

建設委員會議録第三十六号

昭和三十年七月二十五日(月曜日)

午前十一時二十二分開議

出席委員

委員長 内海 安吉君

理事 森野 豊平君

理事 瀬戸山 三男君

理事 伊東 隆治君

理事 廣瀬 正雄君

理事 有馬 輝武君

理事 安平 鹿一君

理事 日野 吉夫君

理事 前田榮之助君

出席國務大臣

建設大臣 竹山祐太郎君

建設技官(道路局長) 富樫 凱一君

委員外の出席者

議員 牧野 良三君

議員 松浦周太郎君

議員 小澤佐重喜君

議員 木村 俊夫君

議員 楠 兼次郎君

議員 竹谷源太郎君

建設技官(道路局長) 佐藤 寛政君

専門員 西畑 正倫君

専門員 田中 義一君

七月二十五日

委員竹谷源太郎君辞任につき、その補欠として日野吉夫君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

国土開發實自動車道建設法案(阿左美廣治君外四百二十九名提出、衆法第二十六号)

○内海委員長 これより會議を開きます。

国土開發實自動車道建設法案を議題といたします。これより本案につきまして質疑を行います。通告がありますので、順次これを許します。廣瀬正雄君。

○廣瀬委員 二、三お尋ねしたいと思ひます。この自動車道を建設するにつきまする目的は、第一条に書いてありますようにありますが、この一条を讀みましても、重点がどこにあるのやら、どういう目的で特にかような専用の自動車道を作るのやら、それらのことがはっきりわからないのであります。開発のための道路であるか、あるいは現在の交通難を救済するための専用の道路であるかということにつきまして、御説明をいただきたいと思ひます。

〔委員長退席、瀬戸山委員長代理着席〕

○竹谷源太郎君 第一条のこの法律の目的がどうも不明であるという御質問でございますが、それは無いと思ひます。持っております。この法律は二つの目的を掲げておられます。一つは、日本の四割にも上る土地資源が未開発になつておる。これを普遍的に開発いたしまして、日本經濟の自立を促進し、また完全雇用、そして經濟の發展をはかる

うとするこの国土開發の目的と、あわせて、もはや東京、神戸、大阪等の交通は飽和状態になつておられて、鉄道を複々線にするなり、あるいは東海道、第二国道も作らなければならぬ、建設省においても自動車専用東海道、丸道路の必要をもうすでに七年前から痛感せられて、その設計計画もなされておるというやうなわけでございまして、この一つの交通幹線自動車道によりまして、東京―大阪間の飽和状態に達しております交通の需要を満し、すとともに、しかもそれはむしろ短距離で便利に連絡できますと同時に、未開発の中部地帯の資源を開発し、そして人口の都市集中を分散させるなり、あるいはその地方における資源の開発、そして農業並びに工業の伸張をはかるというものであります。目的はきわめて明確であると考えて次第でございます。

○廣瀬委員 ただいま御説明をいただいたのでありますが、第一の国土開發というねらいにつきまして、この法案に予定いたしております地域を通過いたしまして、どれだけの經濟効果があるかということにつきまして御説明をいただきたいと思ひます。

○三宅委員 ただいまの廣瀬さんの御質問であります。数字等につきましても用意いたしておりますから、これは必要がございませう。竹谷君からでもやつていただきますが、要するところ私はこう思ひます。この間も参考人に対する質問で私の点を強調いたした

たのでありますが、要するに日本におきましては、平野地帯にだけ人口も集中しておるし、都市も集中しておるし、産業も集中しているという状態であり、實際において国土の二割くらいしか開発されていない。それとともに、国が非常に細長いために、たとえ宮崎県にも適用されることであっても、鹿児島、有馬君などが言つておられます通り、汽車がだんだん遠のくに従ひまして、距離が遠いというだけでなく、産業構成も後進性を持つ。これが大阪―広島間の時間で鹿児島まで通れるということになり、また北の方で言うならば、東京―福島間の時間で青森まで行けるということになります。青森、青森の酪農も、乳が一日で東京に持つて来られることになりまして、非常に經濟開發が行われる。同時に赤石山系などにおいて道路がないために、ほとんど風倒木になつて腐朽しております。その森林資源も使えるようになり、さらにまた高いところによって洪水等も防げる。ダム開發の經費も非常に安くなる。海岸地帯におきましては、潮風のために精密工業ができな。ほんのこの精密工業は山地へ持つて行かなければできない。戦争中疎開いたしましたのは、信州等の例を見ましても精密工業だけである。こういうやうな關係からいいますと、農業、林業、それからその土地における石灰等を利用いたします工業、あらゆる面におきまし

て、これを通しますることによつて國がまるくなり、表日本と裏日本の連絡がつくのであります。私は政治家的な感覺から考えましても、非常に大きな經濟資源の開発になると思ひます。多目的ダムということがいわれておりますように、ダム一つを作りましますと、それオンリーに考えますれば建設費も高くつくのであつて、総合的な開發という見地をいくことが經濟効果も發揮できるという議論が、すなわち単目的なダムを多目的なダムに持つてきたと同じ意味でもつて、非常に大きな經濟効果を予見得ると思ひます。資料で差し上げておられます。資料で差し上げておられますから、ご意見を、楠君から一つ御説明いたします。

○楠兼次郎君 参考資料としてお手元に差し上げてある中、今日まで民間あるいは各省において調査をされた一応の予想であります。そのあらましを申し上げます。それは中央道の場合を申し上げます。それは三十六年以降中央道が完成をいたしますと、年間交通量がトラックだけでも三千八百台、このように考へておられます。それにいわれる誘發交通量というもの、トラック三千両といたしまして、年間約二百二十億の節約額になる、これが当面する利益であらうと考へます。人件費であるとか管理費であるとか、あるいは自動車の償却費等を見

たのでありますが、要するに日本におきましては、平野地帯にだけ人口も集中しておるし、都市も集中しておるし、産業も集中しているという状態であり、實際において国土の二割くらいしか開発されていない。それとともに、国が非常に細長いために、たとえ宮崎県にも適用されることであっても、鹿児島、有馬君などが言つておられます通り、汽車がだんだん遠のくに従ひまして、距離が遠いというだけでなく、産業構成も後進性を持つ。これが大阪―広島間の時間で鹿児島まで通れるということになり、また北の方で言うならば、東京―福島間の時間で青森まで行けるということになります。青森、青森の酪農も、乳が一日で東京に持つて来られることになりまして、非常に經濟開發が行われる。同時に赤石山系などにおいて道路がないために、ほとんど風倒木になつて腐朽しております。その森林資源も使えるようになり、さらにまた高いところによって洪水等も防げる。ダム開發の經費も非常に安くなる。海岸地帯におきましては、潮風のために精密工業ができな。ほんのこの精密工業は山地へ持つて行かなければできない。戦争中疎開いたしましたのは、信州等の例を見ましても精密工業だけである。こういうやうな關係からいいますと、農業、林業、それからその土地における石灰等を利用いたします工業、あらゆる面におきまし

積りますと、今日一キロ二十円の消費をしております額より軽減をされる。こういう資料が出ております。それから中央道の場合には、未開発資源の開発という点を想定いたしますと、大体森林が二百万石、それから地下資源、いろいろな鉱物その他であります。これが七百万トン、それから今三宅先生がおっしゃいましたダム等ができました電源開発ができるわけでありまして、これが大体五十万キロワット、それから開拓、草地、牧野改良等によりますところの農業開発が三十万町歩、それから特に観光であります。観光も人員を想定いたしますと、大体三千万人の観光客がこれを利用するであろう、こういうふうな考えられるわけでありまして、それから適地産業の立地振興であります。農畜産業が大体五十万トン、それから工業これが百万トン、それから生活の領域の拡大、こういうことを目的にもうたっておりますが、いわゆる人口の再配分といえますか、そういう面を見ますと、大体百万人の人が適地といたしましては二十箇所に五万なり十万なりというふうな新しい都市、農村ができまして分配をされていく、こういうのが今日までわれわれの承知をいたしております。もし中央道が完成をされました場合に想定をされるところの経済効果であります。

〇廣瀬委員 たいだいま御説明を承わったわけでありまして、数字的にいろいろお話があったのでありますけれども、さような数字が出ますということ、二十年を予定いたしておりますことの縦貫道路だけの完成でさようなことができるかと考えてございますか、それともその後あるいは並行的に考えられますところの横断と申しますか、肋骨支線と申しますか、さようなすべての路線が完成した際におきまして、さような経済効果があるのだというように御調査の数字になっておりますものかどうか伺いたい。

〇橋本次郎君 もちろん自動車道が幹線としてできまると、私も法案の説明の中にも言っておりますように、肋骨状の支線が大体二千五百キロでありますかを作るといふ予想でありますので、今日の国道であるとかあるいはまた新たな支線であるとか、そういうものがこれに刺激をされまして建設をされる、もちろんそういうものを見込んでこれらの資源が開発をされてくる、こういう考え方であり

きまして、具体的にどういう程度、かような道路が建設されることによりまして緩和されることになるかというところにつきましての御説明をいたしたいと思っております。

〇橋本次郎君 今何回転換をされるかという数字的の説明はちよつとできにくいのであります。この前の委員会でも申し上げておりましたように、大ざっぱに考えまして、私も一応こういうことを考えておるわけでありまして、現在の陸上輸送が政府統計によりまして大体六億トン近くある。やがて五年以降十年を見ますと十億トン近くなる。そういたしますと現在の輸送力では輸送し切れない。現在のまほううっておけばしまいには、特に東海道あたりは自動車の使用禁止をするとか何らかの手を打たなければならぬ。それから、五年以降の想定をして国会としては何らかの措置をしなければならぬ。そういういたしますと、一体鉄道を増設をするのか、あるいは道路か、こういうふうな論議が分れてくると私は思います。何らかの輸送機関を作らなくてはならないことは、これは必然だと思ひます。そういうことを考えますと、今日百四十万台の自動車がある。年々一五%から二〇%増増をしておる、こういう情勢を見ますと、やはり鉄道より自動車の需要といふか、輸送の方が年々強くなつていく。といふますと、どうしても自動車による輸送という点に重点を置いて、輸送機関を考えなくちゃならぬといふところから、自動車道という問題が提起をされて参ります。

〇廣瀬委員 それから目的の第二に御説明がありました東京―大阪間の例を引かれましてお話があったのでござい

〇橋本次郎君 今何回転換をされるかという数字的の説明はちよつとできにくいのであります。この前の委員会でも申し上げておりましたように、大ざっぱに考えまして、私も一応こういうことを考えておるわけでありまして、現在の陸上輸送が政府統計によりまして大体六億トン近くある。やがて五年以降十年を見ますと十億トン近くなる。そういたしますと現在の輸送力では輸送し切れない。現在のまほううっておけばしまいには、特に東海道あたりは自動車の使用禁止をするとか何らかの手を打たなければならぬ。それから、五年以降の想定をして国会としては何らかの措置をしなければならぬ。そういういたしますと、一体鉄道を増設をするのか、あるいは道路か、こういうふうな論議が分れてくると私は思います。何らかの輸送機関を作らなくてはならないことは、これは必然だと思ひます。そういうことを考えますと、今日百四十万台の自動車がある。年々一五%から二〇%増増をしておる、こういう情勢を見ますと、やはり鉄道より自動車の需要といふか、輸送の方が年々強くなつていく。といふますと、どうしても自動車による輸送という点に重点を置いて、輸送機関を考えなくちゃならぬといふところから、自動車道という問題が提起をされて参ります。

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それから目的の第二に御説明がありました東京―大阪間の例を引かれましてお話があったのでござい

〇橋本次郎君 今何回転換をされるかという数字的の説明はちよつとできにくいのであります。この前の委員会でも申し上げておりましたように、大ざっぱに考えまして、私も一応こういうことを考えておるわけでありまして、現在の陸上輸送が政府統計によりまして大体六億トン近くある。やがて五年以降十年を見ますと十億トン近くなる。そういたしますと現在の輸送力では輸送し切れない。現在のまほううっておけばしまいには、特に東海道あたりは自動車の使用禁止をするとか何らかの手を打たなければならぬ。それから、五年以降の想定をして国会としては何らかの措置をしなければならぬ。そういういたしますと、一体鉄道を増設をするのか、あるいは道路か、こういうふうな論議が分れてくると私は思います。何らかの輸送機関を作らなくてはならないことは、これは必然だと思ひます。そういうことを考えますと、今日百四十万台の自動車がある。年々一五%から二〇%増増をしておる、こういう情勢を見ますと、やはり鉄道より自動車の需要といふか、輸送の方が年々強くなつていく。といふますと、どうしても自動車による輸送という点に重点を置いて、輸送機関を考えなくちゃならぬといふところから、自動車道という問題が提起をされて参ります。

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それから目的の第二に御説明がありました東京―大阪間の例を引かれましてお話があったのでござい

〇橋本次郎君 今何回転換をされるかという数字的の説明はちよつとできにくいのであります。この前の委員会でも申し上げておりましたように、大ざっぱに考えまして、私も一応こういうことを考えておるわけでありまして、現在の陸上輸送が政府統計によりまして大体六億トン近くある。やがて五年以降十年を見ますと十億トン近くなる。そういたしますと現在の輸送力では輸送し切れない。現在のまほううっておけばしまいには、特に東海道あたりは自動車の使用禁止をするとか何らかの手を打たなければならぬ。それから、五年以降の想定をして国会としては何らかの措置をしなければならぬ。そういういたしますと、一体鉄道を増設をするのか、あるいは道路か、こういうふうな論議が分れてくると私は思います。何らかの輸送機関を作らなくてはならないことは、これは必然だと思ひます。そういうことを考えますと、今日百四十万台の自動車がある。年々一五%から二〇%増増をしておる、こういう情勢を見ますと、やはり鉄道より自動車の需要といふか、輸送の方が年々強くなつていく。といふますと、どうしても自動車による輸送という点に重点を置いて、輸送機関を考えなくちゃならぬといふところから、自動車道という問題が提起をされて参ります。

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それから目的の第二に御説明がありました東京―大阪間の例を引かれましてお話があったのでござい

〇橋本次郎君 今何回転換をされるかという数字的の説明はちよつとできにくいのであります。この前の委員会でも申し上げておりましたように、大ざっぱに考えまして、私も一応こういうことを考えておるわけでありまして、現在の陸上輸送が政府統計によりまして大体六億トン近くある。やがて五年以降十年を見ますと十億トン近くなる。そういたしますと現在の輸送力では輸送し切れない。現在のまほううっておけばしまいには、特に東海道あたりは自動車の使用禁止をするとか何らかの手を打たなければならぬ。それから、五年以降の想定をして国会としては何らかの措置をしなければならぬ。そういういたしますと、一体鉄道を増設をするのか、あるいは道路か、こういうふうな論議が分れてくると私は思います。何らかの輸送機関を作らなくてはならないことは、これは必然だと思ひます。そういうことを考えますと、今日百四十万台の自動車がある。年々一五%から二〇%増増をしておる、こういう情勢を見ますと、やはり鉄道より自動車の需要といふか、輸送の方が年々強くなつていく。といふますと、どうしても自動車による輸送という点に重点を置いて、輸送機関を考えなくちゃならぬといふところから、自動車道という問題が提起をされて参ります。

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それから目的の第二に御説明がありました東京―大阪間の例を引かれましてお話があったのでござい

〇橋本次郎君 今何回転換をされるかという数字的の説明はちよつとできにくいのであります。この前の委員会でも申し上げておりましたように、大ざっぱに考えまして、私も一応こういうことを考えておるわけでありまして、現在の陸上輸送が政府統計によりまして大体六億トン近くある。やがて五年以降十年を見ますと十億トン近くなる。そういたしますと現在の輸送力では輸送し切れない。現在のまほううっておけばしまいには、特に東海道あたりは自動車の使用禁止をするとか何らかの手を打たなければならぬ。それから、五年以降の想定をして国会としては何らかの措置をしなければならぬ。そういういたしますと、一体鉄道を増設をするのか、あるいは道路か、こういうふうな論議が分れてくると私は思います。何らかの輸送機関を作らなくてはならないことは、これは必然だと思ひます。そういうことを考えますと、今日百四十万台の自動車がある。年々一五%から二〇%増増をしておる、こういう情勢を見ますと、やはり鉄道より自動車の需要といふか、輸送の方が年々強くなつていく。といふますと、どうしても自動車による輸送という点に重点を置いて、輸送機関を考えなくちゃならぬといふところから、自動車道という問題が提起をされて参ります。

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

〇廣瀬委員 それからもう少し大きな問題になりますと、先日来参考人から陳述がありましたが、日本の国土のせいぜい三〇%に満たないところに人口、工場がひしめき合っております。これを再分配、再分布をするには、やはり今われわれが提案をいたしておるような構想でなければ、再配分をされないのではなからう、ちよつと大きな問題であります。そういうことを考えており

ます。

○廣瀬委員 工場の再配分につきましても、今度の道路の建設と関連させて考えているということにつきまして、私は、私どもは非常に異存がございますが、さようなことは申し上げないことにいたします。また開発につきましても御説明がございましたが、開発を別にして、交通量の緩和ということになつて参りますと、稚内と鹿角島を結ぶという最短距離の、そして一番経費の少い道路を建設するというものでありますれば、別表に示されているようなことが考えられると思ひますけれども、道路というものは、自動車専用道路でありましても、さようなわけにいかないものであります。結局どれだけ利用するかということが問題になつてくると思ひますが、さうなつた場合に、途中の都市と都市を結ぶ経過関係、つまり都市間の交通量、かようなことが、新しく道路を建設いたします場合に考えなくちゃいかぬと思ひます。さような考慮が今度の中央道路の案にはほとんど払われていないということ、私どもは遺憾に思ひますけれども、かようなことについてはどんなお考えでございましょうか。

○榎本次郎君 私主として中央道のことを申しているのではありませんが、これが完成すれば、私どもは転換されるのが大体三千八百両と見込んでおります。その数字の根拠はどうかと言われますと、今こゝではつきり言えませんが、三千八百両が転換される、こういうふうな考へております。

和をはかるのが、交通機関としての使命ではないかという御質問のように承つたのでございますが、これは非常に大きな問題でございまして、むしろ東海道の交通緩和のために、東海道の田でも畑でも、工場でも家屋敷でも移転をして、そして一番交通の激しい、人口の密集した地帯に道路を作るというところは、さしあたりの交通緩和には役立つであらうと存じます。しかしながらこの国土開発縦貫自動車道の非常に大きなねらいは、日本の国土の開発にあるのでございまして、従来のように、都市と都市を結ぶというよりも、道路が人のあとを追つて、人がおればそこに道路を作つて、人がおればそこに道路を作つて、新たにそこに人を引きつけて、そして都市なり新農村なりを建設して日本の開発をはからう、そして海岸地帯に密集した人口を山間僻地でも、あるいは未開発の地でも分散展開してもらつて、そして普遍的な開発をはかつて、効率的に国土を使おうというねらいでございまして、人を追つて作る道路ではなくて、道路を作つて人をこれに引きつけるという構想が、この縦貫自動車道の非常に大きなねらいでございまして、そういう意味合いから、大都市と大都市あるいはその中間に中小都市がたくさんあつて、利用価値が高いというよりも、今までなかった中央道を作れば、東京—大阪間で四、五十キロも距離が短縮せられ、スピードも速く、しかも経済的に価値の高い土地や田畑を使わないで、なおそれに助骨線を作りまして、たとえば東京—小田原間の荷物、は、むしろスピードがありますから八王子へ出て、そして中央道に乗つて長

野の方に行くというより調子になりますので、この中央道を使えない地域は、静岡、浜松辺りくらいのものでありまして、東京—小田原間あるいは愛知—大阪—神戸間の物資は、全部この中央道で東京に持つてくる、あるいは神奈川県に持つてくる場合に使えるのでありますから、交通緩和に非常に資するとも、人が必要だからそこに道路をつけたらどうかでなしに、この道路を作つて人をそこに引きつけるという趣意で、この法案の中央道あるいは縦貫道というものの構想ができ上つた次第でございまして、この点をとくと御了承願ひたいと思ふ次第であります。

○廣瀬委員 今の御説明は、やはり国土開発に目的が一つあるという御説明を、敷衍してされたものと解するのであります。さような考え方からいいたしまして、国土の開発並びに現在非常に難設しております交通量の緩和ということに、より一そう役立つというところでありますれば、あえて別表にうたつてあります経過地点でなくともよろしいというお考えでございましょうか。

○竹谷源太郎君 と申しますのは、今交通上の問題で一番差し迫つております東京—大阪間の問題について言うならば、これはやはり東海道を通るよりは中央道を通る方が、あらゆる面で妥当であるという考えから、やはり別表の設定が必要であると考へておる次第でございまして。

○廣瀬委員 それでは第一条の目的についての質問はそれだけにいたしましたので、資金関係でございまして、いつかお話を承つたのか、私資料を拝見いたしましたのか、はつきり記憶いたしませ

んけれども、三千キロを建設するのに六千五百億円でございましてたか資金を必要とする。しかもその後引き続き助骨断の線を考へておるのだということでございますが、かような膨大な資金につきましても、何らか特殊な方法でその確保にお見込みがあるのかどうか、この点について承つておきたい。

○竹谷源太郎君 三千キロにつきましては中央道は一キロ三億円、その他は大体二億円という計算で、六千五百億円という数字が出ておるわけでありまして、それから助骨道としては二千五百キロ、それでその経費千二百億円でございますが、これは従来できております国道、県道を改修するなり補修するなりしてやるのであります。それからまた必要などころには新しい路線を改めて設定をするというわけで、従来の道路というものをできるだけ活用することはむしろございまして。それで経費はざつと五千億ぐらいあれ、十分りつばな助骨道ができると考へておる次第であります。しこうしてこのような六千五百億プラス千二百億というふうな、約八千億に上る巨額な費用でございまして、まず最初の基幹道路であります六千五百億円について申しますれば、これは先般の青木参事人からの公述にもございまして、通

り、年に二、三百億でございまして、ただいま日本が総合開発のために財政投融資をしておるもののわずかに六分程度でございまして、国がこれを突行しようという本気な気持でかかれず、この問題は解決する、外資を導入するまでもなく、国内の費用で十分まかなえるという青木参事人の陳述もござ

いしましたが、われわれもそのように考へておる次第でございまして。その一例として電源開発の費用も、本昭和三十年度においては四百五十億ばかり財政投融資をいたしたのでありますが、それが昭和三十四年度以降におきましては百六十億ばかりに減らされて、それだけでもう三百億出てくるわけでありまして、これを縦貫自動車道路に振り向けば、直ちに財源が出てくるというふうな、資金の面は国が絶力を上げて、これを実施しようとする熱意と計画を持てば、十分実行が可能なるものである、かように考へる次第でござい

ます。

○廣瀬委員 それでは国の一般財政に依存するということわけですか。財政投融資と申しますか、普通の歳出に期待しておるわけですか。

○竹谷源太郎君 その点は国家資金を直接投入するなり、あるいは運用部資金の資金を投資するなり、あるいはそのときの国家財政の状況によつて、これは一つの案であります。むしろ提案者としてもその資金面については、これはそれぞれ国家の財政関係もございまして、また審議会でも審議をいたしたい、こういうふうな考へております。

○廣瀬委員 財政投融資のことは別といたしまして、国の普通の歳出ということになりますれば、国道でございまして、揮発油税に關係を持つてくるわけでございます。そちらを自動車専用道路に食われるということになりますと、道路の五カ年計画に非常な支障を来たすということを心配いたすわけでありまして、そうでなくても日本は道

路の悪いことは世界でも有名なのでありますから、私も建設委員といたしましては、ちよつとでも道路をよくしたいということで非常に苦慮をいたしておるわけでございますが、一般の財政に依存するということになりますれば、さような方面に非常に支障を来たしはしないだろうかと思ひいたすのであります。その点についてのお考えを承わつておきたいと思ひます。

○三宅委員 提案者の間におきまして、そういう点についてのこまかい打ち合はせは、議員立法の性質からいきましてやっておりますけれども、私どもの氣持といたしましては揮発油税その他でやります道路の改修、補修、新設ということについては、もつとふやさなければならぬと思つておりますが、これ自体はたゞいま説明のありましたように、特に東京―名古屋―大阪間というような超飽和の状態になつておる道が、しかも一キロについて二十円も安くなるということになると、補修等の関係もありますから、当然有料道路でいけると思ひます。そういういたしますれば、これは審議会がきめることになりまして、さらに精密な調査をやつた上できめていただかなければならぬわけでありまして、三、百億くらいの財政投融資でやる。その財政投融資についての利子補給、損失補償といふことは、後者の形態をとりますれば当然国がやる、そうして有料道路でございまして、この関係に関する限りは相当の金が入ってくる。それを、償還はむろんいたしますけれども、毎年財政投融資で二百億、三百億入れていきまして、償還した分をはか

に積み立てて、さらに九州だとか東北とか北海道とかいう路線に持つていきますれば、年々相当程度の収入が入ってくるという別途の会計でいけますれば、非常にむづかしいことはないし、要するに廣瀬さんが御心配になつておるように、揮発油税などの一般道路の再補修に食ひ込まぬということの線は確認しておいてけつこうだ、こういうふうな考えのわけであります。

〔瀬戸山委員長代理退席、荻野委員長代理着席〕

○廣瀬委員 今資金の問題について御説明いただいたわけでありまして、幸いに政府当局から建設大臣もお見えになつておりますので、これは大蔵大臣の所管事項だと思ひますけれども、政府当局は、このほとんど全員の提案の概ね自動車道路についての資金関係は、いかようなお考えを持っておるか、大體法案が出来た後、日数がたつておりますので、次官會議、閣議等で方針がきまつておるのではないかと、こう思ひますので、お尋ねしたいと思ひます。

○竹山國務大臣 実はこの法案に対する政府全体の意見は、今いろいろ検討しておるわけでございまして、正式に意見として諮つてございせんから、私は建設大臣としてお答え申し上げるほかに、今他の大臣の分をあわせて申し上げるわけに参りませんが、御要求ごもつともでありますから、できるだけすみやかに政府の見解も取りまとめお答えのできるようにいたしたいと思ひますが、せつかくのお尋ねでありますから、私だけのお答えでお許しいただきたいと思ひますが、御存じの通り建設省も、従来いろいろの名前で呼

ばれてはおりますけれども、有料道路としての東海道に沿つての道路を作るべきであるということで、調査費も計上して、今日まで調査を進めて参つておることは御存じの通りであります。その他の地方についてももとより考えないわけではないのであります。今廣瀬委員の御指摘の通り、一方においては必ず五年計画を達成するというところに全力を上げて、事務的に進めておるわけでありまして、予算措置としては、これらのものを直ちに予算に計上すべく、準備は今まだその段階に至つておりません。しかし私としては、就任以來この問題の重要性と必要性にかんがみて、国会の御意見もよくのみ込んだ上で、努力をいたさなければならぬものと心得まして、高崎長官や大蔵大臣、通産大臣、その他経済閣僚にしばしば話をいたしまして、国内資金は、今のところ現実に足らないかと、とりがございせんから、できるならば外資の導入―これだけにたよるといふいくじのないことを考えるわけでありせんけれども、長期の低利の資金が外資に得られるならば、国全体の資金のゆとりを作る意味においても考えるべきじゃないかということ、大體見解を一つにいたしました。実はアメリカに事務的に準備は着々進めておるような次第であります。まだ決定的な段階にはあつてませんが、御審議の結果とも相待ちまして、私にはできることから一歩でも早く実現することが国会の御意思でもあらう、また当然やらなければならぬことだと考へておるような次第であります。今後とも閣内におきまして、さような

いろいろな意見の調整に努力いたして御期待に沿いたい、かように考へておる次第であります。

○廣瀬委員 次に審議会のことにつきましてお尋ねしたいと思ふのでございまして。審議会のことにつきましては、第五十二条第十二条に書かれておるようございまして、これは内閣総理大臣の諮問機関でございまして、ただ建議することができるといふための機関でございまして、第十二条にはそういうことが全然うたつていないのでございまして、つかさどるという冒頭の文句で表しておるようございまして、この点について……

○竹谷源太郎君 これは諮問機関でございまして、内閣総理大臣が基本計画を立案をいたしまして、この審議会の議決を経るといふ様式になつております。

○廣瀬委員 私どもは日本を縦貫する自動車専用国道は、絶対に必要であると思つております。従いましてこの法案の立案の趣旨には賛成なのであります。ただしからばどこに路線を選定するかといふことになつて参ります。非常に大きい問題があると思ふのであります。調査審議の期間は相当に必要であるのではないかと、思ふのであります。従いましてこの法律案の審議会では、この審議会は建設のための審議会でありまして、この法律によつて別表に經過地、つまり路線の建設される場所を明記いたしまして、具体的に毎年度の予算の範囲内で、しからばどこどこを取り上げてやるのかといふような場合に、この建設審議会にかけるようになつておるようございまして、私が、私どもの考え方としては、別

表、つまりどこを縦貫自動車道路が通るべきかということにつきましては、大きな問題でありますので、この審議会の性格を変えまして、調査立案、そのことからこの審議会の仕事にする。それはやはり総理大臣の諮問にたえて、諮問機関としてさうなことを審議し、答申する、そういうことに持つていくべきではないかと考へておりますが、こういうことにつきましてのお考えを承わりたいと思ひます。

○橋本次郎君 いろいろ審議会の問題については考へ方があると思ひますが、われわれ提案者としては、過去国会がとつて参りました慣習をそのままここに持ち込んだのであります。鉄道新線建設等の場合にはやはりこれと同じような形式をとりますし、この方法が過去においては一番支障がない、合理的である、こういうことでやつて参つたので、その方式をとつたのであります。それからあの十二條では、今やつております電源開発の模式をそのままにとつて、ここに提案をしておるわけでございます。いろいろ考へ方はあると思ひますが、少くとも最高の決議機関でありますから、箇所を指定して調査をやらせるなりいろいろのこともやらせるというところの方が、ルールに合つたやり方ではないかというふうな考へるのが一点、それから野放しで、縦貫道路を作るのだからどこでもいい―どこでもいいと言ふことはちよつと言ひ過ぎかも知れませんが、適当な箇所を選定せよ、こういうことは調査の担当者も困るでありまして、また悪く言えばそれが各県なり町村なり議員の粉争の種になつ



ございますが、各提案者からいろいろ御説明があったようでありまして、一応国会議員として提案するのであるから、その目標を定めなければならぬ。目標のない提案では審議する方も困るだろうというふうな話がございますが、この方面から考えていきたいと思います。それから、今後は審議調査の結果、その目標が悪いとなれば変えるということも考えられます。これは理の当然だと思ひますが、その点念のためにお伺いしておきたいと思ひます。

○榎本次郎君 今の御質問は、私がさつき答弁をいたしました言葉に関連して、どうも思ひますが、私がどうして通らないものはそれは考えなくて、ならないであらうということは一、この別表にもこまかい箇所はうたつてございませぬ。その付近であるとか、あるいはただ単に県とか市というふうな字句がうたつてありますので、私の考えなくてはならないというのは、たとえば五里向うへやるとかそういう点を言つておるのであります。やはり今松浦先生がおっしゃいましたように、このコースのあらましは現コースでは将来困る、こういうふうにも私も考えます。ただ五里とか三里とか向うへやるといふ点は、これはやむを得ないだろう、こういうことです。

○松澤委員 もしもただいまのお話のようになつて参りますと、提案者各位の方におかれましては先ほどからお話のように、われわれみずからの手においても徹底的にこれを調査したというわけではなくして、ある程度の推定が

あり、想定があるのだというふうなお話を承つておつたわけですが、そうなるに参りますと、ただ推定とか想定とかいうふうな点だけで確固不動の法を頭からきめておいてさうしてかかるとは、少しく危険性があるのではないかと。従つてある程度の調査をする余裕を持たしておくべきではないか、かようにも一応考えますが、これに対する御意見を承つておきたい。

○松浦岡本郎君 これは今御答弁のありましたように、二キロや三キロは思つたより多少変わるというところはあるだろうと思ふ。たとへて言へば、東京から発して長野県を通つて京都に行くというふうな場合、東海道線を通るといふことになる、われわれの立案当時の精神が失われることを言つておるのであつて、この方向に向つて実際の測量、設計をする場合に、多少のことは審議会にまかせざるべきだろうと私は思ふのです。立案者としては先ほど申しましたような精神を失わないといふことは、方向を示したのであつて、その方向に向つて実測をし、その他の立案をした場合に、こちらをやつた方がよいといふことの差が少数であるならば承認することができると思ふけれども、これが甲府を通るのが静岡を通るという事になれば、それはわれわれの言う資源開発は完全に行われぬ。今日本に埋もれてゐる資源は背稜山脈にあります。農耕地も同じであります。ことに北海道のごときは、道路が開発されることによつて今後入植される者も相当あるが、従来の交通の範囲においてはおぼつかない。これは鉄道の場合でも言ひ得る。しかしそれは難工事だから、これだけの経費をかけて

これだけはいかぬという、そのときだけの計算をして、将来の資源に対する利用価値というものを考えない。それではこの国土を開けないと思ふのです。私はやはり国土の総合開発計画と縦貫道路というものは、切り離すことのできないものと思つてゐる。私は北海道の総合開発についていろいろ考へておりましたが、何といつても道路を作つてやるのでなければ、資源開発の価値はない。つまりぬ話をするようでありまして、ドイツの林道はこごとく一方交通でありまして、けれども、アスファルトもしくはこまかいパラスで自動車縦横に走れるようになつておる一本の間伐丸太でも、道路が完成することによつてその価格というものは非常に下る。日本は林道がないから、間伐丸太を持ってくるまでに経費がかかる。一つの例を言へば、まだ背稜山脈にあるすべての資源は、むしろ考へ方によつては、今日の科学の発達によつては、道路が開けるならば、今開けておる三割くらいのところよりも七割の資源に手をつけることになりまして、われわれの意思はさういふ意味で別表をつけたのであつて、今御指摘になりましたような運輸行政の建設審議会のようになつてしまへば、これはだめなんです。現に私は、人の名前を言つては悪いから言いませんが、私の地方に約五里くらいいところ、ますく行けば二里くらいで行ける。そこに山がある。その山を通せば非常な資源が開発できるのだけれども、なべつるのようには回つてやつた例がない。静岡に来てまた山を登るなんというところは許されぬ。それよりも

まづすぐに直線コースを、いわゆる縦貫して行くといふことではないと、われわれの意思が行われぬのでありますから、国土の総合開発計画とこの縦貫道路は密接不離なものであつて、むしろこれによつて総合開発計画ができるということを考えておりますから、多少のこまかい点については、この意思を通す上に、どういう設計をしてどういふ路線を考へるかということについては、実測をして、その結果によつて審議会の諮問を受けるのであります。われわれの意思はやはり通してやらなければならぬといふところに重点のあることを御了承願ひたいと思ひます。

○三鋼委員 関連して、ただいま提案者のお気持はよくわかりましたが、この別表を決定されるまでには相當な御研究をなさつたと思ふのでございませうが、今後審議会その他で研究した結果、いわゆる総合開発その他の法律のできた趣旨に沿うためによりよき地点が発見された、こういう場合は変更しても差しつかえないか、その点についてお聞きしたいと思ひます。

○三宅委員 これはもちろん三鋼君の言われた通りだと思ふのです。しかし松浦君が申されましたように、稚内から鹿児島まで国土を縦貫いたします背稜山脈の南面を通ります一本の道路、それからさらに肋骨道路をつけるといふことが、国全体の総合計画だと思ふのです。距離は縮まり、まるくなる。表日本と裏日本をつなぐ、この精神はどうしても生かされなければならぬ。その場合に赤石山系を通ります場合に、こつち側を通るがいいか、こつち側を通るがいいかといふことはあろう

と思ひます。この程度のことは実測して研究すべきであります。しかし初めから日本の国の非常に細長いのをまるくし、表日本と裏日本と連絡のないのを結ぶ。そうしてさらに中央道について言へば、東京―名古屋―大阪と最短距離でつなぐといふことについては、現在の技術からいへば、直線で行くのが一番いいのですから、その基礎を生かして、そして途中の利害関係によつて、高速度の直線道路がこう曲つたりあつたりするといふことはいけません。これはあくまで情実が防がなければならぬ。こういう点で私は大体御了解がいただけるのではないかと思ふのであります。それからまた實際問題といたしまして、質問をなさつておられますこちらの方の委員諸君の御意見の中におきまして、東京から北海道へ行く線、それから大阪から鹿児島へ行く線などについての異議はほとんどないと思ふ。問題になりますのは、東海道の線にわたつてずっと中小都市がある、その間の中距離交通などについても飽和状態になつておる。中央道に関する問題が一つの大きな問題だと思ふのであります。しかしこの点について、提案者全体の思想統一をいたしておられます。この際日本の山地を通する道をつつたならばいけな

い。その線は生かされなければいけません。これと別個に、東海道において交通緩和のために国道第一号線を大改修するといふことはけつてである。さらに将来日本の経済に余裕ができて、裏日本にも高速度自動車道一本ずつと作るとか、表日本にももう一本東海道のようなのを作るといふことは、将来の問題として何ら異議を差

と。これはあくまで情実が防がなければならぬ。こういう点で私は大体御了解がいただけるのではないかと思ふのであります。それからまた實際問題といたしまして、質問をなさつておられますこちらの方の委員諸君の御意見の中におきまして、東京から北海道へ行く線、それから大阪から鹿児島へ行く線などについての異議はほとんどないと思ふ。問題になりますのは、東海道の線にわたつてずっと中小都市がある、その間の中距離交通などについても飽和状態になつておる。中央道に関する問題が一つの大きな問題だと思ふのであります。しかしこの点について、提案者全体の思想統一をいたしておられます。この際日本の山地を通する道をつつたならばいけな

しはさむものではないし、現実には東海道の路線を直すことに異議はないけれども、基本的には国土総合開発縦貫道路としては、この線を生かしてもらわなければならない。これを一つお互いの大局的な、政治家的な感覚をもって、だから四百何十人という人が署名をされたのだらうと思うのでありますが、だれだつてそうこまかい調査はしていない。しかし中央道に關する限りは、かつて私どもの党から提案をいたした關係もございまして、みずから調査に行きまして、府県の当局とも、あるいは市町村の当局等とも、山梨、長野、それから岐阜等の關係においては懇談もし、実地踏査もいたしておるのでございます。それから民間の關係では、田中君などが非常に大きな犠牲を払われまして、実測もやっておる。さらにここにいられます提案者の小澤君が建設大臣のときには、この問題に對する委員会等特に開いていただいて、この間の経緯としては、吉田前總理大臣などもこの点に非常に熱意を持っておられて、一応の専門的な審議もされたという経過もありますので、私は大体の予定路線を引きます上における基礎資料としての調査は、少くともこの東京—大阪間に關しまして限りは相当のものができておると思う。さらにこれが審議会ができておることによつて、国の費用をもつて調べていただいて、あやまちのないようにやっていたことはけつこうだけれども、その精神を一つ生かしていただきたいということが提案者としての——ほんとうのその趣旨がくずれてしまったのでは問題になりませんので、こういう点を大局に立つて一つ御了承を願ひたいと思つております。

○三鍋委員 よくわかりましたが、松澤委員の心配されるのは、何か固定して、これは絶対動かないものであるということに對する不安だと思つてゐる。直線最短距離であつて、そうして資源開発のこの法案の趣旨が徹底されれば、審議会その他の審議の結果、よりよいものがあつた場合に、多少変更しても差しつかえない、こういう御見解だと思ひますが、それでよろしゅうございしますか。

○松浦周太郎君 もうさつき言いましたから、それで御了承願ひると思ひます。ほんとうに松澤さんの御心配はございまして、松澤さんの御心配は、われわれはこまかいことをやつておるのではない。いわゆる資源総合開発のバック・ボーンがこの道路である。今三宅さんが御説明になりましたように、そういう必要なるところは肋骨を適當に入れた。そうしてバック・ボーンの働きが十分できるように、とにかく狭い国土の未開発資源を十二分に開発して今三割しか使つてないから、あと七割のところを合理的に使つていきたいというそのバック・ボーンですから、その点御了解を願ひたい。

○松澤委員 ただいま他の委員からもお話がありました、今の御意見でわかつたような氣もいたします。精神をあの別表に表わしたというふうな意味です。それから、従つて精神がくずれなければ、確固不動のものではないというふうな考え方もある程度持つてもいいのだという御説明のように承つて了承したいと思ひます。

ただ最後に一言だけ申し上げたいのは、この法案の一番最後に、どの目的

に當てはまるのかわかりませんが、松澤委員の心配されるのは、何か固定して、これは絶対動かないものであるということに對する不安だと思つてゐる。直線最短距離であつて、そうして資源開発のこの法案の趣旨が徹底されれば、審議会その他の審議の結果、よりよいものがあつた場合に、多少変更しても差しつかえない、こういう御見解だと思ひますが、それでよろしゅうございしますか。

○竹谷源太郎君 別表の問題はいろいろ御議論がございまして、大体おわかりのことと思つてございしますが、この法案の骨子となるのは別表でありまして、やはり別表を設定することは絶対必要であると思ひます。ただ松澤さん御心配のように、何かの場合に、あるいは工事の技術上その他非常に重大な問題があるというやうな場合には、その別表の多少の改正というやうなことも、そのときの内閣總理大臣なりあるいは審議会の議によつて申し出があると思ひますが、とりあえず別表というものは設定しておきまして、その方針のもとに進んでいかなければならぬと思つております。

なほ八十萬円の予算の問題でございしますが、これは予算を伴う法案提出の場合には、そのやうな経費を明示する必要があります。新たな立法によりまして審議会の庶務、事務局の運営費、これは絶対必要な経費でございしますので、計上した次第であります。

○西村(力)委員 開発を重点として縦貫道路を作られる精神、われわれその通り絶対賛成でございしますが、しかし将来の道路の維持あるいは融資資金の返還、こういうものは道路の収入によらなければならぬと思つておられるので、そうしますと中央道路の収入

はずつと一応見込まれておりますけれども、これは京浜工業地帯と大阪の方の阪神工業地帯とを連絡する道路であるから、やはりこれが主になつて道路収入がよけいあるのじゃないか、こういう工合に思つてゐる。他の東北線とかあるいは北海道路線を作れば、いろいろ開拓なりあるいは森林資源なり、鉱産資源なり、そういう開発が大いにできて、國家のために益すること多しけれども、將來の維持の問題になると、交通量を増してそこから上る収入でもつて、維持管理あるいは融資の返還に充てるだけのことを見込むのは相當困難ではないか、こう考へる。そういう点についての専門的な研究をお聞かせ願ひたいということと、そういう工合になりますと、やはり利用収入を上げるためと国土開発という兩方の目的を両方調和するといふ工合な予定線になつてござるを得ないのではないか。やはり諸都市に近い方になべく寄せて収入を上げていこう、しかも開発のための道路としての意義も立てよう、こういうやうな二つの目的を調整した計画にならざるを得ないではないか、そういう点はどういう工合にお考へでございしますか。將來東北にそういう道路を作つて林を切る、また鉱産も相當開発されるといひまして、今開発されない鉱産はやはりあまり重要なものもないだらうと思つし、森林資源も七割あるにしても、切つてしまへば簡単にいくものであります。そういうところは、これは人工植林はほとんど不可能じゃないか、天然林が多いためではないかと思つる。そうするとそれがまた資源として開発されるまでの

期間も相當あるし、一時山も荒れてくるといふやうなことも相當考へざるを得ないわけなんです。そうしますと、どうしてもやはり道路収入といふものを相當見積る計画にならざるを得ないのではないか、そのやうな点について開発を重点とする正當なるわれわれの意思とともに、將來の維持管理のための収入を上げるための措置、こういう点についての御研究がございしましたらお聞かせ願ひたい。

○松浦周太郎君 ごもつとな御質問であります。経済都市を除いて經濟の利用価値のないことは當然のことでありまして、今三宅さんのおっしゃつたやうにバック・ボーンとしての中央道を綜合開発の意味において、また近距離直線コースの意味において作るといひました。それは經濟都市に肋骨線が通じていなければ効果が現われませんので、そのことはもちろん十分考へなければならぬと思ひます。むしろよく考へてみるならば、經濟都市に通ずる肋骨の方も、やはり並行してこれを行うのでなければ、御指摘のやうなことになると思ひます。

それから森林のことにお触れになりましたが、これは背稜山脈であるから、ほとんど人工造林はできないのではないかと御指摘であります。日本の森林需要は、そんな安易なことでは需給のバランスをとることができない。もちろん造林のための撫育その他の方法といたしましては、天然更新または人工造林を並行して行わなければならぬと思ひます。これも近距離直線コースができることによりまして、苗木の運搬、間伐材の利用、その他従来自動車道路を個人で作るにもどうに

七

もならなかつた急峻山岳地帯を考へてみれば、なるほど造林もできないかも知れませんが、これがドイツで見たように、このバック・ボーンの中央道路から経済都市に通ずる肋骨を完全にいたしましたならば、利用価値も高まるであらうし、造林経費も非常に安く上ると思ひます。従つてこの造林の方法に對しましては、直ちに全部人工造林するといふわけには参りません。適度の間伐、適度の新伐をいたしまして、天然更新、つまり過熟老齡樹を伐採することによつて、あとの稚樹、幼樹が盛んに伸びるというやり方でありまして、これは北海道は御承知のように人工造林よりも天然更新に重点を置いております。ソ連はほとんどその方法をとつておりますが、われわれが今後やろうとするならば、これはやはり人工造林と天然更新を並行して、この道路を活用することによつて、森林の培養が十分できるという見通しを持つております。だからやらなければならぬといふ考え方を持つております。ただ七割使うといふことを言ひましたことは、森林のみではありません。いわゆる地下資源におきましても、従来相当地な鉱脈があるけれども、輸送路がないために放置されておるところも少くございませぬ。もう一面は有畜農業でいくのでなく、酪農業でいくならば、後進地帯も案に開けるといふようなこともかね合せて、地上地下あるいは農業といふような点に思ひをいたしますときに、この道路の使用量が少いために赤字が出るのじゃないかといふようなことは、開墾の契が上りませんから、そういう面に重点を置いて、政府もまた議員も総合的に努力していくべきである、

こう思つております。

○西村(力)委員 次に本法案で今までもずつと問題がありまして、私の懸念しておる問題は、資金が途中で切れるといふことが一番おそろしいことであります。そうすれば二年間や三年間やつて、数百億も資金を投入しておる。それによつて同様の道路の使用料がほとんど上らないといふれば、山間地帯にばらばらしい飛行機の発着路みたいなものがぼこんと残るのであつて、とんでもないことになるのではないかと。この見込みは十分つて仕事にかからなければならぬ。いろいろお話を聞かしてみますと、相当御自信のあるようなお話であります。ところがたゞいま建設大臣の話では、日本全体の縦貫道路でないにしても東海道線だけでも外資を導入を考へて、その折衝を始めておる、こういう話なんです。それで現実に政府側の財政事情といふものは、この法案に對してはまづこうから財政的に対立してくる状態にあるのではないかと、こういう工合に考へられるわけですか。そこで一体これをどうやつて切り抜けていくか、こういう点に對するはんとくに国費を握る自信だけではなくして、相当現実的な、あるいは計数的なといひますか、そういう研究をして確信を持つて進みたい、そういう確信を国民全体に示さなければならぬ、こういう工合に私は考へておるわけなんです。その点に對する提案者の御意見を承わりたい。

○小澤佐重喜君 この問題は資金面で非常に困難な問題であります。従つて今提案者が説明しました年額二百億ないし三百億を一般会計から出すといふようなことも、できればけつこうであ

りますが、今西村君が言いますように、できない場合はどうするかといふことを考へなければならぬわけですが、それで私はできないときの考へを申し上げるのですが、たとえば中央道の審査に當りまして、鶴光道路とかあるいは貸貸道路といふようなものを考へる場合に、大体予定線のうちに測量ができて、こういう線がでるということががきまりますれば山梨県の富士吉田近所から何湖へ行く、鶴光道路、そこへ行く道路は山梨県が必要だといふことを言われておるのでございます。そのときにこれは貸上げ道路でありまして、県にいわゆる貸上げ道路の融資を政府からしまして、そしてその線を將來の中央道の一環として鶴光道路としてやつていくわけでありまして、先の問題であります。これは山崎君が米國へ行くときに、財界に大阪と藤根の間を外資でやる。そして外資でやるのはあの辺へ出れば大体ペイする。ペイするといふ点をこまかく切りまして、そうしてそのペイする箇所からやつていく、あるいは必要度においてやつていく。そうするとぼつぼつしたものはありますが、これは必要によつてぼつぼつ切つたのですから、この分だけペイする、こういうことも考へられるのであります。そういうことも考慮に入れて、そうして点線がでますれば、これを一つ結ぶ。財源があつた場合にはそこで結ぶといふような個人の場合でも、政府の場合でも、都道府県、町の場合でも、必要に応じて予定の線の一環を道路として利用していくといふようなことを考へるならば、これは予定の年限よりも非常に早く参りますが、最後には一本に連

結ができる、こういうような最悪の場合の見通しを持つております。

○三宅委員 西村君の御質問にこもつともあります。私もこの問題には非常な関心を持つておりまして、予算委員会等におきましても各大臣に質問をいたしたわけでありまして、竹山君とも個人的にも話をし、予算委員会等でも答弁をいたしてあります。その点は、今外資のことを考へておるものは、私の承知している範囲では大阪一名古屋間の場合について考へております。これはたまたま東海道の線と中央道を行きまして、両方ともあすこでは同じであります。そういう点ではまずできる点からやつた方がいいといふことを竹山君なども個人的に言つておつたところもありません。要するにこれだけ大きな仕事を本格的に考へようといふとき、提案者から再々申し上げました通り、私は国費がそのまゝ一兆円の予算から出すことはできないにしても、財政投融资の關係で本氣にやるということになれば、年に二百億、三百億の金はむずかしいことではないと思ふのであります。同時に交通難の緩和といふ見地からいきまして、東京―大阪間だけは何としてもやらなければ、現在どうにもこうにもならぬ状態でありまして、私はそれとの関連において、これが通りますれば当然やれる。それでしかもこの關係においては、かりに有料道路がでますれば費用も相当に残ってくる。それを奥地の開墾といひますか、東北道、中国道、九州道、北海道といふ方向に持つていってやつとも差つかえないのであります。問題は国の意思さえ決定すれば、資金の關係は困難といひな

がら問題でない、こういうふうに考へております。

○西村(力)委員 第四条に「国以外の者に對し、一般自動車道の建設を免許することが出来る。」といふところは今小澤さんのおっしゃつたようなことでございまして、また国以外の範圍の中心には地方公共団体以外の純民間、あるいは外国資本、そのまゝそういうものも考へられるかといふことをお聞かせ願ひたい。

○小澤佐重喜君 これは提出者全体としてもそういうことを考へるし、現実にもこれを完成しようと思へばそういうふうな考へていかないと、實際三宅さんの言われた三百億、五百億だけを来年度になつて出せるというやうなことは、非常に望むことは無理じゃないか。従つて私は問題は最悪の事態の方で、現実の面には有効になつてくるのではないかと。その最悪といふのは今申し上げたやうな工合で、これは民間でもいい、それから地方団体でもよし、国の道路でもよい。何でもその線に少しずつ持つていきたい、こういう考へ方でありまして。

○西村(力)委員 私は地方公共団体にゆだねるのはいいが、日本の背骨を作る道路に外資が入るなどといふことは、將來のことを考へると相当問題があるのじゃないか、こういう工合にこれは感じとして持つておるのです。だからこれは絶対に排撃するといふ工合にしていかねければいかぬじゃないか。そうでないといふ。私は氣分的にといふ以上の理由を今言ひませんけれども、とにかくこれだけの日本を縦に貫く道路を作るときに、そういうところまで外資を入れてやることは、決し

てわれわれ日本の将来にとってプラスにならぬ、こういう考えを持つわけでは、こういふ考え方に御賛成は願えませんでしょうか。

○三宅委員 外資を入れることについて言えば、こういう道路でありますれば、おのずから国会にまたその点について御相談があるわけでありまして、あなたも入っておられる四百何十名の提案者が、その点についての意見の一致はしておられないようでありまして、説明に立ちました提案者の側におきまして、そこまでの話し合いはまだしてありません。しておりますが、ほんとうにやる気でありましたら、この間の青木さんのお話ではありませぬけれども、出す気であれば出てくる。国という意味は、財政投融資等の関係において出せると思ひますが、これは審議会等ができて、しかも外資を入れるというふうな練が出てきますならば、これに対してはやはり国会の意思を聞かなければなりませんから、私もとしては、理想的にはそういうことでなしにやればよいという感じが持つてゐるということだけを申し上げておきます。

○西村(力)委員 国会の意思といひしても、私たち少数党の状態、最後にはそういう考えになつてしまふは押し切られる。これはやむを得ないところでございまして、この法案を制定する当初において、そういうことは排除するのだ、こういう工合に理想を追つて一つやつていただきたい、かように考えるわけなんです。第四条の解釈は、この法案を制定する当初において、はつきり意思を統一していきたい

ものだ、こういう希望意見を申し述べておきたいと思ふ。

○瀬戸山委員 この問題では、多くの委員の諸君からいろいろ詳細にお尋ねをいたしましたし、また提案者代表の各位からも、事ここまかにその所見を御披露なさつたので、大してお尋ねすることは實際はないのです。ただ先ほど別表の問題でいろいろ質疑応答がありまして、これは国土開発を眼目とした縦貫道路という精神をくずしてはならない、こういうことをよく御説明になりました。私もその気持には變りません。私もその気持には變りません。いづゆる中央道の問題については、これは長い間私も一応研究しております。技術的にその実行の仕方ができないとは言ひませんが、相当困難であるところもあるわけでありまして、一応いろいろ角度から研究をされております。ところがその他の部面について、この図面に引かれておる路線、またこの別表にいろいろ都市の付近というところで書いておられますが、この点については、その深い研究は私はなされておらないと思ふ。そこでいろいろあつた御意見、御質疑が出ると思ふのであります。この問題はきつめて重要な問題であります。しかし提案者代表の気持はわかりましたし、あえてこれをくどくど御質疑をいたすわけはありませぬが、ただ一つの例として私は申し上げる。ここに九州自動車道というところで、この九州の縦貫道路というものは長い間の歴史がありまして、そして九州各県が集まつて、現在その縦貫路線までできてゐる。それと非常に違つてゐるが、こういうことが非常に問題

になるのじやないかと思ふのです。従つてどういふ御研究のもとにこういうふうな構想を立てられたかということに、私は相当疑問を持つております。九州各県共同で長い間道路の研究をして、そして九州縦貫道路というものを、数年前にその路線が決定されておられますが、そういう点を御勘案になつたかどうか、こういうことを決定されたかどうかが、この案を決定する原則のうちに言われるところに、私も松浦さんのお話になりまして、先ほど松浦さんもお話になりましたように、私もあつちへ曲げ、こちへ曲げていいとは全然考えておりません。またこういうふうな開発ということも考えるならば、相当困難があつても突き通す、いづゆる縦貫道路を作らなければ意味がないということは、この法律を作つてやる以上意味がないということは考へております。しかし今私が申し上げたような点が考慮されておらない。そしてここに突如として法案の別表に書かれるということになると、私もあまり感心しないという氣持があるわけでありまして、この点について私はこれ以上追及いたしません。御所見を伺つておきたい。

○竹谷源太郎君 九州におけるかねての御計画の詳細については承知しないのであります。これが専門の開発道路であれば、大分、宮崎等の山の中を通過するということは非常に意味があるものであります。しかしこの法案は初めから国土開発、そして交通網の完成という二大使命を二つながら持たせなければなりません。そういう観点からいいますと、やはり九州における重要都市の連絡というものを重点として

考へなければならぬという観点から、この別表のような路線を選定いたしましたのであります。これに關して九州全体の普遍的な国土開発につきましても、肋骨線その他の支線によつて、開発の目的をなす十二分に達成し得るよう考へてゐる次第でございまして、これの幹線として肋骨線と、この双方の連絡によりまして、九州全体の普遍的な産業開発の目的を達し得る、かように考へる次第でございまして。

○瀬戸山委員 私の考えを率直に申し上げると、これは提案者の代表がたびたびおつしやつたように、特に先ほど松浦さんからもおつしやつたように、あつちこち曲げようなどとは私どもも全然考へておりません。今申し上げたように、こういう特別な法律を作つてやる以上は、一つの国策として大きな方針を持つてやらなくちゃならないということは十分承知をしております。だからそういう路線をきめるときには、あらかじめこうやつて法定するものもつけようでありまして、けれども、やはり大方針であればあるほど、一大革命のような法律でありますから、それならばそれでよい、私にはやはり審議会において、この大方針にもとらなないような方針で、そして慎重に調査研究をして路線をきめるのが、事の順序であらうと思つております。私はあえて御研究が足りないといふ申し上げませんけれども、ただ先に、そういう方針だから、法律の上で、あるいは図面の上で線を引くのだというやり方も一つのやり方には違ひないけれども、しかし正直なところ、この道路が来年から確実に行われると私は全然考へておりません。であり

ますから相當な期間、今の大方針にもとらなないよう調査立案をして路線を決定すべきが、私はほんとうの行き方であらうと思ひます。先ほど来お話しになりましたように、いづゆる中央道について、海岸路線あるいは山岳路線との間に争ひがあるから、その点相當御心配なさつておるといふことを私は想像いたしておりますけれども、もうそういうことを今日心配する時代ではないと思つております。それは東海道沿岸の道路を作るのもけつこうでありまして、いづれでも、この狭い国土ではもうそういうことを考へる時代ではないと私も考へておりますから、そんなことを御心配なさらないでいいのではないかと。これはいかに審議会といへども、そういう根本の方針をこの法律できめたら、そんなことはできるものでないという考へを持つております。この別表に非常なる執着を持たれるということ、この際かえつて害があると思ふこと、これはもうすでに御意思は十分わかつておりますからお尋ねいたしません。

もうこの法律の内容については、いろいろ廣瀬委員から御質問がありまして、時間も経過いたしましたので申し上げませんが、ただこの大方針ができるのに、しかもこの大方針ができるのに、一体この仕事はどがするのだというところが明確になつておりません。このいづゆる国土縦貫の道路は、一体だれが實際に仕事をし、そして實際に道路を建設していくのかという方針が、この法律には明示されておられません。その点はどういふふうにお考へなさつておられますか。

○竹谷源太郎君 実は第十九国会で中

鉄道事業法案として提案いたしました場合は、東京―神戸間四百五十キロ、それをやるということ、それから三人の理事をもつて構成する会社を築造機関としてこれに当るといふ路線の問題と、そして執行の任に当る機関に関するものまでも含めたのでございまして、今回提案したのはそれではなくて、全国的な縦貫道路を規定いたしまして、それを実施する機関については、この建設法ができましたその次の国会において法案として提出をすべく、今回はいかなる機関がこの実施に当るかということ、まだ未定になっておるのでございまして、その点御了承をお願いいたします。ただこの建設審議会の事務局につきましては、もう行政事務をどこが扱うかという御質問でありますならば、これにつきましては大いに意見もございしますが、関係からいいますと、これは建設省なり運輸省なり農林省なり通産省、特に経済企画庁に關係が深いのでございまして、各官庁全般にわたる問題でござい

ますので、企画庁がこの事務にさしあたり当るのが妥当ではないかというように考えまして、内閣の審議室というところで一応事務を扱う、そして各官庁の幹を集めましてこれの調査、測量、設計、基本計画の立案等をやる、こういう建前にいたしておるわけでございます。しかし何といたしても実施は内閣總理大臣にまかせておるのでございまして、政府において最も妥当な事務局並びに審議會を作りまして、基本計画の立案に當ることになろうと思つてございしますが、われわれといたしましては、各省のエキスパートを集めまして、最も適切、妥當な完璧な基本

計画を内閣において作り、建設審議會において決定せられんことを希望しておる次第でございまして。

○瀬戸山委員 今のお話によりまして、北海道開発局といひますか、開発庁といひますか、そういう役所を別に作つて、それによつてやられるように承つたのであります。それも一つの構想かもしれませんが、しかしこの法律の主たる目標は、なるほど総合開発的なことを言われておりますけれども、実際にいへば道路を作つて自動車

を走らせるといふことが第一の目的だと思ひます。そこで私は、お尋ねというよりも私どもの考えを申し上げると、自動車が行つても何が走つても、この道路行政を三つも四つもするやうな日本はせいぜい三つも四つもするやうなふうな考えを持つております。でありますから、その点どういふふうな考えを持つておるかというのを私はお尋ねしたわけでありまして、その点は一応御意見として承つておきます。

それで、これはたびたびはかの委員からもお尋ねがございましたし、また皆さんからも非常に御自信のあるやうな御答弁があつたのであります。それはまだ承服しておらない。それはどういふ点かという、結局こういう法律を作つていって、その目的、趣旨に私は私どもも全面的に賛成であります。前から考へておるのです。またこのく

らゐのことをしなければ、この狭い日本の国土では、人口の問題あるいは農耕地の問題その他で、将来はもういづちもさつちもいなくなるであらうということを心配して今日まできております。そこでこの御趣旨は非常にけつ

こうで、道路を作り、あるいはその周

辺に町も作らう、学校も建てよう、工場もできるというところで人口の再配分をして、農耕地に適するところは農耕地に当てはめていって、そして食糧増産をもう少し推進しなければならぬことは、これは日本の国を立てていく上においての一大方針であると思つております。しかしながらそう思ひながら、なかなかここに提案されまして

たような理想的な仕事ができなところ、実際の政治の現実の問題として困難がある。できるはずのものができないうことではありますので、たびたびお答えがございましたけれども、もう一べん所信を承つておきたいのです。かりに六千億か六千五百億の金をかけまして、これをずっと縮めて東京から神戸までの、いわゆる今日いわれております中央道だけに区切つて考えまして、これに二百億か三百億の金をかけて、かりにある部分を構築したとしても、それが将来一休ずつと続いていくかどうか。しかもそれが、東京から名古屋あるいは名古屋から大阪というふうな考えた場合、名古屋から大阪の部分はそれほどありませんが、東京から名古屋まで建設をした場合、一体東京から名古屋まで直通で走つておる自動車は何台ありますか。これを融資によつてやるという話であります。しかし東京から名古屋まで直通の自動車だけでは決してペイするものではありません。でありまして、それだけで、なおかつこの道路の事業というものは資金面において非常に困難だ、しかもこれが続かなければ、どこか局部を作つただけで資金が寝るといふことも一応頭に置いて考へ

ないと、あとでそれこそ大へんな後悔をするときが来はしないかと思ふのであります。この趣旨には全面的に賛成であります。その趣旨にこれを取

急いでやるということが、日本の現状からいって適切であるかどうかということを中心としておられます。そこで皆さんの御所見を承つておきたいのは、これはこの間も申し上げたので失礼であります。今週の朝日新聞のニュース映画をこらんになるとよくわかる。私も日本全国の道路をほとんど歩き尽しておりますが、ともかく朝日のニュース映画に出ております。日本の道路といふことで、これはまあ悪いところだけ出すわけでありますが、今のところほとんど惨たんたるものであつて、それを建設するだけでも苦心惨たんしております。率直に申し上げます、今度の国会で道路の経費を削ることも今きめられつつある。そういうやうな時代です。現在走つておる自動車でもさへ通ることができないのです。箱根の峠をこらんになつてもわかりません。自動車が一歩進め今走れない。それともう一つ私が一番心配しておるのは、これは皆さんも御存じの通りであります。治水の問題であります。治水計画を立てておるけれども、一兆八千億かかる。十年でするとしても一年間一千八百億の金がかかるというのに、その治水計画でさえ年に二百億か三百億しかできない。この間も申し上げましたが、わが国は一年に二千億ないし四千億の損害をこうむつておる。公共土木の災害だけでも一年間に五百億ないし一千五百億の損害をこうむつておる。それを復旧するの

に今日六年かかつて――この委員会でもそれが毎日のようにやかましく言われておるのに、昭和二十五年度の災害が今日まだ治まつておりません。そして今日一千億のあけつぱなしの災害の場所があるのです。この治水計画だけでも十年間計画の通りにやられたならば、なるほど一年間に少くとも一千億ないし二千億の国民所得の減がなくなることがわかり切つておるながら、これができない。道路の問題でもさうであります。私はこういう深刻な場面を常にみずから考へ、そうしてこれをどうしたらよくなるのだといふことを常に考へておりますから、こういういふ案ではありますけれども、そういうことを全然はたらかしておいて――先ほど年間三百億くらいは金も青木さんは簡単だと言われたといひますけれども、ものの一点だけを見た目にはさういふふうに見えなくとも、それはさういふ水害災害復旧も、あるいは治水治水も、あるいは道路の構築も押えておいて、これをおやりになるといふお考えかどうか。私もこれはこれに反対ではあります。やりたければやりたいほどさういふ心配をいたします。この貧乏国で、そして国民生活がさういふやうな状態でみんな非常に御心配なさつておられます。こういう事態において、これをそれほど急いでやる方があるかどうか、国全体の今の様子をお考えなさつて一つ御答弁願ひたいのであります。

○小澤重喜君 瀬戸山君のお話は私も同じように考へております。従つて西村君の質問に對しましては、年二百億ないし三百億を出すといふことはきわめて困難であらう、むしろ不可能に

近いであらう、こういうことを考えたから、その困難な場合においてはどうかというのを仮定してお答えしたような次第であります。従つて今かりに来年、あるいは三年先でもけっこうですが、この測量が進んでいよいよ工事にかかるという場合には、その金がでなかったらどうするかという御質問だと思つております。でありますから私が建設省におつたときにこの問題をとり上げたのは、決して現在の道路を五カ年計画というものの費用を割つてこれに充てようとも考えませんし、また一兆八千億かかる治山治水費を割つてやろうということも考えておらぬのであります。それではどういふ費目で考えるかといふと、たとえば各県において観光道路というものがある必要であるとか、あるいはこのことだけではつなぎ道路というので必要な場合がある。そつちこつちに計画があるので。そういう計画を立てる場合に、ここに中央道というものが測量されて、こういう道路が技術的に可能で、将来できるのだといふことを測量しておきますれば、そういう道路ができることを前提として観光道路が開かれ、またつなぎ道路が開かれてくるではないか。その場合にやはりその基本の計画を立てておけば、局部でも何分の一でもだんだんできていくのじゃないか。これは役所におつたときの富樫道局長からの話であります。が、たとえば神戸と大阪間に第二号阪神道路というのが御承知の通りできております。その道路の上に高架線を作つて、上だけを高速の自動車を通すようにしたらよからうという意見も、道路局長に聞かされておるのであります。

す。やはりそれも一つの考え方です。そういうふうにして将来のことをだんだんやつていくのであります。今ここに二十カ年計画という事になつておりますが、これがすぐに実現できると私も考えておりませんが、少くともそういう目標だけは示さぬと法律案になりませんから出してあります。が、最悪の場合を考慮しながら将来の日本というものの建設に邁進して参ることも、夢みないであります。が、われわれ一つの政治じゃないか、こういう見地からこの法案を御審議願つておるのであります。

○瀬戸山委員 私はいこれで終わります。今小澤さんから御話がございましたが、先ほど竹谷さんもお話で、これを実施する、公団と申しますか、公社というものを作られるというお話であります。私も法律を作るときには、その法律が空文になつては、それこそ国会の權威に關することだといふことを常に心配いたしております。これは四百幾らの者が提案いたしておりますから、これができないのが国会の權威にかかわるというよりも、できた法律が一体何のためにできたかわからぬやうなこと自体が、私は国会の權威に關することだと思つて。これはきょう初めて言うのではありませんけれども、法律を作つた後それが實際に行われて、国民のためになるかならぬかといふことを考えながらやらなくてはならぬと思つて。今の小澤さんのお話では、そんなことであらうと思つて。そこが竹谷さんのお話では、次の国会ではこれを実施する、公社法を作つて始めるのだという御意見がありました。

そういうことが一体正直に言つてできるものであるかどうか。私は非常に認識不足であるかもしれないが、そう考へてゐるわけでは。その点を御尋ねいたしまして私の質問は終ることになります。

○竹谷源太郎君 私、個人の希望意見を先ほど申し上げたのであります。これは国会の御審議でどうなるかといふことは申し上げられない。われわれ提案者の一人としてそのよう考へたといふことを申し上げたので、御承知願ひたいと思つて。それからまた資金、財政の問題について小澤さんから御答弁がございました。それで十分だと思つて、ただそれは非常に最悪の場合の御想定であります。しかしながら瀬戸山さんのおっしゃるやうに、日本は非常に貧乏である、その上に年々非常な災害を受けている、その災害復旧もできない。それからまた道路の改善もはかれない、そういうときに巨額の資金をこのせいで道路に使うといふことは、もつてはかではないかといふやうにも聞えます。そういう意味ではないか知りませんが、思ふのであります。実はそのやうな貧乏な日本であり、災害復旧もできない日本であればこそ、このやうな画期的な法案によりまして、日本人の経済生活の向上をはかるといふねらいを持つておる次第でございます。現在の窮状を開き解くために、このやうな画期的な経済的な社会的な構想で、日本の再建をはからなければならぬのではないか、だからこの法案が必要である、このやうに考へてゐる次第であります。

非常に深刻に承つたのであります。が、明治、大正、昭和を通じて日本が非常な貧乏な状態から、道路もとにかくここまで作り上げた、また鉄道もここまで作り上げた。私は最近の自動車交通等の発展の状況からいいますと、既存の道路をもう少しと金をかけて手当をするといふだけでは、とても日本の貧乏に追いつかない。われわれはこれをどうしてやるか、日本の貧乏を打開するゆえんだと思つて、よりまして、もとより政治情勢、経済情勢等がありますけれども、重点的に考へさせれば、ほかの治山治水の道路の改修、新設等と並行してやらなければならぬし、可能だといふことを確信いたしております。それにはこの法案を通しまして審議会ができて、もちろん審議会においてさらに専門家を加へ、そして大きな予算を伴いますから、時の政府の責任といふものがありますので、今度公社法を出して、いかうことについては、これは政府の決意といふことにかかつてくる点が非常に多いと思つて、これを通しますことが、私は瀬戸山さんの言われた一切の問題を解決する突破口にもなり得るのではないかといふ確信を持つておるわけでありまして、これはいろいろ所屬の党の立場もあつたり、個人個人の認識の相違もありまされども、大局においてどうしてもやらなければならぬといふことについては、意見が一致しております限りにおきまして、あと資金をどう効率的に使うかといふいろいろなことについて、さらに発展的に御協議を願ひまして、これはこれとして一つ早くやれるやうに御協力を願ひたいと考へるわけでありまして。

○瀬戸山委員 質疑ではございませんが、誤解をされてゐるやうに考へるの一言申し上げておきます。私は当初に申し上げておるやうに、こういう構想を立てて、今おつちやつたやうに日本の経済、社会のあり方を変えていかなくてはならないといふことは、全く同じ氣持なんです。ですからこの法案は、あたかも私が反対して議論しているやうに考へてゐるが、そういう考へはありません。そういう考へがないからこそお尋ねしてゐるので、こういう心配があります。提案者の各位はどういふやうにお考へなさつておるか、この点さえ解決すれば、この法律は何も問題ありません。だからそういうお話を聞いておくのであります。これだけ申し上げておきます。

○日野委員 関連いたしまして伺いたひのですが、本案のねらいの中に、やはり完全雇用の線を打ち出そうといふ一つのねらいがあるわけでありまして。これはこれには出ておらないのであります。これは日本に失業救済をやるといたしますと、ニクソンで三百五十日救済するとして年に八万四千円かかる。これが十万人ならば八十四億を要し、五十万人を救済するとならば四百二十億の金が必要なのであります。今労働省の統計でも、完全失業者七十何万と出ておるし、推定では七百万から一千万あるだらうといわれる。この問題を解決することもまた国の大きな要請であるはずであります。当面何といつても雇用力の大きい事業を計画することなしに、これらの問題を解決することはできないのであるが、こういう面から考へると、先刻來問題になつておる年間三百億といふ金の捻

出のしどころが非常に困るよう考へられておるけれども、国の要請として当然な事なればならないことであるとするならば、この建設資金の捻出というものは、それこそ三宅さんの言うように、国の意思がきまれば当然出せるのだという話もあるのであります。が、法案の中には完全雇用というようなことも当然考慮に入れられておるはずであります。こういう点について提案者はどうお考えになっておられるのか、一つ伺つておきたいと思ひます。

○竹谷源太郎君 法律の字句には出ておりませんが、これによりまして大工事費の三〇%ぐらいが労務費になりますから、三百億とすると九十億から百億ぐらいが労務費として支払われるので、その人員はニヨンならば十万人以上使えることになりましたが、そう安い人ばかりではありませんから、そこまでは行かないかと思ひますが、膨大な技術者、事務員、労働者の雇用が増大をいたしまして、また関連産業におきましてさらに何十万かの新たな就業が得られるということになりますと、正確な数字はここにございませうが、少くとも四、五十万の就労がふえる。これだけでも非常に失業対策の効果が現われると思ひます。今現に失業対策のため、どうせ数十億の金を公共事業につき込んでいますのでありまして、それから見まして、当面は失業対策、そして農耕地の拡大あるいは資源の開発、電源の開発、鉱工業の発展ということによりまして、何十万あるいは何百万の新たな就業者を得られる。これは開発の効果として得られるのでございますが、道路の事

業だけによつても数十万の就業を促進するということは、御質問の通りであるとわれわれは確信をいたしておる次第でございます。

○日野委員 ただいまの答弁で大体わかるのであります。直接この道路建設に要する労働力だけではなしに、関連産業まで考えますと、相当数の雇用力をここに満たし得ると思ひます。まして、このことが当然国の要請であるならば、そう財源の問題にびくびくすることなく、法案が通過いたしますれば、次の実施段階を一つ十分考えられて、この推進をしていただきたい。あまり弱腰で予算をびくびくする必要はないのではないか、こういうことを申し上げて質問を終わります。

○萩野委員長代理 本案に關します残余の質疑は次会に譲ります。

次会は公報をもつてお知らせすることといたしまして、これにて散会いたします。

午後一時二十八分散会