

第五十八回国会 参議院建設委員会 會議録第七号

昭和四十三年三月二十八日(木曜日)
午前十時二十八分開会

委員の異動

三月十四日	大森 久司君	補欠選任	木島 義夫君
三月十五日	大森 久司君	補欠選任	大森 久司君
三月二十一日	木島 義夫君	補欠選任	大森 久司君
三月二十二日	山内 一郎君	補欠選任	大谷藤之助君
三月二十八日	大谷藤之助君	補欠選任	山内 一郎君
辞任	奥村 悦造君	補欠選任	船田 謙君
辞任	鈴木 一弘君	補欠選任	浅井 亨君

出席者は左のとおり。

委員長	藤田 進君
理事	稲浦 鹿藏君
委員	内田 芳郎君
	山内 一郎君
	大河原 次君
	大森 久司君
	中津井 真君
	船田 謙君
	沢田 政治君
	瀬谷 英行君
	田中 一君

国務大臣

建設大臣	保利 茂君
国務大臣	官澤 喜一君

政府委員

経済企画庁水資源局長	今泉 一郎君
建設政務次官	坂谷 忠男君
建設大臣官房長	志村 清一君
建設省計画局長	川島 博君
建設省都市局長	竹内 藤男君
建設省河川局長	坂野 重信君
建設省道路局長	義輪健二郎君
建設省住宅局長	三橋 信一君
建設省営繕局長	横山 正彦君

本日の会議に付した案件

- 理事の補欠互選の件
- 水資源開発公団法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
- 治山治水緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
- 道路整備特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(藤田進君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

理事の補欠互選についておはかりいたします。山内一郎君が去る二十一日委員を辞任され、翌二十二日再び委員に選任されましたが、この委員異動により理事に欠員を生じましたので、この際、その補欠互選を行ないたいと存じます。互選は、投票の方法によらないで、委員長にその指名

を御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認めます。それでは理事に山内一郎君を指名いたします。

○委員長(藤田進君) 水資源開発公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。政府から提案理由の説明を聴取いたします。官澤企画庁長官。

○国務大臣(官澤喜一君) 水資源開発公団法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び概要を御説明申し上げます。

経済の発展及び国民生活の向上に伴う水資源の総合的な開発及び利用の合理化の必要性に鑑み、全国的に重要な水系の開発に当る水資源開発公団に、従来、木曾川水系及び豊川水系の開発に当たりました愛知用水公団を統合し、その技術及び経験を高度に活用することにより、今後水資源開発事業を総合的かつ効率的に施行するため、今回この法律案を提案した次第であります。

本法律案は、このため、愛知用水公団を解散して、その一切の権利及び義務を水資源開発公団に承継させるとともに、水資源開発公団の業務の範囲等を改めようとするものであります。

以下、本法律案の内容の概略を御説明申し上げます。

第一点は、昭和四十三年十月一日をもって、愛知用水公団法を廃止するとともに、愛知用水公団を解散し、同公団の職員、雇員、関係及び国際復興開発銀行の借入金を含めて、その一切の権利及び義務を水資源開発公団に承継させることとしたことであります。

第二点は、愛知用水公団から承継する愛知豊川用水施設の管理その他の業務は、水資源開発公団

が行なうこととし、同施設の建設費の賦課徴収等については、愛知用水公団の例によることとしたこととあります。なお、同施設の管理その他の業務の主務大臣は、農林大臣といたしております。

第三点は、水資源開発公団が行なうかんがい排水にかかると業務に關し、愛知用水公団の例により、関係者間の権利調整等について、土地改良法の規定を準用することとしたこととあります。

その他この統合に伴う所要の経過規定を定めるとともに、関係法律に所要の改正を行なうこととしております。

以上が、この法律案の提案理由及び概要であります。何とぞ慎重御審議の上、御可決あらんことをお願いいたします。

○委員長(藤田進君) 本案に対する質疑は、後日に譲ることといたします。

○委員長(藤田進君) 治山治水緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。保利建設大臣。

○国務大臣(保利茂君) ただいま議題となりました治山治水緊急措置法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

政府におきましては、現行の治山治水緊急措置法に基づき、昭和四十年年度を初年度とする治山事業五カ年計画及び治水事業五カ年計画を策定し、これにより治山治水事業の計画的な実施を推進し、今日まで相当の実績をあげてまいりました。しかしながら、この間、目ざましい経済の成長、異常な災害の発生等に伴いまして、計画事業の大幅な繰り上げ実施、計画外事業の緊急施行の必要が生じたのであります。また、近年国土の利

用開發が著しく進展し、被災のおそれのある人口、資産が急速な膨張を続け、また各種用水需要が急激に増大している事態に即応いたしまして、治山治水事業を強力に推進することが緊要となつてまいつたのであります。

このような情勢に対処するためには、現行五カ年計画を改定し、新たに昭和四十三年度を初年度とする治山事業五カ年計画及び治水事業五カ年計画を策定することにより、治山治水事業を緊急かつ計画的に実施して、国土の保全と開発をはかる必要があるものであります。

以上が、この法律案を提出いたしました理由であり、次に、この法律案の要旨について御説明申し上げます。

第一に、ただいま申し上げましたとおり、現行の治山事業五カ年計画及び治水事業五カ年計画を改定して、新たに昭和四十三年度を初年度とする治山事業五カ年計画及び治水事業五カ年計画を策定することとしたしました。

第二に、新たに治山事業五カ年計画及び治水事業五カ年計画が策定されることとなるのに伴ひまして、国有林野事業特別会計法及び治水特別会計法の所要の改正をすることいたしました。

以上が、この法律案の提案の理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、御可決くださいますようお願いいたします。

○委員長(藤田進君) 本案に対する質疑は、後日に譲ることいたします。

○委員長(藤田進君) 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。

○政府委員(養輪健二郎君) ただいま議題となりました道路整備特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、その内容を逐条的に御説明申し上げます。

まず、第八条第一項の改正は、第八条の二の規

定の新設に伴ひまして、形式的な字句の修正でございます。

次に、第八条の次に新設いたします第八条の二の規定でございますが、これは、第八条の規定による建設大臣の許可を受けて有料道路の建設を行なう道路管理者である地方公共団体に對し、国が、その建設資金の一部を無利子で貸し付けることができる根拠を定めるとともに、この貸し付け金の償還方法は、別途政令で定めることとしたものでございます。

次に、第九条第一項の改正は、第八条の二の規定の新設に伴う形式的な字句の修正でございます。

最後に附則でございますが、第一項は、この法律の施行期日を昭和四十三年四月一日とする旨の規定であります。

第二項は、道路整備特別会計法の一部を改正するものであります。まず第一条第一項の改正は、この法律の本文の改正により行なわれることとなり、まず国の貸し付けの対象事業は、道路整備緊急措置法に基づき道路整備五カ年計画の対象事業でありますので、この貸し付け金に關する国の経理を、他の五カ年計画対象事業の場合と同様に、道路整備特別会計において処理することができるようにするものでございます。第三条の改正は、この貸し付け金の償還金を道路整備特別会計の歳入とするようにするものでございます。

以上、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、逐条的な御説明を申し上げた次第であります。

○委員長(藤田進君) これより質疑を行ないます。

○田中一君 現在地方公共団体が行なっている有料道路は、どの程度ありますか。

○政府委員(養輪健二郎君) 現在特別措置法によりまして地方公共団体が行なっております有料道路といひましては、三十三路線ございまして、三百三十九キロございまして、さらに現在工事中の

ものが十八路線ございまして、二百二十九キロございまして。

○田中一君 これはおおむね、目的はどういうものになつておりますか。

○政府委員(養輪健二郎君) 目的といひますと、やはりこれは特別措置法に基づきます有料道路の、本来の有料道路にできるというものの条件がございまして、といひますのは、非常に当該路線を有料にすることによつて、通行者、利用者が非常に利益が多いような場合とか、そのほかの代替路線のあるような場合、こういうものに該当しておるものでございまして、さらに内容を言ひますと、非常に産業的なもの、観光的なもの、そういうものがございまして。

○田中一君 現在ある、たとえば地方道を改修しない、整備をしない、こうした新線の有料道路によつて交通をまかなつておるといふような事例があるのではないかと申すのです。たとえば、予算の点ばかりではなくて、いろんな困難な面がある。これに依存して、将来はそれを無料に公開すれば、県道なら県道に持つていくのだという考え方で申す計画している道路もあるのではないかと申す。そういう点はどういふふうになつておりますか。

○政府委員(養輪健二郎君) 地方公共団体で行なつております特別措置法に基づきます道路につきましては、これは本来道路法上の道路になつておりました。道路の種類が、県道、市町村道といふような種別がございまして、このほかにいわゆる道路運送法でやられております道路につきましまして、これは道路法上の道路でございまして、県道とかそういう種別はございせん。これにつきましては、あるいは先生のおっしゃいますように、将来無料で開放するといふような規定もございせんが、将来は県道として当然必要なものになれば、道路管理者がそれを何らかの形で買い取るとか、こういう形で、県道その他の認定があり得るものだというふうに考へております。

○田中一君 並行線とまでいひわなくても、やはり起点から着点というものが、同じような道路が地方道についてある。それを整備するのが先の方に、有料道路でまかなおうといふような傾向があらませんか。

○政府委員(養輪健二郎君) やはり本来の道路というのは、無料が原則だと私は考へております。そういう意味から言ひますと、やはり現在の県道を改修しないで、別な路線を有料道路としてやっておるといふような案になつておるのにはございまして、やはり有料道路の本来の目的が、地方道路の整備を促進するといふことでございまして、やはり一つの県道を公共事業として改修いたします一般道路事業が不足いたしますと、そういうような有料道路として早く通行ができるようにして、それに料金をとつておるといふ例はございまして。

○田中一君 五カ年で事業費が二百億、それに對する貸し付けが三十億といふことに一応想定、計画されておるようでありまして、この程度の無利子の貸し付け金で、従来の三十三路線並びに現在やつておる十八路線、おそらくこれによつてどのくらい地域社会の開発といふか、利益をもたらすような計画が達成されるかといふことを考へると、非常に、何がために四十三年度の予算でも一億だ、どの路線に幾らを出そうとするのか。かりに現在出ている十八路線といふものに對してこれをを行なうとするならば、これはおそらく新規の事業に行なうか、それからいふけれども、何路線に對して幾らずつやるのか、こういうことを考へると、実に情けなやうなものであつて、ただ地方公共団体の利益になるのは、その金利が無利子といふところに魅力がある。地方債でも不可能ではないわけですね。一億円程度のものを無利子で貸して、どういふ効果と、それから地方公共団体がそれに対する意欲ですね、それをかき立てるのかといふことを考へると、どうも目的がどこにあるのかといふことに対する疑問を持たざるを得ないのです。その点はひとつ建設大臣どう考へ

になるか。

○国務大臣(保利茂君) 田中さんの御指摘のように、一般地方道の整備改修を急ぐということが非常に大事である。そこでたまたま並行線みたいなものにこういうものやるといふことは、本筋のほうの手抜かりになってくるのじやないかということ、運営上非常に注意を要することと思ひます。注意してまいりたいと思ひます。

なお一億円の予算を計上して無利子融資をするということ、一体どれだけの効果が期待されるかという御懸念はごもっともだと思ひますが、大体は、有料道路としていままでやっておられるのは、みな起債、地方債でやっておられる。それと道路公団でやっております有料道路の資金の金利とは、やっぱり地方債のほうが高くなっております。せめて地方開発の上からいって、県の有料道路を構築しようという場合に、まあ道路公団でやっております有料道路の金利程度には、国として御援助することが妥当じやなかろうかというようなことで、大体この無利子融資をすることによりまして道路公団並みの金利に薄めるといふ効果がございします。それ以下というわけにはまいらぬ。大体おしなべて、そういう事業量を想定して運営をしてまいりたいというようなことがねらいになっております。

○田中一君 たとえ一億の金利といつても、年六分五厘ならば六百五十万です。六百五十万が、一つの路線に一億を投入すると、これが早期完成することによって経済効果が非常に大きいのと、あるいは地域社会の開発なり安定なりに資するのだといふならいざ知らず、いままでの三十三路線、今度が現在十八路線、一体これは、一億はどのくらいの路線に配分しようとするつもりでいるのか。私は一本ないし二本というものを急速にしなければならぬのだということなら納得がいくものが感ぜられるのですが、これが十七や十八の路線にこれを配分して、結局ねらうことは、このような意欲を有料道路というものをつくって、そ

うして地方財政を多少とも救いながら所期の目的を達するのだというこゝろならいざ知らず、おそろくこれは一年でもって完成しようという道路は一つもないでしよう。やはり五年なり六年なりというもので、長期の計画でなければならぬものだと思うのです。現在やっておる十八路線、二百二十九キロ、これが単年度で全部完成するものだといふものじやなかろうかと思ふ。そうすると、どういふ目的でそれをやろうとするのか。たとえば、いいですよ、佐賀なら佐賀にずいぶんひどいところがございします。たとえば何とていうか、日本海側と、妙な地域ですけれども、一本やるのだといふなら、早期に一本なら一本、二本なら二本順位をつけてほしい。重要度によって早期完成させるのだといふことによつて運用するならばいいと思ふのです。ただ、ばらばらとおわんの中にゴマをまいたように、そんなものじや意欲がわかないのです。利益は何かという、無利子と有利子ということだ。利子つきと無利子ということだ。それを一億まるまるもつたつて六百五十万だ。これだけが浮くのだといふことになる。そうすると、地方財政が豊かになるところは、必要によつて自分で地方債で有料をやつたところもあるやうと思ふのです。どのくらいの効果があるか。じや、このいまのこの一億をどの何路線に配分しようといふ考へでおるのか、ひとつ説明してください。

○政府委員(兼輪健二郎君) ただいまの、ことしの一億をどういふやうな形で配分するかという問題につきましましては、現在いろいろ検討しておりますが、まず候補の路線として、大体ことしは六本ぐらゐを考へたいといふことでございまして、まず一番大きな事業でございします熊本県の菊池から阿蘇へ行く道路、これは総事業が約三十一億ぐらゐございします。こういうもの、及び西吾妻の道路、これは山形から福島へ行きます山を越える道路でございします。これが全体事業が約十億程度、千葉の市川道路、市川の周辺の道路でございします。これが総事業は約十二億八千ぐらゐでございします。そのほか愛知県の西加茂道路とか静岡の

熱海から三島にける熱海道路、こういうものが一応いま候補として検討している状況でございします。これを見ますと、やはり全体十億以上三十何億になりますと、やはり用地買収から工事を終わるまで三年から四年はかかるというところで、まずその初年度といたしまして用地買収にことしまあかかるわけでございしますが、その場合やはり初年度はまあ非常に金を使ひますので、いまの一億の金を配分いたしまして、事業費にいたしましてはやはり六億六千ぐらゐの事業費になりますので、各路線平均一億以上の金が使へることになるわけでございします。で、そういうことで用地の買収を四十三年度は積極的に進めていきたいといふことでございします。

その前に先生のおっしゃいました非常にこういうやうな一五%の無利子といふことで、その金利から見ればわずかなものではないかという趣旨でございしますが、私たちやはりいま地方公共団体でやっております有料道路を見ますと、やはり金利が高いために非常に大規模のものが手がついていない。で、簡単な二億か三億ぐらゐのものでも採算のとれるやうなもの、こうなりますと、やはり主として観光道路が主体になってこうかと思ひます。そういうやうなことは、やっぱり金利が非常に高いといふことで非常に産業道路みたいなものがなかなかできないといふやうな事例もございします。で、そういう意味で、かなり全体の事業量の高い事業費の大きなもの、これは非常に金利が採算を支配いたしてまいりますので、そういうものについて重点的にこういう制度を適用いたしまして、できるだけそういう公共的にも必要なもの、こういうもので大規模のものをこういう制度でやつていきたいといふやうに考へております。

○田中一君 もう少しずばり、だれもが納得するやうな答弁をしたほうがいいと思ふんだ。公共性なんというものを考へておらぬでしよう。公共性ならば公共事業でおやらないかと、そうじやなく金利がこれくらい金利なもので助かるんだといふことをまあ局長が言っているけれども、民間

じや有料道路はどのくらいあります、民営の有料道路。

○政府委員(兼輪健二郎君) 特別措置法によりましますのは民間はございせんので、道路運送法に基づきます有料道路につきましては、これは公共団体でやっておりますものと公社でやっておりますものとございしますが、大部分が民間の施行でございまして、現在供用しておるものが、民間施行のもので四十五路線ございします。延長が二百九十五キロでございします。工事中のものが九路線ございまして、延長が七十キロでございします。

○田中一君 この料率は、これは全然民間企業だから、向こうの採算にまかしているといふことなんでしょうね、料率は。

○政府委員(兼輪健二郎君) この民間でやります道路運送法に基づきます料金は、これは費用を償還するほか適当な利潤を含めた料金でございまして、これは一応料金は私のほうでチェックはいたしておりますけれども、特別措置法にたいに厳格に利潤を計算いたしております。ただ全体から言いますと、やはり特別措置法よりはかなり高いものになっておるのが実情でございします。

○田中一君 料率は、民間の道路運送法の道路の料率をチェックするといふ権限があるんですか。

○政府委員(兼輪健二郎君) これは建設省にはございせんので、道路運送法は運輸大臣のほうになつております。ただ私たち指導をいたしましては、公共性の強いものについては、民間のこういう道路運送法の有料道路はなるべく認めないといふやうな方向で、できるだけそういうものについては公共道路でやるか、特別措置法の有料道路でやるかというように指導しておる次第でございします。

○田中一君 建設大臣に伺ひますがね、この道路運送法の道路、それから道路法の道路、二つありますね。道路行政の二元化ですね。むろんいままではいろいろありますよ。これ福島県にもあったと思ふ。茨城県から福島に出る道路がかつては鉄道が敷いてあった。そいつが鉄道を撤去して道路

にしてある。これを有料道路にするというところもあつたように記憶するんですがね。こういう歴史的な背景があればこれは別なものですけれども、新設するに道路法上の道路、道路運送法上の道路などという道路行政の二元化ということを、大臣どうお考えになりますか、これに対する対策としては。

○国務大臣(保利茂君) 道路政策が一元的に行なわれなければならぬということは、私も全くそのとおりに考えます。道路運送法の許可というのですか、免許というのですか、運送法による企業はまあ建設省と運輸省で共管になる、料金のほうは運輸省で定められるというふうになつていくようにございまして、これはまあとにかく道路整備といふことが道路構築の要請が、時勢に照らしまして非常に強い。それにこたえる十分な措置がとられないためにこういうものが出てきていふところがあるのでございまして、これはやっぱり国の道路政策というものがやっぱりちゃんとしたものがつくられて、運送法による道路はこうだ、道路法の道路はこうだというふうなことはあまり好ましい現象じゃないように私は率直に思います。ひとつ検討させていただきます。

○田中一君 下水道法もやはり前国会で一元化したわけでありまして、この問題はひとつ十分熟意を持ってひとつ処理してほしいと思ふんです。そこで前へ戻るんですがね。一億の金の配分というものを、まあ大体いま六路線、四十三年度の六路線というところに配分すると一体どうなるのか。重点的にこのうちのどれがどうしてもう一步で、いわゆる経済企画庁が持っている調整金のこと、これが一本出せば早期完成するのだというふうなものにすばり出すというこのほうが効果的だと思ふんです。だからねらつていふ目的は、有料道路という計画を促進させる一つの呼び水にするのか。この程度に金じゃどうにもならないんです。用地の取得のために云々とあつて、用地取得というものは、計画路線によつて非常に変わってくるわけなんです。路線の設定のしかた

によつて非常に変わるわけですよ。それがはたして厳密にいつて経済効果がどうこうということになると、この程度に金じゃそれがそれだけの、早期完成早期完成という効果をねらつておるのか、何をねらつておるのかという疑問を、どうしても私はふつきれないと思ふ。何をねらおうとするのか。

○国務大臣(保利茂君) 私はあえて御提案を申し上げましたのは、この公共事業として地方道の整備を急いでまいりたい。これが基本でございまして、けれども、しかしその地元、地元の産業ないしは観光、そういうことで地元の開発についても相当各方面に強い要請がございまして、そういうものは、公共事業費がこういうふうだからしんぼうしてくれというだけでは能のない話で、そこで、いままでも各県で持っているところでは、相当無理な金利の金で開設をしておる。そういう需要はやっぱり依然として強い。でありますから、その地域の開発、発展のために有料道路でやりたいというところであれば、せめて国としては道路整備法でやつております有料道路の原資並みにはなる程度の援助をするということは、妥当じゃないかろうか。そういう関係、感じで御提案をいたしたような次第でございまして。

○田中一君 道路行政はですね、たとえ地方公共団体といへども、やはり公平に行なうことですね。それから地域格差をなくすというところに努力することです。たとえば周期的に道路の通行がとまるというふうな箇所が、各県道でもたくさんあるわけなんです。季節的にですよ。たとえば出水時には、必ずその道路は一年のうちの一週間なら一週間づつづれる。あるいは落石、なだれ等、周期的に冬期の交通が途絶するのだ、あるいは積雪でもつてだめになるのだというのがあるんです。こういうものこそ、いま言う菊池—阿蘇の三十一億の資金なんというものは、そういう地域にこそ先行投資を行なうのが、私は地方行政の道路に対しては主眼だと思ふのです、先行すべきだと思ふのです。それ

が、そういうものはさておいて、菊池—阿蘇の観光道路をつくつてということになる。また一面、これによつて高収入をあげて、そうして、それを財源として、そういう格差のある、一年に何回か通行止めになるところの道路を整備するのだということを考えているのかどうか。私はそれよりも、まず最初に三十一億という、地方財政にしては相当大きな金を使うならば、そういう年に何回か通行止めになるというふうな箇所こそ、先行して安全な通行のできるような道路をつくるというところのほうが、国として指導するほんとうの精神じゃないかと思うのです。三十一億の金を投じて、三カ年でこれができた。それが県民のためにどれだけのプラスになるか。いわゆる、とうとうといふ公共事業も営利化されているというものもありまして、そうじゃなくて、そうした島のな地域の開発こそ、先行すべきだと私は思うのです。そういう、たとえば菊池—阿蘇の問題、これをとらえて、熊本県にはそのような陸の孤島のな地域がありはしないかどうか。道路費というものをそこには使つておかないで、こういうところに使うのはおかしいんじゃないか。そういう点が一つもない。もう全然そういう不便なところはなくなつて、そこで今度、ここでもつてたくさんのお客さんを呼ぶために観光道路をつくるのだということならば、一つの方法かもしれないけれども、それにしても、そういう調査を十分に行なつて、それで判断をしようということになるべきで、私は菊池—阿蘇のこの路線というのは、これは道路緊急措置法の道路だと思ふ、融資をする以上は、民間でやる場合には、これは道路運送法上の道路ということになる。同じ路線です。それ

で有料道路としての条件が満たされているから、これで融資をするのだということだけでは、政治の姿勢として、道路行政をつかさどる建設大臣としては、非常に足りないと思ふのです。そういう点をひとつ十分に検討しなければならぬと思ふのです。ただ菊池—阿蘇の問題だけを考へて、これを許可するの何のということじゃなくて、全体

の道路行政というものが、地方県民に与える公平というものに欠けているんじゃないか。あるいは前段に申し上げたように、陸の孤島がある時期にはできるというふうな地点に対しては、県はどういう考えを持ってやっているのかというふうなことも、十分政治的な配慮というもの考へていかなければならぬと思ふ。ただただ地方の長官の—各地方にもあります。人気取りに一つの路線の開発をやつて、それで次にまた再選するため

に使つていふものもあると思ふのです。そういう点についてのいままでの、いままでも許可したものに對する考へ方というものは、道路局長あたりが考へるなら、どうしてもその路線そのものに對する経済性とか、どうペイするかというところかと思ふのです。大臣としてはそれでいいかと思ふのです。やはり県全体の道路行政というものが行き届いたものになつていかなければだめだぞ。そうしてこういうものは、ほかに道路公園なりあるわけですから、そういう方向でさせるというぐらゐの指導をひとつしてほしいと思ふのです。建設大臣どうですか。

○国務大臣(保利茂君) ごもつともな御意見だと思ひまして、拝聴いたしております。有料道路を計画する限りは、やはりそのばんに乘らなければ計画もできない。ところが、そのばんにうまみがつかますという地点は、道路運送法の民間企業がどうしても出てくる。地方公共団体としては自分のほうでやりたいのだというところで競合してゐる場合がある。これは私も直接聞かされていふわけなんです。しかし、道路はやはり本来無料供用すべきものであるわけですから、當利の對象として扱つていくというこはいいが、どうするか、私は疑いを持つわけございまして、そうすれば、民間でやりたいというところを、いやそれは県のほうでやらしてくれんかというところであれば、やはりそちらのほうにおいて他日無料開放をされるという期待を持たせつつ道路目的を達するには、その

道路行政というものが、地方県民に与える公平というものに欠けているんじゃないか。あるいは前段に申し上げたように、陸の孤島がある時期にはできるというふうな地点に対しては、県はどういう考えを持ってやっているのかというふうなことも、十分政治的な配慮というもの考へていかなければならぬと思ふ。ただただ地方の長官の—各地方にもあります。人気取りに一つの路線の開発をやつて、それで次にまた再選するため

ほうに重点を置いて考えていくべきじゃないか。ただ、前段お話しになりました点は、これはもう公共事業にもっと力を入れて、いわゆる陸の孤島というように、一般道路整備を急がなければならぬというところは、私も十分心得ているわけであり。まあとにかく、その地域の県が、主管する県が、民間企業でなしに県営としてとにかく有料で開発したいという意欲のあるところは、これは御注意の点は重々私も運営上気をつけていかなければなりませんけれども、そういう道を開かないかと、お説のとおりだと思えますけれども、道路公団は、まあ従前はたくさん道路公団も、あつちこち有料道路をつくってありますけれども、今後は主たる道路公団の使命というものは、幹線自動車道といいますが、七千六百キロの計画を、一日も早く達成していくというところに重点を置いていかなければならぬのではないかと、そういうふうな地域、地方的な地域のようなものを道路公団が一々取り扱っていくというところは、私は必ずしも適当じゃないんじゃないだろうかというようにも考えますので、こういう御審議をお願いした次第でございます。

○田中一君 現在ある地方道というのが、この有料道路の開発によって整備されないんです。これはたとえば、あれも県道だと思ふんですが、熱海―伊東間の県道なんというものは、もう利用されておられないんですよ。道路公団のあの海岸線ができたために整備もされておられず。旧態依然たる寸断された道路になつて残つておるわけです。私は、地方の県が計画する路線というものは、現在持っているところの県道の改修というものは非常に困難だと、金がかかるんだと、だからこの有料道路に、どっちみち金を三十億使うならば、新しい道路にやつたほうが改修も楽なわけですよ。土地を買収するんだって、県道沿いには当時の有効な、経済的な価値のある土地なり、あるいは部落があつたりするわけですから、この場所

はたいへんだ、それよりどっちみち金を使うんなら、新規に持つていってしまえというところで、有料道路に計画が変更されるような路線があると思ふんです。これは県全体の財政から見た場合には、そのほうが有効かも知れません。また、そのほうが経費がかからないかも知れません。また、その路線というものを一つ一つしらみつぶしに調べてもいいと思ふんです。そうすると、かつて非常に便利であり、かつまた、自分たちの住んでいる地域というものは経済的にも価値があつた、それがなくなつてしまふわけです。道路の改修はしてくれない、維持管理もおろそかになるということにならざるを得ないと思ふんです。こういう点は、道路局長もおそらく知つておると思ふんです、やういふ場所があることは、それらに対して、やはり道路行政の根本の姿勢として、建設大臣は全体をにらみながら配慮しなければならぬと思ふんです。この許可等に対してはですよ。建設大臣がこの道路法によるところの有料道路の許可をするというところ、これが反対なら、道路運送法によつてここに道路をつくりましようということになるかも知れません、経済的にそのほうが効果があるならば、したがって、前段に申し上げたやうに、道路行政の一元化を急速にしなければならぬというところ、そして、現在あるところの県道なら県道というところを廃道に追い込むやうな計画に對しましては、十分にその点に對する県の態度を聞き、路線のつけかえするなつつけかえでけつこうなんです、これは新しい開発ですから、そういう点を考慮しながら、そうしてこまかい計算の上で立つて、県の負担というものは、将来何年間を想定した場合に、このほうが利益なんだという場合には、この踏み切りもいと思ふんです。私は、十何年前に有料道路というものがこれでもつて出たときから、割り切る以上も割り切つてゐるんですよ。これは無料公開ということが原則でしようけれども、しかしこうして野方圖に自動車産業というものが発展する、これに對して政

府が何にも手を打たない。世界第三位の自動車の製造高を現在誇つております。こういう時代ではもう追つつかないからやむを得ないという踏み切りをしておるわけでありませうけれども、しかし国全体の道路行政というものは、これは高速道路という思想でもつて、現在着々と幹線だけは一応の形がつくられたつたのであります。しかしながら、一歩地方の公共団体の地域社会に行つてみると、これまた非常な混乱があるけれども、それに拍車をかけるのが今度のやういふ地方道に對するところの有料化ということですね。だから意図がどこにあるかということ、前段から聞いておるのとは可なり。何を目的にやるか、その点の解明は許可をする場合にも、これは相当に考慮しなければならぬ面が多々あるのです。それから五年間に三十億程度のものを出して、それで少しでも整備が促進されるやうなことを考えるのはこれは建設大臣、少しあなたは総花式な、ほかに何か意図があるのじゃないかという疑いを持つてくらの金額なんです。三百億出さう、たとえば事業費に二百億出さうじゃないかというなら、かつさいします。こういう点について建設大臣の道路行政のひとつ姿勢を話してください。

○國務大臣(保利茂君) 本法の運営にあたりましては、ただいま田中委員の御注意は、十分私はじめ道路当局者もしつかり頭に置いてあやまちのないやうに期したいと思ひます。ただこの法案、これはばかりのものをやるのは何かあらせんとかいうお話でございますが、私何にもありません。まあまあそんな地方で求められ、またどうも予算編成時期等におきまして、これだけはせめてやつてもらいたいという非常な要請も各方面からございまして、そういうものかというわけでございます。実は私は了解をしておたわけでございますが、しかしだんだん真摯に考えてみますという、御指摘のような傾向が全国に多々ございまして、ひとつ運営にあたりましては、十分に気を付けてまいりたいと思ひます。本来言へば、こういうものは必要があるなら公共事業で

やるべきであつて、苦しまぎれの何かかやうなことは、はなはださういふ点に御疑念もあるやうかと思ひますけれども、地方の要請にもこたえて、この程度のものでひとつ、あとでどういふやうに発展してまいりますが、差し向きこの程度のことであつていただいたらいかがであらうかと、こう考へております。

○田中一君 現在の有料道路の料金がどういふ形で決定されておるか。それから一番最初にできたリンマン道路は、何かあれは昭和二十年だったかな、建設費の償還といふか、をみようとしたのは、ところが二十年どころではない、十年足らずで償還になつたですね、リンマン道路が。だからこれは有料道路に對する料金を早くペイしようという考えならば何でもよいですよ。並行する道路をそのまようちやつておけばいい、早く料金を回収しようとする、並行道路をうちやつとくんです。必ず、二十年のものが十年でペイしちゃうんです。私はそういう意図がありと見え、個所を知つてゐるんですよ。全国的に道路を歩いてみましたところ、一つも改修もしない、維持管理もしない。しよがない、有料道路に殺到するわけなんです。二十五年償還というやつが十年足らずしてできちゃうんだから、これは国民を食いものにしようと思ふんです。そこで通行料の利率はどのやうな形です。しよくし定本に、三十年なら三十年未満で、いつからの時点をきめようじゃないかというところで定められていままでの傾向があるんです。たとえば関門隧道なんか、はずいぶんこの国会で論議したものです。あの高い利率を取られたんじや、いままではしよくし荷物を運んでた連中は、一番使つたのは関係の付近の通行に使つたわけなんです。長距離の人じゃないんです。最近長距離の車がずいぶん出ていますが、これだつたか知れたものです。その犠牲がどこにくるかという、その有料道路の関係する付近の住民が一番負担をしてゐるやうな傾向が多いのです。それで料金制度といふものを根本的に変えにや

ならぬと思うのです。地方債あるいは借金が三十年償還になっているから、三十年じゅうに何とかしなくちやならぬという考え方じゃなくて、長期なら長期でもいいんです。プールしてもいいんです。何か新しい方向を示して、新しい体系というか、体系を打ち出してほしいと思うのです。そうしてできるだけ利用者に対して負担を軽くしようにする。これを国鉄並みに長距離に、何とか遠くへ行くほど安くするという方法をとっている、いわゆる定期券を使って通勤に使うというふうな、国鉄の料金は一番高いのです。一番もうかるところなんです。国鉄でも、遠くに行くほど割引きになっている。これを道路の料金がやはりそういう形で国鉄並みのようにならない方をすれば、これはたいへんなことになりすよ。もう建設大臣、御存じでしょう。定期で通う料率を、うんと今度三七%も上げました。この路線は必ず国鉄は赤字なんです。長距離路線は赤字なんです。こういうことをもしも新しい料率制を確立するために考えているなら、これはたいへんな間違いだと思うのですがね。その点ひとつ道路局長はどういう——これは大臣がわからぬというより、これはちよつとこまかいから無理かと思うから、道路局長が説明してください。

○政府委員(養輪健二郎君) ただいま御指摘の料金のきめ方、これは高速自動車国道と一般有料道路では、少し考えが違つておるかと思ひます。一般有料道路の場合は、やはり料金のきめ方というのは費用を償還するということ、いろいろ迂回路を考へまして、受益の限度をこえないというふうな線でごさいます。また高速道路については、費用を償還するということのほかに、公正妥当な料金にしないかぬということになつております。まあそれで料金のきめ方、多少ニュアンスが違つておるのでございますが、やはり有料道路そのものが、ひとつの料金で償還するというふうなたてまえになつておりますと、まず料金を非常に高くすれば利用者が少ない、安くすれば利用者は多いけれども、なかなか償還できないという

ようなことになりすので、その間においてどういう形で適正な料金をつくるか、これは非常に問題があると思ひます。この辺は、ただいまいろいろ道路審議会の料金部会でも検討してもらつておりますが、われわれ率直に言ひますと、まあ利用者——通行者が払える料金ということ、これがまず一つの考え方ではないかというように考へます。というのは、まあそのときの経済情勢とか国民所得によると思ひますが、非常に便利のあるもので、そういう便利があるから有料道路の場合百円なら払える、二百円くらいなら払える、しかしこれが利益はあるけれども、たとえば東名高速、名神高速がなかりまして、東京—大阪間が五百三十キロくらいになりすよ、いまの名神高速道路のトラックの料金九百五十銭というところから計算いたしますと、東京—大阪間が片道五千円になりすよ。なかなか五千円という金額がほんとうに払えるかどうか、この辺が一つの問題ではなからうかと思つております。確かに一つの短い区間をとりますと九百五十銭でも十分払えるような金額かもしれませんが、いま言ひましたように長くなると非常に料金が少なくなるわけではもちろんそれによつて利益が少なくなるわけではもちろんございせんが、ただし料金を考へるときに利用者が負担できるということも、ひとつその料金のきめ方の中に考へるべきではないか。そういう意味から、できるだけ長距離の輸送にサービスするということになりすよ、いまの遠距離運送減という考へ方が出てまいら思ひます。これもいま先生言われましたように、遠距離運送減そのもののほんとうの理屈から言ひますと、それだけ利益があるなら何も運送減するということもないということになりすよ、これが非常にむづかしい問題でございすので、料金部会にはかりまして、十分慎重に検討したいと思つております。

○田中一君 そうすると、この地方公共団体の有料道路もその考え方、国がきめるのですか。それともあるいは地方は地方で自主的にきめるという、あとで国が認可でもしようということなので

すか。
○政府委員(養輪健二郎君) これは、そういう有料道路の計画書を国に出してもらひまして、建設大臣の許可のときに料金もあわせて許可するという考え方でございます。
○田中一君 この貸し付け金を借りなければ、かつてにやつてもいいのですか。
○政府委員(養輪健二郎君) これは道路整備特別措置法に基づきまして、融資を受ける受けられないに限らず、特別措置法の許可は受けなければならぬと思ひます。
○田中一君 大体これで質問もやめますが、前段に申し上げてゐるうちに、これが金を余分に出すことによつて、あと促進されるかも知れぬ。そのために本来の公共事業が忘れられるという危険がある。それで道路整備法によるところの道路の申請というものは許可になると、道路運送法でもつてくる、運搬物体は同じなんですね。歩いてゐるものは同じなんです。通行するものは同じものなんです。したがつてこういう点について、大臣は非常に庶民性があり、私はあなたが官僚でないからとても好きなんです。あなたはほんとうに国民の生活に即した方向にびんぴんと敏感であられるのでいいと思うのですが、少なくともこういうことによつて道路の社会化と申しますか、道路がまだ国民のものになつておらないという方向に進んでくる。いや金を持つてゐるものだけが通れるので、お金を持つてゐないものは通れないのだという考へ方ですね、低所得の人間でも、必要な場合は通らなければならぬということ、そういう点についてこの料率というものはがっちり今後真剣に取組んでいただいて、たくさん利用するという人たちに對しては回数券制なり、定期券制なり、あしたの措置をとつたては私はよからうと思ひます。

それから料金の徴収事務というものを、これを最近全部請負にしているのです。なるほど考へてみますと道路公団の、大学を出た青年を料金所へやつて、それこそ単純な仕事を機械的にやつて

いる姿を見ると、これも一つの経験だとは思ひますけれども、あれが長期になつたらたまたまのものじゃない。国鉄なんか、ここに瀬谷さんいるけれども、国鉄なんか旅路という映画を見ると、みんなそういうことをやつてきてゐるらしいので、これも一つの経験でしょう。しかし、請負制そのものは非常にばくち懸問がある。大臣だつて料金払わないからわからない。——払つていますか。私たちはいつも払つてゐます。こういう点もひとつ十分検討してほしいと思ひます。料率の問題、請負制そのものが、もういまの段階でいい悪いというのじゃない。実際、通行、利用するものに対して十分か十分でないかという点です。こういう点もこの機会にひとつ、——いまは道路公団でも自分の関係職員なんかやめると、それにそういう会社つくらして、それが徴収をやつてゐる。一人だけ公団の職員がいて、監督でしよ、ね、いるのです。あと十人ぐらひは徴収員で請負、そういうことをやつてゐる。そういうこともあわせて、この法律が成立するでしよ、その機会に十分に勉強して、国民のための道路であるということに徹してほしいと思ひます。道路というものは国民のためだ、国民のものなんだ。あまりアメリカの戦争行為のための通行なんか大臣だつて好ましくないと思ひます。国民そのもののもの、だということに徹してほしい。それを中心としたところの考へ方、具体的にこの場合にも公団等のいま行なつてゐるものも考へてほしい。

それからもう一つの問題、橋梁はもうやめなさいというのです。橋梁は無料にしないというのです。二億か三億でつくつた橋をやつぱり金をとつて、そこにも人間が何人か要るのですよ、どうしても。全然ペイしない、二十年償還が三十年になつても償還がでなからうという橋もありすよ、大臣。いままでそういう政治有料道路がたくさんありますけれども——最近なくなりまして、たくさんある、まだそんなものが。例の長良大橋だつたか、濃尾大橋なんというものはひどいものです。向こうには例の銅像が立つていま

す。銅像のそばに新幹線の駅もできましたよ、ちよつととまる。ああいう橋やなんかを有料道路にするという事は、愚の骨頂ですよ。そうして向こうへ行けば、まだ取つけ道路も完全にできていない。あれは舗装したかどうか、砂利道でびしやびしややっていましたが、こういうようなものは、もう率先して開放するのです。ひとつこの機会に大臣は全部の有料道路を点検していただきたい。これだけ申し上げて質問を終わります。

○国務大臣(保利茂君) だんだん御注意をいただきました。なるほど勉強が足らぬところがいろいろあるように教えられました、たいへんありがたうございました。勉強します。仰せのとおり政治行政の第一のねらいというものは何だと、どうしたら国民のために、国民のしあわせを築き上げていくことができるか、ねらいはそこに置かなくてはならないわけです。そういう観点からこの法律の運用も十分、だんだんの御注意もございまして、幸いに成立して運用するという事になりますれば、十二分にひとつ注意をいたしてまいりたいと思っております。

それから一般有料道路の従前とられてきております料金設定については、これはとにかく道路がそこに開設されますという、想像以上に利用度が高くなつてくるといふ地帯が多いようございまして、そうかといつてさっぱり利用のない、ただいまお話しのようなところもある。なかなか適正な料金の設定というのは、実績にかんがみてむずかしいのじゃないか。そこでやがて東名道路も一年ぐらいで全線開通をするというにあたりまして、料金の立て方というものを、いまお話しになりました点等を十二分に考慮していかないと、ただたくさん回数を利用する人に回数券でも高率割引でもやってやたらどうかといつても、これがまたどうも大企業によけいどうしても、何すれば大企業のために利便をはかつていくということにもなりましようし、そこらに非常にむずかしいところがあるように思ひます。慎重にいま検討していただいておりますから、結論をつけられる段階

までには、私自身も少し教えていただいて勉強しまして、妥協な結論を得て手直しをしてみたいという感じでおります。どうぞ御了承いただきたいと思ひます。

【委員長退席、理事大河原一孝君着席】

○相澤重明君 二つ三つ、時間がたつてからお尋ねしておきたいのですが、有料道路の場合の投資の償還期限といふものをきめる根拠ですが、先ほども料金をきめてそれぞれ回収をはかるというわけですが、これは現在のところは何年に償還といふものをきめておるのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 一般有料道路につきましては、これは先ほど言いましたように、料金のきめ方が建設費用を償還するということと一般有料道路についての受益の限度をこえないというようなきめ方でございますので、受益があればかなり料金も上げられる。そうなりますと早く償還できるような料金の償還徴収期間をきめられるわけでございます。一般的に料金の徴収期間といふのは三十年以内に償還するように考えております。

○相澤重明君 その三十年以内に、二十八年という一つの、この有料道路法を制定する当時の考え方はわかつておたつたのですが、その後この考え方に変わりはないのですか。いわゆる、先ほど田中委員から御発言がありました、吉田さんがかつてワンマン道路をつくつて、そうしてこれは十年足らずで、九年何カ月ですが、開放したわけですね。しかし、その後やはり回収がなかなかつかぬ道路もあるというので、プール制にしたかどうかといふことが、一時私は建設省で検討されたと思ひます。ですから、もうかつておるから早く開放してしまふ、もうかつていないからこれは長期間やばりいつまでもそのまま基本料でいく、こういうことなのか、それともプール制という、全体の有料道路に対するプール制という考え方でいくのか、その点はどうなんですか。

○国務大臣(保利茂君) 相澤さんと同じような疑問を私も持つて道路局長をだいたいいじめてみたわけ

けななでございますが、どうも収益といふますか、収入があがらない地帯はやはりそれだけ利用率の低い、したがって経済活動もそれだけ弱い、負担力も弱い。そういうところをいつまでも高い料金を取らなければ利用できない、いわゆる地城開発という目的は達しないんじゃないか、料金をどんどん予定の半分ぐらひで償還できるようなところは非常に経済力が強い、負担力が強い、そういうところは早く公開をされてしまふという、それはどうかといふことをまあ感ぜざるを得ない。私もしたがってプール制といふのは非常に魅力を感じまして、局長にもだいたい無理を言つておるわけなんだが、そこでもまあ先ほど申しますように、道路公団の主たる何は、幹線といひますか、縦貫の、そうしますとこれに例をとりますと、おそらく東海道路区域といふものはいへんな利用だろつと思ふ。それに引きかえてさほど、東北なんといふものは非常に利用率がそう期待できない。しかしそれがうんと利用されていくようになつて初めて地域格差といひますか、地域開発といふ目的が達せられるわけですか、地域開発と

そういう点等を十分考えて今後料金の設定をやつてもらいたいといふ考え方でおるわけでございます。

○理事(大河原一孝君) この際、委員の異動について報告いたします。

本日、奥村悦造君及び鈴木一弘君が委員を辞任され、その補欠として船田讓君及び浅井亨君が選任されました。

○相澤重明君 いま建設大臣の言われる料金のプール制の問題ですね。これは十分検討する必要があります。つまり国の資金でいわゆる投資をするわけですから、これが効率的にやはり全体の国民のための奉仕になるように考えていくことは、これはやはり政府としては考えなければならぬ問題だと思ひます。地域のへんびなどところの人がいつまでたつても高い料金を払わなければならぬ。

先ほど田中委員からお話のように京浜間のようなどころは、これはきわめて回収が早い。私も京浜間に住む者から見れば、早く開放してもらふのはいいことなんだけれども、半面国全体から見ると、道路行政のあり方から見ると、やはり問題点があるんじゃないかと思ふ。そういう点でこれは基本的な問題としてひとつ御検討願ひたい。

二つ目に、かつて衆議院におりました、いまの鎌倉の市長の山本正一さんが、鎌倉に有料道路をつくることについて非常に地元民との間に問題が起きたことがあつた。といふことは、有料道路をつくる場合に迂回道路といふものはつくる必要なのか必要でないのか、これはもう地域住民は、たとえば有料道路をつくられたために、その道路を通らなければ自分のうちへ帰れない、あるいは通勤、通学ができない農作業もできない。こういうような場合に迂回道路をやはりつくつてやらなければ日常生活に影響を与えるわけですね。この由比ヶ浜の有料道路の設定のときにもこれが非常に問題になつた。ですから私は、有料道路をつくる場合には、確かに有料道路だから一々料金を払わなければ通れない。しかし一般の地域住民は、道路ができたためにかえつて出費が多くなつて、しかも仕事に影響を与える、こういうことはもう国民の権利を侵すものだと思ひます。そういう面では、有料道路をつくる場合には、その付近の住民が自由に通行のできる道路といふものを私は建設する必要があるのではないかと、こういう点については建設省はどうか考えになっておるか。そういう方向で私はお進みになっておるのだけれども、この際、ひとつ明らかにしておいてもらひたい。

○政府委員(養輪健二郎君) 前に鎌倉の有料道路のときに問題になりました、私も承知しております。その後いろいろ検討をいたしまして、有料道路をつくる場合には、沿道またはその近傍に住居、事務所、事業所がございまして、そういうものが使用いたします車両で、この公団の有料道路

を通らなければならぬものについては、料金を徴収しなくてもいい車両として指定いたしまして、無料にしております。そういうことで全国的にはやはり、有料道路をつくりました場合に、その住民にはいままでも通行しておいたものが阻害されないような形の措置をとっておるつもりでございます。

○相澤重明君 関連ですから、少しで終わりますが、いま一つ、基本的に考えてもらいたいというのは、先ほどの有料道路のいわゆる償還年限ですが、これを三十年以内というふうにおきまなうておる。そうすると、先ほど田中委員の御発言のように、いわゆる民間でつくった有料道路と、国がつくって維持しておる関係の道路との——確かに民間の場合には私の権利、私権というものが発生しておりますから、問題があるけれども、投資が回収をされたならばこれはやはり道路として専用道路という問題を、いつまでも放任しておくという問題は問題があると思うのです。かつて箱根山風雲録というのを言われましたように、いわゆる東急と西武とがものすごく実は争いました。運輸大臣がこの道路を通す問題について、ずいぶん騒ぎをやったこともあります。それはやはり、専用道路、私権の道路というものが公共性を持つたためかという、地域の中における重要な課題になっているわけです。ですから国が有料道路を三十年以内に償還ということをきめて開放するというならば、私は、私権があつてもやはり、道路の公益性というのを考えれば、この点も道路の一元化という問題について検討しなければならぬ問題じゃないかと思うので、私はそういう点で、幾つか私がつくったいわゆる、私権の道路というものも見ております、乗っておりますが、そういう点について建設大臣はどう考えておりますか。

○国務大臣(保利茂君) 画一的にふえん的に言えますかどうか、たとえば箱根の山を会社がやっているか、果がやっているか、国がやっているか、さしたる影響はないと私は感ずるわけなんです。

しかし、どうしてもいわゆる経済活動、産業活動の上からして通らなければ、利用しなければならぬという地点については、やはり公共の目的というものを達する上からいって、十分お説のようなことを検討しなければならぬ、私はそう思っています。

○相澤重明君 それからいま一つ伺っておきたいのは、地方道が新たに設定されます。そうすると、いままで通っておった道路がいわゆる旧道といひますか、廃道になる、あるいは道路としてはそのままにしておいて、とにかく新しいほうだけが先によくされて、そこだけはおかれる。こういう場合のいわゆる廃道にした場合には、どこに権利というものはいくのですか、土地の権利はどこにいくのですか。つまり、国有地として保存をしておくのか、地方道として、いわゆる、地方——都道府県にその財産権というものが譲渡されていくのか、あるいはそれは無籍のものになつてしまふのか。いまの国有財産法でいけば、私の権利、私権のないものについてはこれは国有地、国有財産として認めなければならぬ、こういうふうになつておると思うのでありますが、道路が新しくできて、古い道路が放任された場合には、その財産権というものはどこにいくのか、この点をひとつ明らかにしてもらいたいと思うのです。

○政府委員(養輪健二郎君) これはパイパス及びいま先生おっしゃいました有料道路によりまして旧道になつた場合、これにつきましては、不用物件になつた道路でございますから、これについてはその道路の管理の費用を負担しておいた地方公共団体にこれは譲与できるということが、道路法の九十四条に書いてありますが、それでやつておるのであります。

○相澤重明君 その場合は無償ですか。それともいふ言つた譲与できるということになれば、有償、無償という議論が出てくるわけですね。いままで建設省がとつてきた方針は、どういうことなんでしょうか、有償ですか無償ですか。

で譲与しております。

○相澤重明君 そうすると結局、先ほどのお話ではないけれども、無償で地方公共団体が建設省……国から譲与を受ける。その場合はもう補修もしないし、ほうりっぱなしになってしまうのです。ね。したがって今度は、新しい道路ができたところの人はいいけれども、その古い道路の……この付近の住民といふものは、きわめて今度は格差をつけたら、いわゆる道路を通らなければならぬということも生まれてくるのじゃないかと思うのです。それから、そういう場合に何か条件といふものはないのか。道路は無償で地方公共団体に譲与をしても、やはり地域住民のためにそれは補修を義務づけるとか、あるいは、これが廃道として——使用される場合はもちろん別であります。道路として残つておる場合は、これは何らかの措置をしなければならぬと私は思うのですが、その点はいかがですか。

○政府委員(養輪健二郎君) これは当然、道路として残つておる限りは、道路管理者がそれを管理する、維持修繕する義務があると思いますが、何ぶん、いま御指摘のようなことは義務はあるんですが、市町村はなかなか財政が困難だという理由で、やつていない、放任しておくこととございまして、いまおっしゃいました、たとえば有料道路につきましても、国道のパイパスの場合には必ず舗装までして渡すようにはしておりますが、有料道路の場合もやはり用地の買収その他の条件でそういうようなことをよく言われることがございます。こういうものにつきましても、できるだけ……市町村も苦しい財政かとも思いますが、新しい道路をつくるための一つの協力としてそういうものなるべくやつてもらふように指導しておる次第でございます。

○相澤重明君 そういう場合に、いま言つた地方公共団体に無償で譲与されるという場合に、いまの局長が答弁されたような指導方針が明らかに思ふところがあれば、私は地方の住民も困らないと思ふところがある、べんべん草がはえたり、砂

利はなくなつてしまつて、道路の形態をなさなくなつてしまふ。いつの間にか全く住民が通ること困難を来たすような状態が多いと思うのです。私はそういう意味で、もしいまのような政府の方針であれば、地方に譲与される場合に、そういう具体的な指示を私はしてほしいと思う。そういうことができるかできないのか御答弁いただいて私、質問を終わります。

○国務大臣(保利茂君) 道路事情がずいぶん変わつてきておりますから、かつての交通が錯綜しない時代の扱い方と今日の扱い方は、よほど変わつていかなければいかぬだらうと思ひますが、もとならば古い道はそのまま廃道になつて使わなくてもよかつたでしょうけれども、いまかりにそういうことをしようとしても、どこもこれも目一ぱいの交通状態でございますから、そういう点は十分これからの指導で氣をつけてまいらうようにしなければならぬと思つておりますので、氣をつけてまいりたいと思ひます。

○理事(大河原一孝君) 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○理事(大河原一孝君) 御異議ないものと認めます。

それではこれより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひたいと思ひます。——別に御意見もないようでございますが、討論はないものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○理事(大河原一孝君) 御異議ないものと認めます。

それではこれより採決に入ります。道路整備特別措置法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○理事(大河原一孝君) 多数と認めます。よつて本案は、多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(大河原一孝) 御異議ないものと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十分散会

三月十五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、戦傷病者に対する公営住宅割当等に関する請願(第三四九号)

請願者(第三四九号)

一、公営住宅の建設基準並びに入居資格条件の適正化に関する請願(第二六九二号)

第二三九号 昭和四十三年三月一日受理

戦傷病者に対する公営住宅割当等に関する請願(二通)

請願者 東京都新宿区市ヶ谷本村町四二財団法人日本傷痍軍人会内 奈良栄 三外一名

紹介議員 山下春江君

戦傷病者が公務傷病による障害を克服し、社会経済活動に参加しようとしている努力をいつそう高揚し、恒久かつ効果的にその自立を図るため、公営住宅への優先入居、又は建設戸数のうち一定戸数割当の措置を早急に講ぜられたい。また公営住宅に入居しようとする者(入居中の者を含む)には所得制限があるが、戦傷病者に対しては、その特別の事情を考慮し、この制限措置を廃止されたい。

理由

公営住宅は建設の趣旨により引揚者、一般身体障害者、母子世帯及び低所得者に優先入居又は一定戸数の割当が行なわれているが、戦傷病者にはこの取扱いが全くないで、居住の不安定に苦しんでいる。このため就職の困難、妻子との別居、結婚の機会に恵まれないもの等の問題を起こして

いる。

戦傷病者の住宅問題は、一般身体障害者の取扱ひの中で両者を同時に措置できるとの考えは大きな誤りで、戦傷病者のうち身体障害者手帳を受けている者は全体の五〇・七パーセントしかなく、他は対象外にされているので一般身体障害者とは別に措置しなければ問題の解決にならない。

第二六九二号 昭和四十三年三月七日受理

公営住宅の建設基準並びに入居資格条件の適正化に関する請願

請願者 福島市杉妻町二ノ一六福島県議会

議長 鈴木省吾

紹介議員 松平 勇雄君

公営住宅の建設基準並びに入居資格条件は、最近の社会状況、勤労者の生活水準の向上及び賃金の上昇に比し、はなはだ実情にそわないから、すみやかに左記の措置を講ぜられたい。

一、公営住宅の建設平均規模について、三寢室型のものを増加し、居住水準の向上を図ること。
二、第一種及び第二種公営住宅に関する入居資格者の収入最高限度額を現状に適合するよう法的措置を講ずること。

三月十八日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、水資源開発公団法の一部を改正する法律案

水資源開発公団法の一部を改正する法律案

水資源開発公団法の一部を改正する法律案

水資源開発公団法(昭和三十六年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

目次中「水資源開発施設」を「水資源開発施設等」に、「第三十三条」を「第三十三条の二」に改める。

第八条に次の一項を加える。

5 監事は、監査の結果に基づき、必要があるものと認めるときは、総裁又は主務大臣に意見を提出することができる。

第十一条中第一号を削り、第二号を第一号とし、

第三号を第二号とし、第四号を第三号とする。

第十八条第二項中「前項の」を「前二項の」に改め、同項第二号中「前項第一号」を「第一項第一号」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 公団は、前項の業務のほか、次の業務を行なう。

一 愛知豊川用水施設(旧愛知用水公団法(昭和三十一年法律第四十一号)第十八条第一項第一号イ及びロの事業の施行によつて生じた施設で水資源開発公団法の一部を改正する法律(昭和四十三年法律第 号)附則第二条第一項の規定により公団が承継したものをいう。

以下同じ。の操作、維持、修繕その他の管理を行なうこと。

二 愛知豊川用水施設についての災害復旧工事をを行なうこと。

三 前二項の業務に附帯する業務を行なうこと。

第二十條第二項中「第二十九條」を「第二十九條第一項」に改め、同条に次の一項を加える。

4 主務大臣は、第十八条第一項第一号の業務(第五十五條第二号に規定する施設(以下「特定施設」という。)に係るものを除く。)であつてかんがい排水に係るものについて第一項の規定による事業実施計画の認可をしたときは、政令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

第二十條の二第五項中「第十八条第二項ただし書」を「第十八条第三項ただし書」に改め、同条第七項中「第二十九條」を「第二十九條第一項」に改め、同条の次に次の一項を加える。

(土地改良法の適用)

第二十條の三 公団が第十八条第一項第一号の業務(特定施設に係るものを除く。)であつてかんがい排水に係るものを行なう場合については、土地改良法(昭和二十四年法律第九十五号)第百二十二條第二項(土地改良事業に係る損失補償)の規定を準用する。この場合において、同

項中「第十條第三項、第四十八條第八項(第九十五條の二第三項及び第九十六條の三第五項)において準用する場合を含む。」第八十七條第四項(第八十七條の二第四項及び第八十七條の三第六項)において準用する場合を含む。第九十五條第四項、第九十六條の二第七項、第九十八條第十項又は第九十九條第十二項(第百條の二第二項(第百十一條において準用する場合を含む。))及び第百十一條において準用する場合を含む。の規定による公告」とあるのは、「水資源開発公団法(昭和三十一年法律第二百十八号)第二十條第四項の規定による公示」と読み替へるものとする。

第二十一條中「第十八条第一項第二号」の下に「及び第二項第一号」を加える。

第二十二條第二項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 公団は、第十八条第二項第一号の業務を行なうとする場合においては、政令で定めるところにより、かつ、前条の施設管理方針が指示されているときはこれに基づいて、施設管理規程を作成し、関係県知事、当該施設を利用して流水を発電、水道又は工業用水道の用に供しようとする者及び当該施設を利用して流水をかんがいの用に供しようとする者の組織する土地改良区に協議するとともに、主務大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

第二十三條第一項中「第五十五條第二号に規定する施設(以下「特定施設」という。)」を「特定施設」に改める。

第二十五條中「水資源開発施設」の下に「又は愛知豊川用水施設」を加える。

第四章の章名中「水資源開発施設」を「水資源開発施設等」に改める。

第二十九條に次の一項を加える。

2 公団は、愛知豊川用水施設を利用して流水を発電、水道若しくは工業用水道の用に供する者

又は愛知豊川用水施設を利用して流水をかんがいの用に供する者の組織する土地改良区に、政令で定めるところにより、当該施設の管理及びこれについての災害復旧工事に要する費用を負担させるものとする。

第三十条中「第十八条第一項第一号から第三号まで」の下に「並びに第二項第一号及び第二号を、〔除く。〕の下に〔以下同じ。〕を加える。

第三十三条中（昭和二十四年法律第九十五号）を削る。

第四章中第三十三条の次に次の一条を加える。

(権利関係の調整)

第三十三條の二 公団が第十八條第一項第一号から第三号まで並びに第二項第一号及び第二号の業務であつてかんがい排水に係るものを行なつた場合については、土地改良法第五十九條（償

還すべき有益費)、第六十二条組合員の地代等の増額請求)及び第六十五条(農地法の適用)の規定を準用する。この場合において、同法第五十九条及び第六十二条第一項中「土地改良事業」

とあるのは「水資源開発公団が行なう水資源開

発公団法第十八条第一項第一号から第三号まで

並びに第二項第一号及び第二号の業務（同法第

二十条第四項の特定施設でその新築又は改築に

係る同法第二十六条第一項の規定による国の交

付金にかんがいに係るものが含まれているもの

に係るものを除く）であつてかんがい排水に係るものとする。同法第六十二條第一項中「且合員一

るもの」と同法第六十二條第一項中「組合員」とあるのは「水資源開発公団法第三十三條の規

とあるのは、一水資源開発法第三十三条の規
定により適用される土地改良法第三十六条第一

頁の規定により土地改良区が武庫敷収する金銭

を負擔した組合員一と読み替えるものとする。

第四十三條中「第十八條第一項第一号又は第三

号」を「第十八条第一項第一号若しくは第三号又は

第二項第二号に改める。

第四十四条第二号中「銀行」の下に「その他内閣

総理大臣の指定する金融機関」を加える。

第五十二条第一号中「第十八条第二項ただし書」

を「第十八条第三項ただし書」に改める。

第五十三條第一号中「第二十二條第一項」の下に「若しくは第二項」を加える。

第五十四條第二号中「第十八條第二項ただし書

を「第十八条第三項ただし書」に改め、同条第三号中「第四十四条第一号」の下に「又は第二号」を加える。

第五十五条第四号中「前二号」を「前三号」に改め、同号を同条第五号とし、同条第三号の次に次の一号を加える。

四 愛知豊川用水施設の管理その他の業務に関する事項については、農林大臣
附則

（施行期日）
第一条 この法律は、昭和四十三年十月一日から施行する。

（愛知用水公団の解散等）

第二条 愛知用水公団は、この法律の施行の時に
おいて解散するものとし、その一切の権利及び

員であつた間とあるのは「愛知用水公団又は水資源開発公団の役員又は職員であつた間」と、同法第二百二十八条第一項中「その他の公庫等職員として在職する間」とあるのは「水資源開発公団の職員として在職する間」とする。

第七条 この法律の施行前に旧愛知用水公団法第二十一条第一項（同法第二十二條第三項において準用する場合を含む。）の規定による告示のあつた施設管理規程は、この法律の施行の時に於いて、改正後の水資源開発公団法（以下「改正後の法」という。）第二十二條第二項の規定による認可を受けた施設管理規程となつたものとみなす。

第八条 改正後の法第十八條第二項第一号の愛知豊川用水施設を利用して流水を発電、水道又は工業用水道の用に供する者に係る当該施設の管理に要する費用の負担については、これらの者がこの法律の施行前にした愛知用水公団との契約により当該施設の管理に要する費用を負担することとなつてゐる場合においては、改正後の法第二十九條第二項の規定にかかわらず、当該契約によるものとする。

（愛知用水公団法の廃止）

第九条 愛知用水公団法は、廃止する。

（愛知用水公団法の廃止等に伴う経過規定）

第十条 旧愛知用水公団法第十八條第一項第一号イ及びロ、第二号並びに第三号の事業に要する費用の賦課徴収については、同法第二十四條（第二項を除く。）から第二十六條まで（これらに基づき命令を含む。）の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。この場合において、同法第二十四條第一項中「公団」とあるのは「水資源開発公団」と、同法第三項及び第七項並びに同法第二十五條第一項から第五項まで及び第七項中「公団」とあるのは「水資源開発公団」とする。

2 旧愛知用水公団法第十八條第一項第一号イ及びロ並びに第二号の事業に要する費用についての県の負担については、同法第二十七條（これ

に基づく命令を含む。）の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。この場合において、同条中「公団」とあるのは、「水資源開発公団」とする。

3 愛知用水公団が旧愛知用水公団法第十八條第一項第一号イ及びロ、第二号並びに第三号の事業を行つた場合における有益費の償還、地代等の増額請求及び農地法の適用については、なお従前の例による。

4 旧愛知用水公団法第十八條の二第二項の規定により愛知用水公団の事業となつた事業につき愛知用水公団の事業となる日までに国が要した費用の納付については、同法第五十條の三（これに基づく命令を含む。）の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。この場合において、同条中「公団」とあるのは、「水資源開発公団」とする。

第十一条 愛知用水公団の役員又は職員として在職した者については、旧愛知用水公団法第四十八條及び第四十九條の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。この場合において、同条中「公団」とあるのは、「水資源開発公団」とする。

第十二条 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。

（公職選挙法の一部改正）

第十三条 公職選挙法（昭和二十五年法律第百号）の一部を次のように改正する。

第百三十六條の二第一項第二号中、「愛知用水公団を削る。

（地方税法の一部改正）

第十四条 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第二十五條第一項第一号、第七十二條の四第一項第二号、第七十三條の四第一項第一号、第二百九十六條第一項第一号及び第三百四十八條第二項第二号中、「愛知用水公団」を削る。

（土地収用法の一部改正）

第十五条 土地収用法（昭和二十六年法律第二百

十九号）の一部を次のように改正する。

第三条第一項第五号中、「愛知用水公団」を削り、同項第三十四号の二中「第十八條第一項第一号に掲げる施設を」第十八條第一項第一号の施設及び同条第二項第一号の愛知豊川用水施設に改める。

（所得税法の一部改正）

第十六條 所得税法（昭和四十年法律第三十三号）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中愛知用水公団の項を削る。

（法人税法の一部改正）

第十七條 法人税法（昭和四十年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中愛知用水公団の項を削る。

（印紙税法の一部改正）

第十八條 印紙税法（昭和四十二年法律第二十三号）の一部を次のように改正する。

別表第二中愛知用水公団の項を削る。

（登録免許税法の一部改正）

第十九條 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第二中愛知用水公団の項を削る。

（行政管理局設置法の一部改正）

第二十條 行政管理局設置法（昭和二十三年法律第七十七号）の一部を次のように改正する。

第二條第二号中、「愛知用水公団」を削る。

（農林省設置法の一部改正）

第二十一條 農林省設置法（昭和二十四年法律第百五十三号）の一部を次のように改正する。

第六條第三項中「愛知用水公団監理官及び」を削り、「各一人を一人に改め、同条第四項中「愛知用水公団監理官又は」及び「それぞれ愛知用水公団又は」を削る。

第十條第一項第十五号中「愛知用水公団、」を削る。

件を付託された。

一、治山治水緊急措置法の一部を改正する法律案

治山治水緊急措置法の一部を改正する法律案
治山治水緊急措置法（昭和三十五年法律第二十一号）の一部を次のように改正する。
第三条第一項中「昭和四十年年度」を「昭和四十三年年度」に改める。

附則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から施行する。

（国有林野事業特別会計法の一部改正）

2 国有林野事業特別会計法（昭和二十二年法律第三十八号）の一部を次のように改正する。

附則に次の一条を加える。

第八条 治山治水緊急措置法の一部を改正する法律（昭和四十三年法律第 号）による改正前の治山治水緊急措置法第三条に規定する治山事業五箇年計画に係る直轄治山事業で既に施行したもの又は当該計画に係る同法第二条の治山事業で都道府県若しくは都道府県知事が施行するものに要する費用について国が既に交付の決定をした補助金等の交付（昭和四十二年年度以前の年度のこの会計の予算で昭和四十三年年度以後の年度の繰り越したものに

より施行する直轄治山事業又は当該繰り越した予算による補助金等の交付を含む。）は、それぞれ第一條第三項第一号に規定する直轄治山事業又は同項第二号に規定する補助金等の交付に含まれるものとする。

（治水特別会計法の一部改正）

3 治水特別会計法（昭和三十五年法律第四十号）の一部を次のように改正する。

附則中第二十五項を第二十六項とし、第二十二項から第二十四項までを二項ずつ繰り下げ、第二十一項の次に次の一項を加える。

22 治山治水緊急措置法の一部を改正する法律

(昭和四十三年法律第 号)による改正前の治山治水緊急措置法第三条に規定する治水事業五箇年計画に係る直轄治水事業及び多目的ダム建設工事で既に施行したもの(昭和四十二年度以前の年度のこの会計の予算で昭和四十三年以後の年度に繰り越したものにより施行する直轄治水事業及び多目的ダム建設工事を含む)は、それぞれ第一条第一項に規定する直轄治水事業及び多目的ダム建設工事に含まれるものとする。

三月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

(予備審査のための付託は二月十二日)

一、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案

昭和四十三年四月五日印刷

昭和四十三年四月六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局