

第二十八回国会 建設委員会 議 録 第八号

昭和三十三年二月二十七日（木曜日）

午前十時三十九分開議

出席委員

委員長 西村 直己君

理事内海 安吉君 理事大島 秀一君

理事大高 康君 理事荻野 豊平君

理事久野 忠治君 理事三鍋 義三君

逢澤 寛君 池田 清志君

薩摩 雄次君 徳安 實藏君

松澤 雄蔵君 山口 好一君

井谷 正吉君 中島 巖君

出席國務大臣

建設大臣 根本龍太郎君

出席府委員

総理府事務官 大來佐武郎君

（經濟企画庁総 合計局長）

大蔵事務官 佐藤 一郎君

（主計局長）

建設事務官 柴田 達夫君

（大臣官房長）

建設技官 富樫 凱一君

（道路局長）

委員外の出席者

建設事務官（道 路局政課長） 三橋 信一君

専門員 山口 乾治君

二月二十二日

委員堀川恭平君辞任につき、その補

欠として芦田均君が議長の名で委

員に選任された。

同日

委員芦田均君辞任につき、その補欠

として堀川恭平君が議長の名で委

員に選任された。

二月二十二日

道路法の一部を改正する法律案（内閣提出第九七号）

道路整備緊急措置法案（内閣提出第九八号）

同日

辻地区の首都圏整備法による緑地帯指定反対に関する請願（松永東君紹介）（第一〇五二一号）

一級国道三号線鹿児島県内の整備促進に関する請願（池田清志君紹介）（第一〇七七号）

同（中馬辰猪君紹介）（第一一六七号）

鹿児島、霧島等の道路整備に関する請願（中馬辰猪君紹介）（第一〇九八号）

同（上林山榮吉君紹介）（第一一一〇号）

恒久的災害対策確立に関する請願（中馬辰猪君紹介）（第一〇九九号）

台風常襲地帯に対する特別法制定に関する請願（橋樑渡君紹介）（第一一一一号）

同（井手以誠君紹介）（第一一五四号）

同（今村等君外八名紹介）（第一一五五号）

同（大坪保雄君紹介）（第一一五六号）

同（木下哲君紹介）（第一二五七号）

同（滝井義高君紹介）（第一一五八号）

同（廣瀬正雄君外三名紹介）（第一一五九号）

同（廣瀬正雄君紹介）（第一一六〇号）

同（保利茂君紹介）（第一一六一号）

同（眞崎勝次君紹介）（第一一六二号）

同（松野頼三君外四名紹介）（第一一六三号）

同（村上勇君紹介）（第一一六四号）

同（八木昇君紹介）（第一一六五号）

同（山崎巖君紹介）（第一一六六号）

寄居町都市計画街路中央通線改修に関する請願（荒船清十郎君紹介）（第一一四〇号）

二級国道甲府熊谷線舗装に関する請願（荒船清十郎君紹介）（第一一四一四号）

都市計画街路環状七号線竣工促進に関する請願（花村四郎君紹介）（第一一四二二号）

国分市中心街を経る県道各線の舗装に関する請願（中馬辰猪君紹介）（第一一六八号）

の審査を本委員会に付託された。

二月二十五日

有料道路建設促進に関する陳情書（福井県議会議長今沢東）（第四四三三号）

富山、名古屋間二級国道の一級国道昇格に関する陳情書（福井県議会議長今沢東）（第四四四四号）

阪鶴最短中部横断国道建設に関する陳情書外四件（池田市長武田義三外九名）（第四四五五号）

地すべり防止の立法化等に関する陳情書（輪島市長永井元雄外一名）（第四四六六号）

手取川改修工事促進に関する陳情書（東京都江東区深川二の六手取川流域開発期成同盟会長浅井外治）（第四四七七号）

一級国道八号線敦賀、武生間の改修に関する陳情書（福井商工会議所会頭黒川誠三郎外七名）（第四四八八号）

都市計画事業促進に関する陳情書（東京都新宿区下落合二の八一飯沼一省）（第四六四四号）

道路の完全整備とこれに伴う町村負担金軽減に関する陳情書（米子市東町九七鳥取県西部町村議会議長会長田中英敏）（第四六六六号）

鹿児島、霧島等観光道路の整備促進に関する陳情書（鹿児島市長勝目清）（第五〇一五号）

国県道の整備促進に関する陳情書（静岡市追手町静岡岡町村議会議長会長太田広吉）（第五〇二二号）

風水害等災害復旧促進に関する陳情書（熊本県町村会長河津寅雄）（第五〇四四号）

山陰地方道路整備法制定に関する陳情書（横浜市議会議長津村峯男）（第五〇五五号）

首都圏整備事業推進に関する陳情書（東京商工会議所会頭足立正）（第五〇七七号）

を本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

日本道路公団法の一部を改正する法律案（内閣提出第八九号）

道路法の一部を改正する法律案（内閣提出第九七号）

道路整備緊急措置法案（内閣提出第九八号）

〇西村委員長

これより会議を開きます。

去る二月二十一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及び同じく二十二日付託になりました内閣提出、道路法の一部を改正する法律案、道路整備緊急措置法案の各案を一括して議題とし、審査を進めます。

まず各案の趣旨につきまして説明を聴取いたします。根本建設大臣。

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。

第二十八条中「の元本の償還及び利息の支払」を「に係る債務（次項の規定により保証することができず、債務を除く。）」に改め、同条に次の一項を加える。

2 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、公

第一類第十二号

建設委員會議録第八号

昭和三十三年二月二十七日

第一

団が国際復興開発銀行と締結する外貨資金の借入契約に基き外貨で支払わなければならない債務について保証することができ。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 国際復興開発銀行からの外資の受入について日本開発銀行、日本輸出入銀行、愛知用水公団等が発行する債券の利子に対する所得税の免除に関する法律（昭和二十八年法律第六号）の一部を次のように改正する。

本則中「又は農地開発機械公団」を「農地開発機械公団又は日本道路公団」に、「又は農地開発機械公団法（昭和三十年法律第四十二号）第二十五条第一項を、農地開発機械公団法（昭和三十年法律第四十二号）第二十五条第一項又は日本道路公団法（昭和三十一年法律第六号）第二十六条第一項」に改める。

理由

日本道路公団が国際復興開発銀行と締結する外貨資金の借入契約に基き外貨で支払わなければならない債務について、政府が保証することができようとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

道路整備緊急措置法案

道路整備緊急措置法

（この法律の目的）

第一条 この法律は、道路（道路法（昭和二十七年法律第八十号）に

よる道路をいう。以下同じ。）を緊急に整備することにより、自動車交通の安全の保持とその能率の増進を図り、もつて経済基盤の強化に寄与することを目的とする。

（道路整備五箇年計画）

第二条 建設大臣は、昭和三十三年以降五箇年間に於ける高速自動車国道、一級国道及び二級国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕（以下「道路の整備」という。）に関する計画（以下「道路整備五箇年計画」という。）の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。

2 道路整備五箇年計画には、次の事項を定めなければならない。

一 五箇年間に於ける道路の整備の目標

二 五箇年間に於ける道路の整備の事業の量

3 建設大臣は、第一項の規定により道路整備五箇年計画の案を作成しようとするときは、当該案のうち高速自動車国道に係る部分については、あらかじめ運輸大臣に協議しなければならない。

4 建設大臣は、第一項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、道路整備五箇年計画を都道府県知事に通知しなければならない。

5 前四項の規定は、道路整備五箇年計画を変更しようとする場合に準用する。

（道路整備費の財源）

第三条 政府は、昭和三十三年以降五箇年間は、毎年度、次の各号

に掲げる額の合算額（当該年度の前年度の揮発油税の収入額の予算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額をこえるときは、第一号及び第三号に掲げる額の合算額から当該こえる額を控除した額）に相当する金額を道路整備五箇年計画の実施に要する国が支弁する経費（以下「道路整備費」という。）の財源に充てなければならない。

一 当該年度の揮発油税の収入額の予算額

二 当該年度の前年度の揮発油税の収入額の予算額が同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額

三 当該年度の前年度に納付された道路法第五十条第一項若しくは第二項若しくは第五十一条又は道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第二百八十二号）第二十三条ただし書の規定による地方公共団体の負担金で昭和三十三年から昭和三十三年までの間の直轄の事業に係るもの（当該負担金が地方公共団体の負担金の納付の特例に関する法律（昭和二十八年法律第十一号）第一項の規定により地方債の証券をもつて納付された場合においては、当該年度の前年度に支払われた当該地方債に係る償還金（利子に相当する部分を除く。）の額）

2 政府は、前項に定めるもののほか、道路整備五箇年計画を実施するため、財政の許す範囲内において、同項の道路整備費の財源につき必要な措置を講ずるものとする。

（地方公共団体の負担金の額の特例）

第四条 道路整備五箇年計画に基き国が直轄で行う一級国道又は二級国道の整備に要する費用について地方公共団体が負担すべき負担金の額は、道路法第五十条第一項若しくは第二項若しくは第五十一条又は道路の修繕に関する法律第二十三条ただし書の規定にかかわらず、これらの規定により負担すべき負担金の額及び当該負担金に係る政令で定める利息があるときはその利息の額を合算した額とする。

（国の負担金の割合の特例等）

第五条 昭和三十三年に於ける地方公共団体の負担金の割合は、道路の修繕その他の改築又は修繕に関する国の負担金の割合又は補助金の率については、道路法（第八十八条を除く。）及び道路の修繕に関する法律の規定にかかわらず、改築については四分の三、修繕については二分の一の範囲内で、政令で特別の定をすることができる。

2 昭和三十四年度以降における前項の国の負担金の割合又は補助金の率については、別に法律で定めるところによる。

附則

1 この法律は、昭和三十三年四月一日から施行する。

2 道路整備費の財源等に関する臨時措置法（昭和二十八年法律第七十三号。以下「旧法」という。）は、廃止する。

3 昭和三十三年に於ける道路整備費の財源については、旧法第三条

第二項第二号に規定する当該不足額又は同項第三号に規定する昭和三十一年度末までに納付された地方公共団体の負担金若しくは昭和三十一年度末までに支払われた地方債に係る償還金の額を、それぞれ第三号第二号に規定する当該不足額又は同項第三号に規定する当該年度の前年度に納付された地方公共団体の負担金若しくは当該年度の前年度に支払われた地方債に係る償還金の額とみなす。

4 奄美群島復興特別措置法（昭和二十九年法律第八十九号）の一部を次のように改正する。

第二条第三項中「道路整備費の財源等に関する臨時措置法（昭和二十八年法律第七十三号）」を「道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第六号）」に、「ほかに他の改築及び修繕」を「整備」に改める。

5 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。

附則第十二条を次のように改める。

第十二条 削除

6 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）の一部を次のように改正する。

第四条の見出しを「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画等」に改め、同条第一項中「毎五箇年計画を各一期として、当該期間中の」を「六箇年間に於ける」に改め、「道路に関する」の下に「積雪寒冷特別地域道路交通確保六箇年

又は地方鉄道業者との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。を申請することが出来る。」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の規定により協議する場合において、建設大臣と日本国有鉄道又は地方鉄道業者との協議が成立しないときは、建設大臣は、運輸大臣とあらためて協議するものとする。

第三十九条第一項中「一級国道又は二級国道にあつては、」を「指定区間内の一級国道にあつては、」その他の一級国道又は二級国道にあつては、」に、「第六条第一項」を「第六条に改め、同条第二項中「道路管理者を」指定区間内の一級国道に係るものにあつては政令で、その他の道路に係るものにあつては道路管理者に改め、」の下に「条例で定める場合においては、」を加える。

第四十四条第一項中「条例」の下に「指定区間内の一級国道にあつては、政令」を加える。

第四十六条に次の一項を加える。
3 道路管理者は、水底トンネルの構造を保全し、又は水底トンネルにおける交通の危険を防止するため、政令で定めるところにより、爆発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止し、又は制限することができる。

第四十九条中「一級国道を」指定区間内の一級国道にあつては、国、その他の一級国道」に改める。
第五十条第一項中「二分の一を負担するものとし、」を「二分の一を負担するものとする。」に改め、

「維持、修繕その他の管理に要する費用は、都道府県の負担とする。」を削り、同条第三項を同条第四項とし、同条第二項中「前項」を「第一項に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 一級国道の維持、修繕その他の管理に要する費用は、指定区間内の一級国道に係るものにあつては、国及び都道府県がそれぞれその二分の一を負担し、その他の一級国道に係るものにあつては都道府県の負担とする。但し、第十二条の二第二項の規定による指定区間内の一級国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理に要する費用は、当該都道府県又は指定市の負担とする。

第五十一条第二項中「前条第二項及び第三項」を「前条第三項及び第四項」に改める。
第五十三条第一項中「一級国道又は二級国道の新設又は改築を行う場合」を「一級国道若しくは二級国道の新設若しくは改築を行う場合又は指定区間内の一級国道の維持、修繕その他の管理を行う場合」に、「第五十条第一項若しくは第二項」を「第五十条第一項、第二項若しくは第三項」に改め、同条第二項中「第五十条第二項」を「第五十条第三項」に改める。

第五十五条第三項を次のように改める。
3 第二十条第二項及び第三項の規定は、第一項の規定による協議が成立しない場合について準用する。

第五十五条第四項中「前項前段」を「前項」に、「第二十条第二項」を「第二十条第三項」に改め、同条第五項を次のように改める。
5 第三項において準用する第二十条第二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又は第三項において準用する同条第三項の規定により建設大臣及び当該他の工作物に関する主務大臣若しくは都道府県知事が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、建設大臣又は当該道路の道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立したものとなす。

第五十六条中「一級国道」の下に「指定区間内の一級国道を除く。」を加える。
第六十一条第二項中「条例」の下に「指定区間内の一級国道にあつては、政令」を加える。

第六十四条中「第三十九条の規定に基く占用料」を削り、収入とする。を「収入とし、第三十九条の規定に基く占用料は、政令で定める区分に従い、道路管理者又は第十二条の二第二項の規定により指定区間内の一級国道の維持、修繕及び災害復旧以外の管理を行う都道府県知事若しくは指定市の長の統轄する都道府県若しくは指定市の収入とする。」に改める。

第七十一条第四項中「吏員」を「職員」に改める。
第七十三条第一項中「一級国道」を「指定区間内の一級国道にあつては、国、その他の一級国道」に改め、同条第二項中「条例」の下に「指定区間

内の一級国道にあつては、政令」を加え、同条第三項中「先取特権は、」の下に「指定区間内の一級国道に係るものにあつては国税及び地方税に次ぐものとし、その他の道路に係るものにあつては」を加える。

第七十四条第二号中「一級国道」の下に「指定区間内の一級国道を除く。」を加える。

第七十五条第一項中「当該道路管理者」の下に「（建設大臣である道路管理者を除く。以下本条及び次条中同じ。）」を加える。

第八十五条第三項中「都道府県知事が道路管理者である場合においては、」を「建設大臣が道路管理者である場合においては、」に改め、都道府県知事が道路管理者である場合においては、」に改める。

第九十二条第二項中「第三項」を「第四項」に改める。
第九十六条第二項中「第二十七条の規定により建設大臣又は」を「第十二条の二第二項の規定により都道府県知事若しくは指定市の長が建設大臣に代つてその権限を行う場合又は第二十七条の規定により建設大臣若しくは」に、「建設大臣又は道路管理者の長又は建設大臣若しくは道路管理者の長」を「建設大臣又は地方公共団体の長」を「建設大臣又は」に改め、同条第三項中「地方公共団体の長」を「建設大臣又は」に改め、同条第四項中「建設大臣又は」を「都道府県知事若しくは」に改め、同条第五項中「建設大臣又は」を「都道府県知事若しくは指定市の長又は建設大臣若しくは」に改める。

第九十七条中「都道府県知事」を「建設大臣、都道府県知事又は国」に改める。
第一百一条中第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。
四 第四十六条第三項の規定による禁止又は制限に違反して水底トンネルを通行した者
第六十六条中「第二十七条」を「第十二条の二第二項又は第二十七条」に改める。

附則
(施行期日)
第一条 この法律は、昭和三十三年四月一日から施行する。
(費用の負担の特例)
第二条 昭和三十三年度における指定区間内の一級国道について建設大臣の行う維持その他の管理（修繕を除く。）に要する費用については、第五十条第二項本文中「国及び都道府県がそれぞれその二分の一を」とあるのは、「国がその三分の一を、都道府県がその三分の二を」とする。
(建設省設置法の一部改正)
第三条 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。
第十二条第一号の二中「河川」の下に「及び道路」を加える。
(道路の修繕に関する法律の一部改正)
第四条 道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第百八十二号）の一部を次のように改正する。

第九十七條中「都道府県知事」を「建設大臣、都道府県知事又は国」に改める。
第一百一條中第五號を第六號とし、第四號を第五號とし、第三號の次に次の一號を加える。
四 第四十六條第三項の規定による禁止又は制限に違反して水底トンネルを通行した者
第六十六條中「第二十七條」を「第十二條の二第二項又は第二十七條」に改める。

附則
(施行期日)
第一條 この法律は、昭和三十三年四月一日から施行する。
(費用の負担の特例)
第二條 昭和三十三年度における指定区間内の一級国道について建設大臣の行う維持その他の管理（修繕を除く。）に要する費用については、第五〇條第二項本文中「國及び都道府県がそれぞれその二分の一を」とあるのは、「國がその三分の一を、都道府県がその三分の二を」とする。
(建設省設置法の一部改正)
第三條 建設省設置法（昭和二十三年法律第百十三號）の一部を次のように改正する。
第十二條第一號の二中「河川」の下に「及び道路」を加える。
(道路の修繕に関する法律の一部改正)
第四條 道路の修繕に関する法律（昭和二十三年法律第百八十二號）の一部を次のように改正する。

第二條第一項中「道路法第十四條第一項」を「道路法第十二條の二第一項又は第十四條第一項」に改め、「一級国道」の下に「(道路法第十二條の二第一項に規定する指定区間内の一級国道を除く。)」を加える。

第五條 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。

第四條中「道路法第十四條第一項若しくは第二項」を「道路法第十二條の二第一項若しくは第二項」に、「道路法第十四條第一項に規定する」を「道路法第十二條の二第一項に規定する」に改める。

第六條第一項中「一級国道」の下に「(指定区間(道路法第十二條の二第一項に規定する指定区間をいう。以下同じ)内の一級国道を除く。)」を加える。

第九條第二項中「道路管理者」の下に「(建設大臣である道路管理者を除く。)」を加える。

第十六條第一項中「高速自動車国道」の下に「又は指定区間内の一級国道」を加え、同条に次の一項を加える。

4 前條の規定は、指定区間内の一級国道について準用する。

第十八條の二中「一級国道又は二級国道にあつては」を「指定区間内の一級国道にあつては、その他の一級国道又は二級国道にあつては」に、「道路管理者である地方公共団体の条例」を「指定区間内の一級国道に係るものにあつては政令で、その他の道路に係るものは政令で、その他の道路に係るもの

にあつては道路管理者である地方公共団体の条例」に改める。

第二十一條中「条例」の下に「(指定区間内の一級国道にあつては、政令)」を加える。

第二十五條中「一級国道」を「指定区間内の一級国道にあつては、その他の一級国道」に、「条例」の下に「(指定区間内の一級国道にあつては、政令)」を加え、「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」に改める。

「とあるのは「道府県の徴収金と同順位とする」に改める。」とあるのは「道府県の徴収金と同順位とする」に改める。

第十四條に規定する地方公共団体の徴収金と同順位とする」とあるのは「地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第一条第一項第十四号に規定する地方公共団体の徴収金以外の都道府県の徴収金と同順位とする」に改める。

第三十條第一項中「その吏員のうちから及び」その職員のうちから」を削る。

第六條 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法(昭和三十一年法律第七十二号)の一部を次のように改正する。

第二條第二項中「道路法第十八條第一項に規定する道路管理者」の下に「(建設大臣である道路管理者を除く。)」を加える。

第六條中「一級国道」の下に「(道路法第十二條の二第一項に規定する指定区間内の一級国道を除く。)」を加える。

第七條 高速自動車国道法(昭和三十一年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。

第二十五條中「地方公共団体の条例」の下に「(指定区間内の一級国道にあつては、政令)」を加え、「条例」を「条例(指定区間内の一級国道にあつては、政令)」に改め、「同法第七十一條第四項中」吏員」とあるのは「職員」と、を削り、「第二十七條」を「第十二條の二第二項又は第二十七條」に改める。

第八條 駐車場法(昭和三十一年法律第六号)の一部を次のように改正する。

第五條第一項中「一級国道」の下に「(道路法第十二條の二第一項に規定する指定区間内の一級国道を除く。)」を加える。

第九條 道路整備緊急措置法(昭和三十三年法律第 号)の一部を次のように改正する。

第三條第一項第三号及び第四條中「道路法第五十條第一項若しくは第二項」を「道路法第五十條第一項、第二項本文若しくは第三項」に改める。

第十條 道路整備特別会計法(昭和三十三年法律第 号)の一部を次のように改正する。

第三條中「道路法第五十條第一項若しくは第二項」を「道路法第五十條第一項、第二項本文若しくは第三項」に改める。

理由

一級国道の新設又は改築を促進し、維持、修繕その他の管理を効率的に実施するため、一級国道の新設又は改築は、原則として建設大臣が行ふこととするともに、保全の強化を図る必要がある一級国道の区間を指定して建設大臣がその維持管理を行うこととする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○根本國務大臣 ます、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。

高速自動車国道中央自動車道及び高連自動車国道吹田―神戸線の建設につきましては、現在日本道路公団におきまして用地の折衝等を進めているところであり、この高速自動車国道の建設費は約八百億円の巨額に達し、その建設の促進をはかるためには、国内資金の調達とあわせて外貨資金を調達する必要があると認められます。そこで、日本道路公団法の一部を改正し、国際復興開発銀行から外貨資金を借り入れるための必要な措置を講ずるため、この法律案を提案いたしました次第であります。以下法律案の要旨を御説明申し上げます。

の保証に関する規定を改正して、同公団が国際復興開発銀行と締結する外貨資金の借り入れ契約に基き外貨で支払わなければならない債務について、政府が保証することができるとしたております。

次に、付則におきまして、国際復興開発銀行からの外貨の受入について日本開発銀行、日本輸出入銀行、愛知用水公団等が発行する債券の利子に対する所得税の免除に関する法律の一部を改正して、同法により利子に対する所得税を免除する債券に、日本道路公団が国際復興開発銀行と締結する外貨資金の借り入れ契約に基き発行する必要がある債券を加えるようにいたしております。

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。

次に道路整備緊急措置法案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明いたします。

現行の道路整備費の財源等に関する臨時措置法は、御承知の通り、昭和二十九年年度を初年度とする道路整備五カ年計画を樹立し、その実施に要する費用の財源に揮発油税収入を充てる措置を講じたものであります。この法律がわが国の道路整備の促進に對して果たした役割は、まことに大なるものであつたのであります。しかるに、最近における産業経済の急速なる発展に伴い、道路輸送の需要が著しく増大したにもかかわらず、道路の整備はこれに伴はず、道路交通は各所において飽和の状態を現出し、産業各部門に對して隘路を形成している現状であります。

す。かかる事態に対処し道路の整備をすみやかに、立ちおくれたわが国の道路を先進諸国の水準まで到達させ、輸送需要に即応させることは目下最大の急務と申すべきであります。この点において、従前の道路整備五カ年計画を改め、新たな構想のもとに昭和三十三年度を初年度とする道路整備五カ年計画を樹立し、その実施に要する費用の財源を確保する等の措置を講じまして、道路の計画的整備をはかり、もって我が国経済基礎の強化に資することが必要となつて参つたのであります。

以上申し述べました観点から、ここにこの法律案を提出した次第であります。以下、この法律案の要旨を御説明申し上げます。

第一に、建設大臣は、昭和三十三年以降五カ年間に於ける高速自動車国道、一級国道、二級国道及び政令で定める都道府県道その他の道路の整備に關する計画の案を作成して閣議の決定を求めなければならないこととし、この計画には、五カ年間に於ける道路の整備の目標及び整備の事業の量を定めることとしたしました。

第二に、道路整備五カ年計画の実施に要する費用の財源を確保するため、政府は、毎年度、当該年度の揮発油税の収入額の予算額等を道路整備費の財源に充てなければならないこととするほか、財政の許す範囲内において道路整備費の財源につき必要な措置を講ずるものとする事としたしました。

第三に、国の負担金の割合または補助金の率につきましては、昭和三十三年度においては、現行の臨時措置法に

おいても道路法の規定に対する特例が認められておりますのでこの法律においても、その特例を踏襲することとし、昭和三十四年度以降における国の負担金の割合または補助金の率につきましては、別に法律で定めるところによることとしたしました。

なお、国が直轄で行う道路の整備に要する費用についての地方公共団体の負担金の額を特例を設けるとともに、付則におきまして現行の道路整備費の財源等に關する臨時措置法を廃止するほか、関係法律につきまして所要の改正を行なつております。

以上が、この法律案の提案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。

次に道路法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

最近におけるわが国の道路輸送量の増加は、まことに目ざましいものがありますが、中でも長距離の道路輸送量の増加は特に著しく、この趨勢は幹線道路において今後さらに顕著になるものと考えられるのであります。従いまし

て、このような長距離道路輸送量の増加の傾向に対処するため、幹線道路網特に一級国道の画期的な整備をはかることが緊急に要請されてゐるのであります。一方、一級国道の管理につきま

るとともに、特に指定した区間については建設大臣が、その維持管理の責めに當ることにより、一級国道の管理体制の強化をはかりたいと存じます。

以上がこの法律案を提案した理由であります。以下その要旨について御説明申し上げます。

まず第一に、一級国道の新設または改築は、建設大臣が行うことを建前とし、特別の事情により都道府県知事が行うことが適当であると認められるものにつきましては、都道府県知事においてこれを行うこととしたこととあります。

第二に、一級国道のうち政令で指定する区間につきましては、建設大臣が維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うこととし、その他の一級国道につきましては、都道府県知事がこれを行うこととしたこととあります。なお、この指定区間内の一級国道の管理事務

につきましては、その一部を都道府県知事に行わせることができることとしたしております。

第三に、一級国道の管理に要する費用の負担について所要の改正を行うこととしたこととあります。まず、新設または改築に要する費用につきましては、現行通りといたしております。次

に、維持、修繕その他の管理に要する費用につきましては、指定区間以外の一級国道については現行通りといたしておりますが、指定区間内の一級国道については国と地方公共団体がそれぞれその二分の一を負担することとし、管理事務の一部を委任した場合のその管理に要する費用は地方公共団体が負担することとしたしました。なお昭和三十三年度におきましては、経過的に指

定区間内の一級国道の修繕を除く維持その他の管理に要する費用は、国がその三分の一、地方公共団体が三分の二を負担することとしたしております。

以上が一級国道の管理に關する改正の概要であります。このほか関門国道トンネル等の水底トンネルの構造を保全し、交通の危険を防止するため、爆発性または易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止し、または制限することができ

る措置を講じました。なお以上の改正に伴い、関係法律の一部につきまして所要の改正を行なつております。

以上が、この法律案の提案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。

○西村委員長 続いて補足説明を聴取いたします。富樫道路局長

○富樫道路局長 たいだい大臣から提案理由の御説明がありましたが、各法律案につきまして補足的に御説明申し上げます。

最初に日本道路公団法の一部を改正する法律案につきまして、内容を御説明申し上げます。この法律案は、日本道路公団が国際復興開発銀行から外貨資金を借り入れるのに必要な措置を講ずるための規定を整備しようとするものであります。

まず第二十八条の規定の改正について御説明申し上げます。現行法におきましては、政府は日本道路公団の発行する道路債券について保証することができ旨規定いたしておりますが、これに第二項を加へまして、日本道路公団が国際復興開発銀行と締結する外貨

資金の借り入れ契約に基き、外貨で支払わねばならない債務についても政府が保証することができるといたしております。なお、日本道路公団が借り入れ契約に基き国際復興開発銀行に債券を交付する必要がある場合におきまして、その債券については本項の規定により政府が保証することができま

す。第一項について所要の改正をいたしております。

次に付則であります。付則第一項は、この法律が交付の日から施行される旨の規定であります。

付則第二項は、国際復興開発銀行からの外貨の受け入れについて、日本開発銀行、日本輸出入銀行、愛知用水公団等が発行する債券の利子に対する所得税の免除に關する法律の一部を改正する規定であります。従来同法により

まして日本開発銀行、日本輸出入銀行、愛知用水公団及び農地開発機械公団が国際復興開発銀行からの外貨の借り入れ契約に基き発行する債券につき、所得税法の施行地に住所を有しない個人、または同法の施行地に本店を有しない法人等が支払いを受ける利子については、所得税が免除されることになつておりますが、これと同様に、日本道路公団が国際復興開発銀行と締結する外貨資金の借り入れ契約に基き発行する債券につきまして、その利子に対する所得税を免除する措置をとることとしたしております。

以上が本法律案の内容でございます。次に道路整備緊急措置法案につきまして、内容を御説明申し上げます。

まず第一条におきましては、この法律の目的を規定いたしました。すなわち、この法律は道路法による道路を緊急に整備することにより、自動車交通の安全の保持とその効率の増進とをはかり、もって経済基盤の強化に寄与することを目的としたしております。

第二條は道路整備五カ年計画について規定したものであります。まず第一項におきまして、建設大臣は、昭和三十三年度以降五カ年間に於ける高速自動車国道、一般国道及び二級国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の整備に關する計画の案を作成して閣議の決定を求めなければならないものとし、第二項におきまして、道路整備五カ年計画には、五カ年間に於けるべき道路の整備の目標及び五カ年間に於けるべき道路の整備の事業の量とを定めなければならないものとしたしました。第三項におきましては、建設大臣は、道路整備五カ年計画の案を作成しようとするときは、高速自動車国道にかかわる部分については、あらかじめ運輸大臣に協議しなければならないものとし、第四項におきましては、建設大臣は、道路整備五カ年計画について閣議の決定があつたときは、これは都道府県知事に通知しなければならないものとしたしました。第五項におきましては、道路整備五カ年計画を変更する場合に、前三項の規定を準用する旨を規定いたしてあります。

画の実施に要する国が支弁する經費の財源に充てなければならぬことゝいたしました。すなわち、当該年度の揮発油税の収入額の予算額及び当該年度の揮発油税の収入額の決算額が、同年度の揮発油税の収入額の決算額に不足する額並びに当該年度の前年度に現金又は地方債証券の償還金をもつて納付された昭和三十年度から昭和三十三年度までの事業にかかわる直轄国道分担金の額は、これを道路整

備費の財源に充てなければならぬものとしたしております。なお、当該年度の前々年度の揮発油の収入額の予算額が同年度の揮発油税の決算額をこえる場合におきましては、そのこえる額は、道路整備費の財源に充てる額から控除することとしております。第二項におきましては、政府は、前項に定めるもののほか、道路整備五カ年計画を実施するため、財政の許す範囲内において道路整備費の財源につき必要な措置を講ずるものとしております。

第四條は、地方公共団体の負担金の額の特例に關する規定であります。道路整備五カ年計画に基いて國が直轄で行う道路整備事業につきましては、地方負担分相当額を借入金によつてまかなうことができるよう措置することといたしましたのでこれに伴い、道路整備五カ年計画に基き國が直轄で行う道路の整備に要する費用について地方公共団体が負担すべき負担金の額は、道

第五條は、國の負担金の割合の割合例等に関する規定であります。昭和三十三年度における地方公共団体に対する道路の改築または修繕に関する國の負担金の割合または補助金の率につきましては、現行法と同様、政令で特別の定めをすることができるとし、昭和三十四年度以降における國の負担金の割合または補助金の率につきましては、別に法律で定めるところによることといたしました。

次に付則でありますが、第一項におきまして、この法律は、昭和三十三年四月一日から施行することとし、第二項におきまして、現行の道路整備費の財源等に関する臨時措置法はこれを廃止することとしたしております。次に付則第三項におきまして、昭和三十三年度における道路整備費の財源につきましては経過規定を設けております。すなわち、昭和三十三年度におきましては、本則第三条第一項の道路整備費の財源に充てるべき額は、当該年度の揮発油税の収入額のほか、旧法

第三條第二項に規定する揮発油税の決算差額等とすることいたしました。付則第四項及び第五項は、現行法の廢止に伴う技術的改正でありまして、奄美群島復興特別措置法及び日本道路公団法の一部につきまして所要の改正を行なっております。最後に付則第六項でありますが、積寒関係事業は、道路整備五カ年計画の一環とすることを予定いたしておりますので、道路整備五カ年

次に道路法の一部を改正する法律案につきまして、その内容を御説明申し上げます。

この法律案は、一級国道の管理に關する現行法の規定を改正し、一級国道の新設または改築は原則として建設大臣が行ふこととするともに、一級国道のうちその管理保全の強化をはかる必要がある区間については、建設大臣がみずからその維持管理を行うことによつて、重要幹線たる一級国道の管理体制を強化する措置を講ずることをそのおもな内容としたしております。

第十二条の改正は、現行法第十二条におきましては、一級国道の新設または改築は工事が高度の技術を要する場合その他一定の場合には建設大臣が行い、その他の場合には都道府県知事が行ふこととなつており、建設大臣と都道府県知事とは並列的な關係に立つてゐるのでありますが、これを改正いたしまして、一級国道の新設または改築

事の規模が小である場合その他政令で定める特別の事情により都道府県知事とその工事を施行することが適當であると認められる場合には、例外的に都道府県知事がこれを行うこととしたこととであります。

第十二条の二は、一般国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理に関する規定として新たに加えたものであります。

い、その他の部分については都道府県知事が行うこととしたしております。なお、指定区間内の一級国道につきましても、その管理事務のうちには都道府県知事に行わせることを適当とするものもありますので、第二項においてその一部を都道府県知事に行わせることができるよう措置いたしております。

次に一級国道の災害復旧につきましては、第三項において、工事が高度の技術を要する場合その他一定の場合には、建設大臣が指定区間外の一級国道道につきましても、直轄で災害復旧工事を行うことができるよう措置いたしております。第四項から第六項までの規定は、都道府県知事が一級国道の修繕または災害復旧工事を行う場合に、かかる工事が都道府県の区域の境界にかかわるときは工事の設計等について協議しなければならない旨を規定したものであります。

第十四条及び第十七条の改正は、第一級国道の維持修繕その他の管理について第十二条の二の規定を設けたことに伴う条文整理であります。

第十八条は、まず第一項において道路管理者の定義がなされており、一級国道にあつては都道府県知事が道路管理者となつておりますが、これを改正して、指定区間内の一級国道にあつては建設大臣、その他の一級国道にあつ

ては都道府県知事を道路管理者とすることにした。次に、道路の区域の決定等を行う場合の図面の縦覧は、現行規定においては都道府県または市町村の事務所で行うこととなつておりますが、一級国道の指定区間につきましては、建設省地方建設局または北海道開発局の事務所においてこれを行うこととした。

第十九条は、境界地の道路の管理に關する規定であります。建設大臣が指定区間内の一級国道の管理を行う場合には、本条の規定を適用する実益がないので、これを改正して、関係道路管理者のうちから建設大臣である道路管理者を除くこととした。

第二十条は、兼用工作物の管理に關する規定であります。このたびの改正により、指定区間内の一級国道については建設大臣が道路管理者となり、兼用工作物の管理方法については他の工作物の管理者と協議が成立しない場合においては、建設大臣が他の工作物に關する主務大臣とあらためて協議することとし、これに關連する規定の整備をはかりました。

第二十四条の改正は、指定区間内の一級国道を建設大臣が管理することに伴う技術的改正であります。

第二十七条は、建設大臣が工事を行う場合等における道路管理者の権限代行に關する規定であります。第十二条の規定により建設大臣が指定区間外の一級国道の新設または改築を行う場合、及び第十二条の二第三項の規定により建設大臣が指定区間外の一級国道の災害復旧工事を行う場合には、本来の道路管理者である都道府県知事にか

わつて道路管理者の権限を行うこととした。

第三十条及び第三十一条の改正は、用語の統一と条文の形式を整備したものであります。現行の規定に実質的な変更を加えたものではありません。

第三十九条は、道路の占用料の徴収に關する規定であります。これを改正して、指定区間内の一級国道については、国が道路の占用料を徴収することとした。

第四十四条は、沿道区域に關する規定であります。第一項においては、沿道区域の指定基準を条例で定めることとなつてゐるのを改正して、指定区間内の一級国道における沿道区域の指定基準は政令で定めることとした。

第四十六条は、道路の通行の禁止または制限に關する規定であります。これに新たに第三項として、水底トンネルにおける危険物の運搬を規制する規定を加えることとした。また、門トンネル等の水底トンネルにおきましては、その構造が特殊であるため、爆発物等の運搬により異常な事故が惹起されることが想定されますので、現行の第四十六条を改正して、道路管理者は水底トンネルにおいて爆発性または易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行について必要な制限をすることができるよう措置いたしました。

第四十九条は、道路の管理に關する費用負担の原則について規定したものであります。指定区間内の一級国道については、建設大臣を道路管理者とするいたしましたので、費用負担原則につ

きまして所要の改正を加えることとした。

第五十条は、一級国道の管理に要する費用に關する規定であります。これを改正して、新設または改築に關する規定と維持、修繕その他の管理に關する規定とを分けて取り扱うこととした。すなわち、まず第一項として新設または改築に要する費用について規定し、国と地方公共団体との負担割合を現行通りとした。

次に第二項におきましては、維持、修繕その他の管理に要する費用は、指定区間内の一級国道については国と地方公共団体とがそれぞれ二分の一を負担するものとし、その他の一級国道については現行通り都道府県の負担とするものとした。また、第十二条の二の規定により、建設大臣が指定区間内の一級国道の管理の一部を都道府県知事または指定市の長に行かせた場合のその管理に要する費用は、都道府県または指定市が負担することとした。なお、指定区間内の一級国道の維持その他の管理に要する費用につきましては、付則第二条において、昭和三十三年度の経過措置として国の負担割合を三分の一としたしております。

第五十一条及び第五十三条の改正は、以上の改正に伴う技術的改正であります。

第五十五条の改正は、第二十條の兼用工作物の管理に關する規定を整備したことに伴う条文の整理であります。第五十六条は、道路に關する費用の補助について規定したものであります。指定区間内の一級国道の修繕に要する費用は国がその一部を負担するこ

といたしましたので、これに要する費用を補助の対象から除くこととした。

第六十一条は、受益者負担金に關する規定であります。その負担金の徴収を受ける者の範囲及び徴収方法については条例で定めることとされておりますが、これを改正いたしました。指定区間内の一級国道につきましては、これらを政令で定めることとした。

第六十四条は、占用料、負担金等の収入の帰属に關する規定であります。が、占用料につきましては、第十二条の二第二項の規定により都道府県知事または指定市の長に占用事務を委任することが考えられますので、その収入は一定の区分に従つて国と都道府県または指定市にそれぞれ帰属することとした。

第七十一条第四項は、道路監理員に關する規定であります。指定区間内の一級国道につきましては建設大臣がその職員のうちから道路監理員を命ずることとなりますので、現行規定において吏員とあるのは職員に改めることとした。

第七十三条は、負担金等の強制徴収に關する規定であります。指定区間内の一級国道については国が強制徴収の手続を行うこととした。なおこれに伴い、手数料及び延滞金の徴収並びに負担金等の先取特権の順位についても所要の改正を行うこととした。

第七十五条は、道路管理者に対する監督に關する規定したものであります。指定区間内の一級国道の道路管理者は建設大臣となりましたので、建設大臣の監督権限のうちから指定区間内の一級国道に關するものを除くこととした。

第八十五条から第九十七条までの改正規定は、一級国道の管理方法の改正に伴う技術的改正と規定の整備をはかつたものであります。

第九十一条は、罰則規定であります。第四十六条の改正により、水底トンネルにおいて爆発物等を積載する車両の通行の禁止または制限をすることができるといたしましたので、新たに一号を加えて、違反者に対する罰則を定め、制度の実効性を担保することとした。

第九十六条の改正は、第十二条の二第二項の規定により、建設大臣にかつてその権限を行う都道府県知事または指定市の長は、罰則規定の適用については建設大臣とみなすこととしたものであります。

次に付則であります。付則第一条におきましてこの法律の施行期日を定め、付則第二条におきまして、昭和三十三年度における費用負担の特例について規定を設けております。

付則第三条は、建設省設置法の一部改正であります。一級国道の管理方法の変更に伴い、地方建設局が一級国道の維持管理の任に當ることとなりますので、地方建設局の所掌事務について所要の改正を加えたものであります。

付則第四条は、道路の修繕に關する法律の一部改正であります。一級国道の直轄修繕に關する第二条の規定に

最も權威ある事業を行うことではなけれ

上にする、それから屈曲をできるだけなくする、その上に、橋は全部永久橋、そうして全面的錦装をするという

さいますが、これだけの事業を行うのに、財源の措置を一体どうしてつづけるかという問題と、政府がかねて発表されてきました新経済政策五カ年計画の内

○久野委員 貨物の輸送量だといたしますと、この輸送をいたします車の形態によって、また道路の構造をどうするとか、あるいは道路網の整備をどう

たします。

○富樫政府委員　今度の五カ年計画は、輸送需要に合せて道路の整備を計画したしておるようなわけでありま

す。従いまして交通量も将来の交通量を予想いたしまして、それに合せるように道路整備を計画いたしておるわけでありませう。

○久野委員 私がお尋ねしたのは、そうではないのです。先ほどの御答弁によりまして、現在の輸送をいたします車両の規模が、五年後には二倍になるというふうにおっしゃったように私は思います。そういう意味じゃないのですか。

○大来政府委員 車両台数でございます。

○久野委員 そうだといいたしますならば、一体二倍になったとして、どれくらいのスピードを維持することができるか、ここに私は問題があるかと思ふのであります。とにかく道路を整備いたしまして、一定のスピードを維持することができなければ、その輸送コストを下げることはできないわけでございますから、一定のスピードを維持するというのが道路整備の絶対要件でなければならぬと私は思うのでございます。そういう点などについて、どう御計画でございますでしょうか。

○富樫政府委員 これはお話の通りでございます。道路を計画いたします場合にはスピードと交通量を予想いたしまして、それによって、どれだけの交通需要に應じられるかというものの計画をいたさなければならぬわけでございます。そこでスピードの問題でございますが、現在日本の道路を走る自動車は、非常におそい平均スピードでございますが、これはどういふことによつていふかといふと、一つには道路の幅が足らないという点もありませう。また路面が悪いということもあり

ますし、またこれは平面的な道路でありますので、交差が多いというふうなこともありまして、スピードが落ちてきていふわけでございます。そこで、幅が足りない、路面が悪いということ、これは改良によつてよくできるわけでございます。その面でスピードを上げることは可能であります。それから平面道路であるという点の改良は、これは立体的にやり直さなければ解決はできないわけでございますが、この五カ年計画におきましては、まず路面を改良し、幅を持たせる、それからこまかくは、曲線をゆるやかなものにし、また勾配もゆるやかなものにとするといふことで、スピードを上げることを考えておるわけでございます。ただ設計道路の設計スピードとしては、相当上げたものを考えているわけでございます。それは、そこを走る一番早いスピードを想定いたしまして、そのスピードに安全なように道路の構造をきめるわけでございますが、そこを走る自動車の平均スピードということになりますと、これはまた別でございます。それ、それは道路の状況に應じて、平均スピードというものが出てくるわけでございますから、必ずしも設計スピードにはなつてこない。設計スピードといふのは、一番大きいところをとつていふわけでございます。この平均スピードを上げるために幅を広め、路面を改良するということに主力を置いていきたいと考えているわけでございます。

○久野委員 先般予算委員会の公聴会におきまして、公述人が資料として提出されたのでございますが、この資料によりますと、かりに九千億の経費を投

じて五カ年間に既定の道路事業を行つたとしても、アメリカと比較をするならば、おそらく三十年くらいは遅いがあるんじゃないだろうか、こう言つておられます。完成した暁にも、なお三十年前のアメリカの道路の事情と日本の道路の事情が同じだということになるわけでございます。さういふことは、日本の生産規模の観点からいいますと、このよう三十年のおくれをそのままにしておくといふことは非常の不自然だと思ふのでございますが、その点どうでございますでしょうか。

○大来政府委員 輸送体系あるいは輸送施設の整備の程度、もちろんこれは全体の経済力に適合する必要があるわけでございます。大体現状におきましても、経済力、日本の国民総生産といふものが、アメリカに比べますれば、二十分の一程度になるわけでございます。非常に資金が各方面に必要でございますが、国の経済力の許す範囲といふものに限りがあるかと思ふのでございます。しかし、ただいま建設省からのお話でございます。三十七年度の投資が行われますれば、三十七年度には、これはごく概略の見当でございますが、国民総生産の一・三％くらいを道路に——国民所得に比較いたしますれば、一・六七％になるかと思ふのでございます。そのようになりますと、諸外国の統計等を見て参りましても、ほぼその程度を道路投資に向けておりますのは、国際的に見ても高い水準になるわけでございます。アメリカは二ないし二・五％を道路投資に向けておりますが、その他のヨーロッパ諸国は大体一％前後のところが多いわけでありませう。従つて、この長期経済計画にも書

いてございますように、もしも道路整備を交通量の頻繁なところ、生産活動に関連の深いところ、そういうところから重点的に整備いたして参りますれば、この程度の道路投資でも、相当生産の面にプラスになるといふふうに判断してよろしいのじゃないかと存じておるわけでございます。

○久野委員 政府は、将来の日本の輸出入貿易の額を想定されまして、三十三年度には三十一億五千万ドルを至上命令として達成したいとおっしゃつておられる。それから五年後には約四十七億ドルの輸出目標を達成したいと言つておられるわけでございますが、この輸出目標を達成するためには、まず必要な要件は生産コストを切り下げることであるかと思ふのであります。その生産コストの切り下げの最大必須条件は、輸送費を削減するということであらうと思ふのであります。そこから私は道路整備の必要性が説かれ、今日政府が重点施策としてこれを取り上げられたのも当然の措置であらうと思ふのであります。先ほど来私が申し上げましたように、あくまでもこれをペーパー・プランに終らせないためには、もう少し将来の交通需要の伸びといたうものを的確に把握して、その事業計画を進める必要があらうかと思ふので、いろいろなことを私はお尋ねいたしておるのでございます。そのうち、たゞしと、日本の生産規模と申しますか、生産需要と申しますか、それと交通需要の伸びというものが、非常にアンバランスのものになるのじゃないかという気がいたしますが、どうでございますか。

○大来政府委員 輸送需要、貨物につきましてはトン・キロ、人につきましては人キロで将来を想定いたしたわけでございますが、大体において過去の生産の伸びと、こゝろ輸送トン・キロあるいは人キロの関係を求めまして、生産がどれだけ上れば輸送需要がどのくらいふえるというふうな計算から、将来の輸送需要を推定いたしております。なおトラックの場合につきましては、トラック一台当りの年間の輸送量の変化、これはスピードその他の関係もございまして、これをこの五年計画では、過去の六年間の平均が、年間トラック一台当り輸送量が三万六千五百トンでございますのを、三十七年には四万六千八百トンというふうな計算にいたして出しておるわけでございます。もちろん道路輸送量全体が経済の伸びにマッチしなければなりません。同時にただいまお話のありました輸出促進というふうなことを考えますと、特に鉄工業地帯の生産に関連する道路の整備といふことを重点的に考へ願へば、必ずしも経済の伸びに対して道路の関係をアンバランスであるといふふうには考えておらないわけでございます。

○久野委員 先般の公述人の言つたことばかり例にあげて恐縮ですが、もうすでにアメリカあるいは西欧諸国等先進国では、鉄道輸送がトラック輸送に変わりつつある。そういう事情から、とそこによつては鉄道のレールをはずして、それを道路敷に利用しておるところなどもあるという公述がなされておるのであります。そういうふうな現実にかんがみまして、企画庁では将来、鉄道と道路輸送との関係がどうい

る比重に変わってくるか、その点についてお尋ねをいたしたいと存じます。

○大衆政府委員 この点につきまして、そのような交通機関相互の間の発展率の違い、伸び方の違いというものも考慮いたしまして、結局将来の各種輸送機関によります輸送量の伸び率を変えて考えておるわけでございます。また、トラックについては九・七%。それに對しまして国鉄は三・二%の伸び率というように、その結果として輸送の比重がだいぶ変わって参るわけでございます。ただこの計画にも書いてございまして、輸送機関それぞれ役割があるわけでございます。輸送機関の相互の間の大体消長関係がございまして、それぞれ役割、たとえば鉄道におきましては幹線を強化することによって長距離大量貨物の輸送を強化する。これはやはり経済の伸びに從つて必要が出て参るわけだとも考えられます。海運につきましても同様な問題がございまして、いまだこの輸送機関別の比重は、欧米諸国に比べまして、日本は鉄道の比重が非常に高いわけでありまして、輸送トン・キロで申しますと五〇%以上が鉄道によつております。トラックは二割を少し切る程度でございますが、これが逐次トラックの比重が上昇して参る、そういうふうな考え方をしておるわけでございます。

○久野委員 そこで五カ年後の日本経済の姿あるいはそれに対する交通需要の伸び等についてはつきりいたしたわけでございますが、そこでこの事業を行うためには財源措置を一体どうするかというところが問題であらうと思ふのであります。今回制定をされま

す法律の中には、この財源についてはガソリン税収額と、さらに財政の許す範囲内において財源措置を講ずる云々と書かれておるわけでございますが、その財政の許す範囲内において財源措置を講ずるという意味は、どういう意味でございましょうか。

○佐藤(一)政府委員 お答え申し上げます。御承知のように道路の五カ年計画につきましては、ガソリン税を主たる財源といたしておるわけでありまして、これにつきましては、いわばひもつきの財源でございまして、今後相当な伸びが考えられると思ひますが、その他のものにつきましても、ただいまのところ事業計画その他、まだこまかいところまではつきりいたしておりません。従つて具体的なことはまだ申し上げられませんが、場合によつては借入金金の道も開けたわけでございます。全体といたしまして、とにかくこの計画を何とか実現するといふふうに極力努力していく、こういう考え方でございまして。

○久野委員 極力努力するといふ言葉はちよつとおかしいと思ふんですが、とにかくこれは閣議で政府の案として正式に策定されるわけでございますから、あくまでも五カ年間にこの事業を達成するように、努力するということにございまして、これは完成させなければならぬと思ふのでございまして。そこで、五カ年間に想定されるガソリン税収の総額は、どれくらいにお見込みになつていましょうか。

○佐藤(一)政府委員 これは今後の見通しでございまして、大ざっぱに申しまして、大体三千六百億足らずというものが見込まれるのじゃないかということをお見込みをされておられます。

○久野委員 そういたしますと、他の不足財源は何によつてまかなわれようとしておるのですか。

○佐藤(一)政府委員 これにつきましては、九千億と申すのでございまして、地方単独の事業が千九百億でございますし、有料道路が千五百億でございます。あと五千六百億が一般の道路の事業といふことに相なつておるわけでありまして、これらは将来の財政事情も勘案いたしまして、ガソリン税以外の一般財源を相当つぎ込まなければならぬ、あるいはまた借入金の方法もある、というような各種の方法が考えられております。

○久野委員 初年度の予算に現われております数字から計算をいたしますならば、三十四年度以降は相当大幅に経費を計上しなければ、私はこの事業達成は無理であらうと思ふのであります。そこでただいまお答えのようにな、一般財源あるいは借入金等によつてこれをまかなうと、こう言つておるのでございますが、大体一般財源と借入金をどれくらいに分けてこれに充てようというお考えでございましょう。

○佐藤(一)政府委員 実は五カ年計画の内容が、まだ具体的にこまかいところまで定まつておりません。それ的確に、今財源幾らというふうなことは、事業計画ともならみ合せまして、関係各省とも御相談を、また場合によりましては学識経験者の意見も伺つて十分に検討して、五カ年計画を閣議決定いたしますところまでは、できるだけめどをつけたといふ考えを持っております。従ひまして、ただいまのところ具体的にどうというふうなところ

ろまでは申し上げる段階になつておりません。

○久野委員 私が先ほど来何回も申し上げておりますように、今までの経済五カ年計画のうちにパーパー・プランに終らせたくない、権威あるものにしてほしいという考え方で、私はいろいろお尋ねをしておるのでございます。それから検討しようとか、これからどうしようとか、これからは、率直にその財源措置についてお話を伺われないと、この法律を制定いたしましたとしても、名無実になると思ふのでありまして、もう少し具体的に、数字を明らかにしていただきたいと思います。

○佐藤(一)政府委員 まことに申しわけないのですが、ただいま申し上げたような段階でございまして、私は十分検討したいと思ひます。また久野委員のおっしゃいましたように、もちろん私たちがこの計画をいふゆる有名無実なものにするといふ考え方は毛頭持つておらないわけでございます。この計画を実現するためにあらゆる方法を講じなければならぬと考えております。

○中島(一)委員 ただいまの久野委員の質問に関連してであります。この道路整備五カ年計画はまことにけつこりでありまして、道路整備が非常に立ちおくれしておるというふうな関係で、急速にやつてもらわねばならぬので、一番肝心なことは、ただいま久野委員からも質問がありました財源の問題であると思ひます。政府が策定いたしました道路整備の新五カ年計画の九千億という線、それから先ほどその内訳についても御説明がありました。ガソリン税が主たる財源であります

が、これが年々二、三割程度は伸びておるわけで、そういうものを見越しまして三千六百億という大体の見込みが出たわけでありまして、そうしますと五千四百億というものは他の財源に求めなければならぬ。しかしそのうち地方道が千九百億ありまして、この地方道の原負担が若干それから引けるけれども、いづれにしても八千億以上の財源を国が確保しなければならぬ。そうしますと、ガソリン税三千六億とすると、あと四千四、五百億というものの見当がつかずにおつて五カ年計画を策定したりする理屈はないのだから、こまかく何で幾ら、何んで幾らといふふうな数字は出ぬといたしましても、大体の大ざっぱな大ワクの見当といふものがなければ、五カ年計画九千億という数字は出てこないのだから、あとの四千数百億といふものは、たとえば借り入れなら借り入れで、どれだけ借り入れるつもりだ、あるいは一般財源からどれだけ出すとか、あるいは財政投融資からどれだけというふうな、大体のワクくらいの見当はお持ちになつて策定したものだ、こういうふうにならなければ了解しておつたのであります。その辺の事情を――別に言質をとらえてあとでどうこうというのではないのだから、率直に一つ、局長の構想なり考えでもけつこりですから、お漏らし願ひたいと思ひます。

○佐藤(一)政府委員 御承知のように、今回の九千億という計画を策定いたしました経緯は、一般にも御存じと思ふのであります。経済企画庁におかれまして新しい五カ年計画を立てたわけでありまして、それで道路については、もちろんそれ自体としての緊急

な必要性から道路計画の策定というところが要請されておったわけでありすが、しかし、もちろん同時に、それは全体の経済の計画の中に総合的に吸収して考えらるべきものであります。

従いまして、今回も企画庁の考へておられる総体のワックというものを大ざっぱにつかみまして、それによって私どもは、一体九千億の計画が過大であるか、もしくは過小であるかどうかというものを判断したわけでありすが、経済企画庁では、その五カ年計画のいろいろな数字を検討されました上、九千五百億ないし六千六百億というものが新しい経済五カ年計画の中に占める道路の計画として妥当なものである、こういう考へ方を立てられてまして、それでいろいろと検討した結果、九千億というところに落ちついたわけでございます。これはいわゆる巨視的といえますが、そういう全体の総合的な見方に立ちまして、経済の全体のバランスの上からいまして、過小でもなくまた過大でもないというところを選んだつもりでございます。もちろん具体的な財源の問題は、その年々の財政の状況によって影響されるのでありますが、長い目で見た五カ年間の日本の経済の実力とその進歩というものは大体つかみ得るわけでありまして、その計画の中に大体当てはめて考へております。従いまして、私どもはこの計画が決してそんな過大なものとも考へておりません。妥当なところだと考へております。従いまして、十分これを実行することができるといふ確信は持っております。

○中島(蔵)委員 ただいま大蔵当局の御答弁は、日本経済の五カ年間の全体のワックから考へてこれぐらいが適当だ、こういうような考へでもって、経済企画庁の策定したのを大蔵省の立場として、あまり大きくもなし、小さくもなく、妥当なところだとして認めた、こういう御答弁でありました。それからガソリン税の五カ年間の収入も大体三千六百億というように見通してある、こういうことを承わったわけでありすが、そこで、これはもちろん建設大臣の方に構想があると思うのですが、建設大臣としては九千億の財源確保に對するどんな御構想をお持ちであるか、あるいは財源は大蔵省まかせという考へであるか、閣下大臣として、立案した責任者としての大体お見通しはあると思うのです。お聞きしたいと思います。

○根本國務大臣 先ほど大蔵事務当局が説明した通りに、この五カ年計画を策定するに當りましては、建設省としては道路需要の面からいろいろ算定したわけですが、その際には、最小限度五カ年間に九千五百億という主張をしておりましたが、日本経済全体の成長並びにこれに伴うところの財政の一般の見通しから、九千億になつたわけでありすが、しかしその際において、ガソリン税については一応見通しができまされども、一般会計もしくは借入れの道を開いたわけでありまして、それを年次別にどれだけ振り当てていくというところはまだ策定しておりません。しかし大蔵当局も経済企画庁当局も総体として五カ年間に九千億、一般道路について五千六百億の財源保持、これは責任を持ってやり得るという認定のもとになされたものでありますので、第二年度において一般会計からなら

んば、借入れはなんぼということば、今具体的に策定してないのではありません。この点は一面におきましては、年々の予算編成のときに當りましては具体的に協議してやることになつておりますので、五カ年計画における年次別または財源別の計画は、大蔵事務当局が言われる通り、現在私の方としても具体的に構想を持っておるわけではございません。

○久野委員 その五カ年に想定される事業の量、その年次別の計画の量、その資金、こういうものを計画的に策定をなさつてこそ、初めて道路整備五カ年計画というものが権威あるものになると私は思ふのでありますが、その点について確たるお答えがありませんので、これ以上私は申し上げませんけれども、とにかくガソリン税収入以外の不足財源は、すべて一般会計もしくは借入金によつてこれを充当する、こういうふうに解釈してよろしゅうございませうか。

○佐藤(一)政府委員 そう考へております。

○根本國務大臣 私から補足的な説明をしておきますと、先ほど法律案提案の内容に触れて御説明申し上げました通りに、五カ年間にわたる事業計画が策定されるわけでありすが、それには大體年度別それからまた道路種別の計画が策定されるわけでありすが、従いましてそこに年次別に必要な経費が、これは閣議で決定しませんが、事業の量がきまれば、おのずから現在の準備その他から見、必要な財源の総額がわかるはずであります。それに対しましてガソリン税の予想額もわかりますから、そうすればその差額をどう

するかは、具体的に一般会計はなんぼ、借入金はなんぼとしくとも、特別に措置しなければならぬところの金額がおのずから出るわけでございます。これについてはこの年度別予算編成のときに當りまして、大蔵省と経済企画庁とわれわれの方で折衝の上、その事業計画を遂行し得る予算措置を考へる、こういうふうに考へておるのでございます。従いまして先ほど御指摘になりましたように、一応の総額は決定しておる。それから事業計画は立てても、財源措置については何らの措置がないという状況ではございません。ただし現在それを明確に年度別に御説明する段階まで行っていないというように御承知をお願いしたいと思います。

○久野委員 大蔵事務当局にこういうお尋ねをすることは私は無理かと思ふのでございすが、今までの災害に關連をいたします財政上の法律の制定あるいは他の公共事業等の取扱い等につきまして、財政の許す範囲内においてという言葉をいつもごまかされておるのではありません。そういう事例をたくさん重ねておられますから、私はあえてこういうことをよくどく申し上げておるのであります。せっかく立案をされたこれだけの計画でございますから、それを権威づける意味からいって、その数字的な根拠を明らかにすることが、国民に対して親切なやり方と思つて、私はお尋ねをいたしておるわけでございます。しかし事務当局にこれ以上のことをお尋ねすることは無理であらうと思ひますので、この程度で

私の財源措置についてのお尋ねはやめますが、たゞもう一つお尋ねいたしましたことがございます。

それは先般の予算委員会でも指摘されたのでございすが、現在欧米諸国においては、ガソリン税収入をもつて道路の財源に充てるという考へ方はもう古くなつた。そこで最近の傾向は、道路を利用する者から、いわゆる道路利用者税と申しますか、それをするようになってきておる。たとへて言うならば、その型式とかあるいは積載をいたします貨物のトン数によつて利用者税を課するようにしておるか、あるいはバスだとトラックとトレーラーだと、そういうような区分によつて道路を損耗する率を算定して、それによつて税を課しておるのだから、日本もこれをやる以外に道はないのではないかと、御意見の発表があつたのでございすが、そういう点についてどういうふうにお考へになつておられますか。

○佐藤(一)政府委員 おっしゃいますように、だんだんと道路の問題が非常に大きな問題として取り上げられるに従ひまして、また道路の構造もだんだんと改善して、特定の利用者に対する道路というふうな実態が出て参る。従つて、ただいまおっしゃいましたような考へは、当然わいてくるものと思つております。従来はいわゆる市町村道路、一般の人たちがだれかれの区別なく使つておる道路というものから進んで参りまして、まだ鉄道とまではいかないけれども、非常に特定の個人が利用しているというところに自然な考へ方から、いわゆる有料道路

○根本國務大臣　これは昨年来、私からもいろいろ発言し、また他の関係閣僚からも発言がありましたが、去る二月二十五日に閣議決定をしたのは、ただいま御指摘の通り、交通関係閣僚協

ウェートの置き方がはつきりしない。そのために二重投資になるといふか、ある意味においては効率的な活用ができない。重要港湾でありながら毎年毎年少額の予算措置よりできないためになかなか利用できない、こういうような状況もありますので、貿易の伸張に対応する重要港湾をどう整備すべきか、こういうような問題も一つの議題となりましょう。それから、現在日本の産業の一つの動力源と申しますか、あるいは材料と申しますか、これの輸送の整備の問題が総合的に検討されていない。石油にしろ、石炭にしろ、鉱石にしろ、これの輸入についてどこに重点を置いてやるかということなんか、やはり各省関係十分に資料を持ち合つて、しかも総合的な見地においてこれを検討しなければならぬ。あるいはまた、石炭の増産に伴う輸送力の整備の問題等も検討しなければならぬ一つの問題だと思つておりますが、このほか日本経済の発展の基盤として取り上げなければならぬ交通輸送に関する総合的な体系並びに重要問題を協議する、こういうようにいたしておる次第でございます。なお、予算分科会その他で問題になりました、現在交通事故が非常に多いということ、こういう問題を処理するとか、あるいは先ほど御議論になりました、道路の能力に対応しない大型のトラックその他が非常に道路を荒しておる、そういう場合における規制の方法、こういう問題等を幹事会あるいはまた関係事務当局間における協議事項にして処置していくというふうな考え方を持っておる次第でございます。

○西村委員長 次会は公報をもってお知らせすることといたしまして、本日はこれにて散会いたします。

第一類第十二号 建設委員会議録第八号 昭和三十三年二月二十七日

昭和三十三年三月一日印刷

昭和三十三年三月三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局