

第四十六回国会 建設委員会地方行政委員会連合審査会議録 第一号

昭和三十一年六月十六日(火曜日)

午後一時十七分開議

出席委員

建設委員長 丹羽喬四郎君
委員 長 高藏君 理事 服部 安司君
理事 廣瀬 正雄君 理事 岡本 隆一君
理事 兒玉 末男君

逢澤 寛君 天野 光晴君
稻村 左近四郎君 木部 佳昭君
中村 梅吉君 堀内 一雄君
堀川 恭平君 山本 幸雄君
渡辺 栄一君 井谷 正吉君
西宮 弘君 原 茂君
吉田 賢一君

地方行政委員会
委員長 森田重次郎君
理事 田川 誠一君 理事 渡海元三郎君
理事 中島 茂喜君 理事 佐野 憲治君
理事 安井 吉典君

大石 八治君 奥野 誠亮君
龜山 孝一君 久保田円次君
和爾俊二郎君 秋山 徳雄君
華山 親義君 栗山 礼行君
門司 亮君

出席國務大臣
建設 大臣 河野 一郎君
出席政府委員
大藏事務官 澄田 智君
(主計局長)
建設政務次官 嶋田 宗一君
建設事務官 平井 學君
(大臣官房長)
建設技官 尾之内 由紀夫君
(道路局長)
自治事務官 柴田 護君
(財政局長)

委員外の出席者

大藏事務官 青鹿 明司君
(主計官)
自治事務官 岡田 純夫君
(財政局財政課長)
専門員 越村安太郎君
専門員 熊本 政晴君

本日の会議に付した案件
道路法の一部を改正する法律案(内閣提出第一七〇号)

〔丹羽建設委員長、委員長席に着く〕

○丹羽委員長 これより建設委員会地方行政委員会連合審査会を開きます。先例により、私が委員長の職務を行ないます。
道路法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

道路法の一部を改正する法律案

道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部を次のように改正する。
目次中「一級国道等」を「一般国道等」に改める。
第三条第二号を次のように改める。

二 一般国道
第三条中第三号を削り、第四号を第三号とし、第五号を第四号とする。

第二章の章名中「一級国道等」を「一般国道等」に改める。
第五条及び第六条を次のように改める。

(一) 一般国道の意義及びその路線の指定)
第五条 第三条第二号の一般国道(以下「国道」という。)とは、高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ、次の各号の一に該当する道路で、政令でその路線を指定したものをいう。

一 国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地(北海道の支庁所在地を含む。)その他政治上又は文化上特に重要な都市(以下「重要都市」という。)を連絡する道路
二 重要都市又は人口十万人以上の市と高速自動車国道又は前号に規定する国道とを連絡する道路
三 二以上の市を連絡して高速自動車国道又は第一号に規定する国道に達する道路
四 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第四十二条第二項に規定する特定重要港湾若しくは同法附則第五項に規定する港湾、重要な飛行場又は国際観光上重要な地と高速自動車国道又は第一号に規定する国道とを連絡する道路
五 国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市と高速自動車国道又は

第一号に規定する国道とを連絡する道路

2 前項の規定による政令においては、路線名、起点、終点、重要な経過地その他路線について必要な事項を明らかにしなければならない。

第六条 削除

第七条第一項中「第四号」を「第三号」に、「一級国道、二級国道」を「国道」に改める。
第八条第一項中「第五号」を「第四号」に改める。

第十一条第一項を削り、同条第二項中「二級国道」を「国道」に改め、同項を同条第一項とし、同条第三項を第二項とし、第四項を第三項とする。
第十二条見出しを含む。中「一級国道」を「国道」に改める。
第十三条を削り、第十二条の二(見出しを含む。)中「一級国道」を「国道」に改め、同条を第十三条とする。

第十四条を次のように改める。
第十四条 削除
第十七条第一項中「一級国道及び二級国道の管理(一級国道の管理又は二級国道の新設、改築若しくは災害復旧に関する工事に係る管理で、建設大臣が行うものを除く。）」は、第十二条(第十二条の二第一項、第十三条第一項及び第十四条第一項の規定にかかわらず)を「国道の管理で第十二条ただし書及び第十三条第一項の規定により都道府県知事が行なうべきものは、これらの規定にかかわらず」に改め、同条第二項中「第十三条第一項及び第十四条第一項」を「第十二条ただし書及び第十三条第一項」に、「二級国道の管理(建設大臣が行う二級国道の新設、改築又は災害復旧に関する工事に係るものを除く。)」を「国道の管理でこれらの規定により当該都道府県知事が行なうべきもの」に改める。

第十八条第一項中「第十二条の二第一項若しくは第三項又は第十三条第二項又は第十五条に、指定区間内の一級国道」を「指定区間内の国道」に、「その他の一級国道又は二級国道」を「指定区間外の国道」に改める。
第十九条第一項及び第二十条第一項中「第十二条の二第一項及び第三項並びに第十四条」を「第十三条第一項及び第三項並びに第十五条」に改める。
第二十四条中「第十二条の二第三項、第十三条第二項(第十四条第二項)若しくは第三項(第十四条第三項)において準用する場合を含む。」を「第十三条第三項」に改める。
第二十七条第一項を次のように改める。
建設大臣は、第十二条本文の規定により指定区間外の国道の新設若しくは改築を行なう場合又は第

十三条第三項の規定により指定区間外の国道の災害復旧に関する工事をなす場合においては、政令で定めるところにより、道路管理者に代わつてその権限を行なうものとする。

第二十九条中「その他の状況」の下に「及び当該道路の交通状況」を加え、「安全なものである」とあり、且つ、「安全なものである」とともに、「安全かつ」に改める。

第三十条第一項中第十号を第十一号とし、第九号の次に次の二号を加える。

十 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設

第三十一条第一項中「一級国道又は二級国道」を「国道」に改める。

第三十九条第一項中「指定区間内の一級国道」を「指定区間内の国道」に、「その他の一級国道又は二級国道」を「指定区間外の国道」に改め、同条第二項中「一級国道」を「国道」に改める。

第四十条第一項中「一級国道」を「国道」に改める。

第四十八条の二第一項中「及び一級国道」を削る。

第四十九条中「指定区間内の一級国道」を「指定区間内の国道」に、「その他の一級国道又は二級国道」を「指定区間外の国道」に改める。

道に、「第十二条の二第二項」を第十三条第二項に改め、同条第三項及び第四項中「一級国道」を「国道」に改める。

第五十一条を次のように改める。

第五十二条第一項中「前三条」を「第四十九條又は第五十条」に改める。

第五十三条第一項中「一級国道若しくは二級国道」を「国道」に、「指定区間内の一級国道」を「指定区間内の国道」に、「第五十条第一項、第二項若しくは第三項又は第五十一条」を「第五十条第一項から第三項まで」に改め、同条第二項中「一級国道又は二級国道」を「国道」に改め、「又は第五十一条第一項」を削り、「第五十条第三項(第五十一条第二項において準用する場合を含む。)」を「同条第三項に、「これらの規定」を「当該規定」に改める。

第五十四条第一項及び第五十五条第一項中「第四十九条から第五十一条まで」を「第四十九条又は第五十条」に改める。

第五十六条中「一級国道(指定区間内の一級国道を除く。若しくは二級国道)」を「指定区間外の国道」に改める。

第六十一条第二項中「一級国道」を「国道」に改める。

第六十四条中「第十二条の二第二項」を「第十三条第二項」に、「一級国道」を「国道」に改める。

第七十一条第四項中「第四十七条」を「第四十七條第三項」に改め、同条第五項中「自動車専用道路の」を削り、「道路監理員」の下に「第四十

七条第二項又は」を加える。

第七十三条第一項中「指定区間内の一級国道」を「指定区間内の国道」に、「その他の一級国道又は二級国道」を「指定区間外の国道」に改め、同条第二項中「一級国道」を「国道」に改める。

第七十四条第二項中「一級国道(指定区間内の一級国道を除く。又は二級国道)」を「国道」に改める。

第七十五条第一項中「一級国道、二級国道」を「国道」に改める。

第七十九条第一項中「一級国道若しくは二級国道」を「国道」に改める。

第八十条第一項中「二十人」を「二十五人」に改める。

第八十五条第一項及び第三項並びに第九十条第一項中「一級国道又は二級国道」を「国道」に改める。

第九十六条中「第十二条の二第二項」を「第十三条第二項」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、昭和四十年四月一日から施行する。ただし、道路法第二十九条、第三十条第一項、第七十一条第四項及び第五項並びに第八十条第一項の改正規定は、公布の日から施行する。

(経過規定)

2 この法律の施行の際現に存するこの法律による改正前の道路法(以下「改正前の法」という。)の規定による一級国道又は二級国道は、この法律による改正後の道路法(以下「改正後の法」という。)の規定による一般国道となる。

3 建設大臣は、改正後の法第十二条の規定にかかわらず、当分の

間、一般国道(この法律の施行の際改正前の法の規定による一級国道であつたものを除く。)の新設又は改築でその行なうべきものを、当該新設又は改築に係る一般国道の部分の存する都道府県又は指定市を統轄する都道府県知事又は指定市の長に行なわせることができる。この場合においては、道路法第十七条第三項の規定を準用する。

(建設省設置法の一部改正)

4 建設省設置法(昭和二十三年法律百十三号)の一部を次のように改正する。

第十条第一項の表道路審議会の項中「一級国道若しくは二級国道」を「一般国道」に改める。

(道路の修繕に関する法律の一部改正)

5 道路の修繕に関する法律(昭和二十三年法律第二百八十二号)の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「一級国道及び二級国道」を「一般国道」に改める。

第二条第一項中「第十二条の二第一項又は第十四条第一項」を「第十三条第一項」に、「一級国道(道路法第十二条の二第一項に規定する指定区間内の一級国道を除く。又は二級国道)」を「同項に規定する指定区間外の一般国道」に改め、同条第二項中「第九十六条第二項及び」を削り、「これらの規定」を「同条」に改める。

(地方道路譲与税法の一部改正)

6 地方道路譲与税法(昭和三十年法律百十三号)の一部を次のよ

うに改正する。

第二条第一項中「一級国道及び二級国道並びに」を「一般国道及び」に改める。

第七条中「第十二条の二第二項」を「第十三条第二項」に改める。

(道路整備特別措置法の一部改正)

7 道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。

第三条の見出し中「一級国道等」を「一般国道等」に改め、同条第一項中「一級国道、二級国道」を「一般国道」に改め、「第十三条第一項若しくは第二項」を削る。

第四条中「第十二条の二第一項若しくは第三項、第十四条第一項若しくは第二項」を「第十三条第一項若しくは第三項」に、「第十二条の二第一項に規定する」を「第十三条第一項に規定する」に改める。

第五条の見出し中「一級国道等」を「一般国道等」に改める。

第六条第一項中「一級国道(指定区間(道路法第十二条の二第一項に規定する指定区間をいう。以下同じ。)内の一級国道を除く。又は二級国道)」を「道路法第十三条第一項に規定する指定区間(以下「指定区間」という。)外の一般国道」に改める。

第七条第二項中「一級国道若しくは二級国道」を「一般国道」に改める。

第七条の二第一項中「第十三条第一項若しくは第二項」を「第十二条」に改め、同条第二項中「第十三条第一項若しくは第二項」を削る。

第七條の第三項中「二級国道（指定区間内の一般国道を除く。）又は二級国道を指定区間外の一般国道」に改める。

第七條の五中「第十二條の第二項から第三項まで、第十四條第一項若しくは第二項を第十三條第一項若しくは第三項」に改める。

第十六條の見出し中「二級国道等」を「一般国道等」に改め、同条第一項及び第四項中「二級国道」を「一般国道」に改める。

第十七條及び第十八條中「二級国道等」を「一般国道等」に改める。

第十八條の二中「二級国道等」を「一般国道等」に、「指定区間内の一般国道」を「指定区間内の国道」に、「その他の一般国道又は二級国道」を「指定区間外の国道」に改める。

第十九條第一項中「二級国道等」を「一般国道等」に改める。

第二十一條中「二級国道等」を「一般国道等」に、「指定区間内の一般国道」を「指定区間内の国道」に改める。

第二十五條中「指定区間内の一般国道」を「指定区間内の国道」に、「その他の一般国道又は二級国道」を「指定区間外の国道」に改める。

第二十六條第一項及び第二十七條第一項中「一般国道等」を「一般国道」に改める。

第三十條第一項中「一般国道等」を「一般国道」に、「第四十七條の規定」を「第四十七條第三項の規定」に、「第四十七條第二項」を「第

四十七條第三項」に改め、同条第二項中「二級国道等」を「一般国道等」に改める。

第三十一條中「一般国道等」を「一般国道」に改める。

「一般国道等」に改める。
（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の一部改正）

8 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和三十一年法律第七十二号）の一部を次のように改正する。

第五條の二中「第十二條の第二項に規定する指定区間内の一般国道（以下「指定区間内の一般国道」という。）を第十三條第一項に規定する指定区間（以下「指定区間」という。）内の一般国道」に改める。

第六條中「一般国道（指定区間内の一般国道を除く。）及び二級国道」を「指定区間外の一般国道」に改める。

9 高速自動車国道法（昭和三十一年法律第七十九号）の一部を次のように改正する。

第二十五條第一項中「一般国道」を「国道」に、「第十二條の第二項を第十三條第二項」に改める。
（駐車場法の一部改正）

10 駐車場法（昭和三十一年法律第百六号）の一部を次のように改正する。

第五條第一項中「第十二條の第二項に規定する指定区間内の一般国道」を「第十三條第一項に規定する指定区間（以下「指定区間」という。）内の一般国道」に、「その他

の一般国道又は二級国道を指定区間外の一般国道」に改める。
（道路整備緊急措置法の一部改正）

11 道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

第二條第一項中「一般国道及び二級国道」を「一般国道」に改める。

第三條第一項第三号中「道路法」を「道路法の一部を改正する法律（昭和三十一年法律第 号）」による改正前の道路法」に改める。

12 道路整備特別会計法（昭和三十三年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

第三條中「若しくは第五十一條」を削る。

13 首都高速道路公団法（昭和三十四年法律第三十三号）の一部を次のように改正する。

第三十條第二項中「道路管理者が」を「建設大臣以外の道路管理者が」に改める。

14 公共用地の取得に関する特別措置法（昭和三十六年法律第五十号）の一部を次のように改正する。

第二條第一号を次のように改める。

一 高速自動車国道又は一般国道

（共同溝の整備等に関する特別措置法の一部改正）
共同溝の整備等に関する特別措

置法（昭和三十八年法律第八十一号）の一部を次のように改正する。

第三條第二項中「第十二條の二を第十三條」に、「一般国道」を「二級国道」に改める。

第五條第一項中「第十二條又は第十三條第二項の規定により一般国道又は二級国道」を「第十二條の規定により一般国道」に改める。

第二十二條第一項中「指定区間内の一般国道」を「指定区間内の一般国道」に、「一般国道若しくは二級国道」を「一般国道」に改める。

理由

全国的な幹線道路網の整備を図るため、従来の一般国道及び二級国道の区別を廃止して国道についての建設大臣の管理責任を強化し、及び安全な道路交通の確保に関し規定を整備する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○丹羽委員長 本案につきましては、その趣旨説明は、便宜お手元に配付いたしております資料で御了承願うことにいたします。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。奥野誠亮君。

○奥野委員 提案理由の説明を拝見いたしますと、国道についての管理体制の強化をはかりたいということがうたわれておるわけでございます。そういう意味で法案を拝見いたしますと、従来の二級国道の新設、改築の権限を、府県知事から建設大臣に移す。最大の重点が、ある意味においては、もっぱ

らそこにあるというようにも考えられるわけでありまして。ところが、附則の三項で経過措置が設けられており、当分の間は、府県知事に委任することができると書いてあるわけでありまして。そうしますと、この附則第三項の経過措置は、長い間そのままにしておきますと、改正の趣旨が没却されることになるわけでございますけれども、どのような要領によって切りかえていこうとされておるのか、最初にその点をた

だしておきたいと思ひます。
○尾之内政府委員 まだ具体的に、毎年どういう事業量を移しかえていくかというところについては、数字的なものを持っておりませんが、私どもの考えを申し上げますと、従来、二級国道は、長年府県知事において施行してまいりましたもので、仕事を遂行する体制は、すべてそういうふう

にでき上がっております。また他方、国が直轄事業としてやります上におきましても、直ちにこれらをすべて国でやるという組織体制整備がされておられません。これらは多くの場合に人の問題を伴いますので、国の側においても、また地方自治体の側においても、それらの事業がきわめて円滑にいく、こういうことを考えましても、移行がスムーズにまいりません。したがって、できるだけ工事の規模、性質、そういうものの、あるいはいま言いましたような事務所の配置等、そういうようなことを勘案いたしまして、両者においていずれも移しかえることが適当であると判断されるものから、なるべくすみやかに移行したい、こういうようなことでございますが、何年間で

どういうふうに移っていくかというこ

とにつきましては、なお数量的なものを持っておりませんので、またそれらの準備ができましたら、申し上げることにしたいと思ひます。

○奥野委員 私が前段で申し上げましたところの提案理由から拝見しますと、管理体制の強化がねらいだ。また法案の内容を見ますと、二級国道の新設、改築、これを府県知事から建設大臣に権限を移す、これが一番そういう意味の中身をなしているのだ、この判断をしたのでありますけれども、これは間違ひでしょうか。

○尾之内政府委員 考え方といたしましては、御指摘のとおりでございます。そういう趣旨の改正と心得ております。

○奥野委員 そうであるといはしますと、附則二項の経過措置、これにどのような要領をもって対処していくのか、ある程度具体的に話を伺ひませんか。法案の内容についても判断しかねるということになるのじゃないかろうかと思ひます。

○尾之内政府委員 私が申し上げましたのは、工事を実施するというような立場で申し上げましたが、管理体制としては、やはり国道を一般国道に一本化されますと、計画管理上におきましては、できるだけ中央において、そういうような趣旨でやっていきたい。ただ、仕事を直ちにできるかということになりますと、先ほど申しましたような事情で、直ちに移行できませんし、また業者の立場もございまして、それらを逐次やっていく、こういう考え方に立っております。

○奥野委員 あまりはつきりしたお答えを得られないのでありますが、いず

れにいたしましても、現状では、一般国道よりも二級国道の路線のほうが長い、こういうふうに承知しておるわけでございます。また新設、改築の残事業量を見た場合には、二級国道のほうがはるかに多いのだらうと思ひます。したがひまして、これらの行為の権限を府県知事から建設大臣に移すということになりました場合には、相当大きな事業分量について、地方分権から中央集権に切りかえるというよう

な行政運営の姿に変わつてまいらる、かように考えております。したがひまして、またこの移し方についてどういふような配慮を加えておられるかどうかということをおたておきたくたわ

けであります。私の希望を申し上げますと、どのような国道から新設、改築をしていくか、そういうことについて、府県当局の意見を十分に徴すべきではなからうか。従来国が直轄で行なう仕事につきましては、必ずしも事前

に府県当局の意見を徴するということはなかつたんじゃないか、かように考へるわけでございます。いま申し上げますような大きな変化になつてまいりますと、路線をどこから手をつけていくか、そういうようなことにつきま

して、府県当局の意見を十分に徴することによつて、他の府県の諸般の行政と並行的なものごとが進んでいくやうにしなければならぬんじゃないか、か

ます府県の中から見た場合に、どこから新設、改築をしていくべきか、これは十分尊重していかなければならない意見じゃないか、かように考えております。今後、従来の二級国道の新設、改築も建設大臣がやるとするならば、それらについての配慮をお願いしておきたい、そういう意味でお尋ねをして

いるわけでございますので、重ねて御答弁をいただければしあわせだと存じます。

○尾之内政府委員 現在の二級国道の際にも、二級国道の重要な部分については、かなり国において積極的

に施行したい、こういう立場をとっております。これが一本化されました、そういう考え方については変わりないと思ひます。私もどなたもいたしましては、たとえば二級にまたがるような路線で重要なもの、そのほか非常に工事がむずかしいものでこれから新たにそういう工事に取にかかるといふもの、したがつて従来継続してやつてお

りましたようなものは、なるべく継続して完了するまではそのままやつていただくというふうなことで、先ほど申し上げたように、なるべくスムーズに移行できるといふ立場で、直轄で取り上げ

建設局、さらに出先の事務所等におきまして、十分地元の方々の意見も聞き、御相談しながらやつております。また二級国道が一般国道になる場合

も、そういう関係は必要であらうと思ひますので、十分そういう趣旨をもつてこの移行を実施したい、こういうつもりでおります。

○奥野委員 現在国の直轄事業につきましても、府県の負担を求めるものにつきましては、その負担をあらかじめ通知しておかなければならないとい

う規定を地方財政法に掲げておりました、負担の額について意見がある場合には、府県当局がそれに応じて申し入

れすることができるようになつております。単に負担金額の問題だけではな

しに、どこから手をつけるかというこ

○尾之内政府委員 各道路種別に、単独費の数字をたたいま手元に持つてお

りません。維持関係だけについては把握いたしておりますが、それによりま

すと、三十八年度におきまして、維持関係として単独に実施されております

ものは、私どもの統計によりまして、十五億三千万ぐらひになつておりま

す。

○奥野委員 今度の道路法の改正の趣

趣旨をそう受け取りたいのですけれども、それについての御見解を伺っておきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 国道は国、県道は県、こういうのはきり割り切った考え方もあるかと思ひます。そういう議論がなされておりますことも承知いたしております。しかし、現実に国道なり県道を見る場合に、国道は必ずしも国のためだけのものではない。やはりその沿道の県には非常に利害関係がある。県道におきましても、必ずしも県だけの利害関係のものではないということ、三分の二、あるいは四分の三、こういうそれぞれの負担がきめられておると思ひます。したがいましめて、国道は全額国でやらなければならぬ、あるいはその反対に、県道は県でやらなければならぬと考えるのも、いろいろ議論があるというふうなことでございまして、従前の負担率というものは、いろいろ過去のいきさつの結果でき上がったものでありまして、その負担率を一応尊重すべきである、こういうふうな考えで、今回の改正でも、そのような負担率をとった次第でございします。

○奥野委員 ちょっと私の質問を開き進めておられるように思ひます。私が申し上げたのは、国道につきましても、国が四分の三を負担することになってゐるわけでありまして、たまたま従来の制度でいいますと、二級国道の改修についてイニシアチブをとるのは府県であるわけでありまして、自然、国が四分の三を持ってくれないけれども、あえて府県が別個の箇所について単独費で改修しているところがあるわけでございます。管理体制を強化するのだと

いうたてまえから考えると、こういうものについては、事前に建設省当局に十分話をして、四分の三の国庫補助負担金をつける箇所の中に入れてもらえばいいのじゃないか、その努力をすべきだし、建設省当局もその意見は十分尊重すべきだし、したがって、補助負担金のつかないところについて、単独費で仕事をやる、その余力があるのなら、むしろ府県道が非常におくれているのだから、そこに力を注いでいくべきじゃないか、そういう考え方で、責任の分野を明確にしたほうがいいのじゃないだろうか、そのほうがまた国民から国道の改修がおくれているとか、府県道の改修がおくれているとか、その責任は建設省当局にあるのか府県当局にあるのか、批判も行き届くじゃないか、批判が行き届いたほうが、道路整備が促進されるのじゃないか、それがまたこの法律の管理体制を強化するねらいだ、こう理解したい。それについての見解を伺つておきたい、こういうことであります。

○尾之内政府委員 国道の改築関係は、できるだけ国が基本的な負担をすべきである、こういうことについては全く同感でございします。したがいまして、現在でも国道で単独でやっておりますものは、例外的に、自分が単独でやるから、またやりたいからという規模のものが多くと思ひます。したがって、数量も、私のところではつきりつかんでおりませんが、おっしゃる趣旨のことは私もそのように考えております。要は、そういうことをやりたいところがたくさんあるにもかかわらず、それに応ずるだけの十分な資金量があるかどうかということに帰するかとと思ひますが、趣旨としては、

るかと思ひますが、趣旨としては、おっしゃることは、そういう考え方でいくべきだろうと私も考えております。○奥野委員 次に、維持修繕その他の管理につきまして、現在は一般国道の指定区間だけを建設大臣が行なっているわけでありまして、一級、二級の区分がなくなつてまいりますと、一体どの範囲まで建設大臣がみずから維持修繕その他の管理をやらうと考へてゐるのか、国道に限る限りは、将来は全面的にやらうと考へてゐるのか、あるいはまた、一級国道は全面的にやるようにしたいけれども、従来の二級国道については、府県知事に委任しておいたほうがよろしいと考へてゐるのか、どちらであるかということをおきたいのであります。維持管理の範囲を広げていきますことは、自然、管理事務所のようなものを地方建設局の出先として持たざるを得なくなつてくるのじゃないだろうかという懸念を抱いておるわけでありまして、また、その結果、府県のような事務所と地方建設局の事務所がダブつて設けられるようなことになつてまいりますと、国民としても非常に迷惑をするのじゃないか、むだな経費も使うことになるのじゃないか、二重行政機構をぜひ排除していきたい、こういう希望もありますので、かたがた伺つておきたいのであります。

○尾之内政府委員 国道の直轄管理区間は、現在は、北海道を除きまして、一級国道について全国で五千七百キロぐらいございしますが、もちろんこれは逐次増大いたしまして、一級国道はもちろん全区間、また今回一本になりますところの二級国道につきまして

も、重要な区間から国の直轄管理下になるべく早く移していきたいという考へております。このためには、どうしても全体で二万八千キロの延長になるわけでございます。各県の維持管理的な業務を経常的に増してまいるわけでございますから、当然一県に一カ所、あるいは必要により二カ所、そういった事務所ができることはやむを得ないと思つております。現在の一般国道でも、そういうたてまえで各県に一カ所くらいは管理的な事務所を置く。もちろんこれは、従来の建設をやつておりました事務所が、そういうふうな転換していく場合が多いのであります。あるいは、あるいは両方兼ねてやつてゐる場合が多いのであります。したが、これにしましても、そういうものができるとはやむを得ないと思ひます。これは二重というよりも、やはりそういうものがなくてはうまく運営できない、沿道の方々の期待される業務が十分でないといふことでぜひとも必要であるもの、こういうふうな考へておるわけでございます。

○奥野委員 いまのお話をこう受け取つてよろしいのでしょうか。従来の二級国道の維持修繕その他の管理も、将来は建設大臣の直轄に全面的に持つていきたいのだ、しかしながら、その場合でも、管理事務所を県単位にしたいは設けざるを得ないかもしれないけれども、それよりさらにこまかい区域にわたつて事務所を設けるといふようなことは考へていない、かように理解してよろしいのでしょうか。○尾之内政府委員 少なくとも一県に一カ所の事務所は必要であらう、場合によつてはもっと要るかも知れませ

んが、少なくとも一カ所は要るだろう、こういうようなことを申し上げたわけでありまして。○奥野委員 場合によつてはもっと要るかもしれないということになつてまいりますと、府県制度に問題があるのか、中央政府の行政事務の分配に問題があるのか、それは考え直さなければならぬ問題になるかと思ふのであります。府県の区域を広げるのか、あるいは国道をさらに振り分けをするのかという問題があるかと思ふのでございまして、府県と中央政府との間で行政機構を二重にするようなことは、つとめて避けていただかなければならぬ、そういう考へ方でくふうしていただくことを希望申し上げておきたいと思ひます。

それからもう一つ、この法案を読んでもまいりまして、なるほど、府県知事の権限を中央政府の権限に移す、そこはわかるのですが、権限は取り上げていけるけれども、費用負担については何ら積極的に国が持つてゐない、という疑問がぬぐえないのであります。権限だけを国に移して管理体制が強化されるわけのものではない。しかもその中には、後米どおり委任したままでいかなければならぬものもあるわけでありまして、委任したままでいかなければならぬものにつきましては、やはり国の負担部分を引き上げることに、国がその責任を果たせる、管理体制を強化することができるといふことになるのじゃないか、かように考へておるわけでございます。全部一般国道にしておきながら、大部分は維持修繕その他の管理を府県知事に委任している。委任にあたつて

は国は一切負担をしない。何か矛盾しておるように思ふのであります。一般国道というふうな大上段に振りがぶつた国の責任強化をしておきながら、大部分は府県知事に維持、修繕その他の管理を委任しておる、それについては一切金を持たない。これらについてどうお考えでございましょうか。

○尾之内政府委員 権限を取り上げたから負担を増せという議論でございまして別でございしますが、今回の道路法の改正は、やはりそういう国の管理体制をつくり上げることによって、国全体として、一級国道あるいは二級国道がうまく整備されるであろう、よりよく整備されるであろうというところにねらいがあると私は考えております。もちろん、それに伴ひまして地方の負担も軽減されればけっこうでございますが、これはいろいろ他の公共施設等の関係もありまして、道路だけでそういうことをやるわけにもまいりません。また従来二級国道ではできませんでした。ただいま申しましたように、逐次ふやされていくわけでございまして、こういう点については、国はまた積極的に負担をしようということでございますから、少なくともそういう点においては、ただいまお話しした趣旨に合致すると思ひますが、権限を取り上げたから直ちにそれに反対給付的な費用の負担をしるということは、正しい法の改正の趣旨とは結びつかないもの、かように私も心得ております。

○奥野委員 いま申し上げましたように、管理体制を強化すると言ひながら、維持、修繕その他の管理について、大部分を府県知事にまかせておる。

その経費は国が全然持たない。そこに一つの矛盾があるんじゃないかというふうに考えますと同時に、管理体制を強化するということになりますならば、費用負担の割合は、むしろ国にウエートを移すべきだと考えるわけでありまして、そう考えますと、新設、改築については四分の三を国が持つておるわけでありまして、改築その他国が直轄して維持しておる場合につきましても、二分の一しか負担をしないといふかっこうになっておるわけでありまして、むしろ全体を四分の三の国の負担に統一していくことが、国の責任を表して行く場合には必要なことではなかろうか。形式だけ国の責任を強化するのでなくて、実質的にも責任の負える体制にするためには、経費負担を国に比重を移す必要がある。

そういう意味においては、積極的に全体を四分の三に統一することが、将来の方向としては妥当ではなかろうかと考えておるわけでありまして、これについての見解を伺いたいと思ひます。

○尾之内政府委員 二級国道を現在の一級国道同様扱ふという趣旨から行なわれておる改正でありまして、一級国道も従来と違つた費用の負担をするということになりますと、これまた別の法律の改正問題かと思ひます。私どもは二級国道を一級国道と同じように扱ふという趣旨でやっておるわけでございまして、すべて四分の三にしたらいいではないかという御意見に對しましては、先ほど申しましたように、道路以外の他の公共施設に對するいろいろ調整の問題もございしますので、これはまた別途の問題として議論すべき問題

だ、かように判断しておるわけでありまして、

現在、府県道の改修等に必要といたします経費は、全額を地方交付税の基準財政需要額の算定においては、府県に算入しておるわけでございまして、にもかかわらず、府県道の改修でありまして、舗装でありますとかいふ場合に、地元は市町村に負担をさせる。地元市町村は市町村の正規の財源からこれを負担してゐるところでありますし、また地元住民にさらに分担させてゐるところもあるわけでございまして、こういう金額がどの程度にのびておるか

わかつておりますれば、お教えをいたしたいと思ひます。私はそういうようなやり方をしている結果が、地元住民に非常に過酷な負担をしているということを心配している一人でありまして、たとえば東京近辺にオリンピック関連道路が整備されていく、周辺の地価は暴騰してまいります。非常な受益が行なわれてゐるにもかかわらず、別に地元負担をしいられてゐるという話は聞かないのであります。ところが非常におくれた地域において、府県道が改修された、あるいはちやちやアスファルト舗装がされた。すぐ地元負担の問題が起つてくるのでありまして、でなくとも負担能力が十分でない住民が、税金のほかにまたこういう意味の負担をしいられてゐるわけでありまして、ますます地域格差が広がっていくのではないかと、国民感情から考えましても、全く妥当な措置とは思ひません。非常な疑問を抱いておるわけでありま

すので、こういう点につきまして、建設当局がどういう考えを持ち、どういふような指導をしようと思つておられるか、これをただしておきたいと思ふのであります。

○尾之内政府委員 ただいまの点でございしますが、県道におきましては、道路法にそういう根拠もございまして、全部の県ではございせんが、かなりの県において、道路もまた工種ごとに率を変へまして負担をさせておるのが事実であります。これらの中には、いろいろ各県ごとに事情も違ひまして、バランスも必ずしもとれておりません。これらにつきましては、できれば統一の何か指導をする必要があるかと思ひますが、何ぶん各県の財政事情はかなり幅がございしますので、ただいまのところ、これらを統一するまでに至っておりませんが、ただこれは道路だけの問題ではなくて、全般的に各自自治体の財政問題にも関係すると思ひますので、また自治省のほうとも御相談しながら、これについては今後研究させていただきますと思ひます。

○奥野委員 各県の財政事情ということをお話しになりましたが、どこでその経費を負担すべきであるかという点については的確な判断を下すならば、それだけの財源を、負担する団体に与えていくという措置をとればよろしいわけでありまして、地方交付税制度の運用においてそれがとれる仕組みになつておるわけでありまして、したがって、本来負担すべき団体がそれを負担するように、一応政府各省は積極的に指導すべきではなかろうかという考え方を持っておるものでござい

す。従来からちやちやアスファルト舗装をいたしても、すぐ地元住民が受益するのだから地元負担だ、これが長い間の慣例になつております。今日の道路網から見れば、舗装してないような道路は道路予定地ではないかという気持ちがあると思ひます。しかもまた社会連帯の思想といひましようか、能力に応じて広く経費を負担するといふ考え方が発展を遂げてまいりまして、またこの財源をまかなう租税制度も発達してきてゐると思ふのであります。

したがひまして、受益者負担のような制度にいつまでも固執していくことは、事業の効率を高めるゆゑんではないのだ、事業を発展さすゆゑんではないのだ、しかもまた先ほど、僻遠の人たちがかえつて非常に無理な負担をしいられておるということを申し上げたわけでありまして、そういう問題を解決できないのじゃないかということ指摘しておきたいわけでございまして、そういう意味で、受益者負担にたより過ぎてゐる道路行政経費の負担、これを積極的に改善していく気持ちを建設当局にぜひ持ていただきたい、またそういう努力をしていただきたい。これについて重ねて御答弁をいただきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 私どももいたしまして、県道等の改修につきましても、その一部が地元の市町村に課せられるということは、一般的には好ましいことではないかというふうに考えております。ただそれぞれの県にいろいろ事情があるわけでございまして、直ちにこれらを指導によつて是正できるか

どうかわかりませんが、そういう方向に向かひまして、いろいろ検討いたしたい、かように思っております。

○奥野委員 あまり積極的でないお話を伺うものですから、重ねてもう一点だけ承っておきたいのであります。

道路法の第五十二条に、市町村の分担金の規定がそのまま残っておりまして、これは先年地方財政法が改正されて、国道に要する経費、この改革などに要する経費につきましては、府県の負担分を市町村に転嫁してはならないということにされたのであります。したがひまして、今日ではこの第五十二条は、私は、こういうような改正の機会には、当然改正して提案されるべきだと思つております。五十二條がそのままに残つてゐるところに、建設当局が何か受益者負担というものゝ将来とをずっと固執していきたいという気持ちを持つておられるのじゃないだろうかという疑問を持つものであります。私は五十二條は当然改正されるべきであつたと思ひますし、またそういう方向において、将来道路経費についての指導をしていただくようにお願ひをしておきたいと思つております。

○尾之内政府委員 五十二條は、私も、一般的に道路の受益者負担の思想とは考へておりません。これはあくまで、県の財政事情を補助趣旨として残されておるものと考えております。受益者負担ということになりますと、これまた一般的にたいへんむずかしい問題でございまして、従来、そういう規定はございまして、現実に運用しておらないような事情でございまして、五十二條はそういう趣旨のものでござい

まいせん、先ほど申しましたように、今後なるべくそのようなことがないようになつて、積極的でないというお話がございまして、できるだけ検討して、その線に沿うように努力してみたいと思つております。

○奥野委員 これで終わりますが、私の言つておりますのは、第五十二条は、国道の關係で生ずる府県の負担を市町村に負担させることができると思ひてゐるのでありますけれども、現在では、地方財政法で、この工事關係の府県の負担分を市町村に転嫁してはならないと法律改正をされたのであります。だから新法が優先するから、その限りにおいては、これは生きてこないものでありますけれども、せっかく改正する機会だから、この規定にも手を入れるべきではないか、また手を入れるような考へ方で、なるだけ受益者負担というものをしほつていかなければならぬのではないか、こういうことを申し上げておるわけでありまして、五十二條の受益者負担の規定は「受益の限度において、当該市町村に対し、その工事又は維持に要する費用の一部を負担させることができる」ということである。〔修正だと呼ぶ者あり〕あえて修正を要求するわけではありませんが、そういう考へ方をもつて、ひとつ指導していただきたい、かように考へておるわけでありまして。

○尾之内政府委員 五十二條のうちで、国道については負担はさせておりません。県道については、先ほど言ひましたような事情で、そういうものがなおあることは事実であります。受益者負担は、また別の六十一條で、一般的に受益者負担という思想が出ておりますが、これにつきましては、なかなか

すが、これにつきましては、なかなか現実問題として困難であります。そういう意味で、先ほど申し上げましたようなお答えをしたわけでございます。

○丹羽委員長 この際、暫時休憩いたします。本会議散会後、再開いたします。

午後一時五十三分休憩

午後三時三十九分再開

〔丹羽建設委員長、委員長席に着く〕

○丹羽委員長 休憩前に引き続き、會議を開きます。

○華山委員 質問の順序が違ひましたが、前提としてお聞きいたします。

このたびの五カ年計画では、初めには五兆円を建設省原案としておつくりになったように報道されておりました、けれども承知いたしておるわけでありまして、それが四兆一千億に減額に相なつたわけでございます。その際、一般道路事業につきましては、これを縮小いたしました。大体二割七分を縮小いたしました。有料道路につきましては、一割八分を縮小いたしました。全般的に縮小に相なつておるのでございまして、地方単独事業だけが、二割一分も拡大したしております。大体におきまして、建設省原案につきましては、拡大をするというふうなことはこれはめつたにないところでございまして、地方の単独事業には、ございまして、国の事業につきましては縮小をして、地方の単独事業を拡大をなす。どういふ御見解、どういふ経緯でございまして、相なりましたか、私のこれからお聞きすることの前提といたしまして、伺つておきたい。

○尾之内政府委員 五カ年計画の規模につきましては、当初五兆円を要求したのは御指摘のとおりでございます。最後に四兆一千億になりましたことにつきましては、特に財源の問題につきまして政府間においていろいろ打ち合わせをした結果、当面、現在の経済情勢で五兆の財源規模を構成することは困難であるということ、四兆一千億になったのであります。その際、財源検討でございまして、国の負担するもの、地方の負担するもの、いろいろ検討したのでございまして、合せて一兆一千億、地方単独八千億、こういうことになったのでございまして、地方単独につきましては、私どもは六千六百億という規模のものをお願いしておつたのでございまして、これもいろいろ検討いたしました結果、最近の地方単独事業の規模がかなり拡大している。大体三十八年で一千億若干切れております。九百数十億、三十九年度におきましては千二百四十億くらいで、大体千億台の規模になっておりますが、八千億の地方単独の事業が必ずしも無理ではない、こういうようなことになりまして、当初考へておりましたよりも拡大したわけでありまして、そういうふうないきさつで、主として財源的な検討の結果そういうふうになった、地方単独についてもそのくらいのことは可能である、こういう検討の結果、そういうふうになった、こ

いうふうになつておる次第でございます。端的に申し上げまして、皆さまのお耳に入つておりますかどうかかわかりませんが、非常に多くの人々は、ことに地方当局は奇異の觀念を持つております。国の財政がそういうふうであつて、どういふわけで地方の財政は余裕があるのかと、その点につきましては非常に奇異の觀念を持つております。悪く言う人は、五億という計数が三億台になつたのではかつこうがつかない、それで、地方のはうをふやして、そして四億台に乗せたのではないかとさえ言う人がおります。地方財政につきまして、こういうふうな余剰はあるまいと思つたのでございまして。余剰がないといふことは、要するに借金をさせれば余裕があります。しかし、現在の地方財政は、御承知のとおり、一般的にも、また地方当局も憂えておりますように、非常に危険な状態にあるといふふうに考へて、そこに国がこれだけの負担を期待するといふことは無理なではないか、私はこういうふうにお考へますが、その点につきまして、私はそれではお聞きいたしますが、今年度の各地方の都道府県の当初予算はもはや決定いたしております。どういふふうな計数が全体として載つておりますか、承知いたしたい。

○尾之内政府委員 最初の点でございまして、地方単独事業につきましては、もちろんこれは政府部内におきまして、過大であるとか過小であるとかいふ問題は議論いたしました。過大であつて、地方財政がそれをまかなえないようでは、やはり計画として適當で

はございせん。これにつきまして、私のほうと自治省のほうと、もちろん大蔵省も含めまして、相談しまして結果、三十九年度についてもこういう規模でやるということになりました。話のついた結果やっているわけでございます。三十九年度につきましては、全体で事業の規模を申し上げますと、公共事業が三千五百六十億、有料道路事業が千二百七十億、これに地方の単独事業は、先ほども申し上げました、千二百四十億、大体こういった規模で、予算の裏づけ、財源の検討がなされた結果、きめられたものであります。

〔委員長退席、中島(茂)委員長代理着席〕

○華山委員 私お聞きいたしておりますのは、国の予算はきまりましたけれども、各都道府県の予算もすでに決定しておるはずでございます。当初予算につきましては決定しておるはずでございます。都道府県は、私は存じておりますが、国と違ひまして、わりあい追加予算等も多いものでございますから、いまここで一がいには言えないと思ひますが、各都道府県の当初予算で、単独事業として組まれた予算の総額は幾らになっておるかということをお聞きしたい。

○尾之内政府委員 単独事業の予算規模については、これは道路五カ年計画とは直接関係ございせんが、先ほど申しましたように、自治省のほうと打ち合わせまして、総額千二百四十億ということで本年度の財源的な裏づけがされておる、かように承知しておるわけでありませう。

○華山委員 今年度の単独事業は、大体五カ年計画の一部になるわけでございます。今年度予算につきまして、単独事業は各府県で幾ら計上しておるか、その合計をお聞きいたしておるわけですか。

○尾之内政府委員 まだ各府県の県ごとの数量を統計しまして合算したものはございせんが、自治省のほうで、今年度地方単独事業の合計として見込んでおりますものが、千二百四十億であります。

○華山委員 千二百四十億というのは地方財政計画でございませうが、地方財政計画のとおり当初予算が組まれておるかどうか、そういう点をお聞きいたしておるんですが、まだお調べでございせんか。

○尾之内政府委員 まだ私のほうでは、そういう地方単独につきましても統計を持っておりません。

○華山委員 私は、その点につきまして心配をいたすのでございませうけれども、私は、これは地方財政を非常に圧迫するものであらうと思ひます。この間もお聞きいたすところによりますと、各都道府県は非常に借金をしておる。そして外債さえも求めておる。なぜ、都道府県は外債によらなければいけないのか、内国の借金でまかなわれないのかという質問に対して、大蔵省及び自治省は、日本の起債市場が狭くて、これを外国市場に求めなければいけない、こういうふうな答弁を私にいたしておる。それだけの借金をしながら、このような事業をやるといふことは、私は、もしもできたとするならば、これは非常に危険なものじゃないか。三十年当時の各県が非常に困った

赤字時代というものは、これは貧乏な県でございませうけれども、今日は金持ちの県も非常なあぶない状態になっておる。この際、このような計画を立てられるということは、私は非常に危険なものではないかという気持ちがいります。

それでは、なお伺いますが、新道路五カ年計画におきまして、国費は大体一兆七千六百億でございませうが、そのうちの八割五分というものは特定の財源ができておる。一般会計から支出するところのものは、わずかに一割五分にすぎません。しかるに地方におきましては、一兆四千四百億、大抵国と同じような負担に相なります。そしてそのうちで特定財源は六千九百億であつて、四割七分にすぎない。あとは一般財源から出さなければいけない、こういうふうな状態ではございませうが、国におきましては、特定のそういうふうな、主として税の關係でございませうが、特定の財源を与えて、地方につきましても、これをあまり与えておられない。これはやはり、地方におきましてはそれだけの余裕があるというお見込みでございませうか、お伺いをいたしたいと思ひます。

○尾之内政府委員 まだ四兆一千億の正確な、国が負担すべき費用、並びに地方が負担すべき費用、これの内訳は、五カ年計画の内容がきまつておりませんから、きまつておりません。しかしただいまのような数字の傾向は、大体やはりそうなるかと思ひます。ただこの傾向は、従来の二兆一千億の五カ年計画の際にもそういうことになっておりまして、地方におきまして一般財源については、交付税でその裏づけをする、こういうような形になっておりませうので、今回も同様なやり方でいける、そういうような検討をいろいろした結果、四兆一千億になったと承知いたしております。したがって、そういう点については、当然裏づけがあるものと、私どもは考えておる次第でございませう。

○華山委員 伺いますが、この単独事業というもののつきまして非常に関心を持っておられますが、非常に多くされたようではございませうが、この単独事業というものは、これは富裕県も貧乏県も大体同じような状況でふえる見込みでございませうか。貧乏な県はあまりふえない、大都市その他の富裕な地方においてふえるものというふうにお考えでございませうか。その辺の道路行政についてのお考えはどういうふうでございませうか、お伺いたしたい。

○尾之内政府委員 先ほど申しましたように、まだ五カ年計画そのものがそういう状態ではございませうが、はっきりしたことは申しかねますが、傾向としては申しましては、やはり富裕大都市県においてふえる、こういう傾向にならうかと思つております。

○華山委員 まだきまつていないとおっしゃいますけれども、単独事業のことまで建設省がおきめになるのでございませうか。私は単独事業のことをお聞きいたしておるのであります。

○尾之内政府委員 単独事業は、五カ年計画としてはきめません。四兆一千億の中から単独事業をきめましたものを、政府として、五カ年計画としてきめるわけではございませう。したがって、そういう意味におきましては、単独事業は五カ年計画できめません。ただ全

体の財源、四兆一千億という道路総投資の財源については、大蔵省、自治省、建設省等で相談すべきものでございませうので、そういう意味において、いろいろ相談し、検討すべきものである、こういう意味で申し上げたわけでありませう。

○華山委員 私は、ひとつ実態を申し上げておきたいと思ひます。大体私は、東北地方のわりあいに道路の発展しない、地方道というものはほとんど荒廢に歸したままであるという地方にありませうので、その方面のことから申し上げたいと思ひますが、たとえとしてお聞き願ひたい。大体におきまして、東北六県というものは、財政の規模その他いろいろな面からいたしまして全国の一割と考へてよろしい。大体一割でございませう。それでございませうから、八千億ということをお考へになつたといひますと、大体一割でございませうから、八百億でございませうと、百五十億ということになります。しかし初めのうちは細くてあとのほうがだんだん多くなるのでございませうから、百二、三十億というふう

に考へてもよろしいと思ひますが、東北地方全部を合わせまして、これは十二、三億にすぎない、こういうふうな状態です。このようにして、地方道というものは、貧乏なほうは荒れほうだいであります。あなたのおっしゃるように、これが全部全国的に消化されるというところであれば、富裕な地方の地方道はだんだんよくなつていく、こういうふうな地方格差というものをほううておいていいものであらうかどうか。単独事業につきましては、やはり

でも産業開発、地方の開発という趣旨によって新しい道路を考えるのだという趣旨で、従来の道路というものの観念が相当に変わってくる段階に来ておる、こう思うのです。その際に、従来の二級国道、一般国道というような區別があつて、そしてこういうふうなものとは二級だ、こういう規格のものは一級だ、この規格それ自身が私はこれか

らの新しい日本には該当しない

結ぶものは何だ、という大都市と大都市を結ぶものは何だ、というようなことで、道路というものは、すべての機能を持ち、目的を達成するものじゃない、こう思うのです。そういう意味からいたしまして、国で経営管理するのは国道ということにして、全部国家の広域経済を達成し、広域な目的に合致するものは、これは国で管理して、国家的にこれを処理することが適當で

ある、地方的なものは県で願ひすることが適當である、こう大ざっぱに思

います。そして、道路についても
ま申し上げますように、先ほどもお話

が、悪いといふことによつて道路の幅とか狭かつたり、狭かつたりするようないふことが、

とが、これから先に非常に不便を来とし、交通が、そういうところでネック

になりますために、全体的に機能を阻害するというのが現にあるわ

けでございます。そういうものを解消して、交通の機能に万全を期するとい

う意味合いから、どうしてもこのほうが適当である、こう考えて改正をお願い

いしてゐる。こういふわけでござい
す。

○安井委員 どうも私、道路法はこれで勉強するのは初めてですから、理解不足なのかもしれません。今度二級国道がなくなつて、一般国道というところで総括されるわけですが、現在まで二級国道であったものが、こういうふうな形になることによって、その地方の負担は減るのですか。

○尾之内政府委員 負担率は、いまの一級国道におきましても二級国道においても同じでございます。したがって、今度の改正におきましては、従来の二級国道を一級国道と同じように扱うということになりますので、負担率は従前のとおりであります。ただ一点違ひます。それは、いまの一級国道におきましては、建設大臣が指定いたしました直轄で維持管理をすることができ、直轄でございすが、いまの二級国道ではそういうことができないことになっております。一級国道並みになりますと、新たにそういう道が開けまして、従来二級国道でありましたものを指定した結果、それについてその指定した区間については国が二分の一を負担する、こういう道が開けることになりまして、その点だけが違つてまいります。

○佐野委員 関連して。ただいまの大臣の答弁並びに局長の答弁について、一応お聞きしておきたいと思ひます。と申しますのは、大臣は、一級国道、二級国道の基準を新しい実情に応じて定めたんだ、こう言われるのですけれども、じゃ前の一級国道、二級国道の基準と、今度新しく法案の中で国道等としてあげられておる基準とはとんど変わらぬではないか、あるいはそこにやはり県庁の所在地な

りあるいは重要都市を貫くその基準が列挙されておるわけだし、一体法文そのものから見てまいりますと、一級国道、二級国道それぞれ設けた基準と、国道等として設けた基準とはとんど変わらぬじゃないか、こういうことを考えるのですが、なぜ一級国道、二級国道を国道として統一しなくちゃならなかったか、こういう点が少し疑問に思われますので、もう少しはつきり教えていただきたいのと、局長のいまの答弁の中で、たとえば二級国道の場合は大臣の直轄でできないと言つておられますけれども、しかしながら、十三条の第二項には、ちゃんと二級国道の場合でも大臣は必要によつて直轄することができ、こういう規定を置いておるわけですか。ですから、いまの答弁だと何かおかしいと思うのですが、その点もう少し明確にしておいていただきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 国道の基準でございますが、いまの一級国道、二級国道、もちろん差はございますから、基準そのものにも差がございます。今回二級国道を一級国道並みに扱おうということとは、基準を一緒に扱おうということじゃございませんで、そういうものを一緒にした基準を考えようということでございます。

それから、いまお話しした次の点でございますが、ここに二級国道でも建設大臣ができる、こういう点は改築だけについてでございます。維持管理については、いまはできない仕組みになっております。

○佐野委員 関連です。からなんですけれども、大臣が参議院のほうにも行か

れるのでありますので、もう一言お聞きしておきたいと思ふのですけれども、二級国道から一級国道に昇格してくれと、非常に陳情がたくさん来ておるし、みな希望なんだ、こういうふうな述べられるのですけれども、しかし、私は、その二級国道から一級国道に昇格したいというのは、皆さんの中で優先順位、優先度というものを置いておられる。だから、一級国道の場合ですと、新設、改築というものが早くできる、だからお祝いもある、二級国道の優先順位は、皆さんの五カ年計画の中におきましても、一級国道の第一次昇格九千キロは昭和四十年、第二次の三十七年度において昇格した分は昭和四十三年度、二級国道の場合は昭和四十七年度を目標とする、今度の五カ年計画におきましても大体七割程度しかいかないんじゃないか、こういうぐあいに皆さんの計画の中にもうたわておる。そういう現実がやはり二級から一級への昇格を考える。これにしかすぎないんじゃないか。そういう点から来ておるといふ点も大臣も認識しておいていただきたい、かように私は考へるわけです。

それから、現実的に二級国道が国道となつたといふにしても、現在の二級国道の分に対しましては県知事に委任をする、こういうことになっておると、皆さんの趣旨説明の中にもあるわけだし、あるいはまた、皆さんの五カ年計画の今年度予算要求を見てまいりましたも、たとえば一本になつたといふにしても、七本だけは三十九年度にやるんだ、五カ年計画の中で大体三割程度をやるんだ、直轄管理するんだ、こういうぐあいに、大蔵省の予算

要求の中にも皆さんのほうは出しておられる。ですから、現在の二級国道のものは、国道という名前がついておるといふにしても、ほとんどそれは県知事が委任を受けてやる。しかも、現行法十三条には、二級国道において、必要な場合建設大臣は直轄することができるといふ規定を置いておられる。あるいは道路整備緊急措置法を見てまいりましたも、それらの、たとえば二級国道だから、県と県との間にいろいろな不均衡があるという点もあげておられますけれども、しかしながら、緊急措置法によりまして、それらの計画なり、新設、改築に対しましては大臣がこれを決定するといふ、緊急措置としてのそういう規定を置いておられるわけですか。普通の場合におきましては、地方自治行政に対する尊重のたてまえとして、たとえば公営住宅の場合におきまして、町村長がそれぞれ資料を集めて、その上で大臣の決裁を求めるといふ形、地方との協力関係がうたわておつたのですけれども、道路の場合におきましては、緊急特別措置をしなくてはならないという立場から、地方との協力関係は抹殺をいたして、大臣みずからの決定権を持つて地方公共団体に通知をする、こういう規定を置いておられるわけですか。そういうものと、そういうこととが重なるといふものは、大体起こることがおかしいんじゃないかといふことがおかし

のか、少し疑問に思ふわけですが、その点もう少し率直な説明をお願いしておきたいと思ひます。

○河野国務大臣 御承知のように、私はいましては、今日非常に大幅な道路予算を増加いたしまして、道路行政を、いまだかつて見ざるほどこれに重点を置いて、刷新いたしてまいりました。したがって、いままでやっていたりした程度の道路に対する観念、感覚を持つてやっていたりしたのでは、将来また予算を再びやりかえしをするとか、やり直しをするとか、もしくはまた、そこに非常に無理が生ずるとかいうようなことが起こることを憂へます。よつて、まだいま早

いじゃないか、まだあともいいじゃないかという御議論もあるのかもしれないが、予算の上において、御承知のようにすでに従来の五カ年計画の倍に近い四兆からの金をもつて、そうして中央も地方も一体になって全国に道路網の完備をしていこう、さらに足りないものはふやしていこうという段階になっております。したがって、これだけの経費をかけてやるならば、そこに可能な範囲の行政をこれに伴ひしてやるのが適当であろう、こういうふうな考えをもちまして準備をしていく。法律についても、いろいろのものがいままでありましたが、それらのものを、この際一新して、そうして将来の道路に関する法的な基礎を持つてやっていたい、こういう意味でございます。したがって、いまお話ししたように、そうはいふ言つたつて、地方にまかすものが多いいじゃないか—それはそのとおりでございます。こういうものは一ぺんにやるといったところで、役人

のか、少し疑問に思ふわけですが、その点もう少し率直な説明をお願いしておきたいと思ひます。

○河野国務大臣 御承知のように、私はいましては、今日非常に大幅な道路予算を増加いたしまして、道路行政を、いまだかつて見ざるほどこれに重点を置いて、刷新いたしてまいりました。したがって、いままでやっていたりした程度の道路に対する観念、感覚を持つてやっていたりしたのでは、将来また予算を再びやりかえしをするとか、やり直しをするとか、もしくはまた、そこに非常に無理が生ずるとかいうようなことが起こることを憂へます。よつて、まだいま早

にしても、地方に非常にたくさん技術者がおりますし、中央の技術者が足りません。こういうものを、現状のままいけば、どこまでもそれが累積をしていくだけであって、なかなか改革のできる時期はございません。私はそれをいつのときかはやらなければいかぬと思うのでございます。したがって、スタートをするときには、地方の技師を十分活用するために、地方に管理を委任するということは、当然のことだと思ひます。それは順次整備されていくという段階をとるのが正しいのじゃないか、こう思うのです。予算についても、いま申し上げたように、いろいろ御意見もありますけれども、何を申し上げても、現実が、果によって道路がよかつたり悪かつたりしておる今日の状態。それをやろうとすればできるじゃないか——やろうとすればできるように法律がなつておつても、現実が御承知のような状態にあるわけでございます。この事実については、やはり全体の国民の諸君、全体の果も国も一体になって、新しい認識に立つて道路の整備をしていくことが正しいんじゃないか、こう私は思ひます。

○安井委員 佐野君に対するいまの御答弁で、今度の改正のほんとうの気持ちはそこにあるんだというところをおっしゃつたような感じを受けるわけでありまふ。私も、私どもは一応、二級国道から一級国道に上るることによって、都道府県の負担が減つたり、あるいはまた仕事が増えたり、あるいはまた上がったお話の中で、二級から一級に上らなければならぬ、二級から一級にするんだというふうに言われたわけ

ありますが、しかし、その程度では、どうもちゃん行行列をしたり旗行列をしたり、お祝いの種にはならないような気がいたします。そこで、この点はきり伺つておきたいわけでありまふが、今度の改正によりまして、今後において国の負担はふえていくのかというのと、もう一つは、道路整備計画も、今度の級づけといふこと、一般国道への一本化といふことから、改定等を必要とするのかどうか、これをひとつ、大臣いかがですか。

○河野国務大臣 御承知のように、負担は、中央、地方の負担は現在どおりで、これを考える意思はございません。私は先年、河川法の改正案を大蔵省と交渉します際に、全額国庫でやるべきだといふ意見を一応持ちました。が、いろいろ大蔵省と折衝いたしております。段階におきまして、負担率は現在のどおりでよろうといふことに、私は私なりの割り切りをいたしました。道路についても、現在程度の負担率を中央、地方においてやるのが妥当であらうと私は考えております。したがって、もし中央、地方の負担率の変更といふことでございませうれば、これを要する意思は私は持っておりません。ただ、道路網をいかに整備していくかといふことにつきましては、私は、これは建設委員会ではたびたび申し上げることでございませうが、現在の四兆一千億で満足しておりません。可能な範囲において先行投資をするといふふうな考えをもち、道路については、国家はできるだけ先行投資していくべきもので、あるという意味のもとに、建設省におきましては、一級国道、二級国道をあわせ、さらに新たな開発道路

路といふものについても、研究調査を常に大幅にしていかなければならぬ、こう考えております。

○安井委員 先ほど、二級から一級に上がったからお祝いをするというふうなお話が大臣からございましたけれども、それは実は一番大きな問題は、一級国道のほうは、整備計画の中でも優先順位を与えるからですよ。自分の果の道が二級国道なら、いつになつてやってくるかわかりません。それが一級国道になれば、ぐんと順位が上がって早急に解決してくれる、こういう期待がそういう喜びとなつてあらわれてくるんだと私は思うわけですが。

そこで、伺いたいことは、今度二級国道がなくなつて、一般国道といふことで一本化されるわけでありまふが、それによつて、いままで考えられておりました道路整備計画の中の位置づけといふものが上がるんですか。それは全く変わりがなないといふことですか。

○河野国務大臣 これは御承知のように、いままででございましたらば、果の負担率と果の財政等によつて、ある程度順位等についても、やはり強い要望のあるところから先にやるようなこともあつたと思ひます。ところが、今度は、こういうことになつたわけです。新しい視野に立つて、一級、二級全体を通じて、地方の開発、たとえば新産都市等に例をとつてみても、そういうものができる、それを背景にして全面的に検討を加え、そうしてやるべきだ、こう私は考えております。

○安井委員 いまの御答弁の中で、この際全面的に考え直してやるのだといふことでございませう。その点について若干問題はあるかと思うのですが、それはそれといたしまして、私は、今度の改正によつて国がもう少し財政負担をして、道路全体をよくしてやるのだといふかまへがないことを、たいへん遺憾に思つております。なるほど地方制度調査会の答申の中にもこの問題に触れております。国道は全部国がやる、都道府県道は都道府県がやる、市町村道は市町村が全部やる、そのかわりそれが全部負担をするのだ、国道の負担は全部国がせよ、都道府県道の負担は全部都道府県がする、市町村道は市町村がする、そういうふうなすっきりした財政基礎の上に立つた位置づけといふことが、そういうこととなつては話ではわかるのですけれども、ただ名前だけがかわつた、しかし地元の負担は少しも変わらぬ、こういうことでは、非常に大きく国民の期待を裏切ることになるのではないと思ひます。今度の改正の一番大きなねらいは、建設省が直接統一的な仕事ができるような仕組みをつくるのだ、どうやらここに今度の改正の要点があるようにございませう。先ほどの大臣の御答弁でもそれは明らかでなわけですが、そういうことになりまふと、結局、地方の側から、知事より道路について権限だけは取り上げ、財源的には少しもめんどろを見てやらない。大臣はおこるかもしれないけれども、これはどうも河野建設大臣がお考えになる構想としては、何か少しもの足りないような気がするわけでありまふ。取るだけは取つてしまつて、与えるものは何もないといふと、やらざるばかりということがあるが、これはそれに当てはまるかどうかわかりませんが、取るだけ取つてしまつて、もう少

し与えるものをお考えにならなければ、ほんとうの日本の道路をよくするといふ方向にいかないのではないかと私は思つております。ただ単に建設省の一元化の方向にさへすれば、管理の体系だけ変えればこれでよくなるのだと言つて、私はそういうものではないと思ひます。どうでしょう、もう一度伺ひたいと思ひます。

○河野国務大臣 やらざるばかりといふことをおっしゃるならば、寝ている間に表がきれいになるといふことも言えるのであります。何も働かないで道路がよくなれば、こんないいことはないといふことにもなる。私はそういうことじゃないと思ひます。ただ取り上げるとか取り上げないとかいふことじゃないのでありまして、経済にしても、すべてのものが非常に広域になつてきた。車の動きにいたしましても、御承知のとおり、いま鉄道の輸送貨物よりも、トラックの輸送貨物が非常に大きくなつた。先般も瀬戸内の会議に行つてみると、神戸の港に入つてくる荷物でも、鉄道で入つてくる荷物はほとんどなく、大部分がトラックで入つてくるという時代でございます。それが兵庫県内からくるわけじゃございません。こういうふうなトラックの動き一つ、流れ一つ見ても、全部これは広域的に動いてゐるわけでありまふ。してみれば、その動くトラックの流れを見ても、やはり道路も広い範囲、広い視野に立つて修理をしていくことがよろしい。県内的に見れば、この道路が一番大事だといつてごらんになつて、知事さんのおっしゃる点もわからぬことはございませうが、やはり大きな流れ、その果を通過だけする車が非常に多いという

ような時代でございます。したがって、そういうものを、広い立場から見、どういふふうな修繕し改良し新設していくかというのを考えなければならぬと私は思うのであります。そういうふうな非常に時代が激しく変わってきたという事は、どなたも御異論はないと思うのであります。したがって、それにこたえて、ある程度のもをここに改良していくという事は、これはもう当然やらなければいかぬことだと思ふのであります。しかし、それは道路を直してそれが受益するかといへば、もう申し上げるまでもなく、一本道路が通ればその付近の地価はみながります。全部みな地元が受益されるのであります。この受益者の諸君が、ある程度の、県としての立場において負担されるという事は、これはまた当然のことではないかと思ふのでございます。それを、だれが事業をするかとか、だれがそれをやるかということによって、その受益する者は国がやるから地元は受益しないのだ、国だけで益するのだというようにすることは決してないと思ふのでございまして、こういう点から考えますと、申し上げますように、道路行政についても、広域的に考えなければならぬ道路については国がこれを行ない、地方的のものについては県がこれを行なう。いまお話しのとおり、少なくとも国道は全額国庫、府県道は全額府県、市町村道は市町村というふうな考え方はどうかという事で検討をされたこともございしますが、しかし、それも適当でない面、支障の生ずる面がたくさん出て、またやはりこのほうがいいんだという結論に実は達しました。先ほど申し上げまし

たように、負担率についても大体こういうことでいくべきではなからうか。ただ先ほど御質問がございましたように、どうも富裕県の方が舗装が早くでき、維持管理費も少なくて済む、貧弱県は舗装が早く、維持管理費がかさむという点で不合理があります。この不合理は決して私は否定いたしません。そういう意味において、明年度予算の編成にあたりましては、大蔵当局と交渉して、ある程度これらの負担率について特別に考慮するなり、地方の交付金の場合に特別に御考慮願うなり、何らかの措置を講じていただく必要があるだろうということ、私も異論はございませんし、私も努力しなければならぬ点だと考えております。

○安井委員 私は大臣の御答弁の中の半分は賛成の面もあります。つまり広域的な処理も非常に重要な問題で、県を通り過ぎることに道路がたがたになつたり、すうすういたり、そういうことはなるべくないほうがいいと思ひます。しかし、そういう形に国道を完全にするなら、やはりこれは全額国がお持ちになって、自分の思うようになされたいと思ふのです。そういう姿がほんとうの国道の行政であるが、そのかわり都道府県道が非常におくれていいます。これはもう大臣も御承知のとおり、一級国道はよくつたが二級国道はおくれておる、都道府県道はおくれておる、市町村道などはまだ道路予定地のそのままだと言つてもいい姿です。だから、国に対するああいふ膨大な負担がなくなれば、自分のところの都道府県道のはうの仕事もうまくいくわけです。そういうことで、大臣は

国道が通れば地価が上がると言ひましたけれども、地価が上がるというのは全部の県民にあまねく与えることが、そういう仕組みの中から私はできると思ふのです。その点、先ほど来話が行き違つておるわけですが、いま大臣おっしゃつたように、来年度以降の地方財政の問題について努力をするというお話がありました。それは前進の御答弁だと思ふのでありますが、とにかくこの段階において管理體系は変えるのだ、しかしながらいままでの負担区分は正しいのだからそのまま踏襲するのだ、そういうことではなしに、今度二級国道がなくなつて全部一本化されたという機会に、今度の改正には間に合いませんでしたけれども、次の段階にぜひ地方負担を少なくも軽くするんだ、そういうふうな大臣のお気持ちを率直にこの際お話しをいたしたいと思ひます。

○河野国務大臣 御承知のとおり、国全体として道路を整備する、たとえて申しますれば道路公団によつて新設いたします道路、これらのものは全部使用者だけが負担をいたしております。地方も国も別にたいした負担をしないというふうなこともあるのでございまして、道路をこういふふうな大幅に整備しようという段階でございしますから、これを従来の負担率のままですと地方がこれについてこれかどうかというところについては、なお検討の余地があると思ひます。先ほど来るる御主張になります点について、実は私ばならぬ点があるのだという気持ちがありました。したがひまして、ただい

まだんだんのお話でございしますから、私といたしましてもさらに十分検討いたしまして、大蔵当局とも話し合つてみるということにいたします。

○安井委員 法案にわたる問題につきまして、あと二、三点伺つておきたいと思ひます。

第五条第一項の規定、路線指定に関する区分の問題でございしますが、今度新たに第五号で「国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市」という部分が加えられたと思ふのでありますが、これは具体的にどういふふうなことで認定をされるおつもりですか。

○尾之内政府委員 ここについておりますところの「国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市」と申しますのは、全国総合開発計画にいます開発拠点都市、また新産業都市あるいは工業整備特別地域、こういうようなところを意味しておるものでございまして、これらの都市が高速自動車国道あるいは第一号にいておりますところの国道の計画がない場合に、これらを相互に連絡する道路を認定しよう、こういう趣旨のものでございします。

○安井委員 つまり新産都市法とか低開発地域工業開発促進法の地域とか、そういうふうな法律に根拠のあるところだけをさす、そういうお気持ちですか。あるいはまたそういうふうな趣旨に準ずる地域も含めて考えているということですか。

が指定されるだろうということではございまして、必ずしも法律というものの拘泥しているわけではございません。ただ、そういうような地域は、法律で指定されるところも、されないところも、すでに大體国道があるかと思ひます。私どもは、むしろこれから開発されるべき新しい地域をこれによつて救おう、こういうふうな気持ちでございします。

○安井委員 第十二条の規定がこれは非常に重要になってまいりました。十二条の規定は従来は一級国道だけについての規定であつたわけです。建設大臣がやる道路とそれから都道府県知事がやる道路との区分が、従来この第十二条の規定で行なわれていたわけです。ところが、今度は二級国道の区分がなくなつたのですから、二級国道もすべてこの第十二条でクラシファイされる、こういうことになるわけでありまして、そこでこの政令の内容が実質的には変わつてくるわけはないと思ふのですが、いかがですか。つまり一級国道だけの時代の政令規定と、それから二級国道も含めた全体的な一般国道という形の中で適用される場合の政令と、変わつてこなければならぬと思ふのですが、どうでしょうか。

○尾之内政府委員 これは、本法の趣旨といたしましては、一般国道一本にいたしまして、そこになお二つの分類が残るということは適切ではないと思ひます。したがひまして、本法の趣旨としては、むしろ変わるほうがおかしいんじゃないか、こういうふうな考えはあります。したがひまして、この十二条は従来一級国道について考へておつたと同じような考へ方ではないか。ただし、現実には、先ほど来お話がござい

ましたように、急に二級国道を全部建設大臣がやるという事は、国側におきまして、また地方自治体側におきまして、いろいろの事情でそういう状態が十分整えられておりませんので、ある程度経過的にこういう措置をしていかなければならぬということ、これらとは別に、地方公共団体の長に行なわせることができる、こういうふうな仕組みをとったわけであります。

○安井委員 そこで、附則に、いまおっしゃったようなことを、当分の間、従来の都道府県知事の管理体制を残すという規定があるわけでありますが、その当分の間というのはいつごろまでにお考えですか。

○尾之内政府委員 これは本法の趣旨を早く実現するためには、一年でも早いほうがよろしいと思いますが、何ぶんこれだけの延長のものを一挙に持つていくことは、特に人員の点におきまして困難でございます。そういう態勢が整い次第移していくということであろうかと思ひます。また、これにつきましては、やはり各地方団体の意見等も聞きまして、円滑に移行することが必要であると思ひます。何年かかっているかという点につきましては、ただいままだ数字を申し上げる段階ではございせんが、少なくとも四、五年くらいは要するだろうと考えております。

○安井委員 こまかい問題になりますけれども、今度の改正規定で削られております、旧法の第十三条の規定があります。つまり都道府県の境界にかかるところにおいては、都道府県知事はあらかじめ協議をしなければいけないという規定があるわけですが、これは今度完全に削られていくのであります。こういう事例はないのでしうか。それとも必要がないということに削られているのですか。

○尾之内政府委員 今度は二級国道を一級国道並みに扱おう、こういう趣旨のこととございまして、一級国道におきましては従前からそういう方法でやっておるわけでありました。したがって、そういうふうな扱おうということは、規定の上におきましては、従来一級国道でやっておったようなやり方でいくということになるわけであります。

○安井委員 しかし、先ほどの御答弁で、四、五年残るのでしう、当分の間というお考えは、こういうトラブルは実際はないのですか、私よくわからないのですが……

○尾之内政府委員 これは経過的な問題でございますから、国がやる場合には、一級国道の方式によりまして、こういう規定によらないでやるわけでございますが、当分の間、県知事にまかせる場合には、事実上当然道路管理者が協議してやるということにならうと思ひます。

○安井委員 なくても大体いけるといふことで削除されたのですか。そういうふうにとるよりほかないと私は思うのですが、しかし、従来からあったのを削られるというには理由がなければいけないと思つたのですから、何ってまたわけでありました。

あと、問題はたくさんありますけれども、御要望もありますからしうけれども、先ほど奥野委員も、第五十二条の市町村の分担金の問題について触

れておられたわけでありました。都道府県の負担する費用のうち、受益の限度において当該市町村に対して一部負担をさせることができるという規定は、地方財政法の改正によりまして、実質的に無意味になつてゐるのではないかと、これを当然今度の改正の際に削除して提案をすべきではなかったか、削り忘れたとすればこの際修正すべきではないか、こういう御意見であつたわけでありました。私もそのとおりだと思ひます。ちょうど自治省の財政局長においでを願つておりますので、これについての自治省の御見解をこの機会に伺つておきたいと思ひます。

○柴田政府委員 私どももいたしましては、方向をたどるべきものだと考えます。ただこの問題も、現在地方財政法二十七条二の規定は、府県と市町村の間の負担区分を正す、こういう形から出ておるわけでございます。それをさらに五十二條の規定との関連を見てまいりますならば、やがては五十二條につきましても、二十七條の二と同じような方向をたどるべきものだろうと考えるのでありますけれども、そこまで考えてまいりますと、やはり地方制度調査会の答申にございまして、国、府、県、市町村、この三者をひくくするめ、一体負担区分をどう考えるのか、つまり、受益者負担思想というものをどう考えるのかというところに連なつてくるのではないかとしうような考え方を持っておるわけでございます。将来の問題といたしまして検討いたしたいと思ひます。

○安井委員 しつこいかもしれせんけれども、道路局長は地方財政法との関連を検討されたのでしうか。それとも検討が十分でなかったものでしうか。

○尾之内政府委員 五十二條につきましては、少なくとも現在の法律体系では矛盾をいたしておりません。しかも、五十二條は、国以外の、いわゆる国道以外の都道府県道についていへば、やはり現在も適用のある条項でございますから、そういう意味においては、法律的には問題はない。むしろ、先ほど来お話しのように、今後の問題としてどうするかという課題としては残るかと思ひますが、現在の法律体系としては別にそういう矛盾はない、こういうふうな思つて、今回の改正の中にはそういうところまで考えなかつたわけでありました。

○安井委員 具体的に負担をさせる場合には、都道府県が条例の規定をつくらせておそれるやうなものはないかと思ひます。そうでもないかと思ひます。負担を負わせるわけにはいかないとしうのであります。自治省はそれについて何か御指導されておられますか。

○柴田政府委員 この規定そのものにつきましては、従来からの慣行と申しますか、さうなことにゆだねておりました。これにつきましては特別の指導というものはいたしておりません。

○安井委員 ということは、先ほどの道路局長の御答弁も、財政局長の御答弁も大体似たやうなものでありますが、現在行なわれている市町村の負担のやり方はそれでいいとお考えなのではしうか。現実には、市町村段階ではこれが頭の痛い問題であるわけですが、財政的な裏づけがなくて、ただ上からおりてくる、しかし出さなければ仕事をやっ

てくれない、現実にはそういう形で建設省の仕事が押しつけられてゐるわけでありました。出さなければ、あなたのところではない、ほかをやりますよ、こつたやうなわけですが、そういう形で非常に強い圧迫になつてゐるわけですが、力の弱いところでは、私のところはとも持てませんからと返事をするとところも出てくる、こういう事態であるわけでありました。どうでしうか。この問題について、やはり地方財政の非常に大事な問題に現になつてゐるし、これから道路整備計画がどんどん進めば進むほど、問題が大きくなるやうな気が私はするわけですが、建設省並びに自治省の、この問題解決のためにどうすればいいか、そういうふうなお考えをひとつ伺ひたいと思ひます。

○尾之内政府委員 本質論は、むしろこれは自治省のほうかと思ひますが、私どももいたしましては、そういうやうな事実上負担させておる例が各所にあり、またそれらがまちまちであるといふことについては、一つの問題であると思ひます。これは先ほどお話ししたように、今後それらについて十分研究する課題であらうと思ひます。

○柴田政府委員 私どももいたしましては、お尋ねの問題につきましては、一体道路というものを何と考えるかという基本論と関連がある。地方制度調査会の答申等を見ますと、やはり道路というもののについての受益思想というものを否定しておるんじゃないか、そういう観点から、私どもは、むしろ道路行政というやうなものにつきましては、将来問題としては、やはり仕事をやることと負担の責任者というものの

を一致せしめるといふ方向をたどるべきものだろうと実は考えるのであります。ただ現状においては、この問題は、今回の道路法の改正案につきましても、建設省と申しますか、大蔵当局と非常に激しく議論の対立したところでございまして、現実問題として、国道につきましてもは受益思想といふものを存置しておる。したがって、また市町村道、府県道につきましても、受益思想といふものを存置しておる。ただ大きな規模のものにつきましても、財政的観点からだけ、地方財政法が受益思想を否定している、こういうことになっておるわけでありまして、将来問題として、やはり道路のような、国民全体の立場に立つて、あるいは国民経済ないしは国民生活全体の立場に立つて考えるべき問題につきましても、そこところはやはり受益思想といふものを存置して、複雑な負担関係といふものを存置しておくことは適当ではないんじゃないか、私どもはさように考えております。

○安井委員 それでは、この問題はひとつ宿題にしておきたいと思ひます。先ほど私は、国道は国がやっ、都道府県道は県が、市町村道は市町村が、そう言ったのですが、現実には国道の金を都道府県に持たせて、市町村にまで持たせているわけです。その市町村は現に一般の住民からもとっているわけですから、そういうふうな仕組みの公共事業なんというものは、私はちょっとおかしいと思うんです。やはり根本的にこの地元負担という考え方は考え直していただくなくてはならないと思ひます。ひとつ十分御検討おきをいただきます。

たいと思ひます。まだありますけれども、あと佐野委員の質問がありますので、私はこれで終わります。

○丹羽委員長 佐野憲治君。

○佐野委員 先ほど来、大臣といひうして今度の改正をしようとする理由がどうもすっきりしない。大臣が、どうも、述べてもしょうがないと思ひます。すけれども、一級国道、二級国道を一本化する、しかもその認定の基準なるものがほとんど不明確であります。現在の規定であつても、解釈と運用によつて十分やれるんじゃないか。両法律を比較したとしても、あえて新しく法を改正しなければならぬという理由を見出すのに苦しむわけです。同時に、やはり昭和二十七年の道路法改正は大きな改正だったと思ひます。機関委任事務にする、このような形式をとったといふことは、進歩の面もありまけれども、私は、二級国道と言われるものは、やはり逆に地方道として地方自治体の総合行政の中に含ませるほうが、地方自治の発展のためにも、あるいはまた地方行政そのものの立場に立つても、必要なことではなかったかとすら思われるわけです。しかしながら、そういう二級国道の管理権を中央に割奪する、しかも委任行為としてそのまま統制していく、全く理屈に合わない。一体何のためにこのような法改正をやらなくちゃならないかという点、やはり疑問を解くことができないわけです。現行のままだつてやれるではないか。しかも道路整備緊急措置法があるわけでありまして、あえて法改

正をしなくちゃならないという理由はない。もし必要とするならば、私は制度の問題じゃなくて、現に起こつておる、大臣が指摘されるような問題があるとするならば、その解決の道は、財政制度の中においてこそ幾つも出てくるのであつて、制度をいじくる、單なる法律用語を変えてみる、こんなことではほんとうの道路整備といふものはでき得ないんじゃないか。おそろく事務当局は、大臣の考えと違つて、私の指摘するような立場に立つて考えているならば、この改正の理由といふものを提出することに苦しんでおられるのがほんとうじゃないかとすら考えるわけですが、この問題はさておきまして、二、三お尋ねしておきたいと思ひます。

まず、この道路五カ年計画によりまして、ガソリン税が一兆五千億圓、国の一般財源が二千六百億圓、合せて一兆七千六百億圓になつておられるわけですが、この一兆五千億圓と見込んでおられるガソリン税で、昭和三十七年度の決算におきまして、すでに二十七億圓予算額よりも減額をしておる、こういう点が明らかにされておるわけですが、昭和三十八年度の決算もすでに明らかになつてまいつておると思ひますが、この場合は、一体幾らの歳入欠陥がガソリン税において出ておるか、この点をひとつ。

○尾之内政府委員 まだはっきりした数字は出ておりませんが、見込み数字で申しますと、約三十八億圓になるようであります。

○佐野委員 私どもの見込みでは、五十億圓くらいになるのではないか、かようにも考えるわけですが、す

でには昭和三十七年度の決算で二十七億圓、三十八年度で三十八億圓ですが、皆さんの見込みだと、そういう形が出てまいつておるのと、もう一つは、今度の予算委員会におきまして、田中大蔵大臣は、ガソリン税のうち、農業用のガソリン税に対しては前向きな姿勢でこの解決をする、こういう点を指摘しておられるわけですが、農業用のガソリン税は一体幾らくの間見込んでおられますか。

○尾之内政府委員 これも各方面で出す数字が違つておりまして、見込みの数字では七千億圓と申しますが、多い数字を申し上げますと、七十億あるいは百億といふ数字があつておるようであります。

○佐野委員 それは農業用ですか。それに漁業用がありますし、それからまた、道路に直接関係のないガソリン税は当然、そういう規定を置きます場合においては、やはり免除しなければならぬと思ひますが、そういうようなものを合わせますと、一体幾らくの見込みになりますか。

○尾之内政府委員 ガソリン税のうち、航空機用と、一般工業用のものはすでに除外されております。やはり数量として一番問題になっておりますのは、農業用でございますが、これも機械の台数、使用量等はつきり押えられませんが、大体やはり先ほど申しましたような七十億あるいは百億くらいの数字のものが問題になるようであります。

○佐野委員 そういたしますと、非常にガソリン税に依存をしておられるけれども、ガソリン税の中にもそういう見込み違いが出てまいりますし、ま

た、新しい法の制定によりまして、やはり狂いが出てまいるといふことになつてまいりますと、非常に問題が出てくるのではないかとすることも危惧するわけですが、たとえば、皆さんの五カ年計画の事業別規模、これは昨年の暮れに閣議で決定をなさつておられるのは、有料道路一兆一千億圓、一般道路が二兆二千億圓、地方の単独事業が八千億圓、合せて、四兆一千億圓であるわけですが、建設委員会のいろいろな議論をお聞きし、速記録を見てまいりまして、有料道路の一兆一千億圓で、現に縦貫道路その他の道路は一体どの程度まで五カ年間にやられるのか、いろいろな問題点が皆さんの委員会の中にも出ておることを、私は速記録において承知しておるのですが、それと同時に、二兆二千億圓の一般道路の場合におきましても、おそろくこの国会が終わつてからの閣議で決定なさると思ひますけれども、道路の種類別整備目標は大体できておるわけですか。

○尾之内政府委員 実は、この道路の種類別の事業量の配分は、まだたゞいま検討中でございます。申し上げる数字はございせんが、大体従前やつてまいりました五カ年計画の目標は、もちろんそういうものをのみに込んで今度拡大するわけでございますから、そういうものを含みわけでございますが、特に、新五カ年計画におきまして、一般道路事業におきまして舗装をなるべく早く完成したい、こういうような点を重点に置こうと思つております。そういう観点で申し上げますと、一級国道四十四年、二級国道四十四年、主要地方道におきましては四十五年

らしい舗装が一応終わるように、もっとも改良につきましても、別途また改良を加えなければならぬところがあるかと思ひますが、とりあえず現在の幅員で間に合はされるというところはそれで済ますことにいたしまして、そのくらの目標で舗装を終わらせたい、こういうような点を考えております。具体的には、一級国道、二級国道あるいは都道府県道に幾らの金を配分し、またそれによって何キロくらいの舗装ができるかということにつきましては、ただいままだ作業中でございますので、申し上げる数字を持っておりません。

○佐野委員 私率直に申し上げますと、そういう作業の状況なりいろいろ見ております、やはり心配になりますのは、有料道路でさえも現在の計画をほとんどはめ込むことができないという苦況に立っておられる。同時に一般道路の場合におきましても、一、二国の整備の状況を考えましても、まして、財政的にも非常に苦しくなつてくる。二兆二千億の一応の事業量そのものを進めていくためには、地方道に転嫁して行くのじゃないか。財源的に地方道をふくらますことによつて、實際上において二兆二千億というワタを確保する、こういうおそれがなかろうか。と申し上げるものは、皆さんの五兆円の道路五カ年計画を立てておられたその場合に、単独事業は六千六百億円だった。ところが大臣折衝の結果、四兆一千億円に、九千億円も減額になったのに、単独事業は六千六百億円のものが八千億円に、逆に一千四百億円はね上がってしまった。ちょっと考えると理屈に合わない。六千六百

億円要求されておったのですから、下がるのがあたりまえなのに、事業量を合わせるために八千億円になつてしまった。これと同じように、二兆二千億円という一般道路の目標を達成するために、結局現在のものにおいてはガソリン税なりあるいは国の一般財源の繰り入れが非常に困難だということになります、地方負担の中で問題を解決していく、こういう安易な方向がとられるのじゃないか、こういう点を心配するわけですけれども、その点はどうか。

○尾之内政府委員 全体の規模が予想より減つてまいりますので、おそらく国道にいたしましても、都道府県道についても、当初五兆円のとときに考えておつたものより窮屈になることは、これは事実でございます。したがひまして、地方におきましても、全般的にはやはりやりたいことが十分できないというふうな状況にならうかと思ひます。したがひまして、この際に、国がやるべき事業量を地方のはうへ持つていって、地方の負担が増す、そういうふうなことで、地方が困りになるといふようなことにはおそくなり得ないと思ひます。それよりむしろもつと地方道をやるようにというふうな御要望のほうが、いろいろ地域格差の点から多いのではなからうか、かように私も多量としては考えておりますので、御心配の向きはおそらくないだらう、こういうふうなことを考えております。

○佐野委員 私の心配というのは、そうじゃなくて、皆さんは、制度上の欠陥から道路法の改正をやるのだ、そしていろいろな問題を解決するのだ、と言われるけれども、道路法の改正によつて何ら問題が解決されるのじゃないか、より多く財政制度の問題がからんでまいっておるのじゃないか。皆さんは地域格差というのを言われる。しかしながら、それ以上に、財政上の問題からそういう数字的なつじつまを合わせるという方向へいって、逆に地方に事業量が多いから地域格差の是正に役立つだらう、こういう安易なやり方を私は非常におそれるわけです。それから、もう一つ関連しまして、舗装の場合におきましても、現道舗装を中心として三十九年度から出発される、この点もわかるのですけれども、しかしながら、現に局長も、先般の地方行政委員会の道路交通法の審議においてになつておつたのですけれども、あの中におきましても、今日の道路が交通事故の原因とみなされてゐる、そういうものは一体幾らあるのだという質疑が行なわれておるし、現在の道路そのものが交通事故の最大の原因をつくり出してきておる。いわゆる生活基盤を中心とする道路ではなくて、産業基盤を中心とする道路政策を強行された結果として、そうした道路そのものが交通事故の原因となつておるといふことが明らかにされてまいつておるときに、現道舗装をやつていくということになると、幅員の問題が出てまいりあるいはカーブの問題、交差点の問題、いろいろな問題が、スピードの上昇の結果として、なお加重してまいるのはないか、こういう点も一つ心配になるわけですから、そういう点に對してどういう御配慮をなされておるか。同時に道路法の中で、ガードレールその他を今度は新しく条文に入れたことはいいのですけ

れども、道路構造の中に入る付属物である照明灯——現在一、二国を見てまいりましても、街路灯、照明灯に對するところの管理者としての責任がほとんど果たされてない。道路には街路灯がつくものである、照明灯をつけるものである、そうすることによつて、交通の安全、円滑並びに生命を守るのだというのが道路の一つの目的でもあるし、そのために法に規定しておるわけですから、ところが管理者の責任が果たされてない、法を無視しておるといふことが出てまいつておるわけですから、そういう点に對して一体どのように考えておられるか。またあるいは道路整備計画の、具体的な整備目標を立てられる閣議の決定を得られるのは十月ごろだろうと思ひますが、その中に一体どういふ点を含めておられるのか、その点を参考のためにお聞きしておきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 前段の問題でございますが、舗装を伸ばすということについては、これはやはり全国各地の御要望でございます、それにこたへる意味におきまして、すみやかに文化的な路面をなるべく多くつくりたい、こういう趣旨でございます。一方それによりまして、自動車が多くなるのは早く走るので、事故が多くなるのではないかと、こういうことでございますが、これにつきましても、今回の法律改正の中にも一項目を入れております。交通安全施設というものを積極的にやりまして、そういう事故防止をはかりたい、こういうことであります。交通安全施設につきましても、先般の地方行政委員会でもいろいろお話がございました、私もそのように点を痛感いたし

ておりまして、できるだけあらゆる手段を講じて、そういう施設に對して配慮をしていきたいと思つております。五カ年計画におきまして、これらをどういふふうに見込むかということにつきましても、重要な項目の一つにいたしまして、ただいま検討いたしております。ただこれらはいろいろ事業の種類がございまして、立体交差あるいは歩道、横断歩道橋あるいは照明、標識、いろいろございまして、それらのやり方につきましてもまた、国がみずからやるもの、あるいは助成すべきもの、あるいは県あるいは地方自治体の単独にいたしますもの、いろいろございまして、それらを適当に指導しながら全体の効果をあげていく、こういうふうなことを考えております。少なくとも従前よりも加へまして、これらの施設の整備をはかりたい、こういうつもりで目下いろいろ作業をいたしておるところでございます。

○佐野委員 最後に、自治省の財政局長もお見えになつておりますので、いま私の質疑の中から、やはり心配な点としてなつてまいりますのは、国の道路整備計画の中におきましても、ガソリン税が歳入欠陥として決算面から出てくる、一般財源の繰り入れは非常に困難ではないかというふうな事情にあるときに、いまの五カ年整備計画を見ても、やはり一般道路の二兆二千億円の事業量のワタを維持していくためには、地方の地方道に対する負担というものが非常にふえてくるのではないかと、こういう点が予想されるわけです。それと同時に、八千億円という単独事業も、ことは

一千二百四十億円だったと思うのですけれども、こういう形のものが進んでまいりますと、大臣の答弁では、交付税によって何とかしていききたい、あるいはまた起債でも何とか見れるんじゃないかという御意見もあつたように思いますが、そこでそういう点において、そういう交付税そのものが、義務的経費の増大その他によって、非常に交付税のワタというものが狭まってきておるだらうと思ひます。この点から考えてまいりますと、単独事業並びに一般道路費の中に含まれておる地方道の負担額の増大というものが、一体どのように対処しようと考えておられるか。あるいはまた起債の面につきましても、道路の場合は起債が認められていないというのが現在の地方債計画だろと思うのですけれども、このような考え方に對しても、一体どのような態度をもって臨んでおられるか、この点も念のために伺ひておきたいと思ひます。

○柴田政府委員 私どもは、今日の道路行政の変化と申しますか、道路そのものの变化からいいますと、実は、道路計画の中の八千億の単独事業というものが自身もむしろ少ない。理想から言いますならば、もっと地方の単独事業が多くあつてしかるべきだといふぐあいに実は考へてゐるわけでありまして、しかしながら、現実の問題といたしましては、財源等の関係もありまして、そう多くを望むわけにはいかないと申ひます。しかし、今日の市町村道路というものの実態を考へてまいりますならば、国の国道と市町村道の格差というものは、昔に比へまして、交通機関の発達によりまして、非常に縮

まつてきております。そうなつてまいりますと、市町村道だからほうつておいてよろしいというわけにはいかないのでありまして、やはり市町村道の整備ということもまじめに考へていかなければならぬといふぐあいに考へております。そこで、そうなつてまいりますと、やはりあるべき単独事業の姿というものを描かざるを得ない。その上で、道路目的財源の再配分という問題も考へていかなければならぬといふことではないだらうか。また先行投資としての起債の部門につきましても、今日、お話のように、道路というものは、經常財源で支弁すべきものだと思へまして、ごく特殊な場合を除きましては、道路に對する起債というものは認められておりません。これは国の財源措置との関連もありまして、認めておらないのでありますけれども、国も地方も両方あわせまして、道路の急速な整備を行なうために、財源的に地方債というものをどう考へるかという問題は、将来、問題として検討していくべき価値が十分あるだらうというように私は考へておるわけでございます。いずれにいたしましても、道路目的財源の再配分という問題は、今後の問題といたしまして検討してまいりたい、また検討する価値がある、かように考へております。

○佐野委員 道路財源の問題に對する再配分なり、もっと本質的に、その問題をやはりきわめなければならぬのじゃないか。道路局長にお尋ねしておきたいと思うのですが、皆さん方が學術論文に書いておられるのでも、今日の日本の道

路は、たとへ四兆一千億円であつても、九割までは国の意圖する方向に持つていけるような法的な地位を与えられておる、こういうようなことを書いておられるし、私はまたそれがほんとうだらうと思ひます。道路整備緊急措置法によりまして、大臣がこれを決定するといふことになつておりますし、あるいは単独事業にいたしましても、やはり国道なり、あるいは主要地方道の改良とにらんで、単独事業も指示されてまいるのですから、地方が自主的に道路行政をやつていける幅というものは一割もないのじゃないか。ほとんど國の一定の方向に向かつて、地方もこれに奉仕——というのは語弊がありますけれども、していかなければならぬのじゃないか。そういう点からも、もっと地方における自主性——行政なり政治というものは、やはり人民に近づけば近づくほど健全になつてくる。いまの有料道路をめぐらるいろいろな公団の汚職なり腐敗事件なんてものも、やはりそういう一つのあらわれだらうと思ひます。そういう意味から考へてまいりましても、私いつも指摘するのですが、たとえば公営住宅のような場合には、市町村長から資料を集めて、これに基づいて計画によつて、大臣が決定する。いまの道路整備緊急措置法のように、地方との協力関係をほとんど法文からはずしてしまつて、おそれが決定するのだ、大臣が決定をしたら、これを地方団体に通知するのだ、こういうような立場をとつておられる。しかも、今日の補助金制度なり単独事業でさえも、國の産業基盤整備の方向に動員をしていかななくてはならぬ。生活基盤のために使う余裕とい

うものはほとんど残されてないといふようなことになつてきておるの、逆に地方道における格差の問題を表面に浮き彫りにさせてくる原因をつくつておるのじゃないか。だから、法改正の場合におきましても、その点に地方との協力関係、もっと地方の自主性、道路が持つておる総合行政としての地方行政の中における地位、人民の意思が積極的に参加される、そういう中から財政的にもこれを保障していくといふ考へ方を、ひとつ道路法の場合に根本的に考へていただきたい、こういう希望を申し上げまして、質疑を終わしていただきます。

○丹羽委員長 門司亮君。○門司委員 約束の時間が過ぎておりますので、一つ二つだけ聞いておきます。これはすでに十分審議されておつたことと思ひますが、要綱の中に書いてあります「国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地その他政治上、まだその下に書いてあります。これは何を意味するものですか。こういうことが道路の定義にあるといふことに、私はいささか疑問を持つのです。政治上というのとはどういう意味が含まれておるのですか。あとはわかりません。経済上なら経済上でもわかるし……これは政治路線ですか。○尾之内政府委員 いままでも、一級国道の指定の基準の中に同様な表現をされておまして、大体それらの性格のものを、今回の一号の中に取り入れたわけではございません。現在の道路法の条文では「その他政治・経済・文化上特に、こういうことになつておりますが、それを「政治上、経済上又は文化上」、こういうふうに言つただけで

ございまして、趣旨は現行法の五条と全く同様でございます。○門司委員 それが現行法の趣旨だとすれば、その次にさらにもう一つ書いてあるのですね。御承知のように、要綱の二のところに、道路と書いて、「重要都市又は人口十万人以上の市と高速自動車国道又は前号に規定する国道とを連絡する道路」、こう書いてある。こうなつてまいりますと、人口十万人以下の小都市は、いわゆる政治的にどうしても考へなければならぬ。私はなぜこういうことを聞くかといふと、かつて日本の道路行政の中の一審最初に書いてありました国道とは、帝都から師団司令部、軍司令部、県庁の所在地に通ずる道路を国道というといひ書いてある。この中に自衛隊の基地を書けば、きつちり昔のままになるのです。そういう含みがあるのです。自衛隊の基地といふことは書けないから、まあ政治上と書いておこうといふことですか。これを見ますと、ちょうど昔の道路規定の、いま申し上げました、師団司令部、軍司令部に通ずる道路を国道というといひ書いてある定義と全く同じ感じを持つのです。それでなければ、さつきから申し上げております、何かわからずの政治路線でも考へておるのですか。どうしてこういうことを書くのですか。

○尾之内政府委員 御指摘のようなことは全然考へておりません。むしろ、先ほど大臣が言われましたように、昔の県庁と県庁をつなぐといふような感覚を、どちらかといふと、取り除くといふような趣旨でつくつておりますので、いまお話しのような点を考へてはおりません。

○門司委員 これをいつまでも押し問答しておると長くなりますが、私は次の二号との関連について実はおかしいと思うのです。二号ではちゃんと十萬と制限してある。結局これ以下に通ずる道路と解するよりしかたがない。だから、政治性から生まれたいろいろな問題があると解するよりないと思ひます。

その次に聞いておきたいのでありますが、これはきわめて迂遠なことでありますが、近代国家としての道路の定義はどう解釈されておりますか。局長でも、政務次官でもよろしゅうござい

ます。○鴨田政府委員 非常に、見方によりましては広範な御質問でございまして、私がお答え申し上げるのはちょっと適切でないと思ひますけれども、なかなかむずかしいことばでござい

ますので、検討して、ひとつ答弁させていただきます。○門司委員 私がそういう迂遠のよう

なことを聞いておりますのは、日本の道路というものはあまりにも粗雑過ぎるということです。少なくとも近代国家における道路という定義がある限りにおいては、やはりかなりの大きな貨物の運べる、いわゆる舗装をされております、あるいは重舗装といひますか、それらのものを整備して、さらに側溝ができて、照明灯がついておいて、全く道路として完備された姿こそが、近代国家における道路行政の最も

き、雨の日はどうにもしようがない。こういうことが建設省でわからない

で、一体どうして道路行政が議論されておるのですか。私は、少なくとも近代国家における道路行政というものの根幹はそういうところに求められ、そしてその上に立った財政なり計画なりが進められるということがほんとうに正しいと思うのです。道路をつければ

つければなすだ。あとはどんなに悪くなろうとよくなろうと、そんなことは一切おかまいなしということでは、ある意味では道路予定地ということとは言えるかもしれない。しかし、完全な意味で道路とは言えない。今日の近代国家の觀念から言えば、道路予定地ばかりこしらえておるのか、あるいは近代

国家の道路を整備するのとかいうことについては、基本的な考え方が建設省にあつてはかるべきだと思ふのです。が、そういうものがなくして、漫然としてただこういう法律を出されるという

ことについては、いささか疑問がある。だから前段に聞きましたような、政治路線があるんじゃないかといううな気がするんです。完全にやられる

ですが、これはどういうことですか、

一体。○鴨田政府委員 御質問の点が実は私も把握できませんで答弁を申し上げましたことを、ひとつお許しを願ひたいと思ひますけれども、ただ近代の道路と申ししても、これはやはりいろいろ

な意味があると思ひまして、もし先生の言われましたとおり、舗装が完備して側溝ができ、しかも御質問の道路照明灯ができ、陸橋があり、立体交差があるのが近代的と称するか——近代

国家として、いろいろの国々を歩いてまいりまして、道路に差等がござい

ます。どれをさして言うか。われわれは少なくとも日本の財政力に従つて、しかも先ほど申し上げましたとおり一つのビジョンを持ちまして進んでいきたい、こういう考え方であることは間違ひございません。

○門司委員 そのくらのビジョンがあつて、そういう考え方だという抽象的な答弁でしたが、それ以上は、私はきょうは時間がありませんから求めません。もう一つの、道路行政についての基

本的な問題として聞いておきたいと思ひますことは、道路はそれぞれ性格を

持つております。いわゆる国が必要とする産業経済あるいはその他、さつき

言つたような問題があるかもしれない。しかし、それらのことは、地方に

対しましては、比較的その地方には関係の薄いものがないわけではござい

ません。逆に、国としては総体的にはあまり必要ではないように考えられる

が、地方にとつてはかなり重要な道路であるということが考えられる場合がある。この二つの問題をどう解決するかというところが、やはり道路行政の一

つの大きな問題だと思ふ。そこで問題になつてまいりますのは、先ほどから質疑応答を聞いております、財源の負担問題でいろいろ議論がされておる

ようでございます。私は、今日の道路行政の問題においても、地方に財政力が十分にあつて、そうして地方が道路

を十分に整備し得る力を、この機会に、こういう法案をおつくりになるなら

ば与えてもらわなければ、いたすらに国道だけがどんなにできてまいりま

しても、これに肉となりあるいは骨となつてくる、幹線に対する連絡の道とい

うものがきわめて悪い状態に放任されておつたのでは、全体の道路の運

用価値というものは非常に落ちなければならぬことはおわかりだと思ひま

す。その対策が一体この法律で何か講じられておりますか。これは国道だ

から国道だけだ、あと県道や市町村道はそちらでかつてにやれというやうな

お考えでこの道路法をおこしらえになつておるのか、その点がこの道路法

によつては明確でないのです。その点はどうなんですか。○尾之内政府委員 今度は、二級国道と一級国道を同じように扱おう、こ

う趣旨で、両者の差別を廃止するといふことが改正の要点になつております。国道と府県道あるいは市町村道とを、

どうい

うような

バランスで

整備してい

くかという

ようなこと

につきまし

ては、むしろ

これは五カ

年計画とい

うような実

行計画の内容

にならうか

と思ひます

。この法改

正によつて

そういうこ

とではどう

いうことだ

とではどう

いうことだ

とではどう

いうことだ

とではどう

いうことだ

とではどう

いうことだ

とではどう

昭和三十九年六月二十日印刷

昭和三十九年六月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局