

第二十四回国会 参議院建設委員会會議録第七号

昭和三十一年二月十六日(木曜日)午前
十時三十八分開会

委員の異動

二月十四日委員三好英之君死去され
た。

出席者は左の通り。

委員長 赤木 正雄君
理事 石井 桂君
小澤久太郎君

委員 斎藤 昇君
酒井 利雄君
西岡 ハル君
近藤 信一君
田中 一君
北 勝太郎君
村上 義一君

国務大臣 建設大臣 馬場 元治君
政府委員 建設政務次官 堀川 恭平君
事務局側 常任委員 武井 篤君
会専門員 宮内 潤一君

説明員 建設省道路
局路政課長 宮内 潤一君

本日の会議に付した案件

○道路整備特別措置法案(内閣送付、
予備審査)

○日本道路公団法案(内閣送付、予備審
査)

○参考人の出席要求に関する件

○委員長(赤木正雄君) ただいまから
委員会を開会いたします。

法案審議に先立ちまして、三好委員
が逝去されましたので、つつしんで哀
悼の意を表します。

また参議院建設委員会一同、弔電を
送っておきました。なお委員会といた
しまして花輪を一通りと思いまし
たが、辞退されるので、議長、副議長同
様に、香華料といたしまして三千元を
贈りたいと考えています。これに対し
て皆さんの御賛同をお願いいたします。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(赤木正雄君) なお、つけ加
えて申し上げます、十六日の四時、露
極車青松寺へ、七時から九時、同寺に
おいて一般通夜、十七日の零時半から
二時まで葬儀、二時から三時まで告別
式、これは青松寺において行われます
から、これも御通知申し上げておきま
す。

○委員長(赤木正雄君) 政府委員とい
たしまして堀川政務次官が見えていま
す。

なお、宮内路政課長は説明員であり
ますが、説明員に説明させることに御
異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(赤木正雄君) 富樫道路局長
は今衆議院の建設委員会に出席してい
ますので、向うの審議の都合によつて、
大臣同様、あとで御出席を願う方針で
あります。

では、これから前回に引き続きまし
て、道路整備特別措置法案、日本道路公
団法案、この二つの法案の内容につい
て政府の説明を聞きます。

○田中一君 これは政府の説明だけ一
応聞くのですか。それとも、その間に
一章ごとに質疑をするようになるので
すか、どうですか。

○委員長(赤木正雄君) これはいろいろ
の方法がありますが、まず一章、一
章。ただ説明は、大体の方針はこの間
聞きましたから、章を追うて質疑をお
やりになつた方が審議の進行上いいの
じゃないでしょうか。

○田中一君 私は従来から、要綱に基
いて大体の説明は聞いたわけですが。逐
条の場合には、この法律の条文の問題
であつて、総括的な質問はやっぱりし
ておかなければいかぬと思うのです。

従つて、各章ごとの説明よりも、総括質
問をまず先にしたいと思ひます。それ
から逐条審議に入つてもいいのじやな
いかと思ひます。

○委員長(赤木正雄君) お諮りいたし
ます。田中委員はまずもつて総括的質
問をしたい、それから各章ごとの逐条
審議に入りたい、こういう御意見であ
りますか、皆さん、いかがでしょうか。

○石井桂君 その方がいいと思ひいま
す。

○村上義一君 私もその方がいいと思
ひます。

○委員長(赤木正雄君) では、田中委
員の提案通りに、総括的質問を始めま
す。

○田中一君 これは政務次官が見えて
おりますから、われわれは新しい道路

法が制定された当時から、少くとも公
道というものは無料公開の原則という
ものが確立されなければならぬと思
ひます。またどつち道、旧道路
法におきまして、新道路法におきま
しても、その精神というものは一貫し
て貫いておるといふのが原則でありま
す。ことに欧米その他では、有料道
路等が多く用いられておるといふこ
とを聞いておりますけれども、これは
やっぱりその立地条件と申しますか、
あるいは利用度というものの経済的な
効率、負担し得るといふ観点から、発
達したものじゃないかと思ひます。あ
ります。日本のような国では、これがそ
のまま原則として通用することはない
と思ひます。従つて、日本道路公団
がやる仕事というものはおのおの無料
道路ということになつておりますけれ
ども、この無料公開の原則というも
のに対して、これを修正しようという
ような政府の意図、いわゆる原則とい
うものを要しようという意図は
どこから来てるものか。同時にま
た、そのような形のものがあらゆる日
本の公共施設の上にもたらされた場合
には、結局利用する場合、金がある者
は使えて、金がない者はこの公共施設
を使えない。従つて、こういうものが
ふえてくると、一面において物価の高
騰を来たすといふことは、これは間違
ないのです。いわゆる国民生活とい
うものはそれだけ負担が重くなるとい
ふことは、これは間違いないのです。
それで政府としてはどういふ見解、そ

れから将来日本の産業というものの、少
くとも公共施設というもののに対する考
え方はどこから出発しようとするのか、
これをまず伺いたいと思ひます。

○政府委員(堀川恭平君) 御承知のよ
うに、御説ごもつとも、田中さんの言
われる通りでありまして、昔から公道
は天下の公道というて、だれはばから
ず通れたもので、これに料金をとると
いうことは、これはもうほんとうの
意義がなからう、私もさうに感じる
のであります。ところが、御承知のよ
うに、ガソリン税をとつて目的税と
してやつても、五カ年計画でいわれる
二千六百億圓要するというのが、現在
三年目でも四〇何兆しかはかれない
というより、食料の現状では、道路
利用が相当頻繁になつてきた今日で
は、とても国民の意思にマッチするほ
どの道路ができないのじやなからう
か。また産業が発達し、輸送力も相当
大きくなつておる今日、そういう五カ
年計画でもまだ、三カ年で四〇何兆し
かはかれないといふより、現状で
は、どうにもならない。また政府の現
在の予算では、とうてい政府支出だけ
では、橋梁とかあるいは十分なりつぱ
な道路ができないのじやなからうかと
いうような点から、これが発達してき
ておるのではなからうか、かように私
は考へるのであります。なおさうい
うことが目的であつて、金をとるとい
うことはむしろ、御承知のように、ト
ラックに一台五百圓あるいは千円とる

ような関門トンネルのようなものできて、千円もとるといふことになれば、相当物価が高騰することはこれはわかり切った話であります。しかし考えによりますと、船に載すとかんとかして積みかえるというようなことから考えると、またそうでもなからうという考えも起るのではありません。相当苦しい日本の財政では、こういう欧米でやつておられるのにヒントを得てやられたものかと思ひますが、こういう方法でなけりや、相当道路の整備はできないのじやなからうかといふことが、まず第一の意義じやなからうかと、かように考えます。

○田中一君 私たちはガソリン税を大幅にとつて、そうして道路を整備しようなんといふ、そんなことは希望しておらないのです。政府は一応国の財政規模の上においてこの道路整備といふものを等閑に付すから、やむを得ずあのような五カ年計画をもつて、ガソリン税の相当額を道路に持つてこようといふことは、はなはだ愉快ではない、あるいは心の中では望んでおらないのです。従つて、その前提から見ても、あなたが今言つたように、国の財政、今日の財政規模の上からいってではできないから、有料道路にするのだといふことは、これは一つの現在の現象であつて、根本的な道路政策といふものから割り出したものじやないのです。従つて、政府としては道路政策といふものに対してどういふ見解を持つておるか。基本的な見解です。道路といふものはすべて民間にこれを移譲して、民間がこれを築造する、そうしてことごとく利用者から金をとるといふ、いわゆる資本主義経営に

持つていこうといふのか。あなたの政府の意図といふものはどこにあるのか。しかしながら、日本ばかりじやないのです。世界共通です。これは道路にしても何にしても、これは国民のものなのです。政府のものじやないのです。従つて、道路に対する無料公開の原則といふものを破つて、今後どういふ方向に道路政策といふものを持つていこうとするのか。私、考えを聞いておるのです。ただ現象をとらえてどういふ言つておられるのじやないのです。基本的な道路に關する政府の考えといふものを明らかにしていただきたい。

○政府委員(堀川泰平君) 前にも申し上げましたように、無料公開の原則といふことは、これはもう古来からさうだつたらうと思ふのであります。道路の整備といふことになりまして、何と申しまして、先だつものは財政でありろうと思ひます。その財政の貧弱によつてこつとあるかあるとこいふことは、また別問題でありまして、御説ごもつとも存じますが、それに対して現在政府としてはどういふつもりでやつたかといふことになりまして、私は、御承知のように、政務次官でありまして、大臣の域に達するような御答弁をすることは差し控えたいと存じます。大臣が来たときに一つ御質問下さることとして、どうぞ御了承願ひます。

あなたが立案したかどうか知らぬけれども、立案者として、日本の悪い道路といふものはことごとく日本道路公団に持つていって、そうしてこれは一番簡単ですよ。料金をとつて全部利用させるならば、これは国なんか要らなくなつちやうです。国の資金なんか要らないのです。ペイできるのです。ましてや、財政投資または国民から吸い上げるところの、持たすところの債券でもつてまかなうといふのは、長いこれは一定の期限が、長期資金ですから、楽なものですよ。そうしてやつていて、どの辺までのものを将来やるのか。日本じゅうの道路といふものをことごとく全部有料道路にするなら、これは一番早いのです。そういつても考えておるのか。もはや道路政策については政府はお手上げだ。従つて、国民、お前たちが、自分たちがやれといふような意図で、出発しているのか。君は立案者ですか。それならばどういふ趣旨でやつているのか、説明して下さい。

○説明員(宮内潤一君) 今田中委員からお話がありましたような考えをとつておるのではありません。ことし道路の、無料道路を作る予算が三百四十億くらいあるのでござりますが、この有料道路として公団が経営しようといふ資金は約八十億、こつとこつとございます。従ひまして、全体のせいぜい二割あるは一割五分といふような程度、つまり無料公開の道路を補充するといふ意味でこの法案を書きつづけたわけでございます。さう御了承願ひます。

す、この法案で。では、もう財政、国の道路整備に關する費用のうちの二割だけを公団がするのだといふことを規定する意図がありますか。あなたがさういふことを言うならば、将来とも国が施行する道路整備といふものと見合つて、そのうちの二割だけが日本道路公団のものであるといふことを規定してもよろしいのでございますか、さういふ意図ならば。

○田中一君 数字といふものは、八十億を一千億にしてもこれはいいので

てもしょうがないが、大体において二割程度のものをやるのだ、どの場合でも、というような意図で作られたものなら、この法文のどこにそれが明示してありますか。

○田中一君 これはまあ宮内君に聞いています。

が、私どものところの考えは大体、何年間かかってやるかは別といたしまして、三千億程度の有料道路としての適格箇所がある、かように考えております。これは、ただし、十年かかるか、二十年かかるかは別問題であります。

○田中一君　そうすると、何年かかるかしらぬけれども、三千億程度のものはすべて日本公団の有料道路で作りたい、こういう意図があるわけですね。

○説明員(宮内閣一君)　作りたいてい申しますか、むしろ一般財源が大いに投入されますならば、必ずしも有料にする必要はないわけでございます。もし今の程度の一般財源しか割り当てられないということならば、適格箇所としてその程度あるという、こういう意味でございます。それをやるかやらぬかというところは別であります。

なお、この三千億という中には、問題になっております東京・神戸間の高速自動車道路の費用を大体千五百億円と見まして、それを教えるの数字でございます。

○田中一君　私はもう宮内閣に質問しません。あとは大臣が来たから、します。失礼しますから、どなたか……。

○委員長(赤木正雄君)　ほかに一般の質問ありませんか。

○説明員(宮内閣一君)　この前、田中議員から資料要求がございまして、そのうち二つほどは私どもの所ですぐでございますが、今日お届けいたしましたので、御質問がございすれば、政府としてはお答えいたしたい、かように考えます。

○石井桂君　ちよつとこの表を説明していただいた方がいいと思います。

○委員長(赤木正雄君)　この表の説明をお願いします。

○説明員(宮内閣一君)　お手元に二枚紙をお配りしてありますが、一つは「有料道路収支の現況について」、それからもう一つが「特定道路整備事業の現況」、かように相なっておりますが、特定道路というものは有料道路のことでございます。一枚紙でございますので、誤つてごらんなさるとお互いにお互い、大へんだと思ひまして、見出しをわざわざ書いた、かような次第でございます。

まず第一に、横の数字になつております「有料道路の収支の現況について」。これはすでに完成いたしました料金徴収いたしております道路について、今まで投入した資金、料金の徴収状況、それが予定とどのくらいになつておるか、こういう一覽表でございます。

以下この表について御説明申し上げます。すでに完成いたしました有料道路は、三重以下そこに書いてあります十三がございまして、このほかに最近、つまりこの二月一日から愛知県、濃尾大橋及び衣浦橋が完成いたしました。おろし、これはまだ二月からでございますので、数字にまとめるのはいかがかと存じまして、省いてござい

ます。そこでこの表をごらんになりますと、一番左にその道路の名前、それからその次に今まで投入いたしました工事費、これが書かれました。次にいつから料金をとり始めたかというところを書いてございまして、一番早く、三重の有料道路がすでに二十八年の十二月一日から料金徴収をやつております。そう

して昨年の十二月一日とございまして、これが誤りでございまして、十二月末でございます。十二月末までにそこへ書いてあります通りの収入を、四月から九百四十五万という数字になつております。それからそれを一日平均にいたしますと、三万四千円程度の収入がある。これに對して当初の計画は四万六千円であつたので、実績は〇・七四、つまり七割四分程度の実績になつておる、こういうことでござい

ます。なおその収入に見合うものとして、工事費を除きまして料金徴収の費用、これが四百万円ほどあります。それから維持修繕をいたさなければならぬので、そのために使つた費用、これが上つておるのであります。

かように見て参りますと、非常にでこぼこがあるわけでありまして、たとえば右から三つ目のパーセントのところをごらん願いますと、三重では計画に對して七割四分、明石の方は六割四分、徳島は五割三分、こういうように低いところもございまして、その次の日光に参りますと、一一・〇％という工合に、目標をオーバーしておる。次の鳥飼は四五％、それから小田原・下田とありますが、これは全線ではございまして、そのうちの一部、湘地、その地区だけやつております。そこでは六〇％。それから広島・浜田、これは幕の内線道でございますが、これは五割六分。それからこの近くでは一級国道にございまして戸塚が九割三分。戸塚は一〇〇％をこす場合もございまして、この表には九割三分ということになっております。次に九州佐賀県の住ノ江橋及び富山の立

山など、立山は一部完成でございまして、これらは三割一分。非常に低い率になつております。それから静岡県の掛塚橋が五割三分。それから福岡、佐賀県の県境にかかつております大川橋は二二・二％、それから西海橋、これは十一月から徴収したのでまだ実績が非常に上つておらないのでありますが、これはまあ一カ月か二カ月でござい

ますので、かような一％という数字になつております。ただし、最近におきましてははるかに上つております。これが今までに完成した有料道路の経営上といひますか、公団がやれば経営上の数字となる表でござい

ます。次に、「特定道路整備事業の現況」というのも一枚の紙がございまして、二段に書いてあるわけでございます。上の五つは直轄でございまして、直轄といひますのは、要するに建設省が直接建設しておる所でございます。それから貸付といひますのは、現在の特別措置法の第七條の規定に基づきまして、建設省が府県に金を貸して府県に作つてもらつて、こういう道路でござい

ます。この表で直轄は五つあることになつておりますが、そのうち直轄の一番下の京葉国道、これは東京・船橋をつなぐというところでございまして、三十九年度に幾らかつたことになつておりますが、これは計画でございまして、まだ着工いたしてありません。

それから貸付の方の上から六番目、小田原・下田といひのがございまして、これは先ほど申し上げましたので、一部が完成いたしました料金をとつておりますが、なお残りの箇所がこれだけあると、こういうことで、同じ名前になつております。それから貸付の一番

下の海門橋、これは茨城県の橋でございまして、これもまだ資金の配分はやつておりませんので、未着工でござい

ますが、大体こんなことにならうかという予定を繰り込んで書いたのでござい

ます。そういたしますと、この表でおわりの通り、右から二番目の着工年度を

ごらん願いますと、たとえば関門国道は昭和二十七年に着工いたしましたけれども、資金の都合あるいは技術上のいろいろな困難性から、三十二年に完成すると、かようなことになつております。次に松江国道、これは二十八年に着工いたしました

が、できますれば来年完成する。なお一番右の完成年度といひますのは、たとえばその次の若戸橋等につきましまして、これは目下調査の段階でござい

ますが、一応予定している数字でござい

ますが、その他につきましましてはおおむね、道路公団が成立いたしましたして、予定通り明年八十億の事業資金が使えるという場合には、かようにスピード・アップできるであらうと、こういう考

えのもとにこの完成年度は定めてありますので、その点御了承を願ひたいと思ひ

ます。なお一月末におきます工事の進捗状況につきましましては、その表の右から三番目のところにパーセントをもちま

して示してあります。従ひまして、全然着工いたしてありません京葉国道とかあるいは海門橋といひものはゼロといふことにいたしてござい

ます。それから三番目の若戸橋等は調査、設計という段階でございまして、実はパーセントに書くことがい

かがかかと存ぜら

る

る

れましたが、一応調査、設計にはかかっておりますので、そういう意味で〇・〇一という数字を出してあるのであります。

それから貸付のうち、上から二つの濃尾大橋と衣浦橋につきましては、先ほどお話し申し上げました通り、この一月に完成いたしましたし、二月から料金を徴収いたしておりますが、料金徴収の実績はまだ日が浅くて御報告するに至らないので、一応こちらに入れます、数字としては一〇〇％ということと表示いたしておるのでございます。

以上、田中先生からこの前要求されました資料のうち、二つについて御説明を申し上げます。

○田中一君 そすると、大体まだ工事中のやつですね、これは三十一年度はどのくらい考えていますか、関門国道と、ずっとあとの計画は……。

○説明員(宮内閣一君) この表は、具体的金額につきましてはまだきめておりません。しかし関門国道につきましては、御承知の通り、従来特別会計といたしまして継続費になっておりますので、その継続費通りの額を配分する。そして予定通り三十二年度中には完成させる。以下、松江国道以下につきましては、これは従来のように、二十五億程度しか年間使えないということとありますならば、先ほど申し上げました通り、この一番右の端の完成年度というのはずっと延びるわけでありまして、このたび公団が成立いたしました、予定通り八十億の資金が使えらるということになれば、大いに資金を配分いたしまして、こういう工合に早期完成を計らう、こういう意図でございます。

どの程度あと金が必要かということにつきましては、右の方から四番目の三十二年度残というのが数字でございます。つまり関門国道では、なお二十四億二千八百万、三十一年度と三十二年に要するであろう。それから松江国道については、あと二億二千万程度が要するであろう。若戸橋は先ほど申しました通り、調査、設計の段階でございます、そういう調査、設計に要する費用を除きまして、工事費といたしまして二十七億近くが要するであろう、こういうことになっておるわけでありまして、これだけでも、相当の費用が要することはおわかりのことと存じます。

○田中一君 ですから、三十一年度は、八十億をこれに全部当てはめるといふのですか。

○説明員(宮内閣一君) 八十億の金がありますならば、今工事をやっている約五十三億程度が配分されるようになろうと思っております。そして残りは、新規の箇所を一つ選んで工事を始めた、このように考えております。

○田中一君 新規の箇所はどこですか。

○説明員(宮内閣一君) 新規の箇所がどこであるかは、目下検討中でございます、また公団ができ上りますれば、公団總裁その他の御意見もあらうかと思ひまして、まだ決定はいたしておりません。

○田中一君 むろん決定はしていないのです。それでは府県から来ている貸付の方、あるいは直轄の方——直轄の方はわかるはずなんだ。貸付の方でもって現在どのくらい申し込みが来ているか、それを表に出して下さい。

○説明員(宮内閣一君) 各府県あるいは地方建設局等から、こういう箇所をやつたらどうか、あるいはやつてほしいという申し込みは、北海道の厚岸橋等、五十数カ所に上っております。

○田中一君 資料を出して下さい。

○説明員(宮内閣一君) それでは、その資料を後日提出いたします。

○田中一君 今電話かけて、すぐ取って下さい。

それからもう一つ、それに関連するのですが、形式は都道府県からの要求でやるのか、あるいは市町村から、下からつき上げられてきてやるのか、あるいは地建が必要があるからやるのか。どういふ形式で北海道以下五十何件というのが来ているかという、経緯を説明していただきたいのです。もしも国が、あるいは地建なら地建が、北海道開発局がきめているというなら、これはもう国策の線なんですね、そうでなくて、これは相当政治家の選挙の、あるいは自分の勢力拡張の具に供されるんです、どうして。それはです、末端の地元民からの要求を、国全体の道路計画の面から見ると、あるいは産業その他から見ると、これが妥当なりという判定を下してやっているのか、どういふ形で盛り上げてきているのか、ということを説明してほしいと思ふんです。

○説明員(宮内閣一君) 先ほど申しましたたとえば厚岸橋の例を取りまして、厚岸の町長さん、あるいは厚岸の町議会、こういうところで非常に熱心にお私どものところまでわざわざ見え心になります。その途中におきましては、北海道の知事さんなりあるいは北海道開発局の方とも、十分いろいろ打ち合せをしておるようでありまして、さように有

料道路というものは、それを作るとこの土地の人の意見を聞かない、あるいは意向を無視するといふようなものでは、成功いたしませんので、むしろそういう土地の方々、これは別に町の機関という意味でなくて、広く、平たくいへばそういう町民の方々の熱望といふものに基きまして、われわれの方で予算の配分等をも考えまして、そして箇所を決定いたしておるのでございます。

○田中一君 そういふ場合には、道路審議会との関連はどうなんですか。

○説明員(宮内閣一君) 道路審議会は道路法第七十六条の規定に基づきまして、調査、審議される機関でございます。従いまして、毎年度無料道路、つまり公共事業費による道路の建設の計画、これは全体計画でありまして、あるいは有料道路の全体計画、そういうものにつきまして御報告申し上げます。ただ意見は拝聴いたしております。ただ有料道路は従来二十億あるいは二十五億という程度の仕事でございますが、今度公団ができまして年間八十億なり百億というようになつた仕事をするようになりますれば、従来にまして、道路審議会の御意見を拝聴する機会が多くなると申しまするか、御意見を拝聴しなければならぬ、かように考えております。

なお、ただいま御審議願つております二法案につきましては、昨年の九月以来三回道路審議会を開きまして、細部にわたつて御説明申し上げまして、道路審議会の同意を得ております。

これは蛇足かもしれませんが、御報告がたがた申し上げました。

○田中一君 今出ている二つのうちの完成した分は……私がお願いしたのは、その決算を知りたいと言つたんです。これはもう統計なんです。これの、三重は自動車が増え通つてどうなっている、それから通る車があるけれども、これは道路法できめておるところの無料を通つていっているものなのか、こういう料金の問題ですね、こういうものの明細がほしいんですが。

○説明員(宮内閣一君) この資料はもとより御要求を受けましたので、まあできるだけ急いで作らうという意図で提出いたしましたのでございますが、今のお話の通り、自動車が何台通るとかいうような細かいことになりまして、御承知の通り、これらはいずれも各府県にその経営を委託いたしておりますので、追つて資料を集めまして、私ども一覽表を作つて御提出いたしたい、かように考えております。

○田中一君 これは何ですか、府県にまかしたものは一切向うにまかしておいて、こちらが取るということになっているんですか。取らなくてもいいことになっているんですか、そういうものの報告は。

○説明員(宮内閣一君) 私の方では、府県の事務をなるべく簡素化しようという意味で、毎月の収入、それから事務費、つまり事務費と申しましては料金徴収費でございますが、それが毎月どのくらいかかっているか、維持修繕費にどのくらいかかっているかという、この表に載つていっている程度のものしか成規の報告としては取らない、かようにいたしております。

○田中一君 ヤはり現在完成したものの実績のいい悪いを勘案しながら、次の計画が立つのであつて、一体そんなことでもつて、ほかの計画ができるんですか。ことに、たとえば徳島などは維持管理費が千四百三十六万円もかかるんですね。どういふ道路なのか、その構造その他の明細を出して下さい。三重の道路は、たとえば大気候もわかりますけれども、あれは零下何度にならぬでしょうけれども、どうなつてどういふ道路になつてゐるのか、出して下さい。片方は四十七万円、明石、徳島の方は維持管理費が千四百三十六万円もかかる。こういうものはどんな道路を作つてゐるのか、料金をとつてゐるのか、そして構造がどういふ構造基準によつて作つてゐるのかといふことの明細を出して下さい。おかしいです、これはちよつと。ことに千四百三十六万円もかかるということになる、これはもう一ぺん整備をしなければならぬのじゃないかと思ふんです。完成してゐることにならないと思ふんです。たとえばこれを見ますと、総工費が十億、明石の場合は維持管理費が千四百三十六万円、これでは完成した道路と、整備した道路というふうな受け取り方ができないのです。どういふものを作つてゐるのか、詳細全部出してほしいんです。

○説明員(宮内閣一君) 詳細の資料は、整理次第、なるべく急いで御提出申し上げたい。ただ、ただいまちよつと問題に――維持管理費がでこぼこが多くて、どういふわけかという御質問があつたのでございますが、実は明石及び徳島と申しますのは、これは御承知の通り、フェリー・ボートであります。して、つまり渡船でございます。大型の渡船で、一般道路ではないのでございませう。あとの三重であるとか日光であるといふのは、これは普通の道路。そこでこの明石、徳島につきましては、維持管理費という中に、船のペンを塗りかえたり、あるいはいろいろな乗客あるいは自動車の、何といひますか、海難を防止する意味におけるいろいろな金がかかつてゐる。こういう意味でけた違いに大きくなつてゐる、こういうことでございませう。御了承を願ひたいと思ひます。

○田中一君 立山はどうなつておりますか。

○説明員(宮内閣一君) 立内は三百万円ほど出してございませうが、これは御承知の通り、その立山といふあゝい山の中に一つ有料道路を作つたわけでございますが、これが竣工いたしました後に多少企画変更をいたさなければならぬといふことがありましたので、もう竣工いたしておりましたので、これは維持費といふことで待避所を作るといふことで、増額をいたしたものでございませう。

○田中一君 これは増額なんですか。

○説明員(宮内閣一君) 立山は、これも私の説明がはなはだ行き届きませんで恐縮でございますが、この完成の表に上げましたのは、すでに今まで完成した箇所について料金を徴収してゐるもので、かように表に入れたのでございませうが、全部はまだ完成いたしておりません。で、三十一年度には二千円程度持ち越すといふことになつてゐるのでございます。まことに説明がつたな

く、恐縮でございますが、先ほど申し上げました小田原下田、立山等が、一部完成して料金をとつてゐるが、なお残事業は残つてゐる。ただ立山の場合には二千円程度、あとほんのわずかでございまして、ほんとは本年度に完成いたしたいのでございませうが、雪が多くてこの冬場は無理なので、やむを得ず持ち越す、そういうことでございませう。

○田中一君 料金は大体一定にしてゐるんですか。資料をもらひませうけれども、料金は……それで一応償還期限は計画として立つてゐると思ひます。償還といひますか、そういう場合は、立山の例をとつても、これは三十四万円四角あつてゐるんですね、今までの。昨年の半年までに三十四万円あつてゐる。二百九十八万円……それから二千五百万円の予算を計上してやつておる、こういう工合になつておるうちに伺ひましたが、そうすると、こういうものは観光道路でしょうが、こういうものをやつて何年間に償却を見ようといふ計画だったんですか。

○説明員(宮内閣一君) 料金の徴収につきましては、現行道路整備特別措置法の第三条の規定によりまして、通行する自動車等が受ける利益の限度をこえてはいけない、こういうことになつておりました。たとえばその道路を通ることによつて節約されるガソリンの代金であるとか、あるいはタイヤ、チューブのいたみが少くなる費用であるとか、あるいは修繕費が減るといふような利益を勘案いたしまして、きめておられます。この場合には特に建設省運輸大臣と協議をしてきめる、こういう建前をとつたのでございませう。

立山につきましては、先ほど申し上げました通り、まだ全体としては未完成でございますが、ただ、ちよつと田中先生の表のあるいは印刷が間違つておるのかもしれないが私が申し上げましたのは昭和三十一年度にはすでに百二十万の四月から十二月まで――実際立山は夏でなければ仕事が始まり得ませんので、夏の経費という意味でお読み願ひますが、立山の欄の左から四つ目の金額といふところで、百二十万円以上の収入をあげておるといふことであります。ただ、その実績は、その表にありますが、一日に六千五百円程度にとどまつて、当初の計画といたしましては、大いに夏場は登山客が多くて二万一千五百円程度の収入があるだろうと思つておつたけれども、そうはいかなくて、計画に対して三割程度しか実績があつておらない、そういうところもありました、こういう次第でございます。

○石井桂君 ちよつと関連して。料金のことで、今田中委員がお尋ねしたことに関連しておるんですが、私も東海道でちよつと御厄介になつておる戸塚付近です、あれは四十円ですが、ちよつと用を足して帰つて来ても八十円とられる。その八十円という料金は、あれは普通有料道路はコンクリート道路になつておるから、タイヤの切れ方も、そういうことはみな同じだと思ふ。そうすると、大体キロ数によつてしょうか、どうなんでしょう。か。たとえば、あれが半分くらい長いことになる、二十円になるかといふ質問なんです。

○説明員(宮内閣一君) 距離が長くなれば当然その通る自動車の利益が多くなりませうから、従つて、料金を取る幅というものは広がるわけですが、逆に、今の戸塚の四キロ二百、あれがかりに二キロといふことになりましたと、おそらく二十円程度になるかと思ひますが、別に正確に計算したものではないでございます。

○石井桂君 なお、その料金の中に、あそこで自動車をとめて切符を買うわけなんだが、その切符を購置すれば、たとえば料金が三十五円になるといふのがあつて、自動車から金を取りさえずぐ捨てちゃうんですが、何もあつたをしないので、料金が安くなるように監督した方が私はいんじやないかと思ふ。そういうめんどうは一切ないわけですか建設省は。

○説明員(宮内閣一君) 御説もつともございませうが、ただわれわれの考え方としては、金を取つて償収書を渡さぬといふのもいかにがと思ひまして、あるいは工合に切符を渡すのは、あれは領収書といふわけでありませう。ただアメリカ等におきましては、御承知の通り、自動車をストップさせまして、一定の金をそこにほり込めば、通つてもよろしいという制度もあるやに承つておられますので、そういう経営費を安くするといふ努力は今後とも続けていきたいと思ひます。特に公団となりますれば、そういう点につきましてはわれわれ以上に十分配慮してもらへると、かように期待しております。

さないようにしておるでしょう、その辺をお伺いしたいと思います。

○説明員(宮内閣一君) 通行を禁止するといふようなことはございせん。歩いて通るのは許しております。しかも無料です。

○石井桂君 そうすると、非常に僕は危ないと思うのです。歩道も何も区別がない。そこに、あそこは有料道路です。非常な勢いで通ります。それから、前の者がつかえてしまふ。ですから、びゅうびゅう通る。自転車でもゆるゆる通られたら、有料道路の目的を達しないし、それを徹底すれば、田中さんの言われる道路公開の原則にそむく。だから、ああいうのは人間が通れるような一メートルぐらいのものを両側に、舗装しなくてもいいからつくとか、あるいは簡易舗装の自転車を通れるぐらいの道をつけておかないと、自動車だけが通るようになって、あそこを通ると交通事故ばかり起りやしないかと思ふのです。そういうものに対して建設省の有料道路に対する指導方針はどういうものでしょうか。あのままでもいいのかどうかという質問なんです。

○説明員(宮内閣一君) 戸塚の場合はまわりに人家もほとんどございせんし、一般国道の元の道路が、御承知の通り、元の戸塚の踏み切りを經由してりっぱにございまして、現状におきましても一日に十人か二十人が通るといふ程度でございまして、構造上特別のことを設けておらないわけでありまして。このことは他の道路についても同じであります。たとえば橋等におきましては、石井先生の御質問のようなおそれもございまして、ちゃんと

歩道を設けると、このような措置を講じております。

○委員長(赤木正雄君) ちよつと私お伺いしたいのですが、大臣がいなくて工合が悪いのですが、先ほど公団で作る道路の、第三条とおっしゃいました。この中に、国の利益に特に関係のあるものをまず作るものと考えられます。しかし、また先ほど宮内閣長の説明の通り、地方の陳情等を非常に強くおっしゃいましたが、国の利益に特に関係があると、こういうことについては、建設省としては、あるいは今までのいろいろな交通とかその他の観点から、一定の基準というふうなものをお持ちになつてゐるのでしょうか、どうなんでしょうか。

○説明員(宮内閣一君) 先ほど私が三条と申しましたのは、今の特別措置法の第三条という意味でございまして、委員長今の御質問は、新しく今御審議を願つております特別措置法の第三条のことかと思ひます。ただ、ここで第三条で「国の利益に特に関係があると認められるものである」ときに限り、というものは、都道府県道および指定市の市道であるという場合についてのことでございまして、一般国道または二級国道の場合にはそういう制限はないわけでありまして。このように条文は書いてあります。

○委員長(赤木正雄君) その点わかりました。

もう一つお伺いしたい。今までできた特定道路整備事業の概況を見ましたが、しかし今までできた有料道路も、大体今の道路整備の特別措置法案に出てゐるような線で行つてゐるのでしょうか。

○説明員(宮内閣一君) このたび新しく制定しようとして御審議を願つています特別措置法案は、さきに提案理由でも御説明申し上げました通り、道路公団という新しい道路を作る機関ができるといふ前提のもとに法律を構成しておるのでございまして、その内容、実質と申しますか、そういう実質は現在の道路整備特別措置法と変るところはございせん。

○委員長(赤木正雄君) もう一つお伺いしたいと思ひます。先ほど田中委員の御質問に対して、京葉国道といひますか、これは三十年にまだ着手してゐないとおっしゃいましたが、その通りでありますか。

○説明員(宮内閣一君) 目下のとこ、まだ着手してはおりません。

○委員長(赤木正雄君) これはいつ着手なさるのですか。

○説明員(宮内閣一君) 目下大蔵省と予算の折衝を續けておりまして、なるべく早い機会に調査に着手したいといふと、このように存じております。

○委員長(赤木正雄君) 三十年度の事業に対して、目下大蔵省と予算の折衝を續けてゐるのでしょうか。

○説明員(宮内閣一君) 詳細に御説明申し上げると、実は本年度、道路整備事業特別会計、これが二十五億預金部資金から金を借りてやつておるのでございまして、その計画の中には一応この京葉国道といふのはやるかやらないか、つまりやるかやらないかといふ意味は、三十年度に始めるかどうかといふことは、未決定のままでございまして、このための工事の資金を必要の度合いに応じて有効に使おう、京葉国道は、そこにあります通り、十三億ほどかかる

のでございまして、一千万や二千万を急いでつけてもどうというわけにもいきません。またまてやるのなら、三億なり五億を投入するのでなければ、効果が上らぬ、こういう点から、全体とのにらみ合せを續けてきておるのであります。最近二、三の所におきまして工事が予定通り進みません。多少特別会計に金を返してもいいという所もございまして、資金が少し余つて参りました。従ひまして、調査程度のものに着手してはどうか、こういう意味で、かりの数字をそこに上げたのでございまして。

○委員長(赤木正雄君) 馬場建設大臣が出席されました。何か大臣に対して御質問はありますか。

○田中一君 建設大臣に伺ひますが、この新しい道路法を作る場合に、強く道路の無料公開の原則というものをとおうたいになつておつたのです。ところが、昭和二十七年に道路整備特別措置法が出て、少くともこの無料公開の原則というものが破られたのです。そこで政府としては、この日本道路公団法を通して、これによつてどの範圍の有料道路を作らうとする意図があるのか。それから無料公開の道路の原則というものを破るのは、これが暫定的な特別措置であるというふうな解釈のもとに作られておる場合ならいざ知らず、今日ではもう永久施設としての道路公団ができるというところになりますと、少くとも道路行政の面で、あるいは国民が国の主権を持つてゐるといふ立場からいって、国民に対して利用の差別待遇が行われるという、新しい道路利用の原則というものが恒久的な確立をみたというふうに解釈せざるを得ない

のです。そこで政府としては、このように無料公開の道路利用の原則というものを、どういふ観点からこれを變更していいとするのか、ほんとうの政府の持つところの道路行政に対する見解といふものを明らかにしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(馬場元治君) 元来、道路はいわゆる天下の大道として、無料公開であるのが原則であらうと考えます。ただ、御承知のように、自動車の数が激増をいたし、道路の整備がなかなか思うように参りませんので、かような方法をとるのやむを得ざるに至つたものであります。自動車の非常に多いアメリカにおきまして、有料道路をやつておることは御承知の通りでありまして、ヨーロッパなどでも、イタリアではこの方式を採用してゐるやに承つております。

そこで、例の道路整備特別措置法及びこれに伴ひます特定道路整備事業特別会計といふものがさきに国会で成立して、御承知の通りに、これでもって有料道路を着々建設して参つたのであります。この特別措置法並びに特別会計をやつておりました事業を、そのまま道路公団に引き継ぎまして、これでもって有料道路の建設をやつて参りたい、かように考えておるのであります。原則として、無料公開の原則というものは古來からの考え方であると思ひますが、道路整備の必要に迫られました、かような制度をとることになつた次第であります。

○田中一君 どこに欠陥があるのです。どこに無料公開の原則で道路を国民に提供することができないという欠陥があるのですか。

○国務大臣(馬場元治君) 御承知のよう

に、道路整備に要します費用は相当の多額に上るのであります。で、これを普通の経費で支弁をいたしまして、しかも道路網を少しでも進めていくということが、なかなか困難な事情にあることは御承知の通りでありますけれども、民間の資金も入れまして道路を建設し、その建設費を有料の制度によって回収をしていく、これによって補修もいたし、改修もする、こういう制度をとることが道路網の完成に一日も近づく方法である、かように考えましたので、有料の制度を採用することにいたしました次第であります。

○田中一君 御承知のように、今日の財政規模では道路を整備することができないというように、私は承知をしておりません。どういう理由なのでしょう。大臣はそう言うけれども、私は承知しております。どういう理由で日本道路公団を作つて、債券を発行してやらなければならないかというところが、私は納得できないのです。政府はどういう理由で有料道路にしなければならないのですか。

○国務大臣(馬場元治君) 道路に関する予算を十分に使うことのできる財政状態でありまして、それで十分やっていますかと思ひますが、ただいまの財政状態は御承知の通りでありますので、こういった方向によつて一段の道路整備をやりたいと、かように考えて、その方策によつてやつたわけでありま

○田中一君 私は日本の財政が道路整備をする金がないとは思へないのです。そういうことは承知しております。公団がやるという八十億程度の

金が、今日の日本の財政規模の上からいって、持つことができないというところは考えられないのです。どういう意味で、今言う通り、有料道路を作らなければならないかということです。

私は、前回の道路整備特別措置法にしても、これは衆議院の連中と私と一緒になつて、何とかして政府に、少くとも輸送交通によるところの、これは物価に非常に大きな影響があるものから、早く道路を整備してそうして国民の利益を増大させようという見地に、いろいろ抵抗があつたあの法律案を通したわけなのです。そうしてガソリン税の相当額をこつちにとつてきてやらせようという、やむにやまれない気持ちからやつた臨時措置法なんです。

ところが、今度は、むしろ同じ名前ですけれども、現在ある法律を廃法として、新しいものを作る。そして恒久的な政策を打ち出しているわけなのです。ここで恒久政策というものを打ち出しておるのです。そうすると、特定の国民のみが利益を受けるのです、こいつの一応現わしておるものは、有料と無料とは、持てるものと持たないものなのです。そこで政府としては、道路政策に關してはどういう意図から一体、御承知のような財政なんか、知らぬ。私は優に八十億程度の金は幾らでも出せると思つて、従つて、御承知のような財政と言われる大臣の気持ちというものは、私は納得できない。です。それから、鳩山内閣としては、金をとる道路に全部するのだというふうな政策を変えたのか、あるいは一萬田大蔵大臣が常に言つておる公債は発行いたしませんというものの、この一つの方針

が破れたために、公団というものを作つて、それに社債を持たせようということなのか。これは日本道路公団と言つていますけれども、政府がかりに公債を発行してやるならば、こんな公団を作る必要はないのです。

私はだんだん大臣に伺いたいと思ひますけれども、この公団が何百人、何千人の役人を養ふか知らぬが、少くとも屋上屋を架すような公団を作る必要はないのです。勇敢に道路公債を募集すれば、今日の道路局の機構でつぱにできます。従つて、鳩山内閣としては将来日本の道路というものをどういう形に置こうとするのか、伺いたいのです。大臣は御承知のような財政と

言つておるが、財政に十分に余裕がございまして、八十億程度のものを道路整備に使うというには十分あります。こ

ういうことを申し上げるのは、建設大臣の建設の方に少しも予算を持たせろと思つて言ふのです。何もどんな總裁が来るか知らぬけれども、そういうものをやる必要は何にもないのです。これは住宅公団を作るときにも申し上げたのと同じことなのです。ただ違つたところは、今日の住宅の場合には、主として日本の伝統というものはこれは借家によつてなされておつたということでした。これが少くとも公団が建設するということになれば、これは一ついいと思つたのです。道路なんていうものは国が当然すべきことにきまつておるのです。国または国民の税金でやるのが当然なのです。それを金を持つておるものから料金をとつてペイする

というものを變更して、ことごとく有料道路にするのだという意図にはかならない。先ほど課長に聞いてみると、三千億程度のものが想定されていると言つておる。そうしてたかだか財政補助、あるいは直轄も入れて、道路費の二割程度のものをこれでやるのだと言つておる。しかしながら二割なら二割と限定しても、何もできない、これでは。その以前に、とにかく無料公開の原則を破つて、今のような形で恒久施設としての法人を持つことは、いかなる意図かと思ふのです。アメリカが、イ

タリが、というもののじゃない。新日本の経済状態というものは、アメリカのようなものをまねできないのです。日本には日本の財政規模がおのずからあるのです。日本独自の、日本民族の道路に対する感覚というものがあ

るはずなんです。従つて、鳩山内閣が、道路に対する民族的な見地から、日本の無料公開の原則であるところの道路の利用ということに対しては、どういう見解をお持ちかということをお明らかにしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(馬場元治君) 道路全部を有料にするという考えは持つておりません。財政が余裕があるではないかと御意見がありますが、なかなか思ひ通りに参らないのが現在の財政状態でありまして、これはもう御意見を拝聴いたしますけれども、私どももいたしましては、この方法をとることによつて道路の建設を促進いたしますことが適當であると、かように考えて、今のような公団を作るといふ方途に出たのでありまして、これを維持いたしますために、建設費を回収いたしますために、有料道路にする

ということとは、これまたやむを得ざる次第であると考えております。そうして一面、道路の建設によつて一番の利益をこうむる者には、いわゆる受益者負担の意味におきまして、有料として料金を徴集することは別に差しつかへはないのじゃないか、かように考えておる次第であります。道路全体を有料にするという考えは毛頭持つておりません。

○田中一君 道路公債を国が発行するならば、国がやつてゐるのです。道路財源が要するならば、国が発行すればできるのです。公団を作る必要はないのです。われわれは一応、現在あるところの道路整備特別措置法案というものを承認いたしました。承認いたしましたという前提が立つならば、政府が財源措置として公債を発行すればいい。国ができるのです。公団を作る必要は何もない。公団を作るといふ意図がどこにあるかということですが、大臣に伺う問題は。

○国務大臣(馬場元治君) 公団を作りましたのは、実は御承知の通り、過去四年の間有料道路を建設いたして参つたのであります。で、その経営もいたして参つたのであります。全国的にこれを拡充いたしますにつきましては、どうしても経営の主体を一つにいたしまして、統一的に運営をした方が効率的である、かように考えましたので、一本の道路公団というものを作りまして、そこで総合的に運営をして参りたい、かように考えたので、公団を作ること

現在もう路面に沿う建築ができ上つておる、車もほとんどふえる。どうにもならぬから、第二の道を作らうという場合に、有料道路というものがなされたと思うのです。日本の場合は、現在あるところの道路を整備しないで、近道か、わき道を作つて、そうしてこれを有料道路にする。現に戦後見返り資金が来た際には、ほとんど旧国道といふいわゆる年をとつておる国道といふものを避けて、迂回する道路を作つておる。無料公開です、それは。

それがたとへば戸塚の例をいへば、当然今日の道路法からいへば、あれは立体交差しなければならぬ義務がある。しなければならぬのです。あれは一級国道です。日本の一番重要な幹線なんです。それはもう放置してしまふ。むしろやる意思もない。当然われわれは、道路の精神からいへば、立体交差しなければならぬ義務があるのです、法律の。それをうつつやつておいて、あの道路を作つて、これは金をとるのです。行つてみてごらん下さい、有料道路ができた。これも並行線である。もとの道路といふものはどういふ維持管理をしておるか、實際廢路です。

政府は、そうした並行線であるから、一つのものを作つて有料とするといふことは考えられますが、当然これは、無料公開の道路があるにかかわらず、これが輻輳して困る、急ぐ人はこちらを通らなさいといふことは考えられますが、当然国が管理する義務のあるものを放置しておいて、別に利便な道を作つてこれは有料道路なんといふことは、欺瞞もはなだしいのです。アメリカの有料道路の発達をそんなも

のじゃないと思う。こういう点はどう考えられますか。

○国務大臣(馬場元治君) 並行線を整備しないで放置いたしておるということは、私承知いたしております。必ず整備はできる範囲においてやつておると思つております。また、さうなお話のようなことがあつては相ならぬ。損耗道路をそのまま放任して荒しておくとしようなことは、これはもう考え得られないことと思つております。

なお、この有料道路は一級、二級の国道、それから府県道といった道路についてやることになりまますから、今御心配のような点はおそらくない、またあらしめてはならないと考えております。

○田中一君 では、戸塚国道の格別の立体交差は計画しておりますか。

○国務大臣(馬場元治君) 有料道路ができましたので、交通量の点もよほど緩和されたように考えます。ただいまのところ、立体交差の計画はいたしておりません。なお将来必要が生ずるといふことになれば、これをしたいと思ひます。

○田中一君 必要も必要でないも、新しい道路法が生まれた場合、これを休むなといふのです。あの戸塚の立体交差をこのままに放置しておいて、先年は戸塚さんか竹山建設大臣の時代だった、浜松に立体交差を設けようとした。これは予算をもつて調査しております。買収も今目ざしてあります。そうして戸塚の場合のように、何ら、現在あるところの国道といふものを放置しておいて、有料道路に全部依存させようといふことは、これはあり得ない

のです。こういう点から、全然現在の国道を放置する。もしも、戸塚といふものの例を申しますと、実際にこれを、現在の国道の整備を十分に計画を持つておるなら、持つておるといふことを言うべきである。ところが、持つていないのです。これでは当然、有料道路オナリーといふことに将来の道路政策が変つたとみなさざるを得ないのです。むしろこの濃尾大橋ですか、これは迂回すれば橋はあるのです。それよりも近距離へ持つていつて作った橋なんです。並行線はあるのです。が、その並行線を通るよりもこの方が便利だ、国民の利益だといふ考えで濃尾大橋をやつたのなら、これは了承できます。しかし戸塚なんていうものは、まあ新聞などに書いてある通り、あれは吉田ワシントン道路なんです。単なる権力者の意思によつて、当然立体交差にしなければならぬ道路を放置しておいて、持つていくという考えを持つたならば、あれは吉田内閣時代ですけども、鳩山内閣はそのままその政策を持つていくというのなら、道路政策に対する政府のほんとうの考え方といふものをはつきりと打ち出していただきたい。ただ財政上の理由のみでは受け取れません。たかだか八十億の財源なんです。こんなものは決算委員会における七十億という批難事項から見ても、簡単明瞭です。

一方においては、新生活運動とかなんとかいつていながら、今日新聞に、大蔵官僚の賄賂の問題は毎日々々新聞に出ています。全部の仕合せを国民に持つてくる、そうして国民生活を榮にさせる反面、段階をつけていくのです。階段をつけていく。こういう

道路政策の面からも、それがうかがい知れるわけです。ほんとうに政府は腹を据えて、ただ財源がどうだとかなんとか言わないで、かくあるべきだといふ日本の経済、日本の産業構造の面から見ても、鳩山内閣は道路政策にこのやうな考えを持つてこれをやるのだといふやうな、はつきりしたものを打ち出していただきたいのです。

われわれは、くどく言いますけれども、前回の道路整備特別措置法といふものは暫定的なものとして、これはどつち道時限法なんです。六年たてばやめてしまふという計画のもとにやつてゐるのです。それで通したので、今度そうじゃないのです。そこであらためて政府の見解を聞かなければ、私としてはこの審議というものはそこで突きたつてしまふと思ひます。

○委員長(赤木正雄君) 速記をとめて。

午後零時五十分速記中止

午後零時二十二分速記開始

○委員長(赤木正雄君) では、速記を始めて。

○国務大臣(馬場元治君) 先ほども申し上げましたように、道路の無料公開が原則であるといふことは、これはさつき申し上げた通りであります。そこで、財政の事情が豊かになつて、道路の整備が一般会計で自由自在にできる、こういうものが必要がないといふやうな情勢になりましたならば、この制度を改むるにやぶさかでないと思ひます。

○委員長(赤木正雄君) 次に、お諮り

いたします。この法案を審議いたします関係上から、参考人の出席を要求したいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(赤木正雄君) 御異議ないと思ひます。

つきましては、その参考人を召喚する日時は、来たる二十三日(木曜日)の午前十時のこの委員会にいたします。

なお、参考人は次の方々といいたします。一応申しますが、中小企業助成会の橋本元三郎君、東大教授の今野源八郎君、国際ラジオセンター社長の長沼弘毅君、経済評論家の木内信胤君、委員長としてこれらの人々を考へていますが、あなたがたの方でなお別に御異議ありませんか。

○田中一君 やはり都道府県知事もどうでしようかね、呼んでほしいのです。

○委員長(赤木正雄君) 今田中君から、どこか都道府県知事を呼べとのことがありましたので、委員長でなるべく近くの知事のうちから選びまして、だれか一人呼ぶ、こういうことにいたしてよろしうございませうか。

○委員長(赤木正雄君) では、さうにいたします。

先ほど申しました方々の出席を求め、ことに御異議ないと思ひます。さう決定してよろしうございませうか。

○委員長(赤木正雄君) では、木日はこれをもつて散会いたします。

午後零時二十五分散会

二月十五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、東北興業株式会社法の一部を改正する法律案

東北興業株式会社法の一部を改正する法律案

東北興業株式会社法の一部を改正する法律

東北興業株式会社法（昭和十一年法律第十五号）の一部を次のように改正する。

第十二条ノ二中「政府ハ」の下に「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律（昭和二十一年法律第二十四号）第三条ノ規定ニ拘ラズ国会ノ議決ヲ經タル金額ノ範圍内ニ於テ」を加える。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

昭和三十一年二月二十日印刷

昭和三十一年二月二十一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局