

第五十一回国会 建設委員会 議 録 第十七号

昭和四十一年四月七日(木曜日)

午前十時四十二分開議

出席委員

委員長 田村 元君

理事 井原 岸高君

理事 廣瀬 正雄君

理事 川村 経義君

理事 逢澤 寛君

大倉 三郎君

山本 幸雄君

井谷 正吉君

山下 榮二君

出席政府委員

建設政務次官 谷垣 專一君

建設技官 尾内 由紀夫君

(道路局長)

委員外の出席者

参 考 人 (日本道路公団 宮内 潤一君)

理 事 (日本道路公団 熊本 政晴君)

専 門 員 熊本 政晴君

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二四号)

○田村委員長 これより会議を開きます。

国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

この際、本案審査のため、本日、日本道路公団理事宮内潤一君を参考人として出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

第一類第十二号 建設委員会議録第十七号 昭和四十一年四月七日

○田村委員長 御異議なしと認めます。よって、さより決定いたしました。

なお、参考人からの意見聴取は質疑応答の形式で行ないたいと存じますので、御了承願います。

質疑の通告がありますので、これを許します。下平正一君。

○下平委員 国土開発縦貫自動車道建設法の一部改正に関連をしまして、二、三問題点を御質問いたしたい、こう思います。若干、具体的に数字をあげての質問になりますので、それから、そういうおつもりでお答えをいただきたいと思ひます。

まずお伺いしたいのは、この道路問題に対する建設省、政府の基本的な姿勢といひますか、取り組み方について、若干お伺いをいたしたいわけがあります。参考にしたので、少し数字を明らかにしていただきたいと思います。五カ年計画、第二回目だと思ひます。たしか昭和三十六年度から始まって、今回の三十三年度ですか、二回目だと思ひますが、前回はこの道路五カ年計画にどの程度の予算をどう振り合ひでつくったのか、それから今回の五カ年計画の道路予算の内容、この二つの数字をあげてお示しいただきたい、こう思ひます。

○谷垣政府委員 御存じのように、政府のほうとしましては、いわゆる道路に關する長期構想といふものをすでに三十八年ですか、発表をいたしてあるわけでありまして、これは五十五年までに大体わが国の道路、国道及び主要地方道はほぼ完全に整備をいたしたい、もちろん自動車高速道路等もやっています、このときの計画がほぼ七千キロぐらいあったかと思ひます。それを約二十四兆円ぐらいの計画でやっていたといふ長期構想を発表したわけでありまして、もちろんこれはその後の状況によりまして、長期構想でございまして、改定をしていかなければならぬものも出

てくると思ひますが、そういうものを一つの考え方、の基準にいたしまして、それぞれの計画を立てておる、こういうことでございまして、

五カ年計画の内容に入ります数字その他は局長のほうからお答えをさせていただきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 道路計画は、実はいまの計画が第四次でございまして、

第一次は昭和二十九年から四年間やりまして、三十二年まで、この当時は有料道路事業あるいは単独事業が入っておりませんので、五カ年で二千六百億という規模でございました。

それから第二次五カ年計画は三十三年からでございまして、これは三カ年やりまして、三十三、三十四、三十五とやりまして、そのときの全体の投資は一兆円でございます。そのときには有料道路事業、それから単独事業が含まれております。

それから第一回とはちよつと比較になります。それから第三回目は第三次がいまお話しした三十三、三十六年から五カ年計画で四十年までということになっておったわけでございまして、この第三次五カ年計画の二兆一千億の際には、数字を申し上げますと、一般公共道路が一兆三千億、それから有料道路事業が四千五百億、残りの三千五百億が地方単独事業、こういうことになっております。

それからこの第三次五カ年計画も、三十六年、七年、八年とやりまして、現在やっております第四次五カ年計画に移つたわけでございまして、

第四次五カ年計画は、御案内のように全体の投資が四兆一千億でございます。三十九年から四十二年に至ります計画でございまして、四兆一千億の内訳を申し上げますと、一般道路事業が二兆二千億、有料道路事業が一兆一千億、残りの八千億が地方単独事業、こういうことになっております。

現在その第三年目をやっているわけでございまして、大体全体の進捗率は五二%ぐらいになっております。

以上のとおりでございまして。

○下平委員 ついでに道路局長に、ことしの建設省予算の道路関係分を、いまのような分類で数字をあげて御説明いただきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 四十一年度の道路事業の規模でございますが、公共道路、つまり一般道路で四千七百三十七億、有料道路で千八百八十九億、合わせまして六千六百二十六億でございます。このほかに地方単独事業がございまして、その四十一年度分が千五百八十億でございます。したがって、全体足しますと約八千二百億ぐらいになります。四兆一千億に対して本年度の投資規模は約八千二百億、五分の一でございます。

○下平委員 道路の問題は建設省の皆さん方の努力もありまして、国全体の政策の中でも重点が置かれてきて、相当道路整備が進んでいることは、私もこれを認め、また感謝をいたしておりますが、この道路整備事業の内容を数字的に少しこまかく検討をしてみると、道路の問題に取り組み姿勢として考えなければならぬ点が幾多出てきているような気がいたします。したがって、これらの点をこれから項目を追って御質問をいたしたいと思ひますが、すでに三、四人の同僚が質問をしておりますから、ある意味ではダブる点があるかと思ひますから、この点は委員長長のほうでも御了承をいただきたいと思います。

一つの問題点は、この道路整備の形というものが、だんだんと一般道路事業というものからはずれて、地方の単独事業、もう一つは有料道路というものに重点が置かれてきているのではないかと、こういうことが傾向として言えるのではないかと、思ひます。いま御説明をいただきました道路計画

を見て、三次の場合には二兆一千億圓、これが四次の場合の現在行なわれている五カ年計画は四兆一千億圓、大体事業量としては二倍——正確には一・九五倍であります。この道路事業費の中の割合というものはどういふ変化をしておるかということを見ても、第三次の場合には、一般道路事業費がいま御説明ありましたとおり一兆三千億、現行の五カ年計画ではこれが二兆二千億、このパーセンテージは一・六九倍になります。ところが有料道路事業というのを見ると、三次の計画が四千五百億、今回行なわれている五カ年計画が一兆一千億、倍率は二・三二倍くらいになっているわけであり、それからもう一つ特徴的に出ておきます問題は地方の単独事業であります。これが今回の五カ年計画の際には三千五百億、それが今回の計画では八千億圓と二・四二倍という最高の比率を示しているわけであり、この計画だけで一般国道あるいは中央道、そういうものの整備を全然考えないというわけにはいきませんけれども、いざにしてみればこの分配のやり方というものは、道路整備に対する基本姿勢として、有料道路と地方の単独事業というものに大きなウェイトをかけているのじゃないか、こういうことが言われるのじゃないかと思ひます。

これをもう少し内容別に分析をしてみると、この四次と三次の計画の中で内容を見ると、一般道路事業は前回の案では全予算の中の六二%を占めております。今回の五カ年計画を見るとこれが五四%、一般道路事業というものが前回の計画に比べて八%も低下をしているわけであり、ところが逆に有料道路のほうを見ますと、前回は二一%で今回は二七%、六%も増加をいたしております。また単独事業に至っては、前回の計画は一七%でありましたが今回は一九%、これもふえていくわけであり、こういう傾向を見ると、道路の整備というのに対して基本的な姿勢というものが、国の責任であります一般の税なり国の負担においてやる一般道路事業というものがだんだん減つていって、その肩がわりとして有

料道路というものが非常にふえてきておる、また地方単独事業というものが非常にふえてきているということが言えるのではないかと思ひます。

いま御説明をいただきました四十二年度の道路関係事業費——これは事業費であります、これで拾つてみても、顯著にそういう傾向が出ております。いま御説明のありました一般道路は四千七百三十七億圓でありますけれども、昨年は御承知のとおり四千八百三十三億圓であります。この事業費の伸び率は大体一六%増になっております。ところが有料道路のほうを見ますと、昨年の千五百三十六億圓に対してこれは千八百八十九億圓、二三%増という数字になっておるわけであり、さらに一般道路の中で国道だけをピックアップしてみますと、国道全体では昨年の千九百七十八億、これは二六%、伸び率はわずかに一%という状況になっているわけであり、地方道なりあるいは県の単独事業をとってみると、昨年の単独事業は千四百億、これは千五百八十億、一三%の伸び率ということになっているわけであり、

こういふふうに道路計画の三次、四次を比較してみ、さらにまた四次計画に基づく今年度の道路関係事業費というものを数字をあげて検討してみます。まずまずそういう傾向というものが顯著になっているのではないか、こういう気がいたします。私はあとで順序を追つて質問をいたしますけれども、こういう傾向というものは決して道路整備に対する国の取り組み方として正しいものであるのかどうか、こういう点が非常に疑問になってまいります。きのう、おとこの質問を聞いておりました、今度の第四次五カ年計画というものは、四十二年度、来年度で改定をするというふうな御答弁をいただいております。もしかりにこのように傾向が続いていくとするならば、いろいろの面で弊害が出てまいります。現に出ておる弊害もあとで御質問いたしますが、そこで、道路整備に対する基本的な姿勢について、こういう方向とい

うものは何か是正をしなければならぬのか。この道路整備に取り組む姿勢の問題として、一般国道から有料それから県単の事業に持つていっている、こういう点について、政府の基本的な考え方を伺いたい、こう思ひます。

○谷垣政府委員 御指摘受けましたように道路の問題は、これは有料というふうな道路でなくて、無料道路を国民が自由に使うというのがほんとうの行き方であることは、随時申し上げておる通りであります。これは原則的にそれがあるべき姿だと思つております。しかし問題は、現在の交通の非常な激増という問題に就いてどういふふうに対応していくかという問題があるわけでございます。先ほどパーセンテージでいろいろ御議論がございましたけれども、道路関係全体の絶対数の伸び方というものは、御存じのようにほかの部門に比べて相當著しく実は伸びております。有料と一般公共の問題でございますけれども、この根本には、異常な需要増に對する一つの対応策として、現在の財政状況でやっていたいかなければならぬ分野があるということ、一般公共だけの行き方では十分にはいかない切れないもの、また有料という制度においても使用し得る需要もあるわけでありまして、そういう場合には、これは一般の道路のほうにももちろん負担が少なくなつてくる、こういうことになるかと思ひます。交通緩和の上から申しますと、そういう状況も出てくるかと思ひます。そういうふうな意味合いから、いま申しましたように、原則として一般公共道路は国民に無料で渡すべきであるというたてまをとりつつも有料の問題が出てきておる、こういうふうな考へておるわけでありまして、国の姿勢をいたしましては、もちろん道路は一般の国民が自由に使えるような無料が望ましいということには変わりございません。

要部門の整備が漸次進んでおりまして、国道から地方道というふうに、漸次重点の置き方が幸いに変わつてきつております。ということは従来は国道の整備率が進んでまいつておる状況であります。現にこの四十二年度におきましては市町村道に對しても、従来あまり振り向けられておることの少なかった問題に對しまして重点を移行しつゝある。こういうことで漸次その中の重点の置き方が整備の進みまことに変わつてきておる、こういう現状でございます。そういう基本的な姿勢で進んでおるわけでございます。詳細な点につきましては補足をさせていただきます。

○尾之内政府委員 ちょっと補足をさせていただきます。

先ほど四十二年の一般公共道路、有料道路あるいは単独事業について、前年に比べて非常に有料道路あるいは単独事業が多いというふうな御指摘がございましたが、事実そのとおりでございます。ただ、五カ年計画の三年間、三十九、四十、四十一の進捗を見ますと、一番進んでおりますのは一般公共道路であります。先ほどのように一般公共道路は前年に比べて一六%でございますが、この三カ年の消化率は五六%になります。これに對して有料道路は、特に三十九、四十の消化状況がよくございませんで、かりに前年に對して二三%ふえましても、本年までの三カ年の消化率は四二%くらいにしかありません。つまり予定よりも少しおくれしておるということでございます。

それから単独事業でございますが、これは計画よりも進んでおりまして五四・四%、本年度の千五百八十億を實施いたしますとすれば、三カ年で五四・四%、こういうことになります。単独事業を当初この計画で八千億に見込みます場合には、ただいまお話しのように、従前の計画よりも非常に規模が大きくなつたということではないかと思ひます。あつたのでございしますが、しかしこれはこの計画策定当時、三十八年、九年、この時分の地方単独

特別事業債を出しております。その一千二百億の特別事業債のうちに五百九十八億、約六百億の財源を一般財源から落として、いわゆる交付税の算定から落として、そうして起債に振りかえておるわけです。これが大きな一つの問題になるわけがあります。つまり、地方の一般財源を少なくして、借金政策に依存をさせるという方向をとっておる。これは非常に大きな問題です。大蔵大臣が衆議院の全会議あるいは参議院の全会議で、一千二百億の問題については地方に心配かけないようにいたしますと言っているのだけれども、どういふう形で心配をかけないのかまきりわかつていながら、一、二、三、四と増やして、元割と見せやう

れ、一俵、米子相替するの、元利を見てやるのか、そういふような点が実は問題でございます。そこで、この一般財源を落として起債に振りかかると分、特に一千二百億を落として特別事業債について何か踏み切った考え方をしてやらぬと、地方の財政といふものはいへんなことになるし、道路などともやろうとしてもたいへん行き詰まる問題ではないか、こう考えられます。

そこで、私はいまおそくはないと思うのですよ。政務次官あたりは関係の次官会議等を開いていただいて、この一般財源を振りかえた起債につ

いてどうするか、地方財政のためにどうしてやるというめどを立てていただくことが、いま地方行政委員会における審議の段階等を考えても大事なことであるし、こういう公共事業を建設省が進めていかれるその円滑をはかるためにもたいへん大事な時点ではないかと思うのですが、次官の決意、お考えをちょっと聞いておきたいと思ひます。

○谷垣政府委員　地方財政の問題は、公共事業を促進させていきます上に非常に大きな問題です。また、ことしのように、特に公共投資の多いときには問題が多いことはよく承知をいたしておりましたが、千二百億の事業債の問題につきましても、前年から私たちも非常に関心を持って見ておるわけですが、財務省等のほうでは、これは安心をしてとにかくやっていけるようにする、こう

いう強い表明を地方知事会議等にも示しております。これを財務当局のほうとして善処してくれらるゝことと私たちは考えておりますけれども、実際問題として非常に重要な問題でありますので、今後ともその推移をよく見守りまして、建設省といたしまして、それぞれの意見を十分関係方面に申し述べたい、かように考えておる次第でございます。

○川村委員 お気持ちはわからぬでもありませんが、それくらいのお話ではどうもつかみどころがないような気がします。先ほど下平委員から、道路等について超過負担ではないか、こういう質問がありました。言うところの厳密の超過負担というものは、局長からお答えになったように、ないといへばいい。しかしやはり道路を建設していく場合に、住民等の要望が非常に強いということは当然でありますから、そこに予算を考へてみた場合には、千メートルあるいは二千メートル分しかできない。しかしどうせあと五百メートルやらなければならぬという場合の持ち出し負担というもの、これは現実としていろいろな形で、興事業であらうとあるいは市町村の事業であらうと、非常に多いわけです。そういう意味で道路というものは進められておる。そこで、そういうような現実を考へながら、しかもいま私がお尋ねしたような財政的な裏づけというものを考へるとたいへん心配になって、結局皆さん方がお立てになったこの道路はじめ公共関係の仕事というものが足踏みをするようになったらたいへんだ、こういうことを心配しておる。

そこで、いま次官からお答えいただいたような通り一ぺんのものではなくて、もう予算も参議院を通過して上がったのですから、予算審議の中でどうするかどうかということは大蔵省も言えないでしようし、またわれわれだってそこはちょっと遠慮したい気持ちはあるけれども、予算が通ったんだから一千二百億の一般財源を落として起債に振りかえた分についてはどうしてやるというふうな日鼻を明らかにすべきだと思います。そこで私が

次官に決意をお聞きしておるのは、よし、おれがきょうあすじゅうに結論を出してやる、こういうふうに立ち上がってもらいたい、こういうことなんだ。もう一度ひとつ……

○谷垣政府委員 この事業債の問題につきましては、大蔵省はことし限りの特別措置だという表現をいたしておるわけでございますが、現実に今年度限りの特別措置にいたしましたとしても、公共事業の進行に對しましてこれが非常な阻害を来たしておるといふ状況が出てまいりますれば、当然に私たち公共事業を推進しておる担当省といひましては、その措置を考へなければならぬ、こういうふうな考へておるわけでありまして、まだいまいだにどうこうというところまでは決意を持っておりませんけれども、しかし何と申しましても千二百億——もつとも二百億は単独事業のようでありまして、これだけの地方負担の問題があるわけでございますので、十分にその状況を注目して、そして公共事業の推進のために、このことが非常な渋滞の原因にならないように措置をしてまいりたい、かように考へておる次第でございます。

○川村委員 いまおことばがありましたので、もう一ぺん指摘をしてお聞きいたしますけれども、私が申し上げておるのは、いままでは河川とか道路とか港湾とか、こういうものの財政需要を見るときには、御承知のとおり交付税の中に見えておつたのです。それをこしは落としておるわけですから、言ひならば単位費用を落として振りかえておるわけですから、これは非常に大きな問題と私はさつきから言つておるわけです。

それからいま次官は、一千二百億円についてはことし限りの措置だと大蔵省は言つておるとおっしゃる。これは大蔵省がどう言つておるか知らないが、そんなことで進行すると思われぬのです。国が七千三百億の国債を発行した。国債はこしきりかといふとそれはそうじゃない。これは来年も出す。そうして転んでいけば地方では千二百億こし出したけれども、また来年は千五百

億、そういう政策をとらざるを得ない、こういう問題が実は出てくるわけです。それをこしきりだといふなら、来年はそういう借金政策でなくてどうするといふ財政が明らかにならぬと、これは次官、大蔵省がこつと言つたことをまづのみにして安易に考へていただいたらいへんかことになりまして、これに對する考へをもう一ぺんひとつ聞いておきます。

○谷垣政府委員 公共事業を推進する立場にありますが私たちがしましては、この地方負担の問題については重大な関心を持つております。今年度の四十一年度予算におきましては、財務当局が心配ないよう引き受けるということをやつております。したがしまして、今後具体的にどういふふうな手段をとつていくかという問題も含めまして、この状況を十分に私たちも注目に必要な発言をいたしたい、必要な相談もしていく段階がまいりますればやつてまいりたい、かように考へております。

○下平委員 この問題はこの程度にしておきますけれども、先ほど次官の答弁その他から、一般道路というものをやはり中心に考へていくのだ、こういうことを言ひましたが、道路局長のほうの答弁で、財源がないから困るのだ、だから有料のほうに、こういうふうにとれたのです。しかし私は、財源がないから困るのだ、財源はもうこれだけのものだといふことで考へていくということとは、政策として間違ひだと思ふのです。まず第一に道路というものはどうすべきかという政策を立てて、その上に財源というものが必要ならそこに考へてやるという考へ方に立たないと、どんなに建設省が一般道路というものを中心に考へるのだと言つても、財源のところで押えられてしまえば結局有料にいつてしまふのではないかと、結果的に言へば、だんだんこれは間違ひなく有料のほうに向いていきますよ、一般道路の整備という方向から、なるほど一級国道は四十三年度五カ年計画の場合には九七％できると書いてありますけれども、道路というものは国道ばかりじゃありません

から、実際に住民がしつちゅうり使つてゐるのはやはり地方道ですよ。市町村道ですよ。わずかに四メートル幅のところへ大型バスを無理して通してゐる場所がずいぶんあるのですよ。そういうところの道路整備をしていくためには一般の道路事業というものに重点を置いていかなければできっこないですよ。だから私は、財源がないから、したがらないからこうやるのだということではなしに、政策として一般国道というものを中心に整備をしていくという考へ方ならば、それに基づいての財源措置というものを政策として政府がつけるというこを考へていかなければこれは一向に改まらぬじゃないですか。これは道路局長は事務屋です。それから金でやるよりしかたがないと思ふのです。道路局長がどこへ行つて予算を見つけてくるわけにいきませんから、これは政務次官なり大臣なりの考へ方だと考へるのです。いふならば政府の基本的な考へ方がそであるならば、やはり一般財源というものを考へて一般道路整備というものを中心に進めていくという形をつくつてもらなければいかぬと思ふのです。

そこで、考へ方としてもう一ぺん、特に今年度から新しい五カ年計画を組むでしょう。その中にいま言つたような一般道路の整備というものを重点的に考へていくという考へ方が入るのか入らぬのか、この点を政務次官から御答弁をいただいで、次の質問に移りたい、こう思ひます。

○谷垣政府委員 道路は、これは一般の国民が自由に使へなければならぬ本来の性格を持つております。したがしまして、一般国道の整備を従にして有料の道路を優先するといふ考へ方は私たちが持つておりません。もちろんこれは財源全体、財政全体の問題がございまして、私たちの考へ方としては、一般道路というものを重点的に考へていく、その方針で進んでまいりたい、かように考へております。

○下平委員 次に、有料、無料の点について若干お伺ひしたいのでありますけれども、一般国道を中心に考へて、やむを得ぬ補完的なことを有料

です、そういうような考え方をちょっと聞きま
したけれども、今度計画をされました国土開発
費自動車道法は、これは御承知のとおり七千六百キ
ロですが、これを有料道路でやるということにな
るとたいへん問題が出やせぬかと思うのです。

〔委員長退席、廣瀬委員長代理着席〕

道路は御承知のとおり昔は一級国道が道路の最
上のものでありましたけれども、いまの道路法で
見るの第一番の順位として高速自動車道が一番の
最優先順位になっているわけです。したがってこ
れは国道の道路網の動脈だと思ふのです。この
動脈というものを有料でやるという考え方は、考
え方としてどうかと思うのです。この点が一つ。
それから実際に有料でやった場合に、二つの問
題点が出てくると思うのです。あとで具体的に数
字をあげますけれども、財源としてきわめて不安
定になりはせぬか、それからいまの輸送、国鉄な
り船舶なり飛行機なり、この輸送というものの対
して相当重大な影響を与えると思うのです。そ
こで考え方として、これから行なわれる国土開
縦貫自動車道建設法に基づく道路というものは私
はやっぱりなるべく無料にして持つていくという
考え方を立てなければならぬと思ふますが、すべ
ての国民が動脈として使う道路が全部有料だなん
という考え方は、道路に取り組む姿勢としてはほ
くは間違いだと思ふのですが、その基本的な点を
一言だけ聞いて、あとでまたほかの質問をします
から……。

○谷垣政府委員 有料にいたしますのは、これは
御存じのようにやむを得ざる点、先行投資等をい
たしましてやういふ、あるいは財源がそこでま
手が伸びないというやうなことが含まれてしま
うやういふ有料制をとっていくやう形になってお
るわけでありまして、それで有料制にいたしました
もこれは現在のやうな有料制でいいかどうか、こ
れはできるだけ早い期間に一般無料の道路に開放
していくやうな態度をとるべきでございまして、
し、あるいはまた現在の料金制度にいたしまして
もそれぞれの路線別の単独の建設費がペイするよ
うな計算をいたしておりますが、こういうやうな
行き方が、これからいわばそれほど交通量の多
ないところでも先行的に出していく道路をつく
ていくというやうなことになるかと、問題にな
ると思ふます。そういう点は、先ほど来話が出て
おりますやうに、当然に考慮していかねばなら
ぬ、あるいは一般国道の投入もしたがって考え
なければならぬというの、そういう点を言つて
おるわけにございまして、そういう問題につきま
しては今度新しい高速道路をつくり出す場合にも
十分考慮していかねばならぬと思つておりま
す。ことに新しい五カ年計画におきましてはそ
れも含めまして考慮せなければならぬ、こういう
ふうに考えております。

○下平委員 答弁、要領を……。私は了解できま
せんけれども、時間の関係もありますから次へ進
んでいきますけれども、道路公団の方に、多少事
務的な点ですが、若干お伺いしたいのでありま
す。

それは名神国道ですね、小牧から西宮ですか、
この営業収支というところとおかしいです
が、料金の状態、収支の状況というの、どんな状
態になっているのですか。おそらくペイするため
に何カ年で大体ペイをするという目標を立てて、
そうして一年間に大体このくらいの収入でだんだ
んどの程度伸びていくのだ、こういう計算があ
りだと思ふますが、その計画の概要と、全部開通
した期間はわずかでありまして、昨年七月
だと思ふますが、その後の実績、将来の見通し、
こういうものをちょっと聞かせていただきたい、
こう思ふます。

○宮内参考人 お答えいたします。

名神高速道路は御承知のとおり建設費が約一千
百四十八億、このくらいかかっております。これは
昭和三十八年度から二十五年度に償還をしよう、
こういう計画でございまして、したがって、も
ちろん時がたつにつれて交通量の増加があるわけ
でございまして、毎年毎年の償還計画があるわけ
でございまして、それを逐年どういふふうに進
んでいるかというところは、いま資料を持ち合わせま
せんのですが、要するに毎年毎年返済上がつてい
く、こういう形での償還計画を組んでおる。とこ
ろで建設省のほうから昨日、道路公団の現在営業
いたしております道路全体の収支計算書をお出し
してあるはずでございしますが、それで明らかとな
っており、名神高速道路は昭和三十九年度の決算にお
きましては、収入が三十九億六千万円、それに對
しまして支出、これは金利が一番大きいわけでご
ざいまして、七十一億、したがって三十一億
五千九百万の赤字という決算に相な
っております。これは三十九年度であります。それ
から四十年度は目下集計中でございしますが、大体
収入が年率で一三%くらい増加した見込みでござ
いまして、これよりは減る。そうして逐次それ
が向上いたしていきまして、終局的にはいまのと
ころ二十五年度の昭和六十三年には十分ペイでき
ることに相なり、またそうしなければならぬ、
こういうつもりで事業をやっております。

○下平委員 そういふ、あなた自信があるの。も
う少しこまかく聞きまされども、この数字は償
還計画というものは予定されているでしう。何
年度に幾ら、何年度に幾らと、その償還計画とど
のくらいの狂いがありますか。たとえば三十一
年度に収入が三十九億六千万円ですが、これは一
当初の計画では三十九年度にどのくらい見込み
つていたのですか。

○宮内参考人 お答えいたします。

昭和三十九年度では計画の大体六〇%くらいで
ございまして、

○下平委員 ことしの二月の料金収入を、ちょ
っと先ほどおたくにきていただく手続をしていな
かったものだから私が係官に聞いてみると、やつ
ぱり六三%だと言つておる。そうすると、計画
よりはるかに下回っているわけなんです。私は
この傾向が将来ずっと続いていくとも断言できま
せん。一説によりまして、名神高速道路の料金の
値下げをするということも聞いております。一
体、この計画の三分の二までいかない、こういう

ことになった原因はどこにあるとお考えなのです
か。それをちょっとお願いします。

○宮内参考人 現在の経営状況は御指摘のとおり
でございまして。この実態を見てみますと、開業し
てからまだ日がありませんで的確なことはどう
かと思ひますけれども、現在あらわれたところの
あとを追跡してみますと、乗用車は計画の倍程度
走つておる。ところがトラック類が計画の四割程
度しか利用していない。これが大きな差になつて
おる。

それからもう一つは、われわれとしては大体、
名神高速道路は御承知のとおり百九十キロあるわ
けでございまして、まあ八十キロくらい、一車平
均しますと、インターからインターへ出入りする
ものですから、各車がみな違うわけにございま
す。全線通るとは限らない。しかしそれを平均い
たしますと、まあ八十キロくらいは利用願えるの
ではないか、こういうつもりでおりましたところ
が、実際は五十五キロくらいというの、一つの型
になつております。そういたしますと、その車
種、通行台数の増減、乗用車がふえる、これは
料金が増えますから、その増減の影響、それから
距離が少し違つてきている。こういうやうなこと
から、ただいま御指摘のやうな数字が出ておる。
なお二月の例をお引きになったわけにございま
すが、実はことしの二月というの、非常に名神も雪
等が多くて相当閉鎖した日もございまして、ひ
とつこれはなるべく適当な機会に通年のものを出
して、また御教示を願いたい、このように思つて
おります。

○下平委員 お伺いしましたが、六三%くらいな
成績だ。理由はトラックが通らない。それから走
行予定が、八十キロが五十五キロで済んでしまつ
た。そういうことはわかりました、それはどう
してそんな形になったのか、御検討されているの
ですか。

○宮内参考人 いまの乗用車は多く行つていま
すから、問題ございません。それからバスもほぼ予
定どおりとは申しませんが、それからバスもほぼ予
定どおりとは申しませんが、それからバスもほぼ予

す。問題はトラック、特に大型トラックになるわけであり。この点につきましてはわれわれも苦慮いたしまして、公団独自の調査もいたしましたし、また学者グループ等に委託いたしました。その他のことで十分検討いたしました。

目下のところ指摘されておりますことは、この名神高速道路の利用状況を見ますと、ちょうど中間から少し向こうに栗東というところがございますが、あの栗東で国道一号と接続しておるわけです。インターチェンジですね。その栗東から西のほうはものすごく、一〇〇%以上に利用されているわけです。区間的に見ますと、栗東から一宮寄りが非常に利用されていない、こういう現象を生じております。そういったようなことをいろいろ考えてみますと、現在のところ名神高速道路がわずかに百九十キロ足らずというような短距離では、高速道路としての使命を十分に果たし得ない。妙な言い方ですが、逆に言いますと、高速道路というものは相当長距離なものであって、いわゆる一級国道のバイパス的な利用方法で現在走っているわけですが、そういうものを越えた大きなものでなくちゃならない。

〔廣瀬委員長代理退席、委員長着席〕
したがって、今後東名高速道路あるいは中国縦貫自動車道といったような前後の接続道が完備いたしますならば、これが非常に伸びていくだろう、こういうことがいわれております。

それから第二に、取引慣行、これは名古屋経済圏と大阪経済圏とのいろいろ調査をした結果でございますが、この取引慣行が、午後出荷するという慣行がございます。そういう関係で、どうも午後出荷したのでは、名神で多少時間をかせいだにいたしたとしても、余剰の時間、休養時間が出るという程度で、経済的な効果に直接結びつかない、こういうことが第二にいわれております。

それから同様のことが、路線トラック等においては、現在のところ料金は荷主負担ということになっておらないわけです。これが路線トラックを営業される方のほうからは、特に非常に問題があ

る。特に国鉄との競争、その他路線トラックの業界の競争も激しいようでございまして、そういう点が指摘されております。

それから最後に、この栗東以東というものにつきましては、御承知のとおり非常に大きな開発計画もございまして、工場等が進出した姿もこれはたくさんあるわけでございます。ところが、ちょうどこの名神が開通いたしましたところから、いわゆる経済が沈滞いたしました、これがフル操業に至らない。したがって、自家用のトラック等も十分には動いておらない。

以上のようなことがわれわれの調査及び学者のグループの検討の結果指摘されております。

○下平委員 たくさん理由があるでしょうけれども、トラックというものはほとんど、自家用もそうでありまして、路線トラックがかなりの量を占めておるのであります。高速道路を利用するということは、いまお説のとおり、トラックの場合には料金は荷主負担になりません。したがって、業者の負担でありますから、そうすると高速道路を利用することによって、何かもうからなければ通らないうわけですね。そうすると高速道路を通ることによってどういふ結果が出るかという、私、業者からちょっと数字をとって調べてみたのであります。――自家用車というものはほとんど観光やあまり採算的なことを考えなくて行く人が多いと思うのです。私も実は調査しようと思つて二回あそこを自分で車を運転しましたけれども、自家用車で行く人は料金のことはあまり考えないのです。問題は営業車なのです。そうすると高速道路を利用することによってこれはマイナスなのです。時間的には若干早くなります。たとえば名古屋―西宮間の名神道路を全部通つたと仮定いたしますと、普通トラックは二千二百円の料金をとられます。そうするとこの道路を走つておるトラックは、御承知のとおり、いまほとんどディーゼルカーであります、軽油であります。一体どのくらい軽油を使うかといふと、名神高速道路で名古屋から西宮までと普通の道路を使った場

合としては二〇%くらいしか量が違わないのです。どのくらい使うかという大体四十六リットル使っております。そうしますと、いまタンクローリーで業者は大量購入していますから、軽油の普通の公定価格は三十五円でございますが、実際の購入価格は大体三十円から三十一円ぐらいのものであります。そうすると名古屋―大阪間を走る軽油の屋というものは、金額に直すと千三百五十円でございます。これが二割余分にかつたといつたしまして千九百円でございます。これで一般国道を走つていっても行かれるわけです。ところが高速道路を利用すると、その上に二千二百円の料金が加算されます。これをガソリンの消費量に比べてみるならば、大体率にして一六〇%かかるわけであり。御承知のとおり路線営業車をしておる諸君は非常に過当競争であります。一つの国道に十八社も走つておるといふような実例もありません。したがって運転手に長距離運転をさせたり、あらゆる面で合理化をして、この競争にたえるために努力をしているわけです。その中で一番大きな費用を占めるものは何かと言へば、これは運転手の給料、ガソリン、車の消耗であります。ガソリンが倍近くかかるという計算になるわけです。名神国道を利用すればガソリンが一六〇%余分にかかる、こうなるのであります。激しい競争の中で、これでは利用しようたつて利用できないのであります。自家用車に例をとれば、自家用車のほうがもつと率が高いのであります。自家用車はこの間を通るのは大体十八リットルぐらいのガソリンを使つて千八百五十円、自家用車は大量購入しませんが、定価で六十円ずつとられるのです。そうするとこれが千八十円のガソリン代で通れるけれども、それが名神国道を通ると千八百五十円の料金をとられます。だからガソリンを倍使うということと同じことなんです。トラックの場合には一六〇%ですね。一倍半の燃料費が余分にかつてしまふ。これで通れとつた業者が通らないのはあたりまえなんです。これはおそらく名神国道が小牧を通り、ずつとき甲府を通り、中央道

につながつてくる、この距離になると約一万円近くかかるのです。こういう形では利用しようたつてしつこいと思ふのです。私はこういうところ

に一番の問題点があると思ふのです。経済の全体的な面からなると、確かに原因の一つでありましようけれども、この料金負担にたえかねていくというものが、実際は路線トラック、営業トラックが通らない一番の理由だと思ふのです。したがって、かりにこの料金を半分にしたとする――高速道路、舗装道路を通ると、一般の舗装してない道路を通ると、その場合の補修費の差はどのくらいか、四〇%くらいのものであります。一級国道はみな舗装してありますから、すくなくとも補修費についてはあまり変わりないのです。変わるの

は時間を短縮するといふ一点だけではないのです。そうしますと、いまきびしい過当競争の中で責められておる運送業者といふものは、ガソリン代が倍もかかるようなところを通れといつた通りつこいと思ふのです。これが実はもう一つ違った面でも出てきております。

御承知のとおり、いま一般の物資といふものが普通のトラックにほとんど転化されておる。生鮮野菜にしろ、調味品にしろ、こういうものがほとんどトラックに転化して行きます。その場合に、この料金の考え方、運賃負担率の少ない品物を積んだトラックは、幾ら料金を押さえて行きます。したがってこの料金について、実際通らないじゃないか、採算が合わないところは通りつこいという点を一体どうお考えになつていかうかというところが一つ。

もう一つは料金計算といふものを、先ほどちょっと質問不足でありましたけれども、有料道路という考え方になると、料金によってペイをするという考え方が出てくる。したがって道路というものを商品のごとく、投資をしたからペイをするのだという考え方に立っているから、料金計算というものが車種別一律なのです。たとえば一台のトラックで持つていくにいたしまして、運賃

負担率の高い、小さい品物で金額のうんと張るものを運んでいけば、運賃負担はきわめて軽くなりまされども、白菜を運ぶ、トマトを運ぶ、材木を運ぶ、こういう場合のトラックは、どんなことをしたって運賃負担、料金負担というものがたえ切れないのであります。だから有料道路で、これは二十五年なり三十年でペイをするのだという考え方に立つて料金算定をすることは、私は産業上、輸送上重大な問題が出てくると思います。したがって、これは道路公団から事情を聞きましてが、建設省当局として、いわゆる料金というものが非常に割り高になって、過当競争をやっている業者の中ではこの料金負担というものがたえかねて通らないのだということを一体どう考えているか。同じ料金にしても、積載荷物の料金負担率というものを全然考慮せずに、一台について幾らとやって、それでペイをするという考え方に立てば、一律車種別料金ということになるが、こういう点でほんとうに高速道路が利用されるのかどうか、この二つの点について、これは建設省当局の考え方を聞きたいと思います。

○尾之内政府委員 先ほど申し上げましたように、有料道路制度も特別措置法ができてからちやうど十年になります。その間一般有料道路もかなりあり、また、ただいまお話しのような高速道路の有料事業も始まったわけでございます。私もよくやってまいりまして、やはりこの十年間にいろいろ問題点を感じておるわけでございます。したがって、これからやってまいります有料道路につきましましては、たまたま新しい五カ年計画も改定の時期にもございまして、かなりいろいろな点で検討しなければならぬという点が基本的にあり、かかた建設費を償還するような従来の考え方ではないのかどうか、それから料金をきめていくという考え方ではないのかどうかという点については、やはり重要な検討課題であらう、かように考えておるわけです。簡単に申しますと、たとえば料金のきめ方がそういう償還主義の料金で

妥当であるかどうかという点について一応問題があると思ひますし、いまそういう点も御指摘のあったとおりでございます。したがって、むしろ道路が一般公共道路並みに利用されるというたてまえで、政策的に料金をきめていくべきではなからうか、こういう観点から有料道路制度も見直すべきではないかというふうに考えております。したがって、いまいろいろ御指摘がございまして、な点を私どもとしてもいろいろ感じておりますので、なるべく早い機会にこれらに対しての一つの答えを出してみたい、こういうふうに考えております。

名神高速道路につきましても、いまお話しのような点もございまして、また公団でも先ほどお答えいたしましたようにいろいろな角度から、民間の方も交えて相談いたしておりますけれども、ただいまの制度でありますと、どうしても限界がある。いまの有料道路制度が基本的には償還主義になっておりますので、たとえば料金を半額にして倍走してくれるかどうかということも、一つの想定をいたしてみても、そうはつきりした結論が出ておりません。したがってこれらにつきましましては収入が少なくとも減らない限度においてさしあたり何か対策を考えるべきではないかということも、ただいまこれについても別途検討いたしております。しかし基本的には、やはり有料道路制度そのものを考え直さなければならぬ時期にきておるといふふうに考えておりますので、できるだけ早い機会に私どもはこれについて一つの答えを出してみたい、こういうふうに考えておるわけでございまして。

○下平委員 先ほどの質問の中でも、わが国の有料道路というのは安易じゃないか、一般財源がないから有料道路をやれば、通る人から金をとればそれで道路できるじゃないかという安易な考え方、有料道路制度というものを考えることは危険であるし、間違ひである、こういうことを先ほど言ったわけでありまして、名神国道だけであいいう状態でしょう。名神国道は、御承知のとおり日

本の主要な経済圏を結んでいるのです。したがって交通量も相当多いわけです。これが中央道になり、あるいは中央道から向こうに行く今度できた新しい計画の道路ということになりますと、先ほどの意味の先行投資だということを言いました。が、ここではこんな形よりもつとむい形が出てくると思ひます。そうなりますと安易な、有料道路で料金とペイをするという考え方というもので道路問題に基本姿勢として取り組んでいくことは、いま道路局長の言ったとおり私は限界にきていと思ひます。したがって、これからおそらく第五次の計画を立てられると思ひますが、そういう点についてはよほど慎重な配慮をしていただかねとならぬじゃないか。これは大臣がお見えになれば、その点もう少し突っ込んでみたいと思ひますが、きょうは政務次官と道路局長ですか、この程度にしておきたいと思ひます。

もう一つ問題が残るのでありますが、この考え方からいくと計画にそぐを来たすと思ひます。たとえばいまの五カ年計画を見ますと、一般財源として受けた五カ年計画を見ますと、一般財源として二千三百九十五億、L Pとか揮発油とか譲与税とか、こういうものを含めましてはかに道路公団の借り入れ金というものは九千六百六億あるわけですから、これはいまの有料道路建設の考え方からいいますと、大体料金によつてペイをする。全部が全部とはわかりませんが、大体の考え方が料金をとつてペイをしてこれを返済するんだ、こういうことになっておると思ひます。そうしますと、いま名神道路で六三〇というようにことが続いていくとすれば、ここに重大な穴があきます。名神国道の建設費が千四百四十八億ですか、六三〇ということになる、三十九年度でも、どのくらいですか、おそらく五十億やそこらの穴があいていくのじゃないやありませんか。どのくらい穴になりますか。

○宮内参事 三十一億になります。

○下平委員 三十九年度で三十一億、それから四十年年度もおそらくびつくりするほど好転すること

はないと思ひます。年々歳々穴があいていくわけです。これが名神高速道路だけならよろしいのです。この次に予定されている地方にいく道路ということになりまして、この赤というものは相当な数字になりはしませんか。そうしますと料金というものの自体に問題点がある。同時に、その料金を基礎にした建設計画そのものに相当なひびが入ってくることにになりはしませんか。いまの御説明によりまして名神は二十年間でペイをする自信があるかどうか、私はそれは自信がないと思ひます。こういう点で、料金問題というものは単なる運賃体系とか物資の輸送、そういう交通問題に対して他の機関との関係等もあつて重大な問題を提起する以外に、道路建設の予算そのものに重大なひびが入りやせぬか、こういう気がいたしておりますが、次官はこの料金の問題についてはどうお考えですか。

○谷垣政府委員 名神の例は私たちが初めての経験でございまして、この問題については十分これを検討の材料にしなければならぬと思ひつております。しかし、いまお話しがございましたが、これが東名が開通するといふような状態になってまいりますと、また名神から東名というふうに一貫した長距離の交通道路ができるわけでございまして。そういうような状況も当然考えに入れながら、しかも名神の従来のデータというものを十分検討してまいりたい。その根本に、いまいろいろ御指摘になりましては、有料制度の根本的な問題、さらに道路計画全体において反省すべき問題があるいは出てくるかもしれない。それらを含めましてやってまいりたいと思ひますが、この名神のここ一、二年の結果だけでもにはなかなか即断できないものも私はあると思ひます。長距離輸送というものが本来の目的になっておるわけでありまして、ただ、ただいま御指摘になりましたような諸点、ことに普通の料金と普通国道を通りました場合の格差、ことにそれがトラック輸送の場合、これらの点は十分に検討いたしたいと思ひつております。

先ほど来お話がございましたように、大体名神の料金問題はとりあえず早急に結論を出したいと思っておりますが、現在の段階ではやはり収入の減があまりない限度でどのくらい料金を落とせるかということは一応考えてみたいと考えております。しかしいま御指摘の点は、もつと根本的な点を含んでおりますので、十分に検討いたさせていだきたい、かように考えております。

○下平委員 時間が切迫しておりますから、これ以上はまた機会を見てお伺いしたいと思っておりますが、いま次官の考え方、名神が東京まで来て、東京と京阪神地区が結ばれることになれば伸びるであろう、私は伸びないと思っております。国鉄の運賃とそれから船賃とこの高速道路を通る場合と、料金体系を検討した結果のあなたのお答えですか。もしそうだとすれば、これは数字をあげて質問したいと思っております。そうでない、感じでそうだとするならば、私はきょうは追及いたしません、ほかの輸送機関と高速道路ができたことによつて、これを利用する経費、料金、そういうものを比較検討した上であなたが延びればよいというふうだということをお答えなんですか。その点をちょっと聞かせてもらいたい。もし確信があつて他機関との比較ならば、私も資料を持っておりますから、それは間違いだ、こういうことを言いたいと思つてますが、その点、ただ感じでいいようぶだということなんですか。ちょっと聞かしてください。

○谷垣政府委員 それは詳しい検討をしてのこととさせていただきます。ただ長距離の問題になりまして、先ほど議論が出ておりますが、時間の節約がある単位になってくる。こういう点は経済的に一つのプラスになる点だと思つております。そのほかいろいろ問題が出てくると思つております。そういうことを考えて申し上げたわけで、これを詳細なデータで申し上げるわけではございません。

○下平委員 それでは、特にいままでの質問の中で、有料道路制についてはいろいろ問題点があつて検討しなければならぬということは建設当局も御認識のようですから、これ以上申し上げませ

ん。また何らかの機会があればもう少し詰めた考え方を伺いたいと思つております。ぜひこの有料道路制については、運賃制度の問題、物資の輸送、経済の流動の点から見ても、あるいは計画をすなおに進めるといふ点から見ても、まさに眼界にきておるのだ、こういう点だけはぜひ強く御認識をしていただきたいと思います。長距離になつたからといって、御承知のとおり西宮から東京までの間は、幹線を通ることによるのと新しい整備された国道を通ることによるのと新しい整備された国道を通ることによるのとそうしたいして時間差はないのです。それによつて利益を生み出すとすると、運転手が四人かかったのが二人になれば半分になるが、そういうデータが出ないので、おそろく途中で居眠りをする時間が多くなるという程度にしか出てこない。そういう点はあとで機会があつたら質問することにしたしまして、道路建設の基本的な姿勢というものは、一般国道に国費の制限のワケがあるというふうな考え方ではなくて、一般国道というものを整備して、ただで国民に使わせるといふ考え方をぜひ貫いていただきたい。それから有料道路制についてはまだまだ四、五問題点がありますが、その問題点を十分調査をしていただいて、検討を加えていただきたい。また結果が出れば私、質問をしたいと思つて

すみませんが、あとちょっと十分ばかり財源の問題で……

この間も質問しておりましたが、この道路計画の財源というものを、主として目的税だけにたよつて、この点が非常に私には甘いと思つております。たとえばこのガソリンの税ですね。これを相当金額見積もつておりますが、これからの経済見通し、あるいは輸送の形態がだんだん変わつてまいります。この中で建設省も、大蔵省がどう言つたからこれだけだといふふうに思つていないと思つております。ガソリン税の収入についてどういふ見通しを持っておりますか、それからその見通しの根拠、こういうものをちょっと聞かしていただきたいと思つております。大半の財源というものをガソリ

ン税に求めておりますから、二つの点で損がくる。一つは、有料道路の収入という問題点で、五カ年計画の中の料金収入というものは予算の中で二〇%を占めておるのです。この額全部だと見ると二二%です。その二二%を占めておる料金に損がくればこれも大きな穴になります。もう一つはウエートの高いガソリンの消費税というもののついでの見通しはどんな見通しであつたかはやつておられるか、その見通しの根拠というものをお知らせいただきたいと思います。

○尾之内政府委員 ガソリン税の収入につきましては、経済企画庁、運輸省、通産省、大蔵省、そういう関係省で長期的な見通しをつくつてやつておるわけですが、実はその見通しが三十六年以降少しオーバーであつた、こういう傾向になっております。

そこで、統計によりますと、税収入額で三十六年は大体見通しと実績が合つておつた。三十七年が〇・九八四、こういうふうで一応やや下回つておる。三十八年が〇・九八〇、三十九年が〇・九七六、こういうふうになっておりました。いま申しましたように、見通しの計画のカーブが少し過大であつたといふことが、実績と対比してわかるわけでございます。そこで、急にこの見通しが変えられるものでもございませんので、今後これらの見込みにつきましては、いま申しました関係省でさらに検討するであらうと思つております。したがって、税率の変更がない限り、特定財源としてのガソリン税、あるいは軽油につきましても同様で、大体もうきまつたものしか入らない。つまり一定の伸びをもつて見込む以外はない。そういうことになりまして残りの財源は勢い一般財源になるということになってくるわけでございます。国の持ち分としては一般財源になるわけでございます。経過的に申し上げますと、道路計画でガソリン税の税率を引き上げる際に、政府はそれに合するぐらゐの一般財源を投入しろといふような議論が再三なされております。私も一般財源ができるだけたくさんいただけることを期待はいたしておりますが、いまの五カ年計画

で先ほどお話したとおり二千三百億程度しか見込まれておりません。大部分がこういう特定財源にたよつておるといふのが実情でございます。したがって、今後この見込みはもう少し特別なカーブを描くわけにはいきませんので、結局ガソリン税としては入るべきものが入る。それは極端に過大なものをわれわれは推定することもできません。残りますのは、そういう一一般財源その他でどういふ方法で補うか、一つの財源をつくる方法の研究であらうと思つております。

それから、いまお話がございましたが、料金収入というものはそれほど大きなウエートを占めておりません。これはまだ、それぞれ開業してあります有料道路の年次ごとのズレがございまして、全体としては料金収入はそんなに大きなウエートを占めておりません。詳細な数字をちょっと手元に持つておりませんが、財源としては、まだ大部分が借り入れ金でまかなわれておるのが実情でございます。

○下平委員 時間がありませんから私の考え方を結論的に申し上げますけれども、ガソリンの消費量というものは年々伸び率が非常に鈍化しているのです。これは御承知のとおり、いま内燃機関のあれとしてはガソリンが少し高いのです。二十八円七十銭の税金を払つて、リッター当たり五十円から六十円ぐらゐのコストについてしまふ。したがって、これはほとんど軽油に転化しているのです。この数字はあとで申し上げますけれども、非常に勢いで転化しているのです。これは燃料費が五分の三で済むのです。先ほど言いましたように、路線トラックあるいは路線外のパス、こういうものは燃料費の高い低いということが一つの勝負のポイントになっておるのです。したがって、御承知のとおり、いま日本の自動車産業の製造の経過を見ても、もう軽油、ディーゼル化といふものは非常に勢いで進んでおります。従来は大型トラックしかディーゼル化していません。あれはプラグがありませんから、圧縮して燃発させますと音が非常に大きいのです。それできつており

ましたが、最近競争が激しいものですから、燃料費を幾らかでも少なくしようという傾向になってきて、最近、皆さま方も御承知かもしれませんが、けれども、いすゞでは小型トラックまでもディーゼル化しておるのです。したがって、消費量を見るとこれは非常な差が出てきておる。たとえば昭和三十六年にはガソリンの伸び率は二三・八%であり、三十九年には四・八%に伸び率が落ちておるのであります。そのほか、軽油の伸び率を見ると、昭和三十六年から二九・四、二五、二三・七というふうに非常な伸び率を示しておるのです。したがって、このガソリン税に大きなウエイトをかけて道路予算の収入を組むということはいへん危険な状態があるのです。だからそういう傾向は新しくこの予算面でも出ていってほしい。たとえばいただきました道路整備特別会計予算説明資料を見ると、昭和四十年では三十八億円の調整額を計上してマイナス計上しておるわけですが、それから四十一年度には五十五億七千九百万円のマイナス調整をしておる状態なんです。したがって、この新しく組まれる五カ年計画の中で財源措置としてどうしてもこういうものにたよっていくことは——伸び率はあんまり変わらぬと言います。これは通産省の見解であります。そうしますと、勢いこの計画を進める面において予算に計上した、二年たつてみたらとり過ぎたから予算から返さなければいかぬ、こんなことをやっていただのではとても計画はできないと思います。したがって、この目的税であるところのガソリン税についてはよほど慎重な検討をしてもらわなければいかぬ。同時に、これはそういう面からいっても新しく目的税をつくるということもなかなか問題点があると思いますから、やはり新五カ年計画の中では一般財源というものをふやすような措置をぜひとっていただかなければならぬのじゃないか、こう思います。

それからもう一点だけ。世銀の借款がこれに入ってきておるのです。今年度はいまままでにどれくらい道路に入っていますか。

○尾之内政府委員 世銀関係は、今年度は道路公団関係が百十六億、首都公団関係が二十四億、阪神公団関係が二十二億円でございす。全体で百六十二億円でございす。

○下平委員 今年度予算にも組んでおられるのですが、世銀の借款等についても私はだんだん悪くなると思うのです。というのは、世銀の借款は国鉄も新幹線のときに受け入れておりましたし、かなり受け入れておりましたが、やはりペイするという見込みがないと、なかなか世銀借款を受け入れるということとはむずかしいと思うのです。そうしますと、これはわずかにいえるわけでありまして、けれども、百億なり二百億なり、私の調査ではいまままでに二千幾ら、約三千万ドルですが、かなりの金額が入っていると思いますが、これからつくっていくとする高速道路、これはさっき次官も言いましたとおり、おそらく商売的に料金はペイするということとは考えられぬと思うのです。したがって、世銀借款というよりなものに期待するということもなかなか困難ではないか、こういうことになると思います。

時間がありませんから、この財源措置については、いま言いました二点、一つは料金制度の問題、一つはガソリン税の伸び率等の問題から、やはり新五カ年計画の中では相当検討をしてもらって、その検討の結果というものは、一般国道というものの整備は国費でもってただ通行してもらおうのだという考え方と、こういう目的税その他にたよるといふことではなしに、一般財源をもう少し出して、十分国の政策面として考えていただくということがどうしても必要ではないか、こう思います。

時間がだいぶん経過しましたから、いまままで申し上げましたようなことで、新しい五カ年計画ができれば、またそのおりにそのできたものについて御質問をすることにいたしまして、残余の二件ほどありますが、時間がありませんから、あとは大臣が来たときに大臣にお伺いすることにしまして、きょうの質問はこれで終わりたいと思います。長

い間どうもすみませんでした。

○田村委員長 この際、おはかりいたします。

ただいま議題となつております本案審査のため、来たる十三日午前十時三十分より、日本道路公団当局の方を参考人として本委員会に出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○田村委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

なお、参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願うことといたします。

次会は来たる十三日水曜日午前十時より理事会、十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十二分散会

昭和四十一年四月十三日印刷

昭和四十一年四月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局