういう会合があったかどうか、いかがでしょうか。

○国務大臣(櫻内義雄君) 新幹線五線の整備計画について、たしか九月末までに検討するようにということを決めたことは事実です。

○二宮文造君 それで、その五線とは、すなわち東北新幹線の盛岡—青森、それと北海道、それから北陸ですか、東京から北陸を通って大阪に至る北陸、それから福岡から鹿児島、福岡から長崎とこの五線ですね。四国は外れておられます。経済対策閣僚会議でのいわゆる新幹線五線という中には何ら協議されてない。また、鉄建に対しても指示が与えられてない。ちょうどいまの運輸省の説明と同じような方向を経済対策閣僚会議も進んでいる、こう私は理解するんですが、確かに外れておられますね、四国の関係は。

○国務大臣(櫻内義雄君) いわゆる整備五線というのは、いまお示しになったとおりでございます。

○二宮文造君 はい、わかりました。

それで、先ほど道路局長が、話し合いはしたと。話し合いはしたと言いますが、運輸省の説明をいただくと、運輸省並びに国鉄の決意はきわめてかたいものがありますね。神戸—鳴門間に新幹線を併用しても今世紀は間に合わない、こういう結論を出している。とするならば、国鉄再建の重要な時期に差しかかっているいま、そういう投資ができないではないか、金利負担を考えますと、したがって、国鉄あるいは運輸省側の意見としては、もう道路単独橋に固まっているわけですか。あなたはまだ結論を得たのではないと言っています。これは最終的には結論を出さなきゃならぬ問題。お話を聞きますと、大鳴門橋の完成年次は五十七年と置いておられますから、これはしかし最終的な方針は大臣のお決意になるんですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 大臣が答えの前にちょっと御説明申し上げますが、先生御指摘のように、大鳴門橋は現在、先ほどのお話のように準備工事それから塔下部工事を進めておるわけでございますが、上部工事の塔製作につきましては、五十年途中で併用問題について結論を得て着手の予定であったわけでございますが、現時点において鉄建審、これは最終的には併用橋で単独橋にするということになりますと、鉄建審で決められることになりかと思いますが、これは現地でまだ開催されない現状から、当初予定工期の完成は非常に困難な状況にあることは事実でございます。もうぎりぎりのところに来ているわけでございます。建設省としてはこの問題早く結論を出していただきたいという気持ちでおるわけでございます。

○二宮文造君 大臣いかがですか。早く決めてもらいたい。

○国務大臣(櫻内義雄君) 私は、建設大臣、国土庁長官として、全般のいまの経済状況から見て、大鳴門橋の促進ということでは、これは公共投資推進の上からいうと必要なことです。ただ、先ほど来御質問にありましたように、従来併用橋ということでも進んでおりますのを、ただいま運輸省側からの御意見が出てきて、恐らく早くやるというふうのに対して、さて三者が寄ったときに、運輸省側から先ほどのような御意見があるいは出たんだではないかと思いますが、しかし、私のところにはそういう細かい報告は受けておらないのであります。新聞の報道とは違います。先行投資などについて話し合いましたと、こういうことだけでございます。そこで、もしそういう意見があると思えば、これは国鉄の現状からして出た御意見でありましたら、これを国土庁の事務次官が間に入つて調整をするという必要は出てくると思うんであります。私はその結果何か結論が出たということはいまのところ聞いておりませんし、またすでに単独橋になっているんじゃないかという御趣旨の御質問のようでしたが、そういうことについては基本方針が決まっております、これを變更するには、ただいま道路局長の申し上げたように、鉄

道建設審議会の議を経なきゃならぬ手順があると思うんです。まだそういう手順も踏まれておらないという状況だと思えます。

○二宮文造君 公団にお伺いしますが、五十七年に大鳴門橋を完成させるためには、いま議論してまいりましたタイムリミットというのはいつに置かれませんか。

○参考人(尾之内由紀夫君) 実はもつと早くやらなきゃいかぬと思っております。昨年末ぐらいを私どもは時期として考えておりましたけれども、それもいま言いましたような事情でなかなかまともじゃないので、せめてこの三月ぐらいには決めていただきたいということ、そういう意味で一日も早く決定を御指示をいただきたい、かように思っております。

○二宮文造君 運輸省にお伺いしますが、結論は、鉄建審に諮問をして、その最終決定を得て方針が決まると、こういうことですが、鉄建審への諮問はいつと考えていますか。また、やっていますか。

○政府委員(山地進君) 鉄道建設審議会にかける部分と言いますのは、先ほど御説明いたしました本州四国連絡橋公団法に基づいて基本計画を決めた神戸—鳴門ルートについて併用橋ということが出ておりますので、それを直すための諮問を鉄建審にかけなければならぬ。それからもう一つ、新幹線鉄道の整備に関する法律の基本計画というものはこれは何ら変更がないわけでございます。したがって、こちらの部分は鉄建審にはかけなくてもいいと、こういうのが事情でございます。私もどもとしては、できるだけ早く鉄建審も開いていただいてこの問題の結論を得たいと、かように考えております。

○二宮文造君 じゃ、早く開いていただいといるのじゃなくて、鉄建審を開かすためにはどういう手続が必要ですか。最終決定を下すための鉄建審を開くとすればどういう手続を必要とし、その手続を踏まれないがゆえに、公団の方からは、昨年の暮れには終わってほしい、でも、できれば三月と言っている。日にちを数える——大げさな言い方をしますと、分秒を争うような状況になってきて、鉄建審の諮問というものがまだ宙ぶらりんになっている。どういう手続を経なければ諮問ができないんですか。

○政府委員(山地進君) 法律的な手続というものは、しかくむずかしいものではございませんで、かような重大な問題を鉄建審にかけるためにはある程度の皆様方のコンセンサスというものを得てからかけるのが普通だろうと思っております。そのコンセンサスを得る努力をいましております。

○二宮文造君 コンセンサスを得る努力というのは、具体的にどういう努力ですか。

○政府委員(山地進君) それに関連する関係の方方というのは非常に多いかと思えますけれども、当面、本四の架橋に関連のある方々については、皆様の御意見というものは非常に利害関係の多い問題でございますので、そういう方々を中心に何うということにしております。

○二宮文造君 それは運輸省のサイドで聞くんですか、あるいは建設、国土、何か一つのプロジェクトみたいなものをつくって、そしてそれでコンセンサスを得る努力をするのですか。運輸省サイドの単独のそういう手続でやろうとしているんですか、どちらですか。

○政府委員(山地進君) 鉄建審にかける部分と言いますのは、本州四国連絡橋公団法に基づいて運輸大臣が決める基本計画の変更でございますので、これは運輸大臣が一義的に責任を持って進めべき問題であると思えます。ただ、これに関連いたしますのは、建設大臣の方も単独橋になったらばどうなるのかということ、まさに利害をもちになつてくるわけでございますので、建設省あるいは国土庁、環境庁方面も含めまして、利害の関係を生ずる方々には一応御意見というものを承つてから審議会にかける、かように考えております。

○二宮文造君 水かけ論になりますが大、大臣、分秒を争うと先ほど申し上げましたが、そういうふう

うに事態は切迫しておりますが、運輸省側の気持ちというものはもう明確になっておりますね、どうやら。ですから、最終結論を下す手続は鉄建審ですけれども、その鉄建審に諮問の手続をとってよろしいというボーサインは国土、建設、この方面からのボーサインがなければ出せないようですが、公団側のお話も聞いておられて、非常に時間について、いつごろまでに結論を出すというお気持ちがありますか、これをお伺いしたい。

○国務大臣(櫻内義雄君) 私に建設大臣の立場からいたしますと……

○二宮文造君 国土。

○国務大臣(櫻内義雄君) まず建設大臣の方から。公共事業促進ということで、いすれにしても早く着工してもらいたいというところは尾之内総裁の気持ちと一緒にございます。それからまあ事務当局でいろいろ諸情勢を勘案しながら御指摘のような会合をした、これは先行投資問題などもあってこれをしたわけでありますが、たまたま私も推察するのに運輸省側の御意見も出ておる、そういうことですから、国土庁の事務次官としては私の意を受ける受けにくいかわからず、調整の立場もございますから鋭意努力をしておることと思うのであります。したがって、私としては早く結論を出してもらいたい、こういう気持ちを持っておりまして、今後におきまして、ただいまのような御所見が他から出て、あるいは省内、庁内から出てまいりますれば、私は早く詰めるよと、こういう立場だと思っております。

○二宮文造君 道路局長、大臣は、上がってくだいいますと。事務手続として、こういう方向で進んでいただきたいという大臣に報告をするのはいつまでにすると心に決めていますか。

○政府委員(浅井新一郎君) お話にございましたように、この問題は私どもとしてはとにかく早くかかりたい、早く橋の発注にかかりたいという気持ちでいっぱいなんです、そのためにはこの問題を早く解決しなければいけない、解決するまで最初

の何といひますか、まずもとは……

○二宮文造君 だから、事務的にいつごろに終了すると、大臣の手元に渡せるかと私聞いています。

○政府委員(浅井新一郎君) これは、もとは鉄道を外すかどうかの問題をはっきり決めて、その相談があった時点で……

○二宮文造君 あったんです、もうすでに。

○政府委員(浅井新一郎君) いやいや、それはまだ話し合いとしてあっただけのことでありまして、こういうふうにしなさいという正式な申し入れがあったということではございませんので、その辺がはっきりすればわれわれの意見を申し上げて、こういうふうな結論——これはまあ国土庁で調整をとっていただいておりますのでございまして、結論として固まった段階でそれぞれ大臣に報告して決めていただく、そういう段階を経なければ正式に決まったことにならないと思います。私もどもといひましたし、希望としては四月中にもなるべく早い時期に橋の発注ができるような段階に持ち込みたい。したがって、鉄建審を早急に開いていただきたいという気持ちでございまして。

○二宮文造君 道路局長、変えないんだしたら鉄建審は開く必要ないんです、基本計画のまま行くんですから。早く開いていただきたいということ、何だか知らぬけれども、あなた、衣の下にしろいが見えたりですよ。私なぞよくこの問題を言うかと言いますと、関係地方団体が非常に迷惑しているんです。国の方では併用橋から単独橋に変わる、それで政治折衝があるからということでもたもたしていいんですけれども、関係公共団体にとつて見れば大変なことになるわけなんです。たとえば神戸市は新幹線網、いわゆる向こうの橋を排除して大鳴門橋が単独橋になるということは、いわゆる神戸—淡路間の橋も道路もかかること、ですから神戸市は全く今度はメリットがなくなつちやう。大阪府にしても私はないと思う。兵庫県は淡路島が若干かかっていますからス

ズメの涙ほど負担するでしょう。こうなってきたと、先ほどそれで、状況の変化ということになると地方公共団体の分担の比率というのは変わりますし、よくと私が質問したのはそこへ戻るわけですね。

運輸省にお伺いしますが、すでに運輸大臣の手元には、国鉄並びに運輸省としての事務的な報告は運輸大臣のもとにはされていきますか、されていせんか、単独橋ということについて。

○政府委員(山地進君) 各省とこういうような話をしておりますというところは御報告しております。

○二宮文造君 わかりました。大体、道路局長のお話を聞き、あるいは大臣の決意を聞き、また運輸省側のお話を聞いて、私の感觸は、道路橋にしたいけれども、諸般の情勢が非常に複雑だからその調整を待っている、しかし、それも四月中ごろをタイムリミットとしてそういう方針に進みたいと、こういうふうな御意見のように私は整理をいたしました。

さて、問題は、そうなつてくると、道路局長、関係の公共団体の出資金の分担比率は、ちよっと私が申し上げたようなメリットがなくなつてきますから変わつてくるんじゃないかと思ひますが、この感觸はどうですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、単独橋になりますと、従来道路併用橋で考えた場合の、道路分のアロケーションで考えた道路分の分担建設費と比べますと、単独橋になった場合には、道路側から言いますと、かなりそれだけふえるわけでございしますが、そのふえた分については、それに見合う形の、現在のルールでいいますと、出資金の増高は出てくるわけでございします。ただ、本州四国連絡橋事業に関する地方出資金は、道路分に対して従来から出資されていたものでありまして、鉄道分は出資の対象になつてないわけですから、これが外れたことによつて、言つてみれば一番西のEルートの際に戻るといふ形でございますし、メリットとしても、道路橋の負担金に

対する——道路橋の負担金はやっぱり道路橋のメリットを主体に考えたものだといふふうに考えられると思ひますし、分担比率も基本的には変わらないといふふうには考えられるわけでございします。

○二宮文造君 それは、意見通りませんね。それは道路局長、通りません。併用橋の場合は、鉄道部分は鉄道が負担するんだから、しかし、道路単独橋になると費用がかさ上げになるから、だから比率の方は関係がないとおっしゃいますが、大鳴門が単独橋になるのは、その背景に神戸—淡路間のいわゆる橋の架橋という問題がまだ未決定でしよう。あれがかかるんだしたら鉄道だつてまだ考えもあるわけですよ。要するに、大鳴門橋だけのいわゆる架橋だけしか考えられないわけなんです。ちよっと私の言い方が遠回しになってしまいましたが、従来は神戸からすつと橋がかかつて徳島へ行けるということ、神戸市、大阪府、あるいは兵庫、この分担比率といふものが、道路部分についての分担比率を納得していたわけなんです。ところが鉄道が——併用橋が単独橋になる。その背景には、神戸—淡路間の架橋が非常に技術的に困難でしよう。そういう問題があるわけですから、表には出ていきませんが、この橋がいつになるかわからない。鉄道はかかる。どうやら神戸——本土側の方はメリットが全くなくなつちやうということを前提にすれば、道路局長のおっしゃるような答弁では筋が通らなくなつてくると思ひますが、どうでしょう。

○政府委員(浅井新一郎君) 単独橋になった場合のメリット関係は、いろんな表面上のメリットとやっぱり間接的なメリット、いろいろあるかと思ひますが、一般的には先ほど言ひましたような理屈で考えられると思ひます。しかし、まあこの分担比率の問題については、今度は単独橋になることに絡んでどういふふうに考えるかということについていろいろ議論があるかと思ひます。それと、実際問題、この分担比率が従来よりふえるかどうかという問題は、現在の金利の問題と資金

コストの関係で、最近金利が非常に下がっていることから、計算しますと、ほとんど今回のあれによって従来の出資金よりふえるということはないんじゃないかというふうな計算もされます。したがって、そういった問題も含めまして、やはりこの負担割合のあり方については議論があるのかと思いますので、やっぱり十分考えてみなさいかぬというふうな考えております。

○二宮文造君 わかりました。時間がありませんので、私は要望を込めて、またいままで伺ったことを整理しておきたいと思うんですが、仮に単独橋になった場合に、関係地域に対して、まあ政府、国の方で、あるいは国鉄の方で、運輸の方で考えている問題というので整理されておりますが、どこから聞いたとは言わぬでくださいよ。整理してみますと、こういう要望になるわけです。とにかく、資金面での地元負担、これはやはり軽減措置を講ずる、この用意はいまもちょっとお話がありました。

それから、その明石海峡大橋、技術的に困難と私は聞いてるものですからそう言いましたけれども、明石海峡大橋の調査費を増額をして、何らかの形で早期着工という声明をして、そしてその関係団体の了解を得る方法。

それから四国新幹線、これは線はそのままだ入っているということですから消えてない。調査費も若干ふやすというふうな、これは給にいたちもみたないことになるんではないけれども、要するに四国の新幹線網というのについて、国鉄としてはやっぱり鋭意計画を充実をさして、そういう姿勢をとる。

それから、大鳴門橋と接続をする四国縦貫自動車道、これの計画を促進をする。

それから、国鉄側では阿佐東線ですか、あそこの高徳線からずうっと続いて高知県に入りますその阿佐東線の建設のスピードアップを図る。

こういうふうなことを私は整理として伺っているんですが、いかがでしょうか。否定するものがあれば、それはできませんとおっしゃっている

ただいて……。

○政府委員(浅井新一郎君) 地元負担の軽減の問題につきましては、これはまあ先生の考え方は一応お伺いしたんですが、御希望としてわれわれも十分受けとめたいと思いますが、私どもの考え方は、まあどうも理屈から言くと、鉄道、従来出資の対象となつてない分が、本来出資の対象となつたものから外れただけのことだから、もとに戻る姿が現状では妥当なんではないかというふうな考えておるわけでございます。

それから、明石海峡大橋の問題につきましては、これは当然調査を進め、単独橋になった場合には、まして従来やつてなかった調査もやらなきゃいかぬわけでございます。やらなきゃいかぬ、重点的に進めなきゃならぬと思っております。

それから、四国の縦貫自動車道の促進の問題ですが、これはまあ従来からそういう方向でやっておりますので、四国縦貫道はすでに定まっております整備計画がございます。これに従って鋭意建設を促進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す。

○政府委員(山地進君) いま先生の御指摘になりました調査を進めるといことは、恐らく四国新幹線が大阪から松山に抜けて大分へ行く。これは松山—大分間というのは橋がないわけでございます。それで、トンネルの調査ということが指示されておるわけでございます。したがって、今後もし単独橋になった場合、橋は通らないよということになって、かつ新幹線を通す方法というのについては何があるかと思うのでございますが、そういうものについて調査をするということとは十分考えられる方法だろうと思ひます。

それから、阿佐東線のお話が出たわけでございますが、地方のA B線の整備というものは、限られた資金の中で需給状況を見ながら決定しなきゃいけないものでございますので、たとえこの問題が非常に重要であつたとしても、阿佐東線を何らかの調整みたいな形ですという考え方は余り筋が通った考え方ではないんじゃないか。ただ、阿

佐東線につきましては、需給状況、阿佐東線の周りのお客の流動状況等から見て、それなりに促進ができるものと私は思っております。

○二宮文造君 いや、新幹線といわゆる併用橋と阿佐東線とは切り離して冷たく考えると、こういうことですね。答弁は要りません、そんなような話でしたから。

それで、ちょっとあとの児島—坂出の方が、若干環境庁の方も見えてるんで、ちょっと話が長引きますので、一問だけ、尾道—今治ですね、これの大三島、因島大橋の完成年度は聞きました。全ルートが開通するというのは、目標年度を置いておられますか。それはいつに置いておられますか。着工のあれをもらつてないから公団むずかしいかもわからぬが。

○参考人(尾之内由紀夫君) いまのお話の点につきましては、私の方は建設の指針を与えられておりませんので御答弁できません。

○政府委員(浅井新一郎君) A ルートの完成……

○二宮文造君 E、尾道—今治。

○政府委員(浅井新一郎君) E ルートにつきましては、これは現在、当面の着工方針として一ルートの三橋方針ということで、E ルートの二橋については地域開発橋として手をつけておるわけでございます。したがって、このルートの完成というものは、現時点ではまだこれは今後の経済情勢、社会情勢の推移を見て他の二ルートの問題は進展があらうかと思ひますが、現時点では当面の着工方針を堅持しておるというふうなことから、現時点でいつ完成ということとは申し上げられない段階でございます。

○二宮文造君 それから児島—坂出ですが、先ほどの一ルート三橋という児島—坂出ルートは早急に着工する、完成を図ると、こういう了解のもとに出発をしたわけですが、ところが、その着工については条件が二つある。いわゆる環境評価の問題、瀬戸内海の景観あるいは生活に与える影響、いわゆる環境評価の問題と、それから旅客船の航路事業に対する救済措置、この二つが解決のめど

がつかなければ着工しないというふうな状況になつていようですが、さて公団の方は環境評価を發表しました。ただ、昨日でございましたか、環境庁から相当手厳しい環境庁の評価が發表されました。それで、環境庁の方、どなたでしたか、済みません、お待たせいたしました。長文のもので、それから概略で結構です。公団の評価に対して御意見を出されたようです。これを説明いたしたい。

○説明員(大塩敏樹君) 本州四国連絡橋児島—坂出ルートの環境影響評価書案に対する環境庁の見解は、昨日環境庁長官から公団総裁あて提出いたしました。その概要について御説明いたします。内容は、大別して大気質と水質及び自然環境についてでございます。

まず、大気質については、大気質、騒音振動、交通管制、その他となっております。

これらのうち主要なものについて概略御説明いたしますと、二酸化窒素の予測、評価につきましては、環境基準とまず照合すること。WHOの指針を引用している点につきましては、一時間値の予測値で照合することに意味があるものであること。なお、二酸化窒素の予測、結果の評価については、公害対策基本法に基づく検討を終えた後、改めて意見を述べることにしております。

窒素酸化物濃度の予測につきましては、大気安定度について検討すること。窒素酸化物に占める二酸化窒素の割合を推計する方法について再検討すること。自動車排出ガス排出係数について今後調査検討すること。環境影響上不利な条件下における影響の予測、評価が必要とされる地域については、今後、局地気象の調査を実施した上、短時間値の汚染予測を行うこと。

騒音振動につきましては、鉄道の列車走行に伴う騒音振動については、鉄道の営業開始までの期間を踏まえ、騒音レベルにつきましては五ホン程度、振動レベルにつきましては五デシベル程度低減することを目標として鋭意技術開発を推進し、その結果を効果的に活用して沿線の生活環境への

影響を極力軽減するよう努めること。道路交通騒音につきましては、最高値の検討を行い、環境保全目標を達成するよう対策すること。なお、対策を講じて目標が達成されない場合には、周辺対策について検討すること。低周波空振動については、その軽減に十分な配慮をすることなどでございます。

交通規制につきましては、必要な協力体制等を検討し、その整備に努めること。

その他といたしましては、倉敷市神田地区については、計画ルートについて慎重に再検討すること。坂出北インターチェンジについては、構造等について慎重に再検討すること。早島インターチェンジ及び坂出南インターチェンジ周辺地域については、土地利用計画の適正化を図られるよう地方公共団体と十分連絡をとっていくことなどでございます。

次に、水質につきましては、環境現況調査、工事による環境影響、環境管理計画についてそれぞれ意見を提出しております。

さらに、自然環境につきましては、現況の解析評価事業の概要、影響の予測、評価、保全計画、工事中の環境影響及び環境管理計画についてそれぞれ意見を提出しております。

以上でございます。

○二宮文造君 ありがとうございます。もうあと公団に伺えばいいですから、済みません。

非常に細かく環境庁からいまま意見書の説明をいただいたんですが、これを受けた公団はどうしますか。たとえば公団の最終的な考え方は、架橋の意義の重要性から考えれば、周辺住民の受忍限度を超える環境破壊をもたらすものではないと、こういうふうに公団自身の評価書を結論づけております。そのように聞いております。ところが、いまお伺いしますと、一つ一つの項目について相当やはり人体に影響を及ぼすという判定あるいは自然環境の破壊につながる、景観の破壊につながるというふうな、特に厳しくは計画ルートの変更と、あるいは構造の再検討というところまで意見

見は述べられているわけです。これはやはり公団としては無視できない問題ですし、鋭意これを検討しなきゃならぬと思うんですが、この点についてどうお考えになりますか。

○参考人(尾之内由紀夫君) 私どものDルートの環境影響評価につきましては、昨年十二月末以来、地元から、また関係公共団体その他の団体からたくさん意見をいただいております。昨日、環境庁の御意見をいただきました。大体意見は全部出尽くした状況でございます。私どももまだいまま御意見に対してどう対応するかという項目ごとに検討いたしております。もちろんこれはいまお話ししたとおり、今後検討することというふうな、また現時点での確かな知恵が出ておらぬものもございますので今後検討しなきゃならぬ問題もございますが、といって、それを持っていくわけにまいりませんので、なるべく早い機会にいま申し上げました多くの意見に対して適切策を出しまして最終評価書をつくるようにいたしたいと思っております。これにはもちろん環境庁あるいは各県といろいろ相談しながらやらなきゃいかぬと思っております。そういうふうに対処したい、かように考えております。

○二宮文造君 特に、私は、こういうふうに環境庁から意見が出されて、従来の公団の姿勢にやはり甘さがあつたんじゃないかと思うんです。具体的に一つ取り上げてみても、二酸化窒素の場合です。公団の方はWHOの緩い基準をとっている。ところが、現行の国の環境基準よりはWHOの方が緩いわけですね。そういうものをもって意見を述べ、評価をするという公団の姿勢が、かえって住民の反発を買ってしまうんじゃないか。ですから、問題がますます複雑になってくる、こういうふうには私は端的に感ずるわけです。

それから大事なことは、この計画ルートの倉敷の神田地区ですね。計画ルートを変更しなさい、これも必要ではないかというふうな大きな問題が提起されたんですが、これはどう取り組みますか。

○参考人(尾之内由紀夫君) 神田地区の問題につきましては、当初からいろいろルートにつきまして議論のあったところでございます。これはそういうような御意見もございましたので、関係岡山県とよく協議して最終的に決めたいと思っております。

○二宮文造君 そうしますと、公団としては一応評価をし、縦覧に供しました。それから環境庁から意見が出ました。それで、それを手直しをして、もう一遍縦覧というふうな納得を得るといふ手続をとるんですか、それとも縦覧はそれで終わったというふうに解釈されるんですか、どうですか。

○参考人(尾之内由紀夫君) 最終評価書をつくりまして、これを公示するというところで一応手続は終わると、かように示しております。それ以上の指導をまだいただいておりますので、自後どうするかという指導につきましては、私どもはそこで一応終了する、かように考えております。

○二宮文造君 大臣、いま公団は、非常に重要な問題で指示をいただけない、指示をいただけない以上は、これで終わりというふうな認識を述べられましたが、ちょっと私、先ほどから環境庁との食い違いについて問題を提起しているわけですが、私はこれだけの問題を住民の納得を得られないで着工に要する手続が終わったとは感じられないんですが、いわゆる環境庁の意見というものを公団がもう一遍消化をして、そしてそれを住民の納得につなげる手続が必要だと思いますが、大臣の考えはどうですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 環境庁の御意見をいただいて、直ちにその内容を検討いたしまして、今度は環境影響評価書の中にその意見が適切に反映されるようにこれから建設省の立場は公団を指導していくことになりましたが、影響評価書の中には、環境庁長官の意見ももちろんのこと、すでに各地方関係自治体、市町村から出されております各種の意見が出ております。そういうものを十分取捨選択しまして、妥当な環境影響評価書をつく

った上でこれを公示して、手続は一応これによって終わるといふふうに私どもは考えておるわけでございます。

○二宮文造君 ちょっと私いまほかのことを考えていて……手続は終わったものとは考えるんですか、考えないんですか。結論のところはつきりしなかった。

○政府委員(浅井新一郎君) 環境影響評価書をつくって、一応これを公示して手続が終わるといふふうに考えております。影響評価書をつくって、これを公示いたします。それによって一応手続が終わる。

○二宮文造君 そうすると、もう一方通行ですね。環境庁の意見を入れて、それでその環境影響評価調査、これを公示するだけですか、もうそれはまた今度は、それに対する意見の具申の道はあるんですか。それとも公示で終わりますか。

○政府委員(浅井新一郎君) 環境庁からの御意見は、住民の意見も参酌して一応出された意見でございます。その意見を十分橋の計画の中に取り入れるべきものは入れて環境影響評価書をつくらせてこれを公示するというところで、すでに従来から、十二月以来、何回かの説明会あるいはそれに対する意見の聴取というふうな姿をずっととってきておりますので、これらを盛り込んだ形で最終的な結論を出すのが環境影響評価書でございますので、これを結論といたして公示するというところで終わるように、従来から環境庁とのこの影響評価の事務手続の考え方はそういう考え方で合意されておるわけでございます。

○二宮文造君 それじゃ、環境庁のチェックはもう一回行われると理解してよろしいですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 手続として、形式的なものではそれで一応、特に改められた環境庁に、これでどうだというふうなあれはございませんが、十分この環境庁の意見をしっかりと聞きながら段階でいろいろ事務的な御意見はさらに聞きながらまとめるといふことにならうかと思っております。

○二宮文造君 一応その程度で聞いておきます。

う、時間が大分なくなってきましたから。

それで、もう一つの着工に至る手続として、旅客船の業者並びに、何といいますが、従事している人たちの救済措置、これが重要な問題になっているんですが、これの今後の見通し、これだけ簡単に伺っていて次の問題に入りたいと思うんですが、

○国務大臣(櫻内義雄君) 御承知のように、現在内閣に本州四国連絡橋旅客船問題等対策協議会が設けられておりますが、この協議会の中に懇談会を設けて、建設、運輸両省合同で関係者に寄っていただき、十回ほどすでに検討を重ねておるわけでございます。この懇談会で案が出ますと、協議会にかけまして、児島―坂出ルートの着工までに基本的方針についての結論を得たい。もちろんこの事業者及び従業者の対策に関し遺憾のないようにこの懇談会の結論を踏まえて対応していくと、こういう順序でございます。

○二宮文造君 そうしますと、児島―坂出ルートの着工という時期は非常に急がれているわけですが、先ほどの環境評価の結論ですね、それから旅客船の事業者あるいは従事者の救済、こういうものを見ながら、この児島―坂出ルートの着工というのは大体いつと見通されておりますか。

○政府委員(浅井新一郎君) 私どもはもう一日も早く本ルートの着工をいたしたいというふうに考えているわけですが、いつというところが申し上げられませんが、ちょっと間接的な御説明になって恐縮なんです、いま言いました環境問題、それから旅客船問題を一生懸命クリアいたしまして、できるだけ早い時期に着工したいという気持ちでございます。

○二宮文造君 五十三年度の着工は可能ですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 五十三年度は、もちろん着工しなければならぬというふうに考えております。

○二宮文造君 上と下に分けて、どっちですか。

○政府委員(浅井新一郎君) その辺がちょっと微妙なところでして、まだちょっと……、もうちょっとしないと、旅客船問題にいたしても、それから環境問題にいたしても、収束の時期というのはいくらと見通しがつきませんので、その境目ぐらいいを一心、その辺がぎりぎりのところじゃないかというふうに考えております。

○二宮文造君 じゃ、本四架橋についてはまだちょっと細かい問題が残っていますけれども、時間の関係もありまして、問題を変えまして、高速道路の問題に触れたいんですが、これもいろいろ経過をたどりながら伺いたいと思つたんですが、けれども、部分的に引き出して伺いたいと思うんです。

高速道路の料金問題につきまして、身障者に対する料金政策、これは前に請願もございました。請願の取り扱ひの報告も受けております。しかし、身障者の料金ですけれども、生活圏の拡大によりまして、盲導の損傷患者、それから自動車に補装具とする身障者にとつて通行料金の負担がきわめて重荷になってきております。関係団体からも国鉄運賃の減免と同様に通行料金の減免について措置すべきではないだろうか、こういうふうな要望が強く出されておりますけれども、この点はどうか。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘の点でございますが、建設省では心身障害者対策基本法の趣旨並びに昨年の衆参両院の有料道路料金減免措置に関する請願が採択された経緯も踏まえまして、またさらに地方公共団体、関係団体からの要望もございまして、そういうようなことを踏まえまして、自動車を利用する身障者に対する有料道路料金の優遇措置につきまして関係有料道路事業主体と調査検討を行っている段階でございます。しかしながら、中身といたしまして、有料道路の事業主体がいろいろまちまちであるということ、それから料金体系の問題、それから徴収方法の技術的な問題、いろいろございまして、その優遇措置が円滑に実施されるためにはなお検討すべき多くの問題が残っております。このため本年早々に道路局でこの検討委員会をつくりまして、

諸問題の対応について検討を前向きに進めておる段階でございます。

○二宮文造君 前向きに進めていたで大変結構なんですけれども、ただ、政府の受け取り方が、建設省の、身体障害者に対する有料道路料金減免に関する請願、これに対する政府の報告をみてみますと、ちょっとひっかかるんです。というのは、「政府としては、自動車が日常生活において不可欠の生活手段となっている身体障害者の実態把握と併せ」と、こういうような表現をとられているわけですね。われわれは身体障害者という、体の不自由な方というのを一括としてとらえて、そういう方々の生活圏、生活の範囲が広がっているわけなんです。だから、日常生活に不可欠というふうなところではなくて、すでに生活圏が広がっているんだから有料道路の通行料金の減免を限定をしないで考慮していくべきではないかという提案をするわけです。条件をつけて、これこれ、これこれ、これこれという条件をつけてのやり方ではありませんか。国鉄の減免なんかそうなんです、手帳によりましてされているわけじゃない。ですから、そういうふうな生活圏が広がったという範囲でひとつ前向きに御検討願いたいというのが一点です。よろしくございませうか。

これは要望です、もう時間がありますから、それから次に、私、歩いておりました、高架下の利用というものが非常にむだなように思うんですが、これは何かお考えになっていませんか。

○政府委員(浅井新一郎君) 高架下の利用問題につきましては、従来から前向きで考えておりました。日本道路公団の管理している高速自動車国道の高架下の利用状況は、昭和五十二年年度末で利用可能面積が百八十四万平米ばかりあるうちで、実際に利用されている状況といたしましては、道路管理者の道路管理用施設として六万平米、それから道路の占用による事務所、倉庫、あるいは駐車場、公園、通路、資材置き場として約四十二万平米ぐらゐのものを一応使用しております。利用可能面積の比率で見ますと二六%の利用率になっ

ておるわけでございます。その他、高速道路、首都高速、阪神高速道については、利用率は九〇%を超える利用率になっている。せっかくの空間でございますので、十分妥当な姿で活用してまいりたいというつもりでございます。

○二宮文造君 それから、問題が変わってきますけれども、これはもう時間があるからでいい間ないし取りまとめ程度で終わりたいと思つていますが、都市部で新しい住宅地域が郊外に分散をしまして、住宅地とそれから鉄道や駅、そういうものを結ぶ通勤輸送の確保というのが非常に大きな問題になってきております。

そこで、各地で誘導装置を持ったいわゆる都市ガイドウェイですか、これの導入が考えられているようです。これは誘導装置を持っておりまして、道路部分として建設され、無人運転で運転をされ、いわゆる通勤緩和とか、それから郊外の遠隔地に住む人たちの足を確保する、また、モノレールやそれから鉄道に比べて費用が安く済む、建設が可能であるというふうなことで、すでに着工している部分もあるわけですね。私は沖繩へたびたび行くんですが、沖繩も、あそこには国鉄もありませんし、道路事情もそんなに、国道が一本通っているだけで、沖繩本島では南部とそれから中部を通って海洋博の跡地のある北部、この連結が非常に問題になってモノレールとか鉄道とかという話が出ておりますが、そういう場面について誘導装置を持ったガイドウェイというのは考えてよろしいんじゃないか。建設費の関係とか、それから比較的安易に安上がりといいますが、軽便に問題がでるということと私どもは積極的に対応を進めるべきだと思つておりますが、この辺の御理解はどうか。

○政府委員(小林幸雄君) 御指摘のとおり私どもも考えております。現在、すでに事業がスタートしておりますのは大阪、神戸、小牧の三市、それから五十三年度から筑波研究学園の中でスタートをする予定になっております。なお、お話しした沖繩を含めましてガイドウェイ、モノレール、両方

で約二十カ所現在調査をいたしております。

○二宮文造君 最後になります。そこで、都市モノレールについては、都市モノレールの整備促進に関する法律というものがあつて、整備の促進が図られることになっておりますけれども、いま言いました新しい交通システムとしての都市ガイドウェイ、これについても整備の促進ということとを寄附し合つて、議員立法のようになつてくるとも法を制定しまして促進を図るべきではないか、いわゆる都市部あるいは交通繁雑なところの地域の問題を解決するために促進をするための法律が制定されるべきではないかと、こう考えるんですが、この点について大臣の御所見はいかがでございますか。

○国務大臣(櫻内義雄君) そういう機運になりますれば建設省としてもまことに結構なことだと思います。現在、この都市ガイドウェイについてはインフラストラクチャー部分を道路の一部として軌道法でやっておるんだと思いますが、お話を御趣旨、大変結構だと思います。

○二宮文造君 終わります。

○上田耕一郎君 初めに、道路整備緊急措置法、それから第八次五カ年計画についてお伺いしたいと思います。

今度、道路整備緊急措置法の目的が初めて改正されるよう提案されておりますけれども、改定を必要とする理由は何かということ、それからまた、この目的の変更に伴つて第八次五カ年計画ではどのように道路政策が具体的に改められているのか、この点お伺いします。

○政府委員(浅井新一郎君) 道路整備緊急措置法の目的改正について、今度の五カ年計画とどういふ具体的な関係があるのかということでございますが、この五カ年計画につきましては、目的改正の趣旨を事業内容にできるだけ反映していきたいというふうに考えまして、その中身をいろいろ重点的に積み上げております。たとえて申しますれば、道路交通の安全確保という表現が目的改正の中にあるわけですが、これにつきまして

は、事業内容としては道路の防災震災対策の推進、歩道、自転車道の整備、それから避難路の整備、それから踏切道の立体交差化等の交通安全を確保するための事業を積極的に推進するということを考えております。

それから、道路交通の円滑化という表現がございますが、これにつきましてはバス路線の整備、それから木橋、老朽橋等のかけかえ、交通不能区間の解消、あるいは住宅地開発に関連する道路の整備など、国民の生活上必要不可欠な生活基盤としての道路整備を推進するとともに、一方では国土の均衡ある発展を担う高速自動車国道等の幹線道路の建設を推進することを考えておるわけでございます。

それからまた、生活環境の改善に資するという表現がございますが、こういう中身といたしましては、道路が交通機能ばかりでなく、街区の形成とか防災、美観、供給処理施設の収容等、生活環境を形成する多様な機能を持っておりますので、このような道路の持つ生活環境面の機能を増進するための事業として、たとえば道路緑化対策、土地区画整理、それから市街地の再開発事業、共同溝の整備といったような事業を推進しますとともに、沿道環境保全対策等の事業といたしましてバイパス、環状道路の整備、遮音壁、環境施設等の設置等の一連の事業を推進することといたしておるわけでございます。

○上田耕一郎君 この昭和三十三年に制定された道路整備緊急措置法の「目的」二十年たつて改正なんです、読んでみますと、まことに正直に書いてあつて、「自動車交通の安全の保持とその能率の増進を図り、もつて経済基盤の強化に寄与することを目的とする」となつていたわけですね。いまはつきり御説明されなかつたけれども、この「自動車交通を道路交通」というふうに直した。それから「生活環境の改善」とか「国民生活の向上」ということが初めて入つてきたわけですね。そうすると、この二十年やつてきたものとの目的というのは「自動車交通」それから「経済基盤の強

化」ということだけが目的なんで、非常にはつきり書いてある。つまり、車優先それから産業基盤優先ということがはつきり書かれて過ぎていて、書かれ過ぎていただけじゃなくて、これで二十年やつてきたんだと思うんですね。本来やはりこれは公害国会のときにこの道路の方の緊急措置法も改正すべきだったかと思うんですけども、これは車優先、産業基盤優先で二十年やつてきて生活道路や地方道路が非常におくれてきたり、あるいは道路公害、自動車事故など自動車公害ですね、これが非常に大きくなつたということについてのやはり反省も込められた改正だと、そう理解していいですか。

○国務大臣(櫻内義雄君) いま局長の方から詳細御説明を申し上げたように、建設省としては従来から道路整備に対する社会的要請の多様化に対応していかうと、こういうことでございまして、まあこの二十年の間、ただ従来自動車優先、産業優先であつたんだという御批判は少し厳しいんですが、ないか。しかし、われわれがいま申し上げたようなそういう社会的要請にこたえていくということとで、今回の目的を大きな五つの柱にしたということとでございます。

○上田耕一郎君 大臣、そうおっしゃいますけれども、この二十年をいかに点検してみますと、やはり車優先それから産業基盤優先だったことはもう否定できない事実だと思ふんです。やはり幹線道路中心主義でこの二十年間道路投資がずっと行われてきた。そのために高速自動車国道や一般国道、それから主要地方道などの整備、これは優先的に進められてきたけれども、地方道とか市町村道、いわゆる暮らし道路ですね。市町村道というのは九割のウェイトを持ってるにもかかわらず、いただいた資料を見ても舗装率なんかまだ非常に低くおつてゐるわけですね。こういうおくれの整備をもっと進めなきゃならぬというとても大きな課題の一つだと思ふんです。それで、先ほど二宮委員も指摘されましたけれども、この概算要求と閣議決定の表を見ますと、

総額の二十八兆五千億円というのは変わらないけれども、削られたのがやっぱり一般道路事業ですね。一般道路事業は十四兆七千億が十三兆五千億、つまり一兆二千億削減しちゃつた。有料道路は全く手を触れられていない。約一割の削減がやっぱり一般道路に持つてこられてゐるわけですけども、この中身がどうなるかということはおわかりませんが、市町村道、これもやはり一割減らされることになりませんか。それから、おくれゐる市町村道の整備、どういふ計画なのか、この点お伺いします。

○政府委員(浅井新一郎君) 一般道路事業が、閣議了解の中身で七千億の予備費のしわで若干圧縮されることになるわけですが、まあその中で市町村道をどういふふうにかつていくかということとでございますが、市町村道としては従来ともかなり大きな伸びで伸ばしてきてたわけでございますが、そのベースを引き続き維持してまいりたいというふうに考えておまして、今度の五カ年計画におきまして、市町村道の伸び率は全体で七次の計画に比較しまして二倍ぐらゐの伸びになるように持つていきたいというふうに考えて、全体としてはかなり重点を置いてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

それから、幹線道路といひますか、高速道路を含みます有料道路のシェアが余り減つてないのに一般道路が減らされてゐるということとでございますが、やはり高速道路と有料道路は、これは実は国費で見ますとわずかに数%の国費でやれる事業でございます。大部分は借金で、借金したものを全部料金で返していくというふうなシステムでやられるものでございまして、国費の使用率としてわずかに数%にすぎない。したがいまして、高速道路を伸ばしますことによつて、それはどなかの事業の圧迫にはならないわけで、そういうことと比較的圧縮しないで従来形のままでやつておるわけですね。しかし、国費がしばられてきますと、やはりどうしても一般道路事業を圧縮せざるを得ない。その中で全体としては市町村道につ

てはかなりなウエートを置いてやっておるといふ
案になっております。

○上田耕一郎君 生活道路、市町村道路、これの
整備にぜひ力を入れていただきたいと要望してお
きます。

先ほど私、車優先の問題に触れましたが、去年
の二月二十二日の建設委員会でもこの問題を一度
質問したことがあります。あのとき浅井局長は、
私が、たとえば昭和六十年には自動車保有台数
がどうなるかということに対して、いま三全総の
作業も踏まえまして検討中だと、作業段階では昭
和六十年に三千九百万台という推計も出たことが
あるということをおっしゃいました。それから一年た
ちましたが、現在の日本の自動車の台数、それか
らこの第八次道路五カ年計画の終了する五十七年
には、大体どの程度の自動車の台数になると考え
ておられるか、もう三全総も出たところなので、お答
え願います。

○政府委員(浅井新一郎君) 自動車台数の推計
は、現時点では五十年で二千八百三十六万台で
ございます。これが六十年の推計といたしまして
は、先生おっしゃいましたように三千九百万台
の推計をいたしております。比較的控えめな推計
というふうな私ども考えております。六十五年
にはこれが四千二百五十万台というふうになら
ないかと推定いたしております。

○上田耕一郎君 大変な数字を建設省は考えて道
路計画を立てている。六十年で三千九百万台とい
うわけですね。四千万台の自動車は日本じゅうを
走り回るとどうもお考えになつていられるよう
で、しかも控えめ目と言われる。いままでの道路の五カ
年計画を見ても、第一次が四年で、第二、第
七次は五年、二次から六次までは全部五カ年計画
を立てて三年で次の計画にいつているわけでは
ない。なぜ五カ年計画が三年、三年になつて新しい
計画をつくらなさいけなかつたのか。これは目
動車がやっぱり予想外にふえ過ぎたからじゃない
んですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 五カ年計画を三年で

改定した理由は、まあ大筋で言いますと、やはり
自動車交通が予測よりかなり伸びたということ
と一緒に、その時点でいろいろな道路計画の見直
しを一応しなきゃならぬ客観的な情勢もあつた
というふうなことで途中改定をいたしておるわけ
でございますが、大筋はやはりモータリゼーシ
ョンを道路整備が追いつけ切れなかつたというこ
とではないかというふうな認識しております。

○上田耕一郎君 ですから、五カ年計画がもう三
カ年計画に次々に改定しなきゃならぬほど、建設
省の見通し以上に日本のモータリゼーシ
ョンが広がつてきたわけですね。一九五五年、日本の自動車
八十七万台だったわけですね。いま、先ほど二千
八百三十六万台、昭和五十年と言いましたが、去
年の十二月で三千二百八十五万台。つまり、もう
二十年間に三千倍という物すごいモータリゼー
ションが進んできた。しかもこのモータリゼーシ
ョンで、私、去年もここで質問しましたが、昭和
二十一年から昭和五十年までに三十四万人の日本
人が交通事故死をしている、宇都宮市と同じ人口
ですね。けがをした人が一千万人、国民の十人
に一人はけがをしているということが生まれてお
りますし、しかもいまの円高で、いよいよ二百二
十五円という数字も出ておりますが、輸出御三家
の筆頭が自動車ですね。で、国民経済全体にこの
自動車輸出というのが高という危機まで生み出
してきているという大変な問題がある。だから、この
道路公害の問題、後でも触れますけれども、やは
り基本は、一体日本の自動車をどうするのかとい
うところをもう少し本腰で考えないと問題の根本
的な解決が出ない。これは私、去年も盛んに主張
したんですけれども、もうなかなか建設省の態度
は、この問題を正面から受けとめようとされな
い。

それで、私、もう一度伺ひするんですが、建
設省側の理論は、まあ道路問題でいつも持ち出さ
れるのが、日本は欧米諸国と比べて道路は非常に
おくれているんだと、だからどうしてももっとも
っと道路予算、道路投資をやらなきゃならぬとい
うことを言われるわけです。ここに、第八次五カ
年計画の参考資料に「道路整備の現状 道路整備
の長期構想」、建設省道路局、都市局の資料、去
年の八月のものをいただきましたが、たとえば、こ
こにこう書いてある。「日本の道路整備水準は欧米
主要国の1/2以下」だと言ひ方を書いてあ
る。人口一人当たりの舗装延長で、フランスの十
三・四メートル、西ドイツの七・二メートルに對
して日本は三・五メートル、人口一人当たりに対
して非常に低いということをまず挙げられてるわ
けですね。

そこで、私お伺ひするんです。この人口一人当
たりと言つても日本はフランスの二倍ですから
ね、人口というのは。そういうのでなくて、国土
面積当たりの道路延長ですね、国土面積当たりの
道路延長で一体日本は世界の何番目に当たってい
るか、御存じですか。

○政府委員(浅井新一郎君) ちょっとと手元
に……。いま探しておりますんで、あると思ひます
ので、後ほど。

○上田耕一郎君 これは建設委員会調査室のこの
法案に關しての参考資料です。これに外国の道路
という表があります。国土面積当たりの道路延長
で一番多いのはベルギーであります。国土面積一
平方キロ当たり道路三千五百二メートルがベルギ
ー。二番目が日本であります。二千八百四十五メ
ートル。ですから、道路延長ということを言いま
すと、人口当たりであつた方は少ない少ないと言
うけれども、国土面積当たりの道路では世界で二
番目なんです。日本の道路というのはいね。これ
はもし反駁できるならひとつ反駁していただき
たいと思ひますけれども。

二番目に建設省が挙げているのは、自動車一台
当たりの舗装延長だ。これはフランスの三十
九・七メートル、西ドイツの二十二・五メートル
に對して日本は十三・三メートルにすぎない。だか
ら、自動車一台当たりもこの舗装が少ないうん
だ、道路も少ないうんことをおっしゃりた
いんだと思ひますけれども、これで皆さん方は

自動車一台当たりフランスの三十九・七メートル
まで持つていきたいんですか。そうすると、フラ
ンスの三十九・七メートル、日本は十三・三メー
トル、三倍でしょう。それでいま局長は、自動車
はそのうち四千万台になると言ひただけでも、
その自動車がふえるにつれてさらに自動車一台当
たりの舗装延長を現在の三倍にするというふうな
ことをしていきますと、これはもう自動車と道路
の悪循環ですね、これはもう途方もないところに
広がっていくと思うんです。ですから、自動車一
台当たりの舗装延長も少ないという形で道
路を延ばしていけば、また自動車もふえちゃうわ
けですよ。だから、どうしても日本の地理的条件
の中で、一体日本の自動車についてどういう状況にな
っているかということをもう少し目を見開いて見
ていただきたい。私どもが言うことを、どうも自
動車を敵視しているかのようにごらんにならない
で見てください。

私、去年もここで、こういう数字をよく学者の
方も引用するんですけれども申しました。つま
り、人間が住むことのできる面積当たりに自動車
が一体どのくらい走っているかというのを言っ
た。去年私が挙げた数字は少し古かつたのですけ
れども、今度少し新しい数字、一九七六年の数字
が入りましたので申し上げますと、百メートル四方
の人間が住むことのできる面積、アメリカはそこ
に○・三台の自動車が走っている。フランスは○・
六台、イタリヤは○・八台、イギリスが一・五
台、西ドイツが一・六台。日本は今度二・七台に
なつたんですよ、一九七六年で。つまり、日本じ
ゅうの人間が住める面積の中で、百メートル四方
という狭いところに約三台近い自動車が日本は走
り回っているという物すごい過密のところにな
来ているわけですね。こういう問題点をはつきり
見て道路政策を立てていただかないと、交通事故
の問題も道路公害の問題も本当に解決できないと
思ひますけれども、こういう問題についてどう
お考えなのか、お答え願ひしたいと思います。

○政府委員(浅井新一郎君) ただいまいろいろ数

字をお示しただいてのお話なんです、その数字を的確に私どもつかんでおりませんので話がすれ違ひになるかと思いますが、若干説明させていただきますと、まず一番最後に言われました可住地面積当たりの自動車台数ということになりますと、日本は確かに二、何で高いと思います。しかし、道路というのは可住地だけにあるわけではなくて、やはり可住地と可住地の間をつなぐ山を越えてつながれるものであるわけでございまして、自動車も可住地の中だけで動いているわけではございません。やはり日本全国を動き回っているような形でございまして、可住地面積当たりの自動車台数の比較というのは、日本が非常に高密度の地域社会をつくっているという関係でやむを得ないと思いますが、必ずしもフランスのようなあるいは西ドイツのようにああいうフラットな地形の国と比較しにくい問題ではないかというふうに考えられます。

それから、先ほど述べました自動車台数当たりの舗装延長でございしますが、これはいろんな指標がある中で、これが比較的よく使われておるわけでございしますが、何といたしまして道路というものは舗装されて初めて一人前でありまして、日本ではそういうことから昭和三十九年以降いわゆる現道舗装方式というように、砂利道でも何でも、線形が悪いまでもとにかく舗装をして一人前の道路に早く仕上げようということで急いで舗装を進めてきたために舗装延長はかなり伸びました。しかし、非常に線形が悪いところにつくる舗装ですので、いわば簡易舗装のものが非常に多いわけでございまして、全体の舗装延長の六〇％はいわゆる簡易舗装でございまして、ただ、表面に薄い層を敷いたという程度の舗装が多いわけでございまして、実質は非常に悪いわけでございまして、そういうようなことも含めまして舗装延長は非常に足りない。結局、自動車が行きよい姿で通るためには、やはり舗装延長が自動車一台当たりどのくらい持っているかということがサービス水準の一つのパラメーターになるかということ

で、こういう比較をいたしておるわけですが、これだけで比較しているわけでもございせん。

それから、日本の自動車台数が外国に比べて非常に多いということでもございしますが、乗用車の普及率から言いますと、日本は現状では欧米の半分でございまして、それから日本の高速道路の実際の車の通っている状況を見ていただきますとわかりますように、通っている車の半分は大体ライトバンとか貨物を乗っけて走っているようなことでございまして、非常に生活に密着した交通がございまして、欧米に比べて決していい形では使われてはいないというふうにおわれれば考えておるわけでございまして、乗用車につきましても、普及率が欧米の二分の一だということだとしますと、今後やはりどうしても若干はふえることを予想しなければ現実には合わないんじゃないかということ、私どもは車のふえることをいねがっているわけじゃありませんで、車はふえない方が道路をつくる立場からいうと非常にありがたいわけなんです、しかし、どうしても利用者の選好からいってふえざるを得ない、また社会構造からいってふえざるを得なければ、やはりふえた自動車を最も効果的に快適に使えるような姿に道路施設をつくっていききたいというのがわれわれの目標でございまして、そういうことから言いますと、先ほどのような数字からいって、自動車台数としては控えめにしながらもそのくらいのは想定しなければいけないんじゃないか。しかし、なかなかそれには膨大な事業量になりますし、予算もかかりますので、まあ歩道、自転車道等を備えた質のいい道路を金と時間がかかって着実につくっていききたいという姿勢で、新しい五カ年計画をスタートさせたいという気持ちで計画したものでござい

ます。

○上田耕一郎君 どうも道路局長は、まだ自動車は少ない、ヨーロッパと比べて二分の一だと、まだ人口当たりということでしょう。そうじゃないんです。もう世界で二番目の自動車保有台数

で、しかもこの狭い日本でね、どこへ行ってもわれわれの生活感覚からいっても、事実からいっても、本当に自動車があふれ返っているわけなんです。

こういう状況になってきたのは、道路を延ばす、それで自動車が増える、また足りないから道路を延ばすという道路投資ですね。先ほども読み上げたような車優先、それから産業基盤優先のこの法律に基づいて、また特定財源方式に基づいて悪循環が物すごく大きくなってきた。だから、この二十年間の道路投資というのは、私は特定財源方式に基づいて自動車産業の利益を主にして私あえて言いたいんですけれども、余りに莫大な道路投資が日本では行われ過ぎてきたと思うんです。一時GNPの割合が二・七％にまでいったことがあ

るんです。これは世界一ですね。いま若干減っていますけれども、いまでもGNPの中の道路投資の割合は一・九八％、約二％で、これも世界一です。それから自動車一台当たりの道路投資の数字を見て、世界でやはり一、二を争うところにまで来ているわけなんです。今度も二十八兆円ということ、五で割りますと一年間に六兆兆円というう。これも私はいまの日本の経済状態からいって余りに規模が大き過ぎる、そういう検討をやはりすべき数字だと思ふんです。

それで、時間がありませんので余り数字は並べませんけれども、一つだけやはり言っておきたいのは、建設省主管の過去二十年間の行政投資の数字を建設白書でわれわれ計算してみました。そうすると、道路投資は昭和三十三年から五十二年まで総額二十九兆四千三百十三億、約三十兆円になりまして、住宅投資七兆五千八百九億、比率は三・九二対一です。やはり四対一なんです。これを私どもは、国民があれほど住宅問題を要望しているのに、この比率はやはり道路投資に少し過大だということを明らかにしたい。それから道路投資でどんどん自動車が増えて、公共交通機関の体系から見ても国鉄がだんだん大変な状況になっていく。道路は国費でどんどんつく。使用料その他、有料道路なんて取りましますけれども

ね。国鉄の場合には国家投資が非常に少ないために国鉄はあれだけ大きな赤字ですわね。そういう状況を見ましても、総合交通体系をどうするかという観点から見ても、国鉄に対する国家投資の比率と道路に対する国家投資の比率も余りにもアンバランスだった。住宅と道路についても余りにもアンバランスだったと、そう私は指摘せざるを得ない。

もうこの問題は去年もやりましたので、きょうは詳しくやしませんけれども、こういうことになっているのは例の特定財源方式ですね。この特定財源方式というのは昭和二十八年に臨時措置法がつくられて、翌年から第一次道路五カ年計画が始まるわけで、翌年からこの特定財源の臨時措置法がいまわれわれが審議している法律にその後改定されるわけですね。だから、道路をふやすと自動車が増える、その自動車が増えたらガソリンがふえて、そのガソリン税がまた道路投資に行く、これはいつまでたってもこのままでは、どこかで打ち切りなければこの問題はやっぱり解決できないと、そう私は思ふんです。だから、日本の道路政策、それから自動車公害、道路公害に対する対策、それから公共投資全般についての観点から申しまして、どうしてもこの問題についてやっぱり考え直す時期に来ていると思ふんです。道路局長は道路局長であるので、やっぱり特定財源としてどうしても確保したいと思われるんでしょうけれども、ひとつ建設大臣、国務大臣として広い視野でこの問題を見直すべきだと思つておられないかどうか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣(櫻内義雄君) きょう本委員会、第八次計画の高速道路も大幅に削減をしておる、国道の概成もスローダウンしておる御説明は申し上げたところでございしますが、ですから、一概に自動車のための道路をどんどんつくっておるということ、五つの目的に沿った新たな見地に立つての道路整備計画であるということをお承知いただきたいと思いますのであります。

また、現在のこの特定財源についてのお考えを

お示してございましたが、いわばこの特定財源が道路にどれくらい使われておるかというのを御検討いただきますと、五十三年度の財源構成では、所要の国費一兆六千五百八十六億円のうち特定財源は一兆二千九百九十億円、一般財源を三千五百九十六億円と、こういうことになっておるわけでございまして、御批判がございましょうが、私の立場からいって特定財源はやはり道路のために確保してまいりたい。しかし、同時に、歩道の問題あるいはこの自転車駐車場の問題等もございしますから、一般財源もまた入れてもらいたいというのが偽らざるところでございます。

○上田耕一郎君 この問題をやっていましてもし問答になりますし、私は、もうすでに破綻しつつある、将来さらに破綻が大きくなるだろうというところを指摘したいと思っております。そういうやり方の結果、やっぱり道路公害問題、交通事故、交通麻痺、これが日本じゅうに拡大しているわけで、この問題に次に移りたいと思っております。

この「道路公害と住民運動」という本によりますと、道路公害問題研究所が把握しているだけで、道路公害に反対している住民運動が、全国で二百七団体その運動が起きているということですね。そのぐらい大きな国民生活の大問題になっているわけですね。この道路公害で最も有名なのが、西では訴訟まで起きている四十三号線ですね。東ではやっぱり東京の環七だと思っております。環七は都道ですけども、オリンピック道路として突貫工事ですけれども、非常に重要な道路でありますので、国も当然責任を負わなければならない問題だと思っております。

建設省がいま沿道環境整備促進事業というのをやっておりますけれども、たとえば環七に沿道環境整備促進事業を適用して進める場合、どの程度効果があるとお考えになりますか。

○政府委員(小林幸雄君) いまの沿道環境整備促進事業を環七に適用した場合の程度の効果があるかという御質問でございますが、これは場所によるわけでございしますけれども、たとえばこれは

環七とは必ずしも限らないと思っておりますが、この事業を実施するために種々検討しました結果によりますと、たとえば緩衝性のビルをつくるというふうなことにによりまして、その背後地の騒音が約十ホン程度減少するというふうな結果が出ております。環七の場合は、御承知のように本提要請基準が夜間六十ホンというところになっておりますが、現状では特に西側の方が非常に騒音が激しくございまして、六十五ホン以上というところが大部分となっております。したがって、ただいまの促進事業に基づきまして、都の要請に基づいて緩衝性の建築物等に対して助成を行ってこれができるというところになりますと、申しましたように要請基準以下に騒音を抑えることができるだろうというふうなことを考えております。

○上田耕一郎君 対象家屋が二千五百五十戸ぐらいあると言われておりますけれども、どの程度進捗しておりますか。

○政府委員(小林幸雄君) 環七につきましては、昭和五十一年以来調査を続けてまいっておりますが、今後引き続き継続してまいる予定でございしますが、事業につきましては昭和五十三年度に都の方と相談しまして、どこかで着手をしたいというふうなことを考えております。まだ場所は未定でございします。

○上田耕一郎君 調査によりますと、その二千五百五十戸のうち三割ぐらゐは条件によっては応じてもいいという考えのようなので、これは緩衝性ビルをつくらばやっぱり効果もありますので、住民の意見もよく聞いて進めるよう援助していただきたいと思っております。

ところが、住民の中にはやっぱりそこにどうしても移転したいという人もかなり多いんですね。ところが、移転したくても環七の隣に建っている家じやだれも買手がいないというので非常に困っているわけで、土地をぜひ買い上げてほしいという要望があるんですね。その際、道路用地買収並みの価格で買ってほしい、税金の優遇措置も道路用地買収と同様にしてほしいという当然の要求

があるわけですが、この環境整備促進事業として、こういう場合、土地の買い上げはできるでしょうか。

○政府委員(小林幸雄君) いまのこの環境整備促進事業では、緩衝性のビルを建てるために、住宅が、そのビルを建てる人に土地を売り渡してよそへ出ていく、この場合に建物を除却する金、これの一部については助成をするというところは考えております。しかしながら、用地の買収その他は、ビルを建てる事業者と当該現在の住宅及びその土地の所有者との間の問題でございしますから、そういう場合に限りいま申し上げたような形の助成は考えておりますが、一般的な形で出ていきたいから買ってくれと、こう言われまして、これは買い上げるといふふうな内容にはいたしておりません。

○上田耕一郎君 やっぱりいまの制度ではなかなかそういう場合にあげないでしようね。ですから大臣、こういう問題、本当に環七の住んでいる人たちのせんそくから、それから夜は眠れない、大変な苦しみなんです。そういう苦しみに応ずるために、何かそういう場合の買い上げができるような制度ですね、これをひとつ大臣検討していただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(小林幸雄君) 御指摘のような問題があることは私も十分認識しております。土地利用計画と絡む問題でございまして、まあ端的に申し上げますならば、もちろん幹線道路に面して住んでおるためにこうむるデメリット、これは相当ございしますが、反面にまたいわゆるドア・ツー・ドアという自動車の通行、あるいはそういう立地条件から起因しますところの土地の利用の仕方いかんによりましては、これは相当のまたデメリットもあるわけでございまして、この辺のところは土地利用と幹線道路の関係というふうな問題についていろいろな議論を交はしてはおるわけでございします。が、都市計画上の都市区画制限というふうな問題

もあわせて考えなくちゃいけない非常にむずかしい問題があると思っております。まず何らかの方法がないものだろうかということではいろいろ従来議論はしておるところでございしますが、今後とも検討を続けてまいりたいと、そういうふうに思っております。

○上田耕一郎君 その検討をぜひお願いしますが、もう一つ、高速自動車国道の周辺では交通騒音対策として五十一年度から民家の防音工事をやっておりますね、三公園でやっておると思っておりますけれども、進捗状況、また将来の見通しについてお答えください。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘のように、高速道路等の自動車専用道路の周辺で騒音の著しい民家に対して防音工事を助成を実施しておるわけでございしますが、防音助成の実績といたしましては、五十一年度の実績では防音助成が二億一千二百七十万、それから移転助成が二千二百万になっております。それから五十一年度の予算では二十三億になっております。それから移転助成が四億、陸地の買い取りが九億三千二百万という数字になっております。

○上田耕一郎君 現行制度では三公園が行っている高速自動車専用道路に限っているんですけれども、この制度は一般道路にも適用して、夜間六十五ホン以上というふうな騒音で苦しんでいる民家の防音工事に対する助成ですね、これも当然行うべきだと思っておりますけれども、どうでしょうか。

○政府委員(浅井新一郎君) 先ほど都市局長から一部お答えがあったのとダブりますが、現在、高速国道等の有料の自動車専用道路の沿道騒音が著しい住宅について、これらの道路が沿道の住民に直接便益をもたらさないということ等の理由にかんがみまして、五十一年度から緊急措置として防音工事の助成を行っているわけでございします。こういった専用道路では沿道から乗り入れができない、その道路を直接利用できないということから、一方的に自動車専用道路は周辺の人が被害を受けるというふうな形になるわけでござい

す。それに対して一般道路の周辺の住宅に対しては防音助成を導入することはどうかと、こういうことなんです、これにつきましてはやはり一般道路が日常その道路を利用して出入りしているというような実態もございまして、そういうようなこともあって、またあわせて防音工事を実施した場合、土地利用が固定化されて、長期的に見て沿道の土地利用の転換を妨げるというようなものもあります。終局的には、やはり理想としては沿道を共存できるような姿に作り変えていくという方向に、これは現実の問題として非常に金もかかるし、大変な仕事ではありますが、方向としてはやはり道路も幹線道路も必要であるし、沿道にもいい環境に住みたいという両方のやはり方向を満足させるためには、沿道をつくり変えていくという、共存できるような姿に作り変えていくという方向でやはり物事を解決していった方がいいのではないか。その際にやはり防音助成で事終わりと、こういうふうにするのはやはり若干問題がある。それと、やはり出入りの問題等と絡めて、基幹道路に対する助成というのは、またこれ非常に一般道路に対する助成を始めますと非常に広範囲の問題になるわけでございます。その辺十分慎重に考えていかなきゃならぬというふうに考えておるわけでございます。

○上田耕一郎君 そんな悠長なことを言っておられないわけですよ、先ほど挙げた環七の場合なんかですね。ほんとに騒音が大変なんです、東京都は単独事業としてやっているわけですね。一戸当たり一室から二室についてやっているわけですよ。五十一年から五十二年、二百八十戸、五十三年で三百戸を予定しているわけ、五十七年までに済ませたいということをやっているわけですね。しかし、いまの地方財政の苦しみの中で大変なんだから、国としては一般道路、いまのところどうもおやりになる考えはないようですけれども、環七のような大変な問題で放置できないので地方自治体をやっている場合、こういう補助事業に対して少なくとも国がその一部を補助するという制度を設けるべきだと思っておりますが、どうでしょう。

○政府委員(小林幸雄君) 東京都が独自にいま御指摘のような対策をとっておることは私も承知いたしております。ただ、先ほど申し上げたように、この道路局長からも申し上げましたように、この環七のごとき幹線道路、都内の幹線道路に面して立地しておるといことは、実は土地利用の方法いかによります。これは大変なメリットといえますか、があるわけでありまして、そういうふうな使い方、使われ方いかんによりましては大変に価値ある土地になるという考え方も反面においてはあります。したがって、この辺の問題は対症療法的にとりあえず……

○上田耕一郎君 防音工事の問題を言っているんですよ。

○政府委員(小林幸雄君) 緊急避難的に都のようなことをなさることも一つの方法かとは思いますが、けれども、やはりこれは貴重な都心部に近いところの都市空間をいかに最も効率的に土地利用計画を立てて……

○上田耕一郎君 民家に対する防音工事、これに対する国の補助、これを聞いています。

○政府委員(小林幸雄君) という問題もございまして、これを住宅地として使用することを恒久的に前提していくのが是非かというふうなところは一つの議論の分かれるところではないかと思ひます。

それからいま一つは、道路そのものの対策として、環七を通行しておるような通過車両その他の交通の発生の原因を調べてみますと、これは場合にによりましては湾岸線あるいは外郭環状線等の別のネットワークの整備によりまして、相当そっちに迂回させることができるというふうな問題も反面においてあると思ひます。ですから、現状で都のおやりになるような工事に對しまして直ちに国が助成していくべきかどうかは、なお相当慎重にいろいろな議論をしなければならぬというふうに考えます。

○上田耕一郎君 東京都は、こういう問題の解決

をする際、やはり住民との対話と協議機関、これをつくってやっておるわけで、どうも私は、建設省がこういう騒音問題、道路公害問題で、本当に住民の立場に立って進めていく、財政問題あるでしょうけれども、そういう姿勢が少し弱いように考えられます。

たとえば、東京都では、環七の自動車公害等に関する対策会議というのを設置して、副知事、政策室長、都民生活局長、都市計画局長、公害局長、衛生局長、建設局長、住民代表五名で構成しまして年二回、幹事会月一回ということを進めておるんです。こういう姿勢をこれからやれば道路を大事だと思つて、だから、こういう考え方をもち進めて、ひとつ大臣、新しい道路を建設する際、都市計画などの手法によるだけでなく、道路の管理者側と住民が協議して、事前に道路の構造やルート、道路環境整備などを協議していく、こういうことをやっていくことが第八次の五年計画を進めていく上で非常に大事なんじゃないか。そういう住民参加の道路ということを推し進めていく必要が非常に今日熟していると思ひます。ですから、大臣のお考えをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(櫻内義雄君) ただいま東京都の例をお挙げになってお話しのように、地方は地方での行政、中央は中央での行政のあり方があると思ひます。また、余り中央が地方に介入するということも恐らく住民にとってありがたい面もあるんじゃないかと。ですから、これはやはり分擔だと思ひます。したがって、地方において東京都のような住民参加をして、それによって効果が上がって、他の地方自治体においてもこれを見習っていく。これについて中央からはわれわれがどうこうということはないわけでございます。

○上田耕一郎君 時間がありませんので、もう一つ最後の問題に触れたいと思ひます。

最後の問題は、先ほど三宮委員も取り上げられ

ました身体障害者に対する有料道路の料金の免除問題。これは三年越しに身体障害者の運転者の協会が取り上げている問題で、国会でも超党派的に何回も請願が採択されておりますし、建設省側でも櫻内建設大臣のお計らいで検討委員会ができて、懇談会も一月十八日にできたということをお聞きしておりますが、私はひとつこの優遇措置の中身です、この問題を質問したいんです。

心身障害者対策基本法では、第二十三条の「経済的負担の軽減」というところの第一項に、「公共的施設の利用料等の減免その他必要な施策を講じなければならぬ」ということになっていて、第二項に、国鉄については「運賃等の軽減」と書いてある。だから、一、二項を見ますと、公共的施設の利用料などは「減免」と書いてあり、国鉄については運賃の「軽減」と書いてある。ですから、私は身体障害者の方々に有料道路についての優遇措置を考へる場合に、法的には減免だから軽減もあり得るし免除もあり得るというふうに思ひますが、建設省側の見解はいかがでしょうか。

○政府委員(浅井新一郎君) 御指摘の問題は、現在、道路局で前向きに取り組んでいるというふうには先ほど御説明申し上げましたが、これは身体障害者の有料道路通行料金に関する検討会というのを道路局の中に今年早々に設けたわけでございます。この検討会の中で料金を免除すべき対象とか、それからまた免除すべき割引引きすべきかというふうなことも含めまして、この優遇措置の内容をその対象と一緒に議論している最中でございまして、現段階でまだどっちというふうには結論づけられておりません。

○上田耕一郎君 四十九年に、七十二国会で、和田耕作議員の紹介で免除請願が採択されているのです。『全国の公共有料道路、駐車場等の料金を免除するよう指導すること。』と、四十九年の国会でこういう請願が採択されていることは御存じですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 四十九年の御請願

を免除するよう指導すること。』と、四十九年の国会でこういう請願が採択されていることは御存じですか。

で、「全国の公共有料道路・駐車場等の料金を免除するよう指導すること」というふう書いてあります。

○上田耕一郎君 先ほどのお答えでも、検討会で、軽減にするか免除にするかということも含めて検討しているということですし、いまの私の質問で、四十九年の「免除するよう指導」ということについても御存じのようですので、ぜひその方向で前向きにお願いしたいと思うんです。

これは各党にも陳情が来ているので皆さん御存じだと思いますけれども、やはり身障者の方々が、特別に私たちだけ頼むということを行って、それによって、あの方々の生活実態、労働実態ですね、その中から、ようやく免許を取って自動車を使っている人々が、自分の生活の足としての生活の体験の中から、どうしてもこれを免除にしてほしいという声が強いわけです。

ある例を申し上げますと、群馬の館林に住んでいらっしゃる方で、奥さんが腎臓病にかかって東京の専門医に週二回透析に通っていた。東北自動車道を利用したら片道七百円で月一万五千円かかってしまったというので、透析もできなくなつて一時病院に通うのをあきらめた、ようやく県内の病院でやれるようになったと、こういう例もある。それから、奈良在住の方は、大阪に就職口を見つけた。阪奈有料道路を使えば三十分で行ける、ところが片道二百五十円かかる、どうしても使えない、身障者の方はやっぱり給与も安いので、一般道路を使うと一時間半かかるというのでとうとう就職もあきらめたという例。

それから、車いすで乗れるのは新幹線だけですからね、そうすると、どこかへ行く場合に、新幹線以外のところへ行こうと思つて、どうしても車いすで行けない。タクシーを使つたら高くなる。自動車持っている人は何とか自動車で行きたい。盆暮れには身障者の方はなかなか帰郷もできないということ、本当に生活、職業体験の中から、ぜひとも免除にしたいだきたいという要望が非常に強いわけなんです。

こういう点、当然私も、身障者の方々のこの要望を免除の方向で検討していただきたいと思うのですが、諸外国の場合は、有料道路、身障者についてどういふ措置をとっているか、御存じだったら教えてください。

○政府委員(浅井新一郎君) 実は、日本道路公団が調査した結果があるわけですが、これは国際有料道路協会を通じて日本道路公団で調査しましたが、その結果では、若干はつきりしないところもあるんですが、関係する記録をチェックして、料金部門における何人かの専門家に連絡をとったところ、特別に割引引きされた料金が身障者に適用されたケースはないという報告を一応受けておりますが、調査がまだ十分でない、あるいはそういうものもあるのかもしれない、いまのところ、調査した範囲ではそんなような結果があるようでございます。

○上田耕一郎君 この調査室の資料を見ますと、そのことは書いてないけれども、欧米各国の高速道路というのを見ると、アメリカは大部分無料だと、西ドイツも無料だと、イタリイも無料だが、一部有料があるらしいですね。それからフランスは有料、無料があるということ。どうも外国の場合には高速道路というのとはほとんど無料が多いらしいので、いまのようなお返事があつたと思うのですけれども、ぜひ私は実行していただきたいと思つてます。

それから、これを実行する場合に、法的には建設大臣が定めることになつていまして、何ら問題ない。道路整備特別措置法の第十二条で、「料金徴収の対象」というところにただし書きがあつて、「道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については、この限りでない。政令で定めなければならない。政令、法施行令第六条で、「料金を徴収しない車両」というのは云々云々とあつて、「建設大臣が定める」ということになつていまして、建設省の告示(昭和三十一年十月二十五日)では、一項目から八項目について、こういう自動車については徴収しないとい

いいということになつていまして、ですから、大臣がもう一つ第九項目に追加していただければこの問題は法的に解決できると思うので、ぜひお願いしたい。実施した場合、減収額は一体どのくらいになるか、計算しているのでしょうか。

○政府委員(浅井新一郎君) 身障者で運転免許を取っている者が約七万人というふう聞いておるわけですが、これらの方が各種有料道路をどの程度に利用しているか、ちょっと現在のところ調査をしていないために、料金を免除した場合、どの程度公団が収入減になるかはちょっとはつきりいたさないわけですが、今後、先ほど申し上げた検討会におきまして、これらを含めて調査検討したいというふうに考えております。

○上田耕一郎君 最後に一問ですけれども、軽減の場合ですね、私は免除してほしいと言つたのですけれども、また要望もそうですけれども、国鉄並みという言葉がよくありますが、国鉄の軽減は百一キロ以上ということになつていふわけですね。高速道路で百一キロ以上というふうなことになる、たとえば首都高速道なんかを毎日通勤通学に使う場合なんか全然入らないので、軽減の場合、そういうこともあり得ますか。国鉄並みという場合、百一キロ以上軽減なんというふうなことは、○政府委員(浅井新一郎君) 国鉄と高速道路と有料道路の利用実態はかなり違うと思つて、この百一キロというのが必ずしも参考にならないと思つて、一応その辺の実態もよく調査した上で検討会で結論を出したいというふうに考えております。

○上田耕一郎君 最後に、大臣、この問題について、福祉政策としても非常に重要な問題だと思つて、御所見を伺つて私の質問を終わりたいと思つてます。

○国務大臣(櫻内義雄君) 先ほど来道路局長の方から御答弁を申し上げておりますように、すでに検討会を設け、しかもこの検討会には関係の公団をも参加させて、そして検討をいたしておるの

ございまして、私としては本年じゅうに、しかも速やかに早く結論を得て身障者の方々に対応したい、こういうふうな思つております。

○栗林卓司君 三月二十五日に円高対策というところで当面の景気、経済対策を決められたわけですが、その中の一番大きなものの一つが前倒し執行の再確認、上期に七〇%を成約しよう。今度はそれだけではなくて、さらに上期の前半分、そこに極力相当な部分を繰り込むように努力をしようということが決まったようでありまして、けれども、そういったものをただいま議題の道路整備と、そういうことで具体的に受けとめた場合に、どうやって対応されるのか。なるべく具体的に伺いたいんです。

○政府委員(浅井新一郎君) 五カ年計画との関係でちょっと申し上げますと、総額二千八百五十億で発足することとしたしております。第八次の五カ年計画の五十三年度は、その初年度でございまして、全体の予算といたしましては三兆三千九百億という非常に大きな額になつております。しかし、伸び率といたしましては、道路は前年度対比で一・二八倍ということ、ほかの事業に比べて必ずしも大きな伸びにはなつておりません。しかし、事業費としてはかなり大きなシェアを占めるわけでございます。景気浮揚に資するように十分これを活用していかねばならないというふうに考えておるわけでございます。

御指摘のような三月二十五日の経済対策関係会議で定められた当面の経済対策についての中身を踏まえまして、まず公共事業の実施促進については、上半期における契約済みの割合がおおむね七〇%となることを目標として、必要な執行体制等所要の準備を進めたいというふうに考えているわけでございます。また、中身に表現されております高速道路、本四架橋の事業の促進を図ることにつきましまして、特に本四架橋の児島・坂出ルートについて、先ほど申し上げましたような環境影響評価等の諸手続を早く進めまして、早期着工を実施したいというふうに考えております。雇用対

策としたしましては、地方公共団体との緊密な連携のもとに、地域の雇用情勢を十分配慮して公共事業の執行を行うこととした。こういったこと、三兆円に上る道路事業でございまして、十分その景気対策に沿うような姿で執行してまいりたいというふうに考えておるわけでございします。

○栗林卓司君 いまのお答えは、七〇％前倒しということを中心にしたお答えなんですけれども、それだけじゃなくて、第一・四半期に七〇％の相当部分を集中してもらいたいというのが新しくつけ加えられた。私が伺うのは、本当にそれができるのだろうかという観点から、なるべく具体的にケースを踏まえて御説明いただきたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) 第一・四半期に契約率をできるだけ高めたいということでございますが、高めることにつきましては、五十三年度の公共事業等の施行については、上半期契約目標率を、先ほど申し上げましたように、おおむね七割程度というふうに考えて所要の準備を進めておるわけでございます。第一・四半期におきましても、景気の速やかな回復に資するためにはなるべく前倒しで契約していくのが必要なわけでございまして、五十二年第二度補正予算に引き続き契約の促進に努めてまいりたいというふうに考えておりまして、もうちょっと具体的に申し上げますれば、五十二年上半期の実績では、目標が七一・三％、実績が七四・八というふうに実績がかなり上回ったわけですが、その際の第一・四半期の契約率は四七・四ということでございます。そういう実績があるわけでございまして、こういったことを一つの目標にして、できるだけ二次補正のペースをそのまま五十三年度の第一・四半期の契約率に持ち込むように考えたいというふうに考えておるのでございます。

○栗林卓司君 重ねて伺いますと、用地の手配の問題とか作業のいざば能力の問題とかというもので、特に大きな支障はない、昨年の努力を継続しながら、第一・四半期に相当の成約をすることができようというところ、こういう考えでよろしいですか。

○政府委員(浅井新一郎君) 先ほど言いました数字、七〇％の契約率も、五十二年一次補正、二次補正の後でございまして、事務的にはかなり苦しい面もございします。しかしながら、現在それをカバーするようないろいろな執行体制あるいは補助事業手続の簡素化等を考えております。そういうことで、かなり事務的にはこなせるというふうに考えておるわけでございします。また、用地につきましても、必要な用地については用地先行取得等によりまして相当部分はすでに確保されているわけでございしますが、やはり後年度に仕事をつないでいくためには用地も必要なペースで確保していかなきゃならぬわけでございまして、下期等の工事に必要な用地等を含めてその手当てに万全を期してまいりたいというふうに考えておるわけでございします。

○栗林卓司君 では、全体の規模の問題で伺いたいと思ひますけれども、いまのお答えでも、道路は必ずしも伸びが高くないとございしました。最近、見ていると、公共事業費の中で道路整備費が占める割合というのが年々比重が下がってまいりました。昨今の計画を見ても、第八次道路整備計画が前の計画に比べて一・四六倍でありまして、計画は二・八八倍云々というところで、現在の公共事業関係の五カ年計画に比べてこの第八次というのは一番伸び率が低い。伸び率が低くないんだらうかというところで御意見を伺いたいと思ひますけれども、道路というものは切り離されてあるんじゃないかと、ほかのいろんな社会的な機能をつなぎとめていくいわば連結の役割をするわけですから、道路と無関係に住宅投資を急げたらどうですか、道路つくれといつてもそうはいかない。したがって、本当は社会福祉を高めるといふ観点からいっても道路の整備というのには急がなければいけないのではないだろうか。第八次道路

整備五カ年計画が御提案になり、決まっていってわけでありまして、せつかく前倒しで上期七割と言ふんなら、むしろ五カ年を前に引つ張り上げながら、施行を急ぎながらということ、道路整備のおくれというものを私は脱却する必要があるんじゃないかと思う。現在の道路整備の伸びについての御判断を伺いたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) 先ほど大臣からお話ございましたように、二十八兆五千億という第八次五カ年計画の規模は、まあ私どもの考えでは必要最小限ということで考えております。したがって、この達成率はぜひ一〇〇％達成したいという気持ちでございます。

二十八兆五千億の積み上げ方は、先ほど申し上げましたように、二十一世紀初頭までの長期構想の中で、特に急ぐ事業については緊急を要する防災だとか、緊急を要するバイパスだとか、歩道の整備とか、そういったものをなるべく前倒しでやって、昭和六十五年までにそういう緊急事業については概成するという形で考えたわけでございまして、その六十五年の中期目標に対してすりつく姿の二十八兆五千億というふうなペースで考えておるわけでございします。

この伸びを、一応二十八兆五千億の年度比の伸びを考慮してみますと、五十三年度を初項にいたしました場合には、年率約一〇％ちょっとで達成できる事業量でございします。まあ五十二年度を初項にいたしましたことと、二十八兆五千億は七次五カ年計画の実際八割ちょっとのものでございします。まあそういうふうなことで伸びとしては必ずしも十分でない。しかしながら、十分でないだけにその中身については十分選択して必要な事業を進めてまいりたいというふうな考え方でいるわけでございまして、全国津々浦々に道路事業が行われるというところから、道路事業規模二十八兆五千億という数字だけを見て、まあ直観的に非常に大きいというふうに見られる向きもありまして、道路事業は全国津々浦々、これはもう市町村で道路事業のな

い市町村はないわけでございします。しかも日本のようなこういう地形では、山を越え谷を越えて道路をつくらなきゃならないということからどうしてもコストが高くなる、そういうふうなこともありまして、どうしても建設費がかかるわけでございします。キロ当たりの単価等を考えれば非常に大きな金がかかるわけでございします。

しかしながら、これは時間がかかっても逐次国民の生活基盤として将来的には理想的な姿に持っていきたいというつもりで考えておるわけでございまして、そういうことから今回の五カ年計画を積み上げましたが、伸び率、規模から言ひまして決して十分とは言えない、全国の道路事業に対する要望を満たす上にはまだ足りないというふうなことではあります。安定経済成長の中で投資率を大体GNPの二％台ぐらいに抑えるのが妥当だろうというふうな判断から全体の規模を決めたものでございまして、まあ計画としてはほぼ妥当な線ではないかというふうに考えておるわけでございします。

○栗林卓司君 確かにいまお話しされましたように、前の第七次を五十二年度価格で置き直しますと三十四・九兆だそうでありまして、これと比べると二十八兆五千億というのは八二％でしかない。必要最低限を満たしているかどうかは別にして、ずいぶん下げた内容だと思ひます。

心配しますのは、片方では住宅投資を中心にして景気浮揚も含めてがんばっているというじゃないかと、こうなっておりますけれども、住宅ができてくると、公団団地ができてくるというところになると、それはそのまま、しかもこれから恐らく単価の高いであろう道路をつくっていくかなきゃいかぬ。

そこで、この第八次計画というのは、昭和五十年代前期経済計画からいけば引つ張り出した数字だろうと思ひますけれども、その後いろいろと経済情勢も変わってきた。今回の三月二十五日にしても、相当思い切つて住宅をまたやろうじゃないかと勵まし合っている姿から見ても、私は二十八兆

五千でスタートするのは、それはそれとして、これで足りるかどうかという早急な見直しをやはりなさるべきではないか、これが一つ。

それからもう一つは、よく足なし団地ということが言われて、同じ建設省の傘下であるわけですから、大変げんに思うんでお尋ねするんですけれども、住宅は急がなければいかぬ、そうはいないながら、十分な道路がまだできてはいないんだという事前の内部チェックといいますが、そういうものができないんだらうか。また、それを広げて都道府県知事が建物の建設認可をするときに、ああ交通は大丈夫であるかというのをあらかじめ調べて仕事をなさうという指導もしていかなないと、これから足なし団地の問題、交通需要が発生してしまっても道路のキャパシティがない。それはもう何とも言いようのない残念になって、道路けしからぬと、こういうことになってくる。何とも解決の困難な心理的な悪循環が起きるんじゃないか。その意味でも私は事前の整合性のある取り組みが道路について必要だろと思ひますけれども、この点もあわせて伺いたいと思ひます。

○政府委員(浅井新一郎君) 確かに、足なし団地の問題等考えますと、道路整備のあり方について、やはり十分慎重にやっていたいかなきゃならぬ面が多々あるかと思ひます。先ほども御説明いたしましたが、ダム関連あるいは住宅関連といううなことで、公共投資を生かすための道路整備という具体的な形のものや今後重点的にやっていたいかなきゃならぬんじゃないか。住宅宅地関連の道路という点でも、今度の五カ年計画では八千億以上ものを計画したしておるわけでございます。まあ、十分重点を置きながらやっていたい。まあ、そういう足なし団地の問題は、道路計画のサイドからやはりアプローチしていかなくちゃならぬ。もちろん住宅団地そのものの立地選定の問題が主であります。道路サイドからも十分事前にそういうことで計画の調整を図っていたいかなきゃならないというふうに考えている次第でございます。

○栗林卓司君 これは全国どこにでもあるんですけれども、住宅団地をつくる場合には紙の上の計画路線を頭に置いて進めてしまふ。計画路線はなかなか進まない。そこで、あちらこちらで交通渋滞が起きる云々ということになるわけでありまして、この問題、十二分な御検討をぜひお願いしたいと思ひます。

今度は見方を変えて、いまある道路をどうやって効果的に使うか。そう考えてみますと、これは御存じかも知れませんが、東京都で一体自動車はどうやって使われているんだらうかと上空から全部写真を撮ったそうでありまして、とまってる場合、動いている場合はカラー写真で色が違ってくるんだらうとありまして、非常に細かく集計をしてみると、その結果は、驚くほど車は動いていない、とまってるわけなんです。このとまってるのを一体どうするか、駐車場の問題だと思ひます。それから、車が通動に使われて大変混んでしまうやうな。何で車で通動してくるんだと調べてみると、相当な部分が、実はこの車は営業用で必要なんだ、だけど勤め先に駐車場がない、しやうがないから自分の家から車を持っていくしかない。本人の通動というよりも車の通動のやうなかつこが相当ある。

それやこれやを考えると、駐車場をつくるのと、やあまた車がふえて、こう単純に思われがちですけれども、本当は駐車場を整備することが道路の容量を高めていく。しかもこれから都市再開発にいやでも取り組まざるを得ないわけですから、駐車場問題については、従来の誤解を払って、思い切った取り組みをしないといけないんじゃないかと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(小林幸雄君) 駐車場整備の重要性につきましても、先生御指摘のとおり、私も全く同様に考えておるわけでございます。現在、駐車場整備に対する助成として三つばかりございまして、一つは、道路の付属物として地方公共団体が整備する場合、有料道路と同じような手法で無利子融資というのを道路特会からいたしましてこれを助成しております。二つ目は、都市計画駐車場として、同じく地方団体がこれを整備していく場合に、これに對しまして地方債を充当するという措置をとっております。それから三つ目は、これは民間が整備する場合でございますが、これは開銀あるいは北東公庫等から融資、助成措置をしておるわけでございます。今後ともこのような各種の手法を活用しまして、この重要な駐車場の整備を一層促進をしてまいりたいというふうに考えております。

○栗林卓司君 これはなかなか他方自治体がその気になつてくれないと進まないわけですから、駐車場法という法律があるやうですけれども、実際にどの程度活用されているかというところ、なかなかそうではない。これは丹念に相談をしながらになるんでしやうが、地方自治体に対して私は誤った錯覚が多過ぎると思ひます。

大体、もう御存じのことですけれども、ヨーロッパに参りますと、ローマ時代からわだちの歴史だとして使われているぐらゐ昔からわだちの歴史だつた。日本はどうかというところ、歴史的なものでありますから道路に対する意識というのはほとんどなかった。しかも長いこと移動に対して大変警戒的な幕藩体制が続いてきた。その後で来たものでありますから、何か道路という異物であつて、何か感覚にざらざらするものが入り込んだという感じが何となく大衆感情化してしまひました。駐車問題にしてもこれは相当な専門家も含めて誤解されている場合がある。したがって、建設省としてその辺のところはしっかりと指導していただきたいと思ひます。

では、道路整備問題はさうぐらゐで、あとは、宅地公園の方が見えになっていと思ひますが、今度、宅地開発公園で新しい初めての自主開発事業ということになるんだと新聞で伝えておりましたけれども、日本ランドシステムから厚木にある二百七十ヘクタールの土地を買入れた。新聞で理由を拜見しますと、日本ランドシステムが二百七

十ヘクタールの開発がもうできなくて行き詰まっちゃつた、そこでその肩がわりをして引き受けたんだというところなんですが、事情はどういうことだったんでしやうか。

○参考人(志村清一君) ランドシステム株式会社が去年の二月ごろに神奈川県知事の開発許可を受けたのでございまして、その後、開発に伴ひます関連公共事業、特に道路あるいは調整池、河川等等といった大規模な関連公共施設の整備を行わなければならぬということになりますと、負担が相当大きくなりまして事業遂行が容易でないということが一つございまして。

また、ほぼ三百ヘクタールという大規模な事業でございまして、どうしても長期に期間がかかりまして、従来の各団体でやっておりますのを見まして、三百ヘクタールと申しますと十年以上かかる。それに伴ひまして投下資金としても相当巨額に上るわけございまして、現在のやうな経済事情から申しますと、なかなか手につきにくい。

また、このランドシステムというのは銀行系の関連会社でございまして、主務官庁からの指導によりまして、大規模な開発事業を営むことは余り適当ではないという御指導もあつたかに聞いております。また同時に、地元土地を提供した方々からは、せっかく提供した土地についていつまでもほつといてもらつては困る、早期に着工してもらいたい、こういうやうな要望が重なりまして、これを一口に申しますと、高度成長期、非常に地価が二〇%も毎年上がつていくというやうな時代から安定成長期に移り変わったことによるいろいろな問題かと思ひますが、さやうなことでランドシステムは、私どもの方にこの事業をやつてくれぬかという話が参つたというのが実態でございます。

○栗林卓司君 厚木市といろいろな協定、約束をして、緑地を六〇%以上残すとか、いろいろな付帯——下水道も含めて整備をするとかいろいろなものがある。これが重荷になったと書いてありま

すけれども、それは宅地開発公団が引き受けたとしても、その約束は守っていくわけだから、同じようになるわけですね。いま、御案内のとおり金融が緩んでいますから、十年だろうと何だろうと金ぐらい借りるのはそうつらいことじゃない。民間ができていないとして宅地開発公団ができるのか、その辺はどういう目算をお立てになつたんですか。

○参考人(志村清一君) 宅地開発公団は、法律上、公共事業の直接施行の権限を与えられておりまして、関連公共事業に関しましては自分で事業ができる。そういったしますと、それに対して補助金の直接の受け入れが可能でございます。また、民間デベロッパーの場合に問題があります裏負担につきましても、私どもの方で立てかえ施行をすることが可能でございます。これは基金を設けていただきましたものでございますから、十年据え置き、無利子、二十年償還ということが可能のようなシステムになっております。そういうことによりまして宅地の処分価格に相当大きな影響が及びます、それだけ負担が軽くなりますから。また、私どもといたしましては、民間企業と違ひまして金もうけをする必要がございませんので、また多くのこういった宅地開発に関連する技術者を擁しておりますので、いかに工事を安くして合理的にやっていくかというふうなこと等も検討いたしました結果、私どもでもやれるんじゃないか、かように考えたわけでございます。

○栗林卓司君 これは、公団にお尋ねするのは筋が違ひかもしれませんけれども、民間のデベロッパーが宅地を開発してもいいわけですね。だから、公団がいま協議されているような条件、全部が同じとは言わないまでも、民間デベロッパーにも同じような支援を考へて当然じゃないやないか。それがいいというところは不正競争ということになりますね。宅地開発公団と民間デベロッパー、やっぱ競争しているわけだから。その意味で、逆に聞くと、宅地開発は急務なんだという点から言うと、もっと民間デベロッパーに対して資

金の供与を含め補助金の受け入れも含めて十二分な体制をとってあげれば日本ランドシステムだつてできたわけでしょう。という点については、建設省はどうお考えになるんでしょうか。

○国務大臣(櫻内義雄君) 栗林委員のように前提を置かれて、同じような競争条件にすべきだという見地にお立ちになりますと、そういう御立論になるかと思ひます。しかし、現状はそうなつてなくて、宅地開発公団は公団としての設立の目的と任務がございまして、それなりの政府施策が及んでおりますから、したがって、そこに差ができて、見方によつてそれは不正じゃないかという御批判も当たりましようが、そういう公的な土地供給の必要性から公団ができておるといふことから、それは許容されるべきものではないかと、こゝろ思ひます。

○栗林卓司君 では、逆にお尋ねするわけですが、宅地開発公団が引き受けて公団としてやつていこうと、できるんだという状況をもう少し別な目で見ますと、日本ランドシステムというのは経済専門誌の伝へるところによると、経営難で本当につららしい。大体不動産会社はいま多かれ少なかれその憂き目を見ているわけです。それをどうやって救済するかというのがなかなか表には出ないんだけれども、本当の景気対策の一環にもなつていける。そうすると、日本ランドシステムの土地を買ったことを皮切りにしながら、同じような状況にある大変苦境にあえいでいる——その原因は問ひませんよ、あえていえる民間デベロッパーの土地を次々とお買ひになるんですか。

○参考人(志村清一君) 私どもの宅地開発公団の任務は、先生御承知のとおり大都市地域において宅地需要が相当まだある、それに適当な価格で宅地の供給がなかなかむずかしくなつてきているという意味で、大量の宅地供給をやるように、それも個々の宅地供給では適当でなく、町づくりという意味で相当規模の宅地造成をやるように、ニュータウンの建設を進めるように、こゝろいう使命でござ

いますので、その使命に合致するようなものにつきますしてはいろいろ検討をいたしております。私どもが民間デベロッパーから大幅に土地を買ひましたのは今初めてでございますが、適切な値段で、しかも立地上も適切なものであるということなら十分検討を進めてまいりたいということとは私もやつてまいりたいと思つております。

○栗林卓司君 そうすると、値段はどのようなことでお買ひになつたんでしょうか。

○参考人(志村清一君) 価格につきましては、二社に鑑定をお願いいたしましたので、その鑑定評価額を下回る価格で合意に達したわけでございます。大体評価額の八〇〇程度でございます。

○栗林卓司君 そうしますと、これは鑑定と言うからには時価評価だろと思ひますけれども、日本ランドシステムは、その土地はいつごろ買って、取得価格とかかね合ひではどんな関係だつたんでしょうか。

○参考人(志村清一君) 私が承知しているところでは、日本ランドシステムは四十三年から昨年にかけまして用地を取得したようでございます。ただ、原価につきましては、私どもは原価よりも適正な価格ということで鑑定評価額を基準にして、それを下回る、二割程度下回る価格で取得をした、かようなことでございます。

○栗林卓司君 大変デリケートな問題でだけれども、やっぱ日本ランドシステムとすると、それよりも安い値段で入手をした。金利は外しますよ、長い期間寝かしていたというのは会社の責任ですからね。その低い値段で入手をしていたものを鑑定価格のマイナス二〇〇で売つたからといって、何がしかの処分益は出るわけですね。だから、どういふ理由でそうなつたかということを問ひたいので、宅地開発公団が買ひ入れたおかげで日本ランドシステムは助かつた。その助かり代としてマイナス二割でよかつたんだらうかという話も本当はあるんじゃないでしょうか。

○参考人(志村清一君) 日本ランドシステムがどの程度の価格で買つて、そして諸経費等を考へて

帳簿価格がどれぐらいであつたのかというふうなことにについては、実は私つまびらかにいたしておりません。ただ問題は、だれが持ちましても適正な価格で、しかも安い価格であなたが持つても買えるということが一番望ましいことでございまして、その意味で現行の価格については鑑定評価額が適正な価格というふうな考えられますが、それをさらに下回る価格で買ひたいということによりまして、私どもの仕事が進み、比較的適正な値段による宅地の供給ができるというふうな考えをわけてございします。

○栗林卓司君 くだく申し上げるようですけれども、何年寝かしていたという話は先様の経営責任ですから問ひません。ただ、少なくとも安い値段で仕入れて、造成をしながら市民に提供していく、そのときに提供できる価格と、それから時価の八掛けで買つたと、で、何だかしながら提供する価格とどっちが安いんでしょうか。土地の値段というのとは上がってきますから、そのときの取引だから鑑定価格でいくしかないというのは私は一つの理屈だと思ひます。だけれども、あの一億総不動産屋時代で、狂乱物価のど真ん中で、しかも銀行経営の不動産会社です。長期資金供給を使命として銀行が、そのお金をなかなか貸す相手がないというので自分の子会社をつくつた。二百七十ヘクタール買つた。さあ今度不況だからどうにもならない、何とかまた国が助けてくれという味の悪さがどうしようもない。だから、今後ともこういった問題について適正な時価と条件が合つたら買ひたいとおっしゃるんだけれども、本当にそれだけで済むんだらうか。まいた種は自分で刈れ、そのかわり政府としてできる限りの金融支援はしようというところにするのが、私はこの際筋ではなかつたかと思ひますが、大臣いかがお考えでしょうか。

○国務大臣(櫻内義雄君) いまこの場で具体的にいろいろ御指摘をございまして、私も別にこの調査をしたわけでもない、こゝろいうところでは感觸だけでお答へするのは軽率ではないかと、こゝろ思う

んであります。

ただ、御質問及び宅地開発公団のお答えを総合してみますと、宅地開発公団は、公団の趣旨と目的に沿って、こういうものを民間にわたって開発し宅地を供給することがよいと、こういう前提に立ってはいないかというふうな聞いたわけでありました。ただ、栗林委員の方は、民間の所有で民間がみずから開発できたんじゃないかと、何かそこに理解しかなる点があるという御指摘で、そういう点はよく調査してつまびらかにする必要があると思ひます。

○栗林卓司君 どちらにしましても、宅地開発公団として前からの引き継ぎ事業ではなくて自分で手がける最初の事業なんですね。これ以上立ち入ったことはお尋ねしませんけれども、最初の事業にふさわしい、だれが見ても、最終的にでき上がったものを含めて、なるほどと言え仕事をしたものはぜひやっていただきたい。また、以降、その手のものが何ほかあるんだと書いてありますけれども、当たっているかどうかは別にして、その点についてもやっぱり納得が得られる姿を求めながら慎重に対処をいただきたい。お願い申し上げます。

○委員長(安永英雄君) 他に発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(安永英雄君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

○上田耕一郎君 私は、日本共産党を代表して、ただいま議題となっており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し、反対の討論をいたします。

反対理由の第一は、政府の道路政策の基本が、高速自動車道など幹線道路を根幹とした交通ネットワークの確立という従来型の政策を改めず、引

き継いでいることであります。

六〇年代から今日に至る道路建設を考えてみますと、昭和三十年、わずか八十七万台だった自動車、昭和二十一年一千万台、四十七年二千万台、五十一年には実に三千万台を超えて今日なお増加し続けているのに伴って、次々と道路投資をふやし、この二十年間の総額は実に二十九兆四千億円の巨額に達しております。これは同じ期間における住宅の行政投資額の約四倍に当たります。この結果、さらに車の需要を増大させ、いわゆる道路不足は解消せず、全国にわたって交通渋滞、交通事故、道路公害の発生、公共交通体系の破壊あるいは衰退をもたらすこととなりました。現行法の目的に明記されているとおり、六〇年代からの道路建設は、まさに「自動車交通の安全の保持とその能率の増進とを図り、もって経済基盤の強化に寄与する」ものであります。実に恐るべき目的規定であったと言えます。今回の改正案により、「道路交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資し、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与する」と改められるのは、文字どおり改正であります。

しかしながら、法律の文言の改正にもかかわらず、この法律に基づいて作成される第八次道路五カ年計画の内容は、依然として自動車交通の安全の保持とその能率の増進を図るものでありますから、目的の改正はよしとしながらも、法律改正案に賛成することはできません。

第二には、わが国の建設行政は、即道路行政と言わしめている巨額な道路投資を可能にしたのが、この道路整備緊急措置法であることであります。

高度成長期における自動車保有台数の急増が巨額な道路投資を引き出し、この両者を結合させたものが道路特定財源方式でありました。ガソリン税収入の目的税化は、昭和二十八年制定の道路整備費の財源等に関する臨時措置法で根拠づけられました。同法が改正され、現行道路整備緊急措置法となっているのは言うまでもありません。モーター

タリーゼーションによって国鉄の赤字、路面電車は姿を消し、公共交通機関は一斉に衰退させられていたものでありますから、ガソリン税等を道路の特定財源とせず広く活用すべきであるという意見が国民の中に生まれてくるのは当然のことであり、道路の特定財源方式を改めない限り、道路建設が無限度に車需要の増加の後追いをし、車と道路が雪だるま式にふえていく悪循環のメカニズムを断ち切ることはできません。

第三は、住民の利益を第一とする地方道、生活道路の整備がきわめて不十分であり、高速自動車道路重点である点であります。

第八次計画において、一般道路事業は実質において第七次計画の実績を下回るのに反し、有料道路は事業量を増加させております。第八次五カ年計画で生活環境の改善、生活基盤の整備に目目が向けられ始めたのは認められます。しかし、先ほどの環状七号線の質問でも明らかのように、具体的に道路公害で苦しんでいる住民の悩みが解決されるかと言え、期待のできないものであります。

第四は、モーターゼーションが野放しにされていることであります。

高度成長期における世界に類例を見ない車の激増と道路建設は、日産、トヨタなど自動車大企業に莫大な利益をもたらしました。この車の急増を可能にしたのは道路建設であり、この意味から道路行政が鉄、セメント、建設、石油資本とともに自動車産業の巨大な利益に奉仕してきたということは、決して過言ではありません。しかも、この道路投資は日本の交通問題を解決するどころか、かえってその矛盾を激しくしております。モーターゼーションの放任助長や無秩序な都市の膨脹などによる社会的にむだな交通需要の発生を抑える対策を強め、国民本位の総合的な公共交通体系の確立を目指すことが必要であります。政府の計画にはこの努力は見当たらないのであります。

以上が反対の理由であります。

最後に、高度成長型道路建設をやめ、住民参加のもとに住民の利益を第一にする地方道、生活道路建設に重点を置き、道路公害の防止に万全を期す、そういう道路政策の転換を重ねて強く要請して、反対討論を終わります。

○坂野重信君 私は、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党及び民社党の各会派を代表して、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、昭和二十九年以降、七次にわたる道路整備五カ年計画に基づき積極的に道路整備事業が実施され、今日まで相当の成果が上げられてまいりましたが、わが国の道路整備水準は、いまだ国、県道の約半分が自動車の満足にすれ違えない幅員である等、なお著しく立ちおくれた状態にあります。しかも近年、道路整備に対する社会的要請はますます増大し、多様化しております。今後の道路整備は、事業の量的拡大を図りつつ、自動車交通を初め道路交通全般にわたる安全の確保と円滑化及び沿道環境の保全等国民の生活環境の改善を目標として、その積極的推進を図っていく必要があります。

このような情勢にかんがみ、今回、道路整備緊急措置法の目的を改めるとともに、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し、これと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延長する等の措置を講ずることとしたことは、まことに時宜を得たものと考えられ、ここに本法律案に賛成の意を表するものであります。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(安永英雄君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。

道路整備緊急措置法及び奥地等産業開発道路整備

備臨時措置法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(安永英雄君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(安永英雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

この際、赤桐君から発言を求められておりますので、これを許します。赤桐君。

○赤桐操君 私は、ただいま可決され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、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党、日本共産党及び民社党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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

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

二、長期的展望のもとに、総合的な交通体系の確立を促進し、第八次道路整備五箇年計画においては効率的かつ機能的な道路網の整備に努めること。

三、国民の日常生活に密接な関係のある地方道路、とくに市町村道の整備を促進するため、国庫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に努めるとともに、事業推進体制の強化拡充を図ること。

四、道路整備事業の推進にあつては、沿道の環境整備と環境保全に特段の配慮をすることと、路線の決定、構造、施設についても当該地域住民の意思を尊重すること。

また、鉄道駅前自動車置場の整備について、財政措置を含め特段の配慮を行うこと。

五、道路の防災及び道路交通の安全性の向上を図るため、道路構造の改善、交通安全施設の整備、道路監視員の拡充等道路管理体制を強化するとともに、危険箇所等の点検に万全を期し、その解消に努めること。

六、大規模な震災にそなえ、都市の街路をはじめ、避難に必要な道路、広場の確保と整備拡充に努めるとともに、老朽橋梁等について、緊急に補強、改良工事を行う等耐震性の向上に努めること。

七、身体障害者に対する有料道路の料金については、自動車等が日常生活において不可欠の生活手段となつてゐる者について、実態を把握し、減免の方向で配慮すること。

右決議する。

以上であります。何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(安永英雄君) ただいま赤桐君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(安永英雄君) 全会一致と認めます。よつて、赤桐君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたします。

ただいまの決議に対し櫻内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。

○国務大臣(櫻内義雄君) 本法草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、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るに際し、委員長を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。

○委員長(安永英雄君) 本日はこれにて散会いたします。

午後六時二分散会

三月三日日本委員会に左の案件を付託された。

一、公共事業の施行促進に関する請願(第二三九八号)

第三三九八号 昭和五十三年二月二十二日受理
公共事業の施行促進に関する請願

請願者 茨城県水戸市三の九一ノ五ノ三八
茨城県議会議長 田口正巳

紹介議員 郡 祐二君

公共事業の施行促進を図るため、事務手続の簡素化に配慮するほか、用地取得の平易化、建設技術者・労働者及び関連資材の確保を図るとともに、これらの値上り及び一般物価への波及防止に努めるなどこれが円滑な施行に関する諸対策を確立し、これを強力に推進されたい。

理由

昭和五十一年度補正予算及び昭和五十三年度予算において、公共事業を大幅に拡大し、景気回復を図ることとしてゐるが、この目的を達成するためには、早期着工はもとより用地取得の促進等事業の円滑な実施を図るための強力な施策が不可欠である。言うまでもなく、公共事業の七割は、地方公共団体が施行するものであり、その対策に

十全な配慮を欠くときは、せつかくの施策も画べいに帰する恐れがある。

三月十日日本委員会に左の案件を付託された。

一、尾瀬の水の広域的運用に関する請願(第二五七五号)

第二五七五号 昭和五十三年二月二十四日受理
尾瀬の水の広域的運用に関する請願

請願者 栃木県宇都宮市堀田一ノ一二〇
栃木県知事 船田謙外一名

紹介議員 大島 友治君

最近における利根川水系の渇水並びに水需要のひつぱくによる流域二千万住民の民生安定に及ぼす影響の重大性に鑑み、国は国家的判断に立ち、速やかに次の事項の実現を図られたい。

一、関東地域の水不足の解消を図るため、尾瀬分水を含めた水の広域的運用を図る方針を確立すること。

二、「利根川及び荒川水系における水資源開発基本計画」に「尾瀬分水」を加えること。

理由

尾瀬分水については、大正十一年に東京電力が福島、新潟、群馬の三県知事から只見川の水毎秒六・一二立方メートルを利根川に流域変更する許可を得て、以来昭和四十一年三月三十一日まで三次にわたつて期間更新がなされてきた経緯がある。しかるに只見川の属する阿賀野川水系が昭和四十一年四月一日に一級河川となり、その管理が建設大臣に移管されて以来、関係都県の要望にもかかわらずいまだに更新許可がなされていない。過般建設省が行つた広域利水調査においては昭和六十年には関東地域において、約十八億トンの水不足を予想しており今後地域外を含めた広域的、有機的な水供給の体系確立を図る必要があると指

摘している。

三月十七日本委員会に左の案件を付託された。

一、尾瀬の水の広域的運用に関する請願（第二九七号）

一、公団住宅家賃の不当な値上げ反対等に関する請願（第三〇三八号）

第二九七号 昭和五十三年三月七日受理

尾瀬の水の広域的運用に関する請願

請願者 東京都千代田区丸の内三ノ五ノ一
東京都議会議長 河野一郎

紹介議員 原 文兵衛君

この請願の趣旨は、第二五七五号と同じである。

第三〇三八号 昭和五十三年三月九日受理

公団住宅家賃の不当な値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都板橋区南常盤台一ノ三〇ノ六ノ三〇二 淡野尚武外六十六名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第一一七七号と同じである。

三月二十四日本委員会に左の案件を付託された。
（予備審査のための付託は三月二十一日）

一、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

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

道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案

（道路整備緊急措置法の一部改正）

第一条 道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。
（目的）

第一条 この法律は、道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）による道路をいう。以下同じ。）を緊急かつ計画的に整備することにより、道路交通の安全の確保とその円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資し、もつて国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

第二条 第一項中「昭和四十八年度」を「昭和五十三年度」に改める。

第三条 第一項中「昭和四十八年度」を「昭和五十三年度」に改め、「こえる」を「超える」に、「及び第三号に掲げる額の合算額」を「に掲げる額」に改め、同項第三号を削る。

第四条中「昭和四十八年度」を「昭和五十三年度」に改め、「道路の修繕に関する法律」の下に「（昭和二十三年法律第二百八十二号）を加え、「特別の定」を「特別の定め」に改める。

（奥地等産業開発道路整備臨時措置法の一部改正）

第二条 奥地等産業開発道路整備臨時措置法（昭和三十一年法律第十五号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「昭和五十三年三月三十一日」を「昭和五十八年三月三十一日」に改める。

附則

（施行期日）

1 この法律は、昭和五十三年四月一日から施行する。ただし、第二条の規定は、公布の日から施行する。

（昭和五十三年度における道路整備費の財源の特例）

2 昭和五十三年度における第一条の規定による改正後の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「次の各号に掲げる額の合算額」とあるのは、「第一号に掲げる額」とする。

3 道路整備特別会計法（昭和三十三年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

附則中第十二項を第十三項とし、第十一項を第十二項とし、第十項の次に次の一項を加える。

11 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（昭和五十三年法律第 号）第一条の規定による改正前の道路整備緊急措置法（以下この項において「改正前の法」という。）第三条の規定により、揮発油税の収入額に相当する金額及び石油ガス税の収入額の二分の一に相当する金額を改正前の法第二条の道路整備五箇年計画の実施に要する経費で国が支弁するものの財源に充てて行つた道路整備事業（昭和五十三年度以前の年度のこの会計の予算で昭和五十三年度以後の年度に繰り越したものにより行つた道路整備事業を含む。）は、第一条第一項に規定する道路整備事業に含まれるものとする。

三月二十四日本委員会に左の案件を付託された。
一、尾瀬の水の広域的運用に関する請願（第三二三四号）（第三三五号）

第三二三四号 昭和五十三年三月十六日受理

尾瀬の水の広域的運用に関する請願

請願者 水戸市三の九一ノ五ノ三八茨城県知事 竹内藤男外一名

紹介議員 郡 祐一君

この請願の趣旨は、第二五七五号と同じである。

第三三五号 昭和五十三年三月十六日受理

尾瀬の水の広域的運用に関する請願

請願者 千葉市市場町一の一千葉県知事 川上紀一外一名

紹介議員 菅野 儀作君

この請願の趣旨は、第二五七五号と同じである。

第二号中正誤

ペシ 段 行 誤

二一 けれもど

三 けれもど

八 けれもど

正

けれども

けれもど

おいで

