

第百十四回国会 建設委員会 議 録 第 五 号

六月七日
野呂田芳成君委員長辭任につき、その補欠として東家嘉幸君が議院において、委員長に選任された。

平成元年六月十四日(水曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 東家 嘉幸君
理事 金子原二郎君 理事 北川 正恭君
理事 北村 直人君 理事 古賀 誠君
理事 野中 広務君 理事 中村 茂君
理事 古川 雅司君 理事 西村 章三君
理事 榎本 和夫君 理事 大原 一三君
理事 中山 成彬君 理事 野呂田芳成君
理事 松田 岩夫君 理事 松田 九郎君
理事 松永 光君 理事 三原 朝彦君
理事 小野 信一君 理事 木間 章君
理事 小林 恒人君 理事 三野 優美君
理事 大野 潔君 理事 伏木 和雄君
理事 田中 廣秋君 理事 滝沢 幸助君
理事 辻 第一君 理事 中島 武敏君

出席國務大臣

建設大臣 野田 毅君
國務大臣 野中 英二君
(国土庁長官)

出席政府委員

国土政務次官 自見庄三郎君
国土庁長官官房 公文 宏君
国土庁計画・調 長沢 哲夫君
整局長 片桐 久雄君
国土庁土地局長 北村廣太郎君
国土庁大都市圏 整備局長
国土庁地方振興 局長 森 繁一君

委員外の出席者

国土庁長官官房 島田 豊彦君
参事官
運輸大臣官房 澤田 諄君
有鉄道改革推進 部長 森本 裕士君
建設大臣官房技 術審議官 清水令一郎君
建設大臣官房官 庁管理部長 岡田 哲夫君
参 考 人 岡田 哲夫君
(本州四国連絡 橋公団理事)
建設委員会調査 室長 佐藤 毅三君

委員の異動

六月三日

辞任

大塚 雄司君
木村 守男君
鈴木 宗男君
近岡理一郎君
中村喜四郎君
同月六日
辞任

補欠選任

桜井 新君
野中 広務君
松田 九郎君
榎本 和平君
愛野興一郎君

補欠選任

愛野興一郎君 松田 岩夫君
同月十四日

辞任

武村 正義君
小沢 貞孝君

補欠選任

三原 朝彦君
滝沢 幸助君

同日

辞任

三原 朝彦君
滝沢 幸助君

補欠選任

武村 正義君
田中 慶秋君

同日

辞任

田中 慶秋君

補欠選任

小沢 貞孝君

同日

理事木村守男君及び近岡理一郎君同月三日委員
辞任につき、その補欠として野中広務君及び北
村直人君が理事に当選した。
同日
理事金子原二郎君同日理事辞任につき、その補
欠として古賀誠君が理事に当選した。

六月十四日

土地基本法案(第百十二回国会衆法第一五号)
の提出者「伊藤茂君外二名」は「伊藤茂君外三
名」に訂正された。

六月十三日

北関東自動車道の建設促進に関する陳情書(東
京都千代田区丸の内三の五の一東京都議会内近
藤信好外九名)(第一七五号)
主要幹線道路の建設促進に関する陳情書(松山
市一番町四の四の二愛媛県議会内星加茂実外三
名)(第一七六号)

四国縦貫・横断自動車道等の整備促進に関する
陳情書(松山市一番町四の四の二愛媛県議会内

星加茂実外三名)(第一七七号)

南九州西回り自動車道の早期実現に関する陳情
書(鹿児島市山下町一一の一鹿児島市議会内森
山裕)(第一七八号)

本州四国連絡橋の建設促進に関する陳情書(松
山市一番町四の四の二愛媛県議会内星加茂実外
三名)(第一七九号)

島原・天草・長島架橋の建設促進に関する陳情
書(鹿児島市山下町一一の一鹿児島市議会内森
山裕)(第一八〇号)

下水道整備事業の促進に関する陳情書(松山市
一番町四の四の二愛媛県議会内星加茂実外三
名)(第一八一号)

過疎地域振興のための法的措置に関する陳情書
外一件(静岡市追手町九の六静岡県議会内白松
三省外十三名)(第一八二号)

留学生に対する公営住宅への入居制限緩和に関
する陳情書(静岡市追手町九の六静岡県議会内
白松三省外八名)(第一八三号)

本日の会議に付した案件

理事の辞任及び補欠選任

参考人出席要求に関する件

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一
体的推進に関する特別措置法案(内閣提出第六
四号)

建設行政の基本施策に関する件
国土行政の基本施策に関する件

○東家委員長 これより会議を開きます。

この際、一言ごあいさつを申し上げます。
このたび、私が建設委員長に就任いたしました

た。まことに光榮に存じます。

御承知のとおり、本委員会の使命は、住宅、道路、河川等の社会資本の充実など広範、多岐にわたり、国民生活に密着したものでございます。持続的経済成長、豊かさを実感できる国民生活の実現が重要な課題となっております。今日、本委員会に寄せる国民の期待と関心は一層高まっております。

このような時期に本委員会の委員長に就任し、その職責の重大さを痛感いたしております。つきましては、委員各位の御協力を得まして、円満な委員会運営に努めてまいりたいと存じますので、何分ともしようしくお願い申し上げます。(拍手)

○東家委員長 この際、理事辞任の件についてお諮りいたします。

理事金子原二郎君から、理事辞任の申し出があります。これを許可するに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○東家委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

引き続き、理事補欠選任の件についてお諮りいたします。

ただいまの理事辞任及び委員辞任に伴い、現在理事が三名欠員となっております。その補欠選任につきましては、先例によりまして、委員長において指名するに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○東家委員長 御異議なしと認めます。

それでは、理事に
北村 直人君
及び 野中 広務君
を指名いたします。

○東家委員長 建設行政の基本施策に関する件及

国土行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

この際、野田建設大臣、野中国土庁長官、木村建設政務次官及び自見国土政務次官からそれぞれ発言を求められておりますので、順次これを許します。野田建設大臣。

○野田建設大臣 このたび建設大臣を仰せつかりました野田建設でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

御承知のとおり、建設行政は、住宅、宅地の供給、道路、河川、下水道、公園の整備等いずれも国民生活に密着した極めて重要なものであります。したがって、国民の要望に的確にこたえつつ、二十一世紀に向けて活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現するため、その基盤となる住宅・社会資本の整備を積極的に推進していくことが必要であると考えております。

また、内需主導型経済成長の定着、地域の活性化の推進を図る上でも、公共事業を通じて建設行政の果たす役割には極めて大きなものがあります。

このため、今後、継続的な公共事業の積極的拡大を図るとともに、総合的、効率的な建設行政の推進を図るため最大限の努力を払ってまいります。

委員長初め委員各位の格別の御指導と御協力を切にお願い申し上げます。ごあいさつといたします。(拍手)

○東家委員長 次に、野中国土庁長官。

○野中国土大臣 このたび、国土庁長官を拝命いたしました野中英二でございます。

国土庁の使命は国土の均衡ある発展を図り、豊かで住みよい国づくり、地域づくりを推進していくことであると考えております。

このためには、第四次全国総合開発計画に基づき、地域みずからの創意と工夫を基本として、多極分散型国土形成促進法に基づき振興拠点地域の開発整備等の諸施策を総合的に推進することが重要であります。

内政上の重要課題である土地問題に対処していくため、総合土地政策要綱に基づき、引き続き政府一体となって各般の施策を推進してまいります。所存であります。土地についての共通の国民意識の確立と土地政策の総合的な実施を図るため、本国会に土地基本法案を提出しております。同法案につきましては、一日も早い成立をお願いしているところであります。

国土の均衡のとれた発展のためには地方の振興が必要であり、地方開発促進計画の策定とこれに基づき振興施策の遂行を図るとともに、リゾート地域の整備、過疎地域の振興対策等の諸施策を推進し、引き続き個性豊かな魅力ある地域づくりを積極的に支援してまいりたいと考えております。

さらに、大都市圏における良好、安全な都市環境の整備と大都市圏の秩序ある発展を図るとともに、国の行政機関等の移転につきましては、これまでの方針とおり着実に推進してまいります。

また、安全で潤いのある国土を形成するため、長期的な視点に立つて総合的な水資源対策を推進するとともに、災害の未然防止、迅速的確な応急対策、復旧対策の推進など、災害対策の総合的かつ積極的な推進に努めてまいります。所存であります。

委員長初め委員各位の御指導、御協力をお願い申し上げます。私のごあいさつといたします。(拍手)

○東家委員長 木村建設政務次官。

○木村(守)政府委員 このたび、建設政務次官を拝命いたしました木村守男でございます。よろしく御願い申し上げます。

もとより、微力でございますが、野田大臣のもとで誠心誠意建設行政の推進のために努力を重ねていく所存でございますので、委員長初め委員各位の皆様方の御指導、御鞭撻を心からお願い申し上げます。ごあいさつといたします。(拍手)

○東家委員長 自見国土政務次官。

○自見政府委員 このたび、国土政務次官を拝命いたしました自見庄三郎でございます。

まことに微力でございますけれども、野中国土庁長官をお助けしながら、国土行政推進のため、全力で取り組んでまいります決意でございます。

委員長初め委員各位の御指導、御協力を心よりお願い申し上げます。私のごあいさつとさせていただきます。(拍手)

○東家委員長 次に、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

両件調査のため、本日、参考人として本州四国連絡橋公団理事岡田哲夫君の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○東家委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○東家委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。三野優美君。

○三野委員 新しく委員長に就任されて御苦労さまです。よろしく御願いいたします。

両大臣並びに政務次官、御就任おめでとうございます。

若干質問させていただきますと思いますが、今内閣は、御承知のとおり今日の政治不信、これをどう克服していくのか、いわば政治改革がその中心課題だろうと思っております。その字野内閣のもとで新大臣がそれぞれ就任されたわけですが、まず建設大臣にお尋ねしたいと思うのですが、この政治不信を乗り越えるための施策は何か、そして政治改革をやるために建設大臣として何をしようとしておられるのか、この点をまずお尋ねしたいと思っております。

○野田建設大臣 昨年来発生いたしましたリクルー事件、これによりまして、国民の中に非常に大きな政治に対する不信感が蔓延したというこ

とはまことに残念なことであります。私も、政治家の一員として、これを単に他人ごとではなくてみずからの問題として受けとめて、そしてみずから自身の襟をさらに一層正していかなければならない、これがまず原点的な問題だと思っております。

しかし同時に、そういった単なる個人の倫理に帰せられない、政治家一人一人だけに帰せられない部分があると存じております。それはやはり長年の間に構築された今日の政治制度といえますか、いろんな仕組みにおいてやはりそういう構造的な要因もあるわけでありまして、大事なことは、我々自身が国民の皆さんに向かってどのような改善策を講じようとしておるかということが極めて大事な部分であると思えます。そうではないと、何年かに一過、またそのときそのときで終わって、新たな似たような事件が発生するということであつたのでは、私も甚だ申しわけないと思えます。そういう意味で、今国会においても、これは与党提案でありましても、そういった幾つかの政治の制度そのものについての改正案の提案をされておるわけでありまして、私もみずからの問題であると同時に、制度の問題として、両面からこれらについて謙虚に反省しつつ、改革の熱意をさらに一層固めていかなければいけない、このように感じておるわけでありまします。

○三野委員 そこで、大臣、ちょっと聞きにくい話というが、あなた自身が言ったようであります、何か大臣もリクルートから政治献金があつたとか、パーティー券とかいうのですか、それはいつごろ、幾ら、どういう仕組みでいただいたのか、この点ちょっとお聞かせをいただきたいと思ひます。

○野田国務大臣 ちょうどいい機会でありますので、申し上げたいと思ひます。

私自身に關することでありまして、いろいろ調べてまいりまして、ちょうど六十二年の夏であります、私の学生時代の友人との会合に、大變

私は感謝しておりますが、その友人が私に対して政治活動を支援しようということで、数名一緒に話をしたことがございます。そういった中に、リクルート社ではなくてリクルートコスモスの役員の方が一人、友人の友人ということであつておつたわけでございます。私自身、当時まだ大變うかつでありまして、そのリクルートコスモス社というのがどういふ仕事をしているのかさっぱりよく知らなかつたのですが、言うならば友だちの友だちが、そうやっていふゆる利害対応関係なしに、私は本当にありがたい浄財だといふ気持ちで後援会員になつていただくことを感謝をしたわけでありまします。そして、それが六十二年でありまして、月二万円の後援会員になつていただいたわけでありまします。それが事実関係であります。

私は、この機会に申し上げたいのは、ちょうど六十二年という年は大變、こういうことを申し上げていいかどうかかわかりませんが、そのとき四月でありましたか、ある新聞社の全面広告の中でリクルート社のあれが出ておりました、「就職おめでと」といふ企画がございまして、その中にはある政党的委員長さんにも似顔絵入りで就職おめでとと、こうやっておられるわけでありまします。私自身、そのことをとやかく言うつもりはありませぬが、少なくとも二年前というのはリクルートという名前がそんなに悪いものだといふ感じは実は持つておりませんでした。しかし、残念ながら昨年来ここのような形で推移してまいりますと、私ももも下下に冠を正さず、こういうことで昨年来は関係がなくなつてしまつておる、こういうことであります。

私も、できるならば今回の事柄を契機にして、なかなか人づき合ひというのには難しいと率直にそんな感じをしております。この辺お知恵があればお聞かせもいただきたいし、政治家としてはできるだけ幅広い方々のいろんな御意見をちょうだいをする、大變大事なことだと思ひますが、一方でこういう公の立場にあるということを考えますと、そういった人づき合ひの選別の仕方とい

うことも非常に難しいものだ、このように反省もいたしておるわけでありまします。

○三野委員 率直に言ひまして、別にリクルートコスモスだけでなく企業から政治献金をもらつて議員さんたちはたくさんおられると思うのです。ただ、私はこの際一つ申し上げておきたいと思ひますが、宇野総理が、事件発生後もちつたのが悪いのであつて前のはいいんだよ、そういう言い方を本会議でしてゐるのです。これは国民はだれも納得しない話だと思ひます。いわば事件が明るみに出る前にさまざまなことがあつて、国会議員が二人起訴されるという事態があつたわけでしょう。前の問題なんですね。ああいうことを国会で言うというのには、だれも納得しない私も納得してないわけですね。

そのことは別として、どうでしょう。今も、構造的なもので、こう言われる。宇野総理も構造的汚職だと言つてゐるわけですね。構造的といふのはどういふことを指すのでしょうか。宇野総理は宇野総理なりに言つたのですが、大臣はどうお考えですか。

○野田国務大臣 私が構造的と申し上げたのは、実はいふゆる政官財と俗によく言ひますけれども、むしろ私が今申し上げたような構造的といふのは、率直に言つて、今日の選挙制度の問題であつたり、政治資金そのものの集め方あるいは使ひ方、いろいろな事柄に対してやはり我々自身制度としてやるべきことがあるのではないかと、特に現在の選挙制度、中選挙区制で本當にいいのだから、本来憲法の精神からいへば、政策を基本にして国民に選択をしていただくという建前ではないか、ばならないのが、いつの間にか、中選挙区という形になりますと、どうしても人脈中心型の訴え方になつていく、そのことがひいてはそういう後援会中心の政治活動になつていく、そういう部分もあるのではないかと、さまざまな角度が入つておると思つております。

○三野委員 宇野総理も本会議場で政財官の癒着といふことを言われたわけですね。大臣も今その

ことを否定はしなかつたようでありまします、実は問題はそこだろうと思ひます。戦後の国会議員が関連した汚職、疑獄事件の一覽表を見ますと、十五件、四十人を突破してゐる。これは起訴された人ですよ。それ以外にうわさされ灰色と言われた人も入れると何百人になつてしまふのです。この事件を見ますと、実は財界からの政治献金とこれに伴う事件ばかりなんです。個人の政治献金ではないのです。問題は、構造的といふ場合に、政財官、この金銭授受が常に問題になつてゐる。このことを我々はやはり十分に注意する必要があるだろうし、このところを正さない限りうまくなだらうと思ひます。

実は私はおととい、月曜日の朝高松から上京してまいりました。たまたま乗つた新幹線の同じ十二号車に自民党の元大臣経験者の二人の先輩の方が乗られました。食堂車から若い人が三人通つていったのですが、バッジを見て、あれ、国会議員じゃないか、代議士だ、こう言つて、いかにも国会議員といふものを斜めに見てゐる。これを見て私は本當に寂しく思つたわけですね。それほど今日の政治が地に落ちてゐるわけです。これはやはり何と言つても消費税その他いろいろあると思ひますが、今日の政策上の問題よりも、まさに破産的だと言つてもいいほどの構造汚職の問題だろうと思ひます。ここを正さない限りいかぬと思ひます。

そこで、それともう一つは、あなた方は制度で縛ろうではないかという話がある。法律で何とかしよう、こう言つてゐますね。私は考えてみました。法律をつくらなければ、今や今日の構造的汚職は払拭できない。地域に帰つて座談会をしてみたら、奥さん方は笑つてしまつたですよ。言つてゐる私もはつとして、これは大變なことになつてしまつたと思つてゐるのです。法律をつくることはいかにも当たり前みたいになつてしまつてゐる。それはここまで来ればつくらなければしょうがないでしょう。しかし、そのところは私は政

治を行う者の理性だと思ふのです。この点が忘れられてしまつて、制度だ、いや法律だなんということを言つてゐるところに問題があるというところにも考えなければならぬと思ふのです。さて、そこで一つお尋ねしますが、一般的なこととは別として、たまたま建設大臣に就任された。大臣に就任中に建設業界主権のパーティーを開くとか関係業者から献金をもらふというようになことは大臣はやりませんか、ひとつここでこれのお答えをしかと聞いておきたいと思ふのです。どうでしょう。

○野田国務大臣 李下に冠を正さずということでもありますが、私自身長い間、今日までもう十七年政治活動をやつてゐるわけでありまして、私の後援会の中に、調べてみれば、複数の小さなあるいはいろいろな形で建設省の所管業者になるものがあるいは入つておるかも知れません。全部調べ上げてということもなかなか難しいところもありますけれども、極力特定の建設業者との関係で皆さんから誤解を招くようなことだけは慎みたい、このように考えております。

○三野委員 これはお願いですが、大臣にどうぞひとつ任期中はそれを断ち切るぐらいなことを示してもらいたい。そうでなければ政治改革に乗り出した責任ある閣僚の一人とは言えないと私は思ふので、このことは特に要望しておきたいと思ふます。

それからもう一つ聞いておきたいのですが、過去の例に、実は率直に言ひまして、建設大臣も、今派閥を出てゐるのかどうか知りませんが、中曽根派ですね。中曽根派がずっと歴代建設大臣を持つていたわけ。そうすると、建設大臣になった人が地方へ出て中曽根派の人の応援をする。関係自治体の長やあるいは議員も一部入つてゐるのしょうが、業者を集めて、全国を回つて特定の人の応援をするわけ。建設大臣というのは、一政治家であると同時に行政を預かつて、これは国民の負担にこたえてやつてゐるわけなんですね。それを言つてゐる人の中でも、あれは何だ、派閥

の代表みたいになつてゐるな、こういうこともあるわけなんですね。この点については今までの経験を見ていて与野党ともに若干批判があるようです。必ずしも私だけではないに、自民党の中にも、あれは何だ、派閥の代表みたいにして集めてやつてゐるじゃないか、全国回つて、こういう話もあるのですが、私は、建設大臣という地位を高める意味でも、国民からそういう理解をされないようにひとつ対処すべきだと思ふのですが、どうでしょう。これは私も率直に言ひまして、法案を出してきたのに協力せよと言われれば、それはおもしろくない話なんです、だからそこをひとつ聞いておきたいと思ひます。

○野田国務大臣 もう既に御案内と思ひますが、私も派閥離脱、こういうことになりまして、閣僚は派閥からの要請で動くことはいらないというところは申し合はせておきたいと思ひます。我々も党人でありまして、党の要請に基づいて、党の一員としての政治活動ということ、これはお認めいただかないと、我々自民党でも離党するわけにいきませんので、そこはひとつ御了解を願ひたいと思つております。

○三野委員 国土庁長官、ひとつあなたの政治改革の決意だけ聞いておきたいと思ひます。

○野田国務大臣 政治家は原点に返らなければいけません、こう思つております。国民から信任を受けて政治活動を行つてゐるわけですから、公平に厳正に主権者である国民に返して行く、これが必要だと思ひます。同時に、おのれを持して行くのには厳格でなければならぬ、そのことを今後もしかと踏まえてやつていきたいと思つております。

○三野委員 長官、先ほど私は建設大臣といふのとやりとりをして、建設大臣からも積極的な御答弁をいただいたのですが、そのことを頭に入れたが、ぜひひとつ政治改革の先頭に立つてもらいたいとお願ひしておきたいと思ひます。

続いて、消費税のことについてお尋ねしたいと思ふのですが、建設大臣は税制の専門家でありま

すし、かつて消費税の推進のチャンピオンだったわけなんです。これは私がお尋ねするまでもなく百も承知のことだろと思ひますが、実施後の建設業界における今日の現状と影響についてどういうふうな理解してゐるのかひとつ聞いておきたい。

○野田国務大臣 実は五月に建設業者団体に対するヒアリングを建設省として実施したわけでありまして、その結果から見ますと、建設業界における消費税の転嫁は、現時点ではおおむね順調に行われておるものと、このように認識をいたしております。

ただ、我々がこの消費税を立案するときに非常に心配したのは、弱者にしか寄せがされないかということでありまして、この点だけは与党としても非常に注意をきたしたわけでありまして、そこで、建設省としては、まず第一に、下請契約などにおきまして、いやくも自己の取引上の優越的な地位といふますかその強い立場を利用して不当に当たるような行為を行はせてはいけません。そこで、消費税額分を適正に上乗せした契約を締結するように、あるいは公取からもガイドラインが出ましたが、消費税の転嫁のための共同行為、これは認められておらず、それを積極的に活用しない、こういうことで今日まで転嫁の指導を行つてきたわけでありまして、あるいはまた相談窓口を建設省内に置いたり、あるいは関係機関も活用しながらやつてきたわけでありまして、その結果、今申し上げました五月時点におけるヒアリングの結果では、おおむね順調に転嫁が進んでおる、このように考えておるわけでありまして。

○三野委員 六十三年度の建設投資見通しといふのは、それらの数字のとり方があるのですが、建設省はこれをどう見ていますか。

それで、六十三兆円とも四兆円とも、あるいはもっと七兆円ともいふ意見もありますが、そこで消費税が消費者から、これは公共事業の場合には国、県が消費者になつてしまふ。これは国民が消費

費者ですが、納める総額といふのは幾らになるのでしょうか。

そして、同時に、今度の税制の中で、三千万以下非課税、三千万から六千万円までが簡易課税、あるいは境界控除その他の制度がありますね。これを適用した場合に、消費者である国、県あるいは一般市民が納めた額と国に納付された額との差といふのはどういふように出ていますか、どういふ見通しですか。

○望月政府委員 六十三年度の建設投資は大体六十七兆円程度だったわけですが、先般私も推計しました平成元年度の建設投資といふものが七十兆円余り、細かく言つと七十兆一千億円と今見込んでおります。こういふたいわば建設工事にかかわる契約といふことになるわけですが、それに伴う消費税がどのくらいになるかという御指摘です。

実はこの七十兆円何がしという工事は、率直に申しまして昨年の十二月三十日以前に契約されて、いわゆる消費税の経過措置適用工事になるもの、これが相当含まれておるということがまずあります。ただ、私どもこの実態をつかんでおきません。それからもう一つは、やはり個々の請負契約について、いわゆる非課税業者、免税業者あるいは簡易課税業者、こういった業者がどういふふうな契約に入つてくるかといふことはちょっと推計ができませんので、今のところ、御質問のどのくらいの消費税額になるかといふことは、ちょっと私ども推計のしようがなく、手持ちに資料がございません。

それから、お尋ねのいわゆる免税業者等にかかわる部分、いわば三％の消費税と実際国庫に納める税金の差といふものがあるんじゃないかといふ御指摘かと思ひますが、これは確かにそういふ現象といふのは出てくる部分があるかと思ひます。ただ、これにつきましても、正直言つて、どういふふうな個別契約が結ばれるのか等々の内容にかかわることでございますので、私も建設省の立場として、現在の時点あるいは今後ともそう

ですけれども、ちょっと推計のしようがないというのが率直な現状でございます。

○三野委員 建設大臣から先ほど、業界の代表者を呼んだらおねいってみたい話がある、こういう話ですね。実は、業界の代表者というのとはかなりしつかりした業者が代表者になっているのです。率直に言います。私はちょっと調べてみたのです。そうしたら、私のところは実は香川県なんです、香川県の工事の出来高をずっと調べてみると、いわゆる特Aというのとは県外業者、大手業者なんですね。特Aで年間の完成工事高の官公庁のが三四%ちょっと、民間は〇・〇二%、下請が六三%。それからB業者は、やはり官公庁が九・九%、下請が八九%。特Aと言われる業者の中でこんなに下請が多いのはなぜかといえますと、実は裏ジョイントなんです。裏ジョイントの部分、国、県が発注した事業については三%が乗っているわけ。裏ジョイントですから、当初契約段階から、ジョイントでいこうぜ、こうなっていますから乗るわけ。ところが、今度県内の業者を見てみると、県内の業者でも、Aクラスで三億ぐらいやっている業者で官公庁が七〇%、その中で下請が二七%、これはイーブンなんです。ところが、今度はCクラスになりますと、官公庁の元請が二五%で下請が七四%ちょっと、七五%近くになっちゃうんですね。下へ行くほどだんだん下請が多いわけ。B、C、特にC、D、ここらになりますと、土地改良やいは市町村工事なんです。ここらになると、町長さんがおい乗せてるぞと言ったって、いわば契約金額でも抑えられていたものでしたら、実は、従来、消費税実施前よりも敷札が下がっている、こう言う。

実は、私、業者を集めてみたのです。ここで議論するのは抽象的じゃいけませんから集めてみました。土木、建築、電気その他を集めてみたのです。そういうことで、とてもじゃないけれども、これはもう我々中小下請は、まして下請、孫請は消費税どころじゃない、こう言っているわけなんです。しかも、御承知のように今度の法律は、消費

者に納める義務を法律では義務づけてませんわな、業者は納付義務があるわけであって。したがって下請、孫請というのとは、特Aがとった国なり県のは、これはいつてでしよう。大体いつてるといふ見方です。ところが、もうほとんどそこでとまっちゃうって、下請、孫請になるとまずだめ、こういうことでございまして。建築も同じことです。しかも、電気設備なんかになると、地方に行きますと分離発注は難しいものですから、電気、水道その他の管工事になりますと一括工事でしょう。そうすると、ほとんどは地元県内、Aクラスで八二・二%の下請、Bクラスで八五%、Bのある業者は九六・六%が下請、Cクラスになると九七・八%が下請。元請といふのはもうほとんどないわけ。ここらになりますと、上からは消費税はつけてやる、こう言う。しかし、おまえまけてくれということで、いわば消費税部分はちゃんと値切られてしまつて、それで消費税をつけたよ、こう言う。一方、材料を買うのは、これはもう製品がほとんどメーカー物ばかりでしょう。完全に消費税がついてくるわけなんです。上と下とのサンドイッチで、とてもじゃないけれども、もう事業税の二重払いだ、持てない、こう言っているわけですね。こういう現実建設省は当初予想されたことだろうと私は思うのです。どういうように具体的にこれが完全に転嫁されるような指導と仕組みをやったのでしょうか、これを聞いておきたい。

○望月政府委員 個々の取引の過程で今先生の御指摘のような事象が全くないかということについて、私もないという確信は持てない、心配もなしといたしません、率直に申しまして。そういうことも頭に置きながら、私もとしては、先ほど大臣からも御答弁申し上げさせていただきましたように、要するに取引上の優位性、地位の優位性というものを背景にしてのいわゆる圧力は一切してはいけないというのを関係団体に厳しく指導させていただいているわけですが、これが末端までどう浸透していくかということが非常に関

心のあるところでございます。

そういった中で、先ほど大臣が御答弁申し上げましたように、私ももととしては、建設省はもとよりでございますが、そのほか建設業振興基金だとか三保証金社などにいわゆる相談窓口を置かせていただきたまいて、そういったこともPRしながら今日を迎えているわけでございます。その中で四月、五月の実績を見ますと、私も承知している件数で言いますと、三百四件の照会あるいは苦情等が来ております。ただ、このほとんどがいわゆる消費税制度にかかわる、制度の内容にかかわる照会、こういったものでございまして、全くそういう意味では制度がよくわかっていないという面が主でございまして、中には数件、おっしゃったような意味で、消費税をまけるとか、あるいは消費税分にかかわる金額の支払いは税金を納めるときまで待てというようなことをしている事例が私どもの耳にも入っております。こういったものににつきましてわかった程度、私も直ちに、大体知事免許業者が多いものですから、関係都県を通じてそういった業者に対して個別指導もあわせて行っている、こういったのが現状でございます。私どもとしてはできるだけ濃密な指導をやっているつもりでございます。

それからもう一つ、おっしゃったように零細企業を対象として多いと思われるいわゆる市町村工事等の関係でございますが、この消費税の問題と同時に大事なことは、いわゆる歩切りというものが余り横行するようでは消費税の適正転嫁というものがなかなか難しい、むしろそちらの方もあわせて大事なことであるということで、私も、消費税制度が導入されるときをうかがえまして、再度歩切りについての厳正な対処というものについて自治省ともども指導させていただいている次第でございます。

○三野委員 業者はなかなかあなたのところへ言うてこないわけ。下請、孫請ですから、言うてきよつたら指名を外されるわけ、仕事を。だから言うてくる仕組みになっていないのです。私どもが

行きますと、やはり言っちゃうのです。何とか制度そのものを、これはやはりおかしい、こう言っているわけですね。

それと、これは大臣の方ですけれども、電気なり水道なりの設備業者も商品を買おうでしょう。品物を買いますね。これは三%というけれども、やはり業者はこう言うのです。工場で生産されたときに三%のコンピューターを打つ、それが次に元売業者に行く、そこでもまた消費税の手続が行われる、三番目に仲買業者、そして最後のところが私のところに持ってくる業者だ、四回。その間トラック輸送が二回、三回ある。運賃にも消費税がかかるから、これまたコンピューターが動く。そうすると、物が生産されてから消費者のところに来るまで最低六回ないし八回、九回の消費税のコンピューターが動くんだ。これはコンピューターを新しく入れたところもあるでしょう。ソフトの組みかえもしたでしょう。これを取り扱う事務員の給与、経費というものが、次々と三%の上に乗せながら全部来てしまふんだ。だから、三%乗せてくれただけではとてもじゃないけれども計算に合うようになつていないんだ。便乗値上げもあるでしょう。したがって、実際には現場では五%、七%になつていっているという現実。これが今度の消費税の問題点であつたということはお認めになりますか。

○野田国務大臣 それが六になり七になるといふのは、率直に言つてちょっとまだ合点がいきにくい部分があるのですが、確かに流通が、だんだん累積されていくということになれば大変なことではありますから、そういう意味で今回の消費税では控除方式を採用して、とにかく累積を排除しなければいけないという仕組みになっておるわけなんです。同時に、いろいろな事務コストはかなりあるでしょう。こういうことから、一つは法人税なり所得税の減税という部分をカウントしていただきたいということ、それから、何よりも今回の消費税導入円滑化対策という中で、特に中小企業に

こういふようにこれでひとつまとめてくれといふことをしなければ、あなたのところから東京からえいこらえいこり言つたつねにJRなんて出てもいかぬでしよう、岡山の県議会に会わねといふのですから。だから頭がつかつかきているわけです。まとめて地元をお願いする。私は案を申し上げておきますが、それをなぜやらないのだ。そして地元がどういふようにするかは地元と住民、自治体

と住民、こういう形で処理することをお願いして、当面のことは今週中にできるはずなんです。だからそれをお願いをして終わりたいと思います。ありがとうございます。

○東家委員長 小野信一君。

○小野委員 最初に国土庁長官にお尋ねいたします。

戦後、我が国の土地取得については住宅取得は年々難しくなっております。現在三十年、四十年勤めた平均的サラリーマンでは戸建ての住宅を持つことが難しくなりました。なぜ戦後一貫して土地が高騰し、住宅の取得が困難になったのでしょうか。大臣は、この問題についてどのような要因でそのようになったのだとお考えなのか、お聞かせ願いたいと思います。

○野田国務大臣 お答え申し上げます。

御存じのように、戦後、経済構造というものが大変大きく変転をいたしてまいりまして、特に交通、通信、情報、こういうようなことでございまして、やはり一極集中の形がとられてきたわけでございまして。これが一つの引き金となって、価格形成というものは大きな要因が何といたしても需要供給の関係でございまして、こうしたものによって地価高騰というものが起きてきた。それで住宅取得が困難になってきたのではないかと、こういうふうに考えておるわけでございまして。

○小野委員 都市開発協会の調査によりますと、東京十キロ圏でのマンションは戸当たり六千六百七十七円、平均的サラリーマンの年収の十一倍になります。二十キロ圏では四千八百十五円で約八倍になります。マンションすら一般サラリーマンにとっては高ねの花になってしまいました。経済企画庁の六十三年度地域経済レポートの中で、東京の場合、土地代込みで八千五百九十四万円の家を購入すると、頭金は五百九十九万円、残りがローンということになります。一カ月のローンを返済額は約五十五万八千円で、一カ月の可処分所得約四十五万三千円の一・二倍となつて生計は不可能になります。

この平均的勤労者の何年分の収入で住宅が取得できるかという国際比較を見ますと、一九八五年時点でアメリカ三倍、一九八六年時点でイギリス四倍、一九七九年で西ドイツ四・八倍、一九八七年、日本で五・六倍となります。現在では恐らく十倍強になるだろう、こう予想されております。国際的に見ましても異常な事態と位置づけなければならぬだろうと思います。

大臣、大都市の四十歳前半の中堅サラリーマンが自分の家を持たないというこの事態についてどのような認識をお持ちになるか、建設大臣でもよろしゅうございまして、お答え願いたいと思います。

○野田国務大臣 これは最近だけでなく、戦後一貫して日本の政治、行政の重点課題が住宅対策であるということも御案内のとおりであります。そういうことでは何と四十代では少なくともマイホームが持てる、この夢を何とか実現していかなければならぬ、こういうことで今日まで鋭意いろいろの方々が御苦労いただいたわけであります。御指摘のとおり、現在のところ、甚だ残念ながら四十で直ちに持ち家が持てるという環境がない、なかなかこれは大変なことだ。そこで、先ほど来国土庁長官からも申し上げておりますとおり、我々、今度のこの内閣においてもさらに住宅、特にその中で大事な部分は宅地をいかに手の届く形で供給をするか、こういうことにある、この認識をいたしておるわけであります。

そのために、これは余談になりますけれども、今度常磐新線の問題もありますが、そういう大都市地域における宅地の供給について、我々も法案をお願いしておるわけでありますので、ぜひひとつこの審議の方もあわせてよろしく願いをいたしておきたいと思っております。

○小野委員 経企庁で発行している昭和六十二年度の国民経済確報、この資料を見ますと、我が国の課税対象の土地資産額は六十二年度末で千六百三十七兆円、前年対比実に二九・六％ふえております。評価額は三百七十一兆円。御存じのように

名目GNPは三百五十一兆円ですから、土地評価増の方が一億二千万の日本国民のGNPよりも大きいという成長率です。同期のアメリカの土地資産は四百三十三兆円、一ドル百二十二円で計算しますとそうなります。実に日本の土地は米国の四・一倍、国土面積が二十五分の一、アメリカの方が二十五倍なんです。単価に直しますと実に百倍ということになります。

今大臣が答弁しておりましたけれども、地価が高騰した理由は、私はいろいろあるだろうと思うのです。まず国土が狭隘であること、経済成長率が高騰した理由に比して非常に高かったこと、国土庁長官がおっしゃった都市への一極集中が大きかったこと、金余り、金融、投機、これらが重なったこと、金余りのためにもならないものもある理由によって国の責任のないものもあるいは自然的条件によってどうにもならないものもあることを十分私は承知しております。問題は、その中で、国が実行すれば土地騰貴を抑えられたにもかかわらず、それを放置したために現在のような土地騰貴が起ったとする要素は、要するに国の責任は何と何を行おうべきだったのか、それを行わなかったためにこうなったのか、国の無策の要素について御見解をお聞かせ願います。

○片桐政府委員 今回の地価高騰に際しまして、投機的な土地取引がかなりの地価高騰を増幅させる役割を果たしたことは事実であると思っております。

私もこれに對しまして、監視区域制度の機動的運用とか、それからまた短期重課制度を六十二年十月から創設するとか、それからまた居住用財産買いかえ特例を原則廃止するとか、それから金融機関、不動産業者に対する指導の強化、そういうものを通じまして地価の抑制に努めてまいった次第でございまして。今後とも引き続き監視区域制度の積極的活用を初めいたしまして、また諸機関の地方分散とか住宅宅地の供給促進策、そういうものを総合的に実施しながら地価の安定、ひいては地価の引き下げに努力してまいりたいというふうに考えております。

○小野委員 今の答弁はこれからやろうとする政府の考え方でございます。逆に考えると、そういうことをやらなかったために地価が高騰し住宅取得が困難になったのだから、そう私は理解して、次の質問に入らせていただきます。

我が国の居住水準を第四期住宅建設五カ年計画で定めた目標を見ますと、最低居住水準に達していない世帯は三百九十五万、約四百万世帯になります。この最低居住水準未達を所有関係で見ますと、民間借家八十八万世帯、給与住宅二十五万世帯、公共借家八十八万世帯、給与住宅二十五万世帯、地域別に見ますと、関東圏で三五・九％、最も多いのです。近畿二・六、次いで東海八・六、三大都市圏に集中いたしており、約三分の二を占めております。この状態を政治の立場から見た場合に、大臣、どのような御感想をお持ちになりますか。

○野田国務大臣 率直に言って、十分な状況ではない、こういうことだと思っております。

○小野委員 今の我が国の住宅水準、経済大団日本という経済力を背景にした場合に、まことに貧しい水準にあることをお認めいただいたと思っております。

そこで、我が国の住宅政策は今の国政の中でどのような位置づけをしているのだろうか、国は住宅の行政についてどこまで責任を持つことが近代国家としての最低の義務になるのだろうか、この最低の義務について大臣のお考え方を伺いたします。

○野田国務大臣 これはなかなか、どういった表現が適切なかわかりませんが、少なくとも、少なくとも欧米に比べて、今日まで予算、税制の面において国が支援する割合というのはかなり低水準にあつたということは認めなければならぬと思っております。最近、皆さんの御尽力、御協力を得まして、かなりヨーロッパに近い形の支援割合というものを確保できるようになっておりますが、まだまだ不十分な状況にあると思っておりますが、基本的にこの住宅に対する支援というものがいわば個

人の資産形成に対する支援という側面も一方ではあるわけでありまして、そういった部分をどう考へていくのか、特に公的住宅と個人の持ち家の促進との兼ね合いですね、このあたりをどのように考へていくのか、我々十分そのところを、国民の資産形成の状態等をも考慮に入れながらやっていかなければならぬと思っております。

ただ基本的に、先ほど来御指摘のとおり、やはり心の豊かさというか、そういうものが住環境から発生してくるということ、これは原点的に我々は政治の分野においては考へなければならぬ事柄である、このように思っております。

○小野委員 地価の高騰、住宅取得の困難がこれから国民生活、特に今大臣がおっしゃいました日本人の心の問題、勤労意欲の問題にどのように影響していくだろうか、私は、いい影響を与えるとはもちろん思いませんが、どんな影響があるだろうか、どういう予測をお持ちになりますか。

○野田国務大臣 率直に言って、一生働いても家が持てないという人が多くなっていくということになれば、当然社会的にも不安定な要素になるでしょうし、あるいはまた最近の地価の高騰がいわゆるニューブア、ニューリッチ論ということに見られますように、土地の値上がりをも一つの基軸にして非常に階層分化が進んでいるのではないかと、こういう受けとめ方、やはり我々政治家としては放置するわけにはいかない、このように思っております。

○小野委員 地価の高騰が行き着くところ、住宅取得の困難に取れんするのですか、集中的にあらわれております。先ほど申し上げましたように、平均的サラリーマンでは大都市では戸建ての住宅を持つこともできなくなりましたし、マンションすら無理な状態になりました。そこで経企庁が、いろいろな所得から生活水準、支払い能力を勘案した場合に、住宅支払い能力は平均的サラリーマンで年収の五倍以内でなければ生活を破壊する、こういう結論を出して公表いたしました。大臣は、この年収の五倍以内で住宅を取得させな

ければならないということについて、政策としてこれを実行する、認める、そういうお考えはございますか。

○野田国務大臣 できれば安ければ安い方がいいわけでありまして、今御指摘のとおり場所によつては八倍になったり、現在の予測値といえますか、これから家を持ちたいという方々が大体考へておられるその数値、年収と、それから自己資金あるいは借入金、いろいろのものを総合したところでは大体六、七倍くらいのもので持たたいという願望を持っておられるやに報告を受けております。実績からいっても大体五、六倍くらいになってお

る、できるだけこれを五倍以内に倍率を引き下げられるような方向に努力していくことは当然のことだと思ひますが、厳格に五という数字がいいのか、四がいいのか六がいいのか、それは低ければ低い方がいいに決まっているわけでありまして、その中で最大限の努力をこれからも引き続いてやっております。

○小野委員 今大臣は七ないし八倍という言葉を使つておりましたけれども、先ほど申し上げましたように、それは無理だと思ひます。生活自体を破壊することになります。やはり国際的に見ましても五倍以内じゃないと無理なような感じがいたします。もしその数字をお認めくださるとするならば、政府は当然その範囲内で平均的サラリーマンが住宅を持てるような政策、年次の、計画的に地価を下げていく、国民の要求にこたえる政策を提案することが当然の責務だと私は思うのですが、大臣、いかがでしょうか。

○野田国務大臣 おっしゃるとおりでありまして、そういう趣旨を実現するために、先ほど申し上げましたけれども、宅地と鉄道と一体的に開発して宅地供給をふやしていかねばいけない、あるいはまた、大都市部においてもこれから道路等の一体的な利用を図っていく、こういうような道路法の改正、いろいろそういう制度面における手当てもしていかなければならないわけでありま

す。私どもとしては、今お話しした趣旨にのっとりてさらに努力をしてみたいし、同時にまた先生方にも御協力をお願いを申し上げたい、こう思つておるわけでありまして。

○小野委員 やはり経企庁の試算ですけれども、目標を設定した資料が出ております。敷地面積百二十ないし百五十平方メートル、延べ床面積九十ないし百平方メートル、平均的勤労者の年収の五年分の所得で確保できること、通勤可能な範囲三十ないし三十五キロ。貯蓄動向調査によりまして、四十一歳から四十五歳までの年収の平均が五百八十八万四千円、それらの人々の貯蓄を見ますと、年間収入の一・五倍、こういう前提。そして、先ほど大臣がおっしゃったように、金融機関が採用する最高限度額の借り入れ、年収の三・五倍、二十年返済、元利均等償還、年収の三・五倍、そうやってみますと、年収の五倍は現在三千五百万円、建築費千二百四十万円、坪単価四十五万円程度、こういう前提に立つて地価を計算いたしますと、一平米十七万円から十八万円になります。

ばなりません。一坪五十万ちょつとになります。今の年収の五倍ということで国民が住宅を持てるような政策を立てるとすれば、当然地価を坪当たり五十万円以内、一平米当たり十七万ないし十八万と設定して現在の価格を下げていく制度をつくらなければ実現不可能ということになります。したがって、基本法をつくつても、このような具体的な政策が国民の前に提示されるのでなければ、国民は屋上屋を架するだけだ、こういう批判です。まず政治に対する不信を増大していくだろうと思ひます。

したがって、建設省でも国土庁でも、この十七万ないし十八万という価格に、私は三年、五年でできるというのを言っているんじゃないやありません、十年でも二十年でもきちつとした計画の中で国民の期待にこたえるという政策をはつきりと提示をすべきだと考えるのですけれども、私の提案は無理でしょうか。大臣の所見をお伺いします。

○野田国務大臣 先生のおっしゃられたとおり、この衣食住のうち住を満たしていくということは最大の私は政治課題であらうと思つておるわけでございます。

なお、先生が引用されましたイギリスにおいては四倍、アメリカにおいては三倍ということでございますが、我が国におきましては六十三年に急激に上がつてまいりまして七倍になつてしまつておるわけですから、六百八十二万円の所得に対して、マンションの場合には四千七百五十三万というのが首都圏におけるあれでございますし、また、建て売り住宅の方では五千八十五万というので七・五倍になつておる。お説のとおり、その高騰の最大の原因が土地にあつたということと認めることのできる問題だと思つておるわけでございます。

したがって、国土庁としては地価をスローダウンしていきたい、こういうことで、また安定をさせていきたいというために、監視区域を設けたり、あるいは中央省庁の移転を行つたり、そういう施策をやつてきているわけでございます。五年間という限定された範囲内においてそれが可能かどうかということとはここで私が申し上げるわけにはまいりませんけれども、しかし、私たちができるだけ最大の努力をしていかなければならない、これだけは事実だと思つておるわけでございます。そして、そのために土地基本法を出しまして土地に対する一般の考え方、通念というものを確立して、そして、これが先生のおっしゃるような線に沿うように努力をしてまいりたいと思ひますので、ぜひ土地基本法の成立をお願いを申し上げます。次第でございます。

○小野委員 先ほど建設大臣が、住宅取得に対する我が国の財政援助も先進ヨーロッパ並みになつた、こういう答弁をいたしましたけれども、なつておらないのが現実でございます。

その内容を見てみますと、国の歳出総額に占める住宅対策費の割合は、フランス四・三％、イギリス二・二％が高くて、日本は一・五％、まづ中くらいです。アメリカ一・四％、西ドイツ一・％。普通収入に占める住宅関係減免税額の割合は、日

本の場合に他国と比較してまことに小さいです。最も高いのがアメリカで四・八％、イギリスが四・二％、フランス一・五％、西ドイツ一・三％、日本は驚くべき一・五％で、アメリカの十分の一弱です。この数字を見ても、我が国の税制面での優遇度が大変劣っていることが明らかであります。この住宅対策費と減免税額の合計額が歳出総額に占める割合、両方でもやってみますと、イギリス六・一％、アメリカ、フランスが五％、西ドイツ二・二％、日本は一・九％とまことに少ないこと、異常に低いことが理解していただけたと思います。もちろんこの数字は制度が違いますから単純に比較することは無理だとは思いますが、日本は他の先進諸国に比較して住宅取得に対する財政的な援助が大変劣っていることを示す数字であることは間違いございません。

私は、住宅基本法ももちろん必要です、住宅基本法を中心としてあらゆる関連法律を機動的に、有効的に、適切に活用することはもちろん大切だと思いますけれども、それをより実効あるものにするには、少なくともこのような財政援助が、国民が住宅取得が困難な時代であればあるほど先進諸国に比較して圧倒的な数字でなければ、国民は理解しないだろうと思います。大臣、これからの住宅政策に対する所見、決意を改めてお聞きいたします。

○野田国務大臣 日本の財政的支援の水準がヨーロッパと肩を並べるほどまでであったという噂は持っておりません。まだまだ十分どころがある、大変離れていたのが若干差が縮まった、この程度かなと思っておりますが、さらにいろいろの形で住宅に対する国からの支援措置というものを研究していかなければいけない。その中身において、特に財政の支出という側面を持ち家賃のように重点を置いていくのか、あるいはまた賃賃の方にどうするか、あるいは税制面においても住宅取得促進のためのいわゆるローンのところを重点を置いていくのか、あるいは一方で新築賃

し家に対する特別割り増し償却だとかいろいろの形が絡んでおりますけれども、そういったものでもう少し重点化をしていかなければならぬのではないかとこのようにも思います。先ほど来お話がありましたけれども、基本的には所得水準と、それから宅地を含めた住宅価格とのバランスであります。そういった意味で一つの方向は国民の所得水準が高まっていくことも大事なことであります。すし、何よりもまた我々の行政のサイドでいえば、宅地を含めた住宅の価格がより安価な形で維持されていくことが大事であります。

そういった意味で、いわゆる中長期的な部分あるいは短期的な部分が含まれておると思っております。長期的な部分は御案内のとおり、やはり高速交通ネットワークを全国的に展開をしていくということが、いわば東京への一極集中を排除していく、このことが大きな意味での地価対策にもつながっていくわけでありまして、あるいはまた今関係審議会にも御検討をお願いしておりますけれども、都心部における土地の高度利用、有効利用というものを促進していくこともまた大事な部分であります。

一方より直截的なやり方としては、国土庁長官からもいろいろお話ございました。今土地基本法をお願いいたしておりますが、それに基づいてより機敏な、あるいは監視区域なりというものの従来の手法を活用するというと同時に、新しくお願いをしております土地基本法の精神にのっとり、やはり土地というものが基本的には単なる投資の対象、投機の対象というようなものではない、私権ではあるけれども、少なくとも国民全体の財産なんだ。そして、その土地というものは利用を中心に考えるべきものである、こういったものがいろいろな行政の仕組みの中に定着をしていくということもまた大事なことでござっております。あらゆる角度から、今仰せのとおり住宅を平均的なサラリーマンが手が届くような形でいかに供給できるか、我々もさらに知恵を絞って努力をしてまいりたいし、またいろいろとお知恵を

おかし願いたい、このように思います。

○古賀(誠)委員長代理退席、委員長着席
○小野委員 地価が高騰して平均的サラリーマンが住宅を持てない、マンションが高くなってこれまた持てない、こうなった場合に今大臣がおっしゃっているような政策は当然実行し、これを実現させなければならぬものだと思っております。しかし、それよりも先にやらなければならぬのは国有地、工場跡地、農地等の活用による住宅供給推進が真っ先に進められて国民の要求にこたえなければならぬのだと思っております。

そこで、公有地の拡大の推進に関する法律に基づいて土地の買い取り状況を調べてみました。昭和四十七年から五十六年まで、買い取り面積五千四百六十一ヘクタール、買い取り金額七千六百四十三億円。年々減少してしまっていて、昭和六十年、買い取り面積七百五十五ヘクタール、買い取り金額一千八百八億円にすぎません。

国有地の公共住宅への活用状況を見ますと、首都圏で五十三年から六十一年度までの九年間で六千七百七十九戸建てておるのです。一年平均わずかに七百五十三戸です。公有地では一万二千七百十四戸建てておりますが、一年平均四千四百十二戸強。旧国鉄用地ではわずかに二百八十一戸、一年に四十二戸強にすぎません。地価が高騰して買い取りが無理だ、こうなった場合に当然行わなければならないのは公有地に対する住宅地への転換でなければならぬのに、実態はこのような現状です。大臣、どうですか。国有地を優先的に住宅地に開放していく、国民の期待に直ちにこたえる、この政策を実行するとお考えになれますか。

○野田国務大臣 私からお答えするのが適当かどうかよくわかりませんが、かつて、特に国有地の処分仕方についていろいろ考え方の歴史があったことは御案内のとおりであります。終戦直後はやはり日本の経済復興ということが最優先である、こういったところから基幹産業に傾斜的に払い下げがなされる。あるいはさらに、二十年代

の後半になりますとやはり住宅問題が当時の非常に大きな政治課題でもあった。そういったところからあるいは学校あるいは住宅、こういったところに優先的に国有地を払い下げる、こういった時代がありました。その後いろいろ都市施設が必要になってきた。そういったところから、用途は別として地方団体に優先的に払い下げる、こういった時代もありました。そういったことを考えますと、現時点、今御指摘のとおり新たな公有地の拡大という取得ということが非常に難しい環境になってきておる。そういった中で限られた国としての手持ちの国有地を今直ちに住宅に優先的に開放すべきであるということが、全体としての土地政策の中で、我々は住宅の責任を負うておりますからそういったことの必要性を十分理解しなければいけないと思っておりますが、果たしてそれだけでいいか。あるいは最近、先ほど来御指摘がありましたけれども、やはり大都市の中における国有地の活用というものを、もっともっと別な都市の再開発なりあるいはいろいろな形で使い方というものを国民全体の財産であるという角度から、住宅を含め、あるいはいろいろなそのほかの都市施設を含めた角度の中で考えていかなければならぬのかな、実はこのようにも感じておるわけであります。

ただ、その前に御指摘がありました農地につきましても、市街化区域内における農地の活用方法、これも我々はずっと知恵を出していいのではないかと、画一的な取り扱いだけで果たしていいのかどうか、この点についてもこれは関係の官庁とも十分意見をすり合わせながら、こういった部分をさらに住宅を含めたそういう都市施設の用途に用いるような方策はないものか、このことを真剣に考えていかなければならぬと思っております。

○小野委員 大臣の言わんとすることを私は理解できないわけじゃございません。ただ、これだけ長期にわたって住宅が不足し、国民の住宅に対する需要が大きいときに、国有地に對する使途目的がまだ政府自体に結論が出ないということ

が私にとっては歯がゆいのです。国公有地はこういう方向で使いますよ、住宅には半分使いますよ、こういう方針がしっかり確立されて、国民に一年には一万戸、十万户提供できるのですよという計画が明示されるべきじゃないのでしょうか。私はそのことが今政府が国民に批判されている要点ではないだろうか、そういう気がするわけなんです。同時に、やはり私は今大臣がおっしゃっているように、住宅に対する認識、傾斜配分方式を含めて戦後の復興期には主要産業の経済復興の方が先だという問題点などがあると思います。

しかし、私は何度もこの質問はしているのですけれども、西ドイツのアデナウアーは第二次世界大戦の敗戦後にケルンの瓦れきの上に立って、西ドイツの復興は住宅建設からだ、都市計画からだと言いました。私は、やはり大きな見識だと思えます。アメリカのルーズベルトは一九三〇年代のニューディールの際に、土地から来る資産格差、富の不公平は人間を幸せにしないと言って、住宅建設をニューディールの中の大きな柱にいたしました。日本のある総理大臣は、ムジナでさえも自分の体に似せて穴を掘る、まして人間は自分でつくれないさい、うちをつくりなさい、こう言いました。私は、この住宅に対する、都市計画に対する認識の違いがアメリカ、西ドイツと日本の住宅の現状の違いになったのだと思うのです。過ちを改むるにははかることではないと私は思います。今からでもいいですから、野田大臣の時代に国公有地を使って国民のために何割は住宅に使いますよ、はつきりした計画を提示していただきたいことをお願いを申し上げます。

最後に、大臣の所見を聞いて、終わりたいと思います。

○野田国務大臣 住宅問題に対する小野委員の大変な熱意、私も心から敬意を表します。

国公有地の処分について、我々気持ちは通ずるところ、十分にあるわけでありました。ただ、この国公有地というものがどういう分布状況にあるか、やはり非常に限定されたその土地の周辺の環境、

いろいろなことを念頭に置きながら、かなりケース・バイ・ケースということが大事な要素でもあるわけでありまして、なかなか画一的に処分方針を出すというところが、これまた一遍政府が決めますと、ひとり歩きするものですから、そこもひとつ御事情を御理解願いたいと思います。御意見の趣旨を十分我々も尊重して、これから処分方針を考える場合の参考に供したい、こう思っております。

○小野委員 終わります。

○東家委員 ありがとうございます。

○木間委員 この機会に、日ごろ感じておることを若干意見を交えて御質問を申し上げたいと思っております。

最近、建設省や国土庁の事務事業にかかわる制度で特徴的にあらわれておりますのは、特定の地域といえますか特定の地方自治体のみに適用される法律がすくぶる多いという現象であります。例えば、明日も本委員会が審議が予定されております常磐新線の法案がありますが、この種の法律案は憲法第九十五条とはどうかかわりを持っておるのでしょうか。憲法九十五条はいかなる場合に発動されるのでしょうか。建設省のお考えをまずお尋ねしたいと思っております。

○望月政府委員 憲法九十五条、先生お話しのように、一の地方公共団体のみに適用される特別法、この場合には住民投票に付さなければならぬ、こういう規定があるわけでございますが、この解釈等につきましては、昭和四十六年の六十七国会で法制局長官も御答弁なされておりますけれども、あくまでも地方公共団体を対象とするものであって、特定の地方公共団体の組織、運営の一般的な方式あるいは権能について特別な規定を設ける、こういう法律が九十五条に該当するものとして住民投票に付さなければならぬ、こういうふうな理解されている次第でございます。今御指摘のように、私も今般、大都市地域におきます宅地開発と鉄道整備の一体的な推進に

関する法律の御審議をお願い申し上げているわけでございますが、この法律につきまして申し上げさせていただきますが、これはあくまでも三大都市圏を一般的に対象とした法律であるわけでございます。特定地方公共団体のみを対象とするものではない、これが一点でございます。もう一つは、その法律の内容でございますが、これも、これまた後ほど御審議願うわけでございますが、必要な基本計画を策定するというようなことなどを定めているものでありまして、特定の地方公共団体の組織とか運営あるいは権能、こういうものについての特別規定を設けるものではないというふうに理解している次第でございます。

そういう意味におきまして、私もお願い申し上げます宅地開発、鉄道整備の一体的な整備に関する法律については、この憲法九十五条に言う法律には該当しない、こう理解している次第でございます。

○木間委員 私は、憲法問題につきましては深い研究はもちろんでございまして、憲法は国民に対してすべからず健康で文化的な生活を保障しております。また、憲法九十五条は、地方公共団体の平等権を保障しているものでありまして、特に解説等を読みますと、不利益な取り扱いを禁じておるものでもあります。確かに最近の建設省、国土庁の事務事業の推移を見ておきますと、東京湾に橋をかけよう、これは東京都を初め、首都圏の交通緩和に役立つものでありまして、あるいは常磐新線をつくらう、同時に宅地開発をやろうというのはこの近く、先ほども議論になっております住宅緩和策などにも大いに役立つものでありまして、その単独法を見る限りは、今局長がおっしゃったような意味合いを持つものでありまして、むしろプラスの要素が多かるうと思っております。ところが、先ほどからも議論を続けておいてるわけでありまして、一極集中を防止しなければならぬ。特に六十二年六月に国土庁が長い歳月を

かけられて各省庁を脅かされて、第四次全国総合開発計画をまとめられたのでありますが、ここにもいろいろ項目を追って整理されております。国土の均衡ある発展と国土計画の項目があったり、多極分散型国土あるいは一極集中の是正などなどたくさんありますけれども、どうも皆さんのまとめにおいてのこと、日々やっておいてることと異なつた結論が今日既にあらわれつつあるのではなからうか、私はこう思えてならないわけであり

ます。例えば、さらに今後とも東京湾の臨海部の開発が行われていくであろうし、あるいは国鉄用地の跡地利用がどうなっていくのだろうか、あるいは都心部の丸の内線の建設やリニアモーターカーでさらに東京を起点にして結んでいくなどなどありますと、東京は働く職場も多いだろうし、賃金、待遇条件もすくぶるいい条件に恵まれるだろうし、住宅政策も、近郊にそういったものが配置されていきますと、東京は住みやすい、いいよ一極集中がさらに加速するのではないか、私はこう思えて仕方がないのであります。ですから、先ほど建設大臣も胸を張っておっしゃっておいでますけれども、お隣に国土庁長官もおられますけれども、どうも皆さんの胸のうちは、一体東京をどうされようとするのか、私はどうも理解に苦しむところであります。ですから、単独の法律制度そのものはむしろ歓迎されるべき中身は持っておりますけれども、総体的に描いた場合に果たして都民に喜ばれるのかどうか、私どもの孫子の時代に、何をやってくれたんだ、そういう声すら聞こえてきそうな気がしてならぬわけであり

ます。そうなりますと、いいよやはりこういった制度を将来に向けてつくるのがいいのかどうか。私は憲法九十五条の精神がどう生かされておるのかどうか、このことをやはり考えてみる必要があるのじゃないか、実はこう考えるものであります。そういって点で、目の前の小手先だけの問題をお互いに議論をしただけでは何にもならぬわけ

ありまして、もつと中期、長期の展望を持ちながら、たとえ建設行政であろうと国土行政であろうと、そのことを真剣に考えるチャンスが今来ておるのじゃないだろうか、私はこう思えて仕方がないのです。新任の建設大臣にこういったことを突然に申し上げてぶしつけでございましたけれども、私はかねがね、この建設委員会で幾つかの法案を処理をさせていただきながら、いつかこの問題に触れて皆さんと議論を交わしながら所見をお尋ねし、そして悔いのない二十一世紀を私たちは迎えたい、こう実は考えておる一人でありまして、せっかくの機会でありましたので、重ねて、今度は大臣の方から御決意のほどを、まず建設大臣の方からお願いをしたいと思います。

○野田国務大臣 大塚大所高所からの御議論、傾聴させていただきます。

確かにこういった土地住宅政策というのは非常に長期的な視点を必要とする大事なことだと思います。ただ、率直に申し上げて、既に自分なりの住宅なり宅地をもう持っているという人から見れば、新たな住宅取得の欲求の度合いというのはやや低いかもしれません。そういう意味で、既に現在東京の都内で住んでおるそういった方々のニーズというよりは、まさにこれからよりゆとりのある住宅に住みかえたい、あるいは自分の持ち家を持ちたい、あるいはもう少しゆとりのある、貸し家でもいいからゆとりのあるものが欲しい、やはりこういう広範な切実な願いというものを政治というものが無視するわけにはいかない。

そういった意味から、先ほど来る御議論をちょうだいをしてきたわけでありまして、やはり政治の場、特に建設行政としては、そういう広範な住宅宅地に対する国民の要望にどうやって誠実にこたえをしていくべきか、この点はそう遠い、自然に任せていいようなものではない、大事な政治課題である。そういったところから、先ほど来る申し上げましたとおり、少なくとも大都市地域においては土地の高度利用あるいは有効利用、こういったものを図りながら、そしてま

た、長期的には東京への一極集中を排除して、極力日本列島全体が活性化をしてそれぞれが核になっていくような多極分散的な国土形成を図っていかねばいけない。しかし、それだけでは足りない。やはり当面中期に見れば、少なくとも今世紀中には何とか首都圏において緊急に必要とされる住宅宅地の供給を手当てしなければいけない。そういったところから、今お話のございました、今度宅地と鉄道と一体的に整備しようという法案を用意をしたわけでありまして、このことは必ずや地域の住民の皆さんにもいわゆる地域が発展をしていくという側面において歓迎されることではないか、そしてまた、宅地をのぞから手が出るほど要望しておられる広範な皆さんにも喜んでいただけることではないか、私はこのように認識をいたしておるわけでありまして。

○木間委員 常務新線の、そして宅地開発の法案は明日また議論をいたしますから、そこを絞ったわけでは決まっていますから、ただでさえ過密な東京圏にさらにさまざまな手法で都市改造をやられる、それが東京を、極端な表現になってお許しをいただきたいのでありますけれども、東京圏になるのかどうか、再生になるのかどうかという問題なんですね。今までやってこられたこと、あるいはまた今それぞれがプロジェクトを考えておられることなどを考えますと、総体的にはさらに集中がより過密になるのじゃないだろうか、これは建設大臣は考えるものです。ですから、これは建設大臣の所管よりもむしろ国土庁長官の所管じゃないだろうか、こう思っておりますけれども、建設大臣は、住宅が困っておりますけれども、建設からぬではありませんか、こうおっしゃる向きもわく将来展望を立てられた四全総が一体どのように生かされていくのか。そういった意味では、今度国土庁長官のこの一極集中に対する、今後どのようにして国土の均衡ある発展を、富山県までもっと活性化をさらに進めてもらいたい、今すぐや

たい、このように思うわけでございます。○木間委員 私の申し上げておる意味がなかなか両大臣に通じてないようですが、要約いたしますと、交通も通信も情報も人口も東京に集まり過ぎて、もう既にあつぱあつぱの状況なんですね。これ以上はうっておくともう窒息しますよという状況で、何とか一極集中を排除しよう、さっきの大臣のお言葉を聞きますと、排除するのだ、こういう御決意なんです。ところが、お返事はなかなかそうはなっていないのです。ですから、この九五五五の精神はやはり私も絶えず念頭に置きながら行政を進めていかなければならぬのではないのでしょうか。そういった意味で、今後とも常に肝に銘じながら行政を執行していただきたい。両大臣にお願いをしておきたいと思っております。

次に移させていただきますが、若干予算のことについて私の見解をお示ししながら建設省のお考えもいただきたいと思います。

平成元年度の所信表明の中で、建設大臣は「建設行政の基本的な使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにあります。建設省としては、こうした課題にこたえ、所管行政を鋭意推進しているところでありまして、内需主導型経済成長の定着を図り、豊かさを実感できる国民生活を実現する」このように述べられております。文言は大変きれいでございまして、だれも異論を差し挟むわけではないのでございます。

ところが、平成元年度の予算を見ますと、新大臣の責任ではないのでございすけれども、役所の皆さんの集約の結論がそうだったのございまして、国全体の予算に占める建設省の予算の位置はどうか、調べてみました。一般会計総額に對しまして建設省予算は八・六％の割合ですが、昨年度は八・九％でございましたので、〇・三％の後退となっております。公共事業、例えば道路、治山治水、住宅、下水道の国費分では前年度より二％アップしています。

平成元年度の所信表明の中で、建設大臣は「建設行政の基本的な使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにあります。建設省としては、こうした課題にこたえ、所管行政を鋭意推進しているところでありまして、内需主導型経済成長の定着を図り、豊かさを実感できる国民生活を実現する」このように述べられております。文言は大変きれいでございまして、だれも異論を差し挟むわけではないのでございます。

平成元年度の所信表明の中で、建設大臣は「建設行政の基本的な使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにあります。建設省としては、こうした課題にこたえ、所管行政を鋭意推進しているところでありまして、内需主導型経済成長の定着を図り、豊かさを実感できる国民生活を実現する」このように述べられております。文言は大変きれいでございまして、だれも異論を差し挟むわけではないのでございます。

平成元年度の所信表明の中で、建設大臣は「建設行政の基本的な使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにあります。建設省としては、こうした課題にこたえ、所管行政を鋭意推進しているところでありまして、内需主導型経済成長の定着を図り、豊かさを実感できる国民生活を実現する」このように述べられております。文言は大変きれいでございまして、だれも異論を差し挟むわけではないのでございます。

平成元年度の所信表明の中で、建設大臣は「建設行政の基本的な使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにあります。建設省としては、こうした課題にこたえ、所管行政を鋭意推進しているところでありまして、内需主導型経済成長の定着を図り、豊かさを実感できる国民生活を実現する」このように述べられております。文言は大変きれいでございまして、だれも異論を差し挟むわけではないのでございます。

平成元年度の所信表明の中で、建設大臣は「建設行政の基本的な使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにあります。建設省としては、こうした課題にこたえ、所管行政を鋭意推進しているところでありまして、内需主導型経済成長の定着を図り、豊かさを実感できる国民生活を実現する」このように述べられております。文言は大変きれいでございまして、だれも異論を差し挟むわけではないのでございます。

平成元年度の所信表明の中で、建設大臣は「建設行政の基本的な使命は、住宅・社会資本の整備等を通じて、国土の均衡ある発展を促進し、活力ある経済社会と安全で快適な国民生活を実現することにあります。建設省としては、こうした課題にこたえ、所管行政を鋭意推進しているところでありまして、内需主導型経済成長の定着を図り、豊かさを実感できる国民生活を実現する」このように述べられております。文言は大変きれいでございまして、だれも異論を差し挟むわけではないのでございます。

ところが、中身をずつと調べてみますと、結果的にはこも後退をしておるのであります。御案内のとおり、本年度から消費税が導入になりました。公共事業も聖域ではございませんで網がかかりましたので、このアップ分は全く消費税で消えていく代物であります。さらに、資材費の値上がりや人件費の増高等を勘案いたしますと国費分のマイナスは決定的であります。また、NTTタイプが入っていることも考えますと行く先が案ぜられて仕方がないのであります。また、国費がほとんど後退をしておりますので、どこでつじつまが合っているのだろうか、つまり、財投で大幅に増加をしておるということでもあります。

この財投の推移を見ますと、十年前は国費が四七・二％に對しまして財投は五二・八％でございました。おおよそ半々ほどでしょうか。六年前は国費が急に下がっておりまして、三七・九％に對して財投は六二・一％、本年度は三七・一％に對して財投は六二・九％です。本年度分は八八年、去年からNTTが入りましたので何とか五年前と変わらぬような数字にはなっておりますが、国費分の状況を見ますと寒いような気がしてなりません。やはり本来の建設行政のあり方からいって、国土庁もしかりでございますけれども、国費をもっと大幅に投入する必要があるのではなからうか。民間活力の活用といったって、住宅を建てるにいたしましても、それぞれ財投資金を投入して、つまり国民の皆さんが借金を担いで住宅を建てるわけでありまして、借金地獄にはまり込むようなやり方というのはいかなるものかと私は思えて仕方がないわけでありまして、そういう点でぜひこれから前向きに取り組んでいただきたい。このことに對して建設省の決意をまずお伺いしておきたいと思ひます。

○野田国務大臣 御指摘のとおり、確かに本年度の予算編成では国費の伸びは対前年度二％増でありまして不十分という印象が非常に強いところでありまして、事業費で見ますと、今お話がございましたとおり、財投資金の活用あるいはNTT株の売却収入の活用、これらの工夫を講ずることによりまして、事業費ベースでは対前年度五％増という公共事業費の確保ができたところでありまして、今後ともこの国費の獲得についてはさらに努力していかねばならぬと思ひますし、何よりも大事なことは、この公共事業の予算の枠がどのように確保されるか、事業費をいかに確保するか、こういうことでもございまして、両面において我々はさらに努力していかねばならぬ、このように思っております。

○木間委員 ぜひとつ今後の皆さんの御活躍を切に期待申し上げます。お願いいたします。次に、この機会に過疎問題について若干の御意見を申し上げながら認識をさせていただきたいと思っております。

過疎地域のほとんどは概して第一次産業を基盤として成り立ってきたと私は判断しております。今日まで、高度成長経済の過程で行政は有効な手を打たなかったために、二次産業、三次産業との間にさまざまなギャップを生じてきたと思ひます。さらに、交通網等の環境整備のおくれは都市部との落差が起こって、また近年では、貿易の拡大政策は食糧すら自由化を許すところとなりまして、あるいは国鉄、JRの公共輸送網の撤退、廃線が拍車をかけていったと思ひます。この事例は国土庁ではどのように理解されておるのでしようか、まず認識をお示しいただきたいと思ひます。

○森政府委員 過疎問題のよって立つゆえんにつきましてはお話がございました。委員御案内のとおり、過疎問題は、言うならば昭和三十年代以降の日本経済の高度経済成長に伴いまして生じたもので、私もそう思う認識をいたしておるわけでございます。それに対応するために、御案内のように昭和四十五年及び昭和五十五年の二度にわたりまして特別の法律が制定されておるところでございます。ただいま委員のお話がありまして、国の政策の運用によりまして過疎現象が生じた面があるということは決して否

定できないことだろうと思ひます。

ただ、それは個々の地域を見ればある程度は当てはまると存じますが、全般的に申し上げては、例えば石炭の例で申し上げますとエネルギー革命というものがございまして、エネルギーの問題をとつてみますと国民の生活の嗜好の変化という問題もございまして、日本及び世界の経済社会の大きな流れが基本的なものとしまして底流にあるのではないだろうか、こういう考え方を持っております。

いずれにいたしましても、過疎対策の課題といふことは国土の均衡ある発展を図っていくことと相まって効果を発揮できまう今後とも十分努力してまいりたい、かように考えております。

○木間委員 今局長の方から、国の政策ともかわつておるという認識の開陳もあつたわけですが、ところが、本年五月、過疎問題懇談会の方で「これからの過疎対策について」というレポートが発表されております。私も二、三度繰り返して読ませていただいたわけですが、この中身にはそれらの問題については記述がございまして、残念でございまして、ないわけでは、もちろん過疎問題というものはそれだけではないわけですが、諸条件が重なり合つて起きた現象には違ひないわけでございますけれども、国の政策と部分的には深くかわつておるというところがあると思ひます。北海道のある都市では炭鉱が閉山になりまして、今日ではとてもじゃないが都市要件を満たさないまでに人口が減つていくという事実も皆さん驚きと御存じのところでありまして、ですから、私は今後の過疎問題を考えてみますと、そういう政策の変更抜きではあり得ぬのじゃないだろうか、こう実はしみじみ感ずる一人でございます。そういうことを十分お互いに理解をし、受けとめながら、今後の過疎対策に取り組んでいくべきだろう。

それで、その中にいま一つ問題点がございまして、これを見ますと、個性豊かな地域づくりを推進するため、地方がまず知恵を出しなさい、その求めに応じ中央が支援いたします、こうなっております。確かに地方自治は、読んで字のとおり、地方、地方がみずから治める、自主性を尊重されておる姿はわかります。しかし、人口の推移を見まして他の地区よりも十五年も十七年も早く高齢化が進んでおる中で、知恵を出せといつても知恵の限度もありまして、仮にまた農業にいたしましても減反を押しつけるんじゃないかと、うちの方でむしろ一〇〇％、一二〇％農業をさせてもらいたいと言つたてなかな中央に屈かないという今の現実があると思ひます。それで、知恵を出しなさい、中央は援助いたしますでは、私は果たして過疎問題が進むだろうか、こういう危惧を抱かざるを得ないということでございます。こういったこともぜひ念頭に置いてお願いをしておきます。

それから、局長がおっしゃいましたように、今まで二十年進めてきました。来年三月、二十年を終わろうとしております。この二十年間の過疎対策は人口の動態と財政指数が物差しになったのでございまして、今後の対応はもっとファクターをたくさん広げて、そして中期、長期の展望を持ったものでなければならぬのじゃないだろうか、こう考えるものでございまして、そういう点で人口だけとかあるいは財政力指数だけではいかぬと思ひますけれども、国土庁のお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○森政府委員 地域振興立法に大変御造詣の深い木間先生から、過疎問題の本質にかかわります三点につきましてのお話がございました。まず第一点の、過疎問題は過疎独特の問題としてとらえないで、他の施策との関連を十分に考えて実行すべきである、こういう御意見でございます。私も、先ほど申し上げました点も含めまして、過疎問題は過疎単独の問題でなく、ほかの施策とあわせ協調して実施をしなければその効果は上がらない、こういうふうに認識をいたしております。

また、先ほど申し上げました点も含めまして、過疎問題は過疎単独の問題でなく、ほかの施策とあわせ協調して実施をしなければその効果は上がらない、こういうふうに認識をいたしております。

ます。過疎問題の懇談会におきましても、議論の過程では先ほど先生お示しのような議論もございました。レポートといいますが文面としては明確には載っておりませんが、議論の過程としてはそのような議論がありましたことを申し添えさせていただきます。と思います。

それから第二点の、地方は知恵を出せ、中央は支援をする、これだけでは足りないの、もっと条件の改善に重点を置くべきではないか、こういうお話でございます。

御承知のように、過去二十年間やってまいりまして、市町村を中心いたしました基幹的公共施設の整備はかなり進んだ、こういう認識をいたしておるわけでございます。過疎の市町村の中では、その主体性あるいは創意工夫を十二分に発揮した地域づくりに取り組んでおる、そういう市町村も現に見られておるわけでございます。私どもとしては、そういう市町村の動きというのをできるだけ支援をする。その意味で過疎地域にとりまして人材の養成というのも大変な課題でありまして、それから知恵の出し方というの、いろいろ工夫が要るかと思いますが、そういう地方の動きというのを中央は全面的に支援をして地域の活性化を図っていくというのが、この過疎懇のレポートの主要テーマになっておるわけでございます。

ただ、それは申ししましても、先ほど御指摘のとおり、過疎地域は条件面では必ずしも恵まれていない、そういうところが圧倒的に多いわけでございます。自主的な努力だけではおのずから限界があるというのも現実の問題として当然視野に入れないといけないことだろーうと思います。そのために、私も今後過疎法が切れます本年いっぱい間に、いろいろな関係方面とも十分相談をさせていただきながら、そういう条件の改善面での具体的な支援措置がどの程度講じることが出来るかという点をも一度考え直してみたい、こういうふうに思っております。

それから第三点の、過疎の基準ともいべきお

話ございました。

御案内のとおり、これまでは人口の減少率それから市町村の財政力の強さというのを基準にいたしておるわけでございます。人口の減少率について申し上げますと、旧法と申しますか、昭和四十五年の法律では五年間で一〇%以上の人口減少、それから現行法では十五年間で二〇%以上の人口減少というの、一つの物差しになっておるわけでございます。ただ、この人口の急激な減少に対処するというのが目的でこれまでつくられてまいりました。いわゆる阿過疎法というのは、近年ではその面ではおおむね目的を達成しつつあるのではなからうか、こういう認識が一般的でございます。といえますのは、現在過疎市町村千五百五十七ございすけれども、このうち既に人口が増加に転じておりますのが二百団体ございす。逆に、五年間で一〇%という旧法の基準を使いますと、それに該当いたしますのが百七でございす。あとは微減、こういう状況でございます。

ただ、これもいろいろな分析をしてみますと、なかなか出ていく人が少ないために人口減少が歯どまがなかった、こう見られる向きもありまして、さらに先ほどお話にございしたように、過疎市町村は全国の十七年先を行く高齢化の地域になっておるわけで、いずれそういう方々がお亡くなりになれば人口減少がまた始まる、こういう認識を持っておるわけでございます。その意味で、人口減少率というの、一つの視野にはしなれない、こう考えますが、他方、これもお話がありましたように、若年層が出ていってなかなか戻ってこない、こういう現実の姿あるいは高齢者が非常に多い、こういう姿というものが今後の基準の一つとして想定を検討していくということが必要ではなからうか、こういうふうに思っております。

さらにまた、財政力指数につきましても、財政力の非常にいいところは一般的には過疎ではないわけでございますけれども、そういう財政力の問題も当然のことながら視野に入れて考えていかな

ければいけない、こう考えておるわけでございます。が、いずれにいたしましても、こういう具体的な対象基準につきましては今後関係方面とも十分御相談しながら進めてまいりたい、かように考えております。

〇木間委員 いずれにいたしましても、明年三月で期限切れになるわけでありまして、今政府の方でも鋭意御努力をいたしておられますし、また各党の方でも積極的に取り組んでおられます。私ども社会党でも努力をしておりますので、本年度中に成案がまとまりますように努力をいたしますので、ぜひ国土庁の方におかれまして、特に長官の方におかれましては過疎地域の実態を御覧察いただきまして、住民の皆さんが納得されるようなそういう方向でまとめ上げていくことをお互いに認識を確認し合いたいと思っております。以上で終わらせていただきます。ありがとうございます。

〇東家委員長 小林恒人君。

〇小林委員 大臣におかれましては就任早々で、行政は継続するものでありますからとはいえないが、前大臣は約半年間の任期で新たにまた大臣がかわられる、こういうことでありますので、年度を通じて建設省として推し進めるべきもの、二十世紀を前にして今後具体化をしなければならぬ課題等については精いっぱい御尽力をいただきたいて、立派な建設行政が進むような努力を積み上げていただくようにまず冒頭お願いを申し上げておきたいと思っております。

六十二年度に策定をされました四全総がございすけれども、多極分散型国土の形成を目標にしておりますけれども、多極分散型国土の形成を目標にしておりますけれども、非常に内容の豊富なものが示されたわけでも、この四全総の中における数々の課題の中で、建設省があるのは国土庁が所管をする課題というものは大変重要な役割を果たさなければならぬのだらう。実は、私は長いこと運輸委員会が交通体系を勉強してきた経過もあるだけに、四全総の中に示されたいわゆる一日交通圏というものについ

て大変大きな興味を持っているわけです。それと同時に、一日交通圏も大事なことであります。それは社会資本を整備をされなければ実現しないわけでありまして、国民生活と直接かかわり合いのある事柄だけに、高ければ利用しづらい、可能な限り低廉で一日交通圏が拡大をされていくということを望んでいるのが国民の期待なのだろうと思うわけです。そんな見地から、交通体系のあり方について、道路、鉄道、空路、海路とございすけれども、建設省が所管をする部分でぜひこれだけはやりたいたいというものなどについてお考えがあれば、まず冒頭大臣から所見を伺っておきたいものだ、こう思います。

〇野田国務大臣 御激励ありがとうございます。やりたいことは山ほどあると思っておりますし、また四全総をつぶさにも一度みずから点検をしてチェックしなければならぬと思っております。最初に、今御指摘の中で、そういった高速交通ネットワークの形成について、私どもとしては特に高速道路網の整備ということが緊急課題でございます。この点についてはもう既に御案内のとおり、二十一世紀初頭には何とか一万四千キロの高規格幹線道路をつくりたい、こういうことを打ち出しております。現在約四千五百キロ程度の整備でありますから、これはかなり本当に力を入れてやっていかないとこの目標達成はおぼつかない、そういう意識を持っております。よろしく今後とも御協力、御支援をお願い申し上げます。

〇小林委員 高規格幹線道路網一万四千キロという問題について、基本的な部分でちょっと私は疑問を感じている部分もあつたので、これをお伺いしておきたいと思っております。今日まで進めてきた道路整備計画というもののについては、その計画と実行が果たした役割というものは大変大きなものがあると思っております。ただ、有料である、こういったところのいささかの疑問を持ちます。最近、雑誌を読んでおりましたら、これは有名

な話です。大臣も御案内だと思ひますが、ドイツのアウトバーンのお話が出ておりました。かつてヒトラーが失業救済で工事着工をした、東部から西部へ、南部を結ぶ大変大なる構想の中でアウトバーンが建設をされていく、戦後になって大半が高速化に対応し得るようにつくりかえをされた、こういうぐあいに記載をされているのを読んだ、これは私も一度お邪魔をした際にしみじみと感じたのですが、通行料無料、片側三車線、およそ百五、六十キロくらいで走れるすばらしい道路になっているわけですね。道路というのは社会資本としての位置づけがされているだけに、こうしたものを見るにつけ、最近に加えて西ドイツは東ドイツに経済援助という形で工事が進みつつある。こういう状況を見ますと、我が国は何とすべてが有料なのか、こういう点で大変疑問を持たざるを得ないわけですね。これは建設委員会だけではなしに、幾つかの関連する委員会の中で高速道路料金というものについて議論されてきた経過がありますが、可能最大限早期に無料化をしていくというプログラムをどう組み立てていくかというのが大事な課題なのではないかと思ひます。いかがお考えでしょう。

○三谷政府委員 お答えいたします。
先生御指摘のとおり、四全総で全国一日交通網の構築ということで交通ネットワークの構想がございまして、それに基づきまして高規格幹線道路網約一万四千キロ、こういう整備をすべしというようなことがうたわれております。それを受けまして、建設省では、一万四千キロの高規格幹線道路網の構築、二十一世紀の道路整備の長期計画、こういうものをつくりまして、現在、その一環といたしまして、昭和六十三年度を初年度といたします第十次道路整備五カ年計画を推進しているところでございます。

この計画では幾つかの主要課題がございまして、中でも一番大きな柱といたしまして、高規格幹線道路網の整備、こういうものを掲げておりまして、この期間中に六千キロ、さらに二〇〇〇年

には九千キロ、二十一世紀の初頭には一万四千キロ、こういう整備をしようというふうに考えております。大変残念なことに、道路の整備の水準が先進諸国に比較をいたしまして大変おくれでありまして、高速道路の整備が非常に急務とされているところでございます。したがって、この道路の整備につきまして現在とられております制度、道路特定財源制度、これでもって財源を確保する、一方、有料道路制度を活用いたしまして、非常な資金を要します、かつ早期に整備をしなければいけない高速道路につきまして、有料道路制度というものを活用して現在まで整備を進めてきたところでございます。

一万四千キロの中は二つに分かれておりまして、いわゆる国土開発幹線自動車道と称します高速自動車国道と一般国道等の専用道、こういうものに分かれておりますが、その高速自動車国道一万一千五百二十キロにつきまして、残念ながら現在の時点では四千四百キロ程度しかまだ供用してないのが実情でございまして、これを早期に整備する、あるいは巨額の資金を確保するという観点から有料道路制度で整備を進めさせていただいておるところでございます。

○小林委員 考え方についてはわかるのです。ただ、今日まで進めてきたもの、それからこれから進めようとするもの、こういう大綱については既に示されているものがあるわけですが、この中で、この高速自動車国道の整備については全面プール制のもとで借入金によって道路をつくっていく、三十年間で償還をする。一つは、全面プール制というのは、ある意味では日本全国どこに行ってもキロ当たり単価が同じだということにつながるわけですから、このことについてとやかく言うものではないですね。しかし、これからの道路整備計画の中では、必ずしも採算性という意味では、東京都内やあるいは近畿圏の高速道路と北海道のようなどころと同じ密度で車がかかるかというところについては相ならぬわけでありまして、そんな意味では、このプール制の維持という

のはどこまで建前論が通用するのか、こういった問題があるんだと思ひます。
それからもう一つは、三十年間で償還するといふ考え方ですね。これは普通の耐久建設物の耐用年数などを考えますと、五十年であったとしても何も不思議はないわけですが、三十年に限定する必要があるのか。これは償還期間といふのは即料金にはね返ってくるという性格を持っているだけに、こちら辺の検討はますます進められるべきではないのかな、こんな気がいたしますが、これはいかがですか。

○三谷政府委員 まず、プール制でございます。今お話がございましたように、多極分散型国土の形成になくはならぬ高速自動車国道を全国にわたって整備をする、考え方において、利用者には高速の交通サービス、これは速さあるいは定時で行ける、こういうようなものだと思いますが、こういうものが、利用者には速い高速の交通サービスを提供することというのがあります。高速自動車国道の利用によってその利用者が利益を享受できることが同じ条件であるということが必要ではないかというふうに考えております。昭和四十七年以降そういう考え方のもとに、道路審議会等の議論も踏まえまして有料制をもって整備をしております。現在の高速自動車国道については、料金の額、それから徴収期間に全体として一貫性を持たして、どの高速道路を利用しても同じ水準の料金で利用できるというようにプール制を採用しております。

ただ、御指摘のように、非常に採算の悪い、あるいはそういうようなことが入ってきたときにどうなるんだ、こういう御指摘もございまして、それにつきましまして、実は高速自動車国道の整備が今縦貫道から横断道路というふうに進んで進んできております。当然ながら、縦貫道に比較をいたしまして横断道路でございまして交通量もある程度少ない場合もある、それから、構造物等が多くてどうしても工事費等が余計にかかる、こういうもの

のがございまして、したがって、そういうものを整備する際には国費で助成をいたしまして、なるべくそういうものについては採算性を確保するために資金コストを下げてやる、こういう仕組みを今とっております。具体的には横断道につきまして資金コストを三%まで下げるような国費を入れております。

さらに、新しく整備をする、こういう路線を入れる場合、プールに編入する場合は、一定の条件のもとでしか入れないようにはしております。それはどういふことかと申しますと、やや専門的でございますけれども、その路線またはその区間の内部補助の額が料金収入と国費とを合わせた額を超えないように配慮している。つまりどういふことかと申しますと、非常に採算性のいいところからお金を動かすのをある程度、例えば自分で稼いだものは、もったほかのことを考えて整備手法を考えていったらどうかというふうなことで、やはりプールに入れていく場合もそういうことを考えながらという整備手法で現在まで整備しているところでございます。

いづれにいたしましても、プール制の制度は、先ほどお話がございましたようにいろいろな御意見もございまして、全国民が等しい交通サービスを受けるという観点からやはり当面統一的な手段ではないかというふうに考えております。
一方、有料道路でございましてから償還期間の問題がございまして、現在はその償還期間について三十年という考え方をしております。三十年という考え方をどうやって決めたかということでございますが、これは有料道路でございまして、普通の民間会社と同じように、例えば交通量で料金を払ってそして償還をしていくというふうなことで償還の計画をつくりまして、そうしますと、その計画の確実度といふことが問題になります。その例えれば経済社会情勢の長期の予測といふものがどの

くらいで行われているか、例えば四全総等については十五年というような考え方もあるかと思ひますし、そういうようなことを考えますとおおむね三十年程度が限度ではなからうか。延ばせば延ばすほど、御指摘のように値段の問題に効いてくる場合もありますけれども、それと同時に交通量の變動とか、あるいはその間の物価の経済情勢、こういうものが変わっていきまふと非常に影響が大きくなる、つまりいろいろな問題が起こる可能性も多くなるというようなことで、総合的に三十年ということを考えております。なお、有料道路について諸外国の例等を見ますと、三十年というようなケースが非常に多いと見えます。

いずれにしても、これを今直ちに延長するということなどはちよつと時期尚早ではないかというふうに考えておまして、今後の検討課題というふうに考えております。

○小林委員 別に逆らうつもりはありませんけれども、三十年間という償還期間については私はちよつとこだわっているものだからね。今幾つか羅列された要素、これはやはり道路をつくる以上は国家的に政策誘導を図っていくかというところがいつて回らなければいけないわけであつて、無原則的に道路が地域の陳情だけででき上がつていくという性格のものではないわけですね。そんなことを考えると、これは今の段階で時期尚早か、しからば十分に国民が納得し得るような要素が出てくるのかという、私は非常に薄弱なものに終わっていくような気がしてならないわけですね。

私は北海道ですから、北海道のことだけ言うつもりはありませんけれども、こういう図面を見ますという、随分我が北海道は空っぽだなどという感じがしないわけではないのです。用地買収費も非常に安いのにどうしてできないんだらう。札幌は北緯四十三度ぐらいです。地球儀を北緯四十三度くると回しますと、これはもう紛れもなく文化圏だと私は思っているんです。ところが、この日本列島の中で北緯四十三度なんというの

は、北国で雪が深くしてしようがない、よくそんな寒いところで暮らせるものだ、こんな極論を吐く方もいらつしやる。これは余談であります。ぜひ正確な意味での、日本列島全体にかかわつての国の行政というものを、四全総というものの自体が建設省、国土庁、非常に大きな役割を担わなければならないという認識を持つだけに、性根を据えて考えていただく、どんな小さなことでも具体的に詰めて図っていく、こんなことが必要ではないのかなという気がしておることを申し述べておきたいと思つています。

ところで、話はちよつと変わりますが、高速自動車国道の料金改定というのが六月一日から行われました。平成元年の五月二十三日に運輸省、建設省から示された文書を読んで、野田建設大臣は消費税にかかわつては大変な御執念で国会通過まで尽力をされたお一人でありますから、私はあえて意地悪いようですが御質問しておきたいのは、文書を見ますと「平成元年三月三十日、日本道路公団総裁から運輸大臣及び建設大臣に対して、料金改定に関する認可申請が行われた。消費税は一体いつからやると政府は決める」としてかかったのか、全く私にはわからない。年度末ぎりぎりいっぱいになって料金改定を提案をしていく。かてて加えて、消費税分上乗せだけではなしにその他の項目までだんごにして乗つけてきて、今回の料金改定というのは平均でもつて八・九%も引き上げをするという形になった。政府は少なくとも便乗値上げについて一切認めないぞという認識で取りかかたはずだ。いろいろ何ってみま

すという、車種区分の改定等もしたのであります。もうそろそろやらなければならぬ時期だつたのです。こつとこつとやるが、これは紛れもなく、道路公団そのものが三月三十日に示したものは、消費税と車種区分改定を同時進行させたにほかならない。これは明らかなんです。これは政府が、建設大臣と運輸大臣は認めたことになる。三月三十日になってこの種のを建設、運輸に提起をしていくということを含めて、いささか

さんな取り扱いはないかと思ひますけれども、建設大臣はいかがお考えですか。

○三谷政府委員 現在高速国道の整備は、先ほど申し上げましたように全国フル制あるいは有料道路制というものを活用して進めているわけでございます。今お話がございましたように、前回高速自動車国道の料金改定というのは六十年に行つておりますが、実はその後いろいろ事態の変更に変わつてきております。

一つには、高速自動車国道の整備をどんどんしてまいりますものから、ネットワークをさらに充実したいということで、六百三十三キロに追加をして償還対象を延ばして整備をしていきたい。それから大都市周辺の地価高騰あるいは用地費の上昇、それからいろいろなサービスの向上のために、具体的には、例えば情報提供装置の充実等々につぎまして償還計画を見直さなければいけないというふうなことが出てきたわけでございます。それから先ほどもお話がございましたように、これは昨年の十月でございまして、料金の徴収に当たりましてできるだけ利用者に対する公平を保持するという観点から道路審議会の答申が出されたわけでございます。それまで料金の車種別が三種類でございました。普通車の範囲がかなり広がつたわけでありました。この三種類のものを五種類に直すべきであるという提案を審議会からいただいたております。それから当然ながら、四月からの消費税の問題がございました。

こういうような前提で道路公団はつと検討してまいつてきておまして、当然ながら経費の節減をする、あるいは国費の助成、先ほど申し上げましたように、横断道路などに対する国費の助成の充実を行つてもなお不足するものについて今回料金改定を実施したものであります。

車種区分の問題についてももう少し説明をいたしますと、技術的な問題でございまして、車種区分を直すためには通行券を磁気カード化しなければ容量ができません。実はこれは十二月に全部完了いたしました。それから当然利用者に非常に負担

をお願いする話でございますので、特に今回道路公団は、全国の十一カ所でハイウェイ懇談会、道路モニター合同会議というものを開催いたしました。非常に準備に時間をかけて利用者の方々のいろいろな御意見を積極的に聞かれております。そういう結果、三月三十日に出されたわけだというふうに私どもも理解しております。

私どもは、実は、申請を受けまして建設、運輸両省で今初めて四月二十八日に公聴会を開かせていただきました。そういうことで先ほどのような判断を私どもも十二分に行ひまして、経費が節減できないかあるいはいろいろな国費の問題がどうだろうかというふうなことを考えていろいろ慎重審査した結果、逆に言いますと、今回道路公団からは九・六%というふうな申請が出てまいっておりますが、消費税あるいは車種間変更というものを含めまして八・九というふうな圧縮して認可をしたわけでございます。

なお、消費税が四月一日から導入されたのは御案内のとおりでございますが、ただ、四月一日に消費税の転嫁を行ひ今回料金をまた改正するということは、短期間に二度も料金改定を行うことはこれまた大変問題があるというふうなことで、今回六月一日に、あつて車種間変更、消費税の転嫁それから採算性の確保のための改定、こういうもので実施したところでございます。

○野田国務大臣 今、道路局長が申し上げたとおり、さまざまな要素というものを勘案して、平均八・九というアップ率になった、こういうことだと思つております。消費税のことだけの云々ではない、これはもう御案内のとおりであります。

○小林委員 余り答えになっておらぬですね。これを認可するに当たつて経費削減等具体化するために努力をさせるのだ、したがつて、申請よりは少しく圧縮をしたのだぞ、そう言いながら、一方では今回の改定に当たつて今後日本道路公団が努力すべき事項について、運輸省の運輸政策局長と建設省の道路局長から公団に対して以下の指示を行つた。イ、ロ、ハ、ニとあるのです。

「イ」とは何かと言え、事業の効率化に一層努めること。「ロ」は「東名・名神高速道路の拡幅やインターチェンジの改良」等を積極的に講じていかなさ。」「サービスマニア、パーキングエリアの拡張、トイレの増設」、これは経費節減とどう関係するか。サービスというのは、やはり避けて通れないわけでしょう。サービスというのは、料金を取る以上は避けて通ることのできない課題がこれだけは少なくともあります。こういうことを明確にしているようなものなのです。だとすれば、四月一日から実施をするのだと決めた消費税分三%の取り扱いをどうするのかという議論と、料金を取る以上はサービスをどう取り扱うのかという問題、日本全土に高速道路網をしっかりと張りめぐらして、国民ひとしくその恩恵を享受することのできるような国土形成の一役を担っていくといったことは整合性がなければならぬ。今のお二方からの御答弁では、六月一日に二カ月間も延ばした理由が全く見当たらない、ずさんだと言わなければなりません。

この点については、きょうは時間がありませんから、これ以上申し上げませんけれども、せっかく公聴会までやったという熱意については、私は評価をします。ぜひこういう建設行政をやっているのだと、こういうことは評価をしつつも、内容的には、結果的には料金が便乗して上がったばかりという不信をぬぐい去ることができなかったことにつながるわけであります。

以降、また機会を求めてこの種の質問、道路行政に限定して論争させていただきまますので、きょうはこの辺で質問を終わります。

○東家委員長 午後一時三十分から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時四十分休憩

午後一時三十分開議
○東家委員長 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。大野潔君。

○大野(潔)委員 建設大臣の所信表明において、活力ある都市活動を支えるため交通渋滞対策を推進する所存である、このようにその中にございませうが、私もこれはもう大賛成で、渋滞というものはいろいろな意味で大変マイナスイメージが大きいわけでございますので、どうかひとつ大臣は責任を持って進めていただきたいと思ひます。

そこで、まず首都高速道路の渋滞問題から若干お伺いしたいと思うのですが、基本的には五百円の通行料金が六百元になったということで大変不満がある。ところがなかなかこの渋滞の方が解消しない。また、ちょうどいしました「首都高速道路の現状と将来」、これを拝見しまして、率直に渋滞状況について認めておられる。要するに、車の走行速度が二十キロ時以下を渋滞と規定して書かれているわけですが、確かにそのとおり。渋滞が多く発生している場所としては、四号線の三宅坂、五号線の竹橋、六号線の江戸橋インターチェンジ、また九号線の箱崎インターチェンジ、湾岸線の昭和島、それからまた横羽線の羽田トンネルの六カ所ですか、まさに慢性的で、しかもこれはだんだんひどくなっていると思うのです。私もちよいちよいち中央高速から首都高速に入って使うことがあるのですが、たしか十年ぐらい前のときには外苑ぐらゐまで来たものが、最近ではだんだんと、外苑どころじゃない、その手前でおりにければならない。三宅坂から十キロも手前の永福あたり、ひどいときには十三キロ手前の高井戸、この辺でおりなければならぬ。むしろ一般道路を走った方が早い。こういうことで、これは不満が出るのが当然だと思ひます。これについて大臣は、現場を御承知であるか、またどのように考えておられるか、ちょっとまずお答え願ひたいと思ひます。

○野田国務大臣 首都高速道路における渋滞ぶりについては、私も大野委員同様いらいらしなから巻き込まれた被害者感覚を持った一人でありまして、痛いほど承知をいたしております。

○大野(潔)委員 首都高速の歴史を振り返りますと、まず公団が設立されたのは三十四年の六月、その時点では四輪車の保有台数が約百万台であつたらしいですね、そのときに大体計画された。そして、その五年後、三十九年のオリンピックの年に約三十二・八キロが首都高として開通した。この時点では車もふえて約五百万台になった。

ですから、公団設立当初の計画は、延長は七十一キロですが、これを昭和四十年までに完成させよう、これが大体目標のネットワークであつたらしい。ところが、これが六十三年の初めには車の保有台数が五千万台、予想をはるかに超える台数になっている。この中でも特に首都高速を利用するであろうという首都圏の東京、神奈川、千葉、埼玉、この一都三県だけでも保有台数が一千万台を超える、こういう状況になっているわけですね。しかも、首都高速の実際の利用というのは一日百万台を今超えつつある。

こういう状況で、私が申し上げたいことは、要するに計画、升が小さな升であつて、こんな今日の状況を想定してなかったのではないかと、そう私は考えるわけでございますが、その辺は、ここは大臣なのか事務当局なのかわかりませんが、ひとつその辺についてどのような状況になっているのか御説明を願ひたいと思ひます。

○三谷政府委員 お答えをいたします。

首都高速の計画でございますけれども、これは東京都区部それから周辺地域におきまして自動車交通の円滑化を図るために国で決定いたしました首都圏整備計画、こういうものに基いて建設を進めているわけでございます。この計画自身は社会経済状況の変化に応じて見直しをしております。昭和六十一年が一番最近の改定でございます。ただ、先生のおっしゃられるように、非常に増大をいたします交通に対して、首都高速がネットワークとして大変渋滞をたらしているということは事実でございます、やはり実際の交通量は首都圏の交通量の増大、それから幹線道路の整備

備のおくれなどから計画を上回っているために、渋滞が生じているわけでございます。

なかならず、首都高速の交通量について分析をいたしますと、今日百万台でございます。御案内のとおり、横浜線と東京線に分かれていてわけでございますが、東京線について見ますと、大体七十五万台。その七十五万台のうちの約六割が都心環状線を使っております。その六割の車のうちのさらに半分が実は都心の環状線をただ通過するだけに使っております。言うならば、道路網の整備の観点から見ますと、環状道路の整備のおくれで首都高速の一番中心の環状道路のところへ交通が殺到してある、こういうのが現状でございます。したがって、渋滞対策といひますのは、いろいろな対策を私も懸命に試みておりますけれども、長期的な計画あるいは短期的な計画、ハード計画、ソフト計画、こういうのがございまして、けれども、いづれにいたしましても、首都高速について申せば、中央環状線の完成、さらにその外側の外環状線、首都圏中央道路、こういうような環状道路の整備が最も効果的だというふうに考えております。

ただ、こういうものの整備というのは時間等が非常にかかるものですから、緊急的な対策として、局部改良であるとか、あるいは渋滞対策としてのソフト的な、利用者に情報を与える設備の拡充、あとさまざまなことについて現在懸命に試みておる段階でございます。

○大野(潔)委員 まさにふだんから伺っているようなお話をまた重ねて伺ったというだけのことであつて、私が心配しておることは、私どもは反対しておりますけれども、今度消費税の導入ということによって物品税がなくなってきた。そのために車が非常に買いやすくなってきた。それで、これは大変結構なことなんですよけれども、結局一家でもって一台ではなくて二台も三台も、いわゆる奥さんが買い物に行くための軽自動車もふえていけば、また家族そろってどこかへ出かける車と二台も持つような時代。だんだんふえる一方であ

る。こういう環境のもとで、建設省というのはやはり先手を打った手だてをしていかなければならぬのじゃないか。そうならば、今御説明のあっただけのことはとてもと済みませんと私は思うのです。

そこで、私はもう少し申し上げますと、渋滞というものは昭和四十四年ごろから始まっちゃっているわけですから、これはもうまさにある意味では設計が、想定が余りにも小さ過ぎたといふところに大きな問題があるのじゃないか。そこでこの際、思い切って現在の高速道路を二段にできれば二段にするとか、横に広げるとか、そういうことでは思い切った手だてをしていかなければ間に合わないんじゃないか、そう思います。その辺のお考えがあるかどうか伺いたいと思います。

○三谷政府委員 現在ごいます首都高速を立体化という問題でございすけれども、構造上の問題、それから環境上の問題がございす。新しい橋脚を、従来そういう構造にしておりましたので、当然ながらそういう橋脚を建てるとしますと、そういうための用地の問題、それから構造的にそういうことができるかどうかという問題がございす。これはもう全部というわけではございす。これはもちろん全部というわけではございす。これはもう全部というわけではございす。これはもう全部というわけではございす。

○大野(澤)委員 そうしますと、先ほど御説明あった中央環状であるとか外郭環状であるとか、それができれば、今問題になっている渋滞がほぼ緩和できる、このようにおっしゃるわけではございすか。

○三谷政府委員 いずれにしても、東京都内で申し上げますと、放射状の道路は比較的整備されておりますが、いわゆる放射状の道路で入って

きた、あるいは出る、こういう道路についての、迂回等をさせます環状道路、こういうものが非常に整備ができていないことは事実でございす。目下、私も東京都の交通流動調査というものをやっております。六十一年に、いろいろ調査をいたしました。東京都の中では五百六十万台ぐら

いたしまして、一日動いておるわけではございすけれども、東京都の外から向かってくる車というものは、実は百六十万台でございす。したがって、環状道路が整備できると、外から来る車と中の車というのがうまく分割ができようというところで、先ほど申し上げましたように、大きな環状線をその外側に考えております。首都圏中央環状線あるいは外郭環状線、それから首都高速につぎましていへば今の環状道路の外側の中央環状道路、こういうものでございす。

したがって、なかなか今苦勞しておられますけれども、こういうものが整備できれば、こういうような渋滞についての問題がかなり解消するのではないかと、かように考えております。

○大野(澤)委員 どうも、かなり解消するのではないかと、かように考えております。これはもう全部というわけではございす。これはもう全部というわけではございす。これはもう全部というわけではございす。

そこで、一つの緩和策としては、確かに、先ほどおっしゃっていただいた中央環状線、そしてまたさらには外郭環状線、こういうことになるのでしようけれども、特に今、外郭環状線、これによって都心に入ってくる車を減らすことができる。しかしながら、対応が余りにも遅いために、結局東京から神奈川にかけて、埼玉県の方は若干それまではいいとしても、東京から神奈川へかけては、住宅密集地へ道路をつくって、しかもいわゆる市民活動に必要な通常の道路ではなくて、ただ通り抜けするための高架道路である、こういうことは地元としては大変な反対運動が起きていること

かにもできるんだというようなことは、ちょっと私もおかしいんじゃないかと思うのですが、そういう反対の中で、こういう手だてで御協力を願いたい、このように考えておる点があるならば御説明を願いたいと思うのです。

○三谷政府委員 今、環状線のことを幾つか申し上げました。まず、首都高速でやっております中央環状線の整備でございす。これは、全体の延長は四十六キロでございまして、一昨年そのうちの二十キロについて供用をしたわけでございす。今引き続き中央環状線、板橋足立線の早期の整備を進めようとしております。

特に首都高速の板橋足立線、この早期整備を図るために、平年度の予算で下の関連道路とあわせて首都高速道路事業を早期に実施するために、NTTの貸し付けを利用いたしまして、渋滞対策特定都市高速道路整備事業というものを創設して整備を推進しようというふうに考えております。それから、その外側の外郭環状線でございますが、これは先生御案内のとおり、ちょうど東京の中心から半径十五キロくらい、延長が八十五キロでございす。都心に集中する交通をここで分散、導入しよう、こういうものでございす。特に先ほど申し上げました交通量の分析等から見られますように、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせる、こういうようなことで東京都市圏の道路網体系の確立を図っておるわけでございす。

現在工事をしております関越の練馬インターから常磐道の三郷インターに至る間、この間約三十キロでございますが、これについては東京都内分一・五キロを含めまして道路公団が鋭意事業をしております。かなり仕事の方は進んでおりまして、第十次道路整備五カ年計画、これは昨年度から発足させておりますが、この期間中に供用ができるというふうに考えて整備を進めております。

それから関越道の南の区間、これについては稠密な市街地を通過するところでございます。ま

さにその環境に配慮した道路の構造、整備手法等につきまして現在検討を行っているところでございまして、関係機関と密接な連絡調整を図りながら調査の推進を図ってまいりたい、かように考えております。

一方、市川の方についてもいろいろ関係当局とも相談をして、あるいは自治体ともいろいろ検討をしている段階でございす。

○大野(澤)委員 どうも千葉、埼玉の方にウエーを置いてお答えがあつて、肝心な方にちつともお答えができませんが、私は東京、神奈川の方の、猛烈に反対している方の地域はどうするんですかと聞いておるのです。改めて伺いますが、断念なさるのですか、それともこういう手だてで地元と折衝したい、東京、神奈川に限定してお答え願いたいと思うのです。時間がないので短目に。

○三谷政府委員 お答えいたします。昭和四十一年に都市計画決定で四十メートルに決ましまして、いろいろな構造を決めたわけでございす。その後昭和五十七年、ここにきまして練馬の市議会議員より計画の取り扱いについて都知事に提出がありまして、関越以北と切り離していろいろ考えるというふうなことでやっております。

確かに先生の御指摘のようないろんな問題があることは事実でございす。ただ私どもも、先ほど申し上げましたように、この交通問題について、この整備が重要な意味を持つていふことも事実でございす。さりとてやはり環境問題、それから今の皆様方の御理解、こういう問題がございすので、先ほど来申し上げたようなことで、具体的の一つの手だてで解決をするというわけにかなないかと思っております。

ただ私ども、いろいろ環境に配慮した道路の構造とか整備手法とか、こういうものについて検討をして何とか整備を促進させたい、かように考えておるわけでございす。

○大野(澤)委員 さっぱりわからない。いずれにしても、これは大変難しいことなんで、こういう

ことと言いつらい点があるのではなからうかと推察するわけですが、きょうは、要するに答えづらいからそれしか言えないんだらうというふうに思っています、その辺にしておきます。

では、その先の圏央道、これは首都高速ではないわけですが、圏央道もやはりその外郭環状線と同じような目的で首都高速の渋滞緩和に一役果たす、こういうことで進められるようでございますが、この進捗状況についてお聞かせ願いたいと思います。

○三谷政府委員 首都圏中央道路は、その外郭環状のさらに外側でございます、ちょうど東京都心から半径が四、五十キロの地域を連絡する道路でございます。延長が二百七十キロございまして、高規格幹線道路網で考えておるわけでございます。こちらの方の道路は、首都圏の道路交通の円滑化を図るだけではなくて、都市構造を都心一極集中型から多核多圏域型へと誘導する上で重要な道路というふうに私も考えておるわけでございます。

整備の中身でございますけれども、東京都内にについては、国道二十号線から埼玉県境に至ります二十二キロの区間につきまして環境アセスメントが実施され、この三月十三日に都市計画決定がなされたわけでございます。したがって今後、測量、地質調査、詳細設計等を早急に行う予定であります。

なお、当然ながら、事業の実施に当たりましては環境アセスメントの結果を踏まえまして、自然保護を初めとする環境保全の観点から必要な対策を進めていきたい、かように考えております。

○大野(澤)委員 環境を破壊しないようにという御配慮をされているということでございますが、やはり反対している一番大きな理由というのは、あそこが高尾山という山があるわけですが、その自然をどうしても保護していきたい、この下へ道路を通すことによって自然破壊に結びついていくのじゃないかというのが一番大きな理由のようでございます。その辺の配慮はどうなっておられる

のか、一言お答えを。

○三谷政府委員 御指摘のとおり環境アセスメントを実施いたしまして、この三月十三日に都市計画決定がなされたわけで、測量、地質調査云々というものを申し上げました。ちょうど高尾山のところについてはトンネルで私ども計画を考えております。この高尾山は、豊かな自然と野外レクリエーションの場として非常に親しまれていて、このところでございますし、それからまたカシとかイヌブナとか、こういう植生に対する直接的な影響、こういうものはトンネルでございますので私ども影響は少ないと考えておりますけれども、工事に先立ちまして、先ほど申し上げましたように詳細な地質あるいは地下水の調査、こういうものを行いまして、さらに最適な工法を採用して、もちろん水が抜けないようにする、あるいは水枯れを防止する、それから動物もおりますので、例えども道の確保する、動物の生息環境の保全にも留意してまいりたい、こういうふうに考えております。

高尾山を初めていたしましたすぐれた自然環境の存する地域にあっては、環境影響評価の結果も踏まえまして、自然保護の観点から必要な対策を行っていくこととしております。もちろん専門家の意見を伺いつつ、適切な環境保全に努めてまいりたい、かように考えております。

○大野(澤)委員 ぜひいろいろな研究とともに他のデータも公表して、安心できるようにしてやっていただきたいと思います。例えば上野の山、あそこは京成電鉄の始点でもあるし、駐車場もあるわけで、あの辺の環境がどういふふうに変化しているのか、その調査データなども示すことが大事だろう。またオーストラリアでは、国立公園の中のスキー場を、中級、上級者のために相当上の方までトンネルを掘ってスキーヤーが上れるようにする、こういういろいろな工事をやはり自然環境を守るといふ立場から研究しながら進めていく、そういう問題等もあるようでございますから、そういうデータを示して、地元民が安心で

きるような対応をされながらぜひ進めていただきたい。

非常に短い時間でやっておるものですから次に参りますが、一般高速道路に移行してまいりますけれども、去る五月二十三日、建設、運輸両省は、六月一日から実施する消費税込みの平均八・九%値上げの高速道路料金を認可されたようでございます。これによって従来の三区分から五区分になった。そのために軽自動車やオートバイが普通車から分離されて一三%ほど値下げになった。しかし、台数の圧倒的に多い他の乗用車、小型車、中型車その他はそれぞれ高率な値上げになっておる、こういう不満が大部分あるようですけれども、これはひとつ大臣の方からこの事実をどう思われるかお答え願いたいと思います。

○野田国務大臣 御案内のとおり今回の料金改定は、既にお話がありました車種区分の変更の問題あるいは今後予想されます全国的な高規格幹線道路、なかなか高速道路の建設をどのように進めていくか、そういう角度から検討が既になされてまいりましたものであります。そこへ加えて四月一日から導入されました消費税への対応、こういったことを含めて御案内のとおり六月一日からの料金改定に踏み切った、こういう経緯であります。

道路利用者からすれば、当然値上げを避けるのが一番望ましいことだろうと思っておりますけれども、他方でやはり消費税への対応、あるいはただいま申し上げました早期に、しかもこの二十一世紀初頭には全国で一万四千キロの高速ネットワークをつくっていくかなければいけない、しかも巨額の建設費用をどのように賄っていくかという角度もこれは無視し得ないわけであります。そういう点で今回の料金改定についてはぜひひとつ御理解を賜りたい、このように考えております。

○大野(澤)委員 今回の料金改定を前にしまして、初めてですが、公聴会を開かれたようでございますけれども、その出ました意見の大体の内容

につきましてちょっと御説明願いたいと思うので

○三谷政府委員 三月三十日に道路公団から値上げの申請が出てまいりました。この料金改定の中身のチェック、あるいは認可に当たりまして広く利用者の御意見を聞くということで、公聴会を四月二十八日に初めての試みでございますが開催させていただきます。

二十人の公述人の方から、賛成の立場、反対の立場から大変貴重な御意見をいただいたわけでございます。種々の御意見がございましたが、その主なものをだけちょっと紹介させていただきます。まず料金改定そのものでございますが、賛否両論の方がいらつしやいました。反対の方はもちろんいらつしやいましたし、やむを得ない、あるいは条件つきでというようなことでもいろいろな御意見をいただいております。

それから、先ほどちょっとお話がございましたように、今回車種区分ということで三種類の自動車の種類を五種類に分けております。したがって、いろいろな自動車の型式といたしまして、この方々のいろいろな立場からの御意見、例えば二輪車の方々にして申せばもう少し下げるべきだという御意見もございましたし、あるいは乗用車、トラックそれぞれ立場が違っておりますので、それから、相異なる種々の御意見をいただいております。

それから高速道路の整備のあり方でございますが、高速道路は四十七年以降フル制を採用しておりますけれども、このフル制の良否、それから国費助成の充実について、あるいは環境問題等、こういうものについても種々の御意見をいただいております。

それから道路公団の方に対しますサービスの向上の問題あるいは経営努力についても御意見をいただいたわけでございます。運輸省と建設省はこれらの意見を踏まえまして、料金改定の利用者の負担をできるだけ軽減するために厳正な審査を行いまして、八・九%の料

金改定について認可したものでございます。

○大野(澤)委員 日本では高速道路、ある場合には有料道路などと言っておりますが、アメリカや西ドイツは有料道路はない、高速道路はすべて無料である、こう聞いておりますが、現状はどうなっておりますか、簡単に御説明願いたいと思っております。

○三谷政府委員 お答えします。

国によって違っております。アメリカにつきましては州際道路を含めまして八万キロのうちの約四千キロが有料道路でございます。それから、西ドイツ、イギリス、こういうものについては高速道路はすべて無料でございます。それから、フランスは高速道路のうちの七六％が有料道路、イタリアについては八六％が有料道路でございます。

○大野(澤)委員 私が聞いたのはアメリカと西ドイツだったのですが、フランスその他も答え願って大変痛み入るわけでございます。その割には中身は大分不親切でございまして、要するに、アメリカの方はガソリン税とか日本で言う揮発油税ですか、また自動車重量税、そういうふうないわゆる一般道路で使っているような予算で高速道路をつくっている、これがアメリカ型、西ドイツ型だと思っております。それからまた、今御説明が若干あったイタリア、フランスというのは、いわゆる首都高速は今申し上げたようなアメリカや西ドイツ型、そして都市と都市をつなぐ高速道路については民間会社に委託する、よって有料である、大体こういうやり方になっておるのじゃないか、そっちが答えないからこちらから答えておきますけれども。

そこで大臣、先ほど公聴会の話もされました。大分建設省に都合のいいような報告しかなさなかつたのじゃないかと思うのですが、もっと率直な意見というのは、マイカー利用者にとって通行料を払うのはもう限度だ、もうこの辺にしておきたい、これ以上ブル制を理由にして料金を上げていくのは勘弁してもらいたい、国の方で何か対策を考えてもらいたい、これが大体公聴会で一番言いたかった点ではなからうかと私は思うわけでございますが、その点について大臣の方からお答えをいただきたいと思うのです。

というものは、もう少し申し上げますと、要するに、高速道路の計画が私のちょっと聞いた範囲では二十一世紀の初めまでに一万一千五百二十キロ整備する、これは間違いありませんか、いいですね。それで、現在完成しているのは四千四百キロで全体の完成率は約三八％である、これもこれでよろしいですか、いいですね。そうしますと、残る六二％をさらにまだつくるわけですから、そのたびに、地価が上がった、工事費が上がったというところでそれを全部転嫁されたらたまったものじゃないというのが利用者の声だろうと思うのです。

そこで、これは大蔵大臣に何うわけじゃないのでございますけれども、やはり建設大臣として大蔵省とかけ合ひまして、きちっと一般財源に入っているもの、それをもうここまですれば予想以上の車の台数の増加であるとか、そういう予想しなかつた問題がふえてきておるわけですから、国費をさらに導入する、増額する、こういう交渉をなさるべきだと思つたのですが、大臣、いかがなものでしょうか。

○野田国務大臣 確かに仰せのとおり道路利用者の負担増に対する懸念といえますか大きなものがあると思つております。道路の整備のための財源をどのように工面するかといふこともありますが、他方で、日本の場合、御指摘のとおり欧米に比べて道路整備への国家的投資のスタートが大変おくれておつたということもあり、そしてまた、大変急速な経済発展に伴つて早期に整備していかなければならぬ、こういう非常に切実な要請もあるわけでありまして、そういう道路財源をどうのようない形で国民的に御負担願うか、そういう幅広い角度から今日まで検討も加えてきたわけであります。

そうした中で、当面全国的なそういう高速交通ネットワークをどうやって形成するか、特に四全

総との関係においてそういう高規格幹線道路を二十一世紀初頭には一万四千キロつくる。現在の五年計画においても、高速道路を現在の約四千五百から六千キロに広げていかなければならぬ、こ

ういった当面緊急を要する課題がございまして、そういう点で、どうしても建設資金の大部分をこ

ういった形で、あるいは有料制、そしてまたそれをブル制を加味した形でお願ひしているかという

ばならないが、あわせてまた国費の投入割合もさ

らにふやしていくように我々も全力を挙げて努力

をしております。既に御案内のとおり利子の負担措置の導

入を開始いたしておりますので、我々もその部分

の拡大を目指して、道路財源の確保ともあわせて

移してまいります。今度宇野総理大臣が、国土

の発展をもたらすかぎの一つとして地域が主体性

と責任を持って地域づくりに取り組むことが基本

である、こう所信表明で述べられておるわけで

です。また、前内閣のふるさと創生を継承する方針

を示されたところでございまして、また建設大臣も、

地域創生総合都市開発事業の創設と各地域の活性化

を意欲を示されておられる。

交差している。しかしながら非常に使いづらいところ、立体交差になっているので、便利なところが全部踏切になっている。それが十八本もあるわけですが、これがかなり小なり、今申し上げたようにラッシュ時には数分間しかあかない、こういう状況になっている。何とかして欲しいという声が強いわけでございします。

そこで私たちも、何とか道路を下へくぐらすか、または鉄道を上げる以外にないだろうということ、中央線の連続立体交差を進めるべきだということ、大分主張して今日までやってきたわけでございます。また建設省としても五十五年、五十六年、国から補助を行ってその調査などをなされた。そこで、その調査結果はどういうふうになっているのかお聞かせ願えますか。その辺、ちょっと伺います。

○真鶴政府委員 お答えいたします。

昭和五十五年、六年度の二年間にわたりまして、建設省が東京都の要望を受け入れて調査を行いました。そのときの調査は、土地の利用状況、交通量の調査、関連の都市計画あるいは高架化すべき区間の検討等、基礎的なデータの整理を行ったものでございまして、金額は昭和五十六年度につきましては千八百万円、昭和五十六年度につきましては二千五百二十万円でございます。このデータをもとにいたしまして、現在、このところ東京都及びその沿線の各地さらにはJR東日本において種々の調整行為を行っておるというふうに承知をいたしております。

○大野(澤)委員 運輸省は来ていらつしやるのかな。当時、国鉄の監督官庁である運輸省、これはどんなふうに関係しておられますか。

○澤田説明員 本調査は、三鷹―立川間十三・三キロの区間について関係する六市の市勢動向並びに鉄道沿線の現況、地域交通の状況、各市の町づくり計画などを調査し、踏切の立体化を図る連続立体交差事業の計画原案について検討を行ったということ、承知しております。

○大野(澤)委員 御承知のとおり、補助金という

のは二年間限度でございします。結局調査もそんな程度でもって終わってしまったもので、それから、あとは都の方と国鉄の方で出し合ひまして、さらに三年間約七千万円かけて調査をしているわけですね。私の仄聞しているところでは、これはやはり連続立体交差をやるべきだという方向がほぼ出たのですが、たまたまその時点で国鉄からJRに変わってきた。どうも話もどへ戻ってしまつたのではないかと、こんな感じがするわけでございますが、建設省はどんなふうに関係をどうしていらつしやるか、それを伺いたいと思ひます。

○真鶴政府委員 国鉄からJR東日本に変わったことに伴って、その事業が後退したということについては直接伺つてはおりません。

○大野(澤)委員 運輸省はいかがですか。

○澤田説明員 本計画、調査をしましたのは三鷹―立川間の線増連続立体交差化ということでの勉強でございしますが、中央線の新宿以西の輸送需要の動向はここ数年横ばい状況であつたわけですが、近年になりまして若干の増加傾向が見られております。JR東日本としては、列車本数の増進あるいは緩行線、快速線の方向別化等の計画を進めておられます。これにより当面の輸送力は確保できるのではないかと考えてはおります。したがって、いわゆる三鷹―立川間の線路増設という点については長期的な課題というふうには考えております。しかしながら、踏切の交通渋滞問題ということもございします。列車本数もふえるということもございします。したがって、それらを勘案いたしますと、三鷹―立川間の線増連続立体交差というものを一気に今すぐ進めることは困難であります。当面踏切の対策ということも図るべく段階的な整備について現在検討しておると聞いております。

○大野(澤)委員 実は私も立川からそのJRを利用して国会に來させていたでいてるわけでございます。大変感謝しているのですが、その分だけ地域では先ほどから申し上げているように踏切があか

なくなつてしまつたり、それによって同じ一つの市が線路によって分断されて非常に発展の阻害になつて、こういう現実があることは間違いないわけですね。

そこで、こういう問題をどう処理していったらいいのか、大臣、何とかこの辺で、急に言つて申しわけないかも知れぬけれども、これは総理が言つておることと相反する状況になつておるわけでございますからひとつ……。

○野田国務大臣 これはなかなか切実な問題だと率直に思ひます。ただ先ほど来、都市局長初め関係の方から答弁しておりますけれども、連続立体化の事業そのものはやはりその地域の関係者が主体的につくつていかなければならぬ計画、そういう点で東京都なりJRの方でそうした計画をきちんとして支援をしていく、そういう枠組みになつておるものから、我々、住民の立場になつて考えるとは、これは放置はできない、率直にそのように思ひますが、手順といひますか手続的な部分も実はありますが、現在の枠組みを飛び越えてどうなのというのはいささか国としても出過ぎなのかなと思ひます。しかし私どもは、現在関係者で意見調整を進めておられる、こういうことでありますので、できるだけ早期にそれらについての具体的な計画が上つてくることを期待をしておる段階でございします。

○大野(澤)委員 いきなりそちらへ質問したのでそんな程度しか物を言えないのじゃないかと思うのですが、いずれにしても総理が町づくりについて述べられるわけでございますから、ひとつ運輸省におかれましてもしっかり監督して進めていただきますようお願いいたします。

まずまず時間がなくなつてまいりましたが、今度は前回質問した問題についてその後どう努力されたかということについて伺うわけでございます。前回ミニ公園について御質問いたしました。昨

が進めようとしておるものと創生論に逆行する問題があるということで質問したわけでございますが、一つは市や町で地主から土地を借り上げてミニ公園それからまたスポーツ広場、このように活用している。あとは固定資産税の免税とか、また中には無償で借用して行つておる。ところが、これが相続税の問題で返還要求されておる。要するに、地目からいへば公園であるとかスポーツ広場などというものは雑種地になる。雑種地は結局相続のときには宅地並みになる。そのために結局それを返還を求めて、そこへ果物がなるような木を植えたり菜っぱを植えたり、そういうことで農地でございしますというふうにすれば、これが相続の場合にはいわゆる農地並みになるということ、返還要求されている。これは決してばかにならないような数字でございまして、昨年度までの三年間で東京ドームの十倍分くらい、東京都の市だけでそれほどの大きな面積が返還要求を受けて農地化されている。こういうことで、これは大変な問題だ、ふるさと創生に逆行する問題だということ、御質問申し上げた。

そのときに越智建設大臣は、利用している雑種地、特にミニ公園などに利用している場合は十分検討してまいりたい、このように答弁されたわけでございますが、一年たちました今日どのような方向になつておるのか、お答えをお願いしたいと思います。

○真鶴政府委員 お答えをいたします。

いわゆる借り上げ公園で地主から相続対策として返還要求が出てきて困つておるという実情はそれとおりでございまして、その後私も実態を調査いたしました結果、大体これには二種類ございまして、借り上げておる土地を都市計画法上の都市公園として設置管理している、相当永続的に使われることが担保されているというものと、それからスポーツ広場等で地方公共団体との間の短期契約によって開設されているものがございます。地主からの返還要求が多く、そのために非常に困つておるというのはどちらかというとスポー

ツ広場の場合でございます。都市公園の場合でございます。順次所有権の移転を行う等のことで存続に努めているところでございますが、短期契約のものにつきましてはなかなかそういう御理解を得がたいという実情がございますので、都市公園化することが適切なものについては、用地を積極的に取得して、都市公園としての永続性が担保されますように、公共団体に対して指導をしているところでございますが、なお一層この対策について検討を進めてまいりたいというところでございます。

○大野(憲)委員 どうも余り明快に進んでいないような気がしますが、もう一度税制面その他について大蔵省とも十分検討していただくよう、またいづれ結果について伺いますのでよろしくお願ひします。

もう一つ伺いますが、今度は保存指定樹木。この問題も前年一年前に取り上げましたので、この結果を伺いたいでございますが、これは都下の青梅街道や五日市街道のわきに百年を超したと思ふような直径一メートル以上のケヤキが何本も残っている。ところが、この十年間でその数が半分に減ってしまったという。その理由は何かといいますと、今のお話とちょっと似ているのですが、木が植わっている部分が私有地、いわゆる雑種地、そのために相続税絡みの問題が発生して、結局その木を切り倒して畑にする、農地にする、そういう事情のようなのです。

この問題につきましては、地元ではあと十年もすればこういう貴重な木がなくなってしまうのじゃないか、このように各市長がそれぞれ心配しながらはらしている。もちろん市でもほうっておくわけじゃないのです。市の方では一年間三千万から三千万くらいの補助金を出して守る。ところが、五年ごとの契約になつていくわけでございますから、五年たつてどうしますかと聞くと、いやもうそろそろ切らせてもらいますと言われれば公的にはそれを阻止する方法はない。結局地主さんの好きなようにさせる以外はない。こういうこと

でだんだん減っているというのが現況でございます。前回も詳しく申し上げました。

そのときの越智建設大臣の答弁は、市や都とよく連絡をとり保存の方法、また税制面の対応など今後大いに勉強させていただく、こういう答弁だったのでありますが、一年間勉強されてどんな結果が出たのか、どんな方向が出たのか、しかと伺いたいと思ひます。

○真嶋政府委員 この問題も今ほどの公園の問題と同じく悩みの大きいところでございますが、いわゆる樹木保存法につきましては、先生御承知のとおり、所有者の保存義務というものに期待して、制というところが法律上は行われておりませんし、また地方公共団体の条例による樹木保存制度もほぼ同じ扱いになっておりまして、十分に対応し得ない状況になってきていることは事実でございます。公共団体におかれましては、樹木当たり補助金を出したりして御尽力をいただいているところでございますが、ただ全体の本数といたしましては、地域によつては随分減つているところもございまして、もう少しけれども、ここ四、五年は少しづつ保存樹林が伸びているところもございまして、私も私どもとしては、一本一本の木のことではなく難しゅうございまして、都市内の樹林地としてそういう一定のエリアを恒久的に保存するというところに力を注いでまいりまして、一定の基準に該当する良好な樹林につきましても地権者の協力を得て買取して都市公園にするとかあるいは保存樹地として指定するとかいうようなことで、都市の環境の保全、景観の維持ということに努めてまいりたいと思ひます。

○大野(憲)委員 何か、何も対策をしないでも木が残っているみたいなお話のように承つたのですけれども、もう少し申し上げると、これは私有地とさらにまた私有地とありまして、それで玉川上水だとかそういういろいろな史跡に近いようなものがある。その辺の木は減らないのですよ、都用地や何かですから。ところが、私が問題にし

ているのは私有地にある、今申し上げた青梅街道とか五日市街道というのは、なぜかそういう大木が私有地側に入っているのです。それが減つていく。決してこれは残つて残つていっていることではないと思ふ。私見で、またあそこ減りそうだな、しばしばこれは見えているのですけれども、本当に悲しい思いで見えているわけでございます。もう少し明快にこういったところを税制面で、木の生えている分は農地の中でも特別な扱いをするとか、何か税制面の対応でも早急にしなければこれはもう減る一方であらう、こういうことで今お伺いしているわけでございます。また勉強した結果がそこになければならないと私は思ふわけでございますが、もう一度その辺について御答弁をお願いいたします。

○真嶋政府委員 私有財産のところに関しましての保存方法というのは、議論してまいりますと、今先生お話しのような方法が一つ残つていられるわけでございますけれども、内部的にも実は議論をいたしておるところでございますが、これでいこうという成果を得るところまで参つておりませんが、なお一層検討を進めてまいりたいと思つております。

○大野(憲)委員 新大臣がこんなことを急に聞かれてまた目を丸くされるといけないのですけれども、前回の越智大臣も非常に心配されて、これは真剣に勉強してやらなければならぬ、こう申されておりましたので、恐らく引き継ぎを受けていらつしやると思うのですが、突然で恐縮でございますけれども、その御決意をひとつ述べていただきたいと思います。

○野田国務大臣 越智大臣の後、小此木大臣になりました。その後私になったのですけれども、今御指摘の事柄は本当に我々大事にしなければならぬ部分だと思つております。これはいきなり税制という仕組みがでるのかどうか、恐らく保全緑地なり何か、そういう行為規制なりそういうものがあります。そういう枠組みをつくる、それを受けてそこで個人の私有財産といえども自由な

処分にゆだねられないという一つの枠組みというものが先にあって、そしてそういう規制があるから、あるいは相続税の評価の上でもその部分はどういうに落とすとか、そういうような発想になつてくるのか、このようにも感じます。そういう税制上の問題のみならず、そういう大事な樹木、樹林というものをどうやって保存していくかというその仕組みをさらに勉強させていただきたいと思ひます。

○大野(憲)委員 やはり法律はある面では大変冷たいものでございますけれども、しかし、こういった環境を守る問題というものは柔軟な対応が必要だと思ひますので、十分ひとつ行政面で対応していただきたいと思います。今大臣の御答弁大変心強く承つたわけでございますが、また次の機会に結果はどうなつたか伺ひますので、御努力のほどをお願い申し上げます。

さて、同僚委員から続けていよいよ御承認を得ましたので、住宅問題に移つてまいります。所信表明に特に住宅問題に強調しておられましたので大変意を強くしております。また、午前中の各党の質問におきましても住宅、さらにまた宅地問題について述べておられました。その点私は先日郵政省所管の郵政研究所がこの三月に発表されたデータを見まして本当に驚いたわけでございますが、その内容というものは三千九百世帯を対象にして住宅に関する問題、これを一人一人面接しながらそのデータを出していった、こういうことでございます。

その結果として出ているのは、東京のサラリーマンは土地の持ち家計画を立てたくてもその実現は無理だ、こういう結論が出たという内容であります。サラリーマンの最低の夢というものは、定年まで一生懸命頑張って子供に一定の教育を与えて独立させる、あとは老夫婦がゆっくり過ごせる自分の家を、というのが大体日本のサラリーマンの考え方であつたと思ふのです。そういうさやかな願いが無理な時代になつてしまつたというのは重大な問題じゃないか。一方では経済

大田日本、こう言われていながら、国民の大多数を占めるサラリーマンの夢がとて不可能だ、こういう状態というのは私は大変悲しいと思うわけですが、大臣から、サラリーマンの夢を抱け、こういう力強いお声をお聞かせいただきたいと思いますが、いかがですか。

○野田国務大臣 現在、特に大都市圏においてサラリーマンからする持ち家の取得というものが非常に困難になりつつあるということは、まことに憂うべき事柄であると思ひますし、ただいま大野委員御指摘のとおり認識をいたしております。今日まで建設省も五カ年計画に基づきそれぞれ所要の整備を進めてきておりますものの、まだまだ十分にニーズに即応し切れていないわけでございます。

そこで今回、まずそのもとになります地価といえますが宅地の供給、これをどのように促進するか、こういうことでありまして、御案内のとおり、より長期的な視点で言えば、少なくとも東京への一極集中というものを極力避け、そして国土の均衡ある発展といえますが、地域の活性化に資するためにも多極分散的な国土形成を図っていくなければならぬ。そういった意味での高速交通ネットワーク網の早期完成ということは、これはやはり大枠としての大事な問題であると思ひますし、中期的には少なくとも今世紀末、当面この首都圏において需要の見込まれる多くの宅地の供給について、今回国会に御提案を申し上げております宅地と鉄道とを一体化した開発という手法をぜひひとつ御審議をいただきお願い申し上げて、そういった宅地供給の円滑化にも資したいし、あるいはまた都心部においては特に土地の高度利用をさらに促進していく、こういった角度から宅地に対する手当てを長期、短期あわせてやっていかなければならない。

我々、これで十分かと言われると、まだ胸をたたくほど、あるいはまたサラリーマンの諸君よ、皆さん夢を持ちなさいと本当は言いたいところですが、余り大きなことを言いますと公

約違反と言われますからそれ以上のことは申し上げられませんが、我々の気持ちとしては政治家としてもそういう住宅というものが心に豊かさ、ゆとりを与える非常に大事な原点なんだ、このことは肝に銘じてこれからも住宅政策を推進してまいりたい、こう考えております。

○大野(漢)委員 大臣から、公約違反になるというけなからなくて自信がないのでは困ってしまうのだけれども、あなたのお父さんも自治大臣をやられて、私もお父さんとおつき合ひしたこともあるわけですが、二代にわたってやっていると、それから、もう少し自信を持って頑張ってもらいたいと思ひます。

同じような質問になってしまいかもしませんが、けれども、同郵政研究所の調査内容で、借家に住んでマイホーム取得という夢を断念している数、これは全体の五三%、過半数を超えている、こういうデータがあります。その理由の第一は、土地や住宅が高過ぎる、これが四〇%を超えている。これは複数の回答を得ているようでございますが、第二の理由は、資金の当てがつかないというのが三七%を超えている。これは第一の理由と裏表をなすような理由だと思ひますが、第三の理由は、将来どうなるか不明である、こういうことでございます。この第三の理由は別にいたしまして、第一、第二の理由は、サラリーマンが一生働き通し、子供を育て、貯金をし、またさらに退職金を充てても持ち家は無理だ、こういうことで断念したというわけですね。本当に私は、今も大臣から御答弁ございましたけれども、やはり何とか私たちの努力によって家が持てるようにしていきたいと思ひます。

次にもう一つ、マンションの問題をちょっと伺っておきたいと思ひますが、土地つき住宅だけでなくマンションについてもやはり大変難しくなってきた。これはまた別な大手の専門業者の調査した「首都圏マンション購入者分析」という発表でございますけれども、これは東京、神奈川、千葉、埼玉、いわゆる首都圏ですね、この一

都三県で八八年に新規の発売された民間マンションの購入者二千六百五十人にアンケートを出して調査した、その結果をまとめたというものでございます。その平均数値を見ると、マンションを買った人は年齢が三十九・六歳、四人家族、年収が七百五十万円、自己資金は一千九百三十三万円、これは貯金だとか持っている不動産を処分してつくったお金ということですね。結局買った物件というものは四千三百七十九万円、こういうマンションを購入した。これは平均的な結果だそうでございます。

これを四年前の調査と比較すると、主点を申し上げますと、四年前には三十歳未満が大変多かったらしい。ところが、もう三十歳未満ではとても買えない。ですから、今申し上げましたように平均が三十九・六歳と十歳もおくられて買いうるようになった。それだけ若い人には買いうるようになってきている。また購入価格も八九・七%も上がっているという結果が出ています。また年収比も四・九倍から六・一倍に上がっているという。自己資金も二・八倍にふえている。結局、この結果というものは、マンションを購入する夢もだんだんと厳しくなっている、こういう状況じゃないかと思ひます。これについてはいかがでございますか。

○伊藤(茂)政府委員 今マンション価格の上昇、それからそれが所得の上昇にも追いつきませんし、貯蓄のふえ方にもまた追いつかないという状況で、最近にない厳しい状況になっているということでございますが、先生今おっしゃいました調査のほかに、いろいろな団体あるいは国の調査がございしますけれども、ほぼ同じ状況にあると私も認識しております。

○大野(漢)委員 私はただ状況を説明してくれと言っているわけではなくて、こんな状況なのにどうする気なんですかと伺っているわけでございます。その状況は私が申し上げたとおりでございます。その中で、それに対してどのようになさるか、夢を与える立場からお答え願ひたいと思ひます。

のは、御案内のとおり近年の東京圏を中心とした地価高騰に起因していることはもとよりでございます。したがって、私も住宅政策を担当している者としては、大都市圏の居住水準がこれに相当おくれをとるということを非常に大問題だといふように認識しております。

昨年六月に、政府として総合土地対策要綱というものを閣議決定しまして、土地対策を各省万般にわたって進めようということで閣議決定になっているわけでございます。その中で、住宅政策も住宅五カ年計画に従って整々とやっていけ、こういうことで閣議決定となつております。したがって、平成元年度予算あるいは平成元年度の税制その他もろもろの制度改善におきまして、そのときに努力をいたしております。金融税制上の措置を拡充する、そういうことによりまして住宅取得能力ができるだけ価格の上昇に追いつく努力をする、これはなかなか一年でさつと追いつくというわけにはいきませんけれども、毎年毎年努力をしていきたいということでございます。と同時に、公団でありますとか公社でありますとか公営でありますとか、そういう公共主体による良質な住宅供給にも努力をするということでございます。

それにしまして、東京圏におきまして住宅取得状況というのは先生御指摘のとおり非常に厳しゅうございますので、現行の施策のままで格段の努力をしましてもなかなか先が見えてこないというところがございます。そういうことから、一層の促進を図るということで、現在、住宅地審議会が次の五カ年計画の御審議をいただいておりますけれども、大都市圏につきましては若干日程を早めて、今の政策をプラスして何かいい知恵はないかというところで御審議をいただいております。その中には住宅供給促進の方策あるいは宅地の計画的な供給促進の方策、そういうものが織り込まれる予定になっております。できるだけ早い時期にこの審議の結果、御意見をいただいて、来年におきますいろいろな施策の展開にまた一層の努力を

いたしたいというふうに考えております。

○大野(澤)委員 中身的には教科書的なものを伺ったような気さえるのでございしますが、いずれにしても本質になって取り組んでいただきたかと思っております。物の価格は需要と供給の関係で決まる。別に私は今、大臣や建設省に向かって経済学を説法する気は全くございせんけれども、ある外国の方の本に、「土地の利用度を抑えていく」というのが、今の日本の土地政策ですね。例えば土地の容積率でも、うんと低く抑えるようなことをやって、土地がない、住宅地がないと騒いでいる。その一方で農地のあいていっている分はお金を払って、お米をつくらせないようにしているんですから、こんな矛盾したことがあります。こういうふうに書いてあるわけですね。

もちろん私は住宅地と田んぼをイコールだとは思っておりません。しかしながら、日本の国土は七割が山なんです。我々国民が生活に使えるのは三割しかないわけですから、その三割をどのように有効に使っていくか、この辺に政治に関係する我々の知恵を出していくところ、また行政を行っていくところがあると思うのでございします。

私は、遷都論を言うつもりはありませんので、まず冒頭にお断りしておきますけれども、午前中の質問の中で、官公庁の一部地方移転、その跡地利用といったことを盛んに言われておりました。これは大いにやるべきだと思うのですが、それだけではなしにもっとやるべきことがあるんじゃないか。要するに、一つは容積率の規制、これも大幅に緩和していいんじゃないかと思うのです。何となく駅なら駅を基準にしてだんだんに率を下げていく、何かの一つ覚えみたいに全く同じようなことをやっている。これももう一度基本的に研究し直していくべきじゃないか。それが供給量をふやす一つの手だてだと思ふわけです。さらには、時限立法でもいいから税金の特例をつくって、市街化区域内の農地を宅地にして放出させる、そういう思い切った手だても必要だと思うのです。まあこれは永久的にやることは大蔵省も反対でし

うけれども、二年なら二年、三年なら三年と限定して思い切つてやるべきだ。そうすれば供給量も相当ふえてくる。また、若干意味が違つてきますけれども、農家が良好な貸し家を建てた場合には一代に限って相続税を減免する。

このようならゆる手だてを、今までやったことのない手だてを思い切つてやる、こういうことによつて今のこのばかげた土地の値上がりを抑えられるし、住宅の問題も相当緩和されるんじゃないか、こう思うわけでございしますけれども、大臣いかがでございしますか。

○伊藤(茂)政府委員 先生、二つお示しいただいたのでございしますが、前半の容積率の問題で答えを申し上げます。

先生お話しのとおり確かに検討すべき大きな課題だと存じます。私も、職住近接という形で住宅を何とか確保したい、あるいは東京の二三区、相当な数の区が人口の減少というような事態を招いておられますので、できるだけ仕事場と住宅が近いところであつて、しかも土地の高度利用を図りながらそれを確保していくという方向なことは重要な課題であると思ひます。現行の制度から申し上げますと、一律に容積率を緩和するという形は、日本の都市の状況、つまり都市の基盤施設が非常に弱体化でございしますのでなかなかできないということから、現在では、住宅供給に資する良好なプロジェクト、しかも市街地環境も住宅環境もある程度確保できるといふオープンスペース等を確保しながらのことでございしますけれども、容積率の割り増しを行います住宅総合設計制度というのがございまして、これが相当広く使われております。こういうことで大いにやっていきたいと思つておりますが、今後は、工場跡地の未利用地の利用でありますとか、産業の構造が変わる過程でどんどん土地の利用の転換が行われるので、そういうものを活用した再開発。昨年創設した再開発地区計画制度というのがございしますが、これもこの住宅供給に活用したいと考えておりまして、市街地住宅供給の促進のために

積極的に利用していきたいと思つております。

先生がおっしゃいましたような全体の都市計画の中の容積率の緩和の問題というのは非常に大きな課題であるかと存じますので、若干検討には長期を要するかと思ひますが、まずは現行制度をできるだけ御趣旨の方向に沿つて活用したいといふ、かように存じております。

○大野(澤)委員 事務局から前向きな御答弁をちょうだいしたわけでございしますけれども、やはり事務局だけでは進まないわけでございまして、建設大臣もまた国土庁長官も長時間おつき合ひ願つたわけでございしますので、時間が若干ございしますから、それぞれ決意表明を聞かせていただいて、この次の材料にさせていただきますと思ひます。

もう一度重ねて申し上げますと、何といひしても、やはり需要と供給との関係でございしますから、我々としては供給量をいかにしてふやすかというのをやるべきであるし、特にそれをやらねるのが建設省と国土庁の仕事でございしますので、ひとつ御決意をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○野田(國務)大臣 御激励を賜りまして本當にありがとうございます。

容積率の問題については、今住宅局長からお答え申し上げたとおりであります。住宅地審議会初め関係審議会にも今御検討をお願いしておりますが、この夏にでも報告が出てこようかと思ひますが、特に都市地域における土地の高度利用の方策は非常に大事な視点であると我々も認識をいたしております。

それから、特に市街地農地の問題についてお触れになりましたが、私もこれに對する取り扱ひ、今度の暮れに行われます税制改正作業の中で、そういう問題を含めて、土地あるいは宅地供給、いろいろな角度から、土地税制について基本的な見直しをぜひ政府としてもやりたい、このように考えております。御指摘の点を踏まえて、我々も前進できるような案をまとめていきたいと考えております。

○野田(國務)大臣 大野先生の大変含著のあるお話を承りまして、私もうなずいておつたわけでございします。どうも建設省と国土庁、土地と建物というのにはワンパッケージになつておりまして、どっちが答弁したらいいのかわからないわけでございします。したがつて、私も土地の問題を中心にしてお答えしたいと思つておるわけでございします。

先生もおっしゃるとおり、六十二年ごろから大変土地の高騰がありまして、マンションも上がるとございまして、今まで、所得と住宅の取得価格というものが四倍程度で推移しておつたのでございしますが、急遽七倍、持ち家の場合は七・五倍というふうなことになるてしまひました。その元凶が土地なんだというふうに決めつけられていられるわけでございしますから、この土地の鎮靜化、安定を図つていかなければならない。これは重大な、住宅政策とともにワンパッケージで必要なことだと私は考えておるわけでございします。

したがつて我々としては、まず第一に、今度提案申し上げます土地基本法によつて土地に対する国民の意識を明確にしたいと思つていられるわけであります。いわゆる土地の公共性を認識していただきたいと思つておるわけでございします。この土地基本法が成立いたしますれば、これを受けて各省庁の法律を整備していこうというわけでございします。

したがつて、今申し上げました、これは建設省の方に触れて気の毒なんです、私の数字に誤りがなければ、山手線内の容積率を上げていきますと、今大体二・五段階程度でございしますから、これを五段階にするとかいうことになれば、そこに高度利用ができる土地が生まれてくるわけであります。これは私もどこの所管じゃなくて建設省ですから、まず私の方は基本法を通していただいて、それを各省庁が受けてやっていただきたい。そして、先生の言われました含著のある施策に対して遂行できるように努力してまいりたいと思つてお

るわけでございます。

○大野 潔委員 何だかおだてられたり、また力強いお言葉をいただいたり、複雑な気持ちで受けとめましたけれども、お断りしておきますけれども、私は何でもかんでも全部全国的に容積率を上げる、高層化するということを言っているわけではありません。

私も海外なんかへ参りまして、古い都市へ参りますと、その都市の形を残していこうという努力をしている姿を見ますと、本当に感銘を受けるわけです。それから見ますと、日本の京都や奈良が果たして今のままでいいのか。非常に古い建物がある中に高層ビルが建っている。これでもいいのかという点もあるわけです、今の話と矛盾する話かもしれません。

また一方では、今も国土庁長官からもお話がありましたように、二十三区内は本当に低い建物がずっと建っている。もっとこれを高層化すれば解決するのじゃないかと思う部分もあるわけです。これはそれぞれの都道府県に任せるのじゃなくて、建設省なり国土庁がきちっとリダーシップをとってこの点を進められて、国の整備をきちっとされていく。やはり大切な日本の国でございまして、その辺の大方針をしっかりとしていただきたい。その点を申し上げまして、ちょっと時間が余っているようでございますが、終わらしていただきます。ありがとうございます。

○東家委員長 滝沢幸助君。

○**滝沢委員** 委員長、御苦勞さまです。発言の機会をちょうだいしてありがとうございます。
大臣初め政府委員の皆さん、御苦勞さまです。

さて、大変素朴な質問であります。来年の予算要求ないしは予算に備えての作業が始まると思います。マイナスシーリングなどということが言われて久しいのでありますが、来年度の予算要求等の作業の日程とその精神と申しませんか、承りたいと思います。

○野田国務大臣 御案内のとおり、社会資本の整備を長期目標に向けて着実に進めていくというこ

とは極めて大事なことでありますし、建設省所管の道路、河川、公園、下水道、住宅、どれをとりにましてもいづれも国民の生活に極めて密着した事柄であります。また、これらの整備をやっていくことが内需主導型の経済成長を達成していくという国家的あるいは国際的命題からいっても大事なことでありますので、私どもは引き続きこの著実、計画的な推進のために全力投球して、必要な予算措置を講ずるよう努力をしてまいりたいと思っております。平成元年度予算におきましては、御案内のとおり国費の伸びは二％でありましたけれども、事業費全体で見ますと財投あるいはNITの資金等の活用もありまして五％の事業費の増加を見たところであります。さらに来年度に向けても引き続き着実に、しかも積極的に努力をしてまいりたい、その事業の推進に努力をしてまいりたい、こう思っております。

○滝沢委員　大変適切なお考えを承りました。

そこで、実は大臣おっしゃるとおり、むだはいけません。むだはいけませんけれども、国民生活のために必要大切なことは大胆積極的にこれを予算化するということは、国政運営の前提かと思うわけであります。その点につきまして、何といつても道路、すべての道はローマに通ずるというのがあります、国会なんかいろいろと道を見失つて迷っているようでありますけれども、そのよう

な意味で、我々いわば白河以北は「山三文」とか言われたわけでありまして、何といつても東北という立場におりますれば、首都圏、関西方面に比して道路が悪いという認識に立っているわけであります。そのような意味で、国道昇格の認定作業、これはどのように今進んでいるものか。承ればそろそろ見直しの時期であるかと思うわけでありますが、何か福島県当局に聞きましたら、九月ごろを目途に来年以降要求していく県道の昇格の候補者を絞りたい、こういうことを言っておりまして、九つの路線について要求の準備をしていきたい、こう言っておるようであります。

実はそうした中で、県政のことで恐縮であります。

すが、例えば須賀川田島線というのが重要な道路としてありまして七十二・九キロ。それにまた須賀川米沢線というのがありまして、これが七十九・七キロ。そして、ちょっと大きいのでございますが、福島新発田線という新潟まで通ずるものもありまして、これが百二十二キロ。それにまた、いわき日光線、これも二県にまたがるわけであります。九十七・六キロ。あるいはまた喜多方湯津上線というものもございます。それからこれらがあるのでございますが、いずれも福島県にとっては必要欠くべからざるもの、しかも何年いろいろな予算を要求してもなかなかようまいいかぬというものでありますからぜひとも国道に昇格を願つて、ひとつすべてにこれが改修改善を図りたい、こう申しておるのであります。

これらのいわゆる認定見直しの作業と、今申し上げましたような路線についての、これは候補者

にも有力候補と泡沫候補がありまして、そういう点につきましてもお漏らしを願えれば幸いと思ひます。

○三谷政府委員 お答えいたします。

一般国道の昇格いわゆる国道昇格につきまして、一番最近では昭和五十七年四月一日に八十三路線五千五百四十八キロの追加指定を行いました。現在国道の総延長が四万四千百七十五キロということになっております。

国道昇格に当たりましては、国道の上位といえます。上の道路、必ずしも上と下というものではございませんけれども、高規格幹線道路網計画と調整をとらなければいけませんし、また現在の既存の国道網を含め全体としての国道ネットワークの再編成、こういうものについても考えていかなければなりません。さらに、その地域の振興、均衡ある国土の利用、人口等々の度合い等から必要な路線を選定する必要がある、こういうふうに考えております。

そこで、全国から一般国道へ昇格する要望は現段階で実は一万キロを超えている状況でございます。今後、先般策定されました高規格幹線道路網

計画を踏まえまして、先ほど申し上げましたような一般国道の整備進捗状況等も勘案しつつ国道昇格のことについて考えていきたいというふうに考えております。

なお、先ほど申し上げましたように要望路線の整備状況を示す改良率あるいは路線の重要性を示します交通量とか人口、製造出荷額等々のいろいろな指標につきまして関係当局で調査をした後、昇格の作業、こういうことになるかと思っております。こういうことにつきましてかなり時間もかかるかと思っておりますので、秋以降いろいろなそういう調査について進めてまいりたいというふうに考えております。そういうことを踏まえまして、第十次道路整備五カ年計画期間の中で国道昇格の選定をしていく、かように考えております。

それから、御指摘のありました福島県からの要望路線でございますが、これは一般論でございますけれども、先ほど申し上げましたように全国の要望路線、今一万キロを超えるところが出ておりますが、こういう路線の特性等を示します社会経済指標等の調査を行ひまして必要な路線を選定する必要があるわけでございますので、今お話がございました福島県の路線につきましても所要の調査を行ひまして、次期一般国道の追加指定の際に検討をしてまいりたい、こう考えております。

○滝沢委員 模範答弁ですが、一万キロと目される中で何キロくらいが次期に考え得るものだろうか、そしていわゆる作業日程をもう少し具体的におっしゃっていただきたいと思ひます。

○三谷政府委員 国道昇格の規模でございますが、先ほど申し上げましたように現在国道が四万四千キロくらいでございますので、ですから将来、長期構想として国道がどのくらいにあるかということとをまずいろいろのことから検討していかなければいかぬ、こう思っております。現時点で何キロ、こういうことははっきり申し上げるわけにいかないわけでございますけれども、昭和五十七年の国道昇格をいたしました延長は先ほど申し上げ

ましたように五千五百四十八キロでございます。その前が、昭和五十年にやっておりますが、やはり五千八百六十七キロ、こういうような国道昇格を実施に行っております。

現時点につきまして、日程でございますが、先ほど申し上げましたように、地方主要道とかそういうようなところからの要望が多いわけでございますが、そういうものについてもまず国道としての要件、これは道路法等でも決められておりますし、またその他実態の数字、社会経済指標、こういうものをこれから秋以降調査をいたします。この調査についてはかなり時間がかかるのではないかと、こう思っております。したがって、次の国道昇格をいつということについてはまだ明言はできないのですが、いずれにしても昨年度から発足をしております第十次道路整備五カ年計画の期間中に昇格をしたいというふうに考えております。

○滝沢委員 これはいろいろの思想もあるのですが、私生活においてもそうでありますけれども、地道に、後でよくするために今我慢して頑張るのも一つの方法です。しかし、早く思い切って直して利用しながら穴埋めをしていくということも必要でありまして、こちら建設国債はいわゆる赤字国債とは違うのだという理解の原点でありますけれども、物価指数は上がりますし、きょう世にあるものもあした必ずしもあるわけじゃありませんから、先輩方の御存命中にいい道路をつくって利用していただくことも必要と思っておりますし、そういう意味では大臣、建設国債はいわゆる赤字国債、怠けたための借金とは違うのだという思想は、私は御同意いただけると思うわけであります。そうした精神に立って、積極的な国道昇格の認定と、それに対する予算の割り振りをお願いしたいのでありますが、いかがなものでありますでしょうか。

○野田国務大臣 国道昇格の問題については、ただいま道路局長から申し上げましたような手順を踏みながら検討していかなければならないことだ

と思っております。

一方、道路整備の財源、これは幅広く社会資本整備、公共事業の財源問題としての建設国債の考え方でありまして、基本的には、いわゆる俗に言う赤字国債と建設国債はおのずから違う。違うからその財政法の中で異なった規定がなされておるわけでありまして、そういう意味で、経常的な経費、いわゆる費消してしまいう一般行政経費と、こういう社会資本に投資をしていく、こういう側面とはおのずから質の異なる部分がある。ただ、よく言われますことは、いずれも元本は償還しなければならぬこと、あるいは利息がついてくること、この側面においては、これは赤字国債であれ建設国債であれ共通する部分があるわけでありまして、そういった点で昨年来、税制改革作業をいろいろやっていく中で、私ども本場にこの社会資本の整備というのもまだまだ今日満足できる水準に整えるとは思っておりません。この社会資本整備を何とか一刻も早く進めたい。

今、滝沢委員おっしゃいましたとおり、御年配の方の皆さん方も、元氣なうちに道路が通ってほしい、これは夢だと思えます。そういう夢を一刻も早く実現をしていくことは政治としても非常に大事でありますし、国土のいわゆる多極分散型の形成を図っていく、それがまた地価問題にも響いてくる。あらゆる事柄から考えても大事なことである、こう思っておりますが、そういう意味で建設国債の取り扱い、これは他方、一般財源の充実ということとあわせて私どもは努力をしていかなければならない。そして、両々相まって私どもはこの社会資本整備の促進にさらに力を入れていかなければならぬ。このように思っております。

○滝沢委員 大臣と全く認識が一致いたして力強く感じますが、どうかひとつ大いに頑張っていただきまして、我々の期待にこたえてちょうだいしたいと存じます。

さて、道路といえは次は河川です。しかし、私は正直言って、先ほど大臣おっしゃったとおり、世界で一、二の豊かな国と言われながらも社会資

本の充実とは十分とはいえない。しかし、その道路においてもそうなのだけれども、さらに河川というものはおくれれていると私は見ているわけでありまして。特に中小河川です。この中小河川の改修は非常に遅れておまして、これがいわゆる災害のほとんどものになっております。国に何本という大きな川のはんらんは今ほとんど珍らしい。いわゆる中小河川の改修の不十分なることがこれにひとつ大いにきめ細かい措置をお願いしたい、こういうふうな思っております。

これも県にいろいろと問い合わせましたら、何となくも会津における湯川あるいはいわきにおける飯川、そして中通りにおける夏井川といううなもの、これは中小河川の代表的なものだ、こう言っているのではありませんが、どうか親切的な御配慮をお願いしたいと思います。いかがなものでしょうか。

○萩原政府委員 お答えをいたします。

御指摘の三つの川でございますが、まず会津若松のちようど中心部を流れております湯川でございますが、羽越災害というものを契機にいたしまして、昭和四十二年から中小河川改修事業ということで工事をやらせていただいております。現在までに考えております仕事量の七割方を仕上げたかと思っておりますが、平成元年度、今年度につきましても年間約四億四千万円を投入いたしまして、堤防づくりなり護岸をつくることをやっていくと思っております。

また、いわき市の南部を流れております飯川でございますが、これも昭和五十一年から中小河川改修事業の名のもとで工事を始めております。こちらはまだ全体の三割方しか終わっておりません。これも新しい年度につきましても四億四千万ほどを投入いたしまして、堤防をつくるための用地の買収とか堤防づくりをやっていくかと考えております。

最後に中通りの夏井川でございますが、これも五十二年度からやはり中小河川改修事業という費

目の中で仕事を起こしております。目標に対して三割ぐらいいつておろうかと思っておりますが、新しい年度では九億二千万円投入いたしまして、川底の掘削でございますとか堤防づくり、護岸をやっていく予定にしております。

一生懸命やらせておりますので、よろしく願います。

○滝沢委員 これらの中小河川、またその他数々あるわけですが、福島県は水どころであります。したがって、水力発電のごときも全国でも屈指の量を生産しているわけであります。そのような意味では、河川に対する御投資も十分いただかなければならぬということでありまして、ひとつ大いに御努力をお願いしたいと思います。

次に国体、体育大会です。昔は国体といえは万世一系の……。今は国体といえはスポーツになりまして、これは戦後のさま変わりでありまして、いざにしまして平成七年に第五十回の国体を福島県は約束されて、県を挙げてこれが準備にいそしんでいるわけであります。これはひとり建設省のみならず、いわば国政の一つの大きな祭典でありますから、そういう意味では、安心して国体の準備ができますように、一つは道路であります。そしてまた都市公園あるいはいろいろのコートとかいうものになりましようけれども、これはいかが進められるべきものでありましようか。これをお願いいたします。

○野田国務大臣 平成七年ですとか開催予定の福島国体に関連する整備でありますけれども、必要な道路などにつきましては、当然のことながら県の意向を踏まえ、そして施設計画との整合性を図りながら鋭意整備してまいりたい、そして間に合わせたいと思っております。

○滝沢委員 これは、さつき申し上げたとおり建設省だけをお願いする筋合いのものではありませんけれども、何といたしても建設省さんが文部省さんをお互に鞭撻して、こういうことを一つのオリンピックピックなんかもうすけれども、オリンピックをやることによって、オリンピックそのも

たトンネルがこの常盤台トンネルでございますので、現地はよく存じ上げておる次第でございます。

す。

ただ、今先生の御指摘のように、例えば横浜新道が十万台を越す交通であるということ、これは事実でございます。その緩和策ということで、やはり横浜新道の拡幅というのは大変苦勞があつてもやらなければいかぬ仕事だというふうに我々も考えておりますし、当初やればもう少し簡単にできたという御指摘はあろうかと思ひますけれども、そういう意味で、今二車線を三車線、往復で六車線というふうに拡幅しておるわけでございす。あわせて、やはり横浜の交通流の全体という流れでもって貫通する交通を迂回させるための湾岸道路云々、こういうものについても整備が必要であらうというふうに私は考へておつたわけでございす。

なお、あわせて申し上げますと、横浜新道のところへ入つております十六号線の取りつけの部分についてもやはり三車線にするということが一番大事であらうというふうに考へて、今大変苦勞しながら現地で仕事を進めてゐる、こういう状態でございます。

○田中(慶)委員 苦勞されてゐる苦勞話はよく理解もできますけれども、あなた、どう考へても子供でも、いいですか、六車線であるものが真ん中で二車線に絞つていたらどうなりますか。専門家の話を聞かせていただいても、これは完全なる設計的なミスでしようね、例えば三ツ沢ジャンクションをつくるときに今の既存のトンネルを利用しながらもう一回上の部分を抜いていくとかいろいろなことが何かできたのじゃないか、こういう話まで出てゐるわけですか。ここでの問題だけあなたとやりとりしてもしょうがないわけですから、基本的な対策をしない限り、幾らスピードを出して有料道路で来たところで、両側でこの辺全に占めてしまふわけですから、やはりこの辺は謙虚に受けて検討していただきたい、要望しておきます。このことで幾らやってもかみ合わないといけませんから、要望しておきます。そこで、高速湾岸道路がおかげさまで工事が進

んでおりますけれども、実は金沢の埋め立てから横須賀、いいですね、わかりますね、あそこは少なくとも十六号線の交通混雑対策のためにも必要などころなわけです。やつと横浜と横須賀でそれぞれ縄張り争ひみたいなものが解決したわけですか。そうすると、これから建設者が一日も早くその具体的な計画を進めていただきたいというのが現地の声なのでありますけれども、これについてどのように考へてなつていきますか。すなわち三五七ですね。

○三谷政府委員 高速湾岸線の早期整備という問題だと思ひます。これにつきましては大変多くの要望が寄せられておりますし、現在首都公団で整備をしてゐるわけでございす。

横浜ベイブリッジを含みます横浜高速湾岸線、これはちょうど延長が七・四キロございすけれども、これは大変いろいろ工夫をいたしまして、おかげさまで本年の九月末に開通する予定でございす。

それで、その前後でございすが、一つは東京の環状八号線から大黒埠頭まで、これは私どもは、湾岸線の三期の一部と湾岸線の四期、こう言つております。これについては沈埋の工程がございすのでなかなか大幅に短くするというわけにいかないのでもございますが、いろいろ努力をいたしまして、平成六年度に供用をしたいというふうに考へております。

それから、ベイブリッジから先の部分、これは湾岸五期と言つております。これで最後、並木から横浜横須賀道路、こういう方向へ行くわけでございますけれども、これについては今用地を買収しておりますので、この早期整備を図れるよう、その用地買収を含めて努力をしたいというふうに考へております。

○田中(慶)委員 その辺の努力はわかりますけれども、私の質問しているのはその部分じゃないのですよ。いいですか。今の横浜と並木から取りつける部分は一生懸命頑張つていただいておりますけれども、よく質問を聞いてください。横浜の

埋め立てから横須賀部、あの海の部分については、十六号線対策を考へると具体的な計画が進められていない。今まではどちらかというと横浜と横須賀の間で境界を含めていろいろな形で議論しておりましたけれども、やつと解決をしたわけですから、そういう点では、この三五七を逆に横須賀の方に取りつけをしない限り十六号線の交通対策にはならないわけでありまして、その辺はどうなつていきますかという質問をしてゐるのです。限られた時間ですから答弁の方もその辺をちゃんとしていただきたいと思います。

○三谷政府委員 二つございまして、まず……(田中(慶)委員)後の口でいいですと呼ぶ後の口は合意いたしておまして、今検討しておりますので、もう少し調べさせて正確に御答弁させていただきますと思ひます。

○田中(慶)委員 よく理解してないようですか、ここで答弁を求めても無理かも知れませんが、ただ言へることは、十六号線対策は、あの埋め立てから横須賀の住友浦賀ドックの方に、あの辺を含めてやつていかない限りは十六号線の交通混雑対策にならないわけですから、その辺を踏まえて計画を促進しておいていただきたい。いいですね、促進してください。

そこで大臣、実は東名も非常に交通量が多くなつて、それぞれのインターのところはいつも交通渋滞を来すというのが実態であります。東名横浜インターのところも同じような形なんですね。ですから、そういう点ではインターの改良とか、あの計画の中で横浜横須賀道路の上川井インターまでの二重構造といふか、ダブルデッキといふか、こういう計画があるというふうに承つてゐるわけですが、これは大臣に、大きな問題ですから、インターの改良とかそういうことを含めての問題ですから、その辺を御認識をいただければ、していただいていると思ひますので、答弁をお願いしたいと思います。

○三谷政府委員 それでは、現状がかなり進んでおりますので、ちょっとそれについてだけ御説明

させていただきます。

今のお話は、横浜インターから国道十六号線の保土ヶ谷バイパスに直結する道路でございますが、この高架道路、これは現在事業中でございます。

確かに御指摘のとおり、横浜インターは七万四千台の交通量、それから国道十六号線は四車線で七万八千台、こういうことで大変込んでおります。この横浜インターと保土ヶ谷バイパス上川井インターを高架で結ぶ事業、これを大和拡幅事業と言つておりますが、これは昭和六十二年度に着手をいたしまして、元年の五月に都市計画決定がなされたわけでありまして、用地買収は今順調に進んでおりますので、平成四年度の供用目標を掲げて鋭意進めております。

○田中(慶)委員 これはいづれにしても、あの辺の渋滞というのは大変なところですよ。大臣もあの辺よく通ると思うのですよ。時計を見ながら大変はらはらしていらつしやと思ひますけれども、そういうことですから、今平成四年ということですが、これは本当に積極的に進めていただきたい。何か陳情みたいな要請みたいなお願いみたいなことになりましても、ぜひ頑張つていただきたいと思ひます。

関連して丸子中山茅ヶ崎線、保土ヶ谷バイパスの話も今出ました。加えて、十六号線の梅ノ木のインター、梅ノ木の交差点ありますね。あれが、横浜のことばかり言つて大変恐縮なんですけれども、何しろ一日に何十万という車が通るものなんです。経済的に及ぼす影響、精神的に及ぼす影響も大きいわけで、やはりこういう点の改良は必要だと思ひますが、この辺についておわかりですか、梅の木も含めてお願いしたいと思ひます。

○三谷政府委員 国道十六号線の梅ノ木交差点の問題だと思ひますが、これは確かに朝夕非常に交通がふくそうしております。一般国道が現在二車線でございますが、自動車交通量は三万一千台というところで、横浜方向、八王子方向に二キロの渋

滞というのが実態でございます。これも先ほど申し上げました渋滞対策、六十三年度にいろいろ計画を固めました平成元年度から実行しようとしております渋滞対策の一環といたしまして、この対策について対策案を見つけるべく今調査をしておりますのでございます。

ただ、渋滞対策でございますから早急に緊急対策を行いたいということで、緊急に実施が出来る対応策、ですから、具体的には右折車線あるいは左折車線の設置とか交差点の局部改良、こういうようなものがまずの対応策だと思っておりますが、これは元年度中に取りまとめたいと考えております。それで、調査でそういう結果がまとまればこれは事業を実施したい、こういうふうに考えております。

○田中(慶)委員 いずれにしても、この十六号線とか一六号線とかいうところはもう大変な交通渋滞でありますので、この辺は首都圏における交通量のことを考えても整備が必要であらうと思っております。

神奈川県は交通事故全国一という大変不名誉な形になっているわけでありまして、これを何とか解消する意味でいろいろ工夫をされておりますけれども、例えば踏切の立体化というののもその一つなんです。ところが、京浜急行の踏切の立体化はおかげさまで大変進んでおりますけれども、相鉄沿線の踏切の立体化、天王町駅以西、これらについてはまだまだおくれいているのではないかと思っておりますけれども、この辺について、調査やあるいは進行状況がわかれば教えていただきたいと思っております。

○真嶋政府委員 お答えいたします。天王町以西での相模鉄道の連続立体でございますが、実は、あそこは幹線道路が鉄道とクロスしておらないという実情のために、私も国庫補助事業としての連続立体交差事業は今のところ対象とはいたしておりませんが、実態は、横浜市と相鉄の間で鉄道の高架化についての話し合いが進められていると伺っております。

○田中(慶)委員 今都市局長が言われること、よくわかるのですけれども、御承知のように国道一六号線あるいは国道だけの立体化とあるいはまた地方道あるいは市道との立体化、これは横浜市が幾ら指定都市だからといって横浜市だけに任せしめていたのではその進行状況が大変危ぶまれるわけでありまして、そういう点では、横浜は今どちらかというところ京浜急行を主体的に立体化をしております。ですから、そういう点で相鉄というのは国がしりをたたきながら何とかやっていただかないと、はつきり申し上げて現実問題として国道一六号線から道路はつながっているわけですから、車が全部そこを流れてくるわけですから、今のようないや、国は余り関係ないのだというふうな形じゃなくして、協力をしていただくとか応分の形で負担とか、いろいろなことを含めてやっていただけない限り、横浜なんていつまでたっても整備はできないわけでありまして、その辺を申し上げていくわけですね。局長、もう一回。

○真嶋政府委員 連続立体交差事業の補助につきまして、今先生御指摘のようなことが実は全国的に非常に要望の強い中で、私もこれはこれまでのところは幹線道路ということが前提であると考えておりますので、これを広げていくのは率直に申しましてなかなか難しいだろう、こう思っているのは、横浜市と相鉄が一生懸命御相談になっているというふうなことを伺っていますので、どんなふうになつていくのか、もう少し見守っていききたいなと思っております。

○田中(慶)委員 それでは納得しないわけですよ。交通事故死は日本一になっているわけですね。それというのでも車の渋滞とかそういうものです。横浜市には通過車両を含めての一日の交通量というの大体四十万台以上あるわけですから、そういう点ではあなたがおっしゃるとおり幹線道路との立体、こういう形で、それは国が何とか検討しましょう。地方道や、幹線道路じゃなくても幹線道路に近い形の中でバスが通ったりいろいろなこ

とをしているわけですから、その認定は一つの基準として幹線道路と言われても、そこを利用される人たちは大変迷惑しているわけですし、一人の人間の命というのは大変重いとされているわけですから、そういう点を含めて、余り今のようないや、形じゃなくしてもっと積極的に取り組んでいただきたい。これは大臣、答弁してくれませんか。

○野田国務大臣 地元の住民としてのニーズといえますが御要望というのは切実なものと承っております。事柄については、先ほど局長から申し上げましたように、一応制度の枠組みとして相鉄側と特に横浜市が今御相談をされておる、こういう状況であります。したがって、その相談の結果どういう形でまとまってくるのか、そしてその中で国に対してはどうかをどのようにせよとおっしゃるのか、その辺をやはり私も見きわめつつ、十分できるだけのお手伝いをしていきたいと思っております。

先ほど来いろいろお話がありました交通渋滞、私も御指摘のいろいろな道路については、よく利用する一人でもありまして、御発言の趣旨は痛いほどよくわかります。特に横浜は交通量も多いわけでありまして、そういう点で毎日のように苦情が殺到しているであろうことは推察をいたしております。建設省も先ほど来道路局長が申しましたとおり現在一生懸命努力を続けております。単なる路線拡張だけではなくて、バイパスをつくるっていかなくてはならぬ、そういう意味での湾岸線の問題であるとか、いろいろなことにもあわせて努力をしてみたいと思っております。先ほど来の御討議を聞いておまして、熱心なお話、傾聴いたしておりました。

○田中(慶)委員 どうもありがとうございます。いずれにしても、こういう一連の首都圏の悩みといたいのがあるわけですから、ぜひお願い申し上げます。そこで、都市局長に質問させていただきますわけですが、実は大船駅前の西側、わかりま

すね、観音橋側。あそこはかねてから再開発の問題とかバスターミナルの問題あるいは駅前具体的な整備の問題、これを私は二十年来言い続けてきているわけなんです。利用者の一人というばかりではなくして、全体的な町づくり、こういうことを含めて、このことを果実のときから申し上げてまいりました。国の話だと言ったから、国の話として実は水野建設大臣のときもこのことを申し上げてまいりました。前向きに検討させていただきましようというところでそれから数年たっているわけですが、いざいざにしろ、こういう問題を含めてあそこの問題に対する取り組みといえますか考え方を聞かせていただきたいと思っております。

○真嶋政府委員 お答えいたします。大船駅の西口の問題、あそこは交通結節点として非常に重要な役割を担っているところでございますが、実態は、実は駅前広場が未整備であるとかいうようなことで、都市施設の整備水準がなかなか整っていないということで、駅前における広場とか街路等の総合的な整備が鎌倉市としても非常に緊急な課題として取り組まなければいけないという状況にあることは何とております。

ただ、先生も御存じでいらつしやると思っておりますけれども、柏尾川という川があつたりして駅の付近の地形になかなかうまくいかないところがあつて、それをどういうふうにかまうかというところ、というのが今の課題でございます。市当局においても、まだ成案は得ておりませんけれども、何とかその辺の地形条件の制約を克服するというところで御努力をいただいているというふうに承っております。

私どもとしては、そういうことで市が、こういう案でどうだろうということをお持ちいただければ真剣に対応してまいりたいというふうに考えております。○田中(慶)委員 いずれにしてもこの問題は、今局長が言われている河川法との問題もあるわけですから、河川法で攻めていくと全然ちがいがありません。ですから、駅前の都市整備とい

か、こんな形でやることによって、ほかにも横浜駅前西口、ここにも例があるわけでございます。その辺を踏まえて、神奈川県はすばらしい図面を一回かいたのです。ですけれども、なかなか建設省の方がそういう点ではこの問題に消極的であつたわけでございます。これはすばらしい図面があつておられますので、そのうち図面をお見せしますから、それに基づいてぜひ御検討をいただきます、こんなふうに思います。

限られた時間ではありますが、実は、御承知のように昭和四十五年六月十日、新都市計画法に基づいて線引きが行われているわけでありまして、線引きの見直しの問題なり、あるいはまた用途の見直しの問題、特に首都圏における地価の高騰というものは著しいものがあつたわけでありまして、そういう点を考えてみますと、用途の見直し、あるいは線引きの見直し、こういうことが言われて、あるいはまた要望が多いと思うのです。そういう点では、具体的にどのような線引きの見直しについて一部着手をされているというお話も聞いております。年内には具体的な作業にも進もうかという話も聞いております。しかしまだその辺が明確でありませんので、この線引きの見直し等について、あるいはまた用途の見直し等について考え方があつたら開かせをいただきたい。

○真嶋政府委員 初めに線引きの見直しの状況について御説明を申し上げます。

線引きにつきましては、積極的にかつ弾力的に公共団体が御尽力をいただいた結果、線引きの対象として当時挙げられておりました都市計画区域二百八十二区域につきまして、この平成元年三月まで二百八十八区域の見直しが完了をしておるところでございます。その結果、五十八年四月以降、その時点と比較いたしますと、住宅戸数に換算しますと、おおむね百三十万戸に相当いたします。六万八千九百二十三ヘクタールの市街化区域が拡大したところまで参つております。また、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県等におきましては、既に次の見直し作業に着手を始めたところでございます。

○田中(慶)委員 今の線引きの見直しは、それぞれ今行われているということでありまして、それと結構だと思つていますが、用途の問題については、やはり基準を明確にしない限り、路線の問題なり一種住専、二種住専、住居等の問題がいろいろな形で錯綜しておりますから、建設省としてその辺について明確にしておいた方がよろしいと思つております。路線住居があつて一種があつて奥が二種なんというものはおかしいことなんです。普通ならば反対でありますから、スタートの段階でこのことであるので、見直し作業をする段階でその辺の基準を明らかにしておいていただきたい。これは要望しておきます。

最後に申し上げますけれども、国道一号線、横浜の戸塚の原宿の立体化は、計画決定をしておりますが、いろいろな問題があつて遅々として進まないう、こういう問題。あるいはまた、御承知のように横浜環状二号線の建設促進、すなわち全線供用開始がいつになつていくのか、あるいは区間的な供用開始がいつになつていくのか。その辺を時間がありませんのでまとめて御答弁をいただきたいと思つております。

○三谷政府委員 それでは、道路局の方で原宿交差点の方だけをちょっと御説明させていただきます。

御案内のとおり、原宿交差点は主要地方道の原宿六ツ浦線との交差点であります。六万一千台の交通が現在流れておまして、朝夕を中心に最大二キロ程度の渋滞が生じております。こういうことで、国道一号線をアンダーパス、つまり下を

通ります四車線の立体交差の計画を私もつくりました。昭和六十三年の一月に都市計画決定をいたしました。

建設省におきましては、今地元の協議を行つておりますが、やはり生活用地の削減の問題とかあるいは生活環境の悪化、こういうようなことで反対もございまして、地元の戸塚区を通じて地元の方々に理解を求めようという努力をしております。やはり私もその事業の実施の際に地元の理解を得ることが一番大事でございますので、これはなかなか難しいところでございますが、鋭意努力をしております。

○真嶋政府委員 横浜環状二号線の事業の進捗状況、供用の見直しでございますが、全長二十四・五キロのうち供用中のものが七・一キロでございます。残り十七・四キロについては今事業が行われておる最中でございます。

今後の見直しでございますが、平成元年度末には羽沢地区の暫定供用、平成三年度においては上永谷地区の供用を行ひまして、平成六年度までには全線供用すべく積極的に事業を推進することといたしております。

○田中(慶)委員 時間が参りましたので終わりますけれども、いずれにしても、横浜のことばかり申し上げて大変恐縮だったのですけれども、横浜というものがそういう点で大変交通渋滞やいろいろな問題で悩んでおりますので、特段の取り組みをしていただきたいということを最後にお願ひ申し上げて、質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○東家委員 辻第一君。

○辻(第一)委員 久しぶりの一般質問でございますので、いろいろとお尋ねをしたいと思います。

まず最初に国土庁長官にお尋ねをいたします。御就任早々に厳しいお尋ねをするかも知れませんが、んけれども、よろしくお願ひしたいと思います。国土庁は四月に一九八九年の地価公示価格を発表されました。まさに地価高騰の地方分散というように状況であります。特に大阪圏は異常に地価

が上昇しております。都市別では奈良市が、住宅地で四八・七％、商業地が六一・四％、全国一の上昇率を示しております。地価上昇率第一位も奈良市で四八・八・九％、こういうことでございます。東京圏は地価の上昇率は横ばいあるいはマイナスということですが、これはまさに異常な高値での安定ということであらうと思つております。こういう状況の中で、大阪圏だけではあります。地方の地価の高騰という状況の中で、庶民の皆さん方のマイホームの夢は遠のく、また住民の皆さんやあるいは中小業者の皆さんの生活や営業に非常に影響を及ぼして来る、また地方自治体の公共用地の取得に非常に困難を来す、こういうようないろいろな深刻な問題が起つてきているわけでございます。

こうした事態の中で、東京でああいう経験があつていろいろ対応をとられたわけでありまして、この地方の地価の高騰ということについてはまず効き目がなかつたというのが実感だと思つてすね。しかも、そういう非常に深刻な状態が起つてきているわけでありまして、これは本當に抑えなくてはならない重要な課題だと思つております。こういう問題に対して国土庁長官としてどのようにお感じになつておられるのか、一点。

それから、これまでどういうふうになつてきてうまいかなかつたのか、これから本當に抑えるためにはどのようにしていかうと思つていらっしゃるのか、このあたりをお尋ねしたいと思います。

○野中国務大臣 ただいま辻委員からの御質問でございますが、確かに東京圏とそれから大阪圏、特に奈良市、こういうところには格差がありまして、一般的にはかなり低い水準に奈良もあつたと思つていただいております。そういう割安感というものがあつたわけでございまして、今先生もおっしゃられたとおり、平成元年の住宅地の上昇率というのは四八・七％、商業地域においては六一・四％。東京におきましては、住宅地が六十三・三年が六八・六、商業地が六一・一。大阪で見ますと、住宅地

が六十三年には一八・六、商業地が三七・二。こういう数字でございまして、関西の方は割安感が非常に強かった。したがって、これからの先高感というもののから地価の上昇が始まってまいりました。国土庁といたしましては、とにかく監視区域を活用して関係公共団体を指導いたしてきたくところでございまして。

したがって、奈良市に例をとりますと、奈良は六十三年の四月までは五百平米以上、こういうことでございましてけれども、本年三月に入りまして、地価上昇もにらみ合わせまして三百平米以上というふうに変更したわけでございまして。今後国土庁といたしましては一層監視区域の制度というものを活用して御期待に沿っていききたい、かように考えておるところでございまして。

○辻(第)委員 事態は深刻でございまして、私もとしては規制区域の発動もというふうな考えもあるわけでございまして、監視区域の面積の引き下げというふうなことも含めて十分な対応をさせていただいて、これ以上地方に地価の高騰が広がらないようにやっていただきたい、重ねて要望いたします。

次に、建設大臣にお尋ねをいたします。土地問題とあわせて住宅問題、けさからいろいろ貴重な御議論があったわけですが、大変重要な問題でございまして。このように土地が高騰いたしますと、先ほど申しましたようにマイホームというふうな夢は遠ざかりますし、あるいは家賃も上がっていくというふうなことがつづいてくるわけでございまして。経済大国と言われながら日本の住宅事情、量的には一定の段階に達したというお話であります。質的に見てまいりますと、殊に大都市、大都市の周辺というのには深刻な状況であります。どうしてもここで私どもは安くて住みよいという公共住宅を大量に建設をされるべきだというふうに思うわけでございまして。

に、良質でない住居が無秩序にできてくるという状況もあるんですね。ですから、やはりそういうことも含めて、安くて住みよい、環境のよい、そのような公共住宅を大量に建設をしていただくというふうに、来年度予算のそろそろ検討に入られるというところでありますが、野田建設大臣はぜひ私どもの要望にこたえていただきたい。御決意のほどを伺いたいと思っております。

○野田国務大臣 御指摘のとおり、一方では平均的なサラリーマンにとっても持ち家住宅というのが夢ではないようにしなくちゃならぬ、この施策を進めてまいらなければならぬが、同時にあわせて、御指摘のとおり住宅に困窮する低額の所得者だとかあるいは都市の勤労者、こういった方々の賃貸住宅、これの需要もはっきりとこたえていかなければならぬと思っております。御案内のとおり、現在五十年計画のもとで四十二万五千戸の公共賃貸住宅を供給することになっておりますので、この着実なる実施を図ってまいりたい、こう考えております。

○辻(第)委員 これまでの並びではとてもともども私どもは足りないというふうに思っていますので、さらに積極的に大幅にふやしていただきたいということを重ねて要望いたします。

次に、町づくりの問題でお尋ねをしたいと思っております。

中曽根内閣以来、いわゆる民活、そして規制緩和というふうな状況の中で、今全国的にもいろいろあるように思いますが、奈良県はいろいろな問題が出てきておられるわけでございまして。

く、個性豊かな都市としていくような配慮が特に必要である。このように書いてあります。さらに、「地域の生活様式、歴史、産業活動等の総体としての地域の文化を適切に評価し、都市景観の形成に生かしていくこと等により、地域社会の活力を生み出すものとなるよう配慮することが必要である」と、このようにいろいろ書いてあるわけでございまして。そして、「景観形成のための土地利用の誘導として、美観地区、風致地区、地区計画、建築協定、特定街区、古都保存制度、伝統的建造物群保存地区等の制度の一層の活用を図る必要を指摘」しておられるわけでございまして。

ところが、先ほど申しましたように現実は、一九八五年の行革審答申で、高度利用のための都市計画、建築規制の見直し、それは用途地域の見直しであり、容積規制の緩和であり、都市計画の見直し、こういうことを掲げているわけです。これを受けて政府は規制緩和を各自自治体に通達をされた。こうした政府の動きの中で、奈良県も規制を緩和して、場所によっては現在より容積率のより大きい、より高い建物を建てることを意図したわけでございまして。これまでも最高二十五メートルだったものを最高四十メートルにしよう、塔屋を含めると五十二メートルまでの高層建築物が建てられることになるわけであります。これまで比べてますと非常に高くなるわけです。こうなりますと古い都でございまして奈良の景観はまさに破壊をされると言ってしまうような状況になろうと私は思うわけでございまして。

古い歌にいろいろとあるわけですが、奈良の都というのには日本の心のあるさと言われてきているわけでございまして。そういう状況の中で、事態を憂慮した学者、文化人四十八人の呼びかけによって、古都奈良の景観保全を考える会が結成され、外国人を含む広範な人々による署名活動が展開されました。また、同様な趣旨で新聞社のシンポジウムも開かれる、こういうことがありました。今や古都の景観を守れという世論は、思想、信条を超えて、階層を超えて、国籍の違いを

超えて共通の声となつていっているのが現状でございまして。

ここで、日本歴史にとってかけがえのない古都の町並みと景観を破壊する、そういうことではなしに、本当に規制をもとどりに戻していただきたい、この奈良のすばらしい景観を守っていただきたい、それはまさに国家百年の計であらうと思うわけでございまして。そういう点について建設大臣の御見解を伺いたいと思っております。

○野田国務大臣 奈良というのは我々日本人全体にとつての大事な古都でありますし、その景観を守っていくということは大変大事なことで、これは私どももそのように思っています。

ただ、いわゆる規制緩和ということについては、これは全国的なレベルの問題であらうと思っておりますが、一方でやはり都市としてどうやって整備していくか、これは午前以来のいろいろな御議論がございまして、今のままでいくならば土地の高度利用も有効利用も図れないではないか、そういう角度からの議論があることも御案内のとおりであります。

そういった点で、今回そういう景観なりあるいは生活環境の保全なり、いろいろな角度から守っていくかなければいかぬというところは逆に高さを制限するということも結構であります。一方で都心として整備をしていかなければならぬというところについては、従来の高さの制限というものが余りにもシビア過ぎて都市の整備が進まない、こういうところについては高さを制限について緩和をしていただくということも結構である。こういう事実柄を、やはり主体的には地元奈良県を中心とする、あるいは県民を中心とするそういう方々が自主的に御判断をされて、その結果、今御指摘のような幾つかの見直しが行われたというふうな判断をなされたことであらうと我々は思っておりますし、その点は、その自治体の御判断は国としても尊重していかねばならぬということも

あることを申し上げておかなければならぬと思ひます。

○辻(第)委員 地方独自のいろいろな御判断というふうなお話もあつたわけですが、しかし、もとはやはり民話、規制緩和、都市計画の見直しというふうな流れの中でこういう問題が起つてきている。政府としても関係のないことではないというふうな思ふわけで、何としても奈良のすばらしい景観を守る、景観の問題だけではないにJRの奈良駅の近辺の都市再開発があるわけでありすが、殊にそういう問題ではいわゆる環境の問題もあるわけでありすが、また、都市の構造として人の流れ、物の流れが変わるわけでありすが、非常に大きな問題があるということに反対の運動が起つていっているわけでありすが、私は、すばらしい奈良の風景が高層の建築で顔に傷をつけるような思ひがするわけでありすが、いろいろなユニークな核を中心とした低中層の町づくり、それがやはり奈良としては本場に大事なのではないかとこのことを思ふわけでありすが、そういう点で再度大臣の、先ほどの御答弁でなしに御再考いただきたいということをお願いをして、次に移っていききたいと思ひます。

○野田(第)大臣

今景観の問題を申し上げましたが、もう一つは、端的に申しますと、中高層の住宅なんかは今奈良にはほとんど建ててきているわけですね。しかも、その用途地域の変更という問題、そういうところで住民の意向が十分反映しないというふうな形で進んでいる。そういうことで突如として住民の皆さん方は、静かな低層の住宅地域のところにいわれる中高層のビルが建つということを知られる、これは大変だ、日照の問題あるいは風害の問題あるいは電波の妨害の問題、交通の問題、そこそこにはいろいろな問題が起つてくるわけでありすが、そういうことで、建てる側の人々、もとからおられる周辺の住民の方との間に問題が起つてくるわけですね。古い奈良の町並みなんかにもそういうのが建つので、これは古いままで化石みたいにするわけにいきませんけれども、そういうところにばこつと建つてまいりまして、長年、奈良を愛し住んでおられる方にはたまらぬですね。そういう状況も起るわけでございます。

○辻(第)委員 それで、用途地域の変更について住民の意向を尊重していただきたいということになるのですが、時間がありませんので、奈良市法蓮町というところで五階建てのマンションの建設が予定されたのです。この例でいきますと第一種住居地域が住居地域に変わった、たしかそういうことだと思ふのです。その隣の変つていないものと第一種住居のところで、そこの方から見えてまいりますと、突然五階建てのビルができていろいろな問題が出てくる、景観も阻害されるということ

です。これは大体風致第三種というふうな地域なわけです。

またもう一つ、帝塚山の問題もあるのです。たくさんこういう例はあるのですが、結局この用途地域の変更をやらねばならないですね。こういうビルの建つというところになって、そのところで、あつ、あそここのところが住居地区に変わつていたなというところに気づくというふうなことになる。奈良市の御当局は、「奈良市のつながり」とかいう文書が出るのですが、その中には、奈良市で住居地域に変わったという非常に大まかな表示でこれまで書いておられたそうでありすが、そういうことで、この用途地域の変更については周辺の住民は大体知らぬのです。それは知らぬ方が悪いと言われれば話は別ですが、私もよく知るといふにしても知らぬと、我々も用途地域が変更になるかなるかといふも考えているわけじゃないので、そういうことが起るわけですね。

そういうことについては都市計画審議会、都計審でいろいろ手続がありますね。もう時間がありませんが、私も詳しく申し上げることができませんけれども、それは公聴会であるとか縦覧であるとか説明会とかいろいろ書いてあるわけですが、実態として余りやられていない感じが私どもです。いや、やられていないけれども本場に周知されているような状態ではない、こういう言い方をせぬといふか、失礼しました。まあそういうことだと思ふのです。それで知らないうちに変わつていっているようなことがあつた、あるいは公聴会で意見を述べられてもそれが認められないとか、そういうケースがいろいろあるのです。ですから、もっとそういう点で本場に周辺の住民の人の情報を公開をしていただけて、十分知つて、その人たちが意見を述べて、そして住民の合意の上に事が進むというふうなやり方をぜひやつていただきたいというのが一点でございます。

う地域では、マンションを建てようと思つて都市計画とかあるいは建築基準には大体合つたので、それで建てよう。すると後で住民の皆さん方は、そんなもの納得できないということになります。そこそこであるいろいろな問題が起る。市役所がその中に入つて大変御努力をいただいているわけですが、そういう場合に自治会長の判こをもらつてそれで業者は合意という格好で言うケースがあるのです。そうなりますと、またこれでもめることになるわけですね。

私は、やはりそういう問題については周辺の住民の皆さん方の、百人なら百人全部とか五百人全部というわけにはいかぬでしょうけれども、知らぬうちに自治会長さんが合意して判こを押しているというふうなことで認められるのじゃなしに、実態として周辺の住民の合意というものが非常に大事だと思ふんですね。そういうことをぜひやつていただきたい。

五十八年七月、建設省の「宅地開発等指導要綱」に関する措置方針、こういうのが出ました。この中で、開発許可制度における規制緩和がやられたわけですね。そういう中で、中高層建築物に関する指導を含む各地の開発指導要綱は住民本位の町づくりにとつて重要な役割を果たしてきた、私はこう思ひます。ところが建設省のそのときの指導は、「周辺住民の同意書の提出まで求めることは、建築行為を遅延させるなど建築主の権利の行使を制限することとなるおそれもあり、適切でない」と考へる。こういうことになつたわけですね。そうなりますと、いろいろ調整を非常に御苦労をいただく市役所としては一層大変な御苦労をいただくことになるわけでありすが、ですから、これは奈良市の指導要綱なんです、「事業主は建築物の設計に先立って、日照の影響について市と協議するとともに影響を受ける付近住民の同意を得なければならぬ」というものは本場に認めていただくという立場ですね。法律と条例の問題とかいろいろ難しい問題があるかと思ひますけれども、こういう点についてはもっと地方自治体

に権限を与えていたで、先ほど大臣も申され
ましたけれども、そういう見地で御対応いただき
たいというふうに考えるわけでありませう。

そういうことで、具体的には周辺住民の合意と
いうことを非常に尊重をしていただきたいという
ふうに思うのですが、御答弁をいただきたいと思
います。

○真嶋政府委員 初めに、都市計画の決め方に
ついては、住民との関連についてでございますが、法
律上、先ほど先生お話しのごとき幾つかの段
階がございますが、さらに都市局長名をもって通
達を出しております。都市計画は、関係市町
村の住民の利害に深い関係がありますので、その設
定に当たっては関係市町村及び住民の意見との調
整について十分配慮するため、その意見の聴取等
に遺憾のないよう期すること。ということとい
たしておりますが、なおこの趣旨の徹底を図るよ
うにいたしてまいりたいと思っております。

○伊藤(茂)政府委員 先生お尋ねの後半の部分で
ございますが、五十八年の八月に出しました「宅
地開発等指導要綱に関する措置方針」の中の中高
層建築物に関するところで、住民の同意の問題が
出ておりました。あのときの通達には、要するに建
築基準法上は、確認申請を受理いたしますれば必
ず中身を審査して七日間のうちに審査して法律に
違反することがなければ必ず確認をする、という
う建前になっておるわけでございます。ところが
公共団体にしましては、要するに住民の同意を
前提条件にするという指導要綱をつくっているこ
ろがある。あるいは住宅を建てる時にはいろ
んな公共施設が要るから、この際寄附金を大いに
取ろうというので指導要綱で定めるところがある。
それは本来の法律の建前からすると行き過ぎ
ではないか、こういう立場で是正通達を出した
わけでございます。したがって、その建築計
画が住民側にできるだけ受け入れられて、町づく
りの一環としてその公共団体、住民の納得で行わ
れるということ自体につきましては、決して悪い
ことではないわけでございます。

したがって、私も、中高層建築物の建
築に当たりまして、周辺住民の同意を義務づけ
る、あるいは要綱遵守の担保措置を建築確認申請
の受理にかからしめるといったことは行き過ぎだ
けれども、住宅地地の円滑な供給と建築行政の適
切な運営の観点から、行き過ぎだけはやめてくだ
さい、こういうことで指導したわけでございます。
したがって、周辺住民との調整につきまして
は、本来必要に応じて公共団体が相談、あつせん
に努めるべきでありまして、公正な手続によつて
調整を図る方を講ずる、そういうことであるとい
うと定めますので、建築行為が円滑に進むという
方向でいろいろ工夫をしていただきたい、かよ
うに存する次第であります。

約二・九％というところで東京都から報告を聞いて
おります。

○中島(武)委員 ただいま都営住宅について二・
九％というところで、それまではほとんどゼロだっ
たと考えているわけですが、しかし、二・
九％と六十三年度に非常に急増しているというの
が今の答えだと思っております。

私は東京都に、全契約案件の中でどれくらいが
不調になっているものかというのを尋ねてみま
した。そうしますと、契約の案件の教え方がいろ
いろありますから、今も非常に大きな数が出たの
ですけれども、これは小さい数で出ているわけ
ですが、しかし小さいといえないかもしれませ
んが、六十二年度は二十五件で一・一％、六十三年
度は百七十三件で五・八％、こういう数字を財務
局の方で言っているわけですね。

の発注で東京における型枠工事と鉄筋工事の平米
当たりあるいはトン当たりの積算単価はどれくら
いか、これについて建築と土木に分けてお答えい
ただきたいのです。

○森本説明員 お尋ねの積算単価でございますが、
積算単価は予定価格の基礎となる数字でござ
います。予定価格の秘密保持の趣旨にかんがみ
まして公表は差し控えていただきたいと思います
です。

○中島(武)委員 私も予定価格の基礎になること
は承知しております。だけれども、予定価格の
基礎になるとはいっても、私は予定価格その
ものを聞いておるわけじゃないのです。そして、
入札のときは総額でやるわけでありまして、これ
はその中のごくごく一部分の話なんです。だか
ら、そういう点では別に予定価格にかかわらない
わけですから、ざっくりいえばかわらないので
すから、それくらいのことはおっしゃっていただ
くのがいいんじゃないか、当然じゃないかと思う
のですが、どうなんですか。言ってくれませんか。

○東家委員 中島武敏君。

○中島(武)委員 私は、きょうは建設業者の公共
工事における労働相当額の単価問題について最初
にお尋ねしたいと思っております。

まず、東京都では都営住宅の建設などが入札に
当たって不調が続出している、これはテレビで
も報道されて非常に広く知られている事実であ
ります。建設省はよく御存じだと思えますけれど
も、東京都における都営住宅の全契約案件の中
の程度が不調になっているかについてお尋ねをし
たいと思っております。

どっちにしても公共工事、都営住宅と限りませ
んけれども、しかし、都営住宅も今までは不調が
なかったのにかんがりの入札不調が出てくる、こ
ういうことになるわけですね。この原因は一体何
か、どういふふうにお考えでございますか。

○森本説明員 ただいま申し上げましたとおり、
予定価格というのは入札の非常に重要な公平性を
必要とするものでございまして、その基礎とな
る積算単価は公表を差し控えていただきた
いというところでございます。

○中島(武)委員 それじゃ私の方から言いますけ
れども、建築の場合で、一般ラーメン構造の普通
型枠工事で平米当たり大体四千八百円から四千九
百円くらいと私は聞いておりますが、大体そんな
ものですか。当たらずといえども遠からずで
すか。

○伊藤(茂)政府委員 お尋ねの東京都の公営住宅
の入札不調件数でございますが、具体的な工事を
発注する際にはいろいろ分けてやりますので、そ
の建築本体工事を含めた建築関連工事全体とい
うことで数字を説明したいと存じます。

六十二年までにつきましては、都営住宅の入札
不調については特に聞いておりません。これはな
かったものと思えます。六十三年度の事業におき
ましては、建築本体工事を含め建築関連工事全体
で千三百六十五件の工事件数を発注したわけで
ございますが、契約に至らなかったものは三十九件
でございます。したがって、全体に占める比率は

○中島(武)委員 要するに、実際に請け負おうと
思ってもそれをなかなか受けられない、発注単価
との開きが非常に大きいということとございま
す。受ければ非常に赤字になってしまう、だから
本当は受けたいのだけれども受けられない。これ
は非常に深刻な問題であります。

さらにお尋ねしたいのですけれども、公共工事

○森本説明員 市場の取引価格と申し上げま
す、施工条件等によりまして一概には言えないわ
けでございますが、ただ、建設資材等の市場取引
価格を専門に調査しております調査機関の資料、
例えば建設物価調査会の資料によりまして一例を
示しますと、ラーメン構造の階高が三・五メー
ルの普通ビルの打ち放しの型枠工事では、東京

また、東京都では都営住宅の建設などが入札に
当たって不調が続出している、これはテレビで
も報道されて非常に広く知られている事実であ
ります。建設省はよく御存じだと思えますけれど
も、東京都における都営住宅の全契約案件の中
の程度が不調になっているかについてお尋ねをし
たいと思っております。

また、東京都では都営住宅の建設などが入札に
当たって不調が続出している、これはテレビで
も報道されて非常に広く知られている事実であ
ります。建設省はよく御存じだと思えますけれど
も、東京都における都営住宅の全契約案件の中
の程度が不調になっているかについてお尋ねをし
たいと思っております。

また、東京都では都営住宅の建設などが入札に
当たって不調が続出している、これはテレビで
も報道されて非常に広く知られている事実であ
ります。建設省はよく御存じだと思えますけれど
も、東京都における都営住宅の全契約案件の中
の程度が不調になっているかについてお尋ねをし
たいと思っております。

地区では平米当たり五千六百円と記載されております。

○中島(武)委員 私は市販されておるそのものについてお答えをいただきたいと申し上げたのじゃないのです。それは私も見て知っておるのです。そうじゃなくて、実際に積算する場合の公共工事における、例えば建築なら建築における一般ラージ構造でこれくらいのことを計算しておりますかというのを私は聞いたのです。だけれども、先ほどの答弁と同じでなかなかおっしゃらないです。私はこういうのは別に予定価格にかかわるわけじゃないのだから言ってもいいと思うのです。いいと思うのですけれども、おっしゃらないからこれはしょうがない。

そこで、先ほどからお話がいったように、政府は内需拡大策をとっております。したがって、東京だけじゃないのですけれども、東京における建築ブームというのは相当なものでございます。だから人不足も生じてくる。したがって、労賃相当額も非常に上がってくる。言うまでもありませんけれども、特に大変なのは型枠工、それから鉄筋工です。これの労賃相当額が非常に上がっていることは、むしろ皆さん御存じのとおりだと思っております。

それで、型枠工事の平米当たりの実勢単価をどうつかんでいらっしゃるか。先ほど、市販されているものについて五千何百円だったか六百円でございます。いましたかというお話がありましたけれども、実勢単価についてつかんでいらっしゃるのでしょうか。

○森本説明員 ただいまお話ししましたとおり、実勢単価というのは各施工条件によりましていろいろとございまして、我々としては把握してはおりません。

○中島(武)委員 いろいろそれはあります。当たり前のことを何か答弁されるので、私も幾らかがっかりする向きがあるけれども、結局、入札が大変なんです。何とかしてほしい、こういう要望

は私どもの方にも頻繁に参ります。

これは、ある会社で、民間の工事の場合ですけれども、実際に大変な値上がりなんです。六十三年、昨年の三月で一般型枠が三千八百円、打ち放し型枠で四千円。ところが四月には四千八百円、五千円、こういうふうになるのです。それから八月の段階で四千五百円、五千円。ところが十二月の段階になると五千九百五十円、六千八百円。それから、ことしの三月段階で四千九百円、五千五百円というふうな数字になっていきます。これは、実際に大変な値上がりをおぼろげと六十三年度は起こしているということを、このことははっきり示しているわけでありまして。

私も多くの中小ゼネコンの人たちにも聞いてみたのです。公共住宅や何かで、現在大体五千五百円から五千六百円くらいというふうになつておるわけですね。さっきも言いましたように、特に型枠とか鉄筋、こういうところが大変なんです。実勢単価との間に仮に平米当たり千円近い開きがあるというふうになつたら、これは膨大な数字になつてしまふわけでありまして、赤字も何百万とか何千万とかいうふうなことになるわけなんです。だから、非常に深刻な話であります。

これは、建設通信新聞の八九年六月十二日、つ最近の記事です。関西版なんですけれども、「工事原価割れは六五％ 発注機関の区別なく軒並み」、こういうような記事も載っているわけでありまして。だから、中小ゼネコンの人たちは大変な悲鳴を上げています。この問題はどうしても解決しなければならぬ。

同じことを別の面からお尋ねしたいと思うのですけれども、公共工事の発注の場合に、労務単価というものは三省協定に基づいて計算をするわけですね。

○望月政府委員 おっしゃいますとおり、公共工事の積算に当たりましては、いわゆる三省協定で定めます労務単価によつて計算するのが一般的でございます。

ただ、この数字につきましては、先ほど別途御

答弁ありましたように、公表は差し控えていただいているところでございます。

○中島(武)委員 重ねてお尋ねします。

今の労務単価の問題ですけれども、型枠工は東京で一日幾らというふうに三省協定でなっておりますか。

○望月政府委員 ただいまお答えしましたように、労務単価そのものは公表を差し控えていただいておりますが、実はその前提になりますといましようか、毎年十月に公共事業労務費調査というのをやっております。これの昨年の十月に行つたもので見ますと、型枠工一日八時間当たりの単価が一万三千八百九円、こういうことになっております。ついでに東京、神奈川でいいますと一万六千九百五十八円でございます。くどいようですが、これはあくまでも労務単価そのものではなくて、昨年十月に実際に支払われた賃金を賃金台帳によつて調べたその結果でございます。

○中島(武)委員 ゼネコンが下請に支払う型枠工の労賃相当額、これは一体一日一人当たり幾らだ、現実にはどれだけの額を払っているというふうにお考えでございますか。

○望月政府委員 いわゆるゼネコンが下請に出す場合の出し方としては、どちらかというと平米当たり幾らという格好でなされているのが通常と理解いたしております。そういう意味で、労務単価が幾らであるという出し方はしていません。ただ、私先ほど申しましたように、それを受けとめた労働者が一日当たり幾らもらったかということ賃金台帳で調べた結果が先ほど申し上げた数字である、こういうふうに御理解いただきたいと思っております。

○中島(武)委員 三省協定そのものの問題についても議論したい問題がたくさんあります。だけれども、それはちょっとおきます。きょうはとも時間がありますし、それはおきます。

それで、実際に平米当たり幾ら、それもよく承知してあります。だけれども、実際にそれを換算して幾らになるかということを私の方から申し上げ

ますと、二万七千円あるいは二万八千円、二万九千円、こういうところなんです。ところが、先ほどお答えになったように一万七千円弱でしょう。だから、一万円という大変な開きがあるのです。それは労働者がそれだけもらっているというわけじゃないですよ。そうじゃないけれども、それだけ出さなければ今の人手不足のもとで建築ブームで仕事を下請にやつてもらえない、こういう事態にゼネコンはあるわけですね。ゼネコンと下請との関係という問題もありません。ありますけれども、それもまたきわめなければならぬ問題なんですけれども、それはきょうは差し置いて、とにかく官庁のやつている積算単価と実際の乖離というものが現実には非常に大きいということをこのことは示しているのです。これはもう申し上げるまでもないのです。

それで、僕は大臣にお尋ねしたいのは、やはり実際に合った積算単価を公共工事では使うべきじゃないかと思うのです。こんな離れているんじゃないかと思うのです。実際に合ったものを使うべきじゃないか、こういうふうにお考えののですけれども、どうでしょうか。

○森本説明員 公共工事の発注に当たりましては、従来から適正な積算単価をもとにして予定価格を定めております。今後とも的確に執行するよう努力してまいりたい、このように考えております。

○中島(武)委員 適正じゃないから不調が起きているのですよ。だれが好きこのんで仕事を不調にするものですか。そんな答弁じゃ本当にさっぱり納得できない。

だから、大臣に申し上げておきますけれども、やはり積算の単価は実勢に合っているというふうにしませんが、今申し上げたような、赤字になるけれども引き受けるとかあるいは不調になるとか、こういうことが続出をするわけですね。特に東京はそうなんですけれども、何もこれは東京だけの話ではありません。全国的な、特に大都市においてはこういう傾向が強いわけです。ですから、やは

りそのところを積算単価は実際に合ったものをぜひひとつ使っていただきたいということを申し上げます。

それから、さらに関連して大臣にお尋ねしたいのです。

さっきも申し上げたように、実際にはこの一年間にばあっと上がってくるわけですね。こういう変動が非常に大きいということは社会問題にもなりつつある。テレビでも報道されている。そうすると、工事の途中であつても請負金額の変更を行うべきじゃないのかというのを思うのです。

具体論で言います。具体的にどうするか。つまり一年を経た後、残余の工事についてのみ賃金それから物価の変動の激しいときには認める、こうなっているのです。しかし、一年を過ぎた後に残余の工事についてのみ、こうなってきたら、これは大変です。だから、もしこの方式を使うのだらたら三ヶ月、こういうあいだに一年を三ヶ月というぐらひに下げるべきじゃないか。

それから、もう一つ言います。もう一つは、請負契約の中に、例えば、どれでもいいのですけれども、住都公団の場合だったら二十一一条、「賃金又は物価の変動に基づく請負代金額の変更」というところがあります。それが第一項から第八項まであつて、その中に今申し上げたようなことが含まれているのですけれども、その一番最後の八項に、「工期内にインフレーションその他の予期することのできない特別の事情により賃金又は物価に著しい変動を生じ請負代金額が著しく不適当となつたときは、前各項の規定にかかわらず、甲乙協議して請負代金額を変更するものとす。」こうなっている。

こういうふうな不調なんかが続出するというようなときには、やはりこうした問題についてもこの第八項、こういうのを積極的に活用して問題解決をするように、政府機関それからまた地方自治体に対しては要請、通達なんかを出して、きちっと応じなさい、適切にやりなさい、これくらいのことには野田建設大臣、ずばつと言

う、これは必要じゃないかと思うのです。

以上二つについてお答えいただきたい。

○森本説明員 請負契約締結後の賃金、物価の変動によりまして当初の請負代金額が不適当になつた場合における当該金額の変更につきましては、建設省直轄工事につきましては請負契約書の第二十條でいわれるスライド条項、単品スライド条項及びインフレ条項について規定しておりますが、これらの要件を満たす場合には適切に対応してまいりたい、このように考えております。

さらに二つ目の、スライド条項につきましては請負契約締結の日から十二ヶ月を経過した後でなければ変更請求はできないこととなっておりますが、われわれは、これにつきましても十二ヶ月を経過した後に適用できることとしたのは、一般的に言ひまして労働者の賃金につきましても十二ヶ月をめぐりて改定が行われていること、それから予算制度が原則として単年度によつていくこと、こういったことによるものでござい

ます。

○野田国務大臣 今大体お答え申し上げたとおり、やはり基本的にはそういう実勢価格が反映されるのが望ましいというのは常識的な考え方だと思ひます。

ただ、現実には今答弁しましたように、どうしても単年度単年度の予算というその枠の中でやっていると、それから実勢価格をどうやって把握するかという問題、それから予算を組んだときと実行するときとのいろいろタイムラグが出てくる、そういうような問題もあるかと思ひますし、それから予算の地域配分、これは、こんなことを言つていいのかわからぬけれども、田舎の方からすると、田舎の方はうんと安いわけですね。都心部は高い。特に労働力なんか、どうやって人を集めるかということでもみんな苦労をしておられる。そういう予算の配分の問題にも実はかわつてくる話でもありまして、これからは十分実勢価格というものを念頭に置き、その中で適正な価格を算

定して発注していく。できるならばそういう不調になるようなことのないように合わせていかなければならぬという努力は続けていかなければならぬ、こう思ひます。

○中島(武)委員 結局合わせていくのは一般論としてはそうなんですけれども、先ほど答弁があつたように、じゃ現在要件を満たしておるのか、こういうことが問題になってくるのです。だから、現在のようないふことが要件を満たしてないということになります、なかなか適用されないというところになってくるのです。そちらの方から答弁があつた、こういうふうな今方々で不調が続出する、今まではそんなものは一件もなかったのが、先ほどのお話では六十二年度に始まつて六十三年度はもっとひどい、こうなつておるわけですから、こういうためには今こそやはりきちつとやるべきじゃないか。

それからもう一つは、単年度で予算が組まれているとか、あるいは賃金は一年ごとに決まつていくとか言うのですけれども、しかし実際に何年か一年で決まつていくのじゃないですよ。建設関係で働く労働者は一年間賃金が全部きちつと決まつていくわけじゃないのです。毎回、仕事ごとに違ふわけですよ。そういう実態とまるきり離れたことを言われると、何でそんな答弁をするのかと私は思ふんだ。私は、建設行政はやはりちゃんと本当に実態をよく見ているな、そして実態を見てみんなに喜んで働いてもらおうというふうになつておるな、こういうふうにならなければうそだと思ふのです。

大臣、もう一回ひとつ言つてください。

○野田国務大臣 その辺いろいろ、どういふふう

だと思ひます。

○中島(武)委員 もう一つ別のことで大臣にちょっと伺ひたいのです。それは消費税の問題なんですけれども、建設業界でこれがどんなふう

に扱われているかは御存じでしょうか。

○野田国務大臣 ちょっと御質問の趣旨が判然としなかつたのですが、どのように扱われているのかというのには要するにちゃんと転嫁されておるかどううか、こういう御趣旨であるとすれば、マクロから言えばおおむね順調に転嫁をされておる。マクロから言えばですね。この点は朝もどなたかに御答弁申し上げたわけでありまして、五月に建設各業界からヒアリングをした結果、おおむね順調であると受けとめておる。もちろんそれが一〇〇%大丈夫かと言われたら、そのところはさらに実情に即して指導し、改善を加へさせたという点も二、三ある、こういう報告を受けております。

○中島(武)委員 大臣、この問題、本当は専門家なんだよね。だけれども、私もいろいろ心配していろいろ人の話を聞くと、またいろいろなことを言われます。実際には、例えば家から家、住宅なら住宅をつくつて最終消費者であるお客さんに渡す。そのときに消費税三%を乗つける。そうすると、いやそんなものをやられたのじゃ困る、こういう話が出てきて、相対で話になる。どうしても嫌だと言ふ。じゃ、三%じゃなしに一・五%にしますか。飯の話ですよ。そういう話というのは方々でやられているんですよ。だから完全にマクロで言えば、こういう大臣の答弁なんですけれども、マクロで言えばあるいはそうかもしれないけれども、そうでない場合も随分これありなんです。そうすると結局どうなるか。結局建設業者がその分泣く。仕入れにはかかつてしまつていくわけですから泣かざるを得ないということになる。これは大変なんです。これは適正な利潤が保証されないということになるのです。これをやつたつてだめなんです。

それからもう一つの方法は、これも余り言いたくないのですけれども、だれしも思ふことは、そ

れをした場合に建築物の質を落とすということがやられるかもしれない。わかりませんよ、わかりませんけれども、そういう危険性はあるわけですよ。消費税をこういふところにかけるとそういう危険性を持つてくるのじゃないか。大臣は建設関係もそれはお詳しいでしょうけれども、むしろ税金の方がもっと一層詳しいのじゃないかと思うけれども、そういう危険性を持つていけるようなものは、結局質を落とすとか、あるいは業者が泣かなければならないとか、そういうものはやはり率直に言っている税金じゃない、こう私は思うので、そういう点ではこれはもう一日も早くやはり廃止をするということが非常に大事じゃないかと思うのです。もう時間が来たらしいので、大臣、答弁があったら答弁を聞いて終わります。

○野田国務大臣 御主張はよく承りましたが、今さら申し上げるまでもないと思いますが、基本的に税の転嫁もさることながら、先ほど来いろいろ御議論がありました、いろいろな建築資材の値上がり問題もあったり、あるいは人件費の値上がり問題もあったり、そういった中で特に相対でそういう請負代金を決める場合に値段の交渉で極端な低価格を強要するようなことになれば当然その工事の質に影響を及ぼし得る、これは常にこのことでありまして、必ずしも消費税云々の話だけに限ったものではないと思っております。

消費税の問題は、これは建設業界のみならず、やはりこれから高齢化社会に対応して幅広くみんなど少しずつ負担を合おう、そうでないと本当に長寿社会は維持できません、こういう角度から設けられているわけでありまして、なお一層国民の皆さんの御理解を賜りたい、こう思っております。

○中島武委員 まだいろいろ言いたいことがありますが、これで終わります。

○東家委員長 次に、内閣提出、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案を議題といたします。野田建設大臣。

特別措置法案を議題といたします。野田建設大臣。

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案
〔本号末尾に掲載〕

○野田国務大臣 ただいま議題となりました大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案につきまして、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

ましても、政府において、昨年六月に総合土地政策要綱を閣議決定し、各般の施策を総合的に推進しているところであります。中でも住宅地の計画的供給は極めて重要な課題であり、このためには、都心からの距離等から見れば宅地開発適地であるにもかかわらず、交通手段としての鉄道が未整備の地域において、新たな鉄道の整備を行うとともに、宅地開発を促進することが極めて有効な方策であります。

このため、大都市地域のうち新たな鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域において宅地開発と鉄道整備を一体的に推進するために必要な特別措置を講ずることとし、ここに大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案として提案することとした次第であります。

以上が、この法律案を提案した理由であります。次にその要旨を御説明申し上げます。

第一に、都府県が、大都市の近郊と都心の区域を連絡する新たな鉄道の整備と当該鉄道の周辺地域における宅地開発との一体的推進に関する基本計画を作成し、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣の承認を申請することができるとしております。この基本計画は、鉄道の計画路線及び駅の位置の概要、住宅地の供給目標等を定めるほか、特

に、駅予定地の周辺の地域における計画的開発に留意して作成することとしており、また、鉄道事業の免許申請については、基本計画に従った内容のものでなければならぬこととしております。

第二に、鉄道の周辺地域における地価の安定を図るため、監視区域を積極的に指定することとするともに、監視区域の指定期間について特例を設けることとしております。

第三に、宅地開発及び鉄道整備の推進のため、次の措置を講じております。

その一は、承認を受けた基本計画に従い両事業を一体的に推進するため、協議会を組織することと、両事業による協定の締結を義務づけることとしてあります。

その二は、駅予定地の周辺の地域における土地区画整理事業について、鉄道用地の確保のため鉄道の用に供する土地の区域に一定の者の有する土地を集約して換地する特例措置を講ずることとしてあります。

その三は、鉄道の周辺地域を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及び大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法の大都市地域とみなして、両法の規定を適用することとしてあります。

その四は、地方公共団体による鉄道事業者に対する出資、助成及び土地の取得のあっせん等の措置並びに鉄道整備のために必要な経費についての地方債の特例措置を講ずることとしてあります。

以上が、この法律案の提案理由及び要旨であります。以上で趣旨説明の聴取は終わります。

○東家委員長 以上で趣旨説明の聴取は終わります。

次回は、明十五日木曜日午前九時五十分理事會、午前十時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。

午後五時七分散会

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案
大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法
(目的)
第一条 この法律は、大都市地域における著しい住宅地需要にかんがみ、新たな鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域において宅地開発及び鉄道整備を一体的に推進するために必要な特別措置を講ずることにより、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図り、もって大都市地域における住民の生活の向上と当該地域の秩序ある発展に寄与することを目的とする。

(定義)
第二条 この法律において「大都市地域」とは、次に掲げる地域をいう。

一 首都圏整備法(昭和三十一年法律第八十三号)第二条第三項に規定する既成市街地若しくは同条第四項に規定する近郊整備地帯又はその周辺の地域
二 近畿圏整備法(昭和三十八年法律第二百二十九号)第二条第三項に規定する既成都市区域若しくは同条第四項に規定する近郊整備区域又はその周辺の地域
三 中部圏開発整備法(昭和四十一年法律第一百二号)第二条第三項に規定する都市整備区域又はその周辺の地域
四 この法律において「宅地開発事業」とは、宅地の造成及び宅地の造成と併せて整備されるべき公共施設の整備に関する事業で良好な住宅市街地を形成するために行われるもの並びにこれに附帯する事業をいう。

(対象となる鉄道及び地域)
第三条 この法律による特別措置は、次に掲げる鉄道及び地域について講じられるものとする。

一 鉄道 著しい住宅地需要が存する大都市地域において、大都市の近郊と都心の区域を連絡するものとして新たに整備される大規模な

鉄道であつて、当該鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると認められるもの
二 地域 前号に掲げる鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる当該鉄道の周辺の市町村(特別区を含む。)の区域

(基本計画)

第四条 都府県は、前条に掲げる鉄道の整備に際して、当該地域における宅地開発及び当該鉄道の整備の一体的推進に関する基本計画(以下「基本計画」という。)を作成し、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣の承認を申請することができ

る。
2 基本計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 前条第一号に掲げる鉄道として整備する鉄道(以下「特定鉄道」という。)の計画路線及び駅の位置の概要
二 特定鉄道の整備の目標年次
三 前条第二号に掲げる地域(以下「特定地域」という。)の区域
四 特定地域における住宅地の供給の目標及び方針

五 特定地域のうち、特定鉄道の駅設置予定地を含む、駅の設置に併せて計画的に開発することにより相当量の宅地開発が見込まれる地域であつて、宅地開発と鉄道整備との一体的推進のための拠点となるもの(都市計画区域内の地域に限る。以下「重点地域」という。)の区域
六 特定鉄道の整備に当たり地方公共団体が行う援助その他特定鉄道の円滑な整備を図るための措置に関する事項
七 その他宅地開発と鉄道整備との一体的推進のために必要な事項

3 都府県は、基本計画を作成しようとするときは、関係市町村の意見を聴かなければならない。
4 都府県は、基本計画を作成しようとするときは

は、第二項第一号、第二号及び第六号に掲げる事項について、特定鉄道に係る鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)による鉄道事業(以下「特定鉄道事業」という。)を経営しようとする者(当該事業を経営する法人を設立しようとする者を含む。第六条において同じ。)の意見を聴かなければならない。

5 都府県は、その路線が二以上の都府県の区域にわたる特定鉄道に係る基本計画を作成しようとするときは、第二項第一号、第二号及び第六号に掲げる事項について互いに調整しなければならぬ。

6 運輸大臣、建設大臣及び自治大臣は、基本計画に定める第二項第一号から第六号までに掲げる事項について運輸大臣が次に掲げる要件に該当するものであると認め、基本計画に定める同項第一号から第五号までに掲げる事項について建設大臣が第一号から第五号までに掲げる要件に該当するものであると認め、並びに基本計画に定める同項第一号、第二号及び第六号に掲げる事項について自治大臣が第一号及び第六号に掲げる要件に該当するものであると認めるときは、当該基本計画の承認をするものとする。この場合において、その路線が二以上の都府県の区域にわたる特定鉄道に係る基本計画の承認は、同時にしなければならぬ。

一 特定鉄道及び特定地域が前条に掲げる鉄道及び地域に該当するものであること。
二 特定地域における宅地開発が特定鉄道の整備と一体的に、かつ、円滑に推進されるために適切なものであること。
三 住宅地の供給の目標及び方針が当該大都市地域の住宅地需給の緩和に資するものであること。
四 重点地域の区域の設定が特定地域における宅地開発の促進を図る上で適切なものであること。かつ、当該区域が農業振興地域の整備に関する法律(昭和四十四年法律第五十八号)第八条第二項第一号に規定する農用地区域を含む

五 特定鉄道の計画路線及び駅の位置の概要が、鉄道としての機能を発揮する上で適切なものであり、かつ、当該大都市地域における長期的展望に立つた効率的鉄道路線の形成に資するものであること。
六 特定鉄道の整備の目標年次、特定鉄道の計画路線及び駅の位置の概要並びに特定鉄道の整備に当たり地方公共団体が行う援助その他特定鉄道の円滑な整備を図るための措置に関する事項が、特定鉄道の整備の円滑な推進及び特定鉄道事業の健全な経営並びに地方財政の健全性の確保にとって適切なものであること。
7 都府県は、前項の規定により運輸大臣、建設大臣及び自治大臣の承認を受けようとするときは、当該承認の申請書に運輸省令・建設省令・自治省令で定める図書を添付しなければならぬ。
8 都府県は、基本計画が第六項の規定による承認を受けたときは、遅滞なく、これを公告しなければならない。

(基本計画の変更)

第五条 都府県は、前条第六項の規定による承認を受けた基本計画を変更しようとするときは、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣の承認を受けなければならない。ただし、同条第二項第七号に掲げる事項のみを変更しようとするときは、この限りでない。
2 前条第三項から第八項までの規定は、前項本文の場合について準用する。

(特定鉄道事業に係る免許の申請)
第六条 特定鉄道事業を経営しようとする者が当該特定鉄道事業について鉄道事業法第三条第一項の免許の申請を行う場合には、その申請書は、当該特定鉄道に係る第四項第六項の規定による承認を受けた基本計画(前条第一項の規定による変更の承認があったときは、変更後のもの。以下「承認基本計画」という。)に従つた内容

のものでなければならない。
(協議会)
第七条 関係地方公共団体の長、承認基本計画に定める特定地域(以下「承認特定地域」という。)において宅地開発事業を実施する者で建設省令で定めるもの及び特定鉄道事業について鉄道事業法第三条第一項の免許を受けた者(以下「特定鉄道事業者」という。)(同法第八条第一項に規定する施設であつて特定鉄道事業の用に供するもの(以下「特定鉄道施設」という。))の建設につき、運輸大臣が日本鉄道建設公団に対し、日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第二十二条第二項の指示をしたときは、日本鉄道建設公団を含む。次条及び第十三条において同じ。は、承認基本計画に従い承認特定地域における宅地開発及び特定鉄道事業を一体的かつ円滑に推進するために必要な協議を行うための協議会(以下「協議会」という。)を都府県の区域ごとに組織する。

2 前項の協議会を行うための会議(次項において「会議」という。)は、前項に規定する者又はその指名する職員をもって構成する。
3 会議において協議が調つた事項については、第一項に規定する者は、その協議の結果を尊重しなければならない。
4 協議会の庶務は、関係都府県において処理する。
5 前項に定めるもののほか、協議会の運営に關し必要な事項は、協議会が定める。

(協定)
第八条 承認基本計画に定める重点地域(以下「承認重点地域」という。)内において宅地開発事業を実施する者で建設省令で定めるもの及び特定鉄道事業者は、承認基本計画に従い承認重点地域における宅地開発事業と特定鉄道事業とを一体的に推進するため、当該宅地開発事業及び当該特定鉄道事業の概要及び日程に関する協定を締結し、当該協定に従つてそれぞれの事業を実施するものとする。

のものとす。

(監視区域の指定等)

第九條 都府県知事又は地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市の長は、承認特定地域のうち、地価が急激に上昇し、又は上昇するおそれがあり、これによって適正かつ合理的な土地利用の確保が困難となるおそれがあると認められる区域を国土利用計画法(昭和四十九年法律第九十二号)第二十七条の二第一項の規定により監視区域として指定するよう努めるものとする。

2 承認重点地域及びその周辺の地域において、承認基本計画に定める特定鉄道(以下「承認特定鉄道」という。)が整備されるまでの間、国土利用計画法第二十七条の二第一項の規定により監視区域を指定する場合における同条第三項において準用する同法第十二条第二項の規定の適用については、同項中「五年以内」とあるのは、「承認基本計画に定める特定鉄道の整備の日標年次を勘案して必要な期間(その期間が十年を超える場合には、十年とする。)」とする。

(公有地の拡大に関する配慮)

第十條 公有地の拡大の推進に関する法律(昭和四十七年法律第六十六号)第四条第一項第六号の政令を制定し、又は改正しようとする場合には、承認重点地域内における公有地の拡大が図られるよう配慮するものとする。

(一体型土地画整理事業)

第十一條 承認重点地域内の施行区域(土地画整理法(昭和二十九年法律第九十九号)第二条第八項に規定する施行区域をいう。)の土地についての同法による土地画整理事業でその施行区域(同条第四項に規定する施行区域をいう。次条及び第十三条において同じ。)に鉄道事業法第八条第一項の認可に係る工事計画(同法第九条第一項の規定による工事計画の変更があったときは、当該変更後のものをいう。)に定める特定鉄道施設(建設省令で定めるものであって、都市計画において定められたものに限る。次条において同じ。)の区域を含むもの(以下「一体型土地画整理事業」という。)については、土地画整理法及び次条から第十六条までに定めるところによる。

第十二條 一体型土地画整理事業の事業計画(以下「事業計画」という。)においては、次条第一項各号に掲げる者が所有権を有する施行区域内の宅地(土地画整理法第二条第六項に規定する宅地をいう。次条及び第十四条において同じ。)のうち次条第一項の規定による申出が見込まれるものについての換地の地積の合計が、特定鉄道施設の区域の面積とおおむね等しいか又はこれを超えることと認められる場合に限り、建設省令で定めるところにより、当該区域を鉄道施設区として定めることができる。

2 前項の規定により鉄道施設区を定める場合において、当該特定鉄道施設の区域が土地画整理法第二条第五項に規定する公共施設の用に供する土地と重複するときは、当該重複する土地の部分については、鉄道施設区から除くものとする。

(鉄道施設区への換地の申出等)

第十三條 前条第一項の規定による鉄道施設区(以下「鉄道施設区」という。)が事業計画において定められたときは、施行区域内の宅地の所有者で次に掲げるものは、一体型土地画整理事業を施行する者(以下「施行者」という。)に対し、建設省令で定めるところにより、換地計画において当該宅地についての換地の鉄道施設区内に定めるべき旨の申出をすることができる。ただし、第三号から第五号までに掲げる者については、これらの者が当該一体型土地画整理事業を自ら施行する場合に限る。

- 一 特定鉄道事業者
- 二 地方公共団体
- 三 住宅・都市整備公団
- 四 地域振興整備公団
- 五 地方住宅供給公社
- 六 土地開発公社

2 前項の規定による申出は、当該申出に係る宅地が次に掲げる要件に該当する場合に限り行うことができる。

一 建築物その他の工作物(容易に移転し、又は除却することができるもので建設省令で定めるものを除く。)が存しないこと。

二 他人の権利(地役権を除く。)の目的となっていないこと。

3 第一項の規定による申出は、次の各号に掲げる場合の区分に応じ、当該各号に掲げる公告があった日から起算して六十日以内に行わなければならない。

一 事業計画が定められた場合 土地画整理法第七十六条第一項各号に掲げる公告(事業計画の変更の公告又は事業計画の変更についての認可の公告を除く。)又は住宅・都市整備公団若しくは地域振興整備公団が施行する土地画整理事業の事業計画の認可の公告

二 事業計画の変更により新たに鉄道施設区が定められた場合 当該事業計画の変更の公告又は当該事業計画の変更についての認可の公告

三 事業計画の変更により従前の施行区域外の土地が新たに施行区域に編入されたことに伴い鉄道施設区の面積が拡張された場合 当該事業計画の変更の公告又は当該事業計画の変更についての認可の公告

4 施行者は、第一項の規定による申出があった場合において、当該申出に係る宅地についての換地が、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、前項の期間の経過後遅滞なく、当該申出に係る宅地を、換地計画においてその宅地についての換地の鉄道施設区内に定められるべき宅地として指定し、次の各号のいずれにも該当しないと認めるときは、当該申出に應じない旨を決定しなければならない。ただし、第一号に該当すると認めるときは、当該申出に係る宅地の一部を指定するものとする。

一 換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が鉄道施設区の面積と等しいこととなる場合

二 換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が鉄道施設区の面積と等しいこととなる場合

三 換地計画において、鉄道施設区の面積から当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積を控除した面積に相当する土地を保留地として鉄道施設区内に定めても、換地計画上支障がない場合

5 施行者は、前項の場合において、同項各号のいずれにも該当しないと認めるときは、遅滞なく、事業計画を変更して、鉄道施設区を廃止しなければならない。

6 施行者は、第四項の規定による指定又は決定をしたときは、遅滞なく、第一項の規定による申出をした者に対し、その旨を通知しなければならない。

7 施行者は、第四項の規定による指定をしたときは、遅滞なく、その旨を公告しなければならない。

(鉄道施設区への換地等)

第十四條 前条第四項の規定により指定された宅地については、換地計画において換地を鉄道施設区内に定めなければならない。

2 前項の場合において、鉄道施設区内に同項の規定により定められる換地以外の土地があるときは、当該土地については、換地計画において換地として定めないう、これを保留地として定めるものとする。

(申出を受理する者に関する特例)

第十五條 施行者が土地画整理組合である場合には、最初の役員が選挙され、又は選任されるまでの間は、第十三条第一項の規定による申出は、土地画整理法第十四条第一項の規定による認可を受けた者が受理するものとする。

(土地画整理法の準用等)

第十六條 土地画整理法第八十五条第五項の規定は、一体型土地画整理事業についての処分

施行する。

（登録免許税法の一部改正）
 第二条 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十

五号)の一部を次のように改正する。

第五条第七号中「建物」の下に、「当該住宅街区整備事業に係る土地又は建物にあつては、大都

市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（平成元年法律第

号)第十七条(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の特例)の規定

により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第二条第一号に規定する

大都市地域とみなされる区域内にある土地又は建物を除く。」を加える。

（租税特別措置法の一部改正）
 第三条 租税特別措置法（昭和三十二年法律第二

十六号)の一部を次のように改正する。

第十四条第三項第五号中「以上のものに限る」

を「以上のもの」に限り、大都市地域における宅
地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別

措置法(平成元年法律第 号)第十八条の規定により大都市地域における優良宅地開発の足

進に関する緊急措置法第二条第一項に規定する

第三十一条の二第二項第六号中「母する土地

等」の下に「(大都市地域における宅地開発及び

十八条の規定により大都市地域における優良宅

地開発の促進に関する緊急措置法第二条第一項に規定する大都市地域とみなされる区域内にあ

第三十三条第一項第三号中「当該土地等」の

下(一)当該住宅街区整備事業の施行にあつては、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備

の一体的推進に関する特別措置法（以下第三十
 四条の二までにおいて「宅地開発鉄道整備推進

法」という。第十七条の規定により大都市地域
住宅地供給促進法第二条第一号に規定する大都

第三十三條の三第一項中「当該土地等」の下に

第三十四条第二項第一号中「又は第三号の四」

第三十四条の二第二項第三号中「場合を除く」

鐵道整備推進法第十七條の規定により大都市地

なされる区域内にあるものを除く。以下この号

における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法

第二条第一項に規定する大都市地域とみなされる区域内にあるものを除く。以下この項におい

る」を「以上」のものに限り、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法第十八条の規定により大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法第二条第一項に規定する大都市地域とみなされる区域を含む事業区域を除く」に改める。

第六十四条第一項第三号中「当該土地等」の下に「（当該住宅街区整備事業の施行にあつては、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（以下第六十五条の四までにおいて「宅地開発鉄道整備推進法」という。）第十七条の規定により大都市地域住宅地供給促進法第二条第一号に規定する大都市地域とみなされる区域内にあるものを除く。）」を加える。

第六十五條第一項第四号中「当該土地等」の下に「（当該住宅街区整備事業の施行にあつては、宅地開発鉄道整備推進法第十七条の規定により大都市地域住宅地供給促進法第二条第一号に規定する大都市地域とみなされる区域内にあるものを除く。）」を加える。

第六十五条の第三項第一号中「又は第三号の四」を「若しくは第三号の四に改め、「がある場合」の下に「又は当該住宅街区整備事業の施行に伴い宅地開発鉄道整備推進法第十七条の規定により大都市地域住宅地供給促進法第二十一条に規定する大都市地域とみなされる区域内にある土地等が買収られる場合」を加える。

第六十五条の四第一項第三号中「場合を除く」を「場合又は宅地開発鉄道整備推進法第十八条の規定により大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法第二条第一項に規定する大都市地域とみなされる区域内にある土地等が買い取られる場合を除く」に改め、同項第十五号中「買い取られる場合」の下に「(宅地開発鉄道整備推進法第十七条の規定により大都市地域宅地供給促進法第二条第一号に規定する大

「当該土地等」の下に「(宅地開発鉄道整備推進法第十七条の規定により大都市地域住宅地供給促進法第二条第一号に規定する大都市地域とみなされる区域内にあるものを除く。以下この号において同じ。)」を加える。

第六十五條の十一第一項中、「当該土地等」の下に「(第二号に規定する一回の宅地の造成に関する事業にあつては、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法第十八条の規定により大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法第二条第一項に規定する大都市地域とみなされる区域内にあるものを除く。以下この項において同じ。)」を加える。

(地方税法の一部改正)

第四条 地方税法（昭和二十五年法律第二百一十六号）の一部を次のように改正する。

第三百四十九条の三に次の一項を加える。

35 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備

の一体的推進に関する特別措置法（平成元年法律第 号）第七条第一項に規定する特

定鐵道事業者で政令で定めるものが同法第六
条に規定する承認基本計画に定める同法第四

条第二項第一号に規定する特定鉄道の路線で
新たな営業路線の開業のために敷設した鉄道

(鐵道事業法第二條第六項に規定する専用鐵道を除く。)に係る線路設備、電路設備その他

の政令で定める構築物に対して課する固定資産税の課税標準は、前条又は第二項の規定に

かかわらず、当該構築物に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度から五年

度分の固定資産税については当該構築物の価額の四分の一の額とし、その後五年度分の固

定資産税については当該構築物の価格の二分の一の額とする。

第五百八十六条第二項第二十一号の二の次に次の一号を加える。

二十一の三 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法第十一条に規定する一体型土地区画整理事業の施行者が当該事業で政令で定めるものの用に供する土地を当該事業の施行者から直接譲り受けた者が公益的施設で政令で定めるものの用に供する土地

(運輸省設置法の一部改正)

第五條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第三條の二第一項第八十九号から第九十三号までを次のように改める。

八十九 大都市地域における宅地開発及び鉄
道整備の一体的推進に関する特別措置法

（平成元年法律第 号）の施行に関する
こと。

九十から九十三まで 削除
第四条第一項第三十一号及び第三十二号を次

のように改める。

三十一 大都市地域における宅地開発及び鉄

道整備の一体的推進に関する特別措置法の規定に基づき、基本計画を承認すること。

三十一 削除
(建設省設置法の一部改正)

第六條 建設省設置法（昭和二十三年法律第一百
三號）の一部を次のように改正する。

第三条第四十三号中一及び大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法（昭

和六十三年法律第四十七号)を「大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法

(昭和六十三年法律第四十七号)及び大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に

関する特別措置法（平成元年法律第 号）に改める。

（自治省設置法の一部改正）
第七條 自治省設置法（昭和二十七年法律第二百

六十一号)の一部を次のように改正する。
 第四条第三号の三の次に次の一号を加える。

三の四 大都市地域における宅地開発及び鉄

道整備の一體的推進に關する特別措置法
（平成元年法律第 号）の施行に關する
事務を行うこと。
第五條第三號の三の次に次の一号を加える。
二の四 大都市地域における宅地開発及び鉄
道整備の一體的推進に關する特別措置法に
基づき、基本計画及び特定鉄道事業者等に
對する地方公共団体の出資を承認するこ
と。

著しい住宅地需要が存する大都市地域において、宅地開発及び鉄道整備を一体的に推進することにより大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道整備の着実な整備を図るため、都府県が基本計画を作成し、主務大臣がこれを承認する制度を定めるとともに、宅地開発及び鉄道整備の一体的推進のため、協議会の設置、土地区画整理事業の特例、鉄道整備に対する地方公共団体による助成等の特別措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

三三三	もうける難しい	三三三	もうける、難しい
四四八	解放	四四八	開放
ペジ	段行誤	正	

平成元年六月二十二日印刷

平成元年六月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局