

第百二回 参議院建設委員会會議録第三号

昭和六十年三月十二日(火曜日)
午後零時二十六分開会

委員の異動

十二月十三日

十二月十四日

十二月十九日

十二月二十日

十二月二十一日

一月十四日

一月二十五日

二月五日

二月十二日

委員長

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

補欠選任

本岡 昭次君

理事

委員

堀内 俊夫君

増岡 康治君

増田 盛君

青木 薪次君

安孫子藤吉君

井上 吉夫君

植木 光教君

遠藤 要君

工藤万砂美君

志村 哲良君

福田 宏一君

藤田 栄君

白木義一郎君

○派遣委員の報告に関する件

○委員長(本岡昭次君) ただいまから建設委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
去る五日、安武洋子君が委員を辞任され、その補欠として山中郁子君が選任されました。

○委員長(本岡昭次君) 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。
まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。木部建設大臣。

○國務大臣(木部佳昭君) 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。
今国会に提出されまし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ことが必要で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は充てないこととしたしております。
以上がこの法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御可決くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(本岡昭次君) これより質疑に入ります。
質疑のある方は順次御発言をお願いします。
○青木薪次君 本格的な道路整備に関する論議は別以後で法案も準備されているようであり、時間の関係もありますので、私は今回の、今大臣から趣旨説明のありました二百六十九億円問題を中心としたしまして、この法案を提出するに至った目的というものと理由についてまず質問いたしたいと思います。

近年の財政抑制によって各種の社会資本の整備率が極端におくれてきているわけでありまして、道路整備五カ年計画についてどのような状況にあるか、まずこの法案の提案した目的、理由、それから社会資本整備計画、特に道路整備五カ年計画の進捗状況についてひとつ明らかにしていただきたい、このように考えております。
○政府委員(田中淳七郎君) まず第一の御質問でございますが、道路整備費にかかわる昭和五十九年度補正予算におきましては、国費約二百六十九億円、事業費で約三百九十六億円を追加補正することとしております。今回の補正予算は、第九次道路整備五カ年計画のバランスのとれた促進を図り、高速自動車国道から市町村道に至る道路網を

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、衆議院送付)

体系的に整備するとともに、最近の経済情勢にかんがみ、景気回復のおくれている地域等の景気浮揚を図ることを目的としているものでございます。

それから御質問の二つ目の第九次五カ年計画の進捗状況でございますが、道路に關して申し上げますと、御案内のように、第九次道路整備五カ年計画は昭和五十八年から六十二年度まで総額事業費ベースで三十八兆二千億をもちつて緊急を要する事業につきまして計画的な推進を図ることとしております。五十九年度補正にかかわる国費の追加分は今申し上げましたとおり二百六十九億、事業費で約三百九十六億円でございまして、補正が行われた場合の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三四・六％となる見込みでございます。

また、同計画の昭和六十年度末の進捗状況について考えてみますと、昭和六十年度から新しく臨時交付金によります緊急地方道路整備事業、仮称でございまして、国費で一千百十億にかかわる事業費が未確定のため、この事業費を除いて算定いたしますと、昭和六十年度末には五二・五％、計画は五六・七％でございまして、計画よりやや下回る見込みでございます。ただ、先ほど申し上げましたように、新しい交付金制度の国費一千百十億円の事業費はこの場合見込んでおりません。したがって、実際にはこれより高くなる予定でございます。

以上でございます。

○青木新次君 今回のような決算調整額を先食いする措置というのは過去三回の例があるんです。したがって、ガソリン税に關する関係は前々年度余ったものを二年おくれで措置するという法律に従ってやってきました。ところが、今回は昭和五十八年度のものをおくれで昭和五十九年度に使うということでありまして、過去三回の措置というものについては、同時に行われた補正予算において道路整備費についていわゆる特定財源だけでなく一般財源も追加して措置をしてきたと

思うんです。今回の補正予算では決算調整額二百六十九億円の追加になっているということでありまして、現在の経済事情や道路整備のおくれなどを考えてまいりますと、補正予算に当たっては一般財源も加えて道路事業の促進を図るべきではないかと考えておられるわけですが、この点、建設省はどういうように折衝してきたのか、お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(田中淳七郎君) 昭和五十九年度の補正予算におきましては、先生御指摘のように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まして、景気の持続的拡大に資するための特例措置として行うものでございまして、道路整備事業の財源といたしましては道路特定財源を活用すべきであるとの考え方から、今回においては昭和五十八年度における揮発油税等の決算調整額を計上したものでござい

ます。御指摘のように、昭和五十五年度純一般財源からは五十九億四、五十六年度は二百八十一億四、五十七年度以降三カ年間はいわゆる重量税のオーパフローという問題が起つておりまして非常に残念な状態でございまして、本年もそういうような状態でございます。

以上でございます。

○青木新次君 道路事業を促進する場合においては二百六十九億円だけでは済まされないんで、ね。国の予算もさることながら、やっぱり地方の裏負担という問題についても配慮しなきゃならぬと思うんです。二百六十九億というものはいわゆる三分の二の補助率であると考えた場合に、今、道路局長から三百九十六億円という話を聞いたわけでありまして、地方財政の負担について今非常に厳しいときであります。とにかく交付金一〇％削減といったような問題があつて地方は大変苦勞しているんですけれども、この辺の事情についてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(田中淳七郎君) 五十九年度の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、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して、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地方公共団体と調整を図りながら、具体的には土木部長その他知事さん等々と相談しながら道路事業の円滑な推進に努めてまいりたい、かように考えております。

○青木新次君 地方財政の厳しさというものは補助事業だけでなく単独事業にも影響してきてい

ると思うのであります。この点をどうなうに解釈しておりますか。

○政府委員(田中淳七郎君) 実は、県は大体道路の特定財源はその県の道路整備のために単独事業につきましてもお使いくださっているようでございますが、全国三千三百ほどあります市町村の中には一部、道路の整備だけじゃなくて、ほかのものに使つておられるところもあるやに聞いております。ただ、一般的には地方自治体は必要な額を単独費でやってくださっている傾向に現在ござい

ます。

以上でございます。

○青木新次君 私は、財政事情が厳しいから地方の道路建設等について相当な配慮をなされないと、ただ一般財源は低くなつた、それから事業費だけふえたという形だけではなかなか困難な事情下にあると思ひます。きょうは自治省も呼んでいないし、大蔵省も呼んでいないわけでありまして、裏負担問題について建設大臣はどんなふうに考えますか。

○國務大臣(木下尚江君) 青木先生御指摘のように地方自治体もなかなか大変でございまして、できる限りその辺を配慮して努力させていただき

ます。

○青木新次君 大臣答弁としてはわかるわけでありまして、塗炭の苦しみをされているんです。じゃ、専門家の道路局長ひとつ答弁してください。

○政府委員(田中淳七郎君) 塗炭の苦しみをされている町もございまして、そうでない町もいろいろございまして、塗炭の苦しみをされているところ

は、これは建設省の所管事項じゃございませんで、自治省さんともいろいろ相談させていただきまして、余りそういう面でお苦しみにならないように、さよう努力したいと考えております。

以上でございます。

○青木新次君 今回先食いする二百六十九億円は本来ならば昭和六十年度の道路整備に使われるべきものであります。関連上、昭和六十年度の分を先食いすることになれば、昭和六十年度の予算はどうなるかという点についてひとつ御答弁を願ひたいと思ひます。

○政府委員(田中淳七郎君) 御指摘のように、今回の補正によります二百六十九億円は本来六十年度の予算に充てるべきものでございまして、昭和六十年度におきましては、第九次道路整備五カ年計画を達成するため、新たに地方道路整備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あります。今回の措置により道路整備の円滑な推進が図られるものと考えております。また、来年度のいわゆる揮発油税関係の決算その他一般的な日本の経済状態等々で多少そこら辺の考え方が変わつてくることもございまして、しかるべきときにしかるべき措置をとりたいと考えております。

以上でございます。

○青木新次君 しかるべきときにしかるべき措置ということをおっしゃったんですが、私は二百六十九億円が前倒しに来ることについては賛成なんです。しかしながら、その前倒しに来るには来るけれども、来年度の問題についてはこれは別です。よという考え方、そのときにはそのときの風が吹くというふうな答弁ではこれは困ります。その点どう考えますか。

○政府委員(田中淳七郎君) 非常に難しい御質問で恐縮でございまして、先ほど申し上げましたように、日本の景気はどうなつてい

百六十九億円は穴があくというのは事実でございます。その他の要素がございまして、できるだけ善処したいと思っております。具体的にはそのときにならないとわかりませんが、来年度もことしと同じような措置をとる可能性もないわけではないという意味でございまして。

○青木新次君 道路局長、どうも空気投げのような答弁で、確かにあなたも、大蔵省との折衝もあることですから、ここでもってその分だけまた穴埋めしますということはないかな言えない事情はわかりません。わかりましたけれども、やはり道路財源の問題としてオーバーフローの問題に絡れておかなきゃならぬと思うのでありますが、その点との関連が全く不明確なんです。その点どう考えますか。

○政府委員(田中淳七郎君) 五十七、五十八、五十九年度にお貸ししました自動車重量税のいわゆるオーバーフロー分、国費で四千八百億でございますが、これは道路局長としては経済その他財政が許す限りなるべく速やかに返していただくつもりでおります。

以上でございまして。

○青木新次君 返してもらおうということは、決意はわかります。わかりますけれども、特定財源の先食いですから、ですから一般財源は全く繰り入れられていないんですね、今回の分。したがって、このオーバーフローの解消には全く役立っていないというように私は解釈しています。したがって、オーバーフローの状況はその後どうなっているか、御説明いただきたいと思っております。

○政府委員(田中淳七郎君) 先生御指摘のように、今回の補正予算におきまして国費二百六十九億は昭和五十八年度におきます揮発油税等の決算調整額を五十九年度に先取りしたものであり、本年度におきますいわゆる自動車重量税のオーバーフローは約一千億でございますが、正確に言いますと一千九百六十億でございますが、これは全く無関係のものでございまして。

○青木新次君 道路整備緊急措置法との関係で明

確になっていないですね。したがって、その点について、もう一度ひとつその点との関連で御答弁を願いたい。どうもしっくりしていないんです。

○政府委員(田中淳七郎君) 先生御案内のように、竹下現大蔵大臣とそれから水野前建設大臣との間に、過去の五十七、五十八、五十九年、さらに六十年度のいわゆる重量税のオーバーフローに対する覚書がございまして、建設省としましてはこの五十七、五十八、五十九年の約四千億は日本の経済その他が好転すればぜひおくられている道路の整備に充てたいと考えております。

○青木新次君 今、道路局長の答弁されたように、昨年度私も建設委員長をやっておりましたから、そのときの水野建設大臣と大蔵大臣との間において、過去の分については速やかに返還する、こういうふうに言っておったわけでありまして、この金額についてはどんなふうにも理解しておりますか。

○政府委員(田中淳七郎君) 失礼しました。ちょっと聞き逃しましたので、済みません。

○青木新次君 今年度というか、現在の五十九年度の予算編成の段階で、昭和六十年度の予算編成ということも見通しながら、ひとつ過去の分は速やかに道路財源に返還しよう、こういうことを言って、それで私は、とにかく水野建設大臣よくやった、こう言ったんです。その金額についてはちょっと曇りガラスの向こうで見たような見えないような関係だったんですが、どんなふうに考えていますか。

○政府委員(田中淳七郎君) 昭和六十年度の自動車重量税の約二千億は、昭和六十年度の予算にちゃんと返していただきました。問題は、五十七、五十八、五十九年の約四千億、それはまだ返していただいておられない。それは、両大臣の覚書の間では先生御指摘のように経済状態が許せばなるべく早く返しませう、簡単に言えばそういう文面でございます。

○青木新次君 私、建設大臣が大臣に就任された直後の委員会です。それらの点について、水野建設

大臣がやられたそのことについて木部建設大臣にひとつ決意表明をしてもらったんです。木部建設大臣はこの問題についてどういうふうに認識されておりますか。

○国務大臣(木部佳昭君) 今、青木先生御指摘の自動車重量税につきましては、これから我々は道路の特定財源として原則に従って運用しなきゃならない、その基本的態度は変わっておりません。私、先般申し上げましたように、水野前大臣と竹下大蔵大臣との覚書、このことにつきましては、今申し上げるような精神で可及的速やかに道路整備費として充当してもらおうような、そういう必要性を痛感しておるわけでございまして。

○青木新次君 ただ、大臣、公共事業費をふやせということについては、かつてあなたは大臣に就任されない前だつてその主張をされてきたと思うんです。今の予算書なんか見てみましても、公共事業費をふやせというように要求に歩調を合わせると同時に事業費でひとつこの数字合わせをしている感というものがこれはあるわけですよ。ですから、それらの点を考えますと非常に私は問題が多い。建設省はそのために相当苦勞しているんですよ。したがって、その点について、もう一度ひとつ大臣の所信表明をお願いしたいと思っております。

○国務大臣(木部佳昭君) 今申し上げましたような答弁の考え方で私も建設省といたしましては原則を貫く。同時にまた、いわゆるオーバーフロー額につきましては、先ほど道路局長からもたびたびお答えを申し上げておりますように、我々としてはこれは速やかに道路整備費の原則に従って返してもらおう、そういう方向でこの上とも最大の努力を尽くさせていただきます。

○青木新次君 その辺の予算折衝の過程は、大蔵省と相当何回も何回もやったと思うんですけども、その辺どうなっておりますか、現状は。

○政府委員(豊蔵一君) 私からちょっと説明させていただきます。

御案内のように、昭和六十年度の財政状況も依然として非常に厳しいものがございまして、そう

いう中で政府の予算編成に当たりまして、私どもといたしましては、まず第一に道路関係のいわゆる特定財源のオーバーフローを六十年度は絶対生じさせないように努力をいたしたわけでございまして。その結果、一般会計といたしましては二兆八千二百六十億円の道路関係の国費でございまして、それ以外に揮発油税の一部千十億を直接道路整備特別会計に繰り入れて、これをもって特に地方道の整備に充てるための交付金とするということが第一点。それからまた、資金運用部から千二百億円の借り入れでございますが、これも道路整備特別会計に繰り入れるということで、そういうことを合計いたしますと、道路事業につきましては二兆円を超える国費の確保ができた。そういうことを総合してみますと、道路につきましては一応総合的に見ていわゆるオーバーフローは生じない結果になったというのがまず大きな眼目であろかと思っております。

そのほか、非常に苦しい事情でございましたが、国全体といたしまして、高率の補助率を一時的ではございますが引き下げるという措置によりまして、その結果事業量全体がふえるというような措置を講じました。

そのほか、御案内のとおり、財政投融资の活用によるとか、あるいはまたダム事業等につきまして一部借入金を導入する等々の措置を講ずることによりまして、前年度に比較いたしまして若干事業量はふえるというところまでございまして、次第でございまして。そういう意味で、六十年度につきましては不十分ではございますがまあまあ事業量確保ができたのではなかろうかというふうに考えておりますので、私から一応お答えさせていただきます。

○青木新次君 今、官房長から答弁のありましたように、事業費としては相当ふえて、これは地方は地方で非常に喜んでいらっしゃる。問題は、これは後の法案がありますから、それとの関連で詰めていくようにしなければ、当面の目玉は千二百億と今言った千二百億、これで相当潤う

ということはわかります。わかりませんが、千百十億円は、これはまた今後の法案審議の中で明らかにされてまいります。何力年間やる予定ですか。

○政府委員(田中淳七郎君) 昭和六十年から六十一、六十二、三力年間の臨時措置でございませう。

○青木新次君 後はどうなりますか、予想としては。

○政府委員(田中淳七郎君) ちょっと答えられませんが、第九次五力年計画が終るのが六十二年でございませう。そのときの各種道路の整備状態、特に今申し上げました千百十億円は県道以下の道路、具体的に言いますと都道府県道及び市町村道でございませう。そういうものに充てられますので、そういう状態を勘案しながら考えたいと思いますが、現在のところ三年間のあくまで臨時的な措置と考えております。

○青木新次君 これは、例えば高速道路が走っている。そこへ市町村道が入ってきている。市町村道は全く舗装もできていないようなところもある。あるいはまた、そこ一カ所だけでは大変問題もある。だから、その地域全体を拾うということでしょう。ですから、そういうような考え方というものはこれは正しいんですよ。これは、私どものところのように地蔵対策なんか推進しているところにとっては大変ありがたいことなんです。その辺のことはよくわかりますし、問題は、そこだけ三年間で終わるものじゃないんですね。したがって、その辺については、道路局長よりもひとつ官房長、簡単にいいから答弁してください。

○政府委員(豊蔵一君) 昭和六十年の予算編成に当たりましては、財政的にも非常に厳しい状況があったため特例としてこのような措置をとりました。ただ、現在の道路整備五力年計画が昭和六十二年までとなっておりますために、一応それまでに既定の地方道整備のおくれを取り戻したいということであるような三年間の特別の措置をとるというような措置をいたしました。これで次の道路整備五力年計画がどのような姿になります

か、またそのときにおきます財政状況がどのようなになりますか、そういったものを見定めた上でまた措置をいたしたいと思いますが、ただ私どももいたしましては、地方道整備が若干おくれぎみであるというところはやっぱり重要なことでございませう。今後とも引き続きこれらの道路の整備については力を入れてまいりたいというふうに考えておるところでございませう。

○青木新次君 その点は十分前を見通して、全体計画の中で予算の配分あるいはまた効率的な運用という点についてひとつ考えてもらいたいと思います。公共事業費が抑制されていますから、地域の経済状況なんかに対応した配分をしませんとなかなか問題があると思うんです。

私は静岡県のことを例に出して申し上げますと、静岡県は非常に通過道路が多い。それから、道路局長から前回質問のときにお答え願ったように、南アルプス連峰の前にはみ出してきて、東西交通はあるけれども南北交通は何にもない。しかも、このことがいよいよ地方道で連結されているために非常に粗悪な道路が多いんですね。加えて予想される地震対策ということも考えたときに、こういったような要請にどう対応するかというふうな問題等についてひとつ考えてもらいたいと思いますが、これは最後ですから、これで終わりますから、大臣、答弁してください。

○国務大臣(木部佳昭君) 今回のこの補正の編成に当たりまして、我々は地域のいろいろな民需の拡大、不況対策も兼ねておりますので、全国的に、例えば一つの例を申し上げれば、北海道であるとか、沖縄であるとか、また東北六県であるとか、かつては長崎県なんというのには御承知のとおり造船県でありまして非常な財政状況に陥つたわけでありまして、今では長崎県は不況県になつていくわけでありませう。そういうような点をよく配慮いたしまして、そして今御指摘のようにな効率的、効果的に配分をして努力をしていかなきゃなりませうし、補正予算また六十年の予算の審議を今お願い中でありませうけれども、そういう

う面を十分配慮して効率的、効果的、また地域の要望にもこたえていきたい、こう考えております。

○馬場富君 最初に、第九次五力年計画の三年度目に当たります六十年の基本方針と重点政策あるいは予算規模の概要について伺いたいと思います。

○政府委員(田中淳七郎君) 第九次道路整備五力年計画の三年度でございませうが、五十九年度補正にかかわります国費の追加分約二百六十九億円、事業費三百九十六億円、これを入れて五十九年度末の第九次道路整備五力年計画の進捗状況は三四・六%となる見込みでございませう。また、六十年度末の進捗状況は、先ほどお話ししましたように、緊急地方道路整備事業の国費一千百十億円にかかわります事業費が未確定なため、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となっております。

以上でございませう。

○馬場富君 ここで、特に法案の関係もございませう道路の特定財源につきまして、なかなか揮発油税あるいは石油ガス税等については現行の暫定税率の三年延長法案が今出ておりますが、この点に關しまして財政当局とどのような話し合いがなされておるか、これは特に大臣にお願いしたい。

揮発油税については五十四年六月より六十二年度末までの暫定税率としてキロ当たり四万五千六百円でありませうが、道路整備あるいは利用者負担等々の側面から暫定としても私はやむを得ない事情にあるとは思いますが、やはりここらあたりで道路整備と財源との関係についてしっかりした政策方針を持つ必要があると思ひますが、この点、大臣どうでしょうか。

○政府委員(田中淳七郎君) 第九次道路整備五力年計画は、道路特定財源の現行の税率を五年間適用し所要の財源を確保することを前提に策定されたものであり、今回関係省庁とも了解の上暫定税率の三年延伸をお願いしているところでございませう。揮発油税等の道路財源諸税は、受益者負担あるいは損傷者負担の考えのもとに道路整備費に充

てることとして道路利用者には特別の負担を求めているものでございませう。これら諸税につきまして今後とも道路特定財源としての原則に従ひまして運用するように努めてまいらる所存でございませう。

○馬場富君 その点、大臣、この延長と合わせまして、財政当局と建設省との間にこの問題についてはどのような話し合いがなされておるかどうか、お尋ねいたします。

○政府委員(田中淳七郎君) 五力年計画の整備のために必要なものとして暫定税率の延伸をお願いしたものでございませう。したがって、六十年の三月あるいは四月に切れます重量税及び揮発油税の延伸を三力年お願いしたわけでございませう。

○馬場富君 次に、電電公社に対する電柱の占用については、建設省はどのようにお考えですか。

○政府委員(田中淳七郎君) 電電公社の道路占用物件にかかわります占用料につきましては、従来建設大臣管理の国道等についてこれを免除するとともに、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しているところでございませう。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から、占用料につきましても従来の措置を継続することにはならないものと考えております。

以上でございませう。

○馬場富君 継続にならないものという意味が、四月一日からやはり民営に移行するわけですから、従来は公共性があるということからこれは免除されておったわけですから、電力等の電柱についてもこれは占用料が取られておるわけですから、そこらあたり不公平な問題が必ず出てくる。だから、そこらの点は大臣どのようにお考えか、はっきりしてもらいたい。

○国務大臣(木部佳昭君) 電電公社は御承知のとおり四月から株式会社になるわけでございませう。従来は先ほど道路局長からお答えをしたとおりでございませうけれども、これは当然電電公社が会社として発足する以上、私どもは料金をいた

く、使用料をちようだいする、そういう方向で今検討いたしております。

○馬場富君 次に、道路予算の実施面から何点かお尋ねいたします。

国道三百二号線につきまして当建設委員会も視察していただきましたし、また前水野大臣も現地を視察されました早期実現ということを実は答弁もされておりますが、私がかねてから当委員会において、この路線については全国でもまれに見るいわゆる交通事故等の問題の非常に大きい原因であるということですが、それは名古屋へ国道とあるいは高速道路の集中化、市街の通過という問題から、愛知県が交通事故一、二を争うような問題の大きい原因にもなっておるわけですが、だから、その点非常に推進をいつもお願いしておるわけですが、特にこの中でも名港にかかるとなっておりますが、これが大きいやはり焦点になってきております。当局の理解によりまして西大橋は今建設の運びとなっておりますが、中央と東大橋はまだその点について計画だけでございます。だが、今回これに対して調査費の関係は六十年度についてはつく予定となっておりますが、地元からは特に中央、東、個々という問題ではなくて、中央、東とも一体とした調査費という予算計上をせしめてほしい、そして両者を対象とした調査に乗り出してほしいという声がございますが、この点どのようにお考えか御説明願いたい。

あわせまして、今東名阪がいよいよ名古屋に入ってきました。そしてこれの連係道路というのは今まだ皆無でございますので、これはその交通量が皆市街地に流れ込むという大きい一つは交通障害の問題にもなっております。このために当局が立てられました東名阪と東名名古屋とを結びいわゆる近畿自動車道路というのが計画されておりますが、この推進状況もあわせて御説明願いたいと思ひます。

○政府委員(田中淳七郎君) まず最初の名古屋中央大橋及び東大橋の件でございますが、名港西大

橋に接続します名港中央大橋及び名港東大橋につきましては、現在建設省におきまして伊勢湾岸道路調査の中で橋梁の構造の検討とか、あるいは取りつけ道路の検討とかの調査を実施しておりますのでございます。昭和六十年度より日本道路公団におきまして新たに当該区間の調査に着手し、特に大規模な構造物となります名港中央大橋に重点を置きまして有料道路としての採算性の検討を行うこととしております。今後、これらの結果を踏まえまして、調査の一層の促進を図ってまいりたいと考えております。

それから名古屋二環の問題でございますが、先生御案内のように、名古屋市の中心部から半径約八キロメートルの周辺地域を結ぶ延長約六十六キロメートルの環状道路でございます。

一般国道三百二号として現在直轄事業により国道二百四十七号線の東海市新宝町から国道二十三号線の飛島村梅之郷まで合計約五十五・八キロメートルの区間を事業化しているほか、日本道路公団の一般有料道路事業により、先ほど出てきました名港西大橋、道路延長三・二キロメートルの工事を行っております。さらに、名古屋環状二号の一部を形成いたします高速自動車国道近畿自動車道の名古屋インターチェンジから名古屋西インターチェンジの間ににつきましては、昭和五十八年八月に日本道路公団に対して施行命令を發し、鋭意事業を促進しているところでございます。

現在までに、直轄施行区間のうち、国道十九号から二十二号までの間約八・九キロメートルを含みます十キロメートルが供用済みとなっておりますが、本年三月には名港西大橋を含む三・二キロメートルの区間を一般有料道路として供用する予定でございます。

さらに今後は、国道百五十三号豊田西バイパスから上社インターチェンジまでの間約四キロでございますが、その区間及び名古屋西インターから南へ国道二十三号までの間延長約九・三キロございますが、この二つの区間を重点的に事業を実施することと考えております。

以上でございます。

○馬場富君 それでは、今中央と名港の東大橋、この説明はよくわかりましたが、地元の地方自治体等もまた関係者等も、これはやはり中央と東大橋ともに、今調査費は中央と言われましたが、両者を対象として、これは時期的には多少の前後はあると思ひますけれども、そういう考え方で調査費の計上をせしめてほしいという声強いんです。この点、ひとつ御答弁願いたいと思ひます。

それからもう一つ。今の近畿自動車道路につきましては、東名と東名阪をつなぐ非常に重要高速道路です。だから、これは一刻も放置しますと市内の大混乱を招いてしまうわけでございますので、用地買収等もまだ随分おくれておるような状況にあるので、この点のやはり推進をもう一歩、今言われたよりも一段とひとつ強化できる考え方はないかどうか、お聞かせ願いたいと思ひます。

○政府委員(田中淳七郎君) 名港中央大橋は、先生御案内のように非常に難しいといひますか、センターズパンが長い橋でございます。東大橋の方はそれに比べますと大したことはないんですが、今のところ大体暫定で中央大橋が一、二億かかる。それから名港東大橋が約五百億ぐらい少なくて今現段階で暫定二車道でかかるといふ。したがって、有料制の限界等々を今一生懸命道路公団の方で六十年度からやるわけでございまして、それまでは建設省では主に土質調査とかあるいは航路の調査とか、そういうことをやっておるわけでございます。御指摘のようにこれが二つばかりでございまして、理想的には二つ一週にできればいいわけでございますが、事業費等々の点からやはり一方から攻めていくということにならざるを得ぬと思ひますが、調査の方は調査の方で、先ほど申し上げましたように両方とも重点的に調査を続けたいと考えております。

それから三〇二の高速道路部分でございますが、これは大都市環状道路、名古屋二環としてはわかりかし用地取得がうまくいっている方の一つでございます。東京外環あたりに比べますと用地の買収問題は相当うまくいっておりますので、今後とも鋭意、御指摘のとおり名古屋市内の交通緩和のために非常に重要な道路でございますので、建設に精力を注ぎたいと考えております。

以上でございます。

○馬場富君 大臣ももう立たれる時間ですが、最後に、今の御説明のこの三百二号線の推進、これは前水野建設大臣も視察していただきましたが、非常にこれは交通安全の対策としては最重要課題だといふように答弁もされておりますが、今、局長から詳細については御答弁いただきましたが、建設大臣もこの点の推進について強力な対策をひとつ考えていただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○國務大臣(木部佳昭君) かねがね愛知県の県知事さんや、また市長さんからも陳情を受けておる問題でございます。私も、今は予算の審議中ですから出られませんが、機会を見て一度現地を見させていたたこう、そういうふうに考えておるわけでございます。

○馬場富君 大臣、結構です。

あと、局長に質問いたします。次に、もう一つの関係として、名古屋空港を結ぶ四十一号線がございまして、これが今非常に道路が狭いために、名古屋空港の飛行機に名古屋駅から行く人たちがおくれしてしまうという問題が実は起こっております。そういうために非常に四十一号線の拡幅というのが推進されておりますが、いわゆる片道四車線、両道八車線の推進ですが、これが名神の小牧インターまでの予定でありますけれども、まだこれが途中で終わっておりますが、この推進の強化は交通ラッシュとさういふ飛行場の問題等もありまして非常な急務でございます。

それからもう一つは、尾張地方の交通障害の問題となつて、その解決策には百五十五号線のバイパス北尾張中央道というのがございまして、この推進が非常に現地から要望されておりますが、この二点についての進捗状況をお願いいたします。

を含む総合整備方策について検討を進める方針でございます。

○馬場富君 これはそういう意味では、大臣ももちろん、局長もそうだけれども、やはり前向きでがっちり取り組んで対処をしていくという御決意ですか。そこら辺どうでしょうか。

○政府委員(田中淳七郎君) 先ほど申しましたように、延長百六十キロで、現在車線数は、四車にするか六車にするか、検討中でございます。

それから、これは相当な金がかかりますので、まあ例えば主な非常に大きな道路との交差点とか、あるいは工場が位置しているところとか、そういうところから重点的に整備せざるを得ない。正直のところ、かなりまとめたもなかなか今の道路予算では一遍には整備できないと思っております。必要なところから漸次進めていきまして最終的に延長の形にしたい、かように考えております。

○馬場富君 この点については、国土開発の関係からも非常に関係のある構想であると思っております。長官も出席されたら聞いておりますが、国土庁の見解をお尋ねいたします。

○政府委員(佐藤和男君) 今ほど道路局長からお話がありましたように、この東海環状道路を中心として東海環状都市帯整備構想という形で五十七年、五十八年の二カ年にわたります関係五省庁が調査をしてまとめたものでございます。中核的な考え方は、今ほどの東海環状道路を中心として地域の活性化を図ることでございます。この整備による産業の振興を図っていくこととするものでございまして、今後の中部、東海地域の開発にとりましていわば目玉となる中核的な構想と考えております。国土庁といたしましては、現在策定を進めております四全総と、それからこれと並行して行っております中部圏の開発基本計画などにおきましていわば中核として取り上げてまいりたい、推進をしてまいりたいと思っております。

○委員(長本岡昭次君) 暫時休憩いたします。

午後一時二十二分休憩

午後六時十九分開会

○委員(長本岡昭次君) 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、質疑を行います。

○上田耕一郎君 きょう審議中のこの五十九年度道路整備費の財源の特例等に関する法律案ですけども、共産党は、この親法の道路整備緊急措置法そのものについても、モータリゼーションを促進し、生活関連を軽視して、大企業本位の道路政策を高めたものとして反対いたしました。したがって、この特例法についても我々は反対いたします。

もう十年ぐらい前になりましたけれども、公害問題が非常に大きな問題になった時期にはこの自動車道路公害も大きなやっばり問題になって一時ちょっと後背に退いていた時期があるんですけども、最近の民間活力問題など絡んでどうもこのけそのけ道路が通るといふ状況がまた復活し始めているように思えます。私も、この建設委員会でも外環道路問題、それから先日は高尾山を貫く圏央道路問題、それから東京湾横断道路問題などをずっと取り上げてまいりました。私は、やっぱりこれは非常に大きな問題だと思っております。

こういう道路公害を構わぬというのでまたずっと顔を上げてきているんですけども、国民の意識は、例えば最近の東京都の調査によりましてかなり大半が道路ができて便利になるよりは緑と環境を守る方がいいという答えが東京都の世論調査などからも出ています。そうしますと、今建設省が推し進めているこういう自動車道路、高速道路を、緑と環境を大したことはないという形で推し進めていくことは、そういう国民の世論意識との間、ニーズの変化との間に非常に鋭い問題を生み出している、そう私は思っています。ところが、旧態依然たる道路行政がまた繰り返って

いると思うので、私は、ほかの外交問題、財政問題なんかもそうなんですけれども、この危機の時代にやっぱり発想の転換を建設省としても行うべきだ、そう思うんです。

ところが、逆の発想の転換が推し進められる点が非常に問題で、ですから、きょう私は余り時間もございませぬけれども、この委員会でも何回も取り上げてきたんですけれども、今度、練馬区で一キロ都市計画の変更が進んでいる外環道路の問題、これを取り上げたいと思っております。今度、埼玉の県境から放射七号線までということ都市計画変更が行われようとしていて、一月から地元での説明会も始まっております、東京都のアセスメント案も既に出ているわけです。

そこで、まずお伺いしたいのは、五十七年一月二十九日の官報、これに国土開発幹線自動車道建設線の基本計画が公表されていて、この練馬一川口間の基本計画も書いてあるんですが、これには建設主体日本道路公団となっているんですね。ところが、この東京都のアセスメント概要を見ますと、事業主体は建設省関東東建となっている。なぜこういうことになっているんですか。

○政府委員(田中淳七郎君) 高速自動車国道法の第六條でございまして、「高速自動車国道の新設、改築、維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)第二条第二項に規定する災害復旧事業(以下「災害復旧」という。その他の管理は、建設大臣が行う。）」ということになっておりまして、道路整備特別措置法で「日本道路公団の行う有料の高速自動車国道の新設又は改築」の第二条の二で「建設大臣は、高速自動車国道法(昭和三十三年法律第七十九号)第六条の規定にかかわらず、日本道路公団をして同法第五条に規定する整備計画に基き高速自動車国道の新設又は改築を行わせ、料金を徴収させることができる。」ということ、基本計画区間は建設大臣がやります、国幹審で整備計画を出して、建設大臣が日本道路公団総裁に施行命令を出しましてからは日本道路公団が施行を行うということ

になっております。

○上田耕一郎君　そうすると、ここにパンフレットあるんですけども、基本計画はもう既に国幹審でできたわけですね。これから整備計画またやるわけでしょう。そのとき以後は事業者は道路公団になる。それまでの間、建設省というわけですか。

○政府委員(田中淳七郎君)　国土開発幹線自動車道で整備計画を出しまして、直ちにではなくて、それ以後建設大臣が日本道路公団総裁に施行命令を出します。その時点から日本道路公団が施行を行うという意味でございます。

○上田耕一郎君　それから二番目は、去年関東地建からいただいた資料を見ますと、都市計画変更区間というのは一・五キロだったんですね。今度は一・二キロに減っているわけですが、なぜ一・四キロ減ったんですか。

○政府委員(田中淳七郎君)　一・一キロはインターを含んでおりませんで、そのインター区間が四キロございまして、いわゆる道路の通常道路部分が一・一キロで、インターを入れますとプラス一・四キロメートル。したがって、今度都市計画決定が通りますと施行命令を出す段階では、実際上は一・五キロメートルの区間を施行するということになるかと思っております。

○上田耕一郎君　大問題だな。実際上は一・五キロやるんですか。

○政府委員(田中淳七郎君)　何の下でございまして、

○上田耕一郎君　現場を御存じないからな。掘り

○政府委員(田中淳七郎君)　本線延長が一・一キロでございまして、これは御案内のように掘り割り構造でございまして、それと関連自動車道との

ジャンクションあるいは目白通りとのインターチェンジがございまして、その区間が四・四キロメートルあるという意味でございます。

○上田耕一郎君　私、二月六日に現地に行つて現地を見てきたんですけども、二度目ですが、この一・一キロというのは、あの付近は風致地区に指定されているなかなか環境のいい場所なんですね。それで、今度の計画は都市計画公園の予定地の真ん中をぶった切る。それからあの地域の商店街を完全に破壊します。これは大変な計画になるんです。それから今工事中の比丘尼橋の上流、下流の調整池、これも分断する路線になっているんです。環境破壊の最たるものだと思うんですけれども、なぜそういうとんでもない環境破壊を強行してまで一・一キロやるんですか。

○政府委員(田中淳七郎君)　周辺地域の環境に及ぼす影響等につきましては、大気汚染、それから騒音、振動、景観等につきましては調査しております。環境の保全目標を満足できるように構造になっております。今回の都市計画変更は、周辺地域の状況を踏まえ、高架構造を半地下構造に変更し、さらに両側に二十メートル幅の環境施設地帯を設ける構造にしております。そういう点は相当意を払ったつもりでございます。

○上田耕一郎君　比丘尼橋の上流、下流の調整池と言います。

○政府委員(田中淳七郎君)　比丘尼橋の上下流に調整池があるのは存じております。比丘尼橋の下流の調整池につきましては、今回、都市計画変更の予定の東京外郭環状道路により一部その池がひつかかることになりまして、これにつきましては、必要な面積を確保することによって調整を図っており、支障のないように考慮することとしております。

○上田耕一郎君　なぜそういう一・一キロやるの

かということについてお答えがなかったんです。資料を拝見すると、谷原交差点の混雑緩和ということがまずトップに挙げられているんですね。確かに分かれるわけだから、一時、計算によると一日二万台減るという計算だそうなんですけれども、若干緩和されることはたしか事実だろうと思えますけれども、そう簡単じゃない。私がさっき言った悪循環問題というのが当然出てくるんです。一時減つてもそれでまた自動車が増えるということ。

ですから、この東京都の谷原交差点問題についての計画でも、ここにありますが、現在の数字の一日十万台が、六十五年には、谷原交差点は外環道路ができたとしても実際数字は余り変わらないという結果が東京都の調査からも出てくることなんです。ちよつと資料が出てきませんが、この間、一月の二十二日と二十四日には現地東京都の説明会があったんですけども、住民の反対で白紙撤回を東京都が言わざるを得ないという状況で、机上プランというのは決してうまくいかない問題なんです。

それにもかかわらず、なぜこういう一・一キロを強行するのかというところから、私はさらに大きな問題がここにあると思うのは、これは私の委員会でも何回も取り上げてまいりましたけれども、建設大臣は御存じと思えますけれども、二十年近い長い経過のある問題なんです。当時大きな反対運動が起きて、超党派の議員連盟もできて、それからこの参議院の建設委員会でも通過して、根本建設大臣が凍結をはっきり答弁している。それから金丸建設大臣も、道路づくりによって悪循環というのは確かに生まれているということ、住民、それから関係する県、市町村が反対の場合にはやっぱりつけれないということをはっきり答弁いたしまして、その後、歴代の建設大臣が凍結については確認してきた非常な問題のある道路なんです。

それで、凍結についてここで建設大臣にお伺いしたいんですが、例えば東京都については練馬から

世田谷まで十八キロ分、これが凍結ということだと思えますけれども、間違ひございませんね。

○政府委員(田中淳七郎君)　御指摘のとおり、根本建設大臣がそういう発言をしておられますが、また金丸幹事長も発言されていることは事実でございます。ただ、先生御案内のように、その後、渡辺建設大臣、斎藤建設大臣、始開建設大臣、内海建設大臣とおの、あるときは上田先生あるいはその他の方々の御質問に答えておられますことは、例えば渡辺第一建設大臣の場合について見ますと、「道路構造等についても検討を加え、また環境保全につきましても十分考慮いたしまして、地元の理解と協力が得られるように努力をせねばならぬ」と思っておりますが、ルートの変更等につきましては私はきわめて重要な問題であると思っておりますので、慎重に検討を進めてまいりたい。

同じく、五十六年五月二十八日の参議院の建設委員会でもございまして、上田先生の御質問に対しまして斎藤建設大臣が、一人でも反対があればやらないというふうなことではなく、地域住民の「御理解をいただいて前向きでひとつできるうちに御協力をお願いしたい、このように考えるわけでありまして」。

以下、例えば始開建設大臣、これは五十七年七月二十八日の衆議院の建設委員会でもございまして、当時の社会党の山花先生の御質問に対しまして、「本道路の整備に当たりましては、途中省略させていたいただきますが、地域が受け入れられる計画を提示することが前提である、過去における経緯等からそのように考えるものでございまして、道路の構造、整備の手法等を中心としたし、十分検討を行って、各地方公共団体を初め関係機関と密接な連絡、調整を図りながら、地域の意向を十分反映した計画を固めてまいりたい」。

さらに、五十八年三月二十四日、参議院の建設委員会でもございまして、上田先生の御質問に対しまして内海建設大臣が、途中飛ばしますが、「本道

路の整備に当たりましては、地域が受け入れられる計画を提示することが前提であると考えております。過去における、先生御指摘のような経緯を踏まえまして、道路の構造、整備の手法等について十分検討を行い、各地方公共団体を初め関係機関と密接な連絡、調整を図りながら、地域の意向を十分反映した計画を推進してまいりたい、そのような答弁をしております。

今回は、とりあえずは、先ほど申し上げましたように、東京都内としましては、関越道とぶつかります練馬区の範囲内でございまして、それより南の方、すなわち世田谷の方でございまして、杉並、荻窪、その方はまだ考えておりません。いろいろ調査中でございまして、どういふ構造にするか。

○上田耕一郎君 時間がなくなりましたけれども、この間、石神井公園駅前の説明のセンターへ行ってきましたが、ここに写真がありますけれども、模型ができていますね、局長。模型ができています。模型を見ると、今、局長は南の方は検討中だけれどもまだ決めていないとおっしゃるけれども、模型はちゃんとできています。至杉並と書いてあって、掘り割りまでずっとできています。ちゃんと、それで松本所長に、ちゃんとできていないか、何でつくったのかと言った、図面がありますので、どうやって模型をつくったと言います。都市計画変更の案もまだできていないのに、いない部分について、先ほど言った一・一キロの方から先です、ずっとつくってあって、ここにありますが、「至杉並」と書いてある。だから、あなたの方よりなんじやないですか。

もう一つ、ここに東京都のアセスメント案の概要がありますけれども、この十三ページ、昭和六十五年、一日三万五千台です。昭和七十五年、日量八万八千台と書いてある。関東地建の課長さんが一月の十八日に日本共産党の国会議員などに対する説明では、これは以南に全部貫通した場合の数字でございまして、ちゃんとアセスメント案に全部南まで行ったところの案が出ています。どうですか。

おやりになるつもりなんですか。

○政府委員(田中淳七郎君) まず第一の、二月六日に現地の川崎国道工事事務所で模型を見た、それで関越から南の方のモデルがあったというお話でございまして、そのときに所長が答えましたのは、実は昭和四十一年でございまして昭和三十九年に一応都市計画決定がなされております。それは既に御案内だと思っておりますが……

○上田耕一郎君 そのときは今のと違う掘り割りじゃないんですか。

○政府委員(田中淳七郎君) いや、今の案と全然違う……

○上田耕一郎君 だけど、掘り割りでちゃんとできています。

○政府委員(田中淳七郎君) いや、それはごく一部でございまして、正確に言いますと、とにかく関越道から海側の方につきましては構造等々は今後詰めてまいりたいと思っております。

所長が図面があると申ししたのは、前のすなわち昭和三十九年か四十一年だと思っておりますが、都市計画決定したときの図面があるという意味でございまして。

○上田耕一郎君 この八万八千台はどうですか。

○政府委員(田中淳七郎君) それから交通量の点でございましてけれども、簡潔に申し上げますと、関越自動車道から常磐自動車道間約三十キロメートルの専用路につきましては、昭和五十七年一月に国土開発幹線自動車道、先ほどおっしゃいましたように基本計画が決定されたわけでございまして、関越自動車道以北の交通量、すなわち三郷の方へ行くときの専用部の交通量でございまして、昭和六十五年で約三万五千台・日、一日当たりという意味でございまして。昭和七十五年で約一日当たり八万台と予測しております。

以上でございまして。

○委員長(本岡昭次君) 時間が来ておりますので、そのつもりでひとつ。

○上田耕一郎君 はい。これ一問で終わります、もう時間も過ぎましたので。

今のお答えは、お答えになっていない。八万八千台は、この外環道路が南に全部貫通したときの数字だということを関東地建の課長さんが言っているんです。これは南は検討中だというのが実質上既定事実として、重大問題だと思うんですね。それで、この建設委員会でも、何回も参議院の建設委員会で反対の請願が満場一致で可決されているんですね。建設大臣が凍結と言っている、それを凍結を崩すわけだから、それについて私は最後に大臣、これだけ問題になった問題でしよう。それを一部取り崩して、これは凍結に触れるわけだ。南についてもこういうことを考えている以上、建設大臣、今までの大臣のたび重なる言明によつて、国会、東京都、関係する自治体、それから反対同盟などの住民と話し合いが必要だと思っております。練馬区だけの一・一キロちよつとやっちゃった。これは実は突破口なんだから、初めての高速度道路になるんですよ、今までの一般国道です。から埼玉のは、初めての高速道路を一・一キロ口にするというのは凍結に触れるんです。全体にかかわる問題だから、東京都、関係自治体、反対同盟などの住民、それから国会、建設委員会、これに對してやっぱりきちんと話し合いをするということが必要だと思っております。そのお約束をぜひいただきたいと思っております。

○政府委員(田中淳七郎君) 東京外郭環状道路の関越自動車道以南の区間につきましては、東京都内の稠密な市街地を通過しており、これらの地域の実情を十分配慮しながら、今後さまざまな角度から総合的な検討を行うつもりでございまして。その検討に当たりますのは、御指摘のように、各地方公共団体を初め関係機関と密接な連絡調整を図りながら、地域の意向を十分反映した計画とする必要があると考えております。

○上田耕一郎君 大臣一言言って、終わります。

○國務大臣(木下佳昭君) 私も昨年就任しましてから、地元の皆さんが沿道の環境問題で反対である、そういうふうな実は反対陳情を受けたこともございまして。いろいろ今まで経過を伺ってしま

すと、先ほど先生から御指摘のような長い歴史が実はあるわけでありまして、そういう中にもあります。御承知のとおり道路網の建設というものは、特に外環道路というものは交通の緩和とか都市機能の問題とか、そういうふうな欠くことのできない。また、特に関越道もことしの十月には開通すると言われておりますから、そういう点をいろいろ考えてみますと、先ほど来御指摘のように、この沿道の環境保全というものは一番大事な問題でございまして、またそれに御了解いただけるような、先ほど局長答弁のように、道路の構造であるとか、そういうものについての修正その他、また地元との話し合いというものは、最善の努力をしなければならぬと思っております。何となく関係機関や地元の了解を得るというところが一番大事な問題でございまして、そういう点を我々もいたしまして最大限努力をしてみたい、こう考えております。

○委員長(本岡昭次君) この際、委員の移動について御報告いたします。

本日、志村哲良君が委員を辞任され、その補欠として藤田栄君が選任されました。

○山田勇君 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、若干御質疑をいたします。

大臣並びに局長は、予算委員会から引き続きで長時間の委員会審議でございまして大変御苦勞さうでございまして、私が最終質疑者でございまして、ひとつ漏達に、明快な御答弁をいただきたいと思っております。

これからの道路整備を進める上で、鉄道などほかの交通機関との整合についてどのように配慮していくのかを、まずお尋ねいたします。

モーターゼーションの発達など、今後の道路交通はかなりの増加が予想されますが、このため国民に快適で利便性の高い交通手段を提供するのは道路の整備はますます基本的かつ重要なものと

なつてくると思います。このような交通体系の中で道路の役割はますます高くなつてまいりますが、これはあくまで利用者の立場に立つた道路行政でなければなりません。特に、都市地域においては鉄道など各種交通機関と道路とのつながりが重要と考えます。道路整備を進める上で他の交通機関との整合についてどういう方針を持っているのか、お尋ねをいたします。

○政府委員(田中淳七郎君) 建設省といたしましては、第九次道路整備五カ年計画の中で、特に他の交通機関との連携に配慮しつつ体系的な道路網の整備を推進していくこととしております。今後とも港湾、空港や鉄道などの機能を十分に發揮させるためのアクセス道路やバス路線、交通結節点の整備を図るなど、他の交通機関との整合性につきまして十分配慮してまいりたいと考えております。

次に、関西空港に関連する道路につきましては、国を含む関係の機関及び地方公共団体等が相互に協力、調整して整備を行うこととしております。その具体的な内容につきましては、今後策定される予定の関西国際空港関連施設整備大綱、これは仮称でございますが、その中で示すこととしており、関係各省庁、地方公共団体と緊密に連絡しながら、引き続き検討してまいりたいと考えております。

○山田勇君 大都市における交通渋滞は毎日のように発生していますが、大阪などでも朝夕の渋滞はひどいものでございます。都市住民のこの間における時間の浪費、精神的ないらは高まるばかりであります。快適な都市市内の道路環境づくりは焦眉の問題であります。また、道路の未整備により無秩序に市街地が広がり、防災面でも深刻な事態が生じております。こういったまともの事態を改善し、安全で快適な都市環境をつくるための都市市内道路の整備についての御方針を聞かせてください。

私の質疑はこれで終わります。
○國務大臣(木部佳昭君) 先ほどの関西国際空港

の問題でございますが、私もこの間、空でありますけれども、ヘリコプターで予定地からずつと関連の道路を視察させていただいたわけです。おっしゃるとおり、関西空港で言いますと、六十七年に開港の予定になっているわけでありまして、それまでに、おっしゃる通りに、港湾とか鉄道とか、それからアクセスの道路、こういうようなものが一体になって建設を進めないと、これはどこが外れてもなかなか問題がある。

私は、端的なことを言つて恐縮でありますけれども、今貿易摩擦とかいろいろな問題がたくさんありますけれども、やっぱり東京の都心部と成田の間というのは非常に御承知のとおり時間がかかるんですね。ですから、飛行場は外国人のためにあるわけじゃありません。我々日本人が利用するためにあるわけでしょうけれども、とにかく外国人から言わせましても、これは一番率直に申して評判悪いですね。そういう点を考えてみましても、今、局長答弁のように、この七月に整備大綱ができると言われておりますが、今御指摘になられた点を十二分整合性を維持しながら目的が果たせるように、そういう最善の努力をいたしたいと考えております。

それから大阪なんかの大都市の交通緩和の問題。今おっしゃられるとおり、市街地へ非常に延びていくわけですが、何と申しても私は今我々の建設行政で三つの柱があると思ひますが、それは大都市に二十一世紀にかけて恐らく日本の人口の集中度というの大都市に集中するものが七〇%ぐらいであろう、そういうふうな想定もされておるわけですね。それだけにやはり都市計画その他を執行して、そして環境のいい都市づくりをするということ、これは、今申し上げるように、非常に大事な建設行政の根幹だと私は思つておるわけです。

そういう中にありまして、特に街路その他も非常に大事な問題でございけれども、基本的にはやっぱり総合交通体系といひますが、そういうのを前提として良好な都市の環境づくりというものは何よりも大事でございまして、したがって、今申し

上げますように、都市の基盤となる街路の体系的整備、それから公共交通の利便性の向上であるとか、それからやはり何と申しても私は緑の文化と言つておりますが、緑がたくさんあった潤いのある良好な都市機能の回復、形成というものは非常に大事な点でございまして、そういう点をしっかり私どもは建設行政の最重点施策としてこれからも努力をしてみたい、こう考えておるわけでありまして。

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(本岡昭次君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○上田耕一郎君 日本共産党を代表して反対の討論を行います。

第一の反対理由は、本法案の親法となつて道路整備緊急措置法で定められている道路特定財源制度そのものの問題であります。我が党は、従来から道路財源だけを優先的に確保するやり方ではなく、一般財源化して国民生活の安定のために振り向けるべきであると主張してまいりました。が、依然として改善が見られず、この制度が引き継がれております。そのため、同じ公共事業でも下水道とか公園などは、国民生活に密着し、かつ緊急度の高い部門であるにもかかわらず、立ちおくれが目立ち、アンバランスが出ております。

第二は、本法案が予定している補正予算額二百六十九億円を含めた五十九年度道路予算の問題点であります。国民生活中心の道路より産業基盤整備型の道路整備が中心になっており、今回の補正予算もその性格を補強するものになっております。

一九六〇年代後半から七〇年代にかけて日本列島全体を覆った公害問題の顕在化で道路計画も大きな見直しを迫られ、その後の道路行政に大きな影響を与えました。私が指摘してきた東京外環道路

問題もその一つであります。

ところが、この数年、またまた民間活力論という議論とともに自動車道路ばかり通りの復活のような状況で、東京圏だけでも東京湾横断道路、圏央道、東京外環道路、東京中央環状道路、王子線など、代表的な問題道路を次々と事業化しようとしております。生活道路優先、都市の環境保全、道路公害の追放などを第一義とすべきであります。

第三に、自動車の拡大と道路の建設拡大という悪循環が広がりがり続けていることでもあります。その結果、ますますモータリゼーションが助長され、公共交通輸送機関の衰退が促進されております。以上、私は真に国民本位の道路投資、財源政策の改善を求めて討論を終わります。

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(本岡昭次君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。

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方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(本岡昭次君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(本岡昭次君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(本岡昭次君) この際、派遣委員の報告に関する件についてお諮りいたします。

先般、当委員会が行いました建設事業並びに建設諸計画に関する実情調査のための委員派遣につきまして、その報告書が提出されておりますの

で、これを本日の會議録の末尾に掲載することにいたしました。御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長（本岡昭次君） 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

本日はこれにて散会いたします。

午後六時五十六分散会

（参照）

調査報告書

委員長 本岡 昭次
理事 増田 盛
理事 青木 新次
委員 馬場 富
委員 神谷信之助

一、目的

滋賀県及び京都府における建設事業並びに建設諸計画に関する実情調査

二、派遣地

滋賀県、京都府

三、派遣期間

昭和六十年一月二十三日から二十四日までの二日間

四、調査概要

滋賀県及び京都府における建設事業の実情調査についてその概要をご報告いたします。

まず琵琶湖総合開発事業について申し上げます。

琵琶湖は滋賀県の中央に位置し、瀬田川を通じて淀川に連なるわが国最大の湖で、約四百万年もの歴史をもつ世界でも有数の古い湖であります。湖面積は滋賀県全面積の約六分の一に相当し、近畿圏住民千三百万人の水がめとしてきわめて重要な役割を果たすほか、水産業、観光レクリエーションまた学術研究の場としても高く評価されており、滋賀県の象徴としてさまざまな価値、役割を担っております。このように琵琶湖は、滋賀県はもとより京阪神地域の発展、

繁栄に大きく寄与してきた反面、湖周辺地域は、湖水位変動による洪水、湖水被害に悩まされてきました。さらに周辺地域における都市化や工業化等の進展による自然環境の破壊、生活環境の阻害、特に富栄養化現象が生じるなど琵琶湖の水質の汚濁が深刻化している現状であります。一方、淀川下流阪神地域は急激な都市用水の需要の増大に伴い、琵琶湖を貴重な水源として期待してきました。琵琶湖総合開発計画は、これら一連の諸問題を解決するとともに、豊かな人間環境を創造するため、琵琶湖のもつ有形無形の価値と役割を再認識し、琵琶湖の自然環境の保全と汚濁しつつある水質の回復を図りつつ、合理的な水資源の開発利用、洪水、湛水等被害の防除、地域産業の発展及び大都市周辺における観光レクリエーション利用の増進を図る等、琵琶湖及びその周辺地域の保全、開発及び管理についての総合的な施策を講じようとするものであります。これらの目標を達成するため

に実施する総合開発事業は、琵琶湖の水質や恵まれた自然環境を守るための保全対策、湖周辺住民の長年の懸案であった周辺地域の洪水被害を解消するための治水対策、琵琶湖の水をより有効に利用できるようにするための利水対策の三つの柱から構成されており、この基本方針に基づいて、国、県、市町村などが事業主体となつて実施する下水道、道路、河川、ダム、砂防等地域整備のための二十一の事業と、水資源開発公団が事業主体となつて実施する琵琶湖治水および水資源開発の計二十二事業が対象事業とされ、これに要する総計画事業費は一兆五千二百四十八億四千万円が見込まれております。なお、畜産環境整備施設等水質保全関係四事業は昭和五十七年三月に琵琶湖総合開発特別措置法の有効期限を昭和六十六年度まで十箇年延長する法改正の際に合わせて追加されたものであります。

滋賀県としても富栄養化防止条例、環境アセスメント要綱などをつくり県民ぐるみで琵琶湖浄化運動を展開してきた結果、ようやく汚濁の

進行が止まり、よくなる傾向を見せはじめたこととありますが、琵琶湖総合開発事業については、五十九年度末で全体の進捗率が五十六・三パーセント、県市町村事業が五十一・五パーセント、うち流域下水道、河川など土木部所管事業が四十一・四パーセントと遅れており、期限内完成のため事業量確保に格段の配慮を願いたい旨の要望がありました。なお、今回の高額の補助事業の補助率カットについては琵琶湖総合開発事業の特殊性にかんがみ、都市公園等三事業を除き適用除外となっていることとあります。

次に琵琶湖の異常低水位について申し上げます。昨年夏から秋にかけて日本には一つも台風が上陸しなかったこと等全国的な異常少雨のため日本各地いたるところで厳しい取水制限が行われております。このうち最も深刻なのが琵琶湖を水源とする淀川水系であります。琵琶湖は京阪神地域住民千三百万人の貴重な水源となつておりますが、本年一月十五日には標準水位に比べて九十四センチも低下し史上第二位の低い水位を記録しました。昨年十二月は流域平均降水量が平年を上回ったものの、現在の水位はマインス九十センチ前後で推移しており、渇水は依然として解消されていないこととあります。このため滋賀県では異常渇水対策本部を設け、昨年十月から下水道二十パーセント、工業用水道二十二パーセントの取水制限を行っておりますが、本格的な水位回復は二月末以降の雪解けを待っている状態だとのこととあります。次に視察いたしました主な事業について申し上げます。

まず湖南中部浄化センターについてであります。近年琵琶湖では全湖にわたつて水質悪化が問題となつております。特に南湖の水質悪化は著しく臭い水現象をおこしたり、北湖でもいわゆる赤潮と呼ばれるプランクトンの異常発生現象が毎年おこるようになっております。このため、

琵琶湖の水質汚濁のメカニズムを解明し、汚濁の実態に応じ富栄養化防止対策をはじめとした総合的な対策を講じて水質の回復と自然環境の保全を図っていく必要があります。こうした観点から下水道事業は琵琶湖総合開発事業の中でも中核的な事業として位置づけられており、予算も重点的に配分されております。琵琶湖流域下水道湖南中部処理区は琵琶湖流域下水道四処理区の中でも最も規模が大きなもので、大津市、草津市、守山市をはじめ関係市町は五市十四町、計画処理面積二万五千五百ヘクタール、計画処理人口七十九万人、計画処理水量一日当たり百二立方メートルに及び、昭和四十七年度に着工し、昭和五十七年四月から一部供用を開始しております。処理方式はいわゆる三次処理方式であり、リンについては約九十九パーセント、窒素については約七十パーセントの除去が可能

な高度処理を行っているとのこととあります。現在全国の下水道普及率三十三パーセントに対して滋賀県全体では八・九パーセント、うち湖南中部処理区では十三・五パーセントと遅れている状況にありますが、今後早急に幹線管渠の足を伸ばすとともに市町村レベルでの面的整備を図り、強力に事業を推進していきたいとのこととあります。

次に野洲川改修計画について申し上げます。琵琶湖に流入している河川は一級河川だけで百二十五本もあり、しかも琵琶湖を取り囲んでいる山々から琵琶湖までの距離が非常に短いため、大雨が降るとその雨水が一時にこれらの河川を通じて琵琶湖に流入することになります。

一方、流出口は瀬田川一本だけであり、このため琵琶湖周辺地域は洪水のたびに浸水被害を受け続けてきました。特に明治二十九年の大洪水はプラス水位三・七メートルに及び、農作物をはじめとして湖周辺の住民に甚大な被害を与えました。これを契機として新淀川の開削、瀬田川のしゅんせつ、南郷洗堰の設置等大規模な治水工事が実施されました。その後も治水工事

が行われてきましたが、なお十分とはいえず、現在でも十年に一度程度は梅雨期や台風期になると琵琶湖の水位はプラスメートル以上に上昇し、数千ヘクタールの水田に浸水している状態であり、琵琶湖、淀川の治水対策は多年の悲願となっております。

野洲川もこうした河川の一つであり、川幅は中流部では約六百メートルありますが、河口付近では極端に狭く南北流ともに百メートル程度、疎通能力も中流部では毎秒約六千立方メートルに対し河口部では南流北流合わせて毎秒約八百五十立方メートルしかありませんでした。しかも河道最深部と堤内地盤との高低差は分派点付近昭和三十三年時点で約二メートルも河床の方が高く典型的な天井川となっており、また河道は屈曲がはなはだしく流水の疎通を阻害しており、加えて南北流の堤防付近には多数の集落があるため、破壊のたびごとに人命の損失、家屋、農地の流出など大災害をこうむってきました。特に昭和二十八年の十三号台風による大災害が契機となって地元より抜本的な改修を望む声が高まり、昭和三十三年から直轄による調査が始められました。その結果、南北流の中間に流水を安全に流下させる新河道を建設することとなり、昭和四十六年九月に放水路工事に着手、五十四年六月に暫定通水、五十六年五月南流北流の緒切完了をもって昭和の一大放水路事業は完了したのであります。

このほか、琵琶湖総合開発事業の一環としての河川改修事業としては、草津川改修計画、瀬田川改修計画など全体で四十一河川総延長約百十五キロメートルに及んでおります。

次に水資源開発公団が行っている琵琶湖治水および水資源開発事業について申し上げます。

琵琶湖治水事業は、琵琶湖周辺の洪水被害を解消するため、湖周辺の低地帯に湖岸堤、管理用道路、内水排除施設を新築又は改築するもので、これらの施設の建設は湖水位プラス一・四メートルを基準に設計されております。また、

洪水期にそなえて湖水位を六月から十月の間、あらかじめ二十・三十センチメートル低下させておくとともに、瀬田川をしゅんせつして疎通能力を向上させ、上昇した水位を速く低下させることになっております。

水資源開発事業は、下流阪神地域の水道用水、工業用水として新たに最大毎秒四十立方メートルの水を供給しようとするもので、この新規開発水量を確保するため利用低水位をマイナス一・五メートルとし、低水位時にも放流量の調節が可能となるよう瀬田川流堰の改築を実施するとともに、水位が下がってもよいよう南湖のしゅんせつを実施するほか、必要な補償対策を行っております。補償対策としては、湖水位が低下することによって機能が低下する施設、たとえば農業用水、上水道、工業用水道及び養魚施設等の取水施設、並びに港湾、流入河川の河口部、湖岸堤及び観光施設等について当初の機能が維持できるよう対策を講じるとともに、湖水位の変動に伴う地下水低下によって影響を受ける井戸等の施設についても実態に即した補償対策を行うこととしております。

次に京滋バイパスについて申し上げます。

国道一号及び名神高速道路は京浜、中京、阪神の各経済圏を結ぶ現在わが国で最も重要な幹線道路の一つであります。わが国の経済成長に伴い近年交通需要の増加は著しく、滋賀県、京都府の府県境である速坂山の交通量は名神高速道路で一日当たり約六万五千台、国道一号で一日当たり約四万四千台と、ここ数年來交通容量の限界をはるかに超えております。一方、名神高速道路の開通以来近畿内陸における開発は目を見はるものがあり、琵琶湖南部は準工業地として、また大阪、京都への通勤圏内であることから住宅開発が急速に進み、その勢いはまだ留まるところを知らません。京滋バイパスは、これらの情勢に対処するため京阪神都市圏及び京浜、中京との広域幹線道路網計画の一環として、国道一号及び名神高速道路の交通混雑緩和

に寄与するとともに、沿道地帯の交通サービス発展に貢献しようとするものであります。草津市から大津市、宇治市を経て枚方バイパスに接続する延長二七・〇キロメートルのバイパスであり、草津市東草津町から大津市瀬田大江町までの五・七キロメートルは建設省が、大津市瀬田大江町から京都府久世郡久世御山町までの二一・三キロメートルは日本道路公団が施行しており、早期完成が望まれているところであります。

なお、国道一六一号のバイパスである湖西道路、西大津バイパス、並びに名神高速彦根大津間も視察いたしました。名神高速視察の際に本道路公団より、開通後二十年を経過し路面のいたみ、各種施設の老朽化が著しいが財政難の時期柄なかなか維持修繕費の面倒を見てもならないので、建設時だけでなくあとの手当もぜひ十分にお願しいたい旨の要望がありましたことを申し添えます。

最後に京都市内における共同溝建設事業について申し上げます。

都市道路の地下には、電気、電話、上下水道、ガス等各公益企業の管路が埋設されておりますが、都市の再開発や人口の集中化によってこれらの需要が増大するとともに、埋設されている道路の掘り返しが年々繰り返されております。このため、道路の構造上の弱体化をはじめ、交通障害、振動、騒音の発生、道路の陥没等が生じ、これらに対処するため、交通量の著しく多い幹線道路において道路の掘返し防止を目的として共同溝の整備が進められております。京都市内においても、電話線、電力線、水道管を収用する烏丸共同溝、五条共同溝等四共同溝が建設計画されており、一部完成供用しております。今後高度情報化社会を迎え、安全で快適な通行空間の確保、都市美観、都市防災の観点からも共同溝をはじめ道路の地下空間の有効利用促進の必要性を痛感した次第であります。今回の調査

に際しての滋賀県知事からの要望事項は次のとおりであります。

滋賀県政の推進につきましては平素から格別の御高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、本県では琵琶湖総合開発の積極的な推進、琵琶湖の総合的な環境保全対策の充実強化、地域経済の振興、さらには景観に対する配慮など県民福祉の向上のため、全力をあげて取り組んでいるところでございます。

もとより、国・地方を通じる現下の厳しい財政事情のもとにあって、国民的課題として行政改革が進められているところではあります。本県におきましても、効率的な行政の運営を図るべく重点的な施策の選択、経費の節減、事務の合理化などに鋭意努めているところであります。

つきましては、本県の実情を十分おくみとりいただきまして、別記事項について格別の御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

一 琵琶湖総合開発の推進について

琵琶湖総合開発計画に定められた事業を限られた期間内に完成させ、所期の目的を達成するため、県・市町村事業にかかる事業費の確保について格段の御配慮をお願いいたします。

二 治水事業の推進について

第六次治水事業五箇年計画の推進と琵琶湖総合開発事業の完全実施を期して、立ち遅れている治水事業を強力に推進し、災害を未然に防止して安全で住みよい環境の整備を図るため、河川改良および砂防事業にかかる昭和六十年代事業費の配分について格段の御配慮をお願いいたします。

三 国道・地方道の整備促進について

国道・地方道の整備を促進するため、昭和六十年代事業費の配分について格段の御配慮をお願いいたします。

四 下水道事業の整備促進について

琵琶湖総合開発事業の中核的な事業として実施中の下水道事業の早期完成を図るため、

昭和六十年度事業費の配分について格段の御配慮をお願いいたします。

五 都市計画事業の促進について

都市化の進展に対応して基本的な都市施設整備の積極的な促進を図るため、昭和六十年年度事業費の配分について、格段の御配慮をお願いいたします。

六 うるおいのある地域づくりの景観対策の推進について

画一的な地域整備の反省にたつて、近年うるおいと個性ある地域づくりへの要請がとみに高まっているところであります。

このため、昨年七月には新たに「ふるさと滋賀の風景を守り育てる条例」を制定するなど景観対策に積極的に取り組んでいるところであります。

ついで、このような景観対策の推進に必要な次の事項について格段の御配慮をお願いいたします。

- 1 公共事業における景観対策を推進するための助成措置の拡充
- (1) 道路、街路事業における緑化と歩行者空間の質的向上
- (2) 河川事業における環境と調和した護岸整備
- 2 電線、電話線の地下埋設を促進するための制度の確立および地方都市における共同溝事業の推進

十二月十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、町村の実施する公共下水道の整備促進に関する請願(第一三二八号)

一、半島地域振興に関する請願(第一三二一号)

第二三六号 昭和五十九年十二月四日受理

町村の実施する公共下水道の整備促進に関する請願者 群馬県北群馬郡吉岡村下野田六八

五ノ一吉岡村長 原沢富二夫

紹介議員 福田 宏一君

下水道を整備し、住民の生活環境を改善するとともに公共用水域の水質の保全を図ることは、現下のすべての地方公共団体共通の緊急課題である。我が国の下水道は、いまだ、全国平均三十二パーセントの普及率で、欧米諸国に比して整備が立ち遅れているが、とりわけ、二千八百万人が住む町村の下水道普及率は二パーセントにも満たない状況におかれ、低い水準にとどまっている。下水道によつて快適な生活環境を実現することは、都市、農山漁村を問わず、ひとしく国民が渴望しているところであり、住民がナショナルミニマムとしての下水道の利便を受けることができるよう、次の事項について実現を図らねばならない。

- 一、昭和六十年年度下水道整備予算を大幅に増額し、町村の実施する公共下水道を重点的に整備すること。
- 二、町村の実施する公共下水道について、実情に即して、国庫補助制度の改善を図ること。
- 三、町村の実施する公共下水道に対する地方債及び地方交付税の措置を充実すること。
- 四、第二種流域下水道における町村負担の軽減を図ること。

第二三二一号 昭和五十九年十二月五日受理

半島地域振興に関する請願者 熊本県鹿本郡植木町清水四九六

小村学

紹介議員 浦田 勝君

我が国の半島地域は、これまでの国、県及び地元市町村による施策や努力にもかかわらず、その地理的、自然的条件等から、交通基盤をはじめ、産業や生活の面において、なお相当の立ち遅れがみられ、所得の格差や人口の減少、高齢化の進展など地域振興上多くの課題を抱えており、国土の均衡ある発展と地域格差の是正を図るといふ観点から、国による強力な施策の展開が必要である。ついで、半島地域の総合的な振興を図るため、半

島の実情を十分考慮し、次の事項について特段の配慮をされたい。

- 一、交通通信体系をはじめとした社会資本の充実、産業の振興、住民生活の向上など、総合的な対策を図るため、新しい理念と政策手段を盛り込んだ半島地域振興法(仮称)を制定し、半島及び架橋離島の振興を促進すること。
- 二、第四次全国総合開発計画など国の策定する諸計画において、半島地域の位置づけを明確化すること。

一月二十五日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、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

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予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きの当該不足額の合算額」とする。

二 昭和六十年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。

二月一日日本委員会に左の案件が付託された。

一、尾瀬分水反対に関する請願(第二二八八号)

第二二八八号 昭和六十年一月二十一日受理

尾瀬分水反対に関する請願者 福島市杉妻町二ノ一六新潟・福島

県議会水資源対策連絡協議会福島県議会尾瀬水資源対策協議会内 添田増太郎 外一名

紹介議員 鈴木 省吾君 長谷川 信君

我が国の当面する国土政策の課題は、大都市への人口と産業の集中を抑制するとともに、地方の振興と過密、過疎等による地域格差を是正し、国土の均衡ある発展を図ることにある。このような状況のなかで、尾瀬の水資源は、新潟・福島両県の産業経済・社会生活の発展に寄与してきたが、今後とも両県が産業及び生活基盤の確立と定住環境の整備を積極的に推進するため、欠くことのできない重要な資源となつていく。また、尾瀬の自然環境と貴重な学術資源を将来にわたつて保護・保存することは、国民の責務でもある。このため、両県では、従来から首都圏の尾瀬分水を求める動きに対して、強く反対してきたが、依然として尾瀬分水を図る動きがあることは遺憾であり容認できない。よつて、将来にわたる尾瀬分水を絶対に行わないよう新潟・福島両県の総意として強く要望する。

第二三〇八号 昭和六十年一月二十四日受理

道路整備促進に関する請願者 福島市五老内町三ノ一福島市議会

内 島貫義衛

紹介議員 佐藤栄佐久君

道路は、産業及び経済の健全な発展と国民生活の向上を図る基盤として重要な社会資本である。しかるに、我が国の道路整備の現状は、いまだ十分とはいえず、各地方自治体においても高速自動車国道の建設をはじめとして、国道・地方道をつうじ道路網の整備が重要な緊急な課題となつていく。よつて、道路整備の促進を図るため、次の措置を講ずるよう強く要望する。

一、第九次道路整備五箇年計画の完全達成を図ること。

二、道路特定財源とされている揮発油税、自動車重量税等の特別税率は、昭和六十年以降においても継続すること。

三、昭和六十年予算においては、自動車重量税は全額道路整備に充当すること。

四、昭和五十七年度、昭和五十八年度、昭和五十九年度予算における未充当の道路特定財源については、年度内に道路整備に充当するよう補正予算を編成すること。

五、景気振興を著実なものとするため、道路事業をはじめ公共事業の大型追加補正予算を編成すること。

二月八日本委員会に左の案件が付託された。

一、石狩川洪水防止計画、千歳川放水路計画等に関する諸願(第二二七号)

第一三三七号 昭和六十年一月二十九日受理
石狩川洪水防止計画、千歳川放水路計画等に関する諸願

請願者 東京都世田谷区羽根木二ノ三五ノ

一〇 安倍啓

紹介議員 安井 謙君

石狩川洪水防止計画には、水理学的計算の前提ミス、内水排出のための洪水放出所用電気料制の未制定等を主因とする根本的な欠点がある。河口部の狭あいによる泥土の累積及び洪水位の異常上昇、護岸のない堤防、内水洪水排出施設の貧弱さ、千歳川放水路計画等はこの欠点の所産ともいえるべきもので、再検討して是正する必要がある。ついては、次の事項について実現を図らねばならない。

一、石狩川河口部に対しては、洪水時流出量を大幅に増加するため流水断面を拡大すること。

二、決壊の可能性のある堤防に対しては、決壊防止を最優先とする簡素低廉な護岸工事を速

成的に実施すること。

三、内水洪水地域に対しては、適所に適當容量のポンプを備えた洪水放出所を設け、浸水量を迅速に河川側に排出するようにすること。

四、洪水放出所に適用するために、公正妥當な電力の暫定特殊料金制を制定して、その基本料金を現行の十分の一度にすること。

五、千歳川放水路計画の代替案として、江別合流地点付近に大規模洪水放出所を設置することを、調査研究すること。また、この調査研究は国内だけでなく、海外のコンサルタント会社にも依頼して行うようにすること。

六、大規模洪水放出所の建設及び保守は、電源開発促進法の一部を改正して電源開発株式会社が行うことができるようにすること。

七、電源開発株式会社及び北海道電力株式会社の協力をえて、治水用多目的ダムを石狩川上流に建設すること。

八、揚水式発電又はポンプ水車の新しい利用法の観点から調査研究すると、発電のほか新しい水資源の開発、洪水防止等が可能となるので、科学技術庁が中心となつて鋭意研究すること。

理由

(一)石狩川本流は、河口より約四十五キロメートル上流でさへ、日本海水位より三メートル以上も深いところがある緩流であり、その下流部流水は泥炭層を含む軟弱な河底上を流れ、河口部は狭あいである。そのため、下流部を一種の貯水池とみなすと、洪水時には流入量に対して流出量が小さいため、貯水量(注、この貯水量は水面こう配をもつていふ)が増加して水位が異常上昇し、大洪水となる。多量の泥土がたまり積る。この説は当局内においても有力で、確認のための努力が払われ、その計算結果は間違いないようであつたが、当局の計算方法には、前提のたて方に重大な欠点がある。それは、河口部の流出断面(形状、大きさ及び深さ)とそれより上流の流水断面(形状、大きさ及び深さ)の間には、前者を独立変数とす

れば、後者はその従属変数となることが無視されていることである。ただし、後者は前者に対して年次の遅れをもつて変化する特性をそなえている。これは、流量そのものより泥土のたい積に注目すればわかりやすい。当局の水理学的計算方法では、河口部の流出断面を拡大した場合も、現状においても、それより上流の流水断面は一定不變として計算しているが、流出断面を拡大した場合には、流水断面が大きな流量のもつ水力によつて経年的自力的に拡大する。このことは、現状の狭い河口部流出断面では泥土が経年的に累積するということである。当局内部には、一億立方メートルの泥土を人為的に排出する計画があり、その掘削だけの単価は、一立方メートル当たり千円であるから、これに運搬、土捨場等の費用を加えれば、総額で約三千億円の泥土排出費を要することになるが、河口部が現状のままでは、一億立方メートルの泥土を排出したところには、次の泥土がたい積することになる。これが水理学的計算の前提ミスであるが、正確には静態的考察による見落としといふべきものである。ついでには、河口部を掘削又は浚渫して流出断面を大きくするとともに、河口上流部に亘長約四百メートル、幅約三百メートル程度、最大水深約十五メートル以上、平均水深約十二・五メートル、流出断面積約二千五百平方メートル程度、掘削土量約百五十万立方メートル程度の放水路を開削し、採取した土砂は埋立てに使用するよう提案する。ただし、冬季の日本海の荒波による砂は、春季除去して、夏季洪水にそなえるものとする。(二)石狩川両岸の堤防は立派な外観を呈しているが、実質的には、泥炭混じりの軟弱な泥土でつくられており、洪水が浸透すれば、容易に決壊する。一キロメートル当たり十億円かかる工事をしても、地盤が軟弱なので、しゅん工後、変形や亀裂を生じない保証はないとのことである。簡素低廉な護岸工事とは、施工後変形や亀裂を生ずるが、決壊だけは絶対に起こらない工事のことであり、このためには、鉄板護岸工事がよい。仮に、決壊の可能性のある

堤防の洪水時浸水面(注、洪水時には浸水するが平常時は浸水しない面)を、亘長五百キロメートル、幅平均五メートルとすれば、厚さ一センチメートルの厚板鉄板の所要総面積は二百五十万平方メートルとなり、鉄板の現場渡し総価格は、約百七十五億円となる。これに二倍の加工費(溶接費、固定工事費、防錆塗装費等)を加えれば、鉄板製護岸工事費総額は約五百二十五億円となる。ただし、この耐用年数は送電線鉄塔程度と推定される。これが望ましくなければ、鉄筋コンクリートづくりの厚さ二十センチメートルから三十センチメートル程度の護岸工事をすればよい。この場合には施工後、大きな変形や亀裂が生ずることは、事前に周知徹底しておく必要がある。洪水による浸水時間は非常に短く、鉄筋コンクリート製護岸ならば、堤防の決壊は必ず防止できる。ただし、二次的に立派な護岸工事をするとは、差し支えない。(三)昭和五十六年八月の内水洪水は、浸水面積約五百平方キロメートル、浸水容量約四・二億立方メートル、平均水深約八十六センチメートルである。この水が二日間たまったとすれば、平均流量は、毎秒二千四百三十立方メートルとなるから、適所に適當数の洪水放出所を設けて、ポンプの総排水容量を毎秒約三千立方メートルとすれば、浸水面積の一部を残して消滅する。四この洪水放出所の所要最大電力合計は十八万三千七百五十キロワット(平均揚程五メートル、揚水効率八十パーセント)であり、これに対する基本料金総額は、一年間で約五十億円であり、一年間洪水放出所を運転しなかつた場合には半額の払戻しがある。この基本料金は、工場などのような常時使用を対象としたものであつて、洪水時使用に対応した特殊料金は未制定である。現在でも、洪水放出所はあるが、不当な料金制が障害となつて、毎秒二十立方メートルから三十立方メートル程度のポンプ容量にとどまつている。洪水放出所用の電気料金は、引込線のコストに、電力会社間の緊急特別電力料金(キロワット時当たり約二十五円)を加えた程度、すなわち基本料金は現行の十分の

一程度でよいことになる。洪水放出所が運転されるときは、緊急非常事態であるから、テレビやラジオなどで需要家に節電を呼びかけただけで、十八万三千七百五十キロワットの何倍かの供給余力を生ずると推測されるからである。不当な料金が障害となつて、大規模洪水放出所が設けられなければ、五百平方キロメートルの浸水域では、多くの人命・財産が失われる。(四)千歳川放水路計画以下、政府案という。は百年に一回の割合で発生する最大洪水時において、長沼町付近の底地域(最高水位の標高は六メートル)から九千分の一の水面こう配で安平川河口にむけて、三ルートはいずれかをとおして、最大洪水量毎秒千四百立方メートルを流そうとするものである。江別合流点と安平川河口間の距離は、直線距離で約五十五キロメートル、水路中心線距離で約七十キロメートル(最長案)である。この政府案では、江別合流地点付近に、洪水時には閉鎖される門扉がつくられるので、最大洪水時における門扉内側の水位は、長沼町付近の底地域と同様に標高六メートルとなる。政府案では、洪水後には門扉を開くから、千歳川の水は同水路には流れなくなる。政府案に対する代替案は、政府案の江別合流地点門扉のすぐそばに、大規模洪水放出所(総排水容量毎秒千五百立方メートル(排水容量毎秒三百五十立方メートル、揚程六・五メートルのポンプ三台)、所要最大電力八万四千キロワット、年平均電気料金総額約二億七千万円(新料金制定後の料金で、基本料金を約二億四千万円、七年に一回の洪水時の運転と七年間のオフピーク時の試運転に対する年平均電力料金金を三千万円とした場合)、敷地面積約千二百平方メートル)をつくるというものであり、これによつて千歳川の放水路は無用になる。江別洪水放出所の総排水容量は、政府案の最大洪水流量に対して毎秒三百五十立方メートル不足するが、この継続時間は約四時間以下であり、その総水量は約五百万立方メートル以下であるので、千歳川のもつ貯水容量で吸収することができる。江別洪水放出所の千歳川側水位を標高三メートルに

保つように運転すれば、最高水位の標高六メートルに対して三メートルの水深差があり、平均では、一・五メートルの水深差があるからである。また、百年に一回の割合で発生する洪水に対して、ポンプの故障が重なる事故の発生確率は、何万年に一回ぐらいの割合である。(六)河川行政関係の省庁は、土木技術者が主勢力を占めているので、当該省庁の一部に洪水放出所担当部門をもつけたとしても、十分に機能を発揮することは期待できない。洪水放出所は、その構造機能等が水力発電所と酷似しているもので、この種の技術に精通した電源開発株式会社を担当するのが適當である。(七)現在の鷹泊ダムを標高百五十メートルまで、約三十メートルかさ上げすれば、水没家屋なしに有効貯水容量約七千万立方メートルの貯水池がつくれる。また、地形図上では、大雪湖下流部、空知川かなやま湖下流部、芦別川等にポンプ水車利用による治水兼発電地点があるが、ポンプ水車利用の観点からすれば、これらのほかにも多くの地点がある。(八)これからは、砂漠の緑化が大きな問題となるが、それを達成するものは発電と送水を兼ねた連系揚水式発電方式以外にはない。(注、ソ連は北極海に向かつて流れている河川の全部を、連系揚水式発電方式を用いて南方の砂漠に向けて流そうとしている。)また、瀬戸内海の浄化は、ポンプポンプ両方向送水方式を利用することによつて容易に達成される。本請願に関連して那珂川(茨城県)の洪水は河口部の狭あいによるものであることを指摘しておく。(資料添付)

二月九日本委員会に左の案件が付託された。(予備審査のための付託は一月二十五日)
一、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

第二号中正誤	
ページ	誤
二 段 行	正
三 四 八 つづる	通ずる
二 二 終わり 効率性	効率的
三	

昭和六十年二月十八日印刷

昭和六十年二月十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局