

第二十八回 参議院建設委員会會議録第五号

昭和三十三年二月十八日(火曜日)午後一時二十八分開会

出席者は左の通り。

委員長 竹下 豊次君
理事 石井 桂君
稲浦 鹿藏君
西田 信一君
田中 一君

委員

岩沢 忠恭君
齋藤 昇君
中野 文門君
武藤 常介君
内村 清次君
小酒井義男君
坂本 昭君
重盛 壽治君
戸叶 武君
村上 義一君

國務大臣 根本龍太郎君
建設大臣 柴田 達夫君
建設大臣官房長 南 部 哲也君
建設大臣官房會計課長 山本 三郎君
建設省道路局長 富 樫 凱一君
建設省住宅局長 植田 俊雄君
建設省管轄局長 櫻井 良雄君
事務局側 常任委員 武井 篤君
会専門員

参考人

日本道路公 井 尻 芳郎君
日本道路公 團副總裁 淺 村 廉君
日本道路公 團事務部長 宮内 潤一君
日本道路公 團業務部長

本日の會議に付した案件
○委員派遣承認要求の件
○参考人の出席要求に関する件
○水防法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○建設事業並びに建設諸計画に関する調査の件
(有料道路の料金に関する件)
(昭和三十三年度建設省住宅局、管轄局及び大臣官房予算に関する件)

○委員長(竹下豊次君) ただいまより建設委員会を開会いたします。
まず、委員派遣承認要求に関する件についてお諮りいたします。
閣門附近の道路整備状況調査のため委員派遣を行いたいと思ひますが御異議ございませんか。
〔異議なしと稱する者あり〕
○委員長(竹下豊次君) 異議なしと認めます。つきましては、委員派遣承認要求書を議長に提出することになりま

すが、その内容及び手続等については、これを委員長に御一任願ひたいと存じます。御異議ございませんか。
〔異議なしと稱する者あり〕
○委員長(竹下豊次君) 御異議ないと認めます。さよう決定いたしました。

○委員長(竹下豊次君) 次に、水防法の一部を改正する法律案を議題といたします。まず、根本建設大臣から、提案理由の説明を聴取いたします。
○國務大臣(根本龍太郎君) ただいま議題となりました水防法の一部を改正する法律案の提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。
わが国が毎年災害によりまして甚大な被害を受けておりますことは御承知の通りでございます。これが対策の一つとして、第五国会におきまして、水防制度を整備するため水防法が制定され、さらに第二十二国会におきまして、同法の一部改正が行われ、水防活動の強化ははかられてきたのでありますが、さらに、今回水防事務の公共性にかんがみその一般的責任は市町村にあることを明らかにするとともに、水防事務の特殊性に基き、水害予防組合の区域について、水防事務組合が設けられる場合の特別措置、並びに水防事務組合の議会の議員の選挙、及び経費の分賦についての基準を定める等、所要の改正を行い、水防管理団体を実

設置されていらない区域においては市町村組合が、水害予防組合及び市町村組合が設置されていらない区域においては市町村が、その区域における水防を十分に果すべき責任を有するものとされております。
市町村が水防について一般的責任を有していることは、当然のことと存じますが、水防法にはその趣旨が必ずしも明確に規定されておられませんので、この際市町村が水防に関する一般的責任を有する旨を明らかにするとともに、水防事務組合が水防を行う区域及び水害予防組合の区域については、従来と同様、市町村が水防を行うべき責任を負ふることとしたのであります。

第四点は、水防事務組合の議会の議員の選挙についての特例を設けたこととあります。水防事務組合の議会の議員は、組合規約で定めるところにより、関係市町村の議会の被選挙権を有する者で、水防に關し学識経験があり、かつ、熱意があると認められるものの中から選挙することとしたものであります。水防事務の特殊性にかんがみ、数市町村にわたる水防上の特別の利害を調整する必要があると認められるときは、組合規約で定めるところにより、前途の資格を具備している者につき、当該市町村の長が適格者として推薦した者のうちから選挙することができるとともに、市町村の長が推薦した者のうちから選挙される議員の

活動に資することとしたのであります。これがこの法律案を提出した理由であります。次にその要旨について御説明申し上げます。
第一点は、水防に関する市町村の一般的責任を明らかにしたこととあります。現行の水防法によりまして、水害予防組合の設置されている区域においては水害予防組合が、水害予防組合の

第二点は、水防に関する事務を共同に処理する市町村の組合の設立について特例を設けたこととあります。第一点について御説明申し上げましたように、水防に關する一般的責任は市町村が負っているものであります。地形の状況によつては、市町村が単独ではその水防責任を果すことが著しく困難、または不適当と認められる場合が予想されますので、このような場合には、関係市町村は、洪水または高潮による被害の共通性を勘案いたしまして、共同して水防を行う区域を定めて、水防事務組合を設けなければならないものとして、水防事務の処理に遺憾のないようにいたしましたのであります。

第三点は、水害予防組合の区域について、水防事務組合が設けられる場合の特別措置について定めたこととあります。水害予防組合の区域の全部またはその一部について、当該水害予防組合にかかわるべき水防管理団体として、引き続き水防事務組合が設けられる場合には、水害予防組合の廃止に關し、水害予防組合の特例を設けるとともに、廃止される水害予防組合は、その廃止の日において有する財産のうち、水防の用に供せられ、または供せられる予定となつてゐる財産を新たに設けられた水防事務組合、または引き続き水防を行うべき市町村に無償譲渡し、関係水防事務組合または市町村は、譲り受けた財産に伴う負債を引き受けることとして、水防事務の円滑な処理に支障をきたさないようにいたしましたのであります。

数は、それぞれの市町村の議会において選挙される議員の数の二分の一をこえてはならないものといたしました。なお、関係市町村の議会において選挙される議員の数は、特に、水防事務組合の行う事業による受益の割合、及び防護すべき施設の延長を勘案して定めることといたしました。

第五点は、水防事務組合の経費の關係市町村に対する分賦は、議員の数と同じく、水防事務組合の行う事業による受益の割合、防護すべき施設の延長の割合を勘案して定めることといたしました。

第六点は、水防上公共の安全に重大な關係のある水防管理団体として指定された指定管理団体の水防協議会の委員の数を、増加したこととあります。近時町村合併の促進、水防事務組合の設立等の結果、水防管理団体の規模が大きくなったことに伴ひまして、委員の数二十人以上を二十五人以上に改めることといたしました。

以上がこの法律案の提案の理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを切望する次第であります。

○委員長(竹下豊次君) 次に河川局長から補足の説明をお願いいたします。○政府委員(山本三郎君) ただいま提案理由の説明がございました。水防法の一部を改正する法律案につきまして、逐条的に御説明を申し上げます。

まず第二条第一項の改正であります。が、現行法におきましては、水防管理団体といたしまして水害予防組合、水防に関する事務を共同に処理する、市町村の組合、または市町村の三者をあげておりますが、のちほど御説明いた

しますように、今回市町村の水防に関する一般的責任を明らかにしました関係上、その順序を市町村、水防に関する事務を共同に処理する市町村の組合、もしくは水害予防組合といたしましたのであります。

第二条第二項の改正は、水防管理者に関する規定であります。が、ただいま御説明申し上げましたように、市町村が水防に関する一般的責任を有する旨を明らかにしました関係上、順序を變更、整備いたしましたのでございます。

次に第三条の改正は、市町村の水防に関する一般的責任に関するものであります。現行の第三条によりまして、まず水害予防組合の区域については、水害予防組合がその区域における水防を十分に果たすべきものとし、水害予防組合の設置されていない区域におきましては市町村組合が、水害予防組合及び市町村組合が設置されていない区域におきましては市町村が、その区域における水防を十分に果たすべき責任を有するものと考へております。

従ひまして水防に関する市町村の一般的責任が、水防法上必ずしも明らかにされていないのではあります。が、市町村が水防に關して一般的責任を有していることは当然のことと考へられますので、この際実情に即して、市町村が水防に關する一般的責任を有することを明らかにいたしました。

なお水防事務組合が水防を行う区域、及び水害予防組合の区域につきましましては、市町村が果たすべき責任を免れることは従来と同様でございます。

次に第三条の二は、水防事務組合の設立に關する規定であります。現行の水防法は、水防管理団体として、地方

自治法第二百八十四条の規定による市町村組合を認めております。が、これは関係市町村がその協議によりまして規約を定めて、都道府県知事の許可を得て設けるものであります。公益上必要がある場合には、都道府県知事が、一定の手続によりまして、市町村の事務組合を設ける道も講ぜられております。

が、水防事務は広域にかつ迅速に処理する必要がある、しかも直接人命、財産の保護の責任を有するものであります。ので、地形の状況により、市町村が單獨でその区域における水防を十分に行うべき責任を果すことが、著しく困難または不適当であると認められる場合におきましては、関係の市町村は洪水または高潮による被害の共通性を勘案して、共同して水防を行う区域を定めて、水防事務組合を設けなければならぬものといたしましたのであります。

水防管理団体である市町村が、地形の状況により、單獨ではその区域内における水防を十分に行うことができないような場合には、従来といえども、水防事務組合または水害予防組合が設置されていなければならなかったものであります。このような不都合を是正いたしまして、水防活動が十分行われることを確保するため、本条の改正を行おうとするものであります。

次は第三条の三であります。水害予防組合から水防事務組合に移行する場合の特別措置についてであります。まず第一項であります。が、水害予防組合から水防事務組合に移行する場合には、同一区域に同時に二以上の水防管理団体の存することは、法律上許されておられませんので、まず水害予防組合について廃止の措置をとり、引き續い

て新しい水防管理団体として水防事務組合が設けられることとなるのであります。が、水害予防組合法によりまして、水害予防組合の財産処分を完了しないと、都道府県知事はこれを廃止することができないこととなつております。しかしながら次に述べますように、廃止される水害予防組合が、廃止の日において有する、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

の一部が、市町村の水防を行うべき区域となる場合に、その組合又は市町村に無償譲渡すべきものといたしましたのであります。その譲渡に當りましては、当事者間において無用の紛議の發生することを避けるため、水害予防組合と関係水防事務組合または市町村が協議したところによつて譲渡することといたしました。なお、関係水防事務組合または市町村は、その譲渡された財産にかゝる負債を引き受けなければならぬものといたしました。その引き継ぎの円滑化をはかつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

る財産を、新しい水防事務組合または水害予防組合の区域の一部について水防を行うこととなる、市町村に譲渡させ、水防活動が間断なく円滑に処理されることを望ましいので、本来ならば全財産の処分が完了しませんが、廃止できないのであります。が、このような場合には、水防の用に供せられたまたは供せられる予定となつてい

しますと、数市町村にわたる水上上の特別の利害を調整する必要がある場合が予想されますので、このような場合には、組合規約で定めるところにより、当該市町村長が適格者として推薦した者のうちから選挙することができるといいたのであります。なお、市町村長が推薦した者のうちから選挙される議員の数は、当該市町村の議会において選挙される議員の数の二分の一をこえてはならないものと、市町村長の推薦によらない議員、すなわち関係市町村の議会において選挙される議員の数が、定数の過半数を失ふることのないよう慎重を期しているものであります。なお、関係市町村の議会において選挙される議員の数は、特に水防事務組合の行う事業による受益の割合、及び防護すべき施設の延長の割合を勘案して定めるものとしたものであります。

次に第三条の五の改正規定であります。地方自治法によりますと、市町村の事務組合の経費の支弁方法は、議員の選挙と同じく組合規約の定めるところによることとしておりましたが、水防事務組合の行う事業の特質を勘案いたしまして、経費の關係市町村に対する分賦は、組合の行う事業による受益の割合、及び防護すべき施設の延長の割合を勘案して定めるものとしたのであります。

第三条の六は、現行法の第三条三項と同一の条文で、条文の体裁上第三条の六となっているものであります。

第六条第二項及び第六条の二の改正規定は、先ほど御説明申し上げました第二条の改正に伴う条文の整理を行なったものであります。

第二十六條第三項は、指定管理団体の水防協議会の委員の定数の限度に関するものであります。すなわち町村合併の促進により市町村の規模が大きくなったこと、及び水防事務組合の増加に伴い単一の市町村に比べてその規模が大きいたる等を考えますと、現行の二十人以上という限度を二十五人以上に増員する必要があると考えられるのであります。

同条第五項及び第三十四條の改正は、第六條第二項及び第六條の二の改正と同じ理由によるものであります。なお、第三十六條第二項の改正は、技術的な字句の修正を行なったものであります。

次に付則について御説明申し上げます。付則は、この法律の施行期日に関するものであります。その準備に若干の期間を要しますので、公布の日から起算して六カ月をこえない範囲内で、政令で定める日から施行することとしたのであります。

以上が本案の内容でございます。○委員長(竹下豊次君) 本件に関する質疑は次回以後の委員会で行うことといたしたいと思います。

○委員長(竹下豊次君) 次に、参考人に関する件についてお諮りいたします。有料道路の料金に関する件について、日本道路公団副総裁井尻芳郎君を参考人として意見を聴取してはいかがかと存じますが、御異議ございませんか。〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(竹下豊次君) 異議ないと認めます。ではさよう決定いたします。

○委員長(竹下豊次君) 有料道路の料金に関する件を議題といたします。まず井尻日本道路公団副総裁の説明を聴取いたします。

なお申し上げますが、本件に關係のある政府委員、建設省道路局長富樫凱一君、運輸省自動車局長山内公敏君、運輸省自動車道課長渡谷正敏君、建設省官房長柴田達夫君が御出席になっております。

御説明を願います。

○参考人(井尻芳郎君) ただいま御指名にあずかりました日本道路公団の井尻でございます。

最初に御了承を得たいと思っておりますことは、本席には、総裁の岸がまかり出ますはずでございますが、病氣のために欠席していただく余儀ないことになりました。何とぞこの点を御了承願いたいと存じます。

道路公団の有料道路に關しまして一言申し上げますが、関門のトンネルにつきましては、御承知の通りに政府から約六十億の金を拝借いたしております。で、この金は、有料道路の性質からいいますと、最も適切なところの条件のもとに、これを返済いたさなければならぬ状態になっておりますが、考えてみますと、この元金に對しましては、年七分と勘案いたしましたも、約四億二千万の利息が要るわけでございます。またこの関門トンネルは非常に設備が要りますので、そういう面からいいますと、維持費といえますものが相当かかります。これを年間一億円と見ましても、まだ十分ではないのであります。そのくらいと定めても相当の維持費がかかります。これに元金を返さなければなら

りませんが、一日に二千台、車が通ると勘案いたしまして、これが平均いたしまして千円と一ます仮定いたしましたも、年に相当な金が入るわけでございます。元金の方をいたしまして、これを二十六年で返すということになりますれば、ざつと二億数千万円の金が必要になります。これを考えますと、一年に總計で約七億円の金を要することになりますので、道路公団といたしまして、この関門トンネルにおきます料金の算定をいたしまするくらいの料金をいただかなければ、なかなか次の目的を達することができないと思ひますから、この点をどうぞ一つ御了承願いたいと存じます。

なお、この点につきまして、基本的な考えあるいはその他いろいろ御質問に對しましては、担当の業務部長が同道いたしました参っておりますから、詳細は一つ部長からさせたいと思ひますから、御了承願いたいと思ひます。

○委員長(竹下豊次君) なお、公団から総務部長の浅村廉君と業務部長の宮内潤一君と御出席になっております。質疑のある方は順次御発言を願います。

○田中一君 最初に伺いたいのは、現在完成して料金を取つておる、道路公団の管理しておられるところの路線を一つ御報告願いたいと思ひます。そしてその料金を取つておる対象、それから料金の内容それらもあわせて御報告願います。

○委員長(竹下豊次君) ちょっとお諮りいたします。先ほど申しましたように総務部長の浅村君と業務部長の宮内君が御出席になつておるのでありますから、この二人

の方には、まだ参考人としてお願いしてないものであります。参考人としてこれから御説明を願つた方が大へん都合がいいと存じますが、参考人としてお願いすることに皆さん御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(竹下豊次君) 異議ないと認めます。

○委員長(竹下豊次君) それじゃお二人とも参考人をお願いいたします。

○参考人(宮内潤一君) ただいま田中先生の御質問の点でございますが、現在道路公団で經營いたしております有料道路は二十二カ所ございます。その料金は、現行法上自動車と申しますいわゆるオートバイあるいはバイク、それ以上のものを原則といたしておりますが、橋等につきましては、果の時代から、バイクのつかない普通の自動車からも徴収しているということになっております。

○田中一君 その二十二カ所の資料でもお持ちですか。

○参考人(宮内潤一君) 私の方はそういうところまで御質問あると思ひなかつたので資料を持って参つておりません。ただし御説明は可能であります。

○田中一君 では二十二カ所全部は大へんですから、主要な道路ですね、そのうちの、じや建設費の一番高いのを一つお示し願ひたいのです。それから建設費の一番安いのと二つお示し願ひたいと思ひます。

○参考人(宮内潤一君) まあ私の方で今やっております二十二のうちには、いわゆる普通道路もありませんし、それから橋もありまして、それからトン

ネルもあるということ、態様が非常に違います。特にフェリー・ボートというような非常に風変わりのものもありますので、それがどれというわけにも参りませんが、そういうものをつきまぜてよろしうございませうか、今の建設費の多い少ないということでは。

○田中一君 では、建設費が一番高い道路を一つやはり説明していただきたいと思うのです。

○参考人(宮内潤一君) ただいままでに完成いたしました道路のうちで、一番建設費が高いと思われるのは、岐阜県と愛知県にまたがっておりますところの濃尾大橋という橋でございます。これは事業費が五億三千七百万円、これは橋として非常に高いところであります。これは昭和三十一年の二月一日つまり、ちょうど二年ほど前に、県において営業をされたのを、一昨年の七月に公団が県から引き継ぎを受けまして今日に至っております道路であります。この料金は、代表的なものを申しますと、普通の大型の乗用車、これが二百円、トラックは二百五十円、小型の乗用車は百五十円、小型のトラックが百五十円、それから軽自動車は五十円、定期バスが三百円、その他の不定期バス、つまり観光バスであります、これが三百五十円、まあ、大体こういうふうなことになるっております。

○田中一君 これは、濃尾大橋ですね、愛岐道路ではございませうね。

○参考人(宮内潤一君) 愛岐道路ではございませう濃尾大橋でございませう。

○田中一君 人はどうなっておりますか。

○参考人(宮内潤一君) この場合は、

自転車は十円とっておりますが、人はとっておりません。

○田中一君 これは歩道はあるのですか。

○参考人(宮内潤一君) 歩道はございません。

○田中一君 歩道がなくても、人間が通ってもいいという道路になっておりますか。

○参考人(宮内潤一君) ここは、別に警察その他から交通規制について特別のあれもございませうから、人も通っているというところで通っております。

○田中一君 愛岐道路の方を一つ御説明願いたいと思います。

○参考人(宮内潤一君) 愛岐道路と申しますのは、御承知かもしりませんが、これは岐阜県と愛知県の多治見市と愛知県の守山の近くまで行っている道路であります。これは、道路公団ができました前に、愛知県と岐阜県が、政府の特別会計から金を借りて工事をやっておったのを、同じく一昨年の七月に、道路公団が両県から引き継いだ道路であります。その延長は約十二キロ、有効幅員六メートルのアスファルトの舗装道路ということになっております。この建設費は、当初県で御計画なすっておったのを公団が引き継ぎましてから、いろいろ検討いたしました結果、大体四億二千七百万円、こういうことになりました。これは昨年の八月に工事を終りまして、八月三日から営業を開始しております、こういう道路でございませう。この料金を申し上げますと、普通の乗用車が百円、トラックが百円、それから小型は乗用車、トラックともに六十円、定期バスが二百円、観光バスが二百三十円、自転車が二十

円、人間からは、もちろん道路ですから、これは法律上とれない、こういうことに相なっております。

○田中一君 ほかにもう一つ事例をあげて下さい。観光用の所があつたら一つ。

○参考人(宮内潤一君) 観光用といったしましては、日光の例でよろしうございませう。

○田中一君 よろしうございませう。

○参考人(宮内潤一君) 日光は御承知の通りでございますが、これは当時栃木県が建設省の方から金を借りまして、一億九千七百万円という工事費をやっております。延長は六キロ半、コンクリートの舗装で幅員は六メートルでございます。これはすでに昭和十九年の十月に工事を終りて営業をしておつたのを、私の方で昨年の四月一日にこれを引き継いで経営しておるものであります。この料金は、大型の乗用車、トラックともに百円、小型の乗用車、小型の三輪車等は五十円、路線バスは百三十円、乗合の観光バスは二百円、自転車、人等は徴収しない、こういうふうになっております。

○田中一君 もう一つ伺いたい。濃尾大橋の場合には、これは一応の償還の年限はどのくらい見込んでおります。愛岐道路並びに日光ともに御説明願います。

○参考人(宮内潤一君) これは、以上申し述べました道路は、いずれも公団ができる前に、県が政府の許可を受けてやっておった事業であります。当時は、建設省に設けられました特別会計が、大蔵省の預金部資金から借りるときの融資の条件がございませう。そこで政令がございまして大体償還期三年で、その三年の据置期間を含めて十五

年ぐらいい償還するという建前にいたしておりましたので、公団において再検討の結果、期間を延長いたしましたところの岐愛道路を除きましては、いずれも開業後大体十四、五年ぐらいいで無料にする、こういう建前になっております。

○田中一君 十四年と十五年とは違うのです。だからそれが十四年で、それが十五年とはつきり言えないのですか。

○参考人(宮内潤一君) 日光道路が昭和二十九年の十月一日から十四年間、濃尾は昭和三十一年の二月一日から十五年間、こういうふうになつております。

○田中一君 濃尾道路は、先ほどちょっと触れましたが、公団において事業費を再検討いたしました結果、非常にあれだということ、二十年ということになつております。

○田中一君 十四年、十五年、二十年ときめた基準をお示し願いたい。

○参考人(宮内潤一君) これは、先ほど申しました通り、当時特別会計が三年据置きで、あと、その据置期間を含めて大体十五年ぐらいいし金を貸さないというふうな制度でございまして、各県ともそれに歩調を合せて、そういう年限をきめておると思ひます。これは県がきめたものでありまして、それをこちらが引き継いだ。

○田中一君 公団が御発してから施行し完成したもので、現在料金を徴収している分も一つ事例としてお示し願いたい。

○参考人(宮内潤一君) 公団ができましたから日が浅いために、公団がみずから計画して作っているというものが非常にまだ少いのでありまして、雲仙道路、長崎県の雲仙へ行く道路であります、完成いたしておるものはこれ

だけということになっております。その状態を御報告いたしますと、雲仙道路は総工費二億七千万、このうち政府の補助金を八千二百五十万円ほどいただいておりますので、二億四千万の仕事である、こういうことになりました。延長は十二キロ、有効幅員六メートルのアスファルト道路であります。この料金は大体、普通の乗用車は百円、トラックは百二十円、小型の乗用車は八十円、小型の貨物が六十円、路線のバスが二百円、観光バスが二百五十円、自転車等はとらない、こういうこととございまして、料金徴収期間は大体昭和三十三年の六月五日に開業いたしましたので、その日から二十二年ぐらいい、こういうことになっております。

○委員(長竹下豊次君) ちよつと申し上げますが、建設大臣は三時以後に何か重要なお急ぎの用があるそうでございまして、三時以後は席をはずすことを許してもらいたいということとあります。もし建設大臣に御質問がございましたならば、なるべく早い機会に御質問を願つたらと思ひます。

○田中一君 そうすると、この雲仙道路の二十二年にきめたという基準は、

○参考人(宮内潤一君) これは雲仙のみならず、道路公団が有料道路を経営する基本原則として、一体どの程度の間お金をいただくべきである、これをあまり短かいということになりますと、非常に料金を高くしないと借入金

が返せない、反面、また五十年だ六十年だという長い間、お金をとっているということも、道路というものの性格上おもしろくないのじゃないかということで、法律に基づいて私どもの方で業務方法書、つまり公団のいろいろ

な事業を執行して行く上の基本法というようなものがございまして、これは建設大臣の認可をいただくことになっておりますが、それによりますと、大体二十年を原則とし、二十年間で借金を回収するようにしろ、ただしものによつてはそういう二十年というわけにもいかぬから、まあ特殊の場合には例外を設けてもよろしい、このようになっておるわけでありまして、二十年というわけにつきましては、大体まあ国民感情からみて二十年から三十年くらいまでの間なら、有料にしておくことについてごしんばう願えることじゃないかということが一つ。

もう一つは公団の使います資金の期限でございますが、これが道路債券の場合は大体七年で返していかなければならぬ、つまり二十年ということは三回転するということになります。また預金部資金から借りておりますが、この預金部資金から借りておる金の期限も二十年ということに相なっております。まあそういうふうな二つの面から二十年を原則とし、やむを得ざるものは多少延長することもやむを得まい、こういうふうにいましておる次第であります。

○田中一君 そういたしますと道路公団全体の経営の規模、採算の中から個々の料率はきめていくのだ、という考え方をもちていいの、あるいは当該道路、橋梁等の建設費と償却とを見合つた料金、いわゆる現在でも住宅関係で言いますと、公営住宅は建設費に見合う家賃という使用料をとつておるといふ現状なのですが、その算定の原則はどこに基準をおいているか伺いたいと思います。

○参考人(宮内調一君) 料金算定の基礎は、これは法律によりましてはつきりとして、迂回路その他のものと新しくできた道路とを比較して、その場合に燃料がいくら節約になる、あるいは車体の修繕費が軽減される、そういう車について利益を算定して、その利益の中で料金をきめ、こういう工合に法律できめておられます。で、その利益を今度は算定する基礎として、どういう項目を拾うべきかというふうなことは、さらに政令で事ごまかに規定いたしておりますので、その政令に従つて料金をきめておる。

そこで一つはつきりいたしておきたいことは、そういうつまり受益ということできめましますので、必ずしも建設費とマッチしたものにしない。つまり一億円の工事費をかけたところの道路の料金が、二億円の金をかけた道路の料金の半分であるというふうなことは相なっておりません。また法律はそういうことにならないようにという趣旨と了解いたしておきます。

○田中一君 わろんこの道路整備特別措置法には、基準は御承知のように、通常受ける利益の限度をこえないようにということになっておりますけれども、では償還年限と申しますが、この料金によつて主として工事費をペイしようという考え方から出てるもの、と思うのです、償還年限というものは、個々についてどういう算定をしておるか御説明を願いたい。

○参考人(宮内調一君) たとえば戸塚道路を見ますと……
○田中一君 今お示しになった四つの事例から説明して下さいよ。

○参考人(宮内調一君) それでは、日光その他につきましては先ほど申しました通り、これは県がすぐでにもう料金をきめておつたというふうな事情がありますので、適切でないと思ひますので、私の方でやりました先ほどお話の出ました愛岐道路の例を御説明申し上げます。

愛岐道路は先ほど申しました通り、約十二キロほどある道路でございますが、これが多治見と名古屋の方を結びますと、国道十九号とこういう工合に並行線になっておるわけでありまして、そこで国道の方は今のところ一つの山、山というのは大げさで峠を上つて下りてくる。私の方は川に沿つてまっすぐにアスファルト道路で走る。それから向うの方は峠の前後について舗装が行われておらない。こういう状態でございますが、そこで、この料金をきめましますときは、われわれの方の愛岐道路を通つた場合には、全行程を走るのにガソリンがかりに何リッターいる、そのリッターの価格はどうである。国道の方を走れば、ガソリンは私の方より峠もあるしあれですからよけいいる。それを換算すると金で何円出る。同じようなことがタイヤ、チェーンその他車体の修繕費、償却費、こういったようなものについて出るわけでありまして、この基礎になりますとこの計数その他につきましては、監督官庁の方と十分打ち合せておりまして、その資料計数に基いて、かりに普通乗用車につきまして百五十円なら百五十円の利益が算出される。そのときに利益一ぱい取つたのではこれは利用する方にも思わしくないわけでありまして、その利益の七〇％なりあるいは八〇％なりをいただく、こういうことで、これは端数計算の問題がありますから、九十五円というわけにいかないので百円にして、百八円のもののは百円に切るといふようなことがございまして、それから正確にはいきませんが、おおよね受益の七〇％なり八〇％というものを基準にして料金をきめておる。愛岐道路の場合にはそういうことでございまして。

○田中一君 そういう考え方と、償還二十年と押えた二十年というものの関連は、
○参考人(宮内調一君) その個々の道路について今言つたような方式で一応料金が算出されるわけでありまして、そこで今度反面、償還というのを考えますと、それに対応する交通量ということが問題になるわけでありまして、つまり料金と交通量の相乗積、それにかかり二十年なり二十年という年数をおけば、将来の車の増加率を見込んで総体の償却ができるというふうな処置をすべきものであります。しかしその工事費と交通量とが必ずしもベースをあわせていかないという場合もありますので、従来はそういう場合は、たとえば建設地の方に補助金をもらう。先ほど愛岐道路の例で申しました通り、愛岐は二億七千五百万円の工事費のうち八千二百五十万円、約三〇％程度の交付金をもらつておるわけでありまして、その交付金をもらつて、大体交通量とにらみ合せて二十年の中に納める、こういう操作をいたしておつたわけでありまして、しかしそういう工合にしても、たとえ二十年かかるといふことは二十年にこたわることなく、二十二年は二十二年で県の同意を得てそういう事業として計画する。こういう工合にいたしております。

○田中一君 そういうことになりましたと、法律で定められている、通常受ける利益というものをこえないように、ということとは、ただ、金を借りてからそれを返すための年限であつて、料率とは直接関係はないわけですね。
○参考人(宮内調一君) 先ほど申しましたように各法律はあれといたしまして、政令でこまかくいろいろな項目がきめられておるわけでありまして、それを積算するわけで、もしその項目にあげられたものの受益の総額をこえて、料金をわれわれがきめるといふことに相なりますと、監督官庁ではこれを認可しないであらうという工合に了解いたしております。

○田中一君 道路整備特別措置法のどこに、金を返すのに何年という償還年限をきめている項目がございましてか。
○参考人(宮内調一君) 法律上はございしません。

○田中一君 ですから料率の算定と償還年限とは関係がないのだとみていいですね。
○参考人(宮内調一君) 法律にはそういう年限を切つておりませんので、田中先生のような御意見にもなるかと思ひますが、先ほど申しました公団の一般方針として業務方法書では、大体二十年を原則としようということになっておりますので、直接の関係とはいえないかも知れませんが、全然関係もないということに言い切ることもいがかと思ひます。

○田中一君 そうしますと、年限を切ろうという業務方法書の精神というものは、公団全体の運営ということから

○田中二君 原則論をいえば、道路法にもはつきりありますように、「交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進する」のが道路法の目的の道路なんです。すべてが、特別措置法の場合には、金がないからという理由でこの法律の有料道路という新制度をしたいのですが、どちらに重さをかけておるののですか。私はこういうことをしつこくお伺いするのも、妥当なる料率というものがないのは兎見できないのです。おらんこれらの料率をきめるには、公団の過去の実績あるいは諸国外等の実例からみて、この辺が妥当であろうという線だと思ふのであります。今あんな情る言っておるように國民感情というか、國民が納得する形の料率といふことを目途とするならば、今、日本のものに因道といへば、これはもうだれ

線になるわけですから、他の迂回道路をやるよりは、こっちの方がすべての点に得じやないかということ言うならば、ゼロが一番得です、国民としては。だから私の言うのは、算定の基礎というものは、もつと科学的な根據の上に立つて見なければならぬということが一つ。しかしながらこれはそうならないのですよ。すべて推定なんです。何年間に何台通るであろう、自動車の発達その他によって何年度は何台ぐらい増加するであろう、こういう仮定のもとに積算されているものだと思います。

ではもう一つ伺います。今四つの事例から見ても、この一つ一つは料金を徴収して、これがたとえば愛岐道路にいたしましたとしても、二十年で償還するということに相なりますならば、最初の計画というものは何年、初年度には幾

○田中一君　で二十七年位前通といふと
とは可能であると考えておりますか、
あるいはそれよりも十五年ぐらいで儼
然可能であろうという見込みを立てて
おりますか。

○田中一君 愛岐道路の迂回は、この愛岐道路十二キロのうち何キロ迂回の距離がありますか。

○参考人(宮内潤一君) そういう詳しいデータを今手元に持っておりませんので、またあとでお届けいたします。

○田中一君 濃尾大橋の場合は、これ

は、何キロ迂回にかかっておりますか。
わからぬですか。

○参考人(宮内潤一君)　そういう個々の道路のこまかい状態に關しては、きやうそういうお話が出ると思わなかつたので、そこまで用意いたしてきており

濃尾大橋は自動車二百円、それで償還が愛岐道路は二十年、濃尾大橋は十五年という形がここに現われているのですが、これに通常受ける利益というの

は直ちにいたしますが、ただ、これも先ほど申した通り、濃尾等は公団が借りきる前に、もうすでに県が独自の立掛で料金を算定され、認可を得ておられたものを、公団がそのまま継承してゐると、こういう事例であり、愛岐道路は、公団がまだ工事中でありましたので、これは東自工場で料金と算定

た、その料金の算定の方法その他については、先ほど申し上げた通りであります。ところで、根本的にその事情が違ふと思いますので、これを比較することゝが果して御満足のいくようであ

りまして、その点は、さらに具体的な資料を再検討した上で、お答えいたしたいと思います。

○田中一君 何も橋だから、道路だから、トンネルだからといって、今言う

りその迂回の工合が、普通通常の道路の場合の迂回、たとえば戸塚道路を走らんになれば、すぐそばに迂回路がある。橋の場合には、たとえば利根川を見るとおわかりの通り、相当距離の間、橋がない。そこで迂回の状態が非常に違っているのじゃないか。そこで、この二つの具体的な問題について

は、たとえ濃尾大橋は何キロ迂回し
ざるを得ないのであるというようなこ
とを、こまかい資料が手元にありま
しので、帰つた上で、調べてお答え申
上げたいということであります。

○田中一君 長距離交通の場合の有料道路と、近距離通行の場合のその道路と、おのずから受ける利益というものは、非常に違いがあるわけなんです。そこで、近距離と長距離とのきめ方は非常にむずかしいと思いますけれども、そういう点については、何か考えでもございませうか。

○参考人(宮内閣一君) どうも、公団まだ成立後日浅くして、今お話のような、いわゆる有料道路で長距離輸送専門であるというような道路にかかっておりませんが、的確なことは申しかねますが、かりに、昨年の国会で成立いたしました高速自動車国道法を拝見いたしますと、料金の立て方その他につきましても、この一般の道路とは全く原則を異にして、償却、つまり工事費、建設費そのものを中心にして、しかも国民の常識が許すような額にきめろという工合に、原則が転倒いたしておるようであります。これが政府及び国会の一致した御意見とわれわれも拝承いたしておりますので、長距離ということになりましたらば、個々の料金の算定あるいは非常に長距離を通る場合の鉄道のように、遠距離運送方式、そういうようなものを考えていかなければならないということ、せっかく勉強いたしておるところであります。

○田中一君 関門隧道は三月の九日に完成するように案内を受けておりますが、関門隧道の料率、これらをここでお示し願いたい。同時に、フェリー・ボートとの比較もわかりになっておるようですから、全部それを各委員に配付していただきたいと思う。それから、なぜこういう数字が出た

かということも……。私が承知しておる面では、昭和十四年から二十六年までは、国の負担でやっただから、これは考えておらぬ。しかし、昭和二十七年から借金してやっているんだから、これに対するところの五分九厘でしたかの金利がかかっているんだから、これを償却するために、こういう高い料率になったんだということを言っておりますから、これは、各委員ともに初めて聞くことなんですか、あなたから、これはできるならば副總裁から伺いたいのですが、刷りものでもあれば、各委員に配っていたきたいと思う。配ってから説明して下さい。

○参考人(宮内閣一君) ただいま御質問の関門の料金のうち、フェリー・ボートとの比較表は、幸いここに持つて参りましたので、ただいまお配り申し上げますから、ごらんいただきたいと思ひます。

それでは、説明を始めさせていただきます。ただいま田中委員がお話になりました通り、二十年の歳月を経まして、しかもその間、いろいろな苦しい目にあいつつも、関門トンネルは、三月九日に竣工式を挙行したことに相なりました。これも国会御建設省、その他各方面のみなみならぬ御援助、御後援のたまものと、われわれ厚く感謝いたしておる次第でございます。つきましては、竣工式にはぜひおいで願いたいと、皆様に丁寧な案内状を差し上げた次第でございますから、どうぞ御出席を願います。

さて、この関門トンネルは、御承知の通り、昭和十四年から着工いたしております。当時工事費は一千七百万円

ということでもございましたが、その後、御承知の戦争にあり、また空襲にあつたというようなことなどがありまして、工事の遅々として進みませんでした。で、今、最後の追い込みにかかっているわけでございまして、昭和十四年当時の金を今の金に換算いたしました、いろいろやってみますと、大体関門トンネルは、トンネルだけで昭和十四年から七十六億円ほど金を使つた、こういうことに相なります。それにトンネルを出るために、下関の長府とメートルほどのトンネルを一本抜きまして、陸上トンネルでございしますが、陸上トンネルを抜いて、交通の便をはかつておりますが、この方が約五億五千万ほどかかります。そういたしますと、大体八十一億幾らという金がこの間に投入されたというところに相なるわけでありまして、取りつけ道路の方

は、これは規模も小さくなりまして、また別のお話にいたしました、かりにトンネルだけを考えますと、ただいま申し上げました通り七十六億使つた。そのうち昭和十四年から昭和二十六年まで、つまり有料道路に切りかえられ前の公共事業費といたしまして二十億三億円余りを使つております。従いまして、昭和二十七年に有料道路の制度に切りかえられて、財政投融資その他の借金によつてまかなわれた分が五十億三億円あるのだ、こういうふうになるわけでありまして、

次に、今度は料金の問題であります。この関門トンネルの料金算定につきましては、私も非常に苦勞いたしまして、まず、あすこの関門間を

通つておる交通機関といたしまして、大きく言つて、三つに分かれます。一つは、国鉄の關係であります。それから第二は、山口県、福岡県ともに相当の数の港がありまして、機帆船などがこの間を相当往復いたしております。そういう關係が一つあります。それからもう一つは、御承知の通り下関・門司間にフェリー・ボートがあつて、これが自動車や載つて海峽を渡らせる。なお別にお客さん専門の渡しがある、こういうことでもあります。大別いたしました、そういうフェリーの關係と、機帆船の關係、それから国鉄の關係、こういうものを押えたのであります。

なお、従来建設省において工事を行なつておりました当時、何分にも二十年という歴史を経ておりますので、その間、いろいろな交通量の推計に關する資料の御発表あるいは御研究があつたわけでありまして、中には民間の方、ないしは大学の方に委託して完成された研究もあつたわけでありまして、公団といたしましては、それら建設省なりあるいは学校の方などが作られたいろいろな資料を重要な参考資料といたしたのであります。しかし、それらの資料のとり方、あるいは見方、将来の推測等については、なかなか種類が多くありまして、必ずしもどれでなければいかぬという決定的な必要になるべき資料が不足しておるといふ状態のときに、公団がこの事業を引き継いだ、こういう格好になっております。御承知の通り、公団は昭和三十一年にできましたので、当時公団独自の立場で、入手できる限り国鉄あるいは運輸省御当局あるいは民間の船会社等の御協力を得まして、昭和二十三年

から昭和二十九年に至る一切の貨物の動き、それから人間の動き、それから附近の人口増加率、生産指数の増加、そういうようなものを把握いたしました。そして、おおむね関門トンネルを昭和三十三年に通過する貨物の量は、トンネルを利用する量といたしましては、六十萬トンであるという推定に、われわれは立つたわけでありまして、それからそのうち、それらの約六十萬トンのものを、標準としては大体五トンのトラックで運ぶであろうが、満載する車ばかりはないのだから、その約八割を見込んで、平均の積載荷重は四トンをあろう。そういうことから六十萬トンを除きますと、大体一年分のトラックは往復いたしますけれども、必ずしも行きも帰りも荷物を積んでいるとは限らない、相当片荷になるという場合があるわけでございまして、その片荷になる率を四割見ましてその分を増加せしめる、こういう工合にして積算いたしますと、大体貨物その他合せまして、いわゆる三輪以上の自動車につきましては、正體に申せば、一日に千八百八十台くらいが――これはもちろん日によつて多い日も少ない日もあるわけでありまして、三百六十五日平均いたしますれば、千八百八十台になる、このような結論を得たのであります。

以下、旅客につきましても同じように、渡しを渡している実際の数、あるいは国鉄で輸送している人の数、それから北九州五市と山口県の近くの三市、こういった所の人口の増加率、そういうようなものを見て、大体これだけの推定をしたわけでありまして、そして、先ほど申しました五十三億の

金を、この通行台数からいろいろ勘案して、公団の料金徴収機関の一般原則——大体まあ二十年くらいになる率というところで求めたのでありますが、二十年では相当料金が高値にならざるを得ないので、二十年はやめようということ、いろいろ算定いたしました結果、大体二十六年ということになったのであります。

われわれが以上の調査をいたしましたときに、大体国鉄の貨物の例を引いて申しますと、国鉄の貨物で関門を通っておりますものが、貨物の等級で申しますと、大体三等級ないし八等級の貨物が圧倒的に多いわけでありまして、従いまして、それらの貨物の一トン当りの料金、これを国鉄で輸送した場合と関門トンネルを通じて自動車で輸送した場合の料金の比率を、各等級について求めたのでありますが、その平均は三百何円ということになりましたので、大体先ほど申しました四トン積みといいたしならば、各等級これは非常に違いますが、三等級の貨物なら大体千四百九十円、四等級なら千三百四十五円、七等級なら千八百一円というようなかまかな数字がございまして、そういうような、三等級から八等級までの利益の平均が千二百四十三円、このようになっております。そこでこの率と、それから現実には自動車に旅行しているのではありませんから、その料金との比較を行なつたわけでありまして、そこで先ほどお配りいたしましたのが、そのフェリー・ボートとの料金との比較表であります。一番上のトラックがございまして、トラックだけ申し上げますと、今ではフェリー・

ボートはトラックの長さによりまして、つまり六メートル以上のものは千三百五十円、それから普通トラックで七メートル以上のものは千六百円、それから八メートル以上のものは二千円、こういう料金のきめ方をしております。それと、先ほど申し上げました、たとえば国鉄の受益の千二百四十三円というやうなものとを合せて一番わかりやすいのは、そういう貨物が三等級がどうだ、四等級がどうだといったところでこれまたなかなかむずかしいと思ひますので、端的にわれわれとしては、このフェリー・ボートの料金というところで、一番わかりやすいという意味で、これは出したわけでありまして、おおよそこれの六、七〇％にその料金を押えたのであります。これによつて関門トンネルの料金は、建設省から認可をいただきました額はそこにある一、一番右にあるのであります。普通トラックが九百円、小型トラックが五百円という工合に相なつておるわけでありまして、

○田中一君 建設大臣に伺いますが、一休隧道を作つたのはだれのためにという目的で作つたか御承知でいらつしやいませう。そもそも関門隧道というものは歴史的に着手しようとした目的というものは、私は三月号でしかか文芸春秋に住友という副事務所長が何か書いておられますけれども、これは軍用道路だったのである。昔は、目的が軍用道路であつて、結局地下にもぐつたというのが歴史的な発祥の意義だつたらしいのです。今日、この軍用なんという言葉は全然意義がなくなつて、国民のためにある隧道ということになりますと、大体これは、こ

に国道でありますから幹線です、国道のね。こいつがやつぱりこういう高額の料金をとるといふことが法律にきめられておられますところの、受ける利益の限度をこえないという程度だけでこういう料率を算定するといふことに対して快いと思つておられますか、あなたは、というの、距離としても非常に短距離です。短距離の道路を少くともからつぱのトラックも、荷物を積んでおるトラックも同じように九百円とある、あるいは特殊貨切バスにしてもかたつぱでも千八百円とあるといふような料率が正しいものであるか、そのくらゐ日本人は金持であるといふ前提のもとにあなたこれを認可したのかどうか、大臣の心算を伺いたいと思ひます。そうしてまた、今、公団の方で数々の資料なり事例なり学者なりを集めて、これが適切な料率である。これは法律の条文からです。法律の条文から見たところの適切な料率であることをききたならば、私は日本を愛さない、日本の国民を愛さない学者だと思ひます。この法律の条文なんというものは、国会で変えれば變つてしまふものなんです。それが抽象的な建設費に見合う云々じゃなくて、これが私企業として考えた場合には、当然この利潤と、それから金利と建設費に見合うものを勘案しながら料率はきめらるべきものなんです。ところが、そうじゃない、法律の条文一つなんですよ。ここに、ここにありまして、この道路整備法の施行令の限度がいいか、本文の料率算定の一項から見まして、私はこゝろのものが妥当な線ではないといふ工合に見るのです。それで建設大臣が認可したでしよう、あなた

もう認可したでしよう、認可した考え方というものはそれらのものに対抗するように、もう少し安くしようといふ努力をどういう形でしたか、これは安いかもつと高くしようといふ考え方をどういう工合に押し進めたか、これは大臣の考え方を一つ御披露願ひたいと思ひます。

○国務大臣(根本龍太郎君) 関門隧道の料金については、私が就任する前にすでに認可が出ておるようです。従ひまして、私がこれを認可するに當つてどういう考慮をしたかといふことは、おのずからまた違つてくるのでありますので、それは別といたしまして、この有料道路の制度については、先ほどいろいろ御議論がありましたように、あります。これは、従来日本におきましては、道路といふものは、すべてこれは原則として公共の用に供するたため、これは公共事業でやるのが原則でございます。しかしながら、最近における道路の状態が非常に悪くなつておるために、日本の経済再建の意味において、あらゆる文化発展のために他の諸外国において有料道路制度が活用される、それによつて國民に多くの利益を与えておる、こういう観点からして有料道路の制度が、国会において認められて、これが制定されておるわけでございます。この有料道路制度の一つの考え方は、原則として借金によつて作られていくわけでありまして、それからそれが営利事業ではもちろんありませんけれども、常に赤字になるといふのはやらないといふ方針でありまして、いわばある意味におきまして独立採算制をとつておるというところが一つの特長性であります。それと同時に

に、他面におきましては、長くこれを有料道路にしておくといふことは、これは一つの企業体になりまして、一般國民の利益を保護するゆえんではない。そこでそのすからある一定の限度において償還し得るものを有料道路の対象にする、それ以上長くかかるようなものであるならば、これはむしろ有料道路として作らないといふことで、二つの柱が立つておるわけでありまして、それが、先ほどいろいろ御議論になりました、一方國民の利益という点からするならば、従来ある道路を従前に通りに使うことによつていろいろの不便があるから、これに対して有料道路をその付近に作ることによつて相当の利益がある、その差額を少くとも七〇％程度の料金というところが一つの目安であり、一方においては二十年以上かかることは、これはやらないで、一般の公共事業でやるべきだ、これが大体二つの原則として考えられていふと思ひます。しかしながら、これはあまり厳密になりまして、ほんのわずかの差で地方の発展のために非常に強く要望されておる有料道路が実現できないといふことがあつては、あまりにもこれは四面であるから、その間の調整をとるために、あるいは二十年ないし二十四、五年という程度の期間については、これは運用上認めていい、これが有料道路に対する基本的観念であるわけでありまして、ところが、現在問題になつておる関門隧道は、御指摘のように、これは戦前において日本の国防上の観点から、本州と九州の一体化、特に戦時中における北九州の石炭資源、これと本州との連絡、こゝろの点から着目されて着工された

ということはおわれわれも承知しているものでありますが、戦後に至りまして、せっかくこの問題をそのまゝに放置するということは遺憾である。一時田中さんも御承知のように、進駐軍当時においてはこれはやめてしまえというふうな強い要請があったにもかかわらず、これは軍事的じゃなくて、一般的な産業経済のために活用すべきだというので、辛うじてそのまゝあれを廃止というか、こわさないで保持してきて。その後建設当局と申しますか、道路関係当局におきまして、引き続いてこれを公共の事業の対象として実施すべくいろいろ苦心いたしましたようでありますが、何しろ膨大な経費がかかる一般の道路事業が非常に多く要求されているときに、関門隧道の重要性を認めるけれども、それに對して、膨大な経費を短区間のこの隧道のために投資するということは許されません。それで放置するか、それは非常に残念であるというところで、御承知のように、これが有料道路によって、むしろこれは公共の目的をも達しつつ、しかも一般道路事業に対する国家投資をある意味において分散をして、超償によつて、あるいはまた政府財政投融資によつて、一応採算をとるような形でやるべきかどうかということが議題になつたわけでございます。そこで、いろいろ計算をしてみますと、現在北九州の発展、さらには九州と本州との交通、この状況から見れば、これは有料道路としてしかるべきであるというふうな形から、これがにわかには有料道路として設定された、こういう段階になつておると存じておるわけでございます。従ひまして、料金について

はできるだけ安い方がいい、これは当然のことでございます。しかしながら、前大臣がこれを認可するに当りまして、各般の資料を総合した結果、この道路の料金についてはフェリー・ボートとの比較、あるいは鉄道、あるいは汽船等の利用というものと勘案いたしまして、さらには現在までの経費のうち、公共事業費として政府が償還の対象になくてもいいものを除いて、償還の計画ともあわせて、一応妥当なるものとして認可をした、こういう経過になつていようございまして、もとよりこれが実施の結果、現在まで想定しておる交通量以上にこれが活用されることによつて、これが料金を低下さしてよろしいということになりますれば、それに越してこれは改訂すべきだと思ひますが、現在は地元においては非常に強い料金値下げの陳情がございまして、またそれに對していろいろと運動もございしますが、現在のところ、まず実施のあと、どうしてもこれが不合理であるという客観的事実がありますれば、そのときにこれは十分に勘案して措置すべきだと思ひますが、現在のこの料金の妥当性については、見方によつていろいろございしますけれども、建設省といたしましては、今この段階においては、いろいろ御議論がございしますけれども、現行の決定されたものを活用することによつてその後の推移を見て判断すべきときではなからうかと、かように感じておる次第でございます。

○田中一君 推移を見るというのは、時間的な推移を見ようというのですか。これは非常に簡単ですよ、二十年を三十年にすれば、その分だけ安くなるんです。

○国務大臣(根本龍太郎君) その点もいろいろ私、事務当局並びに公団から聞いておりますが、この隧道の維持費と申しますか、これは各県でもこれに見る大きな隧道でございまして、これが三十年なり四十年なりが、若干の維持費だけではなかなか困難なところがあるという議論もあるようです。それで二、三十年になりますと、相当大きな改善を加えなければならぬというふうな状況も考え、そういうことからして従来の観点では二十年ないし十四、五年のところを二十六年という状態になつたようございします。で、今までのところこれは最大の償還年限を考へておるというふうな状況でございます。

それから交通量については、これは非常に長い間見なきやならぬという説もありましたけれども、少くとも半年その他見たならば大体の傾向もわかるのじゃないかと思ひます。で、そういう問題をあわせ考へて料金問題は一応現状のままに決定はなつておるわけでありまして、それでありまして、から現行のままに置いていろいろ工夫の点もあるいはあるならば、これについては検討するように私は事務当局並びに公団に要請しているものであります。原則としてのすでに認可された状況と現在の客観状況が變つておらないのでありますので、私の代になつてまだ実施しないうちに、これを變更すべき客観的条件が発生しておらないために、現在この料金を再び變更を私の方から命ずるという状態にないという状況でございます。

道の運賃にいたしましても全部国できめておるんです。これだけは、ことに千何百キロというふうな膨大な有料道路の計画を持つておる道路公団としては、それを監督する建設大臣として、この国民と国民の生活に非常に関係の深いこうした問題を、ただ一行政大臣の権限でもって許可するなというところがあつたらぬと思ひます。それが今二十二カ所あると思ひますが、そのほかにこれからますますふえるわけですね、そういう点については大臣は将来法律を改正して、有料道路の料率については国会の承認を得るというふうな形に改正しようという考へ方はお持ちじゃございませんか。

○国務大臣(根本龍太郎君) ただいまのところ私は料金の決定に當りまして国会の承認を経なければならぬという法律改正をするという考へは持つておりません。従来このような有料道路につきましては、本家は御承知のように、むしろ地元利害関係者から強い要請のもとに実施しているものであります。しかも従来この料金についてはそれほど大きな議論があまり出てきておりません。ただ一般の傾向としまして、作るときには非常に強い促進の方の要望があります。一たんできましては、作るときには非常に強い促進の方の要望があります。一たんできましては、作るときには非常に強い促進の方の要望があります。一たんできましては、作るときには非常に強い促進の方の要望があります。

○田中一君 もう一点だけ伺います。が、利子の補給を考へるつもりはありますか。

○国務大臣(根本龍太郎君) 従来は御承知のように、有料道路が地方自治体において作られたのが公団で引き受けたいという関係で、これをよく計算してみますと、初めから間に合いません。それについては補助金をやつておりました。が、今後委員会の皆さんの御意見もいろいろ拝聴いたしまして、政府として考へておりますのは、有料道路は原則として一応採算がとれるというところ、しかもまたそれが一般国民の利益が十分それでしかも確保されるというところをやると思つております。その他の採算のとれないような、補助金を出さなければならぬようなことは、これは有料道路としてやるべきじゃない。むしろこれは一般公共事業としてやるというところ、これは踏み切らないというところ、これは非常に紛糾を來たしまして、常に紛糾を來たすわけでありまして、補助金を出さなければならぬ、これはかなりの大きな政治問題になりてきまして、限度がつかないというところで、十分客観的事実を、データを調べた上に、有料道路として

やるべきものと一般公共事業でやるべきもの、これを明確にして今度はやっていきたい。かように考えておる次第でありますので、今後利子補給をするというようなことは考えないで、むしろ今後は出資をいたしまして、必要とあれば有料道路公団に対して出資金としてこれをやるべきでありまして、利子補給というような形はとるべきじゃないというような考え方をいたしておる次第でございます。

○田中一君 もう一つ、この法律を適用するに十分の申し上げてあったのですが、一定の償還年限と申しますか、有料期間というものをきめて、あとは無料にするのだというように答弁を伺っているのですが、今まで二十二箇所あるところの道路公団の有料道路のうち、当然採算がとれない、一定の年限……たとえば先ほど説明されたような地区においても採算がとれない。しかしこれは十四年間の採算をとるのだというのをきめた場合に、料金が、その償還に間に合わない場合には打ち切りますか、それとも延長しますか。

○国務大臣(根本龍太郎君) 現在まだ公団の方から、十四年なら十四年間で償還をしていくけれども、これは採算がとれないからどうだということでは、われわれの方に申請が来ておりません。従いまして現実の問題として、今これをその償還年限を延長するか、あるいはまたこれを、たとえ償還が十分できていなくとも、これは一般の公共道路に移管してしまつて、その欠損を一般会計で補給するかどうか、これは現実の問題になつておりませんが、今後十分に道路公団をして検討せしめまして、場

合によつてはそういう問題も考慮なきやならぬかもしれませんが、現実の問題としてはまだ参つておりません。○田中一君 ではこれが、二十六年というものが十八年で一応のペイをした場合に、これは当然道路公団の手を離れて、一般の無料公開の国道としての姿に、本来の姿に戻るといふことは了承されているのでしょうか。

○国務大臣(根本龍太郎君) 有料道路の本質がいれば営業性によるものではなくして、できるだけ早くこれが一般道路にしてしまふということが一つの目的だと思ひます。従いまして償還が十分できて、行けるというところになりますれば、これは一般道路に編入するということは理論的に正しいのでありますから、そうすべきであると私は考へております。

○小酒井義男君 ちょっと関連して、一点だけお尋ねしたい。そうしますと、道路の料率なり償却なりは一路線という考え方で、公団の管理する全部の道路をプールするというような考え方はないのだというふうに理解してよろしいのでしょうか。

原則を立てまして、それで償還し切れぬものは、これは有料道路にしない、あるいは区間をもう少し短かくしてしまふ、そうしてその分を公共事業費でやるというふうな基準を作つてやらなければならぬ。そういうふうな状況になりますれば、あるいはこれはプール計算をして、有料道路にした限りは、大体の基準が二十年なら二十年、それからまた料金についても、いろいろ今までの計算の方法がありまするけれども、もっと簡易な方法で算出できるといふようなことも研究しなければならぬのじゃないか。私は、今実は自分としてはそう考へています。この点

は、まだ事務局をして検討せしめていないので、結論はもとより出すことができませんけれども、どうも今までのいろいろの議論を考へてみますといううと、有料道路について、非常に何と申しますか料金にしろその他の条件が非常に差が多過ぎる。そのためにいろいろとこれは議論を起つてくるので、もとより道路を作るところの地理的条件、経済的条件がいろいろ違ふところがありまされども、やはり一つの常識的なものが、そこに基準がでるならばその方が好ましいじゃないか。そういうふうなものが研究上成立するとするならば、むしろこれはプール計算の方法も考へていかなければ、こういうことで、これは私のある一つの着想にすぎませんが、そういうふうなことで検討も命じたいものと思つております。

○小酒井義男君 時間がないうですからもう一点だけで、またあらためて時間のあるときにいろいろお尋ねしたいと思ひますが、たとえば二十年間という期間でペイせよという構想で、想定をしたところの交通量がなかつたという場合に、中途で料率を上げるようなことはありますか、ないですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) これは私の方で、現在監督官庁でありますけれども、そうした料率やその他の運営の問題は、現状のまま一本、一本の独立採算制の場合においては、何か考慮しなければならぬと思ひますが、今申し上げたようなことで、だんだんプール計算のようになりますれば、これは若干の運用上のあれが出てくると思ひますが、この点はまずその公団の方の意見を聞いた後、それに基いて私が判断するのが順序かと思ひますので、今私がそれを申し上げることは遠慮したいと思ひます。

○委員長(竹下登次君) どうでしょう。時間がだいぶ超過したのですが、きょうは建設大臣に対する質問はこの程度にしておいて……。○西田信一君 ちょっと今の問題に関連して、今の有料道路償還済みの場合、これは一般国道に公開するという建前をとられるのは当然だと思ひますが、ただ一点聞きたいのは、フェリー・ボートの場合フェリー・ボートによる有料の場合、これが償還済みの場合、やはり運転手というものが必要だと思ひますが、一般道路の場合においてもこれは当然維持費というものは一般予算から支出される。同様の観点から考へるならばフェリー・ボートの場合でもやはり無料にされるということになるのだと思ひますが、この点はいかがでございますでしょうか。

○国務大臣(根本龍太郎君) フェリー・ボートは、これは道路と違ひまして構造物じゃなくて、無料にするという建前になつていないのであります。○田中一君 もう一点。近距離、地元

の連中に対しては、回数券を使うというような方法を一ぺん考へていただきたいのです。期間においては時間をきめて、期間というのはいくらでも、時間をきめて、そして押安な回数券、あるいは定期券といううな方法をとつた方がいいと思ふのです。その方がまあ地元の反対も相違なくなるのではないかと考へます。現在の場合、そういうことは考慮されて下されいますか。

○国務大臣(根本龍太郎君) これは私の方から命ずるわけにも参りませんけれども、これは一つの構想として、公団がいりうろとそういうふうないわゆる四角四面なことばかりでなく、まあある意味においてはこれは営業でもありますので、いろいろなサービスの点を考へるといふ点はこれはしかるべきだと思ひますので、そういう方面に指導申し上げたいと思つております。

○委員長(竹下登次君) この問題は重要な問題でありますので皆さんいろいろ御質問もおありのことと思ひますが、先ほど申しましたように、建設大臣から三時までという申し入れもありました次第でありますし、超過もいたしましたので、きょうは建設大臣に対する質疑はこの程度で終りまして、引き続き公団に対して質疑のおありの方は御発言を願ひたいと思ひます。ございませうか。

○参考人(井尻芳郎君) 今のお話の回数券の問題もこれは十分考慮いたしておきます。それだけ御承知を願いたいと思います。

○小酒井義男君 今、大臣に聞いたと同じことなんですが、公団としてこれは限定した交通量が多い場合と少ない場合と逆の結果が出てくると思うのですが、非常に多い場合に料率を下げていくという考え方でそうでなしに、料率はそのまま維持しておいて無料にする時期を早めるという方法と二つあると思うのです。これはどちらがいいか一つ御研究になっておたら承わりたいと思います。

それともう一つは、将来公団の管理する道路のすべてをプールしていくというような構想を公団としてお持ちになっておるかどうか、この二点を一つお聞きしたい。

○参考人(井尻芳郎君) ただいまの道路規定におきまして非常に交通量が多えまして、そして料金がたくさん上った場合、そういう場合に年限を短かくするか、またその料金を下げるかの問題であります。先ほど来いろいろ御説明を申し上げました通りに、まだ公団が発足いたしました日がいけないのでありますからして現実的にそういった問題にはふつからないのであります。ただし考えられますことは、その時期に応じまして料率を下げた方がいい、それからあるいは年限を短かくした方がいいという点で、現実にはこれは決定しなければなりませんけれども、今私といたしまして考えておりますのは、なるべく早く無料にする方を希望いたしております。しかし、それが、そのいろいろの情勢でもって料率

の問題と同時に勘案いたしまして非常に年数を切り捨てるとか、切り捨てないとか、そういった点は個々について考えたいと思いますから御了承願いたいと思います。

それからまたプールの問題でありますけれども、なるほど公団といたしましてはプールの問題は考えないでもございせんが、なかなかその結論に達しません。ある点にいきまるといいますと、プール制は望ましいことであるけれども、またこれは地域的にみまるといいますと、どうもわれわれが通るところの道路でもって他の道路をカバーするのはいやだ、こういうふうな意見も相当あるのでございます。しかし、理想といたしましては、やはり有無相通するということの精神をもちまして、私はよい状態のもとにプール制が望ましいのではないかとということを考えております。ただし、それは今研究中でありますからしてどういふふうにするかというところは、これは建設省あるいは大蔵省関係方面と連絡をとらなければなりませんからして、その点はどうぞ御了承願いたいと思います。

○委員長(竹下豊次君) ほかに御発言がございせんか。——御発言もないようでございますから、本件に対する質疑はこれで打ち切りまして、次に移りたいと思います。

どうも御苦勞までございました。○参考人(井尻芳郎君) どうもみなさんまことに長時間ありがとうございます。

○委員長(竹下豊次君) 次に、昭和三十三年建設省住宅局、管轄局及び大臣官房関係予算に関する件を議題といたします。

○参考人(井尻芳郎君) 今のお話の回数券の問題もこれは十分考慮いたしておきます。それだけ御承知を願いたいと思います。

たします。まず、住宅関係予算につきまして住宅局長の説明をお願いします。

○政府委員(植田俊雄君) 住宅局の予算につきましては、縦と横の昭和三十三年建設省関係予算内訳書、これに載っておりますのでございまして、ページ数で申し上げますと、十九ページに公営住宅の予算がございまして、その次に、二十ページに金融公庫と公団がございまして、これも、これで御説明いたします。まず、この公団の予算でございます。

昭和三十三年住宅対策費として横書きのものがございまして、内容は同一でございますので、これによって御説明をさせていただきますと存じます。

まず二枚目の方に戸数の比較表がございまして、これについて御説明申し上げます。三十三年の政府施策住宅の戸数は三十二年と同様十九万九千戸でございます。そのうち、昨年と同様厚生年金その他住宅が三万戸でございますので、それを差し引きまして、建設省所管といたしましては十六万九千戸でございます。この戸数は同一でございますが、三十二年と戸数において変化いたしましたところの大要を御説明申し上げます。公団は三十二年度三万五千戸でございましたが、これから五千戸減りましたので、公団の住宅は三十二年度三万戸といたしました。

この五千戸減りましたものを、一千戸は公営住宅で増し、四千戸は公庫の住宅で増したわけでございまして、公営住宅におきましては、ただいま申し上げましたように、三十二年度四万六千戸でございましたのを四万七千戸にいたしましたわけでございますが、ただいま申し上げました一千戸増を含めまして第二種で二千戸といたしましたわけでございます。従いまして、第一種におきましては一千戸の減というところに相なっております。

次に、公庫の住宅でございますが、総体におきまして四千戸の増でございますが、その四千戸の配分は、個人の融資に充てます分が、これが需要が多いものでございまして、それを四千六百戸ふやしまして、分譲で千戸、賃貸で千戸減らし、産労関係の需要が多いのでございまして、これに五百戸ふやし、中高層の住宅を千戸ふやす、こういうふうにしたわけでございまして、これが三十三年政府施策住宅の戸数の内容でございます。

次に、一枚目の紙に戻りまして御説明申し上げます。公営住宅におきましては三十二年が四万六千四百六十六戸、昭和三十三年におきましては四万七千九百三十三戸でございます。この端数の四百六十六、百九十三という数字は、災害復興の公営住宅の分でございます。金額といたしましては、三十二年度が百六億に對しまして、三十三年度百六億でございます。

次に、公庫住宅でございますが、先ほど申しましたように、四千戸の増をいたしました九万三千戸でございます。その資金の内訳といたしましては、出資金というところに八千億と書いてございまして、これは欄を一つ省略いたしました八十億といたしまして、政府の新しい産投會計から出資されまうのは二十五億でございます。そのほかに回収金の五十五億を含めまして八十億としてここに計上いたしております。政府低利資金としましては

二百四十八億を予定いたしましたして、合計で三百二十八億の資金を三十三年に見込むわけでございまして、公団におきましては、出資が三十七億、政府低利資金が百七十五億、民間借入金金百億、合せて三百三十二億の資金をもって三万戸の建設に当るわけでございまして、

なお、この表にございまして、三十二年に申し上げました、防火建築帯につきましては、三十二年一億五千万円の予算でございまして、三十三年におきましては五千万円減の一億というふうに相なっております。この五千万円の減になりました理由は、三十二年度富山県の魚津、秋田県の大館の災害、大火に関連いたしました防火建築帯の予算がございまして、その災害分が減ったわけでございまして、

次の註について申し上げますと、1、は公庫住宅中カコに抱きました回収金の点でございます。これは先ほど申し上げました。2、出資金は、公営住宅については産投資金である。これは申し上げる必要はないかと存じます。3、公営住宅には災害分を含み、昭和三十三年度は百九十三戸、補助金三千三百万円、昭和三十三年度は四百六十六戸、補助金一億二千万円である。これも先ほど申し上げましたから省略させていただきます。4、昭和三十三年度は、当初予算額であり、このうち公庫三十二億、公団百二十三億、合計百五十五億が昭和三十三年度へ繰り延べられる。この点を申し上げますと、公庫の予算の三百二十八億の中におきましては、三十二年に繰り延べになりました金額が三十二

二百四十八億を予定いたしましたして、合計で三百二十八億の資金を三十三年に見込むわけでございまして、公団におきましては、出資が三十七億、政府低利資金が百七十五億、民間借入金金百億、合せて三百三十二億の資金をもって三万戸の建設に当るわけでございまして、

なお、この表にございまして、三十二年に申し上げました、防火建築帯につきましては、三十二年一億五千万円の予算でございまして、三十三年におきましては五千万円減の一億というふうに相なっております。この五千万円の減になりました理由は、三十二年度富山県の魚津、秋田県の大館の災害、大火に関連いたしました防火建築帯の予算がございまして、その災害分が減ったわけでございまして、

次の註について申し上げますと、1、は公庫住宅中カコに抱きました回収金の点でございます。これは先ほど申し上げました。2、出資金は、公営住宅については産投資金である。これは申し上げる必要はないかと存じます。3、公営住宅には災害分を含み、昭和三十三年度は百九十三戸、補助金三千三百万円、昭和三十三年度は四百六十六戸、補助金一億二千万円である。これも先ほど申し上げましたから省略させていただきます。4、昭和三十三年度は、当初予算額であり、このうち公庫三十二億、公団百二十三億、合計百五十五億が昭和三十三年度へ繰り延べられる。この点を申し上げますと、公庫の予算の三百二十八億の中におきましては、三十二年に繰り延べになりました金額が三十二

二百四十八億を予定いたしましたして、合計で三百二十八億の資金を三十三年に見込むわけでございまして、公団におきましては、出資が三十七億、政府低利資金が百七十五億、民間借入金金百億、合せて三百三十二億の資金をもって三万戸の建設に当るわけでございまして、

なお、この表にございまして、三十二年に申し上げました、防火建築帯につきましては、三十二年一億五千万円の予算でございまして、三十三年におきましては五千万円減の一億というふうに相なっております。この五千万円の減になりました理由は、三十二年度富山県の魚津、秋田県の大館の災害、大火に関連いたしました防火建築帯の予算がございまして、その災害分が減ったわけでございまして、

億合されておるわけでございます。公同におきましては同様の趣旨の金が百二十三億合されておるわけでございまして、

以上でございます。

○委員長(竹下豐次君) それでは質疑に入ります。質疑のある方は、順次御発言を願います。

○小酒井義男君 この公営住宅は、戸数はふえておりますが金額はふえていないようですが、どういふ基礎で算定をされておるのか、まずこの点について。

○政府委員(植田俊雄君) 公営住宅におきましては、金額におきまして、ごくわずかな金しかふえておりません。この差が出て参りましたのは、まず減つておる点から申し上げますと、災害復旧の戸数が減りました点でございます。しかし、一方千戸ふえておるのに、ほぼ同じ金額じやないかという御意見が必ず出るかと存じますが、これは三十三年度予算におきましては、公営住宅の用地費は据え置きでございますけれども、工事費につきましては三割の減を見込んでおる関係で、かように相なつておるわけでございます。

○田中一君 そうじやないんじやないですか。第一種の方を千戸減らして、第二種の方を二千戸ふやした、従つて計算の上では千戸ふえておるけれども、質がうんと落ちておるのでございまして、とばかり言へばいいじやないか。

○政府委員(植田俊雄君) そういうような結論が出て参るわけではございません。御承知の通り、一種住宅は二分の一補助でございまして、二種は三分の二補助でございまして、その辺のところにおきましては国費といたしましてはそう

大きな開きはございません。ただし、地方費負担と比較いたしますと、三十三年度分は七十八億円でございまして、三十三年度は七十六億四と二億円の減に相なつております。

○委員長(竹下豐次君) ほかに御質疑ございませんか。

○坂本昭君 ちょっとお伺いいたしますが、政府の考へている社会保障の面で住宅政策についても大臣はもう目ごろから十分やつておると言つておられるのですが、三十三年度の計画はともかくとして、建設省でつかんでおられる昭和三十三年度の実績について、少し説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(植田俊雄君) 公営に一種と二種の区別がございまして、また、公庫住宅については各種の種類がございまして、また、公団にもいろいろございまして、簡単にどういふ階層に住宅要求が多いかという事は、これはいろいろな統計等で私も推測いたしまして、大蔵省とのかけ合い等にも使つてございまして、なかなかそれが実態に合つていかどうかというこの確信が持てないわけでございまして、一番いいことは、それぞれの住宅

を建設いたしましたして、入居を申し込みますときの入居の倍率ということが一番大きいと存じます。そういう意味で、お話しの際につきまして、ただいまわかつておる分もございしますが、全部そろえた方がよいと思ひますので、次回にそういう資料を御提出申し上げたいと思ひます。

○坂本昭君 今の点については、ぜひ、これは皆さんの作られた政策を批判するということよりも、とにかく実際の事情としては、住宅が足りないという事は、厳然たる事実なんです。何とかして皆さんの計画を実現できるように、われわれとしても支持する上において、その実情をぜひお示しいたきたい。

それから、昭和三十三年度に公営住宅、それから公団住宅、特に家賃の問題がずいぶん出ましたですがね。公営住宅の家賃の問題、公団住宅の家賃の問題についても、今どんなふうな実情になつておるかということも、今の統計に一つ付加していただきたいと思ひます。それから特に三十三年度に、例の公団住宅の固定資産税についての問題、それから公営住宅については、生活保護を受けている場合でも入れるようにしたいということも、昨年の委員会でも承りましたのですが、それがどういふふうになつておるのか、その実情を一つ御説明願ひたい。

○政府委員(植田俊雄君) 政府施策住宅につきましては、公営、公庫、公団のそれぞれの住宅につきまして、すべて固定資産税の問題がございまして、この問題は私も非常に苦慮しておる問題でございます。なかなか一挙に解決いたしません、徐々に、しかも相互の

関連をつながら片づけたいと存じております。

まず公営につきまして、ただいまわかつておるところを申し上げますと、公営につきましては、例の交付金法がございまして、第一種公営住宅には、一般の固定資産税の四割を課す、第二種公営住宅には二割を課するということが成立いたしておるわけでございまして、参議院の方で付帯決議がございまして、法律はこの通りにきめてあるけれども、しかし入居者の家賃を高くすることのないようにという御趣旨が入つております。従いまして、自治庁もその付帯決議の趣旨を尊重いたしまして、三十一年、三十二年にわたりましては、入居者の家賃を上げない措置について協力してくれたわけでござい

ます。従いまして、交付税の非交付団体はこれは別でございしますが、交付団体につきましては、自治庁で特別交付税の方でめんどう見てくれています、交付金に当る分は、特別交付税でめんどうを見てもらつております。従いまして、現在のところ、公営住宅の固定資産税は、現実には入居者は負担していないのでございまして、そこで、ただいま問題になりますことは、三十三年度それではどうするかという問題でございまして、一たん成立いたしました納付金交付金の法律を、行政措置でそれを適当に処置していくということにつきましても、限度があるわけでござい

ますので、三十三年度いかにするかという問題につきましては、自治庁と話し合ひはいたしておられますけれども、これについては、まだ確定いたしました結論を得てない状況でござい

次に、公庫住宅でございますが、公庫住宅は、本来これは公庫から融資いたしまして、事業主体は国以外でございまして、従いまして固定資産税の問題はないわけでございしますが、一つだけございまして、府県、あるいは市の別働隊といたしまして住宅協会というのがございまして、住宅協会は、公営住宅に準ずるものとしたしまして従来固定資産税がかつていなかったものでございしますが、交付金、納付金の法律ができ、また、公団にも固定資産税がかかるという情勢になつて参りました関係で、市町村の方でどうしても固定資産税を取らなければならないことになつております。この問題につきましては、固定資産税を取らなければならないことになりまして、それだけ家賃を上げねばならぬということになりますので、そう簡単に私どもとしては結論のつけられない問題でござい

ます。私どもは、これは固定資産税をかけるということ、これはその市の住民が賃貸住宅に入つておるわけでございまして、その市とそれから住宅協会のほんとうの経営者でありますところの府県とが、よく話し合つてきめるべき問題であつて、われわれとしては、自分のうちは一、府県と市町村との話し合いにまかすという態度でいるわけでござい

ます。しかしながら、最近その問題もだいぶおぼろしくなつてきておりますが、また、現実の傾向としましては、ある程度は私わねばなるまいかというふうな傾向が各地に現れておるようでござい

ます。次に、公団住宅につきましては、昨年大へん御迷惑をおかけいたしまし

た、あの契約条項に基づきます紛争は、大体において片をつけまして、一部にまだ不満の人もおられるようでございしますが、現在きめられておる固定資産税程度は払ねばなるまいかという傾向に相なっているわけでございします。

しかしながら、現在の固定資産税は、十四坪の家で申しますれば一月四百円くらいでございしますが、ところが、この四百円という計算は、家屋の評価を格別に安く下げ、しかも、新築住宅の場合に三年間は固定資産税を二分の一負けてやるという措置によってできておる金額でございします。これが三年たちました場合には、もう一度固定資産税を増額しなきゃならぬという問題が出て参るわけでございします。これは、さしあたって、三十三年度、三十四年度では現実の問題にはなつて参りませんが、その後のことを考えますと、住宅一般の固定資産税の問題といたしまして、これも解決しなければならぬ問題かと存じておるわけでございします。大体のところ、今言うようなことでございします。

それから生活保護法の問題でございしますが、家賃補助というように、厚生省と建設省との長年の懸案を解決したという考えで、予算を要求いたしましたわけでございしますが、これは私どもの準備が不足で、大蔵省の事務当局を説得する力が足りませんもので、三十三年度はこれは実現を見るに至らなかったでございします。従いまし、三十三年度におきましては、家賃の比較的安い第二種公営住宅をふやすというところでごしんぼうをいただきますと思つております。なお、生活保護法の関係におきまして、家賃負担を

生活保護費のワケ内でもカバーできるかどうかの問題は、これは別途の問題でございまして、厚生省でも研究しておるようでございしますが、まだ、ただいまのところその結論を聞くに至っておりません。

○坂本昭君 局長さんの説明は、一応まあ承りまして……一言お聞きしたいのは、前から、大臣は、三十二年度の計画も三十三年度の計画も、非常に自衛費、ほめておられるのですけれども、局長さんは、一体御満足なんでしょうか、どうなんですか。

○政府委員(植田俊雄君) 私は、大臣と同じ考えを持っておりますというところしか申されないのでございします。しかし、住宅局長といたしましては、できるだけ多くしたいのでございしますけれども、しかし、これは国家財政全般のこととございしますので、金銭のワケがこれしか認められなければ、私もこれをもって満足するよりほかないと存じております。

○坂本昭君 家の問題は、戸数の問題と家賃の問題と、この二つが一番の問題なんです。街で出ている新聞では、建設省の住宅政策は、住の字は、住むの住じゃなくて、獣の獣だという酷評があるのです。それから特に家賃の問題について、今の公営住宅の、生活保護の家賃補助の問題あたりが結局だめだったという事は、これはおそろく住宅局長さんとしては非常に残念なこと、心の中では泣いておられると思うのですが、どうも一昨年から、特に低所得層に対する住宅問題について、厚生省と建設省と密に連絡をとってやってももらいたいということ、私の方からも再三お願いし、前の

大臣も今度の大臣も一応やるということと言われながらも、この家賃補助の件も全然できなかった。これは非常に私は情けないと思うのです。われわれ建設委員会としては、これは与野党超越して、こんなことでは、はなはだ住宅政策はだめだ、そのことだけ一つ申し上げて、あとまた別の機会に、大臣にお尋ねすることにいたします。

○西田信一君 お尋ねしたいのです。それは坂本委員からもお尋ねあつたことに間違いないのですけれども、主として公団住宅の建設費、あるいは家賃、あるいは分譲価格等に関連してお聞きするのですが、まず第一にお聞きしたいのは、ことしの予算では、政府の出資額は昨年と非常に変わつておる、また、低利資金も昨年とは非常に変わつておる。また、民間の借入金もこの割合が非常に変わつて参りました。これが建設費、あるいは家賃、あるいは分譲価格等にとどのような影響があるのかという点を……

○政府委員(植田俊雄君) ただいまの点は、三十三年度の資金内容で、三十二年度の資金内容をくらひ願いますと大体おわかり願えるかと存じますが、三十三年度におきましては、公団は前年度からの繰り延べ額が百二十三億含んでおります。この百二十三億という資金は、これは全部民間資金でございします。民間資金の借入れをふやしたわけでございします。そうしておきながら、三十三年度におきましては、民間資金は百億しか入れないのでございしますから、三十二年度は、民間資金と予定したものが三十三年度におきましては、政府低利資金に振りかわつてい

う点からいたしまして、公団住宅といつたしましては、賃貸住宅についての資金コスト四分一厘、分譲住宅についての資金コスト七分一厘、これは変更しないで済むわけでございします。

○西田信一君 私の聞いているのは、こういうふうな資金構成が変つてきたから、これが建設費、あるいはその建設費によつて生ずるところの家賃、あるいはその分譲価格にどのような影響があるかということです。

○政府委員(植田俊雄君) 資金コストは、ただいま申し上げましたように、賃貸が四分一厘の資金コストで計算いたしまして、分譲については七分一厘で計算いたしますから、従いまして建設費が同じでございしますといたしますれば、分譲の賃貸の家賃計算は三十二年度と同様でございします。

○西田信一君 公団の住宅というのは非常に高級住宅が多い。私は実例を見ておりますというところ、大体坪当たり十数万円、十数万と千四万とかいうような価格になつていっているように思ひます。分譲価格は、そのためかわかりませんが、非常に賃貸の方は希望が少いけれども、分譲はどうか希望が少いという事は、公団も非常に苦慮されているように承知をしているのです。が、大体高級住宅もけっこうでありますし、もちろん、これは賃貸も同じ建築費になると思うのですが、そういうような高級住宅だけを住宅公団が作つておるようですが、これは政府の方針なのかどうか。また、方針であるとして、どうしてそういうような、公団は高級住宅だけを作るのか。それがどうも分譲等について不評判になる原因

じゃないかと思うのですが、この点は、政府としてはどう御方針でしょうか。

○政府委員(植田俊雄君) 住宅公団といたしましては、ただいま申し上げました資金コストを勘案いたしました戸数に応じまして家を建てているわけでございまして、三十三年度で申しますと、三万戸の戸数のうち二万戸は賃貸住宅、一万戸は分譲住宅でございします。分譲住宅につきましては、坪数が割合に大きいわけでございまして、十六坪、十七坪のものがございします。そういう意味から申しまして、また資金コストが高い観点から申しまして、分譲価格は相当高いものになっております。最近の案内書等をくらひ願いますれば、一戸二百二十、三十万のものもあるようでございします。従いまして、この分譲住宅の建てる場所の選定その他は十分留意しなければならぬかと思つております。万一せつかく建てましたものが、売れ残りと同様なことになりま

すれば大へんでございしますが、最近にも、建てたばかりには、すぐ買手はなかつたけれども、しばらくたつと、それがすぐ一ぱいになつてしまつて、むしろあとから追つかけていつても、入れなかつたという事情がございします。その点は賃貸住宅と若干違つていふのじゃないだろうかと思ひます。賃貸は、入居を申し込みましたと、すぐに数倍の、東京でございしますと六倍以上の、場所によりましてはもっと高いのでございしますが、その程度の申し込みがすぐあるわけでございしますが、賃貸には、やはり頭金も相当要るわけでございしますし、また、それは自分の家にするわけでございしますから、買手

れによりまして建築経費を節減する、あわせまして土地の高度利用化、さらには公衆の利便と公務能率の増進をはかるという目的のために、各都市の官庁をなるべく合同庁舎にしようという一つの建設省官庁移轉の重要施策の一環でございます。これに要します三十三年度の経費が三億七千三十三万一千円、やはり三十二年度に比しまして二億円ほど減っております。三十三年度のこの三億七千万円は右に書いてあります通り大阪、札幌、広島、熊本、それらが三十二年度あるいはその前からの修繕の工事でございますが、さう

に大手町地方合同庁舎が新規事業として三十三年度に見込まれておるわけでございます。このうち大阪と札幌は、三十三年度におきまして第一期計画が完了する予定になっております。すでに一部入居官庁がございます。大手町は約五千万円ほどの予算がついたのでございますが、労働省あるいは関東地方建設局、関東財務局等を入れる予定でございます。

次は、港灣合同庁舎新営費、これは同じく合同庁舎でございしますが、特に港灣関係のいわゆる海運局でございしますとか、海上保安部、検査所、入国管理事務所、税関、そういったものを集めまして港灣施設の能率化に資しようという目的がさらに加わっておるものでございます。これの新営費が三十三年度におきましては七千四百九十七万円でございます、この方は三十二年度に比べまして多少ふえております。これは神戸、若松の二つの港灣合同庁舎のための経費でございまして、若松の方は三十三年度におきまして完了する予定となっております。

ほど申し上げました法律は、非常に各省関係錯綜しておりますために、むずかしい法律になっていくわけでございます。まして、ただいまの刑務所その他はあの法律でも除外例になっております。これはまあ法律を作りますときに、なかなか各省折衝が非常にむずかしいものでございますので、そのときの現状を守って法律に織り込むということとで、現状維持という建前で、法律ができたような経過もあるようでございます。そこで、まあ法律にきめられただけは少くとも建設省でやるべきであるということとは、私もはまことに先生のおっしゃる通りでありますので、これが円滑に行われますためには、予算の所管というものを、官庁管轄費のみならず、建設大臣が行うべきものと法律で定められていたもの予算は、最初から建設省の所管予算につきましては、今度はほかの省が適当かと思ふものは協議に出しまして、こちらから、建設省の方から支出委任をするというふうにいたしますれば、先生の御趣旨通りいくのでございますが、かなり予算編成の技術的な点等も、必ずしもそうなりませんので、おもに事務庁舎等に限りまして官庁管轄費、こういう科目のもとに建設大臣の所管となつております。どうも大へん残念に存じております。なお今後努力を続けるつもりでおりますので、よろしく一つ御支援を賜りたいと存じます。

○石井桂君 今のお話しでよくわかるのですが、官庁局長一人でがんばつていても、相手がもし事務の人であつたり何かすると、うまく言いくるめられちゃつたり何かする危険もあるけれども、幸い明敏な官房長が隣にいますので、

すが、あなたはこういうお考えですか、そういうものに対して聞いてなかったのですか。

○政府委員(柴田達夫君) 官庁施設の法律の建前上の問題について、どういう考えかというお尋ねだと思ひます。これは法律の建前に従ひまして執行して参るの法律の本旨でございます。官庁局長からお話でございます。毎年この法律に基づきます正しい官庁の実施が建設大臣の責任のもとに行われますように、関係省と緊密に連絡いたしまして、その理解のもとにやつていくわけでございます。漸次改善されて参つておられますので、官庁局長からお話でございます。建設大臣にやつてもらう方がよいという趣旨に従ひまして、各省の理解が深まるとともに、この本旨がますます具現されるようになるものであるというふうに考へております。

○石井桂君 まあ、それで大体いいのかもしれないが、僕が聞きたいと思つたのは、官庁局長が、たとえば外務省の予算なら予算を、外務省の庁舎を建設省につけるということができれば、そういう問題はさういふ防壁でしよう。こういう話なんです。だからそれは大蔵省との折衝になるんでしようね。そういうふうな場合に、官庁局長が一人でがんばつていてもしょうがないから、先ほどあなたのように有能なところではめたのですけれども、あなたは聞いていなかった。それで、そういうことはできるのですかというところで、それは折衝だけで、大蔵省に建設省の予算として、たとえ

ば外務省、たとえば文部省、そういう予算をつけるようなことができるのですかという事です。

○政府委員(柴田達夫君) 折衝も必要でございますが、最後のには予算の所管の問題でございますので、法律でそのまゝのケースがきまりません。予算の所管というところは、厳密にいへば開議できるものというところになりまして、が、実際問題といたしましては、関係省とは折衝いたし、大蔵省がどの省につけるかということ、実際はきまつていくわけでございます。従ひまして、今申し上げましたように、各省との理解を深めると同時に、大蔵省が予算を認めるに當りまして、官庁施設の法律の建前を尊重して参らうことが必要でございますので、今各省と申しました中には、大蔵省に最もよく理解してもらわなければならぬわけで、毎年大蔵省に對しては、そのことは建設省といたしまして力説して参りますから、お話しすることはできることとでございます。

○石井桂君 もう一つ関連して、昔官庁局長というのは大蔵省にあつたんです。大蔵省の官庁管財局というのがあつて、その中の工務部が建築部であつた。その時代には、大蔵省にあるのだからお手盛りなんだ、さういふのがあつたように思ふのです。どうもよその省へいっただけ協力しないなんていう態度は、ほんとに役人らしくてセクショナリズムに徹底して、まことに妙だと思ふのだけれども、今のあなたのお話を聞くと、努力によつて年々改善の一途をたどつていくというところから、まあこのくらいにしていきますけれども、ほんとうですか、改

善の一途をたどつていくというのは、たどらないからだんだん少なくなつてしまふのじゃないか。

○田中一君 前年度と比べて委託工事その他を含めて、官庁局の仕事はどのくらい増減がありますか。

○政府委員(櫻井良雄君) 大体総額に於いては変わらないと思つております。

○田中一君 そうすると五十七億八千万円ということですね。

○政府委員(櫻井良雄君) 五十七億八千万円というのはいくらでございますか。

○田中一君 委託工事四十億、それからあとの方に載つてゐるのが十七億八千万で五十七億八千万円、それでいいの。

○政府委員(櫻井良雄君) それからまた各省から建設大臣が実施すべきものとなつていないものから、まだ支出するものも予想いたされますし、それからさらに繰り越しのものがございますので、それを計算に入れる必要があると思ひます。繰り越しが約十五億円ほどの見込みでございます。それを入れますと大体七十五億から八十億近くになる予定でございます。

○田中一君 前年度と同じですか、大体。

○政府委員(櫻井良雄君) 前年度と變つておりますのは、これは特別会計は除外例になつておりますが、特別会計の中でも、労働省関係の病院と補導所の特別会計が本年度からはなくなりまして、労働福祉事業団の事業になりますので、その分が正式な支出には参りませんが、それが減るわけでございますが、これはあるいは場合によりましては、全然純然たる委託工事にな

るかとも思ひますが、そういうものを入れますと、ほとんど同じになると思ひます。

○委員長(竹下豐次君) 本件につきましても、御質疑がまだありでしようけれども、本日はこの程度にしまして、次に、官房関係の予算について説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(柴田達夫君) それでは官房関係につきまして申し上げますが、建設機械等は道路、河川等の際に、それぞれ局長から御説明申し上げます。私もおりました御質疑にお答えいたしましたので、きょうは機械関係と試験研究機関等についてだけ申し上げます。大臣から最初予算説明をいたしました際に、三十三年度の建設省機械関係にいたしまして、本省道路局に二部を新設することといたしまして、道路事業の拡充に備へまして、機械の強化を行うことにいたしました。同時に北陸及び四国に地方建設局を新設いたしました。建設事業の遂行に万全を期待することといたした旨御説明申し上げました。本省の道路局の二部は、管理部、建設部というものを新設いたしました。考へております。これに伴ひまして、現在の五課を六課にいたしたい、かように考へております。それから北陸、四国の地方建設局につきましては、これに伴ひまして諸度調査費、庁舎の借り上げ、それから新規二十人の幹部職員を増員、こういうことを含めまして約二千二百万の新地方建設局の増加分の予算が計上してございます。いずれも以上申し上げたことに基づきましては、いずれ建設省設置法の改正によりまして、今国会に早急に御提案申し上げる考へてございます。

それから、かねて当委員会におきましても、いろいろ御決議やら御要望がございました。常勤職員等の身分の安定をはかるための定員化につきましては、今回は建設省関係といしまして四千五百五十三名の定員化を組むことにいたしました。この予算の中に計上してございます。建設省関係といしましては、まだまだこのほか多数の定員外職員をかかえているわけでございます。できることならば、もっと広範に大多数の定員外職員の定員化をはかりたいのでございますが、何分にも今回の定員化の措置は公務員制度の改革を待たないで、それに先行して、とりあえず必要と認められるものを定員化しておこうということでございまして、行政管理局、大蔵省、これらの方針に基づきまして四千五百五十三名ということに、今回といしましては落ちつきました次第でございます。これは、もちろん要求いたしました私どもの方といたしましては、期待いたしておりました数と比較いたしました十分とは申すわけには参りませんけれども、行政管理局の方針は、今回定員化できなかったものは、決してこれは定員化しないという意味ではないので、これらについては一応その定員化すべきやいなやの問題は保留して、次に公務員制度の決定を待つて措置を、その制度改革に伴って措置をいたす意味であるから、いわば保留であるということ、今回としてはやむを得ず四千五百五十三名の定員化に落ちついておるわけでございます。その内容は、地方建設局関係、公共事業に従事するものは四千四百八十八名。そのほか行政部費の関係で、本省、付属機関

等で六十五名、合せて四千五百五十三名の定員化をいたしております。この関係の予算をいたしましては、それぞれ本省あるいは付属機関の行政部費あるいは地方建設局の予算、あるいは公共事業に従事するものにつきましては、間接費の中の工事事務費等に分れて、完全に定員化された趣旨に沿いまして、俸給費その他従来の常勤職員給与費から、人件費を正確な俸給費その他の項目に移しまして、予算を計上いたしております。

それから、これもまた昨年来建設省付属の試験研究機関等についての予算が非常に不足しておるので、公共事業をやる以上は、もっとその方面に力を入れるべきであるという当委員会からも御要望あるいはおしかりを受けておった問題につきまして、今回の予算におきましては、予算の許す範囲内におきましてわれわれの方も力を入れて、若干の増額をいたしているのでございます。

地理調査所について申しますと、二千八百八十八万円の増と、土木研究所におきましては二千四百百万円の増、それから建築研究所におきましては二千二百百万円の増、この三試験研究機関あるいは調査機関を合せて六千七百四十九万円の増と、全体の予算が五億六千万円でございます。六千七百百万円の増といたしまして、それぞれ試験研究施設の充実を極力はかるようにいたしております。

大休官房関係の事項につきまして、これだけ御説明申し上げまして、なお御質疑がございましたら、お答え申し上げます。○石井桂君 土木研究所の増加した費用は主として何ですか。

○政府委員(柴田達夫君) 土木研究所でございます。

○石井桂君 土木研究所、建築研究所の二千百万円増加したでしょう、これは主として何ですか。

○政府委員(柴田達夫君) 申し上げます。土木研究所におきましては、この道路事業の拡充に伴いまして、道路の試験施設に重点的に力を入れたという方針のもとに二千四百万を行政部費の方で増額いたしております。これは千葉県の稲毛の地理調査所が東京の方に移転することになっておりますので、将来あそこを使って参りたい。そこでその施設費の点では本年は十分と参りませんけれども、道路の大型の実験施設を設置することにいたしました。そこで試験舗装施設、それからスリップ試験、これをやって参りまして舗装とそれから高速道路の研究を行うようにいたしたい。なお、この土木研究所につきましては、ただいま申し上げました行政部費の二千数百万円の増に加えまして、道路の特別会計の事業費の方から約二千数百万円を調査費として土木研究所に出しまして、ただいま申し上げました道路の試験関係には四千二百二十百万円で道路の試験研究をいたしたいと、かように考えております。

それから建築研究所は二千二百六十一万の増になっておりますが、これはかねがね建築研究所におきまして加圧試験機というものがいいのございました。予算の関係上買えませんで、ただ、予算の関係上買えませんが、この機会に比較的近代的な五百トンの加圧試験機を購入いたします、これだけで二千百万円出すわけござい

ますが、これは非常に建築の研究上必要なわけでございます。と、五百トンの試験機を購入することにいたしました。柱熱間加熱炉設置費を八百五十万円計上しております。大体そういうふうな必要な機械器具を購入いたしまして、試験研究に便ならしめるようにいたしたい。

○委員(長竹下豊次君) ほかに御質問ございませんか。

○坂本昭君 研究所の方どなたか来ておられますか。

○政府委員(柴田達夫君) 本日は参っておりません。

○坂本昭君 それじゃまた機会を改めて……

○委員(長竹下豊次君) それでは、本日は質疑をこの程度にとどめまして、これで散会いたしたいと思います。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(竹下豊次君) 本日はこれで散会いたします。

午後四時三十四分散会

昭和三十三年二月二十一日印刷

昭和三十三年二月二十二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局