

第二十八回国会 建設委員会 議 録 第十一号

(三三)

昭和三十三年三月七日(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 大島 秀一君 理事 大高 康君

理事 萩野 豊平君 理事 久野 忠治君

理事 三浦 義三君

池田 清志君

薩摩 雄次君

堀川 恭平君

山口 好一君

中島 巖君

出席國務大臣

建設大臣

根本龍太郎君

出席政府委員

總理府事務官(自

治庁財政局長)

大蔵政務次官

坊 秀男君

労働政務次官

二階堂 進君

建設技官

富樫 凱一君

(道路局長)

委員外の出席者

議員 加藤 精三君

議員 門司 亮君

大蔵事務官

(主計官) 松永 勇君

労働事務官(職

業安定局失業

対策部長) 三治 重信君

建設事務官(道

路局路政課長)

三橋 信一君

専門員 山口 乾治君

同月六日

委員小川豊明君辞任につき、その補

欠として赤路友蔵君が議長の指名で

委員に選任された。

三月六日

下田、天城湯ヶ島、修善寺間道路改

修に関する請願(品山鶴吉君紹介)

(第一三三九号)

下田、石廊崎間道路改修に関する請

願(品山鶴吉君紹介)(第一三四〇号)

下田街道狩野線改修に関する請願

(品山鶴吉君紹介)(第一三四一号)

下田、土肥、大仁間道路改修に関す

る請願(品山鶴吉君紹介)(第一三

四二号)

土肥、戸田、沼津間道路改修に関す

る請願(品山鶴吉君紹介)(第一三四

三三三号)

伊東、川奈間海岸線道路建設促進に

関する請願(品山鶴吉君紹介)(第

一三四四号)

修善寺、伊東、熱海間道路建設促進

に関する請願(品山鶴吉君紹介)(第

一三四五号)

伊東、修善寺間道路改修に関する請

願(品山鶴吉君紹介)(第一三四六

号)

下田、松崎間道路改修に関する請願

(品山鶴吉君紹介)(第一三四七号)

下田、妻良子浦間道路改修に関する

請願(品山鶴吉君紹介)(第一三四

八号)

伊東、八幡野、下河津間道路改修に

関する請願(品山鶴吉君紹介)(第

一三四九号)

下河津、天城山、湯ヶ島間道路改修

に関する請願(品山鶴吉君紹介)(第

一三五〇号)

二級国道熱海、伊東間改修に関する

請願(品山鶴吉君紹介)(第一三五

一号)

熱海、網代間道路整備に関する請願

(品山鶴吉君紹介)(第一三五二号)

修善寺、戸田間道路改修に関する請

願(品山鶴吉君紹介)(第一三五三三

吉田線道路改修に関する請願(品山

鶴吉君紹介)(第一三五四号)

沼津、根方、吉原間道路改修に関す

る請願(品山鶴吉君紹介)(第一三

五五号)

熱川、大川間海岸線有料道路建設促

進に関する請願(品山鶴吉君紹介)

(第一三五六号)

熱海、函南、大場間道路改修に関す

る請願(品山鶴吉君紹介)(第一三

五七号)

国道二号線三島、下田間等の舗装に

関する請願(品山鶴吉君紹介)(第

一三五八号)

下田街道天城トンネル、八丁池間道

路改修に関する請願(品山鶴吉君紹

介)(第一三五九号)

宅地建物取引業法の一部改正に関す

る請願(星島二郎君紹介)(第一三

六九号)

同(宇都宮徳馬君紹介)(第一四五

五号)

鹿児島市に住宅金融公庫南九州支所

設置に関する請願(池田清志君紹介)

(第一三九八号)

東府中バイパス路線位置変更に関す

る請願(木崎茂男君紹介)(第一四

二三三三号)

同(山花秀雄君紹介)(第一四二四

号)

二級国道飯田浜松線の整備促進に関

する請願(戸塚九一郎君紹介)(第

一四二五号)

台風常襲地帯に対する特別法制定に

関する請願(淵上房太郎君紹介)(第

一四二六号)

同(松本七郎君紹介)(第一四二七

号)

沖水川直轄砂防区域延長等に関する

請願(瀬戸山三男君紹介)(第一四

五六号)

の審査を本委員会に付託された。

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)

○西村委員長 これより会議を開きま

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三案を一

括議題とし、審査を進めます。質疑の

通告がありますから、これをお許し

たします。

この際お諮りいたします。門司亮君

より道路三案につきまして委員外発言

を求められております。これをお許し

するに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり。

○西村委員長 御異議なしと認めま

す。門司亮君

○門司亮君 委員各位の御了承を得ま

して、委員外発言を許させていただきました

が、実は大臣に昨日同僚各位からか

なり強く話があつて、質疑が行われて

おると思つたので、私はきようはこ

く簡単に、昨日の同僚議員の発言の部

分にできるだけ触れないことにして、

まずお聞きしたいと思つた。

第一に大臣に聞いておきたいと思

つたことは、これは事務局からの御答

弁もあるかと思つたが、この規定に

よりみると、整備される道路の定義と

いうものが一級国道、二級国道ある

いは都道府県の道路であつて、政令の定

めるものというところに法律が書いてあ

ります。一体この政令の定める範囲と

いうのはどの範囲であるかということ

を、もう少し明確に聞いておきたいと

思ひます。

○西村政府委員 地方道の中には主要

地方道というのがございます。これ

を政令で定めることにいたしております

。この主要地方道をさすものでござ

います。

○門司亮君 そういたしますと行政上

の問題として出て参りますのは、この

工事の行われるに従つて、地方の自治

体は政令で定められた道路につきまし

では、平たく言えばいや応なしに仕事をしなければならぬ。同時にその経費は、やはり地方の自治体がある程度負担しなければならぬことは当然であります。この点について、地方の自治体はおのずから財政の規模をみながら、地方ではなかなか私はいかぬと思ふ。同時に地方は地方なりに、やはり産業の開発その他整備いたしまし、道路についての緩急の度合いというものがおのずから異なつておると思ふ。これを国が一律のものの考え方では押しつけようとするところに、地方の自治体のある程度のそうした仕事の権限について干渉する形が出てきはしないかと思ふのですが、その点についてはどうお考えです。

○根本国務大臣 一般的に見ると、そういうふうにごらんになるかも知れませんが、実際は実は逆になつております。各都道府県におきまして地方主要道路の整備計画を立てまして、こちらの方にむしろ強く要請しております。それを全面的に計画に入れることができませんので、実は都道府県から出た資料に基いて、われわれの方がこれから選択するというような事実上の結果になるわけでございます。さようでございますから、政令によつて指定する場合、都道府県が欲せざることを上から天下的に強制するといふようなことはいたさないことになつておりますし、現実にまたそういう結果にはならないと御了承していただきたいと思ふます。

○門司亮君 その次に聞いておきたい

と思ひますことは、道路の指定その他、国は一体何を目的にして今日の道路整備を行おうとしてゐるかといふことであります。このことは非常に迂遠なことを聞くようでありますが、實際地方の道路になりますと、今日の道路行政というものが必ずしも産業を主体とした道路行政というものが行われていないのじやないかと考えられる節がたぐさあるものであります。もちろん行政協定等に基づく一つの関連性を持つておりますから、日本の国だけではないといはざることもできないかも知れないが、今日の目立つて多く舗装が行われ、改修が行われ、あるいは整備が行われておる道路というものは産業に大して関係のない、アメリカ軍の基地に通ずる、いわゆる昔の言葉で言うならば軍用道路と称せられるもののみが非常に急速に整備されておる。これは一体日本の産業にどれだけの関係があるのか。もちろん行政協定の関係もございまして、それからもう一つは、道路整備といへば、ややともすれば観光だけに主力が注がれておる点が強いのであります。これは現地をごらんになればよくわかると思ふ。ことに農村地帯の府県に参りますと、道路というものはほとんど整備されておらぬ。こういう道路行政であつては——私はこの五カ年計画というものは産業を開発するといふことが主たる目的でなければならぬと思ひますが、今日の状態を見るに必ずしもこれに一致しておらない。従つてこの五カ年計画といふものはそういう意味で行われるものであるか、従来のそういうた、あまりよくなかつたと思へられるようなことはこの道路の整備五カ年計画の中に入つ

ていないかどうか、一応ただしておきたいと思ひます。

○根本国務大臣 詳しいことは事務当局からお答えいたさせますが、御指摘になりました従来の道路関係において、いわゆる軍用道路に非常にウェイトが大きかつたのじやないか、これは御承知のように今回の計画と違ひまして、占領中におきましての道路はそういう傾向があつたことは事実だと思ひます。しかし今回の道路整備五カ年計画はそういうところではなくして、一般道路が問題でございます。しかもこれについては先般来、当委員会において相当突っ込んだ御議論がございまして、今までの既存の道路をただ単に改修、舗装するだけでは足りないじやないか、むしろ現状の日本の経済の一番の隘路になつておる道路を整備するといふことになりまして、いわゆる高速度自動車道を中心としてやるべきだといふ意見も強く出ております。また一方におきましては、すでに三十二年度から五カ年計画で観光整備計画がございまして、この中に道路が指定されてゐることも事実でございます。門司さん御承知のように、道路の整備は実は非常に多角的な問題を含んでおるのでございまして。単に産業といつても、観光も一つの産業だといふ見方もございまして、これを含んでゐることは事実でございますが、しかし観光に最重点を入れているかといふと、さようではございません。有料道路は、地方におきましては観光の名を以て含んだものの有料道路の申請が多というところ、これは事実でございますが、御指摘のように日本の経済基盤を確立す

る、同時にそれは地方の開発になる、こういう点から勘案しておる次第でございます。さらに具体的な問題については事務当局から答弁いたさせます。

○憲政政府委員 お話のように、道路整備は産業に役立てようといふことで、私も立てておるわけでございまして、産業に直接役立つといふことは、その産業のある地帯の交通量に現れてくるわけでございまして、この交通量をさばくといふことが当面の目標でございます。従つて産業地帯における道路の整備ということが先になるわけでございます。そのほかに関東道路といふものもございまして、この道路を作ることにしましてその地域の産業の開発に将来役立つといふようなものもとつておるわけでございまして。観光道路につきましては、先ほど大臣のお話にありました通りでございます。

○門司亮君 道路整備計画に要する国の費用と地方財政との費用の関連性について、一応大臣にお尋ねしておきたいと思ひますが、この法律を見ますと、この財源には主として揮発油税を充てるといふことをはつきり書かれております。揮発油税の本年度の総収入は大体五百五十億内外と予算に書いてあるものであります。これはまあ五百五、六十億であるといふ見ることができると。その他のものはほかからの財源だと思ひます。ところが地方財政計画を見てみますと、この間に実は問題があるものであります。道路譲与税として地方に配分されます分は百三十一億が計上してある。しかし一方において、地方の道路の維持修繕費に四百二十億余りのものが大体必要になることが書いてあります。従つて今日の地方

方の道路行政から見ますと、どうしてもこの五カ年整備計画にこたへるだけの財源を充てておられません。従つて財政計画の面で見ても、百五億といふものがこの道路整備計画に相応するのための起債だといふことが明確に書かれております。そうなるて参りますと、かつて予算委員会でも大臣にお聞きをいたしましたように、国が工事を施行いたします場合には、地方の自治体にこうした負債が必然的に出て参ります。国は借金をしないで仕事ができるのであります。地方は今申し上げましたように、道路全体の計画と申しましたが、実財源として道路に対して国が充てておると同じような考え方では充てられないものは百三十一億しか持つておられない。ところが道路整備だけに四百二十億余りのものが必要になつてゐる。そこで今申し上げましたように、百五億といふものはどうしてもこの整備計画に基くものとして、地方債の中にこれが入るといふことになつておる。そういたしますと、この利息は御承知のように六分五厘がちゃんとつけられておる。ここに地方財政と国の財政との問題、さらにこれが国の事業計画と地方事業計画との間に、今日一つの大きな財政上の問題になつておることは大臣も御承知の通りだと思ひます。そこで国が一つのこういう国策に基いた施策を、私は強行されることは申し上げませんが、施行されます場合には、地方財政に対する影響といふものはやはり考えていたださまないと、地方財政といふものはますます困難になつてくる。そこで問題になりますのは、昨日も同僚議員から聞かれたと思ひますが、こうした国の

聞かれたと思ひますが、こうした国の

施策に基きまして当然出てくるであらうと考えられるこの地方負担について、一般の公債と同じようにこれに六分五厘の利子をつけるという事は、少し無理がありはしないかと考える。この点についての建設大臣の御意見を一つ伺っておきたいと思ひます。

○根本国務大臣 お答え申し上げます。先般の予算委員会でも概略申し上げ、さらにまた当委員会においても大体同様な御質問に対して答えたのでありますが、全体といたしまして、御承知のように道路五カ年計画は九千億とこれは算定いたしておるのでございます。しかもそのうち地方道路の単独事業が千九百億、その他一般道路が五千六百億、有料道路が千五百億、こゝろに影響するものは二つあるわけでございます。一つは単独でやる事業と、もう一つは国でやる場合における地方負担の問題があるわけですが、この二つが地方財政上果して消化できるかどうかということが問題であるわけでございます。この点については、この道路五カ年計画の総事業量を策定するに当りましては、経済企画庁、大蔵省、それに自治庁、十分にそつくり各方面の意見調整の上にはできておるのでございまして、従いまして概括的には地方負担分を、あるいはまた地方単独の事業について、一応地方自治体において消化し得るという前提に立っておるわけでございます。

その次に、今具体的に御質問になりましたのが、たゞそれがさうであつたにしても、現実に地方がこの事業を推進するに当つては、自己財源だけではとうていできないはずだ、従つてこれは起債に求めなければならぬ、起債がたゞそれが許され、可能であるとしても、問題は利子が一般の起債に對するところの利息と同じでは、最重点を指向しているところの道路に對する支出のための起債について少し酷ではないか、もう少しこれは特別に考慮してやるべきではないか、こういうような御議論のように拝聴いたしました。これはわれわれとしては、さうであることは自治庁とともにこれは一応考えたのでございまして、しかし大蔵省といたしましては、全体のための起債なるがゆゑに特別に利息を軽減するといふことはとれない、どこまでもこれは地方起債一般の立場において規制する必要がある、こういう観点で、議論はどうしても一致を見ません。そういう關係でこの問題は実現できなかったものであります。実は先日地方行政委員会の方との連合審査に當つても、非常にそれを強く御主張なさいましたので、今後の研究課題として關係方面と折衝してみたいと考えておる次第であります。

○門司亮君 大臣はさういふ御答弁でございまして、實際上の問題として今申し上げましたように、地方の今日の状況といふものは、こういうものについてほとんど全部といつていいほど起債でまかなつておられます。今申し上げましたように、たゞは道路、橋梁を修繕いたしますことしの道路計画についての財政計画の面から見ても、約四百二十億であります。厳密に言へば四百十九億四、五千万円というものが大体予算にも見てあります。それに対して道路譲与税の方は百三十一億内外しか現実に入つてこない。そこでやはり道路を維持、修繕いたしますのについても、百六十億といふものが、これは地方財政計画の面ではやはり起債に求めるように組んであります。その上にまた百五億といふものが当然出てくるのであります。地方の自治体が自主的に道路や橋梁を直しますことをのみに、自己財源が少いからこれを借金に求める分については、私は何もさうやかましいことをいわずとも、よくしるかと思つておられます。少くとも國の施策に基くものであつて、さうして國の方では一銭も借金をしない、これが施行される、地方だけがどうしても借金をしなければならぬといふ現状にある場合には、単に大蔵省のいふておるやうな、ちやうど高利貸のいふておるやうな、金を貸した以上は利息をとるのが当たり前だ、その利息は大体一般の利息と同じようにするのが原則だといふやうなもの、この考え方は、私は國と地方の仕事をする場合の融和性といふものがうまくいかないと思ふ。従つて一つこの点は、これ以上私は追及はいたしません、實際上の問題として國が今日の状態であつて、地方が五千五百億以上の借金を持つて、こゝろは借金の元利払いが八百億以上になつておられます。来年、再来年になるならば一千億以上になると思ふ。年々六十億ないし七十億ふえておられます。こういう形になつてきて、交付公債の面では年々大体百億ふえておられます。こゝろは百五億計上いたしております。昨年は御承知のようにこれは九十六億であつたが、増になつておつて、必ず百億内外のものがふえておられます。従つて地方の自治体としてこういうものが非常に大きな重荷になつておるのと、もう一つはさつき申したやうな、國と地方と共同で行う事業の融和策としても、地方がやういふ立場に置いてもらうことが必要だと思ふ。従つてこれ以上は、あとは大蔵省にかけ合ふことにいたしました。建設大臣の意向はわかりました。

その次に、こまかい問題といふよりも、むしろ基本的な問題として一つ聞いておきたいと思ひますことは、道路に對する定義の問題であります。今日一級国道、二級国道といわれておりますが、これらの国道の定義といふものを政府はどこに置いておるかといふことは一応の定義がありました。日本の国道の定義といふのは、ごく大ざつぱなことを申し上げますと、御承知のように帝都から師團司令部、軍司令、県庁の所在地に通ずる道路を国道といふやうなことがあつたのであります。まさか今日こゝろのこととありますが、アメリカ軍の基地に通ずる道路を国道といふやうなことはなつていないと思ふのですが、見てみると、どうもさういふ形が見えると思ふのであります。ややとすると、きれいな道路の先は大体アメリカ軍の基地になつておるという感じが非常に強いと思ふのであります。従つてこの際聞いておきたいと思ひますことは、一級国道、二級国道の法律上の定義を一つ伺つておきたいと思ひるのであります。

○富樫政務委員 一級国道、二級国道の意義につきましては道路法の第五條と第六條に規定しております。一級国道の方は、国土を縦断し、横断し、又は循環して、高速自動車国道とあわせ

て全国的な幹線道路網の主要部分を構成し、且つ、都道府県所在地（北海道に於ては、支庁所在地。以下同じ。）その他政治・経済・文化上特に重要な都市を連絡する道路で、政令でその路線を指定したものをいふ。といふことになつておられます。それから二級国道につきましては第六條に「高速自動車国道及び一級国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、政令でその路線を指定したものをいふ。一と二と三と四とをいふ。一は「都道府県所在地及び人口十万人以上の市（以下これを「重要都市」といふ。）を相互に連絡する道路」、二は「重要都市と高速自動車国道又は一級国道とを連絡する道路」、三は「港灣法（昭和二十五年法律第二百十八号）第四十二條第二項（貨物の負担）に規定する特定重要港灣、同法附則第五項に規定する港灣又は建設大臣の指定する重要な飛行場若しくは国際観光上重要な地と高速自動車国道又は一級国道とを連絡する道路」、第四号といたしまして、「二以上の市を連絡して高速自動車国道又は一級国道に達する道路」、こゝろ規定しております。

○門司亮君 それは法律にそつ書いてあることは私も承知いたしております。あるが、その中にあります道路整備の最も中心をなし、将来の日本の道路行政について問題になりますのは、産業の中心とこれを結ぶ道路といふものが一体どうなつておるかといふことの定義が私はこの中に抜けていないかと考える。なるほど市街地と市街地をつなぐ道路、あるいは港と市街地をつなぐ、あるいは県庁と県庁をつなぐとい

○根本國務大臣　御指摘のように今の法律は、法律の案文としては二處整っているようでありますが、しかし国道というものの今後の整備の重点をどこに置くかという目標がはっきりしないという点は御指摘の通りだと思いま

○門司亮君　私が今のようなことを聞きましたのは、地方の自治体はある程度というよりも、むしろ財源涵養の意味からいいますと、産業開発に非常に努力しなければならぬ。そのことのために道路計画は非常に大事な仕事でありまして、ことに最近の工業地帯における道路の完成というのは地方の自治体だけではなかなかできません。それは大臣もよく御承知だと思っていますが、計画を立てて、道路の幅だけは一応できて参りますが、なかなかその完成は困難になっております。これがやはり国道という定義の中からはずれておるということです。従つて道の幅も同じようなものの、道路の規模として

になる三十四年度において議題にすべきだということで、実はこれに触れておりません。そこで問題になりますのは、現在地方財政が大蔵省その他から見れば相当確立されておる、従つて補助金に関する臨時特例は廃止してしかるべき経済情勢に現在なつておるといふ見方と、自治庁、特に門司先生方等らの専門の方々からすれば必ずしもそういう状況ではないといふことに ついて、これは議論があるわけでごさいます。従つてこの問題については今後三十四年度予算編成期に当りまして、本格的な論議がかわされ、結論を見出さなければならぬ問題だと考えておる次第であります。

○門司亮君　今の大臣の御答弁でございますが、実は建設省としてはもう少し認識をしていた方がいいと思ひますことは、なるほど大蔵省のいいますように税収が多少伸びてきておるといふことは、これは事実であります。しかし税収は伸びておりまして、従つて国の財源処置というのは大体順調にできる。ことに国は減税を行なつておりますとの関連を調べてみますと、国は年々減税をいたしておりますて、国税に關する限りにおいては、国民負担は軽減されておりますが、地方税になつて参りますと、国民負担が年々増加されておることは数字が明らかにこれを示しております。國の方は減税するだけの余裕財源が今日出ておるが、地方は減税どころではない。住民負担というものは、年々の二か三％、ごくゆるい程度でありますが一これは事実を斷明しろといへば、私は先般の委員会で數字を申し上げたから、數字を持つて

おりますが、年々ふえておることは事実であります。国民所得と例の国民負担との関連を調べてみますと、そういう形が出て参ります。従つて今日の地方財政というものは、大蔵省の諸君が言っているように、自然にふえていくところではなくて、財政が非常に困難なところのために、地方税に關する限りにおいては、住民負担は年々増加の一途をたどつておるといふことは、はっきり言えるのであります。そういう事態の中にありまして、地方は大体よろしいのだというところは、成り立たないと私は思ふ。同時に現実の問題として、予算委員會の公聴会にも見えた藤田武夫先生の言を借りてみますと、藤田先生が専門學者として調査された範囲におきましては、県の名前もはつきり言われましたが、橋梁は、今日五〇〇くらいは重量制限をしなければ通れない。同時に二〇〇くらいは、重たい荷物はほとんど通すことができない状態になつておるといふことが陳述の中にあつたのであります。私はこれが現実だと思ふ。そうなつて参りますと、日本の地方における道路、橋梁の行政というものは、余裕財源があるからとかないからというやうなことでなしに、ほとんど破綻に瀕しておるといふのも私はちつとも思ふことがないと思ふ。これが地方住民の経済力に非常に大きな影響を持つております。従つてさつき申し上げたように、今日四百十九億、約四百二十億の道路、橋梁の費用を取つて、昨年よりも二十九億余りの増加をしておることは事実であります。しかしこれのみによつては、地方自治体のこうした責任において行わなければならない道路、橋梁の補修

は、とうてい望めないものであります。従つて地方自治体の今日の道路行政に對するものの方をいたしましては、持つておるだけの財政というものはほとんど全部出して、自分たちの責任において処置しなければならぬことになつておると思ふ。そこに国がこういう計画を立てて参りますと、これに相即応してやはりやらないわけにいかない。同時にそれが大きい目で見ると、国の一つの産業の開發になるという事になつておるから、それをいなむ理由はない。いなむ理由はないが、そこに當然財源がひつかかつてくる、こういう問題が実は起つて参ります。従つて、今大臣は検討するといふお話でございしましたが、もし検討されるとするならば、そういう点は一十分分今日大臣の方で御認識を願つておきたいと思ひます。そういたしませんと、地方財政というものはどうにもならないという形が出て参るわけでありま

す。それから、最後にもう一つ聞いておきたいと思ひますことは、日本の道路整備が非常におくれておるといふことは事実であります。従つてこれに對するものの方をいたしまして、この際建設大臣にお伺ひしておきたいと思ひますことは、約九千億くらいのもので五カ年くらいの間にこれを整備すると申されておられますが、これに充てる財源の問題として、揮発油税をこれに充てていくといふことが一つの考え方であることに間違ひはございません。しかし今、日本で最もおかれておるのは道路行政でありまして、悪口を言えば、日本の道路は道路ではなくて、あれは皆道路予定地だ、まだ道路になつていな

い、こう言つておる。整備された道路はわずかに八割か九割内外であつて、あとは皆道路予定地である。この道路予定地をほんとうの道路にするには、非常に大きな費用と、しかも短時間のうちになし遂げなければならぬ経済状態というものが一方にあると思ふ。従つて、国は道路を完全に整備されますために、思い切つた道路公債といふやうなものを出發して、道路の整備を行う御意思があるかどうか。このことは、今日非常に多くの失業を出してありまして、その中には相當な技術員もありまして、労力も十分ございします。従つて国が行う仕事としては、この道路行政といふものを、国民の雇用の増大と、さらに次の産業への一つの飛石として、最も重点的に取り上げなければならぬ、しかも急速に行ななければならぬといふことを考へて参ります。条件としては最もよろしい時期ではないかと考へる。労力もあれば技術者も遊んでゐるのでありますから……従つて、この際道路公債といふやうなものが発行できて、より以上の道路整備が急速に行なれて、そしてガソリン税その他については、これはそれを償還する一つの財源に充てていくという考え方が、この際としてぜひとらるべき一つの手段じゃないかといふように考へるのであります。この点に對する御見解を特に大臣から承つておきたいと思ひます。

○根本國務大臣 たいだいま門司さんか御指摘の通りでございます。その意味におきまして、今度道路特別会計におきましては、ガソリン税に見合ふところの一般會計からの繰り入れのほか、純粹の一般會計からの特別會計に對する繰り入れ、それから交付公債による金額もこれに入れられるほか、一般借り入れの道も開いておるわけでございします。これはガソリン税が将来収入されるであろう、そのガソリン税を見返りとして、その償還財源としてこれやるというところまで踏み切つておるわけでございします。ただ本年は、御承知のように、三十二年度の經濟の變調がいまだ続いており、また三十四年度においても、ある意味における超均衡予算を堅持しなければ、日本經濟全体の安定がもたらされないという理由のもとに、三十三年度においては一般借り入れ、いわば道路公債ともいふべきものの借り入れの措置は講じておらないのであります。日本經濟の安定、繁榮とともに一般借り入れの道は開いていく、それによつて相當大幅に事業をやらなければ、御指摘のやうに、日本の道路問題の解決にはならぬ。かように考へておる次第であります。御趣旨には全く同感の意を表する次第でございます。

○門司亮君 そうしますと、この法律に、大体ガソリン税を費用に充てることとが閣議できめられて、そうしなければならぬといふことを書いてあります。が、これは、今の大臣の御答弁とは、政治的には少し違ふといふことですね。これはこれとして、今大臣の御答弁のやうなことがほかに考へられておる、こういうふうな解釈をしてよろしうございしますか。

○憲政政府委員 道路整備緊急措置法案の第三條第二項でございますが、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。とありますが、この必要な措置を講ずるものの中に、今大臣が言われました一般の借り入れも入るわけでございします。この一般の借り入れにつきましては、道路整備特別會計法案の方にはっきり書いてござい

おりますが、年々ふえておることは事実であります。国民所得と例の国民負担との関連を調べてみますと、そういう形が出て参ります。従つて今日の地方財政というものは、大蔵省の諸君が言っているように、自然にふえていくところではなくて、財政が非常に困難なところのために、地方税に關する限りにおいては、住民負担は年々増加の一途をたどつておるといふことは、はっきり言えるのであります。そういう事態の中にありまして、地方は大体よろしいのだというところは、成り立たないと私は思ふ。同時に現実の問題として、予算委員會の公聴会にも見えた藤田武夫先生の言を借りてみますと、藤田先生が専門學者として調査された範囲におきましては、県の名前もはつきり言われましたが、橋梁は、今日五〇〇くらいは重量制限をしなければ通れない。同時に二〇〇くらいは、重たい荷物はほとんど通すことができない状態になつておるといふことが陳述の中にあつたのであります。私はこれが現実だと思ふ。そうなつて参りますと、日本の地方における道路、橋梁の行政というものは、余裕財源があるからとかないからというやうなことでなしに、ほとんど破綻に瀕しておるといふのも私はちつとも思ふことがないと思ふ。これが地方住民の経済力に非常に大きな影響を持つております。従つてさつき申し上げたように、今日四百十九億、約四百二十億の道路、橋梁の費用を取つて、昨年よりも二十九億余りの増加をしておることは事実であります。しかしこれのみによつては、地方自治体のこうした責任において行わなければならない道路、橋梁の補修

は、とうてい望めないものであります。従つて地方自治体の今日の道路行政に對するものの方をいたしましては、持つておるだけの財政というものはほとんど全部出して、自分たちの責任において処置しなければならぬことになつておると思ふ。そこに国がこういう計画を立てて参りますと、これに相即応してやはりやらないわけにいかない。同時にそれが大きい目で見ると、国の一つの産業の開發になるという事になつておるから、それをいなむ理由はない。いなむ理由はないが、そこに當然財源がひつかかつてくる、こういう問題が実は起つて参ります。従つて、今大臣は検討するといふお話でございしましたが、もし検討されるとするならば、そういう点は一十分分今日大臣の方で御認識を願つておきたいと思ひます。そういたしませんと、地方財政というものはどうにもならないという形が出て参るわけでありま

す。それから、最後にもう一つ聞いておきたいと思ひますことは、日本の道路整備が非常におかれておるといふことは事実であります。従つてこれに對するものの方をいたしまして、この際建設大臣にお伺ひしておきたいと思ひますことは、約九千億くらいのもので五カ年くらいの間にこれを整備すると申されておられますが、これに充てる財源の問題として、揮発油税をこれに充てていくといふことが一つの考え方であることに間違ひはございません。しかし今、日本で最もおかれておるのは道路行政でありまして、悪口を言えば、日本の道路は道路ではなくて、あれは皆道路予定地だ、まだ道路になつていな

い、こう言つておる。整備された道路はわずかに八割か九割内外であつて、あとは皆道路予定地である。この道路予定地をほんとうの道路にするには、非常に大きな費用と、しかも短時間のうちになし遂げなければならぬ経済状態というものが一方にあると思ふ。従つて、国は道路を完全に整備されますために、思い切つた道路公債といふやうなものを出發して、道路の整備を行う御意思があるかどうか。このことは、今日非常に多くの失業を出してありまして、その中には相當な技術員もありまして、労力も十分ございします。従つて国が行う仕事としては、この道路行政といふものを、国民の雇用の増大と、さらに次の産業への一つの飛石として、最も重点的に取り上げなければならぬ、しかも急速に行ななければならぬといふことを考へて参ります。条件としては最もよろしい時期ではないかと考へる。労力もあれば技術者も遊んでゐるのでありますから……従つて、この際道路公債といふやうなものが発行できて、より以上の道路整備が急速に行なれて、そしてガソリン税その他については、これはそれを償還する一つの財源に充てていくという考え方が、この際としてぜひとらるべき一つの手段じゃないかといふように考へるのであります。この点に對する御見解を特に大臣から承つておきたいと思ひます。

○根本國務大臣 たいだいま門司さんか御指摘の通りでございます。その意味におきまして、今度道路特別会計におきましては、ガソリン税に見合ふところの一般會計からの繰り入れのほか、純粹の一般會計からの特別會計に對する繰り入れ、それから交付公債による金額もこれに入れられるほか、一般借り入れの道も開いておるわけでございします。これはガソリン税が将来収入されるであろう、そのガソリン税を見返りとして、その償還財源としてこれやるというところまで踏み切つておるわけでございします。ただ本年は、御承知のように、三十二年度の經濟の變調がいまだ続いており、また三十四年度においても、ある意味における超均衡予算を堅持しなければ、日本經濟全体の安定がもたらされないという理由のもとに、三十三年度においては一般借り入れ、いわば道路公債ともいふべきものの借り入れの措置は講じておらないのであります。日本經濟の安定、繁榮とともに一般借り入れの道は開いていく、それによつて相當大幅に事業をやらなければ、御指摘のやうに、日本の道路問題の解決にはならぬ。かように考へておる次第であります。御趣旨には全く同感の意を表する次第でございます。

○門司亮君 そうしますと、この法律に、大体ガソリン税を費用に充てることとが閣議できめられて、そうしなければならぬといふことを書いてあります。が、これは、今の大臣の御答弁とは、政治的には少し違ふといふことですね。これはこれとして、今大臣の御答弁のやうなことがほかに考へられておる、こういうふうな解釈をしてよろしうございしますか。

○憲政政府委員 道路整備緊急措置法案の第三條第二項でございますが、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。とありますが、この必要な措置を講ずるものの中に、今大臣が言われました一般の借り入れも入るわけでございします。この一般の借り入れにつきましては、道路整備特別會計法案の方にはっきり書いてござい

動車が何台ふえようと、道の幅がどれだけあろうと、そこにどういふ自動車を通ろうと、そういうものは一切おかまいなしである。そこに私は道路行政上の大きな問題が残されておられるしなにかと思ふ。従つて道路行政と交通行政との関連は、さつき大臣の申されました開帳に、通産大臣を加えて、産業計画の問題もこれに加味していくことが当然だと思ふ。その中から出てくる問題として、道路行政と交通行政と運輸行政、この三つの関連性が、今大臣からお話を聞きましただけでは、私はなかなか納得するわけには参りません。交通量があんな状態になっていて、あれだけ大きな事故を起しておるものについて、道路行政を担当される建設大臣としてはどうお考えになつていますか。この点を一応この際何つておきたいと思ふ。

○根本国務大臣 御指摘のように、従来は建設省はただ道路だけ作ればよろしい、あるいはまたそれを補修するだけだ、こういう形でありまして、道路を使用するところの運輸業者に対する取締りとか、そういうことはほとんど直接の監督権限がない。そのためにせつかく道路が作られまして、その道路の許容量をはるかにこえた大型トラック、バスがどんどん許可されて壊れていく、特に地方道においてひどい。せつかく作った橋梁が一、二年でめちゃめちゃにやられてしまふ。これでは建設行政がでないといふので、運輸省、あるいは車体を作ることを許可しているか、認可しているかわかりませんが、通産省も協力してもらわなければ困る。それから取締り関係である警察方面にもいろいろ連絡しております。

て、実はこれに關しまして、何らかの法的措置を講ずべきだといふ意見を、私は数次にわたつて閣議で議題にいたしておりますが、なかなかまだその成案は得ておられないわけだ。ただ事故に對しましては、内閣に事故防止協議会が委員会がありましてやつておられますが、それじゃどういふけな。もつと抜本的に道路と、これを使用する輸送と、さらにこれを走る車両を作る行政機関と、取り締まるところの警察との、この四者一体になつた行政上の連絡、調整、また必要によればそれに基く何らかの法的措置あるいは行政措置を必要とするということについては、全く同意でございます。これについてはただいま関係省庁の事務当局に十分に検討させております。それについては、実は私の方から提案いたしました。今検討中でありまして、内容については私まだ詳細はわかつていませんが、後刻一応の概略でも道路局長から若干の説明をつけ加えさせたいと思ふ。

○門司亮君 私がそういうことを聞きますのは、実は今私の方の委員会警察法の改正をやつておまして、交通事故をどう防止するかということを取り締まる方面からも協議をいたしてあります。これは幾ら取り締まつたところで不都合の起るようにはできておるのですから、取締りだけ嚴重にしたつてどうにもなりません。狭い道に大きな幅の自動車が入つてくる。あまり交通がひんぱんでないと考えておつたところが非常にひんぱんな交通量になつてくるというふうなことで、設備が全く逆になつておる。今大臣も仰せになりましたが、私どもが心配いたしております

のは、道路の維持修繕費、橋梁の維持修繕費が四百二十億しか地方に見ておられない。これは満足なものではないといふことでありますが、この際ほんとうに建設省に考えてもらいたいことは、日本の橋梁といふのは従来十二トンを最高にしておつたことは建設省は御存じの通りだと思ふ。道路の耐久力は六トンといふことである。それが戦後において二十トン、三十トンといふような大きなものが通つておる。従つて言葉をかえて言いますと、日本全国の国道だけではありませんで、主要な県道、市町村道に至るまで、橋梁といふものは全部永久橋にかけかねなければならぬ運命にきておるのであります。これを辛うじて補修だけでどうにかしてゐる。従つて補修はどんなにやりましたも、地方の橋梁の重量制限あるいは通行禁止をしなければならぬものが年々減つていかなのであります。もしこれを地方の自治体がほとんど完全にものにしようとするれば、地方の自治体にはばかばかしい大きな金が必要になつてきて、とうてい今の財政ではやつていけない。この点もやはり建設省といふべきは、道路の五カ年計画を整備されます場合にはぜひ一つ考慮に入れておいて、そうして先ほどから申し上げておるようには、できるだけ地方の財源に對しましては、しわ寄せをしないように手配をしていただきたい。そうしないとせつかくこういう道路五カ年整備計画といふものができまして、これは骨だけできておつて、その手足となるものには実際に沿わないものができて、跛行的道路行政にならざるを得ないといふことになつて参りますので、跛行的

道路行政といふものがいかに地方の産業を阻害しておるかといふことを建設省としてはこの際お考え願ひたい。私はこういうことを最後に一つ御注文を申し上げておきます。質問を打ち切らしていただきたいと思います。同僚各位には委員外発言を許していただきましてありがとうございます。

○西村委員長 中島嚴君。
○中島(嚴)委員 今門司さんからも発言のありましたように、この道路整備五カ年計画を契機として、各所からいろいろな意見が出ておるわけであり。委員長からも、本日質疑の打ち切りという希望もありましたので、それにおかれぬ協力いたしておるわけであり。出ているといふことは、ここに何か問題点があるといふことが言えるわけであり。ところが各委員の発言も全部、道路整備が非常におくれてゐるんだ、やらねばならぬのだ、しかしそれに伴う財源措置であるとか、あるいは地方公共団体の負担に關する件であるとか、あるいは交通事故が頻発してゐるとか、こういういろいろな御発言があるわけ、結局道路の整備を大幅に推進せねばいかぬといふことは、昨日の地方行政との合同委員会においても何においても、全員の認めるところであるのであります。そこで、これらのいろいろな諸問題はどうか、これらに集約できるかと申しますと、結局道路整備に對するところの基本問題の策定といふことに、一つにしなければいかつておると思ふのであります。そこでこの前の話と、若干差し返しのようにな観がありますけれども、要すれば基

本問題の策定といふことになるのであります。そこで私は、最初から踏み出すような格好になりますけれども、かつて昭和二十九年におきまして、道路整備五カ年計画を政府が策定して、これによつて出されたのである。しかしながら五カ年計画は四カ年においてさらに新五カ年計画に、ここにあらためてたゞいま提案されて、われわれはそれを審議中なのであります。それで、かつての五カ年計画は私は失敗だとは申しませんが、五カ年計画が四カ年計画で新五カ年計画に切りかえねばならぬといふ、この事態に立ち至つたことは、そこに相當な理由がなければならぬと思ふのであります。この新五カ年計画に切りかえねばならぬところの理由は、道路整備緊急措置法案において大体の説明はしてありますけれども、これに對する大臣のお考え、それから事務当局といたしまして道路局長から、なぜ前の五カ年計画は途中で変更せねばならぬ事態になつたか、その理由について承りたいと思ふわけであり

○根本国務大臣 すでに策定しておりました道路五カ年計画をさらに拡大して今日のような整備計画を立てた理由については、まず第一に、従来の計画は従来の財政上の立場その他からして相当縮小されておつた。先ほど門司さんの言われたように、これは単に方ソリン税収入を目途として、それによつてやつていくといふだけではどうして足らない、抜本的に地方道、国道あわせて総合的に、大幅に推進しなければならぬといふことが一つの原因に

なっています。その基盤となるのは、前々から言われておる通りに、日本の経済の発展の速度に對して、道路整備計画が必ずしもそれに対応していないということが根本的な原因であると思ひます。日本の経済の発展に伴ひまして、従来の長距離輸送がほとんど鉄道に依存しておつたのが、あるいは海運に依存しておつたのが、長距離道路輸送によつて解決しなければならぬという状況に迫られておる、そういう観点からすれば、従来の道路計画は小さ過ぎる、なおまたこれに對する財源措置についても不十分である、こゝから新なる道路整備五カ年計画を立てるべきである、ここに構想を新たに道路整備五カ年計画を提案したのであります。

○富樫政府委員 前に策定いたしました道路整備五カ年計画を四年でやめまして、五年目から新たな道路整備五カ年計画を立てるわけですが、この理由は、一に自動車交通の激増によるものであります。当初予定いたしました道路交通の予想量をはるかに上回ります。道路交通が現れておるわけですが、昭和二十九年年度のときの自動車の保有台数は百三十万台でございまして、それが昨年の九月の統計によりますと百九十万台になっております。しかも昭和三十一年度におきましては陸上交通の輸送に隘路が生じまして、産業に對する隘路を形成したわけでもございまして、またその内容におきまして、当初予定いたしましたところよりも道路の幅を広げなければならぬといふような問題、また当初に計画いたしましたところよりも別のところに着手しなければならぬところ

という問題、これはいわゆる二次改良という言葉を言つておるのであります。が、当初改良いたしましたところでも新たに改良を加へなければならぬものなつたといふようなことがだんだん重なるのであります。もつと道路整備の規模は増す必要がある、増さなければ交通需要に應じられないといふことがはつきりして参りましたので、構想を新たにいたしました新しい五カ年計画を立てたわけでございます。

○中島(農)委員 そこで大臣の御答弁並びに道路局長の御答弁で明らかになりました、昭和二十九年に道路整備五カ年計画を策定するときにおいては、相当進歩的な道路整備五カ年計画であるといふ、かような考へのもとに策定されたのであると推測されますけれども、今の御答弁あるいはこの提案理由の説明にもはつきりしておる通りに、結局第一次道路整備五カ年計画を策定するときに、わが国の経済の伸張の速度とか、あるいは自動車の発達であるとか増加量とかいふところの目測が完全に誤まつておつたために、五カ年計画を四カ年でもつて新五カ年計画に切りかえねばならぬ、こゝろの状態になつたのだといふことは、ただいまの答弁ではつきりいたしておると思ひます。今度の新五カ年計画も、第一次の五カ年計画の轍を踏むことはないかどうかが、これが非常な問題であらうと思ひます。そこで、基本的な道路政策につきましては、この前も大臣としばしば質疑応答いたしましたけれども、私の考へとは多分に食い違ひがあるわけでありまして、問題は古い問題にさかのぼりますけれども、たしか昭和二十七年に道路法を改正したわけであり

ます。結局現在の建設省の道路政策といふものはこの道路法にのつてやつておるのだ、こゝろにどうして了解してもよろしいですか、その点を一つ。局長よりの御答弁でも一つございまして、高速国道に關しまして道路法の一部を改正いたしました、それに基きまして道路整備の計画は立てておるわけでございます。

○中島(農)委員 昨年第二條だかにこの高速国道を入れたことはわかつておりますが、この道路法の大改正はたしか昭和二十七年にされたと思ひます。それからその前に道路法ができたのはたしか大正八年だと思ひます。この点、かがでございまいしょうか。

○富樫政府委員 お話の通り大正八年に道路法ができて、新たな道路法は昭和二十七年に公布されたものでございまして。

○中島(農)委員 そこで昭和二十七年に改正された主要な点は、どういふ点であるか、ごく大ざつぱりでいいですが、御記憶があつたらお聞かせ願ひたいと思ひます。

○富樫政府委員 これは詳しいことはよく覚えていませんが、昭和二十七年に公布された道路法は、新しい憲法ができたために、それによりまして大正八年の道路法を改正する必要があつたと聞いております。そのほか昭和二十七年に改正したものは、そのころ相当自動車交通が発達してきておつたわけでありまして、自動車交通に對する考へも道路法には入れて改正されたものと承知をいたしております。

○中島(農)委員 そこで、どういふわけであらうか、法律的なことを私が今局長にお尋ねするかと、これは、これは一つ大臣よく御承知願ひたいのですが、確かに昭和二十七年に改正された重点なんかも道路法逐条解説にありますけれども、ほとんど大正八年のものでも、ただいま局長から答弁のあつたように、憲法改正に従つて改正せざるを得ぬ立場になつて改正して、自動車のことも若干は入つておるけれども、依然として大きく貫いておるのは大正八年の道路法の精神であるわけでありまして。そこで、これは基本的な問題になるわけなんです、結局かつての道路政策といふものは人と馬だけを對象とした道路であつて、その法規制も行政機構も、依然としてそのままだでおるわけなんです。大正八年に制定した道路法を昭和二十七年に大幅に改訂して、しかも大幅に改訂したけれども、ただいま申し上げましたような理由で、道路法の精神はそのままである。それから昨年、例の高速国道の一條を入れましたけれども、これは縦貫自動車専用道路をやらなければならぬといふことで、木に竹を懸いだようになつた一條を入れただけでは、やはり底に流れおるところの道路法の精神といふものは、かつての精神そのままだ。そゝろいふような考へで法規制も道路行政も現在やつておるとし、か実情から見て思へないのです。

そこでここに一番基本的な問題があるのです。この基本的な問題を切り切らぬ以上は、先ほど各所から出たやうないろいろな意見が出てくると思ひます。と申しますのは、くだいようで

ありますけれども、きわめて短距離の、人と馬車だけを對象とした道路そのものが道路法であつた。その道路法に基いて法規制も官庁の行政機構もできておる。しかるにこゝに急速な自動車工業の発達によつてこゝろいふような状態をかし出してきて、どうにもならぬ状態になつておるといふのが現況なんです。そこで今度は政府は新たに道路整備五カ年計画を策定されましたけれども、それはさういふような自動車の幅狭であるとか道路が悪いとかいふ、いろいろな声に押されて、そ

してかつての塙山内閣の四十二万戸住宅建設にかわるべきところの内政面の大きな問題としてこの道路整備計画を取り上げて、かつてから見れば革命的な特別会計なんかを設けて御出発になつておりますけれども、依然として政府の基本的な考へは、この新しい時代に対処するための新しい道路の基本政策といふものではなくて、ただ必要に迫られてあとから追つかけて、道の幅を広げるとか、あるいは舗装をするとか、こゝろいふようなことはちよつと極端な言ひ方かもしれませんが、徳川時代の道路政策のあとを受けた五カ年計画の策定である、こゝろいふようにしかわれわれは解釈することができぬ。従つてこの基本問題を解決せぬ限り、そして新しい構想の上で基本政策を策定せぬ限りは、建設省の道路行政のあり方も、それから道路公団がどういふふうになつたらいいか、それから有料道路はどういふふうにあるか、あるいは地方公共団体の負担の割合はどうしたらいいかといふことも依然として低迷して、未解決のままに、先ほど門司氏がいろいろな意見を述べたやうな問

題が起るのじゃないか、そういうように私は考えるのです。

そこで御質問の前にもう一言申し上げておかなければならぬことは、先ほほど道路局長からも、自動車の激増によつてとかいうようなお話もありましたけれども、全くその通りなんです。

大正八年にこの道路法が制定されたときは全国に自動車の数が五千五百五十台しかない。この内訳は、自動車は五千百九台、トラックが四百四十四台、こゝろいうような数字になっておる。全国に五千台しかなかったときの道路法の精神が現在そのままに出てきておる。それで年次別に申し上げるのもあれでありますから、ごく大ざっぱに申し上げますが、昭和二十三年で二十三万三千百十三台というような数字になっておる。そして道路法の改正に着手いたしましたのが昭和二十五年でありますけれども、このときには三十八万七千五百四十三台というような数字だった。この三十八万台のときに大幅な道路法の改正をしたわけであります。それが昨年の十二月末現在の調査でいきますと、百九十六万三千三百四十七台という数字になります。現在はおそらく二百万台を突破しておる。

トン積み、十トン積み、十五トン積み
というものが幾らでもできるのです。

これを利用した方が四トン積みや五トン積みを利用するより倍も三倍も有効なんであります。同じガソリンで同じ運転手でもって、荷物も倍も三倍も積める。ところが道路が悪いために、や

むを得ぬから四トン積み、五トン積みで運送しているのが現在の状態なんですね。あります。自動車工業の発達に伴つて自動車は大型化してきて、速力が非常に伸びてきている。こういう時代になつて陸上交通は、かつて明治時代になつて陸上交通は、かつて明治時代に鉄道を取り入れて、鉄道輸送に切りかえたときと同じ革命の時期にすでにきてしまつてゐる。こういう情勢なんです。従つて道路政策に対しても、道が悪いから、それから都市間の交通がどうだからというような、必要に迫られて道幅を広くするとか、隧道を作るとかいうようなことでなしに、抜本的な基本政策を策定しなければいけないという時期に到達いたしておると私は考えるわけであります。明治時代の鉄道建設が政府の超重点施策といたしまして、鉄道網を新しく日本全体の産業経済の立場から策定して線をきめたと同じような状態に現在至つてしまつてゐるというように考えるのであります。

そこで大臣に伺いたいことは、こう
いうような状況下におきまして、大臣
は旧来の道路政策そのままを取り入れ
て、財源がないから仕方がない、旧来
の道路の道幅を広げるとか、トンネル
を作るとかいうような政策で終始され
る考えが、あるいはただいま申し上げ
ましたように、自動車工業の高度の発
達の立場に立つて、ちやうど明治時代

に鐵道を敷設したよりの考えでもつて今後の道路政策を策定される考えであるのか、いずれの考えであるのか、この二つの点についてはつきりした御意見を伺いたい。

○根本國務大臣 中島さんの御意見は前々からお聞きし、これに対して一応答弁しておりますが、あらためてまゝとめてお答え申し上げます。

現在陸上輸送について一つの大きな転機に直面してゐる。従いまして、かつて明治時代におきまして陸上輸送が従来の荷馬車とか、あるいは人力によつておつたものを、鉄道というものにかえて、全面的な道路の革命的施策をやつた。これに対応するうちに、現在においては道路についてそれがなされなくてはならない、これは全く同感

方は既存のものの改良よりも、むしろ新たに高速自動車道路を他のものに優先して——端的に言えば他の方はどうでもいいから、そっちの方をうんと早くやれというアクセントのつけ方については、若干私と意見を異にするのでありますが、総合的な道路政策の展開については、全く同じ考えを持っておると申し上げて差しつかえないと存じます。

○中島(順)委員　私も、今の道路はほ
ろつておいていいという考えを持って
おるわけじゃないのです。そういうよ
うな革命的の時期にきておるのだか
ら、その深い認識のもとに閣内の意見
をまとめていただかなければいかにぬ
じやないか、こういふように考えるわ
けであるのであります。

そこでさらにお尋ねすることは、確かに根本建設大臣によつて一歩前進したのであるけれども、その基本的の政策において、若干欠けているところが

の大規模な建設事業は、国の財政が豊かであるとかないとかいう問題ではなくして、いわゆる時の為政者すなわち政府が一貫したところの一方針、つまり政治指導をすれば、これは必ずできる問題だと思ふのです。今の電源開発の關係の問題、それから鐵道の問題なんかからと比較して考えた場合において、やはり國を縦貫するところのいわゆる幹線ともなるべき高速自動車道路をぐんぐんと建設すると同時に、その一面、先ほど大臣からお話のあったような旧來の道路の整備ということと並行してこれを行わねばいかぬ、こういうように考えるわけであります。言いかえれば、非常に困窮したからそこをやるということではなしに、一歩前進して、國の産業經濟の見地から、ちょうど鐵道を敷設したような考えで、この高速自動車道路も着手するところの大臣にお考えがあるかどうか、この点を伺ひしたい。

○根本国務大臣　今御指摘のように、道路について特に高速自動車道路に重点を指向すべしということについては全く同感の意を持っております。その意味におきまして、従来のいわゆる公共事業費だけではできない部分については有料道路もやるし、そのために必要なる財源については外資も導入する。

さらに、また一般道路につきましても、先ほど御指摘がありましたごとくに、これはガソリン税収入だけでなく、純粹の一般会計からの繰り入れのほか、経済情勢の好転に伴いまして道路公債ともいへばき一般借り入れまでやるところまで、法律上も、政府の施策としても、踏み切った次第でございますが、ただ第一年度としての三十三

年度の全体の事業量が、私が希望したところまで行っていないということは事実でございます。今後これは十分政府部内の意識を統一し、三十四年度からはさらに画期的な財源措置を講ずるために努力をいたしたいと思っております。

○中島(慶)委員 私も根本さんが建設大臣になられたので、非常に期待をいたしているわけでありまして。それで、道路整備五カ年計画では一応九百億というように踏んでおられるのですが、外資の導入その他のいろいろな、まあこれは希望的な観測であるかもしれないけれども、強力に進められて、行き詰ったと申しますか、革命期にある道路政策を一つ大幅に進行していただきたい、かように希望いたしました。で、この基本的問題については以上で打ち切りです。

それから次に、有料道路の問題について、このごろからも御質問いたし、建設大臣と私の考えに非常に食い違ったことがありますので、その点も一応お伺いしておきたいと思っております。そこで有料道路の制度であります。これは原則から申しまして、国に財源がありさえすれば無料公開の原則に従ってやるべきものだと思うのであります。現在の道路が非常に立ちおくれている、そうして財源関係にもむずかしいところ、有料道路制度をしいたのも、これはやむを得ない方法であるという考えで、私も賛成をいたしているわけでありまして、しかしながらこの中の有料道路に対するところの考え方というものについて、政府と若干意見を異にしているの

す。たとえば現在道路公団のやつて有料道路において、縦貫自動車道の小牧―神戸間を除いた部分は、一級国道または二級国道の一部分の橋であるところ、あるいはトンネルであるところ、これを、有料道路として道路公団が施工しているところでありまして。これは当然、国に財源がありさえすれば一般公共事業でもって無料公開の原則によつて行わねばならぬところである。ところが御承知のように財源がないために、現在そういうような方法をとつておられるわけでありまして。そこで問題の重点は、その区間の工事をやる場合において、全額償還しなければならぬ。つまりその区間だけについては、全額償還しなければならぬだけの料金を道路の利用者が払わなければならぬ。それを一歩はすれば、公共事業でもって、少しも料金を払わずに無料公開で通行できるのです。これはいかにして、僕は基本的な考え方が間違つておりやせぬかと思う。そういうような有料道路制をとるのもいいけれども、一級国道、二級国道として無料公開の原則であるのだから、その中に若干公共土木施設の資金を一般会計から投入して、一部分は一般会計から、一部分はいわゆる償還すべき金でもってやるべき性質のものである、こういうふうに考えるのであります。大臣はどういうお考えでありますか。

○根本国務大臣 道路政策の観点に立ちますれば、中島さんの言う点が私は最も合理的だと思ひます。しかし現在公団を設立して、公団法の建前からいいますれば、これは単に国の公共事業をやるといっただけでなくて、一応の採算制をとつております。そういう観点

からいたしまして、これはいろいろと御議論はありますけれども、現在われわれとしては、有料道路については償還ができてから後に無料公開をするという立場をとらざるを得ません。ただしその負担をできるだけ軽減するため、政府の出資で利息のかからない金を入れるという方向に努力することにについては、当然やらなければならぬと思ひますけれども、この有料道路の償還ができなくとも早く無料公開にすべきだということについては、今は踏み切っておりません。

○中島(慶)委員 これは基本的に大臣と私の意見の違つておるところだろうと思ひます。そこで時間もないので、話が飛躍しますけれども、結局先ほど大臣から御答弁のありましたように、いわゆる幹線となるべき高速自動車道も開設するお考えだ、それから現在の既存の道路整備も果敢にそれから考えだ、本年度はこういう状態であるけれども、さらに来年度は道路整備五カ年計画にのつとてやられる、こういう大臣の御構想は十分承わつたわけでありまして。そこで問題は、昨年度と今年とはさらに違つて参りまして、そういうような基本構想のもとにおいて有料道路のあり方、公団のあり方というようなことが非常に問題になつてくるのじゃないかと思ひます。そこで時間を申し上げまして、大臣のお考えを伺いたいと思ひますので、有料道路は全部公団でやらせる、という建前はどうかと思ひます。たとえば一級国道、二級国道なんかで現在手をつけておるような、ああいうものは建設省が直轄でやられて、地方建設局にまか

せられたらどうか。しかも今度は特別会計ができて、料金の徴収もできるのですから、そうして先ほど申しましたように公共事業費とそれから償還せねばならぬ借入金、あるいは財政投融資なんかを入れてやられて、そして公団の方はそういうようなことでなしに、国道の幹線となるべき高速自動車道を専門にやらせる。これもペイすれば無料公開にするといふこともありますが、これは縦貫道の法文にもあるように、北は北海道の稚内から南は九州の鹿児島に至る線なんだから、ちょうど今の日本固有鉄道のような性格を負わして、そして大きな構想のもとに、償還してペイするといふような考えでなしに、さらにその財源の一部として次から次に建設していくというような方針をとられることがいいのじゃないか。このごろもちょっといやなことを大臣の耳に入れましたけれども、そういうような問題があと二つも三つも、この席では申しませんが出てきておる。結局公団を商人の採算的なような方向にばかり政府の方針として持つていくからというふうなものになつてしまふのだけれども、ただいま私が申しましたような永久的な構想でやるとすれば、もう少し公団の考え方、方針なんかははっきりしてくるのじゃないか、こういうふうに考えるわけでありまして、この点について大臣の御所見を承わりたいと思ひます。

○根本国務大臣 中島さんが御指摘になりましたように、道路公団の使命の重点をどこに置くかということになると思ひます。これはやはり名神国道のように最も重要な高速自動車道路に於いて、かつ有料道路というものに重点

を置くように指向したいとは存じております。ただし現在まで地方自治体でやつておつたものを道路公団が引き継いだもの、あるいは縦貫事業、それから今まで道路公団として一部地方において要請されておるものについても、今急にこれを全部地方自治体とかあるいは建設省直轄でやるということは、事務的にも私は必ずしも適当じゃないと思ひましてやられておりますが、将来の公団のあり方としては高速自動車道路を重点として建設せしめ、かつこれを維持管理せしめるといふ方向にいくことについては、全く同意見でございます。

○中島(慶)委員 まだいろいろお伺いしたいこともありますが、本日で質疑は打ち切るといふようなお話でありまして、他に質問される方もあるようでありますから、大体建設省に対してはその程度でおくことにいたします。それから自治庁に対してお伺いいたしますが、昨日のお話で、まだ十分に了解することができなかった問題があるの、で、お伺いしたいと思ひます。それで、大体このごろの質疑応答の過程におきまして、地方公共団体の本年度の道路整備に關する負担金は五百五十二億というふうなお話を承わつたのであります。そこで昨日財政課長にお伺いしたのであります。この地方の道路整備費負担について、まるまる地方負担にして、起債は認めない方針だ、こういうことをお伺いいたしたのであります。それで大体昨日お伺いいたしましたことは、地方道路譲与税が百三十五億、それから軽油引取税が六十五億というふうなことをお伺いいたして、約二百億という数字がここに

てきたわけであります。ところが道路に對しての平衡交付金というものが、基準財政需要額で計算して交付税を申請する場合に、この数字が必ず出てくると思うのですが、これはそういうことになっておるのじゃないんですか。もしその数字が出てくるとすれば、全国で幾らという数字が押えられるわけだと思うのですが、そういうことにはなつておらぬのですか。

○小林(興)政務委員　基準財政需要額の算定上は、当然道路、橋梁関係の経費は出て参ります。大体これは正確には個々の県、市町村について計算して積み上げてみぬとわからぬのですが、一応概算いたしますと、交付団体が三百四十億余りになろうと思います。それから不交付団体が六十一、二億、大体概数三百億近い数字に交付、不交付を通じて基準財政需要額の算定上、道路関係の経費が出てくるように今考えております。

○中島(憲)委員　それで地方道路譲与税並びに軽油引取税それから道路に對する地方交付税の総額というものは、大ざっぱでどのくらいの金額になるのですか。

○小林 與政委員 特定の今の軽油引取税と道路譲与税で二百億近いのです。今申し上げました基準財政需要額からは約三百億という数字が出ておる。合せて五百億ぐらいになろうと思います。

○中経（應）委員　そうしますと、地方負担の五百五十二億の中で、今の財政局長の御説明だとすると、大体五百億というものはたいたいまの地方道路譲与税、軽油引取税、地方交付税で確保できるわけでありまして、わずか一割の

五十二億が地方の単独負担という結果になるのですが、そういうふうに了承してもよろしいですか。

○小林興)政府委員 道路費の方は、五百五十億というのは大体単独部分でございまして、そのほかに補助関係の道路関係の経費がございます。それと臨就、特失等にも道路関係事業がありましますので、ちよつと正確な数字はわかりませんが大体百七、八十億じゃないか、こゝろ踏んでおります。それでございいますから、道路全体からいへば七百億をこえる数字になるのじゃないか、というふうに一応見当をつけております。そこでこれについての財源の周

題は、基準財政需要額の算定は、御案内の通り税につきましては府県は税収の二割、市町村は税収の三割を別ワクに計算をしておりますのと、そういうものから出てくる一般財源で多少充てなければならぬという問題、あるいは府県、市町村が受益者から受益者分担金を、これは団体によって違います金が、多少とっておる、そういうものも計算に入れて、総合的に財政計画としてはつじつまを合せるようにというふうになれわれは考えておるわけでございます。

債でも発行されるのでありますか、その点お伺いしたいと思います。

○小林(興)政府委員 起債は今度、少くとも府県の起債につきましては、道路関係は認めることは非常に困難になるだろうと思います。起債を減らししましたのは総体で九十億でございました。九十億減らしました趣旨は、普通の建設事業、公共事業というものは一般財源でまかなうのが至当である。臨時に非常に巨額な金が必要、たとえは建設関係でもダムのようなそういう経費になりますと、特定の団体に非常に巨額な金が必要ですから、そういうものは起債をつけるが、そうでない普通

の道路とか河川とかというようなものにつぎましては一般財源でやろう、こういうことになろうと思います。もつとも市町村につぎましては、市町村の扱う街路整備というものは、歳入歳出の工合が非常にバランスが違つてきますから、そういうものにつぎましてはこれは考えざるを得ない、こういうふうに考えております。

○中島(駿)委員　大蔵省からも、市政務次官並びに松永主計官がお見えになっておりますので、いろいろこまかいこともお伺いしたいと思いましたが、それとも、すでに十二時を過ぎておりますので、簡単に伺いたいと思います。

す。さらに食い違つておりまして、根本さんの構想がなにお政府の政策として思うように実現できなかったということも、結局これは大蔵省関係が一番問題があつた、こういうふうに考えるのです。それで私が大蔵当局に対して

お願ひと申しますか希望することは、この道路政策というものは、現在の自動車工業の発達によつて輸送の面が非常に革命的時期に到達しておるということが一点、それからもう一つは、道路整備に投入するところの資金は、他の産業の設備投資というものととは違ひまして、ことに現在潜在失業者が非常に多いときに、道路整備に投資いた

しますと、これに一番たくさん要るものはセメントであり、その次が鉄鋼であり、またさらにそれより大きいものは結局人件費、こういうことになるのでありますして、これは決してインフレを助長する要因にはならないのであります。

〔委員長退席、久野委員長代理着席〕

そして來たるべき日本の産業經濟を飛躍的に發展するところの基盤になるのだ、こういうように私は考えておるわけですが、大藏當局のお考えはどうか、この点をお伺いしたいと思います。

財政の面、産業の面、金融の面、それから、
 いった点から考えまして、これらの諸
 条件が許す限りにおきまして、大蔵省
 といたしましては、道路の整備というこ
 とを尊重していかなければならない、
 かように考えております。

○中島(巖)委員　それでこの道路整備に使うところのものは、先ほど申し上げましたように、人の問題とそれからセメント、鉄鋼、こういうような関係なんです、従つてこれによる外国為替の転じりなどに對する影響といふものは大蔵省としてどういうようにお考えですか、その点一つ伺つておきたいと思ひます。

○坊政府委員　道路だけに限定いたしまして鉄を考えますときには、それはそれほどものではないと思いますけれども、鉄の輸入とかそういつたようなことは、道路だけでは考えられないことであつて、日本の産業全体について考えていかなければならない問題だ。道路だけに限定して、鉄とかセメントとか、あるいは人間とかといった

ものを道路のワク内で考えるということは、理由がないというところまで申し上げますと、これは言い過ぎでありましよすが、もつと総合的に考えて案を立てなければならぬ、そのように考えておきます。

大幅な金を出すと、急速に行うことによつて、これがインフレになるのかならぬのか、道路整備だけの問題を取り上げて、道路整備の問題にしましても、先ほど申し上げましたように、その中にはセメントの増産ということも、鉄の増産ということも、あるいは人をたくさん使うということも、あるいは機械を入れなければならぬということも含まれるのでありましようけれども、そういうことについての審議とか、審議機関というふうなものを持つて御研究になったことがあるかどうか、この点お伺いしたいと思います。

○坊政府委員 お尋ねの焦点にあるいははずれるかもしれませんが、インフレになるか否かといふことは、これは道路政策をどうするからインフレになるとかならぬとかいうことではなしに、大蔵大臣が道路に對して、あまり熱意がないじやないかといふような御意見もありのようでございますけれども、決して大蔵省は道路政策に對して熱意がないということではありませんが、財政上国家がやるべき諸般の公共事業、あるいは社会福祉その他のやらなければならぬものがあります。そういった諸政策とにらみ合せまして、そして国家全体の政策の中においてバランスのとれた政策をやつていかなければならぬ。こういふような考え方から、今度の道路整備五カ年計画の第一年度といふものも、割り出して参つたものでございまして、道路を整備するからインフレになる、道路を整備するとどういふ欠陥が生じるから、これに對して熱意がないといふようなことでは、断じてないとは考へております。

○中島(農)委員 政務次官にお聞きしますが、結局私の考へは、日本の産業がアメリカ景氣を受けて、現在非常に萎靡沈滞のやうな形になつて、失業率が非常に多いときです。そういうやうなことで、それから道路整備は、くどいようでありましようけれども、国内産業で大体間に合ふといふことです。しかし金融の元締めの大蔵省としては、これに多額の財政投融資をすることがインフレになるという、この御懸念が一番の問題だと思つて、この御懸念が一萬田さんに来てもらつて、ここであらう言つたところで、日本の金融、財政の全般にわたつて頭を使つておられる方が、なかなかこの道路整備といふやうなことは、先ほど熱意があるとかないとか言われましようけれども、熱意がある、ないといふやうなことでなく、最初からちんぷんかんぷん、何もわからない人ですから、大蔵大臣にいろいろ言つても無理だと思つて、そこでできつた政治家の政務次官に希望することは、この道路整備に使う金がインフレになるかならぬとか、さらにそれに対するセメント、鉄材とか、あるいは現在の道路整備の緊急性とかいふことに對して、とにかく岸内閣の内政上の一番大きな看板として掲げてある道路整備の問題でありまして、大蔵省内部におけるこれに對する調査機関といふやうなものを、大へん失礼な言ひ方かもしれないけれども、このくどいような機関なら、何とかあなたの力でもできると思ひますので、あなたはその機関を設置するやうに、きやう一つお約束願へませんでしやうか。いかがでしやうか。

○坊政府委員 ちよつとお尋ね申しますが、道路整備についての調査機関という意味でございませうか。

○中島(農)委員 大蔵省の立場として調査機関です。

○坊政府委員 道路につきましましては、主計局を中心といたしまして、従前から非常に熱心に、綿密に調査をやつて参つておりますが、御希望の御意見も、私は非常に重大な問題だと思ひます。現に主計局ではやつておりますけれども、さらにこれを拡充することも一つの方法でありましようし、また別個に調査機関といつたやうなものを作るかどうかといふことも、全然そんな必要はないといふ問題ではなからうと私は思ひます。御意見は非常に尊重いたしまして、検討してみたいと思つております。

○久野委員長代理 午前の會議はこの程度にとどめ、午後は一時半より再開することといたしまして、暫時休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後二時四十分開議

○久野委員長代理 休憩前に引き続き會議を開きます。

道路関係三法案に對する質疑を行います。

お諮りいたします。加藤精三君より道路関係三案につきまして委員外発言を求められております。この際これを許しするに御異議ありませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○久野委員長代理 御異議なしと認めます。加藤精三君。

○加藤精三君 道路整備緊急措置法につきまして御質問いたします。本法の理由書には「道路を緊急に整備して経

済基盤の強化に寄与するため、道路整備の財源等に關する臨時措置法を廃止し、新たに道路整備五箇年計画を定め、これに充てられるべき道路整備費の財源その他道路の整備に關し必要な措置を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。」といふのですが、建設大臣と大蔵省の政府委員にお尋ねいたしますが、これに充てられるべき道路整備費の財源に關し必要な措置を定めるというのは、五カ年を一単位とした、その五カ年分の計画の財源の措置であるから、そのうちの一部分だけについて財源措置を定めればよいのではないと思ふのだが、この点どういふ氣持でおられるのか。もちろん五カ年の財源計画に對しての心構えがありなさるだらうと思ふ。で、昭和三十三年の緊急整備計画の財源だけをきめて、あとはつたらかす、あとはあてきめるのさといふやうなことで、この法律の本質を失ひらうしやないか。言つてみれば財源法律です。その財源法律の生命であるところの財源措置、これが五カ年間に分けて充實されるわけでは。

〔久野委員長代理退席、委員長着席〕

第二点は、これに充てられるべき道路整備費の財源に關し必要な措置を定めるという場合に、地方団体がこの法律によつてきめたところの整備五カ年計画の地方道の計画の財源と、また國が直接タッチしてやることとの部分、すなわち五千六百億円の計画の分の地方負担の財源、その両者に対する計画もあわせてこの法律で規定されるつもりであるかどうか。その点についてまだ便宜大蔵省の当局より御回答をいた

だきまして、しかる後建設大臣の御回答を煩わしたい、そう考へておるのであります。

○坊政府委員 今度の道路整備五カ年計画は單に三十三年の計画ではありませんが、五カ年間の計画でございまして、五カ年間に於ける道路整備に要する経費の歳入も一応見込んでおる次第でございまして、数字その他につきましては事務当局から説明をいたさせていただきますが、なお地方の単独事業は五カ年計画のワケ外になつております。

○松永説明員 五カ年計画全体の事業についての歳入歳出をこの法律によつてきめるといふわけではございせんが、それは年々の予算でもつてきめられることは当然でございまして、ただ五カ年間の事業を行つたための大きな目標を示してやりたいといふことで、この法律が通りましたならば、これに基いて五カ年の事業計画をきめるわけでございます。その際にどの程度の事業規模をきめるかといふことにつきまして、先般来建設大臣の方からお答えになりましたように、総規模としては九千億といふことを考へております。ただし五カ年計画としてきめましますのは、地方単独事業を除いた、國が関与する部分についてきめましますので、九千億ではなく七千億ぐらいにならうかと思ひますが、そういうものについてきめまします。これは現在政府として考へております大ワケでございまして、實際はこの法律が通りました後に、もつといふ道路整備計画を作らうといふことで、關係各省並びに學識経験者の知恵を十分拝借して、りっぱな道路整備計画を

作りたい、かように考えておるわけ
あります。

○根本国務大臣　ただいま大蔵省から申されたことでほとんど尽きておるのでありまするが、御承知のように道路整備五カ年計画は、総体の事業量として約九千億を見込んでおります。そのうち一般道路が五千六百億、それに有料道路千五百億、地方単独道路が千九百億と現在の段階では見ております。これを具体的に、しからば五カ年間にどういふやうな個所についてどういふやうなやり方をするかということは、この法律が通過成立してから後、閣議決定でこれはいたし方と思っております。なおまた財源措置につきましては、従来のようにガソリン税だけにすることなく、これに引き合ふところの予算額のはかに、いわゆる一般会計からの繰り入れと、それから今回もその措置をとっておりますが、国で行うところの事業に対する地方の負担分の交付公債の分、それからもう一つは、一般借入れの道もこれは含んでおるのでございます。しからばそれが年々どれだけになるかということについては、これはその予算編成時期における国の財政状況、一般経済状況を勘案しまして、一般借入れをするかいないか、あるいはその金額、これが策定されていく、しかし全体の総ワタといったしましては、地方単独の事業量を除いたものについては、一応の年次別計画を立てて参りたい、かように考えております。

○加藤精三君 建設省関係は、これは財源法律の技術者というか、財源法律に關する行政技術上の専門家じゃないわけでございますので、この際はそち

らの方の専門家であられる大蔵省の方へお尋ねするわけがありますが、たゞいまの御説明のようだと、法律の本文と理由とが一致しないのです。この道路の計画に充てられるべき道路整備費の財源に關し必要な措置を定めるといふのに、一カ年しか必要な措置を定めないとするのでございましたら、これは五カ年計画の法律じゃないのですよ。とんでもないことを言っておると私は思うのだ。それだから、こういうふうにして三十四年度から四年間の財政措置に關しいかなるところの必要な規定をするのか、しているのか、それを聞くのであります。先ほどのあなたたの御答弁では答弁にならないのです。御答弁を願います。

○松永説明員 この法案の第三条では、道路整備の財源といたしまして、第一項にいわれるガソリン税は全額これを道路整備に投入するという方針が示されております。その第二項におきましては、ガソリン税以外の一般財源その他につきまして国は必要な措置を講ずるものとするということで、この五カ年計画を実施するために国のあらゆる努力を傾けるといふことがこれに書いてございます。ただ具体的に幾らの予算を計上するかということとは、先ほど申し上げましたように、年々の予算でこれをお諮りする、そういうことになるわけであります。

○加藤精三君　　そりうふりに答えればいいのですよ。具体的な方面についてはこの財源関係をどうするかということが書いてあるということを答えればいいので、ただいまのお話だと、五カ年計画のうち四カ年はその年その年にきめるのだというのであったら、そ

れなら意味をなさない。ところがこの四条の規定をそういふふうに説明されれば、その限りにおいて大蔵省が責任がある。「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。」ということがあるから、その政令の内容を言うてもらわないと、どういふことが実際的な財源措置なのかわからない。わからない法律を通

段は、従来は交付公債として地方団体は期限の利益を受けておった。しかも利子も払ってない。しかるにかかわらず、この膨大な緊急整備事業に對して大きな土木建設費の分担金を負担し、またそれに関連するたくさんの方道を作らなければならぬので、これに對して大きな地方負担があるのかからず、その際に、特にそれを目が

けたようにして指定国道に対する負担を大きくするということは當を得たものだと思わない。しかしながら政令の作り方によっては、その苛酷なる措置もある程度軽減されるかもしれない。どういふふうな政令を第四条の規定に基いてお作りになるか、その具体的内容を言ってもらわなければ、われわれとても、地方団体側といたしまして、また地方行政を心配する者とい

とでございますが、加藤さんも十分御承知の通り、こういつたようなケースが、これは道路ではございませんが、たとえば特定多目的ダムだとかあるいは特定土地改良工事等の特別会計にこういつたようないろいろの例もございますので、そういうような従前の例から、要当なところへ持つて参りたいと思つております。

○加藤精三君　どうも今の御答弁は厭くべきことなんで、大体道路整備五カ年計画というのは政府の最大の重要政策であつて、これは十分、何というか、からだを張つて政府が実現しようという大政策なのです。それを、従来政令によりと書いた例があるのだから、それでもいいじゃないかと言ひに至つては、建設省当局と大蔵省当局との間に、意見込みが全然違ひように思

る。これはどうも非常に遺憾なことなのです。しかもこれは總額九千億で、こういうふうな整備計画をやるという、この計画自体がよほど輪郭的に国民に示されて、国民も五カ年後には自分のところの国道もたんだたるりつばな道路になるということについて非常な希望を持っている。しかもその政策の具体的内容が国民にわかつていないというに至つては、また知らせないというに至つては、非常に不親切なものだと私は思っている。ことに、これに間接に強力な協力をしなければならぬところの地方団体におきましては、これらの計画がはつきりしないことには財政計画も何も立たぬのです。これは整備法の第五条第二項ともうんと関係する問題なのですが、この程度のことでは、数字を示せとは言わない、率を示せとも僕は言わない。ただし大蔵省は

いうことになる。この道路緊急整備五

カ年の事業そのものの遂行がきわめて
困難するのです。われわれ地方財政を
論ずる者は、それが地方団体の財源の
過不足、収支の不均衡ということだけ
を問題にしているのじゃない。地方団
体というものは国の政策を具体的に実
現するときの直接の当事者であつて、
これは使命が非常に重いので、地方団
体というものを通じて国家に奉仕しよ
うという民衆の集まりが地方団体なの
だ。できるだけ民衆のためによい仕事
をしてもらおうと思ふ熱意から、地方
団体は政府に対し協力申し上げようと
しておるわけです。しかしながらそれ
ができないことになる。この点は何と
いたしましても第五条の二項や、第四
条の政令の内容をもう少し具体的に、
国民が安心し得るよう責任者から御
答弁をやつていただかないことには、
国会で漫然とこの法律を通すことは、
国会の審議をみずから怠るものだと考
えておる。しかもこれは財源法です
よ。財源に関する法律案で、財源のこ
とが書いてない。財源のことは一カ年
しか書いてない。あとはほかに譲つて
しまふ。これじゃ財源法律にならぬの
です。非常に大きな不安を与えてお
る。この点について、もうちよつと率
直な——こういう立法例もほかにある
という答弁じや、われわれこの大政策
に關して御答弁が十分だとは思えな
い。當りさわりのないことばかりお考
えにならないで、われわれ同上の国会
の論議でありますから、ある程度は當
りさわりがあつてもいいのです。そう
いうようなことで、もうちよつと何か
具体的に言つていただかないと、審議
を怠したものだといえない、私はそう

考へる。もうちよつと具体的な御答弁
を願ひたい。

○松永説明員 第四条の後段の「政令
で定める利息があるときは」といふ、
この利息は、加藤先生も先ほど触れら
れましたように、当年度の地方負担分
に相当するもの、利子といふことを一
応考へておきます。これは先ほど坊政
務次官から御答弁がありましたように
に、昨年設けられましたダムの特別会
計、それから土地改良の特別会計も同
様に、地方負担分を資金運用部からの
借入金とするに於いて特別会計を設
けたわけでございますが、それに伴う
当年度の利子、これは資金運用部は當
然貸したものに對する利子をかけない
ればならないわけで、その利子の取扱
いにつきましても、ここで背いており
ますと大体同じような条文にいたしま
して、当然年度の利子を地方公共団体
に負担せよという措置を講じて參つ
たのでございませう。道路につきま
して、それと同じような先例にならな
い。この規定を設けまして、三十三年
度予算もその建前で編成されておるの
であります。

○加藤精三君 そんなことは知つてお
りますよ、ちやんと。そういうことを
やるのが悪いから、またその悪例にな
らつては困るというのをいつておる
のです。大体地方団体にさういふふう
な事務を委託し、また地方団体に負担
について協力してもらつて、さうして
国の事業を遂行するのには、その地方団
体から利子をとるといふ考へ方をする
のは間違つておる。間違つておるばか
りじやなしに、道路についていへば、
今までは道路が竣工してからその経費
のどの部分を負担せよよかといふ点

をきめて、さうして事実上期限の利益
を与えて、しかも交付公債の据置期間
中は無利子で便宜をはかつておつた。

今度この道路整備計画に従つて、建設
事業費の地方団体負担の総額が相當ふ
えておるのに、なおさらに従来は期限
の利益も与へ、利子もとらなかつた部
分の利子をとらうといふのは、どうい
うことかといふことなんですか。しかも
その政令といふのは、その年度の利子
を普通の利率でとらうといふ意味か、そ
れともさうした特別の事情にかんがみ
て、その利子負担は政令で緩和して取
り扱うといふことなのか、さういふ大
方針が聞きたい。政務次官の御答弁を
お願ひします。

○坊政府委員 先ほどから事務官がお
答へ申しておる通りでございますが、
大体この利子は六分五厘で計算をして
いく、こゝろを考へております。

○加藤精三君 この道路整備五カ年計
画によりまして、国道、府県道、市町
村道、地方道を通じて相當な道路費負
担が地方財政に課せられる。ただで
も、国の財政は世界一の健全財政であ
るが、地方財政は、何百という再建団
体はもろもろのこと、一般に財政が非
常に困窮している。不健全なところが
多いといふ場合に、大きな負担をかけ
ながら、なおその交付公債の、従来と
らなかつた利子に相當する利子までこ
れを地方団体に負担せよといふ、
さういふ立場は、私はどうしても理解
に苦しむのです。これはこの大計画を
地方団体の財政の協力も得て円滑に進
展させ、実現させようといふときに、ど
うも国だけが財政が健全なれば、地方
財政の不健全さを招致することは百年
でもしんぼうするといふような立場で、

もう六分五厘の利子まで、利子を一文
もまけるわけにいかない、しかも期限
の利益も与へないのだぞ、こゝろがよ
うな措置は正しいのじゃないのじやな
いのですか。政令によつて、もう少し溫
情のある処置をとつて、地方団体が協力
しやすくなるように、地方の道路も國
の道路も並行して建設しやすくなるよ
うに大蔵省は考へておられるのじやな
いのですか。全然血も涙もないような
六分五厘、普通の利子を全額につい
て、交付公債に相當するものを対象に
して全額の利子を、借入金の利子を地
方団体に負担せよ、さういふお考へ
なんですか。少しそれは何か違つてお
りはしませんか。さうだとすると、そ
ういふ冷酷なことをしなされるなら、私
は大問題だと思ふ。地方団体が承知し
ないと思ふ。何か政府の方で、もう少し
お考へになつておられるんじゃない
のですか。もうちよつと閣議その他で話
し合ひもされてはどうか、何かさうい
う御事情があるんじゃないですか。ただ
いまの坊政府委員の言つた通りに言ひ
切つてしまつていいのですか。そのこ
ところを重ねてお伺ひします。

○坊政府委員 道路整備計画を実現し
ていくためには、これは國だけでもつ
てやつていくと思つても、とりてい
それはいけない。そこで地方にも十分
御協力をお願いして、中央、地方が相
協力してやるということになければ、
私はこの実現は期しがたいということ
になります。しかし國と地方とが協力し
て、さういふ立場は、私はどうしても理解
に苦しむのです。これはこの大計画を
地方団体の財政の協力も得て円滑に進
展させ、実現させようといふときに、ど
うも国だけが財政が健全なれば、地方
財政の不健全さを招致することは百年
でもしんぼうするといふような立場で、

ありませぬけれども、道路整備計画を
実現していくためには、中央、地方と地
方とが御協力していただくといふこと
を期をいたして、さういふことでは、
ただいまのところは、この利子の
件につきましても、先ほどお答へいた
しました通りにお願ひを申したい、か
ように考へております。

○加藤精三君 ただいまのところは六
分五厘の利子を、交付公債の全額に相
當する借入金に對する分について計算
して地方団体に負担せよ、さう確定して
いるのですか。確定しているのなら、
私はこの法案について大へんな問題が
ある。それははつきり御答弁願ひま
す。それで大臣から御答弁する必要が
あるのなら、大臣に御出席を願ひま
す。これは大問題です。それほど冷酷
な処置をとられるわけはないと私は思
ふ。

○坊政府委員 まだ政令の内容が決定
したというわけではございませんが、
この政令を決定するに當りましては、
關係各省よく協議をいたしまして、そ
うして大体だいたひ申し上げました六
分五厘といふことで一つ政令を決定し
てもらいたい、かように考へておりま
す。

○加藤精三君 これまで申し上げて
も、なお六分五厘を主張しようと思つ
て、さういふ考へでありましたら、その
考へ自体がこの五カ年計画の実現を相
當妨害するものだと思います。事は
きわめて重大でございますので、大蔵
大臣の御出席を要求します。

○西村委員長 その点につきましても、
理事とちよつと打ち合せをいたします
から……、なお建設大臣からその前

○根本国務大臣 私に対する質問でありませんが、加藤議員が言われるごとくに、これは相当大きな議論になる問題でございます。大蔵省といたしましては、先ほど言われたように、従来交付公債を、ダム特別会計あるいは土地改良特別会計においてなされたと同じようなことを主張してきたことは事実です。しかしこの問題については、政令を策定するに当りましては、閣議決定の場合は、自治庁、建設省、三省協議して初めてこれがなされることでありまして、従いまして、現在大蔵省の主張は主張といたしまして、この問題は相当政治的にも考慮しなければならぬ問題だと思ひまして、その際に十分にこれは論議し、しかる後この問題を決定したいと考えておるわけであり

ます。昨日来いろいろお話がありましたこととくに、先ほどもまた加藤議員から指摘された例の地方補助率の問題、分担金の問題等も、これは実はこの法律制定に当りまして非常に議論しておりました。補助金に関する例の特別措置法の問題も、自治庁並びに建設省といたしましては、この際これに明定しようじやないかという意図のあつたことは事実です。しかしながら、現に期限をもつて実行しておるところの法律をさらに変えるということは、必ずしも不可能ではないけれども、そうしますと、他の方面にみな波及して、議論が非常に紛糾する。農林関係あるいは運輸関係その他全般に行くから、これは別途この法律が失効になる場合に、継続してやるか継続しないか、継続しないとするならば、しからばこれに関連して、個々の事業の政治的重要性に応じて補助率を変えるかどうか、こう

いう問題は相当時間をかけてやらなければならぬというところで、実は別途に法律をもつて定めるということにしておるわけでありまして、この問題のときも、すでにこの交付公債に関する取扱い、これも議論いたしておりました。ただし予算が御承知のような形で割合におおききまりまして、しかも国会の状況から見て、この問題は政令をきめる場合にとくと相談するということになつておるのであります。今大蔵省が言われたのは大蔵省の主張を言つておるのであります。政府全体としては従来通りでよろしいということ、自治庁並びにわれわれが相談したことではありません。十分今後これは検討しなければならぬと思つておる次第であります。

な腹を持つてしまふべきじやないかと考えるのでございます。それができない政務次官とは思ひやうであります。が、もしできないならば大蔵大臣の御出席を要求します。

それから、建設省と大蔵省の御見解をこの二日間にあつて私聞いておりますと、どうもこの計画及び事業に対する根本の政策上の理念で、建設省と大蔵省との間には食い違いがあるのじやないかと思ひます。建設大臣は国土総合開発で、できれば地方道も相当の部分のものを財政措置や国の技術を提供することによつてもどんどんやつていきたいという傾向の御発言が多い。これは国の生産力の向上とか、それから未開発地をも面的に開発するのには幹線道路が役に立つてであらう、日本の政治としては当然であるべきはずであるのであるが、そういうことに非常な熱意も持つておられる。もちろんこの自動車交通の激増が道路行政を行き詰まらせたという事実上の消極的な理由もあると思ひます。あるのですけれども、相当そういうふうな国土総合開発的な構想を持つておられるように思ひます。できれば道州制で強力に国の行政力、財政力での国土総合開発をやりたいというふうな思想に相通するものがあるように思ひます。建設大臣のその政策理念には私たちは深い尊敬を払ひます。しかしながらそういう時代の流れを一つもお考えにならないで、大蔵省側は、地方団体はお前も利益を得られるのだから十分負担したらよからう、事業分量が多くなるから従来よりもよ

うな意味に、この道路整備緊急事業の概念を理解しておられるのじやないか

という疑いがある。それでいよいよ各省の協議によつてこの政令をきめるときには、国政を正しい、能率の上の方を持つていくとする国会は終つて、世論のせいというふうなものはないのだから、結局大蔵省が財布を持つておるので、その通りにきまつて、先ほど坊政務次官が言われたような六分五厘の利子を一厘も負けたくないというふうな結果になることが非常に心配なんです。ことに第五條の第二項に至つては、五カ年計画の財源措置をきめるのに一カ年間だけきめて、あと四年間は他日に譲る、別に法律で定めることある。これはきわめて危険なことなんです、これはどうして——約四、五百億の地方負担の増加ということがこの四、五年中にあるわけで、これでは心配で何ともならぬ。地方交付税率を一・五%引き上げたつて、これは焼け石に水です。かゝつて地方交付税率の引き上げをやらないで、この五條二項を削除した方がよほど地方団体としては楽にける。こういうふうな不安定な、将来に危惧を伴う計画では財源法律は役に立たない。それで四條の負担金の特例と第五條第二項について、この法律は財源法律であるがゆゑに、特に財源について所管をしておられる大蔵大臣の十分われわれの納得のいく御答弁を得てからこの法律はきめるべきである、私はそう考へておるものでございますので、大蔵大臣の御出席を要求いたします。

○西村委員長 ちよつと速記をやめて。

○西村委員長 速記を始めて。ちよつと加藤さんに申し上げますが、大蔵大臣は御承知の通り参議院の予算委員会

で手が放せません。そこで今政務次官に特に発言をさせますから、それをもう一ぺんよく御検討願ひたいと思ひます。

○坊政府委員 ただいま大蔵大臣が参議院の方へ出ておりますので、私では非常に役不足ではございますが、御了承を願ひたいと思ひます。

○加藤精三君 建設大臣にお尋ねしますが、整備法の第五條第二項で、これは別に法律をもつて定めるといふのであります。五カ年については別に法律を

もって定めるといふことでございませうから、これは定めぬことになつてゐる。定めぬ状態にもかかわらず、この理由書の中には、「五箇年計画を定め、これに充てられるべき道路整備費の財源その他道路の整備に關し必要な措置を定める必要がある。」と書いてある。この「必要な措置」といふのは、必要にして十分な措置と私は解釈する。そうすると、五分の一しかこの必要な措置を定めぬことになる。

そういうことを言うのは、お前はあまり法律の形式にとらわれて三百代言的だといふようなことをお考えになるから、もしもせんけれども、しかしながら物事の筋道はそんなんです。そういうことになりまして、少くとも第五條第二項の補助率について、現在の道路法の規定による三分の二負担しかやらない氣持なのか。たゞいま坊政務次官から、將來政令とか法律とかいふものを定めるに當つては、他省とよく慎重に協議して、ことに国会のわれわれの希望をできるだけ入れるように努力したいといふ非常に御好意のある御答弁があつたので、これは必ず實現化すると思ふ。私は非常にありがたい御答弁だと思つてゐるのですが、それと同じように、建設大臣からもこの際、この五條二項についての画期的な御答弁を願ひまして、そうしてわれわれ国会、政府を通じて、この昭和の時代になつてから最大の大事業であるところのこの道路緊急整備計画が、ほんとうに国家のためになるいい事業として實現されることを私はお願いしたい。五條第二項について、一つ画期的な御答弁を建設大臣よりお願いしたい。これはもう熱意でございませうから、その熱意を

体して御答弁をお願いしたい。

○根本國務大臣 加藤さんもういぶん法律が詳しい方でありませうから、私が一々蛇足を加える必要はありませうが、五條においては財源措置の全般の規定をしてゐるのであります。この二項は、たゞし現行において臨時法がござりますので、臨時法が三十三年度に、これは時限立法になつておる。これについて三十四年度以降これをそのまま継続するか、あるいは廃止する、廃止した場合においては補助率を現行のまゝに戻すか、新たにこれを改正するかといふことを、今後の協議事項にしておるといふだけ規定してゐるのであります。三十三年度だけの財源措置だけであつて、あとはほゞつておるといふことではございませう。しかもそれは、この法律を作る際に、繰り返して申し上げるやうに、自治庁としては臨時法をそのまま何年まで継続するやうにしたといふ意圖があつたことは事實です。これはあなたはその専門家でありますから、よく御存じと思ひます。ところがこれに對しましては大蔵省と意見を異にしてあります。大蔵省といたしましては、從來に比べまして地方財政も相當堅實化して、その上に特に三十三年度におきましては交付税率の引き上げその他から見まして、相當程度これが充實しておるといふことで、これは真正面から意見の相違を來たしてゐるわけですから、その意味において、臨時法はまだ時限立法として時間があるものを、三十四年度からどうするかといふ問題で議論をしてゐるために、他の方面についてこれを波及することは時間的に非常にまずいといふことで、こうなつた。もつと率直に

言うならば、御承知のやうに、本來大蔵省としては、補助金に關する臨時法を三十三年度はやめようといふ原案なんです。最初の第一次査定はそういう原案だつた。それは地方財政に關するところの見方が違ふ。しかも現実に三十三年度まで時限立法としてあるものを、さらに繰り上げてこれを廃止するといふこと自身が、認識が非常に違つておるといふことで、これは三十三年度まで法律通り効力を持たしてゐるといふわけなんです。そういういきさつからしてこの第二項が出たわけだといひまして、そういう問題がなければ、こゝういふ第二項の問題は出なかつたわけでありませう。そういう意味において、三十三年度だけ財源について規定してゐて、三十四年度は書いてないといふのではなく、そういう特殊の事情のもとに、こゝういふ法律体系としては格好のものはなはず、またいろいろと疑問の出るやうな形になつたのであります。そういう事情を御了承のほどお願いいたします。

○加藤三三 だいま大臣から御答弁のあつたいきさつについては、幾ら私でも党の政調なんかでいろいろ調べておりますので、知らないわけではないのであります。質問はそういうこととじゃないのです。臨時法とこの關係とか、論議の経過といふこととじゃないのです。道路整備五カ年計画が實現し得るやうな必要にして十分な財源措置をするんだといふことが理由書の中に書いてあるから、それをアシユアするやうな御答弁がいただきたいといふことなんです。われわれも臨時特例法が諸他の公共事業について補助率の特例を規定してゐることはわかつております

が、しかしながら今度の道路整備五カ年計画といふ画期的な事業は、それらの公共事業と同じ立場で、これは政策的な重要性として同じ程度の重要性を持つてゐる事業だとはどうも思われな

い。それからこの道路整備五カ年計画の實行が地方団体に及ぼすところの諸他の行政上、財政上の影響が、臨時法に定める数種の海岸とか砂防とかそういう事業の執行の影響と比較して、大體同様なもので、同様に扱つて、そのつり合ひでいくといふ程度の重要性しか持つてゐないものとは決して思われな

いのです。この事業は非常に響きが大きいものです。これは試みに國が直接タッチするところの五六百億の事業の分について、これを四分の三國庫補助にする場合と三分の一負担する場合と、これを比較してみれば、四、五年のうちに四、五百億の地方負担の差が出てくる。國會をあげて大きな論争をしてゐる地方交付税率を一・五%引き上げても、百二十億かそこいらである。そういうものからいろいろ研究してみますと、本氣にこの財源法律の問題の大きさを、重要さ、深さといふことを十分御理解して、これを考へていただかなければ困るのです。交付税率を引き上げても、その実何にもならな

い。そういうことでは困る。そういうことから、法律の理由書にこゝり明かに書いておるのですから、この理由書を満たすための五條二項の内容についての政府のお心がまえを十分聞いておきませんと、これは審議にならぬのです。重ねてお尋ねしますが、建設大臣としては五條二項、諸般の國政上の

狀況が変更がないとするならば、依然として三十四年度以降も建設費、改築費等については四分の三、維持修繕費については二分の一、この國庫負担を継続される御意思であるかどうか、これを御回答いただきたいのであります。

○根本國務大臣 この財源の問題といふことは、究極において地方財政と國の財政との均衡といふ面と、それから負担能力の面、この二つの面から考慮しなければならぬと存じます。建設省の立場からいひますれば、問題は事業が円滑に計画通りいくといふことが目的でございませう。従ひまして加藤さんが御心配のやうに、せつかく計画を立てましても、地方の財政がこれに伴はないために計画が実行できないであらうといふことの御心配があるだらうと思ひます。そういう事態になりま

得る範囲の負担はさせなければならぬ。今専門家の加藤さんが言われるような心配があるとするならば十分これは考慮して、自治庁の具体的な計数に基く説明を聞いて、それと大蔵省との意見を私の方でできるだけ——私の方は負担する方であり、一方の大蔵省としてはなるべく国の負担を少くするという機構上の任務がありますから、その間われわれが調整をとって、国策の線に大所高所において双方が協議の上、円満なる解決ができるようにしたい、これが私の念願であり立場であります。

○西村委員長 加藤さんにちよつと御注意しますが、まだあとに質問者がはいふおられますし、正規の委員の質問が幾つておきますから、やはり御質問をやつていただくことはけっこうですが、短かくお願いします。

○加藤精三君 ただいまの大臣の御答弁で、国の財政、地方財政の状況について、かりに明年以降の四カ年と今年と同一だと仮定すれば、今年の地方負担は財政局長の言う通りに、もう地方財政で負担できるぎりぎりのところまで負担する計画に基いて、四分の三の国庫補助、二分の一の維持修繕費の補助というところでおさまたんだから、状況が大激変がない限りは四分の三の建設費に対する国庫補助、二分の一の維持修繕費に対する国庫補助で進むことについて、これは建設大臣としては御主張なさるお気持ちがありがたくわかりましたし、それから所政務次官も、先ほどの政令案についての御発言から見ましても、これに対してできるだけの努力をされるものだということの確信を

得ましたので、私は非常に満足いたしました。この質問を終了いたします。

○久野委員 連日建設委員会あるいは連合審査会等で、今回の道路整備の財源等について議論が沸騰いたしておるわけでございます。さういふ問題を大きく投げかけております法案であればこそ、この内容等については十分私は議を尽くすべきであらうかと思ひます。私もその点について一、二お伺いをいたしてみたいと思つておきます。

特に私が指摘を申し上げておきたいことは、昨年度道路財源確保のためにガソリン税の値上げが行われました。当初大蔵省の原案によりますと、相当大幅な値上げ案であつたのであります。ところが、一部国会においてこれを認めることとならず、御承知の通りの程度で話し合いがついたわけでございます。その値上げに反対をいたしました理由の中の二つに、与えられた道路財源を有効かつ適切に使うべきだ、さうでなければ、この税負担をいたしておる道路利用者の立場からいって納得できない、私はこういうことであつたらうと思つておられます。さういふ意味合いからいまして、この与えられた、規定をされたガソリン税あるいは軽油引取税等の道路財源の取扱ひ等につきましては、幾多の問題があろうかと私は思ひます。その点の一つを取り上げてきようは質問をいたしてみたいと思つておきます。

このガソリン税収入を財源といたしまして、御承知の通り特別失対事業あるいは臨時就労対策事業が行われておるわけでございますが、このそれぞれ事業の本年度予定をされております

予算はどれだけでございましょうか。

○富樫政府委員 特別失対事業の道路に關します分を申し上げますが、三十三年度におきましては予算額として、道路につきましては八億四千八百万円、それから都市計画におきまして六億三千八百万円でございます。

○久野委員 臨時就労対策はどうでございますか。

○富樫政府委員 臨時就労対策事業は七十四億でございます。

○久野委員 その今の七十四億は、全部道路関係の経費でございますか。

○富樫政府委員 七十四億の内訳を申し上げますと、道路事業が五十三億、それから街路事業が二十一億、合せて七十四億でございます。

○久野委員 全体を合せますと約百億程度の道路財源にならうかと思ひます。そこでこの財源を基礎にいたしまして、労働省におきましては失対事業が行われるわけでございますが、特別失対と臨時就労対策の労務費の算定の基準があるようでございますが、その基準はどうなつておられますか。

○三治説明員 お答え申し上げますが、道路の方の労務比率が三〇・五%、都市計画の方が二七%、それから臨時就労の方で、道路が三〇・二%、都市計画で二五・七%となつております。

○久野委員 その労働力の吸収率はどのようになっておりますか。

○三治説明員 特失が使用労働者の八〇%、臨時が七〇%となつております。

○久野委員 さういふにいたしますと、都市あるいは大都市の周辺地域におきましては、おそらくこれだけの失業労働力を確保することは私は可能であらうと思つておられますが、伝えられるところによりますと、三十三年度は国が直轄管理して行ふ事業については特別失対事業費は使わないというお話を聞いておりますが、さういふことはいましようか。

○三治説明員 特失の道路関係では、直轄は今まで少しありました。三十三年度はそれを変えてしまつてあります。三十三年度は臨時就労事業はございせん。

○久野委員 三十三年度は臨時就労でもこれを行ふということでございますか。

○三治説明員 臨時就労は建設省の特別会計に直接計上されておる経費でございますが、内訳によりますと、内地の道路五十億二千四百万円、これは全部でございまして、直轄で一級国道が十億七千四百四百万円、それから二級国道で十億三千六百四百万円、それから北海道で一級国道が一億二千四百万円、二級国道で八千万円となつております。

○久野委員 次に建設省当局にお尋ねをいたしますが、本年度の、ただいまお話を伺いますと、臨時就労対策の事業費が地方道へしわ寄せになるようにならうかと思つておられますが、昨年と比較いたしましたときに数字は変わりましたが、その数字があまりに多たらお尋ねいたします。

○富樫政府委員 特別失対と臨時就労につきまして、三十二年度と三十三年度とを申し上げますが、道路事業につきましては、三十二年度の臨時が六十一億二千四百万円、三十三年度は五十三億でございます。

なお特別失対事業が三十二年度が十億二千四百万円、三十三年度が八億四千八百万円でございます。なおこの直轄一級国道、二級国道別の調べは、ちよつ

と手元にございせんので、調べて御報告申し上げます。

○久野委員 さういふにいたしますと、この事業の実施区域と失業者の発生地域とが、相当距離が離れていることにならうかと思つておられます。その調整がだんだんと私は困難になつてくるかと思ひますが、大体最近では、この都市の失業者をトラックあるいはその他の車に乗せて、事業場に運んでおるようでございまして、その通勤をいたします平均の距離は今どれくらいになつておるのございましょう。

○三治説明員 全部の平均は申し上げられませんが、遠いところで約十キロから十五キロくらいで、普通は二、三キロの範囲になつておられます。遠いところ、十キロ、十五キロというところろはごく特例でございまして、普通一キロ以内から二キロくらいのところで行われております。

○久野委員 さういふにいたしますと、平均八キロくらいにならうかと私は思ひます。その間通勤いたします時間を、この労働時間の中に加算されるわけでございますから、労働時間というものは非常に低くなつていくと思ひますが、実際の労働時間というものは、平均いたしましてどれくらいになりますか。

○三治説明員 これは地方によつて違ひますが、臨時、特失の場合の実働時間につきましては、何も途中の輸送の時間を必ず拘束八時間の中に入れないわけにはならないということがあります。われわれの地方に通知してあります労働時間は一日八時間、大体われわれの方では正味八時間を普通にしておりますが、実際の状況は拘束八時間、

○久野泰員 規定はそうなっておるかもしれませんが、実際はそうはなっておらないと私は思うのであります。それだけ実際に働く時間が減っておるのではなからうかと私は思うのであります。そういたしますと、実際の特失と臨就との事業の運営のやり方というものは、まことに非能率的なものであるように私には思えるのであります。特に一般の公共事業と比較いたしますならば、その労働能率というものはななはだしく低下を来たしておるように思っています。

それからもう一つ、失業者を計画的に吸収せなければならぬために、工期が遅延をするとか、あるいは機械化、施工をするのに支障を来たすというような経済的なマイナス点が、最近非常にたくさん出てきておろうかと思うのでありますが、そうした点についてどういふような見解を持っておいでになりますでしょうか。

○三、説明員 この臨就、特失の吸収人員は、先ほど申しました労務比率で、それにPWで割って出しておるものでございまして、公共事業の計画の吸収人員は、特失、臨就の方の吸収人員とは、延べ数において相当開きがあるわけです。これは初めからの計画と申しますか、實際上の問題といたしまして、実人員をよけい吸収するということ。従って歩増と申すか、いろいろなものがあまりつかないようになっております。しかし先生の御指摘のように、働かないから非常に能率が悪いという

ことでなくて、大体現在の失対の勞務者から見て、働かせられる程度の歩がかりを初めから見て、吸収人員をしてあるわけでございまして、私の承知しておるところでは、大部分のところは小周割りをやっておりまして、これだけやれば帰つてよろしい、それが正味六時間ないし七時間、一部の少いところは五時間くらいだというようなことを聞いておりますが、そういうところは業者の方もちゃんと予定のワクでやっていて、それをやったら歸しておるといふふうに聞いております。一部、全日勞の非常に強いところは、賃金を非常にねだられたり、組合活動の者についてある程度特定の者については現場を離脱してもいいような協約を結んでいるところもございしますが、全体として見まして、今の吸収人員のワクで、歩がかりから見ても、それがどうしても過剰人員で困るという部面につきましては、私の方としてはそれはほとんど問題はないのじゃないかというふうに感じております。

○久野委員 非常な重労働であるために、適格者についての判定についてても、何らかの基準を設けてきめておいて、なにかと思いますが、それはどういう基準で判定をしておいになりましょうか。

○三治説明員 特別失対適格者のうちでも、特別適格者というのを設けまして、これは普通の公共事業でも大体働きのいいけるという資格を持った者で、体力検定とか、技術的のこまかいことはわかりませんが、肺活量とか、把握力というふうなものできめております。ただ一部、特に特失でございます。特別失対は府県の補助事業が多い

三、四半期の終りから第四、四半期にかけて一斉に行われるわけです。そうしますと、年間としてはわずかの吸収人員——御承知のように一万八千人弱でございますが、それが年度末の一、四半期に集中するのが現状のために、その四倍の人員を吸収しなければならぬといふので、一部不適格者も安定所としては出さざるを得ないというやうな事情も、われわれの方では聞いておりますが、もしもこの事業が、一、四半期はともかくとして、二、三、四と三つの四半期で大体平均に行われるならば、一部の地方で言われるように、不適格者で労働能率が悪くて困るということは、ほとんど排除されるのじゃないかと思ひます。ことに昨年かから今年にかけましては、だいぶ緩和したと思ひますから、来年度はさらに事業担当部局とよく御相談しまして、早く着工できるところはできるだけ早く着工していただくように、今計画の準備中でございます。

○久野委員 労働力の吸収率がきめられておるために、ただいまお説のように、非適格者まで適格者としてこれを採用するというような場合があるようでございます。そのことによって、なお事業の能率を低下させるということにもなっておるのではなからうかと思はります。

それからもう一つお尋ねをいたしたいことは、各地に労働拒否の問題が起きました、団体交渉をしておるといふような問題が起きておるようでございますが、そういう事実がありますしよるか。

○三治説明員 一部、ことに福岡県が

げの問題で、そういふふうな争いになつてゐるわけであります。御承知のように、PWを基準にして失対の労働者に貸金を払うようにという関係各省の通達が地方に出ているわけなんですが、それによつて地方によりましては、PWには一つの標準金額がきめられまして、その上一割五分ずつの幅がある。そうすると、それをもう少し、その上の上限まで上げてほしいというようなことで交渉に入る。その交渉に入ることによつて、事業主の方がそれではできないと言うと、サボ戦術をやります。しかしこれはほんの一部で、最近では九州だけじゃないかと思ひます。

と明らかにになりましたように、まことにこの事業の取扱いは非能率きわまるものであらうと私は思うのであります。こういふ事業計画に、いわゆる道路利用者から貴重なガソリン税を徴収をいたしましたして、これを財源に充てておるといふことは、国の現在の公共事業等の取扱いから見ても、まことに不適当ではなからうかと私は思うのでございますが、大蔵当局はどういうふうにお考えになりますか。

○松永説明員　ガソリン税を特失、臨就に充てるのは不当ではないかといふことは、しばしば言われておるのでございませう。大蔵当局としましては、一般失対事業のほかには特別失対事業というものを設けて、この事業を行うといふことにいたしましたのは、現在労働問題が非常に大きな政治問題となつておりますし、こういう人間をただ一般失対として事業効果の非常に乏しいものに使うというよりは、失業者が一般

にある場合には、これを事業効果を上げ得るような特別失対事業、公共事業の中の特別失対事業に充当しまして、その事業効果を上げることをはかることが国全体のために望ましい、こういう立場から、その一部を特別失対事業及び臨就として計画しておるわけでございますが、この制度も始めましてからもうすでにだいぶ長くなっておりますし、いたずらにこの金額をふやしていくということは、一方ほんとうにそういう事業効果を求め得るような人をこれに投入できるかどうかということの問題もございまして、道路で申しましたのは、昨年は約二百億の予算が増加した上であります、本年は約百四十

七億の道路関係の予算の場合になつておりませんが、そういう増加になりましても、このために特別失対、臨就とかいう予算は特に増加しないで、据え置いて参つております。今後もそういう必要がある場合には、やはりこの特別失対事業というものもあわせて行い、また道路はそれに割合ふさわしい事業でもある、また最近幹線の道路につきまして、こういう非能率的なことを行うことが国家の道路整備の緊急事態に即しないという問題がございまして、そういう重要幹線にはできるだけのこういうものは使わないで、特別失対の事業として行ひにふさわしい路線を取り上げるといふふうに今後考えていきたい、かように思つております。

○久野委員 事業効果を上げるために、こういう失業対策事業を行うのだ、こうおっしゃいますけれども、しかし道路財源は大体ガソリン税収入をこれに充てるといふ原則が確立をされておるわけでございます。この与えら

れました財源をより適切に有効に使う
ということが、私は今日の道路行政を
進める上において最も大切なことであ
ろうと思ふのであります。そういう際
に非能率であり、またこれが経済的に
非常に利益になる面が少いということ
がわかつておるものを、今日またこの
制度を設けておるということが、私は
固全体からいいたしまして、そういう立
場をとることが適当であるかどうか、
はなはだ私は疑問に思ふ一員でござい
ます。特に指摘を申し上げたいこと
は、私がちよだいいたした資料によ
りますと、三十二年度には臨時就
労対策で地方道関係の予算が約二十五
億であつたものが、本年度は四十二億
程度になつておるようでございます。
約七割程度ふえるわけでございます。
さういふと、この失業者の発生
地域からだんだん距離が遠くなつて
参りまして、おそらくは十五キロ、二
十キロというような遠距離にまで都市
の失業者を運ばなければならぬとい
うことから、ますます非能率になるの
ではなからうかということが私は思
へるのであります。さういふ観点か
ら、一般失業対策費をもつてこれに充
当するのが当然であります。またこ
の制度を残すといふことは、労働
力の吸収力を一定の限界をきめず
に、自由な裁量によつてこれを使うこ
とができるというふうな便法を設けて
やる必要があるかならうかと思ひ
ますが、その点についてどうお考えに
なりましようか。

が、予算の効率から申し上げますと、
別に特別失効をやから百メートル道
路ができるところを八十メートルしか
舗装ができない、こういうことではな
いわけで、公共事業一般と同じように
予算としては、でき上りは特失であろ
うが、一般公共事業としてやるにし
ても、結果は同じように、予算は入つて
おるわけでございまして、その点一
つ誤解のないようにしていただきたい
と思ひます。それで、ただその地方道
の問題につきまして、だんだん遠くな
るのじやないかというふうなお話で
ございまして、確かに一部の都市では
さういふところがありまして、これは
た計画によりまして、今までの道路の
予算が少かつたために、主要幹線—
地方道と申しまして、そのうちで
特に主要幹線を町から伸ばしていつ
たために、だんだん遠くなる。地方道
の整備が進んでくれば、また都市の周
辺でも非常にまだやらなければならぬ
道路はたくさんあると思ひます。す
で、今までの手をつけた道路だけを伸
ばしていくところに特失をつけるとい
うことになる、だんだん距離が遠く
なるというお話もわかりますけれど
も、計画全体に広がるわけですから、
そのほかに新しい線が入ってくるわけ
ですから、必ずしもその距離が遠くな
るとばかりは申し上げられぬと思つて
おります。

〇久野委員 現実にはさうはならないと
思ふのでございまして。たとえば、例を
あげて申し上げますならば、現在東京
都内の各所でこの事業費で舗装事業な
どが行われておりますが、拝見をいた
しますと、わずかに百メートルくらいの
距離の舗装事業が少くとも三カ月くら
いかかつております。これは普通の一
般公共事業であるいは一般の民間でこ
れを行うといふことは、わずかに一
週間か十日間くらいで私はできると思
ひます。ところが、私が見聞をいたして
おります狭い範囲だけから考えてみま
しても、少くとも二、三カ月以上はか
かつておるのであります。その間に
受けます経済的な不利益というものは
莫大なものであらうと思ふのでありま
す。そのために、そこを通ります自動
車あるいはその他の交通機関がござ
る毎日通つておるために、その車両に
受けます被害であるとか、燃料の不経
済であるとか、こういうものなどを計
算いたしてみますならば、相当の経済
上の損失をこうむつておると思ふので
あります。現にさういふことが判然と
してわかつておる以上は、この与えら
れた財源をより有効適切に使うとい
う大原則に立つて処理することが今日政
治の要諦ではなからうか、さういふ私
は思ふわけでございまして、この点政
務次官の御見解をお伺ひいたしたいと
思ひます。

〇二階堂政府委員 国が画期的な道路
整備の事業をやられるわけでござい
まして、それにつきましてはあらゆる総
力をあげて仕事を急ぐということは当
然であらうかと思つております。た
だ、ただいま御指摘になりました通り
に、失業対策事業をやつております公
共事業、道路等の仕事はいろいろ問題
がある。非常に能率的でない、効果的
に仕事が行われていないというよう
な点、あらゆる角度から久野先生の方
から御指摘がありました。さういふ点
も私はあらうかと考えております。な
おまた国の直轄事業に対して使うた
に、制限をある程度いたしておる関係
から、そのしわ寄せが地方道に寄つて
くる。さうすれば失業者が多発する地
域と実際に仕事をやっておる現場との
距離が遠くなることによつて、さらに
経済的な効果的な仕事ができなくなる
のじやないかというふうな点も、ある
程度私はさういふことが出てくるので
はないかと考えるわけでございませ
うが、さういふことに對して、しからば
どういふふうにしてこの仕事を効果的に
経済的に進めていくかということ、こ
れは建設省といふわけでは労働省と
いわず、特に人を使つていく立場にあ
ります労働省といひましたとしても、十分
慎重に検討いたして善処いたさなけれ
ばならぬと考えております。そのため
には、急ぐ仕事をやるようなところに
は、なるべくそれにふさわしい建設業
者ももちろんその仕事についていた
くことが必要であらうと思つており
ますし、またそのためにその仕事に
使つていただくような人も、ほんとう
に労働意欲があつて、そしてその仕
事に適する人を使つていただくこと
とが当然であらうかと思つておりま
す。しかしさういふふうな適格者の
方面を非常に厳格にやつて参ります
と、他面またどうしても失業する人間
が多くなつてくるわけであります。

御承知の通り失業者は昨年下半年期以
来の金融引き締め等の影響を考えま
すときに、本年は相当多数出てくるの
ではなからうかと考えまして、それに
適応する失業対策といふものを私ども
は真剣に今考えてやつておるわけで
あります。さういふと、このあふれ
てくる人をどういふ仕事に、どうい
ふ部門に、効果的にまた経済的に使つて
いくかということが、私どもに課せら
れた大きな仕事でございまして、こ
の公共事業等につきましても、私は一
般国道といったような大きな仕事につ
きましては、先ほど申し上げましたよ
うな考え方でいく必要があるかと思
つておりますが、その反面またた
とえば失業者が多数発生するような大
都会とか、あるいはさういふ個所には、
その人をば適材適所に使つていくよう
な小さな規模の事業といふものも、建
設省あたりもお考えになつていただか
なければならぬと思つております。た
とえば大きな都会の中心を走つてお
る道は別といたしまして、裏町の舗装で
あるとか、あるいは側溝であるとか、
あるいは漁港であるとか、あるいは港
湾の大規模でないような仕事、さうい
うような仕事等につきましても、私ど
もは昭和三十三年度の予算の編成に當
りましては、選定事業といつたような
ことも考えまして、さういふ仕事なら
ば失業者もある程度吸収できるんじや
なからうか、またさういふ仕事ならば
割合に仕事もよくしていただくことが
できるのではなからうかといふことも
考えて交渉をいたしたわけでございま
すが、その実現を見なかつたわけであ
ります。少くとも来年度におきまして
は、私どもさういふような構想でこの
失業対策事業といふものも、ぜひ関係
各省とも御相談を申し上げていき
たい。さういふことを考えております。
さういふいろいろな失業対策事業につ
いての適切な御批判もございましたが、こ
れらの事業を効果的に経済的にやつて
いきたいと思います。さういふと、資材費と
いったようなものも多く見ていただか

なければ、人件費だけをよけいやって、資材費を与えていただかないということになりますと、幾らいい仕事をやれといわれましても、仕事ができないわけでございますので、この資材費等につきましても、関係各省ともよく一つ御相談を申し上げまして、今御指摘になりましたような批判とかいうような悪い面が除去されるように一つ努力いたしてみたい、こういうふうに考えておるわけでございます。

○久野委員 私に労働賃を百分の三十と定め、さらにその吸収率を一方は八〇％、臨就の方は七〇％と規定をしておるところに無理があるかと思うのであります。こういう規定をいたしたければ、そこで無理やりにこれだけの失業率を使わなければならないことになりましますから、うわさのようなやみ切符が横行したり、やみ手帳がやみで売買されるというような現実の問題が起きてくるわけでございます。またそれを所定にするようなボスも現れてくるというふうな始末でございます。ここに悪の温床を作るといいます結果になろうかと思うのでございまして、このような無理な吸収率——私は無理だと思いますが、この無理な労働吸収率を将来改訂するような御意思があるかどうか、それも伺っておきたいと思ひます。

○三治説明員 事業の性質にもよるわけ、労働省といたしましては、この設計の変更によつて労働の労働比率が下ることにつきましては、別に労働賃の高い特失でなければ困るというふうにいっているわけではないわけでございます。われわれの方は全体として失業対策の人員を何人使えるように

してもらいたい。特に特失におきましては三万人くらい年間やられるようにしてもらいたいというふうな要求に予算の折衝上はなつておるわけなんです。いましては、私のところはこの事業については、道路については労働比率は三〇％にしない、労働者が少いから困るというふうな折衝にはなつておりませんので、この点はやはり建設省、大蔵省の方で技術上の点を考慮していただいて労働比率を下げてください。また労働の吸収の七、八十パーセントというものが高いというふうにとりましても業界の方が申されるならば、それを予算の上で直していただく分については異存はございません。

○久野委員 私は失業対策事業を減額せよとか、このような事業をやめよといふような考え方で申し上げておるのではないのであります。一方に増大して参ります失業者を救済するために事業を起すことは当然であらうと思うのであります。このような事業を行う予算上の措置として、道路を利用いたしております人々からガソリン税を徴収して、この税収入を充てるといふことを私たちは遺憾に思つておるのであります。せつかくこの道路を利用する人たちが、道路をよくしたいという念願から、このような税にも非常に賛意を表して協力をしていただいておりますのでございまして、できる限りそれを能率的に利用をいたしまして、できる限り経済的な効率の高いように努力するというのが所管の当然やらなければならぬ責任であるかと私は思ひます。そういう点に障害があるというならば、これはどんな改正をして差しつかえないと思ひ

ますが、この点について建設大臣はどうお考えになりますか。

○根本国務大臣 御指摘のように本来道路を最もすみやかにかつ効率的に行うという観点からいたしますれば、失業対策といふことを抜きにして考えますれば、全くそういうふうになることと思ひます。ただし一面におきまして、道路建設が非常に重要であると同時に、現在起つておるところの多数の失業者をあらゆる施策によつて吸収しなければならぬというの、国家の重要な施策でございます。そこで道路の整備の便利のためという一つの要請事項と、しかもその目的を達しつつ他面失業者を吸収するという一つの限界点の問題だと思ひます。この点は今大蔵省並びに労働省からお話がありまして、今後十分に検討いたしまして、昨年よりは本年は一步を進めてその改善をはかつたのでございしますが、漸次改善していききたいと思ひますが、本質的に今の道路整備にガソリン税を課税する場合には、ガソリン税を納めている人々に非常に大きな不満を与えないようにするといふことはぜひともやらなければならぬと思ひます。今後とも十分に検討いたしたいと思つておる次第であります。

○久野委員 時間も相当たちましたのでこの程度で終わりますが、とにかくこの事業費の取扱ひについては、なお一つ御検討をいただきたいと思ひます。なおさらに先般来いろいろ当委員会において問題となりましたように、この地方道路税、軽油引取税等の道路利用

者税の取扱ひにつきましても、幾多の非効率の点、また問題を投げかけるような点がたくさん残されていると思ひますのでございまして、これらの諸問題等については総合的に調整をしていただく時期が来ているのではないでしうか。幸いにして九千億からの道路整備五年計画を達成しようという至上命令とも申すべき大目標が掲げられたのでございまして、その裏づけ財源でありますこれらの油の税の取扱ひ等につきましても、十分慎重にお取扱ひをいただきます。建設大臣のこれについての所見を伺いたしたいと思います。

○根本国務大臣 ただいま久野さんが言われた通り、十分にそういう方針をもつて進みたいと思ひます。私はガソリン税の値上げというふうな問題が起きて参りましたが、道路利用者にはこれに反対しないと思ひます。自分たちの通る道をよくしたい。しかもその取られた税金が有効適切に使われているんだ、これだけ多く出せばこれだけよくなるんだという目標さえはつきりしておれば、私は道路利用者といふものは喜んで税の値上げにも賛成をいたしましてよろし、また他の道路利用者の新しい税目を新設いたしまして、協力をしたいと思ひます。その程度でございまして、要はこの適切な方策をとるかどうにかかつておるかと思ひます。これについて建設大臣あるいは政府当局の格段な御検討を希望いたします次第でございます。

いたしておきたいことは、有料道路の問題でございます。先般の当委員会においても私はお尋ねをいたしましたのでございまして、名神国道、いわゆる名古屋—神戸間の高速自動車道の完成の年度は何年を予定されておるのか。

○富樫政府委員 名神高速国道は、昭和三十三年から供用を開始するよう計画いたしております。

○久野委員 その裏づけ財源も、もうすでに予定をされておるのでございします。

○富樫政府委員 裏づけ財源の一部として外資の問題があるわけでございますが、外資の問題につきましましては、今折衝を進めておる段階でございます。結論を得ますのには本年中かろうかと存じております。

○久野委員 万一外資の導入の問題が成功しなかつた場合には、どういふ措置をおとりになるお考えでございますか。

○根本国務大臣 現在のところは外資は導入できるものと思つていますが、万が一これができない場合におきましても、すでに道路整備の事業計画ができておりますので、その場合において一般財源、外資によらざる国内の資金をもつてこれに充てるという方針でございます。

○久野委員 一方東京—名古屋間の自動車国道等につきましても、当然相当な交通需要が起きてくるのが想定されるのであります。さういふいたしますと、この名神国道が完成をいたす時期までは、この名古屋—東京間の高速自動車道は着工しないということでございます。それとも、これは一定の時期あるいは財政的な措置がで

きるならば、同時着工もやろうとおつしやるのでございませうか、その点の御意見を承わりたいと思ひます。

○根本国務大臣 私に賛成いたします。これは、調査が完了し、かつ着工で得る諸般の準備ができましたれば、これは東京―名古屋間においても高速自動車道について着工するようにいたしたい、かように考えております。

○久野委員 それは中央道の計画でやるといふ意味でございませうか。

○根本国務大臣 この点は、いわゆる有料自動車道としてやるか、あるいは一部公共事業でやるか、これはいろいろと調査研究してみなければできないと思ひます。全部が全部有料道路でやることも、もちろん研究しなければならぬと存じておるわけでありませう。

○久野委員 現に一号国道、いわゆる東海道の路線は、すでに交通需要をオーバーしようという限界点にまで今きておると思ひます。これが数年後までまだこの新しい事業計画が進まないという事になりますと、そのことによりますます経済的な不利益というものは莫大なものにならうかと思ひるのでございまして、でき得る限り早期着工を私は希望をいたす次第でございませう。

それからもう一つお尋ねいたしたいことは、名四国道が計画をされておる、その総事業費約百六十億というところとございませうが、この公共事業費と有料道路費との配分はどうなつておるまいやうか。

○富樫政府委員 名四国道につきましては、まだ調査が完了いたしませんのでございませうが、これは公共事業費と

有料道路と合わせてやる計画にいたしております。それで有料道路で取り上げますのは、名四国道の中には大きな川が三本ありますが、これにかける橋につきましてもは有料道路にいたしたいと考えております。その他は公共事業費でやりたいと思つております。

○久野委員 その橋はどこどこでございませうか。

○富樫政府委員 木曾川と掛斐川、長良川にかかる橋でございませう。

○久野委員 掛斐川と長良川というのは、上流ですつと分れておりますが、そうすると、路線は、ずつと上流を通るといふことになりませうか。

○富樫政府委員 ちよつと申し方が悪かつたのでございませうが、上流が長良川、掛斐川に分れております。その下流でございませうが、あれは何という川になりますか、その合流した下流部分にかかる橋でございませう。

○久野委員 そうすると二カ所ということになりますか。

○富樫政府委員 これも川の名で申し上げましたから二カ所と申し上げたわけでございますが、橋そのものとして二本かかるわけでございます。その二本分を――中にちよつとあきますけれども、その間も入れて有料道路で計画いたしたいと思ひます。

○久野委員 その経費の内訳はどうなんでございませうか。

○富樫政府委員 経費はまだはっきりきまつておりません。ただいま調査中でございませう。

○久野委員 今年度何がしかの公共事業費が予定されておるようでございませうが、内定しておるようでありましたら、その額、またその経費を使つてや

る事業、こういうものはどこをやるかといふようなことを、お察しつかない範囲でお聞かせ願ひたいと存じます。

○富樫政府委員 まだ内定しておりませんし、大臣の決裁もいたしていないわけでございますが、名四国道につきましても、三十三年度から着手したいと考えてございませうが、着手するにつきますと、相当の用地費が要りますので、まず用地問題を片づけたいと存じますけれども、その金額につきましても、まだきまつておりません。

○久野委員 いつごろ完了の予定でございませうか。

○富樫政府委員 できれば五カ年計画の中に入れますと、五カ年計画で完成いたしたいと考えてあります。

○久野委員 数日にわたつていろいろ道路関係についてお尋ねしたのでございませうが、先ほど私が申し上げ、また他の同僚委員諸君が申されましたように、今回の道路整備の計画は、まことに画期的な事業計画でございまして、この事業計画を進めるに当りましては十分衆知を集めて、なおでき得る限りの財源の措置を講じまして、急速にこの問題が推進できますように政府当局の万全の御努力を切に希望いたしまして私の質問を終わりたいと存じます。

○中島(慶)委員 関連して。ただいま久野委員から、例のガソリン税を失業対策費に回しておることについていろいろと貴重な御意見が出たわけでありませう。そこで久野委員は、ガソリン税に關しても適切な扱い方をしておれば、また利用者は値上げに應ずるような意味のことを言われましたが、これは大きな間違いでありまして、現在リット

ル三十一円程度で十八円を税金にとられておる。従ひまして、正味の値段は十三、四円で、結局税金が二〇の一三〇%になる、こういうことでございませう。そういう高率の課税をして、そして道路整備費に充てておるわけでありませう。そこできょうは労働省の政務次官の二階堂さんが見えなくなつておりますが、二階堂さんは、かつて建設委員当時、ここに速記録がないのではつきりどうだといふことを申し上げるわけにいかぬけれども、この失対にガソリン税を使うことの不合理性についてたびたびこの席から大臣を詰問されたのですが、今度政務次官になられると、よほど考えが變つたやうな御答弁をお伺ひしたやうなわけですね。(笑聲)結局先ほど具体的な問題がありましたけれども、私の方の地元は飯田ですが、具体的な問題といたしまして、あそこの中津川、飯田線の改修にやは非常に道の悪いところですが、二十キロ以上運んでおる。それで大体二時間くらいしか正味仕事をしないです。そんなことはかり各所でやつておる。諸君も非常に手をあげてしまつておる、こういうやうな状態なのです。そこで基本的問題に入るわけですが、そういうやうな高率課税のガソリン税を道路整備に使い、そして道路整備が非常に緊急であるといふことで現在の内閣の大きな政策に打ち出しておる。従ひまして、このガソリン税は道路整備重点点で使用するべきものであつて、失業対策は失業対策として、やはり労働省関係で別に予算を使つて、これとからみ合わせぬようにすべきが筋ではないか、こういうふうに私は考へるわけ

でありまして、従つてこのガソリン税を失業対策の方に使うために、非常に各方面からの議論は毎国会を通じて出ておるわけでありませう。従つて大蔵省としても、労働省としても、建設省としても、その御答弁にはずいぶん苦心をして研究をされておるということとは、きょうの質疑応答を通じてありありと、はつきりわかるわけでありませう。

そこで基本的な問題として、大臣はこゝろが、しかもガソリン消費者に対して二〇%といふやうな苛酷な税を課して、そして道路整備を緊急にやらなければならぬといふときに、社会保障を根幹とするところの失業対策事業に、今のやうな非能率な格好で費用を回しておつてもいいと思ひますか。

これを一つ國務大臣という立場でお考へを承つておきたい。

○根本国務大臣 先ほど久野さんの御質問に答えたときにこの問題に一応触れたのでありますが、道路整備を最も効率的にやるといふ観点からしますれば、これがいわゆる失業対策事業として考へるよりは、その方が効果的であるといふことは御指摘の通りであります。しかしながら同時に、道路整備をやる場合に労働者を使うことも事実です。効率的に使われるならば、そういう観点において失業労働者を吸収するといふことはやつてしまふべきであり――これは特に國務大臣として答へようといふのですから、特にその点は國務大臣として、そういうふうに考へるわけでありませう。しかしながら今日までの実績を見ますと、道路整備という観点よりもむしろ失業対策という面に重点が置き過ぎられたやうな傾向があ

りまして、そのために非常にスピーディではない。従つて事業量そのものには、先ほど御指摘のように大差ないといはしませんが、道路の整備がおくれていることによる一般的な国民の、間接的というか、直接的というか、損失は非常に重大なものであると思います。そういう観点から、三十三年度予算編成に当りましては、私の方としてはこういう失対事業は道路整備よりも、むしろ下水道とかあるいはまたその他の道路整備にあらざることに重点を置いてほしい、ただし道路整備関係において失業者を吸収することにおいては、われわれの方は何ら異存なく積極的に協力したい、かように考えておつたのでありますが、その趣旨が全面的に受け入れられたとは申しません。しかし従前から比べまして、特に緊急を要するところの直轄道路については、できるだけその量を少くして、それで地方道とか、あるいは街路とか、そういう方面に漸次重点を變更して、今御指摘になつたような点も漸次あわせて今後改善して参りたい、こう考えている次第であります。

○中島(緩)委員 いずれにしても、露骨な言葉で言えばインテキ予算であると思つておるわけであります。そこで二階堂政務次官にお伺いするのですが、あなたはかつて建設委員で、これについて非常に御発言したことを私記憶しておるのでありますが、今は労働政務次官として変つた立場に置かれて、両方のわらしをはかれて、現在どういふ御心境か、お伺いしたいと思ひます。

○二階堂政府委員 私の心境を率直に言へといふことでございますが、ただ

いま中島先生から御指摘がありました通り、私はかつて委員会の席上におきまして、この道路財源のことについてはしばしば言及したことは事実でございます。私は今もその考え方は變つておりません。少くとも私は、自分の個人としての考えを申し上げますならば、やはり国が、特に本年度以降におきましては、積極的に道路整備の仕事をやろうというときでありますし、またガソリン財源を全面的にこれに充てておるようなときでもありますので、こういう財源はやはり一括して国が道路財源に充ててべきだといふ考え方を私は今日も持つております。しかしまた一面、それからといつて失業者を多数抱えておる今日、この失業者もやはり一般の公共事業、特に昨年からしますと百億以上も予算がふえております道路事業等におきましては、人を使つていただくわけでありまして、この人を使つていただくにおきましては、先ほどから大臣も申しばし申されております通り、効果的に能率的に仕事をどうして進めていかなくばならぬと思つております。また仕事を効率的に能率的に、しかも早くやるために、評判の悪い失対の人なんかを使うことはどうも困るじゃないかといふような御批判もあるわけでありまして、ただ仕事を早く効果的にやるという点だけで、莫大な予算を国の道路に使うといふことだけを考へになりますと、私も労働省の立場からいたしますと、人の問題が非常におろそかにされがちであります。特に私が労働省に入りましてから中島先生が所屬しておられる社会党の方からは、一面におきましては適格者

とか人の問題をあまりやかましく言うことは失業者をふやすことじゃないか、なせもつと働くことができない、困つておる人をどうしてあたたかい気持ちで使われないかと、しばしばお叱りを受けるわけでありまして、私もそのことはもつともだと考えております。でありますから、やはり並行して、現在の段階におきましては道を作る仕事等におきましては莫大な予算を使つておるわけでありまして、その予算を国の経済基盤の強化、産業拡大、ことに雇用対策にいかによりまくマッチして使つていくことを考えるべきであると思ひます。従ひまして、人を使う面と事業の経済効果の面とは十分調整をとつて、そして中島先生が御指摘になりましたような点も今後大いに検討すべき点が多々あるかと思ひますので、この点につきましては十分検討して、御批判のないように一つ努力をいたして参りたいと考えております。

○西村委員長 他に御質疑はありますか。――ないようですから、道路関係三法案に対する質疑はこれにて終了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〕
○西村委員長 御異議はないものと認めます。

次会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。

午後四時九分散会

昭和三十三年三月十三日印刷

昭和三十三年三月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局