

参議院建設委員会會議録第三十六号

昭和二十七年五月十五日(木曜日)午前
十時四十一分開会

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 榮二君
前田 穂君
門田 定藏君
松浦 定義君
東 隆君

衆議院議員

田中 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 武井 篤君
常任委員 菊池 璋三君
常任委員 会専門員

説明員

建設省道路 局庶務課長 浅村 康君

本日の会議に付した事件

○道路法案(衆議院送付)

○道路法施行法案(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。

道路法案及び同施行法案を一括して議題に供します。両法案につきまして質疑のおありのかたは順次発言を願います。

○田中一君 運輸委員会からいろいろ質問がありましたので、一番重要な点は了承しておりますが、第三条の「私権の制限」のところですね、現行法では私権に対する、例えば土地収用をしないという場合、民有地を借りていることになっているわけなんです。その場合現行法ではどういう使用料の支払の仕方をしていくか。大体現行法では国道の場合ではどうか、府県道の場合にはどうか、市或いは町村道の場合においてはどうかという認定を誰がして……無論これは管理者がするのではないかと思いますが、どういうような形で以てそれを支払っているか。その現状を……、現行法によるところの支払状況、それから料金の認定、そういうものについて御説明願いたい。

○説明員(浅村康君) 現行法におきまして道路を設けます場合には、先ず用地を取得するわけでございます。その用地の取得にも御承知のようにいろいろの方法がございます。話し合いで円満に解決のつく場合と、それから土地収用法の規定によつて強権を発動する場合と、大体二通りあるわけでございます。

料金をどういうふうに使つておるかという御質問につきましては、実は詳細な資料が今ございませんので、この場合にはどのように幾ら払うということとはちよつと答えたいしかねませんが、まあ普通の常識上適当と認められるところに折合いを付けて片を付けております。それから非常に特殊な

場合でございますが、道路管理者側が用地を取得しないで個人の土地をそのまま道路に使つておられる場合がござります。この道路法案第三条に規定いたしております「私権の制限」という規定は、現行道路法にも同様の規定がございまして、さような場合に当てはまる規定でございます。つまり土地を手放すのはいいや、自分の名前の土地にしておきたい、併し自分はその土地について別に地上権を設定したり、永小作権を設定するというようなことは考えない。道路に使つて頂いて結構だ。併し名義は自分のものにしておいてもらつて、道路が廃道になつたときには自分に返してもらいたい。例へば先祖伝来の土地であつて、これを手放すことは工合が悪いというような場合が、これは非常に稀な場合でございます。かような場合には、これを無料ですて使わしてもらつて、道路が廃道になつた場合にはその土地の所有者にお返ししておるというようにすることになつておる例がござります。さような場合には、私権の行使の制限を三条で規定しておるのであります。所有権を移動するのとはかまわない、抵当権を設定するのとはかまわない、つまりそれは抵当権の設定には何ら関係ないのであります。併し、例えばその土地の所有権を持つておるから地上権を設定してもいいやないかというようになると、地上権の設定などをやられま

すので、さようなことは認めない。これは現行法の考え方と同様であります。これが現行法は、河川法ではちよつと考へ方が違つております。河川の敷地については私権の行使を許さんというような厳重な規定ができております。道路法では私権は認めるが、私権の行使の仕方を制限するというような立て方でできておりました。この法案も考へ方は同様になつておるわけでございます。

○田中一君 私の伺つてゐるのは、今のあなたの御説明はそのまます承しておるのです。ただ道路を構成する場所が民有地である場合には、これについては御承知のように収用しない土地で、無償民間にその権利がある場合です。これに對する使用料の問題です。今のあなたの御説明ですと、話し合いで無料ですつてゐるというお話がございましたが、私は無料ですつてゐるというよりは強権で民権を圧迫したということになると思ふのです。従つて、これには妥當なる使用料が払われなければならないので、その実例を伺いたいというわけなんです。

○説明員(浅村康君) 言葉が足りませんが、勿論無料の場合が原則というわけではございません。で、所有権を移動しないで使つても、らう場合には、これを賃貸借というやうな形で借賃を払つておるといふのが普通であります。これはどのくらいの率で払うかという御質問につきましても、ちよつと一概に申し上げられませ

ん。これはいろいろなケースがあるかと思ひますので、ちよつと只今一概にかような率で払うというところはお答えいたしたかねますが、別に問題なく現在までやつております。

○田中一君 私は問題なくとか問題あるとか言つておるのではないのです。問題のあるなしの問題は、結局法の圧迫と言ひます。法の建前から言つて、屈伏しておるといふ形があつてはならんと思ふのです。従つて、その意味を言つておるのです。料金の問題は誰が認定してどういふことをしておるか、賃貸借の契約というものは法の裏付けで以て圧迫しておるのではなからうかといふことを質問しておるのです。現行法ではさういふやうなトラブルがあつた場合がござりますかどうか。

○説明員(浅村康君) 現行法ではトラブルは只今までござりませんが、仮にありました場合には、現行法では訴訟だとか訴訟だとかいふ救済の規定がござります。新法ではなおのことその点は氣を付けてまして、私権の保護という点につきましては十分新しい考え方を取り入れて考えてござります。

○田中一君 第七條の認定の問題でございますが、この第一項第一号に「第三種漁港若しくは飛行場」とありますが、この飛行場の場合ですね。これは提案者に伺ひたいのですが、この法案を作るときにどの飛行場を考へて、どこどこを考へて飛行場という文字を入れたか。もう一つは、若しも行政協定によるところの、アメリカ駐留軍が

軍の専用飛行場として若し飛行場を設
定したと、その場合勿論これに連なる
幹線がなくちゃならん。その場合この
法で以て大臣又は都道府県長がそれ
を認定するかどうか。それからその工
事をする場合、行政協定によるところ
の六百五十億、この中からすべきもの
か、或いは日本政府がすべきものか、
或いは駐留軍がすべきものか、若し駐
留軍がすべきものだとなると、行政協
定のどこにそういう問題が挙つておる
か、伺いたいと思ふのです。

○衆議院議員(田中角榮君) 飛行場の
認定は、軍の飛行場を全然考へており
ません。これは新しい道路法の建前
が新憲法に副うように、而も新しい
経済的、文化的、政治的な重要地点を
縦貫連結する道路というものでありま
すので、空港という一般的な空港及び
重要都市を指しておるわけでありまし
て、軍の純然たる軍事目的に使用せら
れる飛行場を重要飛行場として指定す
る意思は毛頭ありません。而も第二段
の御質問にあるところの、例えば立川
等の軍専用の飛行場についてはどうす
るか、勿論これに対する新らしく作
られる軍用道路があるとするならば、
それは当然将来は道路法によつて律せ
られるものであると思ふのでありま
す。實際現在作られてつあるとか又作
られるとか、軍が専用してゐるとい
うような場合には、これに対しては当然
行政協定による分担金によつて支出せ
られるべきものであつて、一般道路費
の中から出さるべきものでないとい
ふ考へております。

○田中一君 現在の飛行場といふの
は、どこを大體想定しておりますか。
現在のあなたのおつしやるような産
業、政治、経済、文化上必要などい
う、その定義の上に、どこを指してい
るのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 現在のと
ころ羽田、それから大阪、福岡とい
うような、又将来札幌の飛行場、新潟
の他民間航空によつて使用せられるも
の等の飛行場を指しているわけであ
ります。

○田中一君 これに関連しまして、道
路の重複の問題がありますが、然らば
先ず駐留軍の軍用道路といふものは、
軍用道路といふますが、まあ駐留軍だ
から軍用道路でしよう、これが都道府
県長、いわゆる管理者が管理してい
る道路と重複した場合、その調停権、
管理権はどこにあつて、又そういう点
については駐留軍と話し合ひができて
いるかどうか。これは重複の問題は何
条でしたか、それをちよつと伺いたい
と思ふます。そういう話し合ひができて
この法案ができてゐるか。又その場合
はどうするかといふことを考へられて
作られたか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは十
一条であります。現行法の十六条と
同様の規定であります。勿論道路法
に明示せられる道府県道と国道と重複
するような場所の管理権は、日本政府
にあることは論を待たないものであり
ます。併しこれが駐留軍の駐留のため
に特別に必要な改修、補修、維持に
いうようなものが起きた場合には、当
然その分担金に対しては日本政府が分担
金より金をもらつて、日本政府の手に
よつて、維持、補修を行なうといふこ
とを考へてゐるわけであります。

○田中一君 駐留軍の作つたところの
専用道路といふものは、現在の、これ
はまあこの委員会で質問すべきもので
ないかもわかりませんが、同じ道路と
しての考へ方を以て申上げますなら
ば、それは専用道路に対しては、我々
国民がそれを使用使われない、通る道
路を持つのか、或いはクロスする場合
で、クロスする地点の上と下と両方
に道が通つてゐる場合、その場合には
行政協定においてどこまでその使用
合ひができてゐるかどうするか、伺いた
いのです。

○衆議院議員(田中角榮君) 私は行政
協定の趣に當つておりませんでしたの
で、そこまでは詳しくはわかりません
が、本法律案を立案し、審議をいたし
ておる私たちがいたしましては、駐
留軍が作るものであつても成るべく新
しい道路法を適用したいといふこと
を考へております。併し實際一般的道
路ではなく、純然たる軍用道路として
作られ、而も純然たる軍用目的にのみ使
われておる場合には、当然向うが管理
をします。維持、補修も向うがする
わけですが、但し現在の府県道及び国道
と交叉するような地点に対しては、
当然管理その他は日本政府が行うわけ
であります。

○田中一君 それはそういう協定がで
きておるのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは現
在の状態では私の感覚ではできておら
んと思ひます。これは個々別々に日米
合同委員会が協議することになつて
おります。これが分担金によつて作ら
れた道路、それから路線等の所有権の
問題その他の問題も徐々に解決し、妥
結するために日米合同委員会が設け

られておりますので、現在の状態に
おいてはこのよう細かいところまで
は協定ができておらないのではない
か、こう考へております。

○田中一君 七条の七項ですが、この
「建設大臣が第五項の規定により路線
を認定すべき旨の裁定をした場合」に
は、この場合にはこの四号の「二以上
の市町村を経由する」云々とありま
すが、この場合にはこの都道府県議
会の議決を経ないといふことになって
おります。これはどういふことになり
ますか、これはどういふことになり
ますか。

○衆議院議員(田中角榮君) これはこ
の法律案が規定いたしました通り、都
道府県道は都道府県知事が都道府県議
会の議決を経ることになつてお
ります。市町村道は市町村長が市町村
議会の議決を経ることになつて
おりますが、二以上の市町村に跨る道
路については、両者の意見がまとまら
ない場合に裁定をするのであります。
で、いわゆる裁定についてはどちらか
の意見がまとまらない場合もあり得る
のであります。これにはこの議決を要
しない、こういうことでもあります。

○田中一君 この「二以上の市町村」
といふのは或いは管理者が同一の場合
にはどうなりますか。管理者が同一の
場合ですが、この場合も議決を、承認
を経ないでもよいのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは路
線認定の場合に各議会の議決が異な
る、議決でどうしても結論が出ない
という場合にのみ裁定するのでありま
すから、裁定の際には議決を要しな
い、こういうことになります。

○田中一君 第十七条の「管理の特例」
であります。この「指定市」とい
うのはどこを指しているのです
か。

○衆議院議員(田中角榮君) 五大都市
を指しております。

○田中一君 はつきりとおつしやれま
すか。

○衆議院議員(田中角榮君) 横浜、名
古屋、大阪、京都、神戸であります。

○田中一君 それから十七条の三の、
これははつきりしておきたいのです
が、「必要な技術的諸替」、これは何
を指しておるか、具体的に御説明願
ひたいと思ひます。

○説明員(浅村廉君) これは、こうな
りました場合には、私どもとしては政
令で何を定めるかといふことになりま
す。この十七条では只今御説明があ
りました五大都市が指定市として府
県並の扱いを受けるというようなこ
とが規定してございまして、この道路
法の各条文の中に「都道府県」とか、
或いは「都道府県長」とか、いろ
いろ書いてございまして規定を、五大
都市に限つては「五大都市」とか、「五
大市の長」とか、諸替えなければな
らないという問題が起るのでありま
す。これを一々このほかに書いたの
は大変なことになりますので、政令に
譲つたのだらうと思ひますが、政令で
は一つ／＼しらみつぶしに各条文を
検討いたしました。そうしていわゆる諸
替規定、五大都市を府県並に扱うため
の諸替規定といふものを事細かに規定
したいと思へておるわけでありま
す。

○田中一君 この指定市といふのは、
今提案者の御説明によつても横浜、名
古屋、大阪、京都、神戸の五つだとい
う御説明があつたのですが、このほ
かに若しも市が自分の財政上可能だとい

うのはどこを指しているのです
か。

○衆議院議員(田中角榮君) 五大都市
を指しております。

○田中一君 はつきりとおつしやれま
すか。

○衆議院議員(田中角榮君) 横浜、名
古屋、大阪、京都、神戸であります。

○田中一君 それから十七条の三の、
これははつきりしておきたいのです
が、「必要な技術的諸替」、これは何
を指しておるか、具体的に御説明願
ひたいと思ひます。

る範圍において、自分の市内における道路の管理をしたいということの申出があつた場合には、どういふ形で、又それを承認するのか、しないのか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは現行法通りでありまして、そこまでは考へておりません。

○田中一君 指定市を指定する根拠はどこから持つて来て指定するのですか、その關係を御説明願ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) 五大市、いわゆる指定市は現行の第十七条の但書にありまして、現行法通りを踏襲しておるわけでありまして、ちよつとも一言申上げますが、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第五百五十五條第二項に規定する市……指定市はこ

ういふふう法律を以て規定してあります。

○田中一君 ちよつとこの道路の問題とは外れるかも知れませんが、質問したいのは、いわゆる今問題になつておりますところの特別市制に該当するところが指定市、こゝういふ所と了解してよろしいですね。

○衆議院議員(田中角榮君) 特別市制問題とは全然關係ありません。

○田中一君 十八條の「供用の開始」、供用の開始はその路線が計画通り完全に完成したという場合に供用開始をするのかどうか、或いは仮供用とかいふ点で以て事前に通行をなし得るといふ状態ならば、それをさせるかどうか。そゝういふ点が……。

○衆議院議員(田中角榮君) 計画通り事業が完成した場合に開始します。

○田中一君 新京浜国道は現在供用の開始はしておるのですか、しておらんのですか。

○説明員(浅村廉君) 新京浜国道は実はまだ当初の計画が完成いたしておりませんので、純理論的に申しまして只今まだ供用開始の手續をとつておりません。と申しますのは、これはまだ工事期間中だといふ考へ方でござい

ます。

○田中一君 我々もその通行者の通念としては、道路にあつてはあらゆるものが激しく通つておる、その場合には無論ここには工事しなければならんといふことになつておりますが、工事は無論仮供用ならばしてないわけなん

でしようね。その場合、供用の開始と同じような状態において使つておる現在ですね、これは一体どうしていつこれが完全なる法的な根拠を持つ供用の開始といふことになるのかどうか。又こゝういふような路線がたゞさんあるのじやないかと思ふんです。その場合、それに對しては現在どういふ形で以てやつておるか、仮供用といふ形でやつておるのか、その点現在あるところの仮供用の形の路線を御説明願ひたいんです。

○説明員(浅村廉君) 新京浜の場合は先ほど申上げました通りでござい

ます、あれが歩道まで全部完成いたしました、直轄工事の手を離れまして、その管理者に、つまり府県の知事に管理が移ればそこで正式の供用開始が始まる。だから国道等であらういふ場合は先ず当初の計画通りに、鋪裝の計画があれば鋪裝までしまして、それで橋梁もちやんとできまして管理が移れば、そこで恐らく供用開始をすると思ひます。

○田中一君 然らばその新京浜の例をとりますと、建設大臣が今施工者となつておりますが、建設大臣はあの道路

の閉鎖を強行することは可能なんだといふ法的根拠はあるんですか。

○説明員(浅村廉君) 工事の都合等に應じて閉鎖の必要が起れば、そゝういふことはあり得ます。

○田中一君 そゝうした事例は、新京浜以外には直轄工事であつておりますものはどこへありますか。

○説明員(浅村廉君) 目立つものは新京浜ぐらゐでござい。但し国道の工事であらう一応通れるようになれば成るべく早く正式の供用開始はしなくては通そゝういふ趣旨で通しておる部分はあります。

○田中一君 多少貨取道路に關係する質問をお許しを願ひたいと思ふんです。新京浜国道を法的な根拠なしに通行させたといふ場合ですね、これに對してあなたのほうで通行を禁止するといふことの法的根拠があるわけなんですね。この法律から見ます場合は、その場合をいふことをした例はあります。かどうか。又新京浜国道の場合、貨取の法案が通らんとしたならば、通行を禁止するやうなことがあるかどうか。伺ひたいと思ひます。

○政府委員(菊池明君) そゝういふことは全然ございせん。

○田中一君 そゝうしますと、法的根拠がなくして供用の開始はしておらんけれども、一通通したものは必ず通すと、特別に障害がなければ通すと了解していいんでございせん。この二十四條の道路管理者以外の者の行方工事、これを一つちよつと詳しく説明して頂きたいのです。

○衆議院議員(田中角榮君) これは諸願工事を規定したのでありまして、私人です、道路管理者の許可を受けて

その工事を行うものであります。

○田中一君 この場合私人ですね、民間人が工事をする。無論それは相當の資金が投入されるわけですね。その資金が国有の、国の營造物或いは都道府県の營造物、市町村の營造物と、こゝでは定義されておるわけでありまして、この法律によりましてその場合こゝれは寄附行為で行くのですか。それともどういふ形で以て国庫に編入されるのですか。民間で投資した財産といふものは……。

○衆議院議員(田中角榮君) これは諸願によつて工事を行わせるのでありまして、寄附行為ではありません。

○田中一君 併し個人の持つてゐる資金、財産を……この道路そのものは國が持つておる營造物であります。併しこれに對しては現今その管理者が或る会社に命じて、その道路の修理に金を支出しなければならんといふ場合に、こゝれは寄附行為か、或いは何かの形で以てこの資金を処理しなければならんか。或いはそのまゝ残つておるのだと思ひます。その場へ残るわけですね。ところがこの財産を受取るものがありますればやはり課税の対象になります。そゝうしますれば國として、都道府県として受取るに、どういふ形式を以て受取るかといふことであります。

○衆議院議員(田中角榮君) これは工事道路の基準に合ふか合ふないかといふだけで、技術上受取るだけであらういふことで、財産としては受取る必要はございせん。これは一つの例を申上げますと、会社が自分のところの自動車を通すために道路工事しなければならんといふ、こゝういふふうな諸願工事がたくさんありますが、これは会社

社が支出をしたからと言つて、國の財産が殖えるわけじやありません。これはその会社が移転し、又急に復旧しなければならん場合は、特に國が原形復旧に金を支出しなければならんといふやうな場合もありまして、会社はただ諸願が通過したといふやうな証明書によりまして、これは欠損処分として毎期欠損に落せるわけでありまして、國がこれに對して財産的な措置をしてやらなければならんといふやうなことはなないといふ考へであります。

○田中一君 然らばこの諸願によつて工事をいたした場合は費用といふものは、欠損勘定で落せるといふことはつきりしておるのですか。これは提案者に伺ふのもどうかと思ふが、今日まであつたところの事例によりまして、その場合には必ずこれは欠損勘定として、会社のもの、個人のものとして扱われるのですか。はつきり伺ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) お答えいたします。これは欠損勘定の場合と資産勘定の場合との両方ありますが、これは赤字が非常に出ておるやうな会社では利益勘定で落してあります。これは地上権であり、そゝうして地上権及び建物に附屬する利益として欠損勘定に廻さない会社もありまして、實際から言ひまして、利益のある会社は殆んど全部かかるものは欠損勘定で落しておるのが通常であります。

○田中一君 その点は、負債があつてこれが工事にならない、これは諸願によつて相當な、假に百万円ばかりの資金を投入した場合に、これは諸願した会社自体の経理に及ぶのみならず、重大な影響がありますから……。時間も

ありますから、これは一応説明し得る適當な政府委員にお出でを願つて、正式に一つ御説明願いたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) これは国有の物件に対する出費は、決算面におきましては税務署及び国税庁でも全部損勘定に認めております。これは原則であります。いわゆる利益勘定になるものは転売するような場合に利益勘定として算定できる。いわゆる財産権を有する者以外は全部損勘定であります。

○田中一君 若しもその会社が仮に自動車会社であつて、その道路から自分の敷地までずつと歩行し得る道路を作ると、これは会社の経営の上から言つて見ても、これがたとへば国道であつても、都道府県道であつても、これは会社自身が自動車会社を経営するには、少くともこの場合にはたゞ利用の権利があるのじやないかと思ひます。その場合、それを利益と見るか、或いは損失と見るかという点は、今提案者が利益の場合にはどうするのだ、損の場合にはどうするのだというから、これはその請願会社の事実上の問題を言われたと思うのですが、原則は、国の所有権に対する支出と言ひますか、その場合にはこれは損勘定だという原則は間違ひないですか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは普通の場合、寄附金というものは、利益勘定に入れる寄附金と、それから損勘定に入れる寄附金とあります。これは政党に対する寄附金なども損勘定に入れようというふうな今盛んに運動を起しておるような状態でありまして、この点は非常に微妙であります。大体常識的に考えまして、その支出をした会社

社自体が損勘定で落すということが確定した場合、これを税務当局が利益勘定に算入するということは、国営や県営及び公共団体の財産に附加した支出に對しては殆んどございせん。これはもう私も関係しておりませんが、原則的にありません。但し会社自体が赤字経営の会社だつて決算面に利益を計上したいという場合には、こういうものを利益勘定にしてあります。もう一つは整理をした結果、早急に売却したいという場合には、これを利益勘定として会社の資産面を大きくしておく。併し又銀行や金融機関等、対外的な信用のために相当大きくかつた資本に對しては利益勘定にして、これを何年かの分割にして損勘定に落して行くというふうな点がありまして、これは国税当局が言うのではなく、会社自体の認定によつてプラス、マイナスの両面に計上できる。こういうわけでありまして。

○田中一君 ちよつとその点は納得できなないものがあるのだ、これは誰か政府委員から聞きたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) これは間違ひありません。

○田中一君 これは納得しないことにして、何かの機会にもう一遍又伺ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) これはまあ納得しないと言われれば、これは国税庁のかたに聞いて頂ければいいのですが、私が一つ率直に私の考へておるところを申し上げますと、私鉄が国鉄との交叉のために金を出します。この交叉のものが国有鉄道の財産になる。それから私鉄が電化をするような場合、軌道会社が電化をするような場合、引込線

等に対して配電会社に対して分担金を負ひます。それから配電設備、受電設備等を入れてもらうために、その三分の一乃至二〇%の金を負担いたします。こういうものは全部損勘定に原則的に落ちておるのであります。これはもう会社の財産権として登記をし、而も特別な法律がない以上は、いろいろ法律的な擁護を受けないで、利益勘定に算入できないものは全部損勘定として認めるわけでありまして、これはもう利益金を特別に空伝票等を切つて寄附金名義で出したり、又特別なる目的のために支出した寄附金以外は全部損勘定になることは常識であります。

○田中一君 それでは先ほどの会社の経理上のやり繰りのために云々ということ、もう伺ひたいことにしまして、全部損勘定だということにしましてよろしくございませうか。

○衆議院議員(田中角榮君) 結構です。

○田中一君 二十五条に「条例で定めるところにより、料金を徴収することとができる」というのがございませう。これは無論都道府県道又は市町村道に對して賃取橋、賃取渡船施設というものを認めた条項と考えられますが、国道の場合にはどうなんですか。又もう一つは国道そのものの、道路そのものの整備をやつた、これに對しては有料か無料かという点は基本的にどういう工合に考へておられるか。明確に説明願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。道路は私がいつも申し上げるやうに原則としては国でやるべきでありまして、有料でやりたくないという

ことは、これはお互ひの気持であります。これは現行法第二十七条に規定してあることと同様なものであります。国道等については只今御審議願つておるところの道路整備特別措置法案に譲つておるわけでありませう。

○田中一君 原則としては、国道は全部無料公開というのが原則だということを確認してよろしいのでございませう。

○衆議院議員(田中角榮君) そうあるべきであり、そうありたいのであります。が、今度同時に御審議願つております道路整備特別措置法案が通過をいたしました際には、道路法及び特別措置法によつて処置されるわけでありませう。

○田中一君 大正八年法律第五十八号の精神も、新法の精神も道路の無料公開という原則は崩れておらんわけでありませう。この二十五条の規定は単なる特例ということに解釈してよろしくございませう。

○衆議院議員(田中角榮君) その通りであります。

○田中一君 この際、有料の橋又は渡船施設とありますが、これはなぜ橋又は渡船施設に限定したのか、この点を伺ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) 現行法の二十七条をそのまま踏襲するといふ意味から限定したとおるわけでありませう。

○田中一君 現行法がなぜ橋又は渡船施設に限定したかを伺ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) これは例えて申し上げますと、江ノ島の弁天橋等がその一例であります。大体橋又は渡船施設以外にはこのようなものは今まではやつておらなかつたわけでありませう。

○田中一君 今までやつておらんから、又ここでもやらないのだという考へ方なんですか。又もう一つ隧道ですね、相当な工事の……。私の伺ひたいのは橋はうんと金がかかるのか、或いは渡船施設は金がかかるのかというところでさうきめられたのか。若しそうならば隧道などはなぜ除外したか、この理由を御説明願ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) 私は道路整備の根本的な利益から考えまして、現在の国庫財政、いろ／＼な周囲の状況を考えましたときには、橋及び隧道、渡船施設等多額の費用を要し、特に地元公共団体の支出及び国家財政だけで賄えず、非常に長い間、公共事業として指定せられてからも、橋を一つかけるのに十年も通行止めをしなればならないというふうな状況でありませう。このようなものに對する特例を開くことは、特に橋及び渡船施設に限らず、隧道を含めることもよろしいと、こう考へております。

○田中一君 この有料の橋又は渡船施設に對しては、私ちよつとその関係法を知りませんが、運輸省所管のほうに道路運送法ですか、これにあるのですか、民間がやる場合の規定は……。

○衆議院議員(田中角榮君) 道路運送法に自動車用道路として規定してあります。

○田中一君 この規定は、結局その都道府県又は市町村がやる場合には建設大臣の許可を受けてできるということ規定してあるのですか。従つてこれは先般からこの委員会にもかかつておりますところの賃取道路法案、これと

裏腹になるものと考えてよろしくござ
いますか。あれをやるためにこれがあ
るのですか。それとも旧法にこうい
う規定があるためにこれを持つたもの
ですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 道路整備
特別措置法案とは全然別なものでござ
います。現行法を踏襲したわけであ
ります。道路整備特別措置法案は新ら
しい観点に立つて新しく道路を整備
しようという観点から立案されたもの
だと思います。

○田中一君 第二十七条のこの「権限
の代行」、道路管理者の権限の代行で
すが、ちよつとこれは政府委員から
簡単に趣旨だけを御説明願いたいと思
います。

○説明員(浅村廉君) 新法の二十七条
の規定は、旧道路法、現在の道路法に
おきまして同様な規定がございま
す。一口に申しますと、建設大臣が直
轄工事を行います場合には、道路管理
者の権限を道路管理者に代つて行使を
することを規定したのであります。ど
ういうふうな権限をどういうふうに行
使するかというところは一概にきめられ
ませんので、これはいろいろ詳細に検
討した上、政令でこれをきめようとい
うことで、現行法の立て方も同様にな
つております。法律では権限を代行す
る旨を規定しまして、その詳細を政令
に譲る点は、これは現行法と全然同趣
旨でございます。

○田中一君 一つの事例としてどう
いう場合を言うか、ちよつともう一
遍……

○説明員(浅村廉君) 例えば道路を築
造いたします場合に、工事をやる前に
先ず区域を決定するというような一つ

の問題がございます。道路としての管
理権が将来及ぶ範囲を道路の区域とし
てきめるといふようなことは、これは
道路管理者の一つの権限であります。
併しながら工事を直轄いたします場合
には、さようなことを建設大臣が先ず
やるということが権限として認められ
ませんと、非常に支障を来たすとい
うので、さような権限を持たしてありま
す。それから例えはいろいろあつたこ
の法律にもございしますが、隣地に立入
る権利だとか、工事のためのいろいろ
な管理者の権限がございます。他人の
土地に立入る権限などはいろいろあつ
たのほかに規定がございます。これは
現行法にもございします。かような権限
は工事をやるために必要な権限でござ
いますので、どうしてもこれを離すわ
けには行かないといふことで、建設大
臣が代つて行使をすることになつてお
ります。それから例えは道路の占用と
いうことは、道路がでさう上つてから占
用させるのでございしますから、これは
本来の管理者が行うといふような考え
方が現行法でも行われております。

○田中一君 その際、この法律で定め
られておるところの正しい道路管理者
との協議はどういう形で持つて行くわ
けですか。協議後にこれをやるのです
か。或いは建設大臣が自分の権限とし
て、この法律二十七条の権限によつて
代行するのですか。その点はどうか
ておりますか。又その管理者がそれは
困ると言つた場合にはどうか。そ
ういふ点は調整はどういうことにな
りますか。

○説明員(浅村廉君) これは政令で定
めるのであります。政令でさういふ
定めがなされれば、管理者も直轄
工事の場合にはこれだけの権限は直

轄、つまり建設省側で代行するという
ことは初めから当り前のことに考へて
おりますので、別に問題は起りません
し、なお現実の問題としてはいろいろ
連絡をとつてやつておりますから、現
行法において別にそれについて特に問
題が起つた事例はありません。

○田中一君 そうしますと、この問題
については事前に管理者とは相談して
権限の代行をやるということに了解し
てよろしくございしますか。

○衆議院議員(田中角榮君) 政令で初
めから規定いたしておりますので、管
理者は政令を十分承知をしております
し、現実的には十分承知をして、お互
いが協議をすること同じ条件になるわけ
であります。

○田中一君 それに反対な意思表示を
した場合にはどうなりますか。それが
一つと、それからこの場合で、地方
議会の決定を待たないでもいいわけ
ですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 政令は法
律によつてきめるのでありますから、
法律によつて政令で規定せられるわけ
でありますから、議会も拘束されるわけ
であります。

○田中一君 三十九条の「占用料の徴
収」ですが、これは結局公共団体であ
つても、企業に類似したものの場合に
は、占用料を払うという建前のもと
で了解してよろしくございしますか。

○衆議院議員(田中角榮君) 公営企業
に対しては占用料は取り得ると解釈し
ております。

○田中一君 若しも市町村或いは都道
府県がその道路に沿つたところの空地
で、博覧会をやる。その場合、そ
こに道路を一間くらの幅で以て、ず

つと道路沿いに、道路も含めて売店
も設けるという場合は、これは無論都
道府県並びに市町村はその売店から無
論使用料をとつておるに違ひないので
す。その場合、その経営する主体が都
道府県又は市町村であつた場合には、
これはただそれを使用する許可とい
うのは、管理者であるところの市町村
長又は都道府県知事に占用権を許すわ
けなものであります。その場合、今申
上げたような事例で以て、それを又貸
して、それで金をとつた場合は、これ
は都道府県或いは市町村が経営した場
合にも、そういう場合にもこれを払
うわけですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 占用料は
取り得るわけでありまして。ところが博
覧会とか、そういう特別な問題に對し
ては、府県、市町村が主催であります
ので、この場合には管理者との間に十
分協議があるわけでありまして、これ
には幅を持たしてあるわけでありま
すから、原則としては利益のある者か
らは当然徴収できるといふ原則であり
ますが、実際問題としては十分協議し
て、いろいろ問題が起きて来ると思
います。併し原則的には占用料は徴収
できます。

○田中一君 そうしますと公共事業体
であつても、利益のあるものからは占
用料を徴収するといふことに了解して
よろしくございしますか。

○衆議院議員(田中角榮君) その通り
であります。

○田中一君 第四十七条の「車両の運
行に関する措置」、これは先般同僚議
員からも質問があつたと思うのです
が、自動車運送業を許可するのは、運
輸省が許可することと思ひますけれど

も、許可をした場合、この道路管理者
は運輸省が許可をした場合、これは事
前に運輸省と連絡をとりまして、協議
をしまして、この許可をするのです
か、或いは一方向的に運輸省が勝手に許
可をするのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 現行法で
は運輸大臣がバス免許を与える場合に
は、道路管理者の意見を聞かなければ
ならない。併し現実的には府県の道路
課を書類が経由いたしましたして、土木部
長の承認を経て許可をしておるのであ
ります。が、まあそういうことをしない
で、九尺の道路に二間のバスを許可す
るようなことがあります。

○田中一君 その際協議をせずに、或
いは協議ではつきり了解せずに許可し
た場合、この場合にはこれを通れるよ
うな道路の措置をその業者にさせる
という規定が三項にあります。これはた
とえ運輸省が許可しても、そういう通
れない状態、或いは沿道の人家なり何
なり危険を与える場合には、それを
拒否する権限を道路管理者は持つてお
るのでございしますか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは実
際に運輸大臣が免許を与えた場合に
は、道路管理者と十分連絡をとつて、
それで実情を調査をして、嚴重なる条
件を付けて許可をした場合には、この
ような問題は起らないのであります
が、實際上バス会社が免許を受けま
すとバス運行の度数を増したり、それ
から臨時運行を行つたり、それから
バスを運転しておるときに、場合によ
つては或る時期に或る区間を大型バス
を運転するといふような場合、實際九
尺の道路を九尺一ばい車が通り、通
行人に迷惑を非常にかけおる場合が

ございます。これは牛車などではなく、自転車や人間まで田んぼの中へ逃げなければバスの運行ができませんというふうなことがありますので、これに對しては当然退避場を作つたり、何かする措置を命ずる規定が必要である、こう考へております。

○田中一君 第四章の費用の問題ですが、管理費は無路道路管理費がこれを負担することになつておりますが、地方によれば相当財政上困難な県、市町村が多いと思いますが、この際は平衡交付金制度で以てこの管理費を調整するという建前になつておりますか。

○衆議院議員(田中角榮君) 管理費のうち、維持、補修費のように金のかかるものは平衡交付金の対象になつております。ところが金が少ないために実際はそこまで行つておられないようであります。

○田中一君 道路が、非常に金がないために補修ができん、維持ができんというところで非常に危険な状態になつておるといふ場合には、これはいつでも管理者はその大型バスなどの通行を禁止することが、この法律でできるのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 本法案の四十六條に規定してありますように、道路が悪いような場合には禁止ができる規定があります。現行法でもその通りであります。

○田中一君 第五十六條のこの「道路に関する費用の補助」、これを一つ詳しく御説明願ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) 現行法では、道路の修繕に関する法律で、国道から市町村道まで、修繕維持に関する費用にも全部国が補助することがで

きるようになっておつたのであります。が、私たちの改正原案では、道路の修繕に関する法律は新法の公布と同時に廃止をしたいというふうな考へておつたのであります。私に先提議理由の說明と同時に申し上げたように、道路の修繕に関する法律は、特に議員提案でもありませんし、これを廃止することは時期尚早であるという御意見があらまして、道路の維持修繕に関する費用も国の補助の対象にするという現行法通りにしたわけでありまして。

○田中一君 第五十六條の「主要な都道府県道若しくは市道」と、この市道だけを特別にこゝへ挙げたのはどういう理由ですか。

○衆議院議員(田中角榮君) そう強い意味で挙げたのではなく、ただ都道府県道又は市道を整備する場合というのでありまして、調査その他を行つ場合には各道が全部行へるわけでありまして。

○田中一君 ここにだけ市と書いてありますが、この第五條、六條、七條などに、例えば「重要都市」とか或いは「主要地」とかいうことを定義しておりますが、この場合の市道というものはこの定義のうちの何に該当するのであるか、又これの認定は誰がどうしてするのか。もう少し明確に説明願ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) お答えいたします。これは一、二級国道も政令で定めようとして、新しい観点、新しい立場から十分研究しまして指定したい。こう考へるわけでありまして。

○田中一君 どうも突然「市道の整備」ということが出て来たのですが、ここに言つておるこの市道は、前項のどこに該当するのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) これはまあ率直に申し上げます、原案においては道路の修繕に関する法律を廃止することになつておりましたので、そうしますと非常に今までのより国の補助が少なくなりまして、その場合に都道府県道及び建設大臣が指定する市道というものをすくひ上げたつもりでありましたが、今度は道路の修繕に関する法律をそのまま生かすことになりましたので、多少字句の上には面白くない表現があるかも知れませんが、事情はそういう次第であります。

○田中一君 ちよつと、これは提案者にくどくどと申訳ないけれどももう少し……市道というものはいろいろなりな定義や、いろいろ認定の問題や、いろいろ問題がありますが、このどれに該当するかというところは言えないのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 府県道及び市道には認定の基準がないわけでありまして、併し市道を定める場合には大休市議会の議決を経て定められるわけでありまして、わかります。

○田中一君 どうもちよつと明確でないように思ひます。私の頭が悪いのかどうか知りませんが。

○衆議院議員(田中角榮君) 都道府県道は都道府県議会の議決を経て都道府県知事が決定いたします。それから市道は市議会の議決を経て市長が認定いたします。この中から特に重要と認めるものを建設大臣が指定する。府県道及び市道のうち認定したものについて補助率を云々と、こういうふうに規定

してゐるのであります。

○田中一君 この重要な市道というものは、この法律のどの条文であつて、誰が認定するといふ項目があるか、条文があるか、御説明願ひたいと思ひます。

○衆議院議員(田中角榮君) これはこの第五十六條の条文によりまして建設大臣が指定する、これだけでありまして。この五十六條は費用を補助できる規定でありますので、「国は」というのが主體でありまして、建設大臣が指定した、何々に、このような補助ができる、こういうふうな規定であります。

○田中一君 この法律を施行するに當つて、政治的な含みがないように提案者にお願ひしておきます。

○衆議院議員(田中角榮君) かしこまりました。

○田中一君 六十一條の「受益者負担金」の問題ですが、これはもう運輸委員のかたから質問があつたので、余りくどく聞きませんが、「善しく利益」といふのはどの程度を指しているものか、事例があれば事例によつて御説明願ひたい。

○衆議院議員(田中角榮君) これは現在の道路が、府県道において基準が五メートル五十であるものが、実際は三メートル五十乃至四メートルしかないという、バスの運行が全然きかないというやうなものがあつて、このやうなものや、それから道路の幅員は五メートル十分あります、バスの運行には差支えないのでありますが、橋梁が腐朽いたしてありますために、全然その橋梁が一箇所通れないためにバスの運搬ができないという場合もあります。もう

一つは四トンぐらいの橋梁に対して六トン車、七トン車を特別な事情のために通すというやうな場合があります。それから道路の殆んどすべてができておるのであります。が、或る一定の箇所だけが災害等によりまして、認定にはなつておるけれども、認定金額だけでは足りない、多少府県、市町村が負担しなければならぬけれども、市町村が負担するには、工事の重要度から言ひまして、工事ナンバが非常に低いところにあつて、もう一年も二年もその工事を完成することができないというやうな場合、特にバス業者が免許を申請するやうな場所は、橋は私たちが直しますから、道路の幅員に対しては、その五分の一乃至十分の一の費用を負いますからという請願工事を行うことがあつたのであります。今までは全然この牛馬車が通るには支障がなかつたのであります。が、バスを通すためにバス会社が利益を得る、現在でも寄附金名義、負担金名義で徴収せられておるわけでありまして、このやうな特に受益する業者と、こういうふうな規定しております。

○田中一君 これは先般も質問があつたと思ひますが、各府県、各市町村で一定の、負担金の率は違ふと思ひますが、こういう点を何か政令で一定の基準をきめるとかいう考へ方はないのですか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは六十一條が……當時いわゆる特別負担金がありまして、条令でとつておる県もありまして、とつておらない県もありまして、この受益者負担というものは両者の完全なる協議によつて妥結点が見出されたとき工事が始められるの

でありまして、いろ／＼な条件もあり、事情も違いますが、全国的な政令で以てきめるといふことは妥当でない、こう考へております。現在政令できめるつもりはありません。ただこの条文がありますので、この条文を補つて各都道府県、市町村が過重な負担要求を行わないように通達を出すつもりであります。

○田中一君 今提案者の御説明のあつたように、橋とか道路とかを損傷すると、常時通るバス会社のようなものが寄附金の形で以て工事費を負担してゐるという場合、大体においてこれは全額を負担するんですか。それとも今までの徴収といふんですか、寄附金の受入れ方を、その工事の全額或いは何分の一とかいう比率で以てもらつてゐますか。現在どうですか、その実際は。

○衆議院議員(田中角榮君) お答えいたします。これも例は非常にいろ／＼あります。工事を各府県及び地方公共団体が行ふことに決定してあります。橋等については、受益者がそのうちの何分の一かを負担し合うというふうな協議の下に負担金をきめる場合もありますし、全然一般の交通には支障がない、併し一部分橋梁を直さなければ重量車の運搬ができない。だから特別にこの橋を直してくれというふうな場合には、道路は傷めるけれども道路の損傷金は徴収しない。併し橋だけは十分運行できるように改築せしめる。その代りにその費用は全額負担しろというふうな事情があります。これはもういろ／＼な状況において違ひまして、両者の協議が成つた場合、初めて工事費の負担額がきめられておるわけでありまして。

○田中一君 この六十一條の受益者負担金の場合です、何れも条例で定めたり何なりして、協議の項目はあります。今度六十九條の損失の補償の場合には、道路管理者と損失を受けた者との協議しなければならぬということになつておられますが、これは建前か、損失を受ける者に對しては協議する。取るほうは一方的に勝手だといふような印象を与えるわけでありまして、この場合どう考へられますか。六十一條の受益者負担金の場合と、六十九條の損失の補償の場合と、片方は損を受ける者と協議する、片方は勝手に出すのだという建前は甚だ非民主的じゃないかと思ふのですが、どうですか。

○衆議院議員(田中角榮君) 第六十一條の場合と比べまして決して非民主的にはなりません。これは条例で各都道府県議会の議決を経る場合には、三項に書いてありますように、地方自治法第二百七十七條第三項及び第四項の規定によつて公聴会を開いてやりますので、受益者の意見は十分表明されるわけでありまして、最後は表決であります。が、実際は協議妥結という結論に持つて行かなければ公聴会の結論は出ないのではありませんから、十分受益者の意見は述べられるというふうな考へております。

○田中一君 雜則の八十八條ですが、「道等の特例」、これはなぜ北海道だけが又ここで特例……利益を受けなければならぬかといふことは、この法を立てる場合にどう考へたになつておりますか。北海道といふものには国民のうち、いろ／＼特別に重点を置いて援助しなければならぬものかどうか。

これは曾つて我々が審議した北海道開発法案にしても、特例を北海道だけにだけ設けなければならぬかといふ理由は、まあここに東議員もおっしゃいますけれども、北海道以上に開発すれば有効に国民の生活に寄与し得るという地帯がたゞさんございます。だけれどもそれにもかかわらず、なぜ又ここに北海道に特別な措置を、利益を受けるといふことを挙げなければならぬか。これはまあ自由党の、提案者であるところの田中君は自由党のかたですから、自由党をも含めた考へ方を、与党の考へ方を一つ表明して頂きたいと思ふのですが。

○衆議院議員(田中角榮君) これは私の考へも田中さんの考へと同じだと思ふのであります。党の中でも、又衆議院の建設委員会でもいろ／＼な議論がありました。併しこれは現行法をそのまま踏襲しておるものであります。北海道は太政官布告當時から開発地区でありまして開拓地として保障をせられておつたわけでありまして、いわゆる既得権であり、ここに東さんがおられるので言にくい話であります。が、これは北海道そのものにこのやうな特例をいつまで設けることがいゝか悪いか、審議しなければならぬといふ発言がありました。これは審議をしなければならぬのであります。今北海道の特例を廃止するという段階ではないといふことだけは原則的でありまして、その意味で北海道の特例は既得権でありますので現行法通り認めるべきであり、而も飽くまで新しい見地から考へても、北海道の開発はこれからより以上新しい観点において開発をしなければならぬのではないかと

いふ相当強い意見もありますし、私自身もそういうふうな考へておりますが、現行法をそのまま踏襲する。但しあなただの言われまして、北海道以上に、又北海道と同等な開発が必要なものもある。そのやうな地域に對して特例を設けないことは不合理じゃないかと、御意見がありましたので、八十八條を改正いたしました。「道等」といふ、北海道だけではなく、内地においても北海道と同等以上に必要な所にはこの特例を設け、全額国庫負担の恩典を手えることが妥当であるという結論に達し、修正をいたしましたわけでありまして。

○田中一君 八章の罰則ですが、これは現行法はどうなつておりますか。

○衆議院議員(田中角榮君) 現行道路法には罰金及び科料が規定されております。

○田中一君 この一年以下の懲役、三万円以下の罰金。そうすると現行法では懲役がなかつたわけですね。今度初めて懲役刑を科するといふことになつたんでしようが、又九十九條に三年以下の懲役といふことになつております。これは今日の何といふのですか。刑法の罰則の概念といふのですか、こゝういふやうにどの法律もこのやうな罰金刑だつたものが大体においてみんな懲役刑になつておるやうな勾ひがあるんですけれども、一体これは法制局で作つたんでしようが、これは政府のほうに伺いたいのですが、従来道路法の施行に當りまして、この刑法の罰則のうち懲役刑に値するやうな犯罪があつたかどうか、伺いたいと思ふのです。

○衆議院議員(田中角榮君) 今までは全然ないやうであります。而も新らしい道路法に懲役刑を規定したことに對して、いろ／＼衆議院の委員会でも審議したのであります。これは河川法に一年以下の懲役という規定がありますので、新しい土地収用法に一年以下の懲役、及び道路運送法に五年以下の懲役又は罰金刑といふものがありまして、特に公共物に對する公徳心に訴へ、日本の法律においてもこのやうな規定を作ることゝも悪いことではない。こゝういふやうな考へから来ておるわけでありまして。

○田中一君 刑罰の体系からいつてどうなんですか、これは。そういふやうな形で、片方には別にさういふ伝家の宝刀を持つて、極力お前をしるぞといふやうな印象を与える立法措置といふものは、改悪だと思ふのです。現在までも道路を破壊し、又交通の危険を生じたいやうな懲役刑に値するやうな犯罪がなかつたといふならば、あえてここに懲役刑を科するといふやうな罰則を設けなくてもいいやないかと思ふのです。ただ従来の法律の、河川法がこゝうだから、あれがこゝうだから……河川法の場合にはいろ／＼難点があるので、まあこれは見解の相違で以ていろ／＼分れるでしようけれども、私自身としては憲法の精神から言つても重く罰するといふことは将来日本が警察國家に移つて行くのじやなからうかと、皆國民が心配しておるのです。その段階において、これはまあ政府も相考えなければならぬと思ふのです。この三年以下にした根拠といふものは、河川法とかその他の類似の法律にあるからやつたんだといふやうな提案者の御説明ですが、条件がおのずから

違ふと思ふのです。道路の場合は河川の場合、道路運送の場合とは違ふと思ふのです。人命に直接関係があるとかいふ問題が多いと思ふのですが、これは衆議院じやどういふ審議をされたか知らんですが、何かこれを変えてもいいというような意向は提案者にありませんか。

○衆議院議員(田中角榮君) 警察国家といふようなお話がありました。これは法律を無視してふん縛ることが警察国家でありまして、これはこの法律で懲役刑を科するといふこととちよつと違ふ。法律を無視して何でもふん縛んでしまふといふことが恐ろしいのであつて、私どもは法律体系として懲役を規定することは新憲法にもとることとは考えておりません。ただ實際問題として新憲法が民主主義を謳つておりますので、成るべく民主的にものは解決したい。但し犯罪事実があるものに對しては、やはり一罰百戒式な相當な刑を科することが私は法律としては正しい行き方だと考えておるわけでありませう。ただ道路法なんかでも、現行法におきまして一つも違反はないのでありますから、特にこれを書く必要はないじやないかといふのであります。そのためにこの懲役刑を科すといふことは、將來も又ないであらうと思ひます。實際ないことを希つておるわけでありませう。だから法律にこれを規定しても、この罰が適用せられないことを希つておるものでありまして、余り罰が輕過ぎると、今の状態では、まあ二三日入つて来るのならば願ひだはうがいいといふような状態においては、罰則を掲げることも悪いことではな

い。而も新しい交通関係といふものは非常に飛躍した交通状況になるのでありまして、今までのような狭い考へ、又小さい視野から考へてはできない。又こういう大きく発展する新しい道路の建設からは、三十年前に規定せられた罰則よりも……三十年後の改正でありませう。又これから先二十年、三十年、道路の根本ともなるべき法律でありますから、この種の罰則を規定することはさして無理ではないのではないかと、こういうふうに考へておるものでありまして、衆議院ではこの罰則に對して修正意思は全然ありませんでした。

○田中一君 最後に伺いたいのは、ちよつと前に戻りますけれども、道路の特例、この二つの特例に對しては、都府県には首都建設委員会ですか、これに十分諮つてやるか。道の場合には北海道開発審議会、これに十分諮つてやるかどうか。その点の関連性がこゝにはございませぬけれども、それが明記してないように拝見しますが、これはどういふことになりませうか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは國が補助できるという特例を設けてゐるのでありまして、これは首都建設委員会は都府県とかには関係なくやつてゐるのであります。

○田中一君 今提案者の御説明ですが、私は首都建設委員会は金の問題を審議するのは第二段であつて、計画を審議するものと思ふのです。むしろ道路の問題、道路といふものは首都建設委員会の重要な審議事項だと思ふのです。たとへば又この北海道につきましても、北海道は何も金の問題を云々しているわけじやない。開発を如何にすべきかといふことを考へる。その場

合、むしろ道路といふものは大きな役割を果すものであつて、この定義にも、経済上にも開発上にも、云々とあります通り、道の開発審議会といふものはやはり道路の問題が一番先決問題だと思ふのです。この際それに対する基本事項といふものはちつともありませんけれども、特例を与へるならば、ただお前のほうに金をやるというのじやなくして、計画そのものを……金をやるにしても計画がはつきりしなければ明確にはやれんわけですから、その場合両方にあるところの審議会、委員会、これとの関連性をもつと明確にすべきじやないかと思ふんですが。

○衆議院議員(田中角榮君) これは北海道に對しては北海道開発庁もありませう、それから審議会があります。この場合は政府当局と密接な關係をとつてゐるわけでありまして、それを建設大臣が直接一方的に配分をするといふようなことは全然ありません。年度予算の配分につきましてはこれらの審議会及び政府機関と完全な連絡をとり、都道の知事だけではなく本庁の基本意見も聞いてゐるような次第であります。併し非常に限られた予算の配分でありませう、これが重点的な配分に對しましては十分協議をしてやつてゐるわけでありませう。特に土地の問題につきましても、或いは建設委員会ですえども都の都市計画及び道路整備に對して首都建設委員会及び東京都のかたがたの出席を願つて連絡してゐるような状態でありまして、これが予算配分に對しても一方的な配分を行ふなどといふことは全然ありません。これは十分協議をした上行われるわけでありませう。

○田中一君 そうしますと、各審議会とも全部協議をしてやる。別にこの法律には規定しないけれども、そういう協議はしてやるのだといふことですね。質疑を終ります。

○赤木正雄君 この道路のような營造物につきましても、府県とか市町村のほうに、行政庁が認可したものの營造物にするという学説と、或いは地方自治庁のような道路管理者の、管理權を持つておる者の營造物とするといふ、この二つの学説がありますが、どちらの学説を根拠にしてやつておられますか。

○衆議院議員(田中角榮君) これは一、二級国道は國の營造物、都道府県道は都道府県の營造物、市町村道は市町村の營造物、こういうふうにはつきり分けたわけでありませう。

○赤木正雄君 いや、それでは私のお尋ねしていることにちよつと當つていないのです。まあこの次でもいいです。

○衆議院議員(田中角榮君) 学説云々は、私はいづれの学説というわけではありませぬが、とにかく現在の道路整備という意味から言ひまして、これが管理及び所有権といふような觀念をはつきりして、責任分野を明らかにしたい、こういう現実的な理論の上に立つて、かくのごとく分けたわけでありませう。

○赤木正雄君 言い換えれば、認定した者の營造物にされるのか、或いは管理をしてゐる者の營造物にされるのか、このどちらですか。

○衆議院議員(田中角榮君) まあどうもデリケートな、むずかしい先輩の御質問であります。私が御答弁をするような問題ではないようであります。

○赤木正雄君 言ひ換へれば、認定した者の營造物にされるのか、或いは管理をしてゐる者の營造物にされるのか、このどちらですか。

○衆議院議員(田中角榮君) まあどうもデリケートな、むずかしい先輩の御質問であります。私が御答弁をするような問題ではないようであります。

が、非常にデリケートだと思ひます。国道に對しましては政令で認定いたしますが、營造物は國の營造物であります。それから都道府県道は都道府県知事が議会の議決を経て認定いたしますが、都道府県の營造物になるわけでありませう。それで管理者は今度都道府県知事が建設大臣の委任を受けて管理者になる場合もありませう、それから都道府県が管理者になる場合もありませう、で、學説的にさうびたつと右と左に一刀兩断というわけには、ちよつとこの法律案では申上げられないと、こう考へるわけでありませう。

○赤木正雄君 つまりはつきりするこゝろでできないか知れませんが、今までの營造物に對してはつきりさういふ二つの説が昔から論議されてゐます。ちよつと今の御答弁では納得しがたいのですがね。まあ併しこれは時間がありませんから、この次に私は質問いたします。

○委員長(廣瀬與兵衛君) ちよつと速記をとめて。

○委員長(廣瀬與兵衛君) 速記を始め

本日はこれを以て散會いたします。

午後零時十六分散會