

第四十回 参議院建設委員会會議録第十九号

昭和三十七年四月三日(火曜日)
午前十時三十二分開会

委員の異動

三月二十七日委員徳永正利君辞任につき、その補欠として紅露みつ君を議長において指名した。

三月二十八日委員紅露みつ君辞任につき、その補欠として徳永正利君を議長において指名した。

三月二十九日委員小山邦太郎君辞任につき、その補欠として山本利壽君を議長において指名した。

三月三十日委員山本利壽君、徳永正利君及び小沢久太郎君辞任につき、その補欠として小山邦太郎君、宮澤喜一君及び仲原善一君を議長において指名した。

四月二日委員仲原善一君及び宮澤喜一君辞任につき、その補欠として小沢久太郎君及び徳永正利君を議長において指名した。

本日委員岩沢忠恭君辞任につき、その補欠として佐野廣君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 大河原一次君
理事 田中 清一君
徳永 正利君
村上 春蔵君

委員

小沢久太郎君
佐野 廣君
内村 清次君

衆議院議員

発議者

政府委員

建設政務次官

建設省道路局長

建設省住宅局長

事務局側

常任委員

会専門員

説明員

建設省道路局長

建設省住宅局長

参考人

日本道路公団総裁

日本道路公団理事

上村健太郎君

高田 賢造君

武井 篤君

木村 守江君

河北 正治君

斎藤 常勝君

相川 勝六君

田中 一君

田上 松衛君

村上 義一君

木下 友敬君

田中 一君

田上 松衛君

村上 義一君

木下 友敬君

田中 一君

田上 松衛君

村上 義一君

木下 友敬君

田中 一君

先般の委員の異動に伴いまして理事一名欠員が生じておりますので、その補欠互選を行ないたいと存じます。

互選は前例によりまして、手続を省略し、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、さよう取り運ぶことに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(大河原一次君) 御異議ないと認めます。

○委員長(大河原一次君) 次は参考人の出席要求についてお諮りいたします。

道路整備特別措置法の一部を改正する法律案の審査のため、日本道路公団上村総裁、同浅村理事を参考人として出席を要求することにいたしましたので、さよう決することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(大河原一次君) 異議ないと認めます。

○委員長(大河原一次君) 次に建築物用地下水の採取の規制に関する法律案を議題といたします。

まず提案理由の説明をお願いします。木村政務次官。

○政府委員(木村守江君) ただいま議題となりました建築物用地下水の採取の規制に関する法律案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

近年わが国経済の発展に伴い、地下水の採取が著しく増大いたしました。大阪その他各地において地下水位が異状に低下し、さらには地盤の沈下を引き起こしている状況にあります。この地下水の採取の大きな部分を占める工業用水の採取につきましては、御承知のとおり、昭和三十一年に制定されました工業用水法によってその規制が行なわれているのであります。ところが最近経済の飛躍的な伸長、市民生活の著しい向上によりまして建築物用地下水の採取が増大し、これがまた各地において地盤の沈下をさらに激化している実情にあります。

また昨年九月第二室戸台風が襲来し、各地に災害を発生させ、特に地盤が沈下している地域においては、人命及び財産に多大の損害を与えたことは周知の事実であります。建築物用地下水の採取が重大な原因となつて地盤が沈下し、これに伴つて、高潮、出水等による災害が生じていることを考えますとき、早急にその採取の規制をする必要が痛感されるのであります。このような実情にかんがみ、政府といたしましては、建築物用地下水の採取について地盤沈下の防止のため必要な規制を行なうこととし、本法律案を提案することとしたのであります。以下その要旨を御説明申し上げます。

第一に、建築物用地下水の採取を規制する地域は、その地域内において地下水を採取したことにより地盤が沈下し、これに伴つて高潮、出水等による災害が生ずるおそれがある場合において、関係都道府県知事及び関係市町村長の意見を聞いて、政令で指定することとしたのであります。

第二に、建築物用地下水の採取を規制する地域内において、吐出口が六平方センチメートルをこえる揚水設備により建築物用地下水を採取しようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならないこととし、この場合、知事は、建設省令で定める技術的基準に適合していると認める場合でなければその許可をしてはならないものとすることとしたのであります。

第三に、建築物用地下水の採取を規制する地域が政令で指定された際、現にその地域内の揚水設備で、建設省令で定める技術的基準に適合しないものにより、建築物用地下水を採取している者は、指定の日から二年を下らない期間で、建設省令で定める期間をこえては採取することができないこととしたのであります。

なお、この法律の施行の際、すでに地盤が著しく沈下しているため、これに伴う高潮、出水等による災害の発生のおそれが著しい地域につきましては、猶予期間を特に一年または六カ月短縮することとしたのであります。

第四に、この法律に違反した者に対しては、許可の取り消し、建築用地下水の採取の制限、その他違反を是正するため必要な措置をとることを命ずることができるとしたものであります。また予想することができなかつた急激な地盤の沈下に伴う災害の

発生のおそれが著しい場合においては、建築物用地下水の採取を放置しえないと認められる限度において、必要な措置を命ずることができるといふたしたのであります。

以上のほか、土地の立ち入り、報告の徴収、立入検査、国等の援助等について所要の規定を設け、この法律の円滑な施行を確保することとしたのであります。

以上がこの法律案の提案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お願い申し上げます。

○委員長(大河原一孝君) 御苦労さまでした。続いて逐条的に補足説明を願います。斎藤住宅局長。

○政府委員(斎藤常勝君) ただいま議題となりました建築物用地下水の採取の規制に関する法律案につきまして、逐条的に御説明申し上げます。

第一条は、この法律の目的を定めたものであります。この法律は、特定の地域内において、建築物用地下水の採取につきまして地盤の沈下の防止のため必要な規制を行なうことにより、国民の生命及び財産の保護をはかり、もって公共の福祉に寄与することを目的といたしております。

第二条は、この法律において使用しております特別の用語の定義を掲げたものであります。

第一項は、建築物用地下水について定めておりまして、建築物用地下水とは冷房設備、水洗便所、その他政令で定める設備の用に供する地下水をいふこととしたしておりますが、温泉及び工業用水につきましては、それぞれ温泉法及び工業用水法によりまして、そ

の採取の規制が行なわれておりますのでこれを除外しております。

第二項は、地下水設備について定めておりまして、地下水設備とは動力を用いて地下水を採取するための設備で、地下水の吐出口の断面積が六平方センチメートルをこえるものをいふこととしたしておりますが、河川の区域内のもの、河川法によつてその採取の規制が行なわれておりますのでこれを除外しております。

第三項は、規制を行なう地域の指定の要件、及びその手続について定めたものであります。以下この地域を指定地域と略称して申し上げます。指定地域は、その地域内において地下水を採取したことにより、地盤が沈下し、これに伴つて高潮、出水等による災害が生ずるおそれがある場合において、政令で指定することとしたしております。

この政令により建築物用地下水の採取が規制されるべき地域が明確にされるわけでありまして。

第二項は、指定地域を指定する政令の制定または改廃の立案にあつては、建設大臣は、関係のある都道府県知事及び市町村長の意見を聞くことといたしております。

第四項は、指定地域内において建築物用地下水を採取しようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならないことと定めたものであります。なおこの場合指定都市におきましては、市長が許可することとなっております。

第二項は、都道府県知事は、許可の申請にかかる揚水設備が、建設省令で定める技術的基準に適合していると認める場合でなければ、許可をしてはな

らないことといたしております。以下の技術的基準を単に基準と略称して申し上げます。

第三項は、水洗便所の用に供する地下水の採取に関する特例を定めたものであります。

第四項は、都道府県知事は、建築物用地下水の採取の許可をする際には、地盤の沈下を防止するため必要な条件を付することができると定めたものであります。しかしながら、その条件は、国民の権利を不当に制限するものとならないようにいたしております。

第五項は、第二項の基準を定めようとする場合において、その基準にかかる指定地域が、工業用水法による指定地域と重複するときは、通商産業大臣に協議することといたしております。

第五項は、国または都道府県が、指定地域内のみならず建築物用地下水を採取しようとする場合の手続上の特例について定めたものであります。

第六項は、経過措置について規定を設け、この法律の円滑な施行をはかっているものであります。

第一項は、指定地域の指定の際、現に指定地域内の揚水設備で基準に適合するものによつて建築物用地下水を採取している者は、許可を受けたものとみなすことといたしております。

第二項は、前項以外の場合、すなわち既存の揚水設備が基準に適合しない場合には、指定地域の日から二年を下らない期間で、建設省令で定める期間内に限り、許可を受けたものとみなすことと定めております。

第四項は、第二条第一項の政令に基づいて、地下水を使用する設備が新たに指定された場合の経過措置を定めたものであります。

第五項は、技術的基準を改正した場合の経過措置について、第二項と同様に、猶予期間をおくことを定めたものであります。

第七項は、許可を受けた者が、氏名等を変更した場合の届出について定めたものであります。

第八項は、許可を受けた者から、揚水設備を譲り受けた場合等について、許可の承継を定めたものであります。

第九項は、建築物用地下水の採取を廃止した場合等の許可の失効について定めたものであります。

第十項は、都道府県知事が行なう監督処分について定めたものであります。

第一項は、都道府県知事は、偽りその他不正な手段により許可を受けた者等に対して、その許可を取り消すことができることを定めております。

第二項は、都道府県知事は許可を受けた者に建築物用地下水を採取している者等に対して、その採取の禁止、制限等その違反を是正するため必要な措置をとることを命ずることができることを定めております。

第三項は、都道府県知事が前二項の処分をしようとする場合には、聴聞を行なわなければならないことと定めております。

態における特別措置を定めたものであります。

第十一項は、建設大臣または都道府県知事は、指定地域の指定等、この法律を施行するため、測量または実地調査を行なう必要がある場合において、その職員に他人の土地に立ち入らせることができること、及びその手続きについて定めたものであります。

第十二項は、土地の占有者は正当な理由がなければ、前条第一項の規定による立ち入りを拒み、または妨げてはならないことを規定したものであります。

第十三項は、都道府県知事は、建築物用地下水採取の状況を常に把握しておくこと等のため、必要がある場合には、建築物用地下水を採取している者に対して、その採取するための設備の構造等について報告を求めることができることを定めたものであります。

第十四項は、都道府県知事は、監督処分等この法律による権限を行なうため必要な限度において、その職員に、立ち入り検査をさせることができること及びその手続について定めたものであります。

第十五項は、都道府県知事は建設大臣に対し、市町村長は都道府県知事に対し、建築物用地下水の採取による地盤の沈下の防止に関し、意見を申し出ることができることといたしております。

第十六項は、国及び地方公共団体は、建築物用地下水を使用する設備を地下水を使用しないものに改造することを促進するため、その改造のために必要なあつせん、技術的な助言その他

の援助に努めるものとするを定め、切りかえが円滑に行なわれるようにいたしてあります。

第十七条から第十九条までは罰則について定めたものであります。

附則第一項は、この法律の施行の日について定めたものであります。なお、法律施行後指定地域の指定をすみやかにするため、その指定手続等に必要の規定は、公布の日から施行することとしたしております。

附則第二項は、この法律の施行の際に、すでに地盤が著しく沈下している地域に関する特例を定めたものであります。この法律の施行の日から二カ月以内に指定地域となつた地域で、災害の発生のおそれ著しい地域として政令で定めるもののうちにおいては、さきに第六条第二項において御説明いたしました二年を下らない期間で、建設省令で定める期間と定めるのは、一年または六カ月とすることを定め、建築物用地下水の採取をすみやかに規制することとしてあります。

附則第三項の建設省設置法の一部改正は、建築物用地下水の採取の規制に関する法律の施行に関する事務を、建設本省の所掌事務に加えたものでございます。

以上でこの法律案の逐条ごとの説明を終わりますが、十分御審議の上すみやかに御可決下さいませようお願い申し上げます。

○委員長(大河原一孝君) 御苦勞さまでした。本案の審査は本日はこの程度にいたしたいと思ひます。

○委員長(大河原一孝君) 次に、国土調査促進特別措置法案を議題といたします。

提案理由の説明を願ひます。発議者相川勝六君。

○衆議院議員(相川勝六君) わが国経済の伸長発展と民生の安定向上をはかることは、国策の基調をなすものであります。これがためにはまず、国土の実態を的確に把握し、これが開発保全と効率的利用に資することが前提的要素であるといわねばなりません。

政府はここに力がかみまして、昭和二十五年本院の決議にこたへ、去る同二十六年国土調査法を制定し、本事業の本格的実施推進をはかることとしたのであります。

さらにまた、特に本事業の基本となる地籍調査の促進につきましては、昭和三十三年、同法の一部を改正いたしました。特定計画の確立並びに事業実施に伴う国庫補助率の引き上げを行なう等の措置を講じたのであります。また、昭和三十四年、本院においてあらためて国土調査推進に関する決議を上程し、満場一致これを可決いたしました。

しかるに翻つておもんみるに、本事業は調査法制定以来今日すでに十年をけみするにもかかわらず、業績遅々として進まず、なかならず、最も緊急を要する特定計画に基づく事業においてすら、五カ年間にわたる計画量の割にすぎない実情でありまして、かくのごとくにして遂行せんか、本事業の完成はまさしく百年河清を待つのはかなく、晩近のわが国経済諸情勢の急速度の進展に比し歩遅々たる著しい立ちおくれを余儀なくいたしているのであります。

特に、さきには農業基本法、低開発地域工業開発促進法、さらにまた、目

下本院において審議中の新産業都市建設促進法など一連の経済立法の制定に伴い、農業構造の改善、適地適産による産業立地の適正化など緊急の課題に即応いたしまして、土地の質実態を科学的、かつ総合的に把握する土地分類調査の必要性がますます重きを加えて参りましたにもかかわらず、この種の分類調査が、いまだに机上の試験的段階にとどまり、調査法に基づく準則規程すらなおいまだ成案を得ざることはまことに心外のきわみといわねばなりません。

かくのごとき客観諸情勢の推移動向にかんがみまして、国及び地方公共団体を通じ、国土調査業務の画期的推進をはかることは刻下喫緊の急務であると思ひのであります。

すなわち、これがために、新たに本特別措置法を制定いたしまして、これにより昭和三十八年度以降、十カ年計画を確立するとともに、これに必要な行政上その他特段の緊急措置を講ぜんとするものであります。以上が本案を提案する理由であります。

次に本案について若干の説明を申し上げます。すなわち、まず第一に、本法案の目的とするところは、国土の効率的な開発利用に資するため、緊急かつ計画的に国土調査事業の実施推進をはからんとするものであります。

第二に、この法律にいう国土調査事業の定義を規定しているものであります。が、この法律に基づく事業の内容は、地籍調査の基礎となる基準点の測量、土地分類調査の基準決定など国の機関が行なう基本調査と、これを基礎といたしまして、地方公共団体又は土地改良

良区の行なう細部調査との二本建としたしてあります。

第三に、国土調査事業十カ年計画の策定について規定いたしました。すなわち、十カ年計画は、国土の総合的な開発、低開発地域における工業開発、農地利用の高度化など、当面緊要な施策を講ずる区域において、所要の調査を行なうこととしたしまして、昭和三十一年度以降十カ年を目途として、実施すべき事業量を明らかにすることとしたしてあります。

計画決定の手続としては、内閣総理大臣が、国土総合開発審議会並びに関係都道府県の意見を聞き、さらに関係行政機関の長に協議して計画案を作成し、特に閣議の決定を求めるべきものとしたしました。

なお、土地分類細部調査にありましては、これが前提となる基本的地籍調査の進行と相俟つて、逐次緊急を要する地域について選択的調査に限定いたしました。

第四は、十カ年計画に基づく国土調査事業の実施について、この法律において特に定めるものは、国土調査法の規定の適用がある旨を規定いたしてあります。

最後に、国土調査の実施を促進するため行政上、特段の措置を必要とするところにかんがみまして、政府においてこれを行なうことを規定いたしました。

なお、本法は、公布の日からこれを実施することとしたしてあります。以上が本案提案の理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○委員長(大河原一孝君) 御苦勞さまでした。本案についての本日の審査はこの程度にいたしたいと存じます。

○委員長(大河原一孝君) 次に道路整備特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回までに説明を聴取いたしましたので、これより質疑を行ないます。

なお政府委員のほか、日本道路公団総裁上村健太郎君、同理事浅村廉君が参考人として出席しております。御質疑の方は順次御発言を願ひます。

○田中一君 なぜこうしなきゃならぬかというのをひとつ先に説明して下さい。なぜこうしなきゃならぬか。

○政府委員(河北正治君) 道路整備特別措置法につきましては、従来の有料道路の建設管理の実際にかんがみ、これをより効率的かつ円滑ならしめるため、三公団の道路管理者の権限の代行、不法に料金を免れた者から増徴金を徴収する権限等に関しまして、所要の改正をお願いした次第でございます。

まず第一に、高速自動車国道に關しまして、日本道路公団に、建設大臣の指定した特別沿道区域及び沿道区域内の制限に關し、必要な措置を命ずることが出来る権限等を代行したいといふことでございます。

それから第二に、高速自動車国道以外の有料道路に關しまして、三公団に、道路管理者の指定した沿道区域内の制限に關し、必要な措置を命ずることを命ずることが出来る権限を代行したいといふことでございます。

○田中一君 それは知っているんですよ。実態の問題からいって、今まで道

路公団はもはや六年近く行なっているわけですね。なぜこうしなきゃ不便なのかという点を、実際の点から明らかにしてくれというんです。

○説明員(高田賢造君) 有料道路の実務上のことに関係いたしますので、私からお答えさせていただきますかと思ひます。

有料道路の現在の制度、ことに三公団をして当たらしめ、有料道路の実務の施行は、実は建設大臣が行なうべきことをかわつて公団に実施をしていただく、こういう組織で本法ができておるわけでございます。したがって、当初この法律の出発いたしました当時におきましては、権限を相当建設大臣に留保いたしておたわけでございます。ところが實際過去数年の實際の経験に照らしてみますと、なお、さらに実務上の実際の事務にすぎない程度の業務は相当ございまして、これらについてわざわざ建設大臣がみずからやらなきゃならぬというところは、事務の簡便、能率の向上という見地から考えまして、きわめてさらに検討をする必要がある、こういうことから研究いたしましたので、今回おとせば占用許可権等の権限の委譲その他の権限の代行事務で、実務的な観点から公団をしてやらせたほうがよろしいと、こう思われるものを委譲したわけでございます。

なおそのほか関連いたしましたので、ただいま業務の實際に照らしまして、料金を不法に払わんで逃げていく、こういう場合あたりにはぶつかりまして、それらの経験にかんがみまして、割増金等その他若干の措置をしたほうがよろ

しかろう、これらのことを経験にかんがみまして考えたわけでございます。そのほか調査事務等も、先ほど申し上げましたように、従来は公団は実務を執行すると、こういう建て方でできておったものでございまして、調査事務についてまではこの規定を置いてなかつたわけでございます。實際やってみますと、公団が計画にあたりましてのいろいろの調査事務等も、やはり相当みずからやらなければならぬという、こういう部分も出て参りましたわけでございます。それらのもつぱら過去の経験にかんがみまして、事務の簡便という見地から、その他も若干ございしますが、そういうことになったわけでございます。

○田中一君 私、今大体こまかい条文の問題よりも、若干法律案の要綱について質問しているわけですが、沿道区域内の制限という問題は、まあ、現在阪神高速道路公団、それから首都高速道路公団はまだ事業を開始してない、建設中であるから、これは触れませんが、道路公団が自分の行なっている、また管理をしている道路に対しては、これはまあいい、私はそのほうが非常に事務の簡便化といひますから行政上の簡便化も行なわれていくと思うのです。しかし、ここにある沿道区域内といふのは、どの程度まで沿道区域内と称しているのですか。

○説明員(高田賢造君) 沿道区域は、道路に接続しまして両側にそれぞれ二十メートル以内の範囲内で指定された区域を、沿道区域とすることができるとなっております。なおその目的は、沿道区域の場合においては、道路の構造を保全して、また一般の交通の

安全を保持する、こういう見地から沿道区域という制度を設けまして、指定し得るということになっておるわけでございます。

○田中一君 そうすると、二十メートル、これは長さですか。

○説明員(高田賢造君) 幅でございます。二十メートル以内の幅でございます。両側の区域でございます。

○田中一君 ちょっともう一べん、幅というところ……

○政府委員(河北正治君) 道路の縦の方向については長さでございますが、横の方向には道路の道路幅というものがございまして、道路幅方向に對しまして、道路幅の外縁端から二十メートル以内の沿道区域といふものを指定することができるとございまして。

○田中一君 で、その日本道路公団は、その管理する高速自動車国道にかかる建設大臣の権限はそうすると、高速自動車国道だけということに限定して考えていいですか。

○政府委員(河北正治君) 高速自動車国道に關しましては、特別沿道区域と、それから沿道区域の両方を指定することができまして、それから、高速自動車国道以外につきましては沿道区域しか指定できません。で、これはいづれも区域の指定といふものは、道路公団には権限を委譲してございせん。あくまでも従来の管理者に権限を持たしてあるわけでございます。

○田中一君 そうすると、道路公団の場合には、高速自動車国道だけというのですか。

○政府委員(河北正治君) 高速自動車国道に關しましては、特別沿道区域の指定も、それから沿道区域の指定もできるわけですね。日本道路公団は何かできるかと申しますと、高速自動車国道に關しましては、建設大臣が指定しました特別沿道区域、または沿道区域内の制限に關して必要な措置をすることができるといふことでございます。

○田中一君 そうすると、国道以外の自動車道、公団が行なっている、建設管理している道路ですね、それは、

○政府委員(河北正治君) 高速自動車国道以外は、沿道区域だけがあるわけでございます。

○田中一君 道路公団が管理をしている道路は全部ですね。全部ということにならないのですか。道路公団は高速自動車国道だけをやってゐるわけじゃないのです。おそらく村道もあるでしょうし、観光道路的なもの、あるいは村道的なものもあるかもしれない。あるいは今後生まれるかもしれない。県道もあるでしょう。そういうものは当然一切、府県道であつたら、町市村道であつたら、道路公団の管理にかかるといふことは全部道路公団にまかしてあるのですか。その場合には、地方公共団体が管理権を持つてゐるはずですが、それはどうなんですか。

○政府委員(河北正治君) 今それぞれ御指摘の道路の、高速自動車国道以外は沿道区域しかございせんが、その沿道区域の指定は、国道については知事が、それから県道につきましては地方公共団体の長が、それから県道及び市町村道につきましては、それぞれ管理している公共団体の長が、沿道区域の指定をすることができるとござい

ます。

それで、今申し上げましたそれぞれ地方公共団体の長が、指定いたします

した沿道区域内におけるいろいろな制限に關する必要な措置だけが、道路公団でできるようにいたしたわけでございます。

○田中一君 もう少し具体的に、法律用語は使わぬでいいから、具体的に話して下さい。

○参考人(浅村廉君) ただいまお尋ねの沿道区域及び特別沿道区域でございますが、簡単に申しますと、法律の御趣旨は、沿道区域といふのは道路公団のいかなる道路についても、道路管理者が定め得ることになっております。これは少し長くなりますけれども、道路交通の保全、安全をはかるために、沿道にあまりいろいろなものを建てられたり、あるいは気が散るようなものがたくさんございまして、交通を誤るといけないということから、必要がある場合には、道路管理者が、道路の端から二十メートルの長さをこえてはいけません。その以内の部分には、一定の区域を沿道区域と指定することができるといふことになっております。沿道区域の指定はそういうことになっておりますが、こまかいことは各都道府県の条例で定めることになっております。いろいろなやり方があるわけでありまして、しかしいづれにしても沿道区域の中に家を建ててはいけなかつた、そういうきつ制度はできないことになつてゐるわけですね。

ところが特別沿道区域といふのは、それよりもつと強い制限を加え得る沿道区域でありまして、これは高速自動車国道についてのみで、高速自動車国道法によつて認められてゐる非常に強い制限のある沿道区域でございます。したがつて特別沿道区域という名

前になっております。これは建設大臣が指定されるというに、高速自動車国道法ではなっております。そういうわけでありまして、高速自動車国道については、一般の沿道区域ももちろん指定されることがありますが、さらにその特別法によりまして特別沿道区域の指定もできる、こう二重になっております。この法律にありますが、その区域の指定は道路公園のほうではやらしていただくことはできませんけれども、指定があつたその区域内で、たとえば特別沿道区域の場合であれば建物を建てても構はずは困る、違反して建てたものは撤去してくれという命令を出す、それに適當な命令を出すというよりなこと。それから沿道区域の場合であれば区域の指定はできませんけれども、指定された区域内に交通に非常に障害になるような建物があつたりなんかする場合には、障害にならぬような措置を講じてくれというのを公園でいうことがでできる、こういうふうに今度の法律には私どもの権限も少し広げていただくということになっております。

○田中一君 この要綱の第二の点をちよつと伺います。兼用工作物の管理のうち道路に関する工事及び維持以外の管理の方法について協議、この協議は管理者ですか。

○参考人(浅村廉君) この協議は、管理者が、たとえば鉄道と道路との何か兼用物があつたといふと、それをどういふふうに管理するかということ、鉄道管理者と道路管理者で協議をするということが道路法にあるわけでございます。それで、道路公園が預かります道路についても、当然同じようなことが起こってくるわけで、そういう場合に、今までは全般的に協議することはおまえのほうに認めない、そういう権限を与えない、ただ、道路に関する工事と維持、それだけについて、おまえのほうで鉄道管理者と協議しろ、あとの負担金をどうするか、そういうことは道路管理者が依然としてやる、こういうことになっておつたわけなんです。まあ、公団も成立以來六年ぐらひになりましたので、その辺は道路管理者並みに全般的に他の工作物の管理者と協議をする権限を与えてやる、こういう御趣旨だと思ひます。

○田中一君 二つ四ですがね、車両制限令に定める基準をこえて反覆して同一の道路に車両を通行させ」という、これは定期バスか何か、定期の運送が対象になっているのですか。どつちですか。

○参考人(浅村廉君) これは「反覆して同一の道路に車両を通行させ」ということでありますから、路線バス、路線トラックを考へての条文だと思ひます。

○田中一君 じゃ、河北君、どういふ場合を想定しているのです。

○政府委員(河北正治君) 現在有料道路につきまして、路線バス、路線トラックが営業してあります範囲内におきましては、車両制限令に抵触するような営業路線はございせん。しかし将来幅等は差しかえないといふにしても、重量等——また、幅もございしますが、重量等それから大きさ等、特に車両制限令に抵触するようなバス・トラックを運行しようというよりな計画が立てられた場合のために、この措置を講じようというものでございします。

○田中一君 この反覆して同一の道路に車両の通行を行なうということは、これはあなたの権限じゃない、運輸大臣の権限です、これを許可するならばね。

○政府委員(河北正治君) 事業免許そのものは御指摘のとおり運輸大臣であります。

○田中一君 そうすれば最初からトラックの場合には運輸省と話をすれば、別に一つ一つの問題をつかまえてとやこう言うことはないと思ひます。その道路運送法の権限のうち、このしたものを必要な措置を命ずることができるといふような条文があるでしよう。一つ調べてみて下さい。道路運送法にここにあげられているような「必要な措置」といふことを、運輸大臣または運輸省の所管のそれらを監督している部局で、そういう権限があるのじゃないですか。ないからここに持つてきたんですか。

○説明員(高田賢造君) ここに書いてございます措置の命令と申しますのは、もつぱら車両制限令を実施いたしましたるについて道路法の規定がございします、車両制限令との関係におきまして必要のあるときは待避所を設けろ、こういうようなことを命ずることができるといふのであります。その種の措置をいつておるのであります。

○田中一君 この資料の中に、車両制限令は入っておりますか。

○説明員(高田賢造君) 制限令は昨年の七月十七日に制定公布されました、お手元には今お配りしてないかと思ひます。

○田中一君 資料に入っていないせんか。

○説明員(高田賢造君) ちよつと説明させていただきます。

道路法の四十七条の第二項に「道路において前項に規定する政令で定める基準をこえる車両の通行の中止、総重量の軽減、徐行その他通行の方法について、道路の構造の保全又は交通の危険防止のための必要な措置を命ずることを命ずることができ」と書いてございします。

○田中一君 今までは自衛隊なんかの重戦車が通るときにとめた例がございしますか。まあ橋梁などは制限をこえていけるものは通れないのは事実であります。が、道路でありますか。何トンくらいものを大体考へていらっしゃるんですか。今の法律の改正によつて道路公園に与える権限のうち、普通の一般高速道路等は何トンくらいものを考へていらっしゃるんですか、軸重、荷重加えたもので。

○説明員(高田賢造君) 車両制限令の第六条に「道路を通行する車両の総重量は二十トン以下、軸重は十トン以下、軸荷重は五トン以下であり、かつ、そのおのおのについて次条に規定する基準に適合するものでなければならぬ」と書いてございします。

○田中一君 自衛隊の持つていろいろ兵器のうち二十トン以上のものありますか。

○説明員(高田賢造君) ございします。

○田中一君 どんなものですか。

○政府委員(河北正治君) 特車と、特車等を運ぶためのトレーラーが総重量は二十トンを超すということになります。

○田中一君 今まではそれらのものの通行は許しておらないわけですね、この制限令が出てからというものは。

○政府委員(河北正治君) 車両制限令の十四条で、特殊な車両の特例というものに該当するものは、特例として通してあります。

○田中一君 特例になつていゝものはどんなものか、資料であげて下さい。

現在ある、自衛隊が扱っているもののうち特例として許されているものの車両のうち、どんなものが総トン数何トンあるかというものを資料であげて下さい。木村政務次官、あけて下さい。

○説明員(高田賢造君) 先ほどの御説明にさらに加えて具体的に申し上げますと、車両制限令の第十五条に特例の規定がございします。この十五條の政令に基づきましてさらに施行規則、省令でございします。車両制限令施行規則の第三条の第六号で具体的に定める程度という車両であるかということ指定をいたしております。たとえば野外機動訓練のために使用される車両、その他具体的にどういふ車両かにつきましては……

○田中一君 車両制限令の施行規則でございします。

○説明員(高田賢造君) 施行規則でございします。

○田中一君 ないから出して下さい。

○説明員(高田賢造君) 省令でございします。

○田中一君 この解釈は大体自衛隊の車両は自由に通れるのだということなんでしょうか、大体において。

○説明員(高田賢造君) このごらん願いました第三号の七号に適合しますものに限りさせていただきます。

○田中一君 七号だね。八号が「緊急を要する火災類の除去のため使用される車両」となっている。これは道路公団、今までこれの通行を許したことはあります。有料道路で。

○参考人(浅村廉君) 私ども道路公団始まりまして以来、まだ車両制限令というものがございましてしたので、別にそういうことを特に注意いたしませんでした。私どもは、料金をとる、とらぬの問題で、自衛隊の車だからといってただ通つてもらつちゃう困るので、これはやはり普通の料金をいただいて通しているという次第でございます。

○田中一君 そろすると、この法律ができれば制限することができね。しかし、ここにある三條の特例でもって通なければならぬわね、そこで、今の道路公団は料金さへもらえないんだから。しかし、車両制限令ができてから以後というものは、通つたものはありましたが。

○参考人(浅村廉君) 制限令に抵触することは私どもは全然いたしておりませんから、今のお尋ねのもし違反の事態があつたかということであれば、さようなことは私は全然ないと思えます。

○田中一君 そりゃ車は何か許可したという、標識でも持つて通るんですか。

○説明員(高田賢造君) 標識はございせんが、認定いたしました際に認定の証明を出しております。

○田中一君 その認定するのはだれが認定するんですか。従来の管理者でね。

○説明員(高田賢造君) 道路管理者でございます。

○田中一君 それじゃひとつ自衛隊を呼んでほしいんだがな、委員長。

○委員長(大河原一君) 速記をとめて。

○委員長(大河原一君) 速記をつけ。

○田中一君 どういう種類のものがあるか、ひとつ資料で出して下さい。それから現在道路運送法で許可されている車両等はどのくらいのトン数のものですか、荷重、総トン数はどのくらいのもので道路運送法で許可されているトラックとあるか、資料として出して下さい。

○政府委員(木村守江君) 承知しました。それではただいま田中委員からの御質問であります。詳細な資料は持つておりませんが、自衛隊だけでなく超重量の自動車を通る場合には、管理者に許可願を出しまして、許可された場合には証明書を持つて通行しておるやうに承知いたしております。

○田中一君 この施行規則には証明書を出すなんて書いてないですよ、許可証……わかりました。

この要綱の第二の五なんです、これをちょっと詳しく説明して下さい。私が疑問に思っていることをちょっと言つておきます。そろするとここに、これは各公団は、前項第二号いわゆる「道路の占用を許可し、又は道路の占用について協議すること。または四号車両制限令云々、」第二号又は第四号に

掲げる権限を行なうとする場合は、あらかじめ、当該道路の道路管理者の意見をきき、当該道路が都道府県又は指定市の市道であるときは当該道路の道路管理者の同意を得なければならぬ」ということは、何ですか、その道路ですが、一級国道または二級国道であるというその道路というものは、あるいはその指定市の市道というものは、道路公団が管理をしておるものという前提なんです。これは、それともこの道路の占用許可あるいは「車両制限令に定める基準をこえて」云々、この二つのものが公団が管理をしておる道路ということなんです。

○説明員(高田賢造君) お話のとおり、管理者から権限をまかされておるのを代行しておる、そういう道路管理の道路公団でございます。

○田中一君 そろすると、建設大臣が権限を持つておる高速自動車国道は、これは全面的に権限委譲を受けて代行することができると、しかしその他の一級国道、二級国道並びに地方道の管理権というものはその当該現在の管理者に管理権があるのだということですね。道路公団の施行する道路というものは、高速自動車国道のみじゃないというところは、これははっきりしています。その場合の一級国道または二級国道、または都道府県とか指定市道というものの管理権というものは、これはそれぞれ現行法による管理者がそのまま持つておるということなんです。それで協議しなければならぬというところになっておるのですか。

○説明員(高田賢造君) 道路管理者の管理権は、代行せよとした場合にその部分だけ権限が移つておるわけであり

ます。こういう考え方でございます。

○田中一君 そろすると、一番前提にいつておる、先ほどからいつておる公団が工事を行ない、管理をして一級国道、二級国道または都道府県道、指定市道というものは移つておるの、管理権というものは公団に。

○説明員(高田賢造君) ちょっと詳しく申し上げます。道路管理者というもののそのものは、公団がやりましても従来どおり管理者でございます。たとえば都道府県が管理者でございますと、都道府県が管理者という資格はそのままにならぬわけでございます。ただ公団に仕事をまかせますと、この法律に書きました代行を認めた範囲内においてそれはそのまま移りますから、管理者の名前は、従来どおり都道府県なら都道府県でございますけれども、その管理権の内容が減つておる、こういうふうにお考え下さると思ひます。

○田中一君 そろすると、公団が現在有料道路として管理をしておる道路でも、道路の管理権というものは、建設大臣または都道府県知事、指定市の市長等が持つておるんだと、そのうちこれに現われておるこれこれのものが公団のほうに代行させましたそのうちの第二の二、四というふうな程度のもは、これを協議しなければならぬ、こういうことですか。

○委員長(大河原一君) この際委員の異動について報告いたします。

四月三日付、岩澤忠恭君が辞任され、その補欠として佐野廣君が選任されましたので、御報告申し上げます。

○説明員(高田賢造君) お説のとおりでございます。

○田中一君 これは総裁というよりも浅村君、その程度でいいんですか。私はこの程度のものならば、たとえば道路の占用を許可することとかいうことは、これは公団が自由にできる。しかし、車両制限令によるものとか、それから占用許可もいけないうわけですね。それで公団としては十分ですか。

○参考人(浅村廉君) 公団の立場を申し上げますと、むしろ別法律の言葉の用い方はちょっと別にいたしまして、私どもでやつております道路の管理権の大部分は、道路公団にすてまかせていただいております。

これは管理者は依然として、たとえば都道府県知事であるとかというふうなことになるおられますけれども、法律的にはその管理権の大部分を道路公団が代行するということが、もうすてまきまつております。ところがたとえば占用の問題を例にあげますと、高速自動車国道であります。すでにその管理権の大部分は建設大臣から公団にまかせていただいております。占用の許可も公団でできるし、占用料も公団に入つてくることになっておりますけれども、一般の道路については僕たちが一番関心を持つております占用の許可権は、これはおまかせいただいておりますので、依然として道路管理者の手によつて許可する、そしてその占用料は道路管理者がおきめになつて、占用料は占用許可者の財源になつてしまふ。道路公団から全然はずれておるというところが従来から問題でありまして、そういうようなことを主眼にいたしまして、二、三大きなものがまだ漏

れておるから、どうか全部公団におまかせいただきたいということを、繰り返し繰り返しお願いしておったわけです。今回この法律案によりまして、私どもの主張いたしておりましたことが全部ここに盛り込まれておりまして、一般道路につきましても現在四十五本有料道路を経営いたしておりますが、それらいずれにつきましても占用の許可は道路公団がやれるし、それから占用料は道路公団の財源になって、通行料金と同じように、道路の償還に役立たせることができるということになって参ります。そういうことで私どもは非常に期待をしておるわけでございます。

○田中一君　しかし辞典で、その管理というものは何かと調べると、「ある対象に対して、一般的に公の支配権を持つ者が、その支配権に基づいて、その対象を規制するものを総称する。」とこうなっております。今の管理権というものが事実残っておるんだということになると、ちょっとおかしいわけですね。全部管理権というものを代行したらいけないか。代行ということとは、結局そのもとにあるということになるのだけれども、協議をするとか同意をやらなければならぬということはやめたらいけないですか。やっぱり二重管理ですよ、こういうことでは。むしろ原則としては、法律上の管理権というものは残っているけれども、それなら協議も同意も要らぬじゃないか。そのくらい道路公団は実績は上げていくはずなんです。だから同じような首都高速道路公団を作ったり、阪神高速道路公団を作ったりするわけです。二重管理なんか要らぬと思うのです。なぜそうしなければならぬかと

いうことです。そんなに道路行政に対して不十分な道路公団なのか。

○政府委員(河北正治君)　今御指摘の点でございますが、それらの行為を行なうために道路公団が弱体であるとか不適当であるとかいうことは考えておりません。ただ償還が終わりましたときに、それぞれ本来の管理者に引き渡されるものではないかと思っております。そのためのためにこのような同意をすることか協議をすることかいうことを残してございます。

○田中一君　そうしたら、法律の上で明らかですね。管理権というものを保持している間は、ということにすればいいのじゃないですか。当然これが建設費が償還されて、その従来までの無料公団という道路の本来のものに返って、道路公団の営業部門から離れた場合合には、これは当然管理権は戻るのであります。そんなことはあたりまえじゃないですか。何もここで管理権というものは二重管理をする必要はない。同意を要さない。そうして、おのずから、道路公団の手を離れたならばもとの管理者に戻るといふことは明らかです。

○説明員(高田賢造君)　お答えいたします。ただいまの例として局長の申し上げましたのは、そういう場合のことの一つの例として申し上げたのであります。法律の上でいたしましては、なお現行制度及び今回の改正によりまして、道路管理者に留保せられておりますこの管理権の内容は、個々の例をあげてもよろしいわけでございますが、ここにございまして、権限が管理権者に一部残っております関係もございまして、その種の管理権者の意

向を無視するということとは実際の上からいっても妥当でない。こういうことからいたしまして、要綱の二にございまして、国道の場合は管理者の意見を聞く、また都道府県の指定市の市道の場合には同意を得るものとする、こういうことにして、管理者の意向を十分尊重するというふうにいたしておるわけでございます。

○田中一君　しかし、事実、管理権の大部分のものはいつていっているのだね。それならば移してしまつたらいい。まあもつとも君らのほうの各派閥というかね、でもって県の道路課というものの事務が縮小されたものでは困る、という勢力争いなんかもあるかもしれないけれども、しかし実際に国の幹線道路あるいは主要なる道路というものを公団にやらせようとするならば、実際の問題の権限、管理権というものを、現在管理されている、営業として

いる場合は、全面的に委譲するのが正しいですよ。これはそんな二重管理という形で持つことはおかしいですよ。公団はパブリックなものです。決して私企業じゃないですよ。ここまで踏み切るなら当然そうするのがあたりまえです。ただ道路課長が道路係長になつちゃうと困るというのかもしれないけれども、君らのセクトではよくあるのですよ、それは。そういうことは、これはもう当然道路公団というものに對して今度の大改正という改正をするならば、全部まかしてしまいいない。残しておく理

由は一つもないですよ。しかしながら代行させるのですから、実体としての管理権があるのですよ。しかしする必

要ありませんよ、同意を求めるなんていうことは。

○政府委員(河北正治君)　なるほど御指摘のとおり、権限の大部分を三公団に代行させることになっておりますが、しかし、私どももいたしましては、道路に關する道路管理者にまだ留保されている権限というものはございまして、それは公団の代行する権限の前提となる基本的かつ包括的な権限は、道路管理者にまだ残されております。それで大部分ではございしますが、三公団に代行させる権限は、道路の構造または通行もしくは利用に密接な関係のある、いわば現場的措置でございます。そんな関係で私どももいたしましては、道路管理者の意見を聞き、または同意を得て行なうというよりなことにいたしておる次第でございます。

○田中一君　そのいたしているから、僕らの考え方は違うというのですよ。全部まかしてどういう支障がありますか。全部全面的に管理権というものを代行してどういうマイナスとか、支障がございしますか。あなたの方の先輩がみんな入っているのですよ。法律に詳しい者もいれば工事に詳しい者もいれば、そんな間違ひすると思えませんか。県庁の方にももう少し——県庁の方でなくて、今度も本省の人間が行っているのだから、県庁の方よりもっと詳しく知っております。どうしてそうしなければならぬか説明して下さい。

○説明員(高田賢造君)　一般的に申し上げたいへん失礼かも知れませんが、行政の組織と申しますか、道路行政の組織を考へます場合に、他の住宅関係でも同様でございますが、公団と

いう組織形態をとつておるわけでございます。で、まあ道路の場合道路公団という一つの組織を作っておりますわけですが、公団というものが一体どういふ法律的性格を持つか等、いろいろ議論があらうかと思うのでございす。本来行政というものは国みずから、あるいは公権力を持った公共団体とか、あるいは統治権を持った行政主体と申しますか、そういうものが直接その行政権限を持つことが建前になっておりますから、それ以外のものに行政権をまかせます場合は、これは従来法律制度といたしましては、たいへん私申し上げて恐縮——失礼なんでしょうが、まあ全面的に行政権をまかせるといふ例は、普通はないのが建前でございます。行政権の帰属は大体やはり行政機関ということになつておるわけでございます。公団はそれにかかわるべき一つの組織機構でございます。まして、行政権の一部をまかせておるわけでございます。公団的な組織は本来の国家の機関そのものではないわけでございます。公的組織をとつておるわけでございます。そういう組織体

は、できるだけいたしたほうがいいと思つてゐるわけですが、国の公的権限という事になりますと、そこにおのずから国家そのものといふのは公団といふものとの間に、分野を適当に画する必要があるかと思つてゐるわけですが、そういう見地から区分けをいたしておりますわけで、現行の私どもの提案いたしておりますのは、現在の実情にかんがみまして、この仕事の分野、行政権の委譲の程度等は、現在の段階といたしましては適當と私ども認めておりまして、御提案申し上げておるわけでございます。

○田中一君 何も委譲するのじゃないのですよ。代行ですよ。権限といふものは明らかにあるのですよ。行政権の代行ですよ。だから何かもう少し明確に納得する形でもって説明して下さい。どう思ふとか何とかというのじゃなくてどうなるんだ、また法律的にはそれができないならできないんだという事とか……

○政府委員(木村守江君) 田中委員の御質問、田中委員何でも承知をして御質問をしておるのであります、法的形態からいへば、今までのしきたりのような格好になつておりますので、そういう点から申しまして、あるいは代行としておく、あるいは委譲しておくというやうな問題等もありましたが、やはり代行するにしても委譲するにしても、いわゆる国あるいは管理者——都道府県、市町村、そういう管理者が厳然とある場合には、それと話し合ひしまして、同意を合はうことが、決して公団の力が足りないとか、あるいは信用がおけないとかということではありませんが、最

善の方途を尽くしておくほうが、将来運営上いいだろうというやうな観点から、かような法案を作つて提案した次第であります。どうぞ御了承いただきます。

○田上松衛君 閣下。田中さんみたいは何もかにも知りきつておる立場でなしに、しろうとの立場で今の問題に關連してお聞きするのです。

御説明聞いておると、ますますわからなくなつてしまふんです。説明の中に都道府県道路、あるいは指定市市道、こういうやうな場合には、特に管理者といふものはやっぱり現存してゐるんだという説明があつた。だがこれらを持つところのいろいろな管理権といふものを、それは代行してやらうんだとおっしゃる。そうすると具体的にどこで考へてみますと、どういふことを代行するかといふと、道路管理者の指定した沿道区域内の制限に關し、必要な措置を命ずることができ、権限を代行するといふのが一番大きな柱ですね。その次には占用許可権を代行するといふこと。その次にははたがって占用料を管理者に渡さないで、全部これは公団が吸い上げてしまふぞという事ですね。

こういう建前からいへば、一体あと管理者に残つてゐる権限といふものは、具体的に何が残るのかといふこととなつてですね。さっきの御説明聞くと、大部分は代行するんだといふけれども、次の説明にいくと、しかし本格的な権限は残つてゐるんだ、こう言われる。残つてゐるところの権限は一体何であるか、この点が一点。よく聞いておいて下さい。残つてゐる権限を、具体的にこのやういふものが残つてゐるんだ

といふことを説明して下さい。私さっきの説明聞いて償還後において、やがてこれらに返すんだからということ、そのことの余地を残すためだろうといふことなどは、私は田中さん言われたやうに、そんなことになつたらば、代行してゐる期間だけは権限は消滅されて……管理者の権限といふものは、自然消滅する性質のものじゃないかという疑問が起つてくるわけなんです。

それから第二点は、こういうやうな事になつてきますと、三公団が代行しようとするときに、やはり管理者の意見を聞き、または同意を得なければできないという事になるはずなんです。都道府県あるいは指定市において困る、ということとは、これについてはこゝまで作り上げるのには、いろいろなむづかしい問題があつたんだ、そういう完全の上に出来ないいろいろな苦勞といふものが、消えきつてゐない間に、そんな何もかも料金まで取られてしまふ、権限まで何してしまふ、使用権までまかされてしまふ、そういうことになつたらどうなるかといふやうな疑惑からして、同意しなかつたといふ際に、はたどうなるか。この二点について御説明して下さい。

○政府委員(木村守江君) ただいまの御質問であります。管理権を三公団に委譲するわけでありまして、その委譲しない部分を言われましたが、それでもなお都道府県あるいは市町村に保留するところの権限は、一体どういふことかといふやうな御質問でありますので、具体的に申し上げますと、

たとえば道路の区域の決定または変更の告示、それから道路の供用の開始、それから道路の占用の禁止または制限区域の指定、それから沿道区域の指定、自動車専用道路の指定、そういうやうないろいろなことが残つておるわけでございます。

なお管理者が三公団に対して、同意を与えなかつた場合はどうなるか、というやうな御質問であります。實際問題といたしまして、前に述べられました話し合ひをした場合に、同意を得られないことはないと申し上げても差しつかえないのじゃないかと、もしも同意が得られないやうな場合がありまして、その歴然たる理由がありまして同意が得られないこととありまして、かようなことはないと私どもは考へております。

○田上松衛君 今あげられたところの項目は、これはその権限は三公団が代行する範囲じゃないのですか。

○政府委員(木村守江君) 代行する範囲外で行なわれる権限でございます。

○田中一君 そこで今の第二の四号で、すかね、この程度のものでござらば同意を得なければならぬのですか。これは私はこまかい問題を言つてゐるんじゃない。ここにあけてゐる「第二号又は第四号に掲げる権限」に対しては、同意を求めなければならぬといふことになつてゐるでせう。「道路の占用を許可し、又は道路の占用について協議する」といふのは、だれと協議をするのか知らないけれども協議をするのと、それから車両制限令以上に反復して通る場合に關して、必要な措置をすることを命ずることができ。たとえば

橋を、重いからそれが通つちやいかぬと、通るならばこゝせいいあせいいといふことになつて、そういう程度のことならば同意を求めなければならぬといふことではないと思ふ。かりの自衛隊の重量戦車を許可する、ますそうすると道路制限量をこえておるけれども許可する。道路公団はしようがないに、あふない橋だけれども通さなければならぬことになる、一方的に公団が受け付けなければならぬ。けれども管理者が重量でとても通れません、制限トン数外ですからこの橋は通れませんと言つた場合に、かまわず通るのである。公団もやはり政府機関の一つじゃないか、資金的に多少民間の資金が入つてゐるにすぎないのであつて。

○説明員(高田賢造君) 要綱の第二の一の四号、この種のものについて一々管理者の意見を聞き、または同意を得る必要はないではないか、こういう御趣旨だと伺ひましたが、特にこの点管理者の意見を聞き、または同意を得るやうにしておきましたのは、現行法の建前でございます。道路運送法の規定によりまして路線バス、路線トラック等の業者にその事業を免許いたします際の規定がございまして、その規定によりまして、道路管理者の意見を聞いて運輸大臣が免許することになつてゐるわけでございます。その道路管理者の意見を聞いて運輸大臣が免許いたします際の意見を出しますのは、現在やはり道路管理者の権限となつておるわけでございます。そういうふうな現在のところ、道路運送法等との關係におきまして、管理者の権限が留保されております。したがつて第二の四号にございまして、やうな車両制

限令の場合の、ここにございます必要な措置と申しますのは、やはり今申し上げました路線バス、路線トラック等についての規定でございます。その運送法との規定とも平仄を合わせ上からいたしまして、道路管理者の意見を聞きまたは同意を得る、ということにいたすことが適当かと存じておるのでございます。

○田中一君 この自衛隊の、いやに自衛隊にこだわるけれども、自衛隊の車について、今の道路運送法によるところのものは、これはいいと思うのです。しかしそれも前々道路運送法による許可を与える場合には、一応管理者に相談する、自分のほうの総トン数何トンだ、乗客がどのくらいあります、荷重どれくらいあるという場合に、橋とか何かが交通のために聞くのは当然だと思ふのです。しかし自衛隊なんかは通る場合どうするのですか。

○政府委員(木村守江君) この第二の四の条文は、自衛隊の重量トラックのことをいっておるのじゃないと思うのです、ただいま高田次長から言われまして、バスあるいはトラック等の反復して通る、いわゆる自動車のことをいっておるのだらうと思ふ。先ほど田中委員が指摘されましたように、重量トラックの問題と違ふように考えます。

○田中一君 違ふたつて車両制限令には自衛隊の問題を特例として許可することになっておるのです。それでしよ。通らぬことはない、通るのでしよ。これはことさら君が自衛隊のほうは困るから隠して、こういう文章にしているのじゃないかい。

○政府委員(木村守江君) ただいまの御質問であります、自衛隊のトラック等を考えておるのではないのでありまして、これは隠しておるのでありませんので、バス、トラック等が定期的に反復して通る場合を……

○田中一君 自衛隊の場合どうするのですか。

○政府委員(木村守江君) 自衛隊の場合、先ほど申しましたように、自衛隊だけではなく、いわゆる超重量トラックが通る場合には、道路管理者に許可申請を出しまして、その許可になった場合には証明書をもらって通行するようにいたしておるのであります。

○田中一君 道路公団に聞きますが、今後橋梁その他で荷重制限がきつるものを限のほうで、あるいは国のほうで許可してよこした。しかし、ぎりぎりではないという場合には当然拒否するでしよ。ね。そういうものは許可があらうとも。

○参考人(浅村廉君) 私どもは道路の管理の責任がございまして、危険な通行を認めるわけには参りません。

○田中一君 その場合はもう道路公団としては、たとえ許可証を携行してもそれはだめですということでは済むのでしよ。ね。

○政府委員(木村守江君) 道路公団に重量車の通行の許可申請があつた場合に、道路公団にいたしましては……

○田中一君 道路公団にしないよ。

○政府委員(木村守江君) 道路公団が管理している道路でしたら道路公団にいくと思ふ。道路公団が管理している道路を重量車が通る場合には、これは通行の許可申請を出しまして、もしもその重量車が通ることによりまして多額の金額を費やして作り出した道路、あるいは橋梁に破損を生ずるといふような場合には、道路公団でこれは許可するはずはないと思ふ。

○田中一君 その場合、当該道路管理者の同意を得なければならぬということはどういうことなの。そうすると、その通行を拒否された者は大もとの道路管理者のところへ行つて通してくれといった場合にどうなんですか。

○参考人(浅村廉君) 先ほどからお話が出ておりますが、私もさう思うのですが、この問題になつております。車両制限令に定める基準をこえて反復して同一の道路に車両を通行させようとする者に対し、当該基準に適合するように、道路に必要の措置をすることとを命ずること。と、一番いい例は狭い道路に非常に幅の広い大型の車が通ると、道路と車の割合が非常におかしなことになつて、本来道路が広ければ問題ないのであります。が、狭いところへ大型車が入り込む、よく路線バスなんかにはそういうのがありますが、そういう場合には退避所を管理者側で作れば、まあ車両制限令のほうから基準が適法になるということがあり得る場合がある。そういう場合に私どものほう、管理者のほうで予算がなくて退避所もできないというときには、通る側に金を持つてもらつて車両制限令の基準に違反しないようにしてもらふ。金を出してもらつてその金で退避所を作つて、さうして車両制限令の規定に違反しないような形にするということが間々あるわけでありまして、道路公団の道路にさういふような問題が起つたときには、今までは道路管理者がそれを

やつていたわけでありまして、この改正案によりまして、道路公団みずからさういふようなことを路線バスとか、路線トラックのほうに話をしまして、さうして措置をするということができることになるといふわけでありまして、ただ、この場合に、道路管理者の意見を聞く、ということが一つ条件になつておること、先ほどからお話が出ておること、今の非常に重量の大きな重い車が通る場合にどうかという問題は、これはまたちよつとこれとは別な問題ではないかと思ふ。これが、それはいづれにいたしまして相談が管理者が私どももかちかちかに必ずあるはずであります。で、キャパシティをこえるものは、これは通すことは当然不可能なことでございます。から、何かそれに補うような措置を講じてもらわれない限り、通つて下さいといふことは言えないといふ考えであります。

○田中一君 第三ですがね。これはあらためてここに通行料金とあるのは占用料ですね。占用料はそれぞれの公団に帰属することになつておりますけれども、今まではどうだったのですか。

○説明員(高田賢造君) 現行では占用料は、占有許可をいたしております管理者のところに帰属いたしております。

○田中一君 それ、全部でどのぐらいの額になりますか。

○政府委員(河北正治君) 現在日本道路公団が管理しております有料道路を占有している物件は二百四十件ございまして、その占用料は年額約五十四万円でございます。なおそのうち昭和三十六年度におきまして新たに占有を許

可された物件は五十四件ございまして、その占用料は十三万六千円でございます。

○田中一君 これだけの収入がかりに減るとする。それからまた道路公団の相当計画もあるから四十何件というけれども、四十何件もつとふえるわけね、だんだん。その場合に地方公共団体として、その程度のものならば地方交付税に悪い影響はないですか。管理権としては残つておるのだね、道路の。これはまあ公共団体に帰属するのだから、従来は。それは予算に編成されて何か使われているのですか。地方交付税の關係はどうなんだね、その点は。

○説明員(高田賢造君) ただいま御説明申し上げました額が、都道府県の管理権の許可権の移動に伴いまして、それだけ収入が減るわけでございます。もともとこの種の占用料というものは、先生の御承知のとおり占有許可事務に伴う手続費用等が大部分でございます。したがって、それが占用許可事務がこちらに移りますのでございまして、それだけその部分だけ都道府県の事務量が減るわけでございます。事務量が減るのに応じて収入が減るのもやむを得ないじゃないかと大体私も考へて、自治省の当局とも御相談をいたしましてさういふようなことになつておるわけでありまして。

○田中一君 さうするとこれは何も影響ないというのです。この程度のものなら影響ないといふ自治省は言つてゐるのです。

○説明員(高田賢造君) そのとおりでございます。

九

○田上松衛君 ちよつと関連して。具體的にどういう工合になつていく場合、今までたとえば監督をやつておつたのが、占用料の徴収係であるとか、まあ次長が言われたいわゆる事務量といふ事か。そういう場合に、今度移りますと都道府県及び指定市等はそれだけの人間が要らなくなつていく。そうするとその具体的なそれらの人間は引き継ぐのですか。それとも放り出して返してしまふのですか。どうなんですか、これは。

○説明員(高田賢造君) ただいまの御質問でございますが、実際の各府県の業務について先ほど申し上げました数字を各府県単位に当てはめてみますと、非常に軽微なものでございまして、そのためにこの事務がこちらに移るからといって人間を引き継ぐということは考へておらぬわけでございます。

○田上松衛君 返すんですね、人間は。

○説明員(高田賢造君) 現在都道府県で、この占用許可事務に従事している人かと存じますが、それは従来どおりその府県が他のいろいろ仕事をしておりますので、そのほかの仕事に専念して、そのためにその人を引き継ぐという事は、いたさないことにしております。

○田中一君 第四、これは道路法、第七十三条の負担金等の強制徴収という項をそのまま援用しているわけですね。

○政府委員(河北正治君) 御指摘のとおりであります。

○田中一君 これは延滞利子を取りますか。

○政府委員(河北正治君) 延滞利子は百円につき一日四銭の割合を乗じて計算した額をこえない範囲でございまして。

○田中一君 四銭ときめた根拠は。

○説明員(高田賢造君) この種の制度といひましては、国税徴収法というものがございまして、その法律で定めてある基準がございまして、おそれるそれによつたものと存じております。

○田中一君 国税徴収法によるところの延滞利子というのは日歩四銭、それから還付加算金、税の過払い、誤払い等によつて返戻しなければならぬ利子は、日歩三銭です。もつとも国はその金を預金して利殖しないから一銭違ふという事になるかもしれないが、滞納金は四銭、しかし税務署のほうで無理やり認定して取つた金、これに対しては日歩三銭しかくれないのだ。

○説明員(高田賢造君) 法律の上では、ただいま先生の御指摘のごとく、道路法でただいま御説明申し上げましたとおり、百円につき四銭の範囲でございまして、別途政令がございまして、施行令の第七条で、日歩三銭の割合を乗じて計算した額とすると、政令のほうで国税徴収の場合と歩調を合わせておるわけでございます。

○田中一君 国税徴収法では、欠損処分というのがある。この場合にはどこまでも追及して、そうして捜査網を拡大して、これは車で行くのだからたいへんなことである。一日追つたら何といふますか、お金、かりに箱根新道な

どで岡山へ行く、それでも追跡して取りますか。それともあるいは……。

○説明員(高田賢造君) この国税徴収法の例によつてという文言を法律でうたつておるわけでございます。御指摘のとおり欠損処分等については国税徴収法の例によつて別途振うわけでありまして。

○田中一君 箱根新道、あすこの乗用車は百八十円、そこで百八十円持つていない、で払えない者と払わない者と二つある。払わない者と払えない者の場合は、何かそれらに対してはそのとき払わなくても——払えないから払わない、払えない、そういう人に対してはどうか、どういふ措置をとるか。

○政府委員(木村守江君) 料金を払えない者はどうするかという問題でございまして、料金が無い車が有料道路を通るという事は、これは考へられないわけでございます。そういう人は旧道を通つてもらへばいいと思ひます。

○田中一君 大体、有料道路には並行道路があることが原則になつてゐるから、それでいいと思ひけれども、しかし払わない者に対しては、強制徴収をするという規定がある以上、払わないで通る者がいるという事が前提になつてゐる。政務次官、そんなことを言うけれどもですね、この規定は払わないでも通る者がいるという事が前提になつてゐるのです。旧道を通りなさいと言つたところが、これに従わない者がいるから、この規定を盛つてゐるのです。そういうことでは答弁にはなりません。

○政府委員(木村守江君) 払わない者というものは、ほんとうに金がなくて払わない者、あるいは払う意

思がない者、払う意思があつても忘れて払わないで付つた者、こういうような三種の大体人があると思ひます。しかし初めから金を持つていない人、そういう人が有料道路を通ることは適当ではありませんので、そういう人は旧道を通つてもらふ。それから払う意思のない者が無理に通つて、いわゆる払わずに逃げて行くという様な者に対しては、この法律が該当するのだという事でございまして。

○田中一君 三倍払えはいいのでしょ、三倍。たいてい突つ走つて逃げまです、三倍払えはいいのだから、車を停つてゐる者は、あるいは払いたくてもちやうど金がなくなつた、ちやうどゲイトの所へ来て、ガソリンがなくなつちやつて動くことができないという様な場合も想定されるのです。これは決して笑ひごとじゃないのです。あり得るのです。その場合、やはりガソリンのない車にはガソリンを貸してやるというの、これはヒューマニズムですね。こんなことはあり得るのだよ。しかし、そういうものを法文に盛り込むことはできないわね。それはこうやつて走り逃げをするやつがいくらでも、今までの道路公団では、そういうようなケースがどれくらいあるのですか。私は大体、こういうものは好きじゃないのですよ、こういうことを明文化するということは、私は国民というものは、みんな正しいものだ、法を守るものだといふ前提に立つて考へたいのです。こういうことはおもしろいからやつてみようじゃないかという者もいるかもしれない。もし、しつて言うならば、公団とは言わ

ない、公団の罪とは言わなければいけません。政府に対する不信から、そういういたずらをする者がいるのだ、政府に信頼がないから。ここにこゝろして明文化する以上、相当の被害があると思つて、公団から伺ひます。どういふ被害があつたか。

○参考人(浅村廉君) 実はこの規定を入れたいただきたいというのは、公団側からお願いしたのでありまして、実例といひましては一番いい例は、関西に阪奈道路というのがございまして、これは大阪から奈良へ直線で結ぶ道路であります。あの道路の両側の山をくずして土を運ぶトラックが往々あのゲイトを通つた事象がございました。非常に乱暴な人たちがあつまして、強行突破をされて、いかに私どもが話をいたしても警察に仲に入つていただいても話がまとまらないことがございまして、これは別な方法で件に入つて下さいまして、ただいまはうまく解決いたしました。そういうふうな事象、苦い経験をしたしまして、あとで払えはいいじゃないかといふことを申しながら突つ走つてしまふ、払えはいいだらうといふ調子で、それもいつ払つてもらへるかかわからない。そういうふうな、なや法律としてはあまり体裁のいいあれじゃございませぬけれども、ひとつ入れていただいたほうがいいんじゃないか。それから湘南道路——江の島から逗子に至ります海岸を通つております道路にもよくオートバイに乗りまして、何といふんですか、雷族と申しますか、ああいうのが強行突破をしてゆく、徴収員が非常にくたびれる事象が夏場になるとよく発生をいたします。そういう場合に、や

はりこういうふうな三倍になるぞというよりなことがあると、だいたい防げるんじゃないか。遺憾なことでありましてけれども、こういうような制度を法律的に認めていただきたらということでお願ひしたんでございます。その他実例は所々方々に若干つございまして、特に目立つたのは、さような点でございます。

○田中一君　まあ少し公団がたるんでるんだ。あるいはまたゲイト等の施設が不完全なんです。いまにきつと鉄道公安官と同じように道路公安官を作ってくれと言ひ出さう。私はこういふ考え方は政治の面で……特に知能的なものじゃないんです。まだまだ知能的な犯罪はたくさんある。しかしこの程度のものでは、今のような事例ぐらゐで、こういうことを明文化するということとは賛成できないと思ふ。ゲイトの構造上の欠陥もあるんじゃないかと思ふ。たとえゲイトの徴収する方向の側に、それこそ——この前あたりのほうの死んだ岸線裁とも話し合つたことがあるんだけど、ジグザグなでこぼこの石を置きなさい、そんな重量物がすつ飛んできたら、ばんとはね返つてひっくり返るようなものを置いたつていいですよ、ちゃんと標識をつけて。踏み切りの適當なる手前にそういうものを置くという、これはアメリカでやつたところがあるらしい話を聞いておりますけれども、とても普通に走つたんで動揺あるはずぐひっくり返るというふうな圧力があると思ふから、やむを得ずブレーキをかけなければならぬというふうな構造上の問題で、そういうものも今のような程度で事例ならば避けることはできると思ふ。

るんです。これはやはりゲイト付近、徴収場付近の構造、それを自分のほうで自分のほうの技術上の問題を解決しないで、何でも、そういう特定な、ごく少數の法を犯す者に対してこういうような明文化をすることは私は好ましくないと思ふ。これはやはり処罰という問題をたくさん扱ふのは、これは警察国家になる一つの前提なんです。国家公務員が正しいんだ、国民は正しいんだという双方のものに対する信頼というものが、そういう問題をだんだん減らすことになるんですよ。それで罰則を設ける、必ず。罰則があるでしよ

う、罰則があるんです、金の問題じゃないんです。道路公団は、日本が警察国家へ移つてゆくことを手伝ひする必要はないんです。ゲイトにおける構造上の問題で解決される面がたぐさあるということなんです。泥を積んだものが突つ走つてくる、それは幅の大きな、ゲイト以外に通行をする場所もありまして、あれを突つ走つてくる、その前には必ずみぞを置けといひませんけれども、どうしても、まあまあ相当低い走行力といひますか、これによらなければとてもたえられぬといふものを作つておいて、そしてどうしてものブレーキをかけなければだめだといふことによつて、骨は折れてもというふうな悪いといふか、土砂を運ぶより人夫がいたならば、それを説得して、だんだん理解させるといふようなことをすべきなんです。

そういうことが、少しでもそういう法を犯す者を減らすものとんです。罰則の執行や、そういうものを明文化することは、ますます国民に対する反感を買うことになるのです。国民が反感

を持つことになるのです。構造上の問題を考えたことがありますか。ゲイト付近の。

○参考人(浅村廉君)　まことにごもつともでありまして、私どもの考えておりますことは、もちろんこれだけじゃないんで、ただいまお話がありました公団の料金を徴収いたしますゲイトの手前で車がスピードを落とすような装置を考へるということも非常に大事なことであります。これについては、いろいろまた別な面から、快適に走れる道路に、なぜそういう障害物を設けるか、非常に反対の強い意見なども従来ございまして、しばしばその点は議論はいたしました。いたしましたが、一番いい例は、先ごろ開通いたしました箱根新道におきましては、下り斜線、これは非常な勾配で第一号国道に差しかかつて参ります。その若干手前にゲイトがあります、そのゲイトに差しかかる手前に、今のでこぼこのあれを作りまして、そうして、いやでも応でも、あそこ車がスロー・ダウンするといふことを考へました。これはほかにも理由がございまして、これはほかにも強行突破といふようなことからいふと、非常にこういふものは防止に役立つものではないか、私どもはむしろそういう方向に、もちろん今後力を入れていきたいと思ひます。

ただ、まあこういふような事態が遺憾ながら起こつた場合に、ただ、あとで徴収していただくというだけでは、一般にすなおに払つていただいております方にも申しわけないと思ひますので、そういう意味からも、こういう規定を一つ設けていただきましたら

○田中一君　私は、これは金でもって解決する、今資本主義社会だからね。三倍払えばいいんだ、堂々と逃げてつかまつたら三倍払ひ、こういふ一つのスリルを楽しむ人たちは確かにスリルだよ。うまくいったらした。もつとも国鉄でも、きせる乗車というやつをやつてゐるさうだから、同じことなんです。僕はこいつは、もう何とかしてやめてほしい。これをやめて、もつと構造上の問題とか考へてほしい。

快適な道路というけれども、快適な道路ばかりじゃないんですよ。やっぱり私は快適というけれども、ゲイトへきてスロー・ダウンしたつて一向差しつかえないわけですよ。危険を防止する意味ですよ、こいつはね。突つ走つてきてゲイトへ衝突しても困る。だから、そういうものをつけたと思つてゐるんだという考へ方を持つならば、何れども、それが反対するのは、おそらく池田さんか、吉田茂さんだろう。そんなことじゃない……。こういふものを作る前に、もつともつと構造上の問題を研究する。どうしてもこいつは、私はとつていただきたいと思ふ。そういうものじゃ今にきつと道路公安官なんというのを作り出すから。それでパトロールして何かあつたらこらつと、こ

うやる。それはそうならざるを得なくなつてくる。われわれは道路公団が行なつてゐる事業というものを、ますます伸ばさうと思つてゐるんだ。そういう行き方はまだ早い。もつと大きな実害があつた場合に、そのために道路公団が損する得るの問題でなくして、多くの国民に、それを利用するところの国民に大きな害を与えたことがあつた

場合には、生命とか財産に、そういう場合には、何とか考へる、罰則の適用を強く考へるということはある得るけれども、今のような程度の問題では、私はこういう条文は明文化すべきものじゃない。

一体、今まで推定される、払わないで逃亡した人たち、どのくらいの件数にのほつていますか。つかまらないからわからないでしよけれども、おそらくそういう報告は、そのゲイトの管理者の責任にもなるから、あまりたいしたもの報告してないんじゃないかと思ふのです。

○参考人(浅村廉君)　ただいま私が申しました阪奈道路などは、ただいま資料を持つておりませんけれども、百台くらいの車が、これは一べんではございせんが、常に突破してしまつていふような報告を受けております。それからその他の道路、湘南道路とか、東山道路とか、いろいろございまして、やはり夏場になりますと四、五十件の、そういう強行突破といふような事例が増加いたしております。私どもは、今後高速自動車国道が開通いたしました場合のことなども実は考へて、どういふふうにしたらいいかといふことに頭を痛めておるわけでございます。まして、高速自動車国道も開通いたしますと、これは料金の額も非常に大きくなりまして、長距離走つてゲイトを強行突破してしまつた場合は、どういふ事態が起るかといふことが非常に心配になつて、そういうことが未然に防止できるように、何かこういふ方法で取り締まる——取り締まるという言葉を悪いけれども、こういう方法で、そういうことをすると、あとがで

かいぞという事で、通る方に自衛をお願ひすることができないかというのと、それから私どものゲイトでよく職員がけがをいたしまして、やはり有料道路でありますから、料金をいただくなければ公平を失うわけでありますので、どうしてもいたさうとして車に向かう一方向というのか、料金を下さいという態度を示すと、何をというわけで、それをね飛ばして行くというやうなこともありまして、こういう事で死んだのもありますが、そういう事態もありまして、何とかこの料金をスムーズにいただく方法はないかという事を日夜苦慮しておるわけでありまして、もちろん構造上の点も今後大いに考へて参りたいと思ひます。

こういふやうなことはしたくございせんが、こういうことも、やはりどうかございせんか、あとで払えばいいだろというやうなことで行かれてしまつても困るという事で、これは公団として、ぜひひとつこの制度をこの際認めていただくという事を、相当前からお願いをしてきておつたわけでございます。

○田中一君 構造の問題を考へないで……、今の職員が死んだなんというの、構造の問題ですよ。金さへ払えばいいんだというじゃないのですよ。大体また百八十円の三倍の五百四十円ですか、払えばいいんだといつてやる、そんなことじゃないですよ。その逃げた者を一体警察に頼んで、それを逮捕するのですか、それはまた五百四十円取るために、どれくらい費用がかかるかというのだ、そういう事犯のないようにするのが主眼だと思ふん

だ。これは当然、少しの法を犯した者に対する何というか、罰金か、こいつを自宅まで行つてつかまえるのに、おそらく車のナンバーを覚えておいて、そうしてだれかが取りに行く。考へてごらんさい、あなたの職員は、おそらくそんなものにはごめんこうむつてしまひますよ。現にある。電柱を立てるための地代が一本何円という単価ですよ。おそらく何銭から何円になつたでしよう。それも十円未満ですよ。そういうものをもらつてゐる農民は、道路占用を自分の軒先をちよつと借りたために、これも何円という少額を支払う。それを徴収するために職員が何回となく行く。一べん行つていなければまた行くんです。野良へ出てゐるから、野良で金持つていせんと言へば、また行くのです。そういうふうな繁雑な、行政の面で職員が勞力を使うやうなことをしなさんな。それよりも何とかして、そういうことのないやうに持つていく、させないやうに、それは構造上の面で管理できると思ふ。こういうものを設けたために、おそらく職員がいやな職務がふえるでしよう。かりに一万件あつても大したもんじやないんですよ、道路公団の収入を考へた場合には。

だ、いふこの法律の成立を急いでいるらしいから、それはもうお譲りしたいけれども、この点は、どこも納得できない。かりに一定のこれはあなたのほうの行政管理上の措置でもいい、公団が一年間これを持つてみよ、この実施を待つてみよ、法律がきまつたけれども、そして構造上そういうことのないやうに、何とかできないだろかという研究をして、やはりだめだと

いうことになつた場合には、まあその辺が妥協するところですよ。私にすれば、その辺で妥協します。しかし、今すぐにこれを実施してどうしようとなつたのじゃ、私はこれはもう少し審議をしなければならぬから、むろんきよりの採決には無理でありますし、もし与党の諸君ががんばつてやるならば別ですよ、私は十分に実際のところを全部調べて、箱根新道は、それは感じてきまして、確かにやつてゐるなというところは。ほかも全部調べて、場合によつたらば人をやつて、今の湘南道路ですか、あれなんかも、実際のところ調べてみて、実害というものが明らかになればやむを得ません。こういう傾向といふものは全くいけないのです、これは上村さん、あなたの過去の経歴を言うのではありませんが、あなたはそういう警察国家的な気持をお持ちじゃないでしようか、総裁は。平和利用のための高速道路なんですから、そんならば、こういうものを強いてやるということには早過ぎますよ、私はどうもこの問題については残しておき、留保しておきます。

次は、先へ進みましょう。

第五の問題ですが、「道路の交通量、道路の構造その他道路に關し必要な調査」、これは予算上、建設大臣が許可する予算の上でもつて、こういうものは全部、認められてある科目はあるのですか、調査費といふもの、調査費がかかるのだから。

○参考人(浅村廉君) この問題は、実は予算は道路公団の場合には、調査費という予算をいただいております。ところが制度的には、道路公団が直接道路の交通調査をすることができないとい

いう、これはどういふいきさつでございまして、法律的にはどうなつておりましたか、建設省にお願ひいたし、依頼をいたしまして、建設省の方に道路公団の者を連れていつていただきました、そして一緒に道路の交通の調査をしていく、こういうふうな形を従来とつております。

ところが建設省とされてもお忙しのに、公団の道路の調査に一々立ち会ふといふものもたいへんだ、公団のほうは公団だけで、それをやらせていただければ非常に簡単だといふことで、実質的には、金のほうは調査費などで認めていただいたので、制度をどういふふうに直していただいたら、非常に実際に合うと思ふのであります。

○田中一君 金のことはどうもいふけれども、新線、新しい計画に対する調査費はあるだろうか、これも、こうしたもの調査する——もつとも構造といふのは、その道路の構造でなくて全体の何というか、走るための全体の調査だと思ふのですよ。構造上の問題も、そういうものを、新しく三十七年度の予算には、そういうものは事業方法書が、これでもつて認められてゐるのですか、そういう点は、新しく認められてゐるのですか。たとえばここに書いてあるとおり道路に關する、「道路の交通量、道路の構造その他道路に關し必要な調査」をする費用といふものは、予算上認められてゐるかどうか。

○参考人(浅村廉君) 来年度の予算におきまして、道路公団の予算の中に、調査費といふのが計上されております。四億三千六百万円という額が、調査費として計上されております。

いろいろ内訳がこまかくございまして、これは道路の調査と申しまして、ここにあります「交通量、構造その他道路に關し必要な調査」、これは公団だけで、道路に出張つて行なわなくてもいい調査もございまして、そういうものはもちろん公団独自ではありませんが、道路にこちらが出かけまして、道路上におりましていろいろ調査をする。そういうやうな場合には、予算はありまして、もしこれが認められまじと、建設省にお願ひをして御一緒にやつていただくといふことになりますので、それをこの制度が認められれば、私どもだけでやれると、こういうことです。

○田中一君 それはいいんです。日本道路公団が管理する道路に対する調査といふものは、今予算に盛られておるものの四億何千万といふものは、そういうものを対象に考へてないはずですよ。これは東北縦貫道や他の縦貫道の調査なんか、あとでしたかな、あとにきてないですか。あなたのほうで調べておるものは、新線の調査でしやう。これは新線じゃないやないですか。こういう特定の調査じゃないですか。これは内容として項目ができておるんですか。

○参考人(浅村廉君) 少し大きな金を申し上げまして、予算面で全体の額が四億三千六百万円でございますが、その中に、いろいろな費目がございます。道路の交通、自動車走行量の調査であるとか、一般の道路につきましての走行量の調査であるとか、その他いろいろな調査を行なう費用がその中に含まれております。

○田中一君　そこで最後に、上村総裁に聞きますがね、どうです、全体を通じて、今日まで営業している有料道路に対して御承知のように一定の償還年限をきめて、有料でもつていろいろと行なっておりますけれども、ワン・マン道路、戸塚道路などは、もはや近々あれだけを単独に言うならば、もう償却が近いと、この私のほうから見受けておるんです。それに横浜新道を作つて、横浜新道と戸塚道路とをプールして、そうして全体に対する料金による、何というか、無料道路にしようという期間を延ばしておるわけですがね。

私も行って見ましてもワン・マン道路は相当通つておりますけれども、横浜新道のほうは、なかなか少ないんですよ。交通量が実際には、で、料金徴収というか何といったかな、償還年限ですか、償還年限というものを、今のようになんか道路でもつてきめてくるといふんではなくて、われわれの希望するところは、先ほども言つておる通りに日本道路公団の事業というものを、全国的にもっと急速にたくさん仕事をしてもいいというのが希望なんです。政府のほうでは、なかなかしないんですからね。さつき高田次長は、はつきり言つたのです。国がしないものですから、こういふことになら。本来ならば国がするべきものでございまして、これを先ほど答弁をいたしました。おそろく道路公団のような機関の仕事をどんどん伸ばさなければならぬ。伸ばす方針だろと思ふ。そうすると一本々々と、伸びる伸張率が少ないわけですよ。一番料金の入るといふことは、交通量の多いところは、早

く償還されてしまふと、これはもう財源にならない。何か方法を考へて、国民も納得する、やはり道路の通行料金によつて、再投資というか、次の投資を行なつて、そしてそれに見合ひいい道路ができてくるのだといふことにならば、もう納得するような段階にきていふのじゃないかと思ふのです。これはいろいろ問題があります。政治的にも、いろいろ問題があります。そういう方法を考へたことがありませんか。

それからワン・マン道路——戸塚道路と横浜新道とをプールして、償還年限を延ばしたいといふことも、やはりその辺にあるのだと思ふのです。こいつは法律的にはどうですか。その点はちつとも、そういう形でもつていつても一向さしつかえないのか、その点はどうです。償還の問題は、ただあなたの方の先輩は、国会でこの法律を作るときに、再三再四、いち早く無料公開の原則に従ひますといふことを答弁しておるのです、各大臣ともに。改正が出るたびに、それは答弁しております。しかし、もう今の時点から考へた場合には、何かもう少し、こうした道路を数多く作るという方向に向ふには、原資確保のために方法を考へなければいかぬといふ点を、ひとつ上村総裁並びに木村政務次官に何つておきます。

○参考人(上村健太郎君)　お尋ねの点は、プール制の問題として私も検討いたしておりますが、政府内部におきましても、全国の有料道路をプールにいたしまして、そうして償還を一路線が終つても、それは無料開放せず、に、ほかの道路を作る資金に充当して

はどうかという意見が非常に強く出ております。しかし、まだ現在のところ結論に至つておりません。

戸塚道路につきましても、戸塚道路は、まあ横浜新道とつながつておりますし、かつ戸塚道路そのものが横浜新道に比較いたしまして非常に悪いので、これは新年度から戸塚道路を拡幅いたしまして、そして路面も整備いたしたいといふことで、一本に考えまして料金を徴収しております。それからもう一つの例といたしましては京葉道路でございますが、あの道路は、大体が千葉県の五井まで延ばしたいという私どもの希望でございます。京葉道路、現在船橋までの間におきましては、おそらく料金は十年そこそこで償還になると思ひますが、これも千葉県の御当局と御相談いたしまして、一本でひとつ料金をお願いしたいといふようなことをやつております。これが非常にローカルな地方的な道路でございますと、割合に地元の一つの県の御了解を得ますればできますのでございしますが、全体になりますと、受益者負担と申しますか、通行する自動車の台数の多いところからいたした料金を、他のいろいろ産業的には重要でありますけれども、地方の比較的自動車交通量の少ない県の道路の料金を補充をするといふようなことが、現在のところ非常にむずかしいのでございまして、むずかしいのであります。プール制といふものは、建設省御当局とわれわれのほうと、大蔵省、その他で、常に予算編成のときに問題になっておるところでございます。今後とも研究して参りたいと思ふのでございします。

○政府委員(木村守江君)　有料道路がわが国の交通難を緩和する点、また産業経済に及ぼす重大なる影響につきましては、すでに御承知のとおりでありまして、現在の日本の道路網の状態から考へまして、何とかすみやかにりつぱな道路を作らなければならぬといふことは緊急問題だろと考へる次第であります。

そういう点から考へまして、有料道路を数多く作るために、その資金源として、採算の非常にいい道路と、それから、これから開発する道路とを、あるいは採算の悪い道路とをプールいたしまして、そうして道路の整備をはかつて参りますことは考へなければならぬ問題だろと考へておる次第であります。したがつて、これらの問題につきましても今後鋭意検討いたしまして、所期の目的を達成するようにいたしたいと考へておる次第であります。

○田中一君　われわれとしても、関門道路の場合は、政府の希望料金に対しては、相当衆参院とも抵抗して値下げをさせたことがあるのです。それなんか相当安いじゃないかという気持ちがあります。地元の人たちは、そう思わんでしょうけれども。そこで、京葉道路にしても、十年間くらいでペイするのだといふことなら、料金が安いといふことなんです。そんなことはあまり言わないほうがいい。料金が安いといふことです。問題は今言つたように、最初に法律を作るときに精神といふものが、その路線一つでもつて無料公開に持つていくのだという前提に立つて、われわれは法律を作つたわけなんです。したがつて、京葉道路が十八年

か、あるいは二十年になつていふでしょう、それが十年でペイしちゃうといふことになる、料金を安くしなればならないといふことになる。だから、やはり愛される日本道路公団でなければならぬ。そうしてこの仕事は非常に伸びております。私なんかは信頼しております。だから相当事業量を伸ばすといふことについては、政府が財政上の熱意が欠けておるから、道路公団という機関を作つた。これは高田次長でしたか、本来ならば政府がすべきであつたといふことを言つたから、これは非常に正直でよろしい、だけれども、その点は率直に、各路線ごとに検討して、たとえば立山の観光道路にしても、あれは自衛隊にやらした。県から引き継いだのでしょうが、自衛隊にやらせた。路線のほうを見ると、あなたのほうのパンプレットを見ますと出ておりますが、正直なところは出ていない、われわれが専門的に知りたことが出ていない。そういうものをひとつ出して下さい。一緒にいい道路を作り、そうして同時にその背景となる全国的な道路計画がなくちゃならぬと思ひます。どうしてもローカルな道路もある、幹線の道路もある。しかしながらその背景にはやはりあつた高田道路といふものが新しい道路政策の重要な路線としていかなければならぬと思ひます。道路局の河北道路局長の先輩たちにも、いろいろ問題があると思ひますが、今の道路整備でいいのじゃないかという考へがあるかもしれぬが、今の日本の経済上、政治上の実態から見ると、われわれは強く主張して中央道を促進したいといふこともあります。が、道路政策といふものは、やはり変

わつて来なくちゃならない、変わらせる一つのものとして道路公団の事業も、二つの公団の事業もございすが、それらの点もあわせて考えていたきたい。私はこれでやめますが、あとの要綱の第四の二項については質疑を保留しておきます。

○田上松衛君 時間が過ぎましたので、まことに皆さんに申しわけないのですが、どうも理解したい点がございしますから、一つだけ伺いたしします。

法案の第三十一条、要綱の第五、これだけは言うまでもなく建設大臣が公団にいろいろ委譲した権限のほかの問題、工事、維持以外の管理というのを一切委譲されたわけですが、これと関係ない問題を法にはつきりきめた条項だと承知するわけなんです。言いかえるならば、道路法第七十七条の規定の適用を、ここで改められたんだ。法案でいうならば同法七十七条の規定の適用の中の「又は当該道路の存する地方公共団体の長若しくはその命じた職員」と、今までこうなっておったのを、新たに今度は「当該道路の存する地方公共団体の長若しくはその命じた職員又は日本道路公団、首都高速道路公団若しくは阪神高速道路公団若しくはこれらの命じた職員」と、こういふふうに改められたんですね。この点明確なんです。要綱の五で説明されてあるのと同じように、この内容は何であるかという、いわゆる「日本道路公団、首都高速道路公団又は阪神高速道路公団の管理する道路の交通量、道路の構造その他道路に關し必要な調査を日本道路公団、首都高速道路公団若しくは阪神高速道路公団又はこれら

の命じた職員にも行なわせることができる」という工合に、これは書いてある。文句はわかるのですよ。文句はわかるんですが、この末尾にあるところの、「これら公団の命じた職員」とは、一体何をさしているのか。ちよつと、どこの職員のことをこれは言っておるのですか。これをお聞きしたい。

○政府委員(河北正治君) もちろん公団の職員でございします。

○田上松衛君 そこで、そうじゃないかと考えるから、もしそうだとすれば、これは法案の大きな間違いじゃないか。私はこの場合、公団以外になし得るところの「当該道路の存する地方公共団体の長若しくはその命じた職員」といへば、今解釈されるような公団またはその命じた職員でも、これは通ずるのです。ところが、前段においては明らかに「地方公共団体の長若しくはその命じた職員」と、こううたいながら、後段に至っては「公団若しくはこれらの命じた職員」と、こうなるので、ここがおかしいと考えるのです。同じような文句であるならばわかるのですよ、違つておるじゃないか。この点が、地方公共団体については長、たとへば都道府県知事あるいは市長、都道府県の職員であるとか市の職員であるとかいうことをさしているの、明確にしてある。後段に至つては、ただ公団として、それらの命じた職員というのにならば、ここに大きな解釈上の疑惑ができてしまふので、下手にとるならば、これは別個の公団が別個の職員を何か命じるようにしてあるかのような気がするのです。あるいは公団でなくして、この条項においての

み建設大臣の権限をここに残しておるわけですね。そうすると建設大臣、もしくは単なる公団ではないけれども、別の職員ということの意味するものかどうか。

その点非常に疑問が生じてしまふのですよ。おわかりになりますか。前は「地方公共団体の長」と書いてあるのに、あとは「公団」と、こう書いてある。「命じた職員」のことをはつきりしてもらいたい。

○政府委員(河北正治君) ただいまの御質問でございしますが、地方公共団体の長という言葉を使いましたのは、地方公共団体は、議会との関係で特に地方公共団体の長と明記したのでございしますが、公団では、その必要がござい

ませんが、公団では、その必要がございせんといふことと、道路整備特別措置法におきましては、すべて公団の長と言わずに、公団といふことに統一しておりますことがその理由でござい

○田上松衛君 疑惑を感じる一点は、

そういう意味であるならば、ただ、この公団にも行なわると書けばよきやうなものを、「公団若しくはこれらの命じた職員」、一体公団の總裁が自分でこんなものを調査するなんて、ばかげたことは常識上考えられるかといふことです。やればこれは職員ですよ。特にこれは公団もしくは命じた職員といふことをうたつてある。

そこで、繰り返すようにすけれども、片方においては、地方公共団体の長または命じた職員と区分けしておる理屈が、あなたの今の説明では徹底しないのでわからない。

○政府委員(河北正治君) 今御指摘の点、地方公共団体の長または公団の長

が自分自身で交通、道路に關する調査をやるようなことは、まずないという点は御指摘のとおりであらうと思ひます。ただその「命じた」といふ言葉を使ひましたのは、地方公共団体に所屬する職員ならばだれでもいいかといふことになりまして、普通の道路調査ならばけつこうでございしますが、御承知のように道路調査の中には、起終点を調査する調査もございします。そういった調査をする際に、地方公共団体の職員なら、だれでもいいといひますと、弊害の起こるおそれもございしますので、特に地方公共団体の長が命じた職員または公団の命じた職員という工合に限定いたしておるのでございします。

○田上松衛君 どうも私の気がつか

かっていただけないのだな。地方公共団体の長、すなわち都道府県知事であるとか市長であるとか、こういふ場合は、今のような特別にこれを命じた職員ならわかるのですよ。道路公団が命じた職員といふことだと、あなたは言われたのだが、これは当然なことじゃないか、法文の中でこうするのは、法の書き方が地方公共団体といひ、公団といひ、一つの建設省にあらざるどころの別個の団体なんです。一方では、その長またはそれが命じた者と書き、一方ではその団体またはその団体が命じたといひ、この区分けをしな

ければならぬ理由といふものが、さつきの御説明ではわからない。あなたは今までの行き方について、ほかの文句が、こうした公団あるいは公社等の場合においては、特にそういう長といふ文字を使つてないのだから、ただ、それにならつたといふだけだとさつき……。ああ、そう考へておるのかと感

じたわけなんです。私はしかし、そういうことでは、こうしたいいろいろな提案理由の説明であるとか、単なる資料として出される要綱であるとかいふ文句なら、それでもいいのですよ、それでも、善意に解釈するのですけれども、法律の明文の上に、明かにこれを区分けをして書くといふことは、少し解釈の仕方によつては変なことになるのじゃないか。

したがつて、要点を申し上げるならば、この際特に、この法文のことに「長」といふ文句を入れる必要はないのだ。入れないとするならば今度は「命じた職員」なんといふことを省いてもいいのじゃないか。いたずらなるそこに疑惑を起す種をまいてしまつてゐるのじゃないかと、こう考へるので、それについての見解をお伺ひしたい。

○説明員(高田賢造君) 仰せごもつ

もな点でございしますが、実はこの種の場合の法律の文言の書き方につきましては、一つのしきたりと申しますとたいへんあれでございしますが、ございしますのでして、地方公共団体の場合は長と使つております。整備法におきましては、従来法律では、すでに公団といふことで表現をさせていただいておりまして、その関係で、この場合も文言といひましては、「長」といふことを使わなかつたわけでございます。ただ、それだけのことでございまして、御了承

いたしたいと思ひます。

○田上松衛君 それだから申し上げておるのですよ。ただ、前のいろいろな関係の法律の書き方がこうなつてゐるから、それとおりにした話だとさういふのですが、私は、これは国民にはいろいろな疑惑を持つといふやうな問

きは、その断面積の合計。以下同じ。）が六平方センチメートルをこえるもの（河川法（明治二十九年法律第七十一号）による河川の区域内のものを除く。）をいう。

第二章 建築物用地下水の採取の規制

（規制を行なう地域の指定）

第三条 この法律の規定により建築物用地下水の採取を規制する地域は、当該地域内において地下水を採取したことにより地盤が沈下し、これに伴つて高潮、出水等による災害が生ずるおそれがある場合において、政令で指定する。

2 建設大臣は、前項の政令の制定又は改廃の立案をしようとする場合においては、関係都道府県知事及び関係市（特別区を含む。以下同じ。）町村の長の意見をきかなければならない。

（建築物用地下水の採取の許可）

第四条 前条第一項の規定により政令で指定された地域（以下「指定地域」という。）内の揚水設備により

る者は、揚水設備ごとに、そのストレーナーの位置及び揚水機の吐

出口の断面積を定めて、建設省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和二十二年法

律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市(以下「指定都市」という。)の区域内にあつて

は、指定都市の長。以下第十五条を除き同じ。）の許可を受けなければならぬ。許可を受けた揚水設

備のストレーナーの位置を許可を受けた位置より浅くし、又はその

揚水機の吐出口の断面積を許可を受けた断面積より大きくしようとする者も、同様とする。

2 都道府県知事は、前項の許可の申請に係る揚水設備のストレーナーの位置及び揚水機の吐出口の断面積が建設省令で定める技術的基準に適合していると認める場合でなければ、同項の許可をしてはならない。

3 都道府県知事は、前項の規定にかかわらず、水洗便所の用に供する地下水の採取については、他の水源をもつてその地下水に替えることが著しく困難であると認める場合に限り、第一項の許可をすることが出来る。

4 都道府県知事は、第一項の許可に、地盤の沈下を防止するため必要な条件を附することが出来る。ただし、その条件は、その許可を受けた者（以下「採取者」という。）に不当な義務を課することとなるものであつてはならない。

5 建設大臣は、第二項の建設省令の制定又は改廃を行なうとする場合において、当該建設省令で定める技術的基準に係る指定地域の全部又は一部が工業用水法第三条の政令で定める地域と重複するときは、通商産業大臣に協議しなければならない。

（国又は都道府県の特例）

第五条 国又は都道府県（指定都市の区域内にあつては、指定都市を含む。）以下この条において同じ。）が建築物用地下水を採取する揚水設備については、国又は都道府県と都道府県知事との協議が成立す

ることをもつて前条第一項の許可があつたものとみなす。

（経過措置）

第六条 指定地域の指定の際現に当該地域内の揚水設備でそのストレーナーの位置及び揚水機の吐出口の断面積が第四条第二項の建設省令で定める技術的基準に適合するものにより建築物用地下水を採取している者は、当該揚水設備について、そのストレーナーの位置及び吐出口の断面積により、第四条第一項の許可を受けたものとみなす。

2 指定地域の指定の際現に当該地域内の揚水設備で前項に規定するもの以外のものにより建築物用地下水を採取している者は、当該指定地域の指定の日から起算して二年を下らない期間で建設省令で定める期間内に限り、当該揚水設備について、そのストレーナーの位置及び揚水機の吐出口の断面積により、第四条第一項の許可を受けたものとみなす。

3 前二項に規定する者は、当該指定地域の指定の日から起算して一月以内に、建設省令で定めるところにより、当該揚水設備について、都道府県知事に届け出なければならない。

4 前三項の規定は、第二条第一項の政令又はこれを改正する政令の施行に伴い新たに建築物用地下水となる地下水を当該政令の施行の際現に指定地域内の揚水設備により採取している者がある場合において、当該揚水設備について準用する。この場合において、前二項

中「当該指定地域の指定の日」とあるのは、「当該政令の施行の日」と読み替へるものとする。

5 第四条第二項の建設省令を改正する建設省令の施行の際現に指定地域内において改正後の建設省令で定める技術的基準に適合しない許可揚水設備（同条第一項の許可を受けた揚水設備をいう。以下同じ。）（第二項（前項）において準用する場合を含む。）の許可揚水設備を除く。）により建築物用地下水を採取している者がある場合において、当該許可揚水設備に係る同条第一項の許可は、当該建設省令を改正する建設省令の施行の日から起算して二年を下らない期間で建設省令で定める期間を経過した時にその効力を失う。

（氏名等の変更の届出）
第七条 採取者は、その氏名若しくは名称又は住所に変更があつた場合においては、遅滞なく、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

（許可の承継）
第八条 採取者から許可揚水設備を譲り受け、又は借り受けて、これにより建築物用地下水を採取する者は、当該許可揚水設備に係る採取者の地位を承継する。

2 採取者について相続又は合併があつた場合においては、相続人又は合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人は、採取者の地位を承継する。
3 前二項の規定により採取者の地位を承継した者は、遅滞なく、そ

の旨を都道府県知事に届け出なければならない。

（許可の失効）

第九条 採取者がその許可揚水設備につき次の各号の一に該当するに至つた場合においては、当該許可揚水設備に係る第四条第一項の許可は、その効力を失う。この場合においては、採取者は、遅滞なく、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。
一 許可揚水設備により建築物用地下水を採取することを廃止したとき。
二 許可揚水設備の揚水機を動力によらないものとし、又はその吐出口の断面積を六平方センチメートル以下としたとき。

三 前二号の場合のほか、許可揚水設備を廃止したとき。
（監督処分）
第十条 都道府県知事は、偽りその他不正な手段により第四条第一項の許可を受けた者又は同条第四項の規定により附した条件に違反した者に対して、その許可を取り消すことができる。

2 都道府県知事は、第四条第一項の規定に違反して同項の許可を受けず、又は同条第四項の規定により附した条件に違反して建築物用地下水の採取が行なわれている揚水設備については、当該揚水設備の所有者、管理者又は占有者に対して、当該揚水設備による建築物用地下水の採取を禁止し、若しくは制限し、又は相当の猶予期限をつけて、当該揚水設備のストレーナーの位置を深くすること、その

揚水機の吐出口の断面積を小さくすること、その他その違反を是正するために必要な措置をとることを命ずることができる。

3 都道府県知事は、前二項の規定により処分をしようとする場合においては、あらかじめ、当該処分をすべき者について聴聞を行なうなければならない。

4 都道府県知事は、予想することができなかつた急激な地盤の沈下が生じたため、又は生ずるおそれがあるため、地盤の沈下に伴う高潮、出水等による災害の発生のおそれ著しく、第四条第二項の建設省令で定める技術的基準が改正された場合において、第六条第二項（同条第四項）において準用する場合を含む。）又は第五項の許可揚水設備による建築物用地下水の採取を放置することができないと認めるときは、当該許可揚水設備の所有者、管理者又は占有者に対して、当該許可揚水設備による建築物用地下水の採取を制限し、又は相当の猶予期限をつけて、当該許可揚水設備による建築物用地下水の採取を停止するか若しくは当該許可揚水設備を改正後の建設省令で定める技術的基準に適合させるために必要な措置をとることを命ずることができる。

第三章 雑則
（土地の立入り）
第十一条 建設大臣又は都道府県知事は、この法律を施行するため地下水又は地盤の状況に関する測量又は実地調査を行なう必要がある場合においては、その職員に他人

の土地に立ち入らせることができ
る。

2 建設大臣又は都道府県知事は、
前項の規定によりその職員に他人
の土地に立ち入らせようとする場
合においては、立入りの日の五日
前までに、その旨を土地の占有者
に通知しなければならない。

3 第一項の規定により他人の土地
に立ち入る職員は、立入りの際あ
らかじめ、その旨を土地の占有者
に告げなければならない。

4 日出前又は日没後においては、
土地の占有者の承諾があつた場合
を除き、第一項の規定による立入
りをしてはならない。

5 第一項の規定により他人の土地
に立ち入る職員は、その身分を示
す証明書を携帯し、関係人に提示
しなければならない。

6 国又は都道府県(指定都市の区
域内にあつては、指定都市。以下
この条において同じ。)は、第一項
の規定による立入りにより他人に
損失を与えた場合においては、そ
の損失を受けた者に対して、通常
生ずべき損失を補償しなければならない。

7 前項の規定による損失の補償に
ついては、国又は都道府県と損失
を受けた者とが協議しなければならない。

8 前項の規定による協議が成立し
ない場合においては、国、都道府
県又は損失を受けた者は、政令で
定めるところにより、取用委員会
に土地収用法(昭和二十六年法律
第二百十九号)第九十四条第二項

の規定による裁決を申請すること
ができる。

第十二条 土地の占有者は、正当な
理由がなければ、前条第一項の規
定による立入りを拒み、又は妨げ
てはならない。
(報告の徴収)

第十三条 都道府県知事は、この法
律を施行するため必要がある場合
においては、指定地域内において
建築物用地下水を採取している者
に対して、建築物用地下水を採取
するための設備の構造及び建築物
用地下水の採取の状況について報
告を求めることができる。
(立入検査)

第十四条 都道府県知事は、この法
律による権限を行なうため必要な
限度において、その職員に、建築
物用地下水を採取するための設備
の設置の場所又は当該設備により
建築物用地下水を採取する者の事
業所若しくは事務所立ち入り、
当該設備その他の物件を検査させ
ることができる。

2 前項の規定による立入検査をす
る職員は、その身分を示す証明書
を携帯し、関係人に提示しなけれ
ばならない。

3 第一項の規定による立入検査の
権限は、犯罪捜査のために認めら
れたものと解してはならない。
(意見の申出)

第十五条 都道府県知事(指定都市
の区域内にあつては、指定都市の
長)は建設大臣に対し、市町村長
は都道府県知事に対し、それぞれ
当該地方公共団体の区域内におけ
る建築物用地下水の採取による地

盤の沈下の防止に関し、意見を申
し出ることができる。

(国等の援助)

第十六条 国及び地方公共団体は、
許可掘水設備により採取される建
築物用地下水を使用する設備を地
下水を使用しないものに改造する
ことを促進するため、当該改造に
つき必要な資金のあつせん、技術
的な助言その他の援助に努めるも
のとする。

第四章 罰則

(罰則)

第十七条 次の各号の一に該当する
者は、一年以下の懲役又は十万円
以下の罰金に処する。

一 第四条第一項の許可を受けな
い指定地域内の掘水設備によ
り建築物用地下水を採取した者
二 第十条第二項又は第四項の規
定による都道府県知事の処分
に違反した者
第十八条 次の各号の一に該当する
者は、三万円以下の罰金に処す
る。

一 第六条第三項(同条第四項に
おいて準用する場合を含む。)、
第七条、第八条第三項又は第九
条の規定による届出をせず、又
は虚偽の届出をした者
二 第十二条の規定に違反して第
十一条第一項の規定による土地
の立入りを拒み、又は妨げた
者

三 第十三条の規定による報告を
せず、又は虚偽の報告をした者
四 第十四条第一項の規定による
立入検査を拒み、妨げ、又は忌
避した者

第十九条 法人の代表者又は法人若
しくは人の代理人、使用人その他
の従業員が、その法人又は人の業
務又は財産に関し、前二条の違反
行為をした場合においては、その
行為者を罰するほか、その法人又
は人に對して各本条の罰金刑を科
する。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算
して四月を超えない範囲内におい
て政令で定める日から施行する。
ただし、第三条第二項、第四条第五
項、第十一条、第十二条、第十五
条、第十八条第二号及び第十九条
の規定は、公布の日から施行する。
(地盤沈下の著しい地域に関する
特例)

2 この法律の施行の日から起算し
て二月以内に指定地域となつた地
域で、その指定の際すでに地盤が
著しく沈下しているため、地盤の
沈下に伴う高潮、出水等による災
害の発生のおそれ著しい地域とし
て政令で定めるもの内において
建築物用地下水を採取している者
については、第六条第二項中「二
年を下らない期間で建設省令で定
める期間」とあるのは、「一年(政
令で定める区域については、六
月)」とする。

3 建設省設置法(昭和二十三年法
律第百十三号)の一部を次のよう
に改正する。
第三条第二十二号の三の次に次
の一号を加える。
二十二の四 建築物用地下水の

採取の規制に関する法律(昭
和三十七年法律第 号)の
施行に関する事務を管理する
こと。

四月二日本委員会に左の案件を付託さ
れた。

一 首都圏の既成市街地における工
業等の制限に関する法律の一部を
改正する法律案

首都圏の既成市街地における工業
等の制限に関する法律の一部を改
正する法律案
首都圏の既成市街地における工
業等の制限に関する法律の一部
を改正する法律

首都圏の既成市街地における工業
等の制限に関する法律(昭和三十四
年法律第十七号)の一部を次のよう
に改正する。

第一条中「施設の新設」の下に「及
び増設」を加える。
第二条第五項中「千六百平方メー
トル」を「千平方メートル」に、「二千
平方メートル」を「千五百平方メー
トル」に、「千平方メートル」を「八百平
方メートル」に改める。
第四条第一項中「新設」の下に
「及び増設」を加え、同条第二項
を次のように改める。

2 次の各号の一に該当するとき
は、その用途変更若しくは利用又
は床面積の増加は、制限施設の新
設とみなす。
一 制限施設以外の施設の用途を
変更し、又は新たに利用するこ

とによつて、その施設を制限施設とするとき。

二 一の団地内において作業場又は教室の床面積を増加することによつて、その団地内の作業場又は教室を制限施設とするとき。

第五条を次のように改める。

第五条 削除

第六条第一項中「遊休施設の」を「新たな」に改め、「新設」の下に「又は増設」を加え、同項に後段として次のように加え、同条第二項から第六項までを削る。

第二条第二項、第三項又は第五項の規定に基づく政令の改正により制限施設の範囲が拡張された際現に工業等制限区域内において施行されている工事に係る制限施設で、当該政令の改正の結果制限施設となるものの新設又は増設についても、同様とする。

第七条第一項第五号中「新設し」の下に、「又は増設し」を加える。

第八条第一項第一号及び第二号中「新設」の下に「又は増設」を加える。

第九条の見出し中「許可等」を「許可」に改め、同条第一項中「又は第六条第四項（同条第六項の規定に基づく政令でこれに準ずる条項が設けられた場合における当該条項を含む。以下同じ。）の届出をし」を削り、「又は届出に係る」を「に係る」に改め、「（これと同一の団地内にある作業場又は教室を含む。）」を削り、「供している」の下に「又は供しようとしてい」る」を加え、「又は届出をし」を削り、

同条第二項中「又は第六条第四項の届出をし」を削る。

第十条第一項中「新設」の下に「又は増設」を加える。

第十一条中「新設され」の下に「又は増設され」を加える。

第十二条第一項中「第六条第四項の規定による届出があつたとき又は及び「届出又は」を削る。

第十五条を次のように改める。
（国の設置する制限施設に関する特例）

第十五条 国が制限施設を新設し、又は増設する場合においては、当該制限施設を管理する行政機関の長と知事との協議が成立することをもつて第四条第一項ただし書の許可があつたものとみなす。

第十七条第一号中「新設し」の下に「又は増設し」を加える。

第十八条第一号中「第六条第四項又は」を削り、「若しくは」を「又は」に改める。

附 則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して六箇月をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

（経過措置）

2 この法律の施行の際現に工業等制限区域内において施行されている工事（用途変更又は新たな利用のための作業を含む。以下同じ。）に係る制限施設の新設又は増設については、なお従前の例による。
3 この法律の施行の際現に工業等制限区域内において教室をその用に供している学校の設置者で、こ

の法律の施行の日から起算して六箇月以内に政令で定める事項を知事に届け出たものが、当該教室が存していた団地のこの法律の施行の際における区域内において当該教室の床面積を増加させる場合には、大学の理学若しくは工学系の学部又は高等専門学校に供する教室については当分の間、その他の教室についてはこの法律の施行の日から起算して三年以内限り、この法律による改正後の第四条第一項の規定を適用しない。

4 附則第二項の規定は、前項の三年の期間の経過の際現に工業等制限区域内において施行されている工事に係る制限施設の新設又は増設について準用する。

5 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。