

出てきた問題である。しかしながらこれは一つの目的といえますか、イデオロギーが一つ違つておりますから、それはそれ、これはこれというふうにしただけで、これはこれと、私ははやりおる間に考えたわけではあります。

そうするとこの国土開発というものの以外に、いわゆる国防問題といったものから考えますと、縦貫道路のごときものは非常な価値が出てくるのでありまして、これはわれわれがそろばんに乗せるということは非常にむずかしいのです。万人が首肯するような、そろばん勘定を立ててみせるというものはできない。ただ観念的にこういふものをやれば、必ずいいだろうということでは考えられますが、果してそれがどのくらいになるだろうかという経済価値を算出することは、至って困難であります。不可能ではないと思ひますが、至つてむずかしいのです。データが足らぬわけで、新しい仮想的のデータがたぐさん入つて参りますために、みんなが首肯するような結論を導き出すということは至つてむずかしい。しかしやりたいたものだということを考える。でありますから現在出ておりますこの法案が、いわゆる国土開発ということ为主体になつておりました、これにはおそろく国防的問題がその裏にあるものだらうと考えますから、これはどうしても一つやりたいたものだということを考へておきます。

やる方法はいろいろありましようが、要するにこれは莫大なる長期資金を要求するわけでありまして、今日の情勢で今日の行政上これをやるということに至つてむずかしいだらう。しかしながらこれはどうしてもやらなければ

ばならぬものであるとするならば、ここに一つ法案が出ておりますが、私の考へではこういうことを調査され、研究されるには、まだまだ時間と努力を費し、ブレーンが必要と思ひます。それに相當の予算的のお金が必要と思ひますから、少くとも一億圓くらいの金をつけてこういう法案の前提条件を研究されるということが、一番要領のいいことじゃないか。ただ大きな問題は若干やりましてもなかなか容易でありませ

んから、まず一応皮切りに一億圓くらいの予算を立てて、今度の議會でも一つ通していただいたならば、それが契機になりましておそろくりつばな案が違かはず出ることじゃないかと思ひます。私は今のじじむき案——現在の道路を改良していくのにも、ほんとうの調査に正味一年かかった。それに開採費を入れますとおそろく千万圓使つたと思ひます。私が個人的にやりましてもそれだけの金と時間がかかる。そうして知能と材料は諸官省から民間からほとんど全部を網羅したと思ひます。人も専門にそれに従事したといろんな人を使つたといふことでありますから、国ごしらえ式の道路計画になりますと、少くとも一億圓の予備金を持つて、それを使つて研究をおやりになることを私はお勧めしたいと思ひます。私の意見はこれで終ります。

○内海委員 飯沼一省君。
○飯沼参事 私はたゞいま国土総合開発審議会の方に關係をいたしてありますが、今日申し上げることは、国土総合開発審議会としてきまりました意見でも何でもございせん。実は私昨日初めてこの法案を見させていただいた

ようなわけでございまして、詳細のこととは実は私もまだ十分研究しておらぬ点がございまして、大体一讀いたしまして、私個人として感じましたことを申し上げたいと思ひます。

わが国が今当面しております問題のうちで、最も大きな問題の一つは人口問題であると思ひます。この人口問題に對する対策として、いろいろの方策が考へられておりますが、私どもの一つ見のがしてならぬ問題は、人口の再配分といひますか、あるいは内地移住とも申しますか、そういう方面にまだ大いに考へてみる必要があるのではなからうかといふことでござい

ます。つまり例を東京にとつてみますと、大体全国人口の一割といふものがこの狭い東京都の中にひしめきあつておる。東北六県の人口に大体相當するものが、京浜地区に集まつておるといふやうなことは、どう考へてみましても不合理であり、しかもそれがいろいろの面に悪い影響を及ぼしておるのでありまして、経済上、産業上の能率は低下して参りますし、いろいろの犯罪は多くなる。東京の道路の上を見ましても、もう殺人的な交通の混雑、飲料水も現に見込みがないといふやうな状態でありまして、どうしても東京といふやうな大都市に集まつて参ります人口を、もっと全国にばらまることが必要ではなからうかと思ひますのであります。

にはいろいろの理由があるかと思ひますが、考へてみますと、大体において國の施設がそういうふうにてできておるやうに思ふのであります。これを分散させる施策がきわめて足りないやうに思われます。東京に非常な魅力があるもので、東京に人間が集まつて参ります。これを法律をもつてとめるといふやうなことはできないのであります。て、やはり他の地方に魅力のある場所を作つて、自然に人口がそちらの方に流れていくことを計画するよりほかにいたし方がないと思ひるのであります。そういう意味から申しまして、こ

こで御提案になつております国土開発縦貫自動車道、これはその一つの手段として、その精神において大へんけつこうなものではないかと私は考へます。

国土総合開発の方におきましても、各府県においてそれぞれ計画を立てておられますし、それからまた特定地域と称せられますものにつきましては、その総合開発計画が閣議で決定になつたものが約十近くありますが、これらを見ておきますと、大休河川の開発を中心としてこれまで行われて参りました電源の開発などが、大へんに進んで参りました。しかし見ておきますと、せつかく起りました電気がみな他の地方、他の大都市の方に流れてしまつておるのであります。その地方の開発といふものにはややもすれば役に立つておらぬやうな状態でありまして、地元ではしきりに工場誘致を叫んでおりますけれども、工場はなかなか参りません。豊富な電気が起るのを見ながら、みなそれが他の地方に流れていきまして、その地方にはさつぱり工場が

できないという例が多々あるのであります。なぜそういうことになるかといふことを考へてみますと、それは主として交通の關係のやうに思われます。原料なり製品の搬入搬出に非常に不便だといふことが、その大きな原因の一つのやうに思われるのであります。そういう点から考へますと、この縦貫自動車道のごとき施設は、きわめて未開発地域の開発に役立たせる上において、そしてまた人口を分散せしめる上において、きわめて適當な施設であると思ひます。

ただ注意しなければならぬと思ひますことは、先ほども申しましたやうに、大都市といふものが非常な吸引力をもつて人間を引きつけておるのでありますから、こういう交通網ができた場合に、それがやはり大都市をますます大きくするようなことに逆に使われることを、極力避けなければならぬと思ひます。人口の非常に稠密な地方から人口の希薄な地方に移すために役立たせなければならぬと思ひますのであります。そういう意味から申しまして、この法案の第六条でありますかに書いてあります内閣総理大臣が調整をする項目があつてあります。これはきわめて大事な問題であると思ひます。この縦貫自動車道に接續する主要な道路または一般主要な道路の整備充実、それから新都市または新農村の建設、これが非常に大事な問題であると思ひます。

ただ果してこれだけでこの目的が達し得るかどうか、もう少し制度の上なり立法の上で、これらの点について研究を要する問題があるのではなからうか

できないという例が多々あるのであります。なぜそういうことになるかといふことを考へてみますと、それは主として交通の關係のやうに思われます。原料なり製品の搬入搬出に非常に不便だといふことが、その大きな原因の一つのやうに思われるのであります。そういう点から考へますと、この縦貫自動車道のごとき施設は、きわめて未開発地域の開発に役立たせる上において、そしてまた人口を分散せしめる上において、きわめて適當な施設であると思ひます。

と考へられます。

大休私がこの法案を拝見いたしました。感じたことは以上の通りでございますが、先ほども申し上げました通り、大都市の人口集中力というものが非常に強い力をもつて働いているのでありまして、これを反対に遠心力に切りかえるための努力が、国政の上に必要だろふと思ふのであります。そういう点からこの法案が十分研究されまして、りっぱに法律としてでき上りますことを私どもは希望いたします次第でございます。

○内海委員長 本多市郎君。

○本多参事 本日は意見を申し述べ、機会を与えていただきまして、まことに感謝にたえません。まことに研究不足でございますが、準備して参りました資料に基づきまして、意見を述べさせていただきます。

わが国の自動車も、御承知の通りすでに百万台を数えるに至りました。が、そのみならず、この台数は毎年二割ないし三割を大幅に増加していくという傾向でございます。これは国民生活の向上の上において、まことに心強い限りではあります。交通のため、自動車が必要であると同じく、道路もまた大切でございます。しかるにわが国の道路の現状はどうかと申しますと、まことに立ちおくれまして、何をおいても道路を整備することが、今日国家にとつても最大の善政である、急務であるというふうに考へられるのでございます。

政府が今期国会に提案いたしました道路予算及びその関連法案を見ますと、道路整備の積極的用意に欠けるところがあるばかりでなく、せつかく前

内閣によつて決定、公示されました五年計画の事業内容すら、相当の圧縮変更を余儀なくされるではないかと憂慮いたされますことは、はなはだ残念であります。

さて、高速自動車道路は近代交通の幹ともいふべきでありまして、これによつて初めて自動車の機能が高度に発揮できるのは、すでに世界の常識であります。日本の道路政策に自動車道路の問題が大きく取り上げられるのは、必至の勢いであつたのであります。今日、多数の議員各位によつて自動車道建設法案が提案されましたことは、多年にわたる道路行政に強力な活を入れるものであります。私は多大の喜びをもつてその成果に期待を寄せるものであります。今回の建設法案を拝見いたしますと、規模と気魄とにおいて雄渾をきわめておりますけれども、その内容の堅実さにおいて、あるいは構想の根幹とされる節々において、必ずしも私どもの考へと一致しない若干の点があるように思われますので、いささか愚見を述べて参考供したいと存じます。

第一に述べたいことは、道路の働きであります。道路は動脈幹線といひ、あるいは街路といひ、あるいは産業道路といひ、あるいは、観光道路といひ、さらにまた開発道路というように、それぞれの目的と使命がありましようけれども、すべてひとしく車といふものによつて国民に奉仕する点においては、差別はないのであります。そしてまたその車の目的が観光であろうと、開発であろうと、いやしくも交通需要の現存する限りいすれをどうとし、いすれを専しとする差別はつけ

がたいのであります。今回提出の法案の名前には、国土開発という形容詞がつけられておるのでありますが、これはあたかも未開発地の予想交通が、既開発地の現存交通よりも大切であるかのごとき誤解を与えるおそれがあります。かりにも本法案の主眼が、道路交通の普遍的改良にあらずして、未開発地の開発にあるとしたしますならば、自動車道という字を改めて、開発道路と訂正すべきでありましょう。なせかならば、開発道路なるのゆえをもつて、自動車道を作らねばならぬとする理由はきわめて乏しいからであります。

第二点は、自動車道路はいかなる路線に適用すべきかの問題であります。一般道路といひ自動車道路といひ、いすれもひとしく道路たることに変わりはありません。自動車道路でなければ自動車を通れないわけでも決してありません。自動車道が一般道と異なるのは、速度の劣る他種の交通の混入を排除して、自動車だけの高速走行を可能ならしめる点にあるのであります。他種交通の排除には特別の経費を要しないかもしれませんが、高速走行を確保するには、高度の構造、規格が要求されますので、その建設費は著しくかさむのが通例であります。国道の改修費がおおむねキロ当たり二千万円ないし四千万円程度で足りるのに対し、たとえば建設省の企画にかかると東海道の弾丸道路では、キロ当たり三億円に近い建設費が見積られております。かような両者の間には著しい懸隔があるのであります。およそ急がない自動車交通といふものは考へられないのであります。さればといつて、すべての道路に高速の構造、規格

を与えたいのは、かくのごとき多額の建設費を要するからにはかなり残念。しかるに、法にかなる道路に高速自動車の構造を付与すべきかといふ点に、それは一にかかつて交通量の多少によると思ふのであります。たとえば一日交通量一万台の路線は、一日交通量一万台の路線に比べて、十倍の建設費の負担にたえる条件であります。ついでに東京―神戸間の一号国道の交通量を昨年の調査に見ますと、一番少いのは静岡県浜名湖付近であつて、一日約七百台の由であります。

第三点に移ります。以上申し述べましたごとく、自動車道を企画するに當つて最も大切な要件は、その路線に予想される交通量のいかんの問題でなければなりません。法案にはすでに予定路線があげられておるのであります。が、これら路線に予想される交通量が、果して高速自動車道の規格を要求するに足るかいなかについて、今日、確信のある人はおそらく一人もないのであります。まして、いして申すならば、予定路線の大部分の交通量は、二車線道路の能力限界、すなわち一日約五千台以下のところでおさまると見るのが、むしろ妥当ではないかとさえ思われるのであります。まして本案の路線は、おおむね未開の山地に選ばれております。関係上、果して幾らの交通量を誘致し得るかについては、慎重な審議を遂げた後において、初めて予断すべき性質のものであると思ふのであります。自動車道の調査立案が必要であることは、論議の余地はないと信じます。けれども、調査に先だつてあらかじめ路線を法定いたしますことは、はなはだし早い計ではあるまいかと存

じます。調査の結果、路線選定の誤まりを發見し、これを変更、是正しようという場合は、法の面子にもかかわりまするばかりでなく、沿道の局地的利害にからまる紛争のために、ついに大局的、国民的利益が曲げられるという事態すら予想されるのであります。全国道路利用者会議は、右の理由をもつて、別表予定路線を本案中より削除せられたい旨、すでに請願をいたしたのであります。

第四に、遠距離高速走行のかけ声に眩惑して、道路政策を誤まつてはならないといふことであります。法案の自動車道には、国土開発という形容詞が加へられておりまして、いかにも遠距離交通を誘示するかに見えます。また建設第一次線には、東京―神戸間の中央山岳道路が予定されておるかの印象を受けるのであります。この路線は山地開発もさることながら、東京―神戸間五百キロの遠距離走破にねらいが向けられておるかに感ぜられます。もしそうであるとするならば、あるいは、向はすれど、免れないかと存じます。なぜかというに、總じて交通量の最重要部分は近距離交通によつて占められるからであります。鉄道が道路に比べて遠距離交通を得意とするのは、世界の通則であります。国有鉄道の貨物輸送統計の二十八年度分に見ましても、輸送距離五百キロ以上の貨物は全体の一五%にすぎず、また百キロ未満の貨物は全体の四〇%を占めておるのであります。道路交通については、この種の統計が不備のようでありまうけれども、東京―神戸間を直走するような遠距離交通量は、きわめて僅

少であろうということが容易に想像されるのであります。中間近距離交通が重なり合ひ、つづり合つて延々五百キロの動脈流をなしまして、これが道路交通のほんとうの姿でありまして、東京―神戸間の長距離走破に幻惑して、近距離交通の重要性を忘れるようなことがあつては、正しい道路交通政策は立て得るものではないと言わねばなりません。かくして中央山岳道路の価値の判断は、遠距離交通の観点からでなく、主として山地開発に伴う誘発交通量の観点に立たねばならぬわけでありまして、山地に比べて格段の生産力を持つところの浜名湖付近の平野地を走る国道が、一日七百台の交通量にとどまるという事実にかんがみするならば、中央山岳自動車道の経済価値は、はなはだ疑問であるとしなければなりません。

以上いろいろ申し上げましたが、最後に結論的に申し述べてみたいと存じます。道路、なかんずく動脈幹線道路の近代化は、焦眉の急務であります。そしてまたいやくも未開発地の存する限り、その価値に應じた開発をはかるための道路開通することも絶対必要であります。思うに、国土開発縦貫自動車道建設法が起草されました趣旨は、右の二島を一石をもって打ちとめようというのがねらいではあるまいかと存じますが、悲しいかな、そのことは右の二島は相いれがたい接着性を包蔵するようでありまして、道路の構造、規格と交通量との関係、並びに交通量そのものについての研究が困難であるだけに、行き届いていないからではないでしようかと思ひます。財政、経営方式、保護立法、交通量、交通量

に相応する構造、規格等にあわせて、路線の選定もまた、政府並びに審議会のすみやかなる研究に待つように、法案を修正していただきたいというのが私の意見でございます。なお取りまめたものは陳情書といたしまして、各位のお手元に差し上げております。要するに今回の計画はまことに喜びにたえないのでありますけれども、自動車道高速道路の建設は、国土計画の根幹を定めるものであつて、国民の活動動脈の構成を永久にきめるものでございまして、そこでもまた巨額の費用を要することでありまして、その路線をどういうふうにするか、構造を交通量の多寡に応じていかに企画づけるかが最も大切な点であります。最大限に投資経済効果を期するために、あらゆる科学、経済知識を動員して調査研究をした上、この路線の決定並びに構造、規格の決定は慎重にせられたいというのが、陳情いたしておりますところの趣旨でございます。まことに研究不足の意見ではございましたけれども、以上、資料に基づきまして申し述べさせていたいた次第でございます。御清聴ありがとうございました。

○内海委員長 以上をもちまして、参事各位の御意見の開陳は終りました。それではこれより質疑に入ります。この際皆さんにお知らせしておきます。提出者であられる宮澤風勇君、橋兼次郎君、竹谷源太郎君の三君がごの席に見えております。参事人だけでは、提案者に対しまして、どうぞ随時に御質疑あつてしかるべきと存じます。では通告順によりまして、順次これを許します。三宅正一君。

○三宅委員 参事人の御三方に簡単に、それぞれ御質問を申し上げます。最初に鮎川先生に御質問いたします。鮎川先生が、現存の道路の改修等につきましても、非常に創造的な御意見をもちつて御努力をなさつておられることは、私も非常に敬意を払つておるのであります。しかしながら日本の状況をみまするときに、アメリカとか、濠洲における道路の開発の事情と全然異なりまゝする点は、日本における人口、産業等が、ほとんど平坦部に集中をいたしまして、この狭い国土でありながら、農耕地は一割六分しかない。そして七割に当る山村地が未利用に放置されておるということが一点であります。これの開発が、開発政策それ自体として必要である。飯沼参事人も言つておられますように、人口と産業を分散しなければならぬことも、これはきまつておることである。同時に、そういう事情がアメリカなどと違ひまして、たとえば東海道において高速度自動車をやるなどということになりまして、立体交差をやるというやうなことになりまして、住家はずつと並んでおる。そして土地は三石以上ををしなければならぬということになれば平地として盛り土をしなければならぬというやうな観点におきまして、私は、現存の道路の改修それ自体は、これは別個に大いにやらなければならぬと思ひますが、新たに最近の自動車量等のふえておることによつて、本多君からもお話の通り、高速度自動車道路というものを作らなければならぬということが、問題に出て参ります。限りにおきましては、私もそれはそういう意味においては、この国土縦貫中

央道のような構想が、一番やはり経済的であるのではないかと、実際のところではないかと、交通政策それ自体として正しくないのではないかと、うに考へておるわけでありまして、しかもこの法案は、内閣に審議会を作りまして、もとより権威を集めてこれからの調査をするのであります。鮎川さんが既設の道路の改修のために、すでに私財一千万円を投ぜられて、中央道にさいましたのと同じように、たとえば田中君などが、それこそ何年にわたりまして、非常な努力もしておられ、私も現地を見て来たやうな事情もございまして、もちろんこれでもって調査が足るとは考えませんけれども、大は新しいものを作るとすれば、こういう観点でいくべきものであると私も確信をいたしておるわけでありまして、同時に、自動車の交通政策、あとから本多君に別の問題として御質問いたしたいのであります。自動車が日本を縦貫的にも早く結ばねばならぬが、表日本、裏日本の関係を結ばせまう上におきまして、背骨を通りますることが、助骨道路との関係におきまして、利用者も非常に大きな利用効率を高め、表日本、裏日本間をつなぎ、さらに縦貫的に鹿児島から北海道に至る距離を縮めるという、時間を縮めるという意味におきまして、この縦貫中

央道というものの構想が、私は一番経済的でもあるし、合理的でもあるというふうにお考へておりますが、その点について、鮎川さんの絶賛的なお考へを承りたいと思ひます。

○鮎川参事人 非常にこもつともなお考へと思ひますが、先ほど申しましたように、今の縦貫道路の研究というのは、田中さんはずいぶん前からやつておられますが、しかしまだ私は足らぬものがたくさんありはしないかというふうにお考へるのです。全体的に考へまして、日本の全体の国土ということから考へますと、もう少し研究されれば、構想そのものは至つてつこうだと思ふのですが、その方法論に至りますと、もう少し研究を要する点が多々あるがごとく私は考へております。この方の研究は、私の方でしてございせんから、それを非常に深く御説明することは不可能であります。しかしあの案が一番いいということを申し上げることはできないと思ひます。まだ研究を十分にやつていただく必要があると思ひます。こういう国土開発式のものになりますと、非常に方程式が多元的になりますので、はからぬ利益が私は伏在しておると思ふのです。これは今なかなかわかりにくい点でありますけれども、構想的にはそれは非常にけっこうなものと思ひます。もしも非常ないい總理大臣があつて、おれはこういうことをぜひやりたいということであつたならば、必ずいい結果が出ると思ふのです。でありますけれども、そういうものをやるまでの間に、やはり古家の造作をしなければならぬ。今住んでおる家を、やはり子供がたくさん生まれる間は、何とかしてかけ出しでもしなければならぬ。そういうものができなればならぬ。現在のものが行き詰まつてしまつたので、その行き詰まつておる点をつつ緩和するといふ策が私どものやつておること、これは徹底しておるわけではございません。けれども

海な直線距離で五十キロを距離の少ないところを通しました高速交通自動車道ができますれば、私はこの肋骨道路で、静岡にいたしましたが、富山にいたしましても、あるいは長野にしても、直江津にしても、それぞれ利用することができて、しかもトラックによりまして、アメリカなどの道路の状況を見ておきますと、トレーラーで何トン、五十トンくらいの特ラックをずいぶん遠いところ、あるいはテキサスからニューヨークまで持つていくというようなこともやつておるようでございます。きのうも八田参考人が言うておられるようでありますが、鉄道の貨物ですと、大体操車場に寝ておく部分があつたり、持つていったら運送屋に寝せておく面があつたりして、大体貨物の歩いておる距離は、二キロから四キロくらいの人間の歩くくらいのもので、時間がかかっている。そういう点で、鉄道は安いにかかわらず、窓から窓へということで自動車が使われております。しかもだんだん機械が精密化され

んだんふえて参りますれば、交通量も東京一名古屋一大阪間の長距離交通量が非常にふえてくると思うのでございます。それに近距離の關係もこの肋骨道路を通りますし、それからまた非常に大きな耕地をつぶす抵抗であるとか、こういうことも見なければならぬ。それから平地においては、先ほども私申し上げたのでありますが、立体交差をやることにしても非常な困難がある。それで盛り土をして、立体交差をやるということから見まして、山手も直線で行きます方が非常によろしい。

そののみならず、傾斜としては三〇%なり四〇%なり以上やらない。それで百何十キロの高速ができるという技術的な線さえ確保されておられますれば、私はやはり一石二鳥をねらっておるところに弱点があるといわれまますけれども、多目的ダムと同じことによつて、その一石二鳥をねらつた国土開発と縦貫というところに、大きな意味があると思うのであります。それで議員全員がほとんど署名をいたしておりますが、どうして議員全員が署名したか、それぞれ議員についていえば、私も初めしろうとが多いけれども、政治家の直感をもつて考えますときに、こうやつて国土の重疊なのを實際においてもつと狭め、そして表日本、裏日本を通じ、しかも耕地などをつぶさず高速度自動車道を作つて、国土の開発がしかもできるというところに、非常に大きな魅力を感じて作つておることと思うのであります。私は道路関係の専門家であります本多さんについて、そういう点についての一つ御認識をさらに深めて、御協力を願わなければならぬと思うのであります。今言つた私の議論にどこかまづい点がありますかどううか。一つお教えを願いたいと思ひます。

○本多参考人 今後の交通の見通し、さらに大都市周辺の非常な交通が多くなるというふうな見通し、それに対応する考えとしては全く同感でございます。今回の高速度道路、縦貫道路につきましても、その概念構想には全く賛成でございます。しかしそれは構想として雄渾でありまして、賛成はいたしますが、そのかわりその実施については十分な研究を遂げて、国費の効率を上

げなければならぬと考えますので、予定線を今から想定されておくということでもなく、いろいろな實際に審議された結果、こうした方がよろしいというふうなところは変更ができるように、審議会の審議を待つて確定していかれるというふうにしていかれたらよろうというものが、私の陳述の趣旨でございます。脊骨を一本通すのが一番いいという考え方については、これはなかなか割り切れることはむずかしいかろうと思ひます。東京―名古屋間というふうな遠距離交通が非常に多くなるだろつと言われまますけれども、私がさういふから公述いたしました通り、何といつても多いのは近距離交通で、この都会から次の都会までというふうな間に、もし脊骨を一本通すということになると、かりに考えてみますと、静岡から浜松まで行こうというふうな場合、脊骨のところまで行くのに十数里かかる。それから横に十数里行つて、それからまた下りに十数里かかるというふうなことになる。都市と都市との間は、この脊骨を通る高速度道路はほとんど利用できないというふうなことになる。すつと下の方の田畑をつぶしてしまふようなところを通せというのかといひますと、必ずしもそれは考えておりません。その辺のところを十分審議して、適当にきめてもらひたい。できるだけ都市と都市との間の交通ができるだけ都市と都市との間の交通

を通過するといふようなことになりまうと、東京から少くとも京都あたりまでこれが貫通しない限りは――十年、十五年と工事を続けていっても貫通しない限りは、大体使えないというふうなことになるのであります。東海道は今日交通も非常に混雑しておるようでございますから、できるならば、たとえば静岡辺までできたならば非常に便利に使えるのだといふふうに、支線といつてもその支線がきつめて短距離で、都市にもつながり得るような地点を、あまり耕地なんかつぶさないといふふうにしていただくのがいいのではないか、かように考えておるわけでありまう。今後の交通の見通しとか、高速度自動車道の構想については、全く三宅さんの御意見に同感であります。

○三宅委員 ただいまのお話わかりまうが、要するに私の言つておるのは、本多さんになお伺ひをいたします。たとえば静岡と浜松の関係なんといふものは、裏日本におけるそれこそ富山と新潟とよりずっと道はいい。しかしこれ自体も、今後の交通としましは、もうちよつといひものでなければならぬことはきまつておりまして、これには努力しなければならぬ。しかし日本全体を考えたときの交通の幹線といひますと、静岡だけは便利はいいけれども、富山の品物は高速度道路をちつとも利用できぬといふことでは私はいかぬと思ひます。しかしながら日本アルプスの頂上を通るなんといふことはいけませんから、最高標高八百メートル程度のものであつて、しかも背骨でなしに、南面のところを通つて、そうしてその傾斜としては三

％、しかも一番近い距離で行くといふことについては、昨日それぞれ土木の専門家が来られて、技術的にちつとも不可能な点はないと言つておられるのであります。私はそういう意味におきまして、そしてそういう道路で、すから、まさか名古屋のまん中を通つていくわけにいかぬけれども、名古屋の五キロ先を通つていって、それから以上は飛行場だつて高速度道路と同じことですから、そういう関係も考えて、表日本も裏日本もそれぞれの主要な都市が利用できるといふことが、これは非常に大きな利益であります。それで信州の山の中にできたり、畑にできたものを静岡に持つていったり、東京にも持つてくる。なま乳のままでも持つてくる。距離の関係においても、時間の関係で今までだめであつたのが、大体東京―福島間の時間で、東京―青森まで行けるということ、青森の津軽地帯におけるなま乳が東に持つてこれるということになります。経済圏が非常に變つてくるわけでありまう。従つて交通量も非常にふえるといふことになりまうので、私は大いに研究することについては賛成であります。賛成であります。しかしながら基本的には日本における各府県、主要都市と最もよく連絡しながら、しかも未開地を通つていく。そして耕地をつぶさない。そして表日本と裏日本との関係においても、片方が犠牲にならないようにしたい。静岡に通りましたつて、裏日本の関係のものは何の何十倍という金がかかる。一キロ二億ないし三億の金のかかる仕事をやります。それではこれは問題になり

ませんので、私もはその地方の利害といふようなことを考えてやつておりません。われわれ何らの利害関係のないこの法案に、熱心に私も提案者の一人となつて話をしておりますのは、全く国家的な利益からであります。が、そういう点について、一つ役所のセクシヨナリズムとか、つまらぬ行きがかりなんといふことを捨てなければいかぬ。それから一民間人が考えた構想であるからといふようなことで、これを一種の特権意識や技術者の特権意識などで排撃するといふようなことがあつてはならぬと思ひます。そういう点についてこそ、私は政治家の聡明性を持ち、正しいものを生かさなければいかぬ。民間人の努力に対しても感謝しなければいけません。そしてさきも鮎川さんから話がありましたが、私はやはり一つの政治的な非常に重みがあるから、総理大臣などで熱心なものが出てくればできるのだといわれたので、これは政治的意見は違ひますが、この点だけは非常に熱心に考へておつたという事柄も、私も承知いたしておるわけでありまう。でありますから、予定線は、そういう意味において私はある程度鉄道施設と同じことだと考えております。が、実際の結果、これは直していつてよろしいけれども、根本原理としてはやはり国土を縦貫する、そして表日本と裏日本を緊密に連絡ができる自動車道路ができる、この基本概念には御賛成だと思ひますが、いかがですか。

○本多参考人 縦貫道路を中央山岳の部に作ることも、理想的であるかどうか

ないもので、九州あたりで毎年水害になつても、東京の人はあまり考えないです。それは実にそういうものです。ただ、でも国全体から考えようとしても、非常に大きな目に見えぬ損をしておるのです。そういうものはやむを得ないとして臨時出費をしますけれども、実は非常な損をしておるのです。そういうものを根本的になくす、半減にするとか、あるいは少くとも三分の一に減ずるといふことができるならば、これは非常に大きな副産物ができるので、しかしながらそれは一つの水力電気会社がやるのかということになると、経済の立て方が違いますから、ディメンションが違ってくるわけですから、考え方が、すでにそろばんの入れ方が違つておるのですから、損益は別の式が立つわけですから、それでありまして、私は今の肋骨問題なんかになると、治山治水という問題が一つ出てくると思ふのです。現在の道路を改修したからといって、それは治山治水のためには何ら貢献をする力はない。あるいは途中でいろいろなことをやりましても、それは上から非常に水害があつて、今のような情勢でありますと、砂防工事ということは、徳川時代からいって、非常に今日ではネグレクトされておるために、毎年大きな洪水が出て、決壊しておるようなわけであります。これは根本から一つ治めていかなければならぬ、そういうことを解決するには、この肋骨問題というのは非常に私は役に立つと思ふ。これは、自動車の交通量でもつて今あるものを動かすという問題とは全く別の問題で、そういうことは、現在の道を幾らか便利にしたのでは解決はつかぬ。源を治め

るのでなければならぬ。そういう意味において、縦貫道路を持つていつて助骨をつなぐことは、その方からいうと大きな副産物があると私は思う。おそらくその方が大きいんじゃないか。自動車の交通量を考へて出す結果と、損益の問題と、ほんとうにやってみたら何倍かその方がもうかりはせぬか。これは答を出すことは、皆さんが首肯されるようなソリューションを与えることは非常に困難です。しかし不可能ではない。非常に高度な方程式を使えば必ず出ることあります。今のアメリカでやるようなコンピュータを使つて、電気の機械を使いますれば、どのくらい損をした得をしたということ、二時間、三時間でわかる。それを今までのそろばんや筆算でやるならば、おそらく六カ月から八カ月かかる。それが二時間、三時間でできる機械がありますから、多元方程式を解くことは割合案になつてきた。その点やってみていいことです。だから一つのプランを作つてみて、それにいろいろの人が携わつて、それからデイルイブすることによって、必ずしもできぬことはない。全体の人がどのくらい利益を得るか、治山治水によつてどのくらい川をせきとめることができるか、あるいはダムができれば、水力電気自体としてはもうかるかぬでも、それによつてほかでもうかる。それは国民所得の上に全部かかる。国民所得というものを一つのベースに置いて、それがもうかるか損をするかということをお私に考へなければならぬ。皆さんがこうやつてやられるのも、地方的な問題じゃないと思う。そういう場合には、自動車の交通をやつておる人のインテレストを考

へるべきではない。日本の全体がどのくらいそれによつて利益するかということをやれるのが、この問題じゃないかと思うのです。私の今まで申し上げたのは、そういう問題じゃないのです。ただ一つの交通の問題で現在のものをどうするかということだけでは、これは平面的の問題で、立体的の感じじゃない。ですから、今言つたようなことで、方程式は非常に複雑になつて、多量的になる。それを解決する場合に今の方程式じゃいかぬと私は思う。それはよほど考へ方を深く考へていただきたい。そういうことをやるならば、もう少し研究を要するんじゃないかというのを申し上げるわけです。私は今実は、自分の方ではなかなか経費がかつて容易にできませんから、そういうものがないのです。森林原野を開拓するのと治山治水をやるのと、つまり寒冷地を耕して幾らかでも麦をよけい作るといふことのためにやるのと、現在交通量の多いところをやるのは、これは全然無縁の問題です。これは比べることは至つてむづかしいと思う。比べられぬ問題だと思ふ。極端に言えば、おもりと長さを比べるようなものじゃないかと私は思う。これはよほど頭の整理をしてからかぬと混雜してしまつていかぬと思う。普通の常識からは、なかなか私は割り切れぬ問題だと思ふ。非常に複雑になつて参ります。ですから今の治山治水、これが一番大きい。何としても大きい。それで山のてっぺんの方に近いところをやれば、今未利用の山林というものを開発して、そうしてまた植林ができます。今のよなことでもつて、この小さい角度では、なかなか山林を開拓するというこ

とは大へんな経費がかかつていかんことになる。これは今の自動車の交通量からは出ない問題だと思ふ。そういうものをやるには、まず今の川を伝つて、川を修復していくということには、百年河清を待つことになりはしないか。何らか新しい交通網をこしらへる必要がある。

なお私が申し上げたいのは、まず耕地をふしちやいかんとか、田を何するのはいかんという考へはやめていただきたい。これは田をつぶそうが、あるいは現在の耕地をつぶしてしまつても、そのためにそれ以上の効果が上ればいいじゃないか。必ずしもイデオロギーにとらわれる必要はないと私は思ふのです。米が足りなければ外国からこちらの耕地なり、その他治山治水をよくして、それによつてもうけたのでカバールすればいいわけですから、必ずしも領國的のことを考へる必要はないと私は思ふ。だからそういうふうな、絶対に田をつぶさないというふうな、あまりかたいことを考へるにならなくて、つぶしてもかまわぬ、ときにはつぶしてしまつてもやむを得ない。経済にその方が非常に得だからやるといふことではないと、どうしてもつぶしちゃいかぬといふことは私は少し考へ過ぎじゃないか、こう私は思ふ。よけいなことを申し上げました。

○竹谷源太郎君 たがい中央道における交通量のことが問題になつておりますが、提案者としてわれわれの考へるところを簡単に申し述べさせていただきます。これは建設省等において、東海道の弾丸道路の交通量を調査いたしました、大体中央道ができますならば、昭和三十六年度完成のときにおきまして、東海道国道並びに鉄道から転換するところの旅客貨物を輸送するために、三千八百台の車両が東京―小牧間を通る。すなわち東海道を通る。この区間だけについて言いますと三千八百台、なお区間の短かい中距離もしくは短距離の自動車は千三百八十台、そのほかに誘発交通量といふものがある、この中央道ができますことによつて増加する交通量は二千二十台、合計七千二百台が昭和三十六年には通ると、これが昭和四十年になりますと、大体一万台に増加する、こういう見込みを持つておるのでございます。

次に本多参事のお話のうちに、日本アルプスのてっぺんを通るのか、ごき御陳述がございましたが、これは言い違ひかもしれません、実はそうではございません。先ほど三宅委員から申されたように、八百メートルないし九百メートルが最高でございまして、しかもそれは南斜面であり、道路が高くなりまると、雪積あるいは氷といふような問題、あるいは山を回りくわつて、延長が長くなるというふうな観点から、最も合理的な低いところにおいて、しかもまっすぐに通る路線といふところで、赤石山系を九百四十メートルのところ、トンネルに入ります、これが最高でございまして、二千メートル、三千メートル級の中部山脈のてっぺんを通るわけではございませぬ。

それからまただいま鮎川参事からきわめて適切な治山治水のお話がございましたが、この道路は東海道を流れるたぐさんの大川の上流を通るわけでございます。その急流がダムとなり、あるいはその付近に電源開発をやることによりまして、治山治水の非常に大きな目的を達成し得ますとともに、助骨道路によりまして、その山と山のほさまを――たとえば新潟まで走るといふ場合に、そこに次々とダムを建造し、電源開発と同時に、洪水のない日本を作るといふのが、この縦貫自動車道の一つの非常に大きなねらいであるといふことを、この際付言しておきたいのでございます。

○内海委員長 次に山口好一君。

○山口(好)委員 だいま三宅君の御質問に對しまして、いろいろと有意義な御意見が開陳いたされました。大体私のお伺いしようとしたところを、大体私をいたしたいと思ひます。この法案は、大体われわれ衆議院議員の各党の人々ほとんどすべてを網羅して、提案者として提出いたしておりますけれども、それよりもより技術家でない、またこの縦貫自動車道についての深い検討をいたしたというわけでありませんが、あのアメリカのニューデール政策に基づきまして、TVAの問題と同様に、あらゆる面で洗滌し、行き詰まつておりますところの日本の運命を打開して、そうしてこの日本の破れた国土の中に大動脈を作つて、ここに脈々たる若い血潮を注いで、日本をぜひ再建させたいというふうな考へ方から、この提案者としてわれわれ署名をいたしたのであります。皆さんの御意見に基き十分なる検討をいたして、その目的を有効に達成したいというふうに考へる一人でありますが、ともかくもすべての議員が提案し、署名いたしておりますので、これは大体手続的に申せば、すみ

やかに議會を通過するようになるかと考
えるのであります。その点について、
今別表の問題などについていろいろ論
議がなされ、また実際にこの別表に盛り
れております路線というものは、相
当重大な問題であらうと思ふのであり
ます。従いまして、このごらんになり
ます別表、これは大体一府県について
一カ所ぐらゐ、しかもその付近とい
うようなことで、先ほども三宅さんか
ら申しましたように山間僻地をも開い
て、そこに都市を建設する、また人口
を分散し、産業あるいは未開発の資源
の開拓というようなことも目ざして、
何々付近というようにことで大体の路
線を示しておる別表であります。こ
ういふものを盛り込んだこの法律を近い
ところであれわれが通すことになる
と思ふのであります。そういう趨勢に
ありますので、これについてのひつ
くめでの御意見を重ねて伺ひをいた
したいと思ひます。鮎川さん、飯沼
さん、本多さん、この三参事人それぞれ
の御意見をお願いいたします。

○内海委員長 ただいまのは、これを
要約すれば法律に付属したる別表問題
についての御質問でございますか。
○山口(好)委員 そうなると思いま
す。

○鮎川参事人 だんだん枝葉になるよ
うに思いますが、これは私研究し尽し
て申し上げるわけではないが、ただほ
んの、そういうこともあり得るとい
うことを御参考にしてもいい。それ
はその縦貫道路のことになりますと、
今私は帝石の責任者でやっております
。このごろ油を掘りますのには、道
のないところにその井戸をこしらへな
ければならぬものであります。道のへ
りにあることは絶対ない。そういうと
ころでないところにボーリングをや
ると非常に金がかかるわけ。新たに
自分の手で交通を作らなければならぬ
問題です。それを作つても、井戸を一
本掘り当てれば、それは消し飛ぶとい
うことでやるわけでありまして。この
ろはどういうふうによつておるかとい
うと、大がいに今までの道を使わな
い。新たに山の尾根をずっと伝つて上
る。これが一番安い。なぜ安いかと申し
ますと、川を横切ることがない。極端に
申しますと、山の尾根だけで川は一つ
もない。川を通りますと、どうしても
水害だとか、橋をかけかえるとか、せ
つかくやりよる間にいろいろな工事が
停頓しまして予定が狂うわけ。予
定が狂うと仕事ができにくい。夏に夏
の間にボーリングをやらなければなら
ぬ。北国に行きますと雪が降つて、冬は
やれないといふことになります。そ
れを四、五月の間に処理しなければなら
ぬ。そういう、天災にでくわさぬよう
なことをやるのが要諦です。そうなる
と、道がなくてもかまわぬから、山の
尾根にずっと道を新たに作るわけ
です。このごろ行つてごらんになります
とそれがたくさんある。私もこの間行
つて、妙な山のつてつて——なぜ下に
やらぬか、ところが今までの既存の道
を行くのが一番高くなるのです。そ
れよりは道が混雑するようになるところを
通らないで、災害なんか山間の尾根
をやるといふことが現実にある。これ
を敷衍して考えますと、山の中腹をや
るのは、私ははなはだおかしいと思
う。というのは、中腹でもやはり水害
をこうむる。その中腹の上の泥をかぶ
る。よほど砂防工事がよくなつておれ

ば別問題であります。これは非常な
金がかかる。一番かからぬのはつべ
んです。つべんだと雨に見舞われる
面積が一番少い。途中だと低いところ
へ来てみなければならぬ。なるべ
く高いところをやりさえすれば雨が少
い。雨が少ければ被害が少いというこ
とになります。落着いたために水害を起
すわけでありまして、下へ行くほど
落差が大きくなる。集まつた水が一
番害をする。ばらばらに降つた雨なら
それほどの害をしない。そういう場合
には山の尾根をやるということが一つ
の問題です。アルプルの上でもかまわ
ない。それはこつちもかまわぬ方法が
ある。それはいかぬという観念はこ
ころはやらぬ。それは機械力がずいぶ
んできまして、そんなことはカナダ
あたりでは考へておられぬ。ですから
り従来の考へにとらわれぬと、途中
をやる、途中をやると思ふはからざる
害を受ける。そういうことを絶対な
ようにするには一番上をやる以外に
ない。自動車の道が三割や二割とい
うのは問題にならない。それで諸君
も平生御承知でしょうけれども、とま
たりなんかするものが一番損です。長
くてもいい、急がば回れ、自動車はこ
ろにそう。今後ハイ・スピードに
なりますれば、遠いといふことは問題
になりぬ。だから直線に近いといふこ
とではなく、回つた方が近い場合が幾
つもある。そういう地理的な問題から
考へていくと、川を通るといふ、そ
う考へ方は今はやらぬ。やはりそれ
は遠くてもかまわぬといふように観念
を切りかえていかぬと、直線が一番短
かいのだといふことはあり得ない。実
際問題として直線が一番遠い場合もあ

る。ですから下から上と上つて行
つた方が、川を渡るよりいい場合があ
る。水害のある場合はそれがいい。そ
ういふ場合は必ず日本では一べんか二
べんある。お互い個々にそういう目
にあつていて、そうしてやはり直線が近
いのだと、こういう観念論でいる。実
際はそういうことではない。始終日本は
水害に見舞われる。なるべく水害のな
い方法でやつて、遠くてもかまわぬと
いう観念に切りかえていかなければなら
ぬ。そういうことは研究しないとい
からぬ。普通の観念ではこれはいか
ぬ。ですから私はやはり尾根を通つた
方がよくはないか。上へ上る方が案外
いい場合がある。そういうことになる
といふと、肋骨などというものは非常
に興味がある。意味深長なものである
と思ふ。そういう考へ、これはごくし
ろうとの考へであります。あなたの方
が考へになる上に、考へ方の参考のた
めに申し上げるのです。そういうこと
を織り込んでおやりになったら、十分
日本に適したものができはしないか。
外国ではあまり雨が降りませんから、
雨というファクターを忘れてやつてお
る。しかしこれは雨を考へないといけ
ない。雨の被害の一番少いところをや
るのが要諦です。始終くずれたる
ところをやつてはつまらない。そのた
めにはいささか迂回してもかまわな
い。あるいはそのために畑をつぶして
もかまわぬといふことになりません
と——畑をつぶしてはいけません。それ
から今までの橋をどうしてもかけなけ
ればならぬとか、上は寒いかいけな
いとか、雪が降るからだめといふこと
になると、あまりいい案はできないと思
ひます。今度やられる場合には、これは固

期的な問題だから、よほど革命的な考
えてやつていただかなければならぬ。
その意味において調査が必要だ、考
え方の基礎をかえてからなければなら
ぬといふことを私は申し上げたいと思
ひます。

○本多参事人 私はすでに申し上げた
のでありますけれども、私の考へてい
ることが多少皆様方にお伝えできな
かつた点もありますから、つけ加えてお
きたいのであります。

自動車を受ける利益を重点に、経済効
果を考へなければならぬと申し上げま
したが、これはもちろん道路のための
開発の利益、治山治水の利益、その他
の利益等、国家的利益も総合的に計算
し勘案して、路線の位置をきめなけれ
ばならぬと思ひます。そうしたことを
考へてきめるのであります。その中
心になるのは自動車の受ける利益が一
番大きいのであります。さいせんも
ター・バイクの話をつけ加えたよう
に、非常に大きなものであります。か
ら、その点において非常にマイナスだ
という路線を選んだならば、間接的な
効果を計算しても追いつかないだらう
と思ひます。そこでそういう間接的な
利益、さらに交通量からくる利益とい
うものを総合的に十分調査をされて、
その上で路線を決定していかれるとい
うことが間違ひのない方法でありまし
て、今からこの町の付近と書いてあ
るだけであつても、その町の付近を通
らない方がいいという結論が出た場合
に、そこを變更しようとする、その
町の法律上の既得権だといふことにな
つて、なかなか變更することが困難に
なる場合もありますから、どうしても
路線の決定だけは、あらゆる総合的な

実態があるという立場からのお話でございました。この点につきまして、私

は国土開発あるいは縦貫というのは、接頭語というか、歌のまくら言葉みたいなもので、特に国土開発なり縦貫という言葉の持つおるイメージとは、おのずから異なつたものがあるのじゃないかというふうに受け取っております。そういう意味から申し上げますと、適切な接頭語じゃないとも言えるのでありまして、うけれども、そうかといつて、この言葉をなくしてしまつて、この法案の名称それ自体が不明確になつて参りますので、あえて私これにかゝる言葉を採り得ないのでございますけれども、そういった点からいたしますならば、私は先ほどお話のありました現在の道路の状態を相当考慮しなければならぬということ、この道路の持つおる意義とは、おのずから異なつて参るだろうというふうに受け取

っております。そういった面で経済効
果についてのお話がありましたけれ
ども、たとえば私たちの国の状況な
どから申し上げますと、この点につ
いて先ほどのお話にいま少し敷衍した御説
明をいただきたいと思うのでござい

す。それはなぜかと申しますと、同僚の二階堂君はおりませんけれども、私の方の鹿児島へ帰りますときなど、遠いところへ帰るといふよりも、むしろ時間的に十年くらい昔の状態に一步一歩帰っていくような気がいたすのでございませう。地場産業の発展の問題を考慮いたしますときには、資源その他の問題に先がけて起つて参ります問題は、この輸送の問題であります。そういう点から、私はこの道路ができることによって起る経済効果というものの

は、むしろきのう三宅委員が的確な表現をされましたけれども、縦に長い日本の立地条件をまるでくしてしまふようなものだというお話がございました。そういう意味で、私は大きな意義を持ち、日本経済発展の一つのバック・ボーンになるのではないかと、いろいろな受け取り方をいたしておるのをごさいます。もちろん先ほど御説明のように、現在の道路自体についても、それは日本の年間の予算編成の際にも、基本的に考え直さなければならぬほど重要な状況になってきておりますけれども、それとこれとは別個に推し進めるべきものだといふふうに考えておるのでございますが、その辺について、いまだ少し先ほどの御説明を敷衍して御説明願いたいと存する次第であります。

○本多参事人 私私が申し上げましたのは、高速度自動車道を作る限り、最も自動車を利用する有望な自動車道をきめた方がよろしいというところにあつたのですが、それは決して開港等を考へないわけではございません。開港のために開港の必要などころへ支線を作ることもできます。これは自動車道のようなそんな高い金の必要なものではないのでありまして、開港に必要な程度の道路を作りさえすればいいのでありますから、その幹線道路の今度の大動脈だけは、最も総合的利益の大きな地点を選んで設定してもらいたいというところでございまして、開港を度外視しておるわけでも何でもございませうが、しかし開港になるからということと、自動車道の位置として、非常に大きな不利益な地点を避んだとしても、大へんな国家的な投資がむだになることになりまして、総合的な利益の一番上る地点を選んで路線をきめ、そして特に開港に必要なものについて、自動車道の百分の一もかからないほどの開港道路を支援として作っていくべきやろう、こう考えておるわけでございます。決して開港を考へておらぬわけではないのであります。

○有馬(補)委員 今の点につきまして、御説明の立場はわかりました。私先ほど申し上げましたように、開港あるいは縦貫という点にこの法案の持つウエートがあるのじゃなくて、とにかく一本通すというところにあるのじゃないかと受け取つておりましたので、今みたいな御質問を申し上げたわけでございます。これに関連いたしまして、提出者であります榎兼次郎君にお伺いしたいと思つたのであります。現在の輸送面における自動車の持つウエートが大きくなつてきておることは、もう論じないでもはつきりいたしておりますが、たとえ一つの区切りをいたしまして、今後十年間にふえるであろうところの貨物というものを予想されて、現在の鉄道その他の輸送機関、これが十年後のその貨物に適應するような状態にあるかどうか、こういった点について一言お伺いしたいと思つたのであります。

○榎兼次郎君 今有馬委員から御質問がございました。先ほど来大局的立場に立つて、この縦貫自動車道の意義がいふいろいろな論議をされましたので、私も考へております具体的な問題につきまして、簡単に申し上げてみたいと思ひます。私は例を東京、大阪あるいは名古屋にとつてみたいと思ひますが、現在日本の国内で輸送をいたしております陸上の貨物の量が、経済審議庁の調査によりますと大体六億トンであります。これを鉄道と自動車によつて輸送したしておるのであります。鉄道ではもはやダイヤを増設する余地がない。この施設を維持するために、保線関係から私どものところにも陳情があるのではありませんか、何とかしてあらわなければこの保安の維持が困難である、こういうような状態でございます。従つてたゞいま自動車道ということを感じがいたすのであります。大體この自動車道が完成を見る十年後を想定いたしますと、自動車道がでなくなつても、鉄道を複々線にするか、あるいは東海道に自動車道を作るか、あるいはこの法律案の別表のような箇所自動車道を作らなければ、東京―名古屋あるいは大阪間の貨物輸送はできないということになります。そういう必然性から私どもはこの自動車道というものに賛意を表しまして、私も提案者の一人になつておるわけでありまして、大體昭和四十年には八億トンの貨物輸送になるわけでありまして、どうしても何にかして東海道なりあるいは中央道なり輸送機関を作らなければならぬ。さてそれでは一体どこへ作るかということになりますと、東海道へ――この鉄道を複々線にするということより、今日の自動車の激増の趨勢から見まして、どうしても自動車輸送ということになりますと、東海道へ自動車道を作るか、中央道へ自動車道を作るか、こういうことになります。こ

は十分わかるのであります。けれども、本法案がねらつておられるところの使命を貫徹するということはちょっと困難ではないか、こういうふうな考へておるわけなのでございます。きのうも論議がございましたが、そんな金があるならば、今言いました理屈は別といたしまして、既存道路を直してからやつた方がいじやないか、こういうような御意見も再度出てくると思ひますが、なかなかそういうふうには私は参らぬと思ひます。といひますのは、今日鉄道の新線建設の予定が百二十線ぐらゐあるわけでありまして、この新線建設をせよという声が非常に強ひまして、今建設にとりかかつておりますものが二十三線あると承知をいたしております。これの完成に大体四百億投じなければなりません。このようになるほど、道路の悪いということばかりけれども、さりとてこの道路のみを主体にして、鉄道の建設であるとかあるいは自動車道をほうっておくということではできません。私どもの構想では、日本の交通体系というものは将来、陸上でありまして、鉄道それから既存の道路あるいは自動車道路、この三者が一体となつて日本の交通体系というものが立てられなくてはならない。従つてそういう意味からいいますならば、鉄道と自動車道が競合してはならないと思ひます。それから国道に接近をいたしまして、やはりこれも競合をしては意味の大半を失うと思ひます。お互いに間隔を置いて相関連をしてこの鉄道網、自動車網あるいは道路網というものが形成されていって、初めて日本の交通体系というも

のでできる、こういうふうな考え方からせよ一つ、何も交通機関のない中央道にこの自動車道を作るといふことが最も適當ではなからうか、こういうふうな考へておられるわけでございます。簡単にございしますが、私提案者の一人として感想を申し述べた次第であります。

○有馬(輝)委員 いま一つお伺いをいたしておきたいと存じますが、それは就労対策の面からでございます。昭和初年の、私たちが小さいころ……

○内海委員 ちよつと有馬さん、お話し中ですが、なるべく参考人の方へはこ先を向けていただきたいのです、時間がもうありませんから。

○有馬(輝)委員 それでは機会を見つけて今の点は御質問をいたします。

○内海委員 それでは次に前田榮之助君。

○前田(榮)委員 もう皆さんから御質問がありましたので、大体私が問おうとしたところもほとんど終つておるのでありますが、ただ最後に一言だけ本多参考人にお尋ねを申し上げておきたいのです。どうも今質疑を聞いておりますと、本多参考人は、縦貫道路という一つのコースを予定してきめてある今の法律というものは、趣旨は大へん賛成であると言われまうけれども、どうも反対の意思を表明されておられるところに聞かれますのであります。その根本となるべきものは、道路はいかなる道路でも自動車輸送をするから、自動車を中心でなければならぬにかかわらず、その自動車の最も要求しておる都市と都市との関連性において、非常に欠けておる点がある。ことに開発云々というけれども、開発な

ら開発だけの道路を作ればいいじゃないか、こういうことまで申されておるのでありますが、まあ開発の議論やいろいろなことを申し上げますと、時間がかかりますから申し上げません。本多さんは道路については非常な関心を持っておられて、その点については非常な御理解があると思うのです。ただ今日の道路の改修について、道路五年計画等、建設省でいろいろな計画が立てられたのでありますが、まことに残念なことには遅々として進まない。この遅々として進まないところはどこにあるかと申し上げますと、私の見たところによりまして、普通の道路は県道であらうが、今の一級国道、二級国道等にいたしましても、この道路は、一般物資にいたしましても、この道路は、一般物資と同じことです。現在まで経済及び人間の交通に使用されておる。従つてここから莫大な、いわゆる貨取り道路みたいな金を取り上げられるわけには参りません。ただ特別に施設をいたしましたところの関門トンネル、こういうような施設を特別に作つた場合においては金は取れる。それ以外に取ることは現状においては不可能だと思ふ。従つて國家財産の一般財源の中から公共事業として出すから、従つて一兆円予算の中で一割出すか五分出すか八分出すかということになる。これは今の非常な距離のある、また非常に今までに未改修に終つておる日本の道路では、これはなかなか思ふようにいかぬわけです。従つて都市と都市との点も必要であるということ、国民全部の人が痛感しておりながら、またその担当である建設省もよく承知しながら、なかなかできてこない

ので、現実のこの道路改修というものを一歩飛躍しなければならぬという点の一つあるわけでありまして。それからもう一つは、東海道にも必要である、それから将来必要なきときには裏日本にも東海道にも、また横の日本海と太平洋とを貫く五、六本の大きい線を作らう、こういうことも言うだけのことであつて、できない相談であらうと思ふ。ただできる相談として考えられるのは、せめて一本だけは日本の国土の中に縦貫したところの道路はできるのじゃないか、それは金を取つてもいいのじゃないか、それは外資も導入できるのじゃないか、こういうところを目がつけられておるわけでありまして。そうするならば、三宅君が言つたやうないわゆる背離道路であつて、裏日本、表日本等にも使われる、各都市との連絡に最大効率を上げるやうにやつていく道路というのはいかにあるか。ここに四百数十名の議員の能力があり、賛成したゆえんがある。ただ御説のように、そうではあつても、飯田市を通れとか、あるいは大垣を通るのだというところになると、これはあまりも予定し過ぎて、もう少しいいところがあつても、それにこだわるやうなことになるのじゃないかということ、これは私も賛成し、そういう部分があるならば、改正すべきだと思つておる。ただ中央を一本貫くということに、一大改革を加えなければならぬ支障があるということだけが、私は難点だと思ふ。そういう点であなたがいかにも御反対なさるやうな格好になる

のは、道路に精通されたあなたとしてはあまり適當でないように思ふ。それは反対でないと思ふのでありますが、その点をもう少し率直に、議会におるわれわれ議員四百幾人の心持がどこにあるかということについて、御理解できないものであらうかということをお尋ね申し上げておきます。

○本多参考人 ただいまの前田さんのお話の中で、路線をあらかじめ予定しておくことはどうかと思ふというやうな心持ならば、構想において変りはないと思ひます。それは私は日本にも一歩くらい縦貫道路があつてもいいのじゃないかという考へ方からでなく、日本にも縦貫道路のあることが國家的利益だ、経済的に見て非常な國家的利益になるのであつて、それだけの道路は一日も早くした方が日本を富ますためであり、やらないでおくことが道路を食いつぶして貧乏しておるといふことになるのであるから、そういう点からあるべきであつて、決して体裁で考へるのではない。それから裏日本の道路の場合も、作れないだらうけれども、しかしなおあつた方が國家的利益である。もし自動車道路が裏日本にできれば、これほどの國家的利益があるじゃないかというところが計算上現われてきますから、その時分にはできるものでありますから、またやらなければならぬのであつて、決して図面の上で見てわれわれがちよつと両方から利用できて便利じゃないかとか、二本は要らないというやうな考へ方ではなく、自動車交通の趨勢からいつて、ここには引き合ふ、ここには引き合ふならぬ、ここには一日も早く作らなければならぬというこ

とが計算的にはつきりきまつてくるわけでありまして、そういう方法で、かりに南側を通つていたにしても、北側にもやがてできる時期があるであらう、またやらなければならぬ時期があるであらうということを申し上げた次第であります。ただ今度の構想全体については、さういふ提案者のお話もありまして、まことに自動車高速道路の性格というものをよく御認識になつて、提案されておることを知りました。その通りでありまして、これはどうしても画期的な自動車道の建設が必要であります。今回の提案はまことに雄渾ではあります、その雄渾さに眩惑されてしまつて、ほんとうの自動車道路の効率というものを最大に上げる地点であるかどうかということについて、十分の研究が必要だということを申し上げておるだけでありまして、決して私にいたしまして、東海道をずっと神戸まで、都市の近くを通つていかなければならぬというやうなことを申し上げておるのではないのであります。この地点が、さいせん提案者から、やや山の上の地点を通る、今から十年後には一万台通る想定になつておると仰せられましたが、山の上であれば十年後一万台というが、もしそれを少し緩和して近い都市でも利用できるやうな地点に置いたために、数万台あるいは十万台も利用できるやうな違いを生じないとも限らないのですから、それをやはりよく研究されて、今の計画の路線が最善の地点であるか、それとももう少し研究してやる方が最も利用される地点であるか、建設費の点からも総合開発の利益の点からも十分研究してきめていただいた方がよくないかと心配して

おるわけでありまして、前田さんのつけ加えられました別表の問題について、そういう感じを持っておられるといたしますならば、何ら私は変った考えは持っておりません。一つ御了解願いたいと思います。

○前田(榮)委員 お互の心持が理解されたことを私は非常に喜ぶものでありまして、今後われわれといたしまして、本日参考人として御出席いただいたお三人方の精神を尊重して進むことにいたしまして、私の質問はこれをもって終ります。

○内海委員長 それでは最後に中島巖君。

○中島(巖)委員 時間もすでに一時近くになって、御参考人の方は大へん御迷惑かと思ひますので、ごく簡単に要約いたしまして申し上げたいと思ひます。本日お三人の方に参考人として御出席願つて、それぞれの観点からいろいろ有益なお話を承つたのであります。鮎川参考人は、まず法案を通して、一億くらの予算で調査したらどうだ、しからばおのずから名案が出るだろうというふうな結論的に伺つたのであります。また飯沼参考人からは、この案は非常にけつこうである、人口の都市集中というようなことを避ける上においても必要であります、逆に都市に集中するようなおそれがあるによつて、その点をよほど考慮して削減の施策をしなければならぬというふうな御注意をいただいたように伺つております。また本多参考人の御意見といたしましては、交通量の多寡によつて決定すべきものである。すなわち現在の交通量を基盤といたしまして、その上に立つての専門の御批判をいただきたい

たというように私解釈いたしております。また三宅委員からは、提案者の立場といたしまして、戦後狭められた国土に充満しておる民族、それから南から北へ長いところの日本の国土をいかに距離を縮めて有効に開発するかという観点、つまり多目的な計画であるというふうなことを言われた、かように私は考えるわけであります。別に参考人の方にお伺ひいたしたいことは多々ありますけれども、時間がなくて御迷惑と存じますので、今後参考人の方々のいろいろ御研究をいただきまして、何かと御注意をいただくことをお願いし、参考人の方々の御出席を勞といたしまして、私の質問を終ることにいたします。

○内海委員長 他に御質疑もないようでございますから、本日の参考人から意見を聞くことはこの程度といたします。

本日は参考人各位におかれましては、このお暑いところ長時間にわたつて貴重な御意見を御開陳いただきまして、われわれが審議の上において全く有益であつたことを感謝申し上げる次第でございます。御苦勞さまでございました。委員会を代表して御礼申し上げます。

それから委員の各位に申し上げますが、午後二時から運輸委員会と建設委員会がこの問題について連合審査会を開くことになっております。実は午後一時から開くわけでございましたけれども、この通り時間が経過いたしましたので、午二時といたしました。そこで皆さんにおかれましては、ふるつて御出席をいただきます、どうぞ御質疑を願ひたいと思ひ、なお提案者の

四君におかれましては、ぜひとも御出席をいただきます、そうしてどんなこの御要求に御答弁を願ひたいと存じます。なお建設省の政府委員の方々も、道路局長その他来ておられますけれども、昨日同様にやはり菊池技官なりいろいろな体験者もほとんど御出席してくださつて、そうして一面においてはこの問題が道路行政運営の上において最も貴重なる問題でもあるし、さらにまた委員各位から質疑も起り得ると思ひますから、ふるつて御出席されんことを願ひします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十三分散会

昭和三十年七月二十七日印刷

昭和三十年七月二十八日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局