

多層家屋等の防寒住宅の建設及びこれに附随する土地又は借地権の取得を目的とする貸付金	住宅の建設費又は土地の八割五分に相当する金額	年五分五厘 五十年以内
防寒住宅であつて、且つ、木造の住宅又は防火構造の住宅であるものの建設及びこれに附随する土地又は借地権の取得を目的とする貸付金	住宅の建設費又は土地の八割に相当する金額	年五分五厘 十八年以内

に改める。

第八条第四項中「住宅」を「防寒住宅」に改める。

附則
この法律は、公布の日から施行する。

○竹山國務大臣 たいだいま議題となりました北海道防寒住宅建設等促進法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由を御説明申し上げます。

住宅金融公庫は、昭和三十年度において住宅の増築に対する融資を行うこととしていたしておりますが、北海道の区域内において住宅の建設をしようとする者に対し、公庫が資金の貸付をすることのできる住宅は、現行の北海道防寒住宅建設等促進法により、防寒住宅であつて、かつ簡易耐火構造または耐火構造の住宅でなければならぬのであります。従つて北海道の区域内においては、既存の木造または防火構造の住宅について増築を行う場合も、その増築にかかる部分が簡易耐火構造または耐火構造の住宅でなければ、公庫は資金の貸付をすることができないことになっておりますが、これでは健康技術等の面から現実的に即しないという面があり、ひいては北海道における増築

融資の利用度を低下させ、過密居住の解消を目的とする増築融資政策の目的を達成し得なくなるおそれがあります。

よつて北海道の区域内において、既存の木造または防火構造の住宅の増築を行う場合は、増築にかかわる住宅は、防寒住宅である限り、簡易耐火構造または耐火構造の住宅でなくともよいように、北海道防寒住宅建設等促進法の一部を改正する必要があります。

以上が本法案を提案いたしました理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決下さるようお願いいたします。

○内海委員長 次に補足説明を鎌田住宅局長より聞くことといたします。鎌田説明員。

○鎌田説明員 たいだいま提案になりました北海道防寒住宅建設等促進法の一部を改正する法律案の補足説明を簡単に申し上げます。

この法案は、北海道防寒住宅建設等促進法の第八条第一項の規定にただし書きを加へまして、これに伴い、同条の第二項の表を改正いたしますとともに、その他の字句の整理を行うことと

いたしております。たいだいま大臣から提案理由を御説明申し上げましたように、従来この防寒住宅建設促進法によりまして、北海道で公庫から融資を受けて作ります住宅は、すべて防寒住宅であると同時に耐火構造でなければならぬ、こういうことになっております。ところが今回増築融資という道が開けましたのに伴ひまして、北海道ではやはり依然としてこの前の法律によりまして、増築する場合、従来木造であつたうちに増築する場合も、やはりブロック建築その他の耐火構造を求められる、こういうことで実行上いろいろ工合の悪い点が生ずる。それで従来の木造住宅につきましても、増築部分は耐火構造でなければならぬけれども、耐火構造であるものを要しないといふふうにいたしましたという、これは現地からの要望も非常にございまして、そういうふうにいたしましたというものが、この法律の趣旨でございまして、この法案にありますが「床面積を増加するための建設」という字句につきまして御説明を申し上げますが、住宅部分を含む建築物の存する敷地の中で、居住用に供する床面積を増加する場合をさしてございまして、かつ当該増加部分が既存建築物の住宅部分と用途上不可分の関係にあるというような場合の建設をいっております。通常の言葉で増築と称せられてゐるものをさしておるのでございまして。

以上簡単にございしましたが、本法案の概要を御説明申し上げます。どうぞ慎重に御審議いただきまして、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○内海委員長 これより質疑に入ります。西村力弥君。

○西村(力)委員 この法案は議員立法によつて制定せられておるわけなのでございまして、その法律を今度は政府において修正される、こういうことでございまして、こゝまで至つたその経過、それについて大臣から御説明を願ひたいと思ひます。

○竹山國務大臣 たいだいまお話の通りこれは議員立法で成立をいたしましたものでありますから、できるならば私も、国会側で必要とあらば御修正をいたさうと提議があらうと心得て、今日まで提案がなされたわけでありまして、北海道の知事から、今回の先ほど申し上げましたように増築という問題が起りましたについては、耐火構造、防寒住宅という必要は決してないわけではありませんが、増築もまた非常に要望をされておる際であるから、増築の場合にはどうでもよいように一つ緩和の措置をとつてもらいたいというところを、知事から公式にしばしば政府の方に申し入れがありましたので、いろいろさきに御提案のあつた方々にも事実上御了解をいただきましたが、この際政府がむしろ他の今回の法案と同列に処置する方が、事務的に簡

易でしかるべきであらうという御意向もありましたので、大へんおそくなりましてけれども、政府で提案をいたしたような次第でありまして、さきに国会側でこの法案を御提案になられた各位の御趣旨を十分連絡、尊重をいたして、提案いたしましたような次第であります。

○西村(力)委員 議員立法修正の場合には、とかくすると議員立法の趣旨を低下させて、そうして財政支出なり何なりを軽減しよう、こういうような場合にはいくわけなのでございまして、今度とはにかくいいものはいない、だから議員立法であらうと何であらうと、いいものはいいのだから、政府においてこれは修正するといふことだろうと思ふのです。私もそれに賛成です。何もそれを悪いといふのじゃございせんが、ただいまの御答弁にもありましたように、連絡といふことでございまして、どこに連絡なされたかといふことなのです。私たちは全然そのことを聞いておりません。その法律制定の御本尊はこゝにおられる瀬戸山委員ださうでございまして、瀬戸山さんの御了解を得たとか、連絡をしたとか、こういうことになるのだらうと思ふのでございまして。少くともこれは院議によつて決定をされた。当時は全会一致で通したものであると私は聞いておるのであります。そういう場合に連絡といふものはどこになされたか。どういう経過をたどつて、この法律の改正に當つてどういう連絡をされたかといふことを、これは少しいやがらせのやうに聞かれますが、今後議員立法を政府側においてよいものはよいとしてやる場合の一つのテスト・ケースといふか、そういう形においてお聞きしたいのであ

部分の木造でもよろしいということになりますと、その中の木造の場合の融資基準を定める必要が生じて参りましたので、その表をつけ加えたのであります。

易でしかるべきであらうという御意向もありましたので、大へんおそくなりましてけれども、政府で提案をいたしたような次第でありまして、さきに国会側でこの法案を御提案になられた各位の御趣旨を十分連絡、尊重をいたして、提案いたしましたような次第であります。

ります。

○竹山國務大臣 連絡に十分な点があつたかと思ひますが、これはまことに遺憾でありまして、申しわけないと思ひます。実は率直に申し上げます、この問題は北海道側から非常に強い要望がありまして、北海道側から、立案のときのいきさつもあつて、よく當時の方々には御了解をいただくように努力をするから政府で世話をしように、こういう申し入れを受けておりまして、政府としてはそのことを善意に了解して進めたような次第でございます、私の方であるいは連絡等に手ばかりがあつたといひますれば、これはまことに申しわけないことでありまして、今後十分注意をいたす、かように考えております。

○瀬戸山委員 閣下して、私は政府に対して質疑がありませんが、私の名前が出ましたので、一つ西村委員に御了解を得ておきたいのです。実はこの北海道防衛住宅建設等促進法は私が提案者の代表で、ずっと法案成立まで微力ながら努力して参りました。今回政府の住宅政策の一環として、御承知のように金融公庫の融資の方法として、一部増築の面にも融資をするという政策がとられております。それは御承知のように国会で承認されておりますので、この際北海道の、基本法と實際増築する場合に抵触というか、技術的にやりにくい場合が起り得ることは事実であります。そこで北海道からも、また政府からも私にこの改正のお話がありました、議員提案であるうとあるいは政府提案でありましよう、と、発議権は両方にありますので、この際政府がそういういわゆる増築の融資の方

法を立案したのであるから、技術的に抵触する部面も政府の立場において解決せられるのが適當である、またそうしなければ、先ほど提案理由の説明にもありましたように、實際上北海道の場合には困る面が生ずるから、すみやかにこの一部改正案を出されたいということ、私は了解とともに要望いたしましたのであります。そこで西村委員に御了解を願ひたいのは、これは決して改悪でなくて、住民の利便をはかるというための改正案でありますから、その手続上においてある程度御不満があつたかもしませんが、御了解を得たいと思ひます。

ただここで政府に一言申し上げておきたいのは、これは住民の便利をはかるための改正でありますから、増築であつても耐震でやりたいという面は、やはりそれを促進するという行政上の取扱ひをしてもらいたいということだけを要請いたしておきます。

○竹山國務大臣 ただいまの御要望に對しては十分善処をいたしたいと考えております。

○西村(力)委員 私たちはやはりこういう議員立法を政府側において修正案に當つた人々とか特定の政党とかだけでなしに、全体に一応の話を付けて、そして各党とも了承するならば政府の決議にしてみたい。どうも意見の一致を見ない場合には議員立法の修正にまかせる、こういう方法にいくのが正しいのじゃないかと思ふ。だからわれわれに何ら連絡がなかつた点については、議員立法にかかわる法律の修正の場合の一つのシステムとして、あまり好ましくないという見解を表明して

おきたいのであります。

次にこの前の公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法の一部改正のときにもそうなのでございしますが、現在は延長国会であります。この延長国会の際に新しい法案を国会に出していただくことは、原則的には僕は正しくないと思ふ。それはきめられた会期内において出したのが、法案の審議が延びたからやむを得ず延長するのだという形をとるのですから、延長になったことをやめたのでは、会期がずるずる延びてくる。国会の会期延長について並木君が六万門もえらるということを言つたと言われないかということ、国民の間においてはだんだん国会をややういふ事情の当らない素朴な批判が出ておりますので、原則としてとにかく延長国会において法案を出していただくようなことは、避けるべきことであると思ふ。私に考えるのであります。そういう観点から、今になってこういう法案を出してくるということに對して、大臣はどういう御見解をとられるか、まずそのことをお聞きしたい。

○竹山國務大臣 私は事務的に十分御連絡をいたしたものと理解をいたしておりました、はなはだ手ばかりをいたしましたことを深くおわびを申し上げます。なお今日法案の提案をするということは、お話の通り決して好ましい形ではないと思ひますが、このことはいろいろさきに御審議をいただきまして法案に關連をして、予想したといえは予想しなければならなかつたのです、できるならば議員立法でお願いを

いたしたいという考えでございました、その間若干連絡等のためにおくれましたというところは、われわれの方にはなはだ事務的な手ばかりでありまして、かようなことはできるだけやるべきでないという御趣旨には全く同感でありまして、今後十分注意をいたしたいと考えております。

○西村(力)委員 延長国会に入つてから提案するということは、事務的な手ばかりという工合にいがいに言つて済ませぬと私は考えるわけでございします。このことはやはり現政府の弱体から来ておるかもしれないのでございしますが、将来にわたつてはこういうことは当然避けるべきことである、原則としては国会の会期中に必要な法案は全部提出し、通るものは通る、捨てるものは捨てる、こういう工合にけじめをつけていくのが正しいと考えておるわけでございます。そういう観点に立つと、この法案に對してもその内容いかんを問はず、やはり審議未了なり何なり持つていくべきである、こういう基本態度を持つておるのでございします、そういうことは一切申さずに、この内容を見まして当然早急に通すべきであると思ふ、一応考えている次第でございます。

この法案で北海道の増築分も住宅金融公庫で金を貸し付けるわけでございしますが、これは四十二万戸の住宅建設の中にどのくらい入るのでございしますか。

○竹山國務大臣 三万五千戸の公庫の貸付のうち北海道に参ります分は、まだ具体的にはきめておりませんが、北海道の住宅事情に即応した程度のもので参ることと考えております。

○西村(力)委員 この法案の一番大事な点は、北海道は防衛住宅、しかも簡易耐火あるいは耐火建築、こういうことに規定して、住宅金融公庫の金を貸し付けるということになっておる。これは北海道の地味の特長から当然のこととして、そうなるのであるのだからと思ふのでございしますが、今回の修正案は、事情やむを得ないとはいひながら、この基本原則から一歩後退するということに相なると思ふのでございします。その点に對する希望意見として瀬戸山委員からも今出たのでございしますが、この一歩後退を最も少い程度に押える、あるいは引き戻す、こういうような措置、方法というものをどういう工合に考えられるか。こういう法案の趣旨が一歩後退しても、それを最小限度にとどめる方法をとるのだという措置は、どういう工合に考えられるのか、伺いたいと思ひます。

○竹山國務大臣 これは増築の問題でありまして、いずれ具体的に希望に応じて貸付をいたすということでありまして、貸付をいたすという点から、政策的に後退をいたしますと、毛頭ありません。実情に合いますようにいたす程度で緩和をする処置だけを講じておくということでありまして、決してこれによつて全体の政策の後退をするようなことはいささかも考えておりませんし、從つて御注意のよな点は貸付の實際場面に当りまして、十分基本的な考え方を生かすつ、また需要者の希望に應ずるよう、それぞれ適宜の処置を講ずるよう、注意をいたしたいと思ひます。

○西村(力)委員 あまりわからない御答弁でございしますが、とにかく法案の趣旨ははっきりしておるのでござい

して、防寒住宅、しかも簡易耐火構造
あるいは耐火構造でなければならぬ
という工合になっておりますのが後退
するのだから、この後退を押える行政
的な取扱いとか何かをやはり一応考
えて、ずるずるべったりと現法案の趣旨
がゆがめられていくような方向にいか
ないようにぜひやうていかなければなら
ぬじゃないか、こう私としては考
えるわけでございます。

私の質問をしたいと思う点は以上の
ような程度でございますが、とにかく
私として希望したいのは、議員立法を
政府が修正する場合の手続等について
の慎重さ、それから会期延長になって
から法案を出すというようなことは、
原則的にこれをやらないという態度を
今後とももらいたいということ、そ
の点についてぜひ大臣のしっかりした
立場を今後期待してやまない次第で
ございます。以上で終ります。

○竹山國務大臣 ただいまの趣旨につ
いては、十分御意見を尊重いたすつも
りでございます。

○内海委員長 これにて本案に関しま
する質疑は終了いたしました。

ただいまより討論に入ります。

○山口(好)委員 本案につきまして
は、討論を省略してただちに採決に入
りますことを希望いたします。

○内海委員長 ただいま山口君より討
論を省略、ただちに採決すべしとの動
議が提出されましたが、山口君の動
議のごとく決するに御異議ありませ
んか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○内海委員長 御異議なしと認めてさ
ように決しました。

ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕
○内海委員長 速記を始めて。しばらく
休憩いたします。

午前十二時二十五分休憩
午後十一時三十一分開議

○内海委員長 休憩前に引き続き会議
を開きます。

これより北海道防犯住宅建設等促進
法の一部を改正する法律案について、
採決いたします。本案を原案の通り可
決すべきものと決するに賛成の諸君の
起立を求めます。

〔総員起立〕

○内海委員長 起立総員。よって本案
は原案の通り可決すべきものと決しま
した。

この際お諮りいたします。本案に関
しまする委員会の報告書の作成等につ
きましては、委員長に御一任を願いた
いと存じますが、御異議はありませ
んか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○内海委員長 御異議なしと認め、さ
よう取り計らいます。

午後一時まで休憩いたします。
午前十一時三十二分休憩

午後一時三十五分開議

○内海委員長 休憩前に引き続き会議
を開きます。

この際日程を追加しまして、建設行
政に關しまして調査を進めるに御異議
はありませんか。

を聴取いたします。美馬人事課長。
○美馬説明員 それでは物部のダム
の事務所におきまして、職員が一名事故
のために死亡いたしました件につきま
して、簡単に御説明いたします。
死亡日時でございますが、これは昭
和三十年四月二日でございます。死亡
原因はこの橋の左岸のピアの頂上で作
業中、誤まって墜落いたしましたして、脳
底骨折のため約四十分後に死亡いたし
ております。

次に本人の平素の勤務状況及び健康
状態につきまして申し上げます。その
なくなられたのは森枝君でございます
が、これは昭和二十六年から当方に勤
務してございます。健康状態は非常によ
く、責任感も強く、現場担当者として
は適任の職員でありました。ただこの
現場監督の勤務は、終日机に向って仕
事をやっておる事務とは異なりまし
て、いろいろむずかしい点もありま
す。その反面、勤務は比較的自由的な時
間もありまして、大体普通の健康状態
であつたならば、別に差支つかない
程度の勤務状況の作業所でありまし
た。ですからたとえは超過勤務をいた
した時間をとりまして、このダムにつ
きましては大体月六十時間から九十時
間くらいの超過勤務をいたしております
が、この程度の超過勤務であれば、
建設省の工事事務所としてはそう過酷
な仕事をやっておるところではござい
ません。

大体状況はそういうところでござい
ますが、死亡に際しては、国家公務員災害補
償法による補償、あるいは共済組合法
による遺族一時金、あるいは国家公務
員等退職手当暫定措置法による退職手

当、そういうものを合計いたしましたして
約八十万近い金が出ております。これ
はすみやかに出るように処置をとら
まして、すでに本人の遺族に渡してお
りますが、このほか物部の工事事務
所長が発起人となりまして、遺児の育
英のために現在約十一万円の寄金を集
めておりますが、こういうふうな処置
をとらしてございまして、本人の遺族に
対しましてはできるだけの処置をして
あげたい、こういうふうなやうておる
次第でございます。

簡単に申し上げますが、以上が報告で
ございます。

○有馬(總)委員 ただいまの御説明で
超過勤務時間その他についても、他の事
業所に比較して過重な状況にはないと
いう御説明でございました。一応その
御説明を了承いたしたいと存じます。

ただ希望として申し上げておきたいの
は、私がこの問題を取り上げましたの
は、行政機関職員定員法の一部改正法
律案が内閣委員会で審議されておる過
程におきまして、建設省における職員
の増減の問題につきまして検討いたし
たい。その具体的な事例といたしまし
て、現在建設省本省並びに事業所が勞
働過重になつておるのではないかと、そ
ういった一つのケースとして私はこの
問題を御質問申し上げたのでありま
す。ところがすでに御承知のように、行
政機関職員定員法は本会議を通過いた
しまして、もう一カ月以上もたつてお
ります。私が質問を提起しましたのは、
その時期と関連して有効にその資料の
提出が願ひがたつたのでありまして、
本日までじつぜんこれを延期してこら
れた点については、私はこの問題に
限つては過ぎ去つたことでありますか

らとかく申し上げませんけれども、他
の同僚委員の諸君から提起された問題
等につきましても、やはりその提起さ
れた理由を十分尊重されて、その趣旨
に沿うような形、時間において出して
いたいただきたいということを、特に要望
として申し上げておきます。

○内海委員長 国土開発総費自動車道
建設法案を議題といたします。

ただいまより本案に關しまして参考
人より意見を聴取するのであります
が、その前に参考人各位にごあいさつ
を申し上げます。本日は平山、八田御
両所に御出席を願つておりまして、後
刻八田さんが見えになります意
見を聞陳されることになっておりま
す。平山さんがただいまお見えにな
つております。

本日は御多忙中にもかかわらず御出
席いただきまして、まことにありがと
うございました。皆さんもすでに御承
知のごとく、本法案は衆議院議員四百
三十名の賛成を得て提出され、当委員
会に付託になり、現在審議中なのであ
りますが、本法案が持つ構想というも
のは、それが国民経済に与える影響を
考へるとき、非常なものがあると思
うのであります。従いまして当委員会
といたしまして、国土開発総費道路の重
要性にかんがみまして、その具体的実
施計画の適否、その建設費と財源、外
資導入問題のごとき、あるいは工事の
成り行きと経済的効果等につきま
して、十分に忌憚のない御意見を伺
いと存じます。かような次第でありま
して、何とぞ参考人の皆様におかれま
しても、われわれのこの意を了とせら

れまして、十分なる御意見の御開陳を
お願いする次第であります。

それではただいまより御発言をお願い
いたしますが、委員各位より
の参考人に対する質疑は意見の開陳が
全部終了してから、これを許すこと
といたします。それではただいまより
平山復二郎君の参考意見開陳をお願い
いたします。

○平山参考人 私平山でございます。
あまり問題が大きいので、どういう意
見を申し上げていいか、はなはだ迷う
のでございますが、非常な大きな問題
としまして、きわめて概括的な私の意
見を申し上げてみたいと思ひます。内
容につきましてはまだその研究も実は
しておりませんし、また研究すべき資
料も非常に少ないのでございまして、こ
まかいことは申し上げるものを持って
おりませんが、ただ全体的のことにつ
きまして私の意見を申し上げてみたい
と思ひます。

法案にもございしますように、これは
全く国家百年の大計だと存するのでご
ざいまして、またこれは交通問題だ
と思ひますが、交通問題とい
うのでございまして、交通問題とい
うと、ただ道路だけを取り上げる
という点につきましてどうかという考
えがいたすのでございます。かつて私
も鉄道に長くおつたのでございませ
んが、その時分の交通問題といつたし
ては、道路はほとんど問題になりませ
んで、鉄道と船とが主になって、御承
知のように現在の鉄道網というものが
でき上つたのでございします。これも調
査に何年も金をかけまして、網になつ
ておりますようなのはほとんど測量を
しないところはないのでございします。
もちろん測量に精粗がございしますが、

ほとんど測量なしに揚上されているも
のではないのであります。もちろんこま
かい測量ではございせんが、この法
案はいずれ調査の段階にはなるのだと
思ひますが、そういう点につきまして
ただ一応図上で引いた案である点に、
問題があるのではないかと思ひのでご
ざいます。

それから交通ということになります
と、どうしても今日は飛行機もござい
ますし、ことに船という問題がござい
まして、日本はまわりに自由に歩ける
海もございしますから、この問題を離れ
まして道路網を計画することは無理だ
と思ひるのであります。それから既設の
鉄道もございしますし、こういう問題を
考えますときに、この問題は日本の交
通政策を一応きめだ上で、果してどう
か、こういうことになるのではないかと
思ひるのであります。しかし高速道路
というものは、今日経済的にも技術的
にも取り上げるべき刻下の問題だと存
じますので、何も高速道路の問題をと
やかく言うのではございせんが、た
だ高速道路の問題も、こういう交通政
策の一環として取り上げないといけな
いのではないかとこのことを痛感いた
すものでございします。

それからもう一つ考えますことは、
これにはもちろん日本の国土開発とい
うことがございしますが、開発と高速道
路というものが果して簡単に兼用でき
るものかどうかという点に、疑問があ
ると思ひるのでございします。もちろ
ん開発にも原始的な開発がございします。
野を開くために開発道路を作るとい
う問題がございしますが、そういう問題に
なつて参りますと、果して高速道路と
開発道路というものが一緒に成り立つ

ものであるかどうかという点に、私は
疑問を持つのでございします。高速道路
というものももちろん開発でございま
すが、この開発は原始的な開発ではご
ざいせんので、現在開けているところ
で行き詰まつているところをさらに
広げよう、こういうことにあるのでご
ざいまして、これはどこまでも経済問
題が引つかつて参りませんといけな
いのではないかと思ひるのでございま
す。その点がどうなるか、もちろん
調査されてのことと存じますが、
その点を思ひるのでございします。

それから高速道路でよく問題になる
のでございしますが、たとえば東京―大
阪間を四時間とか五時間で走るとい
うような高速道路になりますと、これは
非常な設備をやらせんとできるもの
ではないのであります。よくいわれる
のであります。五百キロぐらいを平
均百キロで走りますと、ある小區間
を百キロで走ると、もう全然違うの
でございします。長距離を平均百キロ
で走るといふ問題と、短距離を百キロ
で走るといふ問題は、非常に違うので
ございまして、長距離を百キロで走
るような道路になりますれば、できるだ
け平地地を選び、トンネルを避け、切り
割りを避けていきませんと、非常に困
難が多いと思ひるのであります。しか
しまた山の中を開発していくといふこ
とになりますれば、もちろんそのところ
に道路を通さなければなりません。こ
れは高速道路でなければ大しためん
どうなく、開発でございしますし、多少
経済を離れてもできますから、これは
比較的やり得ることだと思ひのでござ
います。この両様を果して兼用できる
かどうか、もちろんこれは調査しなけ

ればなりません。そこに一つの問題
があるのではないかとこのことを考
へるのでございします。

それからもう一つ、今日高速道路と
いうものは各国で問題になっておりま
す。この法案の中にも例があげてござ
います。しかしこれは日本と違ひま
して大陸の語なのであります。私も満
洲におりましたが、大陸の地形と日本
の地形は非常に違うのでございします。
大陸の四百キロと日本の四百キロと
は、おのずから意味が違うのでござ
いまして、今日日本の点からみまして、
果して北海道から鹿児島まで簡単に縦
貫道路を作るといふようなことで、済
むものかどうかという点も考えさせら
れるのでございします。また外国の例で
もございしますが、長距離高速道路を作
りまして、これを直通する荷物は非
常に少ないのでございします。これは外国
の例もそうなつておりますし、また日本
で東海道あたり調べました調査におき
まして、長距離を、たとえば東京―
大阪間を見まして、東京―大阪間を
直通する荷物は非常に少ないのでござ
います。そういう点におきまして、ただ東
京―大阪間を結べば非常に荷がふえる
といふことにはならないのではないかと
思ひるのでございします。

それから何べんも申し上げますよう
に、もちろん高速道路というものは、
今日日本の国として取り上げる問題だ
と思ひるのでございまして、その意味に
おきましてこの国土開発の自動車高速
道路というものを法案として出すこと
は、まことにいいのではないかと思
ひますが、ただこのように縦貫とかそ
ういふことにとらわれませんで、この問
題をやられるのが私はいいいのではない

かと思ひのであります。縦貫というよ
うなことにとらわれませんで、もう少
し自由な立場においてこれを研究され
るのがいいのではないかと思ひのであ
ります。

はなはだ簡単ではございしますが、私
の率直な意見を申し上げました。
○内海委員長 ただいまの平山さんの
御説明でございしましたが、平山さんは
かつて丹那トンネルの工事に当られ
て、これが完成まで努力された方であ
り、また一面においては満鉄の理事と
して、あるいはその他いろいろな面にお
いて非常に活躍された方であるのであ
ります。

それでは次に八田嘉明先生にお願
いいたします。
○八田参考人 私は率直に申しまし
て、このたび国会に御提案になりまし
た国土開発縦貫自動車道建設法案が、
すみやかに通過、決定されますことを
心から念願しておる国民の一人でご
ざいます。この問題は私から申し上げ
るまでもなく、もうすでに議員諸公にお
かれまして十分に御検討になつておる
ことでありますので、あるいははなは
だ失礼な言葉になるかもしれませんが、
けれども、これは通常の観念を持って判
断してはいけぬ法案だと考へるのであ
ります。簡単に申し上げますが、縦貫自
動車道建設法案が制定せられんとする
ゆえんは、おそらくは従来の陸上交通
のただこれまでのしきたりの過去の頭
にとらわれて、鉄道がどうであるある
いは道路がどうであるというただそれ
だけで、これは正當なる判断がござ
いしないのではないかと私は常々考へてお
るのであります。従ひまして私は、こ
れは國民にとりまして非常な貴重な案

であり、ぜひこれはすみやかに国会において通過させていただくことは、国民の一人としてほんとうに心から願うこととでございます。

その理由を二、三私から、時間がございませぬから、ごく簡単に申し上げたいと思ひます。元來わが国の交通発達の歴史を考へてみますと、島国でありますので、何千年でありますか、あるいは何万年でありますか前に、おそらく島国に移住しましたわれわれの古の先祖というものは、海に來たり、そして海辺に住居したことは、もう明らかに歴史の示すところでありまして、従つてその間にだんだんと時をふるに従つて、点々として海辺に沿うて適當なところにいづゆる部落と申しますか、都邑というものができた。後世それがだんだん陸上でつながつては參りましたけれども、元來は海を、つまり沿岸の交通をもつて日本の島国の交通としておつたことは、想像にかたくないのであります。従ひましてそれがだんだんと年代を経まして、海岸沿ひに多くの人が住み、多くの産業が興り、また文化が開けた。奥地の方はだんだんとこれが自然ネグレクトといふのはございませぬが、おくれおつたといふことも御承知の通りであります。その後明治に入つてから、日本の國民はすべて海外に進出することを志したのであります。従ひまして国防の費用あるいは海外におけるところの建設の問題、諸経済に投資するところの資本というやうなものから、国内におけるところの文化的な施設というものは、それがためにおくれおつたといふことも、これは事實であるわけでありまして不幸にして大東亞戰において

て一敗地にまみれて、海外進出の夢は破れてしまつたわけでありまして。數百萬の海外におつたところの人々が、急に国内に移り住まなければならなくなつた。その点から考へまして、將來は別といたしまして、まずどうしても国内に残されたところの土地を開発し、これに文化的な施設を加へて、それとしてにわか増加したところの人口、今後毎年百萬人以上増加するところの人口に對しまして、せめて住むに所を与へ、仕事を与へ、工場を與へる。そういうやうな政治上の施策といふものはいたさなければならぬものとたく信じておるわけでありまして。そこでここに提案せられておりますところの縦貫自動車道は非常に今の政治的問題と申しますか、國民の非常に大切な問題を解決するところの、一つの大きな背骨であると存するものであります。さうなわけで、簡単に申しますと、この狭い國においては奥地といふことは適當でないかもしれませぬが、ともかくもここに資源が多く残つておる。これらの土地は小さい、資源は不足だ、その資源さへも、土地さへも、まだほんとうに日本人として利用していないのでありますから、先ほど申しましたやうに、海外に目をそそぐと急にして、内を顧みることなく、十分に目がそそがれておらなかつたという観点から、私は申し上げたのであります。今日、科学技術によつて、あえて土地の狭いことを悲しむことはないと思ひます。また資源が少いことをいたづらに嘆く必要もない。ここに科学の力、技術の力を、日本の持つておりますところの十分に活用するならば、しばらくの間は国内において十分経済的に生

活の安定が得られるはずであるという前提のもとに申し上げるのであります。ただ今日そういうやうな技術もあり、科学もありますけれども、その残された資源を開発せんといたしまして、コストが高い。それから出ましたところの品物が、平地において行われましてところの同種の品物と競争にならぬのであります。それは輸送費その他の費用がコストに加わりますので、とうていこれはペイしません。従つてそれらの残されておるものに、科学技術を応用せんとして応用のできないことを、日本の科学技術者は嘆いておると申しても私は過言でないと思ふ。そして一方大都會の状況はどうかと申しますと、これも申し上げるまでもないのであります。毎年百何十萬の増加人口の大部分は大都會に居住しておる。そして地方に住む人はきつめて少い。それでこれまた大都會にのみ、文化の施設が不完全ながら集中されておる。そして地方には全くネグレクトされておると申しまして、あえて過言ではないと思ふのであります。私はどうしてでも大都會中心主義的な性格を是正して、この際地方へ分散するという施策をお願いしたいと思つておるものであります。東京のごときは毎年三十萬くらいずつ人口がふえるといふことであります。これがために住むに家なく、交通機関はますます繁雜になる。御承知の通り人口が倍加しますれば、交通度はそれに數倍して、つまり加速度的に増すわけでありまして、これをはうつておいたならば、大都會の交通がいかに力を尽しても、不可能なことでありますから、そこに不衛生な問題が起る。水道の問題、下水の問題、

社会的な患、いろいろなものが起つてくる。大都會をこのままほうつておいたならば、社会患は全部そこから生まれてくるのではないかとすることを私は常に申しております。そこで問題は先ほど申しましたやうな国内に残された奥地と申しますか、そこに分散させるところの施策を講じていただきたいといふことであります。それがためには何が必要か、まず道路交通であります。道路交通が発達しなければ、コストがどうにもならぬ。それでこれも御承知の通り、アメリカのアイゼンハワーがこの間何か新しい議會に出したものを、ちよつと新聞で見ましたが、それに書いてある言葉をもちまして、今度五十億ドルの予算をもちまして十年間の計画をすると言ひありますが、このやうに非常な金をもち、一体そんなものはペイするかといふと、それはやっぱりペイするといふことを大統領自身が言つておられます。しかもアメリカがコストが安くて海外へ輸出することができるとは、この道路交通が発達しているの、生産費のコストが非常に安くなるので海外に進出ができる。もし何年かほうつておいたならば、アメリカの輸出はできなくなるといふことです。私は日本においては一そうさうだと思ふのであります。さうな意味におきまして、ぜひ一つこの奥地の開発をやつてもらいたい。ここにこの奥地の開発は、道路を作るといふ問題を離れて、世界の大勢が未開發地域の開發といひますが、そういうことがほとんど世界の通則になつておる。日本国内にも未開發地域がある。何としましてこの未開發地域を開發し

て、経済的な自立を達成せしめるのに大きな力が加わることを念願してゐるやうなわけでありまして。しからばどういふやうな道路が必要かといへば、簡単に申しまして高速度自動車道が必要であると断言いたしたいと思ひます。鉄道あり、電車あり、普通の道路がありますが、今例をあげますと、箱根におりますと始終貨物トラックが通つております。これはどういふことかと申しますと、道路の上のコストは鉄道の方が安いと思ひます。しかるになおかつあつたふうにして出すのは何といへば、金融の回転と申しますか、そろばんをとつてみれば商売にならぬ。木材であるとか石炭であるとかいふやうなものは、鉄道によらなければならぬのは明らかであります。が、生活物資とかいふいろいろトラックで運び得るところの日常の商品は、鉄道によつておりますと非常に時間がかかります。今國鉄の例をとりますと、國鉄の上を走つてゐる貨物は、短かい距離を動くものもありまして、三百キロ、四百キロも行くものもありますが、平均して一トン平均輸送距離は二百五、六十キロであります。でありますから、鐵道線路の上を走る速度を見ますと、少くとも三十キロや四十キロを一時間に走つておりますが、これがあつたところを持つて行くので、それが到着駅に行くまでの間の時間は相當にかゝる。しかもその時間にプラスして前後におけるところの小運送と申しますか、つまり荷主が、受け取るところまでの發着の間の時間を計算しますと、ちよつと人間の歩く速度であります。つまり一時間四キロか、はなはだしきは三キロであります。早くても五キロか六キ

ような意味におきましてこの高速度自動車道もこれからいろいろ御審議になり、相当の年数が立たなければできるとは思いません。早くできることけつこうであります。それは日本の財政その他内外の事情から許されるかどうかわかりませんが、とにかくこれは大体向うところを決定していただいておいて、それがだんだんと必要に応じて建設されていくということは、まことに機宜を得たものであると私は深く信じておるものでございます。

繰り返して申しますが、これは早く御決定ができれば、私も国民の一人として常に関心を持ち、非常にとうとい案であると思つて念願をいたしております。しかしながら研究調査ということは十分にいたさなければならぬといふことも、これまで申し上げるまでもないことであります。ただ繰り返して申し上げますことは、これをただ普通の道路法による道路というだけの観察、あるいは鉄道があるから、何々があるからといふようなことだけで、この本質を失うおそれがあると考えますので、私は日本の陸上交通は少くとも鉄道、電車、普通の道路輸送といふようなものによつて相協力し合つて、おのおのの長所を発揮する。特にこの縦貫道路は、敗戦後の日本として何と申しますかエポック的に、ここに一段と飛躍した考えて私も国民といふたしましてはぜひ協力しなければならぬものと考えております。

これは余談になりますが、先ごろ私の友人が、やはり国会の方であります。が、中国の方へ行つてお歸りになりました。して、私はこの方に御質問したのであります。一体あちらにいろいろのもの

が建設されるというお話があるが、日本を振り返ってどんなものであるか。向うの建設とかなんとかいうことはしばらくおいて、どうもあちらの青年は非常に意気盛んである。しかしながらこちらの日本の方の国内を見ると何やら意気が上らないような気がする。このお話があったのであります。私は本案がもし将来これが建設せられるところの素案であるということができただけでも、隣国から日本人をながめまして、日本もほんとうに建設再建に着手したなという気分だけでも私は非常にありがたい。ことに私は自分では勝手ながらそう思っておる次第でございます。

はなはだ横道にそれまして相済みませんが、一応私の意見を申し上げまして御参考にする次第であります。

○内海委員 これをもちまして、本日参考人としておいでを願いました八田、平山御両氏の意見の開陳が終了しました。これより皆さんの御質疑を許すことといたします。通告順によつてこれを御許しいたします。中島巖君。

○中島(巖)委員 ただいま八田、平山両参考人からいろいろと御意見の開陳を願つたのでありますが、大へん失礼でありますけれども、平山参考人におかれましては、この縦貫自動車道について御研究をなさつたことがあるのでございましょうか。

○平山参考人 私、この全部についてはございせんが、かつて中央道路につきましては、東京—大阪間の田中さんの案が建設省で委員会ができました審議があつたことがございます。そのときに委員として関係いたしました。その際に研究いたしました。

○中島(巖)委員 八田参考人にお伺いいたしますが、ただいま八田参考人は、従来の道路とか鉄道とかいう觀念を離れて、そして高速自動車道という建前から考えなければいかぬというようなお話があつたと思ひます。実は縦貫自動車道との関係につきまして、建設、運輸、経済審議の事務次官を招いて、一度御意見を聞いたことがあるのであります。その節経済審議庁次長といましては、高速自動車専用道路でなく、一般の貨車も通すようにしたところ、一般の貨車も非常に濃厚であり、また建設費もそのような意見を持つておつたわけでありました。われわれ議員といつてもその点に迷つた点が非常に見受けられたのであります。この点について八田参考人の先ほどの御説明をさらに詳しく、なぜ高速自動車専用道路でなければいけないかという、この点をお伺いしたいと思ふのであります。それと同時に先ほどの国土を若返らせるという意味におきまして、今回議員提案になりました山間部におけるところの縦貫道がよろしいという御意見でありましたが、これももう少し具体的に、この二点について八田参考人より御意見を伺ひたいと思ひます。

○八田参考人 先ほど私は普通の道路あるいは従来の鉄道という立場からとらわれずに、特に問題を研究しなければならぬと申し上げましたのは、この同じところに鉄道でもいいじゃないか、あるいは普通の道路でもいいじゃないかという意見も成り立つわけでありまして、それではいけないという意味で私は申し上げたのであります。すなわち普通の道路はごくゆる

いものも、人も、いわゆる陸上の交通のすべてを収容していくのが普通の道路であります。御承知の通りであります。が、鉄道はその線路のレールの上を何ものにも妨げられることなく、これが輸送の任務を果しているのでありますけれども、道路と鉄道の違いは、ちょっと先ほど申し上げた通り道路は、小口のものだけ私は申し上げるのであります。家が家まで、商店から商店まで行くところの特微であります。鉄道には欠点があるわけでございます。もし鉄道がすべてそういうことができるなら、私は高速道路などというものも自然その値打ちは下つてくる。しかしながら今日の状況では、いろいろコンテナでありますとか、トラックがそのまゝ来てレールの上を走つて道路の方へ行くということも研究されております。これは何十年昔アメリカでも実行されたことがあるのであります。これは一般の問題になります。ただコンテナだけが幾らか役に立つておりますが、しかしながらトラックが自分の門から、つまり商店の入口から遠く離れた商店の倉庫まで持つていくという機能は、鉄道ではできないのであります。ですからこれは鉄道でもいいじゃないかというところは、考えを別にしていただかなければならぬという意味を申し上げました。それから普通の道路の觀念と違つていうことを申し上げましたのも、これは高速道路を、非常な速度、六十キロ以上百キロ、あるいは場合によつては百二十キロという速度、区間的速力でありまして、都邑にとまつていくのでありま

すから、平均速度はそこまでいたしたのであります。が、少くとも速度はそこまで發揮していくわけでありまして、むろんとまつて参るわけでありまして、ステーションに關係があるのであります。そこに普通の旅行者が入つてきたり、馬が入つてきたりすることには除かなければならぬ。その点が道路と違つていうことを申し上げたのであります。

○中島(巖)委員 平山参考人にお尋ねいたしますが、あなたは丹那トンネルをやられたというようなことを今お聞きしたのであります。が、この縦貫自動車道は田中プランによりまして九キロくらい隧道があるわけでありまして、現在のわが国の技術で隧道は開さくできるかどうかということについてお尋ねしたい。

○平山参考人 掘れます。九キロくらいならば大したことなく掘れます。

○中島(巖)委員 八田参考人にお尋ねいたしますが、こういうことは御研究になつていくかどうか、ちょっと私たちがわからないのであります。けれども、結局われわれ議員關係では東海道案と海岸線と中央線と比較した場合におきまして、非常に峻険な地を行くために隧道に金がかかるのではないかと、中央道によれば、非常に川が小さいから、鉄橋にかかる金のことを思えば金が少く済むのではないかと、これをいわれるのであります。ただいま平山参考人から、一番われわれの技術面の懸念をいたしておられます。この隧道におきましてはできるというお話がありまして、技術的にはできるというように私ども信用いたしたのであります。

すが、ただいま申し上げます建設費の問題につきまして、八田参考人にも、御意見を伺ひたい、かように考えるわけでありまして。

○八田参考人 中央道だけは私もかなり路線そのものについて、技術的に研究いたします機会を持つたのであります。それについて申し上げますと、ただいまもお話のありましたように、今日トンネルの長さが長いから技術的に困難だということは全くないのであります。これは少しも心配も何も要らぬ。ただ中に地質の非常に悪いところがありますと、——丹那トンネルは技術的にはちつとも困つたトンネルではないのであります。地質が困難をさせたのであります。あらかじめ十分地質の調査をいたしますれば、これに対する技術的な対策もあらかじめ立つたのであります。そしてこれまでの幾多の例から見まして、トンネルの工費も決して高いものではないのであります。普通の金であります。たとえば丹那トンネルの例を申し上げますと、あれは約八キロ何ぼであります。当時五マイルと言つたのであります。それが最初の予定が多少増しまして二千四百万円でした。あれは復線の長期の工事、大正七年にかかつて、でき上つたのが昭和八年だつたと思ひます。足かけ十何年かかつた。そして工費は二千四百万円でありました。当時一キロで復線で三百万円でありました。それから換算いたしました、今日の物価であります。決して法外なものがかかるはずはないのであります。問題は先ほど申しました通風であります。中で自動車ブレーキをかけましたと

すが、平均速度はそこまでいたしたのであります。が、少くとも速度はそこまで發揮していくわけでありまして、むろんとまつて参るわけでありまして、ステーションに關係があるのであります。そこに普通の旅行者が入つてきたり、馬が入つてきたりすることには除かなければならぬ。その点が道路と違つていうことを申し上げたのであります。

○中島(巖)委員 平山参考人にお尋ねいたしますが、あなたは丹那トンネルをやられたというようなことを今お聞きしたのであります。が、この縦貫自動車道は田中プランによりまして九キロくらい隧道があるわけでありまして、現在のわが国の技術で隧道は開さくできるかどうかということについてお尋ねしたい。

○平山参考人 掘れます。九キロくらいならば大したことなく掘れます。

○中島(巖)委員 八田参考人にお尋ねいたしますが、こういうことは御研究になつていくかどうか、ちょっと私たちがわからないのであります。けれども、結局われわれ議員關係では東海道案と海岸線と中央線と比較した場合におきまして、非常に峻険な地を行くために隧道に金がかかるのではないかと、中央道によれば、非常に川が小さいから、鉄橋にかかる金のことを思えば金が少く済むのではないかと、これをいわれるのであります。ただいま平山参考人から、一番われわれの技術面の懸念をいたしておられます。この隧道におきましてはできるというお話がありまして、技術的にはできるというように私ども信用いたしたのであります。

きに——法規上の規定によって、六十キロなら六十キロの速度で、前に走っている自動車にうしろから突き当らなだけの距離を少くとも離していきますと、たとえ三十台とか五十台とかいうものが、一つのトンネルの中に一列に並ぶわけでありまして。反対のものは反対に並びます。これから出ます悪い空気、ガソリンから出ます一酸化炭素及び少量でありまして人間に害のある気体、これを通風をもって普通の空気にゆるめるわけでありまして。その通風の装置に相当の費用がかかります。私は専門家ではありませんが、通風の専門家にはいろいろ意見を聞きました結果、それは今日決して困難なものではない。私は見ませんけれども、外国におきまして長い二十キロくらいな自動車の道路が現に建設されている、こういうこととあります。従いまして、これは線路の不可能可能を決定する問題ではないということをお聞き上げしておきます。

○中島(義)委員 私の質問が要領を得なかつたかも知れませんが、八田参考人にお伺いしたいことは——ただいま平山参考人より技術的に困難ではないということをお聞きいたしました。名古屋から以西は大体建設省案を見て中央道案を見て同じコースでありますが、その間における開発費につきましてお調べになったことがあればお伺いしたいということでお聞きしたわけでありまして。それで図面の上から見ますと、中央道は名古屋には出ません、東京——小牧間と、それから東海道案と申しますか、海岸線の東京——名古屋間において、中央道の方が約五十キロ、キロ数が短縮されているようにあります。さてそこでわれわれ議員間においても、中央道は隧道に非常に金がかかるのじゃないかというように考え方を持っている者があり、いや隧道よりは鉄橋の方が非常に金がかかる、東海道案は河川の幅が広くなるからその鉄橋に非常に金を食うし、よい土地をつぶすことになるから、その買収費に金を食う、だから東海道案の方が高くなるだろうという意見の両方もあり、まあまあであります。両案を比べましてどちらが建設費がかかるかというようにお聞きして、もしお調べになったことがありましたら、概略でよろしいけれどもお聞かせを願いたいと思ひます。

○八田参考人 私はいわゆる東海道の高速自動車道路案につきましても、実はある程度承知いたしております。ただいまお話をのりまして、たといえ橋梁、トンネル等、彼此おのの比較し、あるいは山林地を通過するところが多いか、あるいは熟田——すでに長い間開けたところの農耕地地をどれだけつぶすかというような問題について、つぶさに検討しなければ、経費上の比較は私は申し上げられないと思ひます。それで私は最初申し上げました通り、これは高速道路であつて、奥地を開発するということが非常に必要であるという点から、中央道が絶対に必要であると申し上げております。ただ高速道路だけをどこかに敷くというところとありますれば、もちろん東海道に敷くということも一つの高速道路であることには間違いないのであります。東海道は先ほど申しました通り海岸地帯に近いのであります。すでに昔から開けた地帯でありますので、私はその比較をする前に、比較的日本で未開発の地域に金をかけて、どうせ作るならば、中央道のそういう高速道路を建設した方が、国民としても効果的であるということお聞き上げたいのであります。比較研究のことは実は私は今日まで申し上げておりません。これは比較すべきものではないと思ひつてお聞きしております。なぜかといへば、性格が違ふのであります。東海道もむしろ高速道路ができることによつて、非常に文化上の便益を受けるものも少なくないと思ひます。しかしながらいわゆる未開発地域開発ということから申しますと、これはすでに開発に開発を遂げたところであると考えます。ついでに申し上げますが、それは東海道五十三次の昔からある道路はどうするのだというお尋ねがあるかと思ひます。これに對しましては、私はこれにどうしても相当の金をかけて、近代的な道路に改修せらるべきものであるということをお聞きして、今の中島道を論じて申し上げた次第であります。

○中島(義)委員 資金関係その他についてもいろいろお聞きしたいのであります。私一人で委員会を独断していろいろいけませんから、また明日の参考人にお伺いしたいことにして、本日はこの程度でやめておきます。

○内海委員 高見三郎君。

○高見委員 参考人にお伺いしたいのですが、中央道を通しますと、一番大きな問題になりますのは、気象等の関係で交通が途絶する場合があります。従つて参考人のお二方が、東京——大阪間の赤石の地帯の気象条件について御調査になつておりますならば、伺いたいと思ひますが、赤石の地帯における年間の降雨量がどのくらいになつてゐるか、同時にまた降雪時期がいつからいつまでになつてゐるか、また予定されております地帯の最低気温がどれくらいになつてゐるか、以上お伺いいたします。

○八田参考人 今お尋ねの気象上の問題は、私も田中清一氏が調査せられまして、その書いたものを拝見いたしておりますが、ここでそういう専門的の気象に對することは的確に申し上げられませんが、ただ私の頭にはありますことは、霧の問題が往々にして、道路を相当の速度で走るのでございまして、霧の問題が、調査の結果実は反対でありました。つまり海から吹いて生ずるところの箱根だとかそういうところには霧が相当多いのであります。中央山脈には少ないということの証明をせられまして、これは私事案であるかと考へる。それから雪の問題等につきましても、やはり今日はグレーダーやその他によつて雪を相当かき出すことができて、まして——私は昔東北の鉄道に十年年もおつたのでございまして、非常に困つたものであります。今日は道路の上の雪という問題も、冬季にこのグレーダーを使うということにいたします。それ、そんなに困難はないということになつておりますので、私は交通上今お尋ねになりましたことが、そこを通る自動車がとまったり、動かなくなつたり、あるいはガスがあつたりというようなことも含んでの御質問だと存じまして、それだけのことは申し上げますが、一体どれくらいな温度が最低であり最高であり、どれくらいな降雨量で

あるかという数字は、私は伺ひましたけれども覚えておりません。どうぞよろしくお願ひいたします。

○高見委員 問題は最低気温がどれくらいであらうかということが、相当の重要な問題だと思ひます。と申しますのは、降雪の問題は雪よけのこととあると思ひますが、一番大きな問題は、高速自動車道路を作りまして、道が凍ることによつて自動車のスリップ、これをどうして防ぐかという問題が、非常にむずかしい問題ではないかと思ひます。私は気温の問題を伺つたわけですが、もう一点、霧の問題については、いささか見解を異にいたします。私も静岡で、あの辺の気象状況はいささか存じておりますが、非常に霧の多いところと申す。そこで霧の問題と國道一号线の小田原——三島間に例をとりまして、これはいづれ建設省の方に何おうと思つたのであります。年間相当日数の運行不能の時間がある。——これは時間と申し上げた方がよいと思ひますが、時間がある。それを考えます場合に、この道路が凍結して利用できない期間が相当出てくるのじゃないか、こう思ふのであります。その辺の御見解はいかがでございますか。

○八田参考人 ただいま申し上げましたように、気象の数字は存じませんが、けれども、建設省の委員会におきまして、その問題が起きて、いろいろと質問応答がございました。それによつてと差しかえないということになつたのであります。しかしその数字を私は今持つておりませんが、ちょっと的確にお答えできませんが、これはしかしお話の通りよく研究の要があると思ひ

います。しかし一応建設省の委員会においてこれは問題になりまして、質問応答があったことだけを申し上げておきます。

○竹谷源太郎君 お尋ねをいたしたかないのでありますが、参考し今私の承知しておる点だけ申し上げたいと思ひますが、気象条件とこの高速自動車道路との関係でございますが、今私手元についておる資料によると、台風が中央道関係を通じた例はほとんどないのでございまして、非常な豪雨がこの中央道を襲うというようなことがあまりないのであります。この点は大きな懸念が要らないように思ひます。ところで冬、積雪の問題でございますが、これにつきましましては、大抵日本の東側の一番積雪量の多い地帯で二十センチ程度六、七寸までの積雪でございます。従つて交通上、交通途絶を来たようなことはございません。しかし一時的には多量に降る場合もありますけれども、南斜面でございますから、日当りがよくて早く消えやすいし、それぞれば防雪の設備もできるかと存じます。問題は温度でございますが、温度に関する記録は今こへ持つておりませんが、中央道審議会において審議された経過にかんがみまして、この点は大きな問題がなかったように聞いておるのでございまして。それからその同じ時期に、裏日本の同じ千メートルくらいの高度ではどれくらい雪が降るかという、十倍くらい二メートルも三メートルも雪が降る。その同じ雪が東側のこの道路の一番高いところを通るのは、御案内のように赤石山系でございますが、降つても四メートルくらいでございます。北日本では二、三メートルで

こちら側は二、三十センチくらい、というふうな気象台は積雪の状況を報告しておるのでございまして。それから霧の問題でございますが、これにつきましましては観測の結果の材料をここに持つておりますが、時速百キロで自動車が行く場合、二百メートル以上の道路の見通しがきかなければならぬのでございまして、そのような濃霧は一年に数回の、ほんに数える程度にしかこの路線ではないのでございまして。むしろ濃霧の多いのは御殿場付近でございます。この路線は御殿場の北の方の山の高いところは地下を通りますから、これまた大なる障害はないという報告を受けておる次第でございます。八田さんにかかりまして今材料がある点だけ御報告申し上げておきます。

○高見委員 雪の問題につきましましては、私も実は気象台の方へいろいろ聞き合せをいたしておりましたが、私が一番懸念いたしたものは、冬季におきまして凍結の問題でございます。なるほど道路でスリップを起すと大へんことになると思ひますが、これについて建設上このスリップを防止し得る道があるりますかどうか、おわかりになりますし、たからお答えいただきたいと思います。

○八田参考人 私の経験だけ申し上げますが、先ほど申しましたように東北に私長くおまして、ベーブしたコンクリートの場合だけ申し上げますが、昔はチェーンなんかをつけてやったのであります。今は私の承知しているところでは、タイヤの構造によつては違ふかもしれませんが、今申し上げましたように水があつたり何かしないように、これをすべて雪の掃除といひますが、クリンする。そうすれば路面が

凍つておるといふことは無いということでありまして。私は最近のことは知りません。東北の方だけ申し上げておきます。

○内海委員長 この際道路の方において最も経験のある菊池技官が見えておりますから、菊池技官の多年の経験によるところの体験談でも一つやつてもらつたらいかかと思ひます。

○菊池説明員 凍結の問題でございますが、私の見解では、すべらないようにする方法は、舗装の方ではないと思ひます。すべらないと思ひます。

○高見委員 この問題につきましましては追つて御質問を申し上げることにいたします。そこでもう一点伺ひたいのでありますが、赤石の地質につきまして十分な御検討をお遂げになつておられますならば、お聞かせ願ひたいと思ひます。と申しますのは、その隣道の細さくが今日の土木技術から申しますと、これは先ほどお話があつたように思ひますが、あの地帯は古生層じゃないかと思ふ。落盤等の危険は相当あるのではないかと考えますが、その辺についてはいかがなものでございましょうか。おわかりになつておりますならばお聞かせ願ひたい。

○平山参考人 古生層だから悪いといひがいに言えないと思ふのです。一番問題は断層があるかないかの問題なんです。これもやはりもう少し現地で調査してみませんか、簡単に言えないのじゃないかと思ひます。あまりあの辺の地質について私も調査したことがないものでございまして……

○高見委員 私だけで時間をとりまして何ですからこの辺をおきますが、最後にこの道路の本質的な性格でございます。参考人はこの道路の重要性を、むしろ交通を主眼に置いておられるように思ひますが、考え方が二つあると思ひます。産業開発を主眼に置く場合もありまして、交通を主眼に置く場合もありまして。どちらに重点を置いてお考えになるお気持でありますか、それを一つ伺ひたい。

○内海委員長 高見さんに申し上げますが、先ほど八田参考人も平山参考人も、経済上の見地から見たる問題、都市計画の面から見たる説明、その他都市中心主義と地方分散といったような問題を、詳しく実は両参考人から話されておるのであります。それでこれはダブつては何でございますからいかでしよう。

○高見委員 それではけっこうです。○内海委員長 それでは次に前田榮之助君にお願いいたします。

○前田(榮)委員 相当関係から質問もあつたので、ただ一、二点だけお尋ねいたします。わが国土の一番悪いのは何かということ、国外に出てみますと、道路の悪いこととあります。日本は道路の悪い国はないように思つております。従つていかなる形式にせよ、道路の改良を行うということは全力を上げなければならぬ。ただ八田さんの感覚での道路、この中央道につきましては、従来の道路常識とは非常に飛躍をされておる。これがまたこの中央道の真価であると思ひます。ただ問題は、今の日本の財政経済の上で果してこの飛躍された道路に手をつけるのがよいのか。それでない、やはり名古屋、静岡、あるいは横浜、東京と、こういう大都市を連結するところのいわゆる

従来の、何案といふかはよく知りませんが、東海道線の自動車専用道路計画、これは交通量からいっても、現在の需要供給の関係からいっても、これを先にすべきである、こういう声があるようにあります。これに対する八田さんの御意見を一つ聞かしていただきたい。

○八田参考人 実はそれにお答えするの、私は参考人として資格がないかと思つております。日本の財政上の問題といふことになりまして、勇敢なお答えをすることを差し控へたいと思ひます。これはむしろ皆様におかれて、大所高所からごらんになりました、政策すべてをごらんになつての御判断に国民は期待しているものと存じます。ただ先ほど私も申しましたが、東海道という例が出ましたが、昔からあるところの東海道及びいわゆる国道及びその他の国内におけるところの既設の道路、これはどうしても相当に改善されることを国民としては望んでゐる、またそれが必要であると存じます。従ひまして、全体の国の財政でどうなるかといふようなことは、私から申し上げる資格はないのでありますが、先ほど来私が申し上げました通り、敗戦後の日本として、一つこの際これを將來に取り返し得るような、日本国内に残されたところの資源及び文化の、国民広く国内至るところにそれを浸透させるということに力をいたされることを、国民は相当望んでゐると存じます。そういう意味で、より以上には財政に關係してはお答えできないのであります。お察しを願ひたいと思ひます。○前田(榮)委員 それでは方向を変えて平山さんにお尋ねしますが、これは

中島君からもお尋ねの中にあったようですが、東海道線は鉄橋の延長が長くなるが、中央道は鉄橋が短くなつて隧道が長くなる、こういうことであります、そうすると、鉄道に対して非常に御研究がある平山さんといはしましては、現在の工事施行の状態において、鉄橋の一キロ当りの工事費と、隧道の一キロ当りの工事費との比較は、どちらがどういふふうになつてゐるのでしょうか。

○平山参考人 お答えいたします。それは隧道の方がずっと高くなります。これもトンネルによつて非常に違いますが、倍まではいきませんけれども、隧道の方が高くなります。それからもう一つここで申し上げたいのは、東海道線と今の中央道の工費の問題なんです、さつきからも中央道と東海道の工費のお話がございました。実は私もこの前中央道の委員会に参加いたしましたのでございますが、中央道の方は非常に山の地形なんでございます。それでございまして、図面が非常に正確でございまして、正確なことが非常につかみにくいのでございます。それで一応五万分で計画ができておつたのでございまして、五万分ではとうてい正確な数量は出せないでございまして、もちろんある程度はわかりますが……。

それでこの前の委員会の際には、一応一万分を作つてもう一べん比較しようじゃないか、こういうことになりまして、委員会がそのまま、一万分の地図を作ることにしまして中止になりましたものですか、今東海道と中央道と、どちらが高い安いということを開発で申し上げるのは、技術者の立場からいふと、早計に思ふのでござい

います。

○前田(榮)委員 これはちょっと筋違いな質問になると思いますが、菊池技官にちょっとついでのようなことになりませんがお尋ねしたいと思ひます。東海道線は大体建設費で五百万の一や百万分の一もへちまもない。実地調査ができておると思うのですが、それはできておるのですか。

○菊池説明員 ある程度実測をいたしております。ただ地質調査とかボーリングとか、そこまでは全部終つておりませんが、ある中心線に沿ひまして実測はいたしました。

○内海委員長 有馬輝武君。

○有馬(輝)委員 私平山さんにお伺いしたいと存じます。平山さんは鉄道、船舶あるいは航空その他の面と相関連して考えなくちゃならないという点をお話しになりました、また締めくくるところでも取り上げるのはいいけれども、縦貫ということに固定した考え方でなくて、いまだ少し自由な立場から考慮しなければならぬというお話がございました。このお話と八田さんの御説明とお伺ひしております、いま少し敷衍した御説明がないとちょっと迷つてくるのでございまして、その点についてどういった点から相関連して考慮していかなければならぬということをお話しになったのか、少し御説明願ひたいと思ひます。

○平山参考人 今日高速道路が交通問題として取り上げられなければならぬことは、私も苦心しておるのでございまして、さつきも申し上げましたように、奥地の開発というのは原始的な開発でございまして、そういう開発とこの高速道路というものが果して一致

するかどうか。現地の奥地を開発するという問題は比較的簡単でございまして、しかし非常な金のかかる高速道路を作るという場合に、これを今までつけておりました海運でございまして、あるいは鉄道でございましてとかいふもので、一律にただ縦貫をすればいいということは成り立たないのではないかと。ことに高速道路は非常に金のかかるものでございまして、ことに有料にしようというものでございまして、なおさらその点が問題になるのではないかと。いふことを申し上げたのでござい

それからさつき申しましたように、高速道路を一つの大きな理想のもとに、何もないところへりつぱな縦貫道路を作つて、日本を開発してやうというふうな国家百年の大計的な考えももちろんいいと思ひますが、そういうものこそなるだけ科学的、技術的にやしませんと、これは少し言い過ぎかも知れませんが、技術者の立場から申しまして、かつての終戦前のような行き方になるのじゃないかということをお話もございまして、さつき財政のお話もございまして、こういう国家百年の大計と科学的、技術的にやりまして、ただ観念的に行くことはどうかというのを私は申し上げたいのでございまして。ことに高速道路は金のかかる問題でございまして、鉄道でございまして、あるいはことに海運の問題とか、いろいろなものと連絡しないので高速道路をやることは、非常に問題になるのではないかと。開発道路はまた別でございまして。開発道路は比較的那ういふ問題なしにける問題だと思ふのでございまして。そういう意味で申し

上げたわけでございまして。

○有馬(輝)委員 大体お話の趣旨についてはわかりましたけれども、くどいようでございまして、たとえは今の話の趣旨の中には、航空と縦貫道路とを相関連して結びつける、そういうった観点からも考慮しなければならぬというところもお含みの上ででしょうか。

○平山参考人 そうでございまして。

○内海委員長 三宅正一君。

○三宅委員 平山先生にちょっとお伺ひいたしますが、平山先生のお話ですと、東京―大阪というふうな高速自動車道路をやるには、そうして非常に長い距離を百キロ以上の速力で行くには、平地でなければいかぬという御意見ですが、大体百キロ以上の速力でいきますのに、百分の三という傾斜であれば、これは技術的に可能なんではないかと。カーブについても、その速力についてのカーブというものはおのずから技術的にございまして、私どもが少くとも中央道路について了承しておる範囲においては、そういう点は百分の三以上の傾斜はとらない、そして直線距離で東京―大阪―名古屋間というものを結ぶ、こういう感覚ですから、私は平地を通らなければならぬということ筋ではないじやないかと、こういうことが第一であります。お教えを請うのであります。第二には東海道のときに、私は富樫君などにもその点を聞いたのですが、とにかく高速自動車道路という理念が出てきたことは、日本において非常にけっこうなことでありまして。東海道の方と性質が違ひますから、八田さんの言われた通りであります。私どもは別途の観点に立つて、縦貫自動車道路というものを主張いたしておるわけであります。第一、高速自動車道路ということになりますと、立体交差でなければならぬ。立体交差をやりますと道路を長距離にわたつて作りますときに、人口が稠密しているところなんというものは、方々に立体交差をやらなければならぬ、平場ですと盛り上げをやらなければならぬ、その費用というものは非常に大きな費用だと私は思ふのです。中央道路などは第一そういう点については、技術的に百分の三の傾斜しかとらない、カーブについても安全カーブをとる、そういういたしますと、高地を

きますからほんとうに平坦な道を行きながら、しかも立体交差をやります上においては、非常に楽だという条件が出てくると私は思ふのであります。これが交通政策上、高速度の交通政策をやるには第一に考えなければならぬ点だと思ふのであります。第二には、あなたも指摘しておられた通り交通、船舶、鉄道、一般道路等の連係をとらなければならぬが、日本におきまして、一つは表日本と裏日本との関係をどうつなぐかということが一番問題であります。この自動車道路におきまして、一つの非常な飛躍的観点は、脊梁山脈をずっと通りますことによつて、静岡からそこへずつと出る。そこまでの距離は高速自動車道路でないから時速三十キロぐらいしか行けないけれども、そこへ入ると非常に速い。富山からまたそういう道路が出る。裏日本と表日本が関連しておつて、かりに内地の方の關係でつなぐといつたて、シベリアから来た品物を新潟港に揚げるにいたしまして、トラックでやつた方がよいという場合に、これがあ

するとどこへ持っていくにも非常に長いという観点がありますから、私は非常な長所をそこに持つておると思うのであります。それだけでなしに、経済圏を広げるといふ観点からいいますならば、大体日本の脊梁山脈のまん中を通ることによって、表日本と裏日本をつなぐことが一つ。もう一つは何といったって東京―福岡間の時間差が青森まで行ける、青森における酪農にしても、なま乳をこっちに持つてこれるというようになって、細長い日本がまるくなるといふことになり。満州の開発などにはあなたも加わられて御経緯でありますけれども、満州なんというものは大体においてまるいというか、四角いというか、細長くない。これは経済開発、人口疎開、工業の配置等において非常に強い、よいところを持つておるのであります。それを縦貫道によってやろうという観点でありますから、私はそういう観点に立ちまして、技術者の方から山地は困るなんというお話はおかしいと思うのであります。技術的に百分の三の傾斜でありさえすれば、そんなことは何も問題じゃない。なるだけ近い距離がよしい。そうしてちょうど立体交通差いたしますから、その地方の産業が高速自動車に出てくるのには、汽車に乗るよりまだ簡単だということになりますから、私はそういう意味におきまして、経済開発と主要都市をつなぐという点とが、彼此相助け合うという関係になると考へるのであります。これらの点について専門的なお教を願いたいと思ひます。

○平山参考人 私は山地はいかぬというのを申し上げたのではなくて、そ

ういう高速道路を作るならば、なるべく山地を避けた方がよいじゃないか。たとえば中央に通す方がよいということになりまして、なるべく山を避け、トンネルを避けていく方がよいのじゃないかというのを申し上げたので、高速道路は平地でなければならぬといふことを申し上げたつもりではなかつたのでございまして、この点私の言い違いかもしれません。

それからもう一つ、今おっしゃつたように、中央にそういう道路ができればいいことは、おっしゃる通りでございます。中央にそういういい道路ができればいいことは、決して日本のマインスになるとは申し上げておるわけではございません。ただしかし中央道路ができただけでは決して役に立たないのでございまして、それに伴ういろいろなもののおのづから考へてやりまさんと、工合が悪いじゃないかといふことを申し上げたのでございまして……

○三宅委員 時間をとりましますと恐縮です。私も、もう簡単にいたしますけれども、私どもはこれを単に交通政策という点からだけ考へておるのではない。日本のような貧乏な国でこれをやるには、やはり非常に効率的に考へなければなりませんから、多目的ダムと同じことで、多目的に考へることは当然であります。そういう見地に立ちますと、高速自動車道路である限りは、ある程度トンネルがでさうと、技術的に、百分の三以上の傾斜になつては困るけれども、百分の三でいける限りは直線をおもむくことが、私は一番正しいと思ひます。そういう障害を避けて、ひよるひよる回つていくということでは

問題にならぬと思ひます。ただ費用がそのために三倍かかるとか五倍かかるかといふような場合においては、やむを得ず考へなければなりませんけれども、高速道路の理想としては、一番近い距離をトンネルでも何でもぶち抜いて直線距離でいくことが理想だといふことには、平山さんもおそらく御共鳴だと思ひます。さらに地盤がないとか、山地は地盤が強いとかいふ長所がある。その意味において今日一割六分しか耕地がないという日本の状態において、三石もとれる耕地をつぶしていいというところは、国策としては考へなければなりません。東海道が飽和点に達しておることはきまつておりますから、八田さんの言われる通り東海道五十三次を適当に直すことに、国の費用を一番先につき込むことには異議はありません。これから先の交通政策等において、特にスピードをたつとびまする交通関係においては、やはり一反三石とれるたんぼをつぶすというよりなところをやることについては、これは一つ相当大きく考へなければいけません。そのことと、たとえばトンネルがあることの方が不便だといふようなことをもし比較するならば、耕地は助ける、トンネルは作る、それによってわが国のトンネル開き技術をさらに進歩させる、こういう観点でなければならぬと思ひます。いかがで

○平山参考人 私もトンネル屋でございまして、トンネルを掘ることに非常に賛成でございまして、非常にいい耕地を助けるためにトンネルを掘つて経費が大してかからないで、それが利用上差しつかえないというならば、むしろ

トンネルを掘る方がいいと思つておられます。

○瀬戸山委員 参考人の方々も、この暑いところでごずぐず聞かれたのでは迷惑しごくだと思ひます。私は簡単に、せつかくお足を運んでいただきましての聞いておきたいと思ひます。いわゆるこの縦貫道路の計画といふものは、これはけっこうなことである。トンネルを掘るとか、道の幅をどうするか、そんなことは専門家にまかしておけば、しろうとがとやう言う必要はありません。ただこれをやるのが今の日本の現状に適合しているかどうかといふことを私どもは考へます。これは六千億という計算が出ておる。これは北海道から九州の果てまで三千キロ、二、三が六、きわめて簡単な計算が出ておりますが、私はその計算が間違ひだといふ証明もできませんから、一応そんなものだろうといふことにいたしておきます。六千億で済むことははつきりしておると思ひますけれども、そういう計算を出されておるから、それで先ほど申し上げた前田委員からお話がありました。日本の道路が悪いなんというところは、専門家の二人にこういふことを申し上げるまでもない。これは東海道の国道一号でさえも、二車線交差がでさうないところがたくさんある。乗用車だけでも交差がでさうないところがある。そこで道路が国家経済、文化の上から重要だといふことで、私も微力ながら今日努力をしております。昨年から五カ年計画というものを立てて、一級、二級あるいはまた地方道、そういうような重要な道路について何とか一つ財源

を見つけて、御承知のように揮発油税を全部この道路に充てるという強行手段をとつて、今年は三百億余りでありますが、それで道路の整備をしようという計画を立てて、今年は五カ年計画の第二年度であります。それでは五カ年計画は一体どういふ計画かといへば、御存じだと思ひますけれども、日本全体の重要な道路だけの整備をするのにたつた一五％、それが五年かかつて大体三千億であります。これでたつた一五％しかでない、こういう強行手段をとつて、そして世界一といつては語弊がありますが、少くとも文明国といわれた国では世界一に道路が悪い。それが日本の産業経済に非常な打撃を与えておる。これは参考人の方を同復するために何とかこの困難に打ち勝つてやろうといふことでやつております。これでさうもあと十年かかって一五％、五カ年計画が完成しても一五％、二十年かかってようやく道路らしい道路がでさうといふような考え方です。それで先ほど申し上げたように、少くともこれが完成すれば、一年に二千億ないし四千億は予期せざる利益が残るという計算で今やつておるのです。が、これでさうもなかなかりまうかない。そこへ持つてきて六千億の金をかけてまん中を通す。この考へは非常にけつこつなんですよ。日本みたように狭いところで、人間をずつと山の上へ上げてしまつて、学校なんか山の方でいいし、機械工場なんか山の方でいい、そして平らなところを全部耕地にして、そして食糧問題を解決しよう、この構想は私どもは一言半句も反対は

いたしません、しかし国の状態というものは、これは現実の問題でありますから、そこで国の現実の状況に即して——どんないいことも、事には緩急があることは申し上げるまでもないことでございます。そこで御両所ともこれに御関係があるようでありまして、一体そういう今の日本の現状から考へて、また先ほどもお話がありました、今私が申し上げたように、日本全国の既存の道路を早く整備すること、少くとも日本では急務中の急務だ、そこへ持ってきてこれをやるという考へがあるのですが、事の緩急の序というところから見て、日本の経済状態から見て、その点は一体どういふふうにお考へになつておるか、お二人の御意見を、この際せつかくでありますから聞かせていただきたいと思ひます。

○八田参事 此の点は先ほど申し上げました、参考人として申し上げました荷の重い問題だと思ひます。しかし重ねてのお話でありますし、私ただ参考人として申し上げて、先ほど来この案に国民の一人として賛成だ、ぜひこれはやっていたきたい。少くともこれを立法化して置いていたたくことは国民としても望ましい。しかしこれをやっていくということにつきましては、相当これは国家財政全体のことを御研究の上おやりになるものだと思います。それで私が国民の一人として望ましいという点は、先ほど申し上げました通り、敗戦日本が自立経済を目指して、いろいろ皆様が御研究になり、着々として施策を施しておられますけれども、ここに何らか飛躍的といつては少し言い過ぎるかもしれませんが、

普通ではただ逡巡してやっておりますてはできないことでも、これに大いなる力を奮つておやり下さることが必要ではないか。その一つが日本の奥地を、中央を縦断して、ここに大きな速度的な交通の面を開いていただくということは、やがてこれに基きまして前後左右に従来の道路も改善され、また新しく道路もできましよう。しかしそういう一つの原動力をここに与えていただきたいという意味で、私希望いたしております。しかしそれならむだになるかという、私はちやうど鶏と卵というやうな関係で、何か一つここに切り開くことによって、初めて日本のいろいろの経済的な問題が解決していくのだという信念を持っておるわけでありまふ。だからもしできることならば、育髄の道路を一つここに思い切つておち抜いていただいて、そうしてこれに先ほどもお話がありました、助骨的な道路をこれにやることによって、必ず日本のお今日まで未開発のまま相当部分残されておるところに、人も住むことができ、工業も興り、そうして資源も開発せられる。それによつて日本の経済が向上するならば、多少時日はかかるけれども、今日国民としてこれもやつてもらいたい、あれもやつてもらいたいというものは山積しておりますけれども、これがかえつて早く解決していくのではないか。すなわち言いかえれば、大局的にはわが国の財政力を増すのではないかと、私は信念的に持つておるわけでありまふ。従つて今日の財政がどうかというところについて申し上げることは、私ははなはだ慥越でありますので申し上げません。

○平山参事 私も大体同じであります。すが、少し違ひますのは、高速道路を日本として取り上げるのは非常にけつこうでございますが、何へんも申しまふように、これはまだ高速道路としての調査は、あるいは建設省にできておるかもしれないが、建設省に東海道の案があつたのと、ここに今案が出ておるのでございまして、これもさつき申し上げましたように、まだ測量も、実際に東海道は多少やつておられるやうであります。測量もやつておられるやうであります。計画ができておるわけでございますから、こゝでもつてこの法案が——法案の内容については私はよく存じませんが、こゝでもつて国家百年の大計を立てる意味におきまして、高速道路をこの際取り上げまして、調査なり何なりやることはぜひやつていただくべきものじゃないかというのを思つておるわけでございます。財政上これができるかできないかという問題は私としてはわかりません。

○竹谷源太郎君 ただいまの御発言きわめて重要でございますので、われわれ提案者として見解を簡単に披露させていただきます。現在の日本の悪道を直ちにりつぱなもので整備しなければならぬ、これが非常に緊急の問題であるということにつきましましては、われわれも全く賛同者と同意見でございます。しかしながら現在日本ですでに百三十四万台という自動車が存在しております。これが悪道の上をひしめき合つておつて、しかも能率が上らない、産業の発展を阻害しておるという現状を考えますと、ここにどうして高速交通機関でありまする自動車、急行車として走れる状況を作らなければ、日本の戦後の経済再建もすみやかに達成することは不可能であると考えます。また東海道の国道第一号線をすみやかに完備して、自動車が走れるようにいたすといたしましても、これは一般道路でありまふから、急行自動車道にはならぬやうに走つておるというところになつてゐるのは、この自動車の需要を満たし得ないのであります。しかもすでに国家としては東海道は、国道は一ぱいになつておりますし、鉄道も複々線を作らなければならぬという要請になつておるときに、やはり東海道弾丸道路、すなわち自動車専用道路を作る計画がすでにあつたのであります。これを一本作れば解決するわけでありまふ。それならば国土開発は大きな使命を持つところの、しかも近距離の経費も同じくらいでできるところの中央道をやつたらいいじゃないか。これによつて東海道鉄道の複々線を作ることが必要じゃないか。また東海道第一号国道路線の第二次路線も作らないで、これによつて鉄道並に道路の狭隘、幅員を緩和することができ。しかも国土開発の大目的が達成し得るということになるのでございまして、どうして財政的にわれわれ非常に貧弱で残念でございますが、何とかしてこの仕事を成し遂げることによつて、日本の未利用資源並びに土地の利用、日本の偉大な産業の発展によりまして、われわれの自立経済と国民生活の向上をはかりたいという念願であるのでございまして。財政的に申しましては、ろん非常に困難な問題ではございませうが、今国家は電源開発のために巨費を投じております。本年も百五十万

キロ・ワットのために千三百五十億、すなわち中央道くらいの費用を一年間の電源開発のために出しているの、ございまして、この電源開発はすでに非常に不便なコスト高の電源開発工事を行はなければならぬ現状になつております。このときに山岳地帯を貫く自動車道路ができまふならば、非常に安いコストで電源開発ができるようになるのでございまして、すでに電源開発もコスト高になつてきて、行き詰まりになつておる。この財源をこの道路に振り向けることによつて、無尽蔵の電源開発もできる。その他あらゆる資源、土地利用ができるという、交通並びに産業開発の二つながらの目的を達せられるという意味合いにおきまして、この電源開発の相当の費用をこちらに回さるべきじゃないかという構想から、財政的にも必ずしも難事ではない。しかも一年に直接雇用者が十万人近くあり、その関連産業を加へますならば、数十万の就労、失業救済事業もできていきますので、この道路ができまふならば未利用の資源、土地が開発されて、再生産力を増すのであります。これこそわれわれ日本が豊かな天國になる近道ではないか、このやうに考へて非常に財政的に無理な点がありまふが、こうした案の提案をしようということになつたのであります。聞くところによるとヒトラはすでに三十年前に、二千八百キロのライヒス・アウトバーンをわずかに五十年で完成しているの、ございまして。北海道から九州までの三千キロメートルよりもわずかに二百キロ少いにすぎない二千八百キロメートルを五十年間で、しかも五十トンの重量の自動車の輸送にたえるよ

うなすばらしいアウトバインを作った
ということを見ても、何とか一つ無理
をいたしても、この事業を完成す
ることによって日本の再建をはかりた
い、こういう趣旨で実は提案をいたし
た次第でございます、簡単にわれわ
れの提案の氣持を申し上げておく次第
であります。

○内海委員長 ほかに御質疑はござい
ませんか。――それでは八田、平山両
参考人に対する質疑はこれをもって終
了いたしました。

ごあいさつを申します。八田、平山
両参考人におかれましては、炎暑の折
柄かつ御多忙のところ、長時間にわ
たつて委員会のために参考意見を御吐
露下さいましてありがとうございます。
御礼申し上げます。

本日の委員会はこの程度といたしま
して、明二十一日午前十時より引き続
き会議を開き、この問題を審議いたし
ます。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時三十一分散会

〔参照〕

北海道防寒住宅建設等促進法の一部
を改正する法律案（内閣提出）に関す
る報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕