

(第一類 第十二号)

衆議院 第九十一回国会 建設委員会

(一八三)

昭和五十五年三月十九日(水曜日)

午前十時三十五分開議

出席委員

委員長 北側義一君

理事 小沢一郎君 理事 大坪健一郎君

理事 國場幸昌君 理事 渡辺紳三君

理事 竹内猛君 理事 渡部行雄君

理事 伏木和雄君 理事 濱崎博義君

理事 渡辺武三君 理事 大坪健一郎君

理事 池田行彦君 理事 渡辺紳三君

理事 鹿野道彦君 理事 渡部行雄君

理事 中島衛君 理事 濱崎博義君

理事 丹羽兵助君 理事 大坪健一郎君

理事 村岡兼造君 理事 渡辺紳三君

理事 中島武敏君 理事 大坪健一郎君

理事 中村茂君 理事 渡辺紳三君

理事 松本忠助君 理事 渡辺紳三君

理事 小野信一君 理事 渡辺紳三君

理事 中島武敏君 理事 渡辺紳三君

出席政府委員

建設大臣 渡辺栄一君

建設政務次官 竹中修一君

建設大臣官房長 丸山良仁君

建設省計画局長 宮繁謙君

建設省都市局長 升本達夫君

建設省道路局長 山根孟君

建設省住宅局長 関口洋君

建設省住宅局参 加藤敏彦君

警察庁交通局交 通規制課長

環境庁企画調整局環境管理課長

環境庁大気保全局交通公害対策室長

委員外の出席者

廣谷千城君

平尾多久雄君

同月十二日

日本住宅公團における民主化促進等に関する請

昭和五十五年三月十九日(水曜日)

午前十時三十五分開議

出席委員

委員長 北側義一君

理事 小沢一郎君 理事 大坪健一郎君

理事 國場幸昌君 理事 渡辺紳三君

理事 竹内猛君 理事 渡部行雄君

理事 伏木和雄君 理事 濱崎博義君

理事 渡辺武三君 理事 大坪健一郎君

理事 池田行彦君 理事 渡辺紳三君

理事 鹿野道彦君 理事 渡部行雄君

理事 中島衛君 理事 濱崎博義君

理事 丹羽兵助君 理事 大坪健一郎君

理事 村岡兼造君 理事 渡辺紳三君

理事 中島武敏君 理事 渡辺紳三君

出席政府委員

建設大臣 渡辺栄一君

建設政務次官 竹中修一君

建設大臣官房長 丸山良仁君

建設省計画局長 宮繁謙君

建設省都市局長 升本達夫君

建設省道路局長 山根孟君

建設省住宅局長 関口洋君

建設省住宅局参 加藤敏彦君

警察庁交通局交 通規制課長

環境庁企画調整局環境管理課長

環境庁大気保全局交通公害対策室長

委員外の出席者

廣谷千城君

平尾多久雄君

同月十二日

日本住宅公團における民主化促進等に関する請

建設委員会調査川口京村君
室長

願(竹内猛君紹介)(第二二五八号)
硫黄列島疎開島民の帰郷実現に関する請願(田島衛君紹介)(第二三四二号)
同(竹内猛君紹介)(第二三四三号)

同月十四日

原慎太郎君紹介)(第二三六九号)
同(柳利夫君紹介)(第二五五一号)

東京湾岸道路の環境対策に関する請願(木原実君紹介)(第二五五一号)

同月十九日

原実君紹介)(第二五五〇号)

東京湾岸道路の環境対策に関する請願(木原実君紹介)(第二五五一号)

は本委員会に付託された。

同月十九日

木原実君紹介)(第二五五〇号)

る防音助成に関するところでございます。これは費用の負担等の成り立ちが利用者の直接の料金から支出をされるという観点から、別に異なった考え方のところで運用をしてまいる、こういうことでござります。

○中村(茂)委員 今までになかったものがござります。法律ができることによって予算見積もりされたのは、ここで言う土地の買い取り資金貸し付け無利子、それから防音工事助成、新規に見積もられたものはこの二つがある、こういうふうに理解していいわけですか。

○中村(茂)委員 次に進みます。五条関係に入りますが、冒頭の「都道府県知事は、幹線道路網を構成する道路」、括弧書きはありますけれども、この「道路」とはどのような道路を指しているのですか。

通量がきわめて多い、いわば道路網の極要な部分を構成しており、自動車交通量が大きい道路ということになろうかと思ひます。ただ一般の地方道、つまり主要地方道等におきましてもあるいは市町村道の中におきましても、都市内におきます道路の一部、こういったものはこの幹線道路として考へるものといふぐあいに考へております。私ども、多くの場合四車線以上の道路であるといふぐあいに考へております。

○中村(茂)委員 高速自動車道、有料自動車道、四車線で走っている道路、こうすることですか。

○山根政府委員 紙を構成いたしておる道路といたことでございますが、包括的にはいま先生のおっしゃいました道路ということになろうかと存じ

○中村(茂)委員 国道の二車線で走っているところはだめだということですか。

○山根政府委員 お答え申し上げます。

ちょっと説明が舌足らずの点がございましたが、二車線の道路も幹線道路ネットワークを形成

しておるという意味では幹線道路であるといふぐ
らいに考へております。

上。相当数の住居につきましては、地域の実情によりいろいろ異なつてまいりますが、おおむね數十戸程度以上を一応の目安と考えております。

○山根政府委員　お答え申し上げます。

この要請基準そのものは地域によって異なつておるわけでありますが、二車線を超える車線につきまして、夜間におきます要請基準、つまり、知事が環境保全の觀点から、この値を超えるならば

騒音との関係が大変大きい大型車の混入状況等をどのように組み込むかということを十分検討、考慮する必要があると考えております。一日の大型車交通量として五千台ないし一万台程度以上ということもあわせて現在検討しておるところでございます。

道路管理者に道路構造の改善等に対し意見を述べることができる、こういうことで、いわば道路管理者に対する必要な措置をとる場合の基準が一つの要請基準という形で位置づけられるといふぐあいに理解をいたしておるわけでございますが、二車線を超える車線におきましては、この値が、第一重又或及び第二重又或ておきましては復闇六

○中村茂^{モリ}委員 いまの一、二の四方から玉台、大型車がどのくらい入っているかということ、で相当違つてくる。それから騒音は六十から六十五ポン、これは何に基づいていまその基準を政策の内容としようとしているのですか。

○山根政府委員 現在、騒音が大きな問題になつております道路につきましていろいろ調査をいたしております結果、やはり問題が生じておるといつておられます。

第一種区域及び第二種区域につきましては、十ホン、第三種区域及び第四種区域につきましては六十五ホン、朝、夕及び屋間につきましては六十ホンないし六十五ホンを一応の目安として現在考へてゐるところでございます。

うところは、交通量につきましては幹線道路と考えられる、主として四車線道路であるわけでございまして、その四車線道路の交通容量を一つの交通量に関する目安というぐあいに考えたわけでござります。

それから騒音につきましては、騒音規制法によります要請限度の値を考慮したものでござります。

意味は、十台から九十までというふうなことです。
○山根政府委員 数十戸でございます、家の数。
これはまさに大きな幅があるわけでございますが、やはり住宅の建ちぐあい、沿道の状況等もいろいろ検討して、どのような基準にいたすのがよろしいかということについてこれからいろいろ検討してまいりたい、こう考えておるわけであります。

○中村(茂)委員 公害対策基本法に基づいて、い
ま言われた騒音規制法というのがありますね。そ
の四章に「自動車騒音に係る許容限度等」という
ことで、十六条から十七条にわたっておりますけ
れども、それが六十ないしは六十五ポンというう
のは、今までの通達、先ほど申し上げた通達では
六十五ポン、こうなっているわけですから、その

す。びしやつと何十戸というよろには、地域の状況によって一概には決められないのではないかとうぐあいに考えております。

○中村(茂)委員 私はそのことを案外きつく言うのは、いまずつと申し上げた交通量それから交通騒音、住宅の相当戸数、この三つの条件がかぶさらなければ、これの適用にならぬわけです。一項

いですけれども、限度もある程度よく見ていいのか、その許容限度とのかわりについて、わかつていたらひとつはつきりさせておいていただきたいというように思うのです。

うようなことを言つてみたり、政令政令と言はけれども……。ですからもう少し、この法律を提案するには、そこら辺のところを余り幅広く皆さんの方に融通できる権限をこの法律で与えておくと

六十五ポン、こうなつてゐるわけですから、その許容量限度なのか、私も研究不十分で申しわけな

らなければ、これの適用にならぬわけです。一項だけではダメなんですよ。だから、数十カ所とい

第一類第十二号 建設委員會議録第六号 昭和五十五年三月十九日

相当数の住宅ということとで言つたのですけれども、そういうところの代表の人がこういう中にいるというような組織にしなければ、本当の意味はないのではないかと私は思うのです。その辺についで、このところで法律でもきちっとしてしまっていて、改正しなければどうにもならぬといふような事情のようですねけれども、こういうものを持つては、せつから協議会がつくられるわけですから、そういうところの代表ぐらいは住民代表を入れるというような仕組みにならないのでしょうか。

○山根政府委員 沿道の整備に当たりましては、先生御指摘のように、沿道の方々の意向を十分反映する必要があるのは仰せのとおりでございます。ところで、沿道整備協議会は、沿道整備道路構成員は、都道府県及び関係市町村のそれぞれ関係する部局から構成をいたすことを予定いたしておりますので、沿道各層の住民の意向も十分反映され得るものというぐあいに考えております。

また、この沿道整備協議会の運営に当たりましては、必要に応じまして沿道住民の意見を聞く方法も取り入れるよう十分指導してまいりたいと考えておるわけでございます。これによつて沿道住民の御意向を十分反映させるようにしてまいりたい、かようく考えておるわけでございます。

○中村(茂)委員 法律ができてしまつて、今までの行政の対応も、そういう地域の民主的な住民組織というものをこういうところに入れるということは、なかなか拒否反応が強いわけですけれども、実行の面で、いま言われたように、そこに住んでいる人たちの意見をまず聞くということを前提にしてこの指定とか、またはこの協議会でいるところからやつていく場合に、そういうことを重点に運営していくくように強く要求しておきたいと思います。

それから次に、ずっと飛びますけれども、今度これを実施するに当たって、建築基準法の一部を改正することになっているわけですね。そしてその改正が「沿道整備計画の区域」ということで、「市町村の条例に基づく制限」という項を設けて建築基準法を改正しよう、こういうかっこうになつてゐるわけですけれども、法律のあり方として、沿道整備をしていく場合に、建築基準法を改正するというところまでは私はわかるのですが、騒音に対して耐え得るような建築物またはそれに付随するいろいろなことを、いまの建築基準法そのものではなかなか対応できないことはわかるのですが、それを何で市町村の条例に基づいて制限をしていくかうとしているのか。法律で改正してこれを決めてしまえばいいのじゃないですか。どうして市町村でまた条例をつくらせて、建築基準法上の制限をしていくかという法体系につくり上げたのか、その点についてお考えをお聞きしたいと思うのです。

とが一点、それから、沿道整備計画の決定主体が市町村であるということから市町村の条例で所要の規制を行うことが適当であるという考え方方に立つて市町村の条例としたわけでございます。

○中村(茂)委員 終わります。

○北側委員長 木間草君。

○木間委員 いま中村委員の質問の中で私のお尋ねしたいことも幾つかはわかつたわけであります。が、なお明らかにしておきたい点、さらに不明確な点もありますので引き続き、関連する事項にも入るわけですが、お願いを申し上げたいと思います。特に、先ほどからの建設当局の御答弁で三局长がそれぞれ述べられておりますように、この法案は住民生活にきわめて重要な中身を持っておるだろう、このように理解をしておりますので、徹底的に論議をさせてもらいたいと思うのであります。

最初に、車社会に対応して住民生活を守るんだ、こういうことで騒音を取り上げられております。なお、大気汚染なり振動も、この車社会をこれから乗り切っていくためにはきわめて重要な課題でありますし、その対応策についてはおおむね理解をした一人でありますので、この関連の質問は省かせていただきます。

次に、中村委員の質問に関連をするわけですが、この法案は本文十八カ条、そして附則七カ条から成り立つておるわけでありますが、この十八カ条を見たときに、中村委員も指摘されたのであります。が、本文において政令へ委任をしておる十七カ所の項目があるわけです。どの法律を見ましても、たとえば十五条のような扱いというのは当然のこととして出てくるわけですが、十五条は、この法に定めるもののほかは政令でやつていくんだ、どの法律もあるわけで、私は、この十七カ所の政令委任は何か所かは必要だらうと思います。しかし、十七カ所も政令に委任をしておるということになりますと、この法律の精神は一体どこにあるのか、疑問を持つものであります。特にいま論議になりました第五条につきまし

では、この法律の中心といいますか、目玉といいますか、きわめて重要な中身を持っております。こういった表現はどうかと思いますが、これをいたずらに政令に委任をするということになりますと、法の権威が一体守られるのかどうか、私はそう案せられてならないわけであります。こうしたことなどについてのお考えをまず述べていただきたいと思うのであります。

○山根政府委員 お答え申し上げます。

この法律全体を通じて政令委任が多いという御指摘でございます。技術的事項、詳細にわたる事項等、法律に規定することが困難ないしは適切でない事項につきまして政令で定めることといたしておりますのでございます。特に述べになりました沿道整備道路の指定要件につきましては、自動車交通量、道路交通騒音の基準、ともにかなり技術的なものとならざるを得ないと、いうこと、またこれらの中基準につきましては、対象道路や沿道の現況等を踏まえて、また将来に向かいながらも彈力的な対応ができるようにしておくことがむしろ適切ではないかといったこと等から、政令で定めることといたしておるものでございますが、一方、第二の騒音レベルの問題に関連いたしましても、先ほどお話のございました道路交通騒音に係る要請限度あるいは環境基準といったものが実はそれぞれ総理府令、閣議決定という形で定められている、こういったことも考慮いたしまして政令にゆだねることといたしたものでございます。

○木間委員 おっしゃっておる意味はわからないわけではありません。しかし、環境行政の中でやつておる幾つかのそれらの基準につきましては、あるいは中央公害審議会で十分検討をされる、あるいはまた重要な部分については閣僚会議で決定をされるなどなどの手続をとっておるところであります。ですから、環境行政の中でのそれらは十分に住民の意向が反映をされておるといいますか、あるいはまた議会の意見もそして役所の意見も、参加をされて構成をされておる、私はこう見てきたわけであります。

しかし、先ほどから論議をやっておりますこの五条の重要な部分は、建設省にお任せといいますか、そういう手続になるわけでありまして、この審議が終まるまで、十七ヵ所の政令委任、いま建設省が考えられておる中身については資料として提出をされるようですが、この審議の過程で一つ一つ建設省にお尋ねをしなければ論議が合っていかない、きわめて不合理だと言わざるを得ないのであります。ですから私は、たとえばこの第五条にいたしましてもあるいは十一条、十二条の政令委任の項目にいたしましても、本来本文でもっと明らかにすべきでないだろうか、そのように指摘を申し上げるところであります。そういった点でもう一遍、しつこいようであります、局長さんのお考え方をお尋ねしたいと思うのです。

○山根政府委員 様お答え申し上げます。

先ほどの第五条の関係でございますが、これは政令で定めるということになりますと、当然各行政機関と協議の上、そういう手続を経て審議を経、政令で指定される、こういうことになりますので、先生の御指摘の点は十分踏まえるというぐあいに実は考えておるわけでございます。

それから、もう一点具体的な例示として挙げられました土地の買取取り等に關する返還の条件の問題、これらはやはりかなり技術的な問題と申しますか、返済の条件というようなことになるわけだと思いますから、一応の目安はあるわけでござります。やはり情勢に応じまして、金利水準その他いろいろな諸情勢のもとで彈力的に遂行し得るような形の方がむしろ望ましい、つまり的確に対応し得るという意味では適切ではなかろうかといいます。やはり情勢に応じまして、それなりの理由のうちに実は政令にゆだねた、そういう提案を申し上げているということを申し上げたいわけでございます。

○木間委員 大体了解できるわけですが、特に五条の扱いにつきましては十分に遺憾のないように進めていくつもりであります。

しかし、先ほどから論議をやっておりますこの五条の重要な部分は、建設省にお任せといいますか、そういう手続になるわけでありまして、私は先ほどの議論を聞いておりまして、この審議が終まるまで、十七ヵ所の政令委任、いま建設省が考えられておる中身については資料として提出をされるようですが、この審議の過程で一つ一つ建設省にお尋ねをしなければ論議が合っていかない、きわめて不合理だと言わざるを得ないのであります。ですから私は、たとえばこの第五条にいたしましてもあるいは十一条、十二条の政令委任の項目にいたしましても、本来本文でもっと明らかにすべきでないだろうか、そのように指摘を申し上げるところであります。そういった点でもう一遍、しつこいようであります、局長さんのお考え方をお尋ねしたいと思うのです。

○山根政府委員 様お答え申し上げます。

先ほどの第五条の関係でございますが、これは政令で定めるということになりますと、当然各行政機関と協議の上、そういう手続を経て審議を経、政令で指定される、こういうことになりますので、先生の御指摘の点は十分踏まえるというぐあいに実は考えておるわけでございます。

それから、もう一点具体的な例示として挙げられました土地の買取取り等に關する返還の条件の問題、これらはやはりかなり技術的な問題と申しますか、返済の条件というようなことになるわけだと思いますから、一応の目安はあるわけでござります。やはり情勢に応じまして、金利水準その他いろいろな諸情勢のもとで彈力的に遂行し得るような形の方がむしろ望ましい、つまり的確に対応し得るという意味では適切ではなかろうかといいます。やはり情勢に応じまして、それなりの理由のうちに実は政令にゆだねた、そういう提案を申し上げているということを申し上げたいわけでございます。

○木間委員 大体了解できるわけですが、特に五条の扱いにつきましては十分に遺憾のないように進めていくつもりであります。

次の質問に入らしていただきますが、この法案と都市計画法との関連についてであります。

都市計画法は、御案内のとおりその目的を達成するため、たとえば最終的には土地収用をする

など、かなり法権力が強制的に働く立法となるところであります。反面、この都市計画法の

特別法として制定をされるであろうこの沿道法は、緩やかなといいますか、むしろ住民の協力を

得たい、そういった立場からまとめられておるよ

うに見受けられるわけであります。そこで、その違いなどについて、まずお尋ねをしたいと思うのであります。

○升本政府委員 おただしのように、都市計画法は都市の主要施設について計画をし、それを実現いたしましたためには、最終的には収用も辞さない

という形で、その計画の実現の担保を図つておる

わけでございます。今回の沿道整備計画は、先ほ

ど来大臣からも御説明がございましたように、道

路交通騒音により生ずる障害の防止と、それから

適正かつ合理的な土地利用の促進を図るという両

様の目的を持つた区域計画制度でございまして、道

路計画の実現の担保を図つておるわけでございます。

○木間委員 確かにこの表現を見ましても「組織

することができる」このようになつております

から、いま局長の御答弁と総合いたしますと、任

意の協議会であろう。したがつて、一般に法的に

言つております付属機関ではないといふことは私

も想像できるわけであります。そこで、先ほど都

市局長の御答弁もありましたが、むしろ住民の

協力を求めてやつていかなければまともなもののが

できぬ、そういう事業である、このようにお

述べになつておるわけであります。したがいまし

て、もしそうであればあるだけこの機関といふの

は任意のものではなくて、むしろ積極的に住民参

加を求めるような付属機関として設置をすべきで

はないのかというのが私の考え方であります。御承知

のとおり都市計画法では随所に「関係市町村の意

見をきき」とかいう表現が出てくるわけでありま

すが、本来強制的な立法であるだけに、その市町

村の意見というのも、必ずしも議会議決といった

事柄の内容から申しますと、多くの場合におき

りますので、当然市町村の意見を聞くということ

にいたしてございます。この場合に法律上は「市

町村」という表現になつております。しかしながら

おられる市町村長の御意見を伺えば一般的には足

りるのではないかというふうに予定をいたしてお

りまして、その場合に必ずしも市町村の議会の議

決を必要とするという立て方にはいたしてござい

ません。いま御審議いただいております法案にお

きまして、都道府県知事が沿道整備道路の指定

をするとき関係市町村に協議をすることにいたし

ておりますけれども、この場合にも都市計画法の

ら計画の目的を達成していく方が合理的であるのか、その選択の結果、後者を選ばせていただいた次第でございます。

○木間委員 そこでお尋ねをしたいのであります。

が、この法案の第八条に沿道整備協議会を設ける

ようになっております。まずこの沿道整備協議会

というのは法と言ふ付属機関なのかどうか、明らかにしてもらいたいのであります。

○山根政府委員 この沿道整備協議会は、この法律に基づいて設置することができるものとされて

いる付属機関とかいうことはございませんで、いわばこの法律に基づく独立と申しますか、協議会をいたします場として予定をしております組織で

ある、協議会であるというぐあいに御理解いただきたいと存じます。

○木間委員 確かにこの表現を見ましても「組織

することができる」このようになつております

から、いま局長の御答弁と総合いたしますと、任

意の協議会であろう。したがつて、一般に法的に

言つております付属機関ではないといふことは私

も想像できるわけであります。そこで、先ほど都

市局長の御答弁もありましたが、むしろ住民の

協力を求めてやつていかなければまともなもののが

できぬ、そういう事業である、このようにお

述べになつておるわけであります。したがいまし

て、もしそうであればあるだけこの機関といふの

は任意のものではなくて、むしろ積極的に住民参

加を求めるような付属機関として設置をすべきで

はないのかというのが私の考え方であります。御承知

のとおり都市計画法では随所に「関係市町村の意

見をきき」とかいう表現が出てくるわけでありま

すが、本来強制的な立法であるだけに、その市町

村の意見というのも、必ずしも議会議決といった

事柄の内容から申しますと、多くの場合におき

りますので、当然市町村の意見を聞くということ

にいたしてございます。この場合に法律上は「市

町村」という表現になつております。しかしながら

おられる市町村長の御意見を伺えば一般的には足

りるのではないかというふうに予定をいたしてお

りまして、その場合に必ずしも市町村の議会の議

決を必要とするという立て方にはいたしてござい

ません。いま御審議いただいております法案にお

きまして、都道府県知事が沿道整備道路の指定

をするとき関係市町村に協議をすることにいたし

ておりますけれども、この場合にも都市計画法の

趣旨と同様に、市町村の行政をその責任において遂行している市町村長に十分協議をすれば足りるのではないかという考え方で整理をさせていただけておりまます。しかしながら、御指摘のように自ら議会に議決事項として諮られるとは条例をもつてお定めになればできるわけでございますので、市町村の御判断であるいは議会議決事項として処理をされることも当然あり得ることかと存じます。

それから、協議会の性格づけでございますが、協議会につきましては、先ほど来道路局長から御説明申し上げておりますように、この協議会の構成メンバー、さらに運営のやり方、あり方に十分留意をいたすことによりまして関係の住民の方々の御意見を反映させていく手だてを講じ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。

○木間委員 重ねて申し上げてみたいのであります。が、確かに市町村では今日、十年後、二十年後を目指しての総合計画が立てられております。そなたしましても、総合計画にまず立脚していかなければならぬといふことで的確さを欠く見なり市議会での論議が成りましてでき上がっていいく性質のものであるわけです。この都市計画にいたしましても、総合計画にまず立脚していかなければならぬといふことでの論議がありますから、間接的には議会意思の決定なり住民意見の反映なりはできるだろうと私は思っておりますが、しかし、それはまたのまたのまたといふことで的確さを欠いておると言わざるを得ないと私は思います。確かに都市計画法を準用されておりますから、そなたいた面での住民の意思の反映、さらに都市計画法の十六条、十七条では公聴会なりあるいは計画案の縦覧などもなされるわけであります。確かに都市計画法を準用されておりますから、そなたいましたが、そういうそしりを免れないと思うのです。ですから、本法立案の精神からいって、むしろ沿道協議会というのは付属機関として、そして中村委員も指摘されたように直接その住民代表の参加を得ていかなければならぬのではない

か。たとえば、ある中核都市の中心地に車がひしめき合っている今日の状況であります。しかし、そこは御多分に漏れず商業地域にもなるわけです。そこに役所ベースで仮に遮音壁をつくるとしたら都市の美観はもちろんであります。そういう住民の日々の生活にも大きな障害を及ぼすことは必至でありますから、もちろんそういういたことはなされないであります。どうすれば騒音との闘いができるのか、住民の意思をもつと反映させるべきが本筋ではなかろうか、私はこう指摘せざるを得ないわけであります。そういういた意味で今後の運営についてこれらに万全を期してもらいたいと実は要望を申し上げてこの項目を終わらせたいただきたいと思います。

次に五条の関係で、先ほど政令でお考えになつておることは一応私どもでも把握ができたわけであります。都市計画法ではこの計画について五年ごとに見直す仕組みになつておるところです。そこで、この沿道整備の法律もこの都市計画法の見直しの適用があるのかどうか、まずお尋ねしてみたいと思ひます。

○升本政府委員 都市計画法におきましては、おただしのように、およそ都市計画の内容につきまして五年ごとに見直すというたてまえがとられてございますが、これは五年ごとに必要な都市計画の結果を尊重して見直すべきであるという趣旨でございまして、必ずしも五年たたなければ直せないといふものではないというふうに私ども理解し、運用いたしております。必要に応じ隨時内容の変更はあり得るという理解でございます。したがいまして、今回御審議いただいておりますこの沿道関係の都市計画につきましても同様に、地区の状況の変化、その他外的な条件、要件の変化等に対応して適宜計画の変更はさせていただくことにならうと思います。

○木間委員 そこで、交通量が一日当たり四万台ないし五万台、さらに大型車の混入の割合なども先ほどお話をあつたとおりであります。一方、交

通量の実態調査につきましては三年ごとに行われておりますから、そういった中での変化は当然つかめるわけでありますから、そういうふたつの中でのこれらの政令へ委任された中身の変化もつかみ得るわけであります。

いま一つは、五条の政令をつくるときに、先ほど音量については六十ないし六十五ポンだという発表もあつたわけです。この五ポンの違いといふのは、私はかなり大きな違いであろうと言わざるを得ません。というのは、五ポン下げるために今までの努力の経過をたどつてみると、車の量を半減させなければ五ポン下がらないというようなことも聞いております。また、緑地や緩衝地帯を設ける場合でも幅十メートルを確保した場合によく三ポン下げることができますと、車の量文献には載つておるわけでありますから、私は、この六十ないし六十五ポンというのはかなり大きな中身を持つておるだろう、こう判断をしておるわけです。

そこで、この六十ないし六十五ポンは、その道路の状態によって、また地域の実態によって異なるからということになりますが、それらの値を設定される場合に、建設省として地方の御意見を聞かれるのかどうか、あるいは知事の意見を取り入れられるのかどうか、それについてお尋ねをしてみたいと思います。

○山根政府委員 指定基準の設定の問題でござりますが、先ほど中村先生にお答え申し上げました道路交通騒音のレベルの問題につきましては、土地利用の状況等に応じて定められておるといった点、こういったことを一つの考え方の基礎といたしまして今後定めてまいりたいというぐあいに考えておるわけですが、現在のところ、地方政府等から道路交通騒音に関するいたしましていろいろな御要望が出ておりますところから判断をいたしますと、この六十ないし六十五ポンといふところがともかく緊急に対策を講ぜざるを得ないというところにも相当いたしておりますところから、現在のところそのような考え方を持ってお

るわけでござります。
○木間委員 きわめてふくそうしておる、そして非常に音量の高いところからまざ手をつけていくの答弁の関連から、第一議的に、そういうしたもののが完成をされば、次の段階へと、特に六十ないし六十五ポンというのは夜間のことでありまして、住民生活になお影響を残しておる値でもありますから、それらが完成されると同時に、さらにその音量を下げるための努力をやっていかれるというふうにも判断できるわけであります、それらについての努力を惜しまないということの確認をお願いしたいと思います。

○山根政府委員 お答え申し上げます。
私ども、この法律を実際に運用させていただきますならば、まずこの定着を図りまして、幹線道路と沿道との調和が図られることによりまして、一方では望ましい市街地の形成、良好な市街地の形成が図られ、円滑な道路交通の確保ができる、こういうことを期待いたしておりますのでございまが、これからこの定着が図られた段階におきまして、して、ただいま先生の御指摘の点を十分含めて対処してまいりたい、かように考えております。

○木間委員 次にお尋ねをしたいのは、第五条の二項の関係です。第二項では、「前項の規定による指定は、当該道路及びこれと密接な関連を有する道路の整備の見通し等を考慮した上でなお必要があると認められる場合に限り、行うものとします。」こういう表現になつておるわけであります。が、この「整備の見通し等を考慮した上でなお必要がある」ということはどのように理解をすればいいのか、まずお願いをしたいと思います。

○山根政府委員 道路交通騒音によります障害の防止につきましては、まず道路管理者において、道路構造、道路整備の面でできる限りの措置を講ずること。それから、問題となつております道路と同じような機能を果たすことを目指といたしまして整備をいたしますバイパス等の状況によりましてこの問題を解決することができるならば、か

しろこれによつて措置するのが本筋ではなかろうか。しかしながら、そうは申しましても、かなり大型車の混入率の高い交通を仮にバイパスさせるといったとしても、やはり都市活動を維持していくために必要な大型車あるいは自動車交通といふものは、都市の中におきます幹線道路が必要不可欠であります。多くの場合にはバイパス等で対処されることができるわけであります、なおその都市に終点を持つ交通の用に供すべき交通量の多い道路というものは残る、または必要であるということがあるのでございまして、そのような場合にはこの制度を適用するのが適切であるというぐあいに考えて定めたものでございます。したがいまして、これは都市の規模なりあるいは道路の網の形態及びその網を構成いたします道路の構造等にかかるものでございますので、このような規定を設けた次第でござります。

か。そういった中でこの法案が発効いたしますと、まず手がけたいところは全国的にどの程度の延長になるのか、こういったことをお尋ねをしたいと思うのであります。

○山根政府委員 お答え申し上げます。

先ほど申し上げました、交通量にいたしまして四万台ないし五万台、夜間の騒音レベルにおきまして六十ボンないし六十五ボンという点に着目をして、現在どの程度の延長があるかということについて調査をいたしました結果は、四車線以上の道路につきまして大体一千キロから二千キロという延長になるわけでございます。

○木間委員 そこで、防音工事なりあるいはまた買い取りのための貸付金などの予算が予定をさわれておるわけであります、これらについて、いま建設省で計画されておることについてひとつお聞かせを願いたいと思うのであります。

○山根政府委員 お答え申し上げます。

○升本政府委員　おただしのように、この地区計画の中では造成されます公園は、沿道環境の整備、住民の方々に対する苦痛の緩和というようなことから、大変重要な施設だというふうに私どもも理解をいたしております。したがいまして、この区域内で地方公共団体が土地の買い取りができるところになりますから、買い取った土地につきまして、緑地その他緩衝空地として計画上定められたところの土地につきましては、極力都市公

半定にならざるを以て、こゝに見ておる所れにてありまつたが、いま建設省でお考案になつておる、たとえば判定の基準といいますか、あるいはまたその費用負担の割合といいますか、そういうふたものがあればひとつ示していただきたいと思うのであります。

○山根政府委員　お答え申し上げます。

緩衝建築物はそれ自体、当然防音構造を持つことにならうかと思いますが、やはり後背地に対する遮音効果を有するというところに一つの使命が付帯的に出てまいります。したがいまして、通常道路構造で対応するとするならば、防音壁等を道路の側でつくる。しかし都市地域においては沿道利用等の観点からそれは適切でない、こういうことから、この防音壁のいわば身がわりというような考え方で費用の一部を負担をする。先生御指摘のように、では、どういう緩衝建築物に対して考えて適用をしていくのか、こうい

るのではないだろか、このようにもうかがえます。なるほど、局長が申された場合に、近い将来バイパスなどの計画がある場合に、バイパスによって交通量を半減さず、こういったことがありますと、まず、沿道整備道路として指定をする場合には都市計画道路でなければならないといつたこと、あるいはまた、この五条一項の関係、三条件がそろっていなければならぬ、こうしたことなどが条件になつておるわけであります。特に中村委員の質疑の中でも出てきたわけであります、建設省は四車線以上の道路をまず目途としておる、こういうお考え方を示されたと思いますが、二車線の場合でも、沿道住民の皆さんによつてはかなり耐えがたい生活の実情があるだらう、こう私は思つておるわけです。ですから、本当に建設省がこの法律に従つて沿道整備をやつていこうとお考へになつておるのかどうか、条件が少し厳し過ぎるのではないだろか。

そこでお尋ねしたいのは、たとえば、この幹線道路の総延長をいまだの程度把握されておるの

私たち、おおむね二千キロ程度を考えた場合に、これは主として都市地域に相当するわけあります。しかし、緩衝建築物の負担、土地の買い取り資金への融資の問題、防音助成等に必要な費用、いわゆる環境対策にかかります費用等を総計いたしますと、おおむね千八百億円程度にならうかというふうに積算をいたしております。

これをどう進めていくかということが問題でございますが、いろいろデザインその他等もございまますので、かなりの年数がかかるのではないか、かตうに考えておるわけでございます。

○木間委員 次に、緑地、緩衝空地の問題でお尋ねをしたいと思います。

この緑地なり緩衝空地は都市公園として後の維持管理をされるべきではないだろうか、私はこうして実は思つておるわけであります。

そこで、もし都市公園としてやつていかれるとすれば、都市公園法の中に幾つかの規定があります。この公害防止のための緩衝緑地については、面積的な規制はないわけですが、私は、伝

園として整備を図つてまいりたいというふうに考えておる次第でござります。

おただしの中で、公園の規模のことに触れられておりましたけれども、現在の都市公園は、児童公園としては最低規模〇・二五ヘクタールといふ基準になつております。この地区に予定されかねず緑地の規模からしますと、児童公園の規模はちょっと大き過ぎるという感じはございますけれども、おただしのよう、都市緑地という形でござりますと、これはまた政令の規定で〇・〇五ヘクタールまで補助対象事業として下げるこになつておりますので、その範囲で極力補助対象事業として配慮をいたしてまいりたいというふうに考えておる次第でござります。

○木間清貴 最後にお尋ねを申し上げたいのでもあります。が、緩衝建築物の建築等に対する費用負担の問題であります。

ここでは、そういった防音壁などの遮音上の位置がなされた場合に、政令で定めるところによれば費用の一部を負担する、このようになつておるわけであります。私は、この判定は大変むずかしい

うことになりますと、冒頭申し上げましたように、やはり遮音という機能が一方で果たされる必要があります。したがいまして、高架の道路が併設されたようなところはまた別であります。通常の平面の道路といったようなものを想定をいたしますと、道路上に面し、かつ道路上に並行して建築される区間の長さが一つの建築物におきまして三十メートル以上、もつとも複数の建築物がございまして、後背地に対する遮音効果が損なわれないような間隔で連続して配置されるという場合には、それぞれの長さの合計が三十メートル以上というような道路に面しての長さの条件、それから地上の階数が二階以上でありますて、必要かつ十分な高さがあるということございまして、通常の場合は二階というものを一応のめどにいたしておるわけでございます。当然のことながら、望ましい市街地の建築物というようなことから、耐火構造というようなことが要求をされるわけでありますし、また、遮音ということから申しますと、ピロティー形式のような建築物になりますと、遮音という効果が損なわれるわけ

ねをしないと思います。この緑地なり緩衝空地は都市公園として後の維持管理をされるべきではないだろうか、私はこう実は思つておるわけであります。

そこで、もし都市公園としてやつていかれるトすれば、都市公園法の中に幾つかの規定があります。この公害防止のための緩衝緑地については、面積的な規制はないわけですが、私は、何

○木間委員 最後にお尋ねを申し上げたいのです。考
えておる次第でござります。
ますが、緩衝建築物の建築等に対する費用負担
の問題であります。
ここでは、そいつた防音壁などの遮音上の
置がなされた場合に、政令で定めるところによると
費用の一部を負担する、このようになっておるや
けであります。私は、この判定は大変むずかし
い

して、必要かつ十分な高さがあるということです。いまして、通常の場合は二階というものを一応のめどにいたしておりますわけでございます。当然のことながら、望ましい市街地の建築物というようなことから、耐火構造というようなことが要求をされるわけでありますし、また、遮音ということがありますと、ピロティー形式ののような建築物になりますと、遮音という効果が損なわれるわけ

でございますので、そういういた構造であつては困る、こういうような長さ構造、それから奥行きを的には十二メートルというような緩衝建築物の規模のものを考えておるわけでございます。

○木間委員 もう一つ、負担の割合ですね、それをひとつお願ひします。

○山根政府委員 失礼いたしました。住居系の建築物につきましては、二階までの建築費用に対しまして一七%、非住居系、住居でない建物については八・八%ということでおざいます。

○木間委員 お尋ねしたい事項は大体終わつたわけですが、先ほど申し上げました中で、特にこの法の精神を生かして、一日も早く住民生活に守つていこうというところは、沿岸住民の皆さ

の協力がなければならぬことは言を待たない
わけでありますから、特にそれらの御意見の反映
の場といいますか、吸収の場といいますか、そ
ういったものについて万遺憾のないよう今後の法
運営についてひとつ扱っていただきたいことを要
望いたしまして、私の質疑を終わらしていただき
ます。どうもありがとうございました。

○北側委員長 午後一時三十分に再開することと
し、この際、休憩いたします。

千叟一奇三十日用義

木頭前之三教統等，以議定謂物其

質疑を続行いたします。伏木和雄君。
○伏木委員 幹線道路の沿道整備について若干お伺いいたします。

この法案は、のまま読んでまいりますと、沿道対策には非常に大きな効果があらわれると思いますし、また、今後の道路行政上あるいは都市整備の上からも大事な要素を含んでいるのではないかと思います。ただ、これがこのとおりうまく運用されるかどうかという点についてこれからお伺いをしてまいりたいと思います。

まず、冒頭、この目的につきまして、大
お伺いをしておきたいと思いますが、道路
音による障害の防止と、あわせて「合理的
利用を図り」このようにござりますけれど
は、沿道住民に対しては道路管理者として
害防止ということにウエートがあると思い
が、この法案の適正な土地利用とそれから
止という点について、どちらにウエートを
この法を適用していくとされるのか、お
たしたいと思います。

臣から
交通騒
な土地
も、私
当然公
ます
騒音防
置いて
伺いい
で、道路整備の面からのみ、あるいは交通規制の
援用を受けても、ある場合には必要かとも思いますが、それだけでは障害を防止または軽減すること
は大変むずかしい状況にあるわけであります。
場合によつては、この道路整備の一つの方法と
いたしまして、緩衝施設帯をしかるべきと/or、こ
ういうことを考へるといいたしましても、やはり高
速に通じるが、こうしたうような場所にさき

いしますし、その区域には一般には建築物が多く存在しているわけでございます。そこへ幹線道路等の非常に交通のふくそうした道路が入ってまいりますと、当然に今までの沿道下におきまして、建築物のたたずまい、土地の利用全般に著しい影響を及ぼすことがあるわけでございまして、その場合に、あらかじめそういう騒音の激しい道路の沿道地域につきましては、一定の区域を限つてその土地利用の合理化を予定し、図つてまいるのは、全体としての土地利用の合理化に大変資する

度に土地利用が図られるといふことは場所によればうに、
ましては、何かそこに調和のあるやり方で、交通
の方も通し、かつ沿道利用も図れる、こういううど
とが生じてまいるわけでありまして、したがいまして、

ことにはなつてはなかろうが、分など采掘着手がいろいろございましたように、この法律の目的は、騒音の防止と、同時に土地の合理的な利用でございますけれども、いわば幹線的な道路が入るこ

○伏木委員 私が最初にこういう質問をすることは、沿道の聲音といふものはその沿道住民は、道路交通騒音によりまして生ずる障害することにござります。たしかに、都市おきましては沿道の計画的な整備を図る必じておりますし、この場合には沿道の適正的な土地利用が図られねばならないのでまして、この両者を法律の目的といたしたございます。さよう御了承を願いたいと申

して、沿道との調和を図り、かつ沿道の環境を市街地形成という観点から良好な状態を持っていくことによって、この交通音に伴います障害も一方では防止していくこととあわせてやることによつて、この交響曲が生ずるのを防止するのであるわけですが、そういうところに実はねらいがあるわけであるから絶ざいます。

えず苦情が出ているところでございます。止に当たって、その沿道周辺の土地の高度化と、合理的な利用という二点を考慮

ではかえって時間がかかるのではないか、そういうことをこれまでのいろいろな経験から感じておるというような状況もございまして、そういうふたつを防ぐためには、やはり時間の利用の余地がある限り

に、なかなかその合理的な利用が進まないた
騒音の防止の方がおくれてしまうという懸
こうした法律ができただけに、かえってそ
問題が生ずるような結果にはならないかと
を心配して、この主たる目的というもの、

た観点から取り組んでもいいたい、こういうふうに考えておるところでござります。
○伏木委員 そうしますと、この合理的土地利用ということでおざいますが、これは書けばこれだけのことですけれども、その地権者もあることで真の目
めに、念が、
ういう
いう点
真の目

的といふものをやはり明確にしておかないと
ぬのではないか、こう考へまして、伺つて
けでございまして、この点についてどうい
えか、お伺いしておきたいと思います。
○山根政府委員 お答え申し上げます。

といふことは、どういうふうにお考えになつてゐる
でしようか。
○**升本政府委員** 都市計画の区域内は、御承知の如き
によつて市街化もしくは市街化さるべき区域でござ
りますが、ここに出てゐる「合理的な土地利用」とい
うことは、どういうふうにお考えになつてゐる
でしようか。

いしますし、その区域には一般には建築物が多く存在しているわけでございます。そこへ幹線道路等の非常に交通のふくそうした道路が入ってまいりますと、当然に今までの沿道下におきまして、建築物のたたずまい、土地の利用全般に著しい影響を及ぼすことがあるわけでございまして、その場合に、あらかじめそういう騒音の激しい道路の沿道地域につきましては、一定の区域を限つてその土地利用の合理化を予定し、図つてまいるのは、全体としての土地利用の合理化に大変資する

○山根政府委員 第三条に言つております「道路管理者の責務」と申しますのは、一般論としての規定でございます。したがいまして、道路管理者として、この法文にありますようなことを道路を建築する場合等々において明らかにしたわけでございます。

なお、具体的に申しますと、道路を新たに整備する場合には、できる限り住宅等への影響の少ない路線を選定するような計画を決定していくといつた問題。それから、沿道の土地利用状況に応じて、道路構造上遮音壁の設置でありますとか、環境施設帯といったような整備を行うことによりまして、道路構造上遮音壁の設置でありますとか、環境施設帯といったような整備を行ふことによりまして、生活環境の保全といったことを図っていく。

あるいは先ほど来も出ておりました振動の問題もそうであります。振動、振動いずれにも共通しておりますが、道路を常に良好な状態に維持する路面を常に良好な状態に保つということは、あるべき事項であります。振動あるいは騒音の軽減にも大変寄与をするわけでありまして、そういう各般の、道路管理者としての一般的な責務規定をここに置いたものでございまして、後ほど、沿道整備道路の指定あるいは沿道整備道路の指定あるいは沿道整備計画という段階のものにつきましては、またそれなりの規定を設けておるというぐあいに御理解をいただきたいと存じます。

○伏木委員 そうしますと、具体的にこの地域の指定を受けられる、要するに政令で定めるようになっておりますが、どういう要件のところに指定ができるのか、政令で考へておるところをお伺いしたいと思います。

○山根政府委員 お答え申し上げます。

第五条の第一項第一号以下三号にわたって、政令で定めることとしております諸条件等があるわけでございますが、現実には、一例を申し上げますなれば、一号で申しますと横浜市、川崎市、十五号、それから十六号の一部あるいは二百四十六号といったところを想定していただければ御理解いただけようかと思うわけでございます。

先ほどもお答えいたしましたが、自動車交通量については、日交通量が四万ないし五万台以上、

または大型車に係る自動車交通量が五千ないし一万台程度以上、それから道路交通騒音について

考え方、こういうものはどうお考えになるか。私は、沿道の住民の受ける状況からこういった公害対策は進めていかなければならない、こう考える

は、道路端、夜間にときまして六十一ないし六十五

ホン程度以上、相当数の住居については、地域の

事情によって異なりますが、少なくともおおむね

数十戸程度以上を一応の目安として現在考えてお

るところでございます。

○伏木委員 午前中の質問でたしか、幹線道路、四車線以上というよりも言われておつたと思いまが、これはあくまでも四車線以上ということに限定されるわけでございますか。

○山根政府委員 やはり、著しい交通騒音が生じているところが実質的に四車線以上の幹線道路である、こういうことが第一点であります。第二点としては、バイパスの築造でありますとか、ある

いはどうしてもそこを通すことが都市の上からもいたしましては、二車線の幹線道路につきまして市街地を貫通しておるというような場合におきましては、バイパスの築造でありますとか、ある

いは、どうしてそこを通すことが都市の上からも

必要であるという場合には、それを道路整備の面から拡幅をしていくというような施策がまず第一

に考えられなければならないということ。以上の

ところをから、当面の対象としては四車線以上

がまず考えられなければならないというような考

え方をしておるわけでございます。

○伏木委員 そこで冒頭に、公害防除が目的的な

か、沿道の土地利用が目的なのかというような質

問をしたわけでございますけれども、沿道住民か

らすれば、車の台数がどうあれ、あるいは車線が

どうあれ、同じような騒音が出てくれば、それだ

けの被害というものは全く同じ結果を受けている

わけでございます。ですから、騒音防止というこ

とになれば、車線ではなくてやはりそこに起きる

だけだと思いますが、現実には、一例を申し上げま

すなれば、一号で申しますと横浜市、川崎市、十

五号、それから十六号の一部あるいは二百四十六

号といつたところを想定していただければ御理解

いただけようかと思うわけでございます。

先ほどもお答えいたしましたが、自動車交通量

について、日交通量が四万ないし五万台以上、

ますが、こうした騒音防止について、環境庁とし

て、車線等で限定されるというようなこの法律の

考え方、こういうものはどうお考えになるか。私は、沿道の住民の受ける状況からこういった公害対策は進めていかなければならない、こう考える

は、道路端、夜間にときまして六十一ないし六十五

ホン程度以上、相当数の住居については、地域の

事情によって異なりますが、少なくともおおむね

数十戸程度以上を一応の目安として現在考えてお

るところでございます。

○加藤説明員 お答え申し上げます。

先生十分に御案内のように、そしてまた、いま道路長から御答弁ございましたように、本法案におきましては、沿道整備道路の指定は、道路の整備の見通し等を考慮してもなお必要があると認められます。ただし、この近くを考えてみても、国道の見通し等を考慮してもなお必要があると認められる道路に限り行われるものとされておるわけでございますが、本法の対象となる道路は、まさに御議論ございますように政令で定める交通量、それから騒音のレベル、それから住居等の集合状況及びそれらの見込み等の要件に該当する道路となっております。ただ、その具体的な運用に当たってどのような方針をとるかにつきまして、まだ政令の協議等ございませんので、環境庁といたしましては承知していない状況でございます。

なお、四車線未満の道路であっても、いま先生

の御議論がまさにそこにあるといたしますが、幹線道路として本法によらざるを得ない事例が生じた場合であって、当該道路が本法の要件を満足して

いる場合には、その道路の指定は知事の判断によ

るわけでございますけれども、その時点におきま

して、私ども環境庁といたしましては、建設省に

対し必要な働きかけ、お願い等をしてまいりたい

といふふうに考えておるわけでございます。

○伏木委員 いま環境庁の方からの御答弁をいた

だいたわけでございますが、私も全く同感、たと

え二車線であれ、そうした騒音が近い将来に解決

できないというような見通しのあるところについ

ては、この四車線にこだわらず、要請があれば適

宜その要請にこたえられるというようにしていく

べきであると思いますが、この点の確認をしてお

きたいと思います。

○山根政府委員 お答え申し上げます。

まさに先生のおっしゃるとおりであります。た

だ、先ほど私が申し上げました点について、若干敷衍させていただきますと、二車線の道路でかつ騒音レベルが六十あるいは六十五ホンといったような交通状況を呈しているところを現実にいるだけあります。御指摘の点を十分踏まえて対策は進めていかなければならない、こう考える

わけでございますけれども、環境庁の見解を承りたいと思います。

○伏木委員 お答え申し上げます。

が、この規定によりますと、知事、都道府県、公安部委員会、関係の市町村といふところで協議をする

といふことになつておりますが、ここに当然地域

で、全国的に見ていけばもつとたくさんあると思

いますけれども、あのバイパスができたとして二車線になつています。こういうところでそういう状態を起こしているところがございます。国道

の十六号線、これは横浜市内で五カ所か六カ所、七十ホンに近いところがありますし、あるいは東京都の昭島の方に行つても二、三カ所十六号線が

れませんが、この近くを考えてみましても、国道

の十六号線、これは横浜市内で五カ所か六カ所、

ころでないのではないかとということであるかもしませんが、この近くを考えてみましても、国道

の十六号線、これは横浜市内で五カ所か六カ所、

六十ホンに近いところがありますし、あるいは東

京都の昭島の方に行つても二、三カ所十六号線が

ありますけれども、あのバイパスができたとして二車線になつています。こういうところでそういう状態を起こしているところがございます。国道

の十六号線、これは横浜市内で五カ所か六カ所、

六十ホンに近いところがありますし、あるいは東

京都の昭島の方に行つても二、三カ所十六号線が

ありますけれども、あのバイパスができたとして二車

その趣旨でございます。この構成員には、都道府県、市町村のそれぞれ関係をいたします部局の参加を予定いたしておりますのでございまして、沿道各層の住民の意向も十分反映されるものと考えておるわけでございます。また、その沿道整備協議会の運営においては、必要によりまして沿道の方々の意見を十分お伺いをするというようなことを徹底してまいりたい、こういうことで、十分地元の方々の御意見、御意向を反映をさせてまいりたい、かように考えておるわけでございます。

○伏木委員 この道路の建設に当たつては、事業が開始されてから住民の反対が起きて、そうして工事の渋滞ということが各所に見られていくわけです。ですから、今後こうした公共事業というものは、もっと住民意識というものを反映するといふ考え方から、こうした協議会というようなものに加えて、そして住民の声を十分反映できるよう

て決してしまって、後で住民の声を真剣になつて聞く、決定される前はきわめて事務的、形式的に住民の声を聞くということに終わつておりまし

て、決定してから問題が起きてから真剣に地域住民と取り組むというようなことが多いわけでござります。ですから、当初からこう

には地域住民の代表が入れられないとするならば、地方議会の代表を入れるとか、お役所だけの

考へではなくて、もっと広く意見を聽取した上でこの計画を進めるべきである、こう考へるわけでございます。この点についてお答えいただきたい

と思います。

○山根政府委員 現実の沿道整備計画の内容を都

市計画決定をする、こういうのがその次の段階にあるわけでござります。当然都市計画決定の手続

におきまして、いろいろ住民の方々の手続的な面におきます御意向が、特にこういう沿道整備計画の範囲というのは、いわば大きな広がりから見えますと、大変局限された地域でございますだけに、十分そいつた点はしんしやくをされることになりますが、この協議会の場におきまし

ては、それぞれ行政の責任を持つ、ないし権限を持つておるいわば連絡調整の場という性格である

わけでございまして、これ自身が一つの決定機関

と、そういう場よりはむしろ連絡調整の場という色彩

が強いものであります。これはそれなりの一つの機能として働かせたい。ただ、やはり一つの方向

を議論をする、調整をするということでおきま

すので、先ほど申し上げましたように、知事ないしは市町村が十分その意向をくんで、全体の都市

行政、道路行政その他各種の觀点から、いろいろ連絡協議がなされるわけであります。その過程

において十分住民の方々の意見を取り入れるよう

な場を、その協議会の場でいろいろ設けることに

よりまして、十分対処する。その結果、今度は具

体的な地区沿道整備計画がその意をくんで設定を

さられる。これはいすれにしましても、土地利用を

合理的に望ましい方向に持つていくということでござりますから、むしろその地域の方々が主体的

な役割りを果たしていくだくようなことになりま

すので、十分そいつた点をしんしやくしながら、考慮しながらでなければまた逆に進めていくとい

ういうことは、十分考へて対処していくといふ考え方をとつておるわけでございます。

○伏木委員 確かに、地域住民の側にプラスにな

るということでおきまいますが、例の、これも後で伺うつもりでございましたけれども、緩衝建築物

に対する補助、これは五十二年から進められておりましても予算がほとんど使われていない。これ

も確かに住民のためにできている措置であるとは思いますが、こういうものが活用されないとい

うことです。そこでただいま、決定は都市計画決定、審議会

等には確かに議会の代表も入つておりますから、そこで決定されるのであって、あくまでも協議会

は連絡機関、こういう前提のようでおきましますが、それがそのままあればいいのですけれ

ども、往々にして、この協議会でできた案がそのまま都市計画審議会にかけられる、都市計画決定

という方向へいくような結果になりますと、なかなか崩すことができないのではないか。というの

は、ここでは、この協議会は関係の都道府県知事

は、これから県の公安委員会、こういういわば上部の団体が入つているわけですね。知事さん、公安委員会、そうしたところでできたような原案を市町

村では簡単に覆せるかというような問題もあるのではないかと思ひます。ですから、当初からこう

した協議会に民間を入れておいた方が事がスムーズに進むのではないか、こう考へるわけで申し上

げているわけでござりますから、協議会の案といふものがどこまでの案をつくるか、まだ私どもにはよくわかりませんが、協議会ではどのくらいま

での案をつくってしまうのか。都市計画決定に決定できるような原案までもこの協議会で詰めてい

くのかどうか、あるいは協議会というのは単なるこの辺を指定地域にしようではないかといふ

ような大きづばなもの決めていく機関であるか

ら、考慮しながらでなければまた逆に進めていく

どうか、その点をお伺いしておきたいと思いま

す。

○山根政府委員 お答え申し上げます。

この沿道整備協議会の構成員の中には、当然のことながら市町村が実はお入りをいたいでおる

わけでおきまいます。それで、この法律に基づきま

す沿道整備計画の策定というのが、これは都市計

画決定という手続を経て決定されるわけですが、この計画策定の主体は市町村にあるわけでござ

ります。

しかば、この構成員である都道府県知事ないし公安委員会、道路管理者は一体どういう役割り

であるか、こういうことになろうかと思ひます。

それで都道府県知事としては、沿道整備道路の指

定、沿道整備計画の承認、それから沿道整備協議

会の庶務という役割りでござります。さらに、本

七条によります要請等、そういう権限を都道府

県知事は持つておるわけでござります。それから

がまず冒頭あつたわけでござります。実は、五十

二年十月に定めたものでございまして、まだ定着するところまで時間がたっていないということ、したがつて理解が十分行き渡っていないということではなかろうか。また、その都市計画等のいわば法律的な裏づけが整っていないということから、どちらかと申しますと、道路管理者のひとり相撲に終わってきているのではないか。こういう点を実は反省をいたしているわけでございます。したがいまして本案におきましては、土地の有効利用と緩衝建築物の建築促進を図るためにいろいろな施策がありますが、共通的なくて入れ策と申しますが、誘導策としまして、この五十二年通達で始めました緩衝建築物の建築費等の一部負担に土地取得費の無利子貸し付けというような財政的な面をつけ加えまして、さらに制度上の担保と申しますか、方策も導入をいたしまして沿道の計画的に整備に資したい、こういう基本的な考え方方に立脚をしているわけでございまして、こういった本案によりまして緩衝建築物の整備が積極的に進むのではないかということを期待いたしておりますところでございますし、また私どもも積極的に指導をしていかなければならぬ、こう考えておるわけでございます。

名古屋市、四日市市といったところでも試行錯誤的な検討が進められ、この制度に対応する要望が寄せられているという状況にあるわけでございます。
なお、私ども、二百四十六号につきましても、神奈川県の方々とも、関係市の方々ともいろいろお打ち合わせをさせていただいているというような事例もございまして、騒音で大変問題が生じ、その解決のためには沿道との調整によってでなければなかなか解決しないといった地域におきましてたくさんの方々の要望が、いま申し上げました地区、さらには他の地区からも出ている、あるいは、この具体化はどうすべきかといったような点についての問い合わせ等も来ておられるというような状況にあるわけでございます。
○伏木委員 終わります。
○北側委員長 松本忠助君。
○松本(忠)委員 大臣にお答えをいただきたい点がまず第一番目でございます。
幹線道路の沿道の整備に関する法律、先般大臣から提案理由の説明を聴取いたしました。いわゆる道路交通公害と称せられるものが、騒音、大気汚染あるいは振動いろいろございますけれども、この中で一番大きな問題は何といっても道路交通騒音、このように思うわけでございます。この解決のためにいろいろといままで有効と周知されるものが逐次実施されてまいりました。バイパスの整備あるいはまだ遮音壁、緩衝帯の整備、こういったことも逐次行われてまいりたわけですが、さいますけれども、このような道路構造の改善など、こうした措置だけでは有効適切な対策になり得ない、こういう状況からして、この解決策として建設大臣が昨年五月、道路審議会に「都市における特定の幹線道路の沿道において、道路交通騒音による障害を防止し併せて適正かつ合理的な土地利用を図るための方策はいかにあるべきか」というした諮問をなされまして、それに基づきまして、それに対する答申が出たわけでござります。私は、考えますのに、今回のこの法律案とい

うものは、この大臣の諮問に対する道路審議会の答申というものを基礎にしての法律の制定、こう思ふわけでございますが、まずこの点を確認をさせていただきたいわけでございます。

○山根政府委員 御指摘のように、都市計画中央審議会あわせて道路審議会、この両審議会から「都市における特定の幹線道路の沿道において、道路交通騒音による障害を防止し、併せて適正かつ合理的な土地利用を図るための方策についての答申」が昨年八月に建設大臣になされたわけでござります。その概要是、今後の沿道環境対策の方向としては幹線道路と沿道の土地利用との調和を積極的に図ることを施策の展開の基調として種々の提案をされておるわけでございます。いま御審議いただいておりますこの法案はこの答申を踏まえまして御提案を申し上げるものでございます。

○松本(忠)委員 いま局長からお答えがございましたように、この答申に基づいての今度の法律案の制定でございますが、そこで、答申の中身といふものがこの法律案には盛り込まれているのかどうか、この点について大臣からぜひお答えをいただきたいと思います。

○渡辺国務大臣 ただいま局長が御答弁を申し上げましたような経緯でございますが、その内容といたしまして創設すべきものといたしましては、沿道整備道路の指定あるいは沿道整備協議会の設置、沿道整備に関する都市計画の創設、市町村による土地の買入れとこれに対する国の無利子貸し付け、沿道における建築物の制限、費用の助成等の問題でございまして、この法律案はこの答申を踏まえておるつもりでございまして、答申の趣旨、内容に基本的に沿つたものが案成として得られておるというふうに私は理解いたしております。ただし、この答申のうちで道路管理者によります市街地再開発事業の施行につきましては、引き続き検討を要することがございますので、この法律案には取り込まれておりませんけれども、沿道整備計画の区域につきましても市街地再開発事業の推

○松本(忠)委員　いま大臣からお答えございましたように、最後の問題の道路管理者の問題、いわゆる答申の6の(2)、この問題はいろいろの観点から盛り込まれなかつたことの理由、私もわかるわけでございますが、もつと大事なことが一つあると私は思うのでございますけれども、その点はいかがでございましょうか。基本的な考え方の中でも、「その運用に当たつては、沿道住民の意向が十分反映されるよう配慮し」こういう一項がございます。この言葉のとおりに受けとめますならば、私は、ただいま伏木委員の質問の中にもありましたように、この協議会の編成というものを考えてみたときにも、この運用に当たつて「沿道住民の意向が十分反映されるよう」という字句に見られる限りにおいては、これが抜けているのではないかろうか、こう思うわけでございます。いまいろいろと局長さんの答弁を聞いておりますと、一応理解できないわけでもないのでございますけれども、やはりこの問題をないがしろにしたところに、今までのいろいろの解決できない問題があったと思うわけでございます。

いかと思いますが、大臣いかがでしようか。
○渡辺國務大臣 原則的には先ほど局長が御答弁を申し上げたところでございますが、先生のお説は大いに傾聴すべき点があると私も考えております。

そこで、沿道の整備に当たりましては沿道住民の意向を十分反映する必要があるというのは御指摘のとおりである私は思っておりますが、沿道整備協議会は御承知のように沿道整備道路及びその沿道の整備を計画的かつ総合的に推進するための協議機構として行政機関相互の連絡協議の場として設けるものでございますが、その構成員には都道府県及び関係市町村のそれぞれ関係の部局の参加を予定しておりますのでござりますが、沿道各層の住民の意向も反映されるものというふうに考えておるようございますけれども、私としましては沿道整備協議会の運営に当たりまして、必要に応じまして沿道住民の意向、意見を聞く方法を取り入れるよう極力指導してまいりたい、かように考えております。なお、沿道の具体的な整備の内容を決めます沿道整備計画の決定に当たりましては、都市計画の手続によりまして十分住民の意向が反映されるように措置されているものである、かよう理解をいたしております。

○松本(忠)委員 ゼひとも答申案の趣旨といふのを今後の運営の中で生かしていくことを特に申し上げておきます。

警察署、お見えになつてしまひますか。法律の第五条に沿道整備の指定について、第一項一号は「自動車交通量が特に大きいものとして政令で定める基準を超えることとが確実と見込まれるもの」こうあるわけでございます。このことについては警察署としても建設省との間の十分な連携といいますか、協議といいますか、あつたことと思つますが、この基準についてどのようにお考えをござります。警察当局としてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○広谷説明員 お答えいたします。

御質問の基準についての問題でございますけれども、この基準は、法案では政令で定めることになりました。おるわけでございます。現在まで建設省の方から御協議はいただいておりませんけれども、政令を定める時点で建設省の方からお話をあらうと思いますし、十分に御相談をさせていただきました。い、かように考えております。

○松本(忠)委員 一応これから政令で定めるわけではございますけれども、警察署としては、大体どれくらいの交通量のあるものは当然この沿道整備道路として認定してもらわなければ困るという腹つもりをお漏らしただけませんか。

○広谷説明員 基準の定め方といましましては、交通量その他もろもろの要素というものがあろうと思いますけれども、現在までのところ、まだどういうふうなものを建設省の方とお話をして基準の中に入れていただきたい、あるいは入れていたらというふうなことにつきましての話し合いはできておりませんので、ここでこのぐらいのことを私の方で申し上げる段階でないことは大変残念でございますけれども、御了承いただきたいと思います。

○松本(忠)委員 警察署として、今までいわゆる環七であるとか、愛知県の岡崎の国道一号であるとか、あるいは兵庫県の芦屋とか西宮の国道四十三号、ここは御存じのように国道の上に阪神高速道路が載つたつている、こういったところは当然これが対象になるものと考えておるわけでござります。ただ警察署としてはまだ協議していないかういうふうなことを考えておるわけでございますけれども、当分この辺は十分の打ち合わせがなければ、建設省として何も考へないのでこの法律を出すことはないだらうと私は思つのですよ。

それでは建設省の方にちょっと伺いますけれども、全く協議してないけれども、将来当然協議はするわけでしよう。そして自動車の交通量というものが、あるいはまた次に出てまいりますのは五条の二号、これは環境庁の問題になつてくると思いますけれども、騒音の問題です。自動車の交通量

と騒音、こういった二つの問題があるわけですが、建設省としてはまだ何にもやつてないのですか。事前の話し合いもしてないのですか。
○山根政府委員 いま先生お話しになりました方から御協議はいただいておりませんけれども、政策を定める時点で建設省の方からお話をあらうとも十分協議しながらいろいろな対応策をこれまでございましたけれども、現在この沿道整備道路として認定してもらわなければ困るというところから御協議しながらいろいろな対応策をこれまでも進めてきたところでございますし、また今後とも進めていかなければならぬというぐあいに考えておるわけでございます。ただ、これを全国的な観点からの協議ということになりますと、政令段階でそういうレベルで再度協議を申し上げる、こういうことでございまして、個々の問題につきましては、それぞれの道路管理者がそれぞれの公安委員会と実は十分協議をして、道路網整備の問題なり交通の運用なりについて表裏一体的に実は進めているのが現状でございまして、そういうことで御理解をいただきたいと存するわけでございます。

○松本(忠)委員 それでは局長に伺いますが、この法律ができましたときに、指定される幹線道路の沿道の整備をしなければならないと考えている道路の総延長といふものは一体どれぐらいを考えているのですか。

○山根政府委員 政令でどう決めるかという最終的なところまでには至つておりますけれども、私たちの面の考え方としましては、日交通量にいたしまして四万台から五万台、または大型車の交通量が五千台から一万台程度以上、道路交通騒音につきましては六十ボンから六十五ボン程度以上ということを考えておるわけでございます。これを前提にして、四車線以上についてこの延長を

交通状況並びに騒音レベル等から判断をいたしますと、おおむね三千キロ程度ということになりますが、建設省の方も非常に慎重なお答えでございますが、警察署としてこの法律についてどのように評価をされておりますか。率直にお答えをいただきたい。

○松本(忠)委員 警察署の方も非常に慎重なお答えでございますが、警察署としてこの法律についてどのように評価をされておりますか。率直にお

○広谷説明員 お答えいたします。

○松本(忠)委員 環境庁はお見えでございますが、率直に伺いますが、環境庁はこの法律に対してもどのように評価されていますか。

○加藤説明員 お答え申し上げます。

先生御案内のとおり、いまから約二年半ほど前つまり昭和五十二年十二月に環境庁長官から建設大臣にあてまして「環境保全上当面講ずべき道路交通騒音対策に係る措置」というものにつきまして文書で要請をいたしたことがございました。その中で、沿道環境整備のための事業を強力かつ円滑に推進するためには必要な法制度の検討をお願いいたしました。本法案は環境庁長官からのこの要請を踏まえて立案されたものといふうに私は思つます。先ほど来いろいろと問題となつておりますように、環境庁といたしまして、道路交通騒音を防止するることはきわめて緊急、重要なことでございまますので、そういうふうな理解をいたしておりますので、本法案は、沿道対策の法制度として騒音防

止へ向けて大きな一步を踏み出したものというふうに考えておりますが、さらに、この法案が適切に運用されることによりまして道路交通騒音防止の一助となるよう、建設省を初め関係機関と今後とも十分に連絡をとりまして、沿道の生活環境が保全されますように、私も十分努力してまいりたいというふうに思つておるわけでござります。

○松本(忠)委員 環境庁は要請を出して、その要請にこたえてこの法律ができることになるわけでございまして、大変前向きに喜んでいらっしゃるようでございますが、この法律について建設省と環境庁の間に事前に具体的な何かの話し合いはございましたか。

○加藤説明員 環境庁といたしましては、環境保全を図るというのが私どもの大事な使命でございます。その観点から、この法案の立法に際しまして私ども協議を受けてまいりました。

○松本(忠)委員 そこで、環境庁としても、今までいろいろと地域の方々からこういう騒音を何とかしてほしいというような被害、苦情の申し込みがございましょうし、それに対応してこれらとはわかりますけれども、そういう意味から、具体的にどういう個所をまずこの法律では制定してもらいたいと思っています。

○加藤説明員 今までの御議論の中からもたびたび出てまいりますように、日本のいろいろなところに交通事故の激甚地区がございます。たとえば四十三骨とかそれから東京で言えば環七でありますとかいろいろな激甚地区がございます。そこでは道路交通騒音によって大変多くの方が苦しんでおりまして、また、それだけに自治体も国もいろいろな対策が講じられております。そういう条件が整備されているところでこの法案が早く適用されまして、沿道環境が一步でも二歩でも一日も早くよくなることを期待いたします。

○松本(忠)委員 もう一度警察庁に伺いますが、環境庁と建設省ではかなり突っ込んだ話し合いができるのですね、いまの話し合いを聞いてみ

ても。警察庁はもつとこういう問題に対しても、いままでも道路の規制をして十分やつてこられたと思う。そういった意味から、もつと積極的に建設省との話し合いをやってないということは私はち後とも十分に連絡をとりまして、沿道の生活環境が保全されますように、私も十分努力してまいりたいというふうに思つておるわけでございましょうか。

○佐谷説明員 お答えいたします。

五条の基準につきましての具体的な話し合いにまだ入ってないということを御答弁申し上げたわけでございましたように、交通騒音の大変な地域、そのまままだあるわけでございましたけれども、たま環境庁の方から挙げられたよ

うとも、特にそういうふうな激甚な地域にこの種の制度が一刻も早く適用されて、住民の方々の被害というものが一日も早くなくなることをこいねがつておる立場につきましては、警察庁としても他の省庁と全く変わることろはございません。積極的に取り組んでおるつもりでございます。

○松本(忠)委員 これは環境庁や警察庁ばかりでなくして、運輸省にも大きな問題がありますし、また、自動車をつくるということで通産省にも大きな問題があるわけでございまして、それらの役所も呼んで同時に意見も聞きたいと私は思ったわけですが、特に騒音あるいは振動といった問題から二つの役所に来ていただきたいわけでございまして、それが対象区域になつております。

○松本(忠)委員 もちろんその三十メートル、五十メートルぐらいの範囲でございます。したがいまして、当然われわれの考え方といたしましては、その辺までが騒音の影響をかなりこうむる区域ではないかというふうに考えておる次第でございまして、それが対象区域になつております。

○松本(忠)委員 モトメトルといふのはそれぞれの地域によつてまた決めなきやならないわけですから、風向きなんかによつてそれ以上の場合も起きてくると思ひます。それは非常に影響があるとは思うのですが、その超えてあるというような場合、そのときはその地域その地域でそれをきらつと指定するというわけですね。

○升本政府委員 ただいま三十メートルないし五十メートルと申しましたのは、一応のめどとしての距離の幅でございまして、地域の状況によりまして、もしくはいまの風向き等の関係もございまして、当該地域に相当数の住居等が集合する場合には、道路管理者との協議、都道府県公安委員会の意見聴取とあわせまして、実は地元市町村に協議をいたすことにしております。地元市町村は沿道住民の意向を十分に把握した上でこの協議にお臨みになるというぐあいに考えておりますので、特段の手続を設けなくても、現にこういつた客観的にしていろいろな問題が生じておるところがまず取つかかりでございますが、住民の方々の御要望は十分取り入れられるのではないか、こういうように考えておるところでございま

す。

○松本(忠)委員 要するに、地域住民がこうしてもらいたいというその希望をかなえてあげなければいけないと私は思いますので、市町村段階で公安委員会等と協議して十分できるというふうなお話でございますから、そのお話を承つておきますけれども、現実の問題としていかがかと私は思つております。

「区間」はどこからどこというふうな表現がで

居」という表現では幹線道路からどれくらい奥に入つてやるのか、こういう表現では私ちょっと不安に思つておるのでされども、この奥行きといふのはどんなふうにお考えになつていらっしゃるわけでしょうか。

○升本政府委員 御指摘の第五条一項三号の規定は、「当該道路に隣接する地域における土地利用の現況及び推移からみて、当該地域に相当数の住居等が集合し」とございます。したがいまして、対象となつております道路に隣接する地域でということでございますが、それでは具体的の、どれくらい奥までたとこまでというおただしこざいますけれども、このたびこの指定道路に関連して沿道環境の整備を必要とする区域の範囲として想定いたしておりますのは、奥行きで三十メートルから五十五メートルぐらいの範囲でござります。したがいまして、当然われわれの考え方といたしましては、その辺までが騒音の影響をかなりこうむる区域ではないかといふふうに考えておる次第でございまして、それが対象区域になつております。

○松本(忠)委員 もちろんその三十メートル、五十メートルといふのはそれぞれの地域によつてまた決めなきやならないわけですから、風向きなんかによつてそれ以上の場合も起きてくると思います。それは非常に影響があるとは思うのですが、その超えてあるというような場合、そのときはその地域その地域でそれをきらつと指定するというわけですね。

○升本政府委員 ただいま三十メートルないし五十メートルと申しましたのは、一応のめどとしての距離の幅でございまして、地域の状況によります。

○松本(忠)委員 時間もございませんから次に進みますが、五条では、都道府県知事が建設大臣の承認を受けて、一号から三号までの条件を充足す

る場合には沿道整備道路の指定ができることになります。それは、幹線道路からどれくらい奥に入つておりますけれども、地域住民の意向を尊重するという先ほどの大臣の御答弁もございました。そういう意証からも、地域住民が必要と認めた場合、当該市町村に要請して知事の方に、こういふところをこうしてもらいたいという指定を要請する、こういったシステムをつくる必要がないかと私は思います。この法律、何というか、上の方がからだつと下の方に来てしまつていうように思ふことでござりますが、それでは具体的の、どれくらい奥までたとこまでというおただしこざいますけれども、このたびこの指定道路に隣接する地域でといふことでも、このたびこの指定道路に関連して沿道環境の整備を必要とする区域の範囲として想定いたしておりますのは、奥行きで三十メートルから五十五メートルぐらいの範囲でござります。したがいまして、それが対象区域になつております。

○山根政府委員 沿道整備道路の指定につきましては、幹線道路としての機能を将来にわたり確保すべき道路であるかどうか、沿道の土地利用についての都市計画上の配慮等を含めました、いわば総合的な観点から行なうべきである、こういう諸点を考慮して必要な手続等を定めたものでございます。都道府県知事がこの沿道整備道路の指定を行う場合には、道路管理者との協議、都道府県公安委員会の意見聴取とあわせまして、実は地元市町村に協議をいたすことにしております。地元市町村は沿道住民の意向を十分に把握した上でこの協議にお臨みになるというぐあいに考えておりますので、特段の手続を設けなくても、現にこういつた客観的にしていろいろな問題が生じておるところがまず取つかかりでございますが、住民の方々の御要望は十分取り入れられるのではないか、こういうように考えておるところでございま

それから、沿道整備道路の指定に際しまして震災対策、いま東京あるいは神奈川、静岡にかけては震災対策が非常に重要な問題になつております。そこで、いわゆる避難道路、こういうのが各所に決められておるわけでございます。これと兼ね合いはどうなつてあるかということでござります。市街地の避難道路は可能な限り沿道整備道路というものに指定しておくべきではないか、私はこういうふうに思うわけでございます。現に、私の居住しておりますところの北区の東十条周辺では、環状七号線を通つて赤羽西の国立サッカー場へ行くようなことになつておるわけでござります。この環状七号線を通らなければいけないと、うような状況から見ても、また当然環状七号線がこの道路に指定されるのはなからうか、私はこう思つておりますので、この辺の兼ね合いはどうなのかということについてお答えをいただきたいと思います。

ども、もつと強い規制が必要ではなかろうか、こういうふうに思いますけれども、この点はいかがでございましょうか。

○升本政府委員　おだなしのようは、十三条事項の規定によりましては、沿道整備区域内におきまして、建築行為等の行為を行おうとする者は、市町村長に届け出る。市町村長は、その届け出られた建築行為等の計画が沿道整備計画に沿わないといふことでござります場合には、できるだけその整備計画に合わせていただけるように勧告をいたしたいという制度になつております。

この勧告を受け入れていただければ、それで結構でございますが、最終的に受け入れられなかつた場合にどうするかといふおただしでござりますけれども、その点につきましては、本法の附則にございまして建築基準法の一部を改正いたしてござります。これはお手元の資料で二十一ページに載せてございまして、建築基準法の中で、「第七節 沿道整備計画の区域」という節を設けまして、条項を置かしていただいております。この条項の中、「市町村は、沿道整備計画の区域内において、建築物の敷地、構造、建築設備又は用途おいて、建築物の敷地、構造、建築設備又は用途

められたものを、条例で、これらに關する制限として定めて定めることができ。」としてございまして、この趣意は、沿道整備計画の内容のうち、建築基準法の段階で個々の建築の確認行為がございます。確認に当たりまして、確認の条件として吸い上げておきたいものは条例で内容を確定しておいく。したがいまして、その条例で定められた事項につきましても反することになれば建築確認が出ないということによって、建築することがでできないという建築基準法の本来の制限に服する、こういう形になつております。

○松本(忠)委員 わかりました。
それでは、次に十一条の問題でござりますけれども、「国は、市町村が沿道整備計画の区域内の土地のうち道路交通騒音により生ずる障害の防止対策又は軽減と当該区域の計画的な整備を図るために

規定がございます。

ところで私は、土地の問題はわかるのでありますけれども、建物、当然これらの土地はいずれも上物がある、建物があるということは当然の話だと思います。そこで、建物に対する配慮が行われているのかしら、こう思うわけでございます。事業を進める立場から言えば、土地だけに意味があるかもしれませんけれども、買い取られる側からすれば、建物についても価値を有するわけでございますし、家屋についての補償を求めるのは当然だろうと思ふわけでございます。この家屋に対する市町村の買い取り費用に対し、この貸付制度の対象になるのかどうか、こういうことがあります第一点でございます。

時間の関係もございますから、第二点ですが、土地の所有者と家屋の所有者が同一の場合、これは所有者が使用している場合で結構なんですが、そうでなくして、土地の所有者と家屋の所有者が同一であっても、使用者が別の場合、使っている人間が別の場合、賃貸ししている場合、こういった場合、この対象になるのかどうか、この三項目についてひとつお答えいただきたい。

○山根政府委員　國の無利子貸し付けの対象は、市町村が土地を買い入れる場合における土地の取得に要する費用としておるわけでございますが、実は、この土地の取得に要する費用の中には、当該土地に存する家屋の除却または移転に要する費用も含まれておりますおりまして、現在の御提案申し上げておる条文で十分というぐあいに考えております。当然、この家屋の除却または移転に要する費用も含まれるというぐあいに考えております。そこでいろいろな場合におきます問題先生が第二、第三とおっしゃった点は、やはりこれは家屋とその土地の所有者と相異なる場合、あるいは中に入んでいらっしゃる方というのは、公共事業に

思ふ事いへる事ひこと

○松本(忠)委員 いま局長の答弁で、取得に要する費用というものの中には当然上物も含まれるといふ、この点を確認をいたしておきます。

次に移りますが、この十二条の土地の買い入れに要する資金の貸し付け、これは沿道整備計画を進める上で不可欠なものでありましようが、五十五年度の事業費が一億五千万計上されております。市町村が幹線道路の沿道に土地買い取りを行なう場合に、三分の二の資金の貸し付けが行われるということになつておりますが、いわゆる交通の便のいい幹線道路、この沿道の地価というものは非常に高値ではなかろうかと思うわけでございます。こうしたところから、これだけの事業費では大体どれぐらいの事業ができるのか非常に疑問に迷うつでございます。

〔委員長退席、伏木委員長代理着席〕

初年度でございますから、沿道整備道路の指定あるいは沿道整備協議会によるところの沿道整備計画の策定、こういった手順を経なければなりませんので、実際上、土地の買い取り、ここまでいくにはどこまで進むか非常に私も疑問に思っておりますので、五十五年度の事業がこれでできるのか、それとも、まあまあこれぐらいやっておけば何とかなるだろうというところでこの予算が計上されたのか、その辺の真意をひとつお伺いいたしておきたいと思います。

○山根政府委員 本法が御審議をいたいたた結果、現実に施行をさせていただくとするならば、五十五年の秋を実は予定をさせていただいておるわけでござります。施行期日が秋ということになると、現実にこれが発動いたしまして、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の決定といった手続を前提としていることもございますので、現実

に五十五年度中に執行できる期間は限られている。ということが予想されますので、いわば少額なものとなつておるわけでございます。

来年度以降につきましては、いわば本法が全面的に施行されることにならうかと存じますので、その段階におきましては、そういう状況も踏まえまして、各地方公共団体の要望に十分こたえ得ますように、予算面におきましても当然拡充を図つてしまはなければならない、かように考えておるものでございます。

○松本(忠)委員 時間が経過しているようでございますが、もう一つ、二つお願いをしたいと思っております。

十一条の二項で、貸付金の償還期間の問題が定められております。政令で定めることになつておりますが、都市部の幹線道路の沿道の土地といりますが、都市部の幹線道路の沿道の土地といひますのは地価単価が高価である、こう思います。そこで、土地の買い取りに要する費用の三分の二を六年間の据え置きを含んだところの十年間の償還期間ということで貸し付けるといたしましても、現に財政逼迫をいたしておりますところの地方の公共団体がこの程度の資金の貸し付けで事業が実施できるかどうか、私は非常に疑問に思いますけれども、この点についてはどうでございましょうか。

さらに、土地の買い取りをする場合に何を基準にするのか。実際その周辺で取引されている、いわゆる時価というものを基準にするのかどうか、こういう点でございます。私が以前にこの委員会において規定しているのにすぎないわけでございますが、この法案におきましては、市町村が一定の土地を買入された場合における国の一環として計上をなすべきではない旨を定めておるわけでございますが、この法案におきましては、市町村が一定の土地を買入された場合における国の一環として計上をなすべきではない旨を定めておるわけでございます。

○松本(忠)委員 土地の買い取り価格が、いまの拡大の推進に関する法律の第七条との関連はどうなるのかという点をお答えをいただきたいと思います。最後に、もう一問大臣に聞いて終わりにしますから……。

○山根政府委員 まず無利子融資の貸付率の点で

ございます。これにつきましては、沿道整備計画を決定なさるのは市町村であること、それから次に、道路交通騒音による障害の防止にとどまらず、やはり沿道の整備が図られるということです。そのままのことで、市町村の区域内の多様な地域整備を行なうべき立場にある市町村にとって、それなりの有益と申しますか、義務的なものがあるござります。

○松本(忠)委員 等を総合的に勘案して三分の二以内とすることがあります。ですが、都道府県が市町村に対し必要と認める助成等の措置をなさることは妨げるものではございませんし、したがつて、都道府県があわせ貸し借りの利息補給を行うこともあるものというぐあいに考えております。

第二点の、市町村によります土地の買い入れ価格でございます。これは適正な価格により行なうことを予定しております。なお、公有地の拡大の推進に関する法律第七条におきましては、地方公共団体が土地を買入する場合においては、公示価格を規準として算定した価格をもつてその価格としを規定しております。

○松本(忠)委員 それで、この流用した事実、どこにどういうふうに流用したのか、後で結構でございませんから資料を出していただきたいと思います。お願いいたします。

最後に大臣にお願いいたしたいと思いますが、私は、この法律が、どのように採決されるかわかりませんけれども、いずれにしても賛成というふうな意見が周辺の地価を押し上げているという事実を指摘したことがございます。この制度が考案方は公有地拡大の場合と同様と考えておるわけでございますけれども、そうした場合、公有地の拡大の推進に関する法律の第七条との関連はどうなるのかという点をお答えをいただきたいと思います。最後に、もう一問大臣に聞いて終わりにしますから……。

そこで、もう時間も来ておりますので、先ほど同僚委員からも質問がございましたが、五十二年の十月の「幹線道路の周辺地域における生活環境の整備の促進について」という通達によつて実際には予算がついたけれども、その予算が全然施行されていないというところがあります。大田もこのことはもう御存じだと思いますけれども、五十二年が一億九千五百萬、五十三年が三億三千三百萬、五十四年が五億四千四百万ですか、こういうものがついている中で、行われたのは鹿児島県の一ヵ所、県道の〇・九キロ。この予算は一体どうなつているのですか。この点についてひとつお答えをいただきたいと思います。予算は五十二年度からついているんですよ。

○山根政府委員 環境対策費の一環として計上をさせていただいているものでございますので、その目的のために他に流用して環境対策に充當したかと存じます。

○松本(忠)委員 それじゃその流用した事実、どこにどういうふうに流用したのか、後で結構でございませんから資料を出していただきたいと思います。お願いいたします。

一例を挙げて恐縮でございますけれども、国鉄再建の地方ローカル線の赤字の問題、あれも国鉄の再建のためにはどうしてやらなければいかぬと言つておりますけれども、現実には自民党の議員さんが全部反対、私はこれはできないと見ていい。こういう点から考えまして、この法律が施行されたとしても、どのようにこれが運用され実施されていくのか、最後に大臣からこれに対して御答弁をいただきて、時間が超過して申しわけありませんでした。それらの問題も十分検討いたしておるわけですが、お話しのような件につきましても

では、とてもじゃないけれども実施なんかできるものじゃないと私は思うんだ。適正な価格といふのは大変結構な表現でございますけれども、これは後々に非常に問題になると私は思います。何が適正か、だれが判断するのか、こういうことになつてくると問題が残るだらうと思います。

そこで、私が直接当たつて聞いてみると、この沿道住民の本音は、騒音にはなれっこになつてしまった、いつも騒音の被害を何とか軽減してほしいと願つたけれどもできない、しようがないから自分の家で二重窓ガラスにしたりして、十分とは言えないまでも対応してきた、こうなると私の家ではよその場所に行こうという気はありませんよ、家を建てかえる気もございません、私の息子の時代になつたらどうか知りませんけれども、私はがまんをします、こう言つてはいる。ずっと聞いてみると、環七の沿道にはそういう方が多いのです。こういう消極的な方々が多いことを現に自分の耳で聞いております。そうなつてしまります。

○松本(忠)委員 土地の買い取り価格が、いまの御答弁では適正な価格ですか、大変結構な言葉なのでございますけれども、適正な価格というふうなのは、私は、答弁としては非常に結構ですけれども、私は、この法律が、どのように採決されるかわかりませんけれども、いずれにしても賛成というふうな意見が周辺の地価を押し上げているというふうなつて公布されたということになつたときに、現実にこれが施行されるまで非常に時間がかかると思います。これは御存じのように、県知事ばかりませんので、相当の年月を経過しなければならないと思うのでございます。そこで、年次計画があります。実際に取引している価格、これ

題になっていますが、これのはかり方、つまり実測値を使われるのか理論値を使われるのか、この

点はどういう考え方でしょう。
○山根政府委員 指定要件としての道路交通騒音
に関連する騒音レベルのはかり方の問題でござい

ですが、騒音により生ずる障害の防止ということとでござりますので、特に夜間の騒音に着目をし、すでに供用されている道路につきましては実測値、将来供用される、つまり新設または改築道路につきましては、これは交通量を想定をしてその交通量に基づきまして算定をした計算値によるという考え方をとるようにいたしております。

中島(武)議長　他の八条の沿道整備協議会の問題について、これは先ほど来ずっと問題になつてゐる点ですが、言うまでもなく沿道整備協議会に住民の意見が十分反映される、そういう措置がとられなければならないと私は思うのです。それで、実際にはどういう運営方針、つまり沿道整備協議会の運営方針を考えておられるのか、つまり、どのようにすれば本当に住民の意見が反映でできるのか、どういう運営方針を具体的には考えておられるのか、そこをお尋ねしたいと思うのであります。

(伏木委員長代理退席、委員長着席)

組織はこのとおりとしても、もつと、一般的に住民の意見を聞けというような指導じやなくて、具体的なやり方というものが大事じやないかと思つてゐるのです。

これはたとえばの話ですけれども、この協議会は
のうちに住民代表とかいろんな人たちを入れた会
議を構成する、そしてここで十分に意見を聞くと
いうような具体的なやり方ですね。つまり組織の
運営方針ですよ。一般内て言って、るといふことは

通算万錆でござる。一 般的においへんじやつたてではなくて、そういう具体的なことまでもやつてはいく必要があるのぢやないか。そうでないと、実際には意見を聞くといつても、はい一回意見聞きました、おしまい、こういううんじや話にならないのです。ですからそのところをきちんと重賞方

針の中に担保されなければならないのじゃないか
という考え方なのです。たとえば、先ほどもちょっと
と言いましたけれども、東京でやった場合には、
環七道路の問題に関しては環七対策会議というの

を設けて、ここには東京都の代表も含まれておらず、また同時に住民団体の代表も会議の構成員として含まれているわけです。そして、そこで何度も何度も対策をよく練り上げるということをやっているわけですね。私はそういうようなことを

とがこの問題ではまず必要なんじやないかといふうに考えるのですが、どうですか。

ります、その場所場所においてもいろいろな実効を上げていくための方法、いろいろな特色があるうかと思うわけであります、先生のおっしゃりますような点も踏まえまして、どういう運営と由

申しますか運用をしていけば、いよいよ整備計画と申しますか、目的にかなった沿道整備計画ができる上がるかという観点から、なおいろいろ検討を進めてまいりたい、かように考えます。

○中島(武)委員 私はその際、住民の代表の意見を聞く、あるいは住民の代表を構成要員として加えるといううえではよほしくて、老齢登録者の意見などを

も十分に聞く必要があると思うし、それからまた会議の構成員の中にそういう人を加えるべきではないかというようになって考へるのです。特に大都市の場合には、この沿道整備計画をつくるに当たって考慮に入れておかなければならない問題といふのは何かと言えば、やはり公害の専門家の意見を聞くとか、あるいはまた防災の専門家の意見を聞くとか、あるうなことが大変必要だと思ひます。そういうことを除いて沿道整備計画を問題にしようと思つても、ちょっと矛盾なんですね。

だからこの法律の趣旨を徹底しようといふふうに考えたならば、必ず学識経験者、そしてその中には公害や防災の専門家という者を加えて沿道整備協議会というものを組織できれば一番いいし、この法律の上で言えばストレートな組織になつておりませんけれども、運用事項として、そういう構成員によつて会議を組織して十分な意見を吸い上げる、こういうようにすべきだと思うのですね。こういう点、この法律の一番大事な点ですから、大臣、どう考えますか。

○渡辺国務大臣 先ほど以来局長が御説明しておられた通りでございますけれども、ただいまのお説に対しましては、私は必要に応じまして検討してまいりたい、かように考えております。

○中島(武)委員 次の問題は沿道整備計画、九条関係の問題です。ここでバッファービル、緩衝建築物ですけれども、自動車による騒音が大変ひどい。そうした場合に緩衝建築物をつくる。ビルディングはできた。ところがせつかく建つたビルディングが今度はその後ろの方におられる人たちの日照を奪うというような迷惑をかける。こういうことがあつたら、せつかくやろうと思っている趣旨にも反することだと私は思うのです。そういう点では、緩衝建築物、バッファービル、こういうものについて日照問題というのを十分考慮に入れなければならぬといふことは私は当然だと思うのですが、具体的に言つと、やはり沿道整備計画の区域内の住民はもちろんのこと、その背後地の人たち、こういう人々の承諾が必要だと思うので

かり建つてしまつて、結局環境をよくしようと思

つてやったことが、何のことではない、環境をさら
に悪くしてしまうという結果が生じかねない。こ
の問題についてはどういうふうにお考えですか。

○升本政府委員 沿道整備計画の作成に当たりましては、その土地柄、全体の土地の合理的な利用を促進するという観点から諸般の計画を立てさせていただくということになりますので、当然その計画の立案に当たつての検討事項、内容、条件といいたしまして、ただいま御指摘のような日照を阻害するというような問題が可及的に避けられるような配慮もしながら全体の計画を決めてまいりました。どういうふうに考えております。ただ、日照の問

題は、その地域の土地納によりまして、これは条例でそれぞれ決めております条件がございます。したがいまして、一律に日照が阻害されることが直ちにいかぬというふうにはないにくらい思ひます。

内に諸般の建築がなされるよう計画を策定した
いというふうに考えております。したがいまし
て、その区域外に及ぼす影響についても同じよう
に配慮さるべきものだと考えております。

○中島(武)委員 いまのお話は、それぞれの地域にはいろいろな地域があります。用途地域の指定もずいぶんいろいろな違いがあるわけです。環七道路の沿線でも、第一種住専のところはないかも知れませんが、しかし、ちょっと裏になりますと

第一種住専のところもありますし、たくさんのもと
ころが第二種住専です。ですから地域によっていろいろな違いはある。そして条例によつていろいろな基準が決められている。条例に決められてい

る範囲内においてといふいのを詰ですけれども、しかし、これはまだいろいろ問題なんですよ。条例ではここまで許される、こうなつておつても、それじゃ本当に太陽の光はさっぱりとなくなる、こういう住民の方もいらっしゃるのですね。だからそういう場合に、これは条例に従っているこまではこれとへうふうに非常にしやくし定規なやり

卷之三

方じやなくして、やはり区域内の人たちそれからままでその上で承諾を得て建てる、こういう弾力的なやり方、そしてまた、単に弾力的というだけじゃない、やはり本当にいい環境をつくろうといううとなんでしょう、その目的に外れるような事態が生まれてはならないと私は思うのです。そういう点は単に条例で決められているからというよくなじやくし定規な考え方からもうちょっと出てやらぬないといふ計画にはならないと思うのです。どうですか。

○升本政府委員 御指摘のとおりでございます。この適用区域につきましては、先ほど来いろいろ御議論がございましたように、これは道路管理権者、都道府県、市町村あるいは公安委員会等を含めた公共のサイドで努力をしなければならない面と、それから、その区域の権利者の方々がある程度受忍をされながら努力をしていただかなければならぬ面、またその努力に対して国が必要な援助を組んでまいるという面といろいろ複合的な要素を持つた計画でございますので、これは公共サイドの努力と同時に権利者の方々にもそれ相応の御努力をお願いしていかなければならないだろうということでおども考えております。したがいまして、基本線は条例の範囲内で実現できる一番新たな計画を求めていくことにならうかと思いますが、この沿道整備計画は都市計画で決めさせていただきます。したがいまして、都市計画の手続では審覽に供し、意見書をいただき、審議会の御意見を経るという形で進行してまいりますが、単に手続的な進行だけでなく、現実にたとえば再開発事業なんかの例を見ましても、そういった法定の制度以前に十分関係権者には御理解を得ただかなければできない現実がございます。そういうふたれた現実を踏まえて、十分御意見を伺いたい

う。ところがいままでにはその家が、バッファーピルじゃないかも知れないけれども、騒音をさえぎる遮音の効果を上げていた。ところが、家を買取つて壊したら更地になってしまった。そうすると、いままでは音が直接こなかつた背後地の人たちがストレートに自動車騒音の被害を受ける、こういうことはあり得るというか、そうなることは必定なんです。ですから、この問題は道路構造を改善するといいますか、場合によつては地下あるいは半地下というようなことを必要とする場合もあると思うのです。たとえば病院とか学校とかがすぐそばにある、やはりそういうふうにしなければならないというような場合もあるうからです。あるいはまた、家を取りのけちゃつたからいいというのではなくて、相当盛り土をして、そして土手をつくつて木を植えて、美術もいし遮音効果も上がるというようなことを考へると、いいんだということではなくて、あるいはいま言ったようなことをこの整備計画の中で大いに積極的にやつしていく必要があるんじゃないか。そうでないと背後地の人たちは大変なことになるわけで、いままで第一列におられた人たちと同じ犠牲をこうむることになるのですが、そこはどうお考へですか。

すプロセスとして市町村の土地の買い入れといふことが行われるわけでござりますから、そのプロセスを経まして経過的に生ずるいろいろなトラブルについては、そういうことが極力ないような形でいろいろ進めてまいらねばならぬ、基本的にはそういう考え方のものとてやつてまいらなければならないというふうに考へるわけでござります。たゞ、具体的な問題になりますと、あるいは先生のおっしゃるようなこともないわけではなかろうと思ひますが、その辺はやはり個々具体の場で検討していくかなければならない、かように考へるものでございます。

○中農・武委員 この点は本当に、住んでいる人がより快適に、公害がより少なく生活ができるようになりますということが一番基本でなければなりませんから、それに応じていろいろなやり方をとるこということが必要であると思うのです。

それから次に、土地の買い入れ問題、十一条関係のことについてお尋ねします。沿道住民の人たちの一つの大きな要求は何かといいますと、土地の買い上げ問題なんです。これは非常に強い要求であります。

そこで、幾つかの点をお尋ねしますが、まず一筆買いをするかどうか、この点をはつきりさせてもらいたいと思います。

○山根政府委員 買い入れる場合には将来の沿道整備計画の内容に応じ、あるいは種地として、いろいろな両者の目的があらうかと思ひますが、まとめて取得し得る方がベターであります。ある場合には一筆買いをいたさねばならぬという場合もあるらうかと存じます。

○中島(武)委員 一筆買いをするという場合は、どれくらいの広さをいま建設省としては考えておりますか。

○山根政府委員 最小単位としては百平方メートルを一応の基準というぐあいに考えております。

○中島(武)委員 その際、一軒で百平米ないといふ場合には隣のうちとまとめて百平米になればよろしい、そういう考えですか。

○山根政府委員 ちよつと先ほどの答弁を訂正させていただきます。百坪、百平方メートルではなくて、何軒かがまとまって百坪になればよろしい、そういうお考えですか。

○中島(武)委員 もう一ついま聞いたのですけれども、それは一軒でまとめてというのじゃなくて、三百三十平方メートルを基準にいたしたい、こう考えております。

○山根政府委員 一回と申しますか、ワンロットとしてそういうふうに考えております。

○中島(武)委員 私は、百坪というのは単位が大き過ぎるのぢやないか、もっと下げることを検討するべきではないかと思うのです。百平米ならば三十坪ですから、普通の家で、それにからないう家もありますけれども、しかし、隣の家と組めばそれは買ってもらえるなど、こういうふうになるのです。だけれども、それが百平米じゃなくて百坪だといふと三・三倍の広さですから、ううんとなつて話がむずかしくなる、こういう問題が起きてくるのです。

それで、私がなぜそのところを言うかといふと、やはり建設省はこの沿道整備計画をしつかり進めたいというふうに思つておられるのでしょう。法律の立案者は、提案者はそう思つてゐるのではしよう。私は、そういうことがちゃんと進んでいくという立場に立たないと、実際にこれは何ぼ指定したってどうにもならないということになると思うのです。それは再検討してもらいたい。

○山根政府委員 若干舌足らずの点があつたかと思ひますが、三年間で一つのまとまりとして三百平方メートルということを一つの考え方というぐあいに考えておりります。

○中島(武)委員 答弁が次々に変わるので、私も対応にむづかしいのだけれども、三年間で三百平方メートルということは、これは具体的にはどういうことですか。

○山根政府委員 失礼いたしました。

ある特定の都市は、ここだけでも三年の間には隣接して三百平方メートルまでまとまる見込みが

あるところについては手当てをしてまいりう、こういふことでござります。

○中島(武)委員 これはむずかしいね。土地を買つてほしいという人がいて、ことしはその人の土地を買いましょう、それからお隣さんもどうやら売りたがっているようだ、それで二軒合わせれば三年間のうちには三百平米になりそうだという場合には、最初の一軒を買うのですか、買わないのですか。

○山根政府委員 買います。

○中島(武)委員 それは買うんですね。

私は、これは非常に厳しい条件にするんじゃない、なるべく緩やかな条件にする。個別に一筆一筆買つているというのでは計画がなかなか立案できないという面があります。ありますけれども、同時に、しかし、買えるところからどんどん買つていくことがなければ、これはまた整備計画が立たないわけなんです。そういう点では、住民の要望が入れられるという方向をぜひ考へてもらいたいということであります。

もう一つこの問題についてお尋ねしますが、沿道整備計画ができてしまつてから、売りたいといふ人の土地を買うんだということになりますと、これは何年先になるものやらわからないのです。それで、私の考えでは、沿道整備計画のごく粗つぱい方針といましましようか、そういうものができますから土地の買収にかかる、売りたいという人の土地は買う、こういうふうにして、これだけ買えるふうに、だんだんこの計画が精密化されていくような性質のものじやないのだろうか。

そういう点からいと、また、住民の要求、要望という点を考えましても、やはり精密な計画後買つて、だんだんこの計画が精密化されていくのが住民のきわめて強い要望であると思いますが、どうですか。

○升本政府委員 御趣旨のとおりに運営をいたしていきたいといふうに考えておるわけでござい

ますが、沿道整備計画を定めますのは、やはりその地区を限つて、この区域についてはこういう計画が必要だぞということを確認しなければならないでございます。具体的に申し上げますと、たとえばバッファービルの建物の高さをどのくらいにするとか、あるいは沿道に接した間口はどのくらいにする、それによつて防音効果がどこまで及ぶと

いうことになりますから、その範囲でござりますとか、あるいはその区域内の建物の一般的に要請される防音構造は大体こんなことだ、というような程度のところまではまず決めないと、その区域とロットのプランまでは入らなくてもスタートできりがいたします。その辺までを一體性を持つた計画として決めさせていただけば、あとは詳細な各項目を含めるべきである、これを含めませんと、たとえば東京で言えば環状7号線道路、オリンピックをやるからしてということで、今までの静かな住宅地でつかい道路が走るようになつて、もうざんざん悩ませ続けられてきたわけですね。本来だったら何もそこから動く必要はないのです。ところが土地の方は買いましょう、しかしも応じ得る体制になり得るのではないかということを考えております。

したがいまして、全体としては御趣旨のよう

に、まず粗筋を決めまして土地の買い入れができるような体制を早くとる、それから徐々に詳細な計画を定めていくという段取りで参りたいと思っております。

○中島(武)委員 また関連してですが、買い上げ価格の構成の中身ですが、これについて何を考え方でおられるのか、この点をお伺いしたいと思いまして、実質的には家屋相当額も除却という費用等には吸収される程度のものと考えておりますが、法律上の文言といたしましては「土地の取得に要する費用」こういうことで考えておるわけでございます。

○中島(武)委員 この問題は、幹線道路の住民の人たちでは大問題なんですよ。いまの答弁を聞いておつてもはつきりしないんです。これはもっときちんと再検討をやるというふうにして、いまの答弁の中でも、運用をきちんと言れば、ちゃんと家屋を買ひ取る、それ相当の費用を出すことはできることであります。

○山根政府委員 市町村によります土地の買い入ることは、建物の除却または移転費用をも加味した適正な時価で買ひ入れるという考え方をとつております。

○中島(武)委員 そうすると、家屋の買い取りは

の買取りを含めておられるのかどうかということが、それから、移転費というのは、これは何でござりますか、引っ越しの費用なんかはこの中にどういうふうに考へておられるわけですか。

○山根政府委員 家屋そのものの買取りは含まれておません。移転費用は考へておりますが、休業補償については検討中でござります。

○中島(武)委員 私は、これは家屋の買取りということを含めるべきである、これを含めませんと、たとえば東京で言えば環状7号線道路、オリンピックをやるからしてということで、今までの静かな住宅地でつかい道路が走るようになつて、もうざんざん悩ませ続けられてきたわけですね。本来だったら何もそこから動く必要はないのです。ところが土地の方は買いましょう、しかしも応じ得る体制になり得るのではないかということを含めておられます。

したがいまして、税の上においても減免措置をとらえながら長年住んでいて、今度は沿道整備計画でこのふうにするのだ、というのでそへ越すわけですから、私は、それぐらいのことは行政の側がやるべきなんじゃないか、こういう考え方なんですね。私、ちょっと大臣の意見も聞きたいたいのです。

○渡辺国務大臣 先ほど以来の問題につきまして、局長が御説明いたしておりますように、やはり具体的な問題で、関係機関との調整がまだ十分終わつておらない問題もあって、いろいろ御議論をいたいたわけありますけれども、現在いろいろな法律がありまして、せつかり制度はできておりましても実効が上がつておらないという事実に直面をしておるわけでございます。今回こうして御審議をいただきまして新しい制度が確立をいたしましたが、これは実効が上がらなければ私どもは達成できませんのでござりますので、所要に応じまして善処をしたいと私は思つております。

整備法を施行しても、進むか進まないかがかかるところでは、こういう問題で進むか進まないかにかかるのは、どういう問題で進むか進まないかにかかるのですよ。非常に細かい問題のようだけれども、大事な問題なんです。もう一回ちょっと……。

○山根政府委員 具体の内容の問題でござります。そこで、検討させていただきます。

○中島(武)委員 今度は移転先の問題。このめんどうは何らかの形で見るというお考へですか。

○山根政府委員 この制度におきましては、その点に関しては言及しておりません。

ただいまの中古住宅等の住宅金融公庫の融資を受けられるようにする問題、また移転者についても金融上、税制上の助成措置を考えるべきではないかというような点につきましては、市町村が沿道整備計画の区域内の土地を買い入れました場合において、土地を売却して移転する者に対する金融上、税制上の助成措置、こういうものにつきましては、この法律の制定を待ちまして、必要な措置が講じられますするよう十分検討してまいりたい、かように考えております。

○中島(武)委員 それからもう一つ、またこれに関連して、市町村に対する三分の二の貸し付けであります。これは先ほども議論がされましたけれども、全額でやるべきだと私は思うのです。先ほどからいろいろな答弁があるのですけれども、東京で言えば環七を予定しておられると思いますけれども、沿線は土地が大変高いです。御存じのとおりなんです。それで、しかもこの事業を推進しようと思つたら、相当なお金がかかると思うのです。ことは、五十五年度の予算では一億五千万円、国費は一億円ということになりますけれども、たった一億円では一体どれだけ買えますか。ちょっとと考えてみただけでも、これは何にもならないなということがすぐわかる。もちろん初年度だし、いつ施行されるかというような御答弁が先ほど来あるわけです。しかし、この事業を本当に推進しよう、住民の要求にこたえようということになつたら、市町村がこの事業を渋ることのないような措置を国が講じなければ、この事業はなかなか進まないと私は思う。住民の要求にもちこたえられない。そういう点からいと、三分の二といふのはいかにもみみつちいぢではないですか。ちゃんと三分の三、全額ぐらい——これは貰うのですから、後で返してくる金なんですから、それらのことはばんとやるべきじゃないですか。

○山根政府委員 先ほど来も御答弁申し上げておりますように、貸付金については、市町村が沿道整備計画を定め、道路交通騒音により生ずる障害の防止にとどまらず、地域整備の一環になるもの

であること、それから都市計画で定められた国道の改築に係ります國の負担割合、地方道の改築に係る補助率、いずれも三分の二であるといったことを総合的に勘案をいたしまして、三分の二以内にしては、このことをいたしておるものでございます。しかば、残る三分の一の手当でできないたとえども、それが通常、起債によって対応されるものと考えておられますのが、都道府県が市町村に必要と認める助成措置、あわせ貸しあるいは利子補給といったような形のことも期待をいたしておるわけでございまして、これら両者を通じて推進が図られるようになりますが、都道府県が市町村に必要と認める助成措置、あわせ貸しあるいは利子補給といったよな形のこととも期待をいたしておるわけでございまして、これを期待しておるものでございます。

○中島(武)委員 道路補助の例を例に挙げられましたけれども、それは補助でありまして、これは貸し付けなんですね。ですから、補助と同列に扱うのはいかがかと思ひます。

それから、確かに都なり市町村、これで言えば市町村がこの事業を執行するわけです。やるのは区市町村ですけれども、しかし、大都市の場合には地価が非常に高い。したがつて非常に大きなお金が必要になつてくる。それを出し渋るとこの事業はなかなか進まない、こういう関係になるのです。ですから、ここは考え方直してもらいたい点であります。そのことを重ねて申し上げておきたいと思う。大臣もよく聞いておいてくださいよ。

それから次に、パッファービルの補助の問題についてお尋ねします。

第二の防音助成でございます。これは五十一年度から、有料の自動車専用道路について緊急的対策として実施をいたしておるものでござりますが、それなりの効果が得られておるといふあります。そのことを重ねて申し上げておきたいと思う。大臣もよく聞いておいてくださいよ。

それから次に、パッファービルの補助の問題といふのが十二条にあります。同時に九条二項一号の関係、つまり沿道整備計画が施行された場合には、そこにおけるどういう建物をつくるかというようなことにについていろいろと規制を受けるわけであります。

○山根政府委員 現実には、ある実測値を得るという状況のもとでは、建物がずっと前後しておるわけでございますから、実測値だけで果たして公平が得られるかという点を考えますと、必ずしもそうでもない場合もあり得るわけでございます。そういうこと等を勘案をいたしまして、計算値も併用していくこと等を規定をいたしました。趣旨としては、実測値を前提にする。しかし広がりを持ったエリアであるだけに、単なる実測値だけでは設定し得ないという面があるということを申し上げたわけでございます。

○中島(武)委員 それでは終わります。

○北側委員長 渡辺武三君。
○渡辺(武)委員 道路交通の騒音問題の解決といふものは、単に今回提案をされております沿道整備だけではなくて、いわゆる各種の施策を総合的に講じない限り、なかなかこの解決を図るということはむずかしいと思いますが、今回、この法律を提出されるに当たりまして、道路交通の騒音問題に關する、大臣としての基本認識をまずお伺いをしておきたいと思います。

いていかがかという点であります。

それから、間もなく時間が来ますから、まとめて質問しますからお答えください。

十三条の防音構造化の問題です。必要な助成との程度のことを考えておられるのかということであります。

それから三つ目は、建築基準法六十八条の二の第一項の規定に基づく条例によつて建築物の構造に関する防音上の制限が定められた際の防音構造化の問題です。この問題についてですが、このときには理論計算値を使われるのか、それとも実測値を使われるのか。私は実測値であるべきだと思ひますけれども、どうでしょうか。

以上三点、ちょっとまとめてお尋ねします。○山根政府委員 第一点の、緩衝建築物の建築促進を図るための金融上、財政上の措置の問題でございます。これは、この法律の制定を待つて、今後検討させていただきたいというぐあいに考えます。

けでございます。したがいまして、これは計算値と実測値とを併用して、実態的には設定をしていかなければならぬかなというぐあいに考えておられます。

○中島(武)委員 この併用という場合です。最後の問題です。併用という場合に、実際の被害で考えるべきじゃないですか。ですから、実測値で考えませんと意味がないんですね。理論値だとうんと開きが出てくる可能性があります。なぜならば、道路をスピードを制限以内で走つておる車ばかりじゃない。うんと上げれば騒音はうんと高くなるのです。ところが、理論計算上は、制限スピード内で走つておるとかいろいろな仮説、仮説を設けて計算するわけでしよう。問題は、実際にそこに住んでいる人の問題なのです。ですから併用というふうに言われますけれども、実際の測定値でなければならぬのではないか、こういう趣旨です。

○山根政府委員 現実には、ある実測値を得るという状況のもとでは、建物がずっと前後しておるわけでございますから、実測値だけで果たして公平が得られるかという点を考えますと、必ずしもそうでもない場合もあり得るわけでございます。そういうこと等を勘案をいたしました。趣旨としては、実測値を前提にする。しかし広がりを持ったエリアであるだけに、単なる実測値だけでは設定し得ないという面があるということを申し上げたわけでございます。

○中島(武)委員 それでは終わります。

それから第三点の、防音工事の対象とする場合

のいろいろな前提条件がございますが、道路交通騒音の基準は実測値によるのか、計算値によるの

つか、こういうことでございます。これにつきまし

ては、防音工事の対象となります道路交通騒音が

特に著しい沿道整備道路の沿道に係るいわば沿道整備道路の区域と申しますか、この区域は、道路構造の改善措置、沿道建築物の配置状況等によつて騒音の伝搬が一般に大変複雑な状況を呈するわ

はないのかということを思ひます。

題に關する、大臣としての基本認識をまずお伺い

をしておきたいと思います。

○波辺國務大臣 私は、かねて申し上げておるようすに、道路の整備というものは、国民生活の安定あるいは産業経済基盤の確立という意味におきまして、わざわざ重要な施策でございまして、これは鋭意、立ちおくれております道路整備に努力をせねばならぬ、かような考え方を持っておりますが、そこで御指摘のとおり、道路交通騒音によりまする障害の防止につきましては、自動車構造の改善、交通の規制あるいは道路構造の改善等、各種の施策を総合的に実施することによりまして対処すべきものであるというふうにいま考えております。

ということと、このような沿道整備に関する法律ができましたならば、一体どのような政策的効果を考えておられるのか、この点について御説明をお願いしたいと思います。

○山根政府委員 都市部の幹線道路におきましては、元は三毛御義論ばかりでなく、道路交通

自動車構造の改善、交通規制、御指摘のバイパスの整備、道路構造の改善等、いろいろな施策を総合的に実施をして対処してまいらなければならぬことは当然でございます。道路行政におきましても、このような観点から、これまでバイパス等の整備を進めてきておるところでございます。このような道路構造の改善等の措置のみでは必ずしも有効かつ適切な対策とはなり得ない場合が多いという状況に、とりわけ都市地域の幹線道路の場合はあるということにかんがみまして、道路と沿道の土地利用との調和を図ることを基調とした法律を御提案申し上げておるわけでございます。

じないと言つたら語弊があるかもしれませんか、いたずらにどんどんつくつておいて、後から問題が起きてきたからその手直しをするというような後追い的したことではなくて、もう少し前向きな検討が必要だ。そう考えていきますと、新設道路について一本の法律などのような関係になつてく

○山根政府委員 道路交通騒音が問題となるような道路の新政策に当たりましては、できる限り、道路構造により問題が生じないように対応するということがやはり基本ではないかというふうに聞かせを願いたい。

このようないくつかの観点から、道路管理者もいたしまして、でも、従来バイパスの整備、また一方で遮音壁、緩衝帯の整備等の措置を逐次やってきておるところでござりますけれども、このような道路構造の改善等の措置のみでは、必ずしも有効かつ適切な対策とはなり得ないと、いうことがよく認識をされてきておるわけでございまして、このような状況下におきまして、私どもは道路と沿道の土地利用との調和を図るという点に基盤を置きまして、施策の確立をせねばならないと考えております。本法案につきましては、先ほど以来御議論をいたしておりますように、御評価をいただいておられますけれども、問題は、法案の目的が実現できること、ということに私どもは十分な配慮をせねばならぬわけでございまして、そういうような意味におきましては一層十分な検討を続けてまいりますけれども、なお、お話しのように、今後各種の施策を総合的にまた的確に遂行することによりまして、道路交通騒音問題の解決を図り、さらに道路に対します健全な行政を推進

○渡辺(武)委員 道路交通の騒音問題というものは、基本的にはバイパスを整備するということが一番大切なことではないかと思いますが、そういう点については、この法律ではどのようにお考えになつておるのでございましょうか。

○山根政府委員 先ほど大臣からも申し上げましたように、道路交通騒音対策といったしましては、

音公害が発生しないような道路構造、そういうものが設けられていくならばいいわけでございまから、そういう意味で、私は、バイパスの建設をするについても、単なるバイパスというよりも、騒音を除去したような構造になるような新しい道、こういうことが必要ではないか、その方面がむしろ前向きではないあるうか。何も対策を講

認識をするならば、道路をつくらなくてもいいといふわけにはいきませんから、必要上つくるのであれば、その道路がわれわれ人間生活に逆に害を及ぼすような方向のないようにしていく、こういうことが基本的に必要であるわけでございまして、そういう問題がなおざりにされてまいりまして、新設道路がどんどんつくられていくと後にな

つてその問題が起きてくる、結果的にはそこにはまだ多額の税金をつぎ込んでいかなければならぬ、こういう結果に陥っているわけですから、それはそれとしてできてしまつたことを手直しをしていかなければならぬということは十分わかるわけですが、さすがに、それがどうか、新設道路について十 分踏まえて適切な道路構造、沿道整備が図られるような措置を講じてまいりたい、かよううに考えます。先行的に手を打つことで、御指摘のような後から問題を生ずる、そのためにより解決に費用を投するということがないよう心がけてまいりたい、かよううに考えるものでございます。

○渡辺(武)委員 それはそれとして、現在ある道路、そのために住民が大迷惑をしているといふこの問題は直していかなければならぬ、そこでこの法制度が設けられ、ことそのものにつきましては私も評価をいたします。しかし、法制度がせつかりてきたといたしましても、これが確実に実行されなければこれは画餅に終わってしまうわけでござりますので、その辺を若干お聞きしておきたいと思います。

この沿道整備計画が推進されていくために、関係市町村を含めて沿道整備協議会というものが設立できるようになつておるようでございまして、これら関係の行政機関が十分そのような理解をしていかないとなかなか困難があるのではないかとおもふ。さらに、これは関係市町村、つまり行政に携わる人々によつてこの沿道整備協議会が設立されるということになつておりますが、その地域に住まる住民の方々の意向というのほどの段階で反映していくよくなつておるのでございまして

○山根政府委員 道路交通騒音によります障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用の促進を図るために、沿道整備道路とその沿道の整備を計画的かつ一休的に推進する必要があるわけでございます。このため、各行政機関が単独に施策を講ずるよりは、これらの整備について権限ないし責任を持つております行政機関が相互に連絡協議しながら総合的にその整備を図ることとするのが適切であると考えておるわけであります。こういった観点から沿道整備道路を指定した都道府県知事、沿道整備計画を定め、届け出、勧告等の業務を担当いたします市町村、交通規制を行う都道府県公安委員会及び道路の整備を行い本法に基づきます助成等の措置を講ずるものとされております道路管理者を沿道整備協議会の構成員としてその整備の実効を期すこととしたしておるものでございます。したがって、この法律の運用に当たつてはこの沿道整備協議会の設置及びその構成についての趣旨が十分生かされるよう関係地方公共団体等を指導してまいらなければならぬ、かようになります。

また、沿道の整備に当たりましては御指摘のように沿道の方々の意向が反映される必要があるわけでございまして、これまでいろいろ申し上げておるわけでございますが、この沿道整備計画の都市計画決定の段階の手続におきまして十分住民の意向が反映されるものと考えておりますが、この沿道整備協議会の直管におきまして、必要に応じ住民の方々の意見を聞く方法を取り入れるなどの方法によりまして御趣旨に沿つた運営をいたしまりたい、かように考えておるものでござります。

○渡辺(武)委員 具体的にお聞きをしていきますが、もし設定をしようとする沿道整備計画の範囲、区域の中においてこれに反対をされる住民がおられた場合はどうなるのでございましょうか。

○升本政府委員 沿道整備計画の作成は、御承認のとおり都市計画の手続に従つてなされることになるわけでございますので、都市計画一般の手続

に従いまして沿道整備計画を市町村が作成しこれを縦覧に供し、縦覧の期間内に反対の旨の御意見等をいただき、その意見につきましては都市計画審議会にお諮りをしてその整理をさせていただけで計画決定をするという運びになります。したがいまして、その手続の過程の中いろいろな御意見が調整されることになるかと思います。最終的に全部の御意見が最終結果に反映されることになるかどうかはこの手続の進行の過程で整理をされることになると考えております。

○渡辺(武)委員 私の質問に的確に答えられたかどうかちょっとよくわかりませんが、つまりある程度の少数意見の反対は消化をしていくよりしようがない、こういう見解ですか。

○升本政府委員 一定の広がりの中で多数の権利者の方々に利害関係のある計画でございますので、必ずしも全員の御同意が得られるという保証はないわけでございます。したがいまして、ただいま申し上げたような手続過程を経て、その手続の中ができるだけ皆様方の御同意を得られるような案をつくっていくという制度、手続を考慮しているというお答えをしたつもりでございます。

○渡辺(武)委員 一定の手續を経て、こう言わると何か冷たく感ずるわけですよ。だから極力理解と納得を得るような努力をしていかれるのかどうか。ただ単に制度としてつくつてしまつて、一定の、何月幾日に公示して文句のあるやつは来い、こう言つたらそれで済んだのだ、こういうことではなくて、その辺の配慮をどのように考えておられるのかということを実はお聞きしたかったわけです。

○升本政府委員 御説明が不足をしておりまして失礼いたしました。ただいまのは法制度の手続面の御紹介を申し上げました次第でございまして、もちろんその手続は当然に踏ましていた大きさけれども、現実には、この地区計画のみに限りませんで、いろいろな都市計画の施設決定あるいは都市計画の事業としてたとえば再開発事業を行ひ

○渡辺(武)委員 まず場合とか、その都度、形式的なたまいま申し上げました手続に入る前に、関係権利者にお集まりいただき、必要な説明を申し上げ、意見交換をするという機会は何度も踏んでいるのが実情でございます。この計画策定に当たっても当然にそういうような過程は踏まれることになると思っております。

○渡辺(武)委員 この事業はいわば地方自治団体がほとんど行う、こういうことになつてゐるわけですが、やはりある程度民間エネルギーの活用を図るということが大切ではないだろうか、すべてお役所任せということよりも民間自身のエネルギーを活用する、こういうことが大切ではないかと私は思うのですが、その辺はどういうふうにお考えでしょうか。

○山根政府委員 沿道整備計画に沿つて具体的にやつていく場合には、先ほど来の、建築行為、開発行為に対する届け出、勧告、助言等の制度によつて一方では推進し、土地取得費の無利子貸し付け、緩衝建築物の一部負担、住宅の防音構造化を進めための防音工事費の助成、こういった措置を講じていくことをこの法律でお願いをいたしておるわけでございますが、やはりこれらの政策に合わせまして、都市再開発事業でありますとか公園整備事業といった既存のいろいろな事業手法を同時に活用して、総合的に沿道を整備してまいらなければならぬというふうに考えておりまます。こういった促進策を通じまして、緩衝建築物の整備、場合によつては再開発の関係におきまして、民間エネルギーの積極的な活用を期待をして、またこれによつて沿道整備が促進されるものといふぐらいに期待をしているものでございます。

○渡辺(武)委員 従来、緩衝建築物の助成事業といいますか、これは現在でも実はやれるような状態になつておるわけですね。ところが現実にその実態を見て来ますと、非常に実績が少ないわけですね。ほとんどゼロに近い。そこには何か理由があるのでございましょうか。

○山根政府委員 これは、第一には、五十二年か

らでございますが、まだ日が浅くて必ずしも理解が得られないという点、第二には、やはり制度上、法律的な仕組みがしっかりとしないといふ点、第三には、バッファービルに関連をいたしまして、土地の問題でございますとか、そういうたいわば促進する上での施設が必ずしも十全でなかつたといった点にあらうかと実は考へておるわけでございまして、本法によりましてそういうたゞが一応解決されて、促進の方向に動けるのではないか、こういうように考えておるわけでございまます。

○渡辺(武)委員 そういういきますと、従来制度としてありましたこの緩衝建築物の助成制度では、いろいろな不備があつてうまくできなかつたが、今回この法律を制定することによつてそれらも大変うまくいくんだ、こういう見解ですね。そしてますと、一体どの程度の差異があるのでしょ

○山根政府委員 緩衝建築物の建設等の促進が図られるることを期待しておるわけでございますが、これまでございませんでした市町村の土地の買い取りに対する国からの無利子貸し付け三分の二といったことが実は大きな資金的な面と申しますが、土地の取得に関連をいたしまして大きな問題提起が解決をされるという点が第一点でございます。それから、緩衝建築物そのものが、この沿道整備協議会あるいは沿道整備計画という手続を通じまして、沿道整備地区におきます計画がはつきりしていくことから、関係の方々の理解が得られて、それに向かっていろいろな施策が結集をされる、両々相まって従来の単なる緩衝建築物に対する一部助成ということにとどまらなくて進展し得るのではないか、こう期待をしておるわけでございます。

○渡辺(武)委員 ちょっと抽象的過ぎてよくわからぬのだけれども、簡単に何かうまく説明できませんか。従来の緩衝建築物の制度では、この程度のことしかできなかつたが、今回はこういうメリットがあるので大賛成が得られるだろうとござります。

道路の延長としてはおおむね二千キロ程度が対象の中に入るのではないか、こういう観点から考えております。しかし、この中で沿道の状況、土地利用の変化の趨勢等いろいろな条件のもとで、具体的に道路を指定し、あるいは具体的に沿道整備計画を立案をいたす個所というのは、今後詰めなければならない問題であるというふうに考えております。

○渡辺(武)委員 現状の中では道路というものに対する認識といいますか、私どもから見れば若干偏見ではないかと思われるような考え方の方々もおられるようでございまして、特に国会の審議を通じても道路予算はもう必要ないではないか、こういう御意見が見受けられますが、私はこのようない法を審議する中で、道路というものに対する認識を高めていくことは大変に必要なことだ、こう

○渡辺國務大臣　ただいまの道路に対します先生の御高見には深く敬意を表するものでござります。道路に対します私どもの認識につきましては当初に触れたところでございますが、申すまでもなく、国民生活にとりましてお話しのようになくてはならない最も基礎的かつ重要な公共施設であると考えておりますし、特に幹線道路は都市の骨格を形成する基幹的な施設であると考えております。ところが、現状は御承知のとおりでありますて、道路の整備がなかなか進みません。なお、最近におきましては、バイパスは四百五十カ所必要でございますけれども、その中でも百カ所しか供用ができてない、あるいは国道、県道にいたしましてもその半分は自動車のすれ違いができるない、バス道路にいたしましてもその二分の一はバスの

思つておるわけでござります。

本来、道路そのものがわれわれ人間が生活していく上においてなくてはならないもの、こう見るのか、あるいは生活していく上において余り必要なものだ、こう見るので、その辺では大変意見が分かれてしまりますけれども、いずれにいたしましても、われわれが生活をしていく上においては、われわれの体の血管のごとく必要なものである。たまたま環七ができたときがどうこうといふ御意見もございますが、そのときと現在の居住状況の変化によって、残念ながら必要悪のような結果になつてきておる。確かにマンモス都市で生活するわれわれの人間生活を守るために必要な道路という状況が実は大変発生をしておると思ふわけでございます。

したがいまして、いざれにいたしましても、われわれの人間生活をより快適にしていくために、道路そのものの人間生活に寄与する状態といふものをもつともと高めていかなければなりませんし、全部の認識を深めていくことが必要だと思いますけれども、そういう点については最後に大臣の御見解をお聞きいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○渡辺国務大臣 ただいまの道路に対します先生の御高見には深く敬意を表するものでございま

これより討論に入るのあります、討論の申し出もありませんので、直ちに採決に入ります。

都市開発資金の貸付けに関する法律の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○北側委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○北側委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○北側委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、國場幸吉君外四名より、自由民主党・自由国民会議・日本社会党・公明党・国民会議・日本共産党・革新共同及び民社党・国民連合の五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

○渡辺(武)委員 終わります。
すれ違ひができるないといふような状況でございまして、財源その他諸般の制約を受けまして大変むずかしい状況下にござりますけれども、さらにお話しのように道路交通騒音問題が提起されておりまして、私どもも非常に深刻にこれを考えております。
このような現状にかんがみまして、この法律の積極的な活用によりまして道路交通騒音より生じます障害を防止し、また、道路と沿道の土地利用との調和を図ることによりまして、円滑な道路交通の確保とさらに良好な市街地の形成をもたらせるものと考えておりまして、これによりまして国民各層の道路整備に対します十分な御理解をいただき、これらの政策が円滑に推進できますようだに、今後とも努力をいたしてまいりたいと思います。ありがとうございました。

まず、提出者より趣旨の説明を求めます。國場幸昌君。

○國場委員　ただいま議題となりました都市開発資金の貸付けに関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議案について、自由民主党・日本共産党・革新共同及び民社党・国民連合を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

案文はお手元に配付しております。

御承知のとおり、本法律案につきましては、委員会において慎重に審議されてまいりましたのであります。都市開発資金の貸付利率の改正に伴う地政団体の土地の買い取りの促進の効果、都市施設用地等の買い取りの対象地域の拡大、貸付手続きの簡素化について、特に重要な問題として議論されましたので、ここに附帯決議を付し、政府の適切なる措置を要望するものであります。

以上が本案に附帯決議を付さんとする理由であります。

各位の御賛同をお願いいたす次第であります。

都市開発資金の貸付けに関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行にあたつては、次の諸点に留意し、その運用に遺憾なきを期すべきである。

- 一、都市開発資金の貸付金の利率を政令で定めるにあたつては、地方公共団体による土地の買取りが円滑に行われるよう十分配慮すること。
- 一、都市開発資金の貸付けを行うことができる土地の範囲については、面積要件の緩和、対象地域の拡大等、今後ともその拡大を図るよう努めること。
- 一、貸付け手続きを簡素化すること。
- 右決議する。

○北側委員長　以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

○國場委員長　起立総員。よって、國場幸昌君外四名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

○北側委員長　お諮りいたします。

〔賛成者起立〕

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任を願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○北側委員長　御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○北側委員長　この際、渡辺建設大臣から発言を求めておりますので、これを許します。渡辺建設大臣。

○渡辺国務大臣　本法案の御審議をお願いいたしまして以来、本委員会におかれましては熱心な御討議をいただき、ただいま議決になりましたことを

深く感謝申し上げます。

審議中における委員各位の御高見につきましては、今後その趣旨を生かすよう努めてまいりますとともに、ただいま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。(拍手)

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

○北側委員長　都市計画法及び建築基準法の一部

を改正する法律案及び本日參議院より送付され付託になりました公営住宅法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

順次趣旨の説明を聽取いたします。渡辺建設大臣。

○北側委員長　〔本号末尾に掲載〕

都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律案

公営住宅法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○渡辺国務大臣　都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

最近における都市化の進展の中での良好な居住環境に対する住民の要請はますます強くなっています。他方、市街地における比較的小規模な地域について、街路、公園等の施設の整備、建築物の敷地等の状況を見ますと、良好な都市環境の形成上問題を生じている場合が少なくないところであります。

このため、一体として良好な環境の街区の整備及び保全を図る観点から、都市計画の一として新たに地区計画を創設し、現行の開発許可制度及び建築確認制度と相まって、地区計画に従つて秩序ある開発行為、建築物の建築等が行われることとなるように、誘導し、規制するための制度を設ける必要があります。

以上がこの法律案を提案する理由であります

が、次にこの法律案の要旨を御説明申し上げます。

まず都市計画法の改正についてであります。

第一に、市町村は、市街地開発事業等の事業に係る土地の区域、今後市街化する土地の区域及び現に良好な居住環境が形成されている土地の区域について、その整備及び保全を図るために必要と認められる場合には、都市計画に地区計画を定めるものとしております。

地区計画に関する都市計画には、当該区域の整

備、開発及び保全に関する方針と地区整備計画を定めるものとし、この地区整備計画には、必要に応じて、地区施設の配置及び規模、建築物の形態、敷地等に関する事項その他土地利用に関する事項を一体的に定めることといたします。

また、地区計画の案は、当該地区計画の区域内の土地の所有者等の利害関係者の意見を求めて作成するものといたしております。

第二に、地区整備計画が定められた区域内において建築行為等を行おうとする者は、市町村長に届け出なければならないものとし、市町村長は必要があると認めるときは勧告ができるものといたしております。

次に建築基準法の改正についてであります。

第一に、市町村は、地区整備計画が定められた区城内においては、条例で、地区整備計画の内容のうち特に重要な事項につき、合理的な範囲内において建築物に関する制限を行ふことができるものといたしております。

第二に、地区整備計画等に道路の配置及び規模が定められている区域においては、原則として、私道の位置の指定はこれに即して行わなければならぬものとし、また、土地の利用に著しい支障を来すこととならない範囲内において、予定道路を指定し、当該道路の区域内における建築物の建築等について必要な制限を行ふことができるものといたしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御可決いただきますようお願い申し上げます。

次に、ただいま議題となりました公営住宅法の一部を改正する法律案につきまして提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

公営住宅は、住宅に困窮する低額所得者に対する低廉な家賃の住宅として供給され、住宅政策上の重要な役割を果たしております。

現行の公営住宅法におきましては、同居親族のいない単身者については、公営住宅への入居を認めおりませんが、収入が低額である老人、身体

市町村は、地区計画について都市計画を決定しようとするときは、当該都市計画に定めようとする事項のうち、政令で定める地区施設の配置及び規模その他の事項について、都道府県知事の承認を受けなければならない。

第二十一条第一項中「第八号」を「第九号」に改める。

第三十条第一項第三号中「以下」の下に「この節において」を加える。

第三十三条第一項第五号中「について」の下に「地区計画(当該土地について地区整備計画が定められているものに限る。)又は」を加え、「沿道整備計画に」を「地区計画又は沿道整備計画に」に改める。

第三章に次の二節を加える。

第四節 地区計画等の区域内における建築等の規制

第五十八条の二 地区計画の区域(地区整備計画が定められている区域に限る。)内において、建

て、土地の区画形質の変更、建築物の建築その他政令で定める行為を行おうとする者は、

当該行為に着手する日の三十日前までに、建設省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他

建設省令で定める事項を市町村長に届け出なければならぬ。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。

一 通常の管理行為、軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの
二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為
三 国又は地方公共団体が行う行為
四 都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為
五 第二十九条の許可を要する行為その他政令で定める行為

前項の規定による届出をした者は、その届出に係る事項のうち建設省令で定める事項を

変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、建設省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があつた場合において、その届出に係る行為が地区計画に適合しないと認めるときは、

その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関し設計の変更その他の必要な措置を執ることを勧告することができる。

市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、土地に関する権利の処分についてのあつせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(他の法律による建築等の規制)

第五十八条の三 地区計画等の区域内における建築物の建築その他の行為に関する制限については、前条に定めるものほか、別に法律

で定める。

第六章中第八十八条の次に次の二条を加える。

第二十二条 地区計画 第十二条の四

(経過措置)

第八十八条の二 この法律の規定に基づき政令又は建設省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ、政令又は建設省令で、

その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第九十条第一項中「三十万円」を「百万円」に改める。

第九十一条及び第九十二条中「二十万円」を

「三十万円」に改める。

第二十九条の二第一項又は第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出

をした者

第九十五条中「二十万円」を「三十万円」に改める。

第九十六条中「三万円」を「十万円」に改める。

附則第六項中「二十万円」を「三十万円」に改める。

附則第八項中「三万円」を「十万円」に改める。

(建築基準法の一部改正)

第二条 建築基準法(昭和二十五年法律第二百一号)の一部を次のよう改正する。

目次中「第七節 沿道整備計画の区域(第六十八条の二)」を「第七節 地区計画等の区域(第六十八条の二)」を「第七節 地区計画等の区域(第六十八条の三)」に、「第九十七条の三」を「第九十七条の四」に改める。

第二条第二十三号を同条第二十五号とし、同条第二十二号中「に規定する」を「第二号に掲げる」に改め、同号を同条第二十四号とし、同条第二十一号の次に次の二号を加える。

二十二 地区計画 都市計画法第十二条の四

(第一項第一号に掲げる地区計画をい

う。)

二十三 地区整備計画 都市計画法第十二条の四第四項に規定する地区整備計画を

「第七節 沿道整備計画の区域」を「第七節 地区計画等の区域」に改める。

第六十八条の二第一項中「沿道整備計画の区域」を「地区計画又は沿道整備計画の区域(地区計画の区域にあつては、地区整備計画が定められている区域に限る。以下この節において「地区計画等の区域」という。)」に、「該沿道整備計画」を「當該地区計画又は沿道整備計画」に改め、同条に次の二項を加える。

3 第一項の規定に基づく条例で建築物の敷地面積に関する制限を定める場合においては、当該条例に、当該条例の規定の施行又は適用の際、現に建築物の敷地として使用されている土地で当該規定に適合しないもの又は現に存する所有権その他の権利に基づいて建築物

の敷地として使用するならば当該規定に適合しないこととなる土地について、その全部を一つの敷地として使用する場合の適用の除外に関する規定(第三条第三項第一号及び第五号の規定に相当する規定を含む。)を定めるものとする。

第三章第七節中第六十八条の二の次に次の二条を加える。

(道路の位置の指定に関する特例)

第六十八条の三 地区計画又は沿道整備計画の配置及び規模が定められている場合に

は、当該地区計画等の区域における第四十二条第一項第五号の規定による位置の指定は、これらの計画に定められた道の配置に即して

行わなければならない。ただし、建築物の敷地として利用しようとする土地の位置と現に存する道路の位置との関係その他の事由によりこれにより難いと認められる場合においては、この限りでない。

(予定道路の指定)

第六十八条の四 特定行政は、地区計画又は沿道整備計画に道の配置及び規模が定められている場合で、次の各号の一に該当するとき

は、当該地区計画等の区域において、これら

の計画に定められた道の配置及び規模に即して、政令で定める基準に従い、予定道路の指

定を行うことができる。ただし、第二号又は第三号に該当する場合で当該指定に伴う制限

により当該指定の際に当該予定道路の敷地

となる土地を含む土地について所有権その他の

権利を有する者が当該土地をその権利に基づいて利用することが著しく妨げられることとなるときは、この限りでない。

1 当該指定について、当該予定道路の敷地

となる土地の所有者その他の政令で定める利害関係を有する者の同意を得たとき。

2 土地区画整理法による地区計画

又はこれに準ずる事業により主要な区画道路が整備された区域において、当該指定に

係る道が新たに当該区画道路に接続した細

街路網を一体的に形成するものであると

き。

三 地区計画又は沿道整備計画においてその配置及び規模が定められた道の相当部分の整備が既に行われている場合で、整備の行

われていな道の部分に建築物の建築等が行われることにより整備された道の機能を著しく阻害するおそれがあるとき。

2 特定行政庁は、前項の規定により予定道路の指定を行う場合（同項第一号に該当する場合を除く。）においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

3 第四十六条第一項後段、第二項及び第三項の規定は、前項に規定する場合について準用する。

4 第一項の規定により予定道路が指定された場合においては、当該予定道路を第四十二条第一項に規定する道路とみなして、第四十四条の規定を適用する。

（建築物の敷地が地区計画等の区域の内外にわたる場合の措置）

第六十八条の五 第六十八条の二第一項の規定に基づく条例で建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度又は建築物の建築面積に対する割合の最高限度が定められた場合において、建築物の敷地が当該条例による制限を受ける区域の内外にわたるときは、当該条例で定められた建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の最高限度又は建築物の建築面積に対する割合の最高限度に対する割合の最

高限度を、それぞれ第五十二条第一項の規定による建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の限度又は第五十三条第一項の規定による建築物の建築面積に対する割合の限

度とみなして、第五十二条第二項、第四項及び第五項又は第五十三条第二項及び第四項の規定を適用する。

第六章中第九十七条の三の次に次の二条を加

える。

（経過措置）

第九十七条の四 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

附 則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

2 土地区画整理法（昭和二十九年法律第二百九号）の一部を次のように改正する。

第九条第二項及び第二十一条第二項中「行なわれる」を「行われる」に、「第四条第十一項」を「第四条第十二項」に改める。

（都市再開発法の一部改正）

3 都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）の一部を次のように改正する。

第七条の八中「第四条第十項」を「第四条第十二項」に改める。

（生産緑地法の一部改正）

4 生産緑地法（昭和四十九年法律第六十八号）の一部を次のように改正する。

（都市再開発法の一部改正）

この法律は、公布の日から施行する。ただし、第十七条の改正規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則

第二十三条の四第三号中「戸数の二倍」を「戸数に、当該除却すべき公営住宅の構造及び階数に応じ、それぞれ一・二以上で政令で定める数値を乗じて得た戸数の合計」に、「こえれば」を「超えれば」に改める。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。ただし、第十七条の改正規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則

収入が低額である老人、身体障害者等の居住の実情にかんがみ、これらの者について同居親族がない場合においても公営住宅に入居することができるとしてするとともに、公営住宅建替事業の促進を図るために、その施行の要件を緩和する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理 由

最近における市街地形成の状況にかんがみ、一体として良好な環境の街区の整備及び保全を図るため、都市計画に地区計画を定め、これに従つて秩序ある開発行為、建築等が行われることとなるように、誘導し、及び規制するための制度を創設する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

公営住宅法の一部を改正する法律案

公営住宅法の一部を改正する法律

公営住宅法（昭和二十六年法律第二百九十三号）の一部を次のように改正する。

第十七条中「各号」の下に「老人、身体障害者その他の特に居住の安定を図る必要がある者として政令で定める者にあつては、第二号及び第三号」を加える。

第二十三条の四第三号中「戸数の二倍」を「戸数に、当該除却すべき公営住宅の構造及び階数に応じ、それぞれ一・二以上で政令で定める数値を乗じて得た戸数の合計」に、「こえれば」を「超えれば」に改める。

第二十三条の四第三号中「戸数の二倍」を「戸数に、当該除却すべき公営住宅の構造及び階数に応じ、それぞれ一・二以上で政令で定める数値を乗じて得た戸数の合計」に、「こえれば」を「超えれば」に改める。