

第二十八回国会 建設委員會議録 第九号

昭和三十三年二月二十八日(金曜日)

午前十時三十八分開議

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

池田 清志君 木崎 茂男君

薩摩 雄次君 徳安 實藏君

松澤 雄藏君 山口 好一君

井谷 正吉君 小川 豊明君

中島 巖君

出席政府委員

大蔵政務次官 坊 秀男君

大蔵事務官 佐藤 一郎君

(主計局次長)

建設政務次官 堀内 一雄君

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)

建設事務官 植田 俊雄君

(住宅局長)

委員外の出席者

建設事務官(道路局長政務課長) 三橋 信一君

建設事務官(住宅局長政務課長) 鮎川 幸雄君

(住宅局長) 山口 乾治君

専門員 山口 乾治君

二月二十七日

公営住宅法第六條第三項の規定に基づき、承認を求めるの件(内閣提出、承認第一号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

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)

公営住宅法第六條第三項の規定に基づき、承認を求めるの件(内閣提出、承認第一号)

○西村委員長 これより會議を開きます。

日本道路公団法の一部を改正する法律案、道路法の一部を改正する法律案及び道路整備緊急措置法案の各案を一括して議題とし、審査を続けます。質疑を行います。中島巖君。

○中島(巖)委員 大臣に質問いたします。順次こまかいことを事務当局よりお聞きしたい、かように考えておったのでありますが、大臣がお見えになりませんので、少しくあと先になる感がありますけれども、道路局長に對して若干お尋ねしたいと思うのであります。

政府は今回、道路整備の新しい五カ年計画を樹立したわけでありまして、これに伴うところの法案といたしまして、道路整備緊急措置法案なるものを提出されております、そこでこの提案理由の説明から考えますと、道路整備緊急措置法案なるものは新たなところの道路整備五カ年計画案、こう

いうふうにして承してよろしいと思うのですが、この点どうであるかというところを最初に尋ねたいと思つております。

○富樫政府委員 お話のございましたように、道路整備緊急措置法によつてきめず道路整備五カ年計画は、新しい道路整備五カ年計画になるわけでございます。

○中島(巖)委員 そこで、提案理由の説明にもありますように、昭和三十三年度を初年度として道路整備五カ年計画を樹立する。その実施に際して、つまり財源の確保ということが第一点、第二点といたしまして道路の計画的整備を行う、こういうふうに言われておるのであります。そこで財源関係につきましては、先日久野委員の質問に對する私の関連質問などで、大体見当だけはとれたのでありますが、これはもう少し大臣に對して質問をいたしたいと思つております。

そこでもう一つの点の道路の計画的整備の問題について、局長よりいささしく掘り下げた説明をしていただきたい、かように考えるわけでありまして、道路の計画的整備につきましては、金額におきましては国道関係が五千六百億、有料道路が千五百億、地方道が千九百億という大きな数字が内訳は、前の委員会において伺いをいたしましたわけでありまして、そこでさらに突っ込んでお尋ねしたいと思つております、結局前の五カ年計画のときにおきまして、いわゆる五カ年計画策定の

基本となるものは、どこからどこまでを一級国道においては直すんだ、どこを橋梁を直すんだというふうな、ある程度このまかい箇所づつまでされたわけでありまして、おそらく今回もそういうこととなると思うのでありますが、これらについて、どういふような構想を建設省としては持つておるか、局長より伺いたいと思つております。

○富樫政府委員 前会に大臣から御説明のありましたように、新しい五カ年計画の総体の規模は九千億ということをお申されたわけでございます。この九千億は道路に入れます投資を全部含めておりますが、そのうち千九百億というのは、県なり市町村なり地方公共団体が単独で行います事業でございます。これが千九百億でございます。それから有料道路が千五百億でございます。これを差し引きまして五千六百億、この五千六百億というのが、この五カ年計画に乗ってくる一般道路に関する事業になるわけでございます。この五千六百億は事業費でございますが、この五千六百億を五カ年で使ひまして、まず一級国道は七年で完成することを目標にいたしまして、そのうちの五カ年分というものを考えておるわけでありまして、それをやりまして、残り二級国道以下に持つていくわけでございます。前の五カ年計画をきめましたときも、閣議決定されましたものは全体の事業の量でございますけれども、その参考となるものには、それぞれの箇所的な内訳があったわけでは

ございません。今回の新しい五カ年計画につきましても同様に、閣議決定を得ますものは、道路整備の目標でありまして、あるいは五カ年間の事業の量でありまして、そこでございますが、これが出るには、その内訳となる一級国道、二級国道等の道路の種別ごとの事業量、そういうものが出て、その結果全体の事業の量がきまつて参るわけでございます。ただいまそれらの作業を実施中でございます。閣議決定を得ますまでは、こまかい資料を用意したいと考えております。

○中島(巖)委員 そこで今局長の御答弁の中に、地方道関係の千九百億ということに對して、単独ということをお言われたのですが、これはこの千九百億というものは、地方道の総体のワタであつて、この千九百億の中に各府県、地方公共団体の負担はあるけれども、国の負担もある、こういうふうに考へておるのでありますが、単独という意味は予算関係ではなくして、事業をやるのを都道府県でやるというような説明であるのかどうか、その辺を一つはつきりしていただきたい。

○富樫政府委員 この千九百億は地方が単独に行います分、国の費用は入りません。従来県なり地方公共団体がやつております単独の事業というものが相当あるわけでございます。これを五カ年間にわたりまして推定いたしました、それを千九百億とあけておるわけでありまして、この費用は全部地方公共団体の単独の負担にかかるもの

方をするわけでございます。それからまた改築につきましては、交通不能のところ、また交通量の多いところというように順位をきめまして、その順位によって改良をいたしていきたいと考えておりますので、これにつきまして交通量等が問題になってくるわけでありまして、そういう観点からそれぞれの費用を算出したいと考えております。ただ、お話のように、これは全体のワケがきまつているのですから、地方道にしましては橋梁に幾ら、舗装に幾ら、改良に幾らということ、結果的に出て参ります。またそれを考えに入れません、拾っていく場合においても基準が立ちませんので、それはおよそ頭には置いて考えますけれども、どれだけのパーセンテージにしなければならぬかというところは、これは各県の事情によっても違いますので、パーセンテージで頭から押さえていくというようには考えておりません。

○中島(義)委員 そこで具体的な法律解釈の問題に入ってお伺いしたいと思うのですが、道路整備費の財源等に関する臨時措置法では、道路法に規定してあるところの国の負担率というものよりも、かえって高率適用になっておるわけでありまして、ところが今回提案された道路整備緊急措置法案の中の第五条にあるわけですが、この中で特に注目しなければならぬのは、昭和三十三年度と限定をいたしてあるわけでありまして、それからその二に「昭和三十三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。」というふうな項が入っておるわけでありまして、従いまして法律の条文通り解釈いたしますと、この四分の三もしくは二分の一の高率補助が本年度限り失効してしまつて、道路法による一級国道が三分の二、二級国道が二分の一というような率に、この法律の条文のみから解すると、そういうことになる、こういふように考えるわけでありまして、そこでこれを昭和三十三年度というように仕切らずに、この二項なんかを置かずに、なぜ高率補助のできるような法案にしなければならぬという点が一点、それから現在の地方公共団体の財政状況というものは、三十四年度から一ぱんによくなるものではないのであります。従つて道路政策に重点を置きまして、高率補助というものは絶対に必要なものであるが、どういふわけがこの二項なんかをつけて、高率補助が昭和三十三年度限りというふうな条文にしたのであるか、その点のお考えをお伺いしたいと思います。

○富樫政府委員 お話のように、第五条の一項においては三十三年度の国の負担率及び補助率については、道路整備費の財源等に関する臨時措置法第四条の規定及び同条に基づく政令によりまして高率の負担金及び補助金の率を定められておりますので、道路整備緊急措置法においても、三十三年度についてはこれを踏襲したわけでございまして、しかしながら三十四年度以降については、国と地方の財政区分について根本的に再検討するべき時期に当るものと存じますので、道路事業に対する国の負担金あるいは補助金の率も当然全般的な地方財政のあり方の一環として考慮せらるべきものと考えまします結果、別に法律で定めるところによる、こういったしたわけでございます。三十四年度から地方の財政状況が急によくなるわけでもなからうというお話はございしますが、それらの点については三十四年度において検討して全般的な問題もきまると思いますが、道路もその一環として考慮したい、こういう考え方でありまして。

○中島(義)委員 どうも今の御答弁の内容が私にはよくわからぬのですが、三十四年度以降においては非常に激るものと思う、というふうな御説明でありましたが、地方財政は来年から急激に好転するといふような何らの要素も条件も現在ないわけですか。従いまして、高率補助なら高率補助といたしまして、三十三年度に限らぬように、これは法文の上に四分の三の国庫負担もしくは二分の一の国庫負担というものを、はつきりしておくべきだと思ふのです。今の局長の御答弁の理論的根拠というものは、どうしても納得がいかないのですが、何か建設省だけでなしに、ほかの官庁との話し合いの上でどうせざるを得ない立場になったのかどうか、その辺の事情をお聞きしたいと思ふのです。せっかくここに新しい道路整備新五カ年計画の基本法ともいへば道路整備緊急措置法案が上程されたのでありますから、従来の高率補助はそのまま三十四年度、三十五年度に踏襲していけるような案文に第五条をすべきたと思ふのです。三十三年度で打ち切つて、三十四年度以降については別に法律で定めるといふこの立法の趣旨が、今の御説明ではどうも納得いかないのですが、結局この高率補助は維持していく考であるのか、であるとすれば、また次の国会にこの法の修正案を出さねばならぬということになるのですが、もう少し納得のいく理由を御説明願いたいと思ふのです。

○富樫政府委員 お話の点、ごもっともであります。ただ三十四年度以降につきましましては、国全般にわたりますと、地方財政と国の財政とを再検討するということがあるわけでございまして、私も私どもといたしましては道路整備の計画を進めていきます観点から、今の率を維持したいと考えてございまして、ただ全般的にそういうことが検討されることになりましたと、道路につきましても同じように検討されなければならぬわけでございまして、そういう観点から、三十四年度以降の分については別に法律で定めるところによる、こういったしたわけでございまして。

○中島(義)委員 こういうふうな法律の条文にしているということは、實際理解に苦しむわけであります。何度お尋ねいたしましても、堂々めぐりをいたしてはいるわけでありまして、この辺で打ち切りますが、しからば建設省といたしましては、来年度においてやはり高率補助をする考であるかどうか、結論的のことをお尋ねいたしたいと思ふのです。

○富樫政府委員 これは全般的に検討されるわけでございまして、その結果によりまして、またこの点がどうなるかわからないのでございまして、現状のようないでございまして、建設省といたしましては、道路につきましまして高率補助を維持したい考えは持つております。

○中島(義)委員 結局局長の答弁を総合いたしますと、建設省としては現在の地方財政の状態であれば高率補助をい

たしたい考であるということでありまして、建設省はその意思であるけれども、あるいは経済企画庁、大蔵省がこの高率補助に対して反対して、第五条が、高率補助は昭和三十三年度ということにして、三十四年度以降についてはまた他に法律で定める、おそらくこういうことになったのだらうと、今の局長の答弁を総合して推測するわけでありまして。

そこで、ここで質問というより、希望しておくことは、これだけの大幅な——われわれはこれではまだ不足と思つておりますが、大幅な道路整備費の額が計上されたのでございまして、かつてこれより少い年の道路整備費に対しても高率補助をしておつたのだから、この高率補助を廃止するとは、どういふ地方団体でもって負担ができなくて、實際は絵に書いた餅であらう。従いまして適當の機会に建設委員会に対して、他省との折衝の関係なんかをばつきりと一つお話を願つて、われわれとしても、三十四年度以降においても高率補助を適用できるように運動を展開せねばならぬ、こういうふうに考えるわけであります。

それから道路法の改正の要点は、提案理由の説明にもありますように、一級国道が国の直轄管理になった、これが中心点であります。一級国道は全国に九千キロあるうち、三十三年度において国で直轄管理するのは千五百キロであるということが明確になったのであります。しからばその九千キロのうち千五百キロの道路で、三十三年度に国の直轄管理に編入すべき道路はど

ことこの道路であるかということをお尋ねしたいのであります。

○富樫政府委員 三十三年度におきまして国が直轄で維持管理をいたしますところは、大体千五百キロであるといふことを御説明申し上げたわけでございますが、この千五百キロがどこどこかは、今まだきまつておらないのであります。ただその千五百キロのうち東京―大阪間、これはこの千五百キロの中に入れておきたいのでございませう。またその他、すでに改良舗装がほとんど済んでおるところを直轄で維持管理をいたしたいと思つております。ただその選り方としましては全国的にやる考えはございませんで、適当に場所を選びまして、千五百キロの維持管理をいたしたいと考えてございませう。

○中島(農)委員 今の局長の御答弁によりまして、東京―大阪は千五百キロのうちに入る、東京―大阪はたしか四百数十キロ、五百キロ足らずだと思ひますが、そうするとあとの大部分の千キロは、まだ全然建設省の予算の中に入らないのでございませう。あるいはまだ決定せぬにいたしてしまつても、これこれの一級国道を直轄管理したいといふような構想がございませう。もしあるとすればそれをお聞かせ願ひたい。

○富樫政府委員 構想は持つておりますが、まだここで申し上げる段階にはなつておらぬのでございませう。御了承願ひたいと思ひます。

○中島(農)委員 そこで道路法の一部改正案の第十二条に「一級国道の新設又は改築は、建設大臣が行ふ。但し、工事の規模が小であるものその他政令で定める特別の事情により都道府県知

事がその工事を施行することが適當であると認められるものについては、その工事に係る路線の部分の存する都道府県を統轄する都道府県知事が行ふ。」かういふようになっておるのです。そこで問題は、工事の規模が小さいとか、あるいは政令で定める特別の事情とかといふことですが、工事の規模が小さいとすれば、金額で押えてあるのですか、あるいは特別の事情といふのは、どういふ事情のためにかういふ条文を書かなければならなかつたのであるか、これを具体的に御説明願ひたいと思ひます。

○富樫政府委員 都道府県知事がその工事を施行することが適當であると認められる特別の事情でございませう、これは三十二年度において補助工事で済んだものが、これを途中で直轄に切りかえることも適當でないと考えられますので、この完成までは従来のような補助工事でやつた方が都合がよいものがあるわけでありませう。それから一級国道をバイパスとして作る場合が多いのでありますが、そうなりませうと、現在の一級国道が旧道になりまして、一級国道が他の道路に格下げになる場合もあるわけでございます。しかしこの一級国道がでさるまでは、県道が一級国道でありますれば、かういふいわば旧道に対する補強でありますとか、あるいは橋梁の修繕でありますとかいふものが出てくるわけでありませう。かういふものを、都道府県知事が行なつた方が適當と認められる特別の事情と考えているわけでございます。

○中島(農)委員 昭和三十三年度において一級国道千五百キロ国管直轄するうち、東京―大阪間の四百数十キロは

はつきりしたが、あとははつきりしないわけでありませう。それからただいま工事の規模が小であるとか、特別の事情とかいふ抽象的な文句はどういふことであるか、具体的な事例について御答弁をただいまいたしたいわけでございますが、御答弁も一、二の例をあげられませうけれども、抽象的なものでありますので、これらの問題については、他日成案がでさう上つた時分にまた質問させていただきますと思ひます。

さらに十二条の二におきまして、「建設大臣は、政令で定めるところにより、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当該部分の存する都道府県又は指定市を統轄する都道府県知事又は指定市の長に行わせることができる。」となつておるのですが、その「維持、修繕及び災害復旧以外の管理」というのは、具体的にいへばどういふことになるのか、その点を具体的に御説明願ひたいと思ひます。

○富樫政府委員 第十二条の二項でございませうが、これは「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当該部分の存する都道府県又は指定市を統轄する都道府県知事又は指定市の長に行わせることができる。」と規定しておりますが、この「以外の管理」といふのはいろいろありますが、おもなものは専用でございまして、この指定区間内におきましての専用につきましては、都道府県知事または指定市の長に行わせることが適當と認められるものがあるものでありまして、そういうものをここで規定いたしておるわけでございます。

○中島(農)委員 それから、どの項か忘れましたが、今度新しく建設省が直接管理される千五百キロの一級国道に對しては、つまり維持管理費と申しますか、それを三分の一が負担するといふことをこの条文に規定されておるわけでありませう。そうしますと、結局ただいま局長の答弁から推測いたしますと、たとえば建設省が本年度直轄管理する道路は、東京―神戸間、東京―大阪間あるいは九州であるとか北北海道であるとか、あるいは東京近郊であるとかいふような、結局地方公共団体として財政力の豊かな富裕県が多いと思ふわけでありませう。従つてその財政力の豊かな富裕県の維持修繕費を三分の一が負担して、そして赤字県と申しますか、再建整備団体のような貧弱県に對しては維持費を全然負担せぬ、かういふような結果になるわけでありませう。ますます貧弱県の道路行政になるわけでありませうが、この維持費は国が直接管理の一級国道のみならず、一級国道全般に對して三分の一国で負担するといふことが當然であると思ふのです。この点について、この法律では、直接建設大臣が管理するものだけを指定してあるのですけれども、これは非常に矛盾だと思ふのです。その点、どういふお考えでかういふことになったのか、お伺ひしたいと思ひます。

○富樫政府委員 この指定区間として選びますところは、一級国道のうちでも維持の困難なところに限るわけでございます。従ひまして、これを維持するには相當の費用がかかるというところを選ばうわけでございますが、そういう

う分につきましては国が三分の一持つて維持してやろうという趣旨でございませう。従来は、この維持につきましては補助等のこともなかつたのでございませう。これは維持といふことになりまして、その成績がなかなかつかみにくといふこともございまして、補助するに至らなかつたわけでありませうが、今度直轄でやります区間は特に維持のむずかしところ、また費用のかかるところを選んでやるわけでございますので、三分の一を負担することが適當であらうと考えたわけでございます。

○中島(農)委員 どうもその辺が、何と言つても富裕県の方に対して維持費を三分の一が出して、そして貧弱県の方は維持費を国が全然出さぬ、これは法律をこしらへる精神は別問題として、結論的にはかういふことになつておるわけですね。これは僕は非常に不公平だと思ふのです。これは今の局長の答弁から申しますと、維持費がかかるからというお話でありませうけれども、これは地方公共団体の財政力とにらみ合つてこの立法の中に盛り込まねばうそだ、かように考えるわけでありませう。

それからもう一つお尋ねしたいことは、これは大臣がおるといふのですが、大臣が見えませんが、この間からも薩摩委員その他からも問題になりまして、そしてまたこの九日に開通する関門隧道なんかでもこの問題が起きと思ふわけでありませう。と申しますのは、これは大阪とこの前もいろいろ質疑応答があつて、その繰り返しのなことでありませうけれども、たとえばこの間、具体的な問題といたしまして、

北陸の一級国道の敦賀―武生間に有料道路をこしらえるということを書かれたわけでありまして、そこで、一級国道の中で道路公団で行なった部分は、全額道路公団でこの金を償還せねばならぬことになるわけでありまして、従いまし

てその立場から、結局二十九年なら二十九年に償還せねばならぬということ、そこで交通量とにらみ合せて、料金なんかを決定しなければならぬ。従って交通量の少ないところは非常に料金が高いところが多くなり、いろいろ

してくるわけでありまして、これは道路公団でやらないでも、現在の財源の關係で、十年なり十五年なりおくれるかは知らぬけれども、当然無料公開の原則で、公共事業でやらねばならぬ性質の道路なんです。それを全額

ペイしなければならぬ、つまり償還せねばならぬという立場に立たされるわけでありまして、従って、観光道路やその他は別でありまして、そういうふうな性質の道路は、道路整備が非常

常におくれている現在の日本の現状から見まして、有料道路制を採用するのがいいけれども、その有料道路制を採用すると同時に、一般公共事業費もそ

れへある程度入れまして、そうして二十九年なら二十九年に償還ができるようにして、そうして全国一律にトラッ

クなら幾ら、バスなら幾らというように、こういう料金をきめるべきが妥当

に、これに対する建設当局のお考えはどうなんでしょうか、これをお伺いしたいと思

うわけでありまして、○堀内政府委員 大臣からお答えしたことをよく承知しておりますので、

あるいは違うようなことがあるかもしれませんが、その場合にはまた訂正させていただきます。ただいまのお話のような場合におき

ましては、従来は補助金といったような形式で出ておったのでござい

ます、今度の予算におきましては、それを政府の出資といったような形式にお

いて緩和するようにいたしておるわけでございます。さよう御承知を願いま

す。○中島(農)委員 結局これは、政府の出資なら償還をせねばならぬわけであ

ります。だから、全額償還するという建前ではなくして、これは当然政府が無

料公開の原則で、一般公共事業費で建設すべき性質のものであるけれども、

結局道路整備の絶対量の財源が少く、やむを得ぬから、現在有料道路制とい

うものを採用しているのだから、従って、全額を償還すべきでなく、道路の

事情によって、一部分は公共事業費を投入して、一部はそういうふうな政府の

財政投融資であるとか、民間資金であるとか、外資であるとかいうようなもの

を投入して、二十九年なら二十九年に償還ができるのだというようにして、

その償還する率は全国一律に、トラッ

クなら幾ら、バスなら幾らという、こ

ういう制度に改めるべきじゃないか、

こういうのが私の質問の要旨でありま

す。これはおそれ、九日から開通す

るところの関門隧道などの問題にも、

この問題が出てくると思うのでありま

す。この問題は、先ごろ建設大臣と盛

んに質疑応答いたしましたも、私と建

設大臣の意見がどうしても一致せぬ。従って、その後においても私は研究し

てみましたけれども、建設大臣の答弁の方が間違つておつて、私の意見の方

が理論的だ、こういうふうにはつきり考えておつて、何とか建設当局と申し

ますか、政府の意見をその方に持つていかねばならぬ、こういうふうに考

えておるわけでありまして、○堀内政府委員 ただいまの御意見に

つきましては、とくと研究いたすこと

にいたします。○西村委員 閣下質問を許します。

久野忠治君。○久野委員 ただいまの中島君の質問

は、まことに重大だと思つたのです。現在有料道路は個々に償還計画が立てら

れまして、料金を徴収をいたしておると思つたのですが、現在どうですか、完

成をいたしまして供用開始をしておる箇所と、完全に予定通りペイできてお

る箇所と、そうでない箇所との比率はどうなんでしょうか。

○富樫政府委員 今有料道路でやつて

おりますところは二十二年所ございま

す。そのうち完全にペイいたしてお

りますのは三カ所でありまして、○久野委員 さよういたしますと、他

の十九カ所というのは、予定期間内

にペイできないという結果になるわけ

ですが、そうですか。○富樫政府委員 料金の徴収状況を申

し上げますと、三十一年度と比べま

して三十二年度は約二〇%増してお

ります。こういう傾向から見ますと、だ

んに料金収入が上つてくるのが予

想されるわけでございます。現状のま

まにいきますと、償還ができぬとい

うな線も出てくるわけでありま

す。料金の上り方から見ますと、もう

しばらくたてば、これはまた様子が

変るといふことに考えておるわけ

でございます。全部が償還できないとい

うような予想はいたしておりま

せん。○久野委員 ところが、今現実に問題

になっております関門トンネルの料

金徴収の問題なども、すでに値下げ運

動が猛烈に始まつておるようで

ござい。さようにいたしますと、将来お

そらく料金を徴収するに困難な箇所

が、たくさん出てくるんじゃないか

と思つたのです。さような意味合

いから、全体をプールの計算するとい

うふうな考えはありませんか。

○富樫政府委員 現在実施いたしてお

りますものは、従来の方式で片づ

けたと思つたわけでございますが、

将来実施いたします分につきましては、

お話を進めておるところでございます。

○久野委員 ちょうど大蔵当局も

いになりまして、今の問題に

関連して、もう一つだけお尋ね

しておきたいのですが、一般公共事業費から三十二

年度は約三十億交付金が入れられて

おつたのですが、本年度はこれが五億

に削減をされておるわけであり

ます。一方でペイできない箇所が

たくさんあるのに、どうしてその

交付金を減らしたのでしょうか。

○佐藤(一)政府委員 これにつ

いては、実はいろいろな考

え方がありますが、有料道路とい

う建前から申しますと、本来一般財源とい

うもののをむやみに入れる必要はな

かろうという考

えがまず前提になつてお

ります。しかし今

後どういうふう

にやりますか、

実はた

だいまお話が

ございました

たような有料

道路の問題に

いたしまして

も、今後た

だいまのよう

な状態を

検討いたし

まして、ど

ういうふう

に財源措置

の健全化を

はかつてい

くか、これ

は今後の残

れた検討の

問題である

と思つたで

ござい。建

前といたし

ましては、

できる

だけ一般財

源は入れな

い、いわ

ゆる独立採

算でいく、

もともと

有料道路の

性格という

ものが、

そういう

ものであ

りますし、

それから

先ほど御

議論が

ございま

した

が、公共

的な一般

道路、

それから

いわゆる

受益者負

担である

べき有料

道路とい

うものの

性格が、

またあ

いまい混

淆した

ましても、

これは

具体的に

路線の選

定等で困

難を来

たすわけ

であります

。そうい

う性格と

建前

をはつき

りさせ

たい、こ

う思つ

ており

ます。も

ともと

一方に

おいて

、それ

だ

けで完

全にや

り切

れる

かとい

う問題

が

ござ

いま

すが、

そう

い

う問

題は

今後

、

たと

えば道

路公団

に出資

とい

うもの

を

政府

が出

さな

け

ば

なら

ぬ

とい

うよう

な

もの

を

考

え

は

持

つ

て

お

り

ま

し

て

、

で

き

る

だ

け

低

利

な

金

、

も

し

く

は

利

子

の

つ

か

な

い

金

を

将

来

は

入

れ

て

い

き

た

い

と

い

う

な

こ

と

が

、

将

来

検

討

さ

る

問

題

で

あ

る

こ

う

考

え

て

お

り

ま

す

。

○久野委員 並行道路のある箇所は

いと思つたのです。あとで三鋼先生

から、私は深くはお尋ねをいたしま

せんが、関門トンネルのように並行路

線のない箇所、こういうところなど

は大へん問題が将来残ると思つた

のです。そういう点などはお考えに

なつておるのですか。

○富樫政府委員 関門トンネルなどの

ような、並行するものがない、迂回路のないようなところ、これは受益計算といいたしますと、迂回路をとるわけには参らぬわけでありまして。ただトンネルができたために、どれだけ交通に便益が生ずるかということが基準になるわけでありまして、また関門トンネルには一方フェリーがありまして、自動車運んでおるといふような状況もございますので、これらを勘案いたしまして、料金をきめるわけでありまして、

が、特に関門国道は建設費その他の管理費を、二十六年の償還期限で償還するということを前提にいたしまして、料金を算出したしておるわけでございますが、建設費が非常に高額なものでありますので、従って料金も高くなつて参つたわけでございます。この場合には並行路線というものがありませんので、受益計算等にいたしまして、具体的にフェリー等と比較する以外に方法はなかつたわけでありまして、

○久野委員 さよういたしますと、高くてござんしてそこを通らなければならぬという結果になります。しかもフェリーを経営しておるのは民間会社です。それを利用する人が少くなれば、おそらく経営が成り立たなくなるから、フェリーは廃止されることになりましよう。そういたしますと、今の関門隧道といふか、トンネルだけが唯一の交通路線ということになります。そうすると高いことを承知で、非常な迷惑をこうむつても、一般国民はやむを得ずそこを通らなければならぬという事態が起きてくると私は思ふ。これは非常に重大だと思ふので、あとで三鍋先生から御質問があろ

うかと思ひますので、私はこの程度で終りますけれども、どうかその点に対して、はつきり一つ御答弁をいただきたいと思ひますのでございます。

それから私はもう一点だけお尋ねをいたしたいのですが、先ほど中島委員からも指摘されました中に、単独事業の千九百億、この財源の問題が大へんあいまい模範といつたおるわけですが、この財源措置はどういうようにしてなさうとするのでございませうか。

○富樫政府委員 従来、県が単独で実施いたしております道路事業、これは市町村を含めまして大体三百億見当あるわけでございます。これは県の単独の財源でまかなわれておるわけでございますが、将来この五カ年間にございましては、大よそ千九百億くらいを見積つてかかるべきではなからうかというところで、千九百億を見積つたわけでありまして、

○久野委員 その財源の内容を私はお尋ねしておるのですが、それは純然たる県費でまかなわれておるといふことですか。

○富樫政府委員 これは純然たる県費と、若干起債が入つておると考えております。

○久野委員 起債は一般起債ですか。

○富樫政府委員 一般起債でございます。

○久野委員 さよういたしますと、富樫県と貧窮県とで相当差異が起きてこようと思ふのですが、その点いかがでございませうか。

て、そういう点から見ますと、差が出てくるわけでございます。

○久野委員 私はそれはいいかと思ふのです。貧窮県であろうとも、道路を利用する率の多い箇所もたくさんあるうかと思ふのです。たとえて申し上げますならば、大阪と東京との間では、なるほど一級国道を利用する場合は大部分でございませうが、そうでない場合も私はあるうかと思ふのであります。そういう際に、ただ漫然と地方費だけでまかなわれておるとか、あるいは今の起債によつてのみこれがまかなわれるという無計画な方針でおやりになるということが、この道路整備五カ年計画というものがペーパー・プランであるという非難を受ける原因にならうかと私は思ふのであります。これはやはりあくまでも計画的に、その財源措置というものを考へねばならないと思ひます。

○富樫政府委員 これは五カ年間の總体の道路投資をおよそ九千億としまして、そのうちの千九百億は地方公共団体が単独でやるということに推定をいたしておるわけでありまして、そのうち有料道路の千五百億を引きますと五十六億、これを五カ年計画に盛つて確定に実行していこうということでございます。この五十六億の中には、一級国道、二級国道、地方道を含めておりまして、この五十六億を確定に実行しようというものが、この五カ年計画の立て方でございます。

○西村委員長 三鍋義三君。

○三鍋委員 ただいま中島委員として久野委員から、道路三法に對するとこゝの質疑、それに関連いたしまして有

料道路の問題、具体的には関門国道の料金の問題に触れたのであります。が、御承知の通り三月の九日に、この世紀の大事業の関門トンネルが竣工するのであります。これは國をあげての慶事でありまして、私もぜひ参加いたしまして、國民とともにその喜びを分かちたいと、こう考へておるものであります。そこで心から國民とともに喜びたい、この気持ちを、ほんとうに味方するためには、また味方していただくためには、やはりそこにみな心から喜びを分つという条件が整つておらぬと、これはほんとうに万歳と言えないのではなからうか、こう思ふのであります。こういう意味におきまして、切実なる地元関係者の、道路の通行料金があまりに高過ぎるという陳情、これは過日の委員会においても取り上げてきた問題でありまして、昨日御要望申し上げておりましたこの資料によつて、私はなお若干の質疑をさせていただきます、こう思ふのであります。

時間関係もありますから、できるだけ要點で、端的にいきいたいと思ひます。局長さんもおつちも御答弁を願へたら、こう思ふのであります。道路を算定する基準としての資料を私はいただいたわけでありまして、これによりまして、一つの参考資料といたしまして、フェリー・ボートを利用する場合の料金が一つの基準になつておるようでございますが、一体どういふ根拠のもとにこういうものを対象とされたかというところに、私はまず疑問を持つのであります。これは営利会社の営利事業でありまして、そして将来は関門国道が開通するから、そういうことになる、もう採算が合わない

くなつて廃業しなければならぬだろうという予測のもとに、相当高い料金を取つて、そして営業を継続しておる会社であります。その高いフェリー・ボートの料金を基準にして算定されていくといふところにまず大きな誤算があるのではないかと、私はこう思ふのであります。現にこの会社は二割五分の配当をしておるのであります。そういうものと、國がうんと財政を注ぎ込んで作り上げた関門国道と一緒に考へていき、そういう料金を一つの根拠資料とされたところに、私は納得のいかないものがあるのですが、これに對する局長の明確なる御答弁をお願いしたいと思ひます。

○富樫政府委員 関門間の輸送につきましては、現在自動車についてはフェリー・ボートしかないわけでございますが、しかし関門の料金をきめますのに、フェリー・ボートと比較したといふことではなくて、この関門国道ができたために、どれだけ輸送の上に節減があるかといふことを勘定いたしますと、このフェリー・ボートの料金をとつてあるわけでございます。

○三鍋委員 これが完成いたしましたときに、どれだけ種類の輸送機関が、どれだけ一日に通るかといふことが、これが算定の大きな要素になると思ふのであります。ところがこれは非常にまちまちです。国道工事事務所は約百二十万台通るだろうという算定をいたしている。これは建設省のお考えが基礎になつておると思ふのであります。ところがトラック、バス業者の、やはり相当の根拠ある、權威ある各社の算定によると、百五十万台通るとい

情も何もないやり方だと思うのです。もちろんいろいろと経常費は要ります。換気の費用とか、あるいはエレベーターの上り下りの費用等は要りますし、ようけれども、こんな、日常どうしても通らなければならぬといった人からまでお金をとるということは、何としても納得いかないのをごさいます。これは莫大な費用がかかったかたかたなのであるであらう、かけなければならぬというのであればやむを得ぬと思いますが、これはペイいたしまして無料公開になるわけですが、そのときにおきまして、人の通行料金はやはりペイになると私は思うのでありますが、エレベーター、換気といった費用から経常費が必要なので、やはり継続して、人の場合だとはいえ、そこをはつきりしてもいいと思います。せめて料金を取るようになって無料公開した場合においても、全部償還してしまってもいいと思います。では、人の通行料金はやはり無料ですべきではないか、こういう考えを持っておるのでございますが、御所見はいかがでございますか。

○富樫政府委員 このリヤカー、自転車それから人は、これは関門国道は二階になっておりますが、その下の分を使うわけでございます。この下に入りますのにはエレベーターを使て入るわけであります。この高さが六十メートルございます。備えてありますエレベーターは四十人乗りが二台、それから二十人乗りが二台でございまして、これが門司、下関縦坑についておるわけでございます。これで人自転車と人ということになっておるわけ

料金として、リヤカーが三十円、自転車、自転車が三十円、おとなが十円、子供が五円、こうなっておるわけでございます。お話の点もよくわかるのでございます。しかし有料道路として採算性の上に立っておりますから、公園のいたした勘定につきましても、これも理由があることと考えるのでございます。しかしお話の点もございまして、上司によくお伝えいたします。御指示を得たいと考えます。

思うのであります。それをいろいろの税金を取ってにおいて、また道路を通るときに通行料を出せといったやり方方は、何としても政治といたしましてはいいやり方ではないということが、やはり結論的に言えるのではないかと思います。

この問題は、なお道路関係の審議が来週からも継続されますから、いろいろ関連いたしました他の委員からも質疑があると思いますので、私のこの関門国道を中心にするところの料金問題に関する質問はこれで終りたいと思います。

○久野委員 関連して。ただいまバスの料金は千円に下げるとおっしゃいましたが、そうですか。

○富樫政府委員　今の構想を申し上げたわけでございますが、構想は定期パスを千円に暫定的に下げるといふことでいいです。

○久野委員　そういたしますと、バスの料金というものはまだきまってないのでしょうか、きめるといたしますと、どういう数字的根拠をもっておきめに

なりましようか。

○宮裡政府委員　バスの料金につきま
しては、ただいま自動車局で検討いた
しておりますが、暫定的の料金でただ

人で計算いたしますと、千円ですと人二十円になる。ところが一方、人が歩く場合には十円ということになるわけなんです。ですから、そういうことなどが算定の基礎になると思うのですが、そういうことを基準にしておきめになっているのか。もうすでにきまっておるとするならば、どれくらいにきまっておりますか。

時間がないからもう一つお尋ねしますが、リヤカーが三十円、それから自転車車が三十円、こうありますね。そういたしますと、トンネルの入口でリヤ

カーに自転車を積んで、そうして自分がこれを引っぱっているとしますね。そうすると人間の通行料金とリヤカーの通行料金だけですから四十円になる。

わけですね。だから自転車に乗って引っぱっていく場合と、その自転車を手で引っぱっていく場合と、料金が変わってくると思います。

うか。

○富樫政府委員　バスの方は五十人乗

○久野委員 それは検討いたしますくらいでは済まされないと思うのですよ。もう九日から開通するのであるから、そういう場合もあり得ると思うのですが、どうでございましょう。

○富樫政府委員 これはリヤカーに積まれた自転車は荷物だそうでございま

す。従ってこれは三十円でいいわけ
ございます。

○久野委員 その場合には、人間一人
分の料金は取らないことになるのです

か。リヤカーの三十円だけです。
○富樫政府委員　そういうことでござ
います。
○小川(豊)委員　関連して。道路の整

備については五カ年計画が立てられておる。この五カ年計画がどれだけ達成したか、これは問題がございましょうが、さらにこれを重点的にするために

新五カ年計画というものを立てられたわけです。この新五カ年計画の予算財源は九千億、この財源は有料道路の使用料と地方公共団体の負担あるいはガ

更なしに実施できるという確信があるのかないか。この財源について、一つ見通しというものをお尋ねしておきたいと思う。そしてあとはまだあとで、これについてお尋ねするとして、きょうはこの点だけをお尋ねしておきたいと思います。

○富樫政府委員 この五カ年計画の総体の投資は九千億でございますが、この中から地方単独で行いますもの千九百億を引きまして七千二百億、これが

さいますが、この九千億の財源につきましては、大蔵当局と十分に折衝を重ねてきたものでございます。従いましてこれの実施につきましては、私どもといたしましては確信を持っておる次第でございます。

○西村委員長 次に昨二月二十七日付託になりました内閣提出、公営住宅法第六條第三項の規定に基づき、承認を求めるの件を議題といたします。まず本件の趣旨につきまして説明を聴取いたします。堀内建設政務次官。

公営住宅法第六條第三項の規定に基づき、承認を求めるの件

公営住宅法（昭和二十六年法律第百九十三号）第六條第三項の規定に基づき、別紙公営住宅建設三箇年計画について、承認を求める。

公営住宅建設三箇年計画
昭和三十三年から昭和三十五年
度までの公営住宅建設三箇年計画を
次の通り定める。

一、公営住宅一五七、〇〇〇戸を建設する。

二、一の内訳は、おおむね次の通りとする。

第一種公営住宅 六七、〇〇〇戸
第二種公営住宅 九〇、〇〇〇戸

三、公営住宅の建設にあわせて共同施設を必要に応じて建設する。

理由

公営住宅法第二項の規定により決定した公営住宅建設三箇年計画については、同条第三項の規定に基づき、

その大綱を国会に提出し承認を求め
る必要があるからである。

○堀内政府委員 ただいま議題になりました公営住宅建設三箇年計画につきまして、提案理由及びその内容について御説明申し上げます。

公営住宅の建設につきましては、公営住宅法に基づき、政府は、昭和二十七年以降の毎三カ年を各一期としたしまして公営住宅建設三箇年計画を作成し、その計画の大綱につき国会の承認を求めることとなっておりますので、今回、昭和三十三年度を初年度とする公営住宅建設三箇年計画について国会の承認を得るため、本計画を提案いたしました次第であります。

本公営住宅建設三箇年計画は、現下の住宅事情を昭和三十三年より五カ年間でおおむね安定させるという基本方針のもとに、住宅対策審議会の意見を聞き、公営住宅建設の実施状況等を考慮して作成し、閣議の決定を経たものであります。本計画の内容は、住宅に關聯している世帯の実情を考慮し、昭和三十三年より昭和三十五年までの三カ年間に、第一種公営住宅六万七千戸、第二種公営住宅九万戸、合計十五万七千戸を建設しようとするものであります。また、住宅の建設にあわせて必要に応じて共同施設を建設することとしたしております。

以上、公営住宅建設三箇年計画の提案理由及びその内容を申し上げますが、何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御承認下さるようお願いいたします。

○西村委員長 三鍋義三君。

○三鍋委員 私、大臣の御出席をお待ちしておたのでございますが、予算委員会の都合でおいでにならないのでございまして、やむを得ず——やむを得ずと言つては言葉が適切でないかもしれませんが、一つ政務次官にお尋ねしたいのです。それは今度、石破事務次官が何か建設行政の視察のために、郷里の鳥取にお帰りになるといふことが地方の新聞に出ておりますので、これはどういう目的で何をしに行かれるのか。新聞では、まあ道路あるいは災害関係、いろいろな建設行政の視察らしいのでありますが、国会の非常な重大段階におきまして、まあ政府委員ではないかもしれませんが、予算が三日の日に通るか通らないかといったこういう国会中心に、国民の目がすべて国会に注がれているときに、緊急事態であるならともかく、何がゆえにこういう時期に郷里に帰つてそういう視察をせられなければならないのか。何か緊急なる事態があつて行かれるのですか、これは次官も御存じなら御答弁願いたい。これはまあ新聞の記事でありまして、まだ真偽のほどは私ばかりかもしれませんが、次官も御存じだと思ひますから……。

○堀内政府委員 私の承知をいたしております範囲で申しますれば、ひとり鳥取県ばかりでなく兵庫縣等におきましても、今度の予算の上についても重要な関係のあります道路そのほかの視察を命じただけでございます。なお——以上のことであります。（笑）

○三鍋委員 次官もなかなか答弁が苦しいのがわかるので、ちょっと人が悪いようでありますけれども、予算とか

何とか言われましても、もう予算は出たしまつていふんですから問題ないんですよ、ただ私なせこういふことをお尋ねするかどうか、今向うでは知事選挙が戦われるそうなんです。県民は非常に関心を持っているでしょう。そのときに政府の重要なポストにある方が、そうして立候補をうわさされていられる方が郷里に帰つて熱心に建設行政を研究、心配されるということになりますという、ひがんで考える方は、間違つておられるかもしれぬけれども、時期が時期であるだけに、何か事前運動でもしに來たんだはないか——新聞にも書いてあるが、そう心配されるのです。これはやはり公明選挙とか、あるいは事前運動に対するところのいろいろな規定とかに政府みずから疑惑を持たれるようなことになつてはいけなないのではないか。こういう考えから、なろうことなら、少くとも国会開会中は——緊急必要やむを得ないときはそれは仕方ありませんよ。こういう疑いを持たれるような行動は政府当局として慎まされるべきではないか、私はこういう観点で御質問申し上げましたので、どうか大臣を通じて石破さんの御意向を確かめ、そうして妥当なる行動をされますようにお願いいたします私の質問を終ります。

○西村委員長 次回は公報をもつ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。

午後零時二十一分散会

昭和三十三年三月四日印刷

昭三十三年三月五日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局