

第百十四回国
参議院建設委員会會議録第三号

平成元年六月十六日(金曜日)
午前十時開会

委員の異動

三月二十八日

久保 亘君

補欠選任
松本 英一君

藤井 恒男君

山田 勇君

六月十五日

補欠選任

山田 勇君

田淵 哲也君

六月十六日

石井 一二君

補欠選任
松浦 孝治君

出席者は左のとおり。

委員長

稲村 稔夫君

理事

井上 孝君

委員

杵掛 哲男君

委員

志村 哲良君

委員

赤桐 操君

委員

植木 光教君

委員

遠藤 要君

委員

川原新次郎君

委員

高橋 清孝君

委員

服部 安司君

委員

松浦 孝治君

委員

青木 薪次君

委員

馬場 富君

委員

上田耕一郎君

委員

田淵 哲也君

委員

青木 茂君

国務大臣

建設大臣 野田 毅君

国務大臣 井上 吉夫君

国務大臣 野中 英二君

国務大臣 工藤万砂美君

国務大臣 松野 一博君

国務大臣 竹中 勝好君

国務大臣 筑紫 勝麿君

国務大臣 自見庄三郎君

国務大臣 公文 宏君

国務大臣 大河内 満君

国務大臣 長瀬 要石君

国務大臣 片桐 久雄君

国務大臣 北村廣太郎君

国務大臣 森 繁一君

国務大臣 三木 克彦君

国務大臣 木村 守男君

国務大臣 牧野 徹君

国務大臣 木内 啓介君

国務大臣 望月 薫雄君

国務大臣 真嶋 一男君

国務大臣 萩原 兼修君

国務大臣 三谷 浩君

国務大臣 伊藤 茂史君

国務大臣 建設省建設経済局長

建設省都市局長

建設省河川局長

建設省道路局長

建設省住宅局長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

建設省大臣官房総務課長

事務局側

常任委員会専門員 荒木 正治君

参考人 日本道路公団理事 杉山 好信君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 日本道路公団理事 並木 昭夫君

参考人 首都高速道路公団理事 並木 昭夫君

が、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(稲村稔夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(稲村稔夫君) 建設事業及び建設諸計画等に関する調査を議題といたします。

まず、建設大臣から建設行政の基本施策について所信を聴取いたします。野田建設大臣。

○国務大臣(野田毅君) このたび建設大臣を仰せつかりました野田毅でございます。

委員長初め委員各位の御理解、御協力どうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、建設行政の基本方針及び当面の諸施策について、私の所信を申し上げます。

最近の我が国経済の課題は、行財政改革を推進する一方、内需を中心とした景気の持続的拡大を図り、雇用の安定と地域経済の活性化を積極的に図っていくことにあります。

このため、平成元年度の建設省関係の一般公共事業については、財政投融资資金の活用等により、前年度を上回る規模を確保したところであります。

改めて申し上げるまでもなく、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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

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すが、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ため、所管事業の計画的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、住宅・社会資本の計画的かつ着実な整備を推進してまいります。

この推進に当たっては、ふるさと創生、すなわち地域の活性化が図られるよう、その基盤づくり、個性と創意工夫を生かした地域づくり等に重点を置いてまいり、所存であります。

また、現下の土地問題に対処するため、総合土地対策を踏まえ、住宅・宅地供給の促進、土地の有効利用の促進等の施策を強力に推進してまいりたいと存じます。

以下、当面の諸施策について申し述べます。

第一に、都市対策であります。

これからの都市整備に当たっては、本格的な都市化、情報化、産業構造の高度化等に適切に対応するとともに、それぞれの地域の特性を生かしながら、安全で個性と魅力ある都市を形成することを目標として、長期的展望のもとに、総合的、計画的に都市政策を推進していくことが必要であります。

このような観点に立つて、都市計画を適切、有効に推進するとともに、街路、公園、下水道等の都市基盤施設については、五カ年計画に基づき、計画的かつ効率的にその整備を進めてまいりたいと存じます。

さらに、都市機能の高度化等に資するため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業の一層の拡充、推進を図るとともに、再開発地区計画の積極的な活用及び都市施設の上空等の都市空間の複合的利用の推進を図ってまいります。また、地方の特色や創意工夫を生かして新しい都市開発を推進する地域創生総合都市開発事業の創設、民間の都市開発事業の推進等により、魅力と活力のある都市の整備を進める所存であります。

このほか、都市の防災構造の促進、都市の緑の保全と創出、良好な都市景観の形成等に資する多様な施策を進めてまいります。

第二に、住宅・宅地対策であります。

住宅は、国民の生活の基盤であり、国民が安定したゆとりある住生活をおくることができるよう良質な住宅ストック及び良好な住環境の形成を図っていくことが必要であります。このため、五カ年

計画に基づき、今後進展する高齢化、情報化、ニーズの多様化等にも適切に対応しながら、総合的な施策を展開してまいり、所存であります。

具体的には、住宅金融公庫融資等の拡充を初め、公共賃貸住宅の確保供給、良質な民間賃貸住宅の供給の促進、大都市圏における市街地住宅の供給、住環境の整備、既存住宅ストックの有効活用、高齢者対策の充実、地域に根差した住まいづくりの推進、木造住宅の振興等の施策を推進してまいりたいと存じます。

また、宅地対策については、公的宅地開発の推進、政策金融の活用、関連公共施設整備の整備の推進、開発許可の適切な運用、土地関係税制の改善等を図ってまいり、所存であります。特に、宅地開発と鉄道整備の一体的推進のための新たな制度の創設を図るとともに、大都市圏における優良な宅地開発を緊急に促進するなど各般の施策を総合的に推進してまいりたいと存じます。

第三に、国土の保全と水資源の開発であります。

我が国の国土は、洪水、土石流等に対して極めて弱い体質を持っておりますが、その保全施設の整備はまだまだ立ちおくれております。

このため、五カ年計画に基づき、重要水系の河川の整備、総合的な治水対策、土石流・地すべり対策、急傾斜地崩壊対策、海岸保全対策等を計画的かつ強力に推進してまいり、所存であります。

また、災害対策の充実を図り、その着実な実施に努めてまいります。特に、近年火山活動が活発なことにかんがみ、火山防災事業を創設し火山泥流等による土砂災害の防止に万全を期してまいります。

さらに、安定した水供給を図るため、二十一世紀に向けての水資源開発計画に基づき、多目的ダム等の建設等による水資源の開発を推進してまいり、所存であります。

このほか、ふるさと川モデル事業や清流ふれあい交流活動関連事業などにより、豊かで潤いのある河川の整備を積極的に進め、個性的で魅力ある地域づくりの促進を図る所存であります。

第四に、道路の整備であります。

多極分散型国土の形成、地域社会の活性化等国民生活の充実を図る上で、道路は欠くことのできない基本的な公共施設であります。

このため、五カ年計画に基づき、交通ネットワークの強化、よりよい都市のための道路づくり、地方部の定住と交流を促進する道路づくり、多様な道路機能の充実に配慮しつつ、高規格幹線道路から市町村道に至る道路網を体系的に整備してまいり、所存であります。

特に、高規格幹線道路網一万四千キロメートルについては、先般開催された国土開発幹線自動車道建設審議会において、第二東名・名神高速道路等の路線について、新たな基本計画及び整備計画が策定されたところであり、今後ともその整備を積極的に推進することとしております。

また、近年の交通事故死者数の増加にかんがみ、道路交通の安全と円滑化に十分配慮するとともに、活力ある都市活動を支えるため、大都市及び地方中核都市等における交通渋滞対策を推進する所存であります。

このほか、地方道路整備臨時交付金制度等を活用し、地方の創意工夫を生かした道路整備を推進することとしております。

第五に、建設産業、不動産の振興であります。

国土建設の重要な担い手である建設産業の健全な発展を図るため、産業構造の改善、経営基盤の強化、労働・資材対策等の諸施策を総合的に推進することとし、元請、下請間の新しいルールの確立、建設産業情報ネットワークの構築、若年労働者の参入促進等の施策の推進に努めてまいり、所存であります。

また、国際社会における我が国の地位にふさわしい建設分野における経済技術協力等の国際協力の強化を図るとともに、建設産業の国際化への的確な対応を図ってまいります。

不動産については、資質の向上及び業務の適正化等を図るため宅地建物取引業法を改正したところであり、これを円滑に施行するとともに、引

き続き不動産流通市場の整備、近代化を図ってまいり、所存であります。

第六に、国際花と緑の博覧会の推進であります。

国際花と緑の博覧会については、来年四月からの開催に向けて会場整備、海外出展者の調整など準備作業が本格化しております。今後も国内外の方々の協力を得つつ、日本で四回目の国際博覧会として、また、アジアで初めて開かれる国際園芸博覧会として成功させるべく、強力に諸般の準備を進めてまいりたいと考えております。

このほか、四月一日から実施された消費税に関連しては、建設産業においても、建設省所管の公共料金等についても消費税の転嫁が円滑かつ適正に行われるよう引き続き努めてまいり、所存であります。

また、大都市圏における道路、河川、下水道、鉄道等の公共の利益となる事業の円滑化に資するため、大深度地下の公的利用に共通する制度の創設に向けて準備を進めているところであります。

さらに、高速自動車国道等のネットワークを活用した高度情報通信網の整備、高度情報化に対応した都市整備及び建築物整備の推進等を図るとともに、リゾート地域の整備、地域活性化プロジェクト等の地域的な総合プロジェクト、先端技術の活用等による建設技術の研究開発について積極的に推進してまいり、所存であります。

以上、私の所信を申し述べましたが、その推進に当たっては、所管行政の合理化、効率化を図るとともに、綱紀の保持に努め、国民の信頼と期待にこたえる考えであります。

委員長を初め委員各位の御指導と御鞭撻をお願いいたします。

○委員長(稲村稔夫君) 次に、国土庁長官から国土行政の基本施策について所信を聴取いたします。野中国土庁長官。

○国務大臣(野中英二君) 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。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。

国土行政の基本方針及び当面の諸施策について、私の所信を申し上げます。

近年の国際化、情報化の進展の中で生じた東京圏への高次都市機能の一極集中と人口の転入超過が再び生じていること等により、東京圏においては地価の高騰を初めとする都市問題が顕在化する一方、地方圏においては急速な産業構造の転換等もあって、人口減少地域の拡大や新たな産業振興の困難性等の問題が生じており、国土の均衡ある発展にとって多くの弊害があらわれています。

このような状況を是正し、第四次全国総合開発計画の基本的目標である多極分散型国土の形成を図るため、私は、次に述べる諸施策を積極的に推進してまいり所存であります。

第一は、第四次全国総合開発計画の推進であります。

東京一極集中を是正し、多極分散型国土の形成を図り、ふるさと創生の目指す新しい地域社会をつくらねばならぬ。政府においては、各省庁の密接な連携のもとに第四次全国総合開発計画に沿って、地域主導の地域づくりの推進を基本として、その基盤となる交通、情報・通信体系の整備等諸施策の総合的推進に努めてまいり所存であります。その一環として、多極分散型国土形成促進法に基づき、地方公共団体等との密接な連携、協力のもとに、振興拠点地域の開発整備等を積極的に推進してまいり所存であります。

また、公共事業の一層効果的かつ整合的な執行を図るとともに、特に地域振興プロジェクトを強力に促進するため、国土総合開発事業調整費等の活用を図ることとしてまいります。

今後は、これら諸施策について各種支援措置の一層の強化、確立を図ることなどにより、四全総合的かつ具体的な推進に取り組み、各地域の活性化を図ってまいり所存であり、地域の創意と工夫を基本とし、住民が誇りと愛着の持てる、豊かで住みよい地域社会の実現に寄与してまいり所存と考えております。

第二は、総合的な土地対策であります。

最近の地価動向につきましては、東京圏では鎮静化傾向が顕著となつていゝものの依然として高水準で推移する一方、大阪圏、名古屋圏、一部地方主要都市等においても地価上昇が見られており、引き続き地価の抑制に努めていく必要があります。

このため、昭和六十三年六月には、臨時行政改革推進審議会の答申に基づき、総合的な土地対策として総合土地政策要綱を閣議決定し、監視区域制度の機動的運用、不動産業、金融機関等に対する指導の継続等土地取引の適正化に引き続き努めるとともに、諸機能の地方分散、住宅・宅地の供給促進等各般の施策を政府一体となって推進してまいり所存であります。

また、土地対策を強力に推進するためには、土地の公共性を明確化し、土地についての共通の国民意識を確立するとともに、各般の施策を総合的に実施することが必要であり、このため、国土庁においては、本国会に土地基本法案を提出したところであり所存であります。

さらに、この土地基本法理念に基づく施策の一環として、投機的な土地取引の抑制を図るため、国土利用計画法の一部改正案を本国会に提出いたしました。

以上のほか、地価公示の運用の改善に努めるほか、平成元年度で最終年度を迎える第三次国土調査事業十カ年計画の着実な推進を図るとともに、次期長期計画の策定に向けて準備を進めてまいり所存であります。

これらの施策により、引き続き、適正な地価の形成を図るとともに、適正かつ合理的な土地利用の実現に努力してまいります。

第三は、地方振興の推進であります。多極分散型国土の形成のため、さきに述べた諸施策に加えて、地方振興を強力に推進してまいります。このため、四全総合に対応した新しい地方開発促進計画の策定及びこれに基づく振興施策の遂行を図ってまいります。

また、総合保養地域整備法に基づき、リゾート

の整備を鋭意促進するとともに、テクノポリス地域、頭脳立地法に基づく集積促進地域等の整備により、地方産業拠点の振興を図ってまいります。さらに、地域の個性を生かした町づくり、生活環境と生産基盤の調和した豊かな村づくりを進めることにより、地方都市と農山村について総合的な整備を図るほか、地域の主体的なふるさとづくり活動を支援する地域活性化支援事業を行ってまいります。

過疎地域、振興山村、豪雪地帯、特殊土地帯、離島、半島、さらにさきに法律の延長を御承認いただいた奄美群島及び小笠原諸島についても、各種の特別事業の実施、生活環境の整備、産業の振興などを進めることにより、引き続き計画的、総合的に振興してまいります。

第四は、大都市圏整備の推進であります。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ため、大都市圏整備計画等の積極的な推進を図ってまいります。特に、近年の土地問題、住宅問題等の大都市問題に対処するため、住宅・宅地供給のマスタープランの策定等大都市圏の居住環境の総合的な整備を推進するとともに、国の行政機関等の移転を初め民間部門を含めた都市・産業機能等の地方分散を推進してまいります。国の行政機関等の移転については、先般、移転先地の第一次取りまとめを行ったところであり、引き続きその推進に全力を挙げて取り組んでまいり所存であります。

また、東京圏において多核多圏域型の地域構造を形成するため業務核都市の整備を進めるとともに、東京臨海部、東京中心部等における大規模プロジェクトを推進することとしてまいります。

さらに、筑波研究学園都市の総合的な整備、関西文化学術研究都市の建設、琵琶湖総合開発事業の計画的な実施、関西国際空港関連施設の整備等を推進してまいり所存であります。

第五は、総合的な水資源対策の推進であります。水需給の安定を図ることは、国土行政を遂行する上で基本的な課題の一つであります。

このため、経済社会情勢の変化、連続して発生する渇水等に対応し、二十一世紀を展望して策定した全国総合水資源計画及び利根川水系、荒川水系などにおける水資源開発基本計画に沿って、水源地域対策の充実を図りつつ積極的に水資源開発を推進してまいります。

また、日本電信電話株式会社の株式の売り払い収入を活用した収益回収型の無利子貸付金を用いて水資源開発公団が業務を行うことができるよう、水資源開発公団法の一部改正を行いたいと考えております。

さらに、地盤沈下防止等対策要綱に基づく諸施策の実施など地下水利用の適正化を進めるとともに、国民の水資源に対する意識の高揚、雑用水利用の促進など水資源の有効利用に努めてまいります。

第六は、災害対策の推進であります。国土を保全し、国民の生命及び財産を守ることには、国の重要な責務であります。昨年は、梅雨前線などによる水害、冷害、火山噴火などが発生いたしました。今後とも、関係省庁との緊密な連携のもとに、各般にわたる災害対策を総合的かつ計画的に実施し、災害に強い国土づくりに努力してまいり所存であります。

震災対策については、東海地震に対する防災体制の充実、地震対策緊急整備事業の推進のほか、南関東地域について広域的な震災応急対策、直下の地震対策の充実などにより、総合的な震災対策をより一層進めることとしてまいります。火山対策については、特に桜島、伊豆大島などの活動的な火山に係る防災体制の整備を促進するとともに、十勝岳について万全の防災対策に努めてまいります。

また、近年多大の被害を生じさせている土砂災害については、関係省庁との連携を図りつつ、総合的な対策を推進してまいり所存であります。さらに、防災無線網の充実強化、情報化に対応した防災対策の推進、防災訓練などを通じて国民の防災意識の高揚に努めてまいります。

最後に、国際交流につきましては、国連総会決議に基づき一九九〇年から始まる国際防災の十年に向けての国内体制の整備、啓蒙・普及活動の実施等、国土政策に関する国際協力を引き続き進めていくこととしております。

以上、国土行政に関する所信を申し述べましたが、これらの施策の強力な推進に全力を挙げて取り組んでまいりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

○委員長(稲村稔夫君) 国土庁長官は退席されて結構でございます。

次に、北海道開発庁長官から北海道総合開発の基本施策について所信を聴取いたします。井上北海道開発庁長官。

○国務大臣(井上吉夫君) このたび北海道開発庁長官を拝命いたしました井上吉夫でございます。私は、全力を尽くして北海道総合開発の推進に努めてまいり所存でありますので、委員長初め委員各位の御指導、御鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

引き続きまして、第百十四回国会における委員会審議に当たりまして、平成元年度の北海道開発行政の推進に関する私の所信を申し述べたいと存じます。

北海道は、豊かな国土資源に恵まれ、我が国において最も開発可能性に富んだ地域であり、昨年の青函トンネルの開通や新千歳空港の開港など、新たな発展基盤の整備も進み、国土の均衡ある発展に重要な役割を果たすことが期待されております。

現在、北海道を取り巻く情勢には、農産物の輸入自由化など厳しいものがありますが、このような状況を打開し、地域の活性化を図るためにも、開発基盤の整備と産業の振興開発を一層積極的に推進していかなければなりません。

このため、第五期北海道総合開発計画の二年目に当たる平成元年度においては、史上最高の北海道開発予算を確保し、北海道の発展基盤を形成する主要な新規プロジェクトに着手するなど、計画

を着実に軌道に乗せるための施策を展開していくこととしております。また、噴火による災害発生のおそれのある十勝岳の防災対策等の緊急を要する課題についても重点的に取り組むこととしております。

今後とも、我が国の長期的な発展に貢献するとともに、国の内外との競争に耐え得る力強い北海道の形成を目指して、第五期北海道総合開発計画の着実な推進に努めてまいり所存であります。

以下、主要施策について申し上げます。

まず、治山治水につきましては、国土の安全性を高めるとともに、貴重な水資源の効果的な開発を図るため、国土保全事業及び水資源開発事業等を総合的、計画的に推進することとしております。

特に、石狩川下流部と千歳川流域の根本的治水対策である千歳川放水路や、六十三年洪水により激甚な災害が発生した留萌川の改修、十勝岳の火山泥流対策などの事業を重点的に実施し、災害の防止に努めてまいり所存であります。また、今後の水需要の増大に対処するため、新たに留萌ダム及び上ノ国ダムの建設に着手するなど、治水対策とあわせて、多目的ダム等の建設を促進することとしております。さらに、ダム湖の活用、河川空間の利用、都市化流域における総合的治水対策等にも力を入れてまいります。

次に、道路整備につきましては、道内各地域の均衡ある発展に寄与するため、高規格幹線道路から、国道、地方道に至る道路網の体系的かつ総合的な整備を促進するとともに、交通安全施設等の整備及び防災、震災対策事業を重点的に進めることとしております。また、都市機能の向上と都市環境の改善を図るため、都市周辺のバイパス、街路等の事業を促進するとともに、新たに帯広市において連続立体交差事業に着手することとしております。

生活環境の整備につきましては、下水道、都市公園及び公営住宅等の整備を促進するとともに、活力あふれる北国の生活文化の創造を目指し、快適な冬の生活環境づくり「ふゆトピア」事業を推進することとしております。

また、北海道の国際化を進展させるため、新千歳空港の整備やそれに関連するプロジェクトの推進に努めるほか、開発基盤の一層の充実を図るため、港湾、空港、漁港、林道等の整備を計画的に進めることとしております。

さらに、農産物の輸入自由化等、農業をめぐる諸情勢にかんがみ、北海道の特性を生かした、より一層の低コスト、高生産性農業への速やかな展開を図り、我が国の食料供給基地としての役割を果たしていくため、農家の負担金対策や事業制度の拡充等を図り、農業基盤の整備を促進することとしております。

以上のような平成元年度予算の執行につきましては、六十三年度補正予算における公共事業費の国庫債務負担行為(いわゆるゼロ国債)や、平成元年度暫定予算の北海道への傾斜配分によって、年度がわりの端境期から切れ目なく事業を実施してきたことを受け、引き続き効果的な事業の推進と北海道経済の活性化を図ってまいり所存であります。

これらの基盤整備の推進とあわせて、北海道の産業の振興開発を促進するため、北海道東北開発公庫の機能を充実し、その活用を努めてまいり所存であります。

このほか、北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定を図るため、北方特別措置法に基づき、所要の施策を積極的に推進し、北方領土問題等の解決の促進に資するよう努力してまいり所存であります。

以上、北海道開発行政に關し、所信の一端を申し述べましたが、今後とも北海道総合開発の推進に全力を傾注して取り組んでまいり所存でありますので、各位の一層の御支援をお願い申し上げます。

○委員長(稲村稔夫君) 以上で所信の聴取を終わりました。

この際、木村建設政務次官、自見国土政務次官及び工藤北海道開発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。

木村建設政務次官。このたび建設政務次官を拝命いたしました木村守男です。よろしくお願ひ申し上げます。

もとより微力ではありますが、野田大臣のもとで誠心誠意建設行政推進のために努力を重ねていく所存でありますので、委員長初め委員各位の心かなる御指導をよろしくお願いし、ごあいさつといたします。

○委員長(稲村稔夫君) 自見国土政務次官。○政府委員(自見庄三郎君) 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。微力でございますが、野田国土庁長官をお助けしながら、国土行政の推進のために全力で取り組んでまいり所存でございます。委員長初め委員各位の御指導、御協力を心からお願ひを申し上げます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○委員長(稲村稔夫君) 工藤北海道開発政務次官。○政府委員(工藤万砂美君) このたび北海道開発政務次官を拝命いたしました工藤万砂美でございます。

井上長官のもとで、北海道開発推進のために全力を尽くす決意でございます。委員長初め委員各位の御指導、御鞭撻を心からお願ひ申し上げます。ごあいさつといたします。よろしくお願ひいたします。

○委員長(稲村稔夫君) 次に、派遣委員の報告に關する件についてお諮りいたします。

先般、当委員会が行いました新潟県及び群馬県下における建設諸事業の実情調査並びに大分県及び宮崎県下における建設諸事業の実情調査のための委員派遣につきましては、報告書が提出されておりますので、これを本日の会議録の末尾に掲載することにいた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

四

○委員長(稲村稔夫君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

北海道開発庁長官、御退席いただいて結構でございます。

○委員長(稲村稔夫君) 道路法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。野田建設大臣。

○国務大臣(野田毅君) ただいま議題となりました道路法等の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

市街地における幹線道路の整備につきましては、近年、代替地の取得難等により、道路用地の取得が困難な地域が生じてきておりますが、事業の緊要性にかんがみ、このような状況を打開し、事業の進捗を図ることがますます必要となっております。

また、市街地における適正かつ合理的な土地利用を図るため、幹線道路の整備とあわせて、その上下の空間を含めた周辺地域の一体的かつ総合的な整備を行う必要性も高まっているところであります。

この法律案は、このような状況にかんがみ、市街地における道路の整備を促進し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図るため、道路法、都市計画法、都市再開発法、建築基準法等を改正し、道路と建築物等を一体的に整備する制度を創設しようとするものであります。

次に、その要旨を御説明申し上げます。

第一に、道路法におきまして、道路の区域を立体的に定めること等により、道路の上下空間を建築物の利用に供するとともに、道路と建築物を一体的に建築、管理することができるといたしました。

第二に、都市計画法におきまして、地区計画に関する都市計画に定めることができる事項として、道路と建築物等との一体的な整備に関する事項を新たに設け、道路の整備とあわせて良好な市

街地形成を図ることといたしました。

第三に、都市再開発法におきまして、再開発地区計画に関する都市計画について、地区計画に関する都市計画における同様の措置を講ずるとともに、市街地再開発事業について、道路と施設建築物との一体的な整備を行うことができることといたしました。

第四に、建築基準法におきまして、地区計画等において道路と建築物等との一体的整備に関する事項が定められた場合における道路内の建築制限の合理化等を行うことにより、道路の上下空間に建築物を建築することができるといたしました。

その他、これらに関連いたしました関係規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御可決いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(稲村稔夫君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○青木新次君 今回の改正案は、今大臣の説明にもありましたように、用地の取得が困難なため市街地の道路整備がなかなか進まないということのために、道路法とか都市計画法とか建築基準法を改正いたしましたその状態に合った形で道路整備を優先する、こういう考え方がこの道路法等の改正の主眼点であろうと思っております。

まず第一に、高規格幹線自動車道の整備問題について質問したいのでありますが、六十二年に決まりました第四次全国総合開発計画で、多極分散型の国土形成のために一万四千キロの高規格幹線自動車道の整備を決めているのでありますが、その大部分を占める国土開発の幹線自動車道の建設に関して、去る一月三十一日に国幹審、国土開発幹線自動車道建設審議会が開催されて、大

体その中心になる第二東名あるいは名神の自動車

車道とかが決まったわけであります。千三百六十四キロの基本計画とそれから五百八十五キロの整備計画、これらの路線への繰り上げ等が決定されたのでありますが、この国幹審の決定事項について簡単にひとつ説明をしていただきたいと思います。

○政府委員(三谷浩君) お答えいたします。

国土開発幹線自動車道一万一千五百二十キロを二十一世紀初頭までに完成させるという目標に従いまして、その整備を円滑に進めるために平成元年の一月に国土開発幹線自動車道建設審議会を開催いたしました。この場におきまして、新たな基本計画、整備計画及び追加インターチェンジの整備計画が策定されたところでございます。

まず基本計画でございますが、基本計画につきましては、予定路線の中から新たに第二東名・名神高速道路、これは横浜から神戸間でございまして、延長は、四百五十五キロのこの区間を初めといたします千三百六十四キロの計画が策定されたわけであります。

また、整備計画につきましては、基本計画区間の中から調査の進捗状況等を勘案いたしまして五百八十五キロメートルの計画が策定されました。また、追加インターチェンジにつきましては、NTT資金の無利子貸し付けを活用いたしました開発者負担によります開発インターチェンジ十六カ所の整備計画が策定されたところであります。

○青木新次君 この審議会の答申では、渋滞の著しい東名、名神高速道路の混雑緩和を図るために、二つの高速道路の改築計画の促進と第二東名・名神高速道路の建設を優先いたしまして実施すべきというようにうたっているわけであります。現在工事の行われている東名、名神の改築事業の概要、工事完成時期等について説明してもらいたいと思

います。

○国務大臣(野田毅君) 御指摘のとおり、第二東名・名神高速道路につきましては、多極分散型国土形成のための根幹となる重要な路線でありまして、現在の東名、名神高速道路の混雑状況から見まし

ても、現在の東名、名神と一体となって機能する、そういう道路として緊急に整備する必要があると考えております。

このため、本年一月三十一日開催の審議会におきまして横浜―神戸間四百五十五キロメートルの基本計画を策定したところでございます。今後環境影響評価などを行いまして、第十次道路整備五年計画内に審議会の議を経て重点区間について整備計画を策定した上で逐次事業に着手をしてまいり、そして二十一世紀のできるだけ早い時期に概成させたいと考えております。

○青木新次君 第二東名・名神高速道路の建設に対する整備の緊急性と今大臣からもおっしゃったわけでありまして、二十世紀の初頭というお話があったわけでありまして、第十次計画期間中に整備計画を策定して逐次事業に着手するということをお願いしているわけでありますが、整備計画決定の時期、工事着工の時期と今後の事業実施の見通しについて簡単に触れていただきたいと思います。

○政府委員(三谷浩君) 御案内のとおり、現在の東名高速道路それから名神高速道路、これは昭和四十四年、昭和四十二年にそれぞれ全線が開通しております。その後我が国の基幹をなします幹線道路といたしまして経済社会活動に多大の貢献をしてきたわけでございますけれども、非常に交通量が多くて混雑区間は全体の九四％、こういうようなことで交通量も平均六万三千台という状態でございます。したがって、現在の東名高速道路を補強するという意味での改築事業を、渋滞区間の著しい東名の区間の一部であるところあるいは名神の区間の一部であるところというところにつきまして四車線から六車線に拡幅をしておるわけでございます。しかしながら、二十一世紀初頭への道路の整備という観点から、もう一つどうしても代替路線というべき第二東名・名神、この路線の整備が必要であることは御指摘のとおりでございます。したがって、先ほど大臣からもお話がございましたように、この第二東名・名神につき

まして基本計画が今度策定されたわけでありま

す。これからの整備でございしますが、国土開発幹線自動車道の整備につきましては、基本計画から整備計画さらには施行命令と、こういう順序でいくわけでございますが、現在私ども、この基本計画が出たところにつきましていろいろな調査をやっております。先ほどお話がございましたように、具体的に環境影響評価も行わなければなりませんし、またいろいろな調査も行わなければなりません。したがって、その重点区間を決めていって、できるだけ早いところから整備計画を出して、いって全体として供用をさせる、こういうことでござい

ますが、従来のパターンで申し上げると、基本計画から整備計画、あるいは整備計画から施行命令、施行命令から完成というのにつきまして、これは最近の全般的な平均の数字でございすけれども、十数年かかっておるわけでございす。したがって、二十世紀初頭まで全通するのにはかかるというところになると思ひますが、できるだけ早い時期に完成をさせていきたい、かように考えております。

○青木新次君 渋滞の程度は、私は静岡県なんですけれども、ほとんど毎日東名高速道を使って何百キロという区間を走っているわけでありすが、それこそ静岡県富士とそれから藤枝、この間は東京の都市街路並みの混雑なんです。したがって、ある意味では高速道路の体をなしていないということさえ言われるくらい非常に困難をきわめている。そのことはまた利用価値が非常に高いということが言われるわけでありす。結局、第二東名は横浜と名古屋の東の東海間、それから第二東名は名古屋の西の飛鳥から神戸間ということになっているわけでありすけれども、横浜―東京間をどうするか、これは重大なことであり

ます。私は、資料をもらったのでありますけれども、静岡県の方から入ってきた車が横浜でもってぶつ切り切れてしまったんでは、これはもうふん詰まりを来してしまふわけなんです。そうかといって、今度は東京都内にどんどん入って行って千葉県とか茨城とか北関東の方へ行くのでは、これまた混雑を増幅させるということになるわけなんです。したがって、このこととあわせてひとつ対応させると、第二東名の問題については、各部分部分は供用に供することができたにしても、全体的に統一のなかなか困難ではないだろうかというように考えます。

そこで、この東京―横浜間については基本計画への組み入れを見送っているのではありませんけれども、都心とどう結ぶのかという点についてひとつ明確な回答をお願いしたい。

○政府委員(三谷浩君) 基本計画、この一月に策定をされましたのは、先ほど説明いたしましたように横浜までということになっております。東京―横浜間につきましては、まだ調査が十分詰まっておりますので基本計画を未策定としたわけでございます。

この区間につきましては、御指摘のように大変難しいところでございますが、地域の土地利用状況を、それから周辺道路の整備状況、こういうものを総合的に勘案いたしまして、幅広く基礎的な調査を行っているところであります。今後、関係地方公共団体とも調整を図りつつ、基本計画に向けて調査検討を進めていくこととしておりますが、特に、一つの考え方といたしまして、例えば東京と神奈川、この間に多摩川がございすが、この多摩川の断面で今日の交通量が、幾つかのルートがございすけれども、五十五万台ぐらいでございます。もちろんこれが将来我々の予測でもふえていくであろう。こういうようなことで、第二東名がどういふようなことで、今いろいろな調査をしておりますけれども、その交通量がやはり何割かふえていくわけでございますから、大量の交通を分担するための第二東名の必要性も非常に重要でございますが、あわせて東京都内の自動車専用道路計画、こういうものも含めて十分検討して適切な交通処理が行われるように努めてまい

りたい、こういうようなことを考えております。

○青木新次君 一部には第三京浜道路等を活用するということも検討されていることを聞いていますのであります。第二東名の関係が、一番これは頭が痛い問題だと思ひます。今道路局長のお話のとおりだと思ひますが、東京都心への車の流入を防止するためには、首都圏の中央自動車道あるいはまた東京外環状道路など、東京を取り巻く環状道路の整備をどういふように整合性を合わせていくかということが大切だと思ひますが、この点いかがですか。

○政府委員(三谷浩君) 先生御指摘のとおり、現在東京都区部においては大量交通量が多いわけでございます。大体東京都区部で一日七百万台の交通が流動しております。このうち百六十万台が東京都区部に入ります。交通は二十万台ぐらいい、こういうようなことでございす。したがって、第二東名の計画に当たりまして、この東京都区部に交通をいかに分散する必要がある、導

入など適切な交通処理が必要不可欠でございます。東京首都圏で申し上げますと、放射状の道路の整備はある程度進んではまいってきておりますけれども、そういう交通を分散、導入する、こういう環状道路の整備というのは大変立ちおくれしております。そのために首都圏中央連絡道路であるとかあるいは外環状道路、それから首都高速道路などにつきまして、自動車専用道路につきましていろいろな整備計画を立てて逐次進めておるわけでございます。これらとの整合性もあわせて十分検討してまいりたいと考えております。

○青木新次君 そこで、同じ基本計画に組み入れられた第二東名とか名神とかというものについて、早急に整備計画を急がなきゃいかぬということになるわけでありすが、その整備計画の中でも最も渋滞の激しい地域、私は先ほど藤枝と富士、これは東京の今の一日七百万台という東京都区部の交通量と言われたのでありますけれども、これ

並みであるということになりますと、こういうところは早急に整備計画をつくって、そして区間を限定して先に着工するというようなことが急がれなきゃならぬ。現在の東名でも御殿場から大井松田等については画期的な六車線の工事が行われて

いるわけでありすが、そういうものとあわせてもなかなか大変だという事態でありますので、その点について、一足先に整備計画を立てて、そして早く渋滞解消に間に合わせるといふような計画はありませんか。

○政府委員(三谷浩君) 御指摘のとおり、第二東名・名神のほとんど全区間について基本計画が定まったわけでございます。この後重点区間について整備計画をまとめていくということになろうかと思っております。

第二東名・名神高速道路でございすが、考え方として、私どもはこれは全線六車線の道路、それから当然ながら二十一世紀の主流となります高速道路でございすから、構造等あるいは線形、ルート、安全で確実な高速交通が保持できるようなもの、こういうものについて十分配慮していかなきゃならぬというふうに考えております。その観点から、この基本計画の決まりました後、積極的に調査を進めて整備計画に格上げをしようと思っておりますが、いろいろやはり全体といたしまして、ルートでなかなか調査が進んでいないところ、あるいはかなり進んでいるところのございす。具体的に、今どんどん進めておりますが、重点区間を先生の御指摘のように選んで、調査の進捗状況に合わせて早急に整備計画へ格上げをして整備に持っていきたい、こういうふうに考えております。

○青木新次君 わかりました。例えば、いろいろ住民の協力度合いがある、あるいはまた渋滞を解消しなきゃならぬ区間がある、そういうようなところを選んでそこを重点的に早くやっていって、そして現在の東名等との関係については、それぞれインターチェンジを活用いたしまして、肋骨道路を県単事業その他とあ

わ

せてやっていくというふうなことにについては考えておりませんか。

○政府委員(三谷浩吉) 第二東名・名神高速道路は、現在の東名、名神高速道路と一体となつて二十一世紀の幹線道路ということでございます。現在、東名、名神と適切な間隔で、大體並行していくと思ひますが、適切な間隔、まあ数十キロ程度を考へておられますけれども、こういう間隔ごとに交通機能の分担それから交通障害時の代替性、こういうものを確保するためにおのおのを連絡させようというふうなことを考へております。これらにつきましても今調査を進めております。具体的な計画というものが固まりましたときに、今先生のお話のありましたことも踏まえていろいろ検討させていただきます、かように考へております。

○青木新次君 建設計画については、全体は大體二十一世紀の初頭ということだけれども、相当早まって、区間ごとに必要な現在の東名、名神に対する補完的な役割、災害時におけるところのいろいろな問題、産業、経済等の新しい分野に対応した道路計画というふうな問題なんか考へてやっていくと思ひます。

端的に結論だけ聞きたいと思ひますのであります。新しい第二東名・名神は車線はどうなるのか。例へば四車線とか六車線とか、車線は何本か。トンネルの距離については大體どれくらいを考へてゐるか。それから海拔といふか、何メートルくらいまでを考へてゐるかといふような点と、それからインターチェンジまたはジャンクション、それは何キロに一つというように考へてゐるのか。その点いかがですか。

○政府委員(三谷浩吉) 第二東名・名神の計画を今いろいろ検討してゐるわけでございますが、私どもの今考へております車線数でございますが、これは全線六車線を考へております。

それから速度の問題。これは大體高速走行の問題でございますので、これについてもいろいろな検討をしてゐる最中でございます。いずれにいたしましても、

たしましても、実は速度とルート、高速走行の安全度とルートというものは大変密接に関係がございます。今お話がございましたように、例へば高速交通の確保が図れるような線形をするために、余り高いところを通りますと霧とかこういう問題がございますので、余り高いところを通りますと交通安全に問題が生ずるだらうということ、例へば通過の標高につきましてはおおむね三百メートル以下、こういうところを考へております。それから、どうしてもトンネルといふと安全な性については普通のオーブンのところよりも落ちるわけでございますので、トンネルの延長もできるだけ短くしよう、例へば最大の長さも五キロ未満、こういうふうなところでルートを考へてまいりたい。

それから、現在の東名高速道路との代替性それから一体機能、こういう観点からは、第二東名・名神と現在の東名とを大體数十キロに一方所ずつぐらゐの連絡をするというふうなことでございまして、それから、もちろんこれに接続をいたしますネットワークとしての有効な効用を図るために他の高規格幹線道路網とのネットワークの整備もあわせて行つていふようなことで、いろいろな条件のもとにルートを含みますというふうな諸調査を今進めておる、こういうところでございまして。

○青木新次君 スピードはどうですか、速度は。○政府委員(三谷浩吉) 現在、道路構造令で高速自動車国道の設計スピードは最高で百二十キロといふことが決められております。諸外国の例とかこういうものを比較いたしますと、もう少し高い数字が使えないかというふうなことで今検討しております。

具体的には、例へば百二十キロを百四十キロといふようなことも検討してゐるわけでございますが、いずれにいたしましてもこれは線形との関係、先ほど申し上げました高速安全走行との関係、こういうこともございまして、種々な検討をしております。もちろん、最高速度はともかくといいたしまして、いろいろな、例へば都心部への流入部

の速度は別途また考へなければいけないと思ひますし、種々なことにつきまして目下検討しておるところでございます。

○青木新次君 この審議会では、今開業中の高速道路につきまして十六のインターチェンジを決定してゐるのではありませんか、これは開発者が建設費を負担するという開発インターチェンジ方式としてゐるのではありませんか、どのような制度であるのか。インターチェンジとの仕分けはどのようにされるのか。私のところの静岡県でも一方所ぐらゐ、掛川と牧之原がこれに対応したしてゐるわけでありまして、開発インターチェンジの設置の基準はどういうふうなものであるのか、説明してもらいたいと思ひます。

○政府委員(三谷浩吉) 今般、国土開発幹線自動車道建設審議会で追加インターチェンジについても御審査をいただいて十六カ所の追加インターチェンジが認められたわけでございますが、全国から大體多くの追加インターチェンジの要望がございました。これらを早急に整備するという観点も含めまして今回開発インターチェンジ方式を使つております。

開発インターチェンジ方式でございますが、これはNTT資金の無利子貸し付けを活用いたしましてインターチェンジの建設費を開発者が負担するものであります。一つは、当然ながら周辺地域の振興に役立つものであること。それから高速道路の本線がインターチェンジが追加設置できるもの、そういうような道路構造であること。それから、開発者が確定をいたしましてその開発事業が明確になつており、その費用負担が確定に行われるといふようなことでございまして、具体的には、第三セクターあるいは公社等に開発者になつていただくとして、NTT資金の無利子貸し付けを活用いたしまして、NTT-A型事業といふことだらうと思ひますが、開発者は建設費の四七・五%を道路公団に支払ひまして、残る五二・五%についてNTT資金を公団が無利子借入れをいたしまして、その借入

金を償還するのにあわせて公団に分割払いをする、こういう仕組みになっております。

○青木新次君 開発インターチェンジの追加インターチェンジですか、今回初めてですね、開発インターチェンジは、追加インターチェンジの設置の要望は百カ所を超えているということ、聞いてゐるのではありませんか、今回の十六カ所を入れてあと設置の要求のあるものは何カ所になりますか。

○政府委員(三谷浩吉) 要望の熱度等がございまして、今般国土開発審議会に追加インターチェンジのいろいろな取りまとめを行いましたときには、全国で大體百を超える数字が出てまいりました。したがしまして、十六カ所要望は認められたわけでございますが、引き算をすれば八十何カ所ということになります。またその計画の自身もかなり熱度差がございまして、必ずしもその数になるといふわけでもないと思ひます。

いずれにしても、いろいろな高速道路の高度利用が図られるに従ひまして非常にこういうふうなインターチェンジの要望ということが多くなつてきておることは事実でございます。

○青木新次君 この審議会の答申では、中部横断自動車道については国土開発幹線自動車道として整備することとなつてゐるのであります。基本計画路線となつており、事業者工の前提となる整備計画路線に組み入れられるのは大體いつごろになりそうですか。

○政府委員(三谷浩吉) 現実の基本計画への組み入れ等につきましては、まず法定で予定路線が一萬一千五百二十キロございまして、その中から前回国土開発幹線道路審議会で基本計画に組み入れた区間を入れまして、現在八千五百九十キロとなつております。整備計画はさらに全体で六千九百九十五キロでございます。

今お話のございました中部横断自動車道、これは調査の熱度等を勘案いたしまして、中部横断自動車道につきましては、山梨の増穂・双葉、この十五キロの区間を基本計画に組み入れたわけでございます。したがしまして、残りの区間はまだ

予定路線のままでございますが、鋭意調査を進めまして、調査の熟度等々につきまして勘案をして基本計画に組み入れていくことになるろう、こう思っております。

○青木新次君 先ほどに居るわけでありましたが、開発インターの設置の事業計画の概要であります。事業費の総額と事業費の負担割合、工事着工の時期、完成の時期について、ひとつ結論だけ説明してください。

○政府委員(三谷浩君) 実例で申し上げたいと思っておりますが、例えば静岡県で認められまして牧之原インター、これは整備計画で決められておりますけれども、工事費が大体二十億円ぐらいではないかというふうに考えております。それから、もちろんNTT資金等を活用するわけでございますので、その割合は先ほど申し上げましたような、建設費の四七・五を開発者が当初公団に支払い、残る五二・五につきましましてはNTT資金を公団が無利子借入れをする。償還は、合わせて公団に分割払いをする、こういう仕組みでございます。

○青木新次君 工事着工の時期、完成の時期。

○政府委員(三谷浩君) 失礼いたしました。これはいろいろ用地買収とかそういうものがございまして、一般論で申し上げますけれども、完成時期は未定でございますけれども、従来の実績ですと、手続を終えまして事業着手から供用までにおおむね三、四年、こういう結果になっております。

○青木新次君 一万四千キロの高規格幹線自動車道の整備計画のうち、二千三百キロについては一般有料道路として整備されることになっているわけですが、この一般有料で整備される分についての具体的な整備計画はありますか。

○政府委員(三谷浩君) 高規格幹線道路は全体で一万四千キロでございますが、そのうちの二千三百キロ、これはお話がございましたように、一般国道の自動車専用道路として整備することにしております。これらは、例えば三遠南信とかこ

ういう道路を含めまして二十五路線でございます。

この自動車専用道路の整備、これは一般国道でございますので私どもで直轄事業等で行っているケースが多いわけですが、これらの一般国道の自動車専用道路の整備につきましては、平成元年度に新規に百七十七キロメートルの区間の事業に着手をいたしまして、全国で六百三十キロメートルの事業を推進しております。それで、昨年度から発足しております第十次道路整備五カ年計画の最終年度の平成四年度までに、この事業中の区間を含めまして約千二百キロメートルの整備を推進いたしまして、百九十キロの供用を図る所存でございます。

○青木新次君 今局長おっしゃったように、伊豆縦貫自動車道とか三遠南信自動車道の二路線が静岡県にあるわけですが、この計画が大部分おくれるんじゃないかという心配がございまして、期成同盟等が相当活発に行われているのでありますが、その見通しはどうですか。

○政府委員(三谷浩君) まず三遠南信でございます。これは飯田から三ヶ日に至ります延長百キロの路線でございます。一般国道の自動車専用道路として整備を推進する考えであります。二区間既に整備に着手しておりますが、一つは、昭和五十九年から事業に着手しております小川路時道路でございます。これは四・二キロの矢筈トンネルが入っておりますが、これをさらに平成元年度では八キロ延伸いたしまして十三キロの事業を推進しようというふうに考えております。もう既に着手しております五キロの区間、これにつきましては十次五カ年計画期間中に完成をしたい、こういうふうに考えております。

また一方、青崩峠、この区間につきましても、交通不能区間でございましたけれども、昭和五十八年から事業に着手しております草木トンネル一・三キロを含む二キロ区間については、第十次道路整備五カ年計画期間中に供用を図る考えであります。

○青木新次君 道路公団が担当いたしております高速道路の建設については建設省は、採算が悪い横断自動車道については建設資金のコストを三％に抑えるという助成の措置をとっているわけですが、現在三％が認められている路線は大体どのぐらいありますか。

○政府委員(三谷浩君) 高速自動車国道の整備に当たりましては、ブル全体採算性を確保するという観点から、供用当初余り交通量が見込めない横断道路、こういう道路につきましましては、構造物等も多いものですから建設費もかかるということと、こういうものにつきましまして資金コストを三％に引き下げるといような国費の助成策を図ってきたわけでございます。具体的には、昭和五十八年度に四道七路線を三％路線といたしたわけでございますが、平成元年度新しく九州横断道を加えまして現在三％路線は八道十二路線となっております。

○青木新次君 コスト三％と、もう一つは、私どものようなところは六・五％なんです。そして、三％になるために国費で調整を図る、いわゆる援助するということで大変な負担なんです。私自身だつて東名高速道路料金で大体七、八万かけているんですよ。そしてそういう人が東京都内並みの混雑ぶりといったら推してしかるべきだということとで、大分もうけて地方にやっている、こういうことだと思ふんです。

そこで、何とか一般有料道路として整備される路線については率直に言つて相当面倒を見ていかないとかなかなかできないということはおそらく事情はわかっておりますから、我々も協力しているわけでありまして、これらの点についてこれからどういような援助をしていくのか。抑えるのかそれとももう少し広げるのか、その点についてはどんな考えを持っていますか。

○政府委員(三谷浩君) 高速自動車国道は全部で予定路線が一万一千五百二十キロでございますが、そのうちの四千四百キロが現在供用しております。したがって、割合で申し上げますとま

だ四割を切つておる、こういうような整備がなされている状況でございます。したがって、これを二十一世紀に向けて早期に整備するという観点から、一つは有料道路制度で整備をしたい。それからもう一つは、その際にやはり全国各地で利用者の方が等しいサービスを同じ負担で受けるという公正の観点から全国ブル制、こういうような制度を今活用させていただいております。したがって、有料道路でございましてから料金で償還をするという仕組みになっておるわけでございまして、その際に、路線によつては先ほど申し上げましたように交通量が少なくて採算性の確保が若干落ちる、こういうものについては資金コストを下げるというように国費の助成を行つてきたわけでございます。

いずれにいたしましても、利用の方から料金をいただいているわけでございますから、道路公団にも私どもも指示しておりますが、経費をできるだけ節約して、なおかつ今のよう国費の助成をいたしまして資金のコストを下げていく、こういうような方法、そのほかにいろいろな諸施策を講じまして、なるべく料金の増大を軽減させようというように考えて、従来からも実行してまいりましたし、今後とも続ける方針でございます。

○青木新次君 これらの点については、例えばJRなんかでも東海道新幹線が大幅に下がっている。そして、東北新幹線その他これからつくるところへ新幹線保有機構を通じて分けていくというような制度をとっております。

しかし、この間そういうところにもかかわらず八・九％の料金を上げたんです。道路公団知つていますね、おたくがやっただけだから。これでまた過重負担になったということで大分参つてゐるわけですね。これを常時利用して、私だつて七、八万を毎月負担しているくらいなんです。それをやつぱり一体的に高速道路を建設する、管理するといふ体制のもとにやることについて、我々は我慢しているといひますか、喜んでやっているわけじゃないんですが、仕方ない、こういうつもり

でいるわけでありまされるけれども、今回なんかはそういう点では少し遠慮すべきじゃなかったかというように考えますよ、これは率直に言つて。現在でも過重負担しているところへもつていつてまた八・九%も値上げということでは大変つらいというものが全体の声であるということ、道路公団も頭の中に置いておいていただきたいというように考えます。

それから、今回の改正案は、東京や大阪などの大都市の都心の密集市街地において新たな道路建設の用地確保が著しく困難となつて、緊急を要する市街地の道路建設が行き詰まつている現状を考へて、建物と道路を一体的に整備するということがありまされるけれども、市街地における道路用地取得の現状なり、道路建設費に占める用地の補償費の割合等についてはどうなつてゐるだろうかという点について説明してもらいたい。

○政府委員(三谷浩君) 都市によつても若干異なりますが、立体道路の整備が想定されます都市内の道路整備にかかわる用地補償費を一例として御紹介いたしますと、例えば東京でございます。首都高速道路で板橋―足立線を今事業中でございまして、ここで用地費の割合が大体七六%でございます。外郭環状、これは場所によつても異なりますが、練馬、和光地区で大体八割でございます。もちろん東京都区内の中の本当の内部になりますと極めて高いものがございまして。例えば虎ノ門から新橋までの環状二号线、こういうものについては、用地費が場合によつては九九%近くなるというようなこともなろうかと思ひます。それから名古屋でも、都市のための環状二号线を整備しておりますけれども、こちらの方は大体四六%、こういう数字になつております。

なお、全国平均は、国道では大体二四%、道路公団では一八%ぐらいに六十三年度の実績データではなつております。

このようなくとも踏まえまして、都市地域での立体道路整備、こういうものは用地補償費の削減の面からも非常に効果があるというふうに考へて

おります。

○青木新次君 一般的に立体道路と言われるものには、既に大阪の船場ビルとかそれから朝日新聞社ビルなど建物と道路が一体となつてゐるというものがあつたのでありますが、従来の立体道路と今回の法改正によつて新たに創設される立体道路の制度とはどの点が違つてゐるだろうか。いわゆるビルの上を道路が走る、あるいはまたそのビルの真ん中を道路が走つていくというような点については、既にもう事例があるわけでありまされるけれども、今回の改正に伴う相違点について説明してください。

○政府委員(三谷浩君) まず、今度の制度の対象といたします種類をちよつと御紹介させていただきますと、高速道路とその路面の下に建築物、これは分離構造でございまして、こういうタイプのもの。それから例えば地下、これはトンネルあるいは半地下道路、これは半分地下でその上にふたをかけて構造物あるいは建築物をつくる、こういう仕組みでございまして。

それから高速道路とこれを支持する、例えば先生今御指摘のございました建物の中を貫いて道路が走るような、したがひまして道路を建物に支持してゐる、こういうタイプでございまして、このタイプのいわゆる道路一体建物というものにも幾つかの種類があつたと思ひます。一つは、建物の屋上に設置されてゐる場合あるいは建物の中を貫通する道路、こういうものを立体道路というふう

に考へております。

従来はいろいろな方式で活用してまいつておりますが、例えば阪神高速の船場センタービルでございまして、これは道路側が持つております土地所有権を占有許可いたしまして、そのビルの上に阪神高速道路が通つてゐる、こういう形式で従来やつておりましたが、今回これらにつきまして、御提案申し上げております法改正によりまして、いろいろな権利関係あるいは区域関係等につきましましてきちつと決めさせていただきます、かように考へてゐるものでございまして。

○青木新次君 密集市街地の道路用地は、建物の過密を防止しながら災害時の避難のスペースとして非常に使われてゐるということが言えると思ふんです。過密市街地に住む人や仕事をする人々にとつても非常にすばらしい居住環境を維持するための貴重なオープンスペースである。用地の取得が困難であるからといって建物と道路を一体的に整備するという発想はいかかものだろうか。

また、今道路局長がおつしやつたように、ビルの上を高速道路が走る、あるいはまた道路をビルが囲んでしまふ、あるいはまた道路のわきのビルその他宅地関係に対して都市計画の網をかけてそれをサイドへ持つていくということ、そういうようなことのために立派な空間がなくなると同時に、地震でも起きたときに何か落下物があるんじゃないだろうか。あるいはまた、非常に煙その他密集してしまつて、そして息苦しい状態というものが起きやせぬだろうかという点。もちろんそういう点の対策は行つていくべきであらうけれども、そういう点に対する心配があるんではないかと、この点はどうか。

○國務大臣(野田毅君) 御指摘のとおり、都市防災の上でオープンスペースというのは非常に大事なものでありまして、そういう意味で、道路が貴重なオープンスペースの役割を果たしてゐるということとは我々も十分認識をしておるところであります。したがつて、今回この制度も、これはやはり土地の利用、都市計画、そういう角度から適正な土地利用であるというところに限定をしてやつていかないと問題が出てくる。そういう意味で、今回は道路と建築物とを本當に一体的に整備するんだ、その地域を限定するんだということが第一に必要なことだと思つております。

それからさらに、そういう限定してやるとして、その際、地区計画または再開発地区計画におきまして、そういう道路、公共空地等の配置あるいは建築物等に関する詳細な計画を定める、こういったことによりましてさらに防災上の十分な配慮を加へなければならぬ、このように考へております。

えております。

○青木新次君 そこで、私は当面する課題といたしまして、高速道路における事故が物すごく今ふえてゐる。昭和六十二年に死者が一万八千人、それから重傷、まあ重傷が多いようでありまされるけれども、傷害を負つた人が七十七万人。死んだ人に一人五千万円の補償費その他がかつてくるということになりますと、これが一万八千人で五千万円、それから重傷を負つた人なんかに対しまして、補償やその他医療費や何か一切含めまして大体最低一千万かかるということになりますと、七十万で何と七兆円の金がかかるわけでありまして、合計いたしまして、昭和六十二年に交通事故に遭つて死んだ人、傷害を負つた人合わせますと、七十一万人で七兆五千億円の金が消えてゐる。恐るべきことだと思ふのであります。東名、名神高速自動車道は大変便利であり、そして我が国経済に對して画期的な恩恵を与へてゐるわけでありまされるけれども、そういうふうな事故その他によるところの問題が発生してゐる。

高速道路を管理する道路公団では大規模な改築工事等を実施してはいますけれども、東名、名神高速道路の交通量は限界に達してゐる。だから第二東名、第二名神をつくるんだと言へばそれまででありますけれども、渋滞防止や事故防止のためには高速道路の交通管制の一層の強化が必要だと考へるわけでありまして。

道路公団が行つてゐる高速道路の交通管理システムと情報システムについて説明をしていただきたいと思ひます。

○参考人(杉山好信君) ただいま高速道路の関係の御質問があつたわけでございますが、東名、名神、特に先ほど来お話ございましたようにほとんど全区間にわたつて理想的な交通量をオーバーしてゐるというふうな状況でございます。

渋滞の状況を私も三つに分けております。言葉が適切かどうかわかりませんが、私どもの勝手な言葉でございますが、自然渋滞とそれから工事渋滞と事故渋滞というふうに三つに分けておるわ

けであります。東名、名神でございますと、おおよそねその割合が、自然渋滞が五割ぐらい、それから工事渋滞が四分の一ぐらい、事故渋滞が四分の一というふうな割合でございます。

先ほど来お話にございますように、まずこの自然渋滞についてでございますが、やはり抜本的には第二東名・名神の建設促進ということ。さらには、大都市圏環状道路としての首都圏中央連絡道あるいは外郭環状道路の建設というものを私ども一部分担させて今進めさせていただいておるわけでございます。こういったことのほかに、今一部で東名あるいは名神の特に混雑区間の六車線の仕事をさせていただいている。さらにインターチェンジの改良、インターチェンジの第二インターの立体化でございますとか、あるいはランプの拡幅、一車線から二車線化、さらには料金所をふやすとかいうふうなことで、それからサービスエリア、パーキングエリアも、参考まででございますが、開通当初四千台の駐車能力がございましたが、現在で約〇・六倍の二千六百台ぐらいいやまして六千六百台ぐらいいやっております。さらに三カ年かかまして二千台ふやしまして八千六百台というところで、開通当初の約二・一倍にふやそうというふうなことも進めおるわけでございます。

工事渋滞につきましては、時間帯を選んで工事をやるということはもちろんでございますが、昨年から初めて東名と中央道で区間を選びまして、秋に一週間から十日ぐらいい集中的に工事をやるというふうなことで渋滞回数を大幅に減らすというふうなことに努めさせていただいております。

それから、それに絡みまして、やはり何と申しましたも情報提供ということが大事でございますので、私ども基本的には情報の量と質をふやしまして、これを目で見える情報のほかに耳で聞く情報、こういう面の基本スタンスをいたしまして広域的な情報板の整備を逐一進めておるわけでありま。さらに、その情報提供の内容もフリーパターン方式といまして、従来十五文字ぐらいい程度でございましたが、ほとんどあらゆる情報とい

いますか、流せるようなバターンの電光掲示板、しかも三色の発光ダイオードを使いました情報板を提供する。それは近くの一般道路につきましてもそういったハイレベルの情報板をつけるというふうなことで、さらには、ハイウェイラジオでございますが、ラジオもこれは渋滞区間を対象にいたしまして逐次整備を進め、さらにその提供内容も充実しつつあるわけでございます。

当面、東名につきましては東京・沼津間を今重点的にやっておりますが、さらに静岡・焼津間が込んでおりますのでそちらの方向、さらにはその他の区間というふうに進めてまい。その他首都圏に集中する、あるいは名古屋圏、大阪圏に集中する路線につきましてもというふうなことで逐一そういった情報提供施設の充実も図ってまいりたいというふうなことを考えているわけであります。

〇青木新次君 現在実施されている高速道路の交通管理システムは、建設省が所管する道路管理と警察庁が所管する交通幹線、運輸省が所管する車の安全管理、この三者を一体とした総合的な交通管理が実施されているというところに私は相当問題があるのじゃないかというふうに考えておりますが、例えば鉄道とか船舶とか航空など他の交通機関では、すべてこれらの総合的な交通管理が一元的に実施されておられて交通の安全確保が図られている。道路交通についても一元的な管理システムを検討すべき時期に来ているんじゃないだろうか。

建設大臣、この点について、さっき言った七兆五千億円の金がこの事故のために失われているという点とも兼ね合わせて、改革前進内閣としてどういうふうな考えますか。

〇政府委員(三谷浩君) それでは建設省の交通安全の関係についてだけちょっと御説明させていただきます。

今御指摘のございましたように、確かに十三年ぶりに交通事故死者が一人を越す、こういうふうなことで大変私どもも憂慮しております。道路

の交通安全を確保するためには、車と運転者とそれから道路環境、こういうものの三つが組み合せて事故が発生するというようなことになっておるものですから、おのおのについて適切な対策を講ずることが必要でございます。ただ、私どもいろんな交通安全を担当する部局といたしましては、道路環境の改善、こういう面で建設省は主として担当しているわけでございますが、当然ながら、例えば車の関係、特に交通規制とか交通管理とか、こういったところとの連携プレーをとりつつ調査検討して、しかも対策を実施している、こういうことでございます。

先ほど道路公団からも御紹介されましたが、特に高速自動車国道というものにつきまして交通事故死者が非常に急増しております。昨年緊急点検あるいは対策実施、それから重大事故発生地点、こういったもの事故特性に即した対策を早急に実施することとしております。新しい二十一世紀の道路を目指したという交通の安全確保という観点からも、道路構造とそれから自動車構造両者の高度化が非常に必要だろう、こういうふうな思っております。

第二東名等につきましては、二十一世紀を担う幹線道路としての道路の構造あるいは線形等につきましてのあり方につきましては、先ほど検討状況を御説明したとおりでございますが、このほかに情報提供などソフト面からのアプローチも加えております。特に、建設省では、二十一世紀において求められる道路構造の検討のほかに、安全、快適性の向上という観点から、自動車の自動走行あるいは衝突防止等についても検討課題の一つというふうな考えております。

いずれにいたしましても、交通安全の観点から、関係各省とも一層より緊密に協力をして事故減少に努めてまいりたいというふうな考えております。

〇国務大臣(野田毅君) 交通安全の防止、交通安全対策の充実、交通安全の確保ということとは非常に大事な課題でありまして、まことに御指摘のと

おりだと思ひます。今度宇野内閣になりました、改革前進内閣と銘打ってさまざまな施策をやっていくわけでありまして、そういう中で関係省庁さらに一層緊密な連絡をとってその対策に万全を期してまいりたい。今青木委員からお話がありました点を踏まえて、私からもまた総理の方にも申し上げ、内閣全体として取り組んでまいりたい、このように考えております。

〇青木新次君 そこで、一つ具体的な提案をしたのでありますが、高速道路の走行車線に鉄道の信号機に相当する地上設備を設ける。そして高速道路を走る各自動車に自動制御機を搭載いたしまして、常に一定の車間距離を確保するようにすれば高速道路の事故防止に大いに役立つ。これは主に居眠り運転なんか非常に多いんです。私どもも高速道路を走っておりますと、トラックなんかは常に無線連絡をお互いにやっております。これは運転手同士で、乗務員同士でやっております。これはなぜか。やっぱり孤独ですから、もう常に人間だから居眠りが出る。それをお互いに、元気が、道路の状態どうかというふうな話をしながら眠気覚ましをひとつ自衛の手段としてやっております。私なんかさっき言ったように高速道路を非常に乗る機会が多い。自分でも自動車電話は持っておりますけれども、こんなものじゃない。しかし、そんなに金はかけなくても、例えば交通事故の絶滅に對するために、鉄道のATCとかATS、これは居眠りしていればとまっちゃうんですから。

問題は、軌道の上を走るか道路の上を走るか。したがって、ケーブルなんかについている鉄道の場合にはレールから車体を通っている感応するようになるわけですが、自動車の場合等については、常に情報を、例えば道路敷の中に埋め込むというところは、ハンドルを操作しますからこれはやっぱり圧縮することになる。だからしたがって、今高速道路のわきに光ファイバーが埋められている。ここへちょっとアームを立てればこんなことはできるわけですから、そんなに金がかからない。交通事故死一万とかあるいはまた七十万

人の障害を発生させるといふようなために補償する金とか医療費を考えた微々たるものなんです。

問題は、どうして人命を尊重するかというふうなことに、各省はばらばらの対応ではできない。今大臣が、総理にも話をしよう、改革前進行内閣としてひとつ提案していこうじゃないか、これは非常に前向きな回答で評価いたします。いたしましるけれども、そういう点について統一的にこの問題に対処いたしまして対応を考えるべき時期に来たんじゃないか。

もつと言ふならば、飛行機は機体検査をする、航空管制をする、あるいはまた飛行場の建設と管理をする、これが飛行機の対応。自動車は、道路の建設と管理は建設省とか道路公団がやる、それから道路交通の統制については道路交通法に基づいて警察がやる、それから自動車の整備と管理については車検等で運輸省がやるというふうになっていくわけだ。鉄道の関係は、私は昔鉄道におりましたからそういう点は知っているわけでありまして、鉄道の施設とか保安設備とか車両等の建設、整備、運行管理は運輸省の監督のもとに鉄道事業者がやっているわけだ。一貫をしているわけだ。

ですから、この五千万台になんたする自動車、一軒のうちで二台、三台持っているわけですから、そういうようなことを考えて、これから自動車交通はさらに盛んになっていくわけでありまして、さらに高速性を持たなきゃならぬということになる。しかも、今私どもが審議しているように、道路法を改正いたしまして、そして道路交通を何とかして確保するというののために事故対策と相まってやっていかなければならないというところについては、これはもうだれしも考えているところでありまして、その点がなかなか思うように任せない。

そこで、私は日本の状態とそれから欧米各国の資料を集めてみた。各国ともみんな検討している。一々ここでもって説明することはできませんけれども、

ども、やはり相当この問題に対しては前進的にとらえてやっている。これはある意味では人類の幸せのためにやっていることを言っても過言ではないと思うし、交通事故がもたらした惨めな状態というものは、大臣は御承知かどうか知りませんけれども、私も大臣は常にこのことについては散見しているわけだ。残された遺族の問題、御本人の問題あるいはまた社会的な問題、これらのことについて、しかも事故を起こしたときにおける交通渋滞なんかは今杉山道路公団理事がおっしゃったとおりであります。そういう問題を一つでも二つでもなくしていく。

鉄道が居眠り運転で列車の正面衝突とかあるいはまた追突というふうなものがあった。これは信号だけでは頼れない。そこでATSとかATCができれば、その面における状態はよほどのことがなければもう皆無に等しい状態になったわけだ。やればできるというところで、この問題に挑戦すべきときが来たんじゃないだろうか。

特に私は、道路建設と管理を担当する建設省がこの問題の首頭をとる、また建設省主導のもとにやるべきであるというように考えますので、その点についてもう一度大臣から決意の表明をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(野田毅君) 私も技術的なことはよくわかりませんが、最近の目覚ましいいろいろな技術の進歩ということを考えますと、今御指摘のような角度からさらに研究を重ねていかなければならぬ課題だと思ひます。いずれにしても、交通事故をいかに少なくしていくかということ、これはもう各省庁の枠を超えて真剣に対処していかなきゃならぬ問題であると認識をいたしております。

○赤桐操君 それでは私の方から続いて質問をいたしたいと思ひます。

今回の立体道路制度を導入するに至った直接の要因というのは、東京、大阪等の大都市に都市機能が過度に集中をしている。地価が著しく高騰し、都市内の幹線道路の整備が不可能な状況になった

ということとされております。したがって、大都市の都心部に対する人や物やあるいは車、今お話がありました、こうしたものの過度の集中を抑制していかない限り、立体道路制度を導入して道路と建築物の一体的整備を進めても、大都市の都心部の道路交通の悪化は改善されないのではないか、こういうふうに思ひますが、この点はいかがですか。

○政府委員(三谷浩君) 今お話がございましたように、最近特に都市内では著しい交通渋滞が発生をしております。私も道路整備の観点から申せば、特に環状道路を初めとした主要道路の整備というものが重要な役割というふうな考えております。しかし一方、非常に地価も高く、なおかつ代替地の取得というものが非常に難しいというところで、用地買収費が大変高い、こういうことも踏まえて、道路整備が非常に困難となつてきております。さらに、良好な市街地環境を維持しつつ、適正かつ合理的な土地利用を促進するために、幹線道路の整備とあわせて、その周辺を含む一体的な整備を行う必要も大変高まつてきております。

こういうような情勢のもとで、道路と建築物等の一体的な整備を可能といたします立体道路制度を創設いたしまして、円滑な道路整備とそれから良好な環境を備えた町づくりを行おうというのが今回の法の趣旨でございます。

なお、この立体道路制度の創設については、既に道路審議会あるいは都市計画中央審議会の答申が行われているほか、昨年度の土地臨調答申、それから総合土地対策要綱などにおいてもその必要性が指摘されております。

○赤桐操君 今私が申し上げていることは、要するに他から流入してくる人や物や車を抑制しなれば問題の解決の根本を押さえることはできないだろう。言うなれば、都心部の幹線道路の整備もそれはしなきゃならぬと思ひますが、都心に流入するそういった人や物やあるいは車をまず抑制することが先決ではないのか、こういうことを言っているんです。これはいかがですか。

○政府委員(三谷浩君) 現在、東京都区部の交通量が五百六十万台ぐらいございます。流入を、いわゆる東京都区部へ出入りしている車というのは、調査を私どもも行いますと約百六十万台でございます。一方、実際の物流の面から見ますと、今までもどちらかといいますと、旅客の面では鉄道路でございましたけれども、物流の面では圧倒的に自動車交通に頼るというのがこの数字でも出てきております。したがって、例えば自動車交通の抑制という観点、これは必ずしも建設省の担当ではございませんけれども、実態的にはなかなか難しいのではないかとこのように考えております。

しかしながら、当然そういうような全体の大都市の渋滞対策、こういうものを含めまして、例えば自動車の抑制、交通の抑制等につきましては、昨年度総務庁交通安全対策室でいろいろ考えていたこと、あるいはいろいろ調査検討をされていること、これに私どもは伺つております。

○赤桐操君 日本の国内でもあるいはまた外国においてもそれぞれの大都市なんかいろいろそういう例が出てきておるわけでありまして、国内における今の例は大体わかりませんが、外国における状況等はどんな状況になっておりますか。おわかりでしたらひとつ明らかにしてもらいたいと思ひます。

○政府委員(三谷浩君) まず日本は、先ほどからちよつと御説明をいたしましたように、船場センタービルとかあるいは東京シティーターミナルがございます。

外国でも各国でこの方式を試みられておる。例えばアメリカでございまして、ニューヨークでウオッシュニアブリッジアパートというのがございまして、これは十二車線、大変幅の広い高速道路を掘り込んで上空に集合住宅が建てられていて、こういうケースでございまして、建物全体は三十二階建てという大変大きなものでございまして、それから西ドイツでございまして、西ドイツのベル

リン州のウィルマースドルフ市で行われております事業でございますが、これはベルリン・シュラッゲンバーター住宅という名前になっております。これはやはり集合住宅の低層部を高速道路が貫通しております。建物は全体として十五階建てでございます。住戸が千二百戸、こういうようなものでございます。それからフランスでございいます。フランスはリヨンにございまして、リヨンのペラーシュ駅総合ターミナルということ、これは高速道路の上に交通機関のアクセス施設とかあるいは文化施設を建設しております。五階建ての建物でございます。

これはそういうふうにしていくべきだというふうには考えております。

○赤桐操君 今伺った範囲では諸外国ではそう多くはないようですね、例は。

○政府委員(三谷浩君) 先ほど各国の例を申し上げました。主たるものはそういうことでございいます。やはり場所あるいは道路等の構造、そういうものがございまして非常に多いというわけにはいかないと思っております。

なお、環境面のことにつきましては、この外国の例でも換気とか振動、こういうものに十分配慮した構造を採用しているというふうに私も承知しております。

○赤桐操君 そこで、ひとつ次の点について伺いたいと思ひますが、大都市の都心部の道路交通を確保するために立体道路の制度を導入する、そして幹線道路の整備を行うということでありまして、この制度が適用される範囲というものが、あるいは区域というものは極めて限られてきていると思ひます。今の諸外国の例を見てもそうたくさんあるわけではない。それであくまでも緊急避難的な、これをその地域地域における、ここだけは特例としてもやらなきゃならぬ、こういう性格を持つ内容になってくるだろうと思ひます。基本的には、バイパス道路や環状道路を整備して都心部に流入する車を抑制する、これが一番基本的な問題だろうと思ひますが、これなくしては、今のこの制度をつくって見てもそれは根本的な解決にはならないんですよ。

したがって、私がこれが問題だと思ひるのは、一応東京圏にこれに限って考えてみたときには、環状道路の整備というものが促進されなければしよせん基本的な解決にはならないだろう。例えば、今百六十万台とか言われておりますが、これらの百六十万台より二百万台の方が大体外側ではけいていくことになるならば、これは非常に大きな成果を上げることになる。立体道路の制度化をしてみても、それだけの効果を上げることにはできないはずであります。

そういう意味で考えてみると、このいわゆる環状道路といいますが、こういったような側面を取り囲んでおる道路に対するところの対策、これは一体どのように進捗しているか、こういう問題になります。その後の状況をひとつ説明してみたいませんか。

○政府委員(三谷浩君) 東京圏の環状道路につきまして御紹介させていただきます。

東京二十三区にあっては、環状七号線あるいは環状八号線、通常環七、環八と言われております。環七がございまして、その外側に近郊地域では国道十六号線がございまして、環状七号線は一日七万六千台、それから国道十六号線は十一万五千台というところで大変混雑が著しいわけでございまして、したがって、建設省では、東京圏に集中いたした交通の分散、導入、こういうものを図って、あるいは通過交通を迂回させる環状道路の整備ということが急務と我々は考えておりました。現在、首都圏中央連絡自動車道、東京外環状道路それから首都圏高速中央環状線、こういうものが主な計画で私どもは事業を進めておるわけでございいたします。

まず、首都圏中央連絡道路でございますが、首都圏中央連絡自動車道は、ちょうど都心から半径四五十キロの地域を連絡いたします延長約二百七十里メートルの高規格幹線道路でございます。平成元年度には、八王子から埼玉県川島町に至ります区間、それから横浜市金沢区から戸塚区に至ります区間、ちょうど四区間ございまして、八十三キロの区間につきまして建設費約四百六十億円で今用地買収等を進めていく予定であります。その他の区間についても早期に計画が確定できるように調査を進めてまいりたいというふうに考えております。

それから東京外環状道路でございますが、これは御承知のとおり半径十五キロの地域を連絡いたします延長八十五キロメートルの幹線道路であります。元年度は、関越道の練馬インターから常磐道の三郷インターに至ります延長三十キロの区間

を中心として建設費千八百億円をもって事業を推進しております。それから関越道の以南の未事業区間については、稠密な市街地を通過することから、環境に配慮した道路の構造、整備手法について現在検討を行っているところであります。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と考えております。

それから首都圏高速の中央環状線でございます。これは延長が約四十六キロの環状道路でございます。すけれども、そのうち二十キロが供用中でありまして、北側区間の板橋一足立線につきましては現在事業中でありまして、それから西側の区間の中央環状線、これについては現在都市計画の手続を進めており、早期に事業が着手できるよう努めてまいりたいと考えております。それから残りの目黒区青葉台から品川区の八潮、湾岸道路約九キロの区間については、早期に計画が確定できるよう調査を進めてまいりたいと考えております。

○赤桐操君 なかなかいろいろ御努力はなさっておるようでありまして、東京周辺におけるこの環状道路の整備が進捗をしない状況にあるように思ひます。

この中で特に外環状道路の状況であります。これもなかなか進捗をしないようでありまして、私も時々伺ひしておりますが、まさに十年一日のような状況でなかなか開通の見通しは立つてこない。建設省の外環状道路の整備促進のためにいろいろ御努力はいただいておりますが、私どもの身近なところで見ておる範囲では大変いろいろ問題があるようでありまして、この見通しはその後どうですか。

○政府委員(三谷浩君) それじゃ外環状につきましても、先ほど申し上げましたように、まず東側の区間について申し上げますと、東京から千葉県に至ります六十八キロの区間、これについては既に都市計画決定されております。関越自動車道から常磐自動車道に至る三十キロの区間、これは高速自動車国道それから一般国道の二百九十八号

線、こういうことで整備をしております。この区間につきましてはかなり仕事が進んでおります。例えば用地買収も約九割近いわけでございまして、高速自動車国道の区間とそれから一般国道の区間と二つあるわけでございますが、この高速自動車国道の区間についても十次五計、つまり平成四年度でございしますが、開通をさせるべく今頑張っております。

それから常磐自動車道から東関東自動車道のうちの国道六号線のさらに南側の区間でございします。これは六十二年の十月十九日に、周辺の環境に配慮いたしましたルート、構造の再検討結果を建設省の関東地方建設局長から千葉県知事に提示をいたしました。今早急に地方自治体の協力を得て事業の進展を図りたいということでやっております。残る区間につきましては、稠密な市街地を通過することから、環境保全に十分配慮した道路の構造、整備手法について検討を行い、関係機関と密接な調整を図りながら計画を策定しております。六十二年十月にいろいろな検討結果を提示いたしました。その結果を踏まえて、市川市に東京外郭環状道路の対策特別委員会が設置されております。現在までに三十一回委員会が開かれておりまして、この案に対しては、ルートの問題あるいは構造の問題、それから外観のいろいろな問題、こういうものについてもいろいろ検討されております。いろいろ私も市川市並びに千葉県の検討結果を十分考慮して、都市計画並びに事業の促進を図っていききたいというふうに考えております。

○赤桐操君 市川の場合もちろんでありますけれども、非常にぐあいがよく進んでいると思えますね。埼玉なんかへ行ってみたところでは、大変よくあの地域は進んでいるようであります。しかし、例えば千葉みたいな密集地域になればこれはなかなかそうはいかない。こういう状況の中で、私も市川の状態を目の当たりに見ておるのでありますけれども、これにはいろいろな案が前から提示されてきたようでありまして、その後幾つかの案

が出ていますと聞いておりますが、どんな案がありますか。

○政府委員(三谷浩君) ルートの問題とそれから構造の問題と二つ大きく言っておろうかと思っております。

ルートの問題につきましては、昭和六十二年にいろいろな検討案を私どもも出させていただいたわけでございますが、三つのルートを最善の策として出したわけでございます。一つは今の都市計画ルートと私どもも言っておるわけでございます。それから江戸川沿いのルート、それからさらには松戸有料道路。その後いろいろずっと私ども検討しまして、例えば移転の問題であるとかあるいは市川との実際の生活関係の交通のアップロードの問題とかいうようなこと、あるいは地域の交通改善効果、こういうようなものでいろいろ総合的に検討いたしますと、やはり現在の都市計画ルートは最善のルートでないかというふうなことで私どもいろいろ御説明をして、それを踏まえまして、先ほどちょっと申し上げましたように、特別委員会での問題についていろいろ御議論をいただいております。こういうことでございます。

それから構造的な問題でございますが、これは複断面構造というふうなことで、南北方向の交通軸の確立、生活道路の機能回復それから地域環境の改善、こういうことを目指しております。

環境面では、半地下構造、それからもちろん施設帯を設置する、それから地域の利便のためのサービス道路とか、あるいは道路空間を利用した下水道あるいは都市施設の主要空間を確保した構造、こういうものでいろいろ検討しております。いろいろな御意見がございまして、それらを含めましていろいろの検討をしております。今、今のルートあるいは今の構造、こういうもので十分対応できるのではないかと私ども考えております。

そういうようなことで、いろいろ今御説明をしていただいております。いろいろありがたいことに委員会の方でも大変検討していただいております。

ますので、私ども何とかこの事業の実施の進捗をお願いしたい、こういうふうにご考えておるところでございます。

○赤桐操君 私は進捗をしているところはどんどん進捗していると思うんです。しかし、道路と云うのはどこか一方所ふさがつてしまつていけばこれは役に立たぬわけでありますから、そういう意味で特に一番大きなネックになるのは千葉県側にあるんじゃないかな、こういうふうにご考えていただければ。

それで、こういった東京や大阪のような繁華な地域に道路の立体化まで図らなかなければならぬ、しかもそれがごく限られた地域の中で緊急避難的な程度の役割しか果たさないということであるならば、やっぱり基本的には外郭道路等こういったようなものが貫通していかねば解決にはならない、促進しなければならぬ。こういうことに考えなければならぬ。とするならば、やはり一番ネックになっているようなところについては大胆な発想の転換もあわせて行うべきじゃないのか、こういう実は考え方を最近持つに至っております。

ですから、例えばルートの問題とか構造の問題とかというところもいろいろありますけれども、あるいは市川市でもこの辺に對するところの論議はしております。論議はしておりますけれども、それじゃそれを受け入れるところになるかどうかというところについては大変な問題になると思うんです。五軒や十軒片すわけじゃないんです。二千五百戸なんです。しかもそこにはもう病院から学校からいろいろあるわけですね。これを抜いていくということはこれは不可能ではないかと私は考えるんです。それは建設省道路局の担当の立場からすれば、今まで段取りをつけてやってきた以上はそれに基づいて完成をさせていくということが一つの任務であるかもしれない。しかし、道路をつくればいいということではないと思っております。何年かかってもいいから、何十年かかってもいいからそれができればいいんだということではない

と思う、道路というものは。

一方においては、立体化までやらなかなければならぬようなところまでせよと詰まらせて追い込められてきている。一方においては、そこを何らかの発想の転換をすればできるんじゃないか、こういうふうにご考えられてきているにもかかわらず、またやればできるはずなんだ。ほかにもうそういう前例がある。ここだけなぜそれをとらないのか。むしろそういう発想の転換を行って、抜くものは抜いてしまつた方が早いんじゃないのか、こういうふうに私は考えて言うわけです。この前のときには具体的に、二千五百戸から、学校から病院の数まで私は申し上げておりますけれども、そちらの方にいろいろ出てきていると思ひますけれども、先般の中で一つ私が提案したのは、ルートの問題についても変更してもいいじゃないのか、河川敷の利用とかあるいはまた場合によっては地下方式なんかも考えるべきじゃないか、こういうふうには発想の転換を今求める時期に来ていると思ひてゐるんです。

例えば江戸川の河川敷の利用の問題についても、荒川はもうでき上がっているんです。高速道路が、私が提案したあの直後に高速道路は開通しております。私がもう大分前の委員会で質問したときには、河川は使えませんが、利用することができませんという答弁があつたんですが、荒川では高速道路が通するようになった。私が提案した直後です。これは、もちろんそれは事務当局の方では検討されてきたと思ひますが、どうなんでしょうか。二千五百戸片づけて、何十年たつてもいいからこの道路をつくるというのには、これは外郭環状道路をつくるという本来の目的から見たならばいささか外れてくるんじゃないかと思ひます。この辺でひとつ思い切った政策の転換をする考え方はないのかどうか、こういうふうに私は今考えておりますので、お考え願ひたいと思ひます。

○政府委員(三谷浩君) 前の御審議の際にも赤桐先生から御指摘をいただいた件、私どもも十分承

知をしております。また数字等についても把握しておりますし、また御指摘の点は極めてごもっともだと思っております。

私も提案をいたしましたルートの問題、構造の問題、それについて例えば河川敷が使えないか等々につきまして私も相当検討してまいりました。単なる河川管理の問題だけではなくて、例えば道路としての機能の面からどうだということなことの検討をしたわけでございます。

河川敷の利用、これはどこを利用するかというのは大問題だと思いますけれども、例えば高水敷を利用いたしますとどうしても高架構造になりまして、その橋脚の部分が江戸川を縦断的に占用することになりまして、大変いわゆる河川管理上問題があるという御指摘がございます。

それからもう一つ、今度は河川管理上の問題だけではなくて、道路との問題を考えますと、道路にいたしますとほかの道路とのアクセスをどういうふうにするか、ほかの道路との接続をどういうふうにするかということが大変難しいでございます。市川の南北の交通軸を確立することがなかなか難しいのではないかなというふうに考えております。

なお、先ほど御指摘がございましたように、確かに首都高速の葛飾江戸川線につきましては、荒川と中川の合流部の背割り堤を使いまして、ああいうことでうまくいこうと合流部の既存の背割り堤を使いまして、河川管理上堤防の若干のいりんな解消はしたというふうに私も承知しております。

そういうことでできたわけでございますが、単に私どもだけでなくて、いろんな専門家等についていろいろ検討をしてそのルートあるいは構造等について考えましたわけでございます。特に、地下構造だけに仮にいたしますと、今度は外郭環状道路を利用される方の、私どもの想定では約五割ぐらいが市川に起終点を持たれる交通がまたある。じゃそれをうまくいこうというふうに処理ができるかという問題もございます。いろんなことにつ

いて私どもは鋭意検討をいたしまして、なかなかできない。

しかし、御指摘がございましたように、大変な用地の問題があるわけでございまして、こういうこととそれから今の環境上の問題、さらには構造上あるいは交通処理の問題、こういうものが円満に調整をしなければ事業は進まないわけでございまして、いろいろ私どもなりに考えておりますし、先ほど申し上げましたようないろんな関係者との議論、こういうものを通じまして一日も早く事業の実施が図れるように私ども努力もしておりますし、またいろんな意味で非常に事態は動いていることもまた事実でございます。

○赤桐操君 私、葛飾江戸川線が河川敷の利用が実現できて、その隣に流れている江戸川が利用できるかというばかな話はないと思います。それはいろんな専門的な説明をするかもしれぬけれども、やろうという気がないんじゃないですか、あなたの方の方に。計画されているこの外郭環状道路、当初からの計画路線も自分の段階では何とかこれはやりたいと、その意欲はわかります。しかし、ここまで詰まっちゃって二千五百戸も片づけるってどこへ片づけますか。恐らく市川の何代

の市長が連続してやっても、これを政治生命かけてやるといったら吹っ飛ばしますよ。市川の町は二つに割れちゃうんです。こんなことは市長としてできるわけない、どの市長が立ったって、私は恐らくこれを忠実に実行しようと思ったならば一期務まらないと思います。市長は、

そういう難題を国が市に持ち込んで、しかもこれは計画されている道路でございまして、こう言って押し切ろうとするこの姿勢がこれは一体何だろうかということにならざるを得ないんじゃないですか。局長、どう思いますか、これは葛飾江戸川線がこの河川敷を利用して、それは理屈はあるかもしれないが、隣を流れている江戸川が使えないというのではないと思う。この江戸川を仮に使ったと仮定します。そうすると、それじゃ出てからのいろいろアクセスの問題があるというなら

ば、みんな出てから埋め立ての道路を使っているんじゃないですか。東京湾の埋め立てた道路を使っているんじゃないですか。私はそういうふうに考えて実はこれを見ているんですけれども、これはひとつなお御検討をお願いしたいと思います。それからもう一つ、これがだめだということならば、

何で地下方式をとらないんですか。これは最近私がいたいたしたところの中にも出ておりますが、これは新宿道路というんですか、中央環状新宿線とい

いますか、ここに出ておるようでありまして、首都高速の中央環状線の一部新宿線区間に地下方式による決定がなされて事業化されてきている。これについては新聞にも出ておりますね。東京都が一緒にやってやるといことが出ておりますが、外郭環状道路についてもこういう考え方が大幅に

立たないと思うんです。建設促進を図っていく必要が私はあると思うんですけれども、河川がだめなら地下方式、これをやることはできないのか、河川がだめなら地下方式はできないんですか、

こういうことなんです。この前の質問のときにもこれは私からも提起しているんです。私が今もう一遍申し上げるといって、一度決定したこの計画については建設省は変えたくないんだということはわかります。しかし、一方においては東京都内のビルの真ん中まで穴をあけて道路を通そうという時期でしょう、こんなこともやらにいかぬわけでしょう。他方においては、ふん詰まりになったところをいつまでも追っているというやり方は、これは私は行政じやないと思うんです。また、そういうことを事実上地方自治体に強要していくことは国の立場ではないと私は思う。

はこのくらの努力をしても仕方ないと思いますよ、全体の外郭環状道路を生かすためには。こういう問題についてそれではどうお考えになりますかと、こういうことになる。河川が難しいというならば下を通すことはできないんですか。そのことなんですけれども。

○政府委員(三谷浩君) 建設省側から提示をいたしました計画案では、専用道路部分それからサービス道路あるいは歩行者道路、こういうものを含めた断面で実はいろいろ御相談をしております。専用部分、例えば首都高速等に相当するのは専用部分だと思えます。この部分については確かに、ある区間の交通の長さがございまして、部分的に半地下とかあるいは地下とかいうようなことが可能だと思えますし、現実にも今度の計画で、標準的なものでございまして、現実にも今度の計画で、例えば部分的にふたをかけられないだろうか、こういうようなことを考えてやっておるわけでござい

ます。もちろんその際でも、排気などをどう出すかというのが一番問題になりますので、トンネルになりますと次に安全性と同時にその排気の問題、換気の施設をどこにつくるかというのが大問題になります。

この区間につきまして私どもも大変そういうこととでいろいろ検討をいたしました。外郭環状のこの区間そのものが、私どものいろんな予測では約半分が先ほど申しましたように起終点と、それからもう一つ、南北軸ということで、近くの一般的な交通に使われることがあるというふうになると、その部分を全部地下に入れてしまうというのがなかなか難しいということも考えております。それじゃ例えばそういう一般部を全部やめてしまつて全部を地下に入れてしまおうということ、物理的に御指摘のように不可能ではないと思えますけれども、今度はそうするとその道路の機能がうせるというなかなか難しいところがございます。いずれにいたしましても、先ほど御指摘のありましたように、大変この道路の建設につきまして

そういう角度から、この事業をやる上で対象地域というものをやはり限定しておかなきゃいけないし、そしてまた、限定した範囲の中でこの事業をやる場合におきましても、十分御指摘の環境面、防災面ということにも配慮をしながらこの事業を実施していかねばいけないと考えております。

立体道路というのは地価高騰のための非常手段であるということであって、抜本的には地価を下げることによって通常の道路を建設していくということがポイントじゃないか。非常手段としての今回の法案であるが、そういう建物の中を通すとか屋上を通すとかということではなくて、やはり基本的には道路というのは安全性と環境面を考えた従来の道路に主眼点を置くべきではないかという点、そこあたりの大臣の見解をひとつ聞いておきたいと思います。

○国務大臣(野田毅君) 確かに地価高騰ということが背景としてはあるかとは思いますが、それと、既に御案内のとおり、今回の提案は、少なくともこの大都市地域における大変な交通渋滞、これが容認したい程度にまで達しておる。そういった中で、特に通過交通というものをどのようにさばっていくのか、こういった事柄に緊急に対処していかなきゃいけない、これが主眼でありまして、あわせてそれに都市施設の整備等を含めてそういう道路を一体的に立体化をしていこう、建築物と一体化していこう、こういう発想であります。

大きな意味で言えば、地価という問題も背景にはあるかとは思いますが。

○馬場富君 次に、本法案の改正の意義でございしますが、既存の立体道路の整備というのは今までも行われてきたわけですね。この法案がなくても既存の道路法の中で、例えば大阪の船場センタービルとか、そういうような既存の中である程度まで条件つきで立体道路というのは現存して考えられておるわけですが、その点について、改正案の意義というはそこあたりとどう違うのかを説明してもらいたいと思います。

○政府委員(三谷浩君) 既存の立体道路の事例として、今先生から御指摘がございましたように、船場センタービルであるとかあるいは箱崎の東京シテイターミナルがございます。これらについては、道路の敷地外に余地がなかったものですから、道路側が所有している土地の上に道路占用許

可を受けて建物を設置したものでございます。これは、現行では道路の区域内では私権が行使できないことになっていくために、土地の利用に関する権利の行使としては、建築物を建築することはできず、占用許可を得た場合にのみ建築できるというところでございます。したがって、この制度でやりますと、占用許可対象として限定されておりますし、また三年ごとの許可更新が必要になっていくこととか、あるいは占用許可の継承が認められていないというようなこと等、建築物の存続する根拠が不安定でございまして、自由な利用になっておりません。

これに對しまして、今回の制度では、幹線道路の整備と適切かつ合理的な土地利用の増進を図るために、道路と建築物のいわば共存を認め、道路の上下空間を建築物等の自由な利用に供しようというものでございまして。したがって、本制度の創設によりまして幹線道路の整備が促進され、著しい交通渋滞の解消に寄与するものというふうに考えております。

○馬場富君 今御説明になったような改正案ですけれども、既存の整備手法があるわけですね。だから、現行の占用許可制度でそういう立体道路をつくった場合にどういふところが足りないのか、現行ではできないのか。この法律をわざわざつくってやったところにこの違いがあるんだという、占用許可制度ではこれはどうだという、どなたが物足りないんだという点をちょっと御説明いただきたいと思います。

○政府委員(三谷浩君) 現在、道路の占用許可というところで道路法の三十二条の占用条件に従っております。一部の建物でございまして、例えば高架下の建物とかこういうものについて、ある一定の制限をもって道路管理者が占用を認めたものについてだけ認めております。したがって、そういうことでございまして、占用の範囲、つまり占用許可対象というのは限定されておる、あるいは期間が三年未満というふうなこと、あるいは継承が認められていないこと、あるいは土地の財産権

がないわけですから、これを担保に融資を例えば土地の所有者から見れば受けることができない、こういうふうなこと、いろいろございまして。

これらの制度に對しまして、新しく提案をしております制度は、幹線道路の整備の観点あるいは合理的な土地利用の増進、こういうことで道路と建築物とが共存をする、あるいは共存を認めて道路の上下空間を今度は建築物等としては自由な利用、こういうものに供しよう、という考えでございまして。

○馬場富君 あなたの説明によりまして、従来の道路法の中のいわゆる占用許可制度、そういうものでは一つの限定があるから、やっぱり総合的にするためにこの法律をつくったということですね。それはわかりませんが、それじゃ仮に今この法案の改正が成立したならば、既存の立体道路の法的な位置づけというのはこれとどういふ問題になっているのか、そこあたりに説明してもらいたいんです。

○政府委員(三谷浩君) 道路の立体区域の決定でございまして、これは既存の道路について行なうこととしておりません。したがって、新設または改築を行う道路についてのみ行うこととしております。ということは、今もう既にできておりますそういう建物、既存の立体道路については従来どおりの扱いをいたします。

○馬場富君 そうすると、これから立体道路に二つの法的根拠の分け方があって、申請が二通りになるといふふうに理解していいかどうか。例えば先ほど話したような占用許可制度だけの範囲内で行なう立体道路と、それから総合的に管理されなければならない立体道路と、法律が二つに分かれてくるわけで、これに對して二つの方法の申請手続がなされるということになると思うんですが、そこあたりの見解はどうですか。

○政府委員(三谷浩君) 現在、道路法の三十二条で占用の手続、これについてはそのまま生きております。それから、今回御審査をいただいております立体道路の制度、これがもし成立いたしますと

の制度というふうに二つあるわけでございます。ただ、先ほど申し上げましたように、新しい立体道路の仕組みといふものは、例えば占用で行いましたような不安定な要件、こういうものが除かれまして、建物と道路と例えば一体的な整備をいたします場合には両方共存する、お互いにおのおのの存在が区域等を決めてはつきりしていく、こういうふうな仕組みとしておりますので、この制度でやるのが新しい場合には望ましい、というふうな考えでおります。

○馬場富君 だから、以前は既存の法律で認めたけれども、これから出すものについては、総合的なものであるから新しい法律によつての申請でやるべきが主体だということについてはいいですか。

○政府委員(三谷浩君) 原則としてはそういうふうな考えでおります。

○馬場富君 今度は質問を変えてまして、この法案の影響としてこういうような状況になったと思うんですが、今既存の法律がある、いわゆる占用制度がある。だから新しいこの総合的法律をつくって包括的な、道路と建築物とが一緒に整備されることを目的につくられるわけでありまして、やはりこれには土地の高騰という裏づけがあるわけですから、特に私は東京を主眼としてこの問題はとらえられておるんじゃないかと思うんですが、そういう点で、今具体的に建設省が把握をしてみえる中で、この法律の適用をしてやろうとする事例があったならば、それをひとつ挙げて説明をしていただきたいと思います。

○政府委員(三谷浩君) 現在事例として考えておりますのは、一つは東京外郭環状道路でございまして、それから、これは名古屋でございまして、名古屋の環状二号線の喜多山地区、さらには首都公団、首都高速道路箱崎、こういうところで目下検討を進めております。

○馬場富君 建物の中を道路が通過するという事例と、建物の上を道路が通過するということと、どちらの面が多いんですか。

○政府委員(三谷浩吉) 今申し上げた三つの例について申し上げますと、外郭環境では道路が掘り削り式になっておりまして、それにふたをかけて住宅等を設けよう、こういうものでございます。それから名古屋の二号線の例でございますが、これは道路上の駐車場を道路整備と一体的に行おう、こういう内容でございます。首都公団の箱崎地区については、いわゆる建物の中を貫通して行く、こういう計画を考えております。貫通といいますが、これはちよつと駐車場も絡んでおりますので、建物の中に設けるといふことでございます。○馬場富君 この法案が出た裏には、やはり地価が高騰しておるといふ点が大きくこの法律の必要性を生んでおるわけでありまして、建設省といたしましても現下におきまして非常に重要な課題の一つは、やはり地価を適正な水準に安定させていく、東京都等については高値安定の状況ですから、これは下げていくという方向性が私は共通な建設省の大きな課題だと、こう思ふんです。そういう点で、最近の地価を見ましても東京都は依然として一応落ちついてはおるものの高値安定といふことですね。多少の下降はあったとしてもそういう状況にありますし、やはり全国的には上昇の機運にある地域も大阪、名古屋等についてはあるわけですね。そういう点で国民としては、これはいろんな政策問題の混乱があつて、土地問題がややもすると重要な課題だけれども沈む傾向に今ある。だから私は国民生活の課題の中で大事な一つの課題が土地の問題だと思ふんです。それからまた、その土地を基盤としてそこに住む人たちの生活の問題だ、住宅問題だと思ふんです。いろんな不祥事件は相次ぎましたけれども、それがあつたとしても、この生活の課題については私は真剣にやつぱり建設省としても取り組んでもらわなきゃいかぬと思ふんですが、この点についての大臣の所見をお伺いしたいと思います。○国務大臣(野田毅君) まさに御指摘のとおり、地価問題というのは単に公共用地の取得を困難にしておるといふ側面だけでなく、特に宅地が非

常に上昇してきた、このことがいわば平均的な勤労者にとって住宅取得の夢を非常に遠ざけてしまつてゐる、このこと自体が残念ながら我々国民生活の中に何か潤いとかゆとりを与えることから遠ざけておる非常に残念な事態であります。これは建設省だけでできることではありませんが、何とか政府総力を挙げ、そしてまた国民の皆さんの御理解と御協力もいただきながら、この地価対策というものに本当に全力を挙げて取り組んでいかなければならぬ、こう思つております。国土庁の方におかれては、特に監視区域についての的確な御判断をいただく、あるいは昨年総合土地対策要綱というものを政府としても閣議決定をいたしましたわけでありまして、これに基づいてさまざまな角度からこの地価問題あるいは宅地の供給促進、こういう対策をやつておるわけでありまして、そういった中で、特に大都市地域においては、今住宅地審議会初め関係審議会でも御検討も願つておりますが、都市部における土地の有効利用、高度利用、これらについてもいろんな角度から御検討を今お願いをしておるわけでありまして、一方でまた税制についても、これはこれから年末にかけてのいろんな税制改正作業の過程の中で非常に大事なポイントとして我々も真剣に取り組んでいきたい、こう考えております。他方、これは大都市問題というだけじゃなくて、御案内のとおり、基本的にはこの一極集中をどうやって排除して本間に国土の均衡ある発展といひますか、多極分散型の国土形成をやつていくか、そういうためには一方では全国的な高速交通ネットワークといふものをつくつていくということもまた必要なことでもあります。さまざまな角度から我々対処していかなければならぬと思つております。さらにつけ加えますならば、今国会において私も御審議をお願いいたしております、宅地開発と鉄道整備とを一体的に推進していこうという新たな法律案も御提案を申し上げておるわけであり

まして、ぜひ我々も全力を挙げて土地問題、そしてまた宅地供給対策に取り組んでいきたいと思つておりますので、どうぞひとつ馬場委員初め各先生方の御指導、御協力もお願い申し上げます。○馬場富君 そこで、けさの新聞で、建設大臣の新任インタビューの中で何点か大臣の考え方が、けさの所信もそうだけれども、述べられておりますが、その中で大臣は、住宅や宅地がそういう意味で順調に推進していくということが重大だ、特に庶民の手の届くようなものに宅地や住宅をしていきたいという意見が新聞等で出されております。私もこの委員会でもこの点についてはる論じてきたわけだけれども、その点から実は大臣の言葉は非常にうれしい。そこで、やはり言葉だけではなくて裏づけというのが必要なんです。庶民の人たちが今住めない東京、庶民の人たちが本当に生活もできない東京といふことは、私は本委員会でも土地委員会でも論じてきたわけだけれども、まだそれは全然変わっていません。サラリーマンの方々が都内でも安定して生活ができるような住宅ができました。なんといふものはなかなかはつきりしてきません。この点について、大臣のおっしゃったことは言葉だけではなくて実行に移してもらいたいと思ふわけですね。例えば、東京の地価高騰によりまして商業地域については従来の三・五倍ですか、それから住宅地域については三倍にも上昇しておるわけですね。安定したといつて、そこまで上がつておるわけですね。だから、東京から十キロから二十キロ圏内では中高層住宅でサラリーマンの年収の約十倍、こういうような状況になっておるわけですね。だから購入限度といわれる五倍を大きく上回つておる、このような状況なんですね。大都市地域では勤労所得者の住宅取得がもう深刻な問題であるわけです。これは大臣の言葉と合わせてみると余りにもギャップが大き過ぎるわけです。私は大臣の言われたことは信用したいわけだけれども、建設大臣

は立派だからこれからいろいろと実施していただけたらと思うが、余りにもかけ離れておるから、これをどうなさるか私心配するわけです。その点について、小此木建設大臣が発表された構想をそのまま継承していきたい、最大で住宅三百七十万戸、宅地四万ヘクタールを新規に供給していく構想を小此木さんが発表しましたが、それを継承するとおっしゃつています。そのための具体的な施策については現在各関係の審議会でも検討されておると聞いておりますけれども、六、七月にはその基本方向が取りまとめられるという予定も報道されておりますが、今後具体化までのスケジュールをひとつ明確に説明してもらいたいと思ふんです。○政府委員(伊藤茂史君) 小此木建設大臣時代に大臣指示として受けております目標といひますか、住宅戸数が三百七十万戸、宅地が四万ヘクタールというふうなことで、一応そういうことを目標にいろんな政策手段を考えてみたかどうか、こういうことに相なつております。私の方からは、三百七十万戸の方の具体的な施策をどういふことを考えているかといふことを若干お話し申し上げたいと存じます。この三百七十万戸が出ました根拠というのは、四全総を根拠に置きまして、二十一世紀の初頭までに五百万近い住宅を供給する必要があるけれども、建てかえといひますか、今まで住んでいる自分の家を建てかえといふような需要もその中に入つておりますので、大体二百五十万から三百万を超えるような新規の供給を確実にすれば需給関係は非常に安定するであろう、長期に住宅の需給関係を安定せしめることが住宅価格の鎮静化といひますか、そういうものに非常に大きな影響があるだろうといふことで、まずこの総量を押さへまして、それを實際どこで供給することができるところであろうかといふ地域を探したわけでございます。その際に私どもは、できることであれば通勤圏が都心から一時間、山手線から三十分ぐらいのと

ところでできるだけ大量のものを供給していく、土地を高度利用していくということが一番いいというふうに考えまして、これは現状の土地の利用状況を勘案して、例えば山手線のすぐ外側で木造の賃貸住宅の密集地が相当ベルト状にございまして、そういうものの再開発でどのくらいできるか。その場合にはどういう政策手段が要るのか。今現在いろいろな事業手法がございまして、それでいいのか。あるいは国有地とか工場跡地とか、これは相当面積がございまして、既成市街地の中に六千三百ヘクタールくらいあるというふうに私も見ておりますが、この相当にまとまりました土地を核として周辺を含めてこれを再開発していくときに、再開発地区計画制度等はございまして、けれども、それに加えてどういう制度が要るのかというふうな検討。それから空地でありますとか屋外駐車場でありますとか資材置き場でありますとか、そういう低・未利用地が約二万三千ヘクタールほどございまして、これは相当散在をしておりますけれども、それについてどういう手法があるのか。それから市街化区域内の農地でございまして、三万六千ヘクタールございまして、これについて、区画整理済み地もあれば、まだ区画整理が済んでない相当公共施設整備が要るものもございまして、それぞれの土地の状況に応じて具体的な事業手法を考えるということが一点。

それからもう一つは、現在の都市計画あるいは建築規制でさらに高度利用していく上でそれでは十分ではないというところも改善をしようではないかというところもございまして、そういう制度の改善につきましては審議会の検討も要りますので、住宅地審議会、都市計画審議会、建築審議会等で関係の項目について具体的な手法を検討しているということもございまして、

したがって、そういういろいろな手法がそろい、制度がそろい、事業手法がそろい、さらには制度改善あるいは予算要求、その他もろもろの手立てが要りますけれども、そういうものを駆使しまして、大体三百七十万戸、それから既成市街地の

中でそのうち三百十万戸くらいを供給できれば、今後の二十一世紀までの住宅問題は相当明るい展望が開けるのではないかとということで、今鋭意大臣から先ほどお話がございましたように、審議会ともども私も検討している最中でございまして、六月いっぱいぐらいまで勉強し、七月には基本的な方向が出るのではないかとこのように期待をいたしております。

○馬場富君 ところで、関係審議会が検討されている内容については、今まで報道等や関係機関からの発表等でも既に明らかになっておる基本的な問題は、新たな都市計画制度の創設と、それからもう一つは各種の助成措置が取り上げられておるようございまして、この二本が主になって審議が進められているし、この問題等については具体案けれども、何せ資産のない一般のサラリーマンの人たちが住宅の供給を受けていくというところは、やはりいろいろな政策が総合的に私はいささかりしていかねばならないと、きめ細やかなかと思っております。そういう点で、ただ単にこの審議会だけで、東京都にサラリーマンが住めるような住宅がどんどん建つてくるということは私は具体的にはなかなか難しいんじゃないかと思っております。

大臣は、そのポイントとすると、審議会の審議もあるけれども、遠くから二時間とかかって通っておるサラリーマンの人たちに、いかにして通勤圏も短くして都内に住めるような住宅、収入に比例した住宅ができるかということ、どんな点をポイントに考えてみるかということをお尋ねしたいわけですね。

○国務大臣(野田毅君) これはさまざまな角度から対処しなければならぬだろうと思っております。今御指摘のとおり、通勤距離を短くして、そこで住宅地を供給していく、これはまさに先ほど申し上げました宅地開発と鉄道整備と一体的に整備していく、これによって約十五万戸ぐらいの宅地を供給していく、こういう計画を立てておるわけでありまして、これも一つの方法でありますし、

ぜひやっていかなければいけない。あるいはまた、先ほど少し触れましたけれども、既存の大都市部における規制のあり方についても見直しをするということによって、そして土地を高度に利用できるように方策はないものか、こういったことにより、住宅を供給できるのではないかと。あるいはまた、既成市街地の中における農地を含めた活用の方策。さまざまな角度から宅地の供給ということについては、恒久対策は別として、今差し迫ってサラーマンの人たちがそういう悲惨な状況にあるわけですね。郊外へ郊外へと追い出されてしまった。景気が非常にいいわけですね。そしてあらゆることが本当にかつてないような上昇気流にある。政界の腐敗の問題は別といたしまして、景気そのものはそういう状況下にあるわけですね。

私は昨年竹下総理へ土地委員会の質問の中でも言ったんですが、かつてEC諸国が、札束をなびかせながらウサギ小屋に住む日本人という表現をされたのを今しみじみと実感するわけです。本当にしみじみ実感するわけです。それだけ経済が成長しておる中で、その国の中に住む基本的な人たち、サラリーマンといえはその国の中心で、すよ、そういう人たちが安心して住むことができない政策が立てられないような政府であつたらばもう終わりのないかと、かつて竹下さんに私は詰り詰りしたわけですね。それはいろいろな土地政策や土地の慣習の問題、いろいろな問題がある。それはわかつてますよ。そんな話じゃないんです。具体的に現実に眺めていけばやる手はあるんじゃないかと、僕は、前の本会議でもそうですが、土地委員会でもその例を話したのは、あの東京都の銀座の先ですよ。

大川端へ土地委員がみんな視察に行きました。開発が行われております。その住宅が都営住宅、公団住宅、民間住宅と建つてます。昨年の状況で三DKが都営住宅で六万七、八千円ですか、公団住宅で十八万、民間で二十八万です。こういう例を私は聞いてきたわけですね。その例を話して、それは東京都営住宅にはそれなりの補助金や何かがあるわけでしょう。土地の制度は日本人のいろいろな考え方を変えなきゃならぬから時間がかかるかもわからぬけれども、予算さえあればできることじゃないの。都営住宅がなぜ安いのかといえ、大臣だって御存じでしょう、だからそういうところへ焦点を当てていけばうまうまできるんじゃないですか、大臣。政府がやらないんじゃないかと竹下さんに言ったら、必ずそういうことをやるようにすると、言って御答弁なさったけれども、私は建設大臣はそこあたりを頭に置いておかぬといかぬと思うんです。

世界の中でも一番先行されておるのは公営住宅ですよ。これが一つの解決の見通し、土地も全部解決しちゃうんです。土地が高いかどうかはいいんです。公営住宅をつくらうという政府の本腰があれば、公共にそういう気持ちがあればいいわけじゃないですよ。例えば東京都営住宅が六万八千円なのは、これは大臣だって御承知のように、一種では五割を国が補助しています。それから二種では三分の二補助しています。東京都あたりでは、全国平均の五段階に分けて下から二段半までを基準にして、その大体一五%か一六%の収入に対する基準で家賃を決めておるんじゃないですか。これができれば予算が解決してくるんじゃないですか。いわば予算じゃないですか。これだけ景気がよく予算もある時代において、まず最優先して建設大臣が、住宅の担当は建設大臣ですから、あなたが本腰を入れてやる気があれば、今のくらくら不信が満ち満ちておるときに政府が勇気を持ってやること、このことから私は始まると思うんです。どうですか、大臣。

○国務大臣(野田毅君) 御激励をいただいたことだと思つて感謝をいたしておりますが、公的賃貸住宅というものの必要性についてはまさに御指摘

のとおりだと思ひます。他方で、現在そういう賃貸住宅に住んでいる人あるいは狭い持ち家にいる人たちが、こういう方々がもう少しゆとりのあるマイホームを持ちたい、これもやはり非常に大きな国民的な願望の一つでもあるわけですから、この住宅政策の進め方としては、一方ではそういう公共的賃貸住宅というものを引き続いて十分に推進していかねばならぬと同時に、あわせて持ち家取得を容易にするような住宅政策というものを並行的にやっていくかなければいけない。

そういう中で、今当面この地価問題等から発生しておりまして非常に大きな問題が、先ほど来御指摘のありました、マイホームの夢がだんだん遠のいていくではないか。これを単なる政治的貧困というだけで片づけるには余りにも我々政治家としては情けないことでありまして、これは総力を挙げて、夢に終わらせないように何とか現実のものに取り戻していかねばいけない。そのための政策努力をこれから全力を挙げて取り組んでまいりたいと思っております。

○馬場富雄 竹下総理大臣とお約束しましたから、結局公営住宅をつくる原資、住宅をつくる原資、持ち家、どんなことを言ったって民間に任せつつ放しでは地価が高いくらうしようもありませんわ。おわかりでしょう。だから公が出なければいけません。僕はこの前も言ったけれども、シンガポール方式なんというのは、あそこも一番密集地帯で世界で一番家賃が安いんですよ。それは公営が先行しておるからですよ。日本だってそういうときに緊急発動として、大都市の東京あたりでも、中心都市における住宅の困窮地域については緊急的な措置として私は公営が先行しなきゃだめだと思ふんですよ。民生活と云っておつたつて、土地が高くなれば住宅も高くなるに決まっておるじゃないですか。そのために公があるんじゃないですか。建設省があり都や住宅局があるんじゃないですか。だから、公が先行してこの問題を解決してこそ庶民は政治に自分たちが税金を払ったから納得できるんじゃないですか。それを

やらずして、このときにどこに金を使うんですか。こういうところに金を使うべきじゃないですか。そうでしょう。

私はそういう点で、今この例を話したんですけれども、土地の開発もありまして、だがその高いやつを半分に下げることがなかなか容易じゃないですよ。それをおやりになることもある時間をおかなくてはならぬと思うから、緊急措置としては、公が前に出て住宅に国が補助しても、都が収入に合わせた政策家賃を設定したとしても、そこまで取り組んでなおかつ悪いのならこれはやむを得ませんけれども、そこまでは何が何でもやらなきゃ、私は本当に日本の政府はあるかないか疑われたつてしようがないと思ふんですよ。

政治不信が高いだけに、私は、そういう政治不信の解決のいろんな案というのがありますよ。あると同時に、今国民の生活が直面しておる問題について勇敢に取り組んでこそ、思い切つてやつてこそ国民から信頼される政治になると私は思ふんです。そういう点で、公営住宅にもっとそういう面をやつていけば安くなるんですよ。そのかわり予算は要りますよ。それは国民のために使う予算じゃないですか。そこに私は前向きに取り組むことを建設大臣にもう一遍しかとお確かめしておきたいと思ふんです。

○國務大臣(野田毅君) 公営住宅等を含めた公共的な賃貸住宅の必要性については、確かに御指摘のとおり我々も非常にこれを重視しております。御案内のとおり、住宅五カ年計画に基づいて所要の予算措置を今一生懸命講じておるところであります。これから、来年度あるいはその次の予算編成に向けても、御趣旨を体してさらに我々も努力をしてまいりたいと思つております。

○馬場富雄 それからまた、今後国土庁長官の出席の場所でもまた質問したいと思ひますが、地価の安定の問題ですけれども、これも私は随分論議してきたわけです。今度の東京の土地にいたしましても、大臣は民生活や規制緩和と云々ということも新聞等ではおっしゃっていますが、これは次の機

会に私は論議するといまして、やはり何と云つても、いわゆるオフィス需要やそういうものが急増してきました、商業地域だけでは足らぬものですから結局住宅地域に侵入してきた。そのためにどんどん地価は高くなる。商業地に建てられないビル等がどんどん住宅地に侵入してきた今日こういう住めない東京にしまつたというわけです。

日本では今都市計画制度の中で八種類の用地指定がなされておるわけです。工業用地とか住宅用地とかありますが、実はこの法律はずさんなのはなと私は思ひますよ。住宅地は住宅地、そういう明確な位置づけがないわけです。外国では、住宅地域にオフィスビルを建てようと思つたらこれは大変なことになるんです。そういう点については、日本では農業地とか工業地ぐらゐが規制がはつきりしているだけで、あとのところは、高さとかなんとかの制限はあつたとしても、その中身は何にしようとも用途の制限はないんですよ。大事なのは、守らなきゃならぬ人が住む住宅というものについて厳然として他のものを排除していかないだけの、そういうものが日本の法律の中になんていふんです。土地を四万ヘクタール整備するとおっしゃるけれども、ここらあたりが解決しなかつたならば、こんなものはざるで水をすくうようなものですよ。ここらあたりに対するお考えを聞かしてもらいたい。

○政府委員(真嶋一男君) 今の先生のお話は、住居専用地域をもっとしっかりつくれという御意見だと思ひます。

一般的に、新たに住宅地を造成する、そしてそこに用途を都市計画で決めていく、そしてそういう場所を住居専用地域とする、住居以外のものは建てさせないということ、これは今までもやっておりますけれども、ただ、既成市街地の中におきまして住宅あり店舗あり事務所ありという用途が現実にある。それをこの段階ですぐ住居専用というわけには実際としてはなかなかまいらぬところがございます。ほつておいていいというわけ

ではもちろんございませぬし、東京都でもちやうど今用途地域の見直しを一生懸命やつていただいているところがございますが、結局はそういう混在地域につきましては、例えば地区計画というふうなもので、試行的にはなりますけれども、用途を純化していくように努めていくということとで考えていくしかないと思ひますか、そういう方向を進めていきたいというふうに考えているところでございます。

○馬場富雄 今混在しておるものを一括してすぐ解決しろということをおっしゃっているんじゃないんです。それはなかなか難しいことですよ。だからそここの八種類の問題について担当局である建設省がもっと検討しなきゃならぬ。

結局、そういう商業地域から住宅地域へ乱入してきたわけです。それで住宅地域が上がつちやつて住宅の人たちが住めないから外へ行つちやつたということになるわけですから、そういう住宅に住む人たちを守るという、住宅という一つのガードがしっかりしていなかつたからこういうことになつたわけです。今これをまたもとどおりに直せというふうな愚論を私は言つておるわけじゃないんです。だから、新しく四万ヘクタールの宅地供給をしていくならば、そういう新しい地域についてはそういうものを考えた上でやはり見直しをきちつと並行して進めていかなければ、四万ヘクタールつくつたつて何にもなりませんよということをおっしゃるんだ。お答えいただきたい。

○政府委員(真嶋一男君) 新たな住宅地についてそういうことを十分配慮してまいることは重要なことだと思つております。

○馬場富雄 次の質問に移ります。

一月の国幹審で、第二東名と第二名神が計画決定をされました。我々地元としても、特に伊勢湾岸道路を控えて供用地域が実は第二東名・名神にあるわけですから、そういう点では地元としてもこの決定を早くしてほしいということで、一月の国幹審で計画決定をしていただきまして非常にこれは地元としても喜んでおるわけです。

あの地域は、御存じのように、三百二号の海上部は豊田―四日市間の湾岸道路に発展しまして事業が今進められつつあるわけです。これと並行して進められる第二東名、第二名神についても、あの区間についての整備とあわせて事業決定というのを早く推進してもらう必要があるんじゃないか。あそこを橋をつくり道路をつくっていくという、そういう並行して進められていくわけですから、その推進のことについてひとつ質問したいと思います。

○政府委員(三谷浩君) 第二東名・名神につきましては、今回の国土開発幹線道路審議会におきまして横浜―神戸間四百五十五キロの基本計画が策定されたわけでございます。高速自動車国道として整備をしていく場合には、この後、整備計画、さらに施行命令、こういう順番でやることになろうかと思っております。したがって、まず横浜―神戸間の基本計画ができたので、今後この区間につきましても環境影響評価等を行いつつ、第十次道路整備五カ年計画期間に審議会の議を経て重点区間につきましても整備計画を策定した上で逐次事業に着手をする、こういうことを考えております。

そこで伊勢湾岸でございます。伊勢湾岸は、御案内のとおり、豊田から四日市までの五十キロを結びました伊勢湾周辺の一体的、広域的發展に資する幹線道路でございます。東海―豊田の区間、それから飛島―四日市の区間については、平成元年の一月三十一日に第二東名・名神ということに決まったわけでございますが、具体的にそれを整備計画に上げる資料につきましてもいろいろ調査を進めまして、その調査の熟度の高いところから重点区間として整備区間に入れていく、こういうようなことを考えております。伊勢湾岸道路自身は、豊田から四日市の間約五十キロを結ぶものでございまして、非常に伊勢湾周辺の一体的なあるいは広域的な発展に資する幹線道路の計画でございます。伊勢湾岸道路については、第二東名・名神の一部として有力な候補というふうに私どもも

考えております。

○馬場富君 説明はわかりましたが、そういう全区間ももちろんそうでなければ、特にこの区間については、湾岸道路との併設があるから国幹審での計画決定も私はぜひ急いでほしいと言ったわけですが、そういう点で事業決定についてもほかの地域と違った推進がなされてしかるべきじゃないか。特別な状況にある、併用していくわけですから、その点をちょっとお尋ねしたいわけです。

○政府委員(三谷浩君) 整備区間につきましては、調査とか、整備区間として決めるためのいろんな熟度が整っているところからやっています。かねてから伊勢湾岸道路ということで調査も進めておりましたし、また一部については既に事業に着手されておりました。路線のにもかなり明確になっておりました。また、いろんな調査等あるいは都市計画等についてもかなり進んできていることもこれまた事実でございます。

それで、整備計画はいわゆる重点区間、これは第二東名全体として重点区間をやっていますし、また他の区間におきましても、基本計画から整備計画に格上げをする区間、こういうものもまた整理をして、次の国土開発幹線道路審議会に決めた上で進めたいというふうに考えております。

伊勢湾岸自身は、先ほどお話がございましたように、非常に計画のための調査あるいはいろんなものについて決まっています。よく認識しておりますので、第二東名・名神、あるいは第二東名・名神の一部として有力な候補であることは確かだと思います。

○馬場富君 それに補足しまして、横浜まで来ましたが、東京―横浜間というのは将来的に考えておられるのかどうかという問題ですが、この点どうでしょうか。

○政府委員(三谷浩君) 第二東名・名神につきましては横浜―神戸間ということで設定をされております。東京―横浜間につきましては、調査がま

だ不十分でございますので基本計画としては決めておりません。予定路線のままであります。

この区間につきましては、やはり東京都区部に関連する大量の交通の分散、導入など適切な交通処理が必要不可欠でありますので、外郭環状あるいは首都圏中央連絡道路等々との整合性を保ちつつ、地域の土地利用それから周辺道路の整備状況、こういうものを総合的に勘案して調査を進めていきたいというふうに考えております。

○馬場富君 それに関連しまして、名古屋の第二環、三百二号、これは北回りについては近畿自動車道路の促進ということで順序よく進められておりますが、湾岸道路、海上部を除く名古屋インターから湾岸道路、この部分については大変地元では、下の国道部門についての決定はされておりましたけれども、上の高速部分についての事業主体というのが全然まだ明確でない、早急にこの事業主体を明確にしてほしい、こういう意見がありますが、この点についての見解をひとつお尋ねしたいわけですね。

○政府委員(三谷浩君) 名古屋二環全体の六十六キロのうち北半分につきましては高速道路として既に着工されておりますが、今御指摘がございました名古屋二環の南回りの部分とも申しましたように、この部分につきましては、東南部と西南部に分かれると思いますが、東南部の方は、一般道路関係で申し上げますと、用地の進捗が六割ぐらいで五カ年計画内に一部供用ができようと思っております。また西南部については、一般部は十次五カ年計画中に全通をする方針で今頑張っております。専用部でございますが、これは地元関係機関と早急に調整を行って、早い時期に決めたというふうに考えております。

○馬場富君 最後に大臣に。以前から各大臣が、通常国会が終わった際に日を選んで中部の道路計画や建設計画のことについて視察を兼ねて大臣にも来てもらっておられるわけですね。小此木建設大臣もそういう意思を表明してみ

えたんですが、急遽交代されたという状況ですが、野田建設大臣もその点についてぜひやっぱり現地を視察してもらって、この促進等についても御配慮賜りたい、こう思いますので、この点ひとつ御見解をお聞かせいただきたいと思っております。

○国務大臣(野田毅君) 私も日程を検討しながら、できるだけ今の御趣旨のとおり名古屋の方にも足を運ばせて視察をさせていただきたい。検討をこれからしたいと思っております。

○上田耕一郎君 参議院先議で今審議中のこの道路法改正案、これは日本の道路政策上重要な法案で、下手をすると危険な曲がり角にもなりかねないという感じがしています。

おとしの十二月号の「建設月報」に、建設省の道路局路政課の「立体道路整備制度について」という論文があります。これを拝見しますと、昭和二十七年に新道路法が制定されて以来、三十五年にわたる道路行政の歴史の中で、今は本質的な見直しが必要とされている時期だということから始めて、道路整備に対する国民のニーズはますます高くなる。ところが他方、都心の環境は土地利用の高度化、地価の高騰と、よりよい居住環境を求める国民意識の向上などで今までにない困難な状況に直面している。その打開策を見出すことが急務とされているというんですね。ここまでは私もほぼそうだろうと思うんだけど、そこでここへいくかという、公共施設整備における民間活力の活用と、こう出てくるんですね。

どうも中曽根内閣の民活導入政策というのはさまざまな問題点があることが今度のリクルート疑獄の中でも暴露されてきたんですね。こういう民活導入が言われて、それで最も基本的な公共施設である道路についてそのあり方が模索されているのが現状だと。だから、三十七年の道路政策の結果、今もう大変な困難な時期にきた、その打開策を民活導入で考えよう、模索している、それが立体道路整備制度だ。これがこうしたコンテクストの中で提案されたものだという論文なんです。

僕はこの論文を読んで、なるほど建設省道路局の模索の方向がわかりましたよ。つまり、道路の上下空間の利用ということで、大土地所有者や大企業の民活導入でビルの中に道路を通していいという模索なんですか、これは、そうしますという問題が生まれてくるんで、まずちょっと大臣にお伺いしたいんですが、曲がり角になると大変だと思うんです。

今度のこの改正案は、自動車専用道路またはそれに準ずる構造の道路の新設、改築道路について立体的区域設定というものになっているわけですね。道路そのものはどうかというと、道路審議会の建議、一昨年の六月二十六日、「確かな明日への道づくり」というのがあります。ここに冒頭、道路の機能というのを書いてある。「道路は、人間生活の営みのための他のあらゆる施設を活かし、活動を支える最も根幹的な社会資本である。道路は人や車の交通機能に加えて、上下水道や電線類などの公共公益施設を収容し、採光、通風、防災のための空間機能を有している。また、都市にあっては街なみの骨格を構成する基幹施設である。」と、こう書かれています。

私もこれは全く異議がない。こういう空間的機能からいうと、当然オーブンスペースが道路にとつて基本的な性格だと思ふんです。ところが、今度新設あるいは改築道路についてはオーブンスペースを棚上げしようというわけでしょう。じゃ、このオーブンスペースが基本だという骨格がこの道路法改正で、立体道路の導入で揺らぐことがないのかどうか、これをお聞きしたいんです。○国務大臣(野田毅) その点は、基本的に道路が果たすオーブンスペースの機能ということとは、これはもう当然のことながらその基本は堅持をされておるわけでありまして、どうしても道路と建築物と一体的に整備をするという限定された地域についてのみやるわけでありまして、道路についての御指摘の基本原則というものは揺らぐものではないと考えております。

○上田耕一郎君 ところが、中曽根内閣時代の文

献、閣議決定にはちよつと揺らいでいるんじゃないかと思ふものがあるんですよ。先ほど局長も行革審の答申とか閣議決定を言われましたよね。いただいた調査室の参考資料の中に引用がありまして、

まず、六十三年の六月十五日、行革審の「地価等土地対策に関する答申」、これは六十三年だから中曽根内閣じゃない、竹下内閣。行革審の「地価等土地対策に関する答申」で、「土地の有効・高度利用の促進」の中に「空中及び地下の利用」というところがあるんですよ。道路、鉄道等の施設の上空について、都市環境、防災面等に配慮しつつ適切な利用を図るため、都市計画、建築規制等の見直しを行う。ここには新設だと改築なんて書いてないですよ。鉄道まで入っている。道路、鉄道の上空利用をやるという答申。

去年の六月二十八日の閣議決定「総合土地対策要綱」、これも同じようなもので、「土地の有効・高度利用の促進」のところに、「道路、鉄道等の施設の上空について」、「関係法律の改正その他の必要の措置を講ずる」となっているんですよ。限定がないわけですよ。

閣議決定、行革審の答申に、局長も引用されたこういうものに、限定なしに道路や鉄道の上空を立体的に高度利用するんだということになっていると、この法律は新設の道路あるいは改築道路に關してのみかもしないけれども、今後もっと広がってくるという危険はないんですか。

○政府委員(真嶋一男君) 「総合土地対策要綱」のことでございますが、この中におきましても、まず都市環境、防災ということに配慮しないといふことが出てきております。そして今度の法律改正は、新設に限った理由は、先ほど来御説明申し上げておりますように、どうしても一体的に整備せざるを得ない土地利用の状況にあるということとろに限って、しかもその場所については環境、防災に配慮して、そして都市計画の方も、これと一体になって、それで地区計画、再開発地区計画というようなことをそこにかけていって、そしてそ

の地域の公共空地とかあるいは建物の高さとか壁面の位置とか、そういうことを決めて、環境に十分配慮して、限られた場所環境に都市計画に配慮した形でつくるといふことで考えているものでございいます。

○上田耕一郎君 ここに建設省の立体道路制度専門委員会の去年の十二月二十六日の中間報告書があります。これはかなり見解がはっきり書いてあって、「既存道路については、それがオーブンスペースであることを前提として沿道の土地利用秩序が形成されており、その上下空間の建築を認めれば、重大な市街地環境破壊が生ずることとなることから、仮にその必要があるとしても、既存の占有制度の確な運用によって対応していくべきである。」とはっきり書いてあるんですよ。だから、建設省のこの専門委員会の報告書は、既存道路についてはこういう立体的利用はまず、オーブンスペース前提でできているんだから、ということになっていっているんですよ。

そうすると、どうですか、建設省、閣議決定とか行革審の「道路、鉄道等の施設の上空について」と一般的に書いてあって、これで法律をつくれというのとは間違ってはいないんですか。僕は建設省の中間報告を読んで、ああ建設省はなかなか抵抗しておるなと思つたんですが、いかがですか。

○政府委員(三谷浩君) 今御指摘があったとおりでございます。これは既存道路はオーブンスペースであるということ前提にしてやっておりますので、その既存道路の上に例へば建物をつくとかということは一切認めておりません。したがって、新しく道路を新設または改築を行う場合には、先ほど来御説明しておりますように、良好な市街地環境を整備する、こういうようなところで、しかも幹線道路の必要がある、こういうような条件のもとでこの制度を適用しようという趣旨でございます。

○上田耕一郎君 大体私の思ったとおりだという答弁もあつたんですけども。

そこで、鉄道の上空利用については、これは運輸省のことであれなんですか、今後、今度の例外的な新設、改築のケースに導入しようとするこの立体道路制度を、既存の道路などを含めて一般化するといふようなことが、あるいは閣議決定や行革審の答申の具体化なんて出てくることのないように建設省としてはやってほしいと思ふんですけれども、この点、大臣いかがですか。そういう不当な一般化については断固これは反対するといふ答弁をいただきたいんですが。

○政府委員(三谷浩君) この制度は、幹線道路の整備を推進するために創設する制度であります。既存道路については全面的にその権限を取得して十分な道路管理を行つておまして、これを変更すると、占有許可とかあるいは道路管理、こういうものについてやはり混乱が生じる。したがって、既存道路にはまず適用をしない。

それから、先ほど申し上げましたように、現在の既存道路については、オーブンスペースであるといふことを前提にしまして沿道の土地利用が形成されております。したがって、仮に既存道路にも適用するといふことになりましたと、先ほど来申し上げておりますように、市街地環境上極めて重大な問題を生じることになるということと、今回の制度につきましては、既存道路については行わず、新設または改築を行う道路についてのみ行ふという考え方でございます。

○上田耕一郎君 大臣いかがですか、今後の問題、広げない。

○国務大臣(野田毅) 今後、これは将来どういふことになるのか、何十年になるのかどうかかわかりませんが、現在の道路行政というのは、局長から御説明申し上げましたとおり、既存の道路についての立体化については現在の一つの法制上の枠の中でやっていくんだと。それから今回の新しい手法というのは、あくまでも新設、改築の話である。したがって、既存の道路について今回のような手法をさらに新たに追加していくといふことは当面考えることは要らないんじゃないかと

思っております。

○上田耕一郎君 既存道路でも、きょういろいろな出たけれども、幾つか道路一体建物の例ができていますね。首都高速箱崎のバスターミナル、阪神高速の船場センタービル、阪神高速の朝日新聞の本社ビル。これを調べてみますと、朝日新聞の本社ビルなどは占用許可問題は未解決のまま推移していることなんですね。今までこういう立体的区域制度はなかったのに、実際にはいろんな法的問題、未解決の問題も含みながら進められてきているわけですね。今度この法律がもし成立して立体的区域というものが設定されまうと、地区計画がなくても、今まで幾つかほとんど行われていたように、どんどん進んでしまふということが生まれることはあり得ませんか。地区計画なしに、つまり地区計画というのは環境を守る上で非常に必要なんですね。それもできていないのに、今までもどんどんできているんだから、今度この法律が通って立体的区域制度というものが合法的になると、地区計画もできていないのにどんどん進んじやうということはありませんか。

○政府委員(伊藤茂史君) 先生今御指摘のように、現行法上も、例えばアーケードや、避難上必要な渡り廊下、それから、朝日新聞の場合はこれに当たると思いますが、最低限高度地区内の自動車専用道路の上空に設けられる建築物等につきましては、建築基準法上は、建築審査会の同意を得て特定行政庁が許可することによって道路内に建築できることになっております。

今回の改正は、従来のこのような制度に加えまして、地区レベルで計画的な位置づけの中で道路と建築物の一体的な整備を行える制度を創設しようというところでございまして、今後は地区の状況を踏まえて、要するに地区計画を伴ったような形で積極的な活用を図っていくことにならうかと存じます。

○上田耕一郎君 じゃ、地区計画なしに進むということはあり得ませんか。

○政府委員(伊藤茂史君) 今申しましたように、新設で道路と建築物とを一体的に整備をしていく、道路の新設でやっていくというときには当然にこの制度を積極的に活用することにならうかと思えます。

既存の道路の上に建てる場合ということで先ほど道路局長がいろいろ御答弁申し上げましたが、その場合には道路管理者の意思というものが当然働きまふし、それから道路の上空を当然にオープンスペースとして考えている都市計画全体の考え方もございまして、そういう限定の中で、非常に限定的に建築物を建てるケースがあろうかと思えます。その場合にも、今申しましたように、建築審査会等で十分に審査をして、現行のそういう都市計画を前提にして考えてまいりますので、問題はなからうかと思えます。非常に限定的に運用されておりました、現在のところ、先ほど言いました最低限高度利用地区には朝日新聞社の場合が当たる程度ではないかと聞いております。

○上田耕一郎君 その地区計画自体にもいろんな問題があります。これが本当に民主的に進められればよい町づくりの手法になり得る面もあることを否定しませんが、実際には地区計画の開発で結局多くの住民が住めなくなつて出ていくというケースがいろいろあるんですね。今度の場合も、地区計画ができて、ビルができて、そこにそれまで住んでいた住民が住む。それで排気ガスと騒音の上に住む。結局のところ土地を売らざるを得なくなつて入居できなくなるというケースもやはりあり得るんじゃないかと思うんです。

同時に、先ほど私引用した建設省道路局の論文でも、この制度をつくる上では、今までのままだと土地に対する権限が不安定なので、だから土地の上下空間について範囲を定めた権限としなければ、土地所有者が提供するインセンティブ、刺激がない、こう書かれているんです。それで結局今度の法律になったと思うんですね。だから、土地所有者に今度道路を通す上で協定を結ぶのに賛成させようという方向でこれが進んでいきますと、

大規模な事務所ビルなどを建築できるように、土地所有者が刺激を受けられるような法律として出ているわけだから、この土地所有者は再開発地区計画で建築基準法の容積率制限も緩和される、あるいは建築費用についても道路側の負担で軽減するといふ点で利益が大きいけれども、その地域の住民にとっては結局追い出されるということが生まれるのではないかとこのように思っていますけれども、道路局長、そういう点の保証はありますか、そういう被害を与えないという保証は。

○政府委員(三谷浩君) 今回の制度は、土地の大小を問わず土地の所有者等と話し合いをして道路整備を進めようとするものでございます。したがって、今の一般居住者にとつては、従来の道路の用地買収、これは全面買収というので専ら道路整備をやっていたわけですが、一般居住者にとつて、従来の道路の用地買収に加えて権利の一部を保有しながら現地に継続して居住する道、こういうものも開かれるというようなことでございまして。

具体的には、小さな土地所有者の立体道路制度の適用例というのが考えられると思いますが、幾つか御紹介させていただければ、例えば地権者が共同してビルを建てれば道路一体建物とすることができるとか、あるいは共同ビルを建てない場合でも、道路管理者が橋脚等を立てて建物とは分離した形で道路を建設すれば地権者は引き続き居住ができるというようなことで、種々の道を開いているわけでございます。

○上田耕一郎君 ひとつ具体的な例を取り上げたいんです。

先ほど赤桐委員の質問でちょっと例に出しましたけれども、東京の都市高速道路中央環状線の問題なんです。これは全部地下道路になるんですね。目黒の大橋インターチェンジが一つの終点になるんですね。このインターチェンジが立体化の一つのモデルになりつつあるという報道があるんですよ。これは朝日新聞で挙げたけれども、もう図まで出ちゃったんですね。モデル図が報道さ

れたという点があるんです。これは建設省の今度の立体化の具体的な構想の中に入っていないんですね。入っていないけれども、実際には新聞報道があるんです。

大橋インターチェンジ、これは目黒区大橋一丁目の大橋をループ状のランプで覆う。幅三十メートルにかかる建物は四十二棟、ループの内側まで含めると六十六棟。大半がマンション、一般住宅、中小事業所。今でも騒音、大気汚染が東京で最もひどい場所。ここに、高速道路公害から生活と環境を守る会のアセス評価書案についての批判、住民のアセス研究部がつくった批判のあれも出ていますけれども、このぐらい住民運動が盛んになっているところなんですね。今のインターチェンジ問題、首都高速中央環状線について反対運動が起きているわけです。ここに立体道路制度の適用が考えられているように。三月十七日付の朝日新聞にこのモデルが出ていたんだけど、これはだれが見ても——この朝日には書いてない、大橋インターチェンジと書いてないんだけど、でも、だれが見てもこのルートになっているんですよ、これ見ましても。

こういう計画が一体あるのかどうかということをお伺いしたいんです。

○参考人(並木昭夫君) お答え申し上げます。一般的にインターチェンジにおきましては非常に広い敷地を必要といたしますので、都市空間の有効利用という観点から一体整備につきましまして幅広く勉強いたしております。しかし、御質問の大橋インターチェンジにつきましては、現在のところ具体的に詰めた計画はございません。

○上田耕一郎君 先ほど挙げた朝日新聞の図ですね、これは公団が作成した図じゃないんですか。

○参考人(並木昭夫君) 勉強会はやっておりますけれども、大橋という具体的なところにおいて図面等を書いていくというものはございしません。

○上田耕一郎君 いや、しかしアセスの地元説明会では、公団側は公団がつくったんだと認めたんですよ。ただし朝日新聞に提供はしなかったと言

われたんだけど、地元での説明会と今の答弁と違うじゃないですか。国会で、委員会やってるんだから、ちよつとミスがあると困るなんて思わないで、やっぱり事実を述べていただかないと進まないですよ。

○参考人(並木昭夫君) 勉強会の中で具体的な候補地として幾つかございいますが、その中で大橋も一つの事例として勉強はいたしております。ただ、いずれにいたしましても、一体的整備はあくまで地域の皆様方の御同意を得て実施するものでございまして、現在中央環境線は計画手続を進めているところでございまして、計画が決まりました後に実施の段階で地元の皆様と御協議をしながら御賛同があればというふうなことで再開も考え得るというふうには考えております。

○上田耕一郎君 案の中では、こういう立体化の一つとして首都高は考えているわけですか。

○参考人(並木昭夫君) いろいろな案がございまして、直接買収だけでいくという案も一つの案でございまして、その一番対照的な案といたしまして、再開を断つて建物と一体的整備をするという案も勉強会の中では出ております。

○上田耕一郎君 どうもあなた勉強会の中で出てくる出てくると言われているけれども、建設通信新聞の五月八日付には、「新しい道路の整備手法として浮上してきた道路と建築物との一体的整備が、首都高速道路公団で施工する高速中央環状新宿線の大橋インターチェンジで検討されている。」、こういう記事が載ったんです、大きく。目黒区もこれを重視して、それで目黒区は首都高の公団に問い合わせたんですよ。そしたら公団は、この建設通信新聞に取材を受けたということを認めたんですよ。それで地元を無視したというやり方に対して区の方も不快感を表明しているんです。

だから、勉強会で話が出たという程度でおさめようというのでなくて、実際にそういう構想があつて検討してるんだとか、こういうことはやしませんとか、ちよつとはつきり答えていただきた

いと思うんです。

○参考人(並木昭夫君) 何度も申し上げますが、まだそこまで計画が詰まっておらずに、むしろ実施の段階におきまして、これは一体的整備というのは一つの道路をつくるための事業手法でございまして、計画の段階では勉強というところでございまして、実施の段階で地元の皆様と御協議をする、こういうことだと思ふんです。

○上田耕一郎君 実施まで決定されてないんでしょけれども、勉強勉強といつて一生懸命実施するための勉強を進めている。だからイメージ図までできて、もう大体イメージ図が新聞に報道されるぐらいの計画が進んでいるわけですか。道路計画自体環境破壊ですけども、それで立体化でかなり相当な高層ビルですね。何十階かになるんでしょ。これはやっぱり日照問題を初め周辺への影響はさらに大きくなる。

ここは東急の大橋営業所バスプールが大きな土地を占めている。東急に対して私も問い合わせしたところ、東急は、一般論としてだけれども、土地は手放しませんと言っている。だから首都高が土地を今買収しているなんておっしゃったけれども、東急は一般論としては売らないというんです。そうすると、ちよつと今のこの道路法改正案にびつたりはまるでしょう。だから、東急という大規模事業者が自分の土地を持って、首都高の公団と協定を結んで、立体道路をここでつくる計画が進行しているんですね。そうなるというよい朝日に載った図面も真実味を帯びてきて、あなたが先ほどから勉強しているだけだとおっしゃるけれども、なかなか勉強は必死になつてきたと、受験勉強以上だなという感じにもなつてくるんです。

こんなことをしたら本当に住民運動大変ですよ。しかもやり方がそうやって隠して隠して、新聞に報道されて、それでそれを言い抜けているというのでは絶対僕はうまいかなと思ふんです。首都高としては、もっと本当に住民とこの問題で、これだけ反対運動が起きているんだからよくね。

話し合いをしていただきたいし、建設者としても、この大橋インターチェンジの問題は、住民の要望、アセスの問題についても責任を持ったやり方を御指導いただきたいと思ふんですが、いかがでしょう。

○政府委員(眞嶋一男君) 実際は首都高速の並木理事から話がありましたような状態でございまして、私どものところまではまだ参っておりませんが、いずれにしろ、こういう計画は地元の協力なしではできないことだというふうに認識をいたしております。

○上田耕一郎君 終わります。

○青木茂君 この法律ですけれども、道路の保全というところについてはいろいろな規定があつて保護されているし、また売れる側、使わせる側にもいろいろな配慮があると思ひますけれども、周辺のそこに住む人間であるとか通る人間であるとか、そういういわゆる人間の利益の保全ということについてはどうもはつきりしない点があるんですよ。そういう意味において少々片手落ちの感がなくもないと思ふ。その点が私はこの法律について一番の気がかりなんです。

そこで、まず四十八条関係です。これは読んでだけではよくわからないけれども、道路保全立体区域内の所有者、占有者の権利制限の規定ですね。これは一体具体的にどういうことを言っているのか、一つか二つ実例を挙げて、こういうことを言うのだというのを御説明いただくとありがたいんですけれども。

○政府委員(三谷浩君) これは、ここに書いてありますように、道路一体建物の借地、敷地権所有者、つまりその土地について権利を有している人でございまして、そこを例えたとにかくに貸しておる。そうすると、その建物の借料を不払いをした。そうしますと、その建物の借料を時価で払え、時価で売り渡すことを請求することができるといふような、いわゆる道路一体建物に関する私権の制限等について決めたものでございます。

○青木茂君 よくわからないんだけど、当該

土地、竹木または工作物について必要な措置を講じなければならぬものとする。一定の行為を行つてはならぬものとする。この一定の行為を行つてはならぬものとする、これは何なのですか。

○政府委員(三谷浩君) これは、例えば橋梁の周辺、橋脚の周辺部で土砂を、そういうケースは非常に少ないと思ひますけれども、例えば土砂を採取する目的でそういうことをする、こういうことについてその周辺ではそういうことをやってはいけない。つまり、この保全区域内について道路に影響を与えるような支障を防ぐためにいろんな制限をやっておるわけです。だから、建物のすぐ横で、橋脚の近くで土砂を採取いたしますとその構造物自身に非常に影響がある、こういうようなことをここで示しておるわけでございまして。

○青木茂君 例として適切であるかどうかはともかくとして、とにかく何らかの権利制限がそこへ出てくるわけですね。もっと広げて考えてみると、住む人間、暮らす人間、通る人間、こういう人たちの立場を考えました場合、自動車やバイクの真ん中のトンネルの中をだつと通るわけだから、これは振動の問題も出てくるでしょうし、それから万一事故が起きたという場合、火災の問題も出てくるだろうと思ひます。こういうことを想定した場合、何らかの配慮がなされておるかどうかということなんですけれども、これはいかがでしょう。

○政府委員(三谷浩君) 今先生の御質問は二つあるかと思つております。一つは環境悪化の問題。これは例えばその建物に住む方に対して騒音であるとかあるいは振動であるとか等々であります。この環境上の評価については必要に応じて事前に十分調査をいたしますし、検討もいたします。また、道路構造面等でも、剛度を上げる方法とかあるいは固有振動の問題とか、こういうことで十分対処していかなきゃいかぬと思つております。

それから一方、通ります車、道路一体建物に例

えば交通が通過する場合に、その安全が非常に問題でございましょうし、また道路上の災害が建物に影響を与えないように、こういうものもまた同じように配慮していかなくいかぬということでございます。これはいろいろ具体的な事例に応じて適切な処置がとられることと思っておりますが、十分そういうことを我々も認識しておりますし、防災対策というものについては十分考慮してまいりたいと考えております。

○青木茂君 配慮とか適切な処置、これは当然のことなんですけれども、そういう抽象的な表現でなしに、万一起きた場合にどう具体的な配慮があり、どういうのを一体適切な措置とのか。私は振動のことを言ったけれども、これは排気ガスも騒音も入ると思います。配慮ということでは、例えばこの法律が通ってしまつて、配慮の内容が全然わからなくて、当局の方では配慮したんだ、配慮を受ける方ではそんなのは配慮になっていないじゃないかというようなことでまたトラブルが起きてはいけませんから、何か具体的にばんと、こういうことをやるんだと、もしそういうものが起きた場合には、あるいはそういうことに対しては、これはございせんか。

○政府委員(三谷浩君) まず、この一体的建物については、従来とられておりました例えは専用の扱いではなくて、道路と建物が両方で共有をしていくというようなことでございます。例えば道路区域を決めて、残りの部分については建物を自由に利用する。したがって、この制度でまとめるためには、当然ながらその方と合意に達して事業を行うということが必要でございます。

ただ、道路の安全性の問題等について、私さき配慮と申し上げましたけれども、具体的には、一つの例で申し上げますと、道路のトンネルには、トンネルの規模とか交通量とか長さ等に応じていろいろな施設の基準がございまして、建物にもそのままだま使用されるかどうかは別にしまして、そういう基準が当然必要でございまして、したがってそういうような安全対策を当然することになります。

○政府委員(伊藤茂史君) 今道路局長から道路サイドからのお話でございましたが、建物サイドから青木委員の御心配に対してお答え申し上げたいと思います。

今回の場合には道路と建築物との一体的整備ということでございますので、建築物と道路、要するに計画設計の段階から騒音がどうかとか振動がどうかというのを一緒に考えなければいかぬ、こういうことかと思ひます。したがって、上が住宅だということの場合にはさらに一層の環境が求められますので、そういうものについて十分調査が行われ、検討がされるものと思っております。

それからまた、その上の建築物をつくる場合に、今回は地区計画にかからしめておりますので、地権者とも十分調整をして地区計画等によつてまず市街地環境の確保ということを図るということが一点ございまして。

それから、具体的な建築につきましては特定行政の認定にかからしめられておりまして、これらの制度の運用によりまして住環境の確保に十分配慮できるのではないかと、この仕組みになっております。

○青木茂君 道路局長はそれのお立場があり、住宅局長はそれなりのお立場があるけれども、私が非常に心配をしているのは、住宅を担当するセクションの長は頑張つてもらつて、道路利益に押しまわれないようにしてもらいたい。このところ十分、今私は具体的なことをお願いしたけれども、どうも具体的とは言えない。これでこのテーマについてはあれしすけれども、住む人間の立場に立つ人が頑張つてもらわないとこれは本末転倒になってしまう。そうでなくても、災害が起きなくても、この上で働きあひは住む、そういう人たちは、とにかくその下のトンネルみたいになんか通るんだからストレスもたまります。孤独感も出てきます。圧迫感も出てきます。そういう人間に対する十分な配慮というものをお願い申し上げておきたいと思ひます。

それから、これは私の誤解であつたら御勘弁を願ひたいんですけれども、これまで一応、土地を持つている人の権利、地主の権利ですね、これは一つの制限はあるにしても、上空と地下に非常に広く及んでいるんだというふうなのが一般的な理解だつたと思うわけなんですけれども、今もそう考えていいですか。

○政府委員(伊藤茂史君) 基本的にはそういう考えでございまして。今回のこれは立体的に区分しようというところでございまして、

○青木茂君 基本的にそういうことであるとするならば、上空の方、地下の方、それに一定範囲を超える地域、これは確かに開放するというものになりますから、非常に拡大解釈というのか、広く解釈すれば財産権の侵害ということになりませんか。

○政府委員(三谷浩君) 今回の立体道路制度でございまして、これは道路と建物の共存を認めるということを先ほど申し上げました。したがって、道路の上下空間を建築物等の自由な利用に供しようという趣旨でございまして。道路自身はほぼ半永久的に存在するもの、道路の立体的区域以外の上下空間の利用は基本的に自由でありますから、地権者の権利というものは制約されることはないと考えております。ただし、土地の地下または空間を道路の立体区域とする以上は、立体的な区域の中は道路以外の土地の利用はできなくなりますから、その立体的区域の設定についての適正な対価、これは支払うこととしております。いわゆる財産権に対する侵害ではないわけでございます。

○青木茂君 この問題に対する質問はこれで終わります。次の問題に入りたいと思ひます。次の問題は、高速道路の値上げに関する問題、いわゆる八・九%の問題にかかわるものです。きょうは道路公団の方はお呼びしてないわけですが、建設省の方でお答えをいただきたい。とにかく、どういう理由があれば、どういふ必要

があつたところへ、この時期、消費税は加わつてくる、円安で輸入インフレの可能性もある、この時期になぜ、八・九%という公共料金としては大幅な値上げ、これをやらなければならぬのかというその理由がどうしても解せない。余りにもタリミングが悪過ぎるとか、やつつけ仕事じゃないかという気がしてしょうがないんですけれども、まずこの時期になぜということについてお答え願ひたいんです。

○政府委員(三谷浩君) 道路公団が建設しております高速自動車国道、現在四千四百キロ供用しております。私も二十一世紀までに一万一千五百二十キロの整備をしたいと考えておりますが、その意味ではまだ三八%というのが現状でございます。立ちおくれしております高速道路を早急に整備するために非常に借金もかかりますので、現在、借入金によりまして、有料道路制度というものを使得つてその整備を進めておるわけでございまして。高速道路は有料道路でありますから採算の問題が出てまいります。それで料金の問題が出てくるわけでございます。

今回のこの時期にということでは、まず、前回、六十年でございましたけれども、昨年十月に道路審議会の答申をいただいております。その中身は、一つは、今度の料金とは関係ございせんが、車種間変更、つまり、三種類で車を分けておりましたのを、磁気カードの発展によりまして五種類にできるようにしたから、早急にその制度を直せという車種間変更というのが一つございまして。それから、新たに高速道路を、先ほど申し上げましたように、年間二百五十キロ体制で、現在六百三十三キロさらに追加をして整備したいというふうなことを考えております。それから、土地の価格あるいは情報提供のサービスの一層の強化、こういうようなことで償還計画の前提条件が変化してきております。先ほど申し上げました道路審議会から出された車種間変更の問題、償還計画の前提、それからさらにことしの四月から消費税が導入されたわ

けでございませう。そこで、道路公団ではいろいろ検討をいたしまして、私どももいろいろ検討をしておりますが、経費の節減をできるだけする、それから国としてやるべく借入金、資金コストを下げるために国費の助成というのをやっておりますが、この国費の助成をさらに強化する、こういうことを行った上で不足するものについては、採算性を確保する観点から料金改定をお願いしたいということで、三月三十日に道路公団から九・六％の実申請が上がってまいりました。その際に、道路公団は、磁気カードのカード化の時期、それからさらに、やはり利用者の方々の理解を得ることが大変重要でございまして、十一カ所で行う方々とお話し合いをした上で申請が上がってきたわけでございませう。私どももそれを受けまして公聴会をこの四月二十八日に開かさせていただきます。そして、担当は私どもだけではございませう、運輸省と共同いたしまして厳正に検討いたしまして、八・九％に圧縮をいたしまして六月一日から実施をした、こういうことでございませう。

確かに有料道路の料金というのはなかなか大変でございませう、そういうことでございませうので、何とぞ御理解をいただければ幸いと思っております。

○青木茂君 車種区分の三段階から五段階というものに別料金アップの理由に私は直接結びつくとは思いません。私がこの時期と言っているのは、とにかく四月一日から消費税が実施されて、転嫁するとかしないとか大騒ぎになっているという時期をねらって八・九％というのは、当局側にはそれなりの理由はあると思ひます。あると思ひますけれども、それを受ける国民感情というのか利用者感情というのか、そういうものは一体何だ。ますます行政というものの不信感が私は出てくると思ひます。だからこの時期なんです。一年か二年待てなかつたのかということをお願いいたします。

今経費節減努力ということをおっしゃっています

したけれども、どれだけ一体それじゃ経費節減努力があったのか、これも具体的な姿が見えてこないんですよ。

一例を挙げれば、今御理解をとおっしゃいますけれども、よく理解ができない。各週刊誌全部に、一冊しか持つてこなかつたけれども、各週刊誌に全部二ページ買い切りでわつと書いてあるんですよ。「日本全国みんなの街まで伸びるため高速料金が変わりました」と。これが果たして、国民が心配しているこの時期になぜ値上げなんだというものに答えるPRになつていくかどうか。要するに、これから高速道路をどんどんつくるから値上げをいたしますよということなんです。これを読んで、ああそうかと納得する国民というのは一人もいない。しかも全週刊誌を二ページ買い切つての広告ですよ。大体幾らぐらいかかるんですか、これは。

○政府委員(三谷浩君) PRの料金は、私道路公団からまだ聞いておりませんのでちょっとお答えできませんが、ただ、高速道路の整備を、私も早急にかつ多大な資金を要して国民の期待に応じて多極分散型国土の形成を図るための高速道路を進める、こういう観点からやはりどうしても今やむを得ず有料道路制度あるいはプール制度、こういうものを使わざるを得ない。これはいろいろ公聴会でも議論がございまして、ただ、私どもとしてはやはりプール制度を適用することによって国民の方々に公平な負担をお願いできる。また、有料道路制度でございませうから料金をいただくわけでございますが、これによって早期に整備ができる。この観点から実はお願いをしているわけでございます。

このことにつきましては、いろんなところで、道路審議会等で議論をいたしておりますけれども、常日ごろ私も、やはりそういうものに対して一般国民が理解をしていない、君らのPRが非常によくないのでプール制ということもわかつていない方が大変多い、したがつてそういうことをどうしてわからせる努力をしないんだということ

を審議会の先生方からも御指摘を受けております。それらを踏まえまして、高速道路の現在の仕組み、それから整備の実際、これからの御協力をお願い等につきまして道路公団がいろいろ説明をしたというふうに私も私どもは理解しております。

○青木茂君 プール制度のあれはないんですよ、その中には、まあいいですよ。

それで、今プール制度の話が出ましたけれども、これは大臣にちょっと伺いたいんですよ。プール制度というのは、黒字路線も赤字路線も、償却済みの路線も未償却道路も一緒にひくくするめて収支計算をやつて料金を割り出すというやつですね。これは大臣自体は今後の展望としてどう評価なさつていらつしやいますか。やつぱりこれはいいものだと思ひますか。東京―名古屋間の運賃と東京―博多間の運賃と違ふとかいろいろ問題が出てくるわね。そこら辺でパーフェクトなものとお考えなのか。これは大臣の御見解を聞きたい。

○国務大臣(野田毅君) 私の地元は熊本で、田舎でありますので、完全に独立採算で路線ごとをやつちやうと、九州なんかもう全然道路ができないう高規格幹線道路をつくつていこう、高速道路をつくつていこうという場合には、やつぱりみんなでそういうような基幹的な道路をお金を出していただいてつくつていくことはひとつお認めをいただかないと、本当に国土の均衡ある発展というのは形成できない。ただ、黒字路線でどんどん、自分たちと余り関係のない、ほかの地域の道路をつくるために自分たちの通行料金が上がつていくというのは、利用者からすれば非常によろしくない、そういう部分もよくわかります。

そういうことで、プール制といつても完全プール制ということだけではなくて、むしろあばら骨というんでしょうか、そういう採算性がかなり厳しかろうというところについては、利子についてその利子負担を軽減するような国費の投入措置とか、あるいは先ほど来御議論がありました、公団自身の経費節減努力だとか、いろんな形を組

み合わせながら極力有料道路の整備というものを、プール制という枠の中ではあるけれども、さらに一層そういう国費の投入努力であるとか経費節減努力とかいうことによって、道路利用者の御理解をいただくことが、またその負担の著しい増加にも我々は十分そうならないような配慮をこれから加えていかなければいけない、こう思っております。

○青木茂君 とにかく、そのプール制というものがあつたために、三十年たつたらだになつて思ひ込んで三十年我慢して料金を払い続けてきた利用者、三十年直前に、また三十年払うんだ、こう言われれば、こういうPRだけでは国民感情としては納得できないんですよ。私は冷たい政治じやいかぬと思ひます。国民感情を吸い上げて本当に納得してもらつてという積極的な努力、ホットを、まあ大臣にお説教したつて借越至極だけれども、そういう感じを持ちます。

多極分散型国土づくりということを今おっしゃいましたけれども、これはこれからも推進をなさるおつもりですか。

○国務大臣(野田毅君) これは、東京一極集中型ということが大都市における大変な地価高騰の遠因でもあるわけでありまして、あるいはまた、それによって非常に国民の、特に大都市地域における住宅取得の夢を遠ざけておる大きな原因でもあるわけですから、そういう角度からも多極分散型の国土の形成ということはどうしてもやっていかなければならない。

あわせてまた、地方に住んでおる国民の側としても、やはり地域の活性化ということ、その生活がかつておるわけですからそういう意味での地域の活性化を図つていくことは当然、これは時間はかかることもしれませんが、我々は政治の大目標といひますか、そういうことに向けてやっていかなきゃいけないと思ひます。

○青木茂君 多極分散型国土づくりということが一つのベースにこれからの政治が行われるとするならば、多極分散だから採算性の低い道路がこれ

からたくさんきてくるわけです。その都度料金は上がる、こういうことになるわけです。

せんが、それはあくまで例外であり、地域の住民の意向に沿って慎重に行われるべきものです。

【賛成者挙手】
○委員長(稲村稔夫君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

水資源開発施設の有効利用を図ることにより地域経済の活性化と内需の拡大に資する必要がある。

そうするとこれからの高速道路の行政というのは、多極分散であるがゆえに道路でつなげなきやならない、そうなるとその都度料金上がるというところは、これはもう全体のために覚悟してくださいというのが当局の国民に対するお願いなんではないでしょうか。そういうことでしょうか。(百年の大計)と呼ぶ者あり) そうだったならPRにそれを書きなさいと言ってるんですよ、僕は。それが本当のPRなんだ。そんな酔ったような——酔ったようなと言っちゃ失礼だけれども、こんなPRをしてるよりも、その国家百年の大計についてのPRをして国民に理解を求めなさいということをお願いして、終わります。

ま、建設大臣から発言を求められておりますので、これを許します。野田建設大臣。

○委員長(稲村稔夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

このように課題にこたえるため、日本電信電話株式会社の株式の売り払い収入に基づく国の無利子貸付制度を拡充し、水資源開発公社が収益回収型の資金を活用して水資源開発施設等の整備を行うことができるよう、この法律案を提出した次第であります。

○委員長(稲村稔夫君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

【異議なし】と呼ぶ者あり) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(稲村稔夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

このため、この法律案は、水資源開発公社法について収益回収型の無利子貸付制度に関する規定を加えるとともに、これに係る政府の経理に関する規定等を整備するなど所要の改正を行うこととしたしております。

○委員長(稲村稔夫君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

【異議なし】と呼ぶ者あり) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(稲村稔夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

何とぞ慎重審議の上、速やかに御可決いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(稲村稔夫君) 委員の異動について御報告いたします。

【異議なし】と呼ぶ者あり) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(稲村稔夫君) 水資源開発公社法の一部を改正する法律案及び民間都市開発の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律案、以上両案を一括して議題といたします。

立ちおくれた社会資本の整備を着実に推進するとともに、内需主導型経済成長の定着とよきと創生・地域の活性化を図るため、公共事業の積極的な推進が現下の我が国の重要課題となっており、このため、昭和六十二年度において、日本電信電話株式会社の株式の売り払い収入を活用した国の無利子貸付制度を創設するとともに、昭和六十三年度においても、同制度の拡充を行い、社会資本の整備の促進を図っているとところであります。

○委員長(稲村稔夫君) それでは、これより討論に入ります。

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

○委員長(稲村稔夫君) 水資源開発公社法の一部を改正する法律案及び民間都市開発の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律案、以上両案を一括して議題といたします。

平成元年度においても、引き続き、こうした課題にこたえるため、所管事業の効果的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、社会資本の計画的かつ着実な整備を推進していく所存であります。日本電信電話株式会社の株式の売り払い収入を活用した国の無利子貸付制度につ

○委員長(稲村稔夫君) それでは、これより討論に入ります。

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

○委員長(稲村稔夫君) 水資源開発公社法の一部を改正する法律案及び民間都市開発の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律案、以上両案を一括して議題といたします。

平成元年度においても、引き続き、こうした課題にこたえるため、所管事業の効果的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、社会資本の計画的かつ着実な整備を推進していく所存であります。日本電信電話株式会社の株式の売り払い収入を活用した国の無利子貸付制度につ

○委員長(稲村稔夫君) それでは、これより討論に入ります。

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

○委員長(稲村稔夫君) 水資源開発公社法の一部を改正する法律案及び民間都市開発の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律案、以上両案を一括して議題といたします。

平成元年度においても、引き続き、こうした課題にこたえるため、所管事業の効果的かつ効率的な実施に努め、また、民間活力をも活用しつつ、社会資本の計画的かつ着実な整備を推進していく所存であります。日本電信電話株式会社の株式の売り払い収入を活用した国の無利子貸付制度につ

いては、民間事業者が行う河川等の公共施設の整備に関する事業の一層の促進を図るために、その拡充を図ることが必要であることから、この法律案を提出することとしたものであります。

この法律案は、第三セクターが都市計画区域以外の区域において行う河川等の公共施設の整備に関する事業のうち、その事業に関連する事業により生ずる収益をもって、その公共施設の整備に要する費用を支弁することができるものと認められるものについて、民間都市開発推進機構が無利子貸し付けを行うことができることとするものであります。

このため、民間都市開発の推進に関する特別措置法について所要の改正を行うとともに、附則において、関連する法律について所要の改正を行うこととしたしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御可決いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(稲村稔夫君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

両案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時五十分散会

(参照)

委員派遣報告書(第一班)

本日は、去る二月一日から三日間にわたり、稲村委員長、井上理事、赤桐理事、志村委員が参加し、新潟県及び群馬県における建設諸事業の実情調査を行ったので、その概要を報告する。

まず、新潟県の建設事業の概要について述べる。

新潟県は、上越新幹線、関越自動車道、北陸自動車道の開通等高速交通網の整備により、先端産業の進出が進み、日本海沿岸地域の拠点として飛躍的な発展を遂げているが、全国第五位という広大な

な県土を擁し、道路、下水道等の社会資本の整備が立ち遅れており、また、全県が豪雪地帯の指定を受け、積雪による障害が住民生活、社会経済活動、交通等多方面に及んでおり、道路等の社会資本の整備促進とともに大雪対策が県政の最重要課題となっている。

県では、昭和六十一年に「新潟県雪対策大綱」を定め、総合的な雪対策を官民一体となって積極的に推進しているが、雪対策ダムの建設、雪害用水確保、歩道除雪の強化、雪崩対策の強化等を強く要望していた。

県内の高速自動車道の整備については、一月末の国幹審において、日本海沿岸自動車道の新潟―村上間の基本計画区間への編入、関越自動車道上越線の中野―中郷間及び北陸自動車道の新潟市内延伸区間の整備計画区間への格上げが決まったことに感謝するとともに、今後県内の高速自動車道路網の整備が一段と進むことを期待していることであつた。

次に、三条市昭栄地区市街地再開発事業について述べる。

三条市は、新潟県の中央部に位置する中核都市で、金物の町として有名であり、伝統的地場産業の振興と活力ある都市基盤の整備に努めているが、同市の市街地は河川、鉄道に分断され、また、狭隘で不整形な道路、家内工業を中心とした工住用途混在等による生活環境の悪化や都市機能の低下が問題となっており、街路の整備を主体とした市街地の整備が重要な課題となっている。

そこで、同市の中心市街地の昭栄地区において市街地再開発事業を実施することになり、昭和五十八年に事業に着手、百四億円をかけ、三棟の再開発ビルを建設し、ショッピングセンター、高層住宅、立体駐車場を配置して、六十三年三月に完成をみた。密集市街地の再開発事業として苦勞も多かったとのことであるが、同市の新しい街づくりの顔として発展が期待されている。

なお、昭栄市街地再開発地区に連絡する昭栄橋架橋事業の促進、JR弥彦線の連続立体交差化事

業及び関連街路の整備促進が昭栄地区を中心とする市街地の発展の鍵を握っており、これら関連事業の一層の促進が強く要望されていた。

次に、小千谷市の雪対策事業について述べる。

小千谷市は、全国有数の豪雪地帯であり、大雪都市宣言を行い、雪にくじけぬ街づくりを積極的に進めているが、現在同市の冬期道路交通の確保は、流雪溝、消雪パイプ、機械除雪の三本立てで実施されており、流雪溝の総延長は四十二キロメートル、消雪パイプの総延長は九十一キロメートルとなっている。流雪溝については相当のスピードで流水する必要があるが、現在信濃川から毎秒四十五トン取水しているが、流雪溝拡大のためには用水源の確保が最大の課題となっており、また、消雪パイプについても多量の地下水が必要となるため、地下水位の低下等の問題が発生しており、用水確保が課題となっている。

次に、関越トンネル建設工事について述べる。

関越トンネルは、約十一キロの日本最長の道路トンネルで、昭和六十年十月に開通したが、暫定二車線で供用されているため渋滞が激しく、開通から四ヵ月後の六十一年一月に拡幅の施行命令が出され、六十一年六月から四車化工事に着手している。

大型施工機械を導入し、全断面掘削工法で一月三百メートル程度の進度で掘り進んでおり、現在湯沢側坑口から四千二百メートル、水上側坑口から四千メートル掘削が完了し、今年中に貫通する見通しであり、その後内装工事等を行い、平成三年度中に供用開始を予定しているとのことであつた。坑内に案内され、大型削岩機による掘削の現場を視察したが、能率的に作業が進められており、工事が順調に進み、一日も早く完成することを期待する。

次に、群馬県の建設事業の概要について述べる。

群馬県は、上越新幹線、関越自動車道の開通によって、開発ポテンシャルが著しく高まっており、工業団地、住宅団地等の造成が盛んになっている。県では、二十一世紀にむけて、県土を十字に結ぶ

高速交通網の整備を機軸とした開発計画を策定しているが、既に開通している関越自動車道新潟線、上越新幹線の南北軸に加え、今後関越自動車道上越線、北関東自動車道、北陸新幹線の東西軸の整備促進に重点をおき施策を進めていきたいとのことであつた。

県内の道路関係では、現在建設中の関越自動車道上越線のアクセス道路の整備、県南都市を結ぶ上武道路の整備、北関東自動車道高崎―伊勢崎間の調査促進等が課題となっており、河川関係では、直轄のハツ場ダムの建設、県営道平川ダム、四万川ダム、塩沢ダムの建設の促進を図っていく必要がある。都市関係では、利根川上流域下水道事業の促進、高崎市の中心市街地の各種再開発事業の促進による都市の活性化対策が緊急の課題となっている。

最後に、上武道路について述べる。

上武道路は、交通混雑の激しい国道十七号のバイパスとして計画され、東京側から新大宮バイパス、上尾バイパス、熊谷バイパス、深谷バイパス、上武道路と続く、延長百キロに及ぶ大規模なバイパス道路の一部として直轄で建設工事が実施されているものである。

計画によると、上武道路は、熊谷市西別府を起点とし、新上武大橋で利根川を渡って群馬県に入り、伊勢崎市の東側、前橋市の北側を通り前橋市田口で十七号に取り付け、延長四十・五キロのバイパスであるが、昭和四十五年に事業化され、六十二年度までに十五・九キロを暫定二車線で供用し、さらに、本年三月には三キロが追加供用され、十次五計期間中に暫定二車線で全線開通することを目途に整備が進められている。現在新上武大橋建設の大規模な工事が行われているが、群馬県下の文化財調査も六十三年度中に完了し、今後の工事の促進が期待されている。

以上のほか、大津分水路、新潟海岸整備事業、妙見堰工事、湯沢町のリゾートマンション建設状況、高崎市の市街地再開発事業等を視察したが、その内容の報告は省略する。

以上、報告する。

委員派遣報告書(第二班)

査掛哲男、青木新次、馬場富の三名は、去る二月一日より三日までの三日間、大分県及び宮崎県における建設事業並びに建設諸計画に関する実情調査を行った。

調査にあたっては、平松大分県知事、松形宮崎県知事、建設省九州地方建設局長、日本道路公団福岡建設局長より、それぞれ所管事業についての概況説明を聴取するとともに、関係事業箇所を視察を行った。

以下、その概要を報告する。

九州の東岸に位置する両県は、豊かな自然と温暖な気候に恵まれている反面、既成の大集積地からは遠隔の地にあるため、産業、経済面では相対的に発展が立ち遅れ、一人当たりの所得では全国平均の八割強にとどまっている。他方、かつて減少傾向にあった人口は就業機会の増大に伴い、昭和四十年代後半からは増加に転じてはいるものの、県内でも都市部に集中する傾向にあり、高齢化も全国水準に比較し、早いテンポで進行している。

こうした中において、大分県の「一村一品運動」、宮崎県の「新ひまわり運動」というように、地域の特性を生かした自律的地域おこしを積極的に推進するとともに、先端技術産業の受入体制の整備、リゾート開発、さらに下水道、公園等の生活環境整備など地域の将来に向かっての発展、活性化への取組みが意欲的に進められている。整備が進行しつつある空港や高速道路の周辺では、先端産業の立地等に効果が顕著に現れており、近年、東京一極集中から多極分散型の均衡ある国土利用への転換の必要性が大きく叫ばれている状況の中で、こうした地域整備への取組みが地域活性化に向けて大きな成果をあげることを期待したい。

しかしながら、こうした動きを促進するためには何といたって時間距離を短縮する高速道路、新幹線、空港等の高速交通体系と地域内の交通ネットワーク

の整備が不可欠であるが、九州、中でも両県が位置する東九州地域は高速道路の整備が遅れている。九州における高速道路については、去る一月末に開催された国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て、東九州自動車道について大分・佐伯、延岡・清武間等百五十一キロメートルが新たに基本計画路線に組み込まれ、近い将来、事業化のメドが立ったことについて地元では大きな期待をもつて迎えられている。しかし、さらに九州地域の一体的な発展のためには、地域内を循環する高速ネットワークの形成が是非必要とのことで、九州中部の横断道延岡線を含めて残された区間の早期事業化について強い要望があった。

次に、視察した主な事業について申し述べる。道路関係では、九州横断道長崎・大分線、国道十号、大分空港道路等を視察した。九州横断道長崎・大分線は延長二百四十四キロ、長崎、佐賀、大分の三つの県庁所在地を結ぶ重要な路線であるが、これまでの供用区間八十八キロに加えて、この七月には湯布院・別府間二十四キロが供用される見通しになり、県内に高速道路がなかった大分県も本格的なハイウェイ時代を迎えようとしている。工事は舗装等の段階に入り順調に進捗しているが、温泉地をまたぐコンクリートアーチ橋の別府大橋は、その規模が東洋一とのこと、別府湾を一望に見下ろすサービスエリアとともに国際観光都市別府の新たな観光名所としても期待されている。

大分空港道路は大分空港の拡張や周辺地域の開発に伴う交通需要の増大に対処するため、県と県道路公社によって整備が進められている約二十キロの道路である。平成三年度にとりあえず暫定二車線で供用が予定されているが、現在、車で大分から空港まで一時間十五分程度を要するものが一時間以内に短縮され、空港アクセス道路として大きな期待がかけられている。

国道十号は北九州から別府、大分、延岡、宮崎を経由して鹿児島に至る東九州地域の幹線道路であるが、朝夕のラッシュ時を中心に各地で、交通渋

滞が著しい状況にある。例えば別府・大分間については現状では代替路線がなく、バイパスとしての機能が期待される高速道路の開通が待たれているが、将来にわたる抜本対策としては拡幅の検討が必要になっている。大分南部の山間部に入ると幅員も狭く急カーブが多い等線形が悪く、交通安全の観点からも改良が必要な箇所が随所に見られた。こうした状況の中で、バイパス等の事業促進が必要となっており、大分・宮崎間では大分南バイパス、土佐呂バイパス、佐土原バイパス等の整備が進められている。このうち延岡市内の土佐呂バイパスは国による直轄事業と道路公団の有料道路事業とで分担整備が進められており、来年度には供用が見込まれ、交通の円滑化に大きな期待がかけられている。宮崎市及びその周辺では北部の佐土原バイパス、県道路公社による一つ葉有料道路、さらに宮崎南バイパスが整備され、国道十号の交通緩和に大きな機能を果たしているが、市内ではなお北バイパス、西バイパス等の整備促進が強く望まれていた。

次に、都市開発等についてである。まず、宮崎・日南海岸地域リゾート構想は、三市五町、日南海岸国定公園地域を中心とした地域十三万三千ヘクタールが昨年七月、総合保養地域整備法の第一次地域指定を受けたところである。この地域はそれぞれの特色を生かし、六つのゾーンに分けられているが、このうち視察した宮崎市の市街地を含む「国際海浜コンベンションゾーン」は、海岸沿いに連なっている十キロの松林の中に、林の保全を図りつつ、ゴルフ、テニス、マリナー等のスポーツ施設とあわせてリゾート型ホテル、国際会議場等の整備が予定されている。

宮崎県では、近年、海外旅行ブームにおおされ、観光客の伸び悩みが見られる中で、リゾート地の整備に地域活性化への大きな期待をかけており、全体計画では整備期間十年間で、総投資額三千三百億円、うち民間千八百億円、公共千五百億円、雇用増一万三千人を見込んでいるが、その実現のためには関連公共施設整備が不可欠で、その促進につ

いての強い要望があった。次に、宮崎学園都市は市の中心から南に約十キロの丘陵地帯に広がる三百ヘクタールの大規模な都市開発事業で、五十四年度から地域振興整備公団によって進められている。学園都市構想は市街地に分散していた宮崎大学の移転統合を柱とし、あわせて福祉施設、研究型工業、住宅等の用地の開発を行うもので、近くに立地する宮崎医科大学や総合運動公園等の地域を含めて、県の学術、文化、医療、スポーツ等の中核的役割を果たす拠点になることが期待されている。

事業の進捗状況は、大学の移転が昨年完了し、関連施設用地の造成も進んでいるが、住宅については予定されている戸立て住宅千五百戸、集合住宅五百戸のうち、これまでに二百三十四区画の分譲と二百二十三戸の県営住宅の入居が済んでいる。ちなみに、分譲価格は約八十坪の土地に家をあわせて、二千五百万円程度とのこと、東京をはじめ県外からの応募も多く、人気が高いとのことであった。

以上の他、大分市公共下水道、延岡城山公園、リニアモーターカー実験センター、宮崎鉄道高架事業等を視察したが、その詳細は省略する。

四月二十八日日本委員会に左の案件が付託された。
一、河川維持流量の確保に関する請願(第四四九号)(第四六一号)

第四四九号 平成元年四月二十日受理
河川維持流量の確保に関する請願
請願者 長野県飯田市大瀬木一、二六二ノ

一〇 内田篤
紹介議員 村沢 牧君
木曾川水系を始めとし、長野県下には河川を利用した多くの水力発電施設が設置されており、これらから供給される電力は地域の開発に大きく貢献している。しかし、この発電のための取水により下流へは水がほとんど流れず、河川環境の悪化を

きたしている。このような状況の中で、国においては、「発電水利権の期間更新時における河川維持流量の確保について」の基本的なガイドラインが示されたところであるが、もとより、県民の良好な水辺環境を求める声は非常に高く、いわゆる水無し川の解消が強く求められている。については、河川維持流量の確保対策を進められたい。

第四六一号 平成元年四月二十日受理

河川維持流量の確保に関する請願

請願者 長野県上田市上田一、一四〇 小

林信一

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第四四九号と同じである。

五月十二日本委員会に左の案件が付託された。

一、河川維持流量の確保に関する請願(第四八七号)(第五二九号)

第四八七号 平成元年四月二十一日受理

河川維持流量の確保に関する請願

請願者 長野県上伊那郡箕輪町大字中箕輪

九、四一七 清水重幸

紹介議員 向山 一人君

この請願の趣旨は、第四四九号と同じである。

第五二九号 平成元年四月二十五日受理

河川維持流量の確保に関する請願

請願者 長野県須坂市大字仁礼二、七三三

田中英一郎

紹介議員 下条進一郎君

この請願の趣旨は、第四四九号と同じである。

六月八日本委員会に左の案件が付託された。(予備審査のための付託は二月二十一日)

一、水資源開発公団法の一部を改正する法律案
一、民間都市開発の推進に関する特別措置法の

一部を改正する法律案

第二号中正誤

ページ 段 行 誤 正

六 三 二

北州

九州

九 一 四

水資源

水資源

一八 三 三

四十一年、四十一年

四十一年

平成元年六月二十九日印刷

平成元年六月三十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P