

第十三回 参議院建設委員会會議録第二十四号

昭和二十七年四月十七日(木曜日)午前十一時三十分開会

出席者は左の通り。

委員長 廣瀬與兵衛君
理事 赤木 正雄君
田中 一君

委員

石川 榮一君
楠瀬 常雄君
深水 六郎君
前田 穰君
松浦 定義君
東 隆君

政府委員

建設省道路局長 菊池 明君

事務局側

常任委員 武井 篤君
会専門員 菊池 瑋三君
常任委員 菊池 瑋三君
会専門員

本日開会に付した事件
○道路整備特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(廣瀬與兵衛君) 只今から建設委員会を開会いたします。

○前田穰君 いろいろ伺いたいところがあるのですが、先ず以てあらかじめ伺っておきたいと思ひますのは、この前の合同委員会に、いわゆる弾丸道路はこの法律でやらないのだという御答弁がありました。それはどういふふうな御考へなんでしょうか。これは一般の人馬も通行する道路であるし、弾丸道路は自動車専用を予想し

ておられるというふうな意味で、これでやらないのですか。こういう御趣旨なのでしようか。

○政府委員(菊池明君) この法律では道路法による道路についてでございますので、東京・神戸間のごときは、これは純然たる自動車の専用道路になりますから、あの程度のものであれば別個の法律を御承知願へば……。

○前田穰君 そうしますと、別個の法律という意味は、現在の道路運送法の国の経営する自動車道という何條でしかたが文がございまして、あれでやりになるお考えなんでしょうか。

○政府委員(菊池明君) その問題につきましてはまだそこまで考へておりません。

○前田穰君 それではこの前のやはり合同委員会に、小野委員から交通政策ということについて質問がありまして、建設大臣からも道路局長からも御答弁があつたのですが、私はその御答弁は何かこう上つ面を撫でられたような御答弁のような感じがするものであります。もう少し具体的に一般の交通政策という点について御意見を伺いたいと思ひます。申すまでもなく、道路とそれから例えば鉄道といったようなものは昔から非常に運送機関としての機能が違つておると言われて来たのであります。だん／＼自動車が発達し、道路が発達して行くに従つてこの鉄道と道路による自動車運送というものの特性というものがだんだん近づいて来るというふうな傾向

を持つておられるのであります。アメリカのごときはもうすでに二、三十年前から道路運送と鉄道との競争というところで、鉄道をど／＼ひつぱがして行くというふうなことが始つておる。日本でもそういう例が若干あるわけでありまして、従つてこの道路の交通上果す機能というものは、或る場合に競走にもなれば、或る場合にはそれがお互いに相待つて日本の交通を円滑にして行くというふうに行かなければならぬと思ひます。今日までの

どうも実情を我々が一般国民として見ておりました、必ずしもこの鉄道と道路というものが一体をなして有機的に日本の交通を司つておるといふふうな安心することのできないような感じがしておるのです。殊に道路整備特別措置法案なるものは無論一般の交通を指しておられるのでありますけれども、御答弁は何かこう上つ面を撫でられたような御答弁の感じがするものであります。もう少し具体的に一般の交通政策という点について御意見を伺いたいと思ひます。申すまでもなく、道路とそれから例えば鉄道といったようなものは昔から非常に運送機関としての機能が違つておると言われて来たのであります。だん／＼自動車が発達し、道路が発達して行くに従つてこの鉄道と道路による自動車運送というものの特性というものがだんだん近づいて来るというふうな傾向

会に御意見を伺いたい、かように考へておるわけでありまして、先ず以て本法案が出ました機会でありまして、建設省の当局の御意見を伺いたいと思ひます。殊にこの道路は今交通の三要素と称せられる道路を担当しておるわけでありまして、交通はその上に更に動力と運送部というものが必要であります。その二つは自動車が必要主たるものであつて、運輸省がこれを監督しておる。こういう関係になつて交通の三要素の一つを建設省、二つを運輸省が持つておられるというのでありますから、一層この交通政策の完備を期する上においては、建設省と運輸省とがもつと密接な連絡をとつて、相寄り相助けに行かなければならぬと思ひます。どうも只今の御説明は、いやもうできる限り連絡をとつたんだとか何とか、そういうふうな非常な満足を感ぜられたのであります。そういうことについてどういふふうな御考へを持つておられるか、将来どういふふうに行つて行かれるかという点について、御意見を伺いたいのであります。

○政府委員(菊池明君) 道路政策、或いは交通政策ということでございますが、勿論無関係といふこともありません。元来道路網は、道路法がございまして、より完成した形でもつて描き上げて参つておりますので、それらの道路は殆んど昔からこれはあつた道路であります。御承知のように私から申し上げるまでもなく、鉄道の発達はその間先行しまして、在来ありました道路のところへ鉄道が発達して参つたわけでありまして、今日の状況では自動車又著しく発達して参りまして、その自動車が走りた道も、路線はあるが走れないというものが現状としてあるわけです。そこで道路のどの部分を改良して行くかという問題になります。我々はまだ殆んどその箇所を撰択するに困るくらい悪い所が多いのであります。どこからでも手を付けられればそれだけ有効になるというふうには、これはあらゆる場合とは申しませんが、必要なものであつて、なお路線がたゞさんあるわけですね。道路政策と申しまして、とにかく通れるように早くしようというところが只今先決になつておりました。鉄道の関連、或いは競争線といふような問題についてはそれは問題になることはあるまいかと思ひます。特にこの法案で考へておりますものは、只今申したように、道路法による道路をやるのでございまして、鉄道との競争線とかいふようなものはあり得ない。大体現在ある道路をよくして行くというのでございまして、競争というものはあり得ない。むしろ鉄道の培養線としての道路が発達して行くような恰好になつて、鉄道関係には有利になるのではないかと、どこにそういう有利道路を作るかとい

う場合に、運輸関係との連絡であります。それは、恐らく鉄道よりも自動車関係の監督をしておられるほうが関係が多かるうと思ひますが、よく連絡をとつてやるつもりでございます。

○前田君 只今の御答弁の中に、道路の新設と言つたつて、それは従来からある道路を拓ける、若くは改良するに過ぎないんで、新しく作るのではないのだ、こういう御答弁であります。これは一昨日か建設大臣も同じようなことを言つておられたのであります。それは形式的に申せば、そういうことだと思ふのであります。併しながら従来あつた道路と、それからこれから恐らくは本法によつて開通せられるという道路とは、名前は道路であるけれども、経済上の機能においてはもう殆んど異つた性質を持つと言つても大して過言でないような格段の相違あるものをお作りになることだと思ふのであります。従つて、形式的には改築だと言われたつて、私は實質的には新築に等しいのだと、こう言わなければならぬと思ふのであります。が、そして、無論それは鉄道のありかへ道路を敷く、道路の立派な所へ鉄道を架けると、これは一本よりは二本のほうがベターであることは間違いないけれども、日本のような今の、終戦後の窮乏する時代には、成るべく交通機関といふことも能率を擧げて、成るべく少い費用で交通の円滑を図つて行くといふことが必要であらうと思ふのであります。道路のレベルが従来低いのだから、とにかくそれを鉄道と無関係に上げるんだと、こういうたような感じを起させることではどうかと思ふのであります。今建設省の当局に向つ

てるんでそういうことを申ししますが、私は鉄道新線建設審議會の場合には、これと逆のことを運輸当局にお尋ねしたいと、こう思つておるわけなんです。

次に、アメリカの貨取り道路の状況をいろいろ資料を頂きまして拜見しておるのであります。あのアメリカの貨取り道路の事例として取上げられておりますものは、むしろ主として日本の自動車道に該当するものが多分に含まれておるのではないかと。そして、名前を見ておると、純粹の遊覽道路が非常に中に含まれておるやうにも考えられる。例えばベンシルバニア・ターンパイク或いはメーソンのトル・ロードとかいふ事例がありまして、これはやや詳しく載つておりますが、あの実績を捕提するのには、まだ資料としては私は足りないやうに思ふので、よくわからぬのであります。が、併しながら、中に書いてありまするいろ／＼アメリカの各界における論議の模様を見ておりました。道路が重複する、資本が二重投資になる虞れがあるのではないかと議論が起つて、一方ではこれは一本で足りないから二本かけるのであつて、決して二重投資にはならないのだといつたやうな議論が書いてあるやうであります。日本では無論それと同じやうな問題も起り得ますが、殊にそういうたやうなことが鉄道の間に於いて議論が起り得るわけじゃないかと、かように考えますので、單に従来あつた道路を拓けるに過ぎないのだからという御意見は、先ず私が最初に申上げた形式的に片付けられるものではないと、かように思

うのであります。が、如何でございますか。

○政府委員(菊池明君) 御尤もな御意見であります。私の信じますところは、只今の実は専用道路につきましましては、そういう自動車専用道路につきましては、そういう議論が成立すると思ふのであります。道路法で言つておきます道路につきましましては、必ずしもそうではないんでないかと思ふのでございます。やはり現在道路としておりますに使用されておる、或る程度は自動車も通つておるといふものを改良して行く、橋がないとか、トンネルがないとかいふのはこれは別であります。道路につきましましては現在幾らかは通つておるが、これを拓けてもう少し円滑にして行くといふことが趣旨なんでありまして、現在の我が國の現状としては、この法案に盛つておきます道路は、現在必要であるというルートについてやろうといふのが主たる目的になつております。観光道路等々の中で全然ない所に路線を認定いたしましたやうな場合には専用道路式のものをおつて道路にいたしました。この法律によつてや

て行くということが本法の狙いの一つであるやうであります。それが果してどういふ成算をもつておられるかといふことについてお伺ひしたいのであります。その先ず一項目といたしまして、この道路整備特別措置法を設けられる趣旨がその道路の新設費、若しくはその開設費を捻出したいといふことが最も直接な精神のやうに伺つておるのであります。そうすると、一昨日の御答弁の中に修繕費はその使用料の中から出すのだと、こういう御意見があつたやうであります。又私もそれは本法を通過してそういうふうに議める、即ち修繕費を補助することができるといふことがどこかにありますので、従つてこれは修繕費はやはりその使用料の中から支弁するのだといふことの御趣旨のやうに思ふのであります。が、新築、改築の費用の捻出を円滑にするためにという御趣旨だといふと、元來道路の整備というところが国家もしくは自治体の国民に対する義務だと言つてもいいやうな考えからいたしますと、少し当初の目的を逸脱しておるやうにも考えられる。少しでもこの使用料の徴収の必要を少くするやうな考え方をすべきだといふやうな気持ちを持つておりますために、先ず以てそのことをお伺ひしたいと思ふのであります。そしてこの道路法のほうから行

のかという点も併せて伺つてみたいと、かように考えております。

○政府委員(菊池明君) 維持修繕費をこの料金の中から取るかといふと、それはその料金をとつておる間、つまり償還期間中はやはりその料金で以て償還して参りますから、まあ府県の事業の場合はその中から、又現にこの維持は府県がやるわけでありまして、府県のほうにそれを又返してやるという恰好で、この金を以て維持修繕をして行くという建前なんです。従つて他の会計から、普通の予算から、公共事業費等からはその間は補助はいたしません。

○前田君 次にお伺ひしたいのは、この自動車から使用料を取る、まあ例外の場合はありますが、大体において人馬からは取らないのだ、こういうことでありまして、この道路の中で自動車の専ら通るところに當る部分だけについてこの償還を要する金を使い、そして人馬等の通行に當る部分に対しては国費なり或いは地方費なりで充てるということが、まあ一応公平というやうなふうにも考えられます。又最小限度のこの有賃の手段を止むを得ずとるのだという趣旨にも叶うやうにも思ひます。又地方においても或いは軌道の敷設等のために道路を新設の際に広くとる場合には、その割合に応じてその軌道の経営者から道路費を負担させておるといつたやうな事例もあるわけ、従来そういう考へ方がなかつたわけではないのでありますから、今申上げた通行料を取らないものの通常の部分は一國國費その他でお出しになるというやうな考へはありませんか。

○政府委員(菊池明君) 歩行者のみの
通る場合を有料でという意味ですか。

○前田君 私が申し上げた趣旨は、一
本の道路を作る、そうすると当然近代
的な道路であるから自動車専ら通る
何と言いますか……のが真中にある。

それからその外側に軽車両とか或いは
馬が通る。その隣りに人道がある、こ
ういうことになると思うのでありま
す。そうすると自動車だけから使用料
を徴収する。即ち自動車の通る分は自
動車の負担において新設する。これは
一応背けるかも知れないのであります
が、その外側にある車道、人道まで自
動車で負担させるのか、これは国費で
おやりになったらどうか、こういう意
味であります。

○政府委員(菊池明君) わかりまし
た。実は賃を取りまする賃額及び交通
料なんかの算定をいたします際に、そ
の大体基準のあれは、方針はきまりま
すが、どのくらいにするかというよう
なことにきましては、その場所々々
で非常に条件が違ふわけでありま
す。若しそういう広い道路をやりますよ
うな場合には、又賃取りの有り様によつて
償還して行くという部分を路面の中で
或る程度限定しまして、そのほかは他
の公共事業費を加えてやるというよう
なことも考え得ると思ひますが……。

○前田君 もう一つ今いつた採算の
問題について根本的のことを伺ひし
たいのですが、一体どのくらいの使用
料を取り、何年くらいの期限でやつて
行けるのか、こういうことについてむ
しろ個々の道路について違ふのであり
ますから、具体的に細かく伺ひ
たいことは無理でないことはよく承知し
たしておりますが、おおよその見当とし

てどのくらいのキロ当り使用料を取つ
て、そして三十年乃至五十年くらい
の間にはどういふふうになるだろう
かといふような、大体のお見通しがあ
ればそれを伺つてもよろしいし、私今
日ちよつと頂いたのを忘れて来たので
甚だ遺憾であります、大きい紙で具
体的に書いてあつたのがありますが、
あれが個々のものに對する具体的な
のなんでしょう。そういう採算関
係のことを一つ詳しく伺ひたいと思
ひますが……。

○政府委員(菊池明君) これは仰せの
ように、長い道路の場合と、それから
トンネル、橋梁、これはもう全然違
うわけでありまして、道路につきま
して、幅をあげまして、舗装をいたしま
した場合には大体我々の計算したと
ころでは、受ける利益の半額以下とい
うふうな点でとつて見ますと、キロ当
り五円くらいは高過ぎないと思はる
のであります。その辺が普通の道路の
場合の賃であります。それから橋梁、
トンネル等につきましては、現在にお
きまして或いは迂迴路の關係とか、そ
れからも一つはそこにかかります工
事費の高によりましてきまつて参りま
すので、これは橋梁が長いから幾らと
か、トンネルが長いから幾らというよ
りも、そういう客観的な情勢からむし
ろきまつて来る場合が非常に多いの
であります。もう一つは我々として
は、むしろ取り易い程度に安くいた
しまして、大いに利用して頂くとい
ふことにいたしたいと思ひます。それ
から償還年限であります、我々とし
ては四十年くらいはいいと思ふのであ
ります、これはやはり金を借りるこ
となんであります、貸すほうではや

はり十五年とか二十年とか、余り長い
のは困るという御意見があるのは尤も
な話であります。只今とつておきま
すのは大体二十年を超えないようにや
つておきます。それからその表にあり
ますのは、これはまだ検討は十分じ
やございせんので、三年で返すと
か、五年で返すとかいうのは、もう少
し安くして長くしたいと思つておりま
す。

○前田君 單価は自動車の運轉費の
節約によつてまあ大体五円見当だろ
うというお話で、非常に計算はむずか
しいと思ふのでありますけれども、頗
る大ざかみな考え方、私も五円とい
うお考えならば、成るべくそういうこ
とをやることがよくあると思つてお
ります、結局自動車の通行の数量と
いうことが問題の中心だと思ふので
あります。ここにいろいろ計算が出て
おるようでありまして、これの予想を
立てられた基礎を伺うということも
いいことかも知れませんが、余りに個々
の具体的細かい問題に入りすぎると
うかと思ひますが、今日日本におき
まして実際に運轉せられておる自動車
一般自動車の運轉実績を見て、私ども
が感ずるところをこの表に當はめて考
えて見ますと、何だかどうも少しこれ
は多いようなふうに考えられる点もあ
ります、そして中には二百五十
両とか三百両というの相当あるよう
であります。そういうので果してやつ
て行けるか、一体三百両くらい……ま
あ年々むしろ殖えては参りました、ま
殖えてもその程度の自動車の通過を予
想しておられて、それで非常に大きな
金をかけて運轉費がキロ当りで十円も
節約できるような道路をお作りになつ

て、そして果して一定の期限内に償
還ができるかと考へるか、この点が非常
に疑問に思ふのであります。それで私
は必ずしもできるできないということ
が私の本當の中心の問題ではないので
あつて、できなかった場合にどうい
うふうにお考へになるのか、更に期限を
延ばし、その期限内に償還できなけれ
ば又延ばすということにして行くと、
現在の一般の自動車道と殆んど變りな
いことになる、まあ交通の種類は違
いますけれども、一般自動車道と同じよ
うなことになる、殆んど半永久的に
この公共機関という道路を賃取りにす
るといふ結果になるわけでありま
す。だからその際におとりになる手段と
しては、そうやつて期限を幾らでも延ば
して行くという考へ方と、それから仮
に六割償還できたとして、その
道路は四割でできたのだ、こういうふ
うに諦めて国家がそれを負担して回収
せられるかどうか、そういうふうな
つまり償還ということが将来賃取りを
解除するときの判断の仕方について
ふうな影響を及ぼす考へで今日出発せ
られるのか、そういうことについて伺
ひたいのが真意なんであります。

○政府委員(菊池明君) 第一段の問題
であります、只今もありません、一
般自動車道は、これまでありますのは
主として観光地帯に多いのでありま
す、観光の自動車を通すので、只今の
ところ日本人では観光に自動車で行
くという人はバス以外にはない
ので採算は取りにくいのではないか
と思ひます。西宮、宝塚のごときも府
道に切替えたような次第であります。
なか／＼採算は取りにくいのでありま
す。これで取上げようと思つておりま

するものは、そういうものたまにあ
ります、主として産業的に非常に
重要である、現在もトラック、バス等
が非常に難儀しておる、困つておる部
分でありまして、交通量も現在も多
い、将来も多くなるだろうという所を
選んだものであります、このとりま
した予想の交通量もそう大きく過大で
あるとは思つておらないわけであり
ます、こゝではまあ十五年程度であ
ります、若し二十年、三十年とい
うようなことが許されれば恐らくそれ
は條件によつて償還はできるものと思
つております。万が一一只御心配の何
年かかつてもということになります
と、これはいつまでもというわけには
行きませんので、まあ我々の、只今私
だけの考へでは地方費によつて公共事
業的な、つまり税金のほうからの収入
によつてこれを又利子を拂つて行く
というふうな恰好にでも将来考へたら
うかというふうな只今ちよつと思つて
おります。

○前田君 このところは私は非常
に重要な一つのポイントでないかと思
うのであります。本法案に對するいろ
いろまあ仮に反對論が出るとすれば、
道路の公共性を無視すると、ここに重
点があるわけだろつと思ふのであり
ますが、それが当初の採算についての
ろんな調査、輸送ということが無論人
間のすることだから例外的に計算をし
そこなつて、一定の期限後に回収が
始んどできなかつたといふことは、こ
れはあり得ます、こゝのところが
よほど嚴重に見通しがつけ得れば、そ
の期間内に大体において回収ができる
といふことならば、短期間の限られた
間の負担であるから、これは道路を

整備するために止むを得ないという考
え方が起き得ると思ひますけれども、
回収できなかつたならば、幾らでも延
ばして行くのだと云うふうなことに
なる虞れがあれば、公共性というこ
とに対する反対論が非常に多く出て来
るのじやないかと云うように考へます。
従つて若しそういう場合にはどうかで
国家なり或いは地方自治体なりで償還
でき得なかつた部分は負担して行くの
だという肚ならば、そういうことがこ
こに法文の上に何ら明らかになつてい
ないという点、先になつてそんなこと
は知らないのだという点になつても
困るのじやないか。だからこのこと
ろは道路の公共性という点を考へる
と、非常に重要なポイントになるのじ
やないかと思ひますが、如何であり
ましようか。

○政府委員(菊池明君) そういふこと
は特に條文に挙げてございませぬが、
我々の今考へておられますところは、こ
れはこういう場合の十年とか十五年と
かいうものは施設の性質から申しまし
ても少し短か過ぎるのじやないかと思
つております。それでこれはまあ財政
当局の意見にもよるのであります
が、三十年も考へればこれはもう返し
得ると私は信じております。それから
特にここに挙げなくとも、地方は普通
であれば公共事業費で以てできるだけ
やるべきものを、こういうふうにして
償手続を経ないでこういうふうな借
入ができるわけでありますから、或
る程度のは地方費でも負担しても
いいわけなんですけれども、將來そう
いうことは返し得られなければ、それ
を地方費によつて負担して行くといふ

道は開かれ得るのじやなからうかと、
こういうふうにして思つております。
○前田君 余り一人で長くなりま
すので、總論的なことをもう一点だけ
ありまして、そういうことだけお願
いして今日は私はあはれたいと思ひま
すが、それはこの三條の二号に「通常」
という言葉があつて、そしてそれが
非常に意味があるのだという道路局長
の先般の御説明でありまして、これは
もう少し具体的に詳細に伺つておかな
いと、これは道路の公共性ということ
に非常に重大な關係がある問題だと思
ひますが、或いはどなたかほ
かに御質問のかたがあれば、その御答
弁は次回に譲つてもいいのであります
が、これは簡単に付かないと思ひま
す。

○政府委員(菊池明君) この「通常」と
いうことは原則としてというふうな意
味に御解釈をお願いしたいのでありま
すが、公共性から申しまして、そこを
通らなければならぬものがあるにつ
てはよろしくない、面白くないとい
うので、そういう所は成るべく省こうと
いう趣旨で原則としてという意味が詭
われたわけでありまして、どうも地方
の事情を勘案いたしますと、短区間で
てそこをやれば非常に効果があるとい
うような場合に、必ずしも迂回路がな
くても、運賃を拂つてでもやつてくれ
という声が非常にあるわけなんです
あります。そういう場合も起り得るケー
スでありますので、そういうものが救
得するように、例外的なものも拾ひ上
げ得るようによつてこの項を入れたわけ
であります。

○前田君 すべての交通機関で並行
路線というものは非常に解釈のむづか
しい問題で、それが並行で、それが並
行でないのだというものは無論具体的
な場合に非常に判断に迷ふことだろ
うと思ひます。そういう意味に
ついて特にここに通常という言葉を使
つてゆとりをつたのだという御趣旨
ならば、それは私は一応御尤もだと思
ひます。これをなんと言ひますか、非常
な例外的な特殊な場合に活用するのだ
という御趣旨を正確に伺へれば結構だ
と思ひます。何だかどうもこ
このところ今日この具体的計画と
して案ができておられますやうなものと
睨み合はせまして、それでないやうな
うにも解釈ができる。殊に私の例にと
つて申上げたいと思ひますのは、京浜第二
国道のごときはこの間運輸委員も言つ
ておりましたが、現にとにかく法制的
にはどうだか知らないけれども、通
つておるのではありません。この沿線に住
んでおる人間を例にとつてみれば、今
日まで無料で走つておつた道路が有
料の道路になれば、翌日から必ず出入
りには料金を拂わなければ道路は通れ
ないのだ、沿線の住民はそういうこと
になるのであります。あの路線を営業
しておつたバス、トラックはすべてそ
ういふことになるわけでありまして、ま
あ非常に言葉は正確でないかも知れま
せんが、既得権が害されることにな
る、こういうふうにも考へられる。そ
れで或いは小田原熱海とか、熱海伊東
とか、或いは戸塚、こういうところをど
ういうふうなルートをおとりになる考
えか知りませんが、場合によつ
てはこの辺の交通は全部有料でなけれ
ば通れないのだというやうな結果にな

る虞れもあるやにも思ひますのでありま
す。通常というものは本當に例外的
のは、判断し得べきだといふやうなゆ
とりのある場合だと解釈していいので
すか、どうですか。

○政府委員(菊池明君) 京浜がしば
しば問題になつたのであります。沿道
に沿つて用のある人、或いは沿道に
住んでおつてそこに車を持つておる人
からは出入りに對して一々取るという
ことは考へていないのであります。で
すからあそこを通る車を一〇〇多取る
といふふうには計算はできません。恐
らく二割、三割というものはその沿道
に用件のある人であつて、そういうも
のは初めからバスを持たせるとか、或
いは表示いたしまして、そういうこと
はないやうにしなければならぬと思
ひます。それから通常の例外措置とい
うことです。勿論これは原則としてと
いう意味でございまして、例外とい
ふふうにとつてもいいのですが、一路
線の中でも重なるところと外れるところ
というところがあるわけでございますか
ら、はつきり言つてしまふとどうもひ
つつかつてどうしてもやれない部分が
きて参りますので、やはり例外的にそ
ういふものがあり得るということを一
応法としては書いておいたほうが窮屈
にならないという意味で、ここに挙げ
てあるわけでございます。

○前田君 それでは私は一応これで
總論的なことは終りたいと思ひます。
○委員長(廣瀬兵衛君) では今日は
これを以て閉会いたします。
午前十一時五十七分散会