

衆議院 建設委員會 會議録 第十五号

昭和三十三年四月十日(水曜日)

午前十四時四十一分開議

出席委員

委員長 薩摩 雄次君

理事 三階堂 進君 理事 前田榮之助君

理事 三鍋 義三君

生田 宏一君 伊東 隆治君

久野 忠治君 徳安 實藏君

堀川 恭平君 足鹿 寛君

井谷 正吉君 中島 敏君

山下 榮二君

出席國務大臣

建設大臣 南條 徳男君

出席政府委員

建設技官 (道路局長) 富樫 凱一君

委員外の出席者

建設事務官(道路局長政務課長) 三橋 信一君

専門員 山口 乾治君

四月二日

委員阿部五郎君及び田中幾三郎君辭任につき、その補欠として足鹿寛君及び上林與市郎君が議長の指名で委員に選任された。

同月五日

委員足鹿寛君辭任につき、その補欠として橋本次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同月九日

委員木原津與志君及び橋本次郎君辭任につき、その補欠として赤路友藏君及び足鹿寛君が議長の指名で委員に選任された。

同月十日

委員赤路友藏君辭任につき、その補欠として岡良一君が議長の指名で委員に選任された。

同月十五日

日本道路公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三六号)

の審査を本委員会に付託された。

四月八日

九重野、尾平越及び赤谷間の道路優先施行に関する陳情書(宮崎県議會議長藤井満義外一名)(第七三七号)

国土開発縦貫自動車道建設の滋賀県通過に関する陳情書外三件(彦根市長井伊直愛外三十七名)(第七三八号)

国土開発縦貫自動車道建設促進等に関する陳情書外三件(山梨県議會議長嶋田好興外三名)(第七八一号)

同(岐阜県中津川市議會議長渡辺有)(第八二八号)

常願寺川改修工事促進に関する陳情書(富山県議會議長田島清一)(第七八二号)

富山県内河川等の改修促進に関する陳情書(富山県議會議長田島清一)(第七八二号)

積雪寒冷地域の道路交通確保に関する陳情書(青森市大字浦町青森県トラック協会会長山信一外二名)(第八二四号)

砂防施設改修費国庫補助に関する陳

情書(東京都議會議長中西敏二外九名)(第八二五号)

一般国道十七号線の整備促進に関する陳情書(東京都議會議長中西敏二外九名)(第八二六号)

台風による公共災害の復旧事業促進に関する陳情書(長崎県村議會議長長池田信一)(第八二七号)

を本委員会に参考送付された。

本日の會議に付した案件

高速自動車国道法案(内閣提出第八一号)

道路整備特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第八〇号)

日本道路公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三六号)

〇薩摩委員長 これより會議を開きます。

高速自動車国道法案、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますから、これをお許しいたします。三鍋義三君。

〇三鍋委員 今回国土開発縦貫自動車道の建設法が成立いたしましたのに伴いまして、高速自動車国道法が提案されて、自動車専用国道というものが規定されることは、これは交通政策上、また道路行政上から考えまして非常に時宜に即した画期的なことだと私は考えるのでありますが、本法案に対しては、若干の質問をいたしたいと思ひます。

まず第三条についてであります。

「この場合においては、一般自動車道との調整について特に考慮されなければならない。」というのをうたつておるのでありますが、現在は道路運送法に基く一般自動車道がありまして、自動車道といひましてもなかなか一体化されるようにはなっていないのであります。一般自動車道の場合にはこれは私企業の関係から道路法上の道路の要件というものを必ずしも満たしていない、こういう状態でありまして、従来道路自体の概念が変りつつある現在でありますから、私はやはり交通上また道路行政上、一体化した法律によつて適用する、また管理していくということが必要ではないか、すなわち一元化したところの規則、規則といひますか規制というものが必要となってくるのではないか、このように考えるのであります。もちろん行政官庁の所管上の問題もあることと思ひますけれども、この際広い観点から、こういう問題に対する建設省としての根本的な考え方を局長さんから承わりたいと思ひます。

〇富樫政府委員 お話のように、一般自動車道といふものがございまして、これは道路運送法に基くものでございまして、道の性格からいいますと高速自動車国道の性格も一部持つておるわけでありまして、そういうふうな観点から言ひ、一般自動車道が道路法に基く道路を実施するものでなく、ほかの道路である点から言ひまして、道路行政の一元化の上からいひまして、両方

を一緒に考えて建設管理すべきものであらうという御意見は私はこもつとも考えるわけでございまして。ただ現状におきまして、日本の道路政治を進めていきます際に、いろいろのやり方があるわけでございまして、私企業で実施いたします一般自動車道というものやばり認めて、建設を促進することも考えなければならぬかと思つておるわけでございまして。将来道路の機能がだんだん進んで参りまして、陸上交通が非常に盛んになるといふような事態が予想されますので、そういうときに備えてすべての道路を一元化して管理するといふことは今後考えて参らなければならぬまいかと考えておるわけでございまして。高速自動車国道の予定路線の決定は、高速自動車国道として建設すべき道路の予定路線をどのように決定するかという問題でありますから、一般道路との関係、鉄道との関係を考慮して決定すべきものでございまして。特に一般自動車道は自動車専用の道路であるという観点からいひまして、特にこの予定路線をきめる場合には、一般自動車道の関係を考慮する必要があるものでございまして、その第三條に一般自動車道との調整について特に考慮されなければならぬことを規定いたしましたわけでございまして。

〇三鍋委員 そうするとこの高速自動車国道の予定路線の原案をおきめになる場合に、道路整備計画というものと関連してどのように取り扱われようと思ひますのか、全然別個にお考えに

なっているのか、この点をもう少し明確にしたいと思ひます。

○富樫政府委員 お話のように高速自動車国道は道路網の重要な部分を形成するものでございますから、道路網の一環として考えていく必要があろうと思ひます。この道路網を形成するものは、一般の道路、それから高速の自動車国道、また一般自動車道というものももちろん考えなければならぬまいかと思ひますが、そういう観点から高速自動車国道の計画をいかなければならぬわけでございまして、一般道路につきましても整備計画を立てておるわけでございしますが、高速自動車国道とそれと調整のとれた計画を立てていかなければならぬこととございします。従いまして一般道路の整備計画につきましても、高速自動車国道というものを考えて、それと調整のとれた計画を立てるということになるわけでございします。

○三鍋委員 そこで道路は安全迅速また経済の方面から満足のいくものでありたいと思ひますが、この自動車道におきまして最高どの程度の速度と荷重に耐えるものを考えておられるか、もし具体的に御説明できたらお願いしたいと思ひます。

○富樫政府委員 高速自動車国道は自動車のみを通すということになっております。従いまして他の道路とは立体的に交差し、これに出入りすることも制限するわけでございします。そういったことで自動車の高速運転とそれから運転の安全性が保持できるわけでございします。ただいま考えております高速自動車国道の企画でございしますが、こ

れはそれぞれ山地、平地あるいは橋梁部というところで変えて考えておりますが、最高が百二十キロ、最低が六十キロ程度に考えておるわけでございします。またこの自動車国道を通る自動車の荷重であります、この荷重につきましても、一般の道路に対する荷重と変えて考えてはおりません、同じ荷重を採用するつもりでございしますが、ただいまの考えでは自動車荷重二十トンというものを考えておるわけでございします。

○三鍋委員 それでは今度設計される場合に、二車線を考えられておるのか、あるいは四車線を考えられておるのか、この点について御答弁をお願いいたします。

○富樫政府委員 この車線の数は、予想交通量に応じて計画すべきものであります。ただいま名古屋、神戸間に計画いたしておりますのは四車線でございます。これはこの区域の交通量に応じた車線数でございますので、また交通量の少ないところに参りますれば二車線の高速自動車国道というものも考えられるわけでございします。

○三鍋委員 現在の地域、そうして交通量を勘案してあるところは四車線、あるところは二車線ということとございします。それでいいと思ひます。やはりそう遠くない将来ということとを考へましても、交通量が非常に多くなつていくということは予想されるのでありまして、二車線で計画して、すぐまた二、三年後に四車線にしなければならぬといったような、そういう変更をすることのないように、あらかじめやはり見通しをつけて、その処

置をとつていただく方がよいのではないかとと思ひます。

次に今までは駐車場の施設については別段特に定めるといふことがなかったものであります。このように専用の自動車ともなりまして、駐車場の施設とか、あるいは給油所の付属工作物というものが当然必要になつてくると思うのであります。特にこれに対して何かの定めを考へていられるかどうか、この点についてお尋ねいたします。

○富樫政府委員 お話のように高速自動車国道につきましては、駐車場それから給油施設あるいは休憩所の設備、こういうものが当然必要になつて参るわけでございします。それらを考へて、高速自動車国道の計画を立てるつもりでございします。なお有料の高速自動車国道につきましては、日本道路公団がこれを実施することにいたしておるわけでございしますが、日本道路公団の実施いたします業務の範囲を広げまして、高速自動車国道につきましても給油所、休憩所等の付属施設も実施できるようにする法案を、ただいま提案いたしておるわけでございします。

○三鍋委員 次に第十五条の第二項についてお尋ねしたいと思ひます。特別沿道区域内における建築物あるいは土地の権限を有する者が、利用目的の価値が減少したために建設大臣に買い取りを請求するところとあるということになつておるのであります。この場合買い取りの請求があれば建設大臣に買い取りの義務が生ずる、形式権としての性質を持つてゐるのかどうか、これを一つお聞きしたいのであります。

○富樫政府委員 お尋ねの御趣旨が

はつきりのみだめでないかもしれなものであります。買い取りの請求がございした場合に、建設大臣がその事情を審査いたしまして買い取りに應ずるわけでございしますが、それがこの第十五条の二項の問題でございします。

この第十五条の二項に、これは通常なかつた制限でございしますが、航空法等にはこういう制限もありませんけれども、その用途の制限をするわけでございします。この用途制限は、たとえば建築物の高さなども制限されるというようなことなどがこの中に入つてくるわけでございしますが、こういった用途の制限で今まで利用していた目的に供することが非常に困難になつてきた場合には、建設大臣にその土地の買い取りを請求することができると規定でございしますが、これに基づきまして、建設大臣が内容を審査いたしまして、その買い取りの請求に應ずるわけでございします。

○三鍋委員 そうすると要求が生じた場合に建設大臣に買い取りを請求することができるといふ点について、そういう場合は建設大臣が内容を調査してこれに應ずる義務が当然生ずる、このように解釈してよろしいのでございしますか。

○富樫政府委員 その通りでございします。

○三鍋委員 ちょっと前後いたしました。第九條の建設大臣の権限の代行についてお尋ねしたいと思ひます。この場合によりまして「当該他の工作物の管理者は、政令で定めるところにより、建設大臣に代つてその権限を行ふものとする。」という工合に書いてあるものであります。この政令で定め

る権限の範囲について具体的にお知らせ願ひたい。

○富樫政府委員 河川の堤防、護岸、ダムその他高速自動車国道と効用を兼ねる工作物の管理者は、第八條の規定によりまして高速自動車国道の管理者である建設大臣と管理方法についての協議をすることができるとございします。この協議に基づきまして、他の工作物の管理者に道路管理上の権限を行わせることが考えられるわけでございします。その権限の内容を政令で定めることになりまして、他の工作物の管理者にその権限を行かせた方がよろしいというものに限定したいと考えております。

○三鍋委員 道路整備特別措置法の一部改正の第六條の二によりまして、建設大臣の権限の代行があります。公団に代行させる範囲でございしますが、私の考へるところでは行政上どうも芳ばしくない、このように考へる点があるものであります。その中で特に重要と思ひますのは、道路法第三十二條に規定してあるところの占用の許可についてであります。この占用させる物件なりあるいは施設は非常に広範囲にわたつておりました。道路の管理上からもきつめて重要であると思ひます。利用する者の便益も非常に大きいのでありまして、こういった重大な占用許可権までを公団に代行させるといふことはどうだろうか。その必要があるのか。これは公団の仕事に直接関係がないのじゃないかといったように考へておられるのでございしますが、この点について局長はどのようにお考えでございしますか。

○富樫政府委員 公団に権限を代行さ

せることにいたしておりますが、そのうちに占用に對しては、その権限を代行させるようにいたしております。その理由は、公団の高速自動車国道の管理は、従来の有料道路の管理とはその様子が違ってくる点でございます。と申しますのは、従来の有料道路は多くの場合既存の道路を改築して有料道路といたしてござりましたので、その区間も短距離でありましたし、その事業費も比較的少額でありました。従つて公団が当該道路を管理する期間も比較的短かいものが多いのでありますが、高速自動車国道は新線の建設でありまして、事業費も一般の有料道路の比ではなく、従つてまた公団の管理する期間も相當の長期にわたることが予想されるわけであります。公団に道路の管理の権限を代行させます範圍は、公団と当該道路の管理との關係を考慮して定めるべきものでありますから、この点からいたしますと、高速自動車国道について公団の代行権限を拡大いたしますことは適當であらうと考へておるわけでございます。それから第二の理由は、公団が行う高速自動車国道の管理は、建設大臣の施行命令に基いて行われる点でございます。すなわち従来の有料道路の場合には建設大臣が公団に對し有料道路の許可を与えることによつて従前の道路管理者の管理権限を規定する趣旨をとつておつたわけであります。公団の道路管理権限の代行も従つて最小限にとどめるべきものであつたわけでありまして、しかし高速自動車国道の場合には、建設大臣の施行命令によつて公団に建設大臣の権限を付与することといたしてござりますので、建設大臣が公団にその権限

を代行させてしがるべきものはこれを公団に代行させることとしたわけでありまして、この点につきましても従来の有料道路に對する権限代行とはその趣旨を異にするものと考えておるわけであります。

○三鍋委員 ただいまの御説明によりまして趣旨は了解できたのであります。が、しかし私が心配するの、あえて国鉄の問題を取り上げるまでもなく、あつたガード下の利権にからむところの醜聞等を考へますと、やはり占用許可というものについて何か処置をとることができないものだらうか、こゝに國民の聲もあるものであります。今度の占用許可の代行はこゝにいた点からも非常に慎重を要すると思つておりますが、特に民間の資本が入つてゐるという公団のことを考へますと、こゝにいう心配を私は一そう強く持つのであります。あとでどうもこうも手がつけられないといったようなことは方々一あるとは思ひませうけれども、現在いるいろいろな問題が起きているという観点から、こゝにいう取扱いに對しては、もう少し慎重でなければいけないのじやないかと考へるのでござりますが、局長はどのように考へて

○富樫政府委員 御心配の点はこゝにござります。私もその点を心配いたしてゐるわけでござります。が、特に占用の問題のうちお話になりました路面を占用するというような点であります。その問題につきましては、ただいま提案されておられます日本道路公団法の中にその規定をいたしてゐるわけでありまして、これにつきましては、この基準を政令で定める等の措置

をとりまして十分慎重に実施いたすつもりであります。

○三鍋委員 次に第二十三條についてお尋ねしたいと思ひます。これによりまして、運輸大臣が行う道路に関する調査の規定があるのであります。これは必要といふ必要であると思ひます。しかし道路法に基く交通量の調査と違ひまして、車両の発地、着地あるいは積載物品の種類及び数量、こゝにいうものに至るまで車をとめて質問ができることになつてゐるのであります。これは相當大きな権限を持つものと私は考へるのであります。同條の第三項によりまして「犯罪捜査のため認められたものと解釈してはならない」とこゝに書いてあるものであります。これはもちろん當然のことであるが、こゝにいうにただし書きを書かなければならない、それを必要とするところにするに私人の權利を侵す危険性を認めてゐると思ひます。これを拡大解釈してこゝにいう私権を侵すやうなところまでこれを適用していくという危険性が私相當にあると思ひます。あります。こゝにいう心配は要りませんでしょうか。この点について聞きたいと思ひます。

○富樫政府委員 第二十三條の關係でござりますが、高速自動車国道につきましては運輸大臣は建設大臣とともに予定路線の決定、路線を指定する政令の立案、整備計画の決定を行ふことになりまして、運輸大臣も運輸大臣も二十三条に規定してあるやうな権限を行使する必要が起つてきたわけでござります。建設大臣も道路法の七十七條に基きまして調査権限を持つてゐるのでござります。建設大臣が調査した資料を

利用すれば足りる場合もあると思ひますが、また運輸大臣の見地から調査を行う必要も起るかと考へてゐるわけでござります。こゝにいう道路に関する調査権限を認めたわけでありまして、お尋ねになりました第三項の「犯罪捜査のため認められたものと解釈してはならない」ということでござります。これは車をとめて調査いたします。こゝにいう規定をいたしてゐるわけでございますが、これは道路法におきまして同様の規定をいたしてゐるわけでありまして。

○三鍋委員 「特に」必要な場合は、と書いてありますが、この「特に」というのはどういふ場合をさすのか、もし具体的に御説明願へたらお願いしたいと思ひます。

○富樫政府委員 この「特に」必要があるとき、といふのは、車をとめて調査するとき、こゝにいうことを言つておるわけでございます。この調査が建設大臣の行う調査と重複しないやうにする点につきまして、両者の協議で運用上重複することのないやうに今後いたしていくつもりでございます。こゝに「特に」必要があるとき、といふことは、車をとめて調査するやうな調査がござりますのでそのやうに表現いたしてあるわけでありまして。

○三鍋委員 わかりました。それでは調査をする必要が生じた場合にこゝに質問することができるといたして、どういふ場合が適用されましようか。

○富樫政府委員 運輸大臣が調査いたします場合は、高速自動車国道を作るために、どういふ交通の変化が起るであらうかといふことを調査するわけ

でございます。特に必要になりますのは、その自動車が行くことを立つてどこに行くか、どういふ物を積んでおるかといふことを調べる必要があるわけでござります。そのために自動車をとめなければならぬわけでありまして、そのやうな規定をいたしてゐるわけでありまして。

○三鍋委員 とすれば、高速自動車道の今後の設計とか、あるいは計画、そゝにいう資料をまとめるために必要な場合、こゝにいう調査を車をとめてやる、こゝにいう工合に解釈していいですか。

○富樫政府委員 その通りでございます。

○三鍋委員 次に罰則規定の第二十八條についてお尋ねしたいと思ひます。「高速自動車国道の管理に従事する者が犯したときは、一年以下の禁錮又は三万円以下の罰金に処する。」こゝにいう過失をさしてゐるのですか。

○富樫政府委員 第二十八條の罰則の後段でござりますが、「高速自動車国道の管理に従事する者が犯したときは」といふのは業務上の過失でありまして、それとすれば、それでは了解できるのであります。私はまた業務上の過失でないといふ場合を考へると、犯意があるのにもかからず刑が輕過ぎるのでないかと考へたのであります。ただいまの御説明で了解できました。なお若干御質問を申し上げたいと思ひますが、大臣もお見えになつて、前田委員が大臣に御質問があるやうでござりますから、私の質問はこれで打ち切つておきます。

て大臣にお尋ね申し上げます。その前に、大臣が過日、何日ですか日にちは覚えておりませんが、新聞に道路十カ年計画をやるというようなことを御発表になつておるようであります。新聞に御発表になったものは真実な大臣の御意見なのか、その点をお伺いしたいと思います。

○南條國務大臣 私、道路十カ年計画が新聞に掲載されたという御質問ですが、私はそれは覚えていないのですけれどもどういふ新聞の内容ですか。

○前田(榮)委員 新聞を持ってこなかったのですが、朝日か日本経済から出ております。ちょうど前の馬場建設大臣が道路十カ年計画を本委員会が発表されたのと大体同じような構想が、南條建設大臣という名前が出ており、写真が入つておつたと思ひます。あるいは大臣にそういう記憶がなければ、新聞が何か間違ひで出したのだらうと思ひます。それはそれとしておきますが、そこで大臣は、建設省予算の概要説明の中で、三十二年の道路整備費は五百三十二億三千六百余万円であつて、前年度より大体二百億ほど増加を見ておるということを言われたのであります。これは大体従来建設省がやつて参りました道路整備五カ年計画のいわゆる最終年度に當つておるのであります。この御説明によりまして、五カ年計画を再検討し、これを拡充して、産業発展に対応する新たな道路整備計画を樹立することを目途として云々とおっしゃつていらつしやるのです。あなたはどうせ整備計画を立てなければならぬと思うのですが、その点いかがな抱負を持つていらつしやるのですか。

○南條國務大臣 今までの五カ年計画は御承知の通り三十三年度で終ることになっております。三十二年度におきまして、今までの五カ年計画ではまだまだ今日の道路交通整備、輸送増強の要望にこたへられないという事情に直面しまして、三十二年度予算におきましては、新たに五カ年計画を改訂いたしました。十カ年計画を樹立したいという考え方で、大幅な予算の要求をしたのであります。今年からは先ほど申す通り前年度より二百億程度の増額に終つた。別に特別失対事業の十五億その他もありますが……。そこでしかば十カ年計画はどのような内容を持つておるかという御質問と思ひますが、その点につきまして、ただいま建設省の方におきまして内容を整備、検討いたしておるのであります。成案ができましたら皆さんの方にござらんに入れたと思ひます。

○前田(榮)委員 従来の道路整備ばかりではなしに、住宅建設その他の計画は、五カ年計画あるいは十カ年計画等を立てられましても、ほとんどそれが成功したと申されるものはないと言つていい。これはもちろん国家予算の制肘を受けるためにやむを得ない事情があることはわれわれも了解するのであります。南條建設大臣はどうせ十カ年計画を立てたに於いて御抱負があると思ひます。その御抱負が、必ず実行できるような年度割予算等も明確にしたものを一つ計画を立てられて、閣議によつて承認したい。いわゆる岸内閣の実行し得る抱負としてその計画を立てられんことを御希望申し上げておきます。そこで、過般衆参両院を通過いたしました縦貫自動車道の問題ですが、こ

れを遂行するには普通一般道路でさへ十カ年計画はなかなか立ちにくい、また今の日本の道路事情からいたしますと、一般財源から縦貫自動車道のような莫大な費用を要するものを充てるなどというようなことでは、これはもちろん問題にならぬと思ひます。そこで縦貫自動車道に関する限り、従来の一般道路を整備するようない感覚あるいはそういうカテゴリーの中で処理しなければならぬということでは問題にならぬと思ひます。従つて、外資によるとかあるいはまた道路公社がやつておるというような有料道路的な性格を持ったものでなければならぬというところに当然なると思ひますが、大臣のそういう点でのお考えを、もちろん具体的なこととはまだ立つておらぬと思ひますが、何かそういう方向についていての御抱負がござりましたらお聞かせを願ひたいと思ひます。

○南條國務大臣 ただいまご尋ねはのもつとも次第でありまして、先般国会を通過いたしました国土開発縦貫自動車道建設法は、基本方針はきまつておりますが、その財源等については何らこれがきまつておらないことは事実であります。そこで今度国土開発縦貫自動車道建設審議会でもきまつて、総理大臣が会長としてこの審議会にそれらの点について広い範囲のいろいろな諮問をされることと存じます。そういうことによつて、これらの財源をどういう方法によつてまかなうかというのをきめていただくことが正しい立場と考えるのであります。かりにその場合に建設省においてこの国土開発縦貫自動車道を実施します場合において、建設省としては一応その財源はこ

うもしなければならぬ、ああもしなければならぬのじゃないかという構想は持つております。今私どもの考えておりますのは、一方において一般国道なり二級国道の整備の十カ年計画をするについては、一般財源あるいは先般のガソリン税等の引き上げ等によつてこれを実施するのであります。それでもなかなか不足してゐるのであります。それへかへて加えて縦貫道の建設を一般財源をもつてすることはなかなか容易でないと考えられますので、これは一方有料道路でありますけれども、同じ有料道路にいたしましても完成には相当な年数がかかるという場合においては、できるだけ早い機会にこれを実施しようと思ひます。切つた外資導入というようになこともよつて、こういうことを一ぺんに解決したかどうかというようにも考えられるのであります。従ひましてあるいは道路公債というようにも考えられる道だと思ひますので、何とかいたしまして早急にそういう財源の道を考へておつてこれを実施するにあらざれば、今までのような一般の国道整備のような国費による財源によつてはなかなか容易ではないと考えておるわけでありま。

○前田(榮)委員 そこで高速自動車国道法並びに今提案になつております道路整備特別措置法の一部改正案に關連してお尋ねを申し上げるわけなんです。今三鋼委員からも触れられておつたのであります。現在の高速自動車道で道路公社が行うものについては大体料金のプール制を実施し、従つて個々の個所の道路について採算を行う方針をとつておられるよう

であります。このことは高速自動車道、縦貫自動車道を道路法上の道路の一部とされることになりました際には私は問題になつてきやせぬかと思ひます。すなわち個々の道路あるいは橋梁その他の独立採算といひましても、縦貫自動車道は北は稚内から南は鹿児島までを、個々にこれは名古屋―神戸間、これは飯田―東京間というように区切るわけにはいかないと思ひます。それを区切ると思ひましても、大阪―東京間、大阪―下関間、こういうように区切るかという、これもまたやつかいなることにならうと思ひます。従つて独立採算的な料金の取り方をいたすと思ひます。これはなかなか困難なことだと思ひます。しかもまた独立採算といひましても、国土開発縦貫自動車道という単なる交通道路という意味では作れないもの、こういうものの整備費はいかなる採算をするのか、これがまた非常に困難になつてくるのであつて、縦貫自動車道は一応道路の取締りの上から、道路法上における道路としての規定が作られるわけなんです。が、そういう点になりますと、これは現在道路整備特別措置法の規定に基いて行われることは、これはどういふきない問題だと思ひます。それを今回本院に法の改正を出されて、今後それをどうされる考へなのか、この点一つ建設大臣の御意見を聞かせていただきたい。

○南條國務大臣 道路公社の施行します有料道路の料金のプール制の問題かと思ひますが、国土縦貫道路も道路公社によりまして有料道路でありますから、今までの一般の有料道路と、料金のプール制をいたしますと、独立採算

制の立場から言へば、こういう国土総合というふうな他の目的を持った縦貫道路の場合においては、なかなかそういう独立採算が困難であろう、こういう御質問の要旨だと思います。それは全くその通りだと思います。それでありますから、今予測されております三十二年度の予算におきましても、できるだけ採算のとれる場所を選びまして、いわゆる名古屋―神戸間のようなところに今度の高速自動車道を実施しようという主眼から参つておるのであります。そこで引き続いては、やはり経済効果の一番選ぜられる路面を、審議会等においても検討されることとありますが、それで考えられるのは、まずもって東京―神戸間であらう、こういうような経済効果のあがる、採算のとれる路線を先にいたすことに相なるのではないかと思います。できるだけそういうことにいたしまして、このブル計算をいたしまして、そうしてできるだけ早く道路整備をしていくということになるのであります。次にはまたその次に経済効果のあがる方向へ道路を作るということになるのではないかと申すのであります。一若に南は鹿児島から北は稚内までといつても、これは理想はそうでありまして、けれども、そう簡単に今の御質問のようなことはできないと思ひます。一応そういうことは観念的には考えられるのですが、実際問題としてはやはり予算が立つような、地についたそろばんのとれる範囲内においてこれを実施するということに相なるものと思ひます。

○前田(榮)委員 私のお尋ね申し上げておるのは、今お答えになった意味とは違ふのであります。今お答えに

なつたような感覚でこの高速自動車道を行うことになりまして、神戸―東京間、今たちまち手をつけられようとする神戸―名古屋間、こういう経済条件の整うところ、今のお説の通りでよろしいと思ひますが、それ以外のところがあることを考えますと、この法律に基いて独立採算だといふ建前をとつてやることになりまして、独立採算の立たないものは不可能な状態に陥るのではないかと、一般道路でありますならば、独立採算があるうがあるまいが、それは国の一般財源の方から行くべきものであつて、現在も行なつておるのです。ところがこういう特殊な性格を持ったものについては、どうせ日本の道路政策の上からいまして、有料道路にしなければならぬ必然的な運命を持つておる、しかしながら有料道路にするといつても、独立採算といふことがすべての前提にならなければならぬことになりましたときには、独立採算がとれないところは実施不可能だといふ答えが出てくると思ふのであります。それは大へなことでありまして、従つて今上程されておるところの法律案というものが、縦貫自動車道も道路法上の道路という範囲に入れて、しかもこの法律の執行する範囲であるということになりますと、将来縦貫自動車道については経済上の条件が整わないところは手がつけられぬということになつて、せっかく両院が一致して日本の将来を、単なる自動車道路ということではなしに国土全体の大開発を行なつて日本経済の建て直しをやらなければならぬといふ言われておる道路が、たちまちこの法律のために行く道

をささげられるという結果になると私は思ふ。この点いかがですか。

○南條國務大臣 国土縦貫自動車道法によりまして道路を道路法上の道路として規定します以上は、有料であります。これは有料であります。国が必要上どうしても他の路線を開発しなければならぬといふ場合においては、もちろん国の財政の許す範囲においては無料でもこの縦貫道路の路線を実施しなければならぬことは当然であると思ひます。従ひまして今の御質疑のように国土開発の建前からいふても国で無料でもやれといふような場合においては、国の財源の許す範囲においては御質問のような道路を選定いたしましてこれを実施することはやぶさかではないと考へます。

○前田(榮)委員 縦貫自動車道法の基本計画も立てておらない今日、これに突き進んで論議いたしまして、仮定の上に立つて論議することになりまして、それは私の本旨とするところでないで、そういう具体的な問題へは入ることを一応避けたい。

ただ問題は、本委員会に現在かかつておる法律案というものが、現在通過を見たところの縦貫自動車法をあの立法の精神に基いて実施しようとする際に支障になるおそれがある、また性格からいいますと、ただ道路法上の道路の範囲に入れたことは道路行政措置等を行う便宜的な意味で私は入れられたいものであつて、ほんとうの従来の道路法の觀念からきた道路という意味の道路であつてはならないと考へるのであります。そういう点において将来に問題があることとありますから、これはこの程度で一応私、打ち切つておきます。

○足鹿委員 ちよつと関連して。先ほど三橋委員から逐条的な御質問がありました。私はその第十五条關係を関連してお尋ねを申し上げたいのであります。高速自動車国道を通行する自動車の危険を防止するために、自動車国道に接続する二十メートル以内の区域について、政令で定める基準に従ひ、特別沿道区域を指定するといふことになつておるのですが、その政令基準の内容といふものは、どういふものであります。また予想される危険を防止するといふことになつておるのであります。沿道に及ぼす危険の範囲といふものは、どういふことが予想されますか。道路を中心にして二十メートルといふことになりまして、これは大へんな面積になると思ふのです。道路局長から、その点もう少し具体的に御説明願ひたい。

○富樫政府委員 特別沿道区域は片側に二十メートル以内で定めるようになつておるわけでございますが、これをきめます地域と申しますか、これはきめて限定して制限したいと考へておるわけでございます。具体的に問題になりますのは、この高速国道の曲線部でございます。曲線部で、建設當時は平坦で、建築物がなかったというやうなところに、二十メートル以内の建築物が建ちますと、見通し距離がなくなりまして、交通に危険を及ぼすわけでございます。具体的にはそういうところを考へております。従つて曲線部でございまして、そう全沿道にわたつて二十メートルを制限する、こういう趣旨のものではないのであります。

○足鹿委員 特別沿道区域に指定される地域といふものは曲線部に限定するんだ、こういうこととありますが、そうすると通常生ずるべき損失を、ある一つの基準に基いて補償するといふことになつておるわけですね。制限を受けた場合に補償をされる、またその人が国に向つて損失の程度によつてその買い取りの請求をするといふこともできるという事になつておるわけですね。申し入れがあつた場合には、買い取りの請求に国は応じなければならぬといふことになつておるわけですが、この場合はやはり政令で定められる基準の範囲内においてやられるわけなので、その基準といふものは、どういふ基準に基づくのですか。私の聞いておるのは、それを伺つておるわけなのです。その大體の要領はどういふことになるのですか。

○三橋説明員 ただいま局長が御説明申し上げた通りでございますけれども、大體政令のきめ方につきましては、道路からの一定の幅、つまりもちろん二十メートル以内でございますが、一定の幅以内でございまして、建築物といふやうなきめ方をいたしたいと考へております。

○足鹿委員 よくわかりませんから、もうちよつと説明して下さい。

○三橋説明員 恐縮でございますが、お尋ねの趣旨をあるいは間違えておるかもしれませんが、まず申し上げますと、建築物等をきめることが十四条にございまして、それからその政令につきましましてはただいまお答え申し上げましたやうな趣旨で、道路から一定の距

離以内にできるこれの建築物というきめ方をいたしたいというふうに考えております。それからその次に十五条で政令で定めるところにより補償する、この政令につきましてはその補償の基準をきめたいというふうに考えておる次第でございます。

○足鹿委員 そうしますとこれは道路の用地に対する補償と別個の一つの基準を——この沿道二十メートルのもの区域において適用する通常生ずべき損失というものは、別途にそういう基準を設けられるということになるのですか。

○三橋説明員 従来の一般の補償の基準等とは別途の基準にいたそうと考えております。

○足鹿委員 どの程度のものになるのですか。新しい今度の高速自動車道の場合において、特にスピードが出る関係で当然予想されることで、趣旨はわかるのですが、しかし補償の内容に区別がつかないものでない、私はそういうふうな常識的に考えるのですが、なぜそういうふうな区別をされようとするのですか。曲線部と申しまして、どの程度のものを意味しておるのか。私どもしろうとでよくわかりませんが、見通しを阻害して、高速度で走る自動車にあやまちがあつてはならぬ、こういうことだろうと思うのです。制限を受けるということはその利益権に制限を加えることでありまして、現在あるものの撤去の場合も出てきましようし、またその曲線に当る場合の新しい地帯を指定する場合も出てくるでしょうし、自動車と一緒にする場合もあるでしょうし、その内容に、道路敷地になるものと別途になさうとする趣旨が

私どもにはよく理解されないのです。これはどの程度のものになるかよくわかりませんが、これは資料としてまだ、法案自体が審議されるときに建設計画も具体的にたつていないときで、すから想像することは困難でしょうが、私はこれは相当な個所が出てくると思うのです。大体その想像はつくるのですが、両方二十メートルといいますが、その及ぼす影響というものは私は相当大きいと思うのです。それに制限を加えるのに、道路敷地の場合と別途に取り扱う政令が出るということの意味がよくわからないのです。同じじゃないですか。

○富樫政府委員 この制限地域内にあります建築物を移転あるいは除却する場合に従来の補償でいくわけでございます。ただ利益制限と申しますのは、曲線部の道路距離を得るための制限でございますので、これこれの高さの建築物はいいがそれ以上のものは困るというふうなことが起つてくるわけでございます。従来の補償とは別の補償が起つて参りますので、それを政令できめようとしておるわけでございます。が、例をいたしましては航空法にあるようにございまして、結局建築物を移転する、あるいはそこに建築をするというふうなときに、建築するにいたしても高さが制限される、あるいは除却する場合は従来の補償でいいわけでございますが、そういう制限が起つてくるので、かような特別な政令をきめようとしておるわけでございます。

○足鹿委員 高速自動車道の沿道の建築物その他はどうなるのですか。これは自動車のみの専用道路になるわけですね。そうするとそこに建築物があるこ

と自体が——その人間にとっては直接入道な自動車その他のものが交通できない、利用価値としては自動車に制限されるわけですから、そうした場合に建築物が将来予想されるということと専用自動車道路との関係はどうなるんですか。

○富樫政府委員 高速国道の場合は、自動車だけが通行することになりますから、出入の制限をいたすわけでございます。でありますからこの道路に入る場所あるいは出る場所が限定されることになりますので、沿道に家が建つてもこれは利用できないわけでございます。高速国道としましては必要な用地は全部買収するわけでありまして、それから、特別沿道制限区域だけにきましては、その二十メートル以内を限りましてそこに建つ建築物等に制限を加えるわけになります。用地幅は道路敷地としては全部とるわけでございます。ただその曲線部と将来交通の障害になるおそれのあるところをあらかじめ制限しておくことになつておるわけでありまして、ありますので従来の補償とは変つた補償をいたさなければなりません。その補償を政令で定めることにいたしておるわけでございます。

○足鹿委員 航空法の場合はどういうことになつておるのか、お調べになつておりますか。

○富樫政府委員 大ざっぱでございますが、飛行場の周辺を区切りまして、その周辺にある建築物の高さを制限しておるわけでありまして、これがこの場合に該当するものと考え得るわけでございますが、そういう制限を別に考えておるわけでありまして、

○足鹿委員 私の常識で判断するとこ

ろによると、高速自動車道と一般道路法の適用を受ける道路との接続関係——その周辺には私はある制度新しい建築その他の施設ができると思うのです。その接続の場合にこれはどういふふうになるのですか。一般道路法の適用を受ける道路と高速自動車道が接続していかねば利用価値がないわけですから、そうした場合はある地域を区切つて接続地を指定することになるのかと想像できるわけですね。それらの関係と特別沿道区域との関係はどういふふうになるのですか。

○富樫政府委員 接続点が限られるわけでございます。接続点で高速国道から他の一般道路に接続するわけでございますが、これは立体的な接続になつてくるわけでございます。こういうところにおきましては沿道の特別な制限というふうなものは働いてこないのございまして、高速国道の沿道について働いてくることになつておるわけでございます。

○足鹿委員 通常生ずべき損失の補償基準と、国が申し出に基いて買い取りの請求に応ずる場合の基準というものはどういふふうになるのですか。

○富樫政府委員 請求に基きまして買い取ります場合と、それからこちらがたとえば道路敷地として必要とする場合の土地の買収は変りがないわけでございます。

○足鹿委員 了承いたしました。もう一点、法案要綱の十一ですが、都道府県が著しく利益を受ける場合において、別に法律の定めるところにより、その費用の一部を当該都道府県に負担させるものとする、こういうことになつておりますが、ただいま前田

委員の御質問との関連で、これはどういふことになるのですか、建設費を持たせるのですか、その後における管理その他の関係はどういふふうになるのですか。

○富樫政府委員 著しく利益を受ける都道府県と申しますのは、接続点ができる都道府県——接続点ができるために都道府県が著しく利益を受ける場合も想像されますので、利益を受ける都道府県に對しまして管理に要する費用の一部を負担させることにいたしておりますが、その費用をどれだけ負担させるかというところは別に法律で定めようというところでございます。

○足鹿委員 別な法律というのは、これから御提案になるのですか。これと一体の関係になるのじゃないのですか。

○富樫政府委員 高速自動車国道を三十二年度から名古屋——神戸を着手しようと考えておりますが、これは有料道路として建設する予定でございます。従つて都道府県の負担の問題は起つてこないのでございますが、将来国がみずから高速自動車国道を建設する場合に、都道府県が著しく利益を受けるような場合が考えられますので、その場合についての負担を規定いたしておるわけでありまして、費用の負担につきましては、その際に別に法律で定める、こういう考えでございます。

○足鹿委員 最後に、これはなかなか困難でしょうが、相当時間をおかけにできたのです。国土開発縦貫道路または高速自動車道路というふうなものの計画がいつごろで上るか知りませんが、でき上る場合に想定されるつづ

れ地ですが、特に私はこの間ダムのと
きに申し上げたのですが、農業関係と
の水の問題にしても、住宅公団の
建築用地の場合にしても、道路公
団が有料道路を作る場合でも農地との
摩擦をどう調整していくか、多くの場
合ならば農地がつかれて、新しく干
拓や開拓をやる場合はどうも芳ばしく
ないものが出る。差引こういう公共事業
のために一番被害というと語弊があり
ますが、一番手痛く影響を受けるのは
農民なんです。その農民のこうしたも
のの利用度というものは一番薄いわけ
です。それから現在農林省あたりも転
用基準の問題を研究しておるといふ
うに聞いておるのですが、今後農業と
の調整、これは食糧増産の基本政策と
の関連も出てくると思うのです。非常
に大きな問題が伏在していると思うの
です。それで大体予定されるつづれ地
の想定、今後公団が住宅、道路その他
のいろいろ考えておるもの、それから
国自体が現在考えているものが、道路
建設十年計画を含めてどういう程度
のものになるか知りたと思うので
す。そういうものは御調査願って御提
示願えるでしょうか。

○富樫政府委員 高速国道につきまし
ては、名古屋―神戸間を本年度から
着手いたしますので、ある程度のそう
いう調査ができております。これはな
お今精密な調査を実施いたしております
ので、大方のところはこの程度のもので
あらうかと思っております。その点は提
出できます。それから十年計画の方
も今検討中でございますので、それが
動かない数字ということは申し上げら
れませんが、大よそ考え得られるよう

いった数字は大きっぱに御提出でき
ると思えます。

○足鹿委員 最後に大臣に一点だけ伺
いたいのですが、私は道路問題は全
くしうとでわかりませんが、結局財政
力のある地方自治体は地方の負担金等
は簡単にいふんです。直接この自動車
道は関係ないから簡単にいふんです
が、貧弱の財政の府県はなかなか地元
負担がうまくいかないというために放
置されておる地域が非常に多いので
す。それらの点についてはただ道路建
設十年計画というだけではなしに、
別途な観点からその改修なり新設なり
が促進されていく方が考えられな
い、いつまでもたつてもその後進の、あ
るいは財政力の豊かでない地域は放任
されがちだと思ふのです。それらに対
する対策を大臣はどういうふうにお考
えになっておるか。それからこうした
農地の転用の場合、さつき申しした
ように農業との調整の問題は、これは
建設次官にだまるときに伺った現在
研究しておるから近くそれらに対する
独立法を出したい、こういうことを承
わったのです。ところが産業都市圏の
問題にしてみても通産省との関係で去
年話があつておつたものが途中で打ち
切られてしまつておられますし、いつ
のことやらさっぱり私も見当がつか
ない。やはりこの問題が基本的な解決さ
れないと、その趣旨は国土開発とい
い、地方住民が大きな福祉を受けるわけ
でありますから、理解されればその地方
の住民もことごとく反対しない場合
もあると思ふのです。ところが法律上
において転用されて被害を受けるもの
の権利が何ら保障されないというところ
に非常な不安も伴ひ、自分たちの生活

権に脅威を覚える関係上、たとえは滋
賀県あたりにおける御九道路に対する
ところの反対というものは熾烈なもの
を当局も御存じだろうと思ふのです。
そういうふうなものはどこから出てく
るかという根本的な根拠法がない。
少くとも、一律一体に一つの根拠に基
いてやつていくことはできませんが、
最低のものを一つ線を引いて、そうし
てそれに基いていろいろその地域の事
情をいかに勘案していくか一つ
の委員会のようなものができて、そこ
で権威ある補償が公平の立場からなさ
れていくということになりますと、こ
の大計画の遂行というふうなことも容
易になってくると思ふのです。どこへ
行つてみても今度高速自動車道が立体
交差をやるというわけが、立体交差の
場合にはなかなかいろいろ問題が出
てくると思ふ。鉄道の立体交差あたり
でも途中で道路が両方から来ている
が、それだけでうまくいかないという
事例がたまたまある。やはりこれだけ
の大計画を立てる以上は少くとも基本
的な農地の転用あるいはこの被害を受
ける地方住民に対して基本的なその補
償の根本を定めていかないと、非常に
停滞し目的達成が遅れると思ふ。農耕
地との調整あるいは公共施設と農業と
の調整の問題は非常に大きな問題であ
る。これはやはり関係省とすみやかに
協議連絡をされて基本的なものをやら
ねなければならぬ段階に来ていると思
ふ。大臣はその点についてどういう御
所信を持っておられるか、伺いた
い。

○南條國務大臣 ただいまの御質疑は
ごもっともな点でありまして、さしあ
たり具体的に申し上げますと、今度の
名古屋―神戸間における高速自動車
道の設定につきましてこの用地の買収
ということに三十二年度は大体かかる
わけでありまして、これらの面におきま
しても今の御説のような点が農耕地の
買収等において起るわけでありまして。
そこで今日ではやはり土地収用法によ
ります委員会のあり、その補償の額
と調整をとりまして、その地方の農民
なり産業人が納得する線でこれを実施
するわけでありまして、そういうこと
に経費道などの基本計画をきめる上
において非常な困難性を伴うわけであ
りますので、これは地方のあらゆる各
方面の人々の御協力によらねばならぬ
わけでありまして、一方においては国土
総合的に非常に大きな利益をあげるこ
とであるからやれという御要請もあり、一
方これをやろうと思ふば地方民が
個々の自分の生活保護の立場から反対
するということから摩擦があらまし
て、なかなか調整がつかぬということ
になりますと、国家目的が達せられな
いことになりまして、この調整に
官民協力いたしましてこの達成をはか
らねばならぬということなのでありま
すから、この点につきましてはそれを実
施する場合においては十分納得のつく
線でいかねばならぬ、こう考えており
ます。しかしながら今日の法律で定め
られては土地収用法によりまして、今の
ところは土地収用法によりまして補償法に
よつていくということでありまして、
この部分だけについて別に補償額をき
めるとか、そういうための委員会を作
るといふことにつきましては、別途に
考究しなければならぬ問題だと思いま
す。

○足鹿委員 そうするとこの間政務次
官の小沢さんは、これは速記録をお調
べになるとわかりますが、私が言った
法的な準備をしてすみやかに対策を立
てると言明しておりますが、今の大臣
のお話では何ら前進がないと私は思
うのです。そういうことでは困るの
です。今の大臣の御発言では非常に弱
いと思ふのです。この間、小沢さんは
多目的ダムのときの私の質問にはもつ
と積極的なことをお答えになっており
ます。

○南條國務大臣 それはこの前のダム
法案のときの政務次官の答弁だと思
いますが、今の経費自動車道につきま
して私が今申し上げましたように、今
後この基本計画等は今度できまして審議
会等におきまして十分これらの問題に
つきましても考慮さるべき問題であり
ます。今、この審議会がまだ開会され
ない以前に、建設省だけでさうなこ
とを立案するということは僭越だとも
考えておるのであります。ただいまの
ところはそういうことであります。
○足鹿委員 もう一点で終わりますが、
建設省だけでおやりにならうというこ
とはよろしくないと思ふます。やはり
関係省とも連絡をおとりにならなけれ
ばいけません。ですから、中心は
やはり建設省になると思ふのです。そ
れで私の言つておるのは、ダムであ
るが道路であらうが住宅であらうが、
その調整の対象になる一番大きいのは
農地なんです。あるいはダムの場合に
は水没その他も出てきましようし、ま
た高速自動車道の路線に当たったところ
では立ちのき問題やいろいろな問題が当
然起きてきます。いずれにしても、そ
の調整というものが、場当たりという

語弊があるのですが、そのときそのときの見通しでやられる。非常に結果の強い地帯で猛烈な反対をやる場合は当局もそれに押されて、相当高額のものが出る、全く力のないところは著しく差がつく。またそれが農林省のやる場合、建設省のやる場合、運輸省のやる場合、みんなそれぞれ統一されていなくて、今までは、終戦後のことでもありまして、戦後の落ちたところを、もうこれだけの落ちつきを示し、これだけの将来を遠視した大きな計画が次々と構想される場合においては、これと表裏一体の関係でその損失の補償、地方住民の権利を正当に補償していく共通的なものがないければならぬと私は思うのです。その場合、やはり一番関係のあるのは建設省ですから、建設省が他の官庁なりまた一般の意見を聞いて基本的なものを構想される用意があるかどうかという趣旨で、私はこの前小沢さんにダムのごとき一つの例としてお尋ねしたのである。そうしたら、その通りやるのだということだった。今の大臣のお話では、私はこの高速自動車道に限定したわけではなく、すべての場合を言っておるのですから、これをやられないと問題は片づかないと思う。その点について御所見があれば伺いたいと言っておるわけだ。

○南條國務大臣 このダムの場合も自動車道の場合も、用地補償ということでは基本的に問題が伴うのでありまして、今までの土地収用法によりまして、委員会のきめ方による補償につきましても、その地方々々の経済的事情、またはその土地の種々の環境等によりましておのずから補償額は違つて

おります。これは従来の補償によりましてその差はあるのが当然でありまして、国鉄等の敷地買取でもやはりその差があります。それでありますから、今度のこの縦貫自動車道、高速自動車道の用地買取につきましては、その土地々々の条件によつては相当差額はあると思ひます。しかしながら、一定の補償の基準というものは従来でもあるわけでありまして、ですからその基準によりまして柔軟性を持った、各省あるいは地方庁との調整によつて、十分連絡をとつて納得のいく線にきめるよりほかには今のところ道はない、こう考へております。それについて今のお説のように、今の基準では困るから別な基準を新しくきめたらどうかというふうにも聞くのでありますが、さうなことにきましましては、この縦貫自動車道建設法というものは画期的な法律でありまして、今後この路線の基本的計画というふうなものはその審議会で十分これを協議して諮問してきめるのが正しいと考えますから、これらについては審議会等がきまして、その審議会等の委員諸君の御意見等も十分参酌してきめるのが私は妥当だと考へておるのであります。

○足鹿委員 納得いきませんが、きょうはやめておきます。

○二階堂委員 今の足鹿さんの御意見に関連してですが、現在においては大臣の御答弁はもつともだと思つております。しかし将来大きな事業をやるわけですから、しかも高速自動車道というふうなもの、及び国土開発縦貫自動車道というふうなものは、日本の文化産業の開発の上に非常に大きな役割を持つ道路なんです。しかもこれがある一定の計画を

立てて強力に実施しようというのでこの法案も出ているわけなんです。が、この場合、今足鹿さんも言われたように、私は何としてもやはり土地の買取あるいは調査というものは、ほんとうに一定の法律といふべきか、さういふ基準というものの上に立つてこの計画を進められなければならないかこの計画通りに仕事は進まないのじゃないかと思つたのです。道路公団がやつております道路について考えてみましても、雲仙の道路の場合なんかいろいろさういふ問題が起つてきて、これを実施する場合にいろいろの支障を来たしております。まあ現在では解決して仕事をやっておりますが、その間たとえば大きな道路が林野庁関係の国有林の中を通つていく、あるいは厚生省所管の国立公園の中を通つていく、あるいはまたその間農地をたくさんつぶしていく、こゝろさういふ場合、計画はお立てになつても、いざ予算がついて仕事にかかるといふ場合には、末端において仕事をやるものはさういふ関係省との調整に時間がかかる、手間どるといふことが次々に起つてきておるのであります。さういふようなことがありますので、この道路の計画を強力に推進していくためにはさういふ支障になるようなものを先に除いていく、除いていくためにはたとへば農林省あるいは運輸省なり厚生省、林野庁、こゝろいったところとあらかじめある程度の調整を行う、そしてその調整を行うためには一定の方針なりあるいは基準というものを設けていかなければならぬかこの計画通りには仕事が進まないのじゃないか。さういふことがあちこちにあるのです。ですから先ほどの足鹿さんの御意見に私

は全く賛成なんです。さういふようなことを主管省であられる建設省が主になつて、何とか将来の早い機会にさういふ調整を行なつていくような具体策を講じていただくことが私は大切なことだ、さういふふうな考えなのであります。実際末端において仕事をやるものはさういふところに非常にむだな時間と労力を費すわけなんです。さういふのが一日や二日で済むのならまだしも、何カ月もかかり、計画はおくれている。実際大きな予算をつけて国道の開発をやるさういふ場合、さういふところに時間がかかつてしまうと予算が繰り延べになり、仕事は進まない。私はそれは非常にまずいと思つておる。この点は一つ大臣も慎重にお考え下さいまして、将来さういふような仕事をやる場合に支障のないような準備を法的にもお考えになるのが至当じやなかろうか、さういふふうな考えを考へておいていただきたいと思つたのです。これは私の一つの意見ですから考へておいていただく場合、一つの予定路線というものを審議会なりがいろいろ審議してきめるわけなんです。日本の道路事業を見てみましても、特に今回のような大きな計画を遂行される場合には調査というものが相当緻密に行われなければならないと思つたのです。ところが調査費などというものは大蔵省も非常に出したがらない。私は近い機会に大蔵省の当局も呼んでこれらのことについていろいろ意見も聞き、またお願いしたいと思つておりますが、この調査費なんかを組む場合には、調査費というものは捨て金だといふような考え方に立ちがちなのです。諸外国の例を見てみましても、一つの

大きな道路の計画を立てて仕事をする場合に相当な時間と費用をかけて調査をしている、さうして緻密な調査ができて上つて、予算をつけて初めて仕事が始まる、さういふことが大体の道筋になつてゐる。ところが日本の場合は調査費というものをほんように出したくない、さうして予算をつけて調査と同時に仕事にかかるといふこと、調査が不十分だ、また計画が変更されなければならぬといったようなことが非常に多いと私は考へてゐる。ですから私はさういふような膨大な計画をお立てになる場合には、もちろん審議会において慎重に御計画になると思つたのであります。が、その前に私は相当膨大な調査費といふものを見て、さうして計画をお立てになることが必要だと思つた。また土地の買取等の問題につきましてもこれは先ほどの大臣のお話の通り、地方によつて農地の価格等も非常に差がある、あるいは地方の実情に照らしていろいろな値段等もきめなければならぬといふこともあると思つたが、しかし値段のことでとやかく言つて非常に交渉がはかどらない。私はさういふような場合には、べらぼうに付近の耕地の値段を引き上げるとか、あるいは土地の価格を引き上げるといふことになつてはいかぬと思ひますけれども、ある程度思い切つた補償というものを出して、さうして一年かかるところを二、三カ月で解決していくといふようなことをおやりにならないければいけないと思つてゐる、さういふような点について大臣はどういうふうにお考えになつておるか、所見を承つておきたいと思ひます。

の基準にいたしました。今日、の世にはだんだん沿わないものがたくさんあると思いますので、しからば土地収用法等も改正するの必要があるんじゃないかというようなことも勘案されるわけでございますが、それらにつきましては、必要性から、これらの問題について十分一考究いたしてみたい、こう考えておるわけでありまして、決して目的達成のために、今までのある法案をそのままいかなければならぬのであるとか、その基準で押さなければならぬというようなことは考えておらぬわけであります。現在あります法律の範囲内におきましてはそれで行くよりほかない、こう考えておるわけでありま

それから鐵道なんかと道路が交差する場合、これは今度は阿大臣が協議を
してきめるといふことになっておりま
すが、これは従来たとえばこういう例
が私はあると思う。土地改良組合が
水路の仕事を始める計画を立ててや
つておる、たまたまそこに鐵道の交
差点があつた、そういう場合どうし
てもこれは鐵道自体用水路が狭いた
めに洪水を受ける、従つて私は等
のときに被害を受ける、従つて私は
交差点の工事の一部は当然鐵道な
んかが負担しなくてはならぬと思
つております。ところが今までの
交渉を見ると鐵道の方は、たと
えば、土地改良組合が勝手に計
画を立てて用水道の仕事を
始めたのだから、当然あなたの方
で全部の負担をすべきだといふ主
張を強

次に道路十カ年計画ですが、これは建設省としても最後のにおきめになったのではないということでありまするが、新聞等やあるいは大臣の御意見の中にも十カ年の道路計画というものを立ててになっている。国土開発縦貫自動車道にしましてもあるいは高速自動車道道路にしまして、これは日本の国土を縦貫する大きな一つの背骨に匹敵するような道路ができるわけであります。この道路は日本の産業、文化開発の上に大きな役割をも果たすわけであります。ただ背骨だけが通つたのではこの目的を完成することはできない。この背骨にやはり肋骨に相当するような道路というものがあつた相当な箇所につけ

話のように道路網の整備という観点で、計画を立てておるわけでありませう。今回国土開発縦貫自動車道ができることになりましたので、これは道路網の一番背骨になるものでございます。道路網の十カ年計画におきましてはこの背骨骨格がどのくらい建設され、それに応じてその肋骨がどのくらい建設されなければならぬかということを、道路網整備の観点からきわめて参りたいと思っておるわけでございますが、この十カ年計画におきましては、高速自動車国道道計画にしましては、東京・神戸というところにならうと思ひますけれども、この肋骨につきましては高速自動車国道ということではありませう。

て、輸送の緩和を道路に求めるとするならば、道路の負担する部面がどうなっておるのか、鉄道、海運、道路、これが日本の今後の産業の規模拡大に即応して作られていかなければならぬと思う。それがいわゆる石橋あるいは岸内閣の政策の一つの大きな支柱であると考えておりますが、経済企画庁が考えております道路交通の整備に関する資料というものを基礎にして、建設省の方でもお考えになっておると思うのでありますから、近い機会に経済企画庁なり、あるいはあなたの方で考えておられる計画の基礎資料というものを委員会にお示し願いたい。これは資料の要求を委員長の方にもいたしておきます。またこれらのことにつきまし

九

ものが相当機能を發揮しなければならぬと思つております。今、日本の道路工事を見てみますと、とにかく失業救済の目的でニッコンの連中を使って仕事をやっておられるところも、市街等にはたくさん見受けるわけがあります。これはなかなか仕事が進まない。東京都内においてもそうでありまして、今後こうした大きな規模の道路を作られる場合には、相当な機械力というものをお使いにならないければ、私は仕事が進まないのじゃないかと思つておりますが、この機械設備費と申しますか、そういうものについては、どういふふうにお考えになつておられるのか、あるいはこの公団の方で一体どれくらい機械を買つて仕事を進めようとしておられるのか、この機械力についての今後の考え方、どういふふうにお考えになつておられるか、局長にお伺いいたします。

○富樫政府委員 道路整備五カ年計画におきまして、機械整備費という別の項を設けて、これで五カ年計画を機械についても立てておつたわけでございます。十カ年計画につきましても、同様にいたしたい考えでございますが、御説のように機械力を十分に利用しなければなりませんので、その点は、今後におきましても十分機械力を重視しまして、計画を立てていきたいと考えておられるわけでございます。公団において実施いたします工事は、主として請負でございますので、公団がみずから機械を買うというところは、従来これは去年から発足したわけでございますが、今までは少いのでございまして、しかし今後大きな工事を実施いたしますことになりまして、公団が機械を買つて、これを貸与するというような

方法も考えなければならぬと思つておられるわけでございます。また国が実施いたします場合には、請負が一つそれぞれの機械を準備することは不可能でございますので、国が所要の機械を用意いたしまして、これを貸して工事をするというようなことも、研究いたしたいと考えておられる次第でございます。

○二階堂委員 それらのことについて、いろいろお聞きしたいことがありますが、いづれあとに譲ります。この公団がこれらの道路をやる場合、相当山の奥も将来通ることになると思うのですが、工事の最中に大きな災害があつた。そうすると、またその建設費というものが相当かさむわけがあります。そういう場合には、費用の分担はもちろん災害復旧国庫負担法により国がある程度の支弁をすることにならうかと考えておりますが、それによつて満たされない金額が相当に上つた場合、道路公団としては道路公団の費用の一部に考えられるわけでありまして、そうなりますと、料金の上にそれまで考えて、料金を高くすることになるのじゃないかという懸念もいたすのであります。そういう大きな災害はあまりないけれども、たとえば、相当山奥を通つていくような道路も考えられるわけでありまして、そういうようなことが起つた場合、国が持たない費用の一部を公団の徴収される料金に加えられるというようなことが考えられるかどうか。そういう場合は、どういふふうに対処されるか。

○富樫政府委員 有料道路に災害を受けることを予想した場合には、この災害を受けるわけでございます。別に災害復旧に對して補助金を出すように規定はされておられるわけでございます。この補助金の率等につきましては、ただいま大蔵省と折衝いたしておられるわけでありまして、災害を受けたと、補助金の率によりまして、公団の負担する分が出てくるのであります。これが料金にかぶつてくるわけでございますが、料金のきめ方としては、一般の有料道路につきましても、受益の範囲内というところになつておられるので、その限度を越えるわけにはいかないわけでありまして、そこで、それを押えますと、今度は償還期限が長くなるというようになつてくるわけでございます。災害を受けた場合には、償還期限が長くなるということも予想せられるわけでございます。

○二階堂委員 第二十條の費用の負担につきましても、先ほども質問があつたのであります。この中に「著しく利益を受ける」というような言葉が出てきています。どこか前の条項にも著しくという言葉が出てきておつたのであります。この「著しく」という限界ですね。どういふのが著しくと判定されるのか、どういふのが著しくないと判定されるのか、それは一体どういふふうに対処されるのですか。

○富樫政府委員 この著しいというのは、別にどれだけといふことをきめておられるわけではございませんが、従前に比較して高速道路ができたために、常識的に判断して非常に利益があつたという抽象的な規定の仕方でございますが、この二十條の二項につきましても、先ほど御説明申し上げましたように、高速自動車国道の接続点に起り得るということをご想像いたしておられるわけでございます。ただ、そういう場合の費用の負担につきましては、別に法律で定めることにいたしておられるわけでございます。この著しく利益を受けるというものは、面積当りについてどれだけの地価が上れば著しくであるかというふうなことは、ただいまのところきめておらぬわけでございますが、考え方としては、従来原野であつたようなところが市街地になるというような場合には、これは著しいことではなからうかとばく然と考えておられるような次第でございます。

○前田(榮)委員 簡単なことですか、ついでに御質問申し上げておきたいと思つたのですが、第四章の罰則の問題です。これは第二十六條に「交通に危険を生じさせた者は、五年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する」とある。これは他の罰則も何ですが、刑法との関係で均衡がとれておるかどうかというところは、大事件問題ではないかと思つたのです。もちろん法務省と御相談になつたか、ならぬか知りませんが、こうした交通に危険を生じさせた場合の刑法の規定は、二年以下の懲役または一万円以下の罰金、これは条文は二百円以下の罰金となつておりますが、二百円は、現在五十倍の倍率で行いますから、一万円になると思うのですが、この刑法と非常な開きがあるのです。そういう点はいかなる基準に基いてこの開きをきめられたか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○富樫政府委員 この罰則につきましては、法務省と十分打ち合はせてきめたものでございます。この第二十六條の場合には従来のもよりきびしくなつておられるわけでございますが、これは高速自動車国道の性格から来ておるものでございまして、高速自動車国道は、自動車が高速度で通ることから、起ります事故も非常に大きなものが予想されるわけでございますので、刑の点もきびしくなつたものでございます。

○前田(榮)委員 その次にお尋ね申し上げたいのは、第二十七條も同じく重くなつておりますが、これも前の事情と大体同じではないかと思つたのです。第二十八條は反対に軽くなつておるのであります。これはすなわち「過失により第二十六條第一項の罪を犯した者は、二万円以下の罰金に処する。高速自動車国道の管理に従事する者が犯したときは、一年以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する」とある。これが大体三年以下の懲役または五万円以下の罰金に一般刑法の方はなつておると思つたのであります。すなわち高速自動車国道の管理に従事する者に対して、これは少し刑法よりかゆるやかになつておる点はいんじやないかと思つた。前の罰則は、この近代的な高速自動車国道という性格から少し重くする必要を感じたといひます。ならば、管理に従事する者について、一その緊張をさせる意味において、同じような性格を持たせた立法が必要ではないかと思つたのですが、この点はどういふわけですか。

○富樫政府委員 この点は、道路運送法百三十六條に定められてありますところと均衡をとつたわけでございます。この業務に従事する者が犯したときは、一年以下の懲役又は三万円以下の罰金

に処する。」となつておりまして、この犯した過失といふものは、この百三十三条の第一項にきめられております。

「自動車道若しくはその標識を損壊し、又はその他の方法で自動車道における自動車の往復の危険を生ぜしめた者は、五年以下の懲役に処する。」となつておるわけでありまして、この百三十三条第一項の罪を過失によつて犯した者に対する規定が百三十六条でございます。この百三十六条とこの自動車国道と均衡をとつたわけでございます。

○前田(榮)委員 それがちよつと納得いけぬ点ですが、同じような性格は、二十六条、二十七条においても、近代的な高速自動車道路であるから、その緊要性から考へて嚴重な処罰を行ふべきであるという建前に立たれまして、やはり二十八条もそういう性格をこれに加味しなければ、二十六条、二十七条との均衡がとれないんじやないか。それはなるほど道路運送法と一般従来のかかる犯罪等についての均衡は、それは今仰せられた通りであらうと思ひますけれども、この法律がさうな事になつておりますなら、やはりこの国道の管理に当る者についても、前二条と同様な意味において相當な刑をすべきじゃないかと思ひますが、その点もう少し明確に御答弁を願ひたいと思ひます。

○三橋(説明員) 御答へ申し上げます。二十八条の罰則につきましては、これは過失の場合を規定しているものでございまして、それで二十六条の罰則につきましては、こういうことはあまりないと思ひますが、管理者が過失によらないで二十六条の罪を犯した、違反を

したという場合には、管理者も二十六条の適用は受けるわけでございます。それが過失によります場合のことを二十八条に規定しております。二十八条の前段におきましては、一般の者が罪を犯した場合に二万円以下といふこととしておりますが、それが管理者であります場合には、後段によりまして、一年以下の懲罰または三万円以下の罰金、むしろ一般の人よりも重くしているといふような關係に相なつております。

○薩摩(委員長) それでは質疑は次会に続行することといたします。

○薩摩(委員長) この際、去る四月五日付託になりました内閣提出、日本道路公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。まず提案の趣旨につきまして政府より説明を聴取いたします。南條建設大臣。

日本道路公団法の一部を改正する法律案
日本道路公団法(昭和三十一年法律第六号)の一部を次のように改正する。
目次中「第三十九条」を「第三十九条の二」に改める。
第十九条第五号中「前四号」を「前五号」に、「委託により」を「委託に基づき」に改め、同号を同条第六号とし、同条第四号中「前三号」を「前四号」に改め、同号を同条第五号とし、同条第三号の次に次の一号を加える。
四 高速自動車円滑な交通を確保するために必要な休憩所、給油所その他の施設で政令で定める

ものの建設及び管理を行うこと。
第十九条に次の二項を加える。
二 公団は、前項の業務のほか、建設大臣の認可を受けて次の業務を行うことができる。
一 前項第一号の道路で高架のものの新設又は改築と一体として建設することが適当であると認められる事務所、倉庫、店舗その他の政令で定める施設(以下「事務所等」という。)を、当該道路の新設又は改築に伴つて公団が取得した土地に建設し、及び管理すること。

二 委託に基づき、前項第一号の道路で高架のもの新設又は改築と一体として建設することが適当であると認められる事務所等を建設すること。
公団は、第一項第四号及び前項の業務を行う場合においては、政令で定める基準に従つてしなければならない。
第三十条中「第十九条第一号及び第二号」を「第十九条第一号及び第二号」に改める。
第六章第三十九条の次に次の一条を加える。
(他の法令の準用)
第三十九条の二 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、公団を国の行政機関とみなして、これらの法令を準用する。
第四十一条第三号中「第十九条」を「第十九条第一項及び第二項」に改める。

附 則
この法律は、公布の日から施行する。
○南條(國務大臣) ただいま議題になりました日本道路公団法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。日本道路公団は、御承知の通り、有料道路の建設管理を総合的かつ効率的に行ふこと等を目的として、昨年四月設立されたのでありますが、以来同公団は、事業の推進をはかり、道路整備の促進に寄与して参つていゝのであります。

日本道路公団は、別途御審議を願つております高速自動車国道法案及び道路整備特別措置法の一部を改正する法律案に基づきまして、有料の高速自動車国道の建設管理の任に當ることとなつていゝのであります。高速自動車国道の効用を確保いたしますためには、休憩所、給油所等の付帯施設を整備することが必要でありますので、同公団がこれらの施設の建設管理を行うことができることといたしたいと存じます。また、高架構造の有料道路の利用の合理化をはかるため、道路の建設と一体として設けることが適当であると認められる事務所、倉庫等を同公団が建設管理することができるようになることが適当と考えます。

第二に、日本道路公団は、建設大臣の認可を受けて高架の有料道路の新設または改築と一体として建設することが適当であると認められる事務所、倉庫、店舗その他の政令で定める施設を当該道路の新設または改築に伴ひ取得した土地に建設し、及び管理することができるとし、また、委託に基づき、これらの施設を建設することができるといたしました。

第三に、これらの業務の運営の適正を期するため、業務を行う場合の基準を政令で定めるとし、公団は、この基準に従つて業務を行わなければならないことといたしました。

以上の改正のほか、日本道路公団の事業の実施の円滑をはかるため、不動産登記法及び政令で定めるその他の法令の適用について同公団を国と同様に取り扱うことといたしました。

以上が、この法律案の提案の理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上すみやかに御可決下さるようお願いいたします。

○薩摩(委員長) 本案に対する質疑は次会より行ふことといたします。

次会は明十一日午後十時より開会することといたします。本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十三分散会

第十二号中正誤

頁 段 行 誤 正
二四三 「道路を、」 「道路」を
四一三 同法 において、 同法第十六
同法 同法 条中「建設
大臣」とあるのは「日本道路公団」と同法

昭和三十三年四月十三日印刷

昭和三十三年四月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局