

参議院建設・運輸聯合委員会會議録第一号

昭和二十七年四月十五日(火曜)午前
十時三十七分開会

委員氏名

建設委員
委員長 廣瀬與兵衛君
委員 正雄君 石川 榮一君
理事 小川 久義君 島津 忠彦君
理事 常務君 德川 宗敬君
理事 深水 六郎君 小笠原三男君
理事 前田 穰君 堂森 芳夫君
理事 門田 定藏君 東 隆君
理事 松浦 定義君

運輸委員

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
理事 高田 寛君
理事 小泉 秀吉君

委員

委員 一松 政二君
委員 高木 正夫君
委員 小野 哲君
委員 小酒井義男君

政府委員

建設大臣 野田 卯一君
建設政務次官 塚原 俊郎君
建設省道路局長 菊池 明君
建設省道路局側 事務局長 武井 篤君
常任委員 菊池 璋三君
常任委員 岡本 忠雄君
常任委員 古谷 善亮君
常任委員 會專門員 淺村 康君

出席者は左の通り。

建設委員
委員長 廣瀬與兵衛君
委員 正雄君 石川 榮一君
理事 小川 久義君 島津 忠彦君
理事 常務君 德川 宗敬君
理事 深水 六郎君 小笠原三男君
理事 前田 穰君 堂森 芳夫君
理事 門田 定藏君 東 隆君
理事 松浦 定義君

委員

委員 赤木 正雄君
委員 田中 一君
委員 石川 榮一君
委員 深水 六郎君
委員 島津 忠彦君
委員 德川 宗敬君
委員 前田 穰君
委員 小笠原三男君
委員 松浦 定義君

建設委員

委員長 廣瀬與兵衛君
委員 正雄君 石川 榮一君
理事 小川 久義君 島津 忠彦君
理事 常務君 德川 宗敬君
理事 深水 六郎君 小笠原三男君
理事 前田 穰君 堂森 芳夫君
理事 門田 定藏君 東 隆君
理事 松浦 定義君

運輸委員

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
理事 高田 寛君
理事 小泉 秀吉君

委員

委員 一松 政二君
委員 高木 正夫君
委員 小野 哲君
委員 小酒井義男君

政府委員

建設大臣 野田 卯一君
建設政務次官 塚原 俊郎君
建設省道路局長 菊池 明君
建設省道路局側 事務局長 武井 篤君
常任委員 菊池 璋三君
常任委員 岡本 忠雄君
常任委員 古谷 善亮君
常任委員 會專門員 淺村 康君

出席者は左の通り。

建設委員
委員長 廣瀬與兵衛君
委員 正雄君 石川 榮一君
理事 小川 久義君 島津 忠彦君
理事 常務君 德川 宗敬君
理事 深水 六郎君 小笠原三男君
理事 前田 穰君 堂森 芳夫君
理事 門田 定藏君 東 隆君
理事 松浦 定義君

委員

委員 赤木 正雄君
委員 田中 一君
委員 石川 榮一君
委員 深水 六郎君
委員 島津 忠彦君
委員 德川 宗敬君
委員 前田 穰君
委員 小笠原三男君
委員 松浦 定義君

建設委員

委員長 廣瀬與兵衛君
委員 正雄君 石川 榮一君
理事 小川 久義君 島津 忠彦君
理事 常務君 德川 宗敬君
理事 深水 六郎君 小笠原三男君
理事 前田 穰君 堂森 芳夫君
理事 門田 定藏君 東 隆君
理事 松浦 定義君

〔速記中止〕
○委員長(廣瀬與兵衛君) では速記を始めて下さい。

道路局長のほうから道路局長と浅村庶務課長、佐藤企画課長が見えておりますからどうぞ。大臣はそのうち参ります。

○小野哲君 大臣がまだお見えになつておりませんが、道路局長がお見えになつておりますので、大臣には御出席の上又御質問申上げることいたしました。道路局長にお伺いしたいと思ひます。先ほど建設委員長のその御口述の中に菊池道路局長の補足的説明が、お示しがあつたのでありますが、その中で道路の公共性という点について語られておるわけですが、公共事業費のみによる道路の整備は容易でないという事は、昭和二十七年年度の予算を見ましても、八十六億程度の予算しか計上されておらないということから申しまして、私も同様の意を表するわけでありまして、だが併し財政上の都合で、言い換えれば道路整備財源が非常に窮乏であるから買取道路をやつてよろしいという結論には直ちに成らないのではないかと、かように考えるわけでありまして、従つて若し道路整備財源が公共事業費のみによつては賸り切れなかつたならば、政府として何らかの方法によつて道路整備財源を確保する努力をなさるべきではないかと思ひますので、ただその補完として、補うものとして道路の公共性にかかわらず、言い換えれば、現行道路法の第二十條の趣旨にかかわらず、

先例によりまして私建設委員長が委員長の職を取り行います。政府提出にかかります道路整備特別措置法案を議題に供します。建設委員会といたしましては本法案につきましてはすでに二回審査をいたしました。先づ三月二十七日野田建設大臣より提案理由の説明を聴取いたしました。その内容はお手許に配付いたしました資料一六の一の通りであります。次に四月一日菊池道路局長より補足説明がありまして、その概要を申上げますと、一、道路の公共性という観点から有料とするこの可否は問題となるのであるが、現在の財政状態から見て公共事業費のみによる道路整備は容易でなく、予算も給付的に徴収される結果重要な個所に集中して工事を行うことが困難である、又利用度の低い地方住民の税金を以て利用度の高い地方の道路整備をする事は公共性という見地から疑問がある、従つて利用者が損をしない範囲で料金を支払ひ、これを財源として道路整備を図ることは過渡的段階として一つの方法であると思ふ。二、有料道路の選定については第三條第一項に規定する通りで、その第二号に通常という言葉を入れたのは全然他に廻り道がない場合でも非常に有効な場合は一応有料道路として考えたい意向を現わしたのである。三、第七條において三カ年と限定したのは資金部運用資金を更に地方団体に貸し出すことは前例がなく、新しい試みであるので、やや徹底を欠く憾みはあるが、試験的に三カ年としたのである。以上であり

ます。これに対し二、三簡単な質問が行われた程度で建設委員会は終つております。なお資料についてであります。一、本法律適用の地方及び個所の資料。二、通行料金の算定の基礎資料。三、外国の有料道路の事例。四、開門陸道の現況。五、江の島の買取橋梁の資料の要求がありました。これらについては一応取揃えましてお手許に配付いたしました。なおこのほか御要求のものがあつたればお申出を願ひたいと思ひます。

なお運営の方針についてちよつとお諮りいたしますが、提案理由の説明から始めますか、それとも直ちに質疑に移りましてよろしいございませうか。如何いたしませう。

○田中一君 運輸委員会のほうには初めから、提案理由から御説明したほうが徹底するのじやないかと思ふのですが……

○委員長(廣瀬與兵衛君) 如何ですか、運輸委員会のかたがた……

○高田寛君 別に提案理由の御説明は、大体まあ皆読んで一応心得ていますから、すぐ質疑に入つて頂きたいと思ひますが……

○委員長(廣瀬與兵衛君) ああそうですか。では直ちに質疑に入ります。成るべく質疑は運輸委員のほうからお願ひしたいと思ひます。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○小笠原三男君 今日大臣が出席するのですか。

○委員長(廣瀬與兵衛君) 大臣は参ります。ちよつと速記をとめて……

質取道路制度を設けるといふことはな
お相當の考究の余地があると考えるわ
けでありますが、道路整備財源の確保
につきまして、どういふふうな経過を
辿つて御検討願つて参つたか、この点
を先ず道路局長からお伺ひいたした
いと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 道路財源とい

たしまして、道路公債の益も開かれておるのでありますが、この問題はここ数年或いは十数年来道路公債によつて道路事業をやるということとはなかなかできませんでした。それからガソリン税、目き税の問題もこれも十数年来いろいろ主張して参りましたが、なかなか実現の運びにも至りません。近年又その説は非常に強くなりまして、皆さんの御検討を煩わしておる点もあると思うのでありますが、財政当局との話合いもなかなか／＼容易でありませんので、去年あたりは実現の運びには参りません、今年も我々の見通しではなかなか容易ではないと思ひまして、そこでこのいきなり買取道路ということは困難であります、どういう財源を考へるにいたしましたが、早急に増額は困難である。で、我々がやつて参りました道路事業の中で今日残された非常な隘路というものは、非常に一カ所に多額の経費のかかりますものがあちらこちらに残つておるのであります、そこに集中的に現在の公共事業費、貧弱な公共事業費を集中することが非常に困難である。これは我々も好まないところでありますが、ややもすると非常に薄く、広く、経費が配付される傾向にだん／＼なつて来る慮れもある。これは我々も極力そういうことのないように、重点的に事業が起りますよう

に、行われますように努力はいたして
おるのであります。どうも大きな工
事に集中することは困難である状況
なのでこれを何とかいたさなければ
ならないことを考えまして、この有
料でも引合うようなところに預金
部ので資金等を借りてやつたら
というところから考えられます。

路の公共性ということを言つておられますが、本来我が国の道路は混合交通がその大体的状態になつておると思ひます。従つて一般公共用の道路に対して有料制を布くということは、根本的に道路の無償使用と申しますか、無償公開の原則に反すると思うのであります。が、今回の特別措置法が過渡的なもので

にして算定されるのであります。それから又第二号に「通常」ということで、道路局長の御説明によりますと、相当幅の広いものになるようでありますが、一体その迂回道路がある場合に、受益者が利用することによつて余儀なくこれが通行をしなければならんというふうな点をこの第二号は想定し

りのことかと思いますが、この二の「余儀なくされるものでない」ということと、これは非常に選定に困難を感じるのと、これは「通常」というので非常に條項なので、「通常」というので非常に緩和いたしました、迂回路のないようなものでもそれが非常に有効であれば、これによつてやろうという非常に安易な考え方もこの中に含まれておる

○小野宏君 この整備財源が窮屈であるということはお説の通りであろうと思います。併しながらガソリン税を仮に目的税といたしてしまつて、公共事業費と相対つて道路整備財源の拡充に資するということば、当然考へ得る私は方法ではないか。然るに政府部内においては財務当局がいけないから止むを得ずこういふふうな、道路局長の言葉を拝借するならば、過渡的段階としては一つの方法であらうと思う。こういうような方法をとること自体に道路行政と申しますか、道路政策の上において

のであり、又貸付の期間も大体試みに三カ年というふうなことに構想を置かれておるようでありますが、この特別措置法をやるということは、我が国の道路行政なり、或いは道路政策の上で一つの大きな変更を企てているものであるというふうに解釈しなければならぬいかと思うのでありますが、政府としましては現行の道路行政なり或いは道路政策の変更をも考えられて、この特別措置による賃取道路制を布こうとされておるのかどうか、この点を伺つておきたい。

長のお話になつておるような広い範圍でこれを考えるということになりますと、一体迂回道路であるかどうかというこの認定は、誰が、どこで、どういふふな基準の下に行なつてゐるのか、この点も少しあまいではないかかと思ふのであります。例えば今回の道路整備を對象とすべき場所の告示し、これは恐らく決定的なものではないの、で、一応の例示的なものではないかと思ふのであります。熱海——伊東間の道路を新設して、これを有料道路に

わけでありませう。お説の只今の熱海等の例は、我々としては非常に苦しいわけなのでありますが、この迂回路というものは全体的にはごいしません。局部的にはショート・カットですけれども、迂回路ということはできるかも知れませんが、普通と考えれば迂回路というものはないので、適当でないといえは適当でないかも知れませんが、ああいうところも早くやりたいというので、例には載せてあるわけで、勿論決定ではありませんが、ああいうものもこういう道を敷かれたことによつて早

十分検討を加えるべき余地が残されておると私はかように思うわけであります。従つて道路整備財源の確保をするということについては我々もやぶさかではないので、この方向に政府が一体として進まれるべきが当然であつて、單に我が国の道路政策が一建設省の所管であるからと言つて、財務当局との間に話合いがつかないから買取道路の制度を設けて来るというところにもどうしても私どもとしては割切れないものがあるものでありまして、今回の道路整備特別措置法案の内容を拜見いたしました。

○政府委員(菊池明君) 飽くまでもこの法案は過渡的と申しますか、道路の公共性を失うような方向には向かせたくないのでありまして、止むに止まれず当分の間はこうやつてでも悪いところをやつて行こうという趣旨でございまして、道路の公共性ということは今後といえども勿論堅持して行きたいと思つております。

○小野哲君 そういたしますと、この特別措置法案の第三條でありましたかに、今回の対象となるべき道路を選ぶ基準として、一号乃至三号があつたよ

するといふ場合に、該当する迂回道路
といふものは何を指しておるのか、そ
ういふうな点につきまして第三條の
第一号及び第二号、第三号は別といた
しまして、一体利用の程度をどうい
うところに置いておられるか、或いは迂
回道路といふものをどういふうに我
我は認識をすればいいか、この点の御
説明を願いたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 三條一号の
「著しく利益を受ける」これは主とし
て現在非常な山路とか坂路があり、或
いは橋がないとかいふような場合に、

くよくなればよいがというような趣旨で盛つておるわけでございます。

○小野哲君 それから今の第三條第一号の「利益」というものは、どの程度を考へておられるか、私はどうも只今の御説明では十分了承できないのであります。今、今の例としておとりになりました、例えば川があつて迂回をするに非常な不便であるが、橋梁があつてショート・カットになつた場合に、これを利用したときには、相當の利益を受ける、これは私はうなづけると思ひます。又關門國道トンネルのように海底

すと、どうも少し飛躍しておるのではないか、盡すべき手段を講しないで、直ちに受益者の負担に持つて行こうとするところに無理があるというふうな気がするわけであります。同時にこの道

うに思うのでありますが、その内容を検討いたしましたても、例えば第一号の中に「著しく利益を受けるものである」ということがあるわけですが、一体この受ける利益というものは如何

トンネルを造るとか、橋を造ることに
よつて、非常に上、下流の遠い橋を廻る
とか、山坂を越えて行つてゐるのに比
べて利益を受けるようになるという意
味でありますので、これは一つおわか

を掘鑿して新しく通路を設けた場合に、本土と九州間を繋ぐ短絡線として相当受益者に利益を与えるということも私は納得ができると思います。ただ問題は例として掲げておられますよう

な、例えば新東京国道のごときものは、これは道路法上果して橋梁の改修が済んでおるかどうかが私存じませんけれども、すでに長年に亘つてこれを利用若しくは通行しておるわけでありまして、そういうふうなものを一体対象として有償道路にするということは、これは第三條第一号、第二号の趣旨から申しまして、果して如何なるものであろうか、なぜかというふうなものを対象として一応お考えになつておられるか、この点を伺いたいと思います。

○政府委員(菊池明憲) 一々これらの大変苦しい点を質問されましたので恐縮なのですが、御承知のようにこの点の高速車道は数カ所の橋と陸橋の分を除きましては完成いたしてあります。両側の緩速車道とそれから歩道がまだできておりませんので、常に緩速車道は歩行者、特に自転車道が高速車道に入つて参りまして、早く走る車の障害になつて事故を起しておる場合がしばしばあるもので、あの道路工事をしましてはまたそれらのものが残つております。で、これを緩速車道並びに歩道を完備いたしまして、交通の整理も完全に行えるようにいたして、中央の高速車道も本当に完全に高速車道であり得るようになつたという趣旨、又そこに平面交差がございまして、これを上に上げて、これも完全にしようにというのであります。これが「著しい利益」ということになりまして、少し苦しいわけですが、たゞ／＼京浜国道もございまして、これによつて完成したいという有償道路といたしましては、少し資格の十分でないものでございまして、一応これで完成した

第三十四部 建設・運輸連合委員会會議録第一号 昭和二十七年四月十五日

いというふうに思つております。

○小野哲君 どうも御説明によりまして話がついたりこの特別措置法案の趣旨に合つていないような気がするものであります。これは勿論建設委員会におきまして十分御検討に相成ることだらうと期待をいたしてはいるわけでありまして、ただ問題はこれの有償道路制度を布きました場合におきまして、資料も頂いてありますが、アメリカにおいてもいろいろ意見があるようでありまして、是とする者もあれば非とする者もあり、各州によつては実施している所もあれば実施していない所もあり。又国の道路補助政策の見地から見まして必ずしもこれを肯定しているとは考えられない向きもあるようでありまして、一面この法律案の第五條であります。道路交通取締法第二條第四項に規定する諸車及び無軌道電車から徴収する」ということになりまして、これは結局におきまして自動車を使用している者から主に徴収するということになるように解釈されるのであります。が、それでいいのでありましようか。

○政府委員(菊池明憲) さようでございます。

○小野哲君 そういたしますと、この有償道路は自動車業者若しくは自動車使用者の負担において償却その他の点を考えまして一定の料金を取る、こういうことに解釈していいわけでありましようか。

○政府委員(菊池明憲) その全額をこの法によつて特別会計から借りまして場合はそういうことになりまして、

○小野哲君 勿論この受ける利益の限度はまる／＼使用者に転嫁するといふ

意味ではないといふことは二十七年度の予算説明書の中にも書かれていたやうでありますから、従つて、或いは半程度というふうなお見込ではないかと考えるのであります。併しなから御承知のように、自動車を使用しておられる運送業者におきましては、特に路線を定めてやつておりますバスとかトラック業者の実情から考えますと、租税公課の負担が非常に多いのであります。ところが今回の特別措置法の狙いとするところは、恐らく建設費の償却を考へておられるのではないかと。ところが又別に、これはまだ国会に提案されておられませんけれども、道路法を改正しようとする議があるやうでありまして、路線を定めて運行する自動車運送業者及び反復して運行するやうな者に対しては特別の負担をかけるというふうなことも考えられておられるように聞いています。そこで、特に我が国のような混合交通を目的として道路政策なり、或いは道路行政の立場から申しますと、自動車を使つていながら特別な負担を常になければならぬ、こういうことになりまして、従つて一面納税者であるところの自動車運送業者、若しくは使用者といふものに特別な負担が加重されて来るということになると思はれるのであります。これらの点を考えますと、先ほど申しましたように、一般公共用の道路が無償公開である、無償で以て使用するということが基本的な原則であるにかかわらず、その負担においては極めて不均衡なものになる。こういう点からも果して有償道路制といふものが適当であるかどうかといふことはよほど

これは慎重に検討を加えなければならぬのであります。従つて仮にこれを行うといつたとしてもできるだけ厳格且つ明確な制限を付することによつて何らかの方法を考へて行く、その対象をきめて行く、こういうこととするのが至当じやないかという意見を私は持つておるものであります。この点について道路局長はどういうふうにお考えになつておられますか。

○政府委員(菊池明憲) 自動車業者に特別の重い負担がかかるというが、この措置法によつてやつて行く有償道路の事業は現在のままで行きますと、非常に道路の條件が悪いために運送費も余計かかるといふやうな部分についてこれが適用されるわけでございます。まして、その事業を行ひますために、非常に運送費が安くなる、そういうものでないといふことは勿論通る人からは非難が起ると思ふのであります。その道路をやつてそれを運送すれば、もとの道路を走るよりも運送費が安くなるという場合にその利益を超えない程度で賃を取るということでございます。それから、厳格に申せばこの道路ができて、賃を取りまして、その運送費は上らないといふ場合を原則として考えたのであります。この法によつて負担が過重になるというのではないはずでございます。

これは慎重に検討を加えなければならぬのであります。従つて仮にこれを行うといつたとしてもできるだけ厳格且つ明確な制限を付することによつて何らかの方法を考へて行く、その対象をきめて行く、こういうこととするのが至当じやないかという意見を私は持つておるものであります。この点について道路局長はどういうふうにお考えになつておられますか。

○政府委員(菊池明憲) 自動車業者に特別の重い負担がかかるというが、この措置法によつてやつて行く有償道路の事業は現在のままで行きますと、非常に道路の條件が悪いために運送費も余計かかるといふやうな部分についてこれが適用されるわけでございます。まして、その事業を行ひますために、非常に運送費が安くなる、そういうものでないといふことは勿論通る人からは非難が起ると思ふのであります。その道路をやつてそれを運送すれば、もとの道路を走るよりも運送費が安くなるという場合にその利益を超えない程度で賃を取るということでございます。それから、厳格に申せばこの道路ができて、賃を取りまして、その運送費は上らないといふ場合を原則として考えたのであります。この法によつて負担が過重になるというのではないはずでございます。

それから道路法の関係ですが、これはまだ、これから国会の御審議を願うのであります。先ほどのガソリン税とかそういう全体の負担の問題は他の方法が考えられます。では、やはり負担を取り得る途は開いておきたい。これは必ず取るというのではありませんが、取り得る途は開いておきたいといふ趣旨でありまして、これとこの措置法の場合と負担が重なることはないと思ひます。こういう道路で賃を取り得る場合には、又このバス業者からその道路の維持負担金を取るというやうなことはないと思ひます。

○小野哲君 有償道路という制度から見ますと、今お話のように或いは受ける利益の範囲内において運賃に転嫁しないやうな基準の下に算定するといふことは考えられると思ひます。併し自動車を使用する自動車運送業者の負担してありますものは、單に賃取道路だけの負担ではないのであります。先ほど申しましたいふゆる道路損傷負担金に類する特別負担の制度も考えられようとしております。そのほか事業税とか自動車税とかいろいろ、たゞ政府内部の行政機関から見ました場合には負担が過重にならないといふようにはなくして、出すほうの立場、納税者なり、負担をするほうの立場から申しますと、これは過重になるということは申すまでもないことではないか、かように思ひわけでありまして、そこで政務次官もおいでになつておりますから伺いたしたいのですが、新聞紙上等で拜見いたしますと、東京―神戸間にいゆる彈丸道路と申しますか、自動車道路を計画されているようにも伺つておるわけでありまして、この種長大な神戸―東京間の彈丸道路は特別措置法案の対象としてお考えになつておるかどうか、この点を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(塚原俊郎君) 東京―大阪、東京―神戸間の彈丸道路につきましては全然別であります。

○小野哲君 私ばかり質問いたしますとどうかと思いますが、いずれ同僚議員からも御質問があるかと思うのでありますが、この法律案は要は只今の道路局長の御説明によりますと、一般公共用の道路を対象とすることは必ずしも主な狙いではない、かように了解をするわけでありますが、むしろこの第三條の第一項、第二項に該当するような極めて制限的なものを対象として行おうと、こういうのがこの法律案の趣旨ではないか。従つて新築道路であるとか、或いは修繕道路、伊東間、若しくは伊東—下田間というふうな道路まで、言い換えれば当然に一般公共用の道路になるものを対象とする行為ではないかと私は解釈したいのであります。この点について如何でござい

ますか。

○政府委員(菊池明君) それは適用できるやうにしように考へておりますが、まあ新築道路とか等はちよつと適用は苦しい点があると思ひます。(苦しいどころではない)と呼ぶ者あり、(笑)

○小野哲君 それで決して追及するわけではございませんので、こういう問題は利用者なり、或いは通行者の負担の問題もあるもので、我々としては十分に内容を説明しておくことが義務であらう、こういうので、ここをいろいろデスカッションをする機会を持つて頂いたわけでありまして、この点は十分御了承願つておきたいと思ひます。この貨取道路制度が過渡的なものであるというふうな御説明でございましたが、臨時的なものとして私は解釈するわけでありまして、それにいたしましたも一体その三カ年を限つて貸付をするとい

うことになつておりまして、やはり年次計画というふうなものがなければならぬと思ひます。算書等に掲げられておる、言い換えれば道路整備特別措置法に伴う特別会計の内容として一応お示しになつておるやうなものが、この年次計画としてお定めになつておるのかどうか、或いは単に一応の例示として考へてよいのか。と申しますのは、道路行政なり道路政策も、結局におきましては交通行政及び交通政策の一環として考へなければならぬ点でありますので、従つてこの措置法の趣旨に照し合して最も妥當なるものを対象にして行くといふことが、我々の納得を得るゆゑではないか、かように思ひますのであります。従つて特別会計を施行し、又予算も一応決定はされておりますが、これを施行する根拠となるものは特別措置法でありますから、従つてこの特別措置法を執行する場合の対象を選定し、且つこれを実行して行きます場合の計画といふものがやはり伴つて来なければならぬのではないかと、こう思ひますのであります。一、年次計画等につきましても、はたしまたお考へになつておられますか。若し又過渡的なものとするならば、一体この貨取道路制度といふものはどのくらいの期間で、どのくらいの路線を対象としてお考へになるやうな御意向でございませうか、この点も併せて伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 予算書のほうに載つております表は、これは例として……例と申しますか、あの十五億の内訳を示すために掲げた箇所でございます。例として、なお個所については今後検討いたすわけでありませう。あ

う個所でありませうれば、お手許に差上げたやうな、償還計画或いは施行年次で償還して行くといふ計画の例をお示し申しておるわけでございますが、個所があると思ひます。あやうな計画になるという説明でございませう。

○小野哲君 例としてお挙げになつておると承知するわけでありませうが、その例がどうも不適當な例をお選びになつておるのではないかと、かように考へるわけでありませう。従ひましてこの点はこの法律案の審議に當りまして十分に検討を加へる必要があるのではないかと、思ひます。又この対象を選定する場合におきましては交通行政、或いは交通政策の見地から運輸省方面と十分に御協議になる必要があるであらうと、私はさう考へるわけでありませうが、この法律を執行する場合におきまして、この法案の中にも、運輸大臣の意見を聞く、例へば料金がかかる部分につきましても「あらかじめ、運輸大臣の意見を聞く」なければならぬ、といふことにもなつておるわけでありませうが、單に料金の問題のみならず、一般公共用の道路を選定するといふことは、私としてはどうも了解いたしにくい点があるやうなわけでありませうが、仮に嚴格且つ明確に制限をいたしましてこれを選定するといふ場合におきまして、運輸大臣と協議をするやうな運用上の措置をおとりになるお考へがあるかどうか、この点を伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 個所につきましては今後なお検討いたしまして決定いたすことになつておる。個所の選定について運輸大臣に協議というお話でございませうが、これはその意思はございませう。貨取をきめず自然お話しも出ることでございませうから、お話し合ひがつけられると思ひますので、協議といふことは考へておりませう。

○小野哲君 なお料金の問題その他法律案の各論的な問題があるものでございませうが、一応私としてはこの程度にとどめておきたいと思ひます。どうも交通行政と申しますか、交通政策全般から申しまして、鉄道と道路の関係であるとか、或いは又その道路によつて運営される自動車運送事業の問題であるとか、そういう点についての総合的な考へ方が、どうも欠けておるのではないかと、印象を持つておるわけでありませう。従ひまして財源の問題につきましても、政府としての考へ方と申しますより、政府内部の各省の考へ方によつて左右されておる、こういうふうには私は受取れるわけでありまして、道路の整備をやるというところは、自動車交通をいよ／＼発展させるという意味におきまして是非これは促進しなければならぬ。そういう大きな目的から考へますといふと、どうも財源措置その他がこれに伴つておらない。そのためこゝういふ過渡的な方法をとりざるを得ないといふことは、道路行政なり道路政策の貧困と言つても私はどうも弁解の余地がないのではないかと。然るにかかわらず一方におきましては東京—神戸間の多額の資金を要する彈丸道路を新設するといふやうな計画が発表される。誠にこれは何と申しますか、総合的な計画がなければ、道路政策については計画性がなかつた。又交通機関との相互の間における調整といふやうな問題もどの程度考へておられるのか、どうもこの点について私どもは足り

ない感じがいたすわけでありませう。従つて只今までの道路局長の御説明を伺いますと、貨取道路制度といふものが止むに止まらぬ過渡的な方法で以て考へ出されたといふ御意見でありませう。併しもう少し根本的な問題を解決されることに懸命な一努力なり重点を置くことが必要であるし、我々も又そうしなければならぬ。こう考へておるわけでありまして、どうも交通政策に対する政府の考へ方といふものについて疑問を持つておるやうなわけでありませうが、これは道路局長にお伺いすることが不適當であらうかと思ひますが、さういふ氣持を持つておるやうに、又さういふ観点からこの貨取道路制度といふものを私は考へて行くべきではないかと思ひますので、一応所見を述べて私の質問はこれで打ち切りたいと思ひます。

○小野井義男君 二、三御質問をしたと思ひます。この第三條によりまして、改築の中には舗装を含むといふやうになつておりますが、従来の道路を單に舗装するといふことだけで有料にするといふことは非常に無理があるのではないかと思ひますが、これまでなぜ有料にしなければならぬかといふことの考へ方について一つ御説明を願ひたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 舗装だけ出した賃を取るといふことは成るべくしたくないのでありますが、まあ只今の新築道路のごときはそれに類いたしますが、まあ非常に輸送費を軽減するといふことはこれは事実であります。改良いたしましてそれを舗装しなければその効果は上りませう。舗装道路と砂利

○政府委員(菊池明君) それは適用できるやうにしように考へておりますが、まあ新築道路とか等はちよつと適用は苦しい点があると思ひます。(苦しいどころではない)と呼ぶ者あり、(笑)

○小野哲君 それで決して追及するわけではございませんので、こういう問題は利用者なり、或いは通行者の負担の問題もあるもので、我々としては十分に内容を説明しておくことが義務であらう、こういうので、ここをいろいろデスカッションをする機会を持つて頂いたわけでありまして、この点は十分御了承願つておきたいと思ひます。この貨取道路制度が過渡的なものであるというふうな御説明でございましたが、臨時的なものとして私は解釈するわけでありまして、それにいたしましたも一体その三カ年を限つて貸付をするとい

うことになつておりまして、やはり年次計画というふうなものがなければならぬと思ひます。算書等に掲げられておる、言い換えれば道路整備特別措置法に伴う特別会計の内容として一応お示しになつておるやうなものが、この年次計画としてお定めになつておるのかどうか、或いは単に一応の例示として考へてよいのか。と申しますのは、道路行政なり道路政策も、結局におきましては交通行政及び交通政策の一環として考へなければならぬ点でありますので、従つてこの措置法の趣旨に照し合して最も妥當なるものを対象にして行くといふことが、我々の納得を得るゆゑではないか、かように思ひますのであります。従つて特別会計を施行し、又予算も一応決定はされておりますが、これを施行する根拠となるものは特別措置法でありますから、従つてこの特別措置法を執行する場合の対象を選定し、且つこれを実行して行きます場合の計画といふものがやはり伴つて来なければならぬのではないかと、こう思ひますのであります。一、年次計画等につきましても、はたしまたお考へになつておられますか。若し又過渡的なものとするならば、一体この貨取道路制度といふものはどのくらいの期間で、どのくらいの路線を対象としてお考へになるやうな御意向でございませうか、この点も併せて伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 個所につきましては今後なお検討いたしまして決定いたすことになつておる。個所の選定について運輸大臣に協議というお話でございませうが、これはその意思はございませう。貨取をきめず自然お話しも出ることでございませうから、お話し合ひがつけられると思ひますので、協議といふことは考へておりませう。

○小野哲君 なお料金の問題その他法律案の各論的な問題があるものでございませうが、一応私としてはこの程度にとどめておきたいと思ひます。どうも交通行政と申しますか、交通政策全般から申しまして、鉄道と道路の関係であるとか、或いは又その道路によつて運営される自動車運送事業の問題であるとか、そういう点についての総合的な考へ方が、どうも欠けておるのではないかと、印象を持つておるわけでありませう。従ひまして財源の問題につきましても、政府としての考へ方と申しますより、政府内部の各省の考へ方によつて左右されておる、こういうふうには私は受取れるわけでありまして、道路の整備をやるというところは、自動車交通をいよ／＼発展させるという意味におきまして是非これは促進しなければならぬ。そういう大きな目的から考へますといふと、どうも財源措置その他がこれに伴つておらない。そのためこゝういふ過渡的な方法をとりざるを得ないといふことは、道路行政なり道路政策の貧困と言つても私はどうも弁解の余地がないのではないかと。然るにかかわらず一方におきましては東京—神戸間の多額の資金を要する彈丸道路を新設するといふやうな計画が発表される。誠にこれは何と申しますか、総合的な計画がなければ、道路政策については計画性がなかつた。又交通機関との相互の間における調整といふやうな問題もどの程度考へておられるのか、どうもこの点について私どもは足り

ない感じがいたすわけでありませう。従つて只今までの道路局長の御説明を伺いますと、貨取道路制度といふものが止むに止まらぬ過渡的な方法で以て考へ出されたといふ御意見でありませう。併しもう少し根本的な問題を解決されることに懸命な一努力なり重点を置くことが必要であるし、我々も又そうしなければならぬ。こう考へておるわけでありまして、どうも交通政策に対する政府の考へ方といふものについて疑問を持つておるやうなわけでありませうが、これは道路局長にお伺いすることが不適當であらうかと思ひますが、さういふ氣持を持つておるやうに、又さういふ観点からこの貨取道路制度といふものを私は考へて行くべきではないかと思ひますので、一応所見を述べて私の質問はこれで打ち切りたいと思ひます。

○小野井義男君 二、三御質問をしたと思ひます。この第三條によりまして、改築の中には舗装を含むといふやうになつておりますが、従来の道路を單に舗装するといふことだけで有料にするといふことは非常に無理があるのではないかと思ひますが、これまでなぜ有料にしなければならぬかといふことの考へ方について一つ御説明を願ひたいと思ひます。

道の運搬費の差というものは、まあ試みに計算したもので、妙利道では一キロ五十七円もかかるのでありますが、舗装道路では三十五円くらいでありますので、まあ二十数円という差が一キロ当りに出るわけなんで、舗装の利益こそ非常に改良の効果が別に現われるものでありますので、そういう場合もこの中には一応考えてあるわけでありまして。

○小酒井義男君 次にはやはり第三條の三号であります。当該道路の新設又は改良に要する費用が償還を要するものであること。ということになつております。この費用の償還というものは、在来の維持修繕費というふうなもの、除外されたものが償還される費用だというふうな理解してよろしいかどうか。

○政府委員(菊池明君) 維持修繕費も含んであるわけでありまして。

○小酒井義男君 維持修繕費を含んで償還を必要とするという説明でありますか。

○説明員(淺村廉君) ここに書いてございます「当該道路の新設又は改良に要する費用が償還を要するものであること」と申しますものは、別途特別会計を予定いたしております。その特別会計からの資金によりましてその道路の建設を行いますので、その建設費を償還する必要があるもので、第三條の終りのほうに「料金を徴収すること」ができる。と本文の中にも書いてあります。これと対応するわけでありまして、只今の御尋ねの維持修繕費をどうするかという問題でございますが、料金を徴収いたします期間の維持修繕費は一応料金に織込んで徴収いたしたいと

考えております。ただそのうちの要するに償還額に当るものが償還されるのでありまして、料金にはそのほかに維持修繕費、つまり償還額とその利子と、それから料金徴収期間内の維持修繕費並びに料金徴収に要する費用、かようなものを含めましてものがその料金の額になるわけでございます。尤も料金にはおのずから制限がございますので、三條の二項に「料金の額は、当該道路の通行又は利用に因り通常受ける利益の限度をこえないものでなければならぬ」といたしてございまして、なお三項では「料金の額の基準は、政令で定める」ということになつております。余り高くならんように適當なる限度に抑える措置は十分とるつもりでございます。

○小酒井義男君 それでは次にこの費用が全額償還された場合には有料道路は、それは直ちに一般の道路というふうになるべき性質のものであろうかと考えておりますが、この点について……

○政府委員(菊池明君) 償還が終了したらば料金は取りません。

○小酒井義男君 最後の一つ、前委員の質問、或いは意見の中にもありましたが、大臣が出席されましたので一つ大臣のお考え方を伺ましておきたいと思ひますが、四條にありますが「建設大臣は、前條第一項の規定により道路を新設し、又は改良しようとする場合において、あらかじめ、当該道路の管理者の意見を聞かなければならぬ」というふうになつてゐるわけですが、で、改良の場合は別であります。が、やはり新設する場合には、全般的な交通政策の上からやはり運輸関係の担当であるところの運輸大臣の意見を

聞くということがここで私は必要になつて来ると思うのですが、こういうことに対してお考えになつてこれが入つておられないのか、或いはこれを立案されるときに、そうしたことが考慮されておなかつたのかどうかということをお伺ひしたい。

○政府委員(菊池明君) 道路の新設とございまして、これは大体そこに道路らしいものがあつて、それで、新設というものは現在の道路を拡張して行くのじやなしに、別の道路を申しますか、別の土地を買つてやつて行く場合のことを新設と申しまして、全然ないところという……、新しく交通路を開くというふうなものは余らないのじやないか。そういう場合もあるかと思ひますが、それは当然そこに道路が前から欲しい欲しいというわけで、あるよりなところを作るわけでありまして、わざわざ運輸大臣を煩わすこともなからうかと思ひまして、これは建設大臣だけでやつております。

○小酒井義男君 私はそういう解釈だけから……、これは少し意見になるようですが、煩わす必要はないだろうという一方的な解釈だけで済まない場合もあるだろうと思ひます。ですからそういうことは一つ審議される過程で十分考慮に入れて頂ければ結構だと思ひますが、やはりそれによつて既設の交通機関、或いは新しく計画されていくところの交通機関等の計画にやはり変更……、影響を及ぼすような問題が私はできて来るのじやないかということとを実は杞憂して質問しているわけなんです。そういう場合も、なければ結構ですが、十分一つ考慮をして頂きたい。

次に最後に一つだけお聞きしておきたいことは、この有料道路の対象となるものの中に、料金を支払うものの中には、例えば国有鉄道の運搬しているバス等もやはり有料として料金を支払うことになるかどうか、その点を一つ。

○政府委員(菊池明君) 支払うことになりまして。

○国務大臣(野田卯一君) 只今の小酒井委員の御質問に對しまして、只今道路局長からお答えいたしました。が、私は今後有料道路の問題につきましましてはよく運輸当局といろ／＼な点において連絡してやつて行きたいと思ひます。

○小野賢君 先ほど建設大臣お見えになつておりましたので、お見えになりましたので、御意見を伺ひたいと思ひますが、今回の道路整備特別措置法が道路局長のお話では極めて過渡的なものである、決してこれを恒久的な制度としてやるべきではなくして、やはり一般公共用の道路は無償公開の基本原則を要する意思はないのである、こういう御説明があつたわけでありまして、そこで建設大臣に伺ひたいことは、今回の道路整備特別措置法が狙ひとしておるところの道路の新設、改良の場合の対象となるべきものは厳格且つ明確に制限を付して選定をする必要がある、こういうことを私は申し上げておるわけでありまして、同時に御承知のように道路は決して人が歩くだけではない、今日その本質ではないので、自動車が行くような高速の交通路ということが道路の本体にはなつておるようと思ひます。然るにかかわらず特別措置法の趣旨によりまして、そこを通過する自動車に料金を支払わしめる、徴収する、こういうことになつておるのじや、何と申しますか、食ひ違つた考え方があつてはならないか、アメリカにおきましては先ほど申し上げたのでありますが、資料によりまして、必ずしも賃取道路というものが普遍的になつておるものでもないし、いろ／＼の今以て議論があるように聞いております。

そこで第一は道路整備財源を單に公共事業費に待たないで、何らか適當な総合的な道路財源の確保をして行くというところについて政府として何らかの手をお打ちになる必要があるのではないかと、これが一つ。それからもう一つは道路の新設改良の計画につきましましてはこれはやはり鉄道その他の交通の経路とか、或いは新線の建設とか、改良とか、そういうものと相対して計画を立てるべきが至當でありまして、言い換へれば国全体としての交通政策から見れば道路政策というものを考へて行く必要があるのではないかと。従ひまして一つ一つ何と申しますか、過渡的にその場の都合によつて、例えば賃取道路制を布くとか、そういう方法を考へることが果して国の交通政策から言つて妥當であるかどうかということとを私疑問に思つておるわけでありまして、道路の新設改良の場合において鉄道、軌道、その他の交通機関の経路、或いは新設、改良というものを勘案して企画することが必要であると思ひます。が、この交通政策に対する大臣の御所見を伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(野田卯一君) 小野委員のおつしやることは極めて御尤もなことと思ひます。大体その方向で大きなも

のについてはいたしておるのでありますが、ただ全体的に申しまして、日本の道路の状態が極めて世界各國に比べてまして恐ろしく程度の低い状態にあるというわけで、只今その道路を幾分でもよくするというに大体追われておるような状況であります。大きなものにつきましては御指摘の通りでございます。十分考へて行きたいと思っております。なお道路財源の確保の問題につきましてはよくガソリン税を道路財源にしたかどうかという御提案もあるものであります。私もその御趣旨は極めて同感であります。我々の希望するガソリン税がどれだけ入りましか、これは税制全体の体系から来るものであります。その金額はいろいろな観点から変わるだらうと思ひますが、我々としては現行の道路関係の経費は大変少い。これを今後でできるだけ道路の必要性を一般に認識してもらつて、この方面に従来よりもつと多いところの予算を確保したい。こういう方針で邁進いたしておる次第であります。御承知のように二十七年度におきましては二十六年度より相当増額されておりますけれども、今日の道路全体の状況から見まして甚だ少い感じがするのであります。今後皆様の御盡力を得ましてできるだけ予算をたくさん獲得して整備したいと考えておる次第であります。

○小野哲君 道路整備財源の確保につきましては私も何となくとも総合的に政府としても考えなければならぬし、我々自身としても十分成果を挙げようという努力を行かなければならぬというところにつきましては全く同感であります。ただそういうあらゆる手段を講ずることによつて道路の整備が行われるのであつて、同時に又すでに設けられまして鉄道その他の交通機関もあるわけでありますので、やはり総合的に考へて行かなければならない政策だと思つております。ただその場合に一般公共用の道路まで対象としてこの種、買取道路を作るといふことが果して適當であるかどうかということについては、現行の道路行政の基本的考え方からいって私は疑問を実は持つておるわけであります。従つてこの法律の趣旨をその通り端的に実行いたしますとすれば、一般公共用の道路はこれを対象とすべきではない、こういう結論になるのではないかと、かように思ふわけであります。従つて特に短絡線、その他受益者にとつて著しく利益を受けるとか、或いは強制収用をしないで行くとか、そういう極めて厳格且つ明確な制限の下にその対象を考へて行くというのが買取道路のあり方ではないかと私はさう思つております。従ひましてこの法律案の内容は少し範囲が広くなり過ぎてはいはしないか、道路行政の基本的な考え方から遠ざかつておるのではないかと実は懸念を持つておるわけであります。そこで交通政策の見地からこの種の問題を御検討になる必要があるであらうということを利用者の負担の問題につきましても道路局長から買取道路に関する限り利用者、若しくは通行者であるところの自動車使用者若しくは運送事業者に運賃に転嫁するだけの負担を掛けたいのだ、こういう御説明でございましてけれども、而もこれを負担する側から申しますと、ほかに諸税があるわけであ

りまして、従つて自動車交通の発達を追々と期待されております今日、道路が自動車交通を主たる目的とするようになつております場合に於いて、この点よほど考慮をいたさなければならぬ問題ではないかというので、先ほど来道路局長に実は質問して参つたわけでありまして、建設大臣におかれてはそういう大局的の見地から問題をお取上げになつておるものとは存じます。が、この買取道路制度の主たる点につきましては多少我々もいたしましては了解しにくいような点もありませんから改めて建設大臣に私の意見を申し上げます。御考慮を煩わすことが適當ではないか、かように思つておる次第であります。

○委員長(廣瀬兵衛君) ほかに御質問ございませんか。

○岡田信次君 先ほど来同僚議員の質疑で了解いたしましたことは、道路の整備の財源がないからこういう特殊の制度と申しますが、これを設けるというふうには理解いたしたのでありますが、御承知のように道路運送法の第三章に自動車道及び自動車道事業という規定があるのであります。これを十分活用いたされまして、有料の道路はこれに任せて、国のやる道路は飽くまで無料公開の原則を守るといふふうな考へはないのであります。その点をお伺ひたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 運送事業のほうは道路でないものを扱つております。こちらは道路法による道路を有料にする場合の法案であります。

○岡田信次君 只今道路局長のお話ですが、道路運送法にやはり自動車道の項目がございまして、それによつて料

金を取ることもできるし、取らないで勝手にやることもできるというふうになつております。でありますから、若し強いて道路を管掌する建設省においてやりたいとおつしやるなら、道路運送法のこの項目を道路法の中にお入れになるか何かして、飽くまで料金を取るのは私企業としてやる、国のやるものは無料公開の原則を守る、こういうふうになるのが然るべきじゃないかと思ふのですが、もう一度お伺ひたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) もう一つ違ひますことは、これは所管しますればもう無料にしようというのであります。また、營業的には考へていないのであります。建設省が所管すればもう無料にして一般の公共道路に返そうという趣旨でありますので、これで儲けようという趣旨は全然ないのであります。

○岡田信次君 その点は多少違ふと思ふのであります。要は日本の道路を整備しようといふことが根本の精神でありますので、この道路運送法のこの項目に多少の改正を加へまして、何も儲けることだけでなく、日本の道路を整備するといふ観点から適當の改正を加えてやつてもいいじゃないかと思ふのであります。どうも私はいいわゆるハイウェイを料金を取つてやるということは、飽くまで道路の公共性に反すると思ふので、その点一つ十分お考へを願ひたいと思ひます。

それから一つ横道に外れますが、料金を取る方法と申しますか、徴収する方法はどういうふうにお考へになつておるか、又関門トンネルのこの資料を頂きますと相當の収入が上つ

て、十分ペイされて行くように思われますが、一方先ほどもお話に出た東京―神戸間の道路等を考えますと、伝うるところによると、建設諸費千二百億、例の融資だけでも恐らく年に七十二億、一日七億二千円です。維持費だけでも払わなければならぬ、それ以上と一日二千万円の純益を挙げるといふことが果して可能なりや否やといふことが考へられるのであります。が、その考へが同じように新らしく改築なり新設する道路の場合にもやれるのかどうか、この点ちよつとお伺ひたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 取る方法はゲイトを作るようなことをいたしまして取るのであります。東京―神戸間のは、これは適用いたしません。又別個に考へなければならぬと思ふので、その心配は勿論ありませんが、この式でやるわけではございません。

○岡田信次君 勿論先ほど東京―神戸間の道路とこれとは関係がないのだというお話を伺つておるので、承知してございまして、料金を徴収する方法を、各所にゲイトを作るといたしますれば、相當の人員費もかかり、それで只今例として申上げたように、若し東京―神戸間にそういう道路を作れば、一日少くとも、利子だけでも二千万円支払わなければならぬ。一方さういふふうには各所にゲイトを作つて人を置けば、人員費が相當かかるのだから、なか／＼それだけのあれが上らんのじゃないか。それでこの道路措置法に關係する場合におきまして、それと同じようなことが言えるのではない

かという点をお伺いしたいのであります。

○政府委員(菊池明君) まだ研究中でございしますが、只今例に挙げました箇所について想定いたしました交通量、それから適当であろうと思われる賃金をもとにいたしまして考えますと、そういう経費を払いまして大体十年なり十五年なりで十分償還できる見込であります。

○岡田信次君 関門トンネルのように両方二箇所にしかり入口がないというところは極めて簡単でございしますが、先ほど話の出でございました京浜国道を例にとりまして、あれを横断、或いは接続してある道路というのは恐らく数百箇所と申すと大袈裟かも知れませんが、少くとも百箇所以上になるであろう、ここに一々ゲイトを設け、番人をつけてやると相当の人員費が嵩む、それで果してどの程度の料金を然らばお取りになる、政令によつて定めるといふふうに相成つておりますが、何か政令の案でもあるのでございしますか。

○政府委員(菊池明君) 新京浜のごときものはプランチがたぐさございまして各箇所においてゲイトを作ることばできません。それに非常に交通量の多いところございしますから、これを取るものは一〇〇%取るといふ行き方ではとてもそれは取りかねると思ひますので、両方の橋とか、或いは中間の橋梁とか設けまして、そこを通過する場合に取りさえすればそれで十分だと思ひます。恐らくその中で二割とか三割というものは見逃すものもあると思ひますが、数が多うございしますからそう高い料金になくてもやつて行けはせんかと思ひます。

○一松政二君 ちよつと伺ひますが、今までの国道の砂利、割栗の、道の維持費と、それから、舗装した場合の、舗装にもいろいろあるわけですが、その舗装した場合に最初金はかかるが、維持費が相当安く行くだろうと思ひますが、そういう比較について今度の料金をきめるにもそれには非常に影響があると思うのですが、今までの国道の維持費と、それから舗装した場合の或る年限を限つた維持費とのなんか比較がございしますか。

○政府委員(菊池明君) 我々の計算いたしまして今日までずっと使つておりますものは砂利道の非常に悪い場合又砂利道のよい場合と大分違ひのございしますが、悪い場合には一キロ当り一台の自動車にかかつて来ます修繕費が九円九十三銭、それから路面のよい砂利道では六円四十五銭、それから舗装の場合には三円九十七銭といふふうに、これは自動車の一台にかかつて来る、価格に換算して見ますと、こういう比率になつております。

○一松政二君 いや、私が聞かんとするのはその自動車の低いの負担ではない、国又は県の費用のことを聞いておるわけですが、穴ばこができて、どんな悪くても、ほつたらかしておいで、維持費は少くてもいいかも知れんが、およそ一定の基準があつて、まあ県によつて多少違ひますが、およその標準があるはずだと思ひます。で砂利を丹念に入れておる道は、相当な維持費がかかつておるだろうと思ひます。そういう場合は、今度の道路又は県の道路は無料でやつておる、それを舗装したためにこれを有料道路にするという考え方もあるやに今聞いてい

るわけですが、そうすると、今までは無料であつたものを、今後ただ舗装することによつて料金を取るというものは、多少そこに矛盾が起るような気がするのですが、そういう点はどうお考えになつておりますか。

○政府委員(菊池明君) 普通砂利道の修繕をいたしておりますのは、一キロ五、六万円要る、それから大修理をいたしまして場合には、まあ十万円、非常に国道の交通の多いところではキロ当り二十万円くらいかけております。

○一松政二君 一カ年ですか。
○政府委員(菊池明君) はあ一カ年。そういうのを今度舗装した場合に金を取るということですが、これは有料にする場合の、舗装だけで有料にするといふこともなし得るよう規定してございしますが、できるだけこういうものは、舗装だけしたからといつて料金を取ることはなからうと思ひます。やはり改良いたしまして、そうして舗装して料金を取るということになると思ひます。

○一松政二君 日本のいわゆる国道或いは主要国道、これをできれば全部舗装するほうがいいにきまつておりますが、これを舗装する場合と、舗装しないで旧来のような砂利又は割栗で、できるだけまあ交通の便に供するといふ場合との、何か僕は比較がありやうなものだと思ひ、維持費又は国の費用……私はまあ素人ですが、最初舗装するときの費用はかかるけれども、あとで維持費が非常に少くなるから、結局舗装したほうが安いのだという話も聞いたことがあるように思ひます。が、そういう点どうですか。

○政府委員(菊池明君) 概数でござい

ますが、自動車が百五十台乃至二百台を越しますれば、砂利道でしますよりも、その維持費を利子に払つて舗装いたしましてはほうが得だといふ計算に相成つております。

○一松政二君 今のこの本年度の予算の新しく計画してあるのを見ますと、これは舗装だけのものがかなりあるのじやないのですか。この道路の中には、小田原―熱海、熱海―伊東、伊東―下田なんというのは、大休余り道がよくないので、それを放つてあるわけですが、これはもつと抵げる箇所もあるかも知れませんが、大部分はこれは舗装費じやないのですか。

○政府委員(菊池明君) 舗装だけといふのはございしません。皆幅を拡げたり、線形を直したりして舗装いたします。

○一松政二君 そうすると、まあ先ほど小野委員からも質問されたのですが、そういう道路を有料にするといふのは、どうも我々としては、いわゆる道路の今まで国が負担して無償でやるべき公開道路をまあ有料にするといふことは、この法文の趣旨から言つても少しおかしいのですが、これはもうこれだけのものは今年度の計画に載せて、法文の適用から多少、先ほど道路局長はどうも余りはずきり答弁ができなかつたようですが、飽くまでこれを有料にしやうといふお考えですか、新京浜国道にいたしまして……。

説明に計画書として添附いたしてござい

○一松政二君 私どもは先ほど同僚諸君からしばしば申されまして、有料道路といふものは特別な箇所に限つてもらいたいといふこと、多くはそういうものかと思ひます。どこへでも、どこへでも、多少金がかかる、予算がないから、少し手入れをするから、それを有料にするといふことは、どうも少し我々は割切れない感じがいたしておるわけでありまして、でありますから、そういう箇所は誰が見ても、どなたが考えても、これだけは特別にやつたのだから有料であることは御尤もだといふような点にできるだけ限つて頂きたいと思ひます。それだけを私は、私の意見を申し上げて、一応質問を打ち切つておきます。

○委員長(廣瀬興兵衛君) そのほか質問ございせんか。
○岡田信次君 もう一つお伺ひたいのですが、要するに財源がないからこつた特別の措置をとるといふことですが、道路を破壊する今日の主な原因と申しますか、破壊者は、アメリカの重車、トラックにしまして、或いはその他、戦車その他の重車、両方非常に大きな原因をなしておるやうに思ひますが、今回の行政協定その他のに伴う費用の中から、道路に対して何らかの負担がされておるかどう

か。
○政府委員(菊池明君) 普通の道路を通る場合につきましては、特別に負担をとることは考えておりません。
○岡田信次君 とにかく非常に十五トン、二十トンという大きなトラックその他向うの車が通るのですが、

今後もそれらに道路の整備に対する費用の一部を負担させるように御努力なさるお考えはないのですか。

○政府委員(菊池明君) この有料道路等につきましても交渉……研究をいたしておりますから、それに關連いたしまして、そういう話合いもいたして見たいと思います。

○岡田信次君 私は有料道路のみに限らず、一般の道路についてその破壊の大きな原因がそれであるのですから、当然負担して然るべきだ。そうすれば先ほど来非常にやがましう言われておる財源がないということに対しての一助ともなるのですが、その点一般の道路に対してのそういう方面の費用の負担について、いろいろお骨折りがあるのかないのか、お伺いいたしたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) 今まではそういうことはいたしませんでしたが、只今丁度これに關連しまして、交渉を始めておりますから、その際に又折衝して見たいと思ひます。

○一松政二君 この際ちよつと本法案に直接關係はないかも知れませんが、どうも私どもが国道或いは府県道を通つて常に感じることは、その維持をもつと早目にやれば、大きくならんで済むような箇所が、たくさん自分が通つて見ると見つかるのですが、これは管理の關係があるかも知れませんが、もつとこまめに、少し悪くなつたときに手入れをしておけば、大きくならんで済む箇所が、長らく放つて置いて、あとから根本的にやつたり、或いは時が遅れて大きく破壊した後に修繕しているような箇所が、かなりあるように見受けるのです。これはその道路の管理方

法が、もつと小さく区域を限るかどうかして、そうしてこの維持費をもつと少くして、そうして而も通る者の便利な方法が考えられると思うのですが、その点に対して、私はそういう希望だけをもつて特に道路局長に申上げておきたいと思ひます。

○赤木正雄君 議事進行と申しますか、運輸委員のかたへにも、まだまとまつた御意見もいづれ何かあると思ひますからして、又建設委員も今後審議されますから、あなたのほうの意見をまとめて下すつて、それを我々も斟酌する、又審議したい。大体今日はこれくらいで終えたらどうかと思うのですが、如何ですか。

○山縣勝見君 本法案に關しましては、交通行政或いは運輸行政の見地から、運輸委員会で相当意見があると思ひます。基本的な問題についてもあるし、具体的問題についても相当あります。さつきからお聞きの通り、相当問題があるのでありますが、今発言がありました。委員会のほうで大体意見をまとめまして、委員長の手許まで運輸委員会の意見を具申いたしますから、御審議の御参考にして頂きたい。なお委員会においてもできるだけ御採扱頂きたいと思ひます。連合委員会で、大体皆さんの意見出盡したと思ひますが、まとめまして……。

○委員長(廣瀬興兵衛君) 連合委員会ではこれで閉じてよろしうございますか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(廣瀬興兵衛君) 御異議がないようでありますから、連合委員会はこれで閉じます。

午後零時三分散会

昭和二十七年四月二十五日印刷

昭和二十七年四月二十六日発行

参議院事務局

印刷者 印刷局