

んですね。したがって、それなりに建設省も鋭意、あるいは公団も鋭意やっていたと思いますが、例えば、高松以東の鳴門を通じて明石につなぐ、いわば阿南間のこれらについてもまだ法律的には着工ということにならないわけでありまして、どうでしょう大臣、そういう点からいうと、これらを早急にやる、あるいはこのままいくと瀬戸大橋と明石海峡がつかないのじゃないか、あるいは今治と明石もつかないのじゃないかという心配するわけでありまして、そこで来年度中、新年度で国幹審を開いてこれに対する大方針を立てるべきだと思う。この橋を活用するためにそれに関連する道路はこうするというのが明確に国民に示す責任が建設大臣としてあると私は思うのですが、その決意、そして国幹審の見通しなどについてお尋ねしておきたいと思うのです。

○越智国務大臣 先生お話しのように、四月十日には本州と四国が陸続き、橋でつながることになります。さて、島内道路でありますけれども、高速自動車道が大変おくれしております。これは四国ももちろんおくれしておりますけれども、例えば日本海側も大変おくれしております。縦貫は進んで、まあ進むと言つてはあれですけれども、縦貫に力を入れておつたものですから縦貫は早くできましたが、横断の方が大変おくれしております。例えばこの十次五カ年計画内で県庁所在地に高速道路が入らない、これは島根、鳥取、それから愛媛、高知、この四県がつかない、入らない、こういうことでございまして、鋭意進めていかないといけない、こういうふうに思っております。幸い、坂出から先生の高松までは今鋭意工事が進んでおりますが、さて、今の明石大橋に至る高規格道路、これは今調査を進めておりますが、七十二年の明石一鳴門間が開通するまでにはぜひともこの海岸線、高規格道路を進めたい、かように存じております。どうかひとつ先生も御協力いただきまして、もう一番大事なことは用地なんです、私、建設大臣でございますから、四国の話だけでなしに、今申し上げましたように日本海沿岸とかあるいは南九

州とかこういうところ、要は縦貫も力を入れますけれども、さらに横断に力を入れて、本当に急ぐところから強力に進めてまいりたい、かように存じております。

○三野委員 大臣、国幹審はどうですか。新年度早々おやりになられますか。というのは、もちろん九州も急ぐし日本海も急ぐのだけれども、あの投資した橋を長年無用の長物にしてはまずいものですから、そういう意味でそれを生かす責任は、やはり建設大臣、あなたにあるわけですから、国幹審、いつですか。

○越智国務大臣 国幹審は六十三年度中にできるだけ早く進めたい。しかし、いろいろ各調査を進めておりますので、これが整つてできるだけ早くかけて、御了解を得て進めてまいりたい、かように思っています。大変おくれしておりますを特に重点を置いて進めてまいりたい、かように思う次第であります。

○三野委員 ひとつ期待しておりますので、ぜひその建設大臣の任務を果たしてもらいたいと思ひます。

さて、ここで少し順序は前後すると思うのですが、お許しいただきたいと思うのです。まず国土庁にお尋ねしたいのでありますが、例えば国なり地方自治体などが公共事業をやる。その際に用地確保をします。この用地を買収をする場合に、例えば道路であつてみたり、公園であつてみたり、学校であつてみたり、あるいは道路の場合も農道であつたり国道であつたり県道であつたりいろいろするわけですね。その場合に、用地確保に当たつての地価の算定は何か基準になるのでしょうか。これは例えば公示価格を基礎にして実勢価格でいくというのかどうか、これをちょっとお尋ねしておきたいと思ひます。

○森説明員 地価公示法の第九条におきましては、公共事業を行う者が地価公示が実施されている区域内、これは具体的に市街化区域及び市街化調整区域の線引きがある都市計画区域についてはその全域、それ以外の都市計画区域の場合には市の

区域でございしますが、こういった区域内で公共事業用地の取得価格を算定いたします場合には、公示価格を標準としなければならぬというふうに定められているところでございします。

○三野委員 公示価格というのは実勢価格に近いと思うのですが、いわば公示価格を基礎としながら実勢価格の範囲の中で処理するということですね。そうしますと、その利用目的でもって土地の取得価格は異なるという事でございします。これはいいですね。

○森説明員 地価公示法の考え方からいいますと、公示価格を標準とした価格ということでございますから、同じ水準の価格ということになろうかと思ひます。

○三野委員 さて、会計検査院に御出向いたいただいでも御苦労さまです。この際、会計検査院の方からまずお尋ねしたいのでありますが、会計検査院は建設行政の部分においてもあらゆる面で会計検査をされているわけですね。国道、県道、市町村道あるいは農林道等いろいろとやっておられるのであります。今日までずっと国の方は道路整備計画というのには九次までやって、今度十次に入ろうとしている。それからまた、議題になっておる奥座道路につきましても六次までやっているわけですね。これはそれぞれ会計検査されたと思うのであります。これは会計検査の過程の中で、例えば私の手元には今八次、九次の実績があるの

ありますが、八次の一般道路の中で十三兆五千億の計画、実績が十二兆九千四百七十九億、達成率は九五・九%、こうなっているわけですね。ところが、それを投じてできた道路、キロ数において、重量的に言えば達成率が、一万六千六百六十キロに對して一万三千二百四十六キロ、七九・五%、マイナス一五%になるわけですね。これは単に一般道路だけでなしに、有料道の場合も私の調べたところ第八次でマイナス一七%、それから地方単独道においてはマイナス二〇%、こうなっておるわけですね。九次におきましても一般道路で一〇%、有料道で一〇%、こういうふうになつておるのですが、

予算に対して、事業を執行しては使つたけれども、その金の消化に伴つて事業の達成率等に今申し上げた差があるわけなんです。会計検査院は検査をして、これに対してどういう検査結果を報告をしてどういうとらえ方をしているのか、この際ちょっとお尋ねしておきたいと思ひます。

○渡辺会計検査院説明員 お答えいたします。御指摘のありました道路整備五カ年計画の事業費ベースの執行率と事業費ベースの計画達成率との格差につきましては、事業費の実績値のとりえ方などの技術的な要素などによるものと考えております。私ども道路事業予算の執行について評価いたします場合には、先生のおっしゃられる観点あるいは方法によりまして評価することもできると存じますが、私どもの通常の検査におきましては、おのおの工事の計画、設計、工事費の積算、工事の施工が適切に行われているか、また経済的なものとなっているかという観点から検査することによりまして、予算執行が適正かつ効率的なものとなつていくかどうかを評価するという手法を基本的にとつてございします。

なお、先生のおっしゃられました事業費と事業量の進捗率の格差の分析につきましては、一義的には計画立案の省庁で行うべきものと考えておりますが、私どもも人員の制限等もございしますが、道路事業予算の執行の適否を評価する方法として有効かどうかについて検討させていただきたいと存じます。

○三野委員 会計検査院、予算を組んで建設省なり都道府県が事業を遂行します。発注する場合には敷札が入っていますから、工事執行過程の中で重大な障害があつた場合には設計変更その他で予算が膨張することがあるわけですね。しかし、一般的にはそういうことがない限りではないのです。したがって、予算執行面において九五・九%といったならば事業も九五・九%いかなければ理屈は合はぬでしょう。あなたの方が監査をした結果、予算は九五・九%執行しておるけれども仕事の方で七九・五%であつたということになると、そこ

に何の原因があったかということとはあなたは当然お調べになつてはいます。それを調査してないので。奥産道路においても、これからさらに延長してやろうというのですが、第五次で九〇・一％の予算を執行しているわけ。ところが重量面では、いわばキロ数では六九・四％、マイナスイニというのがあるのです。それについてあなたのお調べになつてはならないのです。あなたのお調べになつては国民の税金がどう使われているのかをお調べになつてはならないのです。その原因がどこにあったかということとは建設省なりそれぞれの関係省庁から聞いて調査して持つては、それなりの答えを返さなければならぬ。お答えいたします。

○渡辺会計検査院説明員 お答えいたします。私も、建設省の方から道路整備五カ年計画及び奥産道路五カ年計画の事業費と事業量の進捗率に差が生じている理由につきまして説明を受けております。建設省の方の御説明によりまして、事業費と事業量の進捗率の差につきましては、事業実施段階での単価につきまして計画時点と実施段階との差が生じている、あるいは先ほど申し上げましたような事業量の実績値のとらえ方の技術的な問題、こういった問題から、先生御指摘のありましたような格差が生じているというふうに説明をいたしております。

○三野委員 それは工事の単価なんですか、地価なんですか。

○渡辺会計検査院説明員 私ども詳細な分析をいたしておりますので、その点については十分承知いたしております。

○三野委員 中身がいい悪いは別として、会計検査院はそこまで調査するのが任務なんですから、私はたゞ建設省から聞いたんじゃないかと思うわけですから、そういう観点で高い立場に立って監査をしてもらいたいということをお願いしておきたいと思うのです。

さて、まず建設省にお尋ねしたいのであります。今日までそれぞれずつとやっていたら、予算面でも必ずしも一〇〇％消化し切れてない。

消化できなかった理由は何か。用地取得ができなかったのか、あるいはそのほかに理由があるのかどうか、これを一つお尋ねしておくと、今言った予算執行と重量面とで格差がかなり大きいわけ。これはあなたの方の当初の計画に過ちがあったのか、あるいは工事執行過程において重大な問題が起きてきたのか、これ一つお尋ねしておきたいと思ひます。

○三谷政府委員 先生のお話、二つあったようございませうが、一つは事業費が一〇〇％でないじゃないか、こういうお話でございませう。確かに第八次五カ年計画でも、例えばこれはちょうどこのもう一つ前の計画でございませうが、一般と有料道路で事業費が九六・四％が進捗率でございませう、また第九次、これは今集計中でございませうが、一〇一・八、これはたゞ一般道路については九六・五、ほとんど一〇〇と言つていいと思ひますが、いつてお尋ね。これはちょうど昭和五十五年度以降のゼロシーリングがございまして、マイナスイニ等々がございまして、道路整備の予算が非常に抑制されたところでございまして、私も要求していただいたのであります。

それから、もう一つの問題の事業費と事業量、これはいずれも五カ年計画で御指摘のように、例えばこれだけの金を投じてこれだけのものをつくりたい、こういうことを計画で定めます。こういう計画の策定段階というのは、当然五カ年計画でございませうから五カ年の当初、つまり今第十次の審議をいただいているわけにございませうから、こういうときに全体として把握するわけにございませうけれども、箇所ごと事業量を積み上げるのにはございませう。計画策定時点のまづ単価で立案をしております。実際の実行というのは、それから一年、二年、三年とたつてまいりますから、ある程度の差があるというところは考えられます。それからもう一つは、例えば五カ年計画、道路の方でございませうが、私もできたもので言つておりますから、確かに供用が地元といういろいろ協議

の結果等々で、予定より工事の進行がある程度進んでおりまして完全にはできなかったものでない限り数量として上げておりませんので、そういうものが数字として出てきておる、こういうふうにご覧願ひます。

○三野委員 局長、それにしては少し数字の差が大き過ぎると思ひます。例えばまだ供用には至っていないけれども建設過程のものがある、あるだろうと思ひます。それは順次完成していきまふから、毎年度毎年度それがずんずん積み重なつていきますと、これは私は膨大な格差になると思ひます。そうではないに、私は、問題は執行過程で、例えば皆さんの方が金は使つたけれどもそれはできなかったということになると、用地面に膨大な資金が予想より上回つて行つていくのではないだろうか、こんな気がするわけですが、その点を聞いておきたいのが一つと、もう一つは、執行できなかった、しかも金は予算は使つたけれども数量面では大きく格差を開いて予定を一五％も二〇％も下回つていくという現実がある。にもかかわらず、予算を余すというのはいふことなんですか。率直に言ひまして、各地方からは予算をくれ、予算をくれと陳情に、あなたの方には年末が来たらお祭りのごとく来ているわけでしょう。仕事ができているにもかかわらず予算を余らしたということはどういうことなの。

○三谷政府委員 道路五カ年計画については、それは確かにある工事をやつておりました、ある箇所では例えは非常にいろいろなトラブルがございまして、工事の繰り越しとか、あるいは工事ができなかった、こういうところは幾つかあることは事実でございませう。ただ、全体として予算を余したとかそういうことはちよつと考えられないわけにございませう。実際に道路は、私も単年度単年度実際の箇所づけが行われておりました、予算を認めていただきますときに実施計画で承認をして箇所をつけていく、こういうことになりましたので、先ほど会計検査院からもお話がございましたよう

に、そのことにつきましては会計検査院等で厳しく審査をしていただいて、妥協である、こういうようなことではないかと思ひます。

ただ、もう一つ若干差がありますのは、いわゆる奥産道路整備計画でございませう。これは、事柄の中身が奥産道路等の道路でございませう、非常に山間地特有のいろいろな地形あるいは気象条件、こういうもののために施工条件が予測より厳しくなつた事例が多いということはあれでございませう。そういうことで単位延長当たりの単価が計画を上回つたということにならうかと思ひます。

用地につきましては、特に用地だけが非常に大きなウェイトであるというようことは考えております。

○三野委員 奥産なんかの場合は、用地というのはそんなに単価で大きな差は出ないと思ひます。工事上の問題だと思ひます。そうだとすれば、計画段階、実施段階において工事にかつてみたらなかなかうまくいかなかったということをやつてみたとしても、ちよつと二〇％は大き過ぎます。これはやはり再検討することを私はぜひ求めておきたいと思ひます。

それから次に進みますが、六十三年度の予算がNTTを含めれば二〇％増というところになつたわけですね。去年、六十二年に比べて、六十三年、事業を二〇％拡大したわけにありますが、それに対する建設省内部の体制というのはどう変えようとしておられるのか、人の配置を含めてそれをお願いいたします。

○牧野(徹)政府委員 先生御指摘のとおり、公共事業関係予算というのは約二割ふえました。今私どもの内部の体制というところでございませうから、直接やっております地方建設局直轄事業について申し上げます、これも一九％、大体同じ程度伸びたわけにございませう。

そこで、私もいたしましては、まずこれを適正に実行していくためにはいろいろな事務の簡素化、事業のやり方の合理化、効率化をやると同

時に、一方において、新規にどうしても必要なものについては定数増も図りながら全体として適正に事業をやつてまいりたい、かように考えております。

○三野委員 何人ふやすのですか。どうしても足らぬというなら、定員増というのはどのくらいふやす予定なの。しかもその部門はどこなんですか。用地担当なの、技術なの。

○牧野(憲)政府委員 定数の増は、地方建設局で申し上げますと七十名の増ということになっております。もちろんそれ以外に全体のマクロで言いますと定削がかりますけれども、要するに新規の増員というのは七十名になっておりますが、これは現在地定数が約二万二千六百人程度ですから、何%になりますか、一%が二百ですから○・三ぐらい。その各部門別あるいは地建別、部門別の配置につきましては、これから大いにいろいろな要素を勘案して考えてまいりたいと考えております。

○三野委員 そうすると、七十人というのは○・何%ということになってしまふのです。率直に申しまして、私は今の現場の実態を見ますと、基本設計はあなたのところの技術屋さんがやつてしまふ。ところが実施設計になると民間に渡す。測量も民間に渡す。さて、用地買収ということになると用地職員は率直に言つて小さい部屋で閑古鳥が鳴いている状況。これは調査も民間に渡しております。建設省もだんだん民間化しているのじゃないかと思つて民間に渡している。ところが、実際には現場を見ると、予算をふやしても人をふやさないものですから、そこに現場でいろいろとトラブルが起きたり事業が円滑に進まないという点があると思つて。建設省が道路建設のために予算を確保していただくのは非常にありがたい話なんです。同時に、それを円滑に運営をするために人の面の配置というものを置かないと私はうまくいかないと。率直に申し上げると、私も実は先週帰りました、国道十一号にお世話になって。今、東バイパスを

着工しているわけであり。私の友人から、買収の話があるので、こういう話です。本人がこの買収金額の中身を教えてくださいと言つたら、実は現場は言わないのです。総額だけ言うのです。ある小さい工場なんです。これじゃ納得できないというところで私のところに話が来たものだから、現場の課長なり担当を呼んで、おまえ、それは言えよ、人の財産を買ふんだから、おまえのころはこれが幾ら、これが幾らと言えよ、こう言つたのですが、なかなかそれは言い切つてない。全体にそういう傾向なんです。なぜかと言いますと、それは実は現場の実態というものを民間に渡して調査しているものですから、担当の課長なり係長が見てないんです。写真で見ると。そういう手が回らないのです。人が足らなくて。写真で見ると、帳面づらだけで見ているわけ。私はせっかくなつてきたものですから、朝六時に起きて現場に入りまして。その機械の移動費が三十一万円だつたと思つたのですが、出している。これは無理だ。私個人だけれども、もつと時間があつたら運送屋さん連れていこうかと思つた。呼んで、おまえ、あれは無理じゃないかと。本人は知らないのです。私が見たらそうなんじゃない。間違っているんじゃないか、もう一遍見てみるよ、こう言つた。実は写真で見ました、こう言つていふ。こういう実態がある。したがって、いわば人不足というものが現場で混乱を起して、あるいは地権者にも迷惑をかけ、課長や担当が一いつ自分で確認して人の財産を買収しているという状況にはもはややないような現場の実態があるということ。これをぜひ私は中央の幹部の人には知ってもらわなければ困ると思つた。そうではないところに問題があるわけ。円滑に進まないのです。私は前の建設委員会の委員長と九州で会つたときに、いや四国の人には難しい。四国が難しいんじゃない、建設省の方がそういうことがあるものだからうまくいかないと。四国があるもの。したがって、この点について私は建設大臣にもひとつ聞いておいてもらいたいのですが、予算はとつて

ぐるんだけれども、なかなか人はとつてこないわけなんです。この点には前にも言つたことがあるのですが、しかも二〇%増という事態なんです。これはこの点について七十人ふやしたつて○・何%というのじゃ、とても二〇%には通じませんので、この点をぜひ御検討いただいて回答をもらいたい。

それから、ついです。NTTの株を使つています。六十四年まで。それ以降はないのです。六十四年までやつてNTTを使い果たして、あとはどうするの、あとの予算確保は。それでも公共事業はダウンするのですか、それとも何か策を建設大臣なり建設省お考えになつておられるのか、ひとつ聞いておきたい。これはNTTのは返さなきゃならぬ。今のところ建設省が直接返すというところにはなつていないかも知れぬけれども、この償還計画というのは閣内においてどういうことかどういふ見通しなのか、ひとつ聞いておきたいと思ひます。

それから、今度の予算でもって地方道路の整備費の交付金というのは増加するわけ。しかも、二〇%増加したものですから、地方負担がふえた。しかも、補助率カットによつて地方財政というのはますます窮屈になるわけ。実は、これに對してどういふ対応をされようとしておられるのか、これもあわせて聞いておきたいと思ひます。

○越智國務大臣 第一点の三野先生の用地なり補償費の問題でありますけれども、私も四国の出身で、率直に言つて全国的に見て用地費が四国は割高で、これは平地が少ない点もあるわけなんです。割高になつておつて、ちよつと時価がさうなつていふんでしようからやむを得ないと思ひますけれども、ほかから比べると高いと言われるので、もう少し何とか安くできないのか。しかし、時価は時価でやはり買ひ上げないといけない、こういうふうには思つておられる。それと、今の地価なり建物の移転補償なり、これは基準がありまして、基準外で高く買つたとか安く買つたとかいふことはあり得ないやうにやつていかないといいな

い。でございしますから、これは公平にいつておる。会計検査院も見えておりますけれども、特に高かつたりして不当な支出をしておつたらもう言われるわけですから、きちつとやつております。

それから人の問題ですが、私も、人も確かに言われるように必要でありますけれども、公共事業費の投資額ですね。とにかく金をもらう。人もお願いするといふことでありますけれども、国の方針として小さな政府といふことで減員計画がございまして、増員は認めていただいても減員の方でございしますから、プラス、マイナスで余りふえない、これが実情であります。この分については、委託できるものは委託する、請負にできるものは請負にするといふことで進めていくよりほか仕方ない。しかし、それが支障のないやうにひとつやつていこう、こういうことであります。でございしますから、増員の方も極力やつておりますけれども、今の体制では二〇%予算がふえたから二〇%の人がふえるといふことにはなかなかならない。それは、官房長もお答えいたしましたやうに、機械化もしますし、合理化もしますし、またこのごろいろいろコンピュータもできて非常に非常に能率が上がる、その点もございします。設計の方も基本的なものはもうじかにやりますけれども、あとは測量とかなんとかは請負に出す場合もございします。これはやはりさうしていかないと間に合いません。また、そのことで効率的にやつていくといふことであります。

最後に、今の公共事業の財源でございしますけれども、今、税の方もいろいろ御議論をいただいておりますし、どうして財源をつくっていくか。特定財源というの、揮発油税にいたしまして、これを増額するといふことはとてもできない、こういうふうには思ひますので、御承知のNTT、お話しのとおりこれもそう長くはないのでございしますから、どうしても財源を見つけないといけない。これは鋭意努力しておりますが、全体の中で私どもが言つておりますのは、一般財源を公共事業にうんと入れてくれといふことを主張しておるので

ているなと思うのです。私が見た限りでは、これは建設省なり農林省は自分がやったことですからもう御存じなんです。私どもの地元なんです、ある一本の道路が二つに分かれている。大規模農道で讃岐新道というのがあるのですが、中讃大規模農道では総延長が十六・五キロ、それから東讃が二十キロあるわけです。それが、ある部分が県道、ある部分が農道、また次が県道、また次が農道と、こうなつてやう。そうすると、建設省は道路構造令に基づいて県道を建設した、農林省は道路構造令に準拠している、こう言うのです。準拠というのはどういうことを意味するのか。準拠というのは、道路構造令どおりではないけれども、近いものだという意味なんだろうと思います。ところが、農林省がおやりになるときに、これは農道としての機能として建設をされているわけです。したがって、牛も通ったり馬も通ったり人力車も通ったり、あるいは大根や野菜を積んで通ったりするわけですね。したがって、その地域の状況に応じた農道の形態をしておればいい。しかも農産物運搬、農業経営という中で道路ですから、それに見合った建設費しか見てないわけですね。ところが一・五キロ行つてみたら、次は建設省がやっている道路ですから、これは道路構造令に基づいて、場合によれば時速六十キロ、七十キロで走つてもいいという構造になっている。何とこの一本の道がそういう仕組みになっているのです。これは両者で協議しているのだらうと思うのですが、農林省はこの道が将来ともに農業用の道路であると考えてつくつたのか、また建設省は、協議した際に、この区間は五キロは農業用でよからう、次は、私のところは今度は一般的な県道としての機能を持たす。あなたは専門家なんですけれども、それについて何の矛盾も感じずにこれをやったのですか、これが一つ。

言つたのと違ふ。どっちが正しいのか。建設省が高かったのかどうか知らないけれども、例えば私が調べたところによると、同じ一本の道で、農道部分は平米当たり千五百円、県道部分は一万九千五百円。今着手しているところで平米当たり二千五百円、県道の方は一万三千円ないし一万五千円。もちろん県道部分については近くに旧県道が通っている、そのパイプスの性格がある。したがって、少し違ふよと言つてみてもこれは少し違い過ぎると思うのです。いわばここで示されているのは何かというと、農林省は農林省のその道路の目的、これはその目的によって買取価格を設定しているということなのです。そういう矛盾があると思うのですが、この点について会計検査院は矛盾を感じなかったらしいですね、行つてみたけれども。私は矛盾を感じたし、地元はこんなばかなことはないといつて嘆息が上つてきているわけです。

これは農林省、建設省、どうですか、計画段階とその用地費問題。

○末松説明員 お答えいたします。

先生の御指摘、広域農道に建設省施行区間、農林省施行区間でいろいろ構造上の差がある、おかしいのではないかと御指摘かと思ひます。私どもの広域農道の計画をつくります際の考え方につきましては、広域農道は果が定めます広域農道団地整備計画の一環としてつくるものでございます。この広域農道というのは、先生もおっしゃいましたように、基幹的な農道としての役割を担っている、こういうふうな考えております。そこで、この広域農道の路線計画なり、計画の樹立に際しましては、農産物の流通あるいはライセンサーとか野菜の集出荷場とかそういうものもろもろの農業施設の配置、こういうものを総合的に勘案いたしまして路線配置をいたします。さらに、都道府県段階におきまして、道路部局と農林部局と十分協議をいたしまして路線を決めるあるいは施行区分を決める、こういうようなことをいたしまして、最終的に計画を決めていくわけでございます。

す。

いずれにいたしましても、広域農道の整備計画の作成に当たりましては、一般道路の計画との整合性を図りながら効率的な整備に努める、こういう考え方で計画をいたしております。

以上でございます。

○三野委員 用地費は……

○森本説明員 用地費の点でございますが、広域農道を含めまして、公共事業のための用地の買取は三十七年の六月に閣議決定された公共用地の損失補償要綱に基づいて正常な取引価格で行ふこととされておまして、農林省といたしまして、広域農道は県で実施するものでございますけれども、県に対してそういうふうな指導しているわけでございます。

ただ、単価が違いますのは、現実私どもも承知しております、幾つか理由があると思うのですが、一つはやはり農林省の施行区間と建設省の施行区間とが農林省の方が比較的地価の安い農業地帯で行つておられますし、建設省でやっていた地帯で行つておられる、やはり市街化区域に接続した地帯でございます、宅地とか宅地見込みのところが多い。そういうところも一つの原因ではなからうかというふうに考えております。

○三谷政府委員 今農林省の方からお答えがございましたようなことでございますが、もし道路法の道路と重複する区間、こういうことがございまして建設省所管で整備を行うというふうな調整をやっております。

確かに、基幹農道をつくりましても、なかなかその使われ方が、当初からだんだん変わつてくるということ、これは確かにいろいろな状況で変わつてくると思ひます。そういうこともございまして、構造令に準拠するようという指導もしているたいていということでございます。

○三野委員 一つは、協議しているのだ、何度か建設省と。協議した段階で、なぜ農林省を入れたかといふと、この道の性格というのは、もちろん道路によつては全くあなたの言われるような農業経営のための純然たる道路というものもあるでしょう。ところが、地元の市町村や県にしてみると、建設省へ言つてもなかなか予算くれない。したがって、農林省も大規模農道ということで動員されている部分がある。そこで理由がつくならば、建設省と農林省をつなぎながら一つの幹線としてできるわけです。

今私が言つておるのは、これはほかにもあると思いますが、鳴門大橋がついた。鳴門を渡つてきた道が、十一号がさき言つたようにできてないものだから、この讃岐新道を通つて金毘羅参りに行くわけです。二十トンの大型観光バスが行くわけ。こんなになつてあなたのところのそばん道を通つていくわけです。だから、そういう性格のものでもやつていくわけなんです。したがって、私たちは建設段階で農林省の金は使つたけれども、これは国民の税金で、同じなんです、使うのは。ですから、それに見合った道路構造令に基づいた道をつくるべきだ、こう思うのです。今後こんなのが次々できるのだらうと思ひますが、そう思ひますよ。それがこの道路の大問題です。

もう一つは、用地費は、建設省はちゃんと国で決めたこの方針に基づいて用地買取を正確な価格でしていきよというのであれば、建設省が高過ぎる。なぜかという、農林省は農地として買取したわけですから、あなたのところも農地を買つただけだ、宅地見込み地として買うわけだ。いいですか、私は、これも一遍議論したいと思つているわけですが、売る方は高い方がいいに決まっていますよ。農地はほとんど宅地見込み地では、またすぐ横に山林があったら、これは山林でんと下げちゃうわけですね。宅地見込み地にならないわけですね。したがって、買取段階で、片方は同じ畑が並んでおつても、道一本に並んでいるのだ、違ふと言つたつて。それはなるほど少しは違ふと思ひますよ。しかし、千五百円と一万九千五百円とどこが違うのです。そんなに違ふものじゃないですよ。そこに、物の考え方に違いがある、宅地見込み地と農地というところに。これは

例えば、今やっているところでも、あなたのところは二千五百円。建設省の方は一万三千円から一万五千円程度。これはもめちゃっている。できない。横断道、お世話になります、平米当たり十万円。その横ですぐ県道をやるとすれば大体六〇％。七〇％。これも困難。ただ、このところに問題があるのは、横断道は自動車専用道だから、売った人はすぐ使えぬ、日常的には、使えない。したがって、需要面からいったら、それは少し安くても我慢しろということになると、用地買収というのが、目的に基づいて価格が設定されるということになって、さっきの国土庁と答弁に矛盾ができるわけです。この点をお認めになるかどうか、ひとつ聞いておきたい。

それと、この際農林省の方にお願したいのですが、あれは町に渡しますね。できたらすぐに町に渡す。町はこんな道を持ってくだびれているよ。これを県道に移管する、市道に移管することについて同意できますか。もし難しいとするならば、五年、十年たったら情勢が変わっているわけですから、情勢が変わった段階でそれを移管することについてお認めになりますか。

○森本説明員 広域農道の管理の実態でございますけれども、一般には市町村が管理しているわけでございますして、先ほど事業計画課長が申しましたとおり、広域農道は、通常は農業用の利用を目的として建設するものでございまして、一般的に利用を前提とした県道とは機能が異なっているわけでございます。県が管理するというのは必ずしも適切とは一般的には考えていないわけでございます。しかし、地域によっては建設当時と利用状況が大きく異なりまして、先生御指摘のとおり、一般車道の通行が増大いたしまして、公共的な一般道路として管理することもあり得るのではないかと考えております。

○三野委員 この際、私は農林省にも建設省にもお願いしておきたいのでありますが、こういうの

○越智國務大臣　今の広域農道については、各県でよく協議をして、農林部門と建設部門で協議をしてやっております。用地費、確かに差があると思えますけれども、これは一方、農地としての価格と、またその市街化区域等において道路としての

の価格と違います。例えば、同じ一つの田んぼでありましても、建設省内でも、こちら側に道路がつく、こちら側に河川、こういうことになりますと、これは著しく価格が違ふ、そういう場合もございます。また農地と宅地とでも違いますし、その場その場でいろいろ協議をして、なるべく大きな格差がないように指導いたしますけれども、

その道路の目的、農道としての目的、またその生活道路、いわゆる市町村道であっても、その目的、そういうものによつても実際の時価が違つておるのでございますから、その点は御理解をいただいて御協力をしていただく、そうしないとなかなか難しい問題で、要は、時価より高くは買わないことにしておりますから、宅地と見るか農地と見るかの差になると思ひますので、その点御理解をいただいて御協力をいただきたい、かように思う次第であります。

○三野委員 終わります。まだ問題が残っておりますが、また次の機会に。ありがとうございました。

○中村委員長　小野信一君。
○小野委員　道路整備緊急措置法を読ませていた

○三谷政府委員　まずその緊急ということにつきましての御質問がございましたので、そこについてだけ御説明させていただきます。

緊急事態に対処する処置として、ということの名前がつけられたわけでございます。ただ、先生の御指摘のように、昭和二十九年に第一次五カ年計画、これの根拠法が道路整備緊急措置法でございますが、今度既に第十次の五カ年計画について御審議いただいているわけですから、三十年余たっているわけでございます。ただ実態的に見ますと、九次にわたります五カ年計画を経まして、道路整備そのものは非常に着実な進展を見てまいったわけでございますが、それをはるかに上回る道路交通ということで非常に整備のおくれが目立っておりますでございます。残念ながら道路の現状が質量ともに不十分な状況でございます。例

え、これは指数で見たわけでございますが、昭和四十年を一〇〇としたしますと、例えば保有台数が六・四倍であるとか、あるいは走行台キロは五・三倍、こういう数字になっておりますが、例えば改良済みの道路延長、延長だけとってみても、その半分以上の三ぐらいということで大変格差が大きいわけでございます。こういうことについて緊急に対処しようということで昭和二十九年から十次に至ったわけでございますが、やはり緊急に

長い間抑制が続いておりました道路財源を初めてとする公共事業費もいろいろな環境の変化によつて約二〇％の伸びを示しまして、活気を呈してきただよふに感じられます。一応内外から寄せられたたので、内需の拡大という政策課題にもこたえているのではないだろうか。その意味で大変喜んでおります。第十次五計にいたしましたも五十三兆円、九次と比較して三九％、約四〇％の増額でありますから、

道路を望む国民にとってはやはり福音だろうと思
います。しかし、先ほどの質問にもありましたけ
れども、今回の事業費の伸びは果たして手放しで
喜ばれるのだろうか、こういう心配があります。
言うまでもなく、公共投資の拡大の財源が決して
安定的なものでなかったことがその理由でありま
す。NTT株売却益という一時的な財源に依存し
ておるからでございます。当然明後年度以降の財
源が心配になってまいります。私どもは、道路財
源を初めとする公共事業のコンスタントな拡大
コンスタントな拡充がどうしても必要になってま
います。私は、その展望について、あるいはその
コンスタントな財源の確保のための大臣の考え
方、確保しなければならぬ方法、手段、それらに
ついて今お持ちならばお聞かせ願いたいと思いま
す。

○越智国務大臣　大麥御心配をいただいて、ありがたい御意見であります。感謝をいたします。私も、御承知のように、二〇％の公共事業予算の増額、非常にありがたいと思っておりますけれども、これが果たしていつまで続くか、こういう心配が率直にいたしております。

さて、今の公共事業、道路を始めその他の公共事業、社会資本の充実が非常におくれておる。でございますから、国民の要望、地域の要望が非常

に強い。でございますから、今、増額をしても減額する様な状態にはありません。まだ増額をしなればならない。さて、N.T.T.の売却益、これも限度があります。と。目的税、道路にいたしまして、揮発油税等の目的税も限度があつて、これがふやせるという見込みもありません。でございますから、何とてでも安定的な財源、この確保をしなければならぬ、こういうふうな思つております。

それではどの部分にするかという事は、今も税の議論等をいたしておりますし大変これは難しい問題でありますけれども、何とてでも今以上に増額に向かつて財源確保をして社会資本を充実していく、この気持ちは先生と同じであります。でございますから、これに向かつて努力をしていきたい、かように思ふ次第であります。

なお、どうしても、この目的税も非常にありがたいわけでございますけれども、一般財源を何とてでももちようだする、一般財源を入れていただく、このことに全力を尽くしてまいりたい、かように思つておる次第であります。

○小野委員 道路局長、六十二年度で道路財源として一般会計から幾ら入っておりますか。六十三年度で幾ら入っておりますか。私は何かの機会に見た記憶があるんですけども、六十二年度から道路財源は一般財源から一%ぐらしか入つていなかったんじゃないかと思ひます。したがつて、今大臣が一般財源としてこの五十三兆円の十次五計の財源を一般会計から出させると言ひましたも、今一%ぐらしか出ていないわけですから大変難しいことになるだらうな、こう思ひます。したがつて、六十二、六十三で一般会計から道路財源として幾ら出たのかを示していただきたいと思ひます。五十三兆円のこの道路財源の内訳、負担区分、これは今わからない、確かにそうかもしれないけれども、いつごろそれに対する見通しをお立てになつて国民の前に明らかにするのか、特に地方自治体に関係しておる皆さんはそのことを大変心配しておりますので、その計画

見通しがありましたらお知らせ願ひたいと思ひます。

○三谷政府委員 まず六十二年度の特定財源でございますが、二兆一千億ぐらひございました。それで、それに対しまして今度御審議いただいております地方道路の整備の直入が十五分の一ございました。そのほか借入金がございます。一般会計は一兆七千億しか入っておりません。それで、六十三年度は今要求しているところでございますけれども、やはり特定財源関係が揮発油税とそれから石油ガス税と自重税、合せて二兆二千億でございます。これに對しまして一般会計からの繰り入れが一兆七千億、それから御審議をいたしておりますまいわゆる直入制度を拡充いたしまして、その額が四千三百八十億、さらにN.T.T.の財源三千八百六十一億、こういうような国費で考へております。

確かに一般会計の予算をどれだけ入れるかというのが最大のやはり財源の問題でございます。もちろん特定財源もこれを確保していただくという前提でございますが、私も今五十三兆円の五カ年計画を立てます際に、道路局ではいろいろ試算をしております。その前提が幾つかございまして、先ほど申し上げましたように、一つは道路の特定財源、こういうものを堅持させていただくという事で、例えば揮発油税あるいは石油ガス税、自動車重量税、軽油引取税等々は、いろいろな指数で予想をしております。そういうことで計算をしてみますと、例えば国費でございまして、私ども、調整費を除きますと五十一兆七千億になります。そのうち国費が十四兆七千億、こういう額を見込んでおります。この国費につきまして先ほどのような試算を特定財源について行いますと約八割が賄える、こういう数字でございまして、したがつて、残りの二割、これについて一般財源、N.T.T.の財源を含む一般財源でこれは何とかこの国費の分について確保して道路計画を進めたい、こういうふうな考へております。

○小野委員 円高不況以来、財政再建と内需の拡

大というまことに相矛盾した二つの課題を解決しようとしていろいろな措置がとられてまいりました。一般会計の公共事業関係費を圧縮して事業規模を拡大するために、六十年から国庫補助率引き下げや削減を行い、地方自治体に地方債を発行させた上で将来の元利償還の一部を一般会計から見つ方法、あるいは財政投融資による事業拡大を図られてまいりました。今回のN.T.T.株売却益活用事業にいたしましても、こうした予算会計制度の複雑化が非常に国民にわかりにくいいたしております。

そこで、今回のN.T.T.株売却益が道路財源あるいは公共事業費として使われるまでの経過を、一応簡単によろしうございましてから説明していただけませんか。

○牧野(徳)政府委員 N.T.T.株式売却収入は、厳密に申し上げますと国債整理基金特別会計から一般会計を通じて最後に産投特別会計、産業投資特別会計に繰り入れられて、その資金が社会資本整備促進を図るために三つのタイプ、いわゆるA、B、Cのタイプに分けて使われる。三つのうちAは開発利益吸収型でありますし、いわゆる補助金型と申します。それからBは民営事業推進のために使われる、こういうことでございまして。

○小野委員 売却益が国債整理基金特別会計に入り、そして一般会計に組み入れられてそれから産業投資特別会計に繰り入れられる、こういう順序、こんな面倒くさい経過をなぜとらなければならぬのか、私はまことに疑問に感ずるのです。こういう複雑な会計の仕組みをとるものですか、国民の方がわからない。わかる人は大蔵省の担当官だけだ。ますますその人たちの指導性が強まっていくのじゃないだらうか。

それはそれといたしまして、国民一人一人にもう少しわかりやすい方法で、この資金が道路財源になるのだ、公共事業費に使われるのだというような方法をとれないものだらうか。なぜそんな

面倒くさいことをするのかということ、大臣なり建設省の皆さんがどう考へておられるのか、御意見を聞かしていただきたいと思ひます。

○牧野(徳)政府委員 これは先生もたゞいま御質問の中でおっしゃられましたように、仕組みを考えたのは私もでございますが、私が現在理解しているところだけ申し上げますと、N.T.T.が民間会社になったときに全株を政府が所有しているわけですが、その売却収入と配当金は国債の償還財源に充当するという決定がされておりますので、まず株、一千四十万株のようでございますが、それは国債整理基金特別会計にまず帰属しております。ですから、そのお金を今度有効に使う場合に、まず一般会計に出しますが、これが貸付金という格好をとるものですから、そのときにさらに一般会計から産業投資特別会計に移つて、そこから貸し付けるといふ格好をとることになったというふうに私は理解をしております。

○小野委員 私はこう考へておるのです。このような売却益という臨時財源を一般財源あるいは一般歳出の中に組み込みますと、それが既得権化するのじゃないか、要するに財政規模の拡大につながるのだ、こういうことを阻止するためにこんな面倒くさいことをやったのじゃないかという事、将来国債償還費として残すために、特定の地域や事業体に無償で与えるのではなくて貸し付けるのだ、こういうことを残しておきたい。果たして、例えば一般財源化してそれが公共事業に回された場合に既得権化して建設省がその分を毎年確保してほしいという要求をしていくものだらうかという気もするし、いや、してほしくないという気もするのですが、大臣どうですか、この辺もう少しわかりやすいように整理して国民に理解を求める、わかりやすさという考へ方はお持ちになりませんか。

○越智国務大臣 これはむしろ大蔵省の方の問題でございますから、私が今ここでコメントするということとはちよつと控えさせていただきます、か

公業事業を実施することによって景気浮揚を図るということも私どもは大切な観点の一つだとは思っております。しかし、景気の動向だけで公共投資が左右されることがあってはならないということは、私どもも全く同じ考え方でございます。本来、私どもに課せられた使命は、住宅なり社会資本整備を総合的、計画的に着実に実施する、その結果安全で快適な国民生活あるいは活力ある経済社会を実現するというのが建設省に課せられた使命だと思っておりますから、その点については先生と全く同じ意見でございます。

ですから、そういう観点に立つて、確かにゼロ・シーリングなりマイナス・シーリングがあったというふうな事態におきましても、何とか私どもが希望するような事業費を確保するために、先ほど先生もちょっと御質問の中でおっしゃっておられました、いろいろな工夫をして公共事業費の総額確保には鋭意努めてまいったわけでございます。そういう総額を確保することによって、継続的に安定的な公共事業を五カ年計画に基づいて計画、効率的にやっていくというのが私どもの基本的な立場でございます。

○小野委員　これは国土庁に聞くべきものかもしれませんが、四全総、道路、空港などネットワーク構想を表現するためには、七十五年までには、広義の国土基盤投資一千兆を見込んでおります。その積算根拠は、中成長率四％、企画庁は三・

計算しますと、二〇〇〇年のGNPは五百兆円になり、六%と見込んだようでありませうけれども、これで合を過去と同じ程度と見れば、十五年間の累積投資額は一千兆になるといふことであります。中成長が果たして十五年間続くものかどうか、それらは議論のあるところでありますけれども、この負担のあり方については四全総の中に触れておりません。これはどういふお考えの背景を持っておるものでしょうか。負担のあり方について、お考えを聞いておきたいと思ひます。――質問通告をしてからおらなかったのですから担当官がいらないのじやない

いかと思いますので、よろしくご意見を。
○中村委員長 国土庁が来ておりませんので、お許しいただきたいと思ひます。
○小野委員 それでは、最後に地元の問題をお聞きいたします。

東京から仙台まで、仙台から岩手の東海岸、三陸沿岸を通って青森まで高規格道路が計画をされました。ところが、宮古と久慈の間約百キロ程度がその高規格道路の計画から外れております。局長、なぜあの部分だけが外れたのか、その考え方を聞きたいと思ひます。

○三谷政府委員 高規格幹線道路を昨年建設省で策定をいたしまして、それで国土開発幹線自動車道として整備をするもの、あるいは一般道路の専用道路として整備をするもの、こういうものに決められておるわけでございますが、この路線選定に当たりましては、全国の都市、農村からおおむね一時間以内に到達し得るネットワークを形成するということを配慮したわけでございます。

宮古と久慈の間でございますが、この間は三陸縦貫自動車道、これは仙台から宮古でございます、あるいは八戸から久慈まで自動車道を高規格幹線道路で整備する考えでございます。そういうことによりまして一時間程度でカバーされることとなります。ただ、宮古と久慈の間の道路の整備、もちろん国道四十五号線が通っておりますが、この整備というものは当然大事な事業として推進していくこととしておりまして、現在中野バイパスが事業中でございますし、また、普代地区におきましてもバイパスの調査を実施しているところでございます。一般国道四十五号線の整備につきましては、今後とも推進する考えでございます。

○小野委員 確かに国道四十五号線として整備はされていくのだからと思ひますし、整備をしていかなければならない道路であることは十分承知をいたしております。しかし、仙台から宮古までの間が高規格道路としてつくられ、青森―八戸から久慈までがこれまた高規格道路としてつくられ、残された約百キロが一般国道として取り残されて

いくことになりまして、そこに住んでおる地域の皆さん、住民の皆さんは大変不安に思ひますし、ふんまんやる方ない心境であります。どうしてもこれは次の高規格道路の延長計画のときにはぜひ加えていただく、あるいは加えていただけるような努力をするということがない地域住民が納得しないという気がいたします。局長、どうです、約束しませんか。

○三谷政府委員 従来七千六百キロの高速道路網がございました。これを今回広げまして、高規格幹線道路網ということで、全国的な自動車交通網というところで一万四千キロという整備計画を策定したわけでございます。残念なことにこういう高規格道路は非常に整備がはかばかして、現在でも四千キロちょっとが整備されているにすぎません。この十次の五カ年でも六千キロ、そういたしますと、非常に大幅なビッチで整備を進めようと思っておりますが、一万四千キロはなかなか難しいわけでございます。

それで、高規格幹線道路網の路線要件は先ほど申し上げたようなことで、その他にもいろいろございまして、いすれにいたしましても道路網の整備という観点から、例えば高規格幹線道路網が先ほどのようなことで計画ができておりますけれども、宮古から以北につきましては四十五号線ということで整備を推進してまいる考えでございます。均衡ある道路網の整備という観点から進めてまいりたい、こういうふうな考えでおりますので、現在のところはそういうことで進めてまいりたい、こういうふうな考えでおります。

○小野委員 局長、もう一度。
次の一万四千キロ構想が拡張される、拡大されるときには、この久慈―宮古間ももう一度検討をいたします。いかがです、将来必ず検討の対象といたしますと。
○三谷政府委員 将来の計画の考え方として検討させていただきます。
○小野委員 もう一つ、国道二百八十三号線、釜石、花巻付近国道、その間に皆さん御承知のよ

うに仙人峠というまことに難関の山がございまして、釜石は御存じのように新日鉄の事業所があるところでございまして、かつて三回の合理化が行われるまでは九万二千の人口がございました。三度の合理化によって五万六千まで減少いたしております。来年の三月、高炉が休止になりますと、恐らく五万の人口を割るのではないだろうか。まことに極端な人口減少でございます。人口減少によって経済の停滞もまことに著しいものがございます。その活性化のためにどうしてこの仙人峠トンネルの開削が緊急の課題になっております。新規事業を誘致する場合でも、この峻烈な峠が邪魔になりまして企業進出をちゅうちゅうするといふ会社も多くございまして。したがって、この仙人峠トンネルの開削が緊急課題でありますので、現在どのような考え方でこれに対処しようとしておられるのか、道路局のお考えをお聞きいたしておきます。

○三谷政府委員 国道二百八十三号線のことでございますが、三陸海岸の工業都市の釜石と花巻とを結ぶ幹線道路でございます。仙人峠付近、ここに二・五キロのトンネルがございまして、非常に幅も狭くて、昭和三十四年にできたトンネルでございます。さらにその前後が勾配が非常にきついで、さらに半径も小さい。それから、そういうことで冬期間には積雪あるいは路面凍結のために交通障害が生じております。

そういう事態を改善するために、建設省は国道二百八十三号線を含む三陸沿岸地域におきます道路網体系に関する調査を昭和六十年度から行つたわけでございます。この道路網体系調査というのは、全体として三陸沿岸についてとらえているわけでございますが、昭和六十三年度につきましては路線計画調査ということで調査の熱度を高めまして、仙人峠の整備方針等について早急に検討をしてまいりたい、こういうふうな考えでおります。

たしてあります。しかしこの路線は国道でございまして、建設省との意見が一致がなければ大変難しい事業になります。したがって、県が六十五年度には着工できるように作業を進めたい、この報告をいたしておりますけれども、県民に明らかにしておりますけれども、それについて建設省との合意がきちっとでき上がっておりますか。
○三谷政府委員 その県の御要望は、事務当局として聞いておるかもしれませんが、私はちょっと聞いておりません。ただ、仙人峠の調査、先ほど路線計画調査をいたしますということでございまして、この路線の計画とそれから地質の調査、これはトンネルでございますので、やはりこういうものに若干時間がかかると思ひます。いすれにいたしましても、そういう調査を進めまして実現に向かって努力をしたいと考えております。

○小野委員 路線の計画調査、地質調査は何年を必要としますか。
○三谷政府委員 やはり地質調査等がかなり時間がかかる、それで今いろいろこれから調査をするわけでございますから、ちよつと予想でございますが、三、四年はかかるだろうということでございます。

○小野委員 三、四年ですか。その調査費の予算規模はどれぐらいになっておりますか。どれだけの予算がついておりますか。
○三谷政府委員 これは調査費全体で一本で予算をつかまして実施計画でこれを決めてまいりますので、まだ決めておりません。
○小野委員 局長、最後にお願いをいたしておきますけれども、今の釜石の実情、人口が十年間に四割も減少する、こういう事態の中の市民経済が大変困窮しておる事態を勘案していただければ、当然新規事業の誘致が一つの大きな救済事業になることは御理解していただけたと思ひます。今、新日鉄を初め丸紅、三菱商事、大規模な東北の飼料基地の計画もございまして。しかし、東北各地に飼料を運ぶ場合でもこの仙人峠の峻烈な山が大きな障害になっておりまして、その計画が延びる可

能性もあります。来年の三月に高炉がとまりま
と、また一万人内外の人々が釜石を去ることにな
ります。したがって、それらに合わせまして二年
年後には着工できるんだという希望が市民の中
にはつきりと示されないと、より実態以上に停滯を
来します。したがって、仙人トンネルの調査実施、
そしてトンネルの開削に、あるいは一日も早い発
表を私どもは強く望むわけでございます。局長
もう一度この問題に対する決意をお聞かせ願いた
いと思ひます。

○三谷政府委員 先ほど申し上げましたように、
この仙人峠の付近の交通量自身は四千台ぐらいで
大したことはございませんが、やはり物資の移動
等がございまして大型車の混入率というのが確か
に高いわけでございます。そういう観点から、昭
和六十年から調査費を続けてまいりまして、今
度幹線道路整備計画調査いわゆる路線計画調査と
いうことに熱度を高めておりますので、私ども手
算がつきますれば調査を鋭意進めまして実現に向
かって努力をしてみたい、こういうふうに考
えております。

○小野委員 心からお断りを申し上げまして、質
問を終わります。

○中村委員長 午後一時から委員会を再開するこ
ととし、この際、休憩いたします。

午前十一時四十九分休憩

午後一時開議

○中村委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。
質疑を続行いたします。伏木和雄君。

○伏木委員 初め、大臣にお伺いいたします。
世界に例のないスピードで高齢化社会に進んで
おります。これから社会保障の保障費の増加、そ
れから生産性上昇率の低下、あるいは労働賃金の
変化、二十一世紀初頭には社会資本整備費に回し
得る投資余力が低下する、このように言われてお
ります。したがって、現在本格的な高齢化社会
を迎えるまでの貴重な準備期間と言わなければな

りません。今こそ道路整備を初めとする社会資本
を重点的に整備して、我が国の経済社会の長期的
な発展基盤を整えていかなければならないと思
います。

そのような意味から、第十次道路整備五カ年計
画はまさに二十一世紀に向けてのラストチャンス
と言わなければならないと思ひますが、これまで
の第九次道路整備五カ年計画とはまた違った意味
で重要度を増していると思ふ次第でございます。
二十一世紀に向かひまして、産業構造の高度化、
情報化、都市化、国際化、いろいろ経済的社会的条
件の変化の中で、国民のニーズの多様化、高度化
にこたえた道路整備を進めていかなければならな
いと思ひます。こうした点から、この第十次五カ
年計画策定に当たりまして、大臣がどのような所
信でこうしたこれからの我が国の将来を展望した
上で御計画をなされたか、承つておきたいと思
います。

○越智国務大臣 先生のお説、全く同感でありま
す。今高齢化が進んでまいります。これはどんな
にしてもやはり社会福祉の面で費用が多く要るこ
とは当然であります。そういうときに第十次の五
カ年計画を策定いたしました。今まではほとんどこ
の五カ年計画は、計画いたしましたも大蔵省との
折衝で削られておった。ところが今回は金額認め
られ、今まで社会資本、特に道路に投資が非常
におくれていた、こういう点もございします。で
ございしますから、お説のように二十一世紀に向か
つての第十次五カ年計画、これでできるだけスピー
ドを上げて道路整備に努めてまいりたい。

けさも御質問がございましたが、さて、この五
カ年計画はまずまず財源も見通しが立ったとい
いまして、次の五カ年計画を、十一次をやると
いたしまして、これはもう全く今のところ財源
がどうであろうかという心配をいたしておるの
であります。でございしますから、この第十次の五カ
年計画の間に特に重要なところ、これを選択いた
しまして、できるだけ早くこれを整備していく、こ
ういうことに努めてまいりたいと思ひます。

なお、その後の財源につきましても、けさお答
えいたしましたように、これは特定財源だけでな
しに一般財源を何としてでも多く投資をしていく
ような方法を考えなければ、なかなか特定財源だ
けでは間に合わない、こういうふうに向かひま
す。お説、全く同感でございますので、お説
に従つて努力をしてみたいと思ひます。

○伏木委員 今大臣から御答弁いただいたわけで
ございしますが、私が申し上げたいことは、過去第
九次までの道路計画がございしました。ただこの情
性的延長でいかどうかという問題があるのでは
ないかと思ひます。昭和三十七年に始まりまし
た全国総合開発計画、四大工業地帯あるいは太平
洋ベルト地帯の工業の集中に対して工業分散、こ
れを第一次で計画いたしました。第二次で新全
線をおきまして、幹線道路、高速道路網あるいは新幹
線とございします。そして三全線におきまして定
住圏構想と、いずれも国土の有効利用、多極分散
を意図して開発計画が進められてまいりました。
その上に立って道路計画を進めてまいりました。
あろうかと思ひます。この計画に基づきまして行
われました諸施策、なるほど目的を達成したのも
もございしますけれども、中には目的達成できず変
更せざるを得なくなった部分もございします。全
部が全部とは申しませんが、この国土計画、
必ずしも成功とは言えないのではないかと。とい
うのは、東京一極集中という結果になつて答えが
出てまいりました。多極分散をねらつて行われた
総合開発計画が、ついに一極集中、地価のめ
くちやな高騰という結果をもたらしまして、今や
遷都問題という大きな問題にまで発展しよ
うといたしております。この計画が結局は東京一
極集中を醸成してしまつた、こういう時点で立
ちまして、従来のどおりの計画路線で果たして全
線で行うところの多極分散ができるのかどうか、こ
の点も改めて検討しなければならぬ。東京一極
集中は必ずしも道路問題だけではないことは私も
承知いたしておりますけれども、しかし、この幹

線道路という問題も極めて重要な問題でございま
す。こうした総合開発計画、東京一極集中とい
う観点から見て、今までの延長線上に立つた第十次五
年でのいいのかわるか、この点を重ねて伺いた
いと思ひます。

○長沢政府委員 全総計画との関連についてお尋
ねでございますので、私の方から答弁させていた
だきます。

先生御指摘のように、一全総、新全総、三全総、
四全総、四回の全国総合開発計画を通じて国土の
均衡ある発展を目指してきたわけでござい
ます。昭和五十年代の前半、三全総の前半期ごろに
は、人口の動きから見ましても諸機能の配置から
見ましても、地方定住がある程度定着しかつた
わけでございします。その意味では目指すところは
成功したというふうに私も評価しております
が、五十年代の後半期に至りますと、国際化、情報
化が急速に進む、また産業構造がサービス化の方
向へ大きく変化する、そのために地方に立地の多
い工業等が構造不況に陥る、こういう情勢展開が
ありまして、また東京への再集中の傾向が生じて
まいりました。この傾向に対処して
まいりましたわけでございします。この傾向に対処して
多極分散型国土の形成を目指すというのが四全総
のねらうところでございまして、そのねらいを達
成するために、特に三全総の定住構想に加えて地
域間の交流を活性化するという基本的な考え方に
立つております。これを交流ネットワーク構想と
いうふうに一口に呼んでおります。その交流ネッ
トワーク構想の中で、交通体系の整備が非常に重
要な戦略的な施策として位置づけられていたわけ
でございします。これまでの三次にわたる総合開
発計画でいわば国土の縦軸がほぼ形成されてきた
とすれば、これから四全総時代の交通体系の整備
は地方の都市相互間の連絡、横断的な交通体系、
さらにそれをネットワーク状に広げていく、こ
ういう考え方で全国土にわたって高速交通機関の利
用の利便性を均一化していく、そしてやがて全
国一日交通圏を構築していく、こういう考え方に
立つております。したがらしまして、その一環で

あります。高規格幹線道路を初めとする道路網の整備は非常に重要でございまして、第十次道路整備五カ年計画は、この四全総が示している交通体系の実現に向けて非常に大きな役割を担うものであるというふうに私も認識いたしております。

○越智國務大臣 ただいま国土庁の方から御答弁がございましたが、先生の御指摘のように、全国でいいますと東京一極集中であります。地方へいきますと、おおむね県庁所在地にその県のやはり一極集中が見られるようなことであります。これをいかに分散していくか、またいかに過疎を防止していくか、このことはいろいろ要素はありましようけれども、交通ネットワークによるところが非常に大きい、かように思う次第であります。

建設省といたしましては、昨年一万四千キロの高規格道路を決定いたしました。この十次の中では、その中の六千キロを重点的に整備をしていこう、こういう考えであります。そして、国土庁からお話ございましたが、地方都市間、こういうところのネットワーク、これに重点を置きまして、もちろんこの高規格道路あるいは自動車高速道路のみではございせん、これに伴って国道、地方道、もう一つ町村道に至るまでひとつ整備をしていこう、こういう計画を進めておるような次第であります。

○伏木委員 私が申し上げたのは、従来のネットワーク、その構想の結果一極集中をつくってしまった。だから、今後の計画において従来のままでもいいのかどうかということは、ある人は、高速道路ができ幹線ができればできるほど東京が重要になってくるという説を立てている人もおります。こういう意味でお伺いをしたわけですが、まあその点はおきまして、十次五計について若干お伺いをいたします。

六十三年度の道路予算を見てみますと、前年対比で二〇%の大幅な増額となっております。しかしこれは、N.T.T.の三千八百六十一億、これが加わりましてこのように二〇%増ということになっておりますが、これを除きますと従来と全く変わ

わっていない。ところが、この六十四年度で、現在の大蔵省の計画では株の売却が一応終わるということになっております。そうなつてまいりますと、六十三年、六十四年はこの予算がついたといたしましても、その先はどうなるのだろうか、果たしてこの五十三兆円という十次五計が完遂できるのかどうか、もう当初から危機をさるるのではないかと、このように考えられるわけでございますが、この点はどうなつていっているでしょうか。

○三谷政府委員 第十次五カ年計画の規模につきまして、二月五日に五十三兆円ということと投資規模の閣議了解をいただきました。今またいろいろ御審議をいただいております。緊急措置法の改正に伴いまして閣議決定、こういうことになろうかと思っております。

五十三兆円のうち調整費を除きました五十一兆七千億、この内訳というものにつきましてはまだいろいろ道路局で試算をしておる段階でございまして、けれども、現在五十一兆七千億に關しまして、国費が十四兆七千億、あるいは地方費が約二十四兆五千億、財投資金が約十二兆五千億、四兆五千億に見込んでおります。この十四兆七千億の国費につきまして、揮発油税あるいは自動車重量税等の道路特定財源によりまして、私どもいろいろ試算をしておりますが、約八割が賄えるというふうになっております。したがって、あと二割を一般財源あるいはN.T.T.財源、こういうもので確保する必要があるか、こう思っております。今お話がございましたように、N.T.T.の財源によりまして無利子貸付事業の継続期間あるいはその規模につきましては現時点では必ずしも明らかではありませんが、いずれにいたしましても、経過期間を通じて一般財源の確保を含めて、それで計画の着実な達成、こういうものが非常に重要であらうと思ひますし、私どもも努力してまいる所存でございます。

○伏木委員 五十七年から五十九年までに生じた道路特定財源のいわゆるオーバーフロー部分六百八十五億がいまだに残っているわけでございますが、この間に四百八十八億ございしたものを補正等によつて解消してまいつたわけでありまして、この第十次に入るに当たりましていまだに六百八十五億という特定財源が残っているわけでございますが、この処理は今後どういふふうになつていくのでしょうか。

○三谷政府委員 昭和五十七年度から五十九年までに、いわゆる自動車重量税のオーバーフローと申しますか、未充当額が四百八十八億に上つております。しかし、昭和六十年、それから昭和六十二年、六十二年におきまして一般会計からの借入金、揮発油税の一部道路特定金直入あるいは資金運用部からの借り入れにより、当初予算でそれぞれ二百億、二百億、二百億、それからさらに昭和六十一年度、六十二年におきましては、補正でございしますが、二千八百二十二億追加になつております。したがって、四千八百億からその額を引きますと六百八十五億、こういうこととでございます。この過年度未充当額につきましては、六十二年の予算編成の大蔵、建設大臣からの覚書に従ひまして、可及的速やかに道路整備費に充当されるものと理解しております。

○伏木委員 それでは将来これは戻ってくるというふうになっておつてよろしいわけでございますね。重ねて伺いますが、六十三年度予算のN.T.T.三千八百六十一億でございますが、この上乗せの中に揮発油税等の道路特定財源のオーバーフローといひますか四百二十四億、これはどうなつていふんですか。N.T.T.の中へ含まれていふんですか、それともこれは五十七年、五十八年のように道路財源として組み込まれておらないのか、この点はどうなつていふのでしょうか。

○三谷政府委員 六十三年度の予算でございますけれども、道路特定財源の税収見込み額が二兆二千二百三十六億でございます。それから一方、一般会計の繰り入れと揮発油税の直入制度、これは今これから御審議をいただいておりますので、ございますが、拡充いたしまして、その額が四千三百八十億。そうしますと、その差額が四百二十四億、これは御指摘のとおりでございます。先ほどからお話が出ておりますN.T.T.の財源三千八百六十一億の中に四百二十四億が含まれております。しかし、N.T.T.財源をこの四百二十四億というところで充当しているわけでございますが、その償還時には道路財源以外の別途財源で充てることとされております。

○伏木委員 そうすると四百二十四億は別途財源で手当てをするということになつておりますが、その部分を除いたN.T.T.の部分ですね。残り三千四百億強になりますか、これは返済はどういう形で、道路財源から返済されるのでしょうか。これもやはり道路財源以外から返済できるような覚書なり話が出てくるものかどうか。返済が将来の計画に食い込んでくるのかどうか。

○三谷政府委員 先ほどの四百二十四億につきましては、先ほど説明いたしましたように別途充てられることとされております。残りの三千八百億から四百何億をのぞいた分、これにつきましては今後の問題でございます。全体の公共事業の問題ともなうかと思つております。

○伏木委員 そうすると返済については何ら申し合わせも何もないわけですか。使つちやつて後になつて道路財源で返せなんということになつたら大変なことになつてくるんじゃないでしょうか。○三谷政府委員 通常の公共事業の無利子貸付金、いわゆるN.T.T.のB型と言つております。この金が償還時に地方公共団体に對して、償還金に相当する額が国庫補助金、負担金として交付されることになつておりますが、その財源につきましてはそのときの経済あるいは財政事情を勘案して公共事業規模全体を検討する中で決められる問題だと思つております。現時点では明確になつておりません。

次に伺いますが、私も地方へいろいろ回ってまいります。これは大変な道路だな、一体この道路だと言うと、これは国道ですという話をよく聞かれます。これがまたひどい。これが道路ですかという様な道路があるのはもう御承知のとおりだと思います。国道とは一体何なのでしょいか。国道の定義、こういうものが国道なんですよという定義をひとつお知らせ願いたいと思います。

○三谷政府委員 定義と申しますと、道路法の第五条に国道の意義あるはその路線の指定ということが決まっております。幾つか条文がございますが主たるものを申し上げますと、例えば「国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を連絡する道路」ということでございますから、全国的な幹線道路網のことでございます。

○伏木委員 今お話がございました、国土を縦断し、横断し、または循環して、都道府県庁所在地その他政治上、経済上重要な地点を結ぶとあるのですが、これほど重要な道路が大型車がすれ違ひすれできない。前提にあるのはこの様な重要なところに設けられるのが国道だと言われながら、まるで道路予定地じゃないかという様な箇所が見られております。

時間がありませんから申し上げますと、全国一般道路で四万六千五百四十四キロの延長を持っています。そのうち七千七百二十キロが大型車がすれ違ひできない道路だ、こう言われております。ところがこの第九次五年計画の結果を見ますと、第九次において千七百七十九キロという道路を改良するという方針が出されておりました。結果といたしましては五カ年で九百九十九キロしかできなかった。冒頭申し上げましたように、二十世紀になると投資余力が落ちるのではないかと心配されているやき、二十世紀といつてももうあと十二年しかございません。この第十次と第十一次を終了すればこれでもう二十世紀でございます。これはとても今世紀じゅうに改良で

きないのじゃないか。二十一世紀を迎えるに当たって道路整備と言われているが、このペースでまいりますと六千キロ以上がすれ違ひもできない道路のまま二十一世紀を迎えてしまうという結果になるのではなからうかと思ひます。この一般国道に対する手当て、何か幹線自動車道とか高速道路ばかりの目が当たっているようでありますけれども、全国で主要な拠点を結んでおる、こうした点に力を入れないと多極分散型にはならない。結局は地方へ行っても交通の不便を感じ、確かに幹線道路はできていても中身が全く伴わないという問題がある。そういう意味で第十次五計画を見直さないでもいいのか、私はこう申し上げたわけでございます。高速道路にばかり光を当てないでこうした一般国道にもっと力を注がなければならぬ、このように考えますが、第十次五計画でこうした道路とは言えないような部分をどこまで解消できるようになるのか、お伺いしたいと思ひます。

○三谷政府委員 確かに御指摘のとおり、国道と申しましても大変整備はされております。例えば諸外国と比較をいたしても、もちろん道路の基準等は若干異なっておりますけれども、日本は国道で七メートル以上幅がございましては二、三割ぐらいいかございせん。一方、西ドイツとかフランスとかアメリカとか道路の種別は若干異なりますが、みんな七割あるいは六割が二車線を完全に確保してある、こういう整備状況でございます。

そこで、私も第十次の五カ年におきましても、この全国幹線道路網を形成をいたします。国道網の充実強化ということで、緊急度、重要度の高い区間から整備を推進して二十一世紀初頭を目途にその解消を図りたいということで、大型車のすれ違ひえない区間を解消しようとしております。第十次では年間約三百六十キロぐらいい解消していきまして千八百キロ、それでもまだ実は昭和六十七年度末、つまり第十次五カ年計画の終わった時点で全体の国道の一割近い四千七百五十キロが残っ

ておりますが、できるだけこれを早急になくしてまいりたいというふうに考えております。

○伏木委員 先ほど申し上げましたように、第九次でも千七百キロを想定したわけでありまして、ところが五〇〇程度しかできなかった。第十次で千八百キロということですが、年間三百キロという様な大変な進行状況をつくらなければならぬと思ひますが、その点大丈夫でしょうか。

○三谷政府委員 第九次では千四百キロぐらいい実績を達成させていただきました。いづれにしましても大変な数字でございますので、一生懸命やらせていただきますと思っております。

○伏木委員 今申し上げるのは、第十次五カ年計画の事業の種類別の比較を見てまいりますと、第九次は非常に予算を削られたという面もありまして、むしろ第八次に比較した方がいいのじやないかと思ひますが、第八次に比較しますと、一般道路は三〇、シェアがマイナスになっているわけなんです。ところが有料道路の方は三〇プラスということで、第十次の姿勢を見ますと、何か道路問題というのはいかにも有料道路でもって解決していこうという姿勢が強く出ているのではないかと危惧をいたしているわけでございますが、この点はいかがでしょうか。こういう考え方だと一般道路がなかなか進まないのではないかと、こう思ひますがいかがなものでしょうか。

○三谷政府委員 お話がございましたように、第十次道路整備五カ年計画におきまして一般道路事業のシェア、これは第八次に比べて二・五％低いわけでございます。ただ第九次に比べて、また二・五％多いわけでございます。確かに第九次より財源難から有料道路制度を非常に活用したわけでございます。今度は第十次におきましてはそういうことで、一般道路についても整備を伸ばしていくこと、例えば全体の平均の伸率が六％でございますが、一般道路事業は七％ということで平均を上回っております。こういう一般道路事業は、特に財源の確保の問題が非常に重要になります。したがって、先ほど来私も申し上げてお

上げておりますように、特定財源の確保は当然ながらNTT資金の活用とか一般財源の投入、こういうものが非常に重要になっておりますので、一層の推進を図れるよう努めてまいりたいというふうに考えております。

○伏木委員 続いて首都高速道路について若干お伺いをいたしたいと思います。

とにかく渋滞で悪評が高い道路。住宅公団の建物に對しましては、狭い、高いという悪評があることは大臣も御存じだと思いますが、首都高もそうなるべくのじやないか。狭い、遅い、高いという悪評が立つのではないかと心配されております。既にそういうふうに行っている人もおります。昨年一年間で首都高の渋滞は一万三千三百三十六回、一日当たり三十六回も大きな渋滞箇所を持っている。現在一日平均九十万台以上が利用していると言われておりますけれども、六十年代首都高道路公団の調査によりますと、一日二十四時間の平均時速、これが三十四キロ。昭和六十一年の計算でございますが、こういうことを公団で発表しておったことがあるやに聞いておりますけれども、ところが、現在ではそれよりはるかに渋滞がひどくなっているのではないかと、このように考えております。

せんだって、新聞を見ますと、何か一般道路と首都高で競争させたという結果が出ております。これは公団でやったのではちやうと当てにならない。上を走っている人は一生懸命走るし、下の人はまあまあと走れば、これは幾らでも差が出てくるわけでありまして、それは別といたしまして、この渋滞解消とかかならないものだろうか。有料道路でございまして、少なくとも有料に値する道路。ある雑誌を読んでいたと、首都高というから高速とは思わなかった、高いところを走っているから首都高だ、こういうふうな思ひをおった、あそこが高速道路とはとても思えない、こういうことを言っておった人がいるそうですが、この点理事長どうでしょうか。

○浅井参考人 お答えします。

先生おっしゃいますように、一極集中の弊害が最も象徴的にあらわれているのが首都高の渋滞の現状だと思えますが、この渋滞の根本対策をいたしましては、何といいたしても中央環状線等を早期に完成することがぜひとも必要なのでございます。しかしながら、これらの整備には相当の期間を要することも事実でございますので、当面中期的な対策をいたしましては車線の拡幅とか出路の増設というようなことを、知恵を出しながら努力をしておるところでございます。さらに短期的な対策として、既設の道路網の効率的な運用を図るといふことも必要でありまして、より高度な交通管制システムの整備がぜひ必要であり、図型情報板とか情報ターミナル等の情報提供施設の整備充実を今後とも鋭意図ってまいりたいと考えております。

○伏木委員 私は、構造上問題があるのではないかと見られる箇所がたくさんございます。例えて申しますと、横羽線から東京都内に入つてまいります多摩川を渡る橋、橋の手前では渋滞するものが当然でございますが、その当然渋滞するところに大師から入ってくる路線がございます。それで橋を渋滞したまま渡ると、今度は羽田のトンネルがある。たゞでもここは渋滞するところを、そのトンネルの手前にまた空港から入ってくる道路がある。これではいつまでたつても道路問題は解決しないのではないかと。単に中をいじつても渋滞する構造がもうそこにあるわけでございますが、例えばこうした羽田の渋滞のような問題ですね。けさ私も国会に来るのに毎朝あそこを使つてくるのですけれども、ひどいときには二時間かかりました。二十八キロの道が二時間かかるわけですから時速十四キロということになるわけです。構造上に欠陥があるこうした点については御検討いただいているのでございましょうか、お伺いをしたいと思います。

○浅井参考人 御指摘のとおり、横羽線の大師、

それから羽田トンネル付近の渋滞はまことに厳しいものがございます。このボトルネックの区間に對する対策の必要性は十分私も認識しておるわけでございます。ただ、現実には先生御存じのような形になっておりまして、その対策としては、構造上あるいは施工上、工期といったようないろいろな難しい問題がたくさんあるわけでございますが、ひとつ知恵を出しながら、また関係機関もいろいろ多種にわたつておるわけでございますが、今後これらの機関と十分協議、調整を図りながら具体的な検討を進めてまいりたいと考えております。

○伏木委員 羽田の渋滞については、道路公団は何か具体的な問題を考えながら検討されていると伺つたのですが、その内容は何かございせんか。

○浅井参考人 羽田トンネルのこの渋滞が一番ボトルネックになっておるわけでございますが、もう一つ先に羽田空港の出入りに絡んだ渋滞の頭、そういうものを解決するにはどうしても何とか一車線バイパス的なものがふやせないかというところを今知恵を出しているところなのですが、具体的にこれという案がまだ固まつておりませんが、いろいろなやり方を含めまして今後前向きにぜひ検討してみたいと考えております。

○伏木委員 羽田から入つてくる方にバイパスを検討されているわけですね。そうすると、あそこは海底トンネルになりますから、橋をかけるかトンネルをもう一本掘る以外にないのじゃないかと思ひますが、いかがでしょうか。

○浅井参考人 一つの案として、トンネルの外側に橋をかけて、さらにそれを延ばしながら一車線ふやすという案があるかと思ひますが、これも非常に難しい問題が絡むものですが、技術的に十分検討させていただきたいと思ひます。

○伏木委員 重ねて料金問題をお伺ひしたいと思ひます。新線が延びると中の部分にまで料金を及ぼしてくるといふ問題がございます。ところが、都内を

走っている方々は先が延びても何ら関係がないといふことになってくるわけなのですけれども、先が延びたことによつて環状部分まで料金が上がつてくるということ、料金問題ではいろいろ問題が提起されております。これから先まだいろいろ計画があるわけでございますから、均一料金制をそろそろ考えないと、現在神奈川と東京は料金別建てになっておりますが、こちらで均一料金をもう少し分割するとか、何らかの方法によつて解決策を図りませんか、例えば東京の中心部から神奈川県に入つた、神奈川県の入り口から入つたといひましたら、横浜の先の方を延ばした部分の料金は、もう全部ここへかぶつてくる。それから、埼玉県の方へ延びたのは東京都内の部分でかぶつてくるということになりますと、両県にまたがって短距離を走っている人は大変な負担になってくるわけですね。横浜の先の方で延びて百円上がり、埼玉県の方が延びて百円上がりといふことになりまして、両方二百円、しかし乗っているのは東京、神奈川の県境を走っているだけ、それで両方の料金をかぶらなければならぬといふので、この料金制度についてどのようにお考えになつていらっしゃるか、これが一点。

それから、三十七年に首都高ができました。三十年たつたら償還できる、そうすれば無料の道路になりますといふ前提で出発をしたわけでございます。そうしますと、もう三、四年たちますと、本来三十七年に供用開始した部分につきましては無料になるべきところでございますが、新線ができて、それとオーバーラップさせながら償還計画を変更するといふことでこの三十年が延びてきているわけですね。しかし首都高はこれからどんどん計画を伸ばさなければならぬと思ひます。そうなりますと、最終計画といひますか、今お考えになつておる最終計画はいつ供用されるのか。それから、その返済計画といふのは何年ごろでいいのか。要するに、三十年たつたら無料になると思われておつたこの首都高は一体いつになつたら無料になるか。もう半永久的に無料の道路には

ならないのではないかとということになってくるのではないと思ひますが、こうした長期展望に立ちまして、当初償還が終われば無料になる、こう言われておつたのが一体いつごろになるのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○浅井参考人 まず、最初の御質問でございますが、確かに短区間の利用者についてはいろいろ不満も多いと思ひますが、首都高速道路におきましては、料金所におきます収受事務の合理化をすることによりましてサービスタイムの向上を図り、大量の交通を円滑に処理するといふことが絶対要件でございます。そういうようなことで東京、神奈川県の両料金圏でそれぞれ均一料金制を採用しているわけでございます。しかしながら、先生御指摘のように均一料金圏の範囲が広がりますと、当然短距離利用者にとつて不利となる条件が出てくるわけでございます。十分承知しているわけでございますが、今後いかなる料金体系が望ましいかについて、首都高速道路の有効利用、それから料金水準、また料金の徴収方法とか利用者の利便といったような観点を総合的に十分検討いたしまして考えてまいりたいと思つております。

それから、いつ償還が終わつて無料化されるのかといふことでございますが、首都高速道路はネットワークとして整備されるわけでございますので、全路線の収支を併合して計算する料金プール制になっておるわけでございます。このため料金の徴収期間は、各路線の建設費と供用日とを勘案して求めました全路線の平均的な供用日から三十年といふことで運営しているわけでございます。現在首都高速道路は約二百キロの路線を供用して、さらに百余キロの道路の建設を行つていくわけでございますが、現在供用中の路線について言えば、料金徴収期間は、全路線の平均的な供用日といふことで昭和五十五年になります。これから三十年後の昭和八十五年までといふことになります。

なお、現在建設中の路線を含めた場合の料金徴収期間といふことでございますが、これは建設費

十次五計の投資規模は五十三兆円の満額獲得と
いうことになっておりますけれども、その中の国
費、地方費、財投の問題についてお聞きをしたい、

○三谷政府委員 今先生のいろいろな試算について伺いました。私とも十次の五カ年計画を推進するための財源の内訳につきまして具体的にこうだということに決めたわけではございませんが、従来^の国費の率それから地方費の率というものを基

○伊藤（英）委員 さっき国費の方で、NTTの手当てですね、あるいはその一般財源という話でありましたけれども、なかなかこの先ちよつと大変じゃないかなという気がするわけです。そういう意味で最も私なんか恐れるのは、これがちやんと行われていくのかな、あるいは逆に言う道特定財源なんかで増税でもかかるとかいうよう

次に、六十三年度の道路予算についてお伺いいたしますけれども、この六十三年度の道路整備予算の財源内訳をこう見てみますと、道路特定財源のうちで四百二十四億円が道路整備に充てられていないと思います。その分はいわゆるN.T.T.の財源三千八百六十一億円の一部が充当された形になつてゐるわけでありまして、このうちで

NTTのBタイプの事業三千六百億円は、次に償還するときはそれは補助金が交付されるというふうになるわけですね。そういうふうにしたときに、この補助金は、これは一般財源から出るのが、あるいは道路財源から出るのが、もしもこれが道路財源から出るといふふうになりますと、この四百二十四億円は完全にオーバーフローした状況になるわけですね。そういう意味で、これはどういふふうになるんでしょうか。

○三谷政府委員 まず四百二十四億円につきましては、確かにNTT財源で充当されることとなっており、その償還時には道路財源以外の別途財源を充てることとされております。

それからいわゆるNTTB型、その償還時に地方公共団体等に対して償還金に相当する額が国庫補助金、負担金として交付されることとなっております。ただその財源については、ときどきの経済及び財政事情を勘案して公共事業規模全体を検討する中であわせて定められることとされておりました。現時点では明確になっておりませんが、私どもは当然道路財源の外だといふふうには考えております。

○伊藤(英)委員 今のは、約束があるとかそういうのじゃなくて、建設省としてはそういうふうには考えているということになるわけですね。

○越智国務大臣 その点は明確になっておりませんが、私ども建設省としては、特定財源から、道路特会からお返しするといふふうには考えておりません。

○伊藤(英)委員 大臣の力強いお言葉でありますので、ぜひよろしくお願いいたします。

次に、高規格幹線道路網について伺いをいたします。

三十キロのペースになりまして、これでいくと高規格幹線道路網一万四千キロの完成が三十年近くかかるわけですね。

ちよつと横道にそれますが、この高規格幹線道路網一万四千キロの問題であります。これは昨年私が七月にこの問題を審議をしたときに、この一万四千キロをこれから整備するに当たっては、特別の名称もつけて鋭意進めることが必要なんじゃないですか、その名称についても幾つかの提案を私がいたしまして、そのうちの二つに二十一世紀のハイウェイプランとかいうようなことも申し上げたいと思つた。そういういたしましたら、最終的に建設省の方で「二十一世紀のハイウェイ」といふふうにして「ハイウェイプラン一万四千キロメートル」といふ名前を、何となく私の提案をかなり、九〇%ぐらい、いや九九%ぐらい酌んでくれたような形で、そういう意味では非常に感謝をしておりますので、またそのことも含めて鋭意進めていただきたいと思います。

話は横へそれましたが、その一万四千キロの完成が三十年近くかかるというのは、これはまたしかし大変だな、本当にこれからよく言われるように、本格的な高齢化社会を迎えるというふうな考えたときに、もつともっと早く進めなければいかぬ、せいぜい二十年間ぐらいでは整備をしなければならぬ、私はこういうふうには思つております。これも先回申し上げましたけれども、この高規格道路網によりまして諸外国の状況を見てみると、例えばアメリカが高規格道路網の計画をつくつたのは、一九五六年に十三カ年計画というのをつくつて始めました。そのときに四千キロ、それから約六万キロに近くなるのに二十年。アメリカが二十年で約四万キロから五万八千キロ、約六万キロのインターステートハイウェイ網をつくり上げたのと同じでした。あるいはドイツにしても、一九六〇年で二千六百キロぐらいのものが二十年で七千五百キロまで、ほとんど高規格道路網を整備する。ざっと二十年でやつたりしております。イタリアにしてもざっと二十年、フランスにしても十

五年くらいでしようかね。というぐらいの、ざっとの目安は十五年から二十年くらいでほとんどの高規格道路網を整備をしております。それはそれなりに経済力があるときに、それこそ猛烈に投入をして整備をしながら進めようというのをこれは物語っていると思うのです。そういう意味で我が日本も三十年ではちよつとかなかなか大変じゃないか。せいぜい今後二十年間ぐらいのうちに一万四千キロぐらいを整備するといふことが必要ではないか、こういうふうには思いますが、いかがですか。

○三谷政府委員 先生御指摘のように、昭和四十一年に初めて高規格道路ができてから二十年間で約四万キロでございますから、従来のペースは年間二千キロ、平均値でございますけれども、そのくらいでございます。それでは非常に時間がかかります。とんでもございませんので、今度の十次の五カ年の供用ペースというのは、平均をしますと先ほどの数字では大体三百三十キロぐらいでございます。私も、いわゆる三百五十キロ体制というものを何とか確立して、とにかく少しでも早く整備ができるよう、種々の整備手法について検討してまいりたいといふふうに考えております。二十一世紀までになるべくその成果が上がるように努力してまいりたいといふふうに考えております。

○越智国務大臣 ただいま道路局長からお答えいたしましたように、できるだけ早く供用開始をしたい。三十年という予定でありますけれども、できるだけ縮めたい。これにも二点あると思うのであります。財源の確保が第一点であります。もう一点は、地域の方々に御理解をいただき、御協力をいただくことができない、こう思ふのであります。今朝来いろいろお話がございましたこの首都圏の問題にいたしましても、結局話がでないからやれない、こういうことになっておりますので、ひとつ御協力の方もよろしく願ひたいと思ひます。

○伊藤(英)委員 私の方は御協力の方の大応援団のつもりでありますので、ぜひよろしく願ひたいと思ひます。

今、二つの点を言われまして、最初に財源のことを言われましてけれども、私はこの高規格幹線道路網をつくり上げていくときの財源問題として、もつともつと大幅に国費を投入をすべきだ、こういうふうには思ふのです。今回の高規格幹線道路計画の中には、一般国道の自動車専用道の形で国費による整備も計画をされているわけですが、これも、この六十三年度予算で見ますと、高規格幹線道路の一般国道として千七百七億円、それから高規格幹線道路全体で二千三百五十億円の国費投入といふふうになっております。しかしこの額は、自動車のユーザーが支払っております道路特定財源約三兆七千億円が見込まれておりますけれども、その中の比率で見ますと六%ちよつとといふふうになります。ところが、去年の六月に道路審議会の建議の中に高規格幹線道路網の自動車の走行台キロ分担保率といふものが出ておりますが、従来の計画の七千六百キロのときにその割合が一%と推計をされております。これがさらに将来一万四千キロ完成したときにはこのシェアが一八%になるといふふうに推計をされております。そうしますと、少なくとも全道路特定財源税収のうちで一八%程度ぐらひはここにつき込んでいいんじゃないか、こういうふうには思ふわけですが、実は私はいろいろな方法論が考えられる、こう思ふのです。思ふのですが、今私が申し上げたこういう考え方も、これは非常に意味のある考え方と思ひますし、そういうことも含めて国費投入を考えていただければと思ひますが、いかがですか。

○越智国務大臣 お説ももつともであります。私ども建設省としては、とにかく国費の投入をできるだけやってもらおう、こういうことで進んでおります。これも今からの大蔵省との折衝もございしますが、できるだけ国費を何とかして投入するように、国費投入の率を上げていくように進めてまいりたい、こう考えております。

○伊藤(英)委員 次に、第二東名、第二名神の問

題についてお聞きしますけれども、この第二東名、第二名神は、私は実は議員になって早々でありましたけれども、たしか一番最初に私がこの問題について言及をいたしましたのが六十年の二月のときに、こういうものを検討すべきではないかということをおの建設委員会に提案してきたりしたわけでありました。そしてその後、この問題は建設省サイドも非常に鋭意取り組んでこられて今日に至っているわけでありまして、もうその必要性から考えても早期着工を強く求めるわけでありまして、去年の七月の国幹道審議のときに私の質問に対して当時の天野建設大臣がこういうふうにお答えになりました。「第二東名、第二名神が重要視されておるようでありまして、採算上の関係からいっても当然これは優先的にやるべきだ、こう思っております。」と、できるだけ早い機会にある審議会を開きまして、これは着工させる予定で指示しております。」というふうにお答えしておりますけれども、現状はどういうふうになっておりますか。

○越智国務大臣 第二東名、第二名神の問題であります。前の大任が御答弁申し上げたのといたしましても変わっておりません。今調査をしておりますが、特に急を要するところから逐次事業化を進めていく、こういう考え方であります。

○三谷政府委員 現在の東名、名神でございますが、これは昭和四十四年にできております。我が国の輸送の大動脈として大変大きな役割を果たしておりますが、反面、非常に込んでおりまして、平均交通量が六万台でございまして、混雑区間も八五％というところでございます。全国に占めます輸送量シェアも貨物でトンキロで八・五％とか、あるいは人キロでも一・六％というところで、一部東名あるいは名神で改築といえますか、幅をやっておりますが、なかなか大変でございます。それのために、今大臣から御答弁いただきましたように、高規格幹線道路網におきまして第二東名、名神高速道路は国土開発幹線自動車道として位置づけられておりますので、調査を今鋭意進めてお

ります。緊急に整備を要する区間から、この第十次五カ年間にございまして所定の手続を経て事業に着手をしまいたいというふうに考えております。調査は今いろいろ関連調査であるとか交通量調査とか、あるいは路線の調査とか、こういうことも始めております。

○伊藤(英)委員 ぜひ鋭意進めていただきたいと思っております。

それから若干ローカルな問題でありますけれども、北海道縦貫自動車道は十次五計の中には登別、室蘭から旭川の南まで開通する計画になっておりますけれども、旭川の南以北は整備計画も策定をされておられません。地方の振興あるいは活性化の観点からも整備をスピードアップする必要があるというふうに考えますけれども、具体的にどのようにお考えになっておりますか。

○三谷政府委員 ただいまのお話は北海道の縦貫自動車道でございまして、函館から稚内に至ります延長、全部で六百八十七キロでございます。旭川の南から名寄間の約六十九キロ、この区間につきましては整備計画のための所要の調査を北海道開発局で今進めているところでございます。それから名寄から稚内でございますが、二百九キロございますが、これは予定路線として位置づけられておるものでございまして、交通需要、採算性等の調査を行っております。

○伊藤(英)委員 現地からの要望、非常に強いものでありますのでぜひよろしく願いをいたします。

次に、高速道路の料金についてお伺いをいたします。

この問題は、かつて私は六十年二月にもこの委員会でも高速道路の料金について伺いました。そのときの内容は、要するに今の車種区分というのが粗過ぎるんじゃないか、それから、料金の負担が不公平じゃないか、だから、不公平な料金体系の是正をする必要があるよということをおのときに申したわけでありまして、そのときには建設省並びに運輸省から、これから一層調査を進めて十分協

議をして検討したいということでありました。

そこで改めて質問をするわけでありまして、今、今は高速道路料金の車種区分は普通車、大型車、特大車の三つになっておまして、その料金は普通車を一としますと大型車一・五、特大車二・七五という格好になっているんですね。高速道路を利用する車の実態はどんなふうになっているかといふと、これはおととしのデータであります。が、高速道路を走った車の数は六億六千万台余というふうになっておりますが、そのうちで約九〇％が普通車でありまして、その圧倒的な数を乗用車が占めているわけですね。実は私はその乗用車が今は不当に差別されているというか、料金面で不当に扱われているのではないか、こういうふう

に思うわけでありまして、そこでまず、道路料金の見直しをぜひお願いしたいということでありまして、一番問題は、視点は、先ほど申し上げたように乗用車の料金がおかしんじゃないかということですね。そもそ道路の料金というのは本来的に考えれば使用者の受益と道路の破壊という道路損壊の程度によって決まるものだと思うんですね。そういうふうにお考えますと、専門家の調査によりますと道路の損壊というのは車の軸重の四乗に比例するんだそうですね。これは経済研究所の方でもそういう数字が出たりしております。

そういうふうにお考えますと、例えば一トンの乗用車と十トンのトラックを比べますと、そのままた計算をいたしますと道路の損壊率はざっと一百万倍というふうになります。これをそのまま料金にリニアに適用していいかどうかという話は別問題でありますけれども、いずれにしても今の乗用車は極めて割高になってしまっているということですね。現在の乗用車の位置づけからしても極めておかしい話だな、あるいはそういう意味で乗用車の通行料金を見直すべきじゃないか、こういうふう

に思いますが、いかがですか。

○越智国務大臣 この料金は利用者が公平に負担する、こういうことが原則であります。お説のよ

うに少し不公平でないかという点もございまして、ただいま道路審議会でも検討をいただいております。でございまして、具体的なことは道路局長の方からお答えいたします。

○三谷政府委員 ただいま先生のおっしゃられましたように、車種区分は三種類でございまして、普通車が一、大型車が一・五、特大車が二・七五でございまして、この三種区分いたしまして、普通車の区分に二輪車から普通貨物自動車まで含まれております。先ほどお話しもございましたように、重量等から見ると不公平が生じているという批判もございまして、昭和六十年四月の道路審議会の中間答申におきまして、料金徴収機械が車種区分を追加できる磁気カード方式に切りかわるときには、車種区分あるいは車種間料金比率について検討されるべきだという提言を受けております。この料金徴収機械の切りかえは昭和六十三年の末に終わる予定でございまして、現在、乗用車につきましの種々の問題を含めましていろいろ批判がございまして、負担の公平を図る見地から適切な車種区分それから車種間料金比率について道路審議会に検討をお願いしているところでござい

ます。

○伊藤(英)委員 この料金の問題についてはもう一つ問題があるんですね。それは割引制度であります。

この中にも本当は二つあるのですが、まず一つの割引制度は百キロを超える走行について二五％の遠距離の通減制になっております。乗用車は実はワントリップ百キロ未満が断然多いんですね。この便覧を調べてみますと、乗用車は百キロ未満が九二・四％とここには出ております。要するに九〇％以上が百キロ未満になっているものから、ほとんどこの恩恵に浴さない。さらにはもう一つの割引制度は、別納割引制度というのがあります。これは月間利用額が一万円以上五万円までの五％から五百万円以上の三〇％までの六段階の割引というふうになります。

そういう状況でありますので、さっき私も乗用

車のことを申し上げましたけれども、今や圧倒的多数は乗用車が高速道路を使っている、しかも通勤や買い物やいろいろな用途に使っているわけでありまして、その圧倒的な利用をしていく乗用車の割引について今現実にはほとんどない状況なんです。この割引の問題について、例えば回数券だとかあるいは通勤利用者も最近多いわけですから定期券方式みたいなものもあるでしょうし、あるいはその他の割引制度もあると思うのですが、そういうものの導入をぜひ考えるべきじゃないか、こういうふうに思いますが、いかがですか。

もう一つつけ加えますと、実は私が地元の方でしよっちゅう使っているのが豊田インターと名古屋インターであり、この間は、たしか十四・七キロくらいしかないと思いますが、私が使う頻度だけで物すごく多いんですね。そういうのをつくづく自分で走ってみて、もっと本当に乗用車についても考えてみなければいかぬんじゃないかということとを痛切に感じる、そういう意味で乗用車についての割引制度についてどんなふうにかえていきますか。

○三谷政府委員 先ほど申しましたように、審議会等に料金の問題について、車種間区分等についていろいろ審議をお願いしておりますが、あわせてこちらについてもいろいろ御議論いただいております。

○伊藤委員 料金改定の問題は新聞等にもちよっと一部検討されているという話が出たりしているんですが、なかなか微妙な今の問題であります。六十一年の十二月に改定をいたしました。それで、この高速道路の料金改定を近いうちにする予定はあるのですか。これは、かつて道路審議会の答申の中に二、三年ごとに実施する方がいんじゃないかという話が出ていたり、しかしもう一方の方では物価上昇の範囲内という話が出たりしますね。最近是非常に六十一年の末から考えますと、物価はほとんど安定している、あるいは下がっている状況くらいであります、この辺についてはどう

ういうふうに考えますか。

○三谷政府委員 高速自動車国道は有料道路制度でございまして、その料金は道路整備特別措置法に基づきまして、建設費等の費用を料金より一定期間内に償還する制度となっております。従来、料金改定はおおむね三年ごとに行われてきておりますが、現段階では次の料金の改定の時期というのは未定でございまして。現在、高速自動車国道の利用者負担の考え方等につきまして、道路審議会でもいろいろ検討をお願いしております。また新たに基本計画あるいは整備計画を策定すること、今後慎重に検討してまいりたいというふうに考えております。

○伊藤委員 時間もほとんどなくなりましたけれども、最後に大臣にお伺いいたしますけれども、実は高速道路の料金の問題につきまして、私は乗用車が今の体系からいって非常に不当に扱われているのではないかとこのことを申し上げたりいたしました。それについていろいろ今検討されているようでありまして、これは新聞の社説であります。この社説の中にも、乗用車についての道路料金、それから割引制度の問題について指摘をし、要するにかつて高速道路ができたすぐのころと現在とでは状況が全然違う、それは高速道路の利用のされ方等からして真剣に考えるべきである、その是正を図るべきである、こういうふうがこの社説の中でも取り上げられているわけでありまして。

最後に大臣からそれについての取り組み、あるいは決意の辺をお伺いして、質問を終わりたいと思います。

○越智国務大臣 今の料金問題についてのお話、道路審議会の方にも御意見があったということをお伝えをいたします。そういうことを十分吟味してやっていただける、かように思う次第であります。ただし、私の方から予見を先に審議会に申し上げるわけにもいきませんので、委員の方々からこういう意見があったということだけはお伝えし

て御検討をいただくことにいたします。

○伊藤委員 どうもありがとうございました。

○中村委員長 辻第一君。

○辻委員 第十次道路整備五カ年計画を見ますと、高規格幹線道路には十兆三千億円の投資が計画をされております。このうち主なものは、国土開発幹線自動車道について五カ年計画期間内に新たに千二百五十キロメートルの供用を図る、昭和六十七年度末の供用延長約五千五百キロメートルとすること、新たに追加する国幹道について計画的に整備を進めるために必要となる区間の基本計画を策定するとともに、第二東名・名神等緊急を要する区間の整備計画を策定し、事業の推進を図ると示されております。私は、昨年の七月二十九日の建設委員会国幹道法の審議のときに、東京一極集中を強める第二東名・名神を優先すべきではない、本当に切実に望んでおられる地方の国幹道を優先させるべきだ、このような指摘をいたしました。しかし、今度の十次五計でははつきりと第二東名、第二名神等緊急を要する区間の整備計画を策定し、事業の推進を図ること、こういうふうになったというわけでありまして。

今、自民党の皆さん方も東京一極集中を排して地方に分散を促すとかあるいは多極分散型とか、いろいろ言っておられるわけでありまして、この第二東名、第二名神というのは東京一極集中を強めるものではないのか、こういうふうに思うのですが、いかがですか。大臣にお答えをいただきたい。

○越智国務大臣 当委員会におきましても、東名、名神を初め、都内の高速道の整備を急げという御意見、また地方を早くやれという御意見、両方ございまして、私はどちらにも急ぐ、こう思っておるのであります。両方進めてまいりたい、こう思っております。

それから第二東名・名神が必ずしも一極集中の引き金になるとは考えておりません。均衡ある発展のためには、やはり必要などころには高速道路、高規格道路を進めてまいりたい、かように思っております。

おる次第であります。

○辻委員 大臣の答弁はどのような御答弁ですが、私はこの第二東名・名神というのは東京の一極集中を非常に強めるものだという認識であり、これを優先させるべきではない、重ねて強く申し上げて、次に移りたいと思います。

十次五計の中身を見ますと、去年の八月に建設省道路局が発表されました「第十次五箇年計画(案)の概要」というのが出ております。それをパーセンテージで見ますと、第九次のと比較をしてみますと、安全確保のところは九次が二三・三％でしたが、十次は二二・五％になっているんです。生活基盤整備のところは九次が二五・二％、十次が二三・一％、これも減っているんですね。生活環境改善のところは一・一％が一・六％、わずかにふえております。国土発展基盤というのが二・三％から二・六％、これは大幅にふえております。維持管理は一・九・二％から一・六・六％、こういうふうな絶対額は別でございまして、こういうパーセンテージで見えてまいりますと、国土発展基盤、結局高規格幹線道路が大幅に伸びている、高速自動車道が大幅に伸びている、こういうことであります。一方、安全確保、生活基盤整備、維持管理というところが減っているわけでありまして。高速自動車道優先ではなしに、もっと安全確保や生活基盤整備あるいは維持管理、こういうところが地方の道路というのは非常に貧弱な状況だと思っておりますが、やはりこのところへもっと重点を置くべきだ、このように考えるわけでありまして、いかがですか。

○三谷政府委員 この五カ年計画の施策別の事業といたしまして、一つは道路交通の安全確保、二つ目は生活基盤の整備、三つ目は生活環境の改善、四番目は国土の発展基盤の整備、五番目には維持管理の充実というようなことで、施策別にはいろいろ分けて要求をさせていただいております。

今お話のありました歩道整備等の道路交通の安全確保あるいはバス路線の整備等の生活基盤の整

○辻(第)委員 いろいろと申されましたけれども、パーセンテージで見ても、高速自動車道いわゆる高規格幹線道を中心とした高速道路がやはり優先をされておる、貧弱な地方道の改善の問題が先延ばしにされているのではないか、こう考えざるを得ないわけであります。そういう問題点を指摘し、生活道路に本来にもっと力を入れていただきたいと強く要望するわけであります。

こういうふうに記されているわけでありまして、私の奈良県は、北部は非常に過密でありまして、南部の吉野の方へ参りますと非常に過疎であります。吉野の方へ行きますと、道路の面で、やはり山あり谷あり川ありで、大分改善はされたのですけれどもまだまだ大変な地域がたくさんあるわけでありまして、そういう状況の中で、都道府県道といえども夜間に医者にかかるのに三十分以上もかかる集落がこんなにたくさんあるという状況を来しているのですね。こういう過疎のところにお住みになっている人たちが安心してお住みいただけるようにもともとこの道路の改善をやらなければならぬ、私は強く痛感をしているわけでありまして、このような問題は今度の十次五計ではどのように改善をされることになるのか、お尋ねをしたいと思ひます。

○三谷政府委員　先ほど申し上げましたように、いろいろ五つの施策を掲げてバランスをとって道

活基盤の整備あるいは生活環境の改善というのが、これらにつきましては小項目が幾つかございまして、例えば狹隘道路の解消であるとかバス路線の整備であるとか、あるいは木橋、潜り橋、渡船、老朽橋の解消であるとか等々のものがあつて、日常生活に關連の深いバス路線の整備、こういうことも大幅にやつてまいったわけでございます。

第九次道路整備五カ年計画では、バスのすれ違
えない路線を約一万一千キロ、それから、木橋、渡
り橋、渡船の解消を三千四百カ所、老朽橋を二千
四百橋整備してまいりました。第十次道路整備五
カ年計画も引き続きこれらの生活基盤関連道路の
整備等について主要課題として、第九次道路整備
五カ年計画の実績見込みに比べまして一・三倍
から一・六倍というように非常に積極的に整備を
推進することとしております。まだこれは要求時
でいろいろ整備をしておりますので、今後計画の
閣議決定に際しても重点的な整備が図られるよう
にする考えであります。

それから、十次五計の近畿版—いきいき近畿の道づくり—というのがございます。これに地方別基礎データ一覧表というのがございますが、奈良県の現状がそこに出ているのです。ところが残念なこと、奈良県の国道道の改良率は、全国平均が六〇・二％なのに三九・五％なんです。それから市町村道改良率は、全国平均三六・〇％なのに

平均が四七・四％なのに二九・一％、こういうふう
に全国平均より非常におくれているわけです。ま
た、建設省の道路局の道路統計年報一九八七年版
によりますと、奈良県の道路整備率は全国平均よ
り大幅に立ちおくれれており、一般国道では四一・
一％で全国の三十八位なんです、県道は二二・
四％で四十三位、市町村道は二三・三％で四十四
位、これは状況になって、いろいろつけがかりま

私は、何としてもこういうおくれた状態をもつと引き上げたいなと願っているわけでありますが、奈良県のような道路の改良率あるいは整備率の非常におくれたところ、こういうところをもつと引き上げる、そういう方途、方策はいかがなものか、お尋ねをしたいと思います。

○三谷政府委員　今、例示として奈良県のようなこととございますので、そういうようなと

ころということと答弁をさせていただきます。

大都市圏に隣接いたしまして人口が急増している、それから一方的地形的には山地部が多い、こういいうちようど奈良県のようなところ、道路が整備が大変おくられているという地域もあることは承知しております。このような道路のおくられている地域におきましては、道路の整備状況あるいは道路交通の状況、経済社会情勢等も勘案して、地域の活性化や地域振興プロジェクトにも十分配慮しながら、全国的に均衡のとれた道路整備を進めていきたいというふうにしております。

道路整備に当たりましては、N T T の資金やあ

○辻(第三)委員 非常に抽象的、一般的な御答弁だったわけですが、何かこう積極的に方法は無いものですか。もう少し具体性のある、なるほど、そういう方法があるのかというようなヒントでも、もう少しありませんか。

○三谷政府委員 道路整備、いろいろな道路の種

別かございますし、市町村道から高速自動車国道まで、体系的に均衡のある地域の発展のための道路整備というところでございます。具体的に地域のいろいろな道路の整備を進めてまいります場合には、例えば先ほどのいろいろな指標、こういうものも考えましていろいろ地域配分をいたしまして、道路整備を進めておるわけでございます。それから一方、やはり非常に人口急増地域とかかようなところについては、用地の問題もあるいは

いろいろな問題等がありまして、これはまたなかなか難しいところもあることは事実でございます。したがって、やはり地域の方々のいろいろな御理解も求めなければいけませんし、それから用地の取得の問題、こういうこともみんな相まってでないと、なかなか道路整備、たまたま今回につきましては道路整備が二割ほど伸びていただきましたけれども、今までゼロシーリングあ

るいはマイナススリーニングが非常に続いており、
して、全国的に道路整備がおくれていることもこ
れまた事実でございまして、全国的に非常に要望
もたくさんあるわけでございます。

　　こういうことで、そういうところに道路を集中
的に整備をしていくというのなかなか限界があ
ろうかと思いますが、やはりかぎはその地元の熱
意であるとかあるいはこの受け入れ態勢の問題と
か、その道路がなかなか用地の買収等が難しいと
これは必要性があつても、総論はいいのですが各
論になるとなかなか問題もありますので、そうい
うところをやはり一つ一つ理解していただいて

私ども、もちろん道路整備を進めることについてはやぶさかではございませんので、一生懸命やりたいと思っております。

○辻(第)委員 ぜい、こういうおくれた地域を引き上げるために、きめ細かく十分な対応をとっていただきたい、重ねて要望をして次に移ります。

今回の法改正によって十次五計が策定されようとしているわけですが、今いろいろお話もありましたけれども、種々問題が指摘されている道路もたくさんあるわけでありまして、十次五計の地方版を見ますと、関東では高尾山を貫く首都圏中央連絡自動車道であります。いわゆる圏央道と言われている道路ですね。また東京湾横断道路、あるいは関西では私ども奈良もかわつております第二阪奈道路、こういうようないろいろ問題が指摘をされている道路があるわけでありまして、それで反対をされている道路もあるわけでありまして。

奈良県はこの十次五計に基づいて一連の道路計画が進められております。これらの計画については、私ども、個別にその必要について検討すべきだと考えるのですが、必要な場合でも、騒音でありますとか大気汚染でありますとか地盤振動など、幹線道路がもたらす道路公害の対策を十分立ててやっていただきたい、こういうふうに考えるわけでございます。

私どもの経験では、西名阪の香芝高架橋周辺における深刻な超低周波公害という問題を経験しているわけですね。道路を建設する場合には、科学的なアセスメントを実施し、道路公害対策を十分立てた上で初めて道路の建設を行うべきであるというところをあの経験は教えたと思うのです。道路は改良し、整備をし、また立派なものをつくってほしい、こういう気持ちは非常に強いわけでありまして。しかし、それを進められる場合、私は繰り返し建設省へいろいろな場合に要望してきたわけでありまして、公害がないというわけにいかぬでしょうが、非常に公害の少ない道路、住民が合意と納得のできる道路、そのためには民主的な科学的なアセスメントを実施する、資料の全面公開をする、

事業計画推進に当たっては公害対策に万全を期する、そうして住民の納得と合意の上で進めるべきだ、このことを繰り返し主張してきたわけでありまして、これに対してどうお考えになりますか。

○三谷政府委員 先ほど、道路整備の必要性和、総論はともかくとして、各論になりますと、なかなか、いろいろ用地の問題あるいは、先ほどからお話のありました環境の問題、こういうものがあるということを一一般論でお話をいたしました。そういう意味では、今例えば環境問題にいたしますと、これは道路の種類とか規模とか、そういうものにもよりますが、今環境アセスメントの手続のやり方等が決まっておりますから、そういうものに基づいて、それから住民の方によくお話をしてやる、こういうようなことが基本かと思っております。

○辻(第)委員 もう少し突っ込みたかったです、時間の都合で前に進みます。

奈良県ではいわゆる学研都市の二環として国道三〇八号線、いわゆる第二阪奈有料道路の建設が進められようとしております。また、高規格幹線道路の整備の中に京奈和自動車道が一般国道の二十四号線の自動車専用道路として整備されることと計画をされておる、このように認識をいたしております。

私はこれは建設省にも監督官庁として何度も要求をしたわけでありまして、私どもの意見を聞いていただけないという側面があったのではないかと強くそのことを指摘したいのです。関係住民はこれに対して強い怒りを表明するとともに、道路公害対策について十分な対策を立てよう強く要望をしております。生駒市では、第二阪奈道路開通対策生駒市民の会あるいは生駒市南地区自治連合会あるいは地元小学校、幼稚園のPTA、育友会が、アセスメントのやり直し、万全の公害対策を強く要求をされているわけでありまして、奈良市では、青垣自治会が同様の要求をしております。

これに対し奈良県と県道路公社は、ことしに入つてようやく青垣台では現況環境調査を行うことを約束いたしました、そのやり方や内容について住民との協議に入っているわけでございます。このことは私ども、これまでアセスメントのやり直しを阻んできたことからすれば速きに失したという感があるのですが、現況調査を行われることは非常に結構なことだ、このように喜んでおるわけでありまして。

問題は、ことしの一月二十二日にも私も建設省に申し入れをいたしました。交通量の予測の分は、生駒トンネルに関して言えば、せめて新神戸トンネルで実施されたようなアセスメントの実施をしていただきたい。そのような結果に基づいて、道路構造についても緩衝地帯を十分とるなど関係住民の要求をよく聞いて、修正改善すべきである、このことを要望してきたわけでありまして、この点について御答弁をいただきたい。

○三谷政府委員 第二阪奈道路でございますが、これは一般国道三百八号のバイパスでございますが、有料道路事業として整備することとしまして、大阪府の道路公社と奈良県の道路公社の共同事業として昭和六十一年の一月に事業認可を行ったものでございます。

この道路は、もちろん先生は御案内のとおりでございますが、大阪、奈良を結ぶ主要幹線として、道路としてはなかなか重要な道路だと思っております。

そういうことで、こういうことが出まして、それで今、大阪府の東大阪から奈良県の奈良市までの延長十三・四キロ、延長五・六キロの阪奈トンネルを含んでおりますが、環境アセスメントは都市計画等の手続もございまして、環境アセスメントを、今ルールがございまして、大阪府道路公社と奈良県がそれぞれ実施したものでございまして、内容的には両者とも必要な項目について適切な評価を行って必要な対策を講ずるといふふうに言っております、私どもそういうふうに理解しております。

ただ、今おっしゃいましたように、これは工事中あるいは供用後にも環境の追跡調査、こういうものは当然実施して、地元の住民の方々と話し合いながら必要に応じて適切な対策を講ずるといふことは必要だろうと思っております、また大阪及び奈良の両公社をそういうことで指導してまいりたいというふうに考えております。

○辻(第)委員 私はやはり、せめて新神戸トンネルでやられたようなアセスメントをやっていたきたい、そして道路構造についても緩衝地帯を十分とるなど住民の要求をよく聞いてやっていただきたい、強く重ねて要求をしておきます。

また、京奈和自動車道ですね。これは一般国道二十四号線の自動車専用道路として整備をされるようでありまして、この一部に国道二十四号線を二階建てにする計画が立案されているというふうにも伝えられておるのです。もしそんなことになれば重大な問題だと私は思うのですが、そのような二階建てにするような計画とか、あるいは構想があるのでしょうか。

○三谷政府委員 京都から奈良、五條を経まして和歌山市に至ります京奈和自動車道、これは百二十キロございまして、昭和六十一年に高規格幹線道路として位置づけられました。一般国道の自動車専用道路として整備をすることとしております。

本路線については、京奈道路それから五条道路、合計二十五キロについて自動車専用道路として整

○辻(第)委員 この国道二十四号に樫原バイパス
というのがございますね。このところは十年來
の住民運動がありまして、本当に公害の少ない道
路の建設をということで、地元の住民の皆さんあ
るいは自治体、建設省が何度も話し合いをやつて、
道路構造と環境対策についての確認書を取り交わ
しているんですね。結局この樫原バイパスという
のは、近鉄と国鉄でしたか、それを越えるところ、
交差するところは、当初高架の構造が計画されな
けれども公害対策その他から掘り割りとして進め
るとか、あるいはグリーンベルトですね、すばら
しいグリーンベルトが確保されたわけでありま
す。

○越智国務大臣　住民の納得といえますけれどもこれはなかなか住民の納得ということになりますと非常に難しいので、地方公共団体とよく連絡をとつてやることにいたしたいと思います。住民と住民といいますが、住民と話し合いをしてなかなか話がうまくいかないのです、地方公共団体と相談して進めていくようにしてまいりたいと思います。

○中村委員長　ただいま議決いたしました法律案に対し、野中広務君外三名より、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・

四 第十次道路整備五箇年計画においては、雪地帯の除排雪対策、がけ崩れ対策など防災対策を重視するとともに、交通事故防止のための安全対策、老人・障害者の通行を容易にするための道路改良、歩道・自転車道及び自

転車駐車場の整備、沿道における良好な生活環境を確保するための植樹帯、緩衝緑地、遮音壁等の整備促進に努めること。

五 大規模な地震等に備え、都市の街路をはじめ避難に要する道路・広場の確保と整備に努めるとともに、老朽化等により道路の構造基準に適合しなくなった橋梁等の構造物については、緊急に補修、改良工事を施行し、防災及び交通の安全の確保を図ること。

六 第十次道路整備五箇年計画においては、良好な都市環境の確保と良質低廉な住宅・宅地の供給に資するよう、土地区画整理事業、市街地再開発事業等における街路及びその附帯施設に対する助成の強化を図ること。

七 道路整備計画の策定と事業の実施に当たっては、自然環境の保全に特段の配慮をほらうとともに、関係住民の意見を十分に尊重し、事業の円滑な実施に努めること。

以上であります。

委員各位の御賛同をお願いいたします。

○中村委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○中村委員長 起立総員。よって、野中広務君外三名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、越智建設大臣から発言を求められておりますので、これを許します。越智建設大臣。

○越智国務大臣 道路整備緊急措置法及び農地等産業開発道路整備臨時措置法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、たゞいま議決されましたことを深く感謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、たゞいま議決になりました附帯決議の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに委員長初め委員各位の御指導、御協力に對し深く感謝の意を表し、ごあいさついたします。

す。
ありがとうございます。

○中村委員長 お諮りいたします。

たゞいま議決いたしました法律案に関する委員報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○中村委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○中村委員長 次に、内閣提出、農地所有者等賃貸住宅建設融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案及び特定市街化区域農地の固定資産税の課税の適正化に伴う宅地化促進臨時措置法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題といたします。

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。木間章君

○木間委員 たゞいま議題となりました特定市街化区域農地の固定資産税の課税の適正化に伴う宅地化促進臨時措置法の一部を改正する法律案について、私の考えを申し上げます。関係者の見解をたゞしたいと思っております。

まず最初に、この法律は昭和四十八年度にできたわけでありまして、そのよって来る背景と申しますか要因と申しますか、まず明らかに示したいだきたいと思っております。

○福本政府委員 この法律は、今先生もお話になりましたように昭和四十八年にできたわけでございます。ちょうど昭和四十八年に市街化区域に所在します農地に対するいわゆる宅地並み課税というものが実施されたわけでございます。そういう

う宅地並み課税の実施に際しまして、これとあわせて宅地化を誘導し促進するために必要な措置を講ずべくこの法律が制定されたものでございまして。

○木間委員 もう少し具体的にお示しいただきたいのでありますが、当時の状況を若干加えて申し上げてみたいと思っております。

昭和四十三年に制定されました新都市計画法は、土地のスプロール化の現象を防ぐために市街化区域と市街化調整区域に分けました。折からの人口の都市部への流入は住宅難と宅地不足を呼び起し、四十年代後半のいわゆる第一次土地狂乱を呼び込んだ。このように私は判断をするところでありまして、そこで政府は、土地価格を抑えながら宅地化を図ろうと農地の宅地並み課税を打ち出しました。三大都市圏の近郊農地をA・B・Cのランクに指定いたしました。A農地は昭和四十八年度から、B農地は四十九年度から、そしてC農地はいろいろ変遷を経ながら五十七年度から宅地並みの固定資産税課税を施行しております。世はこの制度を農地に対するむちの政策と言っておりますが、政府はその後、むちだけでは宅地は出てこない、このように判断をして、緊急な宅地化の政策としてこの法律を打ち出したのであります。むちに對してこの法律はあめ法と俗に言われておるわけでありまして、この理解で正しいでしょうか。

○福本政府委員 先生の御指摘のとおりでございます。

○木間委員 そして、四十八年度に三カ年の時限立法で宅地化をしよう、こういうことでこの法律が成立を見たわけでありまして、既に今日まで十五年の歳月を経たわけでありまして、三カ年の時限立法措置として発足をして、自來四回の継続をなし遂げ、今日五年度目の継続となるわけでありまして、この間、どのような法のもとでの成果があったのか、このことを明らかにしてお示しいただきたいと思っております。

○福本政府委員 この法律によりまして市街化区域の農地の宅地化がかなり進んでおるわけでございます。

います。具体的な数字で申し上げますと、昭和四十八年のこの法律が適用になります特定市、約百九十ぐらいございまして、その市の当時の農地比の面積が十萬五千ヘクタールであつたわけでございますが、最近の昭和六十一年度には六萬ヘクタールに減少してきておるわけでございます。約四萬五千ヘクタール、宅地化が進んでおるといふわけでございます。この法律によつたといふだけではございませんが、この法律が実施されたといふようなことなどがありましてかなりの宅地化が進んだといふように考えております。

○木間委員 この特別法単独ではない、さまざまな法律、制度と一緒に運動しながら宅地化が漸次進んできた、このようなお示しもいただいたわけでありまして、しからば、その中でどの程度の住宅建設が成つたのか、数字的に明らかにしてお示しただきたいと思っております。

○伊藤説明員 御説明します。

今手持ちに持っておりますのは、本法の特例措置というところで行われた住宅建設の実績でございます。一つは住宅金融公庫の貸し付けの特例のうち賃貸住宅関係でございますけれども、六十一年度までに三萬五千八百六十三戸の貸付実績でございます。それから、同じ公庫融資でございますけれども、分譲住宅の建設につきましては、現在までのところ実績はございません。また、農地所有者等賃貸住宅につきましては、六十一年度までに五十五団地、千五百七十七戸が本法の特例の適用を受けて建設されております。

先生の御質問、多分この宅地並み課税の地域で要するに全体の住宅はどのくらい建つたかということかと思つておりますが、ちよつと今のところ手持ちに持っておりますので、本法の適用になつた分だけの実績を御報告申し上げます。

○木間委員 宅地化が進み住宅建設もまああつた、このような御報告ではございまして、しからば、現在三大都市圏で住宅不足はどのような状況になつておるだろうか、このことについてお尋ねをしたいのであります。

新聞等を見ても、最近の公団住宅の応募割合が非常に高い、このようなことが伝えられておるところです。大都市圏へこれ以上の人口集中がいかどうか、四全総では分散方式をとっておるのでありますが、そのことはそのことといまして、サラリーマンその他の皆さんは職住近接を願っておりますので、勢い職場に近いところへ住宅を求めるのもこれまた人間の求める自然な姿ではないだろうか、このように思っておりますから、四全総にかかわる問題につきましては以降の審議の中でまた議論もしていきたいと思っておりますが、当面、三大都市圏内でのどのような住宅不足の状況があるのか、国民の皆さんがどのように求めているのか、住宅需要の状況を明らかにしてお示ししたいと思っております。

○伊藤説明員 御説明いたします。

私も住宅需要につきましては、住宅建設計画法に基づきます五カ年計画というのを五年ごとにつくっておるわけでございますけれども、その五カ年計画をつくる際に、国全体と地方別と両方つくっているわけでございます。国全体は閣議決定をいたしますが、地方別は建設大臣が作成ということになっております。

その際に、需要のはじき方でございますけれども、一つには、その地方にどのくらいの人口増があり世帯増があるか、これによって住宅ストックがふやす必要がございます。それから第二点目は、古い住宅がスクラップされるといいますか、除却されまして新しい住宅が建つ、場所は同一の場所とは限りませんが、いずれにしても耐用年数が来たあるいは土地利用の転換によって住宅がふれてまいります。その補てんの戸数が何戸あるか。あと、市場の流通の潤滑的な空き家というのがございますし、それから古い住宅が急に建てかわるというわけでもございませんので、空き家もある程度必要でございます。そういう空き家需要がどのくらいあるかというようなことを地域地域で推計をしまして、それぞれの地方の住宅建設五カ年計画をつくっているわけでござい

す。

お尋ねの三大都市圏でどのくらい住宅需要を見込んでいるかということでございますが、現行の第五期地方住宅建設五カ年計画によりますと、六十一年から六十五年までの間に関東地方が二百五十二万戸、年間平均五十万戸でございます。それから東海地方が七十一万戸、年間ベースで十四万戸、近畿地方が百三十三万戸、年間ベースで二十万戸余でございますが、合計四百二十六万戸の需要を見込んでおります。年平均でいいますと、八十五万戸余になっております。

先生今御指摘のとおり、最近の地価高騰で今後の推移が懸念されるわけでございますが、ただいままでのところ、この戸数に限って見る限りでは供給サイドの力が非常に強うございまして、五カ年計画の年間ベースの八十五万戸を大きく上回る住宅建設が大都市圏では行われている状況にございます。

○木間委員 住宅建設五カ年計画の中ではこの三圏域とも順調に建設が伸びておる、こういうお話もございましたけれども、しかし実際の需要はもっとも強いのではないだろうか、このようにも考えておるところでございまして、今後とも三大都市圏のみならず国民のニーズに合った住宅建設を積極的に進めていただきたいと思っております。

このあめ法の中に要請土地地区画整理事業もうたっておるわけですが、十五年経過した今日の中でこの要請土地地区画整理事業の実績はどのようになっているのか、お示しいただきたいと思っております。

○木内政府委員 ただいままでのところ、四十九年に新座都市計画事業志木駅前というのが一件でございます。

○木間委員 埼玉県の新座市に一件だけだ、このようなお話でございます。十五年間に一件だけとはいかがなものか。せっかくあめ法をつくられたから一件だけというのは、私はどうも腑に落ちないのです。後ほどまた議論も申し上げたいと思

ますが、まず局長、この一件だけしかないというのについて都市局はどのように分析しておられますか、お願いいたします。

○木内政府委員 実績は一件だけでございますけれども、例えばちなみに、一都三県で過去三年間で認可された土地地区画整理事業の中で、要請すれば要請土地地区画整理事業の要件を満たすであろうと思われるものは二十五地区ほど存在するわけでございまして。しかし現実には、要請の要件を満たすものの、その要請に先立って土地所有者等と地方公共団体の協議が一応行われるわけでござい

ますけれども、その結果土地所有者等がみずから土地地区画整理組合を設立して事業を行ってしまふ、あるいは、市施行の要請を行う場合もあるわけでございまして、そういう場合に地方公共団体のみならず着手してしまふというふうな例もあるわけでございまして。したがって、形式的に要請まで至らないで区画整理をやってしまうというケースが多いというのが事実でございます。

しかれば、その要請というのは余り意味がないのじゃないかという話になるかとも思われますけれども、私も私どもとしましては、この要請という制度が存在するということがその事業の施行の大きな一つの契機になっている、バックになっているというふうな考えでおるわけでございまして。

○木間委員 局長のおっしゃったとおりでしうけれども、しかしよく考えてみますと、他の施策を刺激するのだ、しておるのだ、このようなことのようでございまして、私はどうも理解ができません。もし他の施策でやっておるというのなら、この法律をやめにして他の施策を充実させればいいのではないだろうか、このように考えられて仕方がございませぬ。先ほどからお話のように、三大都市圏、とりわけ東京圏では住宅が不足をしておる、もっとも国民の需要が強いのだ、そして宅地も不足をしておるのだ、このようにおっしゃっておられるのでありますから、やはり積極的な区画整理事業もあっていいのではないだろうか。

○木内政府委員 私どもといたしましては、現在のような市街化区域農地のいわゆる宅地並み課税ということを前提にして、そこに基きますあめという格好でこの特例の、特定の臨時措置法ができておるわけでございまして。

そして、このあめ法をつくられて、この法の効果はわずか一件しか出ていないのであります。他の手法を刺激しておる、このようなことでございませぬけれども、どうもこの措置法のつくられた時代の背景からいって、今の御答弁では少々理解に苦しむところでありまして。初めてこの法が制定されました昭和四十八年四月十三日、地方行政委員会が提案理由もされておるのであります。が、江崎国務大臣はこのように言っておられます。「今日緊急の課題となっており、まず首都圏等三圏域における土地対策としては、課税の適正化とあわせて市街化区域農地の宅地化を促進するための措置を講ずることが肝要」と、極めて強くこのことを訴えられておるのであります。そういうことなどを勘案いたしますと、他の政策を刺激するだけでこの三年間に限った期限法が成立したわけでありまして、少し働きかけが弱い面があるのじゃないだろうか、このように実は思えて仕方がありません。

そこでいま一つ申し上げたいと思っておりますが、この法律そのものの効果は別として、他の法律を刺激しておる。したがって、進んでない現状等を私なりに判断いたしますと、むしろに対するあめ法でありましたが、そのあめ法そのものの力が弱いんじゃないだろうか、もっと強くあめ法を押し出す必要があるんじゃないだろうか、このようにも考えられて仕方がないわけであります。このあめをさらに大きなあめ玉にするようなお考えがあるのかどうか、お尋ねしておきたいと思っております。

(委員長退席、野呂田委員長代理着席)

○福本政府委員 私どもといたしましては、現在のような市街化区域農地のいわゆる宅地並み課税ということを前提にして、そこに基きますあめという格好でこの特例の、特定の臨時措置法ができておるわけでございまして。

その税制の方も、従来からずっと同じような格好でまいっておりますので、この法律も、それに従いまして現在のような格好をさらに延長するという格好でお願いしたいと考えておるわけでござ

います。
○木間委員 そういたしますと、この法律は三年間の時限法でございすけれども、恒久法として見なければならぬ、そのように思えるわけですが、今後なおこの時限法を繰返していかれるのかどうか、その点もひとつ明らかにしていただきたいと思ひます。

○福本政府委員 今申し上げたようなことでございまして、これはその四十八年に宅地並み課税が実施されたことに伴ひまして、それと一緒になつてきた法律だと思つております。したがひまして、そちらの宅地並み課税に関する問題、いろいろ議論もあり経緯もあるわけでございますが、そちらの方があるいは変わるといふことになれば、それに従つてきておりますこの法律もさらに検討する必要があるのではないかとこのように考へております。

○木間委員 あめがもつと強力なものでござい、そういった議論はまた後に譲ることにしたしまして、他の法律、制度に若干関係してお伺ひをしたと思ひます。

都市部、とりわけこの三大都市圏は、人口も集まり過ぎて住宅難となり、あるいは地価狂乱も呼び込んでおるとあります。宅地探しであの手この手の方法がとられておりますが、住環境が伴つていかぬ、よくならない、これが現状であらうと思ひます。

そこで、土地区画整理法について若干お尋ねをしたいと思ひますが、この法律が制定されてから既に三十数年経過をしておるところであります。三大都市圏でも先ほど言われたように土地区画整理事業も積極的に行われておるといふことが、既に事業も完了しては売れる宅地が未利用地のまま残つておるのではないだろうか、こういった一面危惧をするわけでありまして、この土地区画整理事業完了の後宅地としての未利用地が今日の程度あるのか、お尋ねしたいと思ひます。

○木内政府委員 区画整理済み後の未利用地の調

査につきましては、現在新しい調査をやつておるのですけれども、今手元にございすのは五十九年の、ちよつと古くて申しわけございせん。ことし新しい調査を実施中でございすので、恐縮でございすけれども五十九年度の数字で示しさせていたきたいと思ひます。

これによりまして、昭和三十七年から昭和五十四年までに事業認可されたものでございすけれども、その中で既に事業を完了した区域におきまして全国で約二万一千四百ヘクタール、三大都市圏で約一万百ヘクタールのいわゆる未建築地と申しますか未利用の宅地が存在してございす。

○木間委員 膨大な未利用地が残つておるわけでありまして、そして、政府はあの手この手で宅地化を急いでおるわけでありまして、これらについて土地所有者と皆さんとの関係がどのようにおなるのか、もつと宅地化を促進される方法がないものかどうか、このことについて日ごろ考へになつておることをお示しいただきたいと思ひます。

○木内政府委員 お答え申し上げます。

先生の御指摘のような御質疑、再々ございすので、私もいろいろ、これまでもあるいはこれからも講じてまいりたいと思ひますけれども、主なものをお紹介させていただきますと、住宅金融公庫の貸し付けについて、宅地造成、区画整理をやつたところの貸し付けの条件を優遇してゐる。あるいは住宅建設資金の貸し付けについても、土地区画整理の土地を譲り受けたもの、こういったものについての貸し付けについては土地の購入資金についても融資対象に加えてゐる。あるいは地方公共団体が区画整理施行地域内におきまして、公益施設あるいは利便施設の用地を先買ひする資金については地方債の充当について配慮してゐる。あるいは施行地区内において第三セクターが整備するコミュニティセンター等の中核施設に對し、六十二年度よりN.T.T.の無利子融資を創設しておるといふようなことがありますけれども、ただいまの保留地処分にあたつての建築計画

につきまして、現在私も、地権者の宅地利用等の指針となります宅地利用促進プログラムといふようなものを作成するように地方公共団体に呼びかけておりまして、そのための指導をしてゐるところでございす。

なお、六十三年度、現在のこの国会におきまして区画整理法の一部改正をお願いしてございまして、参加組合員制度とか第三者施行制度等を導入しまして、これも区画整理済み地の早期の宅地化といふことを一つのねらいとしてゐるものでございす。

そういうことでございすけれども、まだまだこれから新しい対策も考へていかなければならぬと思ひます。次第でございす。

○木間委員 いずれにいたしましても、国費を土地区画整理事業につぎ込み、また地方自治体も公費をつぎ込んで土地の整理をしておるわけでありまして、やはり宅地予備軍と言わざるを得ませんし、一方で特に三大都市圏の住宅不足が逼迫をしておりますので、的確な措置を求めたいと思ひます。

〔野呂田委員長代理退席、委員長着席〕

次に、建設省は区画整理事業を初め土地造成にさまざまな手法をとつておられるわけでありまして、政府全体としてまた皆さんの造成事業をやつておられます。それらも連動して機動的に国民の期待にこたへた住宅建設を圖つていかなければならぬと思ひます。他の省庁との連携が十分にできておるかどうか。まず建設省で宅地造成の手法にどのようなものをつかんでおられますか、明らかにしたいだきたいと思ひます。

○望月政府委員 ただいま先生お話しのように、現下の大都市圏の宅地需要、この膨大な需要に對応していくためにはいろいろな手法といふものを総合的に展開しなければならぬ、こういう認識を私も持つて日ごろ取り組ませていただいております。

そういう中で、本日御審議賜つてゐるいわゆるあめ法の施策もその一部でございすけれども

も、他の総合的な施策としていろいろなことをやらなければならぬ、こう考へてゐる次第でございまして、単純に手法的な面で申し上げさせていたがきまして、いわゆる新住宅市街地開発法によりまして新住事業、さらにまた大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法によるいわゆる住宅街整備事業あるいはまたいわゆる調整区域も含めての開発許可の積極的展開、さらにまた公有水面の埋立てなどといふことも一つの重要テーマである、こんなふうにと認識して取り組んでゐる次第でございす。

○木間委員 きのう建設省の方に資料を出していただいたわけでありまして、そのときには、建設省の所管の事業を優先的にと申しますか、実はその資料のお示ししかなかったわけでありまして。そして答への中で、例えば今局長おっしゃつた公有水面埋立ての事業もやつておいでます、あるいは工業団地造成事業、流通業務団地造成事業などほかの省庁の所管でしようけれども実は現在をやるわけでありまして、工業用地にせよあるいは他の用地にせよ、積極的に政府を挙げて宅地造成をやつておいでになるわけでありまして。ですから、もともと議論になつたところでもございす、どうも本省は縦割りの業務が強過ぎて横の連携がややもいたしますと疎んぜられる。今度の竹下内閣が発足いたしましたときに、土地問題を精力的に扱う國務大臣をつくらう、こういうことで国土庁長官奥野さんが業務をされておるのであります。そういった閣議決定なりレベルの高い作用が働かなかつたら、役所の皆さんはそういった国民の期待にこたへるための連携をとられない、極めて残念だと思つております。

今土地狂乱もやや鎮静化した、皆さんはそうおっしゃいます、現地はまだまだ深刻でございす。したがひまして、今日国民の住宅需要にこたへるために、そして土地狂乱を抑えるためには、他の省庁の所管事業であらうと建設省が主体になつて努めていかなければならぬと思ひます。大

臣がお忙しい中、委員会に出席いただききました。大臣の御決意なり感想を述べていただければと思ひます。

○越智國務大臣 途中で抜けまして失礼をいたしました。

先生お説のとおり、何としてでも地価の抑制、下落、これを図っていかねばならない。特にこの東京都中心、これについてはみんなで相協力してやっていかねばならない。そこで竹下内閣では、奥野国土庁長官が土地問題担当になりましていろいろ施策を講じております。建設省といましてよく国土庁と連絡をとり、私も奥野大臣と常に連絡をとりつつ進めておるような次第であります。確かに縦割り行政でなかなか難しいところも今まではございましたけれども、ぜひともそういうことがないようにやっていかねばいけません、こういうふうに思ふ次第であります。でございまして、この都内の農地にいたしましては、本営に営農を続けていくというところについては交換分合をしてでも逆線引きをして農地で残していく、これは調整区域にしていける。現在の調整区域でも、いいところは開発をして、ぜひとも線引きも見直し宅地に供給をしていく、こういうことで指導をしておるような次第であります。お説のことを十分守つて前進をさしていききたい、こういうふうに存じます。

○木間委員 先ほど大臣不在のときに、土地区画整理事業、せっかく公費、国費をつぎ込みながら造成をして、今日なお宅地としての未利用地があることを言つたわけです。これらについても、土地狂乱の昨今でございまして、積極的に宅地化になるようにいろいろの手法を講じて、国民のニーズにこたえるように今後とも御努力をいたしたいと思つております。

農地を全体を宅地化にしてもいいものかどうか、私自身判断に行き詰まる場合があるわけでありまして、そこではいろいろ法律をひもといひますと、都市緑地保全法あるいは生産緑地法という制度がございまして、まず、都市緑地保全法につ

きましては昭和四十八年に制定されておるわけでありまして、この制定された背景といひますか、そのときの事情といひますか、どういふものがあるか、この制度が制定されたのか、お示しをいたしたいと思ひます。

○木内政府委員 お答え申し上げます。

都市緑地保全法の制定でございまして、四十年代後半の急激な都市化等によりまして都市の緑が急激に減少する、都市の環境が悪化してきただというふうな背景があったわけであつたので、このため、都市公園の整備とともに都市公園でない緑地の保全も必要ではないかといふことで、適正な措置をとるようこの法律をつくつたわけであつたので、この法律は、都市計画の地域地区といひまして、樹林地とか水辺、それから良好な自然環境を形成している土地、もう少し具体的に申しますと神社の裏山とかあるいは鎮守の森とか、そういうわけの土地などでも緑地のあるところ、そんなようなところを保全地区と定めまして、一定の行為の制限や土地の買入れ等を行うことによりましてその確保を図つていきたいといふふうな趣旨で制定されたものでござい

○木間委員 その法律のもとに緑地保全地区の指定がされておるわけでありまして、この指定の状況はどのような現状であるか、お示しいただきたいと思ひます。

○木内政府委員 六十一年三月現在で地区数として百五十八地区、それから面積で五百四十九ヘクタールでございまして、

○木間委員 そしていま一つ、生産緑地法がございまして、この法律は昭和四十九年にできたわけでありまして、農地とかかわりの中でこの法制度がなされたか判断をするわけでありまして、この法律の制度化に至つた経過についてお示しいただきたいと思ひます。

○木内政府委員 この法律も、先ほどの法律と同様に四十年代後半の緑の保全ということが大事だといふ時代的背景があつたかと思ひますけれども、

も、先ほどの緑地保全法が主として農地でない鎮守の森とか何とかを対象にしているのに比べまして、こちらの方は先生御指摘のように農地を生産を続けながら保全するという意味でやつたものでございまして、市街化区域は計画的に開発していかねばならぬわけであつたので、いかに一挙にできませんので、段階的に整備していくといふ形にならざるを得ない。その場合に、公共公益施設の用地をあらかじめ確保していくことが必要になつたといふふうなことが一つでござい

それから、地方行政委員会におきまして、都市計画上生産緑地制度を創設しまして、市街化区域の農地であつても一般の農地と同様の税負担とするよう検討すべき旨の附帯決議もなされておる。これは宅地並み課税との関連でございまして、

それから、都市計画中央審議会におきまして、市街化区域内の良好な生活環境の確保の機能等に着眼しまして新しく生産緑地制度を創設すべしといふ答申をいただいております。こういう意図なり答申の線に沿ひまして、社会的背景のもとにでき上がったものと理解しております。

○木間委員 背景は今お聞きしたわけですが、ただ問題は、都市化がどんどん進んで、極端な言い方をいたしますとコンクリートジャングルの中に鉄筋のビルばかりが建つても必ずしも都市環境が整備されたとは言ひ切れません。やはり緑がないとそこに潤いが出てきませんし、また大災害等々を予測いたしますと防災のための避難地としてもなるでしようし、つまり住民の憩ひの場あるいは安全の場として必要な制度ではないだろうか、かように考えるものです。したがって、区画整理がなされたから必ずしもそこに住宅を全部建てればいふんだとは言ひ切れませんと思ひます。

しかし、それらの地区は、特に市街化区域内でございまして農地といへども宅地並みの固定資産税が課税されるわけでありまして、私は、そういったスペースは一定程度残すべきじゃないだろうか、特に長期間農地される希望があつた場合に

生産緑地として残すべきではないだろうか、このように考えるわけでありまして、この市街化区域内の農地とそれに伴う宅地並み課税の問題、都市計画上の位置づけを考えたときに、もつとその間の整合を持たせるべきだと思ひますが、いかがなものか。

○木内政府委員 生産緑地制度そのものは、先生のおっしゃつた趣旨が入つてございまして、そのだと思つたわけであつたので、現在市街化区域内の農地の宅地化がなかなか進まないといふようなこともありまして、そういう場合の都市計画上の対応として、一つには、かなりまとまつて長期営農等の農地が存在するような場合には、先ごろの第二回の線引きの見直しによりまして、まとまつて長期営農するようないふ方法をとつております。残りの、余りまとまつてないけれども一応生産緑地程度のまとまりのあるものにつきま

しては、先生がおっしゃるやうに本来残すならば生産緑地といふやうな形で残すのが望ましいと思つたわけであつたので、現在の宅地並み課税制度が長期営農のものにつきましても宅地並み課税をやつていないといふやうなことでございまして、また一方、生産緑地の方も所有者の同意を必要とする制度でございまして、生産緑地になりますとやはりそれなりの制約がかかつてまいります。そうしますと、どちらかと申しますと余り制約のかからない長期営農制度の方を志向するといふことで、生産緑地への移行は余りかどつていないといふやうなのが現状でございまして、

○木間委員 面積的なものを伺うことをちよつと失念いたしましたけれども、生産緑地の面積的な状況を少し御報告いただけますか。

○木内政府委員 お答え申し上げます。

生産緑地、第一種は一ヘクタール以上で十年間は担保される方でございまして、それから第二種は二ヘクタールで宅地開発等に伴つてできつくちよつと小さい方でございまして、五年は担保されるものでございまして、一種は、全国で申しま

すと六十一年で三百九十三カ所、面積で三百二十九ヘクタールでございます。三大都市圏も同じでございます。それから第二種は全国で八百七十二カ所、面積で二百九十五ヘクタール。三大都市圏で八百七十カ所、二百八十五ヘクタールというふうになっております。

ただ、これは六十一年の静止した状態でございまして、第一種生産緑地につきましては、制度ができました五十一年、五十二年ごろ、宅地並み課税との関係がございまして、わつと指定が出てまいりましたが、その後は余りふえてない。第二種の方はばちばちふえているというふうな経緯をたどっております。

○木間委員 つまるところ、大都市圏といえどもオープンスペースもぜひ残していただかなければならぬ状況にあると思います。したがって、これらの制度についても手続その他が大変複雑なようでございますし、条件そのものもきついでございまして、宅地不足は現実の問題ではござい

ますけれども、政府、各省庁間が精力的にやっておられます他の手法とも連動いたしまして、宅地化は宅地化として進めながらも都市の緑もきちつと残していく、そのように今後とも心がけて進めていくべきだと思いますが、大臣の御決意をお示しいただきたいと思ひます。

○越智国務大臣 先生の御説もとてもであります。

ただ、私も考えておりますのは、長期営農にいたしまして、その地域の環境が非常に悪くなつておるようなところもあるようであります。実際もう二反歩というところで水利の面とかあるいはまた陰の面に、そういうところはどこか交換分合で地域を決めてやれないものかどうか、こういうことであります。また、先ほどお話がございました区画整理をした中での農地の問題でありますけれども、こういうものを、非常に小さいところであればミニ公園が何かそういうことにしていくべきでなかろうか。

確かに、御承知であらうと思ひますけれども、

太平内閣當時に田園都市という構想を発表されて、これは私は悪いことではない、結構だ、こういうふうな賛同をいたしておりますし、その思想は結構だと思ひますけれども、さて東京都、特に二十三区内では、これは交換分合でもして一定の地域に長期営農なら長期営農、あるいは緑地なら生産緑地として残していくようにしたいものだ。もう全部宅地にしてくれというわけではございませぬけれども、そういうふうなひとつ整理してやっていく。そういう方も間々あるようですが、値上がり見通しのことで置いておく、ということはやはり税金は安くしてもらつても将来は売るので、こういうことではいけないので、農地で長期営農をしようという方はそうしていただいて結構であるし、生産緑地は生産緑地として残していく。その間の整理をできないものか、こういうことで今いろいろ検討をいたしておるような次第であります。

○木間委員 値上がりを含めて待つて緑地としてあるいは田として当分残す。そのような考え方があるとすれば、それは許してはならない行為だろうと思ひます。しかし、親代々から引き継いだ農地を自分の代もあるいは子供の代にも長く農地として残そう、そのようなお考え方もあるだろうと思ひます。税金は売買されたときにしつかりといただければいいので、現在なお都市に新鮮な野菜を供給したい、あるいは新鮮な果物を供給しよう、そのような生産意欲に燃えておいでる農民も多いはずでございますので、必ずしも全部が全部値上がりを持つてという不見識な方々ではないと思ひます。ですから、そういった都市農民の皆さんの気持ちもぜひ参酌しなければならぬ問題じゃないかろうか、このようにも思つておりますので、その点を十分に御配慮をいただきたいと思いますし、今後の検討の中心にも据えていただきたいと思いますのであります。

最後に国土庁にお尋ねをしたいと思いますのが、東京一極集中はさまざまな分野で不都合を来してきた、このようなことで、新しく発表され

ました四全総が地方分権をうたわれておるのであります。事業者や、あるいは国民の皆さんにも今後の東京一極集中についてみなで知恵を出してもらいたい、このように呼びかけられ、まず随より始めよう、こういうことで国土庁は都内の、特に二十三区の中の役所の事務所機構を圏外へ移動させるべく、今いろいろ審議、検討に入つておるところであります。いずれそれらの施設が圏外へ移転の時期も到来するだろう、このように考えておるところでございます。

そういったことを考えますと、その跡地利用がどのようなふうになるのか、これがまた私たちが議論をしていかなければならぬと思ひます。筑波学園都市が建設されて既に十二年間経過をいたしました。国有財産の処理については国有財産審議会等の御意見等もあると思ひますが、私はやはり今国民が一番望んでおるような跡地利用の手法を考えるべきではないだろうか。特に建設省は公園をつくり、あるいは下水道をつくり、さらに住宅建設を積極的に行つておいてはなるわけでありまして、まず国土庁の跡地利用についてのお考えをお聞きたいと思ひます。

○北村政府委員 一月二十二日、国の機関等の移転についての閣議決定が行われたわけでございまして、その閣議決定に基づきましてできました、国の機関等の移転を進める会議がございまして、これは石原官房副長官を長とし、各省事務次官から成る国の機関等移転推進連絡会議と申す会議でございまして、これが一月二十二日の閣議を受けまして、二月二十五日に今後の移転の進め方についてを決定しておるわけでございまして、その中で移転跡地についても触れてございまして、移転の趣旨等から見た跡地の適切な利用、それから移転費用を賄うための財源としての活用というものに配慮するということをお定めしておるわけでござい

ます。この前半の「移転の趣旨等から見た跡地の適切な利用」でございますが、これは一月二十二日の

閣議決定に移転の趣旨といたしまして、「東京一極集中を是正し、国土の均衡ある発展を図ることを基本とする第四次全国総合開発計画の着実な推進を通じ、都市・産業機能の地方分散により、東京への過剰な依存から脱却する必要がある。」その一環としての国の機関等の移転だということを申しておるわけでございまして、したがって、今後のこの移転しました機関の跡地につきましても、東京一極集中の排除という点を旨といたしまして、東京都及びその属する区等地元公共団体と十分協議し、関係機関等とも御相談して適切な趣旨に沿つた利用を図つてまいりたいと存じます。

○木間委員 ぜひ、少しの職員その他を地方へ引越してその跡地にデベロップその他の建設を絶対にされないように、国有財産法でもきちつとその点は明示をしておりますから、よもや新築する施設の経費に充てるために何を選んでもということにはならないと思ひますが、その点はしっかりとひとつお願いをしておきたいと思ひます。

最後に建設大臣の方から、住宅が大変困窮しております。そして土地価格も大変高値でございまして、一番求められておるのはやはり住宅でございます。このようにも判断をいたしますと、ぜひ都市施設をそこににつくつていただくように跡地利用は積極的、そのように自治体とも協力を進めていただきますように御決意をひとつお尋ねして終わりたいと思ひます。

○越智国務大臣 何としてもまず私どもは住宅が一番大事であります。移転の話が出ましたが、ぜひとも建設省としては、地方公共団体あるいは住都公団、こういうところに適当な価格でいただいで公団あるいは公営住宅を進めていきたい、こういうことを強く要望をいたしておる次第であります。

○木間委員 終わります。

○中村委員長 矢追秀彦君。

○矢追委員 初めに農地の宅地化の問題で質疑をいたします。

昭和四十六年度に創設をされました農地所有者等賃貸住宅建設融資利子補給制度、これに對しましては内容の改善によりましてこの住宅供給の促進を図られてきたわけでございますが、契約戸数の実績というのは五十八年まではほとんど一千戸台で推移しております。五十一年度のみ二千二百九十九戸でございますが、あとはほとんど一千戸台であります。五十九年から六十二年度は、推定でも結構ですから、それ以降どのような実績になつておるかお示しをいただきたい。

○片山(正)政府委員 御指摘にありましたように、四十六年創設以来それほど芳しい状況ではございませんでしたけれども、その後、最近の二、三年におきまして順調さを取り戻しまして、五十九年が二千戸、六十年が三千四戸、六十一年が三千百九戸という実績で、六十年、六十一年は予算戸数三千戸を達成をしておる、こういう状況でございます。

○矢追委員 六十三年度政府予算案では、団地規模要件や水田の宅地化規模要件を緩和して、計画戸数も四千戸の予算措置がとられております。事業費が三百三十三億三千八百万円、国費すなわち利子補給は二十八億二百万円、これが講じられておるわけでございますが、この程度の緩和措置によりまして政府目標である四千戸の達成は果たしてできるのかどうか。過去の実績等々も考えまして、どのような見通しを持っておられますか、お答えいただきたいと思ひます。

○片山(正)政府委員 今回予算でお願いしておりますのは、政令で定めております団地要件を、従来は一ヘクタール以上でありましたものを〇・五ヘクタール以上に直しまして、あわせて水田要件〇・五ヘクタールというのを〇・二五ヘクタールに下げて、小規模の農地につきましても適用ができるようにしたわけでございます。

市街化区域農地の規模の件でありますけれども、意外と小さいものが多いわけでございますが、所有面積規模別農家数というので見ますと、一ヘクタール以上を持つておる農家の数が全体の

九・九%、〇・五ヘクタール以上とりますとこれが三七・五%、こういうことになりまして、今回の要件緩和は、そういう意味ではかなり対象地がふえてきた、こういうことでございまして、四千戸の達成は見込みがあると考へております。

○矢追委員 先進諸国に比べて立ちおくれしております我が国の住宅事情を改善していくためには、総合的に住宅政策を推進していかなければならないわけでございますが、中でも、今回議論されております市街化区域内農地の計画的な宅地化というのが大いに期待されるわけでございます。

本法の内容、一応今言われたように、これは結構なことでございますが、融資利率、これは住宅金融公庫の融資利率に合わせておられるようでございまして、一方、毎年農水省は巨額な国費を投じて年間七十七万ヘクタールの水田を休耕や転作をしておるわけですね。こういう現状を踏まえて、この際、宅地化の促進という観点からこの利率をもう少し引き下げるわけにはいかなくなつたのかどうか。六十二年の八月三日から六十二年二月初めまでは四・二%に下げたわけでございますが、下げる気にならばならないことではないと思ひます。その点はいかがですか。

○片山(正)政府委員 農住制度の優遇金利でありまうすけれども、これは御指摘にもありましたように公庫の基準金利を見ながら決めていく、こういうことになっておりました。公庫の基準金利が四・二%時代につきましては農住の金利も四・二%に下げたことは確かでございますが、その後また公庫の金利が上がりまして現在では四・六%というところになっておりますが、先般公庫の基準金利が四・五%に下げられて、こういうことでございまして、近くこれに合わせて引き下げをしたいと思います。

○矢追委員 合わせなきやいぬというわけでもないと思うのですが、その点大臣いかがですか。○越智国務大臣 金利は低金利がいいことはもちろんでありますけれども、やはり金利ベースというのにはば横並びにしておかないという問題

がございまして、この点はひとつ公庫金利で御了解をいただきたい、ずっとそういうことにいたしておりますのでぜひとも御了解をいただきたい、かように思う次第であります。

○矢追委員 横並び、過去そうだったからじゃない、今言つたようにいわゆる宅地化を推進しなきて、金利だつてこれからはますます自由化の方向に行くわけですから、私は少々、うんと下げるのは問題あるかと思ひますが、〇・二%とか〇・三%くらいはやつてもいいんじゃないか、これは要望として置いておきます。

次に、この制度は第一の目的事項でも明示されておりますように、居住環境が良好で家賃が適正な賃貸住宅の供給を促進するとともに、このあるわけでございますが、日本国民の住宅に対する意識調査というのは圧倒的に持ち家を取得したい、こういう希望でございます。したがって、この際、こういう希望からいまして、分譲住宅の供給も行えるように本法に基づく事業対象は拡大してもよいのではないかと考へるわけでございますが、その点はいかがですか。

○片山(正)政府委員 農地を活用して住宅供給を行います場合に、一番重視しなければならぬことは農地所有者の意向でございます。農地所有者の意向は土地を手放すのに消極的といひますか、手放したくない、こういう傾向がございまして、みずから土地所有者となりながら住宅経営をしたい、こういう意向が大変強いわけでございますので、そういうことも十分考慮いたしまして、賃貸住宅の供給ということで制度を組み立てていくところであります。

なお、分譲住宅の供給促進策としましては、このほかに住宅金融公庫の融資におきまして団地住宅建設資金に低利融資を行ひまして、さらにこれを購入する場合については購入資金融資も低利融資を行つていくところでございまして、

○矢追委員 良好な住宅団地を形成するためには、地元の公共団体、農協等が農地所有者に対し適切

な指導を行う必要がございまして、この対応というのはどうなつておりますか。

また、利子補給期間中は家賃の額やその他の賃貸条件が定められておりますが、当該期間終了後、地価高騰等の影響によりまして賃貸条件が激変するおそれが出てくると思ひますが、この二点について政府としては具体的な策を考へておられるのかどうか。

○片山(正)政府委員 農地所有者が住宅経営をいたします場合、そういうことに対して経験が少ない、そういうこともございまして、団地の計画をつくり出す場合、あるいは住宅の建設を行います場合、あるいは管理をします場合、そういうことにつきまして都道府県の方からよく技術指導するようにということをしておりまして、このための費用につきましては国がまたこれに對して援助を行い、かつまた、農業協同組合による指導はこれまで重要でございまして、これにつきましましては全国農業協同組合連合会に對し系統農協からの指導をしてほしいという依頼をしておるところでございます。また、全国農協連合会におきましても六十二年には農住課を設置しまして、また地方におきましては農住都市開発協会などを設立いたしまして指導はされていくところであります。

もう一点の御質問の、その後における家賃の問題でありますけれども、この問題につきましては、利子補給期間中は家賃の制限がございまして、一定額以上になつては行けないという規制がございまして、利子補給期間が過ぎますとこういう制限はなくなるわけでありまして、この場合につきましても激変の起こることのないように指導しているところであります。これをちなみに実態を見てみますと、利子補給期間中十年間につきましての年平均の家賃値上げ率、値上げ幅、これが一・六%に統計上なつております。ところが、補給期間が過ぎました後の年平均の家賃の値上げ幅が一・四%、こういうことでございまして、これから見ますとそれほど大きな激変はないんではないかと考へております。

○矢追委員 今のデータは大体どの辺までの平均をとられたんですか、年度的に言いますと。

○片山(正)政府委員 これは、利子補給終了七千四百二十六戸のうち有効回答のあった六千二百二十四戸についての調査でありまして、それによりますと、補給期間とその後は一・六と一・四、こういうことになりました。

○矢追委員 最近の大変な土地の値上がりしてある状況も踏まえてこうなっておりますか。その点はいかがですか。

○片山(正)政府委員 ごく最近のところまではこれは入っておりますけれども、現在の一般的な家賃の値上げ率はたしか東京区部で一・一まではいってありませんので、それほど大きな影響はないんじゃないかと思っております。

○矢追委員 住宅事情の深刻な三大都市圏における有望な宅地供給源の一つとして農地が期待されるわけですが、国土利用白書によりますと、市街化区域内の農地が七万ヘクタールありまして、首都圏だけでも三万七千ヘクタールござい

ます。農地の転換利用の要請は非常に強いわけですが、この周囲の状況あるいは社会的ニーズに応じて積極的にその土地利用の転換を促進をいたしまして、都市計画のもとで優良な宅地や商業地として活用していかねばならぬわけ

でございますが、どうもそこでネックになるのが、先ほども議論が出ておりましたが、既に宅地並み課税が実施されておりますが、実際はその八六％が納税免除制度によりまして課税の適用除外とな

っております。東京二十三区内にある市街化区域内の農地の面積は、東京都の調査でございますが、六十二年八月時点では千四百八十ヘクタール、これに対する固定資産税と都市計画税による六十二年の税収は

一億二千四百万円、こうしろという意味ではありませんが、もし仮に納税免除制度を廃止いたしますと、税収は七十倍の八十三億九千四百万円、こ

ういうふうな計算ができるわけでございます。今仮に千四百八十ヘクタールの市街化区域内農地の三割を道路、公園などの公共スペースに充てまして、残る千三百六十ヘクタールを宅地化すると、一戸当たり用地面積百平方メートル、住宅面積百平方メートル、容積率一〇〇％の住宅は十万三千六百戸供給できるという計算になるわけでございます。

この納税免除制度はいろいろ問題があります。実際農業をまじめにやっておられる方は反対も大変強いし、それはそれで私は結構だと思うのでありますが、決して全部やめてしまえという暴論を吐く気はございませんが、もう少しこの認定要件を厳格にすべきではないか。前よりは厳しくなっておりますが、もう少しやってもいいのじゃないかと思っておりますが、その点はいかがですか。

○越智国務大臣 たびたび申し上げておりますように、市街化区域内の農地につきましては、例えば練馬のようなところと違って野菜をつくっておりますところも確かにございますので、生産農地として非常に大事であろうと思っております。でございますから、そういうところは残しますし、また、余り小さいものは交換分合でもして、一定の場所農地として進めていく。ただ、全部ではございません、ごく一部でございますけれども、値上がり待ちと

いいますか、実際に野菜等を熱心につくってない土地というのであれば、今の農住住宅とかで進めていただく。いずれにしても、確かに市街化区域内にも農地があることが悪いとは言いませんけれども、できるだけ宅地に供給をしていただいて、宅地あるいは道路、公園等の整備を進めていく。

この中であって今の宅地並み課税でございますけれども、これは私の方の担当ではありませんけれども、そこらところを先生の御意見のようによく見て、ぜひとも厳重といえますが厳格に整理をしていきたいものだ、かように思う次第であります。

○矢追委員 私たちは二十年ということを言っておるわけでございますので、その点はひとつ御検討をいただきたいと思えます。

経企庁の試算によりますと、三万四千八百ヘクタールが首都圏の特定市街化区域内にある農地でございまして、これを全部宅地化すると、平均的な住宅が百三十八万戸建つというふうな計算になるわけでございますが、先ほども質問が出ておりました生産緑地法に基づく生産緑地地区に認定して保護するという問題は、先日我が党の大野委員も質問しておりましたが、児童公園やスポーツ広場として貸したのが、遺産相続すると相続税が宅地並みに課税されるので、どんどん返却要請が来て困っておりますことが東京の市長会からも出ておる、こういうふうなこともございまして、相統の問題も含めて、この辺何とかならないのか、先ほど大臣が言われたようにきちっとやっていると、公園等にしてもいいという人もかなりあると思っておりますので、その辺も含めて農地問題は何とかならないものか、いろいろなやり方があるのじゃないか、こう思うわけでございます。方法として、事業受託方式や信託方式あるいは借地方式等がいろいろ言われておるわけでございますが、もう少し農家の方も安心できる方向で宅地の供給ができるよう何とかならぬのかと思うのですが、その点はいかがですか。

○望月政府委員 お説のように、大都市圏の宅地対策を考える上で、市街化区域内農地のあり方というのとは私ども大変関心を持っております。ございまして、そういう中で宅地並み課税の運用の基準というものを、先ほど大臣が御答弁申し上げましたように、昨年の九月、自治省通達以来非常に厳正にやっております、こういうことでございまして、私もこの効果を非常に期待申し上げておるわけでございますが、そういう税制の適正な運営ということが出てまいりますならばいわゆる生産緑地制度というものも非常に動きやすくなる環境ができるのじゃないかということで、一方で期待しているところでございます。先ほど都市局長から御答弁がありましたように、現在ほ地主さん方の同意というものを前提にしている、こういうことでございまして、何としても同意をいただきやすい環境条件の整備ということを私も非常に期待し、また努力していきたい、こういうふうな考えでおる次第でございます。

○矢追委員 次に、農業と宅地といえますが都市計画といえますが、そういったことの関連でございますが、国土利用計画法に基づきまして各県の知事は土地利用基本計画を策定し、農業地域では、農業振興地域整備法で振興地域に指定をして農業の振興を図る、こうなっておりますわけでございます。

趣旨は私も決して反対ではございませんが、住宅事情の深刻な大都市地域の都市計画区域内の通勤圏内でも、振興地域にしているところが相当あるわけですね。例えば首都圏三十キロ以内の代表的なところでも、東京三多摩を初め横浜、川崎、柏、野田、春日部、大宮、浦和、越谷、所沢、こういったところを挙げてみますと、横浜では四千九百十ヘクタールの農業振興地域がありまして、そのうちの農用地区域というのは千五百十五ヘクタール、川崎では二百七十二ヘクタールで農用地区域が百四ヘクタール、浦和が二千九百三十三ヘクタールで千七百七ヘクタール、所沢が三千二百九十二ヘクタールで千三百八十一ヘクタール、大宮が三千七百七ヘクタールで千四百九十二ヘクタール、このような状況になっておるわけでございます。この指定は都道府県でやるようになっておりますが、少なくとも横浜、川崎、東京三多摩等の都市寄りでは、果たして農用地地区の整備をどの程度までやっていけばいいの。

ある意味ではちよつと矛盾するわけですが、四全総でも首都圏の整備をやるといことが言われておまして、その中でも、農地と宅地の混在する集落地域について良好な土地利用秩序を確保するとともに、計画的な地域整備を進める、こういうことがうたわれておるわけでございますが、こういった中で農業を本当に振興しなければいかぬのか。かなりの国費も投じておるわけでございますから、この宅地化を進めていく、この辺との兼ね合いといえますか、その辺はどう判断を、どう決定をしていくべきなのか、その点はいかが

ですか。

○東説明員 先生御案内のとおり、農業振興地域の整備に関する計画については、各地域の実情を踏まえて、市町村の自主的かつ総合的な計画でございませう。ただ、その三十キロメートル圏内都市街化区域以外の土地として利用されているのは、あくまでも未整備などそれぞれの事情がございませう。しかしながら、市街化調整区域内の線引き調整等の調整問題については、先生の御指摘のございましたように適切かつ現実的な方針のもとで機動的に対応してまいりたいと思ひます。

○藤原説明員 東京の三十キロ圏くらいの中の農地の状況を見ますと、西南部では三多摩とか横浜、川崎等でございますが、農地は確かに振興地域として点在しておりますけれども、どちらかというと比較的都市利用が進んでおるのではないかと。残っております農地は貴重な緑の空間として活用していく方向に位置づけられる空間が多いのではないかと。思ひますが、埼玉、千葉県といったところは相当広大な農業地域が存在しております。これらの地域では、現に野菜等、活発な農業生産活動も展開されていると承知しております。

ただ、これらの地域につきまして先々宅地化を図っていくということになると、先ほど農林省の方から御答弁ありましたように、鉄道、道路あるいはその他の各種の生活基盤整備を進めていく必要もあるのではないかと。うふに考えております。したがって、そういう計画の進展状況等も見ながら、国土庁としましては、土地利用転換が計画的に図られるように必要な場合には土地利用基本計画の見直しを通じて調整していききたいというふうに考えております。

○矢追委員 今、農水省それから国土庁から御答弁をいただきましたが、どうも言葉だけのようないふことがなされたわけでございませう。今調整をやると言われましたが、農民の立場に立てば残しておきたい、野菜もつくりたい、もちろんあると思ひます。しかし、これは後でも触れますけれども、片方においては休耕したりする地域もあるし、転作

というか、一番問題なのは休耕です。そういうところが全国的には多いわけでございまして、その点はおもつて少し理解を持って、これだけ皆さん困つておられるわけでございませうから、もう少し強力な指導というか今の土地利用基本計画の見直しを、もちろん地方自治体の自主性は大事だとは思ひますが、国土庁あたりでのもう少し強力な調整はできるのかできないのか、その点はいかがですか。

○藤原説明員 年々公共団体等と意見交換しながら調整は図つておりますけれども、特に大都市圏におきましては、宅地の強い需要というものも勘案して、あわせて先ほど来申しておりますように基盤整備の状況、その辺にもらみながら必要な調整をさらに積極的に進めていくようにしたいと考えております。

○矢追委員 次に、国有農地についてお伺いをしたいのですが、国有農地は全国でどれくらいあるのか。そして、土地の有効利用が叫ばれている折、それらの利用状況はどのようになっているかと。特に、住宅事情の深刻な東京の中にも国有農地がたぐさございませうが、大体で結構ですから、私、詳しくデータをいただいておりますけれども、件数、面積、そのうちの貸付件数と面積及び利用状況、またどういふ基準で貸し付けをされておるのか、価格等、お答えいただけますか。

○柳沢説明員 お答えいたします。現在、全国に国有農地として残っております面積は千三百二十一・六ヘクタールでございます。筆数では二万八千五百五十一筆ということになっております。

また、東京都内におきましては五十三・七ヘクタール残存しております。そのうち二十三区内に残っておりますのは九・一ヘクタールでございます。内訳的には、東京都の二十三区内の九・一ヘクタールにつきましては、農耕貸付地として五・一ヘクタール、転用貸付地として三・二ヘクタール貸し付けてございまして、残りは未貸付地ということになっております。

○矢追委員 貸付価格はわかりますか。

○柳沢説明員 貸付価格というのは使用料でございませう。

○矢追委員 はい。

○柳沢説明員 ちよつと戻つて調べてみます。

○矢追委員 では、また後で結構です。これらの国有農地というのはやはり国民の財産でございますから、これをより有効に利用されるように、もう一度これを洗い直していただきましてきちんとしたいと思ひます。特に二十三区内においても今言われたようにかなりあるわけでございませうから、この点もひとつ対策を講じていただきたいと思ひます。

結局、内需拡大の推進で、問題は、特に大都市圏では土地問題と農業問題となるわけでございまして、その地域内における農業のあり方をどうするかということがやはり大事だ、こう思ひます。特に、例えば二十三区内にそういう農地があつて、そこが宅地にならない。もつと遠いところで農地があつて、それが宅地になる。結局、近いところではなかなか放しつてもらえないと遠いところへ行かなければならぬ。そうすると、通勤で一時間半とか二時間ぐらいかかる人もあるわけでして、これはエネルギーの上からいっても非常にマイナスになるわけでございませう。今サラリーマンというのは本当に往復の通勤で大体くたくたになりますし、それから通勤だけでなくて子供さんの通学、最近では学校が近くにいいところがあるという問題もございませうけれども、かなり遠いところに通つていく生徒さんも非常にふえておる状況です。そのエネルギーのロスというのは大変なものがあると思ひますし、通勤が満員電車ですから、ついついマイカーを使う、マイカーの方が体が楽ですから。そうするとまた道路が込んでしまふ。こういうような悪循環といひますか。またロスというものが非常にあるわけでして、そういうことも市街地の中にある農家の方に御理解をいただきまして、先ほど交換分合するといふようなお話も大臣されておりましたけれども、そういう面も含めま

して、都市計画区内の農業のあり方、これは本當に真剣に検討していただきたいと思ひます。

特に、米が過剰になりまして、この奨励金として国は三兆円以上、三兆八千三百八十一億円、六十三年度を含めまして四兆百三十一億円もこれまで出してきてございまして、六十三年度も千七百五十億円、これは全体でございませうが、転作の奨励金等も出されておるわけでして、ことしの転作面積は七十七万ヘクタール、これは大変な広大な面積であります。もちろん、私、農業も国の基で非常に大事なことでございますから、こういった制度は反対でもありませんし、もつとやるところはやらなければならぬと思ひますが、大都市地域の農業、農地のあり方、これを本當にやつていかないと、サラリーマンと農家の方の間にいろいろなトラブルといひますか、何か意識のずれといふのが出てきて、やはりいろいろな面でもよくないのじゃないか、このように思ひます。

そういったことも含めまして、この大都市内における農業、今回の法律も一つの宅地化への促進にはなると思ひますが、さらにもつと本格的な検討をしなければならぬと思ひます。

○望月政府委員 大都市圏の宅地問題を考える上で、ただいま先生おっしゃったことは私も常日ごろ全く同感に考えている次第でございます。これからの当面の宅地対策というものを私も組織を挙げて勉強、研究、検討させていただいておるわけでございませうが、確かにいろいろな諸制度の絡みの中で、その面の面でも改善をしていただかなければならぬ課題もあることも事実でございませうけれども、私もいろいろな角度からの検討を踏まえて、できるだけ早い時期にそういう観点からの分析をしてまいりたいというふうに考えている次第であります。

○矢追委員 次に、ベッドタウンから複合機能都市化への対応についてお伺いをしたいと思います。

す。

戦後の再建期から高度成長期にかけまして、大都市圏の急激な住宅難解消のために政府は住宅公団、現在の住宅・都市整備公団をつくり、そしてニュータウンをどんどんつくってこられました。小さな団地を含めると全国で二百十五地区、三万二千五百ヘクタールにも達しております。これは東京二十三区、五五%、大阪市の一・五倍、そこで生活する人口は三百万を超える、こう言われておるわけでございます。

我が国のこれらのニュータウンは、道路の面積比率、住民一人当たりの公園面積比率、下水道普及率など生活関連社会資本の整備というものは西欧の大都市並みに整備をされてきておるわけでございますが、そちらの方は私はほぼ満足しているのではないかと感じておりますが、問題はニュータウン内での職場の確保、それから、これは先ほどの通勤、通学の問題に關係してくるわけでございますけれども、結果的には勤務地、学校が遠い、こういうことが大きな問題であろうと思ひます。この原因というのは、職場や学校の問題とともに、一方で住宅対策と交通対策がリンクしてない、こういう点にあると思ひます。

そのために政府も昭和六十一年に、新住宅市街地開発法、いわゆるニュータウン法を改正されまして、ニュータウン内に事務所、無公害工場、大学、研究施設などの建設も行えるようにされたわけでございますが、まだ一年少々しかたっておりませんけれども、その後これはどういふうな効果があらわれてきておるのか、この点をお伺いしたいと思ひます。

○望月政府委員 お話しのようによ、六十一年八月に新住法の改正をしていただいたところでございまして、その結果、今日までまだ一年ちよつとという期間でございすけれども、既に筑波、多摩、それから関西の名塩、この三事業地区におきまして約六十ヘクタールの業務地を入れるという変更がなされております。また、既に幾つかほかの地区におきましても具体的な導入のための検討が進

められておるところでございますし、さらにまた、新しく新住事業として予定いたしております大阪の阪南丘陵の地区におきましても特定業務用施設の用地の導入を計画しているということ、こういうことで、大変地方公共団体においても関係者においても好意を持って迎えられる、こういう状況になっておるわけでございます。

○矢追委員 今言われましたように、かなり進んでおるとは思ひますが、結局、二十一世紀へ向かひまして国土整備の基本となる四全総、これでは住宅開発と鉄道整備、道路整備はどのようにリンクされておるのか、それをお伺いしたいと思ひます。

○長沢政府委員 四全総におきましては、特に居住水準が相対的に立ちおくれしている大都市圏をむしろ中心としたしまして、もちろん地方もそれなりに大事ではあります、円滑な宅地供給の促進を図る、特に東京圏におきましては住宅問題、交通問題、環境問題、これらが複合的に問題になっておりますので、こうした課題に対応するという観点から、必要な交通体系の整備と新市街地整備、住宅供給を一体的に進めるといふ考え方をとっております。

なお、ただいま国会に提出を準備中の多極分散型国土形成促進法案におきましても、鉄道整備と住宅供給を一体的に進める、そのような趣旨の規定を置くことを、関係省庁とも御相談しながら検討しているところでございます。

○矢追委員 今言われました問題と、これはこの間からも議論してまいりました首都機能移転の問題ですね、どの機関をどこへ持つていくか、その辺はこの中に考えとして入っておるのかどうか、これから入れていかれるのか、その点いかがですか。

○長沢政府委員 東京二十三区からの各種の機能を移転、分散を図る、その一つの受け皿としても、そうした新しい市街地整備は重要な役割を果たすと考えております。

し上げる段階ではございません。

○矢追委員 先日質問いたしましたけれども、そういう点で、やはり基本的なルールといひますか、哲学といひますか、その点もその地域の町づくりの上にやはりきちんとしておかないと、結局、混乱が起ることになりますか、来たけれども何にもならなかった、その地域に余りプラスにならなかった、人口もこちらではまた減らなかつたとか、そういう問題が出てまいりますので、四全総の中で今言われたようなことがされておるわけでございますから、ぜひその点もきちんとしたルールづくりを先にやって、それからその首都機能を移転していく、これはぜひお願いをしたいと思ひます。

それから次に、首都圏では先ほどもお話ございました多摩地区あるいはまた港北、千葉、市原などで人口二十万から三十万のニュータウンがつくられておりますけれども、これらの地域の複合機能都市化を進める住宅・都市整備公団の計画では、住宅以外に使用される施設用地というのは開発地域のわずかに一、二%しかない私は承知をしております。間違ひであればまた訂正をさせていただきますか、この施設用地の割合をやはりもっと引き上げ、そしてその一方で地方自治体の受け入れ態勢の整備あるいはまた政府のPR、こういったことも積極的にやっていかなければならぬと思ひます。さらに、これからは高度情報化社会、高齢化社会あるいは国際化、また余暇の進む時代でございますから、そういうことも勘案をした上でやらなければならぬと思ひますが、その点はいかがですか。

○望月政府委員 先生、今御指摘いただいた筑波、多摩、名塩などの団地でいわれる特定業務施設用地の面積、おっしゃるようによ、一%ないし二%、名塩はちよつと大きいうございす、そういう現状にあります、千葉ニュータウンでも例えば七・七%という格好で計画している等々ございまして、おっしゃるようによ、今まで計画した幾つかの大規模団地が必ずしも十分な業務用地地区を

備えていないということもございす。現在、千葉ニュータウンにおきましては施設用地の導入によりまして複合機能化のために土地利用計画の見直しを進めております。また多摩ニュータウンにおきましても施設用地導入のための検討を進めているところでありまして、こういったように、お話のような住都公団を初めとする公的機関の行います大規模団地については、私どもお話を趣旨を十分踏まえながら、そういった考え方に立ちまして複合機能都市への道を具体的に土地利用の上でも反映させてまいりたいと考えている次第でございます。

○矢追委員 次に、これはなかなか難しい問題のようによ、ございますが、住宅・都市整備公団の宅地供給についてお伺いしたいと思います。

住宅・都市整備公団法の第二十九条一項二号では、公団の業務としては「住宅の用に供する宅地の造成、賃貸その他の管理及び譲渡を行うこと。」と規定されております。個人向けの宅地に関しては分譲のみであつて賃貸はない、このようになつております。ショッピングセンターとか公益施設には用地を賃貸しておるとあると承知をしておりますが、この点はどういふ理由でそうなつておるのかということがまず第一点。

恐らくこの理由としては、公団は独立採算制をとつておりますから財政的な面で賃貸はちよつと難しい、あるいはまた二つ目には、賃貸の場合は又貸し、転貸をしたりすることも想像されて、権利関係が大変複雑になるといふ管理面等で難しいのかと思ひますが、そういう理由であるのかどうか。

私は、国や公団等がみずから宅地を賃貸すると、やはり土地を買わなくてもマイホームだけでも欲しいという人もかなりあると思ひますし、そういったことで住民のニーズにある程度こたえられるのではないか、また、公有地の拡大もできるのではないか、したがって、町づくりの計画も立てやすくなるのではないかと、それと地価抑制、こういったこともメリットとしてはあるのか

○望月政府委員　個人向けの宅地価格の安定化のために一つの具体の施策、方策として先生からそういう御提案賜りましたことについて、私どもも大変興味を持って検討させていただきたいという気持ちをもまず持つわけでございますが、実は現在までのところ実現できていないのにはそれなりの理由がございます。御案内のとおり住宅・都市整備公団のいわゆる原資は財投資金をお借りして事業を進めている、こういった中で、金利を伴うお金を使つて事業をやっているというところにまず一つ基本的な事情がございます。

それともう一つ、住都公団の宅地分譲はもう御

それとも一つ、住都公団の宅地分譲はもう御承知のとおり二十年間の割賦償還を可能として現在やっている、こういう仕組みの中でございまして、言つてしまえば購入者にとつてどの程度のメリットがあるかということをやつと私ども試算してみた次第でございます。先生の御提案等も含念めて、とりあえず例えば二千万円という土地を頭めに置きまして考えたときに、借地権というものが当然まず一時金を払わなければならぬという事情があることは御賢察のとおりでございまして、大体これは六割というふうに置きまして、借り入れの資金コストを五・二五％、割賦期間を二十年としようふうに仮に試算いたしました結論だけ申し上げさせていただきますと、賃貸の場合と分譲の場合で個人がお払いするお金が月一万円程度違うだけと言つては大変御無礼でございますが、そんな数字が出てまいります。要するに、そういった個人が負担する月々のお金も含めてそれほどメリットが出てこないということがございましてこれはある意味では当然でございまして、公団にとりまして、冒頭しましたように借入資金を占めてやるということからすると資金コストを占める地代を設定しなければならぬわけでございまして、そういった事情の中でちよつとこれはまだ幾つか克服しなければならぬ課題があるな

ただ、そうは言いましても、住都公団におきまして、一部でございませうけれども、地主から土地を借りましてこれを造成し賃貸住宅を供給するといった施策をやっているところでございます。これは特別借地方式賃貸住宅制度と呼んでおりますが、昭和五十八年度から実施いたしておりますので、今日まで九百三十八万戸の供給実績を見ております。これはいわば公団が地主さんから土地をお借りして賃貸住宅を供給するという仕組みでございしますが、これもなかなか地主さんとの意向調整などを伴いますけれども、私どもでできる限り進めてまいりたいと考えている次第でございまして、先生のお話の件もちょっと勉強させていただきたたい、こう思っている次第でございします。

○矢追委員 次に、公有水面の埋め立ての問題について最後にお伺いをしたいと思います。

これも先ほども少しお触れになっておられましたけれども、内需拡大のための規制緩和策の一つとして、分譲を目的とした海などの埋立事業に民間企業が参加しやすいように公有水面埋立法の施行令が昭和六十一年七月十一日に改正をされました。その結果、事業主体について国や地方団体の出資比率が二分の一以上となっていたのが三分の一以上に引き下げられ、民間はこれによって三分の二まで出資できるようになったわけでございまして、民間主体の資本構成が可能になって、土地需要の大きい東京や大阪などの臨海部の大規模開闢発に民活導入という点では環境が整ってきたように思うわけでございます。

この点は、今後ともこれがかなり大規模開発が進むと予測されておられるのですか。現在どのような状況になっておりますか。

○望月政府委員　御答弁を申し上げる前に、先ほど私、住都公団の土地借り入れによる住宅供給を九百三十八万戸と申し上げたそうでございますけれども、九百三十八戸でございますので、おわびして訂正させていただきます。申しわけございません。

どうかその具体の例でございますが、私どももこういった海面埋め立てによります宅地供給というものも大変大きな政策テーマというふうに考えている次第でございますけれども、一方で、東京湾、大阪湾という湾域におきましては、埋め立てをめぐりまして環境との調和問題が大変いろいろと難し

い課題を提起している時期に入ってきております。それからもう一つは、こういった埋め立てをやった場合には大量交通アクセスをどういうふうに整備するか、これに伴ういろいろの課題もある次第でございまして、いずれにしても、今のところ具体的にどこという検討はまだできておりませんが、今後関係機関との調整を緊密にしながら考えてみたい、こんなふうに考えておる次第でございします。

○矢追委員 地価の抑制についてはこれが大きな

力になろうかと思えますけれども、今もお触れになりました環境アセスメント、これはやはり完璧に行っていないと今言われたようにいろいろな問題が出てくるわけでございますので、完璧を期した上で、きちんとした都市計画のもとに埋め立てをやっていただきたいと思うわけでございます。東京や大阪などの大都市地域では、地下鉄、道路、下水道、地下街、そういった都市基盤整備あるいはまたビルの建設で相当の建設残土が生み出さ

○望月政府委員 東京圈一都三県 東京都 神奈川県、千葉県、埼玉県の地域でございますが、この地域におきまして、ちよつとデータは古うございますけれども、昭和六十年度の建設残土は約五千二百万立米発生しております。このうち九百万立米が海面埋め立てに使用されておりますが、そのほかは内陸地でもって処分あるいはその他の工事に流用しているという実情がございます。

ついでにと言つては失礼ですが、近畿圏の場合を申し上げさせていただきますと、二府五県、大阪、京都、福井、滋賀、兵庫、奈良、和歌山、この圏域でございますけれども、この圏域で、昭和五十五年度のデータでございますが、建設残土は三千五百万立米発生しております、そのうち八百万立米が海面埋め立て、その他が内陸処分あるいは他の工事への流用、こういった実情でございます。

今後この問題は当然、今お話のありましたよう

に、公共事業あるいは地下空間の利用の増大さ
らにまた都市再開発の進展というようなことに伴
いまして膨大な量の発生が予想されております。
首都圏で申しますならば、一都三県でございま
すけれども、私どもの試算では昭和七十年度の数値
として七千三百万立米という数字が見込まれて
おりまして、これにつきまして、適正な海面埋め
立てが一つ出てよいと思いますが、あわせて他
の工事への流用ということも重要な課題だと思つ

ている次第でございます。

いずれにしましてもこういった問題は、今お話しのように、そのほかのいわゆる産業廃棄物的なものも含めて考えますと大変重大な問題だと私も考えております。実は昭和五十六年でございますけれども、建設省も大変この問題を重視して、いろいろございまして、近畿圏と首都圏におきまして建設残土対策連絡協議会というものをつくって、特に公共工事間の残土流用の促進を図っておるといふ次第でございますが、今後の発生量が先ほどもちよつと申しましたように大変増大する、こういった中で、ひとつ基本的な問題を調査研究したいという構えでございます。六十三年度もこの関係の予算も計上させていただきます、自治体も含めて相談しながら調査してまいりたいと考えている次第でございます。

○矢追委員 以上です。

○中村委員長 西村章三君。

○西村委員 基本的なことを若干お尋ねいたしますが、全国的な宅地供給の推移を見てまいりますと、いわゆる土地狂乱と言われました昭和四十七年、四十八年当時と比べまして、近年は宅地供給量が極めて減少いたしております。ピーク時の約半分以下というところでございまして、公的供給あるいは民間供給ともに減少いたしているわけでございますが、この減少の大きな背景、原因はどのように認識をされておられるのか、特に三大都市圏の宅地供給の実績はどうなっているのか、その状況及び今後供給の拡大は可能であるのかどうか、その見通しをまずお聞かせいただきたいと思っております。

○望月政府委員 お話のように、昭和四十七、八年当時のいわゆる非常に多く供給された時期と比べまして、今日は宅地供給量は公民合せて半減いたしております。お話しのように、六十一年度でございますと一万四百ヘクタール、こういったふうな数字になっておりまして、これが減つてきた理由は具体的にはいろいろあると思ひますけれども、幾つか申し上げさせていただきますと、

一つは、やはり農地等の所有者の土地保有志向というものがかなり高くて、いわゆる宅地開発のための素地が非常に手に入りにくくなつてきた、こういった点が一点あると思ひます。それから二つには、開発に要する時間がかかり長期化してきている、そのために開発費負担の増大ということと宅地開発事業の採算性というものが非常に悪くなつてきていることがあつたと思ひます。それからさらにもう一つ、これは地方公共団体の姿勢にかかわることでございますが、どちらかというと大都市地域の公共団体は一般的に抑制姿勢が強い、こういったことなどが関係しているのではないかと思つております。

それで、今、特に供給の量をちよつと三大都市圏の地域だけで見たらどうかというお話もございましたので、見てまいりますと、六十一年度は先ほど一万四百ヘクタールと申し上げましたが、これは全国ベースでございますので、このうちの五千百ヘクタールが三大都市圏の宅地供給量でございます。六十一年度から六十五年までに私ども建設省としては宅地供給量を二万七千六百ヘクタール必要だ、これは必要の数字でございますが、こう見込んでおりますけれども、今の一年間で五千百ヘクタールといふと五年間でも二万七千六百ヘクタールという目標に到達しにくいんじゃないか、こういうことで、宅地供給の当面の見通しはかなり厳しいものがあるという基本認識を持っております。

○西村委員 減少原因の中で農地の保有志向が強いといふことでございまして、特定市街化区域農地のうち宅地化をされた実績及びその推移というものを簡単に御説明いただきたい。

○望月政府委員 三大都市圏のいわゆる百八十九市にありますが特定市街化区域内農地でございませけれども、これは近年、年平均で大体千二百ヘクタール程度ずつ減少してまいつております。五十八年度から六十一年度までの間を累計いたしますと四千九百ヘクタールぐらゐでございまして、それを単純に四年で割りますと千二百ヘクタール、

こんなことを申し上げたわけでございますが、私どもの推計では、そのうち大体五五％が住宅地に転用されている、こんなふうに見込んでおります。

○西村委員 三大都市圏での宅地の供給量の見通しはまことに厳しいようございしますが、住宅供給あるいは宅地供給の推進に当たって一番必要なのは、やはり需要の多い三大都市圏での供給増でございます。建設省の調査を見てまいりますと、

いわゆる市街化区域の農地の保有者の方々の意向というものは、転用、売却するというのが非常に少のうございまして、そういう面ではなかなか見通しが暗いのでありますが、農地の利用についてやはり農業継続の意思が非常に強い。仮に転用するということになりましたら、農地を保有したまま一部転用する、こういう希望が強いわけでございます。また宅地に転用した場合の利用計画の中では、いわゆる賃貸住宅の供給が多い。したがって、これからの政策といたしましては、やはり農地の宅地への転用をいかに図っていくのか、あるいは宅地として供給されることが非常に重要でありまして、その誘導策をどう強化していくのかということだと思つております。

今審議をされておりますこの利子補給法あるいは宅地化促進法、これが農地の宅地化あるいは住宅供給を図っていく上で一体どういう役割を持つのか、どの程度評価をされておられるのか、このあたりを聞かせていただきたいと思つております。

○望月政府委員 お話しのとおり、私も昭和六十二年、昨年でございますけれども、調査したアンケート等の調査によりますと、市街化区域内農地の所有者でございませけれども、十年以上引き続きほとんど全部を農地として使つていきたいという農家の方が六割を占めているといふような数字がございまして、事ほどさういふ、農家の方々の農地を保有して、そういう意識が強いわけでございます。そういった中で市街化区域内農地の宅地化促進をどう図っていくか、どういふ選択がベターであるか、こういった選択が迫られて、いふように私も思つておられるわけでございます。

基本的には、いろいろな対策というものがあろうかと思ひますけれども、やはり一つには、所有者の保有志向、保有意識というものを十分踏まえた上での宅地供給、こういったことが大事であらうと思ひまして、今般御審議賜つて二法もまさしくそういった観点から御提案させていただきます。この次第でございますので、よろしくお願いいたします。

○西村委員 次に、農住法のこと若干お尋ねをいたします。

先ほどからも同僚議員から御質問がございましたので、簡単にお尋ねしたいと思つておりますが、農地を利用した宅地の供給策のためには、やはり農住組合制度の積極的な活用が図られる必要があるわけでございます。農住組合制度は、農地を宅地として供給する際に面的な整備もあわせて行えるものでございまして、また、営農も継続できるという有効なものであります。

したがって、今後この活用促進策としてどのような措置を考へておられるのか、さらに、この活用のためには適用条件あるいは助成策においてももっと充実強化を図る必要があるのではないかと、特に特定市の農地は非常に規模が小さいわけでございます。これに対する配慮を今後どうとつていくとされるのか、農住組合関係につきましては、まずこの点についてお尋ねをしたいと思つております。

○片桐政府委員 農住組合法につきましては、国土庁、建設省、農林省三省庁の共管になっておりますけれども、私の方から答弁させていただきます。

昭和五十六年に農住組合法がつくられて以来、現在までのところ十二地区において設立されているわけでございます。特に六十一年以降二年間の間に七組合が設立されるということで、近年各地で設立の動きが活発化している次第でございます。この農住組合の活用を積極的に推進するという

ことで私もいろいろ努力をしてくれているわけでごさいますけれども、やはり何と云っても、農住組合法の活用を進めるためには地方公共団体における都市部局、住宅部局、農政部局、こういう各部局の協力体制が非常に重要であるというふうに思っている次第でございます。

先ほど申しました十二組合という中で四組合が三重県、三組合が埼玉県というように、非常に地域的に偏っているわけでごさいますけれども、これは埼玉県とか三重県におきましては、県内の連絡体制が非常に整って、推進が軌道に乗っているというふうに思っている次第でございます。私も私どもとしても、農協系統組織の協力を得ながら地方公共団体の連絡体制、指導体制の強化を図って、農住組合制度の普及、啓蒙を徹底していきたいというふうに思っている次第でございます。

それから、西村先生から御指摘のありました農住組合制度の適用要件の緩和等の問題でございますけれども、その法律で組合の設立認可期限が昭和六十六年までというふうに定められているわけでごさいます。ちょうどこの設立認可期限の延長問題というのを私も検討いたしております。また農住組合のそういう要件の緩和、それからまた助成措置の充実等につきまして今後検討してまいりたいというふうに考えている次第でございます。

○西村委員 この認可期限の延長もさることながら、特定市の農地の規模が非常に小さい、二ヘクタール以上という適用条件の緩和、これは具体的には一体どういう方向で考えておられるのですか。

○片桐政府委員 市街化区域の農地につきましては、かなり小規模な農地が残っていることもございまして、現行の二ヘクタールの適用要件というのが少し広過ぎるのではないかと実態もいろいろございまして、私もいたしましてはこれを縮小するような方向で検討してまいりたいというところで、現在、検討いたしております。

○西村委員 次に、今申し上げましたように、三大都市圏の農地は非常に規模が小さいのでありますが、この宅地化を図るためには、周辺との調和あるいは都市計画というものが非常に重要になってまいります。都市緑地の保全あるいは良好な宅地供給、町づくりのための地区計画の導入などにつきまして、建設省としてどういう認識を持っておられるのか、お答えいただきたい。

○木内政府委員 市街化区域内の農地につきましては、ある程度の規模のあるものについては土地区画整理事業等の実施が有効かと思われまけれども、ただいま先生御指摘のように、非常に小規模な、例えば介入農地みたいな感じの宅地化につきましては、適正な配置規模の公共施設の伴った計画的市街化を誘導するというふうな意味では、確かにおっしゃいましたような地区計画制度を活用しますと細街路とかちよつとしたオープンスペース等を地区施設として決定できますので、そういった地区計画制度を大いに活用するというのが非常に現実的であらうかと思っております。今後とも積極的な導入を図ってまいりたいと考えている次第でございます。

ちなみに、地区計画制度ができてから最近だんだんふえてまいりまして、全国に二百六十五地区までなっております。その中で、今先生のおっしゃるような介入農地のものへの対応として、二号地区と法律上申しておりますけれども、スプロール防止等の観点から指定されたものが五十九カ所ございます。こういったものを極力ふやすよう努力してまいりたいと考えております。

○西村委員 最近、市街化区域農地のうち長期営農に係るものにつきましては、いわゆる調整区域に逆線引きをするとか生産緑地として指定するなど、いわゆる都市計画との整合を図るべきではないか、こういう意見も非常にございまして、農地を一律に宅地化せずに、宅地化を進めるべき農地とオープンスペースとして残す農地を分けるべきだ、これは新行改革の土地対策検討委員会等も

そういう志向のようでごさいます。これらの意見について、建設省としてはどういう見解をお持ちになるのでしょうか。

○木内政府委員 御指摘のように、農地を一律に宅地化するという、必ずしもそういうことでなくて、長期営農農地を一部は調整区域に逆線引きするということ、あるいは残ったところである程度のまとまりのあるものを生産緑地とするというの、きちんとした方法だと思われま。現に、逆線引きにつきましては、第二回目の逆線引きにおきましても調整区域へ編入したものとございまして、そういう方向で進めてまいりたいと思っております。

ただ、生産緑地というふうなことになりますと、現在の宅地並み課税がやはり長期営農農地においては宅地並みになっておりません。その関係でなかなか生産緑地の方へ移行しないという現実がございますので、この点、ちよつと苦しいところがございますけれども、考え方としてはよくわかるところでございまして。

○西村委員 確かに今局長の御答弁のとおりでございます。まして、生産緑地制度の指定の面積数あるいは地区数は五十七年から六十一年にかけてはほとんど全国的に横ばいでございまして、また、三大都市圏につきましても、いわゆる特定市の市街化区域内の農地、その面積からいいますと、現在、制度として指定をされておりますのはおおよそ百分の一程度だということでごさいます。まだ若干東京都市内の方が進んでおるといような状況でございます。

この生産緑地制度は、この法律が制定された当時は、一定期間を経ればA、B農地の約三割ぐらい、およそ五千ヘクタールぐらいは見込めるのではないかと、これは昭和四十九年の四月三日にこの衆議院の建設委員会が都市局長が明確に答弁をいたしているわけでごさいます。この見込みからいたしますと全く見当外れでございまして、事実上今申し上げたような結果になっております。したがって、制度の見直しが必要であると思うので

すが、一体、生産緑地制度に移行しない原因が数多くございまして。

この生産緑地制度が生かされない低調の原因は、一つには、長期営農農地制度の認定を受けたために宅地並み課税の適用を受けない、したがって生産緑地の指定のメリットが少ないということが一つあります。二つ目には、公共用地に転用することに限定をされておるといこと。三つ目には、建築制限をされておる。四つ目には、土地所有者の同意が必要のために計画的な指定というものが非常に難しい。五つ目には、公共用地として生産緑地を指定する必要性が少なく、また買い取り請求も応じられないときもある。こういう懸念がすべてこれは低調の原因につながっているわけでごさいます。そういう意味では大いに制度の見直しが必要であり、スムーズに移行するためには一体どうしたらいいのか、現行の一種、二種という分け方にもこだわらずに今後方策を検討すべきではないかと思うのですが、いかがですか。

○木内政府委員 先生の御指摘、ごもっともだと承っておりますけれども、以前に生産緑地の見込みが思ったよりいかなかったというのは、私はずっと前の局長さんの見込みというよりは、社会的な情勢が、宅地並み課税のあれが変わってきているということが大きいのではないかと思われま。

先生の御指摘のところで、生産緑地をもう少しふやすという意味ではいろいろ御指摘の点あるかと思っておりますけれども、そういった点、私も少しも検討してはまいりたいと思っておりますけれども、ただ、どうしても生産緑地と宅地並み課税との関係が絡みがございまして、今の長期営農制度を前提にしましていろいろ制度を仕組んでみましても果たして予想したほどふえるかどうかという点につきましては私も私どもどうしても心配が残るわけでごさいますので、そういう宅地並み課税の強化というのか、そういった方向とあわせて検討しないともた見込み外れになるのじやないかという心配をしているのが正直なところでごさいます。

す。あわせて検討をしてまいるべきではないかと考えております。

○西村委員 市街化区域内農地の宅地化につきましては、単に宅地並み課税、これの適正化というだけではなくして、良好な宅地供給、都市のスプロール化防止の立地からも、農地を宅地化する際には賃貸の住宅の供給施策あるいは面的整備の一層の推進、改善充実というものが必要でございます。最後に建設省の今後のこの問題に対する取り組みの姿勢を伺いまして、私の質問を終わります。

○望月政府委員 先生るる御質問、御指摘いただきましたように、大都市圏での宅地供給、大々大なる課題であります。その中で私ども、市街化区域内農地の今後の宅地化というものは非常に重要な課題と思っておりますが、一方で、市街化区域内農地というのは、そこその環境的機能とかあるいは防災上の機能とかあるいは生鮮野菜の供給とか、いろいろな側面があることも事実でございます。そういった意味で、先般米大臣も御答弁申し上げておりますように、本当に農地として残すべきものについては逆線引きということも含めてやらなければならぬが、あわせてやはり宅地供給促進という観点から市街化区域内農地に対する宅地並み課税、これをより厳正にひとつ執行、運用していただきたい、かように考えている次第であります。

○西村委員 終わります。

○中村委員長 次回は、明二十五日金曜日午前九時二十分理事会、午前九時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時三十五分散会

昭和六十三年四月五日印刷

昭和六十三年四月六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局