

第二十四回 参議院建設委員会會議録第九号

(101)

昭和三十一年二月二十三日(木曜日)午前十時四十五分開会

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
鮎川 義介君

委員

入交 太藏君
斎藤 昇君
近藤 信一君
田中 一君
北 勝太郎君
村上 義一君

政府委員

建設政務次官 堀川 恭平君
事務局長 常任委員 武井 篤君
会専門員

参考人

中小企業助成会嘱託 橋本元三郎君
東京大学教授 今野源八郎君
茨城県知事 友末 洋治君
富士銀行調査部長 紅林 茂夫君

本日の会議に付した案件

○日本道路公団法案(内閣送付、予備審査)

○道路整備特別措置法案(内閣送付、予備審査)

○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。

本日御出席をいただきました参考人各位に、まず、ごあいさついたします。本日は、非常に御多忙のところを貴重な時間をおさしいただきまして、御出席を願ったことを、厚く御礼申し上げます。

ただいま政府は、二十七年から実施して参りました有料道路の制度を整備拡張しようといひまして、日本道路公団法案、道路整備特別措置法案の二法案を上程されたのであります。この法案の道路交通政策に及ぼす影響の重要性にかんがみまして、まず権威あるあなたの方の御意見を拝聴いたし、本委員会の審議に遺憾ないよういたしたいと存するのであります。大へん御迷惑のところ、参考人の方々はそれぞれ御専門の立場から、率直に御意見のお述べをお願いいたします。

なお、御参考人の方々に申します。大体御一人二、三十分内外の程度にお願いいたしたいと思ひます。また委員の方々にお諮りいたしますが、参考人全部の発言を終わってから、各位から御質問をお願いいたしたいと存じますが、御異議はございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○委員長(赤木正雄君) 御異議はないと認めまして、さよう取り計らいいたします。

それでは、まず最初に、中小企業助成会嘱託の橋本参考人の御意見を承わります。

○参考人(橋本元三郎君) ただいま御指名を受けました橋本でございます。私は船川道路調査会におきまして道路の経済研究にお手伝いを申し上げましたことを基礎といたしまして、この両法案に對しまして若干感ずるところを申し上げまして、御参考に供したいと思ひます。お手元にその要点を取りまとめましたガリ版を差し上げてございまして、大体これによつてお話を申し上げます。

申し上げるまでもなく、ただいまわが国の道路整備という問題は朝野の話題になりました。わが国の産業、経済の基本推進力として、これを一日も早く大整備、大修理をしなければならぬといふようなことが、しきりに論ぜられていふのでありますけれども、政府の道路予算がなかなか、その道路の整備を要求する側の人たちの言ひがごとく、多額の投資をするといふことができない状態にありまして、ただ声ばかり大きくて、実行がなかなか進まないといふような状態にあると思ひます。こういう場合に、有料道路制によりまして若干でもその道路整備を促進するといふ考へのもとに、この両法案が用意されて、今日国会に出されるというふうな考へに對しましては、原則的に私は賛成をするものであります。しかし法案でございましてから、一ぺんそれが作られますと、それを立案した人たちが、時間が移りますれば、単に活字がものを言うといふことになりまして、私は法案の活字の

上から受けました印象につきまして意見を申し上げたいと思ひるのであります。

その第一番といたしまして、一般道路網整備計画と有料道路計画との關係につきまして意見を申し上げます。

今回用意されております特別措置法、つまり前からありますものに對しますればこれは新法といふように言われていふのであります。その新法第三条に、有料道路はいろいろ所を有料道路とするかといふ條件が指摘してございまして、それによりますと、近道をやるという点にかかつておるようであります。そしてその構造とか、あるいは区間をいかにして選定するかといふような、大局的な條件が示されておる。

言ひまでもなく、道路網は、ネットワーク、全体の網として有効なものでございまして、ところどころつまみ食いをしてしまふに、ちよいちよいといふようなものは経済価値が少いのであります。ちよいちと古い網のところどころを新しい糸で直す、そのような網は大した使ひものにならないといふのと同じこととございまして、しかも有料制でありますから、その結び目ごとに車をとめて切符を買わなければならぬといふことを、再々行わなければならぬといふような道路であります。ならば、今回企画されていふような効果を導られないのじゃないかといふ心配をするものであります。従つて、有料道路の区間の選定といふことに対し

ましては、大局的な見地からそれをおきめになる。それを行なつてほしいという土地からのいろいろの陳情とか、ほかの局部的な利便といふようなものにわづらわされることなく、またそういう拾ひ食ひにならないといふためには、その実施される有料道路が入る区間全体にわたつて、基本的な道路整備が行われなければならぬ。従つて、政府の道路整備計画といふものの推進される一部分として、並行的に行われといふふうな考へ方が必要であると思ひます。それで、そういう考へを明らかにするために、せつかく用意された新法第三条に追加いたしまして、「有料道路として選定されるべき区間は、政府の道路整備基本計画面に策定された区間又はこれに準ずる区間とする」といふようなふうにでも示されたならば、その間の事情がはつきりするのじゃないかといふことを考へるわけでありまして、こうすることによつて、初めて有料道路といふものが道路網としての経済効果を發揮する、こういうふうな考へます。

それから第二番、公団の業務種目と規模について。公団設立の目的は、両方の法律の第一条に明かにされております。ことに、有料道路の建設、保守といふことを行ふために設立される。これは申すまでもないことであります。しかるに公団法第十九条には、そういうことをやるほかに、有料自動車駐車場の建設と管理をする。それからまた副業

のような立場から、公共の委託によつて一般道路工事を行うというふうに明示されてあります。これは公団の資金と機能というものが副次的な目的に対して、つまり主目的以外に分散流失するといふおそれがあると思ひます。もとが枯れて枝葉だけが茂るということになりはしないかという懸念を持つものであります。それから、またそのようなことをやることは、現存の民間業者との間に複雑な關係を生ずるのじゃないか。複雑な關係と申しますのは、それを民間でやり、それを公団でやるかといふようなことや、それから下請とか孫請とか、そういうことに公団が介入するといふようなことはあまり望ましくない。そういうことによつて公団のエネルギーというか、公団の幹部の頭が食ひ散らかされるということは好ましくない。よろしく、この公団といふものはそういう副的な看板を削除いたしまして、この設立の目的達成のために専念するといふことになっていただきたい、こういうことを希望するのであります。

それから、公団の業務といふものの種目はただいま申し上げましたのであります。規模、どの程度に仕事をやるのかといふことの範圍が、両法の文面からは推察できません。そこで昭和二十七年から過去四年間にわたりまして、有料道路制によりまして政府が行いました、あるいは政府が貸付をいたして進めております道路といふものは、ほかの文書によりまして、完成十三本、進行中十六本といふふうに書いてございます。つまり、およそ三十本の道路が四力年間にわたつて着工されたと考えます。今後この公

団発足とともに、どのような路線敷を手にかけるかは、計画が私どもにはわかりませんから、申し上げるわけには参りませんけれども、三十一年度の予算について考えますと、過去四力年の予算が約八十億圓、それに対して同額の予算を一年間に消化するといふふうに見えますので、やはり四、五十本の道路を手にかけるということになりはしないか、まあその半分にしまして、二、三十本は予定されているのではなからうかと、こう思ひます。そうしますと、有料道路でございすから、十五年、二十年間にわたつて料金をとるといふことになると思ひのであります。十年間もたちますと、日本中に數百カ所も有料道路區間というものが成立が想像されるのであります。そして有料道路の區間選定の建前から申しますと、交通量が多くて交通經濟上重要な所といふことになりまして、そういう所を數百カ所、ばらばらとふりまかれていくといふような道路網、これは道路經濟上から見ますと、これは悪道路でありまして、非常に煩瑣な、經濟効果をかき回すような道路になるのであります。それで、おそらくそういうことにはならないだろう、立案者はそのような形は考へておられないだろうと思ひますので、本案は、文面からかかる誤解を受けないように、公団業務の基本的性格を明らかにして、その規模といふようなものや、有料道路の運営といふものについて、何か適切な表現を添加される方がいいんじゃないか、このように考えられます。

それから第三といたしまして、有料道路の解放条件、有料道路を解除する、無料で公開するといふ条件について申し上げます。法文中には、料金徴収期間という字がありますから、それが過ぎれば、当然無料解放となることは明らかかならうと思ひますのであります。しかし、新法第三条には、収支予算の明細の変更は單なる届出である。どうも思ひやうに収入が上らない、あるいは案外経費がかつたといふようなことは、届出をしさえすればいいといふふうに読めるのであります。従つて、なかなか追いつかぬから有料期間を延ばそうといふようなことは、一応の理由となると思ひます。

それから第五条に、維持修理費大なる場合は料金期間を延長することができると書いてございす。道路でございすから、一般構造物と同じように、十五年、二十年使えば、必ず大修理をしなければならぬ時期に達するといふことは当然であります。あるいは拡張しなければならぬ。それを理由といたしまして有料制が続くならば、いつになったら解放されるか、全然目当てがつかないといふことが一つ。

それから第二十八条に、公団が工事のために民間資本を借り受けて買ひ取つた道路の敷地その他の物件は公団に帰属するとの規定が、それは料金を返してしまえば一体どうなるのか、公団の所屬といふことにはいつまでもくついているのかどうか、そういうことが無料解放といふことの時期に対して、何か一つの阻害になるんじゃないかといふようなこと。

料道路として出資した道路は、いつ一般公共無料道路とし解放されるかといふことは、法文の上から推察できない。こういうふうに考えられるのであります。これらを立案者におかれまして、あるいは審議議員各位におかれまして、何か整理をされまして、有料道路の無料解放といふような条文を付加されて、こういう条件で解放する、あるいはいかなる条件があつても二十年、十五年においては解放するといふたような、何かそこに一つの表現をさせることが望ましい。これは道路使用者の側からいふことが望ましいと思ひます。

その次に、第四として有料道路の経理計画について申し上げます。三十一年度予算は道路債券五十億、資金運用部から十億、ガソリン税二十億が引き当てられておるようになつております。前の二つは、つまり道路債券五十億、資金運用部から十億といふのは、明らかに民間資本の運用でございすので、この公団の設立の趣旨に沿ふものと思ひますのであります。また、ガソリン税によつて行はすの五年計画の一部を、そのガソリン税をとつて有料道路として建設するようになつて、ガソリン税がございす。そういったものと、ガソリン税立法の建前と、それから納税者が、つまり實際はガソリン税はガソリンを売る方にかかりまして、けれども、買ひ方にかかるとは、トラックとか自動車、そういうふうな人たちは、一たび自分たちがガソリン税を納めて道路の建設修理に寄与してゐる、その上を走るときにまた料金を払ふといふようなことは、何か二

重に払ふような複雑な印象を与え、將來道路債券といふようなものを発行する、あるいはガソリン税を拡張する、値上げする、延長するといふようなときには、そういうことをした金でまた料金をとる道路を作るのかといふようなことになりまして、國民の實力といふものを道路に運用する場合に、何か好ましくない印象を与える要素になるといふような気がいたしますので、予算措置上この点は再考を望ましいと思ひます。

それからこの項の二番目といたしまして、法文の中で、公団経費に關しましては政府が補助をすることができ、元利償還に對しましては政府が保証する、債券は売れなかつたら政府が引き受けよう、長期短期の貸付もめんどろを見てやるといふふうには、なかなか資金源に恵まれまして、公団はふところ手で安心して、損をしてもしりふきがおるといふような格好で、仕事ができるといふかまゝになつております。非常に安定した、金のことで心配しない、十分にお働きになれる機構であることは、道路そのものの上から見ますとけつこうでありますけれども、從來このように、座ぶとんの上にすり込んで、からだを動かさないで、あつて指図をするようなかまゝの仕事は、土族の商法のごとく、成績が下つておる例がたゞさんあるものでありますから、ことに公団はそれほどの資金源が保障されなかつた過去四年間の努力において、すでに赤字を三〇％出しておるといふのが、実績として数字を見せられておるもので、今後ぬくぬくとした姿で出資をし過ぎると、何かそこに油断がございまして、赤字というも

のを気にしなくなるというより、なにかしらとて心配するものであります。公団はこのような資金源に恵まれて出資するのであります。そういふ点で赤字を出すことにこだわる必要はないかもしませんけれども、従来そういうことで何かと味の悪くなつたたぐさんの公団、公社的機構、営団、そういうようなものゝあとを追わないように、この経理につきましては十分に御配慮をお願いしたいことを希望するものでございます。

それから第五番、本案成立に伴う道路基本計画去勢の危険につきまして。

この措置法と公団法ができましたれば、一部分の道路——作りたい作りたいと思つて出資した道路の一部分は、有料道路として出資いたしますので、今までの道路整備計画からははずれてしまふ。その部分は解決したということになるわけでありまして、それで、何となくゆるむ。急所が有料道路で次々と作られていくので、ほかの方はそんなに急がなくてもいいのじゃないかというやうな気がするのじゃないか。もしそのような錯覚を生じまして、政府あるいは国会、あるいは道路に関する国民の多数の人たちの熱意が失われるやうなことがありやしないかということに心配するものであります。

今回の有料道路がかりに実現いたしましたとしても、一年に数十億というやうな程度の工事幅でございまして、道路計画上の研究によりまして、少くとも年間一千億ぐらゐりかかると、五、六年間は日本の主要道路網というものをまっしぐらに整備しなければ、年々三千億近いロスがある、道路の上にむだ

があるぐらゐに逼迫しておる道路に、五十億や八十億かかるところで焼け石に水のようなものであると思ふのであります。この有料道路公団が出資するといふと、何か安心感の伴うといふことは、道路の整備に対して非常に危険なものでありまして、公団成立によつて得られるところの若干の利益の何十倍、何百倍にも上回るやうな日本産業経済上の損失は、現在の上で継続した増大していくといふおそれがあるものであります。従つて、公団が成立いたしましたとしても、これは本来大いに促進しなければならぬはずの道路計画の中のほんの一部分を、幸ひ民間資本というものの融資の便を借りまして、先発をされるのである。これを先駆として、本格的な道路網大整備といふものは、大いにその努力を増して、実現をはからなければならぬといふことにつきまして、私はこの案がもしややういふことを去勢することがあつてはならないといふことを申し上げたいと思ふのであります。

最後に、公団設立の必要と運用について申し上げます。

以上のようなことを総合いたしましたとして、公団は、国家道路網の基本的整備の発動が今日かけ声だけが大きいのでございまして、容易に実施の緒につかないといふ現状においては、とりあえず民間資本の活用によつて幾分の整備を推進するといふ補助的な体系的な機構であると思われまして、その意味において設立は大へんけつこうである、こゝういふふりに考えられるのであります。しかしながら本格的な大整備が発足いたしますならば、次第にその業務範囲というものは基本計画に収容

されるべきものと思われるのであります。申し上げるまでもなく、有料道路をほんとうに活用しておるのはアメリカだけでありまして、その他の国々において、さういふやうなものはないやうであります。つまり基本計画といふものが順調に進んでおりますならば、有料道路のごときは何ら必要のないものであります。非常措置、補助措置として、仕方がないからさういふものであつて、間に合せる、こゝういふやうな考え方のものが、短区間、あちらこちらに振りまかれる有料道路であると思ひます。アメリカのやうにえんえん二千キロにも及ぶやうな大幹線路を作るといふやうなことは、全然そのちよいちよいとしたものとは考えが違ふのであります。まして、本公団におきまして、東京—大阪間の有料道路も、場合によつてはこゝういふ公団を拡大してやるかもしれないといふやうな意図が、先般の建設大臣の建設委員会のお話によつてうかがわれるのでありますけれども、しかしさういふものはかりに一本二本あるとしまして、全国の幹線道路網が有料で終始するといふことは考えられないのでありますから、あくまでも今考えられるであらう公団といふものは大道路整備網に対する補助的な位置にある、こゝういふふりに考えるのでございまして、従つて、公団の運用といふものは、この大整備をまきらわしくするやうな、あるいは手足まといとなるやうなことのないやうな配慮をもつて、行われることが望ましいといふことでございまして。

私がお呼び出しを受けまして申し上げたいことは、以上の通りでございます。○委員長(赤木正雄君) 次は、東京大学教授の今野参事人をお願いいたします。○参事人(今野源八郎君) たいだい御指名をいただきました今野でございます。私は東京において交通政策を担当いたしましたものでございまして、従ひまして、本日私が申し上げますことは、条文の一つ一つに關するものよりも、この二つの法律の底を流れております有料道路の可否の問題、それらの点につきまして、いささか愚見を述べさせていただきます。○お手元に御参考までにプリントしたものが届けられておると思ひますが、それに従ひまして申し上げさせていただきます。こゝういふことを申し上げることは釈迦に説法でございます。まして、恐縮でございますけれども、一応申し上げることを許していただきましたと思ひます。

道路が無料であるべきか有料であるべきかという問題は、長い間議論された問題でございます。元来無料であることが伝統的な考え方でありまして、それは明らかでございますけれども、それが有料制として発達するやうになりましたことは、資本主義の発達に伴うものであります。つまり交通網が資本主義的な企業のために利用されるやうになりますと、道路もまた無料であり得なくなつてきたといふことは、やむを得ない資本主義発達の必然の産物であります。

その点は、私、この第二といふところに書いてございまして、ありますけれども、ここに道路の商業的な概念と申しますか、コンマーシャル・コンセプト・オブ・ロードといふ考え方が発達して参りましたのは、大抵初期資本主義時代、イギリスで申しますと一六〇〇年代で、郵便道路の発達によるものであります。その以前におきましては、封建的な地方経済のもとにおきましては、農民は各自の道を作るといふことは当然のこととして考へて参つたのであります。道路を作るといふことが当然であるといふ考へ方は、ローマ法以来の伝統的な考へ方でございます。

しかし商人がその道路を自分の利益のために利用するやうになりますと、農民はその商人の利益のための道を作することを拒否するやうになります。反対運動を起します。政府は、道路がこれまでも、馬車の車輪の幅、タイヤの幅を制限いたしましたけれども、それが、商人の方では、さういふ無理なことをいたしました。運賃にこれが反映されるといふことからしまして、むしろ有料道路にして、そして道路を整備して、しかも道路の交通制限をしないことが望ましいといふやうな運動をするやうになりましたのが産業革命でございます。従ひまして、突然有料道路制というものがたゞいま現れましたものではなかつて、すでに産業革命、つまり交通革命の当時現れたものでございまして。

そのやうにいたしましたとして、イギリスの交通革命、鉄道が現れます前の道路、約十二万マイルございまして、そのうちの二万マイルという幹線道路のほとんどが有料道路化されたことが歴史の教えるところでございます。やむを得ない処置であつたと思ひます。道路の技術革命を呼びましたマカダム

道路が発達いたしましたのも、そういったような式のものであの技術が取り入れられて、近代的新道路の糸口がつけられたのでございます。

しかし、それがまた弊害もございまして、道路の伝統的な自由使用というものを非常に制限することはけしからぬ。また一々料金を払うことの繁雑さというところが問題になりましたので、反有料道路運動という運動が起ったことがございまして。しかし、その後鉄道ができましたときに、鉄道の料金をとるかという問題がございまして、鉄道も有料道路として初め発達したものでありまして、レールロード・アズ・ターンプイクということが言われたのでありまして、つまりレールロード・アズ・トルロード、高価な鉄道を作った場合に、その代価を支払うという考え方に、利用者が鉄道に移されたものと言われている。

そのようにいたしまして、イギリスに起りました有料道路というものがアメリカにも移りまして、アメリカの独立後におきまして、アメリカの幹線道路のかなり多くの部分が、約二万マイル程度が有料道路化されたのでございまして。これは従来の馬路、馬道、馬の通っておりまして、馬車道に発展するときに起った問題でございまして、アメリカの有料道路はその後大部分無料の道路になりましたのでございまして、依然として、最近の自動車道路まで続いておったものも若干あるようなこととございまして。問題は、道路の利用者負担を大衆に転嫁することが公平であるかどうかという問題でござい

まして、結局自分の足代は自分で払うという考え方が強い資本主義社会におきましては、当然として利用者負担という考え方がなつたことだと思われま

で、最近の自動車の時代になりました、また高価な道路を作る必要が生じたときに、だれがその道路を作るんだ、道路費を払うんだという問題が起きたわけでございまして、そのときアメリカで、道路改良の資金をどうするかという問題につきまして、有料制、無料制の議論が一九三〇年代の議会の論争として、十年間論争を続けられたわけでございまして、結局アメリカの例で申しますと、決定的な結論が出ないというまゝに、それでは無料の公道と有料の道路と、二本建てで行く方がよろしいというふうな結論に落ちついたように思われます。

元来アメリカには、そのようにしまして、有料の橋、トンネルがおのおの数十ございまして。橋やトンネルが有料でありますならば、道路もまた有料であるという考え方は、英米におきましては、自動車の時代におきましても容易にとられた政策でございまして。

そのようにしまして、歴史的に見ましても、また経済学的に見ましても、高価な道路の建設費、維持費を利用者が負担するという考え方は、ある程度当然だと思われ得るものであります。そうでありましても、一般大衆の負担に結局転嫁されて、交通資本というものが一般大衆の作った道路を無償で利用するということ、著しく不公平でないかという問題が生じてきたのであります。

もう一つは、鉄道との釣り合いの關係でございまして、鉄道が有料であるのに、道路が無料であるということ、それは、それも程度問題だと思われましても、これも不公平であるというところであらうと思ひます。最近の自動車のための道路と申しますか、広く申しまして自動車道路の必要が増すにつけて、そういったほとんど鉄道と同じ建設費を要する道路を無料で利用する場合、あるいは自動車を持ち得るような有産階級が無料でそれを通り、大衆課税にそれを転嫁することの不公平というところからいたしまして、やむを得ず有料制というものが、この自動車時代になりました、大規模な資本主義国において採用されようとしているわけでございまして。

しかし、おそれ入りますが、ブリントの二ページ目の4というところに参りますが、そのような有料制ももちろん限界があるわけでございまして、すべての道路が有料制になることは決して望ましいのではない。理想としては無料であるべきだと思つておるのであります。が、負担の公平ということから、利用者負担主義という考え方が、やむを得ずある制度でありますので、それはおのずから限界があるということでありまして、で、国家の作り出す交通路におきましても、みづからその費用を支弁しなければならぬという、何と申しますか、セルフ・サポーターング・システムとか、セルフ・リクイティング・システムという考え方が非常に強いのでございまして、その利用者負担主義と交通路の独立採算主義という考え方は、道路のいかなる部分にお

ても原則的にはとられることが、国家負担を少くするといふ意味においては、望ましいと考えられるのであります。従つて、有料制はやむを得ない場合に限るといふこと、この法律の条文にもありますように、ほかの人々が文にもありますように、ほかの人々が通り得る普通の道路があるということに条件にしておられるのは適当だと思われま

それからまた、費用が、元本が償却された後においては、その有料制を廃止するといふことも当然のこととございまして、先ほど橋本参考人から話がありましたように、何年かの期限ということはいろいろなケースによつて違ふのであります。その次の有料道路の史的考察というところに、ターンパイク・チャーターといふことをちよつと触れたのでございまして、アメリカにいろいろのターンパイク・チャーターがございまして、ターンパイクの特許許可証でございまして、州によりましていろいろまちまちでございまして、永久的にそれを有料道路にするという道路、あるいは三十年、四十年、あるいは可及的すみやかにそれを無料の公道にするという例もございまして、約十種類ほど違つたチャーターができておつたわけでございまして。で、イギリスのターンパイクの場合におきましては、ターンパイク・トラステイ、受託者という形をとりました、非営利的な団体として経営されたのであります。が、アメリカの場合におきましては、ターンパイク・コーポレーション、ターンパイク会社という形をとりまして、株式を募集し、あるいは社債を発行いたしまして作られた例が多いのでございまして。

それで、歴史的に申しますと、そういった産業革命期から自動車交通発達したわけではございまして、それが廃止されていく形が、デイス・ターンパイク・ムーブメント、ターンパイクが成り立たなくなりました、そしてして廃止されていくという例を私たちが見ておるのでございまして、その後、ターンパイクが再び自動車の時代になって復活してきておることは、御存じのような状態であります。

わが国におきましても、明治四年、太政官布告におきまして、川崎の六郷橋その他の橋につきまして、あるいは道路の一部を有料制にするという布告が出たことがございまして、外国のようには大規模には発達せず、公道主義が貫かれてきておるわけでございまして。

最近、鉄道の建設費以上のりっぱな道路がアメリカに発達するようになりまして、これを有料制にするというところが当然としてアメリカに考えられるようになりまして、そのブリントの二枚目に現代米国の有料道路制と道路公社というところに、ちよつと名前だけ書いてございまして、ほとんどニューイングランドから国道第一号線に沿ひましてフロリダに行く東部の幹線道路に沿つた道路、及び東部からシカゴ方面に抜けます幹線道路が、有料道路として経営されるような形をとりつつございまして、私たちに非常に考えさせるのでございまして、わが国の今回の法案を見ましたとすると、アメリカにとられておるペンシルバニア・ターンパイク、一番先に書いてござい

その後進国の特徴といたしましては、資本の供給が慢性的に不足であるというところが一つ。これは資本の蓄積が少いということ、資本の蓄積が少いというところは所得が少いということであり、所得が少いということは産業の近代化がおくれているという、つまり悪循環から来ておりますから、それららの悪循環を断ち切るためには、やはり

が、この場合におきましては、そういう人たちの資金を利用いたしまして交通路を建設させるということになるわけでありまして、その点で道路金融政策として近代的な一つの政策である。もう一つは、フォアヒナントと申しますか、あす必要な道路をきょう作る、ツモロウズ・ハイウエイ・ビルト・ツ・デイといふことでございまして、その

○参考人(友末洋治君) 今回政府が国
会に提案されました日本道路公団法案

一方、自動車交通の急激な発達はその車両の大型化、重量化を促しました。さらにこれに加えますのに、長距離輸送の普及と自動車路線網の僻地への進出は、修繕を要するところ

す。このような財政事情のもとにあります。このように、国道を初めといたします。すべての道路管理者は、いかに努力いたしまして、交通上の要請に応じ切れないのでございまして、このことは、

その任にあるものといたしまして、まことに遺憾至極に存じておるところでございます。

例を茨城県にとりますれば、県の国道、県道に架設せられております橋梁の数は、約一千九百橋でございますが、このうち木造橋は約一千橋でございます。

います。木造橋の耐用年数をまず七年
といたしまするといふと、年々約百四
十橋のかけかえを必要とするのでござ
います。現実におきましては六十なな

いし七十橋、所要数の約二分の一度の整備にこれをとどめなければならないのでございます。このために、やむを得ず現在百橋をこえまする橋梁の交

通制限を行い、場合によりましては、交通どめの箇所さえも現出したしてある有様でございます。また砂利道の修繕におきましても、三千六百キロに及

びます。国道、県道を補修いたします。ためには、年間少くとも十二万立方メートル程度の砂利を必要といたすのでございますが、幸うじて六万立方

メートル、これまた所要量の約二分の一程度の供給を行なつておるのにすぎないのでございまして、この結果、一雨降りますれば路面はどろ田のごとき惨

状を来たし、交通を著しく停滞せしめておる実情でございます。従いまし、関係者に日々非常な御迷惑をかけ、道路管理者といたしましてまこと

に申しわけないと日夜苦慮しているところでございます。

昨年地方道路税の創設をみたのでございいます。さらに本年は軽油の取引税

の餉設、あるいはまたその他若干地方税財源の充実がはかられて参るのでございしますが、これらは今後の赤字を出さないという程度の応急措置でござい

まして、積極的に大いに財源を増強して、そして仕事をどんどんできるという状況には相ならないのでございします。今日の交通情勢に即応いたしますところの必要最小限度の財源確保にはとうてい及ぶべくもないという状態でございます。

かかるときにおきまして、兩法案が制定されますことは、地方財政の現状にとらみ合せましても、きわめて適切な措置であると考えます。

以上申し上げましたように、両法案につきましてもは原案に賛成し、ほとんど異論はないのでありまするが、しいと取り上げて申し上げますならば、そ

の内容と実施上の問題に關しまして、若干の考慮を要するものがあるかと存するのでございます。

て、このたび創設されまする日本道路公団が、昭和三十一年度に施行すべき事業に必要な資金の一部として、一般会計からの補助金二十億円を予定いた

し、これに対する財源といたしましては、当該年度の揮発油税法による揮発油税の収入額の予算額に相当する金額の一部を、道路整備五力年計画にかか

る道路に関する工事で、公団が実施するものに要する経費の一部として振り当てることに相なっておるのでござい
まするが、この財源はすでに、道路整

備貨の財源等に関する臨時措置法の規定により、道路整備五力年計画に基づく地方道路整備のために充当すべきものであるとされておるのであります。

上、もし許されますならば、道路整備五カ年計画にかかる道路のうちには、日本道路公団の実施いたします有料道路を含めず、これにはもつぱら

右の揮発油税の収入額の予算額をもつて充てることとし、一方、公団の実施されまする有料道路に対しては、全く別の財源をもつてその補助金とされまするのが妥当ではないかと考えるのでございます。

次に、第二点といたしまして、日本

道路公団の業務内容の範囲に属します
る点でございますが、法案の規定によ
りましますという、公団は道路法に
よる道路の改良等を行うことをもつて

そのおもな業務といたしておるのでございませう。従つて、この道路法にいうところの道路は、一般公共の用に供しまする道路を指さしておるのであります。

して、これに対し、一般公共の用に供するものでない私鉄であります自動車道の新設は含まれないものと解釈されるのでございますが、この例外的な

解説は、道路行政の総合統一の観点から、あまり拡張すべきものではなく、まれな場合におきますものとして局限いたしますことが適当であると考

えられます。

たとえば、目下参議院において繼續審議に相なっております国土開発縦貫自動車道建設法案において建設を予

定しており、まず、**普通幹線自動車道**のごときは、**専用自動車道の範疇**に入れるべきものではなく、また建設の能力をも持っており、また**本公社の業務内**の業務に含ましめることが**適当**であると考

えます。これにつきましては、今後強
設省と運輸省、この両省間の権限争い
になる問題とも考えられますので、
この両法案の審議に並行されまして、

その現状をこの際調整統一しておきまして、今後無用なる争いをなくいたしますことが望ましいかと考えるのでございます。

第三点といたしまして、公団の業務実施上の希望意見を申し述べますると、昭和三十一年度の事業資金は八十億円とされておるのでございますが、これはきわめて過小ではないかと考えます。既存の道路網が飽和状態に達し、かつ非常に道路そのものが荒廃

しておりまする現在、道路整備の行政はあらゆる国策に優先して拡大すべきものであり、その意味においては、今回の公団設立はきわめて意義深いもの

がありますものにもかかわらず、その事業資金八十億円のうち少くとも五十億円は、現在すでに着工いたしました。その工事が継続されておるものに振り

当てられるべきものといたしますると
いうと、新規事業に振り当てますと
ころの資金といたしましては、諸費約
十億円を除いて、わずかに二十億円に

すぎないことと相なるのでありまして、これでは、いかにも過小であると言わざるを得ない次第でございます。現行の道路整備特別措置法により

する有料道路建設の希望は、各地に非常に強いものがありますものにもかかわらず、資金の都合上、許可を得まするまでに長期間を要し、はなはだしき

に至りましては、申請いたしましたから四年を経過いたしましたも、いまだその許可のワクに入れないものがある」と聞いており、従つて地方の強い要望

がはなはだしく押えられておるのが事情でございます。これらの要望にこたえまする公団といたしましては、その事業資金をさらに拡充し、今後新規の

最後に、公団運営に関し一言つけ加えさせていただきますならば、道路

はその本来の性格から申しまして、無料公開をその生命といたしますことは、申し上げるまでもないところでございます。従って、企業といたしまして道路の整備を行います場合には、できるだけ短期間のうちに工事の完了、料金徴収及びこれに要した費用の償

還を期するということ、すなわち経済速度の厳守と経済原則の完全な適用こそが、使命達成上強く要請されなければならぬと考えるのでございます。

この意味から申しまして、工事の取り上げ方につきましては慎重に考慮するべきであり、一つの工事につき、いかに長くとも昭和三年以内ぐらいた

は完了する程度を目標とすべきではないかと考えるものであります。

なお、これに関連いたしまして、現在継続中の工事につきましては、今後

公団が引き継いで処理いたします。組合、その後一、二年のうちにはぜひとも完了するように配慮さるべきであらうと考えられます。

以上、主として道路管理者といつた。ましてのこの両法案に対する意見を出し上げました次第でございます。

○委員長（赤木正雄君）最後に、富士

銀行調査部長紅林茂夫君にお願いいたします。

○参考人（紅林茂夫君） 最初に、一般論といたしまして、公団債の発行の目

非と民間資金活用は是非の問題について意見を申し上げ、第二に、道路公団債の是非と消化のための条件について意見を申し述べてみたいと思います。

まず最初に、一般論としてでござい
ますが、明年度の予算を編成するに当
りまして、いわゆる一兆円の財政規模
が適当であるという世論が支配的であ

ございましたので、政府並びに政党におかれましては、この世論に聞かれまして、一兆円の財政の原則というものを打ち立てるべく努力をされたわけでございますが、何分にも支出が非常に大きいために、十分にこれを圧縮することが困難であつたと考えられますが、そのために、初め予算の一部につきまして、本来は公共事業費をもつて支弁すべきものにつぎまして、民間の資金を活用するという方途を開かれたわけでございます。すなわち幾つかの公団を設立されまして、その事業資金を公団債を発行することによって調達し、これを民間の余裕資金で消化させるという方式をとられたのであります。これは原則論としては私の賛成したいところでございます。

なせかと申しますと、まず第一に、公共事業は企業としての採算に乗らないものが多くありまして、事業自体としてこれを見ます場合に、投下資金についての収益性はむしろろんのこと、回収性すらほとんど欠いているという場合が多いわけでありまして、それゆゑに、かかる公共事業は投下資金の回収を必要としない財政資金をもつて支弁すべきが至当でありまして、これを民間の資金に依存するということは、民間の資金が若干の収益性を求め、また完全なる回収を予定して国民の貯金として集められてくるものでありますゆゑに、これらの性格から考えまして、好ましくないと考えられるからであります。

第二に、従いまして、このような民間資金の利用の仕方は、これは民間資金の財政資金化と申さなければならぬのであります。実質上、民間資金

を活用したという形で財政規模が一応圧縮されたがごとく見えますが、実質的には財政規模の膨張を来たしたものにほかならないと認めざるを得ないのであります。

第三に、また公共事業は、その性質上当然に長期の継続事業となる場合が多いわけでありまして、民間資金の利用は実は当面の一、二年の間の利用といふことにとどまるものではないのであります。結局相当長期にわたらざるを得ないものであります。従つてさした必要資金も年々に累増を免れない性格を持つております。従つてさした公団債を発行し、民間資金を利用するといふことが、たとえば本年について考えます場合に、民間資金を圧迫するといふ事実が起らないといひまして、数年の間には、これらの資金の量が增大することによって、民間資金の余裕が非常に小さくなるということにもなり、ひいては、そのため、せつかつ金の金利低下の傾向が悪影響を受けるといふことも考えなければならぬのであります。

第四に、そこで将来民間資金の利用が困難となるような場合が生ずるおそれがありまして、そういう場合にも事業を中断するといふことはできないのであります。結局その場合には財政支出をもつてまかなわなければならぬことになりまして、その場合には財政規模自体が膨張することになります。すなわち、この場合には租税負担の一その過重を招来するといふことになるわけでありまして、今日の財政上の最大の問題は、私は租税の負担過重をいかにして軽減するかといふところにおかれてゐると考えますので、

このようにことが将来起るようでは非常に問題であると考えるのであります。

第五に、公団方式がとられ始めますと、今後の公団の利用が自然多くなるおそれもありまして、公団債の総額が不当に膨張いたしまして、公債発行の弊と何ら異ならなくなるおそれがあるのではないかと考えられます。

以上のように、本来財政資金でまかなうべきものを公団形式によりまして公団債を発行し、民間資金でこれをまかなうといふことは、結局その元利につきまして政府保証をすべきは当然でありますから、すでに事実上これは公債発行と異なるところがないと言わなければなりません。ただ公団債の形式をとりましたことに非常な有利な点があることは、これを認めることができるところであります。つまり公団債はいわば目的公債といふべきものであります。一般の公債発行の場合のようには、これがともすれば無限軌道に乗りまして、巨額な債券の発行といふ事実になるのであります。この意味におきまして、一般の公債発行による場合はもちろんのこと、いわゆる建設公債あるいは産業公債といわれております公債の発行の仕方、これに比較いたしますと、はるかに公団債によることは妥当である、こう考えることができま

以上申し上げましたことは一般論でございますが、日本道路公団は、これは有料道路を取り上げまして、公団として、長期ではあります、採算がとれることを運営の基本方針としていふものと考えます。その限りにおきまして、道路公団の資金の一部を民間資金に依存するといふことは、必ずしも不適当ではないと考えます。この意味におきまして、日本道路公団債は一般の公共事業の民間資金利用の場合とは異なるものを持つております。その意味においては、道路公団債の発行といふことは賛成し得るものであります。かつ、わが国の自立経済達成のためには、商品貿易のほかに、観光事業による外貨獲得が今後ますます重要なものになると考えられますが、遺憾ながら現在の道路の不完全、劣悪は、外人招致の重大障害となつてゐるわけでございますので、道路の開通、補修は、これらの観点から非常に重要な問題であると考えられます。そののみならず、国内輸送の便をはかりますことは、産業の発展とコストの低下のため、不可欠の要件でありまして、国民経済的に見ましても、道路の改善は経済の発展充実のために非常に重要であるといえます。

これらの意味におきまして、道路公団の設立は妥当と考えられるのであります。しかし道路公団が公団債を発行し得るだけの特異性を持ち、そしてこの公団の公団債の消化が円滑に行われまうためには、次のとき諸点に特に留意をすることが必要であると考へます。

第一点は、公団としての採算性に常に留意をするといふことであります。

そのためには、特に国民経済的な意義を持ちますものはこれを別といたしまして、道路公団の取り上げます道路、橋梁等は、原則といたしまして、一定期間の間に採算がとれるといふことをその取り上げる範囲としてほしいと、こう考えるのであります。全体の公団の経理を常に良好ならしめることが必要であると思ひます。そのためには、現行の料金をもつと引き上げることを望ましいと思ひます。現在の料金は受益限度の平均六〇％くらいにとどまつておりますが、この受益限度の六〇％という程度では、なかなか公団の資金の回転がおそくなるわけでありま

第二点は、公団の事業は、そうは申しまして、決していたずらに膨大なものとすべきではないと思います。と申しますのは、この資金が非常に膨大に必要でありますので、資金調達について特に長期の見通しと計画とを樹立しておきませんと、将来資金調達上困難に直面することは明らかであります。

第三に、公団債の発行条件といたしましては、現存の国鉄公社債あるいは電電公社債並みと伝えられておりますが、国鉄、電電公社はすでに公社としての基礎も確立しておりますので、豊富な自己資本を有しておりますので、豊から、公社債としての安全度はきわめて高いと申せます。しかし日本道路公団はまだまだその基礎もありません。これから発足するのでありますから、資金はすべて政府資金並びに借入金をもつてするのでありますから、本来その債券は、既存の公社のそれに比べまして、発行条件が若干異なるべきが当然であると考えます。現在の採算におきましてそれが不可能でありますれば、先ほど申しましたような意味においても、受益者負担を若干増加いたしましたとしても、受益者利回りを有利にすることが望ましいと考えられます。

第四点といたしまして、さしあたって道路公団債の消化は銀行の余剰金をもつてするという予定になっておるようでありまして、今後は銀行以外の金融機関の消化も考慮することが、当然膨大な資金を要する公団としては必要であると考えられておるもので、そのために、資金コストの点を考えますと、債券の応募者利回りは若干考慮を要するものがあると考えられます。

第五点といたしまして、もし受益者負担の範囲内で償還すれば足りる程度の低利かつ長期の外資を利用することができるといたしましては、将来外資導入による資金調達も非常に望ましいと考えられます。特に利用者の多い幹線あるいは観光的目的のものにこれを利用いたしますならば、内外人に若干高い受益者負担を課しても、結局経済の発達を促進し、また観光的目的のものにつきましては外貨収支がプラスとなりますから、国際収支改善にも役立つことと考えるのであります。特に今後の巨額な資金の必要を考えます場合に、低利な、有利な外資を導入するというのが考えられてもよいと思ひます。

第六点といたしまして、公団債の元利支払につきましては、これはすでに内定しているところと存じますが、政府保証をすることが必要であります。以上をもちまして、私の意見具申を終る次第であります。

委員長(赤木正雄君) 以上をもちまして、参考人の御意見は終了しました。つきまして、各委員から参考人に対して質問があれば、順次お願いいたします。

○田中一君 紅林さんには後ほど伺いますが、橋本さん、今野さん、友末さんのお三方にお伺いしたいのですが、これは結局国が財政支出で建設すれば最善であるという前提のもとに、今のよう日本道路公団ができるんだという現在の御意見と解釈して、よろしうございませうか。ということは、国が国民の租税によるところの財政支出によって道路の整備をはかるなら

ば、それが最善だという前提のもとに、そういう考え方のもとに、今当面の日本道路公団の設立に対しては、改善の策として賛成するということより解釈を私はしておるのですが、それでよろしうございませうか。

○参考人(橋本元三郎君) 私はそう思ひます。

○参考人(今野源八郎君) 私、ちょっとそれに補わせていただきますが、最善ではございませうが、現在におきましてはこの有料制はやむを得ないと、今のところ申し上げたいわけでございます。

○田中一君 友末さん、いかがですか。

○参考人(友末洋治君) 私も同じように思ひます。

○田中一君 今野さんに伺いますが、結局今の有料道路の発達といふことは、これが資本主義的にも高度の発達によつてもたらされたのだというふうな御説明がございましたが、現在の日本が資本主義社会であるという前提のもとに賛意を表するといふ意味に解釈して、よろしうございませうか。

○参考人(今野源八郎君) よろしうございませう。しかし、ほかの交通機関が有料であるのに、道路だけを無料にするといふことは、結局大衆負担を多くするといふ矛盾がございませうので、資本主義が続く間、すべての交通機関が無料になれば別ですけれども、だれかの費用で交通機関を作らなければならぬといふことは、利用者がそれを負担する、あるいは資本家が、営業的にそれを利用する人がより多くそれを負担するといふことは、公平なことだと思ひます。

○田中一君 交通政策の面から見て、今野教授は社会主義社会ではどのような形が望ましいとお考えになりますか。学問的に、あなたの学者としての良心からお答えを願ひたいと思ひますが、ただいまおっしゃったような、鉄道もあらゆるものが全部無料公開の原則にのつた方がよいというのか、あるいは——社会主義国は全部鉄道などの料金を無料でやっていないということは、御承知の通りです。そこであなたのお考えになるところの社会主義社会といふものは、どんなものが望ましいかといふのを、学問的見地から一つ……

○参考人(今野源八郎君) 究極的には無料であることが望ましいのでございませうけれども、それは実際問題として夢のようなことでございまして、やはり自分の足代は自分で払う、ただ中間の利潤の排除と、そうしてコスト・プリンシプルでいく、原価だけの費用は払うといふことは、これは社会主義の社会になつても同じだと思ひます。

○参考人(橋本元三郎君) 田中さんに申し上げますが、私の申し上げましたことを原則として、その補助的なやむを得ない方法としてこれに賛成すると申しますのは、ここにいう道路法の道路、つまり国民一般が通る道路についての話でありまして、特定者だけが使う道路はもちろん特定者が負担すべきだと思ひます。

○田中一君 私もういふに解釈しております。そこで橋本さんにも一つ伺いたいのは、鮎川構想による道路といふものと、この公団法に盛られている構想といふものと、むろん現わ

れた結果の現象といふものは、道路はできるものであつて、変らないと思ひますけれども、方法論として、短かい言葉で説明して下されう。是非かという言葉で対比して下されう。どちらが好ましいとお考えになつておられませんか。

○参考人(橋本元三郎君) 私は、鮎川構想は道路網の一斉大修理でございまして、公団法はその中の特に有料にするに適した所をちよいちよいつまみ食ひにするものだ、こう考えておりますので、比較にはならないと、こう考へております。

○田中一君 あなたの説を伺ひまして、結局基本的な道路計画といふものからこの公団の施行する範囲といふものは逸脱してはならない、この中の基本的な計画の一部であり、かつそれを効率的に実施しなければならぬといふふうには、そういう工合にとつてよろしうございませうね。

○参考人(橋本元三郎君) その通りでございます。

○田中一君 紅林さんに伺ひますが、お説の第一の問題、公債と同じじゃないかという御見解は、私も同様に思つておるわけです。そこで、採算がとれるものならいいじゃないかといふことならば、採算がとれるものならあなたはいいと考えておられますか。

○参考人(紅林茂夫君) はあ、それで算に乗らないものが多い。だから、そうすると、採算に乗るものならば、民間資金で事業することもいいというお考えなんですか。

○参考人(紅林茂夫君) そうです。ただし、それには非常に長年かかるもの

ということになりますと、採算といひましても問題がございしますが、数年の間に採算がとれるというものであれば、民間資金の活用には差しつかえないと思ひます。

○田中一君 預金部資金もこれは民間資金というお考えですか、それとも、これは国が管理するものだから、別の問題だとお考えですか。

○参考人(紅林茂夫君) 私は民間資金と性質は同じであると考えております。

○田中一君 あなたもやはり、こうした公共事業というものは、国が今まで通り財政支出でやつた方がよいとお考えに変わりはございせんか。

○参考人(紅林茂夫君) はあ、この道路公園の問題に限る限り、これは現在の受益者がこれを負担していくという考え方が至当であると思ひますし……。

○田中一君 道路の整備に関する限りです、あるいは道路の開闢に関する限り、受益者が負担するのは当然だといふお考えなんですか。

○参考人(紅林茂夫君) そうです。

○田中一君 そうしますと、現在われわれが通念として持っておりますところの公道の無料公開の原則というものは、これは間違ひであるといふお考えですか。

○参考人(紅林茂夫君) 決してそうではございせん。日本道路公園が取り上げようとしているような道路については、特にそれを有料にする理由があると思ひます。あらゆる道路が有料であるべきであるとは考えておりません。

○田中一君 あなたは、日本道路公園が取り上げようとする道路は特異なものであつて、これは当然有料にすべきだといふお考えは、どういふ観点からおつしやつていらつしやるのですか。

○参考人(紅林茂夫君) つまり、その道路を利用することによって非常に経済的な効果が上げられる。時間的に利用者にとってプラスであり、そして経済上のコストからいつても、その道路を利用することによって経済的な採算がよいという、こういうものをお取り上げになると考えますので、その限りにおいて、それは受益者が負担すべきである。一般大衆の租税によつてやるよりは、むしろ有料であることが適当である、こう考えております。

○田中一君 先ほど橋本さんが、預金部資金を使つてやる場合でも、結局二重負担というより印象を受けるのではないかと、こういうことを指摘しておられたのですが、そこで、あなたが考えられる有料道路の方がいいのだということ、具体的な考えはお持ちになつておられないでしよう。ただ、日本道路公園がやろうというものが法案に盛り込んである、またあるいは参考資料として提出されたものを見て、あなたはさうお考えになつてゐるのではありませんか。

○参考人(紅林茂夫君) それは、さうです。

○田中一君 やはり、日本の財政が豊かになつて、国民全部がどの場合でも——あなたは採算、採算とおつしやるけれども、遊んで通るのでも、ドライブでもなんでも、採算も何もなしにして、その道路というものを、国民が自分の生活のために、あるいは自分の幸福のために、共有するということには賛成なんですか。

○参考人(紅林茂夫君) もちろんさうです。そうなれば大へんけっこうだと思つております。

○田中一君 このような形の道路債というものは、最後にあなたは、当然これは元利支払いに対しては政府保証がなくてはならぬといふことを強くおつしやつておられませんでした。これは法案にも盛り込んであります。しかしながら、あなたは一方においては、政府保証というものはこれは公債と同じではないか、という御見解を表明していらつしやる。さうすると、あなたは——あなたはといふより、金融界は、当然これは公債と同じであるという観点で引き受けるつもりなんですか、引き受ける場合には。

○参考人(紅林茂夫君) 公債と考えて引き受けるかどうかということ、必ずしも申し上げられませんが、目的公債のような性格のものであるということ、これは言へると思ひます。

○田中一君 一方、あなたは、御説明の第二項です、単なる銀行ばかりを対象にしないでくれといふことが一つと、それから、現存の債券を発行している国鉄公社、電電公社その他よりも基礎が弱い、採算も危険率が高い、だから、利回りをよくしてくれ、こういうことをおつしやつてゐる。さうすると、公債といふものは結局、電電公社も国鉄も何もかも全部入つてゐる、これをひくくするめつたといふものになつてゐるわけですか。国家保証をすればいいといふことならば、この日本道路公園だけがもっと利回りをよくしてくれといふような考え方は、どこから来ているのでしよう。

○参考人(紅林茂夫君) これは、おそらく民間資金の利用度が非常に高くなるであらうと考えています。現在の財政の状態であらうと考へて、それはど一般會計から道路公園に多くの金を投入することはできないのではないかと考へます。従つて、民間資金の活用が漸次高くなつていくように考へられるので、さうなりますと、やはり保険会社その他の金融機関の資金を相当程度利用せざるを得なくなると考へます。さうすると、保険会社その他の金融機関は、銀行よりもさらに若くコストの高い資金でありますから、それに消化させるといふためには、やはりある程度利回りを考慮しなければならなくなるであらう、こういう意味であります。

○委員長(赤木正雄君) ちよつと、参考人の方に御注意申し上げますが、御発言の際には、委員長の許可を得てからお願ひいたします。

○田中一君 今度発行しようという道路債券の額面、売価額、利回り、それから償還期間などは、むろん御承知の上でございせんか。

○参考人(紅林茂夫君) そうでございします。

○田中一君 従来出しておりますところの国鉄並びに電電公社等の債券の発行は、どういふ利回りになつておりますか、御承知でしたら。

○参考人(紅林茂夫君) 国鉄、電電公社の表面金利は七・五%、発行価額が九十九円五十銭で、七力年でございます。従つて、利回りは七分六厘といふことに相なります。

○田中一君 道路公債で政府が、予定しているものは、額面百円で、売価額が九十九円五十銭、金利が七分五厘、一年償還の六力年償還、こうなつておりますけれども、これはもしあなたが考へられるならば、どの程度に利回りをよくしたならば消化するであらうとお考へになりますか。

○参考人(紅林茂夫君) この問題は現実の問題でありますから、どれだけのものを今後さらにどのような金融機関に消化させるのかという計画によつて、考へなければならぬと思ひます。たとえば、もちろん現在の社債や金融債と同様であるといふふうには考へておりませんが、社債は現在応募者利回りが八分二厘二毛であります。金融債は七分六厘三毛になつております。地方債は利回りが八分といふことになつておりますから、これらとの振り合ひを考へてみればよろしいかと思ひます。

○田中一君 政府はわれわれに、この法案の提案に當つて、この日本道路公園の発足した後は約三千億程度の事業をしたいといふことを漏らしておるのです。あなたは、三千億程度のものは、何力年か知りませんが、日本今日の大体の産業のあり方から見て、可能とお考へになつておりますか。何年か知りませんが、政府ははつきりいたしませんから、五百年か千年か知りませんが、三千年程度のものをやりたい、さういふ答弁をしております。それが、かりにここの十力年と考へたならば、可能とお考へになりますか。

○参考人(紅林茂夫君) そのような膨大なものにとにかくがちであると思ひますので、そこで道路公園といふことは、その事業をいたすに膨大

なものであることは避けてほしい、適当なるものを適当な期間において消化していくことを、さしあたっての運営方針にしたい。かように考えております。

○田中一君 今のようなたの御意見を通じて私が受けるのは、このような構想の債券の発行、いわゆる資金募集という形態では反対だ、困る、あるいは消化もし切れぬじゃないかというふうな結論のようになりかねないのです。

○参考人(紅林茂夫君) 必ずしもそうばかりではございません。この日本道路公団が採算を維持し、そして適当な運営を行う限りにおいて、その公団債は当然に消化し得ると思ひます。私も引き受けられると思ひます。

ただ、それが外に出た場合には、非常に問題になる。こういう考えであります。

○田中一君 うち外というのは、どの程度を言っておりますか。

○参考人(紅林茂夫君) それはちよつと、具体的にどのくらいであるかというところは、私には現在のところはわかりません。

○田中一君 私はこういう見解を持っております。この日本道路公団といふものは、これは皆さん御承知ないから申し上げるのですが、この構想が生れたというところは、先ほど言つたように、あるいは一兆円とか、一兆二百億とかいう押え方をしておるところの国の予算の編成方針といふか、財政規模といふか、こういうものは政治的な限界があるので、すね、鳩山内閣としては、これから出れば政治的な責任を負わなければなら

ぬといふところに、このような公団の乱造といふか、を企図しておるものかと思ひます。そこで、こういう形でもつてやつて参りますとね、これはもう国民生活といふものは、今まあ、総評その他は一律二千円ベース・アップの問題で戦つておりますけれども、こういう問題が出てくれば出てくるわけですね、で、こういう点から見て、政治的な面から見ても、これはもうこの乱造といふものは好ましくないか、ましては、この問題を、一人ずつお答え願ひたいと思ひます。もしも、将来また何かの公団ができるらしいです、また何かの公団ができるらしい、こうなつた場合には、こういう傾向がいかに悪い。いかに悪いよりも、皆さん方は是非のお答えを一つ願ひたいと思ひますが、どうでしょう。

○委員長(赤木正雄君) 田中委員、どうなつてですか。

○田中一君 それでは、橋本さんから一つ。

○参考人(橋本元三郎君) これは公団の性格によると思ひますが、国民生活の緩和して増大するような公団ならば、百でも千でも、お作りになつたらいいと思ひます。ですから、たくさん作ることがいいか悪いかでなしに、いかなる公団かと指摘されなければ、お答えできないと思ひます。

○田中一君 私は野党でございます。いろいろ構想を持っておりますが、私が発表しても困るので、従つて現在作られた、この鳩山内閣発足以来第三次鳩山内閣に至るまで、あな御承知の、四つか五つ、六つか作つ

ているのですよ、この種のもの。かかる公団の設立に當つてです、国民生活のますます負担を重くするもの、だといふ気持を持つておるのです。それで、今紅林さんが指摘したように、融資といふか、起債の方法とか、あるいは資金部資金を使うとかいふような方法でやつた場合です、これはどう考へておられるかといふのです。

○参考人(橋本元三郎君) 私もさういふことは深く研究はしておりませんけれども、国会におきまして多数の国會議員が賛成される案は、現在国民の声であつて、それを賛成されたものと思ひます。(笑聲)従つて、野党が特に反対の理由があつたにもかかわらず、押し切られたといふならば、多数党が決定した公団、公団のその後の実績はどうか、そのときに多数党が公約し大いに成績を上げたといふことが、実際に成績を上げたといふことが、多数の要望通りに運営されておることを考へられるべきだと思ひます。それが、もし赤字を出したり、破綻を生じたり、横流しになつたならば、直ちに実績をもつて多数党を攻撃されたらどうかと、こゝろ思ひます。

○田中一君 まあ、あなたの政治的な含みのある御答弁ですが、(笑聲)私も鮎川構想による道路計画といふものに賛成なんです。あなたは、今鮎川さんが同僚議員としてここにいられますけれども、非常な苦勞をして、自分の意見、自分の考へ方といふものを国民に知らせようとして、今日努力なさつておられる。しかし、どんないい構想、どんないい着想、どんないい計画も、多数でなくては通らないという民主主義のルールでございましょう。し

かしながら、あなたからさういふ御弁弁を聞くとは思ひなかつた。(笑聲)あなたは少くとも鮎川構想の実際的な事務の計画に携わつておる方と伺つておるが、その方からさういふあいまいな御答弁だと、私は鮎川さんは大へんな人をその事務の担当者を持つてきたといふ気持ちを持ちません。さういふことを言はずして、短かい言葉でけつてうです。それから、お答え願ひたい。これはもう伺ひません。今野さん、どうお考へになりますか。

○参考人(今野源八郎君) 公団を作るのが国民生活を圧迫しやしないかといふ御心配、公団に全くよりけりでありまして、道路を作ることに、特に大事な道路を作ることは、重要な産業に役に立つことであり、いわば生産的な機能を持つていふことからは、その御心配が少くてもいいのじゃないかといふ気がいたします。

もう一つは、どんなに生産的な事業を営む公団であつても、その独立採算なり何なりが確立していませんと、結局大衆負担に転嫁される心配がございまして、独立採算制を十分持たせるといふことが重要な点。生産的な事業であり、採算がとれる限り、それは国民生活を圧迫する種類の事業にはならないと思ひます。

なお付帯していただきます。先ほど受益者負担のお話でございましたのですが、あれに対してちよつと答へさせていただきます。よろしゅうございいますか。

○委員長(赤木正雄君) どうぞ。

○参考人(今野源八郎君) 有料制にするといふことよりも、税金を取り立て

て道路を作るべきだといふお考へ方は、ごもっともでございますけれども、従来は、その税金と申しまして、従来は受益者負担で、沿線の土地にかけておつたといふことでございまして。それだけでなくして、通行人から料金をとるというふうな考へ方が、世界各国でだんだん多くなつてきていると思ひます。ですから、やはり一種の税金だと思ひます。それで、税金を消費税その他でとらずに、受益者に負担させる、受益者の中でも、ただ、道路ができた交通路ができて沿線の土地が値上りするから、さういふ形の転嫁の仕方に對して、直接スベシャル・ユーザから取るという考への方が、税金のとり方としても公平じゃないかといふ気がいたします。特にそれが資本家的な人が利用するとなれば、資本主義社会でもそれはやはりかえつて社会性のあることじゃないかと私は思ひます。

○参考人(友末洋治君) 一つの必要なる政策に、財政投資でいくか、あるいは民間の融資を振り当てていくかといふ問題になつてくるかと思ひますが、これがいいか悪いかといふ問題は、なかなか複雑な問題でございまして、その時代々々におきますところの国民の所得の状況、あるいはまた国民の負担の状況、あるいはまた民間の資金の状況といふたようなものを、総合的に判断して考へなければならぬことであります。一、二に民間資金といふものの吸い上げ投資といふことが悪いといふふうには、実は考へるべきものではない。時代々々におきますところの、これら総合的にすべての事柄を判断して、考へなければならぬといふように私は考へるものでございいます。

○参考人(紅林俊夫君) 公園を設立することがいいか悪いかという問題につきましては、これは財政投資で公共事業費ならば当然にやるべきものであります。また十分に採算がとれて、コンマーシャル・ベシスでやれるものならば、民間の事業として行うものに属すると思っております。公園は結局その中間にあつて、相当長期を要すれば採算が考えられる、あるいはその使用の内容が相当に公共的なものである、こういうようなものに限つて、公園は設立されるべきものであると考えます。その意味におきまして、日本道路公園は一応そのような範疇に入り得るものと、こう思つてゐるわけであり

○田中一君 申し上げておきますが、この法案では、単にですね、自分で土地を取得してそこにハエ・ウェイを作るといふことでなくして、一級国道、国が所有する一級国道の上もやるし、二級国道の上もやるし、あるいは府県道の上もやる場合がある。市町村道の上をやる場合ということもあり得るわけですね、現在。これはおっしゃる通り、自分の持つてゐる土地へ国民の利便のために相当多額の金を注ぎ込んで、新道を、近道を作るといつた場合には、これを有料道路にするといふことは、現在、何ですか、箱根の十国峠ですか、やつておりますね、これはいいと思つてゐる。しかし一級国道の上とかあるいは二級国道の上、都道府県道の上、市町村道の上に道路整備をやつて、それが有料道路になるのだといふことは、ちよつと考えられないのですよ、僕には。これはそういうケースのものが考えられてゐる。現在も主とし

てそういうものをやつてゐるのです。ことに一番重大な問題は、関門隧道なんというものを、あれは高い料金をとらうといふことを考へてゐるのですから、これなんか相当われわれとしては問題があるのじゃないかと考へてゐるのです。

まあ、これで質問を打ち切ります。○委員長(赤木正雄君) まだほかに御質問ありますか。——じゃ、参考人に対する御質問はこれで終つたものと認めます。

参考人の諸君、ありがとうございました。

なお、この次の委員会には大臣に対する質問をやりまして、なお時間がありませんでしたら、東北興業株式会社法の一部を改正する法律案、これの予備審議をいたします。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) それでは、今日の委員会は、これをもって閉会いたします。

午後零時三十三分散会

昭和三十一年二月二十八日印刷

昭和三十一年二月二十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局