

昭和五十五年四月十日（木曜日）
午前十時五分開会

出席者は左のとおり。

部

ございますが、元来、この法案をお願いいたしまし

どういふ道路であらうか、どういふことになる

わけでございますが、仮にいま申し上げました交通量一日四万ないし五万台程度、夜間騒音六十ないし六十五ホン程度というぐあいに考えた場合に、これに該当する幹線道路はおおむね千ないし二千キロメートル程度というぐあいになるわけでございますが、第三の条件でございます沿道に住宅が集合しているかどうか、こういった土地利用の状況を考慮いたしまして、適正かつ合理的な土地利用の促進を図る必要がある区間である、かつ地元との調整を経たものが現実に沿道整備道路として指定されることになるのではないかと、こう実は考えているわけでございます。

○赤桐操君　そういたしますと、本法がいよいよ施行された場合、当然、すでに建設省は予定をしていると思いますが、その路線は、具体的に言うところ、たとえばどういふものになるのか、及びその総延長はどのくらいになるのか、このことをちょっと伺っておきたいと思ひます。

○政府委員（山根五郎）　当面、問題になります箇所といたしましては、国道の四十三号、これは神戸・大阪間でございます。それから国道一号の岡崎地区、東京都内で申し上げますと環状七号線、国道二十三号の名古屋市・四日市市といったところが最も問題が大きいところでもございますし、指定の場合の最も急がなければならないところではないかと、こう考えておるわけでございます。先ほど申し上げました今後長期にわたりまして考えてまいりますと、二千キロ程度が候補に挙がるわけでございますが、先ほど申し上げましたような観点から、逐次、検討を進めてまいりたいというぐあいに考えておるわけでございます。

○赤桐操君　大体、総延長で二千キロ程度のもの。そうすると、その予算は平年度にして、毎年やっていくんだらうと思ひますが、どのくらいを考へておられますか。

○政府委員（山根五郎）　この制度を実施いたしますに必要な経費といたしましては、道路管理者によります整備建築物の建築費等の一部負担、道路管理者によります防音工事費の助成、市町村の土

地の買い取りに要する費用が挙げられるわけでございますが、これらの事業費がどの程度になるかというところは沿道整備道路の指定状況や指定された道路の沿道の状況等によって異なつてまいりますが、でございますが、一概には言えないわけでございますが、現在、先ほど申し上げましたおむね二千キロ程度を頭に置きながら、その中で具体的に指定をされ、沿道整備を進めていくという区間についてざつと試算をいたしてみますと、今後十年間程度でおおむね千八百億円程度になるものと見込んでおるわけでございます。

○赤桐操君　ことしの五十五年度分については一億七千五百万円が計上されておるようでございますが、これはどういう積算の根拠に基づくかもうちょっと詳しくお話しただけませんか。大体先ほど御説明がありました、この数字をもとにしてもう少し詳しく御説明いただければせんか。

○政府委員（山根五郎）　昭和五十五年度予算でございますが、この制度にかかわります一般道路の防音工事助成及び無利子貸し付けにつきまして、防音工事助成一億五千万円、土地の買い入れにつきましては一億五千万円、それぞれ国費といたしましては防音工事助成七千五百万円、土地の買い入れにつきまして国費一億円という金額を計上いたしております。

本制度にかかわります五十五年度予算といたしましては、法律の施行を今年秋に予定しております、そういった点、及びこの制度が沿道整備道路の指定、沿道整備計画の決定等の手続を前提としていることもございまして、五十五年度中に実際に執行できる期間はきわめて限られるということが予想されるために少額なものとなっておりますわけでございます。したがって、五十六年度以降は、いわばこの法律が全面的に施行されることになるわけでございますので、その状況を踏まえまして、また各地方公共団体の要望に十分こたえ得るよう、予算面においても拡充を図つてまいらなければならぬ、かように考えておるわけでございます。

○赤桐操君　次に、八条の關係であります、ここでは沿道整備に関する協議会が定められておるわけでありましても、この協議会の構成を見ますと、都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村、当該整備道路の道路管理者、この四つをもって構成されることになっております。それで、私は、一番大事な問題が一つ落ちてくるのではないかと、その地域の住民の皆さんの声というのはどういふように一体反映させるのか。少なくとも何か上の方で決めてしまつて、それを後上位から下位に通達式の形で押しつけていくというやり方になるのではないだろうか、こう思うんですけれども、この点についてはいかがなものですか。

○政府委員（山根五郎）　沿道整備を進めてまいります場合に、沿道の方々の意向を十分反映していく必要があるというところは仰せのとおりでございます。ただいまお話しがございました沿道整備協議会は、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、行政機関相互の連絡協議の場として実は設けられるものでござい

ます。したがって、この構成員には都道府県及び関係市町村のそれぞれ関係する部局の参加を予定しております。したがって沿道各層の住民の意向も十分反映される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す場合は、必要に応じて沿道住民の御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、かように考えております。

この点につきましては、一般国道四十三号あるいは一般国道一号の岡崎等におきます実情から見まして、地域により個々具体的な場所により実効を上げていく方法はいろいろあるかと考えられますので、先生御指摘の点も踏まえまして検討を進めてまいりたい、かように考えておるわけでございます。

○赤桐操君　道路の問題でいつも大きな問題になるのは地元住民との関係なんですね。これはもういつもながらの私は問題だと思ふんですよ。だから、

ら、こういう沿道整備という法律がでる以上は、事前にそうした問題を吸収しなげらやれるような仕組みになるのかと思つて実は期待したんでありますが、大変残念ながら、一番肝心なところが一つ抜けちゃつておる。いま道路局長の御答弁によれば、そういうような住民の意思を反映するように努力する、こう言つておられますが、それなら具体的にどういふようにその意思を吸収できるようにするのか、この点もう少し説明をいただきたいと思います。

○政府委員（山根五郎）　ただいま先生おたのしの沿道整備協議会の性格、運用につきましては、道路局長からお答えのとおりでございます。具体の整備計画を立案し運用してまいります場合に、その計画の立て方に住民の意見を尊重して吸収すべきではないかというおたのしと存じますので、その点にお答えをさせていただきます。

沿道整備計画は、九条に定められておるところでございますけれども、都市計画の一つといたしまして定めさせていただくという予定をいたしております。この場合、定める当局者は市町村が定めるといふこととなりますので、地元の状況に大変詳しい市町村長を中心とした市町村が母体となつて計画の立案に当たります。その場合に、計画の案を作成する段階におきまして、都市計画法上の手続といたしまして、必要な場合には公聴会、説明会の開催等の場を通じまして住民の御意見の吸い上げに努めるということがございます。また、案の決定に当たりましては、あらかじめその整備計画の案を公告した上で二週間公衆の縦覧に供しなればならぬことといたしております。縦覧の期間中には、関係市町村の住民の方々と利害関係人はその計画の案について市町村に意見書を提出できるという定めにもなっております。

なお、この法案におきましては、以上の手続が予定されておるわけでございますけれども、重ねてこの委員会にお諮りをいたします予定をいたしております都市計画法及び建築基準法の一部改正案の

中におきまして、この沿道整備計画を定めます場合に、もう一つ前段階の手続といたしまして、作成するその案について、あらかじめ地区内の土地の所有者等の利害関係者に素案を提示して、その意見を聞いて案自体を定めるといふ手続を加えていただく予定をいたしております。

以上が法制度上の措置でございますけれども、なお、この法制度上の措置と並行あるいはそれに先行いたしまして、事実上の措置といたしまして、随時、関係住民の方々の御意見を伺うというような運用を心がけるつもりでございます。

○赤桐操君　そうすると、確認しておきたいと思いますが、いわゆる計画整備の段階から住民の皆さんとの接触を始める、それで十分にその意向を聞きながら整備計画を確立していく、こういうふうに理解してよろしいんですね。――わかりました。

十一 条関係について伺いたいと思いますが、土地の買入れに關する資金の貸し付けの問題であります。この中にも同じように政令で具体的なものが定められることになっております。そうして無利子で資金の貸し付けを行う、土地取得に要する費用の資金の額の三分の二以内を貸し付けする、こういうことが出ておりますが、この点、もう少し具体的に御説明願いたいと思ひます。

○政府委員（山根孟君）　この法律の施行に伴ひまして新たに生ずる地方公共団体の財政負担といたしましては、沿道整備計画の区域内の土地取得資金の確保、緩衝建築物の建設費用の一部負担及び防音工事費の助成が主たるものでございます。このうち、緩衝建築物にかかわります費用負担及び防音工事費の助成につきましては、道路整備事業の一環として実施されるものでございますので、事業費の中で十分対処できるものと考えておるわけでございます。

土地の取得資金でございますが、国が三分の二以内ということでございますが、私も、三分の二を一応予定させていただいておるわけでございますが、したがって残る三分の一につきま

ては、市町村におきまして通常の起債により対応するということになるわけでございます。

しかし、私も、この貸し付けの割合を御提案申し上げますに際しまして検討をいたしました点は、まず第一に、沿道の計画的な整備は、公的事業のみならず、届け出、勧告といった誘導による民間事業によってもかなり推進されるというぐあいに考えておりました。沿道整備計画の区域内の土地がすべて買い取りの対象となるものではないという点。第二に、土地の買い取りは所有者の申し出に基づき行われるものでございます。したが

いまして沿道整備計画の策定時等の一時期に集中するということとは限っておりませんで、順次行われるものと考えられます。したがって、この間に資金の回転も可能なものというぐあいに考えておるわけでございます。こういった点を勘案してまいりまして、三分の一の市町村負担が一般的に問題になるとは実は考えておりません。

なお、この制度の円滑な運用を図つてまいりましたために、必要に応じて都道府県によるあわせ貸し等が行われることを期待しております。

また、本法の運用に当たりましては、沿道整備協議会などの活用によりまして道路管理者、地方公共団体等が十分な協力体制をとることにより、こういった負担面におきましても実効が上がることを実は期待をいたしておるわけでござい

ます。

○赤桐操君　これは六年据え置きで十年で償還するといふふう聞いておりますが、このうち三分の一を市町村団体が起債でやるということに考へておられるようであります。いま市町村財政もかなりいろいろの面で厳しい状況に置かれております。財源の配分についても、これは私も少しばしば指摘しておりますけれども、決して自主財源を持つものでもないし、非常に厳しい状況の中で起債に次ぐ起債で運営されているのが地方財政の実態だと私は考えております。

こうした中で、なおかつ沿道整備に關するこうした費用まで三分の一を地方に負担させる、なる

ほど六年間据え置いて十年で返すということですから、これは十年償還になることでありましようけれども、決して私は楽なものではないように思ふんですが、道路局長の御説明によると、それは負担ではないと思う、こういう言い方をされておりますが、いまの市町村財政から見れば、そういうような甘い状態にはない、このように私たちは判断をしておりますが、その点はいかがですか。

○政府委員（山根孟君）　この沿道整備計画を実施に移してまいりますのは、沿道を道路との関連において一体的、総合的に整備する、こういう考え方に基づいておるわけでございますが、これらの沿道整備の中身といたしまして道路管理者としての施策、緩衝建築物に対する建築費の一部負担、防音助成といったことが含まれておりますが、なお同時に、場合によっては再開発事業でございますとか、あるいは公園の事業でございますとか、そういったいわば他の手法を総合的に組み入れつつやっております、こういうことを実は期待と申しますか、予定をさせていただいておるわけでござい

ます。

その場合には、たとえば公園等の事業がこの中に組み込まれるといたしますならば、あらかじめ取得された土地が公園事業としての場合によつては国などの補助対象になるというようなこともあつてございします。なおまた、道路事業の街路事業等あるいは都市計画決定をされました国の国道の負担率ないし補助率といったものも三分の二と、こういうことから、私も、道路整備の一環としてこれに取り組んでまいるといふ観点から十分御理解をいただけるのではないかと、こう実は考えておるわけでございます。

○赤桐操君　幹線道路というのは、その市町村から見ると、しかも沿道整備の指定を受けるような幹線道路というのは、その市町村との直接関係よりは、これは国が見なきゃならぬ立場にあると思ふんです。そういう観点に立つことはできないんですか。したがって三分の二の補助金でやるとい

うことではなくて、国がむしろ見るる見ろくらの形をとらなくては、これは無理じゃないのか、どだい筋合いが違ふんじゃないか、こういうふうには考へるんですが、この点ひとつ再度御答弁を求めたいと思ひます。

それから、都道府県によるあわせ貸しの問題が出ておりますけれども、市町村にはそうした起債による負担を求めているけれども、都道府県にはあわせ貸し程度しか求めていない、こういうことになっておりますが、こういうことでよいのかどうなのか、この点もひとつ市町村だけにこうしたものが帰せしめられるというように受け取れるわけでございけれども、再度の御答弁を願ひたいと思ひます。

○政府委員（山根孟君）　まず、第一の問題でございますが、これにつきましては、幹線道路と同時に、その沿道の整備ということを通じて、この市町村に關係をいたします道路網体系の一環として整備を進めるわけでございしますが、この法制度そのものの考え方といたしまして、沿道整備計画を定めるといふのは市町村が決定をなさる、こういうことでございます。先ほども申し上げましたように、第二には、道路交通騒音により生ずる障害の防止にとどまりませんで、沿道の整備が図られることは市町村の区域内の多様な地域整備を行うという立場にある市町村にとつても有益である。さらには、先ほど申し上げましたような都市計画で定められた国道の改築に係る国の負担割合、地方道の改築に係る補助率等がいずれも三分の二であるといったことを総合的に勘案して三分の二以内ということにいたしましたものでございまして、私も、市町村におきましてもそれなりの便益と申しますか、都市全体から考えまして都市機能の向上という点等におきまして大きな効果がある、こういうぐあいに考えておるわけでござい

ます。

第二の問題でございますが、私も、県のあわせ貸ししないしは利子補給、こういったことを実は考えて期待をいたしておるわけでございしますが、

うふうに考えております。

○赤根操君 防音構造の十三条の点について少し伺いたいと思います。

沿道整備計画の区域内にある既存の住宅に対して助成措置が講ぜられることになるわけでありますが、これは具体的内容はどういう形のものになるか、もっと具体的な説明をひとつ願いたいと思います。

○政府委員（山根孟君） この第十三条の趣旨でござ

○政府委員（山根孟君） この第十三条の趣旨でございしますが、道路交通騒音が特に著しい沿道整備道路の沿道のうち、市町村が特に条例を定めまして防音構造を義務づけている地域につきまして、単に規制により住宅等の新築あるいは建てかえを通じて防音構造化が図れるということを期するだけではなく、防音構造化の必要性を地元市町村が認め、新築住宅等につきましては防音構造化

の規制をされているということ。それから条例によります規制が必要とされるほどの地域であるといいたしますならば、一般的には既存住宅等についても防音構造化を促進し、道路交通騒音により生ずる障害の防止を図る必要性が高いというぐあい

に認められること。さらには、このような地域に
ついては防音構造化が促進されることによりまし
て道路交通騒音により生ずる障害の防止が図れる
ことは道路管理者としての立場としてもよろしい
わけでございます。

こういったような観点から、道路管理者としても、条例によります制限が定められた際、現に存する人の居住用の建築物について防音工事の助成等に努めるべきことを明らかにした、こういうのがこの第十三条の趣旨であるわけでございます。

○赤柄操君 これはいま唐突として出てきたというよりは、いままでも多少こうした経過があったと思うんですが、いまここで説明をいただければいいのだと思いますが、各国道別でもって具体的にやってきた例があると思うんです。そうした

ものとの関連で御説明をいただくというところよくわかるんですが、いかがですか。

○政府委員（山根孟君）　これまで防音工事の助成

はいましてきておるわけですが、それは有料道路の自動車専用道路に限っておるわけでございます。この有料道路の自動車専用道路に對しまして昭和五十一年度から実施をしてきておまして、昭和五十三年度までの実績をいたしましては、日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団を合わせまして、防音工事助成をいたしまして五千五百七十六戸に達しております。また、五十四年度における実績は現在集計中でございますが、おおむね四千二百戸について実施をいたしておるわけでございます。五十四年度までの累計はざつと九千八百戸程度、こういうぐあいになるわけでございます。

ただ、これは有料道路を通行する方々の負担において行つた考え方であるわけでございますが、今回御提案申し上げております法律によつて、一般道路の場合につきましてもある条件のもとで防音工事の助成の措置ができるように制度を開く、こういうところに実は意義があるというぐあいに考えておるわけでございます。

○赤桐操君 結局、五十一年七月から始まつてこの考え方で行つていく、こういうことになるわけですか。

○政府委員(山根孟君) 基本的には、そういう考え方でございます。

○赤桐操君 この法案を通じて一番感ずるところは、肝心なところになると、全部政令に落としてしまつてゐるんですね。やはり私は法律案として最初に出される以上は、運営の中からやがてこれは政令に組みかえていくこともあり得ると思ひますけれども、少なくとも基本的なものについてはやはり出しておくべきだと思ふんですね。そしてその中で骨組みを決めて法案全体を形成していくという形をとらないと、これは大変無責任な審議に終わることになるわけでありまして、したがひまして、これらをいま伺ひますといううと、大体の考え方も出ておるわけでありまして、この委員会に對しまして、政令で打ち出す考え方についての具体的なものをまとめていただき

まして委員会に提出をしていただく、こういうことを委員長の方からお取り計らいをいただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○政府委員(山根孟君) 政令にゆだねておりますのは、この点について一言申し述べさせていただきます。また、技術的事項あるいは詳細にわたる事項等、法律に規定することが困難な、または適切でない事項については実は政令にゆだねるという考え方をとつておるわけでございます。たとえば道路整備道路の指定要件等につきましてもかなり技術的なものとならざるを得ない、また、こういった基準につきましては対象道路あるいは沿道の現況等を踏まえて適宜柔軟に対応できるものとすることがむしろ適當であるというふうな考え方にとつておるわけでございます。一方、また、道路交通騒音に係る要請限度あるいは環境基準がそれぞれ総理府令あるいは閣議決定というふうな形で定められてゐること等を考慮したものでございます。

今後、政府といたしまして、各省との協議を経て最終的には政令として決定をし施行をされる、こういう段階になるわけでございますが、ただいま御指摘の政令の内容をいたしまして私どもが現在どのように考えているかという私どもの考え方については、一応取りまとめたものはござい

○理事(善ヶ久保重光君) 資料を提出するかというんだ。それはするかしらないか、資料提供の要求があるんだから、赤桐委員から、それをはつきり答弁してください。

○政府委員(山根孟君) ただいまのような趣旨の資料を提出させていただきます。

○赤桐操君 そこで、この法案全体が実施された後のことについて伺ひたいと思ふんです。

いまのお話を伺つてまいりますといううと、年間大体二千キロメートルくらいの割合で毎年計画的に進んでいく、こういうことになつてまいりますね。しかも、これは相当騒音の激しいところで、もうすでに当面してゐる国道四十三号、同じく一号の岡崎地区、環七、国道二十三号の名古屋・四日市地域、この辺は、これはもう夜間における交通規制から、あるいは大型車の混入の問題から、走行の流れのいろいろな調整から、あるいはまた車線を削つてみたり、大変な苦勞をしながら騒音のための調整をしてきた地域だらうと思ふんですね。この地域でこの法律ができ上がつてい

ろいろの緩衝物ができ上がり騒音対策が大きく完成をしてまいりますといううと、事実上、これはかなり大きく騒音測定の結果は何ホンか下がると思ふんですけれども、いろいろこれだけの設備をしていけばかなりの緩和ができると思ひますが、大体、その状態はどのように見込んでおられますか。

○政府委員(山根孟君) ただいま二千キロの対象延長というお話がございましたが、私ども、先ほども申し上げましたが、おおむね十年間程度でこの二千キロを対象にして現実に実施をしてまいりたい、こういう考え方を持つておるわけでございます。

現実には、たとえばどのような効果が期待されるか、こういうことでございまして、仮に四車線の道路の全体の幅員が二十メートルというふうな場所におきまして、沿道が平家建てであるというふうな場合の夜間におきまして騒音を、仮に交通量が一四万台程度、大型車の混入率が二〇%程度という状況におきまして、まあ一時間千台程度の交通量を処理している道路、こういうことを想定いたしまして試算をいたしました、平家建てのところでは道路に面するところにおきまして大体六十五ホンを超えるような状況にならうかというぐあいに考えております。これを緩衝建築物等を誘導してまいるということにいたしますとすれば、この場合には道路空間としても三十メートル程度は道路の敷地として考えられることになりまして、そこに最低二階建ての鉄筋コンクリートづくりの緩衝建築物が仮にでき上がるといううことになつてまいります。この背後にございまして平家建ての部分のみ騒音はおおむね五十ホン以下、場所によりまし

ては四十五ホン以下に軽減をされる、こういう効果が期待をされるわけでございます。

○赤桐操君 御説明によると、大体二十ホンくらいは下げることができるといふふうに理解していいと思ふんですね。そうしますと、それは非常に大きな成果を上げていくわけでありまして、一方、自動車は年間二百万台くらいずつふえてゐる現状であるし、こういう幹線道路整備計画を指定されるような道路はそれだけまた利用価値も非常に高いところですね。そうすると、それはいままでかなりの規制をいろいろな角度からしてきた。その結果が今日までの交通量の規制として抑えられてきたと思ふんですけれども、この騒音の緩和がなされたということになりますと、当然、交通量の増大がその後到来する課題になつてくるのではないだろうか。

たとえば八車線のもの、六車線に抑えられてきていた、両側一車線ずつつぶされておつた。しかし、もう二十ホンも下がつてしまつておるし、両側の一車線ずつを復活してもあとせいぜい二、三ホンくらい上がる程度である、心配ない。大型車の規制をかなり強くやつてきたけれども、大型車の激増にかなりみえて、これはある程度、新しい道路をつくるよりも、これをひとつ解こうではないか、こういう情勢が将来危惧されるのであります。

こういうことについても、当然、建設省としては考えておられる点だらうと思ひますが、この新しい道路の建設ということは今日の状態の中では大変むずかしい問題であります。しかも、いまありまする対象となつておりますようなところに対しては、経済的に見ましても社会的に見ましても、これは必要だから車が集中してきてゐると思ふんですね。また、日本のいろいろな状況から見てもこれを緩和するという方向にはないと思ふんです。現実の問題として、ますます高まつてくると思ひます。この交通事情の圧力というものを果たしてこれからいまままでの程度で抑えていくことができるかどうか。あるいはいま

た、そういう状況に対して、一体、これから交通規制なり、あるいはまた道路全体の管理なり、こうしたものについてどういう考え方をもちになつておるのか、この辺をひとつ伺いたいと思ひます。

○政府委員(升本達夫君) 現在、騒音の障害がございます道路につきまして、その防止を図るために、この御提案申し上げております制度によりまして沿道整備を図っていくこととございまして、具体的にどういふふうな沿道整備を図っていくかという前提をいたしまして、先ほど来道路局長から御説明申し上げております第八條によりまして沿道整備協議会に御相談を申し上げていくわけでございまして、この御相談の過程におきまして公安委員会、交通関係の諸官庁も入っていただきまして、その交通の現状、さらに将来の見通し等も当然議題として出てくることと思ひますし、われわれとしてもそれを期待しているわけでございまして、そういう見込みを十分に参照しながら計画をつくり、その計画に合わせて沿道の整備を図っていくことで、事業に着手する時点で、将来予見されます交通問題については一応そしやくした形で整備計画をつくらしていただくことになるというふうに考えております。

できるようなものをつくり上げていきたいというふうな考えでおる次第でございます。

○赤桐操君 私に求めておるものは、御答弁の趣旨はわかりましたけれども、要するに、いま沿道整備を行ないながらやっていた場合において、当然、そこには交通量規制という今日までの状態をいつまでも続けていかなければならぬ理由が成り立たなくなつてくるだろう。そこには交通事情をもつと緩和して交通量の増大を図るということが求められてくるのではないだろうか。たとえば非常に台数がふえてきてなかなか交通がうまくいかない、渋滞ばかり重なるようになれば、当然、いままで禁止しておいた路線も復活するであろうし、あるいはまた夜間における交通量にしても規制を緩めるといふことをしても別に騒音上から見れば問題がないわけでありまして、そういうことは当然出てくる問題ではないだろうか、こういうように実はお尋ねしているわけです。だから、整備計画が行われた後には早速その問題が出るのではないですか。その場合に、一体どのような状態を想定されておりますか。そういう場合には、もう八車線を六車線に切り詰めたり夜間の制限をしたりしたやつはもうある程度緩和しても、交通事情をひとつ達成さしていくように緩めていくようにしようじゃないか、こういう考え方はどうか、こういうことを伺っているんですが。

○政府委員(升本達夫君) 当初やはり予見した条件で整備計画をつくつてまいるつもりでございまして、その予見の範囲内では整備計画が成立しているわけでございますから、特にその当初予見されていなかったような状況になる場合に、どういふふうに対応するか、こういう御指摘かと思ひますけれども、私も、整備計画の前提として考へていた予見の範囲に交通量をまず抑えていたかどうかというのがわれわれの側から公安当局に対する要望になると思ひます。

それをもつてなおかつ公安当局が対応し切れない、ほかの道路の状況から言つてもっと交通量を

ふやさなければいかぬという御要請が出てまいりました場合には、それを新しい要件といたしまして、整備計画の再検討というふうなこともあり得ることかと思ひます。

いずれにいたしましても、整備計画を立案した後におきましても、常時、公安当局、その他関係当局と連絡を十分とりながら、沿道の住民に支障を及ぼさないように努力をしてまいりたいと思つております。

○赤桐操君 先ほど道路局長の御答弁では、二十ホンも下がる、こう言うんですよね。そうすれば、いままで抑えておつたのをなお執行する必要はなくなるだろうというのが普通の考えだと思ふんです。どんどん自動車が増えてくるんですから渋滞が激しくなつてきているわけです。だから沿道整備をやれば騒音を緩和しながら交通の流れをよくしよう、そういう趣旨だと思ふんです。大体が、そうだとするならば、当然、整備がなされた後では、道路の使用量というものの、交通量というものは増大する結果を招くことになるだろう、結果的に、好むと好まざるにかかわらず、そういうことは現象として出てくるんじゃないのか、また、それを抑え切れないだろうと、激増する中で、その場合において、ふえてくることは間違いないだろうと私は思ふんですけれども、ふえてくるといふことはあり得ないとおっしゃるんですか、もう絶対そういふことはない、いまの状態のままでも存続させるんだ、そして二十ホン下げたものを堅持していくことができる、こういうふうになるんですか。

○政府委員(升本達夫君) ちょっとお答えが不足しておつたかと思ふわけでございまして、けれども、整備計画をつくる前提をいたしまして、その時点の交通量に対応する防除策ということにはとどまらないのではないかと考へております。つまり将来をある程度見通して、上がるべきものも計算の根拠に考えた上で整備計画をつくるべきではなからうかというふうな考へておりますので、その整備計画立案時に予見されたものは整備計画で

対応できるというふうな考へておるということをお願いしたつもりでございます。その予見がその時点の見通しと大分変わつてくるというふうな状況になりますれば、先ほどお答え申し上げたとおり、公安当局とさらに相談し、交通規制を徹底してもらふ、あるいは整備計画の方で手直しをするというふうな対応になるのではなからうかというふうに申し上げたわけでございまして。

○政府委員(山根孟君) 現実的な問題としての御指摘だと考へるわけでありまして、沿道整備計画を立てます段階では、やはりその都市あるいは隣接する都市等におきます交通事情を想定いたしましたので、それをそのもとで一体この当該道路にどの程度の交通量を受け持たすべきか、分担させるべきか、こういうことは当然この沿道整備計画を策定いたします段階で十分検討を進めるわけでありまして、それに基づいて、まず道路構造上の観点から、一体どういう配慮をすべきであるか、同時に、この沿道の整備計画をどう立案するか、こういう道路構造上の問題と沿道との関連を同時に計画立案する、こういうところに実はこの制度の本来的なねらいがあるわけでございまして。

一つの整備計画が定められまして、それに基づいて逐次整備をしてまいることになるわけでございしますが、その場合に、私も、この整備計画そのものも、先ほど来御説明申し上げておりますような、いわば土地利用の誘導ないしその転換といふことをある程度期待しておるわけでございまして。先ほど先生もちょっとお触れになりましたが、やはりこの幹線道路に接続をして、いわば沿道指向型の用途に供する建物の立地もその段階では大きく進展をしてまいるという場合もあるわけでございまして。そういう土地利用状況等の変化といたつたものも、その状況を十分調べ、かつその実情に即してどう考へるかということがその段階で問題になつてくるのではないかと、実はこういうぐあいに考へておるわけでございまして。

○赤桐操君 私の質問に対してお答えが的確でないと思ふのだけれども、私が伺っていることは、

いま道路局長の説明によれば二十ホンくらいは場合によっては期待できるという説明が出ていますね。二十ホン下がるということは大変なことですよ、実問題として。その措置を今回するのだ、こう言われておるわけだ。だとするならば、ただいま現在、そういう措置が行われないままの状態の中では、騒音を緩和させるためにいろいろな形の規制が行われてきているでしょう。その規制というものは、これから先続けるということになればそれは問題ないけれども、いま年間二百万台ずつもふえている今日の状況の中で、もう間もなく四千万台くらいになるのじゃないかと思うけれども、そういう状況の中で、しかもいわば要衝の地でしょう、こういう交通上から見た場合においては、その地域である以上は、当然、それに対するところの交通量の増大、そのための圧力が出てくるだろう、いつまでもそれを緩和しないというわけにはいかなるだろう。したがって何ホンか上げることも覚悟しても、八車線を六車線に縮めていた、夜間の交通を規制していた、大型車の通行を禁止していた、こうしたものを徐々に解除していかざるを得なくなるだろう、こういうことを聞いているわけですよ。そういうことはあり得るのか、あり得ないのかということを聞いています。

○理事(若く久保重光君) もっと的確にね、答弁をさっき聞いていてね、両局長とも赤桐委員の質問に対して答弁していないんだ。何かくどくど言っているけれども、いま言われたことに対して的確に、やるのかやらないのか、できるのかできないのか、はっきりしてくれ。何回やっても同じことだ。

○政府委員(山根孟君) そういう場面は起こり得るといふぐあいに考えております。

○赤桐委員 そうですね、この法律は騒音を中心とした法律ではあるけれども、そのほかの問題も発生することになるのですね、結果的には。これは交通量が增大するということが想定されるわけですね、あり得るわけですね。だとすれば、当然そこにはNO₂を出す多くの自動車が増大するわけですから、当然、これは大気汚染が激しくなってくるはずですね、大気汚染が激しくなってくる。そうすると、この沿道整備というものを行って騒音を抑えることができたけれども、反対に大気汚染はますます激しくなってくる。大気汚染は交通量の増大に比例するものでありますから、当然、そういうことになると思いますが。したがって、こういう問題についてはどういうふうにお考えになってきたのか。この辺についてお考えがないなら検討されてよろしいし、何かいろいろ検討されているならば検討されているように、考え方をひとつお示し願いたいと思うんです。

○政府委員(山根孟君) まず、私ども、考えとしては、自動車道路に起因をいたします大気汚染そのものがどういう量になるかということとを推測いたしまして、それとバックグラウンド濃度との関連において、私どもは、全体として環境基準の中に将来おさめていくことを考えて期待をいたしておるわけでございます。

この場合、先ほどの交通量の増大という観点については、比較的騒音の場合にはいわば幹線道路からごく限られた部分であります、大気汚染はむしろ全体との関連があるわけでありまして、したがって、ある地域全体の道路網としての排出量そのものがむしろ支配的な問題になるかと思えます。そういうことから、私ども、自動車構造の改善、道路構造の改善、こういったことを通じて、大気汚染の問題に対しても、この制度そのものによって大きな支障を生ずるような影響は出てまいらないというぐあいに実は考えておるわけでございます。

○赤桐委員 自動車等の移動発生源、それから固定発生源、いろいろあると思うんですけれども、今日の大気汚染の一番大きな寄与率を持つものは移動発生源になってきているということ、大体、どこの地域でも確認されている事実だろうと思うんです。したがって、こういう状況にな

つてきて、ますます自動車の交通量が増大してくる、あるいはまた大型車がふえてくる、こういうような形になってくると、これは大変な結果を招くように私は思うんです。道路局長は、総合的な汚染の状況でこれは考えられるべきものであつて、こういう道路によるところの自動車による汚染というものを主体に考えるわけにいかないという物の言い方のように私は受け取りましたけれども、これはいささか、道路を扱っていく場合においては、総合的な配慮がなされないと私は考えます。したがって建設省がおやりになる仕事については、しばしば住民との間に、そうした問題で大きな問題が起きてきているわけなんです。

この問題について環境庁に伺いたいと思うんですが、ありますが、一体、環境庁の方としては、こういう場合にどのような考え方をもちに持っているか、伺いたいと思います。

○説明員(加藤三郎君) お答え申し上げます。

〔理事若く久保重光君退席、委員長着席〕

先ほど来御議論ございまして、本法案は、幹線道路の沿道の各所で深刻な問題となつております道路交通騒音による障害の防止とあわせまして適正かつ合理的な土地利用を図るためのものというわけでございまして、この法律が適切に運用されることによりまして、騒音の方は防止の一助になるというふうに考えておるわけでございます。が、先いまま御指摘の大気汚染の問題につきましては、自動車排出ガスによる大気汚染につきましては、環境庁といたしまして、自動車単体から発生する排出ガスの規制を今後とも逐次強化することといたしております。

また、最高速度の制限など、交通管理面からの対策など各種の施策を講ずることによりまして、大気汚染の悪化を来さないように、今後とも、関係省庁に強力に働きかけていきたいというふうに環境庁としては考えておるわけでございます。

○赤桐委員 そうすると、悪化を来さないようにということとは、もっと具体的に言うのと、どういうことになりますか。いまの私が質問した問題との

関連で御説明願いたい。

○説明員(松波正壽君) お答えいたします。

いま具体的な面で、まず自動車自体の発生源対策の問題があらうかと思いますが、その側面につきまして御説明を申し上げたいと思っておりますが、いままでも自動車排出ガス規制におきましては、御案内のように、逐次規制の強化を図っておりますが、最近、自動車のNO_x規制につきまして五十二年の十二月に中央公害対策審議会から御答申をいただきました。第一段階、第二段階と分けまして長期的な設定目標値をいたしております。これをできるだけ早期に達成すべく鋭意努力をしておりますところでございますが、すでに、第一段階の目標値に達しては、五十四年規制というところで実施をしておりますのでございます。したがって、当面は、中央公害対策審議会の答申で示されました、先ほど説明しました第二段階目標値のすべての車種についてできるだけ早期に達成するため、このことが必要であらう、このことを考えているわけでありまして、そのうちでも去年の五月に公害防止技術評価検討会の第一次報告の結果を踏まえまして、軽量、中量ガソリン車につきましては五十六年から実施すべく去年八月に告示をいたしましたところでございますが、まだ残された車種、重量ガソリン車、ディーゼル車がございまして、これらに対しましては第二段階目標値を五十年代中のできるだけ早期に実施すべく、現在、鋭意努力をしておりますのでございます。

○赤桐委員 いずれにいたしましても、先ほども環境庁から御答弁がございましたが、そういう整備計画が行われた後、必ずいまだのような問題が発生してくると思うわけなんです。これに対する対策は、建設省は道路だけつくればいんだというだけでは済まないから、こうした騒音問題も始めていると思うんですけれども、沿道における住民の皆さん方の問題は騒音だけでは済まないわけでありまして、逆に大気汚染が広がっていくということになっては、これは何にもならない結果にな

るわけなんです。この辺のところもひとつ十分に考えた上で、その後における対策を樹立されるよう環境庁との間で十分御相談をいただくようお願いをしておきたいと思ひます。よろしいですね、環境庁。

○説明員(松波正壽君) はい。

○赤桐操君 幹線道路の沿道の整備に関する法案については、以上で一応主要な質問を終わりたいと思ひますが、これとの関連で、最近における千葉県東京湾岸に発生いたしております道路建設をめぐる大きな問題が出ておりますので、この問題と絡めた形で御質問をいたしたいと思ひます。

五十四年の十二月の二十七日に、千葉県公害審査会というところから、千葉市の幕張地区というところがございますが、この住民の方々に對しまして、調停案の受諾勧告書というものが出されております。このことについては、すでに建設省は受諾された立場でございますが、十分に受けとめておられることだろふと思ひますが、この調停事項について、幾つか出ておりますが、この調停も、建設省はこれをどのような考え方で受けとめておられるか、この点をひとつまず伺いたいと思ひます。

○政府委員(山根五郎君) ただいまの昭和五十五年二月十八日の千葉県公害審査会第一号事件調停委員会から建設省及び日本道路公団に對しまして、千五百二十二名の申請人のうち、九百八十七人の方が、公団との間に公害紛争処理法第三十四条第三項の規定により調停案と同一の内容の合意が成立したものをみなされ、残る五百三十五名の方々からは受諾しない旨の申し出がなされ、同法第三十六条第二項の規定により調停は打ち切られたものとみなされるというぐあいに理解をいたしておるところでございます。

建設省といたしましては、公害紛争処理法に基づく調停案を尊重いたしまして、これに示された環境対策を実施してまいることが大切であるというぐあいに考えております。

また、この調停案を受諾されなかった方々につきましては、今後も、地元の方々と話し合いの中で十分御説明を申し上げ、理解を得られるよう努力をしてまいりたい、かように考えておるものでございます。

○赤桐操君 そうすると、道路は続行されるわけですか。

○政府委員(山根五郎君) 御理解を得べく最善の努力を払つてまいって事業を進めてまいりたい、かように考えております。

○赤桐操君 一つ伺つておきたいと思ひますが、申請人の会からこの調停申請が出されておりますが、この申請人の会にはしばしば、建設省が多分広域シミュレーションを作成中ではないかというところとで、その提出を求めていたそうでありまして、これに對しまして、実施してないというところと拒否されたと同つております。しかし、先般の予算委員会における私の要望に基づきまして千葉県北部地域におけるシミュレーションはちやうだいをいたしました。これを見ますというところ、昨年の十二月に作り上げられたということになっておりますが、これは何年度事業でおつくりになったのか、この点ひとつ伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(山根五郎君) 五十二年度事業として調査を実施したものでございます。

○赤桐操君 この申請人の会の皆さん方に對しまして、建設省はこの求めに對してかたくなに拒否されたそうでありまして、五十二年度事業として作業中であつたということについてはお話しになりましたか。

○政府委員(山根五郎君) この調査をいたしましたものにつきましては、いわば移動発生源のみを對象としたしております。したがひまして、これを地元の方々に御説明申し上げるということになりますと、やはり固定発生源を含みますシミュレーション、そういうこともあわせてお示しするということではなければならぬ、こういう考え方から実は内部資料にとどめておつたものでござい

ます。

○赤桐操君 それは非常に誠意のない姿勢であつたと思ふんですね。五十二年度の事業で、国の費用でこれだけのものをおつくりになつてゐる以上は、その内容について示す段階でなければ、ない、いま作業中でございますという程度のことぐらひは誠意をもつて話すべきだつたと思ひます。

○政府委員(山根五郎君) この調停案にかかわりますたいたいま先生御指摘の点につきましては、私も受諾した以上、これについて遵守してまいらなければならぬ、こういうぐあいに考えておりますが、これをやつてまいります場合には、私も必要に応じて、これに伴います交通量、交通条件、これが環境にどういふ影響を及ぼしているか、こういった点をチェックしながら必要な対策、たとえば道路構造上の対策等々につきましても検討をし、必要な措置を講じて達成をしていかなければならぬ、かように考えておるわけでございます。

○赤桐操君 具体的に私お尋ねいたしますが、少なくともこの予測結果を押さえていくということについては、かなりの私は具体的な措置が必要だと思ふんですね。それで、この道路の状態をきちつと把握するためには、少なくとも、周りにたくさん道路がありますし、そうしたものを一遍とめるところまで持つていかなければ本當のこの測定をすることはできないと思ふんですが、この点いかがですか。

○政府委員(山根五郎君) 御指摘のように、周辺におきますいわば暗騒音等の問題との絡みがございますので、私どものとり得る方策をいたしましては、実測値と予測値とを十分チェックいたしまして、予測値、予測に用いますいろいろな算定の方法が的確である、こういう算定予測手法に基づいて将来におきます問題についても算定をするという方法しか、目下のところ、とり得ないのではな

○政府委員(山根五郎君) この調停案にかかわりますたいたいま先生御指摘の点につきましては、私も受諾した以上、これについて遵守してまいらなければならぬ、こういうぐあいに考えておりますが、これをやつてまいります場合には、私も必要に応じて、これに伴います交通量、交通条件、これが環境にどういふ影響を及ぼしているか、こういった点をチェックしながら必要な対策、たとえば道路構造上の対策等々につきましても検討をし、必要な措置を講じて達成をしていかなければならぬ、かように考えておるわけでございます。

件、これが環境にどういふ影響を及ぼしているか、こういった点をチェックしながら必要な対策、たとえば道路構造上の対策等々につきましても検討をし、必要な措置を講じて達成をしていかなければならぬ、かように考えておるわけでございます。

○赤桐操君 具体的な私お尋ねいたしますが、少なくともこの予測結果を押さえていくということについては、かなりの私は具体的な措置が必要だと思ふんですね。それで、この道路の状態をきちつと把握するためには、少なくとも、周りにたくさん道路がありますし、そうしたものを一遍とめるところまで持つていかなければ本當のこの測定をすることはできないと思ふんですが、この点いかがですか。

○政府委員(山根五郎君) 御指摘のように、周辺におきますいわば暗騒音等の問題との絡みがございますので、私どものとり得る方策をいたしましては、実測値と予測値とを十分チェックいたしまして、予測値、予測に用いますいろいろな算定の方法が的確である、こういう算定予測手法に基づいて将来におきます問題についても算定をするという方法しか、目下のところ、とり得ないのではな

○赤桐操君 これはあなたの方でやりますとはつきり言つておられるわけですね、だから千五百人のうちの三分の一の人は受諾をしてゐるわけですよ。したがつて建設省はそれだけの責任があると思ふんです、それで私はその実証方法をお尋ねしてゐるわけですよ。

この予測結果というものを少なくとも昭和六十年次まで維持するものとして書いてあるわけですよ、これを受諾されているわけなんです。そうだとするならば、常に維持されていく状態を確認しながらしていかなければならぬはずなんです。この実証の方法はどんなふうに進めますか。もつとはつきり申し上げますと、他の道路や他の発生源は全部とめながらこの実証をしていかなければ

できないんじゃないですか、現実の問題として

は。

○政府委員(山根孟君) 先生御指摘の点は、周辺の交通条件等、その他発生をいたします騒音を全部とめると申しますか、そういう状態でないという御質問ではないかと実は理解をするわけでございしますが、そういったと、やはりいろいろな騒音があるわけで、それは大変むずかしいのではないかと。したがって、この実測値を十分再現し得るような予測手法に基づいて、東京湾岸道路にかかわる交通量から推定をされる騒音等に着眼をせざるを得ないのではないかと、こういうことを実は申し上げたつもりでございます。したがって「昭和六十年以降も維持する」という調停条件になつておりますので、これを達成するためのいろいろな施策につきましては、調停条件にありますように、これに基づいて対処をしていく必要があり、こういうぐあいには考えておるわけでござい

す。

○赤桐操君 湾岸道路の交通条件というのは、ここにも出ておりますが、交通量あるいはまた大型車の混入の状態等が出ておりますけれども、そのほか走行速度、こうしたものが常にこの条件になつてくるわけであります。したがって、こういうものは常に動いておるでしょう、現実の問題として。常態としてこれを把握する、そういう体制がなければこれを検証していくことはできないと思ふんです。私は、推計はできるけれども、実証はできないでしょう、現実の問題として。それを少なくともこの住民の皆さん方に対しては必要に応じて申請人らに提供することも義務としてあなた方は確認しておるし、この実証というものをとにして条件を守つてまいりますということではなれば筋道が立たないと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(山根孟君) 仰せのとおりだと考えます。

○赤桐操君 そういうふうになるんですか、それ

でいいんですね。

○政府委員(山根孟君) この条項にございますように「湾岸道路の交通条件に関する実測値等申請人らの居住地における騒音値の算出に要する資料を、必要に応じて申請人らに提供するものとす

る。」というたれられておるわけでございまして、

そういうぐあいにやつてまいらることを申し上げたわけでござい

ます。

○赤桐操君 ですから、実測値、予測結果、こうしたものについていまま少くとも常態として把握していくようなそういうものをあなたの方は予定をする、体制をとる、こういうふうに理解をしていいわけですか。

○政府委員(山根孟君) 私どもは、東京湾岸道路に起因する騒音レベルを五十ホン以下というぐあいに考えておるわけでござい

ます。

○赤桐操君 そうすると、この東京湾岸道路から出るものを五十ホン、こういうふうに考えておられるんですか、ほかの発生源の方はそれは別だということですか。

○政府委員(山根孟君) 別でござい

ます。

○赤桐操君 私は、ちよつと建設省の答弁がいろいろその都度違つておるように思ふんですけれども、私どもの方の同僚議員の質問に対する答弁としては、千葉県のいわゆる公害防止計画の計画に沿つてすべて合致していきんだ、こういう答弁であつたはずであります。だとするならば、千葉県の公害防止計画の目標値の範囲内にとどまらな

いという、湾岸道路だけで全部五十ホンといふものを到達してよろしいんだ、こういうことになつてくるという、これは公害防止計画目標値全体の中ではみ出してくるのではないかと、こ

思ひますが、その点いかがですか。

○政府委員(山根孟君) 千葉県の公害防止計画に盛り込まれた目標値そのものを達成するための方策をいたしましては、この東京湾岸道路のみならず、全体的なネットワークの問題、と同時に、固定発生源からの問題もあわせて考えていかねばならない、こういうことでござい

ますので、私どもは、土地利

用状況あるいは固定発生源対策などを含めた総合的な対策を行う必要がある、

こういうぐあいに考えておるわけでございまして、その中で私どもも努力を

してまいらねばならない、

こう考えているわけでござい

ます。

○赤桐操君 確認をいたしたいと思ひますが、要するに県の公害防止計画の目標値の中にとどめるということではよろしいわけですか、そういうふうに確認してよろしいんですか。

○政府委員(山根孟君) 総合的な対策とあわせてそれを達成するべくやつてまいりたい、

こういうことでござい

ます。

○赤桐操君 それでは、私どもの方の同僚議員からの質問に対して、また、かつて木原衆議院議員からの質問に対して、このことを確認をされておりますから、このことをひとつもう一度この場で確認をしておきたいと思ひ

ます。

次に、大気汚染の問題であります、これはこの調停案の中では第一項で「二酸化窒素について環境基準が維持されるよう努めるものとする」ということしか書いてないんです。騒音の問題についてはあと二項以下大分出ておりますので、なるほど、

こういうことでもつて具体的に保障をしていくのかということでも理解できるんですが、

「二酸化窒素について環境基準が維持されるよう努めるものとする。」この一項しか出ておらないわけですね、このくだりだけしか出ておらないわけですね、

このくだりだけしか出ておらないわけですね、

したがって、そうなつてまいりますという、一

体、具体的にどういふふうにしてこれは受諾され

た方々に対して保障をしていくのであろうか、

このことをひとつ具体的に伺つておきたいと思ひ

ます。

○政府委員(山根孟君) 私どもが現在予測をいたしております数値によりますと、これに固定発生源からの汚染水準等を加算いたしましたもの、これが実は現実の大気汚染レベル、

こういうことにならうかと考えるわけでござい

ますが、私ども、この大気質全体の保全といふことにつ

きまして、固定発生源の排出規制、自動車排出ガス規制等により

ます全体の規制の問題、それから都道府県公安委員会が行います交通規制等、

こういったものとあわせました総合的な対策が必要であると

考えておるわけでございまして、このもとでこの環境基準が維持されるよう努めてまいりたい、

こういう考え方をいたしておるわけでござい

ます。

○赤桐操君 時間ありませんので急ぎたいと思ひますが、二酸化窒素についてはこの調停案に出ておるけれども、その他のものが出ていない、しかし、その他のものもたくさんあるんです、

県の公害防止計画に定められておる汚染物質及びその目標値というものが当然これはもうあるわけ

なんです。そうしたものはここに述べられていないけれども、それらのものもこの調停案の中に含ま

れておるというように理解をしてよろしいかどう

か、

こういうことです。あなたの方の方はそれを二

酸化窒素の問題と同様に扱つていく、

そういう姿

勢でいるのかどうか。

○政府委員(山根孟君) 私ども、騒音と二酸化窒素が道路にたいしては一番シビアな条件になる、こういうぐあいに考えておるわけでございしますが、それ以外の汚染源に対するものにつきましても、必要があれば、やってまいらなければならぬ、こう考えております。

○赤桐操君 はい、わかりました。

測定器を配備していろいろおやりになるようでありましたが、この推計値年平均 0.003ppm 、これがこの騒音地区における大気建設省の方からお示しになった数値のようでありますが、あるいはまた検見川や真砂地区におけるところの 0.002ppm 、こういう数値というものについてはいまだ具体的に測定できるものかどうか、この点ちよつと環境庁に伺いたいと思うんです。

○説明員(卯木稔君) 御説明申し上げます。

一応、測定上はできるわけでございます。

○赤桐操君 そうすると、測定器があつて、 0.002ppm 、 0.003ppm 、こうしたもので針が動くんですね。

○説明員(卯木稔君) そのようにできるわけでございます。

○赤桐操君 それほどの精度の高い測定器があるわけなんです。

○説明員(卯木稔君) 一応、できるということになっております。

○赤桐操君 一応というのは、どういうことなんです。

○説明員(卯木稔君) 失礼いたしました。できます。

○赤桐操君 できるんですね。

○説明員(卯木稔君) はい。

○赤桐操君 0.002 とか 0.003ppm というのは、地域で言うならば、具体的に言うと、どういふところになりますか。

○説明員(卯木稔君) 御説明いたします。

そのような 0.002 とか 0.003 というのはほ

とんど汚染されていない地域でございます。

○赤桐操君 具体的に言うと、どういふところですか。

○説明員(卯木稔君) 表現としてはよろしくないかもしれませんが、たとえば山の中だとかいうようなことになるとかと思ひます。

○赤桐操君 わかりました。はい、結構です。

問題が大部分ありますので次回に譲りたいと思ひますが、総理府の方から申し上げますか。

この調停案がいま出されておるわけでありますけれども、騒音、二酸化窒素、こうしたものについていろいろいま検討されてまいつたわけでありますが、これに対して千五百人の住民の方々の中で三分の一は結構だということになりましたが、三分の一は拒否をされておる。残りの三分の一の半分ぐらゐはもう現実にないわけでありますが、したがつて意思表示のお立場にはない方々でありますけれども、こうした状態における中で調停が進められてまいつて、仮に調停内容について事実上履行し得ないような事態があらまきになつたときには、この調停案というものについて、一体、どういふ効能を持つものであるかどうか。こういうことについて騒音地区の例を基準として伺うわけではなくて、一般論として、一応ひとつ伺つておきたいと思ひますが、総理府の方の御答弁をいただきたいと思ひます。

○説明員(石川雅嗣君) お答え申し上げます。

ただいまの御質問は、この調停の内容が履行できなかつた場合にどうなるのか、こういう御質問だと思つてございすけれども、一応、調停条項が成立いたしました場合には、これにつきましては、民法上の和解契約としての効力を有するわけでございす。したがつていまして当事者が合意で定められました法律上の義務を履行しない場合には、相手方は改めて裁判所に訴えを起す等の強制執行の手段をとらなければならなくなるだろう、こういうふうにご考へておるわけでございす。

○赤桐操君 そうすると、重ねて伺いたいと思ひ

ますが、その調停を出した審査会ですね、その審査会は責任をどういふようにとるんでしようか。

○説明員(石川雅嗣君) お答え申し上げます。

この調停条項の合意を見たことは、いわば双方の当事者間の和解契約と同様の効力を持つてございす。契約が成立したということでございますので、調停委員会といたしましては、その後の問題については責任はないかというふう

に存するわけでございす。

○赤桐操君 時間の関係がありますので、これで終わりますが、事実が明らかにされないで、受諾はしたけれども、後でこれはしまったという場合もあり得ると思ふんです。そういう場合には調停委員会にも責任があるし、いろいろの問題が発生すると思ふんですけれども、この場合はどういふようになりますか。

○説明員(石川雅嗣君) 内容に錯誤があつたとか、そういうようなケースにつきましては、場合によつてはもう一回調停を申請するというようなことがあり得るかと思ひます。

○赤桐操君 以上をもつて私の質問を終わりたいと思ひますが、かなり大きな問題を残しておりますので、この問題は次回に譲らしていただきたいと思ひます。

○委員長(大塚喬君) 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。

午後零時一分休憩

午後一時八分開会

○委員長(大塚喬君) ただいまから建設委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、幹線道路の沿道の整備に関する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願ひます。

○増岡康治君 最初に、この法案に直接関係すること、二、三御質問したいと思つております。

けさほどの赤桐委員との質疑応答で相当部分が

ほとんど出ておりますので、重なるところは申し上げませんが、沿道整備道路の指定に關しまして三つの条件があるわけでございす。この中に、たとえば第一項の「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、又は超えることが確実と見込まれるものであること」と、すべて「超えることが確実」という言葉がいずれも入つておるわけでございす。これは当然将来のことを予測されてのことだと思ひますが、いわゆる新設道路についての適用を頭に置かれておるのかどうか、この点について道路局長からお願いしたいと思ひます。

○政府委員(山根孟君) お答え申し上げます。

道路交通騒音が問題となるような大規模な新設または改築に係る道路につきましては、道路構造により環境保全目標としての環境基準をおおむね達成することとなるので、本制度が適用される事例は比較的少ないと思ひます。しかしながら、土地利用や地形等の状況により道路構造のみで対応することが著しく困難な場合でございす。また、道路用地として広大な幅員がとられるよりは現在の関係される方々がむしろ沿道をあわせて整備することを望まれているような場合といった場合におきましては、この制度を適用するということを実は予定をいたして、ただいまのような規定を設けておるということでございす。

○増岡康治君 新しく道路をつくる場合は、いまの道路局の一つの道路構造令といひますが、相

いませに比べて十メートルなら十メートル幅員地帯を設ける、大体それでおさまるのではなからうかと思つておりますが、今度都市計画手法がこれに入つてくるということになると、確かにいまお

つしやるように、土地の利用という面から一つの幹線を中心として都市化を上手にやろうといふときには案外こういうものが新設の場合でも適用されることもあるかと思ひます。また、いい面もあるな

と思つて、実はお聞きしたわけでございす。

けさほどからずつと質疑応答のときに、道路局長は、いつも、われわれの道路サイドからすれば

も、この中で三番目の「生活環境の改善」という大きな施策項目を掲げてサムアップされておる。第八次五カ年もしかり、それから中期計画、長期計画等を見ますと、いつもこういう項目が取り上げられておるんですが、「生活環境の改善」ということは具体的にどういうことなのか、ちよつと道路局長にお聞きしておきたいと思ひます。

○政府委員(山根五郎) 先生お話しのように、第八次道路整備五カ年計画におきましては、五つの施策を掲げ、この中の一つの重要な施策として「生活環境の改善」ということを掲げているわけでございます。

これは道路整備におきます環境保全の配慮等の社会的要請にこたへまして道路整備緊急措置法の目的事項を改正いたしまして「生活環境の改善に資する」ということを道路整備の一環としてその目的に加えたことにも対応するものでございす。道路交通騒音、振動、先ほど来赤桐先生からお話のありました大気汚染等の道路環境問題が道路行政の抱える一番大きな課題の一つとなつていくことにかんがみまして、これに対処するための施策を一層積極的に推進していく、こういう考え方を明らかにしたものでございす。

で「生活環境の改善」という施策体系の中におきましては、その第一は、やはり良好な道路環境の保全、こういうことでございまして、既存道路の沿道の環境改善といった観点からの道路緑化、それから騒音の特に関連道路におきまして遮音壁の設置、沿道環境整備事業、こういった事業がその中に含まれるわけでございす。この中に、五十一年度から制度化をいたしました有料の自動車専用道路周辺におきまして住宅の防音工事の助成等、五十二年度から制度化をした緩衝建築物の建築促進のための措置等、こういった御審議いただいた内容に取り込んだものも含めましてものがこの第一のカテゴリーに属するものでございす。

第二は、都市及びコミュニティの環境改善のためのバイパス及び環状道路の整備ということを

生活環境の改善という中の一つの大きな柱にいたしておるわけでございす。いわば通過交通を既成市街地から迂回させることによりまして都市環境の改善等を図つてまいらう、こういう趣旨であります。

第三は、直接都市環境改善のための市街地の道路整備事業でございす。やはり都市の広域的な骨格を形成いたします幹線道路を初めといたしまして、十九幹線道路に至るまでの道路の全体としての都市内におきまして計画的な整備ということを考えてものでございす。

第四は、健全な市街地の形成、こういう観点から、いわば良好な居住空間を形成するという考え方から、土地区画整理事業、市街地再開発事業、居住環境整備事業といった事業をこの中に含めていふものでございす。

第五は、都市交通円滑化のためのいろいろな施策の遂行でございす。たとえば鉄道高架事業でございすとか新交通システムでありますとか、そういったことをこの中に含めておるわけでございす。

こういった五つが「生活環境の改善」という中身になるわけでありますが、現実には、このほか都市におきまして道路の持つております機能といったしまして、上下水道、ガス、電気、電話といったようないわゆる供給処理施設を収容いたします上での共同溝、こういったものも生活環境の改善に資するものと、こういうぐあいに考えまして、こういった施策体系の中に位置づけておるわけでございす。したがって、本法案には、直接、道路交通公害を防止し、沿道における良好な生活環境の保全を図るというところから、まさに先生御指摘の施策の中でまず第一に取り上げてまいらねばならぬわけであるわけでございす。

こんなことから、先ほど申し上げましたような諸般の施策の一環として実施をしてまいりたい、かように考えておるわけでございす。この第八次道路整備五カ年計画の中では、この制度にかわりまして、先ほど御紹介申し上げましたような

制度の拡充をいたしまして、沿道の土地利用のあり方等を含む総合的な制度の施策を図り、沿道環境の整備及び保全を増進するということを考えたわけでございまして、この制度の創設はこういったことに沿つて立案をさせていただいたというぐあいに考えておるわけでございす。

○増岡廣治君 それでは、大臣に最後に御所見を伺いたいでございすけれども、いままで道路は地方部においても非常に道路が少く、これという陳情ばかりでございまして、大変な問題も地方部にあるのでございすけれども、いまやまた生活環境という面で都市部に対しての道路投資が非常に強く望まれてまいりました。いま道路局長のお話のように、道路財源というものはあらゆる面に相当多角的に需要に対応するような幅の広い財源になつてきておるわけでございす。そういう地方あるいは都市に對しまして道路財源が時代とともにやはり要請度が高くなつてきておる、こういうことだと思ひます。

しかしながら、いつも予算時期になつたり、あるいはまた財政再建等の話が出ますと、あるいは防衛問題までもこの間も出ておりましたが、道路財源から、ちよつとあれもいからあの財源をどつかに使いたいなというような問題がよく何げなく出てくる、いわゆるガソリン税を一般財源化すべきだとかというように聞こえなく思ひます。これは道路整備のいまのような対応に非常に出ておるんですけれども、このPRが若干足らぬのじやないか、あるいはまた正しい認識が問題だと思ふのでございす。この点についてひとつ建設大臣はどのようにお考えか、それを伺ひまして、質問を終わりたいと思ひます。

○國務大臣(渡辺栄一君) 私も、実は、就任以來、非常に道路整備につきましても御要請が多いわけであつて、特に地方におきましては、いま地方の時代とか言つておりますけれども、地方に至るほどその要請が強いわけでございすし、また、都市におきましては街路、バイパス、

その他につきまして、私も就任以來それは痛感を感じておるところでございまして、道路がもう十分であるなどということとはとうてい考えられない現状でございす。

そこで、ガソリン税等の特定財源をというようないま話があるのではないかとのお話でございす。これは、御承知のように、緊急に必要な道路整備の財源を賄うために、受益者負担の見地から道路利用者による特別の負担をお願いしておるというものでございまして、それなりに私は非常に意義のあるものであると考えております。

なお、現在、やつております第八次道路整備五カ年計画につきましても、その財源措置としていろいろ御協力をちょうだいいたしまして、昨年の六月から揮発油税、地方道路税及び軽油引取税の税率が二五%引き上げられたのでございすけれども、それでもなお所要の国費の二四%に当たります一般財源はなお必要でございす。自動車重量税の国の分の八割に見合います額を投入しておるわけでありますが、それでもなお一〇%の所要資金がなければこの五カ年計画にも対応できない、こういう状況にあるわけでございす。

なお、一方、先生からお話もございましたが、わが国の道路の現状というのを見ても、今後は、なお一層整備を必要とする状況でございまして、国民の道路整備に対する要望はきわめて強いものがあるというふうな認識をいたしておる次第であります。このような状況でございすので、ガソリン税等の道路特定財源を他の事業の財源に充てるというふうな状態ではないというふうな率直に申し上げねばならぬと思ひます。

なお、道路は、日常生活あるいは経済社会活動の両面におきまして欠くことのできない最も基本的な交通施設でございす。防災環境空間を形成し、あるいはまた公益施設の収容空間などの多様な機能を有するものであるわけでございまして、増大し多様化する交通需要に對しましてその整備はきわめて立ちおくれをいたしておりました

○参考人(持田三郎君) ただいま先生からお話のございました牧之原サービスエリアの下り線につきましたは五十五年度からすぐ着工いたしますし、いま御指摘ございました点については至急検討いたしましたして、解決していきたいと思っております。

ます。

○二宮文造君 問題は残りの方ですが、スロープ化とか車いすの利用者が利用できるトイレが施されていないエリアが先ほどの御説明のように多いわけです。どのような計画のもとに促進——今度は未設置のところですね、その促進をどのように計画を立てて取り組んでおられるのか。あわせて五十五年度の実施計画について概略御説明いただきたい。

○参考人(持田三郎君) いまお答えの中で漏らしましたけれども、談合坂につきましては四月十一日から早速改善をいたします。

それから、今後の方針でございますけれども、石段のスロープあるいは車いすの設置されていないサービスエリアにつきましては、大都市周辺あるいは観光地域に近い箇所、また利用状況を勘案いたしまして、順次、設置してまいりたいと思っております。

昭和五十五年でございますが、計画といたしましては、供用中の路線につきましては四カ所、それから新規供用を予定いたしますいわゆる建設の途中の箇所につきましては四カ所、計八カ所を予定いたしております。

○二宮文造君 ちょっと具体的にそのサービスエリアの名前を言ってください。

○参考人(持田三郎君) 東名におきましては浜名湖サービスエリア、それから同じく東名では上郷のサービスエリア、それから名神におきましては多賀のサービスエリア、それから吹田のサービスエリア、それから建設中でございますが、関越道の上里のサービスエリア、中央道の双葉サービスエリア、同じく中央道の諏訪のサービスエリア、それから中国道の鹿野サービスエリア、以上でございます。

○二宮文造君 問わすもがなですが、上下線ともでしょうね。

○参考人(持田三郎君) 上下線ともでございます。

○二宮文造君 それでも、大臣、まだ二十八カ所

残っているわけですね、その中で今度は八カ所を五十五年度に着手すると。それでもまだ半数、どうにかですね。ですから、もっと改善を急ぐべきではないでしょうか。先ほど、来年の障害者年にちなんでその施策の一部として大臣もおっしゃったわけですが、もう少し促進方をすべきではないかと思うんですが、大臣の所見はいかがでしょう。

○国務大臣(渡辺栄一君) 石段のスロープ化等の休憩施設の改善につきましては要求が出されていることも私は承知をいたしておりますが、身障者専用便所等の改善につきましては、いまいろいろ御説明をいたしておりますが、利用状況等を勘案いたしまして、逐次、実施に努めてきておるわけでありまして、ただいま御意見のございましたように、これは速やかに改善をせねばならぬと思っておりますので、今後、積極的に対応いたしますように日本道路公団を指導してまいりたい、かように考えております。

○二宮文造君 車いすを使っている方々から御意見をいろいろ伺いますと、非常に細かい問題であるが、これは何とかしなきゃならぬなという問題がずいぶん出てくるわけです。

たとえばパーキングエリアが混雑していて駐車できない、専用駐車場を何とか確保していただけないとか、あるいは軽食類の売店の自動販売機が背が高く利用ができない、あるいは道路際の緊急電話、これが高くていざというときに手が届かない、これを使えるように工夫はしてもらえないとか、それからトンネル内の避難路、これを使えるように改善していただけないとか、あるいは新設路線についても当初から車いすの利用者のことを考慮に入れてやっていただきたいか、本当にもっとも御意見が寄せられているわけですね。

そこで、こういうふうになさったかどうかと思うんですが、車いすの利用者の全国団体などの御意見を直接聞く会合を開き、その意見のもとに、道路公団が管理する道路はもちろんのこ

と、一般のその他の有料道路についてもその御意見をもとにして、総点検といえますか、実際に調査をして、そしてその確たる改善計画を取り運んでいく、こういうふうになされると、状況が身障者の方々にもよくわかるし、また、公団なら公団、あるいはその他の有料道路の立場を身障者の方々も理解しながら、両方うまくやっていくんじゃないか、こう私は思うんですが、それらの前に申し上げた四つばかりの意見、あるいはそれを具体的に取上げる方法としてのそういう全国団体の方々の御意見を聞いたかどうかということ等を含めて、御答弁をお願いしたい。

○参考人(持田三郎君) 各休憩施設の専用駐車場でございますが、石段のスロープ化とか、あるいは車いすの使用できるような場所につきましては、一応、設置はしてございます。

それから二番目の、売店の自動販売機でございますが、これも規格品でございますし、確かに御指摘のように非常に利用しにくいということでございますが、車いすの方が利用される場合には手助けをするように各施設にございます売店の営業者に指導してございまして、また、今後とも、指導を強化してまいりたい、こういうふうに考えております。

それから緊急電話でございますが、緊急電話が利用できますように、休憩施設に設置されておりますものにつきましては、車いすがスムーズに入るようなスロープ化、あるいは電話機の付近におきます回転スペースを大きくする、こういったことで昭和五十四年度から実施してございます。

次に、トンネルでございますけれども、長大トンネル内の避難路でございますが、現在、約十カ所ぐらい避難路をセッティングしているトンネルがございますけれども、上り線と下り線と連結するその避難路は一般的に非常に高低差がある。したがってまして避難通路が勾配の強い斜路あるいは階段というふうなことがございますので、トンネルの構造上から避難路の改良はなかなか問題があるというところでございますが、現在、検討を行っております。

と、一般のその他の有料道路についてもその御意見をもとにして、総点検といえますか、実際に調査をして、そしてその確たる改善計画を取り運んでいく、こういうふうになされると、状況が身障者の方々にもよくわかるし、また、公団なら公団、あるいはその他の有料道路の立場を身障者の方々も理解しながら、両方うまくやっていくんじゃないか、こう私は思うんですが、それらの前に申し上げた四つばかりの意見、あるいはそれを具体的に取上げる方法としてのそういう全国団体の方々の御意見を聞いたかどうかということ等を含めて、御答弁をお願いしたい。

○二宮文造君 大臣、どうでしょう、そういうふうな車いすを使っている方々の方々にはいけませんから、全国団体等の代表者の方からずっと御意見を聞いて、改善についてコミュニケーションを図る、こういう適切な指導、アドバイスを出していただきたいと思うんですが、いかがでしょう。

○国務大臣(渡辺栄一君) ただいまいろいろ御説明をいたしておたわけでございますけれども、有料道路の建設管理につきましては、当然なこととしまして円滑な交通の確保あるいは利用者の安全な走行ということに十分意を尽くしてきておるわけでございますが、そのためには、今後とも、利用者の御意見を十分に反映していくということとは当然必要なことであると私は考えております。

また、身体障害者の方々には安心して有料道路を利用いただけるように、今後とも、御意見を直接聞く機会をできるだけ持つということにつきましては、ひとつぜひ努力をいたしまして、すべての有料道路の施設について点検を行い、また、今後の改善計画を作成してまいりますように指導してまいりたい、このように考えております。

○二宮文造君 運輸省の方、どうでしょうか、一般の有料道路についてそういう問題が出てまいると思うんですが、全国団体の代表者の方々の御意見を聞いて、改善計画を進めるようにまた指導してもらおう、こういう考え方についてどうでしょう。

○説明員(相澤秀幸君) お答えいたします。

第でございました、ただいま公団等の事業主体の意見に對しまして十分程ともも理解をいたしたか、改善の方で検討を進めておりますけれど、現在、者の方々の御意見等も承っております、この、これは鋭意急がせまして早くそれがひとつ実施できますように努力いたしたい、かように考えております。

○二宮文造君 次に、割引証の交付対象者の範囲についてお伺いをしたいんですが、大蔵省が本年の三月二十五日から身体障害者用乗用車の物品税

の免稅範圍の拡大を図られました。その拡大の中に、新たに心臓、腎臓、呼吸器機能障害一級・三級、重度の精神薄弱、これを追加するというような免稅範圍の拡大になっておりますが、このことによりよろしくございますか。

○説明員(大山綱明君) そのとおりでございます。

○二宮文造君 要するに、内部疾患を持たれる方にも適用範圍を広げたと。

今度は警察庁にお伺いしたいんですが、身障者の使用する車両について各都道府県の公安委員会、これが駐車禁止除外指定車の標章を交付して、駐車禁止の除外措置をとっておりますけれども、その交付対象者はどうなっておりますか。また、家族等が身障者のために運転する場合も交付されていると聞いています。この状況、それから障害の中に内部疾患を持っている方も含めるのかどうか、この点ちょっと御説明いたしたい。

○説明員(広谷千城君) お答え申し上げます。各都道府県公安委員会におきましては、身障者手帳の交付を受けている歩行困難な方々に駐車禁止除外標章を交付して、現使用中の車両につきまして駐車禁止の除外措置をとっております。身体障害者を送迎するための家族等の介護人の車両に対しましては駐車禁止除外標章を交付いたしております。

また、障害の程度の問題でございますけれども、視覚障害それから肢体不自由、これは下肢と体幹でございます。心臓、腎臓または呼吸器機能障害等により歩行が困難というふうに認められる身障者の方々に對して交付をしておる、こういう状況でございます。

○二宮文造君 大臣、お聞きのとおり、物品税の免稅範圍の中にもそういうふうになっていって、また、駐車禁止の除外についてもいまお聞きになったようなことに拡大をされているわけですが、有料道路の割引証の交付対象者も、やはり政府の施策が整合性を持つという意味で、そういう

線で検討すべきだと思うんですが、これはいかがでしょう。

○国務大臣(渡辺栄一君) いまそれぞれ御説明がございましたように、両制度には無料道路と有料道路、あるいは駐車と走行というふうな、いろいろと制度の根幹が異なっている面もあると思ひまして、対象者を同一にするということには私は相當な困難があると思ひますけれども、しかし、これらの施策間の整合性につきましては、この目的あるいはまた方法等が類似したものもございますので、私といたしましては、関係機関と調整いたしまして、今後、できる限り整合性を図るよう努力をしてみたい、かように考えております。

○二宮文造君 理解のある御返事で大変氣を強くしました。道路公団にぜひ要望したいんです。というのは、身障者の方の話によりますと、従来、途中でコースの変更を思ひ立て通行区間を変更した場合に、その割引証は、料金を受け取る人の、先ほど道路局長がおっしゃった、不正を防止するという意味もあるんじゃないかと、無効扱いにされる。その割引証の準備を持っていればいいですけれども、そうでない場合は割引が受けられなくなる、途中でコースを変更する場合ですね。そういう場合に、公団で無効にされるということではなくて、本人の言ひ分も聞いてひとつ何か的確なやり方をされるように要望したいわけですが、この扱いはどうなんでしょうか。

○参考人(大竹達哉君) お答えいたします。ただいま先生の御指摘ございましたように、割引証に記載された事項と異なる利用をされた場合には通常の料金をいただくということになっていくわけでございますけれども、先生の御質問のようないくつかのケースにつきましては、障害者の方々の御利便を図る意味で、利用者の方々に割引証に記載しております利用区間を訂正していただきまして、それに押印をしていただく。やはり先ほどお話がございましたように、収受員が不正をしたんだではないということをはっきりさせますために、押印の上訂正していただく。あるいはまた、そういう

印鑑をお持ちでない場合もあると思ひますので、そういう場合には、それぞれ料金所の責任者の方にお会いいただきまして、その辺の事情をお話しいただくというふうなことで割引の取り扱いをするように指導したいというふうな考えをしております。

○二宮文造君 ぜひそれを的確に第一線部隊の方まで徹底するように指示をお願いしたいと思ひます。

それから、また細かい問題ですが、故障車の停止の表示方法ですが、これは私も余り車を運転しませんが、よく三角のものをやっております。ところが、身障者の方に聞くと、あれは重くてどうにもならないというふうなことで、何とか表示方法を御検討願えないかという要望が日本身障連協の方から出されていると思ひます。その対策はどうなりましたか。

○説明員(青藤隆君) お答え申し上げます。ただいま先生の御質問にございましたように、高速道路等で車が故障等ござりますと、後続の車両に非常に危険であるということで、三角のいわゆる停止表示板というのを設けたわけでございます。これは車の後方に置いていただくか、いとも後ろに見えないというところで、私も、当初、三角の停止表示板でよろうと考えておりましたが、いま先生お話しございましたように、昨年の十二月のたしか六日だったと思ひますが、日本身障連協の方々からそういう御意見もございましたし、また国会の方での御指摘もいただきました。まことにそのとおりであらうというところで、警察庁といたしましては、内部的にいろいろ方法、やり方等に研究を重ねまして、その結果、回転表示灯——くるくる回る明かりのものを開発しまして、後方からも十分確認できるというふうになりましたので、昨年の八月二十四日付で道交法の施行規則を改正いたしました。それと停止表示板として認めるという形にいたしました。現在、いわゆる三角表示板と回転灯両方で運用をしておるという状況でございます。

○二宮文造君 しかし、その回転表示灯は健康な人も使うわけでしょう。

○説明員(青藤隆君) 回転灯の方もそうでございます。

○二宮文造君 そうしますと、やっぱり身障者の方にしますと、自分たちはハンディを持てないんだと、そういう場合に救済を求める、助けを求めるといふのはもう切なるものがあるわけですね。それが健康者と身障者と同じような回転灯ですと不安で不安でしようがないわけですね。もともとそういうことでひとつ改善方法はないかと案を出した、それを取り入れてくれた。ところが、身障者だけを対象にしたんじゃない、商売が成り立たないというところもあるんじゃない、メーカーの方は、ですから健康者と同じように使うようになる。何か身障者をどうする場合に特に配慮する方法というものを考へてあげるべきではないだろうか。だから身障者の方に言わすと、ひしを貸して母屋を取られたような、そんな気持ちにもなっているわけですね。無理もないことだと思ひます。

○説明員(青藤隆君) いま先生御指摘いただきましたように、私どもにも身障者の方からそういうお申し入れもありまして、なるほどそれはそうじやなかろうかというところで、私も、警察庁内部の検討も、その回転表示灯は身障者の方に限るという方向で実は検討を進めておったわけでございます。

ところが、先ほどちょっとお話がございましたように、私どもの方に交通警察懇談会というものを設けてございまして、いろいろな施策で道交法改正の前に御意見を伺うわけですが、その中に、全国の身障者の方々の連合組織というんですか、連合会の代表の方にもお入りいただいておったわけですね。いろいろお話を伺つてみますと、いやしくも道交法上いろいろな条件をつけて一般のドライバーである、言うなら運転資格があることを認めた以上は、身障者であるということとをできるだけ区別しないようにしてくれという強い御意見が出されました。それもなるほどございまして、私

ども、先ほどちょっとお話がございましたように、私どもの方に交通警察懇談会というものを設けてございまして、いろいろな施策で道交法改正の前に御意見を伺うわけですが、その中に、全国の身障者の方々の連合組織というんですか、連合会の代表の方にもお入りいただいておったわけですね。いろいろお話を伺つてみますと、いやしくも道交法上いろいろな条件をつけて一般のドライバーである、言うなら運転資格があることを認めた以上は、身障者であるということとをできるだけ区別しないようにしてくれという強い御意見が出されました。それもなるほどございまして、私

どもも無視するわけにもいかぬということで、身障者の方が置けないんじゃないかと非常に危険ですけれども、置けるようなものになった。ただ、それも身障者、言葉は適切でないですけれども、に限るとしちゃうと、それを置いていいのはもう身障者だけとわかることは困るからというお話がございましたので、それで何と申しますか、一般の人にも使える、まして停止表示板にしろ回転灯にしろ、これは後続車両に前にとまっていますよというのを知らせる問題であるということ、そのようにいろいろな御意見がございましたので、私どもの方としては、ただいま申し上げたような経緯から現在のようになつたといういきさつがございます。

○二宮文造君 確かに、あの車は身障者の車だということ、識別をしたためなのは何が差別のようになつてくるという見解も理解できないでもない。ですけれども、一般論から考えますと、やはり身障者の方はハンディを持っているんですから、何かにつけて、いざという場合に手を差し伸べるのにやっぱり優先的にやらなきゃならぬ。それで何かいい知恵はありませんか。見て識別できるような、そういうものはやっぱり当然考えなきゃならぬと思うんですけれども、これは運輸省の管理課の方でも何かお考えはありませんか、いい知恵は。

○説明員(小池公隆君) お答え申し上げます。ただいまいろいろお話を伺っております、身障者の方々の自動車、これを識別する方法はないか、こういうお話でございます、まことにこともであるわけですね。

私どもの関連といたしまして、自動車にナンバープレートというのがついておりますが、これについて何とか身障者用のナンバープレートというものを一つつくってもらえないだろうかというお話を、大分前になるんですが、伺ったことがあるわけでございます。ですが、これにつきましてはいろいろ検討しましたわけなんです、現在のナンバープレートと申しますのは、ナンバー自体につ

きまして車種の区分ですとか、それから営業用、自家用の別ですとか、使用の本拠地とかいう行政上必要最小限のものを区分している。識別につきましても営業用、自家用の別という単純なもの、こういうことでやってきておるわけです。御要望を入れますと、ほかにも同様な御要望があるのではなからうか、十分考えられる、こういうことでございまして、その分類が非常に複雑なものになるということで非常にむずかしいのではなからうか、こう思うわけです。また、いまも警察庁の方からお話のありましたように、身障者の車ということが常時わかるのが果たして適切かどうか、こういうような問題もございまして。

そこで、お答えいたしましたのは、ほかにもいろいろステッカーを張るとか、たとえば初心者マークというのがございまして、ああいうようなステッカーを張るとか、あるいはJAFの会員がマークをつけておりましたり、あるいは危険物輸送の自動車マークをつけている、そういう方法がほかの方法があるんじゃないか、そういう方法がより簡便であり効果的ではないか、このようなことをお答え申した次第でございます。

○二宮文造君 せっかくひとつこれは御検討ください。やっぱり差別に繋がっちゃありませんけれども、その前の意味で、身障者の方々の利便というものを主体にして何か方法は無いものだろうか、御検討をいただきたい。

それから、次に、揮発油税の免除に係る問題ですけれども、七十一国会並びに七十四国会、これでご本院の本案議におきまして身障者に対する揮発油税及び地方道路税、いわゆるガソリン税です、これの免税に関する諸願を採択し、また衆議院段階でも採択をされておりますが、いまだにこれはちよつと実現に向けておりませんが、これまでのこの諸願の趣旨に沿つたような措置はする考えはありませんか。

○説明員(大山綱明君) お答えいたします。七十一国会等で諸願が採択されたわけでございますが、それに対する処理意見、お答えいたし

まして、揮発油税及び地方道路税は、現在、その収入額のすべてが国または地方公共団体の道路整備のための財源に充てられております。このような現状に鑑み、およそ道路を走行する自動車については、受益者ないし原因者として応分の負担を求めてしかるべきものと考える、というような処理意見を出しているところでございます。さような考え方につきましては、現在でも、同様な考え方を私どもも持っているところでございます。

○二宮文造君 それでは自治省に伺いますが、身障者の使用する自動車の燃料費について地方公共団体が独自の施策として補助しているところがある。これは時間がありませんが、相当数の地方公共団体が燃料費の補助をしている。こういう施策に対して自治省としてはどう評価されておりますか。

○説明員(土田栄作君) 先生がお尋ねのような形で補助をしておりますのは、山梨県を初めとしたしまして幾つかの都市でやっております。それに対する評価でございますけれども、現在、身体障害者に対しては施策をいたしましては、各地方公共団体は、国の制度によるものだけではございまして、いろいろな単独の施策を工夫いたしまして実施いたしております。御指摘のような施策は、このような各地方公共団体の身障者に対する福祉の向上を図りますための温かい単独施策であるというふうに考えております。

○二宮文造君 ですから、やはり応分の負担をすべきであるという考え方はちよつと納得ができません。

それから、もう一つは、大蔵省の考えとして、免税手続、あるいは用途外使用の防止が困難かどうか、これは理解できないでもない。したがって、この諸願の趣旨に沿うことはできないという後段の理由はわからぬでもないですが、それならば、有料道路の料金の優遇措置というようになことを頭に置きますと、割引証を発行するとかの方法をもつてすれば、不正に用途外に使用するということは免れるんじゃないか。もしその人がいわ

ゆる用途外に使用した場合には停止しますよというふうな、そういう措置をつけてやっていたらばきないでもない。ですから、この点は、来年の年というのを記念しまして、本院でもそういう諸願を採択しているわけですから、その諸願の趣旨に沿って再検討をするお気持ちはないかどうか。これはやはり最大の味方である大臣に方向性を伺うよりはかかないでしょうか。

○説明員(大山綱明君) 私ども、税の性格あるいは課税の趣旨から非課税ないしは免税できるものについては免税をしているところでございます。それは先ほど物品税につきまして御指摘のありましたとおりでございますが、この揮発油税、地方道路税につきましては、課税の趣旨が先ほど申し上げましたような道路特定財源ということになつておりますので、なかなか非課税、免税の対象には乗りにくいという点を、再度ござい

ますが、お答えさせていただきます。それから、もう一つ、仮にということで手続的な問題の御指摘がございましたが、これも製造段階での課税というようにガソリン税の場合なっております。それから道路公団の有料道路の場合でございますと、実際にそのサービスを提供する場が道路公団でございまして、私どもの方の揮発油税の場合でございますと、サービスといひますか、物を売りますのがガソリンスタンドということになります、したがって税務署の間とそれからもう一つは製造段階での課税だということ、二つのむずかしさがございまして、あるいは一回だけで終わります道路の使用といひますのと、ガソリンの場合には、何リットルか一度に入れます、それが入れたときだけでなく後々の使用までも私どもとしては見てまいらねばならないといったような問題もございまして、なかなか技術的な問題としてもむずかしいでございます。

○二宮文造君 要するに、やる気がないから、いまのような理由が出てくるわけですか、エリートコースを歩かれて大蔵省の方々がやる気になれば、いろいろな方向が出てくると私は思いま

す。ですから、これは将来の問題としてやはりこういう問題についても前向きに御検討願いたい。これは私の要望にとどめておきます。大臣もせっかくひとつ御尽力をいただきたい、こう思います。答弁は結構です。

それから、これは関連して交通規制の問題でちょっとお願いしたいんですが、自動車を補装具として乗用している身障者から、たとえば、いろいろ欲望があるんでしようけれども、名所旧跡、そういうところへ行きたいと。ところが、車両通行禁止の壁に阻まれてそこへ行けない、歩行者も困難であるというようなこと。だけれども、売店は営業用で許可されているわけですから、せめて売店の営業車、業務用車が認められているところぐらいは通行を認めてほしいという要望が出ています。この点はどうか。

○説明員(山谷千城君) 実際問題として、いまお話をございましたような事例というものはあるのであらうというふうに私たちも理解をいたしております。

ただ、観光地等の道路は、特に歩行者や自動車が一時に集中してくる、あるいは混雑をする。しかも、そこに集まっておる方々というのが行楽地ということではやはり気分が出てきておって、交通の安全という方に頭がなかなか回らない。あるいは、そこに集まっておられる方が地理不案内、こういうふうなこともございまして、交通上からは大変問題が出てくる地域になるわけでございます。したがって、そういう観点から交通規制をしていただくわけにございまして、そういうふうな特性がございまして、車をそこへ乗り入れていただくというのには、その二つの関連からいたしましてなかなかどうしようがないというふうにするかというのは大変むずかしい問題は、われわれとしても苦慮しておるわけにございまして、けれども、一般に、たとえばいまの売店の車を通すというふうな場合でも、実は、いついかなる形でも通すという形にしているのはございまして、ん、こういう地域には、たとえば必要な場合に

は、お客さんの少ない朝の何時から何時までと、こういうふうな決め方をして警察署長の許可を得ていただいて、通行をその限りにおいて認めておる、こういうふうなことでございまして、やはり車を入れていただく以上、事故と皆さん方の安全、これは身障者の方々の安全というものを含めまして判断をしなければならぬと。や、やはり一般的に認めるということじゃなくて、個々の判断をさせていただいて、警察署長の許可を受けていただくというところは必要であらうかというふうに考えております。

○二宮文造君 後のことだけ言っていただけではよかったです。答弁が長いと大体否定的な結論になるので私は余り長いときにはお断りするんですが、後段の方の個々の問題について警察署長の許可をとってやると、しかし、これはやっぱりだれしも名所旧跡は見たいですね、そのことを含んでひとつ御検討をいただきたいと思うわけですが、

本間に細々と申し上げましたけれども、身障者の方々の要望というのは毎日の生活の中から出てきている問題でして、ひとつそれ前向きに御検討をお願いしたい。

次に、高速道路の交通遺児修学援助措置について伺いたいわけですが、だんだん時間が経てば話まわって本案の方の質問の時間がだんだんなくなってきたまわって内心あせりながら進めるわけですが、幸いにして交通遺児育成基金制度が、これは運輸省の所管になりますか、発足になりました、あるいは道路交通遺児修学援助制度、この援助事業もどうか発足の運びになりました。

時間の関係で、それぞれ概略説明をいただいてから質問をするつもりだったんですが、概略の説明をはしりました、たとえば交通遺児修学援助事業、これは財団法人道路施設協会の利益還元の一環として、日本道路公団が管理する高速道路において交通事故によって死亡した者の子に修学援助する。高校在学とか、あるいはそれに準ずる者というふうなことになるようにであります。

が、これはなぜ道路公団に限定をされたのか。むしろ、そういうふうな関係の財団法人の事業としてやらせるとすれば、首都高速の方にも財団法人首都高速道路協会というのがある、あるいは阪神にも同じような名前を冠した協会があり、また阪神高速道路利用協会というのがある。そういうようなものもあるわけですから、道路公団だけに限らず、そういうところにも同様の施策を導入するように検討されるべきではないか、こう思うんですが、これは、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(渡辺一君) 先般来、いろいろ御質問がございまして、やはり望ましいことであるというところで、当面、日本道路公団に指導をいたしまして、道路施設協会を通じてこれを実施することになったとして、当面、私も実施の実態を把握したいと思っておりますけれども、お話しのように、首都高速道路公団あるいは阪神高速道路公団に限りませんで、他の有料道路につきましても、比較的事故の死者が多いわけにございまして、同様の措置を講ずることが望ましいというふうな私どもももちろん考えております。しかし、このような措置を全般的に直ちに実施するということにつきましては、いろいろな事情もございまして困難が伴うのではないかと思います。が、地方公共団体あるいは地方の道路公社あるいは指定都市高速道路など、関係団体の今後の課題として、今後とも、前向きで検討するように指導してまいりたいと考えております。

なお、いまお話しのごさいます首都高速道路及び阪神高速道路、それぞれ公団につきましまして、それぞれ協会の持っております、その内容につきましても検討いたしておりますけれども、ある程度実施の見込みが立つと思っておりますので、私どもといたしましては、速やかにその実施を促すべく、少なくとも二つの公団関係につきましましては、現在、それぞれの公団及び関係団体におきまして協議をいたしております、実施をいたすように指導してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○二宮文造君 道路公団だけではなくて、首都高速あるいは阪神、こちらの方にも前向きに積極的

に検討していただくということでございまして。それから、どうでしょうか、一般自動車道の方

はそれぞれ経営主体があるわけですが、それらについて、そういうふうなことを示唆するような指導はなされる考えはありませんか。

○説明員(相澤秀孝君) 一般自動車道につきましては、先般いま御指摘のように、自動車道事業として個々の事業者が企業採算ベースでそれぞれ経営されておまして、その距離は比較的短くございまして、経営状況も必ずしも良好な状態ではございまして、自動車の事業者の負担については同様の施策を導入するということについては困難ではなからうか、そのように思っております。

○二宮文造君 これは、本来、冒頭に交通遺児育成基金制度のあり方、それから交通遺児修学援助事業のあり方、これらの御説明をいただくべきだったと私は思うわけですが、すでに内容等については公開されておりますので、その実態を踏まえた上での質問であった、このように御了解をいただきたいわけですが。

無料開放をしていない、義務づけられていない一般自動車道はいま考えていないというお話でございましてけれども、しかし、やはりこういう方向で御検討をしなければならぬときが必ず来るんではないか、こうも思いますので、せっかくまた御検討をお願いしたいと思うわけですが。

運輸省は結構でございます。どうもありがとうございます。それから、次に、例の高知県の浦戸湾にかかっております浦戸大橋の償還をめぐる問題について伺いたいんです。もう時間がございませんで、数分の間で結論をつけた、こう思います。日本道路公団が管理しておりますが、この路線名、工事区間、延長、事業費、供用開始年月日、償還期限、これをひとつまとめて御説明いただきたい。

○参考人(大竹謙蔵君) お答えいたします。

浦戸大橋の路線名は、県道春野・赤岡線でございます。それから区間は高知市の浦戸から高知市種崎まででございます。それから延長は一・五キロメートルでございます。それから事業費は十六億一千四百万でございます。供用開始日は昭和四十七年七月十二日でございます。料金の徴収期間が供用開始の日から三十年間となっておりますので、料金徴収期限は昭和七十七年七月十一日でございます。

○二宮文造君 償還期間。

○参考人(大竹達哉君) 償還期間は、ただいま申し上げました料金徴収期間と同様でございます。

○二宮文造君 それで、細かいやりとりも必要だと思ふんですけれどもね、要するに事業費が十六億何がしですね。それから昭和四十七年に供用開始をしてから五十三年までを計算しますと約六年ですね。その間の収入が十二億三千六百万円余、これ収入があるわけです。ところが、現在に至るも、十二億の収入を上げたんですが、いまだに事業費の十六億一千四百万より多い十八億四千六百八十万円といういわゆる未償還額が計上されているわけです。十六億でつくって十二億収入を上げて、そして未償還額が十八億。それは人件費が要ります、あるいは補修費が要ります、管理費が要ります、説明を受けなければそういうことで、こういうふうなことになるかと、一体、料金徴収期間内に未償還額というのは全部完済できましようか、いまの計算でいけば。

○参考人(大竹達哉君) お答えいたします。

今後、経済変動その他大きな変わりがございます。限りにおきましては、一応、計画の償還期間内に償還を完了するというふうに見込まれております。

○二宮文造君 たとえば、よろしいですか、七年目に当たります昭和五十三年度収入は、ずっと上がってきたとして二億四千八百万円の収入を上げたわけですが、ところが、支出の方も上がってきたとして二億一千三百万円。そうすると五十三年度一年で収支の差はわずかに三千五百万円なんです。経

済変動があるかどうかはわからぬと言われけれども、とにかく当初は通行量が少なかったというところで収支の差が逆に赤字になって累積していったのはわかります。ですけれども、いま一番、何といいますが、よく利用されていると思います。観光客とかなんとかで。そういう状況で二億四千八百万円上がつてきた。これは通行料金を上げない限り、あなたがっしゃるよう料金徴収期間内の償還は完済は絶対むずかしいと思ふんですが、完済しますか。

○参考人(大竹達哉君) 先生の御質問でもっとも

でございますけれども、一応、計画と現在の償還状況と対比いたしますと、一方で確かに支出の方が計画よりも増加しているわけでございます。しかし、一方でまた、収入の方も計画より増加しておりますので、単年度ごとの償還状況につきましては計画とそれほど現在差がないという状況でございます。まして、今後、経済変動で物価が極端な上昇をしない場合、それからまた交通量もいままと同じような状況で増加してまいりました場合には、とんとんでまいりまして、計画どおり償還を完了するというふうに見込まれております。

○二宮文造君 もし三十年内に完済できなかったときは、その徴収期間を延ばすんですか。

○参考人(大竹達哉君) これは法律で決められておりますので、徴収期間を延長するということはございません。ただ、途中で非常に償還期間に狂いがまいりました場合、経費の方が非常に多くなりました場合には、政府の方に料金変更をお願いいたしましたして、収入を増加する方法を考えなければならぬと思っております。

○二宮文造君 私は、その点を心配するわけ

です。こういう経理状況ですと、通行料金を上げる方が先決問題でして、それはもういつまでたってもイタチごっこですよ。ですから、浦戸湾にかかったこの橋、これをつくったのは住民の方にも非常に便利ですが、もしこれが無料ならばね、この計画自体はきわめていい計画をやった。ところが、私思ひますのは、そうやって有料道路をつくり、

そしてその料金を徴収する、そのせつかくの料金が人件費とか公団の運営費とか、そういうものに食われてしまつて、いつまでたってもこれがイタチごっこになるようではどうにもならぬ。道路をつくったという意味はやはり生活の利便でしょう。生活の利便ということを考えますと、こういうふうな経理状況では絶対に料金徴収期間内に完済する見込みもないし、恐らくそれを理由にして料金の値上げを申請するでしょうし、こういう生活道路に似たような橋については、もう早く、これは未償還額云々の問題ではなくて、付近住民の利便というものを考えて、有料制というものをやめにする方が私は正しいやり方ではないか、こう思ふんです。

だから、もう一遍あれしておきますが、料金徴収期間は三十年ですね、これはもう延ばさないで、そのときに未償還額があつても、あとはもう料金は取らないのです。三十年のことを言つてください。

○参考人(大竹達哉君) 先生のおっしゃるとおり

でございます。ただ、ちょっと補足させていただきますと、供用開始以来七年間の収支のトータルで見ますと、先ほど先生がおっしゃいましたように、収入よりも支出がふえているわけでございます。しかし、これは供用当初の初年度から四年度までの間、この四年間の単年度につきましてはそれぞれ供用当初でございましたので赤字になっておりますけれども、第五年度、昭和五十一年度以降は、単年度で見ますと、支出を収入が上回っております。したがって、今後、この傾向が続きます限りにおいて、当然、償還可能であるというふうに申し上げたわけでございます。

○二宮文造君 そんなごまかすような答弁はやめてください。夜、料金を取っていますか、夜は無料ですよ。いませんよ、あそこ。昼間の通行量というのは、もうこれだけのレジャーブームになってまいりますと、大体五十三、五十四、これがピークですよ。だから、これはもう三倍に

も五倍にもなることは絶対ありません、あの橋の通行量は。どれほどの通行量をお考えになつていらっしゃるかわかりませんけれども。

ですから、これだけ伸びてきた五十三年度でも、しかも二年度に二億四千万円収入が上がったものがほとんど倍の二億四千万円に収入が上がつていますね、四十八年に比べて。ですけれども、そのときの収支の差がわずかに三千五百万円でございます。どうしてあなた三千五百円で償還ができますか。これは償還計画とか、交通量の問題とかいうものをもう一遍計算し直して、しかも、この橋がもう生活道路にも匹敵するような橋になつてきたということも勘案して、三十年を待たないで、早いところでは無料開放すべき路線です、県道の上にかかっている橋ですもの。もう物すごく便利なんです。これは公団にやっていたらいいわがたいんです。しかし、いまのようなやり方ではどうも納得ができません。これはひとつ再検討を私は要望いたしておきます。

しかも、また、支出の中身についてもきわめて私は疑問があるんですよ、細かい数字をいただいています、悪い言い方をしますと、公団の人件費と公団の運営とに食われてしまつて、それぞれ住民がしわ寄せを受けている。もっと償還できるはずだ、償還されてあたりまえだ、この支出の中身を見ますと、こういうことを申し添えて、ひとつ無料開放する期間を早くに検討をする、こういうことを要望しておきたいわけです。これは答弁は要りません。要望にとどめておきます。これは実際問題大変なことになります。

次に、本案について、もうすでに御質問がございましたので、重複を避けながら若干お伺いしたいわけでありまして、本法が制定されました場合に、五十一年度の七月二十一日付で発せられました「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」という通達、並びに五十二年十月二十六日付の「沿道環境整備要綱」を決めた「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、

この通達の取り扱い、本法が制定された場合、どのようにいたしますか。

○政府委員(山根五郎) お答え申し上げます。

五十二年七月二十一日付都市局長・道路局長通達、すなわち「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る騒音の防止について」でございまして、これは有料の自動車専用道路の沿道の住宅に対する道路管理者による防音工事助成について定めたものでございます。昭和五十二年十月二十六日付同通達は「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」でございまして、これは緩衝建築物の整備に対する道路管理者による助成と、土地区画整理事業施行地区内における環境施設帯充当地の先買いについて定めたものでございます。

このうち、五十二年の通達は本法の制度に吸収されることとなりますが、その他の現行の施策につきましても、本制度と運用面での調整を図りながら、引き続きその活用を図る考え方をいたしております。なお、五十二年通達のうち土地区画整理事業施行地区内における環境施設帯充当地の先買いについては、本法の運用により対応することも可能な場合があるわけでございますが、本法に基づく沿道整備道路の指定が行われない場合等においても、その必要性が認められますので、この場合には引き続き存続させたい、こういう考え方をいたしております。

○二宮文造君 本法では、道路交通騒音の騒音の防止という面での対策にとどまっておりますけれども、道路交通公害には振動もあれば大気汚染もあるわけですから、その沿道整備事業というものはその地域の特性に合わせて弾力的に対処すべきであって、いま制度化されているあらゆる整備手法、そういうものを取り入れて実施すべきものだと思いますが、この点はいかがでしよう。

○政府委員(山根五郎) 仰せのとおりだと考えます。沿道整備計画に即した沿道の計画的な整備は、一般的には、建築行為、開発行為に対する届

け出、勧告、助言等の制度によって推進されることになるわけでありまして、さらに、これを促進するために、沿道に適した土地利用への転換を図るための国の市町村に対する土地取得費の無利子貸し付け、緩衝建築物の建築を推進するための道路管理者の緩衝建築物の建築費等の一部負担、住宅の防音構造化を進めるための道路管理者の住宅の防音工事費の助成等の措置を講ずることについてお答えをいたします。したがって沿道の具体的な整備につきましても、沿道整備計画の区域の特性に応じて、これらの施策に合わせて市街地再開発事業、公園整備事業等の既存の整備手法を活用して総合的に実施すべきものであるというぐあいに考えております。

なお、道路交通公害には、騒音のほかに、振動、大気汚染といったこともあるわけでございまして、振動につきましても、もっぱら道路構造面、それから、その他大気汚染等につきましても、他の施策と相まって環境の保全に努力をしてまいりたい、かように考えるわけでございまして、

○二宮文造君 関連してお伺いしますが、大臣、地震のときにブロックべいが倒れた、それで死傷者も出たというように生けがきに転換をする、いわゆるブロック崩しというのですか、そういうものが、しかも各地で自治体の助成のもとに促進されているようでありまして、この事業は、考えてみますと、沿道の交通安全とか緑化の推進という点にも手伝いまして、いわゆる良好な生活環境の確保に寄与する、こう私は思います。そこで、国の施策としてこういうことも制度化すべきではないか、こう思いますが、大臣の所見はいかがでしよう。

○国務大臣(渡辺栄一君) 御指摘のように、地方公共団体の条例あるいは要綱等によりまして生けがきの設置奨励が行われていることは事実でございまして、建設省としまして、現在、すでに制度化を見ております都市緑地保全法による緑化協定制度、都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関

する法律によりまして生けがき、樹木の指定制度等を積極的に活用いたします。なお、また、都市緑化対策推進要綱を定めまして、都市緑化に関する各般の施策を推進いたしておりますのでございまして、今後とも、御指摘のように、生けがき設置の推進も含めまして総合的な都市緑化の一層の推進を図ってまいりたいと考えております。そういう意味で所要事項の制度化を含めまして十分な検討を進めてまいりたい、前向きに対処したいと思っております。

○二宮文造君 それから、沿道の整備を円滑に推進するためには、沿道住民の意向というのが十分に反映されなければ、いわゆる権利もふくそうしております。利権もふくそうしております。そういうことが考えられますが、なぜ沿道整備協議会というものの構成メンバーから沿道住民を外したのか。また、外したら、どうやって沿道住民の意思を協議会に反映されるのか疑問が出てまいりますが、この点はいかがでございませう。

○政府委員(山根五郎) 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のは御指摘のとおりでございます。そこで、沿道整備協議会は、沿道整備の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、行政機関相互の連絡協議の場として実は設けられるものでございまして、したがって、この構成員には都道府県及び関係市町村のそれぞれ関係する部局の参加を予定しておりますので、沿道各層の住民の御意向も反映されるというぐあいに考えております。また、沿道整備協議会の運営に当たりましては、必要に応じ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いうぐあいに考えておるわけでございまして、

なお、沿道の具体的な整備の内容を定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って十分住民の意向が反映されるよう措置されるというぐあいに考えておるわけでございまして、

○二宮文造君 あと七、八間、時間の関係で残ってしまったわけで本日に申しわけないんですが、まとめて簡潔に御答弁をいただくために、まとめて質問をしたいと思っております。多少関連性がなくなつてまいりますが、その点、通告もしてございまして、答弁をいただきます。

沿道整備計画の対象区域内での建築・開発行為の効力は届け出、勧告と、こうなっておりますが、勧告では、勧告に従わない場合どうなるのか。結局、沿道の整備が進まぬじゃないか、結果として正直者がばかを見るんじゃないかという点にもなりかねない。道路交通騒音の状況とか沿道の土地利用の推移等、特に必要があると認められるときは規制ができるようにすべきではないか、こうも思います。

第二点は、緩衝建築物が沿道に設置された場合に、日照権とか通風の問題、これが生じてくる。沿道整備計画の策定に当たって、こういう問題は一体どう対処されるのか。

それから防音工事について、現在、一部の自治体で賃貸または分譲を目的とする住宅で、特定の建築物に対して条例によって義務づけが行われておりますが、個人の住宅まで含めた義務づけについては自治体での対応には限界がある、こう言われております。どう処置をされるのか。

それから、あと二問ほどあります。これはカットしまして、最後に、当面、本制度の適用を予定しているのはどういうところなのか、これを伺いたい。

それから第四点は、国道四十三号線、いわゆる大阪・神戸ですが、あの国道四十三号線は一日に十六万台を超える自動車が行き交っておりまして、車両の大型化、重量化に伴って騒音、振動、排気ガス等によって沿道環境はますます悪化しております。もう御承知のとおりです。わが国有数の公害道路だ。ですから、阪神高速を延ばそうと思つても、あの沿道の住民が反対をいたしますが、いま工事が着手できないでいる個所がございまして、それがほとんど公害道路になっております。その対策

が強く求められておりますので、この国道四十三号の沿道の整備の促進、これを特に配慮を求めたい。

以上の問題について答弁を伺って、質問を終わりにしたいと思います。

○政府委員(升本達夫君) おたのしの点の第一点でございますけれども、沿道整備計画の効力は、確かにまずその区域内の開発行為の行われます場合に届け出を義務づけまして、これに対して勧告ができるということにとどまっておりますけれども、第二次的な措置といたしまして、この法律によりまして建築基準法の一部改正をさしていただいております、建築基準法の一部改正で六十八条の二という条項を入れさしていただきました、沿道整備計画の内容の中から、さらに建築物の敷地、構造、建築設備または用途に関する事項で定められたものを、条例でこれをさらに建築確認に当たつての確認の基準に吸い上げるといふような措置ができることといたしております、この条例で定められた建築確認基準の内容につきましては、建築の確認時にチェックの基準になり得るといふことで、効力を担保できるものというふうに考えております。

なお、都市計画法に基づきます開発行為の許可につきましては、この区域内におきまして原則として千平米以上のものは開発許可を必要といたすわけでございまして、この場合の開発許可の基準も、この沿道整備計画の内容をもつて開発許可の基準となるというふうにしていただいております、そこで許可のチェックを受けるということになることによりまして実効が担保できるものというふうに考えております。

それから、おたのしの第二点でございますけれども、日照、通風等の問題が生ずるおそれはないかという御指摘でございましたが、沿道整備計画はその区域内の土地利用を一体として合理的になるように定めさせていただくことを予定しておりますので、当然、その計画内容を定めます場合に日照、通風の問題もあわせ考えさせていただ

て、できるだけそういう支障が生じないように計画に持っていきたいというふうに考えております。

○政府委員(関口洋君) 個人住宅の防音構造化の問題でございますが、ただいま都市局長から御答弁さしていただきましたように、この法律の附則でもって建築基準法の一部を改正いたしまして、建築基準法の第六十八条の二を新設することとさせていただきます。その規定によりましていわれる構造面で条例で規制することができるようになっておりますので、そういうものでもって対処してまいりたいと思っております。

なお、既存建築物につきましてもいろいろ負担の問題が出てくるわけでございますが、これはこの法律の本則の方の、先ほど来道路局長が御答弁申し上げておりますように、第十三条の規定でもってそういう場合にも対応できるように措置させていただきます。ただいま考えておりますので、私どもは可能である、かように考えております。

○政府委員(山根五郎君) 当面、本制度の適用を予定しているところというぐあいになっておりますのは、国道四十三号の神戸・大阪間、国道一号の岡崎地区、東京都の都道環状七号線、国道二十三号の名古屋市・四日市市などを一応私ども適用されるのではないかといたうぐあいに考えておるわけでございます。

○国務大臣(渡辺栄一君) ただいま当面の対象になると局長が申しました中に国道四十三号線がございまして、これは道路環境問題が顕在化しておりますが、今日までも道路構造によりまして対策ありますが、交通規制による対策などを講じておりますけれども、なお、沿道の環境に多くの問題が残されておりますというところは事実であると思っております。

私ども、本制度立案に当たりましては、国道四十三号兵庫県内等、道路環境問題が悪化しております地域につきまして、有効適切な対策となり得るよう、国道四十三号兵庫県内等の実情を念頭に置きまして、また国道四十三号関係自治体等からの

要望も踏まえまして、実は、作業を行ってきたわけでありまして、いわばモデルとしてこれに当たっておりますわけでございます。したがって本制度が国道四十三号線に適用されることにつきましては、その沿道の整備が促進をされ、また沿道環境が改善されるべきものと私は期待をいたしております、今後、積極的に沿道整備の促進に努めてまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○上田耕一郎君 私は、この幹線道路沿道整備法について質問したいと思っておりますけれども、その前に、ただいま二宮委員も質問されました有料道路の身障者に対する割引措置の問題、これを重複を避けて若干御質問したいと思っております。

まず、最初は、割引証の一本化ですけれども、三月の初めに日本身障運転者協会の方々と一緒に私どもが建設省との問題で交渉したときにも、なるべく早急に実施する、具体的方法については至急検討し、結論を出すというお答えが建設省側からありました。ただいま二宮委員の質問に対して大臣から早急にということがあったわけですが、去年の六月一日から始まったのですが、そのときに身障運転者の方々からの要望は、とにかく一年以内に割引証の一本化、簡素化をということがあつて、すぐ六月一日がめぐってくるわけですね。早急にという点をぜひ、少なくとも六月一日からやっていたらいいと思ふんです。これは建設省の有能な能力をもつてすれば優にできると思ふんです。もう方向は決まっておりますし、ぜひ、大臣、希望にこたえて、六月一日から努力するという努力表明をいただきたいと思ふんです。

○国務大臣(渡辺栄一君) 率直に申しまして、いまこころではつきり六月一日までにはとちよつと私も責任もございまして申し上げかねますけれども、できるだけだけの努力をいたしてまいりたい、かように考えております。

○上田耕一郎君 次が、対象者の拡大問題です。対象拡大については毎国会請願が出ておりますし、もう今国会も二つ出ているんです。まず、こういう問題に取り組むに当たっては、来年が国

障害者年ということもありますし、なぜ対象拡大という要望が本当に強く出てくるかという実情をぜひ建設省も御認識いただきたいと思う。

共産党の安武洋子議員が紹介議員になっている兵庫県の浜野伸二郎という請願者、この方はこういうケースなんです。脳性麻痺の方で通院を週間に一遍やらなければならない、奥さんの運転で行くわけですが、第二神明、それから播磨線を利用しているのですが、神戸までいかなければならない、この方は月収六万円なんです。本人の年金と奥さんの介護手当です。だから、どうしても介護者にも半額をと、御本人は脳性麻痺で自分が運転できないというので非常に強い要望で請願を出されておられます。

それから、幾らでも例はありますけれども、板橋のある重度精神障害の子供を持つお母さんのお話でも、高島平の施設まで送り迎えをやっているのだけれども、いつでも車以外ではできないんです。小さいときはおんぶしていたんですが、大きくなつてくると、もうどこにでもとここ歩いていくので危ない。それからまた普通の子供より着がえなどの荷物も非常に多いので、手を引いて電車やバスにも乗せられない、車以外にはないということなんです。こういう幾つものケースがあるの、何もぜいたくということでもなしに、大変な生活の中でどうしても介護者にもという要望があり、さらに、内部障害その他に広げてほしいという要望が強いわけですね。

こういう点をどうやって前進させていくかという点で、私、非常に大事だと思ふのは、先ほど大臣も、二宮委員の質問に答えて、この施策は整合性が必要だ、こうおっしゃいました。整合性が必要だというのは、各省がいろいろな施策をやっているのだけれどもアンバランスがある、そのアンバランスをそろえて統一のしななければならぬというわけで、こういった基準というのは進んでいくところを低い方にそろえるのじゃなくて、低いところを進んでいくところに全体としてそろえていくということが非常に大事だと思

の区間は三千七百キロメートル、騒音規制法に基づきます要請限度を超えている区間は千八百キロメートルという結果が出ております。

○上田耕一郎君 四車線以上の三千七百キロというのはパーセントで言うところのぐらいいですか。

○政府委員(山根重吉) 三千七百キロメートルが全体の道路に占める割合が三四%、要請限度を超える区間の延長は一六%という割合になります。

○上田耕一郎君 環境庁の調査はどうなっていますか。

○説明員(加藤三郎君) お答え申し上げます。昭和五十三年に各地方自治体が測定しました結果によりますと、全国で三千三百五十五測定点のうち、朝方、昼間、夕方、夜間の四時間帯とも環境基準を満足する点は五百六十五点でございます。全体の一七%でございます。測定点の数及び場所等は年によって若干異なっておりますが、経年変化を正確にとらえるのは必ずしも容易ではございませんが、環境基準を満足する測定点の割合を見ますと、昭和五十一年で二・一%、五十二年で一七・六%、五十三年では一七%と年々減少の傾向にございます。

○上田耕一郎君 建設省と環境庁の調査はまるで逆になっているんですね。建設省は先ほどの答えで四車線以上で基準を超えるものが三四%という答えで、そうすると六六%は大抵いいわけでしょう。環境庁のいまの調査では、基準内がわずかに一七%しかない、八三%が超えていると言っているんですね。

私は、とった測定点の数その他もあるかと思えますけれども、大体六六%はまあいいんだという認識ではやっぱり問題があるであろう。環境庁はかなり頻りに調べられていて、こういう分厚い調査になっていきますからね。(資料を示す)これで見ますと、この二、三年々々悪化していて、基準以内のものが二%から五十三年一七%と非常に減少しているという点ですね、これが私はいまの道路騒音の現状を示しているんじゃないかと思うんです。われわれの感覚もそのぐらいいなっているんだらうというふうに思います。

これはやはり無制限のモータリゼーションから来ていると思うんですけれども、環境庁は、車の総量規制、モータリゼーション規制という点でいきますと、そこまできかないと根本的な交通公害対策にならないと思うんですけれども、これについてはどのように考えて、どのように対処しようとしておられるのかお伺いします。

○説明員(加藤三郎君) 車の総量規制という点に關しましてはいろいろな意味合いがございまして、環境庁といたしましては、いろいろな総合的な対策、つまり自動車そのものの単体の規制でありますとか、それから沿道の周辺対策でありますとか、道路構造対策とか、そういったものを全体的に対策を推進いたしまして、騒音ももとより、大気汚染その他環境保全の問題を惹起することのないように施策を進めていきたいというふうに考えているわけでございます。

○上田耕一郎君 朝日新聞のことしの一月二十二日の記事によりますと、「総量規制」の方向」という見出しで、環境庁としては「中、長期的な総合的交通公害対策の策定を中央公害対策審議会に諮問すると発表された。」この方向は車社会の枠組みに影響を与える可能性を持つ自動車の総量規制につながる考えが含まれる、こう報道されていまして、いかでございましょうか。

○説明員(加藤三郎君) 先ほど言葉足らずでございましたので、もう少し敷衍して申し上げます。環境庁といたしましては、先ほども申し上げましたとおり、自動車単体から発生いたします排出ガスそれから騒音を、今後とも、まず逐次強化するというのが第一点でございますが、第二点といたしましては、自動車交通公害の中で、先ほど来問題になっております騒音その他、大変な問題を生じます大型車によります交通公害問題の解決を図るために、大型車問題を中心としたした物流対策につきまして交通公害防止の観点から早急に検討したいというふうに考えておるわけでござ

います。このほかに交通管理面からの対策、それから沿道環境の整備、道路の面からの対策などが必要でございまして、建設省はもとより、関係する省庁とも連携をしつつ、これらの対策を推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。

また、さらに、中長期的な対策といたしましては、現在講じられておりますさまざまな対策をさらに拡充強化することに加えまして、環境保全の観点から、現在の交通体系なり、あるいは都市構造のあり方につきまして検討を行い、交通公害対策の総合的な推進を図っていただきたいというふうに考えておるわけでございます。先生が先ほどお触れになりました記事に關連いたしまして、私も、環境庁長官が交通公害問題に關する懇話会というのを一月二十一日に開催いたしまして、実は、第二回は本日夕方やることになっておりますが、いずれにいたしまして、今後の交通公害対策につきまして、各方面の有識者の方々の御意見もいただきまして、それらを踏まえまして、先ほど申しましたような総合的な対策の企画、立案をしていきたいというふうに考えておるわけでございまして。

○上田耕一郎君 主な幹線道路で基準以内のものはわずか一七%ということでは非常に悪化しているわけですね。これに対する国の総合対策全体がどうなっている。環境庁はいま積極的な姿勢を示されておられますけれども、発生源対策にしても若干進んでいるだけだ、総合交通体系の見直しというのでもようやく手が触れただけだ、沿道の土地利用、これはこの法案で若干進んでいるという状況です。で、ぜひ建設省におかれても、また、ほかの省庁におかれても、こういう現状を直視して総合的な交通公害対策を進めることが大きな課題になっているということをよく認識していただきたいと思ひます。

さて、交通公害は、騒音だけじゃなくて、大気汚染、それから振動もありますし、それから高架の大きな高速道路がつくられますと日照問題も起

きる、いろいろ複合の公害なんです。この振動公害という問題については、道路局では、どの程度把握しておりますか。

○政府委員(山根重吉) 振動の問題につきましては、部分的に私も調査を進めておりまして、どの程度の交通量、どういふ条件のもとでどういった振動が起こるかといった点を現段階で種々の観点から調査をしておるという段階にとどまっております。

○上田耕一郎君 振動についてはほとんど全面的な調査は行われていないと思うんですね。環境庁では委託業務結果報告書というのが一つ出ていますけれども、恐らくこの程度だろうと思うんですね、環境庁がやっているのは、建設省ではほとんど行われていないと思います。この環境庁の調査を見ますと、住居系の一地域で、夜は、甘いと言われている振動基準をやっぱり一割近く超えているというものも生まれているわけですね。振動のひどい地域に住んでいる方に聞きますと、たとえば尼崎の四十三号線近くの方というのは、振動でかわらが落ちちゃっているというところもありまして、

(委員長退席、理事西ヶ久保重光君着席)

木造の家はがたがたになって傷みが早くなっている、だから大型車の通る音が向こうから聞こえるとかびくびくして気持ちも不安になるというような状況も生まれているんですね。

この問題は、もう余り突っ込みませんけれども、やはりこういう道路公害は非常に複合的に進んでいて、しかも調査もまだ初歩的な段階にとどまっているというところは、これまでの道路法だとかあるいは道路構造令だとか、そういう公害問題についてはまだ目が向いていない時期につくられた、当時としては当然でやむを得ないことだったと思うのですけれども、そういうところにはやはり問題があるわけですね。道路法も「(道路の構造の原則)」という二十九条では、丈夫な道路にしなやなならぬということぐらいいし書いてないわけですね。道路構造令を見ても、車線、車道それか

ら自転車道、歩道、こういうことは書いてある、路肩まで書いてあるけれども、環境施設帯についてはほとんどという全く触れてないわけですね。

そういう点で、公害問題の現状から言っても、道路法とか道路構造令とか、これまでの法制度に対して環境施設帯という考え方、これは環境を守る、公害を防ぐという観点を入れて、見直す必要があるが生まれてくるんじゃないかと思ひますけれども、これはひとつ大臣にお伺いをします。

○政府委員(山根善吉) この騒音等を含みますいろいろな対策で、たゞいま御指摘がありました環境施設帯を道路構造令に取り込むことについてのお話がありました。環境施設帯につきましても、現在、道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準、これは昭和四十九年の都市局長・道路局長通達でございまして、これと道路の標準幅員に関する基準案につきましても昭和五十年七月十五日付都市局長・道路局長通達に基づいて、この設置に実を努めてきておるところでございます。

環境施設帯を道路構造令に取り込むというところにつきましては、やはりこういった通達で具体的に実施をし、その成果を見つつ、定着をし、一つの方向としてこれまでの実施成果を踏まえて、これを総合的に勘案して構造令の中に取り込むという点を検討してまいりたい、かように考えておるところでございます。

なお、振動の問題につきましても、先ほど来お話があったわけですが、直轄国道関係につきましては、たとえば五十二年では百四十七カ所といったところについて調査を実施しておるところでございます。この振動対策としては、路面の凹凸が主たる原因でございまして、この舗装の修繕とか、橋梁の継ぎ手部の改良、こういった道路構造の改善ということで当面対処できるのではないかと、こういうぐあいに実は考えておるわけでございます。

こういった点も含めて、道路構造の点について、環境施設帯等を含めて構造令にどう取り込むかについては、今後、総合的に検討してまいりたい

い、かように考えております。

○上田耕一郎君 交通公害の一つに日照の問題があります。

私は、五十二年六月八日の建設委員会、首都高速道路公団の首都高速九号線について日本橋箱崎の問題を取り上げました。これは商業地域であっても日照被害を受けている実態があるので、補償対象にすべきではないかと質問したので、当時、大宮計画局長は、商業地域についても住宅について受忍すべからざる損害が出た場合は十分対策をとるべきだと思ひ、ケース・バイ・ケースで判断をしていく、商業地域は全く見ないという趣旨ではなく具体的に判断していきたい、そう答弁されました。公団の高橋理事は、今後建設省当局の指導を得ながら対処していきたいと答えましたが、首都高速道路公団としては、その後、この問題について、もうすでに二年たつておりますけれども、どのように検討していきましたか。

○参考人(中谷善雄君) お答え申し上げます。

箱崎地区の商業地域の日照補償につきましては、首都高速道路公団といたしまして、その後、さらに現地の実地調査を行いました。その調査の内容は、高速道路が与えます日陰の実態、建物の利用形態及び周囲の建物の高層化の実態等でございます。このような実態を総合勘案いたしました。地域全体といたしましては容積率も高く、今後さらに高層化の可能性を有しておる。また、高速道路は東南から北面に延びる軸としてございまして、高速道路のみの日照阻害というものにつきましては受忍の範囲内にあるのではないかと、この観点から、当該地区全体につきまして日照阻害にかかわります費用負担を行うことは適当でないというふうに判断いたしております。

○上田耕一郎君 全体でなく、個々のケースについてはどうですか。

○参考人(中谷善雄君) その地域の中におきまして全く日照がないケースが実はございます。先ほど述べましたように、ただ、これの原因者は当公

団の高速道路だけではございせんので、いろいろ関係御当局とも御相談申し上げておりますけれども、全般的な考え方としては、当該道路によりまして最低の日照が得られないというものについてはいろいろ検討をすべきではないかというふうな考えられておりますけれども、そういう他の要因と複合的に日照阻害が出ておりますので、他に波及する点その他もございしますので、ただいまのところは、これに対して措置をいたしたかねるといふような状態でございます。

○上田耕一郎君 それはおかしいと思ひます。明らかに軍艦みたいな物すごい高架道路のおかげで、すぐそばに建てた家で、私はある未亡人からも泣いて訴えられてそういうケースもお話したはずで、そういう複合原因といつても明らかに壁の影響だと、受忍できないというケースについては積極的にやつてほしいと思ひます。一体、建設省は、どういう指導をこの問題でしてこられたんですか。

○政府委員(宮家義典君) 公共施設が建設されました、結果的に四季を通じて全く日照が奪われるというような特別なケースの場合は、私ども、これは社会生活上受忍の限度を超える場合に該当する場合もあり得ると考えております。

そこで、いまお話しした具体的事案につきまして、一般的な地区の調査は、たゞいま首都公団の理事からもお話がございましたように、かなりの精度の調査も進んでおるようでございますけれども、この具体的事案につきましても、商業地域の熟度、どの程度住宅が存在し、また、どの程度ビル化、高層化が進んでおるかという点の調査、さらに四季を通じて日照の状況、あるいはまた隣接いたします既存の建物の日陰に対する影響等、調査を早急に進めてもらひまして、費用負担ができるのか、費用負担が無理なのか、早く結論を出すように、さらに公団を指導してまいりたいと考えております。

○上田耕一郎君 建設省の事務次官通達では、いまの費用負担の請求期間は工事の完了の日から一

年を経過した日までに請求があった場合となつておるわけですね。箱崎の例では、ことし二月に開通式を行ったので、来年二月が一年以内ですね。あのときの大宮計画局長の、商業地域でも受忍できない具体的なケースの場合にはという答弁は非常に被害者にとっては希望だったわけ、あの地域全体とまでいふことも、個々の具体的なケースについて、ぜひそういう苦しんでいる方々に対して温かい配慮をもつて措置をいたしたいと思ひます。来年二月が一年以内なので、ぜひ公団側が早く結論出すように建設省としても適切な指導をなさるよう要望したいと思ひます。公団側にもぜひお願いしたいと思ひます。

○参考人(中谷善雄君) たゞいまの問題につきましては、建設省の計画局長からも御答弁がございましたとおり、公団といたしましては、さらに検討を進め、かつ時期的にも十分間に合うように検討の結果を出していきたい、かように考えます。

○上田耕一郎君 次に、法案に入ります。

第一条の法の目的ですね、赤桐委員からも質問がありました。主目的は道路交通騒音により生ずる障害防止、騒音防止になっておりますけれども、「あわせて」と書いて「適正かつ合理的な土地利用」を図る、「円滑な道路交通の確保」「良好な市街地の形成」など三つ出てくるわけですね。この中で、特に「円滑な道路交通の確保」というのがくせ者で、日本弁護士連合会のこの法案に対する意見書では、これはもう削除すべきだと、「円滑な道路交通の確保」なんというのが入ったのでは、騒音防止ということに矛盾することもあるのではないかと、一番の趣旨は何かという点について、改めて大臣から見解を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(渡辺栄一君) この点は、先ほど私御答弁申し上げましたように、騒音対策を主眼といたしておりますわけでありまして、その点はすでに申し上げたとおりでございます。

○上田耕一郎君 その点、しかしと伺っております。この法律で幾つか問題になることが多いわけ

すけれども、まず一番問題になるのは第五条「沿道整備道路の指定」ですね。ここで一と二と三とある。いままでの御答弁ですと、この三要件に該当する道路約二千キロを対象にしたいということでした。で、やはり先ほどの日本弁護士連合会は三要件のうちの一は要らぬのではないかと、交通量が少からうが少なからうが、この二の二にかんがみ、騒音が六十から六十五ホンを超え、それが一番問題なんだから、騒音は超えるけれども、交通量が少ないというケースを外すのはおかしいのではないかと意見があるわけですね。この点、どうなんですか、実際に騒音が実測値で六十から六十五ホンを超えた場合は、やはりこの指定すべき道路の範囲内に入れるべきではないかと思えますけれども、いかがでしょう。

○政府委員(山根孟君) この交通量条件の問題でございますが、幹線道路以外の道路については、主として地域住民の日常交通の用に供されるものであることから、たとえば幹線道路の整備や交通規制等により通過交通を排除することによって、道路交通騒音により生ずる障害の防止を図ることができるといふぐあいに考えておるわけでありまして、幹線道路については、こういうような対策を講ずることは困難でございますし、また将来ともその機能を確保してまいらねばならない、こういうところから本案の対象にいたしましたものでございまして、このため幹線道路であるということの一つの要件として交通量の要件を規定いたしましたものでございます。

○上田耕一郎君 それじゃ幹線道路なら、実際に騒音が六十から六十五ホンを超えるようなところは指定できるわけですね。

それで先ほどの御答弁で、東京の環状七号線、それから四十三号線、あるいは一三線の岡崎の付近、四日市、こういうところが当面問題になるであらうと言われておられました。さて、東京のケースなんですが、先ほど示しました環境庁の自動車交通騒音実態調査報告書、これは東京の各地点について相当詳細な調査が行われています

けれども、これを見ますと、環七だけでなく、大塚などところが非常に多い。もう一々挙げていくと大塚でございけれども、環八、首都高速一号、環状五号、国道二十号甲州街道ですね、たとえば調布なんかは夜間六十七ホンというのがあります。水戸街道、国道二百四十六号線、いずれもずうっとあるわけですね。それから二車線のところでも、有名な国道十六号なんているのは昭島市付近で夜間六十九ホンというところもある。奥多摩街道約六十七ホン、青梅街道新宿六十九ホン等々、二車線でもかなりあるわけですね。建設省の政令の案によつてと四車線以上ということになっていっているわけでも、こういう二車線で七十ホン近いようなところ、こういうところについては指定できないんですか。やっぱり指定できるようにすべきではないかと思えますが、いかがでしょう。

○政府委員(山根孟君) 通常の場合、二車線の道路の場合には幹線道路としての施策、たとえばバイパスでありますとか、そういった他の方策、あるいは道路そのものの改築というふうなことでまず対処をすべきであるといふぐあいに考えておるわけでございます。当面、この四車線以上のものが特に問題が大きいというところから、これまで申し上げているような交通量、騒音等の条件を設定したいという考え方をとっておるわけでございます。

○上田耕一郎君 先ほど挙げた環七以外にも、四車線以上のところ環八とか首都高速一号でひどいところかなりあるんですね、八十ホンなんていうところも出てくるわけですが、こういうところも、東京の場合、環七だけに止めないで、逐次、指定して進めていかなければならないと思いますが、二十キロ、約十年というお話でしたね、この中には、東京の場合こういうものも含まれておりますか。

○政府委員(山根孟君) 申されましたような区間は、この二十キロという中には入っております。ただ、騒音だけの条件から申しますとかなりあるわけでございますが、たとえば銀座通りであります

とか、青山通りの赤坂から渋谷まで至る間、こういうようなのはいわばそれなりの沿道とある意味での調和が図られている。こういうところにつきましては、私ども、指定からは除外をされるであらうという考え方をしております。

○上田耕一郎君 もう余り時間ありませんので、幾つか問題になる点がありますけれども、そのうちの一つは、第十三条「防音構造の促進」にあると思うんですね。第九条の沿道整備計画である街区の計画を決めるわけですね、その街区の中で第十三条に基づいて自治体は特に道路交通騒音が著しいところではこの防音構造化の条例でその区域を定めて建築についてのさまざまな制限その他措置を講ずることができるとなっているわけですね。ここが実際の建設の特に幹線道路の沿道に住んでいる住民にとっては一番大きな問題になっていると思うんですが、特に著しい騒音というのはどういうことですか、具体的には。

○政府委員(山根孟君) 現段階におきましては、騒音規制法に基づきます要請基準に相当いたしました六十五ホンというのを一応のめどにして考えておるわけでございます。

○上田耕一郎君 それじゃ六十五ホン以上ということになって、その場合に、土地の買い取り、それから防音構造に対する助成その他が行われてくるわけですね。

そこで問題が生まれてくるのは、衆議院の建設委員会を見ますと、山根局長は、この六十五ホンの測定に対して計算値と実測値を併用する、しかし趣旨としては実測値を前提にするんだという言い方をしているんですね。この点はどういうことなんですか。実測値と計算値を併用するけれども、前提は実測値であると。私は、実測値をやはり基準にすべきだと思うんですが、法の精神から言っても。

○政府委員(山根孟君) 沿道整備計画の区域内で防音構造とすべき旨の条例の区域については、沿道の建築物の配置によりまして道路交通騒音の伝搬が複雑になります。及びまた環境施設帯の設置

等の道路構造の改善措置、沿道整備計画において緩衝建築物の建築化が定められるといったことによりまして道路交通騒音の伝搬がかなり変化をしていきます。したがって、ある場合には計算値を用いまして判定をしてみなければならぬ、こういうことになるわけでございますが、その前提としては実測値というものを基本に置いて、この実測値を基本に置きつつこの計算値もあわせて併用してまいらぬと具体的な措置が講じ得ないということになりますので、ただいま先生のおっしゃいましたような御答弁を申し上げたわけでございます。

○上田耕一郎君 被害を受けるのは実際の人間の耳や体ですからね、何も計算値で被害を受けるわけじゃないわけですね。だから構造上複雑な緩衝だとか屈折だとかいふようなことがあるにしても、実際に生ずる被害というのは実測値で大体はわかるわけだから、基準はやっぱり実測値なんじゃないか。

○政府委員(山根孟君) 実測値でございます。ただ、事前的にはいろいろな行動を起こすというふうな場合があるわけでございます。現実には、そういうような場合にはやはりある種の計算を伴うということがあり得る、こういうことを申し上げておるわけでございます。

○上田耕一郎君 いや、私がこの問題にこだわりますのは、かなり大きな問題がもうすでに生まれているからです。

八十四国会に、実は、私が紹介議員になって江東区大島六丁目の公団住宅大島六丁目団地の請願を提出したことがあるわけですね。これはつまり実測値と計算値が違いました。それで、いわゆる有料道路についての防音構造化の通達がありますね、あの場合は計算値と実測値両方とも六十五ホンでなきゃだめだ、こういうふうになっていまして、通達がある。そのために六丁目団地では、実測では六十五ホンを超えているんだけど、計算値で六十五ホンを超えていないというので、あそこは十四階なんですが、八階以下のところは実測を幾らし

でも、してもらえないという問題があつて、ぜひやつてほしいという請願が出た。

計算値と実測値がそんなに狂うというのはおかしいじゃないかと思うんですが、実は狂う理由があるわけで、この点、私は非常に大きな問題だと思ふんですね。建設省都市局長、道路局長の通達、五十二年七月二十一日の通達では、こうなっている。(1)が「当該道路を自動車適法に走行した場合を前提として」六十五ホンの計算値、(2)が実測値六十五ホン、この両方に合致するやならぬ。ところが、適法に走行した場合というのは、あの場合に時速六十キロなんです、時速六十キロで計算するところなんです。実際にはあそこは八十キロから百キロで通る。これは公団と住民が交渉したときに、公団側もそのとおりでございまして認めているのです。しかし、実際には八十八キロ以上で走っているのに法律では六十キロでございまして、実際に起きている騒音は違法の車によって生まれるものだから、これについては公団が見ないでいいんだ、それが建設省の通達の決まりでございまして、にっちもさっちもいってないんです。そのために請願が出て、実測値のみで六十五ホン以上のすべての世帯を対象とされたいと出たんです。

これはなかなか大変な問題だということで理事会でも議論になりました。ところが、建設省側は、これを全部認めるという問題が起きますというところで、これはもう少し譲って議論しようというところで理事会でも保留になったいきさつがあるんですね。これはやはり私は大変な問題だと思ふんですね。むしろ公団側よりもこういう通達を出した建設省に問題がある。

局長は先ほど思ふ言われた、事前に計算値が必要なケースがあるんだと。実際に実測する前にです、事前に。確かにそうなんです、私も、この問題を調べてみた。そうすると、この計算の式は複雑なものがあつて一々申しませんけれども、非常に複雑な計算式で計算するようになってくる。その中には補正係数というものが二つ入つて

いる。しかし、この補正係数というのは実測値になるべく合わせるように補正係数を選んでいくようにしている。で日本道路協会の「道路環境整備のための手引」という本の四十六ページにはこの計算式について「この補正により、実測値により近い予測計算値が得られるようにしている」。つまり計算式というのは、つくる前に、こういう道路をこういう環境の中でつくつたらどういふ騒音が起きるかというのをまさに実測にびたり合うような予測ができるような式が計算式なんです。そのために計算式というものはあるわけなんです。だから実測にできるだけ近くするようにいろいろな補正係数まで使つてやっています。

ところが、この建設省の通達は、私はこれは初めてのことだと思ふんだ、予測に使うべき計算値、法律で決められた時速六十キロの自動車が出たときの値に値にして、実測値では確かに六十五ホン以上なのに、防音構造化の対象から外す、だから実情よりもずっと狭めるためにこの計算値なるものを使つた。まことに奇妙な驚くべき例だ、そう思ふんですね。私は、この通達の「適法に走行した場合を前提として」というのはまことに実情に合わない。今度の法律は実測値が基準だといふ局長は言われました、そうすると、今度の法律に包摂されない有料道路に関する防音構造化のための助成、これは今度の法律とは矛盾してきちゃうわけなんです。どうですか、局長、この通達のこの部分ね、余りに矛盾して実態とも合わない、計算値の使い方としてもまことに不合理で驚くべき姿である、今度提案されて私どもが審議している法律に基づく防音構造化に対する助成とも全く矛盾してくるので、見直すべきだと思ふんですね、いかがでしよう。

○政府委員(山根孟君) 道路交通騒音対策として総合的な施策が必要であるわけでございます、そのためには走行条件といったものも一つの重要な要件であるという考え方を踏まえました通達にいたしておるわけでございます。そういった観点から、当面、この考え方のもとで運用をしていか

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、現実の計算式等の適用という点がいわば問題になっておるわけでございますが、これらの点につきましては、なおいろいろ検討をしましければならぬ、こう考えるわけでございます。

○上田耕一郎君 それはね、検討を認められたことはいいことだと思ふんですが、余りに矛盾がひどいんですね。

大島六丁目自治会が専門家に頼んで自分たちでこんな詳細なのをつくっているわけなんです。(資料を示す)たとえば七号棟の八階では七十一ホンという実測値が出ています。実際には七十一ホン以下というので出なかった。九階から十四階までは助成が行われていない。ところが、九階と八階とはわずか二メートル七十センチの高さが違ふんです。そういう点では本当に私はこれは矛盾が出ています。

こういう実例がありますが、せっかくこの間請願が出たときにも、建設省側は、実測値ということになると全国的に響くというふうなことを言われて、この請願の採択に難色を示された。今度のこの法案についても第十三条に関連する質問で、実測値が前提だと言いつつながら、計算値も併用というふうな言葉が出てきます、もうすでにこういうトラブルが現に起きているわけだから、有料道路に関して、すでに前もって行われた制度の中で、そうすると、今度の制度も、やはり実測値では六十五ホン以上になつていて条例でもそうなっているのに、いざとなつてくると、いや、ここ

の場合は計算値ではこうだと。計算値といふのは、実際にあり得ない自動車の走行、法律とおり、所によつて違ひますけれども、大島の場合には時速六十キロ、が守られていない現状から、この場合は当たらないというので助成しないというふうなことになるか、そういう危惧があるんです。そういう危惧を払拭するために、ぜひこの前の有料道路に関する問題の通達を見直して

いただいて、大島六丁目団地の問題についてぜひ公団に対する適切な指導を行つていただきたい、こういうことを要望したいと思ひますけれども、いかがでしようか。

○政府委員(山根孟君) ただいまの問題は交通走行上の問題ということで、やはりこれは公安委員会の方にお願ひをせざるを得ない問題であります。そういった実情を踏まえた上で検討をしてみなければならぬ、こう考えた次第でございます。

○上田耕一郎君 公安委員会に幾らお願いしても、全部法律どおり時速を守らなさいということではできないですよ、そんなことをしたらそれこそ交通事故が多発してしまうんですね。それこそ現実に背く希望であつて、そういう現実を背く希望に建設省がいつまでもしがみついているんじゃないかと、現実と合わせた制度をやつていかないと矛盾も起きますし、住民運動との間にも解きがたい問題が生まれてくると思ふんですね。いかがでしよう、大臣。

○国務大臣(渡辺栄一君) 必要であれば、検討を進めてまいります。

○上田耕一郎君 ぜひそういう点をしっかりとつていただきたいと思います。

用地の買取り問題、これについて、もう時間が参りましたので、最後にお聞きしたいと思ひます。

この用地の買取り問題で、どのぐらいの面積の用地について買取りをするとしておられるのか、これについてまずお伺ひします。

○政府委員(山根孟君) 土地の買取り制度の適用の御質疑であるわけでありまして、有効に利用できる土地の基準という考え方が、おおむね三年を目途に面積が三百平方メートル、または道路に面する長さが三十メートルの土地を買取ることができると認められる場合に行うというぐあいに考えておりまして、結果といたしまして、一筆買取りをした土地を貸付対象にすることもあり得るというふうな規模のものにならうかというぐあいに考

えるわけでございます。

○上田耕一郎君 一筆買いも対象にできると、これはいいことだと思ふんですね。やはり第十一条に基づく土地の買入れの場合、住民にとって自分のところが外に移るのに買いつけてもらえらるのかどうかということも非常に大きな問題になるんです。

どうなんですか、三百平方メートルというと百坪足らずということになります。大都会の場合には百坪足らずの家というのはそう多くなつてきておまして、もつと一筆一戸の土地が、たとえば都心では三十何坪とかというところがふえているわけですね。で、そういう三十何坪のものでも運用でちゃんと一筆買いはできるような対処をしていきたい、そう理解してよろしうござい

ますね。
○政府委員(山根孟君) 先生がいまおっしゃるような条件がすべて整うかどうかということは、ただいま申し上げましたように、面積が三百平方メートルというところが向こう三年間でまとまるということが必要ではないか。これはやはり土地を有効に利用するという観点でございますので、一応、そういう基本的な考え方をもとにして運用していかねばならない、こう考えておるわけでございます。

○上田耕一郎君 衆議院建設委員会でもとり合点だったのか、どうもうまいかなかったと答弁されておりますけれども、沿道環境整備促進事業ですね、パツファビルをやるうとしたあの制度をつくつてから鹿児島が全国で一カ所だけという状況でしよう。ああいうたつた一カ所しかできなかったというの、いま言われたような考えで広げていくからあなつたんじゃないですか、やつぱりまとまっていかなきゃならぬと、まとまつて三年間で百坪ぐらいいかなきゃ一筆買いしませんというのでうまいかないと。あのケースも、残りたい人も、出ていきたい人もいるというようにばらばらでなかなかまとまらないので、結局、一カ所しかできないということになったので、

やはりまとまつて三年間で百坪にならなければ買わないというふうなことをしていますと、せっかくこの制度も生かさないということもあると思うので、ぜひ原則としてやつぱり一筆でも買い上げるという現実合つた態度をとっていただきたい。

○政府委員(山根孟君) お答え申し上げます。鹿児島等の場合でいま御例示になりました緩衝建築物等の問題は、実は、土地の買取りというふうなことが考えられていない段階のものでございまして、御指摘のような点もございまして、また、全体としての計画あるいは仕組みといったものがなかった。さらには、この制度が充足してまだ時間がたっていないといったようなことに基づくものという具合に判断をいたしておるわけでございます。

ただいまの一筆買いの問題でございますが、やはり有効に利用できるところであります。と、またいろいろトラブルが起つてくることといったようなこともございまして、むしろこれは沿道整備計画を立てます段階におきまして、一体、具体の場に即してどう計画を立てていくかというところの運用を見ながら検討していかねばならない、こういうぐあいに考えておるわけでございます。当面、一応、めどとしては三年、三百平方メートルということを中心として運用していくのが適切ではないか、こう考えておるわけでございます。

○上田耕一郎君 もう時間が来ましたので、やめますが、やはりいまの問題も、午前中から出ておりましたように、住民の声、また要望を本場にどう生かしていくかということにつなげていくと思ひますので、ぜひ住民に喜ばれるような運用をお願いしたいと思ふんです。

この法律は前進的なものですけれども、やつぱり限界があるわけで、この法律を適用しまして、今度はこういう法律ができたのだから、騒音問題は、大文夫だ、だからぜひ道路をどんどんつくらせろというふうな姿勢で使われますと、困つたことにもなります。最初にも申し上げましたように、

日弁連の意見書には、大体新規道路は省くべきである、新規道路というものは当然騒音は環境基準を守るようにつくるべきもので、既設の道路にだけ適用すべきだということ心配した声も生まれているので、ぜひこの前進した法律を、やつぱり限界も心得て、住民の利益を守り得るよう、に、道路公害問題、交通公害問題、騒音問題を解決できるような運用をするために御努力をいただきたい、このことをお願いいたします、質問を終わります。

○栗林卓司君 ただいま議題となつております幹線道路の沿道の整備に関する法律案について若干お尋ねをしたいと思います。

まず、中身ですけれども、第三条を見ますと「沿道における良好な生活環境の確保が図られるよう道路交通騒音により生ずる障害の防止等に努めなければならぬ。」(「道路管理者の責務」)が書いてあります。第四条を見ますと「国及び地方公共団体の責務」ということで「道路交通騒音により生ずる障害の防止と沿道の適正かつ合理的な土地利用を促進されるよう必要な施策の推進に努める」というあるわけですが、具体的に三条、四条について努力をする中身を簡単にまとめると、どういったことになるのか、まず教えてくださいたいと思ひます。

○政府委員(山根孟君) お答え申し上げます。

第三条で「道路管理者の責務」を規定いたしておるわけですが、幹線道路の整備に当たります。道路管理者として当然果たすべき責務について、本法の制定に伴い、いわば確定的に定めたいものでございます。

具体的に申し上げますと、第一に、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選定をするよう計画を定める。第二に、沿道の土地利用の状況に応じ遮音壁の設置、環境施設等の整備等、道路構造面での改善措置を講ずる。第三に、路面を常時良好な状態に維持管理をする、こういった点が道路管理者の責務として一般論として考えてまいらねばならない事項であ

るといふぐあいに考えておるわけでございます。一方、第四条に「国及び地方公共団体の責務」ということで規定をいたしておるわけでございしますが、これも国及び地方公共団体が果たすべき責務を一般的に定めたものでございまして、本法に基づく措置としては、沿道整備道路の指定、沿道整備協議会の設置、沿道整備計画の決定と沿道整備の促進、さらには国の貸し付け等の措置を適切に遂行すること等を考えておるわけでございまして、このほか、この法律の目標を達成するために必要な事業についての国、地方公共団体の必要資金の確保、その他の援助や、道路整備に関する国の計画や都市計画の決定に当たっては沿道の土地利用との調整が図られるよう十分に配慮をする、こういったことがその具体的な施策ということにならうかと考えます。

○栗林卓司君 もう少しお尋ねをしますと、先ほども出ておりました昭和四十九年の道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について、これは通達が出ております。また、五十二年、これもまた都市局長及び道路局長の両名で沿道環境整備要綱が通達出ておるわけですが、これも、この精神を踏まえて、それぞれ責務を果たしていくということも含んでおるかと理解してよろしいですか。

○政府委員(山根孟君) 仰せのとおりでございます。

○栗林卓司君 そうなりますと、この三条、四条の中に、緩衝建築物の建設促進とか緩衝緑地を促進するとか、あわせて環境施設等をつくるということもそれぞれ具体的な意味内容としては含まれておる、くどいようですが、そう理解してよろしいですか。

○政府委員(山根孟君) そのとおりでございます。なお、付言して申し上げますならば、本法によりまして指定をされます沿道整備道路につきまして道路管理者の責務というのを第七条において規定をいたしておるというぐあいに御理解をいただきたいと思ひます。

○栗林卓司君　そうしますと、この今回の法律の中でも、考え方とすると、環境施設帯をつくっていくという考え方はそのまま織り込まれている。ただ、この法律では市街地形成ということも含めて一体の運用になっているけれども、あえて中を割っていくと、環境施設帯の設置とそれから緩衝建築物あるいは緩衝緑地を含めた市街地形成と二つに分かれる、こう考えて間違いありませんか。

○政府委員(山根孝君)　仰せのとおりでございます。これをもう少しやや具体的に即して申し上げますと、環境施設帯というこの敷地を確保いたしますには、その土地利用の面から見て、たとえば路側と申しますか、道路の敷地として車道端から十メートルまたは二十メートル必要とされる環境施設帯をとって沿道整備計画を立てるところと、この二十メートルの中にある程度食い込みまして、そこでパツファール、緩衝建築物をつくり、かつ、たとえばその道路沿いの部分を駐車場のスペースにする、いわば私的な空間に残すというようなことを組み合わせながら沿道整備計画を立てていくということを一応想定いたしておるわけでございます。

○栗林卓司君 いまお尋ねをしている意味というのは、昔、道路というのは別に歩道を持っていないくても道路だった、また通用したわけですから、最も、歩道がない道路というのはあれはもう道路ではない、それはもう社会通念化している。ここに来て、さらに道路の外側に環境施設帯を伴ったものがいまや求められている道路であるというように徐々に変化してきた。では環境施設帯として全部一律に同じ色で塗ったものができるのかというと、そうではなくて、私の用地であつても結果としてその役割りを果たすものがあるとしたら、それでもよろしいことでありますけれども、基本的には、環境施設帯をそこにとつておくというのが新しい道路の考え方になつていく。これが先ほど私が引用した通達の一注目すべき点だったし、その精神というのは今回の法律にも当然組み込まれている、その点を確認したか

なぜこうぐどく申し上げるといいますと、道路ができますと、はっておきますと、道路にもう近接してびっちり家が建つわけです。この家を、いまのままで、建ててくれるなという法律がなかなかつかれない。建ててしまうと、さあそこで騒音、振動があると、言われてみましても、それは対応ができない。問題は、環境施設帯というものをどうやって積極的に道路構造の中に取り込みながら道路の一部としてつくっていくかということがこれからの課題であろうと思うんですが、その意味で再々申し上げたわけです。

建設省としまして、いろいろむずかしい条件はあるんだけど、あるべき姿として考えていくと、恐らくこうだろうと思うんですが、ここにも緩衝建築物による遮音効果という建設省資料がありますけれども、やっぱり二十メートルあるいは十メートルのパufferゾーンをとって、その向こう側にいろんな建物が建っている。遮音建築物を建てるとすると、その二十メートルのパufferゾーンのとこに実にはうまく建つということを書いておられるんで、また私もこのとおりだと思ふんです。

そうしますと、この法律をこれから適用していくとして、性格は環境施設帯と市街地形成と二つに分かれる、込み込みになっていますから。環境施設帯というのは、たしか通達ですと、三分の一の国庫補助、これが土地地区画整理事業に組み込まれますと全額国庫負担。ところが、今回の法改正では、これは無利子で貸してあげます、こうなっているんだけれども、性格を分けていくと、やっぱり道路構造の一部として措置していかなければいけない部分というのは従来の三分の二補助なり、あるいは土地地区画整理事業としていま道路予算でやっているものに準じて全額国庫負担なりということもあわせて考えるべきではなかったのか、その点はいかがですか。

○政府委員(山根孟君) 環境施設帯として土地を取得し、環境施設帯をつくるというところにつき

ましては現行制度がそのまま適用されると申しますが、まさに道路敷地として道路管理者が管理をする部分、こういうことになるわけでございます。し、この沿道整備計画を具体の場に移す場合に、土地区画整理事業をあわせて実施をするという場合に、その土地区画整理事業が国庫補助事業の対象となることでありますならば、それはまさに仰せのようなことになるわけでございます。

ところが、一方、緩衝建築物等あるいはその他公共の用地を取得するために、かなりこれは時間がかかるわけでありますが、土地を取得する、つまり沿道整備計画に基づいてある場合には種地になるという場合もあろうかと思いますが、そういう土地を取得する場合には、これは当然将来は道線路以外の他の公共用地もしくは民間の土地を想定しておるわけでございますから、それに対しての

手当としては国の無利子貸し付けということを通じてこれを行つてまいろう、こういうことになるわけでございますから、いま申し上げました公共用地の場合には、その段階で、すでに市町村において買い取りをされた土地を、今度は、公共施設の管理者サイドでそれを用地に相当する費用を投じて、そちらの方の費用の負担に転嫁をされる

る。パフアービルのような場合には、ある部分にはパフアービルのような場合、ある部分にはパフアービルそのものの所有者ということもありますし、あらかじめ買い取られた市町村の所有地、これがその段階で民間に売却をされることによって土地がまともな建築物が建つ、こういうようなプロセスになるかというぐあいには考えるわけでございます。

○粟林卓司君　それでも環境施設帯を結果として保持していこうという考え方はあるわけでしょう、これが十年でできるか二十年でできるかは別として。今度対象になる沿道整備道路にしまして、将来残していくストックだということを考えると、将来の姿は、そこに環境施設帯があつてその向こうに市街地形成という問題が広がつてくる。したがって、考え方とすると、環境施設帯ということをくどく申し上げているのは、そこは強

ということをはっきりしておくことがこの際必要ではないかという意味で申し上げている。

ある。しかし、環境施設帯というのは、もう家は建つてもらっては困ります、道路の一部なんですよ。ということをは現狀ではできませんかということはあるかも知れぬけれども、十年、二十年、三十年という将来を考えながらどういうストックとしての道路を残すかということを考えてみると、考え方としては、いまからはつきりさしておいた方がいい。その意味でくどく申し上げているので、その点、私の申し上げていることに間違いはないだろうと思うんですが、いかがでしょう。

○政府委員（山根孟君） 仰せのとおりでございます。

ただ、先ほど区画整理事業が全額国庫負担、こういうようなお話がありまして、それに対して、そのとおりというぐあいにお答えをしたわけでございますが、これは道路管理者負担分に係ること、当然そういうことでございますので、そういうぐあいに御理解をいただきたいと存じます。

○栗林專司君 それから、環境庁の方が後の予定
がおありのようですから、絡めて一緒にお尋ねし
てまいりますけれども、実は、いまの質問との関係
で、なぜさっきの上田委員の質問で建設省の環境
調査と環境庁の各測定地点の達成度合いが、これ
食い違っているのか実態はわかりませんけれども、
ただ、道路にびったり近接した住宅があつて――
現在、計測地というのは一メートル外に出て

て高さメートル何ほというのが機械的に言うのと計測地点になる。ところが道路にびったりくっついていてる家に、そこでしたがってと言ったら歩道に出ちゃうんです。これはとてもじゃないけれども満足できるわけがない。

したがって騒音の面から見ても良好な環境を保っている道路、市街地を保存するのは当然なんでしょうけど、そのときに、まず前提として言えることは、道の際まで住宅がびったり建ってしまう現状

を放置したら、それはもう環境基準もへちまもないと私は思うんですが、この点について、環境庁としてはどうお考えになりますか。

○説明員(加藤三郎君) お答え申し上げます。

先ほど先生御指摘のように、交通公害はいろいろ問題がございますが、その大きな理由といたしましては、道路と住宅など整合を必要とする施設が、交通公害防止という観点から見ました場合に、必ずしも十分な整合がとれていない。簡単に言ってしまうと、近接して設置されているということにあるというふうに私も考えておるわけでございますが、いまお尋ねのような状況につきましては、私もは次のように考えております。

つまり環境基準を超えているような道路につきましては、自動車構造の改善なり、あるいは交通規制等を強化することによりまして周辺の生活環境の保全に努めることを基本とするわけでございますけれども、そのような措置を講じまして、なおかつ周辺の住宅等に環境基準を超えるような騒音が及ぶことにもなるような場合につきましては、この法案が予定しております沿道整備計画に基づきまして、沿道指向型の土地利用への転換あるいは緩衝緑地の確保、そういったようなことによりまして道路と住宅との隔離を図ることによりまして、将来に向けて道路交通公害が解決される必要があるというふうに考えております。

で、私もそういったしましては、沿道、道路周辺の土地利用の適正化といったものの方向を目指しまして、関係省庁と十分に連絡をとりながら施策を進めていきたいというふうに考えております。

○栗林卓司君 いまのお答えで尽きていると思えますけれども、重ねてお尋ねしますと、環境基準の達成というのは総合的な努力の結果として出てくるわけですが、その努力の中には、沿道の住宅の建て方、端的に言いますと、もう道路に近接して住宅は建てさせないという行政努力も入っている、それを含めてのいわゆる環境基準の達成なんだというように理解して間違いないでしょうか。

○説明員(加藤三郎君) 道路に面して住宅を建て

させないというのは非常にむずかしい問題で、いろんな私権の絡む問題その他があると思えますので、いま先生の問いかけに対しては、そのとおりでございますというふうに、にわかに答えられないわけでございますが、方向といたしましては、私もそういったしましては、道路と住宅とがしるべく距離を離れて、その間にバッファを置く、たとえばそれが緑地であれ、あるいは緩衝帯であれ、そういうようなバッファを置くということが重要だと考えておまして、この沿道整備法では、その方向に向けて進みつつあるというふうにいま考えております。

○栗林卓司君 話は戻りますけれども、考えてみれば、あたりまえのことをあたりまえにお尋ねしてお答えが返ってきたということに尽きるんですけれども、ただ、これを、いま御答弁の中にもありました私権の絡んだ問題として見詰めていきますと、本来は十メートルがいかに二十メートルがいいかは別です、これは道路構造の一部としていって買収取つてしまおうということにならないとすると、それはきわめて私権の制限された特殊な地域として利用規制をかけていただきたい、そうじゃないと、その地域はそういう土地利用が確保できない。そうなりますと、なかなかそれは容易ではないから、結局、いい方法というのは、道路構造の一部としてあくまでも取り込んでいくということをはっきりと打ち出していくしかないんじゃないか、私はそう思うんです。

そこで、いまの考え方、これからどうしていくかということは何うんですけれども、これから新設する道路については、どういう形で取り組まれますか。

○政府委員(山根孟君) 先ほど増岡先生にお答えを申し上げましたように、新たな場所に路線を設定してつくりまします幹線道路につきましては、当然、道路構造という面から、所要の環境施設帯をとることによって環境基準を達成するように努めて道路構造を考えていくというのが基本でございます。

ただ、出入制限をいたします自動車専用道路の場合と異なりまして、場合によっては、この新しい道路が一般道路の場合には当然アクセスをし、その場合には沿道指向型の用に供せられる建物が立地をする、たとえば路線商業でありますとか、場合によっては、その他の一般のサービス施設等の立地というようなことが考えられるわけでございます。そういうような場合には、それなりの構造でよろしいわけでありまして、その場合にも相当数の住居というものが立地をする場合も出てまいろうかと思えます。そういうような場合には、沿道整備計画というものを立てることによって、幹線道路と沿道利用との調和を図ることによって交通騒音問題等も解決をしていくのが実態的であろう、こういう考え方に立つておるわけでございます。

○栗林卓司君 沿道利用の一環として考えるということになりますと、場合によっては道に接近して住宅が建ててもいたし方がないじゃないか、住民の皆さんも十分納得の上だ、こうなるんだけれども、そうやってしまおうと、それは環境施設帯が持っている環境保全という意味で、持つべき役割が果たせない。従来は車道だけでよかった、昔は、いまは歩道がないと道路じゃない。これから環境施設帯を伴わないと道路じゃないのだ。沿道の土地利用がどうであろうと、それは先取りをして道路を確保してしまおうというの方がむしろ正しいんじゃないか。しかも、これから新設する道路ですから、ただし費用の面でどうかという話は別です。道路というのは、つくってしまえば、あとは子々孫々に残すストックですからね。そのときは、たまたま沿道住民の相談の結果、ここにはパチンコ屋をつくったということでは済まないのだ。したがって、これからは十メートルか二十メートルかわからないけれども、環境施設帯を伴うのが当然なんで、したがって、そういう道路構造をきちんと法律的に決めながら新しいものについては対処していく、私はそうあるべきだと思いますよ。

それは意見として申し上げるとして、では、いまある道路、これをいま以上に悪化させないためには、どういう対策があるんでしょうか。というのは、今回の法律というのは道路の全線にわたって指定しているわけじゃない、ごく一部ですね。しかも時々刻々と悪化している。それを悪化させないためには、一体、どういう手段、方法を講じたらいいのか、その点はどうかお考えになりますか。

○政府委員(山根孟君) まず、道路管理者としては、幹線道路の場合について申し上げますならば、既存の道路の場合に環境施設帯等がとられておらぬ、こういう道路の場合には、まず環境施設帯をとるというように考えなければならぬ。あるいはそれと同時に、これは場所によって異なると思いますが、遮音壁等を築造することによって環境の保全を図る。あるいは道路の維持管理を適確にすることによって騒音、振動等の障害を少なくする、こういうことを図るということがまず第一にやるわけであります。この場合、先ほど来先生も御指摘のように、沿道利用との関係におきまして必ずしも遮音壁を立てること自身が実はその道路の利用上も大変適切でないという場合があるわけでございます。そうしますと、この本制度の考え方を導入して、一つの空間としての交通空間及びその両サイドにございますいわゆる緩衝空間、環境空間というように、交通空間と環境空間の両者を適切に幅員で全線的に通すような形を一応頭に置いて、これに沿うような形で、ある場合には環境施設帯の部分、あるいは公園といたような形でもって一つの道路全体の空間を形成し、また、それに接続をする沿道の土地利用がこれにかなった形で調和が保たれていくようにすべきではないか、こういうところに実はこの発想があるわけでございます。

現道対策については、現道を重点に考えた場合はそうでございますが、しかし、ある地方の都市等につきましては、基本的にはバイパス等の整備に

よって、通過交通あるいはその都市に分散、集中をしてまいります交通をバイパスに迂回させ、ないしはバイパスを経由して一番近いところからその都市の目的地に達するというような形の交通の流れをもたすようなバイパス等の道路整備というものをその前段として考えることではないかというふうに理解をしておるわけでございます。

○栗林卓司君 実際には、この法律ができて、その運用を見ながらまた考えていけばいい問題だと思ひますけれども、ただ、私が申し上げているのは、既設道路について、環境施設帯というところを、合理的にいたしたいことを言われるんだけれども、いまスプロール化しているところを見ますと、あれを全部再開すると、同じ人が住みながらしかも面積をうまく組み立てていくと良好な道路がとれる、非常にいま不経済な町並みになっているわけなんです。したがって道路と再開、これを促進するために、道路というのは高い質のものをもつて考え方としては確立し、各地方自治体にも納得してもらいながら逐次進めていくという方が結果として市街地形成にもなるんじゃないでしょうか。そういう意味で、この法案は、御苦労はわかりますけれども、全部つくるまで市街地形成でという点については、果たしてこれでよかったのかなという気持ちがしないでもありません。

この問題に關連して一点だけ續けて伺いますけれども、「沿道整備道路の指定」のところ、要件の三「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、」ここまではいいんですが「又は集合することが確実と見込まれるものであること。」——「又は集合することが確実」ということは、実際にどういう意味のことをここで言っておられるんですか。

○政府委員(山根孟君) これはその土地柄として、新しく新設道路、あるいは既設の道路においてもあり得ると考えますが、この道路の沿線への住宅の立地が現実に進んでおるというような場合

が一番端的な例かとも思ひますが、たとえばバイパス等をつくりまして、供用当初は比較的住宅も少ないわけですが、年を追ってこれまでの経験から住宅が立地するという場合がかなりあるわけでございます。そういったことから、その土地柄に応じて住宅が立地するということが見込まれる場合もかなりあるわけでございまして、そういうような場合を一応想定いたしておるということでございます。

○栗林卓司君 環境施設帯ということが考え方としても制度としてもできておりますと、「又は集合することが」云々と書かなくても済むんですよ。これを書かなくちゃいけなかったということ、だれしも頭に思ひ描くのは、またびつちり詰まってしまう町並みと、そこでどういへばお尋ねをしたんですけれども、ですから、現在の状況ですと、道路というのは利用価値が高いから、くっついて家が建つてしまひますよ、建つちまつたらおしまひですよ。したがって、そこは建ててはだめだということを、指定する前から、あらかじめ示しておくことが私は必要だし、それが何かといったら、これからの道路というのは環境施設帯を伴ったものが道路だ、したがってその区域についてははつきりとした私権の制限がかかるということにしておかないと私はだめだと思ひます。これは意見だけ申し上げます。

先ほどお答えがありました、そうは言ってもバイパスをつくれればということで、その件をお尋ねするんですけれども、昭和四十三年、これは東名の開通直前だそう、そのときに国道一号线、夜間十二時間の交通量は平均一万台弱、これが昭和四十九年、六年たつていますし、車の台数もふえているし、にもかかわらず三分の一に減少。したがって東名高速ができたということは、あそこには並行して走っている国道一号线の沿道住民にとっては非常に朗報であつたわけなんです。これと同じことを、今回も対象になっております環七との關係をお尋ねしてみたいんです。

建設省の全国道路交通情勢調査、四十六年、四

十九年、五十二年と環七の交通量が調べてあるんですが、これを見ますと、四十六年、四十九年、五十二年、量は決してふえておりません。むしろ減りきりでありました。したがって、量がどんどんふえてどうしようもないということをいま議論する必要はないんだけれども、ただ十二時間ですりまして四万台から五万台に及ぶこの交通量をどうやって減らすのか、そうなるべくと、このバイパス機能——バイパスという言葉が当たるかどうかは別として、機能を実たすのが外郭環状と湾岸道路、しかも東京の場合には、調べてみますと通過交通というのはほとんどありません。推定で五〇前後です、あとは全部東京城内の物流であります。そうすると環状線がどうしても要る。そこで環状機能を果たしているのが環七しかない、環八は半分しか行つていませんから。したがって沿道住民が幾ら苦情を言おうと、とにかく四万台から五万台の車、しかも主としてトラックが入つてきてしまふ。ということは、外郭環状、湾岸道路、あわせて環七が持つております環状機能を補う道路に相なるわけですが、この点については、建設省としては、どういふもうろみで建設を促進しておいでになるんですか。

○政府委員(山根孟君) まさに放射線に対して、環状線の整備が大変おくれでおるといふことは御指摘のとおりでございます。

したがって、たとえば東名から参りまして東北道に抜けるという交通は、すべてその車が環七を利用して、つまり都市地域を通過して東北方向に行かなければならない。そういうスルーの交通は全体の割合としては少ないわけでありまして、量としてはかなり量になるわけで、複合されまして一つのバンドとなつてかなりの量になつてくる、こういうことでございまして、これに對する東京外郭環状道路の役割、さらに東京を経由いたしまして千葉から横浜に行く車というものはすべて現在都心を通過して、さらに放射線を二回使ひまして千葉から横浜方向に行く、こういうことになりまして、やはり東京湾岸道路という

ものが必要になつてくるわけでございまして、私も、この東京外郭環状道路、東京湾岸道路、こういった幹線道路の整備は東京全体の都市環境な流れの問題、交通問題を解決するための大変重要な道路というぐあいに考えておりまして、現在、部分的に鋭意その全体構想のものでいろいろ手法を考えながら事業を進めているという状況にあるわけでございます。

○栗林卓司君 第五条の沿道整備道路の指定ですが、これも、その二項を見ますと「当該道路及びこれと密接な關連を有する道路の整備の見通し等を考慮した上で必要がある」と認められる場合に限り、行ふものとする。この文意というのは、バイパスがつくられる、したがって現在騒音等によつて問題になつて道路の交通量が減らせる見通しが立つたならば、むしろそういった形で減らして騒音を縮小していくのが本来の筋道だ、しかし、なおできない場合には指定を行ひ、中身を砕いて申し上げれば、そういう意味だと思ひます。

したがって、今回は、四十三号線を初めとして、環七も含めて、非常に深刻な状況にあるから、この法案の気持ちには私はわかるし、ある意味では画期的だと評価もするんですけれども、ただ、先ほど来申し上げているように、環境施設帯という考え方、これは指定するしないにかかわらず、道路にもう直結した一つの考え方、今後道路が持つべき質の問題で、それからバイパスができれば環七にしてもいまの四万台から五万台が大きく減るかもしれない、そうなるべくとみたときに、あそこは法律で指定をして大騒音をしないか、あそこは道路というものはこれからは環境帯を持つて、本来はバイパスなんです、そこが建設省の基本的な取り組み方の構えではないかと思ひます、どうでしょう。

○政府委員(山根孟君) 道路網全体の考え方から道路整備の進め方と申しますか、そういう観点か

らはまさに仰せのとおりでございます。

またたまいまお話の出でおります環状七号線の問題につきましては、私の私の一応の理解といたしましては、東京の将来の交通需要等の予測の結果等を参照しますと、なるほど外郭環状道路によって相当の交通がそちらの方で処理できる、こういうことは確実なわけでございますが、やはり環状七号線そのものを利用する交通というものは何らかの形で、先ほど先生のおっしゃいました交通量程度しか現実には処理できないような状況にあるためのいわば交通量の推移とも受け取れる面がないわけではございません。したがって、その他の、本来幹線道路で処理すべきでないと考えられるような道路であるいは受け持っている、こういったようなことが考えられるのではないかと。さらにまた東京外郭環状道路そのものをつくり出すには、やはり相当のこれから長い年月を必要としようかと考えます。そんなことから考えてまいりますと、やはり環状七号線は環状七号線として東京の主要幹線道路として今後ともその機能は変わらないのではないかと、こういうぐあいに考えておるわけでございます。それなりの施策を講じていく必要があるのではないかと、いさぐあいに実は考えておるわけでございます。

○栗林卓司君　ですから、今度の法律案の適用について文句を言っているのじゃなくて、しようがないですねというのだけれども、そうであればあるほど、じゃ外郭環状と湾岸道路は急がなければいけないはずなんです。それは何年かかると思いますが、いまのままでいくと何十年かかるんだらう。というのは、湾岸道路の方は道路建設というところで進んでいるのか、理め立てに合わせて伸ばしていくことなのか。それから外郭環状の方は、一体、つくる気があるのか。

なるほど考えてみますと、たとえば羽田の方に持っていくんだ、数千戸の家が建っています。しかし、外郭環状が持っている公益性の高さ、それと、買収対象になる数千あるいは万を超えるかもしらぬその人たちの私権、この割り振りを

をどうしていくのか。そこがきちっとしないと、一体、いつまでたったら建つんだらうかということに私は相なると思う。これは周辺都市でもそうなんですけれども、都市計画道路と書いてあるんですよ、きれいに。ところが地方自治体の計画担当者も自信を全く失っている、いつのことやらわからない。しかも計画道路に指定されたところは自分が住んでいる家を直してもできないということ、これまで延々きたわけでありまして、ですから、これ一体いつまでにつくるのか、第八次道路整備五カ年計画でもその点は判然としておりませんし、第九次で入るかという、その自信も持たねえている。

ですから、いまここでその答えを私は求めません。ただ、外郭環状が持っている高い公益性と、それから一部の私権の問題、一体これをどうしていくのか。それから土地収用法という法律がありながら、あれは空室家にしておくのか。その点について、せっかくここまで踏み込んだ法律ができただけですから、さらに踏み込んで、東京で言えば外郭環状問題についてやっぱりはっきりとした決意を持つべきではないかと思うんですが、いかがですか。

○政府委員(山根孟君)　東京外郭環状道路については、私も、東京地域における、いわば大きな意味での東京のインフラ・チェンジである、交通の面から考えると。そういうぐあいに考えておるし、これは必要不可欠な道路であるという考え方をいたしております。現在、北の部分でございまして、新大宮バイパスの部分から常磐道に接続をいたします。また、その区間について鋭意すでにかなりな事業の進展を見ておりまして、さらに一部区間については先ほど先生がしばしば御指摘になっております環境施設等を持った、いわばモデル道路の区間を開通させるといったようなことを通じて、他の区間におきます一般の沿線住民の方々の御理解も得べく、いわば最善の努力をいたしておるところでございまして、千葉県内におきます種々の問題あるいは練馬から東名に至ります北西

部の区間あるいは都市計画決定をされていない東名から南の区間、こういった点について、私も、今後どういう建設の進め方をすればいいの、整備を進めればいいのかということに常に念頭に置きながらいろいろ調査等々を進めているわけでございます。で、こういった本法、この沿道整備に関連をいたしますこの法律がだんだん定着をいたしてきて、それがあつた場合にはかなり積極的に活用できる分があるならば、外郭環状道路の整備を進めていく上で大変効果的であるというように実は期待をいたしておるわけでございます。

一方、東京湾岸道路の部分につきましては、御案内のように、国際空港から都心までの連絡という観点、さらにはこの湾岸に連絡をしております都市諸施設、都市機能の確保のためのいろいろな諸施設を相互に連絡をいたします交通がかなり多様でございまして、そういう観点から千葉方面から東京都心向けにつきましては相当の整備が進んでおりますことは御案内のとおりでございまして、これから横浜方面にかけましてはすでに埋め立て等もでき上がつておるわけでございまして、逐次、その整備を進めていくところでござい

ますし、また、羽田空港の滑走路の下には、一応、将来の湾岸道路の通ります部分のスペースを実は確保するような手だてもすでに講じておるわけでございまして、私も、都市環境全体の改善にも役立つようなこういった幹線道路につきましまして、今後とも、十分整備の推進を図ってまいりたい、かように考えておるわけでございます。

ただ、やはりこういう大規模な道路でございまして、それだけに午前中も御議論がございましたようにいろいろ問題もあることは事実でございます。したがって、いまは住民の方々のいろいろな意味での御理解、御協力をいたしながらやっていくためにある程度時間をいただきながら進めてまいらねばならない、こう考えているわけでございます。

○栗林卓司君　私は、日本国民のことですから、公益上の必要があるとなればよしわかったと言っ

てくれない人たちではないと思います。ところが、余りに不公平じゃないかと、諸事万端にわたつてということが浸透してきたもんだから、じゃいやだよということに私はだんだんなつてきたと思う。その意味で、たとえばこの法律で防音構造化について助成金が出るようになっていきます。実際にいま騒音で悩んでいるわけですから、当然そうすべきだと私も言いたいんだけど、ただ、そうは言いながら、ひとつ問題の性格ははっきりさせておきたい。

たとえば道路に近接して住宅をつくった、あるいはマンションに入った、そのときから道路の前には車が流れ、騒音は何十ホン以上になつた。したがって承知の上で入ったんだ。騒音が高いから多少は安かつたかもしれない土地を買ったんだ。で、その防音工事というのはそこに住んでいる人たちが守らない。それに対して助成が出るというのは、一体、公平という観点から見ると正しいのかどうか、それがいいって言うなら一億一千万国民言いたいことみんなありますよ。そういう意味で、私、助成は結構なんだけれども、ただ、これはなぜ出すんですか、その性格を伺いたい。

○政府委員(山根孟君)　御指摘の点につきましては、これは本法の運用上の問題としてさらに検討する必要がありますが、考え方としては、道路交通騒音が特に著しい沿道整備道路の沿道のうち、市町村が特に条例を定めて防音構造を義務づけている地域については、規制により住宅等の新築あるいは建てかえを通じて防音構造化が図られることを期待するわけでございますが、単にこれにとどまらず、防音構造化の必要性を地元の市町村が認め、新築住宅等については防音構造化ということで規制されているということ。

第二には、条例による規制が必要とされるほどの地域でありますならば、一般的には既存住宅等についても防音構造化を促進し、道路交通騒音により生ずる障害の防止を図る必要性が高いというぐあいに認められること。

さらに第三には、このような地域については防音構造化が促進されることにより、道路交通騒音により生ずる障害の防止が図られるということとは、私どもとしても、道路管理者の立場としても、やむを得ない、また道路交通の確保を図るという観点からはやむを得ないといったようなことから、道路管理者としても、条例による制限が定められた際に、現に存する人の居住用の建築物については防音工事の助成等に努めるべきであるということを実は考えたものでございます。

○栗林卓司君 大変苦しい御答弁なんですけれども、昔から住んでいた人、前はこんなに車が通っていなかった、最近ふえてきた、この場合には別なんです。しかも、車がふえたことに公益性があるんだったら補償金としてやはり出すべき、これが公平というものだと思うんです。

ところが、車がふえてくるさくさくから来た人は承知の上なんだから、それは出すのはおかしい。しかも、その住宅が先ほど来言っておりますように環境施設帯として想定されるゾーンの上に立っていた場合、そこへの防音工事というのは余分な投資なんです。なぜなら中長期的に見てその住宅というのは取り壊してもらわなければ良好な道路、市街地のストックにならない。では、どうしたらいいかというと、防音工事をやるよりも市街地の再開発をして、もっと良質な住宅に移っていただく、そちらの方が本筋なんです。

そこをどこをあいまいにして、とにかくお金を出せばいいだろうと、これが公益と私権の関係を非常にわかりづらくしている。だから外郭環境は、だれに聞いたって言いますよ、とにかくあれがないとえらいことだと言いますよ、今日あれができると信じている人は一人もいない。個々の私権を主張する国民はどうかというと、もう自分の私権を主張するしかこの欲求不満を晴らす道がないという形でますます私は救いがたくなっていると思います。したがって、これはいいですよ、これで、私は、外郭環境を進めるべきにもかかわらず、湾岸道路を進めるべきにもかかわらず、政

府が怠慢であった、したがって、ごめんなさいと言って防音工事は出す、こう受け取ります。それでも結構ですよ。ただ、本筋の仕事に早く移らないで、その意味ではこれは法律ができたかどうかモデルケースをつくるんでしょから、大至急やって、またモデルを見ながらさらに進んで次の対策を考えたい、その意味でこれをぜひ活用していただきたいと思えます。

○理事(苗ヶ久保重光君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

【「異議なし」と呼ぶ者あり】

○理事(苗ヶ久保重光君) 御異議ないと認めます。

本案に対する討論及び採決はこれを後日に譲ります。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時九分散会