

第二十二回国会 建設委員會議録第三十四号

(七四六)

昭和三十年七月二十二日(金曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 内海 安吉君

理事 荻野 豊平君 理事 山口 好一君

理事 遠藤 寛君

高見 三郎君 廣瀬 正雄君

松澤 雄藏君 大島 秀一君

仲川 房次郎君 二階堂 進君

町村 金五君 有馬 輝武君

西村 力弥君 三鋼 義三君

中島 巖君 前田 榮之助君

三宅 正一君

出席政府委員

建設技官 富樫 凱一君

(道路局長)

委員外の出席者

議員 榎 兼次郎君

議員 竹谷 源太郎君

參議院議員 田中 一君

建設技官 (住宅局長) 鎌田 隆男君

參事 人(国土開発 金子源一郎君

中央道調査審議会 委員)

參事 人(大和運輸 株式會社社長) 小倉 康臣君

參事 人(日本財政 經濟研究所會長) 青木 一男君

專門員 西畑 正倫君

專門員 田中 義一君

七月二十二日

委員坂本泰良君辭任につき、その補欠として西村力弥君が議長の指名で委員に選任された。

同日

理事荻野豊平君委員辭任につき、その補欠として同君が理事に當選した。

七月二十一日

建設法の一部を改正する法律案(小澤久太郎君外二名提出、参法第二二二号)(予)

の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

理事の互選

參事人招致の件

国土開發縦貫自動車道建設法案(阿左美廣治君外四百二十九名提出、衆法第二六号)

建築士法の一部を改正する法律案(參議院提出、参法第一九号)

○内海委員長 これより會議を開きます。

本日の日程に入ります前に、理事の補欠選任につきましてお諮りいたします。すなわち荻野豊平君は去る二十日委員を辭され、同日再び本委員となられたのでありますが、同君は理事でありましたので、これが補欠選任を行ななければなりません。この補欠選任につきましては、選挙の手續を省略して、委員長において指名するに御異議ありませんか。

○内海委員長 御異議なしと認め、理事に荻野豊平君を指名いたします。

○内海委員長 次にお諮りいたします。

○内海委員長 御異議なしと認め、理事に荻野豊平君を指名いたします。

○内海委員長 次にお諮りいたします。

○内海委員長 御異議なしと認め、理事に荻野豊平君を指名いたします。

○内海委員長 次にお諮りいたします。

○内海委員長 御異議なしと認め、理事に荻野豊平君を指名いたします。

○内海委員長 次にお諮りいたします。

○内海委員長 御異議なしと認め、理事に荻野豊平君を指名いたします。

す。昨日の理事會で御了承願つてあります。国土開發縦貫自動車道建設法案につきまして、參事人として国土開發中央道調査審議会委員金子源一郎君、大和運輸株式會社社長小倉康臣君、日本財政經濟研究所會長青木一男君、以上三名を招致し、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

○内海委員長 御異議なしと認め、さように決しました。

この際省かれた方が適當であろうと存じます。その理由は、この参考の書類に高速度自動車道路とはどういうものであるかという点を説明しておる書類がございしますが、その中にもありますようにこの高速度自動車道路は六十ないし百二十キロの走行に耐えるものにする、従つてその最小曲半径は三百メートル以上である、また最急勾配も四〇〇分の一にする、幅員も十八ないし二十二メートルにする、こういうふうな道路としては相当高度の規格を持つた道路でございします。こういう道路を険峻で複雑な地形の上に建設するといふことは、なかなか困難の伴うものでございします。不可能ではございします。が、相当な困難が予想されるのであります。おそれるは相当長い隧道、橋梁、高い堰堤、擁壁、築堤というふうなものが必要となるのではなからうか、莫大な工費がかかる結果になるのではなからうか、これが予想せられるのであります。ただいまあがつております経過地点の一部には、そういう相当心配のある地点もありますので、これはとくと研究する必要があります、かように考えます。

なおこの道路には未開発地の開発という使命を強く負わされておるようでありまして、これもけっこうなことではございしますが、こういう高度の企画の道路を未開発地まで、困難な地形にかかわらずせむとも引き込むといふことは相当疑問があるのであります。こういう自動車道としての高度の規格を持つた道路と、開発のための道路というものは、おのづから性質が違つて参るものであります。それでこういう規格の道路にふさわしい地点を選んでこれを敷設し、開発にふさわしい規格を持った道路を便利に作りまして、この自動車道路に接続することによつて全機能を發揮する、こういうふうにいひますことがけっこうなのではないかと存じます。

なお道路は作るだけが目的ではございしませんので、これを利用する上におきまして經濟効果の最も上るようになさなければなりません。必要のない交通が、高いところまで上つておるというふうなことも避けなければならぬかも知れません。これらを総合して考へて、最も有利な地点を選定するといふことが望ましいことと思はれるのであります。おそれる複雑な地形のところは十分な図面その他もそろつておらなければなりません。地形、地質、それらのものを整備し、また開発の予定地等もよくお調べになりまして、そして最善の線をおのおのその使命に応じたように作れることが望ましいと思ひます。そういうふうな關係で、今直ちに法の上におきまして、おもな経過地点としてあげてある箇所を決定することはいかかかと存じます。除いた方がいいと存じます。そして將來とくど研究、御審議の上、政令等であらためて表示する必要があるべきときに表示する、こういうふうに慎重御検討の

上、結論を得られておきめること
が望ましいと思ひます。

それから第二の点は、第二案に關する
ことでございす。この自動車道を
道路運送法の自動車道として扱おうと
いう建前のようでありすが、不賛成
でございす。一般の道路におきまし
ても、自動車の発達いたしました今日
では、道路交通の大宗はまさに自動車
でございす。主たる交通は自動車で
ございす。そこでこの高速度自動車
道網が形成せられますと、これでも
て道路交通の骨組みが形成されるよ
うなことになるわけでありす。つまり
幹線道路網の、また幹線道路の最高
の幹線道路となる使命を持つものと存
じます。ですから、当然この場合にこれ
は国家的の最高級の国道、こういう扱
いを受けることが至当であると思ひま
す。道路運送法の道路事業というの
は、建前から申しまして營利的な事業
とし、これをおもに対象としてきた
のがこの法律でありまして、こういう
扱いを受けてこの國の大幹線道路とも
なるべき自動車道を扱うことは不適
当だと思ひます。もちろん直ちに今の道
路法でけつこうであるかどうかは存
じません。あるいは道路法の改訂が必要
かも知れませんが、さらに別途の自動
車国道法というようなものが必要にな
るかも知れません。それらのことは私
も結論を得ないのでありすが、今日
あります道路運送法によつてこれを
処理しよう、こういうことは不適当だ
と思ひます。以上、この二点を申し上
げたいと思ひます。

て行かなければならぬものでありす
から、金子参考人に対する質疑があり
ましたならば、その時間までの間に
願ひたいと思ひます。あとから
来られた方もあるようでありすが、
大体において金子参考人の御意見は、
第三案の別表は削除すべし、これは開
発という面から見てもまた経済効果と
いう面から見てもふさわしいもので
ない、やがて来たるべきところのわ
ゆる道路審議会等において決定して、
政令等によつてやるべきものであ
つて、現段階においてはこういう別表
を設けるようなことはふさわしくな
い。そのほかに今の幹線道路という
うな問題についてもいろいろ御意見が
あつたようでありすが、この二点に
集中して質疑をしていただきたいと思
ひます。

ではこれより質疑に移ります。中島
巖君。

○中島(巖)委員 金子参考人にお尋ね
いたしますが、ただいまいろいろこま
かい技術的な問題、それから自動車
の専用道路という点についてお話
がありましたけれども、現在の日本の
交通事情をいたしまして、まずお聞き
したい第一点は、場所のいかんにか
わらず、こういうような縦貫自動車
道が必要であるかないか、この点につ
いて伺ひたいと思ひます。

○金子参考人 たいへんけつこうな構
想だと存じます。国土開発縦貫、この
表題にすつかり説明が出ています、
こういう自動車道の網を形成して、
国土の開発なり産業の振興をはかろう
という御構想は、ごく賛成でございま
す。

わたつて、参考人といつたしましてい
る専門家において願つて御意見をお
聞きしたのでありますけれども、この
国土開発縦貫自動車道建設法案の別表
に指摘したる地点を通るといたしま
すと、一番大きな隧道が赤石山系の
老岳隧道でありまして、標高が約九百
メートルで、隧道の距離が九キロ六分
というものになっておるものであり
ます。これは丹那隧道をあけた専門家の
意見を聞いたのでありますが、技術的
には可能であるというようなお話を参
考人より伺つたのでございす。それ
からさらに第二の点といたしまして、
道路運送法によるこの自動車道事
業という点に触れまして、これ
も、これはこういうような状態を予測
しないで、従つて当時の法案を作つ
たときの時代とは非常に時代は飛躍
いたしておりますので、私どももいた
しましては、結局欧米にあるような交
通局としようとするのを新しく設置
して、その所管にするとかいうような
途を考へねばならぬというように考
へておるわけでありす。この道路運送
法によるこの自動車道となりま
すと、結局運輸、建設両省の共管にな
つて、それからさらに運輸省の所管にな
るといふような結果になるのであり
ます。従つてこれらの法令に拘束され
て、この国家的の大事業を遂行して
いけないというように私としては考
へておるわけでありす。

それから第二の点といたしまして、
開発道路は別に作つたらいいじやない
かというようなお説でありまして、
従つて参考人の御意見といたしまして
は、結局東海道方面の平坦なところへ
縦貫自動車道を作つたらどうかとい
うような御意見のように私拝聴いたし
たのでありますけれども、この高速度自
動車道というものは、現在のわが國の
経済状態におきましては、そう各所に
作るということはできないのであり
まして、結局、われわれもいろいろと
ありますけれども、われわれの考へとい
ましては、国土のなるべく中間に、
北から南まで一貫したところの高速度
自動車道を建設いたしまして、裏日本
の荷物も表日本の荷物もこの道路を利
用して、そうしてこの細長い国土をま
るくし、そうして今までの三分の一
いし二分の一の時間によつて、これら
の未開地の開発はもろんであります
けれども、その他あらゆる産業の面
に裨益して、戦後わずかな国土に多数
の人口のおるのを、いわゆる日本の
を若返らせる、さうな多目的の見地
からこの案を、賛成いたして、提案
いたしておるものであります、かような
見地からお考へになります、いかな
る御所見でありますか、お伺ひいた
たいと思ひます。

○金子参考人 仰せられるように、こ
の道路はおそらく予測した法律がない
と存じます。ですから、道路運送法に
しましては、これに適應するように直
さなければならぬ。道路法にしまして
も、これがうまくいくようにするため
には、やはり直さなければなりません
。さらに別の法律が、純粹に自動車
国道を扱うような法律ができてよろ
しいでございまして、むしろ私が先
ほど既存の、どつちかという營利を
目的とした道路事業を扱うような建
前でございまして、これを処
理するということでは適當でないと思
ひます。

それから開発道路にこれを使うのは
不適当だと私が申し上げたようにお受
け取り下さるならば、実は私の説明が
足りないのではありません、これが直
ちに開発道路になればけつこうでござ
います。決していけないとは思ひませ
んが、もしある特定の地点を開発せん
がために、高度の道路を無理に地形の
むづかしいところまで持つていくよう
では不適当だといふのであります。手
輕にさういふところを通ることができ
れば、これはけつこうなものでござい
ます。もしもある特定の地帯を開発せん

がために、非常に複雑なむずかしい地形に、交通の大動脈とも申すべきこの線を引き込むことは、私に言わすと無理に引き込むことは適当でない、こういうことを申し上げたわけであり、従って開発に必要な場所は、どういふ地点が開発するに適当かという問題も一問題でございませう。これもよくと研究する必要があるわけでありませうが、それがきまつたといいたしまして、それを開発するには開発するにふさわしい規格の道路、そういうところはなかなか地形が複雑なところであると想像いたします。未開発であるくらいでございませうから、そういうところには

せん。ただ先ほどから申し上げておりますように、そういう高度の道路はそれにふさわしい地点を通るべきである、そうして多額の費用もかかることでございませう、これを利用する上において経済効果の最も上のような構想で決定すべきである、こういうのでございまして、今後の研究に待たねばならぬという考え方でありませう。私は東海道線がいいという結論を持つてゐるわけではございませう。

○内海委員長 ただいま榎次郎君より、委員外の発言を求められておりますが、これを許す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 御異議なしと認めます。よつて榎君に発言を許します。榎君。

○榎次郎君 実は私提案者の代表のような形になつておるわけでありませうが、ごく簡単に三ポイントだけ御意見を聞かしていただきたいと思います。

第一は、この道路運送法の適用を受けるという事項であります、現在の法規では有料であり、かつ自動車専用道路というものは、この道路運送法の適用なくしては建設することができない。それは現行法規に当てはめた関係において、道路運送法の適用を受け、そういうことで提案者としては出しておるわけですが、従つて参考人の御意見は、現在の道路運送法がたゞいま提案をされておる自動車道に不適当であると申しやるのかどうかという点が第一点であります。

それから開発道路の意味であります、私が、私どもは中央道に例をとりますと、東京、名古屋、大阪、もし三十六

年度に完成を見ました場合には、これが長距離貨物輸送というものが大体三千八百余転換をしてくる、こういうふうな考へておるわけですが、従つて現在東海道国道においては、いわゆる近距離輸送で相当混雑をきわめるのではない、か、いわゆる長距離の貨物輸送をばこの中央道に吸収したい、あわせて国土開発の産業道路として活用をしたい、そういう意味であります。産業道路として高速自動車道が不適当であるかどうかという点については、いろいろの御議論があると思ひますが、そこ

からいよいよ助骨状の支線を出すわけでありませう。その自動車道から普通の道路がずつと枝線となつて分れるわけでありませう、自動車道そのものが即開発に直接つながる場合もあるでしょうけれども、主としてはいわゆる間接的な開発道路という意味の方がむしろ妥当ではないか、そういう観点からいけば、いわゆる国土開発産業道路として非常に大きな意味をなしますし、価値がある、こういうふうに考へておるわけでありませう。

それから別表の問題であります、いわゆる長距離輸送に計画を立てるといふことになりませう、最短距離、最短時間ということがまず条件になるわけでありませう。地図の上で東京、名古屋、大阪をつなぎますと、別表の個所が浮び上つてくるわけでありませう。建設費その他等につきましては、いろいろ専門家の御意見もございませうけれども、東海道を通るより五十キロ短かい、しかもわれわれが考へまして建設費もキロ当たりほとんど同じくらいであるというふうな観点から、別表の箇所を通るのが一番時間が早くて、し

かも近距離であるという点から、別表という点が浮び上つてきたわけでありませう。この三つについて参考人の御意見を聞かしていただきたいと思います。

○金子参考人 第一に道路運送法によつて現行法規から申しますと、こういうものを実現する方法としては道路運送法が適当であるので、そういうふうにしたのだが、これを不適当と思ふかどうか、こういう御意向でございませうが、私は不適当だと思ふという意見を先ほど申し上げたのでございませう。その理由はただいま申す通り、こういうものは予想してなかつた法律でございませう。むしろ営利を対象とした法律でございませう。しいてこれに合せようとしたとしても、相当の改竄をいたさなければならぬわけでありませう。その点には他にありまする道路法のごときも同様だと思ふのであります。従つてこういう雄大な画期的なことをもくろまれた以上、これにふさわしい法律が制定されることが望ましいという考へでございませう。しかしその場合に繰返すようになりますが、国道の構想でもつてまともなのが適当だと思ふ、私はそう信じております。

第二番に別表の問題になります、ですが、これはこの際にかきめたいの、いい、とくと御研究になるの、いい、せつかくの、こういう構想でございませう、しかも特に予想されませう、最初の一番大事なことというふうな指摘されております、ような中央部分、東京から名古屋、大阪に行く部分につきましては、いわゆる白根山系、赤石山系の非常に急峻な複雑なところを通ることを予想しておるようでありませうか

ら、とくと御研究になる方がよろう、こういうことを申し上げておるわけでありませう。どうも同じことを繰り返すようになつて相済みませんが、特にここに道路の特徴があるものでございませうが、始発駅から終端駅までの貨物を当てるにはどうかと思ひます。ちよ

うどわらでなわをなつていくようなものでございまして、道路のこととございませうから、近距離、中距離のものが集まつて道路交通を形成してゐるわけとございませう。利用上果してそういうところを通るのが便利であるかどうか。それから中間で標高の高いところへ上つてまたおりていくのがいいか悪いか。またそういう長大な隧道の中でガソリンを燃やしていく、こういうことになりませう、維持管理にどういふ手数がかるか。作ることは可能でもございませうし、また強力なポンプを、ファンを使えば空気をかえることも不可能ではございませう。すべて可能であると思ひますけれども、経済上果して適当であるかどうかということをとくと御研究になつて経過地点をおきめになるの、今にわかには法律でもつておきめにならぬ方、いい、ということをお願いするわけでありませう。

それからあまり高くない建設費でもつてできると思ふ、というお話もございませう、あるいはそうかもしれませう。これも詳細な地形図での研究は未済であります。私もたまたま中央道路の審議会の委員をいたしておりましたので、そういう図面がほしいと思つて再三求めたのでありますが、当局にもございませう。見ることができません。今日に至つておるわけでありませう。

果して大した経費がかからぬものかどうか、あるいは莫大な工費を要するものであるかどうか、とくと研究してからおきめになるのがよろう、繰り返して同じようなことを申し上げて、お答えにいたします。

○橋梁次郎君 有料道路であるかどうか、国道のような性質のものの方がいいじゃないか、こういうお話でございましたが、この点についてはわれわれ提案者といたしましても全く同感であります。ただこの道路を維持をしているために、あるいはただいまお話にありましたような隧道の換気装置等において、将来相当金が要ると思うのです。そういうような面と、きわめて貧弱な日本の経済の中から、とにかく莫大な費用を出すのでございますから、あと無料で済む、償還をしなくてもいいというようなことはいいけないであらうという考え方に立って、有料という制度をとったのでありまして、もし許されるならば、これは国道と同じように無料で国民に利用していただく方が非常にけっこうである、これは提案者同士でもそういう論議がかわれたわけでありますが、そうはいかないであらうというわけで、一応有料制度をとっておくという点を申し上げておきたいと思ひます。

○中島(鶴)委員　私の質問ばかり長くなるかと大へん皆さんに御迷惑でござい
ますから、こゝろで打ち切ります。
実はただいま私の質問に対して、金
子参考人の御発言の中に、かりに道路
そのものでは多少の損がいっても、国
全体から見て利益になればというよう
なお話がありました。実に私どもの考
え方と一致するのであります。そうい

うような見地から出発いたしました。またこの道路そのものだけから考えましても、必ずや十分採算がとれ、國家百年の基礎をなすものであると私考えておるわけであります。さらにまた現在の道路運送法によるところの自動車道事業が、営利を目的としておるといようなお話もありましたけれども、おそらくあの法律制定当時においてはそうであつた、かように金子参考人の御

意見と同じ考えを持っておるわけであります。昨日の参考人の方からも、現在の貨物の需給状況、交通の需給状況などなどを勘案して、経過地を決定したらどうかというようなお話もあつたのであります。また聞くところによりますと、東急の五島さんなんか、東京—江ノ島間に自動車道を作るといふような計画もあり、すでに出願されたかに聞いておられますけれども、やはりこのうち

ような自動車道だけでもって採算のとれる、しかも現在において採算がとれるという、こういうようなことはやはり民間にやらせまして、そうして莫大な費用を要し、道路そのものでなくて、国全体から見て利益であるというの、ただいま申し上げたような方法で、國家百年の大計の基礎を作るといふように持つていくべきだといふふう

に考へるのであります。参考人の方のおつしやることと私どもの考へておることとは、非常に一致する点があるように思うのでございますが、これらに對して御意見いかがございますか。

○金子参考人　ただいまお話のありました点でございますが、五島さんの東急で立案しておる江ノ島に行く自動車道路、もしそういうものが計画されておれば、採算がとれる、今の道路運送法で

行こう、こういうことであれば、これはまさにそういうものを目当てにしてできておる法律でありますから、けっこうだと思えます。しかし今日御提案になつておるような国土を縦貫して、北海道から九州の果てまで、必ずしも繁華な場所でなくても、動脈として、交通の流れが融通むげに通れるようにする、一たびこの道路に乗れば、超スピードで走れる、そうして一定の大き

さの事であり、一定の制限の貨物でありますれば、どこへ行っても荷重制限を受けるおそれもなく、形の制限を受けないおそれもなく、安心して超スピードで走ることができる、こういうような最高級の国道の構想をもって、これを取り扱われることが望ましい、それにはすぐ使うのにあるいは便利かもしれませんが、営利を目的でそういうふうな特定な事業が行つたやうに作つ

れた法律をそのまま手帳に使うのはどうか、こういう考えでございます。もつと本式に法律から御準備なすつてもいいではないか、そのときにぜひとも国道の構想で行きたい、至るところで料金を取られる、制限を受ける、自動車でありながら乗ることができないということでもないけなないのであります。国道、府県道その他がみな毛細管

になりました。それから流れてきた自動車がこの大幹線に乗りますすれば、なだいま申します通りのスピードで遠隔離まで行きまして、また府県道、町村道とだんだん低位の道路に流れ込んで行くわけでありまして、この連絡は全く一有機体でなければなりません。その自動車道路の上だけ走っておれば、それだけでいいのではない、鉄道のようには駄ができて、貨物をそこへおろし

ていくのではないのであります。必ず
ドア・ツール・ドアにいかなければなら
ぬ。これが町村道、府県道にすべてみ
な流れ込んでいくのであります。それ
が入っていき、流れ出るときに料金を
取られたり、ストップされたりしたの
ではいけない、融通むげにいかなか
ればいけない、こういう国道の構想で
いけばきである、こう申し上げてお
るわけあります。

○三宅委員 お急ぎのようですから二、三分お願いします。私残念ながらちよつと外に出ておりまして、金子さんの最初の御公述を承わらなかつたのであります。質問等を通じて一つ大きな誤解をしておられるのじゃないかかというのを私杞憂いたしましたして御質問をするわけであります。

日本、縦横すべてを通じなければなら
ない。交通政策としては鉄道、道路、
それから自動車道としての調整をやら
なければいけない。さらに海運、航空
等の調整等も考えることは当然であり
ます。そういう観点に立ちます場合
に、日本におきましてどうしても高速
度の自動車道路というのを作らなけれ
ばいかぬ。そうして表日本と裏日本を

つなぎます上におきましても、大體圓面で八百メートル以下の、あのわれわれが考えておる線というものは、これからは通ります。道が多少変るといふことはあります。鐵道の予定線と同じことでもあります。あれで行くことが私には大局において一番正しいと思う。これは何もこまかいことを言う必要はないのであつて、大局において正しい。同時にきのうも鹿兒島県と同僚から

話があつたわけですが、鹿児島などという僻遠の地に対して、広島と同じ時間で大阪から行けるということになりますれば、経済圏がずっとまゐるようになってくる。満州やいろいろなところでも、道路建設等をやられた経験から見ましても、まるい国と細長い国とでは、経済効果というものはうんと違ふのでありますが、要するに表日本と裏日本をつなぐ、そうして青森までの

時間が東京、福島までの間に縮まる。そうして鹿児島、大分、熊本、宮崎、大隅の線に縮まる。細長い日本がまるくなつて、縦横に肋骨線でつながつていく。構想でいきますれば、私は基幹路線というもののはああいふ線が一番正しいのであるといふことをしろうとながらも確信をいたすわけがあります。これはこまかい技術の点ではなしに、政治家的の直観からいってこれが王しいと私は思ふ。

うのであります。それで今日高速度自動車道などを規定いたします法規を予定しておりませんが、道路運送法などでは私は確かに狹隘だと思ひますから、将来これをさらに発展的に直すことは異議ありませんけれども、根本の原則といつたしましては、自動車専用のもので、立体交差の基幹線を作るといふことは、今日の日本の段階において絶対に

必要である。そうして細長い日本をき
るくし、脊梁山脈で表と裏に交通が遮
断されておる日本の両方をつなぐとい
うことになりましたが、海岸線を通る
ということもありますが、そういう意
味の効果はあり得ない。たまたま浜松
と静岡の間の交通が少ししいというこ
とはあるだろうけれども、そういうこ
とについては東海道をもう少しいい道
に直せばよろしいのであって、日本全

体の交通政策からいってもそうである。いわんや四圍以上の未開地帯を直す意味においても必要である。それから私は初日に丹那トンネルを作り出した専門家の平山さんにも伺ったのでありますが、百分の三程度の傾斜でありました。山地であらうがどこだろうが百二十キロ行くのは何でもないこととあります。昨日鮎川さんのおいでになりまして、むしろ日本のような国は治山治水の観点から考えると、山のつぺんを通った方がいいという議論をしてもらったのでありますが、私どもは既成の概念にとらわれずに、新しい観点に立つてこういう点を考える必要がある。中央道路及び東北道、中国道、すべて山のつぺんを通るとすると、南面となるだけ暖かくて、そうして傾斜が三割以上にはいかない、そういう線を通るのでありますから、技術的にも一つの問題はない。道路が多少高いか安いかにいうことについては議論はあるけれども、立体交差をやるためには平坦地ならば盛り土をしなければならぬ。たんぼをつぶす抵抗がある。それで同じ効果を上げれば、たんぼをつぶさぬ方がいいことはきまっております。そういう多目的な一つの目標のために、しかしながら自動車の最高速度の幹線として考えると私は必要であると思ひます。さらに予定線の問題につきましても、飯沼一省氏などが言っておられたのでありますが、鉄道の建設だつて大体予定線は作つておるとは、一帯で一個所くらの予定線を作りまして、大体日本は細長く縦横の連絡のない、裏表の連絡のないところをどういうふうにつなぐかという線

から考えますならば、これを作つておいた方が将来争ひが起きないと思ひます。うのであります。せつかくこういう線を作つておいて、海岸を通つてくれとかなんとかいう話が出たら問題にならぬのですから、一応の予定線を作つておくことは、大局において将来の紛争を阻止する意味においても必要である。技術の上におきまして、たとえば赤石の山系を今通つておる案をもうちょっとこつちに通つてくるとかいうことは、技術的の決定でやればよいのであります。私はそういうふうに通つておるのではありませんが、いかがでありますか。

○金子参考人 自動車のために交差の災いをされない高速道路を作らうということは、全く賛成であります。これは繰り返して申しておつたところでありまして、しかしながら最初に申しましたように、高速度自動車道路でありますために、勾配でも曲半径でも幅員でも相当高度のものでございまして、これを複雑な地形の中に作ることは、まことに困難なこととございまして、不可能ではないでございまして、しかしながらなかなか困難なことで、大へんな経費がかかるかもしれせん。とくにお調べになつて、そういうことが有利であるという結論になりますれば、けつこうと思ひますが、そういう研究をする機会すら与えないような別表の添付ということは不賛成でございまして、削除せられた方がいいと存じます。

○榎桑次郎君 さつき私勘違いをいたしておりました、ちよつと先生と食ひ違ひがあつたように考えますので、もう一回お聞きしたいと思ひますのは、今道路運送法に規定をされております

いわゆる自動車道であります。これは二色あるわけですね。これを営利目的の民間でやる場合と、それからそうでない、国がこれを経営する場合と、二つあるわけでありまして、先生のおつしやるのは、民間の営利目的でやる場合も、あるいは国がこれを経営する場合もひつくるめて不適当である、こういうふうにおつしやるのか、あるいは前者の民間が営利事業としてやる場合には不適当である、こういうふうにおつしやるのか、この点だけ一つお聞きしたいと思ひます。

○金子参考人 それは両者とも不適当であるという考えであります。というのは、あの場合の国でもしてやるといふうな構想でありまして、おそらく国営自動車道でも作る構想であつたのではないと思ひますが、あの法律の精神から申しまして、前段からいへば申し上げておりますように、最高級の国道という觀念からできている法律のようには思ひません。で、あれで扱うことが両者とも不適当であるという考えであります。

○内海委員長 御苦労さまでした。次に日本財政経済研究所会長青木一男君。

○青木参考人 私は当院のほとんど全議員の方によつて提出された国土開発縦貫自動車道建設法案の内容につきましまして、非常にけつこうであるという賛意を表するものであります。実は私はただいま議員であります。私は議員でない前からの問題は研究しておつたのであります。それからたゞいま財団法人日本財政経済研究所というものを作りました。私は会長としていろいろの研究をやっておりますが、そ

の研究題目の一つにこの問題を選んだ。昨年これに対する私の意見を紙上で発表いたしました。この際その要領を申し上げまして、本案に賛成する趣旨を述べたいと思ひます。

この道路計画は、第一道路という言葉がうまく該当するかどうか問題があるわけでありまして、既存の道路の觀念ではないわけとございまして、この計画の目的は大体二つあると私は思ひます。一つは交通量あるいは輸送量の増加に対応する新しい交通態勢を整備するということ。もう一つは、これによつて今まで放任されていた国土を生かしていくというねらいでございまして、この法案の名前におきましては、後者の方に重点が置かれておるのでございまして、私は両方とも大事な目的であると思ひます。

大体今日の日本の産業経済の分布状態といふものは、京浜地区あるいは名古屋地区、阪神地区、北九州といふうなふう非常に重点的に、極度に集中しておるのであります。これもむしろ交通関係が原因でございまして、交通量から申しますと、今度の計画といふものは、こういう重要な産業都市を結ぶ長距離、中距離の輸送に重点を置いておるのである。汽車でいへば急行を一本通そうという考え方ではない。従つてそういう意味からいへば、今申したような数点の大きなところをミスしさえしなければ、一々今の人口密度に応じて通るなどという必要は絶対にないのであります。そういう点から申しまして、もう新しいところを通るといふことは、将来増加する交通量を緩和するといふこの目的

に少しも差しかえなかつたと思ひます。その生命は何と申しましたも国土の開発であります。今まで日本としては八割方山でありまして、その山がほとんど放任されておる。これでは狭くなつた領土に今後増加人口を収容していく場合に非常に無理があるのであります。まして、どうしても新しい計画を立ててこの増加人口を吸収するといふことが、国策の根本になることは当然でございまして、そういう意味におきまして、今まで放任した山地の開拓によつて、山林資源なり鉱物資源なりその他の資源の開発をはかる。あるいは工業も、今まで先ほど申したような地域に集中しておるのを、交通の利便によつて分散するといふ国策を立てること

は、今日最も急務であるのであります。そういう新しい日本の国作りといふうな意義をこの法案が意味する点において、私は非常に意義のあるこの法案を成立して実行したならば、昭和時代のわれわれが将来の子孫に残す最も大きな遺産になるのじやないかとすら私は考えるものでございまして。

私が先ほど申しました財政経済研究所の紙上に発表した意見の一つは、いわゆる弾丸道路が東海道を予定されて計画されている、これは非常に考えものであるといふことに重点を置いて述べたのでございまして、それ一つだけ申し上げました。これだけ増加した人口を養ふには農業増産が必要である。今日まで農業増産といふことは各党を通じて重要政策にうたつてゐるにもかかわらず、新しく開拓する農地より

つづす農地の方が多いといふことすら

あるのでありまして、この貴重な農地をできるだけ保存しなければいけないというのが根本の考えでございます。都会地あるいは肥沃な農地を莫大につぶすということは、食糧政策の見地から避けなければならない問題であるので、私はそういう点に重点を置いて自分の所見を発表しております。そういう意味において日本の背骨であるところの山嶽地帯を貫いて、それに北日本、南日本全部を支線をつないで交通網を完成するということは、何としても新しい日本の今後の国策としてぜひ実行していただきたいという念願から、この法案に賛成するものでございます。

それから私は計画の資金面について若干意見を申し上げておきたいと思っております。これは提案者の提案したところによりまして、東京大阪間の中央道路だけで千三百五十億、もし全国だと六千五百億くらいかかる。これはもちろん大ざっぱな計算でございます。それで世間には、これはとてつもない大きな計画で、実行できないのではないかと、心配する人が少なくないのでございます。私はこの計画を研究するときから、もちろんこの点に考慮を払っておるのでございます。私はこういう数字の問題等とはほとんどにも育った人間でございまして、数字についてはある直感の勘すらも持っておるのでございますが、私はこの問題が数字が大き過ぎてむずかしいと考へたことは一回もございせん。六千五百億を突然出せば大きいという感じがするでございましょうが、二十年で割れば年額大体三百億円でございます。昭和三十年度の予算の参考書

に出ておりますところの財政投資の計画によりまして、地方債の分まで寄せるならば財政投資の総額は三千億をこえておるのでございます。それに比べて三百億という数字は、大して大きな数字ではない。それから経済企画庁で発表された今後の国土開発計画の数字を見ましても、総合開発の構想という数字によりまして、二十八年度から四十年度の資金需要量を見ましても、財政投資だけで七兆二千八百億という数字が計上されておるのであります。年額にいたしまして、これは最低五千六百億に当るのでございませう。そういうふうな日本の今後の総合計画の規模から考へて、年額三百億くらいな程度の資金需要量は、そう大した問題ではございません。今日までいろいろな方面にこういうふうな財政資金あるいは投資が行われております。もちろんこれは時代の推移によつて、内容も変えていく必要もありませう。また今までよりももっと効率的にこれを動かさなければならぬ事情もございませう。あるいは今後国力が伸びて総体もふえていくことの可能性があるのでございます。問題が大き過ぎるのではなく、今後の国家の資金の使用計画においてどこに重点を置くかによつて、たちまちきまる問題でございませう。たとえば今日まで国土開発の重点産業として電源開発が取り上げられておるのであります。この第一次五カ年計画の所要資金量を見ると、これは千八百億、この道路計画の五カ年計画の第一期計画はわずかに年三百億であるというところで、電気計画よりもはるかに数字は小さいのでございます。それから水力電気の発電計画

は、今のまま行きますれば、本年は電源開発公社と公営を合せて四百五十億でございますが、これは四年先になりまして百六十億に減るのであります。が、その減つた分だけをここに持つてきて、この計画は遂行できるというくらい程度の問題であることを、まず皆様に御了承いただきたいのでございます。それで問題は、国会が国策の重点をどこに置くかということによつて、たちまち解決する問題でありまして、日本の国力なり、あるいは今後の貯蓄なり、生産力なりと比べてみて、決して不可能でもないけれども、もちろん無理のある計画でないということを私は申し上げるわけでございます。

それからこの数字が大きいという考へから、これは外債でも起さなければできないのじゃないかという意見が一部にあるのでございます。それで私はこの点についても意見を卒直に申し上げておきたいと思ひます。これから私が申し上げる意見は、今この法案が出て考へついた意見ではございません。一昨年の初め、これは私が議員になる以前のことでありますが、世間では外資導入という問題が非常に大きく扱われて、外資導入がなければ日本経済の再建ができないというふうな意見が、相当多かった。私はその意見を聞いておりまして、これはやもすれば日本人が非常な考え違いをしておる。それで私は専門の見地から――私は実は大蔵省で二十年、国際金融の問題に私の官生活のほとんど全部をつぎ込んでおつた経験者でございませう。それで私は一昨年の始めに、外資導入論の再検討という論文を草しまして、大蔵省の機関誌といわれておる財政という雑誌に投稿いたしました。これが四月号に出ております。これから申し上げるのは、この雑誌で発表した意見のあらましでありまして、今突如としてこの法案が出たから考へついた意見ではないのでございます。

外資導入と申ししてもいろいろありまして、たとえば技術の導入、あるいはパテントの導入に伴つて、外資が入ってくる場合が多々ございませう。これは特殊な意義があつて、私の論ずる範囲外でございまして、これはけつてうであるのであります。それから物が入つてきて、その代金の決済が外債の形で延べ払いされることもあり得る。現に過剩農産物の処理について、それが国内に投資されるということは別問題であります。これはそれ自体に意義があつて、何ら批判する必要はないと考へます。それからもう一つは、外国の資本家が日本の事業が有望であるというので、投資しようという考へがあるり得るのでございます。これはむしろ積極的に向うから考へるべきはじいてみて、日本の事業計画に参加しようという計画でございませう。これも時と場合によつては非常にけつてございませう。日本がそこまで経済や政局が安定するということは、われわれも希望するのでございます。これらはそれぞれの別な意味があります。私がこれから申し上げるのはそういうものではなしに、日本の事業計画に必要な資金を外国から借りてくる、そういう資金の調達方法としての外資調達方法としてでございます。この資金調達方法としての外資の問題は、結論から申しますと、これは為替関係に必要な場合、初めて合理的根拠を見出すもので

ございませう。わが国の歴史から考へても、日露戦争当時の外債というのは、軍艦や兵器その他の軍需品を買うために、どうしても外資が要するという為替関係の必要から起きておるのであります。それから関東大震災の復興外債でございませう。これは復興に必要な資材を輸入するために、どうしても為替関係が逼迫してきただけで、外債の計画を立てたのでございませう。これが大体外債というものの本来の必要の原因であると思ひます。ただ少し違つておるのは、日本の電力会社等が外債を起したことがございませう。これは直接にはその資金の条件の問題でございませう。たとえば国内において長期低利の社債を起すことができないというので、外債を計画したのでございませう。ただしその際においても、政府がこれを認可する場合に、やはり為替関係において必要があるという見通しがないと認可いたしておりませう。そういうふうな日本の過去の経験から見ましても、国際収支の関係あるいは為替関係の必要がない場合に、外債を募集するということは、その理論的根拠を欠くものでございませう。

さて現在の日本の為替状況はどうかという、もちろんまだ日本の国際収支の状況は安定しておりませう。永続性のないような貿易外収入によつて維持されておるといふ日本の国際収支は、健全ではございませう。しかしながら何と申しまして、まだ昨年の輸出の好況その他からして、ただいまでは十二億ドルの外貨を持つておるといふ現状でございませう。こういう場合において、一体何の目的でこれ以上の外貨を外債募集によつてふやす必要があるか

ございませう。わが国の歴史から考へても、日露戦争当時の外債というのは、軍艦や兵器その他の軍需品を買うために、どうしても外資が要するという為替関係の必要から起きておるのであります。それから関東大震災の復興外債でございませう。これは復興に必要な資材を輸入するために、どうしても為替関係が逼迫してきただけで、外債の計画を立てたのでございませう。これが大体外債というものの本来の必要の原因であると思ひます。ただ少し違つておるのは、日本の電力会社等が外債を起したことがございませう。これは直接にはその資金の条件の問題でございませう。たとえば国内において長期低利の社債を起すことができないというので、外債を計画したのでございませう。ただしその際においても、政府がこれを認可する場合に、やはり為替関係において必要があるという見通しがないと認可いたしておりませう。そういうふうな日本の過去の経験から見ましても、国際収支の関係あるいは為替関係の必要がない場合に、外債を募集するということは、その理論的根拠を欠くものでございませう。

という問題があるのでございますが、私は今のところ、そういう必要がないという考え方でございます。人によりましては、日本の国際収支の状況は安定しておらぬ、将来困ることがあるかもしれない、あるいは輸入超過になるかもしれない、金を借りておくのだというような考え方で、もし外債を募集するならば、これも私は見当違いだと思ひます。やはり国際収支のしりというものは、正常な貿易によつて合せるのが当然でありまして、借金で国際収支のしりを合せるということは、これは非常な不健全な考え方でございす。ちやうど個人でいへば、自分の収入よりもよけい消費をしたために、借金をして生活程度を高めるといふような考え方と同じでありまして、これは健全なる考え方ではございせん。またそういう事情ならば、外国から金を借りなければ国際収支のバランスがとれないといふような国に、外国は金を貸すはずがございせん。それからもう一つ外債の問題で考えなければいけないことは、そのときは借りれば、国際収支の上、為替関係には都合がいいのでありますが、期限が来れば元利払いをしなければならぬ。そういう意味においては、長く国際収支といふものにマイナスになるのでございす。これはただ金をもたらした場合は違ふことは申し上げるまでもありません。ことに事業会社として、あるいは会社でなくとも、事業計画の上に外資を入れるといふことは、外資であれば、これはアメリカから借りるドルの債務になるのでございまして、原則として門の債務ではありせん。そうすると、事業計画そのものよりも、将来の為替価値

の変動によつて、会社の経営が非常に苦況に立つとも考えられるのでありまして、そういう意味からも、外債という問題は非常に考慮を要する問題でございす。

その次に、日本の金融政策、通貨政策の上から見て、一休外債といふものはどういふ関係を持つかといふことが、非常に重要な問題になるのでございす。金融政策から申しますと、先ほど申した通り日本の戦前の電力外債というものは、国内においても長期低利の社債を起すことができないといふために、発行したものでございす。

しかし今日では日本のこのいふ国家事業は、政府の恩のかかった財政投融資によつてまかなわれるといふ先例ができ、今後においてもおそらくその道をとるでありましよう。そういう場合には、期限の問題にいたしまして、金利の問題にいたしまして、国会の意思によつてどうにでもきまるのでございまして、この点からも外債を仰ぐといふようなことは必要ないのでございす。また今日日本で行われておるうちに、場合によつては非常な低利な国家資金も出ております。私は外国から金を借りる場合には、原則としてそういう低い金で借りることすら困難ではないかと考えております。それから国内の通貨政策との関係を考へてみた。もしこの事業が財政投融資でまかなわれるとする場合に、財政資金が健全財政下にまかなわれるならば、これは決してインフレーションにはなりません。歳出予算の一項目として税金で払われるわけにございすから、インフレーションにはなりせん。それから金融債その他でまかなわれる場合に

おきまして、これは国民貯蓄の利用によつて行われる場合には、これまたインフレーションになりせん。貯蓄の活用にとどまるのでございす。ただそういう場合に新たに国債を日本銀行引き受けによつて発行する、いわゆる一種の赤字公債で公債を出してその金をこへつぎ込むとか、あるいは金融債にいたしまして、しりを日本銀行へ持つていつてめんどろを見てもらふといふような、そういう形でこれが融資される場合には、初めてインフレーションの原因になるのでございす。ところが外債を起してこの事業資金に充てます場合には、例外なく一応インフレーションを起すのでございす。外債を起すと国内の景気がよくなるというやうな一般現象をいふのは、その現象をいふのでありす。何となれば、たとへば公社なり会社なり、道路の建設資金を外債で調達したという場合には、その外国で借りた外貨といふものは向うへ預けておいて、そうしてその外貨を固なり日本銀行なり為替銀行に充て、そのかわり金たる円を国内で労賃に支払いあるいは材料の購入に使う、国内にばらまくだるります。従つてこれは明らかに例外なり通貨の増殖の原因となるのでありす。ただ普通の赤字財政等による通貨の増殖と違ふ一点は、この日本で散布した円資金の裏づけが、外国に外貨としてあるという点にあるのでありす。しかしこれ自体は直接には国内の通貨には、裏づけがあらうとなかろうと影響ありません。ただ影響あるといひますれば、その外貨で物資を購入して日本へ輸入して、その物資を国民に売りつけてその資金を吸い上げて、

初めていふゆる通貨増殖の原因を除去することができるといふ、その潜在力を持つていふ点において違ふのでありす。ところが今日一体そういうことを目当てとして何をよけい輸入することができるか、またそれが国策として適當かどうかといふ大きな問題があるものでありす。今日食糧にいたしまして、これ以上無限に外国から食糧を輸入することは幾多の困難があるといふことは、皆様御承知の通りであります。砂糖にいたしまして、もう百万トンの計画があれば、これ以上輸入する余地はありますまい。それからその次の生活必需品である繊維製品等についても、どんどんふえて困つていふという状態でありす。鉄はどうでございすか。鉄も国内ではもう消化し切れずに、輸出の方面に極度にふやけようとしておるのでございす。そういう場合に一体何を輸入して、国内の通貨を吸収しようとするのでございまして、これは一歩退れば、ぜいたく品、浪費の原因を作るといふことにはすぎないのでございまして、むしろこれは非常に警戒を要する問題でございす。あるいは機械でも入れればよいやうなこともありますが、これども、これもやはり輸出産業に関連する産業に必要な機械でなければ、ただ国内の水準を高めるということに終るのでございす。機械にいたしまして、国内では相当機械ができるのでございまして、それをわざわざ外貨があるからといって、外貨活用の名において、日本でできる機械などを輸入することは、国産奨励、産業振興の本旨に基きません。これは非常にむづかしいのでありす。

そういうふうな為替関係から見、金融関係あるいは通貨政策の見地から見ても、これは非常に考慮を要する問題である。外資さえ入れれば簡単にできるといふやうなものではないと私は考へておるのでございす。いゝんや先ほど申した通り、為替資金が要る場合には外債の理由がある。ところが今度の道路計画を見まして、年額三百億にいたしまして、この資金の三割は労賃として国内に落ちるのでございす。あとは物件費でございす。そのうちおもなる材料といたしましては鉄が二十五年全部で百二十万トン、それから木材が四百万トン、セメントが六百万トンといふ参考資料を与えられておるのでございす。が、外国からの輸入といふものは、鉄の原料だけである。年額六百万トンの鉄の需要でございす。これは原料としてならばこの半分、三百万トン程度で、問題にならぬ。これがために外貨を入れるといふ理由は全然ないのでございす。そういうふうな考えますと、やはり国内で円で済ませる金を外貨を借りるなどといふことを考えず、お互いの貯蓄によつてこれだけの事業を子孫に残すために、暫々として働いてかせぎ出すといふ方針がよろしいのでございす。これは先ほど申した通り、わが国の国力、また貯蓄力の傾向から見て何でもないことだといふことを重ねて申し上げまして、皆様の御計画に賛意を表し、ぜひすみやかにこの法案を通して、国民に前途の希望を与えていただくといふことを申し上げまして、私の意見を終ります。

○内海委員長 大和運輸株式会社社長

小倉康臣参考人の御意見を願ひたいします。

○小倉参考人 私は一民間人でございまして、単に大和運輸株式会社の自動車運送を三十六年経営しております。現在まだ社長の職にございまして、自動車利用といふことにつきましては長年の経験がございまして、かような道路利用の面につきましても寄る全国の業者が集まりまして、そうしていかにもっと高度の運送の経済をとり得るかといふことに對して、非常に研究しつゝあるものでございまして、たまたま今回この法案が超党派的にここに提案されたといふことは、まことに私たちに長い経験の上から見まして、国のために非常にこれはプラスになることなのではないかと、喜びにたえないのでございまして、しかし先刻金子参考人の仰せになりました、第三条を削除したらということは、私はその削除なさる御意見はあえて批判はいたしません、自分としてはこの第三条を削除しましたならば、全くこの法案は何のために作られたのだといふことの疑いを持つものでございまして、この自動車の高速道路というものがあからこそ、この法案の存在の意義があるのだと思ひますから、この三条はかなることがあるけれども、われわれはぜひともこの中から削除されないように願ひてやまないでございまして、

ただいま青木参考人から財政面を伺いました、まことに心強く感じたのでございまして、私は財政面とかあるいは建設方面の技術面については、何ら経験も知識もございせんが、運輸の利用の建前から一応申し上げるのでございまして、ただいまの自動車は御承

知のごとく、トラックでありまして、大体スピードは六十キロが標準になつておるのでございまして、しかるに現在自動車の形はだんだん大きくなりまして、昔は自動車は馬力、手車と同じような利用価値にしか社会から見られておらなかったものでございまして、今日では飛躍しまして、鉄道と両方見合せた、いわゆる中等の運輸機関、こういうふうになつておりますので、大運輸機関とは申しませんが、そういうふうな建前で、長距離をねらつて運送事業者はみなこれを行なつておるのでございまして、旧来の小型自動車の貸し切り運送なるものは、トラック運送事業としてはその一端にしかすぎないことになつたのであります。それでたゞいまも同業におきまして、われわれにおきましても行なつておるのは、大体東京―仙台間の四百キロ、それから東京―大阪間の五百四、五十キロでございまして、これが大体目標になつて、大型自動車の利用をしておるわけなのでございまして、この全体の運行の平均スピードはどのくらいかと申しますと、二十二、三十キロ平均にしかなく、一時間に大体二十五キロといふものを経営の標準にしております。でありますから運輸機関が四十キロの速度を持つておる運輸機関が四十キロ、五十キロといふ平均の速度を保ち得ないという事情は、多少途中で停車の時間もございまして、大体において道路の狭隘と交通の複雑化が自動車のスピードを狭めておるのだといふことになるわけなのでございまして、御承知のことと思ひますのでございまして、米国のハドソン河の下あたりなどを通して、むしろ最低速度を抑えて

おるといふような事情は、おいでになつた方はよく御存じだらうと存じ上げますが、この都市における交通事故防止の見地から、速度制限をすることとは別の見方としてやむを得ないものでございまして、都市と都市の間を結ぶところのほんとうに自動車の性能を生かす場合に、速度がそれほど利用できないといふことになりまして、これはこれが大へな経済面において支障を来たすものでございまして、かりに一日にすべての用を果せるものが二日間になるといふことになりまして、ば、ちやうど性能の二分の一しか果せないといふことになるわけなのでございまして、最近におきましては東京―大阪間の鉄道は非常に改善されました、いわゆる業者がワキ列車と申しております、小荷物運搬列車でございまして、これへ夜分積みまして、大体翌日の朝大阪へ着き、そうして配達しておりますので、大体十七、八時間から二十時間以内には需要家の手に移つておるのでございまして、その前後の取扱ひ、またトラックがまたやはり二十時間から二十二、三時間で、現在業者として一般の需要家から委託を受けまして、そうして運送をしておるというふうな状況なのでございまして、何といつてもただいまの東海道は御承知のごとく自動車は走らして事故をなくする、まづもつてどうして事故をなくするかといふことの方に専念する、これは運輸手の言葉を借りて言うわけでございまして、自動車の使命の達成になつていく、自動車の使命の達成になつていく、この面から見れば自動車を産業的に価値を高めるといふことにつきまして

は、ただいまのような事情ではとうてい産業の開発に自動車が万全の備えをなすといふことはなし得ないと思つておりまして、今回この縦貫道路ができていふことにつきましては、われわれ業者の中では非常にこれは期待しておるのでございまして、ことに先刻御説もありましたが、これはちやうど日本の本土の中心を走るものでございまして、両方に肋骨道路があれば、物資の交流が非常に便利であらうといふお話でございまして、まさに私たちは経験の上から、西日本と東日本をつなぐところの自動車による物資の交流といふものは、まことに不便をきわめておるのでございまして、この点何とか開発の道がなかるるか、こういうふうに考へておりますが、一応はこの縦貫道路ができますれば、肋骨的のこのローカル線は当然できるものでございまして、国土は縦横にあげて物質の交流については一段とその効果を現わすものではなかるかと思ひますのであります。

しかも地下資源の開発といふことは、これはわれわれの関係したことではないのであります、この地下資源の開発以外には、地上の産業物資を横に流すといふことが最も必要なものではなかるかと思つております。実は私は昨年の春にジュネーブで労働會議がございまして、あちらに派遣を命ぜられ、帰りにドイツ、フランス、英國、米國を回りまして、運輸といふものを中心に各方面の方々にお目にかかりまして、いろいろの意見の交換をして参つたのであります、結論はやはり運輸には道路がなくてはだめだ、お前の国の道路はどういう状態かといつて、運輸自動車の形態を開かれるよりは、まづもつて道路の状態を開かれたといふことについて、私は非常に日本の現在の道路に對して考へざるを得ないといふふうに感じて参つたのであります。当時ドイツは平和協約が完全に行われておらなかつたのでございまして、けれども、フランス、ドイツ、デューセルドルフ、ハンブルグ方面の道路は非常に完成されておりました、日々の物資の取引は、すこぶる簡便に行われておつたのであります。スピードの時代は取引を非常に速めるといふことは論を待たないことであります。飛行機のスピードはだんだんと超スピードになりまして、私が参りましたDC6の速度は一時間四百キロでありまして、なお聞くとところによりまして、たゞいまはまた四百五十キロくらい出るDC7ができたといふことを見ましても、これは空中の問題でありまして、私たちは地上の運輸業としては、物資の交流に對してはもつともと速度的に考へなければ、われわれの使命は達成できないのだといふことを感ずるわけでありまして、かような建前から今回のこの案に對しては、ほんとうに私たち一日も早くこれが成立することを望んでおるものであります。またこれの具体的な措置も、追つて近いうちにあるべきではないかと考へております。

もう一つ申し上げますと、この道路を有料にしたらどうか、無料はどうかといふ説がございまして、業者としてたてえられるところの負担は、あえて惜しむにあらざらぬと思ひます。これができますれば、ガソリンなり重油の経済もはかられます。また労務管理上非常に便宜も与えられます。また時間も

非常に速くなりますれば、労働の上にもそれだけのセーブをされるようなわけでございますから、こういう点から見まして、この道路ができれば、国土全体の産業の開発から申しまして、われわれ業界もまたひいてその恩沢に浴することになるわけでございます。なおこれに関連しまして、たゞいままで国内においても四大自動車会社がディーゼル・エンジンを作りつつありますが、ガソリン豊かなアメリカは別問題といたしまして、ドイツにおきまして、英国におきまして、ディーゼル・エンジンは非常に研究されております。私はディーゼル・エンジンにつきましてもドイツの各方面を見て参ったのですが、日本のディーゼル・エンジンのたゞいまの性能は、あえて外国製品にまさるといっても劣るものでないという感じを持って喜んで帰って参ったのであります。しかもその使用の油は重油でございますから、量においても非常に経済であるし、また原価においても非常に安うございす。それからまた積載量も非常に効率が高まりまして、従いまして道路が開発されれば、一段と自動車方面の改善がはかられるのではないかと。これもひいてやはり産業開発の一端に間接ながらなるのではないかと考えておるのでございす。かようなわけで私たちが今度のこの問題につきましては、まず産業の開発なんだ、第二には観光日光本として幾分でも外貨をとるべく、一つの仕事にもなるのだ、また大きくは国家国防の立場からも、これだけの大きなものがあるべきではなからうか、こういうふうな考えまして、国家の若返り法の一つとしてこれはあるべきで

はなからうか、こういうふうな考えでおるのでございす。

法律関係につきましては、あえて現在の道路法などを私たちは業者の立場から考へてはおりません。当然これにふさわしいところの法律もでき、あるいはまた現在のわれわれの所管官庁は運輸省でありますけれども、日ごろ私たちの唱へておるところの交通省でございますが、交通省の設置でもしなくちゃなるまいか、こういうふうにも考へております。これはどうも関係官庁には多少まずいことがあるかもしれせんが、私たちの希望はどこまでもそのあるべきではないか、これは一国民の立場から申しまして考へておるのでございす。なお道路の維持、管理その他につきましては、何かの機関がございすれば、私たちあげてまた建設省方面と御相談をいたしますが、この道路は、先刻青木参考人からもお話のごとく、観念的ではございすますが、結局これは国家の消費でなく、国家の建設であるのだ、しかも産業のプラスであるのだということを考へる場合、一日も早くこの法案の通過を望んでやまないのでございす。簡単にございすが一、言所見を申し述べた次第であります。

○内海委員長 青木、小倉両参考人より長時間にわたりまして本問題に対する参考意見の開陳がありました。これより委員各位の質疑に移りたいと存じます。質疑はありますか。――実はこの法案は御承知の通り衆議院議員四百二十九名の提案になっておるものでありまして、たゞいまの青木先生の内外における財政経済及び資金の操作等について最も広く、深い御意見の開陳があり、さらにまたわれわれの計画しておるところの国土開発の縦貫道路の建設に對しましては、力強い御意見の発表があったのでございすから、もちろん質疑はあるはずがないと私も信じておつたのでございす。さらにまた小倉さんは業者の立場より、広く内外をよく踏査してこられまして、日本の実情に照らしての意見の開陳等、まことに貴重な御意見でございす。それで御両者に対してございす。つ申し上げます。

本日は非常に炎暑の折柄、長い御時間にあたりまして深く、広い御意見の開陳を承りまして、まことにありがとうございす。委員会を代表して御礼を申し上げます。

それでは本日の参考人よりの意見聴取は、この程度をもって終ります。

○内海委員長 引き続き議題が一つありますから、委員諸君にお諮りいたします。建築士法の一部を改正する法律案を議題といたします。まず提出者より提案理由の説明を聴取いたします。田中一君。

建築士法の一部を改正する法律案
建築士法の一部を改正する法律案
建築士法（昭和二十五年法律第二百二号）の一部を次のように改正する。

目次中「第三十七条」を「第三十八条」に改める。

第八条第二号中「建築物の建築に關し罪を犯し」を「この法律の規定に違反して、又は建築物の建築に關し罪を犯して」に改める。

第二十三条を次のように改める。

（登録）

第二十三条 他人の求に應じ報酬を得て、設計、工事監理、建築工事契約に關する事務、建築工事の指導監督、建築物に關する調査若しくは鑑定又は建築に關する法令若しくは条例に基く手続の代理（以下「設計等」という。）を行うことを業としようとする一級建築士又は二級建築士は、一級建築士事務所又は二級建築士事務所を定めて、その建築士事務所について、この法律の定めるところにより、登録を受けなければならない。一級建築士又は二級建築士を使用して、他人の求に應じ報酬を得て、設計等を行うことを業としようとする者についても、同様とする。

2 前項の登録は、三年間有効とする。

3 第一項の登録の有効期間の満了後、引き続き、他人の求に應じ報酬を得て、設計等を行うことを業としようとする者は、その建築士事務所について更新の登録を受けなければならない。

第二十三条の次に次の八条を加える。

（登録の申請）

第二十三条の二 前条第一項又は第三項の規定により建築士事務所について登録を受けようとする者（以下「登録申請者」という。）は、左に掲げる事項を記載した登録申請書をその建築士事務所の所在地を管轄する都道府県知事に提出しなければならない。

一 建築士事務所の名称及び所在

地

二 一級建築士事務所又は二級建築士事務所の別

三 登録申請者が個人である場合はその氏名、法人である場合はその名称及び役員（業務を執行する社員、取締役又はこれらに準ずる者をいう。以下同じ。）の氏名

四 建築士事務所を管理する建築士の氏名及びその者の一級建築士又は二級建築士の別

五 前各号に掲げるものの外、建設省令で定める事項

2 登録申請者は、政令の定めるところにより、登録手数料を都道府県に納入しなければならない。

（登録の実施）

第二十三条の三 都道府県知事は、前条第一項の規定による登録の申請があつた場合においては、次条の規定により登録を拒否する場合を除く外、遅滞なく、前条第一項各号に掲げる事項並びに登録年月日及び登録番号を一級建築士事務所登録簿（以下「登録簿」という。）に登録しなければならない。

2 都道府県知事は、前項の規定による登録をした場合においては、直ちにその旨を当該登録申請者に通知しなければならない。

（登録の拒否）

第二十三条の四 都道府県知事は、登録申請者が左の各号の一に該当する場合又は登録申請書に重要な事項についての虚偽の記載があり、若しくは重要な事実の記載が欠けている場合においては、その

- 登録を拒否しなければならない。
- 一 破産者で復権を得ない者
- 二 第二十六条第一項又は第二項の規定により建築士事務所について登録を取り消され、その取消の日から二年を経過しない者（法人である場合においては、取消の日において役員であつた者を含む。）
- 三 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者でその法定代理人が第一号又は前号に該当するもの
- 四 法人でその役員のうち第一号又は第二号に該当する者のあるもの
- 五 建築士事務所について第二十四条の要件を欠く者
- 2 都道府県知事は、登録申請者が左の各号の一に該当する場合は、その登録を拒否することができる。
- 一 第七条第三号又は第八条各号の一に該当する者
- 二 第二十六条第二項の規定により建築士事務所について閉鎖の命令を受け、その期間が満了しない者（法人である場合においては、命令のあつた日において役員であつた者を含む。）
- 三 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者でその法定代理人が第一号又は前号に該当するもの
- 四 法人でその役員のうち第一号又は第二号に該当する者のあるもの
- 3 都道府県知事は、前二項の規定により登録を拒否した場合においては、遅滞なく、その理由を記載した文書をもつて、その旨を当該登録申請者に通知しなければならない。
- （変更の届出）
- 第二十三条の五 第二十三条の第三項の規定により建築士事務所について登録を受けた者（以下「建築士事務所の開設者」という。）は、第二十三条の二第一項第一号又は第三号から第五号までに掲げる事項について変更があつたときは、二週間以内に、その旨を当該都道府県知事に届け出なければならない。
- 2 第二十三条の三第一項及び前条の規定は、前項の規定による変更の届出があつた場合に準用する。
- （廃業等の届出）
- 第二十三条の六 建築士事務所の開設者が左の各号の一に該当することとなつた場合においては、当該各号に掲げる者は、三十日以内に、その旨を当該都道府県知事に届け出なければならない。
- 一 建築士事務所の開設者がその登録を受けた建築士事務所に係る業務を廃止したときは、建築士事務所の開設者であつた者
- 二 建築士事務所の開設者が死亡したときは、その相続人
- 三 建築士事務所の開設者が破産したときは、その破産管財人
- 四 法人が合併により解散したときは、その役員であつた者
- 五 法人が破産又は合併以外の事由により解散したときは、その清算人
- （登録の抹消）
- 第二十三条の七 都道府県知事は、左の各号に掲げる場合においては、登録簿につき、当該建築士事務所に係る登録を抹消しなければならない。
- 一 前条の規定による届出があつたとき。
- 二 登録の有効期間の満了の際更新の登録の申請がなかつたとき。
- 三 第二十六条第一項又は第二項の規定により登録を取り消したとき。
- 2 第二十三条の三第二項の規定は、前項の規定により登録を抹消した場合に準用する。
- （登録簿の閲覧）
- 第二十三条の八 都道府県知事は、登録簿を一般の閲覧に供しなければならない。
- （無登録業務の禁止）
- 第二十三条の九 建築士は、第二十三条の三第一項の規定による登録を受けないで、業として他人の求に応じ報酬を得て、設計等を行つてはならない。
- 2 何人も、第二十三条の三第一項の規定による登録を受けないで、建築士を使用して、業として他人の求に応じ報酬を得て、設計等を行つてはならない。
- 第二十四条の次に次の二条を加える。
- （図書の保存）
- 第二十四条の二 建築士事務所の開設者は、建設省令で定める業務に關する図書を保存しなければならない。
- （標識の掲示）
- 第二十四条の三 建築士事務所の開設者は、その建築士事務所において、公衆の見易い場所に建設省令で定める標識を掲げなければならない。
- 第二十六条を次のように改める。
- （登録の取消又は建築士事務所の閉鎖）
- 第二十六条 都道府県知事は、建築士事務所の開設者が左の各号の一に該当する場合においては、当該建築士事務所の登録を取り消さなければならない。
- 一 虚偽又は不正の事実に基づいて第二十三条の三第一項の規定による登録を受けたとき。
- 二 第二十三条の四第一項各号の一に該当するに至つたとき。
- 三 第二十三条の六の規定による届出があつて同条各号の一に該当する事実が判明したとき。
- 2 都道府県知事は、左の各号の一に該当する事実がある場合においては、一年以内の期間を定めて当該建築士事務所の閉鎖を命じ、又は当該建築士事務所の登録を取り消すことができる。
- 一 建築士事務所の開設者が第二十三条の四第二項第一号、第三号（同号に規定する法定代理人が同項第二号に該当する場合を除く。）又は第四号（同号に規定する法人の役員が同項第二号に該当する場合を除く。）に該当するに至つたとき。
- 二 建築士事務所の開設者が第二十三条の五第一項の規定による変更の届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき。
- 三 建築士事務所の開設者が第二十四条の二又は第二十四条の三の規定に違反したとき。
- 四 建築士事務所を管理する建築士が第十条第一項の規定により戒告以外の懲戒の処分を受けたとき。
- 五 建築士事務所に属する建築士が、その属する建築士事務所の業として行つた行為により、第十条第一項の規定により戒告以外の懲戒の処分を受けたとき。
- 六 建築士事務所を管理する二級建築士が、第三条の規定に違反して、建築物の設計又は工事監理をしたとき。
- 七 建築士事務所に属する二級建築士が、その属する建築士事務所の業として、第三条の規定に違反して、建築物の設計又は工事監理をしたとき。
- 八 建築士事務所に属する者で建築士でないものが、その属する建築士事務所の業として、第三条又は第三条の二の規定に違反して、建築物の設計又は工事監理をしたとき。
- 九 建築士事務所の開設者又は建築士事務所を管理する建築士がこの法律の規定に基く都道府県知事の処分違反したとき。
- 十 前各号に掲げるものの外、建築士事務所の開設者がその業務に關し著しく不正な行為をしたとき。
- 3 第十条第二項から第四項までの規定は、都道府県知事が第一項又は前項の規定による処分をする場合に準用する。この場合において、同条第二項中「当該一級建築

士又は二級建築士」とあるのは「当該建築士事務所の開設者」と読み替へるものとする。

第二十六條の二を次のように改める。

(報告及び検査)

第二十六條の二 都道府県知事は、この法律の施行に関し必要があると認めるときは、建築士事務所の開設者若しくは建築士事務所を管理する建築士に対し、必要な報告を求め、又は当該職員をして建築士事務所に入り、図書その他の物件を検査させることができる。

2 当該職員は、前項の規定により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、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならぬ。

第二十七條を次のように改める。

(省令への委任)

第二十七條 この章に規定するものの外、建築士事務所の登録に関し必要な事項は、建設省令で定める。

第三十五條第四号の次に次の二号を加える。

四の二 虚偽又は不正の事実に基づいて第二十三條の三第一項の規定による登録を受けた者

四の三 第二十三條の九第一項又は第二項の規定に違反した者

第三十五條第六号を次のように改める。

六 第二十六條第二項の規定による建築士事務所の閉鎖命令に違反した者

第三十六條中第二号を第四号と

し、第一号の次に次の二号を加える。

二 第二十三條の五第一項の規定による変更の届出をせず、又は虚偽の届出をした者

三 第二十六條の二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立入若しくは検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

第三十七條を次のように改める。

第三十七條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二條の違反行為をしたときは、その行為者を罰する外、その法人又は人に対しても各本條の罰金刑を科する。

第三十七條の次に次の一条を加える。

第三十八條 第二十三條の六、第二十四條の二又は第二十四條の三の規定に違反した者は、五千円以下の過料に処する。

附則

1 この法律は、公布の日から起算して六箇月をこえない期間内において政令で定める日から施行する。

2 この法律施行の際現に改正前の建築士法第二十三條第一項の規定による届出をして一般建築士事務所又は二級建築士事務所を開設している者は、改正後の同法の規定の適用については、この法律施行の日から六十日間を限り、改正後の同法第二十三條の三第一項の規定によりその建築士事務所につい

て登録を受けた者とみなす。その者が、当該期間内に改正後の同法第二十三條の二第一項の規定によりその建築士事務所について登録の申請をした場合において当該期間を経過したときは、その申請に対する処分のある日まで、また同様とする。

3 この法律施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

○田中参議院議員 たいま議題となりました建築士法の一部を改正する法律案について、發議者の一人として、その提案の理由並びに内容の概略について御説明いたします。

建築士法は国民の生命、財産に至大の關係を有する建築物の災害等に対する安全性を確保し、質の向上をはかるため、昭和二十五年第七国会において制定されたものであります。同法は建築物の設計、工事監理等を行う建築技師の資格を定め、その業務の適正をはかることを内容としておりますが、五年間の法施行の実績にかんがみ、建築士事務所業務に関する規定を整備するため、今回の改正を必要とするに至った次第であります。

改正の内容について申し上げますと、第一点といたしましては、建築士事務所開設について、都道府県知事に対する従来の届出を登録に改め、登録の有効期間を三年とし、引き続いて業を営む者については更新登録を行うこととしたこととあります。

これは登録を行うことにより不良建築士事務所を掃蕩して、建築士の社会的信用の確保をはかるためであります。

第二点といたしましては、従来建築士事務所が届出を必要とする場合は、業として設計または工事監理を行うことに限られておりましたものを、建築士法上建築士の業務とされているその他の業務、すなわち建築工事契約、建築工事の指導監督、建築物の調査鑑定、建築に関する法令に基づく手続の代理の業務を加えまして、建築士事務所業務上の責任の明確化をはかったこととあります。

次に第三点といたしましては、建築士事務所の登録制の実施に伴い、登録の申請手続、登録の拒否の場合、登録簿の公開閲覧、設計図等関係図書の保存、標識の掲示、登録の取り消し、抹消の場合、報告検査等についての規定を、他の登録制度の例にならうて設け、業務の適正化をはかったのであります。

最後に第四点といたしましては、法施行の際現に都道府県知事に対して事務所の届出をして居る者について所要の経過措置を定め、実施上の円滑を期したことであります。

以上が改正法律案の内容の概要であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを切望する次第であります。

○内海委員長 本案に関する質疑は次会に譲りまして、本日はこれにて散会いたします。

午後零時十八分散会

第三十号中正誤

頁 段 行 誤 正

二頁別表中 「主たる経 過地」の欄

三二 郡 静岡 静岡県安部 郡 静岡県安倍

末四 池田市附近 郡 徳島県三好 近 池田町附

昭和三十年七月二十九日印刷

昭和三十年七月三十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局