

第二十二回国会
衆議院

建設委員会運輸委員会連合審査会議録第一号

(七三五)

昭和三十年七月二十一日(木曜日)

午後二時二十九分開議

出席委員

建設委員長 内海 安吉君
委員 高木 松吉君 理事山口 好一君
理事瀬戸山三男君
萩野 豊平君 大高 康君
廣瀬 正雄君 仲川房次郎君
大島 秀一君 町村 金五君
二階堂 進君 三鍋 義三君
有馬 輝武君 山田 長司君
山田 長司君 中島 巖君
前田榮之助君 三宅 正一君

運輸委員会

委員長 原 健三郎君
委員 喜一君 理事白井 莊一君
理事有田 俊夫君 理事山本 友一君
理事青野 武一君 理事大西 正道君
岡崎 英城君 中嶋 太郎君
濱野 清吾君 關谷 勝利君
徳安 實藏君 畠山 鶴吉君
井岡 大治君 下平 正一君
池田 禎治君 竹谷源太郎君

出席政府委員

運輸事務官 岡本 悟君
建設技官(道務部長) 富樫 凱一君
建設技官(道務局長) 富樫 凱一君

委員外の出席者

議員 宮澤 鳳勇君
議員 牧野 良三君
議員 小澤佐重喜君
議員 榎 兼次郎君
建設技監 菊池 明君

建設技官(計
画局長) 落合 林吉君
建設技官(計
画局長) 落合 林吉君

建設委員 西畑 正倫君
建設委員 田中 義一君
運輸委員 志鎌 一之君
運輸委員 志鎌 一之君

本日の会議に付した案件
国土開発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)

〔内海建設委員長長席に着く〕
○内海委員長 これより建設委員会、
運輸委員会連合審査会を開会いたしま
す。

私が議案の付託を受けた委員会の
委員長でありますので、先例により
まして委員長職務を行いますから、
よろしく願います。

国土開発縦貫自動車道建設法案を議
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。三宅正
一君。

国土開発縦貫自動車道建設法案
(目的)
国土開発縦貫自動車道建設法案

第一条 この法律は、国土の普遍的
開発をはかり、画期的な産業の立
地振興及び国民生活領域の拡大を
期するとともに、産業発展の不可
欠の基礎たる高速自動車交通網を

新たに形成させるため、国土を縦
貫する高速幹線自動車道を開設
し、及びこれと関連して新都市及
び新農村の建設等を促進すること
を目的とする。

(定義)
第二条 この法律で「自動車道」及
び「一般自動車道」とは、道路運
送法(昭和二十六年法律第八十
三号)第二条第八項に規定する自
動車道及び一般自動車道をいい、
「道路」とは、道路法(昭和二十七
年法律第八十号)第二条第一項
に規定する道路をいう。

(国土開発縦貫自動車道の予定路
線)
第三条 国土を縦貫する高速幹線自
動車道として国において建設すべ
き自動車道(以下「国土開発縦貫
自動車道」という。)の予定路線
は、別表に掲げるところによる。

(国土以外の者に対する建設の免許)
第四条 政府は、国土開発縦貫自動
車道の予定路線であつても、その
一部について、国土以外の者に対
し、一般自動車道の建設を免許す
ることができる。

2 前項の免許については、当該建
設に關し、政令で定めるところに
より、一定の条件を附することが
できる。

(建設線の基本計画)
第五条 内閣総理大臣は、高速自動
車交通の需要の充足、国土の普遍
的開発の地域的な重点指向その他

国土開発縦貫自動車道の効率的な
建設を図るため必要な事項を考慮
し、国土開発縦貫自動車道の予定
路線のうち建設を開始すべき路線
(以下「建設線」という。)の建設に
關する基本計画(以下「基本計画」
という。)を立案し、国土開発縦貫
自動車道建設審議会の議を経て、
これを決定しなければならない。

2 内閣総理大臣は、前項の規定に
より建設線の基本計画を決定した
ときは、遅滞なく、これを国の関
係行政機関の長に送付するとともに、
政令で定めるところにより、
公表しなければならない。

3 前項の規定により公表された事
項に關し利害關係を有する者は、
同項の公表の日から三十日以内に、
政令で定めるところにより、
国の行政機関の長にその意見を申
し出ることができる。

4 前項の規定による意見の申出が
あつたときは、国の行政機関の長
は、これをしんじやくして、必要
な措置を採らなければならない。
(建設線の基本計画と関連する事
項の調整)

第六条 内閣総理大臣は、第一条の
目的を達成するため、建設線の基
本計画に於ては、必要があるものと認
めるときは、次に掲げる事項に關
し、国の行政機関の長の処分につ
いて必要な調整をすることができ
る。

一 国土開発縦貫自動車道に接続

する主要な道路又は一般自動車
道の整備又は建設
二 国土開発縦貫自動車道沿線に
おける新都市又は新農村の整備
又は建設
(継続費)

第七条 建設線の基本計画に基く
国土開発縦貫自動車道の建設に必要
な資金については、これを財政法
(昭和二十二年法律第三十四号)第
十四条の二の規定により継続費と
することができる。

(資金の融通のあつせん)
第八条 政府は、建設線の基本計画
に於ては、必要があるものと認め
るときは、第四条の規定による免許
を受けた者又は国土開発縦貫自動車
道に接続する一般自動車道につ
いて当該事業の免許を受けた者に
對し、当該路線の建設に必要な資
金の融通があつせんすることがで
きる。

(損失補償と相まつ生活再建又は
環境整備のための措置)
第九条 国土開発縦貫自動車道又は
第四条の規定による一般自動車道
の建設に必要な土地等を供したた
め生活の基礎を失う者がある場合
においては、政府は、その者に対
し、政令で定めるところにより、
その受ける補償と相まつて行うこ
とを必要と認める生活再建又は環
境整備のための措置について、そ
の実施に努めなければならない。
(基礎調査)

建設委員会運輸委員会連合審査会議録第一号

第十条 政府は、すみやかに建設線の基本計画の立案のため必要な基礎調査を行わなければならない。
(審議への設置)

第十一条 総理府に国土開発縦貫自動車道建設審議会(以下「審議会」という)を置く。

(所掌事務)

第十二条 審議会は、次に掲げる事項をつかさどる。

一 建設線の基本計画に関し調査審議すること。

二 建設線の建設に要する資金の調達及びその融通のあつせんに関し調査審議すること。

三 国土開発縦貫自動車道に接続する主要な道路又は一般自動車道の整備又は建設に関し調査審議すること。

四 国土開発縦貫自動車道の沿線における新都市又は新農村の整備又は建設に関し調査審議すること。

五 その他第一条の目的を達成するために必要な事項に関し調査審議すること。

(組織)

第十三条 審議会は、会長及び委員二十八人以内をもって組織する。

2 会長は、内閣総理大臣をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

- 一 大蔵大臣
- 二 農林大臣
- 三 通商産業大臣
- 四 運輸大臣
- 五 建設大臣
- 六 自治庁長官

七 経済企画庁長官

八 衆議院議員のうちから衆議院の指名した者 八人

九 参議院議員のうちから参議院の指名した者 五人

十 学識経緯がある者のうちから内閣総理大臣が任命する者 八人以内

4 前項第十号に掲げる委員の任期は、三年とする。ただし、再任されることが出来る。

5 会長及び委員は、非常勤とする。

(関係都道府県知事の意見の聴取)
第十四条 審議会は、その所掌事務を処理するため必要があるときは、関係都道府県知事の出席を求め

め、その意見をきくことができる。
(資料の提出)

第十五条 国の関係行政機関の長は、審議会の求めに応じて、資料の提出、意見の陳述又は説明をしなければならない。
(政令への委任)

第十六条 この法律に定めるもののほか、審議会の組織及び運営その他この法律を実施するため必要な事項は、政令で定める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 総理府設置法(昭和二十四年法律第二百七号)の一部を次のように改正する。
第十五条第一項の表中海外移住審議会の項の次に次の一項を加える。

別表

路線名	起 点	終 点	主 たる 経 過 地
中央自動車道	東京都吹田市	神奈川県津久井郡相模湖町附近	富士
		吉田市附近	静岡県安倍郡井川村附近
		飯田市附近	中津川市附近
		市附近	大垣市附近
		市附近	大津市附近
		京都市附近	
東北自動車道	東京都青森市	補和市附近	館林市附近
		近 福島市附近	仙台市附近
		近 秋田県鹿角郡十和田町附近	盛岡市

路線名	起 点	終 点	主 たる 経 過 地
中央自動車道	東京都吹田市	神奈川県津久井郡相模湖町附近	富士
		吉田市附近	静岡県安倍郡井川村附近
		飯田市附近	中津川市附近
		市附近	大垣市附近
		市附近	大津市附近
		京都市附近	
東北自動車道	東京都青森市	補和市附近	館林市附近
		近 福島市附近	仙台市附近
		近 秋田県鹿角郡十和田町附近	盛岡市

北海道自動車道	函館市	札幌市附近
	釧路市	札幌市附近
中国自動車道	吹田市	兵庫県加東郡滝野町附近
	下関市	津山市附近
	近 三次市附近	山口市附近
四国自動車道	徳島市	徳島県三好郡池田町附近
	松島市	高知市附近
九州自動車道	門司市	福岡市附近
	鹿見島	鳥栖市附近
	市	日田市附近
	近 熊本市附近	小林市附近

〇三宅委員 国土開発縦貫自動車道建設法案は、国会の大部分の同僚議員の共同提案になっておりますので、提案の趣旨を御説明申し上げます。おそれなくこの連合委員会の委員各位は提出者であろうと考えておられるわけでありまして、しかし議事を進めます上におきまして、お許しを得まして簡単に趣旨を説明いたしたいと存するのであります。

第一に、この法案は国土を縦貫いたします高速幹線自動車道を開設しようとするものであります。その規模は、北海道より九州に至る延長約三千キロでございまして、わが国土の重要地域を最短距離、最短時間で結ぶとともに、既開発及び未開発の地域を貫通させます。これを二十年計画により完成することを期しております。国力の進展によりまして、これより短期間に実現いたしますならば幸いであります。この高速幹線自動車道は、もっぱら自動車の交通の用に供する道たる自動車道でございまして、一般交通に供する道たる道路とは異なることであります。普通の道路は混交交通でありまして、自動車交通は平均時速二十キロないし四十キロを出ることができません。

せん。のみならず最近の自動車交通は、高速化に加えて大型化、長距離化の方向に発展しておりますので、従来の道路の上を走るだけでは、その交通需要が充足されないものであります。どうしても自動車専用路線が必要となるのであります。自動車道におきましては、その速度も三倍の時速六十キロないし百二十キロの高速で走ることができるとはならず、一車一キロ当りの経費もはるかに低減されまして、低運賃、長距離輸送が可能となるのであります。

第二に、この高速幹線自動車道を幹線として、これに接続する主要な道路または一般自動車道、合計延長約二千五百キロの整備を促進し、その組み合せによりまして、高速自動車交通網を新たに形成しようとするのであります。これは前述のごとき自動車交通の発展に対処するとともに、わが国に便を最高度を利用するため、わが国における陸上交通上、従来の道路網及び鉄道網に加えて、いわば第三陸上交通路たる高速自動車交通網の確立が急務であると考えらるからであります。これによりまして近代陸上交通網の体系を完成し、陸上交通調整をはか

り、それぞれの交通手段の適正な整備による効用發揮を期待したのであります。

第三に、この新たな高速自動車交通網を完成することによりまして、従来他のいかなる手段によりましても達成することができなかった国土の普遍的開闢、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大をはかるうとするのであります。これが本法案を提出致しましたる目的でございます。

従いまして、高速幹線自動車道の建設、支線となるべき主要な道路または一般自動車道の整備と相待ちまして、沿線地帯における資源の開闢、耕牧野草地の改良、鉱工業の立地条件整備、新都市及び新農村の建設等につきまして、総合的な実施を意図しているのでございます。これによりまして、現在遅々として進まない国土総合開闢の施策の展開をはかりたいものと考えらるものであります。

高速自動車交通によりますならば、第一に、従来の三分の一ないし二分の一の時間で、国内各地域間が連絡されるときに、東京または大阪から国内重要都市にすべて半日ないし一日行程で達することができるとなり、第二に同一距離について、従来の六〇％以下の輸送コストで済むようになるのでございます。

このことが国土の普遍的開闢、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大の基本条件となるのであります。今、東京―青森間高速幹線自動車道たる東北自動車道が開設されますならば、東京から現在国道で福島に着く時

間、すなわち十時間前後で青森に着いてしまふ、同様に大阪―門司―鹿児島間高速幹線自動車道たる中国及び九州自動車道が開設されますならば、大阪から現在国道で広島に着く時間、すなわち十五時間前後で鹿児島に着いてしまふこととなります。そこで従来多かれ少かれ経済僻遠の地として、産業の立地振興も容易に達せられなかつた北海道、東北、中部、裏日本、四国、南九州等の地方も、新たな交通利便の経済地域としてよみがえることとなるのでございます。これらの地方は、幸い土地、資源、電源等に恵まれているのでありますから、いわば条件がそろつたといえるのであります。また、わが国土は狭小といひながら、なおその二〇％足らずの平野地帯に人口が集中して、残りの山地高原地帯の土地利用度はきわめて低い状況であります。これら山地高原地帯といへども、新たな交通利便がもたらされますならば、広範な範囲にわたつて人の住むに値する領域となるのであります。

高速自動車交通網は、道路網、鉄道網が人口を追つていよいよ平野地帯に錯綜しているのに対しまして、これら未開後進の山地高原地帯をも縦横断するものでありますから、国土のこの残された地帯に向つて国民生活領域を拡大して行き、外に失つた領土を、文字通り内に求めることとなるのでございます。以上によりまして、わが国民経済の地域的偏在である人口産業施設の大都市地区への過集中、地方経済の貧困が逐次解消されていき、国土の普遍的開闢が達成され、ここに国内各地域がそれぞれ繁榮する真に民主的國家が育成されるのであります。

かかる事態を何か夢物語と感ぜられますならば、明治時代における道路網、大正時代における鉄道網の整備が、わが國の政治、経済、社会、文化の上に及ぼした影響を見のがすものであります。今日、昭和の後半におきまして、高速自動車交通網の完成を期しまするゆゑは、この歴史的な事態をさらに發展せたいからにほかならないのであります。

第四に、以上の施策によりまして、わが国民経済の拡大發展のための最も重要な基礎が造成されることとなるのであります。今日のわが國の國民の努力によりまして、国民経済規模の中において十分にまかない得るものであることを確信いたしました。提案いたしました自動車道の建設に要する経費は、年間約二百億圓ないし三百億圓でございまして、この額は、たとへば政府の研究いたしました昭和四十年までの総合開闢の構想中で必要と認められていた公共投資の年平均額の六〇％程度であり、また現在同様に産業發展の基礎造成として重点的な財政投資をしていく電源開闢事業の年経費を下回つていく額であります。その他の総合開闢事業に要する経費は、総合的的重点的財政投資によつてまかない得べきものと考へます。

第五に、わが国民経済の拡大發展への過程におきまして、國民の完全雇用を期するためには、相当大規模な就労対策事業の継続的実施が必要と考へるのであります。以上の事業は、その最も有効な事業であることであります。

以上申し述べましたかかる画期的な施策の実施に当りましては、政府は、関係者の知能を集め、また関係部局の技術その他の粹を集め、緊密な協力によつて、後世に悔いなき成果を上げることを期待してゐるのであります。

以上、本法案の提案趣旨の説明をいたしました。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに決定せられんことをお願いいたします。

○内海委員長 それではこれより質疑を行います。通告順によりまして順次これを許します。第一に白井莊一君。

○白井委員 本案に關しましては、その目的、構想等につきましては非常に大きなものであります。ただいま提案理由の御説明にありましたような趣旨に基いて、私も心よりの賛意を表す次第でございまして、提出者が議員のほとんど大多数を占めておるといふような事情からも、非常に本案が画期的なものであり、望ましいものであるといふことは、これはほとんど議論の余地がないものと考えます。ただ私もまだ本案の内容等について、十分に研究をいたしておるわけではございませんが、ただいま説明されるお三方は、私もより十分に御研究のものと考へますので、この際二、三お伺いしたいと思つております。

本案は今申し上げたように、非常に望ましいものではあります。ただわれわれ一番懸念することは、日本としてやりたいことはたくさんあるけれども、なかなかいふ案であり、望ましいと思ふけれども、どうも最後には金の面で行き詰まつてしまひまして、ないもので振れないというふうなことで、いつもこれが見送られてしまふ、

あきらめざるを得ないというふうなことが多いのであります。その点私も一番本案について心配をする点であります。ただいまの提案の御説明にもありましたように、年々二、三百億くらいであるからというのであります。が、私どもの属する運輸委員会においても、やはり国土の開闢、地方文化の発展、こゝうの意味において交通網を整備したいという趣旨で、国鉄ではそれほどには合わないけれども、新線を年々敷設してもらいたいという要望をいたしております。が、これも結局は予算がない、財政の資金も足りない、こゝういふようなことでこの鉄道の建設が十分でないものであります。現在約百七十本に上る新線の予定線が国会によつて採択されておりました。現在鉄道建設審議会がございまして、そこで決定して、二十三線が建設に實際にはかかつておるわけでありまして、これもわずかに二十五億か三十億しか資金が得られないという状態でありまして、そういう意味で、やはり本案に要する資金の面について、非常にわれわれは心配をいたすのであります。が、その面については、たとえば外資をこれに導入するお考えであるか、あるいはその他の方法によりまして、その点のお考えをちょっとお伺いしたいと思つております。

○宮澤胤男 回答申し上げます。ごもっともなお話で、この計画は資金の面が整わなければ、全く絵にかいたもちとなるわけでありまして、三千キロにわたる六千億圓というおよその標準を示しておるわけでありまして、これについて、一部分は有料道路をもつて資金を集めてもやれるだらうという

ところで、なかなか有料道路ではやれない部分で、国費でもって相当な犠牲を払わなければやれない部分があると思ふのでありますが、提案者におきましては、ただいま提案の趣旨を御説明申し上げましたごとく、年々二、三百億の国費を投じていきたい、そうして公社の組織をもつてやりたい、こういうことを一つの基礎の案としております。しかしながらこれも御承知の通り、今日の日本の財政事情の上で、そういう簡単に明年からこれが実現できるということはなかなか予想できませんので、これについては、この本案がまず通りまして、これは大体の方向を示した案にすぎないのでありますから、実際の具体案につきましては、明春の通常国会において、まず第一に着手すべきものから一つ具体的な案を持っていきたい、何といひましても、東京から大阪をつなぐいわゆる中央道というものが、第一案として具体化されると思うのであります。これにつきましても政府と十分協議の上、公社案を持っていくか、あるいはどうしても政府で金を出なければ、特殊法人による民間の法人を作つて、そしてすべて借入金によつてやる。これは内債、外債とも伴うわけでありますが、それも皆さんの御協賛を得て、政府の同意を得て、利子の支払いくらいは国家が保証してもらわなければ、とても借入金にはできない。しかし現在本案に対して、ほとんど衆議院議員全体が提出者として御賛成を願つていらっしゃる中から見て、これは一年か二年着手しますと、中央道の東京―大阪間のみならず、北は北海道から南は鹿児島に至るまで、ほとんど各方面の議員各位あるいは官公庁、地

方自治体の有力者が一体となつて、私は道路を開発する機運が醸成されてくると思ふ。そこにおいて初めて、その引き合う部分は有料道路でいくか、引き合わない部分は国家もしくは地方団体の共同の出資でいくかというようなことは、漸次やつていかなければならない。三千キロ、二十年間といいますが、私はこれが二十年かかるようでは、日本の産業開発、いわゆる国土開発は非常におそきに失して、もう五、六年後には一位に達する人口を包容していかなければならぬ日本としては、そんなことをやつておられないと思うのでありますから、この法案はそういう意図において、その空気をもち作つていく。この空気が大きく出てくれば、有料道路施設会社も公社による政府の出資も、おのその場所に応じてできていくのではないかと。非常に希望のもとに、まずその礎石となるべき本案に対して、一つ皆さんの御賛成を得たい、こう考えております。

○日井委員 ただいまの御答弁によつて、やはりわれわれが心配しているところも同様に御心配されているようでありますが、突如この問題だけに国家が仕事を集中していくという、いわゆる全体主義国家といふか、あるいは元々あるような行方不明の国、たとえば元のドイッとか現在のソ連、あるいはまたアメリカのように、膨大な資金の余力があるという国ならば別ですが、日本のように、非常に国力を消耗し尽した国において、その点がより一そう心配される点であります。なおこの費用の点でもう一つ私が心配いたしますのは、この道路が三千キロ、六千億でできて、

かりに道路はそれでできるといたしましても、道路ができる、提案の趣旨にも書いてありますように、相当山岳地帯が開発される。開発されると、日本はもうすでにわれわれ体験済みのように、台風が参りまして、豪雨が来て、洪水ができる。こういう点について災配になるのであります。ついでこの開北海道の水害地を見舞に参りましたが、その洪水が五十年、六十年来の洪水であつたという一つの大きな理由に、昨年の十五号台風によつての風倒木並びに山林の乱伐が、雨の保有力を非常に減退させて、それがために洪水であつたといふような惨状を呈した、こういうことを伺つておりますが、それとこれとを合せますと、あまり森林のなかり、はげ山地帯がこういうものになることではあります。大した差もないこととありますが、もし森林地帯が道路の整備等によつて、森林が開墾されて畑地等になるといふことになりますると、そういう点について非常に心配なのであります。もう一つは、これまた北海道の水害をこうむつた町の状況を見ると、やはり周囲の山岳のすそから頂上にあつた傾斜地を耕田にして、傾斜耕地といふものが非常に開墾されていく。そこにやはり雨の保有力がなくなつて、この町のみぞから川の方へ非常にはんらんを来したという事情を聞いて参つたのであります。やはりその点を思い合せると、山岳地帯を道路によつて開発する以上は、よほどこれを森林、いわゆる植樹による防水といふべきか、治水の面において考えなければならぬ。もとよりこれはダムを作つて発電をする、それが開発という

意味なんぞでございしようが、そういう治水治山の面ではこれに伴つて相当膨大な費用がかかるではなからうか、この考えまするが、これは幸いに建設省の専門家の方もいらつしやつていて、うであつたから、その点についてのお考えを一つ伺いたいと思ひます。

○三宅委員 政府関係の御答弁もあとからあらうかと思ひますが、実はきょう午前中参考人を招致いたしました。鮎川義介さんがこの問題につきまして、非常に賛成の立場からの発言をされたのであります。それは大体脊骨道路がつく、これ自体が大きなやはり治山治水政策になる。下の方だけに道をつけておつて、ダム・サイトはないとか、いろいろなことがかゝつて水害を起すゆゑになる。この自体は交通政策として非常におもしろいだけではないに、治山治水政策として非常な意義があるといふ意味で、鮎川さん独特の一つの天才的な発言をしておられたのであります。が、私どもも、ダムが方々にある、たとえば中央道についていへば、ずいぶん天龍川にダムができておりますけれども、すぐ土砂をかぶつてしまふ。これが道路が通りますことによつて、さらに新しい発電ができるだけではないに、貯水池の役割もするし、それから砂を下に流さない役割をしまして、治山治水の面ではそういう意味で非常な大きな役割をするのじゃないか。しかしながら仰せの通り乱伐したりすることはいけませんから、これは赤石山系その他における天然林で、腐つてしまつていける分はこれを利用しなければいけません。が、計画的な開発という点を加えていかなければならぬと信じておるとこ

ろであります。そういう意味において、私どもは副作用としては、この道路開発計画ができることによつて、治山治水、開発、三位一体に大きな役割をするのではないかと。このことを考えておるのでございします。

○竹谷委員 ただいま三宅提案者から詳細に御説明がございましたが、私も簡単に御説明させていただきます。これは日本の地形が侵食あるいは変形の過程にありまして、豪雨なり風なりによつて地形が今後も相当変動していくだらうと思ひます。そのときに當つて、北海道のような奥山はほとんど斧鉞の加えられていない大森林におおわれているところでも、押え切れない水が流れてくるわけでありまして、そういう面から言へば、この縦貫道路によつて新たな砂防工事といふか、遊水林といふか、水を急に流さない設備を多くすることができまうから、治山治水の面でも、今地形が相当変形されておる日本において、これこそ大きな治水の役割を演ずるのではないかと、かように思つておる次第でございします。

なおこの縦貫道路によりまして、今までおのの入らなかつた深山が開墾せられ、あるいは開墾地になるといふことではありますけれども、そういう深山といふものには、むしろあまり農耕地はふえないであらう。林産資源の開発が行われるわけではございしますが、それに対して私どもはむしろ森林の計画によりまして、年次計画で切っていくということになる。ところが今何千年、何百年たった古い木が、全然生長がとまつて風倒木になつておるといふことの方が、かえつて森林の生長を妨げ、同時にそれらの風倒木が

だんだん腐って、そうして他の草木のはえるのを防ぐという現状よりも、それらの千年、百年以上たった木は片っ端から伐採をして、新たに若々しい清新な木を植えていって、そうして十分水分を吸い取らせるということになれば、これは決して治山の面からいって、もマイナスにはならない、かように考えておる次第でございます。

それから先ほど白井さんから資金の問題について非常に重要な御質問がございました。宮澤さんから御答弁があったのでありますが、なおわれわれはこの資金はむろん膨大にかかるのでございまして、政府の立てておられます経済六カ年計画に基く国土総合開発計画におきましては、年額三千八百七十一億の公共公益事業財政投融資を国家でやる建前になっております。

これに對しまして昭和三十年から四十年までのこの縦貫自動車建設のために要する費用は、一カ年平均二百四十五億でございますから、全部の公共公益事業財政投融資総額のわずかに六・三％でございます。これくらいは、国がこれをやろうという決意をいたしましたならば、公共公益事業のうちから六・三％をさげれば、この自動車建設計画が遂行できる次第でございます。

なお電力五カ年計画によりまして、すでに支出は六百九十九億なされておる、今後昭和三十年度におきましては四百五十四億、昭和三十一年度四百十四億、そして電源開発五カ年計画後、すなわち昭和三十四年度以降は毎年百六十六億というふうに、電源開発をもくろんでおるのでございますが、これらの電源開発は、もうコスト高になつて行き詰まっております。

従つて本年度四百五十四億支出する電源開発の財政投融資は、昭和三十四年度以降におきましてはわずかに百六十六億で、現在よりも三百億も電源投資が減るわけでございます。従つてこれらの自動車を振りに振れば、難なく国家だけの財政投資でこの事業を遂行できる、こういうふうな考えられる次第でございます。

○内海委員長　なお建設当局の方から御意見がありましたら……

○富樫政府委員　ちよつと中央道の実際の経過地につきまして、気象条件を調査した記録がございまして、数字で申し上げることはできませんので、数字で申し上げます。常識的に申し上げますが、平地よりも山地の方が気象条件は激しいわけでございます。たとえて申し上げますと、天気予報でも平地よりも山地は山地二百ミリというふうな雨量を報じておりますので、確かに気象条件は激しいと思われまして、これが災害の原因になることは当然考えられ得るのでございまして、しかしこの災害によつて作られた道路が流れてしまふというふうなことは、それだけの施設をすればそれに耐え得るのでございまして、その心配はないと考えます。

○白井委員　今建設省の御答弁で、私の質問が悪かつたかもしれませんが、道路が流れるというより、たとえば道路の幅のはける水というものは大したものでもなくとも、道路ができたことによつて山岳地帯が相当開発される。たとえば山林であったところが伐採されて、それが畑になるとか、村ができ町ができる。そうすると雨の保有量がそこに少くなるのではなからうか、当然

これが河川の下の方に水を吐き出すことになる。そこでダムなどを作るのでしようが、ダムだけの問題であれば、今竹谷委員のおっしゃつたように、電源開発の方である程度カバーできる。それ以外の河川の、要するに治水の面で非常に費用がかかるのではないかとおもうのでございまして。私もしろうとであるからわかりませんが、この間の北海道のあれを見てきて、山の傾斜地に畑がふえるたびに非常に水が流れる。せめてそこが牧草でもあればまた水の保有がある、こういうことを言つてきたので、作る作物を今後研究すべきではないか、クズなどを作ればよからうとわれわれはよいなことを言つたのでありますけれども、そういう点について治水の面で、道路を作る費用以外のもので相当かかるではなからうか、開発に従つて治水の方の費用というものが当然考えられなければならぬと思ひますが、それについて何か建設省でお考えがあつたかどうか、伺いたいと思ひます。

○富樫政府委員　道路を構築したことが災害の原因になりはしないかというお尋ねかと思ひます。保水量の点から申しますと、その部分の木がなくなりまして、なくなることは確かでございます。いましよが、広い面積に対して道路はきわめて面積が狭いものとも言えるわけでありまして、またその上に降る水につきましては、適當の施設をいたしまして水はけを考へてやれば、災害の原因になることもなからうかと存じます。が、これらの施設をするための費用は相當の額にならうかと存じます。しかしこの費用については、今後の調査に待たなければなりませんので、ただ

いま申し上げる資料は持ち合せておりません。

○白井委員　今の御答弁は私の伺つておることとちよつと違ふ。これはもつとも道路を建設するという立場からばかり考へておられるから、御無理はないと思ひますが、私の伺うのは、道路の排水というものはさした面積はないだらう、ただその道路を作ることによつて山岳方面が開発され、開発されるに従つて森林が伐採され、たとい雑草がはえていたところで、畑になつたら、雨水の保水力といひますか、その力が非常になくなる、これが私は非常に大きいんじゃないか、またその山岳地帯を開発することが道路を作る目的で、ここに一つの大きな矛盾といへば矛盾があるわけです。伐採をしたあと、ただ植樹をして森林地帯をまた作るといふことであれば、そう大した心配はないかもしれませんが、しかしそれにしても一時相當災害の原因にならぬとも限りません。それより町ができるといふようなことになれば、これはほとんど水をためる力がない。ダムを作つて、そこへ水をためるといふことも限度があります。そこで開発される相當広い面積が水をたくわえる力がなくなるので、これが下流の方に相當の災害を及ぼすのではなからうか。これはまだそこまで御研究はないかと思ひますが、これはやはり単に道路を作る金だけでなくて、そういう点も相當考慮しないといふ、また災害の原因になるようなことになつてはいかぬ。要するにこの道路を作るについては、當然治水の面も十分に考へていただきたいということ、これは一つ御研究いただきたい、また後ほど伺ひをすることにいたします。

私どもはこの案には非常に賛成で、できることを願つておるがゆゑに、そういう点についてよい心配までするわけでありまして、なお先ほど申し上げたように、鉄道の新線ができれば、やはり同様に——たとえば北海道あたりの陳情を見まして、ここに新線を作つてくれれば、この山から鉱石がどれだけ出る、非常な資源の開発になる、あるいはまた森林が開発されて耕地が幾らできるといふような陳情を受けるので、この点においては、この道路とやはり同様だと思ひます。同様だと思つただけに、今のような心配がないにしてもあらずで、ただ従来私も新線をできるだけ作りたいと思つても、予算がないというので、いつも減少される。ただここで考えられることは、この道路ができれば、従来の鉄道の新線の予定線というものも、今度は従来の考え方を相當変えた行き方に行けるのではなからうかという利点もあるかと思ふ。必ずしも鉄道によらなくとも、トラックによつて山なら山の開発もできるという点もあると思ひますが、私の一番心配するのは資金の面で、また他の御意見もあらうと思ひますので、一応この程度にいたしておきます。

○内海委員長　ただいまの御質問の、道路を建設するについて山林を伐採するために、水害のおそれがあるのではないか、これをどう考へるかといううな問題について、ちよつと建設省の落合君あたりがこの問題について研究をしておられたようだが、この際参考になることもあるから、あなたの知つておる範圍について御意見を述べ

でもらいたい。

○落合説明員 先般中央道路の路線の調査検討をいたしました。その道路沿線の森林資源を開発するに、どうすればいいかというように、研究いたしました。その際、私もいろいろと、林野庁の方から、施業案に基づいて開伐するとか、皆伐するとか、山を荒さない程度にこれだけ切れるというものによりまして、経済効果をおねらってやっておるわけでありま

す。

○内海委員長 次に、通告はありますが、ただいまの白井さんの御質疑なりあるいは提案者の説明なりについて、関連していろいろ御質疑もあると思ひますが、この際御遠慮なく御発言を願ひます。

○瀬戸山委員 今白井委員からお尋ねがありました治水の問題は、私は非常に重要な問題だと思つておられます。そこで、きょうはよい機会をおとさないことにいたしまして、研究しておられるかどうか、わかりませんが、これは先ほどから道路局長は勘違いをしておるようでありまして、この道路を建設すること自体が、何も道路を背中に通そうというだけのことではないに、これは提案者御説明の通りに、その地方にあるいは都市のできるところは都市を作る、農村ができるところは農村を作る、工場も作る、そういう大きなねらいがあるのであります。そのうなつてくると、ただ道路面積だけの森林を伐採するとかいう簡単な問題ではございません。そこで一体どのくらい山を切り開くか、またどのくらい森林を伐採するのかわかることを御研究なさつておるかどうか。もしそう

いうことがありましたら、その一点だけでもこの際お知らせ願ひたい。

○竹谷委員 先ほど白井委員からの御質問ともあわせて、私の承知している範圍で答弁いたしますが、戦々たる山脈の森林地帯は、むろん農耕地を作つたり、あるいは都市を形成したり、工場建設というようなことはまずなからうと思ひます。せいぜい牧草畑にする程度でございます。従つて大体今までは山林であるところの傾斜の急なところは、むろん森林として従来よりもっと森林の造成によつて、水の保有力を強からしめるということにいたすようにされるのじやないかと思ひます。そこで問題は傾斜が二十度以下く

らしい農耕地、あるいは住宅等として利用可能な土地が切り開かれることによつて、保水力が衰えるのではないかという問題になるわけでございます。この三千キロの国土開発、そして幹線道路を作り、なお支線二千五百キロ切り開くということになりますれば、ほとんど日本全国の四割を占むる未利用の土地が、全部利用できるか、来るかもいれませんが、これはなかなか全部というわけにはいかぬと思ひます。その一部となつておるわけでございますが、そういう場合、しからば農耕地はどれくらい現在よりも拡大ができるかという問題になるわけでございます。百万町歩の田畑しかございません。ヨーロッパの各国なんかは八〇％ない

し六〇％、少いところでも四〇％が農耕地に利用せられておりながら、日本はわずかに一五％、百万町歩ほどでございまして、これは少くとも七、八百万町歩にいたしたい。そして食糧の

自給をしたいというのが、この縦貫道路の一つの大きなねらいでございまして。そうしますと、二、三百万町歩の農耕地を最大限度開拓していくということになるのであります。農耕地の調査によりまして、今農耕地として切り開くことが可能な傾斜地は、大体三百万町歩くらいあると称しております。これを全部いたしますと、国土のうちの一〇％くらい、あるいは原野あるいは高原地帯あるいは山林が農耕地に変わりますから、森林の時代よりも多少多く水の出ることは間違いないと思ひますけれども、現在日本において山を伐採したために水がたさん出るといふことは、全面的に奥山の森林を伐採したからでございまして、その森林のうちの一部分が伐採せられ、あるいは新植林がなされたからといつて、今の水量が急に倍になったり五割増しになったりすることはなく、五割なり三割なり程度の増水にすぎないと仮定せられます。なお三万、五万といふ中小都市を作る計画がございまして、これとともう大きい面積をつぶすわけではございせんので、そう

なつてきますならば、これらの五割なり三割ふえるであろう水量を押えるためには、先ほど来お話しになつておる川に沿つてだんだんに高いところへ作りましますが、保水量は、現在森林が伐採せられて農耕地になること等によつて、水力が急に出てくるのを防ぎとめる力以上の砂防工事あるいはダム

工事を行わねばならないから、この問題は、むしろこれによりまして、現在よりも農耕地が切り開かれ、あるいは都

会ができて、そのために出水量が

今までもより多くなつたといひまして、できません。ダムの保水力によりまして、この問題は十分に解決ができるのではないかと、かように提案者のわれわれとしては考へる次第でござい

ます。

○白井委員 関連して、今の治水問題でちょっとつけ加えて私の考えを申し述べたいと思ひます。今の竹谷提案委員の御説明で、全部ではないが、ダムによつてある程度の保水ができる、こ

ういうことですが、ただこのダムにあまり期待をかけると、かえつて危険を来たす場合もあると思ひます。たとえば、これはダムの規模にもよりますが、これはまた北海道の例を引いて恐縮ですが、この間の十勝あたりの水害にしても、このダムのことがよると持たないかもしれないといふので、水

をある程度はかせたために、下流で急激な増水にあつて非常な被害を受けて、これが今会社と被害民との間の争いの問題になつておるようでありまして、しからばこれをそのままにしておいた方がよい、水門を開かない方がよかつたのではないかと、言へば、会社の言うように、それならばもしダムが切れたら、よけい一その災害が下流に及んだのじやないかといふような議論も成り立つので、こゝういふ点もダム一

点張りにあまりに治水の面を依頼すると、そういう危険もある。またダムは日本のような土質と傾斜の激しいところではどんなに埋まる、数年にして相当に埋まるというように、ことを聞いておりますが、これらの点を考へると、そういう治水の面で、やはり山に

は木がなくちゃいけないという簡単な理屈のようにばかりはいかないでし

う。開発できることはけつこうであるが、この治水の面だけは建設省で十分にお考へいただいて、またこれに対する予算等の点についても十分余力をもつて當つていただいて、道路はできたけれども、金がなかつたので治水の面がおくれて、また災害を受けたといふようなことが万一にもあつてはならないと思ひますので、その点をつけ加えて申し上げる次第でござい

ます。

○三宅委員 白井さんの御心配は確かに私もつとだと思つたのです。先ほど落合技官からも言われたように、中央道路の關係については林野庁と相談して、国有林の關係は施業案でやりますから、水害を起すようなことをやらぬことはきまつております。国有林については、第何国会でありますか、私の方で全国的ではございせんが、中央道路の案を提案いたしました際に、水谷政調会長以下現場を踏査して見たわけでありまして、もちろんしるうとであり

ますから、十分見たからといつて權威を私は誇示するわけではありせんが、しるうとはしるうとなり見てくることが必要であらうといふことで見

てきたわけでありまして、かりに中央道路について申しますならば、富士吉田のあの近所というものは、富士の爆発による溶岩地帯でありまして、そうして恩賜林等が山梨県に下付されておりますが、何百年たちましても木が非常に少い地帯で、富士五湖がそこ

に連なつておる。あそこは時速二百二十キロの高速度道路ができませんならば、富士五湖がありまして、水も十分にありまして、人口を移すことも非常なことだと思ふのであります。ちよつと向うに

入りますと、静岡県と富士川の線に入

りますると、静岡県、山梨県の境等は一大牧野であります、ただ牧野改良をやっておりますので、牧草として十分でないし、それから農林関係でよく御承知でありましようけれども、保水力も貧弱な牧野になっておるわけであります。それが高速交通で牛乳が毎日一時間くらいで東京へ入ってくるということになりますと、あの牧野地帯が牧野改良で、私はかつて保水力がふえるのではないかと思うのであります。赤石山系に入りまして、富士川、天龍川、それからもう一つこつちの方の何川でしたか、あの線へ入りまして、未開拓の地帯ですから、河川の防除工事一つもやっておらぬわけであります。そのときも話をしたのでありますが、ダム・サイトが道路になる。そうしますと、たまたま砂利などもほじくり出すことが——天龍川のダムなどずっと幾つもありますのを見ても、それが、それをやらないと何年かだめになってしまう。そういう意味において、ダムの保水力も持てるのじやないか。私は確かにそれは人のおらなかつたところに何百万という人口がふえますれば、確かに保水力は弱まりまゝから、特殊な防除工事は必要だと思ひますが、それだけの人口の配置ができて、産業が開発できますれば、それはそれ自体として物を生産いたしますから、可能だと思つておりました、これらの点も十分に勘案しながら、しかし必要なことであるからやるといふ立場で、これは専門家の御研究については私どもは必要だと思つておるわけであります。

それから積雪量の関係でございます。自動車道が凍つた場合に、これに対する処置が全然ない。これは技術的なことで、東北、北海道関係の積雪地帯で、かりに除雪されたとしても路面が凍つた場合に、東京においてもわれわれが体験しておりますように、速度二、三十キロでも盛んに事故を出しているのですが、百キロ以上の速度をその建前としているこの計画に對しまして、こういう面はどのように解決されるのか。そういう心配はないのか、御答弁願ひたい。

○竹谷委員 この自動車道の上の積雪、あるいは水が凍つた場合のすべりどめ、あるいは交通阻害に関する措置いかんということでございますが、むろん雪が積りましたら、これに對する除雪をやる。これは鉄道でもやつておるわけでございます。しかしながらそれが凍つた場合にはすべて困るではないかという御質問が、先般の委員会でもなされたのでございますが、それが薄くて温度があまり低くなければ、これは今の発達のした、すばらしい、チェーンをつけたようなタイヤの装置によつて、これは十分に防止ができるのでございますが、温度が低く、それが相當の厚さがある、自動車が行つたくらいではこわれないで危ないというような場合におきましては、これに對して従来は砂とか土、あるいは石炭がら、軟土などを散布いたしまして、そうしてすべりどめをやつてきたようでございます。これに對してアメリカあたりの実験の様子を聞きますと、塩かあるいは塩化カルシウムを砂や石炭がらとまぜてまく。塩

の力によつて氷点を低下することによつて、凍るのを防止したりあるいは溶かしたりする、こういうようなことで相當の効果をアメリカにおいては上げておりました、ハイウェイ・リサーチ・ボードという委員会が一年間にわたつていろいろ実験をし、あるいは室内試験あるいは野外観測を行なつた結果、氷の層の処置に對しまして塩化カルシウムを用いることがよろしい。これを用いてもコンクリートの舗装面に剝離を起すようなことはない、こういうことを報告されております。なおこの塩化カルシウム散布の方法を数年間にはわたつて施しました舗装でも、その表面が剝離するような徴候はさらにないという報告がございしますので、防雪装置あるいは除雪、そうして凍つてどうにもならないときには塩化カルシウムの散布という方法によつて、十分にすべりどめをして交通の途絶を防止することができるといふことを、外国の報告で讀んでおる次第でございます。

○三鍋委員 そういふことはいろいろ科学的に考へて心配がないといふことをお聞きしまして、安心するのでございますが、何分にも長い距離を冬季間に、しかも雪が降つたり、あるいはこれをのけてそれをやる。こういう氣候的な非常に変化の激しい長い距離の日本の氣候風土におきまして、實際的に間に合うように、これが適宜に実施できるかどうかといふことに對して、不安を持っておるのでございます。外国の實際の實驗例等の研究をされての御答弁であつたと思ひますが、こういう点に對しましてなお明確なる提案者の御説明を願へばと思ひます。

○竹谷委員 私技術者でございせんので、科学的に全部御満足のいくような御答弁はできませんが、この点につきましては十分確信を持つて問題の処理ができるつもりでございます。なおまたこれに對する万全の方法につきましては、一そう慎重に研究いたしまして、この問題はうまく処理できるよう今後とも研究に努めたいと思ひます。

○橋本次郎君 ちょっと私から補足いたします。大体簡単にいいますと、レベルのない鉄道を敷設する、こういうわれわれの考え方です。従つてこれの運営につきましては、ちょうど鉄道がやつておるようになります、保線係員あるいはこれに要する従業員や施設をいたしまして保守をする、こういうことになつておりますので、雪あるいは濃霧の場合の警告、その他私は全部防げると思ひます。どうしても氷結をして自動車のスリップするといふときには、たゞいま竹谷委員が説明いたしましたような方法をとるか、あるいはそれでもどうしてもいけないという最悪の場合には、やはりその期間は速度を落とすとか、その他の方法で運転をしていくといふことになるだらうと思ひます。従つて保守の従業員がここに配置をされますので、除雪であるとか濃霧に對する警告であるとか、そういう面については何ら支障はない、このように考へております。

○内海委員長 はかに御質疑はございませんか。——それは本日はちょうど本会議も開かれておりますから、本日の連合審査はこの程度にいたします。これにて散会いたします。

午後三時二十九分散会

昭和三十年七月二十七日印刷

昭和三十年七月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局