

参議院建設委員会會議録第十八号

昭和三十四年三月十九日(木曜日)午前
十時四十九分開会

出席者は左の通り。

委員長 早川 慎一君
理事 稲浦 鹿藏君
岩沢 忠恭君
田中 一君

委員

石井 桂君
小山邦太郎君
西岡 ハル君
松野 孝一君
内村 清次君
上條 愛一君
安部 清美君

国務大臣

建設大臣 速藤 三郎君

政府委員

建設政務次官 徳安 實藏君
建設省道路局長 佐藤 寛政君
建設省道路局長 關盛 吉雄君

事務局側

常任委員 武井 篤君
会専門員

建設省道路
局政課長 三橋 信一君

本日の會議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○道路法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○道路整備緊急措置法の一部を改正す

る法律案(内閣提出、衆議院送付)
○日本道路公団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(早川慎一君) これより建設委員会を開会いたします。

この際、参考人に関する件についてお諮りいたします。首都高速道路公団法案並びに公営住宅法の一部を改正する法律案について、参考人の出席を求めその意見を聴取することにいたしましたかと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○委員長(早川慎一君) 御異議ないと認めます。

なお、参考人の出席を求める日時、参考人の氏名、その他の手続は、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○委員長(早川慎一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(早川慎一君) それでは、道路法の一部を改正する法律案、道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案及び日本道路公団法の一部を改正する法律案を一括して議題といたします。

以上の各法案については先日の委員会で道路局長から補足説明を聴取しております。本日はこれらの法案の質疑を行います。御質疑のあり方は順次御発言を願います。

○内村清次君 まずこの道路整備緊急

措置法の一部を改正する法律案につきまして、一、二点質疑をいたしますが、これは本委員会におきまして、当初三十四年度の予算計画が提示せられましてから総括質問で私も建設大臣に質問いたしましたわけでございますが、その際にこれは当委員会といたしまして、かねて政府の方で策定をしておりました道路整備の五カ年計画ですね、この計画の閣議決定がなされて、そうしてその五カ年計画というものがいよいよ本質になりましたという通報は私たちも聞いておりましたけれども、これはもう基本的な政府の政策でもありますから、その五カ年計画というものを一つ本委員会に提出をしていただいて、そうしてその五カ年計画によっての計画の実施を一応委員会でも説明を願うと同時に、またこれに対して質疑も展開をするというふうなことを期待いたしておいたわけですが、閣議の決定はなされたというふうなことから、その資料が提出してありますから、その資料は一体どういふふうになっておるかというところが第一でございます。

それから、この計画によりまして各府県別の道路計画も一つ提出してもらいたいと思うのですが、その点いかがでしょうか。

○政府委員(佐藤寛政君) 道路整備五カ年計画につきましては、かねて委員会からも御要求がございまして、予算の御審議に当りましては、さうござらんないけれども、

ろ、非常に延引いたしておりますので、まことに恐縮に存じておりました次第でございます。先日の二十日に閣議決定に相なりました次第でございます。実は本日御説明申し上げようと考えておりましたけれども、資料としてござらんないで、

ただいま御質問でございますので、第一点として道路整備五カ年計画について御説明を申し上げます。この五カ年計画を策定いたしましたまじ基本方針というふうなもののついて最初申し上げてみたいと思っております。これにつきましては、最近におきまして経済の発達、それに伴いまして自動車交通の増加並びに今後それがどういふふうに進展していくか。それからまた道路との関係におきまして、道路の整備の現状から考えまして、今後五カ年間に道路事業として、どの程度のものをやらなければならないかということ、を、まず最初に巨視的にいろいろな方法を検討した次第であります。結果を申し上げますと、昭和三十三年から三十七年までのこの五カ年間に最小限度として道路に使う事業費、つまり総投資は一兆円をどうしても必要とするというところを一つの基本方針といたしております。この一兆円は国内全般にわたる道路に使われます投資でございますので、当然その中には地方の自治体が単独事業として、地方財源——自由意思をもって実施するあらゆる道路事業も含まれるわけでございます。それらのものは一応別といたしまして、

国の五カ年計画で実施いたします分といたしましては、この一兆円の中で八千百億円というふうに見積った次第でございます。その八千百億円のうちの直轄事業あるいは地方に対する補助事業、つまり一般道路事業でございますが、この事業につきましては六千百億円、そのほか有料道路事業につきまして二千億円程度のものを考えなければならぬ。合せて八千百億円。そのほかに先ほど申しました地方の単独事業として予定されます分が千九百億円、合せて一兆円ということになる次第でございます。

それから基本的な考えの第三点といたしましては、この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という法律がございまして、この法律によりましていわゆる積雪寒冷地域というものを実施いたすことに相なっておりますが、この事業はやはりこの道路整備事業のうちに含まれるわけでございます。道路整備計画といたしましては、この法律による事業も、この道路整備五カ年計画の中に含んで考えることにしておるという点でございます。

それから、その次には、これだけの事業を実施いたすということになりますと、国費も相当多額を必要といたしますが、同時にまた地方費も相当のものを必要とするわけでございます。御承知のように、地方財源があまり豊かでない現状におきまして、多額の地方費を必要とするということはなかなか問

ないけれども、

の新設に五百九十億円、その他の道路の新設及び改築、これは日本道路公団が実施いたしております一般道路のことでございます。これが三百七十九億円、維持及び修繕といたしまして二十億円、道路調査といたしまして十五億円、こういうふうな見積りに相なっておりますわけでございます。以上閣議決定の内容を簡単に御説明いたしました。

なお、参考資料として三、四の資料を添付いたしておりますが、資料の一は、五カ年計画の内訳といたしまして事業費、予算額に分けて、道路の種別的に、それから雪害事業、建設機械、調査、それから有料道路というふうな、道路の種別ごとに事業費と予算をあらわに入れてございます。それから資料の二の方は、一般道路事業の内訳といたしまして、道路の種別ごとに内地の直轄、それから補助事業、北海道の直轄、補助事業、それから街路事業、これも内地と北海道に分けて、それから北海道の直轄、補助、機械というふうな、道路の種別別に事業費、予算額をあらわに入れてございます。

それから参考資料の二でございまして、これは道路整備五カ年計画実施後の道路整備状況これは先ほどこの道路の改良と舗装について目標のところでも申し上げましたが、この整備延長等を掲げまして、ややくわしく道路の種別に改良状況と舗装状況が、五カ年計画実施前と実施後においてはどうかというところを、延長並びに比率を資料であらわに入れてある次第でござい

ます。それから資料三は五カ年計画の財源関係でございますが、これをちょっと

御説明いたしますと、事業費八千億、一般道路六千億、有料道路二千億、こういうふうな相なっております。このうち二といたしまして、国費及び地方費所要額見込み、国費所要額が五千三百二十二億円、このうち純国費で入り用のもので四千九百三十八億円、これを分けますと一般道路分は四千六百二十六億円、有料道路分は三百十二億円、それから直轄事業の地方負担金相当額の借入金が三百八十四億円、合計いたしまして国費の所要額が五千三百二十二億円、こういうふうな相なるわけでございます。地方費関係といたしましては純地方費が一千九十九億円、これにたたまし申し上げました直轄事業の地方負担金が三百八十四億円、合せまして一千四百七十四億円、

こういうふうな相なるわけでございまして、これらの国費及び地方費の必要額に對しまして、特定財源の見込みはどんなふうになっておるかということでございますが、これは下のほうにございましてガソリン税収入が四千六百二十一億円でございます。それから地方関係では道路譲与税が八百三十九億円、軽油引取税が七百四十三億円に相なっております。これで合せまして千五百八十二億円というものが、この閣議決定の事業に対する財源の考え方でございます。

その次に雪害特別地域道路交通確保六カ年計画というのがございまして、これは先ほど申しました法律によりまして三十二年度から六カ年計画にいたしまして、この内容を、この計画の三十三年度分からのものを道路整備五カ年計画の中に含まれるようにいたして

おるわけでございます。この説明は省略いたします。以上簡単にございまして、説明を終ります。

○内村清次君 大臣に一つお尋ねしておきたいと思ひます。この閣議決定の道路五カ年計画というものは、特徴とすれば大體財源一兆円ですね。これに高額の国費を注入をして今後五カ年間で整備するということに特徴があると思ひます。ところが、従来委員会を通じまして、同一内閣でも大臣がかわりますと、各年度等におきまして一応五カ年計画あるいは十カ年計画というふうな計画がなされておる。今回はその特徴を含めまして、遠藤建設大臣のときにこうやって画期的な施策がなされるのでございまして、これがまた従来通りこの計画は計画といたしましても、實際二年度、三年度になつてきて、これがまた財政的にも、実施上の實際の上におきましても、これが熱意が變つてくるというふうなことがあつては、私たちは内閣の性格に對しましては、疑いを持しますけれども、どうも国民に對して相済みないと思ひます。で、この閣議決定というものに對しては、いつ大臣がおかわりになつてもならないでも、そういう熱意を持続されるかどうか、ほんとうの基本方針というものがあつかうか、その点の一つお伺ひしておきたいと思ひます。

○國務大臣(遠藤三郎君) 道路五カ年計画についての将来の見通しについてお尋ねであります。御承知のように各種の問題について五カ年計画というものが唱えられております。しかしその五カ年計画の中には各省単独で、た

とえば建設大臣が建設省としての五カ年計画を立てるとかいう場合もございまして、そういう計画は建設省限りでやっておりますから、一つの努力目標になつておるわけでありまして、その計画は大蔵大臣はこれを了承しておらない。従つて次年度、三年度の予算折衝の場合に、大蔵省はそれに拘束をされないのであるが各省限りのいわゆる五カ年計画でございまして、そういう五カ年計画についてはその省で一応の目標を定めて努力はして参りますけれども、それが政府全体として実施されるという確証はないわけでありまして、

かしこの道路五カ年計画につきましては、御指摘のように、最初計画を立てまして、それが二年、三年後には、全く最初の構想がくずれてしまうようなことがあつては大へんであります。自民党の大きな約束でもありましたので、将来この五カ年計画最終的に実現されるまで、必ずこの計画でいくんだというかまを内閣としてきめたわけでありまして、従つてこれには大蔵大臣も了承しておりますし、経済企画庁長官も了承しておりますし、總理大臣も了承しているわけですから、そういう意味で国全体の方針としてきまつたわけでありまして、でありますから、それだけにこの計画をきめるのに非常に手間をとりまして、昨年の十月以前にきめなくてはならぬはずでありましたけれども、次年度の財源関係はどうなる、三年度の財源関係はどうなる、ということまでびしりと検討いたしましたので、これで五カ年計画必ず実現できるといふ見通しが内閣として立て、それに基いてこの五カ年計画は策定されたのであります。もちろんこの五カ年計画

は、法律的に次年度、三年度の拘束するものではありませんけれども、政治的な約束としては、次年度、三年度を拘束しておるわけでありまして、従つて事務当局が昭和三十年度の予算要求をいたします場合に、この五カ年計画に基いて予算要求をいたしますれば、大蔵省はこれをむげに断ることはできないのであります。これは必ず実現されていく、こういう性質のものでありますから、それだけに非常に念を入れた時間もかけたわけでありまして、この五カ年計画が最終段階まで実現されるということについては、固い自信を持ち、またそうなくてはならぬという確信を持って進めておるような次第でございまして。

○内村清次君 二十八年に、大臣も御承知のように、当委員会でも問題にいたしました治山治水の五カ年計画、これも亡くなられたけれども、当時副總理であつた緒方さんが会長となつて、おそろくこれもまた内閣の責任に對して御策定になつたと思ふので、それが今日になつてみますると各項目というものが全く計画通りいっておらない。この根本原因というものはあとで大臣から説明していただきますけれども、あるいは大蔵省を拘束しておらないとか、内閣全体の責任ではなかつたかというようなことが、あるかもしれないけれども、私たちはいやはしくも保守内閣として、当時の總理はかわつたにいたしましても、やはり保守内閣の国民に誓つた治山治水の私は五カ年計画であつたらうと思ふので、それがこれとたまたまの御説明によりますると、閣議で決定したことであるし、大蔵省の方も拘束していく、

同時に五カ年間はこれは一つ経済上の問題、財政の問題もありましようが、これを国民に誓つて、計画通りに遂行していくというようなお話でございませうけれども、しかしやはりあの五カ年計画と同じような形にならないかというのを私は憂へるわけでございます。あの問題、すなわち治山治水の問題と対比して、いま一つ大臣の決意を御説明願ひたいと思つております。

○国務大臣(遠藤三郎君) 昭和二十八年の大災害を契機にいたしまして、当時の副総理が主宰いたし、治山治水の大計画を立てたということは御承知の通りであります。ところがあの計画は、政府としてはやるのだというやうなことで参りましたのですが、実は努力目標であつたのであります。一兆九千億程度になつたかと思ひます。非常に大きな、根本的にやるにはこうやるのだという努力の目標を掲げておつたのであります。ところが実際の五カ年計画を進めて参ります場合に、あの努力目標を達成する一つの段階として、第一次の五カ年計画を立てたのでありますけれども、その五カ年計画は閣議決定になつておらないのであります。いわば建設省の努力目標のやうな形になつておつたのであります。でありますから、これはこういうことをしておつたのでは、いつまでたつてもこれはだめだ、災害のあつたその年にはばつと騒いでやりますけれども、その翌年は忘れたやうになつてしまつて、予算をとりついても大蔵省がなかなか予算を出さない。これは大蔵省が判を押ししたものでないという議論が行われてきたのであります。であります

すから、私は昨年どうしても治水の五カ年計画を立てなければならぬ、それはどうしても単なる努力目標であつてはならない、これはあくまで政府が閣議できつてきつて、この五カ年計画は責任をもつてやるという建前の五カ年計画を作らうと思ひまして、非常に努力して参りました。私の、建設大臣としての努力目標の五カ年計画でしたらば、昨年作ることば簡単であります。しかし私はそれはもう意味がないと、ただそのときに五カ年計画、五カ年計画といつて騒ぐだけで、その翌年はけろつと忘れたやうになつてしまつて予算が取れない、そういうことではないか。そういうことを繰り返しておつたのではいけないので、閣議できつちと決めて、そして次年度まで五カ年計画にしたいというところで、実は閣議でも非常に争つておつたわけでありまして。いろいろ検討して参りますと、そういうことになつて参りますと、実際の年度、三年度に政治的な予算の拘束を受けて参りますから、簡単に結論を出すわけには参りません。そこで昨年のこの予算の編成、三十四年度の予算の編成をしたときの事情を申し上げますと、農業関係の治山治水の、ことに砂防の問題との関連、この関連等についても少し見直しをはつきりつけなければいかぬ。両者の調整をとらなければいかぬ。それからさらに三千五百億円の投資をする。ことに果して年々の災害二千四百億円のうちの千億円を減少せしめるという計画に合うかどうか。三千五百億円を投資しなくても二千四百億円で

の目的が達成されるのじゃないかといふやうな議論も出たりしまして、個別に一つ一つ當つていく、積み上げて、もう一度念を押して計画の正確を期して、そしてはつきりしたものにしやうといふことを申し合はせることによりまして、閣僚懇談会で財政的の裏打ちをして、三十五年度までにこの五カ年計画をきめよう、こういうことを閣議了解でまとめまして、そして治山治水五カ年計画は一時保留をしたのでございまして。私は建設大臣の努力目標としての五カ年計画をここで出すことは、世間的にはいかにも意味がなけれど、實際にはほとんど意味がなけれど、私は考えましたので、国会に對してはまことに申しわけない。申しわけないと思ひましたけれども面子よりも實質だといふ考えで、治山五カ年計画を三十四年度から立てるといふことを一時保留をいたしまして、そして三十五年度に諸般の問題になつた点を全部解決いたしまして、閣議の決定によつて、後年度にも及ぶ財政負担についての責任を持つことが出来るやうに、しかもそれは内閣としての責任の持てるやうな五カ年計画にしようといふことで、今検討をしているやうなわけでありまして。

○内村清次君 この資料をききよう御配付になつたのですが、この資料を見てみましても、これは道路種別ごとの財源計画及びまた五カ年間の完遂目標の一定の数字がこう出ておるのです。いやしくも五カ年計画と名乗つたならば、岸内閣の中にも経済企画庁があつて、経済の五カ年計画といふものも唱えられておりますからして、それと見合つた、しかもまたこれははつきりといふ一兆億といふやうな数字が明確に出ておりますからして、経済の伸びと合せて一応のこの年度別の財源計画といふものが、これには私はついてくるものだと、こう考えておつたわけなんです。そして、それが計画性のあるもので、計画的に年度別にどこまで伸びていくといふやうなことで、あるいはまたその年度別の計画にきつちり合はせたやうな実施努力をやつていく、こういうやうなことが初めて計画性のあるところの五カ年計画ではないかと私は思つておるのですけれども、この年度別の財源、または年度別の道路整備の計画といふものがこれには載つておりませんが、これはどういふわけですか。

○国務大臣(遠藤三郎君) 完全な五カ年計画としましては、各年度別の支出と歳入とをはつきりきめていくことが完全な五カ年計画だと思ひます。ただ、今回この五カ年計画を作るにつきまして、非常に手間をとりまして、それらのこまかな点まで検討して参りますと、まだ相当時間がかかつて参ります。かたがた歳入の方も多少多くなつたり少くなつたりいたしまして、見積りの狂いも出て参りますので、さしあたり三十四年度の計画をきめておきまして、そして三十五、三十六、三十七年の計画といふものは漸次それを固めていく。大きな目標だけはきつちとさせてこれは動かさない。従つて、三十五年間にやる仕事と三十六年度にやる仕事との間に、多少とも少し検討した上、先にやるようになるか、あとにやるようになるか、そういう問題のゆとりを多少残しておきまして、そして少し變つてもすぐ五カ年計画の変更だといふやうなことになるやうに、大ワクだけはきつちときめよう、こういう考え方を持っておつたわけでありまして。これで三十五年度以降の計画ははつきり出ておらないから、五カ年計画はあとでまた行方不明になるのではないかと御心配だろつと思ひますけれども、そういうことは絶対ないと思ひます。

○内村清次君 私はその点に非常に疑問を持つておるのです。これは従来のやり方がみんなそれだつたのです。今は絶対心配ありませんと、たとえ自分がかつても、建設省をいたしまして、閣議決定をした以上は、大臣がかわつても、一つこれは五カ年間に必ずやりまふといふお話のやうでございませうけれども、そこに私は、どうもやはり国民に示した計画性といふものに對して国民が信用しないといふことは、ここに原因がありはしないか。せつかく大臣のときにこの計画がなされたとすれば、私は年度別の一つ財政計画もきつちり拘束させて、そして府県に對してもその努力目標を、政府の計画を十分周知されて、そしてその上に立つて、あとは府県の財政関係とあわせて一つ調整をしていくといふやうなことで、初めて私はこの価値があると思ふのですけれども、この点がなされておらないことは、非常に遺憾に存じておるところであります。というのにも現にたとえば揮発油の譲与税の問題につきましても、軽油引取税の問題につきましても、もうすでに与党を含めて政府の出したところの案と

いうものは修正されてしまつておる。財政計画というものはこれでもう一つの被疑が起つてゐるのです。だからこういう点は一体大臣としてはどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(遠藤三郎君) ガソリン税収入がもし減つて参りますと、財源の面においてこの計画が多少修正されることになって参ります。ガソリン税の収入減によつて一般会計から出す金が減つて参りますれば、これをあるいは公債によるとか、あるいは自然増収でどの程度上るかとか、さらに計算を精密にするとか、あるいはその他のいろいろな手が考えられて参ると思ひますが、ガソリン税の方は、私どもは何としてもこれを修正をしないようにお願いしたいと思つております。

軽油引取税の方の問題は、昨日も衆議院の方で一応修正案が出ました。これは私も同意いたしましたのは、地方財政の面には影響がございまして、道路の整備の上において直接必要な財源としては、この四千億円の案で多少余裕があつたわけでございます。千九百億円の一般の単独事業に因る分、すなわち地方の交付税等でまかなう部分に食い込む余裕を持つておつたわけでございます。その程度でもって今回の増税の減はまかなつていけるといふことで、つじつまが合うという見通しがつきましたので、私もあの修正には賛成をしております。そういう事情でございます。ガソリン税の方は何とかして修正をしないで通してほしいと、こういう考え方になっておる次第でございます。

○内村清次君 先ほど大臣は、軽油引取税の問題は、交付税で地方の方では

まかなつていくからというお話でございましたけれども、おそらくは地方公共団体といつても、相当異論のある問題ではないかと思つて、私は、今後の計画において、決してこれが支障がないとは断定することはできないと思ひます。そういった内閣の性格、あるいは与党の性格がある以上、私たちは、もう少しきつちりした年度別の目標をお立てになつて、そうして省をあげて、また内閣をあげて、この道路整備の方に力を尽していく、産業基盤を拡充していくという熱意がほしいわけですね。その点は重ねて強く一つ計画の変更のないように私は希望いたしておきます。

次に、今回のこの緊急措置法案の中で五カ年間を延長したということにつきまして、私も賛意を表します。この日本道路公団法の一部改正の点で、ただいま名神の高速道路の用地買収がなされてゐるのですが、これはまあ事務当局からでもけっこうですが、この状況は一体どうなつてゐるのか、さらにまた、本年度から三十四年度に繰り延べてゐるところの額というものは道路公団にはどれくらいあるか、その点の一つはつきりしてもらいたいと思ひます。

○国務大臣(遠藤三郎君) その概要について私が申し上げまして、詳しい数字的のことは事務当局から説明したいと思ひます。道路公団の名神国道の用地買収の事業はなかなか大へんな仕事でありまして、非常に進捗がおくれておつたのであります。これははなはだ私は申しわけないと思つておるのであります。當時は、用地買収について非常に困難が

ありまして、その用地に立ち入りをし調査をすることさえも拒否されたような地帯もあつたのであります。しかし、こういう方々には根気よく事情をよく話しまして、そうして賛成を求め、その後だんだんわかつて下さいましたために、用地買収も非常に進んで参りました。御承知のように、最近の道路工事は、用地が解決すれば、もうほとんど大半の問題は解決したと言つていいくらいに私思つておるわけでございます。あとは技術的にはほとんど建設をやればよいのでありますから、建設技術も非常に進んでおります。きつめて短期間に道路の工事というものは進んで参ります。用地が一番問題でありまして、しかも、用地をあまり民意を無視してがしがしやつてしまひますことは、これはいかかと思ひまして、できる限り納得がいくように、よく事態の重要性というものを認識していただくことに努力して参りました。最近では用地買収がだいぶ進んで参りました。従つて昭和三十三年の繰り越しは六十億から七十億になるかと思ひます。詳しい数字は道路局長からあとから説明していただこうと思ひますが、しかし、三十四年度になりますと、買収された用地の上に道路建設をやるといふことがはつきりして参りますので、三十四年度には名神国道の道路の建設が急速に進んでいく、そういう状況であることを御了承いただきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤寛政君) 私から若干数字的に御説明申し上げます。名神高速道路の用地取得につきましては、まずこの全線につきまして、地元の御了解を得まして、用地買収の準備をして

おる部分、測量をしておりまして、この測量が完了いたしましたものが全体の約七三%程度に及んでおります。完了して参ります。その部分につきましては、直ちに用地買収の交渉に入るやうに今いろいろ準備いたしておるわけでございます。用地買収そのものにつきましては、名神の全路線に工事着手の優先順位を設けて用地買収を進めておりますが、第一順位区間といつたしましては尾崎から栗東間、これは大津の第一区間、それから第二順位の区間といつたしましては、その尾崎から西に延びて終点である西宮まで、それからまた滋賀県の彦根から一宮まで、これが第二順位、それから第三順位といつたしまして滋賀県の中間部分である栗東から彦根間、こういうふうな考へておりますが、このうち第一順位である尾崎一宮栗東間について申し上げますと、今年の一月一日現在におきまして、土地、物件等の買収補償が済みましたのが二〇%に及んでおります。その当時の見込みでこの年度末までにはこれが五〇%程度に進むだろう、土地につきましては、物件につきましては七〇%程度までとるだろうという見込みで現在進めておるわけでございます。なお栗東一宮間のうち京都のバイパスでございますが、この部分につきましてはもうすでに昨年に用地買収を完了いたしましたし、現在現場で工事を進めておる状態でございます。

○内村清次君 私はこの委員会で大にちよつとお尋ねしたことがあつたのですが、今回の日本道路公団法の一部改正案の中に、国際復興開発銀行の方から資金の導入をやる、こういったこ

とが明確に出されておるわけですねども……先ほどまだ道路局長から実は私の質問に対する御返事がないようですが、たとえば本年度から三十四年度に對して道路公団の事業繰り延べをやつておる額が一体どれくらいあるかという問題もあるわけですが、とにかくこの道路公団に對しましては、政府の方でも一般の財源からも、財政投融資からも毎年々々予算が、あるいは資金が手当てがなされておるわけですね。今回この公団法の一部改正で資本金を増加するということですね、こういうことが建設大臣の認可事項として設けられたわけですが、そうやって資本金を増加するというようなことがなぜ必要かといふことが、どうも私まだ明確でないのです。

○国務大臣(遠藤三郎君) 実はこの問題につきましては、三十三年度にはたしか補助金という形で道路公団の方へ出しておつたのであります。その目的は何かと申し上げますと、道路公団が市中の銀行あるいは財政投融資から融資を受けます場合に、やはり非常に利息が高くなつて参ります。利息のつかない金を入れますと、そうしてその経費を減じて、それによつて料金の額を少くしていかねければ実際の需要、要求にこたへられないといふことが大きな目標の一つであります。三十三年度には約五億円の補助金を計上したのであります。今度は資本金というふうな形の方がいいだろうといふことになりました。四十五億円を資本金の形でもって政府が出資する形にして参つたのであります。この目的は今申し上げた目的と全く同じでございます。なお詳しいことがもし御必要であれ

ば道路局長から答弁していただくことにしたいと思いますが、大体そういう考えで政府出資というものを認めてあるわけでございます。

○政府委員(佐藤寛政君) 先ほど内村先生の御質問に對しましてお答えを落しました。本年度事業の来年度への繰り延べの予想でございますが、これはたゞいま鋭意事業を進めておるわけでございます。ただいまの予想では、名神関係で約六十三億円の繰り延べが起るであろう。先ほど申し上げましたように、用地買収を進めておるのでございますが若干予定よりおくれしております、この程度の繰り延べが起るだろうというところでございます。しかしながら先ほど御説明申し上げましたように、すでに地元とも買収の点で話し合ひのできておる所がかなりございまして、来年度におきましては大いに進捗いたさせまして、今年度のおくれを取り戻すようにして参りました。このように考えておるわけでございます。

それから、この道路公団に対する補助金制度を今回出資金制度に切りかえました点について、ただいま大臣から御説明ございましたが、若干その間の事情を詳しく申し上げたいと存じます。その点につきましては、日本道路公団は創設当初に政府から出資があつたものとされて、現在までに持つておる資本金十億三千九百万円というものを持つておるわけでございます。で、事業といたしましては、政府からの補助金、それから借入金、一般の道路債券、そういうようなもので資金を得まして事業をしておるわけでございますが、最近の公団の事業の拡大に伴いま

して、公団の事業の経営を安定化することを、まず先々に対しても考えていかなければならない。それから国から從來はまあ補助金という形で出しておつたのでございますが、まあだんだんそういう形で多く出すというよりは、国から出す金をやはり効率的に、有効に運用するような考え方をしたい。ただかなければならないということになりますと、補助金という渡しっぱなし、使いつ切りという制度よりは、むしろ出資金の方が事業の効率化、それからまた公団といたしまして企業から合理化と申しますか、そういう点から考えまして、出資金という形の方がよりその目的に適するのではないかと、そういう形にして国からの資金をできるだけ相当、たくさん出すようにした方がよろしいのではないかと、まあ考えておるわけでございます。そこで、本年度から補助金制度をやめまして、出資金を増額することができるようになりまして、本年度におきましては四十五億という、日本道路公団に対して、三十三年度に比較いたしますと、相当大きな金を公団に出すことに考えておるわけでございます。

○内村清次君 こうやって政府の出資金を本年度は四十五億出す。出資金を公団に資本金として運用させる、というように一連の考え方というものは、一方においてはこの改正案にもありますように、国際復興開発銀行からの金も一つ借りようじゃないか、そうするにはやはり資金計画、あるいはまたその資本金の状態あたりの公団の基礎を強固にして、そうして信用をとつて、い

こうやうな改正案というものを出して、出資金を増大していくという考え方はなからうか。こう思うのですか、どうですか。

○政府委員(佐藤寛政君) この補助金制度を出資金制度に切りかえようという考えは、先ほど大臣からお話したように、私から説明申し上げましたように、国の金を効率的に使うことと、それから公団の事業の運営の合理化という点を考えました次第であります、外資導入——世銀との関係は全くございませぬ。

○内村清次君 これは、まあ非常に明確な御答弁でございますが、大臣その通りですか。

○国務大臣(遠藤三郎君) その通りでございます。

○内村清次君 そうすると、無理に世銀から借りるというふうな考え方はどこにありますか。

○国務大臣(遠藤三郎君) 実は、この公団の事業を遂行していく資金の問題については、政府出資をできるだけ多くすることが、できればこれが一番いいのであります。これは利息もかかりませんし、政府が全責任をもつてやってく。しかも相当赤字になるような道路、そういう道路も公共的に必要であるというところならば、どんなにそれをやっていくというふうなことができませんから、それは非常にいいのであります。すけれども、一方においては財政の非常に苦しい事情もありますから、これは最小限度、公団の経営上どうしても必要だ、しかも赤字が出てどうにもしようがないので、それを合理化するた

めには無利息の金をこの程度つぎ込めばやってくる、というふうな最小限度の見通しを立てて、出資を政府からするというふうな建前をとつておるのではありません。世銀から、もし安い利息の金が借りられますならば、これを道路に投資をして、そうしてりっぱな道路を作つて参りますれば、日本の経済の大きな開発にもなりますし、かたがたはつきりペイするということがよくわかつておりました、しかも世銀が何ら政治的な干渉もございませぬ、全然そういうことの心配はございせんので、有利な条件であればこれをどんどん借りて、国内の道路の開発をやることとがよろしい、こういうふうな観点から世銀の融資を要請してきたような次第でございます。

この世銀の融資は三十三年度にも計画をしておつたのであります。話し合ひが少しくおれておりましたが、ことしの六月ごろには大体結論が出ていくであろう、アメリカの方の、世銀の年度の関係もありまして、大体六月ごろには結論が出るだろう、こういうふうな状況になっておりまして、近いうちに関係者を世銀当局へやりまして、そして世銀の最後の理事会で決定をする、最終の相談をするという場合に、こちらの方からいろいろな資料を出してやる、こういう意味で最近の機会に責任者を向うにやることにしております。そういうふうに進んでおります。世銀から金を借りる趣旨、それから今世銀から金を借りようとしておる状況はそういうことでございまして、一つ御了承願ひます。

○内村清次君 そこで岸内閣になりましたら、たとえば道路の問題につきましてもたゞいま御説明の通り、あるいはま

た鉄道の問題に對しましてもそうやうな思想、それから電源開発の問題につきましてもそういう思想ですね。やはり世銀から一つ金を借りようじゃないかというふうな考え方が非常に濃厚になつてきておる。そこで御尋ねします、たとえば担保条件といたしまして、これはやはり銀行が貸す以上は、特に日本のそうやうな基幹産業のまた基盤になるものや、あるいは基幹産業やというふうな問題が担保条件として——まあ日本の銀行利子からいへばもちろん幾らか安くはありましようけれども、担保条件として提供しなければならぬというふうなことに對して、国民のうちに相当危惧を持つておるのです。ただこれは日本の銀行から借りてそうしてその借りた金を払いさすればそれでいいじゃないか、というふうな簡単な問題ではないと私は考えますが、そういう一思想が非常に濃厚になつてきていることを私は、まあ内閣の性格というものが、やはりそういうところの方向を非常に濃厚に持つておるかどうか、この点を一つ伺つておきたいと思ふ。

○国務大臣(遠藤三郎君) その点につきましては、世銀の貸付の条件等がまだきまつておりません。最終段階にきまつておると思いますが、もちろんむづかしい担保の要求などはしておりません。そこで最終的に条件をそろえてみて、これでいいか悪いかということを判断して、これで国民も納得できるという条件の場合に借りるというところであります。一応借りる予定はしておりますけれども、最終的な決定は世銀の出方を見てからきめよう、というふうに

あります。岸内閣としましては、むやみに金を借りてどうするんだというような御意見もあるやに何うのであります。だれでもとにかく金を貸してくれる人から金を借りてやろう、というふうな考えではないのであります。現に昨年もある人を通して、西ドイツから技術協力の意味で金を借りたらどうか、向うに話をして、場合によっては相談に乗ってもらいたいというふうな話であるけれどもどうかというふうなことを、第三者であります。西ドイツの政府でありますけれども、第三者からそういうあつせんをしてくれる人があつたのでありますけれども、私はこれを断りました。この際、西ドイツから借りるべきじゃないというふうな考え方で断つたのであります。従つて全体の情勢から、日本の経済としてこういう借款をすることが、日本の自主性を失わないで、しかも日本の経済にも大きなプラスになるといふ、そういう前提条件のもとに、そういう場合には借りてもいいんじゃないか、条件がよければ借りてもいいんじゃないか。そういう考えを持ってゐるわけでありまして、最終段階におきましては十分に条件を見て、国民の納得のいくような条件で初めて話し合ひを決定したい、こう考えております。

法では「国土開発縦貫自動車道」ということが正規の名称、法律で定めた名称になつてゐるわけですが、これでは東京都から小牧に至る云々という中央道の問題をこれは表わしてゐるから、さうだろうと思ひますけれども、なぜこのとさらに法文で、はっきり名称をきめてゐるにかかわらず「高速自動車国道中央自動車道」という名前を使ったのか。一方にある「高速自動車国道」、これは法律通りの名称です。これはどういう意図があつてそういう変え方をしたのか。少くともこれが閣議決定された案文ならば、一般国民としては——われわれとしても、これは他の面から、この名称では新しい道路が生れたのじゃないかという考え方を持つわけなんです。もちろん東京都から小牧に至る区間というのは、何もこの縦貫自動車道の計画されてゐる路線を通らんでも東京から行けるわけですよ。東海道を通つても行けるわけですよ。従つてここに表わしてゐるものは何を指しているかといふことです。

○政府委員(佐藤寛政君) ここに書いてございます東京都から小牧市に至る区間については、何を表わしてゐるかという御質問でございまして、さうか。……それに対してお答え申し上げます。これは申すまでもございせんが、国土開発縦貫自動車道の中央道の路線をたゞいま調査いたしてあります。それを示してゐるのでございせん。(委員長退席、理事岩沢忠恭君着席)

○田中一君 では国土開発縦貫自動車道建設法の第三条で、「国土を縦貫する高速幹線自動車道として国において建設すべき自動車道(以下「国土開発縦貫自動車道」という。)」という名称をつけてあるものです。ことさらにこの閣議決定では「高速自動車国道中央自動車道」という名称は何をさしてゐるのか。少くともこの閣議決定を見る場合には「国土開発縦貫自動車道」ではないといふように認めざるを得ないのであります。ことさらに閣議決定の文章を、今あなたが言つてゐる通りに、中央道であるといふことならば、なぜ法律で示してゐるような文字を使わないかといふことです。

○國務大臣(遠藤三郎君) 実はこの言葉の使い方についていろいろ議論がありまして、ここに書いてありますように、小牧—吹田市間と云つてやりますと、東海道の方だか、中央道だかわからんんじゃないか、政府はそのわからんようなことを書いておいて、東海道をやる考えじゃないかという議論がずいぶんあつて、さうじゃないのです、中央道といふことです。……いふことを、明らかに常識的にわかるように書いただけでありまして、ほかに何も他意はないのであります。

○田中一君 小牧—吹田間の場合は「高速自動車国道中央自動車道」という名称を使うが使うまいが、一向自由です。しかしながらここに、その東京部から小牧市に至るところの路線といふものは何かといふことは説明してないのです。これにははっきりと、この国土開発縦貫自動車道建設法で示してゐる通りに「国土開発縦貫自動車道」といふのは、東京都から小牧区間に至る云々ならば、これは私は了解いたします。これは少くとも閣議決定してゐることは法律に準ずる効力を持つてゐるものです。僕はもういへん

言いますと、前段に言つた小牧—吹田間の場合はこれで了承してもよろしい。しかしながら後段にあるところの東京都から小牧市に至るものは、中央道を通らなかつたにせよ、中央道ではないのです。東海道を通つても至るのであります。従つてこれは私は法律で定められてゐる一つの名称といふものをことさらに避けて、何かあいまいな対象——われわれには納得できないような対象を示してゐる、ということ以外には解釈できないのです。少くともあなた方は法律を扱つてゐる人間です。概念だけではだめなんです。そのものずばりといふものが法律に制定されておるのです。今の大臣の答弁は信用できません。もしも信用しても——お前は信用せよといふならば、この閣議決定を修正して持つていらつしやい。それ以外には、そのわれわれが考へてゐる縦貫自動車道といふものを指したものでないといふ見方が成り立つものなんです。これは少くとも閣議決定なんです。

○國務大臣(遠藤三郎君) この点は私は閣議でも説明しておりますし、再三国会でも責任をもつて言明しておりますように、中央道でありますので御了承いただきたいと思います。

○田中一君 私はこれじゃ納得できないのです。閣議決定された文章といふものは、これは絶対のものなんです。これを了承するならば、閣議決定を修正して持つていらつしやい——修正したものを閣議決定して持つていらつしやい。それ以外に法治国のわれわれはこの文章をさういふふうに読みかへることはできません。

○政府委員(關盛吉雄君) ただいま高速自動車……

○田中一君 僕はあなたに質問していません。閣議決定に立ち会つてゐるのは大臣以外にないじゃないか。

○國務大臣(遠藤三郎君) 私が繰り返し申し上げますように、これでもって中央道であるといふことをはっきり言明し、さういふことを再三繰り返して申し上げておきますので、もう皆了承していただいたわけでありまして、なおこの言葉の、どうしてさういふふうになつてきたかといふことについて、次長から法律的に説明するものでありますから、次長の説明を聞いていただきたいと思います。

○政府委員(關盛吉雄君) ただいまお話をいたしました高速自動車国道といつたしまして、道路整備五カ年計画の道路の整備の目標のところで掲げておる事項について、補足的に御説明申し上げます。

国土開発縦貫自動車道建設法におきましては、いわゆる建設線の計画を立てまして進めます場合に、法律で定めた中央自動車道につきましては、法律の第三条におきまして、その中央自動車道のうち、小牧市及び吹田市までを別表の通りに予定の線とするほか、新たに他の区域につきましては、予定路線の法律を作つて、しかる後この縦貫自動車道の部分につきましては、高速国道法の四条におきまして建設工事をするとする段階になるわけでございます。従つて高速自動車国道法の四条におきましては、この国土開発縦貫自動車道の予定路線のうちから政令で指定したものの、これがすなわち高速国道という形で路線がきまつてくるわけでございます。この閣議決定の部分におきまして

あつても、必要な路線には国家投資を多くすると言ふ。しかしながら多くしようとしても、いろいろの財政計画の影響を受けて思う通りにいかない場合もある。そういうときには赤字補てんの道を講ずるようにして、公団に国策に準じて仕事のできるようにする予算処置の熱意がなければ、おそらく大臣の意図はそこにあつても、いよいよ着手の場合には、それがゆがめられたり、あるいはそれが遅延したりするおそれがある。と思ふのでございませう。

そうして少くとも次の議会にはこれを法律として出せるようにすることに断じて間違ひなしと重ねて御証明をお願いいたします。これに對してお答えをちょうだいしたい。

○国務大臣(遠藤三郎君) 東京から名古屋に通ずる縦貫自動車道路につきましては、この計画におきましても五カ年計画で大体百億、百億の少し余になると思ひますが、百億を投資するという計画を立ててございませう。今三十四年度の予算に大体五千万円程度の調査費をつけましたので、三十二、三十三、三十四年と相当周密な調査ができ上りますので、三十四年には調査の完了を見るように急がせたいと思ひます。そしてこれは予算委員会でも私は申し上げたのでありますが、次の通常国会に間に合うように、具体的な路線関係の法案を提出して、そして具体的な日程に早く上せていきたい、こういうふうに考えております。

この点につきましては、先ほど田中委員から、私も述べた文字に適切な御質問があり、これに對して明快なる御答弁で、すなわち高速自動車国道、中央縦貫自動車道と書いてあるが、疑いもなくこれは国土開発、縦貫自動車道のことである、それははっきりわかりました。が、それについても、東京から小牧に至る間については、調査の結果を待つて準備に着手する、その通りであります。もう一つ、調査の結果をいつまでも待つて、いつごろ着手するの、かというところが、ここに明瞭を欠いております。幸いにして大臣の熱意からことしのうちにこれを調査し、少くとも次の議会には別表として出し得るようにお取り運びであるということ、を、予算委員会でも青木委員の質問にお答えになつてゐるので疑いの余地がないと思ふが、これがあくまで予定の狂やぬよう、はつきりしていただかないと、世間が迷う。皆何か作爲があるのではないかと思はれるような感じがした。幸いに明瞭なお答えではつきりいたしました。

○田中一君 概数わかるでしよう、あなた経験者だから。ここへ出て言わないうんていうことはないじゃないか。○政府委員(佐藤寛政君) これはいろいろ間違ひがあつてもいいけれども、当て推量を申し上げることは、これはいろいろ誤解のもとになりますので、この夏には相当しつかりしたものを提出しますから、それまでお待ちを願ひたい。

○田中一君 これは建設大臣に伺ひますが、何か腹案というのか、概数は持っているらしいから、大臣から答弁して下されう。

○国務大臣(遠藤三郎君) 実はもう大見当で言へと言つたのですけれども、危いから言わないと、こう言うから、まあ役所というものはそういうものですから、一つ……

○田中一君 そうすると、この閣議の決定の計画書の中の高速自動車国道九百九十五億九千七百万というもののの中に幾ら入つてゐるのですか。

○政府委員(佐藤寛政君) 東京—小牧間の分といたしまして、おおよそ百二億程度のものが含まれております。

○田中一君 大体現在までの積算されてゐる工事費というものはどのくらいに予想されますか。

○政府委員(佐藤寛政君) これにつきましては、従来概算的に調査した数字がないわけでもございませぬ。また他の機関で調査した数字などもちよつと聞いておりますが、これはいろいろ誤解もございませうし、昨年度以来調査いたしております結果に基づく数字がこと

○政府委員(佐藤寛政君) 一級国道につきましては、高速自動車国道法というのがございませう。高速自動車国道というのがございませうので、一級国道と云ふような交通の大幹線、国上を縦貫するとか横断するとか、循環する

○政府委員(佐藤寛政君) 一級国道と云ふのは、二級以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 指定市のありと云ふのは、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 指定市のありと云ふのは、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 指定市のありと云ふのは、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 指定市のありと云ふのは、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

とかというそういう構想に立ち、規模を持つておるような、そういう路線につきましては、高速自動車国道法によつて処理すべきものだ、それがやはり適當であらうと、こう考えてこの自動車専用道路から除くことにいたしておる次第でございませう。

○内村清次君 そこで、これを指定しても何も差しつかえないことではないですか。

○政府委員(佐藤寛政君) 一級国道と云ふような、先ほど申しますような、こういう大幹線をこれで指定することにしたと申すという、高速自動車国道との関係がもつれるおそれがございますので、一級国道のようなものは、これでは処理しないで、高速自動車国道として処理することが適當だと、こう考えておるわけでございます。

○内村清次君 それから、この「当該道路の二以上の道路管理者がある」ということは、これはどういうわけですか。

○政府委員(佐藤寛政君) たとえば二級国道のような場合には、二つの県、特に特別市などを含めまして道路管理者の違つておる場合があるのでございませう。そういう場合に対しては、それぞれ道路管理者が違つてございませうから、そういう二級国道等に対しては、この規定が要るわけでございます。

○内村清次君 そうすると、二級国道以外には、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 指定市のありと云ふのは、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 指定市のありと云ふのは、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

○政府委員(佐藤寛政君) 指定市のありと云ふのは、この二以上の道路管理者に指定するのではありませんか。

まして、やはり指定市の中と、それからその外の県という関係がございませう、やはり道路管理者が違つておるに相なるわけでありませう。

○内村清次君 「供用の開始」、カッコというのがありますね、それに「自動車のみ一般交通の用に供する供用の開始を除く」と、これはどういう必要からなされておるのですか。四十八条の二。

○政府委員(關盛吉雄君) 「供用の開始」ということが四十八条の二の一つの言葉の中に、「他の道路と交差する部分について第十八条第二項ただし書の規定によりあつたものとみなされる供用の開始及び自動車のみ一般交通の用に供する供用の開始を除く」と、この部分についての御質問かと思ひますが、これは「供用の開始」というのは、要するにいままだ供用の開始されない路線全体のことを申しております。従つてまず最初の「他の道路と交差する部分について第十八条第二項ただし書の規定によりあつたものとみなされる供用の開始」というのは、これは道路法で道路が交差しておる場合に、その供用の開始があつたものと交差しておる部分についてはみなされるわけでございます。これはだから供用の開始がないという道路と、「供用の開始」というのは、すなわち事実上の供用の開始でございますので、そういうたようなセクションのような場合は除いてある、こういうことでございます。

○内村清次君 それから三項に道路運送の専用自動車道、一般自動車道、二の自動車専用道路ですね、きわめて混同しやすいようなことになりませう、これを調整するようなことはできませ

んか⁹

○政府委員(關盛吉雄君) ただいまの御質問は、四十八条の二の第三項についての御質問でございますが、いわゆる自動車専用道路というものを作ります法律の形といたしましては、現行法ではもう一つ道路運送法というものがございいます。これは例に道路運送法では、一般自動車道とこう申しております。

○政府委員(關盛吉雄君) 道路法による自動車専用道路は、建設大臣の所管の監督になっております。お尋ねの通りでございます。ただ道路管理者は、今回の自動車専用道路は国道級のもものはこれは国でございますし、それから都道府県道以下は地方公共団体、こういう格好になっておることは御承知の通りであります。

すが、これはいわゆる事業として公物でない道路を作りまして、その上にあたかも自動車だけが走るわけでございまして、今御議論されております道路法の自動車専用道路と交通の機能から見ますと非常に似たような形になるわ

○岩沢忠恭君 一親自動車道において、道路運送法によって認可申請した場合についての起業者が、これを管理することになるわけですね。その場合における認可は、従来は建設大臣とそれから運輸大臣との共管によってこれ

でございます。しかし今回の道路法の自動車専用道路は公物としての道路でございます。しかも自動車専用道路を運送法によってやります場合は事業として行うものでございます。そこで今回の法律におきまして、調整について特に考慮をいたしたのは、道路運送法の道路と、それから今回の道路法の

を認可した。ですから、従来は道路法による道路と道路運送法によるものとの一しょくたになつておつた。それを今度は分離した。分離したから残つたやつもいけば純然たる運輸省所管のように見えるのだけれども、しかしそれは従来と同じような共管でいく、こういうことですね。

道路の計画につきまして、その起点とか、あるいは終点とか、あるいは連結関係といったようなことについて、た

○政府委員（關盛吉雄君） ただいまの
お説の通りでございます。

○田中一君 認定ですが、認定はたが

だいまお尋ねの点がそのような部分に触れておったかと思いますが、そういった点について、十分道路管理者が調整をするように努める、こういうこととさせていただきます。

○岩沢忠義君 関連して。今の道路局長長の説明で、道路運送法で、今後一般自動車道の出願があった場合には、

単に交通が著しく輻湊して車両の能率的な運行に支障のある道路、こういうことをいっておるのですが、これは何で輻湊して運行に支障がある道路という認定をどういう機関でするのですか。だれがするのですか。管理者が一方的にするのですか。

○政府委員(關盛吉雄君) これは立案

建設大臣と運輸大臣の共管によってこれを認めるということになって、道路法による専用道路というのは、建設大臣の認定によってやると、こういうことなんですね。

いたしましたゆえんのもは、四十八
 条の二の交通幅濶の道路の能率的な運
 行に支障のあるという認定の基準でござ
 います。これはやはり現在の道路
 をさらに拡幅いたしましたも、とうて

うことも一つの要件であります。さら
に市街地等におきましては、今後の交通
の伸び、あるいは現在の状況を考えま
して、やはりその道路が一定の規模に
改良されておるといふ現状をまず中心
といたしまして考えていかなければなら
ぬと思いますが、個々の道路により
まして、それぞれ二級国道、都道府県

うな場合、さらに新設の場合でございますから、その地域内の道路網の幹線となるようなもの、これが一つのたまたまいまの新設の場合の専用道路の基準というふうに考えております。

それから第二項の専用道路でございますが、いわゆるこれはバイパスというふうなものを原則として考えておるわけでございますので、そういったよ

道によりましては、その認定の基準と
いうものが必ずしも一緒じゃないと思
いますけれども、おおむね今後は道路
の種別に従って管理者が認定する場
合の基準を作って参りたい、というふ
うに考えております。

○田中一君 その基準はどういう基準
ですか。

うな種類の道路であり、かつ原道の交通が通過交通を主体としたようなものである。さらに原道における自動車の日交通量が、車道の幅員五・五メートルの場合に約三千台以上のものであることを基準として算定するというような考え方で、延長等につきまして四キロメートル以上のものを一つの基準

○政府委員（關盛吉雄君）　まず四十八
条の第一項の指定を予想されます自動車
専用道路の場合におきましては、東京で
ありますとか、その他の大都市のよう
に、自動車の交通量が非常に多い。し
かも自動車以外の交通も非常に多くて、
交差点等が交通によってしばしば中斷
される。ただいま申しました

とするというふうに考えております。

○田中一君　そうすると、どこまでもこれは既設の道路に対してそれを指定することはないわけですね。

○政府委員(關盛吉雄君)　ただいまの御質問は理論的には、そうではないのでございますが、実際的には今回の専用道路は立体交差の方式であるとか、

ように、単に拡幅をするというよう
通常の改築工事では円滑な交通の確保
は困難であるというような市街地及び
これに接続する地域である場合におき
まして、この一つの要件となるものと
考えております。さらにそういった
市街地及びその周辺の地域というもの
の区域をとりまして、その中に起終点

あるいは出入制限等の規定をもってお
りますので、従って御指摘のような
現在ある道路をそのまま指定するとい
うことは、現実の実態としてはとうて
い困難でありますので、今後そういつ
たものを作る場合に予想いたされるわ
けでございます。

○田中一君　それで、道に、たとえ

があるような区域、道路を新しく作るわけでございますので、起終点がその地域にある。さらに延長といたしましては、四キロメートル程度のものを作らなければならぬ——四キロメートル程度以上のものである、こういうふ

労働組合等が占拠してわあわあやつたような場合に、その管理者が指定して通さないというようなことはないのですか。

○政府委員(關盛吉雄君) これは道路の構造の部分に関する基本的な制度で

合は、これは建設省の問題ではなくて、むしろ檢察当局の問題ではないかと思っておりますが、道路の管理の基本的な態様でございますので、そのようなことは、本法のねらいではないのであります。

○田中一君 立体交差の問題ですが、四十八条の三には「立体交差としなけ

るが、従来の道路法では立体交差ということの原則があったのですか、たとえば鉄道とか、なんとか……。これは道路と道路の交差の場合には立体交差をしなければならぬということになっておるが、従来の道路法では立体交差が原則

○政府委員(關盛吉雄君)　御指摘のよう
に、現行法の道路法におきましては三十一
条に道路と鉄道との交差に関する規定を盛
つております。道路と鉄道につきましても、
御指摘の通りであります。一般的に道路と
その他の規定は

ございますので、今回の専用道路に
 つきましては、特殊の規定を必要とし
 たわけでございます。

○田中一君　そうすると、どこまでも
 高速道路の方が立体化すること
 ですね。自動車専用道路ですけれど
 も、その方が立体化するということ
 ですね、それは。

○政府委員(關盛吉雄君)　ただいまの御質問は上になるものが高速専用道路かというふうにもお聞きいたしましたけれども、高低の關係はどちらが上になんというところではなくて、要するに立体交差でございます。(笑聲)従つて今

回の交差方式につきましては、交通量の少ない場合、あるいは堤防の天端を走るというふうな地形上やむを得ない場合を除きまして、専用道路の交差は立体方式にいたしております。ただし経費につきましては、御指摘のように入体交差をする方で、専用道路の方ですね。

○田中一君 もう一ぺん聞きますが、むしろこの経費の負担が一番問題になると思うのです。地下にもぐって高架にしてもかまいませんけれども、やはり原因者負担ということが一応の原則じゃないかと思うのですけれども、どちらがどうなるということよりも、経費の問題はあとでも先でも自動車専用道路の方がすべての経費を持つというふうに理解してもいいですか。

○政府委員(關盛吉雄君) この交差の方式についてはいろいろな態様があるかと思いますが、こちらの方が、専用道路の方がすでにできておりまして、あとから他の道路が交差する、こういう場合、それから既存の道路に専用道路がくる、こういうふうな場合がある。従ってこちらが、専用道路の方がいく場合におきましては、もとよりこれは原因者負担でございますが、あとから専用道路に他の道路がくる、こういう場合におきましては、やはりそちらの方の負担、こういうことになると思います。

○岩沢忠恭君 在来道路はどうなるのですか。道路法によってその区間だけは道路の認定方式はどうなるんですか、全然廃道になるんですか、どうですか。

○政府委員(關盛吉雄君) ただいまの御質問につきましては、今回の法律に

おきまして明文規定をしておるのでございまして、当該道路と同じ種類の道路をおこななければならぬ、こういうことにはいたしてあります。従って廃道じゃなくて、両方合せて二級国道なら二級国道、つまり専用区間の二級国道と一般の交通の用に供せられておる区間と二つある、こういうことになっております。

○岩沢忠恭君 それは道路法のどれに準拠してやるのですか、そういうことは、道路法を改正しなければならぬじゃないですか、そういう場合には、

○政府委員(關盛吉雄君) ただいまの区間のダブの問題についての制限は、道路法にはないのでございまして、

○内村清次君 そこで先ほど四十八条の二のなかに一級国道が非常に迂回してある、そこに有料道路ができたとするんです、そういう場合のときに、有料道路は、これは自動車専用道路として指定するわけでしょう、どうですか、この点は、この場合のときに一級国道の指定を除くという点は、一級国道の指定を除く、こう書いてありますね、そうすると、有料道路の関係はどうなりますか。

○政府委員(佐藤寛政君) 自動車専用道路は結局有料道路として運営する場合は、そういう場合もあるかと思いますが、ことに自動車専用道路の、四十八条の三でございまして、区間を定め指定をする方は、これは有料もございまいし、必ずしも有料でない場合も考えておるわけでございます、これと有料とは一応切り離しておるわけでございます。今御質問がございまして、迂回をして、そうしてそこを有

料道路でまっすぐな道路を作るといような場合もございまして、そういう場合は大抵の場合有料道路の方をいわゆる改良線と申しますか、その路線の本線として認定するようにいたしておるわけでございます。この専用道路と有料道路とは異なる場合もございまして、一応切り離して考えていただく方がよろしいんじゃないかと思ひます。

○内村清次君 それから首都高速道路公団ですね、これが実施するところの道路はみんな自動車専用道路に指定するんですか、これは、

○政府委員(關盛吉雄君) ただいま首都高速道路公団の建設いたします自動車専用道路の部分についての御質問がございましたが、これは自動車専用道路として、まず道路法の道路としての認定を行ひまして、しかる後道路管理者が自動車専用道路の指定を行う。しかもそれを有料で、特別措置法の許可を得まして公団が実施する、こういう格好になるわけでございます、ただいまの御質問の点は四十八条の二のいわゆる「市街地及びその周辺の地域において、」新たに専用道路を新設する、この条文に該当するわけでございます。

○内村清次君 そうしますと、この首都高速道路公団のほかに、そういった自動車専用道路を指定するというような予定の箇所がありますか。このほか今あなたの方で予定しておるような箇所があるか。

○政府委員(佐藤寛政君) 四十八条の二の方、つまりまだ供用されない道路について専用道路を考へる、つまり新設でございますが、これにつきまして

はただいまの道路整備五カ年計画の期間におきましては、四十三条の二の第一項関係につきましては首都高速道路以外のものは考へておりません。また四十三条の二の第二項の路線の区間を指定して部分的にバイパス等を指定いたすようなものにつきましては、将来有料または無料のものが考えられるかと存じます。

○田中一君 罰則の問題ですが、道路管理者が道路法による、道路法の第八章の第九十九条罰則の「みだりに道路を損壊し、」というところに、そこには高速自動車国道を除くということになっておるんですが、これはまあ自動車専用道路のことと同じことだと思いますが、そこでこの権限は何ですか、道路管理委員が一応持っているわけですね、で、道路交通取締法との関係はどういうことになるんですか、管理者がおつても逃げちゃえばおしまいなんです、それに直ちに現行犯として摘発するだけの権限を管理者は持っているんですか、その点はどういうことになるんですか。

○説明員(三橋信一君) ただいまの警察と道路管理者との関係、これをお答えいたします。道路管理者の権限、あるいはその命じました道路管理委員、これは阻止するだけの権限は持つております。直ちにそれによって罰則を適用するとか、そういう権限はすべて警察の方の権限になります。

○田中一君 そうすると、道路交通取締法で罰せられるわけですね。

○説明員(三橋信一君) さようでございませう。

○田中一君 だからこの道路法第九十九条には「高速自動車国道を除く」と

いうことになっているのですか。

○説明員(三橋信一君) それは高速国道につきましては高速自動車国道法の方にそういう罰則の規定がございまして、高速国道についてはそういう規定でやることになっております。ただいまの道路法の改正で参りますものは、高速国道を除きましたものにつきましては、規定がありますから、従つてその部分だけは高速国道を除きまして罰則を設けた、こういうことなのでございませう。

○田中一君 高速自動車国道の罰則はどうなんですか。

○説明員(三橋信一君) 高速自動車国道につきましては高速自動車国道法第二十六条に罰則の規定がございまして、

○田中一君 それは道路法による罰則と軽重があるのですか。

○説明員(三橋信一君) 高速自動車国道法におきます罰則と、それから今回の自動車専用道路、これにおきます罰則とは量刑の点におきまして違ひがございませう。つまり高速自動車国道法におきましては、高速自動車国道を損壊し、もしくはその国道の付属物を損壊し、もしくはその付属物を損壊いたしましたり、または高速国道の効用を害しましたり、または交通に危険を生ぜしめた、こういう者につきましては五年以下の懲役または五万円以下の罰金ということになっておりますが、今回の自動車専用道路の方につきましては、この五年と申しますものが、道路法に戻りまして三年になつております。それから五万円の点は同じでございます。

もう一つ、ちょっと訂正さしていただきますが、先ほど道交法でいくと申

しましたが、警察が取締ります場合には、警察がこの道路法の罰則で取締っていくということになりますので、その点訂正させていただきます。

○田中一君 ここにいろいろある、かりに指定された自動車専用道路を人間が通った場合は、これは罰則の対象になりますけれども、四十八条の五に、「何人もみだりに自動車専用道路に立ち入り、又は自動車専用道路を自動車による以外の方法により通行してはならない」というのがあるわけです。これは一つの違反行為でしよう。こういう場合は道路交通取締法でこれを罰するとか、さもなければ、警官が、現行犯であれば、これを摘発するとか、道路交通取締法の罰則を受けるとか、今、あなたが言っているような道路法の罰則を適用されるのか、どちらですか。

○説明員(三橋信一君) 道路法の今回の改正におきましては、この出入の制限の規定に違反したとして、みだりに立ち入ったという場合におきまして、道路管理者あるいは管理人がこれを阻止、つまりやめろというのに、その監督処分には違反した場合は、これに道路法の罰則が適用されます。しからずして警察官が初めからこれをやめさせたという場合には、これは道交法の問題となります。

○田中一君 そうすると、道路管理者はそういう権限を持っていないのですね。一種の警察権といえますか、摘発権をもっていないのですか。

○説明員(三橋信一君) ただいまのお尋ねの摘発権と申しますか、どうですか、これはちょっといろいろ言葉の解釈上の問題が起りますが、阻止する権限はあります。

○田中一君 阻止する権限はあっても、阻止しようとしても、それがきかない場合には、管理者はどうするのですか。

○説明員(三橋信一君) ただいまお尋ねの、阻止してもそれを聞かない場合には、警察官の方に連絡をとって警察においてやってもらうわけです。

○委員(早川慎一君) ほかに御発言ございませうか。——他に御発言もございませうから、道路関係の三法案についての質疑は尽きたものと認めて御異議ございませうか。

○委員(早川慎一君) 御異議ないと認め、道路関係の三法案に対する質疑は終局することに決定いたしました。それではこれより道路関係の三法案についての討論に入ります。御意見のおありの方は、賛否を明らかにしてお述べをお願いします。——別に御意見もないようでございますから、討論は終結したものと認めて御異議ありませんか。

○委員(早川慎一君) 御異議ないと認めます。それではこれより採決に入ります。

道路法の一部を改正する法律案、道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案及び日本道路公団法の一部を改正する法律案を一括して問題に供します。右の三法案を原案通り可決することに賛成の方は御挙手を願います。

○委員(早川慎一君) 全会一致でございます。よって三法案は全会一致をもって原案通り可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により、

議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員(早川慎一君) 御異議ないと認めます。よってさように決定いたします。

本日は、これにて散会いたします。午後一時八分散会

三月十七日本委員会に左の案件を付託された。

一、宅地建物取引業法の一部改正する法律案(衆)(予備審査のための付託は三月十二日)

三月十八日本委員会に左の案件を付託された。

一、東京都古川筋上部に高架高速道路建設反対の請願(第一三三六号)

第一三三六号 昭和三十四年三月七日受理

東京都古川筋上部に高架高速道路建設反対の請願

請願者 東京都港区麻布新広尾町二ノ一〇八古川高速道路反対期成同盟連合会内 鈴木篤真

紹介議員 黒川 武雄君

現在建設中、東京都および道路公団が計画している2号線高速道路はその性質上最短距離を走らざるべしものであり、

また住民の営業権生活権保護の見地から都内の商店街や住宅地帯をこの道路の犠牲に供して貰うことはなるべく避けられるべきものと思ふ。しかるにこの2号予定線はあまりにも、余曲折して高速道路の性質に反していくばかりでなく、古川の上を利用するのは住民の被害をなるべく少なくしめるためと称しながら、実は沿岸住民に与える犠牲はあまりに大きく、かつそのやり方は抜き打ち的である。本来その計画実施は国家百年の大計を考え最善の順路を選定すべきであり、また計画実施には高速道路に当てられる沿線の多数住民の納得を得ることが必要である。この主旨から本計画案には絶対に反対であるとの請願。

第一三六四号 昭和三十四年三月七日受理

山形県最上川改修工事促進等に関する請願

請願者 山形市山形県庁内山形県農業会議内 大久保 伝藏

山形県の一大部分である最上川の改修工事は、着々進められているが、このまま推移すると、完成までに五十年を要し、特に工事の計画上設けられたと思われる遊水地帯及び工事未着手のための無堤箇所が各区域に存在し、これらの区域の耕地は、水害常襲地帯となっており、区域内農民の死活問題となつており、(一)最上川直轄河川改修費の大幅増額により、工事を促進せられる共に、水害常襲地帯(遊水地)をなるべく早急に解消すること、(二)被害地に適正な補償措置を早急に講ずる

こと等の実現を図られたいとの請願。

第一三六五号 昭和三十四年三月七日受理

公営住宅法の一部を改正する法律案反対に関する請願

請願者 東京都北多摩郡久留米町前沢一八八公営住宅北多摩地区連絡協議会内 久野慎一郎

紹介議員 重盛壽治君

公営住宅法改正案は、第一種住宅入居者でその収入が三万二千円から四万円までは二割、四万円以上は四割、第二種住宅入居者についても、その収入一万六千円から三万二千円までは三割、三万二千円から四万円までは五割、四万円以上は八割の家賃値上げを実施し、三年たてば強制的に転出させようとするものであつて、公営の主旨に反するものはなほだしいものである。元来公営住宅法には、「健康で文化的な生活を営むに足る住宅を建設し……」との明文があるにもかかわらず、公営住宅の現状は全くひどいもので、修理のごときはほとんど自費で行つており、これ以上の家賃値上げは不当なものである。また、収入調査を公平正確に行うことは不可能に近いこと、これを強行するなど人権侵害を生ずることも考えられる。さらに、公営住宅の家賃値上げは必ず他の一般住宅の土地、家賃の値上げを誘発し、ひいては一般物価の値上げをきたすことになるので、反対であるから、本改正案を阻止せられたいとの請願。