

第二十六回国会
衆議院

建設委員会運輸委員会連合審査会議録第一号

昭和三十三年四月五日(金曜日)
午前十時四十分開議

出席委員

建設委員会

委員長 薩摩 雄次君
理事大島 秀一君 理事瀬戸山三男君
理事二階堂 進君 理事前田榮之助君
理事三鍋 義三君

運輸委員会

委員長 洲上房太郎君
理事今松 治郎君 理事松尾トシ子君
理事有田 喜一君 理事伊藤 郷一君
理事中嶋 太郎君 理事永山 忠則君
理事原 健三郎君 理事眞鍋 饒十君
理事池田 禎治君 理事中居英太郎君
理事正木 清君 理事松原喜之次君
理事森本 靖君 理事山口丈太郎君

出席政府委員

運輸大臣 宮澤 胤勇君
建設大臣 南條 徳男君

出席府県委員

運輸事務官(自動車局長) 山内 公猷君
建設事務官(道路局長) 小澤久太郎君
建設技官 富樫 凱一君

委員外の出席者

運輸事務官(自動車局長) 国友 弘康君
建設委員会専門員 山口 乾治君
運輸委員会専門員 志鎌 一之君

本日の会議に付した案件
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)

〔薩摩建設委員長委員長席に着く〕
○薩摩委員長 これより建設委員会、運輸委員会連合審査会を開きます。

案件を所管している委員会の委員長であります私が、委員長の職務を行います。

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。質疑の通告がございますから順次お許しいたします。山口丈太郎君。

高速自動車国道法案
高速自動車国道法
目次
第一章 総則(第一条―第五条)
第二章 管理(第六条―第二十二條)
第三章 雑則(第二十三條―第二十五條)
第四章 罰則(第二十六條―第三十三條)
附則
第一章 総則
(この法律の目的)

第一条 この法律は、高速自動車国道に關して、道路法(昭和二十七年法律第八十号)に定めるもののほか、路線の指定、整備計画、管理、構造、保全等に關する事項

を定め、もつて高速自動車国道の整備を圖り、自動車交通の発達に寄与することを目的とする。

(用語の定義)
第二条 この法律において「道路」とは、道路法第二条第一項に規定する道路をいう。

2 この法律において「一般自動車道」とは、道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第二条第八項に規定する一般自動車道をいう。

3 この法律において「国土開発縦貫自動車道」とは、国土開発縦貫自動車道建設法(昭和三十三年法律第一号)第三条第一項に規定する国土開発縦貫自動車道をいう。

4 この法律において「自動車」とは、道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第二項に規定する自動車をいう。

第三条 運輸大臣及び建設大臣は、政令で定めるところにより、内閣の議を経て、高速自動車国道として建設すべき道路の予定路線(国土開発縦貫自動車道の予定路線を除く。以下本条において同じ。)を定める。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。

2 運輸大臣及び建設大臣は、前項の予定路線について内閣の議を経ようとするときは、あらかじめ国土開発縦貫自動車道建設審議会

(以下「審議会」という。)の議を経なければならない。

3 運輸大臣及び建設大臣は、第一項の規定により高速自動車国道の予定路線を定めたときは、遅滞なく、政令で定める事項を告示しなければならない。

(高速自動車国道の意義及び路線の指定)
第四条 高速自動車国道とは、自動車の高速度交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の重要な部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な關係を有するもので、次の各号に掲げるものをいう。

一 国土開発縦貫自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの

二 前条第三項の規定により告示された予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの

2 前項の規定による政令においては、路線名、起点、終点、重要な経過地その他路線について必要な事項を明らかにしなければならない。

3 運輸大臣及び建設大臣は、第一項の規定による政令の制定又は改定の際、審議会の議を経なければならない。

(整備計画)
第五条 運輸大臣及び建設大臣は、

高速自動車国道の路線が指定された場合においては、審議会の議を経て、政令で定めるところにより、当該高速自動車国道の新設に關する整備計画を定めなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の整備計画のうち国土開発縦貫自動車道に係るものは、国土開発縦貫自動車道建設法第五条第一項の規定により決定された基本計画に基き定めなければならない。

3 運輸大臣及び建設大臣は、高速自動車国道の改築をしようとする場合においては、審議会の議を経て、政令で定めるところにより、当該高速自動車国道の改築に關する整備計画を定めなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(管理)
第六条 高速自動車国道の新設、改築、維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)第二条第二項に規定する災害復旧事業(以下「災害復旧」という。)その他の管理は、建設大臣が行う。

(区域の決定及び供用の開始等)
第七条 建設大臣は、第五条第一項の規定により整備計画が決定された場合においては、遅滞なく、高速自動車国道の区域を決定して、

第一類第十二号(附屬の二) 建設委員会運輸委員会連合審査会議録第一号

政令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を一般の縦覧に供しなければならない。高速自動車国道の区域を変更した場合も、同様とする。

2 建設大臣は、高速自動車国道の供用を開始し、又は廃止しようとする場合においては、政令で定めるところにより、その旨を公示し、かつ、これを表示した図面を一般の縦覧に供しなければならない。

(兼用工作物の管理)

第八条 高速自動車国道と他の工作物(道路法第二十条第一項に規定する他の工作物をいい、以下「他の工作物」という。)とが相互に効用を兼ねる場合においては、建設大臣及び当該他の工作物の管理者は、当該高速自動車国道及び他の工作物の管理については、第六条の規定にかかわらず、協議して別にその維持、修繕、災害復旧その他の管理の方法を定めることができる。ただし、他の工作物の管理者が私人である場合においては、当該高速自動車国道については、修繕に関する工事及び維持以外の管理を行わせることができない。

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、建設大臣は、当該他の工作物に関する主務大臣とあらためて協議することができる。

3 前項の規定により建設大臣と当該他の工作物に関する主務大臣との協議が成立した場合には、第一項の規定の適用については、建設大臣と当該他の工作物の

管理者との協議が成立したものとみなす。

4 第一項の規定による協議が成立した場合(前項の規定により建設大臣と当該他の工作物の管理者との協議が成立したものとみなされる場合を含む。)においては、建設大臣は、成立した協議の内容を公示しなければならない。

(建設大臣の権限の代行)

第九条 前条の規定による協議に基づき他の工作物の管理者が高速自動車国道を管理する場合においては、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うものとする。

(高速自動車国道と道路、鉄道、軌道等との交差の方式)

第十条 高速自動車国道と道路、鉄道、軌道、一般自動車道又は交通の用に供する通路その他の施設とが相互に交差する場合においては、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。

(高速自動車国道と道路等との連結)

第十一条 道路、一般自動車道又は政令で定める交通の用に供する通路その他の施設以外の交通の用に供する通路その他の施設は、高速自動車国道と連結させてはならない。

2 道路(高速自動車国道を除く。)、一般自動車道又は前項の政令で定める交通の用に供する通路その他の施設(以下「道路等」という。)の管理者は、道路等を高速自動車国道と連結せようとする場合にお

いては、建設省令で定めるところにより、あらかじめ建設大臣の許可を受けなければならない。この場合において、建設大臣は、第五条の規定により定められた整備計画に基づき許可しなければならない。

3 道路運送法第七十四条第二項の規定は、前項の許可については適用しない。

(高速自動車国道と鉄道との交差)

第十二条 高速自動車国道と日本国有鉄道の鉄道又は地方鉄道とが相互に交差する場合においては、建設大臣は、日本国有鉄道又は当該地方鉄道業者と当該交差の構造、工事の施行方法及び費用負担について、あらかじめ協議しなければならない。

2 前項の規定による協議が成立しない場合においては、建設大臣は、運輸大臣とあらためて協議するものとする。

3 前項の規定により建設大臣と運輸大臣との協議が成立した場合においては、第一項の規定の適用については、建設大臣と日本国有鉄道又は当該地方鉄道業者との協議が成立したものとみなす。

(特別沿道区域の指定)

第十三条 建設大臣は、高速自動車国道に接続する区域について、当該高速自動車国道を通行する自動車の高速交通に及ぼすべき危険を防止するため、当該道路の構造及びその存する地域の状況を勘案して、政令で定める基準に従い、特別沿道区域の指定をすることができる。ただし、高速自動車国道の

各一側について幅二十メートルをこえる区域を特別沿道区域として指定することはできない。

2 前項の規定により特別沿道区域の指定をした場合においては、建設大臣は、遅滞なく、政令で定めるところにより、その区域を公示し、かつ、これを表示した図面を一般の縦覧に供しなければならない。

(特別沿道区域内の制限)

第十四条 前条第二項の規定により公示された特別沿道区域内においては、高速自動車国道を通行する自動車の高速交通を著しく妨げるおそれのある建築物その他の工作物又は物件で政令で定めるもの(以下「建築物等」という。)を建築し、又は設けてはならない。

2 建設大臣は、前項の規定に違反して、建築し、又は設けた建築物等の所有者その他の権原を有する者に対し、当該建築物等の改築、移転、除却その他必要な措置をすることを命ずることができる。

3 建設大臣は、前条第二項の公示の際特別沿道区域内に現に存する建築物等の所有者その他の権原を有する者に対し、政令で定めるところにより、通常生ずべき損失を補償して、当該建築物等の改築、移転、除却その他必要な措置をすることを命ずることができる。

4 前項の建築物等又はこれが存する土地の所有者は、同項の建築物等の改築、移転、除却その他の措置によつて、当該建築物等又は土地を従来利用していた目的に供することが著しく困難となるとき

は、政令で定めるところにより、建設大臣に対し当該建築物等又は土地の買取を請求することができる。

5 第三項の規定により補償すべき損失の額並びに前項の規定による買取及びその価額等の条件は、建設大臣と当該建築物等又は土地の所有者その他の権原を有する者とが協議して定める。

6 前項の規定による協議が成立しない場合においては、建設大臣又は当該建築物等若しくは土地の所有者その他の権原を有する者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法(昭和二十六年法律第二百九号)第九十四条の規定により裁決を申請することができる。

第十五条 建設大臣は、前条第一項の規定による特別沿道区域内における用途の制限によつて当該土地を従来利用していた目的に供することが著しく困難となるときは、同条第四項の規定による場合を除き、政令で定めるところにより、建設大臣に対しその土地の買取を請求することができる。

3 前条第五項及び第六項の規定は、前二項の場合について準用する。

(準用規定)

第十六条 前三条の規定は、高速自動車国道の区域が決定された後当該道路の供用が開始されるまでの間において、建設大臣が当該道路の区域内にある土地について権原を取得した後においては、当該土地について準用する。

(出入の制限等)

第十七条 何人もみだりに高速自動車国道に立ち入り、又は高速自動車国道を自動車による以外の方法により通行してはならない。

2 建設大臣は、高速自動車国道の入口その他必要な場所に通行の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

(違反行為に対する措置)

第十八条 建設大臣は、前条第一項の規定に違反している者に対し、行為の中止その他交通の危険防止のための必要な措置をすることを命ずることができる。

(道路監理員の監督処分)

第十九条 建設大臣は、道路法第七十一条第四項の規定により建設大臣が命じた道路監理員に、第十四条第一項(第十六条において準用する場合を含む。)若しくは第十七条第一項の規定又は第十四条第二項若しくは第三項(第十六条において準用する場合を含む。)又は前条の規定に基く処分を違反している者に対して、その違反行為の中止を命じ、又は建築物等の改築、移転、除却その他の必要な措置をすることを命ずる権限を行わせることができる。

2 道路法第七十一条第五項及び第六項の規定は、前項の規定により権限を行使する道路監理員に準用する。

(費用の負担)

第二十條 高速自動車国道の管理に要する費用は、この法律及び他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、国の負担とする。

2 国は、高速自動車国道の存する都道府県が著しく利益を受ける場合においては、別に法律で定めるところにより、当該高速自動車国道の管理に要する費用の一部を当該都道府県に負担させるものとする。

(兼用工作物の費用)

第二十一条 前条第一項の規定により国の負担すべき高速自動車国道の管理に要する費用で当該道路が他の工作物と効用を兼ねるものに関するものについては、建設大臣は、他の工作物の管理者と協議してその分担すべき金額及び分担の方法を定めることができる。

2 前項の場合において、他の工作物が河川法(明治二十九年法律第七十一号)第四条第二項に規定する河川の附属物であるときは、同法第三十条の規定を適用する。

3 第一項の規定による協議が成立しない場合においては、建設大臣は、当該他の工作物に関する主務大臣とあらためて協議することができる。

4 第八条第三項の規定は、前項の規定による協議が成立した場合について準用する。

(義務履行のために要する費用)

第二十二條 この法律によつてする処分による義務を履行するために必要な費用は、当該義務者が負担しなければならない。

第三章 雑則

(運輸大臣が行う道路に関する調査)

第二十三條 運輸大臣は、この法律に規定するその権限を行うため特に必要があると認めるときは、その職員をして道路を通行する車両を一時停止させ、当該車両の発地及び着地、積載物品の種類及び数量その他道路の交通量調査に必要な事項について質問させることができる。この場合においては、運輸大臣は、あらかじめ建設大臣と協議し、道路法第七十七条の規定により建設大臣の行う道路の交通量調査と重複しないよう調整を図らなければならない。

2 前項前段の規定により調査を命ぜられた職員は、運輸省令で定める様式による身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

3 第一項前段に規定する権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(異議の申立て又は訴訟)

第二十四條 この法律又は道路法の規定に基き、高速自動車国道に関する建設大臣がした処分について不服のある者は、処分があつた日から三十日以内に、建設大臣に異議の申立をすることができる。

2 第十九条第一項の規定又は道路法第七十一条第四項の規定に基き、高速自動車国道に關して道路監理員がした処分に対して不服のある者は、処分のあつた日から三十日以内に、建設大臣に異議の申立をすることができる。

3 第九条の規定により他の工作物の管理者が建設大臣に代つてその権限を行う場合においてした処分に対して不服のある者は、処分のあつた日から三十日以内に、当該処分をした他の工作物の管理者に異議の申立をすることができる。

4 前三項の規定による異議の申立があつた場合においては、建設大臣又は他の工作物の管理者は、申立を受理した日から三十日以内に、文書をもつて決定しなければならない。

5 第三項の規定による異議の申立に係る前項の決定に不服のある者は、決定の通知を受けた日から十日以内に、建設大臣及び他の工作物に関する主務大臣に訴願することとができる。

6 第四項の規定により建設大臣がした決定又は前項の規定による裁決に不服がある者は、行政事件訴訟特例法(昭和二十三年法律第八十一号)第五条第一項の規定にかかわらず、決定又は裁決のあつた日から三月以内に限り、訴を提起することができる。

7 訴願法(明治二十三年法律第五号)第十二条の規定は、第一項から第三項までの規定による異議の申立について準用する。

(道路法の適用)

第二十五條 高速自動車国道の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理については、この法律に定めるもののほか、道路法の規定の適用があるものとする。この場合において、同法第二条第二項第二号又は第五号中「第十八条第一項に規定する道路管理者」とあるのは「建設大臣」と、同法第三十九條第二項又は第六十一條第二項中「道路管理者である地方公共団体の条例」とあるのは「政令」と、同法第四十四條第一項又は第七十三條第二項中「条例」とあるのは「政令」と、同法第七十一條第四項中「吏員」とあるのは「職員」と、同法第六十六條中「第二十七條の規定により道路管理者に代つて」とあるのは「高速自動車国道法第九条の規定により建設大臣に代つて」と、「道路管理者とみなす」とあるのは「建設大臣とみなす」とする。

2 前項に定めるもののほか、道路法の規定の適用についての必要な技術的調整は、政令で定める。

第四章 罰則

第二十六條 高速自動車国道を損壊し、若しくは高速自動車国道の附属物を移転し、若しくは損壊して高速自動車国道の効用を害し、又は高速自動車国道における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。

2 前項の未遂罪は、罰する。

第二十七條 前条第一項の罪を犯しよつて自動車を転覆させ、又は破壊した者は、十年以下の懲役に処する。

2 前項の罪を犯しよつて人を傷つけた者は、一年以上の有期懲役に処し、死亡させた者は、無期又は三年以上の懲役に処する。

第二十八條 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、一年以下の禁錮又は三万円以下の罰金に処する。

第二十九條 第十四條第二項又は第三項(第十六條において準用する場合を含む。)の規定による建設大臣の命令に違反した者は、五万円以下の罰金に処する。第十九條第一項の規定により道路監理員がした第十四條第二項又は第三項(第十六條において準用する場合を含む。)の命令に違反した者についても、同様とする。

第三十條 第十八條の規定による建設大臣の命令に違反した者は、三万円以下の罰金に処する。第十九條第一項の規定により道路監理員がした第十八條の命令に違反した者についても、同様とする。

第三十一條 第十四條第一項(第十六條において準用する場合を含む。)の規定に違反して建築物等を建築し、又は設けた者は、一万円以下の罰金に処する。

第三十二條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前三條の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本條の罰金刑を科する。

第三十三條 第九條の規定により建設大臣に代つてその権限を行つ者は、この法律による罰則の適用については、建設大臣とみなす。

第三十三條 第九條の規定により建設大臣に代つてその権限を行つ者は、この法律による罰則の適用については、建設大臣とみなす。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 道路交通取締法(昭和二十二年法律第百三十号)の一部を次のように改正する。

第二條第三項中「一般交通の用に供する道路」の下に「(高速自動車国道を除く。)」を加える。

第十條の二を第十條の三とし、第十條の次に次の一條を加える。

第十條の二 高速自動車国道で運転する自動車の最高速度は、前條第一項の規定にかかわらず、命令でこれを定める。

公安委員会は、前條第二項又

は第三項の規定の例により、最高速度の制限を定めることができる。

高速自動車国道で運転する自動車の最低速度については、命令でこれを定める。

第三十條中「第十三條」を「第十條の二第三項、第十三條」に改める。

3 建設省設置法(昭和二十三年法律第百十三号)の一部を次のように改正する。

第十條第一項の表道路審議会の項中「建議すること。」を「建議すること。(国土開発縦貫自動車道建設審議会の権限に属せしめられた事項を除く。)」に改める。

4 總理府設置法(昭和二十四年法律第百二十七号)の一部を次のように改正する。

第十條第一項の表道路審議会の項中「建議すること。」を「建議すること。(国土開発縦貫自動車道建設審議会の権限に属せしめられた事項を除く。)」に改める。

5 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第十五條第一項の表中 国土開発縦貫自動車道建設審議会 国土開発縦貫自動車道建設審議会 められた事項を調査審議

設法(昭和三十三年法律第 号)の規定によりその権限に属せしめること。

国土開発縦貫自動車道建設審議会 国土開発縦貫自動車道建設法(昭和三十三年法律第 号)の規定によりその権限に属せしめられた事項及び高速自動車国道建設審議会の権限に属せしめられた事項を行ふこと。

道法(昭和三十三年法律第 号)の規定により 道法(昭和三十三年法律第 号)の規定により 道法(昭和三十三年法律第 号)の規定により

運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第三十八號の二の次に次の一號を加える。

三十八の三 高速自動車国道の予定路線及び整備計画を定めること。

第二十八條第一項第八號の二の次に次の二號を加える。

八の三 高速自動車国道の予定路線及び路線に関すること。

八の四 高速自動車国道の整備計画に関すること。

第二十八條第三項中「第八號の二」を「第八號の四」に改める。

6 道路運送法の一部を次のように改正する。

第二條第八項中「設けられた道」の下に「(高速自動車国道を除く。)」を加える。

7 道路法の一部を次のように改正する。

目次中「第三條」を「第四條」に、「道路の種類」を「一級国道等の意義」に、「第四條」を「第五條」に改める。

第二條第一項中「一般交通の用に供する道」の下に「(自動車のみの一般交通の用に供する道を含む。)」を加え、「第四條各号」を「次各号」に改める。

第四條を削り、第一章中第三條を第四條とし、第二條の次に次の二條を加える。

第三條 道路の種類は、左に掲げるものとす。

二 一級国道
三 二級国道
四 都道府県道
五 市町村道

(高速自動車国道)
第三條の二 高速自動車国道については、この法律に定めるもののほか、別に法律で定めるもの。

第二章の章名中「道路の種類」を「一級国道等の意義」に改める。

第五條第一項中「前條第一號」を「第三條第二號」に改め、「又は循環して」の下に、「高速自動車国道とあわせて」を加える。

第六條第一項各号列記以外の部分中「第四條第二號」を「第三條第三號」に、「一級国道」を「高速自動車国道及び一級国道」に改め、同項第二號から第四號まで中「一級国道」を「高速自動車国道又は一級国道」に改める。

第七條第一項中「第四條第三號」を「第三條第四號」に改め、同項第五號中「一級国道」を「高速自動車国道、一級国道」に改める。

第八條第一項中「第四條第四號」を「第三條第五號」に改める。

第七十九條第一項中「諮問に應じ、」の下に「国土開発縦貫自動車道建設審議会の権限に属せしめられた事項を除き、」を加える。

第九十一條第二項中「第三條」を「第四條」に改める。

第九十六條第七項中「第一項」を「第一項から第三項まで」に改める。

第九十八條中「第三條」を「第四條」に改める。

第九十九条中「みだりに道路」の下に「(高速自動車国道を除く。以下本条中同じ。)」を加える。

道路整備特別措置法の一部を改正する法律案

道路整備特別措置法の一部を改正する法律

道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。

本則中別に定める場合を除き、「法」を「道路法」に改める。

第二条第一項中「(昭和二十七年法律第八十号。以下「法」という。)」を「(昭和二十七年法律第八十号)」に改め、同条の次に次の三条を加える。

(公団の行う有料の高速自動車国道の新設又は改築)

第二条の二 建設大臣は、高速自動車国道法(昭和三十一年法律第八十号)第六条の規定にかかわらず、公団をして同法第五条に規定する整備計画に基く高速自動車国道の新設又は改築を行わせ、料金を徴収させることができる。

(有料の高速自動車国道の工事実施計画書の認可)

第二条の三 公団は、前条の規定に基き高速自動車国道を新設し、又は改築しようとするときは、建設省令で定めるところにより、次に掲げる事項を記載した工事実施計画書について、あらかじめ、建設大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

一 路線名及び工事の区間

第一類第十二号(附属の二) 建設委員会運輸委員会議録第一号 昭和三十一年四月五日

二 工事方法

三 工事予算
四 工事の着手及び完成の予定年月日

(高速自動車国道に係る料金及び料金の徴収期間の認可)

第二条の四 公団は、第二条の二の規定に基き新設し、又は改築した高速自動車国道について料金を徴収しようとするときは、運輸省令・建設省令で定めるところにより、料金及び料金の徴収期間について、あらかじめ、運輸大臣及び建設大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

第三条の見出し中「道路」を「一級国道等」に改め、同条第一項中「法第十二条」を「同法第十二条」に、「法第十六条第二項ただし書」を「同法第十六条第二項ただし書」に、「法第十六条第四項」を「同法第十六条第四項」に改める。

第四条中「公団は、」の下に「第二条の二の規定に基き、又は」を、「改築した道路については、」の下に「高速自動車国道法第六条の規定若しくは」を加え、「法第十六条第二項ただし書」を「同法第十六条第二項ただし書」に、「法第十六条第四項」を「同法第十六条第四項」に改める。

第六条の次に次の一条を加える。

(建設大臣の権限の代行)

第六条の二 公団は、第二条の二の規定に基き高速自動車国道を新設し、若しくは改築する場合又は第四条の規定により高速自動車国道

の維持、修繕及び災害復旧を行う場合においては、建設大臣に代つてその権限のうち次の各号に掲げるものを行うものとする。

一 高速自動車国道法第七條第一項の規定により道路の区域を決定し、又は變更すること。

二 高速自動車国道法第八條第一項の規定により管理の方法について協議すること。

三 高速自動車国道法第十二條第一項の規定により協議すること。

四 高速自動車国道法第十七條第二項の規定により道路標識を設けること。

五 高速自動車国道法第十八條の規定により必要な措置をすること。

六 道路法第二十一條第一項の規定により道路に関する工事を施行させ、及び道路の維持をさせること。

七 道路法第二十二條第一項の規定により道路に関する工事を施行させること。

八 道路法第二十三條第一項の規定により他の工事を施行すること。

九 道路法第二十四條本文の規定により道路に関する工事又は道路の維持を行うことを承認し、及び同法第八十七條第一項の規定により当該承認に必要な条件を附すること。

十 道路法第三十二條第一項又は第三項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により許可し、及び同法

第八十七條第一項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により当該許可に必要な条件を附すること。

十一 道路法第三十四條(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により必要な条件を附すること。

十二 道路法第三十五條(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により協議すること。

十三 道路法第三十八條第一項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により道路の占用に関する工事を自ら施行すること。

十四 道路法第四十條第二項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により必要な指示をすること。

十五 道路法第四十五條第一項並びに第四十八條第一項及び第二項の規定により道路標識を設けること。

十六 道路法第四十六條の規定により道路の通行を禁止し、又は制限し、及び同法第四十八條第三項の規定により通知すること。

十七 道路法第四十七條第二項及び第三項の規定により必要な措置をすること。

十八 道路法第七十一條第三項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により準用する場合を含む。)

第一項又は第二項(同法第九十一條第二項において準用する場合

を含む。)の規定により処分をし、又は措置を命ずること。ただし、同法第三十七條第一項及び第四十四條第四項の規定に係るものを除く。

十九 道路法第九十一條第一項の規定により許可をすること。

2 公団は、前項の規定により建設大臣に代つてその権限のうち同項第一号から第三号まで、第十号から第十二号まで又は第十九号に掲げるもの(同項第十号から第十二号までに掲げる権限にあつては、道路の占用で道路の構造又は交通に及ぼす支障が少いと認められるもので政令で定めるものに係るものを除く。)を行おうとするときは、あらかじめ、建設大臣の承認を受け、これらの権限を行つたときは、遅滞なく、その旨を建設大臣に報告しなければならない。

3 第一項の規定により公団が建設大臣に代つて行う権限は、第十條第一項の規定により公告する工事開始の日から第十四條第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日までに限り行うことができるものとする。

第七條第一項第六号中「法第八十七條第一項」を「同法第八十七條第一項」に改め、同項第八号及び第九号中「法第九十一條第二項」を「同法第九十一條第二項」に改め、同項第十号中「法第四十八條第三項」を「同法第四十八條第三項」に改め、同項第十三号中「法第九十一條第二項」を「同法第九十一條第二項」に、「法第三十二條第一項」を「同法第三十二條第二項」に改める。

第十條第一項中「公団は、」の下に「第二條の二の規定に基く高速自動車国道の新設若しくは改築に関する工事又は」を加え、「新設又は改築」を「新設若しくは改築」に改める。

第十一條第二項中「前項」を「前二項」に、「同項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項中「料金の額は、」を削り、「許可に係る道路を」許可に係る料金の額は、当該許可に係る道路」に改め、同項を同条第二項とし、同条に第一項として次のように加える。

高速自動車国道に係る料金の額は、高速自動車国道の新設、改築その他の管理に要する費用で政令で定めるものを償うものであり、かつ、公正妥当なものでなければならぬ。この場合における料金の徴収期間の基準は、政令で定める。

第十二條第一項中「料金は、」の下に「第二條の二の規定に基く新設し、又は改築した高速自動車国道にあつては当該高速自動車国道を通行する高速自動車国道法第二條第四項に規定する自動車から、」を加え、「許可に係る道路を」許可に係る道路にあつては当該道路」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 高速自動車国道以外の道路にあつては、前項本文の規定にかかわらず、トンネル及び橋並びに渡船施設、道路用エレベーターその他政令で定める施設を通行し、又は利用する人からも料金を徴収することができる。

第十五條第一項中「第三條第一項又は」を「第二條の二の規定に基く高

速自動車国道の新設又は改築に関する工事又は第三條第一項若しくは」に改め、同条第二項中「第三條第一項又は」を「第二條の三の認可又は第三條第一項若しくは」に、「当該許可を」当該認可又は許可」に改める。第十五條の次に次の一条を加える。

(有料の高速自動車国道の供用の開始)
第十五條の二 建設大臣は、高速自動車国道について前条第一項後段の規定による検査をし、これを合格としたときは、遅滞なく、当該高速自動車国道の供用を開始しななければならない。

第十六條の見出し中「道路」を「一級国道等」に改め、同条第一項中「前条第一項後段の規定による検査」を「第十五條第一項後段の規定による検査(高速自動車国道に係るものを除く。)」に改め、同条第三項中「前条第一項後段」を「第十五條第一項後段」に改める。

第十六條の次に次の一条を加える。

(建設大臣が権限を行う場合の意見の聴取等)
第十六條の二 建設大臣は、公団が

第二條の二の規定に基く新設し、若しくは改築し、又は第四條の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速自動車国道(以下「公団の管理する高速自動車国道」という。)について、次の各号に掲げる権限を行おうとするときは、あらかじめ、公団の意見をきかなければならない。
一 高速自動車国道法第十三條第

一項(同法第十六條において準用する場合を含む。)の規定により特別治道区域を指定すること。

二 高速自動車国道法第十四條第二項又は第三項(同法第十六條において準用する場合を含む。)の規定により必要な措置を命ずること。

三 道路法第三十七條第一項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により道路の占用を禁止し、又は制限すること。

四 道路法第四十四條第一項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により道路に接続する区域を治道区域として指定し、又は同条第四項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により必要な措置を講ずべきことを命ずること。

五 道路法第七十一條第一項又は第二項(同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。)の規定により同法第三十七條第一項又は第四十四條第四項の規定に係る禁止等について処分をし、又は措置を命ずること。

2 建設大臣は、公団の管理する高速自動車国道について、前項各号に掲げる権限を行つたときは、遅滞なく、その旨を公団に通知しなければならない。

第十七條第一項中「(以下「公団の管理する道路」という。))」を「(高速自動車国道を除く。以下「公団の管理する一級国道等」という。))」に改

め、同項第二号から第六号まで中「法第九十一條第二項」を「同法第九十一條第二項」に改め、同項第八号中「法第九十一條第二項」を「同法第九十一條第二項」に、「法第三十二條第一項」を「同法第三十二條第一項」に改め、同条第二項中「公団の管理する道路を」公団の管理する「一級国道等」に改める。

第十八條の見出し中「道路管理者」を「建設大臣又は道路管理者」に改め、同条中「公団の管理する道路」を「公団の管理する高速自動車国道又は一級国道等」に改め、「認めるときは、」の下に「建設大臣又は」を加え、「当該道路を」当該「一級国道等」に改める。

第十八條の次に次の一条を加える。

(占用料の徴収についての道路法の規定の準用)
第十八條の二 道路法第三十九條の規定は、公団の管理する高速自動車国道について準用する。この場合において、同条第一項中「道路管理者(一級国道又は二級国道にあつては、道路管理者である都道府県知事の統轄する都道府県。以下本条中同じ。))」とあるのは「日本道路公団」と、同条第二項中「道路管理者である地方公共団体の条例」とあるのは「政令」と読み替へるものとする。

第十九條の見出し中「管理」を「管理等」に改め、同条中「公団の管理する道路」を「公団の管理する高速自動車国道及び一級国道等」に改め、同条に次の一項を加える。
2 公団の管理する高速自動車国道

に關する高速自動車国道法第十三條第一項(同法第十六條において準用する場合を含む。)の規定による特別治道区域の指定に伴う補償に要する費用は、公団の負担とする。

第二十一條中「公団の管理する道路」を「公団の管理する高速自動車国道及び一級国道等」に、「法第五十七條中」を「同法第五十七條中」に、「第七條第一項第六号」を「第六條の二第一項第九号又は第七條第一項第六号」に、「道路管理者の権限」を「建設大臣又は道路管理者の権限」に、「法第五十八條第一項」を「同法第五十八條第一項」に、「法第六十條本文」を「同法第六十條本文」に、「第七條第一項第三号」を「第六條の二第一項第六号又は第七條第一項第三号」に、「法第六十一條第二項」を「同法第六十一條第二項」に、「法第六十二條後段」を「同法第六十二條後段」に、「第七條第一項第八号」を「第六條の二第一項第十三号又は第七條第一項第八号」に改める。

第二十二條中「法第五十八條第一項」を「同法第五十八條第一項」に改める。
第二十三條中「第三條第一項」を「第二條の二、第三條第一項」に、「並びに」を「第十八條の二において準用する道路法第三十九條の規定に基く占用料並びに」に、「法第五十八條第一項」を「同法第五十八條第一項」に改める。

第二十五條中「第三條第一項」を「第二條の二、第三條第一項」に、「並びに」を「第十八條の二において

て準用する同法第三十九条の規定に基く占用料並びに」に、「法第五十八条第一項」を「同法第五十八条第一項」に、「法第七十三条第一項」を「同法第七十三条第一項」に、「政令」とを「政令」と、同条第三項中「地方公共団体の徴収金と同順位とする。」とあるのは「道府県の徴収金と同順位とする。」とに改める。

(高速自動車国道に係る料金に関する監督)

第二十七条中「建設大臣は、」の下に「次項に規定するもののほか、」を加え、「公団の管理する道路」を「公団の管理する高速自動車国道又は一級国道等」に改め、同条に次の一項を加える。

第二十八條第二項中「二級国道」を「高速自動車国道、一級国道」に改める。

第六條の二第一項第六号若しくは第七号又は第七條第一項第三号若しくは第四号の規定により公団が建設大臣又は道路管理者に代つてする道路法第二十一条第一項又は第二十二條第一項の規定による命令

二 第六條の二第一項第八号若しくは第十三号又は第七條第一項第五号若しくは第八号の規定により公団が建設大臣又は道路管理者に代つて道路法第二十三條第一項又は第三十八條第一項（同法第九十一條第二項において準用する場合を含む）の規定による工事を自ら施行すること

と。

三 第六條の二第一項第九号又は第七條第一項第六号の規定により公団が建設大臣又は道路管理者に代つてする道路法第二十四条本文の規定による承認を与えないこと。

四 第六条の第二項第十号の規定により公団が建設大臣に代つてする道路法第三十二条第一項又は第三項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定による許可を与えないこと。

五 第六条の二第一項第十四号又は第七條第一項第九号の規定により公団が建設大臣又は道路管理者に代つてした道路法第四十条第二項（同法第九十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定に基く指示

六 第六條の二第一項第十六号若しくは第十七号又は第七條第一

項第十一号若しくは第十二号の規定により公団が建設大臣又は道路管理者に代つてした道路法第四十六条又は第四十七条第二項若しくは第三項の規定に基づく通行の禁止又は制限その他の処分

七、第六條の第二項第十八号又は第七條第一項第十三号の規定により公団が建設大臣又は道路管理者に代つてした道路法第七十一條第一項又は第二項（同法第九十一條第二項において準用する場合を含む。）の規定に基く処分

第二十九條第一項第十号中「法第

第七十一條第二項」を同法第九十一條第三項」に改め、同号を同項第十一号とし、同項第八号及び第九号を一つずつ繰り下げ、同項第七号の次の一の号を加える。

第六條の二第一項第十九号又は第七條第一項第十四号の規定

により公団が建設大臣又は道路管理者に代つてする道路法第九十一条第一項の規定による許可を与えないこと。

「復旧」を加え、「公団の管理する道路」を「公団の管理する一級国道」に、「法第二条第二項」を「同法第二条第二項」に、「法第二十四条」を「同法第二十四条」に、「法第七十一条第四項」を「同法第七十一条第四項」に、「法第七十二条第一項」を

「同法第七十二条第一項」に改め、同条第二項中「公団の管理する道路」

を、公団の管理する一級国道等に改め、同条第三項中「道路管理者に代つて」を「道路管理者又は建設大臣に代つて」に、「法第八章（第六十六条を除く。）」を「道路法第八章（第六十六条を除く。）」又は高速自動車国道法第二十六条から第三十二条までに、「道

め、同項を同条第五項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

3 この法律による高速自動車国道の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理については、この法律に定めるものを除くほか、高速自動車国道法の規定の適用が

あるものとする。この場合において、同法第十九条第一項中「建設大臣は、」とあるのは「日本道路公団は、」と、「建設大臣が命じた」とあるのは「その命じた」と、「第十四条第一項（第十六条において準用する場合を含む。）若しくは

は第十七条第一項の規定又は第十四条第二項若しくは第三項（第十六条において準用する場合を含む。）とあるのは「第十七条第一項の規定」と、「その違反行為の中止を命じ、又は建築物等の改築、移転、除却」とあるのは「その違反行

4 前項に定めるものを除くほか、
高速自動車国道法第二十五条の規
定により適用があるものとされた
道路法の規定の適用についての必
要な技術的説替は、政令で定め
る。

附則

1 この法律は、公布の日から施行

する。

2 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項第三十八号の三の次に次の一号を加える。

二十八の四、日本道路公団の管理する高速自動車国道に關し、料金及び料金の徴取期間を認可すること。

第二十八條第一項第八号の四の次に次の一号を加える。

入の五 日本道路公団の管理する高速自動車国道の料金に関すること。

第二十八条第三項中「第八号の四」を「第八号の五」に改める。

四」を「第八号の五」に改める。

山口(す)委員　まず私は本阿法律家の骨子について、道路局長からお伺いをしたいのですが、この法律ができまして高速自動車道路の整備を行うことになるわけでありまけれども、その経過から見まして、この高速自動車道路の建設が実際には、話題になりましてから今日までその実施が非常におくれている。聞くところによると、これは運輸省と建設省の話し合いといいますが、何といいますが、それが手間取つて、そのために時日が遅延されたというようなことが伝えられております。これは巷間伝えられるところによると、官庁のなわ張り争いが、そういうふうないわゆる弊害を如実に現わしておるのだというふうなうわさが飛んでおるわけにあります。私はこの際この法律を制定するに当つて、建設委員会

並びに運輸委員会の両方に併記せられたというところは、またそういうところから出ておるのではないかと考えるわけであります。そういったしますと、将来この道路が運輸省と建設省の共管の形で管理せられるということになりますと、どつちつかずのいわゆる押し合いということになって、これを実行するに当って積極性を欠くような弊害が生じはしないかということをお慮るわけであります。従つてこの際それらの経過について、一つはつきりと御説明いただきたい。

○富樫政府委員 お話のございましたように、国土開発院自動車道建設法案が出ましてから、だいぶ年数がたつわけでございますが、この法案が長い時間を要したということは、この法案によりまして縦貫自動車道をどう建設、管理するかという点がはつきりしなかつた点がございまして、その間の調整がとられるのに時日を要したということでございます。幸い今回建設、運輸両大臣のお力で協定ができましたので、この高速自動車国道法案も提案の運びになつたわけでございます。これは、お話のように運輸、建設両省の共管でございますけれども、予定路線をきめ、整備計画を立てるまで共管でございます。また、その整備計画によつて建設、管理を進めて参るわけでございますので、今後におきましては、共管であるために仕事がおくれるというようなことはないと考えております。

○山口(文)委員 運輸大臣がお見えになつたので伺ひたいと思ひます。今の建設省のお答えによりますと、この高速自動車国道を整備する事業を遂行するところまでは運輸省との共管、その後で上つたものの維持、補修については、これは建設省の所管にしていく、こういうこととありますが、そういったしますと、これができ上れば直ちにこれは建設省に所管が移管されて、実質上は運輸省の手を離れるという結果になるのではないかと思います。そういたしますと、高速道路ですが、そういったしますと、高速道路でありますから、将来運輸省においてもこの道路を利用しての輸送計画あるいはそれに伴ひまする車両整備等、適切な措置が当然対応策として考えられるわけであります。そういったしますと、この要請に基いて道路の整備等についてもあるいはまた改善を要する要求が出されることもありましようし、実施した後に道路の改修等適宜な措置が講ぜられてこそ、その道路の機能を發揮することができるようになると思ひます。建設省に全然移管されて、運輸省は共管から離れるという結果になれば、これは実質上運輸大臣としてはそれに対する権限はなくなつてくるわけでありますから、従つてこの道路の保守、維持、修繕等につきましましては、何ら管理の意思を持つて実行に移すことができなくなるといふ結果になるのですが、一体どういふふうにお考えになりますか。でき上つた後にも運輸省に意見がなれば、これは適当なる機関を設けて、その協議を待つて行い得るよう措置する考えでありますか、その点を一つ。

○宮澤國務大臣 これは建設省の所管でありますけれども、実際問題としては道路公団に管理をさせるのであります。従つて道路公団管理後における所管はなるほど建設省ですが、ただ料金問題はすべて運輸省と共同できめなければならぬ。料金の問題に関してはその先とも同様な形です。設計をして工事着手するまで両省で協議して、あとの管理は公団でいいのではないかと。ただ料金に關する限りは、料金は全体の輸送運賃に關係しますから、運輸省と何方協議することになつて、主として運輸省の考え方が料金には重きをなす、それで大体の運用はいいのではないかと考えております。

○山口(文)委員 質問に対する答えが少し先について、私の尋ねんとしたことを先に答へられたわけですから、それと問題を道路を利用する、いわば需要者の場合——適切な料金の設定またその料金の収益によりまして、道路の適切な管理方式を協議して決定していく、こういう場合に、やはり需要者の側に立つて考えるわけにも参らないうし、あるいは供給する側に立つて料金の設定をしていく、こういうことではこの道路の行政はばらばらになつて、常にそこに争ひとまではいかなくとも、運営に非常な円滑を欠くようないふ事態が生じはしないか。またその収益を運用するに當りまして、その活用方法を来すようなこともないとも言へません。こういう点について運輸省並びに建設省はどういふふうにお考えになるか。これについてただ公団にまかすとか、あるいはその後運輸大臣の意見によつて建設省へ連絡するとかいふ

ようなことでは、どうも私はその協議の場というものが完全に行われるとは考えられませんが、従つてそういう協議の場というものを一体どういふ機関でお待ちになるか、これはこの道路を将来運営する上にきつめて重要問題であると思ひますから、一つ両省からその見解を御披露願ひたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 今の御心配の点ですが、なるほど考えてみればいろいろなことが起りますようが、とにかくこの自動車道路については従来建設、運輸両省で所管の問題からなかなか事が運びませんでしたのが一応こまできて軌道に乗つた、こういうふうな状態でおるのです。それから後の非常にこまかい今のようなお話の点になると、大体やつてみなければわからぬ点も出てくると思ひますが、今のところはおおよそ想定してこれならいける、それから事實上道路公団が有料道路で取つていくのですから、料金の問題もその一般の運賃とそれから建設費を償却していく分と見合つて公正なものを作つていくという点で、これは大した問題なく上るのじゃないか。ただいまのお話は、その後の管理もしくは経営に關して、運輸省も何とか権限がなくちゃいかぬのじゃないかという点だと思ひますが、自動車交通の上からこの路線が支障を来たすといへば、運輸省からも意見を出して、その意見を建設省において考慮してもらへばそれでいける、こう考えております。

○小澤政府委員 ただいま料金の問題でございましたけれども、この料金の問題は建設する費用だとかその問題もファクターに入ります。それからまたあまり高い運賃では困りますから、公

正受当な点をきめまして、それから償還年限をどうするかということも運輸省と協議をいたしましてきめまされ、そういうトラブルの起きることはないと思ひます。

それから先ほど来問題になりましたこの高速自動車国道ができてからのあの運営、管理の問題でございまして、これも建設省の方といたしましては建設省の方の任務でございまして、運輸省の方でこれをどうするということとは運輸省の方の権限でございまして、決して建設省が専断にこれをやるということはありませんで、運輸省は運輸省として運輸の面からこれを監督してやるというふうになつておるわけでございます。

○山口(文)委員 さらに私はこの道路の維持等に關してお伺ひをいたしたいのです。利用者の負担に關してでありますが、今までとられて参りました政府の政策を見ておきますと、たとえば今回問題になりましたガソリン税あるいは軽油引取税というような税を目的税として設定をいたしますと、あたかも道路の保守修繕はそれを利用して、ガソリンあるいは軽油を使用して動かす、道路を使用するその者のみの責任であるかのような、いわゆる政府の態度が、国の全体的な交通という面から社会的責任を、どうも利用者のみに負わせて、道路の保守なるものが、この自動車道の利用者におきましては道路の整備五カ年計画に基いて設定せられましたこのガソリン税や軽油引取税にいたしまして、政府がその目的税を創設しましたときに、いわゆるこのガソリ

ン税による五カ年計画の予算のうち、五五％はガソリン税によってまかなう、あとの四五％は政府のいわゆる一般会計から補充して、これで道路の整備を行なっていくのだ、こういうことだ、しかしガソリン税は創設せられたと思ひます。しかし今日まで政府の支出した金額を見ておきますと、政府の金は本年度までにおおむね八十六億程度にすぎません。それに対して、ガソリン税を本年度の予算通りにいたしますと、軽油引取税を含めると、すでに四カ年間で五カ年間に徴収する予算の総額を上回る額、今詳細な資料を持っておりませんが、たしか百六十億以上の金がすでに本年度のこの税金の改正等によって業者からは徴収せられておる。こうなりますと、私の言つたように、道路の整備はあたかもそのガソリンやあるいは軽油を使用して、そして運送に従事しておる者のみの責任のようになってしまふ。そういうような従来からの政府の態度でありますから、従つてここで高速道路を作つて、これを利用せしめる、こういうことになりまふと、またまたその通行料金をどんどんと値上げして、この国道の保守修繕はあたかもこれを利用する者のみの責任に帰するといふような、そういう政策がとられないかといふことを非常におそれるわけでありまふ。これを利用いたしまして、なるほど直接的に利益を得るものはそれを通行する通行者でありまふし、けれども、その通行者を利用して利益を得るのは全体の国民であります。また全体の国の経済でありまして、従つてそれはここに提案理由として述べられておる通りでございます。私はそういう見

地から考えますと、この道路を利用いたしまして、そして通行に従事いたします業者の負担なるものが以上申し上げたようなことになつて参れば、大へん当初の建設の計画趣旨とは反することに相なるのでありますから、これについては十分なる阿相の計画といひますか、信念といひますか、それがなくてはならぬと思ひます。この点について、将来のことではありますけれども、さしあたり今どのようにこれを考へておるか、一つこの点は、特にこの際重要でありますから、はつきりと一見解をお述べいただきたいと思ひます。

○宮澤内務大臣 私はいまだいまだお話し、この間からガソリン税の問題で議論になつております。これは、むしろ一般道路の話なものであります。この高速自動車道路は、初めから一般道路とは違つて、料金によつてまかなつていくという建前で、従つて利用者だけのために、つまり一般の道路は国民全体、これは建設省で直接国道なり、府県は府県でやっております。これは特殊の用途に充てておるので、問題は、道路公団が管理しておつて、いつまで管理しておるか、たとえばアメリカあたりでは、御承知の通り大体二十五年くらいで元を取つてしまつて、それから後は全部無料にしてやつております。道路公団が持つておる間は料金を取らせ、そうすると残る問題は、その有料道路だけはペイしてしまつたけれども、それから上るものでまた次の道路を建設していかせるか、あるいはそれはいかせない、現在のように国家資金の援助によつて道路公団はすべてやらしているのですから、——国へ戻すと

きには無料になつておるのですから、国へ戻してから後は、国が修繕管理しますけれども、その戻すまでの間は、道路公団が上つてくる収益から全部保守もしていき、管理もしていき、大体二十年か二十五年でやつていく、こういう建前ですから、この点だけは一般の道路とうんと違つておる、こう思うのであります。

○南條内務大臣 この高速自動車道路についての管理方式その他につきましては、今運輸大臣の御答弁の通りであります。この高速自動車道路は道路公団をして管理せしめ、有料で作るわけでありまふから、その利用者から料金を取つてまかなうのであります。が、大体二十年か二十五年間、その年限は政令で定めまふが、償還ができた場合は、その道路は国に戻すということが建前であります。現在公団がやつております有料道路はすべてそうでありまふ。今度でまふ高速自動車道路も、その方式で実施しようといふことであります。御了承願ひます。

○山口(次)委員 償却済みのものは国の所有に属す、それは大へん私はけっこうなことだと思ひます。ぜひそうしていただきたいと思ひます。ただ問題は、その償却期間を二十年なら二十年、あるいは二十五年と定めまして償却するとして、その償却のためのいわゆる通行料金の徴収といふことになるわけでありまふけれども、その通行料金の設定の仕方が問題だと私は思ふのです。もちろん建設したものを償却して参ることは、これは一般方式としては当りまえでありまふけれども、少くともその支払われる償却金なるものを、言いかえると償却の責任といふものを利用

者にのみ負わされていく、こういうことでは、私はこれを願つて考へると、その二十年なら二十年の償却期間内において利益を得る者は、これを利用する者だけではない。直接に通行する者だけが利益を得るのではなくて、これを通行者が利用することによつて、利になる者も大きな利益を得ることになるのであるから、従つてそこに公共性を有するといふことが私は言ひ得ると思ひます。またこの道路の建設に當つて、その国の経済開発といふことが大きな目的で設定せられるのでありますから、そうなりますと、その償却期間内におきましては、これは当然利用する者とそれから間接的にその利益を得る者との一般の利益の責任分担といふところから、通行者の利益といふものの価値判断がなされて、そうしてその料金が設定されるということになければ、今のガソリン税のようになつたまた負担を増大する結果になる。こういうことになりまふと、ひいてはまたそれが運賃やその他の面に非常な負担をかけることになる。あるいはこれを利用して行ふ企業者自体の企業経営も至るところで危機に瀕する状態が生まれる。従つてこの通行料金の設定の基本といふものは、これはきつめて重要な意味を持つものでありますから、この際その通行料金の設定計画等についても、十分な資料と検討をされた後に、その計画が実施されるものと思ふのであります。従つてその通行料金等の設定の計画が明らかにしなければ、この際それを一つ明らかにしていただきたい。もしそれが明らかにされれば、その設定せられます料金についての根拠をもはつきりお示しを願ひたい、かように考へます。

○山内政府委員 この自動車道に對します料金をどう設定するかといひますことは、そのルートがはつきりまふりまして、そこに通行する車両数がはつきり出まふて、その結果出るわけでございます。運輸省、建設省といひまして、この料金をどう設定し、どう取り方をするかといふことにつきまふては、今後この整備計画並びに建設計画に伴ひまして、詳細なるデータを取りまして決定しなければならぬわけでございます。運輸省におきましても本年度の調査におきましては、そういう一時的な調査といふところには、最重点を置きまして、これから調査をいたす段階になつておるわけでございます。またこの道路の開通いたしますのは本年度ではなく時間がありまふので、われわれといたしましては十分時間をかけまして、適正な料金を算定するように努力いたしたいと思ひます。

○山口(次)委員 さらにもう一点お伺ひしたいのは、これが通過後第一次に着手せられるところは、どこからどの区間を計画せられておるのですか。

○南條内務大臣 三十二年の予算に計上しております高速自動車道の予定路線は、名古屋―神戸間がこの縦貫道の一環として今度提案されております。約三十億であります。その他道路公団で新規に三十二年度予算で計画いたしております路線が相当ございまして、今までの縦貫のものもございまして、これはすべて有料道路であります。高速自動車道としては名古屋―神戸間が今度初めて計画される路線であります。

○山口(文)委員 その名古屋―神戸間の第一着手路線として指定せられたこの路線は、何年計画で完成するといふ計画ですか。

○宮澤政府委員 名古屋―神戸間に本年度から着手するといふことは、ただいま大臣から申された通りであります。これを何年間に完成するかといふことでは、用地問題に相当する日が必要ではないかと予想しておるわけであり、三年ぐらゐの量でございますが、用地問題がからみますのはつきりお答えできないわけでございますが、私どもとしてはここ三、四年の間に完成したい、かように考えております。

○山口(文)委員 聞くところによりますと、この計画を実行するのに当って、今言われたように用地問題の解決の成否が、この計画を計画通り実行させるかどうかということにかかっておる、私はこういうふうなことで、きわめてこの用地の問題は重要な問題と考へております。またその通過地といふものもきわめて重要な問題であります。聞くところによると当初計画されたこの通過予定地を、変更または計画がえをしなければならぬという事態に陥るような動きが示されるようなうわさがすでに出ております。それからまたその計画路線にありますが用地の買収等についても、すでにそれを阻害するような動きがあるとも伝えられております。こういうことはきわめて遺憾なことでありまして、これが円滑なる計画の遂行は、こういうような動きを排除していくという強い決意が必要だといふふうに考へるわけであり、

が、これに現在どう対処されておるか、またどういふ決意をもって打開していこうとされますか、一応承わりたい。

○南條國務大臣 ただいまのお話は、具体的な個所の御指摘がございませうけれども、用地買収についてそういううわさがある云々とおっしゃるの、名古屋―神戸間の路線の上で、岐阜県寄りの大垣付近あたりの農家がいろいろなそういう点についての反対陳情をしておるというところは承わっておりますが、これにつきましては十分地元の関係者の方々にお願いをして、この支障を除去するような方法をとっております。また明年から始まりますのは、とりあえずは、大津から神戸間を始めるわけであり、従って大津―名古屋間の用地買収につきましては、さほどの抵抗はないわけでありまして、できるだけ、用地補償などするものもありますけれども、大体今のところそういう強い抵抗はないように聞いておるのであります。

○山口(文)委員 ただいまの建設大臣の答弁はきわめて適切な答弁であると考へて私は安心をいたしますが、さらにこの点につきましては特段の御配慮をいただいて、そうしてそういうような障害はないように、この計画を遂行するに当っては、そのときになつていろいろの問題を起しては、非常にこの計画に支障を来たすわけであり、あらかじめ予測せられる事態については、そのときに当って解決するのではなしに、当初から極力その摩擦を避け、適切な措置を講ずるように、

今からの配慮を特に希望したいと思ひます。私はこれで終ります。

○瀨戸山委員 私は前に建設委員会では、私が重要な点だと考へておるところは質疑をいたしたのであります。実は建設委員会だけの質疑をと思つておつたのでありますが、ちょうど運輸大臣もおられますので、幸いだと思いますから、政府の考へ方を聞いておきたいと思ひます。というのは、この高速自動車国道の法案を出されて、全国的な高速自動車道路網を作ろう、こういう計画であります。それと関連してこの東京都内の―東京都内というわけではありませんが、東京都と東京部以外の連絡をする高速自動車道、私はこれは非常に急がなければならぬのじゃないかと思ひます。私が御説明申し上げるまでもなく、自動車からスクーター、オートバイ、三輪車、乗用車、トラック、各種のいわゆる輸送機関が混雑交通で、正直なところ窒息状態のような格好になっております。これは交通安全からいっても、輸送の能力からいっても、非常に非能率的になつておることは御承知の通りであります。でありますから、全国的な高速自動車道路網ももちろんやらなければならぬ、けれども、このように一部はかかることになるから、こうであるが、そういうものをつなぐ、一番逼迫しておる東京都内の外周とつながる高速自動車道、これは非常に緊急なことには私考へております。この問題について、今日どういふ考へを持っておられるか、建設大臣、運輸大臣が

ちやうど幸いおられますから、この際承わつておきたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 ごもつともな点でございしますが、大都市の高速自動車道路は非常に必要であるけれども、また非常に困難なことは、何といつても土地の買収、道路用の敷地を得るといふことが非常に困難であります。たとえばこの中央道にしましても、審議会において今度御決定を願うのですが、八王子から先は東京都内においても一応めどがつくが、八王子辺から都内に、どの辺から持つてきたら道路の敷地が手に入るかといふことは、非常に困難であります。また非常に耕地と住宅地とを端からつづす。従つて東京都の交通の計画は、地下鉄によることに都内はいたします。御承知の通り国鉄と地下鉄を中心として、それにその他の道路で一応の計画は立つておりますが、今瀨戸山さんのお話の東京と近郊とを結び、ということとは非常に困難で、たとえば今度水戸の方の原子力の東海村あたりの連絡も、私どもとすれば自動車の専用道路を作つたらいいと思ひますが、やはり混合道路でいくでしょう。普通の一般道路でいかざるを得ない。おのずから今持っているものを補強していく。新しい道路で耕地、平坦地をつぶすといふことは非常に困難であります。それで中央道の特徴は、つぶした約二十倍以上の耕地ができることであるが、しかしそれが同じところできるといふので、少し違つたところできるといふところで困つておるのですけれども、いい耕地だけでも、つぶす耕地の約二十倍以上である。それが中央道なので、割合に道路敷地の問題が楽にいく。これを都会の耕地をつぶしてい

くといふことになる、今お話の滋賀県あたりでも、ちよつと山に寄りなれば、むしろ旗を立てて中央道をやらせたいといふので、山寄りにしてやうやくやつていくより事実上の問題としては仕方ない、そういうことですか、自動車専用道路を東京から四方に出すといふことは非常に必要なことでありますけれども、これを高架にすれば、下を住宅にでもすればできるかもしれないが、非常に金がかかる。そういう問題で非常に困難だけれども、何とか道をつけていかなければならぬ。第一中央自動車道路がいよいよ二、三年のうちにできてくるときに、八王子から都心へどこへ持つてくるかといふことが非常に大きな問題になつてくるわけであり、そういう点でいいことではありますけれども、今直ちに専用道路によつて都心からあちこち結ぶといふことは非常に困難であります。ごく都内の問題は、御承知の通り地下鉄を縦横に作つて、国鉄と地下鉄を結んで、郊外電車を地下鉄に乗り入れさせて緩和するといふことでやつておる。貨物は全部鉄道によるというように計画でいっておりますが、この点が非常に、これからの問題であるわけであり、

○瀨戸山委員 都内に高速自動車道路を作ることは非常に困難だといふこと、これはよくわかるわけであり、けれども、これをこのままにしておいたのでは、自動車は全然交通の用をなさないという実情ですから、その困難を押し切つてやるといふ大きな政治が私は必要だと思ふ。それで御承知のようによ首都圏整備委員会では、都内における高速自動車道路網の計画を立て

ておられるか、建設大臣、運輸大臣が

りまして、その必要に應じて——何しろ日本の道路は悪いものですから、そうして鉄道々々と言われますが、その必要に應じて、やはりその方へだんだんいく傾向にありますから、これは政

府として、とある主体、大企業としていくということとはありませんが、鉄道になるべくよらないで、できるだけ自動車その他の交通機関によっていく方がいいということだけは明らかだと思えます。

前田(幹線)委員 大佐のお考えがわかりましたので、その点は了承するのではありませんが、たとえば複々線の問題にいたしましたが、京阪あるいは京浜といったような地域は、これらはもちろん特殊なところであります。全国の幹線と

そこです。次にお尋ね申し上げたいのは、道路という一つの観念であります。従来は道路といえば、人間が通ります。荷馬車が通るといふ感覚であつたが、

近代的道路というものは人間かてくる
とか荷馬車を通すとかいうものではな
なく、機械で利用するというもの、こ
れが近代的道路だと思ふ。従つて高
速自動車というものが生まれてくる
わけですが、これが運輸省と建設省
の共管

になつておる。これは最初申し上げた
 ように非常に御苦心の結果であります
 が、もう一歩百尺竿頭を進めて、運輸
 省は建設省の専管におまかせになる御
 意思はないだろうか、私はこう考える
 のです。それは道路運送等の関係から

言いますと、輸送の關係は運輸省だ
これは当然である。従つて、高速自動
車道は料金を取るといふことでありま
すが、料金の問題は何も運輸省が關係

しなくても、ただ輸送の關係の料金、
 こういふ關係が私は重点であらうと思
 う。道路公団がやっております有料道
 路のうちでも、たとえば関門あるいは
 西海橋、江ノ島の道路など、いろいろ
 なところがたくさんありますが、これ
 は何も運輸省が輸送の關係でどうい
 うのじゃなし、ただ道路を整備する
 費用との関連で料金がたいぶ……。そ
 れにあわせて輸送の料金にいかなる影
 響があるかという關係で、運輸省が関
 係されるべきである。この高速自動車
 道がかりに名古屋―神戸間、また進ん
 では東京―大阪間にできまして、道
 路の上を交通するところの自動車、ト
 ラック等で輸送する輸送料金との關係
 は、運輸省が専管であつて、これは建
 設省があまり文句は言わない方がいい
 し、私は言うべきでもないと思う。た
 だ道路の整備のために作ったところの
 ものの關係から起る交通料金ですか
 ら、交通料金は建設省におまかせに
 なつて、運輸省の關連するものは運輸
 省がやるという建前に立ちますと、近
 代的道路は――道路は建設省である、
 しかも近代的道路という感覺をお認め
 になるといふことになります、むしろ百
 尺竿頭一歩をお進めになつて、高速自
 動車道も共管などと言わないで建設省
 におまかせになつた方が、私は行政が
 すっきりした形になるのではないかと
 思うのですが、運輸大臣の御所見だけ
 をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 大体において今の行
 政機構の根本からですが、行政機構の
 根本は、運輸という輸送の面は全部運
 輸省がやっておりますが、その
 の建前を変えていけば今のお話でよ
 い。しかしこれはその建前を変えるは

ど飛躍して建設省に一切おまかせす
 る。實際当面の問題としては運輸省と
 してはほとんど運輸行政の最小限の範
 囲にとどめて、あとをおまかせする
 といふ、これは一つの行き方を示したの
 ですが、たとえば自動車、トラックに
 しろ、その他の交通にしろ、バスにし
 る、輸送機関というものは今――これ
 はよいか悪いかわかりませんが、運輸
 省が全部所管している。そして今まで
 は自動車の専用道路というものは全部
 運輸省の専管であつた。それをこま
 めに飛躍して、ただ計画だけで一つ御相
 談に乗りましよう、あとはどうぞ一切
 おやり下さい、こういうのですから、
 今の行政組織の上ではもう清水の舞台
 から飛びおりたくらいのことをやつて
 おりますので、一つこの上は行政機構
 を変えていく、たとえば交通省でも
 作つてどうするとかいふ問題の場合で
 なければ……。こう考へております。

○前田(榮)委員 従来の道路觀念から
 いたしました場合における道路と、そ
 れからいろいろな輸送という關連にお
 いては、今運輸大臣がおっしゃること
 が理論的だと私もそれは考へておりま
 す。しかしこの問題はすでに大体の方
 針が成立いたしておるので、ただこの
 点だけにとどめておくのが適當だと思
 いますから、この点だけにとどめてお
 きます。

なおもう一つお尋ね申し上げたいの
 は、この高速自動車道路法案の中に、
 いわゆる自動車とはという問題なので
 ありますが、この定義は道路運送車両
 法によることになつております。そう
 である、自動車に機械のついたもの、
 これは自動車の部類に入つておらない

のであります。従つて今度高速自動車
 道ができました、オートバイ等の単
 車はこの中に入れぬことになつておる
 と思う。しかしながら近代的機械科学
 の進歩した今日において、單なる小
 さい一馬力や二馬力程度のエンジンをつ
 けた自動車であるなら、これはじやま
 者だから困るじやないかといふことは
 成り立つと思ふのですが、相當大きい
 エンジンをつけて相當馬力のある、速
 力も百キロ以上百四、五十キロも飛
 べるようにできておるものを――道路
 運送車両法には適當だと思ふので、こ
 の点は私は異論はないのですが、これ
 をただ高速自動車道法案にこのまま取り
 入れてある点は、ちよつと適當でない
 のじやないかと思ふ。高速自動車道
 は高速であるといふところに重点が
 あるのだから、高速で、他の一般自
 動車の交通に差しかえのない速力を
 持ったものは通すべきじやないか。一
 般自動車でも今日あるような二十キ
 ロ、三十キロ、五十キロ以内を飛ばす
 こともできぬような貧弱なものは、む
 しろ通してはいけないはずなんだ。だ
 から、道路運送車両法にいう自動車と
 いう觀念でなしに、ほんとうに高速自
 動車という上からいきますと、單車で
 あらうと何であらうと、馬力で制限す
 るのかあるいは速力で制限するのか、
 實際立法上なかなか困難であると思
 いますが、その点高速自動車という觀
 念から、道路運送車両法のいう自動車と
 いうことを変えたいかかなものかと
 思ふのですが、運輸大臣、いかがで
 すか。

○山内政府委員 高速自動車の低速
 度の交通機関が入りますことは、非常
 に交通の効果を阻害するのじやないか

という御質問の趣旨だらうと思ひま
 す。この問題につきましては建設當局
 とも私どもも、事務的に技術的にも
 相談をいたしております。と申しま
 すことは、この高速自動車道ができた
 管理をいたします場合に、現在の道
 交法におきましては最高速度がハイ
 ヤーの場合で六十キロといふのが、日
 本の最高速度になつております。こ
 ういう最高速度の高速自動車道が運
 営されるというところはわれわれ考へて
 ありません。諸外國の例によりますと、
 大体平均速度八十キロ、と申しますと
 どうしても百二十キロぐらいの最高速
 度になります。それで日本の車両全般
 の問題になるわけですが、御
 承知の通り日本の車両が最高速度六十
 キロで押えられておりますために、そ
 ういうエンジン・パワーの大きい車を
 作りましても実用的でないといふ点
 がありまして、現在全体的に車のエン
 ジンがそう強くなつておりません。そ
 れでわれわれといたしましては、この点
 は十分通産省ともあるいは業界方面と
 で連絡いたしまして、当初一体何キロ
 で走らせるかといひまして、なかなか
 か全体の交通がそうなつておりませ
 んので、われわれは段階的にこれを上
 げていくといふことではない、また利用
 車両が少くなりません点も考へまして、
 この点は詳細な調査をいたしたい、か
 ように考へております。この点につ
 きましては法律あるいは政令でそれを
 はつきりきめた方がいゝのかと申しま
 すと、今言いますように、段階的に上
 げていきますことによりまして、果
 てその利用が十分妥當であるかどう
 か、技術の進歩、いわゆる輸送の状態
 において相當変えていかなければなら

ないといふことを考へますので、道路
 公団がやります場合の供用規程によ
 つてやつたらいかにといふ点につ
 きては、將來十分に考へまして、御趣
 旨のようにより非常に低速度のものが
 走ることによりまして交通が阻害され
 ることのないように、まだ日があ
 りますので研究を進めて参りたいと思
 います。この点は各方面に連絡をし
 てきめなければならぬことではござ
 います。本席で何キロぐらいある
 といふエンジンのパワーのぐら
 いは、まだできかねる状態ではござ
 います。この問題につきましては十分慎重
 に調査いたしまして、遺漏のないよう
 に、この道路ができませんまでにきめ
 たい、かように考へております。

○前田(榮)委員 自動車の速力の点も
 今御答弁になつたようなことで、い
 る調査研究されて適當に行うとい
 うことについてはいいと思ふのです。た
 だこの法律の中にはつきりと定められ
 てるものは、オートバイは通しては
 ならぬといふことになつておる。これ
 ははつきりそうなつておると私は理
 解しておるのですが、そうだとすると
 オートバイはそんな高速速度を通せ
 るようなものを作つても、何にもなら
 ないことになつておるわけなんです
 が、それが適當かどうか、將來さうい
 うものができた場合には、それをこれ
 に加へる意図があるのだといふなら
 ば、さしあたりはこれで仕方がな
 かる、こういうことで私も納得する
 のであります、はつきりここで区切り
 がついておるわけですから、私はお尋
 ね申し上げておる。

○山内政府委員 この車両法にいま
 すところの自動車といふものは、

二輪車も三輪車も四輪車も入っておるわけでございます。エンジン・パワーが二百二十五CC以上のものは全部車両になっております。常識的に考えられておりますところのいわゆるオートバイは、車両法という車両ということになっておるわけでございます。この中で常識的にはずれると思われましますのは、自転車にエンジンをつけておる車両でございますが、ああいうものは入りません。大体市場にモーター・バイクといわれるもので、車両法に入っておりますために、私どもの方といたしましてはそういうものが入ってはまだちょっと困るのではないかと、うう気持でおるわけでございます。また、車両法上の車両は大体モーター・バイク以上のもの、技術的に申し上げますとエンジン・パワーが二百二十五CC以上のものは全部含まれておるわけでございます。

○前田(義)委員　そこでお尋ねするわけですが、自動車を通すということになっておりますから、運輸省の見解は自動車とはあながち三輪車でなければならぬ、四輪車でなければならぬというわけではないのですか。二輪車で自動車と同じ力のあるものならばいいというお考えなんですか。

○山内政府委員　この法律そのもので御説明を申し上げた方がよろしいと思っておりますので、読ましていただきますが、この道路運送車両法の第二条の第一項では、「この法律で「道路運送車両」とは、自動車、原動機付自転車及び軽車両をいう。第三項で「この法律で「原動機付自転車」とは、運輸省令で定める総排気量又は定格出力を有する原動機により陸上を移動させることを目的

として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれによりけん引して陸上を移動させることを目的として製作した用具をいう。こうなっております。第二項では、「この法律で「自動車」とは、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれによりけん引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、次項に規定する原動機付自転車以外のものをいう。」とありまして、ただいま読みました第三項の原動機付自転車以外のものは、全部自動車であるという規定をしてあるわけでございます。

○前田(義)委員　原動機付自転車とあるから、つまり二輪車は原動機付自転車と総称されるのじゃないですか、それとは違うのですか、その点をほつきりしてもらえたいのです。

○山内政府委員　それに対して省令が出ておまして、ただいま御説明いたしましたように、二百二十五CC以上のものはこの第二項でいう原動機付自転車以外のものであるという規定をいたしておるわけでありまして、それで先ほどから常識的に御説明いたしましたように、いわゆるモーター・バイクというようなものは自動車の部類に入る、一般の自転車に原動機をつけておるようなものは、この原動機付自転車になるわけでございます。

○瀬戸山委員　少し事務的な問題ですが、道路局長に聞きたいのです。第八條、いわゆる兼用工作物の管理の規定ですが、これは簡単なことですけれども、今の道路法の第二十條の規定と多少異なった内容が規定されております。

す。このただし書きには、「他の工作物の管理者が私人である場合においては、当該高速自動車国道については、修繕に関する工事及び維持以外の管理を行はねばならない」とある。私がお尋ねしておきたいのは、第八條の兼用工作物というのは、高速自動車の道にときには、どういふのが普通にあるか、また私人がやるときに、道路法の場合には建設その他もやらせるようになっておるのですが、そういう区別をされたのはどういふわけか、この点をお伺いしたい。

○富樫政府委員　ただいまお尋ねの第八條の兼用工作物の件でございますが、この兼用工作物といつたしましては、河川の堤防あるいはダムを考へておるのであります。それでこの高速国道におきましては、新設というようなことは、これは他の工作物の管理者にやらせることができないわけでございますので、ただ維持あるいは修繕に關することだけをやらせるということにいたしましたおるわけでありまして、

○瀬戸山委員　そうすると、高速自動車道は非常に重要な、高度の技術といひますか、そういう関係があるので、普通の道路法上の道路、現在の道路とは違ふから、そういう取扱いをする、こういうことですね。

○富樫政府委員　その通りであります。○瀬戸山委員　第十條の交差の方式であります。道路、鉄道、軌道云々とあつて、これは立体交差にしなければならぬ。これは当然であります。このいわゆる道路といふものは、非常に広範にあるわけですが、これは大へん多

いだろうと思ふのです。これは制限規定ですから、そういうものを全部立体交差にするということなんではしような。

○富樫政府委員　趣旨は全部立体交差にするという趣旨でございます。○瀬戸山委員　高速自動車国道ですか、けつこうなことでありますが、町村道は相当なものだと思ふのですが、これは全部開通しないやうな趣旨ですか。

○富樫政府委員　これはやはり町村道、その他農道につきましても全部立体交差にする考へてございまして、ただ立体交差にいたしません場合に、全部高架にしなければならぬやうな場合は別といたしまして、その他の場合におきましては、ある程度農道、町村道はしばらくして、適當な間隔で立体交差にしていきたいという考へてございまして、

○瀬戸山委員　もう一つ簡単なことですが、第七條に、整備計画が決定された場合には、その計画図面を一般の縦覧に供しなければならぬ、こういうふうになっておるわけですが、これはどんな方法でやられるのですか。日本全国を突き通るものを、どこにどういふふうにして一般の縦覧に供されるのですか。

○富樫政府委員　図面を一般に縦覧に供しなければならぬわけでございますが、これは主として県庁においてこの図面を縦覧に供する考へてございまして、

○富樫政府委員　高速自動車国道におきましては、特別沿道制限をいたすようになつておりますが、これはごくしばつて考へておられて、こういう制限区域はそうできないやうに考へておるわけでございますが、制限しなければならぬところは主として曲線部でございます。曲線部の内側等に建築物ができませんと、見通し距離がなくなりまして、こういうところに限つて制限していきたいと考へておるのでございまして、なおただいま予測はできませんが、将来におきまして道路交通に支障があるやうな建築物等も予想されるわけでございますが、そういうものを制限いたしまして、特別沿道区域内にそういう建築物を設けないやうにしたいという考へております。

○瀬戸山委員　こういう場合、どうなんでしょうか。多くの場合、どうせ山の中を通るのでしょから、二十メートル以内の植樹をどうするか、木を植へられるのか、木を切るのか、そういう点はどうなつておるのですか。

○富樫政府委員　山の中等で見通し距離のとれないところは、付近の木を切る場合があります。そういう曲線部等で建築物などが建つやうなおそれもあるところは、この特別制限区域にいたしたいと思つております。

○瀬戸山委員　そこでそういう場合は植樹の関係、木の関係なんか相当あると思うのですが、第十四條で、撤去するとかいろいろの方法を命令で出すことになつております。命令を聞かないときには一万円以下の罰金あるいは五万円以下の罰金という、いろいろ罰則の規定がありますが、その命令を聞かないときには實際問題としてどうなる

のでしようかな。罰金を取りつばなし
ということになるのですか。それ以上
はどういうことになるのですか。

○富樫政府委員 まづ移転、除却、そ
の他の命令をすることです。ごさい
が、まあこういうことで処置いたした
い考えでございいます。それを聞かない
場合には罰則を設けておるわけでご
さい。

○瀬戸山委員 一万円納めればこの木
を切らぬでもいいということになつて
しまつたらどうなるのですか。

○富樫政府委員 これはその木を切つ
てしまふわけでごさいますが、これは
行政代執行で実施をいたすわけでご
さい。

○瀬戸山委員 第二十条、費用の負担
というところでございいますが、この第二
項に、国は高速自動車国道の存する都
道府県が著しく利益を受ける場合に
いては、別に法律で定めるところに
よつて当該都道府県に費用の一部を負
担させる。この著しく利益を受けると
いうことは、どういうことを想定され
ているのですか。

○富樫政府委員 高速国道に接続した
します道路、インタチェンジと称して
おりますが、そういうものができると
ころにおきましては、府県によりまし
てはその区域に非常な利益を受ける場
合が予想できるわけでごさいます。そ
ういうところに対して、負担の公
平という見地からかような制度を設け
ているわけでごさいます。

○瀬戸山委員 道路を作るとどこでも
便利になるのですから、ほとんど日本
全国の——今の考え方は、いつできる
かなかなか見当がつきませんけれども、
法律上の考え方では、実は日本全国を

通るわけなんです。そうすると、便利
になるために作るわけなんです。著
しく利益を受けるといふのは、どうい
う場合を想定されているのですかね。
それから別に法律で定めるといふが、
そういう負担法が何かを作られる考え
ですか。

○富樫政府委員 これは高速国道が通
りましてこの取りつけ部分、ほかの道
路と取りつけ部分はきつめて制限され
るわけでごさいます。そういう取りつ
けの道路ができる部分につきまして
は、その付近が非常に利益を受けるこ
とも予想されますので、そういう場合
のことをいっておるわけでごさいま
す。それから「別に法律で定めるところ
により」といふのは負担区分を別に法
律で定めたいということでごさいます。

○瀬戸山委員 直接高速国道法には関
係ないのでありまして、道路行政一般
に關係があるのですが、これは妙なこ
とをお尋ねするようですが、一体道路
というものはどういふものなんでしょ
うか。道路の定義と申しますか、もう少
し具体的に言うと、道路の上と下はど
こまでが一体道路になつておるか、そ
れを一つ参考のために聞かしていただ
きたい。

○富樫政府委員 道路は垂直に上空に
も地下にも及ぶわけでごさいます。そ
こで何メートルぐらいまでかというこ
とは、これは何メートルというわけに
は参りませんのですが、およそ常識で
考えられる上、あるいは下までを道路
と考えておるわけでありまして。

○瀬戸山委員 はつきりしためどがつ
かないというわけですね。

○富樫政府委員 はつきり何メートル
ということではできないわけでありま

す。が、道路交通に支障を及ぼす範囲、そ
れを考へておるわけでごさいますし、
地下の場合にもまた道路の構造に支障
を及ぼす範囲の地下を考へておるわけ
であります。

○瀬戸山委員 私がこういうことをお
尋ねするのは、今政府が別に出してお
られる建築基準法の一部改正、これら
に關係があるからこういうことをお尋
ねしておるわけでありまして。道路の占有
許可制の規定でございいます。そうす
るとあの建築基準法で問題にしておりま
すのは、高層ビルをつなぐために道路
の上空を通るわけですね。そうするとそ
の道路とはどこまで關係があるかとい
うことになつてきますから、八階建の
ビル、九階建のビルを両方に建てて、
そしてそれをつなぐことができる
かできないかということが今問題に
なつておる。そうすると道路の方では
一体どこまでを道路占有として考へて
おられるか、こういう問題にもかか
てきますから、あらためてこういうこ
とを聞いておるわけでありまして。あ
ういふ場合は道路の方としてはどうい
ふふうにお考へになつておりますか。

○富樫政府委員 これは先ほども申し
上げたのでございいますが、これは八階
でも九階でもどんなに高くても、道路
の占有と考へなければならぬと考へ
ております。

○瀬戸山委員 そこで道路の占有は、
もちろん許可を得て、場合によつては
料金を払わなければならぬ、これは道
路管理者がやるわけでありまして、こ
ういふ問題がちょいちょいつつてきま
すから、建築基準法の一部改正とい
うことで、これは主として建築關係の
方からそういう案が出ております。し

かしそれをするということは、道路に
直接關係があるのですから、それを詳
しくお尋ねするわけですね。今具体的
の問題になつておりますのは——問題に
なつておるといふのはおかしい、問題
にしたいと思つておるのには、例の渋谷
駅から東急文化会館までに道路をまた
がつて建築物が築造されておる。しか
もあの現場を見ますと、今の地下鉄の
ガードよりも何メートルか低めに工作
物がされておるのです。そこで私が一
体どのくらいの高さが道路だと考へて
おるかということをお聞きしたい。こ
のはそういうことなのですか、先ほど
のお話では七階、八階、やはりそれは
道路だ、こうおっしゃる。あの建築物
はどういう規定で、道路の方ではど
ういふ趣旨で道路の占有を許可され
たか、これをお尋ねしておきたい。

○富樫政府委員 ただいまの道路法で
は、道路を占有できる物件として道路
があるわけでありまして。お尋ねの渋谷
の駅から東急文化会館の前の道路に接
する建物につきましては、あの道路
の上を通る道路ということでは占有を許
可しておるわけでごさいますが、なお
その下の空間と申しますか、路面から
道路の下場までの距離は四メートル半
をとおるわけでありまして。ただいま
の問題になつております道路は、道路
と駅舎をつなぐ道路として占有を許
可しておるものでございいます。

○瀬戸山委員 あれば文化会館につな
いであるようであります。そこで私
はさつきお尋ねしたように、今政府
は建築基準法の一部改正ということ
で、そういうものができるといふ方法
をしようにという趣旨の改正をいたされ
ておると、私はそう理解しておる。そ

うすると今のように道路にするならば
かまわぬという道路占有の規定によつ
て許可を受けている、こういうこと
になります。現にそれが実行されて
おるのですから、建築基準法によつて
そういう改正をする必要はないのじや
ないかという気もするのです。たとえ
ば昨年問題になつておる松坂屋の両
方のデパートをつなぐこと、これは建設
省に相談された事実がある。そのとき
には許可されておりました。そうす
るとそういうものと東横の問題とはど
ういふ關係があるか、建設大臣に承わ
つておきたい。建設大臣は建築基準法の
改正を出されておられますが、これと東
横の場合とどういふ關係があるか。

○南條國務大臣 政府委員から答弁
いたさせます。

○富樫政府委員 ただいまの渋谷の駅
から東急文化会館の前の道路につなぐ
道路は、これは東急文化会館そのもの
にはつないでおりませんので、あの前
の道路につないでおりましてございま
す。それから前に問題になりました松
坂屋の両方を結ぶ道路でございませ
んが、当時はあの区道を廃止して建物
をつなぐという計画があつたわけでご
さいますが、これは区道廃止というこ
とは適当でありませぬので、許可しな
かつたのであります。ただいま建築基
準法で出ておりますのは、建物をつな
ぐ道路として、建築基準法で道路の上
を占有する建築物の制限からあの部分
をはずそうということと承知いたして
おりますが、前の趣旨とは變つて参つ
ておるわけでごさいます。

○瀬戸山委員 私は現場は詳細に見て
おりません。図面だけ見たのでありま
すが、東急文化会館というのにちゃん

れる。これはただ東急文化会館の便利のために、この歩廊を作ったものであると私は思う。ただいろいろ問題が起るかと考えられたために、階段でもつてこの六メートル道路に通路をあけて

いる、こういうことになるわけですが、この道路法の三十二条、三十三条に照らしてみても、これを正式に許可したことは法律の精神からいっても適当でない、こういうふうには私は法律の条文から考えると解釈せざるを得ないのであります。この点を道路局長はどういうふうにお考えになりますか。

○富樫政府委員　三十三条では、お話のように道路の敷地以外に余地がないために、やむを得ない場合に占用を許

すということになっておるわけでござい
ますが、東急の場合には駅舎から道
路につないでいるわけでございまして、
それをその前にある道路に出すことは
その道路の交通のためにも適当じゃな
いと考えて、その他の道路につないだ
ものと考えておるわけでございます。
そういう考え方に立ちますと、道路の
敷地外に余地があったとは言えないと
思うのでございまして、どうしても道
路の上を通らなければならなかったと
いうふうに考えておるわけでございま

す。

○久野委員　私もただいまの問題について関連してちょっとお尋ねいたしましたのですが、六メートル道路に階段でないである。それでこれが公共用の歩廊として許可されたというのであるならば、ただいま建築基準法についての改正の御意見も出しましたが、松坂屋の場合で、松坂屋の前のところかあるいはうしろのところへ、何といいますが、

一五

屋根のようなものを出して歩廊を出しまして、そしてその歩廊の先端のところを階段で通路へつなげば、これも現在の道路法規で許可されるということに相なりましようか。これはそれと同じような施設だと私は思えるのです。そういうことは考えられると思います。さすれば現在の建築基準法の改正をやる必要はない。現在の道路法上の法規、あるいは現在の建築基準法の法規だけでも、それは簡単にでき得ると思うのです。ただその場合に、道路を縦断する区域はできるかもしれませぬ。デパートの裏側のところは道路を縦断しなければならぬ。そうして最後に、今度は横断しておる道路のところへ、両側のところへ階段でつなげばいいじゃないですか。さすれば公共用の通路ということになる。それから、これが一つ許可されるということになれば、次から次へとそういう問題が起きてきて、最後には道路の交通の支障になるような問題が起きてきはしないか、そういうことを私どもは心配しておるからお尋ねしておるのです。そういう場合どうですか、この行政官庁であります建設省としても許可なさいますか。

○富樫政府委員 渋谷の場合につきましては、相手が駅舎と道路であるというところでありますので、これは通路としての常識にはつきりはまらないものと考えらるべきですが、松坂屋の場合には建物と建物を結ぶ通路でありますので、多少趣きが違ふものと考えておるわけでございます。

○久野委員 私は現実具体的な事例まであげてお尋ねしておるのです。松坂屋も建物と建物をつなぐような、

現在では計画のようです。しかしながらそうでなくして、そのビルの裏側のところへ縦断するような、何といましか歩廊を前へ出して、そうして最後のところを横断する道路に階段でつないだ場合、それもまさに公共用の歩廊じゃないですか。それをやれば許可になるということになるのですか。許可基準に合うということですか。法的にいつて何ら不備はないと思う。そういった申請がなされた場合に許可なさるというのですか。その点をお尋ねしておきます。

○富樫政府委員 松坂屋に沿うて縦断的に通路をおろすことも可能でありましようけれども、駅舎となりまして、やはり公共的な施設と見なければならぬと思うのであります。そこでまあ道路交通に支障のないようにしなければならぬわけでありまして、今その縦断的な通路ができた場合にそれを許可かというお話がございましたけれども、こういう場合に道路交通にどういう支障があるかないかを検討しなければならぬと思うわけでありまして、今基準法で考えられておりますのは、そういったものも現在の基準法ではできませんので、その改正をしようとしておるにように承知いたしております。

○久野委員 駅舎につなぐなら何でもできるような御答弁でした。さすれば丸ビルから東京駅へつなぐ場合もありましよう、銀座通りから有楽町へつなぐ場合もありましよう。そういうことが許されるということになれば、当然道路行政上重大な支障が超えはしないかと私は思うのであります。駅舎へつなぐから許可したと、あなたさっきか

ら何度も同じことをおっしゃるのですが、どうですか。

○富樫政府委員 これは今丸ビルから東京駅というようなこともございまして、東急の場合は、駅舎から道路へ出るといふことでございまして、その点には差があるのではないかと考えます。

○久野委員 それは違います。これでもデパートから東急文化会館へつなぐのです。そうして最後のところを階段で道路へつないでいるのです。そうだといたしますれば、丸ビルと東京駅の間へ通路を作つて、丸ビルの最後のところへ階段を一つ作つておくということにすれば、許可基準に合うということになるのですか。現実それが許可されたということになれば、そういう申請を出しても不当でないということになる。そういうふうに私には思えるのです。思えますから、これは重大な疑義がある。そういうことが許されるということなら、先ほど瀬戸山委員からも御質問がありましたように、建築基準法の改正は必要はないということですか。もう一度その点について。

○富樫委員 どうも申し上げ方が悪いのかと思ひますけれども、駅から外の道路へつなぐということでありまして、……どうも何回も同じことを繰り返すようでございますが、なお一つよく研究してみます。

○薩摩委員長 それでは連合審査会はこちらにて散会いたします。
午後零時三十六分散会