

第十三回 参議院建設委員会會議録第三十五号

昭和二十七年五月十四日(水曜日)午前
十時四十三分開会

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
小川 久義君

委員

楠瀬 常猪君
前田 穰君
徳川 宗敬君
松浦 定義君
小野 哲君
田中 角榮君
委員外議員 衆議院議員 中 角榮君
政府委員 建設政務次官 塚原 俊郎君
建設省道路局長 菊池 明君
事務局側 常任委員会専門員 武井 篤君
常任委員会専門員 菊池 瑞三君

本日の会議に付した事件

○連合委員会開会に関する件

○道路法案(衆議院提出)

○道路法施行法案(衆議院提出)

○委員長(廣瀬與兵衛) 只今から建設委員会を開会いたします。

道路法案及び同施行法案を一括して議題に供します。御質疑のおありのかたは順次御発言を願います。

○田中一君 その前に、この道路法案その他の法案の審議の前に、ちよつと

委員長に申入れたいことがあるので、それは先般、この建設委員会に付託されたものであつて、それを人事委員会に廻した日本国との平和條約の効力の発生及び日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障條約第三條に基く行政協定の実施等に伴い国家公務員法等の一部を改正する等の法律案、これが内閣にかかつておりますが、この二つとも連合又はこの建設委員会が一緒に審議するような形に委員長のお手許でお取計らい願いたいのです。その点を要求したいと思ひます。

○委員長(廣瀬與兵衛) 只今田中君の御発言を如何に取計らいましょうか。

○小川久義君 田中君の要求通り当該委員会に申入をして審議したいと思ひます。

○委員長(廣瀬與兵衛) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(廣瀬與兵衛) 速記を始め

○田中一君 今の問題は一応内閣委員会、我々が連合する必要は無いと思ひます。連合という形は忙がしいのだから……。ただここに政府委員を呼びまして、政府委員から説明だけを聞いてその上で委員会なら委員会の意見をまとめるなり何なりしたいと思ひます。それから人事委員会にかかつてある長い名前の法案は、もと／＼これは衆議院では建設委員会にかかつて問

題であります。従つてここでは同じような形で取上げると、人事委員会は大部分忙がしくなさそうです。或いは連合に持つて行つてくれるか、どちらかそのような措置をとつて頂くように希望いたします。

○委員長(廣瀬與兵衛) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(廣瀬與兵衛) 速記を始め

只今田中君の御発言の建設省設置法の一部を改正する法律案、これは調査案件として取上げることになつたと思ひます。なお、日本国との平和條約の効力の発生及び日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障條約第三條に基く行政協定の実施等に伴い国家公務員法等の一部を改正する等の法律案、これに對しましては連合審査を申入れることにしたいと思ひます。御異議ございませんか。

○田中一君 もう一点申入れたいのですが、これは曾つて予算の調査中に警察予備隊の施設費が約四百億圓が計上されておりました。これに對しては、内容は当時の、無論これは建設省の営繕部が実施する予算を含まれておるものというところは説明がありましたので、内容がはつきりいたしません。この際調査案件として、警察予備隊が持つところの四百億の内容について調査をしたいと思ひます。これを適当な機会に建設省の政府委員をお呼び願つて、それを調査するようなお取計ら

いを委員長に要求したいと思ひます。

○委員長(廣瀬與兵衛) 只今の田中君の御発言に御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(廣瀬與兵衛) ではさよう取計らいます。

○田中一君 運輸委員のほうで委員外発言があるならば、そのほうを先におやり願ひたいと思ひます。

○委員長(廣瀬與兵衛) 只今運輸委員の小野哲君が委員外発言を求めて参りました。昨日の連合委員会の決定に従ひまして、これを許可いたします。

○委員外議員(小野哲君) 道路法案につきまして、私のために委員外発言の機会をお与え下さいました御好意に對しまして、先ず以て厚く感謝の意を表したいと存じます。時間の關係もございまいしから、できるだけ簡単に要点について申上げ、又提案者並びに必要に応じまして政府当局からも御答弁を頂きたいと思ひます。今回の道路法案の中で、多少細かい具体的の問題に觸れるかと存じますが、あらかじめ御了承を願つておきたいと思ひます。

先ず第一は、いわゆる道路と鉄道との交叉の問題であります。これは三十一條であつたかと思ひますが、その中で、特に私どもの何つておきたいと思ひますことは、いわゆる政令で以て取行われる場合があるわけでござい

ます。その場合におきまして、政令を定める場合は、非常にまあ慎重を期すべきであるというふうな考へておるわけでありまして、立体交叉の範圍をどの程度にするか考へてあります。提案者及びこれの執行の面に當られる政府当局の御意見を伺ひたいのであります。

○衆議院議員(田中角榮君) お答えいたします。改正道路法の理想的な原則としては、これからの道路、軌道、及び鉄道は全部立体交叉にしたいといふことではあります。財政の關係上いろいろの問題が起ると思ひますので、これは運輸、建設両大臣の間に十分なる協議をまとめまして、現在の情勢に即応してできる妥協点の下にやりたい、こう考へるわけでありまして、

○委員外議員(小野哲君) そういたしますと、大体一級国道とか、二級国道とか、まあ都市内の主要な路線といふことが一応対象になるかと思ひるのでございまして、さうに了承してよろしうございませうか。

○衆議院議員(田中角榮君) その通りでございます。

○委員外議員(小野哲君) 次に伺いたいことは、やはり交叉の問題でござい

いことは、これは第八十七條の問題にも触れて来ると思ふのでございますが、鉄道が新設又は改築する場合の道路との交叉は協議又は裁定によるといふことになつておりますが、この協議内容であるところの交叉の方式、或いは構造、工事の施行方法とか、費用の負担につきましては、第八十七條の許可等に條件を附することは穩当ではなないと思ひますが、又法律上ではできないと考えておるわけでございますが、この点については如何なものでございましょうか。

○衆議院議員(田中角榮君) 立体交叉の場合は原則的に経営者負担でありますので、鉄道が道路の上を通る場合には、鉄道でこれを負担するということでありますし、八十七條とは立体交叉の場合に関係ないと思うのですが、そうじやありませんか。

○委員外議員(小野哲男) 或いは私の研究不足かも知れませんが、何か條件を付けるような場合が想像されるものですから、一体條件等がそういう場合に附け得るかどうか、こういうことなんでしょうか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは協議でありますので、話がまとまつた結論によつて施行されるのでありますので、條件を附けられることはありません。

○委員外議員(小野哲吾) 次に伺いたいことは、立体交叉に関連いたしました、御承知のように国有鉄道と地方鉄道等とはその業態が非常に異つておるわけですが、従つて、国有鉄道の場合と、地方鉄道等の場合と同じような基準で以てやつて行くことは適當ではない、こういうふうに考

えておるわけでござります。この辺につきまして、取扱方についてお考えを伺っておきたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) 勿論現在も国有鉄道は平面交又をできるだけ早く立体交又にしたい、こういうふうに進めておるのでありますが、いわゆる私鉄、軌道等になりますと、負担金の問題がありますのと、経営上の問題がありますので、理想的には参らなな問題がありますから、業態を十分調査の上、妥当なる結論の下に徐々に本法律案の趣旨を徹底して行きたい、こう考えておるわけであります。

○委員外議員（小野哲吾） 少し具体的な問題で恐縮なんです。が、なおあと二、三点伺いたいと思います。立休交又の問題は、非常に鉄道側としましては関心を持つておる問題でありまして、私も実は鉄道にも多少関係を持つて

ておるものがございますから、この点を伺つておきたいと思いますが、立体交叉に伴ひまして、鉄道側について、例えば勾配の変更に伴ひまして、動力費とか、或いは線路補修費が増加するというようなことも考えられますし、

又はこれがために将来改良工事を困難ならしめるために生ずる工事費の増加、こういふことも考えられるわけでありますが、これを何とか補償するといふふうな条文がないといふふうなこ

とで鉄道側の負担となつておるようなわけであります。こういうふうな場合におまきしては、何らか補償の規定を設けてはどうかというふうに考えられるわけでございますが、如何なものかでございますか。何らか工事費の協議をするというふうな場合において、その際にこういう点を十分に考慮

するといふ方法をお考えになつておられるかどうか、この点を伺いたいと思います。

○衆議院議員(田中角榮君) 私も小野さんと同じように鉄道に関係しておりますので、十分研究しておるわけでありますが、これは新しい交通常識から考えまして、何とかこのようなものからは立体交差にいたしたい、こういう理想的な面に持つて行きたいというのが、本法律案の主目的であります。これをただ理想に走りまして、全面的に直ちにを行うということができませんので、本法律案の施行に当つては、現在

交叉しておるものに対しては適用しないというふうにはつきりしておるわけであります。これからのものに対しては原則的に立体交叉であるけれども、種々な條件その他は協議の上に遺憾なきを期したい。但し改築を行う場合に

併しその費用分担につきましては、経営者負担が原則でありますので、鉄道側が道路を跨ぐ場合には鉄道が負担する。それから道路が鉄道を跨ぐ場合には道路側が負担する。こういうのであ

りまして、ただ、改築の場合には強いて私鉄等は立体交叉にしたいくないという場合があるであろうと思いますが、この場合には十分お互いが協議をして、妥結をした条件によって施行せられる

のでありますので、これが費用等の分担に対しても協議の余地は十分あると、こういう考えであります。

○委員外議員(小野哲吾) 次に伺いたいことは軌道の関係でございまして、軌道法によるいわゆる新設軌道の関係でございますが、たとえて申し上げますと、御承知のように大阪附近の軌道

につきましては、相当新設軌道のものが多いわけであります。全く地方鉄道と同じ状態のものにつきましては、第

三十一條のような規定の趣旨に準じまして、言い換えれば三十一條の規定を準用するということが適當であらうと思ふのでありますが、この点についてのお考えを伺つておきたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) 三十一條に特に軌道という字句を入れなかつたのは、いわゆる道路法は基準法でありますし、軌道法は道路法に対する特別法と考えておりますので、軌道に対し

ては現行でも軌道法によつて十分制約を受けておりますし、なお軌道法による免許に対しては建設、運輸両大臣の協議によつて許可されるのでありますから、改めて書く必要はないと、こう考へて書かなかつた次第でございます。

す。

○委員外議員（小野哲君）　まあそういう
たしますと、三十一條の趣旨に副うて
具体的に運用の上で適切な御処置をと
ると、かように了解してよろしうござ
いますか。

○衆議院議員(田中角榮君) その通りであります。

○委員外議員(小野哲君) 次にやはり三十一條の關係でございますか、これによりますと、あらかじめ協議をしない

ければならないということになつておるのでございますが、御承知のように道路工事の予算が決定いたしましたしてから協議をするということに相成りますと、なか／＼この協議の問題が円滑に進まないことが多いのであります。従つて少くとも予算編成前に鉄道業者と協議をするということがこの道路法の

趣旨から申しまして、民主的であり、又円滑な取運びができるのではないかと、かように思うのでありますが、さ

議がまとまらなければ両方とも工事はできないのでありますから、十分時間的余裕を持つてあらかじめ協議をし、妥結点に達してから予算を組むというふうになると思います。

○委員外議員（小野哲老） 次は二十條の問題でございしますが、これは兼用工作物の管理の点でございまして、その

でございます。恐らく同僚議員からもすでに質問があつたかと思いますが、私の伺いたいのは、踏切補装の場合の損傷の原因がまあ路面交通によるにかかわらず、従来は鉄道側で維持修繕して

おるわけですが、第五十五條の協議で道路側と双方で負担するといふふうな考え方ができるのではないかと、かように思うのでございますが、この点についての御見解は如何でございますでしょうか。

○衆議院議員(田中角榮君) 二十條の踏切の場合も原則としてこの法律案が、経営者負担ということでございます。すのこで、協議の結果いずれが損傷の原因であるかということになれば、その費用

分担はおのずからきまると思っています。

○委員外議員（小野哲吾） 次は、やはり兼用工作物の関係であります。この中に駅前広場ということが謳われておるわけであります。即ち駅前広場の道路、いわゆる兼用工作物となる場合におけるさような場合に対しては、事前に当該鉄道側と十分に協議を

する必要があると思つてあります
が、事前に御協議をなさる御意思がございませうか。

○衆議院議員(田中角榮) 鉄道側と事前に十分協議をいたします。

○委員外議員(小野哲也) 次は、占用関係について伺いたいと思つてあります。第三十二條におきましては、占用の許可について規定をいたされておるわけでありませう。その第一項の第三号に「鉄道、軌道その他これらに類する施設」ということがあつて、これは路面の鉄道、軌道のみを言うのであつて、道路の下を通過するものは含まれておらん、こういうふうな解釈をしてよいかどうか、この点を伺いたい。

○衆議院議員(田中角榮) 道路の路面の占用につきましては、御承知の通り路面を通過する部分に對しての占用でありませうが、地下鉄は道路の下を通過するわけでありませう。但し地下鉄に對しては占用料を徴収しないということでありませう。

○委員外議員(小野哲也) 占用料は徴収しないという結論のほうを先に伺つて、私の質問はこの点につきましては必要がなくなつたわけでありませう。恐らく若し道路の下を地下鉄が使つておるからというので全部取るといふことになりませう、相当麗大な負担をしななければならぬ。これは非常に路面交通機関との均衡を失ふことに相成りますので、この点は慎重なお取扱を要望いたしたいのであります。

なお次は、交通営団が御承知のよう
に昨年の法律改正によりまして、その

出資が日本国有鉄道と関係地方公共団
体、こういうことに限定されることにな
りましたので、而も法律の中で公法
上の法人である、こういうふうな規定
をされるに至つたのであります。とこ
ろが今回の道路法案を見ますと、特例
が設けられておりまして、日本国有鉄
道であるとか、或いは専売公社等の公
共企業体につきましては、これを適用
しないというふうになつております。

ところが交通営団が御承知のように公
法上の法人であつて、いわば公共企業
体の性格を持つておる、これは法律に
よつて明らかであります。そういうたし
ますと、日本国有鉄道の企業体の内容
と、それから帝都高速度交通営団の企
業体のあり方と変りがない、従つてこ
の点については同じような扱いをすべ
きではないか。只今田中議員から占用
料を取らないというのにはさうな理論
上の根拠からのお考えでありますか。
その点をこの際確めておきたいと思
ひます。

○衆議院議員(田中角榮) この占用
料の問題につきましては、地下鉄は道
路の下を通過する部分に對しては、占用
料は徴収しない、これは原則として
地上に出でる所、いわゆる昇降口と
か昇降口の上下とか、プラットフォー
ムとか、路面を占用しておる路面に對
してのみ占用料を徴収する、という原
則、もう一つは、あなたが今言われま
したやうなゆるゆる公共的なものに對
しては、協議をし、実情を十分調査の
上、適當なる調整をするという法の精
神から徴収をしないわけでありませう。

今までの占用料というものは、官営工事
及び公営工事等の架設物に對しても全
然とらぬというやうなことでありま

したが、今度は少し幅を拡げて、公營
のものであつても場合によつては營利
的なものは徴収することができ、
なお民間のものであつても事情によつ
ては徴収しないことができる、こう
いうふうな実情に即した占用の徴収方
式を設定しておるのであります。

○委員外議員(小野哲也) 大休今の御
答弁によつて了承いたしましたわけであ
りまして、地下鉄の性格並びに本質か
ら申しまして、占用料の問題につきま
しても、これが施行の際においては十
分な考慮をされることが必要ではない
か、かように思ひますので、これ以上
の質問はこの際はいたさないことに
いたします。

なお、ただこの場合におきまして、
この道路法案が成立いたしました場合
において、問題は実施の点でありま
す。言換へれば或いは地方公共団体の
條例に委ねられるというふうな道が開
かれておりますので、従つて関係鉄道
業者におきましては、各地方公共団体の
自由なる條例の制定によりまして、
全国的に、或いは地域的に不均衡な状
態になるというのを恐れておるよう
でありますので、従つてこの法律の施
行に當りましては、十分に地方公共団
体に對して、通達その他の方法によつ
て趣旨の徹底を図られまして、不均衡
等の起らないやうなお願ひをいたした
いと思つておりますが、何らかさや
うな御措置をおとりになる御意思が
ございませうか、伺つておきたいの
であります。

○衆議院議員(田中角榮) 全国に互
る事業に對しましては、政令でその範
囲をきめておりますので、而もこの政
令の範囲を超えて徴収してはならない

ということと縛つてありますから、お
説のような趣旨に副つて、各府県が適
当なる財源としてこれを徴収するとい
うやうな條例は布けないやうに処置
いたしております。

○委員外議員(小野哲也) 次は第六十
一條の問題でございまして、今回衆議
院におきましては、道路法施行法案の
第一條を修正せられ、又道路法案の第
六十二條を削除されて本院にお廻しに
なつたわけでございますが、道路法施
行法案の修正を見ますと、旧第一條
の第二号の道路の修繕に関する法律、
これはそのまま残しておくと、こうい
うふうなことになつたやうでありま
す。而して第六十一條を見ますと、道
路管理者は道路に関する工事(修繕に
関する工事を除く)、その括弧を削除
されておるやうであります。ここに私
は疑念を持たざるを得ないのであり
ます。言換へれば道路法施行法案の第
一條の第二号は、いわば占領治下における
道路の修繕に關する工事費の負担
の問題であつたと思ひます。それから
この第六十一條の修繕に關する工事を
除くということになりますと、この道
路に關する工事というものの中には當
然に修繕を包含するといふことに解釈
をせざるを得ないのであります。とこ
ろが第六十二條の削除をされました趣
旨は一定の路線を定めて車輛を通行さ
せ、又は反覆して同一の道路に車輛を
通行させることによつて云々といふこ
とで、負担の不均衡をこれは是正すべ
きである、適當でないといふ趣旨から
これはお取止めになつたのではないか
と御推察申上げる次第であります。と
ころが道路法施行法案の道路の修繕に
關する法律が生き残り、且つ六十一條

の修繕に關する工事を除くという括弧
が外されますといふと、六十一條は受
益者負担とは申しながら、結局におい
て六十二條を削除した割合には逆にむ
しろこの負担の範囲が拡くなつて來
る。そういうことに相成りますので、
この点はどうも私もといたしまして
は、なお問題として十分検討をして頂
かなければならない点ではないかと思
ふのであります。特に第六十一條の第
二項に「負担金の徴収を受ける者の範
圍及びその徴収方法については、道路
管理者である地方公共団体の條例で定
める」ということになりまして、運用
如何によりましては、六十二條以上に
相當の範圍において工事費の負担をす
るということになる懸念を持つわけで
あります。この点について道路法施
行法案の問題と道路法案第六十一條の
問題と、これを關連して御意見を伺
いたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮) お答え
いたします。六十一條の受益者負担金と
六十二條の特別負担金という表現はち
よつとまずかつたやうであります。が、
この立法の趣旨というものは、現在ま
で各都道府県が勝手な條例を作り、規
則を作つて、修繕に關し、又改修に關
し、受益者負担を要求しておつたわけ
であります。なお受益者負担金という
よりも寄附金名義で相当多額のものを
要求したために、バス業者などは相
當の迷惑を蒙つておる例があるのであ
ります。それで私たちがいたしまして
は、道路を整備する最も大きな目的と
しては、道路予算を殖やしたいといふ
意味から、場合によつてはガソリンの
目的税まで考へるという現段階におき
まして、不均衡であり、而も不公平に

各都道府県が各個にばら／＼に徴収しているところの受益者負担金名義の徴収に対しては、政令を以て全国一律にこれを取り、而も一般財源として繰入れられないで道路の修繕に還元されるような措置を講じたい、こういうふうな考えでおつたわけであり、現在各都道府県が條例その他で徴収しておりますのは、一般財源として繰入れられて、道路には全然還元されておられないので、いわゆる受益者負担金徴収、特別負担金として徴収したものはその道路に還元せられるという、こういう趣旨で六十一條、二條を規定いたし、而もその徴収の限度というものは全国的に見まして、現在行われている寄附金名義等の金額を含めたものよりも少くなければならぬという程度のことを考えておつたわけであり、ところが六十二條の表現が非常にきつ過ぎたために相當な議論があつたわけであり、特に運輸委員会と建設委員会との合同審議会におきまして、六十二條の特別負担金を課することは、實際上において少くとも時期尚早であるといふことでこれを削除したわけであり、そういうことになりましたと、六十一條の括弧内、即ち修繕に関する工事というものを全然抜いてしまふと、今まで道路損傷負担金名義、受益者負担金名義で一つのバス路線の新らしい免許線等に一つの橋を修繕すると、道路を多少修繕すればバスが通れるという際に、工事ナンバーが非常に悪いために何年間も認可にならないといふようなことで、現実的にはバス業者などが道路を直し橋を直して免許してもらつていふような状況がありますので、六十二條を削除して

六十一條の括弧内もそのままにしておくと、今よりも非常に退歩した道路法になる虞れがある。この金額は僅かなものでありますが、而も六十一條の精神が受益者負担でありますので、地方民の納得の上に、なお申請に基いて協議の結果行われるものであり、一方にこれが徴収をせられるというものはありまないので、いわゆる六十一條の括弧内を除きたい、こういう考えであつたわけであり、けれども道路の修繕に関する法律案は、御承知の通り町村道まで含めた一切の道路の修繕に関する費用に国が補助できるように法律案でありまして、たしか昭和二十二年、三年の議員立法であります。それを廃止をするといふことを考えておりました。そしてこの道路法の目的として、国道は国の營造物、府県道は府県の營造物とはつきり規定した以上は、維持修繕費等は地方公共団体で行なつたり、国で行ふ分野を明確にしなればならぬといふふうに考えたのでありますが、これも現在の状況において、町村道を含めたあらゆる道路に国が補助できるといふ規定があるのにこれを外すといふことは多少議論があるといふので、まあ既得権でもありますし、この問題は本法律案改正においては現行法そのまま残したほうがいいといふ相當強い希望がありましたので、道路の修繕に関する法律案は現行通り残して、そして町村道を含む各道にも国が従前通り補助が得るようになつたわけでありまして、この六十一條の括弧内を残すことにより、又六十二條を削除することによつて、今までの負担金より多くなるといふことは全然ありませんし、なお都道府県が各個にばら

ばらに條例を以て過重な負担を申付けるといふことのないように、本法律案施行後は法律によるものではなくとも、本法律の趣旨を体した告示、通達、その他によつて一定の基準を設けて過重にならないよう十分な処置をとりたい、かように考えておるわけであり、

○委員外議員(小野哲也) 只今の説明によりまして、第六十一條の趣旨は一応理解をしたわけであり、ただ提案者が例としておとりになりました、例えばバスの新規の免許を出願しておつて、道路が余りよくないので、きない、これは一つの場合だと思ひます。ただ問題は、現にすでにバスが運行しておるといふ場合において、その道路を修繕するといふときにもやはり第六十一條によりまして、受益者の負担によつて何がしか負担をしなればならないと、こういうことにもなるのではないかと、思ふのであります。そのういたしますと、結局六十二條で特別負担といふ看板は下したけれども、結局何がしかバス業者、その他自動車の使用者なり、或いは事業者にとりましては、この道路に関する工事修繕を含めた工事費を常に負担することになる、こういうふうな六十一條は解釈せざるを得ないのではなからうか、従つて六十二條は削除されたけれども、その身代りとして六十一條が適用されることによつて、とにかく負担はしなければならぬ。既存の事業者において負担はしなければならぬ、こういうふうな解釈をすることになるかと思ふのであります、如何でございますか。

○衆議院議員(田中角榮) これは原則として、道路は国の營造物であり、地方公共団体の營造物であり、地方公共団体の營造物であり、受益者負担といふようなものや、特別負担金をかけないのが私は原則だと思ひます。併し地方財政及び国家財政の窮乏の折から特に受益者であるといふものに対して受益者負担金をかけ得る、こういう規定でありまして、併しこれは現実的な面においては申請に基くもの、協議に基くものであつて、頭からどういふ條例により、又法律によつて徴収をするといふものはありまないので、ただ現在のような状況ですと、實際法律に規定がないにもかかわらず、却つて寄附金名義、その他で過重な負担をやつておる所もあります。ところが又全然ない所もあります、そのようなものを六十一條で、まあ六十二條を削除いたしました、全国的なものにしたい。併しそれは協議によつて取るものであり、而も大体この六十一條の目的とすると、それは特別な事由があり、受益者が納得をし、特に希望して道路を直して貰ふといふ場合を考慮しておるのでありまして、この條文が直ちに全面的に受益者負担金として徴収でき得る旨を規定したものではありませんので、その御心配はない。ただ現在よりも均等に、筋が通り、過重な、而もわけのわからぬ金を納める不愉快な業者の気持を緩め得ると、こう考えております。

○委員外議員(小野哲也) 私も提案者の御意見とその点については必ずしも異ならないわけでありまして、免許を申請する場合に、特別な寄附を伴わなければ免許をしないといふふうなことは、これは適當でない。従ひまして、公正妥當に、而も極めて厳格な範囲内においてやつて行くという御趣旨であるかと思ふのでありますが、この点につきましては、提案者の御趣旨に則つて、これが執行に当たります場合に、これは十分にこの点を考慮される必要があるわけであり、御承知の通りに道路法は大正十年でございまして、かの制定でありまして、相當その後事情の変更がありますので、従つて今回道路法が全面的な改正が行われることに相成りましたのに伴ひまして、軌道法の改正を行うことが必要ではないか、かように考えるわけであり、また、軌道法の改正のお考えはあられるかどうか、この点を先ず伺ひたい。

○衆議院議員(田中角榮) 道路法は基準法であり軌道法は道路法に対する特別法であります、基準法が三十年のほこりを執つて改正される以上、軌道法もこれに關つた改正がなされることは當然であります。私どもは議員立法に當り軌道法の改正を考えたのでありますが、軌道法は運輸、建設両省の共管であるといふが、これは運輸委員会の主管事項でありますので、運輸委員の諸君とも十分御相談申し上げて、本法通過後早急に議員立法の形式で何んとか改正を願ひたいといふことを衆議院の委員会においても発言いたしております。なお議員立法ができない場合は、政府を奨励し、本道路法とマッチをするような軌道法の早急な改正を行いたいという意思を表明いたしたいと思ひます。

○委員外議員(小野哲也) 御趣旨はよくわかりましたが、ただ問題は、道路法案が成立いたしました場合に、先ほども私が触れましたように、

軌道の中で新設軌道により事業を経営をやつてゐるものが相当あるわけであり、従つて地方鉄道と軌道との権衡が余りに失ふといふことは、これは妥當でないものでありますので、少くとも道路法が施行されます場合に、少くとも道路法の改正が時期的には遅れるものであります、その間に、何らかの間の権衡を失ふといふことは、暫定的な措置をとることが必要ではないかと思ふのでありますが、何らかこれは執行機関である政府御当局の御意見のほうがいかに思ひますが、提案者にも何か御意見がありましたら伺いたしたいと思います。

○衆議院議員(田中角榮) これは三十一條に軌道という文字を使わなかつたのでありますが、軌道法を早晩改正したい。併しこの法律案の施行に際しては、軌道法によりまして、軌道の新設許可等は運輸大臣が許可権限を有しておりますが、建設大臣と殆んど協議をしておるわけでありまして、建設大臣も本法の精神を十分して、軌道の許可認可に対してもお互に協調し、これから改正せられるであろう新しい観点に立つ軌道法、それから新らしく施行される道路法がよくマッチするような條件で協議を行い、工事施行に対して万遺憾なきを期したい、かように考えております。

○委員外議員(小野哲) それではこの道路法の施行に当りましては、運用上軌道と地方鉄道との間におきましては不均衡のないようにお取計らいを願う、かように了承してよろしくございしますか。

○衆議院議員(田中角榮) その通りであります。

○委員外議員(小野哲) それでは最後にもう一点伺つておきたいと思ふのでありますが、この道路法施行法案を拝見いたしますと、修正前の第十九條、修正後の第二十一條になつておるかと思ひますが、道路整備特別措置法の一部を次のように改正するといふことで、ここに掲げられておられるのであります。ところがこれは少し技術的な問題になるかと思ひますが、道路整備特別措置法は未だ成立いたしてありません。又道路法もこれは成立いたしていませんので、即ち両法律がいずれも未成立の場合において、この道路法の施行法案の中に未成立の道路整備特別措置法案の一部を、特別措置法の一部改正をするといふことを入れますことは、これは如何なるものであらうかと思ひますが、従つて若し道路整備特別措置法の中で改正を要する点があるならば、道路整備特別措置法案の審議に際しまして、これに適當な修正を加えるといふことが必要ではないか。特に道路管理者の問題につきましては、地方公共団体が道路管理者であるといふのが、この道路法の施行法案に掲げられておる改正の要点ではないかと思ふのであります。そういふふうなものは道路整備特別措置法案の中で十分に検討を加えて取上げられるべき問題ではないかと思ふのであります。ただ道路整備特別措置法案の中に道路法に根拠しておるものにつきましては、道路法の成立によつて適當な措置を講じなければならぬかとも思ひますが、これはやや技術的な問題になります、この辺のお考えは政府においてはどうか、この御意見になつて来られたか、又その御意見

は如何なるものであるか、伺つておきます。

○衆議院議員(田中角榮) お答えいたします。道路整備特別措置法は政府提案であり、私たちがいたしましては議院立法を行うといふので、私たち自身も二、三年これが立法に努力して参つたわけであり、閣議をすらすらと通りまして、政府提案として提出されておりますが、これは改正道路法と表裏一体のものとして考えておつたわけであり、いゝゆるガソリン目的税等を取らうと考へまして、もいろ／＼の問題がありまして、未だ実現の運びに至らない。併し現在のような状態で、年間予算八十億のうち北海道に二十億も持つて行かれたのでは全然道路整備は行われないといふ状況になりますので、何らかの措置を講じて道路予算を獲得しなければならぬといふので、有料道路といふような制度も考へたのであります。道路整備特別措置法はできるならば四月一日から施行したい、こう考へておりましたが、道路法が先の審議になりました、当委員会に参りますと、ちよつとちよつとくはなつたやうであります。私は現在の心境においてもできるならば道路整備特別措置法も同時に通過をお願いできれば非常に幸甚だと、こういふふうに考へておるものであります。これは道路整備特別措置法が遅れるといふことになると、当然この條項はもう一応考へなければならぬと考へております。

○委員外議員(小野哲) 大体提案者から非常に御懇切な御答弁を頂きまして、私も大体において了承いたしましたわけであり、御承知のように運輸委員会におきましても、道路整備特別措置法並びに道路法案につきましてはいろ／＼御議論の多い点があるわけでありまして、従ひまして提案者におかれては、その御趣旨が十分に行政の上において反映するように取計らいをお願いしたいと思いますし、又建設委員会におかれましては、私並びに同僚議員各位からの質問のあつた点を十分に御勘案を願ひまして、慎重な御審議を願ひたいことを希望いたしました。私の質問を終わりたいと思ひます。長い時間私のために特に発言の機会を頂きましたことにつきまして、重ねて厚く御礼を申し上げます。

○衆議院議員(田中角榮) 私たち建設委員会といたしましては、今河川法の立法も考へておるのであります。各委員会群衆の状況でありまして、なか／＼協調に至らないのであります。道路法に對しましては、交通行政の根本的な議論があるにもかかわらず、衆参両院の運輸委員会の諸君が非常に賢明な御指導を下さつたことを心から感謝いたします。ちよつと連記をとめて下さい。

○委員長(廣瀬兵衛) 連記を始め「速記中止」

○委員長(廣瀬兵衛) 連記を始め「速記中止」

○田中一君 私はこれは提案者に要求するのかわからんけれども、旧法と新法の問題点をもう少し親切に、明日までに調整しておいて頂きたいと思ふのです。それは常に我々が不勉強のために甚だ申訳ないと思ふのです。提案者のほうで、提案理由はよく承知しておりますが、逐條的な説明の資料をお出し願ひたいと思ふのです。

○衆議院議員(田中角榮) 御尤もな御発言でありまして、誠に申訳ありませんが、明後まで印刷にまよめまして、お届いたします。

○田中一君 そうすると、時間は非常に余つておりますが、その資料が出ますと、審議も早く行くと思ひます。から、今日はこれで以て終了します。

○前田君 私は二、三點伺ひたいのであります。従来道路はすべて国の営造物といふような考へ方で参つておつたように思ふのであります。多少異論がなかつたでもないと思ひますけれども、大体さういふふうになつておつたと思ふのであります。新法はどういふふうな考へ方で立案されておるのか、従来通り道路全部を国の営造物といふ考へ方でおられるのか、或いは府県道以下はそれ／＼の公共団体の営造物とお考へておられるのか、その点を一つ伺ひたい。

○衆議院議員(田中角榮) お説の通り現行法等におきましては、道路は国の営造物といふことになつておるのであります。新法の目的とするところは、これが責任の分野を明確にするために、二級国道は国の営造物、都道府県道は都道府県の営造物、こゝういふふうにはつきりとしたわけでございます。

○前田君 それでは道路管理者をきめず條文が「都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。」それから「市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。」といふふうには都道府県とか市町村といふふうには書いてあるのであります。十四條

を見ますという、その国道の場合は先ず修繕その他の管理は「都道府県知事」がそれぞれその路線が当該都道府県の区域内に存する部分について行う。こゝういふふうに書いてありまして、国道の場合と都道府県道以下の場合と書き方が違ふのでありますが、これはどういふ意味でございましょうか。

○衆議院議員(田中角榮) お答えいたします。都道府県知事は知事個人でありますので、都道府県議会の議決を必要としないわけでございます。都道府県が、市町村及び市町村が、市町村が、市町村が市町村議会の議決に基かなければ行動ができないわけでありまして、

○前田 そうですね、この十四條の都道府県知事と書いてありますのは、国の事務の委託というよりな意味を含んでおるわけでありまして、

○衆議院議員(田中角榮) その通りであります。

○前田 それから五條の一級国道と二級国道との区別の問題であります。一級国道のほうには重要部分を構成し、その他政治、経済、文化上特に重要な都市という文句があります。そして二級国道のほうは一号に「都道府県庁所在地及び人口十万人以上の市」、こゝういふ言葉が使つてあります。場合によつてはオーバラップするものがあると思ふのであります。人口十万人以上の市ということと、それから政治、経済、文化上特に重要な都市というものの国道の等級を定める場合の何と申しますか、考え方の基準といふか、そういうようなことについてお考えがございましょうか。

○衆議院議員(田中角榮) お答えいたします。特に重要な都市と言いますのと、都道府県庁所在地及び人口十万人以上の市と、こゝういふふうになつておりますのは、政治、経済、文化に必要なもの、この採点はいろいろあるものであります。ただ古い觀念における重要都市というのではなく、新しい政治的、経済的、文化的の見地から検討せられて、それが総合採点の結果、重要都市として指定されるものを言ふわけでありまして、

○前田 問題は非常に不明瞭な点もあると思ひますけれども、具体的決定の問題でありますから止むを得ないといつておきまして、もう一点伺いたいのではあります。それは昨日も非常に問題になつておりました路線の点であります。先ず以て道路局長にお伺ひしたいのですが、九條に道路の認定をする場合には建設省令で工事の必要な事項を定めるといふことになつておるのであります。路線を考へて、何かここに提示してありますその路線名、起点、終点、重要な経過地というやうな項目をお考えになりまして、

○前田 道路局長がお考えになると思ひます。

○政府委員(菊池明彦) これが施行になりましたら、建設省令をその線に沿いまして出すのでございますが、これは大体現行法と同じこととございまして、路線等のことをこれに入れることではないと思ひます。経過地点を置くとか申されますが、海を渡る場合は恐らくその前後の都市を挙げて示すわけでありまして、

○前田 この路線の問題は昨日も大体論じられておるに思ふのであります。昨日の建設省令の御答弁によると、その航路を道路の一部として道路法にいわゆる渡船と見るということと、それからその航路の運営を海上運送法の適用をするかしないかというこの問題は別個の問題と申すか、或いは並行して考へ得る問題であるから別段支障はないのだと、こゝういつたやうな趣旨の御答弁であつたように思ふのであります。又一面その渡船場を道路法のいわゆる渡船の中に入れるか入れないかという問題は、その渡船を都道府県なり或いは市町村で実際に運営しなければならぬという面から大きな制約を蒙るので、その行き過ぎた認定は起り得ないのではないかと、実はかように思ふのであります。けれども、場合によつてはそういうことが起り得ないとも断言はできないと思ふのであります。それはその渡船場となる場所の海上運送といふものに対して、道路法の渡船の規定を適用すれば不必要な制約を加へる、或いは甚だしい場合は圧迫を加へるということになる虞れがあると思ふのであります。従つてもう少し具体的に渡船といふものをどういふ觀念で美質的に考へるかという問題は、或いはこれは衆議院で議論になつておるかも知れませんが、衆議院のことは一向知りませんので伺つておきたいと思ふのであります。

○衆議院議員(田中角榮) 渡船施設の道路法による適用に對しましては、なにか微妙な問題でありまして、議論をするとなか／＼むずかしいやうであります。併し實際的に考えますと、常識的に現行道路法においても非常にうまく運営されておりますので、御説のような心配は現行道路法においてはありません。併しこれをどこまで渡船施設のうち道路法によるものであり、どれ以上は海上運送法によるものであるという限度が非常にむずかしいので、大体常識的な判断において運営せられておるわけでありまして、今まではさしたる障害もないやうでありますから、本法施行後においても常識的な運用と協議においてするもので、問題ではない、ただ法律的には道路法によつて制約を受けるものと海上運送法と両方適用されるものがあるが、これは制約面に対して大きなものではありませんが、これも御心配のような不必要な制約を受け、嚴重なる干渉を受けるというやうなことは現行法通り起らない、だから改正法律案が現行法律を踏襲したやうな方向だということ、これは止むを得ないのではないかと、こゝういふふうに考へております。

○前田 渡船の渡船につきましては、将来自動車のみならず、発達するに伴ひまして、い／＼／＼な新しい考え方が生ずると思ふのであります。殊にこのカーフェリーといふやうなものが当然考へられるわけでありまして、門にいたしまして、或いははもと大きな考へ方と言ひますが、或いは渡路島を縦断して本土と四国との間、まだその地方々々においては考へられておるやうな場所があると思ひますけれども、この道路法のいわゆる渡船施設といふものにつきましては、そういうカーフェリーその他の新しい考え方を具体的に今日持つておられるか、或いはそういうことについては何もお考へになつていないのでありまして、

○委員(廣瀬良兵衛) それでは明日午前十時から開会いたします。本日はこれを以て散会いたします。午前十一時五十七分散会