

第六十三回 参議院建設委員会會議録第十四号

昭和四十五年四月二十五日(土曜日)

午前十時六分開会

委員の異動

四月二十五日

辞任

塚田十一郎君

柳田桃太郎君
米田 正文君

補欠連任

丸茂 重貞君

鬼丸 勝之君
植木 光教君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

大和 与一君

上田 稔君

大森 久司君

奥村 悦造君

松本 英一君

委員

植木 光教君

鬼丸 勝之君

小山邦太郎君

斎藤 昇君

高橋文五郎君

中津井 真君

林田悠紀夫君

丸茂 重貞君

米田 正文君

沢田 政治君

田中 一君

二宮 文造君

宮崎 正義君

高山 恒雄君

春日 正一君

国務大臣

建設大臣

根本龍太郎君

政府委員

建設大臣官房長

建設省計画局長

建設省道路局長

常任委員会専門員

参考人

日本道路公団理事

首都高速道路公団理事

志村 清一君

川島 博君

義輪健二郎君

中島 博君

高橋 末吉君

原山 亮三君

本日の会議に付した案件

○本州四国連絡橋公団法案(内閣提出、衆議院送付)

○地方道路公社法案(内閣提出、衆議院送付)

○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(大和与一君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

本州四国連絡橋公団法案及び地方道路公社法案、いずれも衆議院送付の両案を便宜一括して議題といたします。

これより順次提案理由の説明を聴取いたします。根本建設大臣。

○国務大臣(根本龍太郎君) ただいま議題になりました本州四国連絡橋公団法案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

近時におけるわが国の経済の発展と国民生活の向上には目ざましいものがありますが、なお一そ

の発展と向上をはかるためには、国土の効率的な利用と均衡ある発展を目標として、国土開発の基礎条件である交通幹線の整備をはかり、開発の

可能性を全国土に拡大することが最大の急務であります。

特に、本州と四国の間は、瀬戸内海に隔てられて円滑な交通が著しく阻害されておりますので、これを道路及び鉄道の連絡橋で結び本州と四国を一体とする総合的な開発をはかることを望望する声は、年を追ってますます強くなってきたところであります。

政府及びその関係機関におきましては、この期待に応じて、長年にわたり道路及び鉄道に関する技術問題、経済効果等につきまして鋭意調査、研究を進めてまいりましたが、その結果、大規模なつり橋を含む連絡橋の建設は技術的に可能ではあるが多くの解決すべき問題があり、本事業を遂行するためには、新たにわが国の技術の総力を結集して、これに当たる必要があることが明らかになつたのであります。また、本事業は、大規模かつ長期にわたるものであるため、その財源としては国及び地方公共団体からの出資、低利融資等が必要とされるのであります。

このため、政府といたしましては、本州と四国の間を連絡する道路及び鉄道の建設及び管理に専念し、総合的かつ効率的にこれを行なう事業体として、新たに本州四国連絡橋公団を設立することといたしましたのであります。

以上がこの法律案を提案いたしました理由であります。次にその要旨を御説明申し上げます。

第一に、本州四国連絡橋公団は、本州と四国の連絡橋にかかる有料の道路及び鉄道の建設及び管理を総合的かつ効率的に行なうこと等により、本州と四国の間の交通の円滑化をはかり、もつて国土の均衡ある発展と国民経済の発達に資するためこれを設置するものであります。

第二に、本州四国連絡橋公団は、法人といたしまして、その資本金は、政府及び政令で定める地方公共団体からの出資金の合計額とし、政府は公団の設立の際二億円を出資することといたしております。

第三に、公団に、管理委員会を設置することといたしました。管理委員会は、任期二年の委員七人及び公団の総裁をもって組織するもので、事業計画、予算、資金計画及び決算についての議決機関とするものであります。

第四に、公団の役員として総裁、副総裁、理事及び監事を置くこととし、その任期は、それぞれ四年といたしております。

第五に、公団が行なう業務であります。道路整備特別措置法に基づく有料の一般国道の建設及び管理並びに鉄道施設の建設及び管理を行なうことを主たる業務とし、あわせて有料の自動車駐車場の建設及び管理を行なうことといたしております。また、公団が行なう本州と四国を連絡する道路及び鉄道施設の建設は、それぞれ建設大臣及び運輸大臣が定める基本計画に従つてなされることといたしております。

第六に、公団の財務及び会計であります。公団の事業計画、予算、資金計画、財務諸表、借入れ金、本州四国連絡橋債券等につきましては、建設大臣の認可または承認を受けることを要するものとしております。なお、建設大臣が認可または承認をしようとするときは、あらかじめ、運輸大臣に協議しなければならないものとしております。

最後に、公団の設立に関する事務は、建設大臣が運輸大臣に協議して任命する設立委員に処理させることとし、公団の成立の際、現に日本道路公団及び日本鉄道建設公団が行なっている本州四国連絡橋に関する事務につきましては、これを本州四国連絡橋公団が承継することといたしております。

なお、本州四国連絡橋公団が昭和四十五年度に

施行すべき事業に必要な資金は十三億五千万円を予定しておりますが、これには、政府出資二億円、関係地方公共団体出資二億円のほか、借り入れ金九億五千万円を充当する予定であります。

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、すみやかに御可決くださるようお願いいたします。

なお続きまして、地方道路公社法案提案理由の御説明をいたします。

ただいま議題となりました地方道路公社法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、従来から道路整備事業の一環として道路整備特別措置法に基づく有料道路の整備を推進してまいりましたが、自動車交通量の伸びに対する道路の整備はなお著しい立ちおくれを示しており、国土の総合的な開発と産業経済の発展のためには、一般道路をあわせて有料道路についても、さらに強力にその整備を推進する必要に迫られておられます。

従来、この種の有料道路事業につきましては、道路管理者のほか、日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の三公団をしてこれを推進せしめてまいったところでありますが、今回新たに地方公共団体が出資し、設立する地方道路公社を事業主体としてこれに加える道を開き、政府資金及び地方公共団体の資金のほか、積極的に民間資金を導入、活用することにより、地方的な幹線道路のうち有料道路事業として適当なものについて、その建設及び管理を行なわせ、もって、これらの道路の飛躍的な整備をはかることとしたものであります。

この法律案は、この地方道路公社設立の目的及びその組織、業務、財務及び監督等について、所要の規定を設けようとするものであります。

以上がこの法律案を提案いたしました理由であります。まず第一に、地方道路公社の行なう業務であり

ますが、道路整備特別措置法に基づく有料の一般国道、都道府県道及び市町村道の建設及び管理を行なうことを主たる業務とし、あわせてこれに伴う付帯業務を行なわせることとしております。

第二に、この地方道路公社は、その目的、業務の性格にかんがみ、都道府県または人口五十万以上の大都市が建設大臣の認可を受けて設立する特別法人といたしております。

また、必要に応じ、二以上の都道府県または大都市が共同して設立することも認めることとしております。

第三に、地方道路公社の財務及び会計であります。地方道路公社の予算、資金計画、事業計画等につきましては、都道府県知事または市長の承認を受けることを要するものといたしております。

なお、地方道路公社を設立した地方公共団体は、地方道路公社の債務について保証契約をすることができるといたしております。

第四に、この地方道路公社は、事業の公益性を確保し、経営の健全化をはかるため、建設大臣と都道府県知事または市長が監督することとしております。

なお、地方道路公社の設立は、この法律によりまして全国的に行なわれるものと思われませんが、さしあたり昭和四十五年度に施行を予定しております事業は、名古屋市の都市高速道路にかかると、これに必要な資金は五億八千五百万円と予想されておりますが、その内訳といたしましては、地方公共団体出資四千五百万円、地方公共団体の交付金一億二千八百万円、財政投融資資金一億六千万円、道路整備特別会計からの無利子貸し付け六千九百万円のほか、民間からの借り入れ金一億八千三百万円となっております。

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、すみやかに御可決くださるようお願いいたします。

○委員長(大和与一君) この際、引き続き両案について補足説明を聴取いたします。養輪道路局長。

○政府委員(養輪健二郎君) ただいま提案になりました本州四国連絡橋公団法案の条文の説明を簡単に申し上げます。詳しくは、お手元にお配りしました資料をごらん願います。

この法案は、八章五十四条と附則三十条からなっております。

第一章は、本法の目的、公団の法人格、事務所、資本金等について規定しております。

第二章は、公団の設立する目的を規定しております。本公団は、本州四国連絡橋にかかわる有料道路及び鉄道の建設及び管理を総合的かつ効率的に行なうこと等により、本州と四国の間の交通の円滑化をはかり、もって国土の均衡ある発展と国民経済の発達に資することを目的としております。

第二章は、公団の法人格に関する規定であります。

第三章は、公団の事務所の設置について規定しております。

第四章は、公団の資本金について規定しております。すなわち、公団の資本金の額は、政府の出資する二億円と政令で定める地方公共団体の出資する額の合計額とし、また、公団は増資できることとし、増資にあたっては政府及び政令で定める地方公共団体は出資できることとしております。

第五章は、公団の登記に関する規定であります。

第六章は、本州四国連絡橋公団という名称の使用制限に関する規定であります。

第七章は、法人の不法行為能力及び法人の住所に関する民法の規定を公団に準用する旨の規定であります。

第八章は、管理委員会について定めております。

第九章は、公団の重要事項は、委員会の議決を経なければならないこととしております。

第十條は、委員会の組織について定めております。

第十一條は、委員の任命に関する規定であります。

第十二條は、委員の任期についての規定であります。

第十三條は、委員の欠格事項に関する規定であります。

第十四條は、委員の解任について定めております。

第十五條は、委員の報酬について定めております。

第十六條は、委員会における議決方法を規定したものであります。

第十七條は、委員の公務員たる性質について定めております。

第十八條は、公団に、総裁一人、副総裁一人、理事六人以内及び監事二人以内を置く旨の規定であります。

第十九條は、役員職務及び権限について定めております。

第二十條は、役員の任命に関する規定であります。

第二十一條は、役員の任期について定めております。

第二十二條は、役員の欠格事由について規定しております。

第二十三條は、役員の解任について定めたものであります。

第二十四條は、役員の兼職禁止の規定であります。

第二十五條は、総裁及び副総裁の代表権の制限に関する規定であります。

第二十六條は、代理人の選任に関する規定であります。

第二十八條は、役員及び職員の公務員たる性質を定めた規定であります。

第四十條は、公団の業務について定めております。

第二十九條は、業務の範囲を定めております。

第一に、有料の一般国道で本州と四国を連絡するものの建設及び管理であります。

第二に、本州と四国を連絡する鉄道施設の建設及び管理であります。

第三に、鉄道施設を有償で日本国有鉄道に利用させることとあります。

第四に、道路及び鉄道施設の災害復旧工事であります。

第五に、有料の自動車駐車場の建設及び管理であります。

第六に、道路の円滑な交通を確保するために必要な休憩所、給油所等の建設及び管理であります。

第七に、これらの業務に付帯する業務であります。

第八に、受託業務であります。

第三十條は、本州と四国を連絡する道路及び鉄道施設の建設及び管理については、主務大臣が基本計画を作成し、公団に指示することとしたしております。

第三十一條は、基本計画の指示を受けた公団は、工事実施計画を作成して、主務大臣の認可を受けなければならない旨を定めております。

第三十二條は、鉄道施設にかかる日本国有鉄道の利用料の額の基準に関し必要な事項は、政令で定める旨の規定であります。

第三十三條は、公団の業務方法書に関する規定であります。

第五章は、公団の事業年度、事業計画、予算、決算、財務諸表、借入金及び本州四国連絡橋債券その他公団の財務及び会計に関して規定しております。

第三十四條は、公団の事業年度を定めております。

第三十五條は、公団の事業計画等の認可に関する規定であります。

第三十六條は、財務諸表に関する規定であります。

第三十七條は、公団の利益または損失の処理方法について定めております。

第三十八條は、公団の借入金及び公団の発行する本州四国連絡橋債券に関する規定であります。

第三十九條は、公団の長期借入金または債券にかかる債務につきまして、政府が保証できることとしたしております。

第四十條は、公団の長期借入金及び本州四国連絡橋債券の償還計画に関する規定であります。

第四十一條は、公団の業務上の余裕金の運用に関する規定であります。

第四十二條は、公団の財産の処分等の制限に関する規定であります。

第四十三條は、公団の役職員の給与及び退職手当の支給の基準に関する規定であります。

第四十四條は、この法律及びこれに基づく政令に規定するもののほか、公団の財務及び会計に関し必要な事項は、建設省令にゆだねることとしたものであります。

第六章は、公団に対する主務大臣の監督について規定しております。

第四十五條は、公団に対する主務大臣の監督及び監督上の命令権限について定めております。

第四十六條は、公団に対する主務大臣の報告請求及び検査の権限について規定しております。

第七章は、公団の解散、建設大臣の運輸大臣との協議事項、運輸大臣または建設大臣の大蔵大臣との協議事項、本法における主務大臣及び主務省令についての規定及び公団に関する法令の準用について規定しております。

第四十七條は、公団の解散についての規定であります。

第四十八條は、建設大臣は、公団の役員及び職員並びに財務及び会計その他管理業務に関する事項について運輸大臣と協議しなければならない旨を規定しております。

第四十九條は、運輸大臣または建設大臣が、国の財政と関係のある事項について、大蔵大臣と協議しなければならない旨を規定しております。

第五十條は、この法律における主務大臣及び主務省令に関し規定したしております。

第五十一條は、役員及び職員並びに財務及び会計その他管理業務に関する事項につきましては、建設大臣、道路及び鉄道施設の共用に供する橋等の建設及び管理等に関する事項につきましては、運輸大臣及び建設大臣、道路のみの建設その他の管理等に関する事項につきましては、建設大臣、鉄道施設の建設及び管理等に関する事項につきましては、運輸大臣といたしております。

第五十二條は、法令の準用に関する規定であります。

第八章は、第五十二條から第五十四條までに、違反行為をした公団の役員及び職員その他の者に對し必要な罰則を定めたものであります。

次に附則について御説明いたします。

附則第一条においては、この法律は公布の日から施行することとしたしております。

附則第二条から第五條までは、公団の設立に関する規定であります。

次に附則第六条から第八條までは、現在まで日本道路公団及び日本鉄道建設公団が行なっております本州四国連絡橋にかかる調査事業を、公団が引き継ぐことについて規定しております。

次に附則第九条から第十四條までは、公団法の施行及び公団の成立に伴う経過規定であります。

附則第十五條は、鉄道敷設法の一部改正でありまして、鉄道建設審議会の調査審議事項に公団の行なう鉄道施設の建設を加えたものであります。

附則第十六條は、公職選挙法の一部改正でありまして、公団の管理委員会の委員、役員または職員がその地位を利用して選挙運動をすることを禁じたものであります。

附則第十七條は、土地収用法の一部改正でありまして、公団が設置する鉄道の用に供する施設について、土地を収用し、または使用することができるものとしたものであります。

次に附則第十八條は、道路法の一部改正でありまして、道路と公団の鉄道とが相互に交差する場合は、道路管理者が公団と当該交差の方式等について協議しなければならないこと等を規定したものであります。

附則第十九條は、地方財政再建促進特別措置法の一部改正でありまして、地方公共団体が当分の間公団に原則として寄付金等を支出してはならないものとしたものであります。

次に附則第二十條は、道路整備特別措置法の一部改正に関する規定であります。これは、公団が有料の本州四国連絡道路を建設及び管理することができるよう現行の道路整備特別措置法について所要の改正を行なうとするものであります。

次に附則第二十一條は、高速自動車国道法の一部改正でありまして、高速自動車国道と公団の鉄道とが相互に交差する場合においては、建設大臣は公団と当該交差の構造等について協議しなければならないこと等を規定したものであります。

附則第二十二條は、公共用地の取得に関する特別措置法の一部改正でありまして、公団の設置する幹線鉄道のうち主要なものにつきましての土地等の収用または使用の特例を認めるものであります。

次に、第二十三條から第二十七條までは、公団の非課税の規定であります。

附則第二十八條は、行政管理庁設置法の一部改正でありまして、これにより、行政管理庁が公団の業務に関し必要な調査を行なうことができることとしたしております。

附則第二十九條は、公団の設立に伴って必要とされる建設省設置法の一部改正でありまして、公団の業務の監督その他本法の施行に関する事務を、建設省の所掌事務及び権限に加える等、所要の改正を行なっております。

附則第三十条は、運輸省設置法の一部改正でありまして、公団の業務の監督を、運輸省の所掌事務及び権限に加える等、所要の改正を行なつております。

以上をもちまして本州四国連絡橋公団法案の逐条説明を終わります。

次に、ただいま議題となりました地方道路公社法案の条文の説明を簡単に申し上げます。詳しくはお手元にお配りしました資料をごらんください。

この法案は、九章四十五条と附則十四条からなっております。

第一章は、地方道路公社の目的、名称、出資、定款等について規定しております。

第一条は、道路公社の目的を定めたものであります。道路公社は、その通行または利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行なうこと等により、地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化をはかり、もつて地方における住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的としております。

第二条は、道路公社の法人格に関して定めたものであります。

第三条は、名称に関して定めたものであります。

第四条は、道路公社の出資について定めたものであります。第一項においては、地方公共団体のみが出資できることを、第二項においては、道路公社を設立する地方公共団体である設立団体が基本財産の額の二分の一以上を出資しなければならないこととしております。

第五条は、道路公社の定款について定めております。定款は、道路公社の基本となる規則でありまして、道路公社の行なう業務としての道路の整備に関する基本計画について定めることとしていふことのほか、その内容は、他の特別法人とおおむね同様であります。

第六条は、道路公社の登記について定めたものであります。

第七条は、役員の不行為等について民法の必要規定を準用したものであります。

第二章は、道路公社の設立について規定しております。

第八条は、都道府県または人口五十万以上の大都市で政令で指定するものでなければ道路公社を設立できないこととしております。

第九条は、道路公社の設立手続を定めたものであります。道路公社を設立するには、それぞれの地方議会の議決を経た上、建設大臣等の認可を受けることとしております。

第十条は、設立の登記について定めたものであります。

第三章は、道路公社の役員及び職員の職務権限及び任命等について規定しております。

第十一条は、道路公社の役員に関する規定であります。

第十二条は、道路公社の役員の職務及び権限を定めたものであります。

第十三条は、道路公社の役員の任命方法について定めたものであります。

第十四条は、役員の任期に関する規定であります。

第十五条は、道路公社の役員の欠格事項について定めたものであります。

第十六条は、役員の解任について定めたものであります。

第十七条は、道路公社と理事長または副理事長との利益が相反するような場合、代表権者を定めたものであります。

第十八条は、代理人の選任に関する規定であります。

第十九条は、道路公社の職員の任命に関する規定であります。すべて理事長が任命することとしたしております。

第二十条は、道路公社の行なう業務の公益性にかんがみ、役員及び職員は、刑法その他の罰則の適用については、公務員とみなすこととした規定であります。

第四章は、道路公社が行なう業務について規定しております。

第二十一条は、道路公社の行なう業務の範囲を定めた規定であります。道路公社は、第一条に規定した目的を達成するため、基本的業務といはしましては、設立団体である地方公共団体の区域及びその周辺の地域におきまして、その通行または利用について料金を徴収することができる道路法上の道路のうち一般国道、都道府県道、市町村道の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理及びこれに付帯する業務を行なうこととしております。この有料道路の建設及び管理は、後ほど説明いたしますこの法律案附則第四条の規定により道路整備特別措置法の一部を改正いたしまして、それに基づいて行なうことになっております。

次に道路公社は、第一条の目的を達成するため、右の基本的業務のほか、有料自動車駐車場、休憩所等を建設管理する等の業務を行なうことができることとしたいたしました。

第二十二条は、道路公社の業務方法書に関する規定であります。

第五章は、道路公社の財務及び会計について規定しております。

第二十三条は、道路公社の事業年度について定めたものであります。

第二十四条は、道路公社の毎事業年度の予算、事業計画及び資金計画は、業務の公益性及び経営の安定性を確保するため、都道府県知事等の承認事項とすることとしたものであります。

第二十五条は、道路公社の決算完結時期について定めたものであります。

第二十六条は、道路公社の経営の実態を把握するための財務諸表に関する規定であります。

第二十七条は、道路公社の利益及び損失の処理について定めたものであります。

第二十八条は、道路公社の債務について設立団体は保証契約をすることができるとし、もつて民間資金活用の道を開くものであります。

第二十九条は、他の道路の新設または改築に要する費用の負担に関する規定であります。

第三十条は、道路公社に対する補助金について定めております。

第三十一条は、道路公社の業務上の余裕金の運用に関する規定であります。

第三十二条は、道路公社の役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準に関する規定であります。

第三十三条は、この法律に規定するもののほか、道路公社の財務及び会計に關し必要な事項は、建設省令へゆだねることにいたしましたものであります。

第六章は、道路公社の解散及び清算について規定しております。

第三十四条は、道路公社の解散について定めたものであります。

第三十五条は、道路公社が解散した場合の清算人に関する規定であります。

第三十六条は、清算の結果、道路公社に残余財産を生じたときの帰属について定めたものであります。

第三十七条は、道路公社の解散及び清算について民法及び非訟事件手続法の所要の規定を準用することとしたものであります。

第七章は、道路公社に対する建設大臣及び都道府県知事等の監督について規定しております。

第三十八条は、建設大臣及び都道府県知事等の道路公社に対する報告徴収権及び検査の権限について定めております。

第三十九条は、建設大臣及び都道府県知事等の道路公社に対する監督命令の権限について定めたものであります。

第八章は、雑則について規定しております。

第四十条は、道路公社が建設大臣に提出する書類の經由について定めた規定であります。

第四十一条は、設立団体が二以上である道路公社の特例について定めたものであります。

第四十二条は、不動産登記法及び政令で定める

その他の法令の適用については、道路公社を地方公共団体とみなす規定であります。

第九章は、罰則の規定であります。

最後に附則でありますが、十四条にわたって規定しております。

第一条は、施行期日について定めたものであります。

第二条は、民法第三十四条の規定による公益法人の道路公社への組織変更に関する規定であります。

第三条は、名称使用の制限に関する経過措置であります。

第四条は、道路整備特別措置法の一部改正に関する規定であります。既存の三公団並びに道路管理者が有料の道路を建設、管理する場合と同様の趣旨の規定であります。以下改正の内容について要点を御説明いたします。すなわち、

第七条の十二は、道路公社は、道路法上の道路のうち、一般国道、都道府県道及び市町村道について、建設大臣の許可を受けて、当該道路を建設して料金を徴収することができる旨を規定いたしましたわけであり、

第七条の十三は、いわゆる料金のプール採算の規定であります。

第七条の十四は、道路公社の行なう指定都市高速道路の建設についての規定であります。これは、人口五十万以上の大都市で、自動車専用道路という条件に該当する道路のみで、一の道路網が構成されている場合においては、建設大臣の許可を受けて、当該道路を建設して料金を徴収することができることとしたものであります。

第七条の十五は、指定都市高速道路の料金等について規定いたしましたものであります。

第七条の十六は、道路公社が建設した道路については、その維持、修繕等を道路公社が行なう旨を定めたものであります。

第七条の十七は、料金徴収の特例に関する規定であります。

第七条の十八は、許可または認可の申請に際し

ての道路管理者の同意、議会の議決について定め

たものであります。

第七条の十九は、三公団の場合と同様に、道路管理者の権限の代行に関する規定であります。

第八条の三は、国の道路公社に対する無利子資金の貸し付けに関する規定であります。

以下第十一条から第二十七条までの規定は、道路公社が三公団と同じように有料の道路を建設、管理することができるようにするために必要な技術的改正であります。

第二十七条の三は、引き継ぎの規定であります。道路公社は、日本道路公団及び道路管理者から一定の手續を経て道路の管理を引き継ぐことができることとしたものであります。

第二十九条は、審査請求についての規定であります。

第三十条は、道路法の規定の適用についての技術的改正であります。以上をもちまして、附則第四十条の道路整備特別措置法の一部改正に関する規定の説明を終わります。

次に、第五条は、道路公社が道路の用に供する必要がある場合においては、行政財産を無償で使用するすることができることを定めたものであります。

第六条から第十二条までは、道路公社にかかる非課税の規定であります。

第十三条は、道路公社の監督その他本法の施行に関する事務を、建設省の所掌事務及び権限に加えることとしたものであります。

第十四条は、指定都市高速道路に關し料金及び料金の徴収期間を認可することを、運輸省の所掌事務に加えることとしたものであります。

以上をもちまして、地方道路公社法の逐条説明を終わります。

○委員長(大和与一君) 以上の両案については、本日はこの程度にとどめ、質疑は後日に譲ります。

○委員長(大和与一君) この際、委員の異動について報告いたします。

本日、塚田十一郎君及び柳田桃太郎君が委員を辞任され、その補欠として丸茂重貞君及び鬼丸勝之君が選任されました。

○委員長(大和与一君) 次に、前回に引き続き、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。質疑のある方は、順次御発言を願います。

○宮崎正義君 昭和二十七年有料道路制度が発足して以来十九年になります。その間に建設された有料道路は、日本道路公団施工の一般有料道路及び高速自動車国道、地方公共団体、首都高速道路公団、阪神高速道路公団が施工した一般有料道路、並びに道路運送法上の有料道路といったぐあいに数種に分かれております。またさらに、いま趣旨説明等がございました地方道路公社等の法律ができてまいりました。これは別といたしまして、今日までのこれらの種目別にどれだけこれらのものが延長されておるか、そのキロ数、路線数をお知らせ願いたいと思ひます。

○政府委員(養輪健二郎君) 昭和二十七年に道路整備特別措置法が制定されてから現在までの有料道路のおおむねの路線数は二百十二路線、延長二千四百七十キロでございます。その内訳を言いますと、事業主体別に言いますと、日本道路公団が五十八路線の六百四十二・七キロ、地方公共団体が四十八路線の五百十・七キロ、これが一般の有料道路でございます。都市高速について言いますと、首都高速道路公団が九路線で七十一・三キロ、阪神高速道路公団が七路線で七十四・三キロでございます。高速自動車国道につきましましては、現在五路線六百四十二キロができております。そのほか、道路運送法に基づきます一般自動車道、これが六十路線で四百三十三・九キロ。そのほか、道路法二十五条に基づきます有料橋及び渡船施設、これが六カ所で四・七キロ、合計いたしました

して百九十三路線二千三百七十九・六キロとなっております。

そのほか、すでに有料道路で建設しております、その後無料開放になりましたものが、日本道路公団の一般有料道路で十六路線六十三・九キロ、道路運送法の一般自動車道で三路線二十六・六キロ、それを合計いたしますと先に述べました二百十二路線二千四百七十・一キロになるわけでございます。

○宮崎正義君 現在工事中のものについてどうなっておりますか。

○政府委員(養輪健二郎君) 現在工事中につきましましては、事業の認可したもののについて言いますと、一般有料道路につきましましては、日本道路公団が二十五路線で三百六十七・〇キロ、地方公共団体が三十一路線で三百七十三・八キロ、都市高速道路について言いますと、首都高速道路公団が十二路線で七十二・四キロ、阪神高速道路公団が七路線四十四・五キロ、高速自動車国道が十二路線で千九百七十三キロ、一般自動車道が十一路線百九・九キロ、合計いたしました九十八路線二千九百二十七・六キロになっております。

○宮崎正義君 私の持つておるのと多少違つてはおりますけれども、いま、大臣、お聞きのように、これらの各種目別に延長キロ数及び路線数等が相当広範に延びております。そこであえて加えて、今度は新全線の計画、それらがどういふふうにつながれていくか。そうしてまた、新全線が道路計画としてはどの程度のものがあるか。この点について、大臣から御答弁願ひたい。

○国務大臣(根本龍太郎君) 計数的な問題についてはまだ確定はいたしておりませんけれども、大体の構想は事務当局から御説明いたさせます。が、總括的に申しますと、宮崎さん御承知のように、従来日本の道路は人馬が通る道というところで古代からずっとやってきたのでございます。しかるに、特に終戦後、もっと端的に言いますれば、この十四、五年間に非常に急速にモータリゼーションが進んでまいりました。それに伴いま

して道路が車両を中心としてあらゆる運輸関係が
変わつてきたと、ある意味における戦後のモータ
リゼーション、交通革命とも言うべき現象が出
てきたといふことでもございます。その意味からい
たしまして、従来は、道路といふものは無料公開
で、端的に言いますれば、税金でこれをつくつて
無料が一般国民に提供するというものでありまし
たが、そういうような方式では、なかなか道路整
備ができない。そこで急速な道路需要の増加に対
しては、有料道路制度もこれは活用することが
必要であるといふことでこれを実施したのでござ
います。しかるところ、これに対する国民の受け
入れ方も、道路が整備されることによつて、時
間的に、それから輸送コストの面においても、こ
れは非常に効果があるといふ認識からいたしまし
て、急速に各団体あるいは地方自治体から、有料
道路の促進方を非常に強く政治的な要請として出
てまいりました。この有料制度といふのは、結局
は利用者の負担でございしますが、その財源を主
として財投に求めてやってきました。償還できませ
ばこれを無料公開にするといふことでやってきました
ために、ただいま御説明申し上げ、また、いま御指
摘になりましたように、急速に各種の有料自動車
道路が進み、また今後もこの需要が相当進むもの
と、こう見ておるのであります。

そういう観点に立ちまして新全線あるいは新し
い社会経済発展計画の中にも、相当のウェイトを
有料自動車道に置いていられるのでございます。特に
国土開発縦貫自動車道が、原則として有料道路で
やうていこうといふことで、御承知のように五道
が現在七道に増加されておるといふ現状でござ
います。

それと、今回提案理由を御説明申し上げました
ように、地方の経過地点における道路の便害が非
常に著しく、これをいわゆる無料公開の原則に
立て、公共事業で、税金でやるということには
、なかなか急にその需要を満たすことはできな
い。地方自治団体が単独でやるにもこの財源措置
がない、そこでこのたび経過地点における主要な

るバイパス、これは国道も含めて道路の開発のた
めに有料道路でこれをやつていこうといふふうに
いたした次第でございします。

具体的な全体の道路計画の中に占める有料道路
の大半の目標は事務当局が立てておりますが、
これはまだ閣議ではつきりきまつたものではござ
いません。ただし、御承知のように新道路五カ年
計画における有料道路も一応の見通しは現在立て
ておりますので、それに対する説明は道路局長
から御聴取のほどをお願いいたします。

○政府委員(養輪健二郎君) 新全線との関連で
ございしますが、新全線では国土開発縦貫自動車道
の七千六百キロという数字が出ております。そのほ
かの道路の数字的なものはございせん。実はや
はりこの新全線に書いております考えに基づきま
して、われわれも長期の道路整備の構想を考へて
おりますが、その中には国土開発縦貫自動車道の
七千六百キロ、そのほかで地方生活圏の道路も
ございします。交通の幹線となるものとして国道、地
方道合わせまして約四十万キロ、さらに末端の道
路として約三十万キロぐらいを昭和六十年までに
整備したいといふ考えを持っております。

その中における有料道路の占める割合でござ
います。これは非常にむずかしい問題だと思いま
す。と申しますのは、やはりその時点その時点で
おきまして道路整備の財源の問題もございします。
そういうことも考えまして、有料道路の制度を活
用していきたいといふふうに考へております。実
は、第六次の十兆三千億の道路整備五カ年計画で
は、その中で二兆五千億の有料道路事業を考へて
おります。その中ではやはり約半分近くのもの
は幹線自動車道の建設に当たるといふふうに考へて
おります。やはり幹線自動車道の七千六百キロ
と、いま東京、大阪その他今度は名古屋その他で
出てくると思ひますが、大都市の中の高速道路、
こういうものが大部分を占めるのではないかと
いふふうに考へております。そのほかの地方的な幹
線につきましてやはり国道について言ひますと、
第二次開発のきわめて大規模なもの、こういうもの

の有料道路としてやることにしております。一
次改良——まだ改良されていない道路の改良、
こういうものは全部一般の公共事業としてやつ
ていきたい、こう考へております。なお、その延長
については五カ年計画の内容を詰めておりま
す。まだはつきり申し上げる段階でございせん
が、大体の考え方はそういう考へでいきたいとい
ふふうに考へております。

○宮崎正義君 予算の面はどうなんですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 金額につきま
して、いまの第六次五カ年計画ではいろいろ検
討しておりますが、二兆五千億が有料道路事業と
してあります。

その内容につきましては、これは多少これから
変動があると思ひますが、有料道路の分といたし
まして約一兆三千億より少し上回る前後だと思
ひます。そのほか首都道路公団とか阪神道路公
団、首都高速関係、これが大体五千億から六千億
ぐらいの中ではないかといふふうに考へておりま
す。また、今度提案しております本州四国公団
で実施いたします本州四国連絡架橋としては約四
百億から四百五十億程度、そのほか地方が行な
います有料道路の助成として約千五百億から千八
百億ぐらいの範囲かと推測しております。

○宮崎正義君 総投資規模が十兆三千億と、こ
う言われておりますが、これらに対する予算の内訳
等がわかれば幸いですが、時間の関係等あります
ので、次の課題に進んでいきたいと思ひます。い
まの予算措置のほうのことにつきまして、できれ
ばその計画、資料等があれば資料をほしいと思
ひます。次の法案等の中にもありますので、それら
の参考に相当なと思ひますので、その点よろし
くお願いしたいと思ひます。

償還のことについて少し質問をしたいと思ひ
ますけれども、有料道路の償還期限は原則として
大体何年ぐらいになっておりますか。その点につ
いてお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(養輪健二郎君) 一般に、いまのわ
れ考へております有料道路の償還の期限でござ

います。一般的に申しますと、大体二十五年か
ら三十年くらいまで考へております。なぜそう
いふような数字にしておられるのかという問題がござ
います。やはりいま有料道路の計画をいたしま
して、建設費それから管理費、そういうものを計
算いたしまして、そこを通ります交通の台数がど
のくらいあるかということ、料金の算定をいた
しまして採算計算をやつてまいります場合、いわ
ゆる三十年で償還ということになります。約そ
の半分の年月、十年から十五年くらいまでは料金
とそれから建設費の利子、管理費に料金収入が見
合わない、いわゆる赤字という形になり、そのあ
との半分くらいで黒字になって償還をするとい
うようなことにならうかと思ひます。そういたしま
すとやはり、いまの交通情勢といふのは、地域的
に非常に長い時間がかかりますと、変わつてくる
おそれがございます。そういうことを勘案いたし
まして、大体三十年くらいは償還にいたしません
と、赤字の期間が非常に長くなりまして、社会的情
勢によつては永久に償還しないといふようなケ
ースも出るおそれがございますので、いまのところ
は大体三十年くらいを見通して償還計画を立て
るほうが現実性があるだろう、確実だろうとい
ふことで、いまのところは二十五年から三十年くら
いにしておる次第でございします。実はそれをもう
少し短くいたしますと、なかなか有料道路の償還
ができないといふことにもなりますので、また長
くすると、いま言ひましたように非常にひよつと
すると赤字ばかりで、いわゆる破産しかねない
といふことになりまして、いまのところそういう基
準でやつておる次第でございします。

○宮崎正義君 先日、耐用年数のことについて論
議をされておりましたが、そういう面から考へて
みてどうなんでしょうか。

○政府委員(養輪健二郎君) 耐用年数から考へま
すと、これはやはり、土の盛り土みたいな土の構
造物、それからコンクリートの構造物とか、メタ
ルの構造物、多少は違ふと思ひますが、これはい
まの、三十年以上の耐用年数はあると思ひます。

ただその中でやはり、相当舗装その他については十年くらいで打ちかえなければいかぬと思ひますので、全体としてやはり、かなり三十年以上過ぎてきますと、維持修繕費というものは相当大きな金額になつてくるのではないかとふうに考へております。

○宮崎正義君 おおよそのめどがついたということであるならば、原則期間というものは大体あらかじめきめて、そして先ほど大臣のお話もありましたように、無料公開するものがたてまえであるという見地の上からいまして、それらを勘案しますと、やはりある程度の年数をきめて、そして処置していくような一つの線をきめたほうが行政上いいんじゃないか、このように思ひわけですが、どうですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 有料道路のいまの考へ方は、先ほど大臣も言われたように、やはり、道路の無料公開の原則を破つておるものではございませんで、やはりいつまでも取るといふことじゃなく、一つのめどをきめるという趣旨は確かにそのとおりだと思ひます。そういうこともございまして、大体、あまり長期の有料道路の計画、長い間で償還をするという計画ではなくて、いまのところおおよそ二十五年から三十五年以内にそれは無料になるのだという計画を立てておる次第でございます。

○宮崎正義君 道路運送法上の道路の料金を認可する場合、どんなような基準に基づいてこれは決定されていくのでしょうか。

○政府委員(養輪健二郎君) 運送法に基づく一般自動車道の料金については、いま運輸大臣の専管事項でございます、私が話すのもどうかと思ひますが、私たちが聞いておりますことは、やはりこの料金の基準といつては、運送法の中にも書かれておりますが、一般自動車道をつくりましてその原価を償却するものであるということ、適正な利潤を含むものというふうになつております。じゃその適正な利潤というのはどういふことでやられていふかということになりますと、

いまの私たちが聞いておるところでは、一割ぐらいの配当をするというふうなことが一つの適正な基準のめどになつていふように聞いております。

○宮崎正義君 これは償還期限等は関係ないのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) これは特にいまの道路運送法の場合は償還期限は関係ございません。

○宮崎正義君 道路運送法上の道路については償還後も料金を取れるということになつております。償還後の無料の開放についてはどんなふうな指導しておりますか、この点について伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(養輪健二郎君) 運送法のためましては、やはり何年までに償還するということになつておると思ひます。そういうことでございまして、これは運輸省が料金についての監督でございます、適当な利益を上げておるというふうな認められた場合には、それは料金を下げるといふような行政指導はできると思ひます。

ただ、もう一つは、先ほど先生の現在幾らぐらゐ有料の道路があるという説明のときに、一般自動車道で無料になつておるものが三本ございまして、これは芦ノ湖の周辺と、十国峠の有料道路、これは県が会社から買い取つて一般道路にして、そして無料にしているという例がございまして、またそのほかにやはり当初認可する条件に、行政指導としてなるべくこの道路は償還が終わつたら無料にしないといふような指導をしているものもございまして。

○宮崎正義君 この無料開放をしないといふものが何カ所かあるというふうな—それ何カ所か教えてください。

○政府委員(養輪健二郎君) 私が実は知つておりますのは、神奈川の公社でやつております逗子から葉山へ行くような道路がございまして、これは私たちが考えますと、やはり相当公共性の強い道路に將來なるのじゃないかといふことで、この認可につきましては將來償還が終わつたら一般道路にして無料にすべきだといふような条件といひます。

か、そういうような指導をしたものがございまして、そのほかにつきましては、まだはつきりしたところは私調べておりません。

○宮崎正義君 これは時間がかかりますけれども、資料を出していただきたいと思います。

○政府委員(養輪健二郎君) 先ほどの資料要求といふのは、先ほどの資料要求とあわせてお答えください。

○政府委員(養輪健二郎君) 先ほどの、この前の委員会では御要求になりました一般自動車道の資料につきましては、いま鋭意つくつておる次第でございます。早速に提出したいと思ひております。

道路運送法に基づく一般自動車道の問題、これは法律自身がいわゆる無料開放するということと前提としない法律でございまして。実は、私のほうと運輸省との認可については共管になつておりますが、その中の料金についてはこれは運輸省の専管といふことでございまして、これを今後どう指導するかといふ一つの問題だと思ひます。私たちが、やはりこういうふうな永久に有料道路といふようなものは、道路法の道路としては好ましくない。いまの道路運送法の場合は、これは法律的に言ひますと、道路法の道路になつていないわけでございます。ただ一般の利用者から見れば、道路法の道路になつていふかといふこと、これは関係なく、いつまでもとられるといふことが、一つの問題が出てくると思ひますので、やはりこの問題はいまの特別措置法の道路法の有料道路との関連もございまして、今後運輸省といふいろいろの運用をどうしていくかを検討したいといふふうな考へておりますが、やはりこういうふうな昭和の初期にできたようなもの、その当時といふことはだいぶおそきたときの道路の周辺の状況は変わつておると思ひます。そういう点で、やはり変わつておれば公共性が非常に強まつてくるということも考えられます。公共性の強まつたものに対しては、やはりこれは無料にするなり特別措置法が何かの道路法の道路にするなり、そういうふうなことは今後考へていかなければならないといふふうな考へておられて、こういう考へで運輸省ともいろいろの相談をしてまいりたいと思ひております。

○宮崎正義君 供用になつたのが、先ほど申し上げました大船から江ノ島間、昭和六年ですね。四十五年ですから、約四十年たつていふ。浅間のほうは昭和五年ですから、これまた、みんな同じである。この間にどれだけ運輸省と今日交渉をされて、その無料開放をする方向づけをしてきたか。当然されなければならぬんじゃないかと思ひわけですが、この点、運輸大臣も後日おいでになるのでありますので、建設大臣ともどもに私はお伺ひしたい点がまだ多々ありますので、この問

題、私も地方道路公社法にもあわせてお伺いしておきたいと思ひます。

そこで私の申し上げたいのは、この大船から江ノ島に行っているのはどんなふうになっているのか、御存じでございませうか。

○政府委員(養輪健二郎君) 大船から江ノ島、実は私まだ通つたことございませんが、いろいろ聞きますと、有料道路としてはなりに交通が少くないということでありませう。その中で、その道路敷を使いましてモノレールをつくりまして、現在その道路の端にモノレールで大船から江ノ島まで旅客を運んでおるといふように聞いております。

○宮崎正義君 これは許されていいんでしょか、法律的に。

○政府委員(養輪健二郎君) いまの有料道路の中でモノレールをつくるということは、これはいまの法律ではいけないといふことはございませう。ただ、私たちそれを審査いたしました場合には、モノレールをつくることによつて交通が非常に危険になりはせぬか、道路の構造として好ましい状態ではなくなりはせぬか、そういうような技術的なことについては十分審査しておりますが、この道路につきましては、交通量その他からいいますと、モノレールをつくることもさう危険になるところではないといふふうなところで、運輸省と共同でこれを認めたような次第でございませう。

○宮崎正義君 非常にあいまいだと思ひますね。御存じないですから、はつきりおっしゃられないのではないかと思ひます。景観の上からいってみても非常に目ざわりなんです。交通量が少ないとおっしゃられましたけれども、そうじゃない。こういうことが許されていくということになれば、将来これはまた次から次へとやうなところが出てくる。こういう点についてどんなふうに考えられていこうとされるのか。法律的には何でもないとはいふような御答弁でしたけれども、この点、私は多く問題が残ると思ひます。どんなものでしょうか。

○政府委員(養輪健二郎君) 実はそのモノレール

の問題は、これは一つの交通手段として、新しい交通手段として積極的に推進しておる団体も多いわけでございます。また、国会の先生方でもモノレールを推進する先生の意見も十分私も聞いております。

ただこれを採算的に考えますと、自分で用地を買つてその上にモノレールを乗せるということではなかなかできないといふことで、道路敷の中にモノレールを建てさせてくれといふような要望が非常に多いわけでございます。まあ、そういうものに対して今後どう処理していくかという問題でございますが、やはりモノレールとなりますと、いまの道路の上にも、もしかつかつた場合には、周辺を見おろすと、まあ景観の問題、そういう問題が出てくると思ひます。この辺はよく慎重にしなきゃならぬと思ひます。

一番私たちの注意をしなければならぬのは、モノレールの柱を立てることによつて、道路の現在の構造的に見まして下の一般的な交通が支障があるかないか、非常にそれが交通の免れにたがひはせんか、この辺が第一に考えなきゃ問題だと思ひます。あとはやはりこういうふうな、もしか都市の中でそういうことをするとすれば、一つの都市計画としてこれをとらえるべきではないか、住民の意見も十分入れて、その中で道路構造として安全ならば、住民が賛成をすればそれを都市計画で決定して、それでモノレールをつくるというふうな方向に私たちはいきたいといふふうに考えております。

○宮崎正義君 これらも私ははつきりと規定すべきじゃないかと思ひます。

なお先ほど申し上げました昭和の初期から料金をすつと取りつけているその観光事業者といふものは、ほかからも収入が入るわけですから、したがつて、当然そのある一定のときがきたら、原則である無料開放をすべきだといふふうに私は考へております。この点について大臣の御答弁をお願いしたいと思ひます。

○国務大臣(根本龍太郎君) 沿革的な事情もござ

いまして、道路運送法の道路はいわゆる一般道路でないといふところに、これがその問題があると思ひます。これは日本の山村といふよりも、むしろ景観を開発するといふようなことから、こういうものを道路といふよりもある意味においては軌道的なものとしてこれを許したために、運輸省所管で観光とあわせてやつたといふ沿革的なことからこうなつていふと思ひます。しかし、最近のうちにこのレジャーといふものが、健康保持のためにすべての人々が単に遊びといふよりも、日常生活のために健康を増進するためにレジャーをひとつの生活の要素として取り入れられた今日は、おのずからそこに認識が違つてこなければならぬといふ、こう思ひます。ただ、従来のいきさつからこれがなかなか合意を得ないでおるようございませうが、これについては再検討する必要があると思ひます。

ただこれを私のほうとしてまあ少し強いことばで表現するならば、そういう必要なものには現在の道路法上における道路をつくつていけば、これは自然に競争力がなくなりますからこれはつづいていくんですよ。したがつて非常に景観のいいところすべての人々がそこに行くことを欲するようなどころには、私は場合によつては有料自動車道で許可してしまひまして、道路法に基づくものをつくつていけば自然にこれは解消してしまひます。ただ、いままではできるだけ二重投資を避けるといふことでそれをやらなかつたために、まあだいぶ温存されておるといふふうなことが現実だと思ひます。そういう観点から今後道路運送法上における道路といふものをどう取り扱うかについては、御指摘のやうないろいろな問題がありまします。運輸大臣と協議をいたしましてこれに対する対応策を考えたいと思ひつておりました。いま事務局も若干そのために努力をされているようございませうから、その方面もあわせて進めてまいりたいと思ひつておる次第でございませう。

○宮崎正義君 あれは運輸省でやつていふのだから、運輸省で認可しているのだから、料金のほう

もそうなんだからいいんだといふようななげやりの姿が、今日まで私はこの現象をはつきりと物語つていふのじゃないかと思ひます。大臣のいま答弁がありましたので、私一応この問題は運輸大臣とともにもう少し聞きたい面がありますので、保留をしておきたいと思ひます。

次に、償還後無料開放するといふ念書をとつておるところがあるのですが、これは御存じでございませうか。

○政府委員(養輪健二郎君) 先ほど言ひました遼子と葉山の道路について承知しております。

○宮崎正義君 その念書のことを詳しく説明願ひたいと思ひます。どういふわけだ念書をとつたんだといふことを。

○政府委員(養輪健二郎君) これは神奈川県道路公社、これは道路運送法によりまして一般自動車道をやつております。その中で昭和四十二年でございませうが、遼子と葉山の有料道路、これを一般自動車道でやりたいといふように申請が出てまいりました。これにつきましては、当然遼子と葉山間につきましては、将来相当住宅、そういう公共施設ができるというふうなこともございまして、こういうのを永久にいまの有料道路、一般自動車道、こういうことではまずいじゃないかといふことで、いろいろ折衝いたしました。その当時は、まだ公社が特別措置法の有料道路ができるようになつておりませんでしたので、公社としてはぜひこれをやりたいといふことでもございまして、やはり将来考えますと、そういういま言ひました公共的な性格が強くなる道路といふことで、私たちは償還後はできるだけ道路法の道路として無料開放してくれといふふうなことを言ひました。県のほうもさういふことで一般自動車道として実施したいといふことで、この念書といふことになつたわけでありませう。

○宮崎正義君 どことどこをとつてあります

○政府委員(養輪健二郎君) これは神奈川県道路

公社の設立をいたしました神奈川県知事から建設大臣に対する念書でございます。

○宮崎正義君 私はどこでございまして。何県と何県とがあるか。一カ所じゃないはずです。

○政府委員(養輪健二郎君) もう一つは愛知県の本宮山三河スカイラインの問題がありまして、これにつきましても愛知県から大臣に念書が入っております次第でございます。

○宮崎正義君 将来発展する見込みのためにこういう念書もつたという御答弁がありましたけれども、じゃほかのところはそういうふうな考えられなかったのか、なぜこの二つの県だけ念書をつたか、この意味をもう少し具体的に伺いたいと思います。

○政府委員(養輪健二郎君) 実は先ほどこの表にございます大船・江ノ島の自動車道、また浅間・白根火山の国土計画のやつておりますもの、この辺はやはりずっと昭和の初期でございまして、この辺まではいろいろ道路の問題がいまみたいな有料制度で一般の道路をやるといふことになっておりませんで、この辺はひとつのその当時の考えでやつたのだと思いますが、私たちこれからはそういう公共的な性格の強いものについては、できるだけ言いました方針でやつていきたいと思っております。実はその間どうしておつたということになるのかと思ひますが、いろいろこれは運輸省との折衝もございまして、私たちいままでのそういう公共的な性格のものに対しての考え方が多少まだ甘かったといふこともあるかと思ひますが、今後やはり公共的な性格の強いものについては、いま言つた返りの例、愛知県の例、こういふような方針でいきたいといふふうに考えております。

○宮崎正義君 そこでもう少し詳しく御答弁願えるもんだと思つておりますが御答弁がありませんので、現在の江ノ島から鎌倉、鎌倉から逗子、それから葉山、先ほど逗子・葉山の話がありましたけれども、これらの関係についてどんなふうなことを御存じなんでしょうか。

○政府委員(養輪健二郎君) これは、その地区に

つきましては、現在江ノ島から鎌倉、鎌倉から逗子という湘南道路という名前で道路公団が有料道路を実施しております。道路公団がいまやつております有料道路はこれだけでございまして、それにいまの逗子・葉山の一般自動車道が交通的に接続しておるというような状況かと思ひます。

○宮崎正義君 料金の方はどういふふうになつてゐるのですか。江ノ島・鎌倉、鎌倉・逗子、逗子から葉山、これをつないでいければよいといふて、その点につきまして、どこまでが一応終わつて、どこまでがどうなつておるのかという詳しい説明をお願いしたい。

○政府委員(養輪健二郎君) 現在私の承知しておりますのは、道路公団の江ノ島から鎌倉、これが料金で三十四、鎌倉・逗子間がこれも三十四でございまして、それからいまの問題になつております逗子・葉山の一般自動車道の料金はちよつといふ承知しておりません。

○宮崎正義君 なぜ私はこういふこまかいことをお伺いしますかといふのは、先ほどから質問してきております、長い間かかってでございまして、ものが今度はどういふふうな合併採算をしていくのか、合併採算をしていくといふふうな案文でありますけれども、それと従前どおりの法律からいふとどういふふうになつていくのか、これの違ひ方の考え方、料金の面ではどういふふうになつていくのか。

○政府委員(養輪健二郎君) 今度の合併採算の問題につきましては、これは道路特別措置法に基づき有料道路、これについての合併採算でございまして、一般自動車道の合併採算はいまのところ考へていないわけでございます、いまの湘南道路でいいますと、これは経過からいいますと、江ノ島・鎌倉間がまずございまして、そのあと鎌倉・逗子間ができたわけでございます。これは合併採算というよりは江ノ島・鎌倉の有料道路の計画を逗子まで延長したといふことで、一つの有料道路の計画の中での変更という形でございまして、今度提案しております特別措置法の改正の中にいふ合併採算といふことはまた別のものだというふう

に考へております。

○宮崎正義君 私は聞き方が悪かつたと思うのですけれども、江ノ島から鎌倉に行つたのはあれはどこでやつたんですか。

○政府委員(養輪健二郎君) これは神奈川県が最初有料事業として始めまして、これは道路公団ができたときにそれを道路公団に引き継いで道路公団が営業を開始したといふことになっております。

○宮崎正義君 鎌倉・逗子は。

○政府委員(養輪健二郎君) その道路公団に引き継いだあと鎌倉・逗子についての、いまの江ノ島・鎌倉間の有料道路の変更として延伸を道路公団が実施しております。

○宮崎正義君 逗子・葉山は。

○政府委員(養輪健二郎君) 逗子・葉山につきましては、これは一般自動車道でございまして、これは全然道路公団と関係なく、神奈川県の道路公社が実施したわけでございます。

○宮崎正義君 江ノ島から鎌倉、逗子・葉山に行きますこの念書、愛知県の県知事から出した念書と、神奈川の県知事から建設大臣宛に出した念書と違ひなわけなんです。その内容を御存じなんでしょうか。私は持つておりますから、私が答えたほうが早いんです。愛知県の知事のほうが出した念書は、「鳳来寺山一般自動車道は三河パークラインの第一期工事であり、将来観光道路としてその価値がますます高まるものでありますので、三河パークラインの建設資金償還後は、無料解放する所存であります。」このような念書が入つております。また神奈川県も同じように、「逗子・葉山有料道路につきましては、本道路が逗子・葉山に通ずることを考慮し、建設費償還後は道路法上の道路として無料解放する所存であります。」その、さらにまた念書として出ているのは、「財団法人神奈川県道路公社は、昭和三十九年に設立され、さきに道路運送法に基づく一般自動車事業経営免許をいただき、湯河原有料道路を目下鋭意建設中であり、今

秋供用開始の運びとなつております」ともに、「これはもうできております。現在、道路運送法に基づき逗子・葉山有料道路の事業経営免許を申請しておりますが、今後新たに有料道路の建設を計画する場合には、神奈川県の責任におきまして十分調査検討し、関係各省の協議が整いましたものについてのみ免許申請を行なうことといたします。なお、公社の体質については、今後改善に努力いたします。」こういう念書が入つております。この念書のいきさつ、これを御存じでしょうか。

○政府委員(養輪健二郎君) この時点は、私読みましてよくいろいろ念書をつたといふ事情については、私もいろいろ行政指導には参画いたしておる次第でございます。

○宮崎正義君 事情を御存じないんですね。

○政府委員(養輪健二郎君) 事情といふと、先ほどちよつと言ひましたように、この神奈川県の道路公社がこういふ逗子・葉山、それまでに湯河原をやつておりましたが、逗子・葉山もぜひやりたいといふことで申請が出てきました。それに、いろいろ公社の内容を見ますと、いまの湯河原の道路については当初の計画と実績を対比いたしますと、その実績が非常に悪いといふことで、そういうような県がつくつておる公社がそういう実績の悪い道路をやるといふことは、これは問題がある。やはりもっと慎重にいまの交通量の問題とか計画を検討しないといふことで、公社の体質について、こういふような結果になつたわけでございます。その公社がいまの逗子・葉山の有料道路を道路運送法でやりたいといふことで出てまいりましたので、いろいろその計画を見ますと、これは先ほど言ひましたように、住宅もできるような道路でございまして、将来はやはり無料の道路に開放すべきだといふことで、一般の運送法だけでやつておりますと永久に料金が取れるといふやうなことになるので、そういうやうなことがありましたのでこういふやうな念書を取つた次第でございます。

○宮崎正義君 時間が、私の受け持ち時間がずいぶん制限されましたので、詰めていかなきゃならないのは残念に思いますが、いまの大員、答弁をやりとりしておりましたんですけれども、この道路運送法上の道路についても、償還後は無料開放するという念書が入っているものもあるわけですが、それは入っていないところがあるわけである。これらに關することは先ほど運輸省とよく相談なさるということでありませうけれども、今度は条件として認可すべきじゃないか、無料開放するという条件で認可すべきじゃないか、この一点についてお伺いしておきたいと思ひます。

○国務大臣(根本龍太郎君) 端的に言つて、今後道路運送法上の道路をつくる場合、その内容の条件をよく見た上で、原則とすれば一定の条件のもとに無料公開にするということが望ましい、道路政策上はそれはそう思ひます。ただ、これはいまの現在の法制上、私がそういうことを言つてもなかなかできませんので、そうしたところの方向に持つていくためには、運輸省と合意をしなけりやなりませんので、先ほど申し上げたように、この点については十分運輸大臣と協議をいたしたいと思つておられます。

○宮崎正義君 先ほどの合併採算の件について、ちょっと先走つて触れちゃったのですが、その面から今度は少し伺つていきたいと思ひます。現行法では一つの道路について採算をとつて償還が終了すれば無料開放するというたてまえになつてゐる。今後合併採算を導入するということになつてきますと、その合併採算をするという効果というものをごどこにねらつてゐるのか、ということについてお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(根本龍太郎君) この発想は、実は国土開発振興道路法に主としてこれが最初に出てまいります。と申しますのは、東名とか名神、中央道のようなところは相当交通量があり、したがって早く償還計画より償還されるかもしれない。ところが東北道、北陸道、山陰道というところになりますと、非常に工費がかかるけれどもなかなか

これが有料自動車道路では採算がとれない。そうすれば、いまのような方式でいきますというところ、東名のようなどころの交通量のところでは、幾らでも有料道路でどんどん建てていっていい。無料公開にされる。ところが東北とか北海道とか、そういうところのものは償還道路が実質上できないことになりはしないか。そこで、せめて高速自動車道路のようなのは、全部これは合算して、ちやうど鉄道路線があつて、運賃は合算して、いまのところは赤字路線もその他の路線もそう著しいコスト計算上のあれから離れてやつてゐるというよりな方法をやつてはどうだ、ということが非常に大きく出たということ。それからもう一つは、今後実は国がやつておるといふ、公団でやつておるところの道路も地方道路公社が今度できるようになりますれば、各都道府県でやつておる道路と一緒に管理させたほうが便宜であり、より交通政策上よろしいというものについては、公団のものを一部、ほんの部分的にやつてゐるものは地方に払い下げをして、そして経営をさしていいじゃないか、そうした場合に、都道府県が持つておる有料自動車道と若干離れておつても、合併合算してやらしてもいいというやうな等の実際上の必要から、こうした発想が出ておるといふこととございします。事務的なことは道路局長から説明いたさせます。

○政府委員(義輪健二郎君) いま大臣のお話がありましたように、高速道路のプールの問題、これはまた一つの大きな問題と考へております。現実にはいまの地方でやつておられます特別措置法の有料道路と道路公社の有料道路、二つございしますが、やはりその中でこの法律にありまうように、交通上非常に密接な関係があるというやうなものについては、最初一つの有料道路の計画がございしますと、その最初つくつたものとあとからつくつたものとは単価も変わつておられます。またその有料道路によりまう料金も、これはそこを通ることの便利によつて料金をきめておるわけでございますから、そういうやうな時期的な差がござ

いますと、一本一本の採算でございしますと、やはり早くできたものは、これは建設費も安いし、早く終わったものは、そうなりますと、あとからできたものの採算に非常に影響してくるやうなものもございします。そういうこともございまして、これは有料道路というのはいまだ地元の利害関係が非常に多い問題でございします。道路管理者がその議会の議決を経てできるということになりますれば、そういうやうな交通上密接な関係があるものをプール採算にするということのほうは、全体の道路の体系からいって料金を適当にきめられるということと、そのほうがおそくできたものがやはり早く無料になるという利点もございします。こつちのほうはプール採算制を認めるということにいたしましたというふうに考えた次第でございします。

○宮崎正義君 私は相当問題があると思ひます。いま御答弁ありましたように、時期的な差、単価も最初の単価とあとの単価ということになつてまいります。これは当然その時代ズレというものが出てくるであらうしょうけれども、例を一つとつてみれば、あと半年で終わる——半年は無理かもしれませんが、あと一年で終わる、あと一年すればその計画は完了して償還されて無料になつていくんだという、あと一年というときにこの法律が適用されることになつてくる。いまの局長のお話ですと、そういうものが幾つも幾つも重なつてくれば計算しづらくなつてくるから、合併してプール制でやつていくんだということになるわけですが、これは利用するほうの側からいへば、あと一年なんだからというところでこれを利用してゐるわけですが、それを今度は合併採算ということになると、また初めから新しい料金で採算制によつていかなければならないということになる。だれのための改正法律かというのを私は疑ひたいのですが、この点に対する詳細な御説明をお願いしたい。

○政府委員(義輪健二郎君) 先般も一つの例として説明いたしました、阿蘇登山道路と阿蘇の観光道路というのがございします。これは非常に両方とも採算がいいわけではございしますが、やはり早くできた道路公社の阿蘇登山道路はただになつてしまふ。県営の観光道路は有料だ、一つの阿蘇の山に登るのに、一方は無料道路であり、一方は有料道路だということになると、県で行ないました阿蘇観光道路はほとんど人が登らなくなるといふやうなことになる。これは観光が主体の道路でございまして、そういう場合は、やはり合併採算をいたしまして、料金が償還が終わつてたことになるなら、両方ただにしたほうがいいという考えから出たのでございします。いま先生おっしゃいましたように、有料道路というのは、将来無料にございしますが、地元の利害が非常に関係がございします。またつづられた当時の事情が、道路の財源の事情も相当影響しております。いまから見れば当然無料であるべきものが有料になつたものはないとは言えないと思ひます。やはりそういうものは地元の意見を十分参酌して、これは当然無料にすべきだということになれば、それは無料として早く公開すべきだ、そういうことで、私たち合併採算がとれるということにしたのでございします。この法律がもしか通れば、そういう交通上密接な関係のあるものは、全部とにかく合併採算しなければならぬというやうなものではございしませんので、やはりそれを合併採算するほうが有利か、そうすべきでないか、これはやはり地方の議会、そういう地元の意思を十分尊重してやるべきだと考へております。

○宮崎正義君 それは了解いたしましたけれども、心配なのはあとの料金でやられるということが非常に心配なんです。

もう一つ、日本道路公団で——これは言つては差しさわりのあるかわかりませんが、採算に合わないものを地方公共団体に押しつけるやうになつてくるのではなからうか、採算が悪い道路等はペイにしてしまつて、そういうふうにして、もし日本道路公団のほうで採算の合わないものは地方公共団体に押しつけるやうなことがあつ

ではならないと思うのです。この点についてどう
なんでしょうか。

○政府委員(養輪健二郎君) いまの日本道路公団
で行なっておりますものにつきましても、先般も
御説明いたしましたように、料金の償還期限まで
に償還できないようなものも相当ございます。そ
ういふものについては、これはやはり道路公団が
行なっておりますものを県に引き継ぎようとしても、県
議会のほうがりんと言わないと思ひます。またそ
ういふものを無理に引き継ぎせよという趣旨で
はございません。やはりこの趣旨は、非常にいま
道路公団で、とにかく成績がよくて早く料金徴収
期限以前に償還してしまふというものが相当ある
わけでございます。現道についても、そういうもの
は、県がいまのそれをもとにさらに周辺の有料
道路を実施したいという希望があるときだけに、
これを県のほうに移管するというのを考えてお
ります。決して道路公団から悪いものを強制的に
県に移管するというとは絶対しない所存でござ
います。

○宮崎正義君 公団から県に引き継がれていくと
いう候補路線、これの資料でもあればあとでも
けっこうですが、出していただけませんか。
それから、先ほどお話のありました阿蘇登山道
路について、県の引き継ぎ希望をいれて、阿蘇山
観光道路と合併採算制をとるというのを予定し
ているんだと言われているのですが、先ほど説明
がございましたように、県でこれは運営管理されて
いたものが、全面改正になった場合に、日本道路
公団に引き継がれてくると思うのですが、それを
また県に引き継がせる。いろいろな事情が御説明が
ありますけれども、こうした場合には、だれが
損をするのか、その利用者が損をするようになる
のではないかと、また今後このようにことが繰り返
されてくるんじゃないかと、ということも心配を
しております。これは町で、日本全国で初めて認
められたといわれておりますが、一の宮町営の有
料道路として一の宮町では総工費を一億三千六
百万円を投じて昭和三十八年に供用開始したこの

仙酔峡道路について、現在の累積赤字額が七千五
百万円にも達しているというのを聞いていますわ
けですが、この公団の阿蘇登山道路と県の阿蘇山
観光道路のプール制を実施するときに町営の仙酔
峡道路というものを加えなければならぬんじゃない
かと、この点について御説明
をお願いしたいと思います。

○政府委員(養輪健二郎君) 最初の、道路公団か
らどういふ有料道路を県に引き継ぐか、これはお
手元の資料にありますように、阿蘇の登山道路、
これがいまの候補にあがっております。ただ、そ
のほかについても、一部まだそういうような候補
路線というものもございまして、まだ県との十分
な話し合いができていないものでございます。あ
まりその辺は、私のほうが無理に考えておるとい
うようなことにもとられかねませんので、いま、
やはり公団の考えておる、われわれの考えておる
県への移管の道路はいまのところ阿蘇登山道路以
外には正式に考えていない次第でございます。

もう一つは阿蘇の一の宮町の行なっております
仙酔峡の道路でございますが、これはいま先生の
指摘いたしましたように、この阿蘇への登山道路
が道路公団、県営、一の宮町営と、三つございま
すが、この中で一番成績が悪いのも事実でござい
ます。なぜこういふふうになるかといふこと
とでございまして、やはり有料道路の場合の交通
量の算定でございまして、これは一つの道路がど
だけ乗るか、いわゆる年間交通量といふものは比
較的把握できるのでございます。道路ができたこ
とによって新しく出てまいります誘発交通量、こ
の辺の見方がこれは非常にむずかしいと思ひま
す。こういふような誘発交通量の算定が非常にま
ずかったといふことで、こういふ成績の悪い有料
道路になつてしまつたわけでございます。じゃ、
これをいまの特別措置法の改正でこれも県に引き
継げるようにしたらどうかといふことでございま
すが、いろいろ検討いたしました、やはり今度
の特別措置法の改正では道路管理者にこれを引き

継ぐといふことでございまして、現在の町道を県
で管理するといふことは道路管理者が違つてまい
りますので、そういうこともございまして、いま
の特別措置法の改正ではこの町道の有料道路を県
に引き継げないようになつております。ただし、
これをどうするかといふことになりまして、私
たちいま県をいろいろ指導しておりますが、これ
によりまして、かなり阿蘇の県営の観光道路につ
きましては利益が上がるはずでございますので、
何か県のほうからこの町道の道路に対して無利子
の融資をするなり、そういうふうな適正な方法は
ないかといふことをいろいろ検討してございま
す。また、もう一つの方法は、やはりこれはあん
まりいい方法でないかもしれませんが、今度やは
り提案しております地方道路公社、地方道路公社
になりまして、いまの公団からも譲り受けられ
る、県営のやはり有料道路も譲り受けられる、町
営の道路も譲り受けられるといふことで、公社に
なりまして三本を一本にプール採算できるという
こともございまして、この公社の問題は私のほう
から県に強制すべき問題でもございせんので、
そういうことも含めまして、いま何らかの方法で
この一の宮の有料道路の採算をよくする、経営を
よくするといふことを県と相談しておる次第で
ございます。

○二宮文造君 いまの局長の答弁を受けてちよ
と関連して質問をしたいわけですが、実は先般委
員会から派遣をいただきました、私も現地を見て
まいりました。先ほどの道路局長の答弁の中に
も、阿蘇の有料道路といふものと県営のもの、
それから道路公団のものだけしか頭の中にないま
うですけれども、いまお話をあつたように一の
宮町営の非常に赤字を出している道路もあるわけ
です。確かに公団とそれから県の分は交差してい
ます。それから一の宮の分はもう全然別コースを
走っております。しかしどちらもうロープウェイに
つながりまして、いわゆる山上の景観といふもの
を相当にあてにした道路のラインになつていま
けですね。御承知のとおり一の宮町というのは大

体予算の規模が三億四、五千万円と私聞いたので
す。その三億四、五千万円の町が一億三千万円投
じまして、すでにもう赤字の累積額が七千五百万
円と頭の中に残つております。もう二、三年する
と一億になり、町の財政規模が破壊されてしま
う。こういふのつづきのがれられないような状況
に町は追い込まれておるわけですね。何かいまのお
話を承りますと、地方道路公社法といふものがで
き上がると何か救済の方法があるといふふうなお
話をしたけれども、まだ法案を十分見ておりませ
んが、指定都市、——五十万以上の都市というふ
うな中身であつたように私記憶するのですが、そ
うしますと、その恩典からはずれてしまふ。
少々の融資をしてみたところでもうすでにこの道
路といふのは、有料道路は死んでしまつておるの
です。現地へ行つてみましたけれども、山上のつ
ながりが非常に悪いのですからほとんどロープ
ウェイに乗つておられます。しよつちゅう、定時で
は動いておられますけれども、たまに一人ないしは
アベックで一組といふふうな利用のしかたです。
これはひとつ現道を十分にごらんいただきました
で、早急に解決の方法を考えていただかなければ
町財政が麻痺してしまいます。もう町議会の議長
さんも町会議員さんも、ちよと小雨のときでし
たけれども、この問題について真剣に訴えておら
れました。ですから、国から見ますと末端の小さ
な行政ですけれども、町民にとつてはたいへん
なことですから、早急にお考え願ひたいという要
望が一件です。

それから先ほど一般自動車道路の一覧表をちよ
うだいたしましたが、なおこれに加えていただ
きますならば、料金の基準といふのがあると思ひ
ます。現行の料金があると思ひます。それも
加えていただかざるとちよとこの資料が明確
になつてまいりませんので、それを加えていた
きたい。
それから三カ年ぐらいの自動車の利用度、これ
もおそらく統計としてお持ちだろうと思ひますが、
それを載せていただかざると、いわゆる一般自

自動車道路の償還が一体どういうふうになつていくのかということが明確になりません。私も香川県に住んでおりますが、屋島のドライブウェイが非常に評判が悪いのです。距離が非常に短いのに料金が非常に高い。これは私の記憶の間違ひかも知れませんが、あれはたしか国有林の貸手を受けておるはずで、違ふかも知れませんが、あれどもそういうふうに聞いております。まあこれは余談のことですが、料金、それから利用度、これを加えていただきますこの資料が明確になります。

最後に、それらの問題に關係しまして、一体観光資源はだれのものなんだ、おそろく一の宮町が道路をつくつたのも、阿蘇山はおれのものだから、おそろくこの道路をつくると相当な収入になるというふうなことでおやりになつたんだらうと思ふのです。成功しているのもあります。阿蘇町が山上にドライブウェイをつくりました。非常に簡単な簡易舗装のドライブウェイでしたけれども、町はほくほくしていました。またこれらの一般自動車道を見ても、あるいは観光公社、あるいは交通運輸公社などが出資をしてつくつておりますけれども、これらもやはり自然の観光資源というものを対象に営利をもくろんでゐる。したがって、償還期限を経過してもなおかつ有料道路として収入をあげていくという考え方が残つて思ふのです。ですから、今後の行政指導の方向として、一体これらの観光資源はだれのものなんだ、こういう立場をはつきり踏まえて指導していただくなければならぬじゃないかと思ふのです。

繰り返しますと、一の宮町の町営道路については早速に手を加えていただかなければならぬという点が一。それからこれらの一般自動車道、先ほどお話がありました自動車道を含めて、この行政指導の方向をどう踏まえていくか。この二点についてお伺ひしておきたい。

○政府委員(養輪健二郎君) 一の宮の有料道路につきましては、これは現在、特別措置法の有料

道路としての町営の有料道路は、これ一本でございます。これがいま先生の御指摘になりますように、何かしなければ町の非常な財政負担になるというところは事実だと思ひます。実は、これにつきましては、先ほど言ひましたように、県にいろいろ働きかけておりました、われわれの計算でございますと、町が毎年三百万円ぐらい出して、県が無利子の貸し付けで四千五百万円ぐらい出せば、大体償還期限ぐらいまでは償還できるのではないかと数字を持っておりまして、それを根拠にいろいろ県と折衝いたしてあります。もう一つは、先ほど公社の問題で言ひましたが、もし公社でやるとすれば、これも公社をつくつても、単に新しい有料道路の建設をする場所があるかないかの問題がございまして、必ずしも公社ができるとは限りませんが、公社の場合は、県が設立団体になつて、まず公社をつくるべきじゃないか。県の設立、出資によつてできた公社、これに県営の道路、公園の道路、それからいまの町営の道路を全部引き継がせまして、そして採算をとつていくという方法があるかと思ひます。やはり公社の問題は県自身がきめる問題で、あまり強くここで強制できるものでもありません。その中で、そういうものを含めまして、いまこの一の宮の町営道路の問題を至急解決したいというふうに考えております。

もう一つは、先生御指摘の資料につきましては、料金の基準、現行料金、三カ年間の車の利用度、これらをさつそく資料に追加して提出させていただきます。

もう一つ、今後のこのように一般自動車道の行政指導をどうするかという問題でございませう。確かにいまの私たちの道路法の道路に入つていない道路ではございますが、実際利用者から見れば、そういうような区別はつかないような道路でございませう。先ほど言ひましたように、非常に公共性の強いものと、民間がやります場合、民間だけの一つの企業の採算の中に入り得るような公共性の、いうならば、非常に強いもの、この

辺が一つのけじめかと思ひます。将来はやはり、一体道路法上の有料道路事業に民間の資本を加えるべきか、加えるべからずか、この辺が一つの大きなわれわれの課題だらうと思ひまして、このうもの前提の中で、いまの一般自動車道をこれからどう改善していくか、これは十分運輸省とも相談して検討したいというふうに考えております。

さらに第三点の観光道路の問題でございますが、いわゆる観光地、日本の観光地点というのは国民のものでございませう。そういうものに対して一営利企業だけにやらせていいのかという問題がございませう。いまの一般の公共事業から言ひますと、はたしてそういう観光道路のところに公共の事業が入るのかと言ひましても、これまたいまの道路事情の逼迫した状況から見ると、これも非常に無理な、なかなかむずかしい問題だと思ひます。そういうものと関連して、もしか一般自動車道でやられる場合でも、将来永久に有料というところではなくて、料金について適正な料金を取るといふようなことで、これからこの点もやはり運輸省とよく前向きに相談してまいりたいと考えております。

○小山邦太郎君 関連して、ただいま一の宮の問題が出ましたから、私もこれは希望でございませうが、委員長と一緒に視察に行つて、そして一の宮の道路で悩んでゐることはただいまお二人からお話のあったとおりで、これはこのままにしておいたら、あの町はまっ暗になつてしまふという感じがしてあります。許可したからといって、その責任を云々するわけではありませんが、幸ひにして、他の合併しようという道路は相当の成績をあげておると私は信じております。そういうような場合に、悪いやつははつたらかしておいて、いいほうだけ合併するのをまかしておいてはまずいんじゃないか。そういうときに、何らかの形でこれがどうにか成り立つていけるように一緒に合併することのできればいいこととありますが、それができない場合は、県を通して助成の道を講ずる

なり、ひとつこれは切に要望いたす次第です。よろしく。

○田中一君 ちょっと関連ですが、合併採算の目的は、料金が合併によつて軽減されるのだという前提で考へていひんでしうね。たとえば、二つのルートの上がるのだということは前提に考へられない。したがつて、償還というものは若干修正されても、先にできたものが償還の期日が修正されて延長されても、全体としての料率は下がるのだというふうに理解していいんでしうね。

○政府委員(養輪健二郎君) 合併採算の問題につきましては、たとえば、Aという有料道路とBという有料道路がございませう。これがAのおののみの独立の有料道路として料金があるわけでありませう。Aが昭和五十年に償還、Bが昭和六十年に償還というふうなことを考へますと、これを合併することによつて、Aはたとえば十年以上料金を取られる。五十二、三、四、五年まで取られる。そのかわりBは昭和六十年が昭和五十五年くらいに無料になる。全部一度に昭和五十五年に無料になるということだと思ひます。料金問題は、現行の料金を上げるといふことは、いまのところ考へておりませう。下げるのかということになると、これはいまの料金を下げれば、いまのBという、あとからできた有料道路が昭和六十年では採算がとれなくなる。ただAの料金の収入を入れれば、合併さえすれば昭和五十五年になるのが、これがさらに料金を下げれば昭和五十六、七年になるといふようなものだと思います。料金を下げられるか、下げられないかは、おのおのその有料道路の性質によると思ひます。はつきり下げるということとは言えないと思ひます。現行の料金を上げるといふことは絶対にいたしたくないと考へております。

○田中一君 経費が安くなるのじゃないですか。諸掛かりが減つてくるでしう。このために国民が利益になる、利用者が利益になるのだ、現在よ

りも利益になるのだという考え方に立たないと納得しないんです。

○政府委員(義輪健二郎君) これは確かにそういうことで合併採算したら諸掛かりが減ります。そういう点は料金を下げて償還期限を延ばしたほうがいいのか、料金はいままでのようにして償還期限を、早く無料になる期限を早くしたほうがいいのかという、そういう問題のからみだというふうに考えております。

○宮崎正義君 大臣に、先ほど一の宮町の問題が出てまいりましたが、これはお二人の委員の方々から強い要望もございまして、建設省として認可した一端の責任と言えは言えるのでございまして、そういう立場で何とかその措置を講じてやってもらいたいというのを——大臣からひとつ御答弁願えればいいと思います。

○国務大臣(根本龍太郎君) 直接的に政府がこれに補助金を出すとか何とかいうことはできませんけれども、ただいま道路局長が御答弁申し上げましたように、今度の公団の道路を県に移管する、あるいはそれによつてあがつた収益を同じ県内のいわば下部自治体に対して援助せよということにいまやつておるわけです。それがもしできないならば、あるいはいまの公社法で吸収合併するとか何らかの方法を、強制はできませんけれども行政指導をしてこれを解決すべきだと思っております。実は、宮崎さんからの質問のあれが私のところに来たときに、これは法律上どうするとか何とかいうことはできないけれども、何とかめんどろを見えてやれよということ、実は道路局長に指示しておたわけでございます。その私の指示に対して、道路局長は二つの道がある。その道をどう選ぶかは、これは県にまかせなければいけない。できるだけどちらかでの問題を解決したいということ、私も現在のところ、やはりその二つのうちどちらかを選ぶということが一番適切であろう、こう信じておる次第でございます。

○宮崎正義君 時間がありませんのであととしまして、建設委員会会議録第十四号 昭和四十五年四月二十五日【参議院】

めて質問をいたしていきます、だいぶ超過しましたので。

日本道路公団の方がお出でくださっておるのでお伺いをいたしますけれども、それは資料でまた出していただければ幸いです。答えては資料によるとかでもけっこうでございます。日本道路公団の無料開放した例はどのくらいあるか。それからそのうち赤字のまま無料開放した例はどのくらいありますか。その道路名、それから管理しておられるところの道路の無料開放の見通し路線はどのくらいあるか。それからその道路について、たとえ赤字が残つても、当初きめられた償還予定期間がきた場合に無料開放するかどうか、これらの点についてお伺いしたいと同時に、北海道の厚岸フェリーがあります、このフェリーのことにしても御存じでしたら御回答願いたいと思います。

○参考人(高橋末吉君) 簡単に例をあげて、あとは資料で提出させていただきます。無料開放は現在まで道路公団が行なつてまいりましたのが十六路線でございます。そのうちで設定された期間がまひりまして開放しましたのが四路線でございます。これはいづれも赤字を残して期限がきてしまったものばかりでございます。そのほか償還が非常に調子よくまいりまして終わったのが七路線、それからまだ償還満了になりませんが、それからまた期限もまだこないというのでございますけれども、県等からの引き継ぎで道路公団が管理してまいりました道路等におきまして、地元の方自治体が負担をしていただきまして、早目に無料に開放になったのが五つばかりでございます。

それから近く無料に開放されるようなものはないものがあるかという御質問でございますが、例をあげて申しますと、松江道路あたりは来年の秋ごろには無料公開できる。長府道路なんかも非常に成績がよろしゅうございまして、それから笹子トンネルなんかもよろしゅうございまして、その他五十年くらいを目途にしまして、このくらいございまして、資料で提出させていただきます。

す。ただいま申し上げましたように、期限がまひりました場合は、赤字でございましてこれを無料公開にしたいと思っております。

○委員長(大和一君) 高橋参考人、まだ答弁漏れがあります。

○参考人(高橋末吉君) 北海道の厚岸フェリーでございますが、これはたいへん成績が悪くて、期限内にはとても償還ができないというふうな非常に成績の悪い内容でございます。しかし、北海道庁のほうで橋を今度つくられることになるように聞いております。四十七年の秋ごろには橋が完成するだろうというふうなことでございまして、その時点まで道路公団といたしましては、その厚岸のフェリーをやつていかなければならないというふうな実情でございます。

○宮崎正義君 道路局長のほうにお伺いしたいのですが、いま申し上げました厚岸のフェリーなんですが、これは長期計画で私は検討して指導すべきじゃないかと思つたかと思うのですが、いま、参考人の方がお話をされましたように、非常に赤字でうまいことではない。すでに四十七年には今度橋をつくるんだということになっておる。初めから橋をつくれればよかった。当時の昭和三十四年からこの貧しい、乏しい財政の一般会計から三十七年までの間に一千二十万を金を出した。一般会計から町費を出しておる。非常に苦しい財政の中から捻出しておる。こういう一般有料道路の關係から考えていきましたら、将来にわたつて長期計画というものをよく見通した上でなければならぬと思つたのです。今度出ました地方道路公社のときには私は質問をしたと思つておりますけれども、地方事業団体に負担をかけてはならない、何とか軽減してやらなければならぬという観点の上から、こういう認可をされる場合には、十分に私は行政指導をちゃんと見てあげるべきだと、こういうふうに思つておるのですが、どうなんでしょうか。

○政府委員(義輪健二郎君) 厚岸のフェリーにつきましては、先生御指摘の通りに非常に赤字になつております。実は、昭和三十四年の当時は厚岸町の自動車の保有台数も百五十台ぐらいでございました。四十二年でもう二千台ぐらいになつております。やはりそういうような交通量が非常にふえたということもございまして、三十四年の当時はやはり何とかしていまのフェリーで厚岸本町から対岸の本土に連絡したいということにございまして、その当時一億の建設費でフェリーをつくつたわけでございます。いまになつてみますと、そのフェリーの状況は、非常にフェリーで輸送する車の台数がふえたということ、これは冬になりますと相当天候が悪いのでございまして、そのために欠航の回数が非常に多くなつたということにございまして、やはり将来どつちにしても橋をかけなければならぬということ、道も非常に熱心に橋をかけてくれと、そのためには道の金も出すというふうなことでございまして、そういうことで橋をかけることにきめたわけでございます。やはり長期計画としての問題からいいます、初めから橋をかけておつたらいいじゃないかということを言われますが、やはり三十四年当時はこの十億かかるような橋というものは、なかなかできないような状況でございまして、そのために一億の建設費でとりあえず車を運んだという状況でございまして、やはり先生のおっしゃられますように、われわれこれから一つの有料道路にしても、大きな橋をかけるにつきましたら、将来の交通量の見通しとかプロジェクト、こういうものは今後慎重に検討して、計画がきちんとならないようにしてまいりたいというふうに考えております。また、いまの千二百万円地方が出しておるということでございまして、これまたどういふ経費で出しているのか、ちよつとはつきりいたしません、できるだけそういうような地方に負担をかけるということは、道路公団の有料道路にいたしましたも避けたらという趣旨でいきたいと考えております。

○宮崎正義君 それは負担金で出ております。道からの要請で町のほうに負担金として出ているようでありまして、

それはそれとして、私も前回大臣に申し上げたことがあります、長期計画というものは五年先、十年先、二十年先あるいは五十年先というふうな話もいたしております。田中委員のほうからも先日そういうお話がありました。ほんとうに腹をきめての長期計画でなければならぬと思う。この点をよく勘案されて、特にそういう地方財政に負担のかかるようなことについては、十分御考慮を願いたいと思うんですが、これは私の要望でございます。

それから、もうあと一点だけで終わりにいたします。あとは次回に譲りますので、首都高速道路の今度の値上げの件につきましてでございますが、四月一日から小型車が従来の百五十円が二百円、大型車が三百円から四百円、それぞれ値上げされました。値上げされたからよくスムーズに自動車走っているかといいますが、渋滞に次ぐ渋滞で、歩いたほうが早くなるんじゃないかというふうな声もそろそろ出かかってきております。悪いニックネームが出ております。低速道路じゃないかというふうな現状のままで、一口で言えはそういう実情に目をつむったまま値上げをしていっている。これは非常にそういう声が多いわけなんです、この件について御答弁を願いたいと思います。

○政府委員(義輪健二郎君) 首都圏の高速道路の料金については、公正妥当な料金の範囲内で建設費用が償還することができるよう、こういうたてまえで料金をきめております。三月までの料金については、昭和三十九年八月に設定されました。その後供用延長もふえまして、やはりこの借り入れ金で建設しておる関係で、延長がふえるというところになりますと、全体を均一料金でやっておりますと、新しく建設すれば、その建設したところを車が通れば、それに応じて料金が収入できるわけでございますが、均一料金でございますので、やはり全体の延長の伸び、供用延長が伸びてまいりますと建設費が多くなります。それに伴います

利子も出てまいります。これを料金で償還するわけでございますが、だんだん建設費がふえてまいりますと三十年で償還できなくなるというところもございまして、そういう意味で今回百五十円を二百円、三百円を四百円に上げた次第でございます。これに伴いまして、実際の平均の走行キロ数も従前よりふえまして、また利用の最大の距離もふえるというところもございまして、そういうことと、いまの採算の問題からやむを得ず料金値上げをした次第でございます。

○宮崎正義君 もう一つだけ重ねて伺っておきたいのです。首都高速道路が最初に開通したのは三十七年の十二月ごろだと思っておりますが、距離が京橋から芝浦間四・五キロ、こういう短い料金のときに百円を暫定的にきめられておったということなんです。その後三十九年八月、首都高速道路の走行キロ数が三十キロ延びて新しい路線ができ延びていく、そういう理由で料金がアップされていくといういまお話がありましたけれども、今度で大体三回目の値上げになりますけれども、今後またキロ数が延びるたびに、延長されるたびに料金を上げていくのかどうか、この点を伺って私のきょうの質問を終わりたいと思います。

○政府委員(義輪健二郎君) 首都高速のこれからの計画といたしましては、これは都市内の交通が相当ふえるということが予想される問題をどうするか、これが一つの問題だと思っております。現在のような料金の体系、いわゆる東京圏内については東京の中心部にリングがありまして、それからいろいろ放射線が出ております。こういうものを全部均一料金でせよということでございます。で、この均一料金が今後いいのか、やはりある程度足を出したときに料金の割増しをしたほうがいいのか、この辺につきましては、現在道路審議会に諮問しております。その答申を待って今後の方針をきめたいと思っております。やはりいまの首都高速のやり方だと、先ほど言いました、リングから足をだしている。いま大体昭和四十六年までに七十六キロの供用延長が予想されますが、こういう

う形で均一料金を取っておりますと、いま四十六年の供用開始七十六キロの二倍、百五十キロぐらいまではいまの料金でいけると思っています。ただそのほかにふえる交通に対してどうするかというところは、別のネットワークをつくってそこで車を吸収するとかそういう方法もあるかと思っております。いま当分の間は二百円、四百円を上げる考えは持っております。

○宮崎正義君 高速道路の原山参考人、おいでになりますか。御所見を伺っておきたいと思っておりますが、今後の長期の見通しといいますが、それらについて……

○参考人(原山亮三君) ただいま道路局長からお話がありましたように、前回の普通車百五十円、大型車三百円の料金が、三十七年から最近の四十四年十二月、五年以上の間ずっと続いておりますが、三十七年の供用延長キロが二十八キロでありまして、その後逐次延長いたしまして五十七キロに、倍以上になっております。その間数回にわたって償還計画を作成したわけでございますが、百五十円をそのまま据え置くというふうなことでやってまいりましたのでございます。今回の二百円にアップいたしましたも、延長した場合の交通量が、それに見合った交通量があります場合にはそういう値上げの必要もございませんし、また今回の二百円のアップの際に、償還の計画の中に六号線ですとか七号線も取り込んで計算いたしましたので、先ほどお話し申し上げましたように、ここ当分はそれを改正する必要はなからうと思っております。

○宮崎正義君 質問まだありますけれども次回に譲りたいと思います。

○委員長(大和与一君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、米田正文君が委員を辞任され、その補欠として植本光教君が選任されました。

○春日正一君 道路整備五カ年計画については、

予算委員会のときに幾らか質問したのですが、きょうは有料道路の問題についてお聞きしたいのですけれども、国道あるいは都道府県道、これを有料にする場合には、どういふ条件のものをするんですか。

○政府委員(義輪健二郎君) 国道につきましては、どういふ条件のものを有料にするか、いま私たちが考えておりますのは、国道を有料にいたします場合に、未改良の道路を改良する、こういうような場合は全部無料にしたいと考えております。現在すでに改良された国道がありまして、さらにそれを二次改良としてバイパスをやるといふ場合、これが有料道路の一つの対象にならうかと思っております。ただすべてのバイパスが有料道路になるのじゃなくて、やはり有料道路として、そこを走行する自動車が十分利益があるという場合だけを対象にしておるわけでございます。また、沿道がそれによって納得するということも、一つの条件だと思っております。そうなりますと、やはり将来市街化するような市街地の中のバイパス、こういうものにつきましては、都市高速とかあるいは高架の道路をつくりまして、自動車の専用道路にする場合だけが有料道路になると思っております。そのほかやっぱり一般交通になるようなものについては、都市の中は有料道路にはなじまないと考えております。もう一つは、都市間の交通につきましては、これはできるだけキャパシティをふやす、通過交通を流すというふうな場合に、自動車専用道路というふうなものが計画されます。自動車専用道路みたいなものにつきましては信号もない道路でございますし、相当利益があるというところでは有料道路にしたほうがいいんじゃないかと考えております。ただ国道といいますが、非常に種々雑多といつては語弊がございますが、いろいろ地形的制約がございますので、そういうものを勘案して地元の納得を得たところで、有料道路にしていきたい。もう一つ、県道につきましては、いまの国道と同じ考えでございますが、県道につきま

してはまだまだ十分整備されていないということも

ございまして、一次改築であつても非常に特定の人が利用する、また通過交通が大部分であるというふうなところ、こういうものについて有料道路をいまの段階では実施するのもやむを得ない、というふうな考えでおります。

○春日正一君 それで、この道路整備特別措置法の第三条に、有料にするものについて出てくるんですけれども、「当該道路の新設又は改築が国の利害に特に関係があると認められるものであるときに限り、」とつて「建設大臣の許可を受けて、当該道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。」となつておりますけれども、この国の利害に特に関係があるという場合の、特に関係があるというのは、大体どういうことをさしてゐるんですか。

○政府委員(義輪健二郎君) この特別措置法の第三条、これは日本道路公団が行なう一般有料道路の規定でございます。国の利害に特に関係あるというこの解釈は、これは非常にむずかしいと思ひます。十年前に国の利害に關係するということになりますと、いまの東海道の一号线とか、何かこういうものは利害に關係がずいぶんあつたと思ひます。ただ、全国的ないまモーターゼーションの中で、地域的な交通も非常に大きくなつてきております。単に交通量だけで国の利害に關係するかどうかという判定は、なかなかむずかしいと思ひます。そうなりますと、一体何を以て国の利害に關係するかというふうになると思ひます。やはり非常に大規模の延長の長いようなものにつきましても、建設費もよけいかかる。また、延長の長いものを利用する車の実態は、やはり車のトリップも非常に長いものになつてくると思ひます。そういうものが一つの国の利害に關係するといふような解釈で、今後こういう道路公団の一般有料道路の一つのよりどころにしたいと考えております。

○春日正一君 その問題はあとで具体的にお聞きしますけれども、そのほかに、第三条の中には、「通常他に道路の通行又は利用の方法があつて、」

当該道路の通行又は利用が余儀なくされるものではないこと」とあつて、余儀なくされないところで料金を取ることができるといふふうになつてゐるんですけれども、余儀なくされるところでは有料にしてはいけない、というふうに解釈されるわけですか。

○政府委員(義輪健二郎君) 原則としては、やっぱり道路公団にありまう道路については、別の無料道路があるということが原則だと思ひます。ただ、いままでの経過を見ますと、いろいろ地元民等との折衝の末、早くやつてくれというふうな場合、また、たとえば山の頂上にかかるような場合、現道といつても車の通る道路はほとんどございせんが、それによつて利用者の利益が非常にあるような場合には、これは特例としてやつた例もございまして、これらの有料道路、特に国道の有料道路になりますと、当然現道で無料交通手段のあるところ、こういうところだけに厳密に持つていきたいと思つております。

○春日正一君 その立場からいって、湘南道路、先ほども話が出ましたけれども、公団でやつておいてなる道路、あれは国の利害に特に關係があつて、しかも通行を余儀なくされるということがないというこの条件に合つていますかどうか。

○政府委員(義輪健二郎君) 湘南の江ノ島・鎌倉間については、昭和三十一年に供用を開始しております。先ほど言いましたように、国の利害に非常に關係するかしんかというところは、やはり全国的なモーターゼーションの今日の状況を見ますと、その時代時代ではやはり一つの考えられる規模、どういふものが今日該当するかどうか、その当時は、やはりこれは相当、東京から江ノ島、鎌倉へといふような行楽のお客も相当多い、そういうことで地元の間の交通も非常にその当時からいへば少ないといふことで、国の利害に關係するといふことで実施したものだと言われております。もう一つは、無料で行く道路がないじゃないかという問題がございまして、先ほど言いましたように、

私たちこれからの方針としては、こういうものも有料にしないという方針でございます。その当時の道路整備の財源、またこの道路が、じゃ無料としていつできるかということになりますと、非常に長期かかるというところで、これはいわゆる特例措置としてやむを得ず道路公団が有料道路にしたのじゃないかというふうに考えております。

○春日正一君 もう一つ、通過を余儀なくされるかされぬかという問題です。

○政府委員(義輪健二郎君) 江ノ島・鎌倉間について余儀なくされるかされないかということになりますと、実は、かなりこのいまの道路に沿つて無料の道路、これは実はないわけでございます。ただ、かなりこういうものが、おかしいじゃないかと言われるかもしれませんが、北側の山を通つて鎌倉へ行く方法はあるわけでございます。

○春日正一君 二つとも根拠が非常に薄弱で、局長の答弁も歯切れが悪いでせう。国の利害に特に關係があるといつたつて、あそこは観光地、海水浴場でしょう。そこへみんな観光に行くから国の利害に特に關係があるといふことになれば、日本国中観光地はみなそういうふうになつてしまふ。しかしそういう意味でこの条文が規定されるかどうか、最初規定されたときの……先ほど大臣も言われたように、レジャーということ、レクリエーションということとは国民の生活になくちやならぬものになつてゐるわけですね。そういう意味から言へば国の利害に著しい關係ということも出てくるかもしれないけれども、この法のでき

た当時はまだそういうことではなかったはずですね。そうすると、特に著しい關係がどこにあるかと言われたら、説明に窮するのじゃないですか。地元の人たちに言われたら、私もそれならなるほどどうなすけるのは、横須賀から逗子を通つてあそこを通つて厚木に抜けるという、アメリカの軍事的な必要という理由をあげれば、それはあるいは特に著しい關係といふものはあるだらうけれども、そういうものが引つ込んでしまふといふことになれば、観光地だといふだけのことでしょ

う。だから、あまり根拠もないことです。しかも、いま言われたように、これはこの住民が余儀なくされる事情にあるわけですね。しかもこうなつてゐるのですよ。大臣も見ていただきたい。いま、こつちから通る道路というのは、こう回つてくれば通れると、こういうことなんです。これは鎌倉市にだいたい入つてゐる。あそここの地形非常に複雑ですから、この海岸通りの腰越地区は二万戸ぐらいありますね。この道路を通らなければ市役所にも行けない。こつちをこう回つていかなければならないということになると、これは一般的に言つて、並行道路があつて有料道路にすれば、金を払いたくない人は多少不便してでもただで行けるという意味ではこれはないと思ひます。これほど大きく回つていくところは……だから、実際には余儀なくされてはならないといふそのことに該当する。だから有料にしてはならぬ部分も有料にしてゐる。そこに無理があるのじゃないかと思ひますけれども、どうですか、そのところ。

○政府委員(義輪健二郎君) 先ほどのちよつと私訂正しておきたいと思ひますが、いまの第三条の国の利害に關係するといふことは、これは都道府県道または指定市の市道の場合でございます。実は、これは国道になつておりますので、またその当時は国道は全部道路公団でやるということでは道路公団が引き継いだというふうに思ひます。ただ、いまもう一つ、先生のおっしゃいましたように、余儀なくされるかされないか、この問題は確かにあると思ひます。やはりその当時、この有料道路をやります場合もこの辺が一つの大きな問題になりました。できるだけの地元がすでに必要なものに對しては、有料道路として実施しても、地元に対しては無料のパスその他を発行することによつて地元の納得を得られまして、それ有料道路になつたわけでございます。その後、いまのモーターゼーションから見ますと、昔のその当時と比べますと非常に地元で自動車の保有台数もふえておると思ひます。そうなりますと、い

ま言つた先生の御指摘の問題が出てくるかもしれない。私は、やはりこういうものにつきましましてはできるだけ、そういう当時有料道路にしたときの事情といふのはだいたい変わってきいていると思ひますので、こういうものについては、できるだけ早く無料にするという方針でいくべきだといふふうに考へておられます。

○春日正一君 そので、そういう迂回路のないということ、しかもこの道路のこのところ、に学校もあれば、病院が三つもあるところ、非常にひんぱんに使わなければならぬところになっているのですけれども、その無理が一つあるということ。それからいま局長も言われましたけれども、地元との同意なしにこれはできないことになっているわけですか、地元が反対だと言へばできないというところになるわけですか、そのところのたてまへは。

○政府委員(義輪健二郎君) まあ法律的に言いますと、やはり有料道路を実施いたすには、どのくらいの料金を取るかを含めましてやはり道路管理者の同意を得るようになっております。道路管理者の同意を。まあそういうことでございまして、いわゆる実際の問題としてこれは用地の買収も多少出てきますので、やはりそういう点では地元へよく御了解願つてやつておる次第でございまして、地元は絶対反対だということではございませぬ、これはもう用地も買へませんので、工事のできないということになるわけでございます。そういう点では、法律はその道路管理者の同意になつておりますが、実質上はやはり十分地元とお話してやつていくというのが、現状だと考へております。

○春日正一君 実際言いますと、私も調べてみて、ここに鎌倉市議会史という鎌倉市議会の発行した文書でありますけれども、これの写しを見ますと、「湘南有料道路」反対運動」といって、三十一年七月一日に「湘南有料道路」問題、正式には二級国道横須賀大磯線の通行料徴収問題が

生じ、市政始まって以来の市民運動が急速に盛り上がった。鎌倉市は七月十三日に緊急議案を開いて「通行料徴収廃止に関する決議」を満場一致で可決した。云々というところで、この経過がずっと書いてあるのですね。そうしてそれはすつといつていふところからその反対は続いているわけですね。だから地元は納得をしたという言ひ。地元は、確かに神奈川県はそれは承知した。しかし一番直接関係のある鎌倉市の議会は満場一致で反対しているというふうな状態のもので有料制が施行されたというように、この文書ではなっているのですね。けれども、いまでも地元の人はいつてこの点については批判をしておる、これが実情ですけれどもね。

○政府委員(義輪健二郎君) まあその当時こういう有料道路を行なつたときといふのはかなり状況が違つてきておると思ひます。しかし先ほども説明いたしましたように、この江ノ島・鎌倉間につきましては、これは道路公団ができる前に県がまず実施しております。そのときに、やはり県といふたしましては、鎌倉市の意向も十分参酌して実施されたものと思ひます。また、これをそのあと鎌倉から逗子への延伸の場合、これは当然道路公団が道路管理者と相談してやつております。その場合につきましても、いろいろ事業の変更という形で延伸がなされたわけでございます。鎌倉市長の同意をとつてやつております。ただやはり先生のいまおっしゃいましたように、その当時といふのはやはり相当——こういうところではございませぬ、住民のその利害関係も変わつてきて、また人口も多くなつておると思ひます。そういう意味では、やはり先ほど言ひました迂回路のないような場合については、できるだけ早くもう無料にするというところでこの問題を処理すべきだといふように考へております。

○春日正一君 まあその問題はこれから触れまされども、結局いままで言つた迂回路のないところへあれを通したということ、それから鎌倉市議会が満場一致で反対しておるという状態のもので

それがやられたという、こういう点です。あなたはいま市長が同意したと言つておりますけれども、私も市長の同意書の写しを持ってありますけれども、市議会の記録をずっと調べてみましたら、これは市長一存で出しているもので、市議会にはかつてないものだから、市議会と理事者の考えが違つていふという問題が出てきていますのですね。だから私はあつても言ひたいと思ひますけれども、こういう場合はやはり地元の意見を聞くという場合、理事者の判ことだけじゃなく、県の場合には県議会の同意を得てと言つていふので、やはり市議会の多少の反対があるにしても、圧倒的多数の市議会が民主的な同意というふうなものを裏づけてやりますと、こういう問題はどこまでもあとを引くことになるんじゃないか。だから初めからこれの計画には無理があつたといふことは、お認めになりませんか。

○政府委員(義輪健二郎君) 先ほど言ひましたように、この最初の計画そのものが県でまず発案しております。その当時といふのは何か道路事情が状況が相当変わつております。いまから見れば確かにこれは先生の言ひますように有料であることがおかしいことは言へると思ひますけれども、その当時の道路整備の状況から言ひますと、やはりこういうことではないと、なかなか道路はできなかったという事情があらうかと思ひますので、その当時初めから無理だと言ひすることは、ちよつと言へないのではないかと考へております。

○春日正一君 その問題はあつた出しますけれども、私は初めからさつき言つたように、市議会が満場一致で反対しておるという問題があつたということだけは、これはだめ押ししておいて、この湘南道路の償還状況ですね。これを公団のほうから聞かしていただきたいのですけれども、どういうふうになつていますか。

○春日正一君 その点で、あれは鎌倉区間が先にづかられて、あとから逗子のほうがつけ加えられてプール計算になつていふわけですね。だから鎌倉区間のほうはもう償還が終わつてゐるんじゃないですか。

○参考人(高橋末吉君) 一本の道路となりまして計算をやつておるものでございまして、ただいま申し上げましたような数字になつておるのでございまして、もし、鎌倉区間がそれだけで、逗子区間のほうが有料としては取りやめになつたとか——県の御計画は一本だったわけですから取りやめになつたとかいふふうなことであつたならはというふうな考へてみますと、一緒に一本の道路としての管理を始めて段階において二億足らずのところでございますから、当然もう償還は済んでなければなりません。

○春日正一君 そういうことになつていふわけですね。償還は鎌倉区間だけの計算で言へば当然済んでおる。それが逗子区間を合併したためにまだ十億余り残つておる、そういうことだと思ひます。そこで、この鎌倉区間のほうは昭和四十五年の三月三十一日ですか、それで期限が切れることになつておつたんですね。その点どうですか。

○参考人(高橋末吉君) 道路公団が県から引き継ぎましたときの計画は、ただいまのお話のとおりでございます。

○春日正一君 償還が済んでおり、しかも初めの約束は四十五年の三月三十一日になるとたになつたという話だつた。それがいよいよ逗子区間と三十九年十月に合併してプール計算になつたために、昭和六十一年までいままでもどおり料金を取られなやならぬ、まあそういうことになつておるわけですね。だから、この問題がいま一番問題になつていふんです。できたときのいきさつからいふても、腰越地区というふうな非常に住宅もふえている。そういうところからこつちへ、市役所のほうへ通路が一つしかないところを有料にしてしまつた。だから、局長がさつき言ひましたあの当時の事情としては、あの道路は有料で早く改良

して舗装したほうが良いという事情があったのじゃないかと、そういうこともあったかもしれない。たとえば東京から海水浴に行く人たちにとつてみれば……。だけれども、地元の人たちにとつてみれば、いままで通つて市役所へ行けたら、病院に行けたりした道路を毎日三十円でも幾らでも払わなきゃ通れぬということになったとなれば非常に不便ですから、だからあのときの決議でも、その最初の反対の決議でもこう言つていますよ。いろいろ言つたような事情を述べて、だから市民にとっては黙つておれないと、したがつて本市議会は以上述べた理由によりこの道路を使用するすべての車輛に対しては通行料を全面的に撤廃方特別の措置をされるよう強く要望する」と言い、同時に、その後の折衝としては少なくとも地元の人ですね。前から住んでおり、またそこに住んでおつても生きていく上で通らなければならぬ人たちだけでも、地元の人だけでもただにして、通行車両のためというなら通行車両からだけは取つてもいいだろうというところまで譲歩してきた。それに対してどういう処置がとられておりますか。

○参考人(高橋末吉君) 無料の取り扱いをどういう場合にはしてもいいという法律、政令、それから大臣の告示等で取り扱つてございますが、その告示の中で沿道の方々、いまお話がございましたような場合に、それらの方々に無料の通行証というものをあげてもいいことになっておりますので、これ道路局長の通達等でも乱用にならないように、いろいろございしますが、それに基づきまして現在で調べましたところ、九十二台につきまして無料の通行証をお渡しいたしております。

○春日正一君 それ、いま何枚ぐらい出してありますか。

○参考人(高橋末吉君) 九十二台に対して一台一台ナンバープレートまでちゃんと書いたものを差し上げております。

○春日正一君 その経緯ですね。この鎌倉議会史を讀んでみますと、「この日の議会で吉田助役は

「6月10日すぎに公団の満尾理事らが挨拶に見えた時、市民の車輛は無料にして欲しい、海水浴シーズンに入るから延期して貰いたいと申入れた。公団側は考慮すると承知して帰つたのに、何のこともわりもなしに7月1日から断行したので、7月2日に早速公文書で道路公団岸線部に減免措置を要請し、その写しを内山神奈川県知事に持参して県の協力を申入れた。また公団に行き満尾理事に抗議をしたところ、減免措置を講ずべきなのに、手違いがあつて申訳ない、迷惑のかららないよう処置したいが、直ちに減免できないので、ツールゲート(料金徴収所)を旧道の並行線と併用できる適地に移転させることも考えたい、ということであつた」といふふうに言つておるのですね。ところがそれがいま言われたように、九十何名、百名足らずでしょう。これはどういふ事情ですか。

○参考人(高橋末吉君) ただいま申し上げましたような、大臣告示によります解釈等によりまして、これに該当するといふふうに判断をいたしまして差し上げておるわけでございます。この数がただいまは九十二台ということになっております。

○春日正一君 あれだけ人口のあるところで九十二台ということはないと思ひます。だから前に私、内輪話を言ひますと、公団の人に来てもらつて聞いたところでは、なぜ百名足らずなんだ、そんなに少ないはずはないじゃないかというのを聞いたら、これは道路のできる前からあつた車には有料を承知で車を買つたのだから金を取るのだ、こういう話なんですね。そういう乱暴な話はないじゃないか。どうですか。そのところ。有料を承知で買つたつて、そこに住んでいたらどうしても毎日市役所に行かなければならぬし、有料道路ができてしまつたあとそこに住んだのが因果だといふ、そういう扱ひ方はないと思ひますよ。大臣告示に出てゐるあれで讀んでも、どうしても余儀なければ、そこに住んでゐる人は免除せよと書いてあるのに、そういうふうに狭く解釈し

ていいのかどうか。その扱ひは道路局長から聞いたほうがいいんじゃないですかね。

○政府委員(養輪健二郎君) こういう問題を含めまして、有料道路には地元の利害といひますか、そういう関係がいろいろ非常に多いと思ひます。ただいま先生のおつしやいましたことは、私も当然だと思ひます。やはりいまの有料道路について道路公団の解釈については、今後よく指導していきたいと思ひますが、やはりいまとなつては、こういうところには有料道路をつくることそのものに問題があつたかもしれないが、その当時の事情からすればやむを得ないということになりますと、通過交通から取るということになりまして、いまの地元に対してはできるだけ無料になるようなこと、特にこの有料道路を通ることを余儀なくされる事については、いまの道路公団の解釈をも少しゆるめさせまして、地元にも無料になるように、今後公団等に指示したい、こういうふうに考へております。

○春日正一君 その点は十分そういう事情を配慮して、地元の人たちが納得するような処置をとつていただきたいと思ひます。

そこでもう一つの問題は、いま言つたように四十五年の三月三十一日に償還するんだということ、住民もそのつもりで金を払つて通つておつたのが、返子のほりができてプールにした。その間六十年まで延びたといふような問題ですね。今度の改正案でもプール計算できるようにして、特に返子と鎌倉、江の島の場合の湘南道路は直接続きますから、まだ続くのだからという理屈もあるでしようけれども、今度は多少切れてゐるものまでプール計算できるとか、あるいは十字路につながるようなものまでプール計算できるといふことになつてゐますね。そうすると、このプール計算のできる限界といひますか、歯どめといふのはどうか規定されてゐますか。

○政府委員(養輪健二郎君) これはやはり、県の場合でありますと、県議会の承認を得るといふようになります。やはりこの問題は、道路管

理者だけでこれはどうしたほうが都合がいいんだといふことで実施すべきじゃないと思ひます。先ほど言ひましたように、プール計算いたしますと、先にできたものは償還期限が長くなる、しかしあとからできたものは償還期限が短くなるという利点がございます。やはりその利点と欠点をどううまく現実の行政の中に取り組んでいくか、それが住民のためになるかならないか、そういうことが一つのプール計算をする大きなポイントだと思ひます。決してそういうような住民の意思を無視してプール計算をするという筋ではないといふように考へております。

○春日正一君 この点では、極端な言い方をすれば、無限に広がる可能性もあるわけですね。つまり北海道から鹿児島まで全部プール計算にしてしまふ、次から次でできるものを全部プール計算にしていくといふような――これは極端な例ですから、実際はそうはならぬでしようけれども、しかし、そういう形では度を越えてプール計算にされるおそれというものは十分にあるし、いまの湘南道路のできる経過なんか見ても、やはりいまから考えれば適當でなかつたと思ふようなことが強行されてしまつたといふおそれもあるわけですから、この点ではやはり相当これでは問題があるだろうといふふうに思ひます。だから、この歯どめの問題として、いま県議会の同意がなければできないといふ、これは一つの大きな歯どめだと思ふんですよ。しかし、湘南道路みたいなもつと狭い区域の場合、神奈川県全体から見れば、あの湘南道路なんといふものの長さなり場所等は非常に一部の限られた場所です。全県から集つた県議会から見れば、これを有料にするとか返子とつなぐといふようなことは、そうですかといふこととつと通るけれども、地元の市議会なりその住民にとつては、これは毎日の問題で非常に大きな問題です。だから、こういう局地の問題については、やはりその市議会の同意が必要だといふよりな点を盛り込む必要があるんじゃないだろうか。また、先ほど申しましたように、いま市、市長の同意を得

たと言つておりますけれども、市長は同意したけれども市議會は反対という態度をとつてゐるというような事態が起こるんですね。これは自治体の運営の円滑さという面から見てもまずい。だから、市長が同意するというのなら、市議會にはかつて同意を得てやるというような形で、こゝういふ局部の道路というような問題については、県議會だけでなく、その關係市議會の同意を得て市長が回答するといふような齒どめをつけておく必要があるんじゃないかといふように思ふんですけれども、その点どうですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 現実の形としては、県議会がこれに同意を要するというときには、やはり市議会の影響も相当これは反映されるものだというように考えておつて、いまの法律では県議会の議決といふことになっております。いま先生がおつてやりましたように、市議会が一致して反対しておるといふようなものが、はたしてそれが県議会でも同意されるものというように考えておりませんので、その点は運用の問題として、十分市議会の意向を考へるといふことで指導したい、というように考えております。

○春日正一君　そこで、いまこういうことが問題になつてゐるんです。この道路、そのところですけれども、ここにゲートがあるんですね。それで公団のほうでも、通過、わき道でできないところへ門をつくつたんで、ぐあいが悪いというんです、最初はここへつくつたんです。ここへつくりますと、ここに枝があるし、ここに枝がある、枝のないまん中につくつたんですね。だからこれはどうしても通らなきゃならぬいうので、それじゃ移しましようというのでこつちへ移した。ここへ来て、ここへ入って、こゝ料金を抜けてこゝへ行けるということになつたんだと。今度はこつちへ移したんですね、現在は。だもんだからこのところを過つて来て、ここへこゝ上がつて、こゝ出て、こゝ来て、そゝすると料金はこゝ通らずに通れるというような通り方をしておるわけですね。そゝしますとね、こゝへこのごろ政府の団地

ができて、ここでこう回る道路ができてきたわけですが、団地ができて、ここに人がたくさん住むようになってきているわけですね。ここへ、事情知った人はもう金を払うのいやだから、こう来て、こうはいり込んで来るんですね。だから交通安全上非常に困るという問題が現在起こっています。

それからもう一つのほうは、材木座のほうの道路です。あれが整備されたんで、あっちへ入っていくというので、あすこに大きなバスなんか来ると、一つ来るともうすれ違い困難になるというような状態ですから、あすこじゃ非常に交通が危険になってきているというような事情もあるわけですね。だから、そういうことを考えてみますと、やはりこれの有料という問題が、鎌倉市では相当今度はこれを中心しながら交通の危険というような問題として広がっていつておるといふことが言えるわけですね。だからそういう意味から見ても、地元の人たちを無料にするというためには、やはり大びらに通つていいと。地元の人たちは、いま言つたように、回り道覚えて、避けて通つてゐるために、いろいろ問題を起こしているわけですから、くどいようですけれども、やはり地元の人たち、その事情を知っている人たちを避けて通らずに通す。ここを通つてもいいというふうに地元の車はただにするという措置ぐらいはできるだけ早くとつていただきたいというふうに思います。

それからそういう意味でこれは大臣にお聞きしたいんですけれども、今度の特別措置法の改正で地方道路公社ができて、有料道路ができるということになりますと、やはりいまのような問題ですね、この道路というのが、高速道路みたいに高いところで、車しか通らぬというならあまり問題はないわけですね。平らな道路で、だれでも通れる、横断もできるようなところで、有料道路というようなものになっているわけですから、地方でそういうようなものがこれからできてくるようなことになりますと、いま言ったような問題ですね。地

元の常時そこを通過して暮らしておった人たちの料金というものは、これは免除するということのような規定を、やはり法律の中でもはっきりしておきませんと、地元の人たちの協力が得られないと、そういうようなことになるんじゃないか。まあそういう点で大臣のお考えをお聞きしておきたいんです。

○国務大臣（根本龍太郎君） 法律に規定しなくても、これを認可するときに原則として地元の住民に、その有料自動車道路を、公社の道路を通らな
きやならぬようなところには許さない方針です。
先ほど道路局長が御説明申し上げましたように、
もう第一次回路もちゃんとできちゃって、その上
に軽荷車而非常にふえちゃってどうにも処理がで
きないというところを、主としてこれはやら
せるということでございますから、そういうこ
とは法律上規定しなくても、そういうことがない
ということを前提条件に、道路公社の認可をしよ
うと、こういうことになっております。

それからいまお引きいたしました鎌倉の問題は、いろいろの経過があったようでございます。実はこの市長で山本正一君は私も知っている人ですわ。で、長年道路公団といろいろやっておって非常に困っておるということも実はあなたの質問の前にちょっと私聞いたことがございまして、これはいろいろのいきさつがあろうとも検討しなきゃならない、つくるときには、まあ鎌倉市の人々は、じき近く——これはじき近く、つても

四十五年程度でこれは無料になるということになれば、まあまあという感じもあったようですけれども、それが延びちゃったということで、非常に抵抗感を感じておるといふことで、これは何らかの方法で改善をいたしたいと思っております。よく地元の意見を聞きまして、道路公団と道路局長がよく協議をして、何らかの方法でこの問題も前向きの解決をいたしたいと、こう思っております。

委員長（大和与一君） 他に御発言がなければ、

質疑は終了したものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長（大和与一君） 御異議ないと認め、これにて質疑は終局いたしました。

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います。――別に御意見もないようでございますから、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、討論は終局いたしました。

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を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕
○委員長(大和与一君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案と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」
○委員長(大和与一君) 御異議ないと認め、さう
決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。
午後一時十八分散会

四月二十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、地方道路公社法案

地方道路公社法案

地方道路公社法
目次

第一章 總則（第一條—第七條）

- 第二章 設立（第八条・第十条）
- 第三章 役員及び職員（第十一条・第二十条）
- 第四章 業務（第二十一条・第二十二條）
- 第五章 財務及び会計（第二十三条・第三十三條）
- 第六章 解散及び清算（第三十四条・第三十七條）
- 第七章 監督（第三十八條・第三十九條）
- 第八章 雑則（第四十条・第四十二條）
- 第九章 罰則（第四十三条・第四十五條）

第一章 総則

（目的）

第一条 地方道路公社は、その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行なうこと等により、地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もつて地方における住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とする。

（法人格）

第二条 地方道路公社は、法人とする。

（名称）

第三条 地方道路公社は、その名称中に道路公社という文字を用いなければならない。

2 地方道路公社でない者は、その名称中に道路公社という文字を用いてはならない。

（出資）

第四条 地方公共団体でなければ、地方道路公社（以下「道路公社」という。）に出資することができない。

2 設立団体（道路公社を設立する地方公共団体をいう。以下同じ。）は、道路公社の基本財産の額の二分の一以上に相当する資金その他の財産を出資しなければならない。

3 道路公社に出資しようとする地方公共団体は、自治大臣の承認を受けなければならない。

（定款）

第五条 道路公社は、定款をもつて、次の事項を規定しなければならない。

一 目的

二 名称

三 設立団体たる地方公共団体

四 事務所の所在地

五 役員の定数、任期その他役員に関する事項

六 業務の範囲

七 道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十八号）第三条の一般国道、都道府県道及び市町村道をいう。以下同じ。）の整備に関する基本計画

八 基本財産の額その他資産及び会計に関する事項

九 公告の方法

2 定款の変更は、建設大臣（地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の市（以下「指定市」という。）以外の第八条の市が設立した道路公社にあつては都道府県知事とし、以下「建設大臣等」という。）の認可を受けなければ、その効力を生じない。

3 設立団体たる地方公共団体の変更又は道路の整備に関する基本計画の変更は、道路の整備についての前項の認可の申請は、設立団体（新たに設立団体となる地方公共団体を含む。以下この項、次項及び第六項において同じ。）が道路公社と協議して定めるところに基づき、道路公社と設立団体が共同して行なうものとする。

4 道路公社及び設立団体は、道路の整備に関する基本計画を変更しようとするときは、あらかじめ、当該変更に係る道路の道路管理者（道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。）の同意を得なければならない。

5 道路公社は、第二項の認可の申請をしようとするときは、第三項に規定する場合を除き、あらかじめ、設立団体の同意を得なければならない。

6 設立団体は、第三項の規定により第二項の認可の申請をしようとするとき、又は前項の同意をしようとする場合において当該定款の変更が業務の範囲の変更若しくは基本財産の額の増加

に係るものであるときは、あらかじめ、議会の議決を経なければならない。

（登記）

第六条 道路公社は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

（民法の準用）

第七条 民法（明治二十九年法律第八十九号）第四十四条及び第五十条の規定は、道路公社について準用する。

第二章 設立

（設立）

第八条 道路公社は、都道府県又は政令で指定する人口五十万以上の市でなければ、設立することができない。

第九条 道路公社を設立するには、議会の議決を経、かつ、定款及び業務方法書を作成して、建設大臣等の認可を受けなければならない。

2 設立団体は、前項の規定により定款を作成し、かつ、定款及び業務方法書を作成して、建設大臣等の認可を受けなければならない。

3 建設大臣は、第一項の認可をしようとするときは、あらかじめ、自治大臣に協議しなければならない。

第十条 道路公社は、その主たる事務所の所在地において設立の登記をすることによつて成立する。

第三章 役員及び職員

（役員）

第十一条 道路公社に、役員として、理事長、副理事長、理事及び監事を置く。ただし、道路公社は、定款で副理事長を置かないことができる。

第十二条 理事長は、道路公社を代表し、その業務を総理する。

2 副理事長は、道路公社を代表し、定款で定めるところにより、理事長を補佐して道路公社の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行なう。

3 理事は、定款で定めるところにより、理事長及び副理事長を補佐して道路公社の業務を掌理し、理事長及び副理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長及び副理事長が欠員のときはその職務を行なう。

4 監事は、道路公社の業務を監査する。

5 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、理事長、建設大臣、都道府県知事又は市長に意見を提出することができる。

（役員（の任期））

第十三条 理事長及び監事は、設立団体の長が任命する。

2 副理事長及び理事は、理事長が設立団体の長の認可を受けて任命する。

第十四条 役員の任期は、四年をこえることができない。

2 役員は、再任されることができる。

第十五条 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて道路公社と取引上密接な利害関係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

二 前号の事業者の団体の役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。）

(補助金)

第三十条 国は、予算の範囲内において、道路公社に対して、政令で定めるところにより、第二十一条第一項の道路の災害復旧について、当該道路の建設費等の償還の状況等を勘案して、これに要する経費の一部を補助することができる。

(余剰金の運用)

第三十一条 道路公社は、次の方法によるほか、業務上の余剰金を運用してはならない。

- 一 国債又は地方債の取得
- 二 銀行への預金又は郵便貯金

(給与及び退職手当の支給の基準)

第三十二条 道路公社は、その役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定め、又は変更しようとするときは、設立団体の長の承認を受けなければならない。

(建設省令への委任)

第三十三条 この法律に規定するもののほか、道路公社の財務及び会計に關し必要な事項は、建設省令で定める。

第六章 解散及び清算

(解散)

第三十四条 道路公社は、第二十一条第一項の業務の完了により解散する。

2 道路公社は、前項の規定により解散する場合において、借入金があるときは、解散について当該借入金に係る債権者の同意を得なければならない。

3 道路公社は、第一項の規定により解散しようとするときは、建設省令で定めるところにより、建設大臣等の認可を受けなければならない。この場合において、道路公社は、その認可により解散する。

4 道路公社は、前項の認可を受けようとするとき

きは、あらかじめ、設立団体の同意を得なければならない。

5 設立団体は、前項の同意をしようとするときは、あらかじめ、議会の議決を経なければならない。

6 建設大臣等は、第二十一条第三項第三号の業務を行なっている道路公社の解散について第三項の認可をしようとするときは、解散に伴う当該業務に關する措置について、あらかじめ、運輸大臣と協議しなければならない。

(清算人)

第三十五条 道路公社が解散したときは、理事長、副理事長及び理事がその清算人となる。

2 理事長、副理事長又は理事であつた清算人には、それぞれ第十二条第一項、第二項又は第三項の規定を準用する。

(清算事務)

第三十六条 清算人は、道路公社の債務を弁済しなすお残余財産があるときは、これを道路公社に出資した地方公共団体に、出資の額に応じて分配しなければならない。

(民法及び非訟事件手続法の準用)

第三十七条 民法第七十三条、第七十五条、第七十六条、第七十七条第二項(届出に關する部分に限る。)、第七十八条から第八十条まで、第八十二条及び第八十三条並びに非訟事件手続法(明治三十一年法律第十四号)第三十五条第二項、第三十六条、第三十七条ノ二、第三三十五條ノ二、第三三十七條及び第三三十八條の規定は、道路公社の解散及び清算について準用する。この場合において、民法第七十五条中「前条」とあるのは、「地方道路公社法(昭和四十五年法律第 号)第三十五条第一項」と読み替へるものとする。

第七章 監督

(報告及び検査)

第三十八条 建設大臣又は都道府県知事等は、この法律を施行するため必要があると認めるとき

は、政令で定めるところにより、道路公社に対してその業務及び資産の状況に關し報告をさせ、又はその職員に、道路公社の事務所その他の事業所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の必要な物件を検査させることができる。

2 前項の規定により職員が立入検査をする場合においては、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

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

(監督命令)

第三十九条 建設大臣又は都道府県知事等は、道路公社の業務の健全な運営を確保するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、道路公社に対してその業務に關し監督上必要な命令をすることが出来る。

第八章 雜則

(都道府県知事等の経由)

第四十条 道路公社がこの法律又はこの法律に基づく命令で定めるところにより建設大臣に提出する申請書その他の書類は、市が設立した道路公社にあつては市長を、その他の道路公社にあつては都道府県知事を經由しなければならない。

2 都道府県知事又は市長は、前項の書類を受け取つたときは、意見を附して、遅滞なく、これを建設大臣に提出しなければならない。

(設立団体が二以上の道路公社の特例)

第四十一条 二以上の都道府県又は二以上の都道府県及びそれらの区域内の第八条の市が共同して設立した道路公社にあつては、第二十一条第三項中「都道府県知事(市が設立した道路公社にあつては市長とし、以下「都道府県知事等」という。)」とあるのは、「建設大臣」とする。

用についての必要な技術的説書は、政令で定める。

(他の法令の準用)

第四十二条 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)及び政令で定めるところにより、道路公社を地方公共団体とみなして、これらの法令を準用する。

第九章 罰則

第四十三条 第三十八条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした道路公社の役員、清算人又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

2 道路公社の役員、清算人又は職員がその道路公社の業務に關して前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その道路公社に対して同項の刑を科する。

第四十四条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした道路公社の役員又は清算人は、三万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により建設大臣、都道府県知事若しくは市長又は設立団体の長の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第六条第一項の規定に違反して、登記することを怠つたとき。

三 第二十一条第一項から第三項までに規定する業務以外の業務を行なつたとき。

四 第二十六条の規定に違反して、財務諸表又は決算報告書を提出することを怠り、又はそれらの書類に記載すべき事項を記載せず、若しくは不実の記載をしてこれを提出したとき。

五 第二十七条、第三十一条又は第三十六条の規定に違反したとき。

六 第三十七条において準用する民法第七十九条第一項の規定に違反して、公告することを怠り、又は虚偽の公告をしたとき。

七 第三十七条において準用する民法第七十九条第一項に規定する期間内に債権者に弁済したとき。

八 第三十九条の規定による命令に違反したとき。

第四十五条 第三條第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(公益法人の道路公社への組織変更)

第二条 民法第三十四条の規定により設立され、都道府県又は第八条の市が基本財産たる財産の全部又は一部を拠出して法人で、第二十一条第三項第三号に該当する業務を行なうことを目的とするもの(以下「公益法人」という)は、この法律の施行後二年以内に限り、その組織を変更して道路公社となることができる。ただし、当該公益法人が社團法人であるときは、給社員同意がある場合に限る。

2 前項の規定により公益法人がその組織を変更して道路公社となるには、設立団体となるべき地方公共団体の議会の議決を経、その公益法人の定款又は寄附行為で定めるところにより、組織変更のために必要な定款又は寄附行為の変更をし、建設大臣の認可を受けなければならない。

3 建設大臣は、前項の認可をしようとするときは、あらかじめ、運輸大臣及び自治大臣と協議しなければならない。

4 第一項の規定による組織変更は、政令で定めるところにより、道路公社の主たる事務所所在地において登記することによつて効力を生ずる。

5 第一項の規定により公益法人が道路公社に組織変更した際に当該公益法人が行なつてい

第二十一条第三項第三号に該当する業務については、第二項の認可をもつて第二十一条第三項の認可とみなす。

6 公益法人が第一項の規定により事業年度の中途において道路公社に組織変更した場合における法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の規定及び地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)中法人の事業税に関する規定の適用については、当該事業年度開始の日から組織変更の日までの期間及び組織変更の日の翌日から当該事業年度の末日までの期間をそれぞれ一事業年度とみなす。

7 公益法人が第一項の規定により道路公社に組織変更した場合において、当該組織変更に伴い、当該公益法人を債務者とする担保権についてする債務者の表示の変更の登記又は登録については、政令で定めるところにより、登録免許税を課さない。

8 第二十一条第三項第三号に該当しない業務を行なうことを目的とする公益法人が第一項の規定により道路公社に組織変更した場合において、当該業務に係る不動産に関する権利で政令で定めるものについて、地方公共団体が設立した法人で第二十一条第三項第三号に該当しない業務を行なうものが受ける権利の移転の登記及び政令で定める債務を地方公共団体又は当該法人が引き受けたことによる担保権の変更の登記については、政令で定めるところにより、登録免許税を課さない。

(名称使用の制限に関する経過措置)

第三条 この法律の施行の際現にその名称中に道路公社という文字を使用している者については、第三條第二項の規定は、この法律の施行後二年間は、適用しない。

(道路整備特別措置法の一部改正)

第四条 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。

第二条第三項中「若しくは本州四国連絡橋公

団」を「本州四国連絡橋公団若しくは地方道路公社」に改める。

第六條第二項中「都道府県又は市」の下に「第七條の十八第二項及び第二十七條の三第三項において同じ。」を加える。

第七條の十一の次に次の八條を加える。

(地方道路公社の行なう有料の一般国道等の新設又は改築)

第七條の十二 地方道路公社は、一般国道、都道府県道又は市町村道(第七條の十四第一項に規定する道路網を構成している道路を除く)が第三條第一項各号に規定する条件に該当し、かつ、当該道路が一般国道である場合においては、当該道路の新設又は改築が当該道路の存する地域の利害に特に関係があると認められるものであるときに限り、道路法第十二條、第十五條、第十六條第一項若しくは第二項本文、第十七條第一項若しくは第二項若しくは第八十八條第二項の規定又は同法第十六條第二項ただし書若しくは第十九條第一項の規定に基づき成立した協議(同法第十六條第四項又は第十九條第四項の規定により成立したもの)とみなされる協議を含む)にかかわらず、建設大臣の許可を受けて、当該道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

2 地方道路公社は、前項の許可を受けようとするときは、設計図その他建設省令で定める書面を添附して、第三條第二項各号に掲げる事項及び元利償還年次計画を記載した申請書を建設大臣に提出しなければならない。

3 建設大臣は、前項の規定による申請書受理した場合において、申請に係る道路の新設又は改築が第一項に規定する要件に該当し、かつ、申請書に記載された事項が適正であると認められるときに限り、第一項の許可をすることができる。

4 地方道路公社は、第一項の許可を受けた後、第三條第二項第一号から第三号まで、第

六号又は第七号に掲げる事項を変更しようとするときは、建設大臣の許可を受けなければならない。

5 地方道路公社は、第一項の許可を受けた後、第三條第二項第四号若しくは第五号に掲げる事項又は元利償還年次計画のみを変更しようとするときは、建設大臣に届け出ることをもつて足りる。

6 建設大臣は、第一項若しくは第四項の許可をしたとき、又は前項の規定による届出があつたときは、その旨を当該道路の道路管理者に通知しなければならない。

7 建設大臣は、市町村道(指定市の市道を除く)について第一項の許可をしたときは、当該許可に係る道路の路線名及び工事の区間並びに工事方法を当該道路の路線の存する区域を管轄する都道府県知事に通知しなければならない。第四項の規定により道路の路線名及び工事の区間又は工事方法の変更を許可したときも、同様とする。

(地方道路公社の行なう料金の徴収の特例)

第七條の十三 地方道路公社は、前條第一項の許可(同條第四項の許可を含む。以下同じ)を受けて料金を徴収している二以上の道路につき、第三條の二第二項各号に掲げる条件が存する場合には、建設大臣の許可を受けて、これらの道路を一の道路として料金を徴収することができる。

2 地方道路公社は、前項の許可を受けようとするときは、建設省令で定める書面を添附して、第三條の二第二項各号に掲げる事項及び元利償還年次計画を記載した申請書を建設大臣に提出しなければならない。

3 地方道路公社は、第一項の許可を受けた後、第三條の二第二項第二号又は第三号に掲げる事項を変更しようとするときは、建設大臣の許可を受けなければならない。

4 地方道路公社は、第一項の許可を受けた後、第三條の二第二項第一号に掲げる事項又

は元利償還年次計画のみを変更しようとするときは、建設大臣に届け出ることをもつて足る。

5 建設大臣は、第一項若しくは第三項の許可をしたとき、又は前項の規定による届出があつたときは、その旨を当該道路の道路管理者に通知しなければならない。

(地方道路公社の行なう指定都市高速道路の新設又は改築)

第七條の十四 地方道路公社は、次の各号に該当する道路のみで一の道路網が構成されている場合においては、道路法第十二條、第十五條、第十六條第一項若しくは第二項本文若しくは第十七條第一項若しくは第二項若しくは第十八條第二項の規定又は同法第十六條第二項ただし書若しくは第十九條第一項の規定に基づき成立した協議(同法第十六條第四項又は第十九條第四項の規定により成立したもの)とみなされる協議を含む)にかかわらず、建設大臣の許可を受けて、当該道路網を構成している道路(以下「指定都市高速道路」という)を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

一 政令で指定する人口五十万以上の市の区域及びその周辺の地域に存すること。

二 道路法第四十八條の二第一項の規定による指定を受けた自動車のみ的一般交通の用に供する道路で都市計画において定められたものであること。

2 地方道路公社は、前項の許可を受けようとするときは、設計図その他建設省令で定める書面を添附して、次に掲げる事項を記載した申請書を建設大臣に提出しなければならない。

一 整備計画

二 工事実施計画

3 前項の整備計画には、一の道路網に係るすべての指定都市高速道路について、路線名、車線数その他の政令で定める事項を定めなければならない。

4 第二項の工事実施計画には、一の道路網に係るすべての指定都市高速道路について、同項の整備計画に従い、次に掲げる事項を定めなければならない。

一 路線名及び工事の区間

二 工事方法

三 工事予算

四 工事の着手及び完成の予定年月日

5 建設大臣は、第二項の規定による申請書を受理した場合において、申請に係る道路が第一項に規定する要件に該当し、かつ、申請書に記載された事項が適正であると認められるときに限り、第一項の許可をすることができる。

6 地方道路公社は、第一項の許可を受けた後、第二項の整備計画又は第四項第一号から第三号までに掲げる事項を変更しようとするときは、建設大臣の許可を受けなければならない。

7 地方道路公社は、第一項の許可を受けた後、第四項第四号に掲げる事項のみを変更しようとするときは、建設大臣に届け出ることをもつて足りる。

8 建設大臣は、第一項若しくは第六項の許可をしたとき、又は前項の規定による届出があつたときは、その旨を当該道路の道路管理者に通知しなければならない。

9 建設大臣は、第二項又は第六項の許可をしたとき、又は前項の規定による届出があつたときは、第二項の整備計画に係る部分について、あらかじめ、運輸大臣の同意を得なければならない。

(指定都市高速道路に係る料金及び料金の徴収期間の認可)

第七條の十五 地方道路公社は、前条第一項の許可(同条第六項の許可を含む。以下同じ)を受けて新設し、又は改築した指定都市高速道路について料金を徴収しようとするときは、運輸省令・建設省令で定めるところにより、料金及び料金の徴収期間について、あら

かじめ、運輸大臣及び建設大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(地方道路公社の行なう有料の道路の維持、修繕等)

第七條の十六 地方道路公社は、第七條の十二第一項の許可又は第七條の十四第一項の許可を受けて新設し、又は改築した道路については、道路法第十三條第一項若しくは第三項、第十五條、第十六條第一項若しくは第二項本文、第十七條第一項若しくは第二項若しくは第十八條第二項の規定、同法第十六條第二項ただし書若しくは第十九條第一項の規定に基づき成立した協議(同法第十六條第四項又は第十九條第四項の規定により成立したもの)とみなされる協議を含む)又は道路の修繕に關する法律第二條第一項の規定にかかわらず、第十條第二項の規定により公告する工事完了の日の翌日から第十四條第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日まで、当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行なうものとする。

(地方道路公社の行なう有料の一般国道等の維持、修繕等の特例)

第七條の十七 地方道路公社は、第七條の十二第一項の許可を受けて新設し、又は改築した道路の維持又は修繕に關する工事に多額の費用を要し、かつ、当該道路の道路管理者が当該道路の維持又は修繕に關する工事を行なうことが著しく困難又は不適当であると認められるときに限り、建設大臣の許可を受けて、前条に規定する期間の経過後においても、当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行なつて、料金を徴収することができる。

2 地方道路公社は、前項の許可を受けようとするときは、第十四條第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日の六月前までに、第五條第二項各号に掲げる事項を記載

した申請書を建設大臣に提出しなければならない。

3 建設大臣は、前項の規定による申請書を受理した場合において、申請に係る道路の維持及び修繕に關する工事が第一項に規定する要件に該当し、かつ、申請書に記載された事項が適正であると認められるときに限り、第一項の許可をすることができる。

4 地方道路公社は、第一項の許可を受けた後、第五條第二項各号に掲げる事項を変更しようとするときは、建設大臣の許可を受けなければならない。

5 第三條第六項の規定は、建設大臣が第一項又は前項の許可をした場合に準用する。

(道路管理者の同意等)

第七條の十八 地方道路公社は、第七條の十二第一項の許可、第七條の十三第一項の許可(同条第三項の許可を含む。以下同じ)、第七條の十四第一項の許可、第七條の十五の認可又は前条第一項の許可(同条第四項の許可を含む。以下同じ)を受けようとするときは、あらかじめ、当該許可又は認可に係る道路の道路管理者(建設大臣である道路管理者を除く)の同意を得なければならない。

2 道路管理者は、前項の同意をしようとするとき(第七條の十四第二項の工事実施計画又は第七條の十五の料金若しくは料金の徴収期間について同意をしようとするときを除く)は、あらかじめ、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

(地方道路公社による道路管理者の権限代行) 第七條の十九 第七條の規定は、地方道路公社が第七條の十二第一項の許可若しくは第七條の十四第一項の許可を受けて道路を新設し、若しくは改築する場合、第七條の十六の規定により道路の維持、修繕及び災害復旧を行なう場合又は第七條の十七第一項の許可を受けて道路の維持、修繕及び災害復旧を行なう場合に準用する。この場合において、第七條第二項中「若しくは第十四号に掲げるもの

又は一般国道に係る同項第七号の二、第七号の三若しくは第十二号（道路法第四十七条第三項の規定に係る部分に限る。以下この項において同じ。）に掲げるものであるときは当該道路の道路管理者の意見をきき、その権限が都道府県道又は指定市の市道に係る同項第七号の二、第七号の三又は第十二号に掲げるもの」とあるのは、「又は第十四号に掲げるものであるときは当該道路の道路管理者の意見をきき、その権限が同項第七号の二、第七号の三又は第十二号（道路法第四十七条第三項の規定に係る部分に限る。）に掲げるもの」と読み替へるものとする。

第八条の三第一項中「国は」の下に「第七条の十二第一項の許可又は第七条の十四第一項の許可を受けた地方道路公社に対し当該許可に係る道路の新設又は改築に要する費用に充てる資金の一部及び当該許可に係る道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の全部又は一部を」を加え、「当該許可」を「当該許可」に改める。

第九条第一項中「又は本州四国連絡橋公社」を「本州四国連絡橋公社又は地方道路公社」に改め、「第三条第一項の許可」の下に「若しくは第七条の十二第一項の許可若しくは第七条の十四第一項の許可」を加える。

第十条第一項中「又は第七条の七」を「第七条の七」に、「工事を行なう」とするときは「を」を「工事又は第七条の十二第一項の許可若しくは第七条の十四第一項の許可を受けた道路の新設若しくは改築に関する工事を行なう」とするときは「に改め、官報」の下に「地方道路公社にあつては、建設省令で定める方法。以下同じ。」を加え、同条第二項中「又は一部」を「若しくは一部」に改め、「第二十七条の二第一項」の下に「又は第二十七条の三第一項」を加える。

第十一条第一項中「又は阪神高速道路」を「阪神高速道路又は指定都市高速道路」に改め、同条第二項中「第七条の十第一項の許可」の下

に「第七条の十二第一項の許可、第七条の十三第一項の許可、第七条の十七第一項の許可」を加える。

第十二条第一項中「又は第七条の二」を「若しくは第七条の二」に、「又は改築した高速自動車国道又は」を「若しくは改築した高速自動車国道若しくは」に「阪神高速道路にあつては」を「阪神高速道路又は第七条の十四第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築した指定都市高速道路にあつては」に、「又は首都高速道路若しくは阪神高速道路」を「若しくは首都高速道路若しくは阪神高速道路又は指定都市高速道路」に改め、「第七条の十第一項の許可」の下に「第七条の十二第一項の許可、第七条の十三第一項の許可、第七条の十七第一項の許可」を加え、同条第二項中「及び阪神高速道路」を「阪神高速道路及び指定都市高速道路」に改める。

第十三条第一項中「第三条の二第一項の許可」の下に「第七条の十二第一項の許可、第七条の十三第一項の許可」を加え、同条第二項中「又は第七条の十第一項の許可」を「第七条の十第一項の許可又は第七条の十七第一項の許可」に改める。

第十四条第一項中「又は第七条の十第一項の許可」を「第七条の十第一項の許可又は第七条の十七第一項の許可」に改める。

第十四条の二中「又は第七条の十第一項」を「第七条の十第一項、第七条の十二第一項、第七条の十三第一項、第七条の十四第一項又は第七条の十七第一項」に改める。

第十五条第一項中「本州四国連絡道路の新設若しくは改築に関する工事」の下に「第七条の十二第一項の許可を受けた道路の新設若しくは改築に関する工事、第七条の十四第一項の許可を受けた指定都市高速道路の新設若しくは改築に関する工事」を加え、「公団等又は都道府県」を「日本道路公社、首都高速道路公社、阪神高速道路公社、本州四国連絡橋公社若しくは都道

府県」に「道路管理者にあつては建設大臣」を「道路管理者の行なう工事又は地方道路公社の行なう工事のうち一般国道、都道府県道若しくは指定市の市道（指定都市高速道路を除く。）若しくは指定都市高速道路に係るものについては建設大臣、地方道路公社の行なう工事のうち指定市の市道以外の市町村道（指定都市高速道路を除く。）に係るもの又は」に「道路管理者の行なう工事は都道府県知事」を「道路管理者の行なう工事については都道府県知事」に改め、同条第二項中「第三条第一項の許可」の下に「第七条の十二第一項の許可、第七条の十四第一項の許可」を加える。

第十七条第一項中「又は本州四国連絡橋公社」を「本州四国連絡橋公社」に改め、本州四国連絡道路の下に「又は地方道路公社が第七条の十二第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、第七条の十六の規定により維持、修繕及び災害復旧を行ない、若しくは第七条の十七第一項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行なう道路若しくは地方道路公社が第七条の十四第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、若しくは第七条の十六の規定により維持、修繕及び災害復旧を行なう指定都市高速道路」を加える。

第十八条の二中「又は本州四国連絡橋公社」を「本州四国連絡橋公社又は地方道路公社」に改める。

第十九条第一項中「又は本州四国連絡橋公社法」を「本州四国連絡橋公社法又は地方道路公社法（昭和四十五年法律第 号）」に改める。

第二十一条中「第七条の十一」の下に「若しくは第七条の十九」を加える。

第二十三条及び第二十五条中「及び第七条の十第一項」を「第七条の十第一項、第七条の十二第一項、第七条の十三第一項、第七条の十四第一項及び第七条の十七第一項」に改め、第二十六条第一項中「建設大臣は」を削り、

「該当する場合においては、」の下に「建設大臣は」を、「一般国道等」の下に「指定市の市道以外の市町村道（第十七条第一項に規定する首都高速道路、阪神高速道路及び指定都市高速道路を除く。以下この項、第二十七条第一項及び第二十九条において同じ。）を除く。」を、「公団等に対して」の下に「都道府県知事は指定市の市道以外の市町村道に關し地方道路公社に対して」を加え、同項第一号中「建設大臣がした」を「建設大臣若しくは都道府県知事がした」に改め、同条第二項中「建設大臣」の下に「又は都道府県知事」を加える。

第二十六条の二の見出し中「又は阪神高速道路」を「阪神高速道路又は指定都市高速道路」に改め、同条中「若しくは阪神高速道路」を「阪神高速道路若しくは指定都市高速道路」に、「又は阪神高速道路公社」を「阪神高速道路公社又は地方道路公社」に改める。

第二十七条第一項中「日本道路公社」を「日本道路公社」に改め、「管理に關し」の下に「都道府県知事は地方道路公社に対して指定市の市道以外の市町村道の管理に關し」を加え、同条第二項中「又は阪神高速道路公社」を「阪神高速道路公社又は地方道路公社」に、「若しくは阪神高速道路」を「阪神高速道路若しくは指定都市高速道路」に改める。

第二十七条の二の次に次の一条を加える。
（日本道路公社の管理する一般国道、都道府県道及び指定市の市道並びに道路管理者の管理する有料の都道府県道及び市町村道の地方道路公社への引継ぎ）

第二十七条の三 地方道路公社は、日本道路公社が第三条第一項の許可又は第三条の二第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は料金を徴収している一般国道（当該道路の新設又は改築が当該道路の存する地域の利害に特に關係があると認められるものに限る。）、都道府県道又は指定市の市道については、日本道路公社と協議し、かつ、建設大臣

の許可を受けて、日本道路公社が新設し、又は改築している道路にあつては当該道路の新設又は改築及び料金の徴収を、その他の道路にあつては料金の徴収を、都道府県又は市町村である道路管理者が第八条第一項の許可又は第八条第二項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は料金を徴収している道路については、当該道路管理者の同意を得、かつ、建設大臣の許可を受けて、道路管理者が新設し、又は改築している道路にあつては当該道路の新設又は改築及び料金の徴収を、その他の道路にあつては料金の徴収をみずから行なうことができる。

2 地方道路公社は、前項の規定により日本道路公社と協議しようとするときは、あらかじめ、当該道路の道路管理者（建設大臣である道路管理者を除く。）の同意を得なければならぬ。

3 道路管理者は、第二項又は前項の同意をしようとするときは、あらかじめ、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

4 第一項の許可があつた場合には、当該道路に係る日本道路公社に対する第三条第一項の許可若しくは第三条第二項の許可又は道路管理者に対する第八条第一項の許可若しくは第八条第二項の許可と同一内容の当該地方道路公社に対する第七条の十二第二項の許可又は第七条の十三第一項の許可があつたものとみなし、日本道路公社がした第十四条第一項の規定による公告又は道路管理者がした同条第二項の規定による公告は、当該地方道路公社がした同条第一項の規定による公告とみなす。この場合において、当該道路に係る日本道路公社に対する第三条第一項の許可若しくは第三条第二項の許可又は道路管理者に対する第八条第一項の許可若しくは第八条第二項の許可は、その効力を失うものとする。

第二十九条中「行為」の下に「（地方道路公社が指定市の市道以外の市町村道に關してこの法律に基づいてした処分その他公権力の行使に當たる行為を除く。）」を加え、「建設大臣に対して」を「建設大臣に対して、地方道路公社が指定市の市道以外の市町村道に關してこの法律に基づいてした処分その他公権力の行使に當たる行為に不服がある者は都道府県知事に対して」に改める。

第三十条第一項中「許可」とするを「許可」とし、第十七条第一項に規定する地方道路公社に係る道路を地方道路公社が管理し、又は管理しようとするときにおいては、同法第二條第二項、第三十二條第二項若しくは第四項、第三十三條、第三十六條、第四十二條第一項、第六十六條第一項、第六十八條、第六十九條、第七十條第一項、第三項若しくは第四項、第七十一條第四項若しくは第五項、第七十二條第一項若しくは第三項又は第九十二條第四項中「道路管理者」とあるのは「地方道路公社」と、同法第二十四條又は第四十一條中「道路管理者以外」の者」とあるのは「道路管理者及び地方道路公社以外の者」と、同法第七十一條第四項中「道路監視員を命じ、第二十四條、第三十二條第一項若しくは第三項、第三十七條、第四十條、第四十三條、第四十四條第三項若しくは第四項、第四十六條若しくは第四十七條第三項の規定又はこれらの規定に基く処分」とあるのは「道路監視員を命じ、第二十四條、第三十二條第一項若しくは第三項、第四十條、第四十三條、第四十四條第三項若しくは第四項、第四十六條若しくは第四十七條第三項の規定又はこれらに基く処分」とする。この場合において、地方道路公社が代わつてするこれらの規定に基づく処分」と、同法第七十二條第一項中「第二十四條又は第三十二條第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」とあるのは「道路整備特別措置法第七條の十九において準用する同法第七條第一項第六号、第七号の二、第九号、第九号の二、第十一号若しくは第十二号の規定により地方道路公社が代わつてするこれらの規定に基づく処分」と、同法第七十二條第一項中「第二十四條又は第三十二條第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」とあるのは「道路整備特別措置法第七條の十九において準用する同法第七條第一項第六号、第七号の二、第九号、第九号の二、第十一号若しくは第十二号の規定により地方道路公社が代わつてするこれらの規定に基づく処分」とする。

特別措置法第七條の十九において準用する同法第七條第一項第六号又は第七號の二の規定により地方道路公社が代わつてする第二十四條本文又は第三十二條第一項若しくは第三項の規定による承認又は許可」とする。に改める。

（国有財産法の一部改正）
第五條 国有財産法（昭和二十三年法律第七十三號）の一部を次のように改正する。

第十八條第四項中「又は特別の法律により設立された法人のうち政令で定めるもの」を、「特別の法律により設立された法人のうち政令で定めるもの又は地方道路公社」に、「又は法人」を「法人又は地方道路公社」に改める。

（所得税法の一部改正）
第六條 所得税法（昭和四十年法律第三十三號）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中地方団体関係団体職員共済組合の項の次に次のように加える。

地方道路公社
（昭和四十五年法律第 号）

（法人税法の一部改正）
第七條 法人税法の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中地方住宅供給公社の項の次に次のように加える。

地方道路公社
（昭和四十五年法律第 号）

第八條 附則第二條第一項の規定による組織変更により道路公社となつた法人については、前条の規定による改正後の法人税法の規定は、当該組織変更の日後に終了する事業年度分の法人税について適用し、当該組織変更の日以前に終了する事業年度分の法人税については、なお従前の例による。

（印紙税法の一部改正）
第九條 印紙税法（昭和四十二年法律第二十三號）の一部を次のように改正する。

別表第二中地方住宅供給公社の項の次に次のように加える。

地方道路公社
（昭和四十五年法律第 号）

（登録免許税法の一部改正）
第十條 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五號）の一部を次のように改正する。

別表第二中地方住宅供給公社の項の次に次のように加える。

地方道路公社
（昭和四十五年法律第 号）

（地方税法の一部改正）
第十一條 地方税法の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第一項第二号中「及び地方住宅供給公社」を、「地方住宅供給公社及び地方道路公社」に改める。

第十二條 附則第二條第一項の規定による組織変更により道路公社となつた法人に關しては、前条の規定による改正後の地方税法中法人の事業税に關する規定は、当該組織変更の日後に終了する事業年度分の法人の事業税について適用し、当該組織変更の日以前に終了する事業年度分の法人の事業税については、なお従前の例による。

（建設省設置法の一部改正）
第十三條 建設省設置法（昭和二十三年法律第百十三號）の一部を次のように改正する。

第三條第十三号の五の次に次の一号を加える。

十三の六 地方道路公社法（昭和四十五年法律第 号）の施行に關する事務を管理すること。

第四條第六項中「第十三号の五」を「第十三号の六」に改める。

（運輸省設置法の一部改正）
第十四條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七號）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第三十八号の六の次に次の一号を加える。

第二六六二号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都港区南青山三ノ六ノ五 鹿
股貞雄外四十九名
紹介議員 占部 秀男君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六六三号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都江東区海辺一七ノ八 佐久
間重子外四十九名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六六四号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 神奈川県逗子市沼間三ノ一五ノ四
二 斎藤正次外四十九名
紹介議員 大橋 和孝君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六六五号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都荒川区東日暮里五ノ三一ノ
七 西田茂男外四十九名
紹介議員 大森 創造君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六六六号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 秋田市楡山本町七ノ一六 舟山喜
八郎外四十九名
紹介議員 大矢 正君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六六七号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 長野県木曾郡日義村 磯尾武外四
十九名
紹介議員 岡 三郎君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六六八号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 埼玉県入間郡福岡町 原田光信外
四十九名
紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六六九号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都大田区西蒲田二ノ一六 青
木貞七郎外四十九名
紹介議員 加藤シヅエ君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七〇号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都目黒区大岡山一ノ五ノ五
小林千秋外四十九名
紹介議員 亀田 得治君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七一号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都足立区加賀皿沼一五三 三
沢力外四十九名
紹介議員 川村 清一君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七二号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 長野県南佐久郡佐久町 佐塚永助
外四十九名
紹介議員 木村福八郎君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七三号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都小金井市本町二ノ一九ノ二
大久保玉吉外四十九名
紹介議員 北村 暢君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七四号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都中野区弥生町五ノ一四ノ一
九 鈴木キミヨ外四十九名
紹介議員 久保 等君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七五号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都板橋区徳丸町二ノ一八ノ八
矢萩光二外十八名
紹介議員 小林 武君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七六号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 大阪市東区糸屋町二ノ三 三沢浩
外三百二十三名
紹介議員 田中 一君

この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。
第二六七七号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 鹿児島県市下伊敷町三、二五二 山
神文弘
紹介議員 鶴岡 哲夫君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七八号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 茨城県水戸市文京二丁目 佐藤彰
外四十九名
紹介議員 森 元治郎君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六七九号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都渋谷区恵比寿南三ノ七ノ一
六 石井市郎外四十九名
紹介議員 山本伊三郎君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二七八〇号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都目黒区平町二ノ一七ノ一〇
田村正外四十九名
紹介議員 大和 与一君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二七八一号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
請願者 東京都世田谷区松原二ノ四二ノ七
久保寺実外四十九名

紹介議員 横川 正市君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六八二号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に關する請願

留与八外三十九名
紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六八三号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

請願者	横浜市中区麦田町三ノ八四 高橋利男外四十九名
紹介議員	和田 静夫君

この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二六八四号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願
諸願者 東京都荒川区荒川六ノ六八ノ一二
桜井誠一郎外四十九名
紹介議員 足鹿 覺君
この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第二七〇一号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

請願者 東京都調布市国領町二ノ四ノ一
大木亮一外百七十四名

第七〇二号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

第二七〇三号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

第二七〇四号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

第二七〇五号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

第二七〇六号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

第二七〇七号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法・建築基準法の改正案反対等に関する請願

第三四七号 昭和四十五年四月十一日受理
建設業法改正法案の今国会成立に關する請願
請願者 神戸市生田区下山手通五社団法人
兵庫県建設業協会会長 曾我熊太
郎外三百三十一名

第二四八三号 昭和四十五年四月十四日受理
建設業法改正法案の今国会成立に關する請願
請願者 群馬県館林市新宿一ノ二ノ一九島
田工業株式會社社長 島田善雄
紹介議員 近藤英一郎君
この請願の趣旨は、第一二五七号と同じである。

第二五一四号 昭和四十五年四月十四日受理
建設業法改正法案の今国会成立に關する請願
請願者 富山市安住町三ノ一四社団法人富
山県建設業協會會長 佐藤久雄外
二百四十八名
紹介議員 櫻井 志郎君

この請願の趣旨は、第一二五七号と同じである。

第二五四号 昭和四十五年四月十五日受理
建設業法改正法案の今国会成立に関する請願

第二五八九号 昭和四十五年四月十六日受理
建設業法改正法案の今国会成立に關する請願（二
通）