

(第十二部)

國第二十六回 參議院建設委員會會議錄第一

三一四

昭和三十二年四月九日（火曜日）午前
十時三十六分開会

(内閣提出) ○建築基準法の一部を改正する法律案

出席者は左の通り
委員長 中山 福藏君
理事

○委員長(中山福蔵君) ただしよから
委員会を開会いたします。

卷八

| | |
|--------|------|
| 稻浦 | 鹿藏君 |
| 小山邦太郎君 | 昇君 |
| 齋藤 | 常介君 |
| 武蔵 | 内村 |
| 内村 | 清次君 |
| 大河原 | 一次君 |
| 坂本 | 昭君 |
| 坂本 | 重盛 |
| 北上 | 勝太郎君 |
| 義一君 | 壽治君 |

政府委員
建設省計画局長 町田 稔君
建設省道路局長 富樫 凱一君
建設省住宅局 鬼丸 勝之君
長事務取扱

事務局側
○道路整備特別措置法の一部を改正す
○高速自動車国道法案（内閣送付、予
備審査）
本日の会議に付した案件

○委員長（中山福蔵君） それでは道路整備特別措置法の一部を改正する法律案、高速自動車国道法案、以上両案を一括議題とし、政府委員から逐条の説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

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ぬこととしたものであります。

会との連合審査会は、十六日午後一時
に開会することにいたしました。なほ
十六日火曜日の午前の定例委員会にお
きましては、道路整備特別措置法の一
部改正案及び高速自動車国道法案を審
査するということにいたしました。最
後に十一日の木曜、十二日の金曜は休
むことにいたしました。

第二条は、この法律における用語の定義を規定したものであります。

第三条は、高速自動車国道として建設すべき道路の予定路線について規定したものであります。運輸大臣及び建設大臣は、国土開発総貫自動車道以外の高速自動車国道の予定路線を定め場合には、国土開発総貫自動車道建設審議会の議を経、さらに内閣の議を定むる場合には、この法律における用語の定義を規定したものであります。

○政府委員 横櫻凱一君) 高速自動車国道の法律案の条文の説明を簡単に申し上げます。

この法律案は四章三十三条と付則七項からなっております。第一章は総則でございまして、本章はこの法律の目的、用語の定義、予定路線、高速自動車国道の意義及び路線の指定、整備計画、管理、構造、保全等に関する事項を定め、その他の事項は道路法の規定を適用する規定であります。高速自動車国道に関する事項の指定、整備計画、管理、構造、保全等に関する事項を定め、その他の事項は道路法の規定を適用する

るもの、その他の国の利害に特に重大なものと
關係を有するものを高速自動車国道とし、
国土開発総貫自動車道または国土開
発総貫自動車道以外の高速自動車国道と
して、予定路線のうちからその路線を指定
することいたしておきます。路線を指定す
る所は、起点、終点、重要な経過地等路線
について必要な事項を明らかにしなければ
ならないものとし、運輸大臣及び建設
大臣が政令の制定または改廃の立
案をしようとするときは、あらかじめ
国土開発総貫自動車道建設審議会の議
を経なければならぬものとしてお

第五条は、運輸大臣及び建設大臣の議定によつて、国土開発総貢自動車道建設審議会の議を経て、高速自動車国道の整備計画を定めなければならぬ旨を規定したものであります。右の整備計画のうち、国土開発総貢自動車道にかかるものは、国土開発総貢自動車道建設法によつて定められた基本計画に基いて定めなければならないものといたしております。

第二章は管轄でございまして、本章では高速自動車国道の建設管理、区域の決定及び供用の開始、兼用工作物の管理、高速自動車国道と道路、鉄道等との交差の方式、高速自動車国道と道路等との連結、特別沿道区域、出入制限、道路監理員の監督处分、費用の負担等に関する事項を規定しております。第六条は、高速自動車国道の管理は建設大臣が行うことを明らかにした規

1

定であります。

あります。高速自動車国道と他の工作物とが相互に効用を兼ねる場合、これを兼用工作物と称しておりますが、この兼用工作物の管理については、建設大臣と他の工作物の管理者とが協議してその管理办法を定めることいたしました。建設大臣と他の工作物の管理者との協議が整わない場合には、建設大臣はあらためて他の工作物に関する主務大臣と協議することとし、兼用工作物の管理についての協議が円滑に行われるよう措置いたしました。

第十一条は、高速自動車国道と道路、鉄道、軌道等とが相互に交差する場合には、高速交通の確保と交通の安全をはかるための立体交差とすることを定めたものであります。

第十二条は、高速自動車国道と道路等との連結についての規定であります。高速自動車国道は、道路、一般般

動車道その他一定の施設以外のものとは連結させないことを建前とし、これらの施設を高速自動車国道と連結させる場合におきましては、あらかじめ建設大臣の許可を受けなければならないものとのいたしております。

第十二条は、高速自動車国道と日本国有鉄道、または地方鉄道とが相互に交差する場合には、交差の構造、工事の施工方法及び費用負担について建設大臣と鉄道側とが協議する旨を規定し、協議が整わ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ことといたしております。

第十三条は、高速自動車国道の特別沿道区域の指定について規定いたしました。建設大臣は高速自動車国道を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、高速自動車国道の沿道二十メートル以内を特別沿道区域として指定することができるものとし、この場合における公示の手続について規定を設けております。

第十四条及び第十五条は、特別沿道区域内における制限を具体的に規定したものであります。すなわち、特別沿道区域内においては、高速交通の妨害となるような建築物等を設けてはならないものとし、この制限に違反して建築物等を設けた者には、その改築、移転等の措置を命ずることができることとし、現存する建築物等が高速交通に支障を及ぼす場合には、その改築、移転等の命令をなし得るように規定いたしました。なおこれらの制限につきましては、補償を必要といたしますので、補償に関する規定を設け、さらに

これららの制限によつて、建築物等または土地を從来利用していただ的に供することが著しく困難となる場合には、建設大臣の許可を受けなければならぬものとのいたしました。

第十六条は、高速自動車国道の区域内においては、別に法律で定める場合においては、特別沿道区域の指定をすることが決定され、いまだその供用が開始されておらなくても、当該道路の区域内の土地について権原を取得した後にねどりに高速自動車国道に立ち入り、また

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することを禁止しました。建設大臣は必要な場所に道路標識を設けなければならないものといたしました。

第十七条は、高速自動車国道の出入りに高速自動車国道に立ち入り、また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することを禁止したため、建設大臣は必要な場所に道路標識を設けなければならないものといたしました。

第十八条は、建設大臣は高速自動車国道の出入りに高速自動車国道を自動車による以外の方法により通行することを禁止する者に対しても、交通の危険防止のため必要な罰則を設けておりました。建設大臣は、この法律に規定する行為の中止を命ずる等の措置をすることができる旨を規定したものであります。

第十九条は、道路監理員の監督処分について規定したものであります。道路監理員は、道路法に基く監督処分をなし得る権限を付与されておりますが、この法律に規定されております監督処分を道路監理員にあわせ行わせる

ことにより、高速自動車国道の監理の徹底を期すことといたしました。道路監理員の証票携帯義務及び証票の様式につきましては、道路法の規定を準用することといたしております。

第二十条は、高速自動車国道の管理に要する費用についての規定であります。これは、補償に関する規定を設け、さらに

すが、この法律及び他の法律に特別の規定がある場合のほか、国がその費用を負担することとし、高速自動車国道の存する都道府県が著しく利益を受け

ることといたしました。この買取りを請求することができる

ことは、特に法律で定める場合においては、別に法律で定めるところによつて管理に要する費用の一

部を負担させることといたしました。

第二十一条は、兼用工作物の管理に要する費用の分担についての規定であります。第八条においては兼用工作物の管理を建設大臣と他の工作物の管理者とが協議して定める旨を規定いたしましたが、この条においては、費用の分担について同様協議して定めることを規定いたしております。

第二十二条は、この法律によって一定の義務が課せられた場合に、その義務を履行するために必要な費用は義務者の負担とする旨を明らかにしたものであります。

第三章は、原則でございまして、本章は、運輸大臣が行う道路に関する調査、異議の申立てまたは訴訟、道路法の適用等について規定しております。

第二十三条は、運輸大臣が行う道路に関する調査の規定であります。運輸大臣は、この法律に規定する権限を用いて特に必要があると認めるとき

は、その職員に道路を通行する車両を一時停止させ、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ます。この場合におきましては、運輸大臣は建設大臣と協議し、建設大臣の行う調査と重複しないよう調整をはかること

が、高速自動車国道の効用を確保し、

交通の危険を防止するため必要な罰則にかかる規定であります。すなわち、高速自動車国道を新たに道路の種類に加えることとし、道路の定義について規定の明確化をはかるとともに、道路法と高速自動車国道法との関係につきまし

る改正を加えたものであります。

第七項は、道路法の一部改正に関する規定であります。すなわち、高速自動車国道を新たに道路の種類に加えることとし、道路の定義について規定の明確化をはかるとともに、道路法と高速自動車国道法との関係につきまし

て、一条を設け、高速自動車国道についでは、この法律に定めるもののは、別に法律で定める旨を規定し、高速自動車国道法との関連を明確にいたしました。

以上がこの法律案の条文の逐条の説明でございます。

第三項は、建設省設置法の一部改正による規定であり、第二項は道路交通取締法の一部改正に関する規定であり、第一項は、この法律の施行期日に開

くことにより、高速自動車国道の監理の徹底を期することといたしました。道路監理員の証票携帯義務及び証票の様式につきましては、道路法の規定を準用することといたしておきます。

第二十四条は、異議の申立てまたは訴訟に関する規定であります。この法律は、建設省設置法の規定に基づいて、高

速自動車国道法との関連を明確にいたしました。

第五項は、運輸省設置法の一部改正に関する規定であります。これは国土開発総幹事會の所掌事務として、新たにこの法律により、その権限に属せしめられた事項を加えることといたしましたので、この点の改正を行なつたものであります。

第六項は、道路運送法の一部改正に関する規定であります。すなわち、高速自動車国道の規定に基く権限及び所掌事務を追加したものであります。

第八項の自動車道に関する定義に所要の改正を加えたものであります。

第七項は、道路法の一部改正に関する規定であります。すなわち、高速自動車国道を新たに道路の種類に加えることとし、道路の定義について規定の明確化をはかるとともに、道路法と高速自動車国道法との関連を明確にいたしました。

この法律案は、高速自動車国道法に対する特別措置として、高速自動車国道の建設、管理を日本道路公団が行う場合の規定を整備しようとするものであります。

現行法の第一条は、道路整備特別措置法の目的を明らかにしたものであります。この目的は、依然として

変らないものであります。

第二条の規定の改正点は、在来、道路整備特別措置法の内容において道路法を引用いたします場合には、単にこれを「法」と略称いたしておりますのであります。が、このたびの改正により、高速自動車国道法の規定を引用する必要も生じますので、道路法を単に「法」と略称することをやめて、規定の明確化をはかつたものであります。

第二条の二は、公団が高速自動車国道の新設または改築を行なって料金を徴収する場合の規定であります。建設大臣は、高速自動車国道の規定に基きまして、高速自動車国道の整備計画が決定された場合におきましては、その整備計画に基きまして、公団に工事の施行を命じ、高速自動車国道の新設または改築を行なせて、料金を徴収させることができます。工事実施計画書の認可に関する規定であります。高速自動車国道の工事施行の命令を受けた公団は、高速自動車国道の新設または改築を行おうとするときは、あらかじめ、工事区間、工事方法、工事予算、工事期間等を記載した工事実施計画書を提出して、建設大臣の認可を受けなければならぬものとしたのであります。

第二条の四は、高速自動車国道の料

金及び料金の徴収期間の認可に関する規定であります。從来、公団が管理いたしております高速自動車国道以外の道路の料金につきましては、建設大臣が単独でこれを許可することといたしました。許可に先だまして、運輸大臣の意見を聞くことになつておりました、高速自動車国道につきましては、その

料

金のいかんは国の産業経済に重大な関係を有することともに、その決定につきましては、他の交通機関との関連を考慮する必要がありますので、運輸、建設両大臣が、料金及びその徴収期間を認可することとしておりま

す。

第三条は、現在行なわれております一級国道、二級国道、都道府県道または指定市の市道の新設または改築に関する規定がありまして、内容的には何らの変更もございません。

第四条は、公団の行なう有料道路の維持、修繕、災害復旧に関する規定であります。公団は、高速自動車国道に新設または改築を行なう場合におきまして、工事の完了後料金徴収につきまして、工事の完了後料金徴収を行うことといたしております。

第五条は、公団の行なう有料道路の維持、修繕等の特例に関する規定であります。現在、高速自動車国道以外の道路のうち、特定要件に該当するものにつきましては、道路管理者がこれを引き継ぎ管理することは不適当であるとの配慮から、料金徴収期間の満了後速自動車国道につきましては、建設大臣が引き継ぎ管理することとし、このようないふべき特例は考慮いたしておりません。

第六条は、公団が有料道路の新設、改築を行なつて料金を徴収することができるよういたしておりますが、高速自動車国道につきましては、建設大臣の認可を受けなければならぬものとしたのであります。

第七条は、公団の行なう高速自動車国道の管理権限を代行し得る期間を明らかにしたものであります。

第八条は、公団が建設大臣にかわって行使し得る権限のうち、高速自動車国道の区域の決定、変更、兼用工作物の管理についての協議、鉄道との立体交差の協議、占用の許可、供用開始前の道路区域内における許可等、本来の道路管理者である建設大臣にとりましても大きな利害関係を有するものの行使に当つては、事前に建設大臣の承認を受けさせるとともに、事後の報告を提出させることにより、建設大臣との連絡調整を密接ならしめた規定であります。

第九条は、公団が有料道路の新設、改築を行なつて料金を徴収しようとする場合の許可を受けようとする場合に、あらかじめ、一級国道または二級国道につきましては、道路管理者と協議し、都道府県道または指定市の市道につきましては、道路管理者の同意を得なければならぬ旨の規定があります。

第十条は、公団が有料の高速自動車国道の建設を行なう場合には、建設大臣を加えておりません。

現行法第七条から第九条までの規定は、公団の行なう高速自動車国道の管理権限を代行し得る期間を明らかにしたものであります。

第十二条は、料金徴収の対象に関する規定であります。高速自動車国道につきましては、建設大臣が自己に保留している権限のうち、第一項に列記されているものを行使しようとするときには、公団の意見を聞かなければならぬものとし、これらの権限の行使が公団の行なう道路の管理の実情に沿うこととなるよう配慮いたした規定であります。

第十三条は、高速自動車国道以外の道路につきまして建設大臣が料金の許可をしようとする場合に運輸大臣の意見を聞かなければならぬ旨の規定であります。が、高速自動車国道の料金を徴収することは考えられませんので、人から料

すが、高速自動車国道につきましては、建設大臣がみずからその管理を行なうのを建前としており、公団に命じて

ます。

第六条の二は、公団が建設大臣の命

を受け、高速自動車国道の新設または改築を行なう場合におきまして、このたびは改築を行い、あるいは維持、修繕、災害復旧を行なう場合におきまして、公団が行使し得る道路管理権限を規定したものであります。すなわち、本条第一項に掲げました十九の事項につきましては、これらの権限が高速自動車国道に関する工事及び維持に密接不可分の関係にありますので、公団がこれら

の権限によつて、

ます。

第七条の二は、有料道路の工事の中間検査及び完了検査に関する規定であります。また、高速自動車国道についても建設大臣の検査を受けることとするよう規定であります。

第十五条は、有料道路の工事の

の権限の一部を排除し、その権限を代行するという建前をとつておりますので、その管理権の発生、消滅の時期等が料金を徴収しようとする場合に、通行者に料金の額及び徴収期間を了知せしめるため、公告または公示するよ

う義務づけた規定であります。この規定は、そのまま高速自動車道につい

て適用されるわけであります。

第十六条の二は、有料の高速自動車

国道につきまして、建設大臣が自己に

保有している権限のうち、第一項に列記されているものを行使しようとするときには、公団の意見を聞かなければならぬものとし、これらの権限の行使が公団の行なう道路の管理の実情に沿うこととなるよう配慮いたした規定であります。

第十七条の規定は、高速自動車国道

以外の道路について道路管理者が権限

を行使するときの規定であります。

内容の改正は行なつておりません。

第十八条の改正点は、道路の管理につきまして、公団の権能が制限されおりますので、公団は事業の円滑なる実施を期するため、高速自動車国道につきましても、建設大臣にその管理権限の発動を求めて、その協力を得ることができるよう配慮したものであります。

第十八条の二は、占用料の徴収についての道路法の規定を準用いたしました規定でありまして、第六条の二の規定によりまして、公団が高速自動車国道にかかる占用許可権等を行使することいたしました結果、占用料の徴収を行ふこといたしたものであります。

第十九条は、有料道路の管理に関する費用についての規定であります。高速自動車国道についても、その管理に要する費用は公団の負担といたしておられます。

第十九条を改正して第二項を加えましたが、これにより、建設大臣が公団の管理する高速自動車国道について特別沿道区域を指定した場合に、それに伴つて必要とされる補償に要する費用を公団が負担することになります。

第二十条の兼用工作物の費用に関する規定、第二十一条の道路に関する規定、第二十二条の国の行う規定、及び第二十五条の負担金等の徴収規定は、当然高速自動車国道についても適用されるわけであります。

第二十三条の収入の帰属に関する規定、及び第二十五条の負担金等の強制徴収規定を改正いたしましたのは、高速自動車国道について、公団が料金を徴収し、あるいは占用料を徴収するこ

といたしました結果、これらの料金及び占用料を公団の収入とすることと

規定を整備いたしたものであります。

第二十六条の規定は、建設大臣が公用に對してする法令違反等に關する監督を規定いたしたものであります。

第二十七条は、建設大臣が公団に對して、料金の適正な徴収を確保するため監督に關する規定であります。

第二十六条の二は、運輸大臣及び建設大臣が公団の管理する高速自動車国道に關し、料金の適正な徴収を確保するため監督に關する規定であります。

第二十六条の二は、運輸大臣及び建設大臣が公団の管理する高速自動車国道に關し、料金の適正な徴収を確保するため監督に關する規定であります。

第二十七条は、建設大臣が公団に對して、料金の適正な徴収を確保するため監督に關する規定であります。

現行法第三十条は、有料道路の管理についての道路法の適用關係を規定いたるものであります。公団が高速自動車国道の建設管理を行ひます結果、改正を必要といいたしたわけであります。現行法第三十条は、有料道路の管理についての道路法の適用關係を規定いたものであります。公団が高速自動車国道の建設管理を行ひます結果、改正を必要といいたしたものであります。

第一項及び第二項は、現行法の規定と内容は同一であります。現行法の第三項は、これを第五項といたしまして、第三項には、高速自動車国道の管理についての高速自動車国道の規定について規定いたしました。

第四項には、高速自動車国道法第二十五の規定により、高速自動車国道について適用があるものとされた道路法の規定の適用について規定いたしました。

改訂による第五項は、道路法または建設大臣が高速自動車国道の料金に必要な勧告、助言、または援助をすることができるよう規定いたしました。

改訂による第五項は、道路法または建設大臣が高速自動車国道の料金に必要な勧告、助言、または援助をすることができるよう規定いたしました。

改訂による第五項は、道路法または建設大臣が高速自動車国道の料金に必要な勧告、助言、または援助をすることができるよう規定いたしました。

開発縦貫自動車道は大体頭の中に入っています。それ以外の筋骨線といいます。それから海岸を結ぶ既存の道路の上に乗つて指定をします。

第二十九条は、訴願に關する規定であります。第二十九条は、訴願に關する規定であります。第二十九条は、訴願に關する規定であります。

付則第二項は、この法律の施行に伴う費用についての規定は、当然高速自動車国道についても適用されるわけであります。

付則第一項は、この法律が公布の日から施行される旨の規定であります。付則第一項は、この法律が公布の日から施行される旨の規定であります。付則第一項は、この法律が公布の日から施行される旨の規定であります。

付則第一項は、この法律が公布の日から施行される旨の規定であります。付則第一項は、この法律が公布の日から施行される旨の規定であります。

いるか、伺いたいと思います。

○政府委員(富樫凱一君) 高速自動車

国道につきましては、現在道路法に規定されております一級国道の条件と申しますが、資格と申しますか、がきめであるわけでございますが、それと大差はございません。ただ高速自動車国道におきましては、出入を制限すると

いうことでございまして、自動車だけを通行せしめるという点が變つておるわけであります。線の選び方につきまして、この規定といいますか、につきましては、一級国道と大差はございません。

○田中一君 御承知のように日本の國士といふものは、四つの島に制約され

ておるのです。むろん、現在ある今の道路法で指定されておるところの各道路、国道でいうなら一級国道、二級国

道、府県道、市町村道、道ははつきりと現在できております。従つてこの既存の道路以外に高速自動車を通そうと

いうような道路を作る場合に、ことに国土開発総貫自動車道のわれわれの考

えでありますところの規模にいたしま

すと、相当な土地を道路に占用しなけ

ればならぬという点がござります。そ

れに加えて、今伺つてみると、ことごとく新しく作って指定をしようとい

う結果といいますか、効率のある、そ

うして国民の犠牲の少い地点を選ばなければならぬと思うのです。むろん効率とい

うものを考慮ながらの高速自動車道

であるべきはずだとと思うのですが、既

存の道路の拡幅その他の考え方を考

えることをになると、一体どの程度の

ものをどう考えておるのかといふう

が、あなたの頭の中にもやもやとなる

ものの中からはつきりと一つの例とし

てお示し願うわけにはいかんですか。

○政府委員(富樫凱一君) 高速国道

は、前申し上げましたような性格のものですが、では現在の有料道路としてのございますが、これは他の道路網と一体になりますが、それは他の道路網でござります。他の道路が整備されなければこの高速自動車国道の効率が上らないことになりますので、私の考

えといたしましては、高速自動車国道を根幹とした全体の道路網の整備を実施いたさなければならぬと考えるわけ

でございます。従いまして、先ほど申

し上げましたように、高速自動車国道

は全部新しい線、新設を考えておると申上げたのでございますが、たとえ日本海と太平洋を結ぶような筋骨につけられましたように、京都から奈良を結ぶ線を根幹とした全体の道路網の整備をして整備しなければならぬものであらうと考

うと考

ます。

○田中一君 今京都から奈良を結ぶ線

ということも、既存の一級国道あるいは二級国道と別の新線で考えた方がいい場合があると、これはその方が適当でなかろうかという答弁でありますけれども、大体においてその面も新線だと

いうようなことで了解してよろしいの

ですか。

○政府委員(富樫凱一君) ただいま私

が考えておりますのは、新線で考えて

かといたしますと、これは必ずしもそういう方法が適当であろうとは思えない

わけでございまして、おそらく新たな

線が設けられなければならないかと考

えておるわけでござります。

○田中一君 今のような考え方で参り

ますと、国土開発総貫自動車道、これ

はわれわれの頭の中に一応の線が描かれておりま

す。先般成立した法律の中にも、一応の考え方を織り込んでいます

別表がございますが、大体あの計画された、計画されたというよりも別表に

盛られたところの起点、終点、その起点

と終点の間に、あれは山の尾根を通る

わけですから、筋骨状の両方二つの日本海と太平洋を結ぶ都市との線が國土

開発総貫自動車道以外の高速自動車國

単価が大体このぐらいの予算を計上しているのだといふような点について具体的にお示し願えませんか。

○政府委員(富樫凱一君)

これは国土開発総貫自動車道が道路網の一環として効率を發揮するためには、それに接続する他の道路が整備されなければなりません。他の道路の「一つに高速自動車国道も考へ得る、それでございまして、この他の道路の一つに高速自動車国道も考へ得る、それが主として用地買収補償に使われるわけあります。そして三十二年度の予算は主と

十二年度から着手いたすわけあります。

○政府委員(富樫凱一君)

ただいま公團が実施いたしております有料道路の

うち、高速国道として適格なものはな

いと申し上げたわけあります。が、この有料道路のうちで自動車だけ通した

方がいいという道はあるうかと思うの

でございます。で、名古屋―神戸につきま

しては、従来六百億あるいは七百億か

かるといわれておったのであります。

が、いよいよ実施する段になります

と、ほんとうに請負にかける設計が必

要になつてくるわけでございます。ま

た土地等につきましても、細部にわた

りまして調査いたさなければならぬわ

けでございますから、大方の金額は從

来とあまり変りはないと思ひますけれ

ども、なお正確な建設費等はその調査

にまたなければならぬわけでございま

す。従来積算いたしました中には、用

地買収について幾ら、補償については

幾らといふものはござります。ただし

ま資料を持ってきておりませんが、從

来の計画されたものについては一応資

料を持っておりますので、後刻提出いたしたいと考

えます。

○田中一君 できるならば、名古屋―

神戸間の地図もあつたら資料としてお

出し願いたいと考

えます。その中に一

目してわかるように、この部分補償が

こうなつておるとか何とかというよう

な書き入れもしてくると非常にい

ると思うのです。それはむろんこの法律

を審議するのに一応参考資料になると

思ひますからお出し願いたいと思

うと考

えます。

道路公団は現在有料道路として建設

されておるところの地点のうち、やは

りこれに高速自動車国道として指定するような地点がないというような道

路がないというように御答弁になつた

のですが、では現在の有料道路として

建設中の道路公団の仕事というものは

何を主として目的にして建設される

のです。

○政府委員(富樫凱一君)

ただいま公

團が実施いたしております有料道路の

うち、高速国道として適格なものはな

いと申し上げたわけあります。が、こ

の有料道路のうちで自動車だけ通した

方がいいという道はあるうかと思ひう

のでございます。これが高速国道として

一つの道路網の一環をなすというよう

な考え方でなくて、一級国道なら一級

国道の一部分、これを有料道路にして、

これは自動車だけ通すというような考

え方はできるわけでございます。で、

従来とられました有料道路というもの

は、その有料道路を作ることによりま

して、非常に利益があるというような

個所でありますして、またかたがた有料

道路の制度というものは、現在の日本

の道路整備を進める一つの方策として

とられたわけでありますから、全体の

道路網が整備されるようには運ばれてお

るわけあります。しかし有料道路と

しての適格条件は、それが作られるこ

とによって利益があり、それでその道

路を通らなければならないというよう

なものではなくて、しかも建設費が償

還できるというようなものを運んでお

るわけでございます。

○田中一君 この法律案が通つて、い

よいよ本年度は三十億ですけれども、

日本の経済的なバランスの面から考えた

場合には、今この法律案を通して実施

してですね、早急に実現することに

よって相当大きな効果が現われると思うのです。従つて既存の道路の整備をしながら、これも並行していくんだとなりますと、これはまあ起点から着点に貰かなければ道路の効用はありませんから、この方が早期効果はないんだという点で、現在の既存の道路の整備の方に重点を置かれるのは、これはやむを得ないと思うのですが、しかしながら、この方が並行していくんだと国策としてはどちらかに重点をかけた施策がとられなければならないと思うのです。この法律案を出したということでも、衆参両院からの強い要求によつて政府としては立案されたものだと思ひますが、今後の道路行政といいますか、日本の道路網といふものの考え方をどちらに重点を置いて考えられるか、一つ専門家の局長が、この方がいいんではないかというような意見があれば、一つ真剣に、真剣といひますか、おぎなりでなく、ここでお述べ願いたいと思います。

まましては、主として有料道路で考えなければなるまいと思うわけであります。ですが、この建設資金としては主として政府資金、あるいは民間資金に多くの持たなければならぬことであろうと考えます。高速自動車国道につきましては、これは有料無料を問わず計画いたしましたが、当面の問題としては、有料道路以外には実現できないかと考えておるのでございますから、一般道路につきましては、さき申し上げましたような趣旨で整備を進め、高速自動車国道につきましては、有料道路として重点を置いて整備していくということを考えておるわけでございます。

でございますが、これは大体六百億か
七百億程度かかるようになります。
積られておりますので、この程度の資
金でありますれば、公債で消化でき
やせぬかというようにただいまのとこ
ろは考えておるわけでございます。
○田中一君　ことごとく請負でやるう
という考え方でありますよけれども、
今策定中の十カ年計画と年次実施計画
がはつきりすると、請負業者はその仕
事がほしいために機械の購入をする。
しかし落札しないとそれだけその機械
が遊ぶ。だからその業者が持つておる
機械等は一応國が預かってその配置転
換というものをやりながらやる方法を
とらないと、むだな民間資金といふもの
のが固定されるという危険が多分にあ
るんです。まあ佐久間ダムをやったア
トキンソン会社なども相当今度の仕事
には参画するのかしないのか知らぬけ
れども、まあ何かやろうなんという考
え方も出ておるよう聞いておりま
す。で新しく策定中の十カ年計画の道
路網の計画というものは、具体的に作
業がどれくらい進んでおります。そし
てその中には道路整備と新線といふも
のの比率はどう考えておるか、それか
ら議員提案で出したところの国土開発
総貫自動車道の建設計画と、それから
その他の高速自動車道と、これはどう
いう形で盛り込んであるか、どちらに
先に着手しようという心がまるで十カ年
計画というものを策定中か、御説明
願いたいと思います。

おるわけであります。で、この有料道路につきましては、縦貫道に關係あります分は東京—神戸間、これを十年にわざることで計画を入れておるわけでございます。それからその他の道路の整備は一級国道は全部舗装まで完成するということのほかに、二級国道につきましては、日本を横断するといいますか、日本海、太平洋を結ぶ線を各ブロックにつきまして重要なものを選びまして、それをこの十年に整備を完成するということを骨子にいたしまして立てておるわけであります。

○田中一君 この高速自動車道には人はまるん通りません。通りませんが、並行してやはりそのほかの車道あるいは人道を設ける計画はあるのでしょうか。

○政府委員(富権凱一君) これは場面によりまして、副道を考えなければならぬ所がございます。たとえば人家の上を高速国道が通るというような場合に、その高速国道に沿う副道は、これは同時に考慮されなければならぬわけであります。これはまあそういう場所につきましては副道を考えますが、山地でありますとか、丘陵地でありますとか、そういう必要なない所も多いわけであります。それはまあそういう場所につきましては、利用するものはこの高速国道でないほかの一級国道を利用してまうというようなことにならうかと思ひます。

○田中一君 既存の一級国道ないし二級国道というものを、高速自動車国道に並行して一級国道または二級国道を持つことは可能なわけですね、並行して。そういう計画は考へておるのですか、もう一べん伺います。

○政府委員(齋藤凱一君) 現に計画されております名古屋一神戸につきましては、車だけ通すという点で自動車交通を便利化しようというものですござりますから、この一級国道なり二級国道なり並行した所は諸所にできてくることと考えます。

○田中一君 さつきその機械の問題で、あなた御答弁がなかつたのですが、これをまあ十カ年計画を出して年次計画といふものをするから示して、入札でやると、相当また大きなブームにならうと思うのです。そうした場合やはり入札してそういうことをやつて、いい効果があるかどうかという問題、非常に疑問なんです。私はこのよろい定期的な國土計画というものを始めた場合には、全部民間の機械といふものを我が一へん登録してしまつて、やはり全国的に非常に大きな事業としては、入札なんという方法をとらないで、とにかく責任を持たして予定されている予算でもって、金でもって全部資金によっては計画をすらして仕事がなってくるということになると、民間資金に依存するという一つの建設ます。そうしてまたその年度の財政建設計画によつては計画をすらして仕事がなつた場合にも大きなロスになるうと見えます。そういう点の施行についての考え方というものは何か考えておな

かしながら國以外の者の建設について法律で定めると、こういうふうになつております。これは政府としてはどのように考えておられるのか。それから今度の高速自動車道法の制定と相待つて道路整備特別措置法の改正を行なつて、特別措置として道路公団に建設をやらせる場合を考えたるようではあります、この両者の関係はどのように考えておられますか。

○政府委員(富権凱一君) 國土開発総貫自動車道建設法におきましては、予定路線の一部について國以外の者に行わせることができるとなっておるわけ

でございますが、國土開発総貫自動車道は、どんな道路として、だれがこれを建設管理するかということの明確な規定がされておりませんので、國以外の者としては日本道路公团といつもの者もあれば私企業も、一応はその対象として考えられるわけでございます。

また「別に法律で定めるところにより」と規定してありますが、道路運送法もこれに該当するとも考えらるわけでございます。しかし高速自動車国道によりまして、この総貫自動車道法によりますと、道路運送法もこれに該当するとも考えられるわけでございます。

○西田信一君 そこでお尋ねしたいのですが、建設大臣が直接建設管理を行うということになつておる。そうして特別措置として、公團に有料道路の建設を行わせることがでございます。しかし

道法によりまして、この総貫自動車道法によりますと、道路運送法もこれに該当するとも考えられるわけでございます。

○西田信一君 そこでお尋ねしたいのですが、建設大臣が直接建設管理を行なつておるわけですが、実際問題としてどうでございましょうか。建設大臣が直接建設を行うといふことがでございます。要するに全国的にわたつてこの有料道路の額の限度において公正妥当、こういう見解であるのかどうか。こういうことをお尋ねするには、要するに全国的にわたつてこの有料道路の建設を行う場合において、地区において非常に差異があるのかどうか。こういうことをお尋ねするには、要するに全ての区間にについて料金を定めるという

ことになるのであるかどうか。しかもその額の決定は建設管理の費用を償う

といふことは、その路線一つ一つについて、これが費用を償うという限度に

おいて公正妥当、こういう見解であるのかどうか。こういうことをお尋ねす

べば、今名古屋と神戸の間を本年度から着手するということでありますが、こ

れも東京から神戸を結ぶものの一環であります。

○西田信一君 そこでお尋ねしたいのですが、建設大臣みずから建設するということにいたしたいと考えておるわけでござい

ますと、この公團の料金の額の基準について、建設管理の費用を償い、かつ公

正妥当なものであるということになつておるようあります。そういう者

が、一方に立つて料金の徴収期間の基準等

を定めるということになつておるよう

あります。そこでこの法案では高速自動車国道

が、枝線は私企業にも許す、こういう

議論が出てあるわけでございま

す。まあこの法案では高速自動車国道

が、枝線は私企業には許さない

でござります。そこでお尋ねしたい

のですが、建設大臣が直接建設管理を行なつておるわけですが、それは今

ままでありますから、これは一連

をとつておつたわけでございます。と

ころが高速自動車国道になりますと、

これは長距離で、全国的な幹線的

道路を無視して、簡単に迂回する道路

をとつておつたわけでございます。と

い、こう思いますので、要するに、
ブール制度をとる。それが、九州と北
海道をブールする事が困難だといふ
御答弁であります、考え方としては
ブール制度をとつて、一つ公平な負担相
でその建設ができるようと考えると、
こういうふうにあつてはしいし、その
ような御見解であると承わつたわけ
ありますが、そのように考えてよろし
いですか。

ござりますが、これは、最近の物価からもう一度再検討する必要がござります。それからいきますと、もつと高額になるのではないかと考えております。

○西田信一君 それから、これはまあお聞きするのは無理かもしませんが、例の縦貫自動車道によるところの、ペーパー・プランかもしませんが、あれを全部完成するというと、どのくらい建設費がかかるのですか。

○政府委員(富権凱一君) あの縦貫自動車道建設法案が提案されましたとき

路公團法の一部を改正する法律案の御審議を願うわけでござりますが、その中に規定いたしておるわけであります。ここに申します兼用工作物というのは、河川の堤防でありますとか、それからダムでありますとか、そういうものを考えておるわけであります。

○石井桂君 そうすると、今の私が御質問するような場合は、この法律では出てこないわけですか。

○政府委員(宮澤凱一君) ええ。

○石井桂君 それでは、簡単なことを

○高速道路というか、有料道で。そういう場合には罰則はあるのですか。そういう場合に罰則はあるのですか。
○政府委員(富樫凱一君) 十八条に「違反行為に対する措置」というのがござりますが、違反をしている者に対するとしてその行為の中止を命ずることがあります。建設大臣または道路監理員が命ずることができるのであります。たとえの場合には罰則があるわけでございます。

な一つといたしまして、空地地区の中に中高層の建築物を建てる場合に、それが空地地区の規定にかかわらず特例を設けられて、空地地区の制限を越して中高層の建築物が建てるようになふうに改められておるわけです。そこで空地地区は規定の建前からいって、容積地域制の一環をなすものであつて、非常に重要なものでありますから、これを全部やめてしまえといふような暴論は吐かないのですが、非常に繁華な町のすぐそばの空地地区といふ

○西田信一君 そこで、建設省としてただいまどの程度の建設を考えておられるか。これははつきり計画ができるのかわかりませんが、大体今後十ヵ年間に、いわゆる高速自動車道といいうものをどの程度建設をしようといふような腹案があるか。もしございましたら、伺つておきたい。

○政府委員(富権凱一君) これは、まだ認められた計画ではないわけであります、十ヵ年計画におきましては、われわれとしては、この十年に東京―神戸間ぐらいは高速自動車国道として完成いたしたいと、かように考えて計画いたしておるわけであります。

○西田信一君 私はもっと非常に大きな計画があるかと思つておったのですが、非常に期待に反するような鈴木弁なんですが、(笑声)その東京―神戸間で、一体建設費はどのくらいかかるのですか。

○政府委員(富権凱一君) 今見込まれておりますのが千五百億ということですが、それでも地域的にバランスを失することのないようにきめていただきたいと考えております。

の説明では、六千億ということでおございましたけれども、これは相当調査いたしましたけれども、建設費については申し上げることができないのでござります。

○西田信一君 そうしますと、その六千億のうち東京～神戸間が千五百億といいますと、大体大きづばに言って四十年くらいかからなければ貫貫道の予定された路線の自動車道は完成しないということになるわけですね。

○政府委員(富樫凱一君) もつと早く完成することを望みたいのでありますけれども、そういう計算をいたしますと、四十年というような勘定になるわけでござります。

○石井桂君 ちょっと簡単なことです
が、この高速国道路案の中に兼用工作物というのがありますね。これは道路法に規定しているといいますが、非常に繁華な都市に高速道路が入って来る場合を予想すると、高架になるだらう。そうすると、そこにはビルみたいなものができる場合に、そういう場合の扱いは、やっぱりここに規定する兼用工作物と考えていいのですか。

○政府委員(富樫凱一君) 高架の下に建築物を設けるということは、今度道

あと二つ三つお尋ねいたしますが、特別道路区域というのですか、それは、危険区域と考えていいのですか。

○政府委員(富権凱一君) この特別沿道区域と申しますのは、特にカーブの所などに出てくるわけあります。作るときは平坦であったので見通し距離をとれただという所に建築物などが立っていますと、見通し距離を失いますので、そういう所を特別沿道区域といふように指定したい。それからまた、途中に看板などが立つて困るというような所はこういう指定をしたいという考えでござります。

○石井桂君 もう一つ、この法案の中に、自動車以外の交通を禁止しておますが、これは当然だと思うのですが、間違つて人が入つて来たりなんかする場合に、罰則はありますか。

○政府委員(富権凱一君) 間違つて入つた場合は、特に罰則を設けておりません。

○石井桂君 そうすると、この高速道路を交差する場合に、高速道路を通つた方がなんばへ行くのに早いというのでも、間違わなくとも農民を持って横切る人が多いぶんあるですよ、現在も。

日常のこととて、高速道路のこちら側に向う側にたんぱがあるといふので、見てますと、もつともいろいろなものをかついだりして、行ったり来たりして、一々建設大臣まで伺っているうちに向う側へ行ってしまふ、そういうものの取締りは何でやるのですか。

○政府委員(富権凱一君) これは道路監理員といふものを配置することにしております。それからまた別にペトロール式に道路を検査するという方法もとりたいと思います。

○委員長(中山福蔵君) 一応この際質疑をこの程度にいたします。

○委員長(中山福蔵君) 次に建築基準法の一部を改正する法律案を議題に付したいと存じます。御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○石井桂君 私はこの前質疑をしましたが、計画局長の関連において質疑をいたしましたが、その際住宅局長から御答弁以外にもいただきたいと思いまして、もう一べん同じことを質問申し上げます。

今度の建築基準法改正のうちのおも

うものは、實際は空地地区の制限が守られない現状にある、どんどん家が建つて参ります。そうするといつたゞらに違反がふえていつてしまつて、ますで例をとると、現在のやみ米のようない程度に黙認されてしまうという危険がある。そういうことを考えますと、空地地区制度というのは都市計画上の制限ではありますけれども、何ら地主とか借地人に補償しないわけです。そこで違反をした場合には、助長行政の立場からやらんわりと取り締つておる、従つて効果が上らない。こういう実際守られなきそな空地地区は再検討でできるかという質問をこの前したわけですね。住宅局長は、そういうな空地地区の制度はなるべく一つ変えないといろだという趣旨の御答弁があつたとあります。住宅局長は、そういうのをうに思うのですが、同じことを一つ計画局長からもお答え願いたいと思ひます。

○政府委員(町田総君) 都市計画上の地域、地区につきましては、一回決算をいたしました以上は、なるべくその決定をたびたび変えるようなことのないようにいたすことが都市計画上は理

決定の際にきわめて慎重に将来の見通しをも確実に立てまして、決定をいたす必要があると思うのでござりますが、そういうようにして決定いたしました場合にも、事情の変更によりましてやむを得ず一回きめた地域、地区を変更せざるを得ないことが生ずるのであります。そういう事情に適応いたしましたために、空地地区につきましても、この数年、年に二回くらいずつ変更いたしております。おそらくは将来におきましても、事情の変更等によりまして必要な修正を加える必要が起ることが予想されます。そういう際には十分検討いたしまして、必要な修正は加えて参りたいと思っております。

○石井桂君 今の町田局長の御答弁で丁承いたしましたから、その問題はそれで片づけまして、今日いただきました、私が前回に要求した「建築基準法第四十四条第一項但書の規定に基き政令で定める予定の建築物」という資料が出て参つております。そこでこれを一つ政府の方から御説明をお願いしたいのです。

○政府委員(鬼巨勝之君) 初めお断わり申し上げておきたいと思いますが、この案はまだ草案でございまして、字句等の点につきましては、今後なお検討を要する点があろうと思ひますから、お含みおき願いたいと思います。

政令で定める建築物の予定するものといたしましては、先般申し上げましたように、通路ということを考えておりますが、ただ通路だけでは少し疑義が生じて参ります。と申すのは、現在の法律の第四十四条だし書きで、頭からはずされおりまることは、公益上必要なものということで除外されてお

りますことは御承知の通りでございま
す。次にそれに準じて特例として認め
たいと思いますのは、公益上必要だと
いうわけではないが、やはり公益性が
あるものとして考えていかなければな
らないのではないかと、いうような考
え方からいたしまして、この案にござい
ますように、通路を三つの種類のもの
に限定をいたして考えたのでございま
す。従いまして、第一には、「学校
病院その他これらに類する建築物に設
けるもので児童、生徒、患者等の危険
防止のために必要なもの」これは先回
の委員会におきまして、石井先生も御
経験のお話をなさいましたが、こうい
うものは相当公益性が高いものである
うと思われますので、第一にこれを取
り上げる。

第二には「多数人の通行に供するも
の又は多量の物品の輸送に供するもの
で道路の交通の緩和に寄与するもの」
これは通路を上空に設けますことに
よって、かえって下の方の道路交通の
緩和に役立つというふうに認められま
すものは、それは多数人の交通するも
のである以上は公益性も相当認められ
ますから、それにプラスして多少の劇
激を伴う場合におきましても、これを認
めた方がよろしかろう、かように考
えた方がよろしかろう、かのように考
えて取り上げたのでござります。

第三には「建築物に設ける避難通路
として必要なもの」、これはもうむしろ
当然に認めるべきものではないかと
考えておる次第でございまして、以
上三つに分けまして取り上げております
が、初めに申し上げましたように、い
ずれも公益性が相當ある、あるいは公
益に寄与するという意味におきまし
て、この通路を限定いたしまして取り

案の趣旨でござります。○石井桂君 この案の内容は、第一が主として用途を示しながら公益性の本ものをあげているようであります。二番目は使う人の数の多いこと、あるいは品物を運ぶ量が多いことなどで、交通緩和ということであります。三番目は難通路ということであげておられます。が、大体これで網羅しておると思うのですが、結局これはしばしば使われるものか、あるいはごくまれにしか使われないものかといううことの態度によつて町の様子がまるで違つてしまつと感づますがね。それで主としてどうの方の方針でいらっしゃるといふか、レア・ケースでいくのか、しばしば使われるという覚悟でいつていらっしゃるのか、その辺の心がまえを聞いておきたいと思います。

○政府委員(鬼丸勝之君) 原則的にはしばしば使われるものを考えて参りたいと思っております。ただ避難通路のごときは、あまりしばしば使われる場合もあり得ると思います。なお金井先生から御指摘のありましたことは相当あちこちに——あちこちと申しますが、場所によりまして、相当ありますといふことになりますと、町の様子が一変すると、こういう懸念はごともだと思ひます。ここに通路にしまって政令で規定いたしました、さらに許可の運用に当りましては、許可方針といいたしましていろいろな条件を慎重に検討いたしました上、この法律の規定の趣旨に適合するように運用して参りたいと考へております。

えられておるようで、私は政令できまる、このきめをしばしば使われるのか、ごくまれにしか適用しないのか、こういうことです。通路がしばしば使われるかということではなくして、だいたいの少なく使えば家をつなぐ橋だけになつてしまふ。それをまれにしか使われないのか、どちらかと聞いておられないので、どうぞお尋ねは、政令を制定しましたあとにおける政令自体の発動といいますか、なつてしまふ。それをまれにしか使われないのか、どう考へるかといふとでございますが、その点はちょっと先ほどつけ加えましたように、許可申請を相当厳重に考えております。その運用によってやりますので、政令で與げておる通路だからといってみだりにこれを認めるというふうには考えておりません。

○石井桂君 その点は了承いたしました。そこで、ここに用いている用語ですが、通路というのは、大體概念としては普通は地面の上にあるのが通路と、こう普通はいうのですが、天かけた通路といふものはあまり普通使われないようと思うのですが、道路法における通路という言葉はいいかと思いますが、建築基準法の中の通路という言葉は、地上に設けたものを普通通路といっている。この用語ははなはだ適当でないと思うのですが、つまりこの通路は跨線橋みたいな形のもの、あるいは建物と建物をつなぐ廊下のことであることを通路と、こういふのでしようか

○政府委員(鬼丸勝之君) 通路といふ概念につきましては、いろいろこの改

たいと思うのですが、高速道路の問題ですね。さつきの話を聞いてみると、どうも東北から北海道当りをやるのだが、二十年ないし三十年あるとのことになると考えますが、そういう場合、こういう体系を立て、法律も通過して進められて設計をして買付けておくべきじゃないか。三十年たって買うのと今買うのと、どのくらい地価が異なるか、これは議論の余地ないが、あるいは北海道、東北というような道路敷地を手に入れるということを考えることは一番必要じゃないかと思います。名古屋一神戸間はこれはきまっている。これはけつこうですが、それを考へると同時に、敷地を購入するくらいの計画を考えなければ、三十年たっても四年たつてもできないのじゃないかと思いますが、そういう点どういうふうにお考へになつております。

○政府委員(富権凱一君) 高速自動車

国道の予定路線と申しますが、これは早く立てなければならぬと思います。これは全国的にわかつて調査する必要があるわけですが、その上で建設すべきものを順位をきめまして、事前に用地の手当をするというようなことは必要だらうと思ひます。そういう方向で進めたないと考へておるわけあります。

○西田信一君 高速自動車道に関連し

てちょっとお尋ねしたいと思いますが、現在の道路の交通取締りは道路交通取締法によってやられておると思います。そこで非常に矛盾したことが起

きておる。というのは、従来砂利道、アスファルト道であった所が舗装され、急に取締りが強化されたということがなりますか、そのためかえてて、急に取締りが強化されたというこれまでやるということがほんとうじやないかと、こう思うのですが、それがどうぞ出せないと、こういう状況が随所に見受けられるし、それからもう一つは、ある町では二十キロくらいの制限をもつておる、それよりもっとは、非常に交通量が多くてもっと危険と思われる所で、その倍くらいのスピードの交通制限しかされておらない所もある。非常に区々である。そういうことと、先ほど前段で申し上げたように、かえつて舗装されていたことによって速度が落ちるという奇現象が非常に多いのです。これは非常におかしな話だと私は思う。高速自動車道路といふのができて、これはほかのものは通さないから、非常に高スピードで走れる他の道路について舗装されたことにようて逆にスピード制限が強化される。ということはどうもおかしいように思ふ。そこに今法律上の欠陥がありはせぬかと、こう思ひますが、私はこれは個人の考へですけれども、公安委員会が中心になつて取締りをしておりま

す。そこに公安委員会の仕事であつても、速度のきめ方なんといふことは、これ道路建設をする側には個人的考へですけれども、公安委員会が統制をとるようにしておるわけでございます。一般的の道路につきましてはそれがありませんので、個々の公安委員会がそれぞれの立場できめておるようでございますから、その点につきましては、国家公安委員会の方にも申入れまして、区々でないよう、統一のある速度制限ができるよう申し入れたいと考へております。

○西田信一君 高速自動車道によつて考へられて割り出されておると思いますが、そういう点からいつて、もちろん自動車その他車馬あるいは人間が通るのでから、交通量にもよつて考へられて割り出されておると思いますが、そういう点からいつて速度制限をするというような建前にいたしたのは、むしろこの道路はこの程度の速度が出せるというような基準は建設省といいますか、建設の側でこれを立てて、それに交通取締り上の立場からもこれに調整を加えて、そうして速度制限をするというような建前に速度を考へた建設をやるのだとするものがほんとうぢやないか。あなた

が、私が先ほど制限を加える御質問をいたしたのは、むしろこの道路はこの程度の速度が出せるというような基準は建設省といいますか、建設の側でこれがせつかく道路が改良され、それがどうぞ出せないかなどかといふことを一つ、政府としてこれは考へておる、またそういうふうな結果になるのか、これについて何か是正を政府がするようなお考へはないか。これはせつかく道路が改良され、それがどうぞ出せないかなどかといふことをからお尋ねねするのですが、建設省としてのお考へは……。

○政府委員(富権凱一君) まことにございませんが、それを国家公安委員会が統制をとるようにしておるわけでございます。一般的の道路につきましてはそれがありませんので、個々の公安委員会がそれぞれの立場できめておるようでございますから、その点につきましては、国家公安委員会の方にも申入れまして、区々でないよう、統一のある速度制限ができるよう申し入れたいと考へております。

○西田信一君 お答えがどうも隔靴搔痒の感になるので、もう一べんお尋ねするのですが、私が先ほど制限を加える御質問をいたしました結果、政府といつましても、やはり速度制限といふものは交渉取締りの面からきめるべきであります。そこから、このような原案になつたわけ

度等は道路の構造の面から規定できるわけでございます。道路管理者の立場から言いますと、道路管理者がそれをスピードの制限をするというようないことを実施いたしたいのでございま

すが、全体の行政から見ると、やはり交通の取締りをする者がそういう速度の制限をすべきであるという政府の考へから、このような原案になつたわけ

度等は道路の構造の面から規定できるわけでございます。道路管理者の立場から言いますと、道路管理者がそれをスピードの制限をするというようないことを実施いたしたいのでございま

すが、全体の行政から見ると、やはり交通の取締りをする者がそういう速度の制限をすべきであるという政府の考へから、このような原案になつたわけ

度制限をするといつまでも、どうも不合理な、不都合なことが起きておられます。また道路局長もそれをはつきり認められておるのをございま

すが、私は先ほど制限を加える御質問をいたしました結果、政府といつまでも、道路局長もそれをはつきり認められておるのをございま

すが、私は先ほど制限を加える御質問をいたしたのは、むしろこの道路はこの程度の速度が出せるというような基準は建設省といいますか、建設の側でこれを立てて、それに交通取締りの立場からこれに

対する意見があることは当然だと思ひます。しかし道路の建設そのものがすれども、認められる時期がくると思いますので、御努力を願いたいということでおこなはれは不合理だということは政府として認められるべきであります。しかし道路の建設そのものがすれども、認められるべきであります。しかし道路の建設そのものがすれども、認められるべきであります。しかし道路の建設そのものがすれども、認められるべきであります。

といたします。

○委員長（中山福蔵君） 本日はこれをもつて散会いたします。

午後零時四十九分散会

四月五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託されました。

一、日本道路公団法の一部を改正する法律案

日本道路公団法の一部を改正する法律案

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「委託に基き」と改め、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二号を加える。

四 高速自動車国道の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。
2 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ふことができる。
一 前項第一号の道路で高架のもの的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、店舗を

の他政令で定める施設（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 委託に基き、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等を建設すること。

一、国道一六一号线の一級国道編入に関する請願（第一七一一号）
二十九日受理 第一七〇九号 昭和三十二年三月

災害復旧国庫負担金交付促進に関する請願

請願者 滋賀県議会議長 船野 長人

紹介議員 西川甚五郎君

逐年累積した風水害の復旧事業も國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まつなければならない。

第三十条中「第十九条第一号及び第二号」を「第十九条第一項第一号及び第六章中第三十九条の次に次の二条を加える。

（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れば、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、これらの法令を準用する。

子支払に全く行詰りの状態であり自治体の運営が破局に直面している現状であるから、過年度災害復旧に対する国庫負担金をすみやかに交付せられたいとの請願。

第一七一〇号 昭和三十二年三月
二十九日受理

国道一六一号线（大津敦賀線）は、現在二級国道であるが京阪神と裏日本を結ぶ最短路線であり、沿道には陸上自衛隊今津駐屯部隊或は琵琶湖、若狭両国定公園等もあつて北陸三原と京阪神との交通量は近時とみに激増の一途をたどりつつあり、日ソ国交の回復した今日において政治、経済、文化その他において表裏日本を連絡するその価値はますます増大することは疑のないところであるから、本国道を一級国道に編入せられたいとの請願。

紹介議員 西川甚五郎君

公営住宅対策に関する請願

請願者 滋賀県議会議長 船野 長人

この法律は、公布の日から施行する。

四月五日本委員会に左の案件を付託された。
一、災害復旧国庫負担金交付促進に関する請願（第一七〇九号）
一、公営住宅対策に関する請願（第一七一〇号）

たさないよう善処すること、(II)標準建設費を増額すること、(IV)公営住宅用地内の共同浴場の建設に対し補助金を交付すること、(V)事業費債の高率化をすみやかに図ること等の措置を講じ、低額所得者大衆の悩みである住宅問題を解決せられたい。とくに滋賀県への公営住宅割当量については格段の配慮をせられたいとの請願。

たさないよう善処すること、(II)標準建設費を増額すること、(IV)公営住宅用地内の共同浴場の建設に対し補助金を交付すること、(V)事業費債の高率化をすみやかに図ること等の措置を講じ、低額所得者大衆の悩みである住宅問題を解決せられたい。とくに滋賀県への公営住宅割当量については格段の配慮をせられたいとの請願。

たさないよう善処すること、(II)標準建設費を増額すること、(IV)公営住宅用地内の共同浴場の建設に対し補助金を交付すること、(V)事業費債の高率化をすみやかに図ること等の措置を講じ、低額所得者大衆の悩みである住宅問題を解決せられたい。とくに滋賀県への公営住宅割当量については格段の配慮をせられたいとの請願。

たさないよう善処すること、(II)標準建設費を増額すること、(IV)公営住宅用地内の共同浴場の建設に対し補助金を交付すること、(V)事業費債の高率化をすみやかに図ること等の措置を講じ、低額所得者大衆の悩みである住宅問題を解決せられたい。とくに滋賀県への公営住宅割当量については格段の配慮をせられたいとの請願。

昭和三十二年四月十一日印刷

昭和三十二年四月十三日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局