

建設委員會議録 第十号

(11111)

昭和三十一年二月二十四日(金曜日)

午前十時二十三分開議

出席委員

委員長 徳安 實藏君

理事 内海 安吉君 理事 沢野 豊平君

理事 陸奥 雄次君 理事 瀬戸山 三男君

理事 前田 榮之助君 理事 三銅 義三君

理事 澤 寛君 理事 大高 康君

理事 健次郎君 理事 中村 寅太君

理事 二階堂 進君 理事 廣瀬 正雄君

理事 松澤 雄藏君 理事 山口 好一君

理事 橋 兼次郎君 理事 中島 巖君

出席政府委員

建設技官 富樫 凱一君

(道路局長)

委員外の出席者

参考人(道路審議会委員)

参考人(日本トラック協会会長)

参考人(国土開発中央道調査審議会委員)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

参考人(国土道路調査会幹事)

太田切川に砂防工事施行に関する請願(田中彰治君紹介)(第八八六号)の審査を本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

地方税法の一部を改正する法律案について、地方行政委員会に連合審査会開会申入れに関する件

道路整備特別措置法案(内閣提出第二三三号)

日本道路公団法案(内閣提出第二四号)

○徳安委員長 これより会議を開きます。

本日は日本道路公団法案及び道路整備特別措置法案の両案につきまして参考人より御意見を聴取いたします。

議事に入るに先だちまして参考人の方々に一言ごあいさつ申し上げます。

参考人の方々には御多忙中のところ当委員会のためにわざわざ御出席いただきまして、委員会を代表いたしまして私より厚くお礼を申し上げます。

御承知のことと存じますが、本委員会におきましては、ただいま道路整備特別措置法案、日本道路公団法案につきまして連日慎重審議を重ねております。このたびこの方面に特に御造詣の深い皆様においでを願ひまして、両案に対する忌憚なき御意見を拝聴し、委員会審査の参考に資したいと存ずる次第でございます。どうか御遠慮なく両案に対する御意見の御開陳をお願いいたします。

たしたいと存じます。なお念のため申し上げますが、衆議院規則の定めるところによりまして、参考人の方々が御発言なさるうとするときには必ず委員長の許可を受けることになっております。また委員は参考人に質疑することになりますが、参考人は委員に質疑できない規定になっておりますので、あらかじめこの点は御了承をいただきたく存じます。

それではこれより御意見を承わりたいと存じますが、大体時間はお一人二十分程度にお願いいたします。最初全部の方々から御意見を伺ひまして、その後委員の諸君から各参考人の方々に御質疑があると思ひますから、しばらくおとどまり願ひましてお答えをいただきますように存じます。それでは金子源一郎先生にお願いいたしますと存じます。

○金子参考人 御指名にあつかりました金子でございます。ただいま委員長からお話のありました両法案を一応拝見いたしました。気がききました二、三の点につきまして私見を申し上げますと存じます。

道路整備が大へんおくれれておりまして、近ごろ目ざましく発展して参りました自動車交通に対応できなくなつて参りました。このことはどなたも気のついておることであるにもかかわらず、かような事態に立ち至りましたのも、原因は、全く国なり地方なりの財政に十分余裕がなく、道路整備に十分な資金を充當することができない結果であることは明らかでございます。そのために先年ガソリン税相当額を道路財源に充てると並びに有料道路の規定が制定されまして、それによって道路の整備が目に見えて進んで参りましたことはまことに喜ばしい次第でございます。今回さらに道路公団を作りまして、有料道路を総合的、効率的に運営して、もって道路整備を一段と促進させようといふことは、まことに機宜を得たものと存じまして賛意を表する次第でございます。ただその運営に当りまして若干あるいは問題になりはしないかと気がききました点を申し述べますと、第一に公団は毎年度事業計画を立てまして建設大臣の認可を受けることになっておりますが、公団が新築、改築等として取り上げます路線が道路政策上建設大臣の希望する路線と一致するかどうかということに若干の疑問があるものであります。何ゆゑかならば、公団で優先的に取り上げる路線は、おそらく採算上に最も重きを置いて選択すると思ひます。料金収入の成績のよきような線は概して重要な路線でありまして、よいかば、大体道路政策上優先すべき路線と一致すると思ひますが、必ずしも完全に一致するとは申せないと存じます。現に竣工して今料金を徴収しておる十四の路線について見ましても、予定の収入を上げておるのはわずかに二線にすぎません。その二線も国直轄の線ではございません。全体の成績もまだいままで予定の六九%でございます。て、追い追い成績は上昇しておるようでございますから、将来の見通しは悪くはないと存じますが、公団としてはよほど戒心いたしませんと資金面で行き詰まるおそれがあるものであります。料金収入について深い関心を持つことは無理からぬところであると存じます。しかし建設大臣は公団の設立せられたときの使命にかんがみて、道路整備のためにはなるべく積極的に路線を採択させようとするのであります。この間の矛盾に對しまして、円滑に事を処理するためには、できるならば採択すべき路線の優先順位をあらかじめきめる基準が設けられるならば非常に工合がよいと存じます。

次に公団は使命達成上、ただいま申す通り、なるべく多くの線を取り上げてもらわなければならぬ。それがためには資金面でできるだけ潤沢にしておくことが必要であると存じます。資金が潤沢であれば、盛んに道路の整備を行ひ得るわけでありますから、この点は公団の使命達成の上にならざる要な点になるわけであります。道路債券、借入金等であるだけ多額の資金を集めなければならぬ。しかし結局これを償還する財源としては、料金の収入と補助金によらなければならぬわけでありまして、この収入を増す点につきまして、次のようなことが考えられると存じます。

第一に、道路使用料金の期限でございます。料金収入は総合的にフル計算の建前で参りまして、成績の上らな

い路線も成績のよい路線でカバーするように運営することは、全体として望ましいこととは思ふのでございますが、各線ごとに建設資金を償却することを一応の目標とすることもまた度外視すべきではないと存じます。できれば料金徴収の期限にも何らかの基準を設けて、あまり乱に流れることのないようにすることが肝要だと存じます。

次に、やはり収入をふやす関係の問題であります。通行料金以外の収入についてであります。通行料金のごとく、直接の受益者、すなわち交通車両から料金を徴収するだけでなく、間接の受益者からもその受益の範囲内で公団の資金面に協力させたいと思ひます。たとえば沿道の土地の値上りに対するごとき、あるいは新たに作った路線上に運輸事業を行うものに対する場合のごときであります。これを法制化することは、なかなか困難であるかと存じます。その場合には、それにかわる意味におきまして、公団みずから沿線の土地経営を行い得るよう道を開いたらどうか。またみずから築造した道路上の運輸事業すなわちバスのごときを行い得る道を開いたらどうか。あるいはガソリン販売事業等もできるようなししたらどうか。あるいはというふうに、公団法の第三章にあります「附帯する業務」というのを広く解釈していきたい。もしそれが無理であるならば、その種の事業を行い得るよう、新たに一項を加えることが望ましいと存じます。かくのごとき、公団の収入増加をできるだけかけて、起債能力を強めまして、資金を潤沢にして、道路の整備を盛んに行い得るようにはすることは、緊要のことと存じます。

す。公団に対する国からの援助は、貸付金とか道路債券の引き受け、債務の保証及び補助金というふうにいるいろいろございますが、国の補助金のうち、公団法の附則第十二条にガソリン税収入の一部を公団に補助する道が開かれてあるようでありまして、これは公団にとつて都合のよいことかも知れませんが、広く全体から見た道路整備の点からは、別にプラスになるわけではなないのであります。元来公団は、通行料金等の収入をもつてその資金計画を立てるのが本筋であると存じます。一方、ガソリン税をほとんど唯一の資金とするところの一般道路の整備というものが著しくおくれおくれの現状から見ますと、このガソリン税を分けて補助することは、実際には行わない方がよいのではないか、少くとも控へ目にしたい方がよいのではないかと存じます。

次に、公団の行い得る道路の種類を特別措置法の第三条中に列挙されておりますが、この中に自動車専用道路のことが、すなわち高速自動車道路のことではないようでございます。有料道路の制度が設けられました今日では、自動車専用道路は当然有料となるのであらうと存じます。しからば公団は当然これを担当する機関になると思ひます。それが脱却しておるようには見えませんが、この点を指摘したいのであります。これは、あるいは基本法たる道路法中に自動車専用道路のことが明記されていので、今後その点を明らかに規定した後に、この第三条も修正を加えるのかとも思ひますが、せむともそういうふうに取り運んで、公団が自動車専用道路の実施をなし得るようにはすべきものであると存じます。

以上気づきました数点につきまして私見を申し述べましたが、それはすべて運用上の点にすぎません。大体この法案にありまうように道路公団が設立せられまして、その運営よろしきを得るならば、道路の整備を一段と促進いたしまして、道路交通に寄与するところの多大なるものがあると思ひます。以上私見を申し上げました。

○徳安委員長 小野哲先生にお願いいたします。

○小野哲人 小野哲先生にお願いいたします。私、日本トラック協会会長の小野哲でございます。

議題となつております日本道路公団法案並びに道路整備特別措置法案の内容を一応検討いたしまして、以下述べような諸点につきまして意見を述べさせていただきます。審議の御参考に供したいと存じます。

まず第一は、公団の任務の限界でございます。公団法案の目的は、有料道路の管理を総合的かつ効率的に行うこと等によつて道路の整備を促進し、円滑な交通に寄与することにあると規定されておりますが、ここにいわゆる有料道路と申しますのは、道路整備特別措置法、これは現行法も今回の法案もその第一条の目的に掲げるところによりまして同様でございますので、この道路公団法に規定する有料道路とは、道路整備特別措置法に規定されておるものをさしておるのであるということをお私に考へるのであります。従ひまして公団の目的は特別措置法に根拠を持つていろいろの仕事をやっていく、こういうことは明確であると思ひます。従つて、この公団の任務というものの限界をはつきりとさせる必要があるとするならば、道路整備特別措置法に基いてやる

のだということをこの法律案に書くことが必要ではなからうか、かように思ふのであります。これによりまして、有料道路が本来無料公開である道路法による道路の特例である、これを対象とする公団の任務が道路整備特別措置法の定める範囲にその限界を一応与えていくということがはつきりするものと考えます。またかかあるべきではないかと思ふのであります。提案理由の説明にもあります通り、既設十三路線の維持管理を予定されておりますが、同時にまた新しい路線の建設も考えられておるようでありまして、従つて公団が発足いたしますと、まず仕事といひましては既設路線の維持管理と、予定されておる新路線の建設、これにまず主力を注ぐ必要があるのではないかと存じます。公団の性格が、これまで建設当局の御説明にありまして、一面特殊法人である官道物法人、他面広義の行政機関である、かように説明されておりますところから考へますと、特に今回の公団法案が提案された一つのねらいが、民間資金の導入という新しい方式を採用しようという点にあることと考へ合せて道路公団というものは一種の公共企業体的な性格が多分にある、かように私は思ひますので、従つてその経営の適否といふものは、非常に影響するところが大きいと思ふのであります。新たに提案されました特別措置法によりまして、有料道路の範囲が町村路にまで拡張され、さらに公団は国または地方公共団体の委託により維持管理の権限を付与されることになっておるのであります。聞くところによりますと、この公団は外資を受け入れ、高速道路の建設

設を行い得ることを考へられておつたようでありまして、今回はこの部分は法律案の中には出ておりません。かような点まで公団が担当するということになりますと、公団の任務の限界を逸脱することになるのではないかと、公団が新しく発足するといふ場合に、あまりに各方面の仕事をやるということ、果して公共企業体的な性格を持つておるという点にかんがみて、いかになるものであらうかと私は考へるのであります。どこまでも無料公開を基本とする道路法の精神に立脚いたしまして、真に道路整備特別措置の本旨を忠実に公団が順守いたしまして、公共企業体としての性格を発揮するように、まずもって努めることが必要ではないかと存じます。金子先生が自動車道路の方もやってもいいではないか、これを一つの御意見かとは存じますが、まず発足は、道路公団の性格なり、その任務というものを考へ、かつまた企業的な性格を織り込まれておるという点を考へますと、これらの点について十分な検討を加える必要があるのではないかと存じます。

次は道路行政の多元化という問題であります。この両法律案を見ますと、国の要請から出たものとは申しませんが、道路行政が多元化していく、複雑化していくという傾向になりつつあるというところにつきましては、御注意を喚起したいと思ふのであります。すなわち道路整備五カ年計画の実施がある。また都道府県等の無料公開道路という問題も起つておる。また都道府県市町村等の道路管理者の有料道路とい

うことも考えられている。このように過渡的特別措置としては一応やむを得ないものとして理解し得るのであるが、有料道路に要求されている比重があまりに大きくなるということになり、その比重いかんによりまして、国の道路制度が本筋を離れて相当検討を加えなければならないような事態が生ずると同時に、設定料金のいかんによりまして、これを利用する者の負担の問題を生じ、ひいては公団の経営に多大の影響を及ぼすおそれがあると思ふのであります。従つて特別措置法の期待する効果を上げていくというところにまずねらいを定めていくと、公団の任務を十分に果たすようにやうていく。同時にいろいろの性質の道路維持管理の方法がきまつていくといふことは十分注意を要するといふことではないかと思ふのであります。

次に、公団の事業は運輸交通と密接な関係を持たれているといふことを申し上げたいのであります。道路政策は交通政策の一環でございます。公団の目的が道路の整備を促進し、円滑な交通に寄与することにあるのでありますので、こうした有料道路の路線の選定は、この目的に適合するように慎重に研究をいたさなければならぬと思ひます。路線の選定に当りましては、果して円滑な交通に寄与し得るかどうかが、ともに採算上企業としての成業の見込みがあるかどうか、並びに徴収すべき料金が通常受ける利益の限度をこえない額において決定し得るかどうか。すなわち国または地方公共団体に於いて道路を新設することは、全く公共の目的に沿うためでありまして、予算

の範囲内において当然行われるべきこととは言うまでもないことであります。が、公団は必ずしもこれと全然同じであるというのではなくして、企業性と公共性の調和点においてその経営のバランスがとられるものと考えらるべきであります。従ひまして路線の選定と料金の額の決定は密接不可分のものと申し上げてよいと思ひます。これらの要素を度外視して決定する場合におきましては、公団の経営は赤字、欠損を続けざるを得ないと同時に、通行料は利用する者、特にトラック、バス等の公共運輸機関にとりましては、料金をいかにか定めるかは運賃等に至大の関係を持つわけでありまして、ひいては荷主、公衆の負担増加を来たすばかりでなく、事業者負担の部分につきましては、経営上相当の影響があることと思ふのであります。これらの事情を勘案いたしまして、路線の選定と料金の決定に關しましては、運輸行政の担当当局と十分連絡をとられ、建設大臣があらかじめ運輸大臣の意見を聞いて、建設、運輸両省の協力によつて制度の円滑な運営をはかるように、この旨、もし何らかの適当な方法があるならば法案に明示すべきではないかと考え考へるものであります。過日建設大臣は参議院における質問にお答えになりまして、道路公団の運営につきましては、運輸省その他いわゆる各種交通機関と関連もあるもので、十分連絡をとつて運営したいと言つておられるのであります。この趣旨が法律の中に明らかにされるということになりますと、一そ

う公団の運営、事業の遂行につきましては望ましい結果になるのではないかと私は思ふのであります。なおかような見地から申しまして、役員任命等につきましても建設大臣のみによつて行われるというのではなくして、もう少しこれを広くいたしまして、内閣総理大臣の任命によつて行われるということも考え得るのではないかとこのうに思ふのであります。

次に公団の資金等について触れてみたいと思ふのであります。公団法案付則第十二条によりますと、昭和三十一年度以降三年間は毎年度揮発油税の一部を補助金に充てる旨が規定されておるのであります。道路財源に關する臨時措置法の特例でございます。公団法案の提案理由によりますと、公団が昭和三十一年度施行すべき事業に必要な資金は八十億圓となつておりまして、一般會計からの補助金二十億圓、資金運用部よりの借入金十億圓、道路債券発行による借入金十億圓をもつて充てる予定となつておりましたが、このうち一般會計からの補助金二十億圓が前述の揮発油税収入によつてまかなわれるものと思ふのであります。これを大蔵省の予算説明について見ますと、いわゆる日本道路公団交付金二十億圓でございます。これに該当するものと思ふのであります。その説明の中にこの交付金は公団の発足に當り、その財政的基礎を確立するとともに、資金の充實をはかるために揮発油税財源の一部を交付するものであつて、このため道路整備費の財源等に関する臨時措置法の一部を改正することとを予定している、こういうふうにしておるのであります。しかるに右の臨時措置法制定の目的は、道路整備五カ年計画の実施に要する財源を揮発油

税収入に求めたことは明らかであります。以上のような諸点につきまして一私の意見を申し上げた次第でございますが、これを要するに、道路政策は交通政策の一環であるという前提に立つて道路に關する諸施策を考へていただくといふことであると思ふのであります。特にわが国の道路を初め交通の問題はきわめて重要な問題が山積いたしてありまして、総合交通政策の基本方針を策定するといふことは、きわめて喫緊の要務であると思ひます。特に陸上交通におきましては、鉄道との調整を検討すべき時期にきておるのではないかと、先般の国鉄経営調査会の答申を見ますと、この点についてもその調査の態度を示しておりまして、すみやかに総合交通政策の基本方針を確立して、その中において鉄道はどうかあるべきか、道路政策をいかに持つていくかといふことを國の広い、高い視野から検討すべき時期にきておるのではないかと、ぜひやうてもらいたいといふ旨もはつきりと書いてあったのであります。わが國の道路政策の後進性、いわば立ち遅れといふことは、これは東大の今野教授が最近著わされた「道路交通政策」の中にもはつきりと指摘されておりました。私全く同感で、何とかしてこの点についての道路政策を考へていくべきである、この点につきましては人後に落ちないのではありませんか。ただこの政策を推進していきまふ場合において高い観点からも検討を要する必要があるのではないかと。たとへて申しますと、国鉄幹線の近代化、すなわち輸送力増強のための施設の整備、電化等を促進することと関連いたしまして、道路の整備、近代化を考へていくといふふう

して、五カ年計画に属する道路は無料公開であるといふことも疑ひの余地がない。すなわち揮発油税は無料公開の道路に対する目的税のような性格を持つものである、これを有料道路に支出することはその性格上矛盾するばかりでなく、すでに有料道路につきましては料金を徴収しておるのでありますから、揮発油税を負担する自動車使用者は明らかに二重の負担をしいられることになるのであります。まことに不合理な措置と申さなければなりません。道路整備費の財源等に関する臨時措置法の本旨にももとのではないか、かように私は考へますので、この際臨時措置法の一部を改正してこれをを行おうとすることは承服いたしかねるのであります。もし必要があるならば、交付金として別途一般財源等から措置せらるべきものと考へますので、この点につきましては十分に御再考をわすれまいと存じます。

なお付言いたしたいことは、補助制度の運用は特に慎重を要するものであります。従来からもこの補助制度につきましてはいろいろと論議があることは御承知の通りでございます。既設の有料道路の状況を見ますと、これは資料もいろいろと見ますと、これが、予定収入に達するものはきわめてまれでありまして、公団の運営資金の調達、特に公団が民間資金を導入するといふ新しい方式をとらうといふところから考へあわせると、公団が成り立つていくように、また公団の企業的な性格を考慮に入れて十分に研究していかねければならない、かように考へますので、この点については十分御検討をいただきたいと思ふのであります。

以上のような諸点につきまして一私の意見を申し上げた次第でございますが、これを要するに、道路政策は交通政策の一環であるという前提に立つて道路に關する諸施策を考へていただくといふことであると思ふのであります。特にわが国の道路を初め交通の問題はきわめて重要な問題が山積いたしてありまして、総合交通政策の基本方針を策定するといふことは、きわめて喫緊の要務であると思ひます。特に陸上交通におきましては、鉄道との調整を検討すべき時期にきておるのではないかと、先般の国鉄経営調査会の答申を見ますと、この点についてもその調査の態度を示しておりまして、すみやかに総合交通政策の基本方針を確立して、その中において鉄道はどうかあるべきか、道路政策をいかに持つていくかといふことを國の広い、高い視野から検討すべき時期にきておるのではないかと、ぜひやうてもらいたいといふ旨もはつきりと書いてあったのであります。わが國の道路政策の後進性、いわば立ち遅れといふことは、これは東大の今野教授が最近著わされた「道路交通政策」の中にもはつきりと指摘されておりました。私全く同感で、何とかしてこの点についての道路政策を考へていくべきである、この点につきましては人後に落ちないのではありませんか。ただこの政策を推進していきまふ場合において高い観点からも検討を要する必要があるのではないかと。たとへて申しますと、国鉄幹線の近代化、すなわち輸送力増強のための施設の整備、電化等を促進することと関連いたしまして、道路の整備、近代化を考へていくといふふう

整備、近代化を考へていくといふふう

な考え方が私は必要ではないかと思うのでありまして、具体的な計画は相互に関連を持たして金融その他所要の条件を勘案いたしますと同時に、工事施行の問題につきましても十分に検討、研究をいたしていきまして相互が歩調をできるだけ合わせるような格好に調整をはかって、国の財政力も考慮に入れ、あと限りロスを未然に防止するとともに、たとえば今国の公団ができて上りました場合には、民間資本を導入してやってくという公共企業のな立場をも念慮に置きながら運営をやっていくということが重大な事柄ではないか、かように思う次第でございます。

の改正をして、高速道路も将来実施をしたい、この場合は交通審議会の定められた基本方針に基いて実施しなければならぬと思うというふうな相当含みのある御答弁があったように伺っております。わけでございますが、道路と鉄道との問題は、建設の点におきましても運営に關しまして、またでき上りました道路を利用する自動車事業の経営当業者につきましても、いろいろの問題があると思うのでございまして、これらの点を総合的に関連をもつて十分に御審議をいただくことが、大へん私にお願いいたします。

以上簡単にございますが、私の気づきました点を申し上げまして御審議の御参考に供した次第でございます。

○徳安委員長 次に平山復二郎先生にお願いいたします。

○平山参考人 私御指名いただきまして平山でございます。今度現行の道路整備特別措置法を廃止しまして、新たな道路整備特別措置法を作られまして、これによって日本道路公団法案によりまして日本道路公団を設立されまして、従来以上一その努力をもちまして、有料道路整備事業の拡充を総合的、合理的におやりになる計画がございまして、今日伺うに際しましては、交通界の今日のいろいろ実情、ことに道路交通の実情から申し上げていろいろの問題もございまして、こういう有料道路が実行されることはきわめて有効であると存じまして賛意を表するものでございまして、申し上げるまでもないのでございまして、申し上げるまでもなく、今日の道路はきわめて技術的に複雑になりまして、建設にも多くの費用を要しますし、また維持運営にも金が

必要であるから、必要ではないかと思うのでありまして、具体的な計画は相互に関連を持たして金融その他所要の条件を勘案いたしますと同時に、工事施行の問題につきましても十分に検討、研究をいたしていきまして相互が歩調をできるだけ合わせるような格好に調整をはかって、国の財政力も考慮に入れ、あと限りロスを未然に防止するとともに、たとえば今国の公団ができて上りました場合には、民間資本を導入してやってくという公共企業のな立場をも念慮に置きながら運営をやっていくということが重大な事柄ではないか、かように思う次第でございます。

の改正をして、高速道路も将来実施をしたい、この場合は交通審議会の定められた基本方針に基いて実施しなければならぬと思うというふうな相当含みのある御答弁があったように伺っております。わけでございますが、道路と鉄道との問題は、建設の点におきましても運営に關しまして、またでき上りました道路を利用する自動車事業の経営当業者につきましても、いろいろの問題があると思うのでございまして、これらの点を総合的に関連をもつて十分に御審議をいただくことが、大へん私にお願いいたします。

いるわけなんではないから、有料道路にするのは当然ではないかと思うのでございまして。特に有料道路といまして道路の発達上有効だと思いたすことは、道路を建設運営いたします側と、またこの道路を利用して便宜を受けます側とが、お互いの間に経済的な依存関係、利害関係がはつきりでき上りまして、お互いの責任関係、義務関係というふうなものも明確になりまして、これが道路交通進歩の上に非常に意義があるのではないかと申すのでございまして。道路を作り出す側と使います側が離れておりますことは、道路の運営上決して望ましいものではないかと思うのでございまして。端的な例で申しますと、今日往々見ますように舗装がこわれて通る車が困っております。これを作らずに放置しておくというふうなことは、有料道路の今申しましたような建前からおそれるそのうちのことではなくなるのではないかと申すのでございまして、こういう点からも有料道路といふものを今日発展させますことは、日本の道路交通に非常に意義が深いと思うのでございまして。

技術者の立場から一言申し上げたいのでございまして、今いろいろお話をございしましたように、建設する有料道路といふものは、いさぐさ多額な建設費を伴いますし、また複雑な工事が必要とするのでありまして、その資金は国家の資金も投せられなければならないのでありますから、この建設はきわめて慎重にやらなければならないかと思うのでございまして。それにつきましては工事に着手するまでの調査、計画、設計といふものに十分時間をかけるようにしなければならぬと思うのでございまして。これは、私から申し上げるまでもないと思いますが、この損失は決して少なくないと思うのでございまして。ございまして、今回の公団で作られますような道路につきましては、十分調査、計画、設計に時間をかけられようにしていただきたいと思いますのでございまして。私の経験から申しまして、大きな工事といふものは、時間をかけて調査いたしますと安くていいものができ上ることになるのでありまして、このための費用を十分公団ではお考えになっていただきたいと思いますのであります。一文惜しみの百知らずにならないことを切に希望いたしますのであります。とかく調査費といふものが日本では削られてしましまして、そのために受ける損害は決して少なくないと思うのでございまして。こういう調査、計画、設計に慎重を期しますと時間がかかるばかりでなく、技術者を多く要することになるのでございまして、このために公団に非常なよいな人員がいると考えますことは間違いないかと思っております。これに對しましては欧米などで例がございまして、コンサルティング・エンジニアの制度、日本ではよくこの制度が問題になって参りまして、技術士法案を作るといふ空気が出て参っておりますのでございまして、ぜひ一つこういう専門の技術制度を御利用下さるよう

希望いたしますのでございまして。これにつきましてはいろいろ申し上げたいのでございまして、この法案と直接関係がございせんのでこれ以上申し上げませんが、ただ今後公団ができてまして運営をして参ります上に、ぜひ技術の点を十分にお考え下されまして、従来のような大きな工事が十分な調査なしに着手されることを警戒していただきたいと思いますのでございまして。

私の意見はきわめて簡単にございましてこれだけでございまして、ぜひこの法案が制定されまして、日本の交通の一翼であります、道路交通が飛躍的な発展ができますことを切に希望いたしますのでございまして。

○徳安委員長 次に橋本さん。

○橋本参考人 御指名をいただきまして橋本でございます。私は、道路調査会におきまして、道路経済といふものを少し勉強させていただきまして、そういう立場からこの法案に対する意見を御参考までに申し述べたいと思ひます。

お手元に要点を書きましたガリ版を差し上げてございまして、それにつきまして、考えますところを申し上げます。今日わが国の道路網整備の聲は朝野をあげて盛んでございまして、実態がほとんど動かない状態でありまして、これは一に予算不足というように断わっておりますのでございまして、この際、その予算不足を機動的に援助するといふ意味で民間資本を動員して、有料道路を作るといふ考えのもとに、用意されておりますこの二つの法案に對しましては、日本の道路網が整備される方に寄与するといふ意味におい

わは第一に申し上げたことを事行ないたしますけれど、この公卿の仕事の幅、どこまで仕事するかという仕事の大きさについて推定する根拠がございませんで、先ほど申し上げたように幾つものつなぎ目のある使にくい道路網が十年、二十年後にでき上る。数百区間の門ができる。本来大道無門とはて天下の公道としてだれでも通れるはずのよと、この門が数百区もできて、そこで切符を買って乗ったり降りたりしなければならぬ、上り下りするような道路が日本の真

路になるのではないか。そのような道路は大へん使いにくいです。道路はおそらく経済計算から考えましても非常に割の悪いものだと思われまふ。で、このような誤解を避けるために、この道路はそういうものではないのだ、たとえば有料制というものは損得いかににかかわらず、十五年とかそういうところで切り上げるのだ、最大幾つしか日本には有料道路区間というものは存在しないから使にくいはずはないといったようなことが明瞭に出ますように、何かそういうことにつきまして公団はどのような路線をどのような幅までやるのだ、そしてそれは作ると同時に自然に開放されていって、ネットワークとしてはそう使にくいものにはならないし、経済効果上も十分期待できるというような仕事の幅をつけ加えてもらいたいと思ひます。

次に第三といったしまして、有料道路の開放条件について申し上げます。これは同じく今のことを受けるのでございまして、法文中には「料金」の徴収期間なる字がところどころにありますから、それが過ぎますれば当然自動的に無料開放となるということと

もう疑いのないところでございます。しかし新法第三案によりますと、収支の予算の変更は単に届出をすることになつてゐる。そうしますと予定より収支入が少かつたから料金徴収期間を延ばしたいといふことの根拠になるのじゃないか、それから第五条には維持修理費大なる場合は料金徴収期間を延長すると書いてあります。そうしますと維持修理費が高い道路はずっと引き続き有料期間に繰り越されていく。それから構造物ですから十五年、二十年たてば大いにいたんでくるでしょう、そこで大修理を要する、あるいは交通量の増大によりまして拡張しなければならぬ、あるいはそれを使つてみての欠点によつて相当大きな修理を要するといふようなことになりましたと、これもなかなか無料開放に至る時間が長引くやうである。それから第二十八条には、公団の取得した道路を構成する敷地その他の物件は公団に帰属すると書いてありますけれども、その開放のことが書いてない。そうするといつても国民は公団財産の上を走ることになるから、そうすれば人の財産の上をただで走るということにはならないので、これもまた有料期間を延長するような解釈を呼ぶ。このようなことを考えますと、いつ有料道路が無料開放になるかということは文面からでは察知できなからしい。それに対して、何かこういう理由のいかんにかかわらず最大限とていったような仕切りをつけてもらう方が、道路を使う方の側にいたしまして、管理をする方の側にいたしまして

も、いろいろの經濟上の計画にも響くところがあるだろうと思うのでございます。また全体の道路經濟を考えるものの立場といたしまして、そのようにはつきりとした一つの条件をおろしておいていただくことが、非常にものなる。そういうことが漠然としておつて有料道路がだんだんふえていくのは、日本の道路經濟網の計画算定ということとはできなくなってしまうのであります。

その次は有料道路の経理計画において申します。これは先ほど参考人の皆様からもお話がありましたガソリン税の問題が一つあるのであります。三十一年度予算を拝見しますと道路債券五十億圓、資金運用部から十億圓、ガソリン税二十億圓が予定されておるようでございます。この道路債券と資金運用部のお金は民間資金の運用でございますから大へん立法の趣旨に沿うものと思うのでありますけれども、これが年々歳々累増いたして参りまして、百億ずつ参りますと十年で千億というやうな道路債券が出る、まあそのころまでにはほとんど償還もされておらなうのであります。千億といううなけたもの、あるいはもっと事業擴張するにいたしますとそれの二倍、三倍というやうな民間資金の導入ということも予想されることになるでしょう。そういうやうなことは安直にただだの考えていくものだろうかということが一つ懸念されるのであります。それからガソリン税は、先ほどもお話がありましたやうにガソリン税そのものは無料道路を建設するための原資として設定されたた

ものでありますが、それを使って作った道路の上を再び料金を払って通るといふような複雑な印象を納税者に与える。今後ガソリン税を拡張する、もつと大道路工事をやるためにもう少しガソリン税その他から民間資金をつのるというような場合にはこういうものの扱いには非常にガンになると思われまゝので、これは大いに予算措置上の再考が望ましいと思ふのであります。

次に有料道路の経理計画についての第二点でございますけれども、この法案を拝見いたしますと、公団の経費に対する政府補助、元利償還に対する政府の保証、道路債券の政府の引き受け、長期、短期にわたる貸付というふうに、実にたくさんのお財源のひもがついておるのであります。公団は金については少しも苦勞のない、ありがたい世帯になるように見えるのであります。従来お役所で製造されるごうい団体は金の苦勞はないようにできておるのが多いのであります。そういうことが原因ではないでしようけれども、非常に楽々と経営される、従つてほかの真剣な経営体には比べますと経済的成績のあがらない例がちょいちょいあったのでありますので、この公団もそのようにないことにならないように、十分に経済的な効果をあげられるようにお考えを願ひたいのであります。ことに過去四カ年におきましては、大体三〇％近くの赤字を立てておるような十三本の道路を作つて運用している。それは公団がやったものではありまへんのので、そうならないようにあらためて公団が設定されるということがこの法文から見受けられるのでありますけれども、しかし従来地方におきましてもあるい

は国でおやりになったのでも、有料道路は非常に散漫にいかげんにやつたから赤字が出たということではなからうと思うのであります。担当者はそれぞれ最善を尽しておやりになったにもかかわらず、すでに三割の赤字が出ておるといふことは、今後の公団の仕事に對しまして大いに何らかを示すものであらうと思われるのでございます。しかも先ほど申し上げましたように赤字が出れば政府がしりをぬぐう、足りなければ貸してやるというようなひもがついておるので赤字を恐れないというようなことになったのでは、せっかく公団の公団が経済的に國民の道路交通関係の期待に沿わないというようなことが懸念されるのであります。但し公団は金もうち機關ではありませんので、道路整備を促進する機關でありますから、お金をもうけるということのためだけに全力を振うということはむろん必要ではないでしょう。しかし予算を組んでお仕事をさせるその予算面を全うするように、赤字というようものをあまり出さずに、きれいなお仕事をされるように切望するわけであります。特に公団が地方の道路財源が不足しているのに対して總花的にその原資をばらまく機關として見られるというようなことになったならば、大へんこの公団に期待しておる道路利用者側から見ても不満なものになるのじゃなからうかという心配をするものでございます。そういうことがこの公団の経理について心配されますので、大へんこういうことを申し上げるのは失礼でございますけれども、御参考に供したいと考えております。

次に第五点といたしまして、本案成

立に伴う道路基本整備計画の去勢の危険について申し上げます。今回の道路公団法というものは、先ほど申し上げましたようになかなか本格的な道路整備が進まないからそれを助けてやろう、補助的な考え方から一部分先行しようというので立案されているものと思うのでありますけれども、何かこの道路公団ができませんと、急いでやらなければならぬところ、大事なところは片端からこの公団が解決する、そうするとほかの方はもうあまり餘かぬでもないのじやないかというふうな錯覚を生ずるのじやないか、従って道路関係者がここ数年特に道路整備を叫ばれておった、その熱意が去勢されるような危険を感じるものであります。そういうことになっては、今回の道路公団が一生懸命働きました年々百億程度の道路整備を進めるといたしましたが、現在年間千億以上の道路整備を一気呵成にやらなければ、日本の経済が年々三千億、四千億円というふうに計算されるくらいの道路上の損失を生じておるものを追いかけて切れない、焼石に水であります。それで道路整備を大いにやらなければならぬという気合いを、この道路公団という小さな動きによつていかなされるというような危険を感じるのであります。そういうことのないように御配慮をいただきまして、この道路公団の進め方を御研究を願いたいと思うのであります。

第六に、公団設立の必要性和適用についてということでも申し上げます。以上のような見方を総合いたしました、道路公団は、国家道路網の整備につきましての基本的な動きが、声だけ非常に大きく実体が動かないというときだ

けに、仕方がないから民間資本を若干導入いたしまして、その先駆として出発するという意味において価値がある。しかし将来の日本の道路網が有料道路において大いに整備されるということであれば、これはひさしがおもやかかわってしまふことになるのではないか、こう考えられます。従つてこの本格的な整備がだんだんと進行いたしますならば、公団の仕事はなくなる、こう考えるべきではないかと思ふのであります。国家予算をもつてやりたいところをやれないから、仕方がないから民間資本を若干活用して公団が働く。国家の資金をもちまして本格的な道路整備をいたしますならばその必要がなくなる、こういうふうな考えをいたしておりますので、公団の役割は、國の道路基本計画の一部分として、当てがわれたワクにおいて十分に効力を發揮されるようにお考えを願ひたいと思ふのであります。それにつきましても公団が今回出されて基本計画の一部を進められるならば、すでにきまつたところをおやりになるのでありますから、一応の調査が済んでおる、あるいは建設計画がお金を持つておることを実施するということになるものと思われまふけれども、公団法が成立して予算が裏づけされたから、それではというのであつてあちこちを工事されるということにならないようにお願いしたいと思ふのであります。

参考でございますけれども、先般ベシシルバニア・タウン・パークを建設した首脳の方が鮎川さんとお会いになりまして、有料道路の進め方についてこういうお話がありましたらさうでございますからここで御報告いたしますけれども、少しまとまつた道路を作り出すときには、三年くらい調査計画をしたものを二年くらいで工事をするという程度の考え方で扱うもののださうであります。そういうふうに向うではやつておると言つております。そういう二、三年も調査してあと二、三年で工事をするということを次から次に重ねていくわけでありまふけれども、それが政権とかそういうものの影響によりまして常にぐるぐると方針が変るようではとてもやつていけない。ですから独立した、ある範囲委任された事項においては安定した機構と理念を持つた道路建設主体というものがあつて、ゆつくり落ちついて二年も三年も勉強して、その結論に基いて工事をしていくというものでなければいけません。道路はできない、経済的な道路はできないと言つておられます。今回生まれ出る公団もまたたくさん道路を研究計画されまして、それを実施に移されるであります。それから、もちろんだいま私が申し上げたようなことはもう皆さんも聞き古したことはありますけれども、うちけれども、落ちついて仕事をされるように安定した態勢をとられまして、十分に御活動なされることを希望するものであります。大へんわかり切つたようなことをくどくどと申し上げまして恐縮でございますが、私から申し上げることはこの程度であります。

○徳安委員長 参考人に対する質疑の通告がありますから、これを許します。内海安吉君。

○内海委員 おそく参りまして、実は金子さんの御意見を承りたいと思つておつたのですが、遂に承ることができずまことに遺憾でございます。小野参考人の御意見を承りまして、私は交通政策の面からいまして御懸念をされておる数々の御説明はまことに貴重な参考として承つたのであります。が、ことに小野さんは現在のお職掌柄やはり交通政策特に運輸交通というところに重点を置いて御説明をなさつておるようであります。その御意見の中には、有料道路問題についてもあるいはまた國が直接やるべき点が多々あります。ことにまた道路計画が多々あるのではないかといたしました。御心配も私はやはり同感であります。今回の道路公団に関する政策というものは、少くも公共の目的に原則として沿うものでなければならぬという御論旨については私も全く同感なのであります。しかし小野さんの説かれるところのいわゆる交通政策なるものは、単に交通政策であるが、われわれはやはり道路計画の一環としてどうしてもなさなければならぬというふうな考えからこの道路公団法なるものを審議しておるのであります。あなたの仰せによると、公共の目的に沿うことが大目的でなく、はならぬということでありまふが、交通政策の一環というものは、必ずしも運送だけではない。文化の交流であるとか——特に道路のおもなる使命というものは、交通もその中に入るものであるけれども、今日われわれの委員会等において述べられておるところの、ほんとうの基本的問題は、総合開発というところにあるのであります。産業の開発及び文化の交流というより見地から多角的にこれを研究して推し進めることが道路政策でなければならぬと思ふのであります。ところが遺憾ながら小

野さんの御説明の中には、文化交流といたつたような問題も、また国土全体にわたる総合開発の問題にしても一点もお触れにならなかつたのでございます。が、この点に對してどういう御意見を持っておられるか。実は非常に承わることには非常に参考になると思ひますので御説明をお願いいたします。

○小野参考人 私からお答えを申し上げたいと思ひます。ただいま御指摘になりました点私全く同感でございます。ただ私が交通政策の一環と申し上げましたのは、道路の建設というものを一つの施設としてのみ考えないで、でき上つた施設をいかに國全体の産業の開発であるとか、あるいは文化の交流とかに高度に使い得るかというふうな点について考えたいというところ。実は私としては考え方を置いておるわけでありまふ。さてその文化の交流であるとか、あるいは國土の開発によりましてわが國の産業を復興する、さらに進展させていくというための基本的な問題といたしましては、文化の交流にいたしましては、おそろく人、物の問題もございまいしょう。あるいは國土開発につきましては、いまだ開発されない資源を早く開発していかなくてはならない、これまた人及び物の問題があるわけでありまして、文化の交流といひ、また國土の開発と申しましても、要はいかにして所要の物資を、あるいは必要な人を、早く適當な時期に適當な場所へ送り得るか、運び得るかということが問題でなければならぬ。従つて交通政策というものは、さらにこれを圧縮いたしますと交通というものは、文化的な要素ももちろん

含んでおるし、同時にまた國土開発を目的とする使命も持つておる、そういう意味で総合的な性格から考えた交通政策というものは私は常日ごろ考えておりました。その点については、御指摘になりました御意見と私は全く同感でございます。さういふ意味合いにおいて、この道路公団法案の趣旨はさういふ見地から私も考えておるし、また御審議に相なつておるのではないかと申すておりますために、それを広く交通政策というふうな表現の方法で実は申し上げたような次第で、御指摘になりました御意見は、私は全く同感でございます。

○徳安委員長 瀬戸山君。

○瀬戸山委員 四人の参考人の方から非常に有益な御意見を承りまして、私ども裨益するところが非常に大きかつたのですが、そこで一、二の点について、専門家であられる参考人の御意見をもう少し聞いておきたいと思ふ点がありますので、お尋ねするわけであります。

先ほど金子さんの方から、有料道路の建設について選択の順位というふうなことの御意見がありました。これはほかの方々もお話がありました。これはだむちやくちにあちこちやるということでは、これは道路政策上いけないことはわかつておるのであります。そこでこの際もう少し具体的に、順位の基準というふうなお言葉がありましたから、せつかくの機会でありまふので、どういふところに考えを及ぼさなければならぬか、そういう点をもう少し突っ込んで御意見を聞かしていただきます。

○金子参考人 実はその用意があるわ

けではございせん。なかなかきめにくいことは存じますが、しかしながら、きめにくいことであるからといって打ち捨てておくわけにも参りません。どうもこの点で監督の立場にありまます建設大臣と、事業経営の責任を持つておる公団との間に一致しない場合が生ずるのじゃないかというのを懸念したわけでありまます。もちろん大體のものは、道路政策上優先するものと、採算上優先にあるものとは大體一致すると思ひますが、しかしながら現在行われているのを見ましたときに、相当優位にあるはずであつたものが、いまだ成績の上らないものもあるやうな実情から見まして、必ず相当な問題が起きますと存じます。遺憾ながら私がこゝういふ順序に基準をきめるがよいといふことを、今日ただいまこの席では申し上げかねるのであります。

○瀬戸山委員 具体的に個所の問題であるとか、そういうことはもちろんこの際問題にすべきものでもないし、できないと思ひますが、交通上必要であるが採算がとれないとか、いろいろ条件があると思ひますが、そういう点で何か大體の心がまえとつか、そういう御意見はございせんか。

○金子参考人 ただいま申し上げるやうな準備はいたしておりません。しかしせむとも必要であるといふことだけを痛感しております。

○瀬戸山委員 もう一点、これも非常に困難な問題として私も考へているのでありますが、しかも重要な問題である。これは橋本さんもお触れになつたように思ひますけれども、問題は、公団を作りますのは、今各所に大體地方公共団体でやらせている有料道

路の実施をいたしまして、いわゆる採算と申しますが、予定通り料金が取れるところと、取れないところとたくさんあります。もう一つは、資金を拡張する、こういう二つの考え方、公団が作られた、こう思うのであります。そこで料金のプール計算ということが経営上問題になつてくる。ところが先ほども御指摘がありましたやうに、現在十何カ所やつておりますところで、予定よりも一〇〇%以上越しているところが一、二カ所ある。そうかと思つてもあるわけでは、そういうものをプール計算をしていって、そうして全部落むまで有料制を維持するということになつたら、たくさん利用して——この前の委員会でも当局に対して私申し上げたのでありますが、その利用するのは、全國のものがそれを利用するのでなく、大體有料道路の付近と申しますか、利用範囲というものは大體限定されていふ。そういうところが大に利用して、とうに建設資金は償還してしまつた。ところが、ほかの成績不良のところのために、いつまでもそれをプール計算するといふことになる、これはとんでもないことになるわけでありま

す。そうかといつて、償却してしまつたものは全部切り捨てていったのでは公団は成り立たない、こういうジレンマがあると思ふ。しかしそれを最後までプール計算するといふことは、理論的にも実際上でもできないと思ふのでありますから、先ほど料金の問題と料金徴収の期限の問題にお触れになりましたが、その点についても少し具体的に、一つずつ切り落していくのがいいか、あるいは切り落すことが先ほど

申し上げましたやうな事情で必ずしも適当でないという御意見であれば、あるいは何年間とか、切るのが必要であるか、こういう点についてももう少し御考慮なくこの際御意見を聞かしてもらいたい。私どもはこの点については今どういふやうな処置をした方がいいかといふことを、正直なところ非常に苦慮してるところでありますから、金子さんも触れられましたし、橋本さんも触れられました、ほかの方々も同じ気持ちでおられると思ひますが、どなたでもけつこうですから、ぜひこの点については腹藏ない御意見を聞かしてもらいたい。

○橋本参考人 それにつきまして私の考えを申し上げます。

有料道路は設定された区間を通る車のために作られたものでありまして、そこを通る車がその経費を負担するといふ建前でありまますから、当然その路線ごとにべいしたならば開放すべきものであると考へます。それではいつまでもべいしないものは何年たつても有料道路かといふことでありますが、それは計画のずさんでありまして、その責任は公団並びに監督であるところの政府の責任であるといふことになると思ひます。使う方の側から申しますと、何も自分たちは何合仲間を誘つて通りましようといふわけではないのでありますし、有料として規定された料金を払つて通つていくわけでありま

すから、いつまでもいつまでも、三十年たつても五十年たつても有料制であるといふことは——初めから五十年間の予定として設定されたならば別でありますけれども、一応十五年とか、二十年とか、三十年とか、それより短かい期

間をもつて有料制を考へていけるとするならば、それが予定以上に非常に長く延びるといふことは、計画がずさんであるか、その後のやむを得ざる変動といふものであると思ふのであります。そういうものならば適当な時期に打ち切りまして、別途にその補てんを考へるといふことがいんじやないか。そうしません、いつまでも未完成の有料道路がやたらにふえまして、経済としても非常にまずい姿になるといふやうに考へます。

○小野参考人 私も関連いたしまして、ちょっと瀬戸山さんの御質問に私の所見を申し上げさせていただきますと思ひます。

実は有料道路の路線の選定が大へん大切であるといふことに私は先ほど触れたのでありますが、それと同時に、その路線の運営と料金の設定とは不可分の問題だといふことを考へる必要があるのではないかと思ひます。特に公団の性格が、民間の資金を導入してやつていくといふところに多分に企業的な性格がある。しかし企業的な性格だけではやつていけない。そこで公共的な目的が多分に加わつておるといふことを申し上げたのでありますが、特にこれを利用する者から考へますと、有料道路の料金をいかに査定されるかといふことが大へん大きな問題なのであります。料金の基準は、建設省の方の告示の形式になるだらうと思ひますが——基準そのものはあるいは政令で

お定めになるかとも思ひますが、それに基いて告示が出されるおるといふ車の種類によつて幾ら出すんだといふふうになつておるやうであります。具体的な事例をいたしまして、たとえ

ば三重の国道につきましては、当初設定された料金が高かつたせいかもしれませんが、利用者が少いために料金の変更を余儀なくせられたといふやうな事例も見受けられるやうであります。こういうやうな点につきまして、一

体料金の設定をどういふやうに持つていくかといふことが、公団経営の上にももちろん大きな影響がありまますと同時に、利用者にとりましても多大の関心を持たざるを得ないところでありま

す。従ひまして、果して路線ごとにべいし得るかどうか、できるならばなるべく早く無料公開の道路にしたいだきたいのでありますが、これらに投資された工費その他の所要の経費を償還するといふ建前になつておるわけでありまますので、この辺の償還期間と料金の額をどの程度にきめるかといふことが重要な関係を持つ。その場合に、何に根拠を置いて料金を定めることがよいかといふことが問題になるのではないかと思ひます。そういう意味において自動車運送事業を見ております。運輸省と有料道路を所管されておる建設省とが利用者の立場になつてお考へになると同時に、将来は公団によつて経営されるものとするならば、公団の、いわゆる公共企業体的な性格を加味したもので、大體いつごろになればべいできて無料公開の道路にするのだといふ見通しをあらかじめつけた上での料金といふものをお定め願つて、納税者であると同時に利用者である事業者の負担につきましても、十分な配慮をしていただくことが必要ではないか、こゝういふやうな希望が各地にもあるものでございまして、関連して私の所見を申し上げておく次第であ

ります。

○平山参考人 今のお話は、私もやはり、建設費をペイしました後にはなるべく早く無料にすべきだと思ひますが、しかしこの有料道路の問題は見込みの問題でございまして、その点非常に慎重に調査をいたしませんと間違ひが起る可能性が多いのではないかと思ひます。公団ができてまして運営しました結果、大部分の路線がもしもペイしないようになりますれば、そういう場合に果してどうなるか。わずかのものがペイできなくて大部分のものがペイできないような情勢に発展していくならば、また問題は別になると思ひますのでございますが、ここに表にございしますものを見まして、大体三十年に三つ使用を開始しております。おそらくこの路線も将来の発展を予想されてものでございまして、おそらく思ひますが、将来の発展いかんということが有料道路には非常に重要な問題になると思ひますのでございまして、それだけに、よほど調査を慎重にやらないとむずかしいのではないかと、これが考えられるのでございします。成績の悪いのも、三十年に始めてまだ一年たつておらないのでございしますから……。

○金子参考人 御質問の点は、私も考えさせられた問題でございします。他の参考人の方から申されましたような、建設資金を償却することをもって無料公開とするということは、各線ごとに考えればもちろんそれが当然かと思ひます。しかしながら、公団設立の建前から申しますと、それならば成績の上つたものはみな無料公開ということになってしまひまして、成績の上らないものだけしよい込むことになりま

すから、たちまち行き詰まってしまうだろうと存じます。この公団をほんとうに活躍せしめようとするならば、総合的にフル計算でいくこともいたし方ないと思ひます。ただ、そうだからといって、ドル箱になつた線はいつまでもドル箱になつていくということでは適当でないと思ひます。償却後適当な期間でも指定することによりましてその限度を定めるなども一つの考え方であらうと存じます。いずれにしても、無制限に長期にわたることは乱に流れるおそれがあると思ひます。

○瀬戸山委員 そういふ問題はなかなか困難な問題だと思ひます。先ほど橋本さんから金子さんからお話が出ておりました。例のガソリン税といふものをこの道路公団の資金に本年度二十億、これはこの法律にも書いてありますように、補助金といふことでやっておりますが、この予算編成のときに実は非常に問題になりました。御承知の道路整備費の財源等に関する臨時措置法の精神に反するといふことで問題になつたのであります。ところが、先ほどどなたかおっしゃつたように、ガソリン税を、業者と言つて失礼であります、事業者からとつて、そうしてその事業者がさらにそれに上つて作つた道路にまた料金を払ひ、こういう不合理な点も指摘されましたが、これを私どもの覚といひました。非常に矛盾と申すとおかしいのであります。が、関連があるのであります。ただ道路を作つてペイしさえすればいいのだという考えでいきましたと、先ほど小野さんからお話がありまして、利用する人の料金の問題に

非常に触れて参ります。そして今フル計算の問題も出ておりますように、なかなか見込み違いで——これは今の見込みで申し上げるのではありません。今お話がありましたように、これはまだ始まつたばかりであります。が、将来十年、二十年たつてみなければ、ほんとうの成績といふものはわからないのであります。一応そういうことを予想いたしまして、料金はできるだけ安い方がよいにきまつております。ほんとうは無料が一番いいのであります。が、これは必要にしてしかも賄ひ金が足りないからという制度をとらうといふことにいたしております。そこでやむを得ない処置であります。そこでそういう料金をできるだけ安くする、あるいはペイしないでもできてくる、そういう場合のことも一応考えまして、ガソリン税を、もう一つの法律の趣旨に多少沿わないけれども、公団の資金と申します、償還を要しない補助金として一応認めておるわけでありま

す。先ほど橋本さんは、この点はちよつと理解に苦しむというお話でありました。現行法では、御承知のように何条でありましたか、特定道路の制度は償還を要する道路だけだ、こういうふうな条項が入つておりましたが、今度の条項にはそれが入つておりません。というのには、必ず償還財源だけでやるということになると、結局料金の問題に非常に触れてきますので、少しばかり償還を要しない財源を入れるという道を開くためにあつたやうにいたして、おのの法の趣旨のやうであります。そこで私がこつとやつてくどくお尋ねするのは、この点に非常に悩んでおるからであります。皆さんのお答えで

も、これはなかなか悩みがあると思ひますが、これを法律によつて——現在の法律でも、何もこれはいつまでもとれという趣旨で立法されておるやうでもありません。まあ建設大臣が監督をして、料金徴収期間を許可いたします。が、場合によつては延ばさせる。それについては善良な国民に親切な気持ちで善処するといふ建前であつておるわけでありまして、それを行政的にまかせておいていいかどうかの問題であります。たとへば少くとも最大一年とか二年とかいう期限を法律で切つた方がいかどうかといふことについて皆さんの率直な御意見を聞いておるわけですから、この点はどうでしょうか。

○橋本参考人 一つ、二つさかのぼりますけれども、有料道路を設定するための区間は、おそらく交通量が多くて、迂回してゐることが非常に不便であるから、ショート・カットを作れば、そこを利用する人たちが多いに違ひないといふことでおやりになるのですから、最初からペイしない、二割、三割でやるというところは調査がまだ足りなかつたのではないかと、これは、だからお客さんがたくさんいるのに、開店早々お客さんが来ないといふやうな考へ方はちよつと解せない。有料道路をわざと民間資金を運用して作るのに、それが五年、十年先になつてお客がつくだろうといふことを待つほど、日本の経済に余裕はないと思ひます。行き詰まつてゐるので、政府の金が足りないから、せひ民間の金を借りてでも何とかやりたいといふところが、開店早々閑散であるといふやうなことは、ちよつと考えがたいことだろうと思ひ

ます。それで、ただ制度ができたので今年からでもすぐやらなければならぬといふので、仕事に追われて目見当で出したりする、そういうことがあるかも知れません。けれども、実際そこを毎日通過しておる諸車に対して適当な調査をする、こういう近道ができたことを調査するのは機械的の手続なのであります。それを少くとも一年なり半年なりあるいは三月なりや半年ならば、開店早々二割か三割くらいの子定収入しかないといふやうなことはおそらく考えられないと思ひます。ただし料金が法外に高いためにお客がつかぬといふやうなことはございしますけれども、あらかじめその料金といふものは一応示されるだろうと思ひます。ただ料金は、今までは砂利道路で迂回しておつたわけであつたが、今度は近道でコンクリート道路だから百円で済むといふやうなことは計画上は明らかでありますから、料金もあらかじめ提示されるものだと思ひます。だからその調査に當りまして、調査期間中は一日に三百台も通るやうな調査結果を得たが、ふたをあけてみたら百台しか通らないといふやうなことは考えま

とはあると思ひます。それで先ほど申し上げましたように、国家の全体計画、道路計画には、この道路が最も幅を占めるか、どこを先に打開しなければならぬかという事は、明らかに合帳に据つてあるわけでありまして、そういうようなところから順に着手すれば二割か三割の予定収入しかないというようなことにはおそれくならないのじゃないか、こういうふうな考え方でありまして、それで区間設定に對しましては、基本計画の上から有料道路にすることが有利であるというところを拾つていただいて、それと同時に基本計画が進み、そして、ボロ網を一部新しい糸で二、三寸縫つたというやうなことになるように、客足もつくやうにということをお願いしたいわけでありまして。

それからブル制の問題であります。ブル制は有料道路においては原則的に成立しないという考えを私は持つております。単独に路線ごとに進めるべきものであらうと思ひます。そういうやうな初めからペイしないやうな道路は手をつけなければならぬというのが私の強い考えでありますので、そういうことを申し上げるわけでありまして。

○金子参考人 ただいま期限でもつてたからというお話がございましたが、私も何らかの期限をつけたいのじゃないかと思ひます。一年、二年ということはどうかと思ひますが、このブル計算を認めた以上は相当期限を付してもよいのじゃないか、しかしいつまでも切りのないことはいけないうのじゃないか、こういうふうに思つております。もう少し長くてもよいのじゃないかと

いう意見でございます。

なお、ただいまの橋本さんのお話の中で私の実際に見て気づいた点がありますので、ちょっと申し上げたいと思ひます。その中で、この選定箇所が、今までのものは成績が上つておらず、選定をある意味においては誤まつてゐるかもしれないが、必ずしも誤まつてゐると思ひませんのであります。これはちょっとむづかしいところなんです。私が、私が見ましたこれらの線のうち敷カ所はアプローチができておれば繁盛するのです。せつかく橋はかかたが、そのアプローチが十分でないのです。そういうと、今度は橋ができていないのに、アプローチが今までのやうなつてゐるという例が多いのです。これはイタチごつとでございまして、橋も通れないのにそのアプローチがよくないということもありません。そういうところから、一般公共事業の費用をつぎ込んで今日までその準備をしておくことがなかなか困難だ。橋が開設されると、アプローチがまたよくなつてくる。こういうやうなわけで、橋が開設された、アプローチが急速でよくなりつた、それからその成績は、その完成を待つと急激に上るであらう、こういうことが予想されるのでその運営はなかなかむづかしいと思ひますが、将来成績は必ずしもこの程度で終るものではない、適当な時期に急速に上る。できればそういうふうにするすべての準備が、付近のアプローチその他の準備が完了した後に、公団の有料道路としてまとまつた金の要るところはやるやうにあとで回つていくやうになれば、公団としては都合がいいと思ひます。しかしなかなかそうばかりもいか

ないのが実情じゃないかと思ひます。ですから公団の立場もよほど寛大に考へて、設けられた以上はその運営ができるやうにやらなければいけないと思つております。

ちょっと私用がありまして、これで失礼いたします。

○小野参考人 瀬戸山さんの御意見の中に、ガソリン税の問題にお触れになつたのですが、瀬戸山さんもこれが適当ではないかというお考えのものと御意見ではないかと思ひます。ガソリン税が年々歳々自然増収が多くなつておるといふことは認められるわけでありまして、先ほど私が公述の中で指摘いたしましたように、補助金をこのガソリン税収入財源に依存するやうな行方方は再検討を願ひたい、こういうふうにして申し上げたいのであります。

それから公団が管理する有料道路につきましても、収支その他の問題であります。国有鉄道のごとく全關的の鉄道網を持つておられますやうなところは、不採算線でも地方の産業開発のためにやむを得ずやらなければならぬ。そのために特定の財源に依存するやうなことは考へ得るし、また現にやつておるのであります。これも國の要請によつて國鉄自身の経営からいふならば赤字になるのだといふところは、やはり一般会計から建設財源を支出すべきじゃないか、こう思ひます。特に公団はまだこれから発足しようとするもので、既設の路線も十三路線程度であるし、現に工事施行中のものも十六路線のやうに承つておられますが、そういうやうな公団の規模あるいは内容等から考へますと、國鉄のやうに全国的な規模なりあるいは鉄道網を持つてお

るやうなものの経営と同じやうには考へられない。従つてブルでやつていくといふことの時期は、まだそこまで来ておらないのじゃないか。従つて路線の選定等については慎重な考へ方のもとに研究を要するといふことを、私は公述の中にも実は触れておるやうな次第でございます。

○三鋼委員 各参考人におかれましては非常な貴重な御意見を開陳下さいまして、私たちは非常に参考にすることが多かつたことをまづ厚くお礼を申し上げます。

私はきのうもこの委員会におきましてこの二法案についての私の所見を、また疑問点をただしたのでございまして、けれども、私、今問題となつておる有料道路というものは有料道路の觀念から全然違つておるといふ見解を持つておるのでございまして。であるがゆゑに、多くの問題がここに内蔵されておるわけでございます。私の心配いたしましたいろいろの問題点は特に橋本参考人から指摘されておる点でございまして、私たちがよく懸念を持つておる問題でございます。

そこで私特に橋本参考人にお尋ねしたいのは、あなたはこの二法案を心から賛成しておられるのか。現在の日本の情勢下においてはやむを得ない法案であるのか、それにお尋ねしたいのか。あるいはおれだつたらどういふやり方で日本のおくれたところの道路整備をやつてみたいといふた何か御構想がございましておられるのか。この点につきまして御答弁をお願いいたします。

○橋本参考人 お答えをいたします。本案の成立に對しましては、私は先ほど申し上げましたやうに、原則的には賛成でございます。それは國家予算が今日急を要する道路整備を行うほど支出されませんので、若干でもそれを進める意味において民間の資金を動員する。そして最も産業經濟上の基本設備となる道路網を一日も早くよくするといふ方に進めようとするこの法案の意向には賛成でありまして、先ほど申し上げましたやうに、そこへ差し上げましたやうなパンフレットの諸点につきましては、心配をしたり、疑念を持つたりあるいは希望を持つたりしております。そういうところをお含みの上で御審議を願ひ、また運用されることを望むのであります。特に今日交通網が大へん大きな問題でありまして、陸海空をひくくするの日本の交通政策の骨格をはつきり作らなければならぬといふやうな時期に来ておるやうでありますから、公団というものは有料道路についてはそういう大綱を乱すやうなことはよくないやうな方方はいで、そういう大きな筋に乗つた一部分として振り当てた役割で活動するやうにということをお願いするのであります。

○三鋼委員 もう一点お尋ねしておきたいのであります。あなたが道路行政をまかせられたら、こゝろいつた面でもう少しすみやかに國民の要望にこたへたいといふた何かそういう抱負が道路整備計画についておありかどうか。もしおありだつたらこゝで参考にお聞かせを願ひたい。

○橋本参考人 私はそういう大それたことは考へておりませんが、この間中、船川道路調査会におきまして、そういう日本の道路整備といふことの勉強をさせられたものでありまして、それを

通じての感想を申し上げますと、鮎川構想は、現在日本の大小百万キロの道路のうち三十万キロの道路は自動車が行き通じ得る。しかしその中の三万キロというものは中でも大事な道路であるが、中のわずかに数千キロが舗装を施してあるのみで、これはあとの方は日本の産業経済にとって非常に不経済な道路であるということが、いろいろの資料によりまして、またそれに関係する人たちの意見を総合しまして出ておるわけでありまして、そういうものをこそ、つまり自分たちが毎日々々使っておる道路の方を先に整備することが先決である。自分の住んでおる家が雨が漏ったり、壁が破れたり、風が通ったりしておるのをよそにして、別に離れの部屋を新しく作るという考えは早いじゃないか。まず自分たちが日常使っている道路を整備して、これで経済生活を安定する、増強するということを考えよう、こういうような考え方にのっとる計画に私が手伝いをさせられまして、そういうことはほんとうだと思っております。そういう考えから申しまして、今日いろいろの新しい構想による道路計画ができておるのでありますけれども、それも一々みな相当の理由がありまして提案されておるようでありまして、そういう道路の考え方をこの際全部整理をして、日本の十年、二十年、三十年先になってもあまり疑惑を生じない、はっきりした道路計画というものをお作りになる、おそろくそれは役所で、たとえば交通審議会のようなものを拡大強化して、一年も二年もかかって、大枚の金を投じて、知識を動員しておやりになればできるだろうと思ひますけれど

も、そういうもので日本の道路計画でもお作りになって、現在まで提案されておるいろいろの道路を一応それぞれ役割につけて、早過ぎるものは押える、そういうようなことを權威ある筋で明確に不動の準備というものをしなければ、ただ甲論乙駁ではいつまでたつても国会の方も悩まされるでしょう、われわれ道路計画にいろいろの参画するものも、言ってみてものれんに腕押しで何にもならないということ、ただ言葉の花をにぎやかにして、知識を安売りして歩くというやうなことをけしかりませんで、そういうことに對しまして三鋼先生方も国家計画をさつと作らなければならぬという方に大いに腕を振って前進め願ひたいと思ひます。

○徳安委員長 前田榮之助君。

○前田(榮)委員 時間が経過いたしましたのでございまして、ごく簡単にお尋ね申し上げます。参考人の方々は今日は大人御苦労様でございますが、お話をいろいろ承りまして、御意見のほどは私の同感のことのみといつていくらいに、非常に参考になる意見だったであります。ただその中で、二、三お尋ね申し上げておきたいのは、有料道路の問題で、最近自動車は非常に数を増しまして、その自動車のためにいやでもおうでも現状では過ぎせぬから、道路整備をやらなければならぬ。こういうものと、それから今日の輸送の関係が自動車に非常に比重が加わって参りまして、そういう関係から工事に非常に金がかかる道路が必要になる。従つてそれに伴うて民間資金の投入その他の関係でこういう公団が必要になつたという点とがあるものであり

ますが、前の点ではたとえば東京とか大阪、こういうところは現状の平面交差では交通を処理できないようになることは火を見るよりも明らかで、現在でも数カ所はそういう実情なんです。これらを立体交差にして処理しなければならぬ、アメリカ等で現在やっておるやうにやらなければならぬ、これをやるのにはどうしても有料制をしくのが一番よいというところになると思ふのでございまして。そういうことは公共性の問題になりますといういろいろな問題が加わりますが、これはある意味では公団のようなものでなしに民間の株式会社でもやつてやれぬことはないのではないかと。そういう点、つまり公団以外の方法でやれるものをどうお考えになっておるか、これは小野先生でもよし橋本先生でもよし、御意見があつたらお聞かせを願ひたいのであります。

それからもう一つは、受益者負担のことが金子先生から出たのでございまして、金子先生はお歸りになりましたが、橋本先生でもよろしゅうございまして、受益者負担ということも一応の考へではございまして、道路に関する限りは、ことに有料道路という制度の上に立つと、受益者負担という一受益者負担にもいろいろありますが、沿道の地価が上つたために、というやうなことは考えない方がよいじゃないか。橋本先生は計画を正しくしなければならぬと言われるのであります。計画はもちろん正しくして、何年間にベイヤができるやうなことにして工事に掛かるというところは必要であると思ひますが、そういう点で受益者に依存す

る考え方はやめたがいと思ひます。が、この点にかつてお考えになるでしうか。

それから最後にもう一つお尋ねを申し上げるのは、これは小野先生にお尋ね申し上げますが、運輸大臣に建設大臣が合議をしてやれというところでありまして、この法律にはそうなつておらないのであります。この法律にそうなつておらないところは、どこにこの法律の立案をした基本条件があるかというところになると思ひます。これはすなわち鉄道で交通を行う。つまりレールを敷いた上に立っている。それから従来日本の道路は人間が歩くといふこと、車であるならば大八車を引くといふこと、車であるならば大八車を引くといふこと、大八車からトラック、乗用車といふように発展したから、そこで今の道路は昔の、人間が歩く道と変つたわけでありまして、そこで最近起つた問題は縦貫高速自動車道路、これは全然人間の歩く道とはその中に入つておらない。ことに普通の大八車やその他の車、自動車等も通ることではない。ただ自動車専用であります。自動車専用はちやうど鉄道で言うならレールを敷いた上に機関車や客車が通るのと同じ性格になつておると思ひます。それでこの自動車専用道路については建設省所管にするかあるいは運輸省所管にするかという問題さえこれは問題になると思ひます。そこで今度の道路公団法に基く有料道路というものが、道路整備五カ年計画との関連を持つ運輸大臣との合議というふうにはこの法律の中に入つておらない意味がひそんでおると思ひます。そこに小野先生は一つの不満

を持つておられるのじゃないかと思ひますが、その点も少し先生の忌憚のない御意見を聞かしていただいたらどうか、以上の三点であります。

○小野参考人 ただいま御質問の第一点は、道路の運営を公団のような組織でやるばかりではなしに、株式組織でやるかどうか、この点についてどう思ひますか、こういうやうな御質疑と思ひますが、これは私はいろいろの考え方ができるかと思ひます。たとえば道路を自動車の専用にするという意味で、いわゆる自動車専用道路という性格でやりました例はイタリヤ等にもあるやうであります。また都市内で交通が非常に輻湊している場合に、特定の区間に高速高架の道路を建設するといふことで、現に東京にもその例があるやうに聞いております。今回の公団の思想は、公共事業をやつていきますために従来からとられております方式の一つの例ではないかと思ひます。これは公私混合経済方式と申しますか、公の資本も入つておるしまた民間の資本も入つておる方法によつてこの種公共事業をやつていく、これは電気、ガス事業等にはすでにあるわけなのであります。しかし必ずしも公団によらないで、あるいは地方公共団体の公営といふことがわが国では実は従来とられておりましたので、公団方式はいわばわが国の従来として参りました道路の経営方式に関する特例措置である、こういうふうには私は考えたいのであります。株式組織でやるということになりましたと——公共事業を株式組織でやつてはならないという理屈は私は肯定ができませんので、理論的には私は肯定ができませんかと思ひます。ただ有料道路に関し

ましは株式組織でやりますと企業性の
の方の性格が強く表に現われて参りま
すために、この公団の今考えられてお
りますような方向とはやや違つた形で
現われてくるのではないか。たとえば
料金等の点につきまして、償還期間そ
の他の関係で公団の方といたしまして
はある程度一定の有料道路計画のもと
にこれを遂行していくために、欠損の
場合において、国から何らかの意味に
おいて公団の経営が成り立つような援
助をするという方式がとられておるよ
うであります、もしこれを単なる株式
組織にいたしますと、特に国が何ら
かの補助制度——これは従来地方鉄道
等においても行われておつたのであり
ますが、一定の収益が会社の事業経営
を維持するに足りない、いわゆる赤字
を出したというふうな場合に特定な算
定率によつて補助した例はございま
す。あるいは建設補助というふうな考
え方もあるわけでありますが、そうい
うふうな、国が特別の助成方法を考究
する場合において、これに有料道路と
して利用する国民の負担その他を考え
合せて有料道路として運営が可能であ
るという限度において株式組織でやつ
ていけるというならば、これも一つの
考え方ではないかと思われませんが、私
の考え方といたしましては、公共事業
特に道路は道路法に基いた道路の一つ
の特例措置でありますので、やはり特
殊な法人の性格を与えていくというこ
とが今日のところでは必要ではない
か。ただ終戦後やたらに公団方式がと
られた例もありますので、公団方式に
よつてその公団の運営をやるという
ことは、先ほど参考人からも御指摘が
ございましたが、よほど慎重な考慮を

払つていきませんと所期の目的を達成しにくい場合が起るおそれがあると思ふのでありまして、最近林道法の公団方式であるとかあるいは原子力関係の公団方式であるとか、また公団が少しはやってきたのではないかと云ふふうに思いますが、私は私の過去における体験から申しまして、この点については十分協力をして、もし作るならば公団が十分にその機能を發揮し得るようを持つていく必要があるのではないかと、かように考えておるのであります。それから次の路線の選定等につきましては運輸大臣と協議をするあるいは意見を聞くという方法をとることについてお前はどう思ふか、という御質問でございますが、私は先ほど内海さんでございましたかの御質問にもお答えを申し上げましたように、公団というものは文化の交流はもちろん産業開発等と密接な関係があるという意味においての交通政策という見地から道路政策を考へていかなければならない。國が一定の道路計画を立ててやっていくということとは、これはとりもなおさず広い意味での交通政策の一環でなければならぬ。そして交通機関につきましては運輸大臣がその監督指導の立場にあるわけでありまして、同時に道路計画の遂行につきましても密接な関係に置かれておるものと私は考えるのであります。そういう意味において運輸建設両省がきわめて密接な協力、お互いに力を合せるという関係において道路計画の遂行をやつていただくに、かように考えております。またこの有料道路の路線の選定は料金の問題とやはり深い関係を持つておりまして、近代的な道路は主として自動車等

の車両を対象として作られなければならないかもしれませんが関係上有料道路の特別措置法の趣旨から申しまして、自動車を使っておる者は、近道であるとかトンネルであるとか橋梁であるとかいうものを利用する場合が非常に多いのであります。事業経営の上から考えましていかなる料金が設定されるか、またその路線の選定のし方によりましては、その相当高い料金をとらなければペイしないといふものもございましょうし、いろいろ経営面からも問題があるのかと思ひます。従つて交通運輸を所管しておる行政庁と道路を所管しておる行政庁とは、さうな意味合いからもよく相談をなされた上でおきめになるということがよいのではないかと、われわれ自動車事業を経営しておる者の立場から申せば、ぜひともお願いしたいといふことを申し上げておるような次第でございます。

最後にお触れになりました自動車の専用に供するための道路につきましての問題でございますが、これは実は古い時代から問題があつたわけであります。昭和の初めごろに当時の内務省におきましては、自動車専用道路は道路である、かような考え方であり、当時の鉄道省におきましては、自動車のみの専用に供する通路というものは、いわば鉄道と同じようにやはりこれば一つの交通施設として考えなければならぬといふので、なかなか白熱した議論があつたわけであります。今日では道路運送法によりまして、一般自動車道及び自動車道事業といふものが認められておりまして、これによつて自動車の専用に供するために、一般にこれを開放する、一般に供用するといふこと

うなものは、自動車道事業という觀念でいこうということになっておるわけでありまして、そこにおのずから現行制度の上においては、はっきりとしたけじめがついておるわけでありまして、従つて縦貫自動車道、先ほど御指摘のありましたのは、あるいは国土廳發縦貫自動車道ではないかと思ひますが、あの縦貫自動車道の基本法規も道路運送法による一般自動車道、その上でその自動車道を事業として経営する場合、自動車道事業ということになつておるうちに私は聞いておるわけでございます。これらの問題につきましても、いろいろ官庁の所管の問題がありまして、私からここであまり微に入り細をうがつて申し上げることを差し控えたいと思つております。その辺で私のお答えを終わりたいと思ひます。

○松澤委員　あとから参りましたので、あるいは御説明の中にあつたかと思ひますが、時間も非常に経過してありますので一言だけお教を願ひたいと思ひますが橋本参考人と小野さんにお尋ねしたいと思ひます。と申しますのは、今のお話の中にもありましたように、終戦後は非常に公國とかいうものがふえて参りました。これに對しましてわれわれも將來に關しまして一応心配をいたしておるような点多々あるわけでございます。その一つといふかしまして、特に道路公國等におきましては、先ほどから盛んに各委員の各位と参考人の各位との間のお話し合いがございましたが、どうしてもある程度採算が合わなければいけない、あるいは経済効果というものが生まれてこなければいけないのだ、こういうふう

なお話でございます。また反面においては、総合的な交通政策の一環であるというふうなお話もありましたが、現実的な面からいきまして、どうしてもある程度の採算が合わなければならぬ、こういうふうに話し合いはなっておったようであります。そうなって参りますと、現在わが日本の国民全体がある程度まで心配しておるのは、どうしてもすべてが都市中心主義になるのではないか、一方的な発達のみいたしまして、国の経済というもののバランスが、一体国民所得に關しまして、平均のバランスがかりに向上ししても、個々の国民のバランスというものはどうなるのかというふうな点をも加味いたしまして、この都市中心主義のあらゆる点に對しまして心配をいたしておるような次第でございます。そういう方面から考えていった場合に、先ほどのブル計算やいろいろなことがありまするが、特に橋本さんは、多分この点だろうと私は想像いたしました。が、基本的なる道路計画というものの線に沿うてそれを実行するようにしななくてはならぬ、こういうふうにお話をなさっておったようであります。非常にごもっともであると存じましたが、もう少しその点を具体的に、あるいはもう一度御説明願えればと、かように思うわけであります。この点がもしも五年、十年というふうになって参りますと、どうしてもこれはいやおうなしに今の目的からいきまして、さよならな結果を生んで参ります。これは住宅公団というふうな面におきまして、これに即したような傾向が多分に出て参ります。こういう点から一体この矛盾というものを将来どうすれば解決で

きるか。基本計画というものがござい
ます。採算の点からいいますと、
その基本計画の遂行というもの
に、この道路公団の面を当てはめて
持つてくるというふうなことがどうし
てもできない場合も相当生まれてくる
のではなからうか、かようにも考えま
すので、この点だけ一言、時間も非常
に進んでおりますのでお聞きいたした
い、かように存じます。

○橋本参考人 お答えいたします。基
本計画に沿って、その振られた役割に
ついて公団が活用されるように希望し
ますということをお願いして、その
基本計画と申し上げますのは、現在なら
ば進行中の五カ年計画でございます
が、それが一年たちますと切れまし
て、その後何年計画というように、
もつと国民の要望に基づく大規模な計
画が一応構想されるものだと思つた
であります。その中でも有料道路に
適する区間というところが一応選定さ
れるであろうと思つて、その基本計
画というものは、なかなか国家予算が
伴わないために、構想の何分の一とい
うことしか実行されないだろうと思わ
れますので、そういう場合において、
それを補足する意味において、公団の
働くべき区間がたくさん出てくる。し
かもそれはベイするに違ひない。また
ベイしないようなところだったら、有
料道路を奨励する理由がない。有料道
路は料金によって工事費を償還する
ということを建前としていられるのであり
ますから、そういう償還のできない
ところはどうして有料道路を選定する
か——まあ理屈の上でございまして、理屈
の上では、それは二、三年はどうとか
何とかいうこともありましようけれど

も、ベイするところをやるのが有料道
路の建前でありまして、基本計画と
しては一斉に三十キロあしたのうちに
もやりたい。しかしできないから、で
きるだけの方法で、基本計画はあえぎ
ながら国民の要望を追っかけているわ
けであります。そうすればこの公団の
働くべき有料道路も、そのやりたい、
やりたいと思つている中で、ベイする
ところをおやりにする。もしベイする
ところがないということになれば、公
団は任務を尽し、もう閉鎖すべきであ
る。しかしこの料金だけが実際は道路
の利益ではなくして、実に多面的な國
民経済に与える影響が大きいものであ
りますから、ただ料金でベイしないか
ら公団が失敗したということはいえな
いだろうと思つております。そうい
うもの全部、この公団の作った道路が
いかに国民経済に寄与したか、その中
の何%を料金として取り上げたかとい
うことが慎重に計算されましても、面
料金の上では欠損であるけれども、産
業経済上に与えたものははるかにそれ
を上回るといふことがわかれば、取り
上げない、半分しか取らないうちに公
開してもおつとも惜しくないというこ
とも考えられます。そういうことで、
ああいう公開が、ベイに追われたり、
そのために沿線の敷地を住宅地として
高く売ってやうて頭をはねようとした
り、そういうことに頭を使わないで道
路整備専心に公団が働かれていくよう
に望みたいのであります。

○小野参考人 私の名前も出ておりま
したので、簡単に申し上げますが、大
体ただいまお述べになりましたのと似
たような考えを持っております。私の
説明の中にもございまして、公

団の任務の限界というものをやはり考
えつつ、公団の機能の発揮をしていた
だくことがよいのではないか、やはり
公団も企業採算ということも考えなけ
ればなりません。同時に國としての
計画の中で公団がどの点を引き受けて
やるべきか、それがどこに路線の
選定の問題がありますと、料金を
設定いたしますのも、利用者の負担力
というものの限度がどこだ、そういう
ふうな利益を受ける限度というその範
囲内における料金の決定等も考えなけ
ればなりませんので、そういう点につ
いての適宜につきましても十分な配慮
を必要とするのではないか、かように
考えております。

○徳安委員長 参考人に申し上げま
す。大へん長時間貴重な御意見を述
べていただきましてありがとうございます。
した。厚くお礼を申し上げます。

この際お諮りいたします。ただいま
地方行政委員会が審査中の地方税法の
一部を改正する法律案は当委員会にも
関連がありますので、連合審査の申し
入れをいたしたいと思つていますが、御異
議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○徳安委員長 御異議なしと認め、さ
うに決しました。

本日はこれにて散会いたします。次
回は公報をもつてお知らせいたします
午後零時五十一分散会

昭和三十一年三月二日印刷

昭和三十一年三月三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局