

第百二回国会 建設委員会 議 録 第 二 号

昭和六十年二月八日(金曜日)

午前九時十分開議

出席委員

委員長 保岡 興治君

理事 亀井 静香君

理事 桜井 新君

理事 井上 泉君

理事 新井 彬之君

理事 池田 行彦君

理事 金子原二郎君

理事 國場 幸昌君

理事 東家 嘉幸君

理事 東 力君

理事 森田 一君

理事 清水 勇君

理事 前川 且君

理事 坂井 弘一君

理事 青山 丘君

理事 中島 武敏君

理事 北口 博君

理事 中島 衛君

理事 木間 章君

理事 小沢 貞孝君

理事 榎本 和平君

理事 唐沢俊二郎君

理事 鈴木 宗男君

理事 野中 広務君

理事 村岡 兼造君

理事 上野 建一君

理事 関 晴正君

理事 山中 末治君

理事 伏木 和雄君

理事 瀬崎 博義君

出席國務大臣

建設 大臣 木部 佳昭君

出席政府委員

建設大臣官房長 豊蔵 一君

建設省道路局長 田中淳七郎君

委員外の出席者

建設委員会調査 井之上俊一君

建設委員会調査 井之上俊一君

委員の異動

一月二十二日

補欠選任

瀨崎 博義君

同日

補欠選任

東中 光雄君

同日

補欠選任

東中 光雄君

二月四日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

矢山 有作君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

矢山 有作君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

二月二十九日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

上野 建一君

同日

補欠選任

公共事業の推進に関する陳情書外四件(泉南市議会議長井上元治外四名)(第七〇号)

地盤沈下対策の促進に関する陳情書(静岡岡町村議会議長会会長村松庫一郎外三名)(第七一号)

木造公営住宅建設等の推進に関する陳情書(久留米市議会議長野口定義)(第七二号)

道路財源の確保等に関する陳情書(愛知県町村議会議長会会長木村静男外三名)(第七三号)

公営住宅入居者の収入基準の引き上げに関する陳情書(鹿児島県市議会議長会会長上入来幸吉)(第七四号)

治水関係予算に関する陳情書(水戸市議会議長大沢千代吉)(第七五号)

公共下水道事業の整備促進に関する陳情書(鹿児島県市議会議長会会長上入来幸吉)(第七六号)

大隅縦貫自動車道の建設促進に関する陳情書(鹿児島県市議会議長会会長上入来幸吉)(第七七号)

南薩横断道路の建設促進に関する陳情書(鹿児島県市議会議長会会長上入来幸吉)(第七八号)

東九州縦貫自動車道の早期実現に関する陳情書(鹿児島県市議会議長会会長上入来幸吉)(第七九号)

南九州西回り高速自動車道の建設促進に関する陳情書(鹿児島県市議会議長会会長上入来幸吉)(第八〇号)

道路整備促進の財源確保に関する陳情書外一件(鹿児島県市議会議長会会長上入来幸吉外一名)(第八一号)

明石海峡大橋の早期着工等に関する陳情書(兵庫県議会議長伊田宏)(第八二号)

第九次道路整備五カ年計画に関する陳情書外三件(摂津市議会議長安田庄作外三名)(第八三

号)

半島振興法制定促進に関する陳情書外五件(田辺市議会議長長柏木多美外五名)(第八四号)

山村振興施策の拡充促進に関する陳情書外一件(福岡市博多区千代四の二七川島裕外一名)(第八五号)

北関東横断道路等の早期建設に関する陳情書(関東甲信越一都九県議会議長会代表東京都議会議長田辺哲夫外九名)(第八六号)

昭和六十年一月三十日

公共事業の推進に関する陳情書外三十三件(和歌山県議会議長松本計一外七十三名)(第九一

九号)

電線等の地中化促進に関する陳情書(四国市議会議長会会長高松市議会議長多田潔司)(第二〇号)

下水道事業の促進に関する陳情書外四件(愛媛県知事白石春樹外十三名)(第二一号)

県管総合運動公園建設事業の推進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二二二号)

治水対策事業の促進に関する陳情書外三件(愛媛県知事白石春樹外二十八名)(第二二三号)

海岸保全施設整備事業の促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二二四号)

台ダム建設事業の促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二二五号)

河辺川ダムの調査促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二二六号)

特定河川水害対策事業の推進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二二七号)

肱川・重信川の改修事業促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二二八号)

大井川の河床土砂排除に関する陳情書(静岡県町議会議長会会長村松庫一郎)(第二二九号)

急傾斜地崩壊対策事業の促進に関する陳情書

(愛媛県知事白石春樹)(第二三〇号)
道路整備促進に関する陳情書外二十九件(豊田市議會議長川井鏡治外五十九名)(第二三二号)
第九次道路整備五カ年計画の促進に関する陳情書外四件(長崎県南高来郡有明町議會議長前田繁男外十名)(第二三三二号)
国道の整備促進に関する陳情書外四件(愛媛県知事白石春樹外三十九名)(第二三三三号)
一般国道、バイパスの建設促進に関する陳情書外二件(四国四県議会議長代表高知県議會議長三石重行外九名)(第二三四号)
県道及び市町村道の整備促進に関する陳情書
(愛媛県知事白石春樹)(第二三五号)
高規格幹線道路網計画の推進に関する陳情書
(愛媛県知事白石春樹)(第二三六号)
東北横断自動車道の建設促進に関する陳情書
(東北市議會議長青森市議會議長落合長栄外二十六名)(第二三七号)
北東北横断自動車道の建設促進に関する陳情書
(東北市議會議長青森市議會議長落合長栄外二十六名)(第二三八号)
東北縦貫自動車道八戸線の建設促進に関する陳情書(岩手県議會議長高橋清孝外五名)(第二三九号)
常磐三陸自動車道の建設促進に関する陳情書
(東北市議會議長青森市議會議長落合長栄外二十六名)(第二四〇号)
四国縦貫・横断自動車道の建設促進に関する陳情書外三件(愛媛県知事白石春樹外九名)(第二四一四号)
九州縦貫・横断自動車道の建設促進に関する陳情書(九州各県議會議長青森市議會議長落合長原田健二郎)(第二四二二号)
山陽・中国横断自動車道の建設促進に関する陳情書(中国四国九県議會議長代表岡山県議會議長山本保外八名)(第二四三三号)
道路における除排雪事業の財政措置に関する陳情書外一件(東北市議會議長青森市議會議長落合長栄外二十七名)(第二四四号)

明石海峡大橋の建設促進に関する陳情書外一件(神戸市中央区浜辺通五のの一の四石野信一外一名)(第二四五五号)
瀬戸内海大橋の建設促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二四六号)
浜名バイパスの夜間通行料金無料化に関する陳情書(静岡県町村議會議長会会長村松庫一郎)(第二四七号)
瀬戸内海島しょ部の架橋建設促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二四八号)
西瀬戸経済圏構想の第四次全国総合開発計画への組み入れに関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二四九号)
四国西南地域の整備促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二五〇号)
連続立体交差事業の推進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二五一号)
山村振興法の期限延長に関する陳情書外五件(愛媛県知事白石春樹外五十一名)(第二五二五号)
半島振興法制定促進に関する陳情書外二件(和歌山県議會議長松本計一外二名)(第二五三三三号)
地方都市の整備促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二五四号)
田方広域都市計画の区域指定の見直しに関する陳情書(静岡県町村議會議長会会長村松庫一郎)(第二五六号)
南予レクリエーション都市整備事業の促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二五七号)
松野町過疎地域総合センターの建設に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二五八号)
伯方町離島開発総合センターの建設に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二五九号)
公営住宅入居者の収入基準の引き上げに関する陳情書外一件(東北市議會議長青森市議會議長落合長栄外二十七名)(第二六〇号)
宇和島地域の都市整備促進に関する陳情書(愛媛県知事白石春樹)(第二六一号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案(内閣提出第六号)

○保岡委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案を議題といたします。趣旨説明を聴取いたします。木部建設大臣。

〔本号末尾に掲載〕

昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案

○木部国務大臣

ただいま議題となりました昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

今国会に提出された補正予算におきましては、景気の持続的拡大に資するため、約二百六十九億円の道路整備事業費の追加が計上されておりますが、この財源につきましては、現下の厳しい財政事情等にかんがみ、揮発油税等のいわゆる道路の特定財源を充てる必要があると考えられます。

ところで、道路整備費の財源につきましては、道路整備緊急措置法の規定により、揮発油税等の収入額の決算額がその予算額を上回ったときは、当該上回った額に相当する額を決算調整額として翌々年度の道路整備費の財源に充てることとなっておりますが、昭和五十八年度におきましては、約二百六十九億円の決算調整額が生じております。

このため、本来昭和六十年年度の財源に充てられることとなるこの決算調整額を昭和五十九年度の財源に充てることにより、今回追加される道路整備事業費の財源を確保することとし、道路整備緊急措置法第三条の適用について特例措置を設けることとした次第であります。

したがって、法律案の要旨といたしましては、昭和五十八年度の揮発油税等の決算調整額を昭和五十九年度の道路整備費の財源に充てることとし、これに伴い、この決算調整額を昭和六十年年度の道路整備費の財源に充てないこととしております。

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

○保岡委員長 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

○保岡委員長

これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。山中末治君。

○山中(末)委員 それではただいまから、昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案につきまして、若干質問を申し上げます。このように考えます。

まず大臣に、御就任なさいまして、心からお喜び申し上げます。今後どうぞひとつ、将来にいい施策だと言われるようなお仕事を精いっぱいやっていただきたい、このように思います。

さて、質問に入るわけですが、今回、ただいま提案説明がございましたように、五十八年度の決算調整額、これを五十九年度に前倒しをしてその予算に充当する、こういうことになったわけですが、その内容は、今のような景気の状態でありまして、景気の浮揚を図る、こういうことがあるかと思っております。

そういうメリットだけなのか、また一方ではデメリットもあるんじゃないかというふうに邪推を

するわけですが、ひとつこの点について局長の方からまずお願いを申し上げたいと思います。

○田中(孝)政府委員 昭和五十九年度補正予算におきましては、五十八年度の決算調整額を計上しておりますが、これは現下の経済情勢にかんがみ、景気の特長的拡大を図るための特例措置として行なうものでございます。

昭和六十年年度予算におきましては、第九次道路整備五カ年計画を達成するため、新たに地方道路臨時交付金を導入すること等により、所要の予算額を確保したところでございまして、今回の措置により、本年度及び来年度を通じて道路整備の円滑な推進が図られるものと考えておりました、デメリットはないと思っております。

以上でございます。

○山中(末)委員 デメリットはないということでございますが、非常に結構なことなんです、一般的に考えられますのは、当然六十年年度予算に入るべきものを、前倒しですから五十九年度で使っていくということですから、六十年年度予算に財源の不足を生じないか、こういう心配が一般的にあると思っております。

この点について、実は重畳税等の今日までの累計のオーバーフロア分が四千億ありますが、この四千億の扱いといえますか、これを将来、これはいろいろ大蔵の考え方もありますので建設省の考えただけではないかともわかりませんが、建設省御当局としてはこのオーバーフロア分四千億を将来どのように使っていくかと思っておられるのか、ひとつお考え方だけを聞かせていただきたいと思います。

○田中(孝)政府委員 先生御指摘のように、近年の財政再建に伴います歳出抑制により道路予算も抑制されましたために、昭和五十七年度、五十八年度及び五十九年度におきまして道路特定財源の歳入予算額が歳出予算額を上回って、いわゆる自動車重畳税のオーバーフロアが生じております。御指摘のとおりこの三カ年間で国費で約四千億、このため建設省としましては、自動車重畳税につ

きましては税創設の趣旨、運用の経緯から今後とも道路特定財源としての原則に従って運用する方針でございます。過年度のいわゆる自動車重畳税のオーバーフロア額については可及的速やかに道路整備費に充当する必要があると考えております。ぜひ使わせていただきたいと思っております。

○山中(末)委員 今、局長の方から道路の特定財源としてぜひとも将来使っていただきたい、こういう希望、決意が述べられました。大臣、そういう考え方ですらうしゅうございませぬ。——では、いいうつもりでやっていますか、このように考えます。それでは、先ほど提案説明がありましたけれども、道路事業費そのものが一般的に経済に及ぼす波及効果といえますか、これは昭和五十年年度の議事録を見ても、道路の場合は大体二・一倍くらい期待される、こういう御答弁があるのです、いろいろな経済状況も変わっておりますので、波及効果の倍率といえますか、これをどの程度見込んでおられるのか、これをお聞きしたい。

それからもう一つは、今回の補正で先ほど説明がありましたように二百六十九億の予算が投入、前倒しされたわけですが、そのほかゼロ国債と言われるいわゆる国庫債務負担行為、これが八百億ほどあるということも聞いておりますし、この二百六十九億が事業費としては四百億程度になっていくのじゃないかと思っております。景気浮揚ということに関しては一千二百億程度の事業費が今年度に投入されていく。もちろん八百億については契約だけで、予算の支出は昭和六十年年度になるのだと思っております。しかし、それにしてもそういう効果が出てくると思っております。この中で、先ほど申し上げましたような波及効果も期待できるということ、それからもう一つは、二百六十九億が事業費として四百億程度になるということになりますと、その差額が地方負担ということになってくると思うのですが、この地方負担が、この受け皿は大丈夫なのかどうか、所要手当て、資金手当て等がなされているのかどうか、その点

をひとつお聞かせいただきたい、このように思います。

○田中(孝)政府委員 まず第一の御指摘の道路事業の経済への波及効果の点でございますが、御案内のように、道路の整備効果といたしましては、まず直接効果というのがございまして、先生よく御存じのように、燃料費等の走行経費の節約あるいは走行時間の短縮、交通事故の減少等がこれに当たると考えております。さらに、間接効果といえますのは、産業の立地、農業の振興、市場圏の拡大など国民経済全体に対して、輸送条件の改善、流通の合理化等を通じて国民総生産の増加、税収の増加、物価の低減などがございまして、道路を直接利用されます人はもちろん、広く一般に大きな効果をもたらすものであると私たちは考えております。

その次に、道路投資によります整備効果の計測につきましてはいろいろな方法がございまして、建設省の試算によりますと、第九次道路整備五カ年計画の実施による国民総生産の増加は、昭和五十八年度から六十七年度の十年間の累計で総投資額二十九兆円、ただし、この二十九兆円の中には、用地補償費が七・九兆円、調整費が一・三兆円ございまして、今申し上げました用地補償費及び調整額は除いてございまして、この総投資額二十九兆円に對し約百六十六兆円に達し、このうち特に経済への短期的な波及効果を見る需要創出効果、いわゆる乗数効果、フロア効果と申しておりますが、これは約八十兆円に及びます。相当大きな効果をもたらすと私たちは考えております。したがって、簡単に申し上げますと、需要創出効果、いわゆる乗数効果といえますのは、八十兆円割ることの二十九兆円で、私たちの考え方は大体二・七六倍ぐらいの効果があるのではなからうか、かように考えております。

それからもう一点の御質問でございますが、例の国費の補正二百六十九億で約四百億円の事業費が生み出されるわけでございますが、御指摘のように百三十億円の地方負担費が必要となり、地方

の財源手当ては大丈夫かという御質問でございます。昭和五十九年度補正予算におきましては、景気の特長的拡大に資するため、地域の要望を踏まえつつ、所要の道路整備費を計上したものでございます。このため、その実施に当たりましては、所期の効果を發揮し得るよう、各地方公共団体と十分財政的な面は調整させていただきまして、道路事業の円滑な推進に努めてまいりたいと考えております。直接的には裏負担という手当ては考えておりませんが、その配分に当たりましては、各県を通じて町村なりの財政状況を勘案しながら配分する予定でございます。

○山中(末)委員 ちょっと今の御説明で、年度途中で、それも二月でございますので、これが可決されたとしてあと一カ月半ぐらいで全部こなさなければいかぬということで、趣旨には私は反対しないのですが、完全にこなしたとしたら地方自治体の受け皿の、今おっしゃったようなことだろうとは思いますが、十分指導を願って、できるだけ良質の財源を充当できるものはひとつ御尽力を賜りたい、このように思います。

そうした中で、果たして今四百億程度の事業費が一カ月半ぐらいで消化し切れるのかどうか、不消化に終わるようなことがないのかどうか、これはちょっと心配されるのであります。消化できるといふことをお聞かせいただきたいのと、先ほど申し上げましたように、例えばゼロ国債、国庫債務負担行為も八百億ありますが、これは五十九年度において発注をされると思っておりますが、その場合は、いわゆる直轄の事業はもちろんですが、地方自治体が事業をやっていく場合の補助金に充てられる場合もあるのじゃないか。これは二百六十九億も含めての話です。そうすると、具体的な八百億の国庫支出は六十年年度になりますけれども、例えば六十年年度ではまた六十年年度の地方負担の増額とか事業費の一〇〇切り下げとかいうものも漏れ聞くところによりますとあるようでございます。

で、これは五十九年度で契約すれば五十九年度の制度で国庫支出が伴う来年度においても踏襲していかれるのじゃないかと思いますが、それで間違いがございせんか。ことし契約だけやって、そして国庫支出するときは年度が変わったので今度の地方負担の多い方で事業を進めていかなければ困るということになればちょっとちぐはぐになりますので、そのあたりを御質問申し上げておきたいと思ひます。

それからもう一点は、昭和五十年、五十一年にこの種の法案が出ておりました、そのときに特に市町村道の整備と幹線道路網との事業費のバランスをなすべくうまくとっていきたい、どうしても幹線道路網の方が進捗率といふか、これが高くて、地方道、市町村道等については進捗率が低い、あるいは事業費が少くない、これを将来に向かつてバランスのとれるようにしていきたいという建設省当局の答弁もあるわけでございます。こういう景気浮揚というのを踏まえながら、こういう機会に地方道に対して建設省の方は十分力を入れるようにしてもらいたいのですが、そのあたりのお考えのほどをお聞かせいただきたい、このように思ひます。

○田中(道)政府委員 先生御指摘のように、特に道路関係の予算が非常に抑えられました結果、先ほどからる御説明申し上げましたように、重量税等のオーバーフローが出ておるわけでございます。具体的に申し上げますと、この五年間で有料道路は予定どおり進んでおりますが、それ以外の一般道路は非常におくれております。特に、国道、地方道、市町村道関係が計画よりも非常におくれております。逆に言いますと、やるところがいっぱいあるわけでございます、その裏負担の問題は別といたしまして、その事業執行という点では大丈夫でございます。十分お任せ願ひたいと思ひます。

それから、いわゆるゼロ国債の裏負担が今度補助金削減によりまして例えば三分の二が十分の六になるとか、二分の一は関係ございせんか、そ

ういう高率補助に關しまして補助率カットという問題が出てきたわけでございますが、十分御案内のこととは存じませぬけれども、今回の補正で計上されておりますゼロ国債に対する補助率、負担率につきましては五十九年度における補助率、負担率がそのまま適用されるということでございます、ゼロ国債に關しましては、いわゆる国庫債務負担行為の歳出に伴うものには關しましては、補助率カットいたしません。在来と同じ補助率であるいは負担率でございますので、その点は御安心願ひたいと思ひます。

それから、県道あるいは市町村道が非常におくれておるのではないかと、その理由は冒頭に申し上げましたが、第九次五カ年計画そのものが高速国道からあるいは国道あるいは県道、市町村道、まあ幹線市町村道でございますが、そういうもののバランスをとりながら整備していく方針でございますので、今後ともその実施に当たりたいと思ひます。

以上でございます。

○山中(末)委員 今局長のお話を聞きまして、それなら昭和六十年で事業をするよりは昭和五十九年度で早目に仕事をされた方が、地方自治体も事業費の切り下げとかそういう目に遭わなないというところがわかりました。それから、おかれておる地方の道路整備の件であります、私の知るところでは、比較的大事な地方道、これが、事業はやる形になってるんですけどもなかなか進捗の度合いが遅い。言葉は悪いのですが、私がいりいろ各方面へ行って聞きますと、どうもこの道は選挙道やないかと言われるところが非常に多いんです。地方道のことです。それからだれの選挙かわかりませぬけれども、そういうことでは、ちよと何年かに一回手をつけてまた二、三年はつたらかして置いて、二、三年たつたらまた手をつけていく、それも少しづつ手をつけていく、こういう道路が随分あります。実はさきよう、そういうリストを挙げて説明しようと思

つたのですが、聞くところによりますと、十時から予算委員会があるそうで、それで余り大臣を拘束してもいかぬと思うので、これは言うのはやめませぬけれども、ひとつそういうことも今後におきまして、そういう非常に進捗率の遅い選挙道路と言われるような、四年に一回しか手をつけへんというふうな、こういうことへの解消のために、地方道の整備に力を入れるということの中で、力点を、そういう忘れかかった道路改良とかというものにも置いていただきたい。

これは、物によっては市町村または都道府県等から申請が出てくるわけですね。建設省の担当の方では、たしかこの道路は何年か前に補助金つけて継続になっておるけれどもなかなか出てこないというふうなものもわかつておると思ひます。で、むしろ申請されてくるのを待つというふうなことでなしに、ひとつ話しかけて、迎え水的な考え方で道路の進捗を促していただきたい。特に不便な地方での道路要望が非常に強うございますので、その程度に要望をとめておきたい。そして、将来またそのリスト等もお出しして、御検討いただきたいと思います、いかがでございますか。

○田中(道)政府委員 地方道の整備につきましては、従来から早期に事業効果を上げるため、事業の重点的、効率的な執行に留意しておるところであります。しかし、公共事業費が抑制されたことなどにより、御指摘のように完成までに長い期間を要している事業箇所もございませぬ。今回の補正予算につきましては、景気対策を考えた地域配分を行うとともに、早期完成を図る必要性の高い箇所への重点的な配分に努力してまいりたいと考えております。

特に京都府の場合について申し上げますと、今ももちろん、これは先生御案内のように県道以下は原則論として全部県知事の御要望によって箇所づつけるわけでございますが、京都府は昭和六十三年度に国債がございませぬので、この関係の道路に集中的に投資されているのが現状でございます。

す。それからもう一つ、高速道路等のインターチェンジへの取りつけ、具体的に申しますと近畿道舞鶴線でございますが、そういうインターチェンジがせつかくできませぬとあるいは高速道路がございませぬ、インターチェンジに接続する道路がおくれませぬとせつかくの高速道路がございせんので、そういうインターチェンジ関連道路に集中的に投資しているということでございます。

それから、具体的に申して恐縮でございますが、先ほど先生の御指摘の、途中からやめたような格好の路線もございませぬ。具体的に申しますと、綾部美山線という線でございますが、これは三十七年度着工しておりますが、途中でやめたような格好になっておりますが、これは五十九年度から団体関連に集中的に投資したために一応休止というふうな格好になっております。いろいろそういうことを考えまして、今後とも善処したいと思ひます。

以上でございます。

○山中(末)委員 一般論で申し上げたんですが、私が京都府の出身なものですからちよとと神経を使つていただいたようでございますけれども、それはここにも私と同じ御僚がございませぬので一緒に聞いておりましたが、それはひとつ大いに推進をしていただきたい。ただ、今おっしゃった道路だけじゃなくて、やっぱりまだ滞つておるところがあるので、これは時間の関係もございませぬので後日また申し上げていきたいと思ひますが、ひとつ全力を挙げてそういうものの解消のために、それから今おっしゃったように京都府の場合は団体の関係それからインターに接続する関係、こういうもの、これは非常に大きな期待がございませぬので、ひとつお願いを申し上げておきたいと思ひます。

の比べてみると、一般的ですが用地費よりは工
事費主体の方がその期待にこたえるような方法じ
やないかというふうに思いますので、景気浮揚と
いう点から考えると工事を主体にすべきじゃない
か、こう思うのですが、その点いかがでございま
すか。

○本内閣大臣 今先生の御指摘のとおり、我々
は内需の振興を図っていくということが大変大事
な経済政策全般の大きな意義を持っているわけで
あります。したがって今先生から御指摘のように、
やはり工事がすぐできる、そういうふうなところ
を重点にしていかなければ効果がないと私は思い
ます。

同時にまた、御承知のとおり日本の経済構造、
産業構造というものが大きく変化をいたしてあり
まして、例えて言えば沖繩であるとか東北六県の
ようなところ、また雪が降っているところ、そう
いうふうな、まあ一つの例を申し上げれば長崎県
なんか、かつて造船県であったものが、今や造船が
御承知のとおり状態で不況県に転落をしてお
る。そういう点をいろいろ考慮しますと、先ほど
先生から政治路線じゃないかというふうなお話も
ありましたが、そういうことじゃございませんで、
これはやっぱり特に市町村道等については県の当
局といろいろすり合わせをして、そして一方では
国民生活に生活道路としての配慮をしなければな
りませんし、また先ほど申し上げましたように、
私どももいたしましても効果的、効率的に配慮を
していかなければならない。そういうふうなこと
では基本的に一致をいたしておるわけでありまし
て、そういう点を十分勘案しながら効果あらし
めたい、こういうふうな考えでおります。

○山中(末)委員 時間なるべく早く大臣に行っ
てもらおうと気ばかり使っておるのですが、今
おっしゃったようなこととひとつ目的を果たすよ
うにやっていたらいい。

一番後であれですが、こういう年間総予算主義
といえますか、そういうことが随分前から言われ
ておりました、一応年度当初で予算確定したらそ

れで一年間いくんだということであつたわけです
が、昭和五十年、昭和五十一年、それと今回、私
の知る範囲では三回、こういう前倒しの措置がと
られてきたし、とられようとしている、こういう
経過があるのです。今の状況で私はこれは反対は
しなくてもいいなと思えますけれども、しよつち
ゅうこういうことが起こりますと、財政の見通
しが悪かつたのじゃないかとかそういうことが出
てきますので、今度できるだけ年度当初で総括的
な予算として組んでいかれる方がいいのじゃない
かというふうに希望があるわけですが、しかし、こ
れはやむを得ない事情がまた起こるかもわかりま
せんけれども、それならそれで一つの方針を貫い
ていっていただくというふうに希望いたしておき
ます。ひとつ、まあ御意見があればお聞かせ願
いたいと思いますが、希望を申し上げておきたい、
このように思います。

もう少し質問ありますけれども、ちょうど時間
がなくなつて大臣も急がれると思えます。また後
日いろいろ建設委員会の中で質問等をしていき
たいと思えます。

今回の法案につきましては、この程度で終わら
せていただきます。

○保岡委員長 午後零時十分より委員会を再開す
ることとし、この際、休憩いたします。

午前九時四十一分休憩

午後零時十一分開議

○保岡委員長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

○新井委員 昭和五十九年度における道路整備費
の財源の特例等に関する法律案につきまして、若
干の質問をいたしたいと思います。

先ほど大臣は、提案理由の説明の中におきまし
て、「景気の持続的拡大に資するため、約二百六十
九億円の道路整備事業費の追加が計上されてお
りますが、この財源につきましては、現下の厳しい

財政事情等にかんがみ、揮発油税等のいわゆる道
路の特定財源を充てる必要があると考えら
れます。」このように言われたわけでございます
が、これは何もことしに限らず、この客観情勢と
いうのは昭和五十一年以後もずっと続いたわけ
でございますけれども、ことしというふうなあい
に、急にと言つたらおかしいのですけれども、客
観情勢は変わらぬのに出されてきた理由という
のはどういふことなのか、まずお伺いをいたした
いと思えます。

○田中(津)政府委員 五十八年度の揮発油税の
決算調整額を一年繰り上げて五十九年度、国費
で二百六十九億でございますが、わざわざ法律を
改正してまでやりましたのは、先生御案内のよう
に、実は第九次五カ年計画、すなわち昭和五十八
年から六十二年に至ります五カ年計画の現在三年
目でございますけれども、非常に一般道路がおく
れております。非常にバランスが欠けた整備の状
態になっておりますので、具体的には一般国道あ
るいは都道府県道、市町村道に少しでも充てまし
て、高速道路以下市町村道まで均衡のある道路整
備を行いたいというのがその趣旨でございます。

○新井委員 第九次に限らず、第八次におきまし
ても、地方道も主要道におきまして、進捗率と
いうのは一〇〇%は完備できなかったと思うので
すけれども、ちょっと私が聞いていたこととは答
弁が違っているわけでございます。

今ありました地方道がおくれているということ
なんですけれども、地方道がおくれている理由と
いうのはどのようにお考えですか。

○田中(津)政府委員 地方道がおくれている理由
と、このより、先生御案内のように、過去数年
間、道路の予算は横ばいまたはマイナスシリン
グでございます。したがって、同じ国費で
事業量を伸ばすために、あえて有料道路の方に金
を回しております。日本道路公団とかそういう有
料道路でございます。したがって、一般国道
もおくれていますし、それから県道もおくれて
おりますし、市町村道もおくれているというよう

な現状でございます。地方道だけ特別におく
れているというわけじゃございませんが、特に
のひどいのが地方道以下の道路であるのは事実
でございます。

具体的に申し上げますと、数字で申し上げて失
礼でございますが、過去数年間の経緯を見ますと、
有料道路の事業費は約一二倍になっております。
ただ、一般道路、すなわち直轄国道、補助国道、
県道、それから市町村道、そういうものの伸び率
が二割減になっております。そういう非常にアン
バラな状態で現在進んでおりますので、それを適
正化したいということでございます。

○新井委員 もう一つ、「景気の持続的拡大に資
するため」ということですから、今回この使われ
方に工夫が凝らされておるのではないかと思
うのですけれども、景気の持続的拡大のために、この
二百六十九億というものがどのように使われる
か、それをお伺いしておきたいと思えます。

○田中(津)政府委員 道路整備に係ります昭和
五十九年度の補正予算の実施に当たりましては、
一般国道から市町村道に至る道路網の体系的な整
備を図ることを基本といたしまして、地域の景気
の状況等を配慮いたしまして、沖繩等の不況地域
や、北海道、東北等の雪害地域等の地方に重点的
に配分するとともに、事業が重点的かつ効率的に
執行されるよう、そのような配分を考えておりま
す。

以上でございます。

○新井委員 時間が短くて、質問するといいまし
てもなかなかできないのですけれども、これは大
臣にお話をしておきたいと思つたのでございま
すが、とにかく、高速道路にいたしましたも、主
道にいたしましたも、地方道にいたしましたも、
どれもみんな大事である。人間の体で言えば、ち
ょうど動脈あり、静脈あり、毛細血管ありでござ
います。そういう中で、これからの道路の整備と
いうものはますます重要になってくる、こういう
ぐあいには一つは考えます。

したがって、地方道だけではなしに、やは

り、

りあらゆる道路というものの総点検をしていただきまして、これはもう全く需要供給のパランスの問題だと思いますが、一万台通るところに一万台通れるような道路があれば問題はありませぬけれども、それが五千台しか通過できないような道路になっていく。あるいはまた、通勤のときは非常に車が混雑するけれども、昼間はあいていく。これは各種各様、その地域、地域によっても非常に違いがあります。したがって、そんな場合は、四車線あるうちの三車線を右側にし、あるいは夜は今度は左側にするとか、いろいろな工夫もやっています。これからの道路というものが日本の国でどういう立場にあるのか、これをひとつ考えていただきたいと思ひます。

それからもう一つは、自動車とか電車、あるいはまた今後モノレールなんかを開発されようとしておりますし、飛行機も、各県いろいろなところで、八百メートルないし千メートルぐらいのところでも発着できるように飛行機が開発されているわけでございますので、そういうことを希望されている県も非常にたくさんある。あるいはまた、日本の国が海に囲まれているわけでございますから、そういう中では船舶という、フェリーを初めとしたしまして、そういうような交通網もある。したがって、これから二十一世紀へ向けての国民的な交通体系というものが確立をされませんと、これはなかなかうまくいかないのではないかと。そういう意味におきまして、その中心的な役割を担っておるのが建設省であると思ひますし、大臣であり、また道路局長初め担当されておる方々だと思ひわけでございます。

今回、ありがたいことに特定財源というものが道路予算ではあるわけございまして、オーバードローしているというところは、そのお金を当然使わなければいけませんけれども、オーバードローするだけの財源があるというところは、逆に考えれば非常にありがたいことにもなるわけございまして、したがって、建設大臣といたしましては、

このオーバードローしたお金を日本の交通体系の中で一体どのような形で考えていったらいいか。そうしますと道路予算というものが当然とんとんふえてまいるとは思ひますし、これはもうきちっと解決されていくのじゃないか。道路予算は今後ますます必要になると思ひますので、二千億や四千億たまったからといひまして、一兆円や二兆円の道路予算を組んだつてすぐに消えてしまいうるの必要があるわけございまして、そういうこともちよつと考へていた方がいいか、こういう計画のもつと考へていただきたい、こういうぐあいに一つは思ひわけでございます。

もう一つは、高齢化社会に向かつたときにどうなるか。これは住宅でも老人と共同住宅ということも考へられておりますし、厚生省の方では年金とか医療とかそういう立場でやられております。しかし、道路においでこれからの高齢化社会というものをどういう形で迎へたいかということに思ひわけございまして、そういうようなことにつきましても今後御検討いただきたいと思ひわけでございます。

それからまた、今スノータイヤなんかの問題で、維持費とかいろいろなことでも非常に問題になっておりますけれども、これはあくまでも道路だけの責任じゃございせんので、やはり通産省におけるスノータイヤの開発、これにも力を入れてもらわなければいけませんし、あるいは交通、警察の方では、やはりスピードを落とすことによつてそれだけ道路損傷が少なくなるとかいうこともございまして、また利用者におきましてもスピードを出さないとか、そういうようなことも考へてもらわなければいけない。こういうことで、やはり総合的な打ち合わせというものが必要になってくるのではないかと、このように思ひわけございまして、そういうことで、私はこの法案につきましても、本来ならば道路予算の緊急性にかんがみまして余るたびにそういうことについてはこうしてその年度内に使うということが非常にいいことである、

こういう立場に立つわけでございますけれども、きょうは時間も非常に少のうございまして、こういうような私の一つの御提言を申し上げまして質問を終わつておきたいと思ひます。

もし大臣の御所見がございしたら御答弁をいただきたい、このように思ひます。

○木部国務大臣 今新井先生から御指摘のように、やはり飛行機から始まりましてカーフェリーもあるでしょうし、またモノレールもあるでしょうし、また我が国が担つております道路というふうなものもあるわけございまして、したがって、総合交通体系ということも十分考へる必要がもちろんでございまして、特に今御指摘のように、道路というものは体系的に整備していかなければならぬ。これが基本だと私は考へておるわけございまして、やはり政策というものは永続性がなければだめですから、そういう点をしっかりと見ながら効率的、効果的にこの努力をしまひたい、そういうふうな思ひでおるわけでありまして、

また今お話しのように、高齢化社会を私どもは具体的に迎へておるわけでございますから、高齢者の皆さん方に例へば歩道を広くするとか、またわたりやすくなるとか、また自転車や人の歩くのを分離するとかというふうな、そういうきめ細かい配慮をいたしますか、そういう問題等についても今建設省でも一生懸命検討いたしておるわけございまして、そういう点も十分配慮してまいりたい、そういうふうな思ひでおるわけでございます。

御承知のとおり、今まで約五、六年の間マイナスイヤーで予算的にも非常に制約がございまして、ことしはおかげさまで財投その他いろいろな工夫をして幾らかそういう点の明るさが出てきておるわけございまして、今いろいろ御指摘のありましたような点を私どもはよく考へながら、またスノータイヤの問題その他につきましても党の方でも検討会をこれから始めるようでありまして、私どもも建設省の立場から十分検討を加えてまいりたい、そういうふうな考へております。

○新井委員 終わります。

○保岡委員長 小沢貞孝君。

○小沢(貞)委員 昭和五十九年度補正予算においては、景気の特長的拡大を図る観点から、道路整備事業については昭和五十八年度の決算調整額二百六十九億円を計上しております。これは六十年年度に入れなければならぬ予定のものが先食いされてしまふ、こういう格好になるわけですが、五十九年度の方の決算調整額について、やはり同じように前倒しをして六十年年度に入れるようにするのかがどうか。そうでなければそれだけ穴があいてしまふような……。

○田中(淳)政府委員 昭和五十八年度の決算調整額を五十九年度補正予算に充てることといたしまして、昭和五十九年度の決算調整額は道路整備緊急措置法第三条第一項の規定によりまして、昭和六十一年度に充てるつもりでございまして、現在のところは先生御指摘のように五十九年度の分を六十年年度に充てる、一年早めるということも考へておりません。

○小沢(貞)委員 局長の答弁、まあこの法律の出された趣旨からは当然だと思ひますが、これはやはり充てるように努力するなり何なり、そういう展望を聞かしていただかないと来年の補正のときちよつと困つてしまひやしないかと思ひますが、どうでしょうか。

○田中(淳)政府委員 先生御指摘の点はよくわかります。ただ、来年の経済状態、それから揮発油税その他重量税関係の税収入等々を勘案させていただきます。その時点で適宜処置したいと思ひております。

○小沢(貞)委員 できるだけそのようにやっていたらいいと思ひます。

今回の補正予算は、第九次道路整備五箇年計画の進捗という観点から見れば極めてわずかな額というふうなものであります。国費で約二百六十九億、事業費では約四百億近いという額は地域の経済にとつては大変な額でありましようし、

特に不況地域においてはこの追加補正を待つておるようでありませう。ついては、この予算の執行に当たっては、こうした不況地域を十分に配慮していただいて、予算が有効に使われるように配分してやる必要があるか、こういうように配分してやるわけですが、これについての政府の御見解を伺いたい。これは、建設省よく先走って箇所づけんかどどん進んじやっておって、私がこう言ってももう間に合わない時期ですかね。そのようにやれますか。

○田中(淳)政府委員 先ほどちょっと申し上げましたが、道路整備に係ります昭和五十九年度補正予算におきまして二百六十九億、事業費約三百九十六億円でございまして、この追加の配分につきましては、一般国道から市町村道に至る道路網の体系的な整備を図るとともに、沖縄等の不況地域あるいは北海道、東北等の雪害地域に重点配分する等地域の経済情勢を十分に配慮して、適正な配分になるよう努めたいと考えております。

ただ、二百六十九億の配分につきましては、もう既に各県の担当課長さんなり、あるいは街路の課長さんあるいは部長さんと十分打ち合わせさせていただきまして、直轄国道初め補助国道、県道、市町村道に至るまで県の要望を聞きながらやっておりますので、先生の御心配のようなことはございません、御安心ください。

○小沢(貞)委員 次に、道路整備に係る昭和五十九年度補正予算と第九次道路整備五カ年計画の進捗についてお尋ねをいたしたいと思います。

第九次道路整備五カ年計画については、近年の公共投資の抑制のため、その進捗がおくれていると聞いておりますが、一方、道路整備については、五十九年度の補正で今の約二百六十九億の国費を追加することになるわけでありませう。スズメの涙みたいな二百六十九億円を追加していただいたところで昭和五十九年度末において進捗率は、そう変わると思いませんが、第九次道路整備五カ年計画の進捗は、一体どういう状況になるでし

うか、この点についてお尋ねいたします。

○田中(淳)政府委員 先生御案内のように、第九次道路整備五カ年計画、昭和五十八年から六十二年度までの計画でございますが、総額三十八・二兆円をもって、緊急を要する事業について計画的な推進を図っているところでございます。

御指摘のように、五十九年度補正に係る国費の追加分は約二百六十九億、事業費で約四百億でございますが、五十九年度末の第九次道路整備五カ年計画の進捗状況は、有料道路も全部入れてでございますが三十四・六%となる見込みでございます。また、この計画の昭和六十年年度末の進捗状況は、六十年年度から新設されます臨時交付金による緊急地方道路整備事業、仮称でございますが、国費で一千億に係ります事業費がまだ未確定なため、これを除いて算定いたしますと、五二・五%、計画の五六・七%をやや下回る見込みでございます。しかしながら、まだ三年間の計画期間がございまして、十分そういうことを考慮しながら、道路整備の必要性を高く考えまして、重要なところを中心に今後とも計画遂行に当たりたいと思っております。

具体的に、補正の二百六十九億、スズメの涙はどのお金でございますけれども、全体では三四・五%、これは先ほど言いましたように、一般有料道路から地方単独費から全部入れた数字でございます。その三四・五%がこの補正によりまして〇・一%上がり三四・六%になります。ちなみに五十九年度末の計画は三六・八%でございますので、計画と補正後の差は約二・二%おくれいているという勘定になります。

○小沢(貞)委員 今ちょっと六十年年度の様子もお聞かせいただいたようですが、改めてもう一回お尋ねをいたしますが、第九次道路整備五カ年計画の進捗について、五十九年度に補正を行った場合でも、今御答弁のあったとおりであります。今後審議される六十年年度予算の原案においては、昭和六十年年度末での程度の進捗を見込んでおられる

か、また最終的な達成の見通しについてはどうか、考えでありますか、この点をお尋ねをいたします。

○田中(淳)政府委員 先ほどちょっとお答え申し上げましたが、いわゆる新しく六十年年度から新設されます臨時交付金による緊急地方道路整備事業、国費千億でございますが、それに係ります事業費がまだ確定しておりませんので、近々中に確定させる予定でございます。これを除いて計算いたしますと、五二・五%ということになります。計画五六・七%に対して約四・二%下回っております。ただし、先ほど言いましたように新しい制度ができましたので、これを入れますと、もうちょっとこの差が少なくなるはずでございます。

何遍も申し上げますが、国費千億十億の事業費ベースの金がまだはつきりいたしておりませんので、これは近々中に決める予定でございます。したがって、今私が数字を申し上げました六十年年度計画五六・七%、その実施といいますが、この新しい制度に伴う事業費を含まない数字が五二・五%でございます。この五二・五%が恐らくも上へ上へ上がりまして計画との差が縮まる、そうお考えくださって結構でございます。

何遍も申し上げますように、事業費が幾らであるかということがまだはつきりいたしておりませんので、最終的な数字はちょっと申し上げにくい、以上でございます。

○小沢(貞)委員 原稿これだけしかないもので、これでは終わらせてもらわなければならないので、この臨時立法で二百六十九億を追加したところで、この問題は例の五十九年度に返してもらうという約束の自動車重量税のオーバフロー分千九百九十六億とは何の関係もなく、私の文書質問にはそのほかはまだ前倒し六百億ぐらいだったでしょうか、こういうことをやるということをお答弁の中に入れてありますが、それをもってしても自動車重量税の五十九年度分千九百九十六億というのはまだ貸しっ放しになっておる、こういうように私たちは理解をする

わけでありませう。

この問題については、きょうは予告質問編ということで、また本格的にひとつ大臣を相手にこれを質問したいと思っておりますので、質問は、これで終わらせていただきます。

○保岡委員長 中島武敏君。

○中島(武)委員 昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案について、質問します。

まず初めに、一般国道、都道府県道、市町村道それぞれの道路改良率についてお尋ねをしたいと思います。

○田中(淳)政府委員 我が国の道路整備は、昭和二十九年度に発足した第一次道路整備五カ年計画により本格化したものでございまして、自來約三十年間にわたり整備を行っていただいておりますが、先生御指摘のとおり、現在でも非常に不十分な状態でございます。

具体的に数字を申し上げますと、昭和五十八年四月一日現在、一般国道、都道府県道、市町村道の改良率は、一般国道で八三%、都道府県道で四八%、市町村道で三二%、以上計三五%でございます。

以上でございます。

○中島(武)委員 今の答弁を聞いてもわかるのですけれども、おくられている中でも一般国道が一番進んでいて、地方道、中でも市町村道が特におくられているということがわかるわけです。

そこで、重ねてお尋ねしたいのですが、五十九年度当初道路予算において、一般国道、それから都道府県道、市町村道、有料道路のそれぞれについて占める割合はどういうふうになっているか、この点をお尋ねいたします。

○田中(淳)政府委員 五十九年度当初のもので申し上げますと、道路整備費、事業費ベースで四兆三千二百六十一億九千万でございます。国費ベースで道路整備全体が一兆八千八百四十五億九千四百万でございます。そのうち地方道が事業費ベースで六千七百三十億七千七百万、国費ベースで

四千三百十二億三千三百万。地方道の中には都道府県道と市町村道がございまして、それを分けますと、都道府県道が事業費ベースで四千五百八十三億余でございまして、それから市町村道の事業費は二千四百七十七億余、国費ベースで一千四百三十二億余でございまして、パーセントで申し上げますと、地方道関係が、国費ベースで二・九％、事業費ベースで一五・六％、その内訳が都道府県道が、国費ベースで一五・三％、事業費ベースで一〇・六％、市町村道が七・六％、事業費ベースで五・〇％でございまして。

五十九年度の有料道路、これは詳細は、日本道路公団、本四公団、阪神、首都道路もございまして、トータルで一兆七千五百七十八億二千五百万でございまして。

以上でございまして。
○中島(武)委員 パーセンテージ、有料道路は、時間の関係もありましてから申し上げますと、四〇・六％、事業費ベースで占めているのですね。ですから五十九年度の道路当初予算、これを見ましても、一般国道、特に事業費ベースでは有料道路に非常に厚い。それで地方道、中でも市町村道に薄いというところがよくわかるわけでありまして。今回の補正予算において、一般国道、都道府県道、市町村道のそれぞれについて同じように占める割合はどうなっているか、これについてお尋ねします。時間の関係もありますから金額は結構です。

○田中(淳)政府委員 結論だけ申し上げます。一般国道が、国費のパーセントで言いますと四四・二％、地方道が二七・六％、以上でございまして。事業費ベースで申し上げますと、一般国道は四二・三％、地方道が二八・一％、以上でございまして。

○中島(武)委員 補正でもまた一般国道に厚い、地方道、特に市町村道に薄いということがわかるのですね。私は一概なことを言う気持ちはもちろんないのです。ないのですけれども、やはり国民

生活密着の道路にこそ予算を厚くするというのが本当じゃないかということをお尋ねしたいと思っております。

関連して次にお尋ねしたい問題があります。それは電電公社の民営化に伴う電話柱の占用料の徴収についてなんです。

従来から地方自治体から、これは全額徴収すべきだという要望が非常に強いのです。全国市長会を初め、東京では二十三区長会、三鷹、昭島、保谷市議会から要望が出ています。それから区議会においても、例えば千代田区議会から全員一致で意見書が出されているわけなんです。建設省として、民営化に伴って占用料を取る方針であるかどうか、このことについてお尋ねします。

○田中(淳)政府委員 電電公社の道路占用物件にかかわる占用料につきましては、従来、建設大臣管理の国道等に――国道等の等は、直轄管理区間の国道と北海道の国道が全部建設大臣管理区間でございまして、それから北海道には開発道路というのがある。この二つを指しておりますが、これらの道についてはこれを免除するということも、地方公共団体につきましても徴収しない方針で処理するようお願いをいたしてきたところでございまして。しかしながら、民営移管後は事業に対する道路法上の取り扱いも変わることにありますので、占用料についても従来の措置を継続することにはならず、新しくお金をいただくというふうなことを考えております。

○中島(武)委員 お金を取る、占用料を取るといふ方向で決めていらっしゃるということですね。具体的な点でお尋ねしたいのですけれども、これは何か基準を決めて全額を徴収するという方針なんですか。それとも、あるいは減免規定を設けようというふうなことを考えているのですか。あるいはまた、通増方式で将来は一〇〇％徴収する、そういうことを考えていらっしゃるのか、その辺の具体的なことについてお尋ねしたいのです。

○田中(淳)政府委員 電電公社の電柱等の占用料につきましては、これらに対しましてとられた

固定資産税の取り扱いを参考にする必要がありと考へ、現在検討中でございます。四月一日からの事務に支障を来すようなことのないように早急に決定して処置する所存でございます。

○中島(武)委員 全額徴収するというふうにした場合に、一年間にどれぐらいの徴収額になるのかということ、それから、早急にと言われまして、いつ決定をする予定でいらっしゃるか、その二つについてお尋ねします。

○田中(淳)政府委員 できるだけ早く決定したいと思っておりますが、新会社に対する占用料の取り扱いはただいま現在検討中でございますが、仮に全額徴収した場合の額は、電電公社の試算によりまして約三百億程度とされております。

以上でございまして。
○中島(武)委員 固定資産税の取り扱いについてを参考にしようという先ほどの局長のお話でしたけれども、私はやはり全額徴収するというふうにして、財政に苦しむ地方自治体が潤うようにするという方針をぜひひとつ出していただきたいというのを要望いたします。

法律案に関連して、もう一つ次の問題についてお尋ねしたいのです。それは、長野市信東町の去る一月二十八日のスキーバス転落事故についてであります。二十五名の死亡者が出ました。大変将来性のある学生たちでありまして、また、関係者の方々の冥福を祈りつつ、二質問をいたしたいと思います。

去る一月二十九日、私は大臣にも万全の対策を申し入れました。そして、その後、「レジャー客輸送バスに係る交通事故の防止対策について」という文書が一月三十一日付で発表されたことも承知いたしております。

うふうに聞いております。しかし、六十年度いっぱいといえますと、仮に来年三月までということになりますと、また雪が降って、またスキーバスが雪道を走らなければならないということになってしまふのです。私がぜひやるべきだと思っておりますのは、この完成を早めるべきじゃないかという問題なんです。ことし、雪が降らないうちにぜひ完成をさせるべきじゃないかと思うのですが、大臣の考えを聞きたいと思っております。

○木部国務大臣 この間の長野のバス事故につきまして、二十五名という大変とうい生命が失われたわけでございます。私も心な痛む思いでございまして。御冥福をお祈りいたしたいと考えております。

そこで、原因の究明につきましては、警察官局、また関係機関が協力して、いろいろ総合的な対策を立てる問題とあわせて、今、究明も行われておるわけでございます。五省庁がそれぞれ機関をつくりまして、これからの問題に大いに対処しなければならぬ、こういうことでございまして。

そこで、私も建設省としましては、やはり何と云っても道路管理が一番大事でございまして、新しい橋の建設等におきましても、できる限り早期に完成するように努力してまいりたい、こう考えております。

○中島(武)委員 もう一つお尋ねしたいのですが、あのカーブを曲がるためには二十キロ以下に落とさなければならぬということが言われておるのです。この間の場合には四十キロぐらいでぶち当たったんじゃないか、そういうふうには言われております。

それで私は、これは何も道路管理者に責任があるというのを言いたいのではないのですけれども、二十キロをオーバーして四十キロぐらいでも湖の中に転落をしないで済むようなガードレールというふうなもの、やはり開発もするし設置もするべきじゃないかということですね。こういう点については建設省の方ではどう考えていらっしゃるか、これもお尋ねしたいのです。

○田中(逋)政府委員 まず最初に、先ほどの橋の完成をできるだけ早く、昭和六十年十二月に新しい橋をかけて線形改良をしたいと考えております。

それから後者の、ガードレールがちょっと弱過ぎるのではないかと御指摘でございますが、当該箇所のガードレールはA型と申しまして、これは高速道路用の割合頑丈なものでございます。非常にガードレールの検討というのには難しゅうございまして、余り頑丈なものをつくりますと人間が皆打ち打ちになつたりということございまして、そこら辺も過去何年間委員会を開きまして、かつ筑波の土木研究所で実物実験でどういうガードレールがいいのかという研究をさしております。

当該箇所にしましては、弁護するわけでございませぬが、A型の、普通の国道のガードレールよりも強度な高速道路用、すなわち高速道路は走行速度が速うございまして、したがいまし、ある一定の角度でぶつかりますとガードレールに与える損傷が大きゅうございまして、それ用の特別なガードレールを使って、一応防衛をしたつもりでございますが、不幸な事件が起こつたことはまことに申しわけないと思ひます。

○中島(武)委員 二十キロに落とさなければならぬところを四十キロ出た。それが全然転落してしまふんだというの、やはり研究の余地があるように私は思ふのです、この点は。それから、人命とか安全にかかわるという道路です、こういうところはやはり改修を大いに急ぐ。今出されております特例による道路財源、これもこういう人命にかかわる問題とか安全とかいうところに優先的に使ふべきではないかということをおもうわけであります。

この点についての大臣の見解を聞いて、質問を終わります。

○木部(国務)大臣 先ほど私、答弁申し上げましたように、やはり道路整備というのには体系的に、今先生から御指摘のありましたように地方道、生活

道路、そういうようなものまで体系的に整備されるということが一番大事な問題だと思ふのです。そういうものにつきましても、やはり執行する面で効果的、効率的にまた地域の要望等もよく、もちろん予算の配分その他についても果や何かとよく協議されておるわけですから、そういう点をよく配慮するようにいたしたい、こう思ひます。

それから今の、事故のガードレールの問題その他につきましては、研究所で研究も鋭意続けておるわけでございますから、そういう点をこれから十分配慮しながら努力してまいりたい、こう考へております。

○中島(武)委員 終わります。

○保岡(委員)長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○保岡(委員)長 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、順次これを許します。井上(委員)君。

○井上(委員)君 私は、自由民主党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合を代表して、ただいま議題となりました昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案について、賛成の意向を表明するものであります。委員各位も御承知のとおり、本法律案は、昭和五十九年度補正予算の関連法案として提出されたものであります。

本案は、最近の厳しい財政事情、経済情勢等を考慮し、本来昭和六十年年度の道路整備費の財源に充てることとされている昭和五十八年度の決算調整額約二百六十九億円を昭和五十九年度の道路整備費の財源として充てることとするものであります。これは景気の持続的拡大に資するともに、道路整備事業の一層の促進を図るために、妥当な措置と考へるものであります。

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

○保岡(委員)長 中島(武)委員。○中島(武)委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して反対討論を行います。

反対理由の一つは、道路特定財源制度が道路だけを優先的に確保する仕組みになっており、国民生活にとって緊急、必要な他の公共事業を圧迫するようになっておることであります。建設省における各年度の当初予算に占める道路整備予算の比率は非常に大きく、例えば昭和五十九年度では四一%を占めておる。

我が国における社会資本の整備は国際的に見て極めて立ちおくれていることは、政府みずからも認めているところであります。中でも特に立ちおくれているのは、下水道、公園、公共住宅、治山治水など生活基盤の分野です。しかも、これらの分野は国民の要求が極めて強く、かつ生活環境良好な分野であります。

道路特定財源制度はこれらの生活基盤整備に対する予算の重点的、機動的配分を不可能にしておるのであります。しかも、自動車が増大すれば道路財源がふえ、幹線道路の建設が促進され、それがまた自動車の増大を招来するという悪循環に注目しなければなりません。この悪循環は結局モータリゼーションを助長し、公共交通機関の衰退、交通事故の増大、大気汚染、騒音、振動など各種公害を激化させ、国民生活を破壊するのであります。

反対理由のもう一つは、こうした道路についての特殊な優遇制度の上に成り立っている五十九年度の当初道路予算は、依然として産業基盤優先、生活基盤軽視の予算であり、今回の補正でその性格は変わるものではないこととあります。当初予算の一般国道及び有料道路への予算配分を地方道への予算配分と比較してみると、国費ベースで一・九倍、事業費ベースでは何と四・一倍にも達しているところであります。今回の補正予算でも、有料道路への予算配分がなにかかわらぬ国費ベースで一・六倍、事業費ベースで一・五倍

となつており、産業基盤優先、生活基盤軽視の当初予算の性格を変えないことは明白であります。日本共産党・革新共同は、生活基盤整備優先の観点から、地方道、特に市町村道と、国道でも国民がその必要性、緊急性を認めている部分に優先的、重点的に財源を保障すべきであることを強く主張し、反対討論を終わります。(拍手)

○保岡(委員)長 これにて討論は終局いたしました。○保岡(委員)長 これより採決に入ります。昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○保岡(委員)長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。お諮りいたします。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、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ございませんか。〔異議なし〕と呼ぶ者あり。○保岡(委員)長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕
○保岡(委員)長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。午後一時一分散会

昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律案
昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律

1 昭和五十九年度における道路整備緊急措置法(昭和三十三年法律第三十四号)第三条の規定の適用については、同条第一項中「控除した額」とあるのは、「控除した額」及び当該年度の前年度の揮発油税等の収入額の子算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するとの当該不足額の合算額」とする。

2 昭和六十年度における道路整備緊急措置法第三条の規定の適用については、同条第一項中「次の各号に掲げる額の合算額」とあるのは、「第一号に掲げる額」とする。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

最近の経済情勢等にかんがみ、道路整備事業の実施の一層の促進を図るため、昭和五十九年度における道路整備費の財源の特例等を設ける必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

第一類第十二号

建設委員会議録第二号

昭和六十年二月八日

昭和六十年二月十四日印刷

昭和六十年二月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局