

第二十八回国会
衆議院

建設委員会・地方行政委員会連合審査会議録第一号

(三三)

昭和三十三年三月六日(木曜日)
午前十時三十一分開議

出席委員

建設委員会

委員長 西村 直己君

理事 大高 康君 理事 萩野 豊平君

理事 久野 忠治君 理事 三鍋 義三君

池田 清志君 井原 岸高君

薩摩 雄次君 徳安 實藏君

廣瀬 正雄君 松澤 雄藏君

山口 好一君 井谷 正吉君

中島 巖君 渡邊 惣藏君

地方行政委員会

委員長 矢尾喜三郎君

理事 龜山 孝一君 理事 綱綱 彌三君

理事 吉田 重延君 理事 川村 義藏君

理事 中井徳次郎君

青木 正君 加藤 精三君

川崎末五郎君 渡邊 良夫君

今村 等君 大矢 省三君

北山 愛郎君 門司 亮君

出席國務大臣

建設大臣 根本龍太郎君

出席府政委員

總理府事務官(自治庁、財政局長) 小林與三次君

大藏政務次官 坊 秀男君

建設政務次官 堀内 一雄君

建設事務官(大臣官房長) 柴田 達夫君

建設技官(道路局長) 富樫 凱一君

委員外の出席者

大藏事務官(主計官) 松永 勇君

建設事務官(道路局長政務課長) 三橋 信一君

建設事務官(道路局長政務課長) 鶴海良一郎君

建設委員(道路局長) 山口 乾治君

建設委員(道路局長) 山田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

地方行政委員(地方行政委員) 内田 四松君

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。

第二十八号中「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ない債務を除く)」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(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るようになる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

道路法の一部を改正する法律案

道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

第十二条を次のように改める。

(二級国道の新設又は改築)

第十二条 一級国道の新設又は改築は、建設大臣が行う。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当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う。

第十二条の次に次の一条を加える。

(二級国道の維持、修繕その他の管理)

第十二条の二 前条に規定するものを除く外、一級国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費、国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)第二条第二項に規定する災害復旧事業費(以下「災害復旧」という)その他の管理は、政令で指定する区間(以下「指定区間」という)内については建設大臣が行い、その他の部分については都道府県知事がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

2 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。

3 建設大臣は、工事が高度の技術を要する場合、高度の機械力を使用し実施することが適当であると認める場合又は都道府県の区域の境界に係る場合においては、都道府県知事に代つて自ら指定区間外の一級国道の災害復旧に関する工事を行うことができる。この場合においては、建設大臣は、あらかじめその旨を当該都道府県知事に通知しなければならない。

4 第一項の規定により都道府県知事が維持、修繕その他の管理を行う場合において、その行おうとする一級国道の災害復旧に関する工事は都道府県の区域の境界に係るときは、関係都道府県知事は、あらかじめ災害復旧に関する工事の設計及び実施計画について協議し

なければならぬ。

5 第七條第五項及び第六項前段の規定は、前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。

6 前項において準用する第七條第五項及び第六項前段の規定により建設大臣が裁定をした場合においては、第四項の規定による協議が成立したものとなす。

第十四條の見出し中「一級国道又は」を削り、同條第一項中「前二條」を「前條」に改め、「一級国道又は」を削り、「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和二十六年法律第九十七号)第二條第二項に規定する災害復旧事業(以下「災害復旧」という。))を「災害復旧」に改め、同條第二項及び第三項中「一級国道又は」を削る。

第十七條第一項中「建設大臣が行う一級国道又は二級国道の新設、改築又は災害復旧に関する工事に係るもの」を「一級国道の管理又は二級国道の新設、改築若しくは災害復旧に関する工事に係る管理で、建設大臣が行うもの」に改め、「第十二條」の下に「第十二條の二第一項」を加える。

第十八條第一項中「第十二條」を「第十二條、第十三條の二第一項又は第十三條」に、「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建設大臣、その他の一級国道又は二級国道にあつては」に改め、同項及び同條第二項中「都道府県又は」を「関係建設省地方建設局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは」に改める。

第十九條第一項中「関係道路管理

者」の下に「建設大臣である道路管理者を除く。以下本条及び第五十四條中同じ。」を加え、「第十四條」を「第十二條の二第一項及び第三項並びに第十四條」に改める。

第二十條第一項中「第十四條」を「第十二條の二第一項及び第三項並びに第十四條」に改め、同條第五項を同條第六項とし、同條第四項中「第二項」を「第二項の規定による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、」又は「若しくは」に改め、同項を同條第五項とし、同條第三項を同條第四項とし、同條第二項中「前項の規定による協議が成立しない場合においては」を「第一項の規定により協議する場合において、建設大臣以外の道路管理者その他の工作物の管理者との協議が成立しないときは」に改め、同項を同條第三項とし、同條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、建設大臣である道路管理者と他の工作物の管理者との協議が成立しないときは、建設大臣は、当該他の工作物に関する主務大臣とあらためて協議することができる。

第二十四條中「第十二條」の下に「第十二條の二第三項」を加える。

第二十七條第一項中「第十二條の規定により一級国道の新設若しくは改築を行う場合」を「第十二條の規定により一級国道(指定区間内の一級国道を除く。))の新設若しくは改築を行う場合、第十二條の二第三項の規定により一級国道の災害復旧に関する

工事を行う場合」に改め、「一級国道若しくは」を削る。

第三十條第一項第八号中「交差」を「交差」に改める。

第三十一條の見出し中「交差」を「交差」に改め、同條第一項中「当該交差」を「当該交差」に、「立体交差」を「立体交差」に改め、同條第四項中「第二項の規定により建設大臣及び運輸大臣が裁定をした場合又は同項の規定により建設大臣と運輸大臣との協議が成立した場合」を「第二項の規定による建設大臣と運輸大臣との協議が成立した場合又は第三項の規定により建設大臣及び運輸大臣が裁定をした場合」に改め、同項を同條第五項とし、同條第三項を同條第四項とし、同條第二項中「前項の規定による協議が成立しない場合においては」を「第一項の規定により協議する場合において、建設大臣以外の道路管理者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」に、「申請することができないもの」とし、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「申請することができない」に改め、同項を同條第三項とし、同條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。

第三十九條第一項中「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国、その他の一級国道又は二級国道にあつては」に、「第六條第一項」を「第六條」に改め、同條第二項中「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、「但し、」の下に「条例で定める場合においては、」を加える。

第四十四條第一項中「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。

第四十六條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。

第四十九條中「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。

第五十條第一項中「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、同條第三項を同條第四項とし、同條第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を同條第三項とし、同條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、第十二條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。

第五十一條第二項中「前條第二項及び第三項」を「前條第三項及び第四項」に改める。

第五十三條第一項中「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、「第五十條第一項若しくは第二項」を「第五十條第一項、第二項若しくは第三項」に改め、同條第二項中「第五十條第二項」を「第五十條第三項」に改める。

第五十五條第三項を次のように改める。

3 第二十條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。

第五十五條第四項中「前項前段」を「前項」に、「第二十條第二項」を「第二十條第三項」に改め、同條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條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條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

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。

二条の二第二項又は第二十七条に
改める。

附 則

に、「道路法第十四条第一項に規定する」を「道路法第十二条の二第二項に規定する」に改める。

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地方税法(昭和二十五年

改め、「同法第七十一条第四項中「吏員」とあるのは「職員」と、」を削る。

(駐車場法の一部改正)
第八条 駐車場法(昭和三十三年法律第百六号)の一部を次のように改正する。

第五条第一項中「一級国道」の下に「(道路法第十二条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。

(道路整備緊急措置法の一部改正)
第九条 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。

第三条第一項第三号及び第四号中「道路法第五十条第一項若しくは第二項」を「道路法第五十条第一項、第二項本文若しくは第三項」に改める。

(道路整備特別会計法の一部改正)
第十条 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。

第三条中「道路法第五十条第一項若しくは第二項」を「道路法第五十条第一項、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うこととするともに、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。

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百八十号)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、もつて経済基礎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、昭和三十三年度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。)に關する計画(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、昭和三十三年度以降五箇年間は、毎年度、次の各号に掲げる額の合算額を該年度の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算額

二 当該年度の前年度の揮発油税の収入額の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關する法律(昭和二十三年法律第二百八十二号)第二条第三項ただし書の規定による地方公共団体の負担金で昭和三十一年度から昭和三十一年度までの国の直轄の事業に係るものの額(当該負担金が地方公共団体の負担金の納付の特例に關する法律(昭和二十八年法律第百十一号)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關する法律第二条第三項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 昭和三十三年度における地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築又は修繕に關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。及び道路の修繕に關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。

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 昭和三十三年度にお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、それぞれ第三条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百八十九号)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 号)」に、「ほ、装その他の改築及び修繕」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」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計画及び昭和三十八年度以降の毎五箇年を各一期として、当該期間中の同条の規定により指定された道路に関する」を加え、「道路交通確保五箇年計画」を「道路交通確保五箇年計画等」に改め、同条第二項及び第三項中「道路交通確保五箇年計画」を「道路交通確保五箇年計画等」に改める。

第五条及び第六条中「道路交通確保五箇年計画」を「道路交通確保五箇年計画等」に改め、同条第二項及び第三項中「道路交通確保五箇年計画」を「道路交通確保五箇年計画等」に改める。

第七條中「道路交通確保五箇年計画」を「道路交通確保五箇年計画等」に改め、同条第二項及び第三項中「道路交通確保五箇年計画」を「道路交通確保五箇年計画等」に改める。

理由
道路を緊急に整備して経済基礎の強化に寄与するため、道路整備費の財源等に関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。

○北山委員 私は地方行政、地方団体の關係の立場から、今度の道路法の改

正等につきまして若干伺いをしたいのであります。

今度道路緊急整備というわけで、政府が諸法案を改正され、また特別会計を作ったわけであります。ところが、すでに昭和二十九年から道路整備五箇年計画というものがある、それが昨年あたり整備五箇年計画になったはずであります、それがまた道路整備五箇年計画ですか、そういうふうな計画が交錯してきているように聞いておるわけであります。そこで三十三年度から始まる五箇年計画というものの大きさ、これは事業費としては九千億というふうな言われておりますが、なぜ五箇年計画を五箇年計画にしたか、その五箇年計画の内容、それからその九千億の中で、主として地方負担というものがどの程度になるか、こういうことを中心にして御説明を願いたいと思

います。

○富樫政府委員 現在道路整備は、昭和二十九年から始まりました道路五箇年計画で実施してあるわけでござい

ます。五箇年計画が昭和三十三年で終了したわけでございしますが、最近の道路の交通状況を見ますと、前に立てました五箇年計画の規模では、とうてい最近の道路交通事情に應じ得ないといふことがはつきりして参りましたので、さきの五箇年計画はまだ一年残っておりますが、三十三年度から新しい五箇年計画を立てまして、規模を大きくして、最近の交通事情に合うように道路整備を進めたいということにいたしましたわけでございします。先年、建設省では十カ年計画というものを立てまして、十カ年計画によって道路整備を実施したいと考えておったのでござ

いますが、その後経済五カ年計画が新たに立てられまして、その経済五カ年計画の中にも、将来の道路輸送の状況が計画されておりますので、その計画に合せまして、五カ年計画といたしたわけでございします。この五カ年計画は、この五カ年における道路に対する総投資が九千億、地方の単独事業も入れまして九千億と見積っておりますのでございします。この九千億の中に、地方公共団体の単独事業を千九百億といたしております。これを引きますと、七千

百億になります。この七千百億を五カ年計画で実行するという計画でございします。なお七千百億の中には、千五百億の有料道路がございします。これを引きますと、五千六百億、この五千六百億が国道から地方道の面に対する、国が立てます五カ年計画になるわけでございします。この五千六百億に對しまして、地方負担がどのくらいになるかというところでございしますが、この五千六百億の内容につきましては、ただいま作業中でございします。まだはつきりした地方負担の額は出てきておらぬのでございしますが、ざっと現在の負担率、補助率ではじいてみますと、この五千六百億のうち、千億程度が地方負担になる勘定になるのでございしますけれども、これにつきましてはなお作業を進めておりますので、多少の変動があるかと考えております。

○北山委員 大体大ざっぱな数字がわかったのでありますが、そういたしますと、昭和三十三年度については、前の五カ年計画の最終の年と、今度の緊急整備五カ年計画の最初の年と、ダブっているわけですね。それは前の計

画の最終年次としてやるのか、それとも新しい緊急計画の最初の年としてやるのか、その点がお伺いしたいのであります。

それから、緊急五カ年計画というものが九千億、その中でいろいろ引いて、五千六百億というのがある、有料道路等を引いた分だ、こういうお話であります。この五千六百億の中に、事業の種類といたしまして、国が直轄でやるものと、府県等がいわゆる補助をもらってやる事業があるわけですね。純粹の地方の単独事業というのが千九百億別にあるわけでありまして、それを除外しても、全部直轄というわけではないでしようから、補助を出して、補助をやる事業、つまり直轄であるのと、補助を出してやるのと割合等についてはどういふものか、これをお伺いしたい。両方とも地方負担がつくわけですね。

○富樫政府委員 五カ年計画につきましては、この新五カ年計画で三十三年度から実施いたしますので、さきの五カ年計画の最終年度としてやるのではなくて、新しい五カ年計画の初年度として実施することになるわけでございします。それから五千六百億のうちには直轄の分と、それから地方に補助してやる事業と両方あるわけでございします。これにつきましても、まだ最終的に決定したわけではありませんが、これを大体一級国道と二級国道以外に分けて考えますと、二千億程度が一級国道になりまして、三千四百億程度が一級国道以外、そのほかには積雪寒冷地帯の事業がございしますので、それらを合せて五千六百億になるわけでございします。この一級国道の二千

億程度のうち、ほとんどが直轄になるわけでございします。このうち若干補助事業になるものもございしますが、まず大部分は直轄になるわけでございします。このうち現行の負担率で参りますと、四分の三が国の負担、四分の一が地方の負担になるわけであります。

○北山委員 先ほど、五千六百億に対する地方負担というのが一千億と云われたのですが、その地方負担の中でも直轄と補助、両方に分けられると思うのですが、大体直轄に対する地方負担がどのくらいか、それから補助分についての地方負担はどのくらいか、千億の内訳がどの程度になっておりますか。

○富樫政府委員 直轄の分損金が三百七十億程度、先ほど千億程度と申し上げたのですが、三百七十億というのは直轄の事業に対する負担でございしますが、実際はこの負担金は三十三年で交付公債で返せばいい金でございします。さつき申し上げました千億というものは、そういう勘定にいたしましたので、この五カ年間に地方が負担する金を申し上げて、千億としたわけでございします。それから直轄分損金の三百七十億と申し上げましたのは、五カ年間に実施いたします直轄事業に対する地方の負担金であります。従ってこの千億から三百七十億を引いたものが地方の負担というわけには参らぬのでございまして、それと比べると、この五カ年間に入るものでなくて、地方が負担しなければならぬ義務を負った金を入れなければならぬのでございしますが、その勘定がちゃんとここにございませんで、今勘定して申し上げたいと存じますが、そういう関係になっ

ざいまして、これらの点から新設改築をして、その維持管理をさせることにより一級国道の管理の全きを期し得るものと考へておる次第でございます。

○北山委員 これは全体の道路行政から見ると、常識的に考えれば維持管理というの、道路は一級国道だけでは、それに関連したいろいろな地方道がある以上は、地方団体もその道路を管理するだろうし、国は自分の道路だけを管理するという事になれば、管理する上において、国の方でも地方に管理する機関を置いておかなければならぬ、それから地方団体も自分の道路を管理するための機関を置くということ、管理機構としてはダブるのではない、ただ建設については、なるほど機械力なり技術力なりを集中的に使うという意味において直轄工事であるという事は必要ですが、あとの管理については、国は国、県は県、市町村は市町村というふうに、みなくつった道路を別々に管理するというのはおかしいのではない、できただけは、大きな新設改築をやることろまではやって、あとの維持管理は地方団体にまかせるといふ建前の方が、常識的にはいいのではない、こういうふうな考へるのですが、やはり建設省は、自分の道路は自分の直轄でやるということではなければならぬ、こういう考へてでございます。

○富樫政府委員 これは一級国道がありまして、その他の地方道があって、道路としての機能は果されておるわけでございます。ただ一級国道につきましては、長距離輸送がだんだん多くなつてくるということがあります。

と、それから交通量が非常に多いという事であります、これは一級国道が縦貫的なもの、あるいは横断的なもの、道路網の親綱とも申すべき非常に大きなものでございますので、これを一貫して管理するという事は、そこに意味があるのではなからうかと思つてございまして、これにかなうような細管がいろいろあるわけでございますが、一級国道はこれらの道路とは区別して、異なった性格を持つておりますので、分離いたしまして国が管理するという事は適當であらうと考へておるわけでございます。

○門司委員 ちょっと関連して、今の道路の定義、それから維持管理の原則、さらにそれから地方行政に及ぼす影響等については、あとから大臣がお見えになつてから大臣によくお聞きしたいと思ひますが、この機会にちょっと事務的に伺ひしておきたいと思ひます、あなたの方から今内閣委員会の方に提出されている建設省設置法の一部を改正する法律案、この案の内容を見ると、従来の地方の建設局がふやされておる。三つあったのが今度五つになる。たとえば四国、中国が一つの建設局であったのが、四国と中国の二つに分れる。それから関東、中部の二つが関東、北陸、中部の三つに分れる。従つてかなり規模が大きくなつて人員がふえるということになる。私は思ふのであります。それから同時に三条の改正も行なつておるようでありまして、建設省の設置法の改正を行なつておる。こうなつて参りますと、一体このことのためにあつてい設置法の改正をされるのか。あの設置法の改正とこの道路法の一部を改正する

法律案との関連性がどうなつてゐるか、この機会にちょっと聞かしておいていただきたいと思います。

○堀内政府委員 今度の新しい道路の五カ年計画を実施いたします上につきまして、現在の機構のままではたしまたる場合には、一つの地方建設局の事業量が非常に多くなつてしまつたような關係で、今日までにおきましても相当困難をいたしておりますので、これを滞りなく実施するには、ぜひとも機構の増加をいたす必要があると存じまして、提案いたしておる次第でございます。

八地建になるわけでございますが、これの地建がふえることで純増になる分が二十名でございます。それは現在持つております建設省の定員の中であらばいをいたしまして、地建を増設するわけでございます。まあこれは事業量がふえるのに二十名という事はおかしいといふこともありますが、これは仕事量のやり方を変へますのと、それからこの建設省全体に見まして、忙しうないところの人員を回すというやり方をしまして、純増は二十名でございます。

○門司委員 これは今までの地方の先と地方の自治体との關係は、大して深くはなかつたように私は記憶いたしておりますが、今度機構が變つて二つふえるといふことになりまして、直接にこの仕事を國がやるということになります。今度地方の自治体との關係性がどうして生まれてくると思ひます。それで自治庁の方に聞いておきたいのだが、例の建設省設置法案の一部改正に伴つて、機構の改革が行われるに従つて、自治庁としてはこれに見合ふ財政処置を考へておられますか。私は必ずその關係性は出てくると思ひます。

○門司委員 二十名というものは本省の二十名ですか。案を見てみますと、たゞはさきき申しましたように中国、四国をとつてみても、今まで一つであつたのが、二つに分れる。それから北陸がふえて、今まで三つあつたところを五つにするわけですね。何かそういうふうな法案が出ておりますが、二十人ばかりなんといつたつて、そんなことでできるはずはないではないですか。一カ所に二十人でもどうにもならない。もつとふえるのじゃない。道路管理だけが二十人ふえるというのですか。ほかのものも全部含めておるのですか。ほんとうはどのくらい人間がふえるのですか。

○富樫政府委員 地建は現在六地建であります。それが二地建ふえまして、

○門司委員 その点、少しおかしいです。私が心配いたしますのは、道路五カ年整備計画と切つても切れない問題で、今どうしてもやらなければならぬ一つの大きな問題として下水工事があります。これは昨年まで厚生省の所

管事項であつたものが建設省に移管されておる。そして地方財政計画から見ますと、ここに大体六十億の起債が予定されておる。そうすると道路の五カ年整備計画と下水計画というものは必ず関連性を持たなければ仕事にならないものと思ふ。また建設省に移したのもそういう理由です。道路を整備するために下水をどうして整備しなければならぬというので建設省に移管されておる。この水道行政だけを見ても、上水道、工業用水、おの所の管がばらばらになつておる。上水道は厚生省でやりますが、下水道は建設省でございます。しかしこれはみんなつながつておる。雨の水は天から降るのだから、つながつておるというわけにはいかないが、おから出る水は上水道も下水道も全部つながつておる。だから水の仕事を一貫して、従来の下水道工事のようなものも都市計画の關係から、都市衛生の關係からいつて、これを厚生省に置いておつた。それをこゝから建設省が所管することになつて、建設省の中に下水道課ができた。そして道路五カ年整備計画という大方針に基いて、これが並行して行われていくのが理想的であり、また建設省の考へ方であると思つておる。そうすると、ここで地方財政の中で六十億の起債を認めて、これに並行させて仕事をしようといふとすれば、今自治庁の方は何も考へていないというの、私は機構の改革自体と並行して第一級国道を建設省がやるというものの考へ方、さらに進んで道路五カ年整備計画の考へ方の中には、地方と切つても切れない事業が結びついておる。道路だけではない。下水工事まで結びついておる。

そういうものがほんとうに考えられて
こういう工事が進められようとしてお
るのか、この辺の関連を一つ聞いてお
きたいと思ひます。ほんとうに下水工
事もこの中に一緒に並行して考えてお
るのですか。

○富樫政府委員 下水工事の計画が立
ちますれば、それと見合せて道路の計
画を進めるつもりであります。ただ地
方におきましては、この道路工事を実
施するに当りまして、その下を占用す
るいろいろの施設との関係がございま
すが、それはそれらの管理者と十分に
協議いたさなければならぬわけでござ
います。従来ともそういったしておっ
たわけでございます。

○門司委員 もう一つだけ基本的なも
のを聞いておきたいと思ひますが、そ
ういたしますと、今度の道路法の一部
改正に関する法律案並びに道路法の一
部を改正する問題について関係のある
道路整備緊急措置法案、それから道路
整備特別会計法案というこの三つの法
律案は、今お話のありましたような下
水工事というものについての関連性は
持っていないというふうに解釈してよ
ろしゅうございますか。

○富樫政府委員 法律的に関連いたし
ておらないのですが、実行上これは十
分に協議いたしますし、調整いたしま
して実行するわけでございます。

○門司委員 私もその通りだと思ひの
です。法律自身には、私は読んでみて
何も関係がないから聞いたのですが、
何も関連しておらない。それが協議で
やられるということになって参ります
。同時に協議をやられる場所は一体
どこかという、地方自治体だと思ひ
ます。いわゆる今日の下水計画は都市

計画に基く一つの計画でありますか
ら、当然これは自治体といやでも必
ずも協議されなければならぬ。そう
なつて参りますと、建設省の行一つ
の道路計画によつて、地方自治体はこ
れに合致した都市計画上の下水政策と
いうものを示していかねばならぬ
。自治体は下水の考え方はないので、自
分の資金ではやれないのだ、あるいは
都市計画の中にまだそこまで進んでい
ないのだということになると、この道
路の整備の關係もなかなかうまくい
かないと思ひます。従つてどうしてもこの際
は、今まで所管が別であつた場合には
やや文句を言う場所も少なかつたと思
ひますが、建設省の中に下水道課とい
うものを設けて、厚生省から所管がえ
をした以上は、少くともこういう一つ
の大きな計画を立てられる場合には、
そのことを十分考慮し、そのことが十
分実行できる建前でないといかないと
思ひます。それでなければ建設省に移
された意味は何もなくなると思ひま
す。また地方自治体が迷惑する。だか
ら今までのような、ただ単にあつて計
画するのであつて、この法律では何も
そういうことは書いてないといふこと
では、実際に仕事を施行する上にはど
うかと思ひます。われわれしうと
の考えだから、法律の体裁と法律の実
際の運用との食い違いといふような
ことについてのことはよくわかりませ
んが、この法律自身を見たときに、そ
の辺に少し落ち度がありはしないかとい
うことに気がついたので、そういう考
え方に立つての問題はどうなんですか
。

○堀内政府委員 ただいまの御指摘の
点につきましては十分考へてはおるの
でございします。それでありますから
して、一級国道のごときは直轄管理と
いうことになつておるのでございま
す。従来のように道路の建設と地下の
埋設物の關係等、非常にたびたび掘
り返すということになるおそれがあり
ますので、そういうような点につき
ましても、上からこれを管理していく
ことが必要だといふので、法案の中に
上つておるわけであります。

○門司委員 この項でもうちょっと自
治体に聞いておきたいのだが、そうす
ると法律的には別に關係性は持つてお
らない、しかし建設省としてはお考え
になつておることは事実なんです。そ
ういたしますと、相手方はどこかとい
うと地方の自治体になるわけですか。そ
こで建設省のこういう道路整備の五カ
年計画その他に従つて、建設省がこの
場所にはこういうことをしたい、そこ
は地下の施設としてこういうことを
やつてくれといふことになると、自治
体はその自治体に対して、六十億の起
債が大体予定されておると思ひます
が、これを無条件で許可していく、自
治体はそれを容易にやり得るという連
絡ははつきりついておるわけなん
です。それがついていないと、ちがはく
になつて困ると私は思ひます。

○小林(興)政府委員 これは下水工事
と道路工事はぜひ関連させてやつても
らいたい、われわれの立場からもそう
いふ考えを持っております。下水の問
題はこれも建設省の所管で、むしろ補
助金をつけておられますから、補助金
をつけられるときに、ぜひ道路工事と
一環的につけてもらいたい、われわれ
はそういうふうに念願しております。
そういうものを前提にしてこつちも起

債その他の始末をやつていきたい。し
かし現在の下水の起債のワケで百パー
セント満たされるか満たされぬか、そ
このところは私もちよつと自信があり
ませんが、少くとも既定の下水に關
する経費は、道路整備五カ年計画に關
する限りは一元的に、総合的にやつて
らうことを自治体としても強く希望
いたしておるわけであります。

○北山委員 先ほど、建設省の考えと
しては一級国道等の重要道路は、新設並
びに維持管理まで国が直轄してやる建
前の方がよろしいといふことです。一
応そういう考えも成り立つかと思ひ
ますが、それならば私はそれなりに、
維持修繕等の経費の方も国で持たな
ければだめだと思ひます。建前としては
重要な道路には、ちよつと鉄道と同
じように、維持管理まで国の方でやる
んだといつておきながら、費用だけ
は地元におかして、費用はおかしい
じゃないか。地方団体の費用負担団体
じゃないのですから、やはりそれぞれ
自分の担当する道路なら道路、教育な
ら教育に責任を持つてやる、それには
金がかかるわけなんです。そういうこ
ろは、自分の考え方で直轄管理をして
おきながら、費用だけはみんな地元
に負担させることはおかしいじゃない
か。これによりまして、指定区間の
維持、修繕及び管理に關する費用は半
分半分の負担で、指定区間以外の一級
国道の維持、修繕その他の管理につ
いては三分の一補助するだけなんです
。三分の二は地方負担だ。これはおか
しいじゃないですか。自分の都合のいい
建前から、直轄管理でなければならぬ
といふ範圍については半分々々の負担
をする、それ以外の一級国道の部分の

維持修繕等は三分の二も地方団体に負担を
させる。私は非常に困の方の方が勝手だ
と思ひます。あくまで自己本位であつ
て、地方を費用負担団体に考へてお
る。一体指定区間といふのはどうい
うところをさすのですか。

○富樫政府委員 指定区間は政令で
定めることになつておりますが、ただ
いま考へておられますのは東京、大阪
その他交通が多い、維持の困難なところ
を考へておりました、三十三年度は千
五百キロ程度を考へております。

○北山委員 そういふ大都市等の重要
な道路については直轄管理をする、そ
ういふところの団体は、東京にしろ大
阪にしろ名古屋にしろ、財政力があ
る。その点については二分の一負担で
あつて、指定区間以外の団体の受け持
つところにおいては三分の二負担では
おかしいじゃないですか。貧弱な地方
の団体はよけい負担しなければならぬ
といふことになるのですが、それでい
いのですか。

○富樫政府委員 原則は二分の一で
ございします、三十三年度は三分の一
を国が負担することにしたしておるわ
けでございします。三十三年度は三分
の一にいたしましたのは、その他の指定
区間以外の一級国道につきましては都
道府県の負担になりまして、その負担
の不均衡が著しくなつたので、三分
の一にいたしましたわけでございします
。それで、従来は維持につきましては補助
いたしておりました。修繕につきま
しては補助もいたしておつたわけでござ
いします、元來は道路管理者がこれを負
担して維持、修繕するといふ建前
であつたのでございします。今回、指定
区間につきましては国が管理するといふ

修繕費は三分の二も地方団体に負担を
させる。私は非常に困の方の方が勝手だ
と思ひます。あくまで自己本位であつ
て、地方を費用負担団体に考へてお
る。一体指定区間といふのはどうい
うところをさすのですか。

○富樫政府委員 指定区間は政令で
定めることになつておりますが、ただ
いま考へておられますのは東京、大阪
その他交通が多い、維持の困難なところ
を考へておりました、三十三年度は千
五百キロ程度を考へております。

○北山委員 そういふ大都市等の重要
な道路については直轄管理をする、そ
ういふところの団体は、東京にしろ大
阪にしろ名古屋にしろ、財政力があ
る。その点については二分の一負担で
あつて、指定区間以外の団体の受け持
つところにおいては三分の二負担では
おかしいじゃないですか。貧弱な地方
の団体はよけい負担しなければならぬ
といふことになるのですが、それでい
いのですか。

○富樫政府委員 原則は二分の一で
ございします、三十三年度は三分の一
を国が負担することにしたしておるわ
けでございします。三十三年度は三分
の一にいたしましたのは、その他の指定
区間以外の一級国道につきましては都
道府県の負担になりまして、その負担
の不均衡が著しくなつたので、三分
の一にいたしましたわけでございします
。それで、従来は維持につきましては補助
いたしておりました。修繕につきま
しては補助もいたしておつたわけでござ
いします、元來は道路管理者がこれを負
担して維持、修繕するといふ建前
であつたのでございします。今回、指定
区間につきましては国が管理するといふ

修繕費は三分の二も地方団体に負担を
させる。私は非常に困の方の方が勝手だ
と思ひます。あくまで自己本位であつ
て、地方を費用負担団体に考へてお
る。一体指定区間といふのはどうい
うところをさすのですか。

○富樫政府委員 指定区間は政令で
定めることになつておりますが、ただ
いま考へておられますのは東京、大阪
その他交通が多い、維持の困難なところ
を考へておりました、三十三年度は千
五百キロ程度を考へております。

ことになりましたので、その部分につきましては二分の一ずつ負担するということにいたしましたわけでございます。と申しますのは、この指定される区間は非常に交通上必要な、維持の困難なところになりますし、これが今後交通量の増大とともに、ますます維持費がかさんで参るわけでございます。そういう観点から、二分の一ずつが適当であらうということで、二分の一にしたわけでございます。

○北山委員 それはさつきも申した通り、あくまで自己本位なんです。道路行政ということだから考えておる。やはり地方団体の負担力というものを考えなければならぬわけです。地方の道路はどうでもいいということにはいかぬのであって、中央の東京とか、そういう負担力のある場所と、それ以外の負担力のない府県等の負担力の関係を考えて、少くとも負担の割合をきめるのですから、こっちが費用がよけいにかかるだろうから国がよけい出すんだというのでは工合が悪いと思う。これは一応自治庁の方の立場から、ものを言わなければならぬところだと思ふのですが、私は今度の道路法の一部改正法案にある指定区間、いわゆる大都市等の重要な場所の費用については地方団体は二分の一、それ以外の場所については三分の二以上ということではおかしいじゃないですか。むしろそれ以外の地区は地方団体に維持管理というものをまかせると、四分之三ぐらゐ費用は出してやるぞ、適当にやっておけということにしていかなければおかしいじゃないですか。指定区間の方の維持修繕の方は直轄でやるからどうしても目が届くし、仕事

もきちんとやれる。それ以外の区域の方は地方団体にやらせるんだから、金だけは十分やるぞ、しつかりやっておけ、こういうことにならなければおかしいじゃないかと思うのですが、どうでしょう。

○富樫政府委員 言われるように考えられると思ひますが、私どもの方の考え方は、従来やっておったところから、ある区間を指定してやっていたんだ、従来のところはそのままという考え方で、指定された区間については費用もかかる場所であるから半分の負担しよう、こういう考えで規定をしたものであります。

○北山委員 そうすると一級国道でも、大都市付近の道路は大事だから、よくしつかりやらなければならぬ、そのほかのところは従来通りでよろしい、こういうことですか。

○富樫政府委員 そうは考えておらぬのであります。全部を一本にということにはなかなか参りませんので、漸を追うていくという考えで、まず指定区間からやっていく、こういう考えでございます。

○北山委員 しかしこれは道路の実態から見れば、地方にある国道にしろ、状態が悪いというところは、やはり県の財政等が非常に悪くて、道路の財源が足りない、こういうところからきておるといふことはよくわかりだと思ふのです。そういう現況でも差しつかえない、大都市付近の方がまず大事だから、こゝちは直轄でやって、費用の方も二分の一つけるのだ、ほかの方は現在の通りでかまわないということなら、それでもいいかもしれませぬけれども、それじゃおかしいじゃないですか。

○富樫政府委員 私の承知いたします範囲では、一級国道については地元負担をとっておらぬと承知いたしております。

○北山委員 表向きの地元負担ということはないかもしれないけれども、用地費がこれだけしかないのだ、だからそのあとの足らぬ分は地元で何とかしてもらいたい、こういう例は私どもはよく聞くのですが、そういう例もないというのですか。

○富樫政府委員 一級国道につきましては聞いたことがないのでございませう。

○北山委員 一級国道について、そういうことがもしあったらどうしますか。これは実例をあげなければ工合が悪いだろうと思ふけれども、よく河川堤防についてもあるんですよ。私自身が地方団体の仕事をやっておたときにもそういう例があった。話をまとめなければならぬ、ところが建設省の補修費はこれだけしかないということ、あとの足りない分は地元の市町村が出す。道路についても一級国道についてそういう話を聞いておる。用地費が足りない、その用地補償について地元から百万円なら百万円というものを、出してもらいたいという話をする。これは表向きに国に対する寄付金にはなりませんが、正式な地元負担ではないけれども、しかし実質上は地元の負担は予算に組んでそれを出して、足し前してやうとこの用地の取得ができるわけですね。そういうことはよくないのじゃないかというのです。私は必要な用地費というものはやはり国で持つて、そういう大事な幹線道路で、直轄でやりになるというふうな道路なん

しょうか。やはり地方の国道等の状況をよくしようということであれば、その団体の財政、道路財源というものを、一応財源で心配してやるのだ、大都市の方は工事も複雑だから、これは直轄でやっていくのだ、こういうことならわかるけれども、どうですか、方針として間違つておると思ひませんか、自治庁としてはどうなのですか。

○小林(興)政府委員 これは道路政策の問題ですから、建設省の方からお答え願つた方がよいと思ひますが、われわれは地方財政の立場からいへば、道路は国全部の道路を総合的に発展させることを考えていかなければならぬ、道路財源につきましても、地方を通じて、総合的に考えなければならぬ、こういう考え方を持っておるのでございませう。

○北山委員 それじゃ今問題点だけを拾つて参ることにいたします。一級国道なり重要な道路が地方的なものでなくて、国の幹線、交通動脈であるという趣旨から、国は直轄でやるのだという考えを言われたのですが、そういういたしますと、今までよくあつた受益者負担とか、予算以外の地元負担というものは極力避けなければならぬと思ふのです。ところが国道をやる場合に、用地は安く提供するようにしろとか、それから用地費の一部を地元の市町村に出せとか、そういう例を私どもはよく聞くのです。国の幹線、動脈で、建設省が直轄でやらなければならぬといふような精神をどんどん進めていくならば、地元から用地費を一部出してもらうとか、そういうけちなやり方はやめた方がいいじゃないか。この点はどうですか。

○富樫政府委員 私の承知いたします範囲では、一級国道については地元負担をとっておらぬと承知いたしております。

○北山委員 表向きの地元負担ということはないかもしれないけれども、用地費がこれだけしかないのだ、だからそのあとの足らぬ分は地元で何とかしてもらいたい、こういう例は私どもはよく聞くのですが、そういう例もないというのですか。

○富樫政府委員 一級国道につきましては聞いたことがないのでございませう。

○北山委員 一級国道について、そういうことがもしあったらどうしますか。これは実例をあげなければ工合が悪いだろうと思ふけれども、よく河川堤防についてもあるんですよ。私自身が地方団体の仕事をやっておたときにもそういう例があった。話をまとめなければならぬ、ところが建設省の補修費はこれだけしかないということ、あとの足りない分は地元の市町村が出す。道路についても一級国道についてそういう話を聞いておる。用地費が足りない、その用地補償について地元から百万円なら百万円というものを、出してもらいたいという話をする。これは表向きに国に対する寄付金にはなりませんが、正式な地元負担ではないけれども、しかし実質上は地元の負担は予算に組んでそれを出して、足し前してやうとこの用地の取得ができるわけですね。そういうことはよくないのじゃないかというのです。私は必要な用地費というものはやはり国で持つて、そういう大事な幹線道路で、直轄でやりになるというふうな道路なん

だから、地元にはあまり迷惑をかけない方がよいのじゃないかと思ふのです。御方針としてそういうことはしない、必要な用地費は出す、こういう建設省の御方針かどうか、これは大臣からお答え願ひたいと思ひます。

○根本國務大臣 北山さんも御承知のように、従来は一級国道も都道府県知事に委任してやっておるわけでありませう。そういう関係上、あるいはそういう事例があつたかもしれないけれども、少くとも国が直轄工事である場合にはそういうことはいたしてございませう、また今後もそういうことは絶対ないと思ひます。今回道路整備に関する五カ年計画がございまして、これに伴ひまして、従来原則として府県知事に委任しておたところの管理事務を、一定の区間を限りましてはありますけれども、一級国道については建設、補修、維持、これに至るまで政府が直轄でやるという建前をとります。そういう場合においては、今御指摘のようなことはいたさないという方針でございます。

○北山委員 大臣が来られる前にお伺いをした点なんです、一定の指定した区間の維持、修繕、管理、こういうものが今後は直轄でやるというのです、ただ問題は直轄でやるのは、その指定区間、いわゆる直轄管理の区間、こういう区間については地元負担というのか、地方団体の負担を二分の一にしていくわけですね。そうしておいて、それ以外、指定区間以外のものについては修繕費の三分の一以内を補助する、地元負担は三分の二以上ということになります。私はそれでいいかどうかというのです。そうすると、東京とか大阪と

するまでには至っておりませんけれども、計画といたしましては、昭和通りまで延ばしまして勾配を緩にするように計画を変更いたしました。

○中井委員 昭和通りまで延ばすと、銀座の上は高架線になるのですか。大へんつまらぬことのようにですが……。

○富樫政府委員 銀座通りの上は橋がかかりまして、今の数寄屋橋と同じような状態になります。

○北山委員 しろうと考えるとすけれども、高遠自動車道でしょう。だから相当な距離、たとえば少くとも品川から上野までとか、そういう区間ならば高遠自動車道として、ああいう高架線が利用されるかもしれぬが、非常に短か

か。

○根本國務大臣　これはだいぶ事務的なことに關するようでありますから、事務当局から御説明いたします。

○富樫政府委員　御指摘のように、あの延長では高速道路とは称しがたいと思います。ただ全体の計画といたしまして、五反田から新橋へ出て、昭和道りから上野方面に出る高速道路を現在計画いたしております。都市計画の方ではその計画を決定いたしておりますので、その線に、現在の東京高速道路は連絡することになります。そういたしますと、一つの意味が出て参るわけでございますが、あれだけの延長でありますかと、単に交差点を減らすという意味しか出て参らぬわけでございますが、将来計画としては、東京都内の高

連道路に連絡するという事で計画いたしております。

○北山委員 とにかくわれわれから考えると、あの道路というものはちよっとおかしいで、財政力の豊かなところで、あり余っているところなら、それはいいかもしれぬけれども、財政力の苦しい東京都としては、まだほかのことでどんどんやるべきことがあったのじゃないか、こういうふうに見えるので、ちよっと伺いしてみたいのです。東京、大阪はあまり財政力がない

というから——もつともあれをやれば収入の方がよけい上るかもしれせんけれども、ほかに質問の方もあると思うので、最後にお伺いしておきたいのは、今度の緊急整備計画によって五カ年計画九千億ということで、道路整備事業というものが大きく進展をしたというようにいわれておりますが、一体実際上どれだけの予算がふえたのか。いろいろ予算の説明等を拝見しておりますが、大体ガソリン税の方で五十七億、これは当然今までの道路整備に関する法律の原則に従って、何も緊急計画でなくても、今までの計画でも当然ふえるべきものだと思はる。今度の措置によって特にふえたものじやないと思う。一般会計の方からはたつた十一億です、その説明によりますと……あと借入金というのは地方団体、地方財政計画の中に入るべきものなんです。それを借入金として国の

方の道路費の中へ入れたような格好になつておるわけです。これは地方から中央に置きかえたものです。実質上の増加じやないんじやないか。ほんとうにふえたのは、道路整備政策としてやつたのは、非常に少く見れば一般会

計の予算分がプラス十一億ですが、これしか見当たらないような感じがするのですが、これで緊急道路整備政策といえるかどうか、ちよっと疑問に思うのですが、その点を御説明願いたいと思ひます。

○根本國務大臣 答え申し上げます。本年度の予算措置については必ずしも満足じやございません。しかしながら今回の道路整備計画の重要性は、すでにあなたも御存じのように総合的に、かつ長期の見通しを立てて、計画的に実施するというところに重点があるのをごさいます。従来は御指摘の通り、ガソリン税収入に見合う経費だけがほとんど出されておりました、それ以上についてはほとんど出されておらない、こういう観点からして特別会計を設けて、ガソリン税収入の見合

いの額と、それから一般会計からの繰り入れと、そのほかに一般借入れの道も開いたのをごさいます。本来、初年度として相当財源措置をしたかったのであります。御承知のように三十三年度における経済上の要請からい

たしまして、本年もやはり総合的な措置を講じなければならぬという観点からして、予算規模が全体としてふえたにもかかわりませず、相当額の金額をたな上げしておる、こういう現状にかんがみまして、緊急五カ年計画の初年度としては必ずしも満足ではないけれども、しかし五カ年間にわたる工事量を九千億と策定し、これを認め、日本経済の安定、発展に伴ひまして、一般会計はもとよりのこと、それから政府資金の借り入れの道までも開いて

やつておるという状況でございます。そういう意味におきまして、初年度に

おいてはあなたが御指摘の通り、非常に画期的な予算措置ではないにしても、五カ年計画として見れば、一つの日本における最も画期的な道路政策の第一歩として、お認めいただけるのではないかと考えている次第であります。

○富樫政府委員 先ほどの北山先生のお話にございました三十三年度の道路財源のことでございますが、揮発油税が五百五十六億で、これは昨年に比べて五十二億の増額でございます。それから三十一年度の決算加算額におきまして十一億、それから一般財源といたしまして五十五億七千万円でございます。昨年より六億一千万円増となっております。それからそのほか借入金

が五十三億あるわけでございます。

○北山委員 大臣はなかなか良心的な答弁をされました。要するに計画としては画期的であるけれども、予算としては大したことはない、こういう御答弁のようであります。これは数字が示しているのですから。揮発油税、ガソリン税を見合ひ財源としている従来の計画、この分が一番大幅にふえるので、一般会計からの繰り入れというものは大してふえない。これだけは事実なんです。借入金についてはどういう形にするのか、私は実は疑問に思っているのですが、直轄工事等の地方負担金を資金運用部から借り入れるという

ことと、地方団体がその特別会計に出すというのではなくして、地方団体が借りる分を政府が借入金として特別会計に資金運用部から借りる、こういうことになるのか。そういうことになる

とすれば、こういう分は従来もあつた

わけでありまして、従来の地方団体が負担している分が特別会計の方へ移しかえられて借入金になった、こういうふうにししか考えられないのですが、どうですか。

○富樫政府委員 この借入金は、特別会計が財政資金から借り入れるわけでございます。地方の負担分は、特別会計に地方が交付公債で返してくるわけでございます。

○北山委員 そうすると、従来よりも借入金を実質上国、地方を通じてふえたということにはならないですね。ただ経理のやり方が、特別会計が直接資金運用部から借りるんだということであつて、従来でも地方団体がその負担分は出しておつたんです。これは財政局長からもお聞きしたいのですが、どうなんですか。

○小林(興)政府委員 この借り入れの、少くとも今年の予算の扱いは、直轄事業はもとと建前上全額国費でございまして、それについて地方が今から四分の一分担金を出さなくちゃいかぬ。それは従来交付公債で十三年間分担しておつた。そこで今度は十三年間にわたつて地方が負担するであろう四分の一見合ひの金額が五十数億になつております。それを国が借り入れて、その部分だけ事業費がふえるという形に、形の上ではなるわけでありまして、それで国は預金部からその部分を借り入れて、道路の事業費の財源に充てる、こういう形で運転をせられることになつておるわけでございます。

○北山委員 そうすると、実質上は工

事量が借入金だけふえることになりま

すか。従来でも地方団体はその部分を負担したんじやないですか。

○小林(興)政府委員 従来も負担しま

したが、今の負担の仕方が、地方の負担分プラス国の支出金でそのときの予算ができるのではなしに、国の予算がきまればそれで仕事をやって、そのあと四分の一はあとからだんだん納めていく、こういう仕組みになるわけであり

ます。今度のものはそうでなしに、従来の負担分としますと、揮発油税と一般会計の繰入金だけで、その上に借入金を別にプラスをして、借入金を総事業費として動かす、こういう仕組みになつておるわけです。

○北山委員 そうすると、今までのやり方で地方が負担をして、国費と合せて直轄事業をやつた。その地方負担分がこつちへ借入金になつて移しかえられたから、その分だけ府県なら府県の道路事業がふえなければならぬわけですね。ふえなければ、事業量がふえたということにならない。どうなんですか。これは地方財政の方では、ただ今までのやり方を、借入金という名目でこの特別会計に入れたのか、あるいはまたその分だけ財源がふえたから、地方団体としてはまた別に自分の道路費をそれだけふやしてやれるような財政計画になつておるのか、どうなん

ですか。

○小林(興)政府委員 結局国の直轄事業といしましては、従来よりも借入金分だけは少くともふえるということになるわけですね。従来ならば借入金なんです。つまりガソリン税と一般会計の繰り入れだけが道路の総事業費になつておつたわけですね。それが今

度、国が一部借入金を資金に直轄事業をやる、こういう仕組みになつて

おりますから、五十数億だけは事業量

がふえることは間違いないです。それに伴うて地方はどうなるかと申しますと、地方は要するに総事業費について四分の一を負担する、こういう建前になっておりますから、借入金分がふえた予算総額について、地方の分担金が将来起っていく、こういう仕組みになるわけでございます。

○北山委員 そこで、そういうことに関連をして、これは道路費ばかりじゃありませんが、今年の地方債のワケが去年よりも七十億減ったわけですね。去年は一千七十七億、今年は一千億、その内訳の中で一番減ったのが一般補助事業、主として政府資金による分が九十億減ったわけですね。その一般補助事業というのはこの道路に關係があるのだらうと思うのですが、そうなる、そのうちの方で九十億減のワケを減らされたのじゃ、地方団体としては自己負担分あるいは自己の府県なら府県の道路事業というものをやる場合に、これはマイナスになつてははしないか、それだけ事業をやれないのじゃないか、補助事業をもらつても自己負担というものを一般財源から出せないということになる、補助事業を返上しなければならぬわけですね。こういう事態が私は道路についても起り得るのじゃないかと思うのです。それはどうなんですか。

○小林(興)政府委員 その点は、一般の補助事業の起債の額を減らしましたから、普通の道路の建設事業費につきましては、起債はなかなか府県の場合には認めたい事態になるだらうと思ひます。九十億減りましたのは、結局府県が主体でございまして、府県の河川とか道路とか砂防とかいうものは一

般財源である、こういう建前に運搬せざるを得ないので、そのものはまる持ちで地方が財源の範囲内においてやる、こういう仕組みにならざるを得ないだらうというふうに考へております。

○北山委員 これは一般地方の税収とか交付税というものがみな関連してきますから問題は複雑ですが、三十三年度は必ずしも地方財政計画に載つていような地方税の自然増が出てこないのじゃないか、ことに府県の主要財源である事業税のときは相当落ちるのじゃないかというふうに考へられ、交付税で少しばかりふえたけれども、これは財政需要額の増の方が大きいのだというところで、地方団体の一般財源というのは必ずしも楽でないと思うのです。そこへもつてきて、事業に見合う一般補助事業の起債と政府資金を九十億減したのですから、おそらくこれは建設省の方で道路の補助金をやるぞといつても、自分の負担する分が起債がつけられないということになれば、これは税金、一般財源は足りないう、だから事業を返上しなければならぬ、ということが私は道路整備事業について起り得ると思ひます。国の方はなほ特別会計を作り、大へん其氣よく打ち出してありますけれども、地方団体の方はそういう一般補助事業という起債を切られたために、道路について後退するのじゃないか、少くとも事業執行に非常な困難が出てくると思ひます。こういう点について、一体建設省としてはどういふふうに考へておるか。非常に憂慮すべき事態だと思ひます。今度一般補助事業の起債をそんなに減らしてよいのか。収益事業の起債を

たくさんふやして二十億、そうして一般補助事業の方は九十億も切つておるのです。ということは、道路、河川、そういうような公共事業をやりにくくしておるのです。こういうような起債計画については、事業官庁である建設省といへども関心を持つておられるはずであります。建設大臣はどういうふうにお考えになつておるか。

○根本国務大臣 いろいろ御議論があるやうであります。三十三年度の地方財政の内容は、相当改善される、北山さんは自然増収はあまりない、むしろ減るのじゃないかと見ておることの違ひでございますが、これは建設大臣としてその判定をみずからするわけじゃありませんで、これは自治庁あるいは経済企画庁、大蔵省においてさうな判定をしておるのでございます。そういう基礎に立つて事業の量を考へてみますれば、決して三十三年度において地方単独事業その他についても事業量は減らない、かようにわれわれは考へておるのであります。たとえば、先般当委員会であつたかと思ひますが、御承知のように、道路五カ年計画の内容といたしまして、全体の九千億のうち、地方単独事業千九百億と見ております。それで三十三年度における地方単独の事業が五百五十二億というふうに見えておるわけでありま

委員長代理(兼席)

○北山委員 専門家の小林財政局長の方が、憂慮すべきだというか、懸念しておられると思ひます。一般補助事業が切られたということは、やはり道路事業執行のためには影響があるだらうということに専門家が言われておるのです。私もその専門家の意見を同じやうするものです。これはよほど富裕な、東京、大阪とか、相

○中島(義)委員 関連して。ただいま、私に質問の方もあると思ひますので、私はこれで終ります。

北山委員からの質問は非常に重要な質問だと思ひます。そこで私は建設委員会に所屬しておりますので、建設省関係は他に質問者もあるやうでありますので省きますけれども、自治庁に對してもう少し、ただいまの問題を具體的に突つ込んでお伺ひしたいと思ひのであります。

ただいま大臣からも地方負担分は五百五十二億、こういうやうなお話を伺つたわけでありまして、そこで道路へ充てる財源といたしまして、地方道路譲与税があるわけですね。それから鹽引取税が、同じくこれは地方公共団体の税としてこれに見合つてあるわけでありまして、さらにこの道路計画に對するところの、道路に對する財政需要額に對する交付税があるわけでありまして、これらの額はさういふことになるか。それからさらに、なおかつ地方が負担せねばならぬところの額がどういふふうになるか、これがわかりましたら御説明願ひたいと思ひます。

○小林(興)政府委員 地方の特定財源の方は、これは今はつきり仰せになりました道路譲与税と鹽引取税の方は、数字がはつきりわかります。道路譲与税は大体百三十一億くらいあると思ひます。輕油が約六十五億ございまして、あとはこの交付税はそのうち幾ら幾ら、こういう問題になりますと、結局交付税の単位費用から計算し直して、それぞれ補正とか、そういう問題が複雑になりますので、はつきりした金額の数字はちよつと今申し上げかねますが、結局道路につきましては、北山委員いろいろおっしゃいましたが、本年度の道路計画を実施するに必要な公共事業に見合ひの分ないしは単独事

業に見合いのものは財政計画の上におきまして確保してございます。それでございますから、財政計画は所要の仕事は本年度はやるはずだと存じております。起債が減ったのは事実でございますが、これは今申しました一般財源の見合いで償還を減らしましたので、少くとも本年度に関する限りは、財政計画はわれわれといたしましては措置済み、こういう考えでおります。

○中島(建)委員 私に質問するのは政府の方で処置済みだからいい、こういうことでなくして、どういう処置済みにしたか、その内訳の数字はどうか。こういうことを突っ込んで了解のできるように説明願いたいと思う、こういう考えで申し上げたわけでありまして、従いまして先ほど質問いたしましたように、道路関係に関する財源といたしまして、地方道路譲与税がたまたまの説明だと百三十一億程度ある。それから軽油引取税が約六十五億ある。それらに對しまして地方交付税の額がこへ出てきますと、地方公共団体の五百五十二億に對するところの単独負担分の額がここにはつきり出てくるわけなのですが、こういうこまかい数字をお持ちでないとしたら、後刻一つ書面か何かでちょうだいしたいと思ひます。

馬、茨城なんというところは、ほとんど東京でおそらく買ってしまうと思うのです。そうすると軽油引取税というのは非常に偏重してしまうのではないかと、こういう心配があるわけですが、これはやはり自治庁なら自治庁で一括して吸い上げて、そうして道路の事業量その他を勘案して配分しないかと、片寄った税金になりはしないか、こういうように考えるわけだが、これらの各県別の軽油引取税の税収入も一覽表をお願いしたいのですが、自治庁として今までの数字から見ても、これに對してどういうお考えをお持ちなのか、その点一つお伺いしたい。

○小林(農)政府委員 軽油引取税の府県別のものは今ちょっと手元にありませんが、御必要ならばあらためて資料として提出することになります。軽油引取税が偏在しておるのではないかという批判が従来もないわけではございませんが、実際の状況を見ますと、やはり自動車の概況なり、道路の実態などから考えますと、そう偏在しておるという数字にはなっておりません。大体この程度ならやむを得ないのではないかと、この程度のものの判断をいたしております。これは府県の資料によつて御承知を願ひたいと思ひます。

なにおさつき、もう一つ道路の財源で交付税が幾ら見られたかという御質問でございますが、これは交付税はひもつきの財源でございますので、要するに交付税を配分するための基準財政需要額算定としていろんな経費を総合的に見るうちに、道路につきましても一応幾ら見ておるか、こういう程度の数字しか申し上げかねるのでござい

まして、結局そういうものと一般の税その他の収入との見合いで基準財政需要額というものができておりますから、最終的には各府県の配分をきめてしまわなければなりません。ですから今のところ申し上げる程度のもので、一応今度の交付税法で道路関係の単位費用というものを作っておりますから、それから計算した程度のものならば計算をいたしまして、資料として提出したいと思ひます。

○中島(建)委員 結局たまたまの自治庁の方の御答弁で大体大ざっぱの数字はつかんだのですが、地方交付税で道路関係の見合いのものは幾ら、それから軽油引取税で幾ら、地方道路譲与税で幾ら、結局この合計額から、五百五十二億から差し引いたものが約二百億近い数字になるのでしょうか、これが結局地方の道路関係に対する負担分になるわけでありまして、これに對してはまるまる地方の負担である、こういう先ほど財政局長の答弁であつたのですが、これが一番重要な点でありまして、先ほど北山委員からのお話がありましたように、せつかく道路整備を行わんとすると、これに對するところの適当な処置を政府がせぬと、地方公共団体に返上せねばならない。こういうような羽目になるわけでありまして、その点を建設省と自治庁との間で、そういうことのないように一つ調整して、これに對してしましても何らかの措置を講じていただきたい。こういう希望を申し上げます。私の質問は、他に質問者がたくさんあるようですから、終ることにいたします。

○西村委員長 中井徳次郎君。○中井委員 どうも時間がだんだんなくなりました、一時までには終らなければならぬやうでありますから、私は簡単に二点だけお尋ねしたいと思ひます。なるべく北山君の質問と重複を避けます。そこで結論的にお尋ねすることになるわけなんです、今日議題になりました三つの案のうち道路公団のことであります。今度の改正案につきましては、金融の措置の改正であります、どうも地方自治体と公団との関係がはつきりいたしておりません。法律上は一応の性格づけはあろうと思ひますが、どうも運営の面におきましてはつきりいたしておらないのたいと思ひるのであります。

た。こういう点について、大体公団側は自治体というものをどういうふうにかえておるのであるか、また政府におかれてどんな指導をしておるか。市町村の側からいいますと、建設省の方がよく、公団の人はいばつて何ともなりません、又エのようなものであるし非常に困る。もう一つの例を申し上げますと、この付近であります、そのために学校が要る。市町村にどうだという話になります。と、お前のところで金がなければおれのところで作つてやろうというので、自動車で乗り込んで参りまして、そしてつばな学校を作つてくれる。学校を作つたのはけつこうであるが、これは三年先には全額返せ、こういうわけでありまして。市町村の側におきましてこれを調べてみましたところが、自分たちが請負したならば、その学校を建てるのに少くとも数百万円安く上る。公団のおかげで建ててはもらったが、ずいぶん高く、そして払うのは自分たちである。このようなことが実は各地でひんびんと起つておるのであります。そういう点について建設省はどういうふうな指導をされておるか。道路公団につきましても必ずや方々で工事をなさる、また有料道路の管理をなさつておりますから、その点について摩擦もあると思ひます。また実際公団の内部の構成を見ますと、人的要素におきましても、もとの官僚が非常に多いので、頭の切りかえが全然できていない、こういうふうな事態が非常に多いのであります。建設省としましてこういう点についてどんなお考えであるか、私はこの際

それからもう一点お尋ねしたいことは、地方道路譲与税は計算の上から出るわけでありまして、これは異論はないと思ひますけれども、軽油引取税は、これは原則としてその都道府県で販売したものに税がかかることになつておるのです。従つて具体的な例を申し上げますと、たとえば東京近辺の群

なにおさつき、もう一つ道路の財源で交付税が幾ら見られたかという御質問でございますが、これは交付税はひもつきの財源でございますので、要するに交付税を配分するための基準財政需要額算定としていろんな経費を総合的に見るうちに、道路につきましても一応幾ら見ておるか、こういう程度の数字しか申し上げかねるのでござい

（久野建設委員長代理退席、西村建設委員長着席）

から、昨年から非常に問題が起りました。こういう点について、大体公団側は自治体というものをどういうふうにかえておるのであるか、また政府におかれてどんな指導をしておるか。市町村の側からいいますと、建設省の方がよく、公団の人はいばつて何ともなりません、又エのようなものであるし非常に困る。もう一つの例を申し上げますと、この付近であります、そのために学校が要る。市町村にどうだという話になります。と、お前のところで金がなければおれのところで作つてやろうというので、自動車で乗り込んで参りまして、そしてつばな学校を作つてくれる。学校を作つたのはけつこうであるが、これは三年先には全額返せ、こういうわけでありまして。市町村の側におきましてこれを調べてみましたところが、自分たちが請負したならば、その学校を建てるのに少くとも数百万円安く上る。公団のおかげで建ててはもらったが、ずいぶん高く、そして払うのは自分たちである。このようなことが実は各地でひんびんと起つておるのであります。そういう点について建設省はどういうふうな指導をされておるか。道路公団につきましても必ずや方々で工事をなさる、また有料道路の管理をなさつておりますから、その点について摩擦もあると思ひます。また実際公団の内部の構成を見ますと、人的要素におきましても、もとの官僚が非常に多いので、頭の切りかえが全然できていない、こういうふうな事態が非常に多いのであります。建設省としましてこういう点についてどんなお考えであるか、私はこの際

とはございません。よほど大きな市とか町村にならなければありませんが、問題はやはりこの管理者としての都道府県の事務機構が大局からきちっと押えることができますんで、御承知の上

も——これは先ほどから言いませんでした、非常に大きいものであるし、また最近の交通の面との関連においても大問題になっておるので、一つ早急に取りつばなものを作ってもらわなければ

いかないのであります。やはりがたがた道路も必ず通らなければならぬのだから、幾ら国道が舗装されても意味がない、こういうことになってくるのですが、この地方財政に対する建設省の

す。

○根本国務大臣 道路計画が単に國道だけを中心にしてはいけない、地方道を含めていかなければ、全体の道路

策というものは成り立たない、その通りでございます。その意味におきまして、今回の五カ年計画も、地方道路の計画もこの中に含めて、先ほどお話ししたように、全体九千億のうち千九百億を見ておりまして、しかもそれも財政上可能なやいなやという点も十分検討した結果、それだけは可能である、同時にまたそれだけの事業量も必要である、この両面から押していつておるわけでありまして、ところで道路政策を実施する場合において、国道については全面的に国が一切の経費を負担すべきである、地方に負担させるのは不当である、こういうような御議論のようであります、これは必ずしも当らないと思うのです。というのは、御承知のように、これは国道ではございませうけれども、地方自治体自身が非常に供用する点が多いのでございます。そういう意味におきまして、これは従来ともそうでありまして、各国においても必ずしも、アメリカその他においても国道——向うの方では国道といわないうで州道といっているようでありまして、それだからといって、全部国がやっているとわけでもございませう。性質上これは自治体なるがゆえに、国道については一切負担すべからずというような建前をとることは、理論的には必ずしも正しいとは思いません。ただし御指摘の点は、何といたしましても、現在の地方の財政の実際からするならば、これはかなり財政負担の能力の点から見て考えなければならぬ。この点においては私は全く同感でございます。従いまして国道については、この法案の説明の過程においても事務当局から申し上げましたように、

今後建設、改良についてはほとんど全面的に国でやっていくわけでありまして、それができてから後の維持という問題も、原則として国で全部やる、そうしていきまうと、財政負担がだいぶ軽くなる、しかもその二分の一を政府がやっていく、こういうことになりまして、国の財政と地方財政の実際から見て漸次改善して参りたい、こう思っております。○中井委員 これで終わりますが、今のお話も半面ごもともでありまして、日本の現在の経済情勢を見ますと、あなたのような御議論でいきますと、いいところは幾らでもよくなる、悪いところはいつまでもほうっておかれる、こういう形になる。この道路計画で皆さうな、おそまきながら五カ年計画を立ててにやったというところについて、これは非常にけつこうだと思ひますが、唯一の欠陥は計画性が無いというところであると思う。積極的な計画性がない、ただ現状を何とか糊塗しようというところでありまして、そうなりまうと、日本の経済のこぼこはいつまでも放擲される。いい道路ができたところも産業が復興する。しかしほうっておかれるとますます貧弱になるという意味において、大きな政府としての意欲がない。ただ現在のところを糊塗しようというところになってきせぬかと思ひます。また地方負担の問題にいたしましても、これはアメリカがそうだから、ドイツがそうだからというふうな、ほとんど十分でき上ったところを参考にして日本の現状に当てはめても、これはいけません。私が先ほど申し上げたように、地方の道路がよくならないのは、かかつて地方財政

に大きな関連があるのですから、それをやれば国が見てやらなければならぬ。税金はみな地方の人たちが払っておるのであります、国がやっているから、県がやっているから、そんなことは国民の側から見れば、あまり大して関心事ではございせん。こういうことをよくお考え願ひたい。ただ単に外国がそうなっているからというところだけでは、あるいはまた負担の思想については、これはわかります、学説もそういう説が多いであります、学説は、いろいろありますが、現実の姿はどうであるか。鳥取県の道がよくなるか、徳島の道がよくなるか、こうなつて参りますと、東京、大阪附近の道だけがよくなる。これでは、いつまでもたつても鳥取県の人には浮かばれぬじゃないかというのが日本の現実であります。この現実を打破する意欲がこの法案の中には盛られておらぬ。それが非常に残念に思ひます。負担分等についても、うしろに自治庁の事務官僚がおりますが、これはよく御存じだと思ひます。こういう形でいきますと、財政の豊かな面だけは、やはりどうしても積極的になる。今そうなりまうと御回答をいただくと思うが、結果としては必ずそうなる。先ほどの東京のあの高速自動車道と同じであります。あれなんか最初、下は倉庫です。倉庫以外のものに使つたら、運輸大臣なり建設大臣は撤去を命ずることが出来る。そうして東京都の副知事が出て参りまして、その通りいたしますというて、四年たつてみれば、倉庫がキャパレーになり、喫茶店になつていく。これは日本の政治の現状なんですか、そういう点について私は十分な配慮を願ひたい、かように思ひのであります。

○龜山委員 関連して——私はこの際交付公債の問題につきまして、幸いに建設大臣もおられ、また大蔵政務次官もおいでになりますので、この点だけ御所見をお伺ひしたいと思います。先ほど来、地方団体の道路に関する負担の一つとして、交付公債というものがありますことは御案内の通り、これが三十一年度には実に総額三百五十一億になっております。三十二年度におきましては、これの元利六億、並びに二十八億の利子を払いますと、地方負担は三十五億の金を交付公債のために払つておる。これが三十五年になると約五十億になります。こういうような交付公債の現在の負担が地方には非常に重いかつておる。しかもこれの利子は六分五厘。先ほど来いろいろ御議論もありましたが、交付公債の問題というものは国でやりになる仕事で、それを地方の負担でやっている。これに六分五厘の利子をかけて、そして今のような地方財政を圧迫しておるという現状をどうお考えになりますか。これは一つ建設大臣並びに大蔵政務次官に、この問題に対して、今の利率を引き下げるか、あるいは全然ゼロにするか、そういう方途をぜひ講じられるべきものであると思ひます。交付公債の性質上もそう思う。これにつきまして一つ御所見をお伺ひしたいと思います。○根本國務大臣 御承知のように、交付公債をやっているというのは、結局国の事業に対して地方自治体が負担すべき経費が、自己財源ではできないというために、これはある意味における起債と見ていいと思ひます。従いまし

て、これに対しては地方自治体が国の機関から、いわば借金するという形に本質上なると思ひます。その意味において利子がつく、これが交付公債の今日までの性格じゃなからうかと私は考へます。専門的によくわからない点がありますが、そう思ひます。ところがわれわれの方でいたしましては、今度道路整備に当りまして、従来は、先ほど自治庁の事務当局から御説明を申し上げましたごとくに、実施した後においてこれが負担になって、交付公債として出せる。ところが今回は特別会計を設けまして、一定の計画をもってやりますから、その交付公債分を特別会計に入れて、総合的に運営するといふ点だけが、われわれの方の所管に関する事項でございまして、そこで利率の問題でございまして、これは大蔵省並びに自治庁が最もこれは直接の関係でありますから、われわれの方からいたしますれば、利子がなくてさうして地方自治体の財源が豊かになれば、それだけ建設事業が円満に、かつ事業量がふえるという意味において、非常に歓迎すべきでございまして、われわれの方でこれをどうするといふわけに今参りませんので、これに対する利子政策はどうあるべきかといふことは、これは単に道路のみではなくして、交付公債全般に関する処理の問題だと思ひます。大蔵省並びに自治庁からの御説明をお願ひしたいと思います。○坊政府委員 お答え申し上げます。龜山委員のたゞいまの御質問でございますが、交付公債の元利償還というところが地方財政を非常に圧迫しておるが、これに対して一体大蔵省はどういう考へであるかという御質問だと思ひ

ますが、大蔵省の立場といたしましては、直轄の地方公共事業に對しまして、本来ならば地方が一部を負担すべきであつて、その負担される金額は、おしかりを受けるかも知れませんが、現金でもつていただくという建前になつておるわけでございます。しかしながら地方の財政状況その他を勘案いたしまして、それはどうも少し緩急ではないかというふうなことで、この延納というのを考へまして、そうして交付公債の制度をとつてゐるわけでござ

います。これの元利償還に當つて、利子の率を低くしたり、あるいは全然利子をやめてしまわないかというお話でございまして、これもたゞいま建設大臣がお答え申し上げました通り、ほかのいろいろの点も勘案せられますので、これを現在のところ利子を引き下げるとか、あるいは無利子にしようとかいう考へは持つておりません。

○農山委員 だいたいま建設大臣の御答弁は、これはいろいろ所管が違ひますからでありまして、坊政務次官のお言葉に對して私はふに落ちませんので、もう一度伺ひたいと思つて、それは元來交付公債というものは、道路の整備に關する地方団体の出資がもしもせんけれどもこれは單にそういうふうな言ひ切つて、他の起債なりあるいは出資と同一視すべきものでないと思つて、ことに今度のように道路整備計画ができる際に、今政務次官のお言葉のように、他の公債との關係もあるというそのお言葉は、まことにわれわれは残念に思つております。これは無利子が私どもは原則だと思ひますけれども、やはりいろいろな事情から見まして無利子とまで強くは申しません

れども、現在の六分五厘という利子で、どうしてこれを大蔵省が主張されるのか。われわれは地方財政の見地、ことに道路整備の今回の御措置等を考へまして、これは利率を下げるべきが當然だと私は思つてゐる。この点を坊政務次官にもう一度、今のお言葉のようにお聞きしたいと思ひます。もう少しお考へ直しをお願いしたいと思います。建設大臣も單にこれは大蔵、自治当局の方の仕事だと思つてゐるが、今度の特別会計では、從來の仕事に對して四分の一負担したものを、前もつて特別会計で借りてしまふのです。借りてしまつて、それを地方団体に元利ともに払へ、こういう体系になつてゐる今後自治庁、大蔵省両省におまかせになるという考へ方はまことに残念だと思つてゐる。むしろ建設省から進んで、道路の整備のためには、この交付公債を無利子か、あるいは利率を下げるべきが當然だと御主張なさることが、建設大臣の當然のお仕事だと思つてゐる。もう一度繰り返して御意見を伺ひます。

○根本國務大臣 先ほど私がお答え申し上げましたように、この利子が軽減されるということは建設省としては望ましいといふことを申し上げました。今回、実はこの交付公債を入れるかどうか、それ自身が非常に議論があつて、難航したのです。そういう關係上、実はわれわれの意図が完全にここに実現されてゐるとは言ひ得ません。今後実施の状況を見、さらにまた御指摘の点も十分勘案いたしまして、今後の改善のためにはぜひ大蔵省、自治庁当局の御協力を得て、その方針に努力いたしたいと思つてゐるわけ

です。

○坊政務委員 交付公債の利子につきまして、これを軽減すべきでないかという御意見でございまして、私には、現段階におきましては大蔵省はそのことについては考へておりませんが、しかし道路整備等非常に重要政策の遂行上この点が問題になつておりますから、自治庁、建設省その他の關係各省とよく御相談を申しまして、まだ私は結論的にはこれをどうするといふことは申し上げかねますけれども、慎重に検討してみたいと思つております。

○農山委員 だいたいま建設大臣並びに坊大蔵政務次官から、やや明るい御答弁をいただきましたが、どうか道路整備の重要性にかんがみられまして、ぜひとも今年度内に交付公債の利率の引き下げができれば、格別の御高配をお願いしまして、私は質疑を終ります。

○西村委員長 加藤精三君。

○加藤(精)委員 この国会での最重要法案たる最重要政策である道路緊急整備計画につきまして、御質問する時間がほとんどないほど迫つておりますのは、問題の重要性から見て非常に遺憾でありますけれども、ちよつとこれにつきまして、なるべく重複を避けまして大臣に国土総合開発の面からの御觀察をお聞きいたしまして、そして政策の実体を明らかにしたいといふ、こう考へております。

実は予算委員会におきまして同僚門司委員がイギリスの一九四六年の工業配置法の成績にかんがみまして岸總理に質問されたのに対して、自分は国土総合開発について、たとえば今度提案した道路緊急整備五カ年計画などとい

うものが非常に役立つだろうといふことを考へてゐるというお話でござい

ました。私はこの国土総合開発という面からも非常に深い意義があるのだといつて、現在大臣が長く思ひをひそめて、国土総合開発という政策、その他政策面に非常に勉強をされ、また責任を持つ地位にも長くおられたことが今のいい政策を生み出したのではないかと、こういうふうな考へておりましたので、何とかしてこういう面からそれを生かすことが地方行政のわれわれの任務であるといふふうな考へるのでござい

ます。その観点に立ちまして端的にお尋ねしますが、大臣にどれだけの御自信があるか、結局現在わが国の国土開発の政策ないし學問において、この国土総合開発といふのは何のために必要か、繁榮してゐる地帯はますます榮えていく、未開発地帯、後進地帯はますます悪循環でさびれていくといふ面があるのでは、これはたとえば經濟白書その他のいゝわゆる二重構造理論その他から推定されることでござい

ます。現に東北なんかは雇用の機会がきわめて少なくて、しかも人口の移動が十分ないといふことでございまして、この人口の重圧によつて地方の青少年の志氣も上らないといふような場合でござい

ます。そういうようなことを見ますと、この国土開発緊急整備五カ年計画が実施せられたの後に、この地域的な不均衡、すなわち国土総合開発の成績がかえつて逆転する、繁榮する地帯、たとえば東京と神戸を結ぶ地帯はものすごく繁榮して、その一面東北とか山陰とかといふ地帯はかえつて悪循環で悪くなるというようなおそれがな

あるかどうか。總理はそれに役立てようとしておられるけれども、現在この法律及び予算及び五カ年計画の間において、その予算措置に對する見通しと関連いたしまして、果してこの悪循環を来たさないかどうか、国土が総合的に開發され、生産力が増強されるというお見通しがあるかどうかについてお伺ひしたいのでござい

ます。○根本國務大臣 非常に重要な点が今御指摘されまして、その通りでござい

ます。私がこの道路政策を推進しようとしたのは、現在の道路の梗概状況を解決するといふほかに、日本は輸送關係が非常に偏在してゐるがゆゑに、大都市集中だけが行われていく、原料並びに他の立地條件が備わつてゐるにもかかわらず、輸送關係のために地方的な偏差が多い、これを是正しなければならぬ、こういう意味でござい

ます。○加藤(精)委員 坊政務次官はなはだ忙しいので、道路緊急整備措置法の第五條の第二項だけについて伺ひます。これは、先ほどだれかの御説明によると、とにかく臨特法との關係もあつて、三十四年度以降のこととは別にきめるということなのですね。これは臨特法の河川とか砂防とかあるいは海岸とかと一緒にきめるというの

ら、わが国の、この国会での最大重要法案、最大重要政策の取扱いとしてどうもあまりにそつけないので、五カ年計画というものは、計画の初めに五カ年間の見通しがついていなければならぬのに、四分の三が三分の二になるとしたらどんなことになるかといえ、せつかく一・五%地方交付税を上げましても、そんなものは何にもならなくなってしまうので、約四百億くらいの地方負担の増になる。四分の三が三分の二になったらとんでもない話なので、これについてはある程度の言質を大蔵省から得ておかないと、地方財政がとんでもない状態に入るので、これについては一つ質問が済むまでの間に何らかの言質を与えていただきたい。それからフェア・プレーじゃないかもしれないけれども、四条の問題につきましても交付公債を発行してもらって、工事ができてから払うというので、期限が一年あったのですけれども、一年の利益も失った上に、交付公債の時代には据置期間のうちに無利子なんです。今度は借入金金利も取ると四条にちゃんと書いてある。これも従来通りの利率で取るのか。政令で定める利子を取ると書いてある。その政令に定める利子が、亀山さんの言われたように六分五厘の利子を取られたら大変なことになってしまう。そういう点についての、大蔵省の実際の腹の底の考えを承わりたい。

○坊政府委員 ただいまの御質問でございますが、政令の内容等につきましては、来年度の地方財政の状況等、諸般の角度から検討いたしましてきめて参りたいと思っております。今日たまたま具体的に申し上げることは差し控え

たいと思います。第二項につきましても、「別に法律で定めるところによる。」、こういうことでございますが、これも今日のところ申し上げかねます。

○加藤(精)委員 これは法案の死活に関する最大重要問題でございますから、第五條第二項につきましても、あらためて大蔵大臣の御説明をいただきます。

今度は建設大臣、国土開発理論からいって繁栄地帯と未開発地帯、後進地帯があり、繁栄地帯と未開発地帯の關係はいわゆる経済均衡理論ではどうも解決ができない問題があることはおわかりですね。しかるがゆえに経済企画庁の設置も御主張になったと思うのです。党におられた時分からその方面に鋭意努力しておられる大臣でありますから、開発地帯と未開発地帯、繁栄地帯と後進地帯との關係において、繁栄地帯の非常な繁栄の勢いによって、かえってそれに災いされてますます悪循環を來たし、ひどくなる地帯と、繁栄地帯の繁栄に伴って未開発地帯でも非常に有利な影響をこうむる地帯とがあることは、実情によつておわかりだろうと思うのであります。たとえば人間のからだで言えば、背中手の屈かないうようなところの秋田、山形もあれば、温室でトマトもできればイチゴもできるような静岡、山梨県のようなところもある。ところがこういうやり方をしますと、指定した区間はめちゃくちゃに繁栄をする。わが国の国民経済の二重構造、その他国際収支をよくするために、生産力の急激な上昇のために努力しなければならぬことはわかっています。しかしそのために財政投

融資もやり、補助率も高い、事業分量も多い、あらゆる面から見てもめちゃくちゃによくなるということになる。しかも道路整備緊急措置法第五條第二項のごときは——そんなに見通しのきかない大蔵省の主計官や局長や政務次官や大臣ばかりでないと思ひます。多分に信頼しているがゆえに、もうちょっと明るい答をしろといひたいと思ひます。こういう面がまことにどうもうす

ら寒いような気がするのです。片方は四分の三、片一方は維持修繕費が二分の一、片一方はその三分の二で、片一方は修繕費が三分の一、こんなところで、ますます未開発地帯あるいは後進地帯は悪循環をして悪くなつていく。

われわれ、どこで生まれたかということとは別に、たとえ東北で生まれぬにしても、こういうことは絶対許すべからざることなんです。わが国の政治は大体米を作るのに不熱心で、少ししか作らない米の實際上の取引価格がうんと安くなつてゐる。米を作ること

に命がけで働いてゐる農民が安い米しか売れない……。

○西村委員長 加藤さんに申し上げますが、本会議が始まって出席要求があまりから、簡単に願ひます。

○加藤(精)委員 そういうことでございますから、大臣はこうした意味の地方財政との關係をもう少しお考えになつて、たとえば道路整備緊急措置法案第四條、第五條の将来の財政措置等について、大臣の政治的生命をかけて、そうした二重構造による地方の不均衡、悲惨な事態を招致しないように御努力になる御意思はあるかどうか。

○根本國務大臣 時間もございませんから端的に申し上げます。道路整備を

やつた結果、いわゆる繁栄地はますます繁栄し、未開発地はかえつておくれるというところのないようにという御注意は、先ほど申し上げた通り十分注意してやつております。特に東北の問題が出ましたが、これらについては御承知のように特別立法をもつて、積弊地帯に対する特別の補助をいたしてあります。あるいはまた東北振興三法によつて、これまた特別の、一般以上の考慮をいたしております。そういうふうに全体として考えてやつております。御指摘の点は十分に注意してやりたいと思ひます。

○西村委員長 本日はこれにて散会いたします。

午後一時五分散会

午後一時五分散会