

清水清一郎

衆議院予算委員会 質問報告書 平成18年3月1日

○谷口委員長 次に、清水清一郎君。

○清水（清）分科員 私は、自由民主党の清水清一郎と申します。

本日は、北側大臣に直接お伺いできる貴重なお時間をいただきまして、本当にありがとうございます。ございます。

早速でございますが、時間が限られておりますので、東京の渋滞問題につきまして御質問をさせていただきますと思います。

私自身、都下の東村山市というところに住んでおります。そして、朝六時に家を出て、この国会に来るのに大体一時間半から二時間かかる状態でございます。東京の渋滞問題、まだまだ依然として深刻な問題があると考えておるところでございます。この渋滞を解消するためには、首都圏の三環状線と、そして放射線道路、また、それにアクセスをする南北道路等の抜本的な整備が必要であると考えておるところでございます。

つきましては、多摩の環状線の一つであります東京外郭環状線の、関越から東名までの間でございますが、着手見通しについてお伺いをしたいと存じますが、よろしくお願いします。

○谷口政府参考人 お答えいたします。

東京外郭環状道路は、委員の御指摘のように、三環状の中でも最も重要な環状道路ということでございます。交通渋滞の緩和だけでなく、東京圏全体の都市構造を改編していく、再生していくということに関して不可欠な路線と認識をさせていただきます。

東京外郭環状道路の関越道から東名高速までの間、延長約十六キロメートルでございますが、平成十三年に、高架構造での従来の計画案を地下構造に変更する計画のたたき台を公表させていただきますました。その後、PI外環沿線協議会

等さまざまな場を活用して、沿線の住民の方々や関係する自治体等から幅広く意見を聞きながら、その必要性等の検討を行ってきております。

この検討結果を踏まえまして、昨年の九月でございますが、国と東京都は、おおむねのルート、構造及びインターチェンジの設置についての考え方を取りまとめさせていただきまして、公表をさせていただきました。

その後、現在までに、より詳細なルート、構造を示した計画概念図や建設に伴う環境への影響についての調査結果を公表させていただきました。あわせて、意見を聞く会やオープンハウス等を通じて、さらに沿線住民の方々や関係する自治体等から意見をお聞きしながら、詳細な計画の検討を進めているところでございます。

今後とも、東京都と十分調整をしながら、都市計画変更の手續に向けて、必要な検討を進めさせていただきたいと考えておる次第でございます。

○清水（清）分科員 ありがとうございます。地元と十分調整した上で、できるだけ早く着工できるようにお願いを申し上げたいところでございます。

次に、二、三、具体的にお伺いをさせていただきたいと存じますが、圏央道及び外環への多摩地区からの主なアクセス道路となります新青梅街道の拡幅、そして、関越道にアクセスする目白通りの延伸、いわゆる放射七号線の見通しはいかがでしょうか。

また、さらに、関越道や中央道を南北に結ぶ主なアクセス道路となります府中所沢線の現在の状況及び今後の見通し、そしてまた、予想される国の支援の考え方をお教えいただければ幸いです。

○柴田（高）政府参考人 圏央道、東京外環を

初めといたします自動車専用道路は、既存の幹線道路網とアクセス道路を介して結ばれますことによりまして、大きな整備効果が発揮できるものがございます。

御質問の新青梅街道線、目白通りの延伸は、多摩地域から圏央道及び東京外環への主要なアクセス道路でございます。多摩地域を東西に結ぶ重要な路線でございます。

まず、新青梅街道線でございます。

これにつきましては、全体延長約三十三キロメートルでございます。練馬区と西東京市の境から青梅市の日向和田地区でございます。このうち、約二十二キロメートル、これは練馬区から東大和市、それから瑞穂町から青梅市等が計画幅員で既に供用済みでございます。

残る約十一キロメートルのうち、立川東大和線以西の約七キロメートル区間についてでございますが、平成十七年三月に、都市計画の変更、幅員十八メートルを三十メートルに拡幅が行われております。現在、案を公表し意見募集中の事業計画案、多摩地域における都市計画道路の整備方針、第三次事業計画案でございますが、におきまして、優先整備路線として、十八年度以降の十年間で優先的に整備する路線として位置づけられております。

それから、目白通りでございます。

これの延伸でございます。練馬区から埼玉県所沢市と東京都清瀬市の境までの間でございますが、全体延長約八・五キロメートル、東京都部分につきましては七キロメートルのうち、新東京所沢線の延長約一キロメートル、練馬区から西東京市間でございますが、事業中でございます。

以下、二つの区間が平成十八年度から新規事業化予定と聞いてございます。一つは、放射七号線。

これは延長〇・五キロメートルで、西東京市から西東京市と新座市との市境でございます。それから二つ目が、新東京所沢線でございます。延長

二・二キロメートル、東京都清瀬市と埼玉県新座市との市境から東京都清瀬市と埼玉県所沢市の市境の間でございます。

東京都の残り三キロメートルにつきましても、事業計画案におきまして優先整備路線として位置づけられているところでございます。

埼玉県内の一・五キロメートルにつきましては、東京都の事業にあわせまして幅員等の都市計画を変更し、事業化する予定になってございます。

次の路線、府中所沢線でございます。

これは、関越道や中央道への多摩地域からの主要なアクセス道路でございます。多摩地域の主要な南北軸の一つでございます。全体延長は約十四キロメートル、府中市から東村山市間でございます。約六キロメートル、府中市から国分寺市、それから東村山市の間が供用中でございます。

現在、約一キロメートル、小平市から東村山市でございますが、事業中でございます。

残る二区間、七キロメートルが、事業計画案におきまして優先整備路線として位置づけられてございます。一つが、府中市と国分寺市の市境から青梅街道線、小平市までの間。二つ目が、新青梅街道、これは東村山市から東村山市と所沢市の市境でございます。この区間のうち、国分寺市内の延長二・五キロメートルで、現在、東京都条例に基づきアクセス手続中でございます。本年中に都市計画変更、幅員二十八メートルを幅員三十六メートルということでございますが、予定でございます。

国といたしましても、これらの路線の重要性を認識いたしております。事業中間区間につきましては、国庫補助金、地方道路整備臨時交付金により支援をいたしてございます。この他の区間も含め、速やかに事業が図られますよう、引き続き積極的に支援を行ってまいりたいと考えております。

なお、街路事業による国の補助率は二分の一、

地方道路整備臨時交付金による事業費に対する国費の割合は、十分の五・五となっております。

これら事業に対する来年度の補助額につきましては、現在、要望内容を精査いたしているところでございまして、事業の重要性に留意しつつ検討を進めてまいりたいと考えてございます。

○清水（清）分科員 ありがとうございます。今後とも、御支援のほどをよろしくお願いしたいと思っております。

また、支援といえば、都県境をまたぐ幹線道路について、もう一件お伺いをしたいと思えます。

実は、私の地元に近い所沢市には、所沢市から長野の茅野までの、古くは所沢茅野線と言った、今現在、飯能所沢線と言っている道路があるわけでございます。そして、これは本来は、放射線状の道路として東京都心まで入る予定のものだったはずなんです。昭和四十四年、東京都は都心部の混雑、渋滞を嫌いまして、所沢までで線をとめてしまった。それに対応する道路としては、都計道路が、東村山から都心へ向かって放射線状にあるという道路でございます。

本当の五百メートルぐらいが実は都計道路がないという状況でございますが、仮に大震災が東京で起こったとすれば、群馬あるいは長野、埼玉方面から救援物資の届く重要な路線だと考えられるわけでございますけれども、最近、それにつきまして東京都が積極的になりつつあるというぐあい聞いております。東京都が積極的になったというその条件のもとではございますけれども、都内導入について、今後の見通しをお伺いいたしたいと存じます。

○柴田（高）政府参考人 都市計画道路飯能所沢線でございますが、埼玉県西部の広域的な幹

線道路として、所沢市内において整備が行われてございますが、御指摘のように、現在、都県境から東京都側に接続する道路は都市計画決定されてございません。

東京都では、現在、先ほど申しました多摩地域における都市計画道路の整備方針、第三次事業計画案を公表いたしましたして、意見募集中でございますが、この中で、飯能所沢線の延伸区間を初めとする都県境周辺の道路ネットワークのあり方の検討を進め、都県境を越えた道路網の拡充に努めていくというぐあいにされてございます。

飯能所沢線が多摩地域の骨格を形成する府中所沢線まで接続されますと、都県をまたがる広域的な交通等を処理することが可能となるため、今後、東京都におきまして都市計画決定が進められ事業化されますれば、国といたしましては、事業の重要性等を踏まえ、適切な支援を行ってまいりたいというように考えております。

○清水（清）分科員 ありがとうございます。

実は、十年前にも、当時の建設省が、都県境を挟む幹線道路の整備について実は一千億予算をつけたことがあるんですけども、東京都はそのときには間に合いませんでしたので、今後ぜひよろしくお願いを申し上げたいと存じます。

次に、私は、都議会議員時代に、首都高速の新宿環状線から圏央道の青梅インターチェンジまで、自動車専用道路の必要性を強く訴えたことがございます。平成九年には、国土庁におきまして地方の高規格道路に位置づけられ、平成十年には、当時の建設省、第十二次道路五カ年計画にものせていただいたわけでございます。

同時期にまた、横田基地の軍民共用化、あるいは返還された後の民間空港としての活用を提案したことがございました。当時、鈴木都知事でございますけれども、鈴木都知事は、アメ

リカへ渡られまして、軍との交渉もしていただきました。当時の米国の答えは、厚木と横田、どちらか一つ返還することは可能であるという答えであったわけですが、その後、世界的な軍事バランスの変化、あるいはフィリピン等の米国軍事基地の使用状況の変化等がございまして、中断されておりまして。最近、石原都知事によりまして、また近い将来の民間利用が取り上げられるようになってきております。

民間空港としての横田の活用には、国道十六号線のさらなる拡充、拡幅とともに、首都圏中枢と空港間の高速道路の必要性が火を見るよりも明らかとなってまいります。高速道路としての多摩新宿線の将来の可能性など、北側大臣に所感をお伺いしたいと存じますが、よろしくお願いたします。

○北側国務大臣 多摩新宿線の構想でございですが、もう言うまでもございませぬけれども、平成八年に、東京都による調査が行われて、その調査結果が公表をされているところでござい

ます。交通混雑が激しい多摩地区の東西方向の交通を改善する上で、一定の効果が期待できるとい

う道路計画であると考えられますが、現在、地域高規格道路の候補路線という位置づけがなされているところでございます。

東京都の交通問題でございしますが、最優先は、やはり先ほど来話が出ております環状道路ですね。環状道路の整備をしっかりと進めていくこと、これがやはり最優先の課題というふうに認識しております。ですから、圏央道や東京外郭環状道路等の整備の進捗をまずしっかりと進めながら、それを見つつ、今おっしゃってられます多摩新宿線の路線につきましても、都とよく協力をいたしまして、必要な検討を進めさせていただきますと考えております。

○清水（清）分科員 大変ありがたいお言葉でございます。環状線の整備の後ですね。当時は、東京都はかなり盛り上がったんですけれども、今は鎮静化しておりますので、やむを得ないと思っております。ただ、大臣が議員生活を送っておられる間に必ずこれは実現していただきたい、このようにお願いしておきたいところであります。

次に、自動車交通以外に多摩の公共交通に目を移してみたいと思えますけれども、多摩都市モノレールがございまして。多摩都市モノレールは、上北台以西につきましては延伸計画、これは東京都の財政事情によりまして停止しておりますけれども、道路特定財源の活用などを含めて、国としての支援はどのようにお考えなのか、お伺いを申し上げます。

○柴田（高）政府参考人 都市モノレール、新交通システムでございまして、自動車交通を代替し、道路交通の補助的機関として道路交通の一部を分担していることなどから、国におきましては、道路特定財源によりまして、支柱だとかけたなどのインフラ部分を道路として整備する、いわゆるインフラ補助制度により補助を行っております。

多摩都市モノレールは、自動車交通を代替することによる道路交通混雑の緩和、多摩地域南北方向の公共交通網の充実、核都市間相互の連携強化、自立性の高い地域形成を図ることを目的といたしまして、インフラ補助制度によりまして、立川北から上北台間約五・四キロメートルが平成十年の十一月に、多摩センターから立川北間約十・六キロメートルが平成十二年一月に完成いたしましたので、供用いたしております。

委員御指摘の上北台箱根ヶ崎間約七キロメートルにつきましては、平成十二年一月の運輸

政策審議会答申第十八号におきまして、平成二十七年までには整備に着手することが適当とされているところでございますが、事業主体でございます東京都市におきましては、御指摘のような財政の問題、そして、多摩都市モノレール株式会社の経営環境などの厳しい状況が続いていることを踏まえるとともに、周辺の開発動向等も勘案しながら、輸送需要や会社の経営、事業の採算性などの問題を踏まえ、さまざまな角度から検討していくことが必要であるというぐあいに考えてございまして、事業の進捗はまだ図られていない状況でございます。

多摩都市モノレールの延伸に関しましては、東京都のこのような考え方、状況、検討を見守っていくとともに、東京都におきまして事業化が図られる場合には、事業の重要性等を踏まえて、道路特定財源を活用したインフラ補助制度により、適切な支援を行ってまいりたいと考えてございます。

○清水（清）分科員 ありがとうございます。

先ほども申し上げました横田基地の問題等もございまして、モノレールは必要になるうかと存じます。また、国の方の法律の問題でいけば、新交通システムとして、現在は道路としての位置づけでございすけれども、公共事業としての支出も可能性はあるのではないかと思っておりますので、また、先ほどの青梅街道の拡幅、これについては、地元はモノレールの導入空間を広げたというぐあいに理解しているところもございすので、よろしくお願いを申し上げますと存じます。

また、公共交通の柱としては鉄道があるわけでございます。踏切の問題も国民生活にとって大変大きな影響を及ぼす問題でございます。

私の地元には、実はこんな危険な踏切があります。三本の鉄道の線路と五差路の交差点が一

緒になっている、つまり、鉄道の踏切の中に五差路の交差点があるという踏切があるわけでございます。

このように、今なお危険な踏切が数多く存在していると考えられますけれども、国土交通省としては踏切対策にどのような取り組みをおつものなのか、お伺いをさせていただきます。

○谷口政府参考人 お答えいたします。

今委員御指摘のとおり、踏切対策というのは、国土交通省としても、重点施策の一つとして取り組ませていただいております。

全国で踏切が約三万六千カ所ございますが、現在、全国の道路管理者及び鉄道事業者の協力を得て、全国のすべての踏切を対象に踏切交通実態の総点検を実施させていただいております。委員御指摘の西武新宿線の五差路の踏切につきましても、東京都が平成十六年六月に策定した踏切対策基本方針において、歩行者交通の著しい踏切ということで該当されているということをお聞きしております。

今後は、こうした総点検を踏まえ、あかすの踏切だけでなく、自動車交通の著しい踏切、歩行者交通の著しい踏切等の緊急対策が必要な踏切箇所を抽出してまいる所存でございます。道路管理者と鉄道事業者に、地域の実情に合わせた五カ年の整備計画を策定していただき、歩道拡幅等の速効対策と連続立体交差等の抜本対策の両輪によりまして、総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進させていただきたいと考えております。

○清水（清）分科員 大変御懇切な御答弁をいただきましたが、実は、私も、その後にあかすの踏切についても質問しようと思っておったんです。

簡単に申し上げますが、あかすの踏切対策に

については、連続立体交差化が有効であると思います。国土交通省としては、新たな支援を考えられていえると思いますけれども、この新たな支援策も含めてどのように進めていかれるのか、お伺いをさせていただきます。

○柴田（高）政府参考人 踏切対策につきましては、道路局長の方から、抜本対策と速効対策の両面でスピードアップをして努めていきますというお話がございましたが、連続立体交差事業につきましては、踏切除去によります安全確保、道路交通円滑化のみならず、市街地の分断要素を解消いたしましたして市街地の活性化を図る極めて重要な事業でございます。抜本対策の主軸として重点的に実施いたしてございます。

連続立体交差事業は、事業主体でございます。地方公共団体だけではなく、高架下受益等の受益に応じまして、鉄道事業者も事業費の一部を負担する事業でございます。今後、連続立体交差事業によりますあかずの踏切等の踏切対策をさらに推進する必要がある中、平成十八年度より、事業者の積極的な参画を得るインセンティブといたしまして、事業者の負担に対しまして長期無利子資金を貸し付ける無利子貸付制度の創設を図ることといたしてございます。

今後とも、あかずの踏切等の解消に向けまして、これら新たな支援策を活用しつつ、連続立体交差事業を積極的に推進してまいりたいというぐあいに考えてございます。

○清水（清）分科員 ありがとうございます。

私の質問、最後になりました。もう一度大臣に御足労いただきたいと思えますけれども、都市基盤整備として道路整備を進めていく、このことにつきましては、私は、今後とも道路特定財源は重要な財源だと考えております。道路特定財源の見直しについて、北側大臣の見解と今

後の御抱負、お聞かせいただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

○北側国務大臣 委員も御承知のとおり、昨年末に、道路特定財源の見直しに関する基本方針、これは政府・与党で取りまとめをさせていただいたところでございます。歳入歳出一体改革の議論の中で、この道路特定財源の見直しについて、本格的な議論がこれから始まっていくと考えているところでございます。

ただ、一つ申し上げたいことは、この見直し議論がどういう方向になるにせよ、これはもう東京だけではなくて、全国あちこちに道路整備のニーズというのは非常に強いものがございます。道路がつながることによって、地域経済の振興、地域の連携、また緊急輸送道路として極めて重要な道路、したがって早く整備していただきたい、こうした御要望はもう全国のあちこちにあるわけでございます。

私は、この道路特定財源の見直し議論は論議として、それがどういう方向になるにせよ、道路整備の必要性、重要性というのは何ら変わるものではないという認識をしております。政府・与党の取りまとめの中でも、これからも真に必要な道路は整備していくというふうなうたっているわけでございまして、仮に一般財源化というふうになったとせよ、それは一般財源で整備するだけの話でございます。しっかりと道路整備はこれからも、コスト縮減はもちろんしっかりと進める必要がありますが、道路整備はしていく必要があると考えております。

また、今回の道路特定財源の見直し論議の中で、やはり納税者、この道路特定財源というのは自動車ユーザーの方が負担していただいている税金でございます。この納税者の方々の御理解をいただくということがやはり大前提でございます。この理解を得られる範囲でしっかりと

この論議を進めさせていただきたいというふう
に考えております。

○清水（清）分科員 大変ありがとうございます。
す。大臣のお言葉の中にもありましたように、
各地で本当に切実な要望がまだまだたくさん山
積しております。そしてまた、お話のように、
車を利用される方の納税者としての意識もござ
いますので、ぜひこの点を整合のとれた施策と
いうことでお願いしたいと思います。

また私ども細かいことまで御要望させていた
だくことがあるかと存じますが、今後ともよろ
しくお願い申し上げます、本日の私の質問を
終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

○上田主査 これにて清水清一郎君の質疑は終
了いたしました。